



การบันทึกรูปแบบของชุมชนเสมือน

การศึกษารูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร กรุงเทพมหานคร ดำเนินการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งมีหลายวิธีที่สามารถจะบันทึกปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นของชุมชนเสมือนได้ โดยเลือกการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์หรือวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการเข้าถึงเหตุการณ์ในพื้นที่ ทั้งหมด 4 วิธี โดยจะวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลต่างๆ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือการเปรียบเทียบเพื่อหาความสัมพันธ์ของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารกับปรากฏการณ์การใช้พื้นที่ของคนเดินเท้ารูปแบบต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียดในการบันทึกดังนี้

1. การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน
2. การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน
3. การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่

ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน

4. การบันทึกระดับการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน

เมื่อทำการบันทึกเรียบร้อยแล้ว จะทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของกิจกรรมการจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของคนเดินเท้ากับกิจกรรมการสัญจรการเลือกเส้นทางเดินเท้า และทำการสรุปผลการสำรวจ การบันทึกรูปแบบปรากฏการณ์การใช้พื้นที่ดังกล่าว เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยที่หากมีการเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบจะทำให้สามารถสรุปรูปแบบบางประการ ที่ซ่อนอยู่ในปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้มีคำถามย่อยในการศึกษา คือ

1. พื้นที่สาธารณะบริเวณใดได้รับความนิยมในการใช้งาน โดยเน้นการระบุจุดที่มีการซ้อนทับของกิจกรรมต่างๆ การพบปะพูดคุย และซื้อขาย ของคนเดินเท้าหลากหลายประเภท ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ของชุมชนเสมือนที่สำคัญ

2. พื้นที่สาธารณะ ที่พบรูปแบบกิจกรรมแบบหยุดนิ่ง (static activity) เช่น ยืน นั่ง หยุดรอ และกิจกรรมแบบเคลื่อนไหว (moving activity) เช่น การเดิน การวิ่ง การออกกำลังกาย โดยผู้ใช้ประเภทต่างๆ มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ที่จัดไว้หรือไม่

3. พื้นที่และเส้นทางสาธารณะเส้นทางใดในพื้นที่ศึกษา ที่พบรูปแบบกิจกรรมอย่างหลากหลายโดยผู้ใช้ประเภทต่าง ๆ ที่มีความเป็นไปได้ในการนำเสนอแนวทางการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

4.1 การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน

ย่านหรือหอย่อมเมืองที่ตึ้นนั้น ย่อมจะมีการยึดใช้พื้นที่สาธารณะที่หลากหลายวัตถุประสงค์ โดยหลากหลายประเภทของผู้คน ในหลากหลายช่วงเวลาอีกด้วย เพราะนอกจากย่านจะมีบรรยากาศของคนเดินเท้าที่คึกคักแล้ว ยังมีสัดส่วนของพื้นที่ที่สร้างชีวิตสาธารณะด้วยกิจกรรมการจับจองพื้นที่ (static activity) ด้วยตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน ทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์

การบันทึกรูปแบบกิจกรรมของคนเดินเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระบบ จะทำให้ทราบถึงศักยภาพการใช้งานของบริเวณต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อนั่งยืนหรือหยุดเพื่อทำกิจกรรมซื้อขายแลกเปลี่ยน สินค้า บริการ หรือพบปะสังสรรค์แลกเปลี่ยนบทสนทนา ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน การบันทึกอย่างเป็นระบบและซ้อนทับกันหลายช่วงเวลา จะทำให้พบบริเวณพื้นที่ที่เป็นที่นิยมยึดใช้เพื่อทำกิจกรรมในระดับชุมชนหรือระดับท้องถิ่น (local static activity) และพื้นที่ที่เป็นที่นิยมยึดใช้เพื่อทำกิจกรรมในระดับชุมชนเมือง (global static activity) อาจพบว่าในบางบริเวณ ยังเป็นพื้นที่ที่ถูกยึดใช้ทั้งจากคนในและนอกพื้นที่ เพื่อทำกิจกรรมที่หลากหลายทั้งกิจกรรมระดับชุมชนและระดับเมืองด้วย

การบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน เป็นการบันทึกรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระบบ ซึ่งพื้นที่สาธารณะส่วนใหญ่ คือ ทางเท้า (รูปที่ 4.1) โดยแบ่งพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน ออกเป็นส่วนย่อย ๆ ที่สามารถทำการบันทึกกิจกรรมที่เกิดขึ้น ณ ช่วงเวลานั้น ๆ ทีละส่วน โดยที่บริเวณย่อยเหล่านั้นอยู่ในขอบเขตที่จะสามารถมองเห็นได้พร้อมกันภายในชั่วขณะเดียว โดยจะทำการบันทึกตำแหน่งของคนที่ทำกิจกรรมต่าง ๆ ลงในแผนที่โดยแยกสัญลักษณ์ตามประเภทของคน และกิจกรรมที่สังเกตได้ในการมองในชั่วขณะเดียวเสมือนการกดชัตเตอร์ของกล้องถ่ายรูป (snapshots)

กำหนดการเก็บข้อมูลทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ ในวันธรรมดาจะเก็บจากวันในระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร – วันพฤหัสบดี) การยกเว้นการเก็บข้อมูลในวันจันทร์และวันศุกร์ เนื่องจากวันจันทร์และวันศุกร์เป็นวันต้นและท้ายสัปดาห์ ทำให้อาจมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางเป็นกรณีพิเศษ เป็นต้น จึงตัดวันทั้งสองออก โดยการเก็บข้อมูลเพื่อหาค่าเฉลี่ยเป็นช่วง ๆ ตลอดวัน โดยแบ่งออกเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน 3 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 เวลา 07.30 – 08.30 น. ช่วงเวลาก่อนทำงาน หรือเรียน

ช่วงที่ 2 เวลา 12.00 – 13.00 น. ช่วงเวลาพักกลางวัน

ช่วงที่ 3 เวลา 17.30 – 18.30 น. ช่วงเวลาหลังทำงาน หรือเรียน

ทั้งนี้ได้จำแนกกลุ่มคนของผู้ที่เข้าใช้พื้นที่ เพื่อทำการบันทึกข้อมูลออกเป็น 6 กลุ่มด้วยกัน

- ได้แก่
- 1) เด็ก หมายถึง เด็กและนักเรียน
 - 2) นักศึกษา หมายถึง วัยรุ่นและนักศึกษา
 - 3) คนทำงาน หมายถึง ผู้ใหญ่จนถึงวัยกลางคน

4) คนชรา หมายถึง วัยเกษียณ

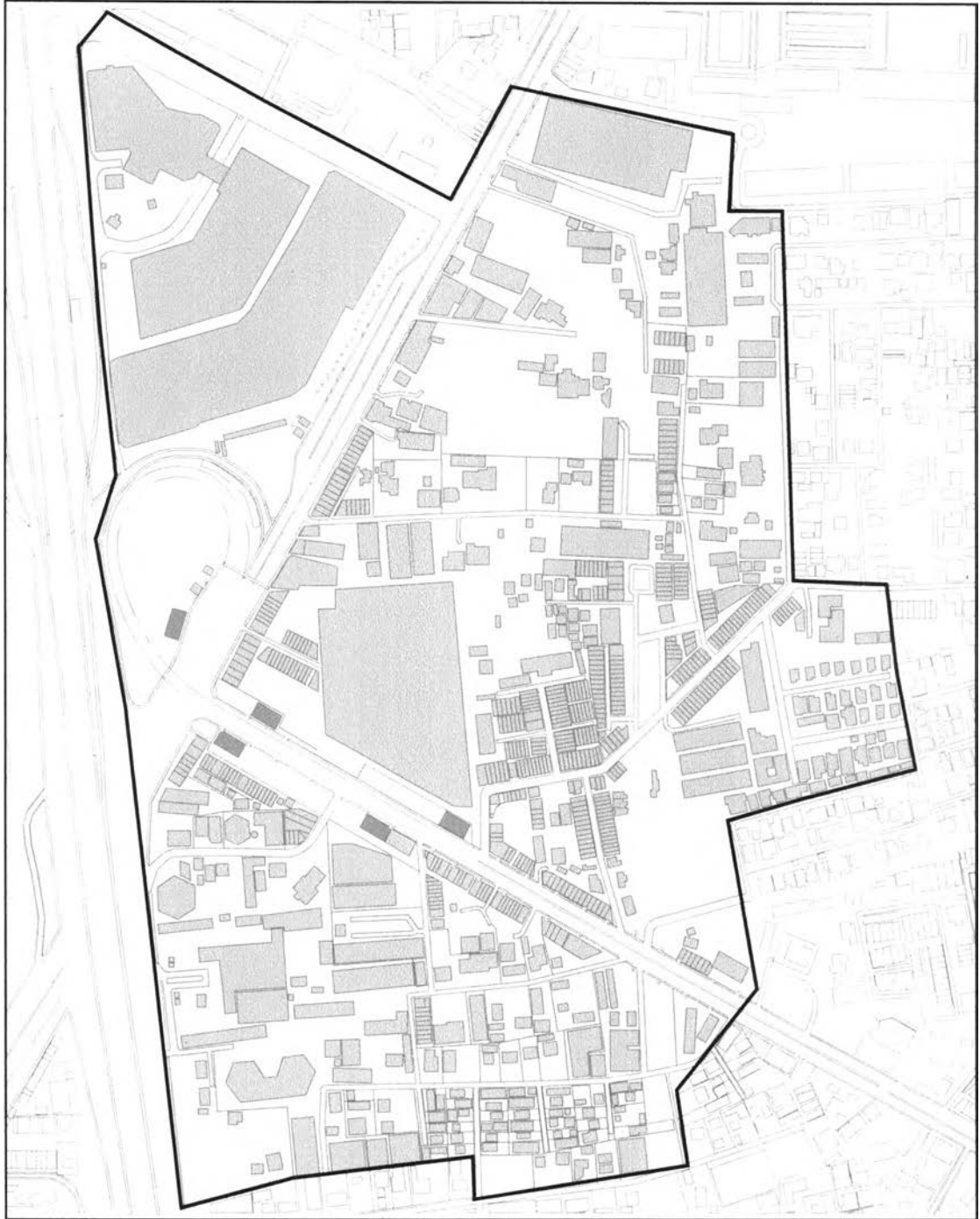
5) ชาวบ้านในพื้นที่ หมายถึง ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

6) นักท่องเที่ยว หมายถึง นักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างชาติ

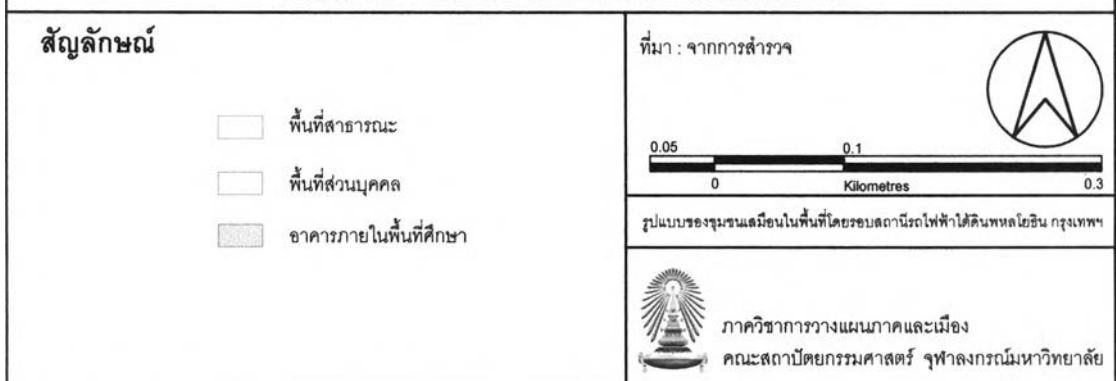
โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงวันที่ 16 - 18 สิงหาคม พ.ศ. 2548 (วันอังคาร - พฤหัสบดี) และวันเสาร์ที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2548 ขอบเขตในการเก็บข้อมูล คือ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พหลโยธิน (แผนที่ 4.1)

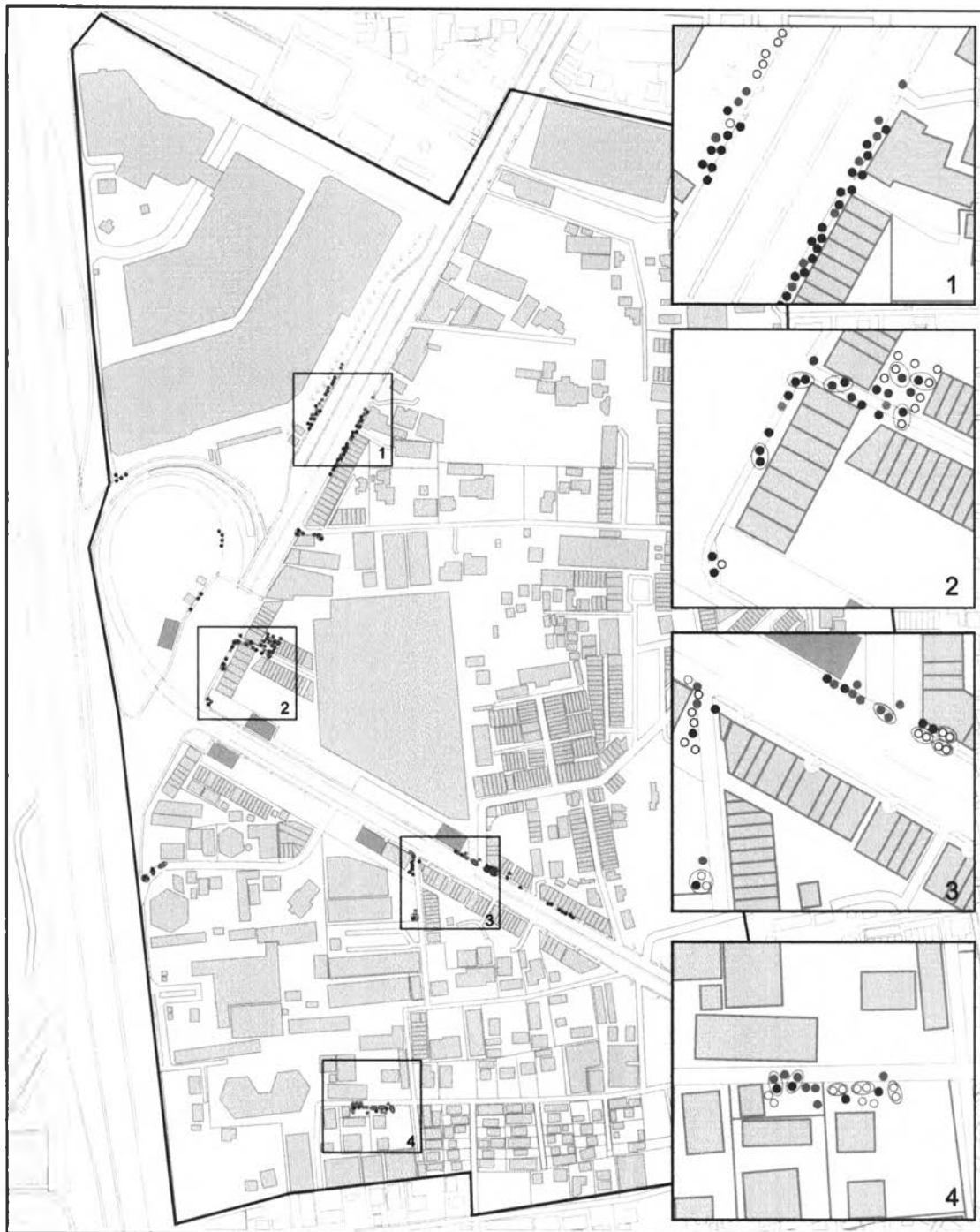


รูปที่ 4.1 พื้นที่สาธารณะบางส่วนภายในพื้นที่ศึกษา

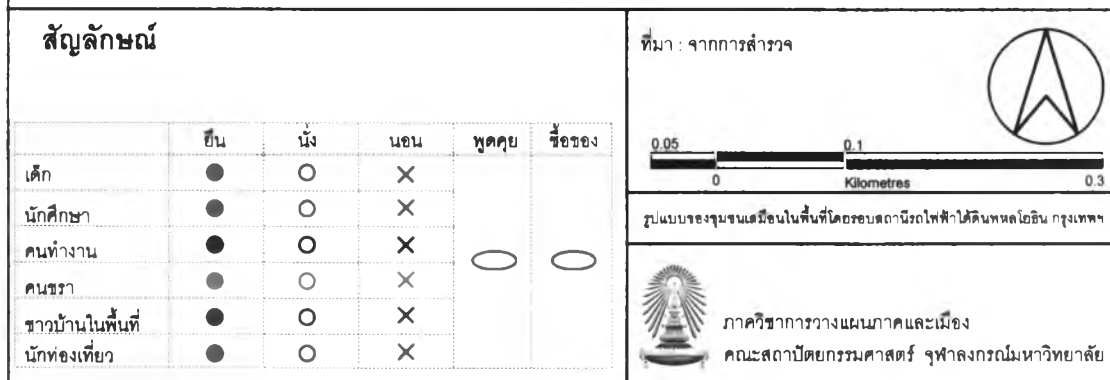


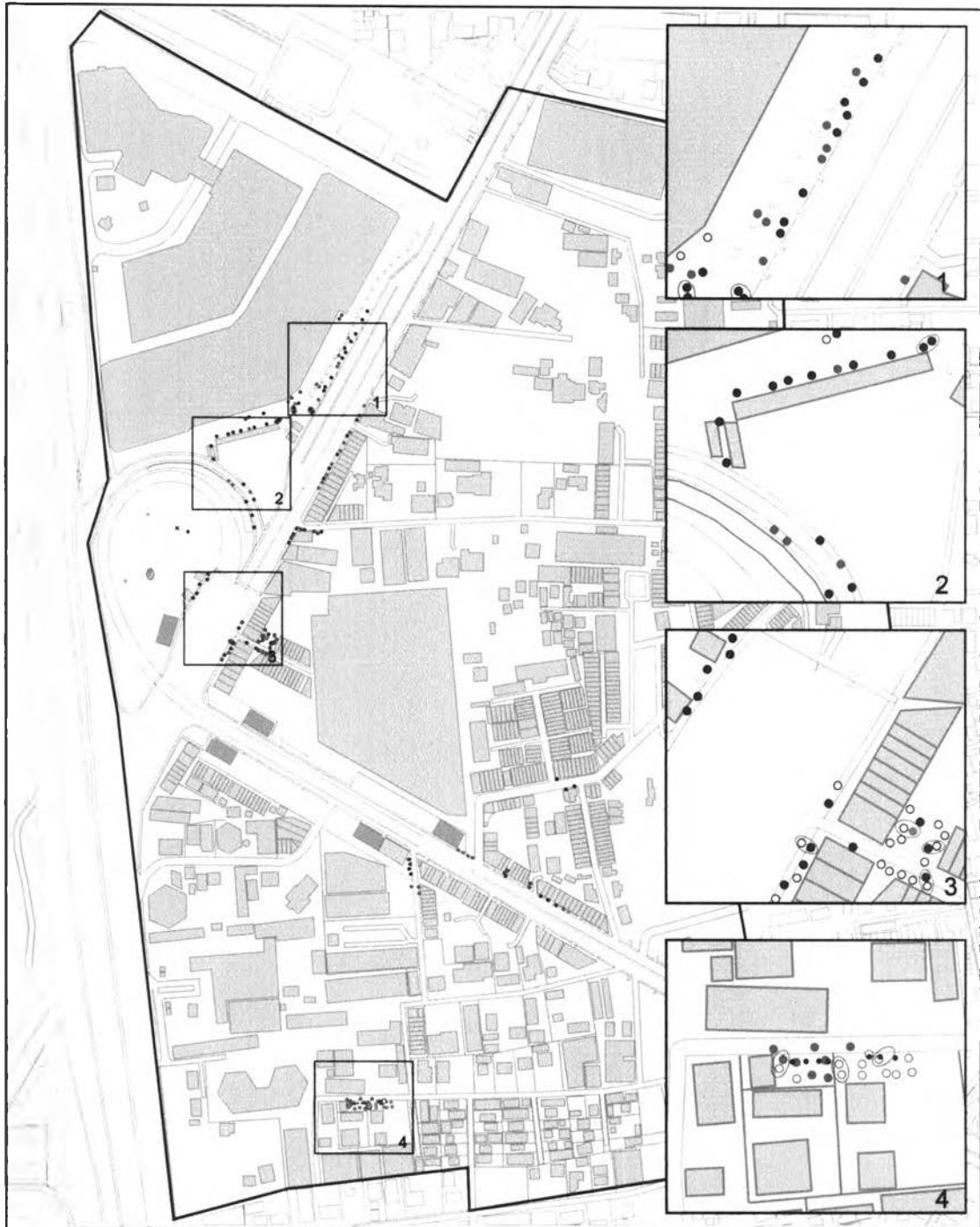
แผนที่ 4.1 แสดงพื้นที่สาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา




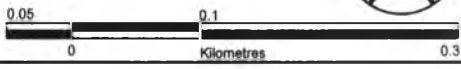



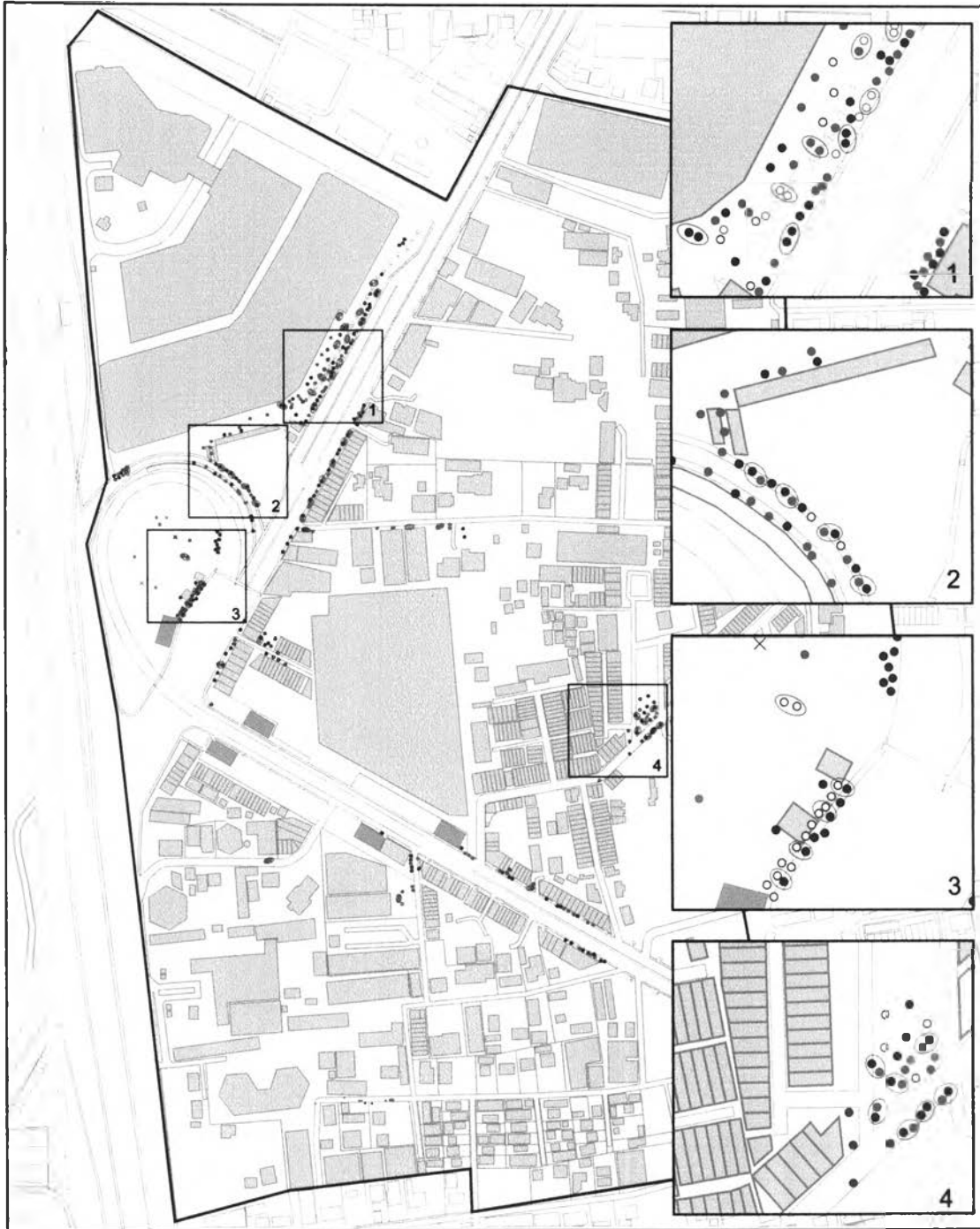
แผนที่ 4.2 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเช้า





แผนที่ 4.3 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน

สัญลักษณ์		ที่มา : จากการสำรวจ					
	ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ		
เด็ก	●	○	×				
นักศึกษา	●	○	×			รูปแบบรองชุมชนเมืองในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักไถลิ่ง กรุงเทพฯ	
คนทำงาน	●	○	×	○	○		
คนชรา	●	○	×			ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×				
นักท่องเที่ยว	●	○	×				



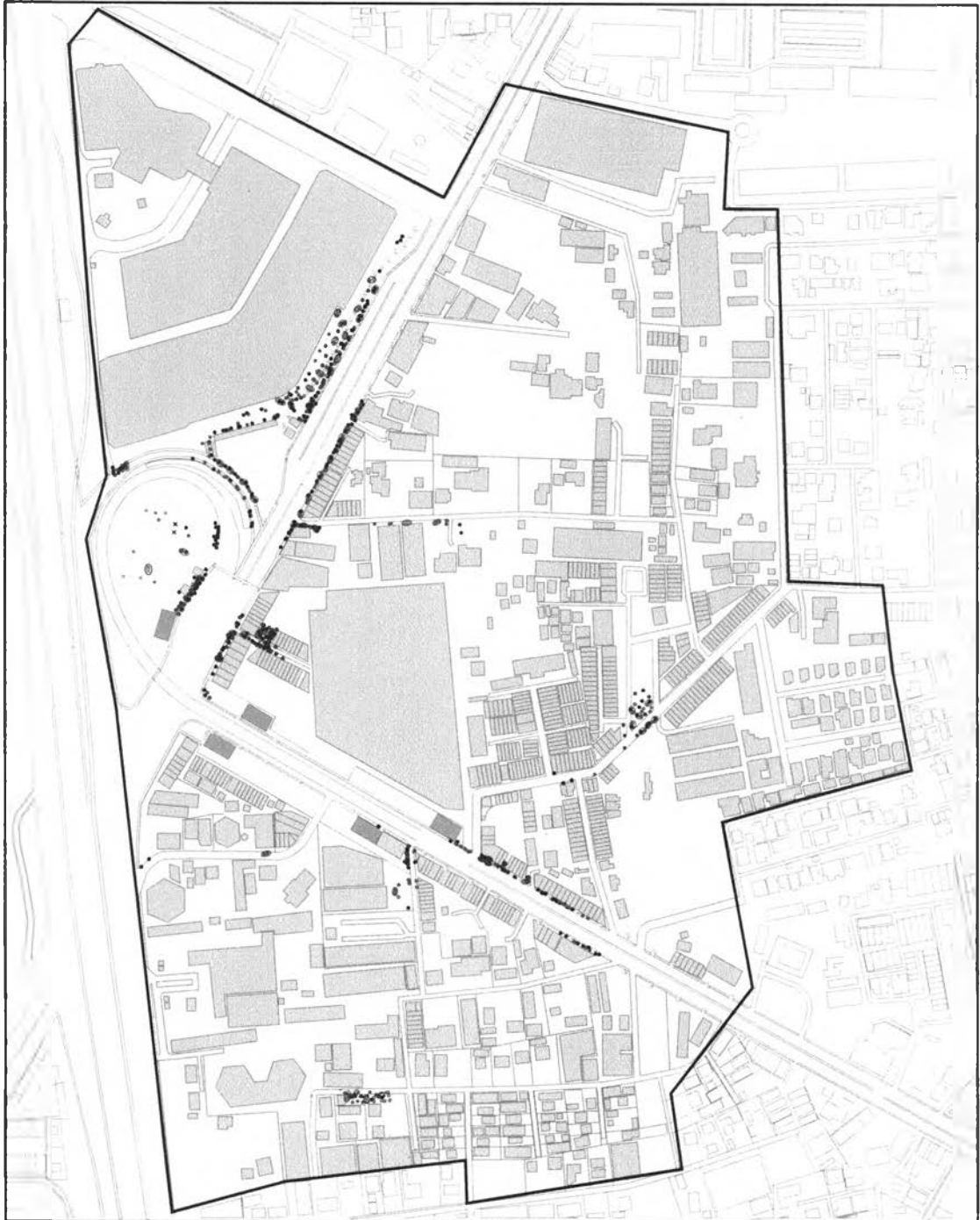
แผนที่ 4.4 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเย็น

สัญลักษณ์		ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×			
นักศึกษา	●	○	×			
คนทำงาน	●	○	×	○	○	
คนชรา	●	○	×			
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×			
นักท่องเที่ยว	●	○	×			

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบร่องชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.5 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ตลอดวัน

สัญลักษณ์	ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	เรือของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการศึกษา

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.1.1 ผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในวันธรรมดา โดยแบ่งตามช่วงเวลา

1) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงเช้า (แผนที่ 4.2) พบว่าช่วงเช้า คนทำงานจะใช้พื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางฝั่งประตูโลตัสมากที่สุด รองลงมาได้แก่ริมถนน ใกล้ตลาด โดยเฉพาะบริเวณที่มีรถเข็นขายอาหาร นักศึกษาจะนิยมใช้พื้นที่บริเวณหน้าซอยลาดพร้าว 4 เป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีรถเข็นขายอาหารอยู่ซึ่งเป็นพื้นที่ก่อนเข้ามหาวิทยาลัย เซนต์จอห์น หน้าประตูลาดพร้าว 1 จะพบกลุ่มนักศึกษาอีกจำนวนหนึ่งเนื่องจากเป็นจุดจอดรถรับ - ส่งของโรงเรียนสันติราษฎร์บริหารธุรกิจ ในช่วงเช้ายังไม่พบว่ามีกิจกรรมจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของกลุ่มเด็กและนักท่องเที่ยวน้อย

2) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงกลางวัน (แผนที่ 4.3) พบว่า ช่วงกลางวัน จะมีการใช้พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลมากที่สุด โดยผู้ใช้จะเป็นคนทำงานและนักศึกษา พื้นที่ที่มีการใช้งานเพิ่มมากขึ้นคือบริเวณริมถนนตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยสังเกตว่า กลุ่มคนทำงานจะเข้าใช้พื้นที่บริเวณด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเป็นจำนวนมาก กิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่คือการซื้ออาหาร และบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล จะเกิดกิจกรรมการบริการ (ร้านถ่ายรูป) เป็นจำนวนมาก ส่วนบริเวณหน้าซอยลาดพร้าว 4 ก็มีการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้น จากกิจกรรมการบริการ (มอเตอร์ไซด์รับจ้าง)

3) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงเย็น (แผนที่ 4.4) พบว่า ช่วงเย็นจะเกิดกิจกรรมที่หลากหลายมากกว่าในช่วงเช้าและกลางวัน โดยบริเวณที่มีการใช้งานเพิ่มมากขึ้น คือบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยกลุ่มคนทำงานใช้พื้นที่เพื่อเปลี่ยนการสัญจร ส่วนนักศึกษาจะใช้เพื่อเป็นจุดนัดพบ ก่อนที่จะเข้าไปใช้พื้นที่ภายในห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล พื้นที่ริมถนนที่เชื่อมต่อกับบันไดสะพานลอยรถไฟฟ้าใต้ดินจะมีการจับจองพื้นที่เพื่อค้าขายตลอดแนวจนถึงซุ้มทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยในบริเวณนี้จะมีกลุ่มคนทั้ง คนทำงาน นักศึกษา และนักท่องเที่ยวน้อย และจะสังเกตว่าพื้นที่บริเวณกลางซอยลาดพร้าว 1 จะมีการจับจองพื้นที่เป็นจำนวนมาก เพื่อทำกิจกรรมซื้ออาหาร

4.1.2 ผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในวันธรรมดา โดยแบ่งตามกลุ่มคนที่เข้าใช้

1) เด็ก จะพบว่าเด็กนักเรียนจะใช้พื้นที่ป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เรื่อยมาจนถึงศาลาพักคอย โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่คือการรอรถเพื่อกลับบ้าน

2) นักศึกษา พบว่าพื้นที่ที่นักศึกษาเข้าใช้เพื่อทำกิจกรรมนั้นจะมีความเชื่อมโยงกับสถานศึกษา บริเวณหน้าซอยลาดพร้าว 4 เป็นพื้นที่ก่อนเข้ามหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น บริเวณหน้าประตูลาดพร้าว 1 เป็นจุดจอดรถรับ – ส่งของโรงเรียนสันติราษฎร์บริหารธุรกิจ การเข้าใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมอื่นก็คือบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อเป็นจุดนัดพบ รอรถประจำทาง และบริเวณที่เข้าใช้มากอีกบริเวณหนึ่ง คือ บริเวณริมถนนข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเรื่อยมาจนถึงชุมทางเข้าจะเกิดกิจกรรมการซื้อขายสินค้าเป็นจำนวนมาก

3) คนทำงาน พบว่ากลุ่มคนทำงานจะจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในบริเวณที่มีร้านอาหาร หรือรถเข็นขายอาหาร เช่น พื้นที่ริมถนนใกล้ตลาด บริเวณด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลที่เป็นชุมชนขายอาหาร และพื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางทั้งหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และก่อนถึงประตูโลดิส (ฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล) จะเกิดการเข้าใช้จับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของกลุ่มคนทำงานเป็นจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการเปลี่ยนการสัญจร

4) คนชรา พบว่าคนชราจะนิยมจับจองใช้พื้นที่บริเวณสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๙ โดยกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการพักผ่อน และเดินออกกำลังกาย

5) ชาวบ้านในพื้นที่ พบว่าโดยส่วนใหญ่ชาวบ้านจะจับจองพื้นที่บริเวณตลาดเรื่อยมาจนถึงริมถนน กิจกรรมที่เกิดขึ้นก็คือการค้าขาย

6) นักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ซึ่งมีร้านถ่ายภาพตั้งเรียงรายอยู่เป็นจำนวนมาก และกิจกรรมที่เกิดขึ้นก็คือการมารับบริการในการอัดภาพถ่าย และบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัล จะใช้เป็นจุดพักคอย



รูปที่ 4.2 รูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในวันธรรมดา บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล



แผนที่ 4.6 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเช้า

สัญลักษณ์					
	ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบรองชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



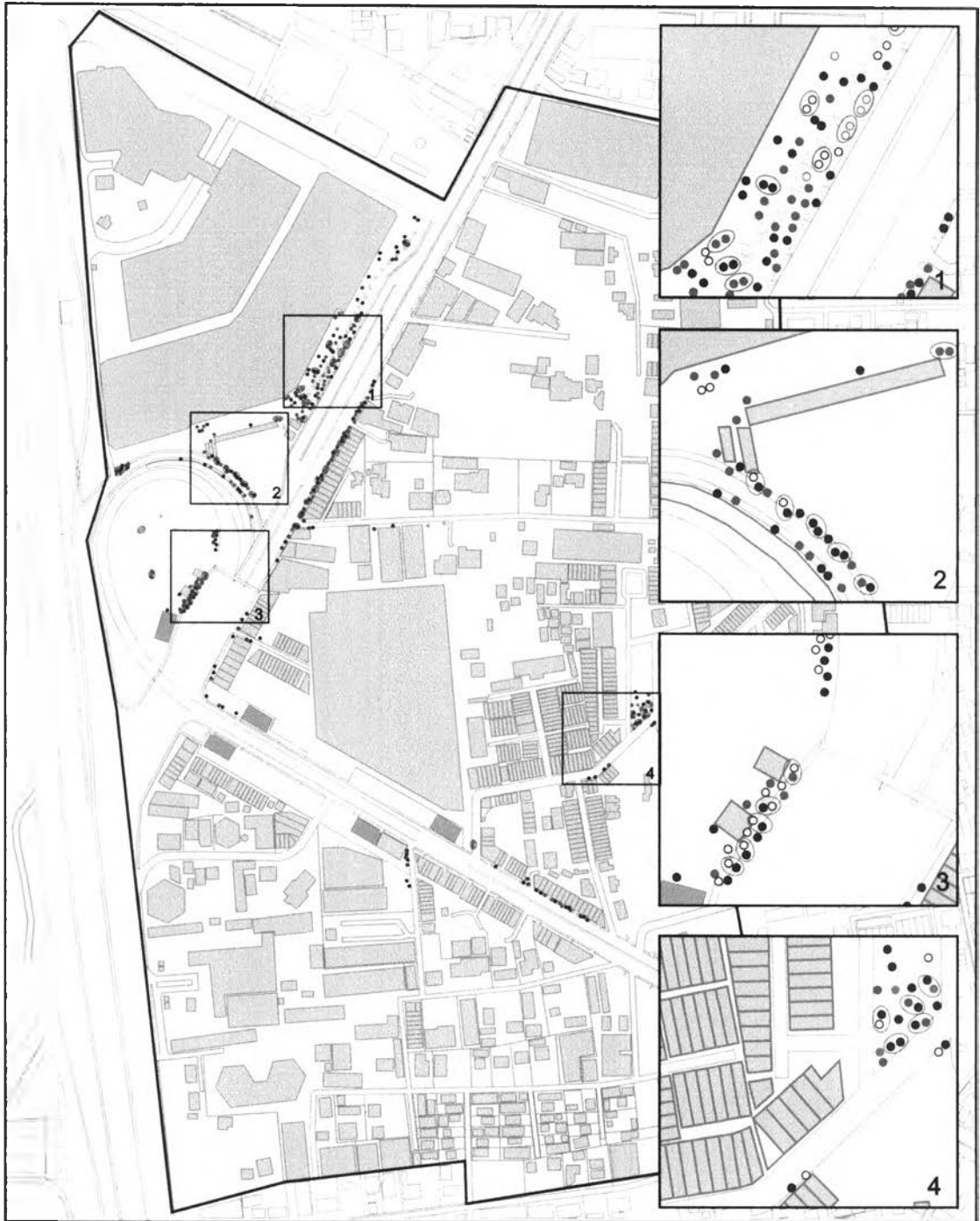
แผนที่ 4.7 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงกลางวัน

สัญลักษณ์					
	ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



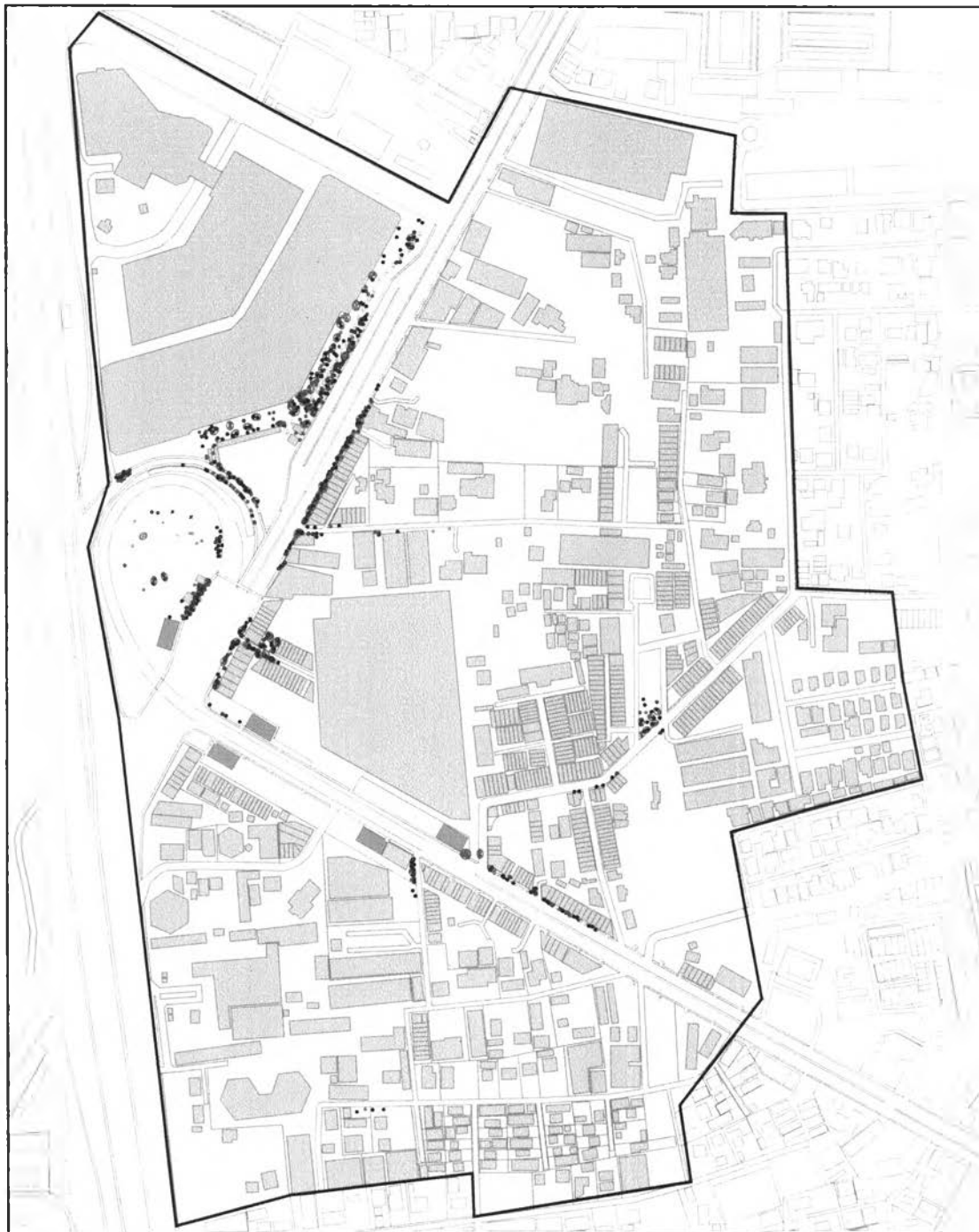
แผนที่ 4.8 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเย็น

สัญลักษณ์					
	ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

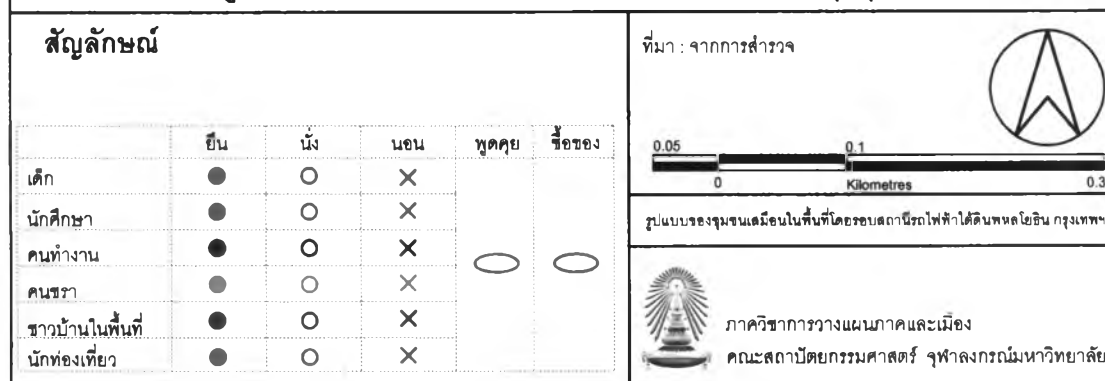
ที่มา : จากการสำรวจ

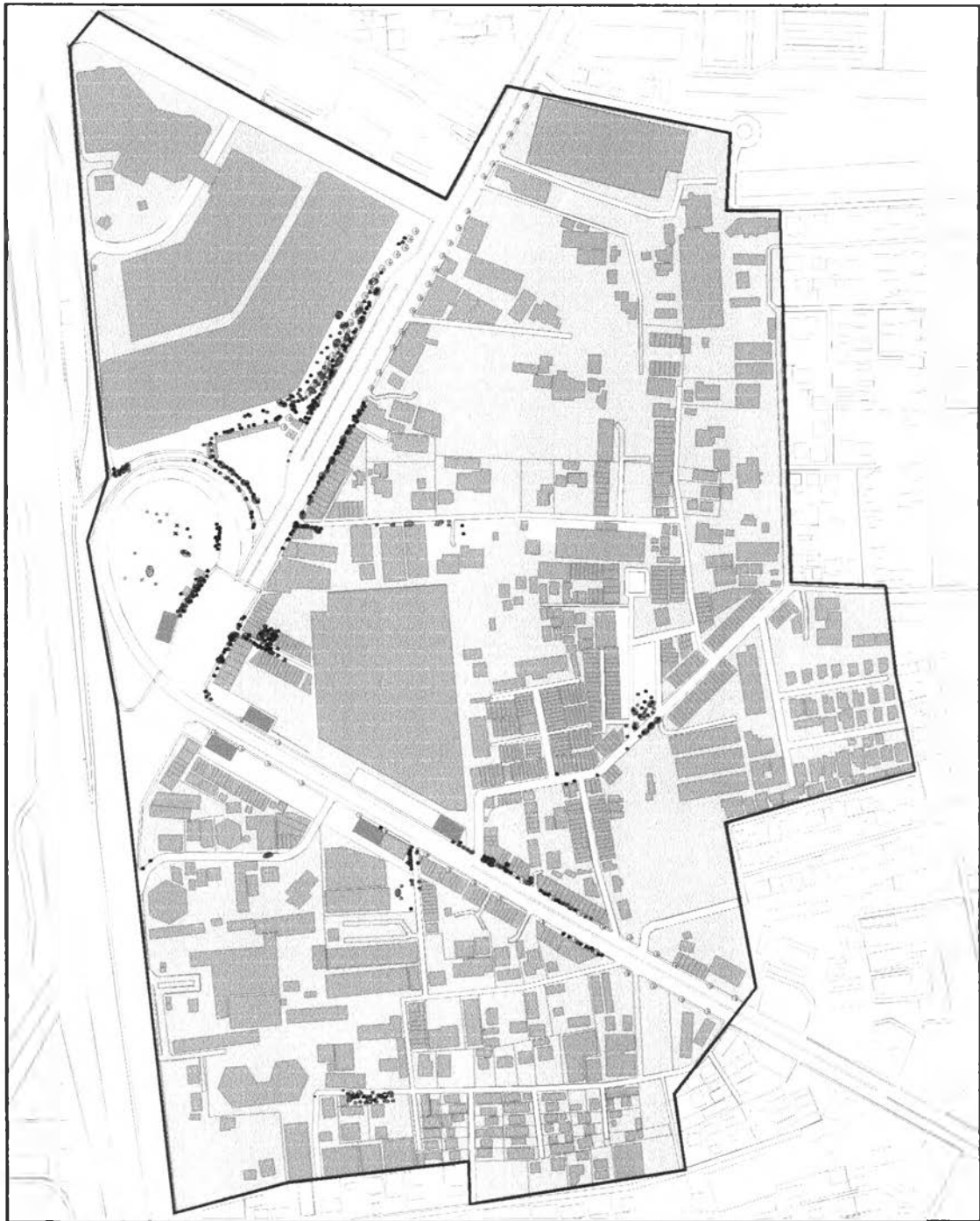
รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหมอไฉน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.9 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ตลอดวัน





แผนที่ 4.10 แสดงรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในวันธรรมดาและ

สัญลักษณ์		ยืน	นั่ง	นอน	พูดคุย	พักผ่อน
เด็ก	●	○	×			
นักศึกษา	●	○	×			
คนทำงาน	●	○	×	○	○	
คนชรา	●	○	×			
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×			
นักท่องเที่ยว	●	○	×			

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.1.3 ผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามช่วงเวลา

1) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงเช้า (แผนที่ 4.6) พบว่าช่วงเช้าจะมีการใช้พื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางฝั่งประตูโลดตสมากที่สุด รองลงมาได้แก่ริมถนนหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ส่วนบริเวณหน้าประตูลาดพร้าว 1 จะพบกลุ่มเด็กอีกจำนวนหนึ่งใช้เป็นจุดนัดพบ ในช่วงเช้ายังไม่พบที่มีการจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของนักท่องเที่ยว

2) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงกลางวัน (แผนที่ 4.7) พบพบว่า ช่วงกลางวันคนทำงานและนักศึกษาจะมีการใช้พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลมากที่สุด พื้นที่ที่มีการใช้งานเพิ่มมากขึ้นคือบริเวณริมถนนตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และสังเกตว่า กลุ่มคนทำงานและนักศึกษาจะเข้าใช้พื้นที่บริเวณด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเป็นจำนวนมาก กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือการซื้อขายอาหาร และบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล จะเกิดการจับจองพื้นที่เพื่อขายสินค้าเป็นจำนวนมาก ส่วนบริเวณหน้าซอยลาดพร้าว 1 ก็มีการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นกว่าช่วงเวลาเช้า

3) ผลการศึกษารูปแบบการจับจองพื้นที่ในช่วงเย็น (แผนที่ 4.8) พบว่า ช่วงเย็น จะเกิดกิจกรรมที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยบริเวณที่มีการจับจองพื้นที่เพิ่มมากขึ้น คือบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยใช้พื้นที่เพื่อเปลี่ยนการสัญจร และเพื่อเป็นจุดนัดพบ ก่อนที่จะเข้าไปใช้พื้นที่ภายในห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล พื้นที่ริมถนนที่เชื่อมต่อกับบันไดสะพานลอยรถไฟฟ้าใต้ดินจะมีการจับจองพื้นที่เพื่อค้าขายตลอดแนวจนถึงซุ้มทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยในบริเวณนี้จะมีกลุ่มคนทำงาน นักศึกษา เข้าจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมการซื้อขายสินค้ามากที่สุด และบริเวณข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลทางออกถนนวิภาวดีจะพบว่ามีกลุ่มคนทำงานเข้าจับจองพื้นที่เพื่อเปลี่ยนการสัญจร

4.1.4 ผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามกลุ่มคนที่เข้าใช้

1) เด็ก จะพบว่าเด็กนักเรียนจะใช้พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และบริเวณประตูลาดพร้าว 1 เพื่อเป็นจุดนัดพบ

2) นักศึกษา พบว่าพื้นที่ที่นักศึกษาเข้าใช้เพื่อทำกิจกรรมส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดนัดพบ เปลี่ยนการสัญจร และซื้อสินค้า โดยจะจับจองพื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลมากที่สุด และบริเวณที่เข้าใช้รองลงมา คือ บริเวณริมถนนข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเรื่อยมาจนถึงซุ้มทางเข้า

3) คนทำงาน พบว่ากลุ่มคนทำงานจะจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในการเปลี่ยนการสัญจรมากที่สุด ได้แก่ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล บริเวณข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลทางออกถนนวิภาวดี และบริเวณก่อนถึงฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล การเข้าใช้จับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของกลุ่มคนทำงานจะเกิดอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเย็น

4) คนชรา พบว่าคนชราจะนิยมจับจองใช้พื้นที่บริเวณสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๗ โดยกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการนั่งพักผ่อน

5) ชาวบ้านในพื้นที่ โดยส่วนใหญ่ชาวบ้านจะจับจองพื้นที่บริเวณตลาดเรื่อยมาจนถึงริมถนน กิจกรรมที่เกิดขึ้นก็คือการค้าขาย

6) นักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล กิจกรรมที่เกิดขึ้นก็คือการยืนสนทนา และเป็นจุดพักผ่อน

ผลการศึกษารูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในพื้นที่ (แผนที่ 4.10) จะเห็นว่าในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์นั้น จะเกิดกิจกรรมการจับจองของคนเดินเท้าขึ้นในพื้นที่บริเวณเดียวกัน โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจร จะพบมากในบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ป้ายรถประจำทางริมถนนลาดพร้าวและริมถนนพหลโยธิน แต่ในวันหยุดสุดสัปดาห์กิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าในบริเวณที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานั้นลดน้อยลงมาก เห็นได้จากภายในซอยลาดพร้าว 4 ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับบริเวณมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น จะไม่พบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า

4.2 การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน

การศึกษาอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า (pedestrian movement rate) ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน จะทำโดยวิธี gate count observation เป็นการนับปริมาณคนเดินเท้าที่สัญจรผ่านในแต่ละด้าน (gate) โดยการกำหนดตำแหน่งของด้านจะเลือกเป็นบริเวณประตูเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน ซึ่งจะต้องออกแบบการเก็บข้อมูลให้สามารถกระทำได้ภายในช่วงเวลาเร่งด่วนคือช่วงเช้า ช่วงกลางวันและช่วงเย็น

การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่จากการสำรวจครั้งนี้ กำหนดการเก็บข้อมูลทั้งในวันธรรมดาและในวันหยุดสุดสัปดาห์ ในวันธรรมดาคะเก็บจากวันในระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร – วันพฤหัสบดี) การยกเว้นการเก็บข้อมูลในวันจันทร์และวันศุกร์ เนื่องจากวันจันทร์และวันศุกร์เป็นวันต้นและท้ายสัปดาห์ ทำให้อาจมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางเป็นกรณีพิเศษ เป็นต้น จึงตัดวันทั้งสองออก โดยการเก็บข้อมูลเพื่อหาค่าเฉลี่ยเป็นช่วง ๆ ตลอดวัน โดยแบ่งออกเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน 3 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 เวลา 07.30 – 08.30 น. ช่วงเวลาก่อนทำงาน หรือเรียน

ช่วงที่ 2 เวลา 12.00 – 13.00 น. ช่วงเวลาพักกลางวัน

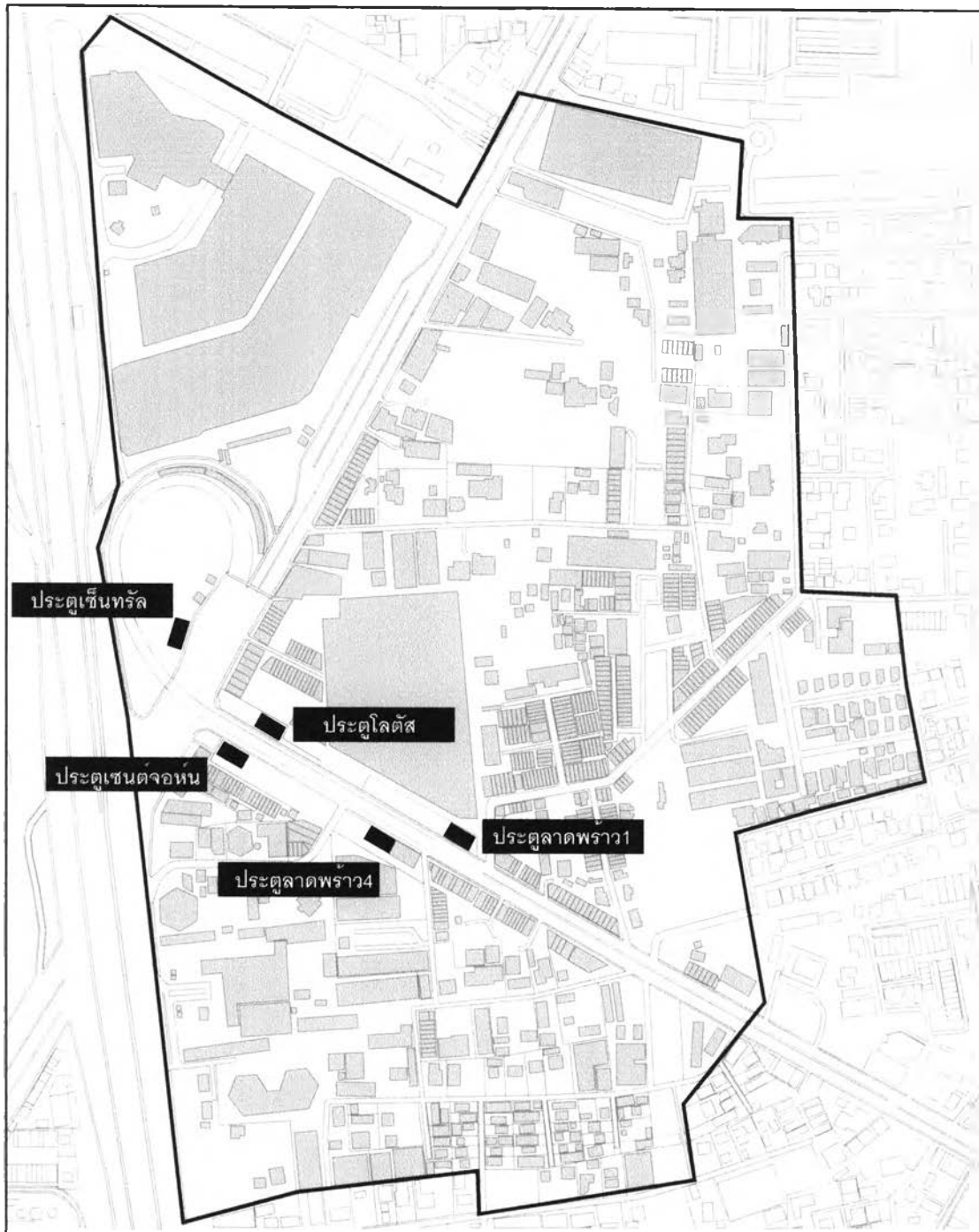
ช่วงที่ 3 เวลา 17.30 – 18.30 น. ช่วงเวลาหลังทำงาน หรือเรียน

ทั้งนี้ได้จำแนกกลุ่มคนของผู้ที่เข้าใช้พื้นที่ เพื่อทำการบันทึกข้อมูลออกเป็น 6 กลุ่มด้วยกัน ได้แก่



1. เด็ก
2. นักศึกษา
3. คนทำงาน
4. คนชรา
5. ชาวบ้านในพื้นที่
6. นักท่องเที่ยว

โดยในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ ใช้เวลาในการเก็บข้อมูล ด้านละ 12 นาที ทำการเก็บข้อมูลในช่วงวันที่ 9 - 11 สิงหาคม พ.ศ. 2548 (วันอังคาร - พฤหัสบดี) และวันเสาร์ที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2548 จำนวน 5 ด้าน (แผนที่ 4.11) ได้แก่

1. ด้านประตูลาดพร้าว 4
2. ด้านประตูเซนต์จอห์น
3. ด้านประตูเซ็นทรัล
4. ด้านประตูโลตัส
5. ด้านประตูลาดพร้าว 1



แผนที่ 4.11 แสดงตำแหน่งด้านทั้ง 5 ด้าน ในการนับปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า

<p>สัญลักษณ์</p> <p>■ ประตูเข้า-ออก สถานีรถไฟโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>  <p>0.05 0.1 0.3 0 Kilometres</p> <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟท่าดินพลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---

ตารางที่ 4.1 ผลการนับปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน
พหลโยธินในวันธรรมดา

ด้าน	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลาระหว่าง (12นาที)			รวมทุกช่วงเวลา(36นาที)	อัตราเฉลี่ย คน/ชั่วโมง
		07.30- 08.30	12.00- 13.00	17.30- 18.30		
ลาดพร้าว 4	เด็ก	1	0	0	1	2
	นักศึกษา	9	9	15	33	53
	คนทำงาน	11	21	8	40	64
	คนชรา	5	1	0	6	10
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	2	3	5	8
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		16	33	26	85
เซนต์จอร์จ	เด็ก	0	0	1	1	2
	นักศึกษา	5	10	9	24	39
	คนทำงาน	12	12	14	38	60
	คนชรา	0	1	1	2	3
	ชาวบ้านในพื้นที่	1	0	1	2	3
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		18	23	26	67
เซ็นทรัล	เด็ก	7	2	14	23	37
	นักศึกษา	27	165	276	468	749
	คนทำงาน	38	147	213	398	637
	คนชรา	1	14	22	37	59
	ชาวบ้านในพื้นที่	2	3	0	5	8
	นักท่องเที่ยว	0	2	11	13	21
	รวม		75	333	536	944
โลตัส	เด็ก	3	0	1	4	7
	นักศึกษา	17	31	21	69	110
	คนทำงาน	72	38	36	146	234
	คนชรา	6	2	3	11	17
	ชาวบ้านในพื้นที่	3	1	5	9	14
	นักท่องเที่ยว	0	3	0	3	5
	รวม		101	75	66	242

ด้าน	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลาระหว่าง (12 นาที)			รวมทุกช่วงเวลา (36 นาที)	อัตราเฉลี่ย คน/ชั่วโมง
		07.30– 08.30	12.00– 13.00	17.30– 18.30		
ลาดพร้าว 1	เด็ก	0	0	6	6	10
	นักศึกษา	11	19	22	52	83
	คนทำงาน	32	22	27	81	130
	คนชรา	6	3	5	14	22
	ชาวบ้านในพื้นที่	2	0	2	4	7
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		51	44	62	157

จากการศึกษาอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พหลโยธิน (แผนที่ 4.12) พบว่า เส้นทางที่คนนิยมสัญจรผ่านสูงสุดในวันธรรมดา ได้แก่ ด้านประตูเซ็นทรัล มีปริมาณการสัญจรเฉลี่ยจำนวน 1,511 คนต่อชั่วโมง และเส้นทางที่คนนิยมสัญจรผ่านสูงสุด แบ่งตามช่วงเวลา ได้แก่

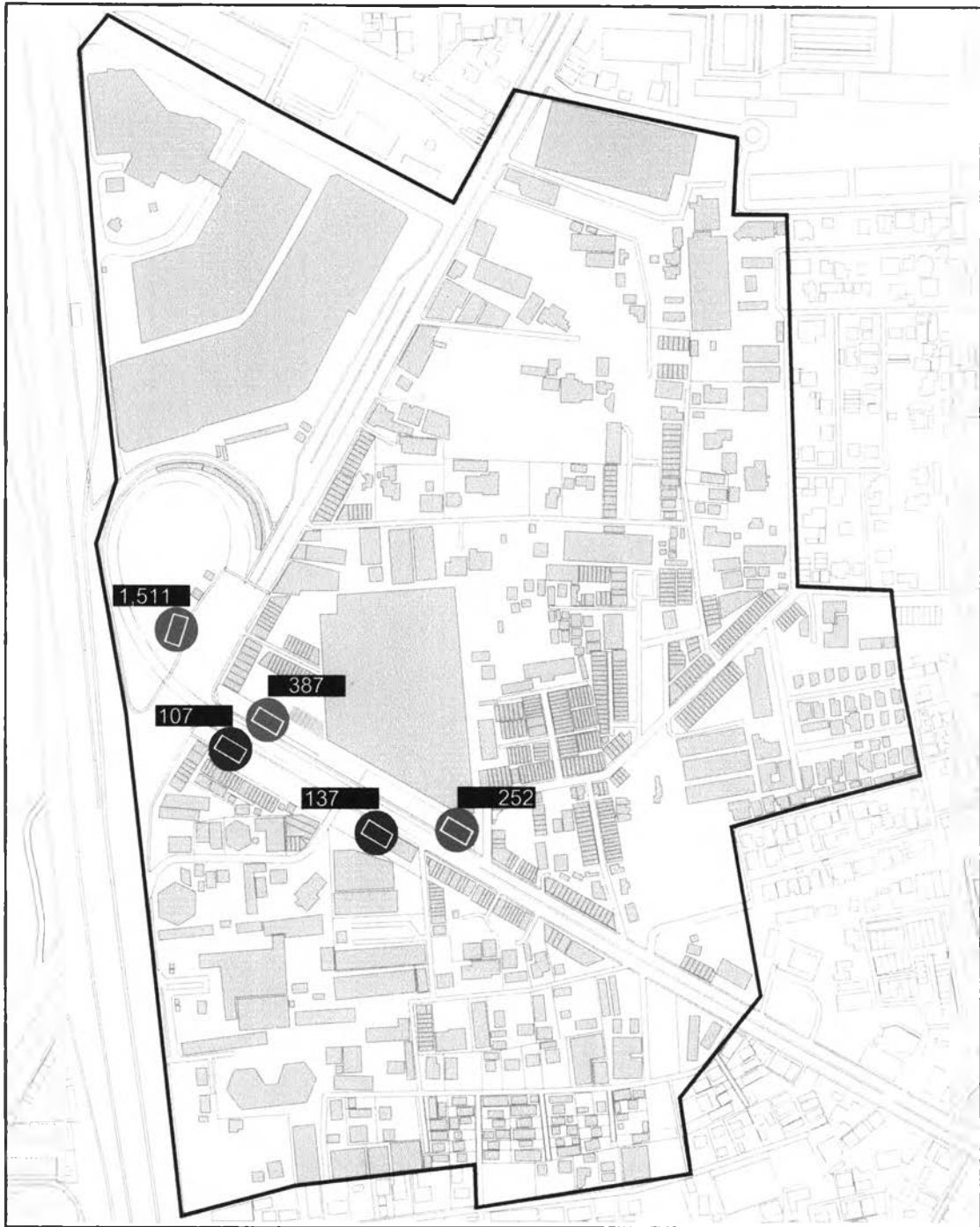
ช่วงเช้าคนนิยมสัญจรผ่านด้านประตูโลดัสสูงสุด เนื่องจากบริเวณก่อนถึงประตูโลดัส เป็นป้ายรถประจำทางที่มุ่งหน้าเข้าสู่ตัวเมือง จึงทำให้บริเวณนี้เป็นจุดที่ผู้คนเปลี่ยนการสัญจรเป็นจำนวนมากเพื่อเดินทางไปทำงานในตัวเมืองโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน

ช่วงกลางวันคนนิยมสัญจรผ่านด้านประตูเซ็นทรัลสูงสุด เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีคนเข้าใช้พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเป็นจำนวนมาก

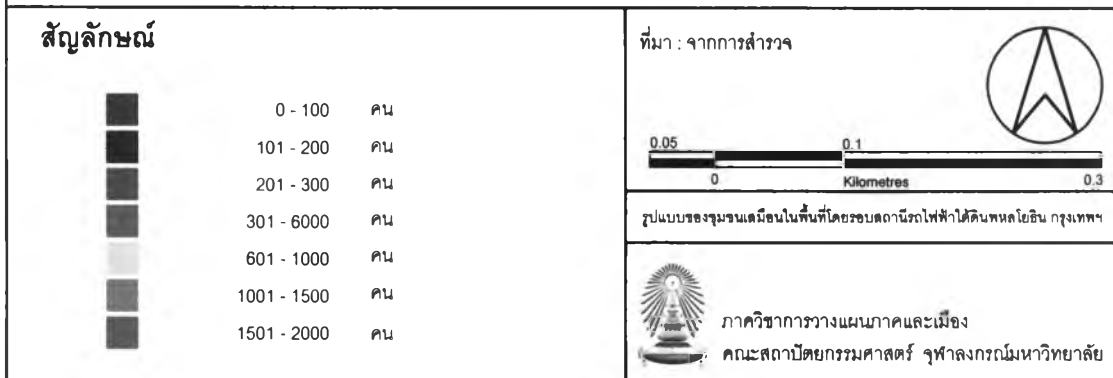
ช่วงเย็นคนนิยมสัญจรผ่านด้านประตูเซ็นทรัลสูงสุด เนื่องจากบริเวณหน้าประตูเซ็นทรัล เป็นป้ายรถประจำทางที่ออกจากตัวเมือง จึงเป็นจุดที่ผู้คนเปลี่ยนการสัญจรเป็นเพื่อเดินทางกลับบ้าน และมีอีกส่วนที่เข้าใช้พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล หลังจากเลิกงาน



รูปที่ 4.3 การสัญจรผ่านของคนเดินเท้าที่ด้านประตูเซ็นทรัล



แผนที่ 4.12 แสดงอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวันธรรมดา



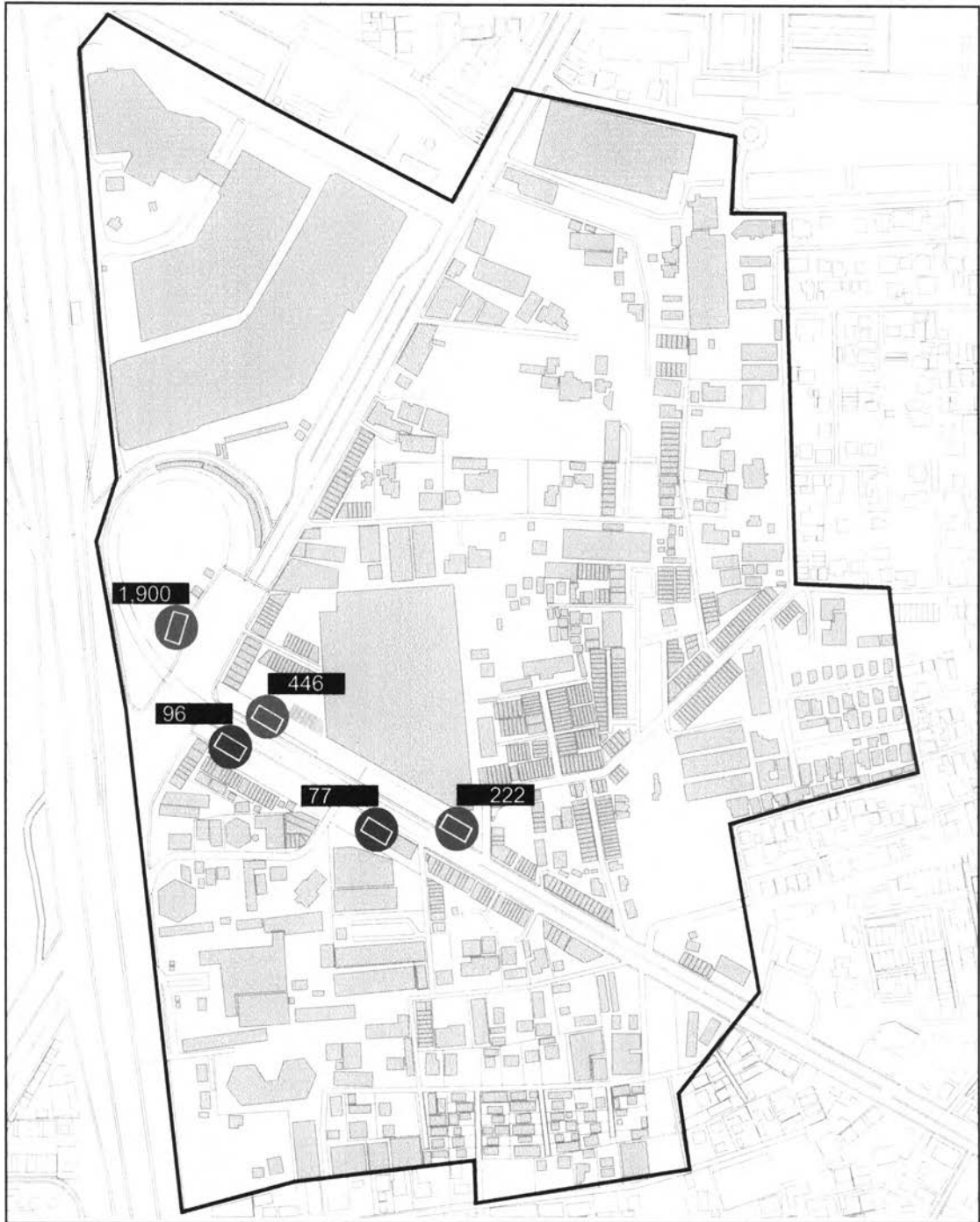
ตารางที่ 4.2 ผลการนับปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน
พหลโยธินในวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลาระหว่าง (12 นาที)			รวมทุกช่วงเวลา (36 นาที)	อัตราเฉลี่ย คน/ชั่วโมง
		07.30- 08.30	12.00- 13.00	17.30- 18.30		
ลาดพร้าว 4	เด็ก	0	1	0	1	2
	นักศึกษา	4	6	9	19	30
	คนทำงาน	6	12	5	23	36
	คนชรา	0	1	0	1	2
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	2	2	4	7
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		10	22	16	48
เซนต์จอร์ห์น	เด็ก	0	0	1	1	2
	นักศึกษา	3	11	10	24	39
	คนทำงาน	8	12	10	30	48
	คนชรา	0	1	0	1	2
	ชาวบ้านในพื้นที่	1	1	1	3	5
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		12	25	22	59
เซ็นทรัล ลาดพร้าว	เด็ก	9	13	11	33	53
	นักศึกษา	31	271	301	603	964
	คนทำงาน	35	202	264	501	801
	คนชรา	2	8	16	26	41
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	3	2	5	8
	นักท่องเที่ยว	0	9	11	20	32
	รวม		77	506	605	1,188
โลตัส	เด็ก	5	1	1	7	11
	นักศึกษา	14	46	35	95	152
	คนทำงาน	41	50	62	153	245
	คนชรา	5	1	3	9	14
	ชาวบ้านในพื้นที่	4	2	3	9	14
	นักท่องเที่ยว	0	4	2	6	10
	รวม		69	104	106	279

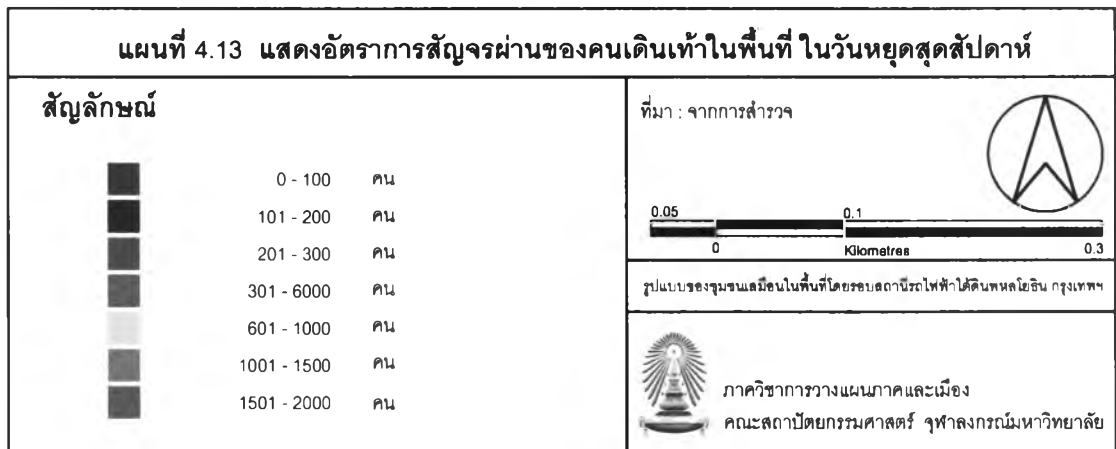
ด้าน	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลาระหว่าง (12 นาที)			รวมทุกช่วงเวลา (36 นาที)	อัตราเฉลี่ย คน/ชั่วโมง
		07.30– 08.30	12.00– 13.00	17.30– 18.30		
ลาดพร้าว 1	เด็ก	4	0	4	8	13
	นักศึกษา	7	22	16	45	72
	คนทำงาน	28	20	22	70	112
	คนชรา	5	2	6	13	20
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	1	2	3	5
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0
	รวม		44	45	50	139

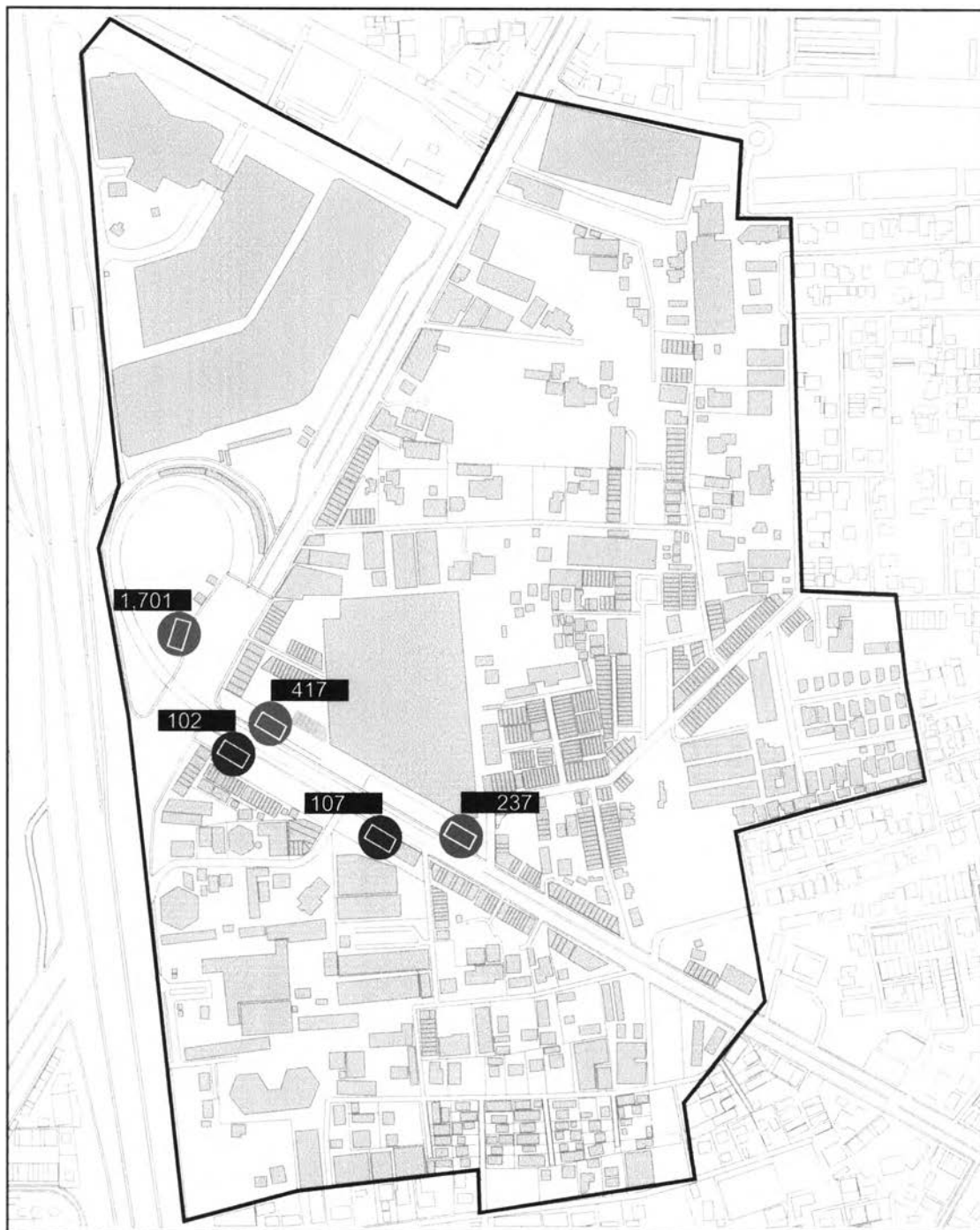
ส่วนในวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 4.13) เส้นทางที่คนนิยมสัญจรผ่านสูงสุดทั้ง 3 ช่วงเวลาคือ ด้านประตูเซินทรัล มีอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1,900 คนต่อชั่วโมง เนื่องจากมีคนเข้าใช้พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเซินทรัล เพื่อพักผ่อนในวันหยุด รวมทั้งสัญจรผ่านเพื่อมาเปลี่ยนการสัญจรเป็นจำนวนมาก รองลงมาคือประตูโลดัส โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็นจะมีผู้สัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก

เส้นทางที่คนนิยมสัญจรผ่านสูงสุดทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ คือ ด้านประตูเซินทรัล (แผนที่ 4.14) มีอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้า คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1,706 คนต่อชั่วโมง โดยกลุ่มคนที่นิยมสัญจรผ่านด้านประตูเซินทรัลสูงสุด คือ นักศึกษา


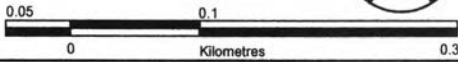



แผนที่ 4.13 แสดงอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวันหยุดสุดสัปดาห์





แผนที่ 4.14 แสดงอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่

<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td style="background-color: black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>0 - 100 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #333; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>101 - 200 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #666; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>201 - 300 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #999; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>301 - 6000 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ccc; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>601 - 1000 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #eee; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>1001 - 1500 คน</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff; width: 15px; height: 15px;"></td> <td>1501 - 2000 คน</td> </tr> </table>		0 - 100 คน		101 - 200 คน		201 - 300 คน		301 - 6000 คน		601 - 1000 คน		1001 - 1500 คน		1501 - 2000 คน	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p> <div style="text-align: right;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>0.05 0.1 0 Kilometres 0.3</p> </div> <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทลโยธิน กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนที่และเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
	0 - 100 คน														
	101 - 200 คน														
	201 - 300 คน														
	301 - 6000 คน														
	601 - 1000 คน														
	1001 - 1500 คน														
	1501 - 2000 คน														

4.3 การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่ ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน

นอกจากการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้า เพื่อสำรวจคุณภาพของการฝังตัวของย่านหรือห้อมเมืองในพื้นที่เมืองใหญ่ ในลักษณะเดียวกัน ย่านหรือห้อมเมืองที่ฝังตัวเป็นอย่างดีอยู่ในพื้นที่เมือง มักเป็นพื้นที่ที่พบการสัญจรของคนเดินเท้าที่หลากหลายวัตถุประสงค์ หลากหลายประเภทของผู้คน และหลากหลายช่วงเวลา ทั้งการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ (moving to) และการสัญจรผ่านพื้นที่ (moving through) ทั้งในวันระหว่างสัปดาห์ และวันหยุดสุดสัปดาห์

การบันทึกเส้นทางสัญจรต่างๆ เหล่านั้นอย่างเป็นระบบ จะทำให้ทราบถึงศักยภาพการใช้งานของบริเวณต่างๆ ในพื้นที่ว่ามีระดับความนิยมในการใช้สัญจรอย่างไร ในช่วงเวลาต่างๆ ของวัน ทั้งบริเวณเส้นทางที่ใช้สัญจรภายในระดับชุมชนหรือระดับท้องถิ่น (local movement) บริเวณที่เป็นช่วงรอยต่อระหว่างพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อื่นๆ ของเมือง (transitional movement) และบริเวณเส้นทางหลักที่ใช้ในการสัญจรระดับเมือง (global movement)

การบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน ซึ่งเป็นพื้นที่ย่านหนึ่งที่มีกิจกรรมหลากหลาย จึงต้องทำการบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาการเดินเท้าของคนหลากหลายประเภทและวัย ทั้งนี้ กำหนดจุดเริ่มต้นที่จะทำการบันทึก (trace) เส้นทางสัญจรของคนเดินเท้าทั้งหมด 5 จุด ซึ่งเป็นประตูเข้า - ออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน ทำการบันทึกในเวลาเดียวกันทั้งหมด 2 วันเพื่อเปรียบเทียบกัน ได้แก่ในระหว่างวันระหว่างสัปดาห์และวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 เวลา 07.30 – 08.30 น. ช่วงเวลาก่อนทำงาน หรือเรียน

ช่วงที่ 2 เวลา 12.00 – 13.00 น. ช่วงเวลาพักกลางวัน

ช่วงที่ 3 เวลา 17.30 – 18.30 น. ช่วงเวลาหลังทำงาน หรือเรียน

โดยมีข้อกำหนดในการติดตามคน ดังนี้

1. เวลาในการสะกดรอยคนละ 6 นาทีจากจุดเริ่มต้น
2. เลิกติดตามเมื่อหมดเวลา 6 นาทีหรือหยุดทำกิจกรรมเกินกว่า 3 นาที โดยถือว่าผู้ถูกติดตามถึงจุดหมายปลายทางในการสัญจรแล้ว
3. เลิกติดตามเมื่อผู้ถูกติดตามออกนอกพื้นที่ศึกษาก่อนหมดเวลา 6 นาที

ในการเก็บข้อมูลได้จำแนกกลุ่มคน เพื่อทำการบันทึกข้อมูลออกเป็น 6 กลุ่มด้วยกัน ได้แก่ 1) เด็ก 2) นักศึกษา 3) คนทำงาน 4) คนชรา 5) ชาวบ้านในพื้นที่ 6) นักท่องเที่ยว

โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2548 ถึงวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548 (วันอังคาร – วันพฤหัสบดี และวันเสาร์)

ทั้งนี้ อัตราส่วนของจำนวนคนเดินเท้าที่ถูกทำการบันทึก จะมีจำนวนที่ไม่เท่ากันในแต่ละจุด เนื่องจากในสภาพความเป็นจริง จำนวนคนที่เดินในแต่ละเส้นทางภายในเมืองย่อมมีจำนวนแตกต่างกันออกไป ดังนั้นเพื่อให้แผนที่บันทึกเส้นทางนิมัลญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีการคำนวณหาสัดส่วนคนเดินเท้าที่แท้จริงที่ผ่านจุดนั้นๆ การหาสัดส่วนดังกล่าวทำได้โดยการสังเกตการณ์นับคนที่เดินผ่านจุดเหล่านั้น (gate count observation) ในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งมีคนเดินผ่านเป็นจำนวนมากที่สุดของวัน แล้วจึงนำมาหาค่าเฉลี่ยเป็นจำนวนผู้สัญจรต่อชั่วโมง (movement per hour rate) เพื่อนำไปหาสัดส่วนของกลุ่มคนที่ทำการติดตามในแต่ละประตู ดังตารางที่ 4.3 และตารางที่ 4.4



รูปที่ 4.4 เส้นทางนิมัลญจรของนักศึกษาในวันธรรมดา ช่วงเช้า

ตารางที่ 4.3 แสดงสัดส่วนของผู้ใช้แต่ละประเภทที่จะต้องเดินตามแต่ละประตูในวันธรรมดา

ประตู	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลา (12 นาที)			รวมทุก ช่วงเวลา (36 นาที)	อัตรา เฉลี่ย คน/ชั่วโมง	สัดส่วน	รวม
		07.30- 08.30	12.00- 13.00	17.30- 18.30				
ลาดพร้าว 4	เด็ก	1	0	0	1	2	1	6
	นักศึกษา	9	9	15	33	53	1	
	คนทำงาน	11	21	8	40	64	2	
	คนชรา	5	1	0	6	10	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	2	3	5	8	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
เซนต์จอร์จ	เด็ก	0	0	1	1	2	1	5
	นักศึกษา	5	10	9	24	39	1	
	คนทำงาน	12	12	14	38	60	1	
	คนชรา	0	1	1	2	3	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	1	0	1	2	3	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
เซ็นทรัล ลาดพร้าว	เด็ก	7	2	14	23	37	1	27
	นักศึกษา	27	165	276	468	749	12	
	คนทำงาน	38	147	213	398	637	11	
	คนชรา	1	14	22	37	59	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	2	3	0	5	8	1	
	นักท่องเที่ยว	0	2	11	13	21	1	
โลตัส	เด็ก	3	0	1	4	7	1	10
	นักศึกษา	17	31	21	69	110	2	
	คนทำงาน	72	38	36	146	234	4	
	คนชรา	6	2	3	11	17	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	3	1	5	9	14	1	
	นักท่องเที่ยว	0	3	0	3	5	1	
ลาดพร้าว 1	เด็ก	0	0	6	6	10	1	8
	นักศึกษา	11	19	22	52	83	2	
	คนทำงาน	32	22	27	81	130	3	
	คนชรา	6	3	5	14	22	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	2	0	2	4	7	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
รวมทั้งสิ้น								56

4.3.1 ผลการศึกษารูปแบบการเลือกเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวัน ธรรมดา โดยแบ่งตามช่วงเวลา

ผลการศึกษาเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ในช่วงเช้า(แผนที่ 4.15)

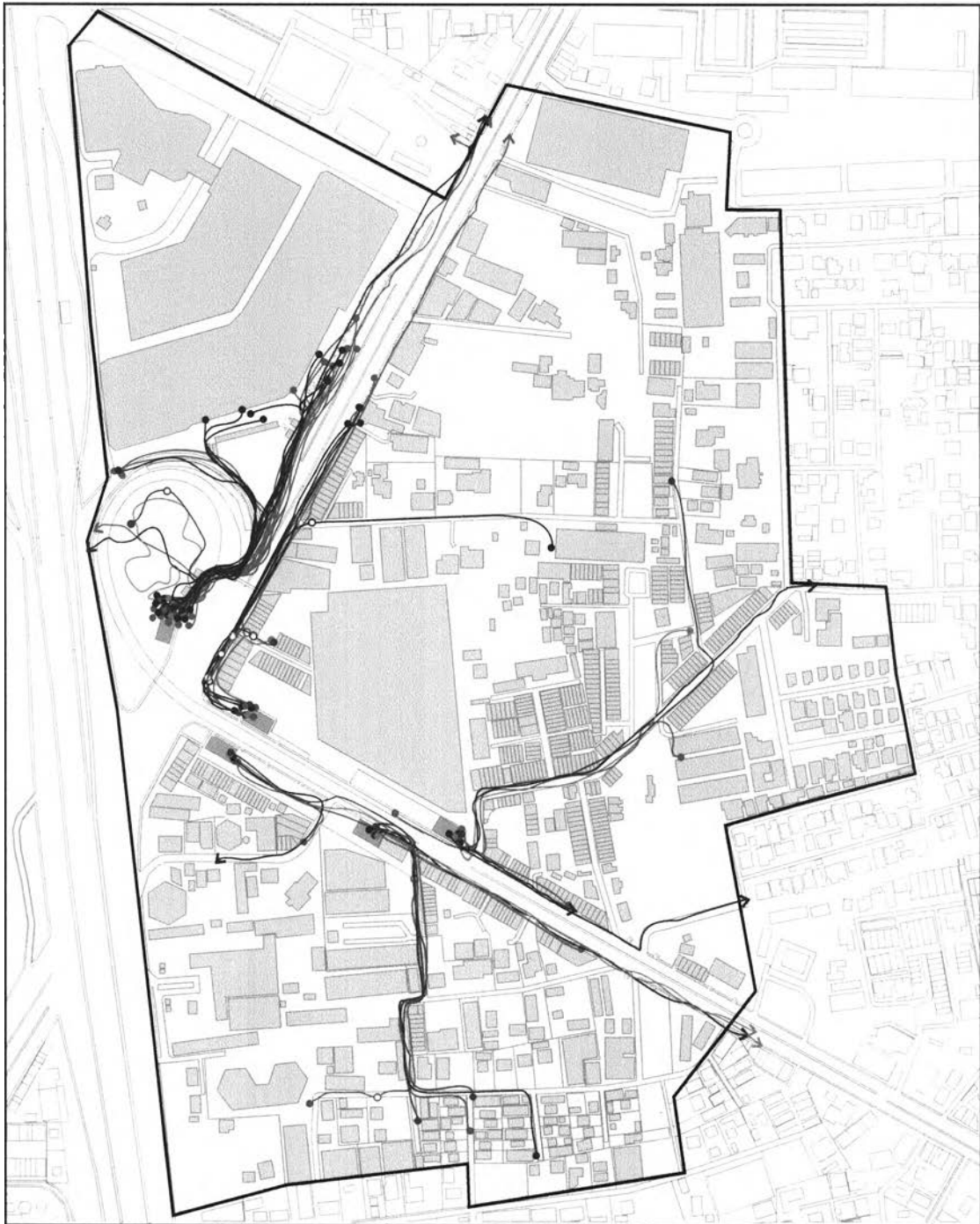
จะพบว่า เส้นทางที่เด็กนักเรียนนิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลผ่านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล มุ่งตรงไปยังโรงเรียนหอวัง ซึ่งเป็นการสัจจรที่มีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจนและแน่นอน เส้นทางที่นักศึกษานิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากป้ายรถประจำทางฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลผ่านประตูโลตัสข้ามผ่านไปออกที่ประตูเซนต์จอห์น แล้วเดินตรงไปเลี้ยวเข้าซอยลาดพร้าว 4 เพื่อเดินต่อไปยังมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น ส่วนคนทำงานจะนิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัจจรมากที่สุด คือจากประตูโลตัสผ่านริมถนนข้างตลาดเพื่อไปยังป้ายรถประจำทางฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยมักหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าที่เชื่อมต่อกับตลาด นั่นคือการซื้ออาหารและยังพบว่านิมใช้ประตูโลตัสเพื่อเป็นทางข้ามไปยังประตูเซนต์จอห์น เส้นทางที่คนชราานิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัส เพื่อไปยังตลาดที่อยู่บริเวณซอยเล็ก ๆ ก่อนถึงสะพานลอย และเส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางท่าริมถนนลาดพร้าวเพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และลาดพร้าว 3 จะสังเกตได้ว่าในช่วงเช้าไม่มีนักท่องเที่ยวมาใช้พื้นที่ศึกษา

ผลการศึกษาเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน (แผนที่ 4.16)

จะพบว่า คนทำงานจะนิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัจจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลและยังพบว่านิมใช้ประตูลาดพร้าว 1 เพื่อเป็นทางข้ามไปยังประตูลาดพร้าว 4 เพื่อกลับไปทำงานในช่วงบ่าย รองลงมาคือนักศึกษานิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรคือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเส้นทางที่เด็กนักเรียนนิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล คนชราานิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลผ่านไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และยังพบว่าผ่านไปยังสวนสาธารณะสมเด็จย่า ฯ โดยไม่มีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง สำหรับชาวบ้านในพื้นที่จะนิมเลือกใช้เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลแล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จย่า ฯ และนักท่องเที่ยวนิมเลือกใช้เพื่อการสัจจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสผ่านทางท่าไปยังบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เพื่อไปใช้บริการร้านถ่ายภาพ

ผลการศึกษาเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดาในช่วงเย็น (แผนที่ 4.17)

จะพบว่า คนทำงานจะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เรื่อยไปจนถึงป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เพื่อเปลี่ยนการสัญจร และเดินไปยังบริเวณทางออกถนนวิภาวดีที่เป็นท่ารถตู้เพื่อเปลี่ยนการสัญจรเช่นกัน สำหรับเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือเส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุ้มชายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ส่วนเด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เส้นทางที่คนชวานิยมเลือกใช้ คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล แล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จย่า ฯ และชาวบ้านในพื้นที่ จะพบว่านิยมเลือกใช้ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าวเพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และลาดพร้าว 3 และในช่วงเย็นจะพบนักท่องเที่ยวมากกว่าช่วงเวลาอื่น โดยที่ จะนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อการสัญจรมากที่สุด



แผนที่ 4.15 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเช้า

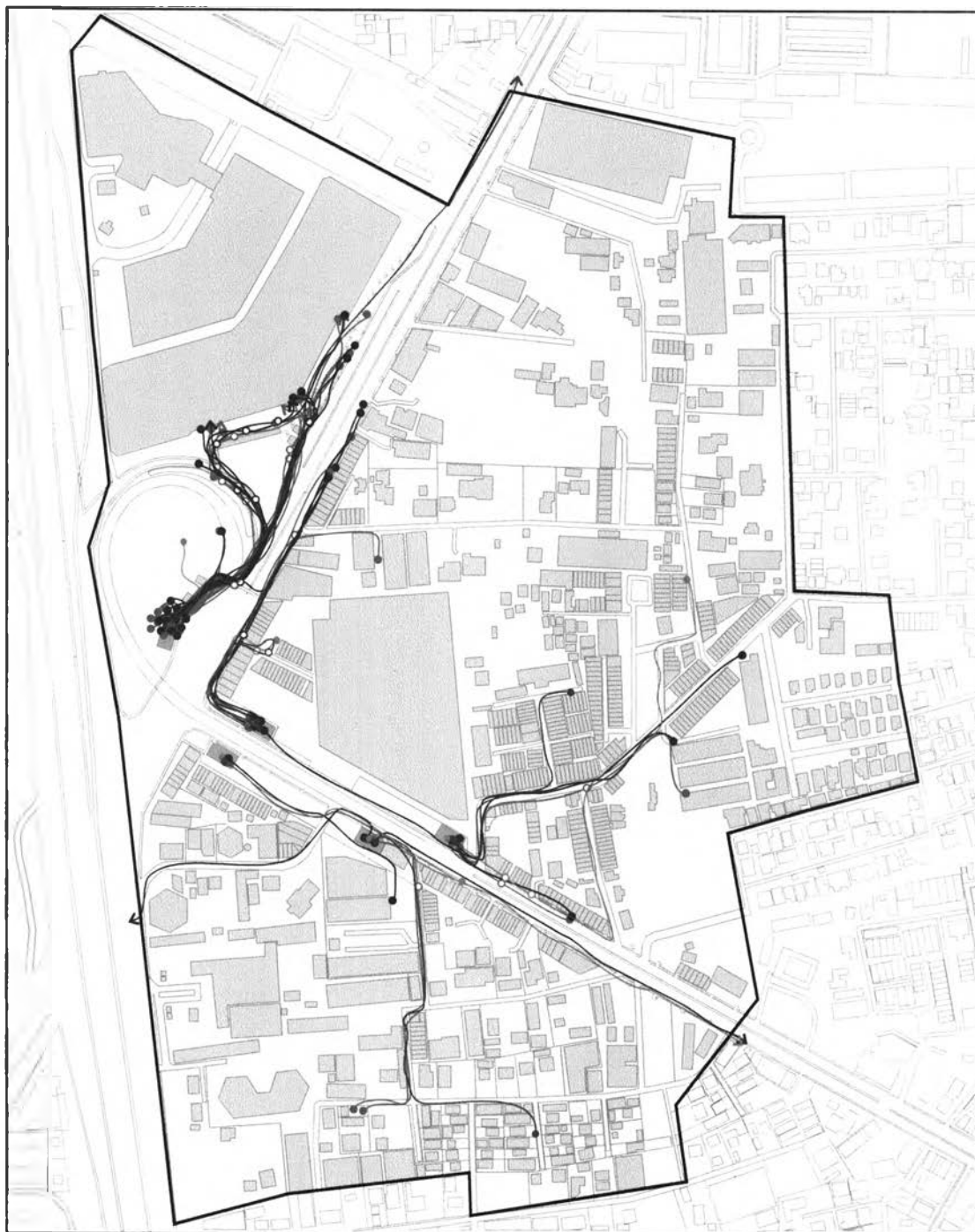
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลัดอิน กรุงเทพฯ


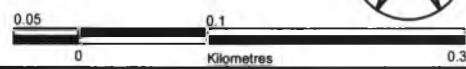
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.16 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

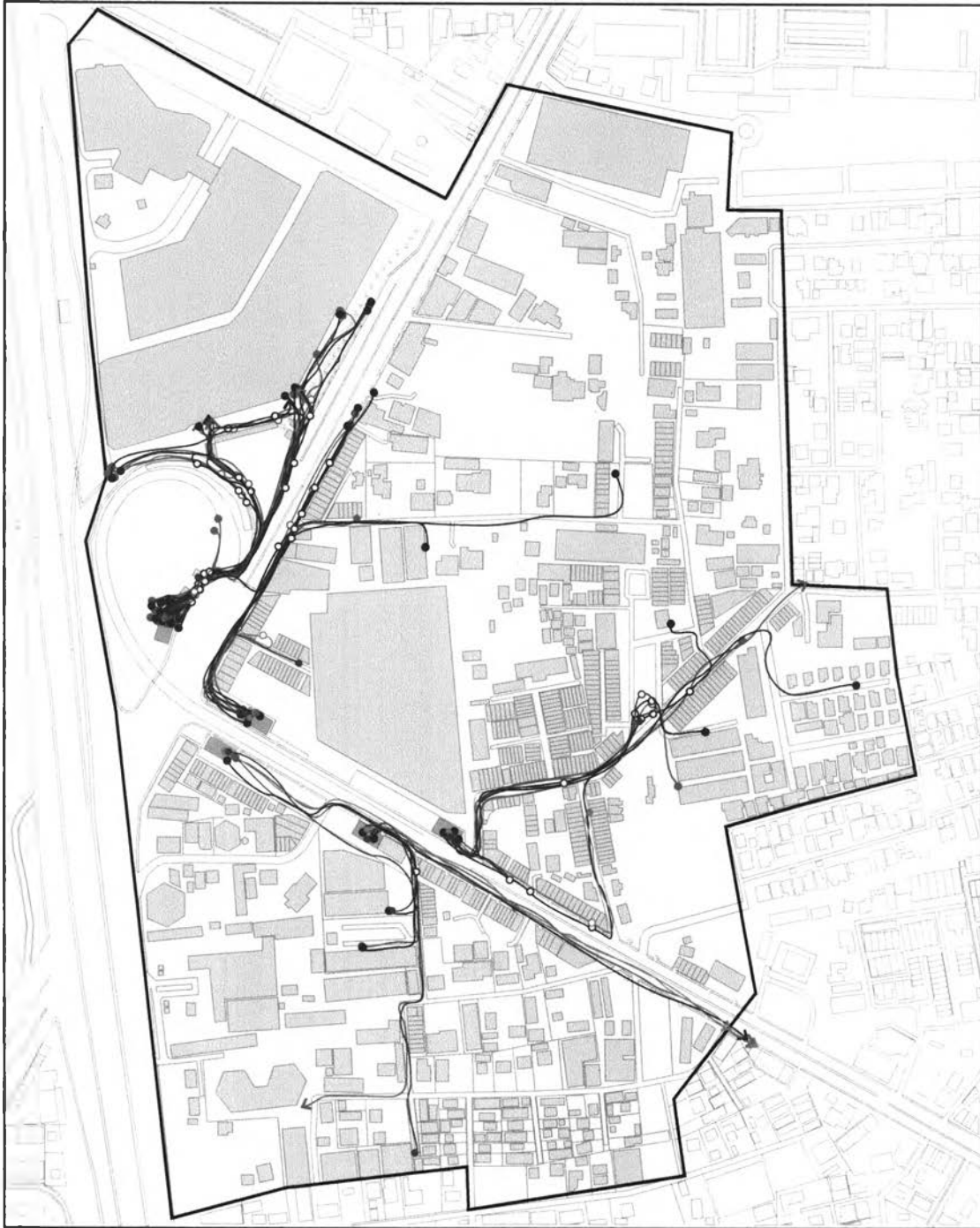
ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของจุ่มรณเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ




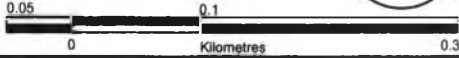
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.17 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเย็น

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลพโยอิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3.2 ผลการศึกษารูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวันธรรมดา โดยแบ่งตามกลุ่มผู้ใช้

1) เด็ก (แผนที่ 4.18) พบว่าจะสัญญาโดยมีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน เนื่องจากมีเวลาเข้า ออกโรงเรียนที่แน่นอน เส้นทางที่เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลผ่านหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลมุ่งตรงไปยังโรงเรียนหอวัง

2) นักศึกษา (แผนที่ 4.19) จะพบว่าเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอย และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุมชนของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

3) คนทำงาน (แผนที่ 4.20) จะเลือกเส้นทางสัญจรที่มุ่งตรงจากที่พักไปยังที่ทำงาน และจากที่ทำงานไปยังที่พัก เส้นทางที่นิมสัญญาจะมีสองเส้นทางคือ เส้นทางจากประตูโลตัสผ่านริมถนนข้างตลาดเพื่อไปยังป้ายรถประจำทางฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และเส้นทางจากประตูเซ็นทรัลไปยังป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

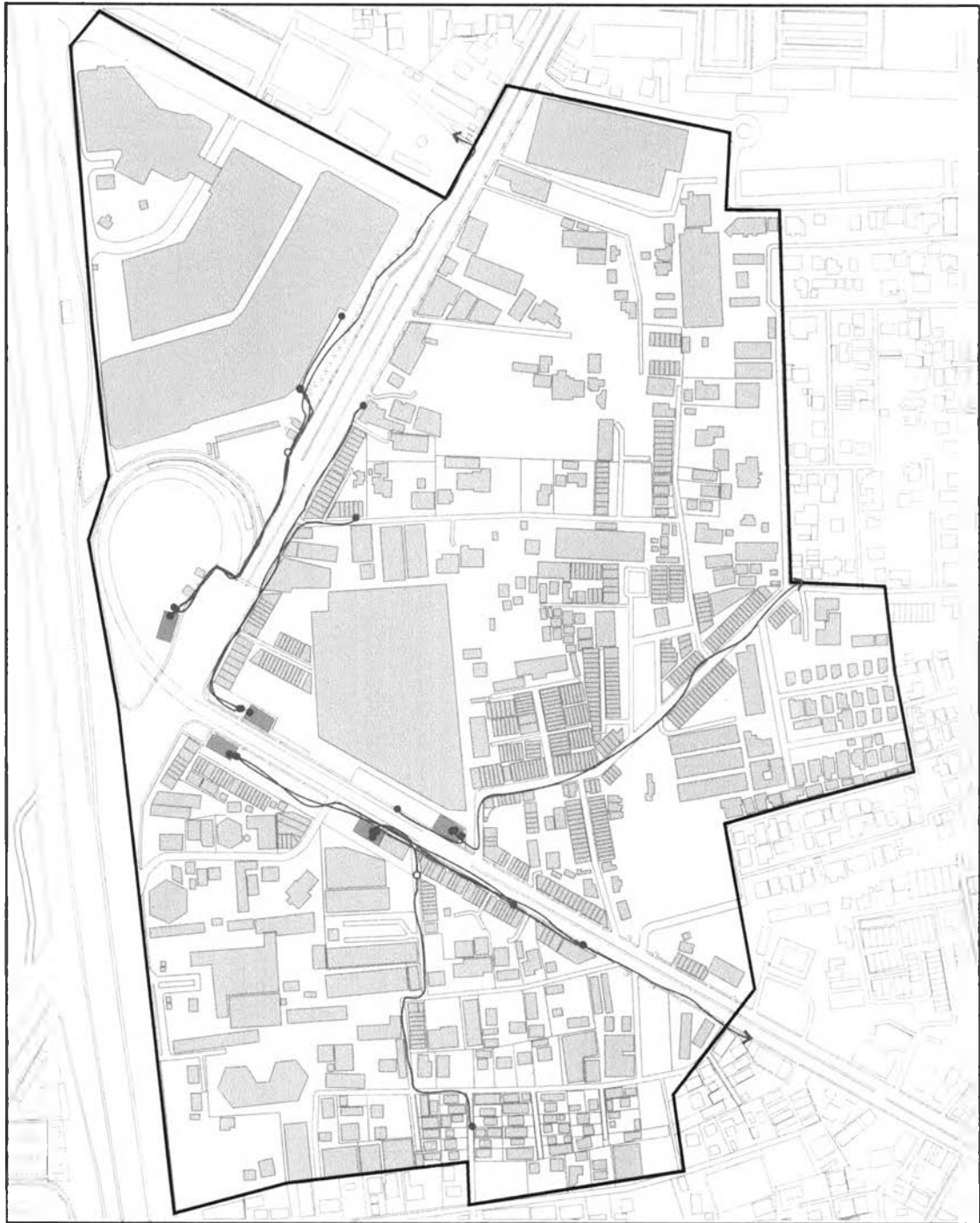
4) คนชรา (แผนที่ 4.21) พบว่าเส้นทางที่คนชรานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล แล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๕ โดยไม่มีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง

5) ชาวบ้านในพื้นที่ (แผนที่ 4.22) จะพบว่าเส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าวเพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และลาดพร้าว 3

6) นักท่องเที่ยว (แผนที่ 4.23) จะพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และสังเกตได้ว่า นักท่องเที่ยวจะหยุดระหว่างทางบนสะพานลอยเพื่อมองดูบรรยากาศโดยรอบ




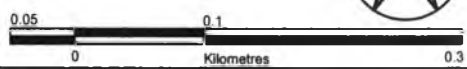
รูปที่ 4.5 เส้นทางนิมสัญญาของชาวบ้านในพื้นที่ในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน




แผนที่ 4.18 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของเด็ก ในทุกช่วงเวลา

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

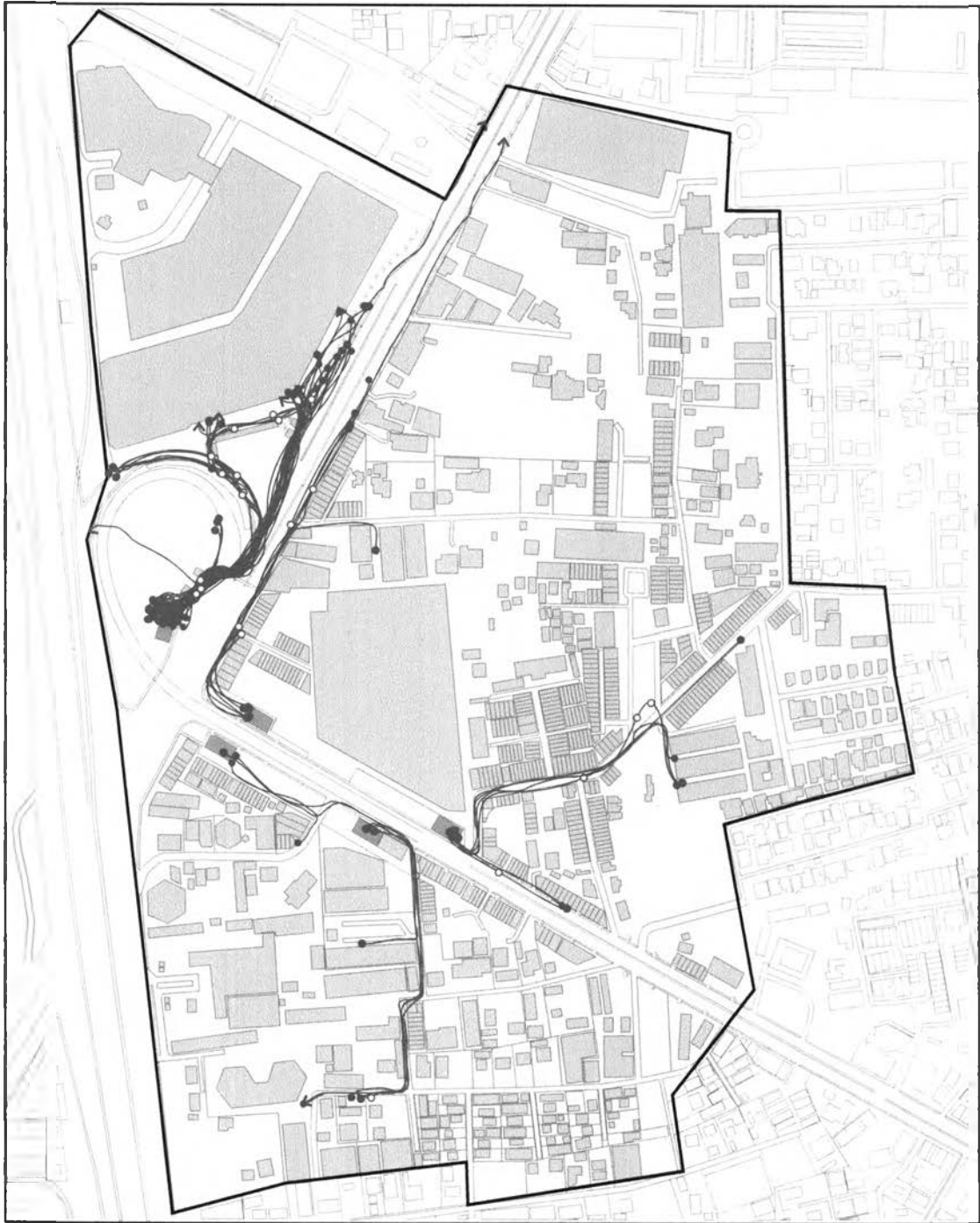
ที่มา : จากการสำรวจ

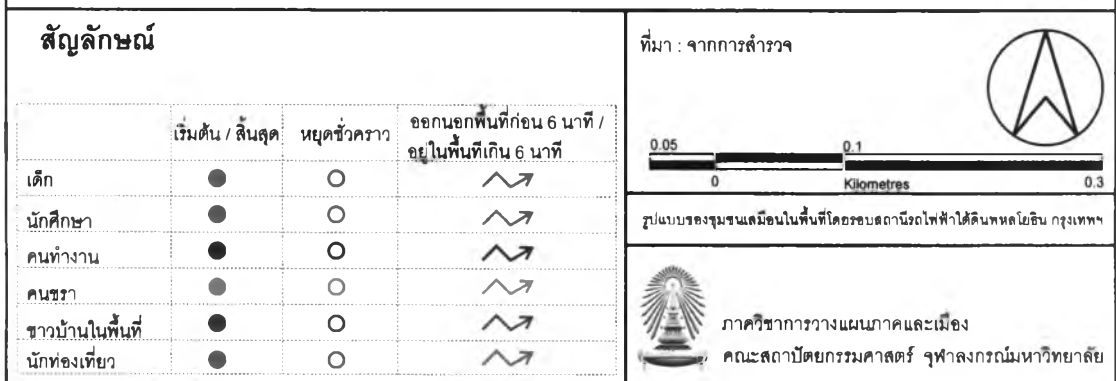
รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทลโยธิน กรุงเทพฯ

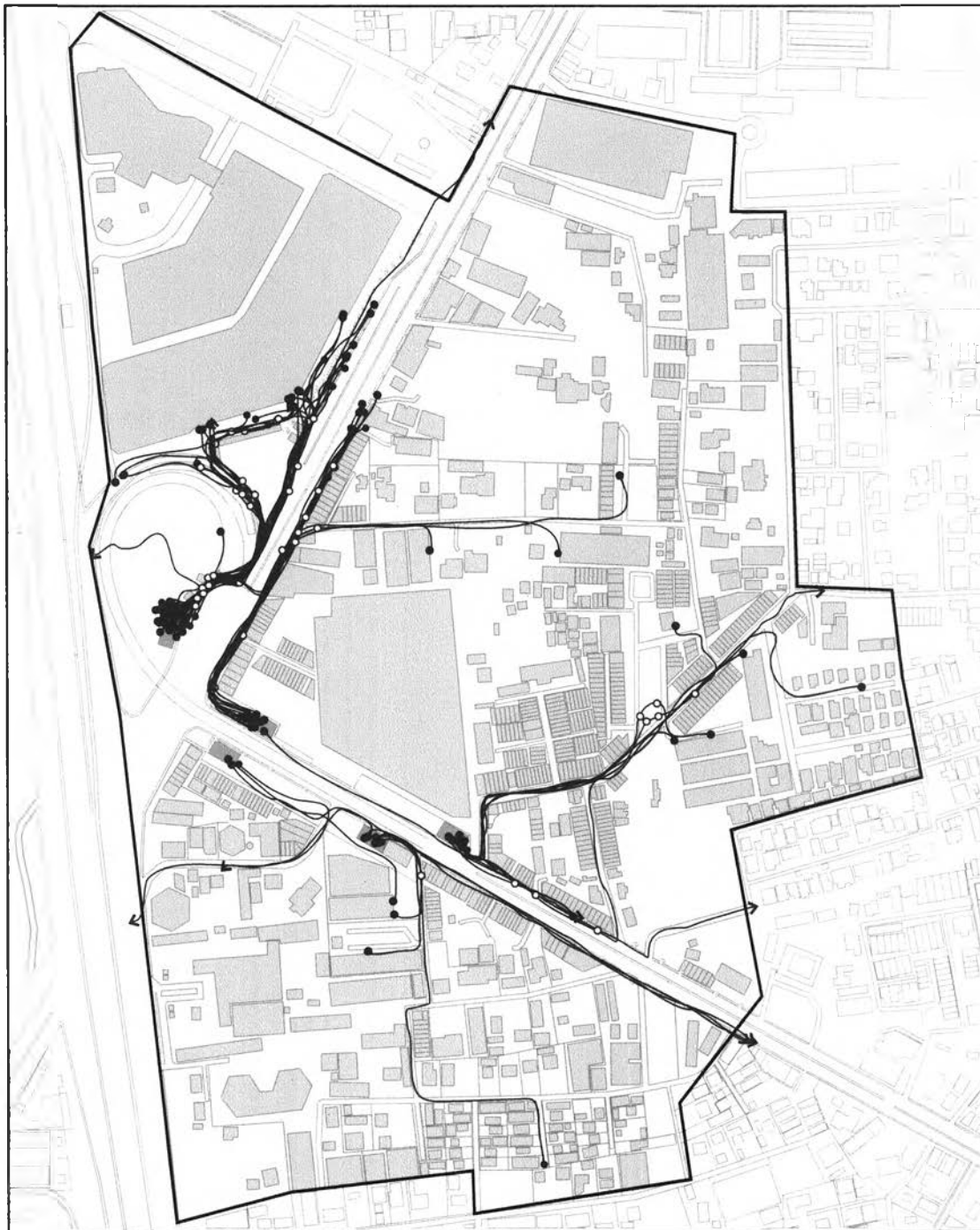


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.19 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของนักศึกษา ในทุกช่วงเวลา





แผนที่ 4.20 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของคนทำงาน ในทุกช่วงเวลา

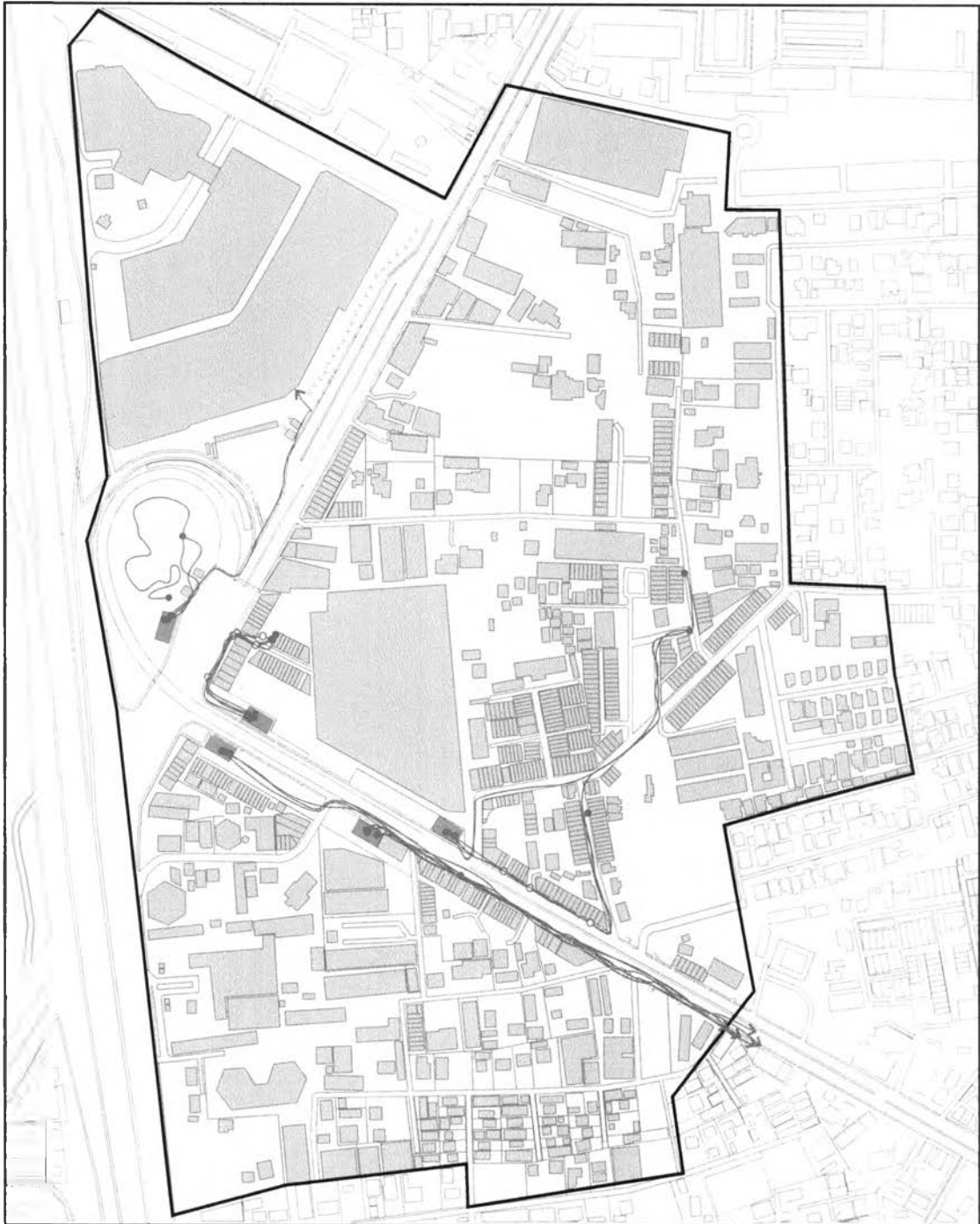
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลับพลา กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.21 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของคนชรา ในทุกช่วงเวลา

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

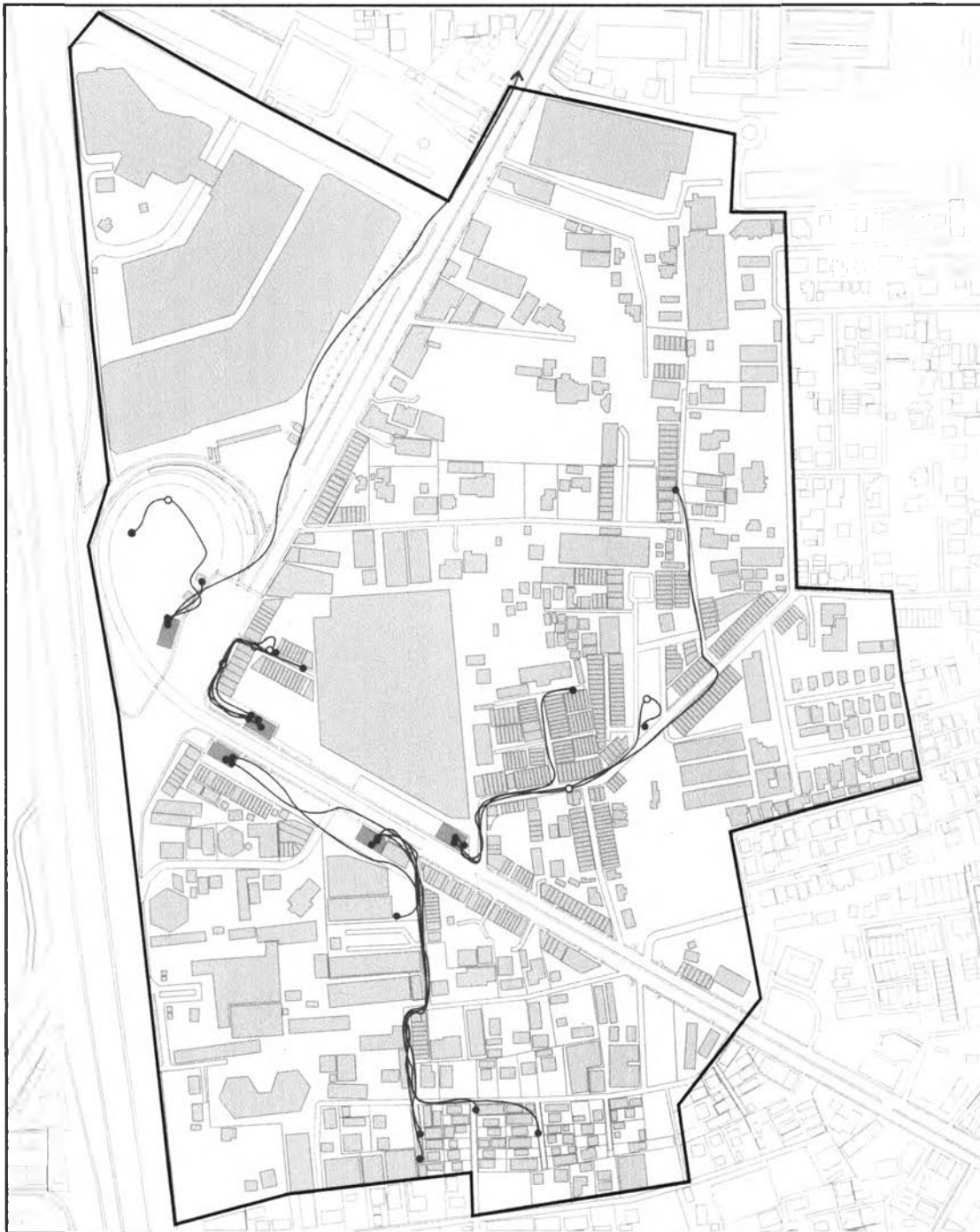
ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลพโยอิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.22 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของชาวบ้านในพื้นที่ ในทุกช่วงเวลา

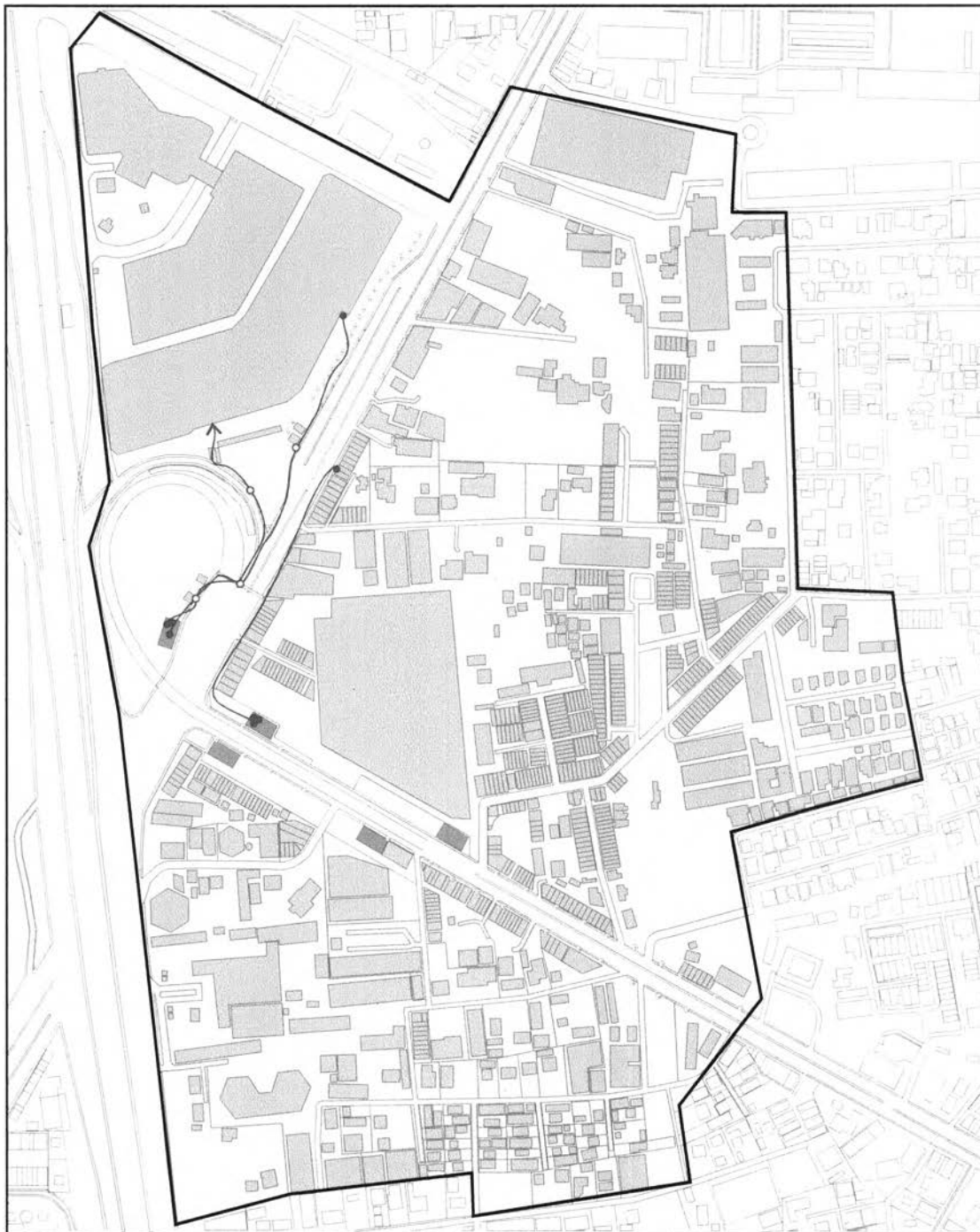
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.23 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ของนักท่องเที่ยว ในทุกช่วงเวลา

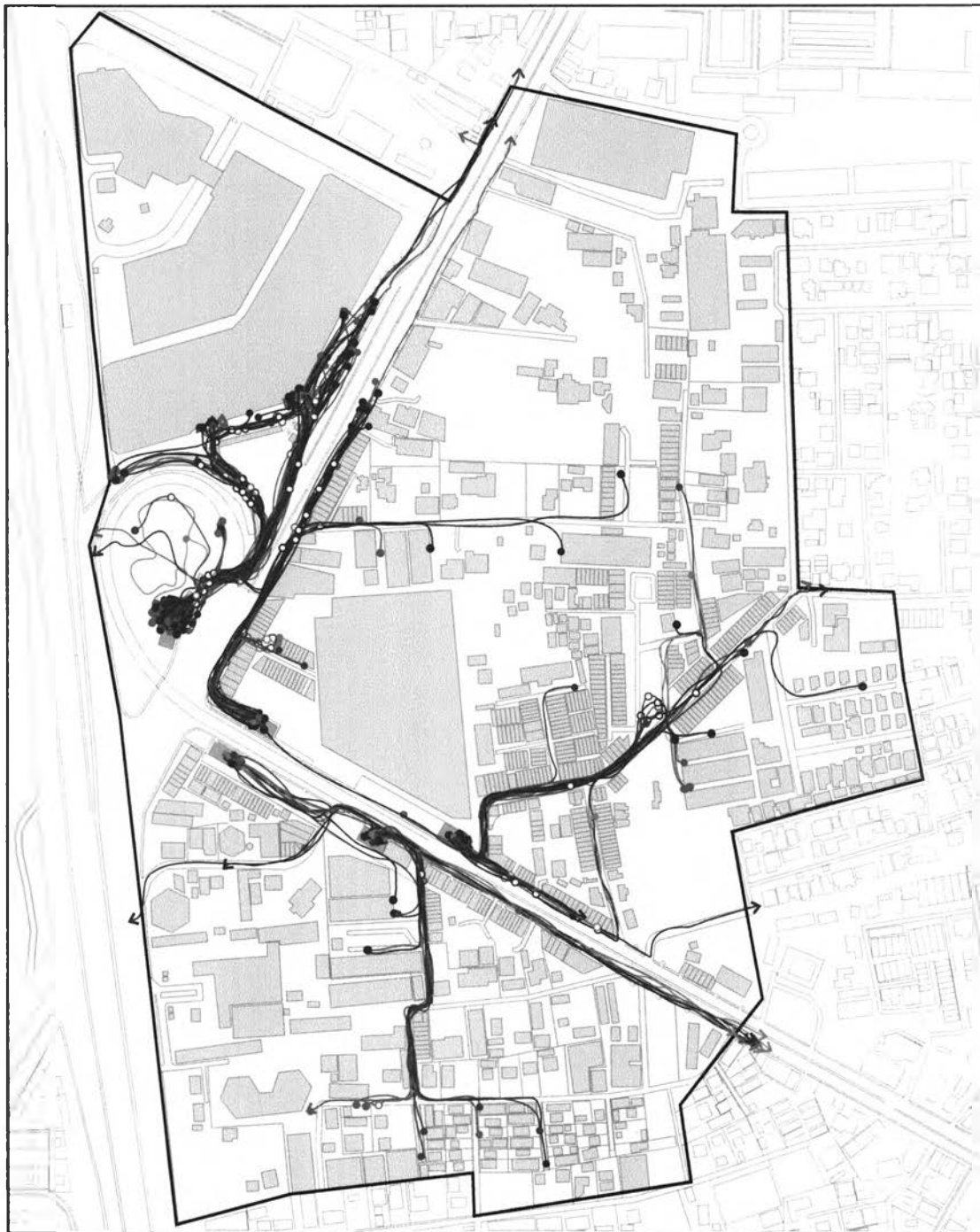
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ


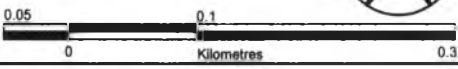
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.24 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดา ตลอดวัน

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 แสดงสัดส่วนของผู้ใช้แต่ละประเภทที่จะต้องเดินตามแต่ละประตูในวันหยุดสุดสัปดาห์

ประตู	กลุ่มคน	จำนวนคนภายในช่วงเวลาระหว่าง (12 นาที)			รวมทุก ช่วงเวลา (36 นาที)	อัตรา เฉลี่ย คน/ชั่วโมง	สัดส่วน	รวม
		07.30-08.30	12.00- 13.00	17.30- 18.30				
ลาดพร้าว 4	เด็ก	0	1	0	1	2	1	5
	นักศึกษา	4	6	9	19	30	1	
	คนทำงาน	6	12	5	23	36	1	
	คนชรา	0	1	0	1	2	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	2	2	4	7	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
เซนต์จอร์จ	เด็ก	0	0	1	1	2	1	5
	นักศึกษา	3	11	10	24	39	1	
	คนทำงาน	8	12	10	30	48	1	
	คนชรา	0	1	0	1	2	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	1	1	1	3	5	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
เซ็นทรัล ลาดพร้าว	เด็ก	9	13	11	33	53	1	33
	นักศึกษา	31	271	301	603	964	16	
	คนทำงาน	35	202	264	501	801	13	
	คนชรา	2	8	16	26	41	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	3	2	5	8	1	
	นักท่องเที่ยว	0	9	11	20	32	1	
โลดัส	เด็ก	5	1	1	7	11	1	11
	นักศึกษา	14	46	35	95	152	3	
	คนทำงาน	41	50	62	153	245	4	
	คนชรา	5	1	3	9	14	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	4	2	3	9	14	1	
	นักท่องเที่ยว	0	4	2	6	10	1	
ลาดพร้าว 1	เด็ก	4	0	4	8	13	1	7
	นักศึกษา	7	22	16	45	72	2	
	คนทำงาน	28	20	22	70	112	2	
	คนชรา	5	2	6	13	20	1	
	ชาวบ้านในพื้นที่	0	1	2	3	5	1	
	นักท่องเที่ยว	0	0	0	0	0	0	
รวมทั้งสิ้น								61

4.3.3 ผลการศึกษารูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามช่วงเวลา

ผลการศึกษาเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ในช่วงเช้า (แผนที่ 4.25)

จากการสำรวจ จะพบว่า เส้นทางที่นักเรียนนิมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ไปยังป้ายรถประจำทางเพื่อเปลี่ยนการสัญจรส่วน เด็กนักเรียนนิมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูลาดพร้าว 1 เลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 โดยไม่มีการหยุดทำกิจกรรมระหว่างทาง สำหรับคนทำงาน จะนิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากจากประตูเซ็นทรัลห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ผ่านริมถนนเพื่อไปยังป้ายรถประจำทาง และไปยังบริเวณทางออกถนนวิภาวดีที่เป็นท่ารถตู้ คนชราานิมเลือกใช้เส้นทางจากประตูโลดัส เพื่อไปยังตลาดและวนกลับมาที่เดิม ชาวบ้านในพื้นที่ นิมเลือกใช้ เส้นทางจากประตูโลดัสเพื่อไปยังตลาด และเดินกลับมา เพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และจากการสำรวจจะพบว่าในช่วงเช้าไม่มีนักท่องเที่ยวมาใช้พื้นที่ศึกษา

ผลการศึกษาเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ในช่วงกลางวัน (แผนที่4.26)

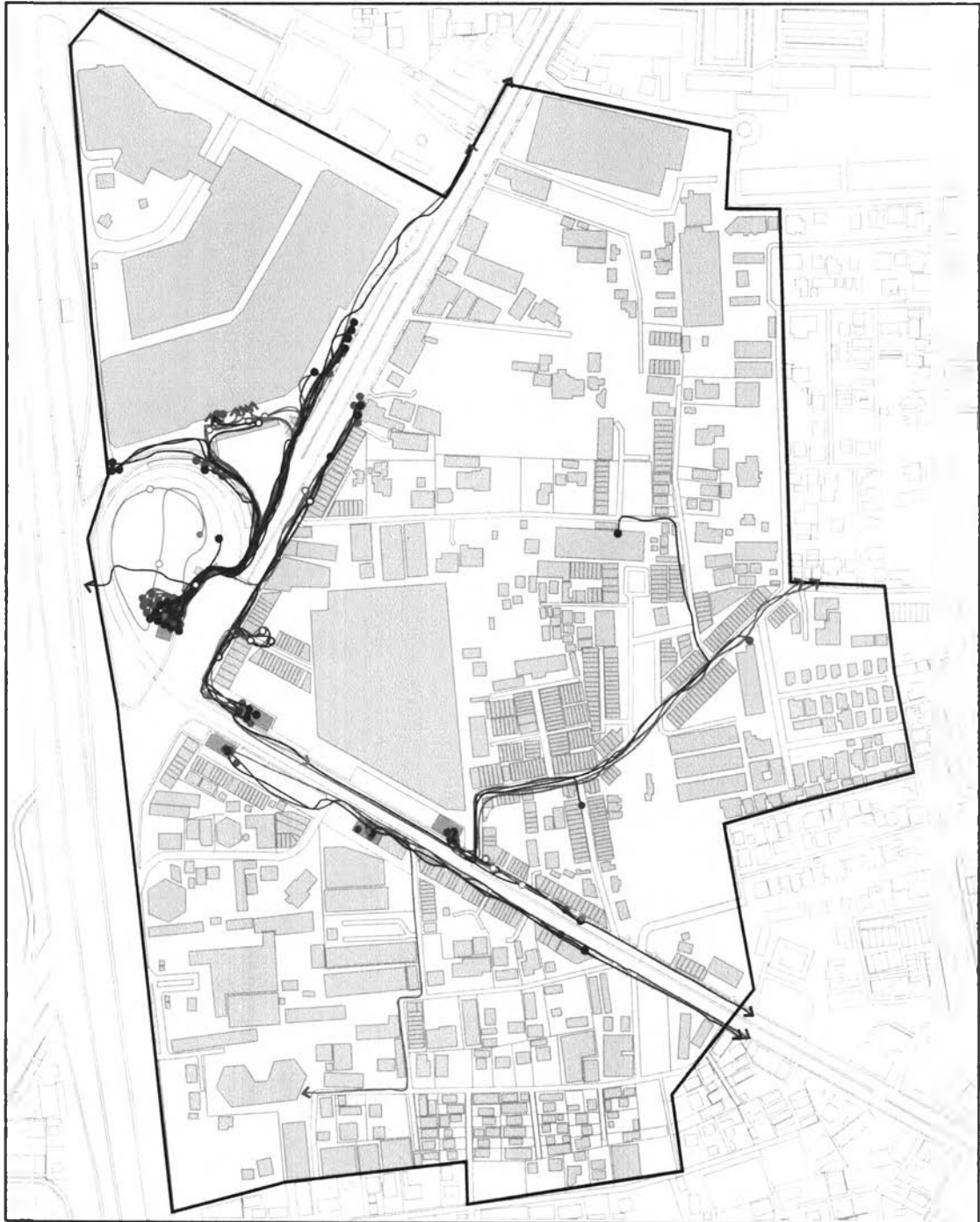
จะพบว่า นักเรียนนิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงซุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล คนทำงานจะนิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และยังพบว่านิมเลี้ยวซ้ายลงมาด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยที่มีการหยุดทำกิจกรรมซื้อสินค้าเป็นระยะ ส่วนเส้นทางที่เด็กนักเรียนนิมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยแล้วเดินตรงไปริมถนน เพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เส้นทางที่คนชราานิมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลผ่านไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยไม่มีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง สำหรับชาวบ้านในพื้นที่ จะพบว่าเส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลดัสผ่านทางเท้าตรงไป แล้วเลี้ยวเข้าไปในซอยที่เชื่อมกับซอยลาดพร้าว 1 เพื่อกลับที่พักอาศัย และนักท่องเที่ยว นิมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลดัสผ่านทางเท้าไปยังบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เพื่อไปใช้บริการร้านถ่ายภาพ

ผลการศึกษาเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ในช่วงเย็น (แผนที่ 4.27)

จะพบว่า คนทำงานจะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เรื่อยไปจนถึงป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล หรือเลี้ยวซ้ายไปบริเวณท่ารถตู้ เพื่อเปลี่ยนการสัญจร ส่วนเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และเส้นทางที่เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล สำหรับคนชราจะนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูลาดพร้าว 1 แล้วเลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปตลาดชาวบ้านในพื้นที่ จะนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าวเพื่อไปตลาดในซอยลาดพร้าว 1 และเดินต่อไปยังที่พักอาศัย และจะพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยมีการหยุดเป็นระยะเพื่อมองเส้นทาง โดยเฉพาะบนสะพานลอย



รูปที่ 4.6 เส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ในช่วงเย็น



แผนที่ 4.25 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเช้า

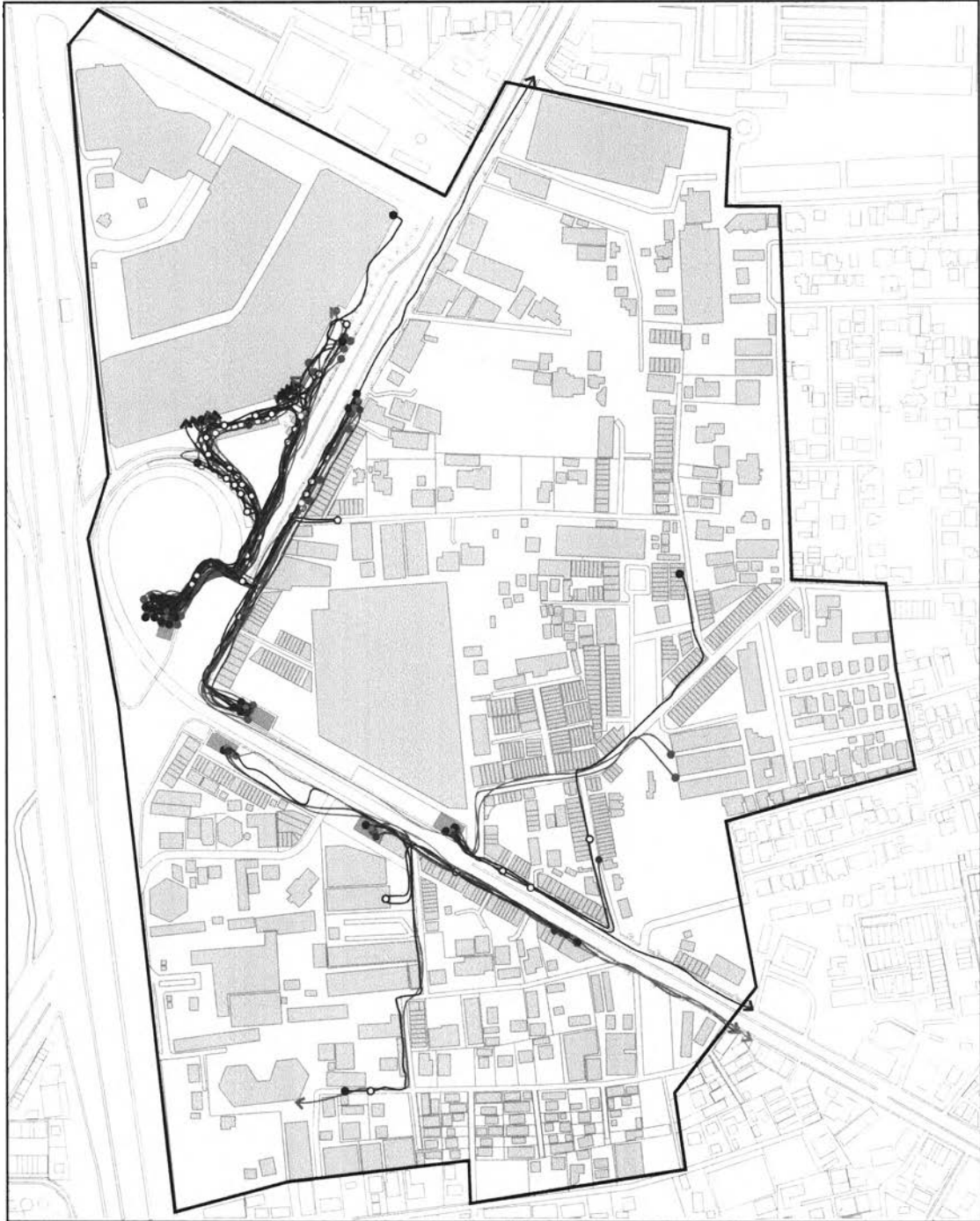
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโตอิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.26 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงกลางวัน

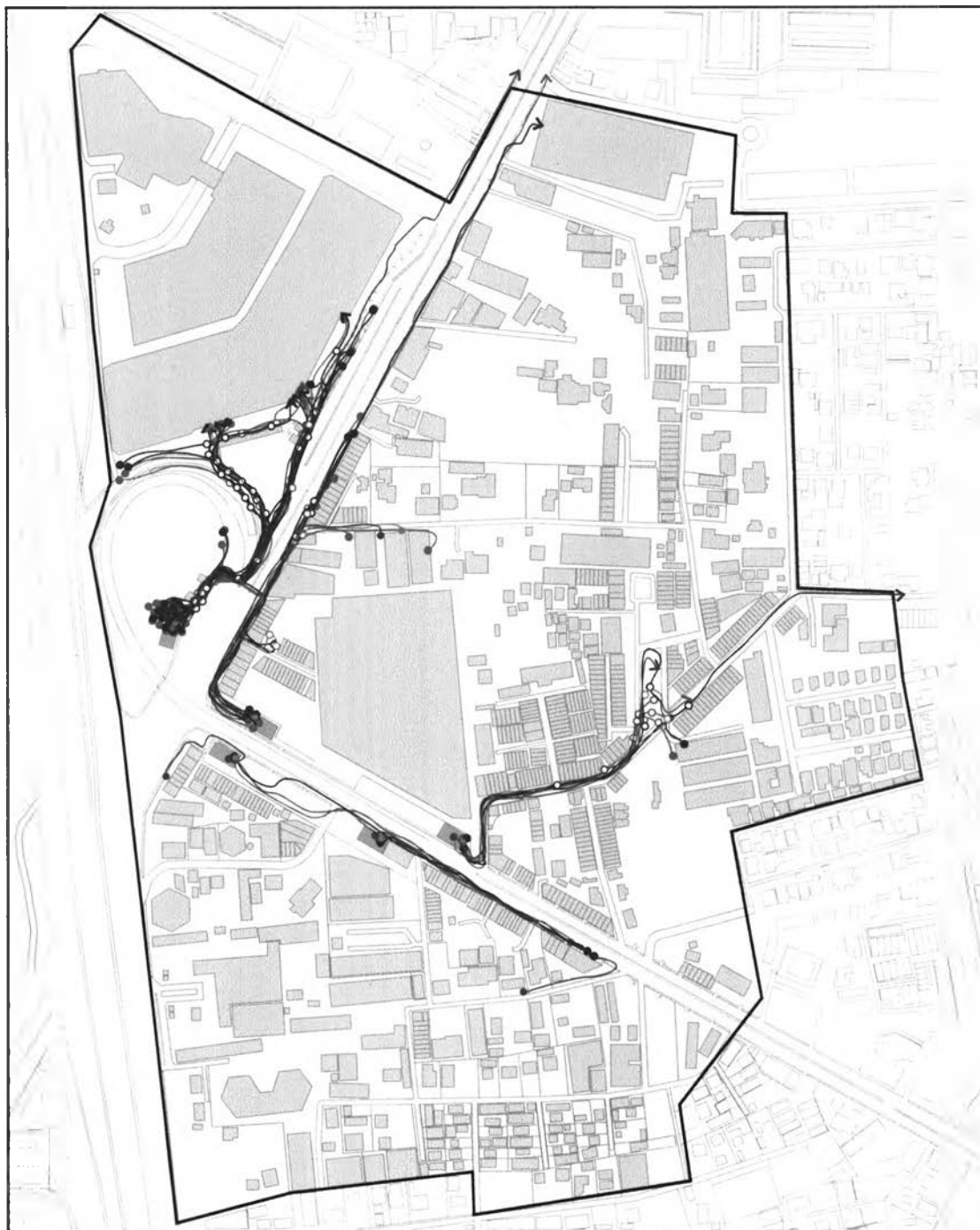
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทอโยอิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.27 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเย็น

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลพโยอิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3.4 ผลการศึกษารูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่ ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามกลุ่มผู้ใช้

1) เด็ก (แผนที่ 4.28) พบว่าจะเริ่มเดินจากประตูรถไฟโดยไม่มีการหยุดทำกิจกรรมระหว่างทาง เส้นทางที่เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล เพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

2) นักศึกษา (แผนที่ 4.29) จะพบว่าเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอย และเลือกที่จะเลี้ยวซ้ายเพื่อเดินผ่านร้านขายของ และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงซุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

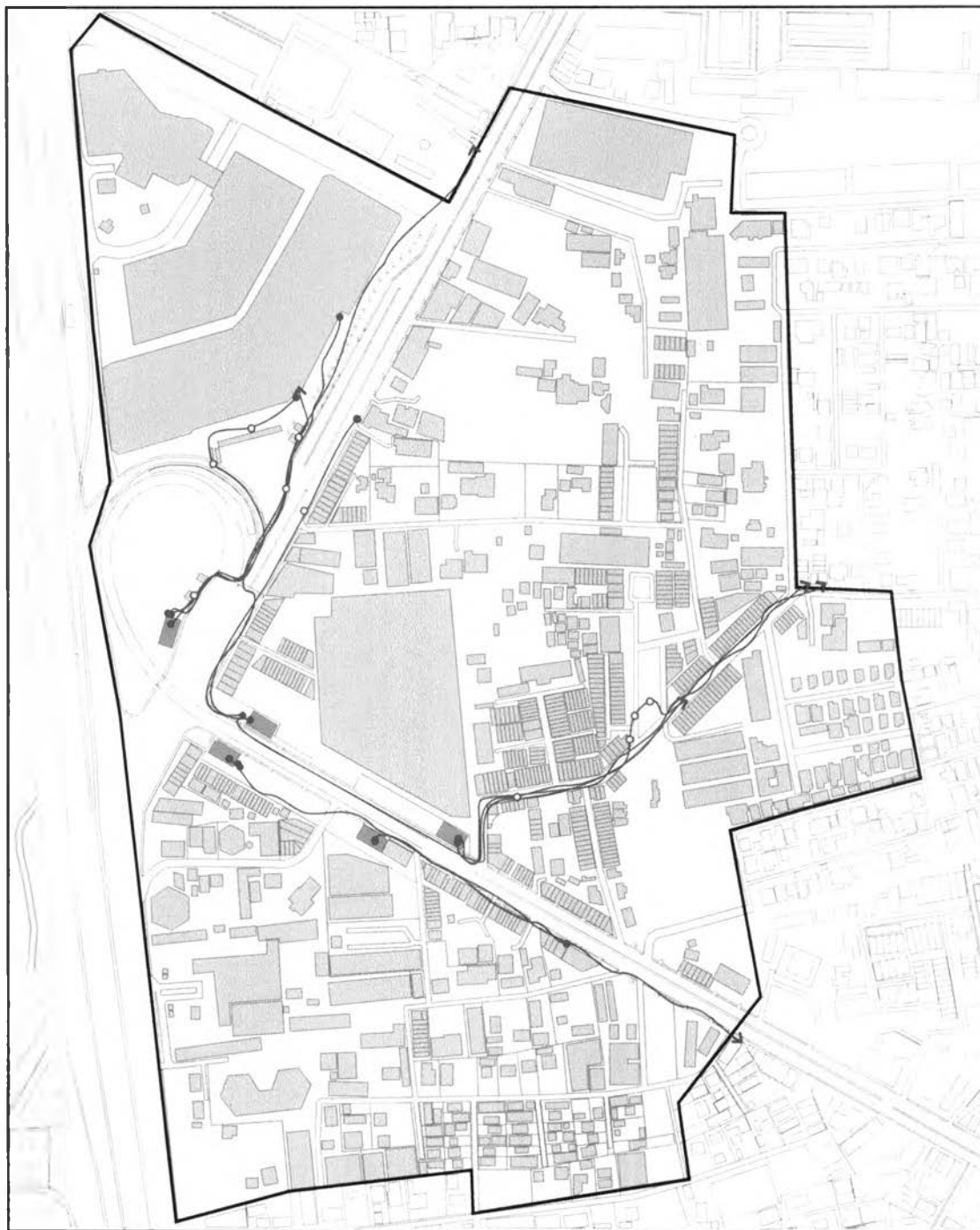
3) คนทำงาน (แผนที่ 4.30) พบว่า เส้นทางที่นิมสัญญาจะมีสองเส้นทางคือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลไปยังป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และเส้นทางจากประตูโลตัสผ่านริมถนนข้างตลาดเพื่อไปยังป้ายรถประจำทางฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

4) คนชรา (แผนที่ 4.31) พบว่าเส้นทางที่คนชรานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล แล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๙

5) ชาวบ้านในพื้นที่ (แผนที่ 4.32) จะพบว่าเส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าว โดยจะแวะที่ตลาดก่อนกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1

6) นักท่องเที่ยว (แผนที่ 4.33) จะพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และสังเกตได้ว่า นักท่องเที่ยวจะหยุดระหว่างทางบนสะพานลอยเพื่อมองดูเส้นทาง



จากการศึกษารูปแบบการเลือกเส้นทางนิมสัญญาของคนเดินเท้าในพื้นที่ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน (แผนที่ 4.35) จะเห็นได้ว่า ทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์นั้น เส้นทางที่คนเดินเท้า นิยมใช้เป็นเส้นทางสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอย และเลือกที่จะเลี้ยวซ้ายเพื่อเดินผ่านร้านขายของ และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงซุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล รองลงมาคือเส้นทางเดียวกัน แต่เมื่อขึ้นสะพานลอย จะเลือกลงบันไดเลื่อนเพื่อเดินต่อไปยังป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และอีกเส้นทางก็คือเส้นทางจากประตูโลตัสผ่านริมถนนข้างตลาดเพื่อไปยังป้ายรถประจำทางฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยพบกลุ่มผู้ใช้หลากหลายประเภท โดยเฉพาะคนทำงานและนักศึกษา




แผนที่ 4.28 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิมัสัจจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของเด็ก ในทุกช่วงเวลา

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

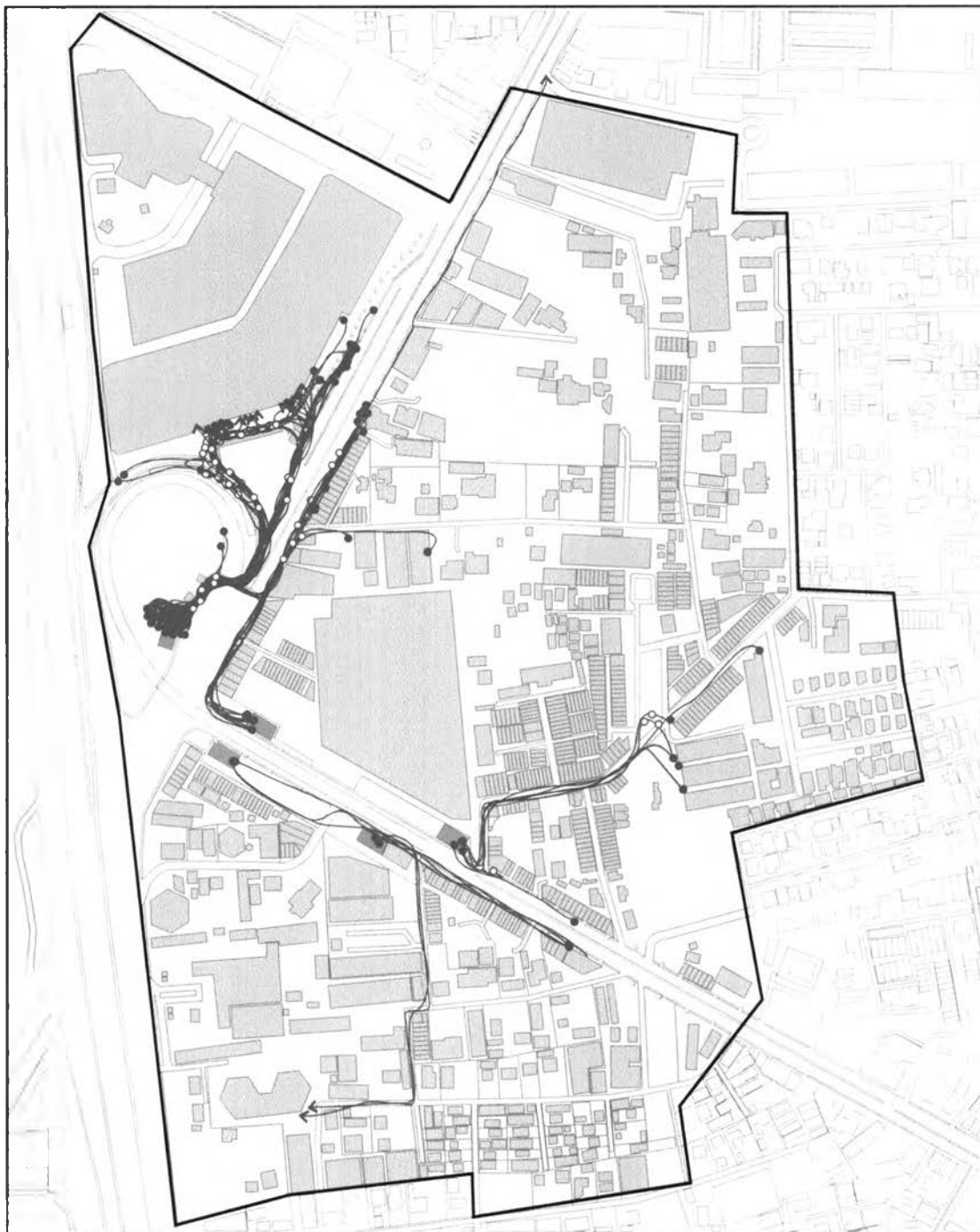
ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โคออร์ดิเนตกริดไฟฟ้าใต้ดินทลไฮอิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.29 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิชมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของนักศึกษา ในทุกช่วงเวลา

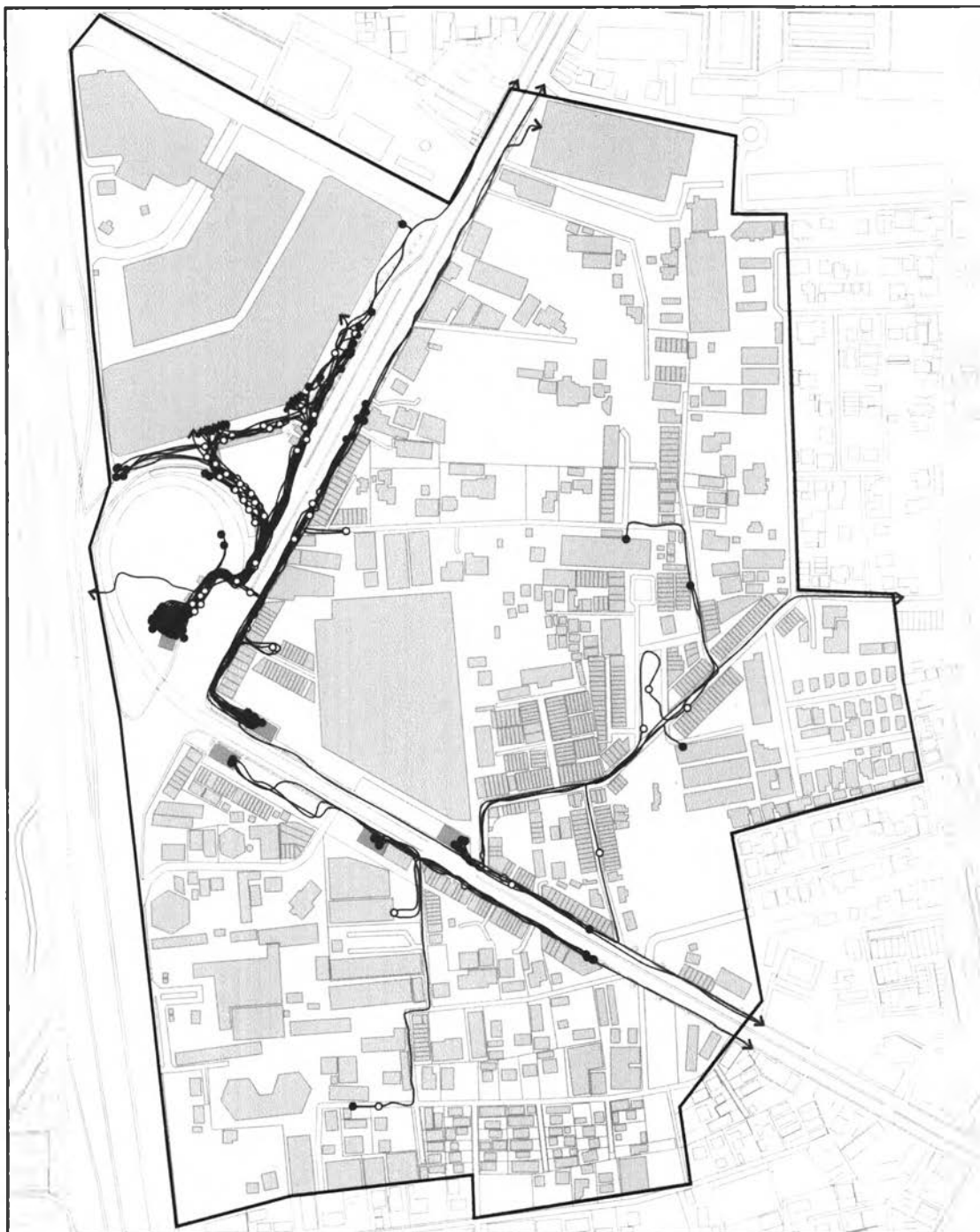
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหมอชิต กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.30 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของคนทำงาน ในทุกช่วงเวลา

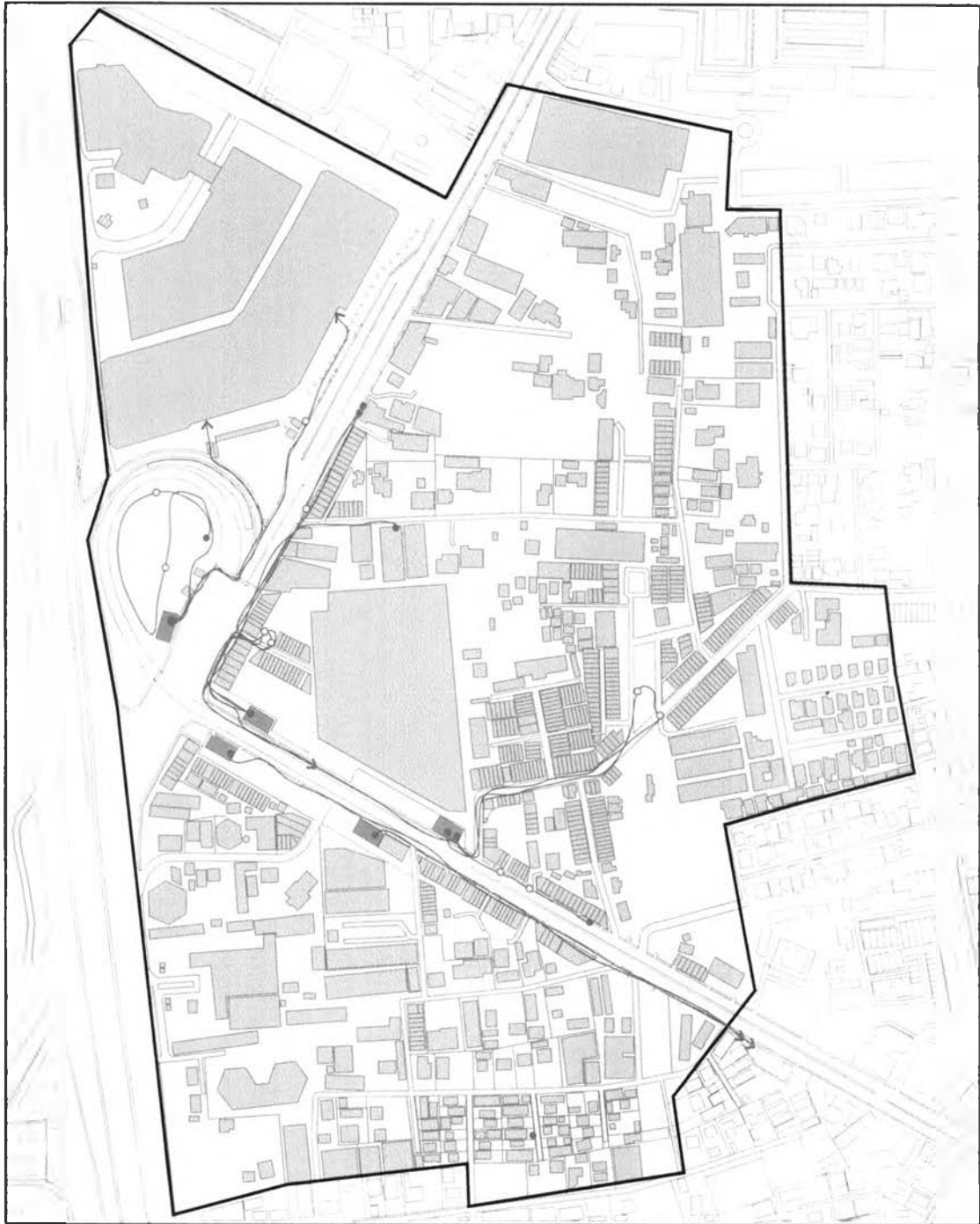
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

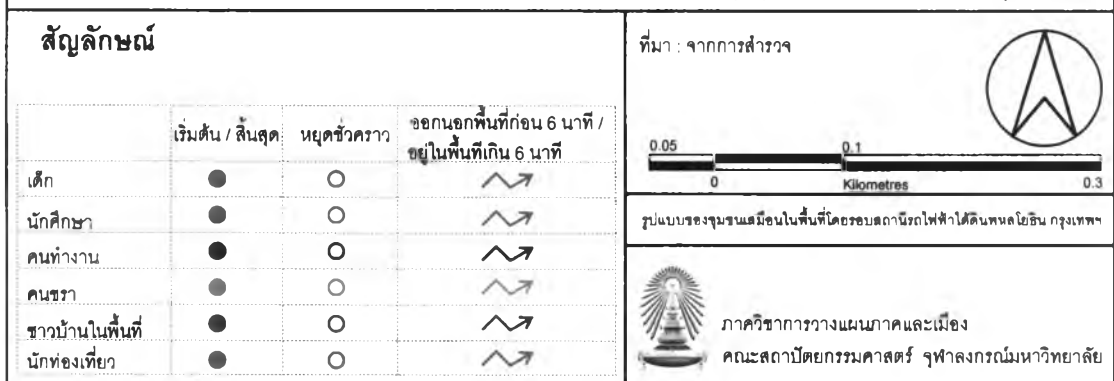
0.05 0.1 0.3
Kilometres

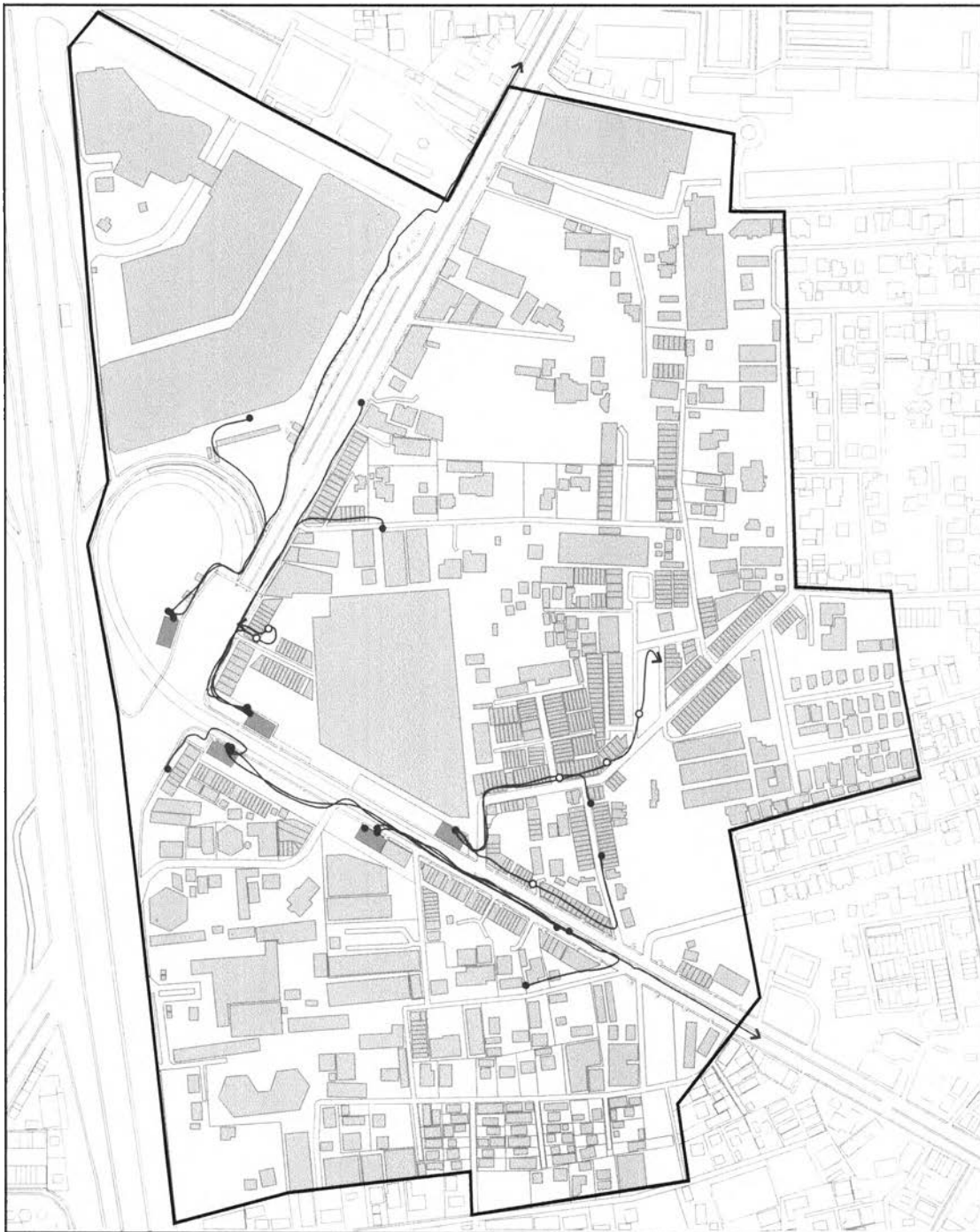
รูปแบบของชุมชนเมืองในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโตอิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.31 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของคนชรา ในทุกช่วงเวลา


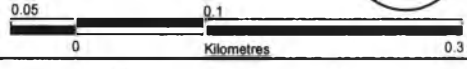





แผนที่ 4.32 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิคมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของชาวบ้านในพื้นที่ ในทุกช่วงเวลา

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

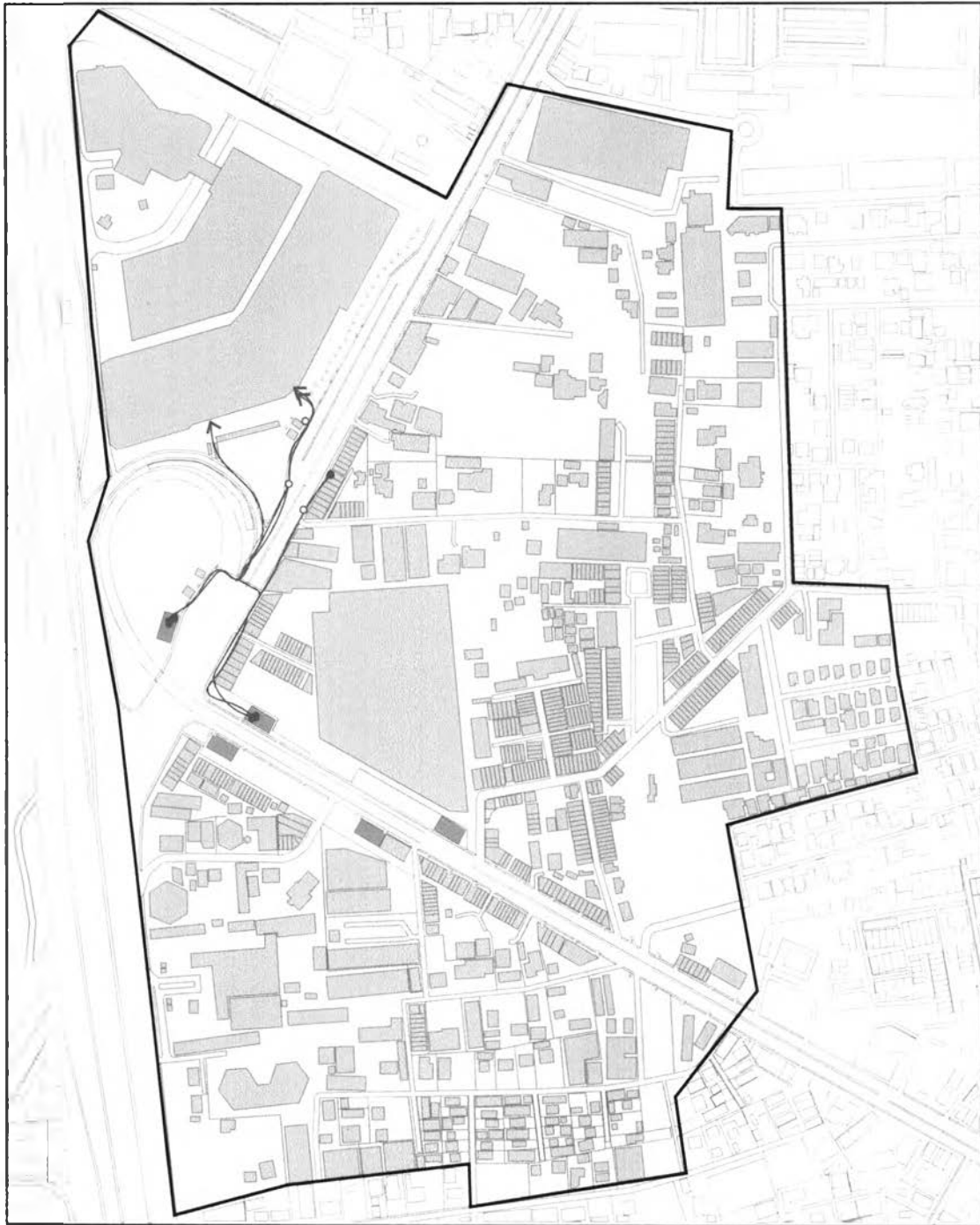
ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟท่าดินทองโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



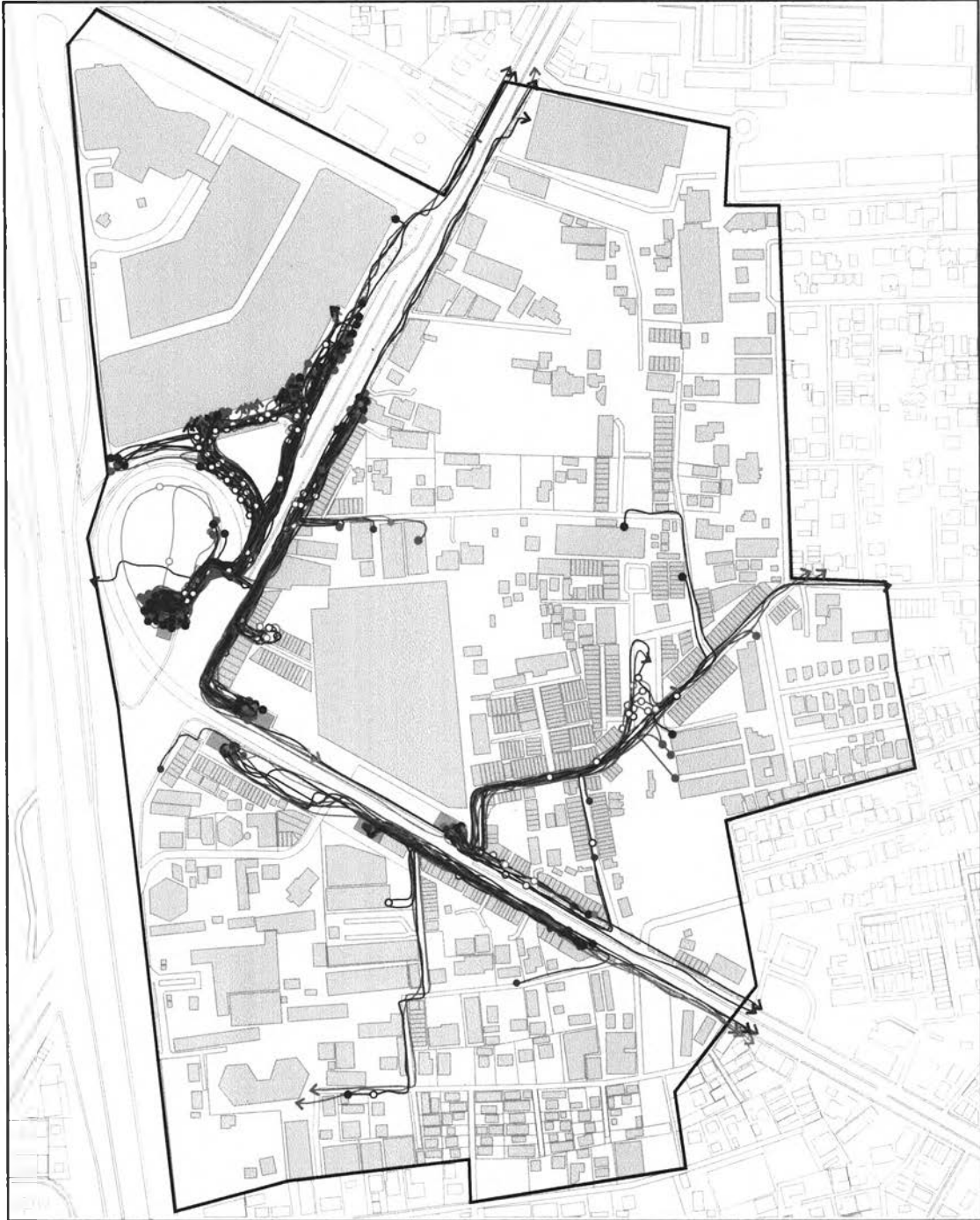
แผนที่ 4.33 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิคมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของนักท่องเที่ยว ในทุกช่วงเวลา

สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.34 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ตลอดวัน

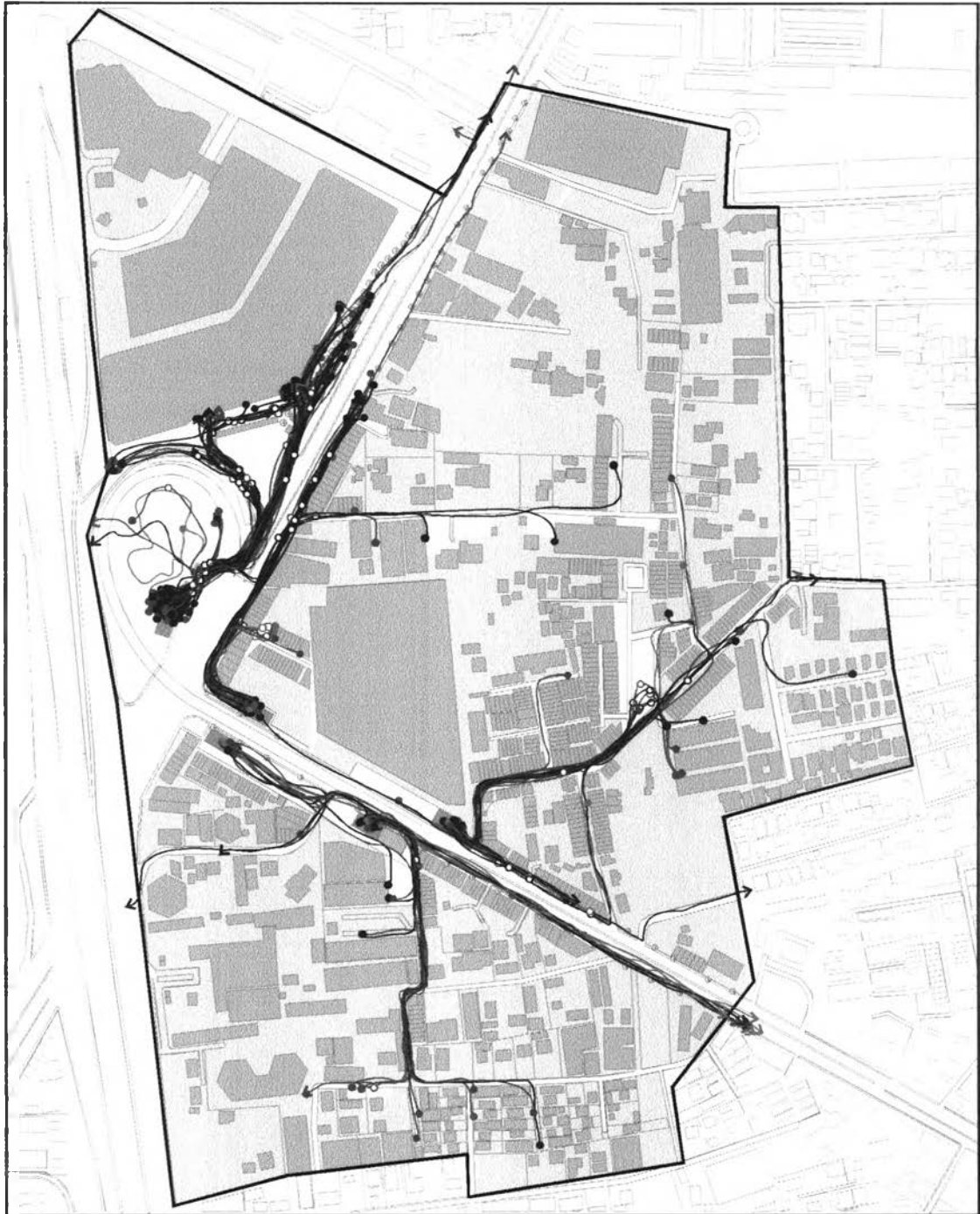
สัญลักษณ์			
	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↗
นักศึกษา	●	○	↗
คนทำงาน	●	○	↗
คนชรา	●	○	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↗

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเดิมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.35 แสดงรูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าในวันธรรมดาและ

สัญลักษณ์

	เริ่มต้น / สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที
เด็ก	●	○	↘↗
นักศึกษา	●	○	↘↗
คนทำงาน	●	○	↘↗
คนชรา	●	○	↘↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	↘↗
นักท่องเที่ยว	●	○	↘↗

ที่มา : จากการสำรวจ



รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4 การบันทึกระดับการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน

ในการบันทึกระดับการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายตามช่วงเวลาต่างๆ ของวันในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินพหลโยธิน เป็นการสำรวจการเข้าใช้พื้นที่ที่เกิดขึ้นจริง โดยจะต้องเก็บข้อมูลของพื้นที่ควบคุมกันตามข้อกำหนดของการใช้พื้นที่ทั้งสองลักษณะ โดยทำการสำรวจในวันอังคารที่ 2 และวันเสาร์ที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2548

ในการกำหนดระดับการเข้าใช้และความถี่ห่างของการเข้าใช้นั้น อ้างจากการจัดทำแผนที่ชุมชน (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2547) โดยในการสำรวจครั้งนี้มีการปรับเปลี่ยนในบางส่วน เพื่อให้เหมาะสมและสามารถนำไปใช้ในการเก็บสำรวจได้อย่างครอบคลุมกับพื้นที่ในทูลส่วนภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งกำหนดระดับการเข้าใช้และความถี่ห่างของการเข้าใช้ ในการสำรวจ ดังนี้

ระดับการเข้าใช้ คือ การแสดงถึงความเป็นพื้นที่ในลักษณะของระดับการเข้าถึง

- ความเป็นส่วนตัว เช่น บ้าน ที่พักอาศัย
- ความเป็นกึ่งสาธารณะ เช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ธนาคาร
- ความเป็นสาธารณะ เช่น วัด ทางเท้า สวนสาธารณะ
- ความเป็นกลาง เช่น ถนน เนื่องจากการเข้าใช้ทั้งคนและรถยนต์

ความถี่ห่างของการเข้าใช้ คือ ช่วงเวลาหรือระยะเวลาในการที่คนทั่วไปจะสามารถเข้าใช้พื้นที่นั้นๆ ได้

- เข้าใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน เช่น หอพัก มินิมาร์ท ที่จอดรถ
- เข้าใช้บางเวลา ส่วนใหญ่เป็นกลางวัน เช่น สถานีราชการ ธนาคาร
- เข้าใช้บางเวลา ส่วนใหญ่เป็นกลางคืน เช่น ผับ สถานเริงรมย์
- เข้าใช้เป็นการเฉพาะ ส่วนใหญ่เป็นกลางวัน เช่น บ้าน ที่พักอาศัย
- เข้าใช้ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเช้า – เย็น เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านค้า
- เข้าใช้ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งวันหยุด เช่น โบสถ์ สถานที่เรียนพิเศษ

จากผลการสำรวจ พบว่ามีระดับการเข้าใช้พื้นที่ในลักษณะต่างๆ ดังนี้ (แผนที่ 4.36)

พื้นที่ส่วนตัว สามารถเข้าใช้เป็นการเฉพาะ ส่วนใหญ่เป็นกลางวัน ได้แก่ บ้านพักอาศัย ซึ่งจะพบบริเวณพื้นที่ชั้นในถัดจากริมถนน ทั้งฝั่งตอนบนและตอนล่างของพื้นที่

พื้นที่ส่วนตัว สามารถเข้าใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน ได้แก่หอพัก ในพื้นที่ศึกษาจะพบหอพักที่เป็นลักษณะอาคารพาณิชย์แบ่งให้เช่า มีลักษณะแออัด ค่อนข้างมากภายในบริเวณซอยลาดพร้าว 1 ซอยลาดพร้าว 1/1 และหลังสถานีพหลโยธิน(ประตูเซนต์จอห์น) ส่วนอาคารพักอาศัยลักษณะอพาร์ทเมนต์ จะพบภายในซอยลาดพร้าว 1 และภายในซอยลาดพร้าว 4

พื้นที่กึ่งสาธารณะ สามารถเข้าใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน ได้แก่ โรงแรมโซฟิเทลเซ็นทรัล ตั้งอยู่ริมถนนวิภาวดีรังสิต อาคารจอดรถที่ให้เช่าภายในซอยลาดพร้าว 4

พื้นที่กิ่งสาธารณะ สามารถเข้าใช้ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเช้า – เย็น จะพบปริมาณพหลโยธิน และถนนลาดพร้าว เพราะเป็นพื้นที่ที่ทำการค้าและบริการ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ห้างโลตัส ลานจอดรถของห้างโลตัส ร้านค้าต่างๆ และภายในซอยลาดพร้าว 1 จะพบการใช้พื้นที่ในลักษณะนี้ ตามแนวถนนซอยเช่นกัน

พื้นที่กิ่งสาธารณะ สามารถเข้าใช้บางเวลา ส่วนใหญ่เป็นกลางวัน จะพบอยู่ริมถนน ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพริมถนนพหลโยธิน ธนาคารไทยพาณิชย์ริมถนนลาดพร้าว ไชว์รูมรถยนต์ และมหาวิทยาลัย เซนต์จอห์นริมถนนวิภาวดีรังสิต

พื้นที่กิ่งสาธารณะ สามารถเข้าใช้บางเวลา ส่วนใหญ่เป็นกลางคืน ได้แก่ ร้านอาหารกิ่งฉับ พบบริเวณริมถนนพหลโยธิน และทางแยกลาดพร้าวบริเวณเชื่อมต่อไปยังถนนวิภาวดีรังสิต

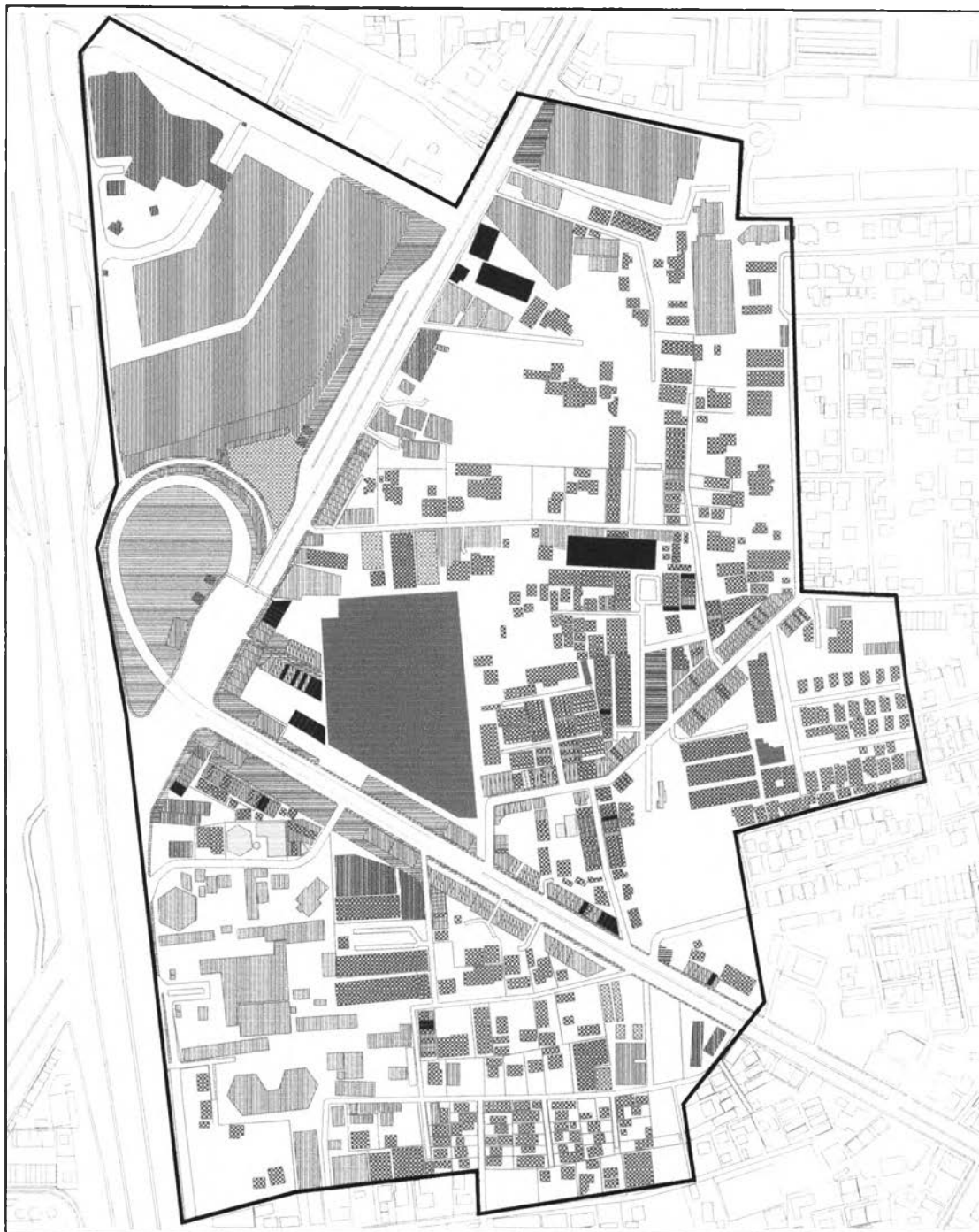
พื้นที่สาธารณะ สามารถเข้าใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน พบปริมาณได้แก่ ศาลารอรถประจำทาง ป้อมตำรวจบริการประชาชน และทางเท้า

พื้นที่สาธารณะ สามารถเข้าใช้ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเช้า – เย็น ได้แก่ ตลาดริมถนนพหลโยธิน และลานโล่งหน้าประตูเข้า-ออกสถานีพหลโยธิน



พื้นที่สาธารณะ สามารถเข้าใช้ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งวันหยุด พบว่าภายในซอยลาดพร้าว 1 มีสถานที่เรียนพิเศษ และวัดเซนต์จอห์นภายในซอยลาดพร้าว 2

พื้นที่สาธารณะ สามารถเข้าใช้บางเวลา ส่วนใหญ่เป็นกลางวัน จะพบสวนสาธารณะสมเด็จย่าฯ ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่เป็นกลาง ได้แก่ ถนน ทั้งถนนสายหลัก และถนนซอย โดยสามารถเข้าใช้ได้ตลอดเวลา จากการบันทึกระดับการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน ซึ่งเป็นการศึกษาสภาพบรรยากาศเมืองในพื้นที่ผ่านการสำรวจบรรยากาศเมือง จะเห็นได้ว่าห้อมย่านเมืองในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน มีความซับซ้อนและคุณภาพที่น่าสนใจ มีสภาพบรรยากาศเมืองที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา พื้นที่ภายใน คือบริเวณหลังแถวริมถนน จะยังมีความเป็นส่วนตัวในระดับชุมชน พันออกมาภายนอกตามชายขอบถนนสาธารณะก็จะกลายเป็นแหล่งกิจการร้านค้าขายที่ก่อบรรยากาศสาธารณะให้เมือง แต่ก็ยังคงติดความเป็นชุมชนเพราะเป็นตึกแถวที่เป็นทั้งที่อยู่และที่ทำงาน บริเวณต่อจากนี้ก็เป็นห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ซึ่งเป็นบริเวณสาธารณะที่ตั้งคนภายนอกและคนภายในพื้นที่เข้ามาใช้เป็นจำนวนมาก มีสวนสาธารณะสมเด็จย่าฯ เป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญอยู่อีกด้วย จะสังเกตได้ว่ามีการเกิดห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นในพื้นที่ เนื่องจากเป็นย่านที่มีกิจกรรมการซื้อขายอย่างต่อเนื่องและการเข้าถึงพื้นที่สะดวก โดยการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกก็เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน เกิดกิจกรรมหลากหลายรูปแบบในช่วงเวลาต่างๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดบรรยากาศเมืองที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น

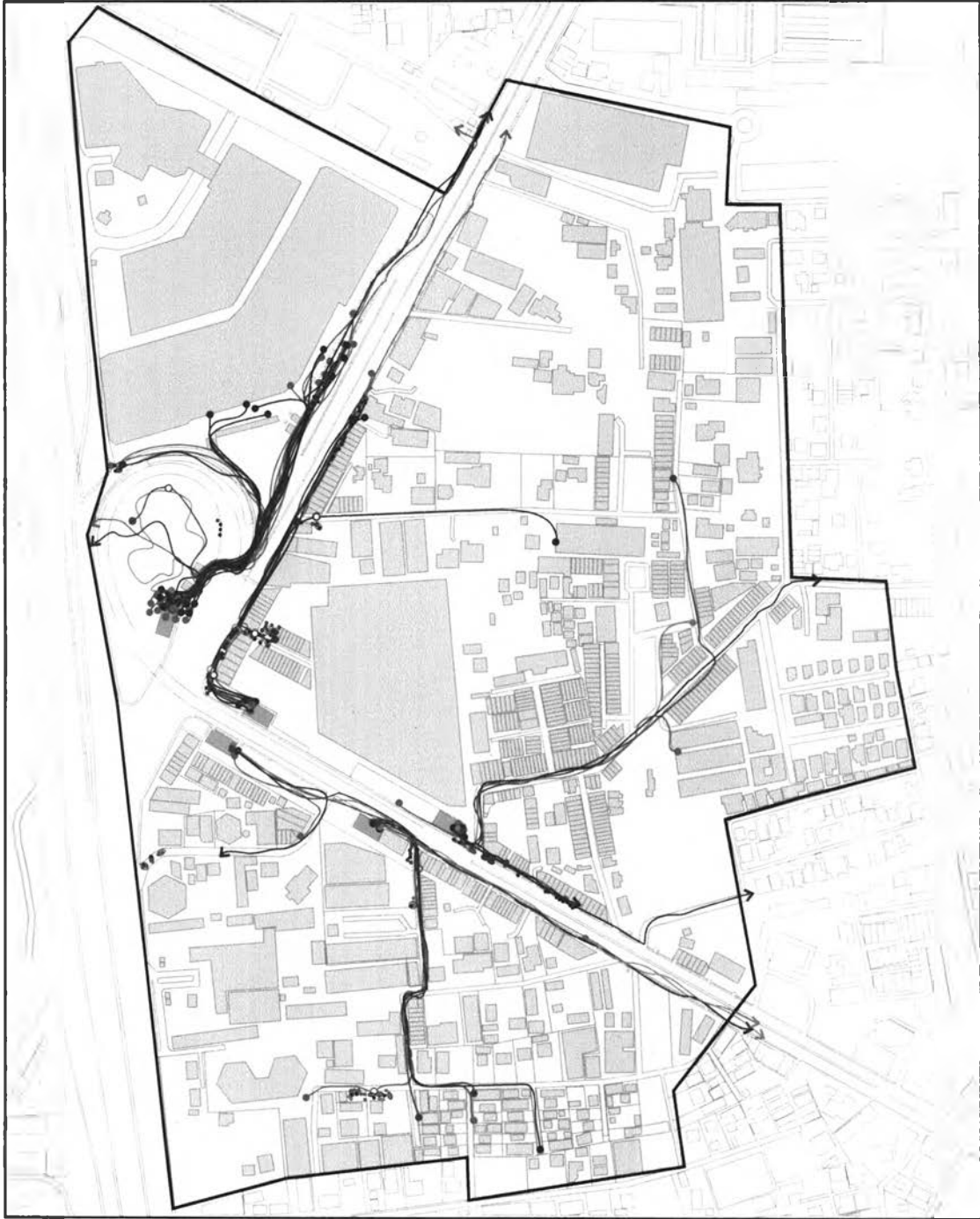


แผนที่ 4.36 แสดงระดับการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน

<p>สัญลักษณ์</p> <p>บรรยากาศเมือง</p> <ul style="list-style-type: none"> ส่วนตัว กึ่งสาธารณะ สาธารณะ เป็นกลาง พื้นที่ส่วนตัว อาคารร้าง กำลังก่อสร้าง 		<p>ความถี่ห่างของการเข้าใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> ทั้งกลางวัน-กลางคืน ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเช้า-เย็น ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งวันหยุด บางเวลา ส่วนใหญ่กลางวัน บางเวลา ส่วนใหญ่กลางคืน 	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>  <p>0.05 0.1 0.3</p> <p>0 Kilometres</p> <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	--	--	---

ความนิยมในการสัญจรและจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในวันธรรมดา ช่วงเย็น (แผนที่ 4.39)

ในช่วงเวลาเย็น จะพบว่า คนทำงาน จะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เรื่อยไปจนถึงป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เพื่อเปลี่ยนการสัญจร และเดินไปยังบริเวณทางออกถนนวิภาวดีที่เป็นท่ารถตู้เพื่อเปลี่ยนการสัญจรเช่นกัน โดยมีการจับจองพื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางมากที่สุด รองลงมาคือ การซื้อของเป็นจำนวนมาก ที่บริเวณทางเท้าจากประตูเซ็นทรัลเรื่อยมาจนถึงบันไดเลื่อน และจากบันไดทางลงยาวตลอดแนวมาถึงชุ้มขายของ เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล สำหรับนักศึกษาจะพบว่าเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล คนชราานิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล แล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จย่า ฯ และมีการจับจองพื้นที่เพื่อพักผ่อน ออกกำลังกาย บริเวณสวนสาธารณะสมเด็จย่า ฯ และอีกบริเวณคือตลาดในซอยลาดพร้าว 1 สวนชาวบ้านในพื้นที่ จะนิยมเลือกใช้ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าวเพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และมีการหยุดซื้ออาหารเป็นระยะ โดยเฉพาะบริเวณตลาดในซอยลาดพร้าว 1 และบริเวณหน้าบ้านจะมีการจับจองพื้นที่เพื่อค้าขาย และจะพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลโดยมีการหยุดเดินเพื่อดูทางและอ่านป้ายเป็นระยะ



แผนที่ 4.37 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเช้า

สัญลักษณ์	วันต้น / ต้นสุด		หยุดชั่วคราว		ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / ปฏิบัติพื้นที่อื่น 6 นาที	
	●	○	○	○	↗	↘
เด็ก	●	○	○	○	↗	↘
นักศึกษา	●	○	○	○	↗	↘
คนทำงาน	●	○	○	○	↗	↘
คนชรา	●	○	○	○	↗	↘
ชาวบ้านในถิ่นที่	●	○	○	○	↗	↘
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	↗	↘

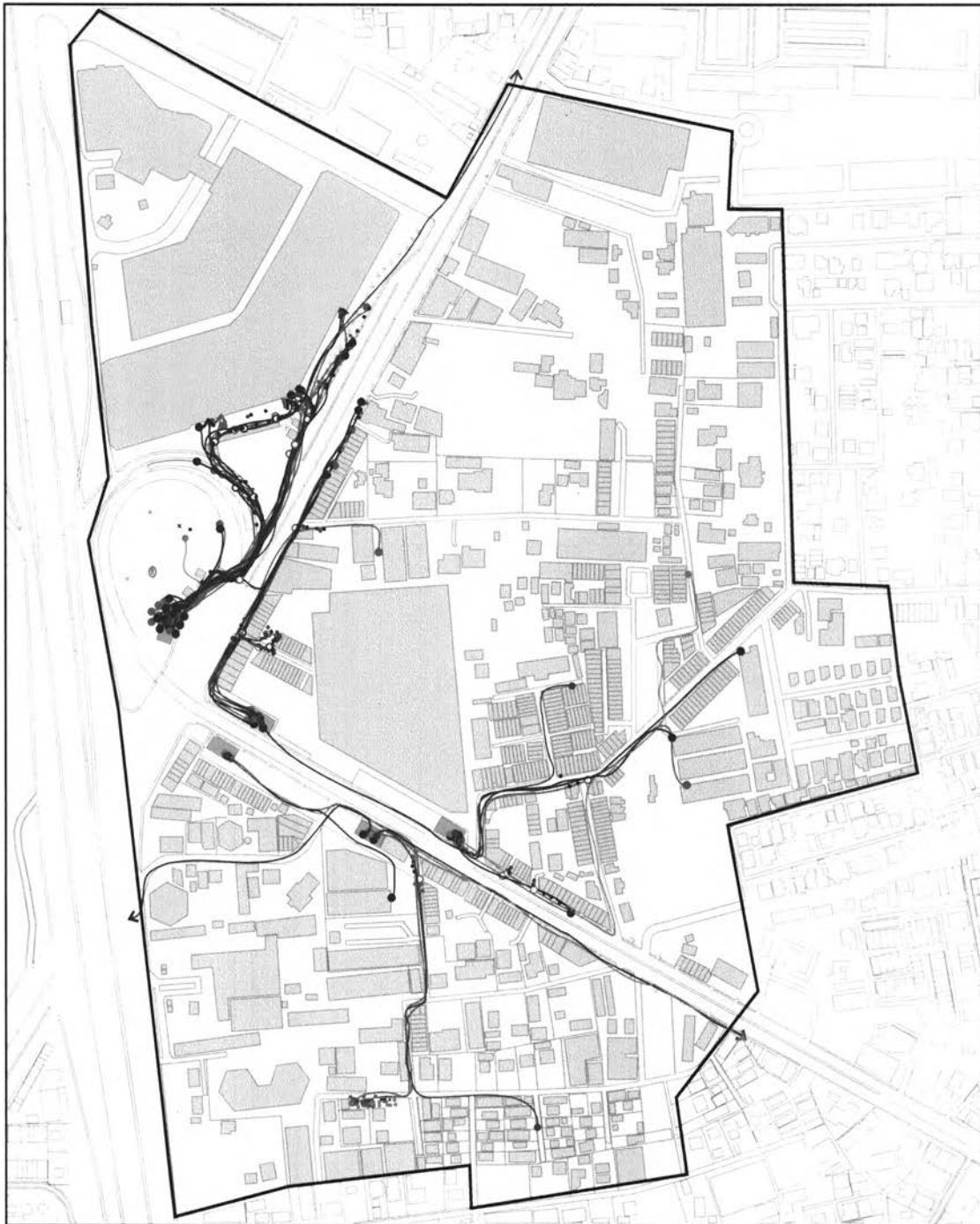
สัญลักษณ์	อื่น	นั่ง	นอน	หยุด	ชื่อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในถิ่นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ



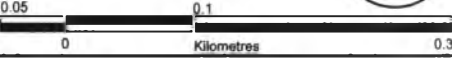





0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบรองชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทลโยธิน กรุงเทพฯ

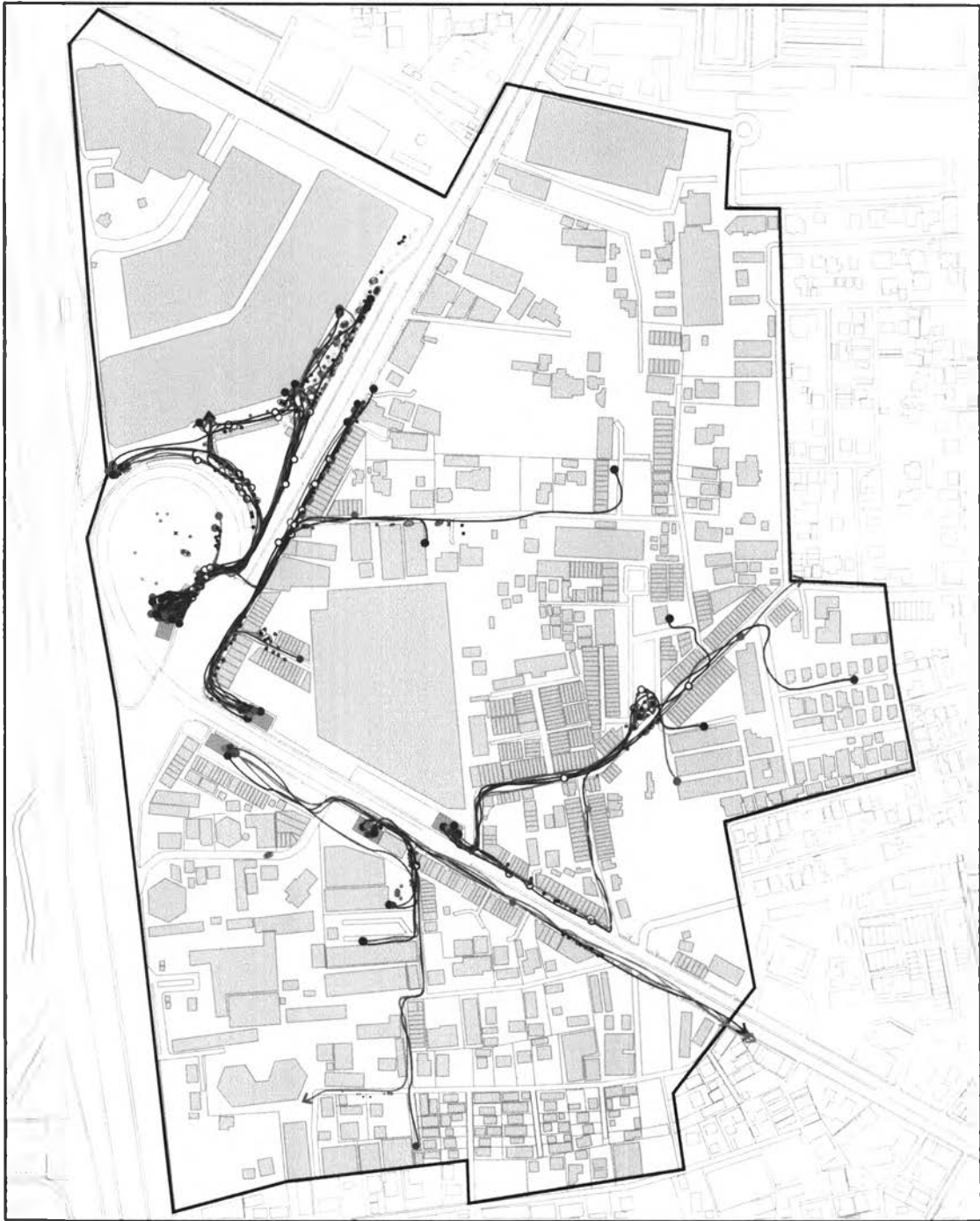
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.38 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน

สัญลักษณ์	เริ่มต้น / สิ้นสุด			ขนาดอาคาร	อาณาเขตพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในเขตพื้นที่ก่อน 6 นาที	ที่มา : จากการสำรวจ	
	●	○	○				
เด็ก	●	○	○				
นักศึกษา	●	○	○				
คนทำงาน	●	○	○				
คนชรา	●	○	○				
ชาวบ้านในละแวกนี้	●	○	○				
นักท่องเที่ยว	●	○	○			รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ	
เด็ก	●	○	○	●	○		
นักศึกษา	●	○	○	●	○		
คนทำงาน	●	○	○	●	○		
คนชรา	●	○	○	●	○		
ชาวบ้านในละแวกนี้	●	○	○	●	○		
นักท่องเที่ยว	●	○	○	●	○		

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.39 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ช่วงเย็น

สัญลักษณ์	วันต้น / วันสุด		หยุดชั่วคราว		ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	●	○	○	○	↘	↗
เด็ก	●	○	○	○	↘	↗
นักศึกษา	●	○	○	○	↘	↗
คนทำงาน	●	○	○	○	↘	↗
คนชรา	●	○	○	○	↘	↗
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	○	○	↘	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	↘	↗

สัญลักษณ์	บัน	นั่ง	นอน	หยุด	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหมอไยอิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.5.2 ความสัมพันธ์ของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้า ในวันธรรมดา โดยแบ่งตามกลุ่มผู้ใช้

1) เด็ก (แผนที่ 4.40) จะพบว่าการจับจองพื้นที่ของเด็กนั้น กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือ การนัดพบ พูดคุย ในบริเวณก่อนถึงสถานศึกษา ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียน หรือโรงเรียนกวดวิชา ซึ่งจะเป็นพื้นที่บนเส้นทางที่นิยมสัญจร คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลหรือตรงไปยังโรงเรียนหอวัง และจากประตูลาดพร้าว 1 เลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปยังโรงเรียนกวดวิชา จึงสามารถสรุปได้ว่าทั้งการจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมกับการเลือกเส้นทางสัญจรของเด็กนั้น จะมีความเกี่ยวข้องการศึกษาเป็นสำคัญ

2) นักศึกษา (แผนที่ 4.41) จากการสำรวจพบว่า นักศึกษาจะเลือกเส้นทางที่หลากหลายตามแต่ละกิจกรรม เส้นทางที่นิยมสัญจรมากที่สุดคือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยแล้วเลี้ยวซ้าย ผ่านซุ้มขายของเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงซุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล การจับจองพื้นที่ที่เกิดขึ้นเป็นกลุ่ม และมีอยู่หลายที่ตามรูปแบบของกิจกรรม คือจะมีการเปลี่ยนการสัญจรบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ทำรถตู้ทางออกถนนวิภาวดี ส่วนการซื้ออาหารจะเกิดขึ้นบริเวณตลาดในซอยลาดพร้าว 1 พื้นที่ในซอยลาดพร้าว 4 ก่อนเข้ามหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น และจุดนัดพบที่จะพบปะพูดคุยจะเกิดขึ้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และป้ายรถประจำทาง ซึ่งการจับจองพื้นที่ของนักศึกษานั้นจะมีความสัมพันธ์กับการเลือกเส้นทางสัญจร เพราะจะเกิดกิจกรรมในบริเวณที่เป็นเส้นทางที่นิยมสัญจร

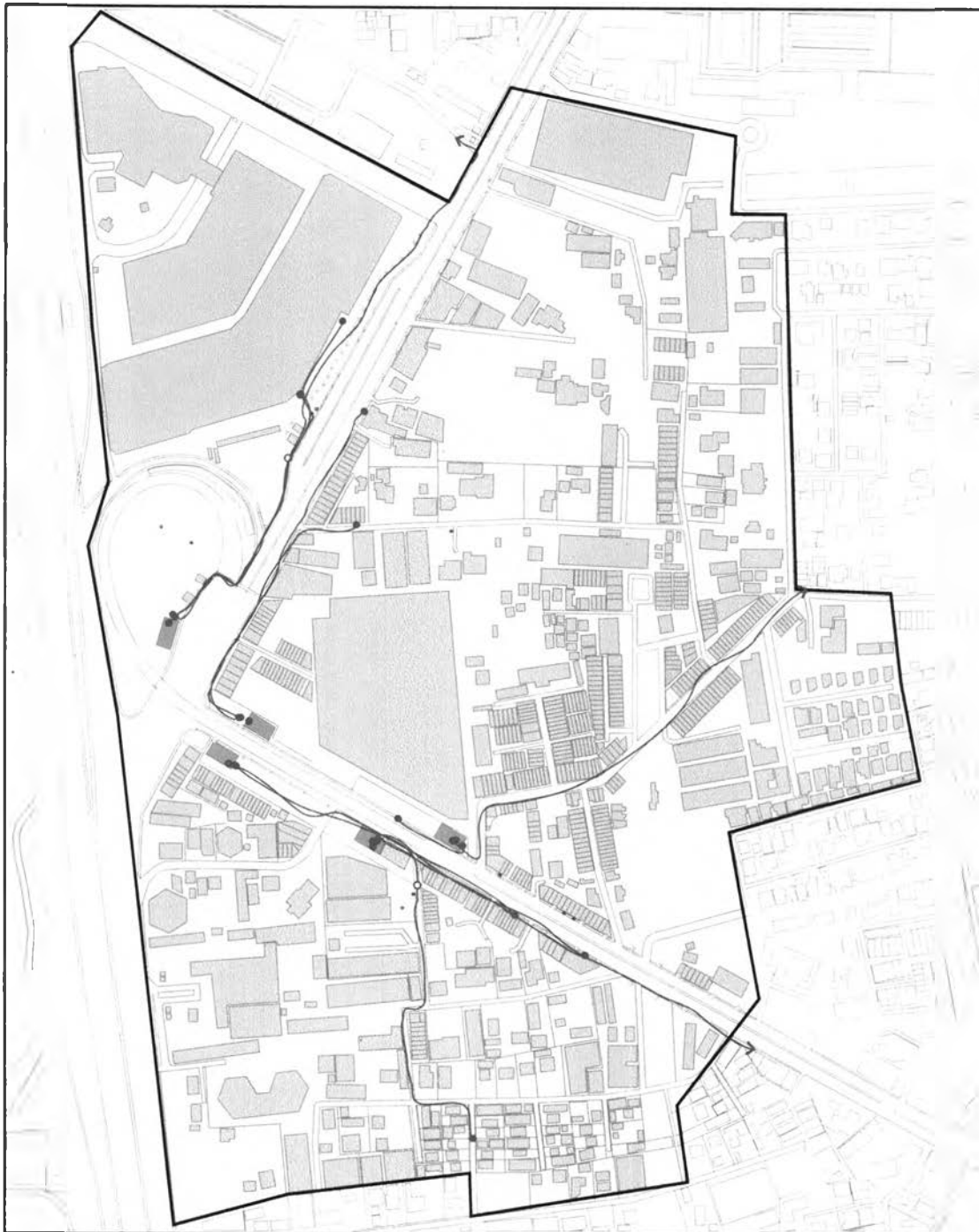
3) คนทำงาน (แผนที่ 4.42) จากการสำรวจพบว่า เส้นทางที่นิยมสัญจรมากที่สุดคือเส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยแล้วลงเดินตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล รองมาคือเส้นทางจากประตูโลตัส เดินตรงไปตามทางเท้าจนถึงป้ายรถประจำทาง โดยมีการหยุดเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง คือการหยุดซื้อของ ส่วนการจับจองพื้นที่นั้นจะเกิดขึ้นเป็นจุด ๆ ในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อใช้เป็นจุดนัดพบพูดคุย ตลอดจนเลยไปถึงป้ายรถประจำทาง บริเวณด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อซื้อขายสินค้า ตลอดจนการซื้ออาหารที่ตลาดในซอยเล็ก ๆ ก่อนถึงสะพานลอย จะเห็นได้ว่าการเลือกเส้นทางสัญจรนั้นจะมีหลายเส้นทางจากหลายประตู แต่เพื่อจุดประสงค์เดียวกัน คือ การเปลี่ยนการสัญจร และการจับจองพื้นที่นั้นกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ก็คือการซื้อขาย ซึ่งก็เป็นพื้นที่ในเส้นทางที่นิยมเลือกสัญจรด้วยเช่นกัน

4) คนชรา (แผนที่ 4.43) พบว่า คนชราจะมีการจับจองพื้นที่ในสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าเพื่อพักผ่อน ออกกำลังกาย โดยเส้นทางที่นิยมสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล เดินเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า และเดินออกกำลังกายไปตามทางเท้าของสวนสาธารณะ และมีการหยุดเป็นระยะ และอีกเส้นทางที่คนชรานิยมสัญจร ก็คือ เส้นทางจากประตูโลตัส เดินเลี้ยว

กลับเลี้ยวกลับผ่านประตูลาดพร้าว 1 แล้วเลี้ยวเข้าซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปยังตลาด สรุปได้ว่าในการเลือกเส้นทางสัญจรและจับจองพื้นที่ของคนชรา นั้นจะเป็นกิจกรรมที่ไม่เร่งรีบ และไม่มีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง

5) ชาวบ้านในพื้นที่ (แผนที่ 4.44) จะพบว่า เส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางท่าริมถนนลาดพร้าว เพื่อกลับที่พักอาศัย หรือแม้แต่เส้นทางจากประตูอื่น ๆ ก็ตาม ส่วนใหญ่ก็เพื่อกลับที่พักอาศัยเช่นกัน ส่วนการจับจองพื้นที่นั้น จะเป็นการจับจองพื้นที่เพื่อทำการค้าขาย ทั้งในตลาด บนทางเท้า และพื้นที่ที่ยื่นเลยออกมาจากที่พักอาศัยซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ภายในซอยลาดพร้าว 1 ลาดพร้าว 2 ลาดพร้าว 3 และลาดพร้าว 4 จะเห็นได้ว่าเส้นทางที่นิยมสัญจรนั้น จะมีจุดประสงค์เพื่อกลับที่พักอาศัย และเพื่อไปยังพื้นที่ที่มีการจับจองเพื่อทำการค้าขาย

6) นักท่องเที่ยว (แผนที่ 4.45) จะพบว่า เส้นทางที่นิยมสัญจรมากที่สุดคือจากประตูเซ็นทรัลตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และอีกเส้นทาง คือ จากประตูโลตัสเดินตรงไปใช้บริการที่ร้านถ่ายรูป โดยไม่พบว่ามีจุดจับจองพื้นที่เกิดขึ้น แต่มีการหยุดเดินเพื่อดูทางเป็นระยะ




แผนที่ 4.40 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ของเด็ก

สัญลักษณ์	เริ่มต้น / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / ลงในเขตเป็น 8 นาที	
	●	○		↘	↙
เด็ก	●	○	○	↘	↙
นักศึกษา	●	○	○	↘	↙
คนทำงาน	●	○	○	↘	↙
คนชรา	●	○	○	↘	↙
ชาวบ้านใกล้เคียง	●	○	○	↘	↙
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↘	↙


	วัน	นั้	สนน	วุดคุด	ซึ้ชอง
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านใกล้เคียง	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

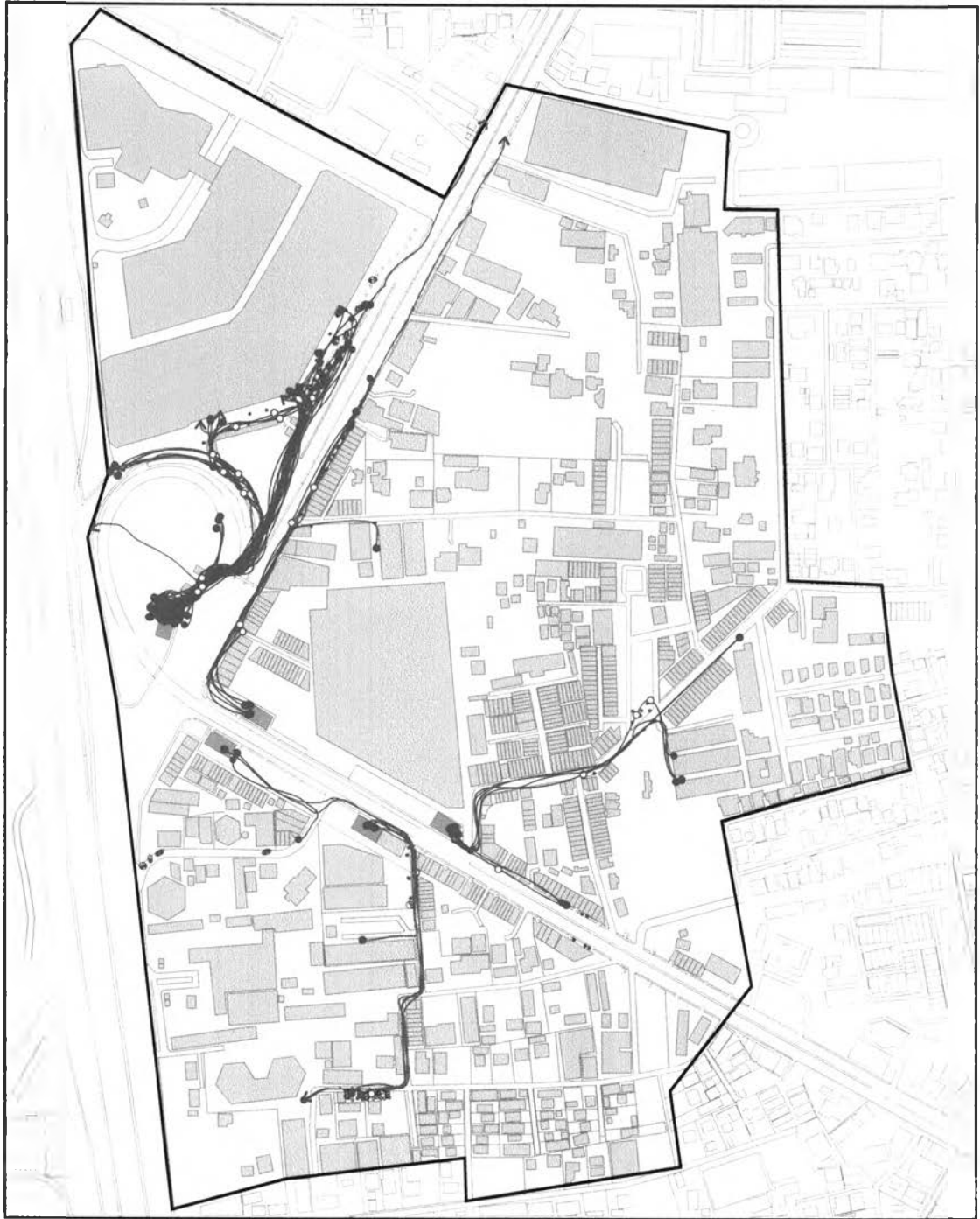


0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบของชุมชนเดิมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินพุดผดโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.41 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ของนักศึกษา

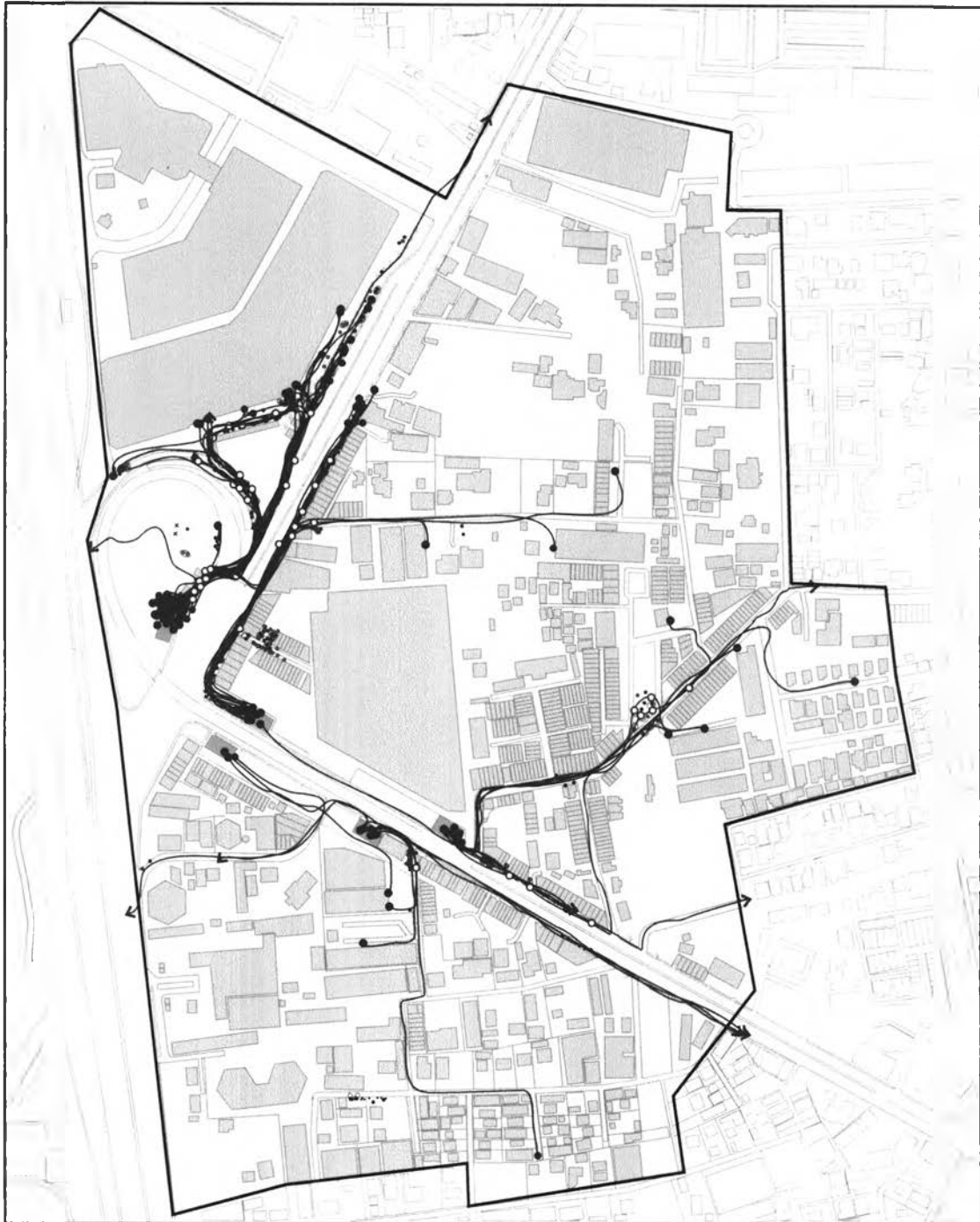
สัญลักษณ์	วันต้น / สิ้นสุด			หยุดชั่วคราว		ออกมาเดินที่ก่อน 6 นาฬิกา / อยู่ในที่เกิน 8 นาฬิกา	
	เริ่ม	สิ้นสุด	หยุดชั่วคราว	เริ่ม	สิ้นสุด	ก่อน 6 นาฬิกา	หลัง 8 นาฬิกา
เด็ก	●	○	○	○	○	~	~
นักศึกษา	●	○	○	○	○	~	~
คนทำงาน	●	○	○	○	○	~	~
คนชรา	●	○	○	○	○	~	~
ชาวมานในทันที	●	○	○	○	○	~	~
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	○	~	~

เด็ก	นัก	นิ	น	ช	ค	ค
●	●	○	○	○	○	○
●	●	○	○	○	○	○
●	●	○	○	○	○	○
●	●	○	○	○	○	○
●	●	○	○	○	○	○
●	●	○	○	○	○	○

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพุดผัด กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.42 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้า
ในวันธรรมดา ของคนทำงาน

สัญลักษณ์	เดินสืบ / สืบจุด หยุดชั่วคราว			ออกมาจากพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	เดินสืบ / สืบจุด	หยุดชั่วคราว			
เด็ก	●	○		↔	
นักศึกษา	●	○		↔	
คนทำงาน	●	○		↔	
คนชรา	●	○		↔	
รวมบ้านใกล้พื้นที่	●	○		↔	
นักท่องเที่ยว	●	○		↔	


	เดิน	นั่ง	นอน	หยุด	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
รวมบ้านใกล้พื้นที่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

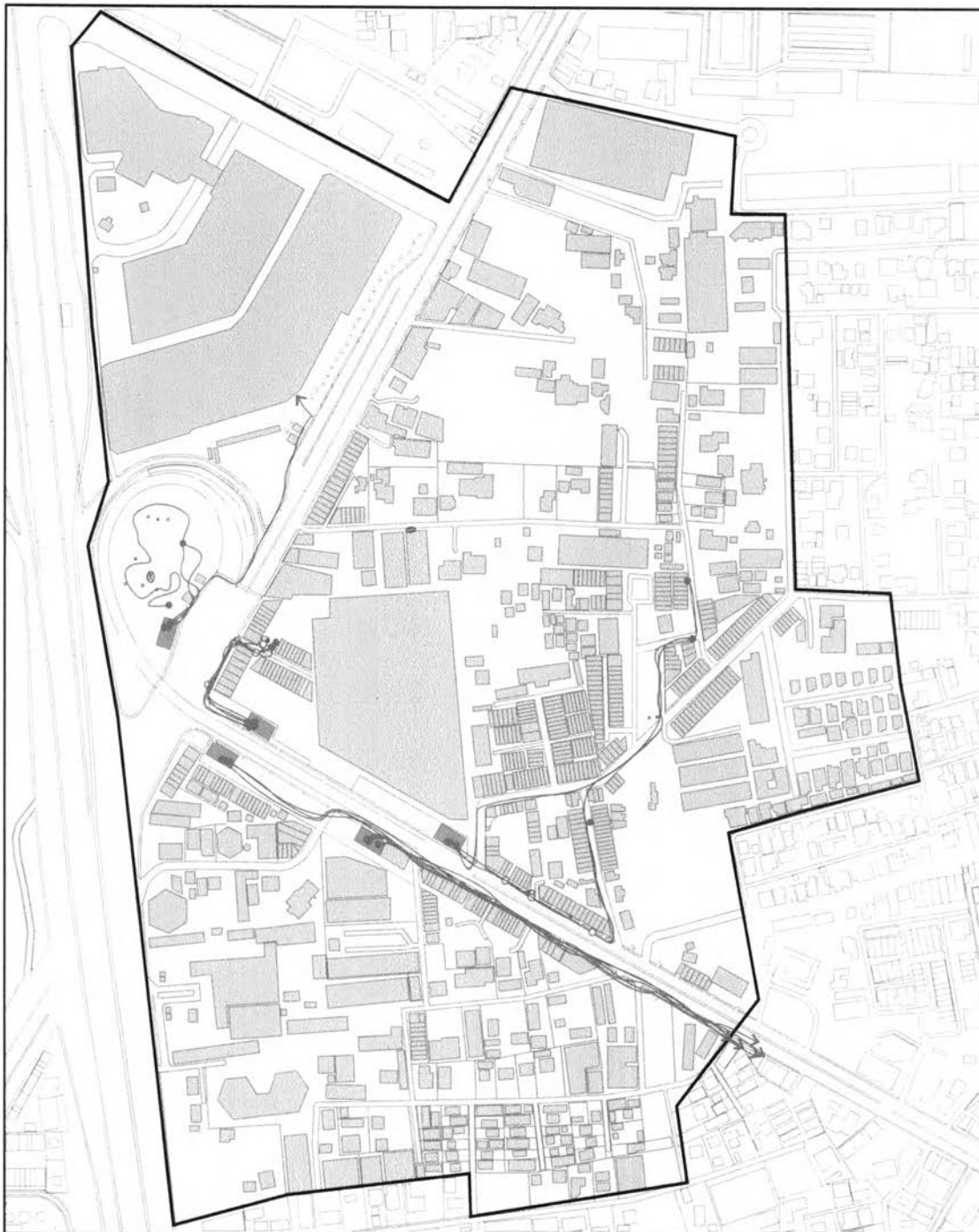


0.05 0.1 0.3
Kilometres

รูปแบบรองชุมชนเดิมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.43 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ของคนชรา

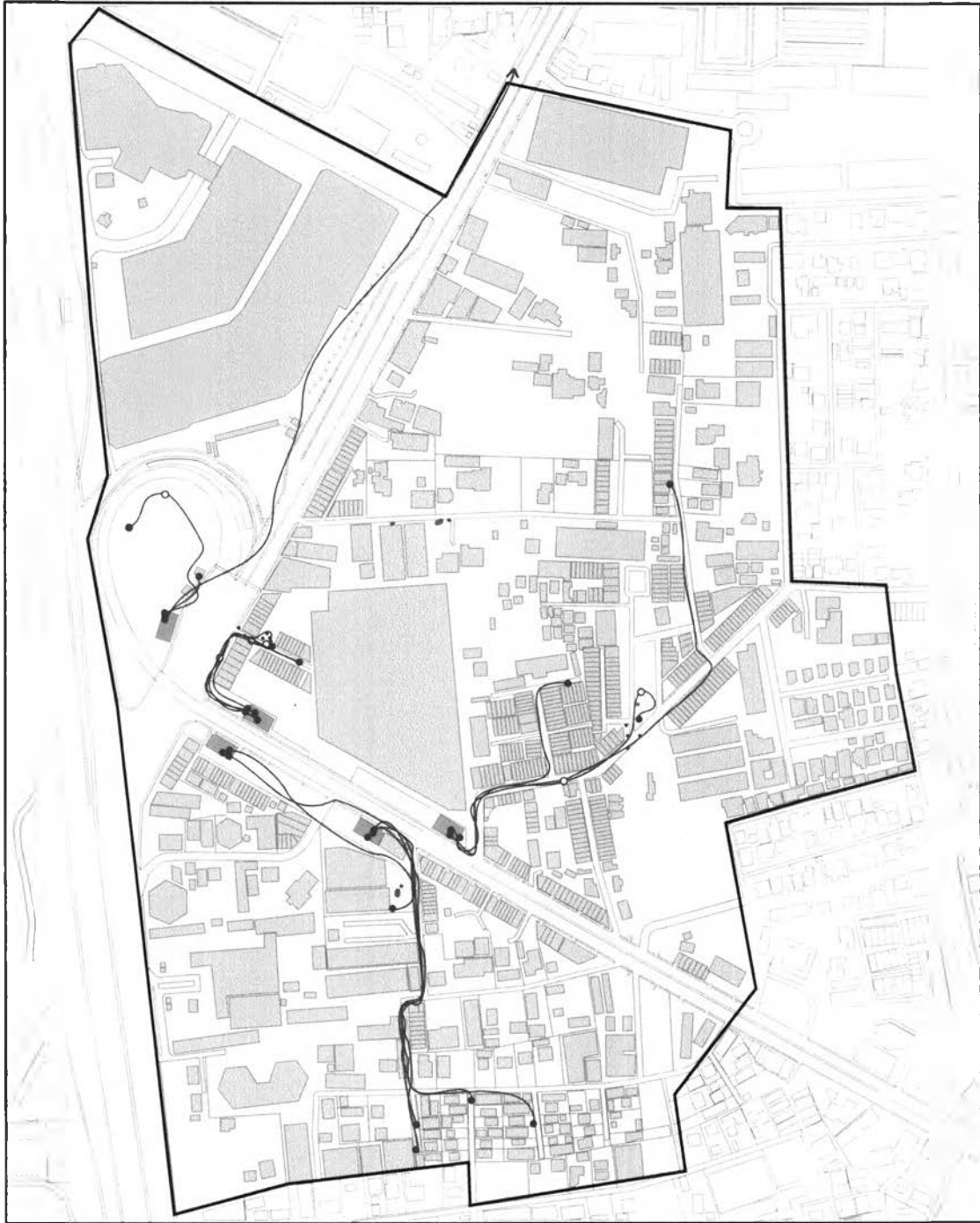
สัญลักษณ์	เดิน / เดิน		หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	เดิน	เดิน		หยุด	เดิน
เด็ก	●	○	○	↘	↗
นักศึกษา	●	○	○	↘	↗
คนทำงาน	●	○	○	↘	↗
คนชรา	●	○	○	↘	↗
ชาวมุสลิมในละแวก	●	○	○	↘	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↘	↗

	เดิน	นั่ง	นอน	หยุด	วิ่ง
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวมุสลิมในละแวก	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

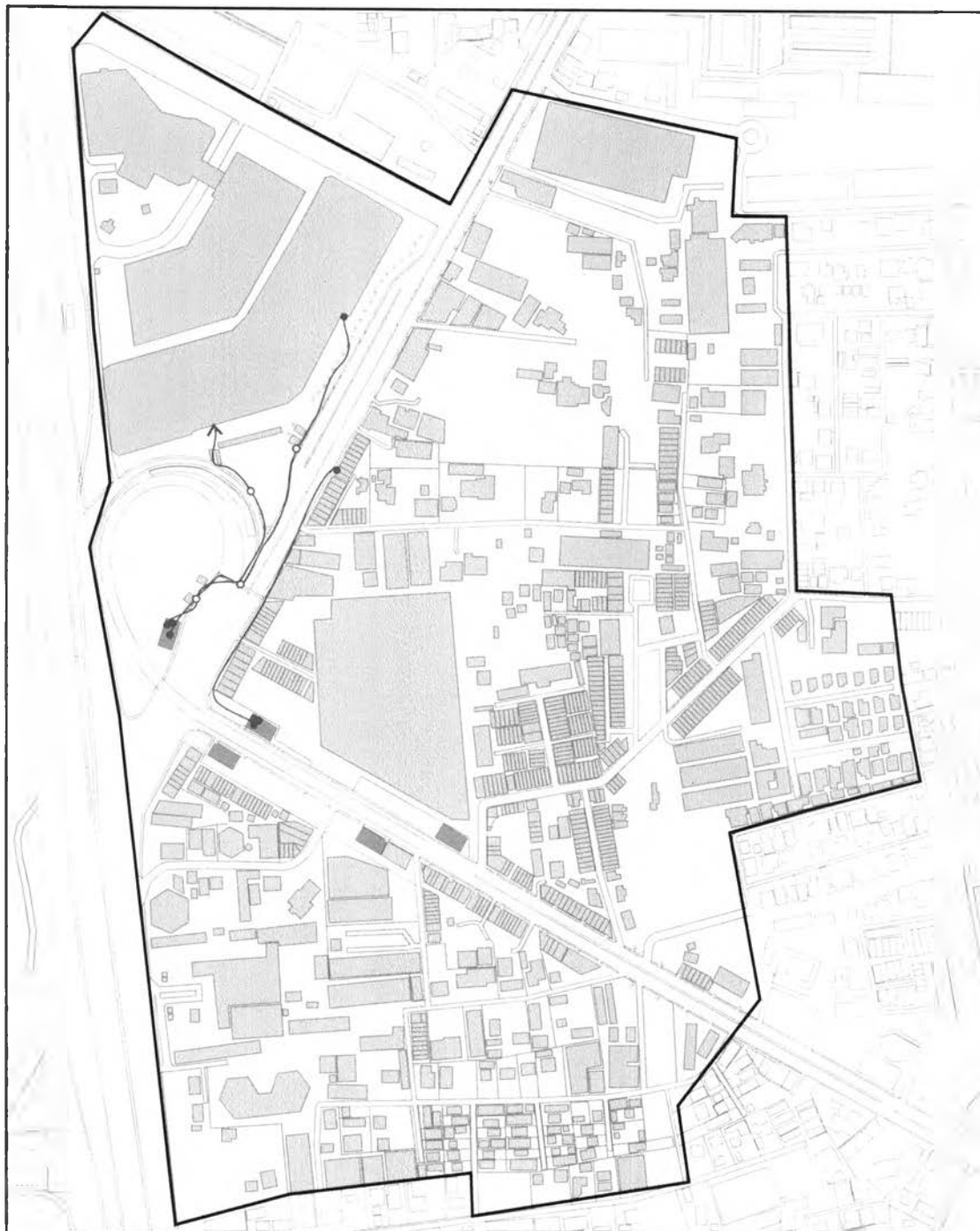
รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.44 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา ของชาวบ้านในพื้นที่

สัญลักษณ์	เดิน / ขึ้นรถ		หยุดชั่วคราว	สถานที่ที่พื้นที่ก่อน 6 นาที / 15 นาทีเป็น 8, 9, 10 นาที		ที่มา : จากการสำรวจ	
	เด็ก	●	○	~	~		
	นักศึกษา	●	○	~	~		รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ
	คนทำงาน	●	○	~	~		
	คนชรา	●	○	~	~	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
	ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	~	~		
	นักท่องเที่ยว	●	○	~	~		
	เด็ก	●	○	×	○		
	นักศึกษา	●	○	×	○		
	คนทำงาน	●	○	×	○		
	คนชรา	●	○	×	○		
	ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	×	○		
	นักท่องเที่ยว	●	○	×	○		


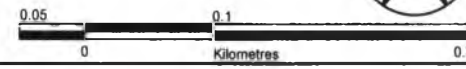


แผนที่ 4.45 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้า
ในวันธรรมดา ของนักท่องเที่ยว


สัญลักษณ์	เดิน / สิ้นสุด			หยุดชั่วคราว		ออกนอกพื้นที่เกิน 8 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 8 นาที	
	●	○	○	○	○	○	○
เด็ก	●	○	○	○	○	○	○
นักศึกษา	●	○	○	○	○	○	○
คนทำงาน	●	○	○	○	○	○	○
คนชรา	●	○	○	○	○	○	○
รถจักรยานในเส้นทาง	●	○	○	○	○	○	○
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	○	○	○

	กิน	นั่ง	นอน	หยุดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	○	○	○
นักศึกษา	●	○	○	○	○
คนทำงาน	●	○	○	○	○
คนชรา	●	○	○	○	○
รถจักรยานในเส้นทาง	●	○	○	○	○
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	○

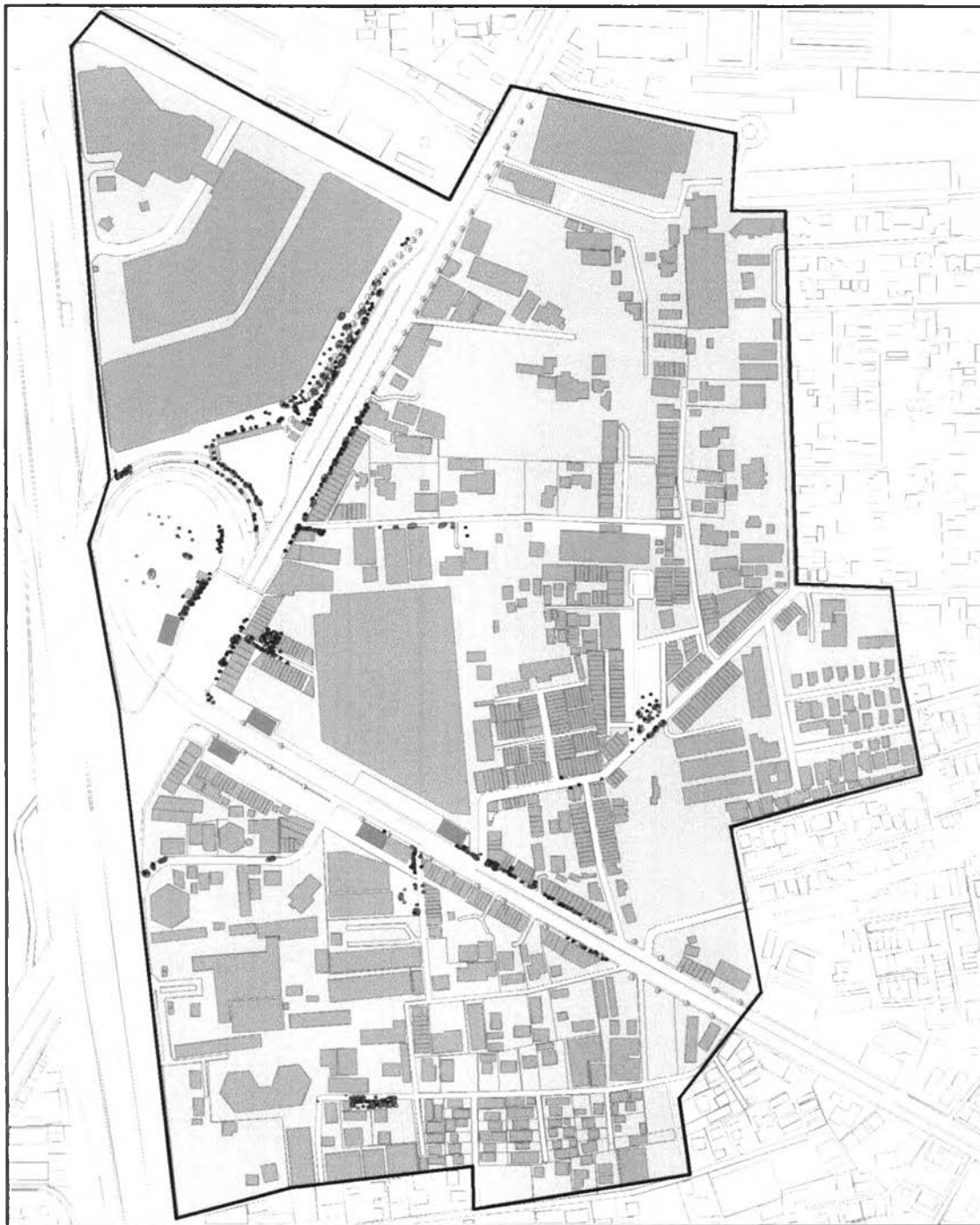
ที่มา : จากการสำรวจ


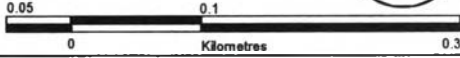

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลพุดอิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.46 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดา

สัญลักษณ์	วันต้น / วันสุด		หยุดชั่วคราว		สถานะพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที		ที่มา : จากการศึกษา	
	●	○	○	○	↗	↘		
เด็ก	●	○	○	○	↗	↘		
นักศึกษา	●	○	○	○	↗	↘		
คนทำงาน	●	○	○	○	↗	↘	รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ	
คนชรา	●	○	○	○	↗	↘		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	○	○	↗	↘		
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	↗	↘		
เด็ก	●	○	○	○	○	○	 ภาควิชาทางวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
นักศึกษา	●	○	○	○	○	○		
คนทำงาน	●	○	○	○	○	○		
คนชรา	●	○	○	○	○	○		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	○	○	○	○		
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	○	○		

4.5.3 ความสัมพันธ์ของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับการเลือกเส้นทาง นิยมสัญจรของคนเดินเท้า ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามช่วงเวลา

ความนิยมในการสัญจรและจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเช้า (แผนที่ 4.47)

จะพบว่า เส้นทางที่เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ จากประตูลาดพร้าว 1 เลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปยังโรงเรียนกวดวิชา และการจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมของกลุ่มเด็กในช่วงเช้าจะเกิดขึ้นบริเวณปากซอยลาดพร้าว 1 เส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอย เดินตรงเพื่อไปยังป้ายรถประจำทางหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยจะมีการจับจองใช้พื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทางเป็นจำนวนมาก คนทำงานจะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูโลตัสแล้วเลี้ยวขวา ผ่านหน้าตลาด ตรงไปยังป้ายรถประจำทางหน้าร้านถ่ายรูป และมักจะหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าที่เชื่อมต่อกับตลาด โดยเฉพาะบริเวณที่มีรถเข็นขายอาหาร โดยจะมีการจับจองใช้พื้นที่บนทางเท้าเพื่อเปลี่ยนการสัญจร คนชราานิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูโลตัส ส่วนการจับจองพื้นที่นั้น จะมีการจับจองพื้นที่ในตลาดและบนทางเท้าเพื่อซื้อของ ส่วนชาวบ้านในพื้นที่นิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจร คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้า ตรงไปยังตลาดที่อยู่บริเวณซอยเล็ก ๆ ก่อนถึงสะพานลอย และมีการจับจองพื้นที่ภายในตลาดเป็นจำนวนมาก เพื่อขายของในตลาดเรื่อยมาตามทางเท้า และไม่พบนักท่องเที่ยวมาใช้พื้นที่ศึกษาในช่วงเช้า

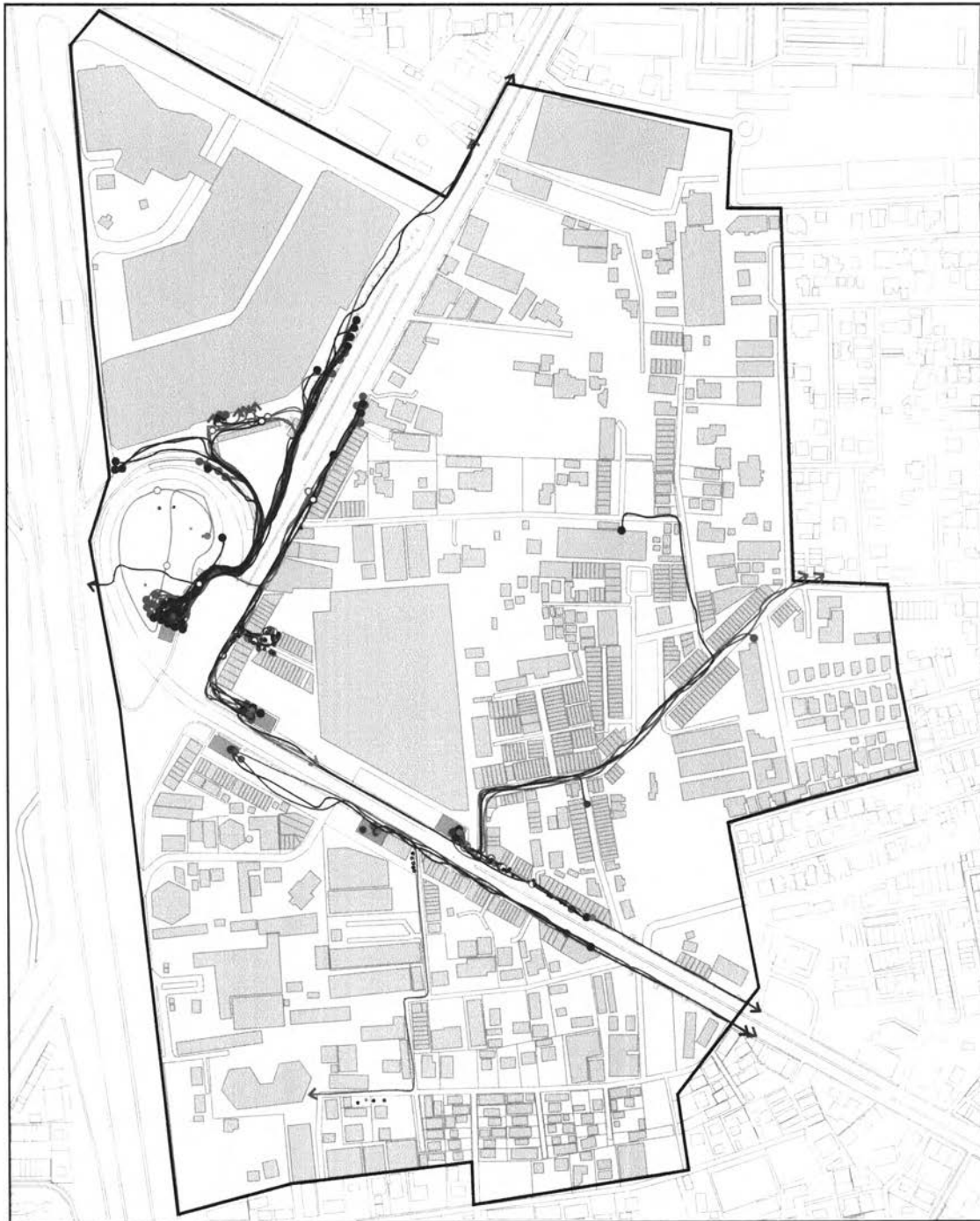
ความนิยมในการสัญจรและจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงกลางวัน (แผนที่ 4.48)

จะพบว่าเส้นทางที่นักศึกษานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยแล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงชุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล การจับจองพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อใช้เป็นจุดนัดพบพูดคุย ตลอดจนเลยไปถึงป้ายรถประจำทาง และด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลก็จะมีการใช้พื้นที่ในการซื้อสินค้า ส่วนเด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยแล้วเดินตรงไปห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อใช้พื้นที่บริเวณนั้นเป็นจุดนัดพบ สำหรับคนทำงานจะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยแล้วเลือกที่จะเดินตรงเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลและยังพบว่าการจับจองพื้นที่กระจายอยู่หลายบริเวณ ได้แก่ บริเวณป้ายรถประจำทาง เพื่อเปลี่ยนการสัญจรและบนทางเท้าที่มีการตั้งแผงขายสินค้า รวมไปถึงร้านขายอาหารด้านข้างห้างสรรพสินค้า

เซ็นทรัลที่มียาวตลอดแนว เส้นทางที่คนชรานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลผ่านไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยไม่มีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง ส่วนชาวบ้านในพื้นที่นิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูลาดพร้าว 1 แล้วเลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 ส่วนการจับจองพื้นที่จะเป็นการขายสินค้า ทั้งในตลาดและบนทางเท้า และพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และไม่พบว่ามีการจับจองพื้นที่เกิดขึ้น แต่มีการหยุดเดินเพื่อดูทางเป็นระยะ

ความนิยมในการสัญจรและจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเย็น (แผนที่ 4.49)

จะพบว่าคนทำงาน นิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุดคือจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเดินตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล อีกเส้นทางคือเดินแยกไปยังบริเวณทางออกถนนวิภาวดีที่เป็นท่ารถตู้เพื่อเปลี่ยนการสัญจร โดยมีการจับจองพื้นที่ในบริเวณป้ายรถประจำทางมากที่สุด รองลงมาคือการซื้อของเป็นจำนวนมาก ที่บริเวณทางเท้าจากประตูเซ็นทรัลเรื่อยมาจนถึงบันไดเลื่อน และจากบันไดทางลงยาวตลอดแนวมาถึงชุมชนชายของ และยังพบว่ามีการจับจองพื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเป็นจุดนัดพบอีกด้วย ส่วนนักศึกษา จะนิยมเลือกใช้เส้นทางเพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้า ส่วนในการจับจองพื้นที่จะเกิดขึ้นบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเรื่อยไปจนถึงป้ายรถประจำทางเพื่อใช้เป็นจุดนัดพบพูดคุย บริเวณท่ารถตู้ทางออกถนนวิภาวดีก็มีการจับจองพื้นที่เพื่อเปลี่ยนการสัญจร และบริเวณทางเท้าจากประตูเซ็นทรัลเรื่อยมาจนถึงบันไดเลื่อน จากบันไดทางลงยาวตลอดแนวมาถึงชุมชนชายของจะเกิดกิจกรรมการซื้อขายเป็นจำนวนมาก และเส้นทางที่เด็กนักเรียนนิยมเลือกใช้ คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัลขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และมีการจับจองพื้นที่บริเวณป้ายรถประจำทาง เส้นทางที่คนชรานิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล แล้วเลี้ยวเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๙ และมีการจับจองพื้นที่บริเวณสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า ๙ เพื่อพักผ่อน สำหรับชาวบ้านในพื้นที่ จะนิยมเลือกใช้เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางท่าริมถนนลาดพร้าวเพื่อกลับที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 และมีการจับจองพื้นที่ในตลาดและบนทางเท้าเพื่อค้าขาย และเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเลือกใช้เพื่อการสัญจร คือ เส้นทางจากประตูโลตัสเดินผ่านตลาดไปยังบริเวณร้านถ่ายภาพ เพื่อไปใช้บริการ และไม่พบว่ามีการจับจองพื้นที่เกิดขึ้น



แผนที่ 4.47 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเช้า

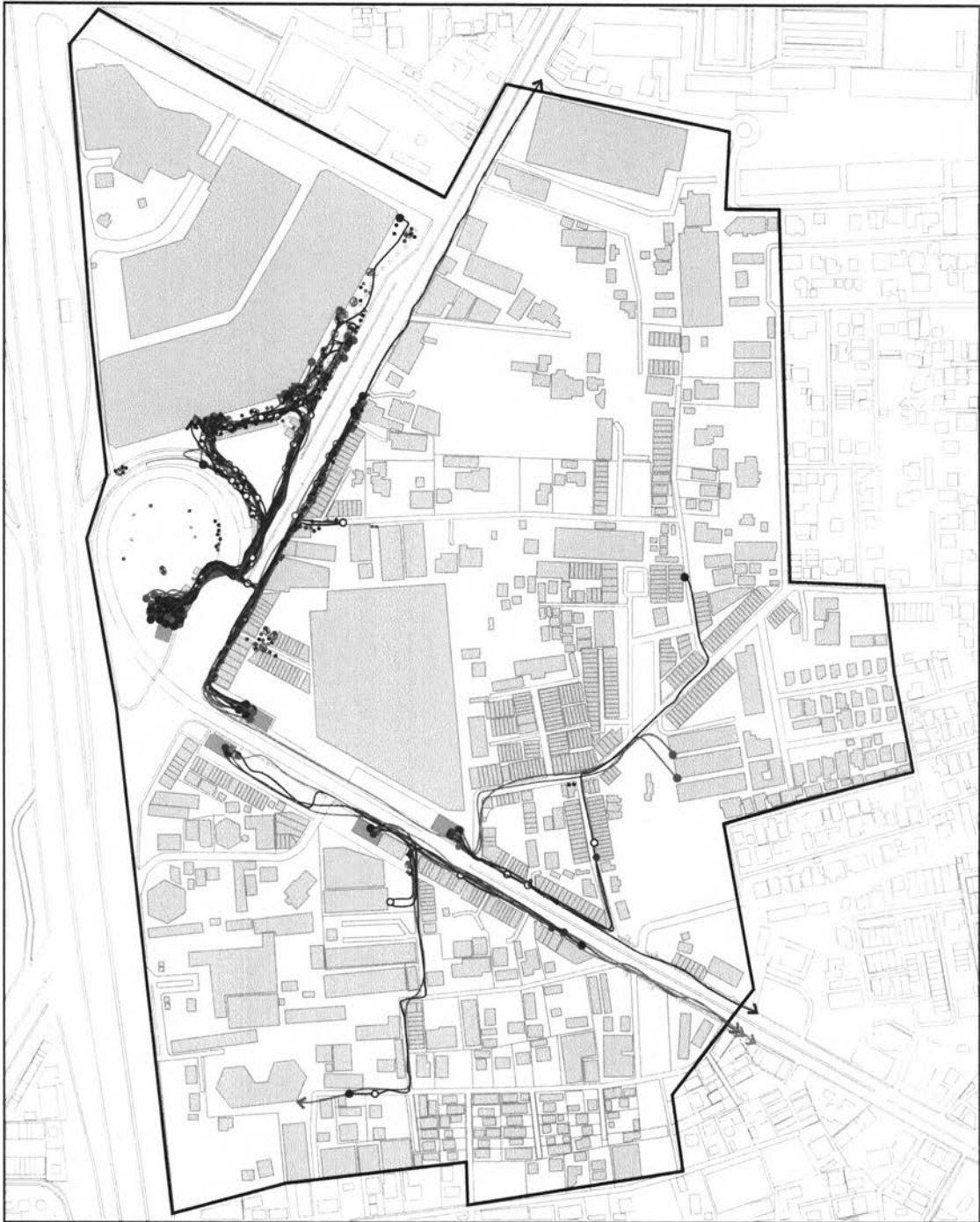
สัญลักษณ์	เริ่มเดิน / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	สถานที่ที่นักท่องเที่ยว 6 นาที / อยู่มากกว่า 6 นาที	
	●	○		↗	↘
เด็ก	●	○	○	↗	↘
นักศึกษา	●	○	○	↗	↘
คนทำงาน	●	○	○	↗	↘
คนชรา	●	○	○	↗	↘
ชาวบ้านในซอย	●	○	○	↗	↘
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↗	↘

	อื่น	นั่ง	นอน	หยุด	อื่นๆ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวบ้านในซอย	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินถนนโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.48 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงกลางวัน

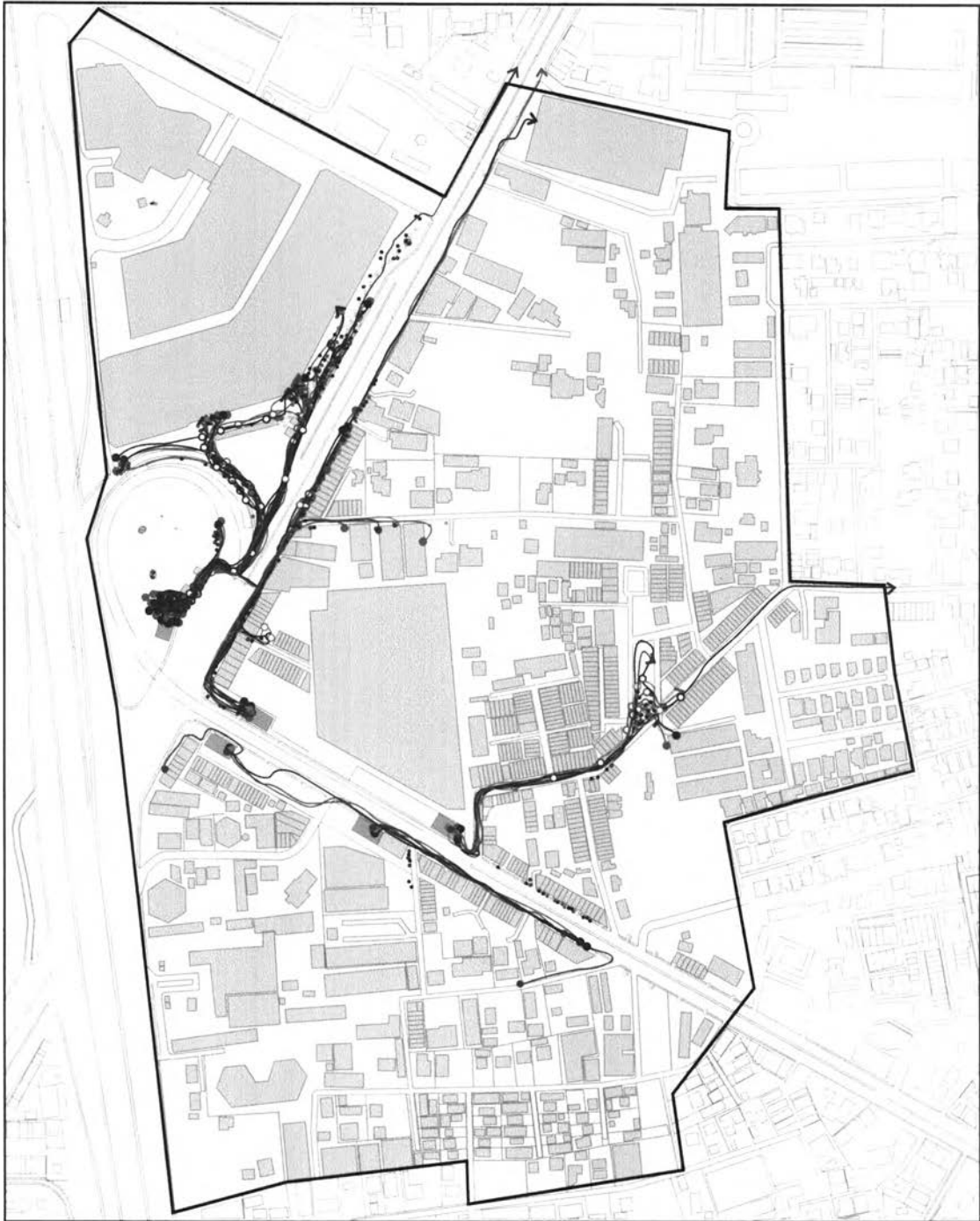
สัญลักษณ์	เริ่มต้น / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	ตอนออกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในที่เกิน 6 นาที	
	●	○		↘	↙
เด็ก	●	○	○	↘	↙
นักศึกษา	●	○	○	↘	↙
คนทำงาน	●	○	○	↘	↙
คนชรา	●	○	○	↘	↙
รวมบ้านในสี่สี่	●	○	○	↘	↙
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↘	↙

สัญลักษณ์	เริ่ม	พัก	นอน	หยุดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
รวมบ้านในสี่สี่	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




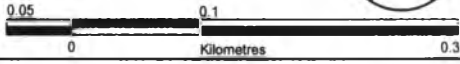
แผนที่ 4.49 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ช่วงเย็น

สัญลักษณ์	เดิน / เดิน		หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	เดิน	เดิน		หยุด	เดิน
เด็ก	●	○	○	↘	↗
นักศึกษา	●	○	○	↘	↗
คนทำงาน	●	○	○	↘	↗
คนชรา	●	○	○	↘	↗
ชาวมาเลเซีย	●	○	○	↘	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↘	↗

สัญลักษณ์	เดิน	นั่ง	นอน	ทุกคน	ชื่อของ
เด็ก	●	○	×		
นักศึกษา	●	○	×		
คนทำงาน	●	○	×	○	○
คนชรา	●	○	×		
ชาวมาเลเซีย	●	○	×		
นักท่องเที่ยว	●	○	×		


ที่มา : จากการสำรวจ





0 0.05 0.1 0.3 Kilometres

รูปแบบรองชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.5.4 ความสัมพันธ์ของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับการเลือกเส้นทางนิยามสัญจรของคนเดินเท้า ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยแบ่งตามกลุ่มผู้ใช้

1) เด็ก (แผนที่ 4.50) จากการสำรวจพบว่า การจับจองพื้นที่ของเด็กนั้น กิจกรรมที่เกิดขึ้นคือ การนัดพบ พุดคุย ในบริเวณก่อนถึงสถานศึกษา ซึ่งในวันหยุดก็คือโรงเรียนกวดวิชา ซึ่งจะ เป็นพื้นที่บนเส้นทางที่นิยามสัญจร คือ เส้นทางจากประตูลาดพร้าว 1 เลี้ยวเข้าไปในซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปยังโรงเรียนกวดวิชา และจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

2) นักศึกษา (แผนที่ 4.51) จากการสำรวจพบว่า เส้นทางที่นิยามสัญจรมากที่สุดคือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยแล้วเลี้ยวซ้ายผ่านซุ้มขายของเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยจะมีการหยุดชั่วคราวเพื่อทำกิจกรรมบริเวณทางเท้าริมถนนเรื่อยไปจนถึงซุ้มขายของทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ส่วนการจับจองพื้นที่มีอยู่หลายที่ตามรูปแบบของกิจกรรม คือจะมีการเปลี่ยนการสัญจรบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ทำรถตู้ทางออกถนนวิภาวดี และจุดนัดพบที่จะพบปะพูดคุยจะเกิดขึ้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และป้ายรถประจำทาง จะเห็นได้ว่าการจับจองพื้นที่นั้นกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ก็คือการซื้อของ ซึ่งก็เป็นพื้นที่ในเส้นทางที่นิยามเลือกสัญจร

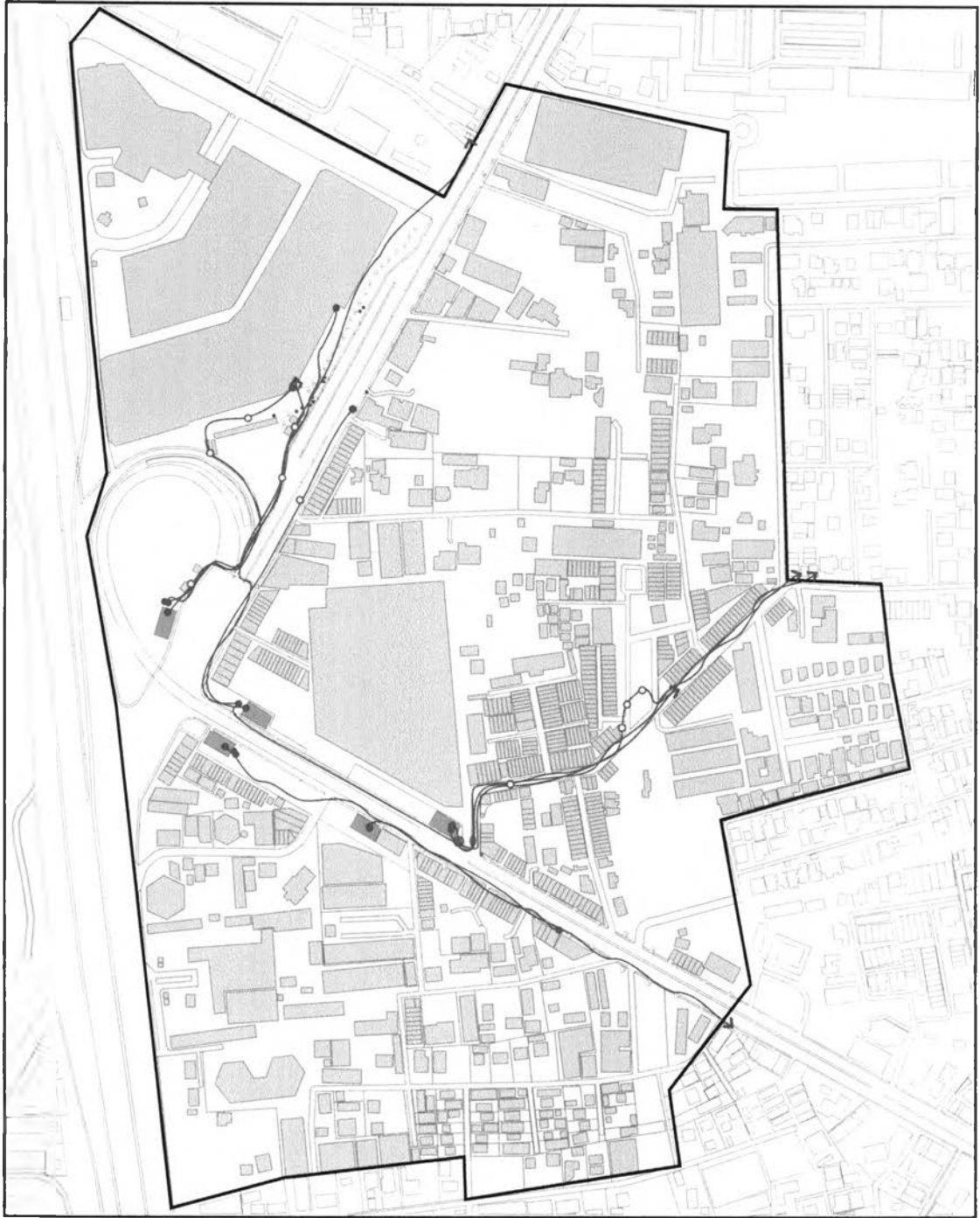
3) คนทำงาน (แผนที่ 4.52) จากการสำรวจพบว่า เส้นทางที่นิยามสัญจรมากที่สุดคือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล ขึ้นสะพานลอยแล้วลงเดินตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล รองมาคือเส้นทางจากประตูโลตัส เดินตรงไปตามทางเท้าจนถึงป้ายรถประจำทาง โดยมีการหยุดเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง คือการหยุดซื้อของ ส่วนการจับจองพื้นที่นั้นจะเกิดขึ้นหลายบริเวณตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ได้แก่ บริเวณด้านข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อซื้อขายสินค้า บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเพื่อใช้เป็นจุดนัดพบพูดคุย ตลอดจนเลยไปถึงป้ายรถประจำทาง ตลอดจนการซื้ออาหารที่ตลาดในซอยเล็ก ๆ ก่อนถึงสะพานลอย ซึ่งการจับจองพื้นที่ของคนทำงานนั้นจะมีความสัมพันธ์กับการเลือกเส้นทางสัญจร เพราะจะเกิดกิจกรรมในบริเวณที่เป็นเส้นทางที่นิยามสัญจร

4) คนชรา (แผนที่ 4.53) พบว่า เส้นทางที่นิยามสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูเซ็นทรัล เดินเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังสวนสาธารณะสมเด็จย่า และเดินออกกำลังกายไปตามทางเท้าของสวนสาธารณะ และมีการหยุดเป็นระยะ และอีกเส้นทางที่คนชรา นิยามสัญจร ก็คือ เส้นทางจากประตูโลตัส เดินเลี้ยวกลับเลี้ยวกลับผ่านประตูลาดพร้าว 1 แล้วเลี้ยวเข้าซอยลาดพร้าว 1 เพื่อไปยังตลาด คนชราจะมีการจับจองพื้นที่ในสวนสาธารณะสมเด็จย่า เพื่อพักผ่อน ออกกำลังกาย สามารถสรุปได้ว่าการเลือกเส้นทางสัญจรและจับจองพื้นที่ของคนชรานั้นจะเกิดกิจกรรมที่ไม่ค่อยหลากหลายมากนัก

5) ชาวบ้านในพื้นที่ (แผนที่ 4.54) จะพบว่า เส้นทางที่ชาวบ้านในพื้นที่ นิยามเลือก ใช้เพื่อการสัญจรมากที่สุด คือ เส้นทางจากประตูโลตัสมุ่งตรงผ่านทางเท้าริมถนนลาดพร้าว เพื่อกลับ

ที่พัทลุง ส่วนการจับจองพื้นที่นั้น จะเป็นการจับจองพื้นที่เพื่อทำการค้าขาย เช่น ในตลาด บนทางเท้า และพื้นที่ที่ยื่นเลยออกมาจากที่พัทลุง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ภายในซอยลาดพร้าว 1 และลาดพร้าว 4 จะเห็นได้ว่าเส้นทางที่นิยมสัญจรนั้น จะมีจุดประสงค์เพื่อกลับที่พัทลุง และเพื่อไปค้าขาย

6) นักท่องเที่ยว (แผนที่ 4.55) จะพบว่า เส้นทางที่นิยมสัญจรมากที่สุดคือจากประตูเซ็นทรัลตรงไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และอีกเส้นทาง คือ จากประตูโลตัสเดินตรงไปใช้บริการที่ร้านถ่ายรูป โดยไม่พบว่ามีจุดจับจองพื้นที่เกิดขึ้น แต่มีการหยุดเดินเพื่อดูทางและอ่านป้ายเป็นระยะตลอดทั้งเส้นทาง



แผนที่ 4.50 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของเด็ก

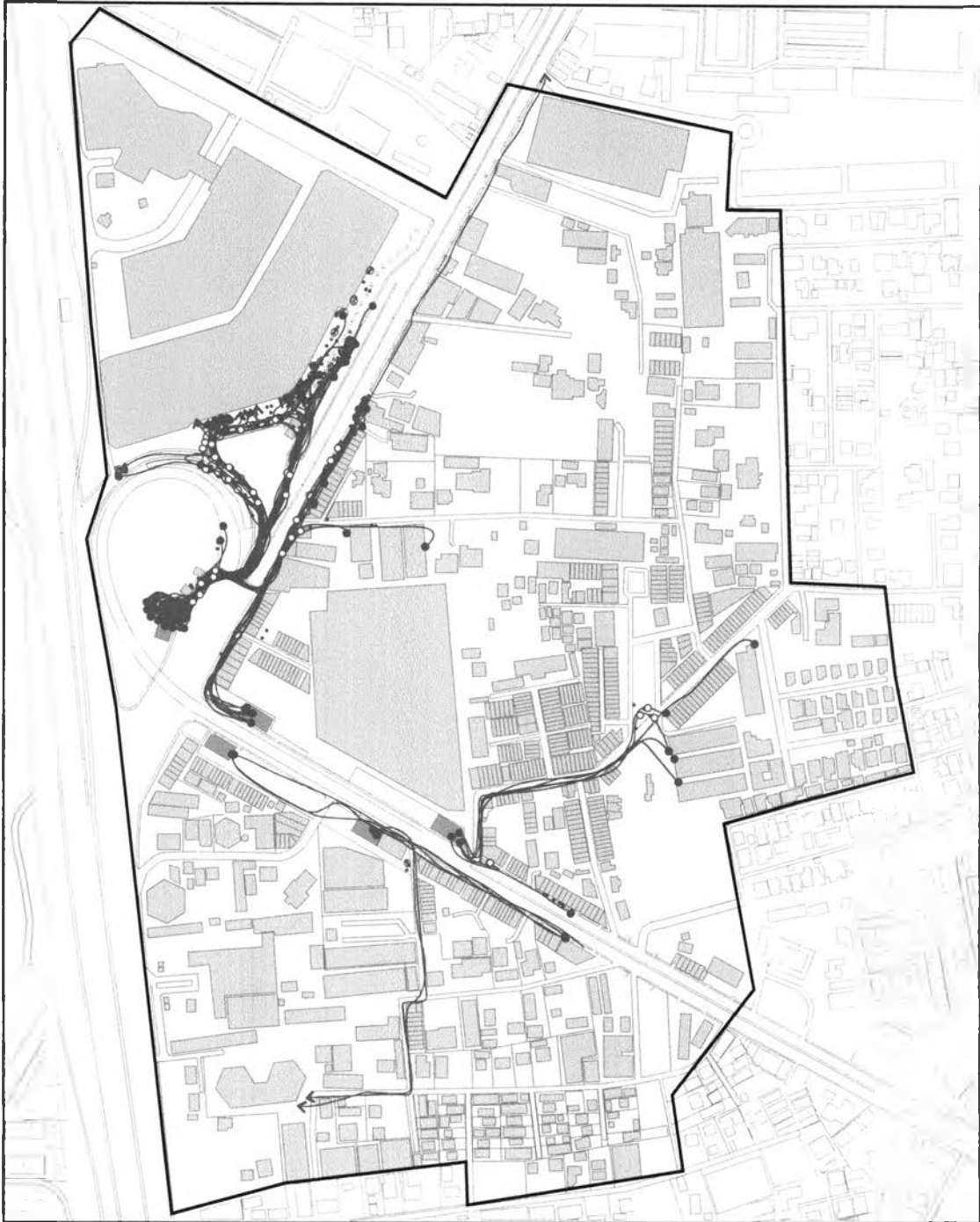
สัญลักษณ์	เดิน / หันจุด		หยุดชั่วคราว		สถานที่ที่ใช้เวลา 6 นาที / อยู่ในที่เกิน 0.1 นาที	
	●	○	○	○	↗	↘
เด็ก	●	○	○	○	↗	↘
นักศึกษา	●	○	○	○	↗	↘
คนทำงาน	●	○	○	○	↗	↘
คนชรา	●	○	○	○	↗	↘
รวมบ้านในซอย	●	○	○	○	↗	↘
นักท่องเที่ยว	●	○	○	○	↗	↘

เด็ก	อื่น	นัก	คน	หยุด	อื่นๆ
●	○	○	○	○	○
●	○	○	○	○	○
●	○	○	○	○	○
●	○	○	○	○	○
●	○	○	○	○	○
●	○	○	○	○	○

ที่มา : จากการสำรวจ

รูปแบบรองชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ

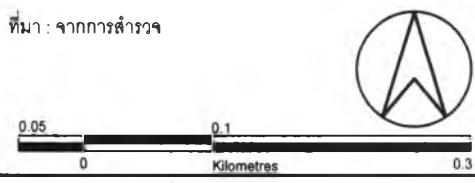
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



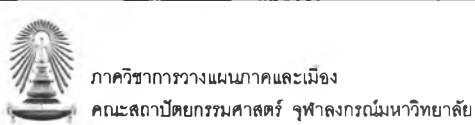
แผนที่ 4.51 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสัปดาห์ ของนักศึกษา

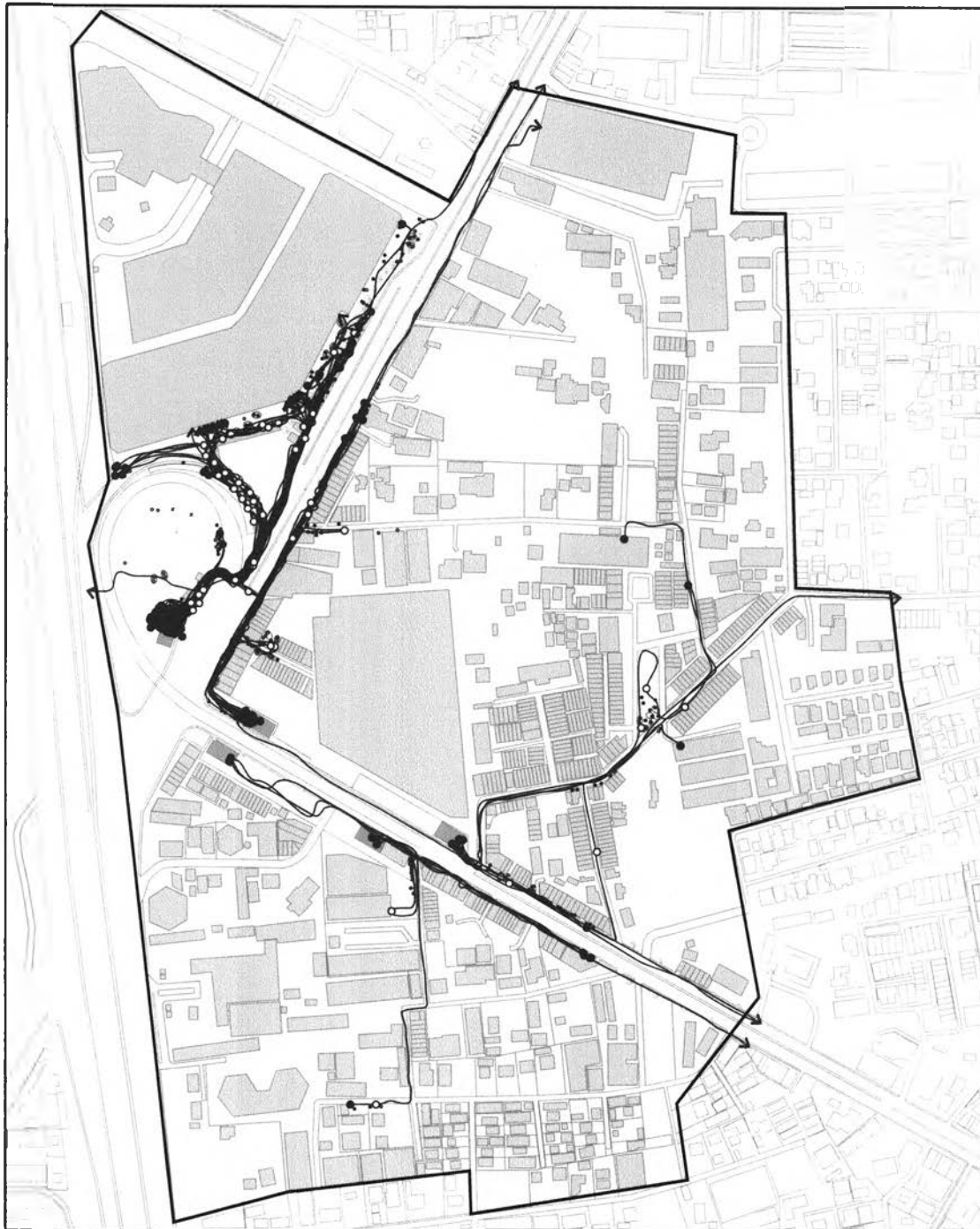
สัญลักษณ์	เริ่มต้น / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	ออกมาพื้นที่ภายใน 6 นาที / อยู่ในที่เกิน 6 นาที	
	●	○		↗	↘
เด็ก	●	○	○	↗	↘
นักศึกษา	●	○	○	↗	↘
คนทำงาน	●	○	○	↗	↘
คนชรา	●	○	○	↗	↘
รวมบ้านในสี่สี	●	○	○	↗	↘
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↗	↘

เด็ก	อื่น	น้ำ	ถนน	หยุด	ซื้อของ
●	○	○	×		
●	○	○	×		
●	○	○	×	○	○
●	○	○	×		
●	○	○	×		
●	○	○	×		



รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กรุงเทพมหานคร





แผนที่ 4.52 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของคนทำงาน

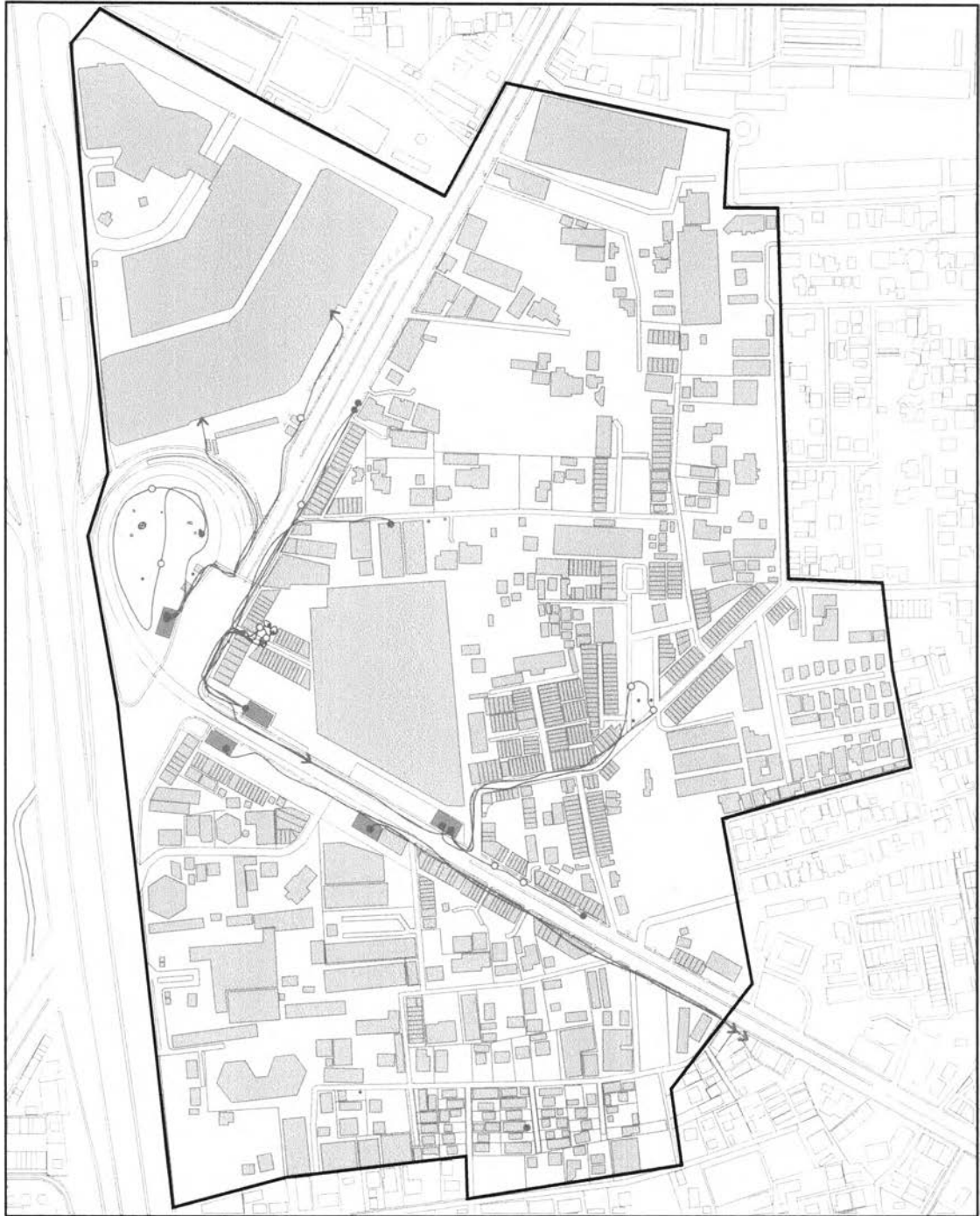
สัญลักษณ์	เดิน / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	●	○		~	~
เด็ก	●	○	○	~	~
นักศึกษา	●	○	○	~	~
คนทำงาน	●	○	○	~	~
คนชรา	●	○	○	~	~
ชาวบ้านในเขตเมือง	●	○	○	~	~
นักท่องเที่ยว	●	○	○	~	~

	ขึ้น	นั่ง	นอน	พูดคุย	ซื้อของ
เด็ก	●	○	×		○
นักศึกษา	●	○	×		○
คนทำงาน	●	○	×		○
คนชรา	●	○	×	○	○
ชาวบ้านในเขตเมือง	●	○	×		○
นักท่องเที่ยว	●	○	×		○


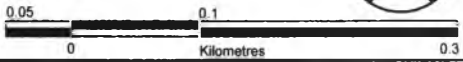

ที่มา : จากการสำรวจ

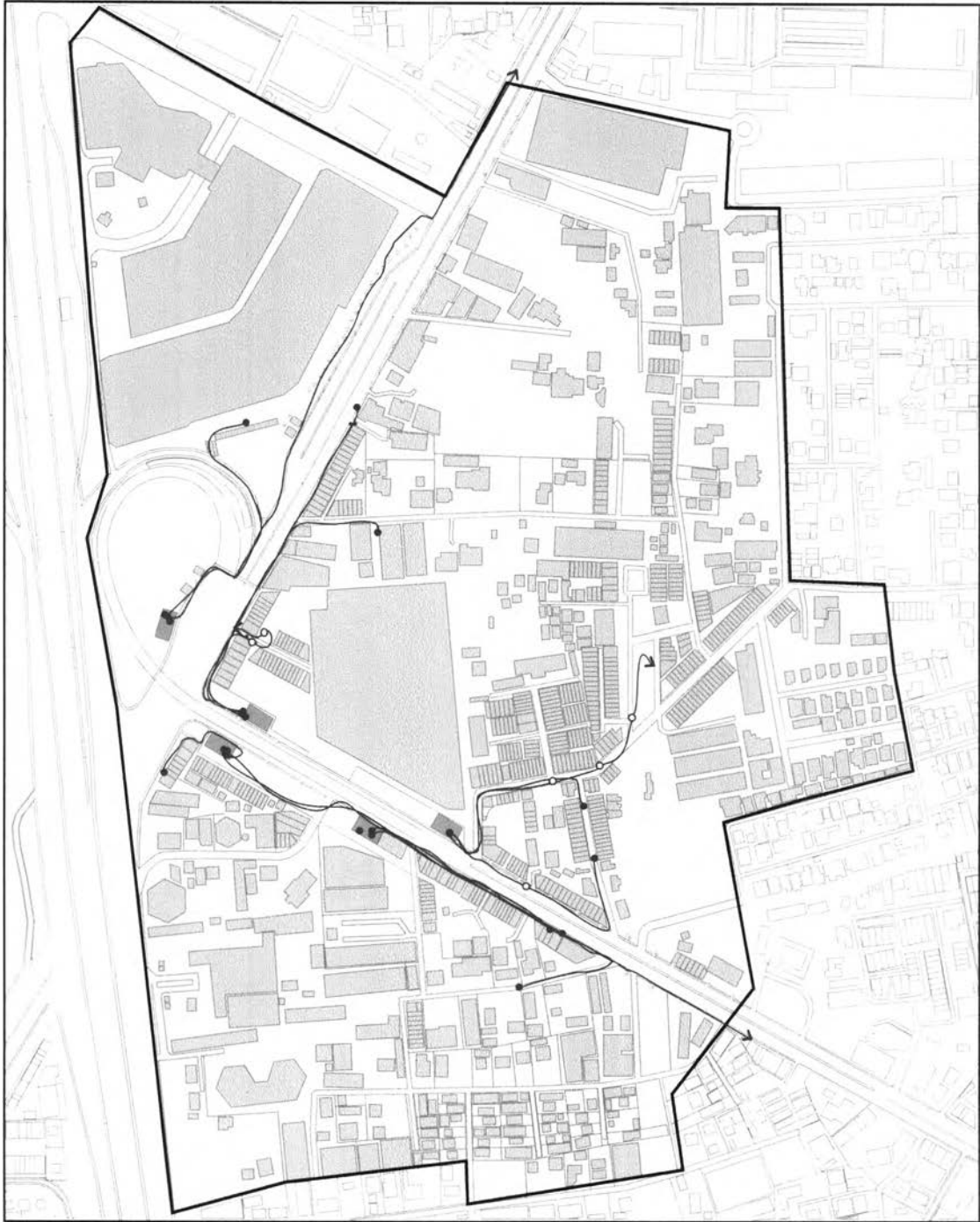
รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.53 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ของคนชรา

สัญลักษณ์	เด็ก	●	○	○	~	ที่มา : จากการสำรวจ  
	นักศึกษา	●	○	○	~	
	คนทำงาน	●	○	○	~	
	คนชรา	●	○	○	~	
	ชาวบ้านในพื้นที	●	○	○	~	
	นักท่องเที่ยว	●	○	○	~	
	อื่น	●	○	○	~	
เด็ก	●	○	×			รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ  ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นักศึกษา	●	○	×			
คนทำงาน	●	○	×	○		
คนชรา	●	○	×	○		
ชาวบ้านในพื้นที	●	○	×	○		
นักท่องเที่ยว	●	○	×	○		


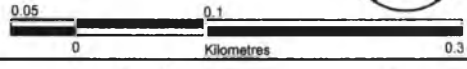


แผนที่ 4.54 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของชาวบ้านในพื้นที่


สัญลักษณ์	เริ่มเดิน / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที	
	●	○		↘	↗
เด็ก	●	○	○	↘	↗
นักศึกษา	●	○	○	↘	↗
คนทำงาน	●	○	○	↘	↗
คนชรา	●	○	○	↘	↗
ชาวบ้านในท้องถิ่น	●	○	○	↘	↗
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↘	↗

เด็ก	อื่น	นั่ง	นอน	หยุด	ซื้อของ
●	○	○	×		
●	○	○	×		
●	○	○	×	○	○
●	○	○	×		
●	○	○	×		
●	○	○	×		

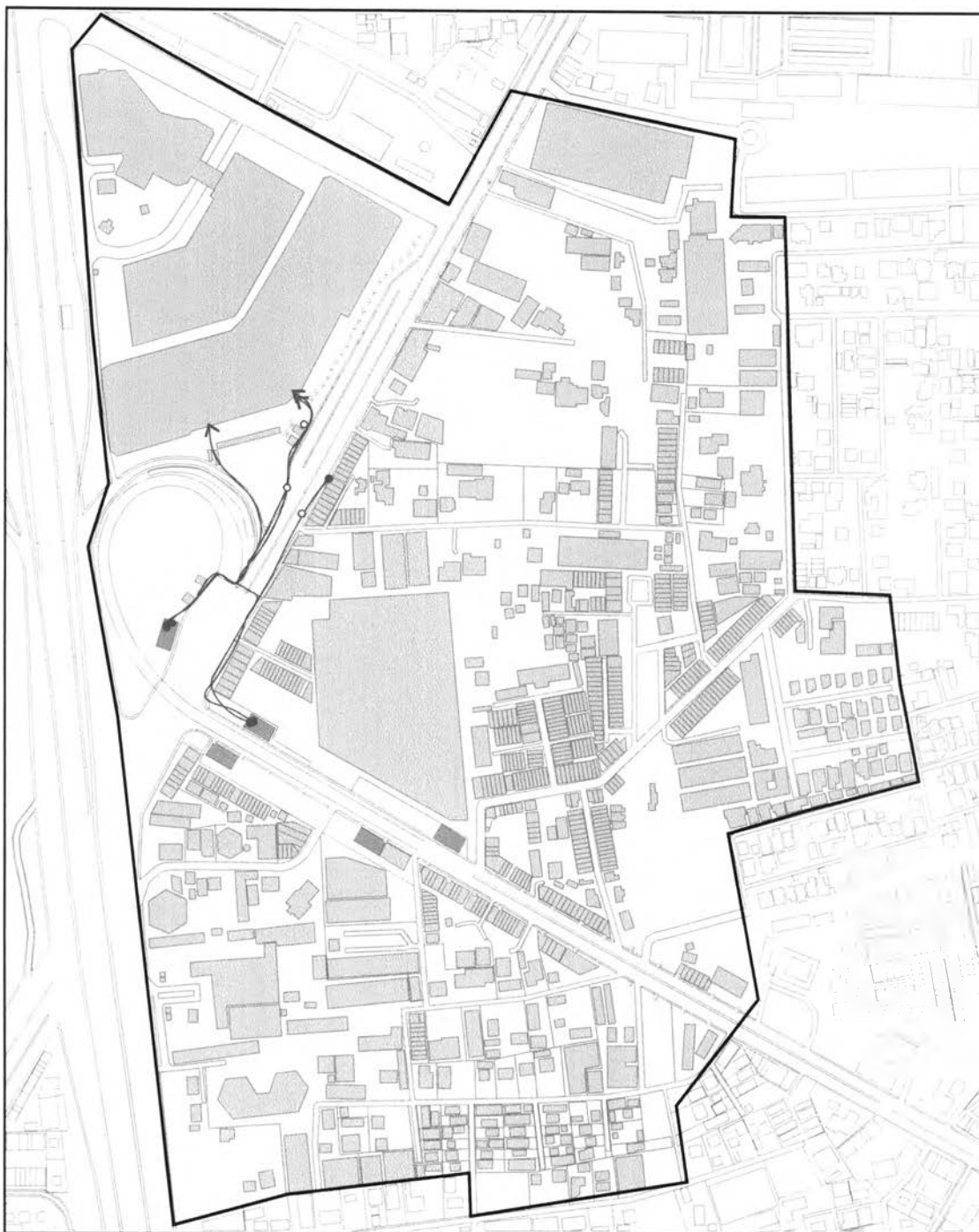
ที่มา : จากการสำรวจ



รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ




ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

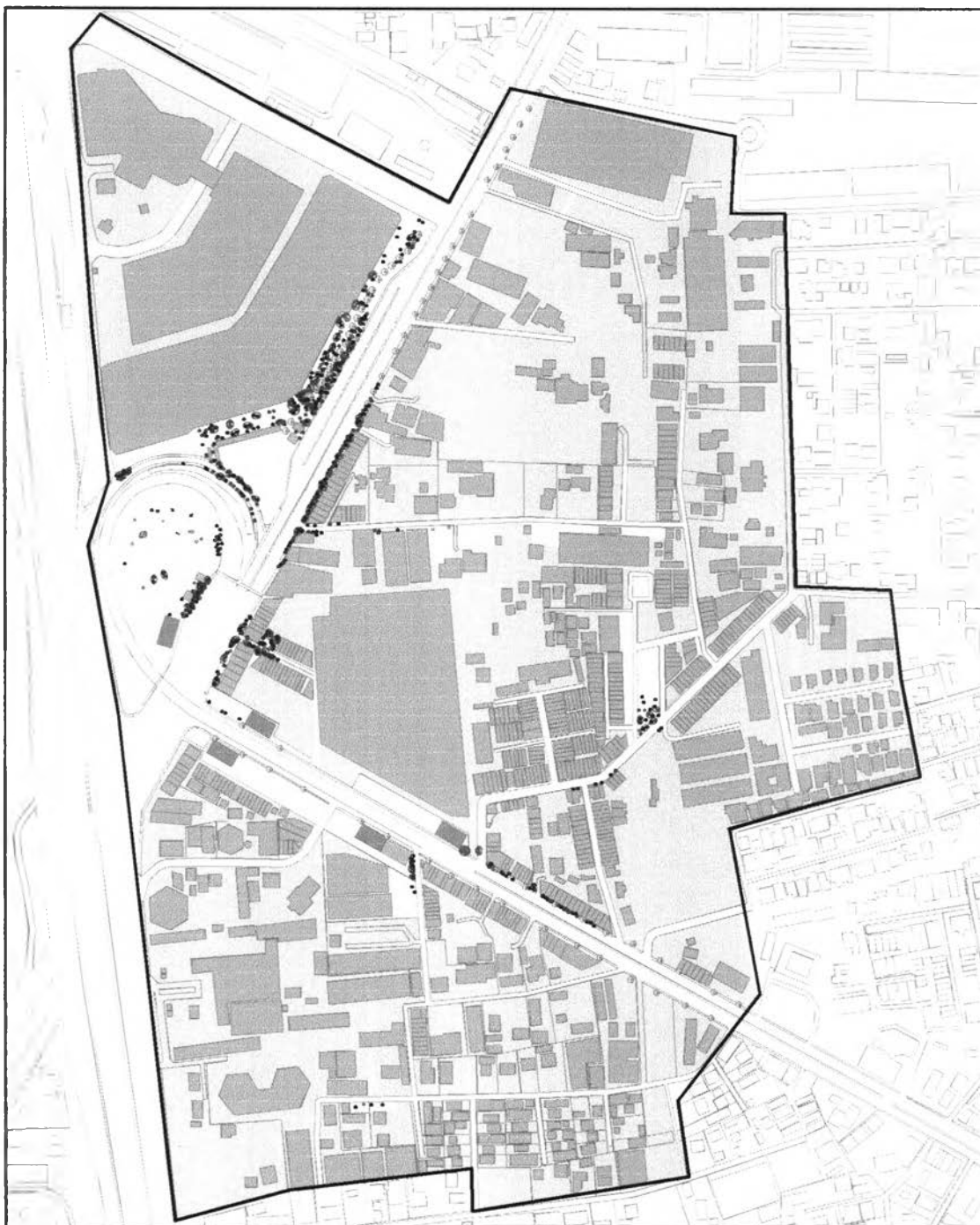


แผนที่ 4.55 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์ ของนักท่องเที่ยว


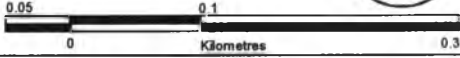

สัญลักษณ์	เดิน	●	○	ออกนอกพื้นที่ก่อน 6 นาที / ภายในพื้นที่เกิน 6 นาที		ที่มา : จากการสำรวจ	 
	นักศึกษา	●	○				
	คนทำงาน	●	○				
	คนชรา	●	○				
	รวมบ้านใกล้เคียง	●	○				
	นักท่องเที่ยว	●	○				
เดิน	●	○	●	○	○	รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินหมอไฉน กรุงเทพฯ	
นักศึกษา	●	○	●	○	○		
คนทำงาน	●	○	●	○	○		
คนชรา	●	○	●	○	○		
รวมบ้านใกล้เคียง	●	○	●	○	○		
นักท่องเที่ยว	●	○	●	○	○		

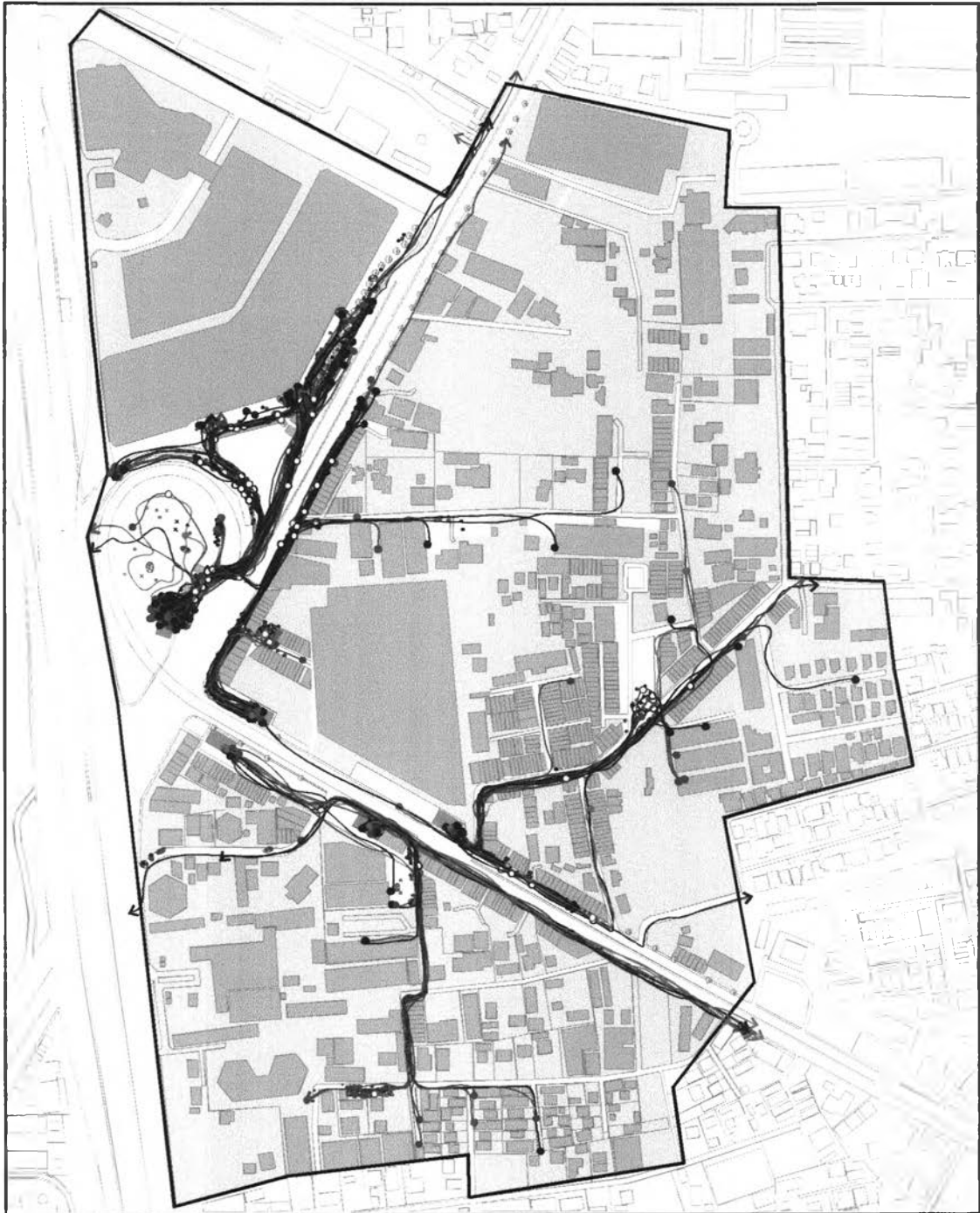


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่ 4.56 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันหยุดสุดสัปดาห์

สัญลักษณ์	วิ่งเล่น / เล่นสเก็ต	นั่งจูงตัวความ	สถานที่พักผ่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่ 6 นาที		ที่มา : จากการสำรวจ	
			เด็ก	ผู้ใหญ่		
เด็ก	●	○	✓	✓	0.05 0 0.1 0.3 Kilometres	
นักศึกษา	●	○	✓	✓		
คนทำงาน	●	○	✓	✓	รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลพโยธิน กรุงเทพฯ	
คนชรา	●	○	✓	✓		
ชาวบ้านในพื้นที่	●	○	✓	✓	ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
นักท่องเที่ยว	●	○	✓	✓		



แผนที่ 4.57 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับรูปแบบการเลือกเส้นทางเดินเท้าในวันธรรมดาและ

สัญลักษณ์	วันสับ / สิ้นสุด		หยุดชั่วคราว	สถานะพื้นที่ก่อน 6 นาที / อยู่ในพื้นที่เกิน 6 นาที		ที่มา : จากการสำรวจ	
	●	○		↖	↗		
เด็ก	●	○	○	↖	↗		
นักศึกษา	●	○	○	↖	↗		
คนทำงาน	●	○	○	↖	↗	รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ	
คนชรา	●	○	○	↖	↗		
ชาวข้ามในทันที	●	○	○	↖	↗		
นักท่องเที่ยว	●	○	○	↖	↗		
		ดิน	น้ำ	ถนน	หยุด	ที่จอดรถ	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
เด็ก	●	○	×				
นักศึกษา	●	○	×				
คนทำงาน	●	○	×	○	○		
คนชรา	●	○	×				
ชาวข้ามในทันที	●	○	×				
นักท่องเที่ยว	●	○	×				

จะเห็นได้ว่า กิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้า (แผนที่ 4.57) มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างจะชัดเจน เนื่องจากเส้นทางที่นิยมนักสัญจรจะเป็นเส้นทางที่ผ่านหรือเชื่อมต่อกับพื้นที่ที่มีกิจกรรมการจับจองใช้งาน ในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ มีการเลือกเส้นทางที่คล้ายคลึงกัน แต่จะแตกต่างกันในเรื่องของปริมาณผู้สัญจรผ่านและเข้าใช้พื้นที่จุดหมายในการเดินทาง และความเร่งรีบที่เห็นได้ชัดว่าการเดินเท้าในวันธรรมดามีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจนแน่นอน ส่วนวันหยุดสุดสัปดาห์จะมีการหยุดเดินเพื่อทำกิจกรรมระหว่างทาง

4.6 การสรุปผลการสำรวจ

จากคำถามย่อยก่อนการสำรวจหรือการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ นำมาสู่การสรุปผลการสำรวจดังนี้

1. พื้นที่สาธารณะที่ได้รับความนิยมในการใช้งาน โดยเน้นระบุดูที่มีการช้อนทับของกิจกรรมต่างๆ การพบปะพูดคุย และซื้อขาย ของคนเดินเท้าหลากหลายประเภท ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ของชุมชนเสมือน ได้แก่ พื้นที่บนทางเท้าบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล จากข้อมูลการศึกษา รูปแบบ พบว่ากิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนมากจะเป็นกิจกรรมการพบปะพูดคุย ของกลุ่มคนหลากหลายประเภท ทั้งคนทำงาน นักศึกษา ฯลฯ นอกจากนี้พื้นที่หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแล้ว บริเวณที่มีกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าอีกบริเวณก็คือ บริเวณร้านถ่ายรูปตรงข้ามกับห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้น ได้แก่ การเปลี่ยนการสัญจรจากรถไฟฟ้าไปเป็นรถโดยสารประจำทาง

ซึ่งพื้นที่สาธารณะที่ได้รับความนิยมในการใช้งานดังกล่าว จะสอดคล้องกับการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้า เพราะบริเวณดังกล่าวจะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าพหลโยธินไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ย่านร้านค้าต่างๆ จุดเปลี่ยนการสัญจรทั้งป้ายรถโดยสารประจำทาง ท่ารถตู้และจุดจอดรถบริการสาธารณะ (แท็กซี่)

2. พื้นที่สาธารณะที่พบรูปแบบกิจกรรมแบบหยุดนิ่ง (static activity) ได้แก่ พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ป้ายรถประจำทางบริเวณร้านถ่ายรูป ทางเท้าหน้าสถานีรถไฟฟ้าพหลโยธินประตูเซ็นทรัล และพื้นที่บนทางเท้าจากบันไดสะพานลอยรถไฟฟ้าไปจนถึงชุ้มขายของสวนกิจกรรมแบบเคลื่อนที่ (moving activity) กิจกรรมที่พบ เช่น การเดิน การวิ่ง การออกกำลังกาย เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนทางเท้าริมถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว และยังพบที่บริเวณในสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า

จะเห็นได้ว่าพื้นที่สาธารณะที่เกิดกิจกรรมแบบเคลื่อนที่ที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการใช้งานที่ได้จัดเอาไว้ เช่น การเดินบนทางเท้า เพราะทางเท้ามีหน้าที่ในการเป็นพื้นที่

เพื่อการสัญจรเช่นเดียวกับถนน หรือการออกกำลังกายในสวนสาธารณะสมเด็จพระย่าฯ ส่วนพื้นที่ที่เกิดกิจกรรมแบบหยุดนิ่ง บางจุดการใช้งานไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้เท่าที่ควร เช่น บนทางเท้าจากบันไดสะพานลอยรถไฟฟ้าไปจนถึงชุ้มขายของหน้าทางเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล มีการตั้งแผงขายของตลอดแนว เนื่องจากทางเท้าบริเวณนี้เป็นทางโค้งที่มีความแคบมาก และเป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรของคนเดินเท้าเพื่อไป-มาระหว่างสถานีรถไฟฟ้าพหลโยธินกับห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลตลอดเวลา โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็นหลังเลิกงานทำให้การสัญจรทางเท้าเกิดความแออัดเป็นอย่างมาก

3. พื้นที่และเส้นทางสาธารณะที่มีผู้เข้าใช้และเกิดรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลาย จากการศึกษาความสัมพันธ์ของกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้ากับการเลือกเส้นทางนิยมนักสัญจรของคนเดินเท้า สรุปได้ว่า ผู้ที่เข้าใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน ส่วนใหญ่จะเป็นคนวัยทำงาน โดยใช้เส้นทางที่เชื่อมจากสถานีพหลโยธินที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่บริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจร พื้นที่สาธารณะที่พบว่ามีผู้ใช้หลากหลาย และมีรูปแบบกิจกรรมหลากหลายประเภท คือ พื้นที่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล บริเวณร้านถ่ายรูปตรงข้ามกับห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยเฉพาะบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงง่าย และเป็นจุดที่สามารถเปลี่ยนการสัญจรไปยังระบบต่างๆ ได้ รวมทั้งยังเป็นจุดที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน(ประตูเซ็นทรัล) ซึ่งเป็นจุดที่มีอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าสูงสุดทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์