

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

โครงการออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน เสนอแนะ
การจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร
(ปะ-กรอบ)
(Pa-Krob : Bangkok's New Patch)



T141805

นางสาว ยลภัทร รุจิธรรมกุล รหัสนักศึกษา 53020145
MISS YOLAPATH RUCHITHAMKUL CODE 53020145

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน **141805**
วัน,เดือน,ปี: **8-10-2559**



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต(สถาปัตยกรรมภายใน)
กลุ่มวิชาสถาปัตยกรรมภายใน ภาควิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อนุมัติให้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรมภายใน)

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พิเชษฐ์ โสวิทยสกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พิเชษฐ์ โสวิทยสกุล

ประธานกรรมการ

รองศาสตราจารย์วรวรรณ โรจนไพบูลย์

รองประธานกรรมการ

ผศ.ดร.วิรัชญา บัวศรี

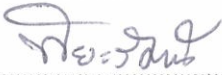
กรรมการ

ผศ.นพปฎล สุวีจันานนท์

กรรมการ

อ.ดร.พิยะรัตน์ นันทะ

กรรมการและเลขานุการ

.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(อ.ดร.พิยะรัตน์ นันทะ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ โครงการเสนอแนะการจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่จัดวางในกรุงเทพมหานคร
ปะ-กรอบ

Design Proposal for Interior Architectural Design of Bangkok's Patch: PA-KROB

ประเภทโครงการ	โครงการเสนอแนะ
ชื่อ	นางสาวยลภัทร รุจิธรรมกุล MISS YOLAPATH RUCHITHAMKUL
รหัส	53020145
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรมและการวางแผน
กลุ่มวิชา	สถาปัตยกรรมภายใน
คณะ	สถาปัตยกรรมศาสตร์
ปีการศึกษา	2557
ที่อยู่	5/451 ซอย 18/1 หมู่บ้านชัยพฤกษ์ ถนนวิชรพล แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์	081-850-8588
E-mail	ylpjuner@gmail.com
อาจารย์ที่ปรึกษา	อ.ดร.พิยะรัตน์ นันทะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 เป้าหมายและเหตุผลในการเลือกโครงการ	3
1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ	4
1.4 กลุ่มเป้าหมาย	5
1.5 ขั้นตอนในการจัดทำโครงการ	7
1.6 ภาพลักษณ์ของโครงการ	9
1.7 ที่ตั้งโครงการและการเลือกที่ตั้งโครงการ	10
1.8 องค์ประกอบของโครงการ	16
1.9 ขอบข่ายและขอบเขตของโครงการ	17
1.10 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	19
บทที่ 2 ข้อมูลประกอบโครงการ	
2.1 ข้อมูลพื้นฐานสำหรับโครงการ	
2.1.1 เมืองที่ดีเป็นอย่างไร	20
2.1.2 กรุงเทพมหานคร	24
2.1.3 การจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาเมือง	27
2.2 ข้อมูลเฉพาะสนับสนุนโครงการ	
2.2.1 ปัญหาอดีตในกรุงเทพมหานคร	29
2.2.2 การคมนาคมในกรุงเทพมหานคร	32
2.2.3 พื้นที่สาธารณะ	36
2.2.4 เมืองจักรยาน	38
2.2.5 พื้นที่ส่งผ่าน	41
2.2.6 Action Policy	43
2.2.7 Negative space	46
2.3 กรณีศึกษา	
2.3.1 เมืองโบโกตา ประเทศโคลัมเบีย	49

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2 เมืองปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน	53
2.3.3 เมืองบาร์เซโลนา ประเทศสเปน	56
2.3.4 เมืองพอร์ตแลนด์ ประเทศสหรัฐอเมริกา	60
2.3.5 เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก	62
2.3.6 เมืองอัมสเตอร์ดัมส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์	65
2.3.7 เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	68
2.3.8 10 อันดับเมืองที่มีปัญหาจราจรติดขัด	73
2.3.9 รูปแบบของพื้นที่ส่งผ่าน	75
2.3.10 Nagajin Capsule tower	77
2.3.11 SO IL: Dance Pole	80
2.3.12 สรุปการนำไปใช้	82

บทที่ 3 พฤติกรรมผู้ใช้งานและพื้นที่ที่ต้องการ	
3.1 พฤติกรรมในพื้นที่สาธารณะ	83
3.2 พฤติกรรมผู้เข้าใช้โครงการ	86
3.3 พฤติกรรมการใช้จักรยาน	90
3.4 การแบ่งผู้ใช้ และพฤติกรรมการเข้าใช้โครงการ	96
3.5 พื้นที่ที่ต้องการ	99
3.6 คนกรุงเทพฯ พฤติกรรมและพื้นที่ที่ต้องการ	103
บทที่ 4 การวิเคราะห์สำหรับโครงการ	
4.1 การเลือกที่ตั้งของโครงการ	104
4.2 วิเคราะห์รูปแบบเพื่อพัฒนาโครงการ	107
4.3 ตารางความสัมพันธ์ของพื้นที่	109
บทที่ 5 ผลงานการออกแบบ	111
บรรณานุกรม	137

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทคัดย่อ

พื้นที่ว่างทิ้งร้าง(negative space) หากถอยหลังออกมามองอีกสักก้าวจะเห็นพื้นที่ว่างมากมายเหล่านั้น ในมุมมองของสัดส่วนของเมืองที่พื้นที่ว่างเหล่านี้หลบซ่อนอยู่ บางถูกทิ้งร้างกลายเป็นพื้นที่ไร้ประโยชน์ ไม่น่ามอง บางได้รับการใช้ประโยชน์อย่างไม่น่าเชื่อ พื้นที่ว่างเหล่านี้ยังไม่ได้ได้รับการจัดการ ปล่อยิวเป็นพื้นที่เปล่าทิ้งที่ที่ตั้งบางแห่งสามารถสร้างสรรค์กลายเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจแตกต่างกันไป หากสามารถหาวิธีการจัดการพื้นที่ดังกล่าวได้ การศึกษาในมุมมองที่เจาะลึกเฉพาะที่เมื่อรวมๆกันแล้วในภาพรวมของเมือง พื้นที่เล็กๆมากมายเหล่านั้นสามารถพัฒนาพื้นที่อย่างสร้างสรรค์

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เสนอแนวทางในการจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาการออกแบบสถาปัตยกรรมภายในแบบสหวิทยาการ
3. ศึกษาการจัดการของพื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมและภายในสถาปัตยกรรมให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4. ทดลองแนวทางการออกแบบโดยวิธีการทดลองและพัฒนาการออกแบบให้รองรับกับผู้ใช้งาน (Design Service)

วิธีการจัดทำ

1. ศึกษาค้นคว้าข้อมูลเอกสาร ข่าวสาร และผลงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย
3. เก็บข้อมูลมารวบรวมและทำการวิเคราะห์เพื่อเป็นแนวทางในการเลือกที่ตั้งต่างๆของโครงการ
4. ทำการทดลองเพื่อหาแนวทางการออกแบบ และเปรียบเทียบกับพื้นที่ว่างในกรุงเทพมหานคร
5. นำข้อมูลของโครงการเสนอหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและเสนอแนะ
6. นำข้อคิดเห็นและเสนอแนะมาวิเคราะห์ ปรีกษาอาจารย์ที่ปรึกษา นำมาพัฒนาการออกแบบ

ผลสรุปของโครงการ

จากการจัดทำโครงการได้คิดกระบวนการจัดการพื้นที่ว่างทิ้งร้างด้วยแผนการออกแบบเพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบ และพัฒนาโครงสร้างการติดตั้งสร้างพื้นที่ภายในสถาปัตยกรรมด้วยลวดสลิงซึ่งเป็นโครงสร้างที่แข็งแรงสามารถรับน้ำหนักได้ นอกจากนี้ยังมีความยืดหยุ่นที่เอื้อต่อการติดตั้งกับโครงสร้างที่มีอยู่ ปรับตามพฤติกรรมผู้ใช้ที่ต่างไปตามบริบทของที่ตั้ง สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับทุกพื้นที่ว่างทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร

หัวข้อวิทยานิพนธ์

โครงการเสนอแนะการจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร
ปะ-กรอบ

PA-KROB: Bangkok's new patch

ประเภทโครงการ
ชื่อนักศึกษา

โครงการเสนอแนะ
นาย ยลภัทร รุจิธรรมกุล
Miss Yolapath Ruchithamkul

รหัส

53020145

สาขาวิชา

สถาปัตยกรรมภายใน

กลุ่มวิชา

สถาปัตยกรรมและการวางแผน

คณะ

สถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบัน

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา

2557

ที่อยู่

5/451 ซอย18/1 หมู่บ้านชัยพฤกษ์ ถนนวิชรพล แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์

081-850-8588

E-mail

j-une6@hotmail.com

อาจารย์ที่ปรึกษา

อ.ดร. พิชัยรัตน์ นันทะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนำ

ปะ-กรอบ ชื่อโครงการที่มาจากการแปลคำว่า “ประกอบ” ซึ่งนำมาจากลักษณะ การติดตั้ง และก่อสร้างแต่ละหน่วยของโครงการ ทั้งนี้ยังเชื่อมโยงไปถึงกระบวนการทำงานที่ค่อยๆ ปะติดปะต่อจนกลายมาเป็นโครงการนี้ หากแยกคำทั้งสองคำออกจากกัน

ปะ หมายถึง เอาจุดมาปิดทับส่วนที่ชำรุดเป็นช่องเป็นรู

กรอบ หมายถึง สิ่งที่ประกอบตามวัตถุ โดยปริยายหมายความว่า ขอบเขตกำหนด

ปะ-กรอบ จึงเป็นโครงการที่จะนำผลการออกแบบไปปะเพื่อสร้างสรรค์ตามกรอบ ของพื้นที่ว่างที่แตกต่างกันอย่างหลากหลาย

การคิดแรกเริ่มของโครงการเริ่มจากความสนใจในปัญหาเรื้อรังของการจราจรติดขัด ในกรุงเทพมหานคร ที่ยังหาทางแก้ไขไม่ได้มานาน กระบวนการทำงานผ่านการสำรวจ ลงพื้นที่เก็บ ข้อมูล และพัฒนาการออกแบบหลายขั้นตอน ซึ่งกระบวนการทั้งหมดนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ไม่ได้มีแบบแผน หรือภาพจินตนาการที่คาดหวัง จากการทดลองและค้นคว้า รวบรวมทั้งหมดประกอบกันเป็นโครงการ แสดงถึงแนวทางการศึกษาแบบสหวิทยาการ ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการมองด้านเดียวในแง่ของ สถาปัตยกรรมแต่เป็นการรวมแง่มุมของหลายศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจนเชื่อมโยงไปถึงผลลัพธ์ที่ได้มา พื้นที่ ว่างทิ้งร้าง(negative space) เป็นพื้นที่ที่สร้างความฉงนให้ค้นหา พื้นที่ดังกล่าวไม่ใช่สาเหตุของปัญหา แต่พื้นที่ดังกล่าวสามารถสร้างโจทย์เพื่อนำไปพัฒนาจนกลายมาเป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาอย่าง สร้างสรรค์ได้ด้วยวิธีการใช้งานอย่างสร้างสรรค์(positive function) ฉะนั้นจุดเริ่มต้นในการจัดทำ โครงการไม่ใช่จุดประสงค์เป้าหมายโครงการ การพัฒนาทางความคิดและการออกแบบต่อยอดไปยัง การจัดการและการวางแผนคือผลลัพธ์ทั้งหมดของโครงการที่แสดงผ่านผลงานการออกแบบและ ข้อมูลการค้นคว้า

ทั้งนี้โครงการนี้ได้แสดงข้อมูลไว้เพื่อเป็นแนวทางของการออกแบบและจัดการเริ่ม จากรายละเอียดปลีกย่อยที่อยู่ในสัดส่วนขนาดใหญ่ของเมือง มุมมองที่มีต่อสถาปัตยกรรมภายใน อาจจะได้เริ่มที่ความสวยงาม หากเริ่มตั้งคำถาม หรือหาปัญหา แนวทางที่ได้อาจจะขยายกรอบ ความคิดด้านสถาปัตยกรรมภายในให้กว้างขึ้นและผนวกกับศาสตร์อื่นได้อย่างหลากหลาย เพียงแค่ กระบวนการอาจจะแตกต่างแต่การใช้งานและความเข้าใจทั้งหมด เริ่มต้นจากความรู้พื้นฐานทาง สถาปัตยกรรมภายในทั้งสิ้น

ยลภัทร รุจิธรรมกุล

ผู้จัดทำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์อาจเป็นผลงานของคนเดียวแต่ระหว่างทางของผลงานนั้นไม่สามารถมาถึงตรงนี้ได้เพียงลำพัง ระหว่างการสร้างสรรคผลงานมีหลายบุคคลที่ผลักดัน เป็นกำลังใจ และเติมเต็มช่วงเวลาที่ไม่อาจละเลยที่จะกล่าวถึงได้

ขอขอบคุณนายยืนยง รุจิธรรมกุล และ นางสาวภา รุจิธรรมกุล คุณพ่อและคุณแม่ กำลังใจสำคัญ ทั้งคำสอน และวาทะที่กล่าวไม่ให้อยู่ท้อ สนับสนุนทุกอย่างก้าวตั้งแต่ต้นชีวิต ต้นการเข้าศึกษา พร้อมทั้งเป็นแบบอย่างในการใช้ชีวิต ผู้สนับสนุนค่าใช้จ่าย และสนับสนุนความรักที่ไม่มีวันหมด

ขอขอบคุณเจมส์ เจนนี่ น้องชายและน้องสาวที่ไม่เคยกล่าววาทะกำลังใจ แต่ทุกการกระทำเติมเต็มแรงทำงานเมื่อกลับไปหาเร็วแรงจากบ้าน

ขอขอบคุณนายอาคม รุจิธรรมกุล อาจารย์สอนให้อดทน ประหยัด และตั้งใจเรียน ทุกคำสอนจดจำและนำมาใช้จนเกิดผล

ขอขอบคุณหลวงตาหอม ยายเชื่อม และยายอืด ทุกการกระทำเน้นย้ำให้รู้ว่าทุกวันจะทำเพื่อใคร และครอบครัวกลุ่มคนที่ไม่เคยลดความรักที่มีให้

ขอขอบคุณเพื่อนๆสถาบันตยกรรมภายในรุ่น 38 เวลาเหนื่อยสุดแรง พวกแกทุกคนทำใครรู้ว่าเราพร้อมที่จะเหนื่อยและเดินไปจนจบด้วยกัน

ขอขอบคุณนางสาวนรมน พูนศรีธธา จินนี่ เพื่อนอนุบาล ประถม มัธยม มหาวิทยาลัย ทุกช่วงชีวิตที่อยู่ด้วยกัน เป็นกำลังใจให้กันและกันไม่เคยขาด

ขอขอบคุณปุน เพื่อนฝึกงาน ต่างสถาบัน คำพูดคมๆที่ไม่ตั้งใจ ทำให้คิดงานได้อย่างไม่ยอมแพ้

ขอขอบคุณบริษัทจูนเซคิโน อาร์คิเต็กแอนด์ดีไซน์ บริษัทที่รับเข้าไปฝึกงานและกลายเป็นครอบครัวที่คำแนะนำในการทำงานด้านสถาปัตยกรรมและการออกแบบ

ขอขอบคุณพี่ก้อง นายทรงกลด บางยี่ขัน บรรณาธิการนิตยสารอะเดย์ เวลาที่พี่ก้องเสียสละให้ได้พูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นประเด็นให้คิดงานเดินหน้าโดยมีคำถามนำคิดต่อ

ขอขอบคุณคุณณรรยง บุญหลง สถาปนิกนักเขียน บทสนทนาและข้อคิดเห็นที่แลกเปลี่ยนกลายเป็นความรู้ที่นำมาประยุกต์ในงานต่อไป

ขอขอบคุณน้องๆที่แวะเวียนมาช่วยตั้งแต่ตัดโมเดล ช่วยคิดวิเคราะห์เสนอความคิดเห็นทำให้ทำไปเป็นไอเดียพัฒนางานต่อไป ขนมน น้ำ ของว่างที่ทยอยมานอกจากให้อิ่มท้องกลายเป็นกำลังใจชั้นเยี่ยม น้องๆเหล่านี้ต้องกล่าวไว้มีดังนี้

นางสาวจิตตรัตน์ คุ่มขนาบ น้องฝนที่คอยเข้ามาถามตลอด และช่วยคิดพัฒนาไอเดียปีหน้าตาแก่แล้ว ลู๊ๆนะ จะรอดู

นางสาวพิชชาภา บุญประโลม น้องฟางที่เข้ามาถามไถ่ และเหนื่อยไปวัดไซค์พร้อมๆกัน วันนั้นประทับใจมาก ไปคนเดียวคงหมดแรง และไม่ไถ่งานเท่านี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นางสาวศภัสสร ตีอำ น้องปาล์มมีที่มาช่วยสแกนสมุดจดบันทึกกองโต ถ่ายรูปงาน
โมเดลทดลอง และเอาขนมของว่างมาให้

นางสาววชิราภรณ์ ต้นวัฒนา น้องฟ้าที่มาช่วยจัดองค์ประกอบของโมเดลเพื่อ
ถ่ายภาพงานสำหรับแสดงงานออกแบบ

รวมไปถึงน้องๆมากมายที่แวะมาเยี่ยมเยียนบุทบุษบันราตรี

นอกจากนี้ขอขอบคุณน้องๆพี่ๆที่เป็นแรงสำคัญ พี่ๆน้องๆโครทิส และน้องรหัส50
ได้แก่น้องแพรว น้องแคลร์ น้องเนย และน้องฟิล์ม พวกแกเป็นแรงงานและแรงใจที่สำคัญมาก ทุกไนต์
ทุกขนม ทุกงานที่ช่วย ทั้งเอกสารที่ต้องสแกนกองเบ้อเริ่ม อีกทั้งยังขับรถพาไปดูไซต์ โดยเฉพาะวัน
สำคัญที่ต้องนำผลงานทั้งหมดไปส่ง ตอนที่พวกแกมาปลูกแล้วเราตื่นมาเจอน้องเราครบทุกคน เราดีใจ
มาก พวกเราเดินเรียงแถวพร้อมเพรียงเข้าห้องประชุมเอางานของเราคนเดียวไปส่ง เป็นภาพที่
ประทับใจ และย้ำเตือนไว้ว่าช่วงเวลานี้มีใครอยู่ข้างเราจริงๆบ้าง

สุดท้ายนี้ผู้ที่รับความคิดริเริ่มที่เหมือนฝันออกมาเป็นโครงการฝันที่เป็นจริงได้

ขอขอบคุณ อ.ดร. พิชะรัตน์ นันทะ อาจารย์คาว อาจารย์ที่ปรึกษา คอยดูแลและให้
คำแนะนำที่ดีมาตลอด ทั้งเป็นกำลังใจ แบ่งตารางเวลา สอนหลายบทเรียนทั้งช่วงเวลาตรวจแบบ
และนอกเวลา ทุกคำแนะนำไม่เพียงแต่ใช้ในงานนี้ได้เท่านั้น ยังนำไปใช้ต่อในอนาคตได้ ทุกบทเรียนมี
ทั้งบทเรียนจากตำรา และบทเรียนที่จะนำไปใช้ชีวิต ถ้าวันนั้นอาจารย์ไม่รับฝันของเด็กคนนี้มาช่วย
เป็นที่ปรึกษา ผลงานทั้งหมดคงจะไม่ได้ออกมาตรงนี้แน่นอน

ขอบคุณค่ะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่ 1,568 ตารางกิโลเมตรของกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศไทยเต็มไปด้วยถนนหลายสายที่ซ้อนทับกัน ห้างสรรพสินค้าที่เป็นศูนย์รวมของผู้คน ตึกสูงระฟ้าที่เชื่อมต่อกันด้วยทางเดินเชื่อมลอยฟ้าระหว่างตึก และการเดินทางสารพัดรูปแบบ ตามพื้นที่มากมายดังกล่าวมีพื้นที่ว่างเกิดขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจจากสถาปัตยกรรมหลากหลายรูปแบบกลายเป็นพื้นที่ว่าง (Negative Space) กระจายอยู่เป็นจำนวนมากตามพื้นที่กรุงเทพมหานคร

หากถอยหลังออกมามองอีกสักก้าวจะเห็นพื้นที่ว่างมากมายเหล่านั้น ในมุมมองกว้างของสัดส่วนของเมืองที่พื้นที่ว่างเหล่านี้หลบซ่อนอยู่ บางถูกทิ้งร้างกลายเป็นพื้นที่ไร้ประโยชน์ ไม่น่ามอง บางได้รับการใช้ประโยชน์อย่างไม่น่าเชื่อ พื้นที่ว่างเหล่านี้ยังไม่ได้รับการจัดการ ปล่อยให้กลายเป็นที่เปล่านั้นที่ที่ตั้งบางแห่งสามารถสร้างสรรค์กลายเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจแตกต่างกันไป หากสามารถหาวิธีการจัดการพื้นที่ดังกล่าวได้ การศึกษาในมุมมองที่เจาะลึก เฉพาะที่เมื่อรวมกันแล้วในภาพรวมของเมือง พื้นที่เล็กๆมากมายเหล่านั้นสามารถพัฒนาพื้นที่อย่างสร้างสรรค์



พื้นที่ว่าง (Negative Space) จากการศึกษาจากขอบเขตของโครงการ คือพื้นที่ว่างที่เกิดจากสถาปัตยกรรม สิ่งก่อสร้างเช่นสะพานลอย สะพานรถ ช่องว่างภายใต้โครงสร้างทิ้งร้าง ซึ่งสิ่งก่อสร้างเหล่านี้มีจำนวนมากที่สร้างพื้นที่ว่างทิ้งไว้ตามพื้นที่กรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกเหนือจากนี้การศึกษาด้านสถาปัตยกรรมภายในปัจจุบันไม่สามารถแยกออกจากศาสตร์อื่นๆได้ทั้งศาสตร์ที่เป็นแขนงทางสถาปัตยกรรมและการออกแบบเอง ยิ่งรวมไปถึงศาสตร์อื่นๆที่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างแยกไม่ได้ ดังนั้นโครงการนี้นอกจากจะจัดทำขึ้นเพื่อศึกษาและนำความรู้ทางสถาปัตยกรรมภายในมาใช้ ยังรวมไปถึงการแสดงการศึกษาแบบสหวิทยาการที่รวบรวมหลายศาสตร์มาปรับใช้ในงานออกแบบและจัดการสถาปัตยกรรมภายใน เป็นการทดลองในเบื้องต้นที่อาจส่งผลต่อการศึกษาในภาคหน้าอย่างไร้ขอบเขต การออกแบบของโครงการนี้ได้มองทุกแง่มุมตามการศึกษาแบบสหวิทยาการ ซึ่งนอกจากจะออกแบบทางสถาปัตยกรรมภายในแล้ว ยังนำมาประยุกต์กับการออกแบบเมือง ซึ่งการจะออกแบบวางผังเมืองต้องอาศัยรายละเอียดเล็กน้อยจากข้อมูลพื้นฐานทางสถาปัตยกรรมภายใน ซึ่งนำเสนองานออกแบบจากพฤติกรรมผู้ใช้ และบริบทของที่ตั้ง ทั้งนี้เมื่อได้ศึกษารายละเอียดที่เล็กที่สุดด้วยความรู้ทางสถาปัตยกรรมภายใน ผนวกกับสัดส่วนของเมืองที่ใหญ่ขึ้น กลายเป็นการจัดการภาพรวมจากรายละเอียดปลีกย่อยที่คำนึง

การทดลองเพื่อหาแนวทางในการจัดทำโครงการเพื่อสร้างสรรค์งานออกแบบ การจัดการพื้นที่ว่างในกรุงเทพมหานครเป็นหัวข้อที่มีการถกเถียง และแบ่งปันแนวคิดผ่านหลากหลายรูปแบบมายาวนาน มีการศึกษาการจัดการพื้นที่ว่างเหล่านั้นทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ มีหลายแนวความคิดที่จะจัดการพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ยังสนับสนุนแผนพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองจักรยาน โดยศึกษาหาวิธีการที่จะนำมาประยุกต์เพื่อปูแนวทางในการทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองจักรยานอีกด้วย

ฉะนั้นโครงการนี้เป็นหนึ่งในงานที่จะศึกษาและนำเสนอแนวคิดในการจัดการพื้นที่ว่างดังกล่าวในอีกรูปแบบหนึ่ง พร้อมทั้งแสดงงานออกแบบจากการศึกษาค้นพบวิธีการเหล่านั้นจากการทดลองที่แม้ว่าจะไม่ทราบว่าผลที่จะได้นั้นจะออกมาในรูปแบบใด แต่นั่นเป็นจุดเริ่มต้นที่จะค้นหาปลายทางที่ไม่มีรูปแบบในกระบวนการที่แตกต่างออกไป

1.2 เป้าหมายและเหตุผลในการเลือกโครงการ

เป้าหมายของโครงการคือ จัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร
โครงการนี้เป็นโครงการเสนอแนะ เพื่อเสนอแนวทางในการจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่
ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร โดยโครงการนี้นอกจากจะทำเพื่อเป็นการออกแบบเพื่อแก้ปัญหาเป็น
รูปธรรม ยังเสนอแนวทางการวางผังและระบบที่สามารถนำไปทำแผนเพื่อพัฒนาต่อในการใช้จริงได้
โดยมีแผนสำหรับการทำงาน 2 ส่วนดังนี้

1. Design Plan (แผนในการทำงานด้านการออกแบบ) เนื่องจากโครงการนี้มี
เป้าหมายโดยการใช้ข้อมูลที่ได้ทำการค้นคว้าเกี่ยวกับการออกแบบ
สถาปัตยกรรมภายในแบบสหวิทยาการ จึงเป็นเหตุที่ทำให้เกิดแผนงานเพื่อการ
ออกแบบ โดยเริ่มจากการค้นคว้าและสอบถามข้อมูล การทดลองเกี่ยวกับพื้นที่
ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมกับพื้นที่ว่างในเมือง จากการทดลองผนวกเข้ากับ
ข้อมูลและความต้องการของผู้ใช้ ซึ่งสุดท้ายแล้วสามารถสรุปเป็นการออกแบบ
ของโครงการที่สนองรองรับพร้อมทั้งบรรลุเป้าหมายของโครงการ
2. Action Plan (แผนในการวางแผนเพื่อเป็นแนวทางในการนำไปพัฒนาต่อเพื่อ
ใช้จริง) การออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาคงไม่มีน้ำหนักเพียงพอที่จะทำให้ปัญหานี้
หมดไป เนื่องจากปัญหาจรรยาบรรณติดขัดเป็นปัญหาที่เรื้อรังมายาวนาน หาก
ต้องการแก้ไขด้วยแผนระยะยาวต้องมีการวางแผนต่อไปในอนาคตเพื่อรองรับ
กับการออกแบบดังกล่าวทั้งนี้จึงได้จัดทำแผนแม่บทและรูปแบบเพื่อวางระบบ
เป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไปหากโครงการนำไปพัฒนาต่อ.shใช้ได้จริง

1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการนี้จัดขึ้นมีเป้าหมายเพื่อ จัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร ให้เกิดเป็นพื้นที่สร้างสรรค์ โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการดังนี้

1. เสนอแนวทางในการจัดการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่ทิ้งร้างในกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาการออกแบบสถาปัตยกรรมภายในแบบสหวิทยาการ
3. ศึกษาการจัดการของพื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมและภายในสถาปัตยกรรม ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4. ทดลองแนวทางการออกแบบโดยวิธีการทดลองและพัฒนาการออกแบบให้รองรับกับผู้ใช้งาน (Design Service)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้าน 4 รค่า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4 กลุ่มเป้าหมาย

เนื่องจากพื้นที่ว่าง (Negative Space) เกิดจากสิ่งก่อสร้างจำพวกสะพานลอย สะพานรถ โครงสร้างทิ้งร้างต่างๆเช่น บ้ายรถเมย์ที่ไม่ใช้แล้ว หรือตู้โทรศัพท์สาธารณะทิ้งร้างเป็นต้น พื้นที่ว่างดังกล่าวเกิดขึ้นตามข้างถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนั้นการศึกษาเพื่อหากกลุ่มเป้าหมาย จึงต้องคำนึงถึงผู้คนบนท้องถนน ทางเดินเท้า(Footpath) ซึ่งมีผู้ใช้งานอยู่จำนวนมาก

กลุ่มเป้าหมายหลักของโครงการคือ ทุกคนในกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากโครงการนี้เป็นพื้นที่สาธารณะที่จะเกิดขึ้นหลายรูปแบบกระจายไปตาม พื้นที่ในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะบนทางเท้า เพื่อเข้าถึงผู้คนที่ใช้พื้นที่ซึ่งเจาะหาข้อมูลเฉพาะ เกี่ยวกับผู้ใช้ชีวิตตามบาทวิถี(Street Life) ซึ่งแบ่งประเภทได้ดังนี้

1. คนสัญจรบนทางเท้า

ผู้ใช้กลุ่มนี้อยู่ในหลากหลายรูปแบบเช่นผู้ที่รอลงสาธารณะ ผู้คนที่หลบแดดระหว่างสัญจรบนทางเท้า และผู้คนที่ปั่นจักรยานเป็นต้น ผู้ใช้กลุ่มนี้ เป็นผู้ใช้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่างโดยมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากพื้นที่ว่างที่กระจัดกระจายกันอยู่ในพื้นที่ที่มีบริบทแตกต่างกัน ดังนั้นพฤติกรรมของคนสัญจรบนทางเท้าที่เกิดขึ้นจึงมีรูปแบบที่ต่างกันไปตามที่ตั้งของพื้นที่ว่าง

2. คนขายของรถเข็นและแผงลอย

ผู้ใช้กลุ่มนี้เป็นสีสันของพื้นที่ตามบาทวิถีของกรุงเทพมหานคร บรรยากาศของกรุงเทพมหานครมีสีสันจากผู้ใช้กลุ่มนี้ คนขายของรถเข็นและแผงลอยมีทั้งชายของอุปก และบริโภค เป็นเอกลักษณ์ที่สร้างสีสันบนบาทวิถีของกรุงเทพมหานคร

3. ผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

วินมอเตอร์ไซค์เป็นคำเรียกที่คุ้นเคยติดปาก การบริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นการเดินทางที่เป็นหนึ่งในเอกลักษณ์การขนส่งสาธารณะของกรุงเทพฯ ซึ่งผู้ใช้งานกลุ่มนี้สามารถตั้งสถานีบริการตามริมทางเท้าซึ่งมีลักษณะโครงสร้างที่น่าสนใจ ทั้งระบบการจัดการการเรียงลำดับเพื่อให้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้าน5ารค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. คนกวาดถนน

ผู้ทำความสะอาดให้กับเมือง แต่คำถามที่เกิดขึ้นคือ ผู้ใช้กลุ่มนี้ใช้ชีวิตอย่างไรบนบาทวิถี ที่เก็บอุปกรณ์สำหรับทำความสะอาด หรือที่สำหรับพัก ช่วงเวลาพักเที่ยงคือที่ไหน คืออีกกลุ่มผู้ใช้ที่ต้องการการใช้งานจากพื้นที่ว่างที่อาจกลายเป็นพื้นที่สำหรับใช้งานได้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ขั้นตอนในการจัดทำโครงการ

เนื่องจากการจัดทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อนี้ต้องอาศัยขั้นตอนการทำงานที่เฉพาะตัวไปตามแผนเพื่อการจัดทำ ขั้นตอนในการทำงานเป็นการศึกษาอย่างคู่ขนานระหว่างพื้นที่และพฤติกรรม ดังนั้นจึงจัดลำดับขั้นตอนในการทำงานขึ้นมามองภาพรวมของการดำเนินการในการจัดทำโครงการนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และแสดงลำดับความเป็นมาของวิธีทำ

1.5.1 ศึกษาค้นคว้าข้อมูลเอกสาร ข่าวสาร และผลงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง

- ระบบการขนส่งมวลชน
- การวางผังเมือง
- เมืองจักรยาน
- จักรยาน
- ปัญหาจราจรติดขัดและแนวทางแก้ไข
- พื้นที่ว่างในเมือง (negative space)

1.5.2 ศึกษาพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย

1.5.3 ออกสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนาม



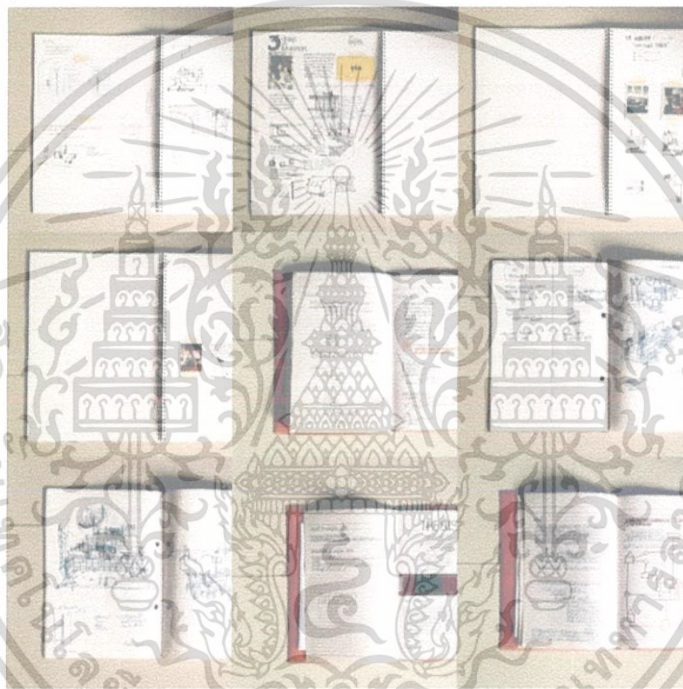
- เก็บข้อมูลทางสื่อออนไลน์ (status และ การเขียนแสดงความคิดเห็น)
- ส่งแบบสอบถาม
- สอบถามพูดคุยกับคนในกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ติดต่อกลุ่มที่มีแนวคิดร่วมไปในทางเดียวกันเพื่อปรึกษาหาแนวทาง
- สอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ทดลองเดินทางในกรุงเทพมหานครโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว
- ทดลองใช้พื้นที่ว่างต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

1.5.4 เก็บข้อมูลมารวบรวมและทำการวิเคราะห์เพื่อเป็นแนวทางในการเลือกที่ตั้งต่างๆของโครงการ

1.5.5 ทำการทดลองเพื่อหาแนวทางการออกแบบ และเปรียบเทียบกับพื้นที่ว่างในกรุงเทพมหานคร



สมุดบันทึกรวบรวมข้อมูลและการทดลอง

1.5.6 พัฒนาการออกแบบพร้อมร่างแผนแม่บทเพื่อเป็นการพัฒนาต่อยอดของโครงการ

1.5.7 นำข้อมูลของโครงการเสนอหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและเสนอแนะ

1.5.8 นำข้อคิดเห็นและเสนอแนะมาวิเคราะห์ ปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา นำมาพัฒนาการออกแบบ

1.5.9 ออกแบบโครงการนำเสนอในรูปแบบต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 ภาพลักษณ์ของโครงการ

เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่จะเกิดจากการรวบรวมข้อมูลและนำมาทดลอง เพื่อหาผลลัพธ์ของการออกแบบ ฉะนั้นจึงไม่มีภาพลักษณ์ของโครงการเกิดขึ้นก่อน แต่มีกระบวนการวิธีการทำงานเพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์นั้น



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7 ที่ตั้งโครงการและการเลือกที่ตั้งโครงการ

ที่ตั้งของโครงการ คือ จังหวัดกรุงเทพมหานคร

เมืองหลวงของประเทศไทยที่เต็มไปด้วยตึกสูง วัฒนธรรมข้างถนน รถติด และห้างสรรพสินค้า

เนื่องจากโครงการนี้มีระบบการวางและเลือกที่ตั้งไปทั่วกรุงเทพมหานคร โดยจะแบ่งเป็นรูปแบบต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ตามความต้องการที่แตกต่างกันออกไป จากพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นมากมายในกรุงเทพฯ ยังไม่ได้รับการจัดการ ไม่ว่าจะพื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมกับสถาปัตยกรรม หรือที่ว่างภายในสถาปัตยกรรมที่ปล่อยไว้ขาดการจัดการ ทั้งนี้ต้องดูความสอดคล้องในการติดตั้งและการใช้งานของกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่ว่างที่กล่าวมานั้นคือพื้นที่ว่างที่มีอยู่แต่ไม่ได้รับการสังเกต พื้นที่ว่างดังกล่าวคือ *Negative Space*

Negative Space จากการนิยามโดยโครงการคือพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นระหว่างสถาปัตยกรรมกับสถาปัตยกรรม หรือ ภายในสถาปัตยกรรมเอง เช่น ตึกกับสะพานลอย ใต้สะพานกลับรถ เสาตอม่อกับป้ายรถประจำทาง หรือภายในสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ ทั้งหมดคือพื้นที่ว่างจากสิ่งก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมที่ทั้งพื้นที่นั้นไว้และยังไม่ได้รับการจัดการ

Architecture สถาปัตยกรรมคือสิ่งก่อสร้างที่มีสร้างหลายส่วนประกอบกัน ทั้งระนาบและเส้นก่อเกิดเป็นสถาปัตยกรรมและพื้นที่ว่าง โดยมีโครงสร้างที่แยกออกมาได้เช่น เสา คาน และระนาบจากพื้น ผนัง และท้องฟ้า

Interior Architecture สถาปัตยกรรมภายใน การออกแบบจัดการและสร้างสรรค์พื้นที่ที่อาศัยไปควบคุมจากสถาปัตยกรรม

จากการศึกษาโครงการนี้ทำให้การหาที่ตั้งของโครงการคือการค้นหาพื้นที่ว่างของสถาปัตยกรรมในกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะเอื้ออำนวยต่อการเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งหมายความว่าพื้นที่ว่างเหล่านั้นต้องอยู่ในพื้นที่ที่ทางผ่าน หมายถึงมีการใช้งานอยู่บริเวณโดยรอบ โดยเฉพาะการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นหลักในการเริ่มต้นให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ทางผ่านที่มีผู้คนมาใช้งานหลากหลาย



รูปตัวอย่างของพื้นที่ว่าง(Negative Space)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้าน**11**การค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการสำรวจพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่ทางผ่านในการหาที่ตั้งจึงจำเป็นต้องมีความ
เชื่อมโยงกับการเดินทางในกรุงเทพมหานครในรูปแบบต่างๆ

พื้นที่ว่างที่ว่างจากการสำรวจจำแนกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. พื้นที่ว่างจากโครงสร้างที่ถูกทิ้งร้าง



2. พื้นที่ว่างใต้สะพานลอย



3. พื้นที่ว่างใต้สะพานรถ



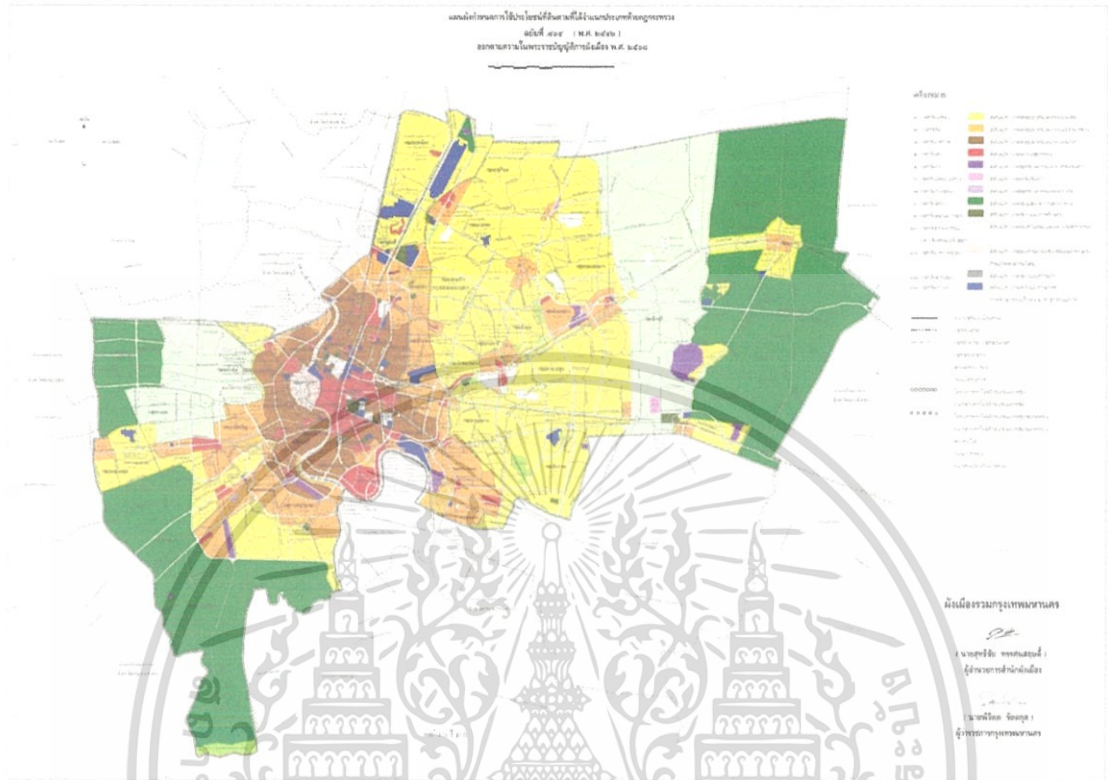
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการศึกษาพบว่ารูปแบบของการเดินทางในกรุงเทพมหานครมีดังนี้

ประเภทการเดินทาง	จำนวนผู้โดยสารต่อหน่วย
1. รถยนต์ส่วนบุคคล	6
2. รถจักรยานยนต์	2
3. รถจักรยานยนต์รับจ้าง	2
4. จักรยาน	1
5. แท็กซี่	6
6. แอร์พอร์ตเรลลิงค์	175
7. รถไฟฟ้าบีทีเอส	1490
8. รถไฟฟ้าใต้ดิน	900
9. รถตุ๊กๆ	4
10. รถตุ้	15
11. รถสองแถว	15
12. เรือ	20
13. รถโดยสารประจำทาง	25

ฉะนั้นการหาพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่ทางผ่านเชื่อมโยงกับการเดินทางรูปแบบต่างๆใน กรุงเทพมหานครในการหาที่ตั้งที่เหมาะสมเพื่อสอดคล้องกับการใช้งาน และการสร้างสรรค์พื้นที่เพื่อเอื้ออำนวยในการใช้งาน จึงต้องสำรวจรอบกรุงเทพมหานครตามแผนที่ของกรุงเทพฯและตามเส้นทาง การขนส่งที่เกิดขึ้น

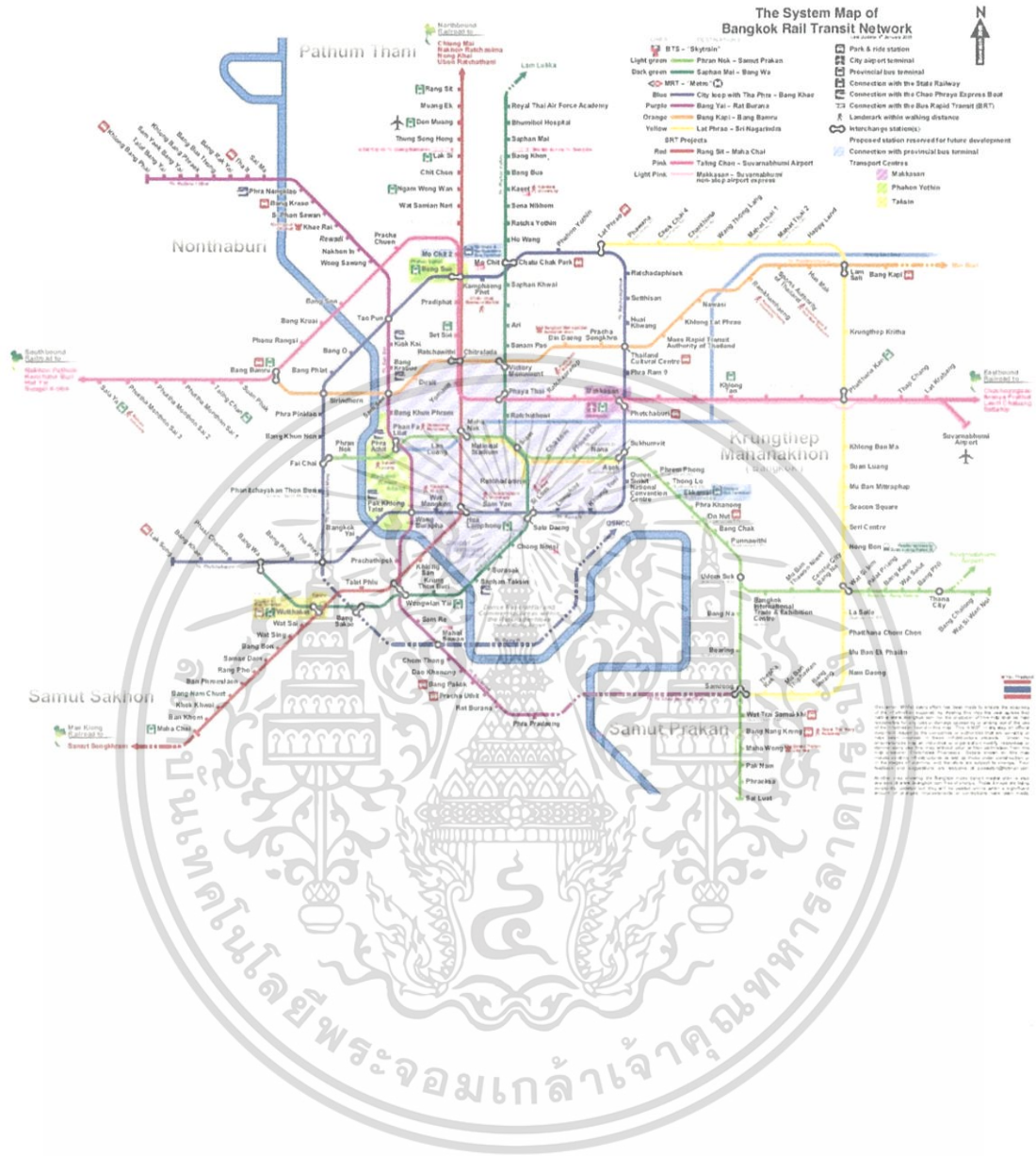
แผนที่กรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ผังเมืองของกรุงเทพมหานครแสดงให้เห็นเขตของพื้นที่แบ่งตามความหนาแน่นของประชากร ซึ่งข้อมูลจากแผนที่นี้จะเป็นข้อมูลในการตัดสินใจเลือกที่ตั้งโครงการและปรับเปลี่ยนการใช้งานให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะรองรับพฤติกรรมที่เกิดขึ้นแตกต่างกันไปตามแต่ละพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ซ้ำ 14 รค่า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนที่ระบบเส้นทางรถขนส่งในกรุงเทพมหานคร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.8 องค์ประกอบโครงการ

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	องค์ประกอบโครงการ
1. เพื่อเป็นพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดินทางในกรุงเทพมหานครด้วยระบบการขนส่งมวลชน	1.1 รอรถโดยสาร 1.2 ตรวจสอบเส้นทาง 1.3 จีบหลัก	1.1 พื้นที่สำหรับนั่ง ยืน และพิง เพื่อพักคอยรถโดยสารสาธารณะ 1.2 ป้ายให้ข้อมูลการเดินทางในรูปแบบของสื่อที่เข้าใจง่ายทันสมัย 1.3 พื้นที่จิบหลักไม่น่าอายุพร้อมที่เก็บสัมภาระปลอดภัย
2 เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในการเชื่อมต่อระหว่างการระบบการขนส่งสาธารณะ ลดปริมาณการใช้รถยนต์	2.1 จุดจักรยาน 2.2 ช่อมจักรยาน 2.3 พบปะพูดคุยกับคนปั่นจักรยานเหมือนกัน	2.1 ที่จุดจักรยาน 2.2 ที่ช่อมจักรยาน 2.3 พื้นที่พักคอย
3. เพื่อส่งเสริมผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ	3.1 จอดรถรอให้บริการขนส่งสาธารณะ 3.2 นั่งพักนอกเวลางาน	1.1 ที่จุดรถรอผู้ให้บริการ 1.2 พื้นที่พักคอย
4. ส่งเสริมผู้ประกอบการในพื้นที่	4.1 ตั้งแผงขายของ 4.2 เก็บแผงขายของ	4.1 พื้นที่ตั้งแผงขายของประกอบการค้าขาย 4.2 พื้นที่เก็บแผงขายของ
5 เพื่อเพิ่มพื้นที่สาธารณะสร้างกรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองที่มีชีวิต	5.1 พุดคุย ทักทาย หยุดคุยกับคนที่รู้จัก เริ่มบทสนทนากับคนแปลกหน้า 5.2 ใช้เวลาในเมืองนอกตัวอาคาร 5.3 จุดแวะพักนักร้องกำลังภายในเมือง (นักวิ่ง)	1.1 พื้นที่สาธารณะ 1.2 Street Furniture ที่รองรับกิจกรรมอย่างเหมาะสม 1.3 พื้นที่พักคอย

1.9 ขอบข่ายและขอบเขตของโครงการ

- 1.9.1 ขอบข่ายของโครงการ คือสร้างระบบการพื้นที่ภายในพื้นที่ที่ทั้งร้างใน กรุงเทพมหานคร
- 1.9.2 ขอบเขตของโครงการ จากขอบข่ายของโครงการที่ครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ขอบเขตของการทำวิทยานิพนธ์จะออกแบบสร้างเพื่อเป็นต้นแบบเพื่อต่อยอดในการ พัฒนา ซึ่งการออกแบบกำหนดจากกิจกรรมหลักในพื้นที่การใช้งาน

องค์ประกอบโครงการ	ขอบเขต
1. พื้นที่สำหรับนั่ง ยืน และพิงเพื่อพักผ่อนรอรถ โดยสาธารณะ	- ออกแบบพื้นที่สำหรับนั่ง ยืน และพิง ตามพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย
2. ป้ายให้ข้อมูลการเดินทางในรูปแบบของสื่อที่เข้าใจง่าย ทันสมัย	- ออกแบบกราฟิกง่ายต่อการเข้าใจเพื่อ แสดงเส้นทางการใช้งานในโครงการ
3. พื้นที่งีบหลับไม่น่าอายและปลอดภัย	- ออกแบบพื้นที่สำหรับงีบหลับและ ปลอดภัยต่อผู้ใช้และสัมภาระ
4. ที่จอดจักรยาน	- ออกแบบที่จอดจักรยานและให้บริการ
5. ที่ซ่อมจักรยาน	- ผู้ใช้งานจักรยานอย่างปลอดภัยและ
6. พื้นที่พักผ่อน	- เหมาะสม
	- ออกแบบพื้นที่พักผ่อน รวมไปถึงพื้นที่
	- อำนวยความสะดวกเช่นห้องน้ำ
	- สาธารณะ เป็นต้น
7. ที่จอดรถสำหรับผู้ให้บริการ	- ออกแบบและจัดระบบการใช้งานใน
8. พื้นที่พักผ่อน	- พื้นที่ ทั้งที่จอดรถ และเลนในการรอรับ
	- ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
	- ออกแบบพื้นที่พักผ่อนที่รองรับ
	- พฤติกรรมของผู้ให้บริการ เช่น ห้องน้ำ
	- สาธารณะ ที่สุขสบาย เป็นต้น
9. พื้นที่ตั้งแผงขายของประกอบการค้าขาย	- ออกแบบพื้นที่สำหรับผู้ประกอบการ
10. พื้นที่เก็บแผงขายของ	- ค้าขายโดยแบ่งสรรพื้นที่ไม่ให้รบกวน
	- กิจกรรมของผู้สัญจรไปมา

	<ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบพื้นที่สำหรับจัดเก็บแผงให้ เกิดประโยชน์และมีความยืดหยุ่นในการใช้งาน
<p>11. พื้นที่สาธารณะ</p> <p>12. Street Furniture ที่รองรับกิจกรรมอย่างเหมาะสม</p> <p>13. จุดแวะพักนักท่องเที่ยวในเมือง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบพื้นที่เพื่อเอื้อต่อการให้ผู้คนมีส่วนร่วมในเมือง เป็นพื้นที่ส่วนกลางที่ให้เตร็ดเตร่ หรือนั่งพัก สร้างบรรยากาศในเมืองให้มีชีวิตชีวา - ออกแบบ Street Furniture จากการใช้งาน และวัสดุที่คงทนน่าใช้ เอื้อต่อการมีกิจกรรมนอกอาคาร เช่น หยุดพักผ่อนอาหารเช้า หรือ เป็นที่นัดพบเป็นต้น - ออกแบบพื้นที่เอื้ออำนวยต่อนักท่องเที่ยวในเมือง อำนวยความสะดวก เช่น บริการห้องน้ำสาธารณะ ห้องอาบน้ำสาธารณะ และที่ฝากสัมภาระ (Locker) ที่ปลอดภัย



1.10 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากวิทยานิพนธ์นี้เชื่อว่าสามารถเป็นแบบแผนที่สามารถนำไปเสนอไปให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาการจัดการพื้นที่ว่างในกรุงเทพมหานคร พัฒนาเป็นโครงการที่ปรับใช้ได้จริงในอนาคต ผลลัพธ์ที่ได้ทางอ้อมคือการแก้ปัญหาการกัดเซาะดิน เนื่องจากการเพิ่มพื้นที่ในส่วนที่ส่งเสริมการใช้งานการขนส่งมวลชน และการเพิ่มพื้นที่ส่งเสริมผู้ใช้จักรยาน ค่อยๆเพิ่มพื้นที่สำหรับผู้ใช้จักรยานจนในระยะเวลาที่ผ่านมาไปกลายเป็นพื้นฐานของเมืองจักรยานได้ นอกเหนือจากนี้ยังได้ศึกษาวิธีการออกแบบในรูปแบบของสหวิทยาการที่รวบรวมความรู้ในหลายแง่ทั้งทางด้านสถาปัตยกรรมภายใน สถาปัตยกรรม การออกแบบและวางผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การออกแบบสื่อเพื่อการสื่อสาร ประวัติศาสตร์ และภาษาอังกฤษ ประมวลผลแบบสหวิทยาการเพื่อมุมมองหลายด้านที่แตกต่างกัน แต่มีเป้าหมายไปในทางเดียวกัน

และหวังว่าความรู้จากการค้นคว้าข้อมูลจะนำไปสู่การออกแบบแล้วคาดว่าจะจะเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานคร ไว้สำหรับการจัดการพื้นที่ว่างอย่างสร้างสรรค์ พร้อมทั้งคืนเมืองที่มีชีวิตให้กับคนกรุงเทพมหานครได้

บทที่ 2

เอกสารและข้อมูลประกอบโครงการ

2.1 ข้อมูลพื้นฐานสำหรับโครงการ

2.1.1 เมืองที่ดีเป็นอย่างไร

ลองนึกไปพร้อมๆกันถึงกรุงเทพมหานคร บรรยากาศในตัวเมืองที่เต็มไปด้วยผู้คนสัญจรไปมาผ่านทุกรอยต่อของอาคาร ต่างคนต่างมีจุดหมายมุ่งหน้าไปยังเป้าหมายที่ตนต้องการ การชนกระแทก กล่าวว่าคุณที่ยังไม่ทันรู้จัก บนท้องถนนที่แออัดสร้างบรรยากาศสีเทาให้กับเมือง ด้วยการต่อว่าด้วยเสียงแตรใส่คนแปลกหน้า ไม่มีการยิ้มให้กันผ่านกระจกติดฟิล์มกันแสงแดดจากรถยนต์ส่วนบุคคล ต่างคนต่างอยู่ กรุงเทพฯเมืองที่เต็มไปด้วยผู้คน แต่ความรู้สึกเหมือนว่าเราแค่ต่างคนต่างอยู่คนเดียวเท่านั้นเอง

การออกแบบที่สร้างความต่อเนื่องเชื่อมโยงให้คนเข้าถึงกัน และเพิ่มปฏิสัมพันธ์ของผู้คนในเมืองเป็นจุดเริ่มต้นของโครงการ นอกจากจะจัดการกับพื้นที่ว่างทิ้งร้างให้เกิดประโยชน์อย่างสร้างสรรค์ได้ ผู้คนจะหันเข้าหากันด้วยรอยยิ้มอีกครั้ง

มนุษย์เป็นสัตว์สังคม เราต้องการมีปฏิสัมพันธ์กับมนุษย์คนอื่น การออกแบบในโครงการนี้นอกจากจุดประสงค์หลักเพื่อแก้ปัญหารถติด แต่ยังคงเสริมให้ผู้คนในเมืองออกมาใช้ชีวิตในเมืองให้เมืองมีชีวิตจริงๆ ไม่ใช่แค่แสงไฟข้างทางและรถยนต์ที่ออกมาใช้สิทธิในพื้นที่เมือง แต่อยู่ที่ผู้คนจะหันมายิ้มพูดคุยกันอีกครั้ง

จากประสบการณ์ในช่วงฝึกงานภาคฤดูร้อน บริษัทที่ได้เข้าไปฝึกงานเป็นบริษัทใกล้บ้าน สามารถปั่นจักรยานจากบ้านไปที่ทำงานได้ภายในเวลาเพียง 7 นาที ระยะทางสั้นๆแต่ต้องมีสมาธิในการใช้เส้นทางตลอดเวลา เพราะโดยภาพรวมแล้วกรุงเทพฯเป็นเมืองสำหรับรถ แล้วรถก็ไม่ค่อยอึดยาคัยดีเท่าไร จนวนวันหนึ่งเพียงแค่การรอเพื่อจะปั่นจักรยานข้ามทางแยก ต้องรอจนกว่าจะมั่นใจจริงๆถึงความปลอดภัย ก่อนจะถีบเท้าปั่นจักรยานข้ามไปในเส้นทาง เพราะเราไม่สามารถเดาใจผู้คนที่อยู่หลังพวงมาลัยภายใต้ยานพาหนะสี่ล้อ วันนั้นการรอคอยนานกว่าปกติจนมีคุณลุงขี่มอเตอร์ไซค์มาอยู่ข้างๆพร้อมทั้งบอกให้เราตามมา คุณลุงขี่มอเตอร์ไซค์นำหน้าอย่างกล้าหาญพาข้าม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

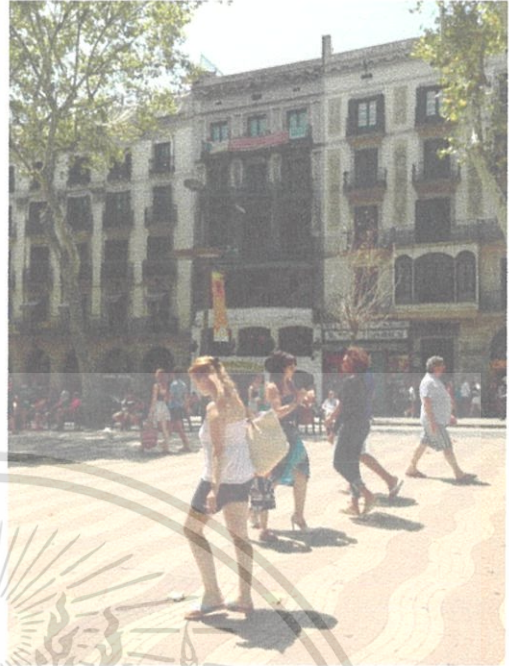
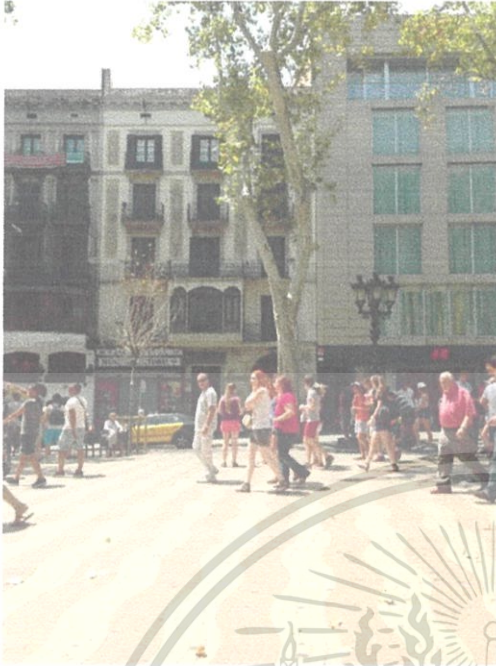
ทางแยกที่ไม่มีไฟจราจรกำกับจนถึงที่หมาย เราไม่รู้จึกกันแต่ก็ได้เริ่มทักทายโดยการตะโกนขอบคุณไป
ดังกๆ นอกจากวันนั้นวันอื่นถ้าบังเอิญปั่นจักรยานและมีคนปั่นจักรยานสวนแม้ว่าเราไม่รู้จึกกัน แต่
อัตโนมัติเราผงกหัวทักทาย และส่งยิ้มให้ได้มิตรภาพ ชัดกับสถานการณ์เมื่อเราลองเป็นคนขับรถ
มือใหม่ ยังไม่ชำนาญในการเหยียบคันเร่ง บังคับพวงมาลัย ผู้คนใจร้อนไม่เข้าใจก็ทักทายด้วยเสียงแตร
บนท้องถนน

บรรยากาศในเมืองและการเข้าถึงตัวเมืองแสดงต่อการเป็นเมืองที่ดี เมืองที่ดีไม่ใช่
เมืองที่มีตึกสูงและกันการพบเจอของผู้คน หรือเป็นเมืองที่คนที่อยู่อาศัยในเมืองมีสภาพการเงินที่ดี
ที่สุด แต่คือเมืองที่มีชีวิต

แล้วทำไมเมืองที่มีชีวิตคือเมืองที่ดี?

เมืองเกิดจากการรวมตัวของกลุ่มคนที่ลงหลักปักฐานในพื้นที่บริเวณเดียวกัน ขยาย
สภาพทางการเป็นอยู่ จนมีการปกครองและควบคุมเมืองเพื่อรักษาเมืองขึ้นมา ดังนั้นเมืองไม่ใช่แค่การ
รวมตัวของสิ่งก็สร้างที่จัดกลุ่มรวมกันขึ้นมาเอง แต่เมืองตัวแทนการรวมตัวจากคนจำนวนมาก ฉะนั้น
เมืองที่มีชีวิตดังกล่าว ไม่ใช่เมืองที่เดินได้ เมืองที่กระโดดโยกย้ายซ้ายขวา แต่คือเมืองที่คนออกมาใช้
ชีวิต

ความสำคัญของคนจึงมีผลกับเมืองที่มีชีวิต การเมืองจะกลายเป็นเมืองที่มีชีวิตเกิด
จากการที่คนออกมาใช้ชีวิต เนื่องด้วยปัจจัยสี่ มนุษย์ทุกคนมีที่อยู่อาศัย และลักษณะชีวิตที่ต้องมีการ
ทำงาน ทำให้สถาปัตยกรรมบ้านเรือนและสถานที่ทำงานเกิดขึ้นอย่างมากมาย กลายเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล
หรือพื้นที่เฉพาะกลุ่ม สถาปัตยกรรมเหล่านี้มีส่วนในการตัดการปฏิสัมพันธ์ของคนในเมืองใน
น้อยลง พื้นที่สาธารณะจึงเป็นพื้นที่ส่วนรวมที่จะเชื่อมคนเข้าหากันในพื้นที่ที่ทุกคนมีสิทธิในการใช้เท่า
เทียมกัน พื้นที่สำหรับทุกคนให้ใช้ร่วมกัน



พื้นที่สาธารณะอาจอยู่ในรูปของ สวนสาธารณะ สวนหย่อม ม้านั่งข้างทาง สระน้ำขนาดใหญ่ อนุสาวรีย์ หรือลานกีฬา เป็นต้น เป็นการนิยามพื้นที่สาธารณะในรูปแบบประเภทของสถานที่ที่เกิดตามกิจกรรมการใช้งาน พื้นที่สาธารณะคือพื้นที่ร่วมกันของคน การใช้งานเป็นไปได้ตามความต้องการอย่างอิสระของคนที่มาใช้พื้นที่ เนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคม การใช้ชีวิตในแต่ละวันที่ผ่านไปโดยเฉียดตายนั้นใช้ชีวิตชีวพฤษกับซากปรักหักพังโบราณสถาน การสร้างพื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ส่วนรวมที่เปิดโอกาสให้คนในเมืองใช้ชีวิต นอกจากการใช้ชีวิตแบบปัจเจกบุคคล พื้นที่ที่เอื้อต่อการเข้าหาผู้คน การพูดคุยกับคนแปลกหน้าด้วยบทสนทนาที่น่าสนใจ การเฝ้ามองผู้คนทำกิจกรรมที่หลากหลาย พื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรมเมืองมีชีวิต เมื่อผู้คนออกมาใช้ชีวิต



“A good city is like a good party. People stay longer than really necessary, because they are enjoying themselves.”

Jan Gehl – Danish Architect

“เมืองที่ดีก็เหมือนงานสังสรรค์ดีๆ ผู้คนอยู่นานเกินความจำเป็นที่ต้องอยู่ นั่นก็เพราะว่าพวกเขามีความสุขขณะนั้น”

ฌาน เกฮ์ล – สถาปนิกชาวเดนมาร์ก

ดังนั้น *คน* คือประเด็นหลักของเมืองที่ดี ปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น และการดำเนินชีวิตในแต่ละวันเป็นไปอย่างมีชีวิตชีวา เพราะ *พื้นที่สาธารณะ* ที่เอื้ออำนวยต่อการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดี ทำให้ปากอนกรีตที่เหมือนจะแข็งทื่อและเย็นชากลายเป็น *เมืองที่มีชีวิต* ขึ้นมาทันที



2.1.2 กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย และเขตการปกครองพิเศษของประเทศไทย ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของกรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้งผู้บริหารท้องถิ่นโดยตรงร่วมกับสภานิติบัญญัติ

ผู้ว่าราชการจังหวัดคนปัจจุบันคือ หม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร

คำขวัญประจำจังหวัดคือ

“เมืองศูนย์กลางการปกครอง วัดวังงามเรืองรอง เมืองหลวงของประเทศไทย”

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่ราบลุ่ม สูงกว่าระดับน้ำทะเล 1.50 - 2.00 เมตร มีแม่น้ำสายหลักคือแม่น้ำเจ้าพระยาวาว 372 กิโลเมตร เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 68 ของประเทศ ภูมิอากาศเป็นแบบร้อนชื้น โดยได้รับอิทธิพลลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (พฤษภาคม - ตุลาคม) และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (พฤศจิกายน - กุมภาพันธ์)

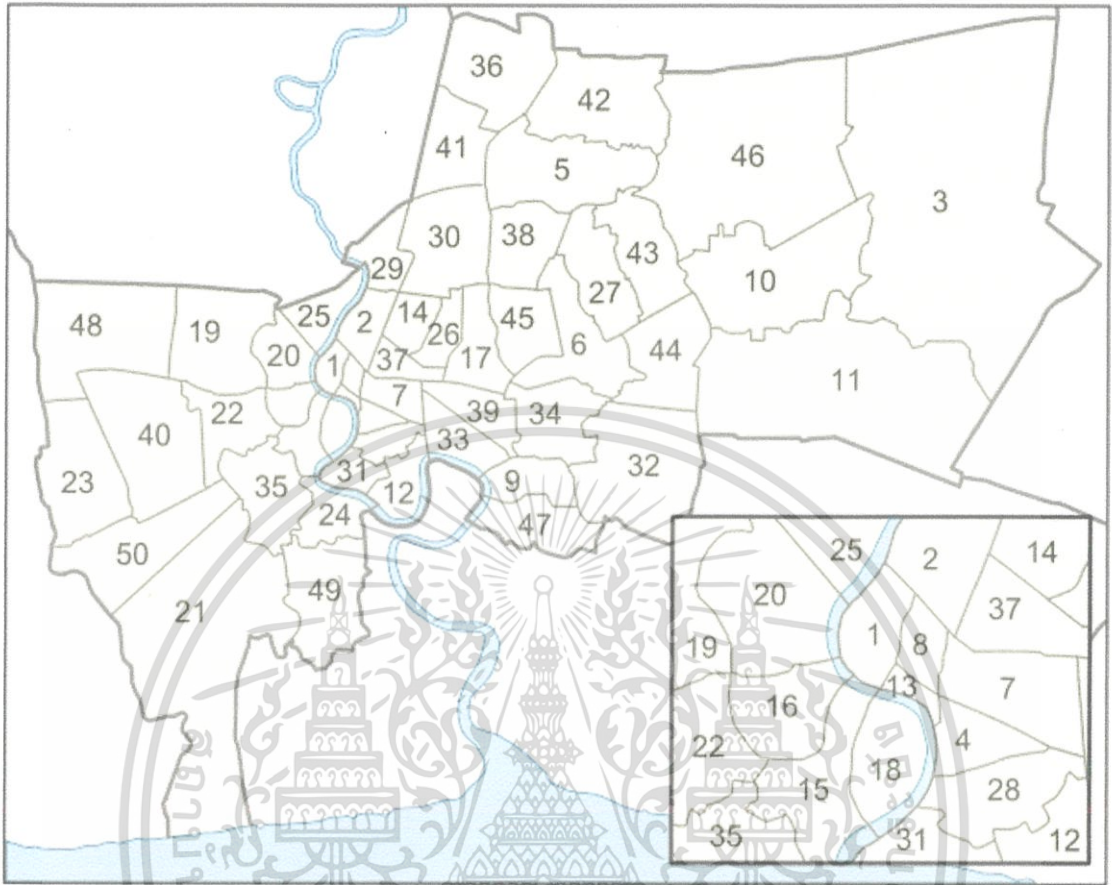
ประชากรมีจำนวน 5,702,595 คน (พ.ศ. 2552)

จำนวนของบ้านพักอาศัย 2,334,126 หลังคาเรือน

ความหนาแน่นของประชากร 3,635 คน ต่อตารางกิโลเมตร

กรุงเทพมหานครแบ่งเขตการปกครองทั้งหมด 50 เขต ได้แก่

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| 1. เขตพระนคร | 26. เขตดินแดง |
| 2. เขตดุสิต | 27. เขตบึงกุ่ม |
| 3. เขตหนองจอก | 28. เขตสาทร |
| 4. เขตบางรัก | 29. เขตบางซื่อ |
| 5. เขตบางเขน | 30. เขตจตุจักร |
| 6. เขตบางกะปิ | 31. เขตบางคอแหลม |
| 7. เขตปทุมวัน | 32. เขตประเวศ |
| 8. เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย | 33. เขตคลองเตย |
| 9. เขตพระโขนง | 34. เขตสวนหลวง |
| 10. เขตมีนบุรี | 35. เขตจอมทอง |
| 11. เขตลาดกระบัง | 36. เขตดอนเมือง |
| 12. เขตยานนาวา | 37. เขตราชเทวี |
| 13. เขตสัมพันธวงศ์ | 38. เขตลาดพร้าว |
| 14. เขตพญาไท | 39. เขตวัฒนา |
| 15. เขตธนบุรี | 40. เขตบางแค |
| 16. เขตบางกอกใหญ่ | 41. เขตหลักสี่ |
| 17. เขตห้วยขวาง | 42. เขตสายไหม |
| 18. เขตคลองสาน | 43. เขตคันนายาว |
| 19. เขตตลิ่งชัน | 44. เขตสะพานสูง |
| 20. เขตบางกอกน้อย | 45. เขตวังทองหลาง |
| 21. เขตบางขุนเทียน | 46. เขตคลองสามวา |
| 22. เขตภาษีเจริญ | 47. เขตบางนา |
| 23. เขตหนองแขม | 48. เขตทวีวัฒนา |
| 24. เขตราชบุรีบูรณะ | 49. เขตทุ่งครุ |
| 25. เขตบางพลัด | 50. เขตบางบอน |



การแบ่งพื้นที่เขตของกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็น 2 เขตได้แก่เขตกรุงเทพฯชั้นใน และเขตกรุงเทพฯชั้นนอก แต่ในการใช้ข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์นี้ใช้วิธีการแบ่งเขตด้วยการ คมนาคมซึ่งกล่าวเพิ่มเติมในข้อมูลเฉพาะสนับสนุนโครงการต่อไป

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองโตเดี่ยว หรือที่เรียกว่า เอกนคร (primate city) โดยมีการพัฒนามากกว่าเมืองอื่นๆในประเทศอย่างเด่นชัด พร้อมทั้งแผนพัฒนาที่มีการมุ่งเน้นมากกว่า จังหวัดอื่น ศูนย์รวมการลงทุน ธุรกิจ การท่องเที่ยวและการคมนาคม ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเมืองอื่นๆในประเทศล้าหน้าเมืองเดี่ยว การเติบโตอย่างรวดเร็วทำให้กรุงเทพมหานครขาดการ วางผังเมือง ทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอจากการสร้างตึกสูง และถนน พื้นที่ถนนที่จำกัด และการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอย่างกว้างขวางทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเรื้อรัง

2.1.3 การจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาผังเมือง¹

แผนแม่บท (Master Plan) หมายถึง การวางแผนงานในอนาคตและเป็นแผนงานหลักที่องค์กรจะดำเนินงานเป็นแผนการหรือนโยบายหลักที่ใช้เป็นต้นแบบซึ่งแผนการย่อยต่างๆที่มีอยู่จะต้องมีความสอดคล้องกันไป โดยการจัดทำแผนแม่บทเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญในการดำเนินการของหน่วยงานหรือองค์กรบริษัทต่างๆ และจะบรรลุวัตถุประสงค์ที่เมื่อบุคลากรที่ใช้เห็นความสำคัญและสามารถใช้งานได้จริง รวมถึงผลลัพธ์ทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพที่ได้นั้นต้องเพิ่มขึ้นคุ้มค่ากับการลงทุน ไม่ว่าจะป็นงานบริการของภาครัฐหรืองานของเอกชนที่เป็นการค้า

เมื่อได้ แผนแม่บทแล้วขั้นตอนต่อมาคือการออกแบบเพื่อให้ได้เป็น แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ซึ่งจะต้องมีข้อบ่งชี้หรือจุดตรวจสอบที่สามารถแสดงความก้าวหน้าของแผนงานที่ทำ และสามารถนำผลนั้นมาประเมินหรือปรับปรุงแก้ไข

แผนแม่บทคล้ายกับแผนที่ที่จะนำองค์กรไปสู่จุดมุ่งหมาย แต่การที่มีแผนที่นั้นไม่เพียงพอที่จะทำให้องค์กรไปถึงเป้าหมายได้ ด้วยเหตุนี้แผนปฏิบัติการเปรียบได้กับเข็มทิศที่สามารถนำพองค์กรไปในทิศทางที่ถูกต้องและสามารถทราบตำแหน่งหรือสถานะขององค์กรในขณะที่ดำเนินงานตามแผนแม่บท ฉะนั้นการทำแผนแม่บทจึงมีความสำคัญและจำเป็นต่อองค์กร

การจัดทำแผนแม่บทควรเป็นการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ที่ให้ความสมดุลทั้งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน สร้างสังคมที่ดีและส่งเสริมรักษาสีงแวดล้อม ทั้งนี้ต้องมุ่งเน้นที่การปฏิบัติได้จริง ให้พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย เกิดการใช้สอยทั้งผู้มาเยือนที่เป็นทั้ง นักท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไป คนในพื้นที่ ตลอดจนผู้ให้บริการในพื้นที่ ทั้งนี้การเก็บข้อมูลต้องมีการนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล จัดระเบียบข้อมูล จัดแจงให้เข้าใจเพื่อที่จะนำไปปัจจัยที่มากกว่าหรือที่แยกกันมารวมเป็นหนึ่ง ก่อให้เกิดความรู้หรือแนวคิดใหม่ เรียกว่าการสังเคราะห์ จากนั้นจึงจะทำการสื่อสารในรูปแบบของการออกแบบ ภาพทัศนียภาพ ภาพเขียนเพื่อแสดงให้เห็นภาพของโครงการ ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทของโครงการทั้งหมดต้องคำนึงถึง

¹ เนื้อหาข้อมูลคัดลอกมาจากหนังสือ การจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่เบื้องต้น โดย ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

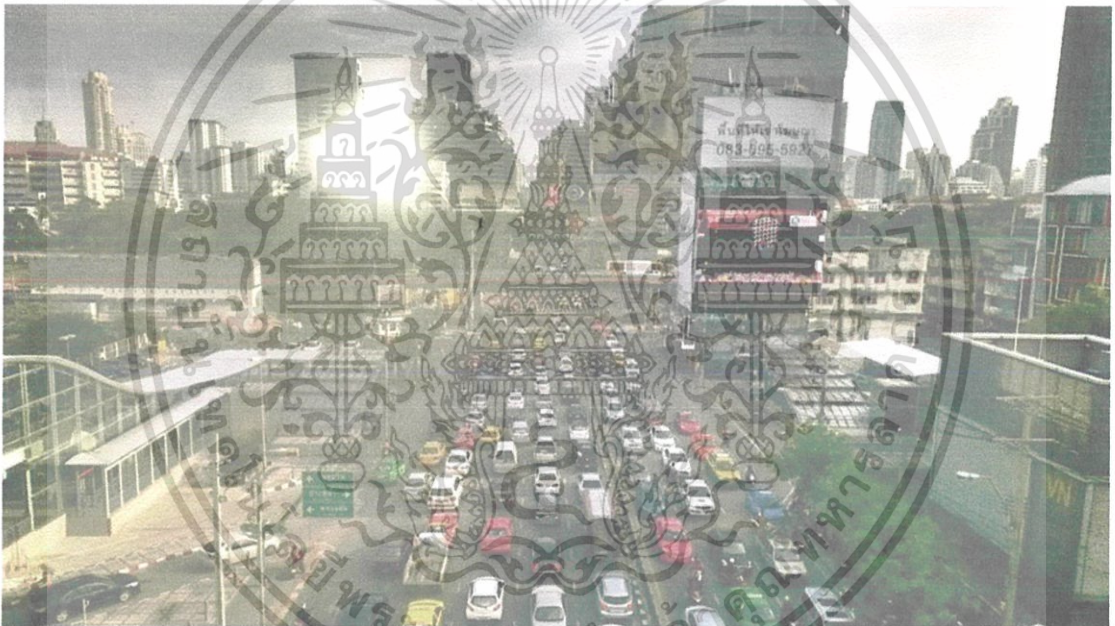
1. การส่งเสริมการจัดองค์ประกอบในแต่ละพื้นที่ เนื่องจากแนวคิดในการวางผังเมืองใช้หลักการคำนึงถึงรูปแบบของพื้นที่ที่มีองค์ประกอบต่างๆ โดยแต่ละจุดมีเนื้อหาอยู่ในตัวเอง พื้นที่ก่อให้เกิดกิจกรรมและความต้องการที่ต่างกัน ต้องโน้มน้าวเพื่อก่อให้เกิดการใช้งาน โดยให้ความสำคัญกับบริบทโดยรอบ ทั้งนี้รวมไปถึงความต่อเนื่องในการพัฒนาในอนาคต
2. การสร้างจุดหมายตาและแกนนำสายตา เริ่มต้นจากเน้นให้เห็นถึงความสำคัญของการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ทางระบบราง ทางน้ำ การเดิน หรือโดยรถยนต์
3. การพัฒนาย่านใจกลางพื้นที่และแหล่งท่องเที่ยว การปรับปรุงภูมิทัศน์โดยใช้ป้ายบอกทาง(Sign) เครื่องเรือนบาทวิถี(Street Furniture) ต้นไม้ รวมถึงทางสัญจรที่น่าเดิน จัดสภาพภูมิทัศน์ที่จะทำให้ผู้ใช้โครงการ เข้าใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้เนื่องจากโครงการครอบคลุมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานครการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการออกแบบและพัฒนาจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการวางแผนระบบที่มีเครือข่ายเชื่อมต่ออย่างต่อเนื่องเพื่อศึกษาและสามารถนำไปพัฒนาเพื่อการใช้งานได้จริง เพราะไม่ใช่คำนึงถึงทางด้านการออกแบบเพื่อความสวยงามได้อย่างเดียวแต่ปฏิบัติได้จริงและพัฒนาต่อได้ ซึ่งเป็นการออกแบบที่เบ็ดเสร็จ ไม่ใช่เบ็ดเตล็ด นอกจากคิดในเรื่องแต่ละพื้นที่ที่จะมีการออกแบบยังมองถึงภาพรวม ความเชื่อมต่ออย่างต่อเนื่องของโครงการ และการเอื้อต่อการปฏิบัติของผู้เข้าใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.2 ข้อมูลเฉพาะสนับสนุนโครงการ

2.2.1 ปัญหารถติดในกรุงเทพมหานคร

ในสังคมออนไลน์โดยเฉพาะเฟซบุ๊ก (Facebook) ช่วงเวลาเร่งด่วนไม่ว่าจะเป็นเวลาไหนระหว่างวัน จะเห็นการขึ้นสถานะ (status) กล่าวถึงรถติดบ่อยครั้ง สามารถรับรู้ได้เลยว่าปัญหาที่รถติดในกรุงเทพมหานครรบกวนการใช้ชีวิตประจำวันสำหรับใครหลายคน และที่สำคัญการรบกวนนี้ดังกล่าวยังส่งผลในแง่ลบเสมอ ไม่ว่าจะเป็นทางกายหรือทางจิตใจ โดยเฉพาะทางจิตใจ เชื่อว่าคนที่อาศัยในกรุงเทพมหานครนั้นเชื่อมกับปัญหารถติดมากแค่ไหน



ปัญหารถติดเป็นปัญหาที่อยู่คู่กับกรุงเทพฯ มาช้านาน และเป็นปัญหาที่แก้ไขได้ยากยิ่ง วันไหนฝนตก หรือตรงกับวันศุกร์สั้นเดือน หรือที่แย่ไปกว่านั้นคือตรงกับศุกร์สั้นเดือนด้วยเจอพายุฝนด้วย หลาย ๆ คนก็คงจะรู้ซึ้งว่ารถติดมันเป็นปัญหาจริง ๆ ทั้งเสียเวลาและเปลืองน้ำมัน คำถามถัดมาที่หลาย ๆ คนอยากรู้คำตอบว่าปัญหารถติดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นเป็นอย่างไรเมื่อเปรียบเทียบกับอดีต หรือปัญหารถติดในปัจจุบันมันไม่ได้รุนแรงแตกต่างจากอดีตเพียงแค่ว่าคิดไปเอง แล้วโครงการรถยนต์คันแรกซึ่งเป็นโครงการที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประวัติศาสตร์ชาติไทยมีผลมากน้อยเพียงใดกับปัญหารถติด สุดท้ายพอจะมีวิธีใดบ้างที่ช่วยแก้ปัญหารถติดหรือให้ติดน้อยลง

ก่อนอื่นเพื่อให้เห็นสภาพปัญหาเรามาตรวจสอบความคิดเห็นของคนกรุงเทพฯ ซึ่งจัดทำโดยกรุงเทพโพลส์ที่ทำการสำรวจความเสี่ยงด้านการจราจรและการเดินทางเมื่อเดือนมิถุนายน 2556 พบว่า มีค่าคะแนนความเสี่ยงเท่ากับ 7.15 คะแนน (จากเสียงมากที่สุด 10 คะแนน) เพิ่มขึ้นจากการสำรวจเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 ที่มีคะแนน 6.16 คะแนน หรือเสียงเพิ่มขึ้นถึง 10%

ถัดมาถามคนกรุงเทพฯว่านโยบายประชานิยมกระทบอย่างไรบ้างกับตัวท่านเอง คนกรุงเทพฯ 64% บอกว่า ทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น ซึ่งเป็นลำดับ 2 รองจากข้าวของแพง เช่นเดียวกับผลสำรวจในช่วงเลือกตั้งผู้ว่าฯกทม.ในประเด็นสิ่งที่อยากให้ผู้ว่าฯ คนใหม่มาแก้ปัญหา มากที่สุดซึ่งคำตอบก็คืออยากให้แก้ปัญหาการติดขัด 28% เป็นลำดับ 2 รองจากเรื่องของปากท้อง เช่นเดียวกัน ข้อมูลที่กล่าวมาพอจะเป็นเสียงสะท้อนให้เห็นความรู้สึกของคนกรุงเทพฯที่มีต่อปัญหาจราจรได้ในระดับที่ถือว่าชัดเจน ทั้งนี้มาดูข้อเท็จจริงในเชิงสถิติกันบ้างว่าปัญหาการติดขัดมันติดจริงหรือไม่ แล้วโครงการรถยนต์คันแรกมีส่วนทำให้รถติดมากน้อยขนาดไหน โดยจะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลปี 2555 กับปี 2550 ในปี 2555 จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในพื้นที่กรุงเทพฯ (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) มีสูงถึง 4.6 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 คิดเป็น 35.4% ซึ่งเมื่อดูข้อมูลรถใหม่ป้ายแดงที่จดทะเบียนย้อนหลังจากปี 2554 ถึงปี 50 จะพบว่า มีรถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.2% เท่านั้น ขณะที่ปี 2555 เพียงปีเดียวและเป็นปีที่มีการเปิดโครงการรถยนต์คันแรกทำให้ปีนั้นมีรถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึง 46.2% หรือถ้าหากดูจากสัดส่วนรถใหม่ป้ายแดงที่จดทะเบียนในปี 2555 กับจำนวนรถทั้งหมดที่จดทะเบียนในพื้นที่กรุงเทพฯจะพบว่ามีสัดส่วนสูงถึง 13.2% และหากมาดูความยาวของถนนกับการรองรับปริมาณรถยนต์พบว่า จำนวนรถมากกว่าพื้นที่ถนนถึง 2.9 เท่า เพิ่มขึ้นจากปี 2550 คิดเป็น 0.8 เท่า ดังนั้นเมื่อรถยนต์เพิ่มขึ้นแต่ถนนยังเท่าเดิมสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาคือ การเคลื่อนที่ของรถก็จะช้าลง โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน

ซึ่งจากข้อมูลความเร็วของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในกรุงเทพฯในช่วงโมงเร่งด่วนขาเข้าในตอนเช้ารถวิ่งได้เพียงความเร็ว 17.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง วิ่งช้ากว่าปี 2550 เท่ากับ 4.8% ส่วนช่วงโมงเร่งด่วนขาออกในตอนเย็นรถวิ่งได้เร็วเพียง 21.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง วิ่งช้ากว่าปี 2550 ถึง 16.9% ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ปัญหาการติดขัดในช่วง 6 ปีที่ผ่านมาไม่ได้บรรเทาลง และ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจริงไม่ใช่สิ่งที่คนกรุงเทพฯรู้สึกไปเอง แม้ว่าในช่วงที่ผ่านมาเรามีการเปิดใช้รถไฟฟ้าบนดิน รถไฟฟ้าใต้ดิน มีการสร้างส่วนต่อขยายไปถึงสมุทรปราการและฝั่งธนบุรี มีการสร้างแอร์พอร์ตลิงก์ แต่ก็ไม่ได้ช่วยให้ปัญหาลดลง ซึ่งสาเหตุหลัก ๆ ที่ทุกฝ่ายโดยเฉพาะรัฐบาลต้องยอมรับและหนีไม่พ้นคือ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากโครงการรถยนต์คันแรก เมื่อรวมกับการขับรถที่ไม่มีระเบียบวินัยและไม่เคารพกฎจราจรที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงสภาพดิน ฟ้า อากาศจึงทำให้รถติดเพิ่มขึ้น

สำหรับสิ่งที่พอจะบรรเทาปัญหาจราจรได้ในเบื้องต้นคงหนีไม่พ้นการเริ่มต้นที่ตัวเรา เป็นสิ่งแรกคือ การเคารพกฎจราจร เพราะการเคารพกฎจราจรจะช่วยให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปได้ อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ถัดมาคือการส่งเสริมให้คนกรุงเทพฯหันมาใช้บริการ สาธารณะให้เพิ่มขึ้น รวมถึงควรมีการออกกฎระเบียบใหม่ ๆ มาบังคับใช้เพื่อช่วยลดปัญหาจราจรติด เช่น ห้ามรถที่มีแต่คนขับไม่มีผู้โดยสาร เส้นทางปลอดรถจักรยานยนต์ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายจราจร อย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สรุปคือ ผู้ที่ได้รับผลกระทบก็คือผู้ที่ควรจะช่วยกันแก้ไขโดยเริ่มที่ ตัวเองก่อน

อ.กิตติศักดิ์ พรหมรัตน์ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (กรุงเทพโพลล์)²



² คัดลอกจาก www.dailynews.co.th/bkk/219199 เข้าเว็บไซต์เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2556

2.2.2 การคมนาคมในกรุงเทพมหานคร

1. ระบบคมนาคมขนส่งทางบก

ระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เป็นระบบที่ใช้ทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่น และเป็นการเดินทางโดยพียงยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งอัตราส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีถึงร้อยละ 53 ในขณะที่

สัดส่วนการใช้รถขนส่งมวลชนมีเพียงร้อยละ 47

1.1 โครงการข่ายถนนและทางด่วน

โครงข่ายถนนและทางด่วนในกรุงเทพมหานคร เป็นโครงข่ายหลักที่สำคัญของการคมนาคมขนส่ง โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีถนนสายสำคัญประมาณ 4,700 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมืองในทิศต่างๆ ดังนี้

ด้านทิศเหนือ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนประชาชื่น ถนนงามวงศ์วาน ถนนรามอินทรา

ด้านทิศตะวันออก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 9 ถนนพระรามที่ 4 ถนนศรีนครินทร์ ถนนอ่อนนุช

ด้านทิศตะวันตก ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนบรมราชชนนี ถนนจรัญสนิทวงศ์ถนนพุทธมณฑล ถนนวงแหวนรอบนอก

ด้านทิศใต้ ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ถนนพระรามที่ 3 ถนนตากสิน ถนนเอกชัยฯลฯ

1.2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพมหานครมีการบริการขนส่งมวลชนทางบก 4 ประเภท ได้แก่

- รถโดยสารประจำทาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือ ขสมก. คือ หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการบริการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งสำหรับกรุงเทพมหานครนั้น ปัจจุบันมีรถโดยสารธรรมดา 158 เส้นทาง (สาย) รวม 4,093 คัน และรถโดยสารปรับอากาศ 47 เส้นทาง(สาย) รวม 2,806 คัน

- รถไฟชานเมือง

ปัจจุบันมีประชากรส่วนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและจังหวัดปริมณฑล เดินทางเข้ามาทำงานหรือศึกษาในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้บริการรถไฟชานเมืองขึ้น เพื่อขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวข้างต้น ให้เข้ามาในกรุงเทพมหานครได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น เป็นเส้นทางสั้นๆ ที่มีความถี่ในการให้บริการสูงในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและเย็น เช่น

สายเหนือ - หัวลำโพง-บางซื่อ-ดอนเมือง-อยุธยา-บ้านภาชี

สายตะวันออก - หัวลำโพง-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา

สายใต้ - หัวลำโพง-บางซื่อ-นครปฐม

สายตะวันตก - สายแม่กลอง/วงเวียนใหญ่-มหาชัย

การเดินรถไฟชานเมืองดังกล่าว แม้จะช่วงขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากก็ตาม แต่ส่งผลกระทบต่อบริเวณจุดตัดกับถนนในเมืองที่มีปริมาณค่อนข้างสูง ในช่วงเวลาเดียว

- รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS)

กรุงเทพมหานครมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายแรกในปลายปี พ.ศ. 2542 เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ ให้บริการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช-สถานีหมอชิต) ระยะทางรวม 16.8 กิโลเมตร และสายสีลม (จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-สถานีสะพานตากสิน) มีระยะทาง 6.3 กิโลเมตร รวมเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน 23.1 กิโลเมตร และในอนาคตจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการออกไปเขตชานเมืองเพิ่มขึ้น เช่น โครงการต่อขยายช่วงอ่อนนุช สำโรง โครงการต่อขยายช่วงสะพานตากสิน-ศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ เช่นการรถไฟฟ้าใต้ดิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA) คือหน่วยงานรับผิดชอบจัดการเดินรถและให้บริการ ซึ่งในปีปัจจุบันได้เปิดเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรก

คือ สายเฉลิมรัชมงคลจากหัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มี 18 สถานี ซึ่งในอนาคตมีแผนงาน-โครงการ จะเปิดให้บริการในอีกหลายเส้นทาง เช่น ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง-บางหว้า-บางแค ฯลฯ

2. ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร มีสัดส่วนเพียงร้อยละ

1.3 ของโครงการเดินทางทั้งหมด โดยมี 4 ประเภทที่สำคัญ ได้แก่

2.1 การเดินเรือโดยสารประจำทางในแม่น้ำเจ้าพระยา

ดำเนินการโดย บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เพียงบริษัทเดียว มีเส้นทางจากท่าบ้านท่า จันทน์นนทบุรี-ท่าเรือบึงกิ้ง ในเขตราชวรบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร มีระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที ให้บริการตั้งแต่ 05.50-20.20 น. โดยการบริการมีเรือ 3 ประเภท ได้แก่

- เรือด่วนธรรมดา เส้นทางระหว่างท่าบ้านนนทบุรี-ท่าวัดราชสิงขร มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 31 ท่า
- เรือด่วนธงสีแดง เส้นทางระหว่างท่าบ้านนนทบุรี-ท่าสาทร มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 12 ท่า
- เรือด่วนธงเหลือง เส้นทางระหว่างท่าบ้านนนทบุรี-ท่าวัดราชสิงขร มีจุดจอดรับ-

ส่งผู้โดยสาร 10 ท่า

2.2 การเดินเรือยนต์โดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา

บริษัท สุภัทรา จำกัด เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ ดำเนินการเดินเรือข้ามฟาก 8 ท่า และมีผู้ประกอบการ รายย่อยอื่นๆ อีกหลายราย ซึ่งจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2545 โดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมพบว่า จำนวนท่าเรือข้ามฟากในแม่น้ำเจ้าพระยาจากช่วงจังหวัดนนทบุรี-จังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวนทั้งหมด 33 ท่า โดยยึดฝั่งพระนครเป็นหลัก

2.3 การเดินเรือโดยสารประจำทางในคลอง

การเดินเรือโดยสารประจำทางคลองนั้น ปัจจุบันมี 2 คลอง คือ คลองแสนแสบ และคลองพระโขนง โดยกองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ดำเนินการตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2537 ซึ่งปัจจุบันมี ผู้โดยสารประจำทางในคลองแสนแสบ ประมาณวันละ 39,687 คน และผู้โดยสารเรือ ประจำคลองพระโขนง ในวันราชการ มีผู้โดยสารประมาณวันละ 1,934 คน และในวันหยุดราชการ มีผู้โดยสารประมาณ วันละ 1,510 คน

2.4 การเดินเรือยนต์เฟลาใบจักรยาว

ในปัจจุบันมีการเดินเรือยนต์เฟลาใบจักรยาวเพื่อเสริมเส้นทางเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา (สายหลัก) เชื่อมตามคลองต่างๆ บริเวณจังหวัดนนทบุรี-กรุงเทพมหานคร จำนวน 20 เส้นทาง ซึ่งจากการสำรวจโดยกรมเจ้าท่า เมื่อเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2545 พบว่ามีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเรือยนต์เฟลาใบจักรยาวเฉลี่ยประมาณ วันละ 16,180 คน โดยท่าเรือที่มีผู้โดยสารมากที่สุด คือ ท่าเรือสาธุประดิษฐ์-ท่าเรือพระประแดงมีผู้โดยสารรวมวันละประมาณ 2,296 คน

2.2.3 พื้นที่สาธารณะ

หากกล่าวจนถึงคำว่าพื้นที่สาธารณะ หลายคนอาจจะจินตนาการถึงสวนหย่อม สวนสาธารณะ มีคนมาวิ่งตอนเช้าหรือเย็น ผู้คนออกมาใช้ชีวิตกลางแจ้งในวันหยุดสุดสัปดาห์ นี่เป็นรูปธรรมเมื่อกกล่าวถึงพื้นที่สาธารณะ หากมองให้กว้างขึ้น นิยามพื้นที่สาธารณะด้วยกิจกรรม พื้นที่สาธารณะคือพื้นที่ที่คนในพื้นที่ออกมาใช้ทำกิจกรรมหลากหลายร่วมกัน ทั้งนี้ไม่จำกัดเพียงแค่ว่าต้องเป็นสวนที่มีต้นไม้ใหญ่ อาจเป็นม้านั่งริมทางให้คนแปลกหน้าเริ่มบทสนทนาที่น่าสนใจ หรือเสาด้านหน้าของอาคารที่ผู้คนมายืนหลบแดดซื้อของกินข้างทาง

พื้นที่สาธารณะเกิดจากกิจกรรมที่หลากหลายของคนในพื้นที่และเป็นมิตรกับผู้แหวะเวียน การสร้างพื้นที่สาธารณะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาไปเป็นเมืองที่มีชีวิต พื้นที่ที่คนออกมาใช้ชีวิตร่วมกัน

การสร้างพื้นที่สาธารณะเพื่อส่งเสริมให้ผู้คนออกมาทำกิจกรรมให้พื้นที่มีชีวิตชีวา พื้นที่ดังกล่าวต้องเริ่มจากอะไร ต้องเริ่มด้วยสถาปัตยกรรมที่เอื้ออำนวย หรือกิจกรรมที่หลากหลายก่อนกัน นั่นเป็นคำถามในการออกแบบพื้นที่ในการพัฒนาต่อยอดพื้นที่สาธารณะนี้

พื้นที่สาธารณะต้องเอื้อให้ผู้คนเกิดปฏิสัมพันธ์กัน เป็นจุดเริ่มต้นการพบปะกัน

กิจกรรมกลางแจ้งที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะมี 3 ประเภท

1. กิจกรรมจำเป็น – ภายใต้อุปกรณ์

กิจกรรมดังกล่าวคือไม่ว่าภายใต้อุปกรณ์หรือสภาพอากาศ ช่วงระยะเวลาในแต่ละปีหรือความรู้สึก ก็จำเป็นที่ต้องเกิดและดำเนินต่อไปเช่น การเดินออกไปทำธุระที่นัดไว้ การรอรถโดยสารประจำทางเพื่อไปโรงเรียนทันเวลา การส่งไปรษณีย์ที่ตู้ไปรษณีย์ข้างถนน กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า คนต้องออกมาทำกิจกรรมกลางแจ้งดังกล่าวด้วยความจำเป็นเนื่องจากมีเหตุให้ทำ

2. กิจกรรมทางเลือก – ภายใต้อุปกรณ์ภายนอกที่พึงพอใจเท่านั้น

กิจกรรมทางเลือกเป็นกิจกรรมที่มีความพึงพอใจเข้ามามีส่วนร่วม โดยคนที่ทำกิจกรรมกลางแจ้งที่เป็นกิจกรรมทางเลือกจะเลือกทำเพราะมีเวลาว่างพอและสถานที่ที่ก็เชื่อถือ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศที่ทำให้เกิดความพึงพอใจในการทำกิจกรรมด้วย มากิน มาเล่น มานั่ง ใช้เวลาเอื้อระเหยในพื้นที่นอกอาคาร แทนที่จะรีบตรงกลับบ้าน

ซึ่งหากเกิดกิจกรรมทางเลือกก็จะนำไปสู่ความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ เช่น อาจจะมีคนมานั่งเล่นเครื่องดนตรีในวันที่แดดกำลังดี คนออกมาวาดรูปประทับใจของสถานที่ หรือนั่ง

มองผู้คนใช้ชีวิตในพื้นที่เดียวกัน ความหลากหลายดังกล่าวสร้างชีวิตในกับพื้นที่ เดิมสับสนให้กับพื้นที่ที่เรามีอยู่ร่วมกัน

3. กิจกรรมทางสังคม

กิจกรรมทางสังคมเรียกได้ว่าเป็นผลพวงจากกิจกรรมอื่นเหมือนเป็นกิจกรรมลูกโซ่ เป็นกิจกรรมที่มาจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างคน จากการพูดคุย ได้ยิน หรือมองเห็น อาจเป็นจุดเริ่มต้นของบทสนทนาของคนแปลกหน้าที่เข้ามาใช้พื้นที่เดียวกัน หรือพบปะคนรู้จักและหยุดคุยกับคนรู้จัก โดยไม่ได้ตระเตรียมไว้ล่วงหน้า

กิจกรรมทางสังคมอาจจะเกิดโดยดั้นเดียวเช่นการมองผู้คนไปมา การได้ยินคนอื่นพูดคุยกัน สุดท้ายเมื่อเข้าร่วมการพูดคุยที่เราสนใจ การสนทนาพัฒนากลายเป็นกิจกรรมร่วมกันไปโดยปริยาย

เห็นได้ว่าเมื่อใดที่กิจกรรมจำเป็นและกิจกรรมทางเลือกเกิดขึ้นในพื้นที่เดียวกัน ในสภาพของพื้นที่ที่ดี เอื้ออำนวยทั้งอากาศและสภาพเงาพึงพอใจ กิจกรรมทางสังคมก็จะได้รับโอกาสนั้นไปด้วยในทางอ้อม

จากกิจกรรมกลางแจ้งย้อนไปยังคำถามเดิมว่าต้องเริ่มด้วยสถาปัตยกรรมที่เอื้ออำนวย หรือกิจกรรมที่หลากหลายก่อนกัน ในแต่ละกิจกรรมต้องการพื้นที่ที่เอื้ออำนวย ขณะเดียวกันพื้นที่ดังกล่าวจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีกิจกรรม ดังนั้นการหาข้อมูลจึงเป็นการหาข้อมูลไปอย่างทางคู่ขนานที่ซ้อนทับกันเพียงช่วงเวลาแต่คนละเส้นทาง สุดท้ายจะมาบรรจบที่ข้อสรุปปลายทาง เมื่อศึกษาถึงกิจกรรมกลางแจ้งแสดงให้เห็นกิจกรรมที่ต้องการพื้นที่ที่เอื้ออำนวย ทั้งนี้พื้นที่ที่เอื้ออำนวยต้องคำนึงถึงการเอื้อต่อการเกิดปฏิสัมพันธ์ สร้างความพึงพอใจ และเปิดกว้าง เนื่องจากประสบการณ์ของผู้เข้าใช้พื้นที่ไม่เหมือนกัน ในพื้นที่เดียวกัน หากนำคนต่างความคิด ต่างประสบการณ์เข้ามาใช้พื้นที่ กิจกรรมที่เกิดก็จะไม่เหมือนกัน ทั้งนี้เพราะประสบการณ์และการรับรู้ส่วนตัว ฉะนั้นหากไม่กำหนดทิศทางการใช้งานแต่เอื้ออำนวยต่อการใช้งานที่หลากหลายเพื่อรองรับผู้ใช้งานต่างประสบการณ์ พื้นที่ดังกล่าวจะได้เป็นพื้นที่ของผู้ใช้ทุกคนจริงๆ

นอกจากกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นจากประสบการณ์ส่วนตัวของผู้ใช้งานแต่ละคน ยังมีกิจกรรมหรืออากัปกริยาพื้นฐานที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ เป็นกิริยาพื้นฐานที่ต้องการพื้นที่ที่ต้องการการรองรับเช่นกัน

2.2.4 เมืองจักรยาน

ความรู้สึกแรกของการปั่นจักรยานได้จากการที่ล้มแล้วล้มอีกจนปั่นเป็น ลมที่พัดผ่านขณะอยู่บนอานจักรยานมีความเร็วมหัศจรรย์ และครั้งในทีปั่นจักรยานได้ กล้ามเนื้อที่รับรู้และเก็บความจำเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวด้วยการปั่น จดจำได้แม่นยำ เมื่อปั่นได้เมื่อใดจะไม่ลืมวิธีการปั่นอีกเลย

ใครยังจำความรู้สึกนี้ได้บ้าง

ความรู้สึกตอนปั่นจักรยานบางคนอาจลืมไป แต่นั่นเป็นครั้งแรกที่เราขี่ขี่ยามพาหนะด้วยแรงขาของตัวเอง เป็นการเดินทางด้วยสองล้อถีบนอกจากสองเท้าเดิน

เหตุที่ต้องกล่าวถึงเมืองจักรยานนั้นก็เพราะว่าหลายเมืองที่ขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองจักรยาน ไม่มีปัญหาจราจรติดขัดที่แสนทรมาน และการขี่จักรยานก็ไม่ได้ยากเกินกำลังของมนุษย์ ด้วยรูปแบบที่ผ่านการขัดเกลามา 2 ศตวรรษ จักรยานปัจจุบันมีรูปทรงที่ปลอดภัย (ทรงเซฟตี้) ไม่ต้องเข้าโรงเรียนสอนปั่นจักรยานเหมือนสมัยที่จักรยานยังเป็นเวโลเซพิต³



เมืองจักรยานเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน และให้ความสำคัญของคนปั่นจักรยานเท่าเทียมกับคนใช้รถ เป็นความเท่าเทียมบนท้องถนน นอกจากนั้นเมืองเหล่านี้ยังมีสถานที่หรืออุปกรณ์สาธารณะที่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน ทั้งนี้รวมไปถึงสภาพบ้านเมืองที่เป็นมิตรทุกการ

³ เวโลเซพิต คือ จักรยานยุค 1897 ที่ยังมีรูปทรงไม่ปลอดภัยเหมือนในปัจจุบัน ขี่ชี่ยาก ผู้คนในสมัยนั้นต้องเข้าโรงเรียนสอนปั่นโดยมีครูคุมฝึกสอน ก่อนที่จะออกมาปั่นด้วยตัวเองได้

เดินทาง ไม่ว่าจะเดินทางด้วยจักรยาน รถยนต์ รถโดยสารประจำทาง หรือรถไฟ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ไม่ต้องแต่งกายแบบนักแข่งก็สบายระหว่างวัน

การที่จะเป็นเมืองจักรยานได้ต้องอาศัยนโยบายทางภาครัฐและการให้ความสนับสนุนร่วมมือกันของประชาชน ทั้งนี้หลายเมืองส่วนใหญ่ที่เป็นเมืองจักรยาน การปั่นจักรยานเป็นวัฒนธรรมที่ตกทอดมายาวนาน พร้อมกับแนวคิดการออกแบบเมืองที่มีการพัฒนา

การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นตัวขับเคลื่อนที่ดีที่สุดในการสร้างเมืองจักรยาน เห็นได้ชัดว่าอาคารสมัยใหม่เริ่มมีการคำนึงถึงการเข้าถึงตัวอาคารด้วยจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นที่จอดจักรยาน หรือทางจักรยานลาดเข้าอาคารเป็นต้น แต่สิ่งเหล่านั้นจะเกิดขึ้นหากผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน *ที่ไม่ใช่นักกีฬา* มีจำนวนมาก

ทัศนคติของผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครบางคนยังมีภาพคนปั่นในชุดนักปั่น หมวก ถุงมือ และรองเท้าสำหรับปั่น แต่หลังจากศึกษาเมืองจักรยานดูแล้ว การใช้จักรยานปั่นไปไหนมาไหนก็เหมือนกับการนั่งรถไปทำงาน เสื้อผ้าที่ใส่เป็นเสื้อผ้าไปทำงานหรือไปโรงเรียนปกติพร้อมกับจักรยานสำหรับปั่นในเมือง



เมืองจักรยานบางคนอาจบอกว่าเริ่มที่มีเลนจักรยานแล้วจะเป็นเมืองจักรยาน จริงๆ แล้วเริ่มที่ทัศนคติของคนในเมือง แล้วจะเป็นเลนสำหรับจักรยานหรืออุปกรณ์อะไรที่จะสร้างขึ้นมา เพื่อการใช้จักรยานนั้นเป็นประเด็นรองไปทันที

เราไม่สามารถสร้างกรุงเทพมหานครใหม่ได้แต่หากศึกษาตัวอย่างจากเมืองจักรยาน และหันกลับมามองย้อนวัฒนธรรมเราหลายๆ อาจเติมแต่งสร้างเมืองจักรยานในแบบของกรุงเทพฯ เอง



2.2.5 พื้นที่ส่งผ่าน (Transition Space)

หากกล่าวถึงพื้นที่ส่งผ่านทางสถาปัตยกรรมจะหมายถึงทางเดินภายในตึก พื้นที่ระหว่างอาคารกับภายนอก เป็นพื้นที่ส่งผ่านเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่ที่ต่างกัน ทั้งนี้โครงการก็เป็นพื้นที่ส่งผ่านเช่นกัน เป็นพื้นที่เพื่อส่งคนขึ้นรถสาธารณะ หรือระหว่างทางเดิน โดยโครงการจัดการกับพื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรม และจัดการให้เดินการส่งผ่านอย่างแยบยลแต่การใช้งานมีการแบ่งสัดส่วนที่ชัดเจน ทั้งนี้เมื่อเดินในกรุงเทพมหานครอาจจะเมื่อน้อยกว่าเดิมเพราะพื้นที่ส่งผ่านพาเล่นไปเพลินไม่รู้ตัว



เหตุที่ต้องนิยามว่า พื้นที่ส่งผ่าน เนื่องจากโครงการไม่ได้เป็นแค่ส่วนรวมขนส่งเพื่อให้ผู้ใช้อาคารใช้ขนส่งมวลชนเท่านั้น แต่โครงการยังหยิบยกประเด็นของเมืองที่มีชีวิตและพื้นที่ที่มีการใช้งานอยู่แล้ว

พื้นที่ส่งผ่านนี้รวบรวมและจัดสรรพื้นที่ในโครงการเพื่อตอบสนองการใช้งานเพื่อส่งเสริมการใช้การรถสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัด

พื้นที่นี้อาจอยู่ในรูปของ ระบายพื้นที่ต่างการใช้งาน ผันแบ่งพื้นที่ หรืออะไรก็ตามที่ยังไม่สามารถระบุได้ในตอนนี้ เนื่องจากอยู่ในช่วงของการคิดค้นและทดลอง พื้นที่ส่งผ่านนี้จะออกแบบได้จากการคำนึงเรื่องการใช้สอยพื้นที่เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุด และตอบสนองการใช้งานอื่นๆ โดยเฉพาะคนในพื้นที่ที่ใช้พื้นที่ว่างเหล่านั้นในการประกอบกิจการ และทำกิจกรรม การออกแบบภายในเงื่อนไขที่ตั้งใจด้วยการศึกษาแก้ปัญหา พื้นที่ว่างที่ถูกละเลย จะสร้างบรรยากาศเมืองมีชีวิตที่ลดปัญหาจราจรติดขัด

การออกแบบและจัดการพื้นที่ส่งผ่าน คือการศึกษาพื้นที่ที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นทางผ่านแต่ก็เพลินได้ ใช้งานได้ ทั้งนี้หากจะให้อธิบายว่าพื้นที่ส่งผ่านคืออะไร

จะขออธิบายไว้ว่า ลองคิดการปั่นจักรยานไปจอดที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง แอบ
จิบระหว่างรอเพื่อนที่นัดไว้ได้ ชาร์จโทรศัพท์มือถือที่แบตเตอรี่ใกล้หมดได้ แวะซื้อลูกชิ้นจากรถเข็น
ก่อนจะขึ้นรถโดยสารประจำทางตามสายที่เราต้องการใช้บริการ

ด้วยเหตุนี้จึงไม่สามารถระบุชนิดของอาคารได้ เว้นแต่การอธิบายเชิงเปรียบเทียบ
พร้อมสร้างเอกลักษณ์ฉบับกรุงเทพฯ สุดท้ายผลของโครงการอาจจะสร้างภาพลักษณ์
กรุงเทพมหานครในภาพรวมของเมืองได้ดีไม่แพ้แอมสเตอร์ดัมเลยทีเดียว



2.2.6 Action Policy

เป้าหมายของโครงการคือการแก้ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร นอกจากการจัดการและออกแบบสถาปัตยกรรมภายในคอนโดพอ หนึ่งในจุดประสงค์ย่อยของโครงการคือส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการเดินทาง ลดจำนวนการใช้รถยนต์

ในโครงการมีพื้นที่รองรับผู้ใช้จักรยาน เนื่องจากหากมีพื้นที่สนับสนุนรองรับแล้วแน่นอนผู้ใช้รถใช้ถนนจะมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น

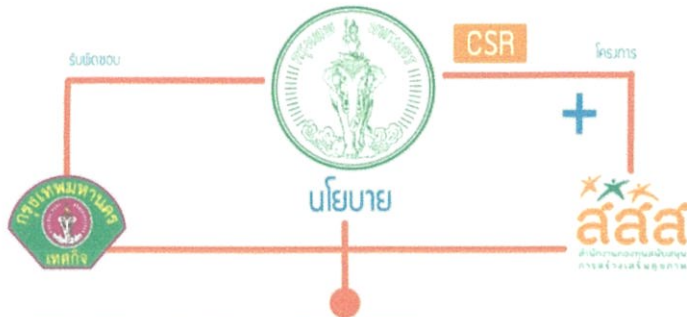


ทั้งนี้หน่วยงานที่เป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนกระแสการใช้จักรยานโดยไม่ขาดสายคือ a day นิตยสารสมัยใหม่ที่เป็นที่นิยมในวัยรุ่นและคนทำงาน เนื่องจาก a day เป็นนิตยสารที่ครอบคลุมเนื้อหาในหลายๆด้าน และจะมีการเปลี่ยนหัวข้อมาตีพิมพ์ในแต่ละฉบับไม่เหมือนกันให้ติดตาม ล่าสุดเนื้อหาเกี่ยวกับจักรยานที่มีเพิ่มขึ้นมาเรื่อยๆ จนเปิดตัวเป็นนิตยสารอีกเล่มภายใต้ชื่อ humanride นอกจากนั้นไม่พอ จากตัวหนังสือที่เขียนในผู้อ่านติดตามจะต้องลุกมาเลือกจักรยานคันโปรดออกมาใช้ ทาง a day ได้จัดงานและทริปเกี่ยวกับการปั่นจักรยานขึ้นมาเช่น adaybikfest ซึ่งจัดขึ้นมาแล้ว 3 ครั้ง ทำให้จำนวนผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่ว่าจะไปจ่ายตลาด เดินห้าง แวะหาเพื่อน ไปโรงเรียน หลายคนหันมาใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการเดินทาง a day จัดงานร่วมมือกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่การทำงานมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมสังคม

ขณะเดียวกันนอกจากหน่วยงานทั้งสองหน่วย พื้นที่ในโครงการเป็นพื้นที่ของ กรุงเทพมหานครซึ่งสำนักงานเทคนิคกรุงเทพมหานครเป็นฝ่ายดูแล หากทางกรุงเทพมหานครต้องการ คืบหน้าให้สังคม ซึ่งแสดงถึงความรับผิดชอบ ไม่ต้องเป็นหน่วยงานเอกชนอย่างเดียวที่สามารถแสดง ความรับผิดชอบต่อสังคม แต่หน่วยงานภาครัฐก็สามารถทำได้



ทั้งนี้เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และภาพลักษณ์ขององค์กรที่ดี โครงการนี้จึงต้องใช้ความ ร่วมมือจาก สำนักงานกรุงเทพมหานคร สำนักงานเทคนิคกรุงเทพมหานคร สสส. aday และ คน กรุงเทพมหานคร



TRANSIT HUB



ความร่วมมือดังกล่าวจะนำมาซึ่งนโยบาย และกระแสในการขับเคลื่อนเพื่อเพิ่ม
 ประสิทธิภาพ แผนงานในการลงมือทำเพื่อเชื่อมโยงและส่งเสริมโครงการให้บรรลุเป้าหมาย
 นอกจากนำวิธีทางสถาปัตยกรรมภายในมาจัดการออกแบบเพื่อส่งเสริม ถ้ามีอีกแรง
 ไม่ว่าจะเป็นนโยบาย หรือโครงการที่แสดงออกมาให้เห็น นอกจากแก้ปัญหาจราจรติด กรุงเทพมหานคร
 กลายเป็นเมืองจักรยาน ที่สำคัญลองคิดว่าสุขภาพกายที่แข็งแรงเป็นของแถมจะทำให้สุขภาพจิต
 เบิกบานขนาดไหน

2.2.7 Negative Space

คำว่า Negative ให้ความหมายในเชิงลบ

ในที่นี้ Negative Space คือพื้นที่ว่างที่เกิดจากสถาปัตยกรรมเช่น ว่างระหว่างตึก ได้ สะพานลอย ได้สะพานรถ ได้ทางด่วน หรือแม้กระทั่งตู้ไปรษณีย์ที่ถูกทิ้งร้าง พื้นที่ว่างดังกล่าวเกิดขึ้น และไม่ได้รับการจัดการ บ้างมีการใช้งานเกิดขึ้น บ้างถูกทอดทิ้งปล่อยผ่านเป็นเศษพื้นที่ในเมืองหลวง

จากการสังเกตค้นคว้าหาข้อมูลทั่วกรุงเทพมหานคร พื้นที่ที่ว่างมีอยู่มากมาย ทั้งนี้ สำหรับโครงการในการหาพื้นที่ว่างดังกล่าวเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการออกแบบจัดการให้เกิดพื้นที่ ทางผ่านที่เกิดประสิทธิภาพ

เมื่อ Negative Space เจอกับ Positive Function สิ่งดีๆจะเกิดขึ้นได้หรือไม่?



พื้นที่ว่างดังกล่าวหลายจุดทั่วกรุงเทพมหานคร ได้นำมาใช้เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง สาธารณะ เช่น วินมอเตอร์ไซค์มาตั้งวินใต้สะพานข้างป้ายรอรถเมล์ ฉะนั้นในการแก้ปัญหาอดีต การ ส่งเสริมการเดินทางด้วยการขนส่งสาธารณะ เพื่อบรรลุเป้าหมายในโครงการ การเลือกพื้นที่ว่างทิ้งร้าง มาเพิ่มเติมกับการใช้งานที่มีอยู่แล้วผ่านการจัดการ และระบบการคิดเพื่อการออกแบบเชิง สถาปัตยกรรมภายใน

จึงสำรวจตามและได้เกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ว่างดังกล่าวดังนี้

1. มีโครงสร้างสถาปัตยกรรมรองรับ
2. เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่ง
3. อยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

ทั้ง 3 หลักการดังกล่าวเป็นเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ว่างมาเป็นที่ตั้งของโครงการ ซึ่งจะมีขนาดและการใช้งานที่แตกต่างกันไป ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะของพื้นที่ว่างนั่นเอง ขณะเดียวกันเลือกพื้นที่ว่างจะอยู่ภายใต้แนวคิดในการออกแบบเมืองตามการจัดทำแผนแม่บทอีกด้วย เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาสอดคล้องตามเป้าหมายของโครงการ



ในพื้นที่ว่างดังกล่าวมีการใช้งานอยู่ในตัว เช่นการตั้งแผงขายของ เก็บอุปกรณ์กวาดถนนของเทศบาล และหลบแดด เป็นต้น หากการใช้งานได้รับการจัดการและออกแบบกลายเป็นพื้นที่ส่งผ่านที่ได้ประสิทธิภาพจะสามารถตอบคำถามที่ตั้งไว้ข้างต้น

เมื่อ *Negative Space* เจอกับ *Positive Function* สิ่งดีๆจะเกิดขึ้นได้หรือไม่?

คำตอบที่ได้คือ *ได้แน่นอน*

2.3 กรณีศึกษา

การศึกษากกรณีเพื่อพัฒนาต่อในการปรับใช้และออกแบบนอกจะมองให้แง่พื้นที่ที่ต้องการออกแบบยังคำนึงถึงปัจจัยและภาพลักษณะแบบกว้างซึ่งต้องมองกรณีศึกษาในรูปแบบเมืองทั้งระบบการจัดการ การวางทางสัญจร และนโยบายเป็นต้น

การหากรณีศึกษาที่นำมาศึกษาเพื่อการพัฒนาในการทำวิทยานิพนธ์นี้รวบรวมเป็น 4 หัวข้อหลัก ได้แก่

1. กรณีศึกษาจากเมืองจักรยาน
2. กรณีศึกษาที่มีข้อผิดพลาด
3. กรณีศึกษาการใช้งานของพื้นที่ทางผ่าน
4. กรณีศึกษาด้านโครงสร้าง
5. กรณีศึกษาการออกแบบเชิงทดลองและแนวความคิด

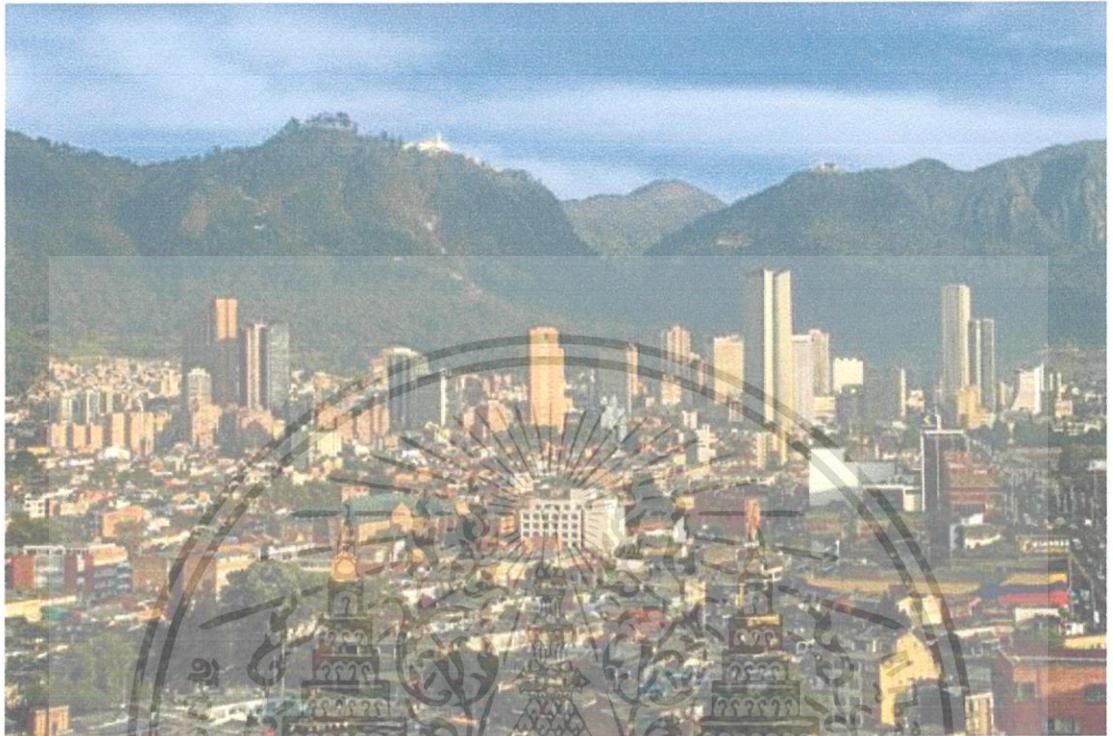
ซึ่งรวมทั้งหมดแล้วมี 12 กรณีศึกษา

โดยเริ่มจากการศึกษากกรณีศึกษาจากรูปแบบเมืองจักรยาน กรณีศึกษามีทั้งหมด 7 ประเทศ เป็นประเทศในทวีปเอเชีย 2 ประเทศ ประเทศในทวีปยุโรป 3 ประเทศ ประเทศในทวีปอเมริกาเหนือ 1 ประเทศ และประเทศในทวีปอเมริกาใต้ 1 ประเทศ

กรณีศึกษาจากเมืองจักรยาน

กรณีศึกษาเมืองจักรยานศึกษากกรณีศึกษาหลากหลายประเทศที่มาจากทวีปที่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นปัจจัยด้านสภาพอากาศและภูมิศาสตร์ที่แตกต่าง ศึกษาการจัดการ โครงการ และองค์ประกอบต่างๆที่ทำให้เมืองนั้นกลายเป็นเมืองจักรยาน

2.3.1 เมืองโบโกตา, ประเทศโคลอมเบีย (Bogota, Colombia)



โบโกตามีพื้นที่ทั้งหมด 1,587 ตารางกิโลเมตร (Km²)

มีประชากร 8,958,234 คน

ความหนาแน่น 5,644.75 คนต่อตารางกิโลเมตร

ลักษณะเป็นที่ราบสูงบริเวณเทือกเขาแอนดีส สูงกว่าระดับน้ำทะเล 2,640 เมตร ติดอันดับเมืองที่สูงที่สุดในโลก สภาพอากาศเป็นแบบกึ่งเขตร้อนสูง (Subtropical Highland Climate) มีฤดูแล้งสลับกับฤดูฝน อุณหภูมิเฉลี่ย 14 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดอยู่ที่ -7 องศาเซลเซียส

เมืองโบโกตามีการรณรงค์ลดการใช้รถโดยจะมีการปิดถนนทุกวันอาทิตย์ โครงการดังกล่าวคือ CICLOVIA พื้นที่ถนนกลายเป็นพื้นที่ของคน ผู้คนออกมาปั่นจักรยาน นั่งเล่น วิ่งเล่น และทำกิจกรรมอื่นๆอย่างหลากหลาย รถยนต์ไม่มีสิทธิ์ในพื้นที่ คือนพื้นที่ให้ผู้คนจริงๆ



โครงการรณรงค์ดังกล่าวและการพัฒนาเมืองอย่างต่อเนื่องริเริ่มตั้งแต่ปีค.ศ. 1998 โดยนาย Enrique Penalosa นายกเทศมนตรีของเมืองโบโกตา(ค.ศ. 1998 - 2001) โดยนาย Enrique Penalosa นั้นนำจักรยานมาเป็นส่วนส่งเสริมในการใช้รถสาธารณะ โดยมีแนวคิดไว้ว่า

“An advanced city is not a place where the poor move about in cars, rather it’s where even the rich use public transportation”

“เมืองที่พัฒนาไม่ใช่เมืองที่คนจนใช้รถยนต์
แต่เป็นเมืองที่แม้ว่าคนรวยก็ใช้การขนส่งสาธารณะ”



- Enrique Penalosa

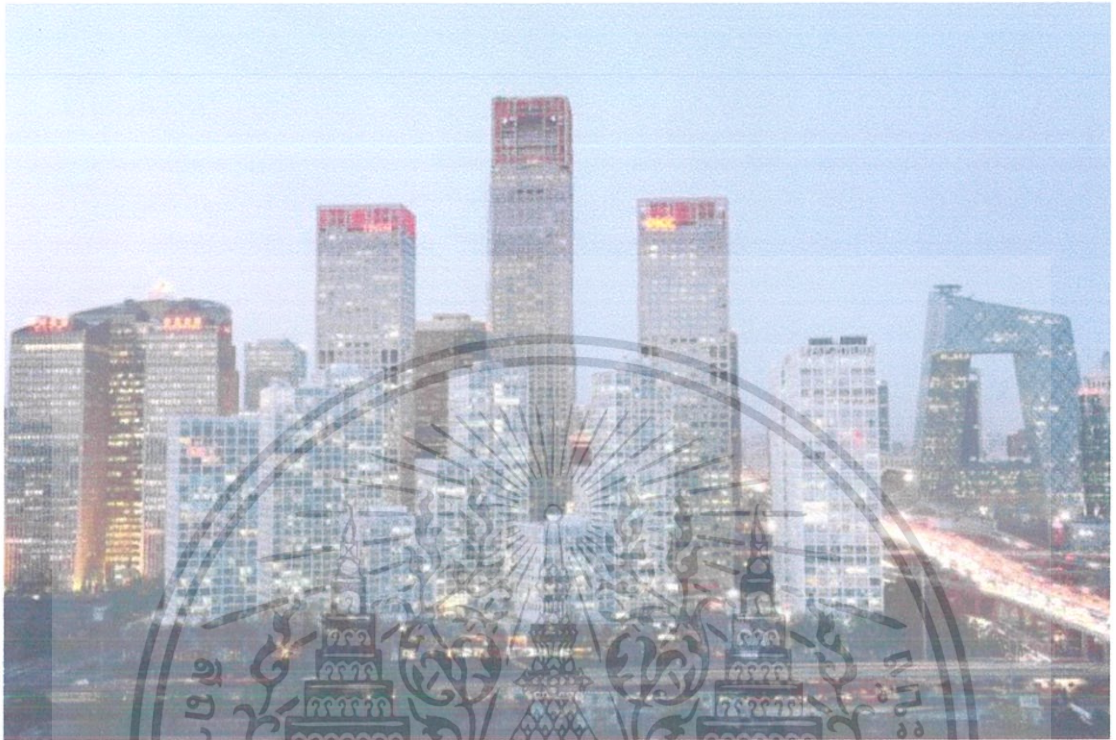


จากข้อความดังกล่าวหลายๆประเทศที่เจอปัญหาหนี้ถดถอยกำลังพยายามสร้างถนนเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้กับรถ นอกจากปัญหาหนี้ถดถอยที่เขามอง เขายังคำนึงคนในระดับต่างๆกันของสังคม สภาพเศรษฐกิจต้องทำให้คนในเมืองอยู่ได้ หากไม่มีเงินจ่ายค่าน้ำมัน ปั่นจักรยานซะ ไม่ต้องขึ้นรถโดยสารเพราะนอกจากจะเพิ่มการจราจรให้ติดขัด ชีวิตเงินฝืดเคืองด้านการเงินก็จะตามมา พื้นที่ถนนในโบโกตาได้ถูกตัดทอนและกลายเป็นเลนจักรยาน พื้นที่สาธารณะ พื้นที่เอนกประสงค์สำหรับผู้คนที่ทั้งนี้การพัฒนาด้านการขนส่งมวลชนและรณรงค์การใช้จักรยานให้มีความต่อเนื่องและครอบคลุมพื้นที่การเดินทาง

โบโกตากลายเป็นเมืองที่หน้าอยู่ มีชีวิตเพราะคนออกมาใช้ชีวิตจริงๆข้างทาง นาย Enrique Penalosa ยังกล่าวไว้อีกว่า “Rich and poor people can meet on the street and the poor doesn't feel inferior” นอกจากเรื่องการแก้ปัญหาจราจรติดขัดและการพัฒนาเมืองเรื่องของสังคมก็ไม่ได้ถูกมองข้าม



2.3.2 เมืองปักกิ่ง, ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (Beijing, China)



ปักกิ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 16,808 ตารางกิโลเมตร (Km²)

มีประชากร 19,612,368 คน

ความหนาแน่น 1,200 คนต่อตารางกิโลเมตร

พื้นที่ในปักกิ่ง 62% เป็นพื้นที่ภูเขา ที่เหลือเป็นพื้นที่ราบ สภาพอากาศเป็นอากาศแบบอบอุ่นกึ่งชุ่มชื้น อยู่ในเขตอิทธิพลของลมมรสุมเขตอบอุ่น แบ่งเป็น 4 ฤดู อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี 13 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 25.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุด -3.7 องศาเซลเซียส

แม้ว่าอัตราการใช้รถยนต์ในปักกิ่งจะเพิ่มมากขึ้น แต่จักรยานยังเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับการเดินทางในปักกิ่ง ซึ่งหลังจากการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ปักกิ่งได้มีการพัฒนาเมืองในหลายๆด้าน โดยเฉพาะด้านมลภาวะในอากาศที่ขึ้นชื่อในปักกิ่งก็ได้รับการแก้ไข

เป็นเรื่องปกติของชาวจีนส่วนใหญ่ที่เป็นภาพที่คุ้นตาของชาวโลกในการใช้จักรยาน แม้ว่าจะไม่มีเลนจักรยานที่ครอบคลุมแต่การปั่นจักรยานของชาวจีนก็ไม่ได้มีอุปสรรคเพราะเป็นการใช้ในชีวิตประจำวันที่คนไม่ต้องมาตั้งคำถามหรือสร้างเหตุผลเพื่อจะลุกขึ้นมาใช้จักรยาน การใช้จักรยานเป็นเรื่องปกติในปักกิ่ง อีกทั้งการใช้งานหรืออาชีพหลากหลายก็เกิดขึ้นข้างทางจากการปั่นจักรยาน เป็นกิววัตร ตามข้างทางมีร้านซ่อมจักรยานอยู่มากเป็นร้านซ่อมเคลื่อนที่ ที่แปรสภาพจักรยานเพียง

คันเดียวเป็นร้านซ่อมอุปกรณ์ครบชั้นดี เพราะปั่นหายางแตก ล้อบิด เหตุสุดวิสัยที่คาดเดาไม่ได้ สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ร้านจักรยานข้างทางเหล่านี้เป็นยาบำรุงชั้นดีที่ทำให้ผู้คนที่ขับเคลื่อนด้วยจักรยานไม่ต้องกังวลใจหากวันนี้ล้อจะแตกอย่างกะทันหัน



Bike Sharing

การให้บริการจักรยาน
สาธารณะซึ่งสะดวกต่อการใช้งาน
ที่ต่อเนื่องกับการขนส่งมวลชน



Bike Sharing Map

แผนที่แสดงจุดให้บริการ
จักรยานสาธารณะกระจายไปตาม
พื้นที่ต่างๆของกรุงปักกิ่ง
โดยเฉพาะทางจุดเชื่อมต่อกับรถไฟ
ใต้ดิน และย่านธุรกิจที่มีการ
เดินทางระยะใกล้เป็นต้น



ที่ปกกึ่งทำให้การปั่นจักรยานเป็นเรื่องง่าย มีการให้บริการรองรับ เรื่องมลภาวะลดลงเพราะการใช้รถยนต์มีปริมาณน้อยกว่าการใช้จักรยาน ทั้งนี้ยังมีการบริการ Bike Sharing เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางเชื่อมต่อการขนส่งมวลชนต่างๆโดยเฉพาะรถไฟใต้ดิน ซึ่งหลายสถานีมุ่งสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง ความต่อเนื่องของการเดินทางและการใช้จักรยานเป็นกิจวัตรเลยไม่ต้องมีการรณรงค์มากมาย เพียงแค่ใช้ให้เป็นปกติตามกิจวัตรประจำวัน เท่านั้นจักรยานก็กลายเป็นส่วนหนึ่งของคน เป็นส่วนหนึ่งของเมืองไปโดยปริยาย



2.3.3 เมืองบาร์เซโลนา, ประเทศสเปน



บาร์เซโลนามีพื้นที่ทั้งหมด 10,190 ตารางกิโลเมตร (Km²)

มีประชากร 1,621,537 คน

ความหนาแน่น 159 คนต่อตารางกิโลเมตร

พื้นที่ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียนของคาบสมุทรไอบีเรีย ล้อมรอบด้วยเทือกเขา Collserola เป็นเมืองใหญ่อันดับ 2 ของประเทศสเปน ภูมิอากาศอยู่ในเขตภูมิอากาศแบบเมดิเตอร์เรเนียน เป็นลักษณะภูมิอากาศอบอุ่นในฤดูหนาวและร้อนจัดในฤดูร้อน อุณหภูมิเฉลี่ยในช่วงฤดูหนาวอยู่ที่ 8 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยในช่วงฤดูร้อนอยู่ที่ 23 องศาเซลเซียส

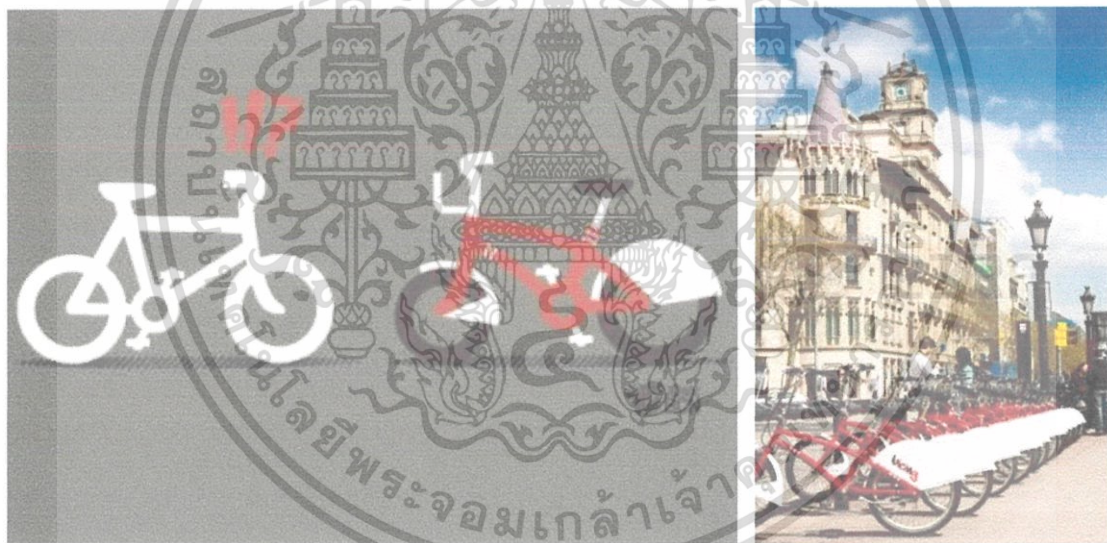
บาร์เซโลนาเป็นเมืองที่มีเรื่องราววัฒนธรรมยาวนาน มีการวางผังเมืองในเขตเมืองเก่าเป็นแบบตาราง (Grid Planning) และมีจัตุรัสตามหน้าโบสถ์ วิหาร โบราณสถาน ซึ่งเกิดขึ้นในช่วง

ยุครุ่งเรืองของศาสนาและกลายมาเป็นพื้นที่สาธารณะในปัจจุบัน
สาธารณะซึ่งเป็นของคนในประเทศเท่านั้น มีชื่อว่า “Bicing”

บาร์เซโลนามีระบบจักรยาน

bicing

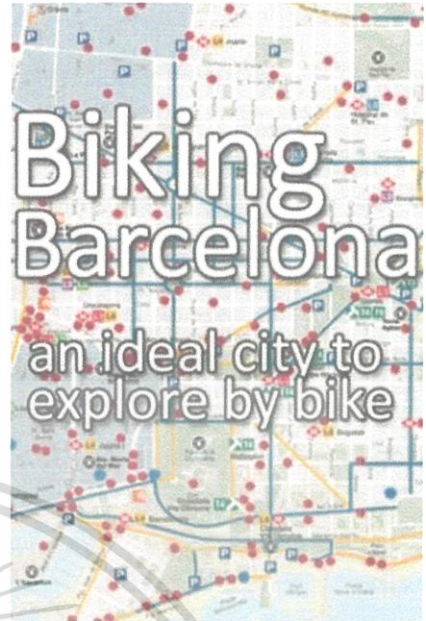
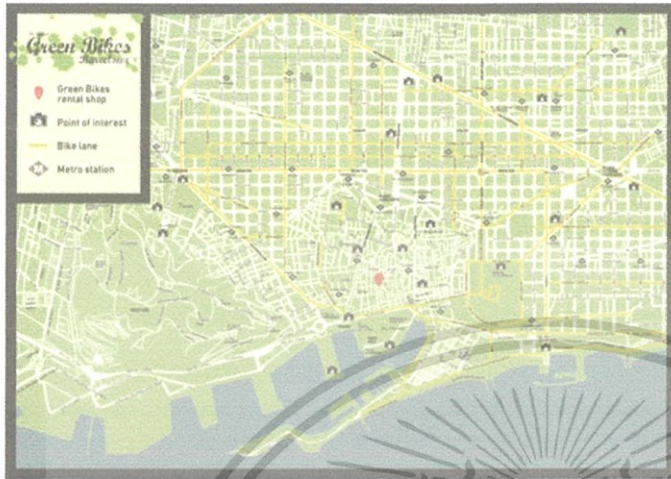
การใช้บริการคือการสมัครผ่านเว็บไซต์แสดงบัตรประจำตัวประชาชน และสามารถ
ใช้จักรยานสาธารณะตามสถานีที่กระจายอยู่ทั่วเมืองบาร์เซโลนา 100 กว่าสถานี เป็นโครงการเพื่อ
สนับสนุนนโยบายให้ประชาชนหันมาใช้จักรยาน ทั้งนี้สำหรับผู้มาเยือนบาร์เซโลนาแล้วอยากจะสัมผัส
เมืองด้วยสองล้อและแรงถีบ ตามร้านค้าก็มีร้านให้เช่าจักรยานมากมายเพื่อให้ชมเมืองในแบบที่ไม่ซ้ำ
และเร็วเกินไป



บาร์เซโลนามีระบบการขนส่งมวลชนหลากหลายเช่น รถไฟฟ้าเคเบิล รถไฟฟ้าใต้ดิน
และรถประจำทางเป็นต้น รถไฟฟ้าใต้ดินเป็นการขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมสูงสุด ทั้งนี้ยังมีความ
สะดวกสบายกับการต่อเนื่องในการเดินทาง ผู้ใช้บริการสามารถนำจักรยานขึ้นรถไฟฟ้าใต้ดินได้ โดย
ทางเข้าสถานีมีทางเข้าเฉพาะสำหรับผู้ใช้จักรยาน เพื่อความสะดวกต่อผู้ใช้และเป็นระเบียบ สามารถ
ใช้ร่วมกับผู้โดยสารท่านอ่าน นอกจากนี้ในขบวนรถไฟฟ้าใต้ดินเอง ก็มีขบวนสำหรับผู้นำจักรยานติด
ตัวในสถานี ไม่เป็นการกีดขวางทางเดินหรือเป็นอุปสรรคกับผู้ใช้บริการคนอื่น



การต่อเนื่องของการเดินทางในบาร์เซโลนา และการเชื่อมต่อการใช้จักรยานยังรวมไปถึง “อะ กรีน รিং” (A Green Ring) ทางสำหรับจักรยาน เล่นจักรยานที่มีการเชื่อมต่อทั่วถึงทั้งเมือง และสถานีรถไฟใต้ดินที่มีความสัมพันธ์กับเลนจักรยาน



การเดินทางในบาร์เซโลนาแสดงถึงความต่อเนื่อง เอื้อต่อความสะดวกสบายในการเดินทางในเมืองด้วยจักรยาน ทั้งเลนจักรยาน จักรยานให้เช่าสาธารณะ และทางเข้าขบวนรถไฟใต้ดินสำหรับจักรยาน แสดงให้เห็นข้อดีของความต่อเนื่องในการเดินทาง ซึ่งนอกจากจะลดปัญหาจราจรติดขัดยังสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานในการการเดินทางอีกด้วย

2.3.4 เมืองพอร์ตแลนด์, ประเทศสหรัฐอเมริกา



พอร์ตแลนด์มีพื้นที่ทั้งหมด 37,650 ตารางกิโลเมตร (Km²)

มีประชากร 1,621,537 คน

ความหนาแน่น 4,288.38 คนต่อตารางกิโลเมตร

พอร์ตแลนด์มีแม่น้ำไหลผ่านใจกลางเมือง ที่ตั้งอยู่ด้านบนของภูเขาไฟที่เย็นแล้ว (The Boring Lava)

พอร์ตแลนด์เพิ่งจะมาขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองจักรยานได้ไม่นาน นอกจากเรื่องจักรยาน พอร์ตแลนด์ยังเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงด้านศิลปะ เมืองแห่งศิลป์ เมืองที่เด็กแนวไฝฝืน เพราะรอบเมือง ทั่วทุกบริเวณมีงานศิลปะชุกซ่อนแสดงไว้อยู่ และยังมีกลุ่มคนที่รวมตัวกับตามร้านกาแฟ กลุ่มคนปั่นจักรยานที่นี่ก็เช่นกัน มีการรวมกลุ่มและทำให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นเรื่องปกติ



ทั้งนี้เพราะการสนับสนุนในการพัฒนาเมือง พอร์ตแลนด์มีเลนจักรยานรอบเมือง และแผนการพัฒนาเพื่อจะเป็นเมืองจักรยาน

ที่จอดจักรยานมีอยู่หลายจุดทั่วมือง ทั้งแบบเว้นว่างไว้ให้ล็อคเอง หรือเก็บเงินเสีย ค่าจอดและมีผู้ดูแลรักษาความปลอดภัย หรือระบบรักษาความปลอดภัยที่สร้างความสบายใจให้กับ เจ้าของจักรยาน การใช้ถนนร่วมกันของจักรยานและรถยนต์ที่เกิดขึ้นได้จริงด้วยเลนที่มีอยู่รอบเมือง

ซึ่งพัฒนาไปพร้อมกับการศึกษาเพื่อพัฒนาเครื่องเรือนบาทวิถี(street furniture) และ วัสดุในการนำมาให้ประกอบการออกแบบ



พอร์ตแลนด์ทำให้เห็นว่า การพัฒนาเพื่อเป็นเมืองจักรยาน นอกจากการคำนึงถึงพื้นที่สำหรับจักรยาน ยังคำนึงถึงพื้นที่สำหรับคนใช้จักรยาน คนใช้จักรยานไม่ได้แตกต่างอะไรมากมายกว่าคนทั่วไป เพียงแค่ถ้าเราจะเริ่มต้นให้คนหันมาใช้จักรยาน ต้องเริ่มที่ คน ไม่ใช่ จักรยาน



2.3.5 เมืองโคเปนเฮเกน, ประเทศเดนมาร์ก



โคเปนเฮเกนมีพื้นที่ทั้งหมด 88.25 ตารางกิโลเมตร

มีประชากร 551,580 คน

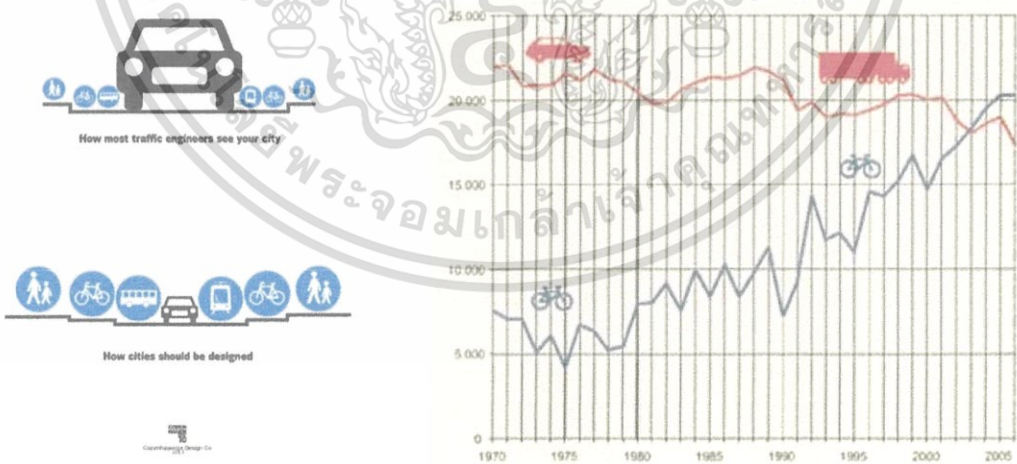
ความหนาแน่น 6,300 คนต่อตารางกิโลเมตร

โคเปนเฮเกนเป็นเมืองที่มีภูมิประเทศลักษณะเป็นที่ราบ สูงกว่าระดับน้ำทะเล

31 เมตร อุณหภูมิต่ำสุด -3 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ย 16 – 18 องศาเซลเซียส



โคเปนเฮเกนนอกจากจะเป็นเมืองที่เห็นการใช้จักรยานเป็นเรื่องปกติจนเป็นเมืองจักรยานโลกแล้ว นักออกแบบและสถาปนิกมากมายก็สร้างสรรค์หลากหลายโปรเจกต์ที่จะส่งเสริมการใช้จักรยาน ทั้งนี้การใช้จักรยานที่นี่ ไม่ใช่แค่เฉพาะกลุ่มอย่างนักกีฬา หรือเด็กแนวฟิสิกเกียร์ แต่เป็นการใช้สำหรับทุกคน ไม่ว่าจะไปโรงเรียน ไปทำงาน ไปซื้อของ ไปหาเพื่อน จักรยานเป็นพาหนะที่ใช้เป็นอันดับแรก ว่ากันว่าจำนวนจักรยานที่นี่มีมากกว่ารถยนต์เสียอีก



ฉะนั้นผลที่ตามมาในภาพรวมคือเรื่องของเมือง หลายพื้นที่ต้อนรับคนเดิน และคนใช้จักรยาน ทำให้คนใช้รถยนต์เข้าถึงได้ยากกว่า เห็นได้ว่าหากจะสนับสนุนการใช้จักรยาน ถ้ามีพื้นที่ที่เอื้อต่อการใช้งานอย่างสะดวกสบาย แม้ว่าคนที่โคเปนเฮเกนจะใช้จักรยานมาตั้งแต่ไหนแต่ไรแล้ว แต่การพัฒนาเพื่อเอื้อต่อการใช้งานและคนเดินก็พัฒนาไปพร้อมๆกันอีกด้วย



หากลองมองเพื่อจะหาตัวอย่าง นอกจากการรณรงค์ หรือสร้างโครงการเพื่อกระตุ้นให้คนใช้จักรยาน ที่โคเปนเฮเกนคงกำลังบอกเราว่า ไม่ต้องตะโกนขู่ว่าใครจะปั่นจักรยานได้ลง! มันชะ เดี่ยวคนก็ปั่นเองอย่างแน่นอน

นี่คงเป็นเพราะใครจะตีความสนุกบนอานจักรยานได้ลง!



2.3.6 เมืองอัมสเตอร์ดัม, ประเทศเนเธอร์แลนด์



อัมสเตอร์ดัมมีพื้นที่ทั้งหมด 219 ตารางกิโลเมตร
มีประชากร 551,580 คน
ความหนาแน่น 3,500 คนต่อตารางกิโลเมตร
อัมสเตอร์ดัมมีภูมิประเทศลักษณะเป็นพื้นที่ราบ สูงกว่าระดับน้ำทะเล 2 เมตร
อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย -3 องศาเซลเซียส สูงสุดเฉลี่ย 30 องศาเซลเซียส

เมืองที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลไม่มากแก้ปัญหาและป้องกันน้ำท่วมได้ดี ไม่ใช่แค่เรื่องนั้นแต่เรื่องจักรยานก็มีการเตรียมการไว้ล่วงหน้า โคเปนเฮเกนเป็นเมืองที่มีคลองย่อยอยู่ทั่วเมือง ด้วยเหตุนี้เองทำให้มีสะพานมากมาย ทั้งที่มีอยู่แล้วมานานผ่านประวัติศาสตร์ และสะพานใหม่ๆที่สร้างขึ้นมาซึ่งก็เอื้อต่อผู้ใช้จักรยาน เนื่องจากความชันที่ไม่ชันเกินแรงคนปั่นทั่วไปจะใช้ได้ เพื่อความสะดวกต่อเนื่องในการเดินทางรอบเมืองด้วยจักรยาน

นอกจากจะคำนึงเรื่องการเดินทางด้วยจักรยาน การเดินทางด้วยเรือสำหรับเมืองติดทะเลและมีคลอง
มากขนาดนี้ จักรยานกับเรืออยู่ด้วยกันได้ โดยความชันของสะพานอาจไม่สูงพอให้เรือลอดผ่านได้
ฉะนั้นจึงมีการคิดค้นกลไกเปิดสะพานยกขึ้นสำหรับเรือที่สูงเกินจะลอดสะพาน คนปั่นจักรยานอาจจะ
ต้องรอน้อย แต่ไม่ลดความสะดวกในการต่อเนื่องในการเดินทางแน่นอน

เรือกับจักรยานยังอยู่ด้วยกันได้ ทำไมรยนต์กับจักรยานจะอยู่ด้วยกันบ้างไม่ได้



การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็เกิดขึ้นที่นี่ คงเป็นเพราะความต่อเนื่องของถนนที่
เอื้อต่อการเดินทาง และความชันของสะพานที่ไม่ได้เป็นอุปสรรคในการข้ามเดินทาง

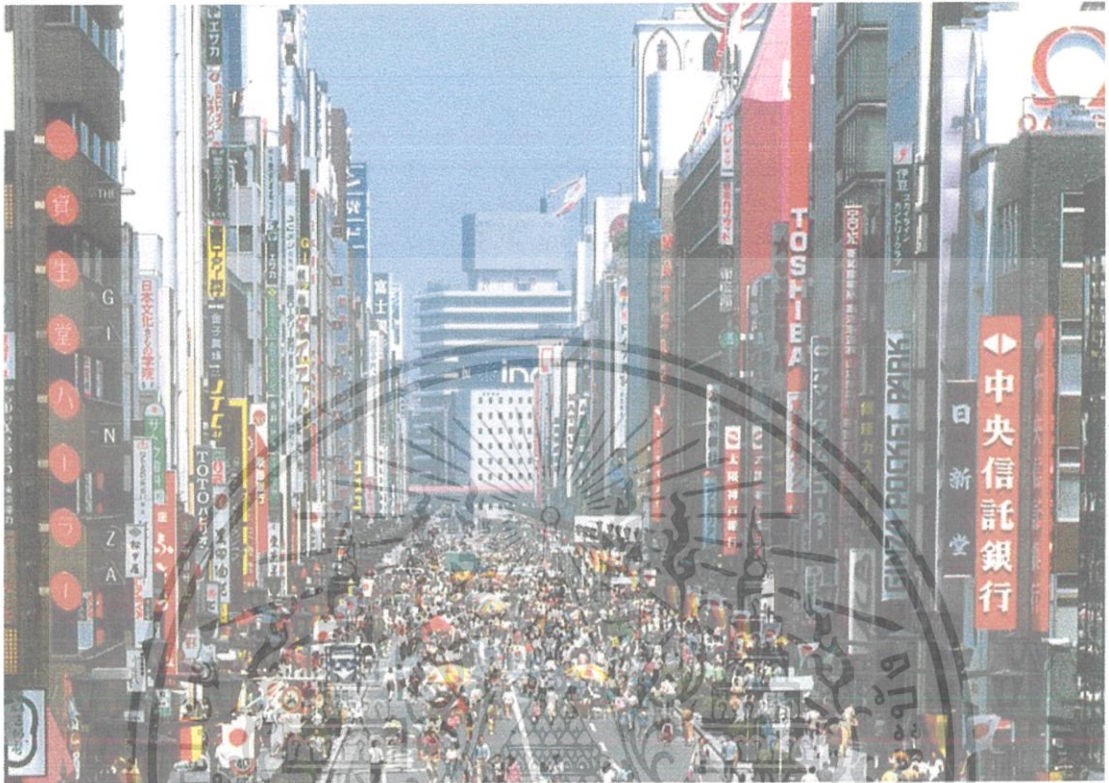


ที่สำคัญนอกจากความต่อเนื่องในการเดินทางแล้ว ความปลอดภัยก็เป็นเรื่องสำคัญในการใช้จักรยานในเมือง ความเร็วก็เป็นเรื่องสำคัญเช่นกัน แม้ว่าจักรยานจะดูเล็กถ้าเทียบกับรถยนต์คันโต แต่ก็สร้างความเสียหายได้ถ้าหากมาด้วยความเร็วแบบนักแข่ง ฉะนั้นการปั่นในเมืองมีการรณรงค์เพื่อความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทาง ปลอดภัยทั้งคนปั่นจักรยาน คนเดินข้ามถนน คนเดินข้างถนน และคนขับรถยนต์



จักรยานไม่ได้ถูกจำกัดแค่กลุ่มคน ไม่ได้ใช้แค่เดินทาง แต่กลายเป็นวัฒนธรรมซ้อนที่เกิดขึ้น ใช้ได้จริงอย่างร่วมกันได้ และช่วยขับเคลื่อนรอยยิ้มให้อัมสเตอร์ดัมด้วยพลังปั่น เดิน และขับไปพร้อมๆกัน

2.3.7 เมืองโตเกียว, ประเทศญี่ปุ่น



โตเกียวมีพื้นที่ทั้งหมด 13,572 ตารางกิโลเมตร

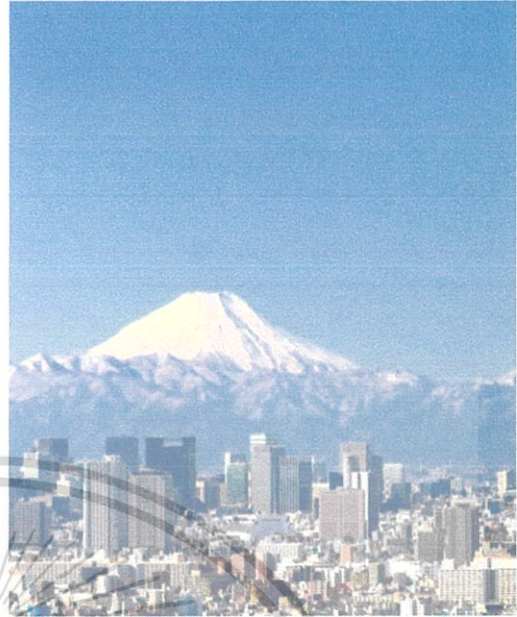
มีประชากร 37,126,000 คน

ความหนาแน่น 2,700 คนต่อตารางกิโลเมตร

โตเกียวอยู่ในเขตภูมิอากาศชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกซึ่งมีลักษณะเด่นคือ มีความแตกต่างระหว่างฤดูชัดเจน อากาศเปลี่ยนแปลงง่ายในแต่ละวัน ฤดูร้อนมีอุณหภูมิสูงและฝนตกมาก ส่วนฤดูหนาวมีวันที่แดดออกและอากาศแห้ง โตเกียวตั้งอยู่บนรอยเลื่อนที่มีพลังไคล์โลกมาก ซึ่งสามารถเกิดแผ่นดินไหวรุนแรงได้



โตเกียวเป็นเมืองอันดับต้นๆของคนไทยที่อยากไปสัมผัสมากที่สุด ทั้งผู้นำด้านแฟชั่น และองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะระบบการคมนาคมที่โตเกียวใช้รถไฟใต้ดินเป็นหลัก และภาพที่มากวบรวมกันคือการขี่จักรยานในโตเกียว



และเนื่องจากโตเกียวเป็นมหานครที่ใหญ่ในทลาคโลกแต่เล็กด้วยพื้นที่ ทำให้การ
จัดการแก้ปัญหาในใช้พื้นที่ที่มีอยู่ให้เกิดสูงสุด พร้อมทั้งคิดค้นวิธีการใหม่ๆมารองรับความต้องการของ
การใช้งานในพื้นที่ที่จำกัดเช่นนี้ เป็นเหตุให้มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและแนวคิดต่างๆ กลายเป็น
เมืองที่เหมาะสมกับทุกคน ค่านึงไม่ว่าเป็นเด็กหรือคนแก่ ทั้งนี้การจัดการในพื้นที่จากที่จอดรถจักรยานที่ไม่
เพียงพอกับผู้ใช้งาน จึงมีการคิดค้นที่จอดรถจักรยานประหยัดพื้นที่ ซึ่งจะพัฒนาต่อไปให้ใช้ได้ในอนาคต
อันใกล้นี้

เมื่อมีพื้นที่รองรับเพียงพอสำหรับจอดรถจักรยาน ใครล่ะจะปฏิเสธการขี่จักรยาน!



การใช้จักรยานที่โตเกียวเห็นได้ว่าเป็นที่นิยมจากที่จอดจักรยานที่แน่น และเอื้อเพื่อต่อการเดินทางไปในตัวเมือง ซึ่งเชื่อมต่อการคมนาคมหลักอย่างรถไฟใต้ดินด้วยความที่เป็นมหานคร เป็นเมืองเศรษฐกิจ

หากแต่ว่าปัญหาการติดไม่ไซ้ประเด็นเพราะเป็นภาพธรรมดาที่จะเห็นนักธุรกิจใส่สูทปั่นจักรยานไปทำงาน นักเรียนเดินไปเรียน เด็กๆไปทัศนศึกษาด้วยรถไฟ ทั้งนี้ด้วยความเป็นเมืองที่มีเอกลักษณ์ส่วนตัวสูง การใช้จักรยานมากขึ้น การใช้จักรยานในเมืองเป็นเรื่องปกติ ใครๆก็ใช้จักรยาน จึงมีโตเกียวไบค์ ยี่ห้อจักรยานชื่อดัง ซึ่งการออกแบบจักรยานที่เรียกว่า โตเกียวไบค์นั้นมาจากพฤติกรรมการใช้จักรยานในเมืองโตเกียว



โตเกียวไบค์เป็นจักรยานที่เหมาะสมกับการใช้ในเมือง เนื่องจากประเภทของจักรยานนั้นมีมากมาย การเลือกใช้งานให้เหมาะสมก็เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงเป็นหลัก

จักรยานที่ใช้ปั่นเป็นพาหนะในมหานครที่พัฒนาแนวความคิดมาจากพฤติกรรมคนโตเกียว น่าสนใจในความพิถีพิถันที่สร้างเอกลักษณ์นี้ขึ้นมา เป็นเอกลักษณ์ที่ตอบสนองการใช้ได้จริง และพัฒนาလာมาเป็นจุดแข็งของเมืองอีกด้วย



จักรยานเป็นยานพาหนะที่นิยมใช้มาตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเป็นรูปแบบต่างๆ ทั้งการออกแบบและการใช้งาน ที่โตเกียวทำให้เห็นว่าจากพฤติกรรมการใช้จักรยานในเมืองต่อยอดเป็นจักรยานที่เหมาะสมกับการขี่ในเมืองพัฒนาเป็นจักรยานที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และความเหมาะสมนั้นแหละ คือเอกลักษณ์ที่หล่อหลอมมาจากคนโตเกียวนั่นเอง



กรณีศึกษาที่มีข้อผิดพลาด

2.3.8 10 อันดับเมืองที่มีปัญหาจราจรติดขัด



หลังจากกรณีศึกษาด้านเมืองจกัรยาน การมองมุมในภาพรวมของเมืองจกัรยาน มีนโยบายการปฏิบัติตาม การวางแผนระยะที่เห็นผล เพราะเมื่อผ่านระยะเวลาได้ระดับหนึ่งแล้ว เมืองที่เป็นเมืองจกัรยาน ไม่ได้มองแค่จกัรยานเป็นยานพาหนะแต่เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมไปแล้ว ด้วย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประวัติศาสตร์เดิมของแต่ละประเทศ และการพัฒนาที่ต่างกันไป

นอกจากนี้มาศึกษากันต่อที่มีข้อผิดพลาดซึ่งมีปัญหาเหมือนกับกรุงเทพมหานคร นั่นคือเมืองที่ติดอันดับรถติดของโลก ปัญหาจราจรติดขัดกลายเป็นปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นทั่วมุมเมืองของดาวเคราะห์ซึ่งห่างจากดวงอาทิตย์เป็นลำดับที่สาม ที่มีชื่อว่า โลก

ปัญหาจราจรติดขัด พบได้ทั่วโลกแล้ว

10 อันดับของเมืองที่มีปัญหาจราจรติดขัด จาก Forbes

1. Brussels, Belgium
2. Antwerp, Belgium
3. Los Angeles, USA
4. Milan, Italy
5. London, UK
6. Paris, France
7. Honolulu, USA
8. Rotterdam, Netherland
9. Manchester, UK
10. San Francisco, USA

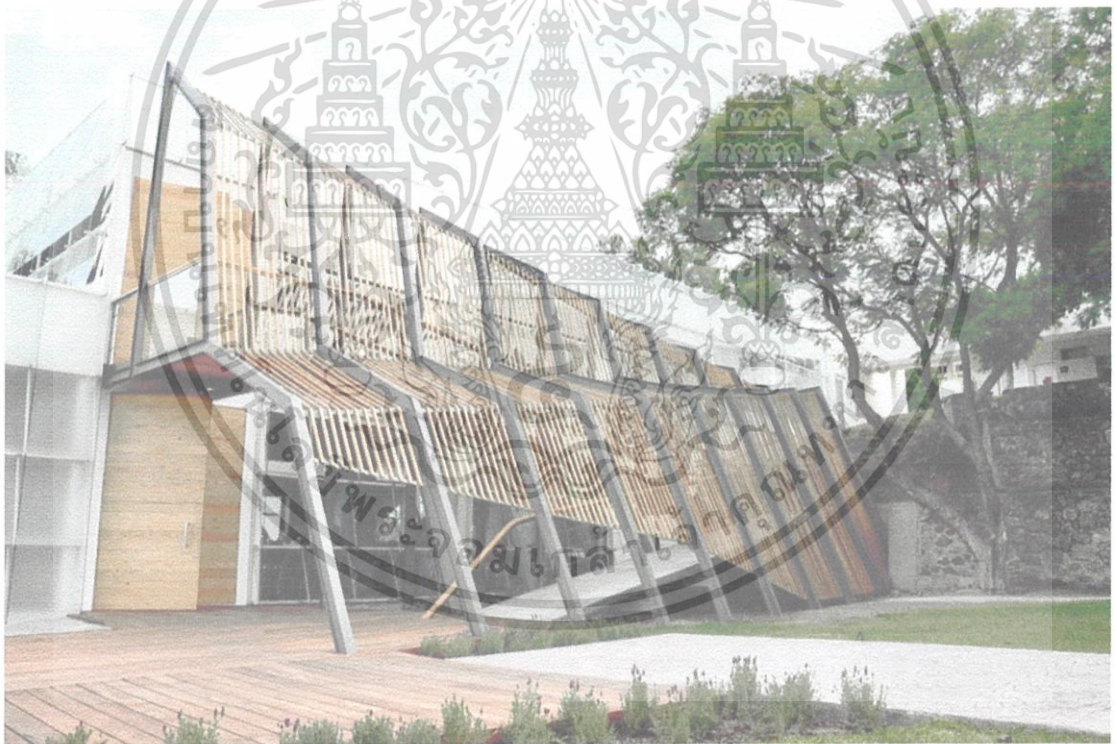
ปัจจัยร่วมจากการมอง 10 อันดับของเมืองที่มีปัญหาจราจรติดขัด คือ ปัญหาจราจรติดขัดเป็นปัญหาใหญ่และทำให้เสียร้องขอความช่วยเหลือให้แก่เขาดังขึ้นเรื่อยๆ ปัญหาจราจรติดขัดนำมาซึ่งความสุขของพลเมืองที่ลดลงอยู่เรื่อยๆ จากกรณีศึกษาเห็นควรว่าในฐานะนักออกแบบ พร้อมเครื่องมือในการออกแบบสามารถนำอะไรออกมาใช้แก้ปัญหารจราจรติดขัดด้วยสถาปัตยกรรมภายใน

กรณีศึกษาการใช้งานของพื้นที่ส่งผ่าน

2.3.9 รูปแบบของพื้นที่ส่งผ่าน

หากกล่าวถึงพื้นที่ส่งผ่านทางสถาปัตยกรรมจะหมายถึงทางเดินภายในตึก พื้นที่ระหว่างอาคารกับภายนอก เป็นพื้นที่ส่งผ่านเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่ที่ต่างกัน ทั้งนี้โครงการก็เป็นพื้นที่ส่งผ่านเช่นกัน เป็นพื้นที่เพื่อส่งคนขึ้นรถสาธารณะ หรือระหว่างทางเดิน โดยโครงการจัดการกับพื้นที่ว่างระหว่างสถาปัตยกรรม และจัดการให้เดินการส่งผ่านอย่างแยบยลแต่การใช้งานมีการแบ่งสัดส่วนที่ชัดเจน ทั้งนี้เมื่อเดินในกรุงเทพมหานครอาจจะเมื่อน้อยกว่าเดิมเพราะพื้นที่ส่งผ่านพาเล่นไปเพลินไม่รู้ตัว

รูปภาพต่อไปนี้เป็นตัวอย่างเพื่อศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ส่งผ่าน เพื่อศึกษารูปแบบ และการจัดการสถาปัตยกรรมภายในในพื้นที่สาธารณะ





เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กรณีศึกษาด้านโครงสร้าง

2.3.10 Nakagin Capsule Tower



รูปแบบของตึกที่เห็นอยู่นี้เป็นตึกที่เกิดขึ้นในช่วงเมตาบอลิซึม สถาปัตยกรรมที่
เลียนแบบกระบวนการของมนุษย์ที่มีการบริโภคและถ่ายออก ร่างกายมีการปรับสมดุลและ
เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เช่นเดียวกับตึกแคปซูลที่โตเกียวนี

ตึกแคปซูลมีทั้งหมด 13 ชั้น

มีแคปซูลทั้งหมด 140 ยูนิต

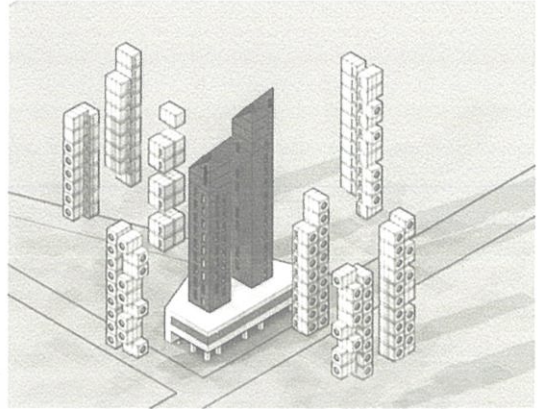
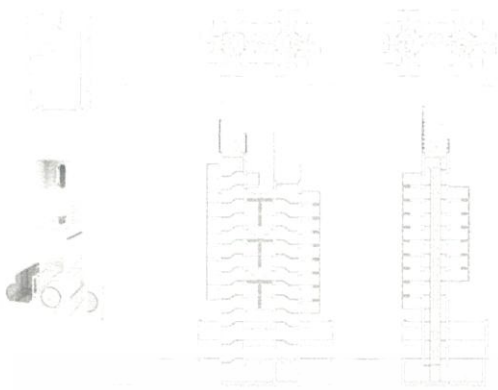
โดยแต่ละยูนิตมีพื้นที่ 7 ตารางเมตร

ขนาดห้องน้ำในแต่ละยูนิตมีขนาดเล็กเท่าห้องน้ำบนห้องโดยสารของเครื่องบิน แต่ละยูนิตแยกออกจากกันได้ ปัจจุบันตึกแคปซูลนี้กลายเป็นที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวที่แวะเวียนมาที่โตเกียว นอกจากนี้ได้ที่พักในโตเกียวแล้ว ยังได้สัมผัสบรรยากาศของสถาปัตยกรรมช่วงหลังสงครามโลกนี้ด้วย



ตึกแคปซูลมีโครงสร้างหลักคือสองเสาตรงกลางเพื่อรับน้ำหนัก และทำหน้าที่หลักในการเป็นตัวยึดของแต่ละแคปซูล ตึกนี้เป็นตึกห้องพักที่อยู่อาศัย ออกแบบมาเพื่อรองรับผู้ใช้ที่เป็นพนักงานออฟฟิศ เป็นการจัดการพื้นที่ขนาดเล็กให้อยู่ได้ในการใช้งานพื้นที่จำกัด ขนาดแคปซูลแต่ละยูนิตที่มีขนาดเล็กเพราะต้องการห้องเพื่อรองรับคนได้จำนวนมาก โดยแต่ละยูนิตจะถูกจัดการยึดติดอยู่กับเสาหลักตรงกลาง





สาเหตุที่เป็นสถาปัตยกรรมเมตาบอลิซึมเนื่องจาก เมื่อมียูนิตใดที่เสีย หรือชำรุดเสียหาย ก็สามารถเปลี่ยนยูนิตใหม่เข้าไปแทนได้ เพราะแต่ละยูนิตแยกออกจากกันได้ การปรับเปลี่ยนของสถาปัตยกรรมมาจากโครงสร้างที่เอื้ออำนวยนั่นเอง

การศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการหาวิธีใช้พื้นที่ว่างเกาะเกี่ยวกับสถาปัตยกรรม ให้โครงสร้างนั้นพึ่งพากันได้อย่างไร



กรณีศึกษาการออกแบบเชิงทดลองและแนวความคิด

2.3.11 SO-IL : DANCE POLE

สถาปัตยกรรมปฏิสัมพันธ์ ที่ MOMA นิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา



Dance pole เป็นผลงานของ SO-IL ตั้งที่ MoMA เมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา

การศึกษาเรื่อง เสา เพียงอย่างเดียวก็สามารถสร้างผลงานสถาปัตยกรรมที่น่าสนใจและแปลกใหม่ได้ โครงการที่นำมาเป็นกรณีศึกษาเป็นงานของ SO-IL ร่วมกับ ARUP บริษัทเกี่ยวกับโครงสร้างที่มีชื่อเสียงและสร้างผลงานของหลายสถาปนิกชื่อดัง จากโครงสร้างปรับเปลี่ยนควบคู่กับการออกแบบ ก็สร้างความหมายให้เสาใหม่อย่างน่าสนใจ

การวิเคราะห์หน้าที่ของเสา สร้างมิติใหม่ให้กับการออกแบบโดยพิจารณาและหาวิธีการสร้างการใช้งานใหม่



งาน Dance Pole นั้นนอกจากจะเป็นงานสถาปัตยกรรมที่ศึกษาและเปลี่ยนแปลงที่ทำหน้าที่รับน้ำหนักดูมันให้เต็งตึงได้ ยังมีปฏิสัมพันธ์กับผู้คนที่ผ่านมา ราวกลับว่าสถาปัตยกรรมพูดกับมนุษย์ได้ จากกรณีศึกษานี้แสดงถึงการคิดทดลองเชิงพฤติกรรมโดยการลิ้มการใช้งานปัจจุบัน ให้คำถามใหม่กับโครงการ และออกแบบพร้อมสร้างพฤติกรรมใหม่ขึ้นมา

2.3.12 สรุปการนำไปใช้

1. แนวทางการปูพื้นฐานเมืองจักรยาน โดยการเพิ่มพื้นที่ที่เล็กกะน้อย เช่น พื้นที่สำหรับจอดจักรยาน พื้นที่สำหรับซ่อมจักรยาน หรือพื้นที่ที่ผู้ใช้จักรยานใช้งานได้ง่ายในพื้นที่สาธารณะ
2. การจัดการพื้นที่สาธารณะให้เป็นเมืองที่มีชีวิต โดยการเพิ่มพื้นที่พปะของผู้คน เพื่อสร้างความปลอดภัย และพื้นที่สร้างสรรค์ที่นำใช้งาน พร้อมสร้างพฤติกรรมใหม่ที่สร้างสรรค์
3. โครงสร้างในการติดตั้งในพื้นที่วางทิ้งร้าง เนื่องจากพื้นที่มีลักษณะที่แตกต่างกัน ฉะนั้นโครงสร้างที่เหมาะสมต้องมีความยืดหยุ่นสำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะที่แตกต่าง และมีความแข็งแรงทนต่อการใช้งานในพื้นที่สาธารณะ



บทที่ 3

พฤติกรรมผู้ใช้งานและพื้นที่ที่ต้องการ

3.1 พฤติกรรมในพื้นที่สาธารณะ

กิริยาพื้นฐานของมนุษย์บนท้องถนนคงหนีไม่พ้นลักษณะปฏิกิริยาที่เกิดจากประสาทสัมผัสทั้ง 5 ของมนุษย์ กิริยาพื้นฐานของชีวิตผู้คนบนพื้นที่สาธารณะได้แก่ การนั่ง การยืน การฟัง และการมองเห็น

การนั่ง

จากการสำรวจในร้านกาแฟคนส่วนใหญ่เมื่อเข้ามาร้านกาแฟแล้วจะหาที่นั่งจับจองไว้จับกาแฟที่กำลังจะสั่ง ที่นั่งยอดฮิตคือริมหน้าต่าง หรือที่นั่งที่จัดวางหันหลังหรือหันข้างให้กำแพงที่ นั่งแล้วมองเห็นเหตุการณ์ทั่วไปได้มากกว่าที่นั่งอื่นๆ หลายคนเลือกที่นั่งดังกล่าวเพราะพึงพอใจและสบายใจในที่นั่งที่เลือกซึ่งมีปัจจัยคือการมองเห็นและความสบายใจของเรา นักสังคมวิทยาชื่อ เดิร์ค เดอ ยุงก์ (Derk de Junge) ได้แสดงสิ่งที่พบดังกล่าวไว้ในงานวิจัยของเขา เรื่อง “ความพึงพอใจในการเลือกที่นั่งในร้านอาหารและร้านกาแฟ” เช่นกัน เห็นได้ว่าการนั่งในพื้นที่สาธารณะนอกจากจะคำนึงถึงสัดส่วนความสบายของเก้าอี้ที่เหมาะสมต่อการนั่ง ตำแหน่งและที่ตั้งในการจัดวางก็มีส่วนสำคัญในที่นี้

ตำแหน่งของที่นั่งจึงเป็นเรื่องที่ต้องใส่ใจและคิดควบคู่ไปกับผู้คนและกิจกรรม โดยรอบ ทั้งนี้ประสิทธิภาพการใช้งานต้องรองรับความต้องการของผู้ใช้งานได้ดี ในหลายพื้นที่ที่มีผู้ใช้งานที่เป็นผู้สูงอายุ หรือผู้พิการ การมีที่นั่งพักไว้รองรับเป็นอีกการใช้งานที่ต้องคำนึง เพราะระยะทางไม่เท่าไรของหนุ่มสาวก็เล่นเอาคุณปู่คุณย่าเหนื่อยหอบ ถ้าไม่ได้ที่นั่งพักให้หายเหนื่อยก่อนให้พวกเขาได้ใช้กำลังเดินต่อ พื้นที่เมืองที่จะเอื้อให้คนเดินก็ดูจะใจร้ายเกินไปที่ไม่ได้คำนึงถึงผู้ใช้กลุ่มนี้

มานั่งให้นั่งพักที่ทุกระยะ 100 เมตร ระยะที่เหมาะสมและเอื้อต่อการพักตลอดเส้นทางตามทางเดิน แม้ว่าจะไม่ใช่จุดที่ต้องการเป็นที่พักหลักแต่ก็เป็นตำแหน่งที่เหมาะสมในการสร้างพื้นที่นั่งรอง นอกจากจะเป็นการรองรับการหยุดพักระหว่างเดินของผู้ใช้สูงอายุ ยังเป็นพื้นที่ในคนอื่นทั่วไปหยุดทำกิจกรรมทางเลือกพัฒนาต่อไปเป็นการสร้างปฏิสัมพันธ์ของคนเช่น การเดินสวนเจอคนที่รู้จักและอยากจะหยุดคุยใต้ถ้ำสารทุกข์สุขดิบ ที่นั่งรองตามระยะนี้ก็เป็นพื้นที่ที่ช่วยสานต่อกิจกรรมดังกล่าวได้ แทนที่จะยืนเก้ง กังๆ ขวางทาง หยุดนั่งคุยสักหน่อยในพื้นที่ที่มีให้ พื้นที่มีชีวิตเพิ่มขึ้นจากพื้นที่ที่รองรับไว้ด้วยความตั้งใจอย่างหลวมๆ เพิ่มขึ้นได้ด้วยกิจกรรมที่ไม่ได้วางแผน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การยืน – การฟัง

บางที่เราไม่ได้หาที่ยืน เราหาที่ฟังมากกว่า!

การยืนและการฟังเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้ทุกพื้นที่โดยไม่ต้องอาศัยพื้นที่ที่แสดงขอบเขตชัดเจน เนื่องจากเราสามารถหาที่ยืนหรือฟังได้เอง เช่น รื้อบนสถานีรถไฟฟ้าการใช้งานคือกัน ขอบไม้ให้มีใครตกหัวคะมาลงไป แต่เชื่อว่าคนรอรถไฟฟ้าหลายๆคนก็เคยฟังรื้อรอรถไฟฟ้าทั้งนั้น ก็มันเหมือนนี่นา!

การยืนเกิดขึ้นจากกิจกรรมอื่นมาเกี่ยวข้อง เช่น ยืนรอรถ หุดยืนคุย หรือหุดยุดูเป็นต้น การยืนเพื่อพักพิงในพื้นที่สาธารณะ คนส่วนใหญ่จะเห็นหาที่พักพิงตามริมขอบ ไม่มีใครอยากเป็นจุดเด่นรวมสายตา แม้ว่าจะไม่ใช่ดารา ก็ตาม พื้นที่ริมขอบจึงเป็นพื้นที่ยอดนิยม

ความนิยมของพื้นที่ริมขอบอธิบายได้ชัดเจน คือ ตำแหน่งริมขอบของพื้นที่เอื้ออำนวยให้ผู้คนที่สามารถพื้นที่ทั้งหมดอย่างดีเยี่ยม เอ็ดเวิร์ด ที. ฮอลล์ (Edward T. Hall) ได้ อธิบายในหนังสือของเขาเรื่องมิติที่ซ่อนเร้น (The Hidden Dimension) ซึ่งบรรยายเรื่องพื้นที่ริมขอบในส่วนหน้าของอาคารมีส่วนให้คน หรือกลุ่มคนรักษาระยะห่างซึ่งกันและกันเอาไว้ได้ เพราะในพื้นที่สาธารณะเต็มไปด้วยคนแปลกหน้า จะเป็นการดีที่เรารักษาระยะห่างของแต่ละคน เพื่อความสบายใจในพื้นที่ที่อยู่ร่วมกัน

การมองเห็น

การมองเห็นในพื้นที่สาธารณะเป็นสิ่งที่คำนึงอย่างขาดไม่ได้ ยิ่งในขณะที่ฟ้าเริ่มมีดล การมองเห็นส่งผลต่อความมั่นใจในความปลอดภัยของตัวเองในพื้นที่สาธารณะ ซึ่งความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้งาน ไฟในตอนดวงอาทิตย์หมดหน้าที่ก็เป็นเรื่องจำเป็น เพื่อความปลอดภัยเป็นเรื่องของไฟที่ให้แสงสว่าง ขณะเดียวกันแสงที่ออกมา นั้นต้องเป็นแสงที่เป็นมิตร ให้ความรู้สึกในด้านบวกด้วย

ส่วนตอนกลางวันที่ดวงอาทิตย์ทำงาน การมองเห็นรวมถึงการเห็นทางเดิน ทางที่จะเดินและเส้นทางที่จะเดิน พื้นที่ที่เกิดขึ้นจะเอื้ออำนวยทั้งสองอย่างไปพร้อมๆกัน นอกจากนี้ยังเป็น การสร้างปฏิสัมพันธ์ เช่น การมองเห็นนักดนตรีอิสระข้างถนน หรือเห็นกลุ่มอาสาสมัครจิตอาสา การมองเห็นกับผู้คนแปลกหน้าอาจจะนำมาซึ่งอะไรบางอย่าง ซึ่งแม้แต่ผู้มองเห็นเองก็ยังไม่อาจรู้ตัวก็เป็นได้

ในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ เรื่องความสวยงามไม่ใช่เรื่องหลักที่จะต้องใส่ใจด้านเดียว ปฏิสัมพันธ์และความรู้สึกของผู้คนในพื้นที่สาธารณะซ่อนอยู่เป็นประเด็นที่ต้องใส่ใจ การใช้พื้นที่

ร่วมกันของคนแปลกหน้ามากมาย ความรู้สึกที่ติดลบจะเป็นอุปสรรคกับการสร้างพื้นที่ที่มีชีวิต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเมืองที่มีชีวิต การขับเคลื่อนความรู้สึกและค่านึงของผู้คนในพื้นที่สาธารณะตามพฤติกรรมที่เกิดขึ้น หลังจากศึกษาตามข้อมูลทีกล่าวไว้ทั้งหมดข้างต้น ไม่ว่าจะเป็นการนั่ง การยืน การพิง หรือการเดิน ล้วนมีจุดที่ต้องคำนึงในการออกแบบ หลังจากนั้นในการออกแบบนอกจากจะคิดว่าที่นั่งรอรถจะออกแบบให้สวยเพียงวอย่างไร ต้องไม่ลืมคำนึงว่า ที่นั่งรอนั้นจะไม่ทำให้คนนั่งข้างกัน อึดอัด และผู้คนที่นั่งอยู่จะมองเห็นรถโดยสารประจำทางที่กำลังวิ่งมาอย่างแน่นอน



3.2 พฤติกรรมผู้ใช้โครงการ

ชีวิตบาทวิถีในกรุงเทพมหานคร (BANGKOK STREET LIFE)

บนบาทวิถี หรือที่เราเรียกว่า “ฟุตบาท” พื้นที่ที่ทอดยาวไปข้างถนน ขนาบข้างถนน อันกว้างขวางซึ่งเป็นพื้นที่ของรถ และคนบนรถ หากใช้สองเท้าย่างเดินบนบาทวิถี ชีวิตมากมายอยู่ร่วมกันเป็นระบบนิเวศทางเท้าที่น่าสนใจ และเป็นเอกลักษณ์ของมหานครแห่งนี้

ระบบนิเวศทางเท้าที่ว่า สังเกตได้โดยไม่ต้องพึ่งความรู้พื้นฐานจากวิชาชีววิทยา แค่ว่าก้าวเดินบ๋อย หรือไม่ก็ทำที่พิกซิกที แล้วลองมองดู ระบบนิเวศทางเท้าดังกล่าวมีอยู่หลายหน่วยที่มีการพึ่งพา และแก่งแย่งกันในพื้นที่เดียว หน่วยต่างๆประกอบไปด้วย รถเข็นขายขนมโตเกียว รถเข็นขายลูกชิ้น รถเข็นขายน้ำส้มคั้น รถเข็นขายกาแฟโบราณ แผงลอยขายคอนแทคเลนส์ แผงลอยขายถุงเท้า แผงลอยขายเสื้อผ้าตัวละ 199 บาท แผงลอยขายเคสไอโฟน คนขอรับบริจาคช่วยเหลือเด็กยากไร้ วินมอเตอร์ไซด์นั่งเล่นหมากรุก คนขับแท็กซี่แอบปีสสาวะข้างทาง ขอทาน นักดนตรีอิสระ กับกีตาร์ คนกวาดถนน คนส่งจอร์ไปมา นายสถานีคิวรถตุ๋ และคนรอรถโดยสารประจำทางเป็นต้น หน่วยต่างๆที่มีชีวิตชีวบนท้องถนนมีการพึ่งพากันเช่น คนส่งจอร์ไปมาต้องแวะซื้อกาแฟรถเข็นก่อนจะขึ้นไปทำงาน หรือแม่ค้าแผงลอยขายเคสไอโฟนต้องซื้อลูกชิ้นจากแม่ค้ารถเข็นตอนบ่ายสองเป็นต้น ขณะเดียวกันก็มีการแก่งแย่งช่วงชิงเช่น การแย่งกันขึ้นรถโดยสารประจำทางในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือแย่งกันเรียกวินมอเตอร์ไซด์เป็นต้น ระบบนิเวศนี้มีชีวิตชีวาขึ้นมา เป็นชีวิตบาทวิถีที่สมบูรณ์และอยู่ร่วมกันเป็นหน่วยย่อยๆจากมหานครแห่งนี้

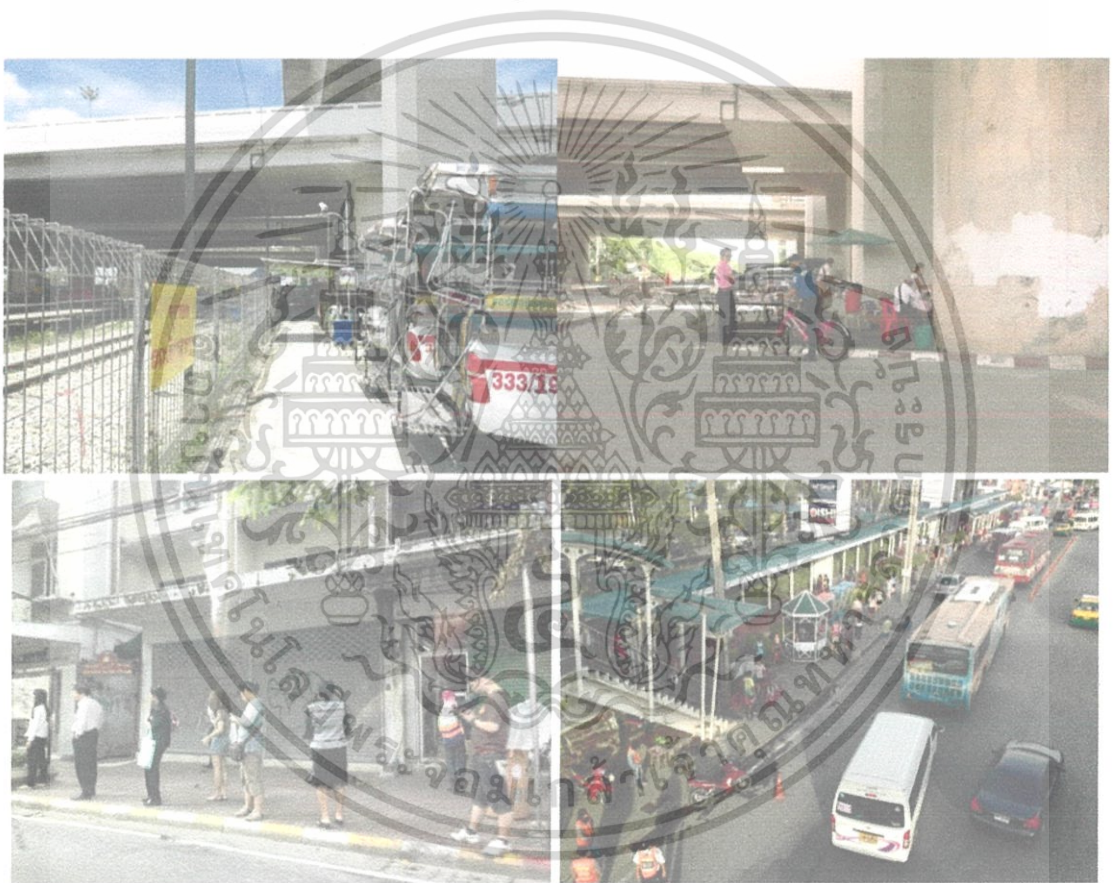
จากชีวิตบนบาทวิถีที่อาจจะเป็นใครก็ได้มาเดิน แล้วแต่เราจะเจอกัน จากการสังเกตการณ์และสำรวจเก็บข้อมูลอยู่บ่อยครั้ง ไม่ว่าจะป็นนั่งรถเมล์รอบเมือง นั่งรถยนต์ส่วนตัวไปเที่ยวเล่น นั่งรถตุ๋ไปหาเพื่อน เดินตามทางรถไฟฟ้า และปั่นจักรยานรอบกรุงเทพฯ 100 กิโลเมตรข้ามทุกเขต ข้อมูลจากการสังเกตการณ์และสำรวจในเมืองที่ตัวเองอยู่ตั้งแต่เกิด แต่มองในมุมที่หลากหลาย และวิเคราะห์แบ่งกลุ่มของชีวิตบนบาทวิถีได้ดังนี้

1. ผู้ส่งจอร์
2. ผู้ประกอบการบนบาทวิถี
3. ผู้ให้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
4. คนกวาดถนน

ทั้ง 4 กลุ่มของชีวิตบนบาทวิถีทำให้การจัดกลุ่มของระบบนิเวศทางเท้าเห็นชัดขึ้น เป็นการรวมเพื่อแยกให้เห็นหน่วยของผู้ใช้ต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่

ชีวิตบนบาทวิถีมีกิจกรรมอยู่ในหน่วยและระหว่างหน่วยของผู้ใช้ กิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นกิจกรรมที่เริ่มอย่างอิสระ และด้วยระยะเวลาที่มีการทำอย่างซ้ำๆ เป็นไปตามวิถีทางของผู้ใช้จน เป็นแบบแผน และเห็นได้ตามพื้นที่ทางเท้าทั่วกรุงเทพฯ จนกิจกรรมเหล่านั้นกลายเป็นแบบแผน และ รูปแบบที่คล้ายคลึงแม้ว่าจะอยู่คนละพื้นที่ แต่ตราบใดที่ยังเป็นพื้นที่บนทางเท้า ความคล้ายคลึงใน แบบแผนนั้นก็ไม่ได้หายไปไหน เป็นรูปแบบที่เห็นได้ชัด

จากการสำรวจรอบกรุงเทพฯ หลากหลายเส้นทางและวิธีการมีตัวอย่างเพื่อจะแสดง ความคล้ายคลึงที่กล่าวถึง จากภาพทั้งหมด 4 ภาพ จะมีหน่วยที่เป็นองค์ประกอบของระบบนิเวศทาง เท้าบนพื้นที่ทางเท้าต่างๆ แต่มีความเหมือนในรูปแบบของหน่วยที่คล้ายคลึงกัน



ทั้งนี้ในโครงการในการทำวิทยานิพนธ์ มองเห็นถึงการใช้งานที่ละเอียดและแสดงถึง ลักษณะเฉพาะของผู้ใช้งาน จึงได้สรุปผู้เข้าใช้โครงการได้ทั้งหมด 4 กลุ่มของผู้เข้าใช้ ได้แก่

1. ผู้คนสัญจรไปมา
2. พ่อค้าแม่ค้ารถเข็นและแผงลอย
3. ผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
4. คนกวาดถนน

จาก 4 กลุ่มผู้ใช้ในโครงการเมื่อมองจากภาพรวมแล้ว จากเป้าหมายของโครงการยังไม่สามารถครอบคลุมผู้ใช้ในโครงการในทั้งหมดได้ เนื่องจากเป้าหมายของโครงการคือการแก้ปัญหาจราจรติดขัดโดยใช้พื้นที่ว่างที่ถูกปล่อยมาเป็นจุดเชื่อมต่อในการขนส่งและส่งเสริมการนำจักรยานมาใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของปัญหาจราจรติดขัด

แต่เนื่องจากการใช้พื้นที่ว่างที่ถูกปล่อย (Negative Space) เป็นพื้นที่ที่มาพร้อมกับทางเท้า ฉะนั้นคงจะเป็นเรื่องน่าละอายถ้าละเลยการศึกษาพฤติกรรมของคนในพื้นที่ ซึ่งคนในพื้นที่ดังกล่าวก็คือผู้คนในระบบนิเวศทางเท้าที่กล่าวมานั่นเอง

ข้อมูลที่เล่าและอธิบายผู้คนในพื้นที่นั้นคือผู้ใช้งานจริง แท้จริงแล้วผู้ใช้งานหลักที่เป็นปัจจัยในการบรรลุเป้าหมายของโครงการก็คือ *ผู้คนที่สัญจรไปมา* ผู้คนที่สัญจรไปมาเป็นผู้ใช้งานที่ใช้เวลาในโครงการน้อยมาก แต่เป็นปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนโครงการ ทั้งนี้ผู้คนที่สัญจรไปมามีทั้งคนเดิน คนวิ่ง และคนปั่น

การใช้งานส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่โครงการที่เป็นทางผ่าน แต่ทางผ่านนี้จะเป็จุดส่งต่อที่มีประสิทธิภาพอย่างไรเพื่อส่งผลให้ผู้ใช้งานหลักที่เป็นปัจจัยในการแก้ปัญหารถติดจึงได้แบ่งผู้ใช้โครงการหลักเป็นทั้งหมด 3 ประเภทซึ่งได้แก่

1. คนเดิน
2. คนวิ่ง
3. คนปั่น

ทั้ง 3 กลุ่มผู้ใช้งานหลักมีวิธีการเข้าหรือผ่านโครงการด้วยวิธีที่ต่างกัน ซึ่งไม่สามารถละเลยการศึกษาค้นคว้าได้ ด้วยพฤติกรรมที่เกิดขึ้นต่างกัน

คนเดิน หมายถึง ผู้ใช้งานที่เดินเข้าโครงการ เดินด้วยกำลังขาเพื่อจะใช้บริการรถสาธารณะประเภทต่างๆต่อไป หรือเดินผ่านเพื่อแวะใช้บริการซื้อขายระหว่างทาง

คนวิ่ง หมายถึง ผู้ใช้งานที่ผ่านหรือแวะที่โครงการ ต้องการปัจจัยระหว่างทางระหว่างการออกกำลังกาย ซึ่งเป็นเรื่องดีถ้าเราสนับสนุนเมืองที่มีชีวิต ไร้ปัญหาจราจร ให้ผู้ใช้งานเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างบรรยากาศเมืองที่มีชีวิตขึ้นมาด้วย

คนปั่น หมายถึง ผู้ใช้งานที่ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง เนื่องจากจักรยานเป็นพาหนะที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะใกล้ไม่เกินกำลังแม้ว่าผู้ใช้จะเป็นผู้สูงอายุ แต่ก็สามารถใช้เพื่อมาใช้บริการในโครงการ หรือปั่นผ่านและสามารถใช้งานได้ในยามฉุกเฉินอย่างมีทางเลือกในการใช้งาน

ทั้งหมดที่กล่าวมาคือผู้ใช้งานและพฤติกรรมโดยรวมของผู้ใช้งานในโครงการ การเข้าถึงข้อมูลจากการสำรวจจริงและลงพื้นที่ด้วยตัวเองเล่าเรื่องราวของผู้ใช้งาน มองพฤติกรรมเป็นข้อมูลสนับสนุนการออกแบบในโครงการต่อไป แต่เลือกเดินทางหลายๆแบบเปลี่ยนมุมมองในการมองชีวิตบนบาทวิถีและเมืองกรุงเทพฯ มุมมองของผู้ใช้และการใช้งานที่อยู่นอกสายตา นำกลับมาพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายของโครงการต่อไป



3.3 พฤติกรรมการใช้จักรยาน

เป็นที่ยอมรับเลยว่าในปัจจุบันการปั่นจักรยานในประเทศไทยเป็นกระแสที่ละเลยไม่ได้ ทั้งการปั่นออกทริปต่างจังหวัด การสร้างเลนเขียวที่สนามบิสิเนสสุวรรณภูมิให้นักปั่นมาใส่แรงปั่นกันเต็มที่ หรือจะเป็นการเรียกรถเช่าจักรยานในกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็เป็นจริงแล้วด้วยเลนจักรยานรอบเกาะรัตนโกสินทร์

นั่นเป็นกระแสจักรยานที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

จักรยานเป็นยานเป็นยานพาหนะที่เหมาะสมสำหรับใช้เดินทางในระยะสั้น โดยระยะทางที่เหมาะสมกับการเดินทางด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครคือ ระยะทาง 0.5 - 6.5 กิโลเมตร (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535: ข) จักรยานเข้ามาในประเทศไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และการใช้จักรยานก็ค่อยๆหายไปกลายเป็นอยู่ในรูปแบบของเล่นที่เด็กแทบจะทุกคนต้องขี่เป็น

ล่าสุดเมื่อ พ.ศ. 2552 กระแสจักรยานฟิสิกเกียร์ที่นิยมของหมู่วัยรุ่นเข้ามา กลายเป็นการปลุกกระแสการปั่นจักรยาน ด้วยเพราะความหลากหลายในการเลือกชิ้นส่วนในการประกอบจักรยาน การออกแบบเลือกอุปกรณ์ให้แสดงถึงเอกลักษณ์และความชอบของผู้ใช้ จักรยานหลากหลายประเภทถูกนำกลับมาใช้งานอีกครั้ง จะเห็นได้ว่าตามท้องถนนกรุงเทพฯ นอกจากรถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซค์ และรถยนต์ ยังมีจักรยานอยู่ตามท้องถนนด้วย ตามมาด้วยสังคมออนไลน์ โดยเฉพาะเฟซบุ๊ก (Facebook) มีการตั้งเพจ ตั้งกลุ่มเกี่ยวกับจักรยาน รวมไปถึงงานเกี่ยวกับจักรยานก็มีตามมาด้วย เช่น aday bike fest ของนิตยสารอะเดย์ (aday) เห็นได้ชัดว่าจำนวนผู้ใช้จักรยานนั้นมีอยู่มาก

แต่ที่กล่าวมาหลายคนอาจจะนึกถึงจักรยานแสนแพง ดีไซน์สวย พร้อมนักปั่นที่แต่งตัวครบชุดราวกับลงแข่ง แต่จริงๆแล้วการใช้งานอย่างหลากหลายโดยเฉพาะของกลุ่มผู้ใช้จักรยานแม่บ้าน (city bike) เราจะเห็นหลักฐานของผู้ใช้งานจักรยานแม่บ้านได้จากที่จอดจักรยานข้างทางที่ทุกที่จอดเต็ม ตามชอกชอย หรือหน้าตลาดสดทั่วกรุงเทพฯ

การใช้จักรยานอย่างจริงจังจังๆนั้นก็มีมานานแล้ว แค่มั่นไม่อินเทรนเท่านั้น

ฉะนั้นการใช้จักรยานในการเดินทางเป็นทางเลือกที่ทำได้จริงจากพฤติกรรมผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จริงอยู่ว่ากลุ่มแรกใช้จักรยานส่วนมากเพื่อการนันทนาการและออกกำลังกายเท่านั้น คนกลุ่มนี้คือกลุ่มที่เรียกรถเช่าจักรยาน ขณะเดียวกันคุณป้า คุณยายใช้จักรยานแม่บ้านบางคนไม่ได้เรียกรถเช่าอะไร พฤติกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการนันทนาการและออกกำลังกายของในกลุ่มที่เรียกว่านักปั่นหน้าใหม่มีสัดส่วนมากกว่าการปั่นในชีวิตประจำวัน หลายคนใช้วิธีการปั่น

แบบนักแข่ง ซึ่งจริงๆแล้วหากอยากจะได้เมืองจักรยาน พฤติกรรมของผู้ใช้ก็เป็นตัวแปรสำคัญที่จะทำให้มันเกิดขึ้นได้

การใช้จักรยานเพื่อนันทนาการและออกกำลังกาย คือ การปั่นเพื่อออกกำลังกาย ด้วยระยะทาง กำลัง และความเร็ว หรือพักผ่อนหย่อนใจ โดยอาจออกไปปั่นตามสนาม หรือสวนสาธารณะที่มีพื้นที่ให้ หรือจับกลุ่มออกทริปปั่นทั้งในตัวเมืองหรือต่างจังหวัดเพื่อความเพลิดเพลินตามเส้นทาง

การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน คือ การปั่นในการเดินทางไปทำงาน ไปเรียน ไปตลาด ไปวัด ในระยะทางสั้นๆเพื่อไปถึงจุดหมาย เป็นการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางในเมืองตามชีวิตประจำวันของแต่ละผู้ใช้

ทั้งนี้การเลือกใช้จักรยานก็ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการใช้จักรยานที่แตกต่างกัน เนื่องจากจักรยานแต่ละประเภทมีการออกแบบเพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานที่ต่างกันไป องค์ประกอบแต่ละชิ้นส่วนของจักรยานมีผลต่อการใช้งานของผู้ใช้ นอกจากความสวยงามหรือรูปร่างที่แตกต่างกัน หากเลือกใช้จักรยานที่เหมาะสมกับการใช้งาน เหมาะกับตัวเอง เราจะได้เห็นเมืองจักรยานกันแน่ๆ

ดังนั้นการจำแนกจักรยานตามการใช้งานแบ่งได้ดังนี้

1. จักรยานเพื่อใช้งานทั่วไป

เป็นจักรยานประจำบ้าน ใช้ขี่ขี่ในระยะทางสั้นๆ ติดตะกร้าสำหรับใส่ของเล็กๆน้อยๆได้ทั้งข้างหน้า ข้างหลัง หรือข้างๆ จักรยานประเภทนี้ราคาไม่แพง ซึ่งง่ายเหมาะสมแก่การใช้งานทั่วไป

2. จักรยานเพื่อใช้ในการแข่งขัน

เป็นจักรยานเพื่อการออกกำลังกายและแข่งขันในสนาม ต้องใช้อาศัยความเร็วในการปั่น ตัวจักรยานมีลักษณะเฉพาะพิเศษ ได้แก่ ตัวรถเบา หนัวยางแคบ อานเล็ก ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่ส่งเสริมการปั่นเพื่อออกกำลังกายและแข่งขันที่ต้องอาศัยความเร็วและเวลา

การแบ่งจักรยานตามการใช้งานสามารถเป็นตัวเลือกเพื่อบ่งบอกลักษณะในการเลือกใช้จักรยานให้เหมาะสมกับการใช้งานตามพฤติกรรมของผู้ใช้เอง

ประเภทของจักรยาน แบ่งตามที่มีขายตามท้องตลาด

1. Road Bike

เหมาะสำหรับใช้ปั่นบนถนน หรือที่เรียกว่าเสือหมอบ



2. Mountain Bike

เหมาะสำหรับเส้นทางวิบาก ตัวรถมีน้ำหนักมากหรือที่เราเรียกว่าเสือภูเขา



3. City Bike

เป็นจักรยานเหมาะสำหรับปั่นในเมือง เช่นจักรยานแม่บ้าน จักรยานทัวร์ริง(Touring) จักรยานฟิกเกียร์(Fixed gear) จักรยานพับเป็นต้น ซึ่งจักรยานที่ปั่นในเมืองแต่ละประเภทก็มีลักษณะเฉพาะที่ต่างกันออกไป



4. Special Bike

เป็นจักรยานที่มีรูปร่าง ลักษณะพิเศษ เช่นจักรยาน 2 ตอน จักรยานนอนปั่น เป็นต้น



จากข้อมูลล่าสุดที่ได้จากการลงทะเบียนนักปั่นผ่านเว็บไซต์
www.iRideBicycle.org

ได้ข้อมูลสถิติดังนี้

มีนักปั่นชาย 78% นักปั่นหญิง 22%

จำนวนผู้ใช้จักรยานในประเภทต่างๆ มีดังนี้

- เสือภูเขา 4,245 คัน
- เสือหมอบ 4,073 คัน
- รถพับ 3,210 คัน
- แม่บ้าน 1,686 คัน
- ไฮบริด/ซิตไบค์ 1,416 คัน
- ทัวริง 1,152 คัน
- เสือหมอบวินเทจ 992 คัน
- พิกเกียร์ 933 คัน

ในแต่ละปีมีคนเริ่มปั่นจักรยานดังนี้

ปี 2007 เริ่มปั่น 76 คน

ปี 2551 เริ่มปั่น 99 คน

ปี 2552 เริ่มปั่น 157 คน

ปี 2553 เริ่มปั่น 341 คน
ปี 2554 เริ่มปั่น 382 คน
ปี 2555 เริ่มปั่น 852 คน
ปี 2556 เริ่มปั่น 1,234 คน
ปี 2557 เริ่มปั่น 8,177 คน

การใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในประเทศไทย

เพื่อออกกำลังกาย 7,407 คน

เพื่อพักผ่อนและท่องเที่ยว 6,475 คน

เพื่อสัญจร 4,148 คน

เพื่อแข่งขัน 2,185 คน

เพื่อขนส่งสินค้าและบริการ 734 คน

ผู้ใช้จักรยานในประเทศไทยต้องการใช้จักรยานร่วมกับ

BTS 5,110 คน

MRT 4,041 คน

รถไฟ 4,041 คน

รถทัวร์ 2,754 คน

เรือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2,063 คน

รถโดยสารประจำทาง 2,041 คน

เรือด่วนเจ้าพระยา 1,787 คน

Airport Rail link 1,633 คน

จากสถิติที่ได้มาแสดงจำนวนการเก็บข้อมูลของผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศไทยผ่านการลงทะเบียนในเว็บไซต์ ซึ่งไม่ใช่ข้อมูลจากผู้ปั่นจริงทั้งหมด แต่จำนวนดังกล่าว แสดงแนวโน้มของจำนวนผู้ปั่นที่มากขึ้น การใช้งานต่างๆและการใช้งานที่อยากร่วมเข้าด้วยกันกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เป็นจุดเริ่มต้นที่ชี้ให้เห็นว่าผู้ใช้จักรยานมีไม่น้อยทีเดียว และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆอีกด้วย

3.4 การแบ่งผู้ใช้ และพฤติกรรมการใช้โครงการ

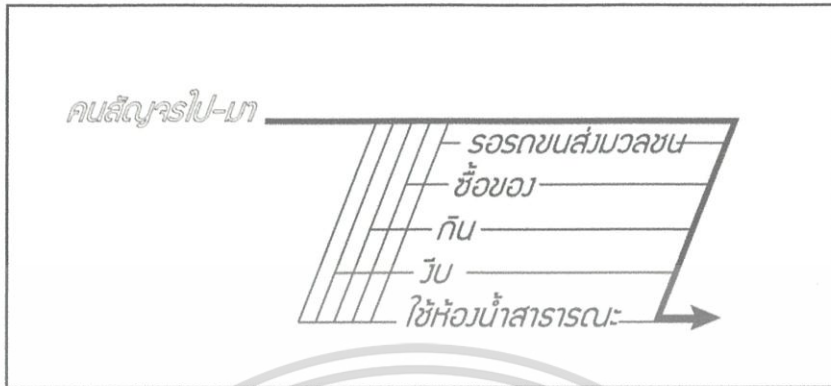
จากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้งานชีวิตบนบาทวิถี แบ่งผู้เข้าใช้โครงการได้ดังนี้

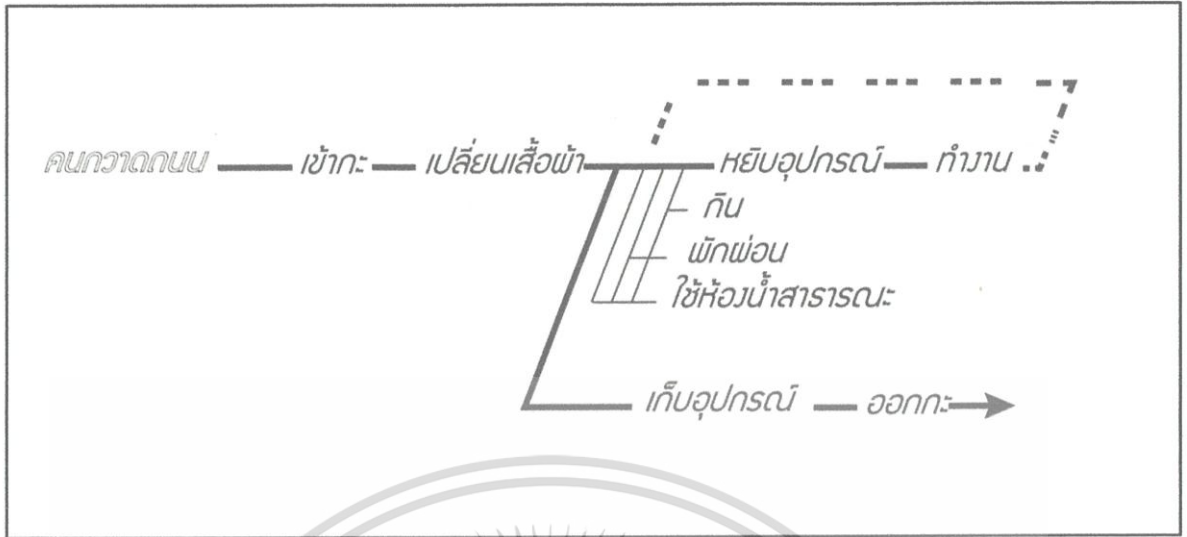
- ผู้คนสัญจรไปมา
- พ่อค้าแม่ค้ารถเข็นและแผงลอย
- ผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
- คนกวาดถนน



ภาพผู้ใช้ในโครงการจากการสำรวจและสัมภาษณ์วันที่ 7 ตุลาคม 2557

จากผู้ใช้ทั้ง 4 กลุ่มผู้ใช้งานมีพฤติกรรมในการเข้าใช้โครงการดังนี้





จากพฤติกรรมทั้งหมดทำให้ได้พื้นที่ที่ต้องการเพื่อตอบสนองการใช้งานจาก
พฤติกรรมของผู้ใช้งานในหัวข้อที่จะกล่าวต่อไป



3.5 พื้นที่ที่ต้องการ

จากพฤติกรรมของผู้ใช้ทั้งหมดได้ออกมาเป็นพื้นที่ทั้งหมด 7 หน่วย ได้แก่

1. พื้นที่รอการขนส่งมวลชน
2. พื้นที่ซื้อ/ขายของ
3. พื้นที่ยืดหยุ่น
4. ห้องน้ำสาธารณะ
5. พื้นที่วินมอเตอร์ไซด์
6. พื้นที่สูบบุหรี่
7. พื้นที่ว่าง

ทั้ง 7 หน่วยของพื้นที่จากการใช้งานทั้งหมดทั้งนี้จะมีขนาดเฉพาะที่เป็นหน่วยเล็กสุดสามารถต่อเติมได้เมื่อต้องการพื้นที่ที่มากขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพื้นที่ของที่ตั้งที่ต่างกันไปของโครงการ

3.5.1 พื้นที่รอการขนส่งมวลชน

พื้นที่รอการขนส่งมวลชนเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการพักคอยรอการขนส่งมวลชนซึ่งสามารถนั่งรอ ยืนรอ พิงรอได้ พร้อมทั้งมีแสงสว่างเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่สำหรับให้ข้อมูลในการเดินทาง ซึ่งส่งเสริมการตลาดให้กับองค์กรด้วยโดยมีผนังหรือส่วนประกอบของพื้นที่ที่สามารถให้เช่าสำหรับโฆษณา เพื่อหารายได้สนับสนุนโครงการต่อไป

สำหรับพื้นที่นี้รองรับพฤติกรรมการรอที่แตกต่างกันของผู้ใช้งาน เป็นพื้นที่ที่สำคัญสำหรับโครงการซึ่งจะส่งผลให้มีส่วนช่วยในการสนับสนุนการใช้ระบบการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครซึ่งมีส่วนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ทำให้ลดปัญหาจราจรติดขัดได้

3.5.2 พื้นที่ซื้อ/ขายของ

พื้นที่ซื้อขายของเป็นพื้นที่มีขึ้นเพื่อจัดระเบียบของการขายของแบบรถเข็นและแผงลอย เป็นพื้นที่ที่สนับสนุนการซื้อขายอย่างเรียบร้อย จัดระเบียบเรื่องการจัดวางตำแหน่งร้านค้าให้เหมาะสมกับทิศทางการสัญจรและพื้นที่บนบาทวิถี พร้อมทั้งเรื่องความสะดวกที่จะมีพื้นที่สำหรับถึง

ขณะที่เพียงพอ เมื่อมีถึงขยะรองรับการทิ้ง ก็สร้างความสะอาดที่ละนิด ที่สร้างความเป็นระเบียบใน สดส่วนเมืองได้ เป็นการปรับทัศนียภาพเมืองที่ยังคงบรรยากาศเดิมไว้

3.5.3 พื้นที่ยึดหยุ่น

กรุงเทพมหานครยังขาดพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การสร้างสวนหย่อมอาจจะ ไม่ใช่ผลเพื่อการสร้างพื้นที่สาธารณะที่ได้ประสิทธิภาพ พื้นที่ยึดหยุ่นเป็นพื้นที่เพื่อผู้ใช้สามารถ ตัดสินใจสร้างพฤติกรรมการใช้งานเองได้ พื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถกำหนดการใช้งานได้เอง ฉะนั้น ความเป็นพื้นที่นี้จะไม่มีการใช้งานหากไม่มีผู้ใช้เป็นผู้ตัดสินใจว่าจะใช้พื้นที่นี้อย่างไร

3.5.4 ห้องน้ำสาธารณะ

กรุงเทพมหานครไม่มีห้องน้ำสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากที่ตั้งของห้องน้ำ สาธารณะหลายแห่งอยู่ในที่ที่ไม่เหมาะสม และไม่ได้รับการดูแลจนกลายเป็นไม่น่ามอง ทั้งๆที่ การใช้งานของห้องน้ำสาธารณะนั้นตายตัว และทุกคนจำเป็นต้องใช้ เพียงแค่อยู่ในที่ตั้งที่เหมาะสม พร้อมกับการดูแลทำความสะอาดที่ควบคู่กัน เท่านั้นจะลดพฤติกรรมข้างทางที่เกิดขึ้นจากการไม่มี ห้องน้ำลงได้

ทั้งนี้เพื่อรองรับกับผู้ใช้ที่ใช้ชีวิตบนบาทวิถีเช่นคนขายของรถเข็น และผู้ให้บริการ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง เป็นต้น

3.5.5 พื้นที่วินมอเตอร์ไซค์

สถานีวินมอเตอร์ไซค์ที่มีตามที่ต่างๆเกิดขึ้นได้เองตามการจัดการของผู้ให้บริการ ตามแต่ละสถานี ซึ่งมีรูปแบบของพฤติกรรมที่น่าสนใจอย่างหลากหลายเช่น การทำป้ายบัตรคิวในการ ให้บริการ การทำพื้นที่สำหรับพักผ่อน โดยพื้นที่นี้มีขึ้นเพื่อรองรับพฤติกรรมมากมายที่ปรับได้ตามแต่ ผู้ใช้งาน

3.5.6 พื้นที่สูบบุหรี่

การสูบบุหรี่ในพื้นที่สาธารณะเป็นเรื่องต้องห้าม แต่ด้วยพฤติกรรมที่ไม่มีระเบียบ และความคิดที่ว่า ไม่เป็นไรหรอก ทำให้ยังมีการสูบบุหรี่ในพื้นที่สาธารณะอยู่ ฉะนั้นการสร้างพื้นที่สำหรับสูบบุหรี่เพื่อแบ่งพื้นที่กันขึ้นมาจะได้ไม่มีการปะปนของผู้สูบบุหรี่ในพื้นที่สาธารณะกับผู้ไม่สูบบุหรี่

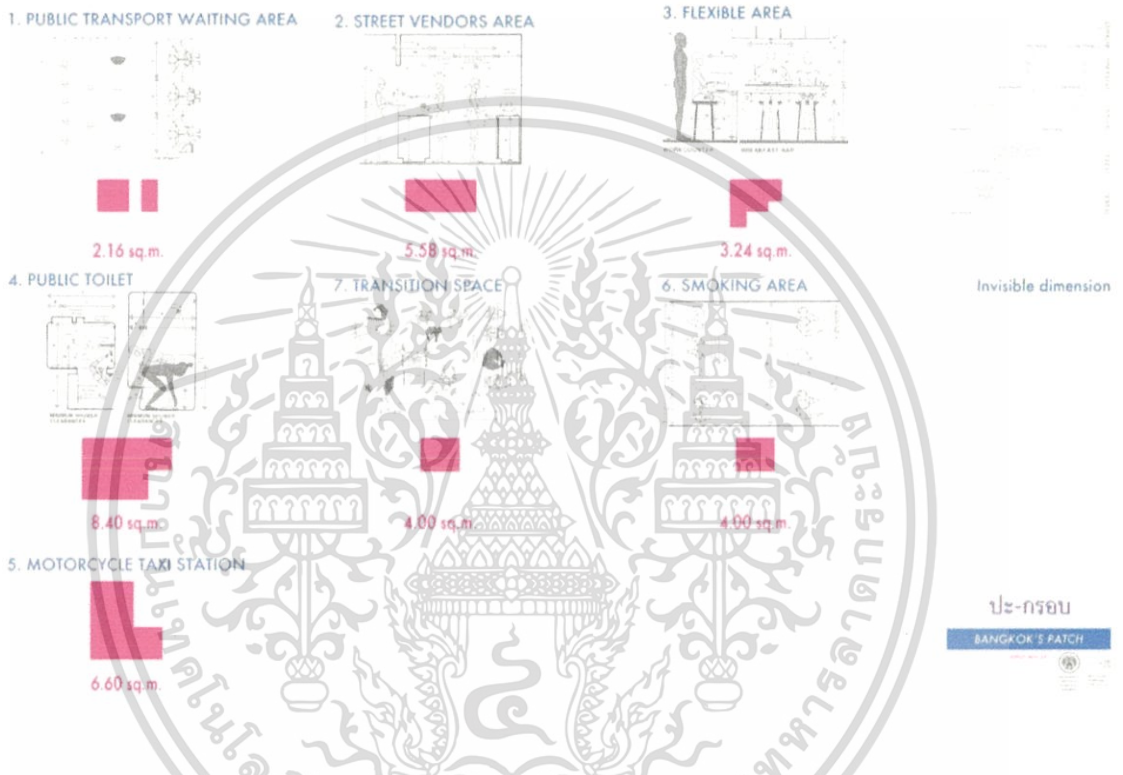
เนื่องจากพอเอื้ออำนวยพื้นที่ที่ผิดให้ถูกต้องจะได้เกิดระเบียบโดยการสร้างพฤติกรรมใหม่ เรื่องการสูบบุหรี่เป็นเรื่องที่ไม่น่าสนับสนุนใหม่พื้นที่ แต่เพราะการสูบบุหรี่ก็เป็นสิทธิส่วนบุคคลซึ่งไม่สามารถห้ามได้ ฉะนั้นเพื่อให้ได้พื้นที่สาธารณะที่ทุกคนอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข การแยกพื้นที่เฉพาะเพื่อทำให้พื้นที่ทั้งหมดอยู่ด้วยกันได้ ก็เป็นเหตุให้มีพื้นที่นี้

3.5.7 พื้นที่ว่าง

พื้นที่ว่างยังต้องการพื้นที่ว่าง ซึ่งพื้นที่ว่างนี้มีขึ้นเพื่อรองรับพฤติกรรมของผู้ใช้งาน และเพิ่มทัศนียภาพให้กับโครงการ ซึ่งถ้ามองโดยรวมแล้วจะเพิ่มทัศนียภาพให้กับเมืองด้วย

จากทั้งหมด 7 พื้นที่จะเป็นพื้นฐานในการออกแบบจัดการพื้นที่ในพื้นที่ว่างทั้งร้าง ซึ่งจากการสำรวจทั้งหมดแล้ว 7 พื้นที่นี้เป็นพื้นฐานของการใช้งานทั่วไปบนท้องถนนซึ่งควรแก่การคำนึงในการออกแบบ แต่พื้นที่ทั้งหมดนี้ย่อมมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งที่เชื่อมโยงกันไปตามพื้นที่ และการวิเคราะห์ที่แตกต่างกันซึ่งจะแสดงให้เห็นในบทต่อไป

พื้นที่ทั้ง 7 ในโครงการนี้ เรียกว่าเป็นหน่วย(Unit) เนื่องจากการคำนวณความต้องการในแต่ละพื้นที่นั้นคิดจากพื้นที่ที่น้อยที่สุด ซึ่งสามารถเพิ่มปริมาณของพื้นที่ได้โดยเพิ่มหน่วยของพื้นที่ลงไปตามพื้นที่ที่มีขนาดแต่ละที่ตั้งไม่เท่ากัน การที่คิดพื้นที่จากพื้นที่ที่เล็กที่สุดเนื่องจากพื้นที่ว่าง (Negative Space) มีหลากหลายขนาด ฉะนั้นต้องเริ่มคำนวณจากพื้นที่ที่เล็กที่สุดและสามารถต่อยอดเพิ่มได้ในพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น



สรุปความต้องการของพื้นที่น้อยที่สุดของแต่ละหน่วย

1. พื้นที่รอการขนส่งสาธารณะ 2.16 ตารางเมตร
2. พื้นที่ซื้อขายของ 5.58 ตารางเมตร
3. พื้นที่ยืดหยุ่น 3.24 ตารางเมตร
4. ห้องน้ำสาธารณะ 8.40 ตารางเมตร
5. พื้นที่วินมอเตอร์ไซด์ 6.60 ตารางเมตร
6. พื้นที่สูบบุหรี่ 4.00 ตารางเมตร
7. พื้นที่ว่าง 4.00 ตารางเมตร

3.6 คนกรุงเทพฯ พฤติกรรม และพื้นที่ที่ต้องการ

ความเข้าใจในลักษณะนิสัยของคนกรุงเทพฯ และชีวิตบนบาทวิถีด้วยการลงไปสำรวจ ทั้งการถ่ายภาพเก็บข้อมูล การสังเกตและจดบันทึก เก็บข้อมูลด้วยความเร็วที่ต่างกันด้วยการเดิน นั่ง ปั่นจักรยาน และนั่งรถยนต์ ข้อมูลที่ได้จากความเร็วที่ไม่เท่ากัน ทำให้เห็นรายละเอียดของข้อมูลที่ไม่เท่ากัน และต่างรูปแบบกันไป

พฤติกรรมของคนกรุงเทพฯ และชีวิตบนบาทวิถีเป็นตัวตั้งของการคำนึงของการใช้งานที่ส่งผลมาจากพฤติกรรมที่มีความคล้ายคลึงในแต่ละพื้นที่ แต่ละที่ตั้งของพื้นที่ที่วางที่ต่างไปย่อมมีลักษณะเฉพาะที่เจาะจง แต่จากการสำรวจลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามทำให้ได้พื้นที่ทั้ง 7 พื้นที่ ซึ่งมาจากพฤติกรรมและวิถีชีวิตบนบาทวิถีทั่วไป กลายเป็นพื้นที่ที่มาจากพฤติกรรมพื้นฐาน เพื่อนำไปเป็นข้อมูลต่อการพัฒนาการออกแบบและการจัดการพื้นที่ เมื่อทำการสำรวจจนรวบรวมข้อมูลมาพัฒนาเพื่อวิเคราะห์ การที่ทำความเข้าใจของพฤติกรรมคนก่อนทำให้การวิเคราะห์หาพื้นที่ที่ต้องการนั้นเกิดจากความเข้าใจ วิเคราะห์ จนสังเคราะห์ออกมาได้

นิสัยคนกรุงเทพฯ น่าสนใจ ชีวิตบนบาทวิถีก็น่าสนใจไม่แพ้กัน ข้างทางข้างถนน มองดูว่าก็แค่ข้างทาง แต่เมื่อรวบรวมข้อมูลแล้ววิถีชีวิตเหล่านั้นมีบทบาท จนกลายเป็นวัฒนธรรมที่น่าสนใจ วัฒนธรรมบนบาทวิถีสร้างรูปแบบของข้อมูลที่น่าสนใจซึ่งสามารถนำไปพัฒนาในงานออกแบบได้มากมาย และโครงการนี้จะแสดงเพียงวิธีหนึ่งที่จะทำให้เห็นผลของวัฒนธรรมเหล่านี้ แต่ไม่ใช่วิธีเดียวที่ทำได้ หากคิดต่อยอดหลากหลายทาง หลากหลายคน อาจจะได้เห็นผลงานที่ต่างกันไปจากพื้นฐานข้อมูลนี้ และนั่นเป็นเรื่องน่าสนุกของการออกแบบที่มาจากการทำงานข้อมูลและทดลอง

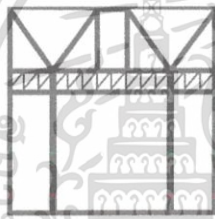
บทที่ 4

การวิเคราะห์สำหรับโครงการ

4.1 การเลือกที่ตั้งของโครงการ

พื้นที่ว่างทิ้งร้าง (Negative Space) จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูล แบ่งพื้นที่ ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. พื้นที่จากโครงสร้างทิ้งร้าง
2. พื้นที่ได้สะพานลอย
3. พื้นที่ได้สะพานรถ



พื้นที่จากโครงสร้างทิ้งร้าง



พื้นที่ได้สะพานลอย



พื้นที่ได้สะพานรถ

เนื่องจากโครงการนี้จะแสดงผลงานออกแบบที่เกิดจากการทดลองในพื้นที่ว่างที่ต่างกันมากมาย จึงเลือกตัวอย่างเพื่อเป็นการแสดงการจัดการพื้นที่ว่าง และการออกแบบจากระบบพื้นฐานที่วางไว้ปรับเปลี่ยนไปตามบริบทของที่ตั้ง

การเลือกที่ตั้งของ Negative Space เพื่อนำมาออกแบบนั้นวิเคราะห์ตำแหน่งจากพื้นที่บริบทโดยรอบ จากนั้นจึงสามารถเลือกพื้นที่จากพื้นที่ทั้ง 7 ที่กำหนดไว้มาอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้อง ฉะนั้นการเลือกที่ตั้งขอโครงการพื้นที่เป็นตัวอย่างแสดงผลงานออกแบบมีทั้งหมด 3 ที่ตั้งเพื่อจะแสดงการจัดการพื้นที่ว่างทั้ง 3 ประเภท ดังนี้

4.1.1 ที่ตั้งพื้นที่ตัวอย่างจากโครงสร้างทิ้งร้าง

ที่ตั้ง ป้ายรถโดยสารประจำทางสภาพผู้พังบนบาทวิถีหน้าหอประชุมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ฝั่งถนนฉลองกรุง



ป้ายรถเมล์ที่มีสภาพผู้พัง ยังอยู่ในพื้นที่ที่ยังมีผู้ใช้ต้องการใช้งานในการรอรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากทางเดินรถยังคงเดิม แต่สภาพที่ร่อไม่เอื้ออำนวย ผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้ที่มาใช้พื้นที่นี้ยังใช้จุดนี้เป็นจุดรอรถ แต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากป้ายรถโดยสารประจำทางเพื่อนั่งรอจริงๆ

4.1.2 ที่ตั้งพื้นที่ตัวอย่างจากพื้นที่ได้สะพานลอย

ที่ตั้ง สะพานลอยข้างหน้าเซ็นจูรี่มูวี่พลาซ่า ฝั่งถนนพญาไท



พื้นที่ได้สะพานลอยเดิมมีศูนย์บริการข้อมูลท่องเที่ยว ที่จอดจักรยาน และมีพื้นที่เสาทีพนักงานกวาดถนนนำอุปกรณ์มาเก็บ ทั้งนี้ที่ตั้งยังอยู่ใจกลางเมือง มีผู้คนสัญจรไปมาตลอดเวลา

4.1.3 ที่ตั้งพื้นที่ตัวอย่างจากพื้นที่ได้สะพานรถ

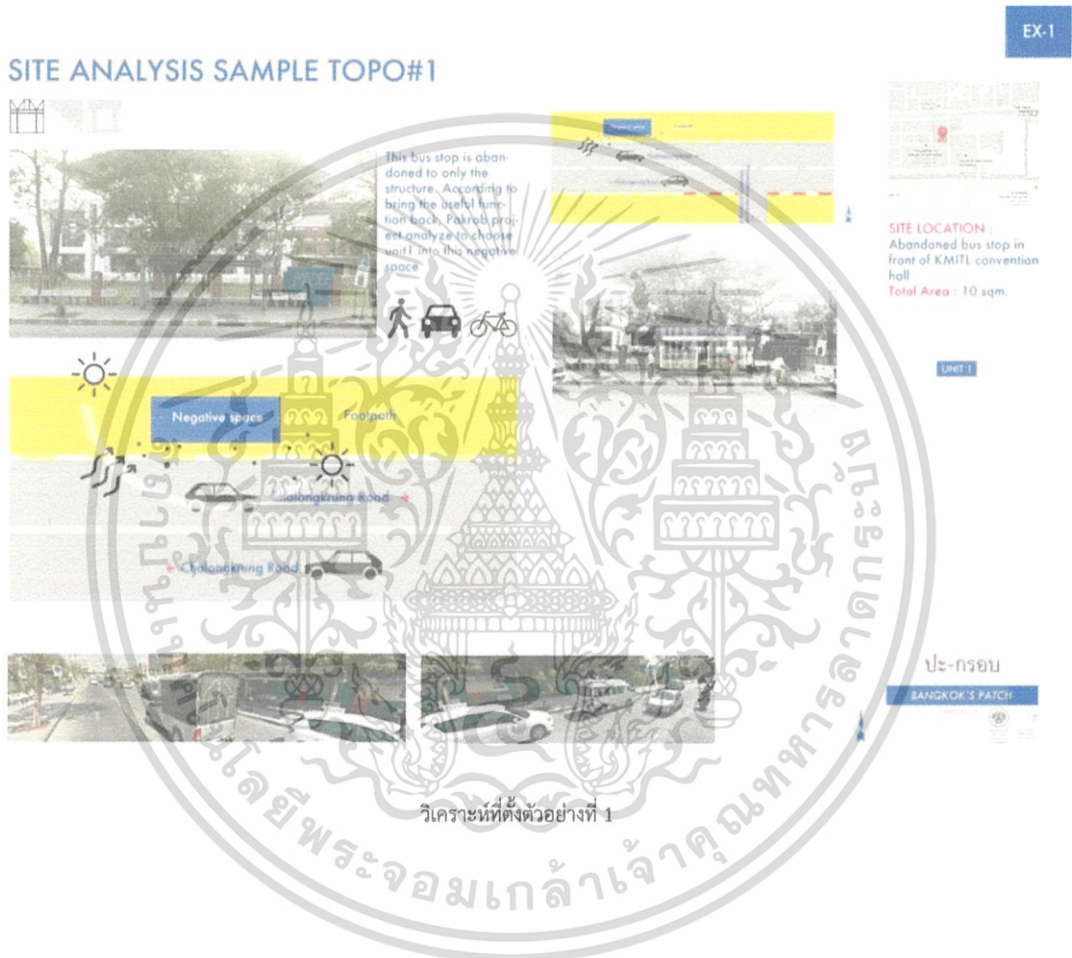
ที่ตั้ง สะพานรถตรงข้ามศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ ถนนอ่อนนุช



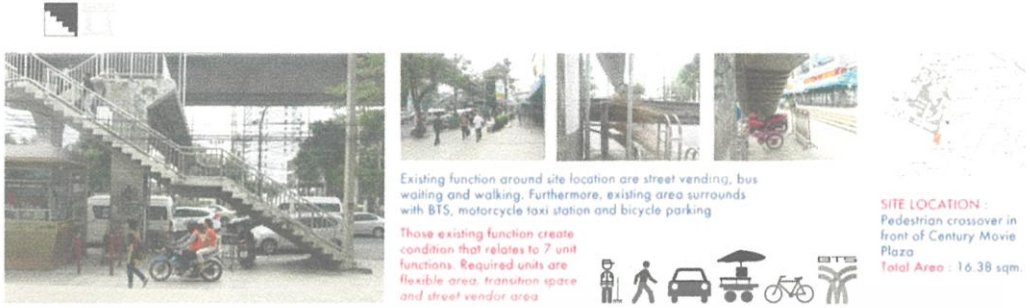
พื้นที่ได้สะพานรถนี้เป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานอยู่แล้วโดยเป็นจุดจอดรับผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถตู้ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง และรถสองแถว ทั้งนี้ยังมีสะพานลอยเชื่อมต่อสองฝั่งถนนมายังจุดพื้นที่ว่างได้สะพานนี้ กลายเป็นว่าพื้นที่ว่างได้สะพานนี้เป็นจุดรวมการขนส่ง และมีผู้มาใช้บริการมากมาย เป็นพื้นที่ส่งผ่านที่มีผู้คนใช้งานอยู่จริง

4.2 วิเคราะห์รูปแบบเพื่อพัฒนาในโครงการ

จาก 3 ที่ตั้งเพื่อเป็นตัวอย่างในการออกแบบ เมื่อได้ที่ตั้งจึงได้ทำการวิเคราะห์ก่อนที่จะออกแบบเพื่อความเหมาะสมในการจัดวาง และจัดการพื้นที่ว่างดังกล่าว การวิเคราะห์จึงทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 3 ที่ ดังนี้



SITE ANALYSIS SAMPLE TOPO#2



Space and Time
Gradient of density
Density of color means density of users using negative space in that moment.



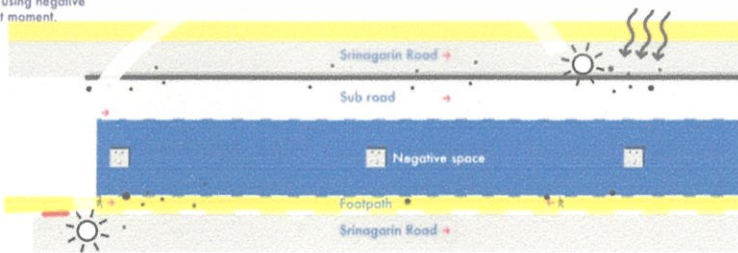
ปะ-กรอบ
BANGKOK'S PATCH

วิเคราะห์ที่ตั้งตัวอย่างที่ 2

SITE ANALYSIS SAMPLE TOPO#3



Space and Time
Gradient of density
Density of color means density of users using negative space in that moment.



ปะ-กรอบ
BANGKOK'S PATCH

วิเคราะห์ที่ตั้งตัวอย่างที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 ตารางความสัมพันธ์ของพื้นที่

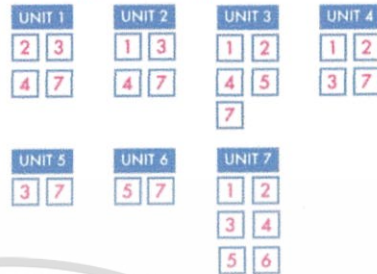
DIAGRAM

MATRIX

1. PUBLIC TRANSPORT WAITING AREA	2	2						
2. STREET VENDORS AREA	2	2	1					
3. FLEXIBLE AREA	2	2	2	0	0			
4. PUBLIC TOILET	1	0	2	2	2			
5. MOTORCYCLE TAXI STATION	3	0	2	2	2			
6. SMOKING AREA	3	0	2	2	2			
7. TRANSITION SPACE	1							

All 7 units are defined as areas, but not too strict. Because of user behavior, users should be able to define their own function.

UNIT RELATIONSHIP



FUNCTION UNIT

- PUBLIC TRANSPORT WAITING AREA
- STREET VENDORS AREA
- FLEXIBLE AREA
- PUBLIC TOILET
- MOTORCYCLE TAXI STATION
- SMOKING AREA
- TRANSITION SPACE

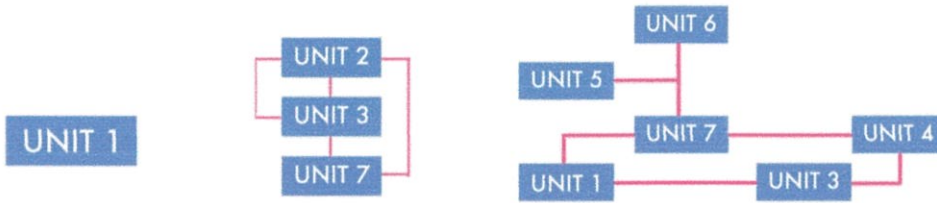


แนวทางการสัมพันธ์ในการออกแบบ (Design Guidelines)

แนวทางนี้เป็นแนวทางในการออกแบบที่แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ทั้ง 7 โดยอ้างอิงความเหมาะสม และความเป็นไปได้ในความสัมพันธ์แต่ละพื้นที่จากข้อมูลจากการค้นคว้าและสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนาม กลายเป็นความสัมพันธ์ของพื้นที่เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบของพื้นที่ที่เหมาะสมกับที่ตั้งและพฤติกรรมการใช้งานในแต่ละที่ตั้งที่ต่างกัน



จากแนวทางในการออกแบบเมื่อนำมาใช้ตามที่ตั้งโครงการที่ต่างกันจะได้ความสัมพันธ์ที่ต่างกันภายใต้กรอบแนวทางการออกแบบเดียวกันดังนี้



ความสัมพันธ์จากที่ตั้งตัวอย่างที่ 1

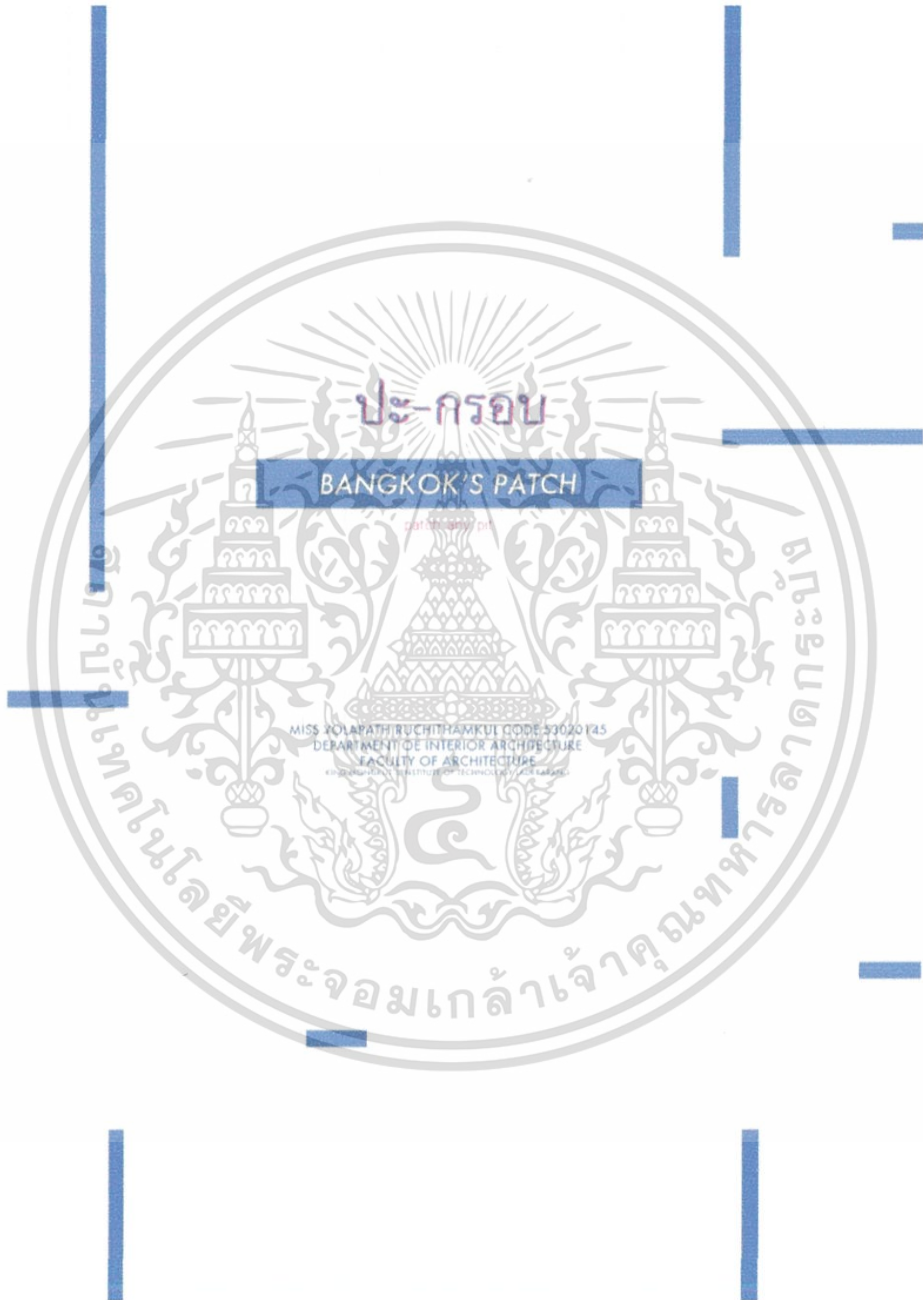
ความสัมพันธ์จากที่ตั้งตัวอย่างที่ 2

ความสัมพันธ์จากที่ตั้งตัวอย่างที่ 3

ทั้งความสัมพันธ์ตัวอย่างที่แสดงนี้ แสดงให้เห็นรูปแบบของความสัมพันธ์ที่มาจากแนวทางการออกแบบ และการวิเคราะห์จากที่ตั้งซึ่งมีบริบทที่ต่างกัน ทั้งหมดนี้เป็นแนวทางเพื่อนำไปออกแบบและพัฒนาในรูปแบบในการออกแบบ



บทที่ 5
ผลการออกแบบ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปะ-กรอบ

BANGKOK'S PATCH

patch any pit



BANGKOK'S NEGATIVE SPACE

Bangkok is a coastal city of Thailand. Bangkok consists of a constructed shopping mall and street. Negative spaces come along with these without intention. Negative space is not waste space at all. These negative spaces are along sidewalks, from sidewalks to street. These sidewalks are not in Bangkok in many ways but in the present of street.

During the observation that took so many times, many interesting things were captured. According to getting the best information, walking is the best method of finding things along the street. Slowly spend without accelerating. I see things clearly in detail. There are many colorful things on footpath, also fun happens every corner of street. Negative spaces that are adapted to various functions are evidence of creativity and solution for many abandoned negative spaces. The pattern of space comes out after taking a lot of photos. Categorize space to 3 type types, negative space comes from different architecture and location, which leads to variety of function.

For only negative space that has been searching but discover in the negative space. There are interesting spots in negative space and around it. Street life relates to negative space. Moreover, when a negative space has an interesting in negative space even they are in different road.

Three types are space from 3 categories. There are abandoned structure such as wreck of bus stop, pedestrian overpass that leaves negative space with rhythm of steps and finally, crosswalk road where the road turns a function for use to be waiting for beneath space.



Abandoned structure Pedestrian overpass Crosswalk road



Pedestrian reminds of public space and vision during walking. How can smile happen along Bangkok street?
You will never feel sharing on Bangkok footpath. There are a lot of street vendors. There are many kind of food. Street vendors keep Bangkok street busy.
Motorcycle taxi is the best way to get away from traffic jam. Tachabai riding in random. They always have their sign in the right location that you want to buy.
Crowd of people standing and waiting. What about space for sitting and leaning? You can't always find Bangkok streetlight. It might takes longer than you thought.
Street vendors are everywhere. They carry their carts and create their shop with umbrella and some chairs.
Guess who keeps Bangkok clean for us? Where do they keep their equipment? What how does they start their work?

แสดงการสำรวจพื้นที่ว่างทิ้งร้าง (Negative Space) และพฤติกรรมของชีวิตบนบาทวิถี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ใด ๆ ที่มีการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

NEGATIVE SPACE

BANGKOK OBSERVATION

NEGATIVE SPACE + POSITIVE FUNCTION

MATERIAL
observation

ACTUAL BANGKOK
observation

DESIGN+STRUCTURE
STREET LIFE FUNCTION
FUN+CREATIVITY

EXISTING FUNCTION
observation

แสดงการสำรวจรอบกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Even there is no way to be seen, it doesn't mean that there is no way at all. Experiment is the best way to pull the idea out of my mind. I kept sketching and doodling during design develop week. Outcome is nothing, but just for that moment. After gathering all the sketches and sticking on the wall, I found the repetition of vertical line. It seems to be one of further design point.

DESIGN EXPERIMENT

All paper, blue and red pen are ready. Sketching thing on my mind, drawing thing in front of me with some heat. I got stress because there was still no picture of design at all. Sometimes logic doesn't always work if it is in the wrong time. Some logic becomes useless.

As it's time to switch to new aspect, combing the sketches and research, I found what I hadn't found yet, material. All the idea comes from form, the first sense of recognition. How to make shape? What will it feel? What will I feel when I touch it. When you walk and know that you are in the wrong way, then I mean you have to go back and restart. How about move ahead with different way or move forward slower but thoroughly.

ITERATION SKETCH



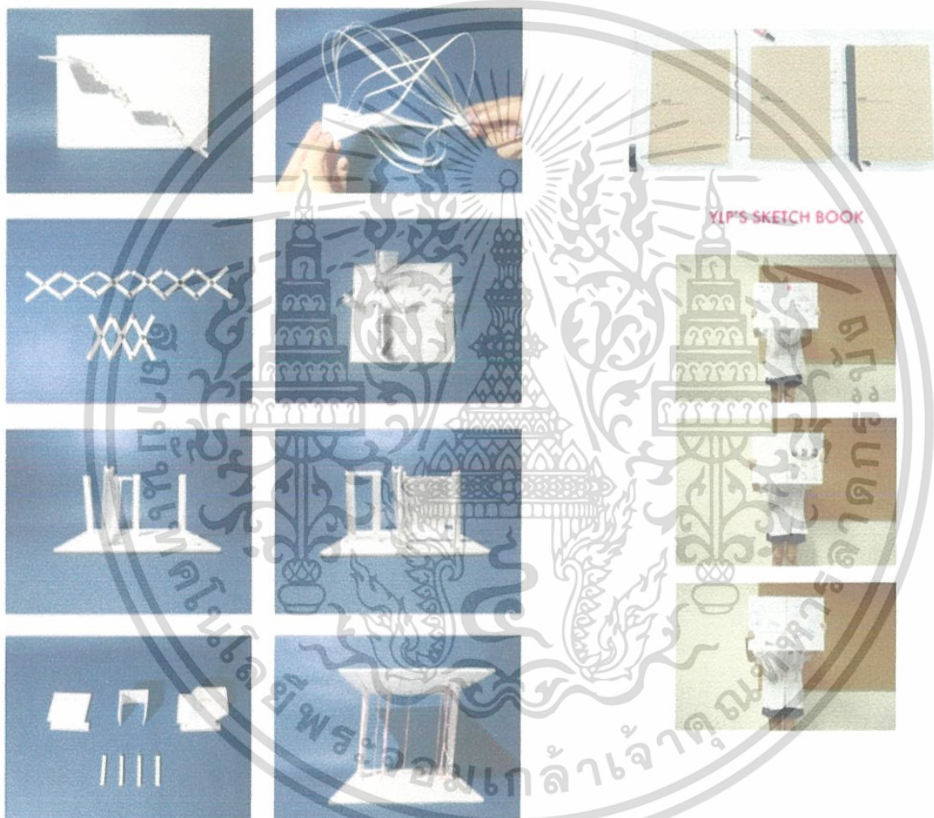
แสดงการทดลองเพื่อหารูปแบบของการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Making model is not my thing. But when I started making one, I just can't stop making them. Understanding function becomes an easy job when I have to find the form to design. Sketchbooks that I have during these time have been written, drawn, kept a lot of things from my head.

DESIGN EXPERIMENT

After sketched on paper, start turn to touchable form then space and more, which will support the design later. Firstly, understanding character of 3 type spaces then I find ways to adapt to those typical space.

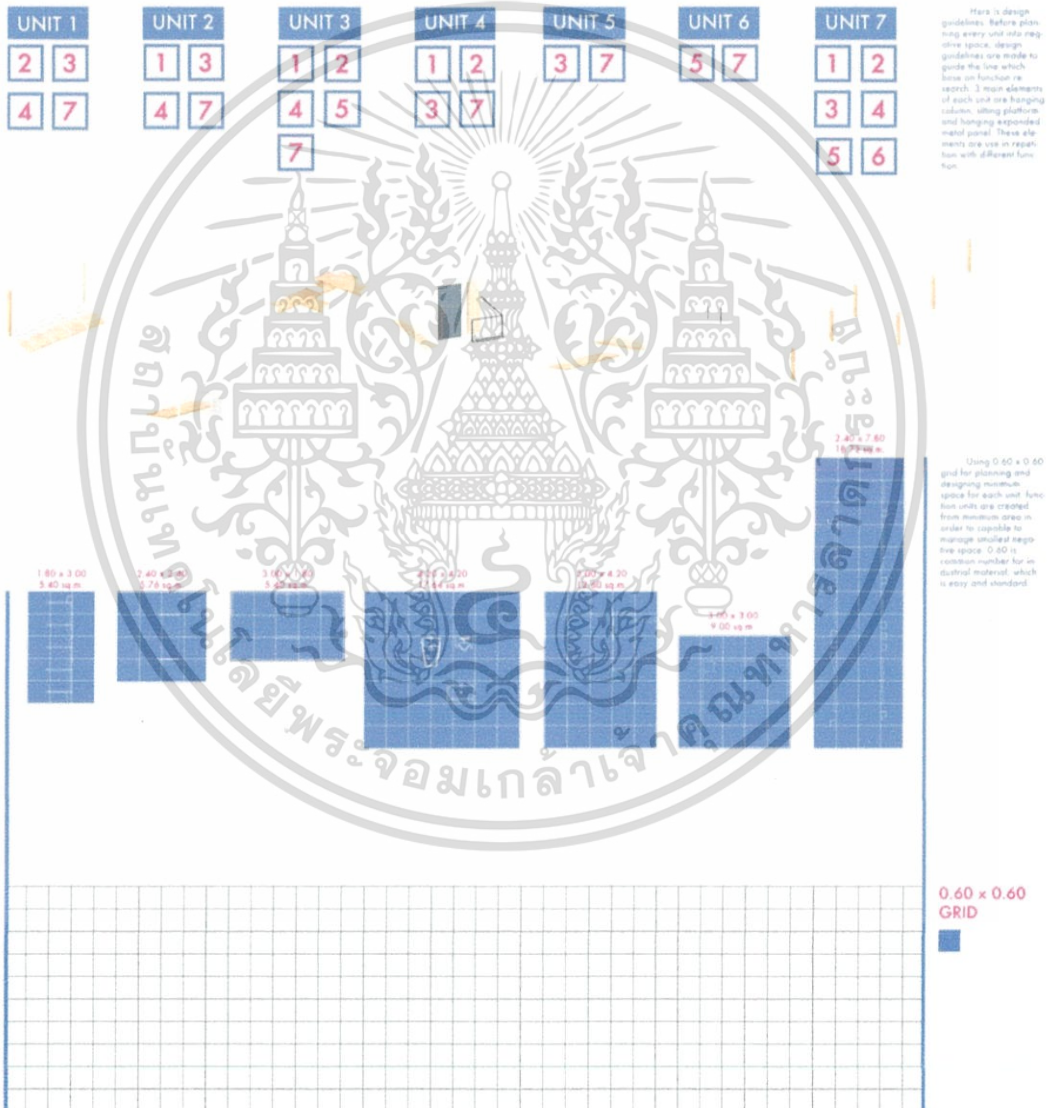


There are models that made from paper and foam. These models are for showing form and space. Moreover, function has to be fitted. Detail in each model is based for further design development. Lots of experiment make me learn by doing which I gain lots of experience more than just looking cool design from internet. Learning by doing is the best way of discovering.

แสดงการทดลองเพื่อหารูปแบบของการออกแบบ

7 FUNCTION UNITS

Street functions are defined in 7 units, with similar elements. 7 functions are main functions that are defined. Nevertheless, other additional function will come up by the idea of user. Other various functions will come out, which show how flexible it is and some space to be filled up with creativity. 7 function units are public transportation waiting area, street vendor area, flexible area, public toilet, motorcycle taxi station, smoking area and tram stop space.



แสดงหน่วยทั้ง 7 ทั้งแปลน และการออกแบบ

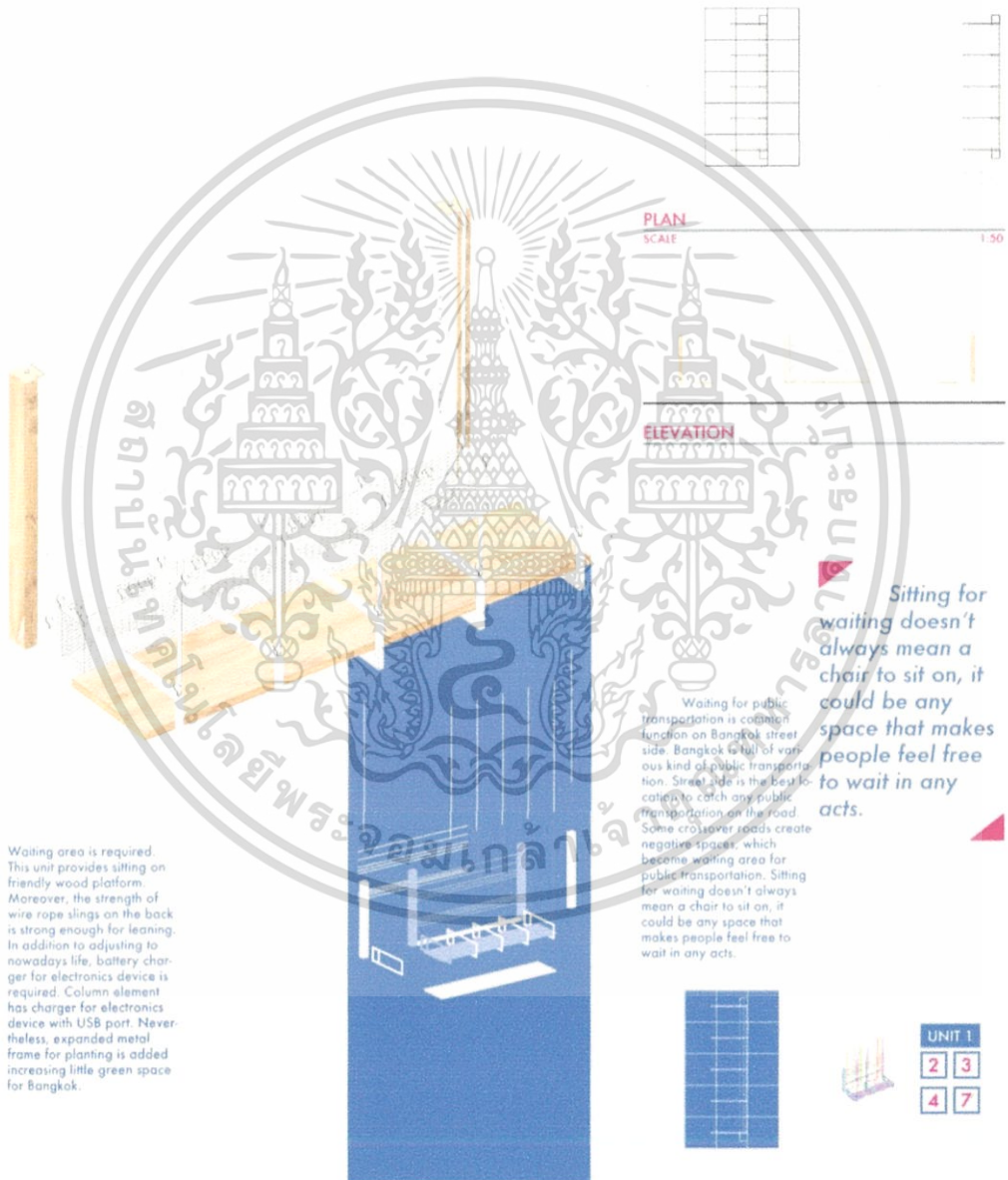
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

1

UNIT 1

พื้นที่รอการขนส่งมวลชน



Waiting area is required. This unit provides sitting on friendly wood platform. Moreover, the strength of wire rope slings on the back is strong enough for leaning. In addition to adjusting to nowadays life, battery charger for electronics device is required. Column element has charger for electronics device with USB port. Nevertheless, expanded metal frame for planting is added increasing little green space for Bangkok.

Waiting for public transportation is common function on Bangkok street side. Bangkok is full of various kind of public transportation. Street side is the best location to catch any public transportation on the road. Some crossover roads create negative spaces, which become waiting area for public transportation. Sitting for waiting doesn't always mean a chair to sit on, it could be any space that makes people feel free to wait in any acts.

Sitting for waiting doesn't always mean a chair to sit on, it could be any space that makes people feel free to wait in any acts.

หน่วยที่ 1 พื้นที่รอการขนส่งมวลชน

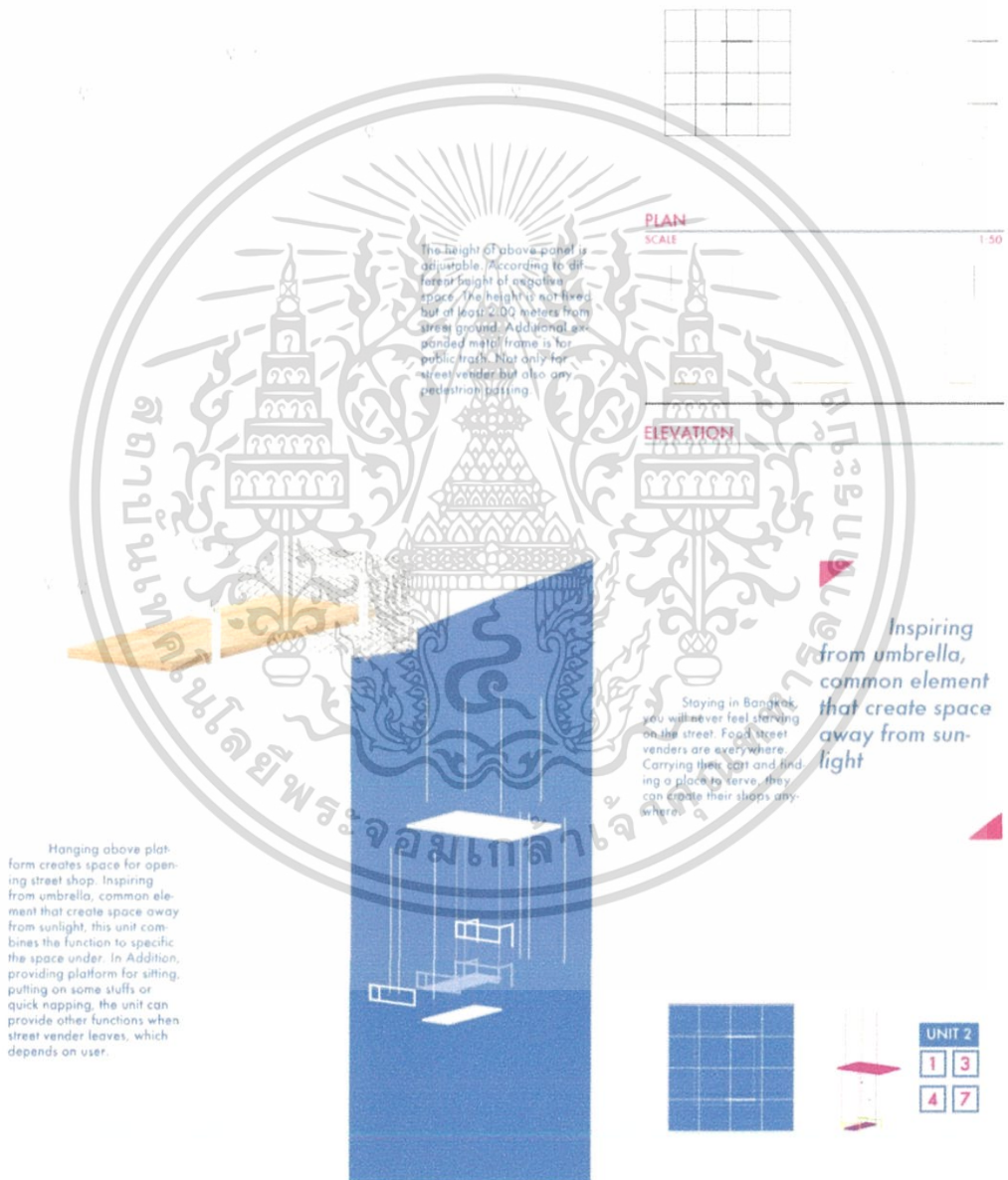
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

2

UNIT 2

พื้นที่ซื้อขายของ



หน่วยที่ 2 พื้นที่ซื้อขายของ

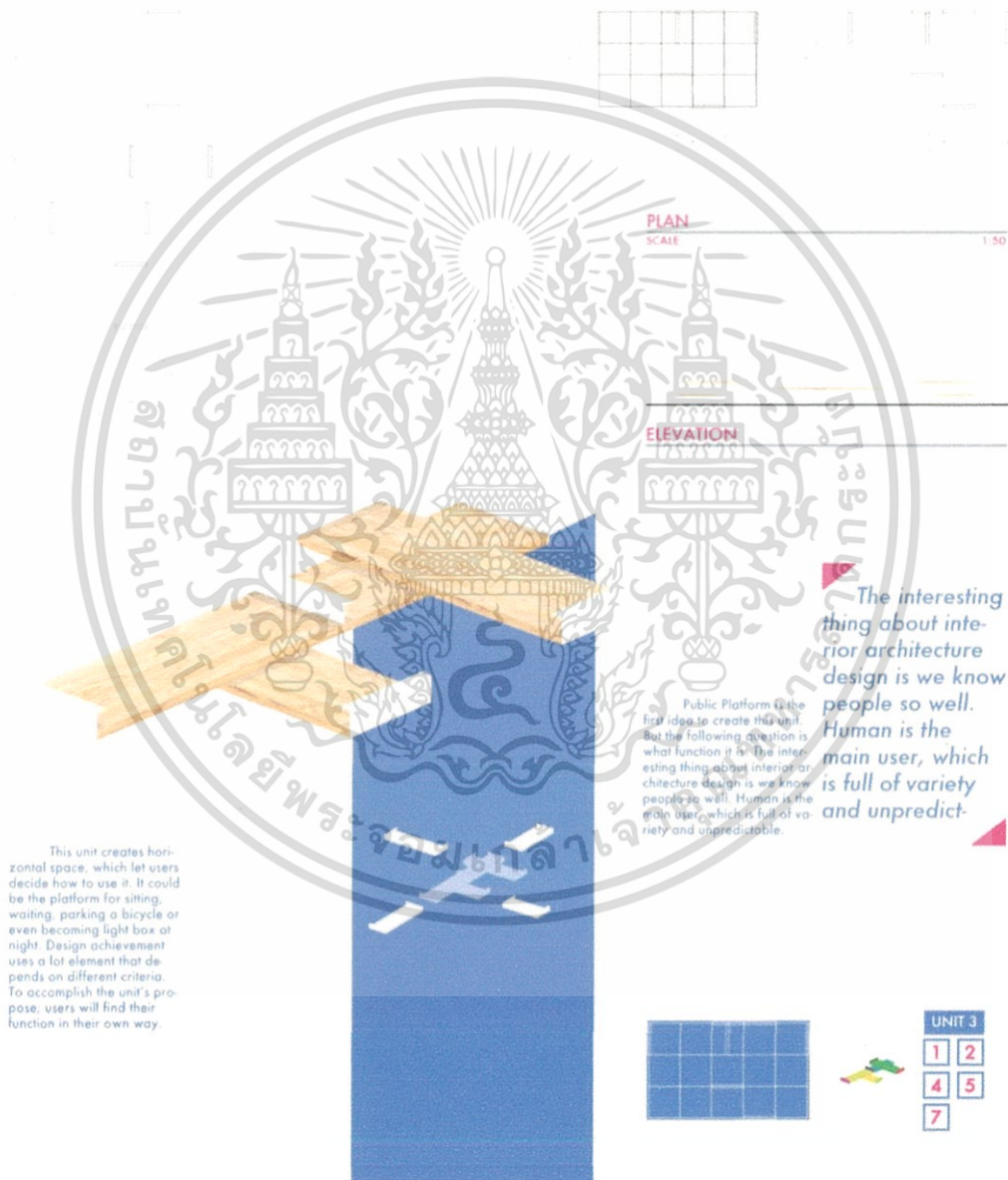
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

3

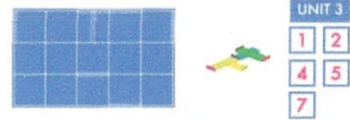
UNIT 3

พื้นที่ยึดหยุ่น



This unit creates horizontal space, which let users decide how to use it. It could be the platform for sitting, waiting, parking a bicycle or even becoming light box at night. Design achievement uses a lot element that depends on different criteria. To accomplish the unit's propose, users will find their function in their own way.

The interesting thing about interior architecture design is we know people so well. Human is the main user, which is full of variety and unpredictable.



หน่วยที่ 3 พื้นที่ยึดหยุ่น

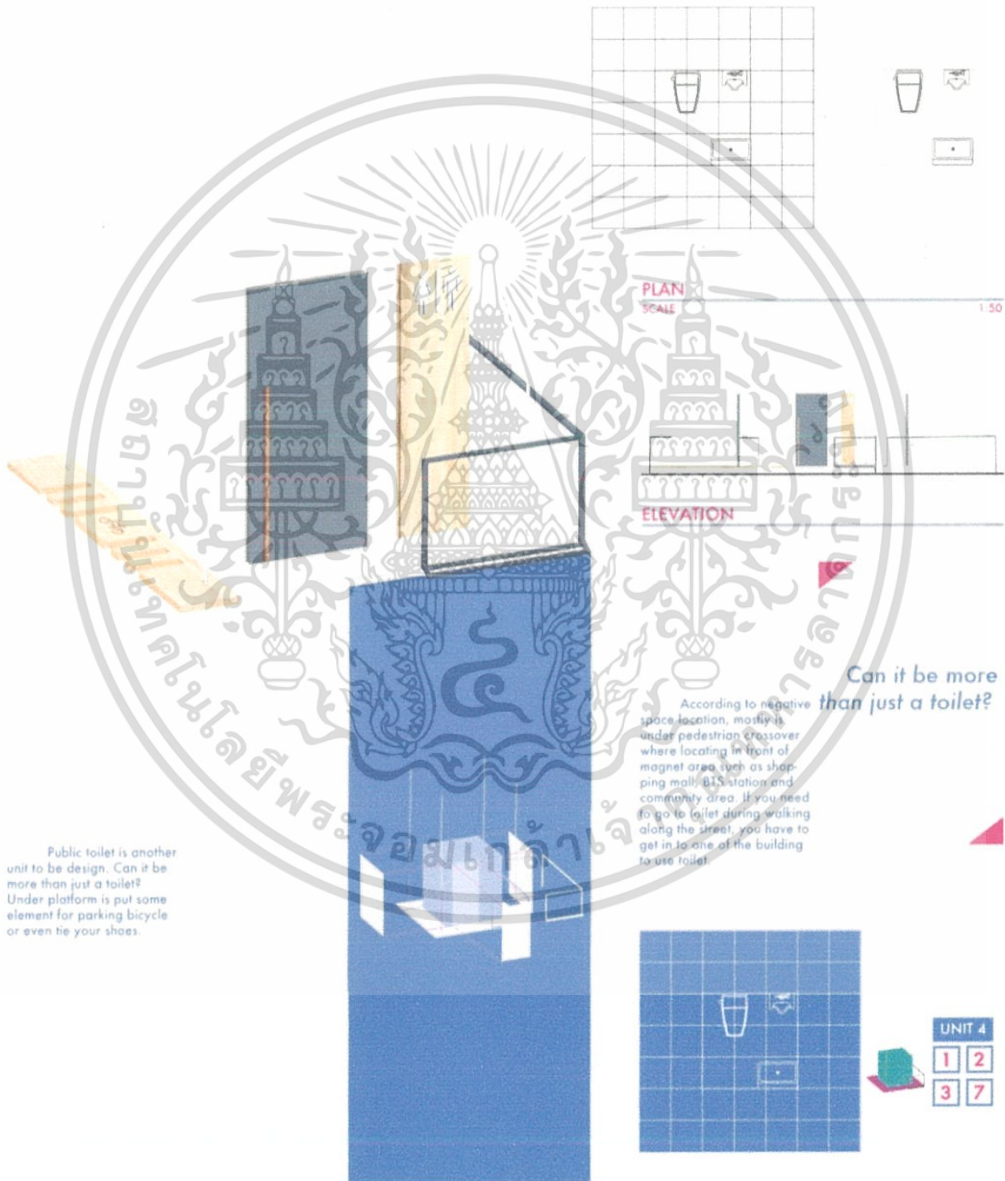
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

4

UNIT 4

ห้องน้ำสาธารณะ



Public toilet is another unit to be design. Can it be more than just a toilet? Under platform is put some element for parking bicycle or even tie your shoes.

According to negative space location, mostly is under pedestrian crossover where locating in front of magnet area such as shopping mall, BJS station and community area. If you need to go to toilet during walking along the street, you have to get in to one of the building to use toilet.

Can it be more than just a toilet?

หน่วยที่ 4 ห้องน้ำสาธารณะ

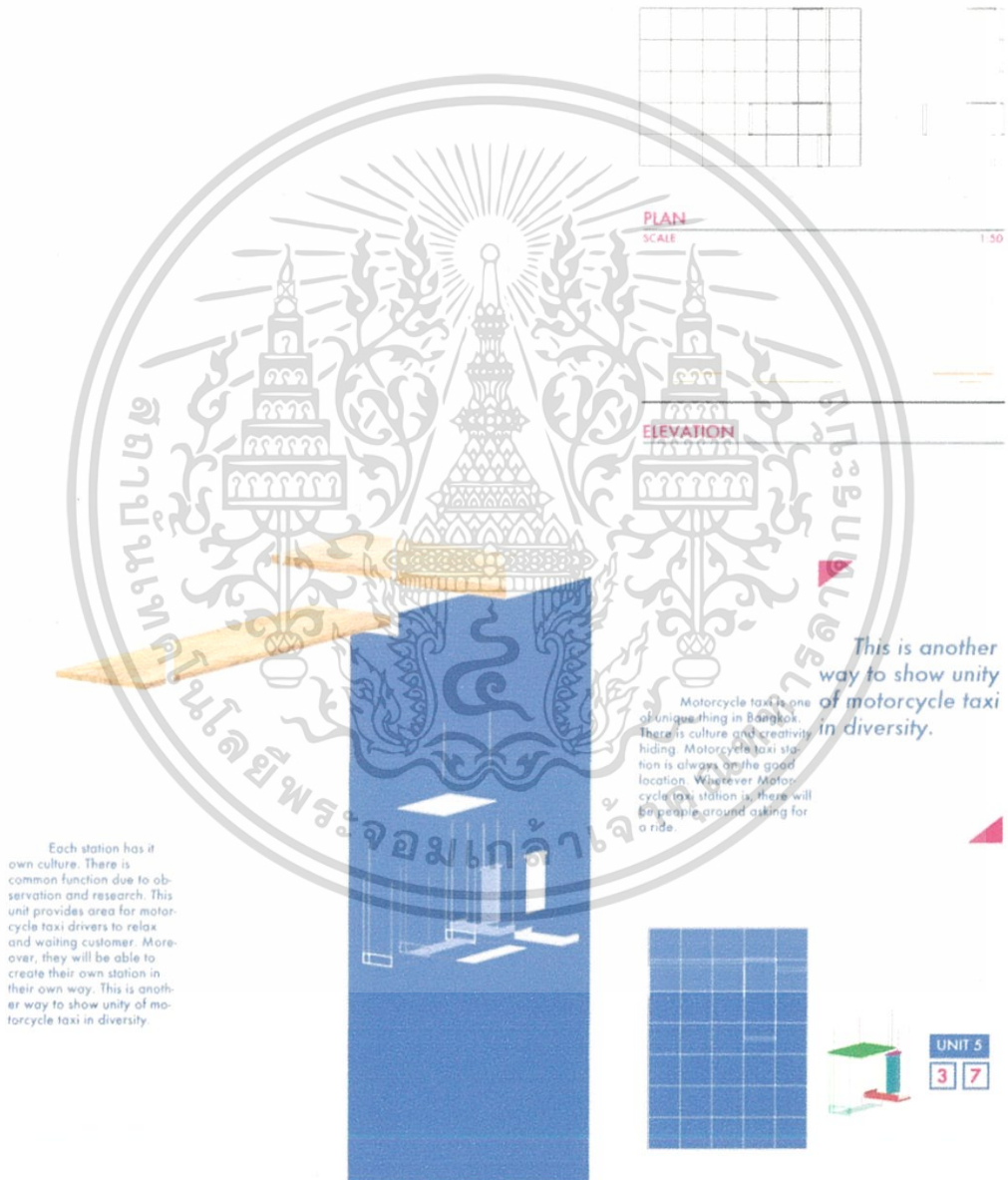
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

5

UNIT 5

พื้นที่วินมอเตอร์ไซด์



Each station has its own culture. There is common function due to observation and research. This unit provides area for motorcycle taxi drivers to relax and waiting customer. Moreover, they will be able to create their own station in their own way. This is another way to show unity of motorcycle taxi in diversity.

Motorcycle taxi is one of unique thing in Bangkok. There is culture and creativity hiding. Motorcycle taxi station is always on the good location. Wherever Motorcycle taxi station is, there will be people around asking for a ride.

This is another way to show unity of motorcycle taxi in diversity.

หน่วยที่ 5 พื้นที่วินมอเตอร์ไซด์

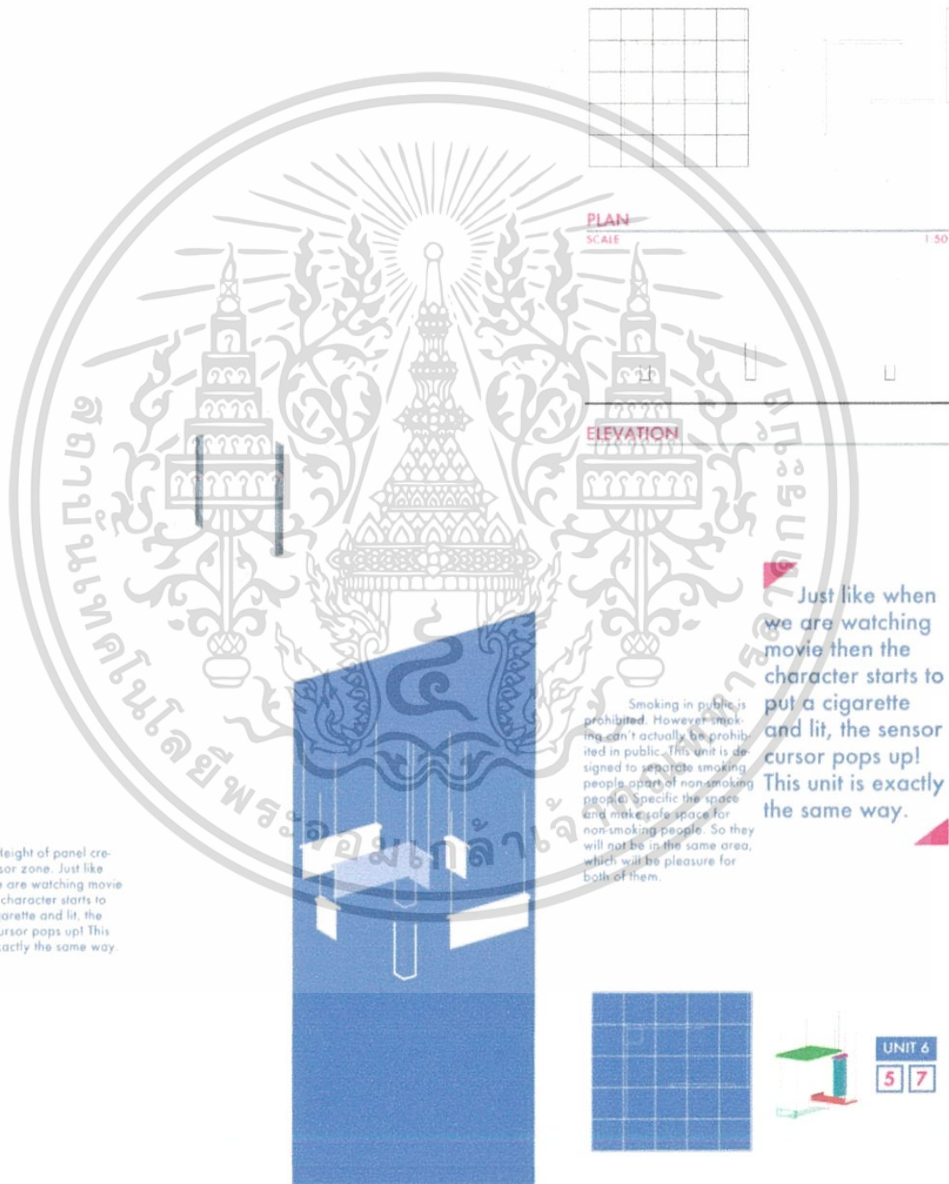
ปะ-กรอบ PA-KROB

หน่วยที่

6

UNIT 6

พื้นที่สูบบุหรี่



Height of panel creates sensor zone. Just like when we are watching movie then the character starts to put a cigarette and lit, the sensor cursor pops up! This unit is exactly the same way.

Smoking in public is prohibited. However, smoking can't actually be prohibited in public. This unit is designed to separate smoking people apart from non-smoking people. Specific the space and making space for non-smoking people. So they will not be in the same area, which will be pleasure for both of them.

Just like when we are watching movie then the character starts to put a cigarette and lit, the sensor cursor pops up! This unit is exactly the same way.

หน่วยที่ 6 พื้นที่สูบบุหรี่

ปะ-กรอบ PA-KROB

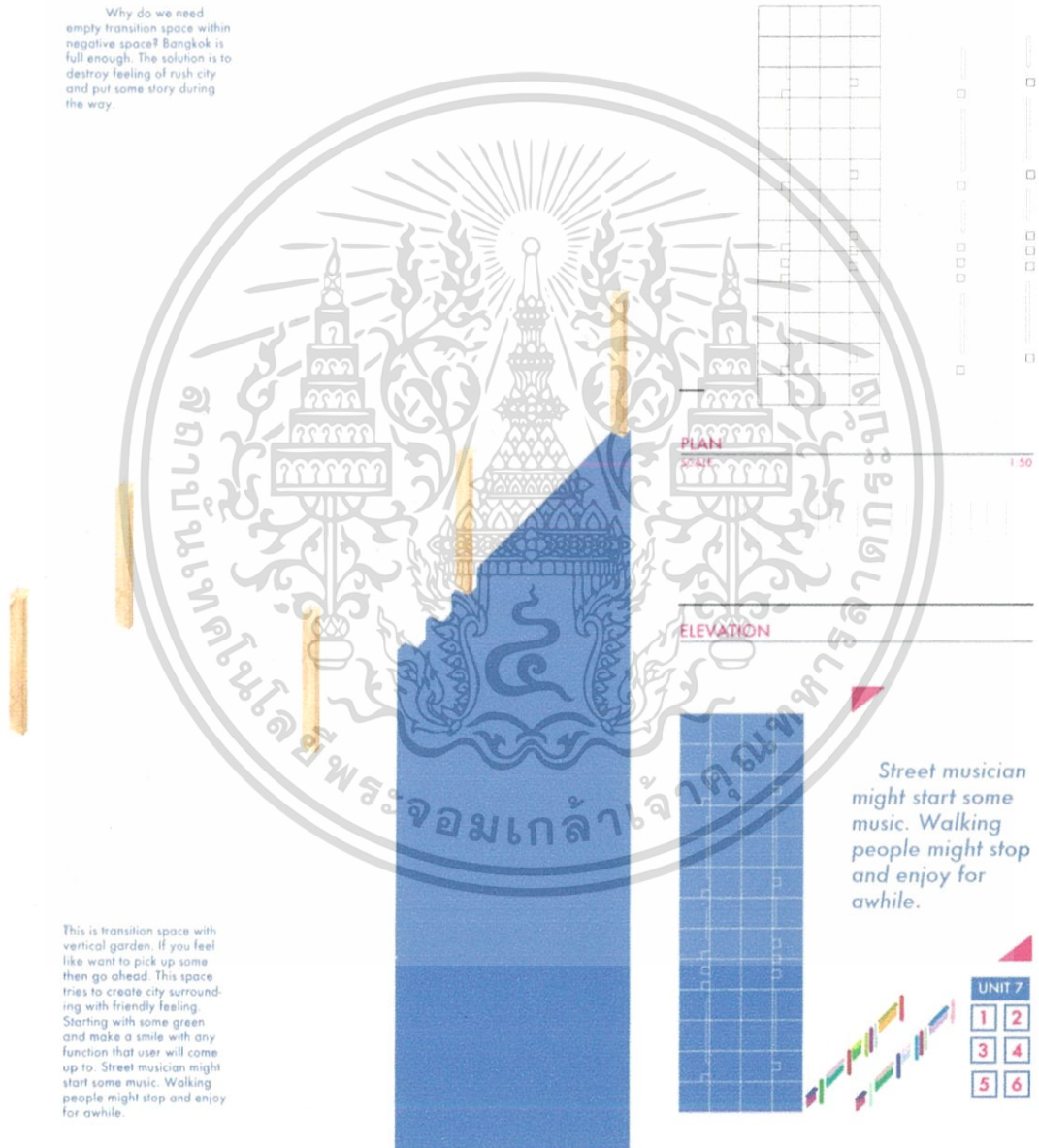
หน่วยที่

7

UNIT 7

พื้นที่ว่าง

Why do we need empty transition space within negative space? Bangkok is full enough. The solution is to destroy feeling of rush city and put some story during the way.



This is transition space with vertical garden. If you feel like want to pick up some then go ahead. This space tries to create city surrounding with friendly feeling. Starting with some green and make a smile with any function that user will come up to. Street musician might start some music. Walking people might stop and enjoy for awhile.

Street musician might start some music. Walking people might stop and enjoy for awhile.

หน่วยที่ 7 พื้นที่ว่าง

EACH SITE WITH VARIOUS SPACE

From small space to great space, function is always specific by area observation and research. Even there are some top spaces but locating in different area, function is not always the same. To keep this project practical, it must need research at first before start doing any planning or construction.



The smaller space is pedestrian crossover, which left negative space downward. The bigger space is beneath crossover. Small vertical spaces have been shown by different background color. This is nature of Bangkok. It is unity by diversity.

แสดงการพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นจากการรวมกันของแต่ละพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ 125
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

HOW TO INSTALL

ฮาว ทู ประกอบ

super easy instruction

Not only using 0.60 x 0.60 for creating unit but also using for installation. Simply way to install with 0.60 x 0.60 grid plan idea of public space circulation and extended peculiar space will created various different spaces. This is easy way to install so it will be able to fit anywhere.

Find require space that is place transition space with a lot of people passing by

Use 0.60 x 0.60 grid to defined space

Choose suitable functions for user and install with wire rope sling and fittings. Plan units with design guidelines

Adjust height with suitable reason for space and a strong structure

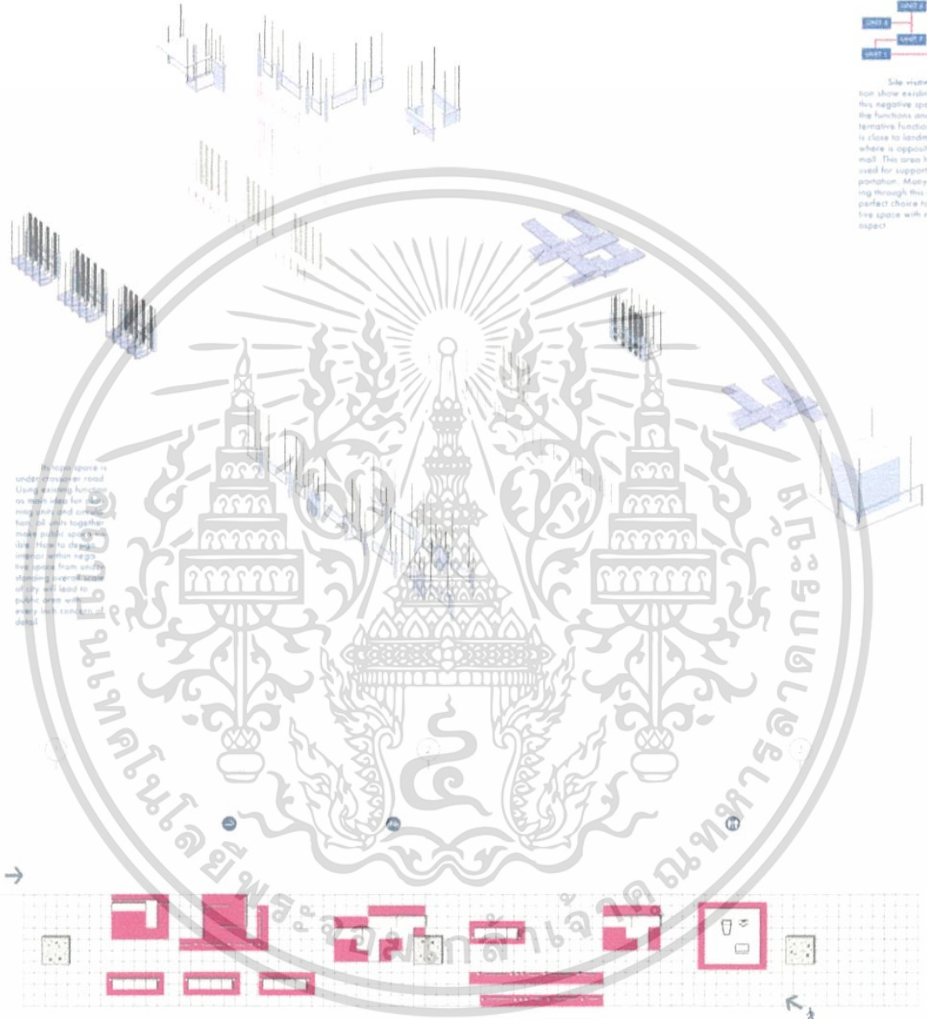
Various spaces will appear in every region space around being look in totally variety way

แสดงการติดตั้งงานออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SAMPLE SPACE TOPO #3

SITE LOCATION: opposite
Section square
Total Area: 235 sqm



Site visiting and observation show existing function in the negative space. Rearrange the functions and add new of tentative function. Site location is close to landmark area where is opposite shopping mall. This area has already used for support public transportation. Many people passing through this area so it is perfect choice to manage negative space with new positive aspect.

Private space is underdeveloped. need change existing function to meet need for the new generation and support multiple use together. make public space available. How to design common domain with the existing structure. create a new public space with every each component of object.

PLAN
SCALE

1:100

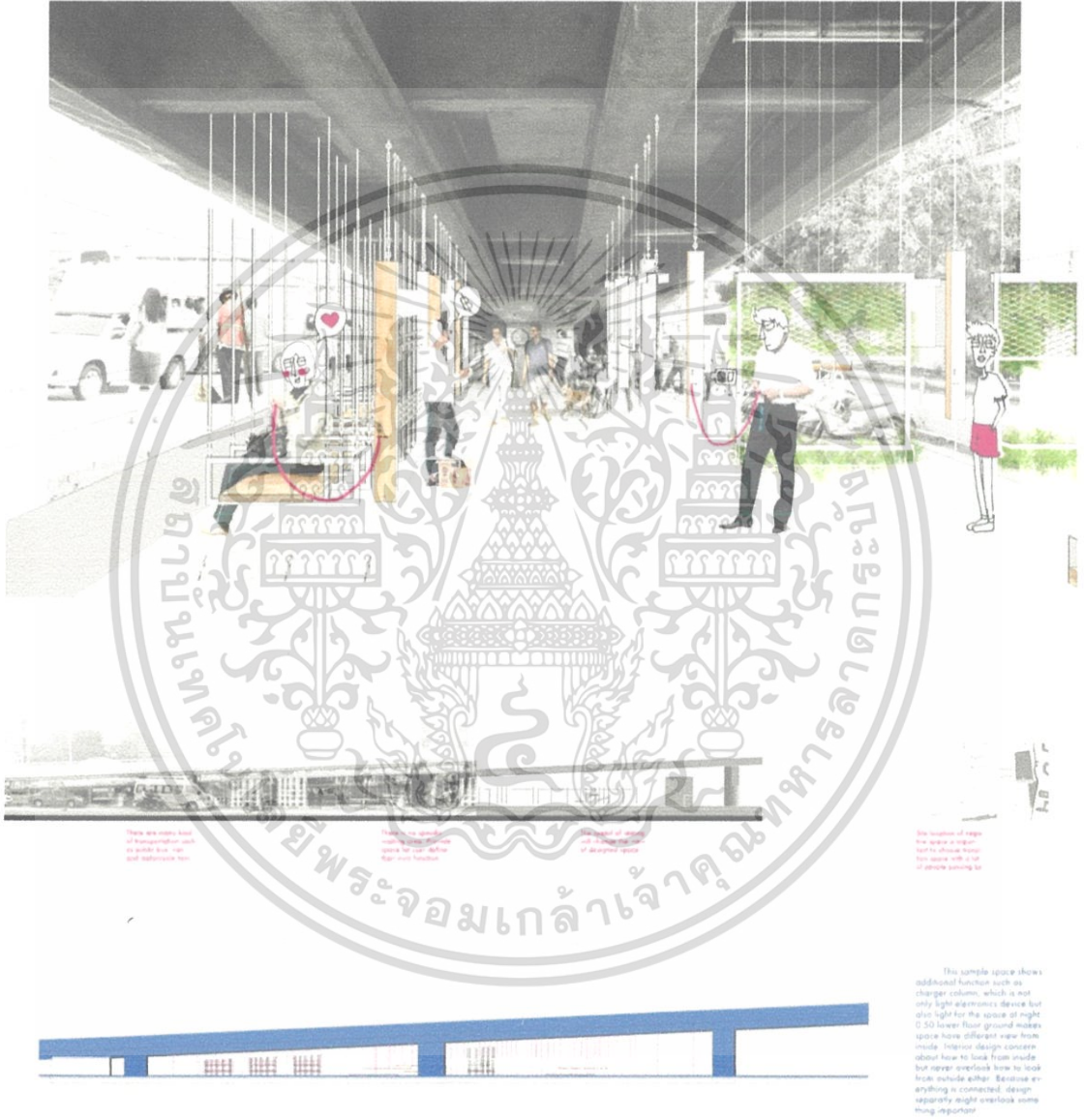


แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SAMPLE SPACE TOPO #3

SITE LOCATION opposite
Siam Square
Total Area 255 sqm



There are many kind of transportation such as bicycle, taxi and motorcycle too.

There are many kind of transportation such as bicycle, taxi and motorcycle too.

There are many kind of transportation such as bicycle, taxi and motorcycle too.

The location of edge the space is right for the design too. You can see with a lot of people coming to.

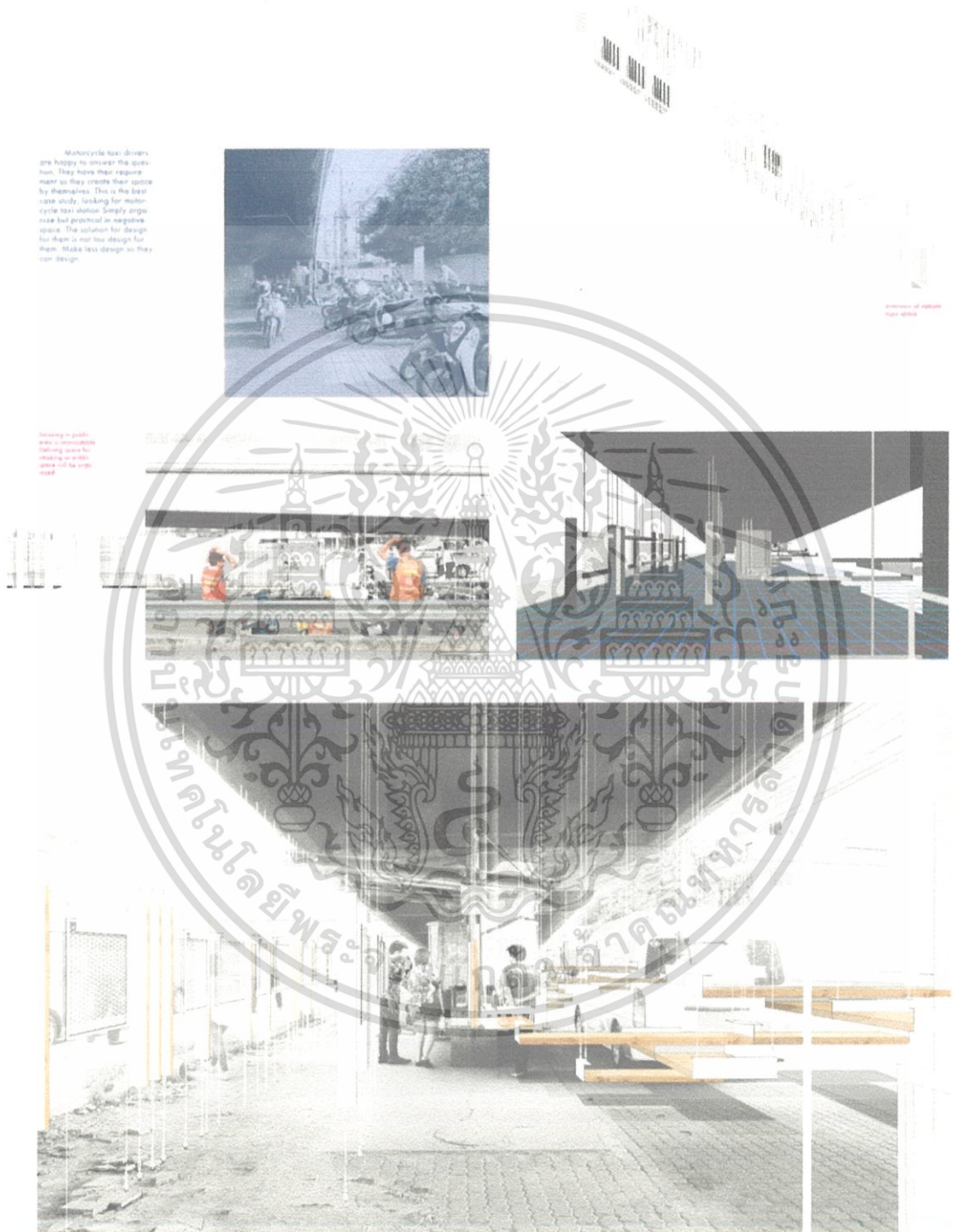
This sample space shows additional function such as charger column, which is not only light equipment, there is also light for the space at night. 0.50 lower floor ground makes space have different edge from inside. Interior design concept about how to look from inside but never overlook how to look from outside either. Because everything is connected, design separately might overlook some thing important.



ELEVATION

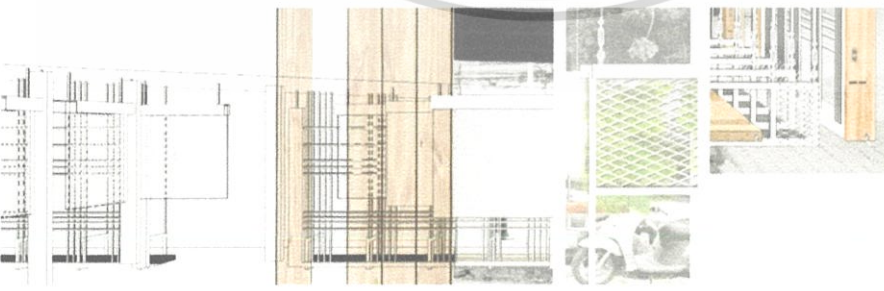
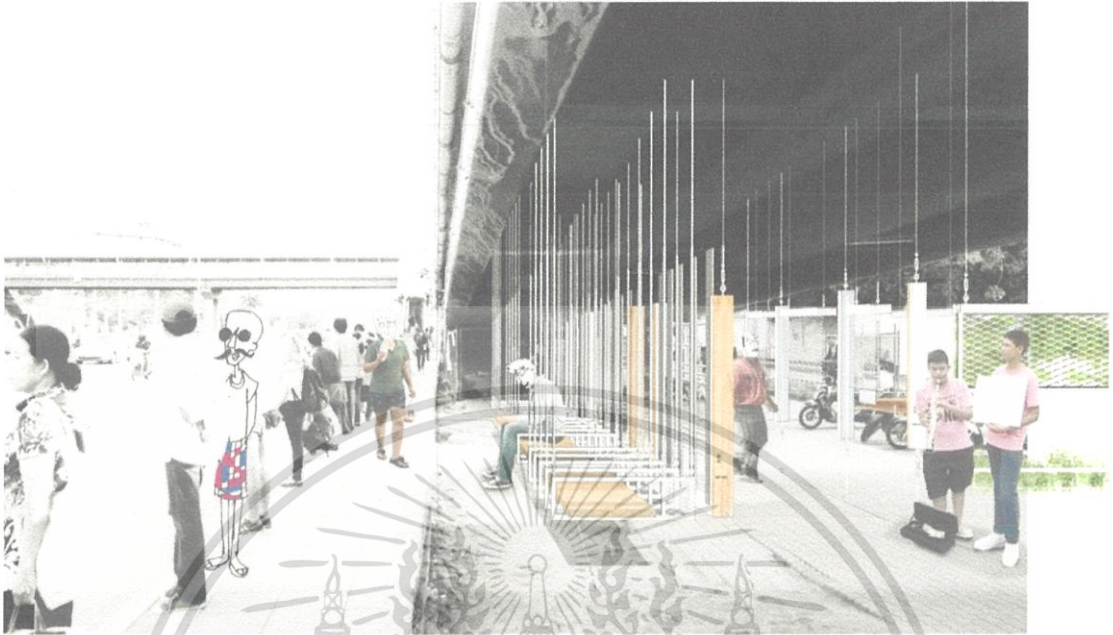
แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ 128
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



Get in detail with red-tinted USA post in column wood slats for friendly use. Column slats are always for handle team drive. Thinking something new doesn't mean everything has to come from new thing, but it is how to use existing thing in most benefit. Green panel make surrounding more friendly and we are side again among life growing here. How good to put some green space in Bangkok detail.

แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SAMPLE SPACE TOPO #2

SITE LOCATION Pedestrian
crossway in front of Century
Movie Plaza
Total Area 14.38 sqm



แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

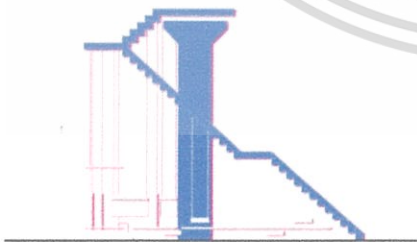
SAMPLE SPACE TOPO #2

SITE LOCATION: Pedestrian
crossway in Front of Century
Movie plaza
Total Area : 16.38 sqm.

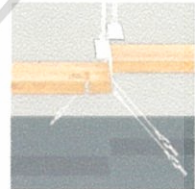
0.00
0.05
0.10



Site location is in city center. Small space with great potential to build a great public space. Care to use and enjoy. Outside and inside of things when user give one idea getting with behavior.



ELEVATION

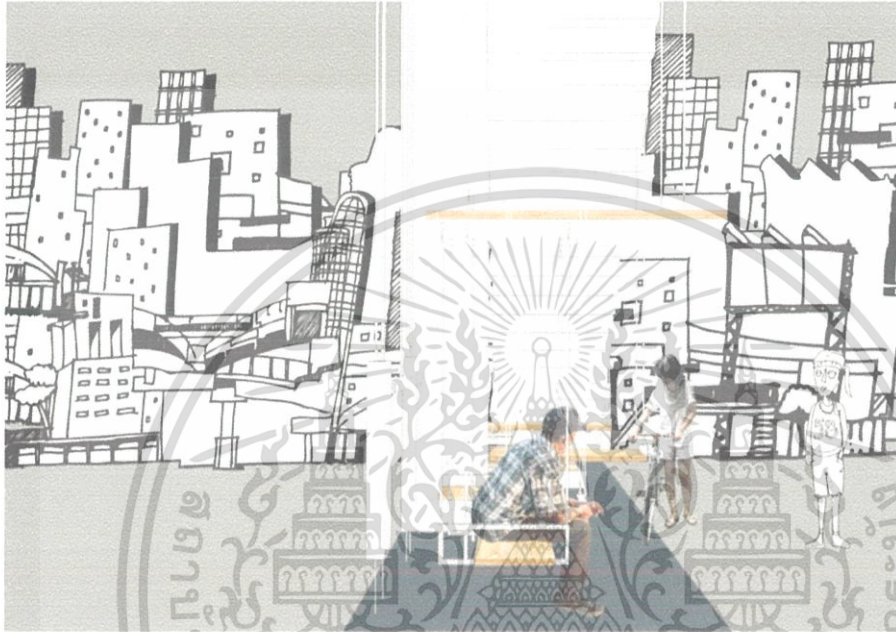


There are a lot of an
table case in Bangkok
We want for
getting people make
benches use more
convenient

แสดงการตัวอย่างการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ANYWHERE IS POSSIBLE.



This solution is never in plan before. This project is never from visible figure. After all the research and design development make this project go further. Limited time steps it right here in the future. This might be rethink and able to grow the idea again. Here is the first idea to manage space within architecture and go bigger with great scale of city. Getting in the detail than over all picture will come out.

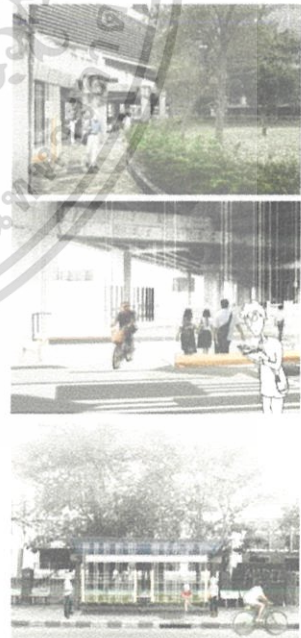
PATCH ANY PIT

Everyone space is like the pit. It's not wanting to be arranged. Function of with suitable management. There are a lot of negative spaces to be managed. With project solution, it can happen anywhere. Patch any pit positively though.



7 UNITS WIRE ROPE SLING NEGATIVE SPACE

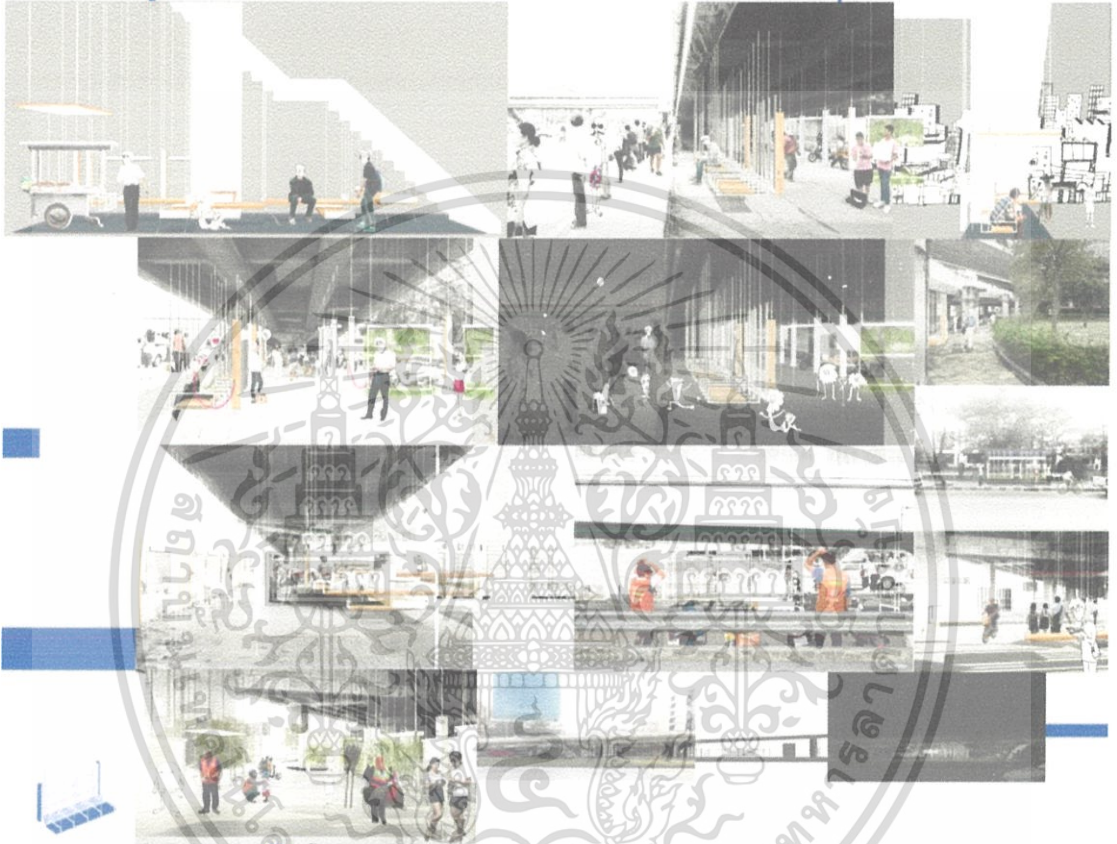
For the conclusion, this solution of negative space management in Bangkok will create many public space around Bangkok. Versatile space is everywhere and that will satisfy users by users themselves. Anywhere is possible if we are positive enough.



แสดงการสรุปของโครงการทั้งหมด

ปะ-กรอบ

BANGKOK'S PATCH



Here are the resolutions
of where
negative spaces
meet
positive functions.

แสดงการสรุปของโครงการทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

หนังสือ

New Transport Architecture, Will Jones

Transportation Facilities, Meisei Publication

Cycle Space, Steven Fleming

เมืองมีชีวิต, Jan Gehl

การจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่เบื้องต้น, ดร. ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

Bicycle City, ดร. ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

เว็บไซต์

วันที่เข้าใช้ 15 ก.ย. 57

http://www.china.org.cn/top10/2013-11/27/content_30716959.htm

<http://www.forbes.com/sites/jimorzelany/2013/05/27/the-worst-traffic-jam-in-history>

วันที่เข้าใช้ 28 ต.ค. 57

<http://www.voiceofeastanglia.com/2013/07/nagakin-capsite-tower.html>