

แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

GUIDELINE FOR IMPROVEMENT OF PUBLIC SPACE ON SKYWALK :
THE CASE STUDY OF PATHUMWAN, CHONG NONSI
AND LAT PHRAO INTERSECTION



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2566

KMITL-2023-AR-M-001-022

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

GUIDELINE FOR IMPROVEMENT OF PUBLIC SPACE ON SKYWALK :
THE CASE STUDY OF PATHUMWAN, CHONG NONSI
AND LAT PHRAO INTERSECTION



PITCHAPA SIRIPORN

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING
FACULTY OF ARCHITECTURE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2023
KMITL-2023-AR-M-001-022

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2023

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อม ลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว
นักศึกษา	นางสาวพิชชาภา ศิริพร
รหัสประจำตัว	63602012
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2566
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

บทคัดย่อ

แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากรณีศึกษา แยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา สภาพทั่วไป และบริบทแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (2) เพื่อศึกษาบทบาทการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (3) เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (4) เพื่อศึกษา อุปสรรค และความต้องการ ของผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า และ (5) เสนอแนะแนวทางในการ พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม เครื่องมือที่ใช้ ในการศึกษา ได้แก่ การใช้แบบสอบถามจำนวน 600 ชุด ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) การสำรวจภาคสนาม และการวิเคราะห์ข้อมูลโดยสถิติ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที วิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว โดยแบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ส่วน (1) ลักษณะประชากร (2) พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ สาธารณะ (3) ระดับความต้องการและอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และ (4) แนวทางในการ พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ทั้ง 3 พื้นที่เป็น เพศหญิง อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 21-30 ปี ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพเป็นพนักงาน บริษัทเอกชน รายได้เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 25,676.20 - 31,628.55 บาทต่อเดือน

ลักษณะทางกายภาพบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาแยกปทุมวัน ตั้งอยู่ในเขต ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร อยู่ในการดูแลของภาครัฐ ภาคเอกชน และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชยกรรม การเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ สามารถเข้าถึงได้โดยรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารส่วนบุคคล รถสามล้อเครื่อง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ บริเวณพื้นที่ศึกษาช่งนนทรี ตั้งอยู่ในเขตบางรัก และเขตสาทร กรุงเทพมหานคร อยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นประเภทพาณิชย์กรรม การเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะสามารถเข้าถึงได้โดยรถโดยสารประจำทาง
ด่วนพิเศษ (BRT) รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารส่วนบุคคล รถสามล้อเครื่อง มอเตอร์ไซค์รับจ้าง และ
เชื่อมต่อรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีชองนนทบุรี และบริเวณพื้นที่ศึกษาห้าแยกลาดพร้าว ตั้งอยู่ในเขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และระบบ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง การเดินทาง
เข้าถึงพื้นที่สาธารณะสามารถเข้าถึงได้โดยรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารส่วนบุคคล รถสามล้อเครื่อง
มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีห้าแยกลาดพร้าว และรถไฟฟ้ามหานคร สถานีพหลโยธิน

บทบาทหลักของพื้นที่ทั้ง 3 แห่ง คือ พื้นที่สำหรับการเดินทาง โดยแต่ละพื้นที่จะมีรูปแบบ
การใช้งานที่มีความหลากหลายและมีกิจกรรมจำเป็นที่มีรูปแบบคล้ายคลึงกัน ส่วนกิจกรรมทางเลือก
และกิจกรรมทางสังคมมีความแตกต่างกันบางส่วนตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อม
ลอยฟ้าและบริบทแวดล้อม เช่น พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ชองนนทบุรีมีลักษณะเป็นลานกว้างและอยู่
ในย่านธุรกิจที่สำคัญภาคเอกชนจึงนิยมจัดกิจกรรมในบริเวณดังกล่าว เป็นต้น ความต้องการสำหรับ
ผู้ใช้งานทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันและชองนนทบุรีต้องการให้มีที่บังแดด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่
4.20 (ระดับมาก) และ 4.38 (ระดับมาก) ตามลำดับ ห้าแยกลาดพร้าวต้องการป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.32 (ระดับมาก) ส่วนอุปสรรคสำหรับผู้ใช้งานทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันและ
ชองนนทบุรีที่บังแดดมีเพียงบางส่วน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67 (ระดับมาก) และ 3.75 (ระดับมาก)
ตามลำดับ ห้าแยกลาดพร้าวยังไม่มีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.44 (ระดับปานกลาง)
การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคตที่ผู้ใช้งานต้องการให้มีการพัฒนาแบ่งเป็น 3 ด้าน
ได้แก่ ด้านลักษณะกายภาพ ผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันต้องการให้เพิ่มที่บัง
แดด ร้อยละ 32.50 ชองนนทบุรีต้องการพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น ร้อยละ 25.00 และห้าแยก
ลาดพร้าวต้องการทางเดินที่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 25.00 ด้านการเชื่อมต่อ ทั้ง 3 พื้นที่ต้องการให้เพิ่ม
บริการระบบขนส่งสาธารณะ ร้อยละ 51.00, 58.00 และ 50.00 ตามลำดับ และด้านการบริการ ทั้ง 3
พื้นที่ต้องการให้เพิ่มอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย ร้อยละ 22.00, 21.50 และ 25.50 ตามลำดับ

Thesis	Guidelines for Improvement of Public Space on Skywalk : The Case Study of Pathum Wan, Chong Nonsi and Lat Phrao Intersection
Student	Miss Pitchapa Siriporn
Student ID	63602012
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Program	Urban and Environmental Planning
Year	2023
Thesis Advisor	Associate Professor Prapatpong Upala (Ph.D.)

ABSTRACT

Guidelines for improvement of public space on skywalk : the case study of Pathum Wan, Chong Nonsi and Lat Phrao Intersection. The objectives of this research were (1) to study the history, general condition, and surrounding context of the skywalks, (2) to examine the roles of usage in the skywalks, (3) to study the pattern of usage in the skywalks, (4) to investigate the obstacles and needs of users in the skywalks and (5) to propose the suggestions for the development and improvement of the skywalks for promoting the effective and suitable use of public spaces. The field survey was selected for this research. Data was collected via 600 questionnaires. The data analysis was done by Geographic information system (GIS) and statistical data analysis, including Percentage, Mean, t-test, Correlation analysis, and One-way ANOVA. The questionnaire consisted of 4 parts; (1) demographic characteristics, (2) behavior in using public spaces, (3) level of need and obstacles in using public spaces, and (4) guidelines for the development and improvement of public spaces in the future. The results showed that most of the users in all three areas were female. Most aged between 21-30 years, graduated with a bachelor's degree and worked as employees in private companies. Their average monthly income was approximately 25,676.20 - 31,628.55 Baht.

In terms of physical characteristics, the skywalk in the Pathum Wan area, is located in the Pathum Wan district, Bangkok, is under the responsibility of the state, the private sector, and the Bangkok Mass Transit System (BTS). This space becomes a source of commerce. Public access is through buses, private cars, motor tricycles, motorcycle taxis,

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

and the BTS at the National Stadium station. The next skywalk, which is in the Chong Nonsi area, is located in the Bang Rak and Sathorn districts of Bangkok and is under the supervision of the Bangkok Metropolitan Administration. The space is primarily used for commerce. Accessibility to public areas could be achieved via Bus Rapid Transit (BRT), regular buses, private cars, motor tricycles, motorcycle taxis, and the BTS at Chong Nonsi station. The last one, which is in the Lat Phrao area, is located in the Chatuchak district of Bangkok, is under the management of the Metropolitan Rapid Transit (MRT) and the Bangkok Mass Transit System (BTS). The space usage is primarily medium-density residential. Accessibilities to the public area are via buses, private cars, motor tricycles, motorcycle taxis, BTS at Lat Phrao station, and the MRT at Phaholyothin station.

In conclusion, the main role of the three public areas was to be used as pedestrian walkways. The usage pattern and activities in these areas are similar. However, some optional activities varied based on the physical characteristics of each skywalk and its environmental context. For example, the skywalk connecting the Chong Nonsi Intersection has a wide-open space and is located in an important business district. Therefore, the private sector always has events in this area. Users of the skywalks at Pathum Wan intersection and Chong Nonsi needed sunshade areas, with mean scores of 4.20 (high level) and 4.38 (high level), respectively, while Lat Phrao intersection users wanted clear signages, with a mean score of 4.32 (high level). The main obstacle for users of the skywalks at the Pathum Wan intersection and Chong Nonsi was that there were only a few sunshade areas, with mean scores of 3.67 (high level) and 3.75 (high level), respectively. At Lat Phrao intersection, the lack of clear signage was an issue, with a mean score of 3.44 (moderate level). Regarding the future development and improvement of public areas, users' desired improvements were divided into three categories; physical features, connectivity, and services. Users of the skywalk at Pathum Wan intersection wanted more sunshade areas (32.50%); at Chong Nonsi, users needed more green spaces for tranquility (25.00%); and at Lat Phrao intersection, they wanted standard walkways (25.00%). In terms of connectivity, users of all three areas needed increased public transportation services, with percentages of 51.00%, 58.00%, and 50.00%, respectively. For services, users of all three areas want an increase in safety equipment, with percentages of 22.00%, 21.50%, and 25.50%, respectively.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความช่วยเหลือจากหลายท่าน ซึ่งผู้มีพระคุณท่านแรกขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา อาจารย์ที่ปรึกษา ท่านได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.สรวิศ นฤปิติ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อมร บุญต่อ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐกฤษฐ์ นบมอบ ที่ให้คำแนะนำและแนวทางในการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ คณะอาจารย์สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมทุกท่านที่ให้ความรู้อันเป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย ขอขอบคุณรุ่นพี่ เพื่อน ๆ รุ่นน้อง ในคณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ ที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และให้กำลังใจ รวมถึงเจ้าหน้าที่ในคณะทุกท่าน สำหรับการให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ ของการดำเนินการเกี่ยวกับวิทยานิพนธ์และการเรียนในตลอดระยะเวลาของการศึกษาภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณครอบครัว ทั้ง บิดา มารดา พี่สาว ที่ให้โอกาสในการศึกษาเล่าเรียน ตลอดจนคอยให้คำปรึกษา คำแนะนำในเรื่องต่าง ๆ และให้กำลังใจตลอด จนการเรียนประสบผลสำเร็จและสามารถผ่านอุปสรรคต่าง ๆ ไปได้ด้วยดี

นางสาวพิชชาภา ศิริพร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	X
สารบัญภาพ.....	XV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	6
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	7
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.5 นิยามศัพท์.....	8
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ.....	10
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคาร.....	16
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ.....	20
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการเข้าถึง.....	27
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมนันทนาการ.....	29
2.6 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง.....	31
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	32
2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	41

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	42
3.1 รูปแบบวิธีการวิจัย.....	42
3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา	42
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	47
3.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ	47
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	48
3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	49
3.7 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา	50
3.8 นิยามปฏิบัติการ.....	54
3.9 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	57
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	59
4.1 วิวัฒนาการของเมือง.....	59
4.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน.....	60
4.2.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่.....	60
4.2.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม	62
4.2.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม	81
4.2.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	81
4.2.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ	83
4.3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี.....	84
4.3.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่.....	84
4.3.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม	85
4.3.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม	105
4.3.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	106
4.3.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ	107
4.4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา: ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	109

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และ VII อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่	109
4.4.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม	110
4.4.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม	129
4.4.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	130
4.4.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ	132
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล	133
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	133
5.1.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ	133
5.1.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	137
5.1.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	138
5.1.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	140
5.1.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต	142
5.1.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม	144
5.1.7 อັตลัษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	158
5.2 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	159
5.2.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ	159
5.2.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	162
5.2.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	164
5.2.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	165
5.2.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต	167
5.2.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม	169
5.2.7 อັตลัษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	185
5.3 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว	186
5.3.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ	186
5.3.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	189
5.3.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	190
5.3.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	192
5.3.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต	194

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และที่ VIII อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.3.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม	196
5.3.7 อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว	209
5.4 การสรุปประเด็นจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา	210
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	217
6.1 สรุปผลการศึกษา	217
6.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษา	230
6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	235
บรรณานุกรม	236
ภาคผนวก	241

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรและระดับการวัด	54
4.1 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	83
4.2 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	108
4.3 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว	132
5.1 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	134
5.2 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	137
5.3 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	137
5.4 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	139
5.5 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	141
5.6 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ในแต่ละลักษณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	142
5.7 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	143
5.8 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่ออุปสรรค ในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	144
5.9 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อระดับ ความ ต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	145
5.10 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่อการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	146
5.11 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับอุปสรรคในการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ	147

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และขอย้ำอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.12 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และความถี่ในการใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	149
5.13 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับอุปสรรค ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	150
5.14 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการในการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ.....	152
5.15 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	154
5.16 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	155
5.17 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และความถี่ในการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	157
5.18 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับแนวทาง ในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	158
5.19 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	159
5.20 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	162
5.21 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	163
5.22 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี	165

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.23 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	166
5.24 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาลักษณะทางกายภาพ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	168
5.25 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	169
5.26 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	169
5.27 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	170
5.28 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่อระดับการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี	171
5.29 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ.....	172
5.30 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	176
5.31 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับอุปสรรค ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	177
5.32 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการในการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ.....	177

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.33 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	181
5.34 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	182
5.35 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความถี่ในการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	184
5.36 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	186
5.37 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	189
5.38 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	189
5.39 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	191
5.40 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	193
5.41 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ในแต่ละลักษณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	194
5.42 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	196
5.43 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	196

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.44 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	197
5.45 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร ต่อระดับการพัฒนาในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว.....	198
5.46 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	201
5.47 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ.....	203
5.48 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่อยู่อาศัย ความถี่ในการใช้งาน และกิจกรรมการใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	206
5.49 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient).....	208
5.50 ตารางสรุปประเด็นข้อมูลสภาพทั่วไป.....	210
5.51 ตารางสรุปประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก.....	212
5.52 ตารางสรุปประเด็นบทบาทของพื้นที่สาธารณะ.....	212
5.53 ตารางสรุปประเด็นรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะ.....	213
5.54 ตารางแสดงอุปสรรคของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า.....	214
5.55 ตารางแสดงความต้องการของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า.....	215
5.56 ตารางแสดงแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า.....	215

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1	ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน 3
1.2	ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี 4
1.3	ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว 5
1.4	ตำแหน่งที่ตั้งทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว 6
2.1	ตัวอย่างของพื้นที่สาธารณะ 12
2.2	การจำแนกพื้นที่ตามลักษณะการเข้าถึง 14
2.3	ลักษณะของทางเดินเชื่อม 17
2.4	พื้นที่สนามทัศนคือพื้นที่ที่ถูกมองเห็นจากจุดใดจุดหนึ่ง 21
2.5	พื้นที่สนามทัศนเปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งปิดล้อม 21
2.6	ตัวอย่างกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ 24
3.1	ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 43
3.2	แผนที่แสดงบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 44
3.3	แผนที่แสดงทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี กรุงเทพมหานคร 45
3.4	แผนที่แสดงทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 46
3.5	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม อุปสรรค ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว 51
3.6	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ความต้องการ ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว 52
3.7	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว 53
4.1	การเติบโตของกรุงเทพมหานคร 60
4.2	ภาพแยกปทุมวันในอดีต 60
4.3	ภาพวิวัฒนาการแยกปทุมวันจากอดีตจนถึงปัจจุบัน 61
4.4	ภาพถ่ายทางอากาศแยกปทุมวัน เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.2554 และ พ.ศ.2564 62
4.5	แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่ บริเวณแยกปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 64
4.6	ภาพลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร 65
4.7	ภาพลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในรูปแบบทางขึ้น-ลง 67

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และ XV อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.8 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน	68
4.9 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน	70
4.10 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน	71
4.11 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณแยกปทุมวัน.....	72
4.12 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่แยกปทุมวัน	72
4.13 การปลูกพืชประเภทต่าง ๆ ภายในพื้นที่.....	73
4.14 ที่บดแสงแดดภายในพื้นที่แยกปทุมวัน	73
4.15 การติดตั้งกล่องวงจรปิดภายในพื้นที่แยกปทุมวัน	74
4.16 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่แยกปทุมวัน	74
4.17 การดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่แยกปทุมวัน	75
4.18 การนั่งพักของผู้ใช้งานพื้นที่แยกปทุมวัน.....	75
4.19 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่แยกปทุมวัน	76
4.20 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่แยกปทุมวัน	77
4.21 แสดงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตปทุมวัน.....	78
4.22 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน.....	80
4.23 ลักษณะทางสังคมบริเวณแยกปทุมวัน.....	81
4.24 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกปทุมวัน	82
4.25 ภาพสะพานช่องนนทรีในอดีต ปี 2555.....	84
4.26 ภาพถ่ายทางอากาศช่องนนทรี เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.2553 และ พ.ศ.2564	85
4.27 แผนที่ผังอาคารบริเวณโดยรอบทางเดินลอยฟ้าแยกช่องนนทรี	86
4.28 แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่บริเวณช่องนนทรี.....	87
4.29 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าช่องนนทรี ในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร	88
4.30 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าช่องนนทรีในรูปแบบทางขึ้น-ลง.....	90
4.31 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกช่องนนทรี	91
4.32 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ช่องนนทรี	93
4.33 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ช่องนนทรี	94
4.34 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณช่องนนทรี.....	95
4.35 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่ช่องนนทรี	95

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และ/หรืออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.36 ที่บดแสงแดดภายในพื้นที่ชองนนทรี	96
4.37 การติดตั้งกล่องวงจรปิดภายในพื้นที่ชองนนทรี	97
4.38 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่ชองนนทรี	97
4.39 การดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ชองนนทรี	98
4.40 การนั่งพักของผู้ใช้งานพื้นที่ชองนนทรี	98
4.41 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่ชองนนทรี	99
4.42 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ชองนนทรี	100
4.43 แสดงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก	101
4.44 แสดงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร	102
4.45 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่ชองนนทรี	104
4.46 ลักษณะทางเศรษฐกิจบริเวณชองนนทรี	105
4.47 ลักษณะทางสังคมบริเวณชองนนทรี	106
4.48 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณชองนนทรี	107
4.49 วิวัฒนาการห้าแยกลาดพร้าวจากอดีตจนถึงปัจจุบัน	109
4.50 ภาพถ่ายทางอากาศแยกลาดพร้าว เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.2554 และ พ.ศ.2564	110
4.51 แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่บริเวณห้าแยกลาดพร้าว	112
4.52 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร	113
4.53 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในรูปแบบทางขึ้น-ลง	115
4.54 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว	116
4.55 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	119
4.56 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	120
4.57 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณห้าแยกลาดพร้าว	121
4.58 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	122
4.59 ที่บดแสงแดดภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	122
4.60 การติดตั้งกล่องวงจรปิดภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	123
4.61 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	123
4.62 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	124

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.63 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว.....	125
4.64 แสดงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตจตุจักร.....	126
4.65 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว	128
4.66 ลักษณะทางเศรษฐกิจบริเวณห้าแยกลาดพร้าว	129
4.67 ลักษณะทางสังคมบริเวณห้าแยกลาดพร้าว	130
4.68 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณห้าแยกลาดพร้าว.....	131
6.1 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน.....	232
6.2 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี.....	233
6.3 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว	234

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางหลักของความเจริญก้าวหน้าในทุก ๆ ด้านของประเทศไทย การพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันของกรุงเทพมหานครในด้านสังคมวัฒนธรรม ด้านการค้าและบริการ ด้านการศึกษาและเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของเมือง ได้ก่อให้เกิดการดึงดูดประชาชนในห้วงอพยพเข้ามาทั้งเพื่อการทำงาน การศึกษา การอยู่อาศัย เป็นต้น การอพยพเข้ามาทั้งจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรและประชากรแฝงหรือเฉพาะช่วงเวลา เช่น กลางวัน กลางคืน ฤดูกาล สู่กรุงเทพมหานคร ได้ส่งผลให้พื้นที่ของกรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากร และความหนาแน่นที่สูงขึ้น ทั้งนี้ด้วยศักยภาพในการรองรับของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการรองรับ ทั้งทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน สาธารณูปโภคสาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน จนนำไปสู่ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นตามมา เช่น ปัญหารถจราจรติดขัด ปัญหามลพิษ ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาขาดแคลนพื้นที่สาธารณะ เป็นต้น

ในปัจจุบันการดำรงชีวิตของประชาชนที่อยู่อาศัยภายในเมือง นอกจากการทำงาน การศึกษา และการอยู่อาศัยภายในที่พักอาศัยแล้ว ประชาชนยังต้องการทำกิจกรรมอื่น ๆ ในพื้นที่ของเมือง นอกเหนือจากกิจวัตรประจำวันแล้วนั้น การทำกิจกรรมสันทนาการและนันทนาการในพื้นที่สาธารณะ ก็เป็นส่วนสำคัญในการดำเนินชีวิตของประชาชน เนื่องจากในชีวิตประจำวันเต็มไปด้วยความเครียด ความกดดันจากการทำงานและสภาพแวดล้อมโดยรอบ การออกไปพักผ่อนหย่อนใจนอกพื้นที่อยู่อาศัยทำให้ประชาชนได้เชื่อมต่อกับโลกภายนอกและใช้ชีวิตในมุมที่แตกต่างออกไปจากกิจวัตรประจำวัน พื้นที่สาธารณะนอกพื้นที่อยู่อาศัยจึงเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่สามารถช่วยบรรเทาและผ่อนคลายอารมณ์และความตึงเครียดในชีวิตประจำวันได้ (Ojeda-Martinez และคณะ, 2021) ดังนั้นพื้นที่สาธารณะจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญทั้งในการรองรับกิจกรรมของประชาชน และเป็นพื้นที่ในระบบนิเวศเมือง

การเจริญเติบโตและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะภายในเมืองต้องรองรับบทบาทและความต้องการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นตามไปด้วยขนาดของพื้นที่เดิม ด้วยเหตุผลนี้ทั้งภาครัฐรวมถึงภาคเอกชนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและปัญหาจึงมีการลงทุนร่วมกันในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในเมือง เพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะสำหรับประชาชนให้สามารถมาใช้งานร่วมกันได้มากขึ้นหลากหลายขึ้น ซึ่งพบว่า ในปัจจุบันรูปแบบ บทบาทและวัตถุประสงค์ของพื้นที่สาธารณะมีความแตกต่างกันออกไป มิใช่เพียงแต่ในรูปแบบองค์ประกอบเฉพาะ

ของสวนสาธารณะ เช่น ลานกีฬา ลานกิจกรรม ลานว่าง เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการพัฒนาเพื่อเพิ่มพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาธารณะภายในเมือง ทางเดินเชื่อมสถานีหรือทางเดินเชื่อมพื้นที่อาคาร ห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ ที่เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการออกแบบเพื่อเพิ่มองค์ประกอบของการใช้งานจากเดิมที่เป็นเพียงเส้นทางในการสัญจรเท่านั้น

การสร้างและพัฒนาพื้นที่สาธารณะในปัจจุบันมีองค์ประกอบ ตลอดจนบทบาทและวัตถุประสงค์หลักที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งในการเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ การรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในเมือง รวมไปถึงการสร้างปฏิสัมพันธ์ของประชาชน และการสร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้กับเมือง ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะหลายแห่ง โดยมีรูปแบบของพื้นที่สาธารณะที่หลากหลายและแตกต่างกันออกไป การที่ประชาชนเข้ามาใช้งานพื้นที่สาธารณะทำให้รูปแบบการใช้งานที่มีความหลากหลาย ก่อให้เกิดบทบาทในการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการเกิดมิติการใช้งานที่เพิ่มขึ้นจากวัตถุประสงค์เดิมของพื้นที่สาธารณะ ส่งผลให้เกิดทั้งในด้านที่ดี คือ การที่ประชาชนสามารถใช้พื้นที่ได้อย่างคุ้มค่าโดยพื้นที่สาธารณะสามารถรองรับรูปแบบการใช้งานที่หลากหลายวัตถุประสงค์มากขึ้น และในทางกลับกันอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาในภายหลัง เช่น การใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อจัดกิจกรรมดนตรีคอนเสิร์ต ส่งผลให้เกิดเสียงรบกวนไปยังผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่บริเวณโดยรอบ และการใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อเหตุผลทางการเมือง เป็นต้น ซึ่งการปรับเปลี่ยนวัตถุประสงค์ ตลอดจนบทบาทและรูปแบบของการใช้พื้นที่สาธารณะอาจเกิดจากหลายสาเหตุ โดยหนึ่งในสาเหตุนั้น คือ วัฒนธรรมของการใช้งานพื้นที่สาธารณะมีความแตกต่างกัน ส่งผลให้มีบทบาทและรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะเกิดความแตกต่างกันออกไป

พื้นที่สาธารณะที่มีการใช้งานที่หลากหลายในพื้นที่กรุงเทพมหานครสามารถพบอยู่ในหลายพื้นที่ทั้งศูนย์กลางเมืองและพื้นที่โดยรอบ เช่น พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันซึ่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมืองและเป็นย่านการค้าและบริการที่สำคัญ พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีที่เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของย่านธุรกิจที่สำคัญ และทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณตัวเมืองรอบนอก เป็นต้น โดยทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีลักษณะเป็นลานสาธารณะ ซึ่งเป็นพื้นที่ทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารและระบบขนส่งสาธารณะ ตั้งอยู่ในเขตปทุมวัน ย่านใจกลางกรุงเทพมหานคร มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ย่านการค้าและบริการที่สำคัญ มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะมีความสำคัญในการรองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชนรวมถึงการเดินทางสัญจรไปมาของประชาชนในบริเวณโดยรอบที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบ ก่อตั้งโดยหน่วยงานเอกชนและยกเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในการดูแลร่วมกันระหว่างภาคเอกชนภาครัฐ (เขตปทุมวัน) และ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) เดิมเป็นสะพานลอยเพื่อใช้ในการเดินข้ามเท่านั้น ในปี พ.ศ. 2560 ได้มีการพัฒนาและปรับปรุง โดยมีจุดประสงค์หลัก เพื่อการสัญจรที่สะดวก สามารถใช้งานได้ทุกคน เชื่อมต่ออาคารเป็นส่วนต้อนรับและจุดจอดจำ จุดประสงค์รอง เพื่อให้เป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง เป็นทางเท้าที่ปลอดภัยผสมความเป็นเมืองกับธรรมชาติ เป็นที่พักผ่อน

หย่อนใจ และเป็นจุดนัดพบใหม่ในกรุงเทพมหานคร (ปณิชา ทิพย์ธิปกรณ์, 2560) ในปัจจุบัน ทางเดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีบทบาทสำคัญในการใช้งานที่เพิ่มขึ้นจากบทบาทการเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยทั่วไป คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อเหตุผลทางการเมือง เกิดการรวมตัวของประชาชนในการ ชุมนุมและทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อเหตุผลทางการเมืองหลายครั้ง นอกจากนี้ยังประสบปัญหาจาก อุณหภูมิสูง ฝุ่นควัน และมลพิษทางเสียงจากท้องถนน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 1.1



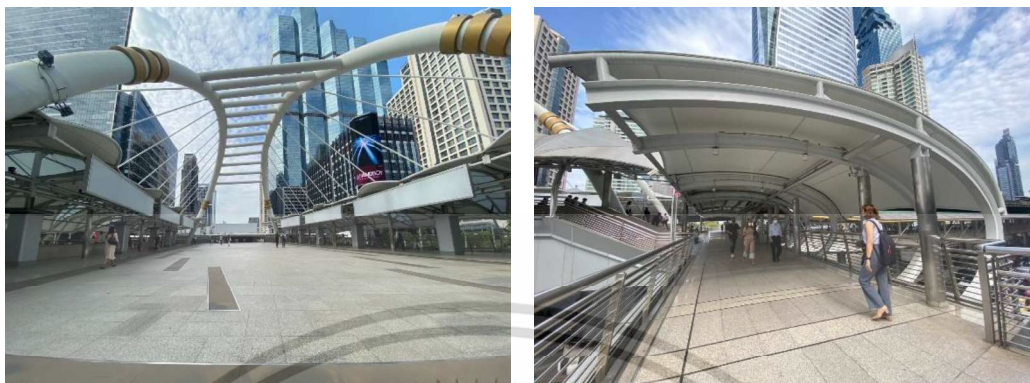
ภาพที่ 1.1 ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

โดยยังมีพื้นที่สาธารณะที่มักพบการใช้งานที่มีความหลากหลายวัตถุประสงค์ คือ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรีหรือสะพานนราธิวาสตัดสาทร ซึ่งเป็นทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและลานกิจกรรม ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกในแขวงสีลม เขตบางรัก และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ในย่านนี้ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ โรงแรม ศูนย์คอมมูนิตี้ และคอนโดมิเนียมอาคารสูง (High-rise Building) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี มีการเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2553 ก่อตั้งโดยหน่วยงานเอกชนและยกเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในการดูแลร่วมกันระหว่างภาคเอกชน ภาครัฐ (เขตบางรัก และเขตสาทร) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรีมีการออกแบบในแนวคิดโครงสร้างใหญ่ แข็งแรง โดดเด่น และเน้นความเป็นเมือง ทำให้เกิดเอกลักษณ์แสดงถึงแหล่งความทันสมัยและความหรูหรา โดยมีจุดประสงค์หลัก เพื่อการสัญจรที่สะดวก เชื่อมต่อการเดินทาง เชื่อมอาคาร เป็นจุดจดจำ จุดประสงค์รอง เชื่อมโยงผู้คนและเอื้อเป็นสาธารณะประโยชน์ให้คนทุกระดับเข้าถึงได้ (ปณิชา ฤทธิรงค์, 2561) มีการเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรีกับสถานีรถไฟ BRT สาทร อาคารสำนักงาน โรงแรม และที่พักอาศัยในบริเวณโดยรอบ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรีเป็นพื้นที่สำหรับทำกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชน อาทิเช่น เป็นสถานที่เล่นสเก็ตบอร์ด พักผ่อนหย่อนใจ จุดนัดพบ จัดงานหรือกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงเป็นสถานที่ที่ใช้ในการถ่ายทำละครโทรทัศน์ ภาพยนตร์ โฆษณา และ มิวสิควิดีโอ เป็นต้น แต่ไม่มีการจัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่สำหรับการนั่งพัก ลิฟต์โดยสาร และแสงสว่างที่เพียงพอในการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งาน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 1.2



ภาพที่ 1.2 ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

อีกหนึ่งพื้นที่สาธารณะ คือ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว เป็นพื้นที่สาธารณะลอยฟ้าที่เชื่อมระหว่างรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลหรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน กับรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิทหรือสายสีเขียวอ่อน สถานีห้าแยกลาดพร้าว มีบทบาทในการเป็นพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าเพื่อเชื่อมการเดินทางไปยังจุดต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบสำหรับประชาชน มีลักษณะเป็นทางเดินยาว มีระยะทางประมาณ 300 เมตร ตั้งอยู่บริเวณห้าแยกลาดพร้าวเหนือถนนพหลโยธินไปจนถึงเซ็นทรัลลาดพร้าว เขตจตุจักร ซึ่งย่านที่พักอาศัยบริเวณตัวเมืองรอบนอกทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ทั้งระบบรางและระบบขนส่งทางบก และเชื่อมต่อห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ยูเนี่ยนมอลล์ สวนสมเด็จพระเจ้า 84 และโรงเรียนหอวัง ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2563 โดยความร่วมมือบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หน่วยงานภาครัฐ 4 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรุงเทพมหานคร ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวเป็นพื้นที่สาธารณะที่ประกอบไปด้วยทางเดินเท้าที่มีหลังคาคลุมเพื่อกันแดดและฝนให้กับผู้เดินบนสะพานลอยเดินเท้า และลิฟต์สำหรับให้บริการผู้พิการ เพื่อความสะดวกในการสัญจรเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและสถานีใกล้เคียง แต่ไม่มีการจัดพื้นที่สำหรับการนั่งพัก มักประสบปัญหาจากอุณหภูมิสูง ฝุ่นควัน และมลพิษทางเสียงจากท้องถนน ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าทั้ง 3 แห่งมีความสำคัญในการรองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชน ทั้งนี้พบว่ารูปแบบการใช้งานที่หลากหลายของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ยังขาดการกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจนสำหรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในบริเวณดังกล่าว และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ยังไม่สอดคล้องกับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

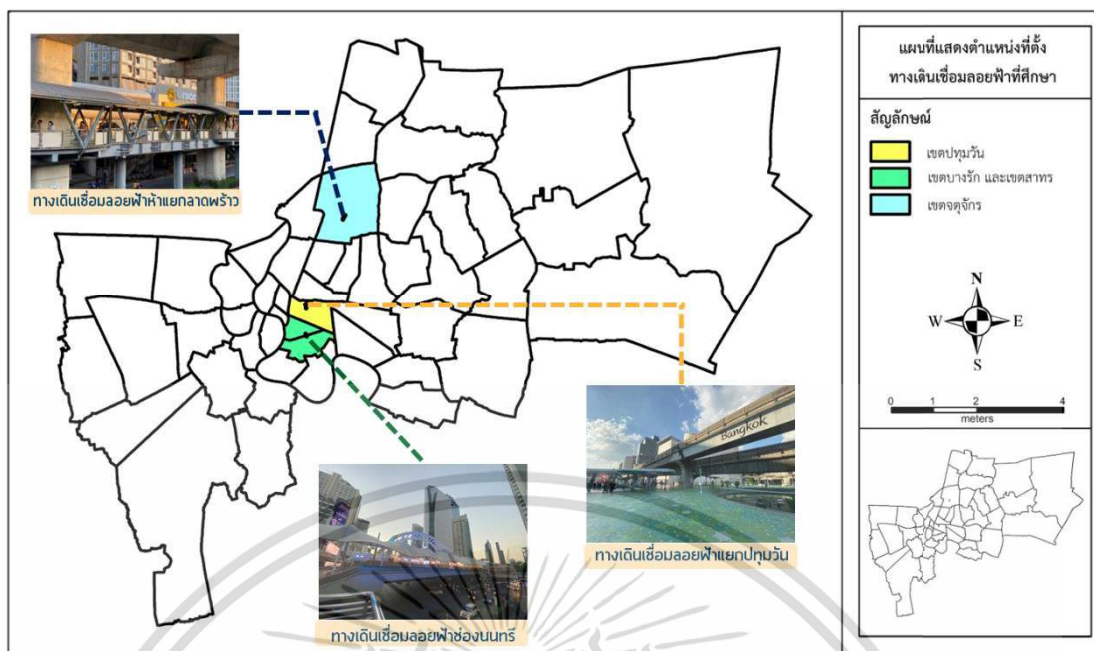
ความต้องการของผู้ใช้งาน ส่งผลให้ผู้ใช้งานไม่ได้รับความสะดวกในการใช้งาน หากมีการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานเพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้เกิดการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าที่มีประสิทธิภาพ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 1.3



ภาพที่ 1.3 ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

จากข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้น บทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ช่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว จึงเป็นการศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาบทบาทและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าที่ทำการศึกษา ซึ่งพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีรูปแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและมีบริบทแวดล้อมที่มีความแตกต่างกัน 3 แห่งในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน (เชื่อมรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม สถานีช่องนนทรีเชื่อมรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท สถานีห้าแยกลาดพร้าว) และทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท สถานีห้าแยกลาดพร้าว เชื่อมรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สถานีพหลโยธิน) โดยผู้วิจัยจะศึกษาบทบาทของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษารูปแบบการใช้งาน สภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา ความต้องการและอุปสรรค ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม รวมไปถึงสามารถนำไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้ในพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์สำหรับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนผู้ใช้งานต่อไปในอนาคต รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 1.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 1.4 ตำแหน่งที่ตั้งทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา สภาพทั่วไป และบริบทแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.2.2 เพื่อศึกษาบทบาทการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.2.3 เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.2.4 เพื่อศึกษาอุปสรรค และความต้องการของผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.2.5 เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาค้นคว้านี้มีขอบเขตของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า แยกปทุมวัน ซ่งนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา เนื้อหาของการศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

- 1) การศึกษาลักษณะของผู้ใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา โดยจะเก็บข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ ขนาดประชากร เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา เขตที่พักอาศัย เขตสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา และพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ โดยจะเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเวลาที่ใช้งาน ความถี่ และรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
- 2) การศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา โดยจะเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความต้องการ และอุปสรรคในการใช้งาน
- 3) การศึกษาการใช้งาน สภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา โดยจะเก็บข้อมูล ได้แก่ รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรค ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 4) การศึกษาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 สามารถอธิบายประวัติความเป็นมา สภาพทั่วไป และบริบทแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงประวัติความเป็นมา สภาพทั่วไป และบริบทแวดล้อม สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่งนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.4.2 สามารถอธิบายบทบาทของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจบทบาท สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการใช้งานพื้นที่ สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่งนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.4.3 สามารถอธิบายรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจ รูปแบบการใช้งาน สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่งนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4.4 สามารถอธิบายความต้องการและอุปสรรคที่มีผลต่อความสามารถในการใช้พื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา ทั้งในด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ และด้านลักษณะการให้บริการ เพื่อทราบถึงลำดับความสำคัญของความต้องการและอุปสรรคของผู้ใช้งานในแต่ละพื้นที่ สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช່องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว

1.4.5 เป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ช່องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว ที่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนสามารถนำข้อมูลและผลที่ได้จากการศึกษาไปเป็นแนวทางประกอบการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม

1.5 นิยามศัพท์

1.5.1 พื้นที่สาธารณะ หมายถึง พื้นที่ที่ผู้คนสามารถเข้าถึงและใช้งานพื้นที่ได้อย่างเท่าเทียมกัน ในการสัญจรเดินทาง และในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อื่น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในความดูแลของภาครัฐ ภาคเอกชน หรือไม่มีเจ้าของชัดเจน

1.5.2 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ หมายถึง ลักษณะการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ซึ่งเกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์โดยการเกิดกิจกรรมระหว่างคนกับพื้นที่สาธารณะ หรือการเกิดกิจกรรมระหว่างคนกับคนที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะ

1.5.3 พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า หมายถึง เส้นทางสัญจรระหว่างพื้นที่หนึ่งเชื่อมต่อกับอีกพื้นที่หนึ่งโดยเป็นพื้นที่ที่อยู่เหนือระดับพื้นถนนทั่วไป เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยโครงสร้างทางเดินเชื่อมอาจเป็นพื้นที่โล่งหรือมีสิ่งปกคลุมเหนือทางเดิน มีทางเข้าออกที่ชัดเจน และเชื่อมต่อเข้ากับตัวอาคารข้างเคียง

1.5.4 บทบาท หมายถึง ลักษณะพิเศษของการใช้งานพื้นที่ที่มีสังคมโดยรอบเป็นตัวกำหนด ซึ่งก่อให้เกิดความโดดเด่นของพื้นที่นั้น ๆ

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาในหัวข้อ “แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว” เนื่องด้วยทางเดินเชื่อมที่เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเพื่อเพิ่มพื้นที่สาธารณะภายในเมือง โดยมีการออกแบบเพื่อเพิ่มรูปแบบของการใช้งานที่จากเดิมเป็นเพียงเส้นทางในการสัญจรเท่านั้น จึงเป็นพื้นที่ที่มีความน่าสนใจที่จะศึกษาในแง่ของบทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อม โดยพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมที่มีรูปแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนที่แตกต่างกัน 3 แห่งในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน (เชื่อมรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม สถานีชองนนทบุรี เชื่อมรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ สายสาทร-ราชพฤกษ์ สถานีสาทร) และทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท สถานีห้าแยกลาดพร้าว เชื่อมรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สถานีพหลโยธิน) เพื่อให้เห็นภาพบทบาทและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมที่มีความแตกต่างกันได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ทำการศึกษาค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี รวมไปถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการทำความเข้าใจ สามารถเชื่อมโยงเรื่องที่ศึกษาประกอบกับกระบวนการคิดวิเคราะห์และนำมาอ้างอิงในการศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคาร
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการเข้าถึง
- 2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมนันทนาการ
- 2.6 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ

2.1.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะมีนักวิชาการและนักทฤษฎีให้ความหมายไว้จำนวนมาก มีทั้งการให้ความหมายได้ตรงกันและการให้ความหมายที่แตกต่างกันออกไปตามมุมมองของแต่ละคน โดยพื้นที่สาธารณะในความหมายของ สตีเฟน คาร์ (Carr Stephen, 1992) (อ้างถึงใน ศุภยาดา ประดิษฐ์ไวทยากร, 2555) ได้อธิบายว่า พื้นที่สาธารณะ ถือเป็นสถานที่ที่เปิดให้คนทั่วไปเข้าถึงได้ เป็นที่ที่ผู้คนไปใช้ประกอบกิจกรรมคนเดียว หรือเป็นกลุ่ม ซึ่งพื้นที่สาธารณะนั้นมีหลายรูปแบบ แต่ทุกรูปแบบจะมีองค์ประกอบที่เหมือนกัน โดยบางแห่งมีรัฐเป็นเจ้าของ และเป็นผู้บริหารจัดการ หรือบางแห่งมีเอกชนเป็นเจ้าของ แต่เปิดให้คนทั่วไปเข้าได้ นอกจากนี้สิ่งที่มักพูดถึงในการพิจารณาความเป็นพื้นที่สาธารณะ คือ การมองในมิติการเข้าถึงพื้นที่ และความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้น รวมไปถึงมิติของผู้กระทำและมิติของผลประโยชน์อีกด้วย ส่วน โรเจอร์ สครูตัน (Roger Scruton, 1984) เห็นว่าสิ่งสำคัญในการให้ความหมายพื้นที่สาธารณะ คือ ขอบเขต (Boundary) เนื่องจากพื้นที่ถูกทำให้เป็นสาธารณะโดย “ธรรมชาติของขอบเขตพื้นที่นั้น (พื้นที่สาธารณะ) เป็นพื้นที่ที่ใครก็เข้าออกได้โดยไม่ต้องได้รับคำยินยอมจากคนแปลกหน้าและไม่ต้องแจ้งให้ผู้ใดทราบก่อนด้วยว่า มีเหตุผลอะไรขอบเขตที่ก่อให้เกิดพื้นที่สาธารณะนั้น ทั้งสามารถดูแลแทรกซึมได้ และเปิดกว้างสำหรับกิจกรรมสาธารณะ” และ ญัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ (2558) กล่าวว่าพื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงความหลากหลาย ความหนาแน่นและความใกล้ชิดของที่ว่าง สิ่งก่อสร้างและผู้คนในเมืองเข้าไว้ด้วยกัน มีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมสาธารณะ ทั้งนี้พื้นที่สาธารณะอาจเป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติหรือพื้นที่ที่มนุษย์สร้างขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของ สกาวเนตร สะไบ (2552) กล่าวว่า พื้นที่ว่างสาธารณะ (public space) คือ พื้นที่ที่อยู่ภายนอกและส่วนที่สอดประสานระหว่างพื้นที่ภายในที่เป็นพื้นที่สาธารณะ (พื้นที่ที่อยู่นอกเหนือและอยู่ระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคล) และเป็นที่สำคัญสำหรับผู้คนในเมืองมารวมตัวกันและใช้ประโยชน์พื้นที่ในการประกอบกิจกรรมทางสังคมและวัฒนธรรม โดยที่ไม่จำกัดช่วงเวลา ในที่นี้ คือ ถนน ตรอก ซอยย่อย ทางเดินเท้าสาธารณะ ลานคนเมือง อนุสาวรีย์ เป็นต้น

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองในประเทศไทยมีสภาพปัญหาคล้ายคลึงกับเมืองอื่น ๆ ในโลกตะวันตก ซึ่งพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองถูกบุกรุกและทอดทิ้งเช่นกัน อีกทั้งประเด็นการขาดแคลน “พื้นที่” (ที่ว่างและกิจกรรม) ในวิถีชีวิตใหม่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม แต่ในขณะเดียวกันเรากลับพบพื้นที่ว่างสาธารณะหลาย ๆ ที่ในหลาย ๆ เมือง ถูกสร้างขึ้นเป็นพื้นที่นันทนาการของเมือง เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา ลานเมือง มีทั้งพื้นที่ที่ผู้คนเข้าใช้งานอย่างต่อเนื่อง (มีระดับความอ่อนน้อมประโยชน์สูงเป็นพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ) และพื้นที่ที่ถูกทิ้งร้างหรือเข้าใช้น้อย (ไม่ประสบความสำเร็จ) สะท้อนถึงการ “ขาด” และการ “มี” พื้นที่ว่างสาธารณะที่ไม่

สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตที่เป็นอยู่ มีช่องว่างระหว่างความต้องการการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะกับการสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับเมือง (กำแพง อติโพธิ, 2553)

สรุปได้ว่าพื้นที่สาธารณะคือพื้นที่สำหรับการใช้ประโยชน์ของสาธารณะชน โดยที่ใครก็สามารถเข้าถึงและใช้บริการในพื้นที่ได้ เป็นพื้นที่ที่อยู่ในความดูแลของภาครัฐหรือเอกชนหรือไม่มีเจ้าของพื้นที่ชัดเจน ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก โดยมีขอบเขตที่ชัดเจนในพื้นที่ของตนเองสามารถใช้ประโยชน์ในด้านการจัดกิจกรรมหรือเป็นสถานที่พบปะ เดินทางสัญจร และกิจกรรมด้านนันทนาการของผู้คนในพื้นที่ได้ อาจเป็นพื้นที่โล่งหรือมีสิ่งปกคลุม อีกนัยหนึ่งก็อาจเป็นพื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง ไม่ได้ถูกใช้งานตามวัตถุประสงค์หลักที่ก่อสร้างขึ้น หากพื้นที่ดังกล่าวไม่ตอบสนองต่อพฤติกรรมการใช้งานของผู้คนในพื้นที่

2.1.2 ประเภทของพื้นที่สาธารณะ

เพื่อให้เข้าใจเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะมากยิ่งขึ้น จึงได้มีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของพื้นที่สาธารณะ โดยการแบ่งนั้นได้พิจารณาวัตถุประสงค์และลักษณะของพื้นที่เป็นสำคัญ แบ่งได้เป็นดังนี้

1) การแบ่งประเภทตามลักษณะที่ตั้งและประโยชน์ใช้สอย (มัญชุตา กัญชนะ, 2554)

(1) พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะข้างทางสัญจร (The Street Plaza) โดยอาศัยเส้นทางการเดินทางที่สะดวก ทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เป็นตัวชี้นำผู้คนให้เกิดการใช้พื้นที่ ก่อให้เกิดการปฏิสัมพันธ์ การสนทนา เชื่อมต่อแลกเปลี่ยนระหว่างผู้คน

(2) พื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคารทางธุรกิจ (The Corporate Foyer) เป็นพื้นที่ที่อยู่ท่ามกลางศูนย์กลางของแหล่งธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งกระจายตัวอยู่ตามเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจในแต่ละประเทศ โดยในแต่ละวันนั้นจะมีจำนวนผู้คนที่เดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก พื้นที่ดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นพื้นที่ที่จะรองรับผู้คนเพื่อติดต่อธุรกิจ พบปะพูดคุย รวมถึงเป็นที่พักผ่อนในสถานที่เดียวกัน

(3) พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะในลักษณะพื้นที่สีเขียว (The Urban Oasis) วัตถุประสงค์หลักของพื้นที่คือ การใช้พื้นที่สีเขียวดึงดูดผู้คนหลากหลายกลุ่มให้เข้ามาใช้พื้นที่โดยหวังผลเพื่อการผ่อนคลายและพักผ่อนหย่อนใจ หลีกหนีจากความเป็นเมืองรอบด้าน ดังนั้น การจัดการพื้นที่ดังกล่าวจึงต้องรองรับการใช้งาน กิจกรรม ความสะอาดและ ความปลอดภัยผู้ใช้พื้นที่รู้สึกเป็นเจ้าของ สามารถเชื่อมโยงตนเองเข้ากับพื้นที่นั้น ๆ ได้

(4) พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะบริเวณจุดเปลี่ยนการคมนาคมสาธารณะ (The Transit Foyer) พื้นที่ที่มีการคมนาคมสาธารณะหลากหลายประเภทมาบรรจบกัน ทำให้ผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมากเป็นผลให้เกิดเป็นพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมโยงการเดินทาง สำหรับผู้คนภายในชุมชนเอง สังคมใกล้เคียง รวมถึงในระดับเมือง

(5) พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะขนาดใหญ่อันเป็นสัญลักษณ์ของเมือง (The Grand Public Place) ในที่นี้หมายถึงพื้นที่จัตุรัสสาธารณะ ที่เป็นรากเหง้าของวัฒนธรรมต่าง ๆ พร้อมทั้งยังคงไว้และเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เน้นย้ำถึงตัวตนที่แท้จริงของชุมชนในพื้นที่ เป็นจุดศูนย์รวมของวิถีชีวิตคนแต่ละประเภทและเป็นส่วนผสมของวัฒนธรรม อีกทั้งยังเป็นตัวเร่งการลงทุนส่วนตัวและขององค์กรขนาดเล็ก ผู้คนในชุมชนเกิดความภาคภูมิใจในพื้นที่ของตน ดังนั้น พื้นที่นี้จึงเป็นเหมือนสะพานเชื่อมต่อผู้คนหลายลักษณะเข้าด้วยกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ตัวอย่างของพื้นที่สาธารณะ

(ที่มา : <https://adaymagazine.com/public-life-in-bangkok>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) การแบ่งประเภทตามลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (สกุลชัย ตันติเศรณี, 2549)

(1) พื้นที่โล่งว่างบริเวณรอบอาคาร (building entourage) หมายถึง พื้นที่โล่งว่างซึ่งรวมอยู่กับอาคารอันเกิดจากข้อบังคับ เช่น เกิดจากระยะถอยร่น พื้นที่โล่งว่างรอบอาคารในระยะที่กำหนด เป็นต้น พื้นที่โล่ง ในลักษณะนี้มักไม่มีขอบเขตที่ชัดเจน

(2) พื้นที่โล่งว่างภายในกลุ่มอาคาร (inner block void) หมายถึง พื้นที่โล่งว่างที่มีการใช้พื้นที่ในลักษณะ กึ่งส่วนบุคคล (semi private) ซึ่งมีขนาดเล็กและแทรกอยู่กับกลุ่มอาคารเพื่อเป็นทางสัญจร พื้นที่พักผ่อน หรือเพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์ เช่น พื้นที่โล่งว่างหน้าอาคาร ถนนคนเดิน เป็นต้น

(3) พื้นที่โล่งว่างลักษณะโครงข่ายของถนนและจัตุรัส (primary network of street and squares) ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคม และเป็นส่วนที่ช่วยเน้นความสำคัญของพื้นที่ นอกจากนี้ยังเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดโครงสร้างของชุมชนเมือง (urban structure) เช่น พื้นที่โล่งว่างบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นต้น

(4) สวนสาธารณะ (parks) รวมถึงพื้นที่โล่งว่างซึ่งใช้เป็นที่พักผ่อนของชาวเมือง โดยจะมีกิจกรรมที่หลากหลายภายในพื้นที่ และเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ซึ่งชาวเมืองสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ในการนันทนาการร่วมกัน เช่น การใช้พื้นที่ริมน้ำในการสร้างกิจกรรม (waterfront) พลาซ่า (plaza) สนามกีฬา เป็นต้น

(5) พื้นที่โล่งว่างในลักษณะแนวยาว (linear open space system) มีลักษณะการใช้พื้นที่ตามเส้นกำหนดขอบเขตพื้นที่ โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างเพื่อการสัญจร เช่นที่ แม่น้ำลำคลอง ถนน เป็นต้น ซึ่งมักมีรูปร่างและขนาดที่ไม่แน่นอน

3) การแบ่งประเภทตามลักษณะการเข้าถึง (Characteristics of accessibility) (สกุลชัย ตันติเศรณี, 2549)

การเข้าถึงพื้นที่เป็นส่วนสำคัญในการแสดงถึงศักยภาพของพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งเมื่อสามารถเข้าถึงพื้นที่โล่งว่างได้อย่างสะดวก ก็จะทำให้พื้นที่มีอัตราการสัญจรผ่านของผู้ใช้ที่สูง ซึ่งส่งผลต่อการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม โดยสามารถแบ่งลักษณะการเข้าถึง ได้ดังนี้

(1) เข้าถึงโดยตรงจากถนน สามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) การเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน ซึ่งมักเป็นเข้าถึงพื้นที่โล่งว่างที่อยู่ติดกับริมถนนที่มีการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายสามารถมองเห็นพื้นที่จากภายนอกได้อย่างชัดเจน มีความต่อเนื่องของพื้นที่ตามแนวถนนสายหลัก กิจกรรมที่เกิดขึ้นมักจะเป็นกิจกรรมที่ดึงดูดผู้ใช้ให้เข้าถึงพื้นที่เป็นจำนวนมาก เช่น ร้านอาหาร บาร์ และร้านค้า

2) การเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนนและเป็นพื้นที่ปลายตัน เป็นเข้าถึงพื้นที่โล่งว่างจากถนน ได้โดยตรงเช่นเดียวกับแบบแรก แต่ปลายตัน ซึ่งการเข้าถึงพื้นที่แบบนี้มักเป็นพื้นที่ที่มีเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่หน้าบ้านมาใช้งานในเชิงพาณิชย์ ส่วนใหญ่เป็นบ้านเก่าที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา

(2) เข้าถึงพื้นที่โดยผ่านพื้นที่อื่น เป็นการเชื่อมต่อพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งโดยผ่านพื้นที่โล่งว่างที่มีความสัมพันธ์ต่อเนืองกัน การเข้าถึงลักษณะนี้มักเกิดขึ้นกับพื้นที่ที่มีการใช้ถนนร่วมกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

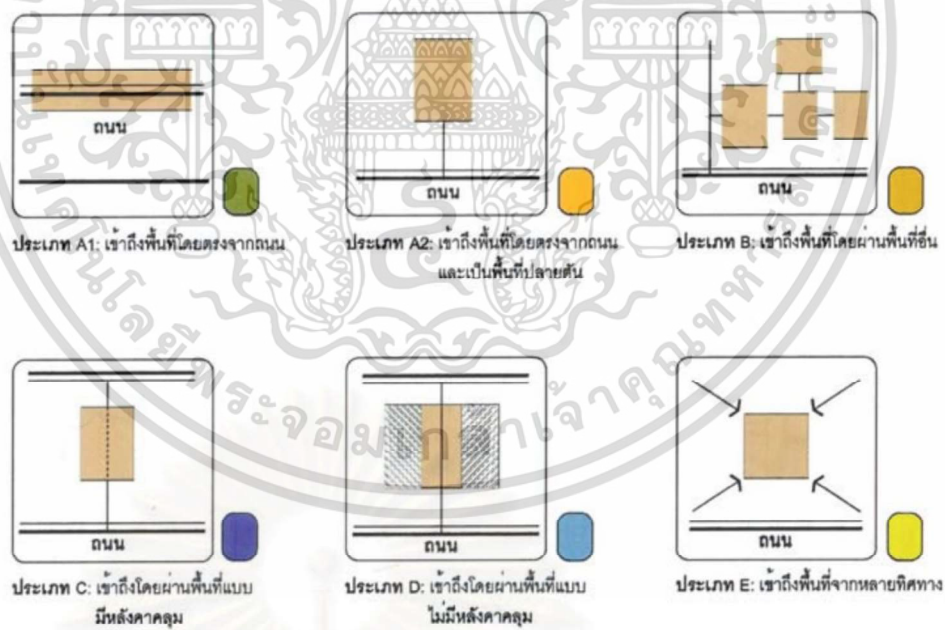
เช่น บริเวณถนน ซอย และพื้นที่ขนาดใหญ่ที่มีการถูกแบ่งย่อยออกภายหลัง ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ต้องผ่านอีกพื้นที่หนึ่งเสมอ

(3) เข้าถึงโดยผ่านพื้นที่อื่น มีลักษณะลอดผ่าน หรืออยู่ระหว่างอาคาร ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) เข้าถึงโดยผ่านพื้นที่มีหลังคาคลุม เป็นเข้าถึงพื้นที่โดยลอดผ่านอาคาร เช่น การลอดผ่านพื้นที่โดยมีอาคารเป็นเพดาน ซึ่งการเข้าถึงรูปแบบนี้มักจะเป็นพื้นที่ขายของที่อยู่ระหว่างอาคาร หรือพื้นที่ที่อยู่ในอาคารที่มีการใช้พื้นที่เพื่อเป็นทางผ่านเชื่อมต่อไปอีกพื้นที่หนึ่ง

2) เข้าถึงโดยผ่านพื้นที่แบบไม่มีหลังคาคลุม เป็นการเข้าถึงพื้นที่โดยการสัญจรผ่านระหว่างอาคาร ซึ่งปิดล้อมจากอาคารเพียงสองด้านเท่านั้น การเข้าถึงรูปแบบนี้จะเป็นพื้นที่ที่มีการค้าขายริมถนนซอย ตรอก หรืออาคารที่มีการใช้พื้นที่หน้าร้าน ริมทางเดินเท้าเพื่อประกอบธุรกิจ

(4) เข้าถึงพื้นที่จากหลายทิศทาง เป็นการเข้าถึงพื้นที่โดยสามารถเข้าได้หลายทิศทาง ซึ่งพื้นที่ลักษณะนี้มักเป็นศูนย์รวมของกิจกรรม เช่น ทางแยก พื้นที่ส่วนกลางของคนในชุมชน ตลาดลานเอนกประสงค์ เป็นต้น หรืออาจเป็นพื้นที่ที่แทรกตัวระหว่างอาคาร ซึ่งเป็นจุดเด่นและสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 การจำแนกพื้นที่ตามลักษณะการเข้าถึง

(ที่มา : สกฤษชัย ตันติเศรณี, 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.3 บทบาทของพื้นที่สาธารณะต่อเมือง

ในมุมมองของการวางผังเมือง ชาร์ล กูดเซลล์ (2003) กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะนั้นเกี่ยวข้องกับการสร้างพื้นที่เปิดโล่งทางกายภาพเพื่อทำให้เกิดความสัมพันธ์กับลักษณะการใช้ที่เป็นสาธารณะ และเป็นการสร้างปฏิสัมพันธ์ที่ดีให้กับคนในเมือง พื้นที่สาธารณะบางพื้นที่นั้นไม่ได้รองรับการใช้งาน เพียงแค่เป็นพื้นที่นันทนาการ พักผ่อน ของชุมชนเท่านั้น แต่ในบางกรณียังกลายเป็นพื้นที่ที่รองรับและแสดงบทบาทของการเป็นสถานที่เชิงการเมืองด้วย อีกทั้ง กูดเซลล์มองพื้นที่สาธารณะในฐานะที่เป็นสถาปัตยกรรมสาธารณะ (Public Architecture) โดยอ้างว่ารูปแบบการออกแบบของพื้นที่เชิงสัญลักษณ์มีผลต่อการเป็นพื้นที่แสดงอำนาจทางการเมือง เห็นได้จากอาคารสาธารณะ อาคารราชการ และอาคารประเภทอนุสาวรีย์นั้น มีความหมายเชิงสังคมที่ผูกติดกับความทรงจำและการเข้าถึงพื้นที่ทางกายภาพเชิงสัญลักษณ์ของผู้คนในเมือง อีกนัยหนึ่ง สตีเฟน คาร์ (Carr, 1992) กล่าวว่า พื้นที่ต่าง ๆ เหล่านี้ยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการเข้าถึงกับพื้นที่อื่น ๆ ภายในเมืองเข้าด้วยกัน แม้กระทั่งถนนสายหลักกลางเมืองที่กลายเป็นพื้นที่จัดแสดงมหรสพ การละเล่น งานแสดงศิลปะ ถนนคนเดิน ตามเทศกาลประจำปี ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ทางกายภาพระหว่าง คน พื้นที่ และลักษณะการใช้งานที่เป็นสาธารณะได้เป็นอย่างดี

นอกจากนั้น ในบริบทเมืองของตะวันตก แจน เกลด์ (Jan Gehl & Lars Gemzoe, 2002) อธิบายถึงบทบาทหน้าที่ดั้งเดิม 3 ประการของพื้นที่สาธารณะ คือ ที่ชุมนุมพบปะ (Meeting Place), ตลาด ที่ค้าขาย (Market Place) และพื้นที่เชื่อมต่อสัญจรขนส่ง (Access/traffic Space) ว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อวิถีชีวิตเมืองในอดีต โดยหน้าที่ดังกล่าวเกิดขึ้นผสมผสานกันอย่างสมดุลบนพื้นที่ แต่ในช่วงเวลาไม่กี่ปีมานี้ ความสมดุลของหลาย ๆ เมืองในยุโรปได้ถูกทำลายลงไปมาก โดยเฉพาะจากการขยายตัวของการสัญจรทางรถยนต์ซึ่งเกล็ดสนับสนุนให้เมืองหันมาให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูและรักษาพื้นที่ว่างสาธารณะ ให้เกิดทางเลือกที่หลากหลาย น่าสนใจต่อการใช้ชีวิตในสังคมเมืองปัจจุบัน โดยส่วนสำคัญคือ คุณภาพของพื้นที่ว่างสาธารณะ มีบทบาทสำคัญต่อลักษณะและปริมาณกิจกรรมของผู้คน รวมถึงการพยายามรักษาคุณภาพของพื้นที่ไว้ให้ได้ และเสนอแนะให้ทำการสำรวจ “พื้นที่สาธารณะกับการดำเนินชีวิตสาธารณะ” ของเมืองแต่ละเมืองอย่างต่อเนื่อง สังเกตการเปลี่ยนแปลงแต่ละช่วงเวลา เพื่อสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองให้เป็นสถานที่ที่เหมาะสมต่อการพบปะของผู้คน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อสถานการณ์เมืองในปัจจุบัน

สตีเฟน คาร์ (1992) ระบุว่าความเป็นสาธารณะประกอบด้วยสิทธิเหนือพื้นที่ 5 ประการดังนี้

- 1) สิทธิในการเข้าถึงและอยู่ในพื้นที่สาธารณะ
- 2) สิทธิเสรีภาพในการกระทำกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ
- 3) สิทธิในการเรียกร้องและใช้ทรัพยากรในพื้นที่สาธารณะ
- 4) สิทธิในการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5) สิทธิในการเป็นเจ้าของพื้นที่สาธารณะ ซึ่งการเข้าถึงเป็นส่วนประกอบหลักที่ชัดเจนของพื้นที่สาธารณะ

ดังนั้น จากหลาย ๆ ปัจจัยในการวิเคราะห์แนวคิดความเป็นสาธารณะ จะเห็นได้ว่าปัจจัยการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเชิงกายภาพ เป็นปัจจัยที่ชัดเจนที่สุดในการศึกษาถึงความเป็นสาธารณะของพื้นที่ นอกจากนี้ สตีเฟน คาร์ (1992) ยังแบ่งประเด็นการเข้าถึงเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- 1) การเข้าถึงเชิงกายภาพ
- 2) การเข้าถึงทางการมองเห็น
- 3) การเข้าถึงเชิงสัญลักษณ์

ในการเข้าถึงเชิงกายภาพเป็นการอ้างอิงถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และลักษณะทางเข้าสู่สถานที่ที่ทุกคนใช้สอยได้ ที่แสดงถึงทางเข้าโดยมีการออกแบบที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

โดยสรุปแล้วนั้นบทบาทของพื้นที่สาธารณะ คือ ความสำคัญและการเกิดประโยชน์ของพื้นที่ต่อบุคคลที่มาใช้พื้นที่สาธารณะ และรวมถึงความสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างคนกับพื้นที่ และจากการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ ทำให้บริบทมุมมองของการมองเห็นพื้นที่สาธารณะของแต่ละคนมองเห็นที่ในมุมที่แตกต่างกันออกไป

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคาร

2.2.1 ความหมายของพื้นที่ทางเดินเชื่อม

“ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร” หมายความว่า ทางเดินที่สร้างขึ้นอยู่เหนือระดับพื้นดินเชื่อมระหว่างอาคารโดยไม่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการอื่น นอกจากนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อาคาร เป็นคำนิยามจากประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 66 (พ.ศ. 2559) เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) เกี่ยวกับทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารสำหรับอาคารขนาดใหญ่ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ และอาคารสูง ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ให้ไว้ ณ วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 โดยทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารของอาคารขนาดใหญ่ อาคารขนาดใหญ่พิเศษและอาคารสูง ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

- 1) มีความกว้างของทางเดินเชื่อมไม่น้อยกว่า 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร และสูงจากระดับพื้นดินหรือถนนใต้ทางเดินเชื่อมถึงส่วนที่ต่ำที่สุดของโครงสร้างที่ไม่ใช่เสาหรือฐานรากของทางเดินเชื่อมไม่น้อยกว่า 5.5 เมตร
- 2) อาคารที่มีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารมากกว่าหนึ่งแห่ง ต้องมีระยะของช่องว่างในแนวราบระหว่างทางเดินเชื่อมไม่ว่าจะอยู่ในชั้นเดียวกันหรือต่างชั้นกันไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- 3) วัสดุโครงสร้างหลักต้องเป็นวัสดุทนไฟที่มีอัตราการทนไฟไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 4) ไม่มีสิ่งกีดขวางหรือการใช้ประโยชน์อย่างอื่นที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจร
- 5) ห้ามก่อสร้างทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารในบริเวณที่มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นใดกำหนดให้ผนังของอาคารเป็นผนังทึบ
- 6) ลักษณะอื่นตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารประกาศกำหนด

ปิยะพงษ์ ภูขำ (2553) กล่าวว่า ทางเดินเชื่อมช่วยแยกทางสัญจรทางเท้าออกจากการจราจรบนถนนเบื้องล่าง ช่วยให้ผู้สัญจรปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และด้วยการที่ทางเดินเชื่อมต่อกับอาคารและย่านสำคัญ ๆ ในเมือง ยิ่งทำให้ประชาชนนิยมใช้สัญจรมากขึ้น โดยทางเดินเชื่อมจัดเป็นทางเดินชนิดหนึ่งซึ่งเป็นจินตภาพส่วนหนึ่งของเมืองด้วย เนื่องจากมีการสร้างมุมมองใหม่ ๆ ให้กับทิวทัศน์ของเมืองที่การสัญจรในระดับเดียวกับถนนปกติไม่สามารถทำได้ และทางเดินเชื่อมไม่ได้ถูกก่อสร้างขึ้นเพียงเพื่อตอบสนองต่อการสัญจรทางเท้าของผู้สัญจรเท่านั้น แต่เพื่อดึงดูดให้ผู้คนเดินทางไปสู่ย่านการค้าใจกลางเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 ลักษณะของทางเดินเชื่อม
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.2 แนวคิดพื้นที่ทางเดินเชื่อมและทางเดินเท้า

แนวคิดลัทธิชุมชนเมืองยุคใหม่ (new urbanism) ของเกณฑ์การเชื่อมต่อพื้นที่กับการสัญจรด้วยทางเท้า แบ่งได้ดังนี้

1) เกณฑ์ทางเดินที่สะดวก (walkability) การให้ความสำคัญกับทางเดินเท้า ให้แต่ละจุดมีความสัมพันธ์กันและเดินถึงกันได้ ภายใน 10 นาที สร้างความมีชีวิตชีวาของทางเท้า (pedestrian-friendly) และมีโครงข่าย (network) ที่เชื่อมต่อกัน

2) เกณฑ์ระบบถนนที่เป็นโครงข่าย (connectivity) สะดวกในการสัญจรการเดินเท้า สร้างความรู้สึกของสถานที่ (sense of place) รวมถึงความสะดวกสบายและปลอดภัย

3) เกณฑ์โครงข่ายการสัญจรที่มีคุณภาพ (smart transportation network) สามารถเชื่อมโยงเมือง ย่านและชุมชน ออกแบบการสัญจร ได้ทั้งจักรยานและทางเดินเท้า

4) เกณฑ์การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน (mixed use) เป็นการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย โดยการนำร้านค้า สำนักงาน หรือที่พักอาศัย อยู่ในบริเวณเดียวกันเพื่อให้เข้าถึงง่ายและสะดวก (ภาณุพงศ์ สิทธิวุฒิ, 2554)

ปรัชญา วิจารณ์ฤตากร (2555) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของภูมิทัศน์ถนน เป็นสภาพแวดล้อมที่มองเห็นได้จากทางสัญจร ถูกกำหนดโดยกฎหมายและมาตรฐานการใช้งานเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างเท่าเทียม การออกแบบภูมิทัศน์ถนนมีความสำคัญในการสร้างเอกลักษณ์ของเมือง เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างภาพของเมืองให้จดจำได้ง่ายขึ้น มี 4 องค์ประกอบหลัก คือ

1) พื้นที่และขนาดทางเท้า (sidewalk zones and dimensions) การออกแบบทางเท้าที่ดีควรกำหนด แนวทางสัญจรที่อยู่ตรงกลางพื้นที่ทางเท้าและไม่มีสิ่งกีดขวางบนเส้นทาง และนอกจากจะไม่กีดขวางแล้ว อุปกรณ์ถนนและพืชพรรณภูมิทัศน์ถนนควรมีการจัดวางอย่างเป็นสัดส่วนบนพื้นที่ทางเท้าในที่เหมาะสม

2) มาตรฐานความกว้างของช่องทางเดิน 1 คนใช้ทางเท้า 0.60 เมตร ดังนั้นทางเท้าควรกว้างอย่างน้อยที่สุด 1.20 เมตร ในกรณีเดินสวนกัน มาตรฐานสากลจึงระบุว่าทางเดินเท้าในบริเวณย่านการค้า ธุรกิจ และย่านอุตสาหกรรมควรกว้าง 2.50 - 3.00 เมตรเป็นอย่างน้อย และย่านที่พักอาศัยขนาด 1.20 - 2.00 เมตร และสอดคล้องกับ ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยพบว่า สภาพปัญหาที่สำคัญ 3 ด้านที่ส่งผลกระทบต่อทางเดินเท้าในพื้นที่กรุงเทพฯ ได้แก่

(1) ปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดิน คือ ปัญหาอันตรายจากอาชญากรรม ปัญหาอันตรายจากอุบัติเหตุบนทางเท้า และปัญหาในการเดินในยามค่ำคืน

(2) ปัญหาด้านความสะดวกสบายในการเดิน คือ การไม่มีสถานีโดยสารประจำทางในระยะเดินเท้า การที่ในพื้นที่ไม่มีทางเดินเท้า หรือทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่องและปัญหาทางเท้าเป็นหลุมเป็นบ่อไม่ราบเรียบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(3) ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมในการเดิน คือ การที่ไม่มีร้านค้าที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน อยู่ระหว่างทาง ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ไม่สวยงามไม่ดึงดูดการเดินเท้า ความสกปรกของทางเท้ารวมถึงการมีขยะมูลฝอย

3) พื้นที่และทางจักรยาน (bikeway) ทางจักรยานที่ดีต้องเชื่อมต่อจุดสำคัญของเมืองเพื่อให้ติดต่อได้สะดวกและสั้นที่สุด และควรมีขนาดกว้างพอให้รถจักรยานสองคันสวนทางกันได้สะดวก ซึ่งกว้างอย่างน้อย 1.50 - 1.80 เมตร มีป้ายเตือนบอกระยะทางชัดเจน มีที่จอดรถ โครงจอดเสียบรถ ป้องกันโจรกรรม

4) ส่วนประกอบของภูมิทัศน์ถนน (streetscape elements)

(1) พื้นผิวทางเท้า (Pavement) เป็นส่วนที่เด่นชัดที่สุดของส่วนประกอบภูมิทัศน์ถนน พื้นผิวที่ผ่านมามีการพัฒนาตั้งแต่เทพื้นคอนกรีต มาเป็นวัสดุปูพื้นแบบหน่วยย่อย (unit paving) โดยมีขอบคันถนน (curb) เป็นตัวแบ่งถนนกับทางเท้า

(2) วัสดุพืชพรรณ (Landscape Planting) ต้นไม้ช่วยสร้างบรรยากาศที่ดีและลดความกระด้างของถนน ซึ่งการเลือกใช้ต้นไม้มีปัจจัยหลายอย่าง ได้แก่ ต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพลักษณะถนน สภาพอากาศ แดด ลม โรค การดูแลรักษา ความกว้างของหุบพุ่มรากเมื่อต้นไม้โตขนาดของการแผ่กิ่งก้าน และการสร้างแผ่นปิดหลุมปลูกต้นไม้ (tree grates) ฯลฯ

(3) ระบบแสงสว่างบนถนนและทางเท้า (Street lighting) ควรคำนึงถึงความสว่างเพียงพอและให้ความปลอดภัยกับทางเท้าและถนนในเวลาค่ำคืน ซึ่งต้องพิจารณารายละเอียดคือ ระดับการส่องสว่าง ตำแหน่งติดตั้ง และชนิดของไฟฟ้าส่องสว่าง (ทางเท้า - ถนน)

(4) อุปกรณ์ประกอบถนน (Street furniture) มักประกอบด้วย ม้านั่ง เลาเตี้ย ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ ก๊อกน้ำดื่ม ภาชนะรองรับ ขยะ ชุมบริการ จุดจอดรถประจำทาง และป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ

(5) สาธารณูปโภค (Public facilities) ได้แก่ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ท่อน้ำประปา ท่อระบายน้ำ ที่มีทั้งการวางระบบทั้งตั้งเสาและฝังใต้ดิน โดยแบบตั้งเสาบำรุงรักษาง่าย แต่สายไฟดูรุงรัง ประกอบกับกิ่งไม้อาจทำความเสียหาย ขณะที่ฝังใต้ดินภูมิทัศน์ถนนดูดี แต่ต้องวางแผนการวางระบบอย่างดีเนื่องจากท่อฝังมีขนาดใหญ่จะทำให้มีเนื้อที่ใต้ดินสำหรับรากไม้้น้อยลง และการซ่อนไขของรากทำความเสียหาย ดังนั้น ต้องกำหนดแนวปลูกต้นไม้ไม่ให้อยู่แนวเดียวกับแนววางระบบในเมืองจะใช้วิธีการวางแบบฝังใต้ดินเพื่อภูมิทัศน์ที่ดีให้กับเมือง

Scott and Kegan (1974 อ้างอิงใน คันสนีย์ แสงศิลา, 2555) ได้แบ่งวัตถุประสงค์ในการเดินเท้า 3 ประเภท ได้แก่

1) Terminal Trips เป็นการเดินทางที่มีจุดมุ่งหมายการเดินทางอย่างใดอย่างหนึ่งหรือมีจุดเปลี่ยนไปเป็นแบบอื่น ๆ เช่น การเดินจากบ้านมายังป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟ

2) Functional Trips เป็นการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำหน้าที่โดยเฉพาะ เช่น การไปซื้อสินค้า รับประรับประทานอาหาร และการเดินทางไปรับบริการทางการแพทย์หรือร้านเสริมสวย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) Recreation Trips เป็นการเดินทาง เพื่อการพักผ่อนในด้านต่าง ๆ เช่น การออกกำลังกาย การท่องเที่ยว การดูการแข่งขันกีฬา ฯลฯ และสอดคล้องกับศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2558) ที่สำรวจว่า คนกรุงเทพฯ พอใจที่จะเดินเท้าไปยังสถานที่ต่าง ๆ คือ 797.6 เมตร หรือ 9.97 นาที ในขณะที่คนญี่ปุ่นเดินได้ 820 เมตร คนอเมริกันเดินได้ 805 เมตร และคนฮ่องกงเดินได้ 600 เมตร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

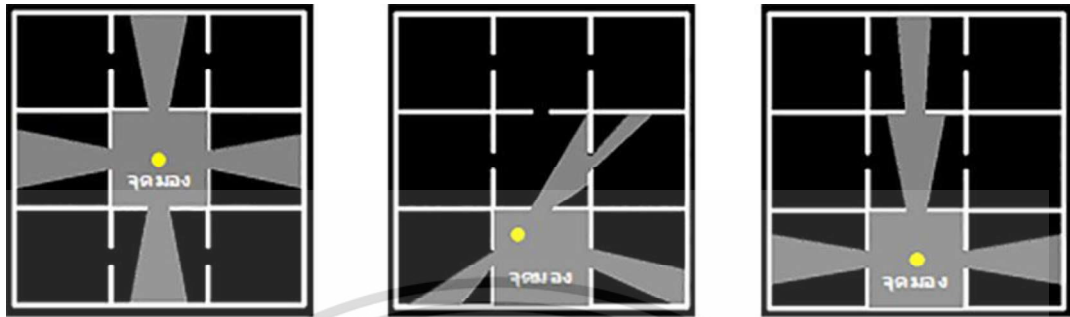
2.3.1 พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

แนวคิดแบบพฤติกรรมนิยมที่สำคัญของการสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีในแบบตะวันตกนั้น เป็นแนวคิดในเชิงพฤติกรรมสัมพันธ์สัณฐาน (behavior-related spatial configuration) โดยเฉพาะพฤติกรรมของ “คนเดินเท้า” (pedestrians) ซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานหลักของการลดการใช้พลังงาน เชื้อเพลิงในเมือง และด้วยความคิดที่ว่าคนเดินเท้าที่สัญจรโดยอิสระเท่านั้นที่สามารถสร้างชีวิตสังคม เมืองที่สมบูรณ์แบบและยั่งยืนที่สุดได้ (Jacobs, 1961 และ Hillier, 1993) (อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561) แนวคิดดังกล่าวมีพื้นฐานอยู่ว่า พฤติกรรมการใช้พื้นที่ของคนเดินเท้า ทั้งรูปแบบพฤติกรรมการสัญจร (moving behavioral pattern) และรูปแบบพฤติกรรมการจับจองพื้นที่ (static behavioral pattern) นั้น ได้รับอิทธิพลโดยตรงจากรูปร่างและการจัดวางตัวของพื้นที่นั้น ๆ (form and configuration of space) (Hillier and Hanson, 1984) (อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561) ด้วยลักษณะรูปร่างและการจัดวางตัวของพื้นที่ที่แตกต่างกันจะทำให้ทัศนียภาพในการมองเห็นของคนที่อยู่ในพื้นที่แตกต่างกันออกไปด้วย Benedikt (1976) (อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561) เรียกพื้นที่ในการถูกมองเห็นทั้งหมดจากจุดใดจุดหนึ่งว่า “สนามทัศน” (isovist field) สิ่งปิดล้อมในพื้นที่ชุมชนหรือเมือง ตลอดจนการจัดวางตัวของพื้นที่นั้นที่สัมพันธ์กับพื้นที่อื่น ๆ มีผลทำให้ขนาดของสนามทัศนในแต่ละตำแหน่งเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะส่งผลโดยตรงทำให้ประสบการณ์และพฤติกรรมของคนภายในพื้นที่นั้น ๆ เช่น การเลือกเส้นทางการเข้าถึง เดินผ่าน หยุดพบปะพูดคุย ยืน นั่ง แลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร สินค้า บริการ หรือมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในลักษณะต่าง ๆ ฯลฯ แตกต่างกันไปด้วย

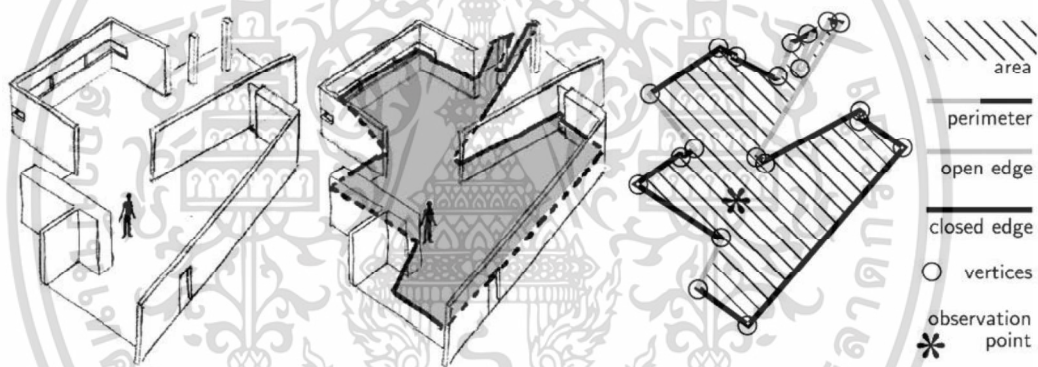
นอกจากนี้ Turner และ Penn (1999) (อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561) กล่าวยืนยันจากงานวิจัยหลายชิ้นว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการมองเห็น หรือมีสนามทัศนที่กว้างไกลและชัดเจนกว่า มีแนวโน้มที่จะเอื้อให้เกิดการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลายวัตถุประสงค์ ในหลากหลายเวลา โดยกลุ่มคนหลากหลายประเภทอีกด้วย ตามความหมายของ “ความเป็นอเนกประโยชน์” เนื่องจากคนมักมีพฤติกรรมทางสังคมของการชอบมองและสังเกตผู้อื่น และในทางกลับกัน ชอบที่จะถูกมองและสังเกต เช่นเดียวกัน ดังนั้น การวิเคราะห์ระดับสนามทัศนของพื้นที่ (space) ที่แตกต่างหลากหลายว่ามีความสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use pattern) จึงมีประโยชน์ต่อการระบุหรือทำนาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะรูปทรงและการจัดวางของพื้นที่ว่างสาธารณะที่สัมพันธ์กับคุณภาพของการใช้อย่าง
 อนุกรมประโยชน์ในพื้นที่นั้น ๆ ได้ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.4 - 2.5



ภาพที่ 2.4 พื้นที่สนามทัศน์คือพื้นที่ที่ถูกมองเห็นจากจุดใดจุดหนึ่ง
 (ที่มา : Benedikt, 1979 อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561)



ภาพที่ 2.5 พื้นที่สนามทัศน์เปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งปิดล้อม
 (ที่มา : Franz and Wiener, 2005 อ้างใน ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2561)

2.3.2 กิจกรรมและรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะ

รูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างในณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ,
 2558) ได้จำแนกกิจกรรมกลางแจ้งไว้ 3 ประเภท ซึ่งแต่ละรูปแบบมักจะเกิดจากความแตกต่างของ
 สถานที่และลักษณะทางกายภาพของสภาพแวดล้อมสามารถแบ่งได้ ดังนี้

- 1) กิจกรรมจำเป็น (necessary activities) หมายถึง กิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำเนิน
 ชีวิตประจำวันของคนในเมืองโดยมักจะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทางเป็นส่วนใหญ่ เช่น การเดินทางไป
 โรงเรียน ไปทำงาน หรือการรอรถโดยสารประจำทางหรือการรอกัน โดยกิจกรรมส่วนใหญ่จะเกิดจาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความต้องการของคนในเมืองเพราะเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นและเป็นกิจกรรมที่คนไม่มีทางเลือกในการเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่นั้นๆ

2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก (recreation activities or optional) หมายถึง กิจกรรมที่เกิดจากความต้องการของคนที่จะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งโดยมีการตัดสินใจแล้วว่า จะใช้สถานที่ใดและช่วงเวลาไหนที่จะสะดวกและมีความเป็นไปได้ในการทำกิจกรรมนั้น ๆ โดยที่กิจกรรมส่วนใหญ่มักเป็นกิจกรรมที่เป็นลักษณะการพักผ่อนหย่อนใจและมีความเกี่ยวเนื่องกับสภาพแวดล้อมภายนอก รวมทั้งสภาพอากาศที่อำนวย เช่น การเดินเล่น ยืน หรือนั่ง เพื่อการพักผ่อน

3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ (social activities or resultant) หมายถึง กิจกรรมผลลัพธ์ที่เกิดจากกิจกรรมทั้งสองข้อข้างต้น (กิจกรรมจำเป็น และ กิจกรรมทางเลือก) โดยจะกล่าวได้ว่าหากจะทำให้เกิดกิจกรรมทางสังคมนั้นจะต้องอาศัยการที่มีคนอยู่ในพื้นที่ว่างนั้น ๆ และร่วมกันทำกิจกรรมเสียก่อนเช่น การละเล่น การพักผ่อน การสนทนาและมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกันหรือกิจกรรมที่หลากหลายอันเกิดจากการรวมกลุ่มของคนในชุมชนทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์กันทางอ้อม

กิจกรรมกลางแจ้งและคุณภาพของพื้นที่ว่างสาธารณะนั้นจะมีความสัมพันธ์กันกล่าวคือเมื่อคุณภาพของสภาพแวดล้อมจะมีแค่กิจกรรมจำเป็นเท่านั้นที่เกิดขึ้นและถึงแม้ว่าคุณภาพของสภาพแวดล้อมสูงหรือดีขึ้น กิจกรรมจำเป็นก็ยังคงเกิดขึ้นในระดับที่เท่าเดิมเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต อย่างไรก็ตาม กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือกมักจะปรากฏขึ้นเมื่อคุณภาพสภาพแวดล้อมดีทำให้เกิดโอกาสในการเกิดกิจกรรมที่สามารถเชิญชวนให้คนหยุดนั่ง หรือพูดคุย ในพื้นที่ว่างสาธารณะนั้น เป็นต้น

Jacobs (1961) (อ้างใน ปราณระฟ้า พรหมประวดี, 2550) ได้กล่าวว่า ความหลากหลายของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์บนพื้นที่สาธารณะนั้น เกิดจากคุณสมบัติบางประการทางกายภาพของสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมือง ตัวอย่างเช่น จำนวนประตูของอาคารที่สามารถเปิดออกสู่ถนนได้โดยตรง ช่วงทางเดินสั้น ๆ แต่ต่อเนื่องกันโดยตลอด หรือลักษณะของถนนที่เอื้อให้เกิดการเดินบ่อยครั้ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในเมืองว่าควรเป็นแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ร้านค้าที่หลากหลาย ทั้งนี้จะสามารถดึงดูดให้มีผู้คนผ่านไปมาเป็นจำนวนมากอยู่ตลอดเวลา ซึ่งพื้นที่สาธารณะที่มีผู้คนเดินผ่านจำนวนมากจะเกิดความน่าสนใจ และเป็นตัวดึงดูดให้เกิดการเดินทางที่เพิ่มขึ้นภายในพื้นที่ เพราะผู้คนมักชอบดูผู้คนด้วยกัน โดยตัวอย่างการศึกษาของกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่สาธารณะของเฮลลี Helle (2003) (อ้างใน ปิยะพงษ์ ภู่อำ, 2553) ได้จำแนกกลุ่มผู้ใช้งานออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่

- 1) ผู้ใช้เป็นกิจวัตรทุกวัน คือ ผู้ที่อาศัย และทำงานอยู่ในพื้นที่นั้น
- 2) ผู้เยี่ยมชมหรือลูกค้า คือ ผู้เยี่ยมชมเข้ามาใช้พื้นที่นอกเหนือจากการเดินผ่าน
- 3) ผู้ผ่านไปมาด้วยการสัญจรทางเท้า คือ ผู้เดินผ่านเข้ามาในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) ผู้มาเพื่อนันทนาการ คือ ผู้มาเยี่ยมชมพื้นที่เพราะมีพื้นที่สาธารณะที่ดี โดยมาใช้พักผ่อน ออกกำลังกาย หรือเดินเล่น

5) ผู้มาเยี่ยมชมเมื่อมีกิจกรรม คือ ผู้มาใช้พื้นที่เมื่อมีกิจกรรมพิเศษชั่วคราว

จากการศึกษาคุณลักษณะและรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมการค้าและบริการ (พรทิพย์ กิมนวน และสุพักตรา สุทธสุภา, 2561) ได้กล่าวถึงปัจจัยทางกายภาพในพื้นที่ที่ส่งผลให้เกิดการใช้งาน และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างสาธารณะ 2 รูปแบบ ดังนี้

1) คุณลักษณะองค์ประกอบทางกายภาพในพื้นที่ว่างสาธารณะ ได้แก่

(1) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย ร้านค้า/แผงลอยขายของ จุดจอดรถยนต์ จักรยานยนต์หรือจักรยาน ตู้ไปรษณีย์หรือตู้โทรศัพท์ ถังขยะ และเสาไฟให้แสงสว่าง

(2) ด้านสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ ประกอบด้วย ลานทำกิจกรรม ทางเดินเท้า ทางจักรยาน

(3) ด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย แสงสว่างที่เพียงพอ บริบทโดยรอบที่มีชีวิตชีวา ใช้งานหลากหลายในแต่ละช่วงเวลา กล้องวงจรปิด จุดตรวจ หรือป้อมตำรวจ

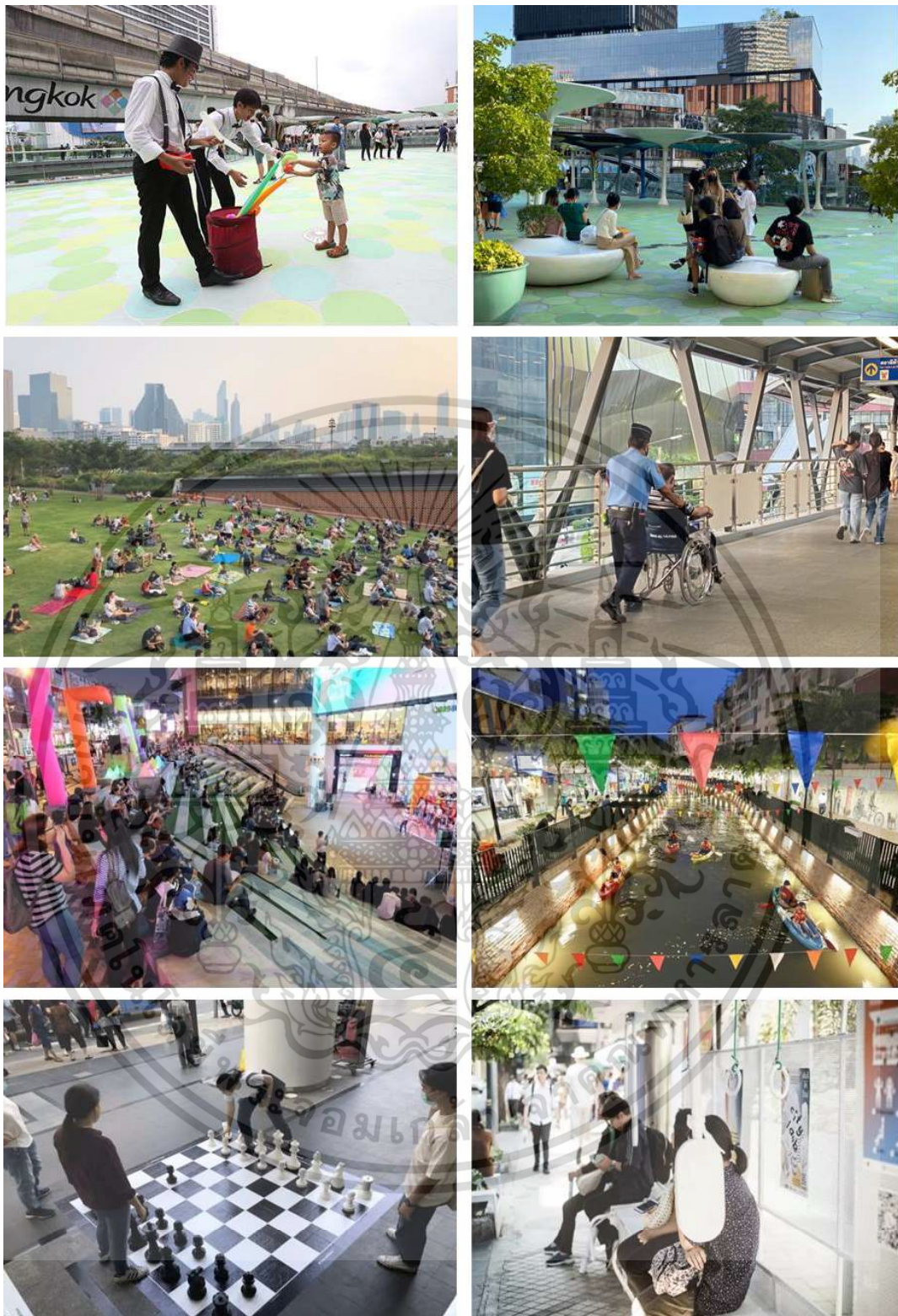
(4) ด้านเอกลักษณ์ในพื้นที่ ประกอบด้วย ร้านค้า สินค้าที่หลากหลาย ที่ตั้งใจกลางชุมชน หรือย่านที่มีการใช้งานตลอดเวลา ติดกลุ่มอาคารสำคัญ หรืออาคารเอกลักษณ์ ใกล้สถานที่ที่มีการประดับแสง สี และมีสิ่งอำนวยความสะดวก สบาย และปลอดภัย

2) รูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ได้แก่

(1) กิจกรรมจำเป็น ประกอบด้วย เดินผ่านเพื่อไปทำงาน มาทำงานในพื้นที่ เช่น ค้าขาย บริการ รับจ้าง ฯลฯ พักผ่อนรู้จัก พักผ่อนบริการสาธารณะ (รถประจำทาง รถตุ๊กตุ๊ก รถรับจ้าง)

(2) กิจกรรมทางเลือก ประกอบด้วย มาซื้อสินค้า รับประทานอาหาร และเครื่องดื่ม เดินเล่น ชมสินค้า และชมบรรยากาศพื้นที่ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.6 ตัวอย่างกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ

(ที่มา : <https://mobile.twitter.com/Mewsuppasitofc/status/1223558362274516994/photo/1>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

แนวคิดด้านองค์ประกอบกายภาพในพื้นที่ว่างสาธารณะ (กาญจน์ นทีวุฒิกุล, 2550) กล่าวถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะ ประกอบด้วย ที่ตั้ง จุดดึงดูด เส้นทางดึงดูด (Location) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) องค์ประกอบที่มีความยืดหยุ่น (Flexibility) แสงสว่าง (Lighting) ความปลอดภัย (Safety) ภูมิทัศน์และนันทนาการ (Landscape and Recreation Space) และเอกลักษณ์พื้นที่ (Identity of Place)

ปัจจัยกายภาพที่มีผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) องค์ประกอบกายภาพในพื้นที่สาธารณะ ส่งผลต่อความสำเร็จในการใช้งานเกี่ยวข้องกับ ด้านคุณลักษณะสิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่ดึงดูดแก่ผู้ใช้งาน คุณลักษณะเชิงพื้นที่ ที่มีผลต่อสุนทรียศาสตร์ในการดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้งาน (Gehl, 2007) หรือลักษณะสี่ วัสดุทางกายภาพของพื้นที่ที่ทำให้เกิดเอกลักษณ์เฉพาะตัว โดยภายในพื้นที่ควรมีร่มเงาและสิ่งอำนวยความสะดวกทางภูมิทัศน์ที่สร้างความรู้สึกสะดวกสบายต่อการใช้งาน (Lennard & Lennard, 1995) รวมถึงที่นั่ง ร้านอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์กันแดด ลม ฝน อันเป็นองค์ประกอบพื้นฐาน (Whyte, 1980) ทั้งนี้พื้นที่ทำกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะควรมีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลายตามโอกาสที่สำคัญของเมืองได้ (กาญจน์ นทีวุฒิกุล, 2550) ตลอดจนต้องเป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัย สร้างความรู้สึกสบายใจ (Project for Public Space, 2008) ทั้งนี้ ขวัญสรวง อดิโพธิ (2548) ได้เสนอถึงคุณลักษณะพื้นที่ว่างสาธารณะแบบไทย ว่าควรเป็นพื้นที่ขนาดเล็กอยู่ใกล้แหล่งน้ำ มีร่มเงา เอื้อให้เกิดกิจกรรมและปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คน และสามารถมองเห็นกิจกรรมโดยรอบซึ่งจะทำให้พื้นที่สาธารณะประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้น

2) ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่สาธารณะที่อยู่บริเวณใจกลางชุมชนจะทำให้มีการสัญจรทางเท้าที่สูงกว่าปกติ สามารถดึงดูดกิจกรรมการค้าให้มากระจุกตัวเกิดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิตชีวาและมีกิจกรรมที่หลากหลายตามมา ส่งผลให้เกิดความต้องการใช้งานพื้นที่สาธารณะในบริเวณดังกล่าวมากขึ้น (Hilliler & Hanson, 1984)

3) ลักษณะสัณฐานเมืองปัจจัยลักษณะสัณฐานเมืองที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการใช้พื้นที่สาธารณะควรมีรูปแบบโครงข่ายการสัญจรของเมืองที่เชื่อมโยงด้วยกันทั้งหมด โดยลักษณะของโครงข่ายการสัญจรที่ดีจะมีอิทธิพลต่อการสัญจรอย่างอิสระในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ ทั้งนี้ Lennard & Lennard (1995) (อ้างใน ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ, 2561) ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับโครงข่ายทางเท้าที่ชัดเจนจากชุมชนโดยรอบ จะช่วยให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้รวดเร็วและสะดวกมากขึ้น ในด้านตำแหน่งที่ตั้งพื้นที่สาธารณะย่อมส่งผลต่อความสำเร็จในการใช้งาน โดยพื้นที่สาธารณะจะเกิดการใช้งานได้ดีควรมีตำแหน่งที่ตั้งใจกลางเมือง ที่มีลักษณะการใช้งานแบบผสมผสาน (Mixed Use) และเชื่อมโยงกับโครงข่ายการสัญจรจากถนนสายหลัก และซอยได้ดี (กำแพง อดิโพธิ, 2553)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกย์ล (2001) นิยามคุณภาพของพื้นที่สาธารณะโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลักดังนี้ การป้องกัน (protection) ความสะดวกสบาย (comfort) และความพึงพอใจ (Enjoyment) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่ทำให้ผู้คนรับรู้และรู้สึกต่อพื้นที่นั้น ๆ และพื้นที่นั้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของคน โดยตรงผ่านลักษณะทางกายภาพและเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อวิเคราะห์ถึงความเป็นสาธารณะของพื้นที่ให้สมบูรณ์มากขึ้น จึงมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเบื้องต้น โดยแบ่งออกได้เป็น 4 ประเด็น ดังนี้ การออกแบบที่มีผลต่อลักษณะทางกายภาพ ลักษณะกิจกรรมที่หลากหลาย กลุ่มผู้ใช้ และการจัดการบนพื้นที่สาธารณะ

ประเด็นแรก การออกแบบที่มีผลต่อลักษณะทางกายภาพ การออกแบบนั้นส่งผลกระทบต่อทางเลือกของผู้คนที่มีความแตกต่างและมีระดับของการใช้พื้นที่ที่หลากหลายต่างกัน โดยการออกแบบที่เหมาะสมเป็นอีกองค์ประกอบหลักที่สามารถหลีกเลี่ยงการทำให้พื้นที่เสื่อมความนิยมลง และถูกทอดทิ้ง ด้วยลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมและการเปิดโอกาสของพื้นที่ในการใช้งานแก่ผู้คนที่สามารถสร้างประสบการณ์ร่วมและแสดงความออกส่งเสริมถึงความเป็นตัวเองบนพื้นที่นั้นได้ อีกทั้งลักษณะทางกายภาพยังมีอิทธิพลต่อระดับของความสะดวกที่เอื้ออำนวยต่อการความเป็นสถานที่เอง ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบที่นั่งพักผ่อน คุณภาพของวัสดุ อุปกรณ์เฟอร์นิเจอร์ รวมถึงการออกแบบที่คำนึงถึงสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมด้วย เป็นต้น

ประเด็นที่สอง ลักษณะกิจกรรมที่หลากหลายของเมืองที่ประสบความสำเร็จนั้น ย่อมต้องมีอัตลักษณ์ของตัวเองที่สะท้อนถึงรูปแบบชีวิตประจำวันของผู้คนในเมือง เมื่อมองถึงพื้นที่สาธารณะของเมืองซึ่งควรรองรับกิจกรรมที่หลากหลายต่อการใช้พื้นที่ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับประเภทของผู้ใช้พื้นที่ที่หลากหลาย เช่น อายุ เพศ เชื้อชาติ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ย่อมมีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดว่ากิจกรรมใดบ้างสามารถและไม่สามารถเกิดขึ้นได้บนพื้นที่สาธารณะนั้น ๆ ซึ่งให้เห็นว่าทั้งพื้นที่เชิงกายภาพและกิจกรรมที่เกิดขึ้นย่อมมีอิทธิพลต่ออัตลักษณ์ของเมือง

ประเด็นที่สาม ลักษณะการใช้พื้นที่ทางกายภาพที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมผู้ใช้ ซึ่งทำให้เกิดความเข้าใจต่อการกลายเป็นสถานที่หนึ่ง ๆ ที่เกิดขึ้นในย่านต่าง ๆ ของเมือง ดังนั้น ผู้ใช้พื้นที่ที่มีความรู้สึกประทับใจต่อพื้นที่และมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีต่อพื้นที่ สามารถรับรู้ถึงอัตลักษณ์และการรู้สึกร่วมต่อพื้นที่ สถานที่นั้นทั้งจากความสะดวกสบายและความรู้สึกผ่อนคลายในฐานะผู้ใช้สอยพื้นที่ซึ่งรองรับและตอบสนองความต้องการจากแต่ละกลุ่มคนที่หลากหลายในแต่ละประเภทของผู้ใช้พื้นที่ทั้งทางตรงและทางอ้อม หรืออีกนัยหนึ่ง ผู้คนสามารถแสดงออกและเรียกร้องสิทธิบางอย่างได้เหนือพื้นที่ เช่น สิทธิการเข้าถึงอย่างเสรี โดยมีการจัดสรรพื้นที่ที่เหมาะสมกับกิจกรรมของประเภทผู้ใช้ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม

ประเด็นที่สุดท้าย การจัดการเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่สามารถเกิดข้อจำกัดบนพื้นที่ซึ่งจะมาในรูปแบบของการดูแลรักษาความปลอดภัย การควบคุมและการดูแลพื้นที่ ดังนั้นการจัดการเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นอีกองค์ประกอบที่สำคัญที่สามารถกำหนดถึงความเป็นสาธารณะของพื้นที่ตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่ก็ยังไม่สามารถกำหนดหรือนิยามความหมายของความเป็นสาธารณะของพื้นที่ได้อย่างครอบคลุม เนื่องจากการทำความเข้าใจพื้นที่ซึ่งแม้จะเป็นพื้นที่เชิงกายภาพก็ตาม ควรพิจารณาศึกษาพื้นที่ทางสังคมไปด้วยเนื่องจากพื้นที่ย่อมมีระบบการควบคุมและการจัดการในมิติเชิงสังคมควบคู่กันกันไปตามบริบทวัฒนธรรมเมื่อนั้น ๆ

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการเข้าถึง

2.4.1 เกณฑ์การเข้าถึง

Benn and Gaus (1983) ได้กล่าวถึงการเข้าถึง (Access) บนพื้นที่สาธารณะทางกายภาพ โดยเกณฑ์การเข้าถึงประกอบด้วย 4 เกณฑ์ย่อย

1) การเข้าถึงเชิงกายภาพ ที่เป็นการเข้าถึงสู่สภาพแวดล้อมทางกายภาพบนหลักเกณฑ์ที่ว่าพื้นที่สาธารณะเปิดสำหรับทุกคน เป็นสถานที่ที่ทุกคนมีสิทธิในการใช้พื้นที่ สถานที่และพื้นที่ (Places and Spaces) นั้นจะเป็นสาธารณะเมื่อผู้คนเข้าถึงได้และพื้นที่จะกลายเป็นพื้นที่ส่วนตัวเมื่อมีการใช้สิทธิเหนือพื้นที่ในการเลือกสรรผู้คนที่ถูกอนุญาตและถูกกีดกันในการเข้าใช้สถานที่และพื้นที่ดังกล่าว

2) การเข้าถึงกิจกรรมและการมีปฏิสัมพันธ์ (Access to Activities and Intercourse) พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่มีการแลกเปลี่ยนเชิงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นกระบวนการทำให้เกิดความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ได้จากทุก ๆ คนในการเสี่ยงไม่ให้เกิดสิทธิพิเศษที่ทำให้เป็นพื้นที่ส่วนตัว

3) การเข้าถึงข้อมูล (Access to Information) ที่สัมพันธ์กับการควบคุมของการเผยแพร่ข้อมูล เบนน์ และกัส มองว่าข้อมูลนั้นจะเป็นข้อมูลส่วนตัวถ้าข้อมูลนั้นอยู่ภายใต้การควบคุม ในทางกลับกันข้อมูลจะเป็นสาธารณะได้ถ้าข้อมูลนั้น ถูกเผยแพร่ต่อสาธารณะ

4) การเข้าถึงทรัพยากร (Access to Resources) ตามความหมายนี้ทรัพยากรที่เป็นสาธารณะนั้นเป็นของทุกคนในสังคมและสาธารณชนสามารถใช้ได้ในฐานะที่เป็นทรัพยากรสาธารณะ ในทางกลับกันทรัพยากรจะไม่เป็นสาธารณะถ้ามีการหวงห้ามหรือถูกจำกัดการใช้งานโดยบางคนหรือบางกลุ่ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.2 รูปแบบการเข้าถึง

สติเฟน คาร์ (1992) ยังแบ่งรูปแบบการเข้าถึงเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) การเข้าถึงเชิงกายภาพ ในการเข้าถึงเชิงกายภาพเป็นการอ้างอิงถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และลักษณะทางเข้าสู่สถานที่ที่ทุก ๆ คนใช้สอยได้ ที่แสดงถึงทางเข้าโดยมีการออกแบบที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน การออกแบบทางเดินเท้าและทางลาดสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ

2) การเข้าถึงทางการมองเห็น การเข้าถึงทางการมองเห็นได้จากภายนอกและรู้สึกปลอดภัยและเชื่อถือได้ ทำให้คนเกิดการรับรู้ในการเข้าสู่พื้นที่

3) การเข้าถึงเชิงสัญลักษณ์ ส่วนการเข้าถึงเชิงสัญลักษณ์เป็นการเพิ่มการเข้าถึงทางสังคมที่แสดงถึงนัยทางสังคม คนในสังคม การออกแบบและการจัดการที่สามารถมองเป็นองค์ประกอบทางสังคมซึ่งสะท้อนการคัดสรรว่าใครได้รับการต้อนรับและปฏิเสธในการเข้าสู่พื้นที่นั้น

2.4.3 องค์ประกอบของความสามารถในการเข้าถึง

สำหรับองค์ประกอบของ ความสามารถในการเข้าถึง ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง เวลา และประชากร โดยแต่ละองค์ประกอบมีความเกี่ยวข้องกัน Wang (2015) (อ้างใน อัจจิมา โกสุมา, 2564)

1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land used) สำหรับความสามารถในการเข้าถึง โดยมีการคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะทำให้เกิดการกระจายโอกาสของพื้นที่ส่งผลต่อระดับ ความสามารถในการเข้าถึง เช่น ที่อยู่อาศัยทั้งหมดจะถูกกระจายอย่างเท่าเทียมกันหรือผู้อยู่อาศัยทุกคนมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงานในระดับเดียวกันได้ ซึ่งในทางตรงกันข้ามถ้าแหล่งงานทั้งหมดอยู่ในใจกลางเมืองของพื้นที่ที่กำหนด ประชาชนที่อาศัยอยู่ไกลกับใจกลางเมืองจะมีระดับการเข้าถึงแหล่งงานที่ต่ำกว่า ส่วนประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกจะมีความสามารถในการเข้าถึงในระดับที่ต่ำกว่า ดังนั้น ความสามารถในการเข้าถึง โดยมีการคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะมีองค์ประกอบ ดังนี้

(1) จำนวนและการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดไว้ให้แต่ละจุดหมายปลายทาง เช่น สถานที่ทำงาน ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า แหล่งพาณิชย์กรรม และบริการ สาธารณะอื่น ๆ ที่มีความน่าดึงดูดต่อการเข้าถึงกิจกรรม เป็นต้น

(2) จำนวนและการกระจายตัวของความต้องการกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง

(3) ความสมดุลระหว่าง กิจกรรมที่ประชาชนต้องการ กับกิจกรรมที่จัดไว้ให้

2) การคมนาคมขนส่ง (Transportation) ข้อมูลการเดินทาง เช่น จุดเริ่มต้น – ปลายทาง, ระยะทางระหว่างจุดเริ่มต้น – ปลายทาง ด้วยรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภท รวมไปถึง ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายและปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความน่าเชื่อถือ ระดับความสบาย ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนี้มีการพิจารณาความสมดุลระหว่างระหว่างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) อุปทานของโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ความเร็วในการเดินทางสูงสุด จำนวนช่องจราจรของขนส่งสาธารณะ และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

(2) ความต้องการสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าบริการ

(3) ลักษณะของการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ องค์ประกอบเชิงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน สถานที่และลักษณะของอุปสงค์สถานที่และลักษณะของโอกาส อุปทาน อุปสงค์และการแข่งขัน

3) เวลา (time) ข้อจำกัดทางด้านเวลาสำหรับการเข้าถึงกิจกรรมนั้น ๆ เช่น ช่วงเวลาที่สามารถเข้าใช้กิจกรรมต่าง ๆ ในเวลาที่แตกต่างกันของวัน ช่วงเวลาที่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมบางประเภทนั้นได้ เช่น แหล่งงาน สวนสาธารณะ เป็นต้น

4) ประชากร (Population) เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึง มีความเกี่ยวข้องกับกลุ่มประชากรที่ได้รับผลประโยชน์หรือเสียผลประโยชน์จากบริการสาธารณะ (Dong Wang, 2015) โดยคุณลักษณะประชากรจะสะท้อนความต้องการ (ขึ้นอยู่กับอายุ ระดับการศึกษา รายได้ สถานะครัวเรือน) สะท้อนความสามารถ (ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพ การมียานพาหนะ) และสะท้อนถึงกิจกรรม (ขึ้นอยู่กับรายได้ งบประมาณในการเดินทาง การศึกษา เป็นต้น) ลักษณะเหล่านี้จะส่งผลต่อระดับความสามารถในการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางและกิจกรรมที่กระจายตัวเชิงพื้นที่

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมนันทนาการ

2.5.1 ความหมายของกิจกรรมนันทนาการ

นันทนาการ คือ กิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลดีต่อร่างกาย จิตใจ หรืออารมณ์ของผู้เข้าร่วมโดยตรง เป็นกิจกรรมที่ทำในเวลาว่างด้วยความสมัครใจของผู้กระทำเองไม่ได้เกิดจากการบังคับแต่อย่างใด และกิจกรรมนั้นต้องเป็นที่พึงประสงค์ของสังคม ไม่ใช่อบายมุขหรือผิดศีลธรรม เช่น การพนัน ตี๋มสุรา เป็นต้น โดยกิจกรรมนั้นต้องไม่ยึดถือเป็นอาชีพ (สุรเชษฐ์ เศษฐมาส, 2525)

2.5.2 ลักษณะการพักผ่อนหย่อนใจ

กิจกรรมที่กระทำในเวลาว่างมีทั้งสถานที่ต่าง ๆ ได้แบ่งประเภทของการพักผ่อน ดังนี้

1) การพักผ่อนนอกรอาคาร (Outdoor Recreation)

(1) การพักผ่อนนอกรอาคารที่เป็นของสาธารณะ (public) ได้แก่ การเล่นกีฬา การเดินชมธรรมชาติ นั่งเล่น การพายเรือเล่น การปิกนิก ขับรถเล่น เป็นต้น

(2) การพักผ่อนนอกรอาคารเป็นส่วนตัว (Private) เช่น การอ่านหนังสือ ฟังเพลง ดูโทรทัศน์ ทำงานอดิเรก ฯลฯ

2) การพักผ่อนนอกบ้าน หรือการพักผ่อนกลางแจ้ง เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความต้องการของชีวิตในเมือง Lawrence Halprin ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

(1) ชีวิตเพื่อสังคม มีการสัมพันธ์ติดต่อกับคนอื่น ๆ และเปิดเผยตัวเอง (Extrovert) ซึ่งได้แก่ ชีวิตของผู้คนตามท้องถนนที่ว่างกว้าง ๆ อย่างพลาซ่า (Plaza) ในลานขนาดใหญ่ ศูนย์กลางในบริเวณต่าง ๆ เช่น ศูนย์เยาวชน สมาคมต่าง ๆ แหล่งพณิชยกรรม ผู้คนที่เดินอยู่ตามร้านค้า ร้านกาแฟ พิพิธภัณฑ์ ท่าเรือ โรงภาพยนตร์ ไนท์คลับ ชีวิตเหล่านี้ ส่วนใหญ่อยู่ภายนอก อยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ของเมือง ซึ่งจะมีคนมากมายมีการติดต่อกัน มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองเป็นไปตามธรรมชาติของมนุษย์ที่ต้องอยู่ร่วมกันเป็นสังคม

(2) ชีวิตเพื่อความเป็นส่วนตัว ไม่เป็นทางการ (Informal) ปิดตัวเอง (Introvert) ต้องการความเงียบสงบต้องการออกไปจากผู้คนที่มากมายเพื่อหาความสงบและพักผ่อน

ลักษณะการพักผ่อนหย่อนใจที่คนเราต้องการและเลือกพักผ่อนตามความพอใจมีอยู่ลักษณะด้วยกันตามที่ Brian Hackett จำแนกไว้คือ

1) Passive Recreation เป็นการพักผ่อนที่ไม่ใช้การออกกำลังกาย แต่เป็นไปในลักษณะสงบ การพักผ่อนคลายความเหน็ดเหนื่อยได้แก่

- (1) การชื่นชมกับธรรมชาติ ภูมิทัศน์ของเมือง
- (2) การได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติ ได้ยินเสียงธรรมชาติ เช่น เสียงน้ำตก นกร้อง ใบไม้ไหว
- (3) การฟังเสียงดนตรีในที่สาธารณะ
- (4) การนั่งเล่นในสวนสาธารณะ
- (5) การชมสัตว์ในสวนสัตว์

2) Active Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกกำลังกายได้แก่

- (1) การเดิน
- (2) การขี่รถจักรยาน
- (3) การเล่นเรือ
- (4) เล่นกีฬา
- (5) การวิ่งออกกำลังกาย

2.6 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) เกิดจากความร่วมมือของตัวแทนภาคประชาชนที่ระดมความคิดเห็น กำหนดเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาจากมุมมองประชาชน โดยสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานครและคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครในระยะ 20 ปี มีทั้งหมด 7 ยุทธศาสตร์ โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ ในประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2.2 โดยระบุไว้ว่า “มีพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวกระจายทั่วทุกพื้นที่” โดยในปี พ.ศ. 2556 กรุงเทพมหานคร ได้มีการประกาศกฎกระทรวงให้บังคับใช้ผังเมืองรวม ในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ทำนองไว้ ซึ่งได้จำแนกการใช้ประโยชน์ที่โล่ง ไร่เป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ให้กรุงเทพมหานคร โดยมีโครงการหลัก เช่น โครงการสำรวจและประเมินศักยภาพ ในการพัฒนาพื้นที่ที่ใช้สร้างเป็นพื้นที่สีเขียว โครงการพัฒนาพื้นที่ว่างให้เป็นพื้นที่สีเขียว โครงการออกแบบ และก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ต้องมีพื้นที่สีเขียว เป็นต้น หากเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐานพื้นที่สีเขียวเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร ซึ่งองค์การอนามัยโลก (WHO) กำหนดไว้ที่ 9 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน นั้นบ่งชี้ให้เห็นว่า กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนพื้นที่สีเขียวต่อประชากรต่ำกว่าค่ามาตรฐานการเป็นเมืองขนาดของพื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานนั้น เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เป็นไปตามผังเมืองที่ได้วางแผนไว้ รวมทั้งทิศทางการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างไร้ทิศทางและขาดระเบียบ โดยเฉพาะเขตพื้นที่กรุงเทพฯชั้นในที่มีการกระจุกตัวประชากรอย่างมาก พื้นที่ส่วนใหญ่ถูกใช้ประโยชน์ด้านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเป็นหลัก ทำให้การพัฒนาพื้นที่สีเขียวเป็นไปได้ยาก ประกอบกับที่ดินมีราคาสูงมาก โดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรม ดังนั้น พื้นที่สีเขียวในกรุงเทพมหานครจึงไม่มีการกระจายตัวอย่างเพียงพอในทุกเขตพื้นที่ จะเห็นได้ว่ามีเพียงบางเขตพื้นที่ที่มีพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่สวนสาธารณะในระดับเมือง จากข้อมูลของสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อมกรุงเทพมหานคร พบว่า เขตที่มีพื้นที่สีเขียวเกินเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลก มีเพียง 5 เขต จากทั้งสิ้น 50 เขตของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตประเวศ เขตหลักสี่ เขตปทุมวัน เขตทวีวัฒนา และเขตจตุจักร

2.6.2 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) มีทั้งหมด 17 เป้าหมาย (Goals) ประกอบไปด้วยเป้าหมายย่อย ๆ เรียกว่า เป้าประสงค์ (Targets) ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 169 เป้าประสงค์ และพัฒนา ตัวชี้วัด (Indicators) จำนวน 232 ตัวชี้วัด โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน เนื่องจากเมืองเป็นแหล่งสำคัญของการจ้างงาน มีความพร้อมด้านระบบ สาธารณูปโภคและการคมนาคมขั้นพื้นฐาน การทำให้เมืองที่อยู่อาศัยมีคุณภาพ มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีความปลอดภัย และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จึงเป็นเรื่องที่ทุกภาคส่วนต้องให้ความสำคัญ

นอกจากนี้ การพัฒนาเมืองจะต้องคำนึงถึงมิติความแตกต่างทางสังคม โดยเฉพาะการพัฒนา ที่คำนึงถึงกลุ่มเปราะบาง อาทิ ผู้พิการ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และผู้มีรายได้น้อย ให้สามารถดำรงชีวิต อยู่ในเมืองได้อย่างมีคุณภาพ และเข้าถึงบริการพื้นฐานต่าง ๆ ได้อย่างเท่าเทียม นอกจากนี้ ยังมี ข้อจำกัดเรื่องสัดส่วนพื้นที่เปิดสาธารณะต่อพื้นที่เมืองอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ โดยเฉพาะสัดส่วนของ พื้นที่สีเขียว ซึ่งกรุงเทพมหานครมีสัดส่วนพื้นที่สีเขียวเพียงร้อยละ 2 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด เป้าหมายย่อย 11.7 จัดให้มีการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะสีเขียวที่ปลอดภัยครอบคลุมและเข้าถึงได้โดย ถ้วนหน้าโดยเฉพาะสำหรับผู้หญิง เด็ก คนชรา และผู้พิการ ภายในปี พ.ศ. 2573 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565)

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ทางเดินเชื่อมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงเครื่องมือ วิธีการที่ใช้ในการศึกษา ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาเป็น แนวทางในการศึกษาแนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.7.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

พงศธร เนตรวิเชียร (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่อง บทบาทและการใช้พื้นที่ในสวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร ทำการศึกษาโดยใช้การแจกแบบสอบถามจำนวน 390 ชุด โดยใช้วิธีการสุ่มแจกผู้ที่ เข้ามาใช้สวนลุมพินีตลอดช่วงเวลาที่เปิดให้บริการและการสังเกตการณ์โดยการบันทึกรูปแบบ ประกอบด้วย 1) บันทึกอัตราการสัญจรผ่าน (Gate Method) เป็นการนับปริมาณคนเดินเท้าที่สัญจร ในแต่ละด่าน (Gate) ที่เข้ามาใช้พื้นที่ภายในสวนลุมพินีโดยการกำหนดตำแหน่งของด่าน ณ ประตู ทางเข้า-ออก 2) บันทึกรูปแบบการสัญจรผ่าน (Movement Trace) เป็นการบันทึกเส้นทางสัญจรของ คนเดินเท้าเข้ามาในพื้นที่สวนลุมพินีโดยการสะกดรอยเริ่มต้นเมื่อผู้ถูกติดตามเข้ามาในพื้นที่ ณ จุดประตูเข้า-ออก 3) บันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ (Static Snapshots) เป็นการบันทึก รูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระบบโดยจะทำการบันทึกตำแหน่งของคนที่ทำ กิจกรรมต่าง ๆ ลงในแผนที่ที่มีการแบ่งแยกสัญลักษณ์ตามประเภทคนและกิจกรรมการศึกษาเพื่อบันทึก รูปแบบกิจกรรมการจับจองที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ผลการศึกษาพบว่าสวนลุมพินีมีรูปแบบการใช้พื้นที่

ดังนี้ 1) การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านประตูที่มีการสัญจรผ่านเข้ามาในพื้นที่มากที่สุดคือประตู 3

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(ถนนพระรามที่ 4) ประตุ 4 (พระบรมรูป ร. 6) 2) การบันทึกรูปแบบการสัญจรผ่าน (1) รูปแบบการสัญจรระยะยาวคือการสัญจรที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ใจกลางพื้นที่และระยะสั้นในพื้นที่คือการสัญจรที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ใกล้บริเวณประตูทางเข้า-ออก (2) รูปแบบการสัญจรผ่าน-ออกนอกพื้นที่คือใช้สวนลุมพินีเป็นเพียงทางสัญจรผ่านเท่านั้น (3) รูปแบบจุดหมายปลายทางที่มีการทับซ้อนของพื้นที่คือบริเวณที่มีจุดหมายปลายทางของผู้ที่สัญจรผ่านเข้าไปใช้ทำกิจกรรมในช่วงเวลาเดียวกัน 3) บันทึกอัตราการสัญจรผ่านมีรูปแบบคือ (1) การจับจองพื้นที่ที่มีการถูกใช้งานตลอดเวลาคือพื้นที่ที่ถูกใช้งานอยู่ตลอดเวลาและมีกิจกรรมที่เกิดเพียงกิจกรรมเดียวเท่านั้น เช่น บริเวณเก้าอี้ม้านั่งบริเวณที่ตั้งเครื่องออกกำลังกาย (2) การจับจองพื้นที่ที่มีการถูกใช้งานเป็นช่วงเวลาคือพื้นที่ที่ถูกใช้ทำกิจกรรมเดียว แต่จะถูกใช้ตามช่วงเวลาของกิจกรรมที่เกิดขึ้นเท่านั้น เช่น บริเวณลานหลังพระบรมรูป ร.6 (3) การจับจองพื้นที่ที่มีการถูกใช้งานในพื้นที่เดียวกันโดยมีการสลับเปลี่ยนกิจกรรมตามช่วงเวลาคือพื้นที่ที่เดียว แต่จะถูกใช้ทำกิจกรรมที่หลากหลายในช่วงเวลาต่าง ๆ เช่นบริเวณโดยรอบพื้นที่สวนปาล์มและบทบาทของสวนลุมพินี ประกอบด้วย ดังนี้ 1) สนองตามพระราชประสงค์พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 2) อยู่ใจกลางเมืองล้อมรอบด้วยย่าน ๆ ต่างที่สำคัญและมีระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ 3) แหล่งศูนย์รวมทางสังคมเป็นสถานที่พบปะพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน 4) ศูนย์รวมความหลากหลายของกิจกรรมสวนลุมพินีนับได้ว่าเป็นสถานที่ที่เป็นศูนย์กลางที่มีขนาดใหญ่มากที่สุดและเป็นที่เหมาะสมต่อกิจกรรมต่าง ๆ ที่หลากหลายที่สามารถใช้พื้นที่พื้นที่เดียวที่จัดกิจกรรมในช่วงเวลาเดียวกัน 5) สภาพทางเศรษฐกิจสวนลุมพินีเป็นแหล่งลงทุนและให้บริการแก่ผู้มาใช้บริการในการแลกเปลี่ยนซื้อสินค้าและส่งเสริมสุขภาพให้แก่ประชาชนรวมถึงประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและประหยัดเวลาในเดินทาง 6) การใช้พื้นที่ปัจจุบันเวลาที่เกิดการใช้พื้นที่สูงสุดกล่าวคือช่วงเวลาที่เกิดความหนาแน่นของผู้ที่เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ภายในสวนลุมพินีมากที่สุด คือช่วงเวลา 4.30 – 8.30 น. ในตอนเช้าและช่วงเวลา 16.30 – 18.30 น. ในตอนเย็น จาก ผลของการศึกษาทั้งหมดแสดงให้เห็นว่าสวนลุมพินีมีความโดดเด่นของที่ตั้งและมีการใช้ประโยชน์เป็นปอดขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานครที่มีคุณสมบัติที่ดีและมีคุณค่าต่อเมือง

ปณิชา ทิพย์ธีปกร (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารในบทบาทการเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยทำการศึกษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพและรูปแบบการใช้งาน รวมถึงปัญหาและความต้องการ ความเหมาะสมในการใช้งานของพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารที่เป็นลานขนาดใหญ่ โดยศึกษา 3 พื้นที่ ได้แก่ สะพานชองนนทรี ควอเทียร์ปาร์ค และลานปทุมวัน ผลการศึกษาพบว่าสภาพแวดล้อมและการใช้งานทั้ง 3 พื้นที่เกิดจากการลงทุนสร้างจากเอกชนและยกเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การสัญจรเชื่อมต่ออาคาร ทั้ง 3 พื้นที่มีองค์ประกอบของพื้นที่คล้ายคลึงกัน เช่น พื้นที่สัญจรเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และการใช้งานที่หลากหลายด้านกิจกรรม เวลา และผู้คน ต่างกันในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสะพานช่องนนทรีมีน้อยกว่าควอเตอร์ปาร์คและลานปทุมวัน ปัญหาและความต้องการทั้ง 3 พื้นที่ ไม่มีป้ายผังที่แสดงการเชื่อมต่อไปยังโดยรอบ สะพานช่องนนทรีมีปัญหาเพิ่มเติม เรื่องแสงสว่างเพียงพอในตอนกลางคืนและเรื่องเจ้าหน้าที่คอยดูแล ความต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม อีกทั้งต้องการที่จะทำกิจกรรมทางเลือกนอกจากสัญจร แต่ต้องไม่มากจนรบกวนการสัญจร และโดยรวมทั้ง 3 พื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการสัญจรและการเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดี สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1.แนวทางในการพัฒนาต่อการเป็นพื้นที่สัญจรที่คำนึงถึงเรื่องความสะดวก โดยมีการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย ใช้ได้ทุกคน เชื่อมต่อไปได้หลายจุดหมาย ใช้งานง่ายไม่สับสน มองเห็นได้ง่าย ใช้งานได้ทุกสภาพอากาศ กลางคืนมีแสงสว่างเพียงพอ มีป้ายสื่อสารที่ดีเข้าใจง่าย มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล และ 2.แนวทางในการพัฒนาต่อการเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดี โดยต้องไม่บกพรองการสัญจร คือ คำนึงถึงการมีกายภาพที่ดีที่สนับสนุนปลอดภัย สบาย และสะอาด เช่น มีอากาศถ่ายเท มีการจัดพื้นที่สีเขียว จัดพื้นที่นั่ง มีกล่องวงจรปิด ติดตั้งลำโพงเพื่อใช้สื่อสารและสร้างบรรยากาศ มีป้ายให้ข้อมูลและความรู้ มีการจัดกิจกรรมสังคมตามโอกาสต่าง ๆ เป็นต้น อีกทั้งพื้นที่ควรมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว สวยงาม น่าจดจำ

กীরติ สัทธานนท์ (2547) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะและเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณถนนทรงวาด เขตสัมพันธวงศ์ จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่าพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก กระจายตัวอยู่ประจำชุมชนสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่มคือ พื้นที่ลานหน้าศาสนสถานและอาคารสำคัญ ที่มีบทบาทต่อความเชื่อและความรู้สึกร่วมกันของชุมชน กลุ่มที่สองคือพื้นที่ชุมชนจุดตัดเส้นทาง และพื้นที่เว้นว่าง ซึ่งพื้นที่เหล่านี้มักมีการใช้งานแบบประสานประโยชน์ มีกิจกรรมหลายประเภทเกิดขึ้นในพื้นที่เดียว และพบปัญหาสำคัญ 4 ประการคือ ปัญหาการขาดแคลนสาธารณะ ปัญหาการใช้พื้นที่สาธารณะและกิจกรรมคลังสินค้าซึ่งไม่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ริมน้ำ ปัญหาจราจรเนื่องจากรถขนสินค้าขนาดใหญ่ ปัญหาความเสื่อมโทรมของอาคารและปัญหาขาดเอกลักษณ์ความเป็นย่านเก่าแก่ แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ได้เสนอให้สร้างระบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ โดยปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่ให้ใช้งานได้ดีขึ้น เสนอให้ลดกิจกรรมโกดังสินค้าโดยการรื้อถอนอาคารริมน้ำที่ทรุดโทรมเพื่อเปลี่ยนเป็นพื้นที่สาธารณะใหม่และปรับปรุงถนนทรงวาดให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะที่ปรับปรุงแล้วทั้งหมด

ธัญลักษณ์ ศรีรัตนโชติ (2557) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการออกแบบสถานีขนส่งมวลชนร่วม และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต โดยวิธีการศึกษา ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สถานี การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่รอบสถานี และดำเนินการออกแบบสถานีขนส่งมวลชนร่วม และวางผังพื้นที่รอบสถานีตามแนวคิดเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

TOD ผลการวิจัยการออกแบบสถานีขนส่งมวลชนร่วมตามแนวคิด multimodal ซึ่งอาคารสถานี ตั้งอยู่ตรงกลางของ โครงการเพื่อเชื่อมทุกรูปแบบการเดินทางโดยเชื่อมต่อใน 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) เชื่อมระหว่างพื้นที่รองรับผู้โดยสาร (concourse level) ของรถไฟฟ้าบีทีเอสกับสถานี 2) เชื่อมจากพื้นที่รองรับผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 3) เชื่อมต่อกันด้วยทางเท้าที่เหมาะสม โดยจะรวมรูปแบบการเดินทางประกอบด้วย รถประจำทาง รถตู้ รถแท็กซี่ เข้ามาไว้ในสถานี ผลการวิจัยการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ตามแนวคิด TOD ในพื้นที่ 60 ไร่ ของกรมธนารักษ์จะพัฒนาให้เป็นโครงการที่มีพื้นที่การใช้งานที่หลากหลายและหนาแน่นสูง ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน 41% มีพื้นที่อาคาร 300,000 ตร.ม. ที่อยู่อาศัย 25% มีพื้นที่อาคาร 172,000 ตร.ม. พื้นที่ค้าปลีก 9% มีพื้นที่อาคาร 66,000 ตร.ม. โรงแรม 12% มีพื้นที่อาคาร 90,000 ตร.ม. อาคารจอดรถ 7% มีพื้นที่อาคาร 52,800 ตร.ม. และอาคารสถานีขนส่งมวลชนร่วม 6% มีพื้นที่อาคาร 45,000 ตร.ม. ซึ่งจะพัฒนาการเชื่อมต่ออาคารโดยการวางผังโครงการและการออกแบบทางเท้า ทางจักรยานให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อได้โดยสะดวก

นพนนท์ อินสุข (2554) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการใช้งานลานสาธารณะบริเวณวงเวียนใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณวงเวียนใหญ่ที่เกิดจากองค์ประกอบทางกายภาพที่มีการออกแบบ โดยพบว่าในระยะ 800 เมตร โดยรอบไม่มีพื้นที่โล่งสาธารณะแห่งอื่นเลย วิจัยทำการค้นคว้า แนวคิดและทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในการออกแบบลานสาธารณะ ปัจจัยในการเกิดพฤติกรรม และทำการกำหนดตัวแปรเพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการสำรวจพื้นที่ ให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกทางด้านพฤติกรรม และมีการสัมภาษณ์ผู้ใช้เพิ่มเติม เพื่อเป็นส่วนช่วยในการตอบคำถามของงานวิจัย และหาแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง ผลจากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า องค์ประกอบในการออกแบบส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมในการใช้งาน ซึ่งประกอบด้วย ถนนและการเข้าถึง พื้นที่นั่งแสงสว่างและร่มเงา ประติมากรรม การแบ่งพื้นที่ ช่วงวัน ช่วงเวลา และความปลอดภัย นอกจากนี้ยังพบว่าลักษณะทางกายภาพของลานในปัจจุบัน ยังไม่สามารถรองรับกิจกรรมประเภทการออกกำลังกาย และการเล่นกีฬาได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากไม่มีการแบ่งสัดส่วนพื้นที่ประกอบกิจกรรมตามลักษณะและปริมาณกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริง ข้อเสนอแนะของงานวิจัยสรุปได้ว่าควรมีการเพิ่มทางเข้าถึง มีการแบ่งพื้นที่การใช้งานกิจกรรมต่าง ๆ อย่างชัดเจนเพื่อลดการซ้อนทับของพื้นที่กิจกรรม มีการเพิ่มต้นไม้ใหญ่ภายในบริเวณลานเพื่อสร้างร่มเงา เปิดโล่งเฉพาะมุมมองจากถนนและทางเท้า รวมถึงควรมีการเพิ่มสาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งาน

ฉัตรรัตน์ แสนพิมพ์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่เพื่อการนันทนาการ: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยนเรศวร มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่เพื่อการนันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร 2) เพื่อศึกษาดำเนินการที่ตั้งเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รวมทั้งวิเคราะห์ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่เพื่อการนันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งประกอบไปด้วยสถานที่ 4 แห่งภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร ได้แก่ 1) หอพระเทพฯ และลานสมเด็จพระเจ้า 2) วิทยาลัยพลังงาน 3) อ่างเก็บน้ำหน้า NU Dorm และ 1) อ่างเก็บน้ำมหาวิทยาลัยนเรศวร การศึกษานี้ใช้วิธีการสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์ ซึ่งการสังเกตการณ์จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ การเก็บข้อมูลเชิงพฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่ และ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ มีการบันทึกกิจกรรมและจำนวนผู้ใช้พื้นที่พร้อมทั้งการสัมภาษณ์ข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้เข้าใช้งาน จากการศึกษาพบว่ากิจกรรมส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา คือการเดินวิ่งออกกำลังกาย ช่วงเวลาที่มีผู้ใช้งานมากที่สุดคือช่วงเย็นหลังจากเลิกงานเลิกเรียน สำหรับพื้นที่ที่มีผู้ใช้เข้าไปใช้งานมากที่สุดคือหอพระเทพฯ และลานสมเด็จพระเจ้า รองลงไปคืออ่างเก็บน้ำหน้า NU Dorm อ่างเก็บน้ำมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยพลังงาน ตามลำดับ สำหรับข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ คือ การปรับปรุงพื้นที่ถนนให้เหมาะสำหรับทำกิจกรรมเดิน-วิ่งออกกำลังกาย ควรจัดให้มีม้านั่งและศาลา เพื่อหลบแดดหลบฝน และซ่อมบำรุงอุปกรณ์ออกกำลังกายที่ตั้งอยู่ในพื้นที่

มนสิชา โลหะนาคะกุล และวราลักษณ์ คงอ้วน (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการพื้นที่สาธารณะในเขตพญาไท กรุงเทพมหานคร โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ การสำรวจภาคสนาม (มุ่งเน้นการรวบรวมข้อมูลประเภทและการจัดการพื้นที่สาธารณะ) และการจัดทำแบบสอบถาม (แบบสอบถามจำนวน 100 ชุด มุ่งเน้นการรวบรวมข้อมูลความพึงพอใจและความต้องการของประชาชนที่มีต่อการจัดการพื้นที่สาธารณะ) ผลการวิจัยพบว่าเขตพญาไท เป็นที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะทั้งในลักษณะพื้นที่จัดสรร พื้นที่สวนสาธารณะ (สวนหย่อมขนาดเล็ก สวนหมู่บ้านและสวนถนน) และพื้นที่เลียบริมน้ำ โดยพื้นที่สาธารณะแต่ละประเภทมีการดูแลและจัดการยังไม่เต็มศักยภาพเท่าที่ควร และมีความแตกต่างกัน ทั้งในเรื่องการเข้าถึง ความสะดวกสบาย และกิจกรรม นอกจากนี้ พื้นที่สาธารณะทุกประเภทที่พบในเขตพญาไทยังมีการรวมกลุ่มทางสังคมที่ขาดความชัดเจน ประชาชนในเขตพญาไทจึงมีความพึงพอใจต่อการจัดการพื้นที่สาธารณะปัจจุบันระดับปานกลาง และมีความต้องการระดับมากสูงสุดในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัย ข้อเสนอแนะ แนวทางการจัดการพื้นที่สาธารณะในอนาคต จึงควรดำเนินการต่าง ๆ ได้แก่ การจัดทำเส้นทางเดินเท้าเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ การติดตั้งกล่องวงจรปิดและเพิ่มแสงสว่าง การปรับปรุงสภาพพื้นที่เลียบริมน้ำ และการปรับปรุงภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมพื้นที่สาธารณะ

กนกวรรณ จันทร์พรหม (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการพื้นที่สาธารณะในเขตเมือง: กรณีศึกษาสุสานแต่จิว กรุงเทพมหานคร การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลทั้งด้านกายภาพ สังคม และนโยบายการจัดการซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่นำมาวิเคราะห์ถึงการให้บริการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อสะท้อนถึงสภาพปัญหาและความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งาน และนำมาสู่การเสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่ให้สอดคล้องกับลักษณะการใช้งานในปัจจุบันและรองรับการให้บริการในอนาคต ซึ่งในการศึกษาเก็บข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่ การสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผู้ใช้งานกับพื้นที่และนโยบายการบริหารจัดการ โดยแสดงผลออกมาในรูปของข้อมูลทางสถิติเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงการให้บริการและการบริหารจัดการของพื้นที่ ผลจากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่าสุสานแต่จิวเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดำเนินการบริหารจัดการโดยภาคเอกชน มีพื้นที่สำหรับรองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ประกอบกับมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมตามเกณฑ์มาตรฐานของสวนสาธารณะ ด้านกิจกรรมส่วนใหญ่ที่พบจะเป็นกิจกรรมนันทนาการ รองลงมาคือการพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งกลุ่มผู้ใช้งานมีความหลากหลายทั้งช่วงวัย อาชีพ และเขตพักอาศัย มีนโยบายการบริหารจัดการพื้นที่ที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานได้ดี แต่ยังพบปัญหาและข้อจำกัดในหลายด้านที่ควรได้รับการจัดการ เช่น พื้นที่ส่วนบริการที่จอดรถไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้งาน ส่วนบริเวณสนามกีฬา และพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจมีการทับซ้อนกัน สนามเด็กเล่นที่ชำรุดควรได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม และพื้นที่รกร้างบริเวณอวงซุย ควรมีการปรับปรุงให้เป็นพื้นที่โล่งและจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามมากยิ่งขึ้น ปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ร้านค้า มีการตั้งอยู่แบบกระจุกกระจายควรจัดให้อยู่ในโซนเดียวกัน ห้องน้ำมีเพียงพอแต่บางจุดควรได้รับการปรับปรุงคุณภาพให้สามารถใช้งานได้ และไฟฟ้าส่องสว่างควรได้รับการเพิ่มและซ่อมบำรุงเพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน แนวทางดังกล่าวอาจช่วยลดข้อจำกัดในด้านงบประมาณที่จะนำมาใช้ในการบริหารจัดการพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ได้

กนกวรรณ คชสีห์ และ เอกรินทร์ อนุกุลยุทธธน (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง มิติการใช้พื้นที่สาธารณะ และบทบาทความเป็นชุมชนดั้งเดิมในเมืองเชียงใหม่ โดยงานวิจัยนี้มุ่งอธิบายถึงองค์ประกอบและความสัมพันธ์ของมิติการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นพร้อมกับบทบาทชุมชนดั้งเดิมที่มีนัยสำคัญจากลักษณะสังคมวัฒนธรรมเฉพาะบริบท ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์เชิงพื้นที่ สังเกตและสัมภาษณ์ โดยการวิเคราะห์แบบอุปนัย จากกรณีศึกษาชุมชนบ้านปิงและชุมชนวัดศรีสุพรรณ พบว่า การใช้พื้นที่ทางกายภาพมีการปรับตัวต่อบทบาทหน้าที่ในหลายด้านพร้อมกัน เกิดขึ้นในหลายรูปแบบ ทั้งการจัดแบ่งพื้นที่ การจัดแบ่งช่วงเวลา การแบ่งหน้าที่ การรวมกลุ่ม และการสร้างศูนย์รวม โดยใช้วัดในชุมชนเป็นทั้งพื้นที่ทางกายภาพ ทางสังคม ทางใจและทางวัฒนธรรม พื้นที่ทางสังคมในกลุ่มปฐมภูมิมีอิทธิพลต่อความเป็นชุมชนอย่างมาก คือ กลุ่มทางภูมิปัญญา กลุ่มศรัทธาวัด และกลุ่มคนดั้งเดิมในชุมชน ตามลำดับ ทั้ง 2 ชุมชนมีความแตกต่างในมิติความเป็นชุมชนที่ส่งผลต่อการใช้พื้นที่สาธารณะ นำมาซึ่งข้อพิจารณามิติพื้นที่สาธารณะที่สนับสนุนความสัมพันธ์ในเชิงชุมชนร่วมกับเชิงสังคม โดยพื้นที่ทางกายภาพสนับสนุนให้เกิดความสัมพันธ์ส่วนพื้นที่ทางสังคมสนับสนุนให้เกิดความเป็นชุมชน แต่พื้นที่ทางใจจะเกิดขึ้นเองหากปฏิสัมพันธ์ที่เกิดมีความพิเศษที่สื่อถึงความรู้สึกร่วมกัน

นิตี ลิศนันท์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางที่ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในเมืองเก่านครราชสีมา โดยงานวิจัยนี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในเมืองเก่านครราชสีมา ผ่านองค์ประกอบของพื้นที่สาธารณะทั้งหมด 7 ประเภท คือ 1.ลานวัด 2.ลานคนเมือง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.ตลาด 4.ศาลเจ้า 5.ที่ว่างที่จอดรถ 6.สระน้ำ คูเมือง วนสาธารณะ 7.ถนนทางเดิน และนำไปสู่แนวทางที่ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในเมืองเก่านครราชสีมา โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยประกอบด้วย 1.ทบทวนแนวคิดทฤษฎีเรื่องพื้นที่สาธารณะ 2.การสำรวจองค์ประกอบของพื้นที่สาธารณะ จากแผนที่เพื่อระบุตำแหน่งและรูปแบบการใช้งานจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ 3.วิเคราะห์ข้อมูลด้านการใช้งานและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 4.สรุปแนวทางที่ส่งเสริมศักยภาพ ผลการศึกษาพบว่า แนวทางที่ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในเมืองเก่านครราชสีมาสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเด็นหลักคือ 1.พื้นที่สาธารณะที่มีศักยภาพสูงสุด ได้แก่ ลานคนเมือง ลานวัด สวนสาธารณะ ควรส่งเสริมให้ใช้งานที่ยืดหยุ่นและเชื่อมต่อได้จากพื้นที่ที่กึ่งส่วนตัว และพื้นที่ส่วนตัวที่อยู่ในเมืองเก่า 2.การวางแผนเพื่อส่งเสริมทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะเพื่อคุณภาพชีวิตของชาวเมือง ได้แก่ การเพิ่มความส่องสว่างของพื้นที่ใช้งาน นำรูปแบบเอกลักษณ์ของเมืองเก่านครราชสีมา เพื่อมาสร้างบรรยากาศในพื้นที่การบริหารจัดการพื้นที่ริมคูเมืองให้ใช้งานเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณชน ซึ่งต้องนำไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

2.7.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

Banerjee and Maurya (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การวางแผนสำหรับระบบทางเดินลอยฟ้าที่ติดตั้งโดยใช้การรับรู้ของคนเดินเท้า: กรณีศึกษามุมไบ ประเทศอินเดีย จุดมุ่งหมายของการศึกษา คือ การระบุปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเดินบนทางเท้าภายใต้บริบทของอินเดีย ศึกษาโดยใช้แบบสอบถาม โดยสัมภาษณ์ได้ดำเนินการเพื่อทำความเข้าใจการรับรู้ของคนเดินเท้าที่ใช้สกายวอล์ค นอกจากนี้ ใช้วิธี binary logistic regression เพื่อระบุปัจจัยที่อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกคนเดินถนนที่มีต่อความพึงใจในการใช้สกายวอล์คภายใต้สถานการณ์ที่มีอยู่ ผลการศึกษาพบว่าผู้ใช้สกายวอล์คส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชายและทหารชายอายุ 13-45 ปี ซึ่งใช้สกายวอล์คเพื่อทำงานหรือทัศนศึกษา ผลการศึกษาแบบจำลองที่มีความกว้าง สิ่งกีดขวาง ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการเดินและอายุ มีอิทธิพลอย่างมากต่อการใช้งานสกายวอล์ค การตอบสนองของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้งานแสดงให้เห็นว่าการติดตั้งและบำรุงรักษาลิฟต์/ บันไดเลื่อน/ ทางลาด การปรับปรุงความปลอดภัย การบำรุงรักษาและการกำจัดสิ่งกีดขวางเป็นประจำ อาจส่งผลต่อการจัดลำดับความสำคัญของคนเดินเท้าในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว ในอนาคต ผลของการศึกษา สามารถช่วยนักวางแผน วิศวกร และนักออกแบบในการประเมินสถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเดินลอยฟ้า ตลอดจนให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีแก้ปัญหาที่สอดคล้องกันเพื่อส่งเสริมการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ยกระดับดังกล่าว

Villani and Talamini (2563) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สภาพทางสังคมบนสกายวอล์ค : ทางเดินยกระดับของฮ่องกงกลายเป็นพื้นที่สาธารณะได้อย่างไร พบว่าในเมืองที่มีความหนาแน่นสูงของเอเชีย การเพิ่มขึ้นของการขาดแคลนพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะทำให้เกิดความจำเป็นในการทำกิจกรรมที่อยู่กับที่ เพื่อเจาะเข้าไปในพื้นที่ซึ่งเดิมสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นช่องทางในการสัญจรไปมา เช่น

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบคนเดินถนนแบบแยกชั้น อย่างไรก็ตาม ประเภทและรูปแบบของกิจกรรมที่หยุดนิ่งบนทางเดินยกระดับส่วนใหญ่ยังไม่ได้สำรวจ การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่ฮ่องกง ซึ่งพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะเกิดสภาพที่ขาดแคลนรุนแรง และภาระของการขาดแคลนนี้ตกหนักที่สุดในกลุ่มสังคมที่เสียเปรียบ เช่น แรงงานข้ามชาติ ผลการวิจัยชี้ให้เห็นถึงความชุกของกิจกรรมเชิงสังคมและความสำคัญของการเป็นปัจจัยในการรวบรวม

Wiranata and Dwisusanto (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สกายวอล์คในเมืองซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะในบริบทของการสร้างพื้นที่ในเมือง โดยศึกษาสกายวอล์คเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการเชื่อมโยงเมืองในการพัฒนาในปัจจุบัน ไม่เพียงแต่ทำหน้าที่เป็นพื้นที่สำหรับการข้ามเท่านั้น แต่ยังได้รับการพัฒนาเพื่อให้สามารถกลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเลือกและกิจกรรมทางสังคมอีกด้วย อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สามารถให้ความหมายและความรู้สึกของสถานที่แก่ผู้ใช้ได้ จำเป็นต้องสร้างพื้นที่สาธารณะของเมืองที่ไม่ใช่แค่ "พื้นที่" แต่ต้องเป็น "สถานที่" งานวิจัยศึกษาด้วยการมองข้ามตำแหน่งของสกายวอล์คจากการตั้งค่าทางกายภาพและทางสังคม ฟังก์ชัน และรูปภาพของสกายวอล์คโดยใช้ทฤษฎีต่าง ๆ เช่น Urban Place, Skywalk และทฤษฎีพื้นที่สาธารณะเพื่อค้นหาแนวทางและแนวคิดในการออกแบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับทางเดินลอยฟ้า Cihampelas Terrace ที่เป็นพื้นที่สาธารณะในบันดุงเป็นกรณีศึกษา เพื่อให้กลายเป็นสถานที่ในเมืองที่ให้ความรู้สึกถึงสถานที่สำหรับผู้ใช้ Cihampelas Terrace จำเป็นต้องแสดงถึงเอกลักษณ์ของบริษัทในฐานะที่เป็นถนนคนเดินและแหล่งช้อปปิ้งและการท่องเที่ยวที่มีหน้าตาต่างหลายระดับ จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากการออกแบบทางกายภาพโดยเฉพาะเพื่อสร้างบรรยากาศที่ต่อเนื่องและผ่อนคลายด้วยองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่มีชีวิตชีวาและน่าดึงดูดซึ่งผสมผสานกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และสามารถรองรับกิจกรรมเชิงหน้าที่ได้

Wan (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง บทบาทของระบบสกายวอล์คในการพัฒนาย่านศูนย์กลางธุรกิจของฮ่องกง เนื่องจากความหลากหลายในการใช้งานและความหนาแน่นของการพัฒนาที่สูง ย่านศูนย์กลางธุรกิจของฮ่องกงจึงมีเครือข่ายสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินถนนที่กว้างขวาง รวมถึงทางเดินระดับถนน ทางยกระดับ และใต้ดิน ซึ่งเชื่อมโยงอาคารพาณิชย์จำนวนมากเพื่อรองรับกระแสคนที่ไหลสูงอย่างน่าอัศจรรย์ของคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงกลางวันของ วันธรรมดาในการศึกษานี้ ได้ทำการตรวจสอบรูปแบบเชิงพื้นที่ของเครือข่ายสกายวอล์ค CBD ในฮ่องกง โดยใช้ข้อมูลที่รวบรวมจากการนับคนเดินบนสกายวอล์คในช่วงวันธรรมดา จากนั้นจึงวิเคราะห์รูปแบบการไหลของคนเดินเท้าในเชิงปริมาณที่แสดงลักษณะการเดินทางและการเดินทางเพื่อธุรกิจภายในเครือข่ายสกายวอล์ค ตลอดจนสำรวจความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบเหล่านี้กับโครงสร้างที่เชื่อมต่อกันจากการเชื่อมต่อที่กว้างขวางและทางเท้าที่หนาแน่น การศึกษานี้สรุปว่า ระบบสกายวอล์คของฮ่องกงที่มีขอบเขตเชิงพื้นที่เพิ่มขึ้นประสบความสำเร็จในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากจากส่วนอื่น ๆ ของ CBD และด้วยเหตุนี้จึงอำนวยความสะดวกในการมีปฏิสัมพันธ์แบบเห็นหน้ากันภายในพื้นที่

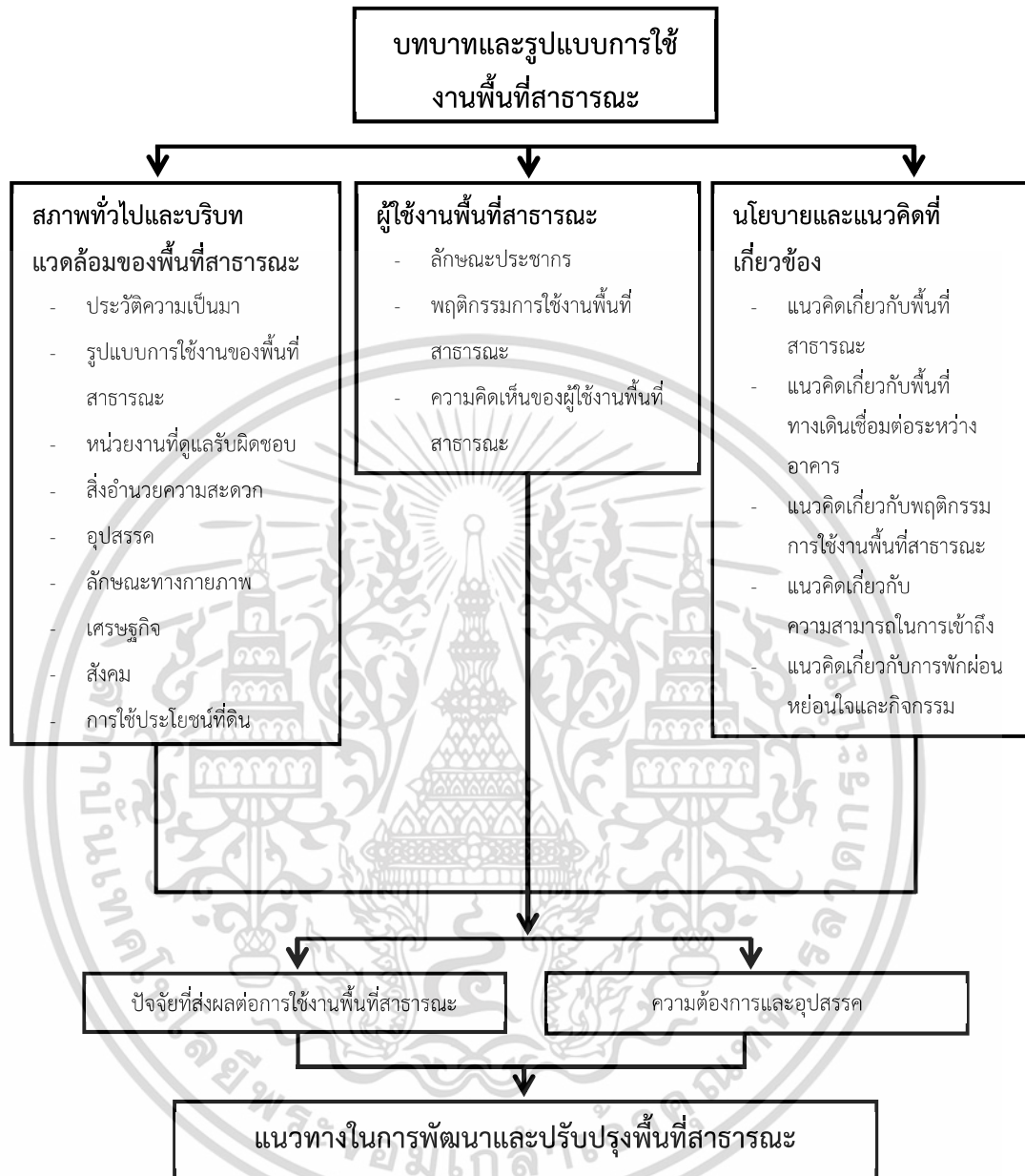
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แตกต่างจากเมืองอื่น ๆ ในอเมริกาเหนือ ระบบทางเดินลอยฟ้า CBD ที่กว้างขวางในฮ่องกงส่วนใหญ่มาจากพื้นที่ที่พัฒนาได้จำกัด จึงมีความหนาแน่นสูงในการพัฒนาโดยเฉพาะบริเวณใจกลางเมือง

Campos (2000) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พื้นที่สาธารณะในเมือง : การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดพื้นที่และรูปแบบการใช้งาน เพื่อตรวจสอบคุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่สำคัญที่ทำให้พื้นที่สาธารณะในเมืองประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะคุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่นำไปสู่การยึดครองแบบคงที่ในระดับสูง และคุณสมบัติเชิงพื้นที่ใดที่ส่งผลต่อรูปแบบการกระจายของผู้คนในที่สาธารณะ สถานที่ในเมืองที่ออกแบบมาอย่างดีนั้นมีชีวิตชีวา วุ่นวาย และคุณสมบัติเหล่านี้ถึงแม้จะไม่ชัดเจน งานวิจัยนี้อิงจากข้อเสนอสองประการ ประการแรกคือวิธีการใช้พื้นที่สาธารณะนั้น ได้รับอิทธิพลจากการเชื่อมต่อที่มองเห็นได้ซึ่งอยู่ระหว่างพื้นที่เฉพาะภายใต้การตรวจสอบและระดับของการเดินเท้าที่เกี่ยวข้อง ประการที่สองคือคุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่สำคัญเหล่านี้ ซึ่งระบุไว้ในประสิทธิภาพของพื้นที่สาธารณะสามารถพบได้ในจัตุรัสเมืองประวัติศาสตร์แบบดั้งเดิม การวิเคราะห์ทางสัณฐานวิทยาของจัตุรัสเมืองประวัติศาสตร์แบบดั้งเดิม 30 แห่งของเมืองในยุโรปและพื้นที่สาธารณะ 12 แห่งในเมืองลอนดอน ซึ่งประกอบด้วยกรณีศึกษาหลักในการให้หลักฐานเชิงปริมาณเกี่ยวกับระดับและการกระจายตัวของผู้คนที่อยู่หนึ่ง เผยให้เห็นประเด็นสำคัญ 3 ประการ ประการแรก ระดับของผู้คนที่อยู่หนึ่งในที่สาธารณะนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับระดับการเคลื่อนไหวของคนเดินเท้าทั่วพื้นที่สาธารณะ โดยวัดจากมูลค่าเชิงกลยุทธ์ ซึ่งกำหนดเป็นตัวเลข เป็นผลรวมของค่าการรวมหรือระดับการเข้าถึงของเส้นสายตาและการเคลื่อนไหว ประการที่สอง การกระจายตัวของผู้คนที่อยู่คงที่ในพื้นที่สาธารณะนั้นแปรผกผันกับระดับการเชื่อมต่อทางสายตาระหว่างพื้นที่ภายในของพื้นที่สาธารณะและกริดโดยรอบ โดยวัดจากระดับของความหนาแน่นของการครอบคลุม ประการที่สาม มีเพียงคุณสมบัติเชิงพื้นที่ที่ได้รับการระบุว่าเป็นเรื่องธรรมดาสำหรับทั้งสองตัวอย่างเท่านั้นที่แสดงให้เห็นว่าเกี่ยวข้องกับรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะในเชิงพื้นที่ ผลการวิจัยเหล่านี้จึงกำหนดแนวทางใหม่ในประเด็นรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะ โดยอิงจากความเข้าใจทั่วโลกเกี่ยวกับพลวัตในเมืองและการเชื่อมโยงการมองเห็นและการซึมผ่านระหว่างพื้นที่สาธารณะกับสภาพแวดล้อมในเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 2.7 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยผู้วิจัยศึกษาจากการสำรวจภาคสนาม เพื่อการเก็บข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม เพื่อสอบถามผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา แล้วจึงนำไปวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่ออธิบายถึงบทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม โดยระเบียบวิธีและขั้นตอนในการศึกษาสามารถอธิบายได้ ดังนี้

3.1 รูปแบบวิธีการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยจะทำการศึกษาในหัวข้อ แนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจภาคสนาม และการจัดทำแบบสอบถาม

3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อม 3 แห่ง ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว โดยมีเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แห่ง ดังนี้

3.2.1 พื้นที่โดยรอบบริเวณพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษานั้นมีบทบาทและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษาที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งจะสามารถเห็นภาพบทบาทและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษาได้อย่างชัดเจน ดังนี้

1) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชยกรรม มีบทบาทในการเป็นย่านการค้า แหล่งช้อปปิ้งสำหรับวัยรุ่นที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชย์กรรม มีบทบาทในการเป็นย่านธุรกิจและอาคารสำนักงานที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

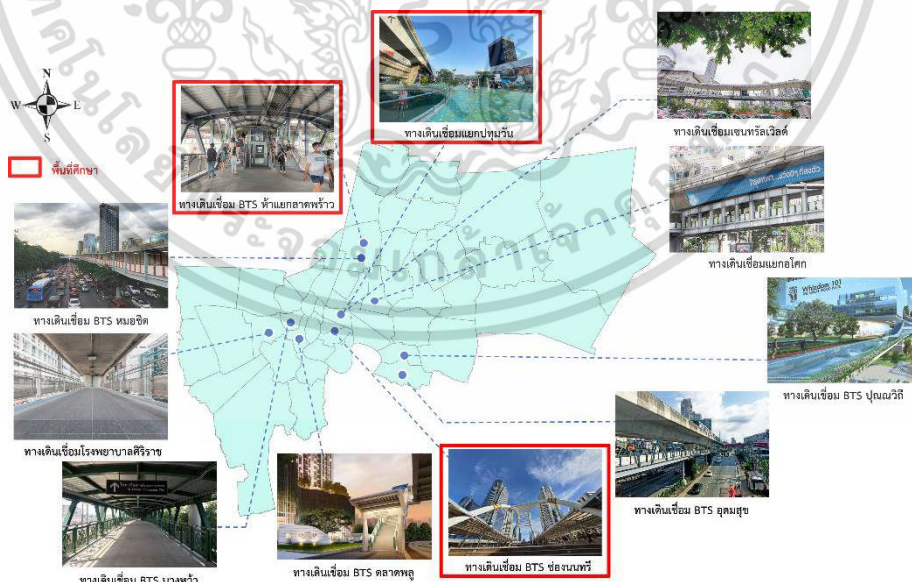
3) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัย มีบทบาทในการเป็นย่านที่อยู่อาศัยและจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย

3.2.2 พื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษามีรูปแบบการเชื่อมระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่มีความแตกต่างกัน เพื่อให้เกิดกลุ่มผู้ใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่มีความหลากหลาย ซึ่งจะเห็นภาพบทบาทและรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษาได้อย่างชัดเจน ดังนี้

1) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีรูปแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบ พระชนมพรรษา หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

2) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีรูปแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบ พระชนมพรรษา หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีชองนนทบุรี เชื่อม รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ สายสาทร-ราชพฤกษ์ (Bus Rapid Transit : BRT) สถานีสาทร

3) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรูปแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบ พระชนมพรรษา หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสุขุมวิท (สายสีเขียวอ่อน) สถานีห้าแยกลาดพร้าว เชื่อมรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT) (สายสีน้ำเงิน) สถานีพหลโยธิน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.1 – 3.4



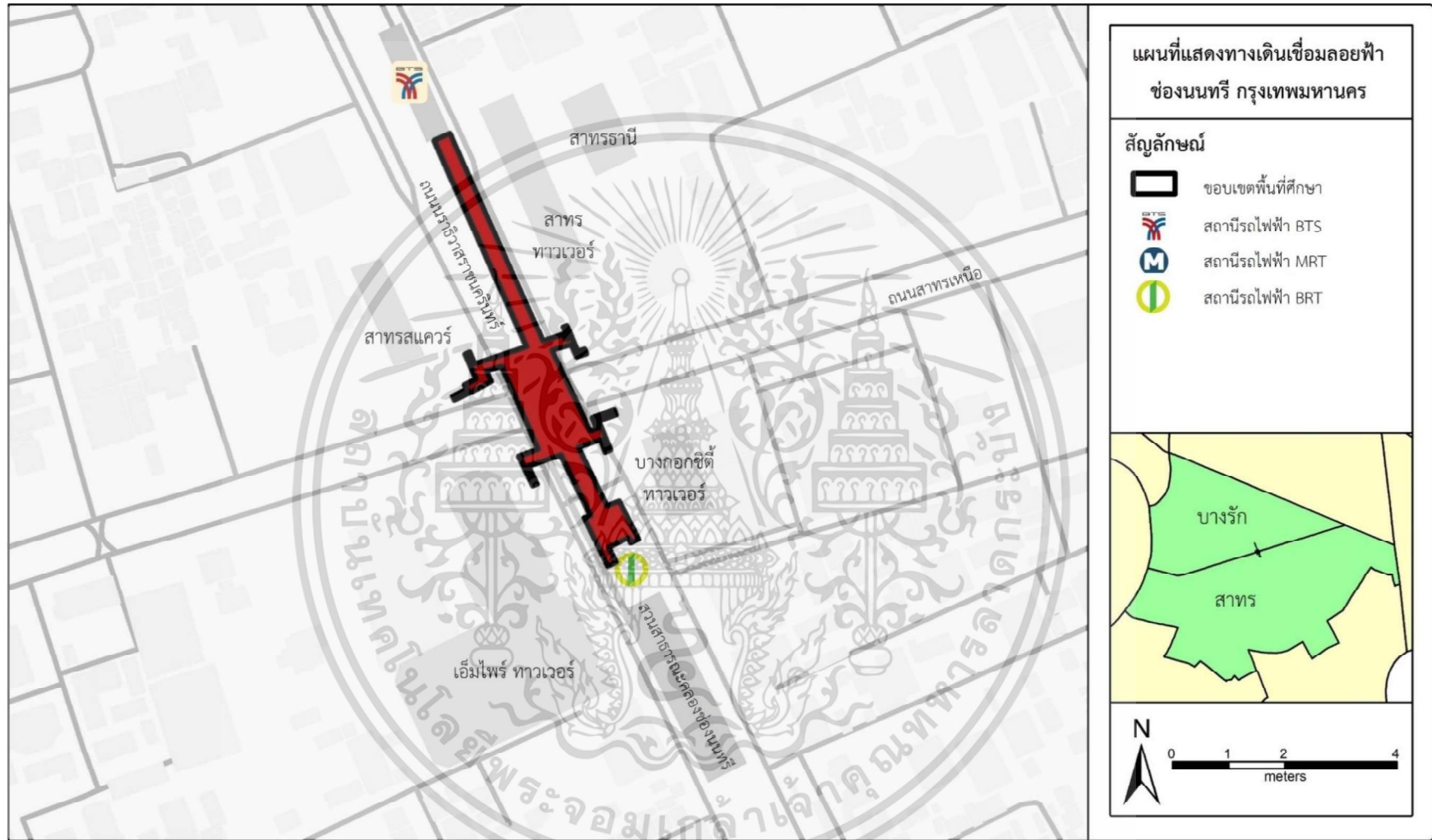
ภาพที่ 3.1 ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

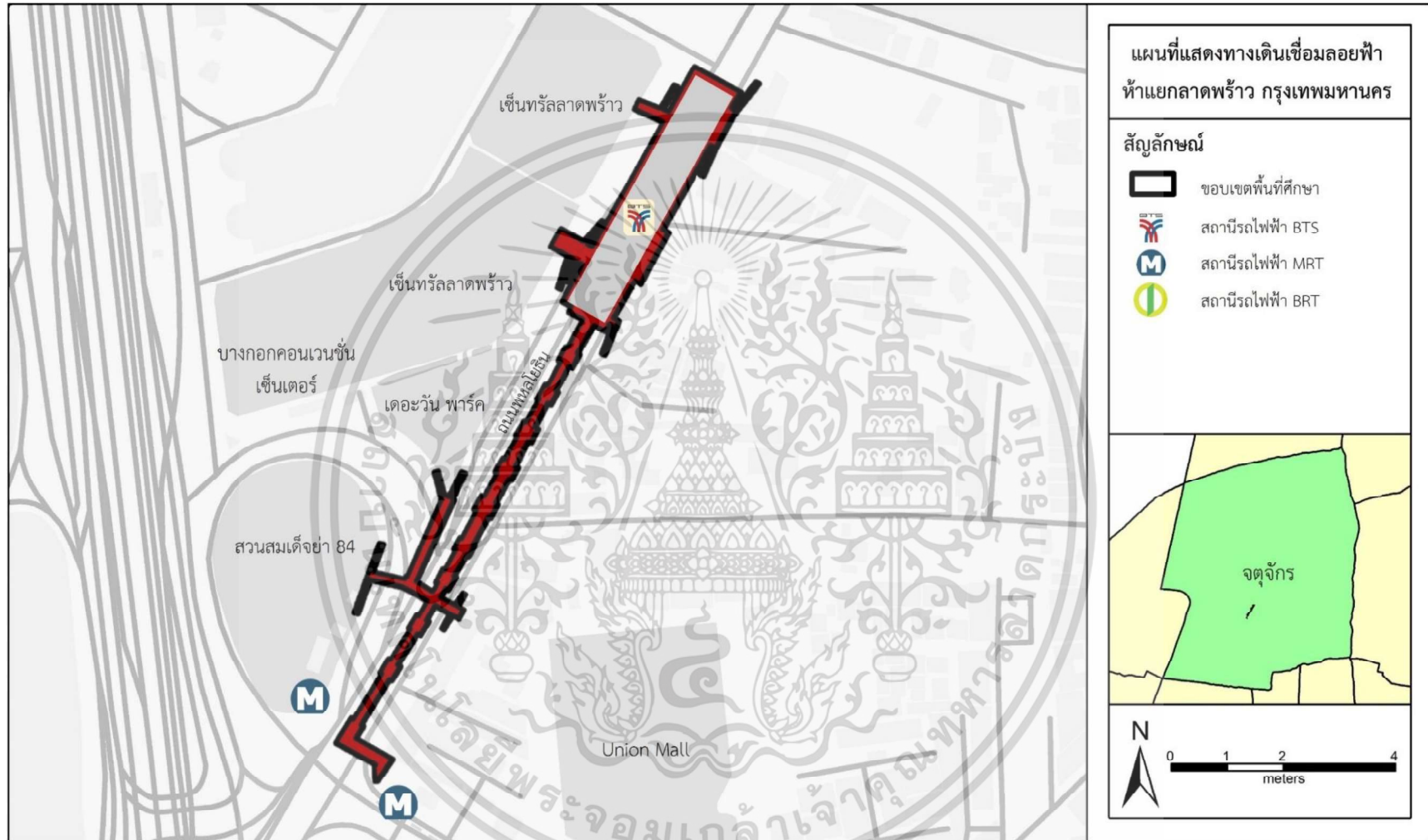
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.2 แผนที่แสดงบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 3.3 แผนที่แสดงทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชื่องานนตรี กรุงเทพมหานคร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 3.4 แผนที่แสดงทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 ประชากร

ประชากรของการศึกษาวิจัยนี้ มีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ใช้งานที่ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษ ได้แก่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ศึกษาได้ ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีความสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยนี้

3.3.2 กลุ่มตัวอย่างและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการศึกษาวิจัยนี้ คือ ผู้ใช้งานที่ใช้งานพื้นที่สาธารณะ ได้แก่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แท้จริงได้ ผู้วิจัยกำหนดการสุ่มตัวอย่าง 200 ชุด โดยประมาณต่อพื้นที่สาธารณะ 1 แห่ง ซึ่งรวมทั้งหมดผู้วิจัยกำหนดการสุ่มตัวอย่าง 600 ชุด โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) จากผู้ใช้งานที่ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามโดยการสุ่มจะแบ่งประชากรออกเป็นช่วง ๆ ที่เท่ากัน โดยเลือกผู้ใช้งาน 1 คน เว้น 10 คน ของผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าทั้ง 3 แห่ง

3.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ

ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการแบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน ดังนี้

3.4.1 ศึกษาทฤษฎี แนวคิด แผน และนโยบายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคาร แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.4.2 รวบรวมและศึกษาข้อมูลทุติยภูมิภาพรวมของพื้นที่ศึกษา โดยการศึกษาข้อมูลต่าง ๆ นำมาจากแหล่งที่มีความน่าเชื่อถือและสามารถตรวจสอบความถูกต้องได้ ทั้งจากหนังสือ เอกสารหน่วยงานราชการและเอกชน โดยเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ สภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา เพื่อนำมาประกอบในการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลในส่วนต่าง ๆ

3.4.3 วางกรอบแนวคิดในการศึกษาและจัดทำแบบสอบถาม

3.4.4 การสำรวจภาคสนาม มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 วิธี ได้แก่ การเก็บแบบสอบถาม เพื่อการศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา ลักษณะของผู้ใช้งานและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา และการเก็บข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์ เพื่อการศึกษาการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4.5 ประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการจัดทำแบบสอบถามของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่
ทำการศึกษา

3.4.6 วิเคราะห์ข้อมูล เพื่ออธิบายบทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา

3.4.7 สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่
ทำการศึกษา

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5.1 ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ

นำข้อมูลมาประมวลผลโดยการเก็บรวบรวม เรียบเรียง และตรวจสอบความถูกต้อง
ของข้อมูล ซึ่งจะนำเสนอในรูปแบบเชิงพรรณนา (Descriptive Data Analysis) อธิบายรูป แผนที่
และตาราง เพื่อใช้สำหรับประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ การทดสอบที (t-test) วิเคราะห์ค่า
สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One
– Way ANOVA)

2) ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลดังกล่าวนำมาจากแหล่งที่มีความน่าเชื่อถือและสามารถตรวจสอบความถูกต้องได้
อาทิ ข้อมูลจากหนังสือและเอกสารหน่วยงานราชการที่มีความอนุเคราะห์ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
ประกอบไปด้วยข้อมูลที่นำไปวิเคราะห์ผ่านระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ซึ่งจะนำเสนอออกมาใน
รูปแบบของภาพและแผนที่ และข้อมูลที่นำเสนอในรูปแบบเชิงพรรณนา (Descriptive Data
Analysis) โดยมีการอธิบายประกอบเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

3.5.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสามารถแบ่งออกเป็น 3 วิธี ดังนี้

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากหนังสือและเอกสาร

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากหนังสือและเอกสารของหน่วยงานราชการ และ
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากทั้งในและต่างประเทศ

2) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการจัดทำแบบสอบถาม

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการจัดทำแบบสอบถาม โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบ
เป็นระบบ (Systematic Random Sampling) เป็นการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้งานที่ให้ความร่วมมือในการ
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ขึ้นต้นการคา
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอบแบบสอบถามในพื้นที่สาธารณะที่ศึกษา โดยการสุ่มจะแบ่งประชากรออกเป็นช่วง ๆ ที่เท่ากัน แล้วสุ่มประชากรแต่ละหน่วยจากช่วงสัดส่วนที่คำนวณไว้ บริเวณที่เก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ บริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ทางขึ้น-ลงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า และบริเวณทางเดินเท้าโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า จัดเก็บข้อมูลช่วงเดือนมิถุนายน - สิงหาคม 2565 ในวันจันทร์ วันพุธ วันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ช่วงเวลา 09.00 – 21.00 น.

3) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกตการณ์ โดยการสำรวจรูปแบบการใช้งานสภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะ ได้แก่ รูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรค ลักษณะทางกายภาพ และรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน นำมาเรียบเรียง และนำเสนอในรูปแบบเชิงพรรณนา อธิบายรูป แผนที่ และตาราง เพื่อใช้สำหรับประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ แบบสอบถาม โปรแกรมทางสถิติ SPSS (Statistical Package For The Social Science) และระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา ลักษณะของผู้ใช้งาน พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา และการสำรวจข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณโดยรอบ โดยการเก็บแบบสอบถามแบ่งประเด็นในการเก็บข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

3.6.1 ข้อมูลลักษณะประชากร

ในส่วนนี้จะเป็นการเก็บข้อมูลส่วนตัวของผู้ใช้งาน ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา เขตที่พักอาศัย และเขตสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา

3.6.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษา

ในส่วนนี้จะเป็นการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษาของผู้ใช้งาน ได้แก่ ช่วงเวลาที่ใช้งาน ความถี่ และประเภทกิจกรรม

3.6.3 ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา

ในส่วนนี้จะเป็นการเก็บข้อมูล ได้แก่ อุปสรรค และความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.7 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

3.7.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

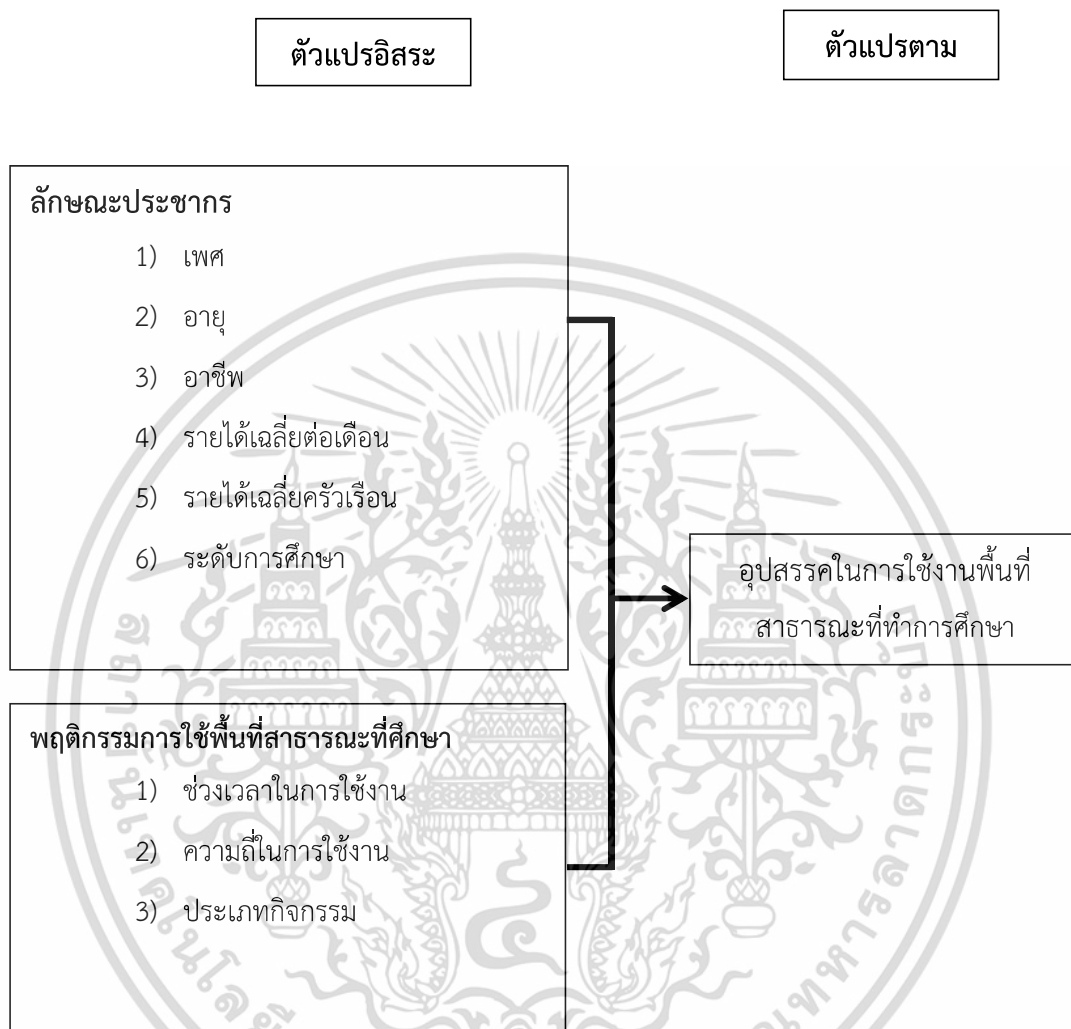
- 1) ลักษณะประชากร เพศ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระดับการศึกษา เขตที่พักอาศัย และเขตสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา
- 2) พฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษา ได้แก่ ช่วงเวลาที่ใช้งาน ความถี่ในการใช้งาน และประเภทกิจกรรม

3.7.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

- 1) อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว
- 2) ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว
- 3) แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.5 – 3.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

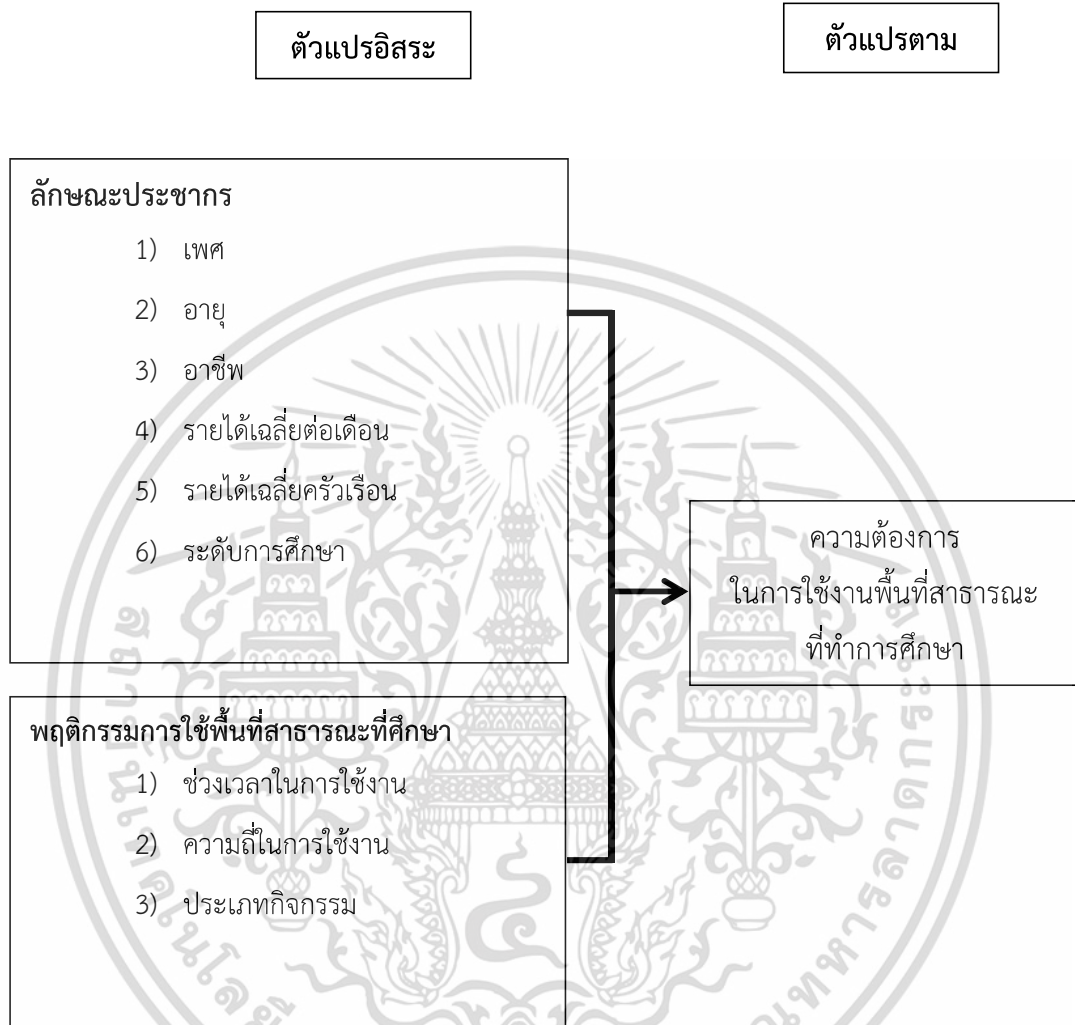
การเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม



ภาพที่ 3.5 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม อุปสรรคในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
แยกปทุมวัน ซ่องนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

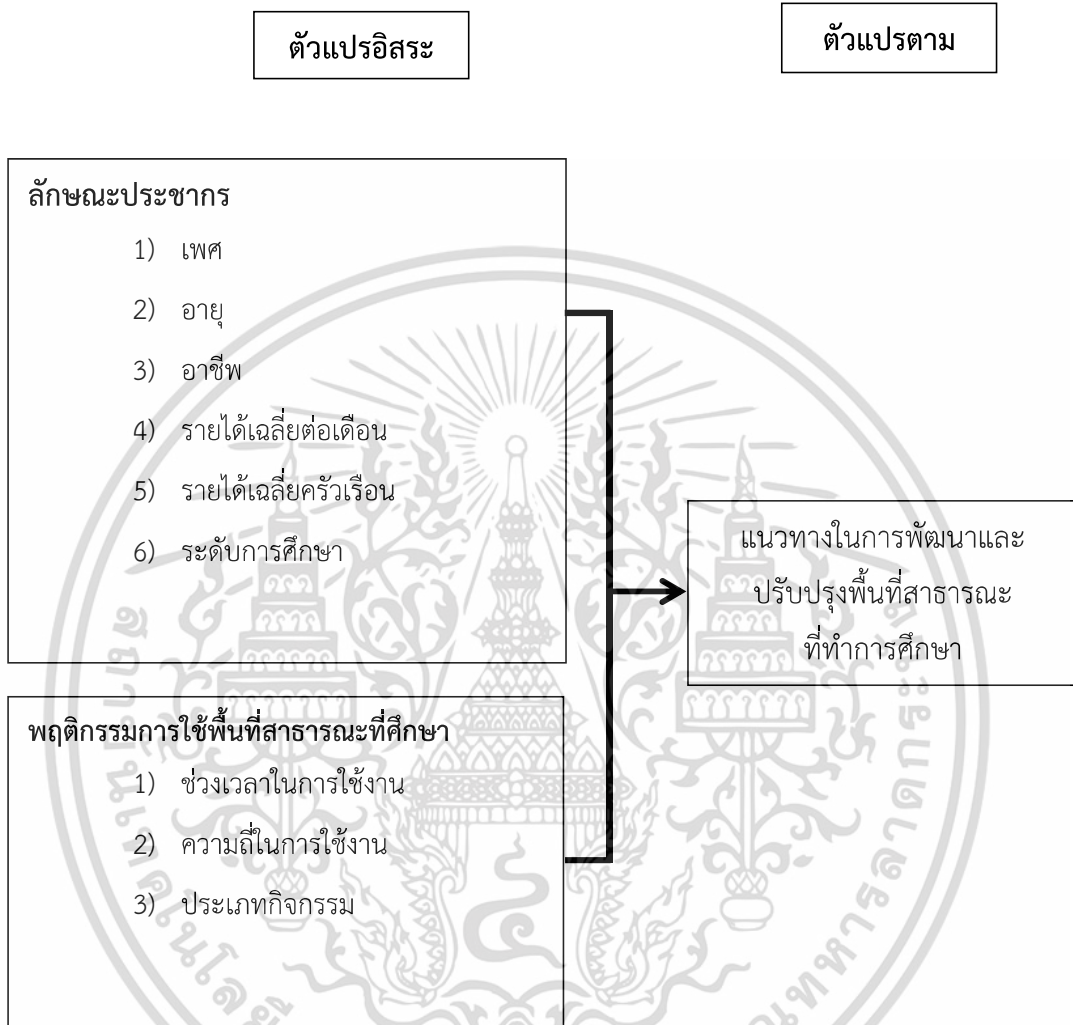
การเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม



ภาพที่ 3.6 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ความต้องการในพื้นที่ทางเดินเชื่อม ลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว (ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม



ภาพที่ 3.7 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว (ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.8 นิยามปฏิบัติการ

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรและระดับการวัด รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรและระดับการวัด

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด
ส่วนที่ 1 ลักษณะประชากร		
เพศ	1) ชาย 2) หญิง	นามบัญญัติ (Nominal)
อายุ	จำนวนหน่วยเป็นปี	อัตราส่วน (Ratio)
อาชีพ	1) นักเรียน/นักศึกษา 2) ค้าขาย/รับจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว 3) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ 4) บริษัทเอกชน 5) แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ 6) อื่น ๆ ระบุ.....	นามบัญญัติ (Nominal)
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	วัดจำนวนเป็นบาทต่อเดือน	อัตราส่วน (Ratio)
รายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือน	วัดจำนวนเป็นบาทต่อเดือน	อัตราส่วน (Ratio)
ระดับการศึกษา	1) ต่ำกว่าปริญญาตรี 2) ปริญญาตรี 3) สูงกว่าปริญญาตรี	นามบัญญัติ (Nominal)
ที่พักอาศัย	วัดโดยแบ่งเป็นพื้นที่เขต/อำเภอ	นามบัญญัติ (Nominal)
สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา	วัดโดยแบ่งเป็นพื้นที่เขต/อำเภอ	นามบัญญัติ (Nominal)
ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ		
ช่วงเวลาที่ใช้งาน	1) 06.00 – 09.00 น. 2) 09.01 – 12.00 น. 3) 12.01 – 15.00 น. 4) 15.01 – 18.00 น. 5) 18.01 – 21.00 น. 6) 21.01 – 24.00 น.	นามบัญญัติ (Nominal)
ความถี่ในการใช้งาน	1) 1 วัน 2) 2 วัน 3) 3 วัน 4) 4 วัน 5) 5 วัน 6) 6 วัน	อัตราส่วน (Ratio)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด
ความถี่ในการใช้งาน	7) 7 วัน	
ประเภทกิจกรรม	1) พักผ่อนหย่อนใจ 2) การเดินทาง 3) พบปะเพื่อนฝูง 4) ออกกำลังกาย 5) กิจกรรมทางการเมือง 6) ถ่ายภาพ 7) กิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ 8) อื่น ๆ โปรดระบุ.....	นามบัญญัติ (Nominal)
ส่วนที่ 3 : ระดับความต้องการและอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ		
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง 2) บ้ายสุขลักษณะที่ชัดเจน 3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม 4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม 5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น 6) ที่บดบังแสงแดด	อันตรภาคชั้น (Interval)
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่ง สาธารณะ	1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร 2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กับระบบขนส่งสาธารณะ 3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง	อันตรภาคชั้น (Interval)
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	1) ความปลอดภัย (ผู้แจ้งเหตุฉุกเฉิน วงจรปิด) 2) แสงสว่างที่เพียงพอ 3) การดูแลรักษาความสะอาด 4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ถึงขยะ) 5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ 6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่อง พ่นละอองน้ำ) 7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการ เข้าถึง (ลิฟต์ บันไดเลื่อน)	อันตรภาคชั้น (Interval)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด
ส่วนที่ 4 : แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต		
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	<ol style="list-style-type: none"> 1) ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง 2) ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน 3) ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม 4) ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม 5) ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น 6) ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด 7) อื่น ๆ โปรดระบุ..... 	อันตรภาคชั้น (Interval)
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่ง สาธารณะ	<ol style="list-style-type: none"> 1) ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร 2) ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง 3) อื่น ๆ โปรดระบุ..... 	อันตรภาคชั้น (Interval)
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	<ol style="list-style-type: none"> 1) ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย (ตู้แจ้งเหตุฉุกเฉิน วงจรปิด) 2) ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ 3) ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด 4) ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ถังขยะ) 5) ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ 6) ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) 7) ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟต์ บันไดเลื่อน) 8) อื่น ๆ โปรดระบุ..... 	อันตรภาคชั้น (Interval)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด
กิจกรรมที่ควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	1) กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) 2) กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (การจัดนิทรรศการ การแลกเปลี่ยนความรู้) 3) กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเต้นแอโรบิก) 4) กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) 5) อื่น ๆ โปรดระบุ.....	อันดับภาคชั้น (Interval)

3.9 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัยนี้ ข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษาข้อมูลต่าง ๆ การสำรวจภาคสนาม และจัดทำแบบสอบถาม นำมาวิเคราะห์โดยใช้หลักการทางสถิติวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ นำไปสู่ข้อสังเกตและการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ โดยสามารถแบ่งลักษณะการวิเคราะห์ข้อมูลได้ ดังนี้

3.9.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการจัดทำแบบสอบถามจะวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมทางสถิติ SPSS (Statistical Package For The Social Science) บรรยายในรูปแบบสถิติเชิงพรรณนาแสดงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ของข้อมูล รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ซึ่งหมายถึงพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน ในการหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร เช่น ลักษณะผู้ใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน ความถี่ และประเภทกิจกรรม

ในแบบสอบถามจะมีการแบ่งระดับความต้องการและระดับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

- ระดับคะแนน 5 หมายถึง ระดับมากที่สุด
- ระดับคะแนน 4 หมายถึง ระดับมาก
- ระดับคะแนน 3 หมายถึง ระดับปานกลาง
- ระดับคะแนน 2 หมายถึง ระดับน้อย
- ระดับคะแนน 1 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยสามารถแบ่งช่วงค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์สมบูรณ์ (Absolute Criteria) ออกเป็นช่วง ๆ ตามระดับ ดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.50 – 5.00 คือ ช่วงค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.50 – 4.49 คือ ช่วงค่าเฉลี่ยระดับมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.50 – 3.49 คือ ช่วงค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.50 – 2.49 คือ ช่วงค่าเฉลี่ยระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.49 คือ ช่วงค่าเฉลี่ยระดับน้อยที่สุด

ใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ในการหาความแตกต่างของข้อมูลและหาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ได้แก่

การวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

โดยการวิเคราะห์ที่กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

3.9.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ข้อมูลสภาพทั่วไปและบริบทแวดล้อมของพื้นที่สาธารณะ วิเคราะห์จากการลงสำรวจภาคสนาม จากการศึกษาข้อมูลต่าง ๆ ที่นำมาจากแหล่งที่ตรวจสอบความถูกต้องได้ ทั้งจากหนังสือเอกสาร และหน่วยงานต่าง ๆ ในส่วนของลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินจะวิเคราะห์ผ่านข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เป็นหลัก จากนั้นจึงพิจารณาแปลผลจากภาพและแผนที่ต่าง ๆ ที่รวบรวมมา

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

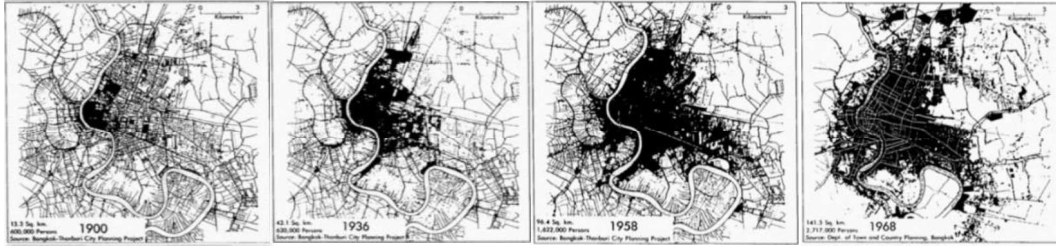
บทนี้เป็นการศึกษาในเรื่องความสำคัญของพื้นที่ศึกษา ทั้งประวัติความเป็นมา ประชากร เศรษฐกิจและสังคม รวมถึงลักษณะทางกายภาพของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและองค์ประกอบโดยรวม รูปแบบการใช้งาน และบทบาทของพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้ทราบถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดประกอบไปด้วยหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

- 1) วิวัฒนาการของเมือง
- 2) สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
 - (1) ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่
 - (2) ลักษณะทางกายภาพโดยรวม
 - (3) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม
 - (4) รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
 - (5) บทบาทของพื้นที่สาธารณะ

4.1 วิวัฒนาการของเมือง

พื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ซ่องนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร อดีตกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่สังคมเมืองกึ่งเกษตรกรรม เมื่อเวลาผ่านไปกรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่ที่ประกอบด้วยสิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ และประชากรจำนวนประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงนำไปสู่การวางแผนเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบในการบริหารจัดการเมืองให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่าง ๆ ของเมือง เช่น สภาพสังคม เศรษฐกิจ ปัญหาที่เกิดขึ้นภายในเมือง เป็นต้น ซึ่งพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา ทั้ง 3 แห่ง มีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตจนถึงปัจจุบันจากการเจริญเติบโตของเมืองที่ประกอบไปด้วยปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความหลากหลาย ส่งผลให้พื้นที่ศึกษาแต่ละพื้นที่มีบทบาทและเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่ที่แตกต่างกันออกไป รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.1 การเติบโตของกรุงเทพมหานคร

(ที่มา : <https://theurbanis.com/insight/01/09/2020/2651>)

4.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

4.2.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ตั้งอยู่บริเวณแยกปทุมวัน เขตปทุมวัน ย่านใจกลางกรุงเทพมหานคร มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ย่านการค้าและบริการที่สำคัญ ในอดีตตั้งแต่ ปี 2520 มีการสร้างห้างสยามเซ็นเตอร์ และการตัดถนนใหม่ขึ้นแทนพื้นที่วงเวียนปทุมวันที่มีอยู่เดิม โดยสร้างเป็นจุดตัดทางสี่แยก จนมาถึงในปี 2542 ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ เปิดให้บริการ ในบริเวณแยกปทุมวันมีการสร้างสะพานลอยสำหรับการสัญจรของคนเดินเท้าเพียงเท่านั้น ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ รวมถึงไม่มีพื้นที่สำหรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ สำหรับประชาชน เมื่อสะพานลอยมีการใช้งานเป็นเวลานานส่งผลให้สะพานลอยมีสภาพทรุดโทรม รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.2

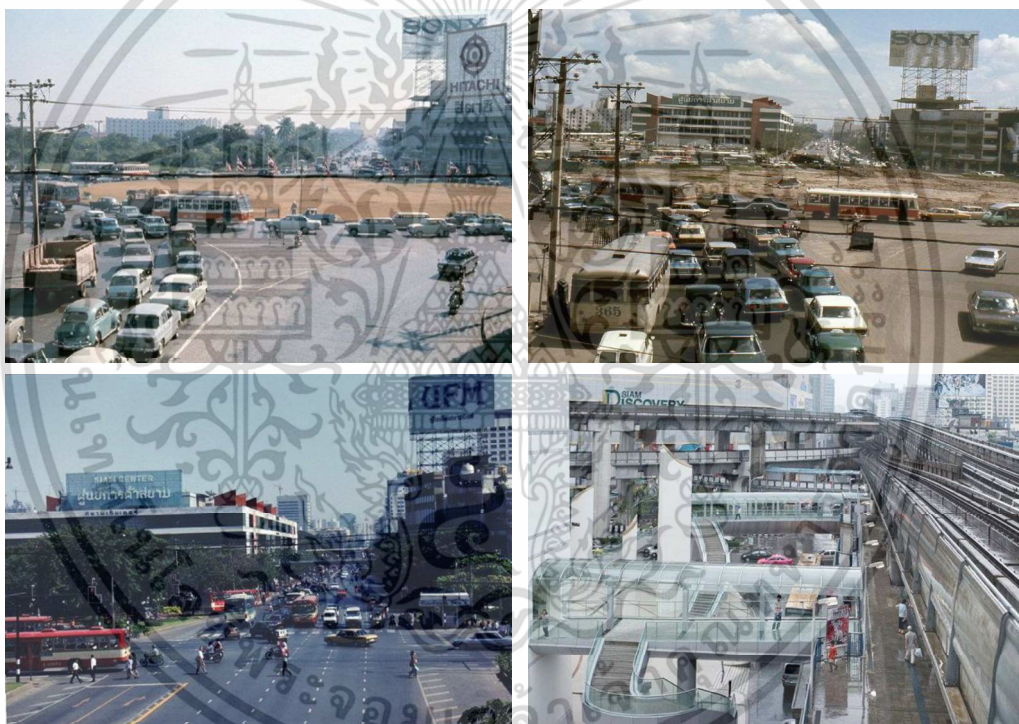


ภาพที่ 4.2 ภาพแยกปทุมวันในอดีต

(ที่มา : <https://webboard.travel.sanook.com/forum/?topic=3813748>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเมืองมีการเจริญเติบโตและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะภายในเมืองต้องรองรับบทบาทและความต้องการที่หลากหลายมากขึ้นตามไปด้วย ภายใต้ขนาดของพื้นที่เดิม ซึ่งการที่แยกปทุมวันมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ย่านการค้าและบริการที่สำคัญ มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะมีความสำคัญในการรองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชน รวมถึงการเดินทางสัญจรไปมาของประชาชนในบริเวณโดยรอบ ด้วยเหตุผลนี้ ทั้งภาครัฐรวมถึงภาคเอกชนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและปัญหาจึงมีการลงทุนร่วมกันในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ (ปณิชา ทิพย์ธีปกร, 2560) เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2560 จึงมีการเปิดใช้งานทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมาจนถึงในปัจจุบัน ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนจำนวนมากในการมาทำกิจกรรมต่าง ๆ บริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.3 – 4.4



ภาพที่ 4.3 ภาพวิวัฒนาการแยกปทุมวันจากอดีตจนถึงปัจจุบัน

(ที่มา : <https://webboard.travel.sanook.com/forum/?topic=3813748>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 ภาพถ่ายทางอากาศแยกปทุมวัน เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.2554 และ พ.ศ.2564
(ที่มา : Google Earth Pro)

4.2.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม

ลักษณะทางกายภาพโดยรวมของพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีชื่อเรียกหลายชื่อ ได้แก่ สกายวอล์คปทุมวัน ลานปทุมวัน ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ตั้งอยู่บริเวณแยกปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร การก่อสร้างโดยหน่วยงานเอกชนและยกเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในการดูแลร่วมกันระหว่างภาคเอกชน ภาครัฐ (เขตปทุมวัน) และ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) โดยภาคเอกชนประกอบด้วย ศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี ศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์ และบริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด (ธนกร วงปัญญา, 2560)

วัตถุประสงค์ในการพัฒนาและปรับปรุง มีจุดประสงค์หลัก เพื่อการสัญจรที่สะดวก สามารถใช้งานได้ทุกคน เชื่อมต่ออาคารเป็นส่วนต้อนรับและจุดจดจำ จุดประสงค์รอง เพื่อให้เป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง เป็นทางเท้าที่ปลอดภัยผสมความเป็นเมืองกับธรรมชาติ เป็นที่พักผ่อน หย่อนใจ และเป็นจุดนัดพบใหม่ในกรุงเทพมหานคร (ปณิชา ทิพย์ธีปกร, 2560)

2) ลักษณะกายภาพของพื้นที่

(1) การเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะ

- เชื่อมอาคารสยาม ดิสคัฟเวอรี อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการเชื่อมต่อสามารถเข้าถึงโดยทางฟุตบอลจากฝั่งถนนพญาไท และถนนพระรามที่ 1 รวมถึงอาคารสยาม ดิสคัฟเวอรีสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ใต้โดยตรงและผ่านทางบันไดเลื่อนเข้าสู่พื้นที่ทางเดินเชื่อม

- หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร อยู่ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถเชื่อมต่อโดยตรงได้ทางตัวอาคารชั้น 2 และเชื่อมต่อกับทางฟุตบอลทั้ง 2 ฝั่งบริเวณหน้าหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการเรียนการสอนเท่านั้น เมื่อผู้เผยแพร่เห็นประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

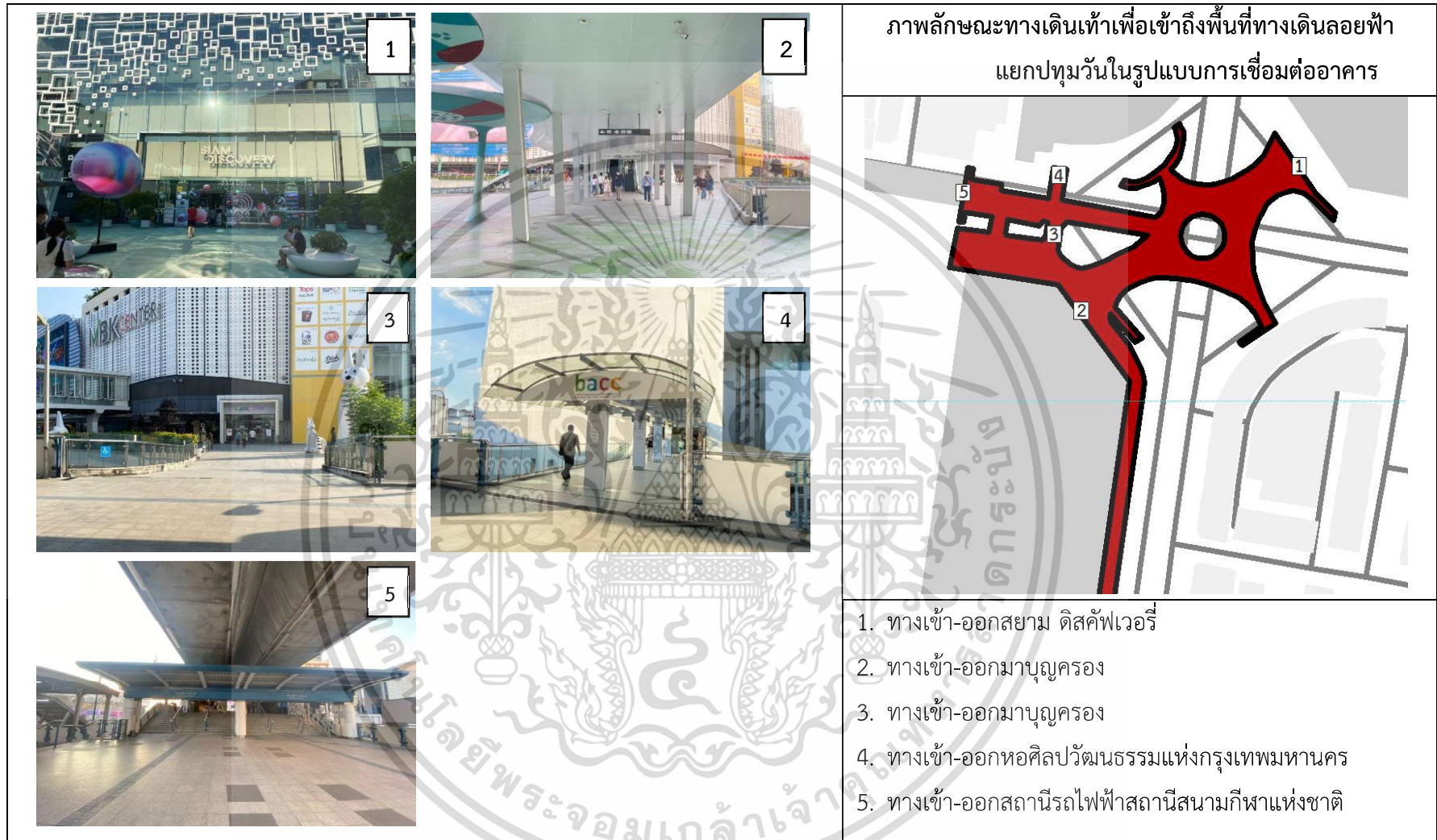
- ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถเชื่อมต่อได้หลายทาง เข้าถึงได้โดยตรงกับตัวอาคาร ผ่านบันไดเลื่อน ผ่านร้านค้าบริเวณด้านข้างอาคารฝั่งตะวันตก รวมถึงประตูทางเข้าและทางเดินเท้าฝั่งตะวันออกของห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง และฟุตบอลฟ้างถนนพญาไท
- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ อยู่ทางทิศตะวันตกของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากสถานีรถไฟฟ้า รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.5 – 4.6



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่ บริเวณแยกปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.6 ภาพลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวันในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(2) ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

• การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถเดินทางมาจากฟุตบอลบริเวณถนนพญาไทและถนนพระรามที่ 1 เชื่อมต่อบันไดขึ้นทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และการเดินทางเชื่อมต่อกับอาคารในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ สยาม ดิסקัฟเวอรี ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร และสถานีรถไฟฟ้านี้สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ บริเวณทางลงฝั่งศูนย์การค้าสยามสแควปและทางลงคณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไม่พบอุปสรรคอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพื่อการสัญจร

• เส้นทางโครงข่ายถนน

เส้นทางโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อการเข้าถึงในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ประกอบด้วยถนน 3 ประเภท ดังนี้

- ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่ผ่านบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ได้แก่ ถนนพระรามที่ 1 (Thanon Rama I) เป็นถนนในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของเขตปทุมวัน เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ มีการจราจรที่หนาแน่น มีแนวเส้นถนนจากทิศตะวันตกไปสู่ทิศตะวันออก จากแยกกษัตริย์ศึกผ่านตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าไปจนถึงแยกราชประสงค์ โดยบริเวณกิโลเมตรที่ 0+500 เป็นจุดที่ถนนพระรามที่ 1 ตัดกับถนนพญาไท กลายเป็นสี่แยกปทุมวัน

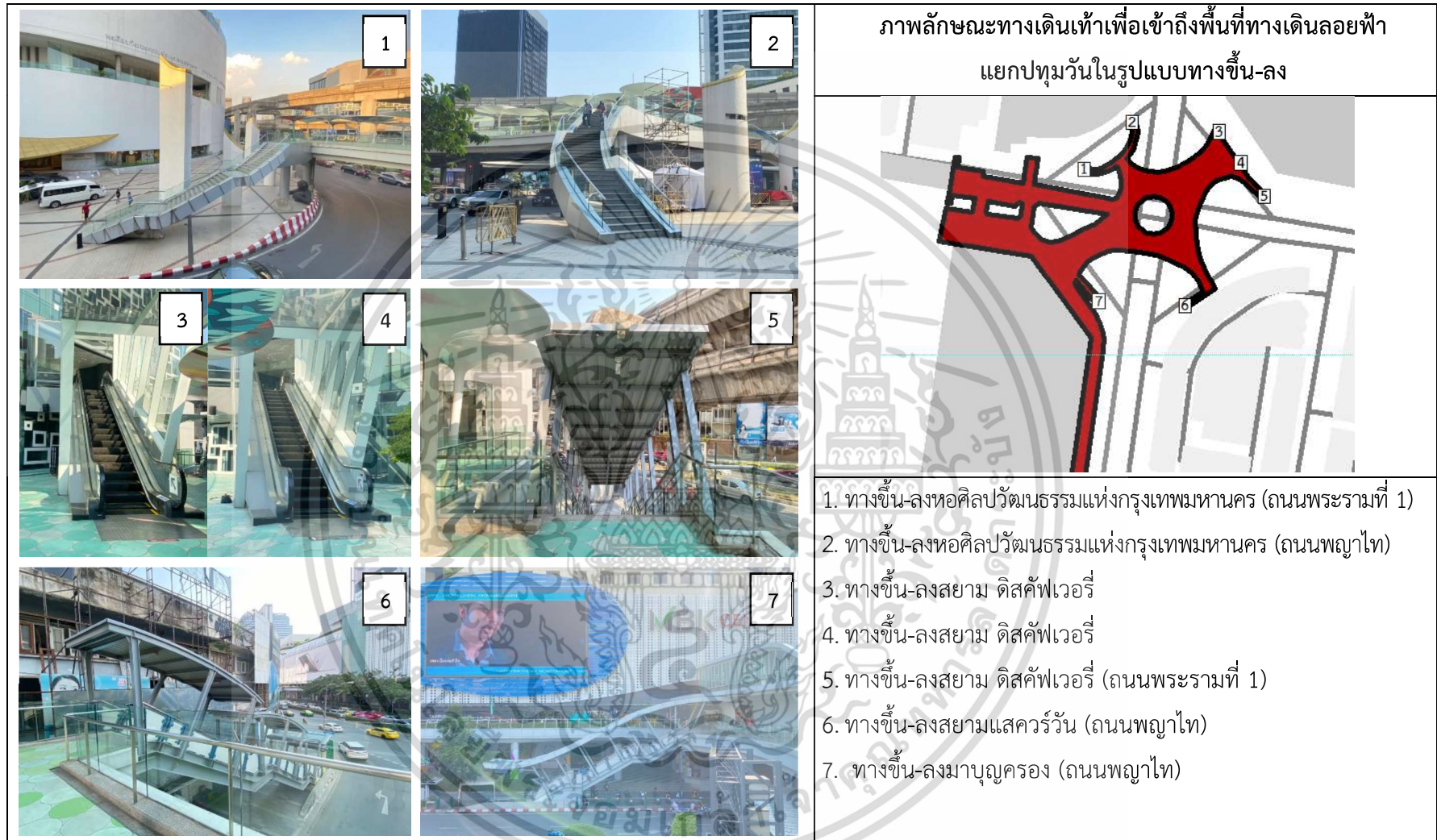
- ถนนสายรอง

ถนนพญาไท (Thanon Phaya Thai) เป็นถนนที่ตัดผ่านถนนพระรามที่ 1 บริเวณสี่แยกปทุมวัน เป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น มีแนวเส้นถนนจากทิศใต้ไปสู่ทิศเหนือ จากแยกสามย่านผ่านเขตปทุมวันถึงวงเวียนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

- ถนนซอย

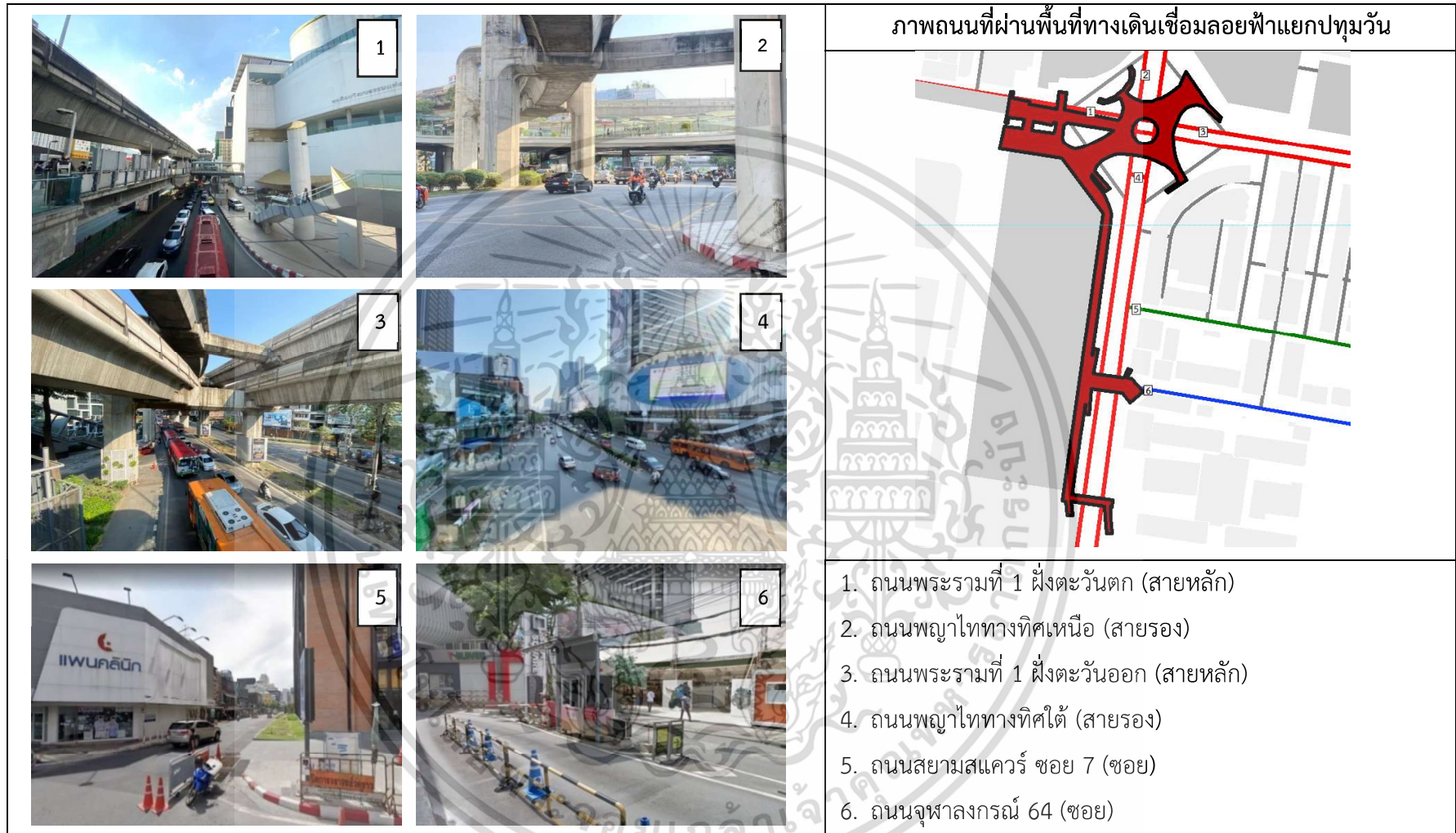
สยามสแควร์ ซอย 7 เป็นซอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนพญาไทและถนนอังรีดูนังต์ ผ่านหน้าอาคารสยามกิตติ์ สยามสแควร์ และศูนย์การค้าสยามสแควป ซึ่งฝั่งถนนที่เชื่อมต่อกับถนนพญาไทมีทางเดินเท้าเป็นจุดเชื่อมต่อเข้าสู่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จุฬาลงกรณ์ 64 เป็นซอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนพญาไทและถนนอังรีดูนังต์ ผ่านหน้าคณะทันตแพทยศาสตร์ และคณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งฝั่งถนนที่เชื่อมต่อกับถนนพญาไทมีจุดเชื่อมต่อเข้าสู่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.7 – 4.8



ภาพที่ 4.7 ภาพลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าแยกปทุมวันในรูปแบบทางขึ้น-ลง

(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.8 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

● **การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ**

ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันที่ใช้สำหรับการเชื่อมต่อ เพื่อการเข้าถึงทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งจากการสำรวจในบริเวณโดยรอบทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 5 รูปแบบ ดังนี้

- **รถโดยสารประจำทาง**

ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 3 สาย ได้แก่ 54 (วงกลมรอบเมือง-ห้วยขวาง) 204 (กทม.2-ท่าน้ำราชวงศ์) 501 (มีนบุรี-หัวลำโพง) (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2565) ส่วนพื้นที่บริเวณใกล้เคียงพบว่า มีป้ายรถโดยสารประจำทาง 6 ป้าย ดังนี้

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 21 โอสถศาลา (หน้าคณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตรงข้ามมาบุญครอง) มีจำนวน 13 สาย ได้แก่ 21 25 29 34 36 40 47 50 93 113 141 501 และ 529

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 22 มาบุญครอง มีจำนวน 12 สาย ได้แก่ 29 34 36 47 50 93 113 172 177 187 529 และ 542

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 23 สยามเซ็นเตอร์ มีจำนวน 12 สาย ได้แก่ 15 16 25 40 48 54 73 79 204 204ปอ. 501 และ 508

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 24 สยามสแควร์ มีจำนวน 13 สาย ได้แก่ 15 16 21 25 40 48 54 73 73ก 141 204 501 และ 508

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 25 หอศิลป์กรุงเทพ มีจำนวน 7 สาย ได้แก่ 15 47 48 73 73ก 204 และ 508

ป้ายรถโดยสารประจำทาง จุดที่ 26 สนามกีฬาแห่งชาติ มีจำนวน 10 สาย ได้แก่ 11 15 47 48 73 73ก 93 113 204 และ 508

- **รถโดยสารส่วนบุคคล**

รถโดยสารส่วนบุคคลเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการเดินทางที่ประชาชนนิยมใช้เมื่อการความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้ง่ายกว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับผู้อื่น เนื่องจากรถโดยสารส่วนบุคคลสามารถระบุเส้นทางในการเดินทางได้เอง เข้าถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง และไม่มีรถจอดรับส่งผู้โดยสารคนอื่นก่อนถึงจุดหมายปลายทาง กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

- รถสามล้อเครื่อง

รถสามล้อเครื่อง หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า รถตุ๊กตุ๊ก เป็นรูปแบบการเดินทางที่นิยมมากสำหรับชาวต่างชาติ การเดินทางสำหรับกลุ่มคนที่มีจำนวน 2-3 คน ความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ เหมาะสำหรับการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบ

- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางสำหรับผู้ที่ต้องการความสะดวกและความรวดเร็วในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง มีจุดให้บริการอยู่ในบริเวณด้านล่างบันไดของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน หน้าหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร และศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์

- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)

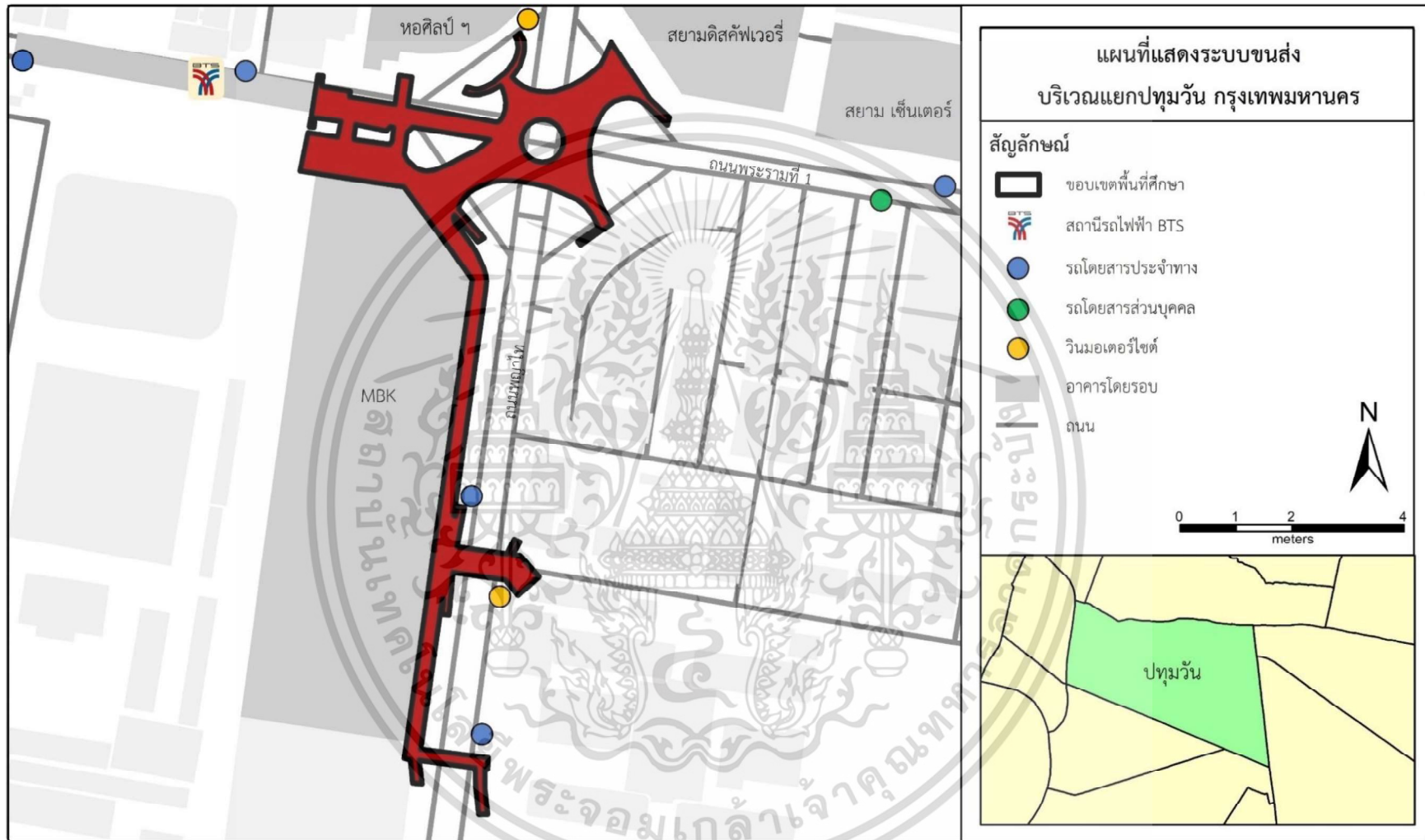
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) เป็นรูปแบบการเดินทางระบบรางที่มีการเชื่อมต่อไปยังอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า และพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) ที่เชื่อมต่อ 1 สถานี ได้แก่ สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.9 – 4.10



ภาพที่ 4.9 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

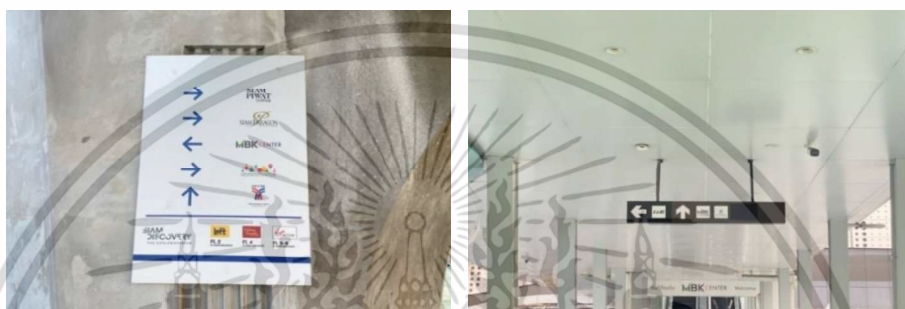


ภาพที่ 4.10 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

● ป้ายสัญลักษณ์

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบ เพื่อให้ประชาชนทราบเส้นทางในการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการไป ซึ่งมีอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เช่น เสาที่ตั้งอยู่ตรงกลางบริเวณทางหน้าเข้าอาคาร เป็นต้น โดยในป้ายสัญลักษณ์มีการระบุชื่อสถานที่และลูกศรชี้ทิศทางรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.11



ภาพที่ 4.11 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณแยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีพื้นที่อำนวยความสะดวกสำหรับการทำกิจกรรมของประชาชน จากการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ที่มีการสร้างพื้นที่บริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าเพิ่มขึ้นจากสะพานลอยในรูปแบบเดิม ซึ่งการทำกิจกรรมของประชาชนมีรูปแบบหลากหลาย เช่น การจัดการแสดงดนตรี การเป็นจุดนัดพบ การนั่งพักผ่อนหย่อนใจ การถ่ายภาพ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น แต่ยังคงขาดการกำหนดโซนสำหรับการทำกิจกรรมที่ชัดเจน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.12



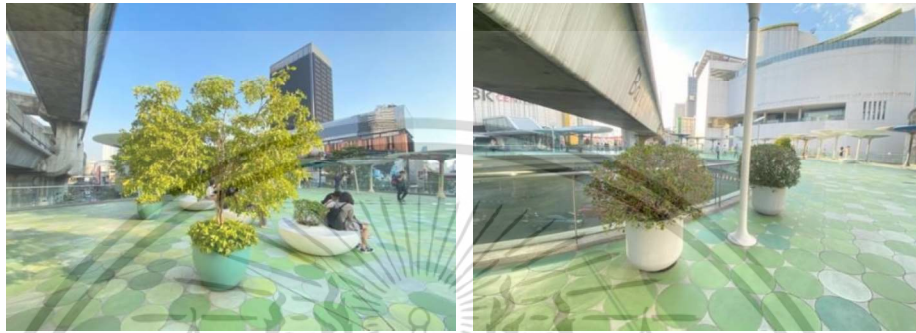
ภาพที่ 4.12 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่แยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีการปลูกพืช เพื่อให้เกิดความสวยงามและเพิ่มพื้นที่สีเขียวกระจายอยู่ในบริเวณริมทางเดิน ใกล้ที่นั่งพัก โดยพืชที่มีการปลูกในกระถางต้นไม้ ได้แก่ พืชประเภทไม้ยืนต้นขนาดเล็ก และไม้พุ่ม ซึ่งพืชที่ปลูกสามารถให้ความร่มรื่นได้ในบางส่วนของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าเท่านั้น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.13



ภาพที่ 4.13 การปลูกพืชประเภทต่าง ๆ ภายในพื้นที่
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- **ที่บังแสงแดด**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีที่บังแสงแดด ได้แก่ โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) กันสาดของอาคาร และเสารูปทรงใบบัว ซึ่งที่บังแสงแดดสามารถบังแสงแดดได้ในบางส่วนของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าเท่านั้น ส่งผลให้ประชาชนไม่นิยมใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าในเวลาที่แดดจัดและฝนตกหนัก รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.14



ภาพที่ 4.14 ที่บังแสงแดดภายในพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความปลอดภัย

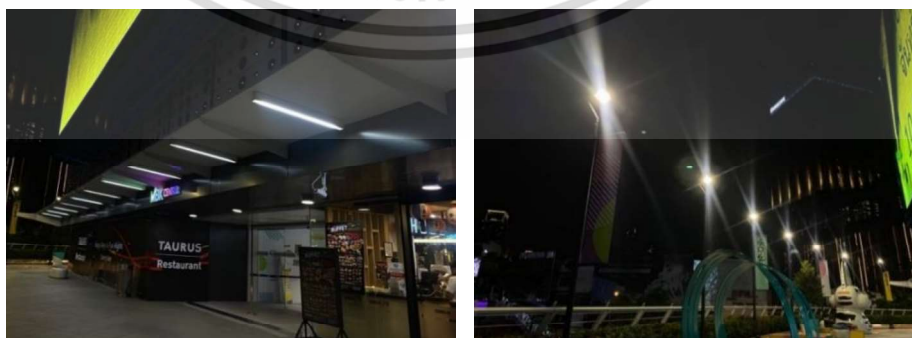
ในด้านความปลอดภัยพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ สำหรับการสังเกตการณ์และบันทึกความเคลื่อนไหวภายในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้บริการ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี ศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์ และรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.15



ภาพที่ 4.15 การติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- แสงสว่าง

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีแสงสว่างกระจายอยู่ในบริเวณด้านข้างของอาคารที่เชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า บริเวณทางเดินเชื่อมเข้าอาคาร และเสาไฟ ในบริเวณที่เชื่อมไปรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ แต่ในบริเวณตรงกลางของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามีความมืดมากกว่าในบริเวณอื่น เนื่องจากไม่มีการติดตั้งไฟส่องสว่างแบบในบริเวณด้านข้างของอาคาร รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.16



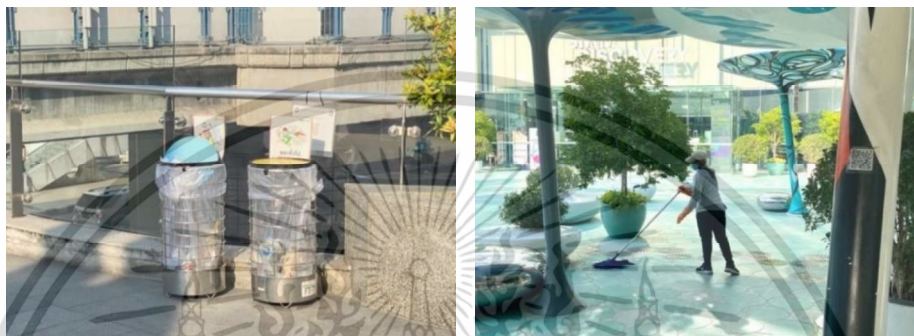
ภาพที่ 4.16 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่แยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การดูแลรักษาความสะอาด

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีการดูแลรักษาความสะอาด โดยเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดที่ให้บริการอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าตลอดเวลา ในส่วนของการทิ้งขยะสำหรับผู้ใช้งาน มีถังขยะให้บริการตั้งอยู่เพียงไม่กี่ถังภายในพื้นที่ ถังมีขนาดเล็ก และถังขยะมีการแยกประเภทขยะพบเพียง 1 จุดบริเวณทางลาดหน้าศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์ นอกจากนี้เป็นถังขยะถังขยะแบบทิ้งรวม รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.17



ภาพที่ 4.17 การดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- ที่นั่งพัก

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีการให้บริการที่นั่งพักที่มีรูปแบบหลากหลาย ตั้งอยู่ในบริเวณหน้า ศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์ ศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี กระจายไปจนถึงในบริเวณโครงสร้างของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ และกระจายเกือบถึงบริเวณหน้าหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีที่นั่งพักที่อยู่ในบริเวณที่มีร่มเงาและบริเวณกลางแจ้ง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.18



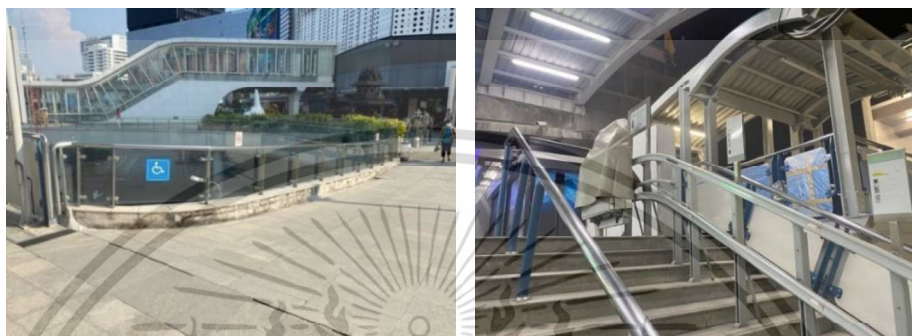
ภาพที่ 4.18 การนั่งพักของผู้ใช้งานพื้นที่แยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการในบางส่วน ได้แก่ ทางลาด ลิฟต์โดยสารตั้งอยู่บริเวณหน้าสยาม ดิสคัฟเวอรี และอุปกรณ์สำหรับยกรถเข็นคนพิการขึ้น-ลงบันไดบริเวณหน้าสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.19



ภาพที่ 4.19 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

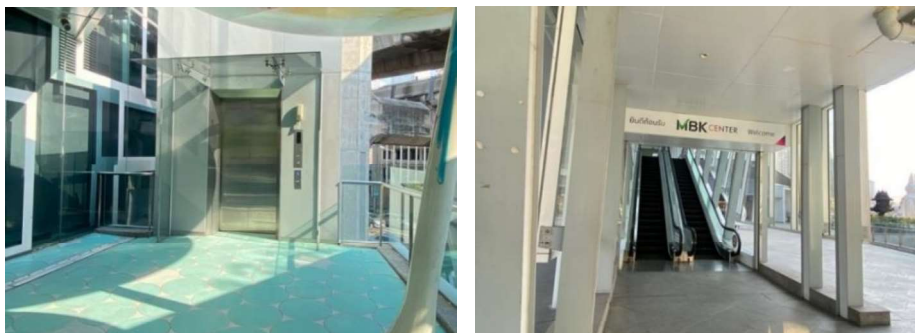
- **การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันไม่พบการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิสำหรับให้บริการในช่วงเวลาที่มีอากาศร้อนจัดภายในพื้นที่

- **สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ ลิฟต์โดยสารตั้งอยู่บริเวณหน้าสยาม ดิสคัฟเวอรี บันไดเลื่อนบริเวณหน้า สยาม ดิสคัฟเวอรี และ ศูนย์การค้าเอ็มบีเค เซ็นเตอร์ในการเชื่อมต่อเข้าสู่อาคารทั้ง 2 แห่ง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.20

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.20 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

3) ลักษณะโดยรอบของพื้นที่

(1) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตปทุมวัน เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) พ.1 - พ.5 เป็นบริเวณที่มีจุดประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า บริการ นันทนาการ และการท่องเที่ยว ตั้งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทำให้สามารถเข้าถึงได้ อำนวยความสะดวกต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) เป็นที่ดินของรัฐ ซึ่งจะใช้เพื่อเป็นสถาบันราชการ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.21

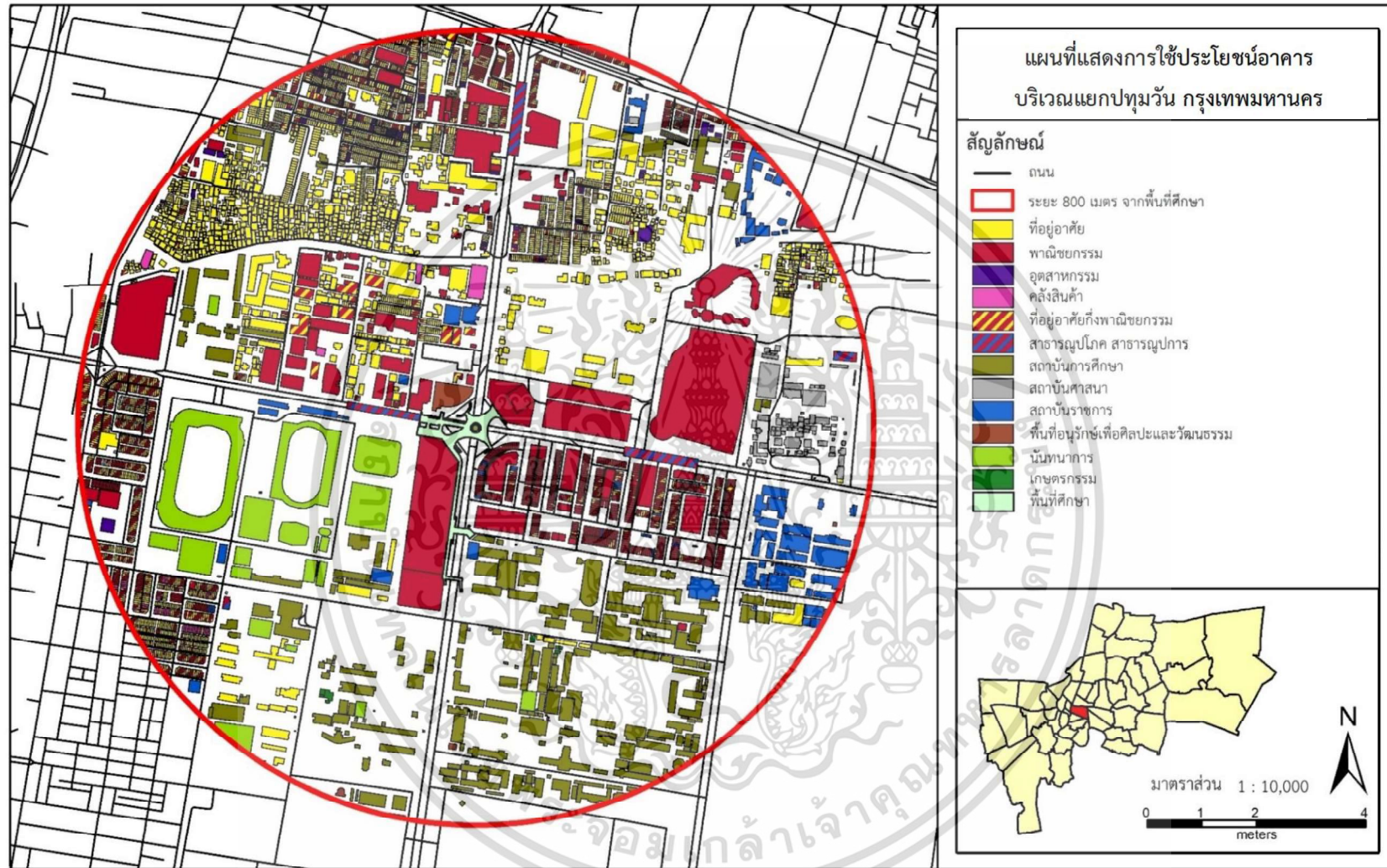
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) ลักษณะการใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณแยกปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน เนื่องจากบริเวณแยกปทุมวัน ตั้งอยู่ในเขตปทุมวัน ย่านใจกลางกรุงเทพมหานคร มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ย่านการค้าและบริการที่สำคัญ ประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม ประเภทสถาบันการศึกษา ประเภทนันทนาการ ประเภทสถาบันราชการ ประเภทสถาบันทางศาสนา ประเภทเกษตรกรรม ประเภทอนุรักษ์เพื่อศิลปะและวัฒนธรรม ประเภทอุตสาหกรรม และประเภทคลังสินค้า โดยบริเวณแยกปทุมวันส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัย และประเภทสถาบันราชการ สามารถอธิบายแต่ละประเภทตามทิศของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้

- ทิศเหนือ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยมีการกระจุกตัวมากที่สุด มีประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม ประเภทสถาบันการศึกษา ประเภทสถาบันราชการ ประเภทพาณิชย์กรรม ประเภทคลังสินค้า และประเภทอุตสาหกรรม กระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศเหนือ
- ทิศตะวันออก การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรมมีการกระจุกตัวมากที่สุดในบริเวณติดกับถนนสายหลัก สลับกับประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม นอกจากนี้ยังมีประเภทสถาบันราชการและสถาบันศาสนากระจุกตัวอยู่ในบริเวณใกล้เคียง
- ทิศใต้ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันการศึกษามีการกระจุกตัวมากที่สุดในบริเวณติดกับถนนสายหลัก ทั้ง 2 สาย มีประเภทนันทนาการ ประเภทที่อยู่อาศัย และประเภทพาณิชย์กรรมกระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศใต้
- ทิศตะวันตก การใช้ประโยชน์อาคารนันทนาการมีการกระจุกตัวมากที่สุดในบริเวณติดกับถนนสายหลัก มีประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม ประเภทพาณิชย์กรรม ประเภทอุตสาหกรรม ประเภทที่อยู่อาศัยสลับกันอยู่ในบริเวณทิศตะวันตก รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.22 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่แยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.2.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

1) ลักษณะทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ลักษณะเศรษฐกิจของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะเศรษฐกิจทางตรงและลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อม ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันไม่มีลักษณะเศรษฐกิจทางตรงอย่างการจับจ่ายใช้สอยเพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ และไม่มีลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อมในการให้เข้าพื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมต่าง ๆ จัดงานการแสดง หรือการโฆษณาของภาคเอกชน

2) ลักษณะทางสังคม

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นพื้นที่สาธารณะที่ตั้งอยู่ในย่านใจกลางกรุงเทพมหานคร ศูนย์กลางธุรกิจ ย่านการค้าและบริการที่สำคัญ และมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย รวมถึงมีการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ส่งผลให้มีการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้งานที่มีความหลากหลายทั้งในด้านของช่วงวัย อาชีพ รายได้ที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงการทำกิจกรรมที่มีความหลากหลาย เช่น การเดินเล่น การท่องเที่ยว การสนทนา การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ และการรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมือง เป็นต้น ซึ่งความหลากหลายเหล่านี้ส่งผลให้ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมีรูปแบบลักษณะทางสังคมในรูปแบบสังคมเมือง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.23



ภาพที่ 4.23 ลักษณะทางสังคมบริเวณแยกปทุมวัน

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.2.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

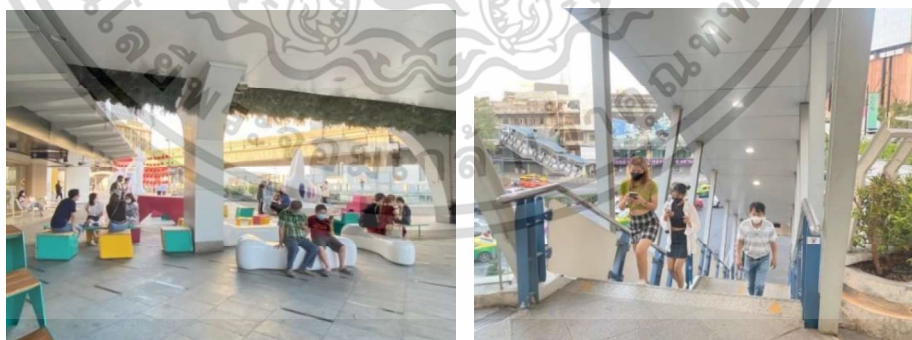
รูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันสามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างในณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1) กิจกรรมจำเป็น ประกอบไปด้วยการเดินทางไปเรียนหนังสือของนักเรียนและนักศึกษาที่โรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง รวมถึงการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปโรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยในบริเวณใกล้เคียง การเดินทางไปทำงานส่วนมากเป็นการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น การเดินทางกลับที่พักอาศัยเกิดขึ้นในช่วงเย็นไปจนถึงช่วงกลางคืนเป็นส่วนมาก การเดินทางไปทานอาหารเกิดขึ้นในช่วงกลางวันและช่วงเย็น เนื่องจากร้านอาหารในบริเวณโดยรอบส่วนมากเปิดบริการตามเวลาของห้างสรรพสินค้า และการรอคนพบได้ในทุกช่วงเวลา โดยส่วนมากจะเกิดขึ้นในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์

2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ประกอบไปด้วยกิจกรรมที่เป็นการพักผ่อนหย่อนใจหลากหลายรูปแบบ มีการท่องเที่ยว การฟังเพลง การใช้โทรศัพท์ การอ่านหนังสือ การเดินเล่น การยืนและการนั่งพักผ่อนใบริเวณม้านั่ง ในช่วงที่บริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีสภาพอากาศที่ไม่ร้อนมากและไม่มีฝนตก ส่วนมากพบได้ในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ นอกจากนี้ยังมีการทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น เนื่องจากเป็นการซื้ออาหารจากร้านสะดวกซื้อในบริเวณใกล้เคียงที่ไม่มีพื้นที่นั่งทานอาหารรองรับหรือจำนวนที่นั่งทานอาหารน้อยและร้านอาหารในบริเวณโดยรอบส่วนมากเปิดให้บริการตามเวลาของห้างสรรพสินค้า

3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ เป็นกิจกรรมเกิดจากการรวมกลุ่มของคนทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์กันทางอ้อม ประกอบไปด้วยการสนทนาระหว่างกลุ่มคน เช่น เพื่อน คนรัก คนที่ไม่รู้จักกัน และคนทั่วไปกับเจ้าหน้าที่ เป็นต้น สามารถพบได้ตลอดทุกช่วงเวลา ทั้งวันธรรมดาและวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีการพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพของกลุ่มคนกับจอภาพขนาดใหญ่ที่มีภาพของศิลปินที่ชื่นชอบและบรรยากาศโดยรอบ การจัดการแสดงดนตรี และการรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมืองเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่กลุ่มคนต้องการแสดงออกทางการเมือง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.24



ภาพที่ 4.24 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณแยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ประเภทกิจกรรม	รูปแบบกิจกรรม
กิจกรรมจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปทานอาหาร ● การรอคน
กิจกรรมนันทนาการ หรือกิจกรรมทางเลือก	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน ● การนั่ง ● การเดินเล่น ● การฟังเพลง ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การอ่านหนังสือ ● การท่องเที่ยว
กิจกรรมทางสังคม หรือกิจกรรมผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การจัดการแสดงดนตรี ● การรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมือง

4.2.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีบทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณแยกปทุมวัน สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังอาคารในบริเวณโดยรอบ เป็นพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การเป็นจุดนัดพบ และมีบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยบทบาทที่ซ้อนทับกันมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การรับประทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น และการรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมืองเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่กลุ่มคนต้องการแสดงออกทางการเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

4.3.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ตั้งอยู่บริเวณแยกสาทร-นราธิวาส แขวงสีลม เขตบางรักและแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร มีบทบาทสำคัญในการเป็นย่านธุรกิจ เป็นที่ตั้งอาคารสำนักงาน ธุรกิจและโรงแรมต่าง ๆ ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร โดยทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีเปิดใช้ในปี 2553 สร้างโดยกลุ่มบริษัทเอกชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ก่อนมอบให้อยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร โดยในอดีตปี 2542 ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีชองนนทบุรี ได้ถูกสร้างขึ้นบริเวณใกล้กับแยกสาทร-นราธิวาส และปี 2553 สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทรได้เกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงกัน จึงได้มีการสร้างทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีชองนนทบุรี (BTS) และสถานีสาทร (BRT) อาคารสำนักงาน โรงแรม รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.25



ภาพที่ 4.25 ภาพสะพานชองนนทบุรีในอดีต ปี 2555

(ที่มา : <https://www.lomography.co.th>)

การเจริญเติบโตของเมือง การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ความต้องการในการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของเมือง รวมถึงการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะและการคมนาคมต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่งผลให้มีการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อรองรับและให้บริการแก่ประชาชนภายใต้การสร้างทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี วัตถุประสงค์หลักในการจัดสร้างเพื่อเป็นสะพานเชื่อมอาคารสำนักงาน โรงแรม คอนโดมิเนียม และลดการสัญจรโดยตรงบนท้องถนนและฟุตบาท โดยการทำเป็นทางเดินลอยฟ้าเชื่อมต่ออาคารสำนักงานและเชื่อมต่อบริเวณขนส่งทางราง ส่วนวัตถุประสงค์รอง เพื่อเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานครในยุคสมัยนั้น ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนมากมายเข้ามาถ่ายภาพ ถ่ายละคร ถ่ายโฆษณา และใช้สถานที่เป็นลานจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาลสำคัญของภาคเอกชน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.26

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.26 ภาพถ่ายทางอากาศช่องนนทรี เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.2553 และ พ.ศ.2564
(ที่มา : Google Earth Pro, 2564)

4.3.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม

ลักษณะทางกายภาพโดยรวมของพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกช่องนนทรี มีชื่อเรียกหลายชื่อ ได้แก่ สกายวอล์คช่องนนทรี เหนือแยกสาทร-นราธิวาส โดยตั้งอยู่บริเวณแยกสาทร-นราธิวาส แขวงสีลม เขตบางรักและแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

เปิดใช้ในครั้งแรกในวันที่ 3 พฤษภาคม 2553 ก่อตั้งโดยกลุ่มบริษัทเอกชนที่อยู่ใกล้เคียง และมอบให้อยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางเดินเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีช่องนนทรี สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร ออฟฟิศ โรงแรม และที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว เช่น ศูนย์การค้าเอ็มโพร์ ทาวเวอร์ อาคารสำนักงานสารทศควอร์ อาคารสาทรธานี และอาคารบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์

วัตถุประสงค์หลักในการสร้าง เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง การสัญจรที่สะดวกสามารถใช้งานได้หลากหลาย ทั้งเชื่อมต่ออาคารสำนักงาน โรงแรมที่พักอาศัย ศูนย์การค้า สถานีรถไฟฟ้า สถานีรถโดยสารด่วนพิเศษ และเป็นจุดจอดจำแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร

2) ลักษณะกายภาพของพื้นที่

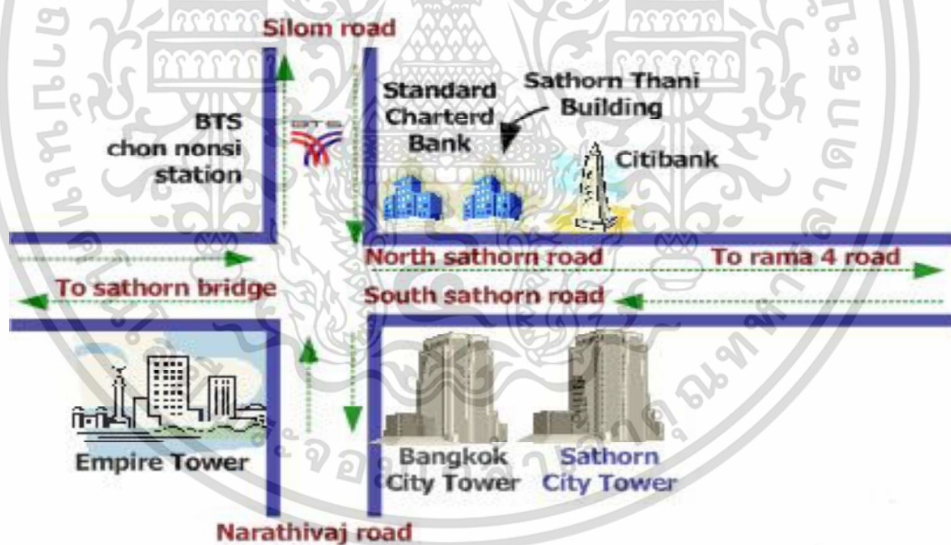
(1) การเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะ

- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีช่องนนทรี อยู่ทางทิศเหนือของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากทางเดินเท้าของอาคารสถานีรถไฟฟ้า

- สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร อยู่ทางทิศใต้ของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากอาคารสถานีโดยสารประจำทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

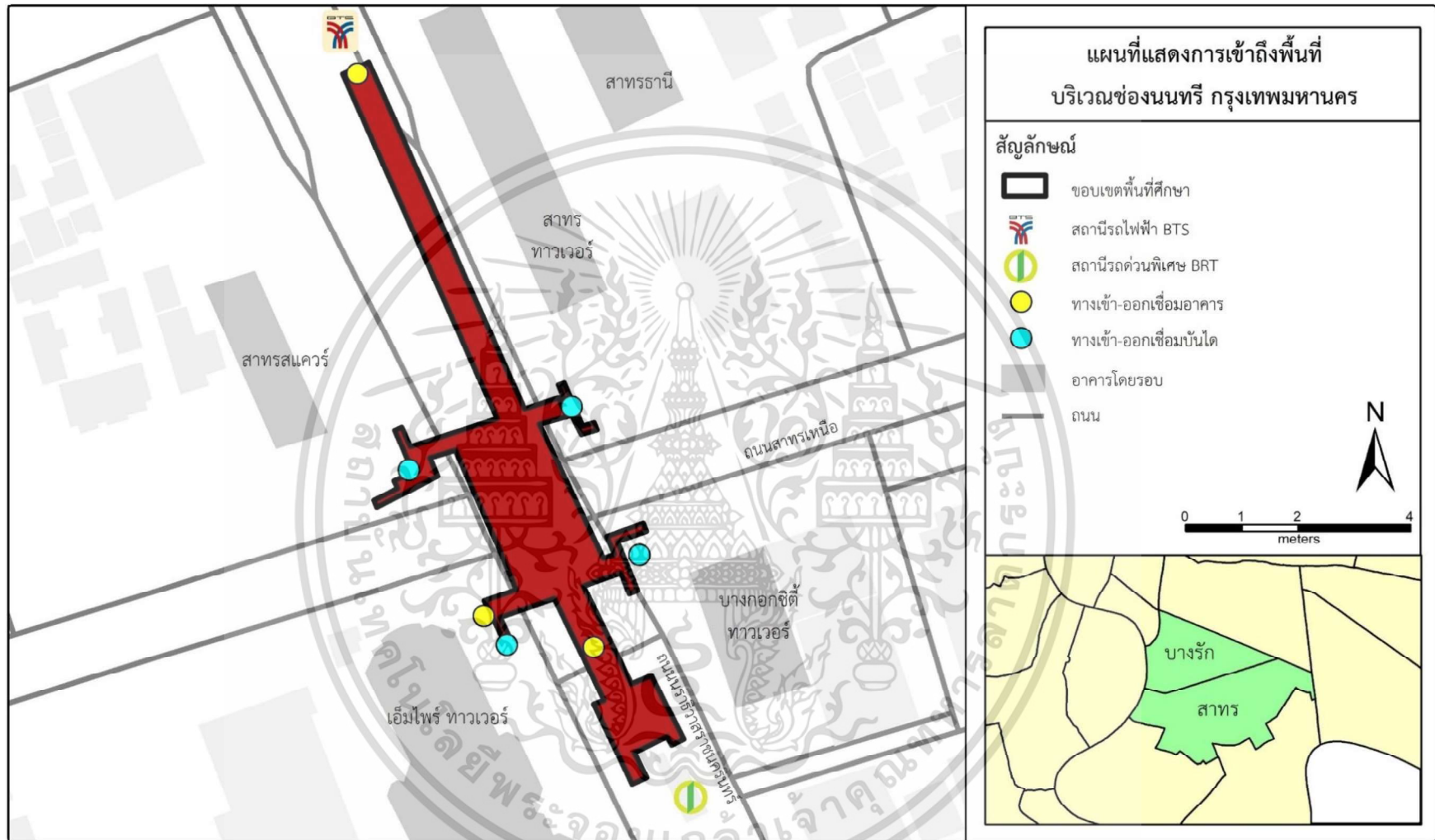
- ศูนย์การค้าเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ (Empire Tower) อยู่ทางด้านทิศใต้ของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี มีทางเดินเชื่อมต่อเข้าสู่ตัวอาคารฝั่งถนนสาทรใต้ ตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ขาเข้า
- อาคารสำนักงานบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์ (Bangkok City Tower) อยู่ทางด้านทิศใต้ของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี ฝั่งถนนสาทรใต้ ตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ขาออกโดยการเชื่อมต่อสามารถเข้าถึงโดยทางฟุตบอลจากทั้ง 2 ฝั่งถนนนราธิวาสราชนครินทร์ขาออก และถนนสาทรใต้
- อาคารสำนักงานสาทรธานี (Sathon Thani Complex) อยู่ทางทิศเหนือของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี ฝั่งถนนสาทรเหนือ ตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ด้านซ้ายสถานีรถไฟฟ้า) โดยการเชื่อมต่อสามารถเข้าถึงโดยทางฟุตบอลจากทั้ง 2 ฝั่งถนนนราธิวาสราชนครินทร์ขาเข้า และถนนสาทรเหนือ
- อาคารสำนักงานสารทศแควร์ (Sathon Square) อยู่ทางทิศเหนือของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี ฝั่งถนนสาทรเหนือ ตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ด้านขวาสถานีรถไฟฟ้า) โดยการเชื่อมต่อสามารถเข้าถึงโดยทางฟุตบอลจากทั้ง 2 ฝั่งถนนนราธิวาสราชนครินทร์ขาออก และถนนสาทรเหนือ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.27 – 4.29



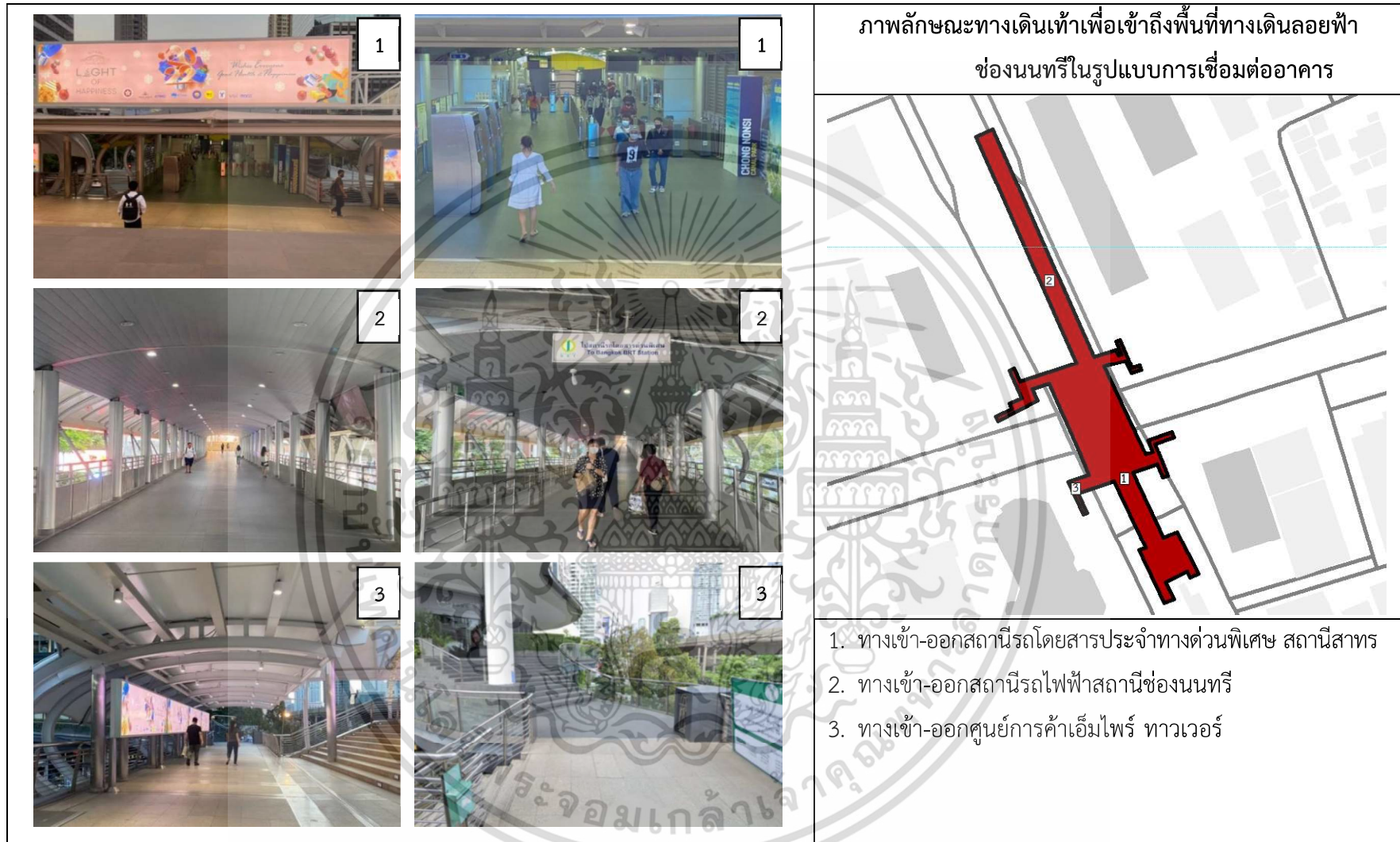
ภาพที่ 4.27 แผนผังอาคารบริเวณโดยรอบทางเดินลอยฟ้าแยกช่องนนทรี

(ที่มา : <http://topicstock.pantip.com/lumpini/topicstock/L3761223/L3761223.html>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.28 แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่บริเวณชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.29 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าช่องนนทรีในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(2) ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

● การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี สามารถเดินทางมาจากฟุตบอลพบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทรเหนือ เชื่อมต่อบันไดขึ้นทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และการเดินทางเชื่อมต่อจากอาคารในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีชองนนทบุรีและสถานีรถไฟโดยสารประจำทางด่วนพิเศษหรือบีอาร์ที (BRT) สถานีสาทร บริเวณทางลงฝั่งอาคารบางกอกซีทีทาวเวอร์ ยังขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการเพื่อการสัญจร

● เส้นทางโครงข่ายถนน



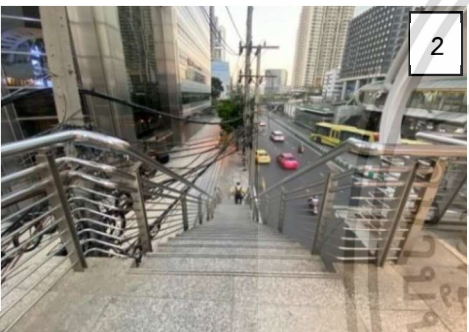

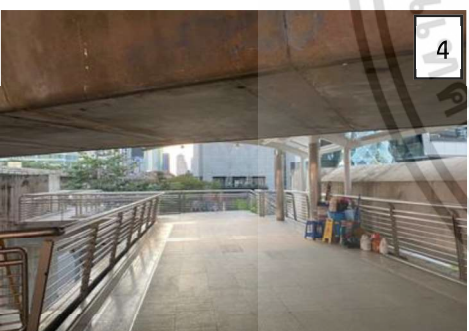

เส้นทางโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อการเข้าถึงในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ประกอบด้วยถนน 2 ประเภท ดังนี้

- ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่ผ่านบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (Thanon Naradhiwas Rajanagarindra) เป็นเส้นทางหลักที่สำคัญในท้องที่เขตบางรัก เขตสาทร และเขตยานนาวา มีแนวเส้นถนนจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือไปสู่ทิศตะวันออกเฉียงใต้ จากแยกแยกสุรวงศ์-นราธิวาส ไปถึงแยกนราธิวาส 3 โดยบริเวณกิโลเมตรที่ 0+814 เป็นจุดที่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ตัดกับถนนสาทร กลายเป็นแยกสาทร-นราธิวาส

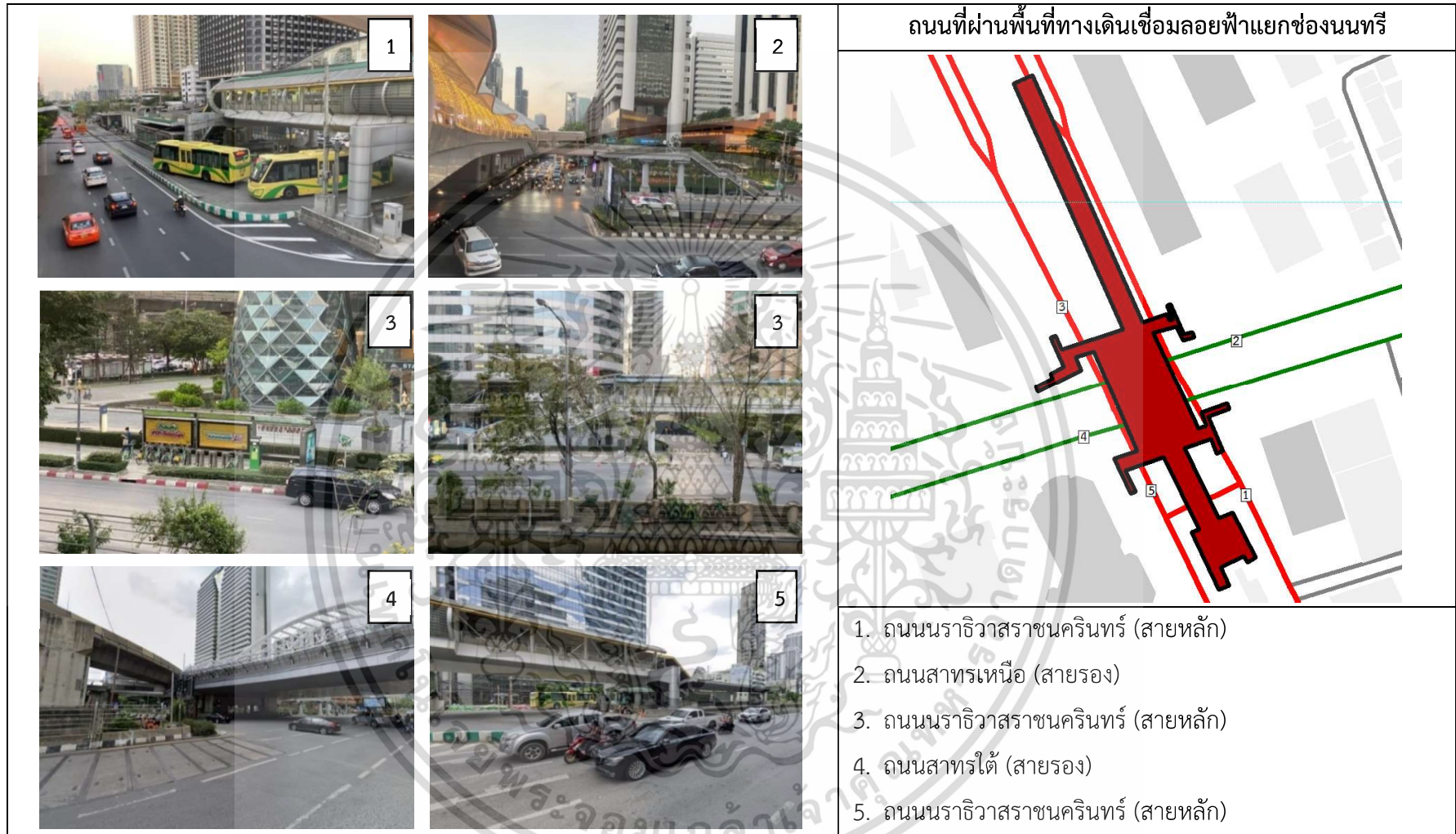
- ถนนสายรอง

ถนนสาทร (Thanon Sathon) เป็นถนนในพื้นที่เขตสาทรและเขตบางรัก โดยแบ่งเป็น 2 ฝั่ง แบ่งโดยใช้คลองสาทร ได้แก่ ถนนสาทรเหนือ ในแขวงสีลม เขตบางรัก และถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวาและแขวงทุ่งมหาเมฆ ตัดผ่านถนนนราธิวาสราชนครินทร์ บริเวณแยกสาทร-นราธิวาส มีแนวเส้นถนนจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ จากแยกวิฑูไปถึงแยกเฉลิมพันธ์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.30 – 4.31

 <p>1</p>	 <p>2</p>	<p>ภาพลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้า ช่องนนทรีในรูปแบบทางขึ้น-ลง</p>
 <p>2</p>	 <p>3</p>	
 <p>4</p>	 <p>4</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ทางขึ้น-ลงหน้าอาคารศูนย์การค้าเอ็มโพร์ ทาวเวอร์ 2. ทางขึ้น-ลงหน้าอาคารสำนักงานบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์ 3. ทางขึ้น-ลงหน้าอาคารสำนักงานสาทรธานี 4. ทางขึ้น-ลงหน้าอาคารสำนักงานสาทรสแควร์

ภาพที่ 4.30 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าช่องนนทรีในรูปแบบทางขึ้น-ลง

(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.31 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกช่องนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

● การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีที่ใช้สำหรับการเชื่อมต่อ เพื่อการเข้าถึงทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งจากการสำรวจในบริเวณโดยรอบทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีพบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 6 รูปแบบ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)

รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) เป็นระบบขนส่งมวลชนรูปแบบหนึ่งที่ใช้รถโดยสาร มีช่องทางวิ่งแยกออกมาจากถนนปกติเป็นช่องทางเฉพาะ โดยมีจุดมุ่งหมายให้มีคุณภาพของบริการเทียบเท่ากับระบบขนส่งมวลชนระบบราง ให้บริการเร็วขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้นจากรถโดยสารประจำทางทั่วไป ในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีมีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ได้แก่ สถานีสาร

- รถโดยสารประจำทาง

พื้นที่บริเวณใกล้เคียงพบว่า มีป้ายรถโดยสารประจำทาง 1 บ้าย โดยป้ายรถโดยสารประจำทาง แยกสาร-นราธิวาส (หน้าอาคารรัจนาการ ถนนสารใต้) มีจำนวน 1 สาย ได้แก่ 77

- รถโดยสารส่วนบุคคล

รถโดยสารส่วนบุคคลเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการเดินทางที่ประชาชนนิยมใช้เมื่อการความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้ง่ายกว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับผู้อื่น เนื่องจากรถโดยสารส่วนบุคคลสามารถระบุเส้นทางในการเดินทางได้เอง เข้าถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง และไม่มีการจอดรับส่งผู้โดยสารคนอื่นก่อนถึงจุดหมายปลายทาง กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

- รถสามล้อเครื่อง

รถสามล้อเครื่อง หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า รถตุ๊กตุ๊ก เป็นรูปแบบการเดินทางที่นิยมกันมากสำหรับชาวต่างชาติ การเดินทางสำหรับกลุ่มคนที่มีจำนวน 2-3 คน ความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ เหมาะสำหรับการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง เช่น สถานที่ท่องเที่ยวห้างสรรพสินค้า ตลาด เป็นต้น กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี มอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางสำหรับผู้ที่ต้องการความสะดวกและความรวดเร็วในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง มอเตอร์ไซค์รับจ้างมีจุดให้บริการอยู่ในบริเวณด้านล่างบันไดของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)

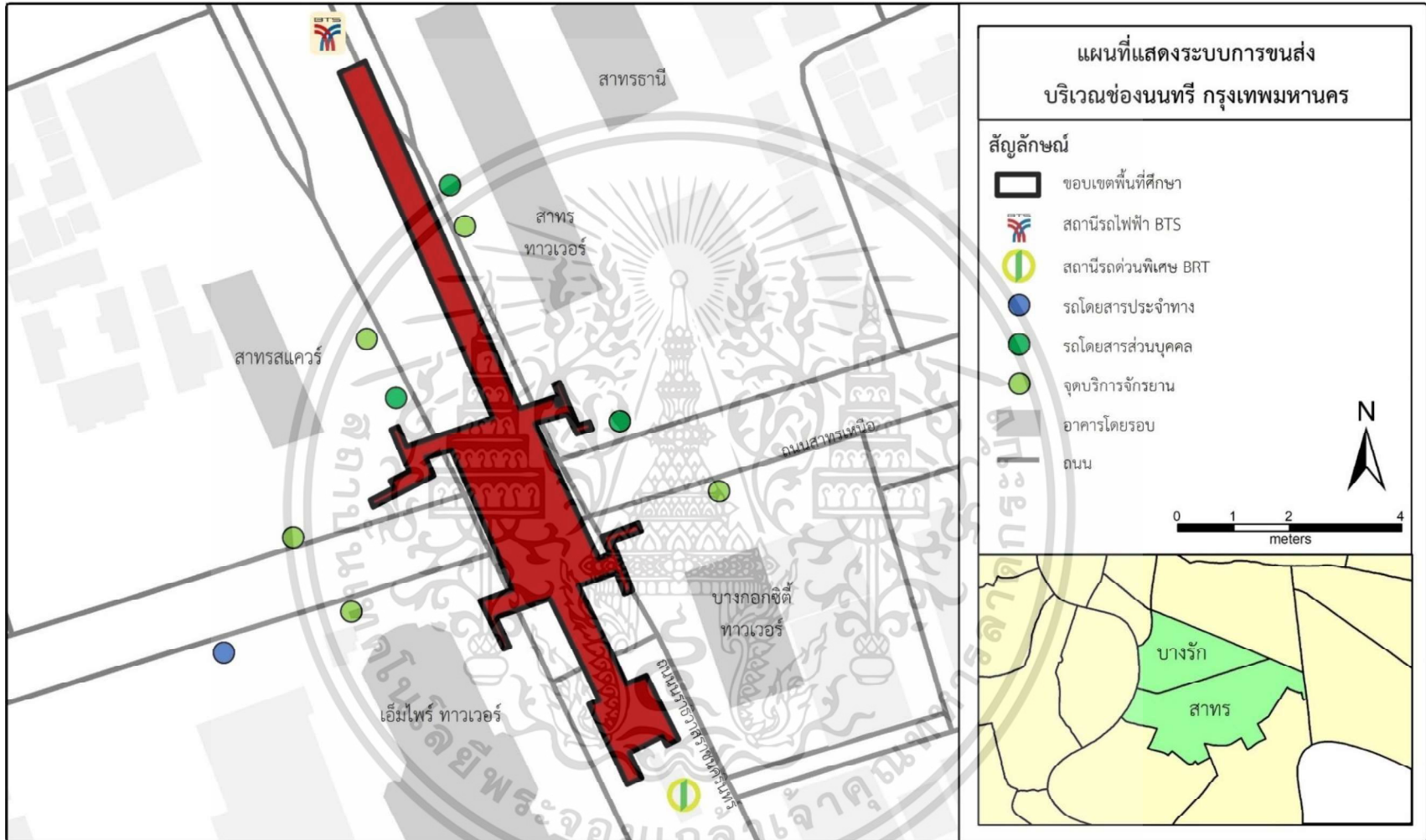
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) เป็นรูปแบบการเดินทางระบบรางที่มีการเชื่อมต่อไปยังอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า และพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) ที่เชื่อมต่อ 1 สถานี ได้แก่ สถานีชองนนทบุรี รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.32 - 4.33



ภาพที่ 4.32 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ชองนนทบุรี

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

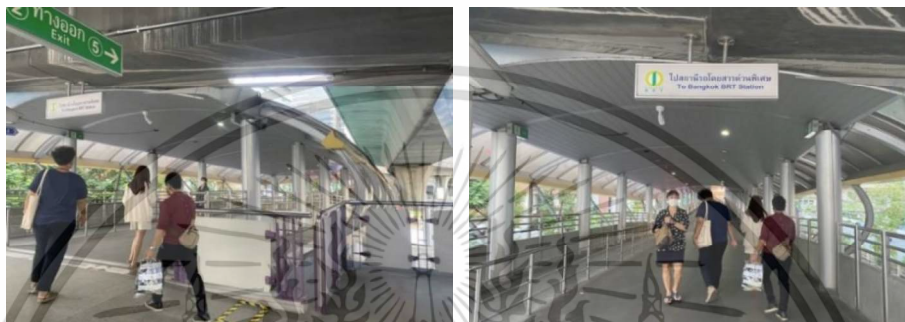


ภาพที่ 4.33 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

● ป้ายสัญลักษณ์

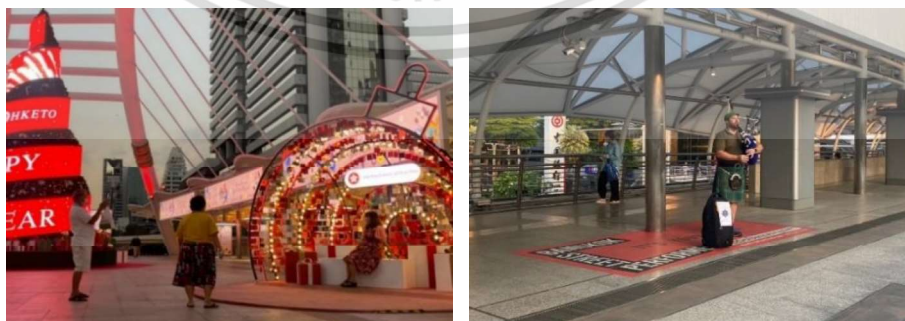
ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีมีป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางในการเดินไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบ เพื่อให้ประชาชนทราบเส้นทางในการเดินไปยังจุดหมายที่ต้องการไป ซึ่งมีอยู่ตามจุดต่าง ๆ โดยในป้ายสัญลักษณ์มีการระบุชื่อสถานที่และลูกศรชี้ทิศทางรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.34



ภาพที่ 4.34 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีมีพื้นที่ลานบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าที่อำนวยความสะดวกสำหรับการทำกิจกรรมของประชาชนและภาคเอกชน ในการทำกิจกรรมในรูปแบบหลากหลาย เช่น การจัดการแสดงแสงไฟตามเทศกาลต่าง ๆ การเป็นจุดนัดพบ การเล่นสเก็ตบอร์ด การเต้นบ๊อบบอย การนั่งพักผ่อนหย่อนใจ การถ่ายภาพ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น อีกทั้งยังมีการกำหนดโซนสำหรับศิลปินเปิดหมวกเพื่อทำการแสดง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.35



ภาพที่ 4.35 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่ชองนนทรี

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ไม่พบการปลูกพืชทุกชนิด เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวสำหรับสร้างความร่มรื่นในบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีเพียงต้นไม้ประเภทไม้ยืนต้นอยู่ในบริเวณอาคารใกล้เคียงเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถให้ความร่มรื่นในบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าได้อย่างทั่วถึง

- **ที่บังแสงแดด**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีมีที่บังแสงแดดเพียงบางส่วน ได้แก่ โครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และทางเดินเชื่อมบีอาร์ที กั้นขาดทางเดินด้านข้างพื้นที่ลานกิจกรรม ซึ่งที่บังแสงแดดสามารถบังแสงแดดและฝนได้ในบริเวณโดยรอบและทางเดินเชื่อมของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าเพียงบางส่วน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.36



ภาพที่ 4.36 ที่บังแสงแดดภายในพื้นที่ชองนนทบุรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- **ความปลอดภัย**

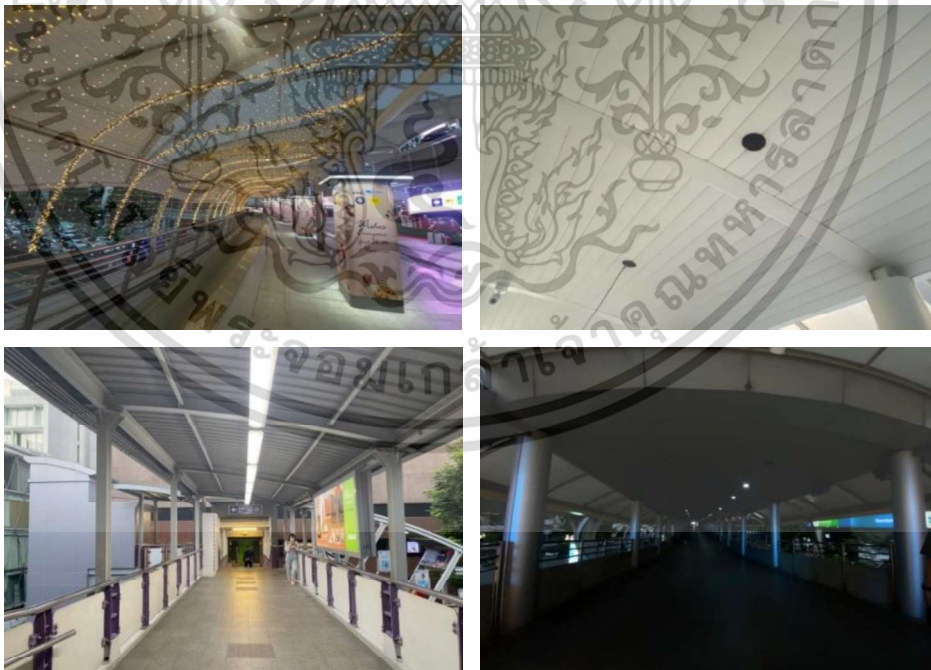
ในด้านความปลอดภัยพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ สำหรับการสังเกตการณ์และบันทึกความเคลื่อนไหวภายในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้บริการ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีชองนนทบุรี และเจ้าหน้าที่ของสถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.37



ภาพที่ 4.37 การติดตั้งกล่องวงจรปิดภายในพื้นที่ช้อปปิ้งนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- แสงสว่าง

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช้อปปิ้งนทรีมีการติดตั้งหลอดไฟเพื่อให้แสงสว่างกระจายอยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ลานกิจกรรม และบริเวณทางเดินเชื่อมเข้าอาคาร แต่ในบริเวณตรงกลางของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามีความมืด เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ทำให้แสงสว่างจากไฟในบริเวณรอบส่องถึงได้บางส่วน และบริเวณทางเดินเชื่อมไปรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีช้อปปิ้งนทรี มีหลอดไฟที่ชำรุดขาดการซ่อมแซม รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.38



ภาพที่ 4.38 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่ช้อปปิ้งนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การดูแลรักษาความสะอาด

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีมีการดูแลรักษาความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดที่ให้บริการอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ในส่วนของ การทิ้งขยะสำหรับผู้ใช้งาน ไม่พบถังขยะให้บริการภายในพื้นที่ พบเพียงแค่จุดรวมอุปกรณ์ทำความสะอาดของพนักงานทำความสะอาดเท่านั้น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.39



ภาพที่ 4.39 การดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- ที่นั่งพัก

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ไม่พบการให้บริการที่นั่งพัก ทำให้ผู้ใช้งานส่วนมากจึงนิยมนั่งพักในบริเวณชั้นบันไดของลานกิจกรรม รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.40

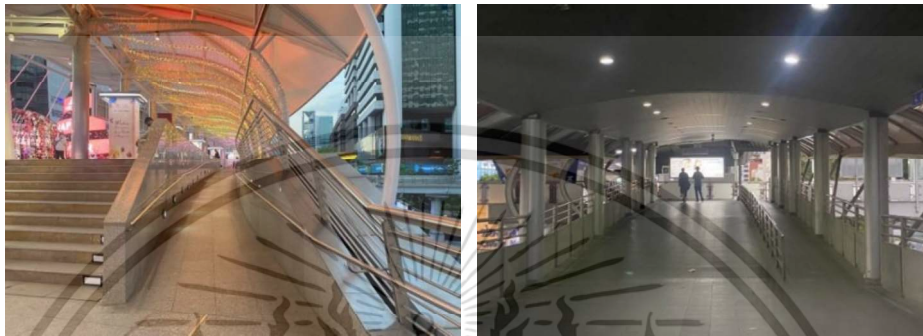


ภาพที่ 4.40 การนั่งพักของผู้ใช้งานพื้นที่ชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการในบางส่วน ได้แก่ ทางลาดในจุดขึ้นลงพื้นที่ทางเดิน เนื่องจากในบริเวณสถานีของรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS) สายสีลม (สายสีเขียวเข้ม) สถานีชองนนทบุรี และสถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร มีลิฟท์โดยสารให้บริการสำหรับผู้พิการในการเข้าถึงพื้นที่ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.41



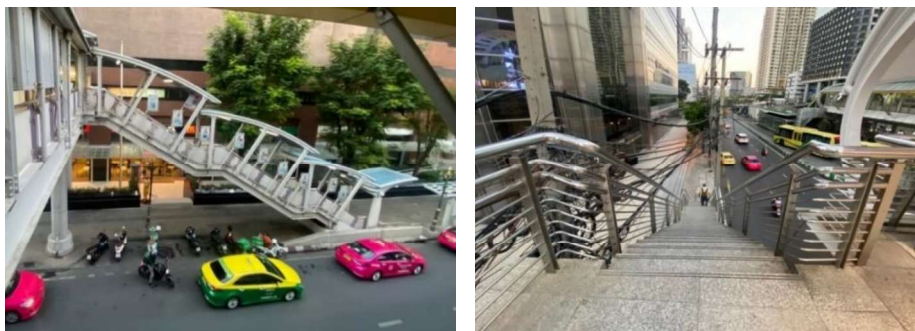
ภาพที่ 4.41 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่ชองนนทบุรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- **10. การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ไม่พบการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิสำหรับให้บริการในช่วงเวลาที่มีอากาศร้อนจัดภายในพื้นที่

- **11. สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ บันไดขึ้นลงบริเวณหน้าอาคารบางกอก ซิตี้ ทาวเวอร์ อาคารสาทรธานี และอาคารสารทศแควร์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.42



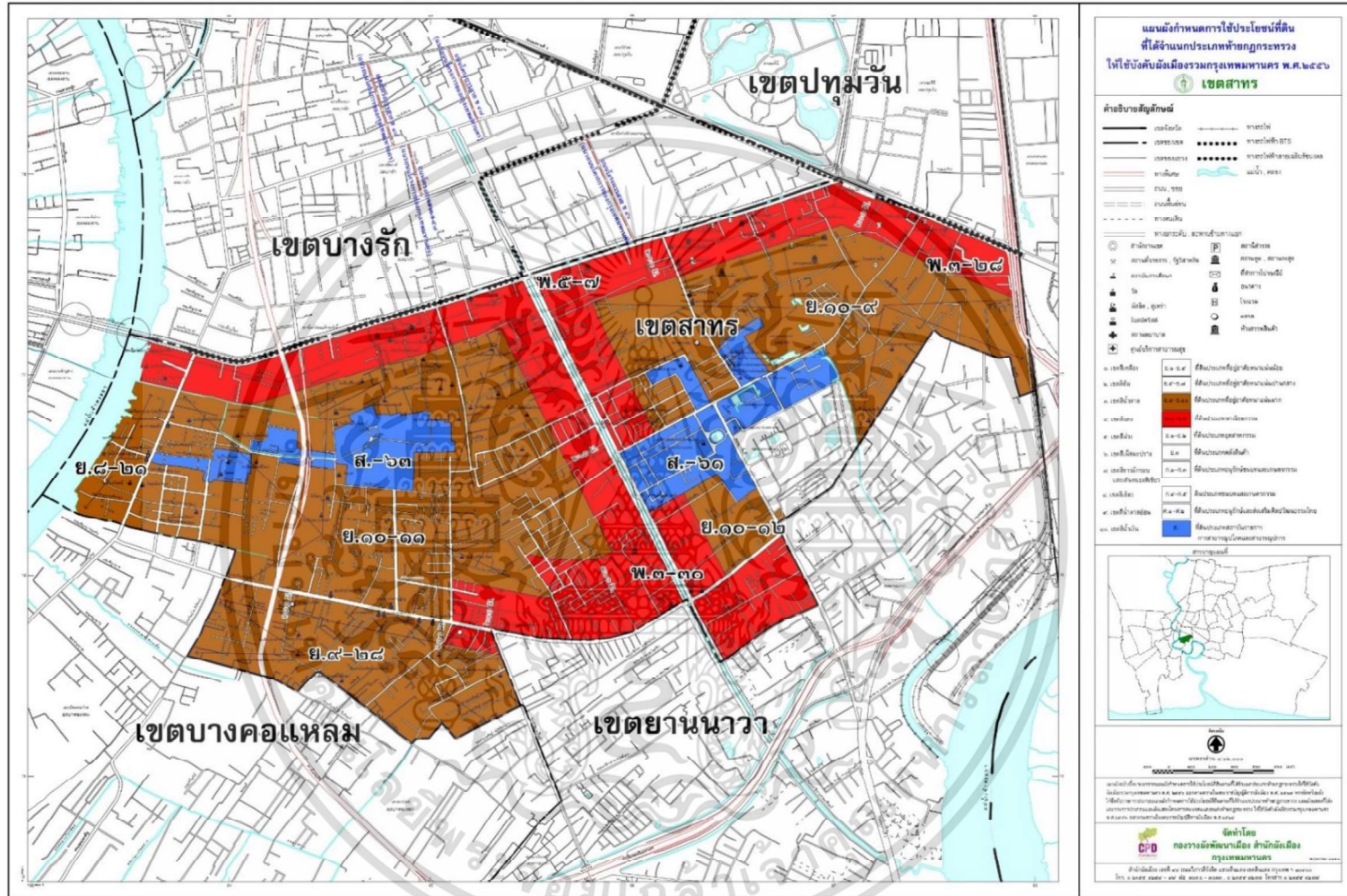
ภาพที่ 4.42 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ช้อปปิ้ง
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

3) ลักษณะโดยรอบของพื้นที่

(1) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก และบริเวณพื้นที่ศึกษาทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช้อปปิ้ง เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) พ.1 - พ.5 และเขตสาทร เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) พ.1 - พ.5 กับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล) เป็นบริเวณที่มีจุดประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า บริการ นันทนาการ และการท่องเที่ยว ตั้งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทำให้สามารถเข้าถึงได้ อำนวยความสะดวกต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน และมีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยสูง สามารถสร้างที่อยู่อาศัยได้ทุกรูปแบบ เนื่องจากที่ดินมีมูลค่าสูง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.43 – 4.44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



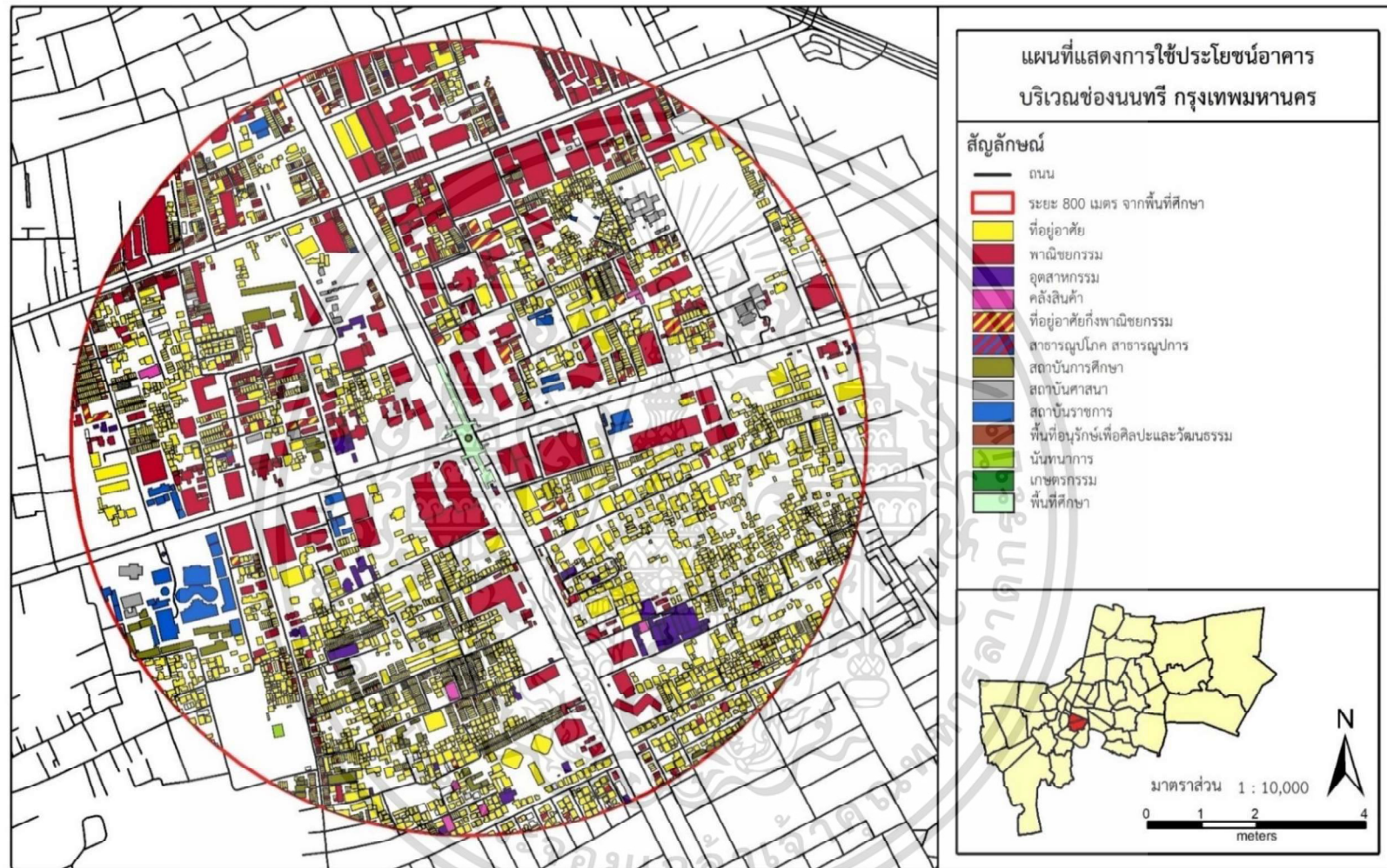
ภาพที่ 4.44 แสดงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร (ที่มา : กองวางผังพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2556)

(2) ลักษณะการใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณชองนนทรี กรุงเทพมหานคร มีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน เนื่องจากบริเวณชองนนทรีเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ในย่านนี้ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ โรงแรม ศูนย์คอมมูนิตี้ และคอนโดมิเนียมอาคารสูง (High-rise Building) ซึ่งประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทสถาบันการศึกษา ประเภทนันทนาการ ประเภทสถาบันราชการ ประเภทสถาบันทางศาสนา ประเภทอนุรักษ์เพื่อศิลปะและวัฒนธรรม ประเภทอุตสาหกรรม และประเภทคลังสินค้า โดยประเภทการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณชองนนทรี สามารถอธิบายตามทิศของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้

- ทิศเหนือ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชยกรรม มีการกระจุกตัวมากที่สุดบริเวณติดกับถนนสายหลัก มีประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทสถาบันศาสนา และประเภทสถาบันราชการ กระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศเหนือ
- ทิศตะวันออก การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยสลับกับประเภทพาณิชยกรรม มีประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทสถาบันศาสนา ประเภทสถาบันราชการ กระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศตะวันออก
- ทิศใต้ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยมีการกระจุกตัวมากที่สุดในบริเวณติดกับถนนสายหลักทั้ง 2 ฟันของถนน มีประเภทคลังสินค้า ประเภทอุตสาหกรรม และประเภทพาณิชยกรรมกระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศใต้
- ทิศตะวันตก การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชยกรรมมีการกระจุกตัวมากที่สุดบริเวณติดกับถนนสายหลัก มีประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทสถาบันราชการ ประเภทคลังสินค้า และประเภทอุตสาหกรรมกระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศตะวันตก รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.45

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

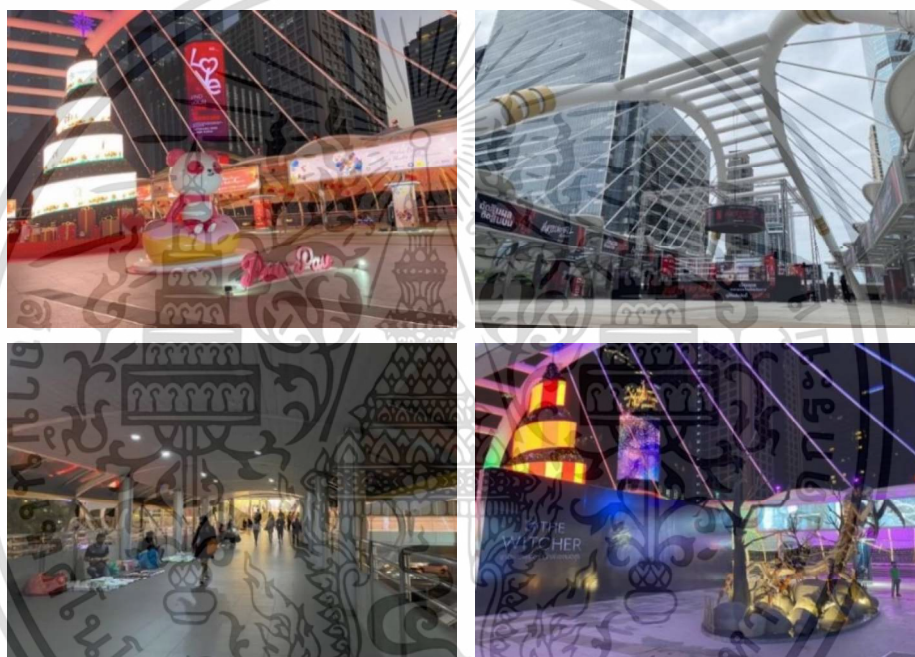


ภาพที่ 4.45 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่ชองนนตรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.3.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

1) ลักษณะทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ลักษณะเศรษฐกิจของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนทรี สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะเศรษฐกิจทางตรงและลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อม ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนทรีมีลักษณะเศรษฐกิจทางตรงอย่างการจับจ่ายใช้สอยเพื่อการแลกซื้อสินค้าและบริการ ในลักษณะของหาบเร่แผงลอยที่ไม่ได้รับอนุญาตในการวางขายสินค้า และลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อมมีการให้เช่าพื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมต่าง ๆ จัดงานการแสดง หรือการโฆษณาของภาคเอกชน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.46



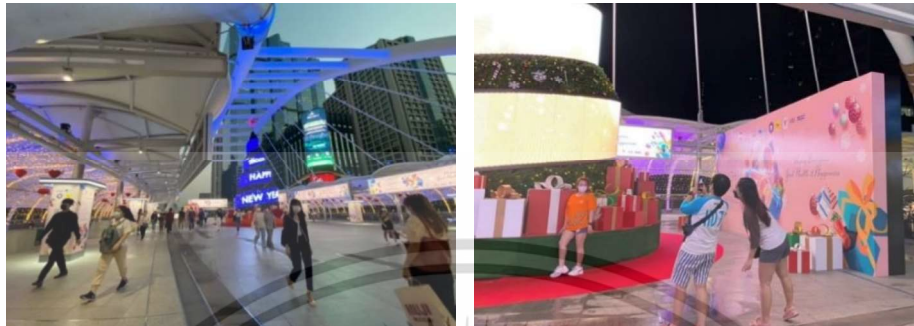
ภาพที่ 4.46 ลักษณะทางเศรษฐกิจบริเวณชองนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

2) ลักษณะทางสังคม

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนทรีเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีบทบาทสำคัญในการเป็นย่านธุรกิจ เป็นที่ตั้งอาคารสำนักงาน ธุรกิจและโรงแรมต่าง ๆ ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และสถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ส่งผลให้มีการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้งานที่มีความหลากหลาย ทั้งในด้านของช่วงวัย อาชีพ รายได้ที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงการทำกิจกรรมที่มีความหลากหลาย เช่น การเดินเล่น การฟังเพลง การใช้โทรศัพท์ การรับประทานอาหาร การท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การซื้อสินค้า การเดินปีบอย การเล่นสเก็ตบอร์ด การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล เป็นต้น ซึ่งความหลากหลายเหล่านี้ส่งผลให้ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีมีรูปแบบลักษณะทางสังคมในรูปแบบสังคมเมือง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.47



ภาพที่ 4.47 ลักษณะทางสังคมบริเวณชองนนทรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.3.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

รูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรีสามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างใน ณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ได้แก่ 1. กิจกรรมจำเป็น 2. กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก และ 3. กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ ดังนี้

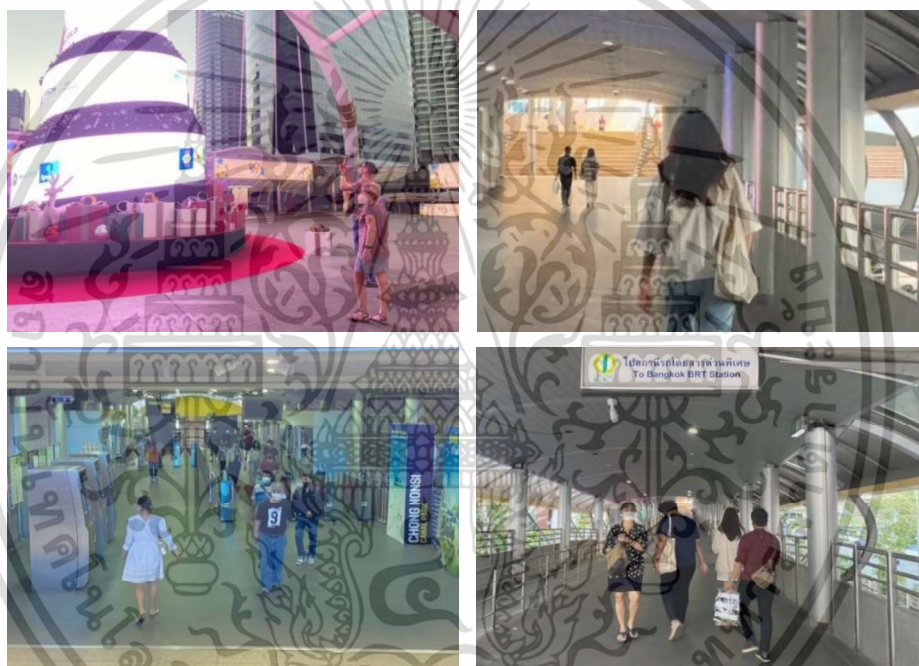
1) กิจกรรมจำเป็น ประกอบไปด้วยการเดินทางไปเรียนหนังสือของนักเรียนและนักศึกษาที่โรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง รวมถึงการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปโรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยในบริเวณใกล้เคียง การเดินทางไปทำงานส่วนมากเป็นการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น การเดินทางกลับที่พักอาศัยเกิดขึ้นในช่วงเย็นไปจนถึงช่วงกลางคืนเป็นส่วนมาก การเดินทางไปทานอาหารเกิดขึ้นในช่วงเช้า ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น เนื่องจากร้านอาหารในบริเวณโดยรอบส่วนมากมีการเปิดให้บริการเพื่อรองรับคนที่ต้องเดินทางมาทำงานหรือเดินทางไปเรียน และการรอคนส่วนมากพบได้ในช่วงเย็น

2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ประกอบไปด้วยกิจกรรมที่เป็นการพักผ่อนหย่อนใจหลากหลายรูปแบบ มีการฟังเพลง การใช้โทรศัพท์ การเดินเล่น การยืนและการนั่งพักผ่อนใจ บริเวณบันไดข้างลานของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในช่วงที่มีสภาพอากาศที่ไม่ร้อนมากและไม่ มีฝนตก ส่วนมากพบได้ในช่วงเย็น มีการท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีการซื้อสินค้า การรับบริจาคในช่วงเช้า ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น มีการเดินปีบอยและการเล่นสเก็ตบอร์ดของวัยรุ่นในช่วงเย็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณลานของของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี นอกจากนี้ยังมีการทานอาหารในช่วงเวลาเช้า ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น

3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ เป็นกิจกรรมเกิดจากการรวมกลุ่มของคนทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์กันทางอ้อม ประกอบไปด้วยการสนทนาระหว่างกลุ่มคน เช่น เพื่อน คนรัก ครอบครัว คนที่ไม่รู้จักกัน และคนทั่วไปกับเจ้าหน้าที่ เป็นต้น สามารถพบได้ตลอดทุกช่วงเวลา ทั้งวันธรรมดาและวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีการพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพของกลุ่มคนกับพื้นที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ตกแต่งอย่างสวยงามและบรรยากาศโดยรอบ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาลให้คนมาร่วมทำกิจกรรม นอกจากนี้มีการการขายสินค้า การแจกใบปลิว และการรับบริจาคในช่วงเช้า ช่วงกลางวัน และช่วงเย็น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.48



ภาพที่ 4.48 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณชองนนทบุรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.3.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีบทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณชองนนทบุรี สามารถเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลาย และการเป็นจุดจอดจำ และบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยบทบาทที่ซ้อนทับกันมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การเดินป้อนและการเล่นสเก็ตบอร์ดของวัยรุ่นในช่วงเย็น การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล และเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การนั่งพักผ่อนใจบริเวณบันไดในช่วงที่มีสภาพอากาศที่ไม่ร้อนมากและไม่มีฝนตก เป็นต้น รูปแบบการใช้งานของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

ตารางที่ 4.2 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

ประเภทกิจกรรม	รูปแบบกิจกรรม
กิจกรรมจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปรับประทานอาหาร ● การรอคน
กิจกรรมนันทนาการ หรือกิจกรรมทางเลือก	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน ● การนั่ง ● การเดินเล่น ● การฟังเพลง ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การท่องเที่ยว ● การซื้อสินค้า ● การเดินปีบอย ● การเล่นเกมบอร์ด ● การบริจาค
กิจกรรมทางสังคม หรือกิจกรรมผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล ● การร่วมกิจกรรม ● การขายสินค้า ● การแจกใบปลิว ● การรับบริจาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา: ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

4.4.1 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ตั้งอยู่บริเวณห้าแยกลาดพร้าว เขตจตุจักร มีบทบาทสำคัญในการเป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณตัวเมืองรอบนอกทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ทั้งระบบรางและระบบขนส่งทางบก เนื่องจากบริเวณนี้เป็นจุดเชื่อมต่อถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่กรุงเทพมหานคร (จากจังหวัดทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) โดยในปี 2509 บริเวณนี้ได้เปิดใช้งานถนนชูเปอร์ไฮเวย์ เส้นวิภาวดี-รังสิต ทำให้เกิดเป็นจุดตัดถนนวิภาวดี-รังสิตกับถนนพหลโยธิน และบริเวณนี้ยังเป็นต้นสายของถนนลาดพร้าว จึงกลายเป็น “ห้าแยกลาดพร้าว” ภายหลังได้มีการสร้างศูนย์รวมความเจริญทั้งด้านพาณิชยกรรม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ที่พักอาศัย ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ทำให้บริเวณนี้มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.49



ภาพที่ 4.49 วิวัฒนาการห้าแยกลาดพร้าวจากอดีตจนถึงปัจจุบัน
(ที่มา : <http://www.propertyinsight.co/article/5-แยกลาดพร้าว>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเมืองมีการเจริญเติบโตและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะมีความสำคัญในการรองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชนรวมถึงการเดินทางสัญจรของประชาชนในบริเวณโดยรอบ ด้วยเหตุผลนี้ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) ได้ร่วมกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และอาคารศูนย์การค้าและสถานที่โดยรอบในการสร้างและพัฒนาทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวขึ้น โดยเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2563 บริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะและอำนวยความสะดวกในการใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.50



ภาพที่ 4.50 ภาพถ่ายทางอากาศแยกลาดพร้าว เปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ.254 และ พ.ศ.2564
(ที่มา : Google Earth Pro)

4.4.2 ลักษณะทางกายภาพโดยรวม

ลักษณะทางกายภาพโดยรวมของพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว หรือเรียกว่า สกายวอล์คห้าแยกลาดพร้าว ตั้งอยู่บริเวณห้าแยกลาดพร้าว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร เวลาในการเปิดให้บริการ เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

ก่อตั้งและดูแลโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เปิดใช้งานเมื่อ 5 ตุลาคม 2563 เชื่อมระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีพหลโยธินกับรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีห้าแยกลาดพร้าว มีระยะทางประมาณ 300 เมตร

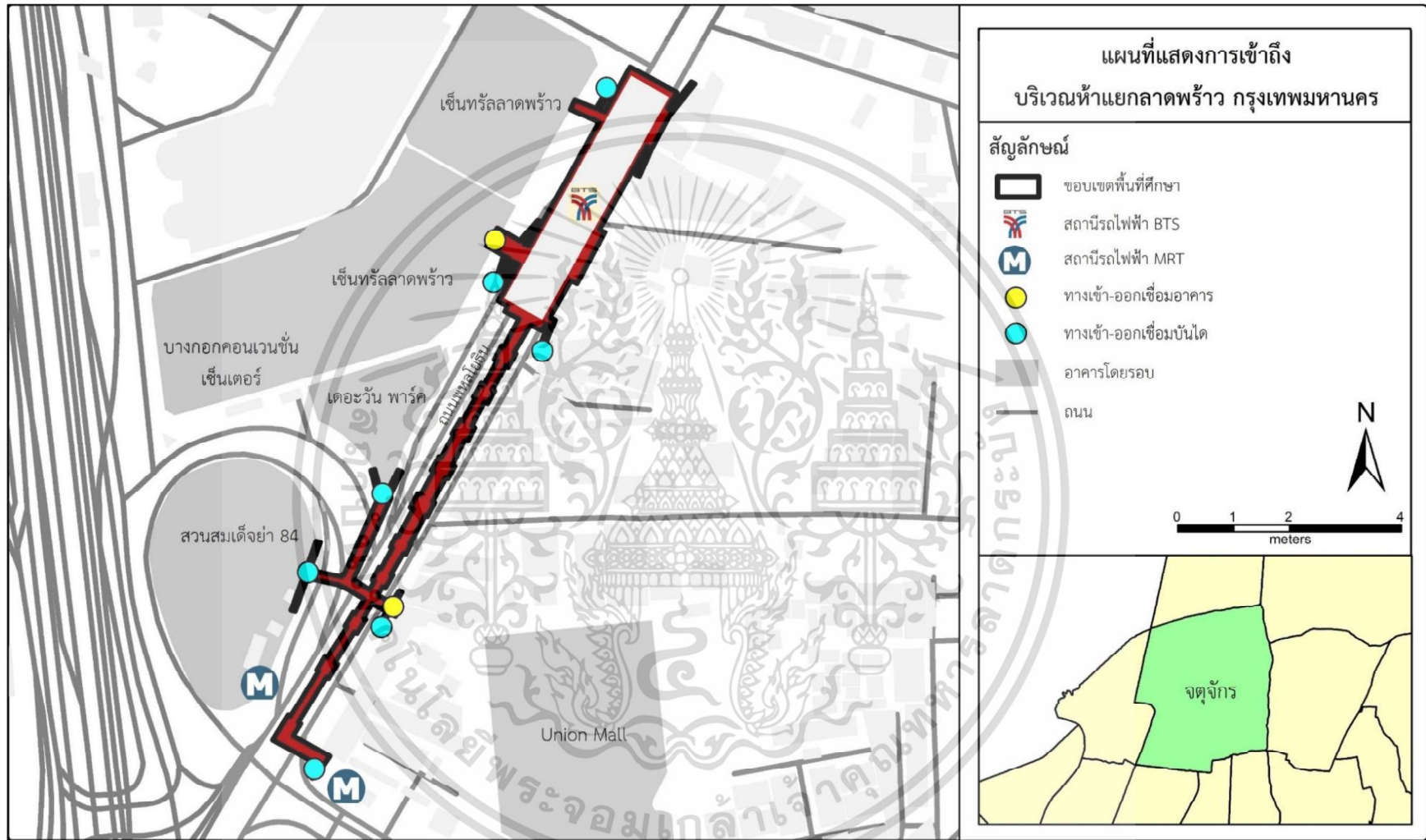
วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานคร รวมถึงการเชื่อมต่ออาคาร ศูนย์การค้า ในบริเวณโดยรอบ และเชื่อมต่อระบบขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อการสัญจรที่สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย สามารถใช้งานได้หลากหลายประเภท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

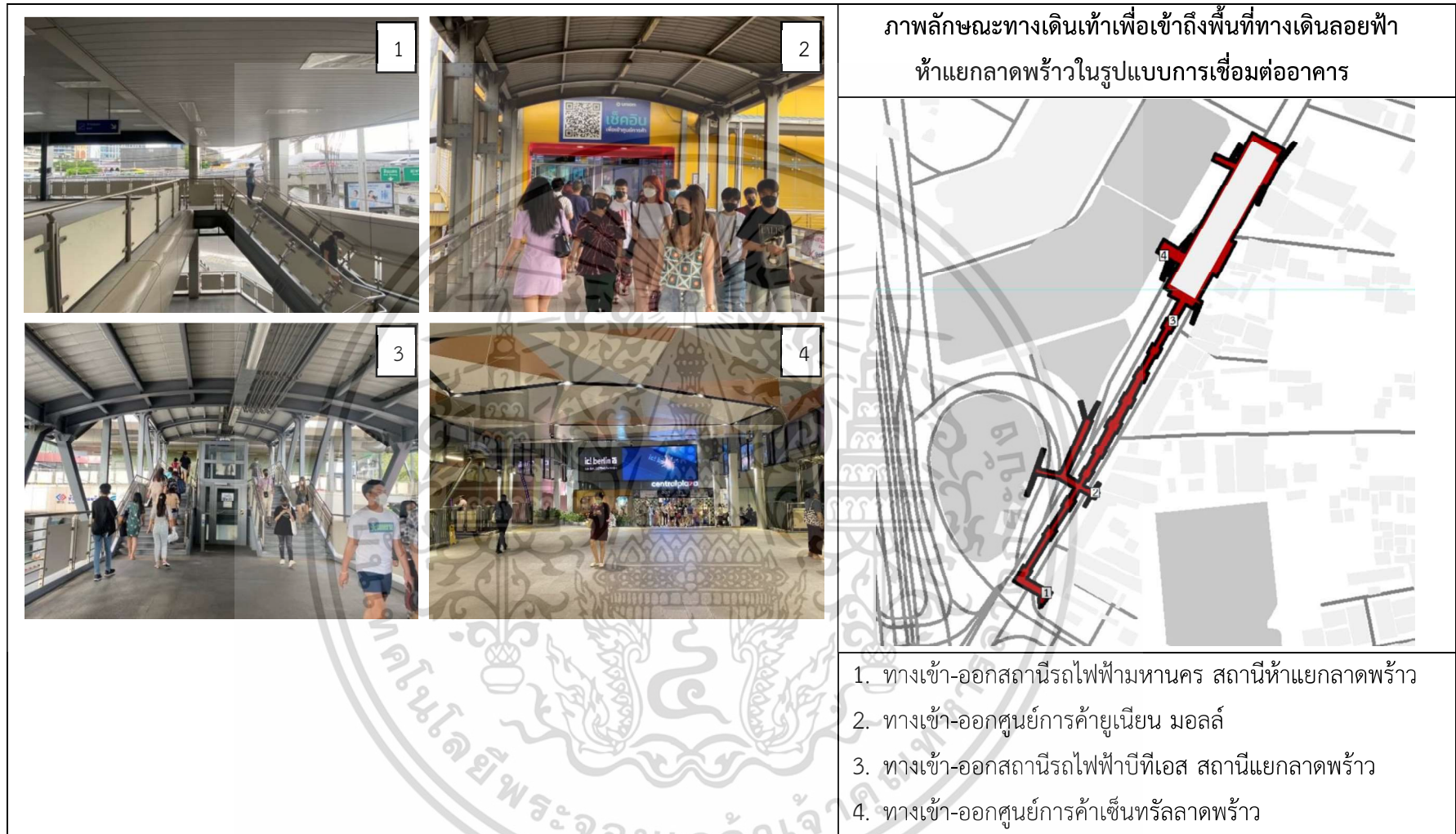
2) ลักษณะกายภาพของพื้นที่

(1) การเชื่อมต่อของพื้นที่สาธารณะ

- ศูนย์การค้ายูเนียน มอลล์ (Union Mall) อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของถนนพหลโยธินและพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ผ่านอาคารชั้น 2 ได้โดยตรง
- ศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ห้างสรรพสินค้าเดอะวันพาร์ค (The One Park) อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของถนนพหลโยธินและพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ผ่านอาคารได้โดยตรงและผ่านทางบันไดเลื่อนเข้าสู่พื้นที่ทางเดินเชื่อม
- โรงเรียนหอวัง อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของถนนพหลโยธิน อยู่ห่างจากศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว มีถนนหอวังพาดผ่านบริเวณข้างโรงเรียน สามารถเข้าสู่พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าโดยใช้บันไดเลื่อนบริเวณหน้าศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว
- สวนสาธารณะสวนสมเด็จพระเจ้า 84 อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของถนนพหลโยธิน หรืออยู่ฝั่งเดียวกับศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว โดยบริเวณจุดนี้จะมีบันไดเลื่อนเข้าสู่พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะทางรางและทางบก
- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว อยู่ทางทิศเหนือของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากสถานีรถไฟฟ้า
- รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายเฉลิมรัชมงคลหรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน อยู่ทางทิศใต้ของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรงจากสถานีรถไฟฟ้า โดยมีทางเดินเท้าและบันไดเลื่อนเข้าสู่ตัวอาคารสถานีทั้ง 2 ฝั่งถนนพหลโยธิน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.51 - 4.52



ภาพที่ 4.51 แผนที่แสดงการเข้าถึงพื้นที่บริเวณห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.52 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวในรูปแบบการเชื่อมต่ออาคาร
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(2) ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

● การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ

การเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถเดินทางมาจากฟุตบอลบริเวณถนนพหลโยธินและถนนลาดพร้าว เชื่อมต่อบันไดขึ้นทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และการเดินทางเชื่อมต่อกับอาคารในบริเวณโดยรอบ ได้แก่ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ห้างสรรพสินค้าเดอะวันพาร์ค ศูนย์การค้ายูเนี่ยน มอลล์ โรงเรียนหอวัง สวนสาธารณะสวนสมเด็จพระเจ้า 84 ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สถานีพหลโยธิน บริเวณทางลงฝั่งสวนสมเด็จพระเจ้า 84

● เส้นทางโครงข่ายถนน

เส้นทางโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อการเข้าถึงในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ประกอบด้วยถนน 3 ประเภท ดังนี้

- ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่ผ่านบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ได้แก่ ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย มีการจราจรที่หนาแน่นและหลากหลายรูปแบบ มีแนวเส้นทางจากทิศใต้ไปสู่ทิศเหนือ จากอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ถนนราชดำเนินกลาง เขตพระนคร จนถึงจุดสิ้นสุดที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ผ่านทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวบริเวณจุดตัดแยกลาดพร้าว

- ถนนสายรอง

ถนนลาดพร้าว มีจุดเริ่มต้นที่ห้าแยกลาดพร้าว ในพื้นที่เขตจตุจักร เป็นจุดตัดกับถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต มีทิศทางมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงสะพานสอง กับแขวงวังทองหลาง

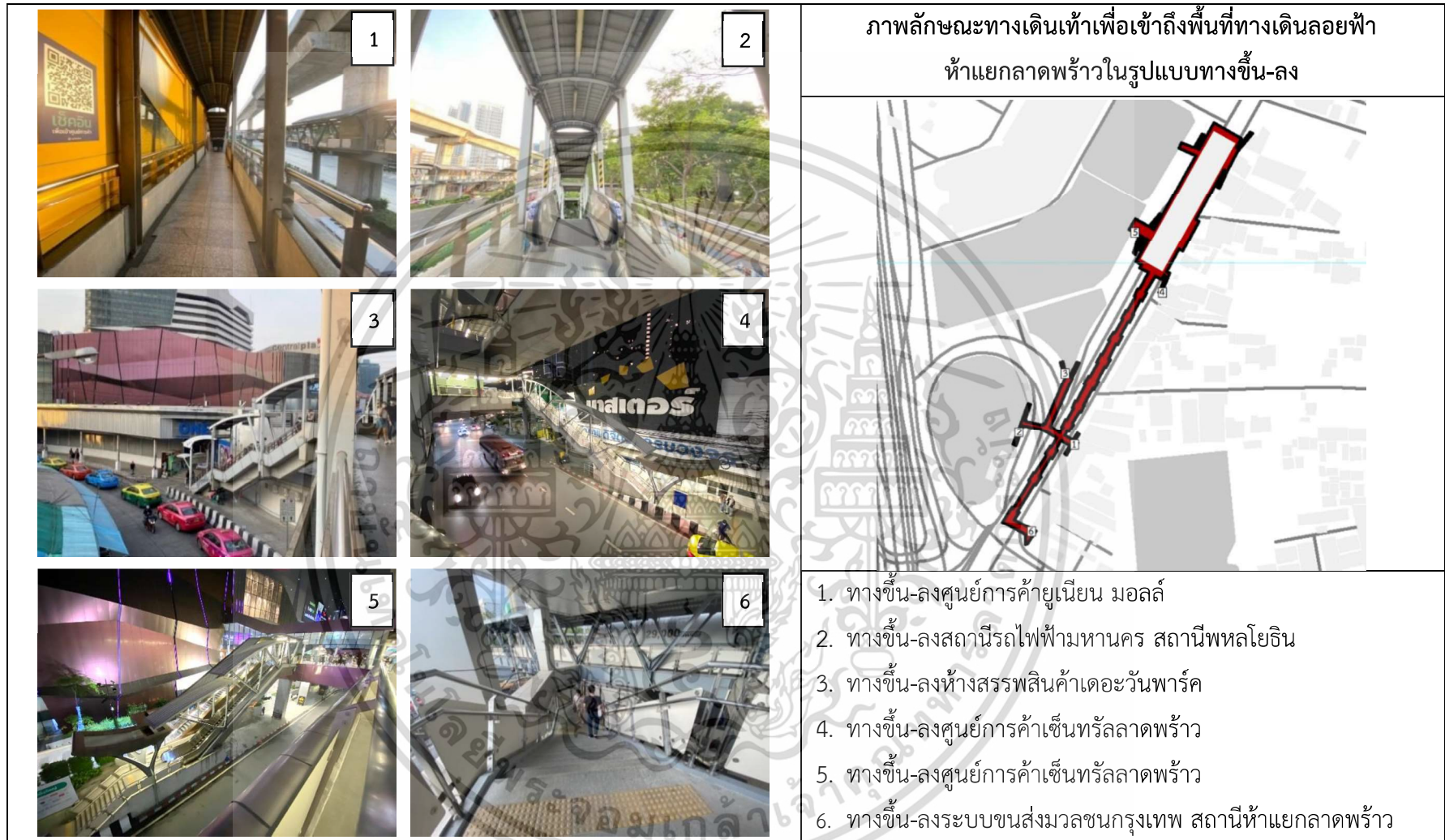
ถนนหอวัง เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต ตัดผ่านหน้าโรงเรียนหอวัง โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว และศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว โดยฝั่งถนนพหลโยธินจะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว

- ถนนซอย

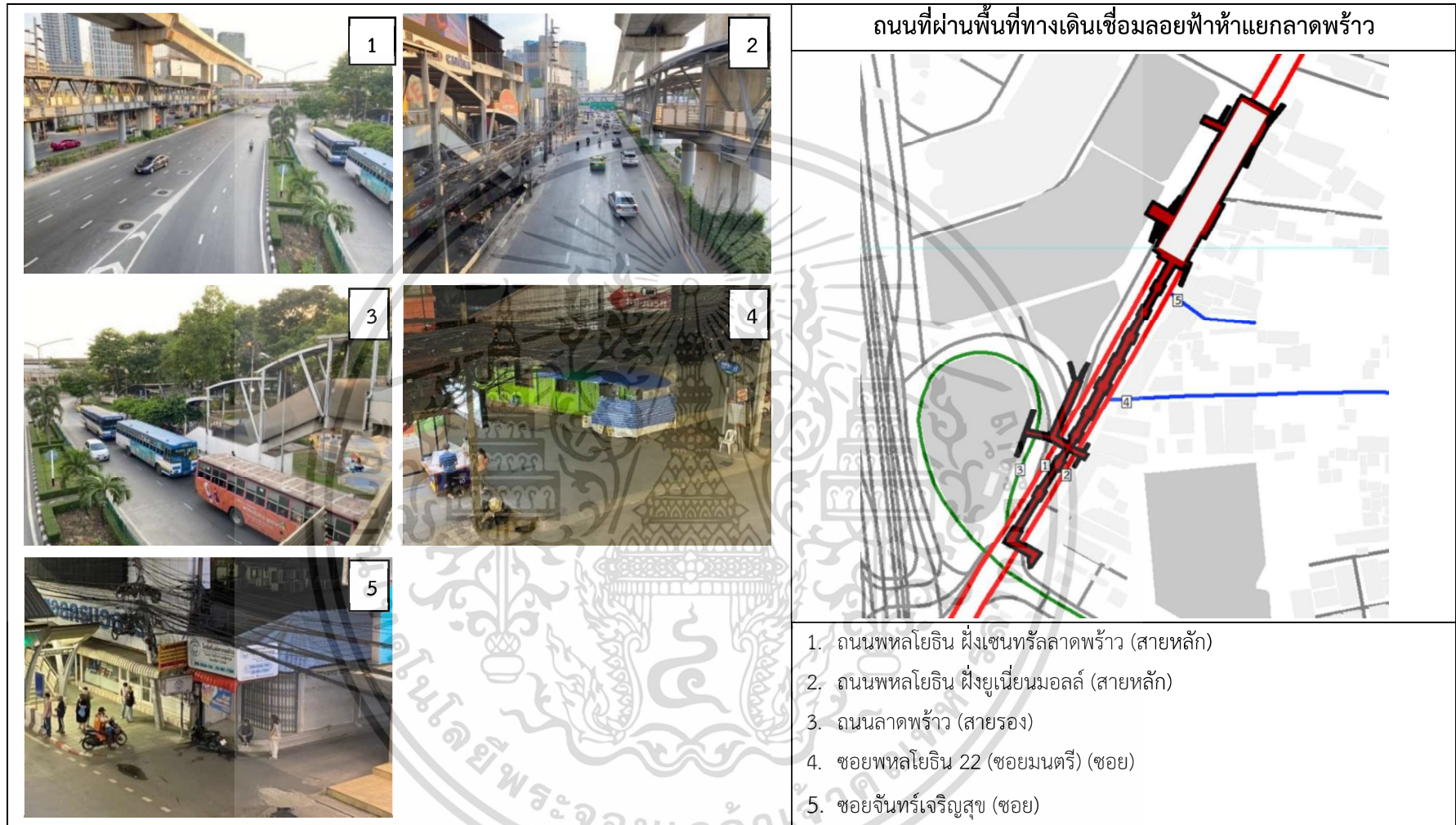
ซอยพหลโยธิน 22 (ซอยมนตรี) เป็นซอยที่อยู่ฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธิน ตรงข้ามกับห้างสรรพสินค้าเดอะวันพาร์ค โดยปากซอยจะเชื่อมกับถนนพหลโยธิน สามารถเดินสัญจรเพื่อผ่านบันไดทางขึ้นสู่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ซอยจันทร์เจริญสุข (ถนนส่วนบุคคล) เป็นซอยที่อยู่ฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธิน ตรงข้ามกับศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว โดยปากซอยจะเชื่อมกับถนนพหลโยธิน สามารถเดินสัญจรเพื่อผ่านบันไดและลิฟต์โดยสารขึ้นสู่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.53 - 4.54

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.53 ลักษณะทางเดินเท้าเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทางเดินลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวในรูปแบบทางขึ้น-ลง
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 4.54 ถนนที่ผ่านพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

● การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวที่ใช้สำหรับการเชื่อมต่อ เพื่อการเข้าถึงทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งจากการสำรวจในบริเวณโดยรอบทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ 7 รูปแบบ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทาง

ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 5 สาย ได้แก่ 60 (สวนสยาม-ปากคลองตลาด) 96 (มีนบุรี-สถานีรถไฟฟ้ามหานคร) 501 (มีนบุรี-หัวลำโพง) 502 (มีนบุรี-อนุสาวรีย์ชัยฯ) 517 (ตลาดเทิดไท-สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ (หมอชิต 2) (ที่มา: ข้อมูลจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (www.bmta.co.th/th/bus-lines) พื้นที่บริเวณใกล้เคียงพบว่า มีป้ายรถโดยสารประจำทาง 4 ป้าย ดังนี้

ป้ายรถโดยสารประจำทาง MRT พหลโยธิน (ทางออก 2) มีจำนวน 11 สาย ได้แก่ 8 8ปอ. 27 92 96 122 145 145เสริม 182 502 และ 517

ป้ายรถโดยสารประจำทาง MRT พหลโยธิน (ทางออก 3) มีจำนวน 11 สาย ได้แก่ 8 8ปอ. 27 92 96 122 145 145เสริม 182 502 และ 517

ป้ายรถโดยสารประจำทาง เซ็นทรัลลาดพร้าว มีจำนวน 16 สาย ได้แก่ 24 26 34 39 39ปอ.ยูโร 39ปอ.ฟ้า 59 63 104 107 136 191 191เสริม 129 503 และ 524

ป้ายรถโดยสารประจำทาง ตรงข้ามเซ็นทรัลลาดพร้าว มีจำนวน 16 สาย ได้แก่ 24 26 34 39 39ปอ.ยูโร 39ปอ.ฟ้า 59 63 104 107 136 191 191เสริม 129 503 และ 524

- รถโดยสารส่วนบุคคล

รถโดยสารส่วนบุคคลเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการเดินทางที่ประชาชนนิยมใช้ เมื่อการความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้ง่ายกว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับผู้อื่น เนื่องจากรถโดยสารส่วนบุคคลสามารถระบุเส้นทางในการเดินทางได้เอง เข้าถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง และไม่มีการจอดรับส่งผู้โดยสารคนอื่นก่อนถึงจุดหมายปลายทาง กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและพบมากบริเวณหน้าเซ็นทรัลลาดพร้าว

- รถสามล้อเครื่อง

รถสามล้อเครื่อง หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า รถตุ๊กตุ๊ก เป็นรูปแบบการเดินทางที่นิยมกันมากสำหรับชาวต่างชาติ การเดินทางสำหรับกลุ่มคนที่มีจำนวน 2-3 คน ความสะดวกในการไปยังจุดหมายปลายทางโดยสะดวก ลดการเดินทางแบบหลายต่อ เหมาะสำหรับการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง เช่น สถานที่ท่องเที่ยวห้างสรรพสินค้า ตลาด เป็นต้น กระจายอยู่ในบริเวณถนนโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางสำหรับผู้ที่ต้องการความสะดวกและความรวดเร็วในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง มอเตอร์ไซค์รับจ้างมีจุดให้บริการอยู่ในบริเวณด้านล่างบันไดของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว หน้าห้างสรรพสินค้าเดอะวันพาร์ค (The One Park)

- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS)

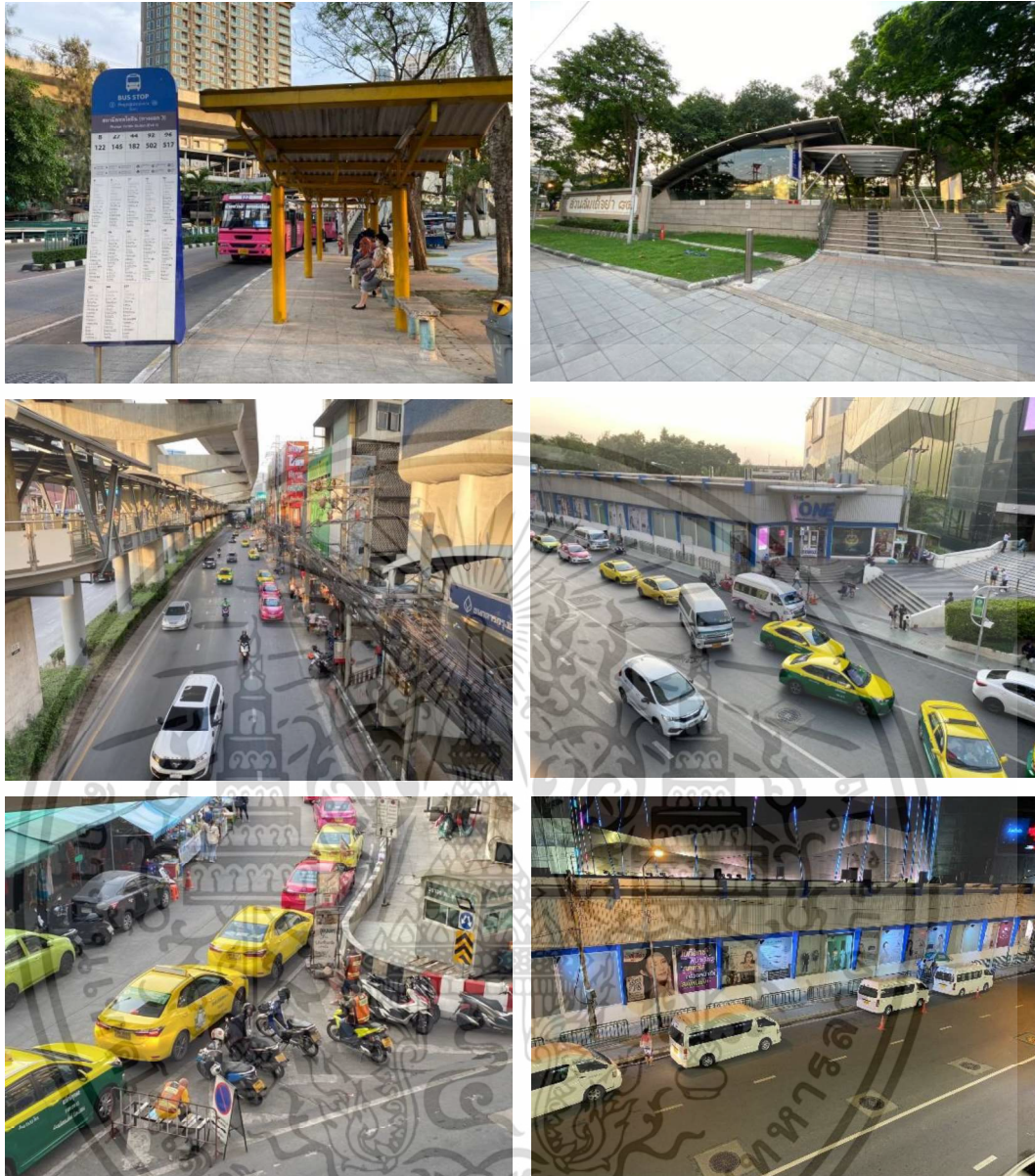
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) เป็นรูปแบบการเดินทางระบบรางที่มีการเชื่อมต่อไปยังอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า และพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสุขุมวิท (สายสีเขียว) ที่เชื่อมต่อ 1 สถานี ได้แก่ สถานีห้าแยกลาดพร้าว

- รถไฟฟ้ามหานคร หรือ รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที (MRT)

รถไฟฟ้ามหานคร หรือ รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที (MRT) เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การเชื่อมต่อไปยังศูนย์การค้า และพื้นที่สาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที (MRT) สายเฉลิมรัชมงคล หรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน

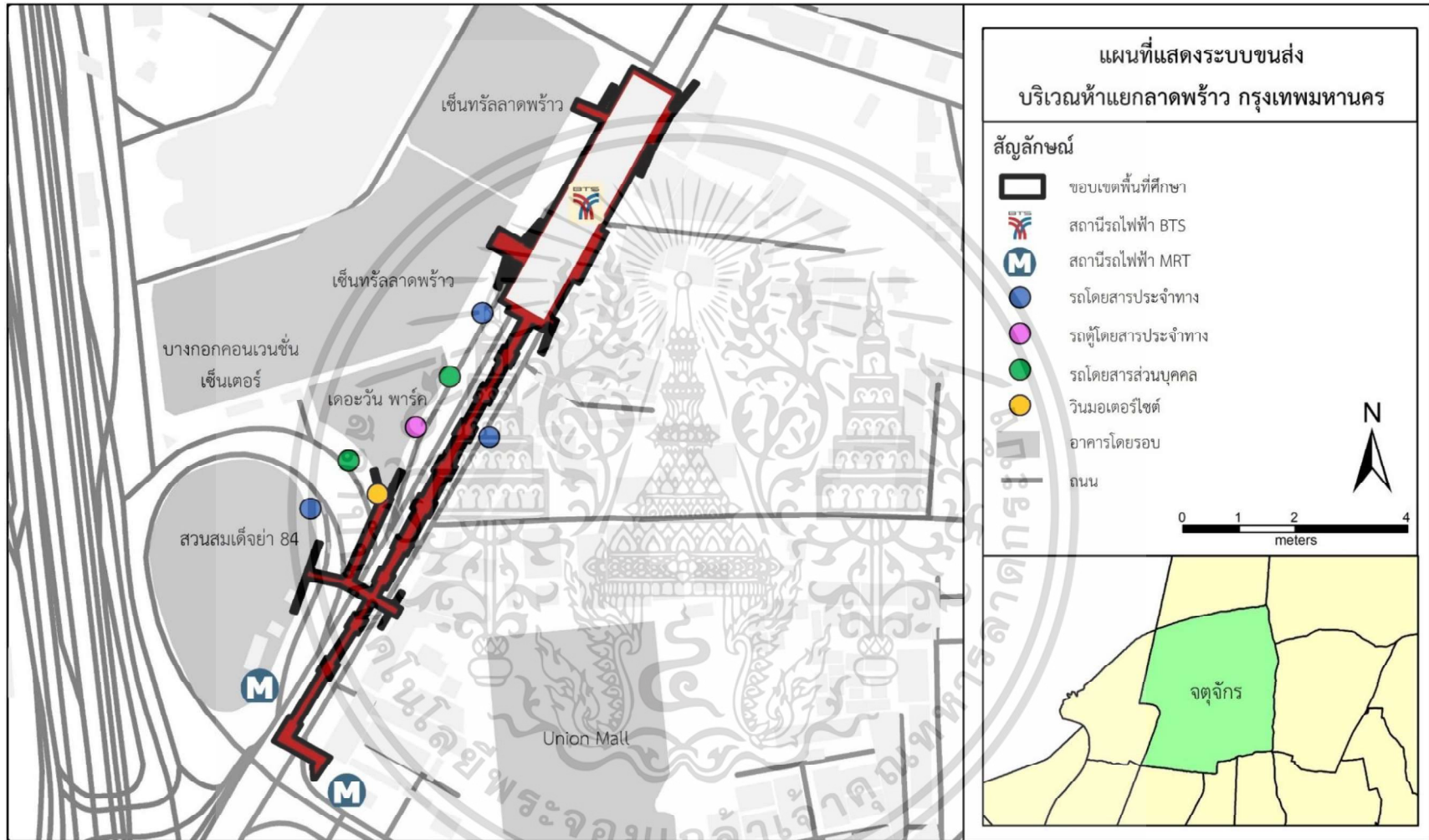
- รถตู้โดยสารสาธารณะ

รถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นระบบขนส่งสาธารณะทางบกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และการสัญจรข้ามจังหวัด เป็นระบบขนส่งที่สะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แต่มีข้อจำกัดในด้านเส้นทางการเดินทาง เนื่องจากจะมีเส้นทางเดินรถเป็นเส้นทางประจำของต้นทางและปลายทางนั้น ๆ โดยโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและพบมากบริเวณหน้าเซนทรัลลาดพร้าว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.55 – 4.56



ภาพที่ 4.55 ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.56 แผนที่แสดงระบบขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

- **ป้ายสัญลักษณ์**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวมีป้ายสัญลักษณ์ขนาดเล็กสำหรับการบอกเส้นทางในการเดินไปยังระบบขนส่งมวลชนในบริเวณโดยรอบ เพื่อให้ประชาชนทราบเส้นทางในการเดินไปยังระบบขนส่งมวลชนต้องการไป แต่ยังไม่มีย้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจนในการระบุเส้นทางเชื่อมต่อไปยังสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.57



ภาพที่ 4.57 ป้ายสัญลักษณ์สำหรับการบอกเส้นทางบริเวณห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- **พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวไม่มีการจัดบริเวณสำหรับการทำกิจกรรม เนื่องจากทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวสร้างขึ้น โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อการสัญจรเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้ามหานคร รวมถึงการเชื่อมต่ออาคารศูนย์การค้า ในบริเวณโดยรอบ และเชื่อมต่อระบบขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ จึงมีเพียงพื้นที่ว่างสำหรับอำนวยความสะดวกในการสัญจร และไม่มีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ บนพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ทำให้มีรูปแบบการทำกิจกรรมของประชาชนในบางกิจกรรมเท่านั้น เช่น การสัญจร การเดินเท้า การเป็นจุดนัดพบ การขายสินค้าของหาบเร่แผงลอยอยู่บริเวณทางเดิน เป็นต้น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.58



ภาพที่ 4.58 การทำกิจกรรมของผู้ใช้งานภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ไม่พบการปลูกพืชทุกชนิด เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวสำหรับสร้างความร่มรื่นในบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีเพียงต้นไม้ประเภทไม้ยืนต้นอยู่ในบริเวณสวนสาธารณะใกล้เคียงเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถให้ความร่มรื่นในบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าได้อย่างทั่วถึง

- ที่บดบังแสงแดด

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีที่บดบังแสงแดด ตั้งบริเวณระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) มีการเชื่อมต่อเข้าอาคารยูเนียนมอลล์ และทางเดินเชื่อมต่อเข้าสู่เซ็นทรัลลาดพร้าว ซึ่งที่บดบังแสงแดดสามารถบดบังแสงแดดในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าได้ทั้งหมด ส่งผลให้ประชาชนสามารถใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าในเวลาที่มืดจัดและฝนตก รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.59



ภาพที่ 4.59 ที่บดบังแสงแดดภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความปลอดภัย

ในด้านความปลอดภัยพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยติดตามทางเดินและบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า สำหรับการสังเกตการณ์และบันทึกความเคลื่อนไหวภายในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้บริการ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สายสีสุขุมวิท (สายสีเขียว) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายเฉลิมรัชมงคลหรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.60



ภาพที่ 4.60 การติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

- แสงสว่าง

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวมีแสงสว่างอย่างเพียงพอกระจายอยู่ตลอดแนวทางเดินในบริเวณโครงหลังคาของทางเดินเชื่อมลอยฟ้า และบริเวณทางเดินเชื่อมเข้าอาคารสู่อาคาร สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) สถานีพหลโยธิน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.61



ภาพที่ 4.61 การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างภายในพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การดูแลรักษาความสะอาด

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวไม่พบการดูแลรักษาความสะอาด และไม่พบจุดบริการทิ้งขยะสำหรับผู้ใช้งานในพื้นที่ทางเดินเชื่อม เนื่องจากมีถังขยะให้บริการอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เช่น ภายในตัวอาคารศูนย์การค้า และบริเวณทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะ ส่งผลให้บริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวมีการทิ้งขยะไม่เป็นที่

- ที่นั่งพัก

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกห้าแยกลาดพร้าวไม่พบการให้บริการที่นั่งพักสำหรับให้บริการนั่งพักและนั่งรอในทางเดินเชื่อมตลอดทางเดิน

- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกห้าแยกลาดพร้าวมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการในบางส่วน ได้แก่ ลิฟต์โดยสารและอุปกรณ์สำหรับยกรถเข็นคนพิการ ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้น-ลงระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) สายสีสุขุมวิท (สายสีเขียว) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายเฉลิมรัชมงคลหรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.62



ภาพที่ 4.62 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

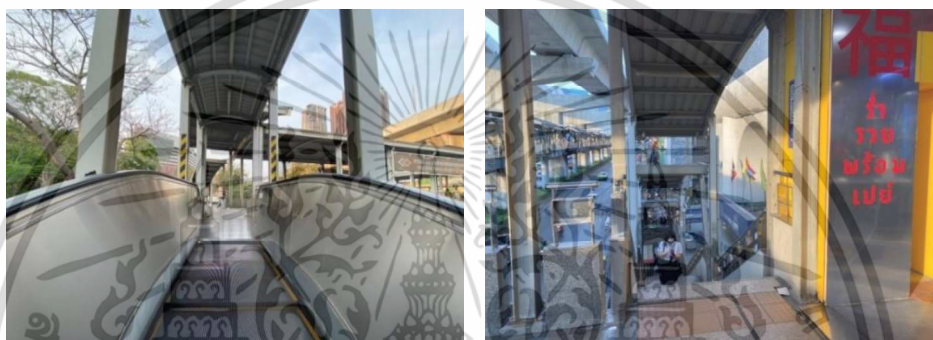
- การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกห้าแยกลาดพร้าวไม่พบการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิสำหรับให้บริการในช่วงเวลาที่มีอากาศร้อนจัดภายในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง**

ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกห้าแยกลาดพร้าวมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ ลิฟต์โดยสารและบันไดเลื่อน ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้น-ลง ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สายสีสุขุมวิท (สายสีเขียว) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายเฉลิมรัชมงคลหรือสายสีน้ำเงิน สถานีพหลโยธิน และมีบันไดเลื่อนจากฟุตบอลพุดบาทพื้นถนนเชื่อมต่อเข้าสู่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าบริเวณหน้าศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว บริเวณทางเชื่อมเข้าสู่อาคารศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์ และบริเวณรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายเฉลิมรัชมงคล และมีทางเดินเชื่อมโดยตรงเข้าสู่อาคารศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์และเซ็นทรัลลาดพร้าว รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.63



ภาพที่ 4.63 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

3) ลักษณะโดยรอบของพื้นที่

(1) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตจตุจักร ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) บริเวณพื้นที่ศึกษาทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) พ.1 - พ.5 มีจุดประสงค์เพื่อเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า บริการ นันทนาการ และการท่องเที่ยว เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทำให้สามารถเข้าถึงได้ อำนวยความสะดวกต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณชานเมือง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.64

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) การใช้ประโยชน์อาคาร

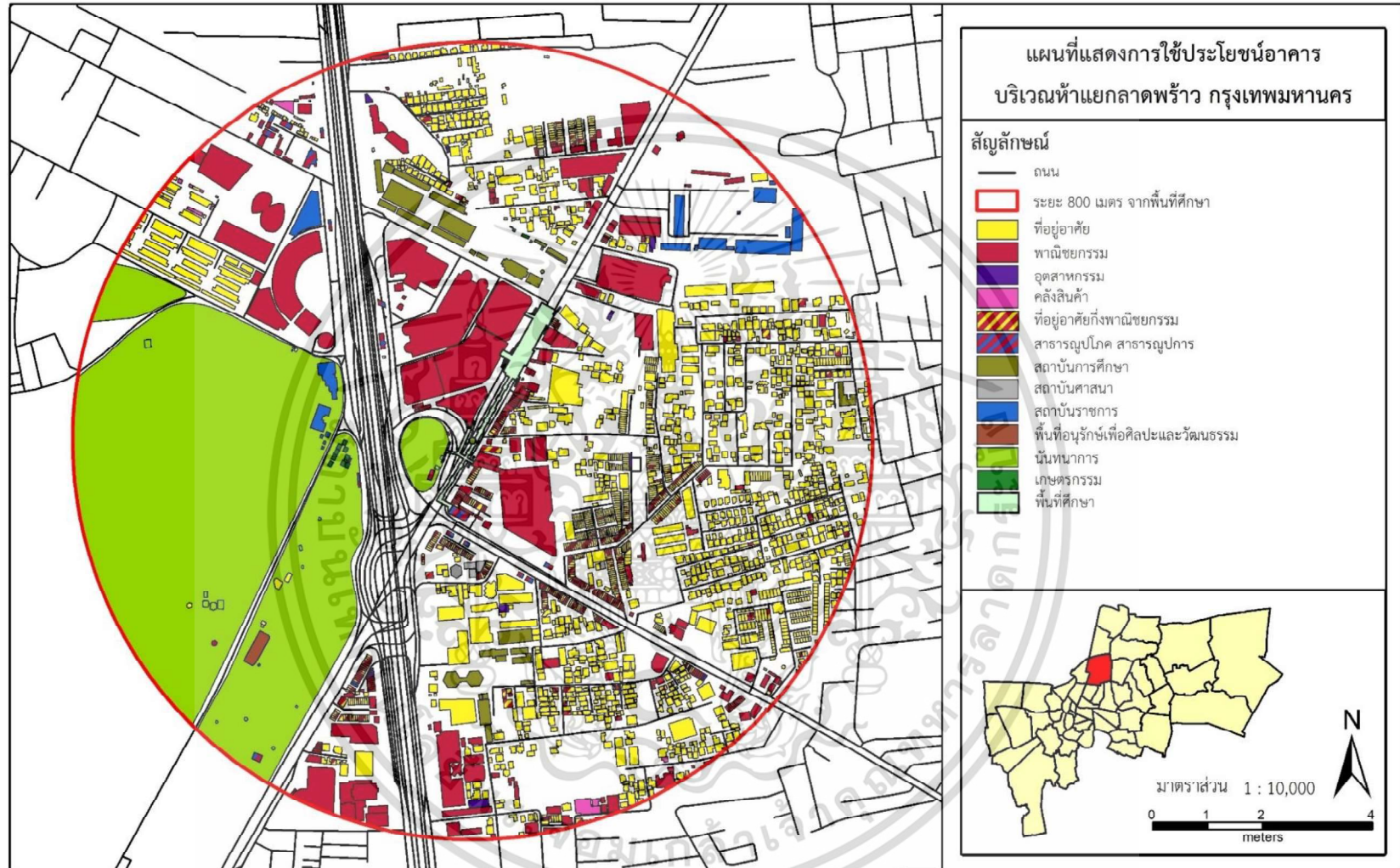
การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณห้าแยกลาดพร้าวกรุงเทพมหานคร มีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน เนื่องจากบริเวณนี้เป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณตัวเมืองรอบนอกทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ทั้งระบบรางและระบบขนส่งทางบก และห้างสรรพสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทสถาบันการศึกษา โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณห้าแยกลาดพร้าวส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม และประเภทพาณิชยกรรม สามารถอธิบายแต่ละประเภทตามทิศของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้

- ทิศเหนือ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชยกรรมมีการกระจุกตัวมากที่สุด ในบริเวณติดกับถนนสายหลัก มีประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทสถาบันการศึกษา ประเภทสถาบันราชการ ประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ประเภทอุตสาหกรรม และประเภทคลังสินค้ากระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศเหนือ

- ทิศตะวันออก การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยมีการกระจุกตัวมากที่สุด มีประเภทพาณิชยกรรม และประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม กระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศตะวันออก

- ทิศใต้ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยมีการกระจุกตัวมากที่สุด มีประเภทสถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา ประเภทคลังสินค้า ประเภทอุตสาหกรรม และประเภทพาณิชยกรรมกระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศใต้

- ทิศตะวันตก การใช้ประโยชน์อาคารประเภทนันทนาการมีการกระจุกตัวมากที่สุด ในบริเวณติดกับถนนสายหลัก มีประเภทพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัย ประเภทสถาบันราชการ ประเภทนันทนาการ กระจายตัวสลับกันอยู่ในบริเวณทิศตะวันตก รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.65



ภาพที่ 4.65 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโดยรอบพื้นที่ห้าแยกลาดพร้าว

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.4.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

1) ลักษณะทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ลักษณะเศรษฐกิจของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะเศรษฐกิจทางตรงและลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อม ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวมีลักษณะเศรษฐกิจทางตรง โดยมีการติดตั้งเครื่องจำหน่ายเครื่องดื่มและบริการเติมเงิน และมีการจับจ่ายใช้สอยเพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ ในลักษณะของหาบเร่แผงลอยที่ไม่ได้รับอนุญาตในการวางขายสินค้า แต่ไม่มีลักษณะเศรษฐกิจทางอ้อมในการให้เช่าพื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมต่าง ๆ จัดงานการแสดง หรือการโฆษณาของภาคเอกชน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.66



ภาพที่ 4.66 ลักษณะทางเศรษฐกิจบริเวณห้าแยกลาดพร้าว

(ที่มา : ผู้ศึกษา)

2) ลักษณะทางสังคม

ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว เป็นพื้นที่สาธารณะที่ตั้งอยู่ในบริเวณตัวเมืองรอบนอกทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นย่านที่พักอาศัย มีจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ทั้งระบบรางและระบบขนส่งทางบก มีแหล่งการค้าและบริการ ทำให้มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ ส่งผลให้มีการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้งานที่มีความหลากหลาย ทั้งในด้านของช่วงวัย อาชีพ รายได้ที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงการทำกิจกรรมที่มีความ

ความหลากหลาย เช่น การเดินเล่น การใช้โทรศัพท์ การรับประทานอาหาร การท่องเที่ยว การซื้อสินค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสนทนา การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ การเดินทางไปเรียนหนังสือ การเดินทางไปทำงาน และการรอคน เป็นต้น ซึ่งความหลากหลายเหล่านี้ส่งผลให้ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีรูปแบบลักษณะทางสังคมในรูปแบบสังคมเมือง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.67



ภาพที่ 4.67 ลักษณะทางสังคมบริเวณห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

4.4.4 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

รูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะในบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างในณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ได้แก่ 1. กิจกรรมจำเป็น 2. กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเล็อก และ 3. กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ ดังนี้

1) กิจกรรมจำเป็น ประกอบไปด้วยการเดินทางไปเรียนหนังสือของนักเรียนและนักศึกษาที่โรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง รวมถึงการเดินทางเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปโรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยในบริเวณใกล้เคียง การเดินทางไปทำงานส่วนมากเป็นการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น การเดินทางกลับที่พักอาศัยเกิดขึ้นในช่วงเย็นไปจนถึงช่วงกลางคืนเป็นส่วนมาก การเดินทางไปทานอาหารเกิดขึ้นในช่วงกลางวันและช่วงเย็น เนื่องจากร้านอาหารในบริเวณโดยรอบส่วนมากมีการเปิดให้บริการตามเวลาของห้างสรรพสินค้า และการรอคนส่วนมากพบได้ในช่วงเย็นของวันธรรมดา และพบในทุกช่วงเวลาของวันหยุดเสาร์-อาทิตย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ประกอบไปด้วยกิจกรรมที่เป็นการพักผ่อน หย่อนใจหลากหลายรูปแบบ มีการใช้โทรศัพท์ การเดินเล่น การยืนบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยก ลาดพร้าว ส่วนมากพบได้ในช่วงบ่ายจนถึงช่วงเย็น มีการท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีการซื้อสินค้า และการรับบริจาค ในช่วงกลางวันจนถึงช่วงเย็น นอกจากนี้ยังมีการทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น เนื่องจากร้านอาหารในบริเวณโดยรอบส่วนมากเปิดให้บริการตามเวลาของห้างสรรพสินค้า

3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ เป็นกิจกรรมเกิดจากการรวมกลุ่มของคนทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์กันทางอ้อม ประกอบไปด้วยการสนทนาระหว่างกลุ่มคน เช่น เพื่อน คนรัก ครอบครัว และคนทั่วไปกับเจ้าหน้าที่ เป็นต้น สามารถพบได้ตลอดทุกช่วงเวลา ทั้งวันธรรมดาและวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีการพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพของกลุ่มคนกับบรรยากาศโดยรอบ การขายสินค้าการรับบริจาค และการแจกใบปลิว พบได้ในบริเวณทางเดินเชื่อมต่อเข้าห้างสรรพสินค้ายูเนี่ยน มอลล์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.68



ภาพที่ 4.68 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 รูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ประเภทกิจกรรม	รูปแบบกิจกรรม
กิจกรรมจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปรับประทานอาหาร ● การรอคน
กิจกรรมนันทนาการ หรือกิจกรรมทางเลือก	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน เดินเล่น ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การท่องเที่ยว ● การซื้อสินค้า ● การบริจาค
กิจกรรมทางสังคม หรือกิจกรรมผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การขายสินค้า ● การแจกใบปลิว ● การรับบริจาค

4.4.5 บทบาทของพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีบทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณห้าแยกลาดพร้าว สามารถเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะที่มีหลากหลายรูปแบบ ทำให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัย และมีบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น การท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และการซื้อสินค้าในช่วงกลางวันจนถึงช่วงเย็น เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาในหัวข้อ “บทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทบุรี และห้าแยกลาดพร้าว” ได้ทำการเก็บแบบสอบถามจำนวน 600 ชุด กำหนดตัวอย่าง 200 ชุด ต่อพื้นที่สาธารณะ 1 แห่ง นำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมทางสถิติ SPSS (Statistical Package For The Social Science) เพื่อนำมาสรุปผลการศึกษาร่วมกับข้อมูลที่มาจากเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกตการณ์ พื้นที่สาธารณะทั้ง 3 แห่ง โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย 6 ส่วนย่อย ดังนี้

- 1) การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ
- 2) การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
- 3) การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
- 4) การวิเคราะห์ความต้องการการใช้งานพื้นที่สาธารณะ
- 5) การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต
- 6) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

5.1.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 147 คน (คิดเป็นร้อยละ 73.50) และเพศชาย จำนวน 53 คน (คิดเป็นร้อยละ 26.50) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยส่วนใหญ่ประมาณ 21-30 ปี (คิดเป็นร้อยละ 59.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 160 คน (คิดเป็นร้อยละ 80.00) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ บริษัทเอกชน จำนวน 75 คน (คิดเป็นร้อยละ 37.50) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 25,709.05 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตปริมณฑล จำนวน 21 คน (คิดเป็นร้อยละ 10.50) สถานที่ทำงาน/ที่เรียนของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตปทุมวัน จำนวน 40 คน (คิดเป็นร้อยละ 20.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.1 และตารางที่ 5.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
เพศ			
หญิง	147	73.50	1
ชาย	53	26.50	2
รวม	200	100.00	
ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าปริญญาตรี	14	7.00	3
ปริญญาตรี	160	80.00	1
สูงกว่าปริญญาตรี	26	13.00	2
รวม	200	100.00	
อาชีพ			
นักเรียน/นักศึกษา	47	23.50	2
ค้าขาย/รับจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว	30	15.00	4
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	39	19.50	3
บริษัทเอกชน	75	37.50	1
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ	3	1.50	6
อื่น ๆ	6	3.00	5
รวม	200	100.00	
ที่อยู่อาศัย			
คลองเตย	4	2.00	15
คลองสาน	7	3.50	10
คลองสามวา	1	0.50	31
คันนายาว	1	0.50	32
จตุจักร	17	8.50	2
จอมทอง	1	0.50	33
ดอนเมือง	1	0.50	34
ดินแดง	14	7.00	3
ดุสิต	1	0.50	35
ทุ่งครุ	3	1.50	19
ธนบุรี	3	1.50	20
บางกอกน้อย	2	1.00	24
บางกะปิ	8	4.00	9
บางขุนเทียน	2	1.00	25
บางเขน	5	2.50	13
บางคอแหลม	1	0.50	36

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
บางแค	1	0.50	37
บางซื่อ	2	1.00	26
บางนา	7	3.50	11
บางบอน	3	1.50	21
บางพลัด	9	4.50	7
บางรัก	9	4.50	8
ปทุมวัน	12	6.00	5
ประเวศ	3	1.50	22
พญาไท	13	6.50	4
พระโขนง	2	1.00	27
ภาษีเจริญ	1	0.50	38
มีนบุรี	2	1.00	28
ยานนาวา	12	6.00	6
ราชเทวี	4	2.00	15
ราษฎร์บูรณะ	2	1.00	29
ลาดกระบัง	1	0.50	39
ลาดพร้าว	3	1.50	23
วังทองหลาง	1	0.50	40
วัฒนา	4	2.00	16
สวนหลวง	4	2.00	17
สาทร	4	2.00	18
สายไหม	2	1.00	30
หนองแขม	1	0.50	41
ห้วยขวาง	6	3.00	12
เขตปริมณฑล	21	10.50	1
รวม	200	100.00	
สถานที่ทำงาน/ที่เรียน			
คลองเตย	4	2.00	13
จตุจักร	10	5.00	7
จอมทอง	1	0.50	22
ดอนเมือง	1	0.50	23
ดินแดง	8	4.00	9
ดุสิต	3	1.50	16
ธนบุรี	1	0.50	24

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
บางกะปิ	8	4.00	10
บางขุนเทียน	1	0.50	25
บางเขน	4	2.00	14
บางคอแหลม	4	2.00	15
บางนา	6	3.00	6
บางรัก	13	6.50	5
บึงกุ่ม	1	0.50	26
ปทุมวัน	40	20.00	1
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	2	1.00	17
พญาไท	11	5.50	6
พระโขนง	1	0.50	27
พระนคร	1	0.50	28
มีนบุรี	1	0.50	29
ยานนาวา	2	1.00	18
ราชเทวี	19	9.50	2
ราษฎร์บูรณะ	1	0.50	30
ลาดพร้าว	2	1.00	19
วัฒนา	10	5.00	8
สวนหลวง	2	1.00	20
สัมพันธวงศ์	1	0.50	31
สาทร	18	9.00	3
สายไหม	1	0.50	32
หลักสี่	2	1.00	21
ห้วยขวาง	8	4.00	11
เขตปริมณฑล	13	6.50	4
รวม	200	100.00	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

คุณลักษณะตัวแปร	ค่าเฉลี่ย \bar{X}	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ค่าสูงสุด (Maximum)	ค่าต่ำสุด (Minimum)
อายุ (ปี)	28.95	8.04	60.00	16.00
รายได้ (เดือน)	25,709.05	22,802.93	200,000.00	3,000.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ครัวเรือน (เดือน)	89,475.00	108,501.25	900,000.00	3,000.00

5.1.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่า ความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นจำนวน 1 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 47.50) กิจกรรมการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมที่ส่วนใหญ่ คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 49.00) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.01 – 18.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 39.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

คุณลักษณะของตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ความถี่ในการใช้งาน			
7 วันต่อสัปดาห์	2	1.00	7
6 วันต่อสัปดาห์	4	2.00	6
5 วันต่อสัปดาห์	13	6.50	4
4 วันต่อสัปดาห์	10	5.00	5
3 วันต่อสัปดาห์	21	10.50	3
2 วันต่อสัปดาห์	55	27.50	2
1 วันต่อสัปดาห์	95	47.50	1
รวม	200	100.00	
กิจกรรมการใช้งาน			
พักผ่อนหย่อนใจ	53	26.50	2
การเดินทาง	98	49.00	1
พบปะเพื่อนฝูง	35	17.50	3
ออกกำลังกาย	4	2.00	5
กิจกรรมทางการเมือง	0	0.00	8
ถ่ายภาพ	7	3.50	4
กิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ	2	1.00	6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.3 (ต่อ)

คุณลักษณะของตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
อื่น ๆ	1	0.50	7
รวม	200	100.00	
ช่วงเวลาที่ใช้งาน			
06.00 – 09.00 น.	9	4.50	5
09.01 – 12.00 น.	20	10.00	4
12.01 – 15.00 น.	35	17.50	3
15.01 – 18.00 น.	78	39.00	1
18.01 – 21.00 น.	58	29.00	2
21.01 – 24.00 น.	0	0.00	6
รวม	200	100.00	

5.1.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ จากการเก็บแบบสอบถามจำนวน 600 ชุด กำหนดตัวอย่าง 200 ชุด ต่อพื้นที่สาธารณะ 1 แห่ง ประกอบด้วย 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า 2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ และ 3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.31 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.49 (3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.54 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.14 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.45 (6) ที่บดบังแสงแดด เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.40 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.24 (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.41 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 (3) การดูแลรักษาความสะอาด เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.46 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดยุทภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.48 (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.47 แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับ อุปสรรค	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	3.31	0.93	5.00	1.00	ปานกลาง	5
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	3.49	0.93	5.00	1.00	ปานกลาง	3
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.54	0.94	5.00	1.00	มาก	2
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.14	0.93	5.00	1.00	ปานกลาง	6
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	3.45	1.07	5.00	1.00	ปานกลาง	4
ที่บดบังแสงแดด	3.67	0.99	5.00	1.00	มาก	1
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.40	0.99	5.00	1.00	ปานกลาง	1
การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ	3.24	1.02	5.00	1.00	ปานกลาง	2
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.22	1.01	5.00	1.00	ปานกลาง	3
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	3.41	0.89	5.00	1.00	ปานกลาง	7
แสงสว่างที่เพียงพอ	3.53	1.03	5.00	1.00	มาก	2
การดูแลรักษาความสะอาด	3.42	0.97	5.00	1.00	ปานกลาง	6
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่ง พัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	3.46	1.00	5.00	1.00	ปานกลาง	5
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	3.57	0.95	5.00	1.00	มาก	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับ อุปสรรค	ลำดับ
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	3.48	1.03	5.00	1.00	ปานกลาง	3
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการ เข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.47	0.95	5.00	1.00	ปานกลาง	4

5.1.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ จากการเก็บแบบสอบถามจำนวน 600 ชุด กำหนดตัวอย่าง 200 ชุด ต่อพื้นที่สาธารณะ 1 แห่ง ประกอบด้วย 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า 2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ และ 3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.10 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.05 (3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.83 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.93 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.13 และ (6) ที่บดบังแสงแดด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.20

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.97 และ (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.94

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) พบว่า เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.08 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.24 (3) การดูแลรักษาความสะอาด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.16 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.96 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.05 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.86 และ (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.98 โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพ						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	4.10	0.78	5.00	2.00	มาก	3
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	4.05	0.77	5.00	2.00	มาก	4
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.83	0.85	5.00	1.00	มาก	6
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.98	0.82	5.00	1.00	มาก	5
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	4.13	0.88	5.00	1.00	มาก	2
ที่บดบังแสงแดด	4.20	0.84	5.00	2.00	มาก	1
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.57	0.99	5.00	1.00	มาก	3
การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ	3.97	0.94	5.00	1.00	มาก	1
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.94	0.94	5.00	1.00	มาก	2
ลักษณะการให้บริการ						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	4.08	0.84	5.00	2.00	มาก	3
แสงสว่างที่เพียงพอ	4.24	0.75	5.00	2.00	มาก	1
การดูแลรักษาความสะอาด	4.16	0.76	5.00	2.00	มาก	2
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	3.96	0.85	5.00	2.00	มาก	6
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	4.05	0.87	5.00	2.00	มาก	4
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	3.86	0.99	5.00	1.00	มาก	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.5 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.98	0.89	5.00	1.00	มาก	5

5.1.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ในส่วนของลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด จำนวน 65 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.50) รองลงมา คือ ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง จำนวน 45 คน (คิดเป็นร้อยละ 22.50)

ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 102 คน (คิดเป็นร้อยละ 51.00) รองลงมา คือ ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร จำนวน 97 คน (คิดเป็นร้อยละ 48.50)

ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 44 คน (คิดเป็นร้อยละ 22.00) รองลงมา คือ สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) จำนวน 35 คน (คิดเป็นร้อยละ 17.50) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ในแต่ละลักษณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพ			
ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง	45	22.50	2
ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	16	8.00	5
ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	21	10.50	4
ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม	9	4.50	6
ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่วมมือ	39	19.50	3
ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด	65	32.50	1
อื่น ๆ	5	2.50	7
รวม	200	100.00	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับ
การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ			
ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	97	48.50	2
ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง	102	51.00	1
อื่น ๆ	1	0.50	3
รวม	200	100.00	
การให้บริการของพื้นที่			
ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย	44	22.00	1
ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ	22	11.00	5
ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด	18	9.00	6
สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	35	17.50	2
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	33	16.50	3
ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดยอดอุบัติเหตุ	31	15.50	4
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	17	8.50	7
อื่น ๆ	0	0.00	8
รวม	200	100.00	

ในส่วนของกิจกรรมใดบ้างควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) จำนวน 65 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.50) รองลงมา คือ กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) จำนวน 64 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม)	65	32.50	1
กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ แลกเปลี่ยนความรู้)	59	29.50	3
กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเต้นแอโรบิก)	7	3.50	4
กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)	64	32.00	2
อื่น ๆ	5	2.50	5
รวม	200	100.00	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน จากการเชื่อมโยงของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในบทที่ 3 สามารถแบ่งความสัมพันธ์ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรและพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษากับอุปสรรค ความต้องการ และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.8 ตารางที่ 5.9 และตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.8 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ● ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ภูมิทัศน์ที่สวยงาม ● พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ● ที่บดบังแสงแดด ● จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ● ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ● ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) ● แสงสว่างที่เพียงพอ ● การดูแลรักษาความสะอาด ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.9 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	ระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ● ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ภูมิทัศน์ที่สวยงาม ● พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ● ที่บดบังแสงแดด ● จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ● ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ● ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) ● แสงสว่างที่เพียงพอ ● การดูแลรักษาความสะอาด ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.10 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต <ul style="list-style-type: none"> ● การปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● การมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● การเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● การปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม ● การเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น ● การเพิ่มพื้นที่บดบังแสงแดด ● การเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ● การมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย ● การเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ ● การเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● การติดตั้งอุปกรณ์อุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ● การเพิ่มกิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ การแลกเปลี่ยนความรู้) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเดินแอโรบิก) ● ควรเพิ่มกิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)

1) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์เพศกับอุปสรรคที่บดบังแสงแดด จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.010 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า เพศมี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลต่ออุปสรรคที่บดบังแสงแดด “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” โดยเพศชายมีผลต่ออุปสรรคที่บดบังแสงแดดมากกว่าเพศหญิง รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ

อุปสรรค	เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t	Sig.
อุปสรรคที่บดบังแสงแดด	หญิง	147	3.61	1.03	6.855*	0.010
	ชาย	53	3.85	0.84		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ และความถี่ในการใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม (Y_4) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.148 ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น (Y_5) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.139 และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.148 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคในด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.199 และด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร (Y_7) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.206 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม และด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_2) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.166 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.169 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทาง

เดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่เป็นการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคทั้ง 2 ด้านในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_2) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.206 พบว่ามีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.12

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
Y_1	คือ	อุปสรรคด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	อุปสรรคด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	อุปสรรคด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	อุปสรรคด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	อุปสรรคด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	อุปสรรคด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	อุปสรรคด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	อุปสรรคด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	อุปสรรคด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	อุปสรรคด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	อุปสรรคด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	อุปสรรคอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.12 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และความถี่ในการใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์															
	(Sig.)															
	ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	-0.117	-0.098	-0.199**	-0.148*	-0.139*	-0.036	-0.206**	-0.105	-0.126	-0.121	-0.097	-0.114	-0.138	-0.134	-0.148*	-0.134
	(0.100)	(0.169)	(0.005)	(0.036)	(0.049)	(0.617)	(0.003)	(0.140)	(0.076)	(0.088)	(0.174)	(0.109)	(0.051)	(0.058)	(0.036)	(0.059)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₂	-0.075	0.014	0.104	0.021	0.071	0.046	0.013	0.005	0.024	-0.006	0.166*	0.083	0.169*	0.135	0.206**	-0.001
	(0.288)	(0.842)	(0.143)	(0.765)	(0.320)	(0.517)	(0.854)	(0.946)	(0.741)	(0.932)	(0.019)	(0.242)	(0.017)	(0.056)	(0.003)	(0.993)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) โดยแสดงรายละเอียด ไว้ดังนี้

การวิเคราะห์ระดับการศึกษา จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ทั้ง 5 ตัวแปร มีค่า Sig น้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่ออุปสรรคในการใช้งานแต่ละตัวแปร ซึ่งได้แก่ พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น แสงสว่างที่เพียงพอ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) และติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์ที่แสดงไว้ในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

อุปสรรค	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	ระหว่างกลุ่ม	8.577	2	4.288	5.053*	0.007
	ภายในกลุ่ม	167.178	197	0.849		
	รวม	175.755	199			
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	ระหว่างกลุ่ม	10.514	2	5.257	4.729*	0.01
	ภายในกลุ่ม	218.986	197	1.112		
	รวม	229.5	199			
แสงสว่างที่เพียงพอ	ระหว่างกลุ่ม	8.743	2	4.371	4.282*	0.015
	ภายในกลุ่ม	201.132	197	1.021		
	รวม	209.875	199			
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	ระหว่างกลุ่ม	10.417	2	5.208	5.424*	0.005
	ภายในกลุ่ม	189.178	197	0.960		
	รวม	199.595	199			
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	ระหว่างกลุ่ม	9.389	2	4.695	4.613*	0.011
	ภายในกลุ่ม	200.486	197	1.018		
	รวม	209.875	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (ต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์เพศกับระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.017 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า เพศมีผลต่อความต้องการต่อระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” โดยเพศหญิงมีความต้องการที่มากกว่าเพศชาย

การวิเคราะห์เพศกับอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.044 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า เพศมีผลต่อความต้องการต่ออุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” โดยเพศหญิงมีความต้องการที่มากกว่าเพศชาย รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดิน เชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ

ความต้องการ	เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t	Sig.
ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง)	หญิง	147	4.01	0.88	5.826*	0.017
	ชาย	53	3.72	1.06		
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	หญิง	147	4.08	0.82	4.098*	0.044
	ชาย	53	3.68	1.02		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ ความถี่ในการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.158 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.174 ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.171 และอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.157 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 4 ด้านในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน (X_2) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.179 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลกับระดับความต้องการด้านที่บดบังแสงแดดในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_3) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น (Y_5) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.150 และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.152

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 2 ด้านในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ช่วงเวลาที่ใช้งาน (X_4) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.144 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีช่วงเวลาที่ใช้งานที่แตกต่างกันมีผลกับระดับความต้องการในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.15

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	รายได้เฉลี่ยครัวเรือน
X_3	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
X_4	คือ	ช่วงเวลาที่ใช้งาน
Y_1	คือ	ระดับความต้องการด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	ระดับความต้องการด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	ระดับความต้องการด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	ระดับความต้องการด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	ระดับความต้องการด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	ระดับความต้องการด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	ระดับความต้องการด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	ระดับความต้องการด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	ระดับความต้องการด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	ระดับความต้องการด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	ระดับความต้องการด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.15 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์															
	(Sig.)															
	ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	0.065	-0.038	-0.158*	-0.001	0.028	-0.086	-0.135	-0.117	-0.077	-0.054	-0.113	-0.041	-0.174*	-0.072	-0.171*	-0.157*
	(0.363)	(0.596)	(0.025)	(0.990)	(0.695)	(0.226)	(0.057)	(0.100)	(0.276)	(0.444)	(0.112)	(0.568)	(0.014)	(0.309)	(0.016)	(0.027)
X ₂	0.085	0.133	0.009	0.094	0.116	0.179*	0.069	0.049	0.073	0.078	0.127	0.049	0.053	0.107	0.123	0.027
	(0.231)	(0.060)	(0.896)	(0.185)	(0.102)	(0.011)	(0.328)	(0.492)	(0.307)	(0.270)	(0.073)	(0.489)	(0.460)	(0.130)	(0.083)	(0.709)
X ₃	-0.014	0.035	0.105	-0.091	0.150*	0.136	0.010	-0.049	-0.089	-0.025	0.065	-0.137	0.082	0.048	0.152*	-0.100
	(0.841)	(0.622)	(0.138)	(0.198)	(0.034)	(0.054)	(0.888)	(0.494)	(0.209)	(0.723)	(0.363)	(0.054)	(0.246)	(0.502)	(0.032)	(0.160)
X ₄	-0.032	-0.018	0.013	0.001	-0.018	-0.067	-0.023	-0.055	0.001	0.051	-0.009	-0.071	-0.144*	0.000	-0.052	-0.006
	(0.648)	(0.803)	(0.850)	(0.993)	(0.800)	(0.347)	(0.750)	(0.442)	(0.992)	(0.470)	(0.902)	(0.315)	(0.043)	(0.999)	(0.463)	(0.937)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

การวิเคราะห์ระดับการศึกษากับทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.031 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่อความต้องการต่อทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05”

การวิเคราะห์ระดับการศึกษากับการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.027 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่อความต้องการต่อการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

ความต้องการ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	ระหว่างกลุ่ม	4.212	2	2.106	3.522*	0.031
	ภายในกลุ่ม	117.788	197	0.598		
	รวม	122.000	199			
การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	ระหว่างกลุ่ม	6.990	2	3.495	3.666*	0.027
	ภายในกลุ่ม	187.805	197	0.953		
	รวม	194.795	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และกิจกรรมการใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และกิจกรรมการใช้งาน กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน และกิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

3) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์แบบที (t-test)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า เพศไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05”

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ และความถี่ในการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (Y_1) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.192 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_2) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.159 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลกับลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.17

สัญลักษณ์

X ₁	คือ	อายุ
X ₂	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
Y ₁	คือ	ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y ₂	คือ	ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
Y ₃	คือ	ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y ₄	คือ	กิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

ตารางที่ 5.17 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และความถี่ในการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Sig.) ระดับความสัมพันธ์			
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄
X ₁	0.192** (0.006) ต่ำมาก	-0.022 (0.760) ต่ำมาก	0.114 (0.109) ต่ำมาก	-0.024 (0.732) ต่ำมาก
X ₂	0.101 (0.156) ต่ำมาก	0.136 (0.055) ต่ำมาก	0.159* (0.024) ต่ำมาก	-0.019 (0.795) ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า พบว่า ทั้ง 2 ตัวแปร มีค่า Sig น้อยกว่า 0.05 หมายความว่าระดับการศึกษามีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงของแต่ละตัวแปร ซึ่งได้แก่ ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า และกิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.18

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.18 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
การให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	ระหว่างกลุ่ม	33.225	2	16.613	4.265*	0.015
	ภายในกลุ่ม	767.255	197	3.895		
	รวม	800.480	199			
กิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า	ระหว่างกลุ่ม	17.110	2	8.555	5.271*	0.006
	ภายในกลุ่ม	319.765	197	1.623		
	รวม	336.875	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

5.1.7 อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ และ 2) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้ ซึ่งในแต่ละลักษณะสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้

เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) ลานกิจกรรมสีเขียวที่โดดเด่นด้านการตกแต่งมีสีสันใกล้สยาม (2) พื้นที่นั่งพักผ่อนขนาดใหญ่กลางสยาม (3) จุดถ่ายรูปใจกลางเมือง (4) จุดเชื่อมต่อลอยฟ้าเข้าห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) กลางเมือง และ (5) รูปลักษณ์ของการออกแบบทางสถาปัตยกรรม

2) อັตลัษณในลัษณะจับัตองไมได้

ผู้ตอบแบบสอบถามบางส่วนมีความคิดเห็นว่าอັตลัษณของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็น อັตลัษณในลัษณะจับัตองไมได้ โดยการมองในภาพรวมของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและย่านในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคิด สภาพสังคม และวัฒนธรรมในแต่ละย่าน เป็นต้น ซึ่งอັตลัษณในลัษณะจับัตองไมได้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) สังคมเมือง (2) ความพลุกพล่าน และ (3) วัฒนธรรมการถ่ายภาพศิลปินบนจอ LED

5.2 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

5.2.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 143 คน (คิดเป็นร้อยละ 71.50) และเพศชาย จำนวน 57 คน (คิดเป็นร้อยละ 28.50) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยส่วนใหญ่ประมาณ 21-30 ปี (คิดเป็นร้อยละ 60.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 142 คน (คิดเป็นร้อยละ 71) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ บริษัทเอกชน จำนวน 130 คน (คิดเป็นร้อยละ 65.00) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 31,628.55 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตยานนาวา จำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 15.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.19 และตารางที่ 5.20

ตารางที่ 5.19 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
เพศ			
หญิง	143	71.50	1
ชาย	57	28.00	2
รวม	200	100.00	
ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าปริญญาตรี	12	6.00	3
ปริญญาตรี	142	71.00	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.19 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
สูงกว่าปริญญาตรี	46	23.00	2
รวม	200	100.00	
อาชีพ			
นักเรียน/นักศึกษา	31	15.50	2
ค้าขาย/รับจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว	20	10.00	3
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	14	7.00	4
บริษัทเอกชน	130	65.00	1
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ	2	1.00	6
อื่น ๆ	3	1.50	5
รวม	200	100.00	
ที่อยู่อาศัย			
คลองเตย	7	3.50	7
คลองสาน	7	3.50	8
คันนายาว	1	0.50	34
จตุจักร	8	4.00	4
จอมทอง	3	1.50	18
ดอนเมือง	1	0.50	35
ดินแดง	3	1.50	19
ดุสิต	2	1.00	26
ตลิ่งชัน	3	1.50	20
ทุ่งครุ	3	1.50	21
ธนบุรี	4	2.00	13
บางกอกน้อย	3	1.50	22
บางกอกใหญ่	3	1.50	23
บางกะปิ	2	1.00	27
บางขุนเทียน	2	1.00	28
บางเขน	2	1.00	29
บางคอแหลม	4	2.00	14
บางแค	1	0.50	36
บางซื่อ	2	1.00	30
บางนา	6	3.00	9
บางบอน	2	1.00	31
บางพลัด	1	0.50	37
บางรัก	9	4.50	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.19 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ปทุมวัน	5	2.50	10
ประเวศ	8	4.00	5
พญาไท	8	4.00	6
ภาชีเจริญ	4	2.00	15
มีนบุรี	2	1.00	32
ยานนาวา	30	15.00	1
ราชเทวี	5	2.50	11
ราชภัฏบูรณะ	1	0.50	38
ลาดกระบัง	1	0.50	39
ลาดพร้าว	2	1.00	33
วังทองหลาง	3	1.50	24
วัฒนา	4	2.00	16
สวนหลวง	4	2.00	17
สาทร	8	4.00	7
สายไหม	5	2.50	12
หนองแขม	1	0.50	40
หนองจอก	1	0.50	41
ห้วยขวาง	3	1.50	25
เขตปริมณฑล	12	6.00	5
รวม	200	100.00	
สถานที่ทำงาน/ที่เรียน			
จตุจักร	3	1.50	8
ดุสิต	2	1.00	12
ทุ่งครุ	1	0.50	19
บางกอกน้อย	1	0.50	20
บางกะปิ	1	0.50	21
บางขุนเทียน	1	0.50	22
บางเขน	2	1.00	13
บางคอแหลม	2	1.00	14
บางแค	1	0.50	23
บางนา	3	1.50	3
บางบอน	1	0.50	24
บางรัก	19	9.50	2
ปทุมวัน	13	6.50	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.19 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
พญาไท	3	1.50	10
พระนคร	1	0.50	25
ยานนาวา	15	7.50	3
ราชเทวี	1	0.50	26
ราชบุรีบูรณะ	2	1.00	15
ลาดกระบัง	2	1.00	16
ลาดพร้าว	3	1.50	11
วังทองหลาง	1	0.50	27
วัฒนา	7	3.50	7
สวนหลวง	1	0.50	28
สาทร	92	46.00	1
หนองแขม	1	0.50	29
หนองจอก	1	0.50	30
ห้วยขวาง	8	4.00	6
เขตปริมณฑล	12	6.00	5
รวม	200	100.00	

ตารางที่ 5.20 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

คุณลักษณะตัวแปร	ค่าเฉลี่ย \bar{X}	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ค่าสูงสุด (Maximum)	ค่าต่ำสุด (Minimum)
อายุ (ปี)	30.21	8.61	65.00	16.00
รายได้ (เดือน)	31,628.55	38,413.86	500,000.00	5,000.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ครัวเรือน (เดือน)	85,162.50	68,693.44	500,000.00	5,000.00

5.2.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี พบว่า ความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี เป็นจำนวน 5 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 35.00) กิจกรรมการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อม ที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำ คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 79.50) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 06.00 – 09.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 24.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.21

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.21 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

คุณลักษณะของตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ความถี่ในการใช้งาน			
7 วันต่อสัปดาห์	5	2.50	6
6 วันต่อสัปดาห์	5	2.50	7
5 วันต่อสัปดาห์	70	35.00	1
4 วันต่อสัปดาห์	13	6.50	5
3 วันต่อสัปดาห์	29	14.50	3
2 วันต่อสัปดาห์	17	8.50	4
1 วันต่อสัปดาห์	61	30.50	2
รวม	200	100.00	
กิจกรรมการใช้งาน			
พักผ่อนหย่อนใจ	10	5.00	3
การเดินทาง	159	79.50	1
พบปะเพื่อนฝูง	16	8.00	2
ออกกำลังกาย	1	0.50	5
กิจกรรมทางการเมือง	0	0.00	8
ถ่ายภาพ	10	5.00	4
กิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ	3	1.50	7
อื่น ๆ	1	0.50	6
รวม	200	100.00	
ช่วงเวลาที่ใช้งาน			
06.00 – 09.00 น.	48	24.00	1
09.01 – 12.00 น.	28	14.00	5
12.01 – 15.00 น.	41	20.50	2
15.01 – 18.00 น.	41	20.50	3
18.01 – 21.00 น.	39	19.50	4
21.01 – 24.00 น.	3	1.50	6
รวม	200	100.00	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพในพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.38 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.56 (3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.19 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.55 (6) ที่บดบังแสงแดด เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.75

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.08 (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.35

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.54 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.71 (3) การดูแลรักษาความสะอาด เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.54 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.63 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.55 (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.54 โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5.22 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
ช่องนนทรี

คุณลักษณะตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับ อุปสรรค	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	3.38	0.98	5.00	1.00	ปานกลาง	13
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	3.56	0.91	5.00	1.00	มาก	5
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.39	0.85	5.00	2.00	ปานกลาง	11
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.19	0.98	5.00	1.00	ปานกลาง	15
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	3.55	1.04	5.00	1.00	มาก	6
ที่บดบังแสงแดด	3.75	1.01	5.00	1.00	มาก	1
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.39	0.99	5.00	1.00	ปานกลาง	1
การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่ง สาธารณะ	3.08	1.11	5.00	1.00	ปานกลาง	3
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.35	0.98	5.00	1.00	ปานกลาง	2
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัย วงจรปิด)	3.54	0.91	5.00	1.00	มาก	5
แสงสว่างที่เพียงพอ	3.71	1.05	5.00	1.00	มาก	1
การดูแลรักษาความสะอาด	3.54	0.97	5.00	1.00	มาก	6
สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่าย เครื่องดื่ม)	3.57	1.07	5.00	1.00	มาก	3
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ ผู้พิการ	3.63	1.06	5.00	1.00	มาก	2
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ	3.55	1.07	5.00	1.00	มาก	4
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.54	1.02	5.00	1.00	มาก	10

5.2.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพในพื้นที่ ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง พบว่า มีความต้องการในระดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.33 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.20 (3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.76 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.14 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.23 และ (6) ที่บดบังแสงแดด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.38

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.24 และ (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.16

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.27 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.44 (3) การดูแลรักษาความสะอาด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.27 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.04 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.19 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.91 และ (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.12 โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.23

ตารางที่ 5.23 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพ						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	4.33	0.70	5.00	2.00	มาก	2
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	4.20	0.80	5.00	2.00	มาก	4
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.76	0.91	5.00	1.00	มาก	6
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	4.14	0.83	5.00	2.00	มาก	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.23 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	4.23	0.82	5.00	2.00	มาก	3
ที่บดบังแสงแดด	4.38	0.77	5.00	1.00	มาก	1
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.57	1.01	5.00	1.00	มาก	3
การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ	4.24	0.92	5.00	1.00	มาก	1
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	4.16	0.89	5.00	1.00	มาก	2
ลักษณะการให้บริการ						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	4.27	0.84	5.00	2.00	มาก	2
แสงสว่างที่เพียงพอ	4.44	0.77	5.00	2.00	มาก	1
การดูแลรักษาความสะอาด	4.27	0.81	5.00	2.00	มาก	3
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	4.04	0.96	5.00	1.00	มาก	6
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	4.19	0.90	5.00	2.00	มาก	4
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	3.91	1.05	5.00	1.00	มาก	7
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	4.12	0.91	5.00	1.00	มาก	5

5.2.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ในส่วนของลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น จำนวน 50 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.00) รองลงมา คือ ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด จำนวน 37 คน (คิดเป็นร้อยละ 18.50)

ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 116 คน (คิดเป็นร้อยละ 58.00) รองลงมา คือ ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร จำนวน 80 คน (คิดเป็นร้อยละ 40.00)

ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความเอกรสนั้นเป็นเอกรสรที่สว่นเวสสำหรับกรแข่งเงินเพื่อกรศกษาเทคนน ไมออนุญตให้นบเซบระเชยขนดำนกรคก่า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปลอดภัย จำนวน 43 คน (คิดเป็นร้อยละ 21.50) รองลงมา คือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) จำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 15.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.24

ตารางที่ 5.24 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาลักษณะทางกายภาพ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ลักษณะทางกายภาพ			
ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง	36	18.00	3
ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	27	13.50	5
ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	12	6.00	6
ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม	31	15.50	4
ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น	50	25.00	1
ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด	37	18.50	2
อื่น ๆ	7	3.50	7
รวม	200	100.00	
การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ			
ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	80	40.00	2
ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง	116	58.00	1
อื่น ๆ	4	2.00	3
รวม	200	100.00	
การให้บริการของพื้นที่			
ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย	43	21.50	1
ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ	26	13.00	5
ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด	20	10.00	7
สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	24	12.00	6
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	27	13.50	3
ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ	27	13.50	4
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	30	15.00	2
อื่น ๆ	3	1.50	8
รวม	200	100.00	

ในส่วนของกิจกรรมใดบ้างควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุดพบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) จำนวน 100 คน (คิดเป็นร้อยละ 50.00) รองลงมา คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) จำนวน 43 คน (คิดเป็นร้อยละ 21.50) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.25

ตารางที่ 5.25 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม)	43	21.50	2
กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ แลกเปลี่ยนความรู้)	43	21.50	3
กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเต้นแอโรบิก)	9	4.50	4
กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)	100	50.00	1
อื่น ๆ	5	2.50	5
รวม	200	100.00	

5.2.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี จากการเชื่อมโยงของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในบทที่ 3 สามารถแบ่งความสัมพันธ์ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรและพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษา กับอุปสรรค ความต้องการ และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.26 ตารางที่ 5.27 และตารางที่ 5.28

ตารางที่ 5.26 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่ออุปสรรค

ในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้ครัวเฉลี่ยครัวเรือน 	อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ● ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ภูมิทัศน์ที่สวยงาม ● พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
ลักษณะพฤติกรรมกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้ใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● บดบังแสงแดด ● จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ● ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.26 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
	<ul style="list-style-type: none"> ● ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) ● แสงสว่างที่เพียงพอ ● การดูแลรักษาความสะอาด ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

ตารางที่ 5.27 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	ระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ● ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ภูมิทัศน์ที่สวยงาม ● พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ● ที่บดบังแสงแดด ● จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ● ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ● ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) ● แสงสว่างที่เพียงพอ ● การดูแลรักษาความสะอาด ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) ● อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.28 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อระดับการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้ครัวเฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต <ul style="list-style-type: none"> ● การปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● การมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● การเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● การปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม ● การเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น ● การเพิ่มพื้นที่บดบังแสงแดด ● การเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ● การมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย ● การเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ ● การเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● การติดตั้งอุปกรณ์อุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ ● การเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ● การเพิ่มกิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ การแลกเปลี่ยนความรู้) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเดินแอโรบิก) ● ควรเพิ่มกิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)

1) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (อุปสรรคการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการใช้การวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในเรื่องเพศกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ทั้ง 3 ตัวแปร มีค่า Sig

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

น้อยกว่า 0.05 หมายความว่า เพศมีผลต่ออุปสรรคพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ภูมิทัศน์ที่สวยงาม และความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” โดยเพศหญิงมีความต้องการที่มากกว่าเพศชาย รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.29

ตารางที่ 5.29 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดิน เชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ

อุปสรรค	เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	T	Sig.
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	หญิง	143	3.42	0.883	4.325*	0.039
	ชาย	57	3.32	0.760		
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	หญิง	143	3.26	1.012	5.881*	0.016
	ชาย	57	3.02	0.876		
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	หญิง	143	3.57	0.953	4.405*	0.037
	ชาย	57	3.46	0.781		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น (Y_5) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.180 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.181 และด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.167 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคในด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง และด้านแสงสว่างที่เพียงพอ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.204 ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.226 ด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.247 ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร (Y_7) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.220 ด้านความปลอดภัย (Y_{10}) มีค่าสหสัมพันธ์ =

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

0.190 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.197 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ความสะอาด) (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.295 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.264 ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.284 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.275 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคทั้ง 10 ด้านในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_2) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง (Y_1) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.157 ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.139 และด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม (Y_4) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.159 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคในด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง และด้านแสงสว่างที่เพียงพอ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_2) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.189 ด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.208 ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร (Y_7) = 0.186 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.182 ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.193 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.186 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ความสะอาด) (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.182 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.204 ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.211 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.234 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก-ต่ำ ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคทั้ง 10 ด้านในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_3) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.168 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.265 มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคในด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง และด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_4) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม (Y_4) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.152 และด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.175 ความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม ส่วนด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.157 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.163 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.146 และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดยอดอุบัติเหตุ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.177 พบว่ามีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับอุปสรรคทั้ง 6 ด้าน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กิจกรรมการใช้งาน (X_5) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง (Y_1) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.157 ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.171 ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.162 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.165 ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.172 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.157 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีกิจกรรมการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับอุปสรรคทั้ง 6 ด้าน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กิจกรรมการใช้งาน (X_5) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.221 ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม (Y_4) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.191 ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.201 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.183 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.223 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.195 และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดยอดอุบัติเหตุ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.195 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีกิจกรรมการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับอุปสรรคทั้ง 7 ด้าน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ช่วงเวลาที่ใช้งาน (X_6) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.147 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีช่วงเวลาที่ใช้งานที่ต่างกันมีผลกับอุปสรรคด้านที่บดบังแสงแดด รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.30

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
X_3	คือ	รายได้เฉลี่ยครัวเรือน
X_4	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
X_5	คือ	กิจกรรมการใช้งาน
X_6	คือ	ช่วงเวลาที่ใช้งาน
Y_1	คือ	อุปสรรคด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	อุปสรรคด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	อุปสรรคด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	อุปสรรคด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	อุปสรรคด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	อุปสรรคด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	อุปสรรคด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	อุปสรรคด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	อุปสรรคด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	อุปสรรคด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	อุปสรรคด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.30 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Sig.) ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	-0.099 (0.162)	-0.204** (0.004)	-0.226** (0.001)	-0.030 (0.675)	-0.180* (0.011)	-0.247** (0.000)	-0.220** (0.002)	-0.059 (0.408)	-0.181* (0.010)	-0.190** (0.007)	-0.167* (0.018)	-0.197** (0.005)	-0.295** (0.000)	-0.264** (0.000)	-0.284** (0.000)	-0.275** (0.000)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₂	-0.157* (0.026)	-0.139* (0.049)	-0.189** (0.008)	-0.159* (0.024)	-0.119 (0.093)	-0.208** (0.003)	-0.186** (0.008)	-0.119 (0.092)	-0.182** (0.010)	-0.113 (0.110)	-0.193** (0.006)	-0.186** (0.008)	-0.182** (0.010)	-0.204** (0.004)	-0.211** (0.003)	-0.234** (0.001)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำ	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำ	ต่ำ	ต่ำ
X ₃	-0.112 (0.116)	0.101 (0.155)	0.040 (0.577)	-0.078 (0.271)	0.114 (0.109)	-0.001 (0.994)	0.041 (0.567)	-0.265** (0.000)	-0.168* (0.018)	0.069 (0.329)	0.063 (0.374)	0.038 (0.594)	0.132 (0.062)	-0.016 (0.823)	0.100 (0.157)	-0.012 (0.870)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₄	-0.130 (0.067)	0.036 (0.617)	-0.071 (0.315)	-0.152* (0.031)	0.048 (0.496)	0.157* (0.027)	0.105 (0.137)	-0.175* (0.013)	-0.026 (0.718)	0.083 (0.241)	0.033 (0.646)	0.120 (0.090)	0.163* (0.021)	0.146* (0.040)	0.177* (0.012)	0.137 (0.053)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₅	0.157* (0.026)	0.171* (0.015)	0.221** (0.002)	0.191** (0.007)	0.162* (0.022)	0.104 (0.143)	0.139 (0.050)	0.201** (0.004)	0.165* (0.019)	0.135 (0.057)	0.172* (0.015)	0.183** (0.009)	0.223** (0.001)	0.195** (0.006)	0.195** (0.006)	0.157* (0.026)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₆	0.132 (0.062)	-0.123 (0.084)	0.014 (0.848)	0.135 (0.057)	-0.059 (0.406)	-0.147* (0.038)	-0.070 (0.324)	0.129 (0.069)	-0.022 (0.756)	-0.067 (0.343)	0.017 (0.815)	-0.101 (0.155)	-0.064 (0.369)	-0.110 (0.122)	-0.038 (0.589)	-0.126 (0.075)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน ในเรื่องระดับการศึกษา จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ตัวแปรที่มีค่า Sig น้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่ออุปสรรคในการใช้งานในด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.31

ตารางที่ 5.31 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษา กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

อุปสรรค	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	ระหว่างกลุ่ม	9.760	2	4.880	4.716*	0.010
	ภายในกลุ่ม	203.835	197	1.035		
	รวม	213.595	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (ต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์เพศกับความต้องการป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig เท่ากับ 0.008 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า เพศมีผลต่อความต้องการป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” โดยเพศหญิงมีความต้องการที่มากกว่าเพศชาย รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.32

ตารางที่ 5.32 แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเพศกับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติวิเคราะห์แบบที (t-test) ที่ใช้ในการทดสอบ

ความต้องการ	เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t	Sig.
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	หญิง	143	4.24	0.824	7.136*	0.008
	ชาย	57	4.07	0.728		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี การใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.168 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.175 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.166 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านที่บดบังแสงแดด ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และพบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.269 ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.235 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.238 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_2) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.150 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน (X_3) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.161 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.141 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.149 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_4) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.163 ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.147 ด้านความปลอดภัย (Y_{10}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.169 ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.150 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.176 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.148 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 6 ด้าน และพบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_4) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.215 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม และด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.228 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 2 ด้าน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กิจกรรมการใช้งาน (X_5) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.148 ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร (Y_7) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.181 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.152 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีกิจกรรมการใช้งาน ที่ต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 3 ด้าน

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ช่วงเวลาที่ใช้งาน (X_6) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง (Y_1) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.166 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (Y_{14}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.155 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีช่วงเวลาที่ใช้งานที่ต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 2 ด้าน และพบว่า ช่วงเวลาที่ใช้งาน (X_6) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี ในด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.188 ด้านที่บดบังแสงแดด (Y_6) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.222 และด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.258 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.214 ด้านความปลอดภัย (Y_{10}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.240 ด้านการดูแลรักษาความสะอาด (Y_{12}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.237 และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16})

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่จนด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.191 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีช่วงเวลาที่ใช้งาน ที่ต่างกันมีผลกับระดับความต้องการทั้ง 7 ด้าน รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.33

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
X_3	คือ	รายได้เฉลี่ยครัวเรือน
X_4	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
X_5	คือ	กิจกรรมการใช้งาน
X_6	คือ	ช่วงเวลาที่ใช้งาน
Y_1	คือ	ระดับความต้องการด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	ระดับความต้องการด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	ระดับความต้องการด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	ระดับความต้องการด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	ระดับความต้องการด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	ระดับความต้องการด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	ระดับความต้องการด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	ระดับความต้องการด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	ระดับความต้องการด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	ระดับความต้องการด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	ระดับความต้องการด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.33 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์															
	(Sig.)															
	ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	-0.021 (0.769)	-0.041 (0.565)	-0.085 (0.233)	-0.004 (0.955)	0.007 (0.916)	-0.168* (0.017)	-0.081 (0.253)	-0.120 (0.091)	-0.175* (0.013)	-0.103 (0.145)	-0.110 (0.120)	-0.042 (0.557)	-0.269** (0.000)	-0.166* (0.019)	-0.235** (0.001)	-0.238** (0.001)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₂	-0.011 (0.877)	-0.047 (0.509)	-0.034 (0.636)	0.008 (0.907)	-0.010 (0.891)	-0.080 (0.261)	-0.078 (0.274)	0.002 (0.973)	-0.039 (0.581)	-0.028 (0.689)	-0.025 (0.723)	0.028 (0.690)	-0.090 (0.205)	-0.033 (0.644)	-0.150* (0.034)	-0.093 (0.188)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₃	0.072 (0.314)	0.125 (0.077)	-0.130 (0.067)	-0.009 (0.905)	0.104 (0.144)	0.110 (0.122)	-0.042 (0.559)	0.024 (0.736)	0.016 (0.818)	0.119 (0.092)	0.161* (0.022)	0.141* (0.046)	0.149* (0.035)	0.027 (0.704)	0.090 (0.203)	-0.027 (0.703)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₄	0.086 (0.225)	0.163* (0.021)	-0.215** (0.002)	-0.009 (0.903)	0.037 (0.607)	0.228** (0.001)	-0.128 (0.071)	0.147* (0.038)	0.105 (0.139)	0.169* (0.017)	0.150* (0.033)	0.176* (0.013)	0.074 (0.295)	0.148* (0.037)	0.067 (0.347)	0.086 (0.228)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₅	-0.072 (0.311)	-0.034 (0.629)	0.148* (0.037)	0.014 (0.847)	0.065 (0.364)	0.101 (0.156)	0.181* (0.010)	-0.006 (0.937)	0.028 (0.690)	-0.003 (0.964)	0.086 (0.226)	0.072 (0.311)	0.152* (0.032)	0.061 (0.393)	0.131 (0.063)	0.019 (0.789)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₆	-0.166* (0.019)	-0.188** (0.008)	0.096 (0.176)	-0.107 (0.130)	-0.02 (0.778)	-0.222** (0.002)	0.056 (0.431)	-0.258** (0.000)	-0.213** (0.002)	-0.240** (0.001)	-0.077 (0.277)	-0.237** (0.001)	-0.036 (0.617)	-0.155* (0.028)	-0.085 (0.232)	-0.191** (0.007)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในเรื่องระดับการศึกษา จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ทั้ง 4 ตัวแปร มีค่า Sig น้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่อความต้องการในการใช้งานแต่ละตัวแปร ซึ่งได้แก่ พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ภูมิทัศน์ที่สวยงาม พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น และการดูแลรักษาความสะอาด “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.34

ตารางที่ 5.34 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

กิจกรรมการใช้งาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	ระหว่างกลุ่ม	9.226	2	4.613	5.853	0.003
	ภายในกลุ่ม	155.254	197	0.788		
	รวม	164.48	199			
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	ระหว่างกลุ่ม	4.953	2	2.476	3.685	0.027
	ภายในกลุ่ม	132.402	197	0.672		
	รวม	137.355	199			
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	ระหว่างกลุ่ม	5.581	2	2.79	4.251	0.016
	ภายในกลุ่ม	129.294	197	0.656		
	รวม	134.875	199			
การดูแลรักษาความสะอาด	ระหว่างกลุ่ม	5.351	2	2.675	4.196	0.016
	ภายในกลุ่ม	125.604	197	0.638		
	รวม	130.955	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า เพศ ไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นไม่มีผลกับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษา ไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความถี่ในการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_1) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในด้านลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Y_2) มีค่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สหสัมพันธ์ = 0.170 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_2) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี ในลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Y_2) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.264 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานที่ต่างกันมีผลกับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.35

สัญลักษณ์

X_1	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
X_2	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
Y_1	คือ	ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y_2	คือ	ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
Y_3	คือ	ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y_4	คือ	กิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

ตารางที่ 5.35 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความถี่ในการใช้งานกับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Sig.) ระดับความสัมพันธ์			
	Y_1	Y_2	Y_3	Y_4
X_1	-0.005 (0.942)	0.170* (0.016)	0.065 (0.363)	0.030 (0.672)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X_2	-0.017 (0.807)	0.264** (0.000)	0.073 (0.305)	-0.030 (0.669)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และเวลาที่ใช้งาน กับ แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี โดยการใช้การวิเคราะห์ ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และเวลาที่ใช้งานกับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และเวลาที่ใช้งานที่ แตกต่างกันไม่มีผลกับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

5.2.6 อັตลัษณ์ขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า อັตลัษณ์ขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีใน ความคิดเห็นขงผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1) อັตลัษณ์ใน ลักษณะจับต้องได้ และ 2) อັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้ ซึ่งในแต่ละลักษณะสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) อັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่อັตลัษณ์ขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีเป็นอັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้ เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลขงผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) การตกแต่งด้วยโครงสีขาว ครอบกลางทางเดินเชื่อม (2) จุดศูนย์กลางและเชื่อมตอขงออฟฟิศในย่านสีลม (3) คนสัญจรหนาแน่นช่วงวันทำงาน (4) ลานกิจกรรมตรงกลาง และ (5) จุดเชื่อมทังสถานีรถไฟโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS)

2) อັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้

ผู้ตอบแบบสอบถามบางส่วนมีความคิดเห็นว่อັตลัษณ์ขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรีเป็น อັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้ โดยการมองในภาพรวมขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและย่านในบริเวณโดยรอบขงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคิด สภาพสังคม และวัฒนธรรมในแต่ละย่าน เป็นต้น ซึ่งอັตลัษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลขงผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) ความเร่งรีบในชั่วโมงเร่งด่วน (2) การเล่นกีฬาบนทางเดินเชื่อม และ (3) ทักษะสภาพที่สวยงามขงย่านอาคารสำนักงาน

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูล : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

5.3.1 การวิเคราะห์ลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 144 คน (คิดเป็นร้อยละ 72.00) และเพศชาย จำนวน 56 คน (คิดเป็นร้อยละ 28.00) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 26 ปี (คิดเป็นร้อยละ 11.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 157 คน (คิดเป็นร้อยละ 78.50) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ วิชาชีพเอกชน จำนวน 91 คน (คิดเป็นร้อยละ 45.50) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 25,676.20 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขต จตุจักร จำนวน 57 คน (คิดเป็นร้อยละ 28.50) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.36 และตารางที่ 5.37

ตารางที่ 5.36 แสดงลักษณะประชากรผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
เพศ			
หญิง	144	72.00	1
ชาย	56	28.00	2
รวม	200	100.00	
อายุ			
น้อยกว่า 21 ปี	18	9.00	3
21-30 ปี	133	66.50	1
31-40 ปี	34	17.00	2
41-50 ปี	9	4.50	4
51-60 ปี	4	2.00	5
61 ปีขึ้นไป	2	1.00	6
รวม	200	100.00	
ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าปริญญาตรี	11	5.50	3
ปริญญาตรี	157	78.50	1
สูงกว่าปริญญาตรี	32	16.00	2
รวม	200	100.00	
อาชีพ			
นักเรียน/นักศึกษา	45	22.50	2
ค้าขาย/รับจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว	13	6.50	5
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	31	15.50	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.36 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
บริษัทเอกชน	91	45.50	1
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ	4	2.00	6
อื่น ๆ	16	8.00	4
รวม	200	100.00	
ที่อยู่อาศัย			
คลองเตย	1	0.50	22
คลองสาน	1	0.50	23
คลองสามวา	1	0.50	24
คันนายาว	2	1.00	17
จตุจักร	57	28.50	1
ดอนเมือง	3	1.50	14
ดินแดง	9	4.50	5
ดุสิต	4	2.00	10
ทุ่งครุ	1	0.50	25
ธนบุรี	2	1.00	18
บางกอกน้อย	3	1.50	15
บางกอกใหญ่	1	0.50	26
บางกะปิ	8	4.00	6
บางขุนเทียน	2	1.00	19
บางเขน	8	4.00	7
บางซื่อ	4	2.00	11
บางนา	1	0.50	27
บางบอน	1	0.50	28
บางพลัด	2	1.00	20
บางรัก	4	2.00	12
บึงกุ่ม	1	0.50	29
ปทุมวัน	2	1.00	21
มีนบุรี	1	0.50	30
ยานนาวา	5	2.50	9
ราชเทวี	1	0.50	31
ลาดพร้าว	18	9.00	3
วังทองหลาง	3	1.50	16
สาทร	1	0.50	32
สายไหม	6	3.00	8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.36 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
หนองแขม	1	0.50	33
หลักสี่	4	2.00	13
ห้วยขวาง	11	5.50	4
เขตปริมณฑล	31	15.50	2
รวม	200	100.00	
สถานที่ทำงาน/ที่เรียน			
คลองเตย	6	3.00	9
คลองสาน	1	0.50	25
คลองสามวา	1	0.50	26
คันนายาว	2	1.00	21
จตุจักร	40	20.00	1
ดอนเมือง	2	1.00	22
ดินแดง	14	7.00	4
ดุสิต	4	2.00	12
ธนบุรี	1	0.50	27
บางกอกน้อย	1	0.50	28
บางกอกใหญ่	1	0.50	29
บางกะปิ	4	2.00	13
บางขุนเทียน	2	1.00	23
บางเขน	12	6.00	5
บางคอแหลม	1	0.50	30
บางซื่อ	4	2.00	14
บางนา	1	0.50	31
บางรัก	3	1.50	16
บึงกุ่ม	2	1.00	24
ปทุมวัน	5	2.50	11
พญาไท	3	1.50	17
พระโขนง	1	0.50	32
พระนคร	6	3.00	10
มีนบุรี	1	0.50	33
ราชเทวี	3	1.50	18
ราชบุรีบูรณะ	1	0.50	34
ลาดพร้าว	12	6.00	6
วังทองหลาง	1	0.50	35

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.36 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
วัฒนา	7	3.50	8
สวนหลวง	3	1.50	19
สาทร	11	5.50	7
สายไหม	4	2.00	15
หลักสี่	3	1.50	20
ห้วยขวาง	15	7.50	3
เขตปริมณฑล	22	11.50	2
รวม	200	100.00	

ตารางที่ 5.37 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนข้อมูลประชากร : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด
	\bar{X}	(S.D.)	(Maximum)	(Minimum)
อายุ (ปี)	28.27	7.99	64.00	15.00
รายได้ (เดือน)	25,676.20	21,459.62	170,000.00	1,800.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนครัวเรือน (เดือน)	84,717.50	138,328.03	1,700,000.00	3,000.00

5.3.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นจำนวน 1 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 43.00) กิจกรรมการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำ คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 75.00) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 18.01 – 21.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 32.50) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.38

ตารางที่ 5.38 แสดงลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะของตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ความถี่ในการใช้งาน			
7 วันต่อสัปดาห์	8	4.00	7
6 วันต่อสัปดาห์	10	5.00	6
5 วันต่อสัปดาห์	26	13.00	3
4 วันต่อสัปดาห์	14	7.00	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.38 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
3 วันต่อสัปดาห์	25	12.50	4
2 วันต่อสัปดาห์	31	15.50	2
1 วันต่อสัปดาห์	86	43.00	1
รวม	200	100.00	
วัตถุประสงค์			
พักผ่อนหย่อนใจ	19	9.50	3
การเดินทาง	150	75.00	1
พบปะเพื่อนฝูง	28	14.00	2
ออกกำลังกาย	2	1.00	4
กิจกรรมทางการเมือง	0	0.00	6
ถ่ายภาพ	0	0.00	7
กิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ	0	0.00	8
อื่น ๆ	1	0.50	5
รวม	200	100.00	
ช่วงเวลา			
06.00 – 09.00 น.	19	9.50	4
09.01 – 12.00 น.	17	8.50	55
12.01 – 15.00 น.	40	20.00	3
15.01 – 18.00 น.	57	28.50	2
18.01 – 21.00 น.	65	32.50	1
21.01 – 24.00 น.	2	1.00	6
รวม	200	100.00	

5.3.3 การวิเคราะห์อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.33 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.44 (3) พื้นที่เหมาะสำหรับทำกิจกรรม เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.40 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ร่มรื่น เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.40 (6) ที่บดบังแสงแดด เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.43

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.41 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42 (3) การดูแลรักษาความสะอาด เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.60 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.56 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.63 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) เป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.48 (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) เป็นอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 โดยแสดงรายละเอียดในตารางที่ 5.39

ตารางที่ 5.39 แสดงความคิดเห็นเรื่องอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับอุปสรรค	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	3.33	1.07	5.00	1.00	ปานกลาง	6
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	3.44	1.01	5.00	1.00	ปานกลาง	1
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.40	1.01	5.00	1.00	ปานกลาง	4
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.39	1.02	5.00	1.00	ปานกลาง	5
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	3.40	1.11	5.00	1.00	ปานกลาง	3
ที่บดบังแสงแดด	3.43	1.00	5.00	1.00	ปานกลาง	2

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.39 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับ อุปสรรค	ลำดับ
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.39	1.08	5.00	1.00	ปานกลาง	2
การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่ง สาธารณะ	3.39	1.10	5.00	1.00	ปานกลาง	3
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.42	1.00	5.00	1.00	ปานกลาง	1
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	3.41	0.95	5.00	1.00	ปานกลาง	7
แสงสว่างที่เพียงพอ	3.42	1.16	5.00	1.00	ปานกลาง	6
การดูแลรักษาความสะอาด	3.60	1.01	5.00	1.00	มาก	2
สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่าย เครื่องดื่ม)	3.56	1.07	5.00	1.00	มาก	3
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	3.63	1.14	5.00	1.00	มาก	1
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ	3.48	1.01	5.00	1.00	ปานกลาง	5
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.53	1.05	5.00	1.00	มาก	4

5.3.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะกายภาพในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะกายภาพ ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.31 (2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.32 (3) พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.59 (4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.03 (5) พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่วมมือ พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.93 และ (6) ที่จอดรถ แสงแดด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.28

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้ (1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.39 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.39 (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42 (4) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.56 (5) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยวงจรปิด) พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.41 (6) แสงสว่างที่เพียงพอ พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42 (7) การดูแลรักษาความสะอาด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.60 (8) สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.56 (9) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.63 (10) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.48 (11) สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์บันไดเลื่อน) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53

ต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.71 (2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.39 และ (3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.28

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ดังนี้ (1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.23 (2) แสงสว่างที่เพียงพอ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.85 (3) การดูแลรักษาความสะอาด พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.36 (4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พักตัวจำหน่ายเครื่องดื่ม) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.03 (5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.19 (6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) พบว่า มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.40 และ (7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) พบว่า มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.14 โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.40

ตารางที่ 5.40 แสดงความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
ลักษณะทางกายภาพ						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	4.31	0.85	5.00	1.00	มาก	2
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	4.32	0.77	5.00	2.00	มาก	1
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.59	1.07	5.00	1.00	มาก	6
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	4.03	0.95	5.00	2.00	มาก	4
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	3.93	1.10	5.00	1.00	มาก	5
ที่บดบังแสงแดด	4.28	0.89	5.00	1.00	มาก	3
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.71	1.12	5.00	1.00	มาก	3
การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ	4.39	0.82	5.00	1.00	มาก	1
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	4.28	0.85	5.00	1.00	มาก	2
ลักษณะการให้บริการ						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	4.23	0.95	5.00	2.00	มาก	3
แสงสว่างที่เพียงพอ	3.85	1.14	5.00	2.00	มาก	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาชาติ ไม่อนุญาตให้ผู้อื่นใช้ประโยชน์จากเอกสารนี้

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.40 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{X}	S.D.	Max	Min	ระดับความต้องการ	ลำดับ
การดูแลรักษาความสะอาด	4.36	0.85	5.00	2.00	มาก	2
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่พักรู้จำหน่วยเครื่องดื่ม)	4.03	1.04	5.00	1.00	มาก	6
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	4.19	1.01	5.00	1.00	มาก	4
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลมเครื่องพ่นละอองน้ำ)	4.40	0.80	5.00	1.00	มาก	1
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	4.14	0.96	5.00	1.00	มาก	5

5.3.5 การวิเคราะห์ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ในส่วนของลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง จำนวน 50 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.00) รองลงมา คือ ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น จำนวน 46 คน (คิดเป็นร้อยละ 23.00)

ในส่วนของลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 100 คน (คิดเป็นร้อยละ 50.00) รองลงมา คือ ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร จำนวน 97 คน (คิดเป็นร้อยละ 48.50)

ในส่วนของลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 51 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.50) รองลงมา คือ สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพักรู้จำหน่วยเครื่องดื่ม) จำนวน 38 คน (คิดเป็นร้อยละ 19.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.41

ตารางที่ 5.41 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ในแต่ละลักษณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ลักษณะทางกายภาพ			
ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง	50	25.00	1
ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	36	18.00	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.41 (ต่อ)

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	12	6.00	5
ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม	34	17.00	4
ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น	46	23.00	2
ควรเพิ่มที่จอดรถบังแสงแดด	12	6.00	6
อื่น ๆ	10	5.00	7
รวม	200	100.00	
การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ			
ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	97	48.50	2
ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง	100	50.00	1
อื่น ๆ	3	1.50	3
รวม	200	100.00	
การให้บริการของพื้นที่			
ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย	51	25.50	1
ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ	11	5.50	7
ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด	26	13.00	5
สิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	38	19.00	2
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	31	15.50	3
ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดยอดอุบัติเหตุ	27	13.50	4
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	15	7.50	6
อื่น ๆ	1	0.50	8
รวม	200	100.00	

ในส่วนของกิจกรรมใดบ้างควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) จำนวน 92 คน (คิดเป็นร้อยละ 46.00) รองลงมา กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) จำนวน 54 คน (คิดเป็นร้อยละ 27.00) โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.42

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.42 แสดงความต้องการให้มีการเพิ่มกิจกรรมในพื้นที่ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

คุณลักษณะตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ	ลำดับที่
กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม)	54	27.00	2
กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ แลกเปลี่ยนความรู้)	31	15.50	3
กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเต้นแอโรบิก)	10	5.00	5
กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)	92	46.00	1
อื่น ๆ	13	6.50	4
รวม	200	100.00	

5.3.6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามของทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว จากการเชื่อมโยงของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในบทที่ 3 สามารถแบ่งความสัมพันธ์ออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรและพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะที่ศึกษากับ อุปสรรค ความต้องการ และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.43 ตารางที่ 5.44 และตารางที่ 5.45

ตารางที่ 5.43 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	อุปสรรคการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ● ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ภูมิทัศน์ที่สวยงาม ● พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ● ที่จอดรถแสงแดด ● จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ● ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ● ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) ● แสงสว่างที่เพียงพอ ● การดูแลรักษาความสะอาด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.43 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
	<ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

ตารางที่ 5.44 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อ ระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	ระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ภูมิทัศน์ที่สวยงาม พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ที่บดบังแสงแดด จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด) แสงสว่างที่เพียงพอ การดูแลรักษาความสะอาด อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.45 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรต่อระดับการพัฒนาในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ลักษณะประชากร <ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● ระดับการศึกษา ● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ● รายได้เฉลี่ยครัวเรือน 	การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต <ul style="list-style-type: none"> ● ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ● ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ● ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ● ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม ● ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น
ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการใช้งาน ● กิจกรรมในการใช้งาน ● ช่วงเวลาที่ใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● ควรเพิ่มพื้นที่บดบังแสงแดด ● ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ● ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ● ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย ● ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ ● ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด ● ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ● ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ● ควรติดตั้งอุปกรณ์อุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ ● ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ● ควรเพิ่มกิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านการเรียนรู้ (นิทรรศการ การแลกเปลี่ยนความรู้) ● ควรเพิ่มกิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเดินแอโรบิค) ● ควรเพิ่มกิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)

1) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (อุปสรรคการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า เพศไม่มีผลต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีผลต่ออุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และรายได้เฉลี่ยครัวเรือน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม (Y_4) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.146 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_2) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.155 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับอุปสรรคในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน (X_3) กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (Y_{16}) มีค่าสหสัมพันธ์ = 0.145 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงบวกในทิศทางเดียวกัน มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลกับอุปสรรคในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.46

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
X_3	คือ	รายได้เฉลี่ยครัวเรือน
Y_1	คือ	อุปสรรคด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	อุปสรรคด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	อุปสรรคด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	อุปสรรคด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	อุปสรรคด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	อุปสรรคด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	อุปสรรคด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	อุปสรรคด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	อุปสรรคด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	อุปสรรคด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	อุปสรรคด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	อุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	อุปสรรคด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	อุปสรรคอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.46 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์															
	(Sig.)															
	ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	-0.082 (0.249)	-0.079 (0.264)	-0.099 (0.164)	-0.146* (0.039)	-0.076 (0.282)	-0.044 (0.540)	-0.027 (0.704)	-0.030 (0.668)	-0.060 (0.402)	-0.016 (0.826)	-0.004 (0.957)	0.024 (0.731)	-0.024 (0.738)	-0.024 (0.738)	-0.028 (0.691)	-0.011 (0.879)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₂	-0.034 (0.631)	-0.013 (0.850)	-0.155* (0.029)	-0.108 (0.128)	-0.094 (0.186)	0.011 (0.874)	0.010 (0.883)	-0.015 (0.831)	-0.013 (0.850)	-0.027 (0.703)	-0.018 (0.803)	-0.067 (0.346)	-0.036 (0.616)	-0.079 (0.265)	-0.057 (0.422)	-0.066 (0.355)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₃	-0.044 (0.534)	0.082 (0.249)	0.034 (0.634)	0.039 (0.586)	0.050 (0.481)	0.067 (0.346)	0.067 (0.346)	0.046 (0.519)	0.038 (0.597)	0.075 (0.289)	0.083 (0.244)	0.076 (0.285)	0.050 (0.478)	0.117 (0.099)	0.093 (0.190)	0.145* (0.040)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และอุปสรรคของผู้ใช้บริการพื้นที่สาธารณะ คือ ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการใช้งาน กับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการใช้งาน กับตัวแปรตามอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (ต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการใช้การวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า เพศ ที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว จากการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีค่าสหสัมพันธ์น้อยกว่า 0.00 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นไม่มีผลกับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในเรื่องระดับการศึกษา จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ทั้ง 4 ตัวแปร มีค่า Sig น้อยกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีผลต่อความต้องการในการใช้งานแต่ละตัวแปร ซึ่งได้แก่ การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) และอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน) “แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05” รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.47

ตารางที่ 5.47 แสดงค่าสถิติเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการศึกษากับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติ One – Way ANOVA ที่ใช้ในการทดสอบ

กิจกรรมการใช้งาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
การเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	7.215	2	3.607	5.634	0.004
	ภายในกลุ่ม	126.14	197	0.640		
	รวม	133.355	199			
ระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง)	ระหว่างกลุ่ม	8.167	2	4.083	5.908	0.003
	ภายในกลุ่ม	136.153	197	0.691		
	รวม	144.32	199			
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	ระหว่างกลุ่ม	7.620	2	3.81	6.351	0.002
	ภายในกลุ่ม	118.175	197	0.600		
	รวม	125.795	199			
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	ระหว่างกลุ่ม	7.985	2	3.992	4.466	0.013
	ภายในกลุ่ม	176.095	197	0.894		
	รวม	184.08	199			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน และกิจกรรมการใช้งานครบถ้วนตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.144 และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (Y_{15}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.170 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_1) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Y_{13}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.186 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับระดับความต้องการในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการใช้งาน (X_2) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร (Y_7) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.165 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีความถี่ในการใช้งานต่างกันมีผลกับระดับความต้องการในด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กิจกรรมการใช้งาน (X_3) กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ (Y_8) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.177 ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง (Y_9) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.144 ด้านความปลอดภัย (Y_{10}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.177 และด้านแสงสว่างที่เพียงพอ (Y_{11}) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.165 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีกิจกรรมการใช้งานครบถ้วนตามระดับความต้องการทั้ง 4 ด้าน ในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.48

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สัญลักษณ์

X_1	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
X_2	คือ	ความถี่ในการใช้งาน
X_3	คือ	กิจกรรมการใช้งาน
Y_1	คือ	ระดับความต้องการด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง
Y_2	คือ	ระดับความต้องการด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
Y_3	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
Y_4	คือ	ระดับความต้องการด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
Y_5	คือ	ระดับความต้องการด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
Y_6	คือ	ระดับความต้องการด้านที่บดบังแสงแดด
Y_7	คือ	ระดับความต้องการด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
Y_8	คือ	ระดับความต้องการด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ
Y_9	คือ	ระดับความต้องการด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
Y_{10}	คือ	ระดับความต้องการด้านความปลอดภัย
Y_{11}	คือ	ระดับความต้องการด้านแสงสว่างที่เพียงพอ
Y_{12}	คือ	ระดับความต้องการด้านการดูแลรักษาความสะอาด
Y_{13}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
Y_{14}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
Y_{15}	คือ	ระดับความต้องการด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
Y_{16}	คือ	ระดับความต้องการด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.48 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน และกิจกรรมการใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งาน พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์															
	(Sig.)															
	ระดับความสัมพันธ์															
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅	Y ₆	Y ₇	Y ₈	Y ₉	Y ₁₀	Y ₁₁	Y ₁₂	Y ₁₃	Y ₁₄	Y ₁₅	Y ₁₆
X ₁	0.018	-0.064	-0.144*	-0.132	-0.099	0.016	-0.059	-0.077	-0.092	-0.075	-0.038	-0.038	-0.186**	-0.119	-0.170*	-0.069
	(0.796)	(0.371)	(0.043)	(0.061)	(0.165)	(0.821)	(0.408)	(0.281)	(0.196)	(0.293)	(0.594)	(0.593)	(0.008)	(0.093)	(0.016)	(0.330)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₂	-0.020	-0.032	-0.010	-0.016	-0.082	-0.040	-0.165*	0.000	0.010	-0.016	0.002	-0.029	-0.096	-0.007	-0.124	-0.007
	(0.784)	(0.655)	(0.893)	(0.818)	(0.247)	(0.576)	(0.020)	(0.995)	(0.893)	(0.817)	(0.976)	(0.685)	(0.176)	(0.918)	(0.080)	(0.921)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก
X ₃	-0.042	-0.079	0.027	0.003	0.009	-0.037	-0.070	-0.177*	-0.144*	-0.177*	-0.165*	-0.105	0.010	-0.056	-0.021	-0.083
	(0.552)	(0.267)	(0.708)	(0.962)	(0.898)	(0.607)	(0.327)	(0.012)	(0.042)	(0.012)	(0.019)	(0.138)	(0.884)	(0.428)	(0.771)	(0.242)
	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำมาก

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และช่วงเวลาที่ใช้งาน กับตัวแปรตามระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือน และช่วงเวลาที่ใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับระดับความต้องการในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

3) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง)

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ เพศ กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า เพศไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ อายุ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อายุ (X_1) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.174 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำมาก ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีผลกับลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (X_2) กับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว ในด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อม

ลอยฟ้า (Y_3) มีค่าสหสัมพันธ์ = -0.249 พบว่า มีความสัมพันธ์เชิงลบในทิศทางตรงกันข้าม มีค่าต่ำกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับที่ต่ำ ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากขึ้นมีผลกับลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า รายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.49

สัญลักษณ์

X_1	คือ	อายุ
X_2	คือ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
Y_1	คือ	ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y_2	คือ	ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
Y_3	คือ	ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
Y_4	คือ	กิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

ตารางที่ 5.49 แสดงการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว และค่าสถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

X	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Sig.) ระดับความสัมพันธ์			
	Y_1	Y_2	Y_3	Y_4
	X_1	-0.003 (0.968)	-0.010 (0.893)	-0.174* (0.014)
	ไม่สัมพันธ์	ไม่สัมพันธ์	ต่ำมาก	ไม่สัมพันธ์
X_3	0.003 (0.972)	0.052 (0.461)	-0.249** (0.000)	-0.068 (0.339)
	ไม่สัมพันธ์	ไม่สัมพันธ์	ต่ำ	ไม่สัมพันธ์

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ ระดับการศึกษา กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดิน เชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า มีค่า Sig มากกว่า 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษาไม่มี ผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร และแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ คือ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และ กิจกรรมการใช้งาน กับแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

จากการใช้สถิติในการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการ วิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการ ใช้งานกับตัวแปรตามแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ในช่วง 0.00-0.20 ซึ่งหมายความว่า ประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ใน การใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันไม่มีผลกับแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

5.3.7 อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยก ลาดพร้าวในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ และ 2) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องไม่ได้ ซึ่งในแต่ละลักษณะ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ห้าแยกลาดพร้าวเป็นอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้ เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอัตลักษณ์ในลักษณะจับ ต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าสี่เทา (2) จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและห้างสรรพสินค้า (3) ทางเดินเชื่อมตรงยาว (4) ทางเดินที่มีหลังคาและต่อหม้อคั่นกลาง และ (5) ทางเดินเชื่อมที่มีระยะทางไกลมาก

2) อັตลัษณึในลัษณะจับัตองไมไ้

ผู้ตอบแบบสอบถาามบางส่วนม่คความคึเด็เห็ว่าอັตลัษณึของพึ้นที่ทางเด็นเช็อมลอยฟ้าห้แยกลาตพรว้าแ็นอັตลัษณึในลัษณะจับัตองไมไ้ โดยการมอเงนภาพรวมของพึ้นที่ทางเด็นเช็อมลอยฟ้าและย่านแ็นบรึเวณโดยรอบของพึ้นที่ทางเด็นเช็อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคึเด็ สภาพสังคมและวัฒนธรรมแ็นแต่ละย่าน แ็นตึ้น ซึงอັตลัษณึในลัษณะจับัตองไมไ้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาาม ไ้แก่ (1) มลพิษทางเส็องจากการจรรยาจร (2) ความร้อบบรึเวณทางเด็นเช็อม และ (3) บรึรยาภาศของการจรรยาจรตึดขัต

5.4 การสรุประเด็นจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทึง 3 พึ้นที่ศึษา

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทึง 3 พึ้นที่ศึษา สามารถสรุประเด็นต้ง ๆ โดยแสดงแ็นตารางแ่งระเด็นออกแ็น 4 ส่วน ไ้แก่ 1) ข้อมูลสภาพทัวไป 2) ลึงอ้านวยความสะดวก 3) รูปแบบการใ้งานของพึ้นที่สาธาธณะ และ 4) ความต้งการ อุดสรคใ้การใ้งานพึ้นที่สาธาธณะ และความต้งการใ้มีการพัฒนาและบรึบรึงพึ้นที่สาธาธณะแ็นอนาคต

ระเด็นข้อมูลสภาพทัวไปแ็นการสรุประเด็น ประกอบไปด้วย การก่อต้ง การเป็ดใ้ใช้งานระยะเวลาใ้การใ้บรึการ วัฒนธรรคใ้การพัฒนาและการบรึบรึง การเช็อมต้อ รูปแบบการใ้ถึง ลัษณะทางเศรษฐกึ และลัษณะทางสังคม รายละเอียดแสดงไว้แ็นตารางที่ 5.50

ตารางที่ 5.50 ตารางสรุประเด็นข้อมูลสภาพทัวไป

ข้อมูลสภาพทัวไป	แยกปทุมวัน	ชองนนทรี	ห้แยกลาตพรว้า
หน่วยงานรับผึดชอบ	หน่วยงานเอกชนและยกแ็นทรึพึลึนของกรุงเทพมหานคร	บรึษัเอกชนที่อยู่ใกล้เค็ยง และมอบใ้ที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร	รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
การเป็ดใ้ใช้งาน	4 ลึงหาคม 2560	3 พฤษภาคม 2553	5 ตุลาคม 2563
ระยะเวลาใ้บรึการ	ตลอด 24 ช่วโมง	ตลอด 24 ช่วโมง	ตลอด 24 ช่วโมง
วัฒนธรรคใ้การพัฒนาและบรึบรึง	สัญจรสะดวก เช็อมต้ออาคาร แ็นพึ้นที่สาธาธณะแ็นทางห้ที่ปลอดกัยพักผ่อ่นหย่อนใจ และแ็นจุดนัดพบ	สัญจรสะดวก เช็อมต้อการเด็นทาง สามารถใ้งานได้หลากหลาย และแ็นจุดจจจำ	สัญจรสะดวก เช็อมต้อระบบขนส่ง รวดเร็วและปลอดกัย สามารถใ้งานได้หลากหลาย

เอกสารนี้แ็นเอกสารที่สงวนไว้ใ้สำหรับการใ้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตใ้หน้าไปใ้ประโยชนด้านการค้าไม่ว่ากรณึใด ๆ ทึงลึ้น อึกทึงห้ามมิใ้ดัดแปลงเนือหา และต้งอ้างอึงถึงเจ้าของเอกสารทุกคร้งทึงมีการนำไปใ้

ตารางที่ 5.50 (ต่อ)

ข้อมูลสภาพทั่วไป	แยกปทุมวัน	ช่องนนทรี	ห้าแยกลาดพร้าว
การเชื่อมต่อ	- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ - อาคารสยาม ดิสคัฟเวอรี - หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร - ห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง	- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีช่องนนทรี - สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร - ศูนย์การค้าเอ็มโพร์ ทาวเวอร์ - อาคารสำนักงานบางกอกซิติ์ ทาวเวอร์ - อาคารสำนักงานสาทรธานี - อาคารสำนักงานสาทรสแควร์	- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว - รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สถานีพหลโยธิน - ศูนย์การค้ายูเนี่ยน มอลล์ - ศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว - ห้างสรรพสินค้าเดอะวันพาร์ค - โรงเรียนหอวัง - สวนสาธารณะสวนสมเด็จพระยา 84
การเข้าถึง	เส้นทางโครงข่ายถนนระบบขนส่งสาธารณะทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางราง	เส้นทางโครงข่ายถนนระบบขนส่งสาธารณะทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางราง	เส้นทางโครงข่ายถนนระบบขนส่งสาธารณะทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางราง
ลักษณะทางเศรษฐกิจ	-	ทางตรง หาบเร่แผงลอย และทางอ้อมการเข้าพื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมต่าง ๆ	ทางตรง โดยมีการติดตั้งเครื่องจำหน่ายเครื่องดื่มและบริการเติมเงิน และหาบเร่แผงลอย
ลักษณะทางสังคม	รูปแบบสังคมเมือง	รูปแบบสังคมเมือง	รูปแบบสังคมเมือง
การทำกิจกรรมนอกเหนือจากวัตถุประสงค์เดิม	ไม่อนุญาต	อนุญาต โดยทำการขออนุญาต	อนุญาต โดยทำการขออนุญาต

ประเด็นข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบไปด้วย ป้ายสัญลักษณ์ พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ที่บดบังแสงแดด ความปลอดภัย แสงสว่าง การดูแลรักษาความสะอาด ที่นั่งพัก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ อุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.51

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.51 ตารางสรุปประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวก	แยกปทุมวัน	ชองนนทรี	ห้าแยกลาดพร้าว
ป้ายสัญลักษณ์	✓	✓	✓
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	✓	✓	-
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	✓ ไม้ยืนต้นขนาดเล็ก ไม้พุ่ม	-	-
ที่จอดรถ	✓ มีบางส่วน	✓ มีบางส่วน	✓
ความปลอดภัย	✓	✓	✓
แสงสว่าง	✓ บางส่วนแสงสว่างไม่ส่องถึง	✓ ไฟเสียบางส่วน	✓
การดูแลรักษาความสะอาด	✓	✓	-
ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม	✓ ไม่มีตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม	-	✓ ไม่มีที่นั่งพัก
สิ่งอำนวยความสะดวกผู้พิการ	✓	✓	✓
อุปกรณ์ช่วยเหลือคนหูหนวก	-	-	-
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง	✓	✓	✓

ประเด็นบทบาทของพื้นที่สาธารณะสามารถจำแนกลักษณะของบทบาทออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ 1.บทบาทหลัก 2.บทบาทรอง 3.บทบาทตามสถานการณ์ (ปรับเปลี่ยนไปตามช่วงเวลา) รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.52

ตารางที่ 5.52 ตารางสรุปประเด็นบทบาทของพื้นที่สาธารณะ

บทบาท	แยกปทุมวัน	ชองนนทรี	ห้าแยกลาดพร้าว
บทบาทหลัก	การสัญจร	การสัญจร	การสัญจร
บทบาทรอง	<ul style="list-style-type: none"> พักผ่อนหย่อนใจ จุดนัดพบ 	<ul style="list-style-type: none"> เป็นจุดจอด 	-
บทบาทตามสถานการณ์ (ปรับเปลี่ยนไปตามช่วงเวลา)	<ul style="list-style-type: none"> บทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมของผู้ใช้งาน เช่น การเป็นพื้นที่รับประธาณอาหาร การเป็นพื้นที่รวมตัวกันเพื่อกิจกรรมทางการเมือง เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> บทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมของผู้ใช้งาน เช่น การเป็นพื้นที่เดินปีบอยและเล่นสเก็ตบอร์ด การเป็นพื้นที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> บทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมของผู้ใช้งาน เช่น การเป็นพื้นที่แสดงดนตรีเพื่อสร้างได้ การเป็นพื้นที่สำหรับจับจ่ายใช้สอย เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเด็นรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะสามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างในณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ได้แก่ 1. กิจกรรมจำเป็น 2. กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก และ 3. กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.53

ตารางที่ 5.53 ตารางสรุปประเด็นรูปแบบการใช้งานของพื้นที่สาธารณะ

รูปแบบการใช้งาน	แยกปทุมวัน	ช่องนนทรี	ห้าแยกลาดพร้าว
กิจกรรมจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปทานอาหาร ● การรูดคน 	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปทานอาหาร ● การรูดคน 	<ul style="list-style-type: none"> ● การเดินทางไปเรียนหนังสือ ● การเดินทางไปทำงาน ● การเดินทางกลับที่พักอาศัย ● การเดินทางไปทานอาหาร ● การรูดคน
กิจกรรมทางเลือก	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน ● การนั่ง ● การเดินเล่น ● การฟังเพลง ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การอ่านหนังสือ ● การท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน ● การนั่ง ● การเดินเล่น ● การฟังเพลง ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การท่องเที่ยว ● การซื้อสินค้า ● การเดินบีบอย ● การเล่นเกมบอร์ด ● การบริจาค 	<ul style="list-style-type: none"> ● การยืน ● การเดินเล่น ● การใช้โทรศัพท์ ● การทานอาหาร ● การท่องเที่ยว ● การซื้อสินค้า ● การบริจาค
กิจกรรมทางสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การจัดการแสดงดนตรี ● การรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล ● การร่วมกิจกรรม ● การขายสินค้า ● การแจกใบปลิว ● การรับบริจาค 	<ul style="list-style-type: none"> ● การสนทนา ● การพบปะเพื่อนฝูง ● การถ่ายภาพ ● การขายสินค้า ● การแจกใบปลิว ● การรับบริจาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเด็นอุปสรรคความต้องการ ในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และความต้องการให้มีการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต สามารถสรุปโดยจำแนกตามหัวข้อ ได้แก่ ความต้องการ อุปสรรค ในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ซึ่งแบ่งการอธิบายตามพื้นที่การศึกษา ทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.54 – 5.56

ตารางที่ 5.54 ตารางแสดงอุปสรรคของผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	แยกปฐมวัน		ชองนทรี		ห้าแยกลาดพร้าว	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	3.31	0.93	3.38	0.98	3.33	1.07
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	3.49	0.93	3.56	0.91	3.44	1.01
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.54	0.94	3.39	0.85	3.40	1.01
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.14	0.93	3.19	0.98	3.39	1.02
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่วมมือ	3.45	1.07	3.55	1.04	3.40	1.12
ที่บดบังแสงแดด	3.67	0.99	3.75	1.01	3.43	1.00
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.40	0.99	3.39	0.99	3.39	1.08
การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ	3.24	1.02	3.08	1.11	3.39	1.10
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.22	1.01	3.35	0.98	3.42	1.00
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	3.41	0.89	3.54	0.91	3.41	0.95
แสงสว่างที่เพียงพอ	3.53	1.03	3.71	1.05	3.42	1.16
การดูแลรักษาความสะอาด	3.42	0.97	3.54	0.97	3.60	1.01
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	3.46	1.00	3.57	1.07	3.56	1.07
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	3.57	0.95	3.63	1.06	3.63	1.14
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	3.48	1.03	3.55	1.07	3.48	1.01
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.47	0.95	3.54	1.02	3.53	1.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.55 ตารางแสดงความต้องการของผู้ใช้งานในพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ	แยกปทุมวัน		ช่องนนทรี		ห้าแยกลาดพร้าว	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง	4.10	0.78	4.33	0.70	4.31	0.85
ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	4.05	0.77	4.20	0.80	4.32	0.77
พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	3.83	0.85	3.76	0.91	3.59	1.07
ภูมิทัศน์ที่สวยงาม	3.98	0.82	4.14	0.83	4.03	0.95
พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น	4.13	0.88	4.23	0.82	3.93	1.10
ที่บดบังแสงแดด	4.20	0.84	4.38	0.77	4.28	0.89
ลักษณะการเชื่อมต่อบนขนส่งสาธารณะ						
จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร	3.57	0.99	3.57	1.01	3.71	1.12
การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ	3.97	0.94	4.24	0.92	4.39	0.82
ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง	3.94	0.94	4.16	0.89	4.28	0.85
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	4.08	0.84	4.27	0.84	4.23	0.95
แสงสว่างที่เพียงพอ	4.24	0.75	4.44	0.77	3.85	1.14
การดูแลรักษาความสะอาด	4.16	0.76	4.27	0.81	4.36	0.85
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	3.96	0.85	4.04	0.96	4.03	1.04
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	4.05	0.87	4.19	0.90	4.19	1.01
ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	3.86	0.99	3.91	1.05	4.40	0.80
อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	3.98	0.89	4.12	0.91	4.14	0.96

ตารางที่ 5.56 ตารางแสดงแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง	แยกปทุมวัน		ช่องนนทรี		ห้าแยกลาดพร้าว	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง	45	22.50	36	18.00	50	25.00
ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน	16	8.00	27	13.50	36	18.00
ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม	21	10.50	12	6.00	12	6.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่ควรนำข้อมูลนี้ไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.56 (ต่อ)

แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง	แยกปทุมวัน		ช่องนนทรี		ห้าแยกลาดพร้าว	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม	9	4.50	31	15.50	34	17.00
ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่วมมือ	39	19.50	50	25.00	46	23.00
ควรเพิ่มที่จอดรถบังแสงแดด	65	32.50	37	18.50	12	6.00
อื่น ๆ	5	2.50	7	3.50	10	5.00
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ						
ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ ที่จอดแล้วจร	97	48.50	80	40.00	97	48.50
ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่	102	51.00	116	58.00	100	50.00
อื่น ๆ	1	0.50	4	2.00	3	1.50
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)	44	22.00	43	21.50	51	25.50
ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ	22	11.00	26	13.00	11	5.50
ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด	18	9.00	20	10.00	26	13.00
ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)	35	17.50	24	12.00	38	19.00
ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้พิการ	33	16.50	27	13.50	31	15.50
ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)	31	15.50	27	13.50	27	13.50
ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)	17	8.50	30	15.00	15	7.50
อื่น ๆ	0	0	3	1.50	1	0.50
กิจกรรมที่ควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า						
กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม)	65	32.50	43	21.50	54	27.00
กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (การจัดนิทรรศการ แลกเปลี่ยนความรู้)	59	29.50	43	21.50	31	15.50
กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเต้นแอโรบิค)	7	3.50	9	4.50	10	5.00
กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)	64	32.00	100	50.00	92	46.00
อื่น ๆ	5	2.50	5	2.50	13	6.50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในเรื่องบทบาทและการใช้งานพื้นที่สาธารณะในรูปแบบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว สามารถสรุปผลการวิจัยโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ สรุปผลการวิจัย ข้อเสนอแนะในการศึกษา และข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและปรับปรุง คือ สัญจรสะดวก เชื่อมต่ออาคาร เป็นพื้นที่สาธารณะ เป็นทางเท้าที่ปลอดภัย พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นจุดนัดพบ มีการเชื่อมต่ออาคารในบริเวณโดยรอบและระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีสนามกีฬา ไม่มีลักษณะทางเศรษฐกิจ ลักษณะทางสังคมเป็นรูปแบบสังคมเมืองในบริเวณโดยรอบมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณแยกปทุมวันส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัย และประเภทสถาบันราชการ สิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบไปด้วยป้ายสัญลักษณ์ พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม การดูแลความปลอดภัย การดูแลรักษาความสะอาด ที่นั่งพักผ่อนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ แต่พื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่นมีเพียงไม้ยืนต้นขนาดเล็กและไม้พุ่ม ที่บดบังแสงแดดมีบางส่วน และแสงสว่างภายในพื้นที่บางส่วนแสงสว่างไม่ทั่วถึง

บทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณแยกปทุมวัน สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังอาคารในบริเวณโดยรอบ เป็นพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การเป็นจุดนัดพบ และมีบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยบทบาทที่ซ้อนทับกันมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การรับประทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น และการรวมตัวเพื่อกิจกรรมทางการเมืองเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่กลุ่มคนต้องการแสดงออกทางการเมือง เป็นต้น รูปแบบการใช้งานของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างใน ญัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3

กิจกรรม ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) กิจกรรมจำเป็น ได้แก่ การเดินทางไปเรียนหนังสือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางกลับที่พักอาศัย การเดินทางไปรับประทานอาหาร และการรอกคน

(2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ได้แก่ การยืน การนั่ง การเดินเล่น การฟังเพลง การใช้โทรศัพท์ การรับประทานอาหาร การอ่านหนังสือ การท่องเที่ยว

(3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ ได้แก่ การสนทนา การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล การร่วมกิจกรรม

2) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี

ลักษณะกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและปรับปรุง คือ สัญจรสะดวก เชื่อมต่อการเดินทาง สามารถใช้งานได้หลากหลาย และเป็นจุดจดจำ มีการเชื่อมต่ออาคารในบริเวณโดยรอบ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีชองนนทบุรี และสถานีรถไฟโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สถานีสาทร ลักษณะเศรษฐกิจแบบทางตรงมีهابเร่ แผงลอย และทางอ้อม มีการเข้าพื้นที่เพื่อจัดกิจกรรมต่าง ๆ ลักษณะทางสังคมเป็นรูปแบบสังคมเมืองในบริเวณโดยรอบมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชองนนทบุรีส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม และประเภทที่อยู่อาศัย สิ่งอำนวยความสะดวกประกอบไปด้วย ป้ายสัญลักษณ์พื้นที่สำหรับทำกิจกรรม การดูแลความปลอดภัย การดูแลรักษาความสะอาด อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ แต่ไม่มีพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ที่บดบังแสงแดดมีบางส่วน แสงสว่างภายในพื้นที่มีไฟเสียบางส่วน และไม่มีที่นั่งพัก

บทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณชองนนทบุรี สามารถเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลาย และการเป็นจุดจดจำ และมีบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยบทบาทที่ซ้อนทับกันมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การเดินบิ๊บบอยและการเล่นสเก็ตบอร์ดของวัยรุ่นในช่วงเย็น การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล และการนั่งพักผ่อนใจบริเวณบันไดในช่วงที่มีสภาพอากาศที่ไม่ร้อนมากและไม่มีฝนตก เป็นต้น รูปแบบการใช้งานของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี สามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างใน ญัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ดังนี้

(1) กิจกรรมจำเป็น ได้แก่ การเดินทางไปเรียนหนังสือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางกลับที่พักอาศัย การเดินทางไปรับประทานอาหาร และการรอกคน

(2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ได้แก่ การยืน การนั่ง การเดินเล่น การฟังเพลง การใช้โทรศัพท์ การรับประทานอาหาร การท่องเที่ยว การซื้อสินค้า การเดินบิ๊บบอย การเล่นสเก็ตบอร์ด และการบริจาค

(3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ ได้แก่ การสนทนา การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ การจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาล การร่วมกิจกรรม การขายสินค้า การแจกใบปลิว และการรับบริจาค

3) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ลักษณะกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและปรับปรุง คือ สัญจรสะดวก เชื่อมต่อระบบขนส่ง รวดเร็วและปลอดภัย และสามารถใช้งานได้หลากหลาย มีการเชื่อมต่ออาคารในบริเวณโดยรอบ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สถานีห้าแยกลาดพร้าว และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สถานีพหลโยธิน ลักษณะเศรษฐกิจแบบทางตรง มีการติดตั้งเครื่องจำหน่ายเครื่องดื่มและบริการเติมเงิน และหาบเร่แผงลอย ลักษณะทางสังคมเป็นรูปแบบสังคมเมือง ในบริเวณโดยรอบมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณห้าแยกลาดพร้าวส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย รองลงมาประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม และประเภทพาณิชยกรรม สิ่งอำนวยความสะดวกประกอบไปด้วย ป้ายสัญลักษณ์ ที่บดบังแสงแดดการดูแลความปลอดภัย แสงสว่าง อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ แต่ไม่มีพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ไม่มีพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ไม่พบการดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ และไม่มีที่นั่งพัก

บทบาทหลัก คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรบริเวณห้าแยกลาดพร้าว สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีหลากหลายรูปแบบทำให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัย และมีบทบาทตามสถานการณ์ ซึ่งมาจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ใช้งาน โดยมีการปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น ๆ เช่น การทานอาหารในช่วงกลางวันและช่วงเย็น การท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และการซื้อสินค้าในช่วงกลางวันจนถึงช่วงเย็น เป็นต้น รูปแบบการใช้งานของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถจำแนกประเภทของกิจกรรมตามรูปแบบกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะ Jan Gehl (1987) (อ้างใน ณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ, 2558) ได้เป็น 3 กิจกรรม ดังนี้

(1) กิจกรรมจำเป็น ได้แก่ การเดินทางไปเรียนหนังสือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางกลับที่พักอาศัย การเดินทางไปรับประทานอาหาร และการรอกคน

(2) กิจกรรมนันทนาการหรือกิจกรรมทางเลือก ได้แก่ การยืน การเดินเล่น การใช้โทรศัพท์ การรับประทานอาหาร การท่องเที่ยว การซื้อสินค้า และการบริจาค

(3) กิจกรรมทางสังคมหรือกิจกรรมผลลัพธ์ ได้แก่ การสนทนา การพบปะเพื่อนฝูง การถ่ายภาพ การขายสินค้า การแจกใบปลิว และการรับบริจาค

6.1.2 ลักษณะผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 147 คน (คิดเป็นร้อยละ 73.50) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยส่วนใหญ่ประมาณ 21-30 ปี (คิดเป็นร้อยละ 59.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 160 คน (คิดเป็นร้อยละ 80.00) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพบริษัทเอกชน จำนวน 75 คน (คิดเป็นร้อยละ 37.50) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 25,709.05 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตปริมณฑล จำนวน 21 คน (คิดเป็นร้อยละ 10.50)

2) ลักษณะผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 143 คน (คิดเป็นร้อยละ 71.50) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยส่วนใหญ่ประมาณ 21-30 ปี (คิดเป็นร้อยละ 60.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 142 คน (คิดเป็นร้อยละ 71.00) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพบริษัทเอกชน จำนวน 130 คน (คิดเป็นร้อยละ 65.00) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 31,628.55 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตยานนาวา จำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 15.00)

3) ลักษณะผู้ใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีเพศหญิง จำนวน 144 คน (คิดเป็นร้อยละ 72.00) โดยส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 26 ปี (คิดเป็นร้อยละ 11.50) ระดับการศึกษามากที่สุด ได้แก่ ปริญญาตรี จำนวน 157 คน (คิดเป็นร้อยละ 78.50) อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ บริษัทเอกชน จำนวน 91 คน (คิดเป็นร้อยละ 45.50) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 25,676.20 บาทต่อเดือน ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในเขตจตุจักร จำนวน 57 คน (คิดเป็นร้อยละ 28.50)

6.1.3 ลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

1) ลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นจำนวน 1 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 95.00) กิจกรรมการใช้งานส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้พื้นที่ทางเดินเชื่อม คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 49.00) ลำดับถัดมาเป็นการพักผ่อนหย่อนใจ (คิดเป็นร้อยละ 26.50) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.01 – 18.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 39.00)

2) ลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรีเป็นจำนวน 5 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 35.00) กิจกรรมการใช้งานส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้พื้นที่ทางเดินเชื่อม คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 79.50) ลำดับถัดมาเป็น

การพบปะเพื่อนฝูง (คิดเป็นร้อยละ 8.00) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 06.00 – 09.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 24.00)

3) ลักษณะพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

ผู้ใช้งานส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นจำนวน 1 วัน/สัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 43.00) กิจกรรมการใช้งานส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้พื้นที่ทางเดินเชื่อม คือ การเดินทาง (คิดเป็นร้อยละ 75.00) ลำดับถัดมาเป็นการพบปะเพื่อนฝูง (คิดเป็นร้อยละ 14.00) ช่วงเวลาที่ใช้งานมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 18.01 – 21.00 น. (คิดเป็นร้อยละ 32.50)

6.1.4 อัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

1) อัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันเป็นอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้ เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) ลานกิจกรรมสีเขียวที่โดดเด่นด้านการตกแต่งมีสีส้มใกล้สยาม (2) พื้นที่นั่งพักผ่อนขนาดใหญ่กลางสยาม (3) จุดถ่ายรูปใจกลางเมือง (4) จุดเชื่อมต่อลอยฟ้าเข้าห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) กลางเมือง และ (5) รูปลักษณ์ของการออกแบบทางสถาปัตยกรรม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรีเป็นอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้ เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) การตกแต่งด้วยโครงสร้างสีขาวรอบกลางทางเดินเชื่อม (2) จุดศูนย์กลางและเชื่อมต่อของออฟฟิศในย่านสีลม (3) คนสัญจรหนาแน่นช่วงวันทำงาน (4) ลานกิจกรรมตรงกลาง และ (5) จุดเชื่อมต่อทั้งสถานีรถไฟโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) และระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS)

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าวเป็นอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องได้ สามารถสังเกตได้จากสิ่งรอบตัวและจับต้องได้ เช่น จุดสังเกต วัสดุ และโครงสร้างของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เป็นต้น ซึ่งอัตลักษณ์ในลักษณะจับต้องส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ (1) ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าสีเทา (2) จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและห้างสรรพสินค้า (3) ทางเดินเชื่อมตรงยาว (4) ทางเดินที่มีหลังคาและต่อหม้อคั้นกลาง และ (5) ทางเดินเชื่อมที่มีระยะทางไกลมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) อັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้

ผู้ตอบแบบสอบถาามบางส่วนมีคความคิเตเห็นวอัตลัษณัของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า แยกปทุมวันเป็น อັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ โดยการมอองในภาพรวมของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและย่านในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคิถ สภาพสัถคม และวัฒนธรรมในแต่ละย่าน เป็นตั้น ซึ่งอັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาาม ได้แก่ (1) สัถคมเมืออง (2) ความพลุกพล่าน และ (3) วัฒนธรรมการถ่ายภาพคิลปีนบนจอ LED

ผู้ตอบแบบสอบถาามบางส่วนมีคความคิเตเห็นวอัตลัษณัของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ซ่องนนทรีเป็น อັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ โดยการมอองในภาพรวมของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและย่านในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคิถ สภาพสัถคม และวัฒนธรรมในแต่ละย่าน เป็นตั้น ซึ่งอັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาาม ได้แก่ (1) ความเร้งริบในช่วโมงเร้งค่วน (2) การเล่นกีฬาบนทางเดินเชื่อม และ (3) ทัศนียภาพที่สวยงามของย่านอาครส่านักงาน

ผู้ตอบแบบสอบถาามบางส่วนมีคความคิเตเห็นวอัตลัษณัของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ห้าแยกลาดพร้าวเป็นอັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ โดยการมอองในภาพรวมของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าและย่านในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เช่น ความรู้สึกนึกคิถ สภาพสัถคม และวัฒนธรรมในแต่ละย่าน เป็นตั้น ซึ่งอັตลัษณัในลัษณะจับัตองไมได้ส่วนใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาาม ได้แก่ (1) มลพิษทางเสียงจากการจรรจร (2) ความร้อนบริเวณทางเดินเชื่อม และ (3) บรรยาศาถของการจรรจรติดซัด

6.1.5 ความคิเตเห็นของผู้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ความคิเตเห็นของผู้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ทั้ง 3 พื้นที่คึศึกษา ประกอบไปต้วยความคิเตเห็นเก็ยวักบอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ความต้อองการของผู้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และความต้อองการให้มีการพัฒนาและปรบัรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต โดยมีรายละเอียตดังนี

1) ความคิเตเห็นเก็ยวักบอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

(1) ความคิเตเห็นเก็ยวักบอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห้ข้อมูลในแบบสอบถาาม พบวอู้งานมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลัษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคที่ตบังแสงแดด ในระดับมาก มีค่าเฉลียอยู่ที่ 3.67 ลัษณะการเชื่อมต้อระบบขนส่งสาธารณะ มีอุปสรรคจุดจอตยานพาหนะส่วนบุคคลที่จอตแล้วจร ในระดับมาก มีค่าเฉลียอยู่ที่ 3.40 ลัษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดิน

เอกสารถีเป็นเอกสารถีสงวนไว้ส่วนการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เนาไปใช้ประยอชนด้านการค้าไม่ว่ากรณัใด ๆ ทั้งสิ้น อิกทั้งห้ามมิให้ตดเปลงเนือหา และต้อองอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารถีทุกคร้งที่มีการเนาไปใช้

เชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ มีอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57

(2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคที่บดบังแสงแดด ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.75 ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ มีอุปสรรคจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.39 ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคแสงสว่างที่เพียงพอ มีอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.71

(3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.44 ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ มีอุปสรรคระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.42 ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า มีอุปสรรคด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ มีอุปสรรคในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.63

2) ความต้องการของผู้ใช้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

(1) ความต้องการของผู้ใช้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการที่บดบังแสงแดด มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.20 ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ต้องการการเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ มีความต้องการในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.97 ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการแสงสว่างที่เพียงพอ มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.24

(2) ความต้องการของผู้ใช้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการที่บดบังแสงแดด มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.38 ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ต้องการการเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ มีความต้องการในระดับมาก

มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.24 ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการแสงสว่างที่เพียงพอ มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.44

(3) ความต้องการของผู้ใช้งานในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ ลักษณะกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.32 ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ต้องการการเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.39 ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ต้องการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ) มีความต้องการในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.40

3) ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

(1) ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด จำนวน 65 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.50) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 102 คน (คิดเป็นร้อยละ 51.00) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 44 คน (คิดเป็นร้อยละ 22.00) ในส่วนของกิจกรรมควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด คือ กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม) จำนวน 65 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.50)

(2) ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต: พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าช่องนนทรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น จำนวน 50 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.00) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 116 คน (คิดเป็นร้อยละ 58.00) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 43 คน (คิดเป็นร้อยละ 21.50) ในส่วนของกิจกรรมควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อม

ลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด พบว่า กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) จำนวน 100 คน (คิดเป็นร้อยละ 50.00)

(3) ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้งานมีความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด คือ ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง จำนวน 50 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.00) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด คือ ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 100 คน (คิดเป็นร้อยละ 50.00) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด พบว่า ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต คือ ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย จำนวน 51 คน (คิดเป็นร้อยละ 25.50) ในส่วนของกิจกรรมควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด คือ กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง) จำนวน 92 คน (คิดเป็นร้อยละ 46.00)

6.1.6 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้งาน โดยการใช้สถิติวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test) วิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) พบว่า ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามในด้านความต้องการในการใช้งาน อุปสรรคในการใช้งาน และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน สามารถสรุปได้ว่า

(1) อุปสรรคในการใช้งาน

- เพศที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านบดบังแสงแดด
- อายุที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
- ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก และติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมการใช้ งานที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่ออุปสรรคในแต่ละด้าน

(2) ความต้องการในการใช้งาน

- เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง และอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง
- อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการเข้าถึง
- ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง และการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
- รายได้เฉลี่ยครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านที่บดบังแสงแดด
- ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่ม ความร่มรื่น และด้านการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
- ช่วงเวลาที่ใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และกิจกรรมการใช้งาน ไม่มีผลต่อความต้องการในแต่ละด้าน

(3) แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง

- อายุ ที่แตกต่างกันมีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ด้านลักษณะทาง กายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
- ระดับการศึกษา ที่แตกต่างกันมีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า และด้านกิจกรรมในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
- ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
- เพศ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้ งานแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงในแต่ละด้าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม : พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และเวลาที่ใช้งาน โดยการใช้สถิติวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test) วิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) พบว่า ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามในด้านความต้องการในการใช้งาน อุปสรรคในการใช้งาน และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี สามารถสรุปได้ว่า

(1) อุปสรรคในการใช้งาน

- เพศที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม และความปลอดภัย
- อายุแตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านที่บดบังแสงแดด ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านความปลอดภัย ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง
- ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านที่บดบังแสงแดด จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง
- รายได้เฉลี่ยครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ และด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง
- ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านที่บดบังแสงแดด ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ
- กิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านระบบขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาธารณะในการเข้าถึง ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

- ช่วงเวลาที่ใช้งานแตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านที่บดบังแสงแดด

(2) ความต้องการในการใช้งาน

● เพศที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน

● อายุที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านที่บดบังแสงแดด ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

● ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม ด้านพื้นที่สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น และด้านการดูแลรักษาความสะอาด

● รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

● รายได้เฉลี่ยครัวเรือนแตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

● ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านที่บดบังแสงแดด ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านความปลอดภัย ด้านแสงสว่างที่เพียงพอ ด้านการดูแลรักษาความสะอาด และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

● กิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

● ช่วงเวลาที่ใช้งานแตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง ด้านป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน ด้านที่บดบังแสงแดด ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านความปลอดภัย ด้านการดูแลรักษาความสะอาด ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

(3) แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง

● รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความถี่ในการใช้งาน ที่แตกต่างกันมีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ด้านลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยครัวเรือน กิจกรรมที่ใช้ งาน และช่วงเวลาที่ใช้ งานแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงในแต่ละด้าน

3) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม : พื้นที่ทางเดิน เชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความถี่ในการใช้งาน กิจกรรมการใช้งาน และช่วงเวลาที่ใช้ งาน โดยการใช้อยู่สถิติวิเคราะห์จากการทดสอบที (t-test) วิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One – Way ANOVA) พบว่า ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามในด้านความต้องการในการใช้งาน อุปสรรคในการใช้งาน และแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว สามารถสรุปได้ว่า

(1) อุปสรรคในการใช้งาน

- อายุที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงาม
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
- รายได้เฉลี่ยครัวเรือนที่แตกต่างกันมีผลต่ออุปสรรค ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

- เพศ ระดับการศึกษา ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้ งาน และกิจกรรมการใ้ งานที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่ออุปสรรคในแต่ละด้าน

(2) ความต้องการในการใช้งาน

- ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ

- ความถี่ในการใช้งานที่แตกต่างกันผลต่อความต้องการ ด้านจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคลที่จอดแล้วจร

- กิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันมีผลต่อความต้องการ ด้านการเชื่อมต่อของพื้นที่กับระบบขนส่งสาธารณะ ด้านระบบขนส่งสาธารณะในการเข้าถึง ด้านความปลอดภัย และด้านแสงสว่างที่เพียงพอ

- เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และช่วงเวลาที่ใช้ งานที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อความต้องการในแต่ละด้าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(3) แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง

- อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่แตกต่างกันมีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุง ด้านลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า
- เพศ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ความถี่ในการใช้งาน ช่วงเวลาที่ใช้งาน และกิจกรรมในการใช้งานที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงแต่ละด้าน

6.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษา

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงผลการศึกษาในประเด็นต่าง ๆ ทั้งบทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะในรูปแบบทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา ลักษณะของผู้ใช้งานและพฤติกรรมการใช้งาน และความคิดเห็นของผู้ใช้งาน รวมถึงข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ ที่นำไปสู่การเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่ทำการศึกษา และส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพและความเหมาะสม ดังนี้

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า : กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ช่งนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว จากการรวบรวมข้อมูล สืบค้น และวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทาง โดยแบ่งออกเป็นแต่ละพื้นที่ ดังนี้

6.2.1 พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน

ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทาง โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

1) ด้านกายภาพ ควรมีการกำหนดโซนสำหรับการทำกิจกรรมที่ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการทำกิจกรรมต่าง ๆ ควรมีที่บดบังแสงแดดที่ครอบคลุมในบริเวณที่มีการทำกิจกรรม เพื่อลดอุปสรรคต่อการใช้งานในช่วงเวลาที่มีอุณหภูมิสูงและฝนตกหนัก

2) ด้านการเชื่อมต่อ ควรเพิ่มการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เพื่อการเดินทางที่สะดวก เพิ่มทางเลือกในการเดินทางของผู้ใช้งาน และรองรับการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน

3) ด้านการให้บริการ ควรเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการให้ครบทุกจุดเชื่อมต่อ เช่น ลิฟต์โดยสาร และลิฟต์บันได เป็นต้น บริเวณทางลงฝั่งศูนย์การค้าสยามสเคปและทางลงคณะเภสัชศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4) ด้านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ควรนำผลสรุปที่ได้จากการศึกษาไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในรูปแบบทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและความเหมาะสม รวมถึงเป็นแนวทางสำหรับพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2.2 พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทรี

ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทาง โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

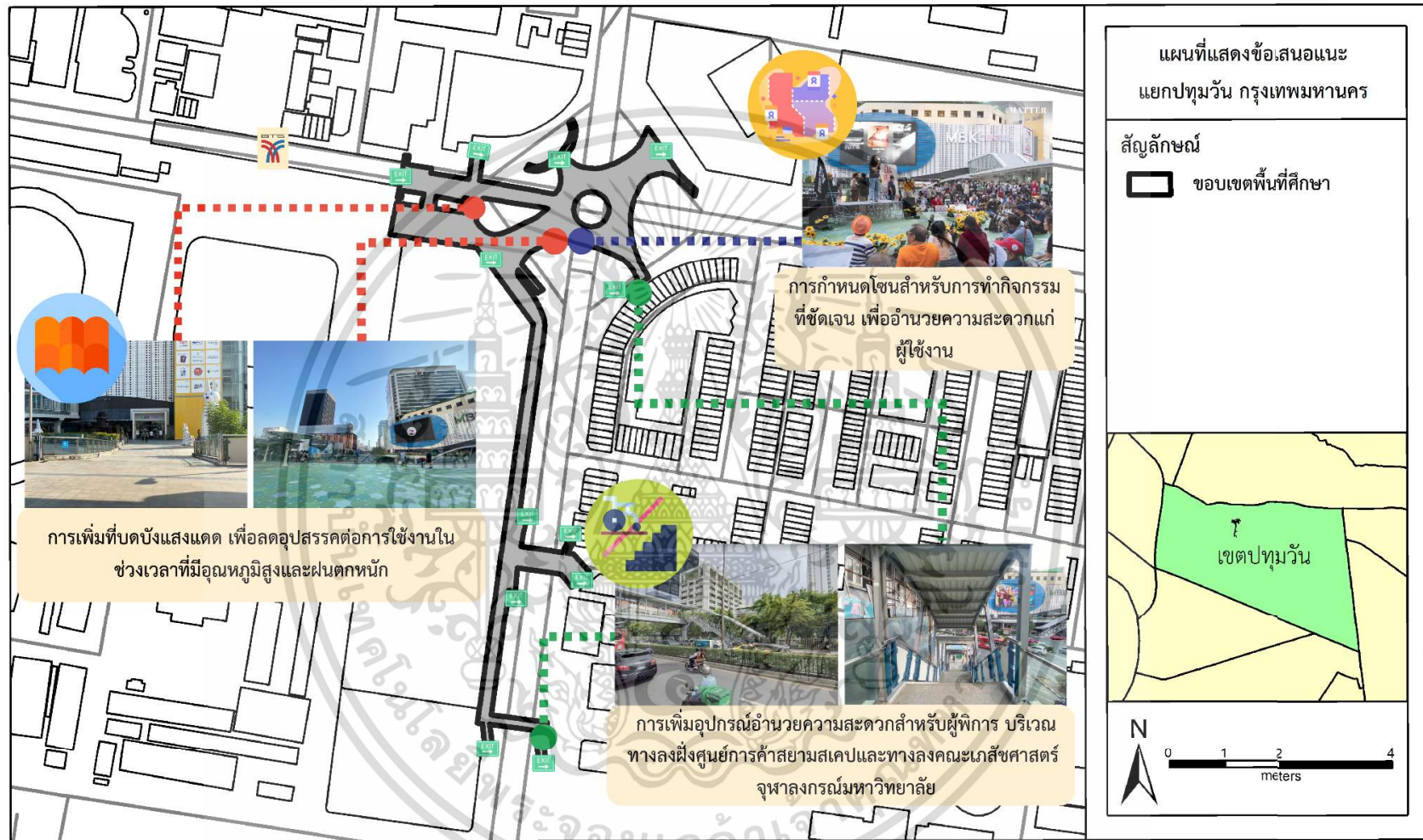
- 1) ด้านกายภาพ ควรที่มีบดบังแสงแดดที่ครอบคลุมในบริเวณที่มีการทำกิจกรรม เพื่อลดอุปสรรคต่อการใช้งานในช่วงเวลาที่มีอุณหภูมิสูงและฝนตกหนัก และมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อเพิ่มความร่มรื่น
- 2) ด้านการเชื่อมต่อ ควรเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานที่มีปริมาณมากในช่วงวันทำงาน
- 3) ด้านการให้บริการ ควรมีที่นั่งพักสำหรับรองรับการพักผ่อนหย่อนใจ ควรคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย โดยการเพิ่มความสว่างที่เพียงพอ ตรวจสอบและซ่อมแซมหลอดไฟที่ชำรุดให้สามารถกลับมาใช้งานปกติครอบคลุม และการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการให้ครบทุกจุดเชื่อมต่อ เช่น ลิฟต์โดยสาร และลิฟต์บันได เป็นต้น บริเวณทางลงฝั่งอาคารบางกอกชิตีทาวเวอร์
- 4) ด้านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ควรนำผลสรุปที่ได้จากการศึกษาไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในรูปแบบทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและความเหมาะสม รวมถึงเป็นแนวทางสำหรับพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต

6.2.2 พื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว

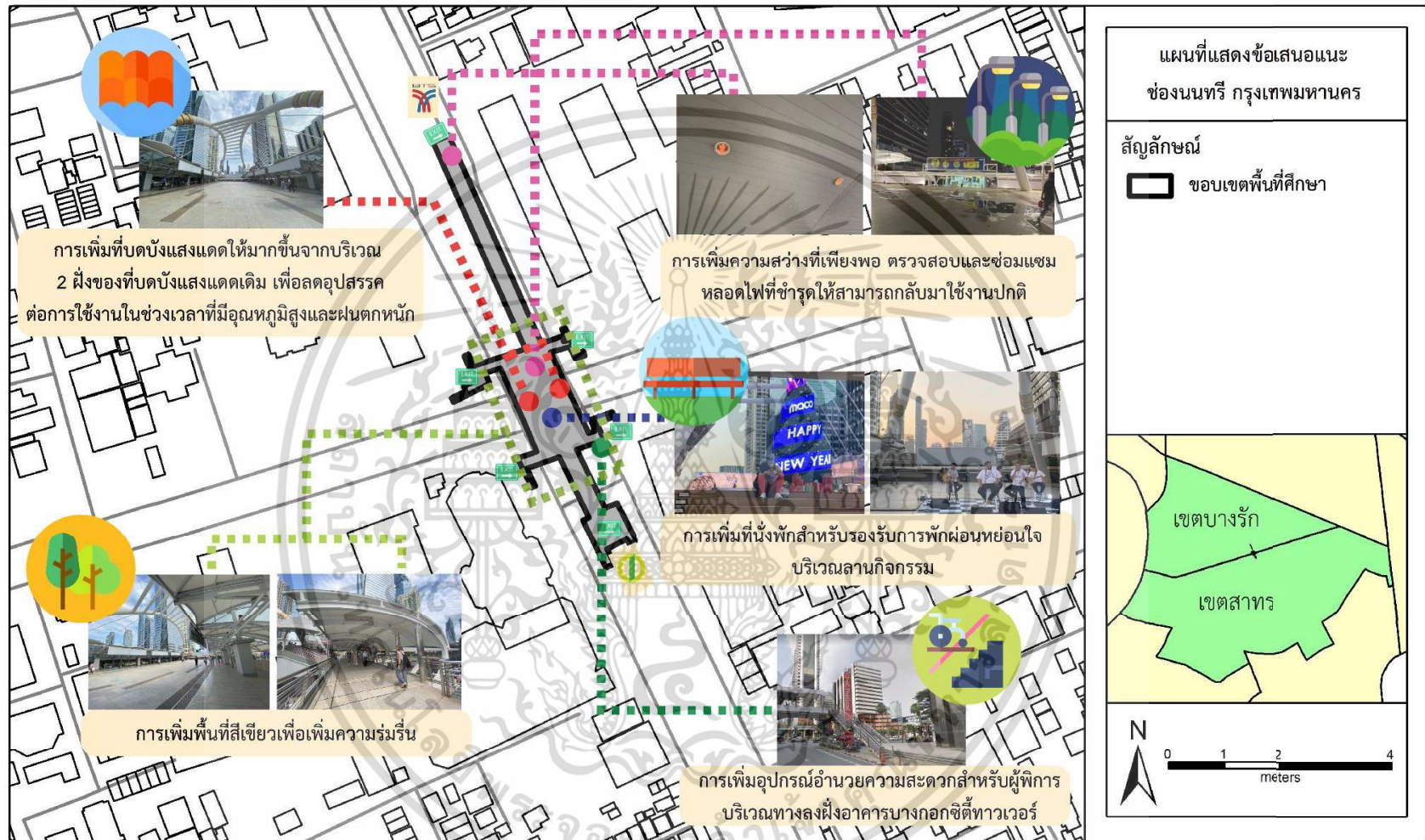
ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทาง โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านกายภาพ ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจนในการระบุเส้นทางเชื่อมต่อไปยังบริเวณโดยรอบ เพื่อให้ผู้ใช้งานเกิดความเข้าใจเส้นทางได้ง่ายและลดปัญหาการเกิดความสับสนในการเดินทาง และควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวางทางเดิน เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เป็นต้น
- 2) ด้านการเชื่อมต่อ ควรเพิ่มการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณโดยรอบพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เพื่อการเดินทางที่สะดวก เพิ่มทางเลือกในการเดินทางของผู้ใช้งาน และรองรับการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
- 3) ด้านการให้บริการ ควรมีที่นั่งพักสำหรับรองรับการพักผ่อนหย่อนใจ และการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการให้ครบทุกจุดเชื่อมต่อ เช่น ลิฟต์โดยสาร และลิฟต์บันได เป็นต้น บริเวณทางลงเชื่อม ฝั่งสวนสมเด็จพระเจ้า 84
- 4) ด้านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ควรนำผลสรุปที่ได้จากการศึกษาไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในรูปแบบทางเดินเชื่อมลอยฟ้า เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและความเหมาะสม รวมถึงเป็นแนวทางสำหรับพื้นที่สาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 6.1 – 6.3

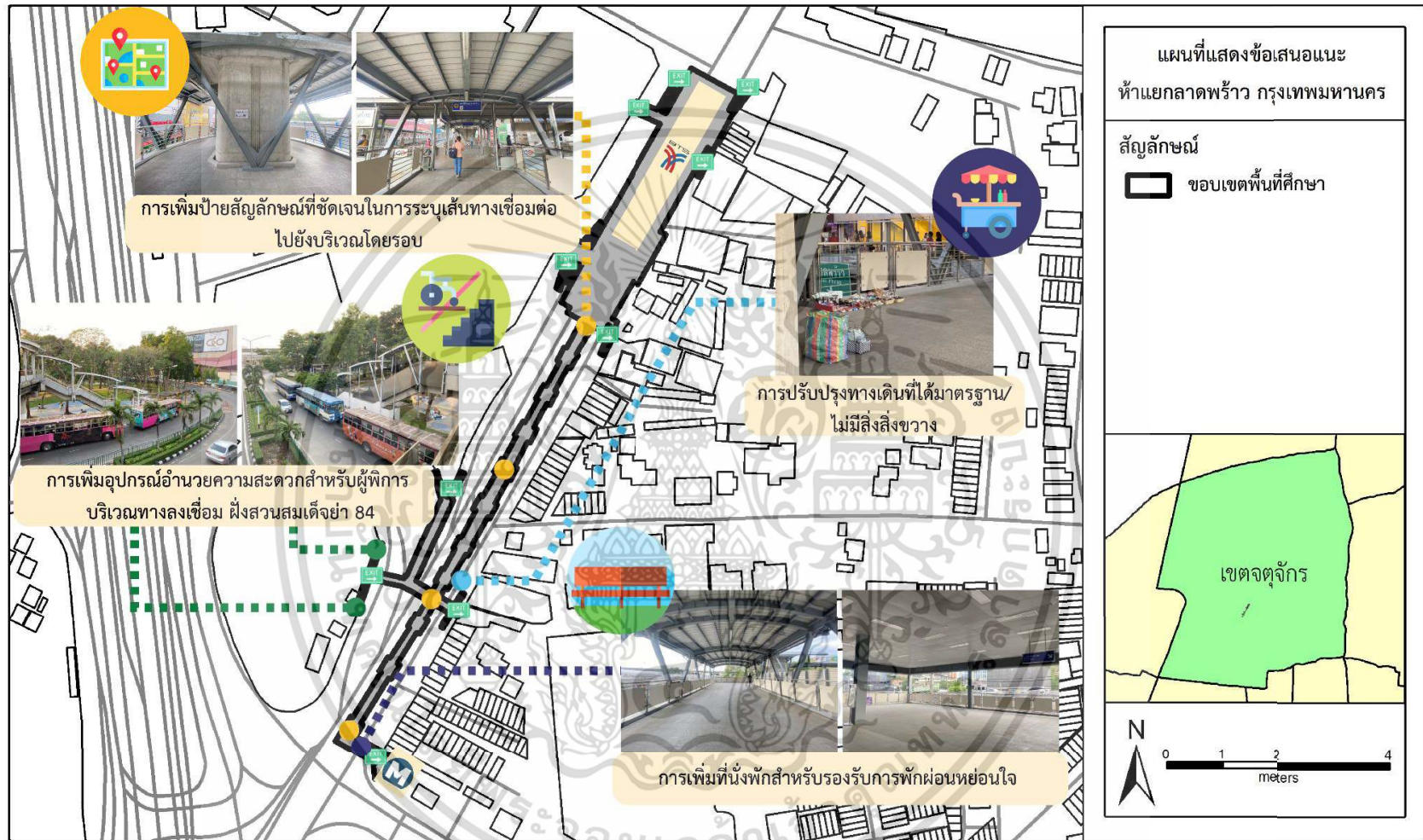
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.1 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 6.2 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าชองนนทบุรี
(ที่มา : ผู้ศึกษา)



ภาพที่ 6.3 แผนที่แสดงข้อเสนอแนะบริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าห้าแยกลาดพร้าว
(ที่มา : ผู้ศึกษา)

6.2.3 ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย

การศึกษาแนวทางการปรับปรุงการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว พบว่า ผู้ใช้งานมีการเสนอกิจกรรมที่ควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า ซึ่งประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 66 (พ.ศ.2559) เพื่อเพิ่มเติมข้อกำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) เกี่ยวกับทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารสำหรับขนาดใหญ่ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ และอาคารสูง ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ระบุคำนิยามว่า “ทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร” หมายความว่า ทางเดินที่สร้างขึ้นอยู่เหนือระดับพื้นดินเชื่อมระหว่างอาคารโดยไม่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการอื่น นอกจากอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อาคาร ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดสำหรับการเพิ่มกิจกรรมจากการเสนอแนะของผู้ใช้งาน จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดข้อจำกัดในการพัฒนาและปรับปรุงให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การใช้งานในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าให้มีประสิทธิภาพและเกิดความเหมาะสม

6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า : กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ชองนนทรี และห้าแยกลาดพร้าว การศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีเนื้อหาในการศึกษา ประกอบไปด้วย บทบาทรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะ สภาพทั่วไป บริบทแวดล้อม รวมถึงความต้องการและอุปสรรคของผู้ใช้งาน ซึ่งหากเป็นการศึกษาในครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาข้อมูลในแต่ละด้านเพิ่มเติม รวมทั้งปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการใช้งานพื้นที่สาธารณะในอนาคต เพื่อให้เกิดการกำหนดแนวทางในการพัฒนาที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ความต้องการของผู้ใช้งานและพฤติกรรมของผู้ใช้งาน และสามารถนำไปสู่การศึกษาต่อยอดในประเด็นต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กนกวรรณ คชสีห์ และ เอกกรินทร์ อนุกุลยุทธรณ. 2562. มิติการใช้พื้นที่สาธารณะ และบทบาทความเป็นชุมชนดั้งเดิมในเมืองเชียงใหม่. ปรชญาดุษฐ์บัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และบัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กนกวรรณ จันทร์พรหม. 2560. การจัดการพื้นที่สาธารณะในเขตเมือง: กรณีศึกษาสุสานแต่จิว กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาการผังเมืองบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กรุงเทพธุรกิจ. 2564. “พลิกพื้นถนนคนเดิน "คลองโอ่งอ่าง" กระตุ้นศก.-ท่องเที่ยว หลังคลายล็อกโควิด” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://www.bangkokbiznews.com/social/966213>.
- กาญจน์ นทีวุฒิกุล. 2550. ตรรกะของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างเอนกประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองดุษฐ์บัณฑิต สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กำแพง อติโพธิ. 2553. มิติการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง กรณีศึกษาพื้นที่นันทนาการของเมืองนครนายก. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กียรติ สัทธานนท์. 2547. การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะและเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณถนนทรงวาด เขตสัมพันธวงศ์. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ขวัญสรวย อติโพธิ. 2548. ที่ว่างในสังคมไทย. บรรยายพิเศษคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. 2561. พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐชานันท์ ศิริประเสริฐ. 2558. ปัจจัยทางกายภาพที่ส่งผลต่อคุณภาพของพื้นที่เปิดโล่งกึ่งสาธารณะในศูนย์การค้าชุมชน. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธัญลักษณ์ ศรีรัตนโชติ. 2557. แนวทางการออกแบบสถานีขนส่งมวลชนร่วม และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธิดารัตน์ แสนพิม. 2559. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่เพื่อการนันทนาการ: กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยนเรศวร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์บัณฑิต คณะเกษตรศาสตร์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. มหาวิทยาลัยนเรศวร.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ธีรพันธ์ ลีลาวรรณสุข. 2562. “คนลองเมือง.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://readthecloud.co/city-lab-thailand/>.
- นพนนท์ อินสุข. 2554. การศึกษาพฤติกรรมการใช้งานลานสาธารณะบริเวณวงเวียนใหญ่. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นิธิ ลิศนันท์. 2559. แนวทางที่ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่สาธารณะในเมืองเก่านครราชสีมา โครงการวิจัยโปรแกรมวิชาสถาปัตยกรรม คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม. มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา.
- ปณิชา ทิพย์ธิปกร. 2560. การใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและอาคารในบทบาทการเป็นพื้นที่สาธารณะ. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมภายใน. มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ปราณระฟ้า พรหมประวดี. 2550. สนามทัศน์และรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนเมืองกรณีศึกษา ชุมชนย่านเสาชิงช้า กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปรีชญา ไรจน์ฤตการ. 2555. ภูมิทัศน์ถนนกับวิถีชีวิตคนกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 32(3), 145-151.
- ปิยะพงษ์ ภูขำ. 2553. แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ผู้จัดการออนไลน์. 2560. “Skywalk แยกปทุมวัน.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://mgronline.com/travel/detail/9600000082831>.
- ผู้จัดการออนไลน์. 2563. “สวนลอยฟ้าเจ้าพระยา ตื่นตา 5 สิ่งน่าสนใจ แลนด์มาร์กสีเขียวแห่งใหม่ของคนกรุง.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://mgronline.com/travel/detail/9630000066081>.
- พงศธร เนตรวิเชียร. 2552. บทบาทและการใช้พื้นที่ในสวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรทิพย์ กิมนวน และสุพักตรา สุทธสุภา. 2561. คุณลักษณะและรูปแบบการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อกิจกรรมการค้าและบริการในย่านพาณิชย์กรรมเมืองตรัง วารสารวิชาการบัณฑิตวิทยาลัย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 11(2), 2251-2265.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- พรรณติภา สายวัฒน์. 2552. การปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะในย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาณุพงศ์ สิทธิวุฒิ. 2554. การพัฒนาเชิงอนุรักษ์พื้นที่เมืองเก่า เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม กรณีศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- มนสิชา โลหะนาคะกุล และวาราลักษณ์ คงอ้วน. 2561. การจัดการพื้นที่สาธารณะในเขตพญาไท กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทการผังเมืองบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มัญชุต้า กัญชนะ. 2554. รูปแบบและแนวทางการบริหารจัดการเชิงนโยบาย พื้นที่กิ่งสาธารณะของโครงการเอกชน ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คันสนีย์ แสงศิลา. 2555. พฤติกรรมการเดินเท้าเพื่อเข้ามาใช้งานรถไฟฟ้าของชุมชนรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศุภยาดา ประดิษฐ์ไวยทยากร. 2555. พื้นที่สาธารณะ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2558. “โครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://thairealestate.org/content/detail/378/โครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี>. (27 พฤศจิกายน 2564).
- สกวเนตร สะโบ. 2552. แนวทางการออกแบบเพื่อการใช้ประโยชน์ พื้นที่ว่างสาธารณะและกิ่งสาธารณะตามแนวถนนกรณีศึกษาย่านอโศก-นานา ถนนสุขุมวิท. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สกุลชัย ดันติเศรณี. 2549. แนวทางการพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพาณิชย์ภายในย่านถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2565. “เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://sdgs.nesdc.go.th/เกี่ยวกับ-sdgs/เป้าหมายที่-11-ทำให้เมือง>. (10 กรกฎาคม 2566)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. 2556. “แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575).” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://webportal.bangkok.go.th/upload/user/00000130/planing/Plan%2020%20Years.pdf>. (15 ตุลาคม 2564).
- สุรเชษฐ์ เชษฐมาศ. 2525. เอกสารประกอบการเรียนนันทนาการเบื้องต้น. คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- อะ เดย์ แมกกาซีน. 2561. “Public Life in Bangkok โอกาสการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่ไม่ลือกดาวน์ไปพร้อมกับเมือง.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://adaymagazine.com/public-life-in-bangkok>.
- อัจฉิมา โกสุมา. 2564. พฤติกรรมและความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กรณีศึกษา : สถานีคูคต จังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- Adeline Octavia Wiranata and Basuki Dwisusanto / International Journal of Recent Engineering Research and Development (IJRERD) / www.ijrerd.com || Volume 03 – Issue 05 || May 2018 || PP. 171-180.
- Altitude Development Co.,Ltd. 2563. “อัฟเดตทางเดิน Skywalk ทัวกรุงเทพฯ 2020 ซ้อป-ชิม-ซิล ทัวเมือง.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://www.altitude.co.th/blog/update-skywalk-2020>.
- Arruda Campos, M.B.M.D.; (2000) Urban public spaces: a study of the relation between spatial configuration and use patterns. Doctoral thesis , University of London.
- Arunabha Banerjee and Akhilesh Kumar Maurya. (2019). Planning for Better Skywalk Systems Using Perception of Pedestrians: Case Study of Mumbai, India. Journal of Urban Planning and Development 146(2).
- Carr, Stephen; Francis, Mark; Rivlin, Leanne G. & Stone, Andrew M. (1992). “Public Space.” Cambridge University Press: 50.
- Celia Ojeda-Martínez, Chiara Campione and Alessandro Saccoccio. 2021. Seven reasons why you should intensify your relationship with green and public spaces. แหล่งที่มา: <https://www.greenpeace.org/international/story/48130/seven-reasons-cities-green-public-spaces/>
- Dooddot Lifestyle Magazine. 2563. “ทางเชื่อมแยกปทุมวัน.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://www.dooddot.com/Pathum Wan-intersection-skywalk/>.
- Goodsell, C.T. 2003. “The Concept of Public Space and Its Democratic Manifestations”. The American Review of Public Administration. 33(4): 361-383.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Jan Gehl & Lars Gemzoe, 2002. Winning back the Public Spaces. Conference lectured at the symposium "(In)visible Cities. Spaces of Hope, Spaces of Citizenship", Centre of Contemporary Culture of Barcelona, 25-27 July 2003 แหล่งที่มา: http://urban.cccb.org/urbanLibrary/htmlDocs/acrossCities_docViewer.asp?gldio ma=A&gDoc =A006-C.html&gPDF=A006-C.pdf
- Mewsuppasit Official . 2563. “ลานสยามแสควร์วัน.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://mobile.twitter.com/Mewsuppasitofc/status/1223558362274516994/photo/1>.
- Scruton, Roger. 1984. “Public Space and the Classical Vernacular.” Public Interest: 7 Siam Square One. 2559, ธันวาคม 18 [Image]. Facebook. <https://th-th.facebook.com/SIAMSQUAREONE/posts/1534907779871790/>
- The Urbanis by UDDC. 2563. “มหานครซอยตัน.” [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา : <https://theurbanis.com/insight/01/09/2020/2651>. (10 กรกฎาคม 2566)
- Villani, C., & Talamini, G. / Asian Journal of Environment-Behaviour Studies (ajE-Bs), 5(15) Jan / Apr 2020 (pp.57-72).<https://www.bangkokbiznews.com/social/966213>
- Wan, Sancia W.S., The Role of the Skywalk System in the Development of Hong Kong’s Central Business District (April 20, 2007). Annual Meeting of the Association of American Geographers, San Francisco, United States.



ภาคผนวก

ตัวอย่างแบบสอบถาม เรื่อง บทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อม
ลอยฟ้า กรณีศึกษา แยกปทุมวัน ซองนนทบุรี และท่าแยกลาดพร้าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาควิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม ชุมชนที่.....
คณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

แบบสอบถาม เรื่อง บทบาทและรูปแบบการใช้งานพื้นที่สาธารณะบริเวณพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ ขอความอนุเคราะห์ท่านผู้ตอบแบบสอบถาม ให้ข้อมูลตามความเป็นจริง ทั้งนี้ การให้คำตอบของท่านจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อท่านในภายหลังและผู้ศึกษาจะเก็บข้อมูลเป็นความลับ โดยแบบสอบถามประกอบไปด้วย 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 : ลักษณะประชากร

ส่วนที่ 2 : พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ส่วนที่ 3 : ระดับความต้องการและอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ส่วนที่ 4 : แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

กรุณาใส่เครื่องหมาย ลงในช่อง ที่ท่านต้องการเลือก หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 : ลักษณะประชากร

- 1.1 เพศ หญิง ชาย
- 1.2 อายุ.....ปี
- 1.3 ระดับการศึกษา
- ต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- 1.4 อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา ค้าขาย/รับจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ
- บริษัทเอกชน แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ อื่น ๆ ระบุ.....
- 1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....เดือน
- 1.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนครัวเรือน.....เดือน
- 1.7 ที่อยู่อาศัยของท่านในปัจจุบัน เขต/อำเภอ.....
- 1.8 สถานที่ทำงาน/ที่เรียน เขต/อำเภอ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 : พฤติกรรมการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

2.1 จำนวนการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน จำนวน.....วัน/สัปดาห์

2.2 กิจกรรมการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวัน (เลือกได้เพียง 1 ข้อ)

- พักผ่อนหย่อนใจ การเดินทาง พบปะเพื่อนฝูง
- ออกกำลังกาย กิจกรรมทางการเมือง ถ่ายภาพ
- กิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ
- อื่น ๆ โปรดระบุ.....

2.3 ช่วงเวลาที่ท่านใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกปทุมวันมากที่สุด

- 06.00 – 09.00 น. 09.01 – 12.00 น. 12.01 – 15.00 น.
- 15.01 – 18.00 น. 18.01 – 21.00 น. 21.01 – 24.00 น.

ส่วนที่ 3 : ระดับความต้องการและอุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

3.1 ความต้องการในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ปัจจัย	ระดับความต้องการ (น้อยที่สุด = 1 มากที่สุด = 5)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	5	4	3	2	1
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า					
1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง					
2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน					
3) พื้นที่เหมาะสมทำกิจกรรม					
4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม					
5) พื้นที่มีสีเขียวเพิ่มความร่มรื่น					
6) ที่จอดรถแสงแดด					
ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ					
1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร					
2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสาร ประจำทาง					
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า					
1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)					
2) แสงสว่างที่เพียงพอ					
3) การดูแลรักษาความสะอาด					
4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)					
5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ					
6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)					
7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)					

3.2 อุปสรรคในการใช้งานพื้นที่สาธารณะ

ปัจจัย	ระดับอุปสรรค (น้อยที่สุด = 1 มากที่สุด = 5)				
	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า					
1) ทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ไม่มีสิ่งกีดขวาง					
2) ป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน					
3) พื้นที่เหมาะสมทำกิจกรรม					
4) ภูมิทัศน์ที่สวยงาม					
5) พื้นที่ใช้สีเขียวเพิ่มความร่มรื่น					
6) ที่บดบังแสงแดด					
ลักษณะการเชื่อมต่อบนระบบขนส่งสาธารณะ					
1) จุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ ที่จอดแล้วจร					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) การเชื่อมต่อของพื้นที่ทางเดินเชื่อม ลอยฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ					
3) ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในการเข้าถึง เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง					
ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า					
1) ความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัย วงจรปิด)					
2) แสงสว่างที่เพียงพอ					
3) การดูแลรักษาความสะอาด					
4) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)					
5) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ ผู้พิการ					
6) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)					
7) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกใน การเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)					

ส่วนที่ 4 : แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

1) ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (เลือกได้เพียง 1 ข้อ)

- ควรปรับปรุงทางเดินที่ได้มาตรฐาน/ ไม่มีสิ่งกีดขวาง
- ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่ชัดเจน
- ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับทำกิจกรรม
- ควรปรับปรุงภูมิทัศน์เพิ่มความสวยงาม
- ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อความร่มรื่น
- ควรเพิ่มที่บดบังแสงแดด
- อื่น ๆ โปรดระบุ.....

2) ลักษณะการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการมากที่สุด

- ควรเพิ่มจุดจอดยานพาหนะส่วนบุคคล/ที่จอดแล้วจร
- ควรเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง
- อื่น ๆ โปรดระบุ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ลักษณะการให้บริการของพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้ามากที่สุด (เลือกได้เพียง 1 ข้อ)

- ควรมีอุปกรณ์สำหรับการเพิ่มความปลอดภัย (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย วงจรปิด)
- ควรเพิ่มแสงสว่างให้เพียงพอ
- ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด
- ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่นั่งพัก ตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม)
- ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
- ควรติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดอุณหภูมิ (พัดลม เครื่องพ่นละอองน้ำ)
- ควรเพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง (ลิฟท์ บันไดเลื่อน)
- อื่น ๆ โปรดระบุ.....

4) กิจกรรมใดบ้างควรเพิ่มในพื้นที่ทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกบhumวันมากที่สุด (เลือกได้เพียง 1 ข้อ)

- กิจกรรมสร้างสรรค์ (การสร้างผลงานศิลปะ การเล่นเกม)
- กิจกรรมด้านการเรียนรู้ (การจัดนิทรรศการ, การแลกเปลี่ยนความรู้)
- กิจกรรมด้านกีฬา (การวิ่ง การเดินแอโรบิก)
- กิจกรรมพิเศษในโอกาสต่าง ๆ (การเล่นดนตรี การแสดง)
- อื่น ๆ โปรดระบุ.....

5) ท่านคิดว่าอะไรเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่บริเวณทางเดินเชื่อมลอยฟ้าแยกบhumวัน/ชองนนทรี/ห้าแยก
ลาดพร้าว

.....

6) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ สำหรับการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะในอนาคต

.....

.....

.....

.....

ขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามค่ะ

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล พิชชาภา ศิริพร
 วัน เดือน ปีเกิด 30 สิงหาคม 2540
 ที่อยู่ปัจจุบัน 83 หมู่ 3 ตำบลบ้านกุ่ม อำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี 76000
 โทร. 063-6651290

ประวัติการศึกษา

2563 ปริญญาตรีการผังเมืองบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์ทำงาน

2563 - 2565 ปฏิบัติงานด้านวิเคราะห์ผังเมือง สำนักผังเมืองรวมส่วนที่ 3 กรมโยธาธิการและผังเมือง
 2565 - ปัจจุบัน พนักงานวางผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเพชรบุรี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้