

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของการวิจัย

พื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติมีทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า หรือที่เรียกว่าสกายวอล์กซึ่งเชื่อมต่อกับตัวสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ ศูนย์สรรพสินค้ามาบุญครอง ศูนย์สรรพสินค้าโตคิว หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร ทอดยาวผ่านสี่แยกปทุมวันไปยังซอยสยามสแควร์ซอยกลาง และศูนย์สรรพสินค้าสยามดิสคัฟเวอรี ถือเป็นเส้นทางสัญจรทางเท้าสำคัญที่เชื่อมย่านการค้าบริเวณสี่แยกปทุมวันเข้าไว้ด้วยกัน

ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าดังกล่าวอยู่ภายใต้การดูแลของ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเปิดให้ประชาชนสัญจรได้ในช่วงเวลา 06.00 – 24.00 น. โดยเป็นพื้นที่ซึ่งทางบริษัทฯ ไม่สามารถติดตั้งแผ่นป้ายโฆษณาหรือใช้พื้นที่บนทางเชื่อมดังกล่าวเพื่อหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขข้อที่ 2.9 ที่ทางบริษัทได้ทำไว้กับทาง กรุงเทพมหานครเมื่อ พ.ศ. 2542 ซึ่งระบุไว้ว่า “บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะต้องไม่ติดตั้งป้ายโฆษณาหรือใช้พื้นที่บริเวณทางเข้าออกสถานีที่ก่อสร้างเพิ่ม ขึ้นเพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์โดยเด็ดขาด” (สำนักงานเลขานุการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร, 2542)

ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2552) ผู้วิจัยได้สำรวจพบว่า พื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ นี้มักถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งในงานเทศกาลและวันสำคัญต่าง ๆ หลายครั้ง เช่น เทศกาลวันพ่อ ซึ่งจัดเป็นประจำทุกปี งาน OTOP Festival in the City 2009 เมื่อช่วงวันที่ 27 มีนาคม – 5 เมษายน พ.ศ. 2552 ซึ่งเทศกาลดังกล่าว ใช้พื้นที่ในการจัดงานครอบคลุมถึงโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ รวมถึงทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าในบริเวณสถานีด้วย หากแต่ในช่วงเวลาอื่นของปีที่ไม่ใช่เทศกาลหรือวันสำคัญนั้น พื้นที่ดังกล่าวเป็นเพียงพื้นที่ทางผ่าน โดยในปัจจุบันนั้น กลุ่มผู้ใช้งานหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร ได้มีการริเริ่มใช้พื้นที่บนทางเดินเชื่อมฯ ดังกล่าวเพื่อใช้ในการแสดงออกทางศิลปะ แต่ยังไม่มีการ จัดการการใช้สอยพื้นที่ให้เป็นระเบียบ รวมทั้งยังมีการแอบลักลอบวางขายสินค้าบนทางเดินเชื่อมฯ ดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาผู้สัญจรใช้ทางสัญจรไม่สะดวก การบริหารจัดการพื้นที่ทางเชื่อมฯ ให้เหมาะสมนั้น ยังสอดคล้องกับหนึ่งใน แนวทางการแก้ปัญหาเพื่อคนกรุงเทพมหานคร ซึ่งนำเสนอ โดย ดร. สุพงษ์ ลิ้มธนากุล รองอธิการบดีฝ่ายกิจการพิเศษ ศูนย์การศึกษายุทธศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ได้นำเสนอไว้เมื่อ 10 เมษายน พ.ศ.

2550 มีใจความว่า “ควรมีการส่งเสริมการสร้างสรรคสินค้า ที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละเขตให้เป็นเอกลักษณ์ของดี 50 เขต ควรมีการส่งเสริมพัฒนาแหล่งถนนคนเดิน (walking street) และสถานที่ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร” (สุพงษ์ ลิ้มธนากุล, 2550) ซึ่งโครงการถนนคนเดินนั้นเป็น หนึ่งในแนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนดการใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต ของผู้คนในย่านนั้น ๆ อันเป็นแนวทางการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ในเมือง โดยแนวคิดนี้ได้กลายเป็นที่รู้จักในหลายประเทศในฐานะแหล่งรวมงานศิลปะ วรรณศิลป์ จิตรกรรม หัตถกรรม ดนตรี ฯลฯ ตลอดจนเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ที่นักท่องเที่ยวต่างชาติมักจะแวะมาเยี่ยมเยือน (นำสวัสดิ์พานิชย์, 2552) และแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ยังสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของ อลิวัสสา พัฒนถาบุตร กรรมการผู้จัดการ บริษัทซีบี ริชาร์ด เอลลิส ซึ่งกล่าวไว้ในนิตยสาร BrandAge ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2548 ว่า “พื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ นี้ มีลักษณะที่เหมาะสมและมีศักยภาพเพียงพอจะพัฒนาเป็นถนนคนเดิน เนื่องจากเป็นย่านที่มีครบ 3 ปัจจัยของการมีศักยภาพในการพัฒนาได้ อันได้แก่ มีปริมาณผู้สัญจรทางเท้ามาก มีผลตอบแทนจากการลงทุนสูง และปัจจัยเรื่องระยะเวลาการเปิดใช้งาน” (พรระพล มังกรพิศม์, 2548)

ผู้วิจัยได้สำรวจลักษณะทางเดินเชื่อมฯ เส้นทางดังกล่าว พบว่ามีขนาดความกว้างของทางสัญจรกว้างกว่าทางเดินเชื่อมฯ ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสถานีอื่น ๆ ซึ่งมักมีความกว้างเพียง 7.5 เมตร อันเป็นขนาดพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้สำหรับการพัฒนาเป็นถนนคนเดิน เพื่อรองรับความต้องการพื้นที่กิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ย่านการค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ โดยใช้หลักการ บริหารจัดการพื้นที่ ใช้สอย (facility planning) เพื่อบริหารจัดการพื้นที่ทางเดินเชื่อมดังกล่าวสำหรับเป็นถนนคนเดิน

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยให้ความสำคัญกับการศึกษาข้อจำกัดทางกายภาพในการพัฒนาเป็นถนนคนเดินของพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ในปัจจุบัน ความต้องการพื้นที่และประเภทของกิจกรรมกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ย่านการค้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ การพัฒนาการออกแบบพื้นที่ถนนคนเดินให้มีความเหมาะสมกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นบนพื้นที่และเหมาะสมกับการใช้ทางสัญจรของประชาชนที่สัญจรผ่านทางเดินเชื่อมได้วางรถไฟฟ้านี้ โดยใช้ทฤษฎีบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยที่ส่งเสริมการบริหารจัดการพื้นที่ถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมได้วางรถไฟฟ้าเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของพื้นที่ โดยผลที่ได้จากการการศึกษา จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการใช้พื้นที่ทางเดินเชื่อมได้วางรถไฟฟ้าดังกล่าวได้ในอนาคตต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาข้อจำกัดทางกายภาพต่อการพัฒนาเป็นถนนคนเดินในปัจจุบัน ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟ
2. ศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟ เพื่อหาคำยภาพเชิงพื้นที่ในการพัฒนาเป็นถนนคนเดินที่เหมาะสม
3. ศึกษาความต้องการพื้นที่กิจกรรมและประเภทของกิจกรรมบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟสถานีสนามกีฬาแห่งชาติของกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ในปัจจุบัน
4. เสนอแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมต่อใต้รางรถไฟบริเวณสนามกีฬาแห่งชาติ

## 1.3 สมมติฐานการวิจัย

1. กลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ย่านการค้าบริเวณสถานีรถไฟสนามกีฬาแห่งชาติมีความต้องการพื้นที่กิจกรรมบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟ
2. หลักการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอย สามารถช่วยในการบริหารจัดการพื้นที่กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนถนนคนเดินบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟที่เหมาะสมกับความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ย่านการค้าบริเวณสถานีรถไฟสนามกีฬาแห่งชาติ

## 1.4 ขอบเขตการวิจัย

### ด้านเนื้อหา

1. ศึกษาความต้องการพื้นที่กิจกรรมของกลุ่มผู้สัญจรบนทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
2. ศึกษาถึงกรอบของหลักทฤษฎีการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยเพื่อการออกแบบและบริหารจัดการพื้นที่ถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟ
3. ศึกษาลักษณะทางกายภาพของทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ทั้งนี้ผู้วิจัยจะไม่นำนโยบายของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในการกำกับดูแลทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟบริเวณดังกล่าว มาใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของทางเดินเชื่อมฯ นี้

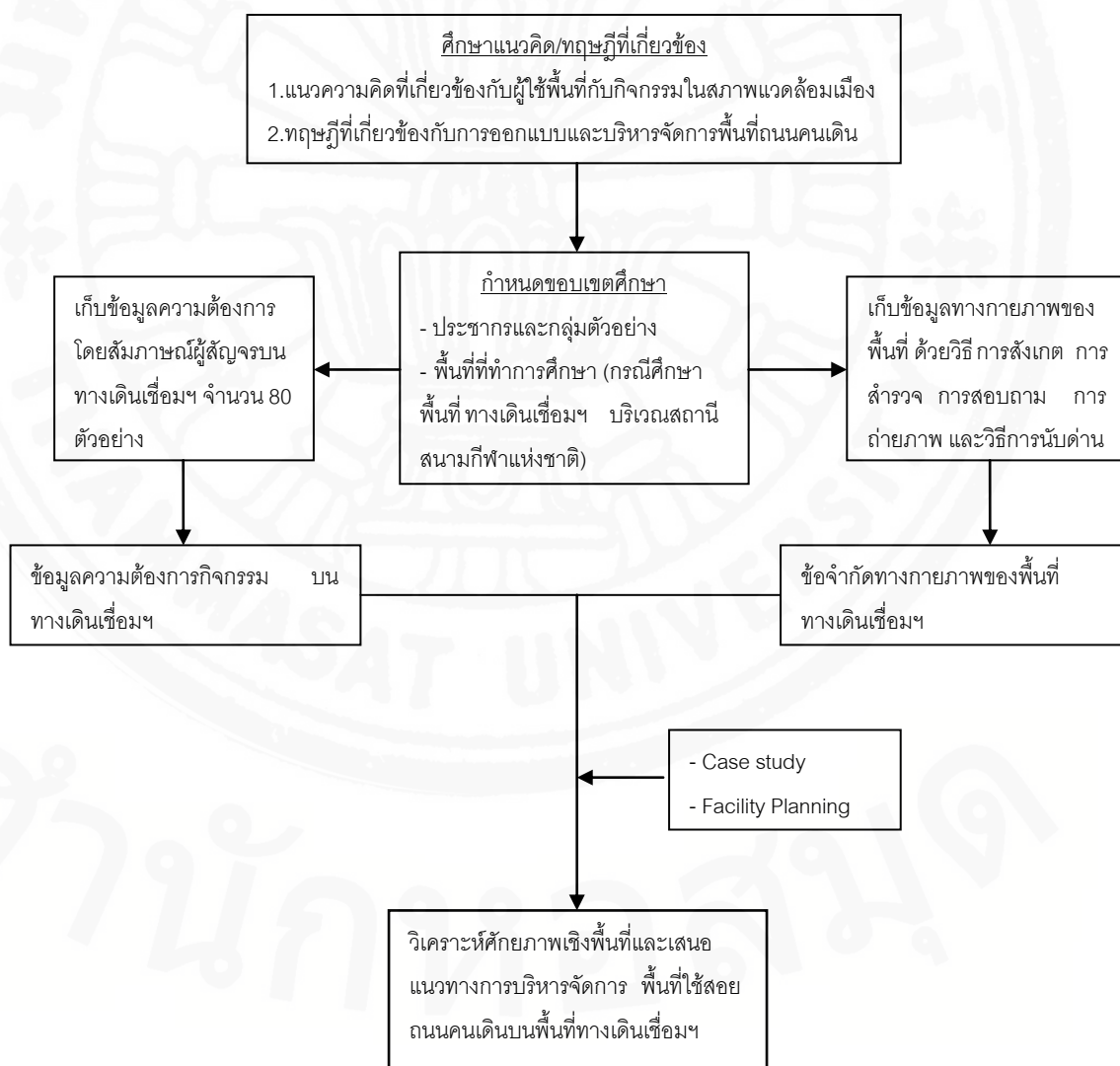
## ด้านพื้นที่

กรณีศึกษา พื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าซึ่งเชื่อมต่อกจากสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ และศึกษาสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ดังกล่าวเป็นปัจจัยสนับสนุน

### 1.5 กรอบความคิดการวิจัย

ภาพที่ 1.1

แผนภูมิกรอบความคิดการวิจัย



## 1.6 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัย

1. ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิในเรื่องแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง กับผู้ใช้พื้นที่กับกิจกรรมในสภาพแวดล้อมเมือง การออกแบบและบริหารจัดการถนนคนเดิน และการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอย จากหนังสือ นิตยสาร เอกสาร บทความทางวิชาการ ข้อมูลในระบบเครือข่าย และงานวิจัยต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องทั้งเอกสารภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ
2. ศึกษาตัวอย่างถนนคนเดินที่มีจริงทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อระบุและจำแนกได้ถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจริงบนถนนคนเดิน
3. ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิในเรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการใช้งานเดิมของทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า จากเอกสาร แนวทางปฏิบัติในการขออนุญาตสร้างทางเชื่อมระหว่างระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ กับอาคารของบุคคลภายนอก ของสำนักงานเลขานุการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และเก็บข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจพื้นที่จริง
4. กำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษาและพื้นที่ที่จะทำการศึกษา
5. ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติลักษณะทางกายภาพของย่านใกล้เคียง จากการสังเกต การสำรวจ เทคนิคการถ่ายภาพ วิธีการนับถ่าน เทคนิคการสอบถามและเทคนิคการสัมภาษณ์ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่ของทางเดินเชื่อมฯ ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา
6. นำข้อมูลความต้องการกิจกรรมของกลุ่มตัวอย่างและศักยภาพเชิงพื้นที่ของทางเดินเชื่อมฯมาดำเนินการวิเคราะห์ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหาและการวิเคราะห์ทางสถิติ
7. อภิปรายและสรุปผล การวิจัย โดยนำเสนอผลที่ได้เป็นแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า และข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทบทวนเกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขหรือปรับเปลี่ยนข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานทางเดินเชื่อมฯ ในอนาคตต่อไป

## 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ข้อมูลความเป็นไปได้และศักยภาพเชิงพื้นที่ของพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าในการที่จะพัฒนาพื้นที่ทางเดินเชื่อมดังกล่าวสำหรับเป็นถนนคนเดินเพื่อรองรับพื้นที่กิจกรรมอันเป็นที่ต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ

2. ได้แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการพิจารณาโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกันได้
3. เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า โดยใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงหรือยกเลิกหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการใช้พื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า

### 1.8 ข้อจำกัดในการวิจัย

1. การเข้าถึงข้อมูลทั้งหมดในงานวิจัยชิ้นนี้เป็นไปได้ยาก อันเนื่องมาจากเป็นข้อมูลบางประการเป็นความลับองค์กรของทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นเหตุให้ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ในเรื่องข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ในการพัฒนาเป็นถนนคนเดิน ด้วยการสำรวจ การสังเกต และการถ่ายภาพ อาจส่งผลให้ผลการวิเคราะห์มีข้อผิดพลาดได้ แต่อย่างไรก็ตาม ทางผู้วิจัยได้นำหลักทฤษฎีในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดการพื้นที่ดังกล่าว มาชี้นำประเด็นให้ครอบคลุมในทุกประเด็นที่สำคัญ
2. การเก็บข้อมูลภายในพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ในบางช่วงเวลานั้นเป็นช่วงเวลาที่ยังมีสถานศึกษาหลายแห่งในย่านนี้ปิดทำการเรียนการสอนเนื่องจากเป็นช่วงปิดภาคเรียนที่หนึ่ง เนื่องจากระยะเวลาและจำนวนบุคลากรที่มีอยู่จำกัด อาจส่งผลต่อความคลาดเคลื่อนบางประการของข้อมูลปฐมภูมิที่เก็บในช่วงเวลานี้ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลให้ครอบคลุมช่วงเวลาวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ และทำการเก็บข้อมูลซ้ำหลายครั้งในแต่ละช่วงเวลาศึกษาของแต่ละวันที่ทำการเก็บข้อมูล เพื่อให้เกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด

### 1.9 นิยามศัพท์

1. ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า (BTS Skywalk) หมายถึง ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าปีที่เอสเท่านั้น ไม่หมายรวมถึงทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างใด ที่อาจมีลักษณะใกล้เคียงกัน ซึ่งในประเทศไทยนิยมเรียกทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าว่า สกายวอล์ก
2. ถนนคนเดิน (walking street) หมายถึง แนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนดการใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้คนในย่านนั้น ๆ ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ในเมือง เป็นแหล่งรวมงานศิลปะ วรรณศิลป์ จิตรกรรม ทัศนกรรม ดนตรี ฯลฯ

ตลอดจนเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจะต้องแวะมาเยี่ยมชม โดยไม่จำกัดเฉพาะว่ากิจกรรมที่เกิดขึ้นในถนนคนเดินจะเป็นเชิงพาณิชย์เท่านั้น

3. การบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอย (facility planning) หมายถึง การกำหนดนโยบาย และแผนงานในการใช้พื้นที่ให้ได้ตรงตามเป้าหมายของหน่วยงานนั้น ๆ เพื่อให้ มีความคุ้มค่า และตอบสนองประโยชน์สูงสุด ซึ่งประโยชน์สูงสุด นั้นไม่ใช่การใช้พื้นที่ทั้งหมดที่มี อย่างแออัด แต่หมายถึงการใช้พื้นที่ได้ตอบสนองรูปลักษณะและการดำเนินงานของหน่วยงานนั้น ๆ โดยในงานวิจัยนี้จะหมายถึงแนวทางในการปรับเปลี่ยนหรือวางผังพื้นที่ใช้งาน และการกำหนดนโยบายในการบริหารจัดการพื้นที่ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟ

4. ศักยภาพเชิงพื้นที่ หมายถึง พื้นที่ที่ศึกษามีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมกับรูปแบบการใช้งานเพื่อรองรับกิจกรรมที่จะมีการเพิ่มเติมลงไปในพื้นที่ โดยสอดคล้องทั้งขนาดของพื้นที่ใช้งานที่เหมาะสม การจัดการแบ่งพื้นที่กิจกรรม (zoning) ที่เหมาะสม ความสะอาด ความปลอดภัย ความสะดวกในการใช้งาน ระยะเวลาการใช้งานพื้นที่และช่วงเวลาการใช้งานพื้นที่ของผู้ใช้งาน และความสวยงามเป็นเอกลักษณ์รวมทั้งยังสอดคล้องประสานเป็นหนึ่งเดียวกับย่านนั้น

ชำนาญกหอสมุด