

BANGKOK CITY LAB
ศูนย์การทดลองของเมืองกรุงเทพมหานคร

BC L101

Small changes for betterment

การทดลองเพื่อเปลี่ยนแปลงเมืองเบื้องต้น



ศูนย์การทดลองเมืองกรุงเทพมหานครในขวบปีแรก เปรียบเสมือนการเริ่มเดินทางของการทดลองสร้างสรรค์ความเป็นไปได้ใหม่ของเมือง หากใครที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมานานคงจะมีความรู้สึกร่วมกันมาไม่มากก็น้อยว่า “เราสามารถจะจินตนาการถึงกรุงเทพมหานครที่เป็นมหานครที่ดีกว่าน่าอยู่ขึ้นผู้คนมีความสุขขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ได้อย่างไรบ้าง” การทดลองเล็กๆ ในหนังสือเล่มนี้เป็นการรวบรวมโจทย์และผลลัพธ์เบื้องต้นของการทดลองในเส้นทางที่ทอดไกล อันเกี่ยวข้องกับนโยบายในการแก้ปัญหาและโอกาสของการพัฒนาเมือง บางส่วนก็แล้วเสร็จในระดับต้นแบบ (ที่พร้อมปรับปรุงและพัฒนาให้ดีขึ้นกว่าเดิม) ในขณะที่บางส่วนก็ยังอยู่ระหว่างการเดินทาง

ภารกิจสร้างสรรค์โอกาสและความเป็นไปได้ใหม่ของการสร้างการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี เป็นเป้าหมายและคุณค่าของหน่วยทดลองเล็กๆ แห่งนี้ โดยทำงานบนพื้นฐานของการคิดเชิงระบบ ความเข้าใจทางสังคม และพื้นที่เพื่อส่งมอบบริการต้นแบบที่นำไปสู่การเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร

The Bangkok Urban Experiment Center's first year marks the start of a journey to explore new possibilities for the city. Many who live in Bangkok might ask, "How can we imagine a better, more livable, and happier metropolis?" This book presents small-scale experiments that tackle urban challenges and development opportunities. Some have reached the prototype stage, ready for improvement, while others are still evolving.

Our mission is to create innovative solutions that drive positive change, grounded in systemic thinking, social understanding, and spatial insights—ultimately enhancing the quality of life for Bangkok's residents.





Small changes for betterment
เล็กน้อย เปลี่ยนเมือง

สารบัญ

CONTENTS

05

WHAT IS CITY LAB?

50 เขตที่ Bangkok City Lab
ทำการทดลองเชิงยุทธศาสตร์ 06

08

CIVIC DESIGN LAB

ห้องผลิตต้นแบบและเครื่องมือ
เพื่อการบริการสาธารณะแก่เมือง

ป้ายและศาลารอรถโดยสารประจำทาง 10
Bus Stop and Bus Shelter

บริการวินมอเตอร์ไซด์ 22
ที่ลดอุปสรรคการสัญจร
Moto Taxi

อุปกรณ์เตือนภัยบนทางม้าลาย 34
Traffic Light Alarm for
Pedestrian Safety

เก้าอี้สำหรับศูนย์อาหาร 37
Seating Unit for Street Food

การพัฒนาต้นแบบเกณฑ์สำหรับ 38
Hawker Center
The development of prototype criteria
for Hawker Centers

Bangkok Trail 44

สวน 15 นาที 46
15 Mins. Pocket Park

52

SOCIAL CATALYST LAB

ห้องทดลองเชิงสังคมเพื่อเหนี่ยวนำการร่วมพัฒนา

แพลตฟอร์มรับข้อเสนอโยบายสมัชชาสุขภาพ กทม. 54
Policy Ranger

ศูนย์พักพิงและฟื้นฟูสมรรถนะคนไร้บ้าน 58
(บ้านอ้อมใจ)
Homeless Shelter and
Capacity Building Program

โครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่าย 68
คนรุ่นใหม่และคนคืนถิ่น
NEW GEN x HOME RUN

80

PLACE SOLUTION LAB

ห้องปฏิบัติการทดลองเพื่อสร้างสรรค์
และแก้ปัญหาเชิงพื้นที่

ย่านตลาดพลู: การบูรณาการเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ 81
Talat Phlu: Integration for Spatial Development

- Inclusive Biker Network : สัญจรใส่ใจ
- Community Reborn Node
- Place Connection

แนวทางการพัฒนาชุมชนคลองเตย 90
Khleng Toei Housing Dialogue

WHAT IS CITY LAB ?

Bangkok City Lab คือห้องทดลองของกรุงเทพมหานคร ในการแก้ปัญหาและยกระดับบริการสาธารณะ รวมถึง การค้นหาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองให้ดีขึ้น โดยจะมี เครื่องมือในการจัดการกับโจทย์ที่สำคัญของเมือง ใน 3 ลักษณะบริการ ประกอบด้วย

Bangkok City Lab is a laboratory for the City of Bangkok to solve problems and improve public services, as well as explore possibilities for the development of a better city. It utilizes tools to address key urban challenges across three service areas, including

1 CIVIC DESIGN LAB

มีการทํางานในการทดลองสร้างสรรค์ บริการสาธารณะใหม่ๆ และปรับปรุง คุณภาพบริการที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น ด้วยกระบวนการออกแบบเชิงระบบ

It has a mission to experiment with the creation of new public services and improve the quality of existing services through systemic design processes.

2 SOCIAL CATALYST LAB

มีการทํางานในการสร้างความร่วมมือ(Empathy) เพื่อร่วมเป็นเจ้าของประเด็นการพัฒนา โดยใช้กลไกเชิงและคุณค่าสังคม และขับเคลื่อนให้เกิดการแก้ปัญหาเมือง

It aims to build empathy and shared ownership of development issues by leveraging social mechanisms and values, driving efforts to solve urban problems.

3 PLACE SOLUTION LAB

มีการทํางานในการสร้างสรรค์และการแก้ปัญหา เชิงพื้นที่ที่มีมิติทับซ้อนและเชื่อมโยงประเด็น การพัฒนาเข้าด้วยกัน

It is committed to creating innovative solutions and addressing urban challenges with overlapping dimensions, integrating development issues into a unified approach.

OUR FUNCTIONS

TO EXPLORE

ค้นหาหาความเป็นไปได้ใหม่ของการพัฒนาเมือง เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีและความยั่งยืน
the new possibilities in city development for sustainability and well-being.

TO DELIVER

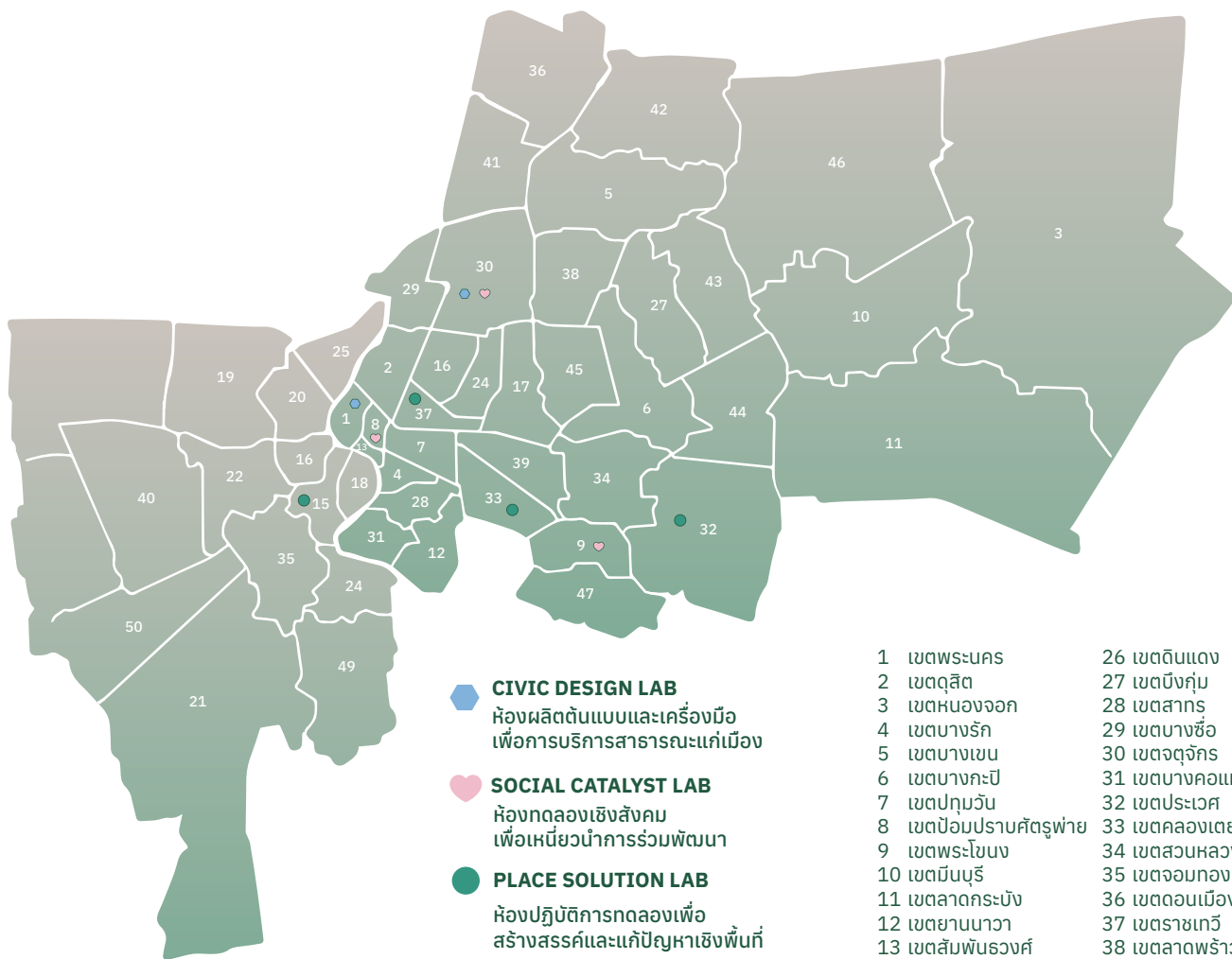
ร่วมสร้างจากทัศนัยของกลยุทธ์ในการพัฒนาเมือง และจัดทำข้อสรุปในรูปแบบของระบบบริการย่อยที่ใช้งานได้จริง
preferable scenarios of city development strategy and crystallize them into some MVPs and sub-systems in practice.

TO ENGAGE

สร้างความร่วมมือกับผู้คนที่หลากหลายโดยเน้นมนุษย์ เป็นศูนย์กลางสำหรับการสร้างสรรค์บริการสาธารณะที่ดีขึ้น
people-oriented approach for better urban service delivery.

TO PROPOSE

เสนอต้นแบบสำหรับบริการสาธารณะ ที่พร้อมขยายผลในวงกว้าง
better urban service prototypes, ready to upscale.



จาก 50 เขตที่ Bangkok City Lab ทำการทดลองเชิงยุทธศาสตร์

From 50 districts, Bangkok City Lab conducts strategic experiments

01

WS:นคส**Hawker Furniture:**

เฟอร์นิเจอร์สำหรับร้านอาหารริมทางนอกบาทวิถี
เกณฑ์สำหรับการจัดผู้ค้าในพื้นที่สาธารณะเพื่อ
ส่งเสริมย่านอัตลักษณ์บริเวณถนนข้าวสาร

Phra Na Korn

Hawker Furniture:

Furniture and Seating Module for promoting
Street Food District , Khao Sarn Road.

08

ป้อมปราบศัตรูพ่าย

โครงการปรับปรุงที่พักพิงคนไร้บ้าน (บ้านอัมใจ)
พื้นที่การประปาสาขาแมนศรี (เดิม)

Pom Prap Sattru Phai

Homeless Shelter Improvement Project
(Baan Imjai)

Area: Maen Sri Waterworks Branch (formerly)

09

พระโขนง

การจัดขยะด้วยกลไกเศรษฐกิจหมุนเวียน
ในย่านนวัตกรรมปทุมวัน

Phra Khanong

Waste Management with Circular Economy
Mechanism in the Punna Withi Innovation
District

15

ธนบุรี

โครงการปรับปรุงผิวจราจร
พื้นที่กิจกรรมสาธารณะถนนเทอดไท - ตลาดพลู

Thon Buri

Road Surface Improvement Project in Public
Activity Area, Terd Thai - Talat Phlu Road

30

จตุจักร**Moto Taxi:**

การพัฒนาระบบการให้บริการรถจักรยานยนต์
รับจ้างที่ลดความหนาแน่น ณ จุดจอด

Pedestrian Traffic Light:

สัญญาณไฟเตือนการข้ามทางม้าลาย

ตู้ Telemed

พัฒนาระบบการจัดการและ
ติดตั้งตู้ Telemed ในชุมชน

Chatuchak

Moto Taxi:

Development of Motorcycle Taxi Service System
to Reduce Congestion at Parking Points

Pedestrian Traffic Light:

Pedestrian Crossing Signal Lights

Telemed Booth:

Development and Installation of Telemedicine
Management System in Communities

32

ประเวศ

การจัดการที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยในที่ดิน
ของกรุงเทพมหานคร

Prawet

Management of Affordable Housing for
Low-Income Individuals on Bangkok
Metropolitan Land

33

คลองเตย

Khlong Toei Model

คลองเตยโมเดล ที่อยู่อาศัยกับการพัฒนาเมือง

Khlong Toei

Khlong Toei Model: Housing and Urban
Development Model for Khlong Toei

37

ราชเทวี

การออกแบบระบบเชื่อมต่อบาทวิถีเพื่อคนทุกคน
(Universal Design)

Ratchathewi

Design of Pedestrian Walkway System for
Everyone (Universal Design)

**CIVIC
DESIGN**

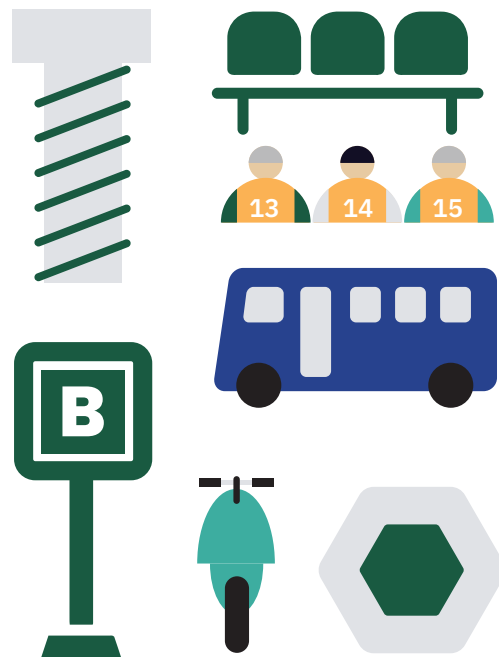
LAB



ห้องทดลองต้นแบบและเครื่องมือ
เพื่อบริการสาธารณะแก่เมือง

Bangkok City Lab ริเริ่มในการพัฒนาแนวทางแก้ปัญหาต้นแบบในรูปแบบการทำวิจัยเชิงปฏิสัมพันธ์ (Interactive Action Research) ต่อโจทย์ของปัญหาที่ได้รับมอบหมาย และพัฒนาการออกแบบบริการจนเกิดเครื่องมือที่ช่วยแก้ปัญหามองเมืองในรูปแบบอุปกรณ์หรือระบบบริการต้นแบบ ภายใต้การคาดการณ์ถึงสถานการณ์และพฤติกรรมทางสังคมที่มีต่อปัญหานั้นๆ จนสามารถระบุแบบแผนซ้ำ (Pattern) เพื่อให้สามารถนำไปขยายผลได้ในวงกว้าง เช่น การลดการกีดขวางการสัญจรบนบาทวิถีจากเสา และป้ายการพัฒนาทางเลือกบริการระบบขนส่งสาธารณะแบบไม่ประจำทาง การพัฒนามาตรฐานการก่อสร้างทางเท้า และซ่อมแซมปรับปรุงผิวจราจร การออกแบบต้นแบบบริการสุขภาพเชิงรุกที่แม่นยำ เป็นต้น

Prototype Experimentation: Bangkok City Lab initiates solutions in the form of interactive action research to address assigned problems. It develops services or prototype tools designed to resolve urban issues. These tools are based on forecasting scenarios and understanding social behaviors related to the problem. The aim is to identify repeating patterns that can be widely scaled up. For example: Reducing sidewalk obstructions caused by poles and signs. Developing alternatives for non-fixed-route public transportation. Establishing construction and pavement repair standards. Designing proactive and precise healthcare service prototypes.





ป้ายหยุดและอาคารรอโดยสารประจำทาง

เราจะเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรในเมืองได้อย่างไรบ้าง

ทางเท้าแคบจะสามารถมีศาลาพักโดยสาร
ที่ทำให้เกิดร่มเงาได้อย่างไร ?

การให้ข้อมูลสายรถประจำทางที่ถูกต้อง
จะสามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างง่ายๆ ได้อย่างไร ?

การกำหนดรูปแบบเพื่อติดตั้งเสาป้ายหยุดรถจะไม่ใช่กีดขวาง
และเป็นอุปสรรคต่อคนเดินเท้าและผู้ใช้ Wheelchair ได้อย่างไร ?

หรือแม้แต่ป้ายหยุดรถประจำทางจะเป็นพื้นที่ให้แสงสว่าง
และปลอดภัยยามค่ำคืนได้อย่างไร ?

เป็นโจทย์ที่ท้าทายในเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงและมีข้อ
จำกัดข้อกำหนดเหล่านี้เป็นสิ่งที่เรานำมาใช้เป็นแรงขับ
ในการพัฒนาบริการพื้นฐานให้ดียิ่งขึ้น



เข้ากับบริบท
Fits the context



เอื้อคนแก่ คนพิการ
Accessible for
the elderly and
disabled



ใช้เป็นพื้นที่สื่อ
Serves as a
media space



ลดต้นทุน
Reduces costs



ข้อมูลชัดเจน
Clear
information



ข้อมูลอัปเดตง่าย
Easy to update
information



โครงสร้างดีขึ้น
Improved
structure



เป็นมิตรคนเดินเท้า
Pedestrian-friendly

Bus Stop Poles and Shelters: Enhancing Urban Commuter Facilities

How can we improve urban facilities for commuters, especially under the constraints of limited space and evolving urban conditions? This question drives our efforts to develop better public infrastructure. Key considerations include:

- How can bus shelters provide shade and rain protection on narrow sidewalks?
- How can bus route information be displayed clearly and updated easily?
- How can bus stop poles be designed to avoid obstructing pedestrians or wheelchair users?
- Can bus stops also provide adequate lighting and enhance nighttime safety?

These considerations form the foundation of our initiatives to enhance public services. Below are three scenarios showcasing our design and development efforts:

ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

BUS STOP

Better Safety for Commuter

จะผนวกเอาสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้เสียบนทางเท้าให้เหลือน้อยที่สุดในเสาป้ายหยุดรถประจำทางได้อย่างไร

โดยเราจะเห็นสถานการณ์บ่อยครั้งที่เรามีเสาบคอนทางเท้าและเป็นอุปสรรคกับการสัญจร ทุกครั้งที่เราต้องการแก้ปัญหาหรือเพิ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับทางเท้าเช่นเสาป้ายหยุดรถประจำทาง เสากล้องวงจรปิด เสาไฟส่องสว่าง หากเป็นเช่นนี้เราต้องมี 3 ถึง 4 เสา และเพิ่มปริมาณเสาตามความต้องการใหม่ๆ ไปเรื่อย ๆ คงจะเป็นปัญหามบนทางเท้าพอสมควร เราจึงทดลองทำเสาป้ายหยุดรถประจำทางต้นแบบในการรวบรวมเงื่อนไขการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกหลายๆ วัตถุประสงค์มารวมกัน และสามารถทำหน้าที่แต่ละอย่างได้อย่างไม่เป็นอุปสรรคในการสัญจร โดยคำนึงถึงสถานการณ์การใช้พื้นที่ในหลากหลายบริบท ได้แก่ แหล่งพลังงานที่ใช้ ขนาดจอที่ครอบคลุมได้หลายผลิตภัณฑ์ การเปลี่ยนแปลงข้อมูลแบบอนาล็อกได้กรณีจากระบบดิจิทัลประสบปัญหา

Scenario 1:

Providing Shelter on Narrow Sidewalks

How can we provide sun and rain protection on narrow sidewalks?

Traditional bus shelters are often too large for installation on these sidewalks, leaving commuters with only a basic signpost indicating bus routes. Through User Experience Design Research, we identified a significant obstacle: business owners near bus stops often oppose standard shelter designs, as these block storefront visibility. To address this issue, we repositioned the shelter's structural poles to the front edge of the sidewalk, leaving the rear of the shelter open. This design minimizes interference with storefronts while providing commuters essential shade and rain protection.

การพัฒนาต้นแบบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

BUS STOP A

ในกระบวนการการรับฟังความคิดเห็น

พบว่าควรลดรูปแบบเป็นอุปสรรคพื้นที่บาทวิถี จอดิจิทัลมีขนาดเล็ก ควรมองเห็นได้จากระยะไกล ควรเพิ่มกล้องวงจรปิดและไฟส่องสว่างยามค่ำขึ้น เพื่อความปลอดภัย

In the process of gathering feedback, it was found that the format should reduce obstacles on pedestrian walkways. The digital sign should be smaller and visible from a distance. Additionally, CCTV cameras and lighting should be added for safety, especially at night



ข้อมูลที่มีความจำเป็นต้องอัปเดตบ่อยๆ ถูกแสดงในจอดิจิทัลอลเพื่อความสะดวกและรวดเร็วต่อการอัปเดตข้อมูล

Information that requires frequent updates is displayed on digital screens for convenience and quick data updates.



กล่องอะคริลิกใสจะถูกจัดเตรียมไว้ให้พร้อมสำหรับการสอดแผ่นกราฟิกที่แสดงข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับรถเมล์ที่อาจมีการเปลี่ยนในอนาคตได้อย่างง่าย

Clear acrylic boxes are provided for easily inserting graphic sheets that display bus-related information, allowing for effortless updates in the future.



มีไฟส่องสว่างตอนกลางคืนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้คนสัญจรบนทางเท้าและผู้ใช้บริการ

Lighting is installed for nighttime visibility to enhance safety for pedestrians and service users.



มีพื้นที่สำหรับติดข้อมูลสายรถเมล์ที่สามารถลอกออกและติดอันใหม่ได้ง่าย

Space for easily replaceable bus route information.



ใช้วัสดุที่มีต้นทุนในการผลิตถูกลงได้ วัสดุที่มีต้นทุนในการผลิตถูกลงได้

Materials with lower production costs are utilized to ensure affordability.



ป้ายมีพื้นที่ในการบอกข้อมูลหลายประเภทตัวหนังสือใหญ่อ่านได้ง่าย กล้องข้อมูลโค้งทำให้ข้อมูลอ่านได้ต่อเนื่อง

The sign has space for various information with large, easy-to-read text. The curved info box ensures continuous readability.



การพัฒนาต้นแบบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

BUS STOP B

จากรับฟังความเห็นในขั้นต่อมาพบว่า
ต้องการรองรับตำแหน่งจอขนาดใหญ่ที่สามารถ
มองเห็นได้จากระยะไกล ควรมีช่องเว้นว่างและเพิ่ม
พื้นที่ที่ใช้สัญจรด้านล่างของเสาให้สะดวกมากขึ้น

From feedback received,
It is found that there is a need to accommodate larger
screen positions that can be seen from a distance.
There should be gaps and increased space for easier
movement underneath the posts.



ไฟส่องสว่างตอนกลางคืนเพิ่มกล้อง
วงจรปิดเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
Lighting at night for added safety



ใช้จอขนาด 32 นิ้ว เช่นเดียวกับที่ศาลา
รอรถเมล์
32-inch screen, same as bus
shelters



มีพื้นที่มากพอสำหรับป้ายที่มีข้อมูล
รถหลายสาย
Sufficient space for multi-route
bus information



จอเป็นดิจิทัลสามารถอัปเดตข้อมูล
ได้ง่าย
Digital screen for easy updates



ตำแหน่งจอเอื้อต่อการอ่านของผู้ใช้
รถเข็น
Screen position accessible for
wheelchair users



ทดลองออกแบบตัวป้ายที่มีขนาดจอ
32" และ 27" แม้ขนาดจอเพิ่มขึ้นยัง
คงมีพื้นที่บนทางเท้ามากพอให้คนสัญจร
ได้สะดวก รวมถึงคนใช้รถเข็น หน้า
จอใหญ่ขึ้นแสดงตัวหนังสือได้ชัดเจน
ขึ้นอีกด้วย



Design a signboard with 32"
and 27" screen sizes. Even with
the increased screen size, there
is still enough space on the
sidewalk for people to pass
through easily. Additionally,
people in vehicles will see a
larger screen and the text will
be displayed more clearly.

การพัฒนาต้นแบบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

BUS STOP C

ภายหลังจากการพัฒนาเงื่อนไขในการออกแบบ (Design Brief)

พบว่าองค์ประกอบทั้งหมดทำให้เกิดการพัฒนาและคลี่คลายรูปแบบเพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมในการรอรถโดยสารประจำทางที่เป็นมิตรและไม่เป็นอุปสรรคในรูปแบบทางเลือกต่างๆ

After developing the design brief, it was found that the essential elements should facilitate the development and evolution of the design, in order to create a friendly bus stop environment that is not an obstacle, offering various alternative design options.



Option 01

จอบอกเวลานานกับถนนไม่กีดขวางทางเท้า
วางไว้ระดับสายตา

Time display parallel to the road, placed at eye level, not obstructing the sidewalk.



Option 02

จอบอกเวลาดังฉากกับถนน สามารถอ่าน
ข้อมูลทิศทางเดียวกับที่รถมาในระดับสายตา

Time display perpendicular to the road, readable from the same direction as the approaching vehicle, at eye level.



Option 03

จอบอกเวลานานกับถนนวางไว้ระดับเหนือ
ศีรษะแนวนอนไม่กีดขวางทางเท้า

Time display parallel to the road, placed above head height in a horizontal position, not obstructing the sidewalk.



Option 04

จอบอกเวลาวางไว้เหนือศีรษะแนวตั้งขนาน
กับถนนไม่ขวางทางเท้า

Time display above head height, vertical, parallel to the road, not blocking the sidewalk.



การพัฒนาต้นแบบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

BUS STOP D



จอแนวนอนช่วยให้แสดงผลได้ครบถ้วน
ภายในหนึ่งหน้า

Horizontal screen displays complete
information on a single page.



จอดิจิทัลสามารถแสดงข้อมูลที่มีการ
เปลี่ยนแปลงบ่อยได้

Digital screen can update frequently
changing information.



ไฟส่องสว่างสำหรับตอนกลางคืน เพื่อเพิ่ม
ความปลอดภัยให้ผู้สัญจรบนทางเท้าและผู้ใช้
บริการ

Night lighting enhances safety for
pedestrians and users.



มีกล้องวงจรปิดเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
สำหรับประชาชน

CCTV cameras improve public safety.



ใช้จอขนาด 32 นิ้วเช่นเดียวกับศาลาแต่
เปลี่ยนเป็นแนวนอนเพื่อไม่กีดขวางทางเท้า
และลดต้นทุน

32-inch screen, same as bus shelters,
changed to horizontal for better sidewalk
access and cost reduction.



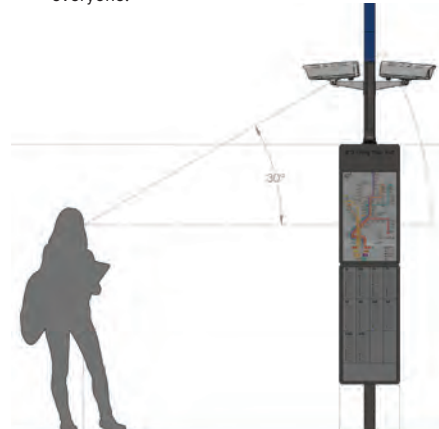
รูปทรงป้ายมีเอกลักษณ์และเอกภาพกับรูปแบบ
ของศาลาอีกทั้งยังง่ายต่อการผลิตและติดตั้ง
Sign design matches shelter style,
easy to produce and install.



สามารถเพิ่มพื้นที่เพื่อแสดงข้อมูลที่ละเอียดขึ้นได้
Additional space can be added for
detailed information.



ตำแหน่งจอเอื้อต่อการอ่านของทุกคน
Screen position is accessible for
everyone.



ด้านหลังของจอใช้เป็นพื้นที่แสดงเลข
สายรถเมล์ได้

Rear of the screen displays bus
route numbers.



ไม่กีดขวางทางเท้าและไม่เสี่ยงต่อการ
ที่จะโดนกระแทก
Does not obstruct sidewalks or
risk being hit.





การทดลองรูปแบบเสาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยใช้ระบบ Solar Cell ในการส่องสว่าง มีเงื่อนไขมาจากสภาพพื้นที่บางจุดไม่เอื้ออำนวยให้ใช้ระบบพลังงานจากเสาไฟฟ้าทั่วไปได้ การออกแบบความสัมพันธ์ของขนาดแผง Solar Cell ให้สามารถมีปริมาณไฟเพียงพอที่จะหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานของจอภาพ และการกำหนดจุดซ่อนแบตเตอรี่ขนาดใหญ่ เพื่อไม่ให้กีดขวางพื้นที่ทางเท้า และสามารถซ่อมบำรุงได้ง่าย จึงเป็นสิ่งที่ท้าทาย ในการพัฒนาต้นแบบมาตรฐานสำหรับป้ายจุดจอดรถประจำทางภายใต้เงื่อนไขนี้ในอนาคต

The experiment with the design of a bus stop pole using a Solar Cell lighting system stems from the condition where certain areas do not allow the use of traditional electric power sources from utility poles.

The design of the Solar Cell panel size must be optimized to provide sufficient energy to power the screen and include a large hidden battery that does not obstruct the sidewalk, while also ensuring easy maintenance. This presents a challenge in developing a standard prototype for future bus stop signage under these conditions.

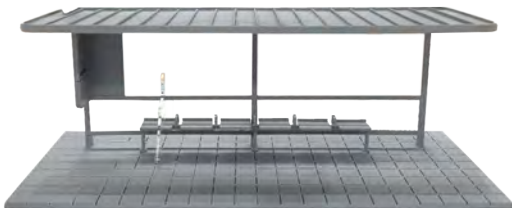
Scenario 2

BUS STATION A

Better Comfort in Tiny Space

จะมีที่หลบแดด หลบฝน บนทางเท้าที่แคบได้อย่างไร

น่าจะดีกว่าถ้าเราสามารถมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยบังแดด บังฝน ได้ในพื้นที่ทางเท้าขนาดเล็ก เนื่องจากที่ผ่านมามีศาลาแบบมาตรฐานที่ค่อนข้างใหญ่ จึงทำให้เราติดตั้งได้แค่เสาป้ายบอกเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเท่านั้น โดยจากการใช้กระบวนการ User Experience Design Research เราพบว่าสาเหตุของการติดตั้งศาลาไม่ได้ ส่วนหนึ่งมาจากความไม่ยินยอม ของเจ้าของอาคารพาณิชย์ริมทางที่เห็นว่าเสาที่เป็นรูปแบบมาตรฐานเดิมนั้น บดบังหน้าร้านของเขา เราจึงทดลองเปลี่ยนตำแหน่งของเสาโครงสร้างมาเป็นเสาด้านหน้าชิดขอบทาง และเปิดโล่งด้านหลังศาลาให้โล่ง เพื่อไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้าขายของอาคารพาณิชย์ริมทาง



Scenario 2: Minimizing Sidewalk Obstructions

How can we consolidate multiple sidewalk utilities onto fewer poles?

Sidewalks are often cluttered with poles for bus stop signs, CCTV cameras, streetlights, and other utilities. Adding more poles for new amenities further exacerbates the problem, creating obstacles for pedestrians and wheelchair users.

To address this, we developed a prototype for a multi-functional bus stop pole. This single structure integrates several utilities, including lighting, route displays, and surveillance systems, without obstructing pedestrian traffic. The pole is designed to adapt to various scenarios, including:

- Utilizing diverse power sources (e.g., solar energy).
- Supporting screens compatible with both digital and analog information displays, ensuring functionality even during digital system failures.

Bus Shelter E-2: แบบหันหลัง



ไม่ทำลายทัศนียภาพอาคารพาณิชย์ด้านหลัง
Does not obstruct the view of the commercial building behind.



เสาช่วยป้องกันบรรเทาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยรถยนต์จากถนนได้
Poles help prevent accidents caused by vehicles on the road.



สามารถใช้ส่วนประกอบเดียวกับศาลารอรถเมล์แบบปกติ
Uses the same components as regular bus shelters.



ช่วยบังแดดช่วงเย็นซึ่งร้อนกว่าที่มาจากด้านหลังได้ดี
Provides shade during the hotter evening hours from behind.



ท่อน้ำทิ้งต่อลงรางระบายสั้นกว่าหรือซ่อนในระยะทางที่สั้นกว่า
Shorter or concealed downspout for drainage.

Bus Shelter E-1: แบบหันหน้า

การพัฒนารายละเอียดชิ้นส่วนประกอบให้น้อยชิ้นลงลดโครงสร้างที่ไม่จำเป็น ข่ายต่อการประกอบ และไม่เหลือเศษวัสดุ ปรับรายละเอียดให้ปราณีตเรียบร้อยขึ้น

"Developing the component details to reduce the number of parts, eliminating unnecessary structures, making assembly easier, leaving no material waste, and refining the details to be more precise and neat."

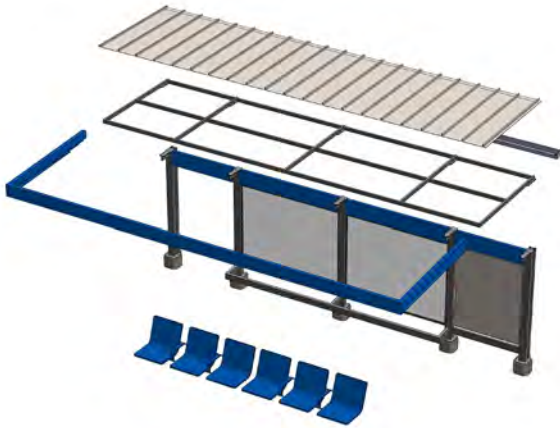


Scenario

3

BUS STATION B

Lean for Better Cost Efficiency



จะสร้างประสบการณ์ที่ดีของ Street Facility เหล่านี้แก่เมืองได้อย่างไร

เนื่องจากศาลา และป้ายหยุดรถประจำทาง เป็นประสบการณ์ ที่ถูกพบเห็นได้บ่อย หากเรามีการสำรวจในเมืองแม้ว่าเรา จะไม่ใช่รถโดยสารประจำทางก็ตาม เราจึงพัฒนาระบบและ มาตรฐานการผลิตเพื่อก่อสร้างศาลา/เสาป้ายหยุดรถ โดย คำนึงถึงการผลิตซ้ำและการประกอบที่ไม่ให้เกิด Defect จาก ความผิดพลาดของแรงงาน และหลีกเลี่ยงการพึ่งพิงทักษะ ฝีมือแรงงาน เพื่อให้เกิดความประณีตที่มาจากขั้นตอน การผลิตจากโรงงานโดยเปิดเผยชิ้นส่วนที่ให้เลดูเรียบร้อย ปลอดภัยและง่ายต่อการดูแลรักษา

Scenario 3: Creating a Positive User Experience

How can we enhance the overall experience of street facilities?

Bus stops and shelters are integral elements of urban life, visible even to those who don't use public transport. They play a significant role in shaping the city's image and user experience.

To improve this, we focused on creating a modular, replicable system for constructing bus shelters and poles. By standardizing production and assembly, we aim to minimize defects caused by manual labor and reduce reliance on skilled craftsmanship. Components are designed to be clean, safe, and easy to maintain, with well-finished, durable parts that reflect thoughtful design.

Conclusion

By addressing these challenges, we aim to transform urban street facilities into functional, inclusive, and aesthetically pleasing elements of the city. These solutions not only enhance public services but also contribute to a better quality of urban life for everyone.



บริการวินมอเตอร์ไซด์ที่ลดอุปสรรคการสัญจร

MOTO TAXI

การบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นบริการที่จำเป็นต้องตอบโจทก์การแก้ปัญหาคาการเดินทางในเมือง จากเงื่อนไขที่กทม.เอง ก็ไม่ได้มีระบบการขนส่งมวลชนที่ดีมากพอ อย่างไรก็ตามการบริการลักษณะนี้ก็มีผลกระทบกับผู้อื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็น การจอดรถจักรยานยนต์กีดขวางถนน การจอดและขับรบกวนทางเท้า การยึดพื้นที่บริการบนทางเท้า ตลอดจนถึงภาพลักษณ์ที่ดูไม่เป็นมืออาชีพ เหล่านี้เป็นโจทก์การเพิ่มประสิทธิภาพแก่การบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

Motorcycle Taxi Stands, Sidewalks, and Quality Service

Motorcycle taxis are essential in addressing urban mobility challenges, especially in a city like Bangkok, where public transportation systems are often insufficient. However, this mode of transportation also presents challenges to pedestrians and urban space management. Issues such as motorcycles obstructing streets, parking and driving on sidewalks, and occupying pedestrian areas are common. These problems, combined with the unprofessional appearance of some services, highlight the need to enhance the efficiency and professionalism of motorcycle taxi operations.



การสังเกตการณ์ภาคสนามพฤติกรรมและเงื่อนไขของระบบนิเวศการบริการปัจจุบัน

ทางทีมCityLabได้สังเกตพฤติกรรมการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแบ่งออกเป็น 4 สถานการณ์ จากแบบแผนการให้บริการที่แตกต่างกันตามแต่ละบริบทได้แก่

1. ย่านธุรกิจของเมือง

วันที่มีบริการพลุกพล่าน มีบริการหนาแน่นตลอดเวลา และมีทางเท้าแคบ

2. ย่านเศรษฐกิจของย่านที่ซอยลึกมีซอยซอยลัด

วันที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น และมีทางเท้ากว้างปานกลาง

3. ย่านพักอาศัยในเมืองที่ซอยลึกมีซอยซอยลัด

วันที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่นเป็นบางช่วงเวลาและมีทางเท้ากว้างปานกลาง

4. ย่านพักอาศัยชานเมือง

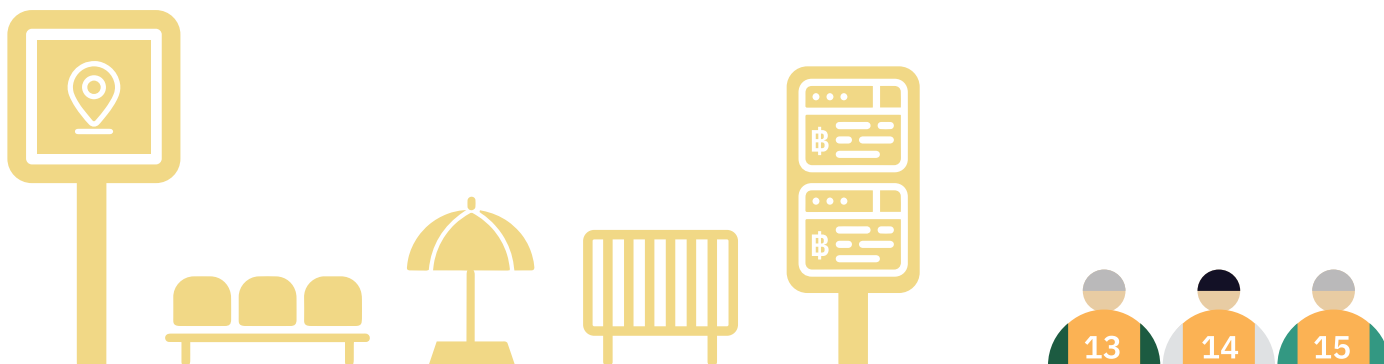
วันที่มีผู้ใช้บริการเป็นบางช่วงเวลา และมีทางเท้ากว้างมาก

Field Observations and Current Ecosystem Analysis

The City Lab team conducted field observations to study the behavior and service patterns of motorcycle taxis in various urban contexts. These observations were categorized into four scenarios based on service demand and sidewalk conditions:

1. City business districts: High-demand areas with narrow sidewalks and busy traffic.
2. Suburban economic zones: Areas with moderate-demand services, typically located in deep alleyways with moderately wide sidewalks.
3. Urban residential zones: Areas with occasional high demand, deep alleys, and moderately wide sidewalks.
4. Peri-urban residential areas: Low-demand zones with wide sidewalks.





โดยผลการสังเกตได้นำมาสู่การสร้างชุดทดลององค์ประกอบ
ฟังก์ชัน เพื่อการลดอุปสรรคจากการมีอยู่ของรถจักรยานยนต์
รับจ้าง เพื่อเพิ่มสมดุลกับการใช้งานการสัญจรด้านอื่นๆ โดย
การทดลองได้ปรากฏองค์ประกอบเบื้องต้น ได้แก่

- จุดบอกตำแหน่งการรอรถที่ชัดเจน
- พื้นที่กันแดดกันฝน
- พื้นที่จอดรถและให้บริการของผู้ขับขี่
- ที่นั่งพักคอย
- การบอกและเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของบริการ
- การปกป้องคุ้มครองความปลอดภัยจากพาหนะชนิดอื่นๆ
ริมทาง

These insights led to the development of
prototype solutions aimed at mitigating
the impact of motorcycle taxis on other
forms of urban mobility. The proposed
solutions include:

- Clear waiting zone markers.
- Shelters for sun and rain protection.
- Designated parking and service areas for riders.
- Seating for waiting passengers.
- Fare comparison and pricing information.
- Safety measures to protect passengers
from other vehicles near the road.

Tier 1

Transportation nodes at CBD มีความหนาแน่นมากของผู้ใช้บริการ

ที่ตั้ง	ย่านใจกลางเมืองที่พลุกพล่าน ที่ตั้งของวินอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า
สถานการณ์	ช่วงเวลาคับขัน 08:00-09:30, วันแทบไม่มีประจำที่ป้าย คนรอคิวตลอด
รูปแบบทางเท้า	เท้าทางเท้า 0.70-1.00 เมตร, ทาสีขาวเหลืองขอบทางเท้า, ทาสีจอดชั่วคราวผิวจราจรส่วนที่เท้า, บอลลาร์ดกั้น
จำนวนสตรีทเฟอร์นิเจอร์	ป้ายจุดรอวินและป้ายแสดงราคาแบบดิจิทัล (1) ที่พักคอยหลังคาแข็งแบบมีที่นั่งพับ(1)แบบไม่มีที่นั่ง(1)
พฤติกรรมผู้ใช้	ผู้โดยสารต่อคิวได้รับเงินค่าหลังคา รอวินคันใหม่เข้ามาจึงเดินไปขึ้น



- ทางเท้ากว้างประมาณ 2.2 เมตร มีผู้ใช้บริการหนาแน่นตลอดวัน
- ทางเท้าเข้าเข้าไป 0.7-1.0 เมตร ทาสีขาวเหลืองตรงขอบทางเท้า ทาสีจอดชั่วคราวบนผิวจราจรส่วนที่เท้าและมีบอลลาร์ดกั้น
- The sidewalk is approximately 2.2 meters wide, with heavy foot traffic throughout the day.
- The sidewalk recesses 0.70–1.00 meters, marked with yellow and white paint along the curb. Temporary parking is painted on the recessed road section, and bollards are used for separation.

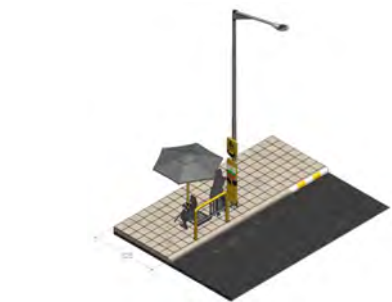
Location	A bustling urban area, situated near a BTS station.
Situation	Rush hour (8:00–9:30 AM): Motorcycle taxis rarely wait at the designated stop, with a constant queue of passengers.
Sidewalk Design	Recessed sidewalk width: 0.7–1.0 meters, marked with yellow and white curb paint.
Street Furniture	Temporary parking area painted on recessed road sections. Bollards for separation.
User Behavior	Waiting Point and Digital Fare Display Sheltered Waiting Areas: Some with folding seats, some without seating. Passenger Queueing: Passengers line up under the roof's shade, moving to board motorcycles as they arrive.

Tier 2

Secondary Nodes

มีความหนาแน่นปานกลางของผู้ใช้บริการ

ที่ตั้ง	ย่านคลัสเตอร์มือสอง ที่ตั้งของวินอยู่บริเวณจุดตัดของการเดินทางหรือหน้าคอนโด
สถานการณ์	ช่วงเวลาคึกคัก 08:00-09:30, วินแทบไม่มีประจำที่ป้าย คนรอคิวนาน
รูปแบบทางเท้า	ทางสีขาวเหลืองขอบทางเท้า
จำนวนสตรีทเฟอร์นิเจอร์	ป้ายจุดรอวินและป้ายแสดงราคาแบบดิจิทัล(1)ราวกันและที่นั่งพักคอยแบบพับ(1) ร่ม(2)
พฤติกรรมผู้ใช้	ผู้โดยสารต่อคิวใต้ร่มเงาร่ม หรือนั่งคอยที่ที่นั่งพักรอวินคันใหม่เข้ามาจึงเดินไปขึ้น



- ทางเท้ากว้างประมาณ 2.2 เมตร มีผู้ใช้บริการหนาแน่นในช่วงเช้าและออกงาน
- ทางเท้าสีขาวเหลืองตรงขอบ
- The sidewalk is approximately 2.2 meters wide, with dense foot traffic during peak hours.
- The curb is marked with yellow and white paint.

Location	A city cluster area, located at the intersection of key travel routes or in front of a condominium.
Situation	Rush hour (8:00–9:30 AM): The motorcycle taxi stand is almost vacant, and passengers
Sidewalk Design	experience long wait times. Yellow and white paint along the sidewalk curb.
Street Furniture	Motorcycle waiting point and digital fare display sign. 1 barrier railing and 1 folding seat and 2 umbrellas for shade.
User Behavior	Passengers queue under the shade of umbrellas or wait on the folding seats for a motorcycle taxi to arrive, then walk to board.

Tier 3

Suburban Areas

มีความหนาแน่นน้อยของผู้ใช้บริการ

ที่ตั้ง

ย่านที่พักอาศัยชานเมือง ที่ตั้งของวินอยู่บริเวณแยกสำคัญ
หรือหน้าสถานที่ชุมชน

สถานการณ์

ช่วงเวลาคับขัน 08:00-09:30 น. วันแทบไม่มีประจำที่ป้าย คนรอคิวนาน

รูปแบบทางเท้า

ทาสีขาวเหลืองขอบทางเท้า

จำนวนสตรีทเฟอร์นิเจอร์

ป้ายจุดรอวินและป้ายแสดงราคาแบบดิจิทัล(1) ราวกัน(1) ร่ม(2)

พฤติกรรมผู้ใช้

ผู้โดยสารต่อคิวใต้ร่มเงาร่ม รอวินคันใหม่เข้ามาจึงเดินไปขึ้น



- ทางเท้ากว้างประมาณ 1.6 เมตร มีผู้ใช้บริการหนาแน่นเฉพาะบางช่วงวันและเวลา
- ทางเท้าทาสีขาวเหลืองตรงขอบ
- The sidewalk is approximately 1.6 meters wide, with dense foot traffic during certain hours of the day.
- The curb is marked with yellow and white paint.

Location

A suburban residential area, located at a key intersection or in front of a community center.

Situation

Rush hour (8:00–9:30 AM): The motorcycle taxi stand is almost empty, and passengers experience long wait times.

Sidewalk Design

Yellow and white paint along the sidewalk curb.

Street Furniture

Motorcycle waiting point and digital fare display sign.
1 barrier railing.
2 umbrellas for shade.

User Behavior

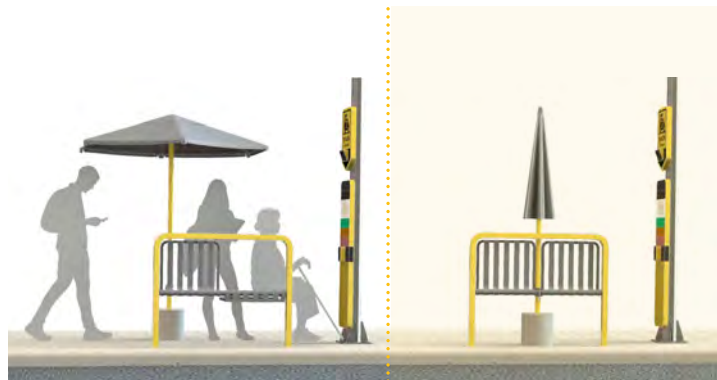
Passengers queue under the shade umbrellas waiting for a motorcycle taxi to arrive, then walk to board.

การค้นหบริการที่จำเป็น และสร้าง Impact ของบริการ

จากการทำWireframeที่ช่วยระบุสถานการณ์และเงื่อนไขที่กำหนดองค์ประกอบที่จำเป็นพื้นฐาน ทำให้นึกถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นว่า จะทำให้การบริการยังคงปรากฏอยู่ โดยไม่ปรากฏกายภาพได้อย่างไร ด้วยเหตุว่ามันสามารถลดการกีดขวางได้โดยทันที ด้วยเหตุนี้เราจึงสร้างบริการที่เป็นการเรียกรถ จุรถเพื่อเชื่อมต่อกับระบบกลุ่มออนไลน์ที่มีอยู่ในแต่ละวันอยู่แล้ว ให้สามารถย้ายจุดจอดของผู้ให้บริการออกไปที่อื่นที่ไม่กีดขวางทางสัญจรและทางเท้า โดยยังมีการบริการนี้อยู่ในความรับรู้ของผู้ใช้บริการ

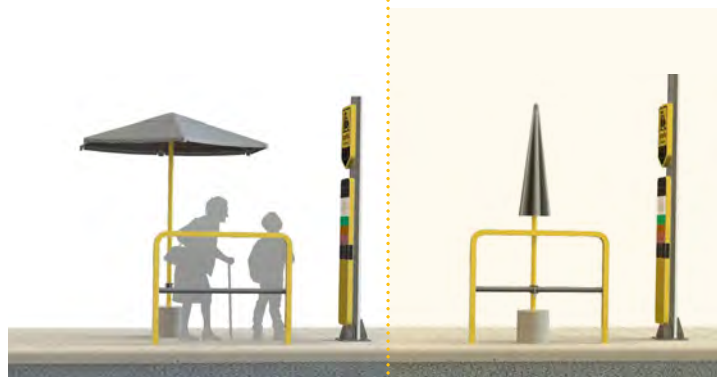
Redefining Service with Impact

Wireframe designs were used to identify essential features and envision scenarios that minimize physical obstructions while maintaining service availability. One key idea was to shift the physical presence of motorcycle taxis away from sidewalks, using online booking systems already employed by many taxi stands. This approach enables service availability to remain in users' awareness while relocating the waiting zones to less obstructive locations.



ออกแบบให้จุดบริการนี้ ‘หายไป’
เมื่ออยู่นอกเวลาที่มีรถวิ่งให้บริการ

The design for this service point allows it to "disappear" during hours when buses are not in operation



Adaptive Infrastructure :

ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนไปตามกิจกรรมและข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่

A flexible infrastructure system that adapts to the activities and constraints of each area.

Invisible Furniture:

สตรีทเฟอร์นิเจอร์ที่หายไป (ซ่อนตัว) ในเวลาที่ไม่ถูกใช้งาน
Disappearing Street Furniture: Hidden When Not in Use

ป้ายจุดรอวิน

Feature ของบริการที่ปรากฏหน้าปากซอย

ณ จุดจอดจึงปรากฏเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นได้แก่ ตำแหน่งการรอ เพื่อบอกหัวแถวที่จะสร้างให้เกิดความเป็นระเบียบ จำนวนรถที่พร้อมให้บริการ เพื่อบอกว่ายังมีบริการอยู่ และระยะเวลาที่รถจะมารับเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถตัดสินใจในการรอรถได้ **Bangkok City Lab** ใช้การกำหนดจุดจอดที่เชื่อมต่อกับเสาที่มีอยู่เดิม โดยไม่สร้างเสาใหม่ให้เกิดการกีดขวางทางสัญจรเพิ่ม นอกจากนี้ยังแสดงข้อมูลอย่างง่ายในรูปแบบของแผนผังและราคาต่อระยะทางที่เป็นแผนที่ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถประมาณการค่าโดยสารที่เกิดขึ้นว่าอยู่ในขอบเขตราคาที่กำหนดไว้ตามกฎหมายหรือไม่

Moto Count : ระบบป้ายรออัตโนมัติที่แสดงจำนวนผู้ให้บริการในขณะนั้น ไอเดียที่ทำให้วินสามารถทำการลงทะเบียนได้ที่จุดรอวินโดยอาจจะใช้ใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในการลงทะเบียน เมื่อลงทะเบียนเสร็จ ตัวเลขที่แสดงวินที่ให้บริการบริเวณนั้นก็จะแสดงผลเพิ่มขึ้น

The idea allows motorcycle taxi drivers to register at the waiting point, potentially using their public motorcycle driver's license for registration. Once registration is complete, the number of available drivers at that location will be updated and displayed accordingly.



Online Register



Mobile NFC



NFC Tag

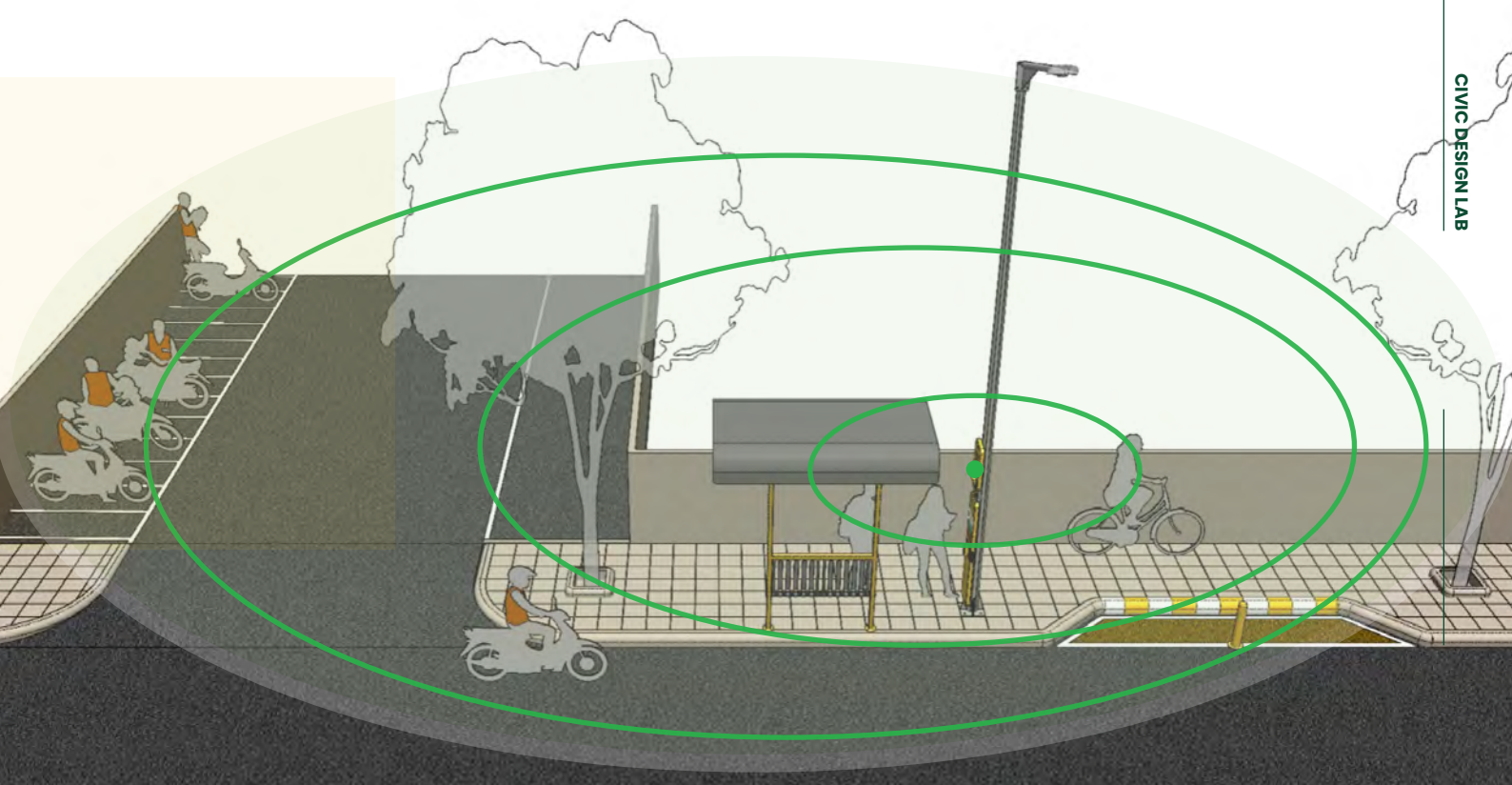


Features of the Stand at Alley Entrances

At the designated waiting areas, only essential information is displayed, such as:

- The position of the queue to organize waiting passengers.
- The number of available motorcycles to reassure users of ongoing service.
- Estimated waiting times to help users decide whether to wait or seek alternative options.

City Lab integrates these waiting zones with existing structures, avoiding additional poles or obstructive installations. The service also includes simplified visual information, such as maps and fare charts, allowing passengers to estimate costs and verify compliance with legal pricing standards.



Moto Flow :

ระบบป้ายรออัตโนมัติเพื่อลดจำนวนวินที่จอดในพื้นที่จราจรคับคั่ง รวมถึงโอกาสในการจัดการ เช่น การรับผู้โดยสารข้ามเขต (หากจุดใดปล่อยให้บริการล่าช้า)

An automated sign system to reduce motorcycle taxis in congested areas and enable inter-zone passenger pick-ups during delays.

Wait Wise :

ระบบป้ายรออัตโนมัติ ที่ทำให้ผู้ใช้ตัดสินใจรอหรือไม่รอบริการจากการคำนวณเวลาในการใช้บริการได้ ตั้งแต่จุดที่รับจนถึงจุดหมายปลายทาง

An automated system guiding users to wait or move based on estimated travel times.





Moto View :

ระบบป้ายรถอัตโนมัติที่ทำให้กทม.สามารถ
มอนิเตอร์ข้อมูลวินได้เพื่อนำไปปรับปรุงได้
ในอนาคต

An automated system for BMA to
monitor and improve motorcycle
taxi operations.

วิน MRT เพชรบุรี (ฝั่งออก)

เขื่อนบางลาง บี เขตคลองเตย



สนามบิน, เพชร, เขตคลองเตย 21 ถนนสุขุมวิท, เขตวัฒนา UFM Full 2, 2000 Fair, เขตวัฒนา	<2 บาท	<25 บาท
สนามบิน, RCA, เขตคลองเตย (เขตวัฒนา) เขื่อนบางลาง บี, เขตคลองเตย สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<3 บาท	<30 บาท
เขื่อนบางลาง บี, เขตคลองเตย สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<4 บาท	<40 บาท
สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<5 บาท	<50 บาท
PTT, เขตคลองเตย, เขตวัฒนา สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<6 บาท	<60 บาท
สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<7 บาท	<70 บาท
สวนรมย์บุรี, เขตวัฒนา	<8 บาท	<80 บาท

เรียกวิน



Call
Moto
Taxi



Service Sense :

ป้ายราคาที่ช่วยให้ผู้รับบริการเข้าใจ และ
สามารถคำนวณราคาที่เหมาะสม และ
ร้องเรียนได้หากไม่ได้รับความยุติธรรม

การแสดงจุดหมายยอดนิยม ลงใน
แผนที่เพื่อการประเมินราคาได้ชัดเจน

การรวมกลุ่มจุดหมายที่มีค่าบริการ
ใกล้เคียงกันไว้ด้วยกัน ทำให้ผู้บริการ
สามารถประเมินระยะทางจุดหมาย
ของตนโดยเปรียบเทียบได้ง่ายขึ้น

A price board that helps users under-
stand fares, calculate costs, and file
complaints if treated unfairly.

Popular destinations are shown on a
map, with grouped fare zones for easy
self-assessment and comparison.



MOTO TAXI STATUS DISPLAY

ป้ายสถานะจักรยานยนต์สาธารณะ (วินมอเตอร์ไซด์)

นอกเหนือจากจุดรอจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว เราได้ทดลองกำหนดให้มีป้ายแสดงสถานะ กรณีที่มีการบริการข้ามเขตและอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งความหวาดระแวงระหว่างผู้ให้บริการต่างเขตและช่วยทำให้ผู้ใช้บริการที่เรียกถนนนอกพื้นที่จุดจอดได้ทราบสถานะของรถแต่ละคันว่าจะรับหรือไม่รับผู้โดยสารขณะนั้น และการกำหนดข้อมูลบางประการที่ช่วยเพิ่มคุณภาพการบริการได้ลงบนเสื้อวิน เช่น การบริการของวินในรูปแบบอื่นได้แก่การรับส่งพัสดุการรับหิ้วสินค้าจากตลาดการรับส่งนักเรียน รวมถึงการรับส่งไปยังสถานพยาบาลสำหรับผู้สูงอายุหรือการที่สามารถให้คะแนนการบริการ สำหรับผู้ใช้บริการภายหลังงดรับบริการ ในรูปแบบ Rating Score เพื่อช่วยในการกดขันมาตรฐานการให้บริการของวินแต่ละซอยได้

Additional Features

Beyond waiting zones, further enhancements include:

- Cross-zone service indicators: A display system to prevent conflicts between riders from different zones, informing passengers whether a motorcycle from another area is available for hire.
- Uniform service enhancements: Adding features to rider uniforms, such as information about additional services like parcel delivery, market shopping assistance, student transport, or elderly care rides.
- Service rating systems: Allowing passengers to rate their experience, creating accountability and maintaining service quality standards for motorcycle taxi operators in each area.

Conclusion

By addressing these issues, we aim to balance the presence of motorcycle taxis with the needs of pedestrians and other urban users. These initiatives not only improve the service quality but also contribute to a more organized and professional image of motorcycle taxi operations in Bangkok.

ไฟสีเขียว = ว่าง / พร้อม

ไฟสีแดง = ไม่พร้อม / ไม่อยู่ในพื้นที่บริการ

Green Light : Available / Ready

Red Light : Not available / Out of service area

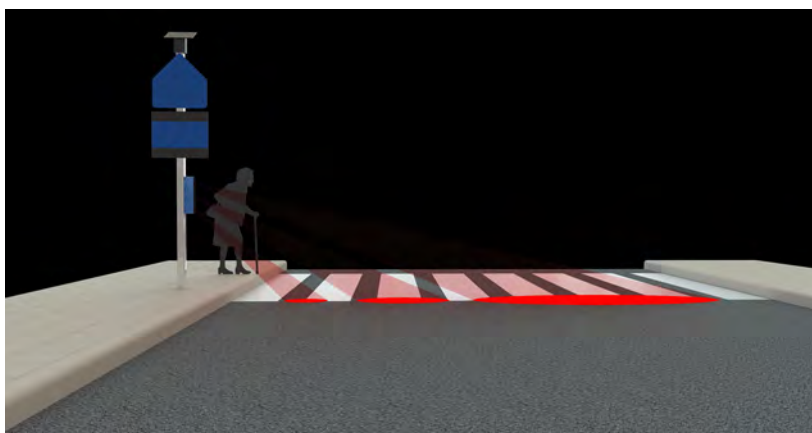
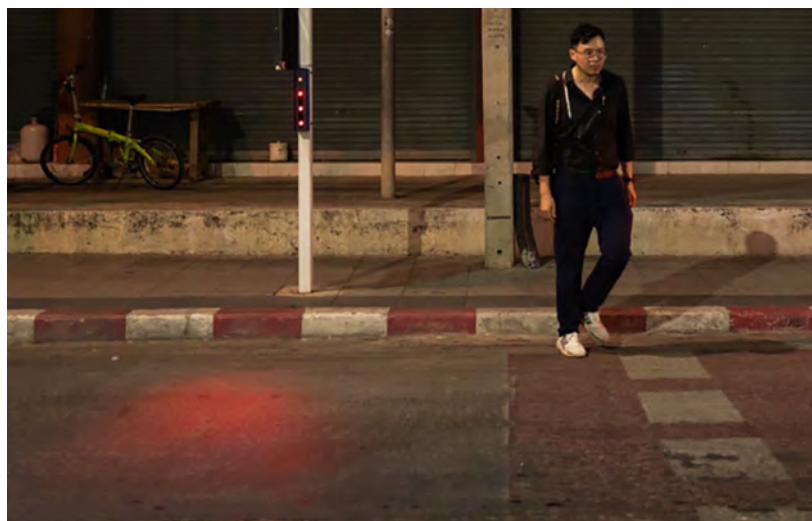
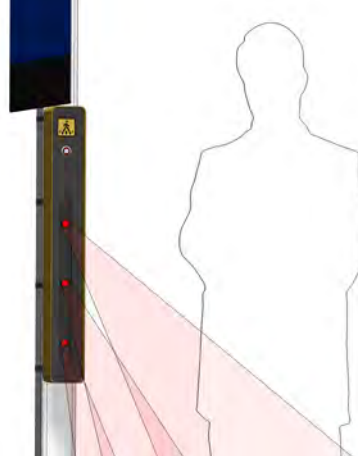


**TRAFFIC LIGHT ALARM FOR
PEDESTRAIN SAFETY**

จากการสังเกตการณ์เราพบว่า ปัญหาของพื้นที่การข้ามถนนบางแห่งเป็นจุดวิกฤต คือ เป็นมุมเลี้ยวระยะกระชั้นกับการเดินข้าม หรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอ

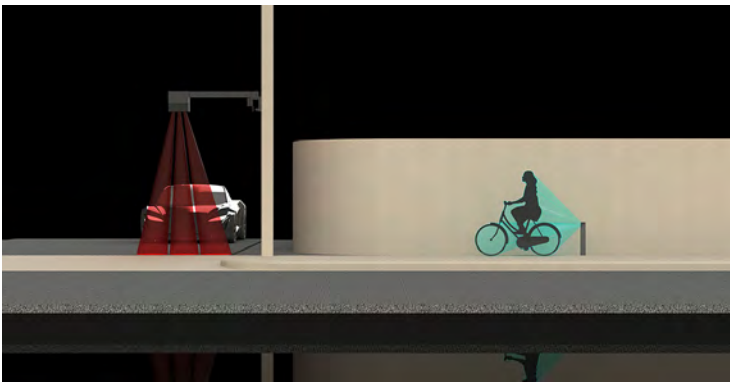
จากเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้ทางม้าลายและพื้นที่สัญจรคนเดินเท้าในหลายๆ ครั้ง ส่งผลให้เรากำลังถึงการช่วยบรรเทาไม่ให้เกิดเหตุลักษณะนี้ขึ้นโดยง่าย **Bangkok City Lab** ได้ทดลองอุปกรณ์ และระบบช่วยเพิ่มการสังเกตเห็น โดยการเตือนภัยลงบนทางม้าลาย และทางเดินหน้าอาคาร ที่ทั้งสองประเภทการเดินเท้านี้ เป็นจุดที่มีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ และจักรยานยนต์

เราจึงทดลองให้มีระบบไฟส่องสว่างไปยังทางข้ามโดยตรงในลักษณะการกระพริบ เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการรับรู้ของผู้ขับขี่รวมถึงสถานการณ์ที่มีรถออกจากหน้าอาคารสำนักงาน หรือคอนโดมีเนียม ก็เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายหากมีการเตือนโดยสัญญาณไฟกระพริบเมื่อมีผู้สัญจรผ่าน ทั้งที่เป็นคนเดินเท้า และผู้ขับขี่จักรยานเพื่อเป็นสัญญาณการให้ทางก็จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



อุปกรณ์เตือนภัยบนทางม้าลาย

A safety device for pedestrian crosswalks.



ไฟคุ้มครองคนเดินเท้า

Protective lighting for pedestrian safety.

Urban Road Safety

Incidents of traffic accidents at pedestrian crossings and walkways have prompted us to consider ways to mitigate these occurrences. City Lab has experimented with devices and systems to enhance visibility and provide warnings at crosswalks and walkways in front of buildings. These areas, being high-risk zones for accidents involving cars and motorcycles, are particularly vulnerable.

Through our observations, we identified that certain pedestrian crossings are critical points of concern, particularly those at sharp turns or areas with inadequate lighting. To address this, we trialed a lighting system that flashes at pedestrian crossings to increase driver awareness. Additionally, situations where vehicles emerge from office buildings or condominiums are frequent accident hotspots. We tested a system with flashing lights that activate when pedestrians or cyclists pass, serving as a signal to give way. This initiative aims to enhance safety for all road users.

HAWKER CENTER SEATING UNIT

ต้นแบบชุดนั่งรับประทานอาหารในพื้นที่
ศูนย์อาหารราคาประหยัด



เป็นรูปแบบที่ดูแลรักษาง่ายป้องกันการสูญหาย และเคลื่อนย้ายได้สะดวกอีกทั้งสามารถนำไปผนวกกับส่วนประกอบอื่นๆ โดยให้เกิดความเรียบร้อยในภาพรวม อาทิ ร่วมกันแดด

It is a design that is easy to maintain, prevents loss, and is easy to move. Additionally, it can be combined with other components to create a cohesive overall look, such as adding a sun umbrella.



HAWKER CENTER

การพัฒนาระบบการจัดการพื้นที่ Hawker Center



การจัดสมดุลระหว่างโอกาสทางเศรษฐกิจการค้าริมทาง

ในฐานะที่กรุงเทพเป็นเมืองแห่ง Street Food และความเสมอภาคในการใช้พื้นที่ทางเท้าเพื่อการสัญจรของคนทุกกลุ่มเป็นอีกโจทย์ที่ท้าทายในการหาแนวทาง การแก้ปัญหาการจัดให้มีศูนย์อาหารราคาประหยัดริมทาง (Hawker Center) เป็นอีกหนึ่งแนวทางที่ใช้ในการสร้างทางออกในการลดการค้าขายริมทางลง โดยเป็นต้นแบบที่ไม่สูงมากนักสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระริมทาง

Bangkok City Lab ได้พัฒนาต้นแบบในการสร้างแบบแผนสำหรับการจัดพื้นที่ร้านค้า และการจัดพื้นที่นั่งให้เกิดมาตรฐานการใช้งานที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับบริบทพื้นที่ที่หลากหลายได้แก่พื้นที่ราชการที่ได้รับการอนุเคราะห์พื้นที่สำหรับการวางตำแหน่ง Hawker Center

Hawker Center Seating Unit

ที่นั่งทานอาหารเป็นรูปแบบที่ดูแลกราง่าย ป้องกันการสูญหาย และเคลื่อนย้ายได้สะดวก อีกทั้งสามารถนำไปผนวกกับส่วนประกอบอื่นๆ โดยให้เกิดความเรียบร้อยในภาพรวม เช่น ร่มกันแดด

Balancing economic opportunities for street vendors in a city like Bangkok, known for its vibrant street food scene, with the need for equitable use of pedestrian space is a challenging issue. One potential solution to this problem is the creation of affordable food centers (Hawker Centers), which offer an affordable option for street vendors while reducing the need for informal street trading, thus keeping costs low for these vendors.

City Lab has developed a prototype for organizing vendor spaces and seating areas to create standardized, adaptable layouts that can be applied across various contexts, including government-owned spaces designated for Hawker Centers.

• Hawker Center Seating Unit

The seating unit design is easy to maintain, prevents loss, and is portable. It can also be combined with other elements, such as shade umbrellas, to ensure a well-organized and practical layout.

• Criteria for Affordable Food Centers

To facilitate pedestrian flow without hindering economic opportunities for low-income street vendors, affordable food centers have been developed as a shared solution for both vendors and pedestrians.

การจัดทำเกณฑ์สำหรับศูนย์อาหารราคาประหยัด

เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสในการสัญจรทางเท้าโดยไม่ลดทอนโอกาสทางเศรษฐกิจของการทำการค้าริมทางสำหรับผู้มีรายได้น้อย จึงได้กำหนดพื้นที่ศูนย์อาหารราคาประหยัดเพื่อเป็นทางออกร่วมกันระหว่างผู้ค้าริมทางและผู้สัญจรทางเท้า อย่างไรก็ตามจะต้องมีหลักเกณฑ์ และแนวทางที่ช่วยให้สามารถนำไปขยายผลโดยกลไกภายในกรุงเทพมหานคร ได้อย่างราบรื่น ซึ่งหลักเกณฑ์ ประกอบด้วย เนื้อหา 3 ส่วน ได้แก่

1 เกณฑ์ด้านกายภาพ

ประกอบด้วย การกำหนดขนาดของ Hawker Center และองค์ประกอบผังมี มาตรฐานระยะและความสูงต่างๆ การสัญจรภายในขนาดร้านค้า เป็นต้น

2 เกณฑ์ด้านความปลอดภัย

ประกอบด้วย การป้องกันอัคคีภัย การระบายอากาศ การส่องสว่าง เป็นต้น

3 เกณฑ์ด้านอนามัยและสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วย การจัดการขยะมูลฝอยการบำบัดน้ำเสีย และสิ่งปฏิกูล ความปลอดภัยในอาหาร เป็นต้น



However, these centers require clear guidelines and mechanisms for smooth implementation across Bangkok. These criteria are divided into three main sections:

1. Physical Criteria

This includes defining the size of the Hawker Center, required components, and standards for space and height dimensions, as well as layout for movement within the center and the size of vendor stalls.

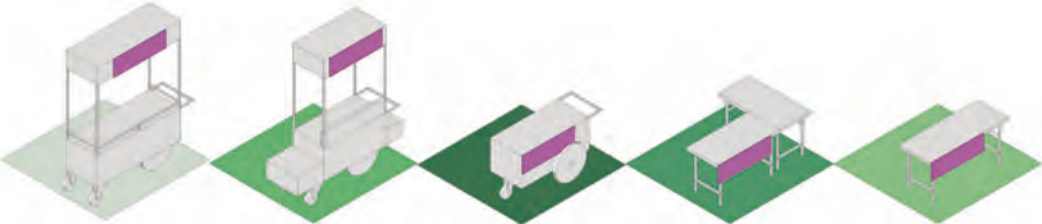
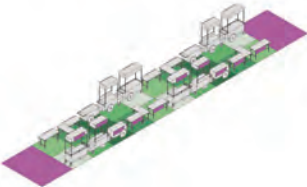
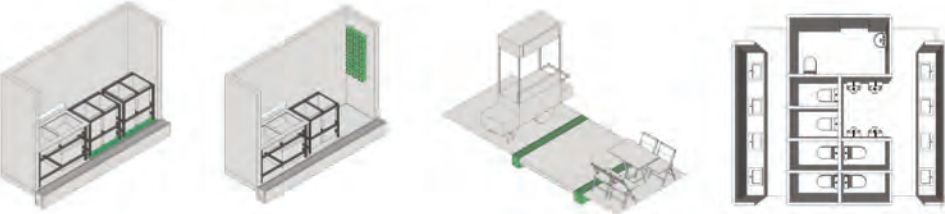
2. Safety Criteria

This covers fire prevention measures, ventilation, and lighting standards to ensure safety for both vendors and customers.

3. Health and Environmental Criteria

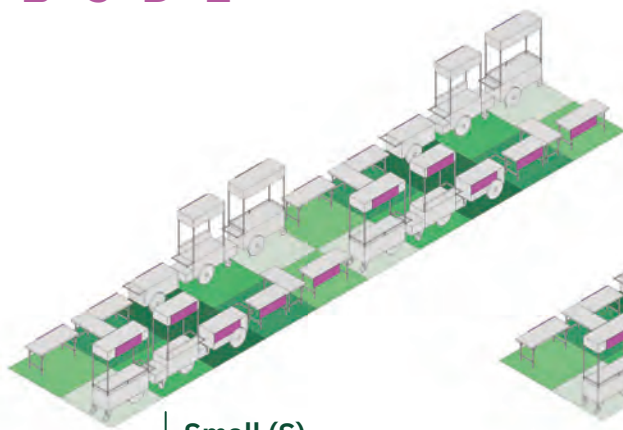
This focuses on waste management, wastewater and sewage treatment, and food safety measures to maintain hygiene and environmental standards.

รูปแบบองค์ประกอบผังมี

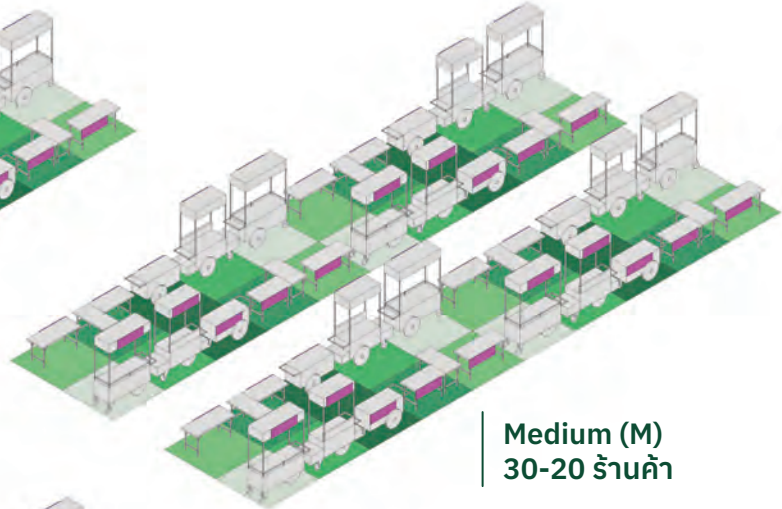
ประเภทร้านค้า Types of Shops		A
ทางสัญจร Pathways		B
น้ำสะอาด Clean Water		C
ระบบสุขาภิบาล ระบบไฟฟ้า Sanitation System Electric System		D
ที่นั่งทานอาหาร Dining Seats		E

การทดลองจัดสรรพื้นที่จากมาตรฐานในแต่ละขนาดของ Hawker Center
Allocating space based on standards for each size of Hawker Center

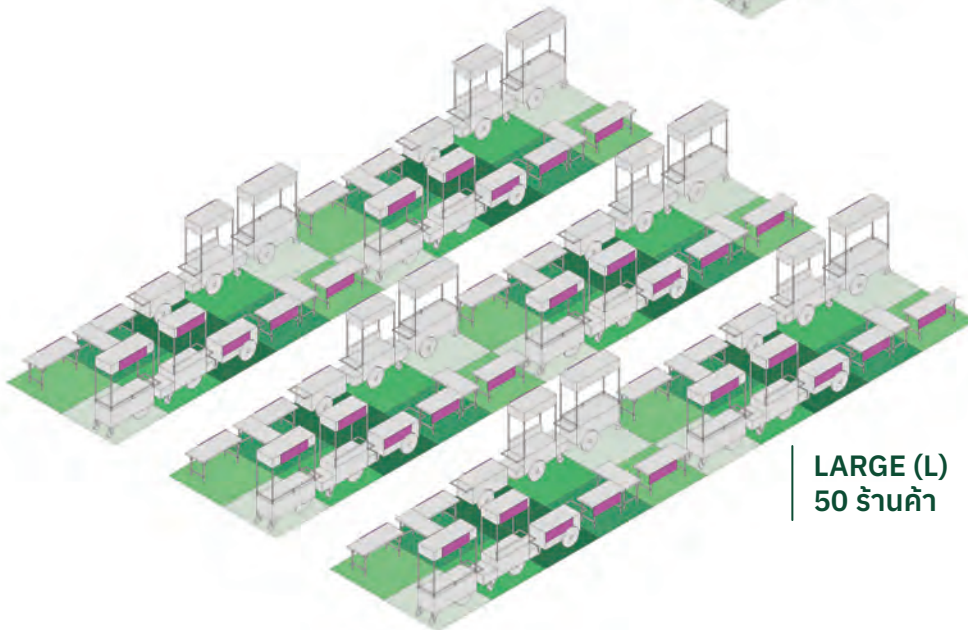
A+B+C+D+E



Small (S)
> 20 ร้านค้า



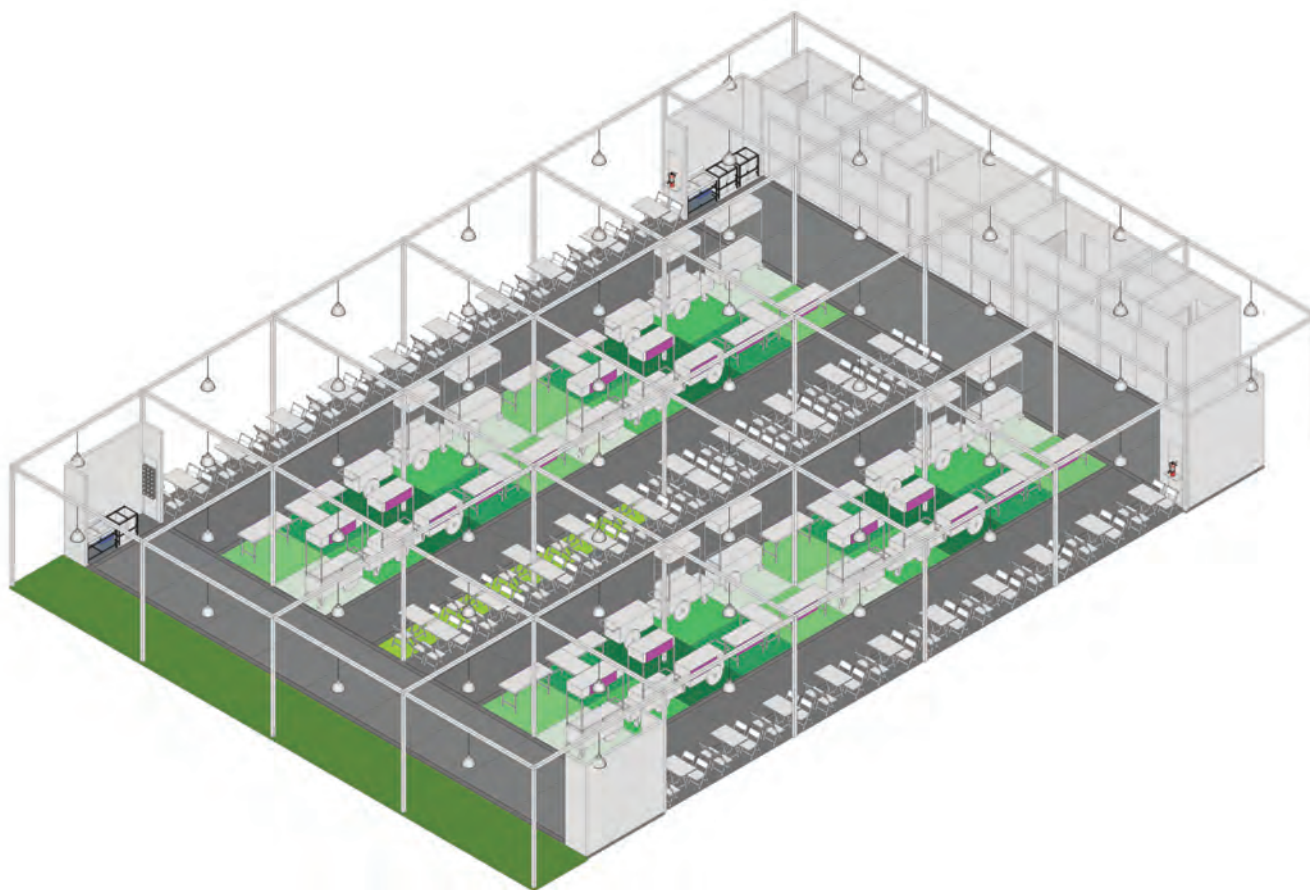
Medium (M)
30-20 ร้านค้า



LARGE (L)
50 ร้านค้า

ตัวอย่างการประยุกต์องค์ประกอบต่างๆ เข้าด้วยกัน Example of Integrating Various Elements

A+B+C+D+E



*รูปแบบดังกล่าวมีแนวโน้มในการนำไปประยุกต์ในพื้นที่ตลาดพลู เขตธนบุรี

This model is likely to be applied in the Talat Phlu area, Thonburi district.

BANGKOK TRAIL

การขับเคลื่อนงานและการท่องเที่ยว กิจกรรมการวิ่งและเดิน

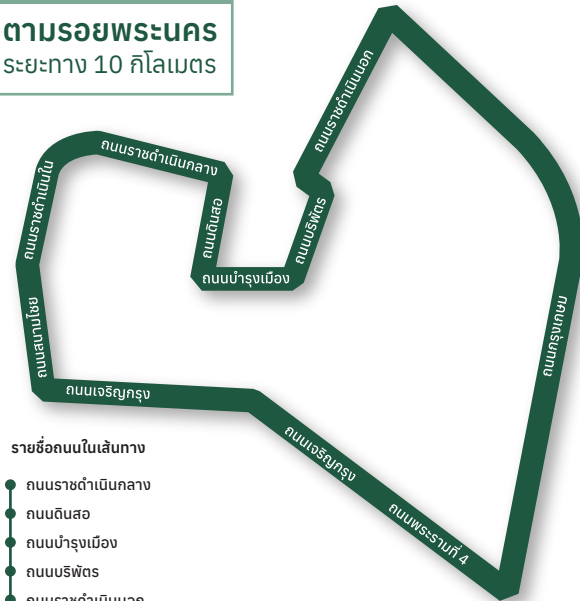
การสร้างการรับรู้สาธารณะจากโจทย์ผู้บริหารกรุงเทพมหานคร
ให้เกิดการสื่อสารที่ช่วยกระตุ้นทางที่วิ่งได้ในเมือง(CityRun)
ให้ผู้วิ่งในเมืองรับรู้สถานการณ์ของทางเท้าเพื่อให้เกิดการ
ตัดสินใจในการวิ่ง ได้แก่ ข้อมูลความสมบูรณ์ของสภาพ
ทางเท้า ข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวก ข้อมูลเตือนความ
ปลอดภัย โดยแทรกตัวไปเป็นส่วนหนึ่งของความปกติ โดยให้
รบกวนการใช้งานด้านอื่นๆ ของทางเท้าน้อยที่สุด

Bangkok Trail : Balancing road and sidewalk usage for various activities is one of Bangkok's urban planning challenges. As a major metropolis, Bangkok faces diverse and sometimes conflicting demands for public spaces. How can these needs coexist harmoniously, allowing for overlapping uses while minimizing conflicts?

City Lab has experimented with new urban mobility solutions, such as promoting cycling and incorporating walking and running as recreational activities within the city. These initiatives aim to reimagine Bangkok's public spaces as multifunctional areas that accommodate a wide range

ROUTE 001

ตามรอยพระนคร
ระยะทาง 10 กิโลเมตร



รายชื่อถนนในเส้นทาง

- ถนนราชดำเนินกลาง
- ถนนดินสอ
- ถนนบำรุงเมือง
- ถนนบริพัตร
- ถนนราชดำเนินนอก
- ถนนกรุงเกษม
- ถนนพระราชมัยที่ 4
- ถนนเจริญกรุง
- ถนนสนามไชย
- ถนนราชดำเนินใน

ROUTE 006

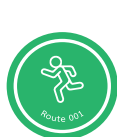
ลัดเลาะเจ้าพระยา
ระยะทาง 9.27 กิโลเมตร



รายชื่อถนนในเส้นทาง

- ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า
- ถนนราชินี
- ถนนหน้าพระธาตุ
- ถนนพระจันทร์
- ถนนมหาราช
- ถนนจักรเพชร
- ถนนพระรามที่ 4
- ถนนสะพานพุทธ
- ถนนอรุณอมรินทร์

การออกแบบระบบนำทางเดิน Wayfinding System Design



สัญลักษณ์
สำหรับบอก
เส้นทางวิ่ง
Running Path



สัญลักษณ์
บอกเส้นทางไป
ห้องน้ำ
Restroom



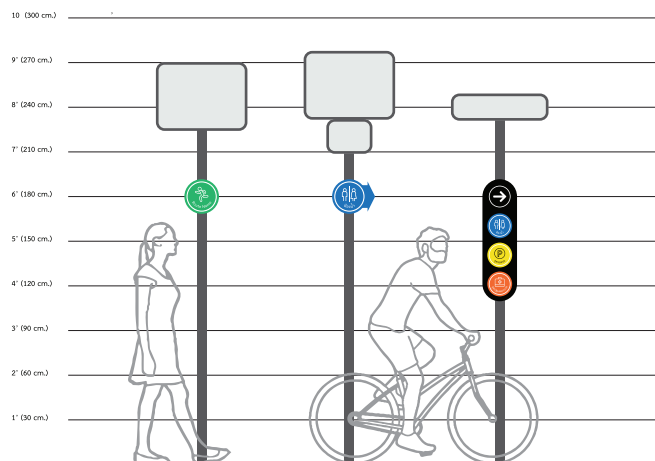
สัญลักษณ์
บอกเส้นทางไป
จุดจอดรถ
Parking



สัญลักษณ์
บอกเส้นทางไป
จุดปฐมพยาบาล
First Aid



สัญลักษณ์
บอกเส้นทางไป
สถานที่ท่องเที่ยว
Tourist Spot



ลักษณะการติดตั้งป้าย

จุดติดตั้งสัญลักษณ์
ป้ายชอย / เสาไฟ / ต้นไม้

*เสี่ยงการติดบริเวณป้ายบังคับ

Signage Placement

Installation points:
Signposts, utility poles,
trees
(Avoid installation near
regulatory signs)



ลักษณะสัญลักษณ์

สัญลักษณ์บนพื้นถนน
Symbol Design:
Symbols on road surfaces.



คู่มือสวน 15 นาที

การสร้างสรรค์แบบ DIY

และความท้าทายในการใช้เครื่องมือทางภาษี

15-Minute Garden Guide

DIY creativity and tax tool challenges.

Bangkok City Lab ได้พัฒนาเครื่องมือในรูปแบบ

DIY (Do it Yourself) ที่ช่วยให้เกิดเพิ่มขีดความสามารถในการกระจ่ายการสร้างสรรค์ให้หน่วยงานระดับเขตสามารถริเริ่มและกำหนดความต้องการของสิ่งที่ควรมีใน สวน 15 นาที โดยสามารถให้เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไปสามารถทำได้ด้วยตัวเองผ่านแบบฝึกหัดในคู่มือฯ ที่ประกอบด้วย การวิเคราะห์พื้นที่ การสร้างโปรแกรมที่เหมาะสม และเครื่องมือในการออกแบบพื้นที่อย่างง่ายเพื่อเพิ่มคุณภาพของสวน 15 นาทีในอนาคต

นอกจากนี้ยังได้พัฒนาเกณฑ์คัดกรองพื้นที่เอกชนที่ประสงค์จะเข้าร่วมโครงการสวน 15 นาที ให้เกิดความเหมาะสมและเป็นไปได้ รวมถึงการพัฒนาตัวแบบในการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนในนำพื้นที่รกร้างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ให้เกิดโอกาสเป็นพื้นที่สาธารณะโดยอาศัยมาตรการการลดภาษี และเกิดการลงทุนในพื้นที่รกร้างเหล่านั้นให้เกิดประโยชน์เป็นพื้นที่สาธารณะขนาดเล็ก

Bangkok City Lab has created DIY tools to enhance the creativity and capacity of district-level agencies, enabling them to initiate and define the essentials of 15-Minute Gardens. Through interactive exercises in a guidebook, officials and the public can independently analyze spaces, develop suitable programs, and use simple design tools to improve the quality of these gardens in the future.

Additionally, screening criteria for private landowners wishing to participate in the project have been developed to ensure feasibility and suitability.

Incentive models have been introduced, encouraging the private sector to transform unused vacant land into small public spaces through tax reductions and investment opportunities.

1

ตำแหน่งของพื้นที่ที่ไม่ตอบโจทย์
(เข้าถึงยาก, ไม่อยู่ในแหล่งชุมชน)

Inaccessible Locations: Hard to reach or far from communities.

2

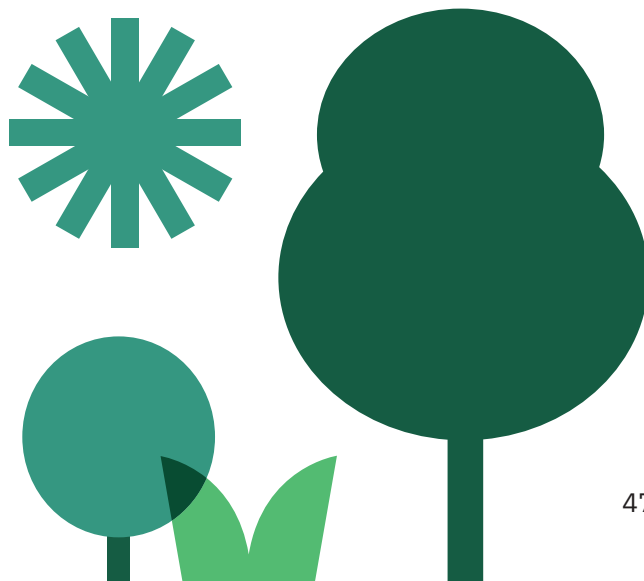
ขาดการสร้างสรรค์กิจกรรมที่เหมาะสมกับ
ความต้องการของพื้นที่ (ดูเหงๆ เบี้ยวๆ ไม่มีอะไรให้ทำ)

Lack of Activities: Unengaging spaces with no appealing functions.

3

ขาดกลไกการบริหารจัดการพื้นที่ให้ต่อเนื่อง

Poor Management: No sustainable mechanisms for ongoing upkeep.



ตารางกระดาษ

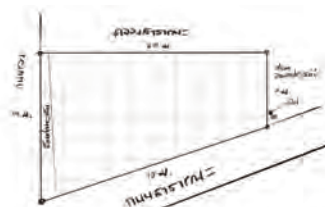
Paper Grid

คือการนำโจทย์ที่เกิดจากกระบวนการขึ้นรูปมาทดลองจัดวางบนพื้นที่เป็นการขึ้นรูปอย่างง่ายเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนแนวคิดที่มีต่อพื้นที่ระหว่างกลุ่มผู้ใช้

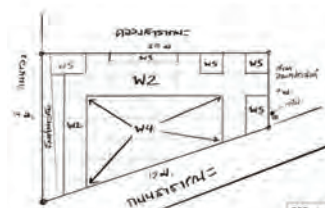
A method to translate design challenges into spatial layouts. It involves simple mock-ups to facilitate idea exchange among user groups regarding the space.



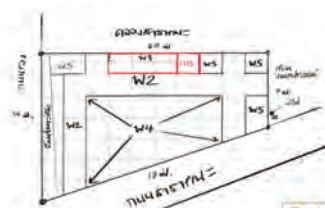
1. นำกระดาษ A3 หรือ A4 วาดแผนที่ขนาด 1:100 (ความยาว 1 เมตร = 1 ซม.) พร้อมเขียนบริบทเดิมของพื้นที่



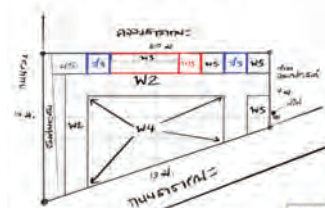
2. ตีเส้นตาราง 2 x 2 เมตรลงบนพื้นที่ โดยให้ตาราง มีแนวขนานไปกับพื้นที่ด้านใดด้านหนึ่ง



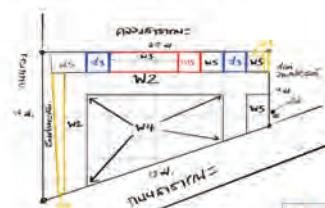
3. เริ่มต้นวางองค์ประกอบพื้นที่ด้วยการกำหนดเส้นทางสัญจร ด้วยการเขียนรหัสพื้นที่ที่พื้นที่ทางสัญจร



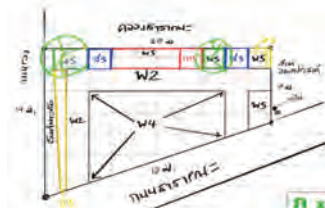
4. กำหนดขอบเขตพื้นที่กิจกรรม-กระจัดกระเิงด้วยสีแดง และกิจกรรมที่ต้องการติดตั้งด้วยรหัส



5. กำหนดพื้นที่กิจกรรมสงบและรหัสพื้นที่ด้วยสีน้ำเงิน



6. กำหนดพื้นที่กิจกรรมนันทนาการเฉพาะเขียนรหัสพื้นที่ด้วยสีเหลือง



7. เพิ่มพื้นที่กลางเสริมองค์ประกอบลงไปพื้นที่ เช่น ตำแหน่งไม้ยืนต้นเพื่อสร้างร่มเงา และจุดหมายตา หรือกิจกรรมเพิ่มเติมอื่น ๆ ตามอิสระ



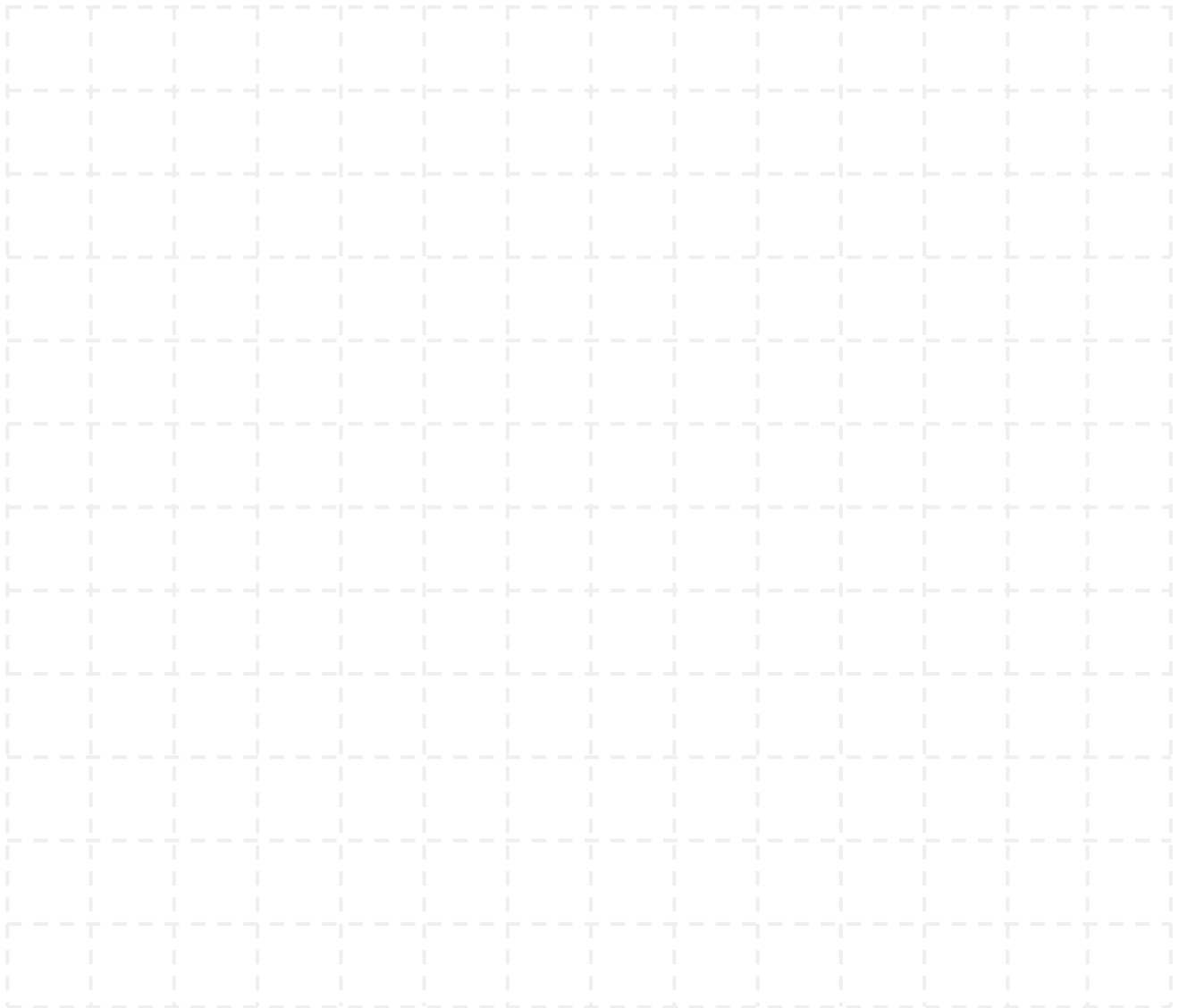
รวบรวมแบบจากแต่ละกลุ่มอาสาสมัคร



สรุปพื้นที่ใช้งานสู่กระบวนการต่อไป

8. นำเสนอ-แลกเปลี่ยนตารางกระดาษพูดคุยอธิบาย แนวคิดในการจัดวางพื้นที่หาข้อสรุปสู่กระบวนการวางแผนและการก่อสร้าง

วาดพื้นที่และลงรหัสองค์ประกอบพื้นที่ โดยมีตารางหนึ่งช่องขนาด 2×2 เมตร เป็นแนวตารางอ้างอิง
Use a 2x2 meter grid to sketch and code space elements.



ตารางองค์ประกอบพื้นที่

Space Component Grid

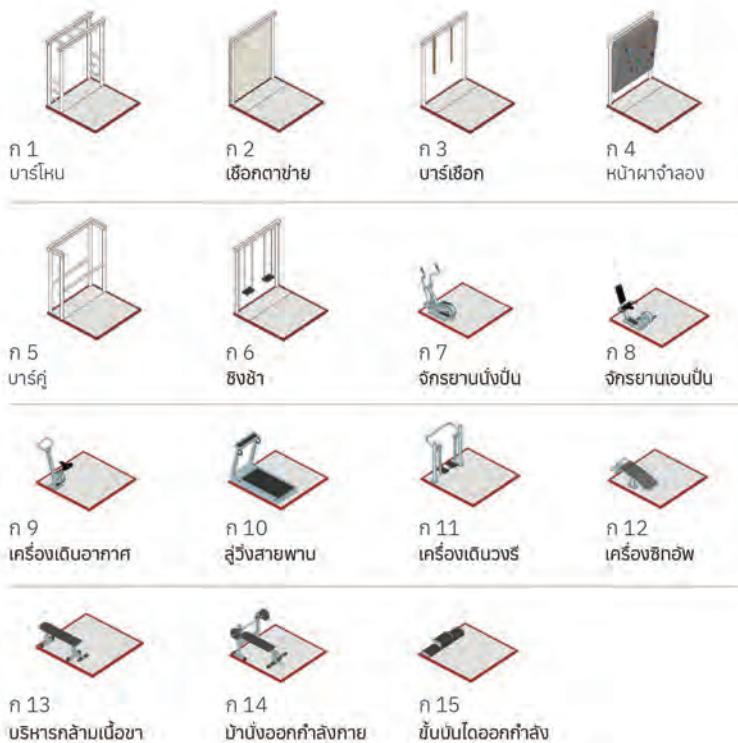
องค์ประกอบพื้นที่ต่างๆ เป็นเพียงตัวอย่างกิจกรรมที่พบได้บ่อยเท่านั้น ผู้ใช้คู่มือสามารถสร้างรหัสพื้นที่เพิ่มเติมได้ตามความต้องการและกรอบพื้นที่ที่แสดงในตารางของแต่ละกิจกรรมจะอยู่ที่ขนาด 2 x 2 เมตร

Common activity elements are provided as examples. Users can create additional codes as needed. Each activity is represented within a 2x2 meter grid framework.

พื้นที่ทางสัญจร/พื้นลาน (Pathways)



พื้นที่กิจกรรมระดับกระเบื้อง (Active Spaces)



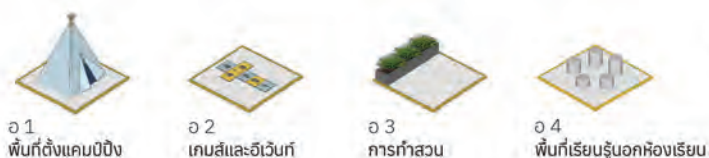
พื้นที่กิจกรรมสงบ (Quiet Activity Space)



องค์ประกอบงานภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape Elements)



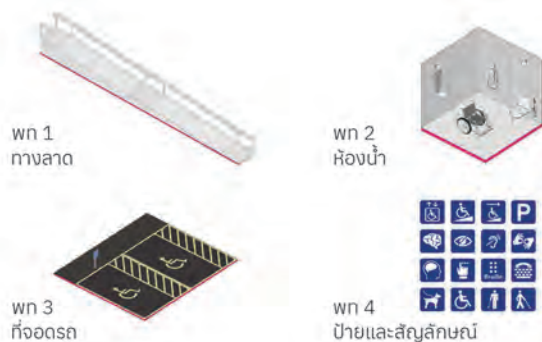
พื้นที่กิจกรรมนันทนาการเฉพาะ (Specialized Recreation Area)



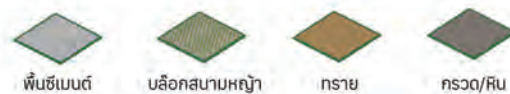
พื้นที่กลางเสริมองค์ประกอบพื้นที่ (Central Space with Enhanced Components)



องค์ประกอบการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design Element)



พื้นที่กิจกรรม



พื้นที่ออกกำลังกาย



SOCIAL CATALYST LAB

ห้องทดลองเชิงสังคม
เพื่อเหนี่ยวนำการร่วมพัฒนา



Social Catalyst Lab เป็นกระบวนการทดลอง เพื่อหาความเป็นได้ในการพัฒนาระบบกลไกและการทดลองเชิงสังคม

Bangkok City Lab นำโจทย์ที่เป็นปัญหาบริการสาธารณะที่มาจากพื้นฐานปัญหาช่องว่างความเข้าใจด้านสังคม โดยเน้นให้เกิดการคลี่คลายพฤติกรรมสังคม ให้เกิดบทสนทนา (Dialogue) ที่นำมาสู่การทดลองเพื่อปรับเปลี่ยนทั้งพฤติกรรมและสร้างสรรค์การเรียนรู้ทางสังคมใหม่จนเกิดเป็นวาระการพัฒนาร่วม (New Mutual Agenda) เช่น การคลี่คลายกติกาของใช้พื้นที่บางวิถี เพื่อวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย การจัดการแก้ปัญหาคนไร้บ้านแบบสมดุล การอยู่ร่วมกันของคนกับสัตว์ในเมือง เป็นต้น

Social Catalyst Lab : The lab tackles issues stemming from social behavior and understanding gaps. It emphasizes unraveling social behaviors through dialogue that leads to experiments aimed at modifying behavior and fostering new social learning. This process eventually results in a New Mutual Agenda, where development is a collaborative effort. For instance: Easing regulations on sidewalk usage for multiple purposes. Addressing homelessness through balanced solutions. Facilitating coexistence between humans and animals in urban areas. The experiments and innovations emerging from these efforts are geared toward improving the quality of life in the city while fostering cooperation among diverse stakeholders.



POLICY RANGER

สมัชชาสุขภาพ กรุงเทพมหานคร

แพลตฟอร์มการรับข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนา กรุงเทพมหานคร

เราจะเพิ่มโจทย์หรือประเด็นสาธารณะที่คนกรุงเทพฯอยากให้เกิดการขับเคลื่อนหรือแก้ปัญหาโดยกทม. ได้อย่างไรแน่นอนว่าถึงแม้ว่าผู้บริหารกทม. จะมีแนวนโยบายในการแก้ไขปัญหาเมืองหลวงของเรา 9 ด้าน 216 นโยบาย แต่เราก็อาจจะมียังบางอย่างอยากให้ กทม. แก้ปัญหาที่เป็นเรื่องนอกเหนือจากนโยบายแล้วมันน่าจะดีถ้ามีสิ่งนี้เกิดขึ้น

แพลตฟอร์ม Policy Ranger เป็นเครื่องมือที่พัฒนาเพื่อการทดลองรับข้อเสนอเชิงนโยบาย โดยอาศัยกลไกสมัชชาสุขภาพกรุงเทพมหานคร และช่วยในการจัดลำดับความคาดหวังของนโยบายที่ช่วงให้เกิดการพัฒนา นโยบายที่

Policy Ranger: A Platform for Policy Proposals to Improve Bangkok

How can we create more opportunities for Bangkok residents to propose public issues they want the Bangkok Metropolitan Administration (BMA) to address? While Bangkok's leadership has outlined nine key areas with 216 policies, there are often issues outside these frameworks that citizens may wish to highlight. Wouldn't it be beneficial to have a mechanism to bring such ideas to the forefront? The Policy Ranger platform was developed as an experimental tool for collecting and prioritizing policy proposals. By leveraging the mechanisms of the Bangkok Health Assembly, it organizes and ranks public expectations, ensuring that policies evolve dynamically to address emerging urban challenges effectively.

กลุ่มนโยบาย 8 ด้าน

8 POLICY AREAS

การเดินทาง Transportation



การสนับสนุนการใช้จักรยาน
Support for Bicycle Use
การสนับสนุนการสัญจรทางเลือก
Alternative Transportation Options

โอกาสทางเศรษฐกิจ Economic



การเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจฐานราก หาบเร่-แผงลอย
Boosting Grassroots Economy: Street Vendors
การแก้ไขปัญหาหนี้ในระบบ
Solving Informal Debt Issues
การสนับสนุนการพัฒนาทักษะด้านการสร้างอาชีพกับโลกยุคใหม่
Skill Development for the Modern Job Market
การหาตลาดให้ผู้ประกอบการรายย่อย
Finding Markets for Small Businesses

ความปลอดภัย Security

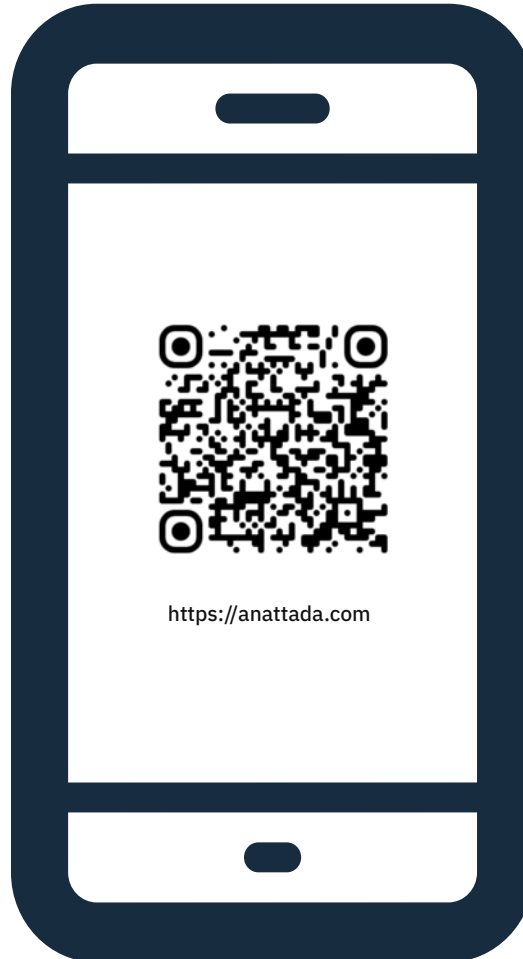


ความรู้รอบรู้ต่อการจัดการของเสียและสารเคมีอันตราย
Waste and Hazardous Chemical Management Awareness
การขยายการเข้าถึงแหล่งอาหารปลอดภัย
Access to Safe Food
การลดจุดเสี่ยงภัยในเมือง
Reducing Urban Safety Risks

สังคม Social



การส่งเสริมพลังเครือข่ายทางสังคมเพื่อการแบ่งปัน
Promoting Social Networks for Health Sharing
สุขภาวะกับความรุนแรงในครอบครัว
Health and Family Violence
ชีวิต สุขภาวะ กับระบบหลักประกันทางสังคมสำหรับผู้สูงอายุ
Social Security for Elderly



การศึกษา Education

การสนับสนุนให้เกิดแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต
Lifelong Learning Opportunities
การส่งเสริมกลุ่มเรียนและบ้านเรียน
Promoting Learning Groups



สิ่งแวดล้อม Environment

การลดการสร้างผลกระทบจากความร้อนในเมือง
Mitigating Urban Heat Effects
การสนับสนุนให้เกิดพื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้น
Increasing Public Spaces
การจัดการของเสียจากอาหาร
Food Waste Management
การบรรเทาปัญหาฝุ่นควัน
Reducing Air Pollution



สุขภาพ Health

การพัฒนาาระบบสาธารณสุขปฐมภูมิ
Improving Primary Healthcare Systems
การยกระดับการให้บริการของสถานพยาบาล
Enhancing Healthcare Services
การจัดการและแก้ปัญหาสัตว์จรจัด
Managing Stray Animals



ด้านอื่นๆ Etc.

ปัญหา/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอของคุณ
ที่อยากเห็นการพัฒนาเป็นนโยบาย
Suggestions for Policy Development

สรุปผลสำรวจ BKK Policy Ranger

ผลสำรวจ 3 ด้าน ที่สำคัญที่สุด



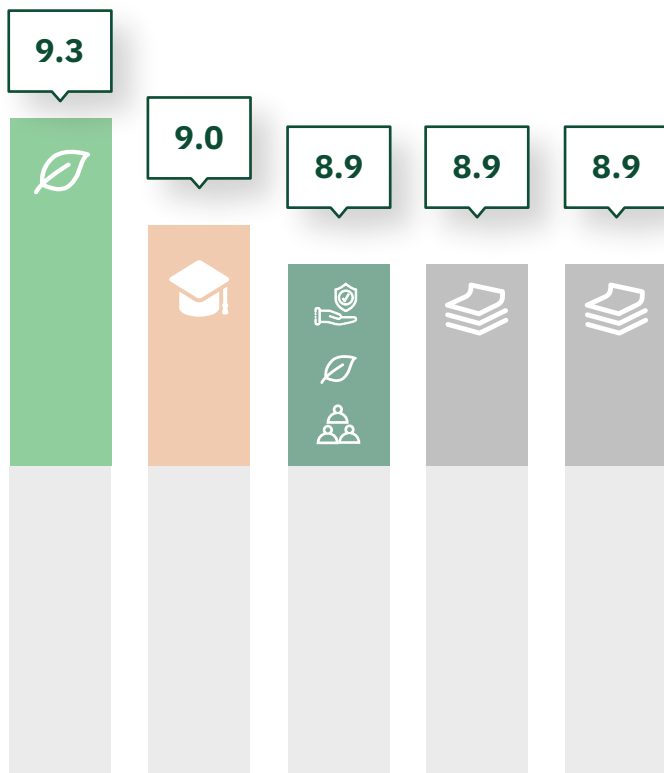
สุขภาพ
Health
78.6 %



สิ่งแวดล้อม
Environment
64.3 %



การเดินทาง
Transportation
50%



อันดับที่

1

9.3 Average rating

การบรรเทาปัญหาฝุ่นควัน
Mitigating Air Pollution Problems

9.0 Average rating

การสนับสนุนให้เกิดแหล่งเรียนรู้ตลอดชีวิต
Supporting the Creation of
Lifelong Learning Centers

8.9 Average rating

การลดจุดเสี่ยงภัยในเมือง
Reducing Urban Risk Points
การลดการสร้างผลกระทบจากความร้อนในเมือง
Minimizing Heat Impact in the City
ชีวิต สุขภาวะ กับระบบหลักประกันทางสังคม
สำหรับผู้สูงอายุ
Quality of Life, Well-being,
and Social Security Systems for the Elderly

2

3

A photograph of a person lying on their back on a newspaper spread on a paved sidewalk. The person is wearing a dark long-sleeved shirt, dark pants, and a dark cap. They are barefoot. To their left is a large, full red plastic bag. In the background, there is a white wall and a small white bowl and a plastic bottle on the ground. The ground is paved with dark, irregular stones.

ผลการสำรวจคนไร้บ้านในปัจจุบัน
พบว่ามีกว่า 1,200 คน ในพื้นที่ กทม.

The survey on homelessness in Bangkok currently reveals that there are over 1,200 homeless individuals in the area.



HOMELESS SHELTER AND CAPACITY BUILDING

ศูนย์พักพิงและฟื้นฟูสมรรถนะ คนไร้บ้าน (บ้านอ้อมใจ)

คนไร้บ้านเป็นประเด็นปัญหาของเมืองใหญ่ในหลายเมืองทั่วโลก เช่น ในมหานครนิวยอร์กกว่า 60,000 คน หรือมหานครลอนดอนกว่า 3,000 คน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากปัญหาทางเศรษฐกิจและความรุนแรงในครอบครัว

Homelessness is a pressing issue in many major cities worldwide, with over 60,000 homeless individuals in New York City and more than 3,000 in London. The primary causes include economic difficulties and domestic violence. In Bangkok, recent surveys have identified over 1,200 homeless individuals.



สำหรับการทดลอง โครงการศูนย์พัฒนากะทะและฟื้นฟูคนไร้บ้านพื้นที่ประปาแม่ศรี เป็นการทดลองผนวกการแก้ปัญหาในเชิงกระบวนการสร้างสรรค์ โดยอาศัยการทดลองเชิงกระบวนการมีส่วนร่วม ร่วมกับ “Hackable City Program” สนับสนุนโดยหน่วยบริหารจัดการทุนเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ศิลปะและการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อสร้างสรรค์การเปลี่ยนการรับรู้โดยทั่วไปว่า

**“ คนไร้บ้านที่ถูกมองว่าเป็นภาระของเมือง
มาสู่การสร้างพลังแห่งเมือง ”**

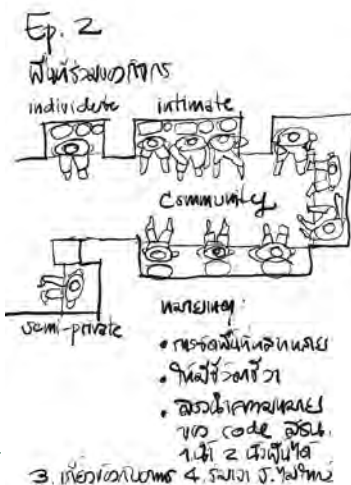
How can Bangkok, as a large city, address these challenges? Is it possible to create opportunities for the most vulnerable members of society? The Maan Sri Waterworks Development and Rehabilitation Center for the Homeless is an innovative initiative designed to explore these questions. This project combines collaborative problem-solving processes with the Hackable City Program, supported by the Thailand Science Research and Innovation (TSRI) office and the Faculty of Architecture, Art, and Design at King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL). Its goal is to shift public perceptions of homelessness from being a “burden on the city” to becoming a “source of urban strength.”



Understanding the potential ecosystem to create shelters that provide opportunities to break free from "permanent homelessness" should be a step-by-step process, focusing on income generation and reskilling/upskilling efforts.



Illustration by
Assoc. Prof. Dr. Sakrin Saekoo,
Assistant Director of the Lifelong Learning Institute,
King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang



วิวัฒนาการของสังคมไทย

New Generation + First Jobber
การเปลี่ยนวิถีการบริโภค + การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต
[2,500 - 3,500 คน]

การเปลี่ยนวิถีชีวิตและวัฒนธรรม
[1,000 - 2,500 คน]

ความเหลื่อมล้ำ เกิดปัญหาสังคม
การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคม (ชนชั้น) [100 - 1,000 คน]

การเข้าถึงการศึกษา
[<100 คน]

คนไทยไร้รัฐ

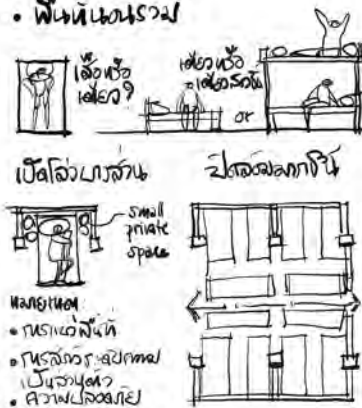
จากลัทธิเทพโลกนิยมไปสู่ระบบที่เชื่อเรื่องได้

เป้าหมายของ Bangkok City Lab ทำงานกับกลุ่มเป้าหมายนี้
Bangkok City Lab's Goal with This Target Group

การสรีรวิทยาการเคลื่อนไหว

Бр 1 744404

- พันธุ์หนองสรวง



การสร้างเข้าใจถึงรูปแบบการจัดพื้นที่ให้เหมาะสมกับคนไร้บ้าน
Developing an Understanding of Space Design for the Homeless

พื้นที่ประปาแม่ศรีกับบทบาทที่เปลี่ยนไป



ภายใต้ “โครงการบ้านอ้อมใจ” ที่ได้ยุติไปเมื่อหมดสัญญาเช่ากับเจ้าของที่ดิน โดยกทม. ได้นำกลับมาฟื้นฟูใหม่ภายใต้มุมมองที่เปลี่ยนจาก การสังคมสงเคราะห์เป็นการสร้างโอกาสและเสริมพลัง โดยสร้างบทสนทนาเชิงบวกกับเครือข่ายภาคประชาสังคมที่ทำงานร่วมกับกลุ่มคนไร้บ้าน อาทิ มูลนิธิพัฒนาที่อยู่อาศัย มูลนิธิกระจกเงา และมูลนิธิอิสรชน เพื่อสร้างสรรค์กิจกรรมใหม่ ให้เกิดการสานพลังเชิงบวกในการกิจ 3 ด้าน ได้แก่

1. การให้บริการที่พักพิงชั่วคราวเพื่อมนุษยธรรม
2. การเสริมศักยภาพและอาชีพที่ต่อเนื่องแก่คนไร้บ้าน
3. การจัดหาที่อยู่อาศัยราคาถูกรองรับการขยับฐานะของกลุ่มคนไร้บ้าน

นอกจากนี้กระบวนการสร้างบทสนทนาเชิงบวก ยังมีความเป็นไปได้ ในการผนวกเอาส่วนบริการการฟื้นฟูและบำบัดสุขภาพกายและจิตเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของบริการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

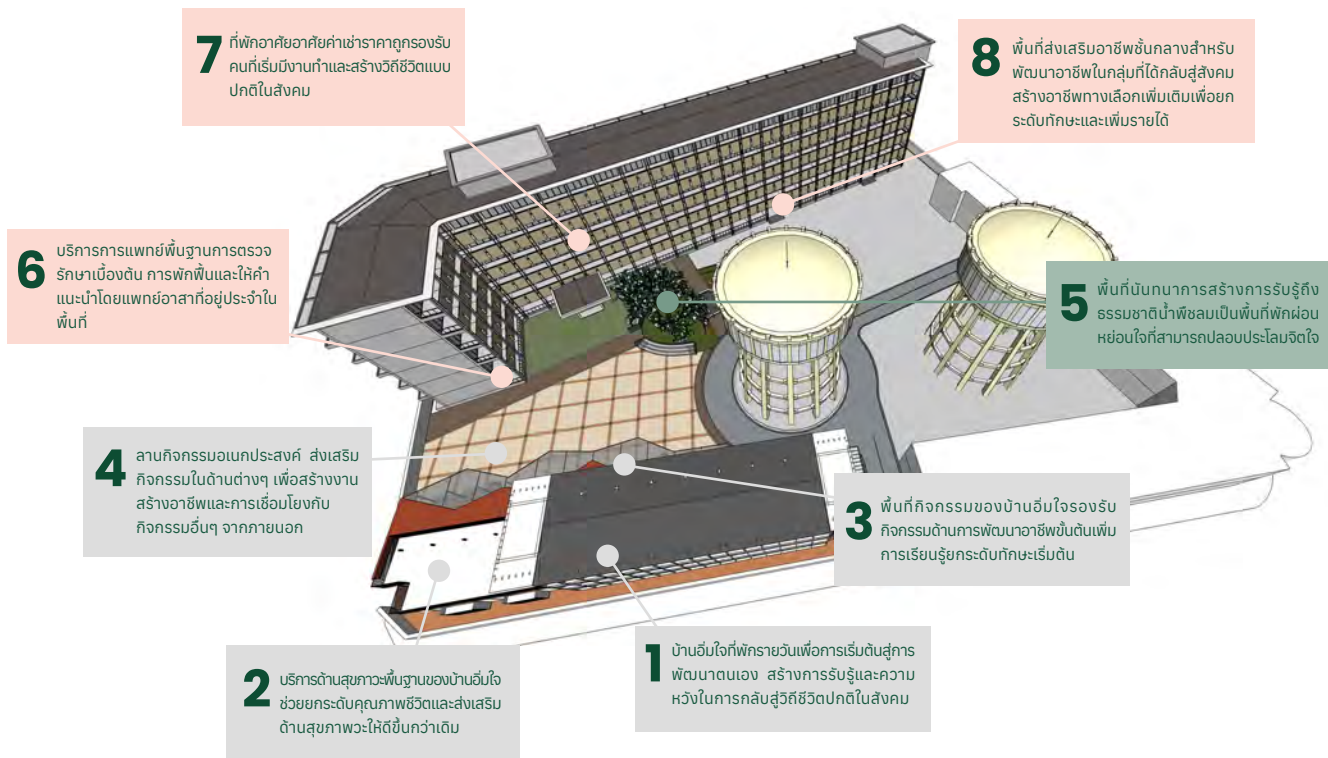
กลุ่มประปาแม่ศรีเคยมีบทบาทเป็นพื้นที่พักพิงคนไร้บ้านมาก่อนหน้า เมื่อ ปี พ.ศ. 2557-2561

Transforming the Role of Maan Sri Waterworks

Between 2014 and 2018, the Maan Sri Waterworks area served as a shelter for the homeless under the “Baan Imjai Project.” After the program ended and the property lease expired, the site fell into disuse. Recently, the Bangkok Metropolitan Administration (BMA) has revitalized the project with a new approach, focusing on empowerment and opportunity creation rather than traditional social welfare. The initiative emphasizes positive dialogue with civil society organizations working with the homeless, including the Foundation for Housing Development, The Mirror Foundation, and the Issarachon Foundation. Together, these stakeholders promote three core missions :

1. Providing temporary humanitarian shelters for immediate relief.
2. Enhancing skills and creating sustainable employment opportunities for the homeless.
3. Securing affordable housing to support the upward mobility of this marginalized group.

Additionally, the program explores integrating physical and mental health rehabilitation services into its future offerings to holistically address the needs of the homeless population.



แนวคิดในการฟื้นฟูคนไร้บ้านกลับสู่สังคมปกติ

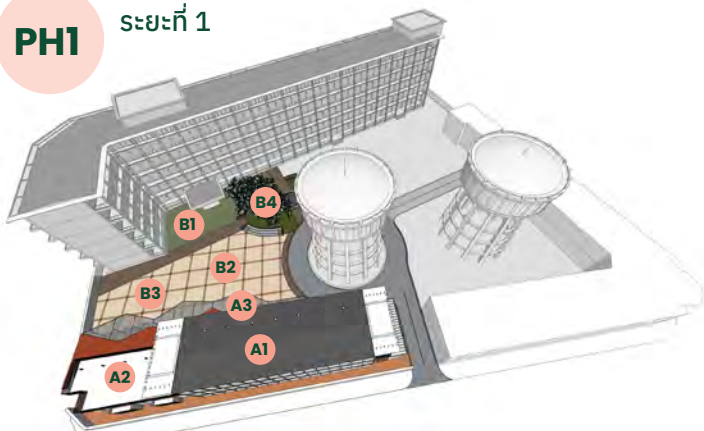
Concept for Reintegrating Homeless Individuals into Society

1	บ้านพักชั่วคราว SHELTER ตั้งต้นสู่กระบวนการ Temporary Shelters: Serve as an initial step in the rehabilitation process.	5	การยกระดับด้านจิตใจและอารมณ์กิจกรรมนันทนาการ Emotional and Psychological Support: Organize recreational activities to improve mental well-being.
2	ยกระดับคุณภาพชีวิตพื้นฐานด้านสุขภาวะที่นอนห้องน้ำ Improving Basic Living Conditions: Provide access to proper sleeping areas and sanitary facilities.	6	บริการการแพทย์พื้นฐานส่งเสริมสุขภาวะอยู่ในโครงการ Basic Medical Services: Promote health and wellness as part of the program.
3	การพัฒนาด้านอาชีพพื้นฐานเตรียมความพร้อมสู่สังคม Basic Career Development: Prepare individuals for reintegration into society.	7	ที่พักอาศัยราคาถูกมีมาตรฐานสำหรับคนมีงานทำ Affordable and Standardized Housing: Offer low-cost housing for those with stable jobs.
4	การเชื่อมโยงกิจกรรมกับภายนอกเพื่อยกระดับอาชีพ Linking Activities with External Organizations: Enhance career opportunities and skills.	8	ส่งเสริมอาชีพขั้นกลางเพื่อยกระดับทักษะด้านอาชีพ Intermediate Career Promotion: Enhance skills to advance career prospects.

MANSRI-PHASING

PH1

ระยะที่ 1

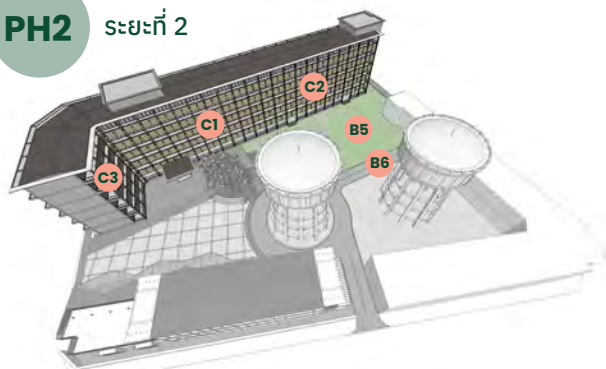


รายละเอียด ระยะที่ 1

- A1** ปรับปรุงอาคารสามชั้นเป็นบ้านอุ่นใจ
- A2** ปรับปรุงอาคารชั้นเดียวเป็นห้องน้ำสาธารณะและห้องอาบน้ำ ชักผ้า
- A3** ปรับปรุงลานหน้าอาคาร 3 ชั้นเพิ่มหลังคาคลุมและที่นั่งสาธารณะ
- B1** ลาน โล่งหน้าอาคาร 6 ชั้นมีร้านนันทนาการและพื้นที่รองรับแพคเกจยา Container Unit
- B2** ลานอเนกประสงค์
- B3** พื้นที่บริการรองรับรถอาบน้ำชัก-อบผ้า เปิดประตูทางออกด้านหลัง
- B4** ลานหน้ารอบน้ำพุและต้นโพธิ์อัมรินทร์นั่งเล่นและการฟื้นฟูต้นโพธิ์

PH2

ระยะที่ 2

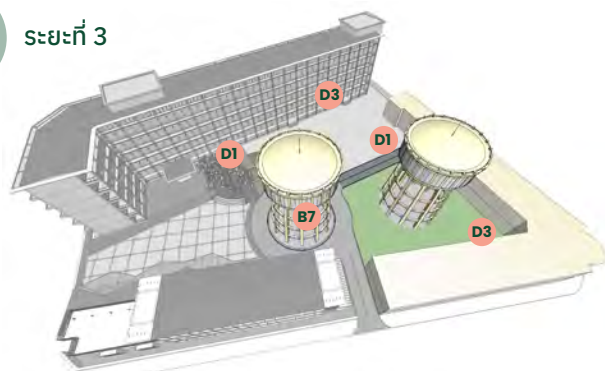


รายละเอียด ระยะที่ 2

- C1** ปรับปรุงชั้นล่างอาคาร 6 ชั้นศูนย์กิจกรรม
- C2** ปรับปรุงอาคาร 6 ชั้นเดียวห้องเช่าราคาถูกสำหรับผู้มีรายได้น้อยและ First Jobber
- C3** ปรับปรุงอาคารหกชั้นเดียวที่พักชั่วคราวสำหรับแก้ปัญหาชุมชนไร้ชื่อ
- B5** ลานโล่งหน้าอาคาร 6 ชั้นเป็นลานกิจกรรมอเนกประสงค์และลานจอดรถ
- B6** ทางสัญจรกึ่งลานจากประตูถนนบำรุงเมือง

PH3

ระยะที่ 3



รายละเอียด ระยะที่ 3

- B7** ทางสัญจรกึ่งลานจาก ประตูถนนบำรุงเมือง
- D1** อาคารถึงเก็บน้ำ
- D2** อาคารอนุรักษ์สองชั้น
- D3** อาคารอนุรักษ์ชั้นเดียว

The process of experimentation and opportunity creation that encompasses various dimensions of development is at the heart of our work. Defining the details for space allocation is crucial to ensure truly beneficial outcomes. Therefore, we have conducted experimental designs focusing on comprehensive ****Experience Journey**** planning. This approach involves facilitating discussions to identify key elements for a better future, enabling spaces to embrace new possibilities previously unexplored in past utilizations. The 3-phase area renovation plan includes various upgrades.

Phase 1 focuses on transforming a three-story building into a "Warm House" facility, repurposing a single-story building for public restrooms, showers, and laundry, and enhancing outdoor spaces with seating, recreation zones, and support for mobile services. Restoration efforts around the fountain and Bodhi tree are also included.

Phase 2 involves renovating the ground floor of a six-story building into an activity center, providing affordable housing for low-income individuals and first jobbers, and establishing temporary accommodations for displaced communities. Additionally, this phase creates multipurpose spaces, parking areas, and a semi-pedestrian pathway linked to Bamrung Muang Road.

Phase 3 focuses on expanding the pathway, constructing a water storage facility, and preserving two heritage buildings, one single-story and one two-story. These efforts aim to revitalize the space holistically while meeting community needs.



ต้นแบบการปรับปรุงอาคารบ้านเอ็นใจ

กระบวนการทดลองและสร้างสรรค์โอกาสที่ครอบคลุม
มิติการพัฒนาอันหลากหลาย การกำหนดรายละเอียด
ในการจัดสรรพื้นที่ก็เป็นสิ่งที่เราสนใจให้เกิดการดำเนิน
การที่เป็นประโยชน์จริงจึงได้ทดลองการสร้างสรรค์
รายละเอียดให้ครอบคลุมสำหรับการออกแบบเชิง
ประสบการณ์ (Experience Journey) โดยใช้
กระบวนการสร้างบทสนทนาถึงองค์ประกอบพึงมี
เพื่อโอกาสที่ดีขึ้นในการใช้พื้นที่ ความเป็นไปได้ใหม่
ของสิ่งที่ไม่ได้เกิดขึ้นของการใช้พื้นที่ในอดีต

The program also focuses on effective spatial planning and experience-based design (Experience Journey). Through participatory dialogue, it aims to redefine space utilization by addressing three critical issues:



1

LGBTQ+ is matter

การสร้างสรรคพื้นที่ปลอดภัยแก่กลุ่ม LGBTQ+ เนื่องจากวิจัยภาคสนามพบประเด็นความเปราะบางของการโดนละเมิดทางเพศของคนไร้บ้าน

LGBTQ+ Inclusivity: Establishing safe spaces for LGBTQ+ individuals, who are disproportionately vulnerable to abuse and discrimination, as revealed by field research

2

From Burden to Might

การสร้างสรรคพลังบวกโดย matching แรงงานที่หลบหนีจากการขาดโอกาสสู่คุณค่าที่คนไร้บ้านส่งมอบการให้บริการแก่เมือง

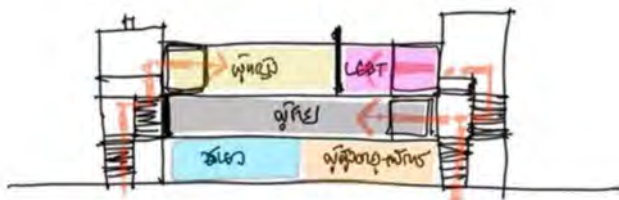
From Burden to Strength: Unlocking the potential of the homeless by matching their untapped labor skills with opportunities to contribute to city services, thereby transforming their role in society.

3

Public Oasis

การมีจุดบริการสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเช่น ห้องสุขา พื้นที่ซักล้าง พื้นที่ส่งเคราะห์อาหารและ บริการที่ส่วนบุคคลในรูปแบบแวะแล้วจร

Public Oasis: Providing essential amenities such as restrooms, laundry facilities, and food distribution points in a transient-friendly, drop-in format.



จากการวิจัยทำให้พบลักษณะเฉพาะเจาะจง ในด้านความรุนแรงทางเพศภายในกลุ่มคนไร้บ้าน ซึ่งภายหลังได้นำมาสู่การออกแบบระบบการแยกโซนนิ่งในโปรแกรมของกลุ่ม LGBTQ+

"Through several observatory research, specific characteristics of sexual violence within the homeless community were identified, which later led to the design of a zoning system in the LGBTQ+ group program."

This groundbreaking project demonstrates that with creative and collaborative processes, cities can address homelessness not just as a social issue but as an opportunity to empower and integrate marginalized populations into the urban fabric.



new GEN

การพัฒนาศักยภาพเครือข่ายคนรุ่นใหม่และคนคืนถิ่น
ในการสร้างการเปลี่ยนแปลงและลดความเหลื่อมล้ำด้านสุขภาวะในเขตเมือง

Urban Network Rejuvenation Program for Healthy Cities



ยาสูบ



แอลกอฮอล์
และสิ่งเสพติด



อาหาร



กิจกรรมทางกาย



ความปลอดภัย
ทางถนน



สุขภาพจิต



มลพิษ
จากสิ่งแวดล้อม



ความเหลื่อมล้ำสุขภาวะ



การส่งเสริมให้เกิดพลังทางสังคมเป็นอีกภารกิจที่ **Bangkok City Lab** ให้ความสำคัญ เพราะเมืองจะถูกขับเคลื่อนและพัฒนาได้ดีก็ด้วยฐานพลเมืองด้วยความร่วมมือกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงร่วมกันสนับสนุนให้เกิดกลุ่มคนรุ่นใหม่ และคนคืนถิ่นในพื้นที่เมือง ให้เป็นเจ้าของประเด็นเมือง และเป็นผู้เหนี่ยวนำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงจากการสร้างสรรค์กิจกรรมเชิงสุขภาวะในด้านต่างๆ

Promoting social empowerment is another key mission for City Lab, as a city can only progress and develop with the support of its citizens. In collaboration with the Thai Health Promotion Foundation (ThaiHealth), we have supported the creation of youth-led and community-driven groups in urban areas, empowering them to take ownership of urban issues and drive change through initiatives that focus on well-being. These initiatives include promoting safe food practices, creating cultural and recreational spaces, and organizing environmental awareness campaigns.





กลุ่มเครือข่ายคนรุ่นใหม่ 15 พื้นที่



ระยะที่ 1 : 9 โครงการ

Phase 1: 9 Projects

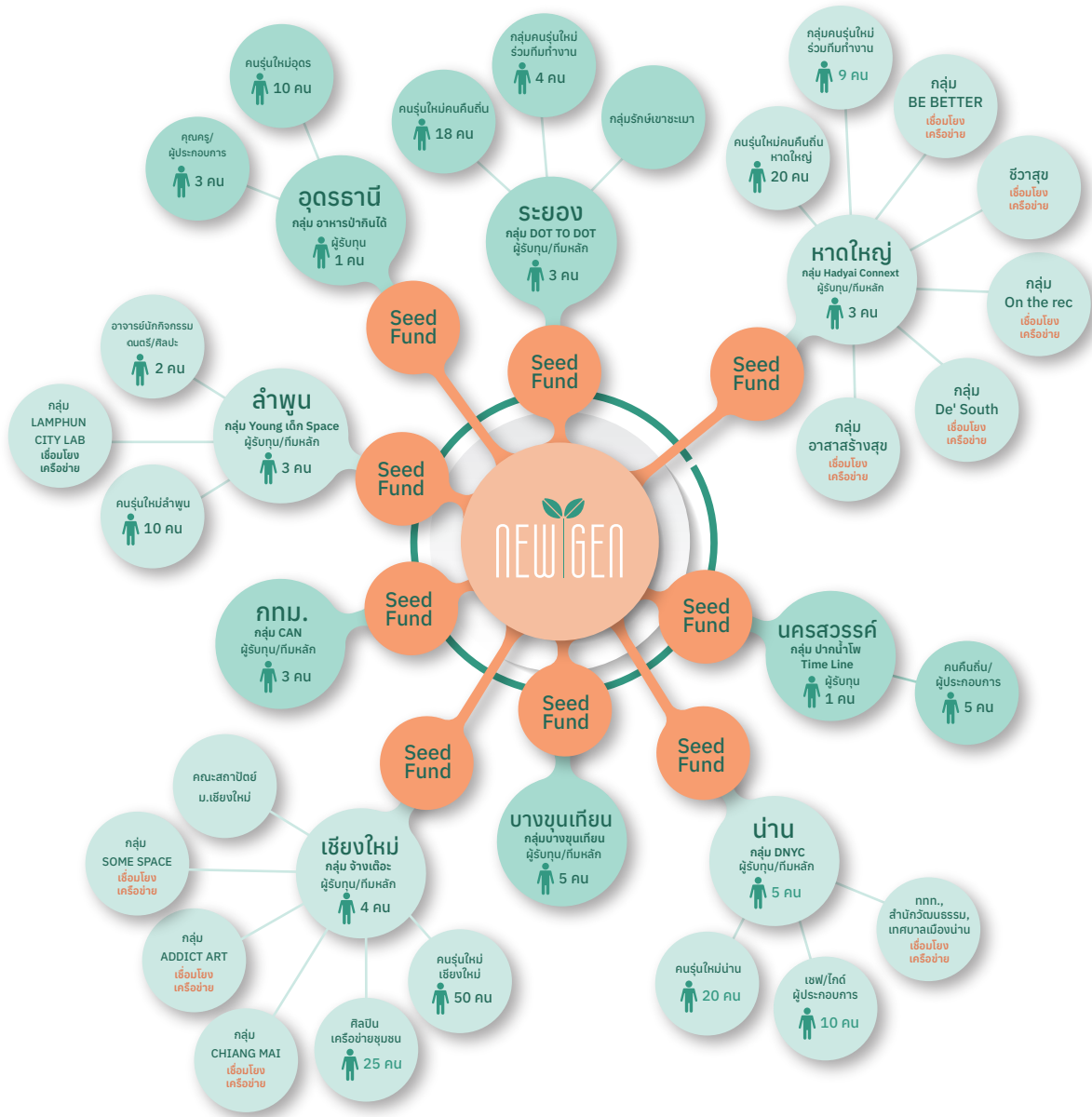
- 1 โครงการ Hatyai Revive Mindfulness
- 2 โครงการพัฒนาเครือข่ายคนรุ่นใหม่และคนคืนถิ่นสู่การขยาย Platform การท่องเที่ยวบนฐานชุมชน จังหวัดระยอง
Development of a Young Generation and Returnee Network to Expand the Community-Based Tourism Platform, Rayong Province
- 3 โครงการแพลตฟอร์มเพื่อเชื่อมโยงคนรุ่นใหม่พัฒนาเมือง
Platform for Connecting Young Generations to Urban Development
- 4 โครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่ายคนรุ่นใหม่ เพื่อสื่อสารสุขภาพในพื้นที่เมืองเก่าบ้าน "Young Hak Nan"
Young Hak Nan": Capacity Building for Young Generations to Communicate about Health in Nan's Old Town
- 5 โครงการสานพลังคนรุ่นใหม่ฟื้นเมืองเก่าเพื่อพัฒนาสู่เมืองแห่งชีวิตและน่าอยู่สำหรับทุกคน
Empowering Young People to Revive Old Towns and Transform Them into Livable Cities for All
- 6 โครงการเรียนรู้วิถีชีวิตและร่วมฟื้นฟูทรัพยากรอาหารท้องถิ่น บางขุนเทียนชายทะเล
Learning Local Lifestyles and Reviving Food Resources in Bang Khun Thian Seaside
- 7 โครงการปากน้ำโพ Time Line
Pak Nam Pho Timeline
- 8 โครงการธนาคารอาหารป่ากินได้ (ความมั่นคงทางอาหาร)
Food Security
- 9 โครงการพื้นที่เรียนรู้สร้างสรรค์ในจังหวัดลำพูน
(Creative-Learning City Lab)



ระยะที่ 2 : 6 โครงการ

Phase 2: 6 Projects

- 1 โครงการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงอาคารสาธารณะตามแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (universal design)
Learning Local Lifestyles and Reviving Food Resources in Bang Khun Thian Seaside
- 2 โครงการขี่ม้าส่งเมืองจากธนสู่จันท
From Thon to Chan": Promoting Cultural Connectivity through Horse Riding
- 3 โครงการพัฒนาศักยภาพคนรุ่นใหม่และคนคืนถิ่นเพื่อขับเคลื่อนสุขภาพะหว่างวัยยอด
Capacity Building for Young People and Returnees to Drive Huai Yot's Well-Being
- 4 โครงการชุมชนทางอาหารพลัดถิ่นธนบุรีกับคนรุ่นใหม่
Thonburi's Displaced Culinary Hub with the Young Generation
- 5 โครงการ เปลี่ยนลานเท เป็นลานร่วม
Transforming Open Space: From "Lan Tae" to "Lan Ruam
- 6 โครงการ ริดดิม เซสชั่น (RIDDIM SESSION)



หนึ่งในเป้าหมายของโครงการคือการสร้างผู้นำในกลุ่มคนรุ่นใหม่ / คนคืบขึ้น ที่เหนี่ยวนำให้เกิดพลังความเปลี่ยนแปลงของเมืองไปสู่สังคมสุขภาวะ และการสร้างการเชื่อมโยงเครือข่ายคนรุ่นใหม่ / คนคืบขึ้นในระดับจังหวัดและภูมิภาค

The project aims to develop leaders among the younger generation and returnees to drive city change towards a wellness society and establish networks at provincial and regional levels.

การออกแบบการสนับสนุนโครงการ แบ่งออกเป็นหลายระดับ ประกอบด้วย

กลุ่มริเริ่ม (Initiatives)

โครงการขนาดเล็ก



โดยเปิดการทดลองแบบฝึกหัดให้ใช้ความคิดในการขับเคลื่อนเพื่อ
สร้างความเปลี่ยนแปลงเล็ก โดยเน้นให้เกิดการค้นหาพันธมิตร
ในพื้นที่



โครงการขนาดเล็ก



กลุ่มขยายฐาน (Expansion) :

โครงการขนาดกลาง



ให้เกิดการสร้างสรรคูปกรณ์ของการเปลี่ยนแปลงที่มาจาก
การำจริง ให้ผลลัพธ์จริง และเกิดการำงานร่วมกันจากหลาย
ฝ่ายในพื้นที่



โครงการขนาดกลาง



กลุ่มองค์กรจัดตั้ง (Establishment)

โครงการขนาดใหญ่



ให้เกิดการสานพลังของเครือข่ายคนรุ่นใหม่ในและนอกพื้นที่
ทำงานร่วมกับองค์กรและสถาบันต่างๆ ได้แก่ องค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่น ภาครัฐ มหาวิทยาลัย และภาคเอกชนในพื้นที่
ให้เกิดการสร้างโมเดลธุรกิจหรือการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง



Small-scale Project: On-hand Workshop

This project encourages experimentation and exercises in thinking to drive small-scale changes, with an emphasis on building local partnerships.

Medium-scale Project: Project Delivery with Allies

This initiative aims to create tangible change by delivering real results through collaborative efforts among local stakeholders.

Large-scale Project: Citywide Network

This project fosters the collective strength of a network of young people both in and outside of the community. It collaborates with various organizations and institutions, including local governments, public agencies, universities, and private sector partners, to create sustainable business models or ongoing support systems.

Food อาหาร

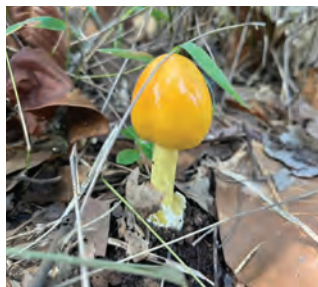


กลุ่มอาหารป่ากินได้ Forest food bank

อุดรธานี
Udon Thani

รวมกลุ่มคนรุ่นใหม่เพื่อสร้างองค์ความรู้
และความตระหนักแก่เยาวชนในการอนุรักษ์ป่าชุมชน

A youth-led group focusing on building knowledge
and raising awareness among young people about the
importance of community forest conservation.



กลุ่ม DNYC DNYC

น่าน
Nan

โครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่ายคนรุ่นใหม่เพื่อสื่อสาร
สุขภาวะในพื้นที่เมืองเก่าน่าน “Young Hak Nan”

The project develops the potential of the youth
network to communicate well-being in the old
city of Nan through "Young Hak Nan."

กลุ่มบางขุนเทียน Bang Khun Thian

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

โครงการเรียนรู้วิถีชีวิตและร่วมฟื้นฟูทรัพยากร
อาหารท้องถิ่น บางขุนเทียนชายทะเล

The project focuses on learning local ways of life
and revitalizing local food resources along the
seaside of Bang Khun Thian



Health Inequality

ความเหลื่อมล้ำสุขภาพ



กลุ่ม Young เด็ก Space Young Kids' Space

ลำพูน
Lamphun

โครงการพื้นที่เรียนรู้สร้างสรรค์ในจังหวัดลำพูน
(Creative-Learning City Lab)

ขับเคลื่อนประเด็นพื้นที่ปลอดภัยสำหรับเด็ก
สร้างเครือข่ายคนรุ่นใหม่และขยายตัวเป็นกลุ่มวิสาหกิจ

The project, "Creative-Learning City Lab," drives the concept of safe spaces for children, builds a youth network, and expands into social enterprises.



กลุ่ม CAN CAN Group

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

ขับเคลื่อนประเด็นพื้นที่ปลอดภัยสำหรับเด็ก
สร้างเครือข่ายคนรุ่นใหม่และขยายตัวเป็นกลุ่มวิสาหกิจ

The project drives the creation of safe spaces for children, develops a youth network, and expands into social enterprises.



Physical Activity

กิจกรรมทางกาย



กลุ่ม จ้างเตีอะ

Jang Tau

เชียงใหม่ Chiang Mai

สร้างกิจกรรมต่อยอดจากกิจกรรมเดิมในพื้นที่
และขยายเครือข่ายใหม่ด้วยกิจกรรมทางวัฒนธรรม
Expands previous activities through cultural engagement
and growing a new network.

กลุ่ม Dot to Dot

ระยอง Rayong

โครงการพัฒนาเครือข่ายคนรุ่นใหม่และคนคืนถิ่นสู่
การขยาย Platform การท่องเที่ยวบนฐานชุมชน จังหวัดระยอง

The project develops a network of youth and returnees to
expand a community-based tourism platform in Rayong.



Mental Health

สุขภาพจิต



กลุ่ม Hatyai Connex

หาดใหญ่

Hatyai

ใช้ประเด็นสุขภาพจิตสร้างกิจกรรมที่คนรุ่นใหม่สนใจ
สนับสนุนกิจกรรมโดยตรงไปที่กลุ่มคนรุ่นใหม่

Using mental health issues to create youth-driven
activities, supporting direct engagement with youth.



PLACE SOLUTION LAB

ห้องปฏิบัติการทดลองเพื่อสร้างสรรค์
และแก้ปัญหาเชิงพื้นที่

ตลาดพลู
Talat Phlu
คลองเตย
Klong Toey



TALAT PHLU



การบูรณาการเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่
Talat Phlu: Integration for Spatial Development

ย่านตลาดพลู

1. Inclusive Biker Network : สัญจรใส่ใจ
2. Community Reborn Node
3. Place Connection



สัญจรใส่ใจ Inclusive Biker Network

การกำหนดเส้นทางจักรยานมักเป็นโจทย์เชิงนโยบายที่ทำให้เกิด Zero sum game บ่อยครั้ง เนื่องจากการเกิดเส้นทางจักรยานมักเป็นการเบียดขับประสิทธิภาพของการสัญจรอื่นๆ เพราะต้องมีการแทรกตัวลงไปบนถนน หรือทางเท้าการสร้างกระบวนการเพื่อเปิดความเป็นไปได้ ในการนำเรื่องเส้นทางจักรยานที่ตอบสนองผู้ใช้งานในหลายๆ สถานการณ์ทั้งการเดินทางในเมืองที่เป็นทางเลือก การสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดสมดุลระหว่างผู้ใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ผู้สัญจรทางเท้า ผู้ขับขีรถยนต์ จักรยานยนต์ และ หาบเร่-แผงลอยริมทาง

Bangkok City Lab จึงได้ทดลองหาจุดพอดีในการจัดให้เกิดองค์ประกอบระหว่างการสร้างการรับรู้ทางจักรยานควบคู่ไปกับการยอมรับร่วมกันทางสังคม ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างผู้ค้าริมทาง กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ผู้เป็นเจ้าของอาคารริมทางโดยทดลองที่ ถนนเทอดไท ย่านตลาดพลู เขตธนบุรี

ThinkBike: Designing bicycle paths often poses a policy challenge, leading to a "Zero sum game" where creating a bike path may reduce the efficiency of other transportation methods since it requires space on roads or sidewalks. The project aims to explore the potential for designing bike routes that cater to various situations, such as city travel or tourism, balancing the needs of pedestrians, car and motorcycle drivers, and street vendors. City Lab experimented with finding the right balance by fostering social acceptance through participatory processes among street vendors, cyclists, and building owners along the roadside. This experiment took place on Therd Thai Road in the Talat Phlu area, Thonburi District.

ทางเลือกที่ 1



ปรับปรุงผิวจราจรเพื่อเพิ่มช่องทางจักรยานในลักษณะทางร่วม ให้สามารถแบ่งผิวจราจรร่วมกันระหว่างรถยนต์กับรถจักรยาน และมีการเพิ่มสัญลักษณ์แสดงช่องทางจักรยาน เพื่อการสื่อสารที่ชัดเจน โดยทางจักรยานเป็นพื้นระดับเดียวกับผิวถนน

Improve the road surface to add a shared bike lane, allowing cars and bicycles to share the space, with clear bike lane symbols for communication. The bike lane is at the same level as the road surface.

.....

ทางเลือกที่ 2



ปรับปรุงผิวจราจรเพื่อเพิ่มช่องทางจักรยานในลักษณะทางเฉพาะ โดยการตีเส้น ทาสี และมีสัญลักษณ์แสดงช่องทางจักรยาน ที่ชัดเจน โดยทางจักรยานเป็นพื้นระดับเดียวกับผิวถนน

Improve the road surface to add a dedicated bike lane, marked with lines and clear bike lane symbols. The bike lane is at the same level as the road surface.

.....

ทางเลือกที่ 3



ปรับปรุงผิวจราจรเพื่อเพิ่มช่องทางจักรยานในลักษณะทางเฉพาะ โดยการยกระดับขึ้นสูงเท่ากับทางเท้า และมีสัญลักษณ์แบ่งแยกการใช้งานที่ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า ในขณะที่ผิวจราจรบริเวณไหล่ทางเดิม จะกลายเป็นที่จอดรถยนต์สำหรับบริการกิจกรรมริมทางเท้าและอาคารพาณิชย์

Improve the road surface to add a dedicated bike lane, elevated to the same level as the sidewalk, with clear separation symbols for safety. The former shoulder area will be repurposed for parking and services for sidewalk activities and commercial buildings.

2

Community Reborn Node

พื้นที่สาธารณะประโยชน์ริมน้ำบริเวณใต้สะพานข้ามแยกตลาดพลู

องค์ประกอบปัจจุบัน

- ทางเท้าสาธารณะ
- ตลาดสด (สน. ตลาด)
- ศูนย์กักกันสัตว์ (สน. อนามัย)
- โรงจำนำ (สถานธนบุรีรัก)
- ท่าเรือตลาดพลู
- สะพานท่องเที่ยวคนเดินและจักรยาน

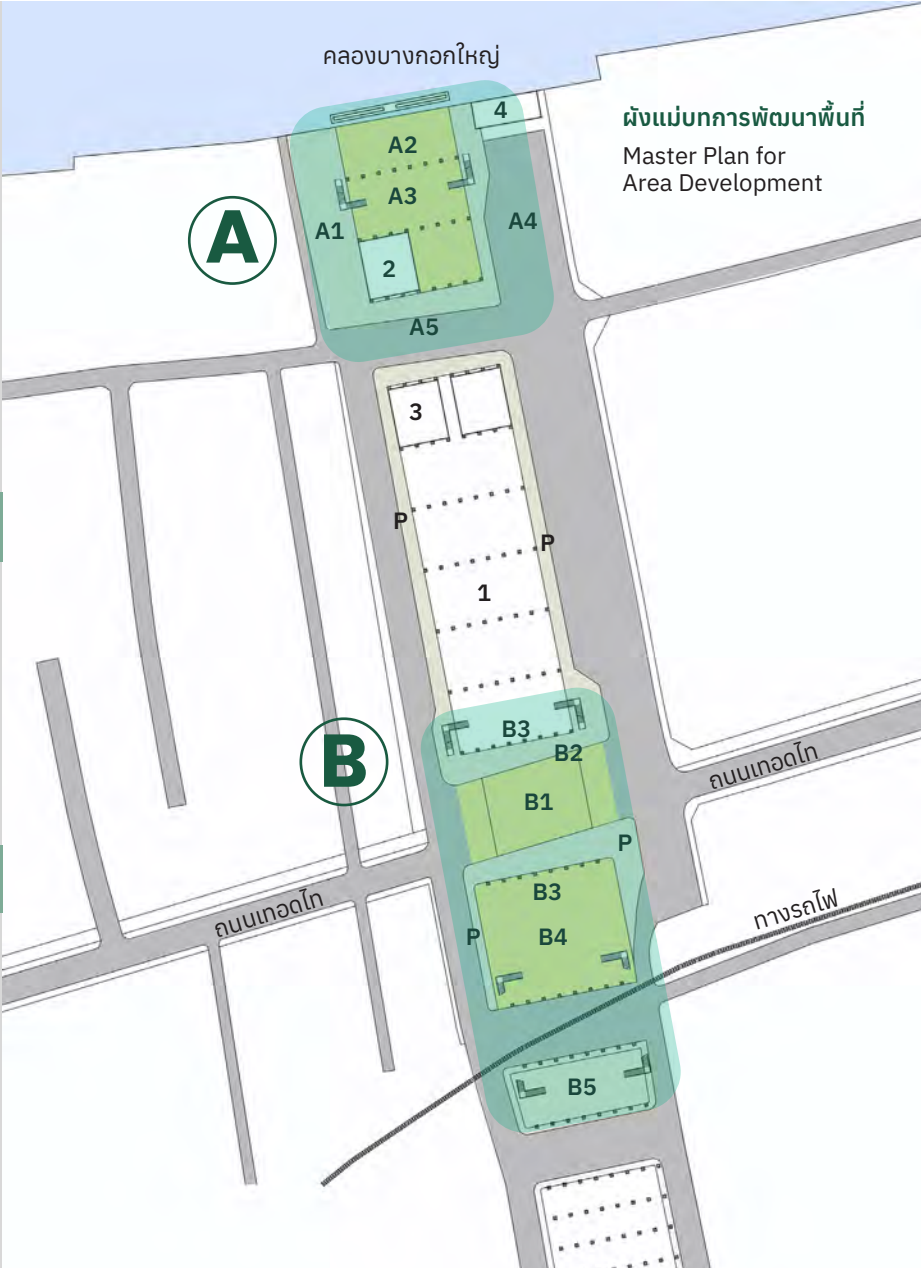
องค์ประกอบเสนอแนะ

ZONE A

- A1 ลานเชื่อมสะพานท่องเที่ยวและที่จอดรถจักรยาน
- A2 ลานพักผ่อนริมน้ำ
- A3 สนามฟุตบอลและสนามบาสเก็ตบอล
- A4 ที่จอดรถและที่จอดรถ Food Truck
- A5 พื้นที่ต้อนรับ

ZONE B

- B1 ลานเชื่อมทางเดินเท้าและทางลาดรถยนต์
- B2 ตำแหน่งป้ายรถประจำทางอัจฉริยะ
- B3 ตกแต่งแนวเสาสะพานและที่นั่งสาธารณะ
- B4 ลานกิจกรรมเอนกประสงค์
- B5 ลาน HAWKER CENTER



แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำตลาดพลู

เดิมทีพื้นที่ริมน้ำเดิมเป็นพื้นที่ของชุมชนชาวตลาดพลู มีการใช้สอยเป็นสนามฟุตบอลในเวลาเย็นถึงค่ำ และมีสนามบาสเก็ตบอลที่สภาพปัจจุบันไม่สามารถใช้งานได้ และเปลี่ยนเป็นที่จอดรถ ที่พักสิ่งของ และที่ตั้งร้านขายของชั่วคราว ในสถานการณ์อนาคตที่กำลังจะมีสะพานสำหรับนักท่องเที่ยว ที่จะข้ามมาจากสถานี MRT ท่าพระ และการปรับปรุงตลาดรัชดาภิเษก (ตลาดใต้สะพานเดิมบริเวณใกล้เคียง)

เราจึงพยายามหาจุดสมดุลระหว่างการพัฒนาพื้นที่ เพื่อคนภายในชุมชนและนักท่องเที่ยว โดยเราคาดหวังอย่างน้อยที่สุด ทุกคนที่ผ่านมาสามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างอิสระ และสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้

มีการใช้งานพื้นที่ใหม่ 2 กลุ่มดังนี้

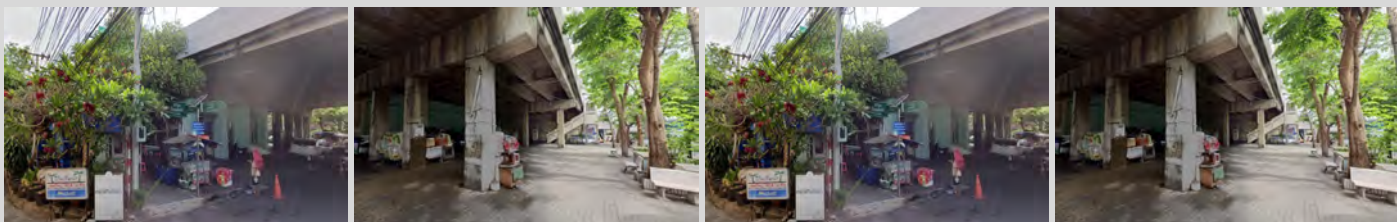
1. พื้นที่กิจกรรมชุมชน
2. พื้นที่รองรับการใช้งานหลากหลาย

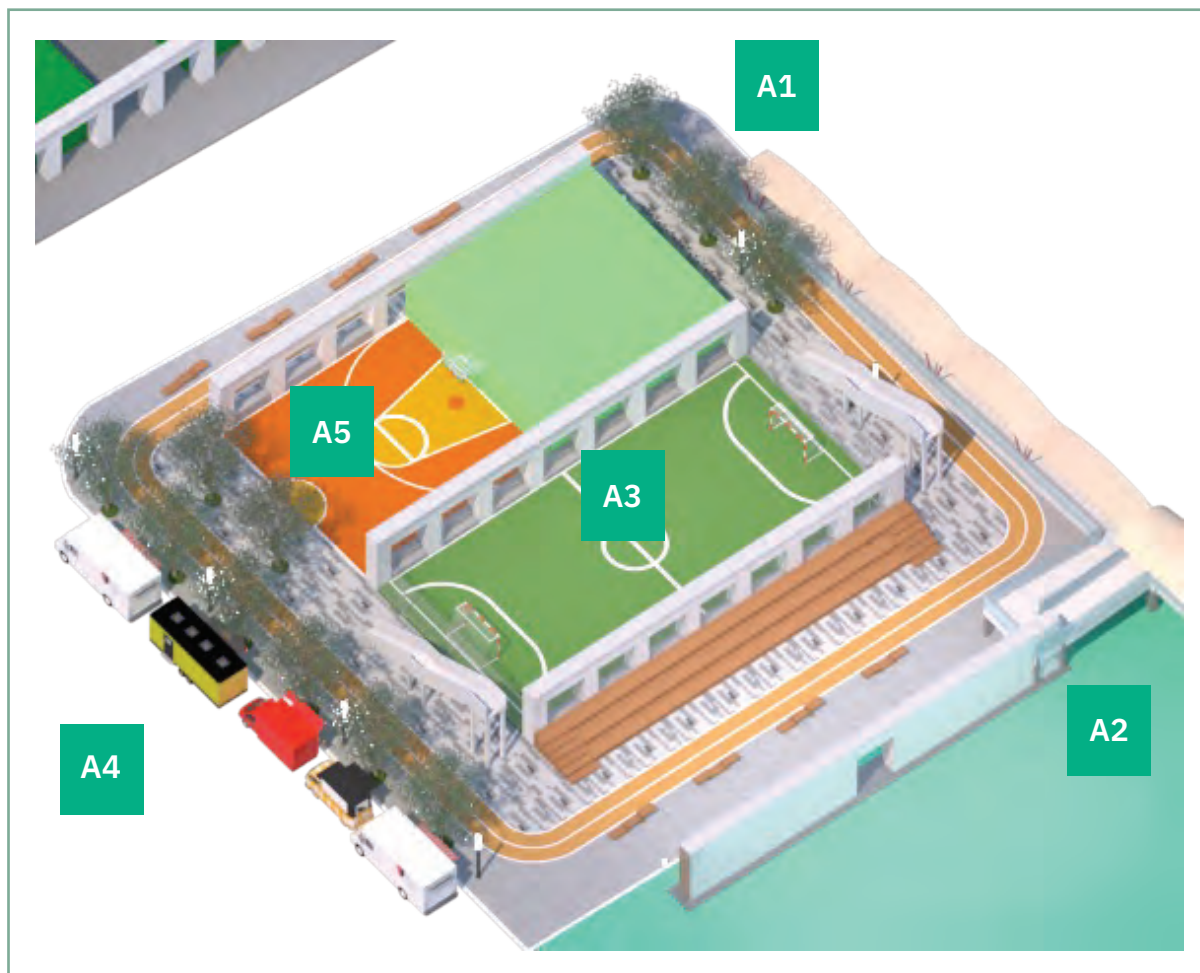
พื้นที่พักผ่อน
พื้นที่ท่องเที่ยว
พื้นที่ค้าขาย
พื้นที่กิจกรรมเด็กและวัยรุ่น
พื้นที่ออกกำลังกาย

Concept for Developing the Talat Phlu Riverside Area
Originally, the riverside area was part of the Talat Phlu community, with a futsal field in the evenings and a basketball court, which is now unusable and has been converted into a parking lot, storage space, and temporary market stalls. With the upcoming bridge for tourists from the MRT Tha Phra Station and improvements to the Ratchadaphisek Market (the area under the former bridge and surrounding spaces), we aim to find a balance between developing the area for both the community and tourists. The goal is for everyone to freely use and adapt the space.

The area will feature two main usage groups:

1. Community Activity Area
2. Multi-purpose Usage Areas:
 - Rest Areas
 - Tourist Areas
 - Commercial Spaces
 - Areas for Children and Teenagers
 - Exercise Areas





- A1** ทางลงสะพานและ ANYWHEEL
Bridge Access and ANYWHEEL
- A2** พื้นที่ จัดกิจกรรม และ พื้นที่ริมน้ำ
Activity Area and Riverside Space
- A3** สนามฟุตซอล
Futsal Court
- A4** สวนและ푸드ทรัค
Park and Food Trucks
- A5** สนามบาส
Basketball Court

A1

ทางลงสะพานและ ANYWHEEL
Bridge Access and ANYWHEEL



A2

พื้นที่จัดกิจกรรมและพื้นที่ริมน้ำ
Activity Area and Riverside Space



A3

สนามฟุตซอล
Futsal Court



A4

สวนและฟู้ดทรัค
Park and Food Trucks



3

Place Connection

การสร้างโอกาสและสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจในการเชื่อมต่อเชิงพื้นที่ของตลาด พื้นที่การค้าริมทาง Hawker center และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่เชิงท่องเที่ยวไปพร้อม ๆ กัน



Before
ก่อนปรับปรุงจินตภาพเชิงพื้นที่



ทางเลือกที่ 1

การสร้างบรรยากาศวันวันยังหวานอยู่ ย้อนกลับในยุควินเทจสื่อถึงคุณค่าเชิงพื้นที่ที่ยังหลงเหลืออยู่จนทุกวันนี้ไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟตลาดพลู บ้านเรือนชุมชน ของกิน ประเพณีต่างๆ ที่คนในปัจจุบันอาจหลงลืมไปแล้วให้คงอยู่



ปรับปรุงพื้นผิวถนนเพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง และชะลอความเร็วของรถ โดยการยกระดับผิวพื้นให้มีระดับเสมอกับทางเท้า มีลักษณะเป็นลานทางเดินเท้า Pedestrian มีทั้งสำหรับรถยนต์และใช้ผิวหยาบเพื่อป้องกันการลื่นไถล และช่วยชะลอความเร็วรถยนต์

This can be achieved by improving road surfaces to connect travel paths and slow traffic through raised surfaces, making the roads level with the sidewalks. The area will have a pedestrian-friendly design with rough texture to prevent slipping and slow down traffic.

Place Connection

Creating economic opportunities and environments that connect market areas, roadside trading spaces like Hawker centers, and transit hubs, while simultaneously developing tourism-related areas.

Option 1:

Reviving the vintage ambiance of the past, reflecting the remaining values of places like Talat Phlu Station, the community, local food, and traditions that may have been forgotten today.

Option 2:

Design symbols that reflect natural elements with green tones, flowing curves, and vertical hanging plants around poles, enhancing the imagination of versatile plant usage.



ทางเลือกที่ 2

การสร้างสัญลักษณ์เชิงองค์ประกอบเพื่อสื่อถึงความเป็นธรรมชาติด้วยโทนสีเขียว ลดลายเส้นโค้งที่ไหลลื่น และใช้ต้นไม้กระถางแขวนทางตั้งตกแต่งรอบเสา เพิ่มจินตนาการที่สื่อถึงพืชที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย



Enhance activity areas by re-designing the landscape, decorating poles, and improving pavement to create spaces that accommodate a variety of activities. This includes public seating, street furnishings, and adequate lighting.

ปรับปรุงพื้นที่ลานกิจกรรมโดยการปรับภูมิทัศน์ตกแต่งเสาและพื้นผิวทางเดินให้เป็นลานกิจกรรมที่สามารถรองรับการใช้งานที่หลากหลาย มีที่นั่งสาธารณะ อุปกรณ์ประกอบถนนและแสงสว่างที่พอเพียง

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายในการจัดทำแผนแม่บทของพื้นที่การท่าเรือคลองเตยเพื่อให้รองรับการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่ดินจากการเป็นท่าเรือสินค้ามาสู่การทำ Smart Port และเพิ่มรายได้จากการท่าเรือท่องเที่ยวและการใช้ประโยชน์จากมูลค่าที่ดินให้สอดคล้องกับศักยภาพ เป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อการอยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ของการท่าเรือกว่า 90,000 คน

Klong Toei Housing Dialogue จึงเป็นการทดลองในการสร้างทางเลือกเพื่อเป็นการหาทางออกร่วมกันระหว่างโอกาสทางเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัยและการพัฒนาเมืองไปพร้อมๆ กัน ทาง City Lab ได้อาศัยเครื่องมือทางนโยบายร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ ด้วยการกำหนดอาศัยการแปลงหลักเกณฑ์ด้านพื้นที่สู่ภาวะการสู่การสร้างสรรคทางเลือกในการจัดที่อยู่อาศัยใหม่ด้วยการใช้บทสนทนาร่วมกับผู้คนในชุมชนคลองเตย

The government's master plan to transform the Klong Toei Port area from a cargo hub to a Smart Port, including a tourist port and higher-value land use, has significant implications for the over 90,000 residents living in the Port Authority's jurisdiction. The Klong Toei Sandbox is an experimental project aimed at finding solutions that balance urban development with economic opportunities for residents.

City Lab, in collaboration with the National Health Commission Office, utilized policy tools and health-related urban planning criteria to explore alternative housing options for affected residents. Through active dialogue with the Klong Toei community, the project seeks to ensure sustainable outcomes that align with both urban development goals and the well-being of local residents.



KHLONG TOEI HOUSING DIALOGUE

จินตภาพร่วมแห่งการพัฒนาชุมชนคลองเตย



สรุปประเด็นการเก็บข้อมูลชุมชนริมคลองพระโขนง

กระบวนการสำรวจรายชื่อครัวเรือนเพื่อกำหนดเงื่อนไข และรูปแบบที่เหมาะสมของการพัฒนาที่อยู่อาศัยในมิติทางเศรษฐกิจ สถานะ และความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน

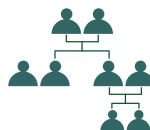
Summary of Data Collection for Phra Khanong Canal Community

The process involved household surveys to define the conditions and appropriate forms of housing development, considering economic dimensions, status, and social relations within the community. The goal was to tailor the development to the unique needs of the area based on local circumstances.

ข้อมูลสำรวจ

รหัสสำรวจ 06

จำนวนผู้อยู่อาศัย	8 คน
ลักษณะบ้าน	1 ชั้น
ขนาดพื้นที่ใช้สอย	120 ตารางเมตร



สมาชิกในครอบครัวรวม 8 คน

ข้อมูลผู้รับสิทธิ์เช่าหัวหน้าตัวแทนครอบครัว
อายุ 60 ปี เพศ หญิง

ครอบครัวที่ 1

แม่ / พ่อ

รายได้ : เครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ / ตู้กดน้ำ
4,000 ถึง 5,000 ต่อเดือน

ครอบครัวที่ 2

ลูกชาย / ลูกสะใภ้

รายได้ : ลูกจ้างข้าราชการ 10,500 ต่อเดือน
รายได้ : ลูกจ้างข้าราชการ 10,500 ต่อเดือน
ภาระค่าใช้จ่ายต่อเดือน :

ผ่อนมอเตอร์ไซด์ ผ่อนบ้าน ค่าโทรศัพท์

ครอบครัวที่ 3

ลูกชาย ชาย / ลูกสะใภ้

รายได้ : พนักงานบริษัท 12,000 ต่อเดือน

รายได้ : ลูกจ้างชั่วคราว 9,000 ต่อเดือน

ภาระค่าใช้จ่ายต่อเดือน :

ผ่อนมอเตอร์ไซด์ ผ่อนบ้าน ค่าโทรศัพท์ ค่าเทอม



PUBLIC SPACE

ห้องรับแขก
ห้องครัว
ห้องน้ำ
พื้นที่รับประทานอาหาร
ห้องเก็บของ
ระเบียง

$(83.50 \div 8 = 10.43 \text{ ตร.ม.})$
 $= 10.43 \text{ ตร.ม. / 1 คน}$

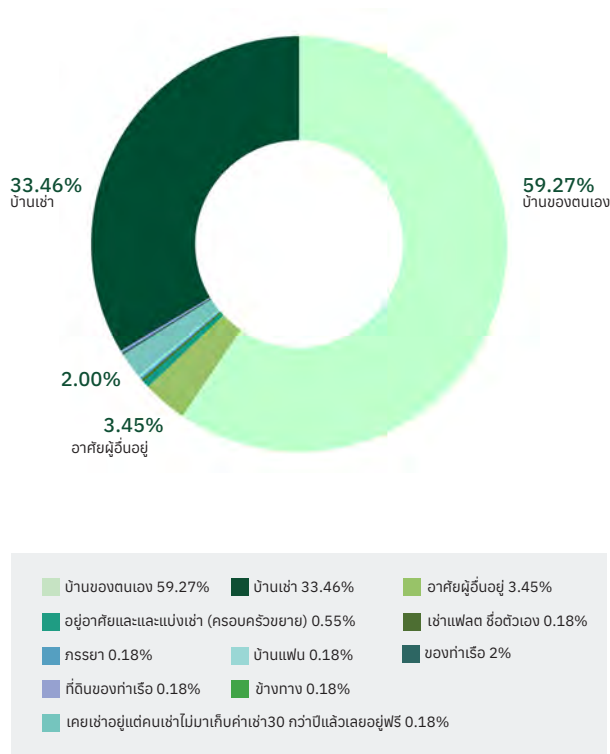
PRIVATE SPACE

ห้องนอน

$(34.50 \div 8 = 4.31 \text{ ตร.ม.})$
 $= 4.31 \text{ ตร.ม. / 1 คน}$

แผนภูมิที่ 1

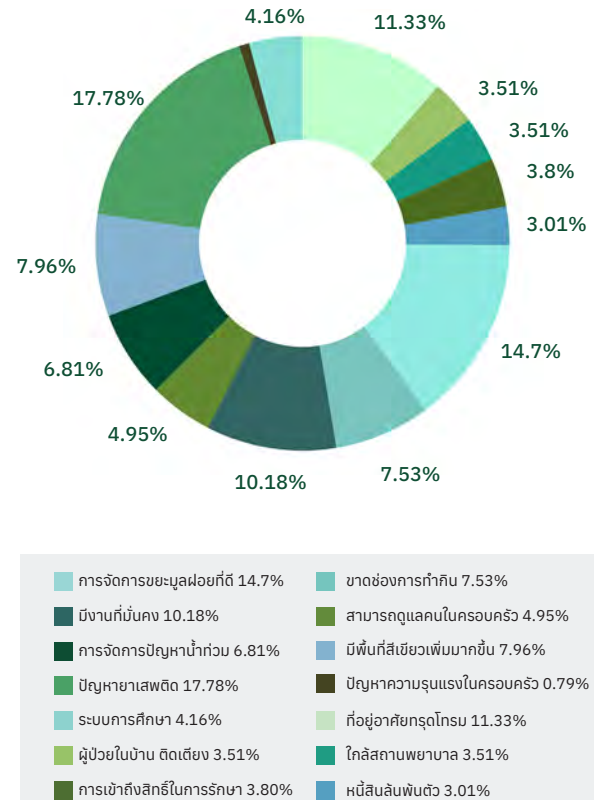
แสดงสถานะกรรมสิทธิ์ของอาคารที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน
ของกลุ่มตัวอย่างชุมชนคลองเตย จำนวน 550 คน



สถานะกรรมสิทธิ์ที่ดินของอาคารที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละ 59.27 ของกลุ่มตัวอย่าง สถานะกรรมสิทธิ์ของอาคารคือบ้านตนเอง รองลงมาร้อยละ 33.64 ของกลุ่มตัวอย่าง สถานะกรรมสิทธิ์ของอาคาร คือ บ้านเช่า ถัดมา ร้อยละ 3.45 ของกลุ่มตัวอย่าง สถานะกรรมสิทธิ์ของอาคาร คือ อาศัยผู้อื่นอยู่ ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 2

ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบด้านสังคม – เศรษฐกิจ
ปัญหาของชุมชนที่เชื่อมโยงกับสุขภาวะ

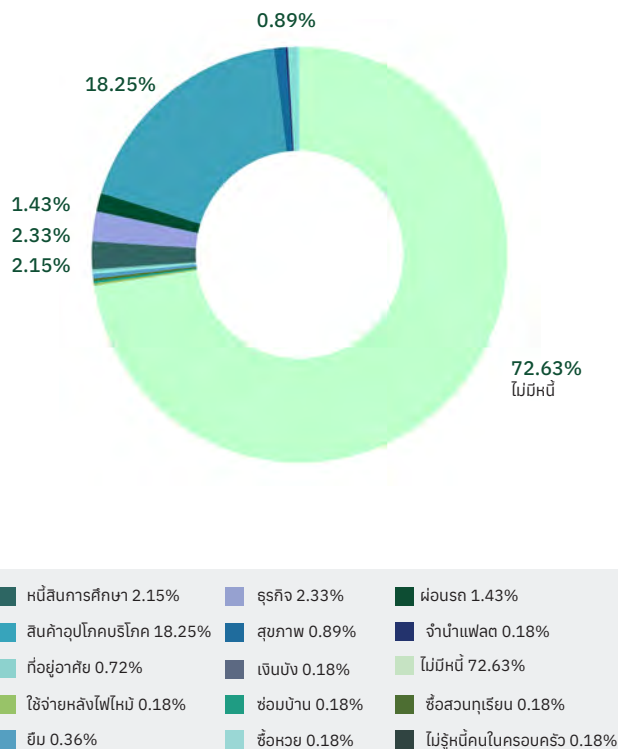


จากการสำรวจข้อมูลด้านปัญหาของชุมชนที่เชื่อมโยงกับสุขภาวะ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับปัญหาเสาไฟฟ้า คิดเป็นอันดับแรก ร้อยละ 17.78 รองลงมาคือปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยที่ดีคิดเป็นร้อยละ 14.70 ถัดมาคือที่อยู่อาศัยทรุดโทรม คิดเป็นร้อยละ 11.33 ถัดมาคือมีงานที่มั่นคง คิดเป็นร้อยละ 10.18 และการมีพื้นที่สีเขียว/พื้นที่สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 7.96

แผนภูมิที่ 3

ข้อมูลภาพรวมประเภทของหนี้สินนอกระบบ

ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างชุมชนคลองเตยจำนวน 550 คน



จากการสำรวจข้อมูลด้านสถานะเศรษฐกิจและหนี้สิน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่มีหนี้สิน คิดเป็นอันดับแรก ร้อยละ 72.63 รองลงมาคือการมีหนี้สินจากการอุปโภค-บริโภค คิดเป็นร้อยละ 18.25 ถัดมาคือหนี้สินจากการดำเนินธุรกิจ/ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 2.33 และหนี้กู้ยืมเพื่อการศึกษา คิดเป็นร้อยละ 2.15 ตามลำดับ

Chart 1:

Current Ownership Status of Residential Buildings
A sample of 550 individuals from the Khlong Toey community showed the following residential ownership status:
59.27% of respondents own their home.
33.64% live in rented homes.
3.45% live in homes belonging to others.

Chart 2:

Social-Economic Issues Linked to Community Well-being
Based on the survey, the major concerns impacting the community's well-being were:
17.78% cited drug issues as the top concern.
14.70% pointed to waste management problems.
11.33% noted dilapidated housing.
10.18% expressed concerns about job security.
7.96% identified the lack of green/public spaces.

Chart 3:

Overview of Informal Debt Types
A survey of 550 individuals in the Khlong Toey community revealed:
72.63% reported no debt.
18.25% had debt related to consumption (e.g., personal expenses)
2.33% had debts linked to business or professional activities.
2.15% had student loan debt.

ประเด็นองค์ประกอบในพื้นที่

Khlong Toey community in the Area



มีพื้นที่ 279 ไร่

26 ชุมชน

มีประชากรไม่ต่ำกว่า
12,000 คน

จะใช้พื้นที่ประมาณ

15.5 ไร่/ชุมชน

มีครอบครัวขยาย

คิดเป็นร้อยละ

18.54

คิดเป็นจำนวน

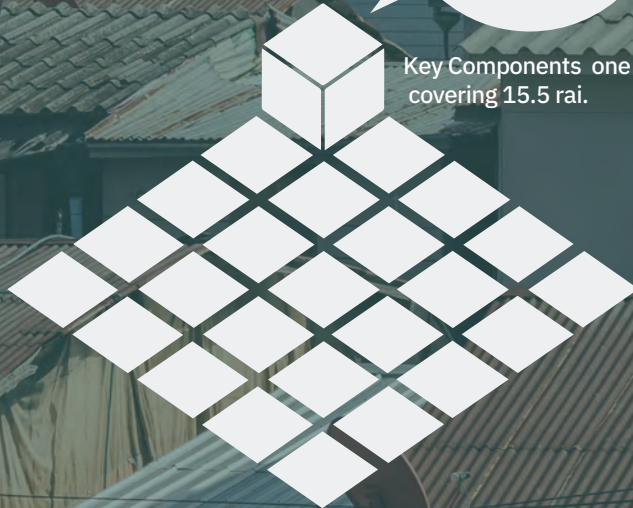
3.78 คน/ครอบครัว

ชุมชนคลองเตย

1 ชุมชน

พื้นที่ 15.5 ไร่

Key Components one of these,
covering 15.5 rai.



The total area is 279 rai, consisting of 26 communities, with a population of at least 12,000 people, using approximately 15.5 rai/ community

Extended families account for 18.54%, with an average of 3.78 people /family.

แนวทางการจัดการที่อยู่อาศัยแบบ “หมู่บ้านเมือง” (Urban Village)

ที่มององค์ประกอบความสัมพันธ์ทางสังคม ระบบ
สาธารณูปการ และ สิ่งอำนวยความสะดวกในระดับ
ชุมชนให้เกิดระบบนิเวศการอยู่อาศัยที่ดี

The "Urban Village"

concept focuses on integrating social ties, public infrastructure, and community amenities to create a sustainable and thriving living environment. It aims to enhance connectivity, shared resources, and accessibility for a better quality of life.

66% ที่พักอาศัย ขนาดหน่วยพัก 32 ตร.ม.

7% พื้นที่พาณิชยกรรม
Commercial areas 7%

10% ที่จอดรถ ถนน ทางเดินเท้า
Parking spaces, roads, sidewalks 10%,

8% พื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ
Green spaces, public parks 8%,

4% ระบบสาธารณูปโภค
Utility systems 4%,

5% ระบบสาธารณูปการ
Public infrastructure systems 5%

องค์ประกอบ 1 ชุมชน

ที่พักอาศัย



Housing

พื้นที่สีเขียว
สวนสาธารณะ



Green spaces,
public parks

พื้นที่พาณิชยกรรม



Commercial areas

ที่จอดรถ
ถนน ทางเดินเท้า



Parking spaces,
roads, sidewalks

ระบบสาธารณูปโภค



Utility systems

ระบบสาธารณูปการ



Public infrastructure
systems

องค์ประกอบโครงการ

Project Component

ที่พักอาศัย ขนาดหน่วยพัก 32 ตร.ม.
Residential units: 32 square meters

พื้นที่พาณิชยกรรม ที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว
ระบบสาธารณูปการ สาธารณูปโภค

Commercial area, parking, green space,
public infrastructure, and utilities

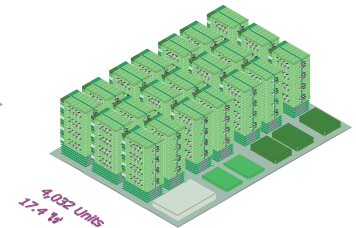
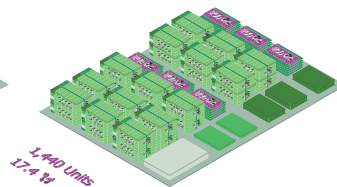
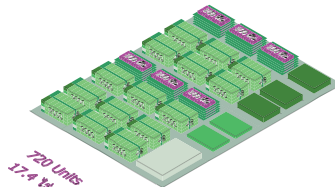
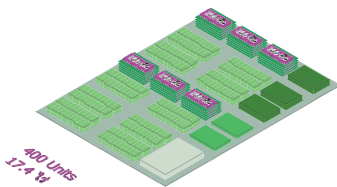
ที่พักอาศัย ความสูง 21 ชั้น

ที่พักอาศัย ความสูง 8 ชั้น

ที่พักอาศัย ความสูง 4 ชั้น

ที่พักอาศัย ความสูง 2 ชั้น

ที่พักอาศัย Residential
พาณิชยกรรม Commercial
พื้นที่สีเขียว Green Spaces
โครงสร้างพื้นฐาน Infrastructure



Option 1

อาคารสูง 2 ชั้น

Option 2

อาคารสูง 4 ชั้น

Option 3

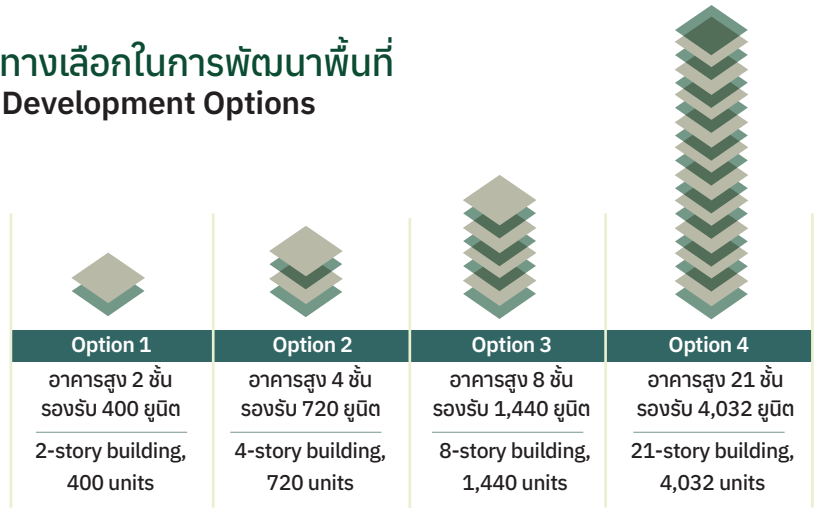
อาคารสูง 8 ชั้น

Option 4

อาคารสูง 21 ชั้น

การจำลองรูปแบบ Modular ของทางเลือกในการจัดกายภาพของ
ที่อยู่อาศัยที่ผสมผสานความต้องการที่หลากหลายทั้งมิติของอาชีพ
ความสามารถในการจ่าย การจัดระบบการสัญจร แหล่งงาน
สาธารณูปการและการจัดชุดความสัมพันธ์ของครอบครัว/ชุมชนในการ
ก่อเกิดเป็นจินตภาพของทางเลือกสำหรับการอยู่อาศัยใหม่ในอนาคต

ทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ Development Options



A modular simulation of the residential options is
proposed, combining various needs—employment,
affordability, transportation, utilities, and community
relationships—to envision future housing solutions.

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รองรับชุมชน Concept of Community-Oriented Space Development

เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม (Mixed Use) เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความพร้อมในการเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงวัยโดยการพัฒนาระบบบริการทางสังคม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้พอเพียง และได้มาตรฐาน

The concept of community-oriented space development uses mixed-use land utilization to enhance the quality of life for citizens, preparing them for an aging society. This involves developing social services, public utilities, and infrastructure to ensure they are sufficient and meet high standards.

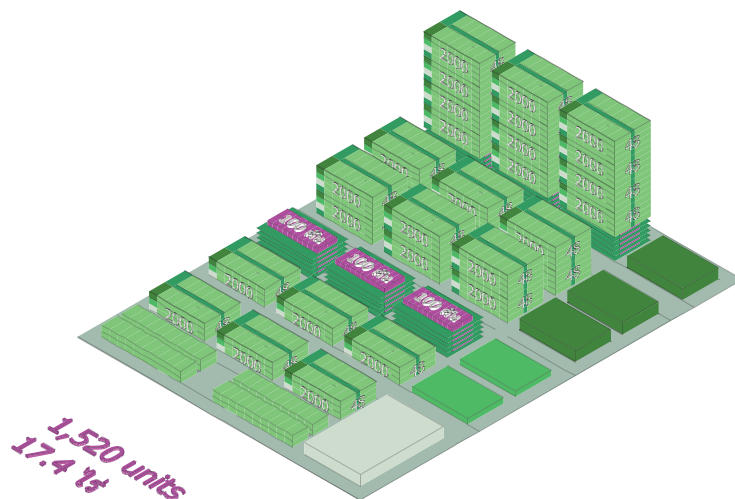


องค์ประกอบโครงการ Project Component

ที่พักอาศัย ขนาดหน่วยพัก 32 ตร.ม. 66%
Residential units: 32 square meters

พื้นที่พาณิชยกรรม ที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว 34%
ระบบสาธารณูปการ สาธารณูปโภค
Commercial area, parking, green space,
public infrastructure, and utility

ที่พักอาศัย ความสูง 21 ชั้น	144
ที่พักอาศัย ความสูง 8 ชั้น	360
ที่พักอาศัย ความสูง 4 ชั้น	108
ที่พักอาศัย ความสูง 2 ชั้น	80





กชม



IMD

INSTITUTE OF
METROPOLITAN
DEVELOPMENT

Research and Learning Development



ศูนย์การทดลองของเมืองกรุงเทพมหานคร
มหาวิทยาลัยวชิราวุฒิ
3 ถนนข้าว แขวงวชิรพยาบาล เขตดุสิต
กรุงเทพมหานคร 10300



BANGKOK CITY LAB

