



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางใน
กรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

โดย

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2557
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางใน
กรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

โดย

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2557

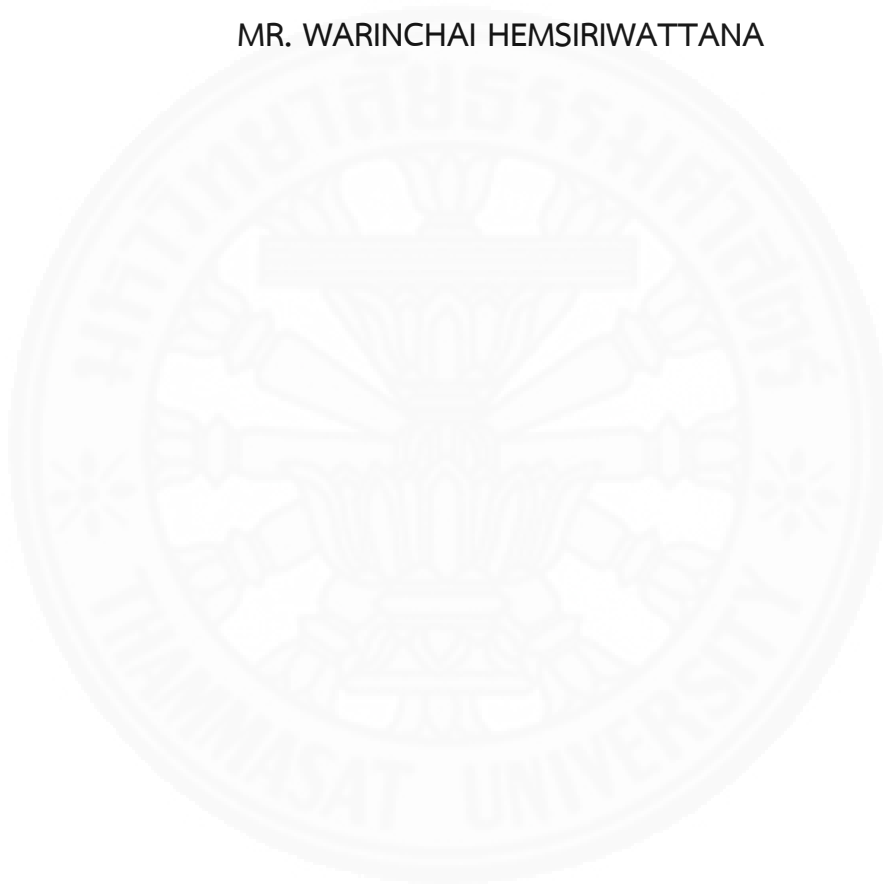
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



GUIDELINES FOR DEVELOPING CONNECTIVITY SPACE FROM PIERS
TO BANGKOK MASS TRANSIT ALONG THE CHAO PHRAYA RIVER

BY

MR. WARINCHAI HEMSIRIWATTANA



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARCHITECTURE

ARCHITECTURE

FACULTY OF ARCHITECTURAL AND PLANNING

THAMMASAT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2014

COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง

วิทยานิพนธ์

ของ

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

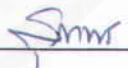
เรื่อง

แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำ
เจ้าพระยา

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2558

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(อาจารย์ ดร. สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไฟโรจน์)


กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรตร แก้วลาย)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(อาจารย์ ดร. ทิพย์สุดา จันทรแจ่มหล้า)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล)

คณบดี


(รองศาสตราจารย์ เฉลิมวัฒน์ ตันตสวัสดิ์)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
ชื่อผู้เขียน	นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา
ชื่อปริญญา	สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	สถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พีรตร แก้วลาย
ปีการศึกษา	2557

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาเรื่องของการพัฒนาพื้นที่การเชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง โดยศึกษาเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ พฤติกรรมและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งานกฎหมาย และนโยบายของภาครัฐ เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการกำหนดรูปแบบของการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม โดยได้ทำการศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบในการใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อ จากกรณีศึกษาในต่างประเทศที่มีลักษณะการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในรูปแบบใกล้เคียงกัน เก็บข้อมูลจากการสำรวจทางกายภาพปัจจุบันของพื้นที่ เก็บข้อมูลพฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของผู้ใช้งาน รวมถึงแนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีพื้นที่ในการศึกษาทั้งหมด 3 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ (1) พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน (2) พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาดกับสถานีรถไฟฟ้าสนามไชย (3) พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้ากับสถานีสะพานพระนั่งเกล้า

ผลการศึกษา พบว่า จากข้อมูลด้านกายภาพปัจจุบันของพื้นที่ แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ (1)ด้านเส้นทางสัญจร (2)ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ (3)ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลจากพฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของผู้ใช้งาน รวมถึงข้อมูลแนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางให้มีประสิทธิภาพ ต้องมีการพัฒนาด้านการออกแบบ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้งาน พื้นที่ต้องมีการแบ่งแยกเส้นทางสัญจรอย่างชัดเจน และลดมุมอับสายตาต่าง ๆ รวมถึงส่งเสริมสภาพแวดล้อมในการใช้งาน เพิ่มแสงสว่างและระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ในพื้นที่ ซึ่ง

ส่งผลต่อผู้ใช้งานในการเดินเชื่อมต่อโดยตรงทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้งาน ต้องมีการจัดการร้านค้าแผงลอยอย่างจริงจังจากผู้รับผิดชอบ ที่จะต้องไม่ให้มีการตั้งร้านค้าแผงลอยกีดขวางเส้นทางสัญจรบริเวณทางเดินเท้า ควรมีการจัดพื้นที่สำหรับร้านค้าโดยเฉพาะให้มีการจัดวางตำแหน่งอย่างเหมาะสม และต้องมีการออกแบบพื้นที่ให้รองรับต่อการออกแบบเพื่อมวลรวม ให้ผู้ใช้งานที่มีความหลากหลาย ต้องให้ผู้พิการ สามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้อย่างง่าย และมีความปลอดภัยต่อผู้พิการ และการพัฒนาด้านการบริหารจัดการ โดยต้องมีการกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบ แล้วจึงมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการคิดและบริหารจัดการร่วมกัน ต้องให้มีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้งาน ต้องให้เกิดการมีส่วนร่วมของผู้ใช้งานในพื้นที่ ในการดูแลรับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ ในพื้นที่ และต้องมีการดูแลความเรียบร้อยและความปลอดภัยของพื้นที่ หลังเวลาการให้บริการของท่าเรือและรถไฟฟ้า ควรจะมีการจัดให้เป็นพื้นที่ปิดที่จะสามารถควบคุมเวลาในการเปิด-ปิดพื้นที่ทำการได้

คำสำคัญ:แนวทางการพัฒนา, พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม, ท่าเรือ, ระบบขนส่งมวลชนแบบราง

Thesis Title	GUIDELINES FOR DEVELOPING CONNECTIVITY SPACE FROM PIERS TO BANGKOK MASS TRANSIT ALONG THE CHAO PHRAYA RIVER
Author	Mr. WarinchaiHemsiriwattana
Degree	Master of Architecture
Major Field/Faculty/University	Architecture Faculty of Architectural and planning Thammasat University
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Peeradorn Kaewlai
Academic Years	2014

ABSTRACT

The research on development of areas connecting piers with mass transit system is aimed at studying area design, physical characteristics, behaviors and suggestions from users, laws and government's policies in order to find relations of related factors influencing determination of development of transport connecting area; and studying and comparing forms of connecting area usages base on other country study cases with similar forms of transport connecting area usages. The researcher collected data from a survey on current physical features the target areas, behaviors, attitudes and expectations of users as well as concepts, policies, management and limitations of relevant agencies. There were three areas covered in the study: (1) areas connecting Sathon Pier with SaphanTaksin BTS station (2) areas connecting Pak KhlongTalat Pier with Sanam Chai BTS station and (3) areas connectingPhraNangklao Bridge Pier with SaphanPhraNangklao BTS station.

Research findings stated that current physical features of the target areas were categorized in three aspects: (1) circulation (2) physical environment and (3) facilities. It also found information on behaviors, attitudes and expectations of users in area utilization as well as concepts, policies, management and limitations of relevant agencies. In order to improve effectiveness of areas linking ports with mass

transit system, it required development of area design concerning safety of users and each area had to clearly specify transport routes and eliminate blind spots. Also, each area was required to improve environment of route utilization by increasing lights and safety systems for passers-by, and persons in charge were required to manage street vendors to ensure orderly arrangement on pavements and provide specific zones for more appropriateness. Area design was required to serve different demand of users and allow the disabled to easily access the areas with safety. As for management development, the main agency should be set up to assign duties and responsibilities to relevant organizations for mutual thoughts and management, and promote public and user participation. In terms of responsibilities and duties in the target areas, persons in charge were required to monitor and maintain orderliness and safety in the area after working hours of ports and sky train and specify the closed area so that they could control the opening and closing hours more easily.

Keywords:Development guidelines, Transportation connectivity, Piers, Mass transit

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลือจากคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.สุภาพร แก้วก้อ เลี้ยวไพโรจน์ จากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ อาจารย์ ดร.ทิพย์สุดา จันทร์แจ่มหล้า รองศาสตราจารย์ ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พีรตร แก้วลาย ผู้วิจัยขอขอบพระคุณที่เสียสละเวลาในการให้ความรู้ เสนอแนะคำปรึกษา และคำแนะนำต่าง ๆ จึงทำให้วิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปได้ อีกทั้งต้องขอขอบคุณผู้ร่วมให้ข้อมูลจากบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสามแห่ง บริเวณท่าเรือสาทร บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด และบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า และผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้อำนวยการสำนักแผนงานของกรมเจ้าท่าวิศวกรโยธาชำนาญการของสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร และสถาปนิกของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่เสียสละเวลามาตอบคำถามและให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ และขอบคุณเพื่อน ๆ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง ทุกท่านที่ช่วยเป็นกำลังใจ ช่วยเหลือ และร่วมกันฟันฝ่าอยู่เสมอ สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณครอบครัวที่คอยสนับสนุน และเป็นแรงผลักดัน จนสามารถทำวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(10)
สารบัญภาพ	(12)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	4
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย	4
1.4 ขั้นตอนการศึกษา	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.6 นิยามคำศัพท์ที่ใช้ในงานวิจัย	7
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 หลักการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ	9
2.2 แนวทางการออกแบบทางกายภาพ	12
2.2.1 การรวมองค์ประกอบเพื่อการวางผัง	12
2.2.2 การปรับปรุงและออกแบบองค์ประกอบทางกายภาพ	15
2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการออกแบบระบบขนส่งมวลชน	22

2.3.1 การออกแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ	22
2.3.2 ปัจจัยพิจารณาที่มีผลต่อการออกแบบภูมิทัศน์ถนน	25
2.4 การศึกษาแนวทางจากกรณีศึกษา	28
2.4.1 Embankment, London, UK	28
2.4.2 North Greenwich, London, UK	32
2.4.3 Marina South Pier, Singapore	35
2.4.4 Pier 70, San Francisco, USA	38
2.4.5 Beacon Cove, Melbourne, Australia	43
2.4.6 Pyrmont Bay, Sydney, Australia	46
2.4.7 Embarcadero, San Francisco, USA	49
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	57
3.1 หน่วยการศึกษา	58
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	59
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	61
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	61
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	64
4.1 การสำรวจพื้นที่	64
4.1.1 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน	64
4.1.2 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย	86
4.1.3 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า	96
4.2 พฤติกรรมและทัศนคติของผู้ใช้งานต่อพื้นที่	102
4.2.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้งานพื้นที่	102
4.2.2 วิเคราะห์ความคิดเห็นต่อและความคาดหวังต่อเส้นทางสัญจร	112
4.2.3 วิเคราะห์ความคิดเห็นต่อและความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ	115
4.2.4 วิเคราะห์ความคิดเห็นต่อและความคาดหวังต่อสิ่งอำนวยความสะดวก	118

4.2.5	วิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ	121
4.3	แนวคิด นโยบาย และข้อจำกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	129
4.3.1	ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม	129
4.3.2	ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	132
4.3.3	ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม	134
4.3.4	แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต	136
4.4	สรุปผลการวิเคราะห์	137
4.4.1	สรุปผลการวิเคราะห์ด้านเส้นทางสัญจร	140
4.4.2	สรุปผลการวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ	142
4.4.3	สรุปผลการวิเคราะห์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	144
4.4.4	สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	146
บทที่ 5	สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	170
5.1	ข้อสรุปจากการศึกษา	171
5.2	แนวทางการพัฒนา	175
5.2.1	แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง	175
5.2.2	แนวทางการพัฒนาแบบเฉพาะพื้นที่	178
5.3	ข้อเสนอแนะ	187
5.3.1	ข้อเสนอแนะด้านการออกแบบ	188
5.3.2	ข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการ	188
5.3.3	ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต	189
	รายการอ้างอิง	191

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสำรวจพื้นที่ศึกษา	193
ภาคผนวก ข แบบสอบถามความคิดเห็น	198
ภาคผนวก ค แบบสอบถามความคาดหวัง	204
ภาคผนวก ง แบบสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	210

ประวัติผู้เขียน

213



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 หลักการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ	9
2.2 สรุปข้อมูลจากกรณีศึกษา	53
4.1 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่สาทร	103
4.2 จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่สาทร	103
4.3 จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สาทร	104
4.4 จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่สาทร	105
4.5 จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ปากคลองตลาด	106
4.6 จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่ปากคลองตลาด	107
4.7 จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่ปากคลองตลาด	107
4.8 จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่ปากคลองตลาด	108
4.9 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	109
4.10 จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	110
4.11 จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	110
4.12 จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	111
4.13 ความคิดเห็นด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือสาทร	112
4.14 ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด	113
4.15 ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	114
4.16 ความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือสาทร	115
4.17 ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด	116
4.18 ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	117
4.19 ความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือสาทร	118
4.20 ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด	119
4.21 ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	120
4.22 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่สาทร	121
4.23 ความความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่ปากคลองตลาด	123
4.24 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	124

4.25	ความคิดเห็นด้านต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สาทร	125
4.26	ความคิดเห็นด้านต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่ปากคลองตลาด	127
4.27	ความคิดเห็นด้านต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า	128
4.28	ตารางสำรวจพื้นที่จากทฤษฎีการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ	137
4.29	ตารางสำรวจพื้นที่จากทฤษฎีปัจจัยในการออกแบบระบบขนส่งต่าง ๆ	139
4.30	สรุปข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร	140
4.31	สรุปข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ	143
4.32	สรุปข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	145
4.33	สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร	147
4.34	สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ปากคลองตลาด	155
4.35	สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	162

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 เปรียบเทียบระบบโครงข่ายรถไฟฟาระหว่างปัจจุบันและอนาคต	1
1.2 ลักษณะของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรในปัจจุบัน	3
1.3 แผนที่แสดงสถานีรถไฟฟ่าที่มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือ	5
2.1 Embankment pier area plan	28
2.2 การเชื่อมโยงของเส้นทางเดินเรือของท่าเรือ Embankment	29
2.3 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	30
2.4 ภาพบริเวณท่าเรือ Embankment	31
2.5 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟใต้ดิน Embankment	31
2.6 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟ Charing Cross	31
2.7 North Greenwich pier area plan	32
2.8 การเชื่อมโยงของเส้นทางเดินเรือของท่าเรือ North Greenwich	33
2.9 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	33
2.10 ภาพบริเวณท่าเรือ North Greenwich	34
2.11 ภาพบริเวณทางเดินจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟใต้ดิน	34
2.12 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟใต้ดิน North Greenwich	35
2.13 แผนผังแสดงตำแหน่ง	35
2.14 Marina South pier area plan	36
2.15 Marina South Pier Terminal	36
2.16 ภาพบริเวณป้ายรถประจำทางในปัจจุบัน	36
2.17 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	37
2.18 Pier 70 Master plan	38
2.19 แผนภาพแสดงแนวคิดในการศึกษาเพื่อให้ได้แนวทางในการวางผัง	39
2.20 Pier 70 Concept Master plan	40
2.21 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	41
2.22 ภาพบริเวณท่าเรือในปัจจุบัน	42
2.23 ภาพบริเวณสถานี 20th Street	42

2.24 Station pier area plan	43
2.25 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ Station pier	44
2.26 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	44
2.27 ภาพบริเวณท่าเรือ Station Pier	45
2.28 ภาพบริเวณพื้นที่ระหว่างท่าเรือไปยังสถานีรถไฟ	45
2.29 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Beacon Cove Light Rail	46
2.30 Pyrmont Bay Ferry Wharf area plan	46
2.31 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ Pyrmont Bay Ferry Wharf	47
2.32 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	48
2.33 ภาพบริเวณเส้นทางไปยังท่าเรือ Pyrmont Bay Ferry Wharf	48
2.34 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Pyrmont Bay Light Rail	49
2.35 ภาพบริเวณพื้นที่เชิงพาณิชย์ติดกับสถานีรถไฟ	49
2.36 San Francisco Ferry area plan	49
2.37 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ San Francisco Ferry Terminal	50
2.38 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ	51
2.39 ภาพบริเวณพื้นที่ทางเข้าไปยังท่าเรือ San Francisco Ferry	52
2.40 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Ferry Terminal Light Rail	52
2.41 ความสัมพันธ์ของหน่วยงานในการพัฒนา	56
4.1 ผังบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร	65
4.2 ผังบริเวณแสดงขอบเขตของพื้นที่ 2 ผัง	66
4.3 ภาพแสดงลักษณะของพื้นที่ผังที่ 1	66
4.4 ภาพแสดงลักษณะของพื้นที่ผังที่ 2	67
4.5 การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่	69
4.6 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟฟ้า	70
4.7 ทิศทางของแดด-ลมภายในพื้นที่	71
4.8 แผนผังแสดงพื้นที่หลักในการเชื่อมต่อ	72
4.9 แผนผังพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ	73
4.10 ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมถนนเจริญกรุง	74
4.11 บริเวณทางเดินเท้าด้านหน้าของพื้นที่ริมถนนเจริญกรุง	75
4.12 บริเวณทางเดินเท้าด้านหน้าของพื้นที่ริมถนนเจริญกรุง	75

4.13บริเวณปากซอยทางเข้าไปยังภายในพื้นที่	76
4.14ทางเดินเท้าบริเวณปากซอยทางเข้าไปยังภายในพื้นที่	76
4.15ทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้	77
4.16ทางเดินเท้าด้านข้างของทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้	77
4.17ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	78
4.18บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	79
4.19บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	79
4.20ร้านค้าแผงลอยอีกฝั่งหนึ่งของทางเดินเท้า	80
4.21บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	80
4.22บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	81
4.23บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ	81
4.24ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา	82
4.25บริเวณสามแยกด้านหลังของโรงแรม	83
4.26ทางเดินเท้าด้านข้างทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้	83
4.27ร้านค้าแผงลอยตลอดแนวเกือบถึงบริเวณทางเข้าท่าเรือ	84
4.28ร้านค้าแผงลอยด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้	85
4.29บริเวณด้านหน้าทางเข้าท่าเรือข้ามฟาก	85
4.30บริเวณศาลาด้านหน้าทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้	86
4.31ฝั่งบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด	87
4.32ภาพแสดงลักษณะทางเดินเท้า	88
4.33การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่	89
4.34เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟฟ้	90
4.35พื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด	91
4.36 แผนผังพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ	91
4.37ลักษณะการใช้งานของพื้นที่เชื่อมต่อไปยังท่าเรือ	93
4.38พื้นที่ปากซอยทางเข้าไปยังบริเวณท่าเรือ	93
4.39บริเวณทางเดินเท้าหน้าตึกแถว	94
4.40ทางเดินเท้าและถนนภายในซอย	94
4.41ทางเดินเท้าและถนนภายในซอยก่อนถึงท่าเรือ	95
4.42บริเวณด้านหน้าท่าเรือ	95

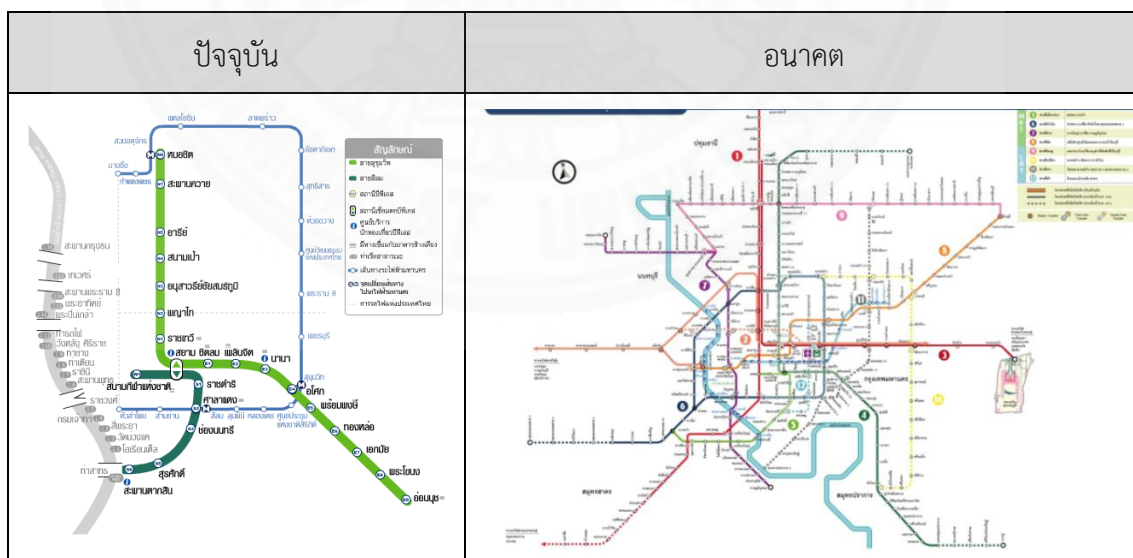
4.43บริเวณด้านข้างของท่าเรือ	96
4.44ผังบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	97
4.45พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า	98
4.46เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟฟ้า	99
4.47พื้นที่เส้นทางจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังท่าเรือ	100
4.48บริเวณพื้นที่ริมน้ำที่คาดว่าจะเป็นที่ท่าเรือในอนาคต	100
4.49 แผนผังพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ	100
4.50 แนวทางการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	101
5.1 ตำแหน่งมุมมองจากภาพต่าง ๆ	179
5.2ลักษณะการใช้งานร่วมกันของทางสัญจร	180
5.3การเข้าถึงของการสัญจรรูปแบบต่าง ๆ	180
5.4กำหนดขอบเขตการเข้าถึงจากการสัญจร	181
5.5การตั้งร้านค้าแผงลอยบนทางเดินเท้าด้านหน้าทางขึ้น-ลง	182
5.6พื้นที่ด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า	182
5.7แผนผังการใช้งานภายในพื้นที่	183
5.8การตั้งร้านค้าแผงลอยในพื้นที่	184
5.9แผนผังการใช้งานภายในพื้นที่	184
5.10พื้นที่ร้านค้าและพื้นที่พักผ่อน	185
5.11ร้านค้า และพื้นที่ให้ร่มเงา	185
5.12ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่	186
5.13ป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่	187

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ปัญหาเรื่องการคมนาคมเป็นปัญหาอันดับต้นที่คนในกรุงเทพมหานครประสบอยู่ในการใช้ชีวิตประจำวัน โดยภาครัฐก็ได้ดำเนินการขยายโครงข่ายการคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้าเพื่อบรรเทาปัญหาซึ่งแต่เดิมมีโครงข่ายการคมนาคมแบบรถไฟฟ้าอยู่เพียงแค่เชื่อมต่อกันในใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันได้มีการขยายออกไปพื้นที่บริเวณชานเมืองมากขึ้น โดยจากเดิมมีรถไฟฟ้าเพียง 4 สายในปี 2553 ได้มีการปรับเพิ่มเป็น 12 สายในปี 2564 ดังแสดงในภาพที่ 1.1 แต่ปัญหาที่อาจจะตามมาคือปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อกับการคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีการเชื่อมต่อกับการคมนาคมแบบรถไฟฟ้า ยังไม่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนารูปแบบการคมนาคม และการปรับปรุงพื้นที่ที่ต้องมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า จะต้องรองรับการใช้งานของผู้คนจำนวนมากในอนาคต โครงข่ายที่สำคัญอีกอันหนึ่งที่จะต้องมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าคือ โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ ส่วนใหญ่ยังไม่มีมีการปรับปรุงพื้นที่ที่จะต้องรองรับการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าในอนาคต



ภาพที่ 1.1 เปรียบเทียบระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าระหว่างปัจจุบันและอนาคต. จาก <http://www.urnthai.com/index.php?topic=5206.0>

จากข่าวสารที่ได้เห็นในปัจจุบัน มีการลงทุนและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งการลงทุนในพื้นที่ว่างเปล่าที่พัฒนาขึ้นเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่ ๆ และการลงทุนโดยการปรับปรุงอาคารเก่าที่มีในพื้นที่เดิม หรือพื้นที่ที่มีการใช้งานเดิมอยู่แล้ว โดยปัจจุบันเอกชนมีการลงทุนและพัฒนาโครงการในพื้นที่ริมแม่น้ำมากขึ้น ภาครัฐยังไม่มีการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำของรัฐที่จะต้องมีการรองรับการใช้งานจำนวนมากให้มีการพัฒนาที่ดีขึ้น โดยพื้นที่ของรัฐที่พัฒนาเพื่อรองรับการใช้งานในจำนวนมาก มีการใช้งานที่หลากหลาย และการพัฒนาพื้นที่ของรัฐจะส่งผลต่อบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนา การขยายโครงข่ายการคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้าในอนาคตเป็น 12 สายจะมีเส้นทางที่จะข้ามผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด 5 เส้นทาง จึงจะมีพื้นที่ที่ต้องรองรับการเชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าไปสู่การคมนาคมทางน้ำเกิดเพิ่มขึ้น (ผู้จัดการออนไลน์, 2556) ทำให้การใช้งานเกิดประสิทธิภาพ และมีการบริหารจัดการพื้นที่ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้ดียิ่งขึ้นด้วย

ปัญหาของพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมเข้าถึงจากพื้นที่โดยรอบที่ต้องเข้าถึงจากทางถนนสายหลัก และทางเท้าที่มีสภาพไม่ต่อเนื่อง มีการใช้พื้นที่ทางเท้าอย่างไม่เหมาะสม หรือบางแห่งไม่มีทางเท้า (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2553) เส้นทางสัญจรในพื้นที่ไม่มีเส้นทางกำหนดให้เห็นอย่างชัดเจน และเส้นทางสัญจรยังมีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ที่ขัดต่อการสัญจรได้โดยง่าย การจัดสัดส่วนการใช้พื้นที่ต่าง ๆ ยังไม่มีการจัดการอย่างเป็นระบบ โชนที่เป็นพื้นที่ขายของถูกตั้งอยู่บนถนนในพื้นที่ ซึ่งทำให้ความปลอดภัยของผู้ใช้น้อยลง ถ้าต้องการลงไปซื้อของจากร้านค้าในพื้นที่ ก็ต้องเดินลงไปถนนซึ่งมีรถยนต์ที่เข้ามาให้พื้นที่วิ่งผ่านด้วย อีกทั้งเรื่องป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานในพื้นที่ ก็ยังไม่มีการจัดการในส่วนนี้ให้ผู้ใช้สามารถเข้าใจและใช้งานได้อย่างสะดวก ซึ่งเป็นปัญหาต่อนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ ซึ่งป้ายข้อมูลที่บ่งบอกเส้นทางต่าง ๆ ยังมีน้อยจนถึงไม่มีเลยในพื้นที่ ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวต้องสอบถามเส้นทางจากผู้ใช้งานที่เป็นคนในพื้นที่ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ ที่มีควรที่จะถูกเข้ามาปรับปรุงและจัดระเบียบให้มีประสิทธิภาพต่อใช้งานพื้นที่ ดังภาพที่ 1.2 เป็นสภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินในปัจจุบัน



ภาพที่ 1.2 ลักษณะของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรในปัจจุบัน. โดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2556.

โดยพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนแบบรางกับท่าเรือ จะมีลักษณะเฉพาะในที่เป็นสิ่งที่จะต้องมีการคำนึงถึงในการพัฒนา จากข้อจำกัดของการใช้งานพื้นที่ท่าเรือที่จะมีการกำหนดจำนวนผู้ใช้งานที่รองรับได้ ทำให้การใช้งานบริเวณท่าเรือจะต้องทำให้สามารถระบายผู้ใช้งานให้สามารถเข้าและออกจากบริเวณนั้นได้อย่างสะดวก เพื่อไม่ให้มีการแออัดและการติดขัดในการใช้งาน เนื่องจากความสามารถในการรองรับผู้ใช้งานนั้นมีจำกัด จึงต้องทำให้บริเวณที่เชื่อมต่อกับท่าเรือนั้นต้องสามารถเป็นพื้นที่ที่ระบายผู้ใช้งานให้เข้าและออกจากบริเวณท่าเรือได้โดยง่าย อีกทั้งการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อหรือติดกับถนนหลักที่ใช้ในสัญจรโดยตรง การเข้ามาใช้งานยังพื้นที่จึงมีการใช้งานร่วมกับการคมนาคมอื่น ๆ หลากหลายรูปแบบ การจะพัฒนาพื้นที่จึงต้องมีการคำนึงถึงการรองรับการคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ ที่จะมายังในบริเวณพื้นที่เชื่อมต่ออีกด้วย

ดังนั้นจึงควรที่จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำและการคมนาคมในรูปแบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้งานพื้นที่จากเดิมให้ดีขึ้น และเป็นโอกาสที่จะสามารถสร้างรายได้จากการลงทุนพัฒนาพื้นที่จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำจะทำให้เกิดความหลากหลายในพื้นที่มากขึ้น ดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้งานมากขึ้น และเป็นการสร้างรายได้และปรับปรุงคุณภาพชีวิตของชุมชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง อีกทั้งทำให้เกิดมูลค่าที่เพิ่มขึ้นกับพื้นที่โดยรอบตามมาอีกด้วย จะเห็นได้ว่าถ้าทางภาครัฐและเอกชนสนใจเข้ามาลงทุนพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของรัฐจะเป็นการสร้างโอกาสและผลประโยชน์ต่าง ๆ มากมาย เกิดขึ้นให้กับทางภาครัฐเองและยังทำให้เกิดประโยชน์กับชุมชนที่อยู่ในใกล้เคียง และโครงการการลงทุนของเอกชนในพื้นที่ริมน้ำอีกด้วย

1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

1.2.1 ศึกษาสภาพปัจจุบันทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

1.2.2 ศึกษาพฤติกรรม ทักษะ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน เพื่อระบุถึงปัญหา และข้อดีของพื้นที่แต่ละแห่ง

1.2.3 ศึกษาแนวคิดในการพัฒนา นโยบาย การบริหารจัดการ ข้อจำกัด จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

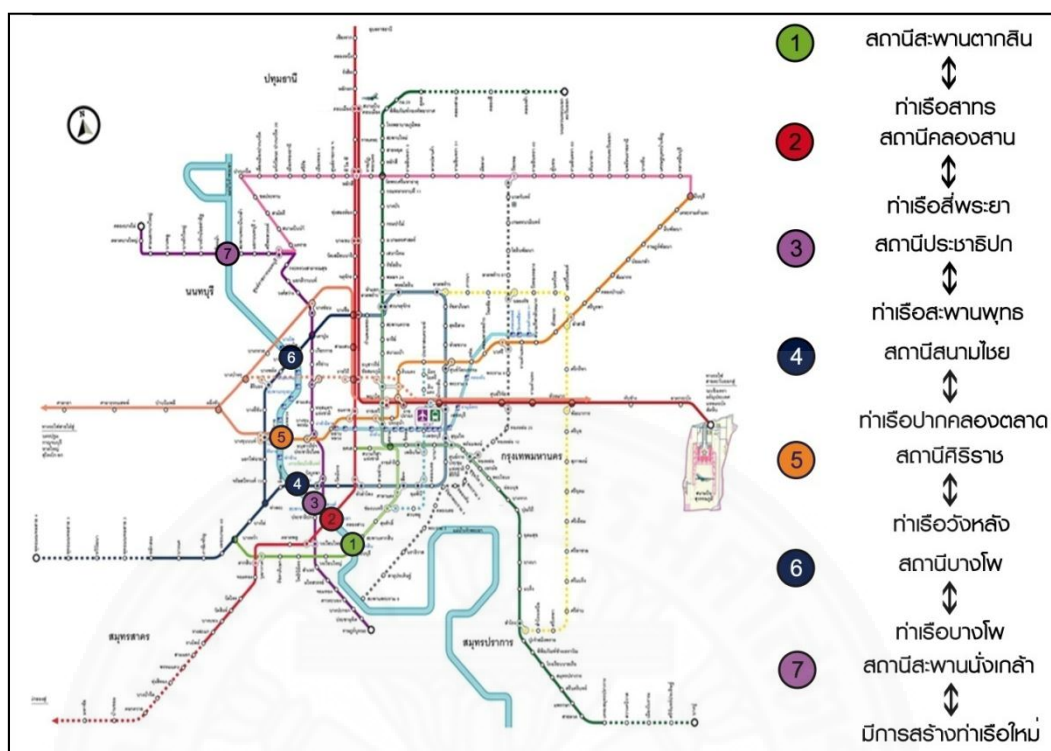
1.2.4 เสนอแนวทางการพัฒนาด้านการออกแบบและบริหารจัดการพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานครครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ด้าน

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำและระบบรถไฟฟ้าริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่ และที่มีการกำหนดตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าชัดเจนแล้ว ดังแสดงในภาพที่ 1.3 โดยจากสถานีรถไฟฟ้าที่มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือทั้งหมด 7 พื้นที่ ได้คัดเลือกเพื่อใช้เป็นพื้นที่ศึกษา 3 พื้นที่ ได้แก่ สถานีที่มีการเชื่อมต่ออยู่แล้วในปัจจุบัน คือ สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน-ท่าเรือสาทร (หมายเลข 1 ดังภาพที่ 1.3) และสถานีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่รู้ตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าชัดเจนแล้ว คือ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย-ท่าเรือปากคลองตลาด (หมายเลข 4 ดังภาพที่ 1.3) และสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า-ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า* (หมายเลข 7 ดังภาพที่ 1.3) (*หมายเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า-ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าเป็นเพียงการสนับสนุนข้อมูล เนื่องจากเป็นเขตพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่สามารถเก็บข้อมูลได้เพียงพอ)



ภาพที่ 1.3 สถานีรถไฟฟ้าที่มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือ. โดยผู้วิจัย.

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.3.2.1 สภาพองค์ประกอบทางกายภาพปัจจุบันของพื้นที่แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ

(1) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ด้านเส้นทางสัญจร
2. ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ
3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

(2) การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม

(3) การสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน

1.3.2.2 พฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งานในพื้นที่

1.3.2.3 แนวคิดในการพัฒนา นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัด จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

1.3.2.4 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ที่ริมน้ำจากกรณีศึกษาต่างประเทศ โดย การวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่าง ๆ ของกรณีศึกษา

1.4 ขั้นตอนการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ พื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้า 3 ด้าน คือ ด้าน กายภาพของพื้นที่ ด้านสภาพแวดล้อมและเส้นทางสัญจร ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ข้อมูลที่ได้จาก การสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของผู้ที่ใช้งานในพื้นที่ 3 ด้าน คือ ด้าน การสภาพแวดล้อม ด้านเส้นทางสัญจรและด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ด้านแนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาวิเคราะห์หา ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางกายภาพและการบริหารจัดการแล้วนำผลที่ได้มาวิเคราะห์มาศึกษา เพื่อเป็นตัวกำหนดในการออกแบบกายภาพและการบริหารจัดการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อตอบสนองรูปแบบการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการ ดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 5 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ศึกษาลักษณะและองค์ประกอบทางกายภาพพื้นที่ที่ริมน้ำจากกรณีศึกษา ต่างประเทศ

ตอนที่ 2 การสำรวจพื้นที่ศึกษาทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำ กับระบบรถไฟฟ้า แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านเส้นทางสัญจร ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ และด้าน สิ่งอำนวยความสะดวก

ตอนที่ 3 การสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังในการใช้พื้นที่ของกลุ่ม ตัวอย่าง แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ พฤติกรรมและทักษะคติของผู้ใช้งาน และความคาดหวังของผู้ใช้งาน

ตอนที่ 4 การสัมภาษณ์ข้อมูลด้านแนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจาก หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่ ที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้า โดยจะวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้สำรวจ และข้อมูลจาก กรณีศึกษาต่างประเทศ และพื้นที่ศึกษาในประเทศ

ตอนที่ 6 การออกแบบแนวทางเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อส่งเสริมการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ภาครัฐได้แนวทางในการพัฒนาทางด้านกายภาพของพื้นที่ ในการปรับปรุงและสร้างขึ้นมาใหม่ ให้สามารถใช้งานพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการจัดสัดส่วนและการจัดการพื้นที่ใช้งานได้สอดคล้องกับการใช้งาน

1.5.2 ภาครัฐได้ทราบแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ ให้พื้นที่มีการจัดการและดูแลบำรุงรักษา เพื่อรักษาและคงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการใช้งาน

1.5.3 หน่วยงานเอกชนได้ทราบถึงข้อมูลและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา เพื่อเป็นการประกอบการตัดสินใจในการร่วมลงทุนกับภาครัฐ

1.6 นิยามคำศัพท์ที่ใช้ในงานวิจัย

พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง หมายถึง พื้นที่ที่ใช้รองรับการเดินทางของผู้ใช้งานระหว่างท่าเรือกับสถานีรถไฟฟ้า โดยระยะของพื้นที่ตั้งแต่ออกจากบริเวณท่าเรือไปจนถึงบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

สภาพแวดล้อมทางกายภาพ หมายถึง องค์ประกอบของพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้งาน ได้แก่ ลักษณะและตำแหน่งที่ตั้งของอาคาร เส้นทางสัญจร สิ่งอำนวยความสะดวก และสัดส่วนของการใช้พื้นที่

การพัฒนาพื้นที่ หมายถึง การออกแบบทางกายภาพของพื้นที่และสัดส่วนการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการพื้นที่ หมายถึง การจัดการและดูแลรักษาพื้นที่ ให้พื้นที่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูล แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- 2.1 หลักการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ
- 2.2 แนวทางการออกแบบทางกายภาพ
- 2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการออกแบบระบบขนส่งมวลชน
- 2.4 การศึกษาแนวทางจากกรณีศึกษา

การวิจัยเป็นการศึกษาลักษณะและศักยภาพของที่ดินที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาในรูปแบบพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือและการขนส่งมวลชนระบบราง ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ และศึกษาหลักการในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำที่ทำให้เกิดการส่งเสริมประสิทธิภาพของการทำงานและเกิดความยั่งยืนของพื้นที่ ซึ่งสิ่งต่าง ๆ ที่ศึกษาส่งผลต่อการทำให้เกิดรูปแบบในการพัฒนาปรับปรุงของพื้นที่ริมน้ำ

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเกิดขึ้น เช่น เกิดการขยายตัวของเมืองใหม่ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ว่างที่มีให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ (Moretti, 2008) การเกิดเหตุการณ์สำคัญ ๆ ทำให้เกิดการการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำให้เกิดเป็นสถานที่ให้เกิดการจดจำสำหรับเหตุการณ์นั้น ๆ (Moretti, 2010) เกิดการพัฒนาเส้นทางใหม่ภายในเมือง การทำให้เกิดการเชื่อมต่อของพื้นที่ริมน้ำกับพื้นที่โดยรอบ (Aksoy, 2006) เกิดการนำท่าเรือเก่า ๆ กลับมาใช้ใหม่ จากการพัฒนาของเมืองทำให้ต้องนำพื้นที่เก่ากลับมาใช้ใหม่ให้เกิดประโยชน์ เกิดจากการที่พื้นที่บริเวณริมน้ำกลับมาเป็นพื้นที่สำคัญของพื้นที่อีกครั้ง (Moretti, 2008) เพื่อการป้องกันน้ำท่วม เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำเป็นที่ดินที่เชื่อมต่อกับแหล่งน้ำโดยตรง การจะป้องกันน้ำท่วมจึงต้องกลับมาสนใจที่จะพัฒนาพื้นที่บริเวณริมน้ำอีกครั้ง และยังทำให้เกิดจากใช้ประโยชน์พื้นที่ในรูปแบบใหม่ ๆ เกิดขึ้นอีกด้วย (Moretti, 2008; Anonim, 2013) และการศึกษาหลักการในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำที่ทำให้เกิดการส่งเสริมประสิทธิภาพต่อการทำงานและเกิดความยั่งยืนของพื้นที่โดยมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการพัฒนาที่ดีขึ้น คือ

2.1 หลักการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ

หลักในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ มีแนวในการพัฒนาได้ในหลายๆแนวทาง โดยหลักในการพัฒนาส่วนใหญ่จะมีการกล่าวถึง แนวทางที่ใกล้เคียงกัน สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1

หลักการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ

หลักการในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำให้เกิดความยั่งยืน (Giovinazzi & Moretti, 2010; Benson, 2002)	หลักการในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำที่ดี (J.M.F. Keeney, 2005)	หลักการสำคัญในการฟื้นฟูพื้นที่ริมน้ำ [Project for Public Spaces (PPS)] (ปรกรณ์ จารุจิตติพันธ์, 2551)
1. การรักษาคุณภาพของน้ำและสภาพแวดล้อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่ริมน้ำ	1. โครงสร้างที่ชัดเจนทั้งความสูงและประโยชน์จากการใช้งานของมนุษย์	1. มุ่งประโยชน์สาธารณะเป็นจุดประสงค์หลัก
2. พื้นที่ริมน้ำเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ในเมือง	2. ความต่อเนื่องภายในพื้นที่	2. เชื่อมพื้นที่ย่อย ๆ ให้ถึงกัน
3. ประวัติศาสตร์ของพื้นที่ส่งผลต่อลักษณะของพื้นที่	3. ลักษณะของย่านส่งผลต่อการรับรู้รูปแบบทางกายภาพ	3. ชุมชนสร้างจินตภาพของพื้นที่ร่วมกัน
4. การใช้งานแบบผสมนำความหลากหลายให้กับพื้นที่	4. ความหลากหลายในพื้นที่	4. สร้างพื้นที่ย่อย ๆ ในพื้นที่ริมน้ำทั้งหมด
5. การเข้าถึงจากสาธารณะเป็นสิ่งจำเป็น	5. การเข้าถึงและความสะดวกสบายของคนเดินเท้า	5. การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ
6. การทำให้พื้นที่ริมน้ำมีความสำคัญต่อชุมชน	6. สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่โดยรอบส่งผลต่อความรู้สึกถึงพื้นที่	6. เอื้อให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง
7. การวางแผนให้เกิดความ	7. ความมีชีวิตชีวาของพื้นที่	7. ใช้สวนสาธารณะเป็นทาง

ร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนเพิ่ม ความเร็วต่อกระบวนการ	จากการจัดวางสิ่งต่าง ๆ ให้ถูก ตำแหน่ง	เชื่อมโยงไม่ใช่ว่าจุดหมาย
8. การรักษากลยุทธ์การลงทุน ของรัฐดึงดูดความร่วมมือจาก เอกชน	8. ความเสมอภาคในการใช้ งานในพื้นที่ของผู้คนทุก ประเภท	8. อาคาร และการใช้ประโยชน์ ต้องสอดคล้องกับพื้นที่สาธารณะ
9. ส่วนร่วมของประชาชนเป็น องค์ประกอบของการพัฒนาอย่าง ยั่งยืน	9. พอดีกับความตั้งใจของผู้คน	9. การพัฒนาใหม่ต้องอยู่ใน กรอบของภาพที่ชุมชนคิด ร่วมกัน
10. พื้นที่ริมน้ำต้องอาศัยขั้นตอน ระยะยาวเพิ่มให้เกิดประโยชน์ต่อ เมือง	10. การพัฒนาอย่างยั่งยืน สมดุลระหว่างการผสมการใช้ งานของพื้นที่กับการขนส่งที่ดี	10. ส่งเสริมให้มีการเดินทาง หลายรูปแบบ และจำกัดการใช้ พาหนะส่วนตัว
11. การฟื้นฟูเป็นกระบวนการที่ ต้องอาศัยความต่อเนื่อง		11. ผู้ใช้สามารถทำกิจกรรมได้ ทุกฤดู ตลอดปี
12. การฟื้นฟูพื้นที่ริมน้ำเป็นงาน ที่มีความซับซ้อนสูงต้องอาศัยการ ร่วมมือของหลายฝ่าย		12. สร้างอาคารเดี่ยวเป็น จุดเด่น และตอบสนองการใช้ ประโยชน์ที่หลากหลาย
13. พื้นที่ริมน้ำมีความสำคัญและ โอกาสในการดึงดูดการลงทุนใหม่		13. การบริหารจัดการ

 = ปัจจัยของหลักการในประเด็นที่คล้ายกัน

หมายเหตุ. จัดทำโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2556

โดยจากตารางข้างต้นสามารถสรุปหลักการในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำได้ คือ

(1) ต้องมุ่งประโยชน์สาธารณะเป็นจุดประสงค์หลัก

จุดประสงค์ในการพัฒนาหรือปรับปรุงต้องมุ่งที่ประโยชน์ต่อชุมชนและส่วนรวมเป็นหลัก ต้องให้ชุมชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มกระบวนการ เพื่อให้เกิดความรู้สึกผูกพันและความภาคภูมิใจ

(2) พื้นที่ต้องมีการเชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง

การพัฒนาจะต้องสนใจในบริบทรอบข้าง ให้พื้นที่ที่พัฒนาหรือปรับปรุงขึ้นมาใหม่ เกิดความเชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงเดิม เพื่อให้พื้นที่ที่มีความเป็นส่วนหนึ่งของเมือง

(3) รักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่

การรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่ในการพัฒนาหรือปรับปรุง ทำให้พื้นที่ที่เกิดขึ้นมาใหม่ นี้ มีจุดเด่นในแต่ละพื้นที่ที่เกิดการพัฒนา อีกทั้งทำให้รู้สึกว่าเป็นพื้นที่เป็นส่วนหนึ่งกับพื้นที่โดยรอบด้วย

(4) ต้องทำให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายภายในพื้นที่ และเอื้อต่อการใช้งานในพื้นที่ได้ ตลอด 24 ชั่วโมง

เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำควรจะเป็นพื้นที่ที่มีผู้คนมาใช้ประโยชน์ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อ สนับสนุนการใช้งานที่หลากหลายในแต่ละช่วงเวลา และเพื่อเป็นพื้นที่สำคัญในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนและเมือง เช่น จัดงานเทศกาลต่าง ๆ ตลาดนัด และกิจกรรมอื่น ๆ

(5) การเข้าถึงพื้นที่ริมน้ำ

การเข้าถึงพื้นที่เป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำให้ประสบความสำเร็จ ยังมี การเข้าถึงที่หลากหลาย ยิ่งทำให้ช่องทางในการเข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

(6) การใช้สวนสาธารณะเป็นทางเชื่อมพื้นที่ย่อย ๆ เข้าหากัน

การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่ริมน้ำ ควรเป็นเพียงทางเชื่อมโยงพื้นที่ มากกว่าเป็นจุดหลักของพื้นที่ริมน้ำ เนื่องจากสวนสาธารณะจะทำให้ความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ริมน้ำลดน้อยลง

(7) การพัฒนาต้องเกิดจากการคิดร่วมกันระหว่างชุมชน และผู้พัฒนา

การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ เป็นพื้นที่สำคัญต่อชุมชนและเมือง อีกทั้งยังเป็นพื้นที่สำคัญ ในการเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ เข้าหากัน ให้เกิดการทำกิจกรรมร่วมกัน การพัฒนาจึงควรเกิด จากความมีส่วนร่วมจากคนในชุมชน เพื่อไม่ทำลายความต่อเนื่องของพื้นที่ริมน้ำกับความเป็นชุมชน

(8) ส่งเสริมให้มีการเดินทางหลากหลายรูปแบบ (ลดการใช้พาหนะส่วนตัว)

พื้นที่ริมน้ำที่ประสบความสำเร็จจะต้องให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลาย รูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น การเดินเท้า จักรยาน หรือการขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ไม่ใช่เพียงการใช้รถยนต์ ส่วนตัว ที่เป็นตัวขัดขวางการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์พื้นที่ ควรให้มีทางจักรยาน หรือ ทางเดินเท้า ที่สะดวกสบาย ไม่ถูกรบกวนจากพาหนะอื่น ๆ

(9) การบริหารจัดการ

การร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่คอยดูแลทางด้านกายภาพ และการบำรุงรักษา รวมถึงการวางแผนกิจกรรม หรืองานเทศกาลต่าง ๆ ให้เกิดในพื้นที่ตลอดทั้งปี เป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างพื้นที่ที่รมน้ำให้ประสบความสำเร็จ และสร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่นั้น ๆ

2.2 แนวทางการออกแบบทางกายภาพ

การออกแบบทางกายภาพ จะต้องเป็นการจัดวางผัง รวมถึงองค์ประกอบต่างในพื้นที่ เพื่อการพัฒนาพื้นที่ สามารถทำได้เป็น 2 ระดับ คือ ระดับผังรวม และการวางผังรายละเอียดเฉพาะส่วน และระดับโครงการเพื่อการออกแบบ โดยสรุปได้ดังนี้

2.2.1 การรวมองค์ประกอบเพื่อการวางผัง

เดชา บุญค้ำ (2531, น. 16-19) อธิบายว่า การวางผังทางกายภาพจะต้องเริ่มจากการจัดองค์ประกอบต่างๆของพื้นที่เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นระเบียบเรียบร้อยต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

2.2.1.1 หลักการดำเนินงาน

(1) ความเป็นระเบียบ การที่ส่วนประกอบต่างๆของพื้นที่ได้จัดรวมกันไว้อย่างกลมกลืน ไม่ก่อให้เกิดความสับสนวุ่นวาย และส่วนประกอบของพื้นที่เหล่านั้นไม่ดูสกปรกและเกิดความชำรุดหักพังซึ่งทำให้ดูคล้ายกับว่าไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่

(2) ความสบาย ความสบายตามสมควร ไม่เกิดความร้อนจนเกินไป ไม่หนาวจนเกินไปและไม่มีฝุ่นมากจนเกินไป ทำให้เกิดภาวะน่าสบายต่อผู้ที่อยู่ในพื้นที่

(3) การมีอัตลักษณ์ที่ชัดเจน การที่ภาพรวมของพื้นที่มีความชัดเจนง่ายต่อการจดจำและเกิดความประทับใจหลังจากที่ได้เยี่ยมชมพื้นที่นั้นมา ซึ่งภาพรวมของพื้นที่เกิดขึ้นได้จากความชัดเจนขององค์ประกอบ ประกอบด้วยองค์ประกอบ 5 ประการ คือ เส้นทาง (path) ขอบเขต (edge) ย่าน (district) ที่รวมกิจกรรม (node) และที่หมายตา (landmark)

(4) การมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน เอกลักษณ์ของพื้นที่ทำให้ผู้ที่เยี่ยมชมสามารถรับรู้ และเกิดความเข้าใจมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการดึงดูดใจให้เกิดความต้องการเข้าไปชม

(5) การมีลักษณะสุนทรียภาพที่ดี การมีลักษณะสวยงามที่ชวนให้ผู้พบเห็นเกิดความสบายใจและรื่นรมย์ใจ จะต้องมององค์ประกอบของเมืองในแง่ของรูปร่าง (shape) ขนาด (scale) สัดส่วน (proportion) สี (color) ผิวสัมผัส (texture) และนำองค์ประกอบเหล่านี้มาจัดวางให้เกิดความเป็นเอกภาพ (unity)

2.2.1.2 หลักการพัฒนา

การพัฒนาจะต้องมีการคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการพัฒนา โดยจะต้องมีความสอดคล้องกับหลักปรัชญาและความคิดที่เป็นเหตุเป็นผลกัน จะต้องเกิดประโยชน์แก่ทุก ๆ ฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้รับผิดชอบและดำเนินการพัฒนา ประชากรในพื้นที่ นักท่องเที่ยว ซึ่งแต่ละฝ่ายต่างมีความคาดหวังในผลประโยชน์ที่จะได้รับแต่ต่างกันไปดังนี้

(1) ผู้รับผิดชอบและดำเนินการพัฒนา ผู้พัฒนาคือผู้ที่พบเจอและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงระหว่างการพัฒนา เพื่อให้สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ดังนั้นผู้รับผิดชอบในการพัฒนาจะมีความคาดหวังว่า การพัฒนาจะมีการใช้งบประมาณที่น้อยและเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้หรือสามารถแบ่งและดำเนินการพัฒนาเป็นไปตามขั้นตอนได้โดยง่าย เป็นการพัฒนาที่ไม่เกิดความขัดแย้งหรือเกิดขึ้นน้อยที่สุดกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือประชาชนผู้ที่อาศัยอยู่ในท้องถิ่นนั้น ๆ เป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบและความร่วมมือจากประชาชน เป็นการพัฒนาที่ได้รับผลตอบแทนที่ดีต่อสังคมหรือมีผลกระทบต่อสังคมน้อย เป็นการพัฒนาที่ส่งผลทางบวกแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

(2) ประชากรในพื้นที่ ประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่หรือบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่มีความคาดหวังว่า การพัฒนาจะเข้ามาช่วยให้การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นต้องมีการพัฒนาในทางที่ดีมากขึ้น โดยที่สิ่งคาดหวังจากการพัฒนาพื้นที่ เช่น มีที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น ได้อยู่อาศัยและดำเนินชีวิตในสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น มีความรื่นรมย์และสร้างความรู้สึกที่ดีต่อพื้นที่ เกิดความภาคภูมิใจกับพื้นที่ของตนมากยิ่งขึ้น ได้รับประโยชน์ต่าง ๆ จากการที่มีผู้เข้ามาใช้ในพื้นที่ เช่น ความสะดวกสบายในการเดินทางและระบบป้ายข้อมูลต่าง ๆ เป็นต้น

(3) นักท่องเที่ยว สิ่งที่นักท่องเที่ยวคาดหวังจากการได้มาเยี่ยมชมเยือนในพื้นที่ ได้แก่ ภูมิทัศน์ในท้องถิ่นต่าง ๆ ที่มีลักษณะแปลกตาไปจากที่เคยได้เห็น เช่น มีเอกลักษณ์ของท้องถิ่น ภูมิทัศน์และบรรยากาศของเมืองร้อนที่แตกต่างจากเมืองหนาว วิธีการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนในท้องถิ่น ความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความรื่นรมย์ของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ รวมไปถึงเส้นทางสัญจรต่าง ๆ ที่เป็นระบบระเบียบ มีความสะดวก ปลอดภัย และง่ายต่อการ

เทียบกับแผนที่ มีระบบป้ายบอกข้อมูลที่เป็นภาษาสากลจะช่วยให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

2.2.1.3 แนวทางการพัฒนา

แนวทางในการพัฒนาจะต้องมีความสอดคล้องกับความคาดหวังของทั้งสามฝ่ายและจะต้องถูกต้องตามหลักวิชาการด้วย ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาจึงต้องมีการตรวจสอบและตั้งคำถามกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก่อน

(1) จะพัฒนาอะไร อะไรคือสิ่งที่เรียกว่าภูมิทัศน์ของเมือง จะต้องมีการค้นหาและระบุองค์ประกอบภูมิทัศน์ของเมือง แบ่งแยกประเภทและจัดให้เป็นหมวดหมู่

(2) ปัญหาของภูมิทัศน์ของเมืองคืออะไร จะต้องระบุถึงปัญหาของแต่ละประเภทพร้อมทั้งค้นหาแนวทางและวิธีในการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

(3) จะพัฒนาอย่างไร จะต้องกำหนดวิธีในการพัฒนา โดยจะต้องตอบรับกับความต้องการของทุกฝ่าย

(4) การจัดลำดับความสำคัญและขั้นตอนในการพัฒนา จะต้องดูว่าการจัดขั้นตอนในการพัฒนาที่ดีควรจะเป็นอย่างไร

(5) งบประมาณในการพัฒนา จะต้องตรวจสอบว่างบประมาณในแต่ละโครงการย่อย ๆ จะเป็นเท่าไร

2.2.1.4 กระบวนการพัฒนาภูมิทัศน์

กระบวนการพัฒนาภูมิทัศน์แบ่งออกได้เป็น 8 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 ตระหนักและรับรู้ถึงปัญหา โดยเกิดจากแรงกระตุ้นภายนอก เช่น การได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัญหาภูมิทัศน์ของเมือง จะเห็นได้จากเสียงเรียกร้องต่าง ๆ ของประชาชน ข้อวิจารณ์จากสื่อมวลชน รวมเสียงเรียกร้องจากนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 2 เรียนรู้ จะต้องศึกษาหลักการและปรัชญาต่าง ๆ ที่พุดถึงเรื่องภูมิทัศน์ของเมือง จากหนังสือ ตำรา และคู่มือต่าง ๆ รวมถึงการสอบถามและขอความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ การจัดประชุมสัมมนา การประชุมทางวิชาการ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 3 สำรวจเมือง เมื่อมีความด้านภูมิทัศน์จากการศึกษาหลักการต่าง ๆ แล้ว ขั้นตอนต่อไป จะต้องสำรวจพื้นที่ต่าง ๆ อย่างละเอียด จะทำให้สามารถวิเคราะห์และแจกแจงออกมาเป็นส่วน ๆ อย่างเป็นระบบ เป็นขั้นเป็นตอนได้

ขั้นตอนที่ 4 ระบุปัญหา การจำแนกปัญหาออกเป็นกลุ่ม ๆ หรือเป็นหมวดหมู่พร้อมทั้งสามารถบอกได้ว่าต้นเหตุของปัญหาเกิดจากสาเหตุใดบ้าง โดยระบุปัญหาตามองค์ประกอบต่าง ๆ ของเมือง

ขั้นตอนที่ 5 กำหนดวิธีการแก้ปัญหาหรือวิธีในการพัฒนา การวางแผนทางแก้ปัญหาหรือแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสมไว้หลาย ๆ ทางเลือก โดยจะทำให้ได้แนวทางการแก้ปัญหาหรือวิธีการพัฒนาที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม

ขั้นตอนที่ 6 ประเมินและเลือกแนวทางการแก้ปัญหา การนำทางเลือกต่าง ๆ มาพิจารณารายละเอียดในแง่มุมต่าง ๆ เช่น ด้านผลกระทบ ค่าใช้จ่าย กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความยากง่ายในการปฏิบัติ เมื่อได้ประเมินอย่างละเอียดแล้ว จะได้แนวทางที่เป็นทางเลือกที่ดีที่สุด

ขั้นตอนที่ 7 วางโครงการ การนำทางเลือกที่ดีที่สุดมาจัดทำเป็นโครงการพัฒนา กำหนดงบประมาณที่ใช้ การจัดหาแหล่งเงินทุน ขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลาของโครงการ เมื่อผ่านการอนุมัติแผนงานของโครงการพัฒนาแล้ว จะพร้อมสำหรับการทำงานให้ออกมาเป็นรูปธรรมในขั้นต่อไป

ขั้นตอนที่ 8 ดำเนินโครงการ เริ่มด้วยการจัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อเป็นผู้ออกแบบการดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และแนวทางของโครงการที่กำหนดไว้เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว ควรมีการจัดเตรียมแนวทางในการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

2.2.2 การปรับปรุงและออกแบบองค์ประกอบทางกายภาพ

เดชา บุญค้ำ (2531, น. 20-41) อธิบายว่า การปรับปรุงและออกแบบองค์ประกอบทางกายภาพที่สามารถมองเห็นและสัมผัสได้ เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความประทับใจต่อผู้ที่พบเห็นและมาเยี่ยมชม ดังนี้

2.2.2.1 ย่าน (district) และที่รวมกิจกรรม (node)

ย่าน (district) บริเวณที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน สถาปัตยกรรม หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นคล้ายคลึงกัน หรืออาจเป็นพื้นที่ที่เคยมีความสำคัญในอดีต จะมีอาณาเขตพื้นที่ขนาดเล็กหรือใหญ่ก็ได้

ที่รวมกิจกรรม (node) บริเวณที่มีผู้คนมารวมตัวกันเป็นจำนวนมาก เพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นเฉพาะเวลาใดเวลาหนึ่ง ลักษณะทางกายภาพของบริเวณจะสร้างเป็นแบบถาวรหรือแบบชั่วคราวสามารถรื้อถอนได้สะดวกตามความถี่ของการเกิดกิจกรรมและจะมีการสร้างขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นด้วย

แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงสรุป คือ

(1) การปรับปรุงของย่าน โดนอาศัยการควบคุม การออกกฎข้อบังคับ หรือเทศบัญญัติขึ้นมาควบคุมเฉพาะย่าน

(2) การแก้ไขปัญหาของการจราจร เป็นการเอื้อประโยชน์ต่อเส้นทางการสัญจร การเดินเท้า เพิ่มพื้นที่พักผ่อนภายในเมือง

(3) การส่งเสริมกิจกรรม เพื่อให้ย่านมีจุดสนใจของคนในเมืองและผู้มาเยี่ยมเยือนมากขึ้น

(4) การปรับปรุงองค์ประกอบภูมิทัศน์ เช่น ชุม ชะลาที่พัก กระจบต้นไม้ ม้านั่ง เป็นต้น

(5) การปรับปรุงของรัฐ เช่น การใช้ต้นไม้ การใช้วัสดุพื้น สิ่งประกอบถนน เพื่อให้มีอาณาเขตที่ชัดเจน

2.2.2.2 ที่ว่างโล่ง (open space)

ที่ว่างโล่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วนสำคัญ คือ

(1) สวนหย่อม ประกอบด้วย สวนหย่อมตกแต่งเพื่อความสวยงาม และสวนหย่อมที่สามารถใช้งานได้ มีข้อพิจารณาปรับปรุงดังนี้

1. ความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรวม
2. ความกลมกลืนกับทางสัญจรของเมือง
3. การพิจารณาในการใช้งาน
4. ความสะดวกในการบำรุงรักษา
5. คำนึงถึงประโยชน์อื่น ๆ ที่ได้รับ

(2) ลานกิจกรรม บริเวณที่โล่งกลางแจ้ง สำหรับทำกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพบปะสังสรรค์ การพักผ่อนหย่อนใจ การสัญจร เป็นต้น มีข้อพิจารณาปรับปรุงดังนี้

1. แยกกิจกรรมและการสัญจรให้เหมาะสม
2. การเลือกใช้วัสดุปูพื้น
3. พิจารณาถึงการเข้าถึงของรถบริการ
4. คำนึงถึงการระบายน้ำ
5. การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก

(3) บ่อน้ำ สระน้ำ แม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ตามธรรมชาติ จัดเป็นพื้นที่โล่งที่ช่วยลดความหนาแน่นของพื้นที่ เป็นบริเวณที่ลมพัดผ่าน ดังนั้น การปรับปรุงจึงต้องเพิ่มความสนใจให้กับของเดิม เพื่อให้เกิดกิจกรรมการใช้สอยมากขึ้น มีข้อพิจารณาปรับปรุงดังนี้

1. การใช้พื้นที่ริมน้ำเพื่อกิจกรรม
2. การปรับปรุงบริเวณชายน้ำ
3. พิจารณาให้มีกิจกรรมทางน้ำ
4. การเพิ่มความสวยงามให้แก่สระน้ำ
5. การใช้พืชพันธุ์ในน้ำ
6. การใช้พืชพันธุ์ริมน้ำ

2.2.2.3 เส้นทางสัญจร

เส้นทางสัญจรในพื้นที่ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

(1) ถนน เป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ของพื้นที่เข้าด้วยกันและยังเป็นส่วนเชื่อมโยงเข้ากับระบบสัญจรเพื่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ด้วย มีข้อพิจารณาในปรับปรุง ดังนี้

1. การสร้างทัศนียภาพเข้าสู่พื้นที่อาจทำได้โดยการใช้วัสดุพืชพันธุ์การใช้ป้ายแสดงการต้อนรับ การทำซุ้มประตูต่าง ๆ เป็นต้น
2. การมีขนาดของถนนที่เหมาะสมกับปริมาณการสัญจร
3. การคำนึงถึงความสะดวก และความปลอดภัย
4. ความสวยงามในแนวถนน
5. ความสวยงามของถนนที่มองเห็นได้จากถนน

(2) ทางเดินเท้า ทำหน้าหลักเช่นเดียวกับถนน ในการรองรับการสัญจร และมีความสำคัญไม่ต่างจากถนน ทางเท้าอาจเป็นทางเดินที่ขนานไปกับแนวถนนก็ได้ หรืออาจแยกส่วนต่างหากจากถนนก็ได้ มีข้อพิจารณาในการปรับปรุงดังนี้

1. ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า
2. ขนาดของทางเดินเท้าที่สัมพันธ์กับขนาดร่างกายของมนุษย์
3. ความปลอดภัย
4. ความกว้างทางเดินเท้าเพียงพอต่อปริมาณผู้สัญจร
5. การเพิ่มทางเดินเท้าในพื้นที่
6. ผิวพื้นของทางเดินเท้า
7. การเข้าถึงโดยรถบริการบางประเภท
8. ความสวยงามของทางเดินเท้า
9. การใช้ทางเดินเท้าเพื่อกิจกรรมอื่น

(3) ทางจักรยานและที่จอดจักรยาน เป็นการสัญจรที่มีข้อดี คือ ใช้พื้นที่ในการสัญจรไม่มาก ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ ทั้งเรื่องเสียง มลพิษ รวมถึงการประหยัดพลังงาน และการได้ออกกำลังกาย ทางจักรยานสำหรับเส้นทางของนักท่องเที่ยว เหมาะสมกับแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นลักษณะชมทัศนียภาพทางธรรมชาติและทัศนียภาพที่มนุษย์สร้างขึ้น ทางจักรยานและที่จอดจักรยาน มีข้อพิจารณาในการปรับปรุงดังนี้

1. การกำหนดเส้นทางจักรยาน
2. ขนาดและระยะที่จำเป็นสำหรับจักรยาน
3. ไฟส่องสว่างสำหรับทางจักรยานและที่จอดจักรยาน
4. มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย
5. ขนาดของทางจักรยานควรมีความกว้างที่เหมาะสม
6. ระยะเวลาและระยะทางของทางจักรยาน
7. วัสดุปูพื้น
8. มีป้ายข้อมูลและป้ายสื่อสารการจราจร

9. การจัดบริเวณและขนาดที่จอดรถจักรยาน

10. การจัดบริเวณให้เช่ารถจักรยาน

2.2.2.4 พืชพันธุ์

พืชพันธุ์โดยทั่วไป สามารถแบ่งตามลักษณะทางกายภาพ โครงสร้าง รูปแบบ รวมถึงการเจริญเติบโตออกเป็น 4 ประเภท คือ ไม้ยืนต้น (tree) ไม้พุ่ม (shrub) ไม้คลุมดิน (ground cover) และไม้เลื้อย (vine) โดยนำมาใช้ในการตกแต่งได้ใน 3 ลักษณะ คือ การใช้ในระดับพื้น (floor) การใช้ในระดับผนัง (wall) และการใช้ในระดับเพดาน (ceiling) มีข้อคำนึงในการเลือก ตำแหน่งของต้นไม้ คือ

- (1) ระยะห่างจากอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง
- (2) ตำแหน่งไม่กีดขวางการใช้งาน และเส้นทางสัญจร
- (3) คำนึงถึงประโยชน์ใช้สอย

2.2.2.5 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

(1) ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว อาคารที่ให้ข้อมูลต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว ต้องอยู่ในพื้นที่ที่มองเห็นได้ง่ายและอยู่ในพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวผ่านเป็นจำนวนมาก ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. ส่วนบริการ
2. ที่ทำการตำรวจนักท่องเที่ยว
3. ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก
4. ห้องน้ำ ห้องส้วม
5. บริเวณที่นัดคอยที่นัดพบ
6. อื่น ๆ เช่น ห้องนิทรรศการ ห้องแสดงงาน เป็นต้น

(2) ศาลาที่พัก เป็นอาคารเปิดโล่ง สำหรับผู้ที่ใช้งานในพื้นที่นั่งพักคอย หรือเป็นที่ร่มหลบแดด หลบฝน หรือเป็นจุดชมวิวิวทิวทัศน์พิเศษ

(3) ห้องน้ำ สำหรับบริการนักท่องเที่ยวมักจัดให้มีเพียงส้วม และส่วนที่ล้างมือเท่านั้น ไม่มีส่วนอาบน้ำ มีหลักเกณฑ์ในการออกแบบ คือ

1. ที่ตั้งไม่โดดเด่นจนเกินไป
2. ควรมีการระบายอากาศที่ดี
3. ทางเข้าออกของห้องน้ำหญิง และชายควรแยกออกจากกัน
4. วัสดุอุปกรณ์มีความทนทานกับการใช้งานสาธารณะ
5. ขนาดและระยะที่เหมาะสม
6. มีห้องเก็บของสำหรับอุปกรณ์ทำความสะอาด
7. มีการจัดบริเวณสำหรับเจ้าหน้าที่เก็บเงิน และดูแลรักษาความ

อย่างชัดเจน

สะอาด

(4) ร้านขายของ ร้านขายอาหาร เครื่องดื่ม อาจจะเป็นอาคารที่มีโครงสร้างถาวร หรือเป็นซุ้มขนาดเล็กลงมา มีโครงสร้างชั่วคราว หรืออาจเป็นรถเข็นก็ได้ โดยส่วนมากจะเป็นการขายของเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่จำเป็นสำหรับผู้ใช้งาน เช่น พิล์มรูปถ่าย โปสการ์ด หนังสือนำเที่ยว เป็นต้น

2.2.2.6 สิ่งปลูกสร้างและสิ่งประกอบบริเวณ

เกณฑ์การออกแบบสิ่งปลูกสร้างและสิ่งประกอบบริเวณ ต้องตรงตามการใช้สอย มีความทนทานต่อการใช้สอยและสภาพอากาศ มีสภาพที่กลมกลืนกับสภาพภูมิทัศน์โดยรอบ และคำนึงถึงการกำหนดตำแหน่ง การจัดวางระยะห่าง และลักษณะของสภาพแวดล้อม

(1) ป้าย มีหน้าที่หลัก ในการสื่อสารข้อมูล ซึ่งข้อมูลดังกล่าวอาจเป็นเรื่องราว เป็นการชี้ทาง หรือป้ายบอกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่คนที่ใช้งานหรือสัญจรไปมาควรจะต้องรู้

1. ป้ายสามารถจำแนกได้เป็นหลายประเภท ได้แก่ ป้ายบอกสถานที่ (identification sign) ป้ายบอกทิศทาง (directional sign) ป้ายบอกกฎข้อบังคับ (regulation sign) ป้ายบอกข้อมูล (demonstration sign)

2. ป้ายต่าง ๆ มีหลักเกณฑ์ในการออกแบบ คือ ความชัดเจนของการสื่อสาร ตำแหน่งของป้าย ความสวยงาม และความแข็งแรงทนทาน

3. การวางแผนระบบป้าย ประกอบด้วย

- การเก็บข้อมูล ได้แก่ การพิจารณาว่าในบริเวณที่กำลังวางแผนอยู่นั้น มีความต้องการในด้านข้อมูลในจุดใดบ้าง ทำการรวบรวมและกำหนดตำแหน่งลงบนผัง
- กำหนดรูปแบบ ข้อกำหนด ข้อความ และรูปสัญลักษณ์ที่จะปรากฏในป้ายแต่ละชุด
- ทำการออกแบบผ่านป้าย การติดตั้งพร้อมระบุตำแหน่งที่แน่นอนของป้ายลงในผัง

(2) ชุมโฆษณา (kiosk) สิ่งก่อสร้างที่จัดทำขึ้นเพื่อการสื่อสารให้ข้อมูลต่าง ๆ ทั้งสำหรับผู้สัญจรโดยทางรถยนต์และผู้สัญจรด้วยทางเดินเท้า มีหลักเกณฑ์ในการออกแบบดังนี้

1. ชุมโฆษณา สำหรับการสื่อสารชั่วคราวบางชนิดหรือในบางบริเวณ อาจมีการให้แสงสว่างติดประกอบอยู่ด้วยก็ได้ โดยเป็นการใช้ไฟส่องจากภายนอกหรือแสงไฟจากภายในป้ายประชาสัมพันธ์ซึ่งเป็นแผ่นป้ายพลาสติก

2. ชุมโฆษณามักจะยึดติดอยู่กับที่ เคลื่อนย้ายไม่ได้ และอาจเป็นสิ่งก่อสร้างลอยตัวอยู่จุดเดียวประกอบกันหลายจุดเป็นกลุ่ม 2-3 ชุม หรือประกอบอยู่กับส่วนของอาคารก็ได้

3. ตำแหน่งของชุมควรจะอยู่ในบริเวณที่มีผู้คนผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก

(3) ถังขยะและตัวรองรับขยะมูลฝอย เป็นสิ่งหนึ่งในส่วนประกอบบริเวณที่จำเป็นจะต้องมี เพื่อช่วยในการเก็บรวบรวมสิ่งปฏิกูล หรือสิ่งเหลือใช้จากการใช้งานของคนในพื้นที่ ยิ่งบริเวณที่มีเข้าไปใช้งานมากยิ่งจำเป็นต้องมี โดยต้องมีการคำนึงถึงรูปแบบและลักษณะให้เหมาะสมในแต่ละบริเวณนั้นด้วย มีหลักเกณฑ์ในการออกแบบ ดังนี้

1. รูปแบบที่กลมกลืนกับสภาพภูมิทัศน์
2. ตำแหน่งและจำนวนของถังขยะ
3. ความสะดวกในการใช้การดูแลรักษาและความแข็งแรงทนทาน
4. ความสะอาดและสุขอนามัย

(4) กระบะต้นไม้และกระถางต้นไม้ ภาชนะสำหรับใส่ดินเพื่อปลูกต้นไม้ อาจจะเป็นกระบะถาวรที่ก่อสร้างลงในพื้นที่ หรือเป็นกระบะชั่วคราว กระบะต้นไม้มีประโยชน์ใช้สอย

สามารถใช้เป็นตัวแบ่งกันทางรถยนต์และทางคนเดินได้ดี และต้นไม้ยังช่วยเพิ่มความสวยงาม มีหลักเกณฑ์ในการออกแบบ ดังนี้

1. กระทบต้นไม้จะต้องจัดทำระบายน้ำไว้สำหรับการระบายน้ำ ภายหลังการรดน้ำ ตำแหน่งกระทบต้นไม้ควรตั้งอยู่ลอยตัว โดยสามารถทำความสะอาดได้ง่าย
2. ความสูงของกระบะ โดยทั่วไปจะไม่เกิน 0.80 เมตร แต่ทั้งนี้ ความสูงจะขึ้นอยู่กับการใช้งานอื่นประกอบด้วย
3. ความลึกของชั้นดินในกระบะสำหรับการปลูกต้นไม้จะมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของต้นไม้ที่ปลูก

(5) ไฟฟ้าและแสงสว่าง นอกจากจะทำหน้าที่ให้แสงสว่างในเวลา กลางคืนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรและสวัสดิภาพของผู้สัญจรแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นสิ่งประกอบ สถานที่ เช่น ถนน ทางเดินเท้า ที่จอดรถ เพื่อช่วยในการแสดงสัดส่วนของพื้นที่ รูปแบบลักษณะของ พื้นที่ดังกล่าว และส่งเสริมให้เกิดความสวยงามขึ้นอีกด้วย เกณฑ์ในการออกแบบและการใช้ไฟฟ้า ประกอบด้วย

1. เลือกชนิดของไฟให้เหมาะสมกับการใช้งาน และมีความกลมกลืนกับสภาพภูมิทัศน์
2. องค์ประกอบของไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วย หลอดไฟฟ้า เส้าไฟฟ้า การติดตั้งควรมีการออกแบบให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและความปลอดภัย
3. เส้าไฟฟ้าอาจจะออกแบบให้ใช้ประโยชน์ร่วมกับอย่างอื่นได้
4. การออกแบบต้องให้มีความประหยัดและดูแลรักษาได้ง่าย

2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการออกแบบระบบขนส่งมวลชน

2.3.1 การออกแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ

เอกพงษ์ ตีรตรง (2552) ได้อธิบาย ลักษณะของการออกแบบระบบขนส่งมวลชน ที่มีคุณภาพ ดังนี้

2.3.1.1 ออกแบบเพื่อคนทั้งมวล “Universal Design”

มีความเป็นสากลเหมาะสมกับคนทุกเพศ ทุกวัย ทุกลักษณะ ทั้งคนพิการ คนสูงอายุ เด็ก คนป่วย คนปกติ ให้สามารถใช้สอยได้สะดวกอย่างเท่าเทียมกัน

2.3.1.2 มีสัญลักษณ์บอกทางและภาษาแบบสากล

ทั้งภาษาอังกฤษและภาษาท้องถิ่น หรือภาษาประจำรัฐ หลักการออกแบบไม่ควรใช้ภาษาที่คนต่างชาติ ต่างภาษาอ่านไม่รู้เรื่องและควรมีสัญลักษณ์บอกตำแหน่งต่าง ๆ ที่อ่านง่ายไม่ยุ่งยากและมีความสวยงาม

2.3.1.3 การเลือกวัสดุ

ควรคำนึงถึงความปลอดภัย ไม่ลื่นลื่น ไฟ หนาทน ดูแลรักษาง่าย ไม่เก่าเร็ว

2.3.1.4 ความเข้าใจเรื่องการสัญจร และการระบายคน

โดยใช้หลักสากลของการออกแบบประเภทนี้ อีกทั้งการออกแบบที่คำนึงถึงการเข้าและออกอาคาร ความไม่ทับซ้อนกันของเส้นทางสัญจร การคำนวณปริมาณของคนที่มากที่สุด เร่งรีบสุด ไปจนถึงน้อยสุด มาเป็นปัจจัยในการออกแบบพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดการคอขวด ติดขัดหรืออันตรายต่อการใช้พื้นที่

2.3.1.5 ความปลอดภัย

มีระบบป้องกันภัยทุกประเภท เช่น การติดตั้งระบบสัญญาณเตือนภัยต่าง ๆ ระบบกล้องวงจรปิดมากจุด ป้องกันการเกิดอาชญากรรม ระบบการออกแบบที่ทำให้การขึ้นยานพาหนะปลอดภัยที่สุด โดยคำนึงถึงพฤติกรรมของคนทุกประเภทที่มาอยู่ร่วมกันมากที่สุด

2.3.1.6 มีการแบ่งโซนลำดับการเดินทาง

เพื่อความเป็นระเบียบและสอดคล้องกับพฤติกรรมมนุษย์มากที่สุด ทั้งขนส่งคนและสัมภาระ โดยแบ่งเป็นโซนและกันตามตำแหน่งและลำดับในการเดินทาง มีการตรวจตราตั้งแต่คนเข้าและทยอยออกสู่ยานพาหนะอย่างสะดวกที่สุด

ระบบขนส่งมวลชน สถานีเพื่อการเดินทาง มีหลักคิดในการออกแบบจากหน่วยเล็กที่สุด ไปจนถึงหน่วยใหญ่ที่สุดดังนี้

(1) ป้ายจอดรถประจำทาง การออกแบบควรคำนึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้งาน ความปลอดภัย ความคล่องแคล่ว สะดวกสบายในการเดินทางขึ้นรถ มีโครงสร้างที่แข็งแรงทนแดด

ถนนไม่เก็บฝุ่น ทำความสะอาดง่าย สามารถป้องกันฝนได้ดี ป้ายรถประจำทางควรมีที่พักคอยอย่างเพียงพอ โปร่งใส มีป้ายและสัญลักษณ์อธิบายการเดินทางในแต่ละเวลาอย่างละเอียด มีโทรศัพท์สาธารณะ มีแสงสว่างเพียงพอ โดยติดตั้งกล้องวงจรปิดและสามารถควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัยจากอาชญากร ที่สำคัญการออกแบบให้เหมาะสม มีความทันสมัย สวยงามและถือเป็นเสน่ห์ของเมืองนั้น ๆ

(2) ท่าเรือ ควรมีโครงสร้างที่ปลอดภัย ออกแบบรองรับคนได้จำนวนที่เหมาะสม มีป้ายบอกน้ำหนัก และจำนวนคน มีการออกแบบระบบการเทียบท่าของเรือได้อย่างปลอดภัย พอดี ขยับได้ตามน้ำขึ้นน้ำลง มีเสื้อชูชีพให้พอดิหรือมากกว่าจำนวนคน มีป้ายและระบบหน้าจอที่ทันสมัย บอกการเดินทางตามเวลาที่กำหนดของเรือแต่ละเที่ยว

การออกแบบท่าเรือกลายเป็นสถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมภายในที่นักท่องเที่ยวได้เห็นได้แสดงออกทางความคิดกันอย่างสนุกและน่าสนใจ และอาจเป็นแลนด์มาร์คของเมืองนั้น ๆ มีการคิดค้นให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ทั้งการเลือกวัสดุและระบบทางวิศวกรรม และเป็นโอกาสดีที่ทำให้ผู้ออกแบบสามารถแสดงความคิดได้อย่างเต็มที่

การออกแบบที่ดีจะต้องประกอบด้วย การออกแบบสภาพแวดล้อมและบริเวณให้เป็นสีเขียว ทั้งสัญลักษณ์การบอกทาง และสัญลักษณ์อื่น ๆ

การออกแบบท่าเรือที่สมบูรณ์ มีองค์ประกอบแวดล้อมเข้ามาเกี่ยวข้องมากมาย ตั้งแต่ตำแหน่งที่ซื้อขายตั๋วเดินทาง การออกแบบให้เกิดการรอคอยอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย มีการออกแบบกราฟฟิกที่เชื่อมโยงกันทั้งระบบ ทั้งตัว เอกสารบอกรายละเอียด โบรชัวร์ ป้ายสัญลักษณ์ เสื้อผ้าพนักงาน รูปแบบ บุคลิกของเรือ สี สัน บรรยากาศ ทั้งภายในและภายนอกของท่าเรือ ตลอดจนการออกแบบบรรยากาศ สี สันรูปแบบภายในเรือแต่ละประเภทด้วย ตลอดจนส่วนให้บริการต่าง ๆ ที่รองรับการเดินทาง เช่น ร้านค้าย่อย ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก จนบางแห่งอาจจะกลายเป็นแหล่งช้อปปิ้งใหญ่ และบางแห่งอาจจะสามารถสร้างแม่เหล็กให้เกิดความประทับใจและจดจำของนักเดินทางได้

(3) สถานีขนส่งมวลชนระบบรางรถไฟฟ้า รถใต้ดิน รถราง และรถไฟ แหล่งรวมการเดินทางที่มีคนพลุกพล่านมากที่สุด และถือเป็นปัจจัยสำคัญของการใช้ชีวิตอันเร่งรีบของคนเมืองประเทศไทยยังถือว่าล้ำสมัยในหลาย ๆ เรื่อง โดยเฉพาะรถไฟไทยที่ยังต้องได้รับการปรับปรุงอย่างมาก ทั้งระบบการให้บริการ รูปแบบบรรยากาศ ระบบเทคโนโลยี และการเชื่อมต่อเครือข่ายรถรางทั้งระบบทุกประเภท ทั้งรถไฟฟ้า รถใต้ดิน และรถไฟเดินทางข้ามเมือง

การออกแบบที่ดีต้องทำให้เกิดระเบียบในการใช้บริการมากที่สุด มีทิศทางในการเดินชัดเจน มีแสงสว่างเพียงพอ มีความเป็นเอกภาพในการออกแบบกราฟฟิกทั้งหมดอย่างลงตัว สวยงาม องค์ประกอบอื่นที่ทำให้สถานีเหล่านี้มีเสน่ห์ก็คือ จุดให้บริการเช่น จุดจำหน่ายตั๋วเดินทาง ร้านค้าต่าง ๆ องค์ประกอบของการจัดรูปแบบของป้ายโฆษณาต่าง ๆ การเพิ่มเติมศิลปะประจำท้องถิ่นเข้าไปอย่างกลมกลืนไม่ขัดแย้ง จุดให้บริการนักท่องเที่ยว และจุดศูนย์รวมมอเนิเตอร์ดูความเคลื่อนไหว ความปลอดภัยทั้งอาคารก็เป็นจุดสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งในการให้บริการที่เป็นสากล

(4) สถานีขนส่งรถประจำทางระหว่างเมือง เป็นอีกประเภทที่มีความพลุกพล่านมากที่สุด โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่าง ๆ ประจำปีของแต่ละประเภท การออกแบบครอบคลุมทุกเรื่อง ทั้งสถาปัตยกรรม สถาปัตยกรรมภายใน การออกแบบเลขศิลป์และกราฟฟิก การออกแบบผลิตภัณฑ์ และระบบการอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย มีความสวยงามและสอดคล้องกับพฤติกรรมของคนเดินทาง เช่น การออกแบบให้มีการลำดับคิวอย่างลงตัว การทยอยสัมภาระไม่ให้มีความวุ่นวายและสับสน เป็นอีกจุดหนึ่งที่ประเทศไทยควรปรับปรุงและสร้างอาคารให้เป็นแลนด์มาร์คสำคัญอย่างหนึ่ง

(5) สนามบิน เป็นอาคารสาธารณะที่สำคัญที่สุดประเภทหนึ่งของเมืองสำคัญ ๆ ทั่วโลก และเป็นแลนด์มาร์คสำคัญของประเทศนั้น ๆ ที่มีการแข่งขันกันเป็นผู้นำ มีผลต่อเศรษฐกิจระดับชาติ ระดับโลก เป็นสถานที่ที่ต้องคำนึงถึงกฎสากลในการเดินทาง มีการออกแบบให้เกิดสัญลักษณ์ประจำเมืองท้องถิ่น โดยสามารถสื่อสารเอกลักษณ์ออกมาผ่านการออกแบบได้ แต่ไม่ควรนำเสนอจนเลอะเทอะต้องคงลักษณะความเป็นกลาง และสากลเอาไว้ โดยเติมงานศิลปะเอาไว้อย่างกลมกลืน

2.3.2 ปัจจัยพิจารณาที่มีผลต่อการออกแบบภูมิทัศน์ถนน

มี 4 องค์ประกอบหลัก คือ พื้นที่และขนาดทางเท้า เหนือมาตรฐาน ความกว้างและช่องทางเดิน พื้นที่และทางจักรยาน และส่วนประกอบของภูมิทัศน์ถนน (ได้แก่ พื้นผิวทางเท้า วัสดุพืชพรรณ ระบบแสงสว่างบนถนนและทางเท้า อุปกรณ์ประกอบถนน และสาธารณูปโภค)

2.3.2.1 พื้นที่และขนาดทางเท้า

คำรงค์ดี สังข์ทอง (2549) ได้อธิบาย ลักษณะของพื้นที่และขนาดทางเท้าไว้ว่า มีส่วนประกอบต่าง ๆ ได้แก่ ส่วนพื้นที่หน้าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง (building zone) พื้นที่ทางเดินเท้า (pedestrian zone) และขอบคันถนน (curb zone) การออกแบบทางเท้าที่ดีควรกำหนดแนวทางสัญจรที่อยู่ตรงกลางพื้นที่ทางเท้า และไม่มีสิ่งกีดขวางบนเส้นทาง และนอกจากจะไม่กีดขวางแล้ว อุปกรณ์ถนน และพืชพรรณภูมิทัศน์ถนนควรมีการจัดวางอย่างเป็นสัดส่วนบนพื้นที่ทางเท้าในที่เหมาะสม

2.3.2.2 มาตรฐานความกว้างของช่องทางเดิน

ทรรชชล ปัญญาทรง (2551) ได้อธิบาย มาตรฐานความกว้างของช่องทางเดินไว้ว่า จากขนาดตัวเลขของร่างกายมนุษย์ในการใช้ทางเท้าที่ว่า 1 คนใช้ทางเท้า 0.60 เมตร ฉะนั้นทางเท้าควรกว้างอย่างน้อยที่สุด 1.20 เมตรในกรณีเดินสวนกัน แต่ขนาดทางเท้ายังขึ้นกับปริมาณผู้สัญจรในเส้นทางนั้นด้วย ดังนั้นมาตรฐานสากลจึงระบุว่า ทางเดินเท้าในบริเวณย่านการค้า ย่านธุรกิจ และย่านอุตสาหกรรมควรกว้าง 2.50 - 3.00 เมตรเป็นอย่างน้อย และย่านพักอาศัยทั่วไป ใช้ขนาด 1.20 - 2.00 เมตรในถนนสายย่อย ซึ่งความกว้างนี้เป็นเกณฑ์ ขนาดพื้นที่ที่ใช้เพื่อการสัญจรทางเท้า การปลูกต้นไม้ และสิ่งอำนวยความสะดวกบางประเภท เช่น ถังขยะ ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ไม่รวมกิจกรรมอื่นที่อาจเกิดขึ้นบนทางเท้า ยกเว้นการรอโดยสารรถประจำทาง ตัวเลขมาตรฐานนี้ เป็นตัวเลขที่ใช้กับสภาพการณ์ทั่วไป แต่ในบางครั้งไม่สามารถใช้ตัวเลขนี้ได้เช่น กรณีที่เป็นย่านการค้าสำคัญ มีปริมาณคนมากเป็นพิเศษ จำเป็นต้องใช้ขนาดทางเท้าที่กว้างขวางยิ่งขึ้นไปอีก ในกรณีนี้จึงควรใช้การประมาณ การจากสูตร

ความกว้างทางเท้า = (ปริมาณระยะห่างด้านหน้า)/อัตราความเร็วของการเดิน

- ปริมาณคน คือ จำนวนคนผ่านหน้าตัดทางเท้ามีหน่วยเป็นคนต่อ 1 นาที

- ระยะห่างด้านหน้า คือ ระยะที่มนุษย์พึงใจในการเว้นระยะห่างจากคนข้างหน้า ตามสถานการณ์ต่าง ๆ (ที่สาธารณะ 1.80 เมตร เดินดูสินค้า 2.80 - 3.60 เมตร เดินทั่วไป 4.60 - 5.50 เมตร และเดินพักผ่อนมากกว่า 10.50 เมตร)

- อัตราความเร็วของการเดิน โดยปกติมนุษย์จะเดินที่ความเร็วเฉลี่ย 72 เมตร/นาที แต่ในกรณีที่มีความหนาแน่นมาก อัตราความเร็วจะลดลง

2.3.2.3 พื้นที่และทางจักรยาน (bikeway)

บุญนาค ตีวกุล (2546) ได้อธิบาย ลักษณะของพื้นที่และทางจักรยานไว้ว่า ทางจักรยานที่ดีต้องเชื่อมต่อกับจุดสำคัญของเมืองเพื่อให้ติดต่อได้สะดวกและสั้นที่สุด และควรมีขนาดกว้างพอให้รถจักรยานสองคันสวนกันได้สะดวก ซึ่งกว้างอย่างน้อย 1.50 - 1.80 เมตร มีป้ายเตือนบอกระยะทางชัดเจน มีที่จอดรถ โครงจุดเสียบรถป้องกันโจรกรรม

การตัดเส้นทางจักรยานทำได้หลายวิธี ดังนี้

- แยกจากทางเท้าโดยเด็ดขาด วิธีนี้จัดทำในบริเวณที่มีการใช้จักรยานมาก และหลีกเลี่ยงจุดตัดหรือข้ามของทางเท้า ถนน

- แยกจากทางเดินรถหรือทางเท้า จัดทำในบริเวณที่มีการใช้จักรยานไม่มาก

- ใช้ร่วมกับทางเท้าหรือทางเดินรถ โดยใช้สีหรือเครื่องหมาย (สัญลักษณ์) เป็นจุดแบ่งเส้นทาง

ปัจจุบันประเทศที่มีการใช้จักรยานในตัวเมืองมีจำนวนมาก ได้แก่ เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน ญี่ปุ่น และจีน เป็นต้น

2.3.2.4 ส่วนประกอบของภูมิทัศน์ถนน (streetscape elements)

(1) พื้นผิวทางเท้า (pavement) เป็นส่วนที่เด่นชัดที่สุดของส่วนประกอบภูมิทัศน์ถนน พื้นผิวที่ผ่านมามีการพัฒนาตั้งแต่เทพื้นคอนกรีตมาเป็นวัสดุปูพื้นแบบหน่วยย่อย (unit paving) โดยมีขอบคันถนน (curb) เป็นตัวแบ่งถนนกับทางเท้า

(2) วัสดุพืชพรรณ (landscape planting) ต้นไม้ช่วยสร้างบรรยากาศที่ดีและลดความกระด้างของถนนซึ่งการเลือกใช้ต้นไม้มีปัจจัยหลายอย่าง ได้แก่ ต้นไม้ที่เหมาะสมกับสภาพลักษณะถนน สภาพอากาศ แดด ลม โรค การดูแลรักษา ความกว้างของพุ่มพอรากเมื่อต้นไม้โตขนาดของการแผ่กิ่งก้าน และการสร้างแผ่นปิดหลุมปลูกต้นไม้ (tree grates) ฯลฯ

(3) ระบบแสงสว่างบนถนนและทางเท้า (street lighting) ควรคำนึงถึงความสว่างเพียงพอและให้ความปลอดภัยกับทางเท้าและถนนในเวลาค่ำคืน ซึ่งต้องพิจารณารายละเอียด คือ ระดับการส่องสว่าง ตำแหน่งติดตั้ง และชนิดของไฟฟ้าส่องสว่าง (ทางเท้า-ถนน)

(4) อุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) มักประกอบด้วย ม้านั่ง เสาเตี้ย ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ ก๊อกน้ำดื่ม ภาชนะรองรับขยะ ชุมบริการ จุดจอดรถประจำทาง และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ

(5) สาธารณูปโภค (public facilities) ได้แก่ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ท่อน้ำประปา ท่อระบายน้ำ ที่มีทั้งการวางระบบทั้งตั้งเสา และฝังใต้ดิน โดยแบบตั้งเสาบารุงรักษาง่าย แต่สายไฟดูรุงรัง ประกอบกับกิ่งไม้อาจทำความเสียหาย ขณะที่ฝังใต้ดินภูมิทัศน์ถนนดูดี แต่ต้องวางแผนการวางระบบอย่างดีเนื่องจากท่อฝังมีขนาดใหญ่จะทำให้มีเนื้อที่ใต้ดินสำหรับรากไม้ลดลง และการซ่อนไซของรากทำความเสียหาย ดังนั้น ต้องกำหนดแนวปลูกต้นไม้ไม่ให้ยู่แนวเดียวกับแนววางระบบ ในเมืองใหม่จะใช้วิธีการวางแบบฝังใต้ดินเพื่อภูมิทัศน์ที่ดีให้กับเมือง

2.4 การศึกษาแนวทางจากกรณีศึกษา

การศึกษาแนวทางจากกรณีศึกษาจะศึกษาในเรื่องการจัดการพื้นที่ สัดส่วนของพื้นที่ และเส้นทางในการเดินเชื่อมต่อกับท่าเรือไปยังสถานีรถไฟ เป็นกรณีศึกษาที่เป็นตัวแทนจากการที่มีบริบทใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา โดยเข้าถึงกรณีศึกษาจากการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก โดยมีเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษา ดังนี้

- (1) ท่าเรือในกรณีศึกษาจะต้องเป็นท่าเรือที่ใช้ในการโดยสาร
- (2) ระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อกับท่าเรือจะต้องเป็นขนส่งระบบรางเท่านั้น
- (3) ระยะห่างจากท่าเรือไปจนถึงสถานีรถไฟจะต้องมีระยะไม่เกิน 500 เมตร

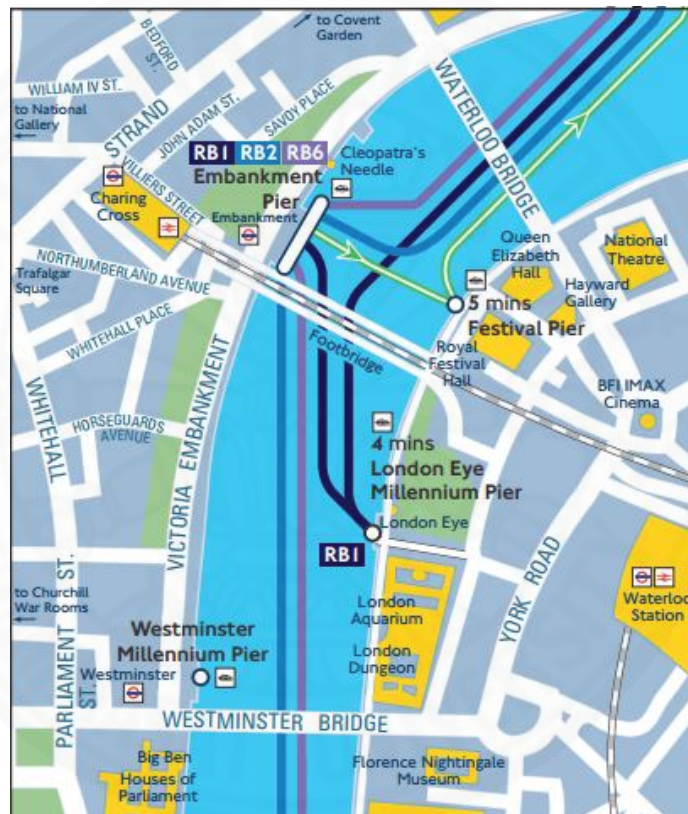
โดยจากเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษาดังกล่าว ทำให้ได้กรณีศึกษาทั้งหมด 7 กรณีศึกษา ในการศึกษาแนวทาง เพื่อนำมาปรับใช้ในการศึกษาต่อไป ดังต่อไปนี้

2.4.1 Embankment, London, UK



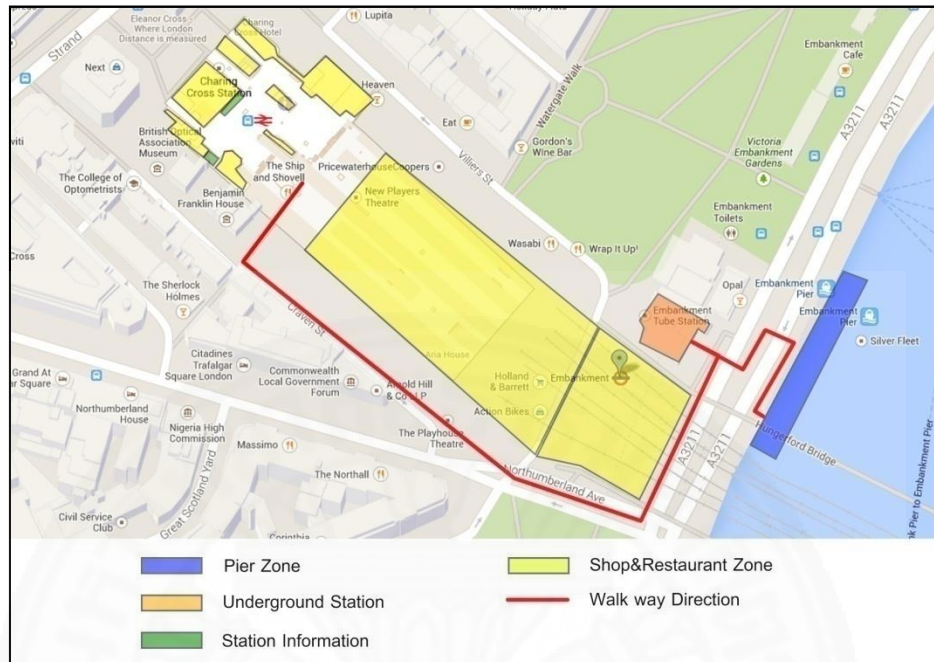
ภาพที่ 2.1 Embankment pier area plan จาก google maps

ท่าเรือ Embankment อยู่ทางตอนเหนือของแม่น้ำเทมส์ในลอนดอน โดยอยู่ติดกับสะพาน Hungerford สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟใต้ดิน Embankment และเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟ Charing Cross ได้ ซึ่งท่าเรือ Embankment เป็นท่าเรือหลักทางตะวันตกของแม่น้ำเทมส์ และเป็นศูนย์กลางของความบันเทิงและสถานบันเทิงยามค่ำคืนที่มีเรือที่เป็นร้านอาหารและบาร์เทียบท่าอยู่ในบริเวณนี้ การใช้งานของท่าเรือนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรืออยู่ติดกับพื้นที่สวน Victoria Embankment และมีร้านค้ามากมายอยู่ในพื้นที่



ภาพที่ 2.2 การเชื่อมโยงของเส้นทางเดินเรือของท่าเรือ Embankment จาก Transport for London

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 2.3 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก google maps ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ Embankment เป็นท่าเรือที่มีการเชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง 2 ชนิด คือ รถไฟฟ้าใต้ดิน (สถานี Embankment) และรถไฟ (สถานี Charing Cross) โดยบริเวณของสถานีรถไฟ พื้นที่บริการส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ของร้านค้า และร้านอาหารต่าง ๆ เพื่อตอบรับความต้องการของผู้ใช้งาน โดยบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ Charing Cross พื้นที่ภายในสถานีส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ของร้านค้าและร้านอาหารเพื่อรองรับกับผู้ที่มาใช้งานภายในสถานีรถไฟ ส่วนพื้นที่ภายในสถานีรถไฟใต้ดิน Embankment ก็จะมีร้านค้าที่รองรับกับผู้ใช้งานที่มาใช้งานรถไฟใต้ดินเช่นกัน ซึ่งตั้งแต่พื้นที่ของท่าเรือ Embankment ไปจนถึงพื้นที่ของสถานีรถไฟ Charing Cross สามารถเดินเชื่อมโยงถึงกันได้

- ระยะทางจากท่าเรือ Embankment สู่สถานีรถไฟใต้ดิน Embankment 100 เมตร (ระยะเดิน)
- ระยะทางจากท่าเรือ Embankment สู่สถานีรถไฟ Charing Cross 340 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.4 ภาพบริเวณท่าเรือ Embankment จาก. google maps

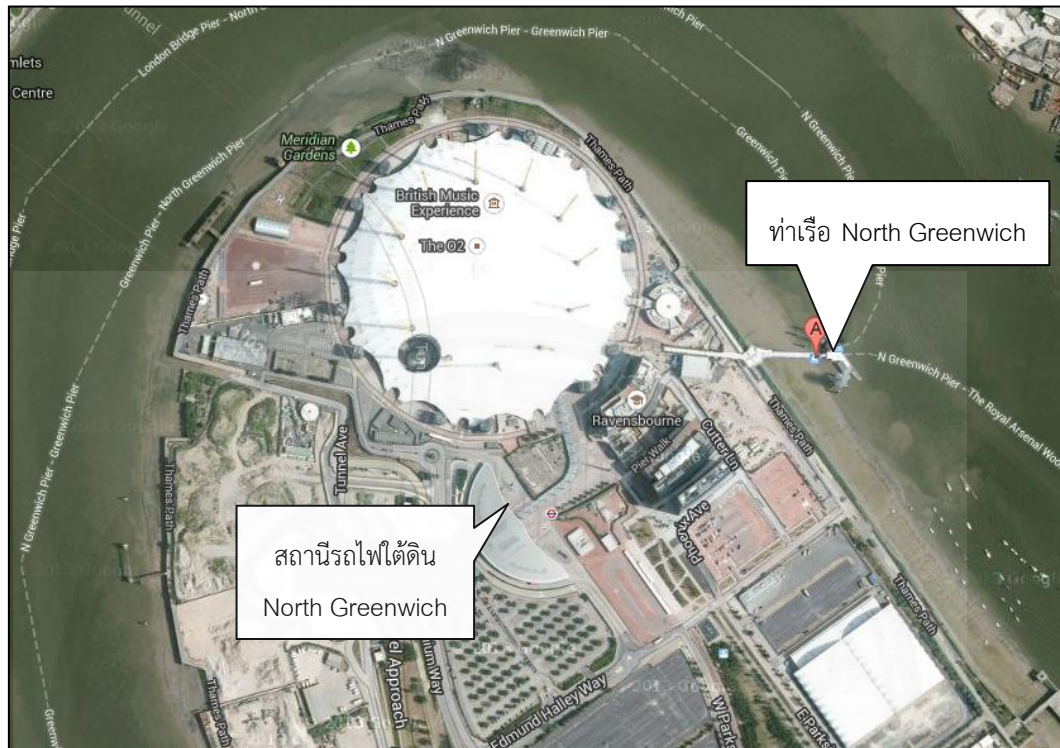


ภาพที่ 2.5 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟใต้ดิน Embankment จาก. google maps



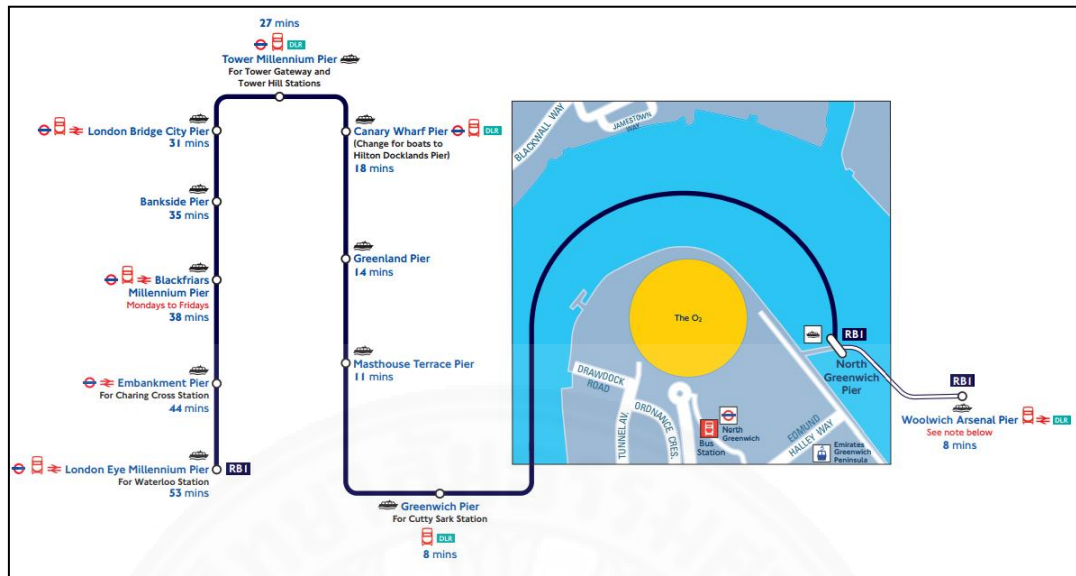
ภาพที่ 2.6 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟ Charing Cross จาก. google maps

2.4.2 North Greenwich, London, UK



ภาพที่ 2.7 North Greenwich pier area plan จาก google maps

ท่าเรือ North Greenwich อยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของลอนดอน โดยท่าเรือตั้งอยู่ในพื้นที่ของ The O2 Arena ซึ่งเป็นสนามกีฬาในร่มอเนกประสงค์และใช้ในการจัดงานบันเทิงต่าง ๆ ซึ่งภายในพื้นที่สามารถเดินจากสถานีรถไฟใต้ดิน ผ่านพื้นที่ของ The O2 Arena ไปยังท่าเรือได้ ซึ่งท่าเรือใช้เป็นท่าเรือไปยังสถานที่สำคัญต่าง ๆ ของเมืองลอนดอน



ภาพที่ 2.8 การเชื่อมโยงของเส้นทางเดินเรือของท่าเรือ North Greenwich จาก Transport for London

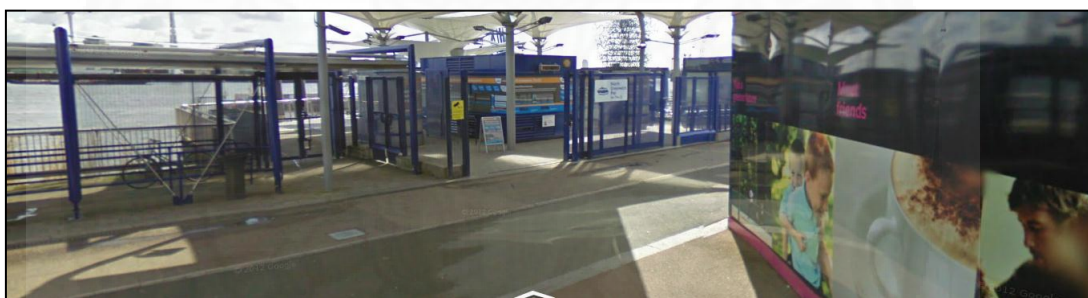
เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



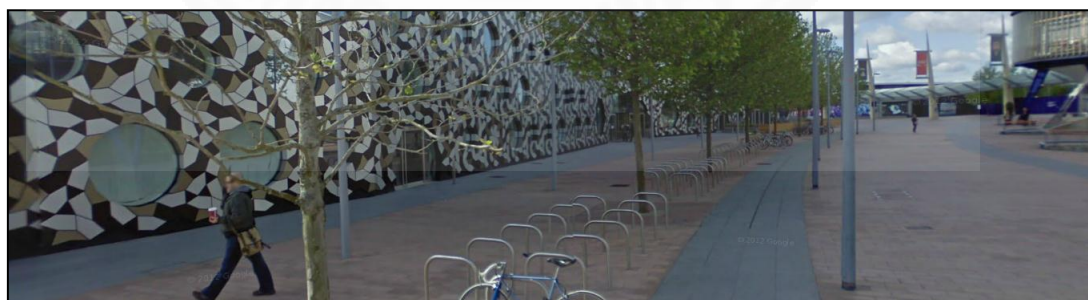
ภาพที่ 2.9 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ

ท่าเรือ North Greenwich เป็นท่าเรือที่เชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง คือ รถไฟใต้ดิน (สถานี North Greenwich) โดยท่าเรือและสถานีรถไฟใต้ดินอยู่ในบริเวณ The O2 Arena ซึ่งเป็นอาคารที่ประกอบด้วย สนามกีฬาในร่มเอนกประสงค์ พื้นที่สำหรับจัดแสดงงานบันเทิงและคอนเสิร์ต โรงภาพยนตร์ และร้านค้า ร้านอาหารต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อรองรับการใช้งานของผู้ที่มาใช้งานในอาคาร The O2 Arena ส่วนทางเข้า-ออกรถไฟใต้ดิน ถูกจัดรวมอยู่ในอาคารที่อยู่ติดกัน ซึ่งเป็นอาคารที่ใช้สำหรับรองรับการคมนาคมที่เข้ามาถึงพื้นที่ทั้งรถไฟใต้ดิน และรถขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ซึ่งการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ North Greenwich ไปยังสถานีรถไฟใต้ดิน North Greenwich เส้นทางจะอยู่ภายนอกอาคาร The O2 Arena ทั้งหมด

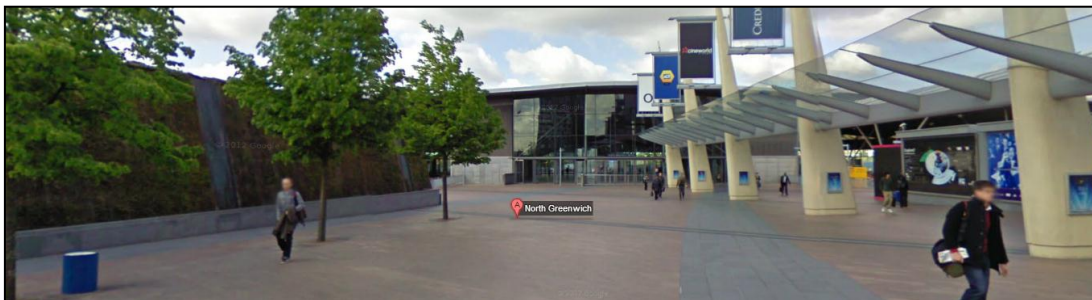
- ระยะทางจากท่าเรือ North Greenwich สู่อาคารสถานีรถไฟใต้ดิน 450 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.10 ภาพบริเวณท่าเรือ North Greenwich จาก. google maps



ภาพที่ 2.11 ภาพบริเวณทางเดินจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟใต้ดิน จาก. google maps



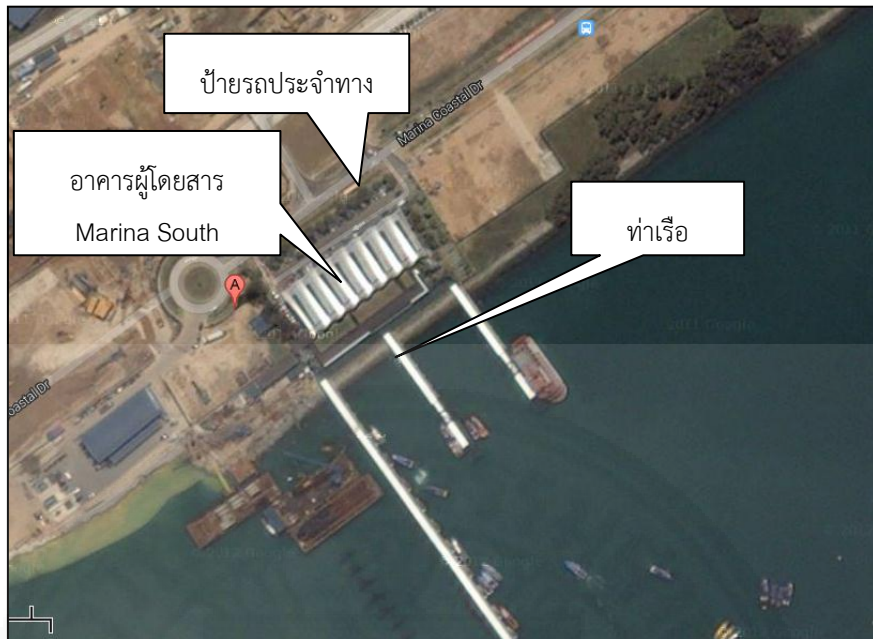
ภาพที่ 2.12 ภาพบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟใต้ดิน North Greenwich จาก. google maps

2.4.3 Marina south pier, Singapore



ภาพที่ 2.13 แผนผังแสดงตำแหน่ง จาก. google maps

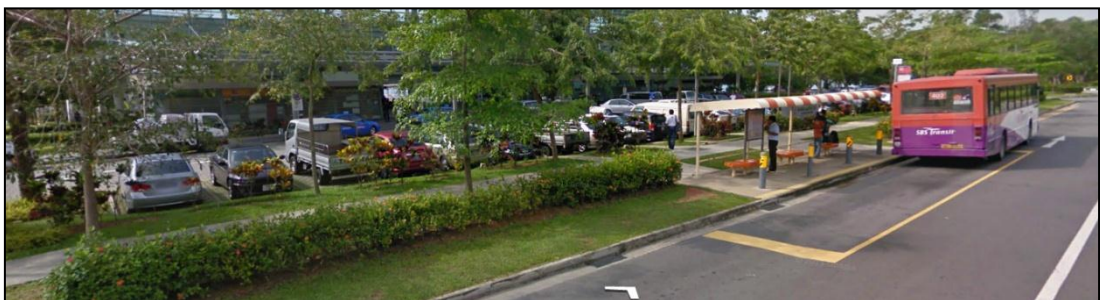
เป็นสถานีท่าจอดเรือสำหรับนักท่องเที่ยวสำหรับขึ้นเรือขนาดเล็กหรือเรือเฟอร์รี่ เพื่อเดินทางไปยังเกาะทางใต้ (Kusu Island and Saint John's Island) ปัจจุบันสามารถเข้าถึงได้ โดยรถประจำทางจากสถานีรถไฟใต้ดิน Marina Bay ซึ่งในอนาคตจะมีการสร้างสถานีรถไฟใต้ดิน (สถานี Marina South Station ปี 2014) มายังท่าเรือได้โดยตรง



ภาพที่ 2.14 Marina South pier area plan จาก. google maps



ภาพที่ 2.15 Marina South Pier Terminal



ภาพที่ 2.16 ภาพบริเวณป้ายรถประจำทางในปัจจุบัน จาก. google maps

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 2.17 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก google maps ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ Marina South ปัจจุบันยังไม่มี การเชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง ซึ่งการที่จะมายังท่าเรือได้จะต้องเดินทางมายังสถานีรถไฟใต้ดิน Marina Bay จากนั้นเดินทางด้วยรถประจำทางเพื่อมายังท่าเรือ โดยในอนาคตปี 2014 จะมีการสร้างสถานีรถไฟใต้ดิน เพื่อมาลงยังพื้นที่ท่าเรือ Marina South โดยตรง โดยสถานีที่มาลงยังท่าเรือในอนาคต คือ สถานีรถไฟใต้ดิน Marina South Pier ซึ่งพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าเรือประกอบไปด้วยพื้นที่ของร้านค้า และพื้นที่สำหรับพักผ่อนเพื่อรอการเชื่อมต่อไปยังการใช้ระบบขนส่งทางน้ำ โดยการเดินทางเชื่อมต่อกับบริเวณท่าเรือไปยังป้ายรถประจำทางในปัจจุบัน และสถานีรถไฟใต้ดินในอนาคตมีระยะทางที่ใกล้ เนื่องจากเดินทางผ่านอาคารผู้โดยสารไปยังด้านหน้าอาคารก็ถึงส่วนของสถานีและป้ายรถประจำทาง

- ระยะทางจากท่าเรือ Marina South สู่ป้ายรถประจำทาง 80 เมตร (ระยะเดิน)
- ระยะทางจากท่าเรือ Marina South สู่สถานีรถไฟใต้ดิน 100 เมตร (ระยะเดิน)

2.4.4 Pier 70, San Francisco, USA



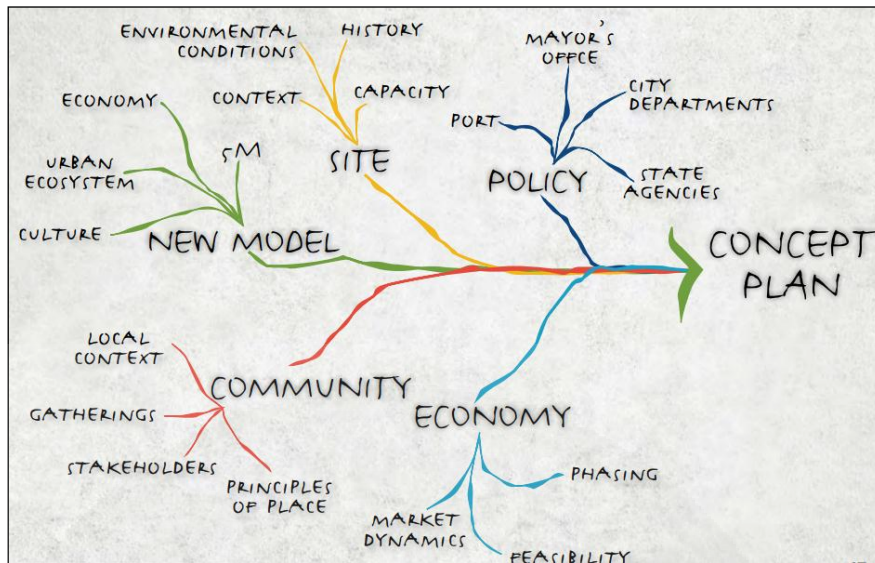
ภาพที่ 2.18 Pier 70 Master plan จาก A FOREST CITY PROJECT, 2013

(1) แนวคิดในการพัฒนา

จากเดิมเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมที่เก่าแก่ แต่ปัจจุบันอุตสาหกรรมต่างได้เลิกกิจการไปแล้ว จึงมีแนวคิดที่จะทำให้พื้นที่อุตสาหกรรมเดิม รองรับและตอบรับกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่มากขึ้น โดยการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ที่ผู้คนจะสามารถออกมาพักผ่อน จับจ่ายใช้สอย และเป็นพื้นที่พบปะของผู้คนในพื้นที่โดยรอบ

(2) รูปแบบและแนวทางในการพัฒนาพื้นที่

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่เริ่มจากการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในทุก ๆ ด้าน มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน



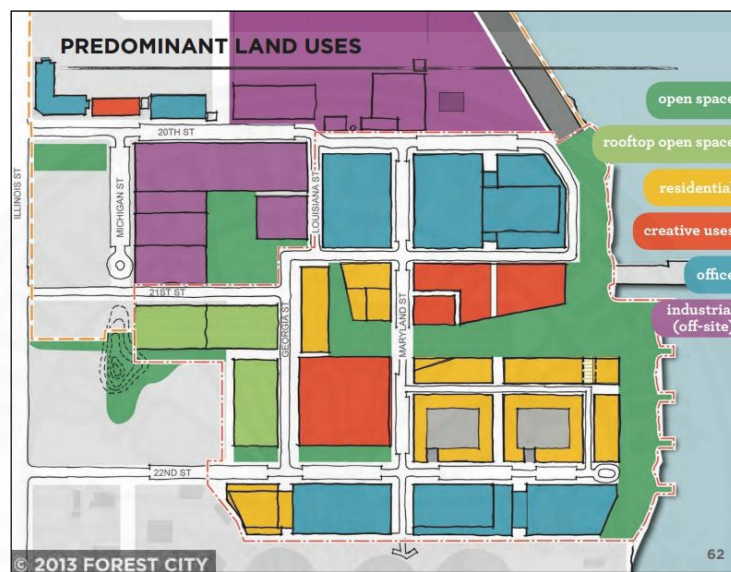
ภาพที่ 2.19 แผนภาพแสดงแนวคิดในการศึกษาเพื่อให้ได้แนวทางในการวางผัง จาก A FOREST CITY PROJECT, 2013

โดยจากการศึกษาความต้องการของผู้คนในพื้นที่ได้สรุปออกมาเป็นแนวทางในการพัฒนาที่ชัดเจน

- (1) สร้างระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างอาคารเพื่อรองรับธุรกิจที่หลากหลาย
- (2) การเก็บอาคารอุตสาหกรรมเก่าในพื้นที่ไว้จากความผูกพันของคนในพื้นที่ สร้างเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่
- (3) ปรับปรุงอาคารประวัติศาสตร์เพื่อให้เชื่อมโยงกับพื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่ริมน้ำ
- (4) รักษาความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ริมน้ำ
- (5) สร้างสวนสาธารณะริมน้ำและขยายไปยังพื้นที่ประวัติศาสตร์
- (6) ความต้องการร้านค้าที่เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการใช้งานในชีวิตประจำวัน
- (7) ทำให้พื้นที่สามารถเข้าถึงได้หลากหลายทั้งจากการเดิน จักรยาน หรือการขนส่งสาธารณะ
- (8) สร้างบ้านเรือนให้ใกล้เคียงกับพื้นที่ค้าขายเพื่อความสะดวกในการเข้าถึง

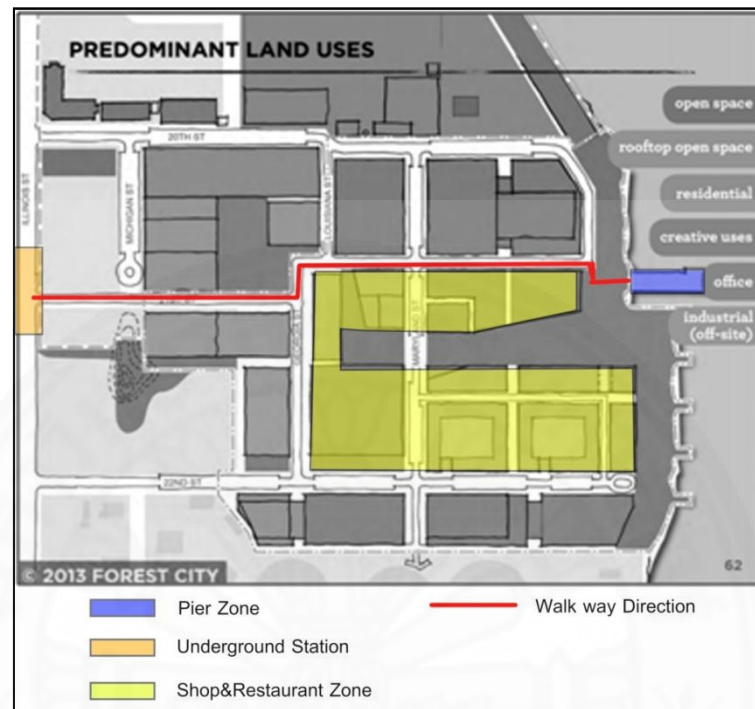
จากการเริ่มต้นในการศึกษาความต้องการของผู้คนในพื้นที่ ทำให้ได้แนวทางและรูปแบบในการพัฒนาที่ตอบสนองกับความต้องการของผู้คนในพื้นที่ สามารถรองรับการใช้งานที่

หลากหลายในชีวิตประจำวัน มีการเข้าถึงที่หลากหลาย และกำหนดเขตการเข้าถึงของรถยนต์อย่างชัดเจน ทำให้ไม่ทำลายการใช้งานที่เน้นการใช้งานในเชิงกิจกรรมต่างๆของพื้นที่ริมน้ำ อีกทั้งยังเป็นประโยชน์แก่ผู้พัฒนา ลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการพัฒนาพื้นที่ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาได้อย่างชัดเจน



ภาพที่ 2.20 Pier 70 Concept Master plan จาก A FOREST CITY PROJECT, 2013

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



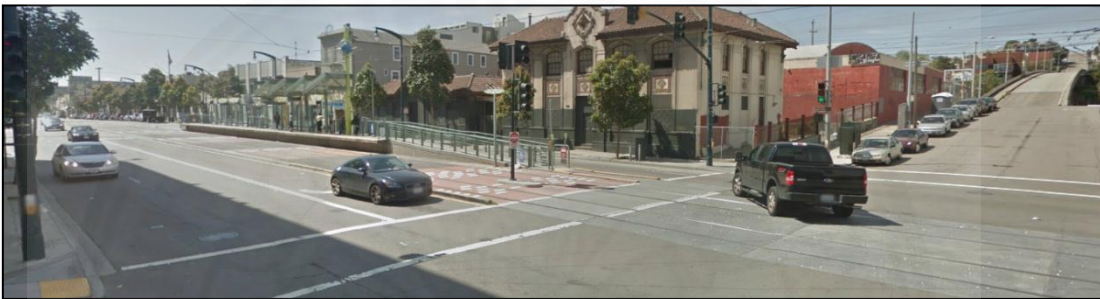
ภาพที่ 2.21 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก A FOREST CITY PROJECT, 2013 ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ Pier 70 เป็นท่าเรือที่เชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง คือ รถไฟราง (สถานี 20th Street Light Rail Station) ซึ่งพื้นที่บริเวณท่าเรือ Pier 70 เป็นพื้นที่ชุมชนที่จะได้รับการปรับปรุงใหม่ เพื่อสนับสนุนการเป็นพื้นที่ริมน้ำมากขึ้น มีการเปิดพื้นที่ให้เชื่อมต่อถึงกันมากขึ้น และเปิดพื้นที่โล่งบริเวณริมน้ำ เพื่อรองรับกิจกรรมต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น พื้นที่ของชุมชน และพื้นที่ร้านค้า ร้านอาหารต่าง ๆ จะถูกจัดรวมกลุ่มอยู่ด้วยกัน เพื่อให้เกิดความหลากหลายในพื้นที่ชุมชน การเดินทางจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟจะต้องเดินทางผ่านพื้นที่ของชุมชน และถนน 1 สายก่อนที่จะถึงตัวสถานีรถไฟ จึงมีระยะทางพอสมควร

- ระยะทางจากท่าเรือ Pier 70 สู่สถานีรถไฟ 20th Street Station 600 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.22 ภาพบริเวณท่าเรือในปัจจุบัน จาก. google maps



ภาพที่ 2.23 ภาพบริเวณสถานี 20th Street จาก. google maps

2.4.5 Beacon Cove, Melbourne, Australia



ภาพที่ 2.24 Station pier area plan จาก google maps

ท่าเรือ Station pier เป็นท่าเรือผู้โดยสารหลักของเมลเบิร์น และขนส่งสินค้า มีการบริการเรือข้ามฟากระหว่างรัฐและเรือเพื่อการท่องเที่ยว โดยในพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ประกอบด้วย อาคารบ้านเรือนในแนวราบ อาคารที่อยู่อาศัยชนิดอาคารสูง และพื้นที่เชิงพาณิชย์ขนาดย่อมมากมาย พื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาขึ้นในปี 1996 โดยได้รับการพัฒนาจากพื้นที่อุตสาหกรรมเดิม เป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ สำหรับพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง ท่าเรือ Station pier เป็นท่าเรือที่เปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง แต่จะเปิดให้ใช้บริการในช่วง 6.00-21.00 น. ยกเว้นเรือสำหรับการขนส่งสินค้า การเข้าถึงท่าเรือสามารถเข้าถึงได้จากการเดิน รถยนต์ และ light rail ที่มีสถานีอยู่ในบริเวณใกล้เคียง



ภาพที่ 2.25 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ Station pier จาก. google maps

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 2.26 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก. google maps
ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ Station Pier เป็นท่าเรือที่เชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง คือ รถไฟราง (สถานี Beacon Cove Light Rail Station) พื้นที่โดยรอบบริเวณท่าเรือและสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัย และมีพื้นที่เชิงพาณิชย์ ร้านค้า ร้านอาหารสอดแทรกอยู่ภายในบริเวณเส้นทางระหว่างท่าเรือ Station Pier ไปยังสถานี Beacon Cove Light Rail Station โดยพื้นที่ที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือถึงสถานีรถไฟ ถูกจัดเป็นพื้นที่จอดรถของท่าเรือ จึงทำให้ระยะทางเดินทางจากท่าเรือไปจนถึงสถานีรถไฟมีระยะทางเพิ่มขึ้น

- ระยะทางจากท่าเรือ Station Pier สู่อสถานีรถไฟ Beacon Cove(โดยตรง) 240 เมตร (ระยะเดิน)

- ระยะทางจากท่าเรือ Station Pier สู่อสถานีรถไฟ Beacon Cove(ผ่านร้านค้า) 320 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.27 ภาพบริเวณท่าเรือ Station Pier จาก. google maps



ภาพที่ 2.28 ภาพบริเวณพื้นที่ระหว่างท่าเรือไปยังสถานีรถไฟ จาก. google maps



ภาพที่ 2.29 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Beacon Cove Light Rail จาก. google maps

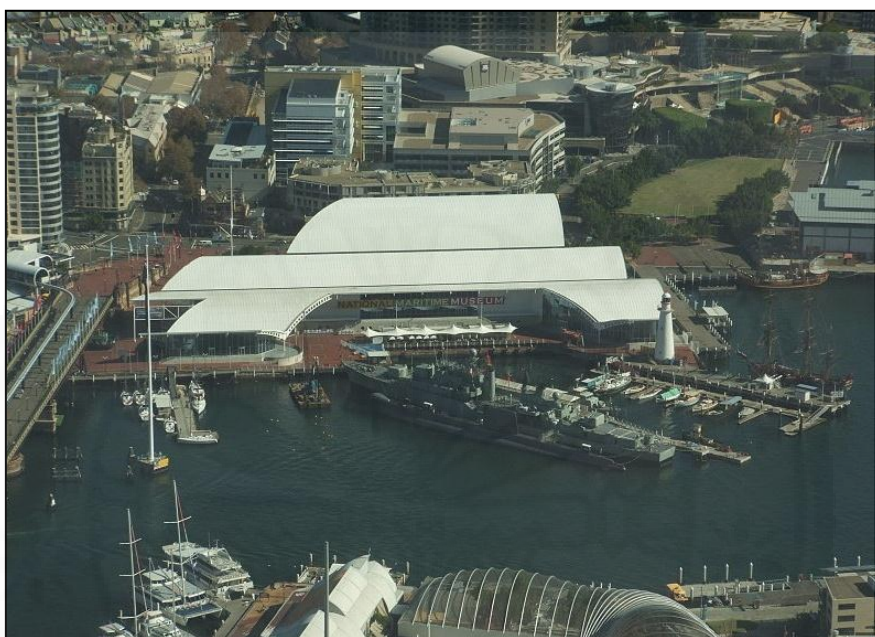
2.4.6 Pyrmont Bay, Sydney, Australia



ภาพที่ 2.30 Pyrmont Bay Ferry Wharf area plan จาก. google maps

Pyrmont Bay Ferry Wharf เป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการผู้โดยสารชาวเมืองของฟิรโมนตในซิดนีย์ เป็นส่วนหนึ่งในเครือข่ายซิดนีย์เฟอร์รี่ ซึ่งเป็นบริการขนส่งสาธารณะแบบเรือข้ามฟากในซิดนีย์ฮาร์เบอร์ และแม่น้ำพารามัตตา มีการให้บริการ 8 เส้นทาง โดย Pyrmont Bay Ferry Wharf เป็นท่าเรือหนึ่งที่ทำให้บริการในเส้นทาง Darling Harbour โดยประกอบด้วยผู้โดยสารแบบ

ผู้โดยสารที่เดินทางมาพักผ่อนและการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารชนิดเดินทางมาท่องเที่ยวพักผ่อน ซึ่งพื้นที่บริการท่าเทียบเรือของ Pyrmont Bay Ferry Wharf อยู่ติดกับพิพิธภัณฑ์ทางทะเลแห่งชาติออสเตรเลีย ซึ่งเป็นพิพิธภัณฑ์ที่รวบรวมประวัติและสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือของประเทศออสเตรเลีย



ภาพที่ 2.31 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ Pyrmont Bay Ferry Wharf จาก google maps

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 2.32 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก. google maps
ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ Pymont Bay Ferry Wharf เป็นท่าเรือที่เชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง คือ รถไฟราง (สถานี Pymont Bay Light Rail) โดยพื้นที่ท่าเรืออยู่ติดกับพื้นที่ของพิพิธภัณฑ์ทางทะเล แห่งชาติออสเตรเลีย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับท่าเรือ โดยส่วนพื้นที่ของพิพิธภัณฑ์ที่อยู่ติดกับบริเวณ ท่าเรือเป็นที่ตั้งของร้านอาหาร เส้นทางเดินไปยังสถานีรถไฟมีระยะไม่ไกลเพียงแค่นเดินผ่านพื้นที่ของ พิพิธภัณฑ์ก็จะถึงส่วนของสถานีรถไฟ

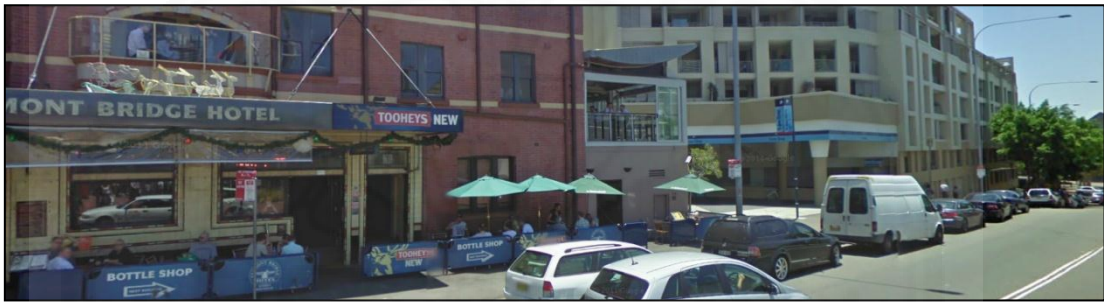
- ระยะทางจากท่าเรือ Pymont Bay สู่สถานีรถไฟ Pymont Bay 170 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.33 ภาพบริเวณเส้นทางไปยังท่าเรือ Pymont Bay Ferry Wharf จาก. google maps



ภาพที่ 2.34 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Pyrmont Bay Light Rail จาก. google maps



ภาพที่ 2.35 ภาพบริเวณพื้นที่เชิงพาณิชย์ติดกับสถานีรถไฟ จาก. google maps

2.4.7 Embarcadero, San Francisco, USA



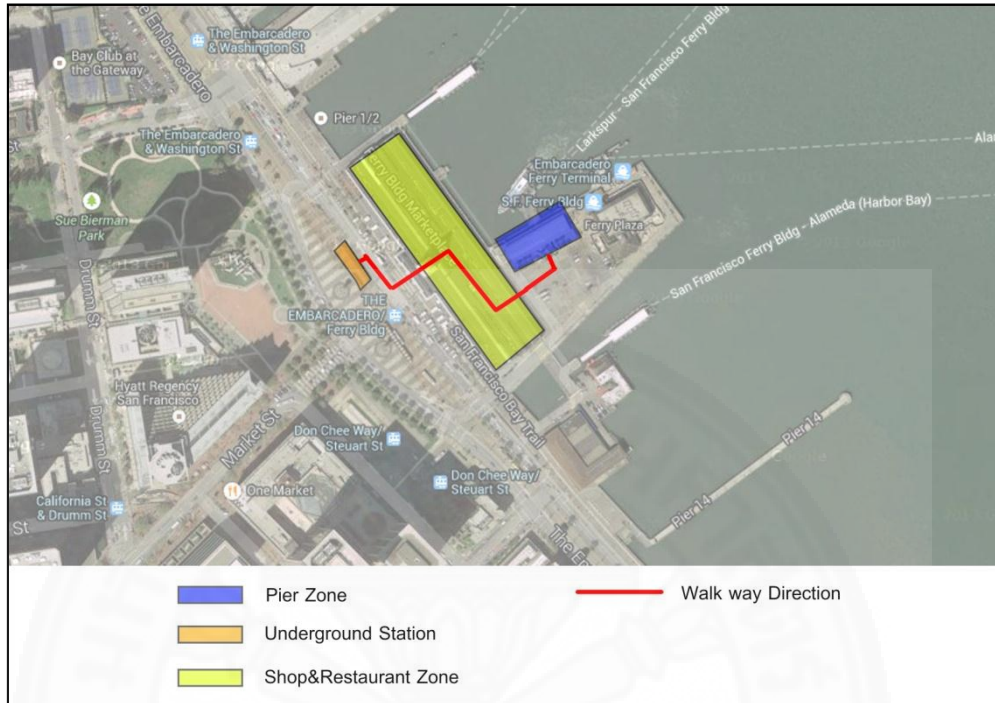
ภาพที่ 2.36 San Francisco Ferry area plan จาก. google maps

San Francisco Ferry Terminal เป็นท่าเรือสำหรับเรือโดยสาร ซึ่งเป็นท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางของการขนส่งที่เชื่อมต่อทั้งหมดในบริเวณ San Francisco ให้บริการไปยัง The Oakland Ferry Terminal, The Alameda Ferry Terminal, Alameda Harbor Bay Terminal และ South San Francisco Ferry Terminal โดยพื้นที่ด้านหน้าเป็นที่ตั้งของ Market Place ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รวมของการช้อปปิ้ง ร้านค้า ร้านอาหารต่าง ๆ การขนส่งทางเรือ และพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ



ภาพที่ 2.37 รูปพื้นที่โดยรอบของท่าเรือ San Francisco Ferry Terminal จาก. google maps

เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่



ภาพที่ 2.38 เส้นทางการสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ จาก google maps ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

ท่าเรือ San Francisco Ferry Terminal เป็นท่าเรือที่เชื่อมต่อกับขนส่งระบบราง คือ รถไฟราง (สถานี Ferry Terminal Light Rail) ท่าเรือ San Francisco Ferry Terminal เป็นท่าเรือโดยสารที่เป็นศูนย์กลางของ San Francisco โดยพื้นที่อาคารด้านหน้าเป็น Market Place ซึ่งเป็นศูนย์รวมของร้านค้า และร้านอาหาร ซึ่งรองรับทั้งผู้ที่มาใช้งานท่าเรือ และผู้ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ซึ่งร้านค้าภายในมีทั้งร้านขายของใช้ และร้านที่ขายอาหารสดต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ค้าขายแหล่งสำคัญของพื้นที่ โดยการเดินทางจากบริเวณท่าเรือออกมายังสถานีรถไฟนั้น มีระยะทางที่ไม่ไกล และมีความสะดวกสบายในการเดินทางผ่านแหล่งช้อปปิ้งต่าง ๆ

- ระยะทางจากท่าเรือ San Francisco Ferry สู่สถานีรถไฟ 250 เมตร (ระยะเดิน)



ภาพที่ 2.39 ภาพบริเวณพื้นที่ทางเข้าไปยังท่าเรือ San Francisco Ferry จาก. google maps



ภาพที่ 2.40 ภาพบริเวณสถานีรถไฟ Ferry Terminal Light Rail จาก. google maps

ตารางที่ 2.2

สรุปข้อมูลจากกรณีศึกษา

กรณีศึกษา	พื้นที่ร้านค้า (ตร.ม.)	พื้นที่เส้นทาง สัญจร (ตร.ม.)	ระยะทางจากท่าเรือถึง สถานีรถไฟ (เมตร)
กรณีศึกษาต่างประเทศ			
1. Embankment, London, UK	5,000	6,200	100-340
2. North Greenwich, London, UK	8,800	9,000	450
3. Marina South Pier, Singapore	1,200	3,300	80-100
4. Pier 70, San Francisco, USA	45,000	29,000	600
5. Beacon Cove, Melbourne, Australia	3,400	4,200	240-320
6. Pyrmont Bay, Sydney, Australia	2,600	3,000	170
7. Embarcadero, San Francisco, USA	7,000	7,660	250
พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ร้านค้า (ตร.ม.)	พื้นที่เส้นทาง สัญจร (ตร.ม.)	ระยะทางจากท่าเรือ ถึงสถานีรถไฟ (เมตร)
พื้นที่ศึกษาในประเทศ			
1. ท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพาน ตากสิน	1,800	3,650	120
2. ท่าเรือปากคลองตลาด-สถานี รถไฟฟ้ามหานคร	15,000	3,000	160-220
3. ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานี สะพานพระนั่งเกล้า	-	7,000	200

หมายเหตุ. ปริมาณพื้นที่และระยะทางในตารางเป็นการคำนวณจากภาพถ่ายทางอากาศ

การวิเคราะห์จากกรณีศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลจากกรณีศึกษา แบ่งเนื้อหาในการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร และข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีรายละเอียดในการวิเคราะห์กรณีศึกษาดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ด้านเส้นทางสัญจร

จากกรณีศึกษาที่ได้ศึกษามาข้างต้น ด้านของเส้นทางสัญจร พบว่า มีการจัดให้ทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัย โดยไม่มีการตัดกับเส้นทางการสัญจรประเภทอื่น ๆ ทำให้เกิดความปลอดภัยและความต่อเนื่องในการเดินเท้าของผู้ใช้งาน ได้แก่ บริเวณพื้นที่ North Greenwich, UK และ Beacon Cove, Australia และในกรณีที่ทำเรื่องกับสถานีรถไฟมีระยะในการเดินถึงกันในระยะทางที่มาก เช่น บริเวณพื้นที่ Pier 70, USA ระยะทางประมาณ 600 เมตร บริเวณพื้นที่ Embankment, UK ระยะทางประมาณ 340 เมตร และบริเวณพื้นที่ Beacon Cove, Australia ระยะทางประมาณ 320 เมตร ก็ได้มีการจัดพื้นที่ การจัดกลุ่มอาคารประเภทพาณิชยกรรมช่วยในบริเวณทางเดิน เพื่อลดการรับรู้เรื่องระยะทางในการเดิน

การวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อม

จากกรณีศึกษาที่ได้ศึกษามาข้างต้น ด้านของสภาพแวดล้อม พบว่า มีการจัดให้เป็นพื้นที่โล่งบริเวณด้านหน้าท่าเรือและทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟ ในหลาย ๆ กรณีศึกษา เช่น บริเวณพื้นที่ North Greenwich, UK บริเวณพื้นที่ Beacon Cove, Australia และบริเวณพื้นที่ Pyrmont Bay, Australia เป็นต้น เพื่อลดความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณด้านหน้าทางเข้าพื้นที่ใช้งานคมนาคม และมีการจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินในการเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคม 2 ชนิด โดยการจัดต้นไม้ระหว่างเส้นทางในการเดินสัญจร เพื่อใช้ประโยชน์จากร่มเงาของต้นไม้ และทำให้เกิดสภาวะที่ดีต่อการเดินเท้า เช่น บริเวณพื้นที่ Embankment, UK

การวิเคราะห์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

จากกรณีศึกษาที่ได้ศึกษามาข้างต้น ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า จะเน้นเรื่องของการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานในพื้นที่เป็นหลัก โดยการจัดร้านค้าให้อยู่ในตำแหน่งที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายการเส้นทางสัญจรในพื้นที่เชื่อมต่อ ดังเช่น บริเวณพื้นที่ Embankment, UK บริเวณพื้นที่ Pier 70, USA บริเวณพื้นที่ Beacon Cove, Australia และในอีกหลาย ๆ พื้นที่ โดยมีการจัด

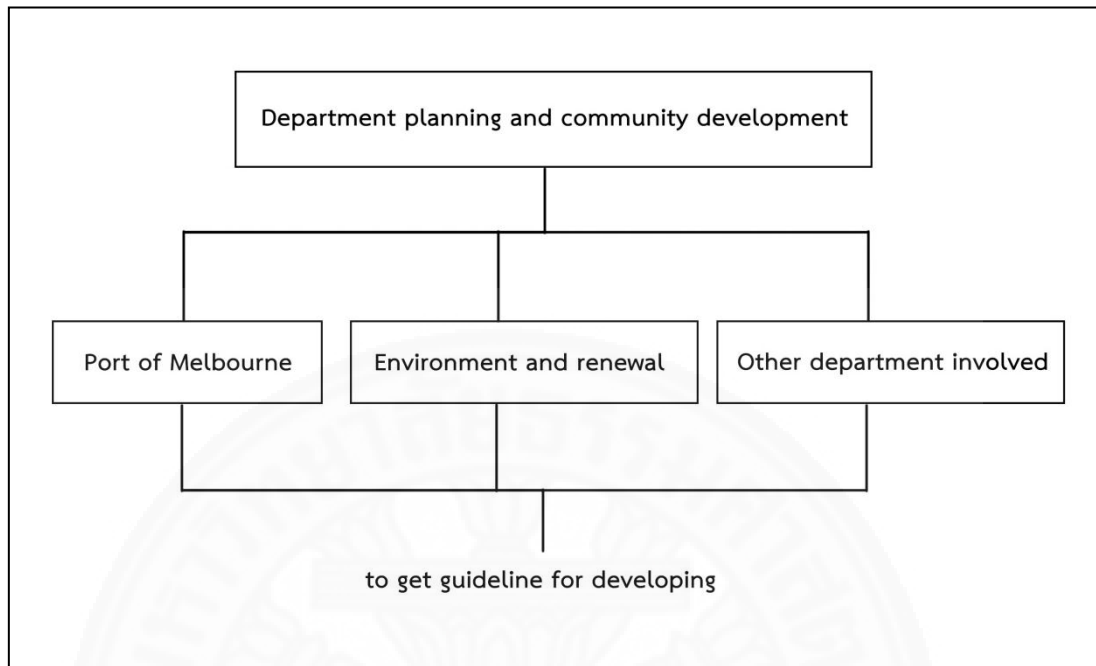
ให้โซนของพื้นที่ร้านค้าอยู่ในบริเวณเส้นทางสัญจรหลักในการเดินสัญจรเชื่อมต่อในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

สรุปแนวทางที่ได้จากการศึกษากรณีศึกษา

- (1) จากกรณีศึกษาส่วนใหญ่พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจะไม่มีพื้นที่รองรับเป็นพื้นที่จอดรถ
- (2) จากกรณีศึกษาพื้นที่บริเวณเส้นทางในการเดินเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟจะเป็นพื้นที่ของร้านค้า
- (3) จากกรณีศึกษาจะเห็นได้ว่าภายในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจะมีสัดส่วนของพื้นที่สีเขียวน้อย (อาจจะเป็นผลมาจากสภาพอากาศของกรณีศึกษาที่แตกต่างจากพื้นที่ศึกษาที่มีสภาพอากาศร้อน)
- (4) จากกรณีศึกษาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจะเป็นพื้นที่เปิดโล่งมากกว่าพื้นที่ภายในอาคาร
- (5) จากกรณีศึกษาพื้นที่บริเวณหน้าท่าเรือและบริเวณหน้าสถานีรถไฟ จะเป็นพื้นที่โล่งไม่มีพื้นที่ของร้านค้า (พื้นที่ของร้านค้าจะอยู่ระหว่างทางในการเดินเชื่อมต่อ)

ด้านการบริหารจัดการจากกรณีศึกษา

การบริหารจัดการในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม เป็นการทำงานร่วมกันของหลากหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาของพื้นที่ Beacon Cove, Melbourne, Australia มีการทำงานร่วมกันของหลายฝ่าย โดยจะมีหน่วยงานหลักในการพัฒนา คือ Department planning and community development ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการพัฒนา และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่ทำงานร่วมกัน ได้แก่ Port of Melbourne, Environment and renewal เป็นต้น ซึ่งก็จะรับผิดชอบในการทำงานในส่วนที่แต่ละหน่วยงานมีความรับผิดชอบอยู่



ภาพที่ 2.41 ความสัมพันธ์ของหน่วยงานในการพัฒนา

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) โดยการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 6 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ศึกษาลักษณะและองค์ประกอบทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อจากกรณีศึกษาต่างประเทศ เป็นกรณีศึกษาที่เป็นตัวแทนจากการที่มีบริบทใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา โดยเข้าถึงกรณีศึกษาจากการสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก โดยมีเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษา ดังนี้

- (1) ท่าเรือในกรณีศึกษาจะต้องเป็นท่าเรือที่ใช้ในการโดยสาร
- (2) ระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อกับท่าเรือจะต้องเป็นขนส่งระบบรางเท่านั้น
- (3) ระยะห่างจากท่าเรือไปจนถึงสถานีรถไฟจะต้องมีระยะไม่เกิน 500 เมตร

โดยจากเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษาดังกล่าว ทำให้ได้กรณีศึกษาทั้งหมด 7 กรณีศึกษา

ตอนที่ 2 การสำรวจสภาพทางกายภาพปัจจุบันของพื้นที่บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง จำนวน 3 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ (1) พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน เชื่อมต่อกับท่าเรือสาทร (2) พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชยเชื่อมต่อกับท่าเรือปากคลองตลาด และ (3) พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าเชื่อมต่อกับท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า ด้วยการสังเกตของผู้วิจัย แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ

- (1) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ประกอบด้วย
 1. ด้านเส้นทางสัญจร
 2. ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ
 3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
- (2) การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม
- (3) การสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน

ตอนที่ 3 การสำรวจพฤติกรรม ทักษะ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อเกิดขึ้นแล้ว และกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ที่การเชื่อมต่อกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการใช้แบบสอบถาม จำนวน 100 ชุด

ตอนที่ 4 การสัมภาษณ์แนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่ (1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ) (2) กรมเจ้าท่า (ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน) (3) สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (วิศวกรโยธาชำนาญการ) (4) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (สถาปนิก)

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ความสำคัญในการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง โดยจะวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้สำรวจ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และข้อมูลจากกรณีศึกษาต่างประเทศ และพื้นที่ศึกษาในประเทศ

ตอนที่ 6 การเสนอแนวทางเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางเพื่อส่งเสริมการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

3.1 หน่วยการศึกษา

3.1.1 พื้นที่

การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง ประกอบด้วยพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 3 พื้นที่ศึกษาจากพื้นที่ทั้งหมด 7 พื้นที่ จากการรู้ตำแหน่งทางขึ้น-ลงของสถานีแน่นอนแล้ว โดยแบ่งเป็น พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางที่มีอยู่ในปัจจุบัน 1 พื้นที่ คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินเชื่อมต่อกับท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่รู้ตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าแน่นอนแล้ว 2 พื้นที่ คือ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชยเชื่อมต่อกับท่าเรือปากคลองตลาด และพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าเชื่อมต่อกับท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า* (*หมายเหตุ. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า-ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าเป็นเพียงการสนับสนุนข้อมูล เนื่องจากเป็นเขตพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่สามารถเก็บข้อมูลได้เพียงพอ)

3.1.2 ผู้ใช้งาน

การสำรวจพฤติกรรม ทักษะ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่างประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาตอนนี้แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- (1) กลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อเกิดขึ้นแล้ว
- (2) กลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ที่การเชื่อมต่อกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต

จำนวนประชากรในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ผู้วิจัยกำหนดขนาดของจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากร โดยขนาดกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มที่ 1 มีจำนวนเท่ากับ 50 คน และกลุ่มที่ 2 จำนวนเท่ากับ 50 คน รวมเป็น 100 คน จากการแจกแบบสอบถามกับผู้ใช้งานที่ผ่านไปผ่านมา และพ่อค้าแม่ค้าจากร้านค้าภายในพื้นที่

3.1.3 หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวคิด นโยบายและข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีการคัดเลือกหน่วยงานโดยการพิจารณาจากความรับผิดชอบของหน่วยงานว่ามีส่วนเกี่ยวข้องในการจะเข้ามาเป็นหน่วยงานในการพัฒนาพื้นที่ โดยมีหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางทั้งหมด 4 หน่วยงาน ได้แก่

- (1) สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ)
- (2) กรมเจ้าท่า (ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน)
- (3) สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (วิศวกรโยธาชำนาญการ)
- (4) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สถาปนิก)

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.2.1 การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง ได้แก่ กล้องถ่ายภาพ แบบสำรวจและแผนที่ คอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์สำนักงาน

3.2.2 การสำรวจพฤติกรรม ทักษะ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้งานพื้นที่

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางในปัจจุบัน / ความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง (คะแนนเฉลี่ยยิ่งมาก หมายถึง เห็นด้วยกับความคิดเห็นนั้น ๆ)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง (คะแนนเฉลี่ยยิ่งมาก หมายถึง เห็นด้วยกับความคิดเห็นนั้น ๆ)

3.2.3 การสัมภาษณ์แนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับตัวแทนของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 4 ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ส่วนที่ 5 แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

3.3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง ด้วยวิธีถ่ายภาพและการจดบันทึก

3.3.1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่

(1) ข้อมูลที่ได้จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนา และเอกสารอื่น ๆ

(2) ภาพแผนผังโครงข่ายรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร และโครงข่ายท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

3.3.2 การสำรวจพฤติกรรมทัศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามส่งให้ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นกลุ่มตัวอย่างพร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจ และรับแบบสอบถามกลับคืนด้วยตัวเอง แล้วนำมาตรวจสอบความถูกต้อง จึงนำไปวิเคราะห์ต่อไป

3.3.3 การสัมภาษณ์แนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำแบบสัมภาษณ์ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงนำไปวิเคราะห์ต่อไป

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

(1) รวบรวมได้จากการสำรวจพื้นที่ทางกายภาพบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

(2) นำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมตามข้อ 1 มาวิเคราะห์ทางสถาปัตยกรรมร่วมกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยวิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) ซึ่งแสดงผลออกมาเป็นคำบรรยาย ภาพ แผนผัง และตาราง

ตอนที่ 2 การสำรวจพฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถาม ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

(1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ สถานะผู้ใช้ข้อมูล พฤติกรรมการใช้พื้นที่ ด้วยการแจกแจงความถี่และหาค่าร้อยละ

(2) วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการสำรวจพฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ ที่มีต่อการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้าของแบบสอบถาม ที่เป็นแบบประเมินค่า 5 ระดับ หาค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

(3) วิเคราะห์การสำรวจพฤติกรรม ทศนคติ และความคาดหวังในการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการออกแบบการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมอยู่แล้ว และพื้นที่ที่กำลังจะมีการเชื่อมต่อการคมนาคมเกิดขึ้นในอนาคต

ตอนที่ 3 การสัมภาษณ์ข้อมูลแนวคิด นโยบาย การบริหารจัดการ และข้อจำกัดจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากแบบสัมภาษณ์ ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็นแต่ละด้าน ดังนี้

(1) วิเคราะห์ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง เพื่อให้ทราบถึงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

(2) วิเคราะห์ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงความเชื่อมโยงของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และการบริหารจัดการ

(3) วิเคราะห์ข้อมูลด้านข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง เพื่อให้ทราบถึงปัจจัย และข้อจำกัดต่าง ๆ ในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

(4) วิเคราะห์ข้อมูลด้านแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางในอนาคต เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มที่จะเกิดการพัฒนาก่อของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ตอนที่ 4 การเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

การออกแบบทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 นำผลวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์พื้นที่ทางกายภาพในตอนต้นที่ 1 ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพจากกลุ่มตัวอย่างตอนที่ 2 และข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในตอนต้นที่ 3 มาหาความสัมพันธ์ที่เหมาะสมลงตัวตามหลักวิชาการและข้อเท็จจริงของพื้นที่ในแต่ละส่วน เพื่อการนำไปเป็นองค์ประกอบในการเสนอแนวทางที่เป็นองค์รวมทั้งหมด

ส่วนที่ 2 ดำเนินการเสนอแนวทางทางกายภาพดังนี้

(1) นำองค์ประกอบย่อยในแต่ละโซนมาเสนอแนวทางทางกายภาพตามหลักทฤษฎีทางสถาปัตยกรรม โดยเน้นองค์ประกอบหลัก 3 ด้าน คือ

1. ด้านเส้นทางการสัญจร
2. ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ
3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

(2) นำการออกแบบทุกด้านตามข้อ 1 มาสร้างเป็นรูปแบบองค์รวมของการพัฒนาและการบริหารจัดการพื้นที่ ที่เป็นรูปธรรมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง เสนอเป็นแนวทางในการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางต่อไป

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งแบบราง เป็นการรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ พฤติกรรมและทัศนคติต่อพื้นที่จากผู้ใช้งาน และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

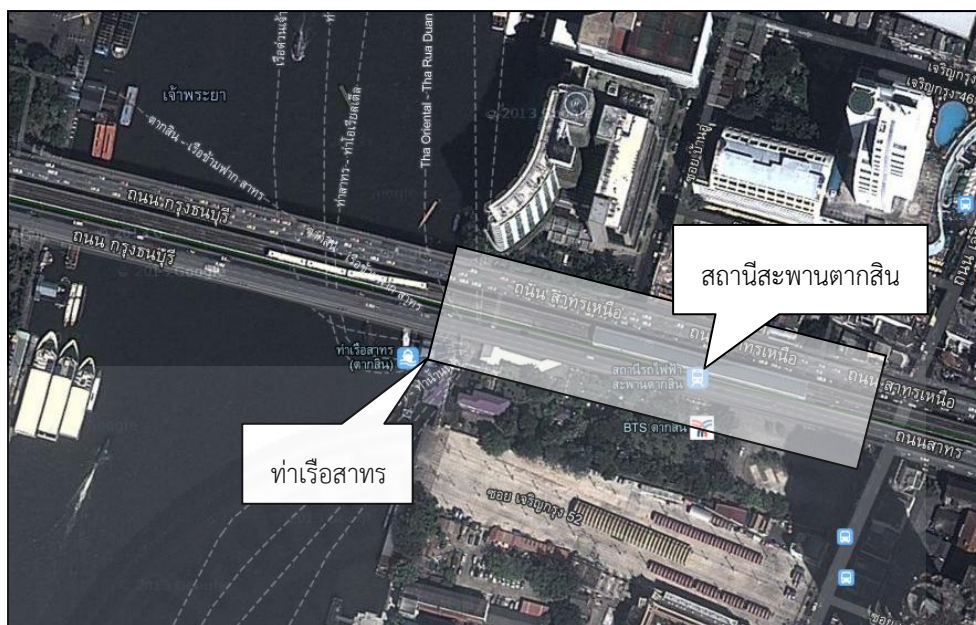
- 4.1 การสำรวจพื้นที่
- 4.2 พฤติกรรม ทัศนคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งานต่อพื้นที่
- 4.3 แนวคิด นโยบาย และข้อจำกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4.4 สรุปผลการวิเคราะห์

4.1 การสำรวจพื้นที่

การสำรวจพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยทั้งหมด 3 พื้นที่ ได้แก่(1) พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน (2)พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย (3)พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีสะพานพระนั่งเกล้า โดยเนื้อหาในการสำรวจพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม และการสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน

ท่าเรือสาทรเป็นท่าเรือที่เป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมต่อกับคมนาคมทางน้ำได้ทั้งเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือโดยสารคลองดาวคะนอง ปัจจุบันยังเป็นท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพียงแห่งเดียวที่สามารถเชื่อมต่อกับขนส่งระบบรางได้ มีผู้โดยสารจำนวนมากจากพื้นที่ริมแม่น้ำที่อยู่ห่างออกไปจำเป็นต้องพึ่งการคมนาคมด้วยเรือมายังท่าเรือสาทรเพื่อเชื่อมต่อไปยังระบบรถไฟฟ้า (ดังภาพที่ 4.1)



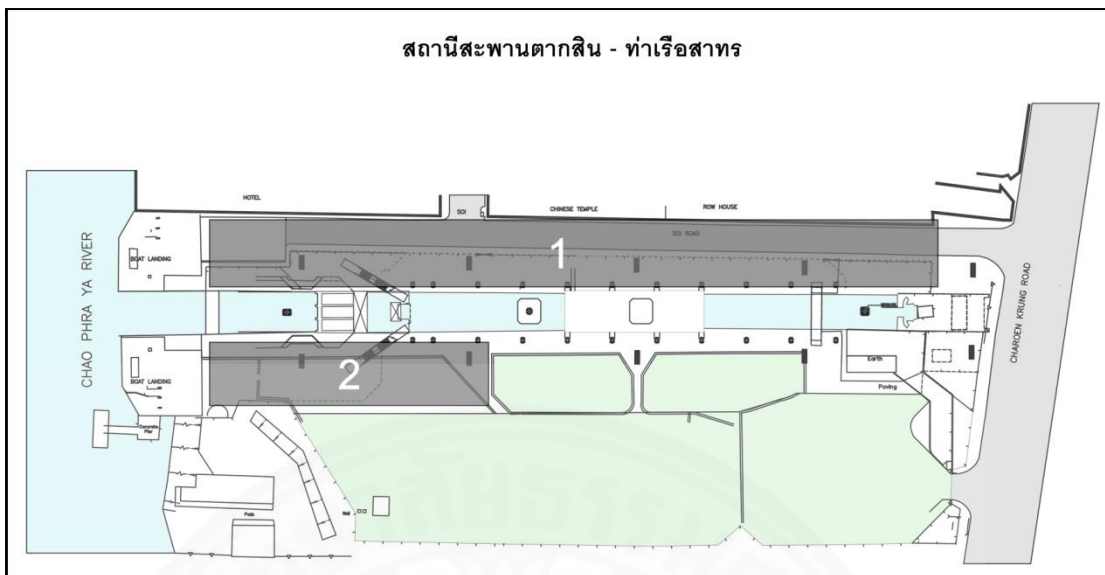
ภาพที่ 4.1ผังบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรจาก.google maps

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

ท่าเรือสาทร มีท่าเรือทั้งหมด 2 ท่า คือ ท่าเรือข้ามฟากและท่าเรือด่วน แยกกันอย่างชัดเจน ส่วนทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินมีทั้งหมด 4 ทางขึ้น-ลง โดยอยู่ฝั่งริมถนน 2 ทาง และอยู่ฝั่งท่าเรือ 2 ทาง โดยมีคลองระบายน้ำเป็นเส้นแบ่งตรงกลางระหว่าง 2 ฝั่ง การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ประกอบด้วย ด้านเส้นทางสัญจร ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ และด้านสิ่งแวดล้อมความสะอาดโดยมีรายละเอียดของพื้นที่ดังนี้

(1)ด้านเส้นทางสัญจร

ลักษณะทางเดินเท้าของพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือสาทรกับรถไฟฟ้าสะพานตากสิน มีทางเดินเท้าตั้งแต่ความกว้างประมาณ 2 เมตร (แคบ จากมาตรฐานความกว้างของช่องทางเดิน หน้า 24) ไปจนถึงทางเดินเท้าที่กว้างมากถึง 10 เมตร เนื่องจากพื้นที่เชื่อมต่อนี้ถูกแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง โดยมีคลองระบายน้ำกั้นอยู่ระหว่างกลาง ลักษณะทางเดินเท้าจึงมีความแตกต่างกันของพื้นที่ 2 ฝั่ง (ดังภาพที่ 4.2)



ภาพที่ 4.2ผังบริเวณแสดงขอบเขตของพื้นที่ 2 ผัง



ภาพที่ 4.3ลักษณะของพื้นที่ผังที่ 1



ภาพที่ 4.4 ลักษณะของพื้นที่ฝั่งที่ 2

โดยพื้นที่ฝั่งที่ 1 (ดังภาพที่ 4.3) จะเป็นพื้นที่ฝั่งที่มีถนนเข้ามายังพื้นที่จากถนนสายหลักโดยเป็นซอยที่มีการเชื่อมต่อไปยังซอยอื่นๆ และเป็นเส้นทางสำหรับบริการรถสองแถว และจักรยานยนต์รับจ้าง เข้ามายังบริเวณท่าเรือ โดยจากการที่พื้นที่ฝั่งนี้มีถนนสำหรับรถยนต์เข้ามายังบริเวณท่าเรือ ทำให้พื้นที่ทางเดินเท้ามีความแคบมากซึ่งทางเท้าขนาบข้างไปกับถนนมีความกว้างเพียง 1-2 เมตร อีกทั้งยังมีร้านค้าแผงลอยเป็นสิ่งกีดขวางบนทางเท้า ทำให้เป็นปัญหาสำหรับผู้ใช้งานที่สามารถใช้งานทางเดินเท้าได้ลำบาก ต้องใช้ถนนบริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือเป็นพื้นที่สำหรับการเดินเท้า

พื้นที่ฝั่งที่ 2 (ดังภาพที่ 4.4) จะเป็นพื้นที่ฝั่งที่มีแต่ทางเดินเท้าและมีหลังคาคลุมในการเดินเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า ลักษณะของทางเดินเท้ากว้างและไม่มีกีดขวางเส้นทางในการเดิน มีทางลาดสำหรับคนพิการ แต่ไม่มีแผ่นพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับเตือนคนพิการ บริเวณทางเดินเท้า ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้พิการทางด้านสายตา ซึ่งปัญหาที่พบ คือ บริเวณศาลาที่มีหลังคาคลุมจะมีคนจรจัดมาอาศัยอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยต่อผู้ที่เดินผ่านไป-มา สภาพของทางเดินเท้าอยู่ในสภาพดีปานกลาง ไม่เกิดปัญหาต่อการเดิน

(2) ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

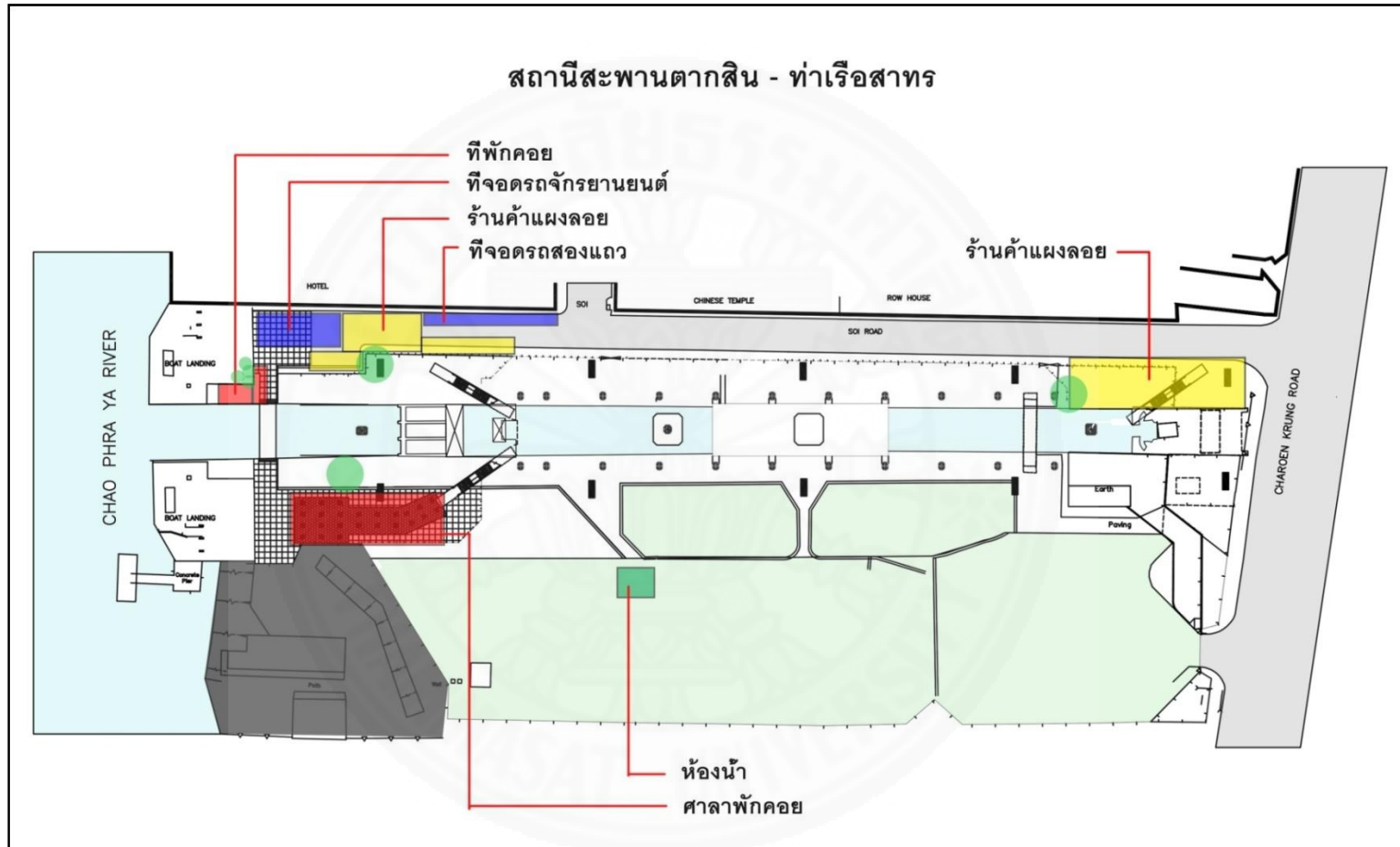
ลักษณะด้านสภาพแวดล้อม จะพบว่าพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งมีต้นไม้หรือพื้นที่สีเขียวจำนวนน้อย (ดังภาพที่ 4.3-4.4) แต่พื้นที่ซึ่งอยู่บริเวณใต้สะพานและใต้สถานีรถไฟฟ้า ทำให้ได้รับร่มเงาจากสะพาน ส่งผลให้บริเวณพื้นที่จะร้อนเพียงบางช่วงเวลา เนื่องจากได้รับร่มเงาเกือบจะตลอดทั้งวัน ในพื้นที่มีพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานยนต์ แต่ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ทำให้มีการจอดรถยนต์อย่างไม่เป็นระเบียบและเป็นอุปสรรคต่อการใช้งาน

(3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก จะมีพื้นที่สำหรับเป็นจุดพักคอย และที่นั่งสาธารณะค่อนข้างมาก และอยู่ในสภาพไม่ทรุดโทรมสามารถใช้งานได้ (ดังภาพที่ 4.4) ซึ่งมีปริมาณเพียงพอในช่วงเวลากลางวัน แต่พบว่า ในช่วงเวลากลางคืน สำหรับวันหยุดพื้นที่พักคอยจะมีปริมาณไม่เพียงพอต่อผู้ที่มาใช้งาน ทำให้ปริมาณผู้ที่มีรถรอเรื่อล้นออกมายังพื้นที่บริเวณด้านหน้าของท่าเรือ และปัญหาที่พบสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาใช้งานจากการสังเกตของผู้วิจัย คือ ปัญหาเรื่องป้ายบอกเส้นทางที่ไม่มีต่อเนื่อง และไม่เพียงพอ และไม่มีแผนที่บอกเส้นทางไปยังพื้นที่สำคัญโดยรอบ อีกทั้งยังขาดจุดบริการนักท่องเที่ยวที่จะคอยตอบคำถามสำหรับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ทำให้เกิดความสับสนและต้องใช้เวลาก่อนที่จะออกจากบริเวณท่าเรือค่อนข้างมาก ส่งผลต่อความหนาแน่นบริเวณด้านหน้าพื้นที่ท่าเรือ

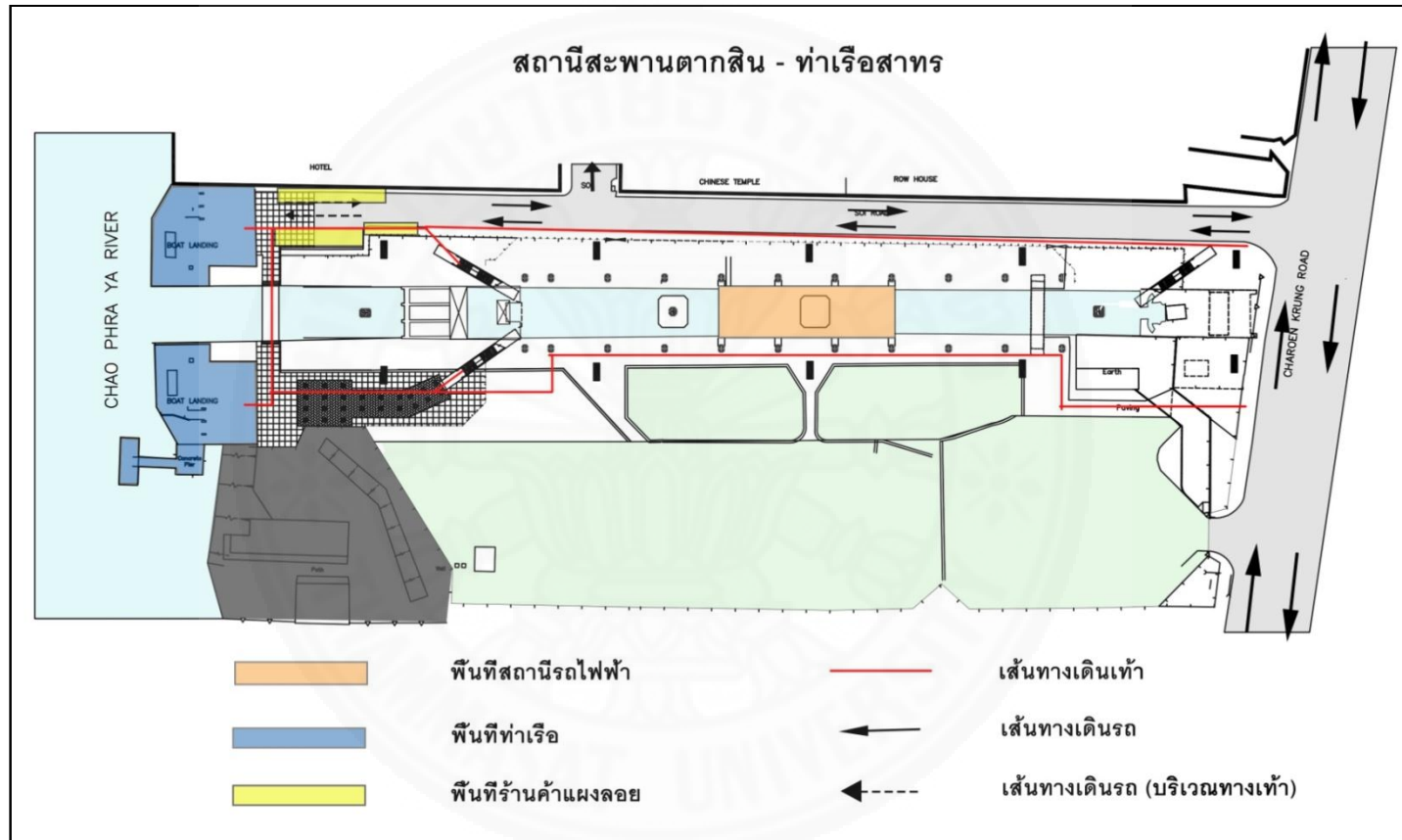
การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม

ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่แบ่งเป็นส่วนค่อนข้างชัดเจน การใช้งานที่เป็นรูปแบบเดียวกันจะตั้งอยู่ในส่วนของพื้นที่ใกล้เคียงกัน(ดังภาพที่ 4.5) แต่ยังไม่มีการจัดการอย่างเป็นระบบในพื้นที่นั้นๆ ยังมีการตั้งเรียงรายกีดขวางเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งาน โดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณทางเท้า ซึ่งทำให้ผู้ใช้งานต้องลงมาเดินในบริเวณที่เป็นถนนแทน ประกอบกับการแบ่งแยกพื้นที่ที่รถสามารถเข้าถึงกับพื้นที่ที่คนสามารถเข้าถึงอย่างไม่ชัดเจน ทำให้การใช้งานที่เกิดขึ้นในพื้นที่เกิดความวุ่นวาย การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้งานที่เกิดขึ้น หลังจากนั้นรูปแบบของการใช้ประโยชน์พื้นที่จึงเกิดขึ้นตามมาในบริเวณที่เป็นเส้นทางสัญจรผ่านของผู้ใช้งานเป็นหลัก



ภาพที่ 4.5 การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่

การสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน

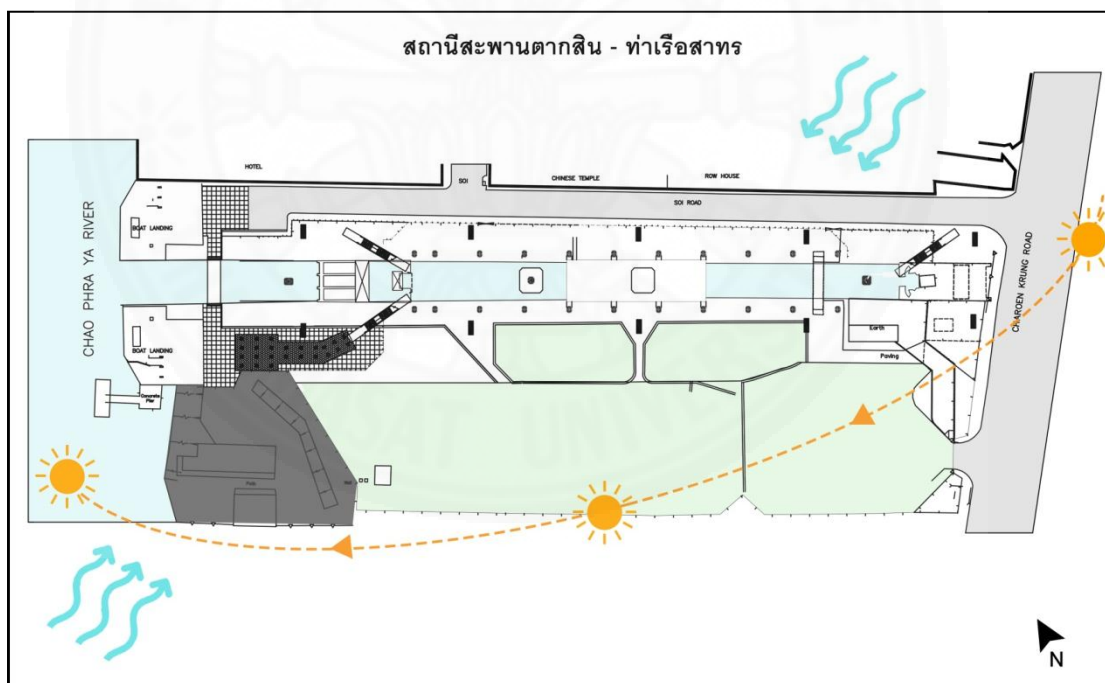


ภาพที่ 4.6 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ

เส้นทางสัญจรในพื้นที่จากบริเวณท่าเรือไปยังสถานีรถไฟฟ้า แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางที่1 (ด้านบน) เป็นเส้นทางจากท่าเรือข้ามฟากไปยังสถานีรถไฟฟ้า เส้นทางที่2 (ด้านล่าง) เป็นเส้นทางจากท่าเรือต่วนไปยังสถานีรถไฟฟ้า (ดังภาพที่ 4.6) โดยมีระยะทางในการเดินไม่มาก

- ระยะจากท่าเรือสาทร สู่สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน 120 เมตร (ระยะเดิน)

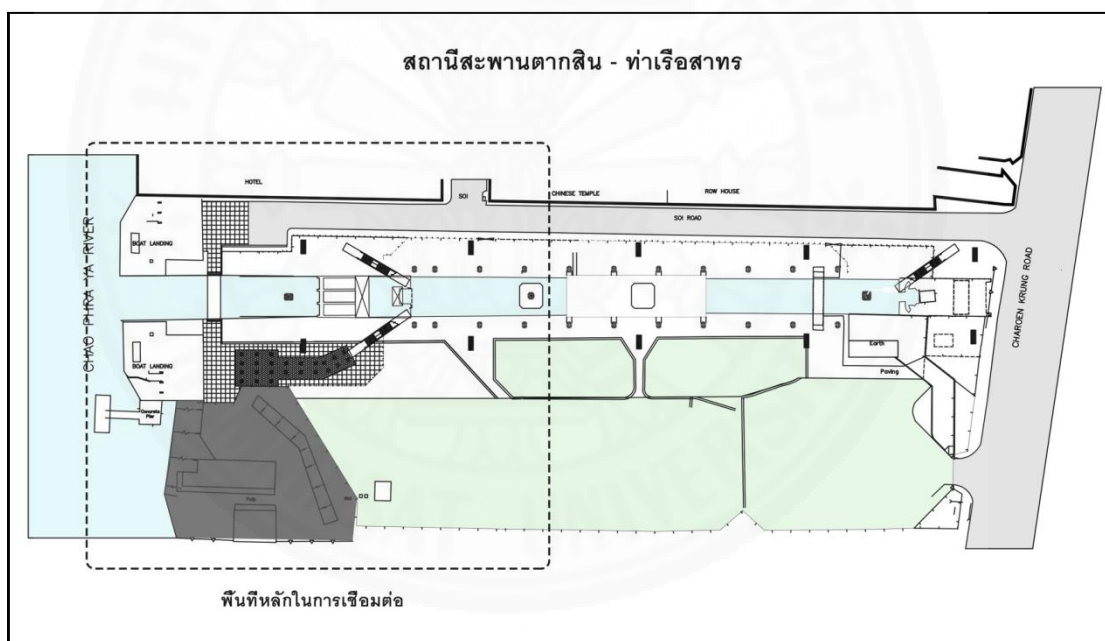
โดยจากการสำรวจพื้นที่ในวันธรรมดา ช่วงเวลา 13.00-15.00น. จากการสังเกตของผู้วิจัย พบว่า ผู้ใช้งานจากท่าเรือต่วนไปยังสถานีรถไฟฟ้า จะเลือกเส้นทางที่2 (ด้านล่าง) มากกว่าในอัตราส่วนประมาณ 1.5:1 คนต่อผู้ใช้งานเส้นทางที่1 ถ้าเป็นผู้ใช้งานที่เดินจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังท่าเรือต่วน ก็จะเลือกเส้นทางที่2 (ด้านล่าง) มากกว่าในอัตราส่วนประมาณ 1.5:1 คนต่อผู้ใช้งานเส้นทางที่1 เช่นกัน ส่วนถ้าเป็นผู้โดยสารที่เดินจากท่าเรือข้ามฟากไปยังรถไฟฟ้า จะเลือกใช้เส้นทางที่ 1 (ด้านบน) เสมอ ซึ่งจากการสังเกต คิดว่าเนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงบ่าย และมีแสงแดดส่องลงมายังพื้นที่ ผู้ใช้งานจึงเลือกเดินในเส้นทางที่ใกล้กว่า



ภาพที่ 4.7ทิศทางของแดด-ลมภายในพื้นที่

จากทิศทางของแดดในช่วงเช้าและช่วงเที่ยงจะไม่ค่อยส่งผลต่อการใช้งานพื้นที่ เนื่องจากได้รับร่มเงาจากการเป็นพื้นที่บริเวณใต้สะพาน จึงได้รับผลกระทบที่เกิดจากแสงแดดค่อนข้างน้อย แต่จะส่งผลโดยตรงในช่วงเวลาเย็น เนื่องจากทางด้านทิศตะวันตกจะอยู่เฉียงไปจากเส้นทางของสะพาน ทำให้แสงแดดส่งผลโดยตรงต่อการใช้งานพื้นที่ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบหลัก ๆ จะเป็นบริเวณท่าเรือ และพื้นที่ด้านหน้าทางเข้า-ออกท่าเรือ ที่จะได้รับผลกระทบจากแสงแดดในช่วงเย็น ทั้งการมีแสงแยงสายตา และความร้อนที่ได้รับ

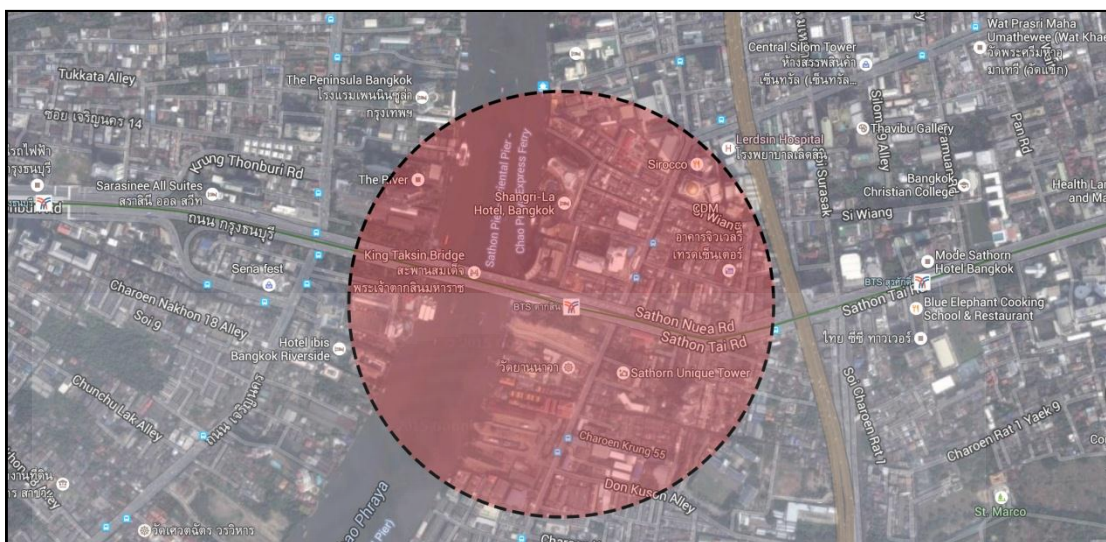
จากทิศทางของลมต่อพื้นที่บริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่จะไม่ค่อยได้รับประโยชน์จากลม เนื่องจากการเป็นพื้นที่ที่ถูกรอบล้อมไปด้วยอาคาร และการเป็นพื้นที่ใต้สะพาน แต่ในส่วนของพื้นที่บริเวณที่อยู่ริมแม่น้ำ ทั้งบริเวณท่าเรือ และพื้นที่ที่ถัดเข้ามาในบริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกท่าเรือจะได้รับความเย็นจากลมที่พัดผ่านแม่น้ำเข้ามาในบางช่วงเวลา (ดังภาพที่ 4.7)



ภาพที่ 4.8 แผนผังแสดงพื้นที่หลักในการเชื่อมต่อ

พื้นที่หลักในการเชื่อมต่อของพื้นที่จะเป็นพื้นที่บริเวณที่เชื่อมจากท่าเรือด่วนและท่าเรือข้ามฟากไปยังบันไดทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นพื้นที่หลักในการเชื่อมต่อที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน และมีการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างมากในบริเวณนี้ (ดังภาพที่ 4.8)

ลักษณะพื้นที่ใกล้เคียงของพื้นที่เชื่อมต่อ



ภาพที่ 4.9 แผนที่ผังพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ

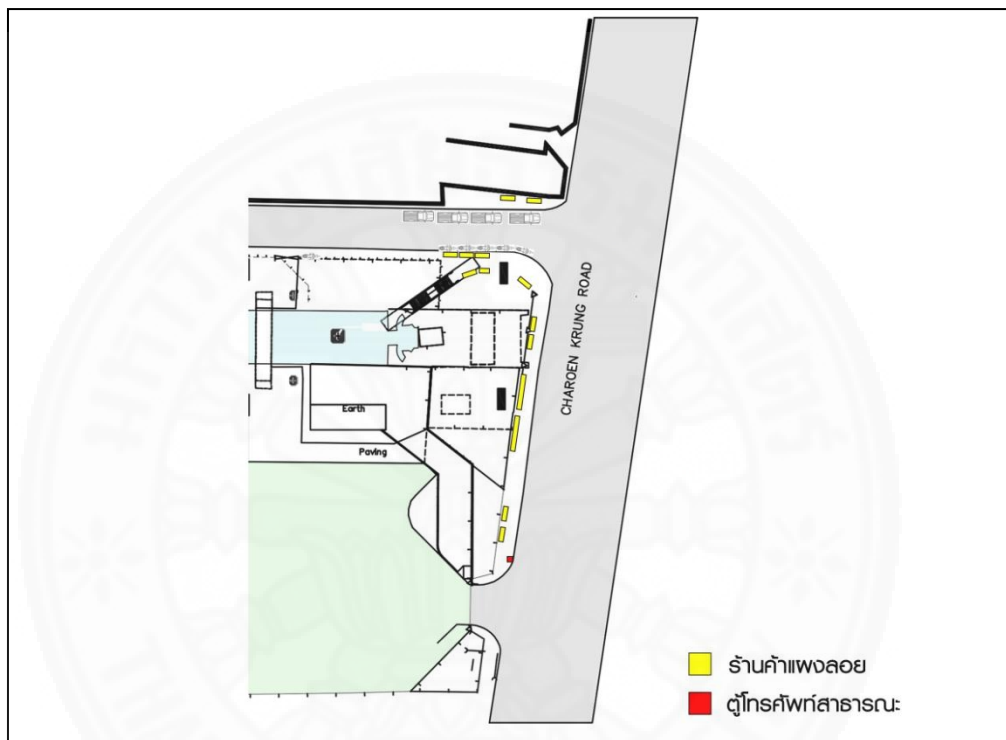
ลักษณะของพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรรอบพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือสาทรกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ประกอบด้วยพื้นที่อยู่อาศัย ได้แก่ โรงแรม คอนโดมิเนียม และตึกแถวต่าง ๆ พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่สำนักงานต่าง ๆ เป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้มีผู้คนเข้ามาใช้งานยังพื้นที่เชื่อมต่อเป็นจำนวนมากเกือบตลอดทั้งวัน เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรบริเวณโดยรอบของพื้นที่มีมาก และเป็นพื้นที่อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ทำให้มีผู้ที่ต้องเดินทางใช้งานผ่านพื้นที่เชื่อมต่อ จากทั้งบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่เข้าไปใช้เพื่อเชื่อมต่อไปยังบริเวณใจกลางเมือง และผู้ใช้งานที่มาจากบริเวณรอบนอกเมืองเดินทางเข้ามายังพื้นที่ในเมืองเป็นต้น

ลักษณะการใช้งานของพื้นที่ในจุดต่าง ๆ

พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินมีพื้นที่ขนาดใหญ่ จึงแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วนในการสำรวจลักษณะการใช้งานของพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่บริเวณฝั่งริมถนนเจริญกรุง พื้นที่บริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ และพื้นที่บริเวณฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยในการลงไปสำรวจลักษณะการใช้งานของพื้นที่นี้ เป็นการสำรวจในช่วงเวลา 13.00-15.00 น. มีลักษณะการใช้งานเป็นดังต่อไปนี้

พื้นที่บริเวณฝั่งริมถนนเจริญกรุง

การใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมถนนเจริญกรุงส่วนใหญ่มีการตั้งร้านค้าแผงลอยบนบริเวณทางเดินเท้า และมีการจอดรถโดยสารบริเวณปากซอยทางเข้าไปยังบริเวณภายในพื้นที่ (ดังภาพที่ 4.10)



ภาพที่ 4.10 ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมถนนเจริญกรุง



ภาพที่ 4.11 บริเวณทางเดินเท้าด้านหน้าของพื้นที่ริมถนนเจริญกรุง

บริเวณทางเดินเท้าด้านหน้าริมถนนเจริญกรุง มีการตั้งร้านค้าแผงลอยตลอดแนวบนทางเดินเท้า ส่งผลต่อการสัญจรบนทางเดินเท้าเล็กน้อย และบริเวณด้านหน้าไม่มีสิ่งที่ยบ่งบอกว่าบริเวณด้านในมีสถานีรถไฟฟ้า และท่าเรืออยู่ ซึ่งจากด้านหน้าก็ไม่สามารถมองเห็นทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือได้ถนัดนัก ซึ่งส่งผลต่อผู้ที่ไม่เคยมาใช้งานในพื้นที่ (ดังภาพที่ 4.11)



ภาพที่ 4.12 บริเวณทางเดินเท้าด้านหน้าของพื้นที่ริมถนนเจริญกรุง

บนทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าของพื้นที่ที่มีการตั้งร้านค้าแผงลอยตลอดแนวของทางเดินเท้าจะเห็นได้ว่า การตั้งร้านค้าแผงลอยนั้นส่งผลต่อผู้ที่ใช้งานบนทางเดินเท้าพอสมควร

เนื่องจากการมีร้านค้าแผงลอยมาตั้งทำให้ขนาดของทางเดินเท้าหายไปครึ่งหนึ่งจากที่ควรจะเป็น (ดังภาพที่ 4.12)



ภาพที่ 4.13 บริเวณปากซอยทางเข้าไปยังภายในพื้นที่

บริเวณปากซอยของทางเข้าไปยังพื้นที่ที่มีการจอดรถโดยสารทั้งรถสองแถว และจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งทำให้ถนนของซอยจากการที่รถสามารถสัญจรสวนทางกันได้ จึงสวนทางกันได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และบนทางเดินเท้าที่มีการจอดจักรยานยนต์รับจ้างก็ยังคงถูกใช้เป็นที่ในการนั่งรอผู้โดยสารของผู้รับจ้างจักรยานยนต์รับจ้างอีกด้วย (ดังภาพที่ 4.13)



ภาพที่ 4.14 ทางเดินเท้าบริเวณปากซอยทางเข้าไปยังภายในพื้นที่

บริเวณทางเดินเท้าปากซอยทางเข้าไปยังภายในพื้นที่สามารถใช้งานได้อย่างลำบากพอสมควร เนื่องจากบนทางเดินเท้ามีการตั้งร้านค้าแผงลอย และยังมีเสาไฟฟ้าและเสาของป้ายต่าง ๆ เป็นสิ่งกีดขวางการสัญจรบนทางเดินเท้า (ดังภาพที่ 4.14)



ภาพที่ 4.15 ทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

บนทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ามีการตั้งร้านค้าแผงลอยอย่างหนาแน่น ส่งผลต่อการสัญจรบนทางเดินเท้าด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าอย่างมาก ยิ่งถ้ามีผู้ที่ยึดซื้อของจากร้านค้าแผงลอยก็จะทำให้การสัญจรสวนกันบนทางเดินเท้าลำบากมากยิ่งขึ้น (ดังภาพที่ 4.15)

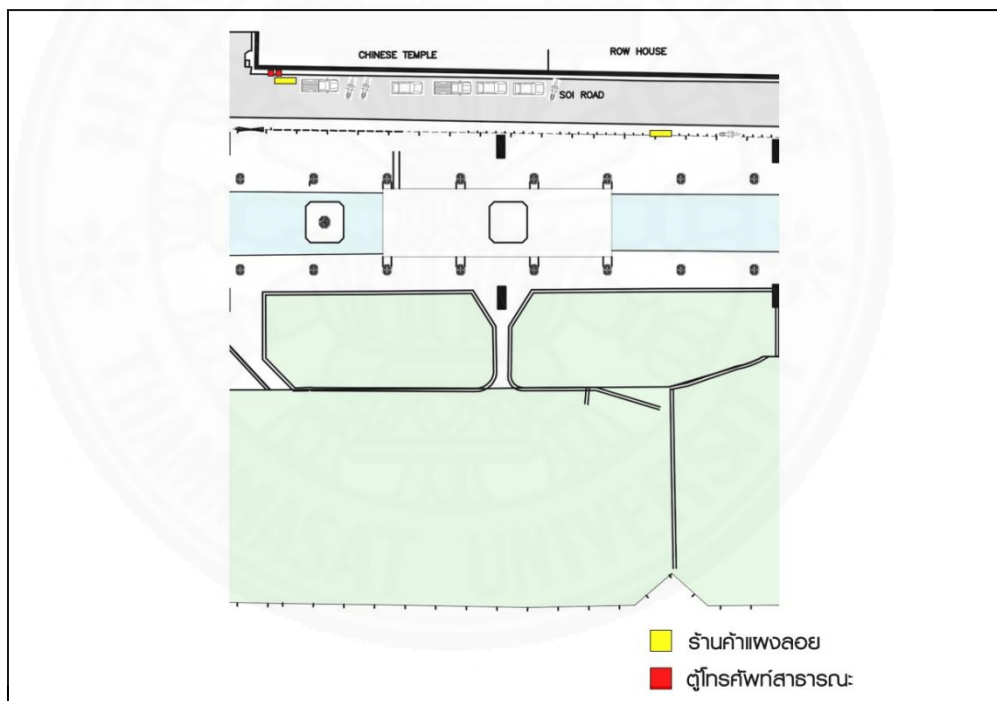


ภาพที่ 4.16 ทางเดินเท้าด้านข้างของทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

ทางเดินเท้าด้านข้างของทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ามีขนาดของทางเดินเท้าค่อนข้างแคบ ประมาณ 1.5 เมตรเท่านั้น อีกทั้งยังมีการนำจักรยานยนต์ขึ้นมาจอดบนทางเดินเท้า ทำให้การสัญจรของทางเดินเท้าใช้งานได้ไม่สะดวกบางช่วงที่มีผู้สัญจรสวนทางกัน อาจต้องมีการลงไปเดินบนบริเวณถนนแทนอีกด้วย (ดังภาพที่ 4.16)

พื้นที่บริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

การใช้งานของพื้นที่บริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำส่วนใหญ่เป็นทางเดินเท้าที่มีขนาดค่อนข้างแคบประมาณ 1.5 เมตรตลอดทาง ทางเดินเท้ามีเว้นช่วงบ้าง และมีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้าเล็กน้อย เช่น การมีร้านค้าหาบเร่ และจักรยานยนต์จอดบนทางเดินเท้า เป็นต้น (ดังภาพที่ 4.17)



ภาพที่ 4.17 ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ



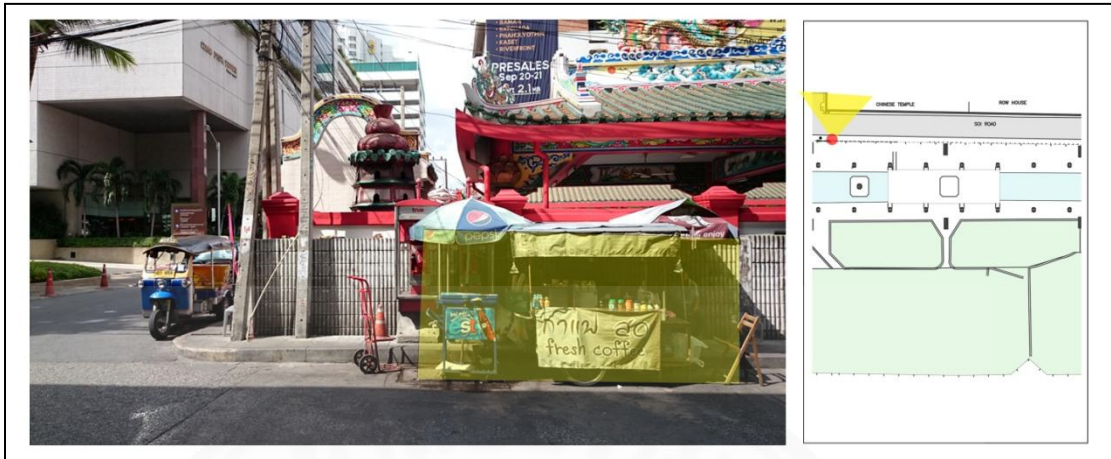
ภาพที่ 4.18 บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำมีขนาดทางเดินค่อนข้างแคบทั้งสองฝั่งของถนน แต่มีการใช้งานในการสัญจรเพียงฝั่งเดียว ซึ่งมีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้าทั้งการนำจักรยานยนต์ขึ้นมาจอดบนทางเดินเท้า และมีการตั้งของร้านหาบเร่ ซึ่งทำให้ทางเดินเท้าที่มีขนาดค่อนข้างเล็กอยู่แล้ว เล็กลงไปอีก แต่ส่งผลต่อการใช้งานไม่ค่อยมาก เนื่องจากมีผู้สัญจรไปมาค่อนข้างน้อย (ดังภาพที่ 4.18)



ภาพที่ 4.19 บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำถ้าัดเข้ามาจะเห็นได้ว่าทางเดินเท้าขาดความต่อเนื่อง และมีขนาดค่อนข้างแคบตลอดทั้งเส้นทาง



ภาพที่ 4.20 ร้านค้าแผงลอยอีกฝั่งหนึ่งของทางเดินเท้า

อีกฝั่งของทางเดินเท้ามีการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่บนทางเดินเท้า แต่เนื่องจากทางเดินเท้าฝั่งนั้นไม่ได้ถูกใช้งานในการสัญจรไปมาอยู่แล้ว จึงไม่ส่งผลต่อการใช้งานของพื้นที่ (ดังภาพที่ 4.20)



ภาพที่ 4.21 บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำสามารถไปใช้ได้ไม่มีปัญหา แม้จะมีขนาดค่อนข้างแคบ แต่เนื่องจากมีผู้สัญจรไปมาค่อนข้างน้อยขนาดจึงไม่ส่งผลต่อการใช้งาน แต่จะเห็นได้ว่าทางเดินเท้าไม่มีความต่อเนื่องไปตลอดทั้งเส้นทาง (ดังภาพที่ 4.21)



ภาพที่ 4.22 บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

บริเวณทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ ตลอดเส้นทางจะไม่ค่อยพบกับสิ่งกีดขวางบนเส้นทางสัญจร บริเวณที่จะพบมากจะเป็นบริเวณที่ใกล้กับพื้นที่ริมถนน ที่จะพบสิ่งกีดขวางเส้นทางสัญจร ทั้งจักรยานยนต์บนทางเดินเท้า และร้านค้าแผงลอยต่าง ๆ (ดังภาพที่ 4.22)

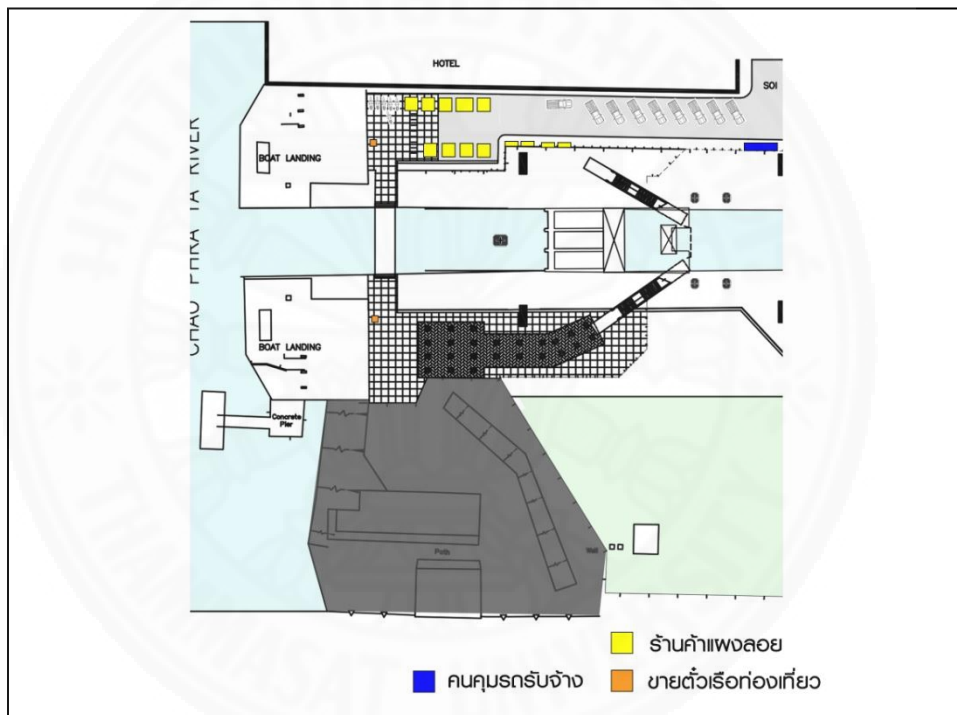


ภาพที่ 4.23 บริเวณทางเดินเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำ

บริเวณทางเดินอีกฝั่งของพื้นที่ที่มีการเชื่อมระหว่างถนนไปยังริมน้ำเช่นกัน แต่พบว่าไม่ค่อยมีผู้สัญจรไปมาเลือกใช้เส้นทางนี้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ติดกับสวน และไม่มีรถยนต์สัญจรผ่านไปมา จึงทำให้พื้นที่ค่อนข้างเงียบ และมีความเปลี่ยวจึงไม่ค่อยมีผู้ใช้งานในบริเวณนี้ (ดังภาพที่ 4.23)

พื้นที่บริเวณฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา

การใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีการใช้งานพื้นที่แบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง โดยมีคลองเป็นส่วนกัน มีท่าเรืออยู่ทั้ง 2 ฝั่งของพื้นที่ เป็นท่าเรือข้ามฟาก และท่าเรือด่วนกับท่าเรือท่องเที่ยว โดยมีทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งฝั่งที่มีท่าเรือข้ามฟากเป็นฝั่งที่มีถนนเข้ามาจากถนนเจริญกรุง ซึ่งบริเวณทางเดินเท้าของฝั่งนั้นเต็มไปด้วยร้านค้าแผงลอยอยู่ตั้งแต่ทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าไปจนถึงบริเวณด้านหน้าท่าเรือข้ามฟาก ส่วนอีกหนึ่งฝั่งจะไม่มีร้านค้าแผงลอยอยู่เลยไปจนถึงบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า (ดังภาพที่ 4.24)



ภาพที่ 4.24 ลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา



ภาพที่ 4.25 บริเวณสามแยกด้านหลังของโรงแรม

บริเวณสามแยกด้านหลังของโรงแรมบนถนนในซอยมีการจอดรถสองแถวอยู่ตลอดแนวถนนไปจนสุดเกือบถึงบริเวณด้านหน้าทางเข้าท่าเรือข้ามฟาก ซึ่งถนนบริเวณนี้จะมีเพียงรถสองแถวและจักรยานยนต์รับจ้างเท่านั้นที่เข้ามาถึง ส่วนบนทางเดินเท้าถูกใช้เป็นที่นั่งของคนขับรถสองแถวเกือบครึ่งหนึ่งของความกว้างทางเดินเท้า ซึ่งทำให้ผู้สัญจรบนทางเดินเท้าเดินสวนทางกันไม่ได้ (ดังภาพที่ 4.25)



ภาพที่ 4.26 ทางเดินเท้าด้านข้างทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

บริเวณทางเดินเท้าด้านข้างทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเป็นบริเวณที่ใช้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างของผู้โดยสารที่จะเดินทางมายังท่าเรือ จะเห็นว่าบริเวณถนนยังมี

การจอดรถสองแถวเข้ามาถึงบริเวณนี้จากการจอดตั้งแต่บริเวณสามแยกหลังโรงแรม และบริเวณด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าจะมีการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่บนทางเดินเท้า จนเกือบถึงบริเวณทางเข้าไปยังท่าเรือข้ามฟาก (ดังภาพที่ 4.26)



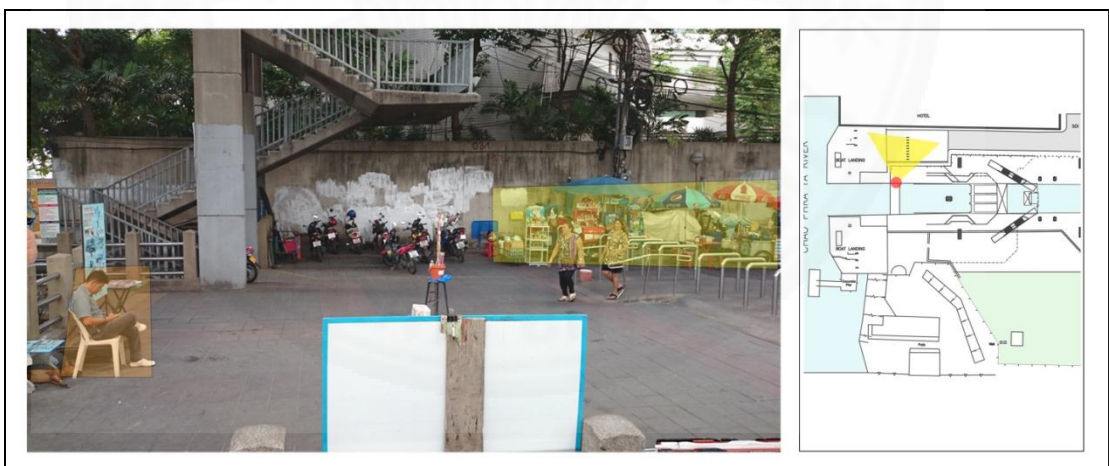
ภาพที่ 4.27 ร้านค้าแผงลอยตลอดแนวเกือบถึงบริเวณทางเข้าท่าเรือ

บริเวณถนนก่อนถึงทางเข้าบริเวณท่าเรือข้ามฟากเป็นที่ตั้งของร้านค้าแผงลอยยาวตลอดแนวไปจนถึงทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า อีกทั้งเป็นจุดรับผู้โดยสารของรถสองแถว และจักรยานยนต์รับจ้างอีกด้วย จะเห็นว่าร้านค้าแผงลอยตั้งบังทางเดินเท้าที่มีขนาดเล็ก ทำให้ผู้สัญจรต้องลงมาเดินในบริเวณถนนซึ่งยังมีจักรยานยนต์สัญจรผ่านไปมา เนื่องจากมีจักรยานยนต์เข้ามาจอดในพื้นที่บริเวณด้านหน้าทางเข้าท่าเรือ (ดังภาพที่ 4.27)



ภาพที่ 4.28 ร้านค้าแผงลอยด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

บริเวณร้านค้าแผงลอยแผงลอยด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ามีการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่บนบริเวณทางเดินเท้า แต่ทางเดินเท้าที่มีขนาดค่อนข้างกว้าง และร้านค้าแผงลอยตั้งเรียงกันอยู่ชิดริม ทำให้บนทางเดินเท้ายังสัญจรไปมาสวนทางกันได้สะดวก (ดังภาพที่ 4.28)



ภาพที่ 4.29 บริเวณด้านหน้าทางเข้าท่าเรือข้ามฟาก

บริเวณด้านหน้าทางเข้าท่าเรือข้ามฟากจะเห็นได้ว่าการตั้งร้านค้าแผงลอยเข้ามาเกือบถึงบริเวณด้านหน้าทางเข้า และยังมีการใช้พื้นที่ในการจอดจักรยานยนต์ แต่ยังสามารถเดินสัญจรไปมาได้สะดวก เนื่องจากพื้นที่ด้านหน้าทางเข้าท่าเรือเป็นพื้นที่โล่งขนาดค่อนข้างกว้าง แต่อาจจะ

ต้องคอยระวังจักรยานยนต์ที่จะเข้ามาจอดในบางครั้ง โดยด้านหน้าของทางเข้าท่าเรือมีการตั้งขายตั๋วเรือท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติลงเรือหางยาวท่องเที่ยวแม่น้ำเจ้าพระยา (ดังภาพที่ 4.29)

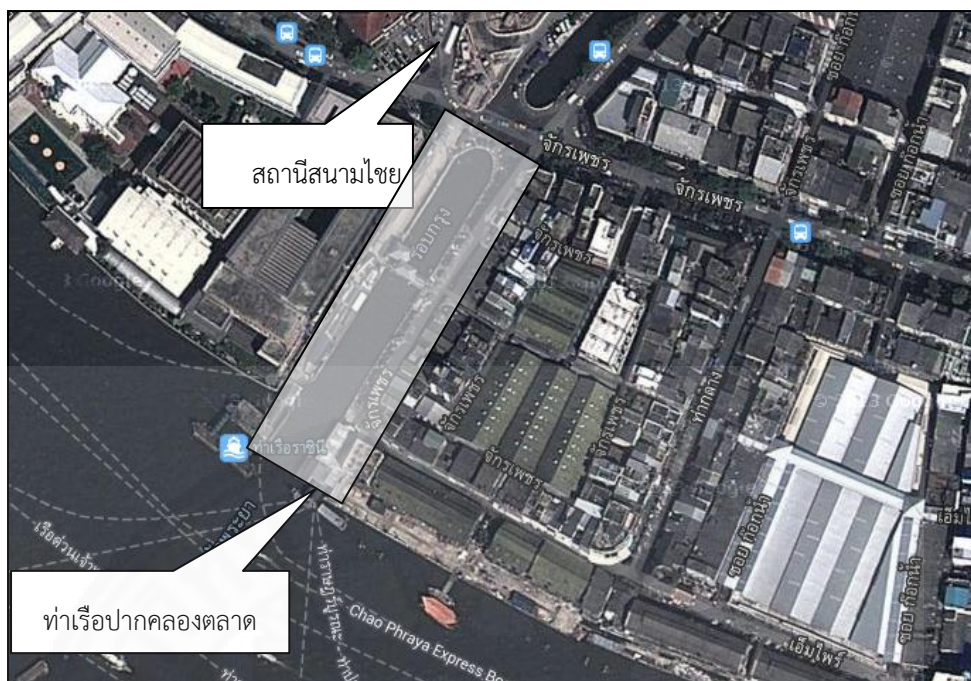


ภาพที่ 4.30 บริเวณศาลาด้านหน้าทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้า

บริเวณศาลานี้อยู่ในฝั่งที่มีท่าเรือด่วนและท่าเรือท่องเที่ยวอยู่ เป็นศาลาที่มีหลังคาคลุมจากบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า สามารถเดินยาวได้จนถึงบริเวณท่าเรือด่วนโดยไม่เปียกฝน แต่ในบริเวณศาลานั้น มีผู้คนจรจัดอาศัยอยู่จำนวนหนึ่ง ซึ่งในช่วงกลางคืนอาจจะต้องใช้ความระมัดระวังในการเดินทางมากขึ้น (ดังภาพที่ 4.30)

4.1.2 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย

ท่าเรือปากคลองตลาดปัจจุบันเป็นท่าเรือที่รองรับการคมนาคมทางน้ำทั้งเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา และเรือด่วนเจ้าพระยา ซึ่งในอนาคตพื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาดจะได้รับการปรับปรุงเพื่อรองรับการเป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมกับระบบรถไฟฟ้าสถานีสนามไชย(ดังภาพที่ 4.31)



ภาพที่ 4.31ผังบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาดจาก.google maps

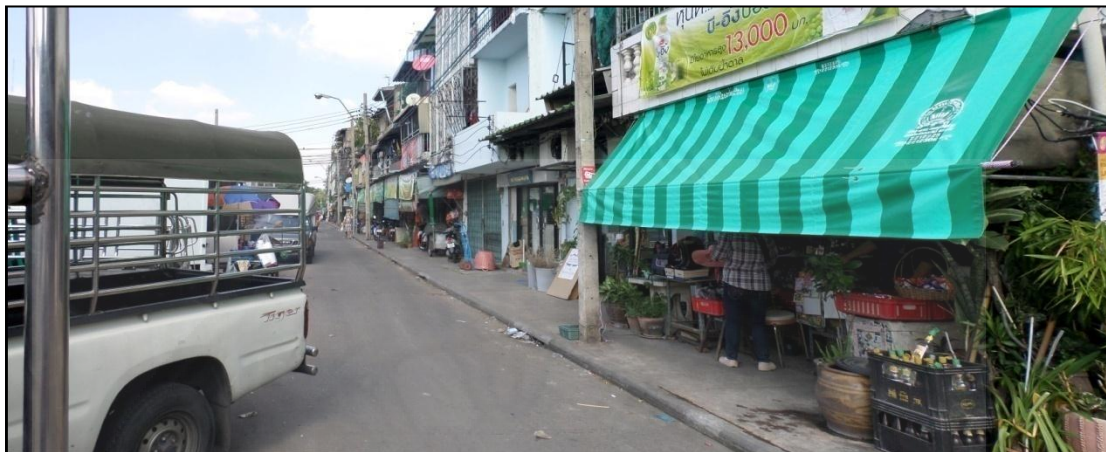
ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

ท่าเรือปากคลองตลาดปัจจุบันเป็นท่าเรือที่มีการรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวอยู่บ้าง ซึ่งภายในท่าเรือมีร้านค้า เพื่รองรับผู้ที่มาใช้งานท่าเรือ ส่วนพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของตลาดปากคลองตลาด โดยปัจจุบันพื้นที่บริเวณริมน้ำติดกับท่าเรือได้รับการปรับปรุงไปบ้างแล้วเพื่รองรับการเป็นจุดรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคต แต่การปรับปรุงยังไม่ได้มีการปรับปรุงเพื่รองรับการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ออกมารองรับผู้ใช้งาน ซึ่งท่าเรือปากคลองตลาดเป็นท่าเรือในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ที่มีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ประกอบด้วย ด้านเส้นทางสัญจร ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกโดยมีรายละเอียดของพื้นที่ดังนี้

(1)ด้านเส้นทางสัญจร

ลักษณะทางเดินเท้าของพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือปากคลองตลาดกับรถไฟฟ้าสนามไชย มีทางเดินเท้าที่ขนาดความกว้างประมาณ 2 เมตร (แคบ จากมาตรฐานความกว้างของช่องทางเดิน หน้า 24) ซึ่งทางเดินเท้าดังกล่าวอยู่บริเวณด้านหน้าของอาคารพาณิชย์ในพื้นที่ โดยมีทางเดินเท้าอยู่เพียงฝั่งเดียวของถนนซอยมีเชื่อมต่อมาจากถนนหลัก นอกจากทางเดินเท้าที่มีขนาดค่อนข้างแคบ บริเวณทางเดินเท้ายังเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางที่ถูกตั้งออกมาจากอาคารพาณิชย์ในบริเวณดังกล่าว

(ดังภาพที่ 4.32) ทำให้เป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการเดินเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟ



ภาพที่ 4.32 ภาพแสดงลักษณะทางเดินเท้า

(2) ลักษณะด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ลักษณะด้านสภาพแวดล้อม จากการที่ได้สำรวจพบว่าบริเวณที่ต้องใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟนั้น ไม่มีต้นไม้ที่ช่วยให้ร่มเงาในการเดินทางเลย ส่งผลต่อการใช้งานของผู้ใช้งานอย่างมาก ในช่วงเวลากลางวันจะไม่มีร่มเงาสำหรับการเดินเชื่อมต่อเลย จะต้องอาศัยร่มเงาจากอาคารพาณิชย์ที่สามารถช่วยได้เพียงเล็กน้อย ส่วนพื้นที่จอดรถเป็นปัญหาอย่างมากของพื้นที่ เนื่องจากเต็มไปด้วยรถยนต์จอดในบริเวณซอยเป็นจำนวนมาก ซึ่งการจอดจะจอดเป็นเวลานาน เนื่องจากต้องขนส่งสินค้าไปยังร้านค้าในตลาด และมีการจอดรถยนต์กีดขวางเส้นทางสัญจรอีกด้วย

(3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่มีค่อนข้างน้อย จุดที่นั่งพักคอยและที่นั่งสาธารณะมีจำกัดอยู่แค่ในบริเวณของท่าเรือ แต่ก็ยังมีในปริมาณที่เพียงพอต่อการใช้งานปัจจุบันที่มีผู้ใช้งานที่เรือค่อนข้างน้อย และยังไม่มีการเชื่อมต่อการคมนาคมเกิดขึ้น อีกทั้งยังขาดแผ่นป้ายของทางและแผนที่บอกเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาใช้งานในพื้นที่อีกด้วย

การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม



ภาพที่ 4.33 การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่

ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่แบ่งเป็นสัดส่วนอย่างชัดเจน (ดังภาพที่ 4.33) แต่ยังไม่มีการจัดการอย่างเป็นระบบในพื้นที่นั้นๆ ยังมีการตั้งสิ่งของกีดขวางเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งาน โดยจะตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณทางเท้า ซึ่งทำให้ผู้ใช้งานต้องลงมาเดินในบริเวณที่เป็นถนนแทน โดยในพื้นที่ประกอบด้วยท่าเรือ 2 ท่า ทั้งท่าเรือสำหรับเรือข้ามฟาก และท่าเรือสำหรับเรือด่วนและเรือท่องเที่ยว ซึ่งอยู่ในบริเวณของโครงการยอดพิมาน ซึ่งเป็นพื้นที่ร้านค้าต่าง ๆ สิ่งอำนวยความสะดวก และพื้นที่พักคอย สนับสนุนการใช้งานภายในพื้นที่

การสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน



ภาพที่ 4.34 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟ

เส้นทางในการสัญจรจากบริเวณท่าเรือไปยังทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟมีเส้นทางสัญจรเป็นเส้นทางเดียว(ดังภาพที่ 4.34) มีระยะทางในการเดินเชื่อมต่อพอสมควร เนื่องจากปัจจุบันรู้ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีแน่นอนแล้ว แต่ที่ตั้งของทางขึ้น-ลงสถานียังไม่มีการระบุออกมาชัดเจน

- ระยะจากท่าเรือปากคลองตลาด สู่สถานีรถไฟสนามไชย

(ทางขึ้น-ลง หน้าปากคลองตลาด)

160 เมตร

(ระยะเดิน)

- ระยะจากท่าเรือปากคลองตลาด สู่สถานีรถไฟสนามไชย

(ทางขึ้น-ลง หน้าสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง)

220 เมตร

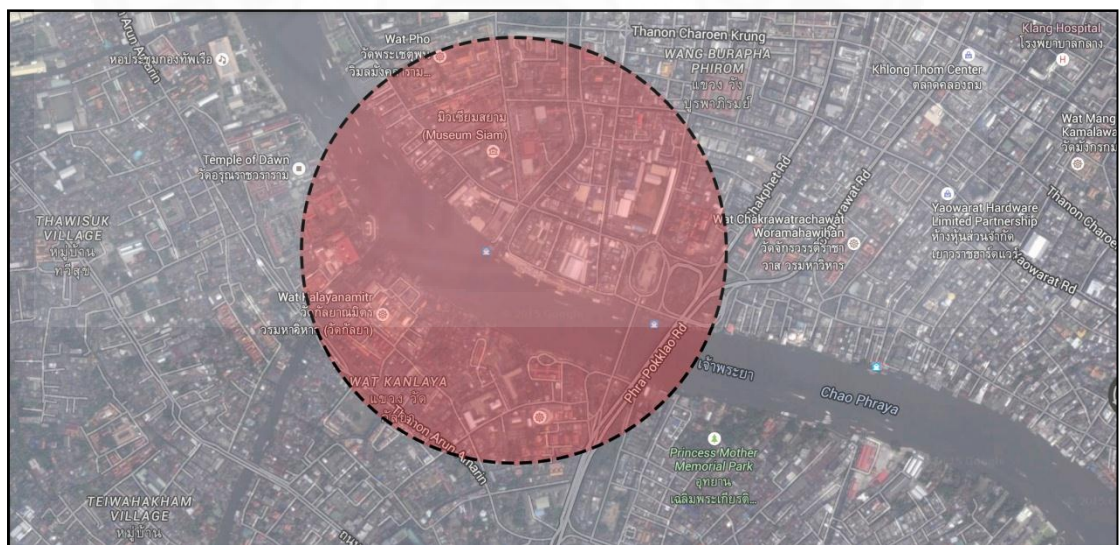
(ระยะเดิน)

โดยจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ผู้ใช้งานท่าเรือมีค่อนข้างน้อย โดยมีเส้นทางสัญจรมายัง บริเวณท่าเรือเส้นทางเดียว แต่บนทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวางจำนวนมาก ผู้ใช้งานส่วนใหญ่จึงเลือก เดินทางบริเวณถนน เนื่องจากไม่มีร่มเงาของต้นไม้ ทำให้ต้องเลือกเดินที่จะสามารถเดินไปยังสถานีได้ ด้วยความเร็วจึงไม่ค่อยพบเห็นผู้ใช้งานเดินบนทางเท้า ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ที่ขาดความ ต่อเนื่องของทางเดินเท้า และสภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการเดินเท้าสัญจร



ภาพที่ 4.35 พื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด

ลักษณะพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ



ภาพที่ 4.36 พื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ

ลักษณะของพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรรอบพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือปากคลองตลาดกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ประกอบด้วยพื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่สถานศึกษา และพื้นที่ทางศาสนา เป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้มีผู้คนเข้ามาใช้งานยังพื้นที่เชื่อมต่อเรื่อย ๆ เกือบตลอดทั้งวัน เนื่องจากอยู่ติดกับพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ที่มีผู้เข้ามาใช้งานตลอดเวลา และเป็นพื้นที่ที่ใกล้กับพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ทำให้มีผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อตลอดเวลา แม้จะไม่ใช่เป็นจำนวนมาก แต่ก็มีผู้ใช้งานต่อเนื่องตลอดทั้งวันจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปยังบริเวณโดยรอบพื้นที่ และผู้ที่เข้ามาใช้งานบริเวณตลาดที่อยู่ใกล้เคียง

ลักษณะการใช้งานของพื้นที่ในจุดต่าง ๆ

พื้นที่เชื่อมต่อกับท่าเรือกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครมีพื้นที่เป็นซอยเชื่อมจากริมถนนไปจนถึงบริเวณท่าเรือ โดยในการลงไปสำรวจลักษณะการใช้งานของพื้นที่นี้ เป็นการสำรวจในช่วงเวลา 11.00-13.00 น. มีลักษณะการใช้งานของพื้นที่บริเวณซอยไปจนถึงท่าเรือมีพื้นที่ทางเดินเท้าที่ค่อนข้างแคบ บนบริเวณทางเดินเท้าเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางส่งผลกระทบต่อการใช้งานในการสัญจรไปมาเป็นช่วง ๆ ของพื้นที่ อีกทั้งบริเวณถนนที่จากเดินควรเป็นถนนที่รถยนต์สามารถสวนทางกันไปได้ แต่ถนนครั้งหนึ่งถูกใช้เป็นที่ในการจอดรถรับส่งสินค้า จึงทำให้สามารถสัญจรได้ทางเดียว (ดังภาพที่ 4.37)



ภาพที่ 4.37 ลักษณะการใช้งานของพื้นที่เชื่อมต่อไปยังท่าเรือ



ภาพที่ 4.38 พื้นที่ปากซอยทางเข้าไปยังบริเวณท่าเรือ

พื้นที่บริเวณปากซอยทางเข้าไปยังท่าเรือ โดยมีทางเดินเท้าอยู่ฝั่งเดียวของถนนและมีการตั้งสิ่งของยื่นออกมาจากตึกแถวเกือบจะตลอดแนวไปจนถึงบริเวณท่าเรือ ส่วนอีกหนึ่งฝั่งของถนนถูกใช้งานเป็นที่จอดรถตลอดแนวของถนนในการรับ-ส่งสินค้า (ดังภาพที่ 4.38)



ภาพที่ 4.39 บริเวณทางเดินเท้าหน้าตึกแถว

บริเวณทางเดินเท้าหน้าตึกแถวเต็มไปด้วยสิ่งของต่าง ๆ ที่ถูกตั้งยื่นออกมาจากตึกแถวเกือบจะตลอดแนวของทางเดินเท้า ทำให้ผู้ใช้งานไม่สามารถใช้งานบนทางเดินเท้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัยเนื่องจากเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ (ดังภาพที่ 4.39)



ภาพที่ 4.40 ทางเดินเท้าและถนนภายในซอย

บริเวณทางเดินเท้าและถนนภายในซอยไม่แตกต่างไปจากบริเวณปากซอย บนทางเดินเท้ายังมีสิ่งของตั้งยื่นออกมาจากตึกแถว แต่ยังสามารถเดินสัญจรไป-มาได้ แต่ไม่สามารถเดินสวนทางกันได้ และอีกฝั่งของถนนถูกใช้เป็นที่จอดรถรับ-ส่งสินค้าเช่นกัน (ดังภาพที่ 4.40)



ภาพที่ 4.41 ทางเดินเท้าและถนนภายในซอยก่อนถึงท่าเรือ

บริเวณทางเดินเท้าและถนนภายในซอยก่อนถึงท่าเรือ บนทางเดินเท้าสามารถเดินสัญจรได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เนื่องจากจะไม่ค่อยพบสิ่งของตั้งยื่นออกมาจากตึกแถว จะมีเพียงสิ่งของที่ตั้งชั่วคราวเท่านั้น ส่วนอีกฝั่งของถนนที่ถูกใช้เป็นที่จอดรถที่จอดกันอย่างไม่เป็นระเบียบ (ดังภาพที่ 4.41)



ภาพที่ 4.42 บริเวณด้านหน้าท่าเรือ

บริเวณพื้นที่ด้านหน้าท่าเรือตั้งอยู่ฝั่งเดียวกับพื้นที่ที่ถูกใช้เป็นที่จอดรถ ซึ่งจะอยู่ตรงข้ามกับทางเดินเท้า และสังเกตได้ว่าบริเวณด้านหน้าท่าเรือไม่ได้ถูกเชื่อมต่อกับทางเดินเท้า ผู้ที่จะเข้าไปใช้งานจึงต้องข้ามถนนเพื่อเข้าไปใช้งาน จะต้องเพิ่มความระมัดระวังในการเดินเข้าไปใช้งาน (ดังภาพที่ 4.42)



ภาพที่ 4.43 บริเวณด้านข้างของท่าเรือ

บริเวณด้านข้างของท่าเรือเป็นอาคารที่ก่อสร้างตามแผนการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนบริเวณถนนสังเกตได้ว่าไม่มีทางเดินเท้าเลย ผู้ที่สัญจรไปมาต้องเดินบริเวณถนนซึ่งถูกใช้ร่วมกับรถยนต์ที่ผ่านไปมา ทำให้ไม่เกิดความปลอดภัยต่อผู้สัญจรไปมา (ดังภาพที่ 4.43)

4.1.3 พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีสะพานพระนั่งเกล้า

ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าเป็นท่าเรือที่จะมีการสร้างขึ้นใหม่ เพื่อรองรับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณชานเมืองกรุงเทพมหานครและนนทบุรี ให้เป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมที่จะมีสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางมาท่องเที่ยวยังสถานที่สำคัญต่าง ๆ บริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานครและบริเวณนนทบุรีได้ โดยจะมีการรองรับการคมนาคมทางน้ำทั้งเรือด่วน และเรือบริการนักท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมที่สำคัญบริเวณชานเมือง ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อบรรยากาศไปยังพื้นที่ในเมืองได้สะดวกมากยิ่งขึ้น(ดังภาพที่ 4.44)



ภาพที่ 4.44 ฝั่งบริเวณของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าจาก.google maps

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าปัจจุบันเป็นพื้นที่ของเอกชน ใช้เป็นท่าเรือในการขนส่งทราย ซึ่งท่าเรือเดิมเป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือที่ใช้ในการขนทราย ซึ่งในอนาคตจะได้รับการปรับปรุงพื้นที่ใหม่ทั้งหมดเพื่อให้เป็นพื้นที่รองรับการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมสำหรับผู้ที่อยู่ในบริเวณชานเมืองกรุงเทพมหานคร ให้สามารถเดินทางเข้าสู่เมืองได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันในพื้นที่ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก และร้านค้าที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ ซึ่งจะต้องมีการวางแผนในการปรับปรุงพื้นที่จัดสรรพื้นที่ต่าง ๆ ขึ้นใหม่ทั้งหมด เพื่อสนับสนุนการใช้งานในการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม และรองรับการท่องเที่ยวการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ประกอบด้วย ด้านเส้นทางสัญจร ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกโดยมีรายละเอียดของพื้นที่ดังนี้

(1)ด้านเส้นทางสัญจร

ลักษณะทางเดินเท้าของพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้ากับรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า ยังไม่ปรากฏออกมาเป็นรูปเป็นร่าง (ดังภาพที่ 4.45)เนื่องจากปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้่า ส่วนทางเดินเท้าบริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก ยังอยู่ในสภาพดี มีลักษณะทางเดินเท้าที่มีความกว้างพอสมควร



ภาพที่ 4.45 พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า

(2) ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ลักษณะด้านสภาพแวดล้อม จากการที่ได้สำรวจพบว่าบริเวณที่ต้องใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังสถานีรถไฟฟ้านั้น มีต้นไม้ที่ช่วยให้ร่มเงาในปริมาณพอสมควร ซึ่งถ้าการก่อสร้างยังเก็บต้นไม้เดิมในพื้นที่ไว้ จะส่งผลต่อการใช้งานของผู้ใช้งานให้สามารถในงานได้เกิดการเกิดเชื่อมต่อได้อย่างสบาย

(3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เนื่องจากปัจจุบันยังเป็นเขตพื้นที่ก่อสร้าง และเป็นพื้นที่ของเอกชนมาก่อน จึงยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ

การใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรม

เนื่องจากปัจจุบันยังไม่เกิดการใช้งานพื้นที่จริง จึงยังไม่สามารถระบุถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่และลักษณะของกิจกรรมได้

การสัญจรในพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้งาน



ภาพที่ 4.46 เส้นทางสัญจรและสัดส่วนการใช้สอยพื้นที่จากท่าเรือสู่สถานีรถไฟฟ้าจาก.google maps ดัดแปลงโดยผู้วิจัย

จากลักษณะของพื้นที่ในปัจจุบัน คาดว่าเส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ จะมีเส้นทางหลักเพียงเส้นทางเดียว และมีระยะทางจากท่าเรือไปสู่สถานีรถไฟฟ้ามีระยะไม่กี่ไมล์(ดังภาพที่ 4.46) ทางเดินเท้าบริเวณริมถนนใหญ่จากสถานีรถไฟฟ้าไปยังท่าเรือมีขนาดที่ค่อนข้างแคบ แต่ไม่ค่อยมีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า (ดังภาพที่ 4.47) และพื้นที่บริเวณที่จะเป็นท่าเรื่อนั้นอยู่ในช่วงติดกับถนนซึ่งเป็นทางกลับรถยนต์ใต้สะพานพระนั่งเกล้า ซึ่งช่วงกลางคืนเป็นพื้นที่ที่ค่อนข้างมืด และเปลี่ยว (ดังภาพที่ 4.48)

- ระยะจากท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า สู่สถานีรถไฟฟ้า

สะพานพระนั่งเกล้า

200 เมตร

(ระยะเดิน)

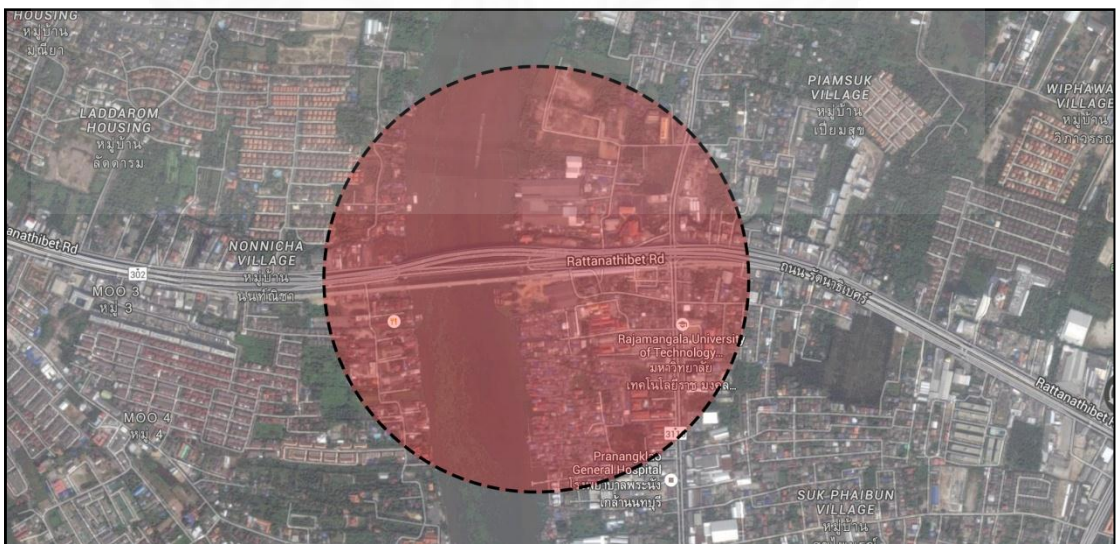


ภาพที่ 4.47 พื้นที่เส้นทางจากสถานีรถไฟไปยังท่าเรือ



ภาพที่ 4.48 บริเวณพื้นที่ที่รื้อน้ำที่คาดว่าจะเป็นที่ท่าเรือในอนาคต

ลักษณะพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ



ภาพที่ 4.49 พื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่เชื่อมต่อ

ลักษณะของพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรรอบพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณท่าเรือพระนั่งเกล้ากับสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าประกอบด้วยพื้นที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากพื้นที่อยู่บริเวณรอบนอกของเมือง จึงคาดว่าบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อจะมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก เป็นช่วงเวลาเพียงช่วงเช้า และช่วงเย็น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่รอบนอกเมืองทำให้ผู้ที่มาใช้งานส่วนใหญ่จะเป็นผู้ใช้งานที่ต้องการจะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เขตใจกลางเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ทำงานจึงมีความหนาแน่นของผู้ใช้งานเป็นบางเวลา ทั้งเช้าและเย็นที่เป็นการเดินทางไป และเดินทางกลับจากสถานที่ทำงาน



ภาพที่ 4.50 แนวทางการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจาก. <http://www.skyscrapercity.com>

จากภาพแนวทางการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า พบว่ามีการพัฒนาเพื่อรองรับการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเรือและรถไฟฟ้า โดยมีการจัดวางรูปแบบของอาคารให้สอดคล้องเป็นแนวในการสัญจร ของผู้ใช้งานที่เน้นทางเดินเท้าในการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและสถานีเป็นหลัก โดยมีการร้านค้าเป็นส่วนหนึ่งในระหว่างเส้นทางในการสัญจรของผู้ใช้งาน โดยภายในพื้นที่ยังมีการรองรับการสัญจรรูปแบบอื่น ๆ ที่จะเข้ามายังพื้นที่อีกด้วยทั้งที่จอดสำหรับรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

4.2 พฤติกรรม ทักษะ และความคาดหวังของผู้ใช้งานต่อพื้นที่

ข้อมูลได้มาจากการแจกแบบสอบถามทั้งหมด 100 ชุด โดยแบ่งเป็น ข้อมูลพฤติกรรม และทัศนคติของผู้ใช้งานต่อพื้นที่ จากการเก็บข้อมูลโดยการใช่แบบสอบถามจากการเก็บแบบสอบถามจำนวน 50 ชุด โดยแจกให้กับผู้ใช้งานบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินและความคาดหวังต่อพื้นที่ โดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 50 ชุด แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย และบริเวณท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า จำนวนที่ละ 25 ชุด ซึ่งสามารถระบุได้ถึงพฤติกรรมการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมที่เกิดขึ้นจริงได้ และความคาดหวังต่อพื้นที่ในอนาคต สามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้เป็น 4 ประเด็น ดังนี้

4.2.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้งานพื้นที่

4.2.2 วิเคราะห์ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน

4.2.3 วิเคราะห์ความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่ในอนาคต

4.2.4 วิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

4.2.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้งานพื้นที่

บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-รถไฟฟ้าสะพานตากสิน

ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-รถไฟฟ้าสะพานตากสิน จำนวน 50 คน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.1

จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่สาทร (n = 50)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	28	56.00
- หญิง	22	44.00
2. ผู้ให้ข้อมูล		
- ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง	1	2.00
- ผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่	11	22.00
- ผู้ที่มาใช้งานพื้นที่	38	76.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 คนในบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินมีผู้ใช้งานเป็นเพศชายร้อยละ 56.00 เป็นเพศหญิงร้อยละ 44.00 ซึ่งมีสัดส่วนที่แตกต่างกันไม่มาก โดยเป็นผู้ที่มาใช้งานพื้นที่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.00 และรองลงมาเป็นผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 22.00

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่สาทร (n = 50)

เหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค้าขาย	10	20.00
ทำงาน	9	18.00
ท่องเที่ยว	10	20.00

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่สาทร ($n = 50$)

เหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ	22	44.00
เพื่อใช้งานรถไฟฟ้า	31	62.00
เพื่อใช้งานท่าเรือ	28	56.00
อื่น ๆ	-	0.00

หมายเหตุ. ผู้ทำแบบสอบถามสามารถเลือกตอบเหตุผลได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.2 พบว่าเหตุผลที่เดินทางมายังพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อใช้งานรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62.00 รองลงมา คือ เพื่อใช้งานท่าเรือร้อยละ 56.00 และทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ อยู่ในลำดับต่อมาที่ร้อยละ 44.00 โดยในที่นี้กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ

ตารางที่ 4.3

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สาทร ($n = 50$)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	7	14.00
รถประจำทาง	2	4.00
รถจักรยานยนต์	7	14.00
รถจักรยาน	-	0.00
รถไฟฟ้า	16	32.00

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สาทร ($n = 50$)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เรือข้ามฟาก/เรือด่วน	10	20.00
เดินเท้า	6	12.00
อื่น ๆ	2	4.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างเดินทางมายังพื้นที่โดยการใช่รถไฟฟ้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.00 รองลงมาคือ การใช้เรือข้ามฟาก/เรือด่วนร้อยละ 20.00 ลำดับต่อมาคือ รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลในจำนวนเท่ากันที่ร้อยละ 14.00

เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางมายังพื้นที่โดยใช้รถไฟฟ้า เนื่องจากความสะดวกในการใช้งาน ประกอบกับความรวดเร็วในการเข้าถึงพื้นที่ที่มีการจราจรค่อนข้างหนาแน่น

ตารางที่ 4.4

จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่สาทร ($n = 50$)

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์	13	26.00
1-3 ครั้ง/สัปดาห์	15	30.00
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	7	14.00
5-6 ครั้ง/สัปดาห์	8	16.00
ทุกวัน	7	14.00

จากตารางที่ 4.4 ความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เดินทางมายังพื้นที่เพียง 1-3 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 30.00 ถัดลงมา คือ น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์ จำนวนร้อยละ 26.00 และลำดับที่สามเป็น 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 16.00 ซึ่งผู้ที่เข้ามาใช้งาน 5-6 ครั้ง/สัปดาห์เป็นกลุ่มของผู้ที่ค้าขายอยู่ในพื้นที่

บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-รถไฟฟ้าสนามไชย

ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-รถไฟฟ้าสนามไชย จำนวน 25 คน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.5

จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ปากคลองตลาด (n = 25)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	10	40.00
- หญิง	15	60.00
2. ผู้ให้ข้อมูล		
- ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง	4	16.00
- ผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่	5	20.00
- ผู้ที่มาใช้งานพื้นที่	16	64.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 25 คนบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย มีจำนวนผู้ใช้งานเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงร้อยละ 60.00 และเพศชายร้อยละ 40.00 โดยเป็นผู้ที่มาใช้งานพื้นที่จำนวนมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 64.00 รองลงมาเป็นผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่จำนวนร้อยละ 20.00

ตารางที่ 4.6

จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่ปากคลองตลาด (n =25)

เหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค้าขาย	4	16.00
ทำงาน	2	8.00
ท่องเที่ยว	3	12.00
ทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ	13	52.00
เพื่อใช้งานท่าเรือ	13	52.00
อื่น ๆ	-	0.00

หมายเหตุ. ผู้ทำแบบสอบถามสามารถเลือกตอบเหตุผลได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.6 จากกลุ่มตัวอย่างบริเวณนี้พบว่าผู้ใช้งานส่วนใหญ่เดินทางมายังพื้นที่เพื่อใช้งานท่าเรือและเป็นทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 52.00 เนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งใกล้กับสถานที่สำคัญต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณโดยรอบ

ตารางที่ 4.7

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่ปากคลองตลาด (n= 25)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	4	16.00
รถประจำทาง	10	40.00
รถจักรยานยนต์	2	8.00
รถจักรยาน	-	0.00

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่ปากคลองตลาด ($n = 25$)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เรือข้ามฟาก/เรือด่วน	3	12.00
เดินเท้า	6	24.00
อื่น ๆ	-	0.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่าผู้ที่เดินทางมายังพื้นที่บริเวณนี้เดินทางมาโดยรถประจำทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.00 รองลงมาคือการเดินเท้า 24.00 เนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอยู่ไม่ห่างจากป้ายรถประจำทางมากนัก อีกทั้งเป็นทางผ่านของรถประจำทางหลายสาย จึงพบว่าผู้ที่เดินทางมายังพื้นที่เลือกใช้รถประจำทาง ซึ่งสะดวกมากที่สุด

ตารางที่ 4.8

จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่ปากคลองตลาด ($n = 25$)

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์	6	24.00
1-3 ครั้ง/สัปดาห์	9	36.00
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	4	16.00
5-6 ครั้ง/สัปดาห์	4	16.00
ทุกวัน	2	8.00

จากตารางที่ 4.8 กลุ่มตัวอย่างในการเดินทางมายังพื้นที่แต่ละความถี่ใกล้เคียงกัน โดยความถี่ที่พบมากที่สุดอยู่ที่ 1-3 ครั้ง/สัปดาห์คิดเป็นร้อยละ 36.00 จากการที่บริเวณพื้นที่อยู่ติดกับปากคลองตลาด ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน

บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-รถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า

ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-รถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า จำนวน 25 คน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.9

จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า ($n = 25$)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	10	40.00
- หญิง	15	60.00
2. ผู้ให้ข้อมูล		
- ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง	12	48.00
- ผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่	-	0.00
- ผู้ที่มาใช้งานพื้นที่	13	52.00

จากตารางที่ 4.9 พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 25 คนบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า มีจำนวนผู้ใช้งานเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงร้อยละ 60.00 และเพศชายร้อยละ 40.00 โดยเป็นผู้ที่มาใช้งานพื้นที่ และประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 52.00 และ 28.00 ตามลำดับ เนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในช่วงก่อสร้างรถไฟฟ้าและปรับปรุงพื้นที่

ตารางที่ 4.10

จำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า (n = 25)

เหตุผลที่เดินทางมาในพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค้าขาย	-	0.00
ทำงาน	-	0.00
ท่องเที่ยว	-	0.00
ทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ	22	88.00
เพื่อใช้งานท่าเรือ	-	0.00
อื่น ๆ	3	12.00

หมายเหตุ. ผู้ทำแบบสอบถามสามารถเลือกตอบเหตุผลได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.10 จากกลุ่มตัวอย่างบริเวณนี้พบว่าผู้ใช้งานส่วนใหญ่เดินทางมายังพื้นที่เป็นทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 88.00 เนื่องจากบริเวณพื้นที่ยังเป็นพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียงเป็นป้ายรถประจำทาง ผู้ที่ให้ข้อมูลจึงเป็นผู้ที่อยู่บริเวณป้ายรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 4.11

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า (n = 25)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	3	12.00
รถประจำทาง	4	16.00
รถจักรยานยนต์	5	20.00

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของพาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า (n = 25)

พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถจักรยาน	-	0.00
เรือข้ามฟาก/เรือด่วน	-	0.00
เดินเท้า	13	52.00
อื่น ๆ	-	0.00

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ที่เดินทางมายังพื้นที่บริเวณนี้เดินทางมาโดยการเดินเท้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.00 เนื่องจากผู้ที่มาใช้งานบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นกลุ่มที่อยู่ภายในบริเวณใกล้เคียง และอยู่ไม่ห่างจากป้ายรถประจำทางมากนัก เป็นผู้มาใช้งานเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 4.12

จำนวนและร้อยละของความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า (n = 25)

ความถี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์	4	16.00
1-3 ครั้ง/สัปดาห์	10	40.00
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	5	20.00
5-6 ครั้ง/สัปดาห์	5	20.00
ทุกวัน	1	4.00

จากตารางที่ 4.12 กลุ่มตัวอย่างในการเดินทางมายังพื้นที่แต่ละความถี่ใกล้เคียงกัน โดยความถี่ที่พบมากที่สุดอยู่ที่ 1-3 ครั้ง/สัปดาห์คิดเป็นร้อยละ 40.00 รองลงมาเป็น 3-4 ครั้ง/สัปดาห์ และ 5-6 ครั้ง/สัปดาห์ในปริมาณเท่ากัน ที่ร้อยละ 20.00 จากการที่เป็นบริเวณของป้ายรถประจำทาง ผู้ใช้งานส่วนใหญ่จึงเป็นผู้ที่มาใช้งานค่อนข้างบ่อย

4.2.2 วิเคราะห์ความคิดเห็นและความคาดหวังต่อเส้นทางสัญจร

ความคิดเห็นด้านเส้นทางสัญจร

ตารางที่ 4.13

ความคิดเห็นด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือสาทร(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=22)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=28)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	3.73 (S.D.=0.70)	3.61 (S.D.=0.63)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลาย เส้นทาง	4.18 (S.D.=0.73)	3.96 (S.D.=0.74)
แบ่งแยกทางเดินเท้ากับทาง สัญจรอย่างชัดเจน	2.36 (S.D.=0.73)	2.71 (S.D.=0.66)
ทางเท้าเดินและทางจักรยานมี ความต่อเนื่อง	2.59 (S.D.=0.67)	2.57 (S.D.=0.88)
เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้ อย่างปลอดภัย	2.41 (S.D.=0.59)	2.57 (S.D.=0.63)
มีปริมาณที่จอดรถเหมาะสม	2.41 (S.D.=0.96)	2.68 (S.D.=0.94)

จากตารางที่ 4.13ความคิดเห็นด้านเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกัน คือเห็นว่าพื้นที่ที่สามารถที่จะเข้าถึงได้ค่อนข้างง่าย

ทางเดินเท้าในพื้นที่ค่อนข้างจะมีความต่อเนื่อง แต่ไม่ค่อยมีความปลอดภัยมากนักต่อผู้ใช้งาน มีแตกต่างกันเป็นเรื่องการแบ่งแยกทางเดินเท้ากับทางสัญจรอย่างชัดเจนผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยน้อยกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว ว่าภายในพื้นที่ที่มีการจัดแบ่งเส้นทางเดินเท้าออกจากเส้นทางสัญจรของรถอย่างจากกันอย่างชัดเจน

ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจร

ตารางที่ 4.14

ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=10)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=15)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	4.00 (S.D.=0.47)	4.33 (S.D.=0.49)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลาย เส้นทาง	4.20 (S.D.=0.42)	4.47 (S.D.=0.64)
แบ่งแยกทางเดินเท้ากับทาง สัญจรอย่างชัดเจน	4.00 (S.D.=0.47)	4.53 (S.D.=0.52)
ทางเท้าเดินและทางจักรยานมี ความต่อเนื่อง	4.00 (S.D.=0.67)	4.67 (S.D.=0.49)
เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้ อย่างปลอดภัย	4.40 (S.D.=0.70)	4.87 (S.D.=0.35)
มีปริมาณที่จอดรถเหมาะสม	3.50 (S.D.=0.97)	3.40 (S.D.=0.83)

จากตารางที่ 4.14ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นว่าเป็นเรื่องเส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ควรจะได้มีการปรับปรุงในดีขึ้น ทั้งการ

เข้าถึงพื้นที่ที่ควรจะต้องเข้าถึงได้ง่ายและหลากหลายเส้นทาง ควรจะมีการแบ่งแยกเส้นทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรของรถให้ออกจากกันอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน และการจัดที่จอดรถให้มีปริมาณที่เหมาะสมต่อความต้องการในการจอดรถ-ส่งสินค้าในพื้นที่

ตารางที่ 4.15

ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=11)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=14)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	4.45 (S.D.=0.52)	4.21 (S.D.=0.43)
สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลาย เส้นทาง	4.64 (S.D.=0.50)	4.57 (S.D.=0.57)
แบ่งแยกทางเดินเท้ากับทาง สัญจรอย่างชัดเจน	4.45 (S.D.=0.52)	4.50 (S.D.=0.52)
ทางเท้าเดินและทางจักรยานมี ความต่อเนื่อง	4.45 (S.D.=0.52)	4.50 (S.D.=0.52)
เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้ อย่างปลอดภัย	4.55 (S.D.=0.52)	4.86 (S.D.=0.36)
มีปริมาณที่จอดรถเหมาะสม	3.64 (S.D.=0.81)	3.43 (S.D.=0.76)

จากตารางที่ 4.15 ความคาดหวังด้านเส้นทางสัญจรของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นว่าเป็นเรื่องเส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ควรจะต้องได้รับการปรับปรุงในดีขึ้น ทั้งการเข้าถึงพื้นที่ที่ควรจะต้องเข้าถึงได้ง่ายและหลากหลายเส้นทาง ควรจะมีการแบ่งแยกเส้นทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรของรถให้ออกจากกันอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน และต้องมีการจัดที่จอดรถให้เพียงพอต่อการเป็นพื้นที่จอดสำหรับผู้ใช้งานที่จะจอดในการเดินทางเข้าเมือง

จากความคิดเห็นและความคาดหวังของทั้ง 3 พื้นที่ด้านเส้นทางสัญจร พบว่า สิ่งที่ต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงจากทั้ง 3 พื้นที่ คือ การขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า เส้นทางเดินเท้ายังไม่เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการใช้งาน และยังไม่มีการแบ่งแยกทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรประเภทอื่น ๆ อย่างชัดเจน ที่ต้องได้รับการแก้ไข ปรับปรุงเพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานเส้นทางสัญจรประเภทต่าง ๆ ภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.3 วิเคราะห์ความคิดเห็นและความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบันเป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บจากบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อของท่าเรือ-ระบบขนส่งมวลชนแบบรางเกิดขึ้นจริงแล้ว ข้อมูลที่ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ ความคิดเห็นด้านเส้นทางสัญจร ความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ตารางที่ 4.16

ความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือสาทร(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=22)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=28)
ความเป็นพื้นที่เปิดโล่ง	3.22(S.D.=0.65)	3.14 (S.D.=0.71)
มีต้นไม้หนาแน่น	2.18 (S.D.=0.80)	2.14 (S.D.=0.76)
การใช้ประโยชน์จากร่มเงา	3.73 (S.D.=0.83)	3.36 (S.D.=0.62)
อาคารกลมกลืนกับ สภาพแวดล้อม	2.86 (S.D.=0.71)	3.14 (S.D.=0.59)
อาคารมีความสอดคล้องกับการ ใช้งาน	3.36 (S.D.=0.79)	3.54 (S.D.=0.51)
มีพื้นที่โล่งและลานกิจกรรม	3.00 (S.D.=0.62)	3.18 (S.D.=0.82)

จากตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมกายภาพของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันคือเห็นว่าพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง และมีต้นไม้ในพื้นที่ค่อนข้างน้อย ที่แตกต่างกันจะเป็นเรื่องของการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมที่ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยมากกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว ว่าภายในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่ และเรื่องอาคารกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมที่ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยน้อยกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว ว่าลักษณะของอาคารมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ

ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ตารางที่ 4.17

ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=10)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=15)
การเป็นพื้นที่เปิดโล่ง	3.30 (S.D.=0.82)	3.40 (S.D.=0.74)
จัดให้มีต้นไม้หนาแน่น	3.50 (S.D.=0.53)	4.07 (S.D.=0.80)
การใช้ประโยชน์จากร่มเงา	4.20 (S.D.=0.42)	4.27 (S.D.=0.59)
อาคารกลมกลืนกับ สภาพแวดล้อม	3.30 (S.D.=0.48)	3.33 (S.D.=0.62)
อาคารมีความสอดคล้องกับการ ใช้งาน	3.80 (S.D.=0.63)	3.87 (S.D.=0.64)
ให้มีพื้นที่โล่งและลานกิจกรรม	3.20 (S.D.=0.42)	3.40 (S.D.=0.83)

จากตารางที่ 4.17ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นว่าสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ควรจะได้รับการปรับปรุงในดีขึ้น ทั้ง

ในเรื่องของการเพิ่มต้นไม้ภายในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ ลักษณะอาคารเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งาน ซึ่งในพื้นที่ปัจจุบันแทบจะไม่มีร่มเงา

ตารางที่ 4.18

ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=11)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=14)
การเป็นพื้นที่เปิดโล่ง	3.64 (S.D.=0.92)	3.57 (S.D.=0.76)
จัดให้มีต้นไม้หนาแน่น	3.73 (S.D.=0.79)	3.86 (S.D.=0.77)
การใช้ประโยชน์จากร่มเงา	4.09 (S.D.=0.54)	4.50 (S.D.=0.52)
อาคารกลมกลืนกับ สภาพแวดล้อม	3.45 (S.D.=0.52)	3.50 (S.D.=0.65)
อาคารมีความสอดคล้องกับการ ใช้งาน	3.73 (S.D.=0.47)	3.86 (S.D.=0.66)
ให้มีพื้นที่โล่งและลานกิจกรรม	3.45 (S.D.=0.69)	3.43 (S.D.=0.51)

จากตารางที่ 4.18 ความคาดหวังด้านสภาพแวดล้อมกายภาพของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นว่าสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ควรจะได้รับการปรับปรุงในดีขึ้น ทั้งในเรื่องของการเพิ่มต้นไม้ภายในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ การให้มีอาคารที่มีลักษณะกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและให้สอดคล้องกับลักษณะในการใช้งานในพื้นที่ อีกทั้งการมีพื้นที่สำหรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่

จากความคิดเห็นและความคาดหวังของทั้ง 3 พื้นที่ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพพบว่า สิ่งที่ต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงจากทั้ง 3 พื้นที่ คือ การขาดต้นไม้ และความเป็นร่มเงาภายใน

พื้นที่ และพื้นที่ด้านหน้าของบริเวณระบบขนส่งที่ยังไม่เป็นพื้นที่โล่ง จึงต้องมีการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.4 วิเคราะห์ความคิดเห็นและความคาดหวังต่อสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 4.19

ความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือสาทร(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=22)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=28)
มีจุดบริการนักท่องเที่ยว เพียงพอ	2.50(S.D.=0.67)	2.36 (S.D.=0.78)
มีป้ายบอกเส้นทางเพียงพอ และต่อเนื่อง	2.95 (S.D.=0.65)	2.61 (S.D.=0.83)
รูปแบบการสื่อสารความหมาย ในป้ายสามารถเข้าใจได้	3.64 (S.D.=0.58)	3.21 (S.D.=0.79)
มีจุดนัดพบที่สามารถมองเห็นได้ ง่าย	2.55 (S.D.=0.60)	2.54 (S.D.=0.69)
มีพื้นที่พักรอเพียงพอ	3.55 (S.D.=0.91)	3.11 (S.D.=1.03)
มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง เพียงพอ	3.05 (S.D.=0.65)	2.57 (S.D.=0.74)
มีการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่าง เหมาะสม	2.77 (S.D.=0.87)	2.68 (S.D.=0.96)

จากตารางที่ 4.19 ความคิดเห็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกัน คือเห็นว่าพื้นที่ไม่ได้มีจุดนับพบที่ชัดเจนรวมทั้งจุดบริการนักท่องเที่ยว และการจัดพื้นที่ร้านค้ายังไม่ค่อยเหมาะสมต่อผู้ใช้งาน จะแตกต่างกันในเรื่องป้ายบอกเส้นทางภายในพื้นที่ พื้นที่พักรอ และปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง ที่ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยมากกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว ว่าภายในพื้นที่มีป้ายบอกเส้นทางที่ต่อเนื่องและเพียงพอ มีพื้นที่พักรอและปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างที่เพียงพอต่อความต้องการ

ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 4.20

ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=10)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=15)
ต้องการให้มีจุดบริการ นักท่องเที่ยว	2.70 (S.D.=0.48)	3.47 (S.D.=0.83)
ต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง เพียงพอ และต่อเนื่อง	2.90 (S.D.=0.57)	3.47 (S.D.=0.74)
ต้องมีรูปแบบการสื่อสาร ความหมายในป้ายสามารถ เข้าใจได้ง่าย	3.50 (S.D.=0.53)	3.60 (S.D.=0.63)
ต้องการให้มีจุดนับพบที่สามารถ มองเห็นได้ง่าย	2.50 (S.D.=0.71)	3.13 (S.D.=0.99)
ต้องการพื้นที่พักรอเพียงพอ	3.10 (S.D.=0.57)	4.13 (S.D.=0.74)
มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง เพียงพอ	4.30 (S.D.=0.67)	4.20 (S.D.=0.68)
มีการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่าง เหมาะสม	3.90 (S.D.=0.74)	3.40 (S.D.=0.51)

จากตารางที่ 4.20 ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกัน จะแตกต่างกันในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่ผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคาดหวังมากกว่าผู้ใช้งานประจำ ทั้งในเรื่องของจุดบริการนักท่องเที่ยว ป้ายบอกเส้นทางภายในพื้นที่ จุดนัดพบ และพื้นที่พักรอผู้ใช้งานครั้งคราวคาดหวังว่าจะได้รับการปรับปรุงเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้งานของนักท่องเที่ยว หรือผู้ที่ไม่คุ้นเคยกับพื้นที่

ตารางที่ 4.21

ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า(คะแนนเต็ม 5)

ความคาดหวัง	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=11)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=14)
ต้องการให้มีจุดบริการ นักท่องเที่ยว	3.09 (S.D.=0.83)	3.00 (S.D.=0.68)
ต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง เพียงพอ และต่อเนื่อง	3.36 (S.D.=0.67)	2.93 (S.D.=0.62)
ต้องมีรูปแบบการสื่อสาร ความหมายในป้ายสามารถ เข้าใจได้ง่าย	3.91 (S.D.=0.83)	3.50 (S.D.=0.65)
ต้องการให้มีจุดนัดพบที่สามารถ มองเห็นได้ง่าย	3.55 (S.D.=1.04)	3.21 (S.D.=0.89)
ต้องการพื้นที่พักรอเพียงพอ	4.00 (S.D.=0.45)	3.71 (S.D.=0.73)
มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง เพียงพอ	4.45 (S.D.=0.52)	4.50 (S.D.=0.52)
มีการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่าง เหมาะสม	3.91 (S.D.=0.70)	3.79 (S.D.=0.80)

จากตารางที่ 4.21 ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นไปในทิศทางใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นว่าเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ควรได้รับการปรับปรุงในดีขึ้น ในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนต่อการใช้งานของนักท่องเที่ยวและผู้ที่ไม่คุ้นเคยพื้นที่ ทั้งป้ายบอกเส้นทางต่าง ๆ ภายในพื้นที่ จุดบริการนักท่องเที่ยวและจุดนัดพบ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งผลทางด้านความปลอดภัยของผู้ใช้งาน ทั้งในเรื่องของปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง และการจัดพื้นที่ร้านค้า

จากความคิดเห็นและความคาดหวังของทั้ง 3 พื้นที่ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าสิ่งที่ต้องมีการแก้ไข ปรับปรุงจากทั้ง 3 พื้นที่ คือ การจัดการพื้นที่ร้านค้าภายในพื้นที่ ป้ายบอกเส้นทางต่าง ๆ ภายในพื้นที่ พื้นที่พักผ่อน จุดบริการสำหรับนักท่องเที่ยวและผู้ใช้งาน และปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างภายในพื้นที่ เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกของผู้ใช้งาน จึงเป็นสิ่งที่ควรได้รับการแก้ไข ปรับปรุงภายในพื้นที่

4.2.5 วิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

ข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ปัจจัยที่ควรปรับปรุงและไม่ควรปรับปรุงถ้าเกิดการพัฒนาในอนาคต และความคิดเห็นต่อแนวทางในการปรับปรุงทางกายภาพ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.22

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่สาทร (n = 50)

ปัจจัยทางการออกแบบ	ควรปรับปรุง		ไม่ควรปรับปรุง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้)	39	78.00	11	22.00
ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ	29	58.00	21	42.00
ร้านอาหาร/ร้านค้า	27	54.00	23	46.00
ลานกิจกรรม	13	26.00	37	74.00

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่สาทร (n = 50)

ปัจจัยทางการออกแบบ	ควรปรับปรุง		ไม่ควรปรับปรุง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทางเดินเท้า และทางจักรยาน	45	90.00	5	10.00
ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่	37	74.00	13	26.00
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13	26.00	37	74.00
ป้ายบอกข้อมูล	30	60.00	20	40.00
สิ่งอำนวยความสะดวก	32	64.00	18	36.00

จากตารางที่ 4.22 พบว่าปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าควรได้รับการปรับปรุงมากที่สุดคือ ทางเดินเท้า และทางจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 90.00 รองลงมาเป็นการจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้) คิดเป็นร้อยละ 78.00 และลำดับที่สาม คือ ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่อยู่ที่ร้อยละ 74.00

ส่วนปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าไม่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุง จากปัจจุบันไม่มีปัญหา ได้แก่ อาคารและสิ่งปลูกสร้างและลานกิจกรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.00 รองลงมาเป็นร้านอาหาร/ร้านค้า อยู่ที่ร้อยละ 46.00 และลำดับที่ 3 คือ ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ 42.00

จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นดังกล่าวแสดงถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาจากการใช้งานในปัจจุบันที่มีปัญหาด้านทางเดินเท้าและจักรยานการจัดสภาพแวดล้อมและความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่ที่พบว่าเป็นปัญหาในการใช้งานอยู่ใน 3 อันดับแรก ส่วนปัจจัยที่ไม่เป็นปัญหาสำหรับการใช้งานในปัจจุบัน ได้แก่ เรื่องอาคารและสิ่งปลูกสร้างกับลานกิจกรรม ร้านอาหาร/ร้านค้า และลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ ที่ไม่ค่อยพบปัญหาจากปัจจุบัน ซึ่งจากปัจจัยทั้งหมดข้างต้นพบว่าพื้นที่ในปัจจุบันยังควรได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมในอีกหลาย ๆ ด้าน ซึ่งจะเห็นได้จากร้อยละที่ควรปรับปรุงมากกว่า 50.00 ขึ้นไปมีถึง 7 ปัจจัยจากทั้งหมด 9 ปัจจัย

ตารางที่ 4.23

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่ปากคลองตลาด (n = 25)

ปัจจัยทางการออกแบบ	ควรปรับปรุง		ไม่ควรปรับปรุง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้)	22	88.00	3	12.00
ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ	18	72.00	7	28.00
ร้านอาหาร/ร้านค้า	11	44.00	14	56.00
ลานกิจกรรม	7	28.00	18	72.00
ทางเดินเท้า และทางจักรยาน	25	100.00	-	0.00
ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่	23	92.00	2	8.00
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4	16.00	21	84.00
ป้ายบอกข้อมูล	13	52.00	12	48.00
สิ่งอำนวยความสะดวก	18	72.00	7	28.00

จากตารางที่ 4.23 พบว่าปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าควรได้รับการปรับปรุงมากที่สุดคือ ทางเดินเท้า และทางจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 100.00 รองลงมาเป็นความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 92.00 และลำดับที่สาม คือ การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้) อยู่ที่ร้อยละ 88.00

ส่วนปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าไม่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุง จากปัจจุบันไม่มีปัญหา ได้แก่ อาคารและสิ่งปลูกสร้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.00 รองลงมาเป็นลานกิจกรรม อยู่ที่ร้อยละ 72.00 และลำดับที่ 3 คือ ร้านค้า/ร้านอาหารร้อยละ 56.00

จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นดังกล่าวแสดงถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาจากการใช้งานในปัจจุบันที่มีปัญหาด้านทางเดินเท้าและจักรยานความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่และการจัดสภาพแวดล้อมที่พบว่าเป็นปัญหาในการใช้งานอยู่ใน 3 อันดับแรก ส่วนปัจจัยที่ไม่เป็นปัญหาสำหรับการใช้งานในปัจจุบัน ได้แก่ เรื่องอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ลานกิจกรรม และร้านค้า/ร้านอาหาร ที่ไม่ค่อยพบปัญหา

จากปัจจุบัน ซึ่งจากปัจจัยทั้งหมดข้างต้นพบว่าพื้นที่ในปัจจุบันยังควรได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมในอีกหลาย ๆ ด้าน ซึ่งจะเห็นได้จากร้อยละที่ควรปรับปรุงมากกว่า 50.00 ขึ้นไปมีถึง 6 ปัจจัยจากทั้งหมด 9 ปัจจัย

ตารางที่ 4.24

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางการออกแบบกายภาพพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า (n = 25)

ปัจจัยทางการออกแบบ	ควรปรับปรุง		ไม่ควรปรับปรุง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้)	21	84.00	4	16.00
ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ	17	68.00	8	32.00
ร้านอาหาร/ร้านค้า	25	100.00	-	0.00
ลานกิจกรรม	25	100.00	-	0.00
ทางเดินเท้า และทางจักรยาน	23	92.00	2	8.00
ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่	18	72.00	7	28.00
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	25	100.00	-	0.00
ป้ายบอกข้อมูล	24	96.00	1	4.00
สิ่งอำนวยความสะดวก	24	100.00	-	0.00

จากตารางที่ 4.24 พบว่าปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าควรได้รับการปรับปรุงมากที่สุดคือร้านอาหาร/ร้านค้า ลานกิจกรรม และอาคารและสิ่งปลูกสร้างคิดเป็นร้อยละ 100.00 รองลงมาเป็นป้ายบอกข้อมูลและสิ่งอำนวยความสะดวก คิดเป็นร้อยละ 96.00 และลำดับที่สาม คือ ทางเดินและทางจักรยาน อยู่ที่ร้อยละ 92.00

ส่วนปัจจัยที่ผู้ใช้งานคิดว่าไม่ควรถูกต้องได้รับการปรับปรุง จากปัจจุบันไม่มีปัญหามาก ได้แก่ ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 32.00 รองลงมาเป็นความต่อเนื่องของเส้นทางสัญจรในพื้นที่ อยู่ที่ร้อยละ 28.00

จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นดังกล่าวแสดงถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาจากการใช้งานในปัจจุบันที่มีปัญหาด้านร้านอาหาร/ร้านค้า ลานกิจกรรม อาคารและสิ่งปลูกสร้างป้ายบอกข้อมูลและสิ่งอำนวยความสะดวกและการทางเดินและทางจักรยาน ที่พบว่าเป็นปัญหาในการใช้งานอยู่ใน 3 อันดับแรก ส่วนปัจจัยที่ไม่เป็นปัญหาสำหรับการใช้งานในปัจจุบัน ได้แก่ เรื่องลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ ความต่อเนื่องของเส้นทางสัญจรในพื้นที่ ที่ไม่ค่อยพบปัญหาจากปัจจุบัน ซึ่งจากปัจจัยทั้งหมดข้างต้นพบว่าพื้นที่ในปัจจุบันยังควรได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมในอีกหลาย ๆ ด้าน ซึ่งจะเห็นได้จากร้อยละที่ควรปรับปรุงมากกว่า 50.00 ขึ้นไปมีถึง 9 ปัจจัยจากทั้งหมด 9 ปัจจัย

แนวทางการปรับปรุงกายภาพในอนาคต

โดยเรื่องแนวทางการปรับปรุงกายภาพในอนาคตเป็นการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมต่อการเสนอแนวทางจากผู้วิจัยในการปรับปรุงกายภาพในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.25

ความคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สาทร(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=22)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=28)
พื้นที่ด้านหน้าท่าเรือและทาง ขึ้น-ลงสถานีให้เป็นพื้นที่เปิดโล่ง	3.59 (S.D.=0.80)	3.32 (S.D.=0.94)
มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้า ตามแนวทางเดิน	3.73 (S.D.=0.95)	3.46 (S.D.=0.88)
แยกทางจักรยานออกจาก ทางเดินเท้า โดยผ่านด้านหลัง พื้นที่ร้านค้า	3.55 (S.D.=0.96)	3.71 (S.D.=0.85)

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

ความคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สาทร (คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=22)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=28)
ลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มจุด จอดรถรับส่งผู้โดยสารให้วนอยู่ ด้านหน้าเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา การจราจร	2.68 (S.D.=1.21)	3.39 (S.D.=1.13)
เพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรม และสวน ให้เป็นที่พักผ่อน และเป็นพื้นที่ พักผ่อนสำหรับผู้คนในบริเวณ ใกล้เคียง	3.27 (S.D.=0.70)	3.75 (S.D.=0.75)

จากตารางที่ 4.25 ความคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพในอนาคตของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นในทิศทางที่ใกล้เคียงกันจะมีที่แตกต่างกันชัดเจน ในประเด็นการลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสาร ที่ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยกับแนวทางนี้น้อยกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว แสดงว่าผู้ใช้งานประจำมองว่าพื้นที่จอดรถปัจจุบันมีในปริมาณที่เหมาะสมแล้ว ไม่ควรลดพื้นที่จอดรถลงอีกในอนาคต และการเพิ่มพื้นที่กิจกรรมและพื้นที่พักผ่อน ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยกับแนวทางนี้น้อยกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว แสดงว่าผู้ใช้งานครั้งคราวมองว่าพื้นที่กิจกรรมและพื้นที่พักผ่อนภายในพื้นที่ยังมีจำนวนที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน

ตารางที่ 4.26

ความคิดเห็นด้านต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่ปากคลองตลาด(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=10)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=15)
พื้นที่ด้านหน้าบริเวณท่าเรือและ ทางขึ้น-ลงสถานีให้เป็นพื้นที่ เปิดโล่ง	3.30 (S.D.=0.67)	3.67 (S.D.=0.72)
มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้า ตามแนวทางเดิน	4.00 (S.D.=0.82)	3.40 (S.D.=0.91)
แยกทางจักรยานออกจาก ทางเดินเท้า โดยผ่านด้านหลัง พื้นที่ร้านค้า	3.60 (S.D.=0.70)	3.80 (S.D.=0.41)
ลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มจุด จอดรับส่งผู้โดยสารให้วนอยู่ ด้านหน้าเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา การจราจร	2.20 (S.D.=0.92)	3.53 (S.D.=0.92)
เพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรม และสวน ให้เป็นที่พักคอย และเป็นพื้นที่ พักผ่อนสำหรับผู้คนในบริเวณ ใกล้เคียง	3.60 (S.D.=0.70)	3.80 (S.D.=0.86)

จากตารางที่ 4.26 ความคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพในอนาคตของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นในทิศทางที่ใกล้เคียงกันจะมีที่แตกต่างกันชัดเจน ในประเด็นการลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ที่ผู้ใช้งานประจำเห็นด้วยกับแนวทางนี้น้อยกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว แสดงว่าผู้ใช้งานประจำมองว่าพื้นที่จอดรถปัจจุบันมีในปริมาณที่เหมาะสมแล้ว ไม่ควรลดพื้นที่จอดรถลงอีกในอนาคต และการจัดและแบ่งโซนร้านค้าที่ผู้ใช้งานประจำ

เห็นด้วยกับแนวทางนี้มากกว่าผู้ใช้งานครั้งคราว แสดงว่าผู้ใช้งานประจำมองว่าพื้นที่ร้านค้าในปัจจุบันควรได้รับการจัดการและแบ่งแยกโซนของร้านค้าขึ้นใหม่ และให้คงไว้ตามแนวทางเดินภายในพื้นที่

ตารางที่ 4.27

ความคิดเห็นด้านต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สะพานพระนั่งเกล้า(คะแนนเต็ม 5)

ความคิดเห็น	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานประจำ (n=11)	คะแนนเฉลี่ยจากผู้ใช้งานเป็น ครั้งคราว (n=14)
พื้นที่ด้านหน้าบริเวณท่าเรือและ ทางขึ้น-ลงสถานีให้เป็นพื้นที่ เปิดโล่ง	3.64 (S.D.=0.81)	3.50 (S.D.=1.02)
มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้า ตามแนวทางเดิน	3.73 (S.D.=0.90)	3.29 (S.D.=0.73)
แยกทางจักรยานออกจาก ทางเดินเท้า โดยผ่านด้านหลัง พื้นที่ร้านค้า	3.64 (S.D.=1.03)	3.93 (S.D.=0.92)
ลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มจุด จอดรถรับส่งผู้โดยสารให้วนอยู่ ด้านหน้าเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา การจราจร	2.91 (S.D.=0.83)	2.86 (S.D.=0.77)
เพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรม และสวน ให้เป็นที่พักผ่อน และเป็นพื้นที่ พักผ่อนสำหรับผู้คนในบริเวณ ใกล้เคียง	3.82 (S.D.=0.75)	3.57 (S.D.=0.65)

จากตารางที่ 4.27 ความคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงกายภาพในอนาคตของผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวมีความคิดเห็นในทิศทางที่ใกล้เคียงกันในทุกเรื่อง ว่าพื้นที่บริเวณ

ด้านหน้าทางเข้า-ออกของการคมนาคมควรเป็นพื้นที่เปิดโล่ง การจัดและแบ่งโซนร้านค้าให้เกาะไปกับแนวทางเดิน การแยกเส้นทางจักรยานออกจากเส้นทางเดินเท้า และการเพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรมและพื้นที่พักผ่อน ที่ทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวเห็นด้วยกับแนวทางดังกล่าว จะมีในเรื่องของการลดพื้นที่จอดรถ และเพิ่มจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสารแทน ที่ทั้งผู้ใช้งานประจำและผู้ใช้งานครั้งคราวไม่ค่อยเห็นด้วยกับแนวทางดังกล่าว ซึ่งคิดว่ามาจากการที่พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า-สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า เป็นจุดเชื่อมต่อที่จะนำคนจากบริเวณชานเมืองไปสู่ใจกลางเมืองได้ง่ายขึ้น จึงควรมีที่จอดรถในการรองรับกับเดินทาง

4.3 แนวคิด นโยบาย และข้อจำกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด นโยบาย และข้อจำกัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกิดจากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด 4 หน่วยงาน ได้แก่ (1)สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ)(2)กรมเจ้าท่า (ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน)(3)สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (วิศวกรโยธาชำนาญการ)(4)การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สถาปนิก) โดยเนื้อหาจากการสัมภาษณ์ประกอบด้วย (1)ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม (2)ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (3)ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม (4)แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต โดยมีรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

4.3.1 ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจากมุมมองของแต่ละหน่วยงาน โดยเนื้อหาด้านแนวคิดในการพัฒนาประกอบด้วย การเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของพื้นที่ในปัจจุบัน รูปแบบในการใช้งาน และความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวัน โดยมีรายละเอียดของแต่ละหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

- มุมมองของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า ก่อนหน้านี้ไม่ได้มีการคิดที่จะผนวกการเดินทางของการคมนาคมแต่ละระบบให้สามารถเดินทางต่อเนื่องกันทั้ง

ระบบได้ การพัฒนาจึงเป็นไปตามหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน หน่วยงานใดมีหน้าที่รับผิดชอบแค่ไหนก็ จะมีการพัฒนาไปตามนั้น จึงทำให้ไม่เกิดความต่อเนื่องของโครงข่ายการคมนาคมทั้งระบบ

แนวทางในการพัฒนาจะต้องคำนึงถึงผู้ใช้งานให้ได้รับประโยชน์สูงสุด การจะใช้งานในรูปแบบใดจะต้องดูจากแนวทางในการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาในเชิงใด ก็จะต้องพัฒนา เฉพาะในเชิงนั้นเท่านั้น ยกตัวอย่าง เช่น การเวนคืนที่ดินเพื่อที่จะทำท่าเรือ จุดประสงค์ในการเวนคืน ที่ดิน คือ การทำท่าเรือ จะไม่สามารถพัฒนาไปในเชิงอื่นได้ นอกจากการทำท่าเรือเท่านั้น ซึ่งเป็น ปัญหาอย่างหนึ่งของการพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องกัน

จากมุมมองของรัฐซึ่งมีหน้าที่ในการจัดการสาธารณูปโภค การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน การพัฒนาจึงอาจจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเชิงพาณิชย์มากนัก ที่เป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุน การใช้งานในชีวิตประจำวัน ซึ่งหน้าที่ของรัฐทำได้เพียงเน้นเรื่องของการใช้งานพื้นที่และ เรื่องของ ความปลอดภัยเป็นหลัก

- มุมมองของกรมเจ้าท่า (สำนักแผนงาน)

สำนักแผนงานของกรมเจ้าท่ามีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า พื้นที่ในปัจจุบันไม่ได้มีการ ออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม แต่เกิดขึ้นจากลักษณะทางกายภาพ ทำให้เกิดการใช้งานครบพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม เพียงแต่มีการตกแต่งพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อเป็นการ ส่งเสริมการใช้งานที่เกิดขึ้น

จากอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยจะคิดถึงเรื่องการระบายคนโดยสารเพื่อตอบสนองการใช้งานท่าเรือเป็นหลัก ซึ่งการใช้งานท่าเรือ จะต้องเน้นการระบายคนจำนวนมากให้ได้เร็วที่สุด เพื่อไม่ให้เกิดความหนาแน่นบริเวณท่าเรือ เพื่อ ความปลอดภัยของผู้ใช้งาน

ในปัจจุบันการใช้งานพื้นที่สามารถใช้งานในชีวิตประจำวันโดยสภาพของมันอยู่ แล้ว ซึ่งประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ที่อยู่โดยรอบ มีพื้นที่สวนสาธารณะ เป็นพื้นที่ในการทำกิจกรรมได้ อย่างหลากหลายอยู่แล้ว โดยมองต่อว่าถ้าการพัฒนาเกิดขึ้นกับท่าเรือเดิมที่มีอยู่ก่อนแล้ว และเกิดการ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าขึ้นมาทีหลัง รูปแบบในการใช้งานพื้นที่จะไม่สามารถปรับเปลี่ยนอะไรได้มาก จะ อาศัยจากลักษณะของพื้นที่เดิมเป็นหลัก เนื่องจากไม่ได้เกิดการบูรณาการในการทำพื้นที่ขึ้นมาใหม่ ทั้งหมด

- มุมมองของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานครมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า การเชื่อมต่อของพื้นที่ที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้มีการออกแบบพื้นที่ไว้ข้างต้น มีเพียงการทำทางขึ้น-ลง เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อเข้าไปใช้งานยังรถไฟฟ้าได้เพียงเท่านั้น

แนวทางในการพัฒนาเพื่อรองรับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมควรจะต้องเน้นการระบายคนเป็นหลัก คงไม่มีการจัดการพื้นที่ร้านค้าเกิดขึ้น เนื่องจากพื้นที่มีจำกัด

พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมสามารถเป็นพื้นที่ใช้งานในชีวิตประจำวันได้ ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่หลังท่าเรือ ถ้ามีขนาดใหญ่พอ เป็นพื้นที่ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งพื้นที่ที่มีท่าเรือส่วนใหญ่ โดยรอบพื้นที่จะประกอบไปด้วยอาคารพาณิชย์เดิมอยู่แล้ว

- มุมมองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า เริ่มแรกไม่ได้มีแนวคิดหรือการออกแบบไว้เพื่อการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับท่าเรือเกิดขึ้น เพียงแต่สถานีที่ปรึกษาของผู้รับเหมาโครงการได้มองเห็นศักยภาพของพื้นที่จึงมีการคิดเพิ่มเติมและเสนอเปลี่ยนแปลง โดยมีการทำทางขึ้น-ลง เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมต่อขึ้น แต่ไม่ได้ทำอะไรเพิ่มเติมกับพื้นที่ดังกล่าว

รูปแบบเพื่อรองรับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมต้องมองถึงเรื่องการเดินทาง การเข้าถึง สภาพแวดล้อมในการเดิน ไปยังพื้นที่เป็นหลัก เพื่อให้เกิดการอยากที่จะเข้าไปใช้งานในพื้นที่ ซึ่งระยะทางและเวลาในการเดินทางเชื่อมต้อมีผลอย่างมากต่อการใช้งาน ต้องมีการเพิ่มรูปแบบในการเข้าถึงพื้นที่ให้มีความหลากหลาย

- โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงานในมุมมองเรื่องแนวคิดในการพัฒนาเห็นพ้องกันว่าปัจจุบันพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อการคมนาคมเกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการออกแบบเพื่อรองรับการเชื่อมต่อ แต่เป็นเพียงการรับผิดชอบในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของตนในการรับผิดชอบพื้นที่นั้น ๆ ให้เต็มที่ โดยไม่ได้เกิดจากการคิดร่วมกันของแต่ละหน่วยงานให้เกิดขึ้น แต่เกิดจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่เอื้อต่อการเชื่อมต่อการคมนาคมให้เกิดขึ้นมากกว่า ซึ่งรูปแบบที่เป็นแนวทางในการพัฒนาหลาย ๆ หน่วยงานให้มุมมองไว้คล้ายกัน คือ เน้นเรื่องการระบายคนเป็นหลัก เนื่องจากการรับผิดชอบด้านเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ เป็นสิ่งที่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ในการรับผิดชอบ โดยจากศักยภาพของพื้นที่ต่าง ๆ ที่ส่วนใหญ่พื้นที่โดยรอบท่าเรือจะเป็นพื้นที่ของอาคารพาณิชย์ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ จึงเป็นไปได้ที่พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจะเป็นพื้นที่ที่เป็นส่วนหนึ่งในการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ใช้งานได้

4.3.2 ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ด้านการบริหารจัดการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากมุมมองของแต่ละหน่วยงาน โดยเนื้อหาด้านการบริหารจัดการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ข้อจำกัดในการดำเนินงานของหน่วยงาน โดยมีรายละเอียดของแต่ละหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

- มุมมองของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า การจะให้เกิดการพัฒนาเกิดขึ้นจะต้องเกิดการประสานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ ไม่ใช่หน้าที่ของหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ แต่การดูแลและบริหารจัดการจะเกิดจากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ของแต่ละพื้นที่ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วหน่วยงานท้องถิ่นนั้น ๆ จะเป็นผู้ดูแลและบริหารจัดการพื้นที่ดังกล่าว

หน้าที่ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คือ การกำหนดแนวทางติดตามผล หรือให้ข้อเสนอแนะทางวิชาการต่อหน่วยงานอื่น ๆ โดยไม่ได้มีหน้าที่ในการพัฒนาพื้นที่โดยตรง ซึ่งมีข้อจำกัดในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการพัฒนาเกิดขึ้น คือ เรื่องความไม่แน่นอนทางการเมือง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการพัฒนา โดยแต่ละรัฐบาลจะให้ความสำคัญในการพัฒนาไม่เท่ากัน และเนื่องจากการดำเนินงานเพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่จะต้องเกิดจากการร่วมมือของหลายหน่วยงาน จึงทำให้เกิดปัญหาเรื่องของการประชุมหารือที่ไม่ได้ข้อสรุป หรือมีความเห็นไม่ตรงกัน เนื่องจากไม่ได้เกิดจากการตัดสินใจเพียงหน่วยงานเดียว จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน

- มุมมองของกรมเจ้าท่า (สำนักแผนงาน)

สำนักแผนงานของกรมเจ้าท่ามีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า การดูแลและบริหารจัดการพื้นที่เป็นไปด้วยผลของกฎหมาย ถ้ารัฐเป็นผู้สร้าง การบริหารจัดการก็จะเกิดภายใต้เงื่อนไขของกรมธนารักษ์ โดยจะมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ที่จะดูแล และบริหารจัดการพื้นที่

ข้อจำกัดของการรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า คือ การที่มีอำนาจหน้าที่แค่ในส่วนในพื้นที่ท่าเรือลงไปเท่านั้น ถ้าจะให้เกิดการเชื่อมต่อไปจะถูกจำกัดด้วยกฎหมาย ซึ่งจากกฎหมายไม่ได้เกิดการบูรณาการร่วมกัน ถ้าจะให้เกิดการพัฒนาย่อมต้องเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่มากกว่า เป็นผู้วางแนวคิด แล้วจึงมอบหมายให้หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ปฏิบัติ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ในการรับผิดชอบพื้นที่ที่จำกัด

- มุมมองของสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานครมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า การดูแลและบริหารจัดการพื้นที่เป็นของหน่วยงานท้องถิ่นเป็นหลัก ซึ่งพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อการคมนาคมเกิดขึ้นอยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นหน้าที่ของทางกรุงเทพมหานครในการดูแลและบริหารจัดการพื้นที่

ข้อจำกัด คือ การเป็นเจ้าของพื้นที่ว่าพื้นที่นั้น ๆ หน่วยงานใดเป็นเจ้าของพื้นที่ ถ้าเป็นกรุงเทพมหานครเป็นเจ้าของพื้นที่ก็จะง่ายต่อการพัฒนาและในการดูแลและบริหารจัดการ แต่ถ้าพื้นที่นั้น ๆ เป็นของหน่วยงานอื่นการจะเข้าไปพัฒนาจะต้องมีการขออนุญาตก่อน ซึ่งบางครั้งก็จะเกิดปัญหาจากการไม่อนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ เพราะ จะต้องกันพื้นที่ไว้ในการดำเนินงานของหน่วยงานตัวเองเป็นหลักก่อน

- มุมมองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า เจ้าของที่ดินเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากที่สุดในการพัฒนาพื้นที่ ที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจริง ๆ แล้วในการพัฒนาพื้นที่จะต้องเกิดความร่วมมือกันของหลาย ๆ หน่วยงาน ได้แก่ หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ หน่วยงานซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ และหน่วยงานที่เป็นส่วนของเงินทุน และแรงงาน จะต้องประกอบกันด้วยหลาย ๆ หน่วยงานจึงจะเกิดการพัฒนา ซึ่งหน้าที่ในการดูแลและบริหารจัดการจะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ก่อน

ข้อจำกัด คือ การได้มาของที่ดิน ว่าที่ดินดังกล่าวได้มาได้อย่างไร เป็นที่ดินของหน่วยงานอยู่แล้ว หรือเกิดจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนา ต่อมาคือด้านกฎหมายและพร.บ.ต่าง ๆ

- โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงานมีมุมมองในเรื่องของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการดูแลและบริหารจัดการไปในแนวทางเดียวกัน คือ หน้าที่ในการทำให้เกิดการพัฒนาจะต้องเป็นหน้าที่จากการร่วมมือกันของหลาย ๆ หน่วยงาน ซึ่งควรจะมีหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานให้เกิดขึ้น ในส่วนของการดูแลและบริหารจัดการมองว่าเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ ซึ่งก็ได้แก่ หน่วยงานที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ๆ เป็นหลักในการดูแลและบริหารจัดการ โดยด้านของข้อจำกัดนั้นมีหลากหลายข้อจำกัด ซึ่งเป็นข้อจำกัดตามแต่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ แต่มีข้อจำกัดด้านกฎหมาย การได้มาของที่ดินที่มีมุมมองในด้านนี้ที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งเป็นข้อจำกัดสำคัญที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เกิดขึ้น

4.3.3 ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ด้านปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมจากมุมมองของแต่ละหน่วยงาน โดยเนื้อหาตามปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม ประกอบด้วย ประเด็นที่ต้องใส่ใจถ้ามีการพัฒนาเกิดขึ้น และข้อจำกัดที่ทำให้ปัจจุบันไม่เห็นการพัฒนาออกมาเป็นรูปธรรม โดยมีรายละเอียดของแต่ละหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

- มุมมองของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า จะต้องใส่ใจในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการบริหารจัดการ ต้องมีการกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักอย่างชัดเจน ซึ่งถ้าได้หน่วยงานหลักก็จะทำให้รู้ว่าต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานไหน เท่าไหร่ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญ และด้านอื่น ๆ ก็จะต้องใส่ใจทั้งการดูแลบำรุงรักษา ข้อห้ามและกฎระเบียบต่าง ๆ

ข้อจำกัดระหว่างหน่วยงาน ต่างหน่วยงาน ต่างชั่วคราวการเมือง ต่อให้มีแผนเสนอไป ก็ไม่เกิดการปฏิบัติจริง ทำให้ไม่เกิดการพัฒนาเกิดขึ้น และเนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการประสานงานได้ ทำให้เกิดการพัฒนาได้ช้า ประชาชนจึงคิดว่าไม่มีการพัฒนาเกิดขึ้น ด้านกฎหมายที่มีข้อจำกัดเนื่องจากกฎหมายระบุให้ทำอะไรทุกอย่างเป็นทำอะไรสาธารณะ จึงทำให้ไม่สามารถเก็บค่าใช้งานในการใช้งานได้ จึงขาดเงินทุนในการบำรุงรักษา และมีข้อจำกัดในการทำการเชิงพาณิชย์ เพื่อให้เกิดการส่งเสริมในการใช้งานและเกิดรายได้ต่อหน่วยงาน

- มุมมองของกรมเจ้าท่า (สำนักแผนงาน)

สำนักแผนงานของกรมเจ้าท่ามีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า เรื่องที่ต้องใส่ใจเนื่องจากกรมเจ้าท่ามีหน้าที่ในเรื่องของการดูแลท่าเรือเป็นหลัก จึงต้องใส่ใจด้านความปลอดภัย จะใส่ใจในเรื่องของความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก โดยเรื่องอื่น ๆ จะเป็นของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ข้อจำกัดที่ทำให้ไม่เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม คือ เรื่องของการไม่มีหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลัก พอไม่มีหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลัก หน้าที่ในการพัฒนาต่าง ๆ จึงไม่ถูกส่งมอบไปยังหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบ และข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย

- มุมมองของสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานครมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า ต้องใส่ใจในแง่ด้านความปลอดภัยของประชาชนเป็นส่วนใหญ่ ระบบกล้องวงจรปิดต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของ

ประชาชน และต้องมีการออกแบบเพื่อให้ทุกคนสามารถใช้สาธารณูปโภคได้อย่างเท่าเทียม ต้องมีการปรับปรุงเพื่อรองรับการใช้งานสำหรับคนพิการ

ข้อจำกัดที่ทำให้ไม่เกิดการพัฒนามาอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากมองว่าการคมนาคมทางน้ำเป็นที่การคมนาคมที่คอยป้อนผู้ใช้งานไปยังการคมนาคมหลักอื่น ๆ ไม่ใช่การเดินทางหลัก ที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากต่อวัน ด้วยโหมดการเดินทางที่เป็นเพียงตัวสนับสนุนนี้เอง จึงไม่เกิดการพัฒนาย่างจริงจัง และข้อจำกัดของพื้นที่หลังท่าเรือที่พัฒนาอะไรไม่ค่อยได้ โดยท่าเรือส่วนใหญ่พอพื้นที่ขอบเขตของท่าเรือออกไปก็จะติดกับถนนเลย ไม่ได้มีการเวนคืนเพื่อการทำท่าเรือโดยตรง จะพัฒนาได้แค่พื้นที่ทางเดินริมน้ำเป็นทางสัญจร

- มุมมองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า ต้องใส่ใจเรื่องขอบเขตของพื้นที่ การเข้าถึงพื้นที่ ไปจนถึงการขึ้น-ลงเชื่อมต่อต่าง ๆ การเข้าถึงที่จะต้องคำนึงถึงการคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ ด้วย เพื่อให้เกิดความหลากหลายในการเข้าถึงพื้นที่ การใช้งานโดยคำนึงถึงคนพิการ คนชรา ให้สามารถใช้งานได้อย่างเท่าเทียม

ข้อจำกัดที่ทำให้ไม่เกิดการพัฒนา หน่วยงานที่เป็นเจ้าของที่ดินไม่พร้อมในการพัฒนา หรือไม่สนใจในการพัฒนา โดยขาดกฎการร่วมทุนเหมือนในต่างประเทศ มีการร่วมถือหุ้นในพื้นที่เพื่อการพัฒนา กับหน่วยงานของรัฐและเอกชน มองถึงความคุ้มทุนในการลงทุนเป็นหลัก

- โดยภาพรวมมีมุมมองในด้านปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมใกล้เคียงกัน ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยที่ต้องใส่ใจเป็นพิเศษในการพัฒนา ซึ่งมองถึงการบริหารจัดการพื้นที่ที่ต้องมีการกำหนดหน่วยที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน ด้านความปลอดภัยของการใช้งาน และต้องรองรับการใช้งานได้อย่างเท่าเทียม ทั้งคนพิการและคนชราด้วย และสิ่งที่เป็นข้อจำกัดที่ทำให้ไม่เกิดการพัฒนาเนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนามาก จึงต้องมีการกำหนดหน่วยงานหลักอย่างชัดเจน เพื่อให้เป็นแนวในการพัฒนา และข้อจำกัดของพื้นที่ทั้งเรื่องขนาด ความเป็นเจ้าของพื้นที่ และขอบเขตการใช้งานพื้นที่ที่สามารถทำได้

4.3.4 แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต

ด้านแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมของแต่ละหน่วยงาน โดยเนื้อหาจะเกี่ยวข้องกับแนวโน้มของการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีรายละเอียดของแต่ละหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

- มุมมองของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า แนวโน้มในการพัฒนาท่าเรือที่มีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าจะถูกให้ความสำคัญและนำมาปรับปรุงและพัฒนาเป็นลำดับแรก เนื่องจากศักยภาพในการรองรับผู้ใช้งานมีมากต่อวัน

- มุมมองของกรมเจ้าท่า (สำนักแผนงาน)

สำนักแผนงานของกรมเจ้าท่ามีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า ถ้าเป็นท่าเดิมที่มีอยู่แล้วจะแก้ไขได้ยาก ติดปัญหาต่าง ๆ ทั้งด้านระบบจัดการ โครงสร้าง แต่ถ้าเป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นใหม่ทั้งหมดจะสามารถพัฒนาได้โดยง่าย ทั้งเรื่องของสถานที่เชื่อมถึงกันได้โดยการเดิน ระบบตัวโดยสารที่จะใช้เป็นตัวร่วม คือ สามารถใช้เดินทางได้ทุกรูปแบบ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ใช้งานร่วมกันในพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ที่เกิดขึ้นใหม่ทั้งหมดจะสามารถดำเนินการได้ง่ายกว่า

- มุมมองของสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานครมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตจะคล้ายกับรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ริมคลองของทางกรุงเทพมหานคร คือ เน้นการสัญจรเข้าถึงโดยการเดินเท้า และจักรยาน การเพิ่มความปลอดภัย และสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน

- มุมมองของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีมุมมองต่อเรื่องนี้ว่า แนวโน้มของการพัฒนาถ้ามีนักวางแผนมาเป็นผู้วางแผนงานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะเกิดการพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้น แต่ถ้ายังเป็นในรูปแบบเดิม การพัฒนาก็จะเหมือนกันในรูปแบบเดิมการลำดับความสำคัญ ที่ไม่ได้ให้ความสำคัญที่ผู้ใช้งานเป็นลำดับแรก

4.4 สรุปผลการวิเคราะห์

สรุปผลการวิเคราะห์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากกรณีศึกษา การสำรวจพื้นที่ศึกษา แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ โดยจะสรุปผลข้อมูลออกเป็นในแต่ละด้าน แบ่งออกเป็น ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ ด้านเส้นทางสัญจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา โดยเมื่อนำทฤษฎีในการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ และปัจจัยในการออกแบบระบบขนส่งต่าง ๆ ไปประกอบในการสำรวจพื้นที่ศึกษา 2 พื้นที่ คือ 1. พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน 2. พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาดกับสถานีรถไฟฟ้าสนามไชย พบว่า

ตารางที่ 4.28

ตารางสำรวจพื้นที่จากทฤษฎีการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ	เนื้อหาย่อ	พื้นที่เชื่อมต่อสาทร	พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด
1. Universal Design ให้สามารถใช้สายได้อย่างเท่าเทียม	1. ป้ายและสัญลักษณ์	มี	-
	2. กระเบื่องนำทาง	-	-
	3. กระเบื่องหยุดเตือน	มี	-
	4. ทางลาดเข้าอาคาร	มี	มี
	5. ทางลาดขอบถนน	-	-

ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

ตารางสำรวจพื้นที่จากทฤษฎีการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ

การออกแบบขนส่งมวลชน ที่มีคุณภาพ	เนื้อหาย่อย	พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	พื้นที่เชื่อมต่อ ปากคลองตลาด
	6. ลิฟต์โดยสาร	-	-
2. มีสัญลักษณ์บอกทางใน ลักษณะสากล		มี	-
3. การเลือกวัสดุ ต้อง ทนทาน ดูแลรักษาง่าย		มี	มี
4. การสัญจรและการ ระบายคน ไม่ให้เกิดการ ติดขัดแออัดหรืออันตราย ต่อการใช้พื้นที่		-	-
5. ความปลอดภัย ต้องมี การระบบเตือนภัยและ ป้องกันการเกิด อาชญากรรม		มี	-
6. มีการแบ่งโซนตามลำดับ การเดินทางตามลำดับการ ใช้งาน		-	-

ตารางที่ 4.29

ตารางสำรวจพื้นที่จากทฤษฎีปัจจัยในการออกแบบระบบขนส่งต่าง ๆ

ปัจจัยในการออกแบบ	พื้นที่เชื่อมต่อสาทร	พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด
1. มีทิศทางในการสัญจรชัดเจน หลีกเลี่ยงจุดตัดของเส้นทาง เพื่อความคล่องแคล่วในการเดินทาง	-	-
2. อุปกรณ์ถนนและพืชพันธุ์จัดวางอย่างเป็นสัดส่วน	-	-
3. มีป้ายและสัญลักษณ์แสดงข้อมูลอธิบายต่าง ๆ	มี	-
4. มีพื้นที่จอดที่ปลอดภัย	-	-
5. แยกเส้นทางสัญจรประเภทต่าง ๆ อย่างชัดเจน	-	-
6. มีความปลอดภัยต่อการใช้งาน	-	-
7. เลือกว่าวัสดุที่ทนทาน ดูแลรักษาได้ง่าย	มี	มี
8. มีที่พักคอยอย่างเพียงพอ	มี	-
9. มีแสงสว่างเพียงพอ	-	-
10. มีจุดบริการที่เป็นระบบระเบียบในการใช้บริการ	-	-

พบว่าในพื้นที่ศึกษาทั้งสองพื้นที่ภายในพื้นที่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังขาดองค์ประกอบต่าง ๆ ในพื้นที่ที่จะทำให้ภายในพื้นที่เป็นไปตามทฤษฎีในการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ และปัจจัยในการออกแบบระบบขนส่งต่าง ๆ ทำให้ต้องเกิดการเข้าไปพัฒนาปรับปรุงภายในพื้นที่ เพื่อให้เอื้อกับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ

4.4.1 สรุปผลการวิเคราะห์ด้านเส้นทางสัญจร

การสรุปผลวิเคราะห์ด้านเส้นทางสัญจรจากการสำรวจทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษายังขาดการดูแลเรื่องความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า โดยเส้นทางเดินเท้ายังถูกรบกวนจากการสัญจรประเภทอื่น ๆ ซึ่งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับผู้ใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม ดังจะเห็นในพื้นที่บริเวณท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และพื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย ซึ่งเส้นทางเดินเท้าถูกรบกวนด้วยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ เช่น การมีร้านค้าแผงลอยตั้งอยู่บนทางเดินเท้า ซึ่งทำให้ผู้ใช้งานไม่สามารถใช้งานบนทางเดินเท้าได้ และมีการตัดกับเส้นทางสัญจรประเภทอื่น ๆ ทำให้ไม่เกิดความต่อเนื่องสำหรับทางเดินเท้า ส่งผลต่อด้านความปลอดภัยของผู้ใช้งานในเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน 2 รูปแบบดังแสดงในตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30

สรุปข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร

ด้านเส้นทางสัญจร		
จากกรณีศึกษาต่างประเทศ	จากการสำรวจพื้นที่	จากความคิดเห็นผู้ใช้งาน
จัดเส้นทางเดินเท้าให้ใช้งานได้ต่อเนื่องและปลอดภัย	มีสิ่งกีดขวางบนทางเท้าไม่สามารถใช้งานได้ต่อเนื่อง	ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า
		เส้นทางเดินเท้ายังไม่เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการใช้งาน

ตารางที่ 4.30 (ต่อ)

สรุปข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร

จากกรณีศึกษาต่างประเทศ	จากการสำรวจพื้นที่	จากความคิดเห็นผู้ใช้งาน
เส้นทางเดินเท้าไม่ตัดกับ เส้นทางสัญจรประเภทอื่น ๆ	เส้นทางเดินเท้ายังถูกรบกวน ด้วยการสัญจรประเภทอื่นๆ	ยังไม่เกิดการแบ่งแยกทางเดิน เท้ากับเส้นทางสัญจรอย่าง ชัดเจน
ถ้ามีระยะทางที่มากในการ เดินถึงกัน มีการจัดพื้นที่ พาณิชยกรรมช่วยลดการรับรู้เรื่อง ระยะทาง	-	-
-	ทางเดินเท้ามีขนาดค่อนข้าง แคบ	-

จากการเก็บแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษาท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ก็ได้ข้อมูลออกมาใกล้เคียงจากการที่ได้สำรวจพื้นที่ไปเบื้องต้น ผู้ใช้งานมีความคิดเห็นที่ได้คะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด จากคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.50 ในเรื่องความปลอดภัยของเส้นทางเดินเท้า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในพื้นที่ผู้ใช้งานยังไม่เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการใช้งานในพื้นที่ทางเท้า และความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.58 แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้งานมีความคิดเห็นว่าเส้นทางเดินเท้านั้นยังไม่มีต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง ยังมีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ที่ขัดขวางการใช้งานทางเท้าอยู่ ซึ่งถือว่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างน้อยในเรื่องของเส้นทางสัญจรในพื้นที่ ซึ่งตรงกับความคาดหวังของผู้คนในพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาดและท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า ที่มีความคาดหวังอย่างมาก ในเรื่องของความปลอดภัยและความต่อเนื่องของเส้นทางสัญจรในพื้นที่ โดยเป็นมีคะแนนเรื่องปัจจัยที่ควรปรับปรุง ในเรื่องทางเดิน และทางจักรยานอยู่ถึงร้อยละ 90.00 และความต่อเนื่องของเส้นทางสัญจรอยู่ที่ร้อยละ 74.00 ซึ่งในพื้นที่ศึกษาอื่น ๆ ก็มีความคิดเห็นว่าควรปรับปรุงอยู่ในระดับคะแนนที่ใกล้เคียงกัน โดยผู้ใช้งานเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางในการปรับปรุงให้มีการแยกเส้นทางสัญจรในรูปแบบต่าง ๆ มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 3.64 ซึ่งถือว่าเห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าวที่ควรจะมีการแยกเส้นทางสัญจรในแต่ละรูปแบบออกจากกัน

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหลาย ๆ หน่วยงานที่ให้ความเห็นว่าการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมควรจะเน้นเรื่องการระบายคนเป็นหลัก โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้ให้ความเห็นว่า ต้องใส่ใจในแง่ด้านความปลอดภัยของประชาชนเป็นส่วนใหญ่ และต้องมีการออกแบบเพื่อให้ทุกคนสามารถใช้สาธารณูปโภคได้อย่างเท่าเทียม ต้องมีการปรับปรุงเพื่อรองรับการใช้งานสำหรับคนพิการ และทางสำนักแผนงานของกรมเจ้าท่า ก็ได้ให้ความเห็นในเชิงเดียวกันว่าควรใส่ใจเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้งานเป็นหลัก

ซึ่งจากการศึกษาจากกรณีศึกษาในต่างประเทศ พบว่า มีกรณีศึกษาที่มีการให้ความสำคัญในการจัดให้ทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัย โดยไม่มีการตัดกับเส้นทางการสัญจรประเภทอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินและความปลอดภัยกับผู้ใช้งาน ดังเช่นในบริเวณพื้นที่ North Greenwich, UK และ Beacon Cove, Australia

จะเห็นได้ว่าข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้มีการให้ความสำคัญกับด้านเส้นทางการสัญจรในพื้นที่เรื่องความต่อเนื่องและความปลอดภัยของเส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก เนื่องจากลักษณะของการสัญจรที่สำคัญของการเดินทางในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่าง 2 รูปแบบ คือ การสัญจรในลักษณะของการเดินเท้าเป็นหลัก จึงเน้นที่เรื่องของลักษณะของทางเดินเท้าที่ต้องมีความต่อเนื่องของทางเดินเท้าไม่ให้มีการตัดหรือใช้งานร่วมกันกับการสัญจรประเภทอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมโดยตรง

4.4.2 สรุปผลการวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

การสรุปผลวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อมกายภาพจากการสำรวจทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษาขาดการจัดสภาพแวดล้อมเพื่อให้เอื้อต่อการเดินในการเชื่อมต่อ เช่น พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ที่สภาพแวดล้อมไม่เอื้อสำหรับการเดินในการเชื่อมต่อจากการที่ในพื้นที่แทบจะไม่มีต้นไม้เลย จึงทำให้ขาดร่มเงาในการหลบความร้อนจากแสงแดดระหว่างการเดินจากท่าเรือไปยังบริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลงสถานี และพบอีกว่า บริเวณด้านหน้าของพื้นที่ท่าเรือ และสถานีที่ควรจะเป็นพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อไม่ให้เกิดความหนาแน่นบริเวณด้านหน้า ยังไม่เป็นพื้นที่โล่งอย่างที่ควรจะเป็น ซึ่งจากการลงไปสำรวจพื้นที่ พบว่า ในแต่ละพื้นที่ศึกษาบริเวณด้านหน้ายังมีสิ่งกีดขวางอยู่บริเวณด้านหน้าทางเข้าอยู่บ้าง ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ที่จอดขวาง หรือจะเป็นร้านค้าแผงลอยที่ตั้งอยู่ติดกับบริเวณด้านหน้าทางเข้าดังแสดงในตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31

สรุปข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมกายภาพ

ด้านสภาพแวดล้อม		
จากกรณีศึกษาต่างประเทศ	จากการสำรวจพื้นที่	จากความคิดเห็นผู้ใช้งาน
จัดให้พื้นที่ด้านหน้าทางเข้า-ออกระบบขนส่งเป็นพื้นที่โล่ง	พื้นที่ด้านหน้าทางเข้า-ออก ระบบขนส่งไม่เป็นพื้นที่โล่งมีสิ่งกีดขวางทางเข้า-ออก	พื้นที่ด้านหน้ายังไม่ค่อยเป็นพื้นที่โล่ง
จัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการเดินเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง	สภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการเดินในการเชื่อมต่อชาตรมเงาในการหลบความร้อน	ขาดต้นไม้ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จาตรมเงา
	สภาพพื้นผิวไม่เหมาะต่อการเดินเท้า	

จากการเก็บแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษาท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ก็ได้ข้อมูลออกมาใกล้เคียงจากการที่ได้สำรวจพื้นที่ไปเบื้องต้น ผู้ใช้งานมีความคิดเห็นที่ได้คะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด จากคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.16 ในเรื่องของต้นไม้ในพื้นที่ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้งานมีความเห็นว่าในพื้นที่นั้นยังไม่ปริมาณต้นไม้ที่น้อยอยู่ในพื้นที่ และความเป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีคะแนนเฉลี่ยเพียง 3.22 แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้งานเห็นว่าพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ค่อนข้างเปิดโล่ง ถือว่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ปานกลางถึงค่อนข้างน้อยในเรื่องของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ ซึ่งตรงกับความคาดหวังของผู้คนในพื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาดและท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า ที่มีความคาดหวังว่าพื้นที่จะมีการจัดต้นไม้ให้มีปริมาณที่เพียงพอ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จาตรมเงาสำหรับการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อที่จะเกิดขึ้นได้ โดยเป็นมีคะแนนเรื่องปัจจัยที่ควรปรับปรุง ในการจัดสภาพแวดล้อมอยู่ถึงร้อยละ 78.00 และผู้ใช้งานเห็นด้วยกับแนวทางในการปรับปรุงให้พื้นที่บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าเรือและรถไฟฟ้าเป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 3.44 ซึ่งถือว่าผู้ใช้งานค่อนข้างเห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครก็ได้ให้ความเห็นเรื่องแนวโน้มการพัฒนาในอนาคตว่าควรจะมีการพัฒนาด้านสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการใช้งานของผู้ใช้งานให้ได้มากที่สุด เพื่อส่งเสริมการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อ โดยการจัดการการเดินทางทำให้สามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัย ไม่มีสิ่งกีดขวางต่อการใช้งาน เพื่อให้สามารถรองรับการใช้งานของผู้ใช้งานได้ทุกประเภท

ซึ่งจากการศึกษาจากกรณีศึกษาในต่างประเทศ พบว่า มีกรณีศึกษาที่มีการให้ความสำคัญในการจัดสภาพแวดล้อมเพื่อให้เอื้อต่อการเดินเชื่อมต่อการคมนาคม 2 รูปแบบในพื้นที่ โดยมีการจัดต้นไม้ระหว่างเส้นทางสัญจรเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากร่มเงาของต้นไม้ เพื่อให้เป็นสถานะที่ดีสนับสนุนการเดินทางในพื้นที่เชื่อมต่อ ดังเช่นในบริเวณพื้นที่ Embankment, UK และในหลาย ๆ กรณีศึกษามีการให้ความสำคัญกับการเป็นพื้นที่โล่งบริเวณด้านหน้าท่าเรือ และทางขึ้น-ลงสถานี โดยไม่ให้มีสิ่งกีดขวางเส้นทางสัญจรในบริเวณนี้ เพื่อเป็นการลดความหนาแน่นของผู้ใช้งานบริเวณด้านหน้าของทางเข้า-ออกการคมนาคม ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งให้กับผู้ใช้งาน โดยการจัดสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม เช่น บริเวณพื้นที่ North Greenwich, UK บริเวณพื้นที่ Beacon Cove, Australia และบริเวณพื้นที่ Pyrmont Bay, Australia เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้มีการให้ความสำคัญกับด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมโดยให้ความสำคัญกับเรื่องการเป็นพื้นที่เปิดโล่งบริเวณด้านหน้าท่าเรือ และทางขึ้น-ลงสถานี และการจัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อกับผู้ใช้งานในการเดินเชื่อมต่อการคมนาคม ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานในพื้นที่ที่สามารถใช้งานต่าง ๆ ในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.4.3 สรุปผลการวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อม

การสรุปผลวิเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อมจากการสำรวจทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษาข้างาดสิ่งแวดล้อมในหลาย ๆ เรื่องทั้งเรื่องของการจัดการร้านเพื่อให้สนับสนุนกับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม เรื่องป้ายบอกเส้นทางในการสัญจรต่าง ๆ เรื่องของพื้นที่พักผ่อน ดังจะเห็นในพื้นที่บริเวณท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และพื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย ซึ่งพื้นที่บริเวณท่าเรือปากคลองตลาด-สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย จะเห็นได้ชัดในทุก ๆ เรื่องว่าข้างาดอยู่ทั้งเรื่องป้ายของเส้นทางในการสัญจรต่าง ๆ ที่แทบจะไม่เห็นอยู่ในพื้นที่ พื้นที่พักผ่อนที่มีอยู่แค่ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นท่าเรือดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32

สรุปข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวก

ด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวก		
จากกรณีศึกษาต่างประเทศ	จากการสำรวจพื้นที่	จากความคิดเห็นผู้ใช้งาน
จัดพื้นที่ร้านค้าในบริเวณ เส้นทางสัญจรหลักในการเดิน	ยังขาดการจัดการพื้นที่ร้านค้า เพื่อสนับสนุนต่อการใช้งาน	ยังไม่มี การจัดพื้นที่ร้านค้าให้ เหมาะสม
-	ป้ายบอกเส้นทางต่างๆ ใน พื้นที่ที่ยังมองเห็นได้ยาก และมี จำนวนน้อย	ป้ายบอกเส้นทางมีไม่เพียงพอ และไม่มีความต่อเนื่อง
-	ขาดพื้นที่พักคอยภายในพื้นที่ จะพบแค่ในบริเวณระบบ ขนส่ง	พื้นที่พักคอยมีให้ใช้งาน ค่อนข้างเพียงพอ
-	-	ขาดจุดบริการสำหรับ นักท่องเที่ยว
-	-	มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่าง ไม่เพียงพอส่งผลต่อความ ปลอดภัยของผู้ใช้งาน

จากการเก็บแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษาท่าเรือสาทร-สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ก็ได้ข้อมูลออกมาใกล้เคียงจากการที่ได้สำรวจพื้นที่ไปเบื้องต้น ผู้ใช้งานมีความคิดเห็นที่ได้คะแนนเฉลี่ยน้อย เป็นการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่างเหมาะสม และมีป้ายบอกเส้นทางที่เพียงพอและต่อเนื่อง โดยมีคะแนนเฉลี่ยเพียง 2.62 และ 2.76 ตามลำดับและมีพื้นที่พักคอยเพียง มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 3.30 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปานกลางถึงค่อนข้างน้อยในเรื่องของสิ่งแวดล้อมความสะดวกในพื้นที่ โดยเป็นมีคะแนนเรื่องปัจจัยที่ควรปรับปรุง ในเรื่องสิ่งแวดล้อมสะดวกอยู่ถึงร้อยละ 64.00 และป้ายบอกข้อมูลอยู่ที่ร้อยละ 60.00 ซึ่งในพื้นที่ศึกษาอื่น ๆ ก็มีความคิดเห็นที่ควรปรับปรุงอยู่ในระดับคะแนนที่

ใกล้เคียงกัน โดยผู้ใช้งานเห็นด้วยกับแนวทางในการปรับปรุงให้มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้าตามแนวทางเดิน มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 3.58 ซึ่งถือว่าผู้ใช้งานมีความเห็นสอดคล้องกับแนวคิดที่จะมีการจัดร้านค้าตามแนวทางเดิน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานให้เข้าถึงได้ง่าย และมีการจัดการอย่างเป็นระเบียบ

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหลาย ๆ หน่วยงานที่ให้ความเห็นว่า การจะปรับปรุงให้มีพื้นที่เชิงพาณิชย์ในพื้นที่เชื่อมต่อเป็นเรื่องที่ยาก เนื่องจากอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ และยังติดเรื่องข้อกฎหมายที่รัฐไม่สามารถทำเชิงพาณิชย์ได้ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกจึงเป็นเรื่องของความปลอดภัยจากผู้ใช้งานเป็นหลัก เช่น การติดกล้องวงจรปิด จากความเห็นของสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

ซึ่งจากการศึกษาจากกรณีศึกษาในต่างประเทศ พบว่า จากกรณีศึกษาจะเน้นเรื่องการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานเป็นหลัก โดยเน้นเรื่องของการจัดร้านค้า เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกต่อการใช้งานในพื้นที่ ดังเช่น บริเวณพื้นที่ Embankment, UK บริเวณพื้นที่ Pier 70, USA บริเวณพื้นที่ Beacon Cove, Australia และในอีกหลาย ๆ พื้นที่ โดยมีการจัดให้โซนของพื้นที่ร้านค้าอยู่ในบริเวณเส้นทางสัญจรหลักในการเดินสัญจรเชื่อมต่อในพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

จะเห็นได้ว่าข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้มีการให้ความสำคัญกับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เรื่องการจัดพื้นที่ร้านค้า เป็นหลักในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานในพื้นที่ แต่เรื่องที่สำคัญไม่ต่างกัน คือ เรื่องของป้ายในการบอกเส้นทาง ซึ่งมีความสำคัญกับพื้นที่ที่มีระยะทางในเดินเชื่อมต่อมาก

4.4.4 สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การสรุปความต้องการและปัญหาโดยอ้างอิงกับแนวคิดปัจจัยที่มีผลต่อการออกแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ และปัจจัยในการออกแบบระบบขนส่งต่าง ๆ โดยนำแนวคิดเป็นตัวตั้งจากนั้นจึงนำกลับไปตรวจสอบในการสำรวจพื้นที่ปัจจุบัน ว่าตอบรับกับปัจจัยต่าง ๆ ในการออกแบบหรือไม่ อย่างไร จากนั้นจึงนำความคิดเห็นต่าง ๆ ของผู้ใช้งานที่เกี่ยวข้องในแต่ละปัจจัย และความคิดเห็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง มาสรุปความต้องการและปัญหาของพื้นที่ โดยแยกข้อมูลออกเป็นแต่ละพื้นที่

ตารางที่ 4.33

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
1. การสัญจรและ การระบายคน ไม่ให้ เกิดการติดขัดแออัด หรืออันตรายต่อการ ใช้พื้นที่		ยังไม่มี การจัดการเรื่อง การจราจรอย่าง เป็นรูปธรรม	แบ่งแยกทางเดินเท้า กับเส้นทางสัญจรอย่าง ชัดเจน	2.36 (S.D. = 0.70)	2.71 (S.D. = 0.66)	การพัฒนาจะต้องเน้นการ ระบายคนเป็นหลักเพื่อความ ปลอดภัยของผู้ใช้งานจากท่าเรือ เพื่อลดความหนาแน่นภายใน พื้นที่
			ทางเดินเท้าและทาง จักรยานมีความ ต่อเนื่อง	2.59 (S.D. = 0.67)	2.57 (S.D. = 0.88)	
			เส้นทางเดินเท้า สามารถเดินได้อย่าง ปลอดภัย	2.41 (S.D. = 0.59)	2.57 (S.D. = 0.63)	

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
2. มีการแบ่งโซน ตามลำดับการ เดินทางตามลำดับ การใช้งาน		ยังไม่มี การแบ่ง โซนอย่าง ชัดเจนขึ้นใน พื้นที่	สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ ง่าย	3.73 (S.D. = 0.70)	3.61 (S.D. = 0.63)	1. การพัฒนาจะต้องเน้นการเดินทาง ถึงเข้าถึงและสภาพแวดล้อมใน การเดินทางไปยังพื้นที่เป็นหลัก 2. ไม่เน้นพื้นที่ร้านค้าเนื่องจากมี พื้นที่ค่อนข้างจำกัด 3. ต้องมีการเพิ่มรูปแบบการ เข้าถึงให้มีความหลากหลาย
			สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ หลายเส้นทาง	4.18 (S.D. = 0.73)	3.96 (S.D. = 0.74)	
			อาคารมีความ สอดคล้องกับการใช้ งาน	3.36 (S.D. = 0.79)	3.54 (S.D. = 0.51)	

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
			มีการจัดร้านค้าอย่าง เหมาะสม	2.77 (S.D. = 0.87)	2.68 (S.D. = 0.96)	
3. ความปลอดภัย ต้องมีการระบบ เตือนภัยและป้องกันการ เกิดอาชญากรรม		มีกล้องวงจรปิด ในพื้นที่	เส้นทางเดินเท้า สามารถเดินได้อย่าง ปลอดภัย	2.41 (S.D. = 0.59)	2.57 (S.D. = 0.63)	การพัฒนาจะต้องคำนึงถึง ผู้ใช้งานให้ได้รับประโยชน์สูงสุด เน้นความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นการสนับสนุนใน การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน
			มีปริมาณไฟฟ้าและ แสงสว่างเพียงพอ	3.05 (S.D. = 0.65)	2.57 (S.D. = 0.74)	

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
4. มีสัญลักษณ์บอก ทางในลักษณะสากล เพื่อให้เข้าใจได้ โดยง่าย		มีป้ายบอกทาง ที่เป็นสากล แต่ ยังมีในจำนวนที่ น้อย	มีป้ายบอกเส้นทาง เพียงพอและต่อเนื่อง	2.95 (S.D. = 0.65)	2.61 (S.D. = 0.83)	
			รูปแบบการสื่อสารของ ป้ายสามารถเข้าใจได้ ง่าย	3.64 (S.D. = 0.58)	3.21 (S.D. = 0.79)	
5. Universal Design ให้สามารถ ใช้สอยได้อย่างเท่า เทียม	1. ป้ายและสัญลักษณ์	มีป้ายและ สัญลักษณ์ต่าง ๆ แต่มีขนาด ค่อนข้างเล็ก				ต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิด การใช้งานได้อย่างเท่าเทียม

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
	2. กระเบื้องนำทาง	ไม่มีในพื้นที่				
	3. กระเบื้องหยุดเตือน	มีบริเวณสุด ทางเดินเท้า				
	4. ทางลาดเข้าอาคาร	มีทางลาดสู่ทาง เรือ แต่อาจจะ ไม่สามารถใช้ งานได้จริง				
	5. ทางลาดขอบถนน	ไม่มี				
	6. ลิฟต์โดยสาร	ไม่มีลิฟต์ สำหรับขึ้น สถานีรถไฟฟ้า				

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสาทร

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สาทร	ความคิดเห็นจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
6. การเลือกวัสดุ ต้องทนทาน ดูแล รักษาง่าย		วัสดุที่ใช้ใน พื้นที่ทนต่อ สภาพการใช้ งานได้นาน				

จากตารางที่ 4.33 ความต้องการและปัญหาของพื้นที่ท่าเรือสาทรจากแนวคิดการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพประกอบด้วยข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ และข้อมูลจากแบบสอบถาม ได้ออกมาเป็นความต้องการและปัญหาของพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) การสัญจรและการระบายคน ซึ่งสอดคล้องไปกับข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องการมุ่งเน้นการพัฒนาในเรื่องของการระบายคน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยจากการได้สำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูลการแบบสอบถามพบว่า ในปัจจุบันพื้นที่ไม่ได้มีการให้ความสำคัญต่อการระบายคนเป็นหลัก ซึ่งส่งผลต่อบางช่วงเวลาจะพบได้ว่ามีผู้ใช้งานหนาแน่นในพื้นที่บางส่วนโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือ ส่งผลต่อการระบายผู้ใช้งานออกจากบริเวณท่าเรือ

(2) การแบ่งโซนของพื้นที่ตามการใช้งาน โดยปัจจุบันในพื้นที่ยังไม่ได้มีการแบ่งโซนการใช้งานอย่างชัดเจน เพียงแต่โซนของพื้นที่ตามการใช้งานที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ ซึ่งยังส่งผลต่อการใช้งานโดยรวมของพื้นที่ และข้อมูลจากแบบสอบถามยังแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ในปัจจุบันยังไม่มีการจัดแบ่งพื้นที่ร้านค้าอย่างเหมาะสม แต่พื้นที่สามารถเข้าถึงได้ค่อนข้างจะง่ายและเข้าถึงได้จากหลายเส้นทาง โดยความต้องการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นไว้ว่า จะต้องเน้นการเข้าถึงพื้นที่โดยการเดิน และต้องมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม โดยไม่ต้องการเน้นพื้นที่ของร้านค้า เนื่องจากพื้นที่มีค่อนข้างจำกัด และต้องเพิ่มรูปแบบของการเข้าถึงพื้นที่ให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น

(3) ความปลอดภัยและการป้องกันการเกิดอาชญากรรมจากการได้สัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีการให้ความสำคัญมากกับเรื่องของการใช้งาน และความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงมากที่สุดจึงเป็นเรื่องของความปลอดภัย ซึ่งจากการที่ได้สำรวจพื้นที่พบว่าพื้นที่มีกล้องวงจรปิดในบางจุดเท่านั้น และพื้นผิวของทางเดินเท้ายังไม่ได้สามารถใช้งานได้เต็มที่ ผู้ใช้งานจึงมีความเสี่ยงต่ออันตรายเนื่องจากต้องลงไปเดินบนถนนในบางจุด ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากแบบสอบถามที่ผู้ใช้งานแสดงความคิดเห็นว่าทางเดินเท้ายังไม่ได้สามารถเดินได้อย่างปลอดภัยเท่าที่ควร และยังขาดเรื่องของความสว่างในตอนกลางคืน เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอันตราย

(4) สัญลักษณ์บอกทางในลักษณะที่เป็นสากลและเข้าใจได้ง่าย ในเรื่องของสัญลักษณ์การบอกทางรวมถึงป้ายบอกเส้นทางต่าง ๆ จากที่ได้สำรวจพื้นที่พบว่าป้ายต่าง ๆ ในพื้นที่มีลักษณะที่เป็นสากลสามารถเข้าใจได้ แต่พบว่าป้ายมีขนาดค่อนข้างเล็ก และมีจำนวนน้อย อีกทั้งยังมีการติดอยู่ในจุดที่สังเกตเห็นได้ค่อนข้างยาก ซึ่งเป็นข้อมูลที่ตรงกับที่ได้รับจากแบบสอบถามที่ผู้ใช้งานมองว่าป้ายบอกทาง

มีจำนวนไม่เพียงพอและขาดความต่อเนื่องของป้าย แต่รูปแบบของป้ายต่าง ๆ ที่มีในพื้นที่สามารถเข้าใจได้ง่ายแล้ว

(5)การออกแบบเพื่อมวลรวม (Universal design) แบ่งออกเป็นในหลาย ๆ ประเด็น ได้แก่ เรื่องป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ กระเบื้องนำทาง กระเบื้องหยุดเตือน (สำหรับผู้พิการทางสายตา) ทางลาดเข้าอาคาร ทางลาดขอบถนน (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น) ลิฟต์โดยสาร (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น และผู้สูงอายุ) ซึ่งจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าจะต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการใช้งาน ผู้คนทุกประเภทต้องสามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มที่เหมือนกัน โดยจากการสำรวจพื้นที่พบว่าป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่นั้นมีขนาดค่อนข้างเล็ก และไม่มี ความต่อเนื่อง ส่วนกระเบื้องนำทางไม่มีในพื้นที่ มีเพียงกระเบื้องหยุดเตือนบริเวณสุดทางเดินเท้าในแต่ละส่วน ที่ทางลาดสำหรับเข้าสู่บริเวณท่าเรือบางอันสามารถใช้งานได้จริง แต่บางอันไม่สามารถใช้งานได้ ส่วนทางลาดขอบถนนทั้งมีเพียงบริเวณลานโล่งหน้าท่าเรือลงสู่ถนนเท่านั้นที่มี แต่ไม่มีบริเวณที่เชื่อมกับทางเดินเท้า และไม่มีลิฟต์โดยสารสำหรับเข้าไปใช้งานสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ผู้พิการไม่สามารถใช้งานรถไฟฟ้าสถานีนี้ได้

(6)การเลือกวัสดุที่ต้องมีความทนทานและสามารถดูแลรักษาได้ง่าย โดยในพื้นที่วัสดุที่ใช้ในการทำพื้นที่พักคอยต่าง ๆ เป็นม้านั่งหิน ซึ่งมีความทนทานต่อการใช้งานเป็นระยะเวลานาน และไม่ต้องการดูแลรักษามากนัก ส่วนในพื้นที่ท่าเรือเป็นม้านั่งแบบพลาสติกซึ่งมีความทนทานในการใช้งานได้นานพอประมาณ

ตารางที่ 4.34

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
1. การสัญจรและการระบายคนไม่ให้เกิดการติดขัดแออัดหรืออันตรายต่อการใช้พื้นที่		การสัญจรยังมีความอันตรายจากที่ไม่สามารถเดินบนทางเดินเท้าได้สะดวก	แบ่งแยกทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรอย่างชัดเจน	4.00 (S.D. = 0.47)	4.53 (S.D. = 0.52)	การพัฒนาจะต้องเน้นการระบายคนเป็นหลักเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานจากท่าเรือเพื่อลดความหนาแน่นภายในพื้นที่
			ทางเดินเท้าและทางจักรยานมีความต่อเนื่อง	4.00 (S.D. = 0.67)	4.67 (S.D. = 0.49)	
			เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย	4.40 (S.D. = 0.70)	4.48 (S.D. = 0.35)	

ตารางที่ 4.34(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
2. มีการแบ่งโซนตามลำดับการเดินทางตามลำดับการใช้งาน		ไม่มีการจัดแบ่งโซน	สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	4.00 (S.D. = 0.47)	4.33 (S.D. = 0.49)	1. การพัฒนาจะต้องเน้นการเดินทางถึงเข้าถึงและสภาพแวดล้อมในการเดินทางไปยังพื้นที่เป็นหลัก 2. ไม่เน้นพื้นที่ร้านค้าเนื่องจากมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด
			สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายเส้นทาง	4.20 (S.D. = 0.42)	4.47 (S.D. = 0.64)	3. ต้องมีการเพิ่มรูปแบบการเข้าถึงให้มีความหลากหลาย
			อาคารมีความสอดคล้องกับการใช้งาน	3.80 (S.D. = 0.63)	3.87 (S.D. = 0.64)	

ตารางที่ 4.34(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
			มีการจัดร้านค้าอย่างเหมาะสม	3.90 (S.D. = 0.74)	3.40 (S.D. = 0.51)	
3. ความปลอดภัย ต้องมีการระบบเตือนภัยและป้องกันการเกิดอาชญากรรม		ไม่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด และการแบ่งเขตเปิด-ปิดการใช้งาน	เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย	4.40 (S.D. = 0.70)	4.87 (S.D. = 0.35)	การพัฒนาจะต้องคำนึงถึงผู้ใช้งานให้ได้รับประโยชน์สูงสุด เน้นความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นการสนับสนุนในการใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน
			มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างเพียงพอ	4.30 (S.D. = 0.67)	4.20 (S.D. = 0.68)	

ตารางที่ 4.34(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
4. มีสัญลักษณ์บอกทางในลักษณะสากลเพื่อให้เข้าใจได้โดยง่าย		ไม่มีป้ายบอกทางหรือป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในลักษณะสากล	มีป้ายบอกเส้นทางเพียงพอและต่อเนื่อง	2.90 (S.D. = 0.57)	3.47 (S.D. = 0.74)	
			รูปแบบการสื่อสารของป้ายสามารถเข้าใจได้ง่าย	3.50 (S.D. = 0.53)	3.60 (S.D. = 0.63)	
5. Universal Design ให้ใช้สอยได้อย่างเท่าเทียม	1. ป้ายและสัญลักษณ์	ไม่มีป้ายสัญลักษณ์บ่งบอก				ต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิดการใช้งานได้อย่างเท่าเทียม

ตารางที่ 4.34(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาด

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อปากคลองตลาด	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
	2. กระเบื้องนำทาง	ไม่มี				
	3. กระเบื้องหยุดเตือน	ไม่มี				
	4. ทางลาดเข้าอาคาร	มีบริเวณท่าเรือ				
	5. ทางลาดขอบถนน	ไม่มี				
	6. ลิฟต์โดยสาร	-				
	6. การเลือกวัสดุต้องทนทาน ดูแลรักษาง่าย	การใช้วัสดุทนทานต่อการใช้งานได้พอสมควร				

จากตารางที่ 4.34 ความคาดหวังและปัญหาของพื้นที่ท่าเรือปากคลองตลาดจากแนวคิดการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ และข้อมูลจากแบบสอบถาม ได้ออกมาเป็นความคาดหวังและปัญหาของพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) การสัญจรและการระบายคน ซึ่งสอดคล้องไปกับข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องการมุ่งเน้นการพัฒนาในเรื่องของการระบายคน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยจากการได้สำรวจพื้นที่และเก็บข้อมูลการแบบสอบถามพบว่า ในปัจจุบันพื้นที่ไม่ได้มีการให้ความสำคัญต่อผู้สัญจรทางเท้า โดยทางเท้าในปัจจุบันเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ทำให้ไม่สามารถสัญจร หรือจะระบายคนจำนวนมากที่จะมาใช้งานในอนาคตได้ โดยข้อมูลจากแบบสอบถามผู้ใช้งานในปัจจุบันมีความคาดหวังกับทางเดินเท้าเป็นอย่างมาก ทั้งการแบ่งทางเดินเท้าออกจากเส้นทางสัญจรอื่น ๆ และความต่อเนื่องของเส้นทาง อีกทั้งเรื่องของความปลอดภัยในการใช้งานอีกด้วย

(2) การแบ่งโซนของพื้นที่ตามการใช้งาน โดยปัจจุบันในพื้นที่ไม่มีการแบ่งโซนใด ๆ ส่วนบริเวณตึกแถวมีทั้งร้านค้า และส่วนบ้านพักอาศัย บริเวณถนนถูกใช้เป็นที่จอดรถส่วนหนึ่ง และส่วนของท่าเรือมีร้านค้าแพอยู่ภายใน โดยจากการสัมภาษณ์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเน้นการเดินทางถึง และมีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนต่อการเดิน โดยต้องมีการเข้าถึงพื้นที่ให้หลากหลาย ซึ่งในปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่สามารถเข้าถึงได้โดยรถยนต์ จักรยานยนต์ จักรยาน และการเดิน ซึ่งอาจจะลำบากเล็กน้อย เนื่องจากพื้นที่ทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวาง แต่ด้วยระยะทางที่ไม่ไกลถือว่าเข้าถึงได้ง่าย โดยจากผู้ใช้งานมีความคาดหวังให้เรื่องของการเข้าถึงเป็นหลัก โดยต้องเข้าถึงได้ง่ายและหลากหลายเส้นทาง ส่วนเรื่องอาคารและการจัดพื้นที่ร้านค้าให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่

(3) ความปลอดภัยและการป้องกันการเกิดอาชญากรรมจากการได้สัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีการให้ความสำคัญมากกับเรื่องของการใช้งาน และความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงมากที่สุดจึงเป็นเรื่องของความปลอดภัย ซึ่งจากการที่ได้สำรวจพื้นที่ไม่พบการติดตั้งกล้องวงจรปิดในจุดสำคัญ ๆ ของพื้นที่ทั้งบริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก และบริเวณท่าเรือ โดยเนื่องจากพื้นที่เป็นพื้นที่เปิดทำให้ผู้คนสามารถผ่านไปมาได้ตลอดเวลา ทำให้ควบคุมเรื่องความปลอดภัยได้ยากยิ่งขึ้น และจากแบบสอบถามจากผู้ใช้งานพบว่าผู้ใช้งานมีความคาดหวังต่อความปลอดภัยของทางเดินเท้าที่ปัจจุบันมีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ มากมาย ส่งผลต่อการสัญจร และแสงสว่างในเวลากลางคืนที่ต้องการให้มีความสว่างของพื้นที่มากขึ้น เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน

(4) สัญลักษณ์บอกทางในลักษณะที่เป็นสากลและเข้าใจได้ง่าย ในเรื่องของสัญลักษณ์การบอกทางรวมถึงป้ายบอกเส้นทางต่าง ๆ จากที่ได้สำรวจพื้นที่พบว่าในพื้นที่ที่มีป้ายบอกทางและรายละเอียดต่าง ๆ ค่อนข้างน้อย แต่มีการใช้สัญลักษณ์ในการสื่อความหมายแบบสากล ซึ่งยังทำให้นักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติสามารถเข้าใจความหมายได้ โดยจากข้อมูลจากผู้ใช้งานผ่านแบบสอบถามพบว่ามีความคาดหวังที่จะให้มีป้ายต่าง ๆ ที่เพียงพอและมีความต่อเนื่องมากกว่าเดิม โดยต้องยังคงรูปแบบในแบบสากลที่ทำให้เข้าใจได้ง่าย

(5) การออกแบบเพื่อมวลรวม (Universal design) แบ่งออกเป็นในหลาย ๆ ประเด็น ได้แก่ เรื่องป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ กระเบื้องนำทาง กระเบื้องหยุดเตือน (สำหรับผู้พิการทางสายตา) ทางลาดเข้าอาคาร ทางลาดขอบถนน (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น) ลิฟต์โดยสาร (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น และผู้สูงอายุ) ซึ่งจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าจะต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการใช้งาน ผู้คนทุกประเภทต้องสามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มที่เหมือนกัน โดยจากการสำรวจพื้นที่ไม่พบว่ามีป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับผู้พิการในพื้นที่ อีกทั้งไม่มีกระเบื้องนำทาง และกระเบื้องหยุดเตือนบริเวณจุดทางเดินเท้าในพื้นที่ และไม่มีทางลาดบริเวณขอบถนนสำหรับผู้พิการอีกด้วย มีเพียงทางลาดสำหรับเข้าสู่บริเวณท่าเรือสามารถใช้งานได้ ซึ่งในอนาคตต้องการให้มีลิฟต์โดยสารสำหรับเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าวอีกด้วย

(6) การเลือกวัสดุที่ต้องมีความทนทานและสามารถดูแลรักษาได้ง่าย โดยในพื้นที่วัสดุที่ใช้ในการทำพื้นที่พักคอยต่าง ๆ เป็นม้านั่งหิน ซึ่งมีความทนทานต่อการใช้งานเป็นระยะเวลานาน และไม่ต้องการดูแลรักษามากนัก ส่วนในพื้นที่ท่าเรือเป็นม้านั่งแบบพลาสติกซึ่งมีความทนทานในการใช้งานได้นานพอสมควร

ตารางที่ 4.35

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อสะพานพระนั่งเกล้า	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
1. การสัญจรและการระบายคนไม่ให้เกิดการติดขัดแออัดหรืออันตรายต่อการใช้พื้นที่		-	แบ่งแยกทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรอย่างชัดเจน	4.45 (S.D. = 0.52)	4.50 (S.D. = 0.52)	การพัฒนาจะต้องเน้นการระบายคนเป็นหลักเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานจากท่าเรือเพื่อลดความหนาแน่นภายในพื้นที่
			ทางเดินเท้าและทางจักรยานมีความต่อเนื่อง	4.45 (S.D. = 0.52)	4.50 (S.D. = 0.52)	

ตารางที่ 4.35(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ	พื้นที่เชื่อมต่อสะพานพระนั่งเกล้า	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
		เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย	4.55 (S.D. = 0.52)	4.86 (S.D. = 0.36)	
2. มีการแบ่งโซนตามลำดับการเดินทางตามลำดับการใช้	-	สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย	4.45 (S.D. = 0.52)	4.21 (S.D. = 0.43)	1. การพัฒนาจะต้องเน้นการเดินทางถึงเข้าถึงและสภาพแวดล้อมในการเดินทางไปยังพื้นที่เป็นหลัก 2. ไม่เน้นพื้นที่ร้านค้าเนื่องจากมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด 3. ต้องมีการเพิ่มรูปแบบการเข้าถึงให้มีความหลากหลาย

ตารางที่ 4.35(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อสะพานพระนั่งเกล้า	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
			สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายเส้นทาง	4.64 (S.D. = 0.50)	4.54 (S.D. = 0.51)	
			อาคารมีความสอดคล้องกับการใช้งาน	3.73 (S.D. = 0.47)	3.86 (S.D. = 0.66)	
			มีการจัดร้านค้าอย่างเหมาะสม	3.91 (S.D. = 0.70)	3.79 (S.D. = 0.80)	

ตารางที่ 4.35(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สะพานพระนั่ง เกล้า	ความคาดหวังจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
3. ความปลอดภัย ต้องมี การระบบเตือนภัยและ ป้องกันการเกิด อาชญากรรม		-	เส้นทางเดินเท้า สามารถเดินได้อย่าง ปลอดภัย	4.55 (S.D. = 0.52)	4.86 (S.D. = 0.36)	การพัฒนาจะต้องคำนึงถึง ผู้ใช้งานให้ได้รับประโยชน์สูงสุด เน้นความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากการสนับสนุนใน การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน
			มีปริมาณไฟฟ้าและ แสงสว่างเพียงพอ	4.45 (S.D. = 0.52)	4.50 (S.D. = 0.52)	
4. มีสัญลักษณ์บอกทาง ในลักษณะสากลเพื่อให้ เข้าใจได้โดยง่าย		-	มีป้ายบอกเส้นทาง เพียงพอและต่อเนื่อง	3.36 (S.D. = 0.67)	2.93 (S.D. = 0.62)	

ตารางที่ 4.35(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อสะพานพระนั่งเกล้า	ความคาดหวังจากแบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
			รูปแบบการสื่อสารของป้ายสามารถเข้าใจได้ง่าย	3.91 (S.D. = 0.83)	3.50 (S.D. = 0.65)	
5. Universal Design ให้สามารถใช้สอยได้อย่างเท่าเทียม	1. ป้ายและสัญลักษณ์	-				ต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิดการใช้งานได้อย่างเท่าเทียม
	2. กระเบื้องนำทาง	-				
	3. กระเบื้องหยุดเตือน	-				
	4. ทางลาดเข้าอาคาร					

ตารางที่ 4.35(ต่อ)

สรุปความต้องการและปัญหาจากการสำรวจพื้นที่ ผู้ใช้งาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

การออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ		พื้นที่เชื่อมต่อ สะพานพระนั่ง เกล้า	ความคาดหวังจาก แบบสอบถาม	ผู้ใช้ประจำ (5คะแนน)	ผู้ใช้ไม่ประจำ (5คะแนน)	สัมภาษณ์หน่วยงาน
	5. ทางลาดขอบถนน	-				
	6. ลิฟต์โดยสาร	-				
6. การเลือกวัสดุ ต้องทนทาน ดูแล รักษาง่าย						

จากตารางที่ 4.35 ความคาดหวังของพื้นที่ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า เนื่องจากเป็นพื้นที่ถูกสร้างขึ้นมาใหม่ทั้งหมดจึงยังไม่มีปัญหาของพื้นที่เบื้องต้นและจากแนวคิดการออกแบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ และข้อมูลจากแบบสอบถาม ได้ออกมาเป็นความคาดหวังของพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) การสัญจรและการระบายคน ซึ่งสอดคล้องไปกับข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องการมุ่งเน้นการพัฒนาในเรื่องของการระบายคน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยจากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผู้ใช้งานมีความคาดหวังให้ในพื้นที่มีการจัดการเรื่องการสัญจรภายในให้ดี ต้องให้มีการแบ่งส่วนของเส้นทางสัญจรในแต่ละรูปแบบให้มีความชัดเจนจากกัน ส่วนของทางเดินเท้า และทางสำหรับจักรยานจะต้องให้เกิดความต่อเนื่องในการใช้งาน ไม่ให้เกิดการตัดกับเส้นทางสัญจรประเภทอื่น ๆ ให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานบนทางเดินเท้า และทางจักรยานให้ได้มากที่สุด และทำให้สามารถระบายคนได้ดีขึ้นอีกด้วย

(2) การแบ่งโซนของพื้นที่ตามการใช้งาน โดยการสัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องการให้พื้นที่เน้นเรื่องของการเดิน ต้องมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการเดินและให้เข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย โดยพื้นที่ร้านค้าต่าง ๆ อาจจะมีเพียงเล็กน้อย ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามที่เป็นความคาดหวังของผู้ใช้งาน ที่คาดหวังว่าพื้นที่จะต้องเข้าถึงได้ง่าย และต้องเข้าถึงได้จากหลายเส้นทาง เป็นความคาดหวังที่ผู้ใช้งานต้องการมากที่สุด โดยเรื่องของอาคารในพื้นที่และร้านค้า การจัดร้านค้าต่าง ๆ เป็นเรื่องรองลงมาที่คาดหวังให้เกิดในพื้นที่

(3) ความปลอดภัยและการป้องกันการเกิดอาชญากรรมจากการได้สัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีการให้ความสำคัญมากกับเรื่องของการใช้งาน และความปลอดภัยของผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงมากที่สุดจึงเป็นเรื่องของความปลอดภัย ซึ่งจากข้อมูลความคาดหวังของผู้ใช้งานก็ต้องการให้มีการทำให้ทางเดินสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย ไม่มีสิ่งกีดขวางหรือการใช้พื้นที่ร่วมกันกับการสัญจรประเภทอื่น ๆ และยังต้องการให้เน้นในเรื่องของแสงไฟส่องสว่างในพื้นที่ที่ต้องมีความเพียงพอในช่วงเวลากลางคืน ไม่ให้เกิดจุดอับสายตา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานโดยตรง

(4) สัญลักษณ์บอกทางในลักษณะที่เป็นสากลและเข้าใจได้ง่าย ในเรื่องของสัญลักษณ์การบอกทางรวมถึงป้ายบอกเส้นทางต่าง ๆ จากสอบถามความคาดหวังจากผู้ใช้งานพบว่า ผู้ใช้งานต้องการให้ป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ มีรูปแบบในการสื่อสารที่สามารถเข้าใจได้ง่าย ซึ่งตรงกับทฤษฎีที่ให้มีการใช้สัญลักษณ์ในแบบสากล ส่วนเรื่องของการจำนวนของป้ายผู้ใช้งานไม่ได้มีความคาดหวังว่าจะต้องมีป้ายต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง แค่มีให้เพียงพอ

(5)การออกแบบเพื่อมวลรวม (Universal design) แบ่งออกเป็นหลาย ๆ ประเด็น ได้แก่ เรื่องป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ กระเบื้องนำทาง กระเบื้องหยุดเตือน (สำหรับผู้พิการทางสายตา) ทางลาดเข้าอาคาร ทางลาดขอบถนน (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น) ลิฟต์โดยสาร (สำหรับผู้พิการที่ต้องใช้รถเข็น และผู้สูงอายุ) ซึ่งจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าจะต้องมีการออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการใช้งาน ผู้คนทุกประเภทต้องสามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้อย่างเต็มที่เหมือนกัน

(6)การเลือกวัสดุที่ต้องมีความทนทานและสามารถดูแลรักษาได้ง่าย โดยในพื้นที่วัสดุที่ใช้ในการทำพื้นที่พักคอยต่าง ๆ เป็นม้านั่งหิน ซึ่งมีความทนทานต่อการใช้งานเป็นระยะเวลาาน และไม่ต้องมีการดูแลรักษามากนัก ส่วนในพื้นที่ทำเรือเป็นม้านั่งแบบพลาสติกซึ่งมีความทนทานในการใช้งานได้นานพอสมควร

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบการขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยทางกายภาพ พฤติกรรมการใช้งาน ทักษะคติของผู้ใช้งาน และแนวคิด ข้อจำกัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยวิเคราะห์และให้ความสำคัญกับข้อมูล โดยแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านเส้นทางสัญจร และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบการขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การดำเนินการวิจัยได้แบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

- (1) ศึกษากรณีศึกษาในต่างประเทศทั้งหมด 7 กรณีศึกษา
- (2) สำรวจสภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 3 พื้นที่ ได้แก่
 1. พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร
 2. พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด
 3. พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้ากับท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า
- (3) สำรวจความคิดเห็นและความคาดหวังของผู้ใช้งาน
- (4) สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 4 หน่วยงาน ได้แก่
 1. สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ)
 2. กรมเจ้าท่า (ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน)
 3. สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (วิศวกรโยธาชำนาญการ)
 4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สถาปนิก)
- (5) การวิเคราะห์ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการ

(6) นำเสนอแนวทางในการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือและระบบขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.1 ข้อสรุปจากการศึกษา

ข้อมูลจากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ การสำรวจพฤติกรรมทัศนคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน และการสัมภาษณ์แนวคิดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยจะสรุปข้อมูลแบ่งออกเป็นแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

5.1.1 ข้อมูลจากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่

โดยข้อมูลจากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ แบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีรายละเอียดจากการสำรวจในแต่ละด้านดังต่อไปนี้

(1) ข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ ด้านเส้นทางสัญจรพบว่า

1. เส้นทางเดินเท้าไม่สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้าไม่ว่าจะเป็นการตั้งร้านค้าบนทางเดินเท้า การตั้งสิ่งของยื่นออกมานอกตัวอาคาร และการถูกตัดด้วยทางทางสัญจรประเภทอื่น ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด

2. เส้นทางเดินเท้ายังถูกรบกวนด้วยการสัญจรประเภทอื่น โดยที่พบบ่อย คือ การมีจักรยานยนต์ขึ้นมาวิ่งสัญจรบนทางเดินเท้า ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้ากับท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

3. ทางเดินเท้ามีขนาดค่อนข้างแคบ โดยทางเดินเท้ามีความกว้างเพียง 2 เมตร อีกทั้งยังมีสิ่งกีดขวางต่าง ๆ บนทางเดินเท้า ทำให้ใช้งานได้ลำบาก ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อ

สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด

(2) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ ด้านเส้นทางสภาพแวดล้อมกายภาพพบว่า

1. พื้นที่ด้านหน้าทางเข้า-ออกระบบขนส่งไม่เป็นพื้นที่โล่ง มีการตั้งร้านค้ากีดขวางเส้นทางเข้า-ออก ส่งผลต่อการระบายคนในช่วงเวลาเร่งด่วน ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร

2. สภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการเดินเชื่อมต่อ จากการขาดร่มเงา ทำให้ส่งผลต่อการเดิน ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด และพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้ากับท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า

3. สภาพพื้นผิวไม่เหมาะต่อการเดินเท้า สภาพพื้นผิวของเส้นทางในการสัญจรไม่เหมาะต่อการเดินเท้า จากการที่พื้นผิวค่อยข้างทรุดโทรม ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด

(3) ข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพบว่า

1. ขาดการจัดการพื้นที่ร้านค้า เพื่อสนับสนุนต่อการใช้งาน การตั้งร้านค้ายังไม่มีการจัดเป็นโซน จึงเกิดการตั้งร้านค้าอย่างสะเปะสะปะ ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร

2. บ้ายในการบอกเส้นทางต่าง ๆ ยังมีจำนวนน้อย และสังเกตเห็นได้ยาก ตัวอย่างเช่น พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด

3. พื้นที่พักคอยของผู้ใช้งาน ยังมีอยู่เพียงภายในบริเวณระบบขนส่ง ไม่มีพื้นที่พักคอยอยู่ในพื้นที่ในการเชื่อมต่อ พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยกับท่าเรือปากคลองตลาด

5.1.2 ข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน

โดยข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน แบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลด้านเส้นทางสัญจร ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และข้อมูลด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีรายละเอียดจากการสำรวจในแต่ละด้านดังต่อไปนี้

(1) ข้อมูลความคิดเห็นต่อเส้นทางสัญจร

จากการสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน ต่อเส้นทางสัญจรพบว่า

1. ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเท้า เนื่องจากพบสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า และเกิดการตัดกันกับเส้นทางสัญจรประเภทอื่น ๆ
2. เส้นทางเดินเท้ายังไม่เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการใช้งาน เนื่องจากมีการใช้งานร่วมกันของการสัญจรประเภทอื่น ๆ บนทางเดินเท้า
3. ยังไม่เกิดการแบ่งแยกเส้นทางเดินเท้ากับเส้นทางสัญจรอย่างชัดเจน เนื่องจากยังมีบางส่วนของพื้นที่ที่มีการใช้งานร่วมกันของการเดินเท้ากับการสัญจรประเภทอื่น ๆ อยู่ด้วย
4. พื้นที่ควรสามารถเข้าถึงได้ง่าย และหลากหลายเส้นทาง

(2) ข้อมูลความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากการสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน ต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพบว่า

1. พื้นที่ด้านหน้าทางเข้า-ออกระบบขนส่งยังไม่เป็นพื้นที่โล่ง เนื่องจากพบว่ามี การตั้งร้านค้าแผงลอยต่าง ๆ กีดขวางบริเวณด้านหน้า
2. ขาดต้นไม้ เพื่อให้เกิดประโยชน์จากการใช้ร่มเงา
3. อาคารควรกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและสอดคล้องต่อการใช้งาน

(3) ข้อมูลความคิดเห็นต่อสิ่งอำนวยความสะดวก

จากการสำรวจพฤติกรรม ทักษะคติ และความคาดหวังของผู้ใช้งาน ต่อสิ่งอำนวยความสะดวกพบว่า

1. ยังไม่มีการจัดการพื้นที่ร้านค้าให้เหมาะสม เนื่องจากมีการตั้งร้านค้าแผงลอยกันอย่างสะเปะสะปะบนทางเดินเท้า
2. ป้ายบอกเส้นทางมีไม่เพียงพอ และขาดความต่อเนื่อง
3. พื้นที่พักคอยควรมีให้ใช้งานเพียงพอ
4. ขาดจุดสำหรับบริการและให้ข้อมูลนักท่องเที่ยว
5. มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างไม่เพียงพอ ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้งาน

5.1.3 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ (1) ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนา (2) ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (3) ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนา (4) แนวโน้มในการพัฒนาในอนาคต โดยมีรายละเอียดของข้อมูลในแต่ละด้านดังต่อไปนี้

(1) ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนา

โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงาน ให้มุมมองไว้ว่า เน้นเรื่องการระบายคนเป็นหลัก โดยให้พื้นที่โดยรอบเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่พาณิชย์ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

(2) ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงาน ให้มุมมองไว้ว่า ในการดำเนินงานควรให้มีหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานเกิดขึ้น ส่วนในเรื่องของการดูแลและบริหารจัดการให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่เป็นหลักในการดูแลและบริหารจัดการ

(3) ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนา

โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงาน ให้มุมมองไว้ว่า ต้องมีการกำหนดหน่วยที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน ด้านความปลอดภัยในการใช้งาน และต้องรองรับการใช้งานได้อย่างเท่าเทียม ทั้งเด็ก คนชราและคนพิการด้วย

(4) แนวโน้มในการพัฒนาในอนาคต

โดยภาพรวมของแต่ละหน่วยงาน ให้มุมมองไว้ว่า ควรจะให้เกิดการใช้งานร่วมกันของตัวโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกันในพื้นที่ และระหว่างระบบขนส่งต้องเชื่อมถึงกันด้วยการเดิน โดยเพิ่มความปลอดภัย และสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน โดยให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานเป็นลำดับแรก

5.2 แนวทางการพัฒนา

5.2.1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานครริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จากการสรุปผลการวิจัยข้างต้นพบว่าพื้นที่ให้ปัจจุบันต้องการได้รับการแก้ไขในหลาย ๆ จุด ที่ส่งผลต่อการใช้งานในพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านเส้นทางสัญจร 2. ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ 3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้

5.2.1.1 ด้านเส้นทางสัญจร

(1) การแบ่งเส้นทางสัญจรและการเข้าถึง

การแบ่งเส้นทางสัญจรต่าง ๆ แยกออกจากกัน ทำให้เพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน และการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความหลากหลาย ส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย ซึ่งปัจจุบันพอจะมีการแบ่งแยกเส้นทางสัญจรระหว่างรถยนต์กับคนเดินเท้าแล้ว แต่ในทางปฏิบัติยังมีการใช้งานร่วมกันอยู่ทั้งคนเดินเท้าที่ต้องเดินบนถนน และบนทางเดินเท้ามีรถจักรยานยนต์ หรือจักรยานมาใช้งานร่วมอยู่ด้วย อีกทั้งเนื่องจากพื้นที่อยู่ติดบริเวณริมน้ำ เรื่องการเข้าถึงของพื้นที่ยังมีบริเวณและขนาดของพื้นที่จำกัดอยู่ จึงทำให้เกิดการแบ่งแยกเส้นทางสัญจรได้ยาก และไม่มีการจัดขอบเขตของพื้นที่ที่สามารถจะเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์รูปแบบต่าง ๆ

เนื่องจากพื้นที่มีขนาดจำกัดและเป็นทางยาว จึงอาจจะแบ่งแยกเส้นทางสัญจรเพียงทางเดินเท้า กับเส้นทางถนนที่ให้อใช้งานร่วมกันทั้งจักรยาน จักรยานยนต์ และรถยนต์ จากการที่มีพื้นที่จำกัด แต่อาจจะมีการใช้เสาเข็มในการแบ่งขอบเขตของถนนให้เป็นเส้นทางสัญจรของจักรยาน เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอันตราย ส่วนการเข้าถึงต้องมีการปรับให้มี

การเข้าถึงที่หลากหลาย มีป้ายสำหรับจอดรถประจำทางบริเวณด้านหน้าพื้นที่ มีจุดจอดรถรับ-ส่ง บริเวณด้านหน้าพื้นที่ เพื่อส่งเสริมให้ใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และมีการจัดพื้นที่จอดรถสำหรับ จักรยาน และจักรยานยนต์ เพื่อให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

(2) พื้นที่ทางเดินเท้า

จะเห็นได้ว่าพื้นที่ทางเดินเท้าในปัจจุบันพื้นที่มีทั้งการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่บนทางเดินเท้า และการตั้งสิ่งของยื่นออกมาจากอาคารพาณิชย์ต่าง ๆ ทำให้พื้นที่ทางเดินเท้า ที่มีขนาดไม่ใหญ่อยู่แล้ว แคบลงไปอีกทำให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานได้ยาก เนื่องจากสิ่งกีดขวางต่าง ๆ บนทางเดินเท้า และส่งผลต่อความต่อเนื่องของทางเดินเท้า ที่นอกจากจะมีสิ่งกีดขวางทำให้ขาดความต่อเนื่องแล้ว ยังมีการกีดขวางความต่อเนื่องด้วยเส้นทางของการสัญจรประเภทอื่น ๆ ทำให้ระดับความปลอดภัยของผู้ใช้งานถูกลดทอนลง โดยการที่มีร้านค้าแผงลอยตั้งอยู่บนทางเดินเท้ายังส่งผลต่อการระบายผู้ใช้งานเข้า-ออกสู่ระบบขนส่งอีกด้วย

เนื่องจากพื้นที่ทางเดินเท้ามีขนาดค่อนข้างแคบ อีกทั้งยังเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ บนทางเดินเท้า จึงต้องมีการไม่ให้เกิดร้านค้าแผงลอยต่าง ๆ บนทางเดินเท้า และกำจัดสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการใช้งานทางเดินเท้า ทั้งการจอดรถจักรยานยนต์บนทางเดินเท้า หรือการตั้งสิ่งของยื่นออกมาจากอาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถสัญจรบนทางเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งต้องเลี่ยงไม่ให้เกิดจุดตัดกับเส้นทางสัญจรประเภทอื่น เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของการใช้งานบนทางเดินเท้า และความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน

5.2.1.2 ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

การแบ่งโซนของพื้นที่ เป็นสิ่งที่ยังไม่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนในพื้นที่ ซึ่งโซนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ปัจจุบันเกิดขึ้นจากการใช้งาน โดยบริเวณที่มีผู้สัญจรผ่านไปมามาก ก็จะเกิดการตั้งร้านค้าตามมา ซึ่งทำให้ผู้ใช้งานมีความปลอดภัยในการใช้งานมากกว่าบริเวณที่มีผู้สัญจรผ่านไปมาน้อย เนื่องจากบริเวณที่มีผู้สัญจรผ่านน้อย ไม่มีความพลุกพล่านในพื้นที่ ทำให้เกิดเป็นมุมอับสายตาต่าง ๆ ขึ้น จึงต้องมีการจัดวางโซนของพื้นที่ให้หลากหลายเพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยของผู้ใช้งานทั่วทั้งบริเวณ

เนื่องจากพื้นที่ในการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งนั้นมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด จึงต้องมีการแบ่งโซนในการใช้งานพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้งานพื้นที่ทั้งหมดอย่างมีประสิทธิภาพ ต้องมีการกำหนดเขตของพื้นที่ที่จำกัดการเข้าถึงของการสัญจรอื่น ๆ ให้มีพื้นที่ในการเดินเชื่อมต่อในพื้นที่ ซึ่งทำให้ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับพื้นที่ โดยการจัดโซนของพื้นที่นั้นพื้นที่ด้านหน้าของท่าเรือ และด้านหน้าของทางขึ้น-ลงสถานี ต้องถูกทำให้เป็นพื้นที่ว่าง ไม่ให้มีการตั้งร้านค้าภายในบริเวณนี้

เพื่อการใช้ประโยชน์ในการระบายคนออกจากพื้นที่ท่าเรือ และสถานี ส่วนของพื้นที่ร้านค้าจะตั้งไว้ในบริเวณถัดมาที่เป็นทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง เพื่อให้เป็นส่วนสนับสนุนในการใช้งานพื้นที่ และทำให้พื้นที่มีความพลุกพล่าน และไม่เกิดเป็นจุดอับของพื้นที่

5.2.1.3 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) ป้าย และสัญลักษณ์ต่าง ๆ

เนื่องจากลักษณะของพื้นที่ที่ต้องมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือ มีระยะทางห่างจากบริเวณที่เป็นถนนสายหลัก ทำให้ป้าย และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่เป็นสิ่งสำคัญ ที่จะช่วยส่งเสริมให้สามารถใช้งานพื้นที่ได้ง่ายขึ้น เนื่องจากพื้นที่ไม่ได้เป็นจุดที่สังเกตเห็นได้ง่าย จึงต้องมีการใช้ป้ายในการบอกเส้นทาง และบอกความเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการสัญจร โดยตำแหน่งและขนาดของป้าย และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ ส่งผลต่อการใช้งานที่สังเกตได้ยาก

ป้าย และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในการบอกทางนั้น ต้องมีการเพิ่มให้มีความต่อเนื่อง ของป้ายบอกเส้นทางตามจุดตัดต่าง ๆ ในพื้นที่ และต้องมีอักษร หรือสัญลักษณ์ในขนาดที่มองเห็น และเข้าใจได้ง่าย และเนื่องจากพื้นที่ไม่สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย เนื่องจากอยู่ห่างจากถนนสายหลัก หรือถูกบดบัง ทำให้ต้องมีการใช้ป้ายหรือสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในการบ่งบอก

(2) ความปลอดภัย

เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างมากในการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่มีการใช้งานร่วมกันของผู้ใช้งานจำนวนมาก จึงต้องมีระบบในการรักษาความปลอดภัย และระบบเตือนภัยต่าง ๆ ซึ่งยังเป็นสิ่งที่ขาดอยู่ในปัจจุบัน โดยในบริเวณพื้นที่ปัจจุบันมีจำนวนกล้องวงจรปิด ที่จะคอยสอดส่องดูแลความเรียบร้อยมีจำนวนน้อยมาก อีกทั้งสิ่งสนับสนุนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในพื้นที่ก็ยังไม่เพียงพอ เช่น แสงสว่างในช่วงเวลากลางคืน ที่จะเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้งาน

ความปลอดภัยของผู้ใช้งานต้องเกิดจากการที่มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี มีการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด และระบบสัญญาณเตือนภัยสำหรับแจ้งเตือนเหตุด่วนเหตุร้าย รวมถึงมีการตั้งจุดประชาสัมพันธ์เพื่อเป็นการรับแจ้งเหตุต่าง ๆ และเป็นจุดรวมให้การตรวจสอบความปลอดภัย อีกทั้งยังสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ได้ ส่วนในช่วงเวลากลางคืนต้องมีการเพิ่มไฟส่องสว่าง เพื่อลดมมมืด มุมอับสายตามีก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้ใช้งาน และต้องมีการกั้นส่วนที่มีการตั้งเวลาเปิด-ปิดของพื้นที่ ตามเวลาของระบบขนส่ง เพื่อให้ปลอดภัยต่อทรัพย์สินในบริเวณของระบบขนส่ง และลดความเสี่ยงในการเกิดเหตุร้ายในพื้นที่ช่วงเวลาที่ไม่มีผู้ใช้งาน

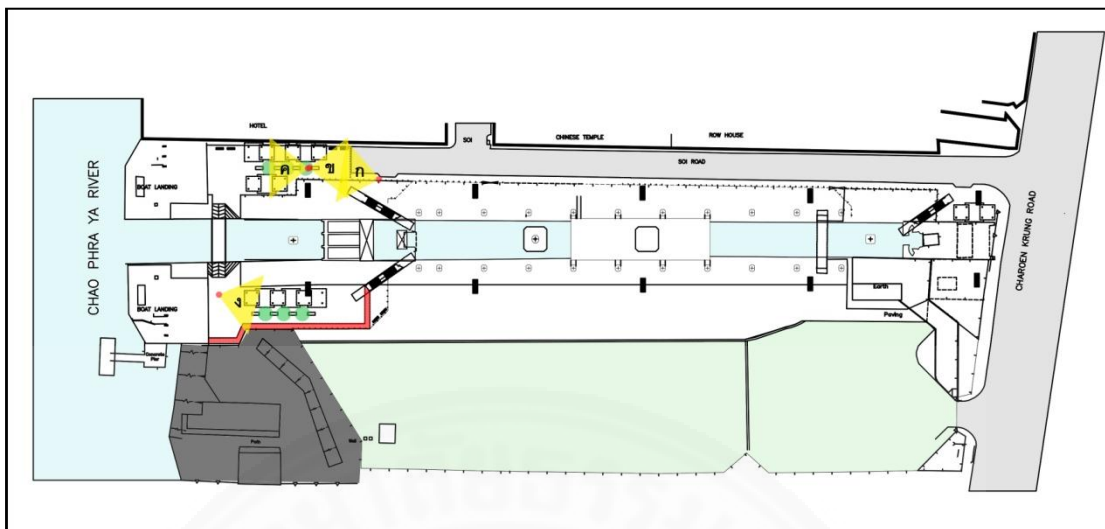
(3) การออกแบบที่สามารถใช้งานได้อย่างเท่าเทียม หรือเรียกว่าการออกแบบเพื่อมวลรวม (Universal design) ที่ปัจจุบันในพื้นที่ซึ่งไม่ได้ให้ความสำคัญกับการออกแบบ จะเห็นได้ว่าในพื้นที่ศึกษาซึ่งไม่มีทางลาดสำหรับขึ้นไปยังทางเดินเท้า ทำให้ถ้ามีผู้พิการมาใช้งานก็จะต้องสัญจรบริเวณถนน และไม่มีลิฟต์สำหรับผู้พิการที่จะขึ้นไปใช้งานยังสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ผู้พิการไม่สามารถใช้งานในพื้นที่ได้ อีกทั้งในพื้นที่ซึ่งไม่มีกระเบื้องนำทาง และกระเบื้องหยุดเตือนสำหรับผู้พิการทางสายตาให้สามารถใช้งานในพื้นที่ได้ง่ายขึ้นอีกด้วย ซึ่งส่งผลให้เกิดความต้องการและความคาดหวังที่จะให้เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ให้สิ่งต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ปัจจุบันได้รับการปรับปรุงในทางที่ดีขึ้น และเพิ่มเติมสิ่งต่างๆ เพื่อให้การใช้งานพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อการเป็นพื้นที่ที่สนับสนุนของการเข้าถึงในการใช้งานโครงสร้างพื้นที่ของรัฐบาล

การออกแบบเพื่อมวลรวม ต้องถูกนำมาใช้ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้ผู้ใช้งานที่เป็นผู้พิการสามารถเข้ามาใช้งานในพื้นที่ได้ ซึ่งในพื้นที่ปัจจุบันยังมีเพียงบางส่วนที่มีอยู่ในพื้นที่ ทำให้ผู้พิการไม่สามารถใช้งานได้ทั้งหมดของพื้นที่ และไม่สามารถเข้ามาใช้งานในพื้นที่ได้ง่ายนัก ต้องมีการเพิ่มทางลาดในการเข้าตัวอาคารต่าง ๆ และทางลาดในการขึ้นสู่ทางเดินเท้า อีกทั้งทางเดินเท้ายังต้องมีการติดตั้งแนวกระเบื้องนำทาง และกระเบื้องหยุดเตือนเมื่อสุดเส้นทาง สำหรับผู้พิการทางสายตาอีกด้วย และถึงแม้ว่าสถานีรถไฟฟ้าจะมีพื้นที่จำกัดเพียงใด แต่ก็ควรจะมียุติในการบริการให้สามารถเข้าไปยังสถานีได้ เพื่อผู้พิการ และผู้สูงอายุที่ไม่สะดวกในการใช้บันไดในการขึ้น-ลงสถานี

5.2.2 แนวทางการพัฒนาแบบเฉพาะพื้นที่

พื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร

แนวทางในการพัฒนาของพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร จากสภาพทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบันต้องมีการได้รับการแก้ไขในหลาย ๆ จุด ที่ส่งผลต่อการใช้งานในพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านเส้นทางสัญจร (2) ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (3) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งมีแนวทางดังต่อไปนี้



ภาพที่ 5.1 ตำแหน่งมุมมองจากภาพต่าง ๆ

5.2.2.1 ด้านเส้นทางสัญจร

(1) การกำหนดขอบเขตของการเข้าถึงพื้นที่และการใช้งานเส้นทางสัญจร

จากการที่ปัจจุบันภายในพื้นที่ไม่มีการกำหนดขอบเขตของการเข้าถึงในแต่ละส่วนของพื้นที่ ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเกิดความวุ่นวายในการใช้เส้นทางสัญจรในพื้นที่ เนื่องจาก เกิดการใช้งานร่วมกันของการสัญจรจากการที่พื้นที่ทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่อง และไม่มีการแบ่งการเข้าถึงของจักรยานยนต์และรถยนต์ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน (ดังภาพที่ 5.2 และ 5.3)



ภาพที่ 5.2 ลักษณะการใช้งานร่วมกันของทางสัญจร (มุมมอง ค ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)



ภาพที่ 5.3 การเข้าถึงของการสัญจรรูปแบบต่าง ๆ (มุมมอง ก ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)

จึงต้องทำให้เกิดการกำหนดขอบเขตในการเข้าถึงด้วยจักรยานยนต์ และรถยนต์ให้ชัดเจน รวมถึงต้องทำให้พื้นที่ทางเดินเท้าเกิดความต่อเนื่อง ต้องมีการกำหนดจุดสำหรับ จอดรถรับจ้างต่าง ๆ ทั้งจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสองแถวรับจ้าง เพื่อไม่ให้เกิดความวุ่นวายใน เส้นทางสัญจรของพื้นที่ และเนื่องจากพื้นที่ของถนนมีขนาดเพียงพอต่อการให้รถยนต์วิ่งสวนทางกัน

เท่านั้น ทำให้ไม่สามารถแบ่งเส้นทางสำหรับจักรยานที่จะเข้ามาภายในพื้นที่ได้ ทำให้ต้องเกิดการใช้งานร่วมกันบนพื้นที่ถนน (ดังภาพที่ 5.4)



ภาพที่ 5.4 กำหนดขอบเขตการเข้าถึงจากการสัญจร (มุมมอง ก ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)

(2) พื้นที่ทางเดินเท้า

จากการที่ปัจจุบันพื้นที่ทางเดินเท้ายังมีการตั้งร้านค้าแผงลอย และการนำรถจักรยานยนต์ขึ้นมาจอดบนทางเดินเท้า ทำให้พื้นที่ทางเดินเท้าเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวก (ดังภาพที่ 5.5) ส่งผลต่อความต่อเนื่องของการใช้งานทางเดินเท้า และกีดขวางต่อการระบายผู้ใช้งานออกจากระบบขนส่งอีกด้วย



ภาพที่ 5.5 การตั้งร้านค้าแผงลอยบนทางเดินเท้าด้านหน้าทางขึ้น-ลง (มุมมอง ก ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)

จึงต้องมีการจัดให้มีพื้นที่การตั้งร้านค้าอย่างถาวร เพื่อไม่ให้เกิดการตั้งร้านค้าแผงลอยกีดขวางพื้นที่ทางเดินเท้า เพื่อให้พื้นที่ทางเดินเท้าโล่งขึ้น สามารถใช้งานได้โดยไม่ขาดความต่อเนื่อง และสามารถระบายผู้ใช้งานเข้า-ออกระบบขนส่งมวลชนได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ดังภาพที่ 5.6)

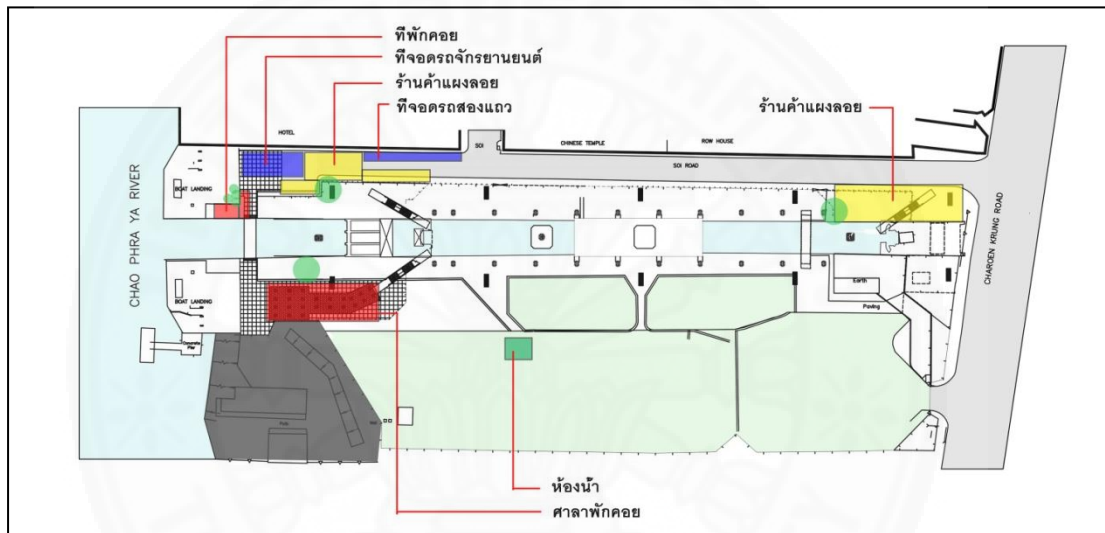


ภาพที่ 5.6 พื้นที่ด้านหน้าทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า (มุมมอง ก ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)

5.2.2.2 ด้านสภาพแวดล้อม

(1) การจัดโซนพื้นที่ร้านค้า และการเพิ่มพื้นที่ในร่มเงาในการเดินทาง

จากการที่ปัจจุบันพื้นที่ร้านค้าในพื้นที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินกับท่าเรือสาทร มีการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่อย่างสะเปะสะปะ ส่งผลต่อการระบายผู้ใช้งานจากการตั้งร้านค้าแผงลอยอยู่ด้านหน้าทางเข้า-ออกระบบขนส่ง และความเป็นพื้นที่เปิดโล่งของพื้นที่ทำให้เกิดการขาดร่มเงาเพื่อส่งเสริมให้เกิดสภาวะน่าเดิน (ดังภาพที่ 5.7 และ 5.8)

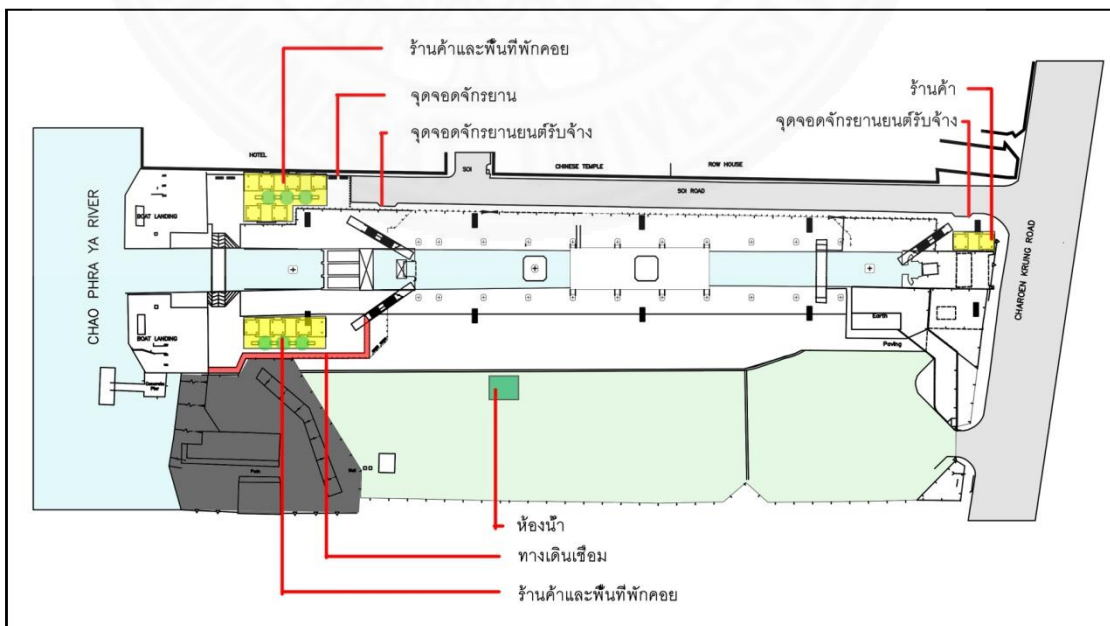


ภาพที่ 5.7 แผนผังการใช้งานภายในพื้นที่



ภาพที่ 5.8 การตั้งร้านค้าแผงลอยในพื้นที่ (มุมมอง ข ไปยังสถานีรถไฟฟ้า)

จึงต้องมีการจัดโซนพื้นที่ร้านค้า ให้มีการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งอย่างถาวร เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางต่อการระบายผู้ใช้งานจากระบบขนส่ง และเพิ่มพื้นที่ที่การให้ร่มเงากับผู้ใช้งานในการเดินเชื่อมต่อ (ดังภาพที่ 5.9, 5.10 และ 5.11)



ภาพที่ 5.9 แผนผังการใช้งานภายในพื้นที่



ภาพที่ 5.10 พื้นที่ร้านค้าและพื้นที่พักผ่อน (มุมมอง ค ไปยังท่าเรือข้ามฟาก)



ภาพที่ 5.11 ร้านค้า และพื้นที่ให้ร่มเงา (มุมมอง ค จากท่าเรือด่วนไปยังสถานีรถไฟฟ้า)

5.2.2.3 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) ป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ

จากการที่ปัจจุบันป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่มีจำนวนน้อย ขาดความต่อเนื่อง ตั้งในจุดที่สังเกตได้ยาก และมีขนาดไม่เหมาะสม จึงทำให้ผู้ใช้งานต้องใช้เวลาในการสังเกตหาป้ายและสัญลักษณ์บอกทางต่าง ๆ (ดังภาพที่ 5.12)



ภาพที่ 5.12 ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ (มุมมอง จากท่าเรือด่วนไปยังสถานีรถไฟฟ้า)

จึงต้องมีการจัดตั้งป้ายในจุดที่สามารถมองเห็นได้ง่าย และส่งผลให้สามารถเข้าใจได้ง่าย ในการบอกทิศทางในการเดินทางให้กับผู้ใช้งาน และมีการตั้งป้ายแผนที่บอกสถานที่สำคัญในบริเวณใกล้เคียง เพื่อส่งเสริมการใช้งานต่อผู้ใช้งาน (ดังภาพที่ 5.13)



ภาพที่ 5.13 ป้ายและสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ (มุมมอง ง จากท่าเรือด่วนไปยังสถานีรถไฟฟ้า)

(2) ความปลอดภัย

จากการที่ปัจจุบันช่วงเวลากลางคืนพบว่าไฟส่องสว่างมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ซึ่งมีความเสี่ยงอาจเกิดอันตรายขึ้นกับผู้ใช้งาน จากการที่พื้นที่เป็นพื้นที่ที่ขรุขระและมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ส่งผลให้ต้องทำให้เกิดการทำให้พื้นที่มีความโปร่งโล่ง และไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และหมุมมืด และเพิ่มความปลอดภัยด้วยการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ และตั้งจุดประชาสัมพันธ์เพื่อรับแจ้งเหตุต่าง ๆ อีกทั้งให้เป็นจุดรวมในการรักษาความปลอดภัยของผู้ใช้งาน

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาโดยการศึกษาจากกรณีศึกษาต่างประเทศ การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพ การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังต่อพื้นที่ และการสัมภาษณ์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีข้อเสนอแนะดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะด้านการออกแบบ

จากการสำรวจพื้นที่ทางกายภาพ การสอบถามความคิดเห็นและความคาดหวังต่อพื้นที่ ทำให้พบว่า ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษาต่างประเทศ สภาพแวดล้อมของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งมวลชนแบบราง ที่เป็นพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ เป็นพื้นที่ที่ต้องรองรับผู้ใช้งานเป็นจำนวนมากในอนาคต สิ่งที่จะต้องได้รับการแก้ไขและปรับปรุงคือ

5.3.1.1 ด้านความปลอดภัยของผู้ใช้งาน ที่พื้นที่ต้องมีการแบ่งแยกเส้นทางสัญจรอย่างชัดเจน และลดมุมอับสายตาต่าง ๆ รวมถึงส่งเสริมสภาพแวดล้อมในการใช้งาน เพิ่มแสงสว่าง และระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ในพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อผู้ใช้งานในการเดินเชื่อมต่อโดยตรงทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้งาน แม้ปัจจุบันผู้ใช้งานจะยังใช้งานได้ปกติ แต่เป็นสิ่งที่ควรได้รับการปรับปรุงเป็นอย่างแรก

5.3.1.2 การจัดการร้านค้าแผงลอยอย่างจริงจังจากผู้รับผิดชอบ ที่จะต้องไม่ให้มีการตั้งร้านค้าแผงลอยกีดขวางเส้นทางสัญจรบริเวณทางเดินเท้า ควรมีการจัดพื้นที่สำหรับร้านค้า โดยเฉพาะให้มีการจัดวางตำแหน่งอย่างเหมาะสม ส่งเสริมต่อการใช้งาน

5.3.1.3 การเข้าถึงพื้นที่เนื่องจากพื้นที่ไม่ได้มีจุดสังเกตให้เห็นอย่างชัดเจน จึงต้องมีการสนับสนุนด้วยการใช้ป้าย หรือสัญลักษณ์ต่าง ๆ ทำให้สามารถเข้าใจและเข้าถึงใช้งานพื้นที่ได้ง่ายขึ้น

5.3.1.4 การปรับการออกแบบพื้นที่ให้ตอบรับต่อการออกแบบเพื่อมวลรวม ให้ผู้ใช้งานที่มีความหลากหลาย ต้องให้ผู้พิการ สามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้อย่างง่าย และมีความปลอดภัยต่อผู้พิการ เนื่องจากผู้พิการจำเป็นต้องมีสิ่งที่จะช่วยสนับสนุนให้สามารถใช้งานพื้นที่ได้ และไม่ให้เกิดความเลื่อมล้ำในการเข้ามาใช้งานในพื้นที่

5.3.2 ข้อเสนอแนะด้านการบริหารจัดการ

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง พบว่า การดูแลและบริหารจัดการยังเป็นหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง เช่น กรุงเทพมหานคร ดูแลพื้นที่หลังท่าเรือ ดูแลทางสัญจร ทางเดินเท้า และความปลอดภัย กรมเจ้าท่าดูแลรับผิดชอบเฉพาะส่วนของท่าเรือ ยังไม่เกิดความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และส่วนร่วมของผู้ใช้งานและประชาชนในพื้นที่ สิ่งที่ต้องได้รับการปรับปรุง คือ

การกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบ แล้วจึงมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการคิดและบริหารจัดการร่วมกัน ดังเช่นที่ได้สัมภาษณ์มาจะเห็นได้ว่า สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหน้าที่ในการวางแผนทาง ในการพัฒนาต่าง ๆ แต่ไม่สามารถสั่งการหน้าที่รับผิดชอบไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ได้ จะต้องยื่นเรื่องขึ้นตรงต่อกระทรวงแล้วจึงถ่ายทอดหน้าที่รับผิดชอบออกไป ทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการทำงาน และยากต่อการทำงาน ถ้าหน่วยงานนั้น ๆ อยู่สังกัดต่างกระทรวงกัน ดังนั้น ถ้าได้มีการตั้งหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ จะทำให้สามารถแจกจ่ายหน้าที่ และการรับผิดชอบ ทำให้กระบวนการทำงานเร็วขึ้น และความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาต่าง ๆ เป็นรูปธรรม และเกิดขึ้นจริงมากยิ่งขึ้น

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

จากการศึกษาของผู้วิจัยที่มีข้อจำกัดทางด้านระยะเวลา ข้อมูลอันเป็นความลับของการพัฒนาโครงการที่ยังสร้างไม่แล้วเสร็จ และข้อมูลปฐมภูมิต่าง ๆ ที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงจากการที่สถานีรถไฟฟ้าบริเวณสถานีสนามไชย และสถานีสะพานพระนั่งเกล้า เมื่อสร้างแล้วเสร็จ อาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ความคิดเห็นต่อการใช้งานพื้นที่ จึงทำให้ข้อมูลที่ได้มาในการทำวิจัยไม่มีความแน่นอนและแม่นยำ และข้อมูลความหนาแน่นของการใช้งานพื้นที่ในแต่ละจุด ที่ต้องใช้ระยะเวลามากในการเก็บข้อมูล โดยการบันทึกวิดีโอสังเกตและนำมาวิเคราะห์ ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลที่จะส่งผลกระทบต่อรูปแบบ และการใช้งานในการวางแผนทางในการพัฒนาต่อไป

รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

เดชา บุญค้ำ. (2531). *คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

Keeney, John. (2005). *Waterfront spectacular: creating Melbourne Docklands the people's waterfront*. KHL Printing Singapore Press

วิทยานิพนธ์

วันสรินทร์ สุขสุวรรณ. (2552). *แนวทางในการพัฒนาระบบทางเดินเท้าบริเวณจุดเชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำ*: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สาขาการผังเมือง

วรพงศ์ เป็นมุล. (2552). *แนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่บริเวณคลองคูเมืองเดิมเพื่อการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน*: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สาขาสถาปัตยกรรม

วลีรัตน์ ทองพูล. (2551). *การประเมินศักยภาพจุดเชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำและทางบกกรณีศึกษา ท่าเรือด่วนเลียบริบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร*: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สาขาการผังเมือง

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

คมชัดลึก. (2552). *การออกแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ*. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557, <http://www.komchadluek.net/detail/20091107/36170/>"การออกแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ".html

- ฐานเศรษฐกิจ. (2555). *พลิกโฉมปากคลองตลาด ค้าขาย-ท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2556, http://www.thanonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=71499:2011-06-17-03-15-17&catid=128:-real-estate-&Itemid=478
- ปกรณ์ จารุจิตติพันธ์, ผู้แปลและเรียบเรียง. (2551). *พื้นที่ชีวิตให้พื้นที่ริมน้ำ: ข้อคิดจาก PPS*. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2556, <http://www.nathoncity.com/paper/1192>
- ปรีชญา โรจน์ฤตากร. (2553). *ภูมิทัศน์ถนนกับวิถีชีวิตคนกรุงเทพมหานคร*. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557, http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/july_sep_12/pdf/aw20.pdf
- สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการ. (2547). *การใช้ประโยชน์จากที่ดินที่รัฐเวนคืนจากประชาชน*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557, <http://www.senate.go.th/web-senate/research47/pdf/series2/l05.pdf>
- Mayor of London. *Transport of London: River Maps*. Retrived 27 October 2013, form <http://www.tfl.gov.uk/gettingaround/21311.aspx>
- Port of San Francisco. (2013). *Pier 70 Waterfront site Development*. Retrived 12 August 2013, form <http://www.sfport.com/index.aspx?page=263>



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสำรวจพื้นที่ศึกษาเพื่อการทำวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานคร
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING, THAMMASAT UNIVERSITY

อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12121
โทร. 0-2986-9434, 0-2986-9605-6 โทรสาร 0-2986-8067 อีเมล info@ap.tu.ac.th www.tds.tu.ac.th

1. สถานที่ใกล้เคียง.....ถนน.....

2. ลักษณะถนนและการจัดการระบบถนน

2.1 ทางเดินเท้า มี ไม่มี

2.2 ทางรถยนต์ มี ไม่มี

2.3 ทางเดินรถประจำทาง มี ไม่มี

2.4 ทางจักรยาน มี ไม่มี

2.5 จำนวนช่องทางจราจร

1-2 ช่องทาง 3-4 ช่องทาง มากกว่า 4 ช่องทาง

3. จำนวนชั้นของอาคาร

ไม่เกิน 2 ชั้น 2-3 ชั้น 3-4 ชั้น มากกว่า 4 ชั้น (.....ชั้น)

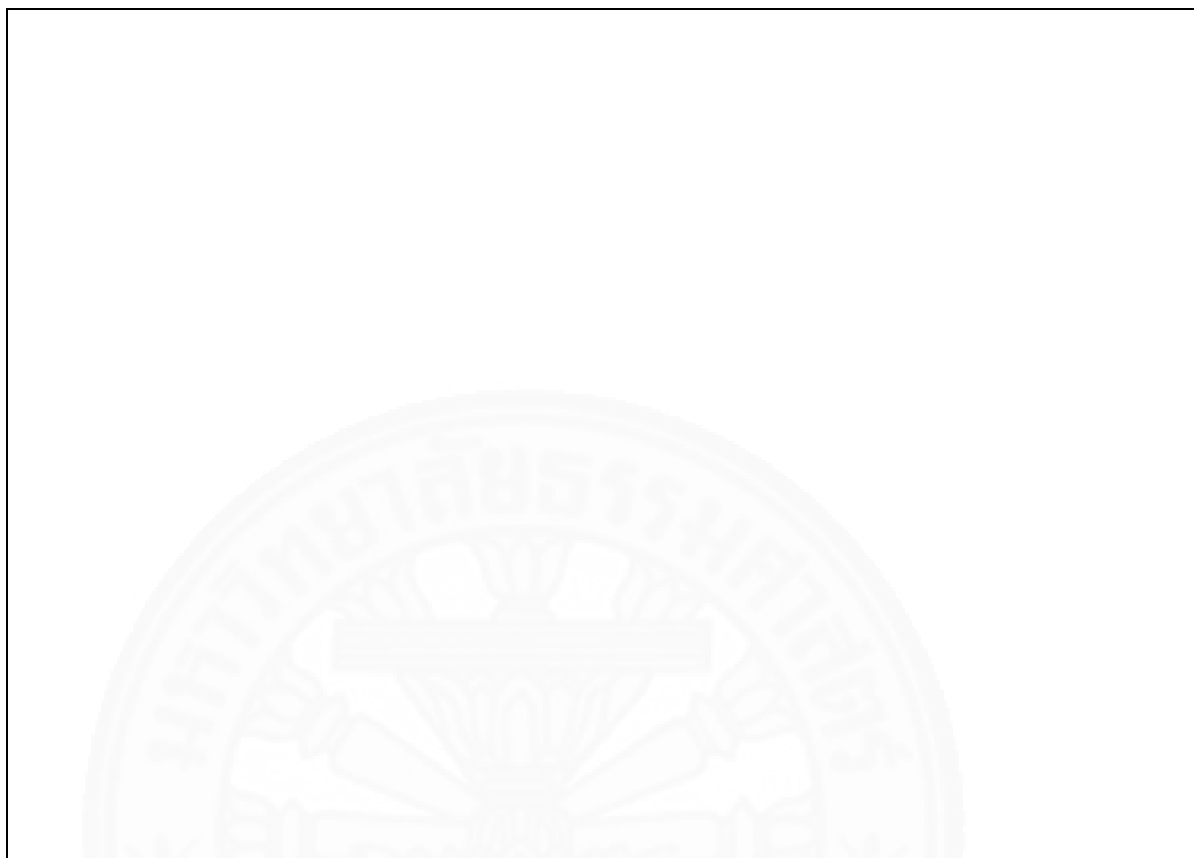
4. วัสดุของอาคาร

ไม้ ปูน ผสม

5. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่	
ลักษณะทางเดินเท้า	
- ลักษณะทางเดินเท้า (แคบ/ไม่แคบ).....ม.	- สภาพของทางเดินเท้า (ดี/ปานกลาง/ทรุดโทรม)
- สิ่งกีดขวางบนทางเท้า (มี/ไม่มี).....ม.	- มีทางลาดสำหรับคนพิการ (มี/ไม่มี)
- สภาพของทางลาด (ดี/ปานกลาง/ทรุดโทรม)	
ลักษณะด้านสภาพแวดล้อม	
- ลักษณะการให้ร่มเงา (มาก/ปานกลาง/น้อย)	- ที่จอดรถ (มี/ไม่มี)
- ความต้องการของที่จอดรถ (เพียงพอ/ไม่เพียงพอ)	- เสไฟฟ้า (มาก/ปานกลาง/น้อย)
- มีพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับเตือน [Warning Block] (มี/ไม่มี)	- สภาพของแผ่นพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับเตือน [Warning Block] (มี/ไม่มี)
- แหล่งน้ำในพื้นที่ (มี/ไม่มี)	
สิ่งอำนวยความสะดวก	
- จุดที่นั่งพักสาธารณะ (มาก/ปานกลาง/น้อย)	- สภาพของจุดที่นั่งพักสาธารณะ (ดี/ปานกลาง/ทรุดโทรม)
- แผ่นป้ายบอกทาง (มี/ไม่มี) (เพียงพอ/ไม่เพียงพอ)	- แผนที่บอกเส้นทาง (มี/ไม่มี)
- สภาพของแผนที่บอกเส้นทาง (ดี/ปานกลาง/ทรุดโทรม)	- จุดบริการนักท่องเที่ยว (มี/ไม่มี)

6. Section ของตำแหน่ง.....(สำรวจลักษณะต้นไม้/ทางเท้า/ความสูงทางเท้า)



7. พื้นที่กิจกรรม

 มี ไม่มี

- กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่กิจกรรม.....

8. แบบสำรวจของตำแหน่ง.....

- การใช้ประโยชน์อาคาร

- ลักษณะกิจกรรม

แปลน



9. ลักษณะทางใช้งานพื้นที่

- เส้นทางที่ผู้ใช้งานใช้สัญจรในพื้นที่เชื่อมต่อ

- ความหนาแน่นของการใช้งานในแต่ละส่วนของพื้นที่

แปลน



ภาคผนวก ข

แบบสอบถามเพื่อการทำวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานคร
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING, THAMMASAT UNIVERSITY

อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12121
โทร. 0-2986-9434, 0-2986-9605-6 โทรสาร 0-2986-8067 อีเมล info@ap.tu.ac.th www.tds.tu.ac.th

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และการบริหารจัดการ เพื่อให้ได้ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ขอความกรุณาท่านระบุคำตอบทุกข้อที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด

แบบสอบถามฉบับนี้ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้งานพื้นที่

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบัน

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถาม และขอขอบพระคุณที่กรุณาให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยมา ณ ที่นี้

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้งานพื้นที่

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ให้ตรงตามความจริง หรือเติมข้อความในช่องว่างที่กำหนด

1. เพศ ชาย หญิง

2. ผู้ให้ข้อมูล

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง

ผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่

ผู้ที่ใช้งานในพื้นที่

3. เหตุผลที่ท่านเดินทางมาในพื้นที่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ค้าขาย

ท่องเที่ยว

ทำงาน

ทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ

เพื่อใช้งานรถไฟฟ้า

เพื่อใช้งานท่าเรือ

อื่น ๆ (ระบุ)

4. พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่

รถยนต์ส่วนบุคคล

รถประจำทาง

รถจักรยานยนต์

รถจักรยาน

รถไฟฟ้า

เรือข้ามฟาก/เรือด่วน

เดินเท้า

อื่น ๆ (ระบุ).....

5. ความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่

น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์

1-3 ครั้ง/สัปดาห์

3-4 ครั้ง/สัปดาห์

5-6 ครั้ง/สัปดาห์

ทุกวัน

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบ รถไฟฟ้าในปัจจุบัน

คำอธิบาย พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า หมายถึง พื้นที่ตั้งแต่ท่าเรือไปจนถึงริมถนนที่ภายในบริเวณที่ทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า รวมไปถึงพื้นที่โล่งและพื้นที่สัญจรภายในพื้นที่

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ในช่อง ตามระดับความคิดเห็นของท่าน

จากการได้เข้ามาใช้งานในพื้นที่บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน

ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
1. ด้านสภาพแวดล้อม					
1) เป็นพื้นที่เปิดโล่งทำให้น้ำเข้าไปใช้งาน					
2) มีต้นไม้หนาแน่นทำให้น้ำเข้ามาใช้งาน					
3) มีการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ					
4) สิ่งก่อสร้าง/อาคารในพื้นที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม					
5) สิ่งก่อสร้าง/อาคารในพื้นที่มีความสอดคล้องกับการใช้งาน					
6) มีพื้นที่โล่งและลานกิจกรรม					
2. ด้านเส้นทางสัญจร					
1) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย					
2) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายเส้นทาง					

3) มีการแบ่งแยกเส้นทางเดินเท้ากับ ทางสัญจรอย่างชัดเจน					
4) ทางเดินเท้าและทางจักรยานมีความ ต่อเนื่อง					
5) เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่าง ปลอดภัย					
6) มีปริมาณที่จอดรถที่เหมาะสม					
3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก					
1) มีจุดบริการนักท่องเที่ยวในพื้นที่					
2) มีป้ายบอกเส้นทางเพียงพอ และ ต่อเนื่อง					
3) รูปแบบการสื่อความหมายในป้าย สามารถเข้าใจได้ง่าย					
4) มีจุดนัดพบที่สามารถมองเห็นได้ง่าย					
5) มีพื้นที่พักรอเพียงพอ					
6) มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างเพียงพอ					
7) มีการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่างเหมาะสม					

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง และกรอกข้อความลงในช่องว่างตามความคิดเห็น

จากการใช้งานพื้นที่ในปัจจุบันท่านคิดว่าคิดว่าปัจจัยใดควรได้รับการปรับปรุงและควรได้รับการปรับปรุงอย่างไรถ้าจะเกิดการพัฒนาในอนาคต

การออกแบบทางกายภาพ	ควรปรับปรุง	ไม่ควรปรับปรุง	ถ้าท่านมีความคิดเห็นว่าคุณควรปรับปรุงโปรดระบุว่าควรปรับปรุงอย่างไร
1) การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้)			
2) ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ			
3) ร้านอาหาร/ร้านค้า			
4) ลานกิจกรรม			
5) ทางเดินเท้า และทางจักรยาน			
6) ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่			
7) อาคารและสิ่งก่อสร้าง			
8) ป้ายบอกข้อมูล			
9) สิ่งอำนวยความสะดวก			

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ตามระดับความคิดเห็นของท่าน

การพัฒนาในอนาคตที่จะเกิดขึ้น ถ้ามีการพัฒนาปรับปรุงทางกายภาพเช่นนี้ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

การปรับปรุงกายภาพ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
1) ทำให้พื้นที่ด้านหน้าบริเวณท่าเรือและทางขึ้น-ลงสถานีให้เป็นพื้นที่เปิดโล่ง					
2) มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้าตามแนวทางเดินเท้า					
3) จัดให้มีการแยกทางจักรยานออกจากทางเดินเท้า โดยจะให้ผ่านบริเวณด้านหลังของพื้นที่ร้านค้า					
4) ลดจำนวนพื้นที่จอดรถ และเพิ่มจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสารให้วนอยู่บริเวณด้านหน้าพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรกับถนนสายหลัก					
5) เพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรม และสวนให้เป็นพื้นที่พักผ่อน และเป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับผู้คนในบริเวณใกล้เคียง					

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ค

แบบสอบถามเพื่อการทำวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานคร
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING, THAMMASAT UNIVERSITY

อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12121
โทร. 0-2986-9434, 0-2986-9605-6 โทรสาร 0-2986-8067 อีเมล info@ap.tu.ac.th www.tds.tu.ac.th

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และการบริหารจัดการ เพื่อให้ได้ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ขอความกรุณาท่านระบุคำตอบทุกข้อที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด

แบบสอบถามฉบับนี้ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้งานพื้นที่

ส่วนที่ 2 ความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบรถไฟฟ้า

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถาม และขอขอบพระคุณที่กรุณาให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยมา ณ ที่นี้

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้งานพื้นที่

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ให้ตรงตามความจริง หรือเติมข้อความในช่องว่างที่กำหนด

1. เพศ ชาย หญิง

2. ผู้ให้ข้อมูล

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง

ผู้ที่ค้าขายและทำงานอยู่ในพื้นที่

ผู้ที่ใช้งานในพื้นที่

3. เหตุผลที่ท่านเดินทางมาในพื้นที่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ค้าขาย

ท่องเที่ยว

ทำงาน

ทางผ่านไปยังสถานที่อื่น ๆ

เพื่อใช้งานท่าเรือ

อื่น ๆ (ระบุ).....

4. พาหนะที่เดินทางมายังพื้นที่

รถยนต์ส่วนบุคคล

รถประจำทาง

รถจักรยานยนต์

รถจักรยาน

เรือข้ามฟาก/เรือด่วน

เดินเท้า

อื่น ๆ (ระบุ).....

5. ความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่

น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์

1-3 ครั้ง/สัปดาห์

3-4 ครั้ง/สัปดาห์

5-6 ครั้ง/สัปดาห์

ทุกวัน

ส่วนที่ 2 ความคาดหวังต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมทางน้ำกับระบบ รถไฟฟ้า

คำอธิบาย พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า หมายถึง พื้นที่ตั้งแต่ท่าเรือไปจนถึงริมถนนที่ภายในบริเวณที่ทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า รวมไปถึงพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวภายในพื้นที่

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ในช่อง ตามระดับความคาดหวังของท่าน

จากการได้เข้ามาใช้งานในพื้นที่ ท่านมีความคาดหวังอย่างไรเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่จะต้องมีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าในอนาคต

ความคิดเห็น	ระดับความคาดหวัง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ด้านสภาพแวดล้อม					
1) เป็นพื้นที่เปิดโล่งทำให้น้ำเข้าไปใช้งาน					
2) มีต้นไม้หนาแน่นทำให้น้ำเข้ามาใช้งาน					
3) มีการใช้ประโยชน์จากร่มเงาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ					
4) สิ่งก่อสร้าง/อาคารในพื้นที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม					
5) สิ่งก่อสร้าง/อาคารในพื้นที่มีความสอดคล้องกับการใช้งาน					
6) มีพื้นที่โล่งและลานกิจกรรม					
2. ด้านเส้นทางสัญจร					
1) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย					
2) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลายรูปแบบ					
3) มีการแบ่งแยกเส้นทางเดินเท้ากับทางสัญจรอื่นๆอย่างชัดเจน					

4) ทางเดินเท้าและทางจักรยานมีความต่อเนื่อง					
5) เส้นทางเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย					
6) มีปริมาณที่จอดรถที่เหมาะสม					
3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก					
1) มีจุดบริการนักท่องเที่ยวในพื้นที่					
2) มีป้ายบอกเส้นทางเพียงพอ และต่อเนื่อง					
3) รูปแบบการสื่อความหมายในป้ายสามารถเข้าใจได้ง่าย					
4) มีจุดนัดพบที่สามารถมองเห็นได้ง่าย					
5) มีพื้นที่พักรอเพียงพอ					
6) มีปริมาณไฟฟ้าและแสงสว่างเพียงพอ					
7) มีการจัดพื้นที่ร้านค้าอย่างเหมาะสม					

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง และกรอกข้อความลงในช่องว่างตามความคิดเห็น

จากการใช้งานพื้นที่ในปัจจุบันท่านคิดว่าคิดว่าปัจจัยใดควรได้รับการปรับปรุงและควรได้รับการปรับปรุงอย่างไรถ้าจะเกิดการพัฒนาในอนาคต

การออกแบบทางกายภาพ	ควรปรับปรุง	ไม่ควรปรับปรุง	ถ้าท่านมีความคิดเห็นว่าคุณควรปรับปรุงโปรดระบุว่าควรปรับปรุงอย่างไร
1) การจัดสภาพแวดล้อม (ต้นไม้)			
2) ลานจอดรถยนต์และรถสาธารณะ			
3) ร้านอาหาร/ร้านค้า			
4) ลานกิจกรรม			
5) ทางเดินเท้า และทางจักรยาน			
6) ความต่อเนื่องของการสัญจรในพื้นที่			
7) อาคารและสิ่งก่อสร้าง			
8) ป้ายบอกข้อมูล			
9) สิ่งอำนวยความสะดวก			

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ตามระดับความคิดเห็นของท่าน

การพัฒนาในอนาคตที่จะเกิดขึ้น ถ้ามีการพัฒนาปรับปรุงทางกายภาพเช่นนี้ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

การปรับปรุงกายภาพ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
1) ทำให้พื้นที่ด้านหน้าบริเวณท่าเรือและทางขึ้น-ลงสถานีให้เป็นพื้นที่เปิดโล่ง					
2) มีการจัดและแบ่งโซนร้านค้าตามแนวทางเดินเท้า					
3) จัดให้มีการแยกทางจักรยานออกจากทางเดินเท้า โดยจะให้ผ่านบริเวณด้านหลังของพื้นที่ร้านค้า					
4) ลดจำนวนพื้นที่จอดรถ และเพิ่มจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสารให้อยู่บริเวณด้านหน้าพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรกับถนนสายหลัก					
5) เพิ่มโซนพื้นที่กิจกรรม และสวนให้เป็นพื้นที่พักผ่อน และเป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับผู้คนในบริเวณใกล้เคียง					

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ง

แบบสัมภาษณ์เพื่อการทำวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับขนส่งมวลชนแบบรางในกรุงเทพมหานคร
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING, THAMMASAT UNIVERSITY

อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี 12121
โทร. 0-2986-9434, 0-2986-9605-6 โทรสาร 0-2986-8067 อีเมล info@ap.tu.ac.th www.tds.tu.ac.th

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อแนวคิด การบริหารจัดการ และ
ปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม เพื่อให้ได้ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ
กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้า

แบบสอบถามฉบับนี้ประกอบด้วยข้อมูล 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 4 ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

ส่วนที่ 5 แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต

ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์จะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถาม และ
ขอขอบพระคุณที่กรุณาให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยมา ณ ที่นี้

นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์

ชื่อ-สกุล.....

ที่ทำงานปัจจุบัน.....

ตำแหน่ง.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

1. อยากทราบว่าบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้าได้มีการออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมอยู่แล้วหรือไม่ อย่างไร
2. อยากทราบว่าถ้ามีการออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานต้องการให้พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมท่าเรือกับระบบรถไฟฟ้ามีแนวทางการใช้งานในรูปแบบใด อย่างไร (เช่น เน้นพื้นที่พาณิชย์ เน้นการระบายคน(การสัญจร))
3. เป็นไปได้หรือไม่ที่จะทำให้พื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม ไม่ใช่แค่เป็นพื้นที่ทางการสัญจร แต่ทำให้สามารถเข้ามาใช้งานพื้นที่ได้ในชีวิตประจำวันทำกิจกรรมต่าง ๆ อย่างไร

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการบริหารจัดการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ถ้ามีการออกแบบและพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมควรจะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานใด และหน่วยงานใดควรมีหน้าที่ในการดูแลและบริหารจัดการ
2. แต่ละหน่วยงานมีหน้าที่รับผิดชอบอย่างไร และอะไรเป็นข้อจำกัดของการรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

ส่วนที่ 4 ข้อมูลปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม

1. ถ้าจะต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการใช้งานเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคตควรจะต้องใส่ใจในเรื่องอะไรเป็นพิเศษหรือไม่ (เช่น การบริหารจัดการพื้นที่ ข้อห้ามหรือกฎระเบียบ ข้อบังคับ การดูแลบำรุงรักษา)
2. คิดว่าอะไรเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมที่ทำให้ในปัจจุบันยังไม่เกิดความสนใจในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่อย่างจริงจัง

ส่วนที่ 5 แนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคมในอนาคต

1. จุดที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการคมนาคม ทั้งในส่วนการออกแบบ การบริหารจัดการ และการลงทุน ในอนาคตจะมีแนวโน้มการพัฒนาเป็นอย่างไร
 - 1.1 ได้มีการวางแนวทางในการพัฒนาของแต่ละที่ไว้อย่างไรบ้าง

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายวารินชัย เหมศิริวัฒนา
วันเดือนปีเกิด	19 พฤษภาคม พ.ศ. 2533
วุฒิการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรม) คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

