



แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุงรัตนโกสินทร์



โดย
นางสาวฝ้ายเงิน สร้อยเสนา

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2565

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุง
รัตนโกสินทร์



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต
ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง
มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

A DESIGN FRAMEWORK FOR TRANSPORT NODE IN OLD TOWN AREA : CASE
STUDY OF RATTANAKOSIN



By
MISS Faiingern SOIYSENA

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Architecture (Urban Design)

Department of URBAN DESIGN AND PLANNING

Silpakorn University

Academic Year 2022

Copyright of Silpakorn University

หัวข้อ	แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุงรัตนโกสินทร์
โดย	นางสาวฝ้ายเงิน สร้อยเสนา
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง แผนก ข ระดับปริญญาโทมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. อภिरดี เกษมศุข)	
พิจารณาเห็นชอบโดย	
.....	ประธานกรรมการ
(ดร. พีรียา บุญชัยพฤกษ์)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท)	
.....	ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เพชรรัตดา เพ็ชรภักดี)	

61051208 : การออกแบบชุมชนเมือง แผน ข ระดับปริญญาโทบัณฑิต

คำสำคัญ : จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร / การเดินทาง

นางสาว ฝ่ายเงิน สร้อยเสนา: แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท

การวิจัยพบว่า หลักการสำคัญของการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ได้แก่ ระบบขนส่งที่เชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ สะดวกปลอดภัย และรองรับการใช้งานของผู้เข้าใช้งานที่จะเข้ามาในพื้นที่ในอนาคต เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และสายสีม่วงนั้นมีผลกระทบโดยตรงกับพื้นที่สะพานผ่านฟ้า แต่เมื่อนำกรอบแนวคิดและรวบรวมข้อมูลทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร มาทำการศึกษาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ พบว่า พื้นที่บริเวณดังกล่าวยังมีปัญหาในด้าน การออกแบบพื้นที่เพื่อการใช้งาน ปัญหาด้านการเข้าถึงพื้นที่สวนสาธารณะป้อมมหากาฬมีข้อจำกัด เนื่องจากเป็นโบราณสถานและกำแพงเมือง ปัญหาด้านรูปแบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมถึงปัญหาในการในด้านความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก การวิจัยจึงมุ่งเน้นเสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่บริเวณดังกล่าว โดยได้นำแนวทางการออกแบบไปทดสอบผลการศึกษาผ่านการสัมภาษณ์ เพื่อให้ทราบถึง แนวทางในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีควรมีลักษณะเป็นเช่นใด การออกแบบที่นำใช้งานควรมีลักษณะเป็นเช่นใด รวมถึงการออกแบบที่เคารพบริบทพื้นที่เมืองเก่ากรุงเทพมหานครควรมีลักษณะเป็นเช่นใด

จากการทดสอบผลการศึกษาผ่านการสัมภาษณ์ พบว่าการออกแบบพื้นที่บริเวณดังกล่าวยังต้องการการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับผู้คนที่จะเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าวในอนาคต โดยออกแบบให้สอดคล้องเชื่อมต่อกับระบบทางเดินเท้า พื้นที่สาธารณะ เพื่อเอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้อย่างรวดเร็ว ปรับปรุงพื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เพื่อให้พื้นที่มีความน่าใช้งาน และเกิดกิจกรรมขึ้นในพื้นที่ อีกทั้งเพื่อให้มีการใช้งานพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอย่างเต็มประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุดขึ้นในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมถึงมีการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีรูปแบบที่สอดคล้องกับบริบทของเมืองเก่า และมีแนวทางในการใช้ประโยชน์อาคารแบบ mixed use เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ดีต่อไป



61051208 : Major (Urban Design)

Keyword : Traffic Transfer Point / Travel

MISS Faiingern SOIYSENA : A design Framework for Transport Node in old Town Area : Case Study of Rattanakosin Thesis advisor : Assistant Professor Dr. Singhanat Sangsehanat

From the study it was found that, the significant principle of travel transfer point is systematically connected transport system with convenience and safety. It can support many users in the future since infrastructural development project as MRT Orange Line and Purple Line will directly impact to the Phan Fa Lilat Bridge. Nevertheless, when applying the conceptual framework and collecting theoretical data about the traffic transfer to study the traffic transfer point area in the Phan Fa Lilat Bridge, it was found that this area has the problems and obstacles in functional space design, limitation of Mahakan Fort Park accessibility due to being an archaeological site and city wall, traffic transfer pattern including the problem about safety and facility. Therefore, this study will propose design guidelines by examining the study through interview for realizing the good design guidelines of the traffic transfer point and pleasant design as well as the design with respect to the context of Rattanakosin Old Town area.

Furthermore, it was found that the design needs the continuity between the traffic transfer point and public transportation system, improving the traffic pattern effectively, conveniently, fast, safe together with developing the area for supporting the visitors who will travel into this area in the future by designing according to pedestrian system connection and public area in order to support the traffic transfer rapidly, improve the area around the travel transfer point for the purpose of many activities in this area and being pleasant to use. Moreover, there will be used the area in travel transfer point effectively with the most benefit in the traffic transfer point as well. Including to design the pattern of traffic transfer point according to the context of old town and there is a guideline of building usage as a mixed-use concept in order to achieve good development further.



กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จไปไม่ได้หากขาดความช่วยเหลือและความกรุณาอย่างยิ่ง จากอาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท. ที่คอยให้คำแนะนำและให้ความช่วยเหลือ จนการค้นคว้าอิสระฉบับนี้สมบูรณ์ได้ ซึ่งคอยให้ความรู้และสละเวลาเป็นอย่างมากในการตรวจทาน แก้ไข และให้คำปรึกษาข้อคิดดี ๆ มาโดยตลอด รวมไปถึงเอาใจใส่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูง ไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ที่คอยสอนและอบรมให้ความรู้เสมอมา ไม่ว่าจะเป็นอาจารย์ ดร. พีรียา บุญชัยพฤกษ์ ศาสตราจารย์เกียรติคุณ กำธร กุลชล รวมไปถึงอาจารย์ประจำภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมืองทุกท่าน ที่ให้ความรู้ ความใส่ใจในการเรียนตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอขอบคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ทั้งอาคารเก่าและอาคารใหม่ที่บุคลากรทุกฝ่ายในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ที่ประสานงานทุกๆด้าน แม่บ้าน ลุงยาม ที่ทำให้มีการเรียนที่ราบรื่น อาคารเรียนที่น่าเรียนและปลอดภัย

ขอขอบคุณพื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ กรุงเทพมหานคร ผู้คนในชุมชน ผู้นำชุมชน เจ้าของกิจการ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ที่ทำให้ความร่วมมือต่องานวิจัยจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ นายณรงค์ศักดิ์ สร้อยเสนา นางอริญญา สร้อยเสนา คุณป่าหนุแจ่ม แน่นอุดร รวมไปถึงคุณแหมง คุณหมูน คุณฟ้า พี่น้อง ครอบครัวเครือญาติ และ นายธนายุทธ อินตะนัย เพื่อนจาร์ และเพื่อนชาวแก๊งค์เคอร์รี่อนุบาล เพื่อน ๆ ทุกคนที่อยู่รอบ ๆ ตัวที่มีอันน้อยนิดของผู้วิจัย เพื่อนสาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง รวมไปถึงสมาชิก เอ็กโซ ทั้ง 9 คน และศิลปินทุกคนผู้วิจัยที่ชื่นชอบที่เป็นแรงผลักดัน เป็นกำลังใจ สนับสนุนเสมอมา ไม่ว่าจะในวันที่เหนื่อย หรือท้อ ก็ยังมีทุกคนคอยเป็นกำลังใจเสมอ คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา อีกทั้งคอยเป็นรอยยิ้มให้กันในวันที่หมดกำลังใจ และคอยอยู่เคียงข้างกันเสมอมา

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อมูลจากการศึกษาครั้งนี้อาจเป็นประโยชน์ในการนำไปประยุกต์ใช้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณย่านเมืองเก่า ที่มีปัญหาและศักยภาพคล้ายคลึงกับพื้นที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และสามารถนำแนวทางการพัฒนาในด้านต่างๆ ไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนสามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้น ในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพื้นที่เมืองเก่า

นางสาว ฝ่ายเงิน สร้อยเสนา



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ญ
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญรูปภาพ.....	ท
บทที่ 1 บทนำ	16
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	16
1.2 คำถามของการวิจัย.....	17
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	17
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	17
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	19
1.6 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ	20
1.6.1 ศึกษาหาหลักการและแนวคิด.....	20
1.6.2.ศึกษาข้อมูล	22
1.6.3 วิเคราะห์ โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์สังเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การ เก็บแบบสอบถาม ภาพถ่าย เครื่องมือทางข้อมูลสารสนเทศ ข้อมูลทางสถิติ ข้อมูล GIS	23
1.6.4 การสังเคราะห์	24
1.6.5 สรุปผล	24
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	25
2.1 คำจำกัดความของคำว่า "พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร".....	25

2.2 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development).....	27
2.3 แนวคิดด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport).....	29
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง.....	30
2.5 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนพัฒนา กรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) มีรายละเอียดดังนี้	32
2.6 ทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง.....	37
2.7 สรุปปัจจัยและองค์ประกอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี.....	39
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	40
3.1 ขั้นตอนการวิจัย	40
3.2 การเก็บและรวบรวมข้อมูล.....	42
3.3 กลุ่มตัวอย่าง	44
3.4 การประมวลผล และการวิเคราะห์ข้อมูล.....	45
3.5 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	46
บทที่ 4 ลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	50
4.1 ลักษณะทางกายภาพ	50
4.2 การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และ จุดเชื่อมโยงการเดินทาง.....	55
4.3 ทางเดินเท้า.....	61
4.4 พื้นที่สาธารณะ.....	64
4.5 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่.....	69
4.6 ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า.....	73
บทที่ 5 การวิเคราะห์แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	75
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการออกแบบพื้นที่ศึกษา	75
5.1.1 การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และ จุดเชื่อมโยงการเดินทาง.....	75
5.1.2 ทางเดินเท้า.....	78

5.1.3 พื้นที่สาธารณะ	78
5.1.4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่	79
5.1.5 ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า	80
5.2 แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	86
5.2.1 แนวความคิดและกรอบแนวทางในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	86
5.2.2 กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ.....	90
5.2.3 กรอบแนวทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร	91
5.2.4 กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ	91
5.2.5 กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ.....	92
5.3 ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	93
5.4 สรุปความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	103
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	104
6.1 สรุปผลการศึกษา	104
6.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	107
ภาคผนวก.....	109
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ประกอบการค้นคว้าอิสระ การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแนว ทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร ...	110
รายการอ้างอิง	115
ประวัติผู้เขียน.....	118

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีมี 5 ปัจจัยดังนี้	39
ตารางที่ 2 การเก็บข้อมูล.....	42
ตารางที่ 3 ประเภทข้อมูล.....	43
ตารางที่ 4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่.....	69
ตารางที่ 5 สรุปการวิเคราะห์ คุณภาพของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กรณีศึกษาสะพานผ่านฟ้าลีลาศ	83



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
(รูปภาพที่ 1 แสดงตำแหน่งพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร).....	18
(รูปภาพที่ 2 แสดงตำแหน่งพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ)	18
(รูปภาพที่ 3 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย).....	33
(รูปภาพที่ 4 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 1).....	34
(รูปภาพที่ 5 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 2).....	35
(รูปภาพที่ 6 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 3).....	35
(รูปภาพที่ 7 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 4).....	36
(รูปภาพที่ 8 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 5) (สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2558).....	36
(รูปภาพที่ 9 แผนภาพแสดงขั้นตอนการวิจัย).....	41
(รูปภาพที่ 10 แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร ตามผังเมืองรวม)	47
(รูปภาพที่ 11 แผนที่แสดงอาคารสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร) (สำนักการ วางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, 2020).....	48
(รูปภาพที่ 12 แผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร)	49
(รูปภาพที่ 13 แสดงพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ ชั้นใน-นอก).....	51
(รูปภาพที่ 14 แผนที่แสดง ขอบเขตพื้นที่ศึกษา).....	52
(รูปภาพที่ 15 การเชื่อมโยงของถนนในพื้นที่ ระยะ 500 เมตร)	53
(รูปภาพที่ 16 จุดขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ระยะ 500 เมตร	54
(รูปภาพที่ 17 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในระยะ 500 เมตร).....	55
(รูปภาพที่ 18 แสดงระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่).....	59
(รูปภาพที่ 19 แสดงระบบขนส่งสาธารณะทางราง)	60
(รูปภาพที่ 20 แผนที่แสดง ท่าเรือในเรือโดยสารคลองแสนแสบ)	60

(รูปภาพที่ 21 แผนที่แสดงจุดขนส่งสาธารณะ) 63

(รูปภาพที่ 22 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 500 เมตร) 70

(รูปภาพที่ 23 การใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 500 เมตร)..... 72

(รูปภาพที่ 24 รูปที่ แสดงลักษณะอาคารที่เคารพบริบทเมืองเก่าในพื้นที่)..... 74

(รูปภาพที่ 25 กรอบแนวทางในการออกแบบโครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะ) 90

(รูปภาพที่ 26 กรอบแนวทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร) 91

(รูปภาพที่ 275.2.4 กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ)..... 92

(รูปภาพที่ 28 กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ้ำการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) 93



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

พื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศตั้งอยู่ในเขตพระนคร ซึ่งเป็นพื้นที่หนึ่งในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ โดยสะพานผ่านฟ้าลีลาศเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในกับกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก มีพื้นที่ที่เป็นจุดเชื่อมต่อของกรุงเทพมหานครตอนกลางและ กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก โดยเฉพาะบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศเป็นจุดที่มีการเชื่อมต่อของทางการคมนาคมหลายรูปแบบ ในอนาคตรัฐบาลยังมีแผนในการขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาในพื้นที่ และได้มีการวางแผนที่จะเป็นสถานีของรถไฟฟ้า สถานีสะพานผ่านฟ้า (สายสีม่วง เต่าปูน-ราชบุรี) และสถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย (สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และทำให้พื้นที่มีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น และจะก่อให้เกิดปัจจัยในการเปลี่ยนแปลงทุก ๆ ด้านในพื้นที่ในอนาคต

สะพานผ่านฟ้าลีลาศ เป็นสะพานข้ามคลองรอบกรุง ตอนที่เรียกว่าคลองบางลำพู เชื่อมถนนราชดำเนินกลางและถนนราชดำเนินนอก บริเวณใกล้กับป้อมมหากาฬ ในพื้นที่เขตพระนคร และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ยังเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก และกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน นอกจากนี้บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ยังมีท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งเชื่อมจากคลองมหานาค ไปยังคลองแสนแสบ อีกทั้งสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ยังเป็นอีกหนึ่งเส้นทางเชื่อมต่อของกรุงเทพมหานคร ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก พร้อมทั้งยังเป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์ ทำให้พื้นที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และพื้นที่รอบบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ มีลักษณะพื้นที่เป็นพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ สถานที่ท่องเที่ยว ชุมชนดั้งเดิม รวมไปถึงพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายรูปแบบ ผู้คนที่เข้ามาใช้งานที่หลากหลาย และการสัญจรที่หลากหลายรูปแบบ ทำให้พื้นที่นี้มีลักษณะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญโดยเฉพาะทางบริเวณถนนราชดำเนินกลาง และคลองมหานาค ซึ่งเป็นทางเข้ามาพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน โดยบริเวณดังกล่าวเป็นจุดที่ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่เดินทางที่สำคัญ ในการเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก ฝั่งตะวันตก มีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งมีการสัญจรเปลี่ยนถ่ายภายในพื้นที่และบริเวณรอบ ๆ โดยอาศัยรูปแบบการสัญจรต่าง ๆ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่

วินมอเตอร์ไซด์ รถตุ๊ก ๆ เรือโดยสาร และในอนาคตมีการสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม และสายสีม่วง โดยมี 2 สถานีในพื้นที่ คือสถานีผ่านฟ้าลีลาศ และ สถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ซึ่งมีความเกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่ ที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ในระดับเมืองได้ทุกทิศทาง ซึ่งบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศมีแนวโน้มที่จะเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญในอนาคต

อย่างไรก็ตามจากสภาพการณ์ดังกล่าวพื้นที่ศึกษายังมีอุปสรรคในการออกแบบพื้นที่เพื่อการใช้งาน โดยการเข้าถึงพื้นที่สวนสาธารณะป้อมมหากาฬมีข้อจำกัด เนื่องจากเป็นโบราณสถานและกำแพงเมือง ทำให้ไม่สามารถเปิดพื้นที่สวนสาธารณะภายในได้ ประกอบกับนโยบายการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มและสายสีม่วงที่ตัดผ่านบริเวณแยกสะพานผ่านฟ้าลีลาศผ่านพื้นที่ย่านเมืองเก่า ซึ่งจะเห็นได้ถึงปัญหาในการใช้พื้นที่เพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือการเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการสัญจร รวมถึงปัญหาในการในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย จึงเป็นที่มาของแนวทางในการศึกษาเพื่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จากการเป็นพื้นที่ในบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรรวมไปถึงสร้างแนวทางการใช้ประโยชน์จากที่ดิน และเพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์แบบและรองรับกิจกรรมในอนาคตซึ่งมีผลต่อการพัฒนาสภาพพื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศและพื้นที่บริเวณโดยรอบ และชุมชนโดยรอบให้สอดคล้องกับสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนในพื้นที่

1.2 คำถามของการวิจัย

“ ระบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศควรเป็นอย่างไร ”

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.ศึกษาระบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ
- 2.เสนอแนวคิดในด้านระบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ
- 3.เสนอแนะข้อพิจารณาในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ด้าน

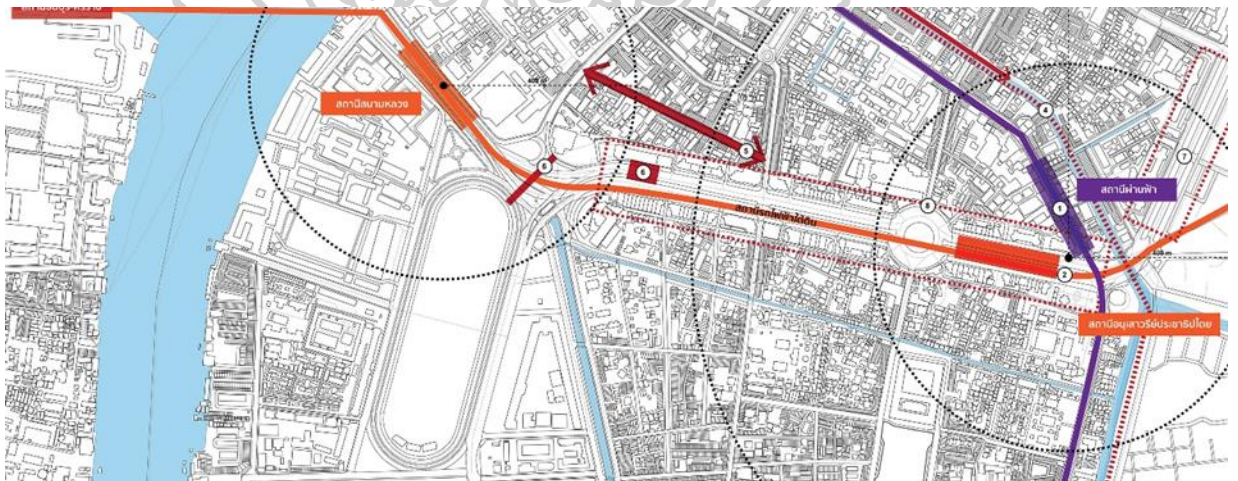
1.4.1 ขอบเขตด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา พิจารณา 2 ระดับ

ระยะที่ 1. ขอบเขตพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่สะพานผ่านฟ้า และระยะ 500 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

ระยะที่ 2. ขอบเขตพื้นที่โครงการ นอกจากพื้นที่ศึกษาคือ ระยะ 500 เมตร จาก บริเวณสถานีสะพานผ่านฟ้าลีลาศ (สายสีม่วง เตาปูน-ราชบุรีณะ) และ สถานีอนุสาวรีย์ ประชาธิปไตย (สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี)



(รูปภาพที่ 1 แสดงตำแหน่งพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร)



(รูปภาพที่ 2 แสดงตำแหน่งพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ)

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาในการศึกษา ขอบเขตของเนื้อหาในการศึกษา มีดังนี้

1. ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อวิเคราะห์หา
 บทบาทปัญหาและศักยภาพ ในพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการขนส่ง

1.1 ศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายการสัญจรต่าง ๆ ในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ
 ตลอดจนประเภท และระบบการสัญจรในพื้นที่ โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับ
 พื้นที่ในช่วงวันและเวลาที่แตกต่างกัน ได้แก่ เส้นทางเดินเท้า พฤติกรรมการใช้งาน
 ของประชากรที่ในพื้นที่

1.2 ศึกษาโครงสร้างทางด้านกายภาพ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้
 ประโยชน์อาคาร

1.3 ศึกษาลักษณะเชิงสัญญาณของบริเวณพื้นที่เฉพาะจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

1.4 ศึกษาสภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคมโดยรอบบริเวณพื้นที่ศึกษา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 สามารถระบุสภาพปัญหา ศักยภาพเชิงพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณ
 สะพานผ่านฟ้าลีลาศและพื้นที่โดยรอบ

1.5.2 สามารถเข้าใจพร้อมทั้งทราบถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและแนวทางในการออกแบบ
 พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อีกทั้งทราบถึงข้อจำกัดของพื้นที่ เพื่อการสร้างแนวทาง
 การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์ที่ตอบรับกับการใช้งานพัฒนาได้อย่าง
 เหมาะสม

1.5.3 สามารถเข้าใจและทราบถึงระบบโครงข่ายการคมนาคมและเส้นทางการสัญจรในพื้นที่
 โดยสามารถนำความรู้ที่ได้ใช้แนวคิดในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
 และข้อจำกัดของพื้นที่ ในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์และเหมาะสม
 และตอบสนองต่อการใช้งาน

1.6 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ

1.6.1 ศึกษาหาหลักการและแนวคิด

1.6.1.1 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development)

เป็นแนวคิดที่สำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม โดยรอบสถานีขนส่ง คือ การมุ่งเน้นไปที่การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะควบคู่กับพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พื้นที่โดยรอบสถานีซึ่งมีความหนาแน่นที่สูงกว่าพื้นที่อื่น รวมไปถึงการผสมผสานของที่อยู่อาศัย การจ้างงาน การจับจ่ายใช้สอย การใช้ประโยชน์เมืองหลากหลาย และประเภทของที่ตั้ง ซึ่งง่ายต่อการเดินเข้าสู่ตัวสถานี (Transit Oriented Development Task Force, Maryland Department of Transportation, 2000)

องค์ประกอบของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

แนวคิดด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มีจุดประสงค์ที่จะลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเดินทาง โดยเฉพาะปัญหาการติด การขาดแคลนเชื้อเพลิง การเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ผ่านการออกแบบให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพที่จะทำให้เกิดความสะดวกสบาย ประหยัดเวลา เกิดการเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อ และความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้เดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง ซึ่งมีองค์ประกอบดังนี้ (1) ทางเท้าและทางจักรยาน (Walk and Cycle) ที่ถูกออกแบบอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และบรรยากาศที่ส่งเสริมการใช้ทางเท้าและทางจักรยาน (2) การเชื่อมต่อ (Connect) ความหนาแน่นของเส้นทางสัญจร ควรที่จะสั้น หลากหลาย และตรงไปตรงมา ที่ส่งเสริมการเข้าถึงสินค้า การบริการ และ ระบบขนส่งสาธารณะ (3) การขนส่งสาธารณะ (Public Transport) ที่ รวดเร็ว สะดวกสบาย และมีความสามารถในการรองรับสูงเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว (4) การเปลี่ยนแปลง (Shift) ลดพื้นที่สำหรับจอดรถ และเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้าและเส้นทางจักรยาน (5) ทำให้เกิดความหนาแน่นมากขึ้น (Density) การเพิ่มพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม การใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความรวดเร็ว ทำให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวก จะช่วยทำให้เกิดความหนาแน่นของพื้นที่ (6) การใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน (Mix) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน ทั้งในด้านที่อยู่อาศัย และแหล่งงาน (7) การวางผังแบบกระชับ (Compact) สร้างให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แบบกะทัดรัด และออกแบบพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดินทาง จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะ (ITDP,2010)

1.6.1.2 การพัฒนาเมืองด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม-ขนส่ง เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีอิทธิพลโดย ตรงต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และคุณภาพทางด้านสังคม เนื่องจากคนจำเป็นต้องมีการติดต่อสื่อสาร และเชื่อมโยงกิจกรรมการเดินทางภายในเมืองหรือระหว่างเมือง การขนส่งสาธารณะจึงเป็นส่วนสำคัญในการกระจายศูนย์กลางเมือง ออกจากศูนย์กลางเมืองเดิม ซึ่งการขนส่งสาธารณะ คือ การเคลื่อนย้ายคน สินค้า และรถบริการ ที่มีการหยุดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางเป็นระยะ ๆ ซึ่งการบริการตามปกติจะเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง หรือตามเขตบริการ การขนส่งลักษณะนี้ถูกเรียกว่า ระบบขนส่งมวลชน (Mass transit system) คือการขนส่งสาธารณะในเมือง ที่ให้บริการขนย้ายผู้โดยสารครั้งละเป็นจำนวนมาก ๆ ไปในแนวทางที่กำหนดขึ้น มีตารางการเดินทางที่แน่นอน (นระ คมนามูล, 2547, น.3)

การคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีศักยภาพในการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่งแบ่งประเภทของการคมนาคมขนส่งตามลักษณะของเส้นทาง (Stem, El-Ansary and Coughlan, 1996) ได้แก่ (1.)การคมนาคมขนส่งทางบก เป็นการขนส่งหลักผ่านโครงข่ายถนนของเมือง มีความยืดหยุ่นและรวดเร็ว และมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการคือ รถโดยสารประจำทาง และกึ่งสาธารณะ เช่น รถสองแถว รถแท็กซี่ จักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมี จำนวนมากในกรุงเทพมหานคร (2.) การคมนาคมขนส่งทางราง เป็นการขนคมนาคมขนส่งที่มีความสามารถในการขนส่งปริมาณมาก ใช้ต้นทุนต่ำ การใช้บริการของการขนส่งทางรางในเมืองจะประกอบด้วย รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน รวมไปถึงรถไฟฟ้ารางเบา เช่น แทรม (Tram) รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ซึ่งการใช้การคมนาคมขนส่งระบบรางเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถลดปริมาณการจราจรบนพื้นที่ผิวถนนลงได้ และ (3.)การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การเดินทางไปตามแม่น้ำลำคลอง สามารถขนคนได้จำนวนมาก ใช้ต้นทุนต่ำ แต่ไม่สามารถทำความเร็วได้สูงมากนัก และมีข้อจำกัดคือการใช้บริการตามเส้นทางน้ำเท่านั้น สามารถจำแนกการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่ให้บริการคนในเมือง ได้ 3 ประเภทคือ เรือข้ามฟาก เรือด่วนในแม่น้ำ และเรือด่วนในลำคลอง สามารถพัฒนาเป็นระบบขนส่งรอง หรือทางเลือกในการเดินทางที่ดีได้เช่นกัน

1.6.1.3 แนวคิดด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ การขนส่งด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการรวมระบบการขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกัน โดยจะรวมรูปแบบการขนส่งสาธารณะ 2 ระบบ หรือมากกว่า ภายในพื้นที่จุดตัดของการเดินทาง

การเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ จุดร่วมของการเดินทาง เพื่อเปลี่ยนผ่านการเดินทางระหว่างรถ ราง และเรือ มีความเชื่อมต่อกันที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว สามารถนำไปสู่ลดการใช้พลังงาน ค่าใช้จ่าย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้

แนวทางการออกแบบย่านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation District) เป็นพื้นที่ที่ให้ความสำคัญกับ ความปลอดภัย ความสะดวก และบรรยากาศของทางเท้าที่น่าดึงดูดไปพร้อมกับการเชื่อมต่อที่สะดวกกับการขนส่ง ซึ่งชุมชนโดยรอบจะต้องมีส่วนร่วมในการออกแบบชุมชนที่ลดการใช้พาหนะ พร้อมกับส่งเสริมการบูรณาการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีองค์ประกอบของย่านคือ พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมแบบผสมผสาน การเชื่อมต่อของถนน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน การออกแบบองค์ประกอบโดยรอบที่เป็นมิตร และสามารถเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย (Martin Gutterplan, 2004, pp.4) โดยระบบของการขนส่งสาธารณะ อาจจะเป็นระบบขนส่งที่แตกต่างกัน เช่น ระบบขนส่งมวลชนทางราง ระบบขนส่งมวลชนทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ หรือ จะเป็นระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบเดียวกันแต่คนละระดับเช่น ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมือง และระบบขนส่งทางรางระหว่างเมือง เป็นต้น (สิทธิพร ภิรมย์รัตน์, 2552, น.9) ซึ่งการพัฒนาย่านในแต่ละรูปแบบจะมีปัจจัยในการพัฒนาที่ต่างกันตามลักษณะของรูปแบบเมือง การพัฒนาย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะมีการพัฒนาในรูปแบบที่ต่างกันตามประเภทของพื้นที่ แบ่งได้ 3 ประเภทตามรูปแบบและลักษณะของเมือง คือ ศูนย์กลางเมือง (Urban Center) ศูนย์กลางภูมิภาค (Regional Center) และเมืองหรือหมู่บ้านแบบดั้งเดิม (Traditional Town or Village) ซึ่งแนวคิดของการพัฒนาย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ในพื้นที่ศูนย์กลางภูมิภาค (Regional Center) ย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในศูนย์กลางภูมิภาค จะมีลักษณะการพัฒนาพื้นที่น้อยกว่าแบบศูนย์กลางเมือง คือจะพัฒนาเป็นพื้นที่เฉพาะส่วน ทำให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงร้านค้าและบริการต่างๆ ในระยะการเดินรอบๆ พื้นที่อยู่อาศัย การพัฒนาในรูปแบบนี้มักจะเกิดขึ้นกับเมืองใหม่ที่กำลังพัฒนาหรือพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมที่ไม่ใช่พื้นที่ใจกลางเมือง (Martin Guttenplan, 1996)

1.6.2.ศึกษาข้อมูล

1.6.2.1 ทบทวน นโยบายการพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร และแผนการพัฒนาของพื้นที่ แผนการพัฒนาของท้องถิ่นเกี่ยวกับการฟื้นฟูคลองมหานาค คลองโอง่าง คลองบางลำพู นโยบายการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองเก่า รวมไปถึงศึกษาแนวคิด การออกแบบและพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ ซึ่งจะเน้นไปที่องค์ประกอบ แนวคิดด้านทฤษฎีการออกแบบ หลักการสร้างการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทาง รูปแบบของการเชื่อมต่อ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานที่ที่เชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ โดยจะศึกษารูปแบบของการเชื่อมต่อ ลักษณะที่เหมาะสมกับพื้นที่ จากบทความ วารสาร งานวิจัย ทฤษฎีต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง และกรณีศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่

1.6.2.2 ศึกษาและสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และบริบทโดยรอบ ของบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของรูปแบบการเดินทาง โดยมีองค์ประกอบดังนี้ ศึกษาองค์ประกอบของพื้นที่ จากสถานีรถไฟฟ้่า ท่าเรือ และ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ ไปตามพื้นที่ต่างๆ เช่น ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ รูปแบบของสถานี องค์ประกอบโดยรอบของสถานีป้ายรถโดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่จอดรถส่วนตัว และพื้นที่โดยรอบจุดขนส่งสาธารณะ โดยการลงพื้นที่สำรวจ เก็บข้อมูลด้วยการถ่ายภาพ จดบันทึก และใช้แบบฟอร์มในการสำรวจเก็บข้อมูลพื้นที่ทั้งหมด 3 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนที่ 2 ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร ส่วนที่ 3 ด้านคมนาคมขนส่ง

1.6.2.3 ศึกษาลักษณะด้านชุมชน สังคม สภาพแวดล้อม ของพื้นที่โดยรอบบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ประเภทผู้ใช้งานจากการทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้อง โดยการเก็บแบบสอบถาม ทั้งหมด 4 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 การเดินทางในปัจจุบัน ส่วนที่ 2 ความคาดหวัง ทัศนคติ ต่อการพัฒนาพื้นที่การเชื่อมต่อบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อ ด้านการใช้ งาน รูปลักษณ์ การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระบบราง คลอง ทางเดินเท้า การขนส่งสาธารณะ และส่วนที่ 4 ข้อมูลลักษณะทั่วไปส่วนบุคคลเพื่อวิเคราะห์ระบบรองที่เหมาะสมกับการออกแบบในพื้นที่

1.6.2.4 ศึกษากฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อกำหนดผังเมือง ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า พ.ศ. 2546 กฎหมายอาคารที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี และการออกแบบมาตรฐานของกรมโยธาธิการ

1.6.3 วิเคราะห์ โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์สังเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การเก็บแบบสอบถาม ภาพถ่าย เครื่องมือทางข้อมูลสารสนเทศ ข้อมูลทางสถิติ ข้อมูล GIS

1.6.3.1 วิเคราะห์ข้อมูลศักยภาพในการพัฒนาการสัญจรทางน้ำในคลองมหานาค ลักษณะทางกายภาพและสภาพปัจจุบันของพื้นที่โดยรอบสถานี เพื่อพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้่า พื้นที่สาธารณะโดยรอบ และ คลองมหานาค โดยใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และรายการตรวจสอบรายละเอียดจากการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.6.3.2 วิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบสังคม วิถีชีวิต และพฤติกรรมของผู้ใช้ จากการสัมภาษณ์ และเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม เพื่อหาแนวทางการออกแบบพื้นที่จุดเชื่อมต่อของรูปแบบการเดินทางหลายรูปแบบที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตเดิมของพื้นที่

1.6.3.3 ออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างระบบราง คลอง ทางเดินเท้า ขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบจากกรณีศึกษา และการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ เพื่อหาองค์ประกอบสำคัญที่จะใช้ในการออกแบบ

1.6.4 การสังเคราะห์

โดยประเมินในด้านการออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานี การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทาง เพื่อหาความเหมาะสมกับการออกแบบการเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ ทางเดินเท้า ระบบขนส่งสาธารณะ และพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ โดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญทางด้านผังเมือง และสร้างเกณฑ์เพื่อใช้ในการประเมิน จากการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ ด้านการออกแบบสถานี รูปแบบและการใช้สอย ด้านการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและการใช้ประโยชน์อาคารรอบข้าง ด้านการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อสภาพแวดล้อมที่น่าใช้งานรูปแบบของการเชื่อมต่อ ข้อมูลรูปแบบสังคม เศรษฐกิจ และวิถีชีวิต ในด้านพฤติกรรมกรรมการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง ทิศนคติต่อการพัฒนาพื้นที่ ด้านการเปลี่ยนแปลงทางสังคม โดยการออกแบบพื้นที่

1.6.5 สรุปผล

1.6.5.1 ประเมินแนวทางการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างระบบราง คลอง และทางเดินเท้า เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมืองและผู้ใช้งาน เพื่อหาแบบที่เหมาะสมที่สุดในการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อระบบราง คลอง และทางเดินเท้า โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบสถาปัตยกรรม การผังเมือง และการคมนาคมขนส่ง

1.6.5.2 อภิปรายผลและสรุปผลงานวิจัย โดยตั้งข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในด้านการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อที่ยังคงวิถีชีวิตอัตลักษณ์ของพื้นที่

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 คำจำกัดความของคำว่า "พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร"

มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความสำคัญของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรไว้หลายแง่มุม ดังนี้

Steennng Group (1963) กล่าวถึง ในหลักการพื้นฐานของการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยระบบขนส่งเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ให้เข้ามารวมอยู่ในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น การรวมกลุ่มเพื่อนันทนาการการขนส่งผู้โดยสาร การค้าการบริการ และการบริการเคลื่อนที่ต่าง ๆ

Brian Richards (1967) กล่าวถึง พื้นที่เปลี่ยนถ่ายของระบบขนส่งสาธารณะว่า ตามหลักแนวคิดของโครงข่ายการขนส่งแล้วจะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายหรือจำกัดจุดในการเชื่อมต่อ แต่ในทางปฏิบัติจริงการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารในเมืองมีความเป็นไปได้มาก โดยเฉพาะในเมืองขนาดกลางและขนาดใหญ่ต่างๆ มากมาย และ 50 เปอร์เซ็นต์ของการเดินทางมักต้องการพื้นที่เปลี่ยนถ่ายของระบบขนส่งสาธารณะ

Brian J.L.Bery (1967) สถานที่ที่มีการเข้าถึงได้สะดวก สถานที่แห่งนั้นจะมีสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่สามารถจะให้บริการแก่ประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ รวมถึงมีโรงพยาบาล โรงเรียน สถานที่ราชการ ตลาดขนาดใหญ่อยู่ใกล้เคียง สุดท้ายแล้วสถานที่แห่งนั้นมักจะกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลาง

Murphy (1968) กล่าวว่า พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ซึ่งแสดงถึงระดับของความเป็นเมือง ทั้งนี้บริเวณโดยรอบของพื้นที่เมือง จะมีโครงข่ายการคมนาคมและระบบขนส่งที่หนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีศักยภาพรองรับ โครงข่ายการคมนาคมและระบบขนส่งก็จะไม่เกิดการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณรอบ และพื้นที่เมือง

ดังนั้น จึงสามารถจำกัดความได้ว่าพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร คือ พื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งมักจะอยู่บริเวณพื้นที่สำคัญต่างๆ ของเมือง เป็นจุดรวมของระบบขนส่ง และเป็นพื้นที่ประสานโครงสร้างเส้นถนนต่างๆ ที่มาบรรจบกันอย่างหนาแน่นเป็นจุดตัดต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้คนทั้งภายใน และภายนอกไปสู่พื้นที่อื่นๆ จึงมีปริมาณการสัญจรบริเวณพื้นที่จุดตัด (Node) อย่างหนาแน่น เป็นสาเหตุให้เกิดการรวมกลุ่มกันของกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีลักษณะ หรือเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพแวดล้อมของพื้นที่ (สังศักดิ์ ทองแดง, 2544)

ในปัจจุบันมีพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเมืองมากขึ้น เนื่องจากไม่ได้วางแผนในการจำกัดจุดเชื่อมต่อ ต่อทำให้เกิดพื้นที่ที่เป็นจุดรวมระบบขนส่ง และจุดตัดของโครงข่ายเส้นทางการสัญจรจำนวนมาก โดยเฉพาะภายในศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีความต้องการการเดินทางของผู้คนจำนวนมาก และหลากหลายวัตถุประสงค์ในการเดินทางพื้นที่เหล่านั้นจึงมีศักยภาพในการเข้าถึงที่ดี และมีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางของย่าน เพราะระดับการสัญจรที่มากจะดึงดูดกิจกรรมที่อาศัยประโยชน์ธุรกิจจากผู้ที่เดินผ่าน รวมทั้งมักจะประกอบด้วยสถานที่สำคัญ เช่น สถานที่ราชการ ศูนย์การค้า สวนสาธารณะ ฯลฯ

โดยที่สัดส่วนความหนาแน่นของการสัญจรในบริเวณพื้นที่นั้นขึ้นอยู่กับศักยภาพของระบบขนส่ง หรือศักยภาพในการเข้าถึง และได้เหนี่ยวนำการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบให้แตกต่างกันไป ซึ่งความเป็นพื้นที่เฉพาะเหล่านั้นจึงให้คำจำกัดความว่า "พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร" มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความสำคัญของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรไว้หลายแง่มุม ดังนี้

Steering Group (1963) กล่าวถึง ในหลักการพื้นฐานของการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยระบบขนส่งจะเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ให้เข้ามารวมอยู่ในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น การรวมกลุ่มเพื่อนันทนาการ การขนส่งผู้โดยสาร การค้า การบริการต่างๆ การบริการเคลื่อนที่ต่าง ๆ

Brian Richards (1967) กล่าวถึง พื้นที่เปลี่ยนถ่ายของระบบขนส่งสาธารณะว่า ตามหลักแนวคิดของ โครงข่ายการขนส่งแล้วจะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายหรือจำกัดจุดในการเชื่อมต่อ แต่ในทางปฏิบัติจริงการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารในเมืองมีความเป็นไปได้มาก โดยเฉพาะในเมืองขนาดกลางและขนาดใหญ่ต่างๆ มากมาย และ 50 เปอร์เซ็นต์ของการเดินทางมักต้องการพื้นที่เปลี่ยนถ่ายของระบบขนส่งสาธารณะ

Brian J.L.Berry (1967) สถานที่ที่มีการเข้าถึงได้สะดวก สถานที่แห่งนั้นจะมีสินค้าและบริการต่างๆ ที่สามารถจะให้บริการแก่ประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ รวมถึงมักจะมีโรงพยาบาล โรงเรียน สถานที่ราชการ ตลาดขนาดใหญ่อยู่ใกล้เคียง สุดท้ายแล้วสถานที่แห่งนั้นมักจะกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลาง (Central Place)

Murphy (1968) กล่าวว่า พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ซึ่งแสดงถึงระดับของความเป็นเมือง ทั้งนี้บริเวณโดยรอบของพื้นที่เมือง (Urban Area) จะมีโครงข่ายการคมนาคมและระบบขนส่งที่หนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีศักยภาพ

รองรับโครงข่ายการคมนาคม และระบบขนส่ง ก็จะไม่เกิดการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพส่งผลทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ส่งผลต่อพื้นที่บริเวณรอบ และพื้นที่เมือง

ดังนั้น จึงสามารถจำกัดความได้ว่าพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร คือ พื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งมักจะอยู่บริเวณพื้นที่สำคัญต่างๆ ของเมือง เป็นจุดรวมของระบบขนส่ง และเป็นพื้นที่ประสานโครงสร้างเส้นถนนต่างๆ ที่มาบรรจบกันอย่างหนาแน่นเป็นจุดตัดต่างๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้คนทั้งภายใน และภายนอกไปสู่พื้นที่อื่นๆ จึงมีปริมาณการสัญจรบริเวณพื้นที่จุดตัด (Node) อย่างหนาแน่น เป็นสาเหตุให้เกิดการรวมกลุ่มกันของกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีลักษณะ หรือเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพแวดล้อมของพื้นที่

2.2 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development)

เป็นแนวคิดที่สำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมโดยรอบสถานีขนส่ง คือการมุ่งเน้นไปที่การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะควบคู่กับพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งมีความหนาแน่นที่สูงกว่าพื้นที่อื่น รวมไปถึงการผสมผสานของที่อยู่อาศัย การจ้างงาน การจับจ่ายใช้สอย การใช้ประโยชน์เมืองหลากหลาย และ ประเภทของที่ตั้งซึ่งง่ายต่อการเดินเข้าสู่ตัวสถานี (ธราวุฒิ บุญเหลือ, 2551)

องค์ประกอบของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

แนวคิดด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี มีจุดประสงค์ที่จะลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเดินทาง โดยเฉพาะปัญหาการติด การขาดแคลนเชื้อเพลิง การเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางผ่านการออกแบบให้ เกิดการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพที่จะทำให้เกิดความสะดวกสบาย ประหยัดเวลา เกิดการเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อ และความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้เดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง ซึ่งมีองค์ประกอบดังนี้ (1) ทางเท้าและทางจักรยาน (Walk and Cycle) ที่ถูกออกแบบอย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และ บรรยากาศที่ส่งเสริมการใช้ทางเท้าและทางจักรยาน (2) การเชื่อมต่อ (Connect) ความหนาแน่นของเส้นทางสัญจร ควรที่จะสั้น หลากหลาย และตรงไปตรงมา ที่ส่งเสริมการเข้าถึง สินค้า การบริการ และระบบขนส่งสาธารณะ (3) การขนส่งสาธารณะ (Public Transport) ที่รวดเร็ว ความสะดวกสบาย และมีความสามารถในการรองรับสูง เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว (4) การเปลี่ยนแปลง (Shift) ลด พื้นที่สำหรับจอดรถ เพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน (5) ทำให้เกิดความหนาแน่นมาก

ขึ้น (Density) การเพิ่มพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม การใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีความรวดเร็ว ทำให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวก จะช่วยทำให้เกิดความหนาแน่นของพื้นที่ (6) การใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน (Mix) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน ทั้งในด้านที่อยู่อาศัย และแหล่งงาน (7) การวางผังแบบกระชับ (Compact) สร้างให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แบบกะทัดรัด และออกแบบพื้นที่ที่ส่งเสริมการเดิน จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะ (ITDP, 2010)

ปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งแบบ TOD

- 1) ออกแบบพื้นที่เพื่อใช้เป็นทางเดินเท้าให้มีการดึงดูดให้คนในชุมชนเข้ามาใช้และง่ายต่อการเข้าถึง
- 2) จุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญในพื้นที่ควรสังเกตเห็นได้ง่ายและควรให้อยู่ในศูนย์กลางของย่าน
- 3) บริเวณที่เป็นพื้นที่ที่รวมกิจกรรมในพื้นที่ ควรมีการวางแผนการใช้ที่ดินและจำกัดลักษณะการใช้อาคาร เช่น อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย
- 4) วางแผนและออกแบบพื้นที่ให้มีการใช้งานระบบการสัญจรได้ง่าย เช่น ทางจักรยาน รถราง หรือรถสามล้อ เป็นต้น
- 5) ควบคุมและลดการใช้พื้นที่จอดรถ โดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ หรือโดยรอบพื้นที่ในระยะ 400 - 800 เมตร

Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dr. Brian Stack และ Dr. Claude Comtois (1999) ได้แบ่งประเภทของรูปแบบของการขนส่งสาธารณะไว้ 2 รูปแบบในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรคือ

1. Intermodal Transportation ซึ่งเป็นรูปแบบการสัญจรของคนและสิ่งของจากหนึ่งระบบการขนส่ง ไปยังอีกหลายระบบการขนส่งในพื้นที่เดียวกัน ในระบบ Intermodal Transportation นี้ ระบบการขนส่งจะมีการสัญจรจากพื้นที่ภายนอกเมืองที่เป็นต้นทางของระบบขนส่งสาธารณะผ่านพื้นที่ต่างๆ ของเมืองก่อนจะเข้าสู่ประตู (Gateway) ทางผ่านของพื้นที่ใจกลางเมืองและไปยังพื้นที่อื่น ๆ ของเมืองขึ้นไปซึ่งระบบการขนส่งสาธารณะอื่นๆ จะเป็นตัวรองรับระบบการขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ที่เข้ามาสู่พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในบริเวณพื้นที่เดียวกัน (ชณัฐ กาญจนะ, 2552)
2. Transmodal Transportation ซึ่งเป็นรูปแบบการสัญจรของคนและสิ่งของภายในระบบการขนส่งเดียวกันในระบบ Transmodal Transportation นี้ ระบบการขนส่งจะมีการสัญจรไปมาอยู่ภายใน ระบบขนส่งสาธารณะเดียวกันซึ่งมีอยู่ในพื้นที่เมืองหรือชานเมือง และการเดินทางจะมีระบบการขนส่งสาธารณะอยู่ภายในพื้นที่เดียวกันเพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเพื่อเดินทางไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง

นอกจากนี้ แนวคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (TDZ / Transit Development Zone) เป็นแนวคิดที่เริ่มมาจากองค์กร Royal Institution of Chartered Surveyors (RISC) ในประเทศอังกฤษ เมื่อปี ค.ศ.1998 มีจุดมุ่งหมายของในการพัฒนาคือ หาความเป็นไปได้ในการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เน้นความสำคัญของพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพยายามเพิ่มความหนาแน่นของประชากร การใช้ที่ดินอย่างหลากหลาย ให้เหมาะสมกับขนาดของพื้นที่ และการเชื่อมต่อของกิจกรรมต่างๆ โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (ธราวุฒิ บุญเหลือ, 2551) นอกจากนี้จุดมุ่งหมายที่ได้กล่าวมา แนวความคิดนี้ยังมุ่งเน้นการออกแบบการเชื่อมต่อทางสัญจร โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อส่งเสริมการใช้งานพื้นที่และกิจกรรมต่างๆ โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้เกิดประสิทธิภาพ

2.3 แนวคิดด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือการขนส่งด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการรวม ระบบการขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกัน โดยจะรวมรูปแบบการขนส่งสาธารณะ 2 ระบบ หรือมากกว่า ภายในพื้นที่จุดตัดของการเดินทาง การเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ จุดร่วมของการเดินทาง เพื่อเปลี่ยนผ่านการเดินทางระหว่างรถ ราง และเรือ มีความเชื่อมต่อกันที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว สามารถนำไปสู่ลดการใช้พลังงาน ค่าใช้จ่าย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้

ย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation District) เป็นพื้นที่ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวก และบรรยากาศของทางเท้าที่น่าดึงดูด ไปพร้อมกับการเชื่อมต่อที่สะดวกกับการขนส่ง ซึ่งชุมชนโดยรอบจะต้องมีส่วนร่วมในการออกแบบชุมชนที่ลดการใช้พาหนะ พร้อมกับส่งเสริมการบูรณาการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีองค์ประกอบของย่านคือ พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมแบบผสมผสาน การเชื่อมต่อของถนน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน การออกแบบองค์ประกอบโดยรอบที่เป็นมิตร และสามารถเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย (Martin Guttenplan, 1996) โดยระบบของการขนส่งสาธารณะ อาจจะเป็นระบบขนส่งที่แตกต่างกัน เช่น ระบบขนส่งมวลชนทางราง ระบบขนส่งมวลชนทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ หรือ จะเป็นระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบเดียวกันแต่คนละระดับ เช่น ระบบขนส่ง มวลชนทางรางในเมือง และระบบขนส่งทางรางระหว่างเมือง เป็นต้น (สิทธิพร ภิรมย์ริน, 2552)

ซึ่งการพัฒนาภายในแต่ละรูปแบบจะมีปัจจัยในการพัฒนาที่ต่างกันตามลักษณะของรูปแบบเมือง การพัฒนาย่าน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะมีการพัฒนาในรูปแบบที่ต่างกันตามประเภทของ

พื้นที่ แบ่งได้ 3 ประเภทตามรูปแบบและลักษณะของเมือง คือ ศูนย์กลางเมือง (Urban Center) ศูนย์กลางภูมิภาค (Regional Center) และเมืองหรือหมู่บ้านแบบดั้งเดิม (Traditional Town or Village) ซึ่งแนวคิดของการพัฒนาย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ในพื้นที่ศูนย์กลางภูมิภาค (Regional Center) ย่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในศูนย์กลางภูมิภาค จะมีลักษณะการพัฒนาพื้นที่ที่น้อยกว่าแบบศูนย์กลางเมือง คือจะพัฒนาเป็นพื้นที่เฉพาะส่วน ทำให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงร้านค้า และการบริการต่างๆ ในระยะการเดินรอบๆ พื้นที่อยู่อาศัย การพัฒนาในรูปแบบนี้มักจะเกิดขึ้นกับเมืองใหม่ที่กำลังพัฒนา หรือ พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมที่ไม่ใช่พื้นที่ใจกลางเมือง (Martin Guttenplan, 1996)

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง

สำหรับเมืองเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ (Feden, 1996) ได้ให้หลักการในแง่ของการวางแผนการอนุรักษ์เมืองประวัติศาสตร์ (Planning Approach to Historic City) ไว้ 4 ประการ คือ

1) การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง (Integrated conservation) แนวคิดในการอนุรักษ์ เมืองประวัติศาสตร์ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ จะต้องผสมผสาน (Integrated) งานอนุรักษ์ให้เป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง เนื่องจากการอนุรักษ์เมือง ไม่อาจพิจารณาอย่างโดดเดี่ยวได้ กลวิธีที่ใช้ในการวางแผนพื้นที่ประวัติศาสตร์ในเมืองจึงประกอบไปด้วยเทคนิคทางด้านอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมทั้งการจัดการให้บริการสาธารณะที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพของพื้นที่ในระยะยาว และการวางแผนอนุรักษ์ควรมีการดำเนินการร่วมกับผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และควรมีการออกกฎหมายเป็นข้อบังคับและมีการกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติ

2) การควบคุมการเปลี่ยนแปลง (Control of change) การควบคุมอัตราการเจริญเติบโตหรือการพัฒนาใหม่ ๆ เป็นวัตถุประสงค์หลักอีกประการในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคม จะทำให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้เป็นอย่างดี โดยการหามาตรการควบคุมการพัฒนาที่มากเกินไป โดยการกำหนดขนาดและรูปแบบอาคาร การจำกัดปริมาณการจราจร และการจัดเตรียมสาธารณูปโภคที่เหมาะสม

3) การออกแบบสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม (Infield design) การออกแบบอาคารใหม่ โครงสร้างใหม่หรือสวนที่มีการต่อเติม ควรมีพื้นฐานมาจากการวิเคราะห์ที่ชัดเจนและเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเนื้อเมือง และบทบาทหลักของพื้นที่ ดังนั้น การออกแบบควรนำเอาหลักการด้านการออกแบบชุมชนเมืองและ แนวคิดด้านความงามของเมืองจะต้องนำมาประยุกต์ใช้เข้าด้วยกัน

4) การบริหารจัดการ (Administrative actions) การบริหารและการจัดการในพื้นที่อนุรักษ์ ในเขตเมืองเก่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง และในทางปฏิบัติแล้ว ไม่มีแผนการอนุรักษ์ใดที่ทำได้สำเร็จ หากปราศจากการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งในบางครั้งอาจต้องอาศัยอำนาจระดับสูงในการดำเนินงานให้เป็นผล และยังมีหน่วยงานอีกหลายส่วนที่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ รวมทั้งการออกกฎหมาย มาตรการควบคุม และสนับสนุนให้เป็นไปตามแผนการอนุรักษ์ที่ได้จัดทำไว้

Henry Cleere ได้กำหนดวิธีการศึกษา (Approaches) และวิธีดำเนินการในการอนุรักษ์ ทรัพยากร ทางวัฒนธรรมไว้ 4 องค์ประกอบคือ บริบทของคุณค่า ประเทศของคุณค่า ทรัพยากรที่ สงวนรักษา และองค์กรทาง สังคมที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) บริบทของคุณค่า (Value contexts) หมายถึง การพิจารณาคุณค่าในแง่ต่างๆ ที่เป็น สาเหตุให้ต้องมีการอนุรักษ์ และคุณค่าของสิ่งที่จะอนุรักษ์ที่เสนอไว้มี 4 ด้าน ได้แก่

- 1.1) คุณภาพทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ปัจจัยทางการตลาด ค่าการลงทุนเมื่อ เปรียบเทียบการพัฒนาใหม่กับการสงวนรักษา
- 1.2) มาตรฐานความงาม รูปแบบประเพณี และจิตวิทยาในการรับรู้ความงาม
- 1.3) คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เอกสารทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งนิยายปรัมปรา นิทานพื้นบ้าน เทคโนโลยีพื้นถิ่น
- 1.4) งานวิจัยอย่างเป็นทางการ การศึกษาประวัติศาสตร์ ศิลปะ ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ฯลฯ

2) ประเภทคุณค่า (Types of value) แบ่งได้เป็น 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านความงาม การแสดงออกทางสัญลักษณ์ และการใช้ข่าวสาร

3) องค์กรที่เกี่ยวข้อง (Social institutions) มีตั้งแต่หน่วยงานกำหนดนโยบาย กฎหมาย สถาบันการศึกษา กลุ่มหรือองค์กรผู้สนใจเฉพาะเรื่อง และภาคเอกชนที่สนับสนุนงานอนุรักษ์

สำหรับในประเทศไทย ประสงค์ เอี่ยมอนันต์ (2543) ได้กล่าวถึง แนวทางการพัฒนา สภาพแวดล้อมโดยให้หลักการ ดังนี้ การพัฒนาสภาพแวดล้อมโบราณสถานหรือสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ มิให้การพัฒนาไปทำลายโบราณสถานและสิ่งแวดล้อม ศิลปกรรมประเภทอื่นๆ การพัฒนาจะต้องอยู่ในกรอบที่กำหนดเท่าที่สามารถรองรับการพัฒนาได้ โดย ยังรักษาสภาพแวดล้อมโบราณสถานไว้ การพัฒนาลักษณะนี้ เรียกว่า "การพัฒนาเชิงอนุรักษ์" ซึ่งต้อง แยกออกจากการ "การพัฒนาเชิงเศรษฐกิจ" ให้ชัดเจนเพื่อกำหนดขอบเขต และพื้นที่รองรับการ พัฒนาพร้อมทั้งกำหนดความเข้มข้นในการพัฒนาแต่ละพื้นที่นอกจากนี้ ประสงค์ เอี่ยมอนันต์ ยังได้

แสดงข้อคิดเห็นที่สอดคล้องกับ Fieden และ Henry Cleere ในเรื่องของการบริหารจัดการโครงการอนุรักษ์ ที่จะต้องนำแผนระดับนโยบายมาจัดทำแผนปฏิบัติการ เป็นขั้นตอนที่สำคัญและจะต้องมีการประสานสอดคล้องกันเป็นอย่างยิ่ง โดยมีแนวคิดในเรื่องการจัดลำดับความสำคัญของโบราณสถาน เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยในการบริหารจัดการโครงการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง ซึ่งมีประเด็นที่ต้องทำการศึกษา 3 ประการดังนี้

- 1) การจัดลำดับคุณค่าของโบราณสถาน
- 2) การจัดลำดับศักยภาพในการอนุรักษ์ พิจารณาจากการศึกษาความเป็นไปได้ การเข้าถึง กฎหมาย สิทธิในการถือครองที่ดิน องค์กรที่เกี่ยวข้อง และงบประมาณ เป็นต้น
- 3) การจัดลำดับการดำเนินงานอนุรักษ์ พิจารณาถึงความจำเป็นเร่งด่วน จำเป็นแต่ไม่เร่งด่วน หรือยังไม่จำเป็น

2.5 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) มีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

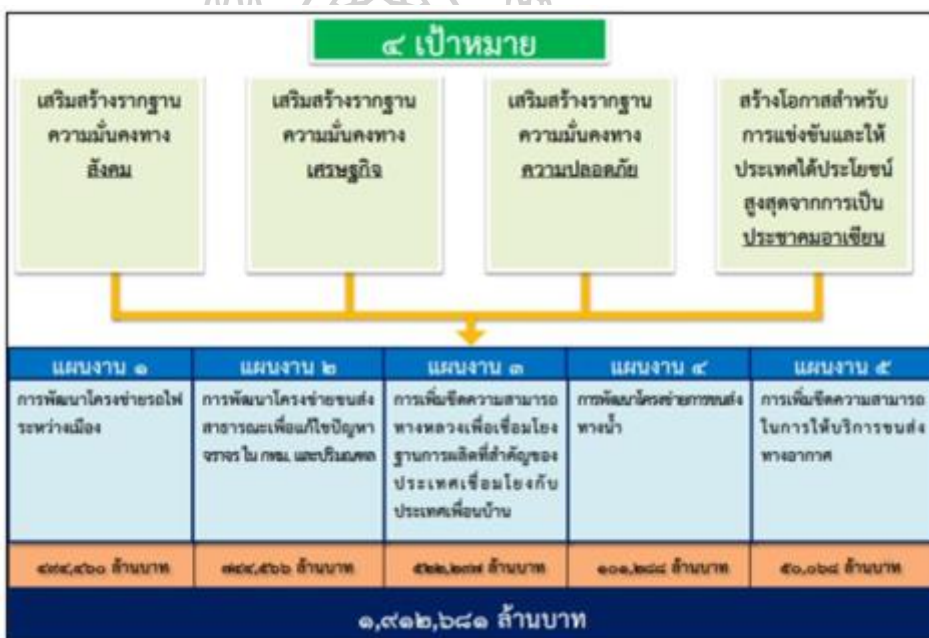
แผนดังกล่าวได้กำหนดกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อน การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว กระตุ้นเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการสร้างงาน มุ่งกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน อันจะนำไปสู่การยกระดับชีวิตของประชาชน ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 (Motana Kobkul, 2559)

ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย ได้แก่

1. สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม
2. สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
3. เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
4. สร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

5 แผนงาน ได้แก่

1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศซึ่งความสอดคล้องเชื่อมโยงของเป้าหมาย และแผนงาน



(รูปภาพที่ 3 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย)

แผนงานที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ รถไฟ 10 เส้นทาง การจัดซื้อรถประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน อุจอดการก่อสร้างโครงข่ายถนน และสะพานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีแผนการดำเนินการ (Motana Kobkul, 2559) ดังนี้

• รถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ได้แก่

เส้นทางที่ 1 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย) ระยะทาง 80.8 กม.

เส้นทางที่ 2 รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก) ระยะทาง 48 กม.

เส้นทางที่ 3 ส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ (พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง) ระยะทาง 50.3 กม.

เส้นทาง 4 สายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ แบริ่ง-สมุทรปราการ-บางปู) ระยะทาง 66.5 กม.

เส้นทาง 5 สายสีเขียวอ่อน (ยศเส-สนามกีฬา-สะพานตากสิน-บางหว้า) ระยะทาง 15.5 กม.

เส้นทาง 6 สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (หัวลำโพง-บางแค และ บางซื่อ-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย 4) ระยะทาง 55 กม.

เส้นทาง 7 สายสีม่วง ส่วนเหนือ-ใต้ (บางใหญ่-บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 42.8 กม.

เส้นทาง 8 รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ระยะทาง 37.5 กม.

เส้นทาง 9 รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี) ระยะทาง 36 กม.

เส้นทาง 10 รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กม.

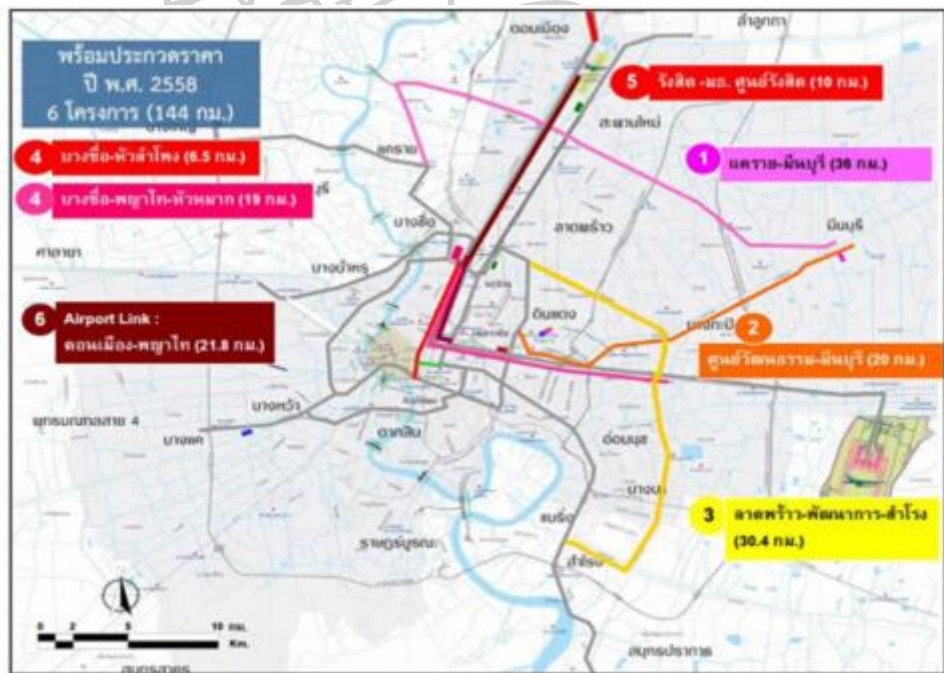
รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 464 กม.



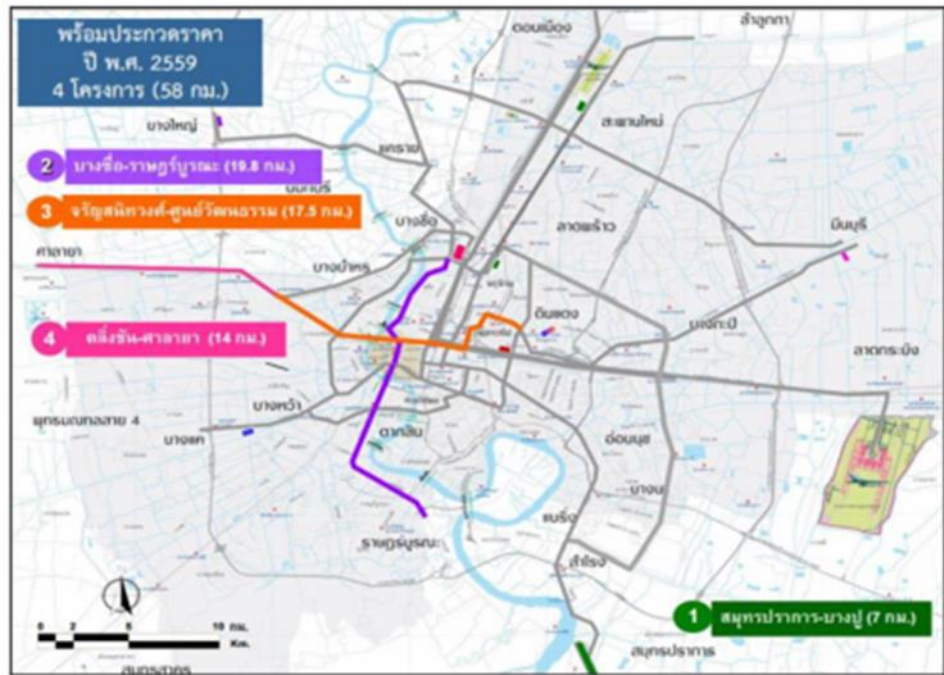
(รูปภาพที่ 4 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 1)



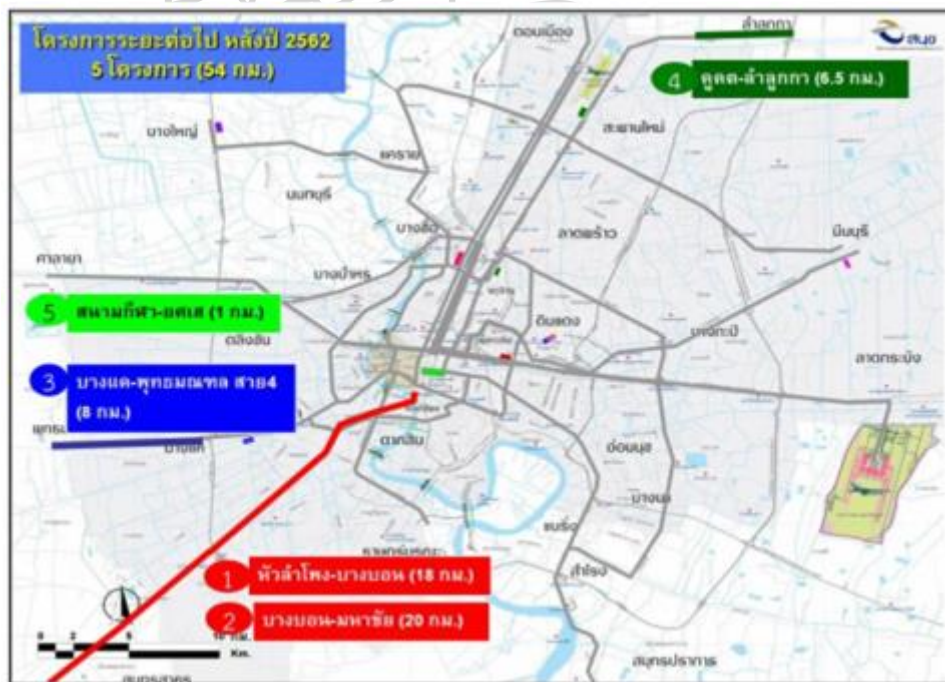
(รูปภาพที่ 5 แสดงการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 2)



(รูปภาพที่ 6 แสดงการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 3)



(รูปภาพที่ 7 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 4)



(รูปภาพที่ 8 แสดงการพัฒนาโครงสร้างขนส่งสาธารณะใน กทม. และ ปริมณฑล 5)

(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2558)

(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2553)

2.6 ทฤษฎีชีวิตสังคมเมือง

เจน เจคอบส์ (1961) (Jane Jacob, 1961) เขียนหนังสือ The Death and Life of Great America Cities ให้ความสำคัญกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่แบบธรรมดาสามัญ และการใช้ชีวิตร่วมกันอย่างอบอุ่นข้างๆบาทวิถีตามถนนสายต่างๆ ในเมืองใหญ่ ซึ่งชาวเมืองทั้งหลายมีความคุ้นเคยมาหลายชั่วอายุคน (รศ. กำธร กุลชล, 2545) ได้สรุปใจความหลักของแนวคิด แนวคิดทฤษฎีสังคมเมือง จากเจน เจคอบส์ ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปมาไว้ ณ ที่นี้

เจน เจคอบส์ ได้รวบรวมประสบการณ์จากการใช้ชีวิตในเมืองต่างๆ มาประมวลเป็นข้อเสนอแนะต่างๆ ซึ่งอาจสรุปเป็นทฤษฎีชีวิตสังคมเมืองที่เน้นเรื่อง “ถนนและความหลากหลาย” ได้ดังนี้

2.6.1 ถนน

ถนนและทางเท้าคือดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง เมืองใดมีถนนและทางเท้าที่มีชีวิตชีวา เมืองนั้นมีความน่าสนใจ แต่ในทางตรงกันข้าม เมืองที่มีถนนที่เงียบเหงา จะรู้สึกน่าเบื่อและไม่ปลอดภัย

การออกแบบถนนให้มีชีวิตชีวา ทำได้โดยการดึงดูดให้มีผู้คนเดินผ่านไปมาอยู่ตลอดเวลา เช่น มีร้านรวงที่หลากหลาย จำหน่ายสินค้าพิเศษ หรือให้บริการซึ่งที่อื่นๆ ไม่มี ถนนและทางเท้าที่มีผู้คนเดินผ่านจำนวนมากจะเกิด ความน่าสนใจ เพราะผู้คนมักชอบดูผู้คนด้วยกัน ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงไม่ควรออกแบบถนนสายต่างๆ ให้มี ลักษณะเหมือนกันไปหมด

การออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย จะต้องสร้างแนวแสดงอาณาเขต (Territory) ส่วนบุคคล - ส่วนสาธารณะ ให้แตกต่างกันเห็นได้ชัด อาคารชั้นบนที่ชิดขอบทางเท้าก็ควรออกแบบให้มีส่วนที่ยื่นล้ำออกไปในลักษณะ bay window เพื่อให้ผู้ที่อยู่อาศัยภายในอาคารสามารถกวาดสายตามองเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นบนถนนทั้ง ทางซ้ายทางขวาได้มากที่สุด อนึ่งถนนที่ยาวเกินไป เช่น ถนนบางสายในนิวยอร์ก ซึ่งยาวถึง 300 เมตร ก็ควรตัดลงครึ่งหนึ่งเพื่อสร้างเส้นทางลัดให้เดินสั้นลงและเพิ่มร้านหัวมุมถนนให้มากขึ้น ถนนซึ่งไม่ค่อยมีผู้คนเดินผ่านหรือไม่มีสายตาคอยเฝ้าระวัง มักจะกลายเป็นแหล่งอาชญากรรมของแก๊งวัยรุ่นและพวกมิจฉาชีพ

2.6.2 ความหลากหลาย

ในย่านใจกลางเมือง ควรใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ร้านค้า และแม้กระทั่งอุตสาหกรรมที่ปราศจากมลภาวะ ทั้งนี้ เพื่อให้มีผู้คนผ่านไปผ่านมาจำนวนมากๆ ตลอดเวลา โดยได้ให้เหตุผลว่า อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์นั้น สามารถทำให้สะอาด เงียบ และสวยงามได้จึงไม่จำเป็นต้องแยกตัวออกห่างจากย่านอื่น ๆ

ควรอนุรักษ์อาคารเดิมๆ ไว้ให้มีสัดส่วนมากกว่าอาคารใหม่เพื่อรักษาระดับ เศรษฐกิจท้องถิ่น การสร้างความหนาแน่นของอาคารและผู้คน เพื่อความมีชีวิตชีวาและความหลากหลาย ในย่านใจกลางเมือง โดยเฉพาะเมืองใหญ่ แต่ไม่ใช่การสร้างความแออัด สร้างบรรยากาศของอาคาร หลากๆรูปแบบเกิดบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา ผู้คนก็จะได้พบปะสังสรรค์และช่วยกันสอดส่องดูแลความปลอดภัย

แนวความคิดที่เป็นจุดเด่นของเจน เจคอบส์ ได้แก่

1. การคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้งาน ไม่ใช่ของผู้ออกแบบ
2. การใช้ที่ดินอย่างผสมผสาน ไม่แบ่งแยกอย่างเด็ดขาด
3. การออกแบบให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของสังคม



2.7 สรุปปัจจัยและองค์ประกอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี

ตารางที่ 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีมี 5 ปัจจัยดังนี้

ปัจจัย	องค์ประกอบ
1. เชื่อมระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ	1.1 การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระยะรัศมี 500 เมตร 1.2 มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ 2 ระบบขึ้นไป 1.3 มีการรวมระบบขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกัน
2. มีความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยง	2.1 การสัญจรที่เอื้อต่อการเดินเท้า และทางจักรยาน 2.2 ออกแบบทางเดินเท้าให้เชื่อมต่อไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายย้อนในพื้นที่ 2.3 เพิ่มโครงสร้างทางเดินเท้าให้เชื่อมโยงพื้นที่บริเวณจุดตัด(note)ที่สำคัญของพื้นที่
3. ปลอดภัยในการสัญจร	3.1 ออกแบบทางเดินเท้าให้มีความปลอดภัย มีความสะดวก และบรรยากาศที่น่าดึงดูดต่อการเดิน 3.2 ออกแบบเส้นทางสัญจรให้ได้มาตรฐาน และเหมาะสำหรับการใช้งานของทุกเพศทุกวัย
4. ตอรับการใช้งานที่หลากหลายบนพื้นที่	4.1 ส่งเสริมการใช้งานพื้นที่ และกิจกรรมต่างๆ ให้เต็ม ประสิทธิภาพ ให้มีความหลากหลาย (mixed use) 4.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคาร 4.3 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอกอาคาร 4.4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ 4.5 มีการสร้างรายได้ในพื้นที่ และก่อให้เกิดการสร้างงาน
5. มีลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า	5.1 อนุรักษ์และควบคุมบริบทของอาคาร ไม่ให้ทำลายทัศนียภาพของบริบทพื้นที่เดิม 5.2 ควบคุมความสูง หน้าตาอาคาร โทนมสีอาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดิน 5.3 จัดลำดับความสำคัญของโบราณสถาน อาคารที่มีคุณค่า และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม

บทที่ 3

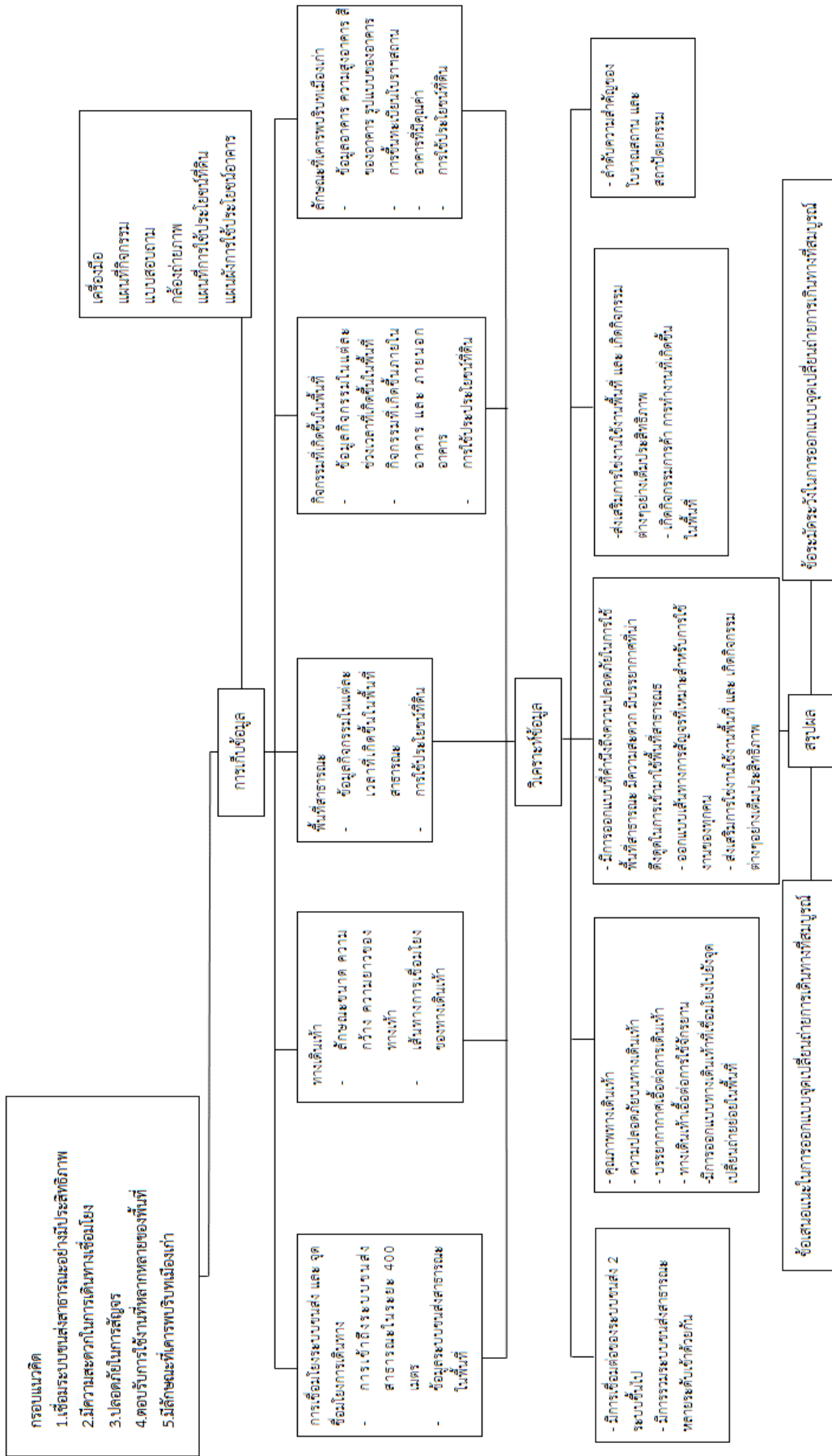
ระเบียบวิธีวิจัย

การดำเนินการเพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรและวิเคราะห์ถึง การเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่เชื่อมต่อ ซึ่งเกิดจากการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่ง สาธารณะ จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง ในด้านแนวทางการ ออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยระเบียบวิธีวิจัยประกอบด้วยกระบวนการวิจัย การเลือก พื้นที่ศึกษา การเก็บข้อมูล การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง การวิเคราะห์ข้อมูล และบทสรุป รวมไปถึงผล การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ขั้นตอนการวิจัย

การศึกษาวิจัยจะอธิบายถึงกระบวนการศึกษาวิจัยโดยละเอียด ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอน การศึกษาข้อมูล ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล และขั้นตอนการสรุปผลของข้อมูล โดยมีรายละเอียด ในการดำเนินการแต่ละขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาและรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ระบบขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ พฤติกรรมของกลุ่มคนรวมไปถึงการใช้พื้นที่ศึกษา
2. สังเคราะห์ทฤษฎีและแนวคิดการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร การใช้ระบบขนส่ง รูปแบบต่างๆ พื้นที่สาธารณะกับพฤติกรรมของกลุ่มคนเพื่อนำไปเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการออกแบบ พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์
3. นำเครื่องมือที่ได้จากการสังเคราะห์ทฤษฎีและแนวคิด มาสรุปเพื่อหาเกณฑ์การพิจารณา ในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์
4. ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา ถึงสภาพทางกายภาพโดยทั่วไป แบบสอบถาม และ สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้ทราบถึงความต้องการการใช้ระบบขนส่ง และการใช้พื้นที่
5. วิเคราะห์ และ สังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้ทราบถึง พฤติกรรมและทัศนคติของกลุ่มคนในการใช้พื้นที่ และใช้ระบบขนส่งในพื้นที่
6. การสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อนำไปสู่แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ สมบูรณ์ที่ตอบรับกับพฤติกรรม และความต้องการของผู้ใช้งาน



(รูปภาพที่ 9 แผนภาพแสดงขั้นตอนการวิจัย)

3.2 การเก็บและรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิจัยแบ่งออกเป็น 5 ประเด็น ซึ่งสามารถสรุปประเด็นของข้อมูล

ลักษณะข้อมูล และ วิธีจัดเก็บข้อมูล สรุปได้ในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2 การเก็บข้อมูล

ประเด็นของข้อมูล	ลักษณะข้อมูล	วิธีจัดเก็บข้อมูล
1.การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง	<ul style="list-style-type: none"> - การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระยะ 500 เมตร - ข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจ - ภาพถ่ายทางอากาศ - แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน - แผนที่โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่
2.ทางเดินเท้า	<ul style="list-style-type: none"> - ลักษณะขนาด ความกว้าง ความยาว ของทางเดินเท้า - เส้นทางการเชื่อมโยงของทางเดินเท้า 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจ - จากการภาพถ่ายพื้นที่ - แผนที่โครงข่ายทางเดินเท้าในพื้นที่
3.พื้นที่สาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลกิจกรรมในพื้นที่แต่ละช่วงเวลา ที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ - กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ - กิจกรรมการค้า และการทำงานที่เกิดขึ้นในพื้นที่ - การใช้ประโยชน์ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจ - แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน - แผนที่แสดงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ - จากการถ่ายภาพพื้นที่
4.กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดขึ้น - กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคาร - กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอกอาคาร - การใช้ประโยชน์ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจ - แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน - แผนที่แสดงกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายใน และภายนอกอาคาร - จากการถ่ายภาพพื้นที่
5.ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลอาคาร - ความสูงอาคาร - สีของอาคาร - รูปแบบอาคาร - การขึ้นทะเบียนโบราณสถาน - อาคารที่มีคุณค่า - การใช้ประโยชน์ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจ - จากภาพถ่ายพื้นที่ และอาคาร - ขนาดของอาคาร - รูปแบบอาคารทางสถาปัตยกรรม - แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในการทำวิจัยขั้นนี้ต้องอาศัยการวิเคราะห์รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิในงานวิจัยได้แก่ การลงพื้นที่สำรวจพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพและกิจกรรมในพื้นที่ รวมทั้งสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้งานระบบขนส่งต่างๆ ในพื้นที่ ข้อมูลทุติยภูมิจะเป็นการศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมและใช้ในการออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย แผนที่รวมทั้งการถ่ายภาพประกอบในงานวิจัย

ตารางที่ 3 ประเภทข้อมูล

ประเภทข้อมูล	ลักษณะข้อมูล	แหล่งที่มาของข้อมูล
ข้อมูลปฐมภูมิ	1.ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ศึกษา 1.1 ประวัติของพื้นที่ 1.2 ทำเลที่ตั้งของพื้นที่ 1.3 การเข้าถึงพื้นที่ 1.4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่	1.จัดทำแผนที่ 2.การสำรวจภาคสนาม
	2.ความคิดเห็นของคนที่ใช้พื้นที่	1.การสำรวจภาคสนาม
ข้อมูลทุติยภูมิ	1.แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 1.1แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี 1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง 1.4 นโยบายของภาครัฐ	1.เอกสาร งานวิจัย และข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง
	2. แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์	1.สังเคราะห์จากเอกสารงานวิจัย และข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง
	3.การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	1.สำนักผังเมือง

3.3 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยคือกลุ่มคนที่ใช้งานในพื้นที่ กลุ่มคนที่มีการใช้การเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในพื้นที่ นักท่องเที่ยว ชุมชนในพื้นที่ สำนักงานเขตพะนงนคร ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ศึกษา เป็นกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องต่อการจัดการภายในพื้นที่ เพื่อสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มคนในการใช้พื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษานี้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการสังเคราะห์แนวคิดและทฤษฎีร่วมกับการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ ที่จะนำไปสู่การนำเสนอแนวคิดการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สมบูรณ์ ตอบรับกับพฤติกรรมของกลุ่มคนที่ใช้งาน โดยเครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษานั้นแบ่งออกเป็น 2 เครื่องมือ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการออกแบบงานวิจัย

การสังเคราะห์แนวคิด ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดในการวิจัยที่นำไปสู่การกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาการเลือกพื้นที่ศึกษา และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

การออกแบบแบบสอบถามกลุ่มคนที่ใช้งานพื้นที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้พื้นที่สาธารณะในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งการใช้พื้นที่สาธารณะในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนั้นได้มาจากการสังเคราะห์และวิเคราะห์จากกรอบแนวคิดในการวิจัย และพื้นที่ที่กลุ่มคนเข้ามาใช้งาน ไปใช้งานที่ได้จากเกณฑ์การพิจารณาในการเลือกพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์

เพื่อสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ศึกษา ที่มีต่อการใช้งานในการเดินทางในระบบการสัญจรต่าง ๆ

2. กรอบในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้งานที่มีต่อการใช้พื้นที่นั้นแบ่ง ออกเป็น 2 ส่วน คือ

2.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัว ในส่วนนี้ผู้ที่ตอบแบบสอบถามจะกรอกข้อมูลส่วนตัว เพื่อใช้จำแนกลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล เช่น เพศ อายุ เป็นต้น

2.2 ส่วนที่ 2 ลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ตามความต้องการของผู้ใช้งาน ระบบขนส่งต่างๆ ในพื้นที่ ในส่วนนี้จะเป็นการสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่เข้ามาใช้งานที่มีต่อพื้นที่ โดยคำถามในส่วนนี้จะเป็นการให้ค่าคะแนนความพึงพอใจพร้อมทั้งให้เหตุผลที่เกี่ยวกับคำถามนั้นๆ โดยคำถามที่ใช้สอบถามความพึงพอใจนี้ ได้มาจากการสังเคราะห์แนวคิดและทฤษฎีแนวทางการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อให้ได้พื้นที่ที่ตรงกับความต้องการ และพฤติกรรมของกลุ่มผู้ใช้งานมากที่สุด นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษา ทบทวนเอกสาร และงานวิจัยต่างๆ เพื่อให้เข้าใจถึงแนวคิด หลักการ รวมไปถึงวิธีการต่าง ๆ ที่ใช้เป็นองค์ความรู้ในการวิจัย เพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์ และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ที่จะนำไปสู่การสรุปผลในลำดับต่อไป ทั้งนี้เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล มีดังต่อไปนี้

1. แบบสอบถามกลุ่มผู้เข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ศึกษา
2. กล้องถ่ายภาพ

3.4 การประมวลผล และ การวิเคราะห์ข้อมูล

นำผลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่ออภิปรายผล และมุ่งหาคำตอบของการวิจัย เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาเสนอแนะเป็นแนวทางการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ตอบรับกับพฤติกรรม

3.4.1 การวิเคราะห์พื้นที่จากแผนผัง

การวิเคราะห์พื้นที่ด้วยแผนผัง ประกอบไปด้วย แผนผังคมนาคมขนส่ง แผนผังอาคาร แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังกิจกรรม เพื่อทำความเข้าใจลักษณะของพื้นที่

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม ประกอบไปด้วย การสำรวจที่ตั้ง การสำรวจพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ และพฤติกรรมของผู้คนที่เข้ามาใช้งานพื้นที่

3.4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ความเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบไปด้วย ความต้องการในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ความต้องการพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ความต้องการรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่

3.4.4 การวิเคราะห์ด้วยการทดลองออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

การวิเคราะห์ด้วยการทดลองออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ประกอบไปด้วย แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโปรแกรมการใช้งานพื้นที่ แนวคิดการออกแบบพื้นที่ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทางเท้า อาคาร บริบทเมืองเก่า ภูมิทัศน์ของพื้นที่ ในโครงการ

3.4.5 การวิเคราะห์ถึงเงื่อนไขและข้อพิจารณาในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

การวิเคราะห์ถึงเงื่อนไขและข้อพิจารณาในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ประกอบด้วย เงื่อนไข ข้อควรระมัดระวังในการออกแบบ การเดินทางในย่านเมืองเก่า ข้อเสนอแนะในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

3.5 การเลือกพื้นที่ศึกษา

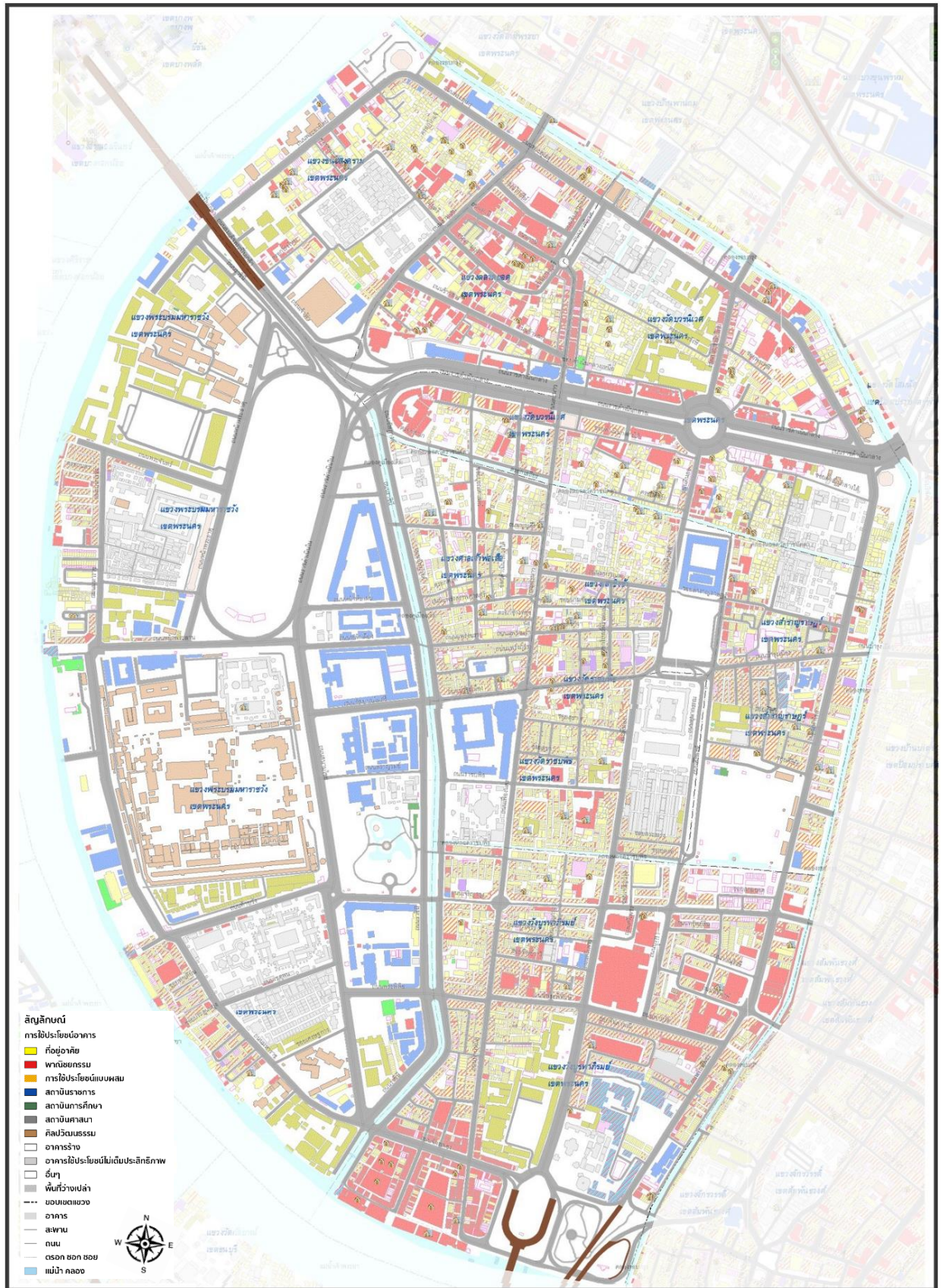
การเลือกพื้นที่ศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ จะเลือกพื้นที่ศึกษาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

3.5.1 พื้นที่ศึกษามีความสำคัญทางประวัติศาสตร์

3.5.2 พื้นที่ศึกษาอยู่ภายใต้แผนพัฒนาขนส่งคมนาคม

3.5.3 พื้นที่มีการเชื่อมโยงคมนาคมสาธารณะ 2 ระบบขึ้นไป

ทั้งนี้จากหลักเกณฑ์การพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา พบว่า พื้นที่ที่ตรงกับหลักเกณฑ์ทั้งหมด คือ พื้นที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เนื่องจากพื้นที่และบริเวณโดยรอบในระยะ 400 เมตร เป็นพื้นที่อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 อีกทั้งยังเป็นพื้นที่เขตเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ และในพื้นที่ยังมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ มีแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้ม สถานีประชาธิปไตย และสายสีม่วง สถานีผ่านฟ้าลีลาศ

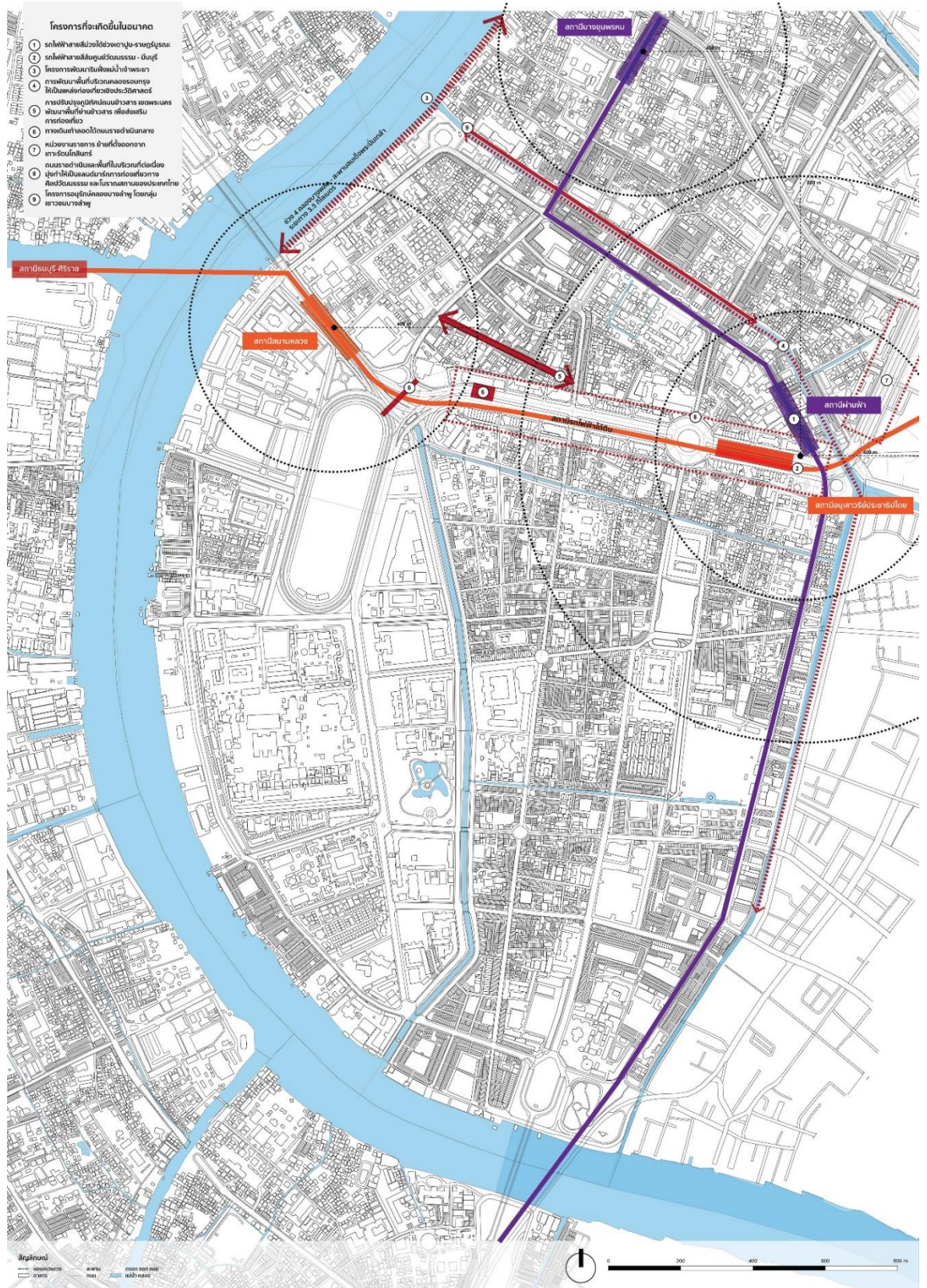


(รูปภาพที่ 10 แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร ตามผังเมืองรวม)



(รูปภาพที่ 11 แผนที่แสดงอาคารสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร)

(สำนักการวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, 2020)



(รูปภาพที่ 12 แผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร)

บทที่ 4

ลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงสภาพพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ ประวัติของพื้นที่ ศึกษาาระบบการคมนาคม การเชื่อมโยงระบบขนส่ง จุดเชื่อมโยงการเดินทาง พื้นที่สาธารณะ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่และลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า ทั้งนี้ยังเป็นการศึกษาแผนพัฒนารถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง เต่าปูน-ราชบุรี และ สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในบริเวณที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของงานวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาพื้นที่บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และบริเวณโดยรอบของพื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ พื้นที่ศึกษาจะตั้งอยู่บริเวณถนนราชดำเนินกลางรวมไปถึงพื้นที่ระยะ 500 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ โดยใช้พื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศเป็นจุดศูนย์กลาง และกำหนดพื้นที่ศึกษาจากจุดศูนย์กลางเป็นระยะทาง 500 เมตร ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และพื้นที่ของเขตพระนคร และเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย

4.1 ลักษณะทางกายภาพ

1. ข้อมูลทางประวัติศาสตร์

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชเสด็จขึ้นครองราชย์ทรงย้ายราชธานีจากฝั่งตะวันตกมายังตะวันออก สถาปนากรุงรัตนโกสินทร์ขึ้น มีการสร้างกำแพงเมือง ป้อมปราการป้องกันพระนคร โดยโปรดเกล้าฯ ให้หรือซากป้อมบางกอกเดิมกับกำแพงเมืองครั้งกรุงธนบุรีลงเพื่อขยายกำแพงเมือง ชุดคูพระนครใหม่และขุดคลองเพิ่ม คลองคูเมืองเดิม ได้ขุดคลองโรงไหมที่มีอยู่เดิมทางด้านทิศเหนือของกรุงรัตนโกสินทร์ และคลองตลาดด้านทิศใต้เชื่อมกันตลอดคลองทำให้กรุงรัตนโกสินทร์มีสภาพเป็น “เกาะเมือง” มีน้ำล้อมรอบคลองรอบกรุง ได้ขุดคลองใหม่เชื่อมระหว่างคลองบางลำพูและคลองโอ่งอ่าง เพื่อเป็นการขยายแนวเขตพระนครออกไป มีคลองเล็ก ๆ เชื่อมคลองรอบกรุงและคลองคูเมืองเดิมสองคลองเรียกว่าคลองหลอด เพราะมีลักษณะแนวตรงเหมือนหลอด ปัจจุบันคือคลองวัดเทพธิดาและคลองวัดราชพิศ ทำให้พื้นที่โครงสร้างของเมืองแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ คือ

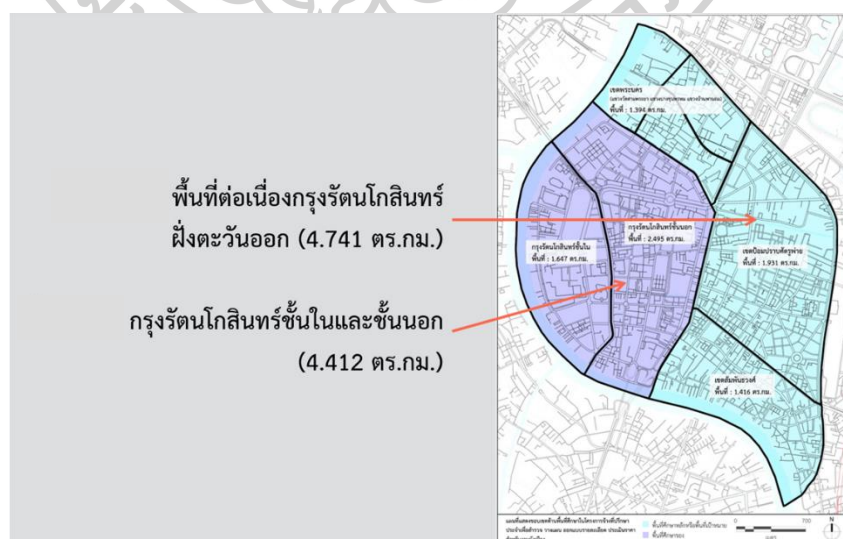
1. กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน คือ เขตกำแพงเมืองเก่า สมัยกรุงธนบุรีระหว่างคูเมืองเดิมกับแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของพระบรมมหาราชวัง

2. กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก คือ ที่ดินระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง ซึ่งเดิมเป็นที่รกร้างหรือเป็นไร่่นามาก่อนเพราะเป็นเขตนอกกำแพงเมือง

สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวซึ่งตรงกับยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมของยุโรปในคริสต์ศตวรรษที่ 19 กรุงรัตนโกสินทร์ซึ่งได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นมณฑล ชื่อ มณฑลกรุงเทพมหานคร มีการปรับปรุงและขยายตัวให้ทันสมัยและทันรับความเปลี่ยนแปลงในยุคนั้น โดยโปรดให้ขยายและปรับปรุงถนนสายเดิม และสร้างถนนราชดำเนินทั้งสายนอก สายกลาง และสายใน เพื่อเชื่อมการติดต่อระหว่างพระราชวังดุสิตที่ทรงสร้างขึ้นใหม่บริเวณทางเหนือกรุงรัตนโกสินทร์และพระบรมมหาราชวัง

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ของกรุงรัตนโกสินทร์ ขยายตัวออกไปโดยปราศจากการวางแผน มีการขยายตัวของชุมชนต่าง ๆ เกิดเป็นย่านธุรกิจ ย่านอุตสาหกรรมย่านเกษตรกรรม พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดตัดถนนและสร้างสะพานเพิ่มเติมจากสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

โดยปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แต่ความเปลี่ยนแปลงนี้มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์ไม่มากนัก ที่ดินรอบนอกคลองคูเมืองเดิมส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ได้แก่ อาคารศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์-พักอาศัย ซึ่งมีการรวมตัวของกิจกรรมประเภทเดียวกัน แบ่งเป็นย่านๆ อย่างชัดเจน อีกทั้งยังมีสถานที่ราชการเพิ่มขึ้นจำนวนมากทั้งหน่วยงานที่ตั้งใหม่และการขยายหน่วยงานเดิม



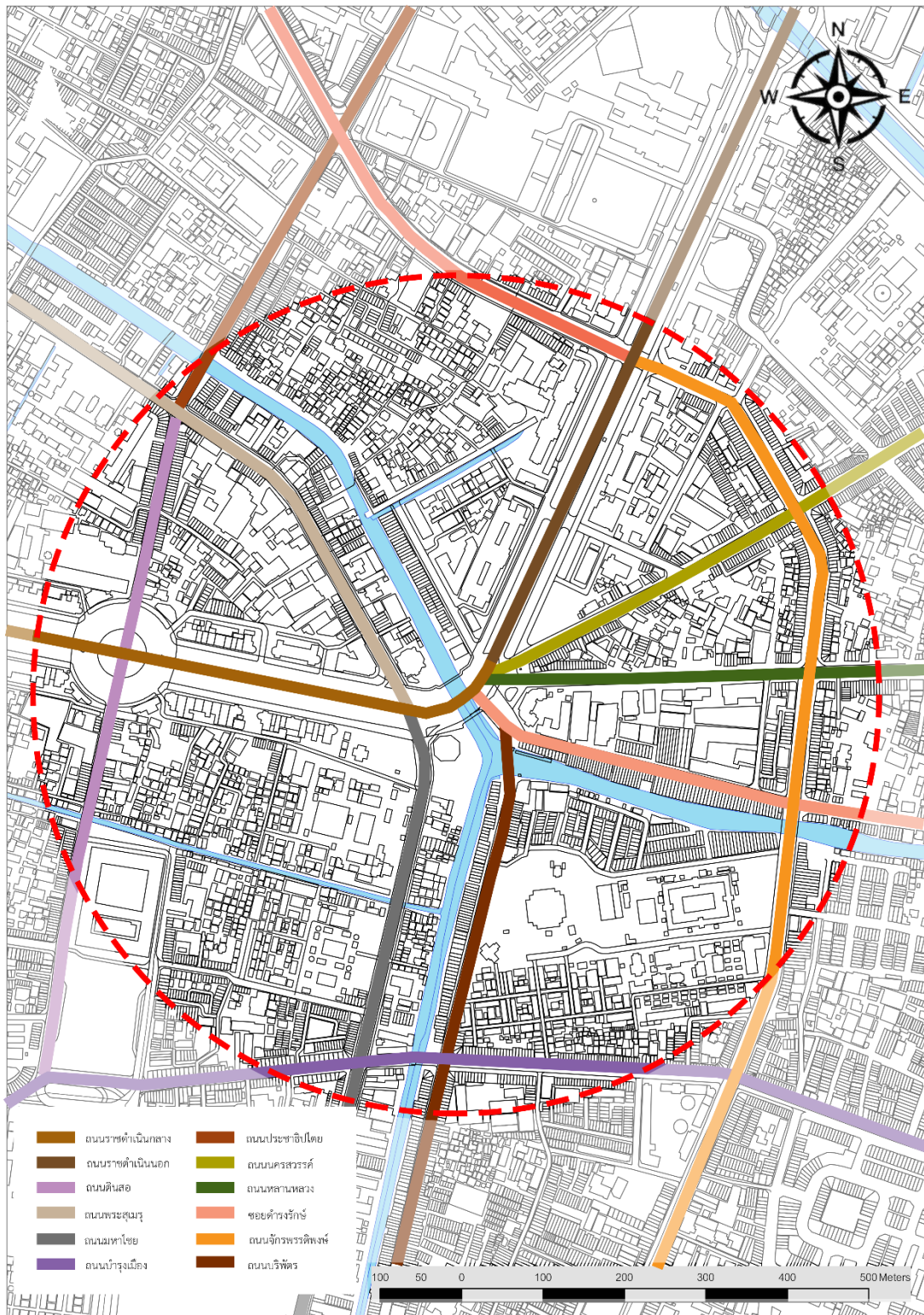
(รูปภาพที่ 13 แสดงพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ ชั้นใน-นอก)

2. ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

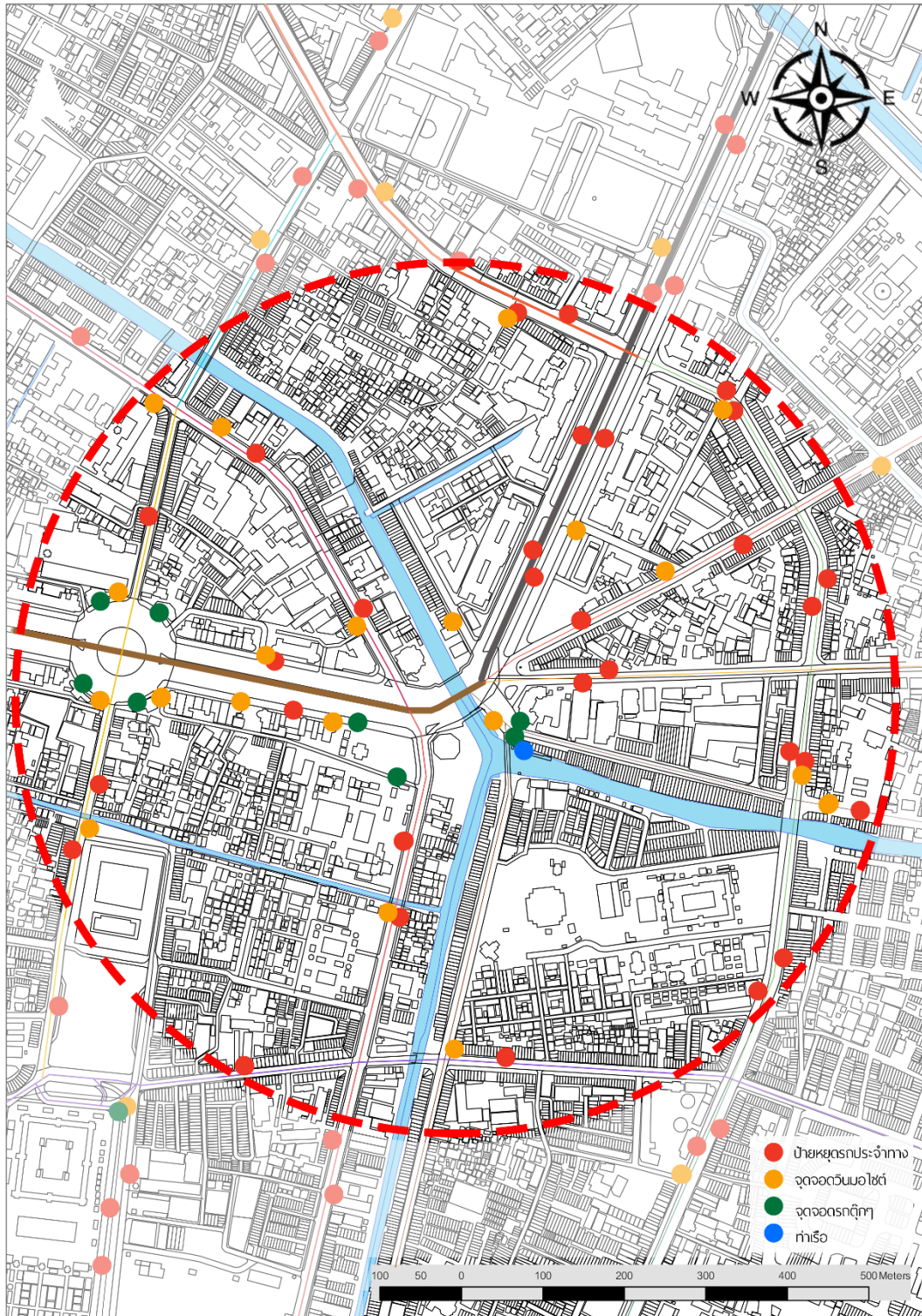
สะพานผ่านฟ้าลีลาศเป็นสะพานเชื่อมระหว่างถนนราชดำเนินกลางกับถนนราชดำเนินนอกเข้าด้วยกันข้ามคลองรอบกรุงช่วงที่เรียกกันว่า คลองบางลำพู หรือคลองโอ่งอ่าง พื้นที่ศึกษา คือพื้นที่โดยรอบสะพานผ่านฟ้าลีลาศในรัศมี 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะตามผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่บริเวณโดยรอบสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ถูกจัดให้เป็นบริเวณอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เขตพื้นที่เมืองเก่า



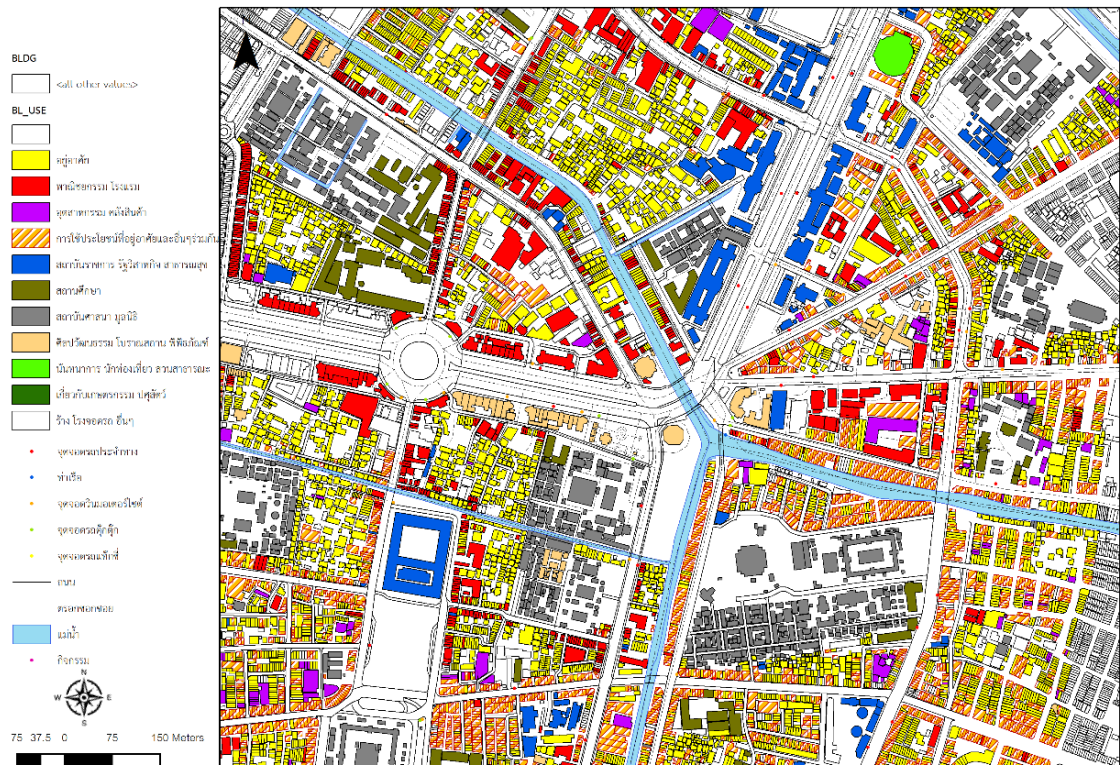
(รูปภาพที่ 14 แผนที่แสดง ขอบเขตพื้นที่ศึกษา)



(รูปภาพที่ 15 การเชื่อมโยงของถนนในพื้นที่ ระยะ 500 เมตร)



(รูปภาพที่ 16 จุดขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ระยะ 500 เมตร



(รูปภาพที่ 17 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในระยะ 500 เมตร)

การศึกษาข้อมูลพื้นที่ของพื้นที่ เช่น การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทางทางเดินเท้า พื้นที่สาธารณะ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ลักษณะที่เคารพบบริบทเมืองเก่าภายในพื้นที่

4.2 การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และ จุดเชื่อมโยงการเดินทาง

สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1.1 ระบบโครงข่ายคมนาคมทางบก

ได้แก่ ระบบถนน ระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน

1.1.1 ถนนสายหลักในพื้นที่ ได้แก่

ถนนราชดำเนินกลาง อยู่ในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก เริ่มจากสะพานผ่านพิภพลีลา ไปทางทิศตะวันออก เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงตลาดยอดกับแขวงบวรนิเวศ ในพื้นที่เขตพระนคร ไปจนถึงตัดกับถนนตะนาวที่แยกคอกวัว จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเดิมผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และป้อมมหากาฬ และสิ้นสุดที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศซึ่งเป็นสะพานข้ามคลองรอบกรุง

ถนนราชดำเนินนอก อยู่นอกพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เริ่มจากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างเขตพระนครกับเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ถือเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างเขตพระนครกับเขตอื่นๆ เพียงเส้นเดียวที่เป็นถนนระหว่างแบ่งเขต ถนนจะตัดกับถนนวิสุทธิกษัตริย์ (ทางแยก จ.ป.ร.) และถนนกรุงเกษม (ทางแยก มัชฌิม) ก่อนข้ามคลองผดุงกรุงเกษมที่สะพานมัฆวานรังสรรค์และเข้าสู่แขวงดุสิต เขตดุสิต ตัดกับถนนพิษณุโลก (ทางแยกสวนมิสกวัน) และมุ่งไปทางทิศเดิมจนไปสิ้นสุดที่แยกหน้าลานพระบรมรูปทรงม้า ตัดกับถนนศรีอยุธยา

ถนนนครสวรรค์ อยู่ในพื้นที่แขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย มีจุดเริ่มต้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ บริเวณแยกผ่านฟ้าลีลาศจากส่วนปลายของถนนราชดำเนินกลาง ทอดผ่านแยกจักรพรรดิพงษ์ ผ่านแยกเทวกรรมข้ามสะพานเทวกรรมรังรักษ์ พื้นที่เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และไปสิ้นสุดลงที่แยกนางเลิ้ง จุดตัดกับถนนพิษณุโลก บริเวณหน้าราชตฤณมัยสมาคม หรือสนามม้านางเลิ้ง พื้นที่เขตดุสิต รวมระยะทางทั้งสิ้น 1.31 กิโลเมตร

ถนนหลานหลวง อยู่ในพื้นที่แขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย เป็นถนนที่มุ่งหน้าสู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเส้นตรง มีจุดเริ่มต้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ผ่านแยกผ่านฟ้าลีลาศ ผ่านถนนจักรพรรดิพงษ์ ที่แยกหลานหลวง จากนั้นตัดกับถนนพะเนียง และตัดกับถนนกรุงเกษมที่แยกสะพานขาว ข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ที่สะพานจตุรภักตร์รังสฤษฎ์ จากนั้นตัดกับถนนลูกหลวงที่เชิงสะพาน ก่อนจะไปสิ้นสุดที่แยกกยมราช จุดตัดกับถนนเพชรบุรี ถนนพิษณุโลก และถนนสวรรคโลก ที่เขตดุสิต รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,550 เมตร

1.1.2 ถนนสายรองในพื้นที่ ได้แก่

ถนนดินสอ ถนนเส้นหนึ่งในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนเสาชิงช้าที่ถนนบำรุงเมือง บริเวณหน้าเทวสถานโบสถ์พราหมณ์ และทอดยาวออกไปยังถนนราชดำเนินกลางผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ไปสิ้นสุดลงที่แยกสะพานวันชาติ เชิงสะพานเฉลิมวันชาติ โดยเป็นถนนที่เป็นเส้นตรงตลอดทั้งสาย มีความยาวทั้งสิ้น 850 เมตร

ถนนพระสุเมรุ เป็นถนนสายหนึ่งในพื้นที่แขวงชนะสงคราม และแขวงบวรนิเวศ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดยชื่อถนนมาจากป้อมพระสุเมรุ ป้อมปราการป้องกันพระนครป้อมแรกรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น เป็นถนนสายสั้น ๆ ที่มีจุดเริ่มต้นที่บริเวณข้างป้อมพระสุเมรุ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของถนนพระอาทิตย์ ในย่านบางลำพู ทอดผ่านแยกบางลำพู ซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนจักรพงษ์และถนนสามเสน จากนั้นทอดผ่านวงเวียนสิบสามห้างเลียบไปกับวัดบวรนิเวศวิหาร

ไปยังแยกสะพานวันชาติ อันเป็นจุดตัดกับถนนดินสอและถนนประชาธิปไตย จากนั้นเป็นเส้นทางโค้ง ไปสิ้นสุดลงที่แยกป้อมมหากาฬ อันเป็นจุดตัดกับถนนราชดำเนินกลาง บริเวณป้อมมหากาฬ และเชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

ถนนมหาไชย เป็นถนนสายหนึ่งในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เริ่มต้นจากถนนราชดำเนินกลางที่สี่แยกป้อมมหากาฬ ในท้องที่แขวงวัดบวรนิเวศ ไปทางทิศใต้ ข้ามคลองหลอดวัดราชนัดดาเข้าสู่ท้องที่แขวงสำราญราษฎร์ ผ่านวัดเทพธิดาราม ตัดกับถนนบำรุงเมือง (สี่แยกสำราญราษฎร์) และถนนหลวง (สามแยกเรือ่นจำ) ข้ามคลองหลอดวัดราชบพิธเข้าสู่ท้องที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ ตัดกับถนนเจริญกรุง (สี่แยกสามยอด) จนกระทั่งไปบรรจบกับถนนพระพิงษ์ ถนนเยาวราช และถนนจักรเพชร (สี่แยกวังบูรพา)

ถนนบำรุงเมือง เป็นถนนสายหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ตั้งต้นจากถนนอัษฎางค์ที่แยกสะพานช้างโรงสี ในพื้นที่เขตพระนคร ไปทางทิศตะวันออก เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงวัดราชบพิธกับแขวงศาลเจ้าพ่อเสือ ตัดกับถนนเฟื่องนคร และถนนตะนาว เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงวัดราชบพิธกับแขวงเสาชิงช้าไปจนถึงเสาชิงช้า จากนั้นตัดกับถนนอนุสาวรีย์ เข้าสู่แขวงสำราญราษฎร์ ตัดกับถนนมหาไชย (แยกสำราญราษฎร์) ข้ามคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง) เข้าสู่แขวงบ้านบาตร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ตัดกับถนนบริพัตร (แยกเมรุพูน) ตัดกับถนนวรจักร และถนนจักรพรรดิพงษ์ (แยกแมนศรี) จากนั้นเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงคลองมหานาคกับแขวงวัดเทพศิรินทร์ ตัดกับถนนยุค 2 (แยกยุค 2) และถนนพลับพลาไชย (แยกอนามัย) ไปจนถึงถนนกรุงเกษม (แยกกษัตริย์ศึก) โดยมีถนนที่ต่อเนื่องต่อไปคือถนนพระรามที่ 1

ถนนประชาธิปไตย เป็นถนนสายหนึ่งในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ตั้งต้นที่ถนนพระสุเมรุแยกสะพานวันชาติ ในพื้นที่เขตพระนคร ไปทางทิศเหนือ ตัดกับถนนวิสุทธิกษัตริย์ (แยกวิสุทธิกษัตริย์) ทอดยาวออกไป สิ้นสุดที่แยกประชาเกษม เชิงสะพานวิศกรรมมณูมาน โดยเป็นถนนเส้นตรงตลอดสาย

ถนนจักรพรรดิพงษ์ เป็นถนนสายหนึ่งในเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร ตั้งต้นที่แยกแมนศรี ในพื้นที่เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ไปทางทิศเหนือ ตัดกับถนนหลานหลวง ที่แยกหลานหลวง ตัดกับถนนนครสวรรค์ ที่แยกจักรพรรดิพงษ์ ทอดยาวออกไป สิ้นสุดที่แยก จ.ปร

ถนนบริพัตร ถนนสายหนึ่งของกรุงเทพมหานคร เป็นถนนที่ตัดตรงในลักษณะขวาง ตัดกับถนนสายอื่นๆ เริ่มต้นตั้งแต่ที่ถนนดำรงรักษ์ บริเวณด้านข้างพิพิธภัณฑสถานพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และเชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ พื้นที่แขวงคลองมหานาค เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย

ทอดผ่านสะพานมหาตไทยอุทิศ ข้ามคลองมหานาค ผ่านวัดสระเกศราชวรมหาวิหาร ผ่านแยกเมรุปูน จุดตัดกับถนนบำรุงเมือง ในพื้นที่แขวงบ้านบาตร จากนั้นตัดผ่านถนนหลวง ที่เชิงสะพานระพีพัฒนาภาค ข้ามคลองรอบกรุง จากนั้นผ่านเชิงสะพานดำรงสถิต ข้ามคลองโอ่งอ่าง บริเวณคลองถม และไปสิ้นสุดที่ถนนเยาวราช บริเวณเชิงสะพานกาญจพันธ์ ใกล้กับเวียงนาครเขมม ที่แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์

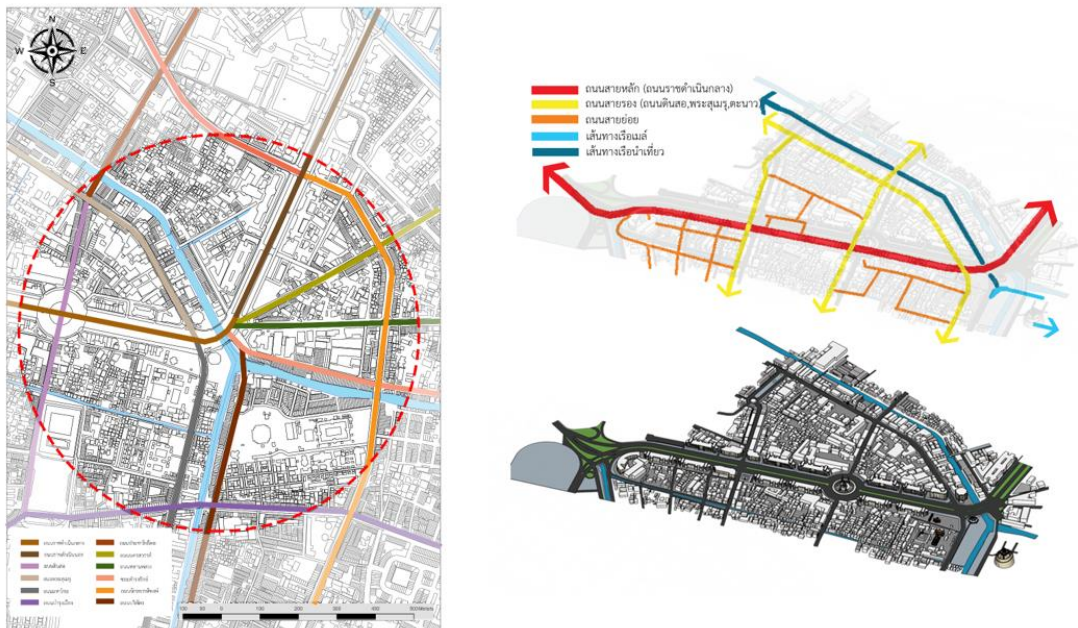
1.1.2 ถนนสายย่อยในพื้นที่ ได้แก่

ซอยดำรงรักษ์ ถนนเส้นหนึ่งของเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร เริ่มต้นตั้งแต่ด้านข้างพิพิธภัณฑสถานพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ถนนราชดำเนิน เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ในพื้นที่แขวงวัดโสมนัส จากนั้นผ่านหน้าวัดสระเกศราชวรมหาวิหาร และตัดผ่านถนนจักรพรรดิพงษ์ บริเวณเชิงสะพานนริศดาร์ส ที่พื้นที่แขวงบ้านบาตร และไปสิ้นสุดลงที่บริเวณตลาดโบ๊เบ๊ ที่จุดตัดกับถนนกรุงเกษม ในพื้นที่แขวงคลองมหานาค

ทั้งนี้ถนนสายหลักที่ผ่านพื้นที่ศึกษามีบทบาททำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมพื้นที่เขตเมือง จากพื้นที่เขตเมืองเก่า กับเขตเมืองใหม่ เป็นเส้นที่ใช้สัญจรจากทิศตะวันออกไปสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางที่ใช้สัญจรจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เช่นกัน ซึ่งในพื้นที่ที่ศึกษามีปริมาณการสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก ซึ่งบ่งบอกได้ว่าพื้นที่มีการเข้าถึงจากพื้นที่อื่นๆได้ดี และเป็นอีกเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออกที่สำคัญ

ในส่วนของถนนสายรองในพื้นที่ศึกษาเป็นโครงข่ายเชื่อมย่านชุมชน และสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในพื้นที่ โดยรองรับการจราจรจากถนนสายหลักของพื้นที่

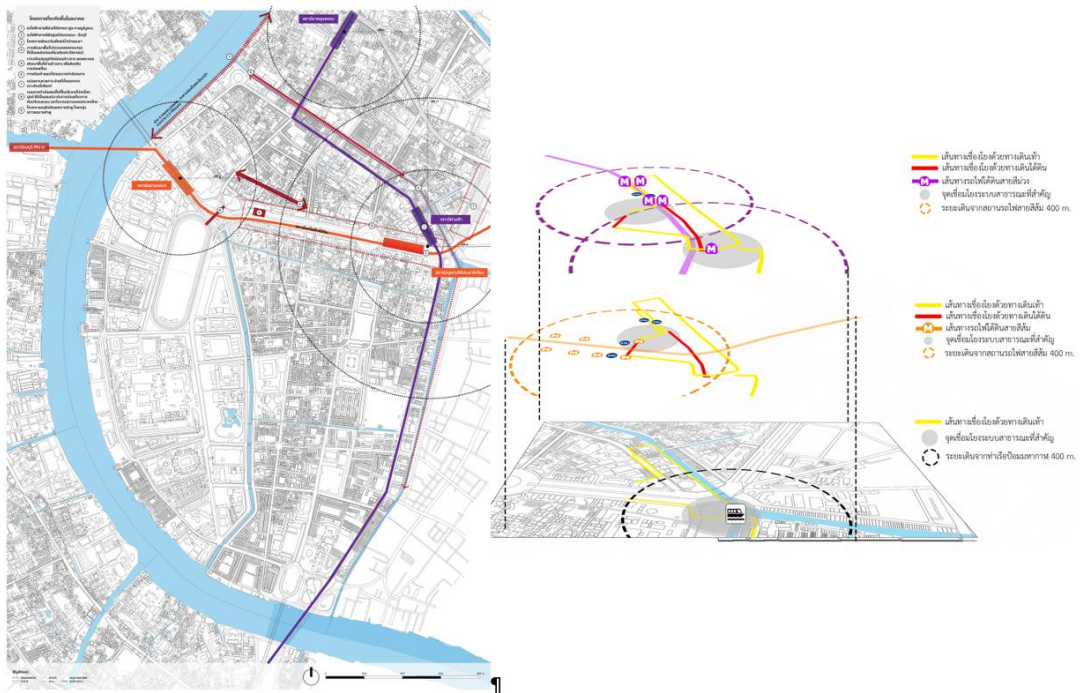
ในส่วนของถนนสายย่อย ในพื้นที่มีความสลับซับซ้อนค่อนข้างมากเนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชนบ้านเรือนของประชาชน เป็นการสัญจรที่เข้าถึงย่านเป็นหลัก โดยทำหน้าที่เป็นถนนสายรองภายในย่านสำหรับการเข้าออกสถานที่ ไปสู่ถนนสายรอง



(รูปภาพที่ 18 แสดงระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่)

1.2 ระบบขนส่งสาธารณะทางราง

รถไฟฟ้า MRT โดยในอนาคตรัฐบาลยังมีแผนในการขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาในพื้นที่ และได้มีการวางแผนที่จะเป็นสถานีของรถไฟฟ้า สถานีสะพานผ่านฟ้า (สายสีม่วง เตาปูน-ราชบุรีณะ) บริเวณสะพานผ่านลีลาศ และสถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย (สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) บริเวณอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย พื้นที่ศึกษาบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งพื้นที่โดยรอบมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ ซึ่งในอนาคตหากมีสถานีรถไฟฟ้าบริเวณดังกล่าวจะทำให้การเข้าถึงสะดวกสบายขึ้น ทำให้ผู้คนเดินทางเข้ามายังพื้นที่ได้อย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และมีแนวโน้มที่จะมีการเข้ามาในพื้นที่ที่มากขึ้น



(รูปภาพที่ 19 แสดงระบบขนส่งสาธารณะทางราง)

1.3 ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ท่าเรือสะพานผ่านฟ้า เป็นท่าเรือในเรือโดยสารคลองแสนแสบ เป็นบริการเรือด่วนในคลองแสนแสบ และคลองมหานาค มีเส้นทางระหว่าง ท่าหน้าวัดศรีบุญเรือง ในเขตบางกะปิ จนถึงท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยมีจุดต่อเรือที่ท่าประตุน้ำ รวม 28 ท่าเรือ เส้นทางการเดินทางเรือมีความยาวประมาณ 18 กิโลเมตร ดำเนินงานโดยกลุ่มเรือหางยาวที่รวมตัวกัน



(รูปภาพที่ 20 แผนที่แสดง ท่าเรือในเรือโดยสารคลองแสนแสบ)

1.4 ระบบทางเดินเท้า

มีโครงข่ายทางเดินเท้าที่เชื่อมโยงและสามารถเดินได้ครอบคลุม เส้นทางทางเดินเท้ามีการเชื่อมกับชุมชนและสถานที่สำคัญ รวมไปถึงเชื่อมโยงไปยังพื้นที่สาธารณะของพื้นที่

โดยในระยะรัศมี 100 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ครอบคลุมสถานที่สำคัญและชุมชนดังนี้

- 1.ป้อมมหากาฬ 2.หอศิลป์สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ 3.ลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์ 4.พิพิธภัณฑ์พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ไม่ผ่านชุมชน

ระยะรัศมี 200 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ครอบคลุมสถานที่สำคัญและชุมชนดังนี้

- 1.วัดราชนันทารามวรวิหาร 2.โลหะปราสาท 3.นิทรรศน์รัตนโกสินทร์ 4.ชุมชนตรอกโรงไม้ 5.ชุมชนผ่านฟ้าลีลาศ

ระยะรัศมี 300 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ครอบคลุมสถานที่สำคัญและชุมชนดังนี้

- 1.วัดสระเกศ (ภูเขาทอง) 2.มูลนิธิเจ้าพระยาธรรมศักดิ์ 3.วัดปริณายกวรวิหาร 4.ชุมชนหลังวัดราชนันทดา

ระยะรัศมี 400 เมตร จากสะพานผ่านฟ้า ครอบคลุมสถานที่สำคัญและชุมชนดังนี้

- 1.อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย 2.วัดเทพธิดารามวรวิหาร 3.พิพิธภัณฑ์สุนทรภู่ 4.ชุมชนวัดราชนันทดา 5.ชุมชนบ้านพาดม 6.ชุมชนจักรพรรดิพงษ์ 7.ชุมชนวัดสระเกศ

ระยะรัศมี 500 เมตร จากสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ครอบคลุมสถานที่สำคัญและชุมชนดังนี้

- 1.ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2.ชุมชนวังกรมพระสมมตอมรินทร์

4.3 ทางเดินเท้า

สภาพกายภาพทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา จากการสำรวจโดยภาพรวมส่วนมากมีคุณภาพ “ค่อนข้างดี” สภาพความกว้างทางเดินเท้าเพียงพอกับปริมาณคนเดินเท้าในปัจจุบัน พื้นที่ทางเท้าในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีความกว้างตั้งแต่ 1 เมตร ไปจนถึง 5 เมตร

ถนนราชดำเนินกลาง ขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 4-5 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนราชดำเนินกลางเป็นขนาดทางเดินเท้าที่กว้าง มีต้นไม้ให้ร่มเงา มีจุดให้นั่งพักได้ร่มไม้ มีจุดจอดรถเมล์ ทางเดินเท้าของถนนราชดำเนินกลางจะทอดยาวจากอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยไปสิ้นสุดบริเวณแยกก่อนก่อนถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

ถนนราชดำเนินนอก ขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 4-5 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนราชดำเนินกลางเป็นขนาดทางเดินเท้าที่กว้าง มีจุดรอรถเมล์ทางเดินเท้าของถนนราชดำเนินนอกจะทอดยาวจากแยกสะพานผ่านฟ้าลีลาศไปสิ้นสุดบริเวณแยกสะพานมัฆวานรังสรรค์

ถนนนครสวรรค์ ขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 3 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนนครสวรรค์มีต้นไม้ให้ร่มเงา มีจุดรอรถเมล์ ทางเดินเท้าของถนนนครสวรรค์จะทอดยาวจากแยกสะพานผ่านฟ้าลีลาศไปสิ้นสุดที่จักรพรรดิพงษ์

ถนนหลานหลวง ขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 3 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนนครสวรรค์มีต้นไม้ให้ร่มเงา มีจุดรอรถเมล์ ทางเดินเท้าของถนนหลานหลวงจะทอดยาวจากแยกสะพานผ่านฟ้าลีลาศไปสิ้นสุดที่แยกหลานหลวง

ถนนดินสอ ขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนนครสวรรค์มีต้นไม้ให้ร่มเงา ทางเดินเท้าของถนนดินสอเริ่มจากแยกสะพานวันชาติสิ้นสุดแยกเสาชิงช้า

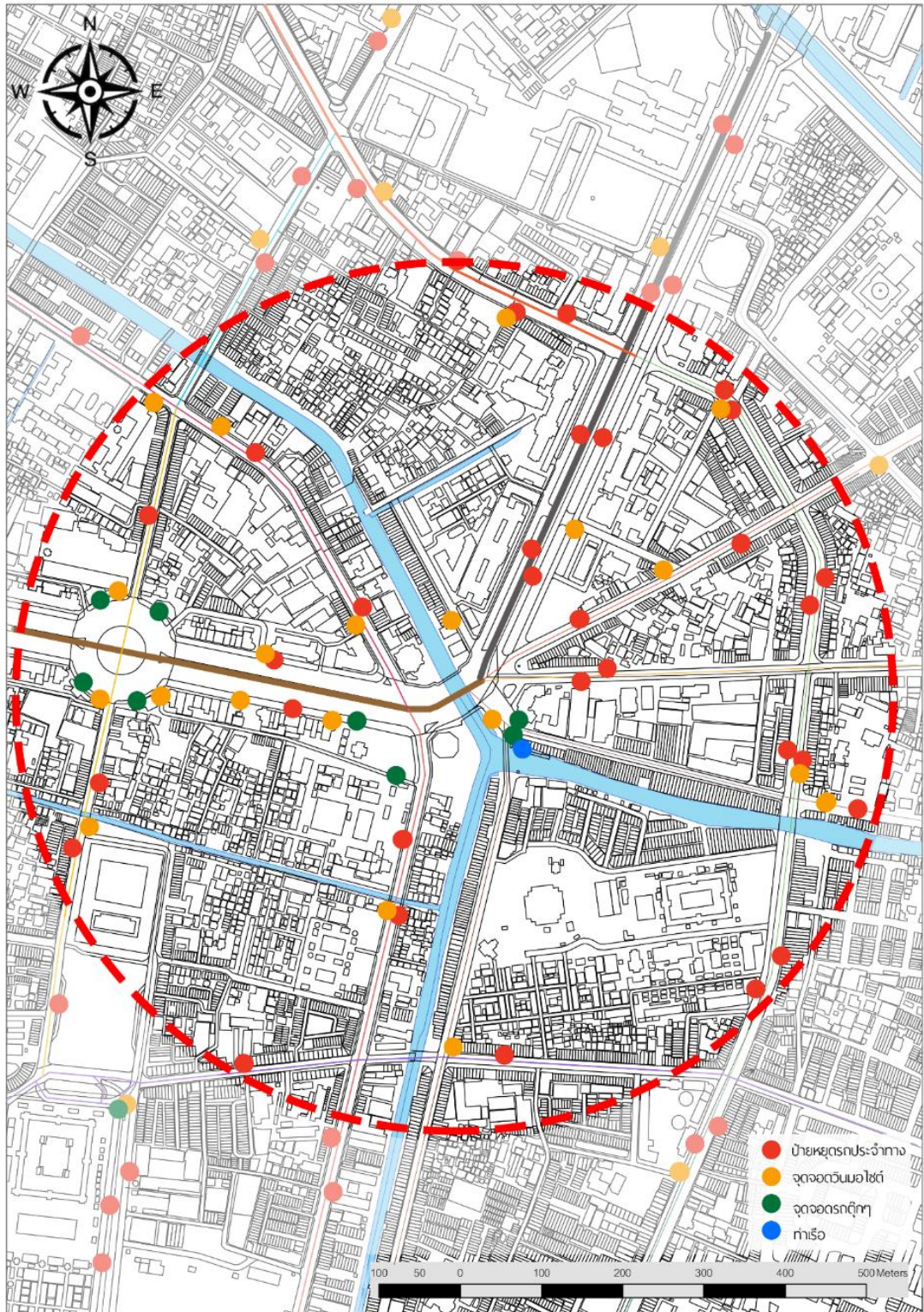
ถนนพระสุเมรุ ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนพระสุเมรุมีต้นไม้ให้ร่มเงา ทางเดินเท้าของถนนพระสุเมรุเริ่มจากแยกหน้าหอศิลปวัฒนธรรมเจ้าศิริกิติ์พระบรมราชินีนาถสิ้นสุดแยกสะพานวันชาติ

ถนนมหาไชย ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 1-2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนมหาไชยมีต้นไม้ให้ร่มเงา มีจุดรอรถเมล์ ทางเดินเท้าของถนนมหาไชยจะทอดยาวจากป้อมมหากาฬ สิ้นสุดแยกสำราญราษฎร์

ถนนประชาธิปไตย ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนประชาธิปไตยมีต้นไม้ให้ร่มเงา มีจุดรอรถเมล์ ทางเดินเท้าของถนนประชาธิปไตยจะทอดยาวจากสะพานวันชาติ สิ้นสุดแยกวิสุทธิกษัตริย์

ถนนบริพัตร ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณถนนบริพัตรมีต้นไม้ให้ร่มเงา ทางเดินเท้าของถนนบริพัตรเริ่มจากสะพานมหาไถยอุทิศ สิ้นสุดแยกสะพานสมเด็จพระमारค

ซอยดำรงรักษ์ ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร โดยลักษณะของทางเดินเท้าบริเวณซอยดำรงรักษ์มีต้นไม้ให้ร่มเงา ทางเดินเท้าของซอยดำรงรักษ์จะทอดยาวจากแยกสะพานผ่านฟ้าลีลาศ สิ้นสุดแยกสะพานนริศดำรงค์



(รูปภาพที่ 21 แผนที่แสดงจุดขนส่งสาธารณะ)

4.4 พื้นที่สาธารณะ

พื้นที่สาธารณะเป็นสถานที่ที่ผู้คนสามารถเข้าถึง ไม่จะเป็น ถนน ทางเท้า สวนสาธารณะ ตลาด ลาน วัด หอศิลป์ ห้องสมุดสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ บางพื้นที่มีข้อจำกัดในการใช้งาน และอื่นๆ ซึ่งได้รับการพิจารณาว่าเป็นพื้นที่สาธารณะ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะในแต่ละช่วงเวลาพื้นที่สาธารณะในขอบเขตพื้นที่ศึกษา

4.4.1 ทางเดินเท้า ทางเดินเท้ามีบทบาทที่สำคัญต่อเมือง โดยทำหน้าที่หลักเป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญของเมือง เชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกันทำให้สามารถเข้าถึงส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้ง่ายเช่นเดียวกับถนน ในเมืองที่มีการพัฒนาทางเดินเท้าที่ดีจะมีระบบทางทางเดินที่เชื่อมต่อบริเวณสาธารณะทั้งหมดของเมือง (ถนนอมศักดิ์ แก้วเขียว, 2536)

4.4.1.1 ทางเดินเท้าบริเวณถนนราชดำเนินกลาง มีขนาดกว่า 5 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงา และมีพื้นที่ที่นั่งบริเวณใต้ต้นไม้ มีจุดจอดรถเมล์ แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวบริเวณถนนราชดำเนินกลาง ด้านบนกิจกรรมหลักเป็นเพียงการเดินไปยังพื้นที่อื่น ๆ ในช่วงเวลากลางวันมีหาบเร่แผงลอยขายอาหารเป็นส่วนน้อย ช่วงเวลากลางคืนกิจกรรมหลักมีเพียงผู้คนใช้งานเพียงการเดินไปยังพื้นที่ต่างๆ ไม่มีกิจกรรมอื่น

4.4.1.2 ทางเดินเท้าบริเวณถนนราชดำเนินนอก มีขนาดกว่า 5 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวบริเวณถนนราชดำเนินนอกโดยรอบเป็นสถานที่ราชการเป็นส่วนมาก กิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าวจึงมีเพียงการเดินไปยังพื้นที่อื่นๆ และจอดรถเมล์ในช่วงเวลากลางวันและช่วงเวลากลางคืน จึงมีกิจกรรมเพียงการเดินไปยังพื้นที่ต่างๆ และจอดรถเมล์

4.4.1.3 ทางเดินเท้าบริเวณถนนนครสวรรค์ มีขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 3 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ พื้นที่ทางเท้าบริเวณดังกล่าวโดยส่วนมากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงกลางวันและกลางคืนใช้เป็นพื้นที่สำหรับเดินเท้าเพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ในบริเวณโดยรอบ เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่อยู่อาศัย สถานีตำรวจ และกิจการอื่น ๆ

4.4.1.4 ทางเดินเท้าบริเวณถนนหลานหลวง มีขนาดกว่า 3 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวบริเวณถนนหลานหลวงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นสถานที่ทำงานเป็นส่วนมาก กิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าวจึงมีเพียงการเดินไปยังพื้นที่อื่นๆ และจอดรถเมล์ในช่วงเวลากลางวันและช่วงเวลากลางคืน จึงมีกิจกรรมเพียงการเดินไปยังพื้นที่ต่างๆ และจอดรถเมล์

4.4.1.5 ทางเดินเท้าบริเวณถนนดินสอ มีขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 2 เมตร ทางเท้าบริเวณถนนดินสอทางด้านทิศเหนือของอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์แต่ไม่มีที่พักรถจักรยาน กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวัน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ และบริเวณทางเดินเท้าบริเวณหน้าโรงเรียนสตรีวิทยามีหาบเร่แผงลอย กิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนมีกิจกรรมเพียงการเดินไปยังพื้นที่ต่างๆ

ทางเท้าบริเวณถนนดินสอทางด้านทิศใต้ของอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ที่มีที่พักรถในบางจุด กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวัน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยบริเวณบนทางเท้า กิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยบริเวณบนทางเท้า

4.4.1.6 ทางเดินเท้าบริเวณถนนพระสุเมรุ มีขนาดความกว้างของทางเดินเท้า 2 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์แต่ไม่มีที่พักรถ กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวันและกลางคืน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยในบางจุดของทางเดินเท้า

4.4.1.7 ทางเดินเท้าบริเวณถนนมหาไชย ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ที่มีที่พักรถ กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวันและกลางคืน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ และมีการตั้งโต๊ะของร้านอาหารบนทางเท้า

4.4.1.8 ทางเดินเท้าบริเวณถนนประชาธิปไตย ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงามีจุดจอดรถเมล์ที่มีที่พักรถ กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวัน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยบริเวณบนทางเท้า กิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่น ๆ

4.4.1.9 ทางเดินเท้าบริเวณถนนบริพัตร ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงา กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวัน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยขายอาหารบริเวณบนทางเท้าโดยส่วนมากอยู่บริเวณทั้งสองฝั่งทางเดินเท้าวัดสระเกษ กิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่นๆ

4.4.1.10 ทางเดินเท้าบริเวณซอยดำรงรักษ์ ขนาดความกว้างทางเดินเท้า 2 เมตร มีต้นไม้ให้ร่มเงา กิจกรรมบนทางเท้าในช่วงตอนกลางวัน กิจกรรมหลักใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่น ๆ การค้าขายหาบเร่แผงลอยขายอาหาร กิจกรรมในช่วงเวลากลางคืนใช้เป็นการสัญจรไปยังพื้นที่อื่น ๆ

4.4.2 ลานในเมือง หรือ พื้นที่เปิดโล่งในเมือง

ลานหรือพื้นที่โล่งในเมือง จะเป็นบริเวณซึ่งรวมผู้คนเข้ามาทำกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความเข้มข้นสูง เช่น การค้าขาย แต่การใช้ประโยชน์ของลานสาธารณะมีหลากหลายรูปแบบเพื่อการค้า เพื่อกิจกรรมทางสังคม เพื่อการนันทนาการ เพื่อการวะ เพื่อเน้นให้เห็นความสำคัญในพื้นที่ เพื่อผลทางด้านกรมมองเห็นในด้านความงาม

4.4.2.1 ลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์

เป็นลานที่ประดิษฐานพระบรมราชานุสาวรีย์ของ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 3 ซึ่งคณะกรรมการจัดงานเฉลิมพระเกียรติได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์ พร้อมสร้างพลับพลารับพระราชอาคันตุกะ และเป็นที่ตั้งพลับพลารับแขกบ้านแขกเมืองได้รับพระราชทานนามว่า "ลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์" และกำหนดให้วันที่

31 มีนาคม ของทุกปีเป็นวันมหาเจษฎาบดินทร์และเป็นงานรัฐพิธี ลานนี้สร้างมาเพื่อการคารวะ ศรัทธา โดยลานเป็นลานเปิดโล่งบริเวณด้านหน้า มีการใช้งานค่อนข้างต่ำทั้งช่วงกลางวันและช่วง กลางคืน เนื่องจากเป็นลานที่มีข้อจำกัดในการใช้งานโดยส่วนมาก

4.4.3. สวนสาธารณะ

สถานที่ที่เพื่อใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สำหรับประชาชนทุกเพศทุกวัย โดยไม่มีการเก็บ ค่าบริการใด ๆ และมีการตกแต่งพื้นที่ไว้อย่างสวยงาม ประกอบด้วย ต้นไม้ ทั้งไม้ดอก ไม้ประดับ สระน้ำ สนามหญ้า นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนองความต้องการของประชาชน รวมทั้งมีการจัดกิจกรรมใน

4.4.3.1 สวนสาธารณะป้อมมหากาฬ

ในอดีตที่ตั้งด้านหนึ่งของป้อมเป็นที่อยู่ของชุมชน เป็นชุมชนที่มีชื่อเสียงด้านลิเกโบราณ รวมถึงเป็นแหล่งจำหน่ายดอกไม้ไฟ หรือพลุต่างๆ โดยเป็นแหล่งซื้อขายที่ได้รับความนิยมโดยเฉพาะ ในวันลอยกระทง โดยชุมชนป้อมมหากาฬ โดยเริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 หลังจากทีคณะรัฐบาล ต้องการปรับปรุงภูมิทัศน์ และปรับพื้นที่ให้เป็นสวนสาธารณะ มีการรื้อถอนบ้านเรือนต่างๆ ออกไปเรื่อยๆ จนกระทั่งเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2561 กรุงเทพมหานครได้เปิดสวนสาธารณะแห่งใหม่ คือ สวนป้อมมหากาฬ โดยในปัจจุบันสวนสาธารณะป้อมมหากาฬ มีการใช้งานค่อนข้างต่ำทั้งช่วง กลางวันและช่วงกลางคืน เนื่องจากสวนสาธารณะเป็นพื้นที่ปิด ทำให้ไม่เอื้อต่อการเข้ามาใช้งาน สวนสาธารณะ

4.4.4 ศาสนสถาน

สิ่งก่อสร้างหรือพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์ที่ออกแบบมาให้ปัจเจกหรือกลุ่มคนเข้ามาประกอบ การแสดงออกซึ่งการเคารพ อุทิศตน หรือศึกษาทางศาสนา สิ่งก่อสร้างศาสนสถานที่ยังสร้างขึ้นเพื่อให้ ศาสนิกชนใช้ประกอบกรบูชาในทางศาสนาและความเชื่อ เป็นสถานที่บูชาสำหรับศาสนิกชนผู้มา เยือนหน้าที่ในทางศาสนา เพื่อเป็นพื้นที่พบปะพูดคุย และร่วมกิจกรรมทางด้านศาสนาและประเพณี เป็นที่อยู่อาศัยของนักบวช อีกทั้งศาสนสถานยังเป็นพื้นที่สาธารณะอีกด้วย ศาสนสถานบางแห่งยัง เป็นสถานที่ท่องเที่ยว

4.4.4.1 วัดราชนั้ดดารามวรวิหาร

ตั้งอยู่ใกล้กับป้อมมหากาฬ ติดกับลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์ เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ใกล้กับวัดเทพธิดาราม ขึ้นทะเบียนโบราณสถานเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2492 ภายในวัดมี โลหะปราสาท ซึ่งเป็นโลหะปราสาทแห่งเดียวในประเทศไทยและแห่งเดียวในโลก กิจกรรมในช่วง กลางวันเป็นศาสนสถาน และสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งมีตลาดพระเครื่อง ในช่วงเวลากลางคืน กิจกรรมในพื้นที่เป็นศาสนสถาน

4.4.4.2 วัดเทพธิดารามวรวิหาร

ตั้งอยู่ริมถนนมหาไชยใกล้วัดราชนันทดา หันหน้าออกสู่คลองรอบกรุง วัดเทพธิดารามมีสถาปัตยกรรมเป็นแบบจีน อีกทั้งสุนทรภู่เคยมาจำพรรษาที่นี่ ปัจจุบันวัดเทพธิดารามได้เก็บรวบรวมเครื่องอัฐบริขารในกุฏิสุนทรภู่ และเปิดเป็นพิพิธภัณฑ์ มีรูปปั้นหมู่ภิกษุณีในพระวิหาร หล่อด้วยดีบุก กิจกรรมในช่วงกลางวันเป็น ศาสนสถาน และสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งมีตลาดพระเครื่อง ในช่วงเวลา กลางคืนกิจกรรมในพื้นที่เป็น ศาสนสถาน

4.4.4.3 วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร

ตั้งอยู่เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร เป็นวัดเก่าแก่สมัยกรุงศรีอยุธยา เป็นวัดที่มีความงดงามมาก มีจุดเด่นคือ พระบรมบรรพต หรือที่เรียกกันว่าภูเขาทอง กิจกรรมในช่วงกลางวันเป็นศาสนสถาน และสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งมีตลาดพระเครื่อง ในช่วงเวลา กลางคืนกิจกรรมในพื้นที่เป็นศาสนสถาน อีกทั้งยังมีงานเทศกาลงานภูเขาทอง เป็นเทศกาลงานวัดจัดขึ้นต่อเนื่องมายาวนาน ช่วงเดียวกับวันลอยกระทง ตอนกลางวันทางวัดจะเปิดให้ประชาชนขึ้นไปกราบไหว้พระบรมสารีริกธาตุ ปิดทองพระบรมสารีริกธาตุ ชมพระบรมบรรพตที่ชั้นบนสุด พร้อมชมความงามของพระพุทธรูปและภาพเขียนจิตรกรรมฝาผนังในพระอุโบสถ ส่วนตอนกลางคืนจะจัดเป็นงานวัดในบริเวณวัด

4.4.4.4 วัดปรีณายกวรวิหาร

อาณาเขตวัด ทิศเหนือจดคูบดินทร์นายก ทิศใต้จดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ทิศตะวันออกจดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ทิศตะวันตกจดถนนปรีณายก สิ่งก่อสร้างสำคัญภายในวัด มีเพียง พระอุโบสถ และศาลาการเปรียญ และบริเวณด้านข้างล้อมรอบไปด้วยโรงเรียนอนุบาลวัดปรีณายก กิจกรรมในช่วงกลางวันและกลางคืนคือพื้นที่เป็นศาสนสถาน

4.4.5. พิพิธภัณฑ์ หอศิลป์

พิพิธภัณฑ์และหอศิลป์ ถือเป็นพื้นที่สาธารณะ เพราะพื้นที่สาธารณะหมายถึงสถานที่ผู้คนสามารถเข้าถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

4.4.5.1 หอศิลป์สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ

ตั้งอยู่ที่ถนนราชดำเนินกลาง แขวงวัดบวรนิเวศ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร หอศิลป์จัดแสดงนิทรรศการของศิลปินไทย โดยเฉพาะศิลปินรุ่นใหม่ที่มีผลงานดีเด่นแต่ยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย ตลอดจนศิลปินอาวุโสที่ได้รับการยกย่อง สลับสับเปลี่ยนจัดแสดงนิทรรศการหมุนเวียนตลอดปี โดยเข้าชมได้ในช่วงเวลากลางวันและมีการเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าชม ด้านหน้าหอศิลป์ยังมีลานโล่งการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ และมีคาเฟ่บริเวณลานหน้าอาคารหอศิลป์ และมีร้านจำหน่ายของ ศิลปะ

4.4.5.2 พิพิธภัณฑสถานพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว

ตั้งอยู่ในอาคารกรมโยธาธิการเดิม บริเวณสี่แยกผ่านฟ้า เขตพระนคร สถาบันพระปกเกล้าได้บูรณะเพื่อจัดทำเป็นพิพิธภัณฑสถานจัดแสดงพระราชประวัติ พระราชกรณียกิจ ภาพถ่าย เครื่องใช้ส่วนพระองค์ เปิดให้เข้าช่วงเวลากลางวัน มีการเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าชม

4.4.5.3 นิทรรศน์รัตนโกสินทร์

อาคารบริเวณถนนราชดำเนินกลาง อยู่ถัดจากลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์ เป็นอาคารบริเวณถนนราชดำเนินกลาง ในนิทรรศน์รัตนโกสินทร์ จัดแสดงประวัติความเป็นมาของกรุงรัตนโกสินทร์ โดยอยู่ในความดูแลของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ หากต้องการเข้าชมมีค่าใช้จ่าย โดยแบ่งรอบเป็นรอบเช้าและรอบบ่าย ภายในอาคารมีห้องสำหรับอ่านหนังสือเข้าใช้งานฟรี และมีร้านค้าให้บริการภายในอาคาร

4.4.5.4 พิพิธภัณฑสถานสุทรภู่

พิพิธภัณฑสถานสุทรภู่ ตั้งอยู่ที่ วัดเทพธิดารามวรวิหาร เคยเป็นที่พำนักของสุนทรภู่กวีเอกแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ เมื่อบวชเป็นพระภิกษุ ปัจจุบันวัดเทพธิดารามได้เก็บรวบรวมเครื่องอัฐบริขารในกุฏิสุนทรภู่ และเปิดเป็นพิพิธภัณฑสถาน พื้นที่ประวัติศาสตร์มีชีวิต ที่ท่านสุนทรภู่ได้รังสรรค์ผลงานไว้มากมาย เช่น เรื่องพระอภัยมณี ให้กับคนรุ่นหลังได้เยี่ยมชม โดยมีการเปิดให้เข้าชมในช่วงเวลากลางวัน

4.4.5.5 บ้านเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี

ตั้งอยู่ที่ริมถนนนครสวรรค์แห่งนี้ เป็นบ้านแบบยุโรปยุคสยามใหม่ สร้างให้เป็นเรือนหอของเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี กับ นางสาวถวิล ลูกสาวคนโต เมื่อร้อยกว่าปีที่แล้ว แรกสร้าง เป็นตึกครึ่งไม้ครึ่งปูน 2 ชั้น มีการบูรณะต่อเติมในภายหลัง ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นองค์กรระหว่างประเทศด้านศิลปะ คือมูลนิธิ Bangkok 1899 โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การสร้างบรรยากาศที่อบอุ่น เป็นกันเอง และให้ทุกคนรู้สึกสบายใจในการเข้ามาในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะของ Bangkok 1899 สนับสนุนให้บุคคลทั่วไปได้ค้นหากิจกรรมและการใช้ชีวิตในเวลาว่าง คือการให้บุคคลต่างๆ ได้เข้ามาใช้เวลาร่วมกัน ใช้เวลาไปกับศิลปะ การพูดคุยแลกเปลี่ยน เป็นพื้นที่จัดแสดงงานทางด้านศิลปะ ภายในมีคาเฟ่เป็นที่พักให้กับที่พักให้กับศิลปินนานาชาติ พื้นเป็นพื้นที่จัดงานอีเวนท์

4.5 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

4.5.1 ข้อมูลกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดขึ้น

ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ของแต่ละช่วงเวลาเกี่ยวกับการอยู่อาศัย การค้าขาย และกิจกรรมที่เกี่ยวกับโรงแรม/ที่พัก ที่เป็นกิจกรรมท่องเที่ยวของพื้นที่ โดยช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องกับการอยู่อาศัยจะเป็นช่วงเวลาเช้า และจะออกจากบ้านเพื่อทำงาน ตอนเย็นก็จะกลับเข้าบ้านอีกครั้ง ส่วนช่วงเวลากิจกรรมที่เกี่ยวกับพาณิชยกรรม ค้าขาย โรงแรม/ที่พัก ซึ่งจะเกิดกิจกรรมตลอดทั้งวัน ส่วนช่วงเวลากิจกรรมที่เกี่ยวกับสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา จะเป็นช่วงเวลาเช้าและกลางวัน เพื่อทำงาน ตอนเย็นก็จะกลับออกจากสำนักงาน และส่วนกิจกรรมที่เกี่ยวกับนันทนาการพิพิธภัณฑ์ ศิลปวัฒนธรรม ช่วงเวลาจะเกิดขึ้นช่วงเวลากลางวันและตอนเย็น

ตารางที่ 4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

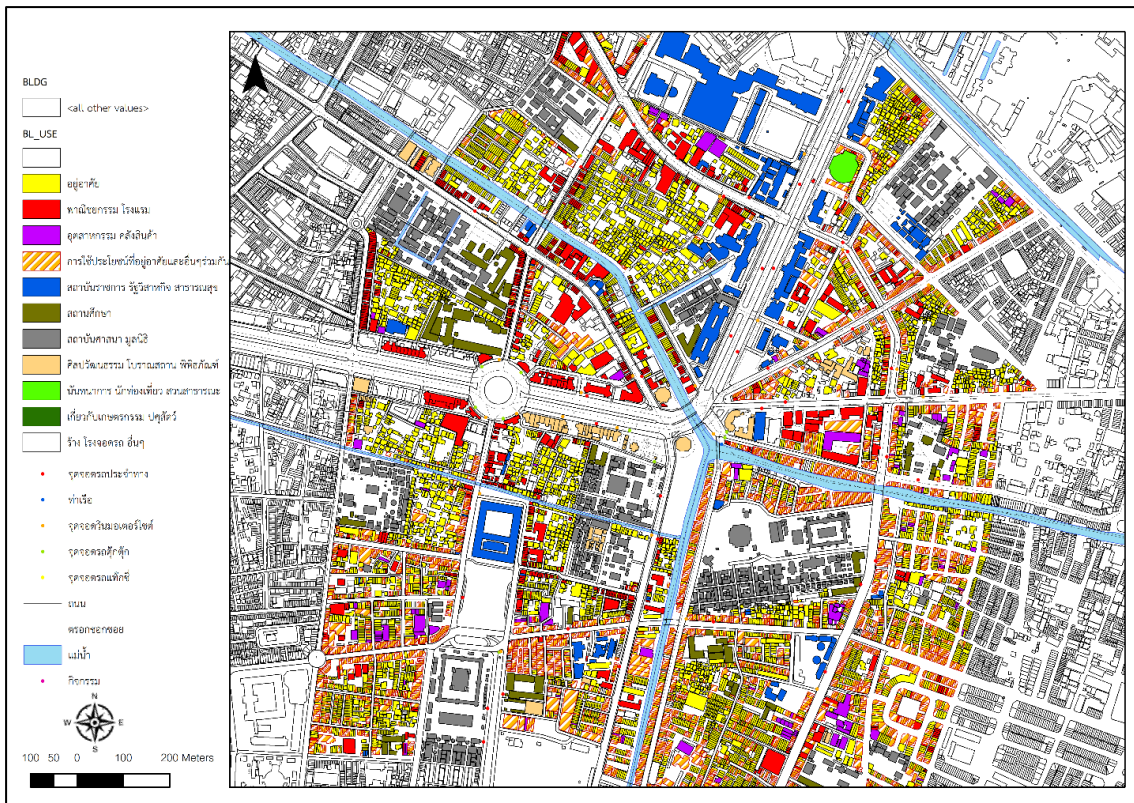
กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่	เช้า	กลางวัน	เย็น
กิจกรรมการอยู่อาศัย	●		●
กิจกรรมที่เกี่ยวกับพาณิชยกรรม ค้าขาย โรงแรม/ที่พัก	●	●	●
กิจกรรมที่เกี่ยวกับสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา	●	●	
กิจกรรมที่เกี่ยวกับนันทนาการ พิพิธภัณฑ์ ศิลปวัฒนธรรม		●	●

4.5.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคาร

ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคาร ส่วนใหญ่ใช้เกี่ยวกับเป็นที่อยู่อาศัย/พักผ่อน ที่ทำงาน ธนาคาร พิพิธภัณฑ์ โรงแรม/ที่พัก ร้านอาหาร ร้านขายของ เป็นต้น ซึ่งจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปโดยรอบสถานที่ราชการและสองฟากถนนราชดำเนินกลาง ถนนพระสุเมรุ ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง และถนนบริพัตร เป็นต้น

4.5.3 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอกอาคาร

ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอกอาคาร ส่วนใหญ่จะเป็นการสัญจรทางเดินเท้า การสัญจรระบบคมนาคมขนส่ง พื้นที่สาธารณะ การค้าขายหาบเร่แผงลอย ประชาชนที่มารอรถเมล์ ซึ่งเกิดกิจกรรมตลอดทั้งวัน



(รูปภาพที่ 22 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 500 เมตร)

4.5.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

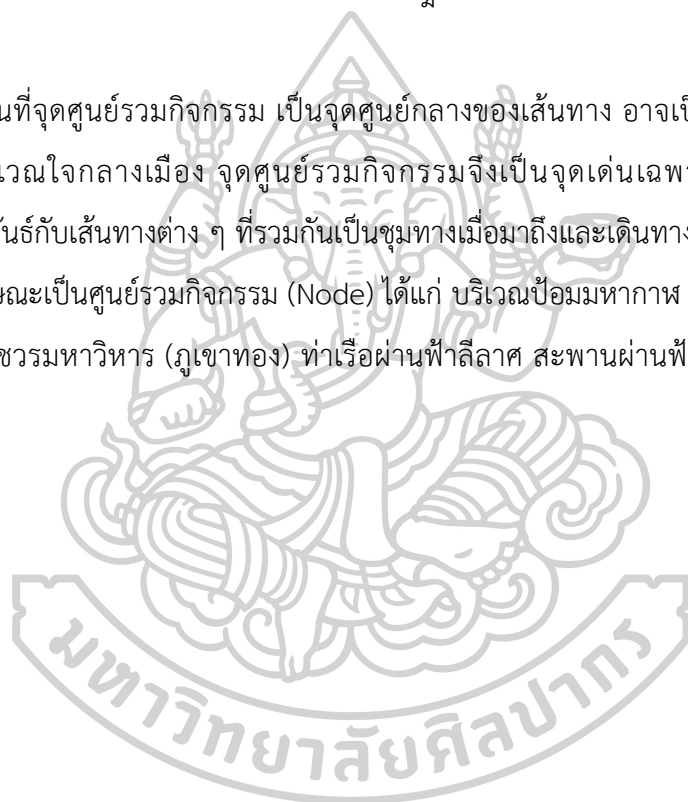
พื้นที่โครงการมีกิจกรรมภายในรัศมีสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของรอบๆ บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เป็นสังคมแบบชุมชนเมือง ลักษณะกิจกรรมของพื้นที่และจุดศูนย์รวมย่านรอบๆ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกการใช้ที่ดินแต่ละประเภทดังนี้

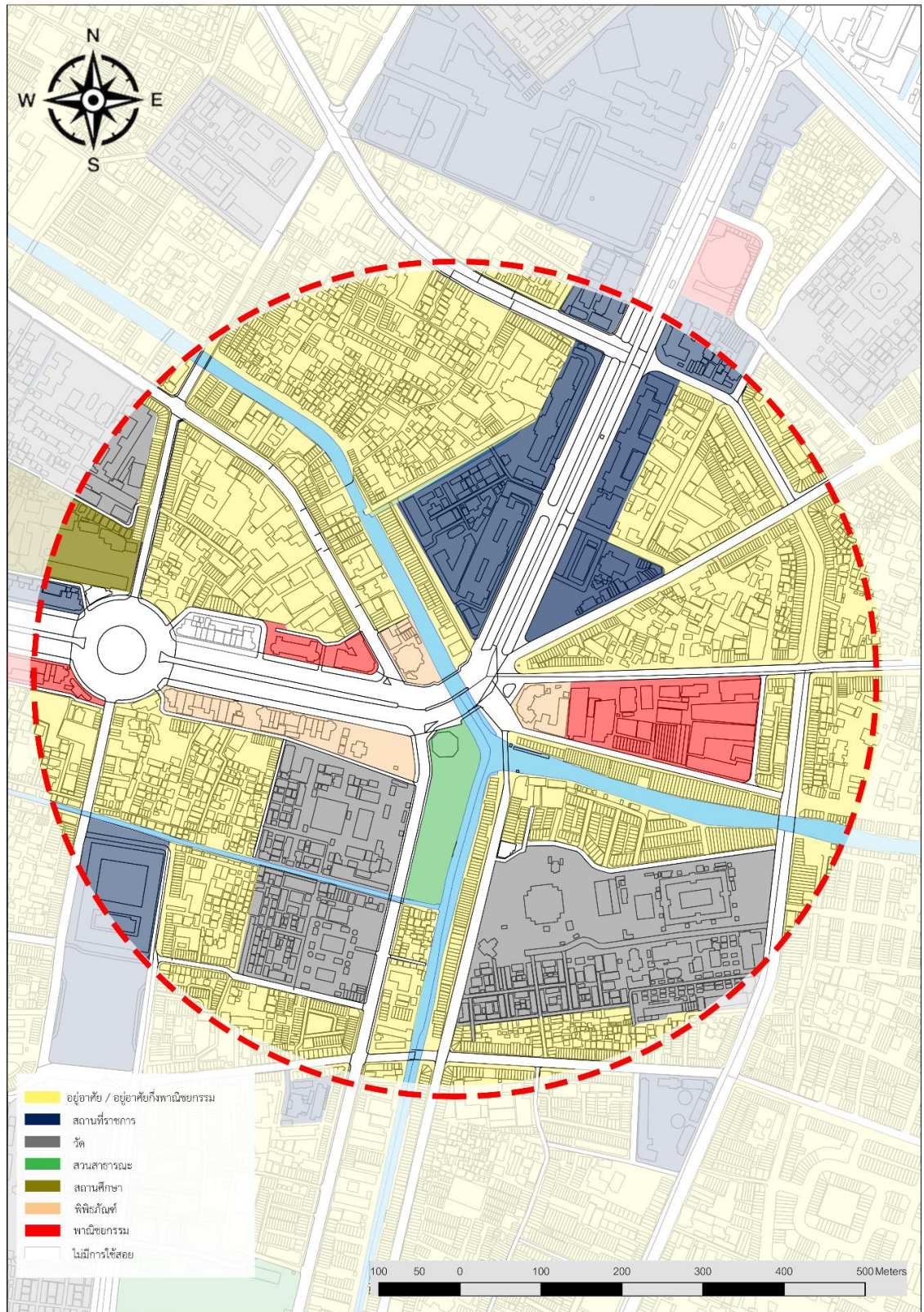
1. พื้นที่ย่านที่อยู่อาศัย มีการตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัยซึ่งจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปโดยรอบสถานที่ราชการ ย่านการค้า และสองฟากถนนราชดำเนินนอกและถนนราชดำเนินกลาง ถนนหลานหลวง ถนนดินสอ ถนนพระสุเมรุ ถนนนครสวรรค์ และถนนบริพัตร เป็นต้น โดยกระจุกตัวหนาแน่นที่บริเวณกลางชุมชน ได้แก่ ชุมชนผ่านฟ้า ชุมชนวัดกุฎีทอง ชุมชนเทพธิดาราม ชุมชนนางเลิ้ง เป็นต้น
2. พื้นที่ย่านพาณิชยกรรม พื้นที่ย่านการค้า ส่วนใหญ่เป็นศูนย์รวมธุรกิจการค้าทุกประเภทและทุกขนาด เช่น อาคารร้านค้าปลีก โรงแรม/ที่พัก สำนักงาน หาบเร่แผงลอย ร้านอาหาร สถาบันทางการเงิน มีอยู่ทั้งที่สองฟากถนนราชดำเนินกลาง ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง ถนนดินสอ และถนนพระสุเมรุ เป็นต้น

3. พื้นที่ย่านสถาบันราชการ สถาบันการศึกษา มีศูนย์กลางการบริหารราชการแผ่นดิน ที่ตั้งสถานที่ราชการที่ให้บริการแบบศูนย์รวมราชการ ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ตามถนนราชดำเนินนอกและ ถนนราชดำเนินกลาง เช่น สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง โรงเรียนอนุบาลวัดปรีณายก โรงเรียนสตรีวิทยา เป็นต้น

4. พื้นที่ย่านที่โล่งและนันทนาการ สวนสาธารณะ และที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สวนสาธารณะป้อมมหากาฬ ลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์ พิพิธภัณฑ์ และหอศิลป์วัฒนธรรม เป็นต้น

5. พื้นที่จุดศูนย์รวมกิจกรรม เป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทาง อาจเป็นสถานที่ซึ่งมีกิจกรรมหนาแน่นบริเวณใจกลางเมือง จุดศูนย์รวมกิจกรรมจึงเป็นจุดเด่นเฉพาะตัวของย่านในเมือง เกิดความสัมพันธ์กับเส้นทางต่าง ๆ ที่รวมกันเป็นชุมทางเมื่อมาถึงและเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ที่เห็นเป็นลักษณะเป็นศูนย์รวมกิจกรรม (Node) ได้แก่ บริเวณป้อมมหากาฬ อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร (ภูเขาทอง) ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ และป้ายรถเมล์ เป็นต้น





(รูปภาพที่ 23 การใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 500 เมตร)

4.6 ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า

ลักษณะอาคารที่มีลักษณะเฉพาะที่โดดเด่นที่เป็นลักษณะบริบทเมืองเก่าของพื้นที่คือ อาคารริมถนนราชดำเนินกลาง ผู้ออกแบบยึดหลักการออกแบบสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิกตะวันออก ซึ่งต้องมีรูปแบบสัดส่วนของอาคารที่ถูกต้องทุกสัดส่วน โดยเฉพาะเรื่องแกนของอาคารทั้งแนวตั้งและแนวนอน เพื่อให้เกิดการสมดุล อีกทั้งการจัดวางที่วางอาคารขนานตามแนวถนนให้รูปทรงอาคารสอดคล้องกันตลอดแนว อาคารถนนราชดำเนินกลางมีรูปทรงอาคารแบบผสมสถาปัตยกรรมตะวันตก ใช้รูปทรงเลขาคณิตพื้นฐาน คือ สี่เหลี่ยมและวงกลมประกอบกันกลมกลืน วางอาคารยาวตามแนวถนนสมมาตรกันตลอดถนนราชดำเนินกลาง โดยกำหนดให้มีทางเข้าหลักตรงกลาง มีแนวคريبคอนกรีตทางตั้งระหว่างหน้าต่างและกันสาดยื่นออกจากแนวผนังเพื่อเน้นทางเข้า ในขณะที่หน้าต่างส่วนอื่น ๆ มีเพียงกันสาดคอนกรีตเสริมเหล็กด้านบนและปูนปั้นขอบล่างหน้าต่าง เพื่อให้รับกับคอนกรีตเสริมเหล็กที่ออกแบบไว้ผิวภายนอกอาคารเป็นผนังก่ออิฐฉาบปูนทำผิวแบบไม่เรียบ (Texture) และเจาะร่องเลียนแบบการเรียงหิน ซึ่งเป็นการเน้นขอบคريبคอนกรีตเสริมเหล็กและขอบปูนปั้นกรอบหน้าต่างให้ชัดเจนยิ่งขึ้น หลังคาตัดฟ้าของอาคารในส่วนโค้งปลายอาคารทั้งสองด้านเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนกลางอาคารระหว่างโค้งเป็นหลังคาจั่วโครงไม้มุงกระเบื้อง ยกขอบสูงเพื่อบังหลังคากระเบื้องและทำเป็นกันสาด รูปทรงอาคารดังกล่าวเป็นลักษณะพื้นฐานของอาคารตลอดแนวถนนราชดำเนินกลาง โดยมีองค์ประกอบ เช่น คีรีขอบปูนปั้นผิวผนังภายนอกให้มีรูปทรงสี่เหลี่ยมและวงกลมคล้ายกัน มีความสูง 4-5 ชั้น และสีของอาคารเป็นสีเปลือกไข่ ซึ่งมีการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและเป็นอาคารที่มีคุณค่าของถนนราชดำเนิน

ส่วนลักษณะอาคารทั่วไปที่กระจายในพื้นที่สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ

1. ตึกแถว อาคารตึกแถวที่เป็นที่พักอาศัยหรือพาณิชย์กรรม อาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องกันเป็นแถวตั้งแต่สองคูหาขึ้นไปมีผนังแบ่งอาคารเป็นคูหา แต่ส่วนใหญ่จะสร้างจากวัสดุทนไฟ โดยตึกแถวในพื้นที่โครงการจะเป็นลักษณะก่ออิฐถือปูน และในบางช่วงของพื้นที่จะมีลักษณะหน้าตาอาคารที่เหมือนกัน มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีเปลือกไข่ ส่วนใหญ่จะอยู่ตามถนนพระสุเมรุ ถนนดินสอ ถนนมหาไชย และถนนบริพัตร เป็นต้น

2. ห้องแถวไม้หลังคาจั่ว อาคารห้องแถวไม้ส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัย พบได้ทั่วไปของพื้นที่ โดยมีองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม เช่น ประตู หน้าต่าง ช่องลม และช่องแสง แต่ยังคงใช้โครงสร้างหลังคาจั่ว บางหลังได้ถูกพัฒนาให้มีความเป็นตะวันตกมากยิ่งขึ้น มีการยื่นของตัวอาคารออกมาเล็กน้อย มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม

3. บ้านหลังคาขนมปังซิง บ้านหลังคาขนมปังซิง มีลักษณะเด่นที่ทำให้จดจำได้ดีคือ บ้านหลังคาติดลูกไม้ฉลุ ประกอบกับวัสดุที่เป็นไม้ก็มีมากมาย ช่างไม้ก็มีฝีมือในการออกแบบและฉลุลาย บางหลังก็มีการดัดแปลงเป็นลายไทยแทนลายฝรั่ง บ้านแบบนี้จึงได้รับความนิยมอย่างสูงในช่วงรัชกาลที่ 5 มาตั้งแต่จนถึงช่วงปลายรัชกาลที่ 6 ความนิยมก็เริ่มซาลง มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม

4. เรือนไทยตกแตงลายไม้ฉลุ เรือนไทยตกแตงลายไม้ฉลุมักพบในย่านพระนคร โดยรูปแบบอาคารและสถาปัตยกรรมได้รับอิทธิพลมาจากสถาปัตยกรรมตะวันตก ที่นิยมในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 อาคารประเภทนี้มักเป็นอาคาร 2 ชั้น มีทั้งก่ออิฐถือปูน ครึ่งปูนครึ่งไม้และไม้ทั้งหลัง ผนังของอาคารมักเป็นลักษณะของรูปร่างเรขาคณิต เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีรูปร่างต่างกันไปและใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม



(รูปภาพที่ 24 รูปที่ แสดงลักษณะอาคารที่เคารพบริบทเมืองเก่าในพื้นที่)

บทที่ 5

การวิเคราะห์แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ได้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพในด้านต่างๆ ของพื้นที่ โดยมีการนำมาวิเคราะห์เพื่อให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ ปัญหาของพื้นที่เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยมีประเด็นการวิเคราะห์ดังนี้

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการออกแบบพื้นที่ศึกษา

การศึกษาข้อมูลทางกายภาพ ทำให้ทราบถึงบทบาทสำคัญในพื้นที่ ที่นำมาเป็นประเด็นสำคัญในการวิเคราะห์ โดยบทบาทของสะพานผ่านฟ้าลีลาศและพื้นที่โดยรอบ ในปัจจุบันสะพานผ่านฟ้าลีลาศมีบทบาทเป็นสะพานเชื่อมระหว่างเขตพื้นที่เมืองเก่าเชื่อมไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่น ซึ่งมีการเข้าถึงโดยถนนเส้นหลักคือถนนราชดำเนินกลาง ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง ส่วนการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนด้านในเป็นการใช้ตรอกซอย หรือทางเดินเท้าเพื่อการเข้าถึงพื้นที่อยู่อาศัย ซึ่งในปัจจุบันหลายพื้นที่ปรับเปลี่ยนเป็นโฮสเทล ห้องพัก ร้านอาหาร เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว

5.1.1 การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และ จุดเชื่อมโยงการเดินทาง

1) ระบบโครงข่ายคมนาคมทางบก

บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเขตพื้นที่เมืองเก่ากับเขตพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งเป็นรอยต่อระหว่างเขตพื้นที่เมืองเก่าเชื่อมไปยังกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก โดยมีถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชดำเนินนอก ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง เป็นเส้นทางต่อออกไปยังพื้นที่ส่วนอื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้มีปริมาณของการจราจรในบริเวณพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างการสัญจรของคนเดินเท้ากับการสัญจรของยานพาหนะในบริเวณพื้นที่ซึ่งเป็นเขตพื้นที่เมืองเก่าและเขตชุมชน เนื่องจากถนนสายรองและถนนสายย่อยในพื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรไม่เพียงพอต่อความต้องการในการเป็นทางเลือกในการเดินทาง ในส่วนของระบบขนส่งสาธารณะทางบกอยู่ในตำแหน่งถนนสายหลักและถนนสายย่อย มีการเข้าถึงได้ ในระยะเหมาะสมในการเดินเท้าการสัญจรในทางเดินเท้ามีเส้นทางทางเดินเท้าที่สะดวกสบาย เนื่องจากมีต้นไม้ให้ร่มเงาบริเวณทางเดินเท้าในช่วงตอนกลางวัน ส่วนช่วงเวลาดอนกลางคืนทางเดินเท้าค่อนข้างเปลี่ยว ส่วนการขนส่งทางบกอื่นๆ เช่น วินรถจักรยานยนต์ รถตุ๊กๆ ยังขาดความเป็นระเบียบ ทำให้เกิดการสับสนในการเปลี่ยนการสัญจร

จุดเด่น

เป็นเส้นทางเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก รวมถึงเชื่อมพื้นที่เขตเมืองเก่าและเขตเมืองใหม่ เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทั้งด้านการเชื่อมโยงและทางประวัติศาสตร์

จุดด้อย

โครงข่ายของการจราจรในพื้นที่ ถนนสายหลักและถนนสายย่อยขาดระบบการเชื่อมโยงต่อกัน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดและหนาแน่นบริเวณถนนสายหลักโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน ปริมาณการจราจรที่คับคั่งจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อเข้ามาใช้งานยังพื้นที่ ทำให้พื้นที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เพียงพอ จึงเกิดความแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งในพื้นที่มีระบบขนส่งหลากหลายประเภทที่ไม่มีการจัดระเบียบ ทำให้เกิดความสับสนและหนาแน่นในการจราจร และมีความซ้อนทับของรถขนส่งสาธารณะ รถส่วนบุคคล วินจักรยานยนต์ และตุ๊กๆ

2) ระบบขนส่งสาธารณะทางราง

ในอนาคตรัฐบาลยังมีแผนในการขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาในพื้นที่ และได้มีการวางแผนที่จะเป็นสถานีของรถไฟฟ้า สถานีผ่านฟ้า (สายสีม่วง เตาปูน-ราชบุรีณะ) บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งพื้นที่สะพานผ่านฟ้าลีลาศและพื้นที่โดยรอบสะพานผ่านฟ้าลีลาศพื้นที่ศึกษาของงานวิจัยชิ้นนี้ พื้นที่โดยรอบมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ อีกทั้งยังมีสถานที่สำคัญในบริเวณโดยรอบตัวสถานีที่จะเกิดขึ้นอีกด้วย ทั้งถนนสายสำคัญที่เชื่อมไปยังพื้นที่ต่างๆ ของเขตกรุงเทพมหานคร รถเมล์ เส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมไปยังสถานที่สำคัญ รถตุ๊กๆ วินรถจักรยานยนต์

จุดเด่น

ในอนาคตบริเวณศึกษามีแผนในการขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสถานีของรถไฟฟ้า สถานีผ่านฟ้า (สายสีม่วง เตาปูน-ราชบุรีณะ) ซึ่งจะเกิดขึ้นในพื้นที่ ทำให้พื้นที่มีโอกาสพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ เรื่องระบบขนส่งและการเชื่อมโยงกันได้อย่างมีระบบและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น อีกทั้งรอบสถานีผ่านฟ้าลีลาศ มีสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอยู่โดยรอบอีกด้วย

จุดด้อย

โครงข่ายของการจราจรในพื้นที่ ขาดระบบการเชื่อมโยงต่อกัน ในพื้นที่มีระบบขนส่งหลากหลายประเภทที่ไม่มีการจัดระเบียบ ทำให้เกิดความสับสนและหนาแน่นในการจราจร และมีความซ้อนทับของรถขนส่งสาธารณะ รถส่วนบุคคล วินจักรยานยนต์ และตุ๊กๆ

3) ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ

บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศมีท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เป็นท่าเรือในเรือโดยสารคลองแสนแสบ บริการเรือด่วนในคลองแสนแสบ และคลองมหานาค โดยมีเส้นทางเริ่มต้นที่ท่าเรือท่าหน้าวัดศรีบุญเรืองสะพาน ลีนสุดที่ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ ซึ่งพื้นที่โดยรอบท่าเรือมีร้านขายของหาบเร่แผงลอย ร้านกาแฟ วินมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น และมีเส้นทางริมน้ำบริเวณต่อจากท่าเรือ โดยในช่วงเร่งด่วนการโดยสารท่าเรือมีผู้คนใช้งานเป็นจำนวนมาก แต่ท่าเรือยังมีการเข้าถึงที่ไม่สะดวกและมีความคับแคบต่อผู้โดยสาร อีกทั้งพื้นที่ยังเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย

จุดเด่น

ท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศเป็นท่าเรือที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการโดยสารทางน้ำมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก พื้นที่โดยรอบท่าเรือมีระบบขนส่งที่หลากหลายทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนระบบขนส่งไปใช้ระบบขนส่งอื่น ๆ ได้สะดวก อีกทั้งพื้นที่รอบท่าเรือยังมีร้านกาแฟ หาบเร่แผงลอย มีสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญบริเวณรอบท่าเรืออีกด้วย

จุดด้อย

ท่าเรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศมีการเข้าถึงที่ไม่สะดวก อีกทั้งพื้นที่ค่อนข้างไม่ปลอดภัย ท่าเรือไม่เหมาะกับการรองรับน้ำหนักผู้โดยสารที่รอโดยสารเรือเป็นจำนวนมาก ยังขาดการเชื่อมโยงกันของระบบขนส่งต่างๆ ในพื้นที่

4) ระบบทางเดินเท้า

ระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ระยะรัศมี 500 เมตร มีการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าค่อนข้างดี มีโครงข่ายทางเดินเท้าที่เชื่อมโยงและสามารถเดินได้ครอบคลุม เส้นทางทางเดินเท้ามีการเชื่อมกับชุมชนและสถานที่สำคัญ รวมไปถึงเชื่อมโยงไปยังพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ แต่ยังคงขาดการจัดระเบียบที่ดีของร้านขายอาหาร หาบเร่แผงลอย แม้ทางเดินเท้าจะมีการเชื่อมโยงต่อกันที่ดีแต่ทางเท้าไม่ปลอดภัยไม่ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้ทางเท้า

จุดเด่น

ทางเท้าในพื้นที่มีความเชื่อมโยงและครอบคลุมพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงไปยังชุมชน สถานที่สำคัญ สถานที่ท่องเที่ยว และพื้นที่สาธารณะได้ อีกทั้งทางเท้ามีขนาดกว้าง มีต้นไม้ให้ร่มเงา บางจุดมีจุดให้นั่งรอรถเมล์

จุดด้อย

โครงข่ายทางเท้ายังขาดการจัดระเบียบที่ดี ทางเดินเท้าไม่ปลอดภัย ขาดกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินเท้า

5.1.2 ทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษามีขนาดตั้งแต่ 5 เมตร ไปจนถึงขนาด 2 เมตร ทางเดินเท้ามีต้นไม้ให้ร่มเงา บางพื้นที่มีจุดให้นั่งพัก ที่นั่งคอยรถเมล์ จากข้อมูลการสำรวจปริมาณการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่พบว่าบางจุดมีการใช้งานทางเท้าเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งปัญหาที่พบคือในพื้นที่ยังขาดการจัดทางเดินเท้าที่ดี ทางเท้าใช้ไม่ได้เต็มศักยภาพ ลักษณะทางทางเดินเท้าหลายจุดไม่ปลอดภัยอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งเห็นได้จากการขาดกิจกรรมที่ส่งเสริมทางเดินเท้า การจัดการพื้นที่หน้าอาคารที่รถกล้าเข้ามาในผิวทางจราจร การจอดรถขวาง สิ่งเหล่านี้ก็เป็นผลมาจากขาดการจัดระบบระเบียบการสัญจรที่ดี ในข้อดีนั้นสามารถเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายระบบทางเดินเท้าที่ทำให้การสัญจรเชื่อมต่อกันไปยังพื้นที่สำคัญต่างๆ ได้

จุดเด่น

ทางเท้ามีขนาดที่กว้างเพียงพอต่อการใช้งาน มีต้นไม้ให้ร่มเงา บางจุดมีจุดให้นั่งพัก จุดนั่งรอรถเมล์ ทางเท้ามีการเชื่อมโยงครอบคลุมในพื้นที่ ทำให้การสัญจรเชื่อมต่อกันไปยังพื้นที่สำคัญต่าง ๆ

จุดด้อย

ขาดกิจกรรมที่ส่งเสริมทางเดินเท้า การจัดการพื้นที่หน้าอาคารที่รถกล้าเข้ามาในผิวทางจราจร การจอดรถขวาง สิ่งเหล่านี้ก็เป็นผลมาจากขาดการจัดระบบระเบียบการสัญจรที่ดี

5.1.3 พื้นที่สาธารณะ

บริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่สาธารณะที่หลากหลายรูปแบบ ทางเดินเท้า ลานเปิดโล่ง สวนสาธารณะ หอศิลป์ พิพิธภัณฑ์ ศาสนสถาน มุลินี โดยในพื้นที่สาธารณะแต่ละพื้นที่มีการใช้กิจกรรมที่แตกต่างกันออกไป แต่พื้นที่สาธารณะในพื้นที่ศึกษา บางพื้นที่มีข้อจำกัดในการเข้าใช้งานพื้นที่ ยังขาดกิจกรรมสาธารณะ บรรยากาศไม่เอื้อมีความอันตรายไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินต่อการใช้งานกิจกรรมในพื้นที่ ซึ่งพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ล้วนมีศักยภาพในการรองรับการพัฒนา แต่ยังไม่มีการพัฒนาให้เอื้อต่อการใช้งาน และไม่มีการพัฒนาให้เต็มศักยภาพเพื่อประโยชน์ต่อการใช้งาน

จุดเด่น

พื้นที่สาธารณะมีความหลากหลาย อีกทั้งมีทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมโยงเป็นระบบในการเชื่อมโยงพื้นที่สาธารณะ อีกทั้งยังสามารถพัฒนาให้มีประสิทธิภาพการใช้งานได้ พื้นที่ทางเชื่อมโยงมีต้นทุนไม่แพง บางพื้นที่มีจุดให้นั่งพัก

จุดด้อย

พื้นที่สาธารณะบางพื้นที่มีข้อจำกัดในการเข้าใช้งาน ยังขาดกิจกรรมในพื้นที่ บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้มีความอันตรายและไม่ปลอดภัย

5.1.4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สะพานผ่านฟ้าลีลาศและบริเวณโดยรอบมีกิจกรรมแต่ละช่วงเวลาที่หลากหลาย มีผู้คนจำนวนมากจากภายนอกพื้นที่เข้ามาใช้งานพื้นที่จึงเกิดการสัญจรหลายรูปแบบอย่างหนาแน่นโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน พื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความจำกัดอยู่หลายด้านจึงเกิดการซ้อนทับของกิจกรรมหลากหลายประเภททำให้ไม่สะดวกสบายเป็นอย่างมาก ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ของแต่ละช่วงเวลาเกี่ยวกับการอยู่อาศัย การค้าขาย การเข้ามาทำงานในพื้นที่ และกิจกรรมที่เกี่ยวกับโรงแรม/ที่พัก ที่เป็นกิจกรรมท่องเที่ยวของพื้นที่ โดยช่วงเวลาที่เกี่ยวกับการอยู่อาศัยจะเป็นช่วงเวลาเช้า และจะออกจากบ้านเพื่อทำงาน ตอนเย็นก็จะกลับบ้านอีกครั้ง ส่วนช่วงเวลากิจกรรมที่เกี่ยวกับพาณิชย์กรรม ค่าขายโรงแรม/ที่พัก ซึ่งจะเกิดกิจกรรมตลอดทั้งวัน ส่วนช่วงเวลากิจกรรมที่เกี่ยวกับสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา จะเป็นช่วงเวลาเช้าและกลางวันเพื่อทำงาน ตอนเย็นก็จะกลับออกจากสำนักงาน และส่วนกิจกรรมที่เกี่ยวกับบันเทิง การพักผ่อน ศิลปวัฒนธรรม ช่วงเวลาจะเกิดขึ้นช่วงเวลากลางวันและตอนเย็น โดยกิจกรรมที่เบาบางลงตามลำดับ โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนผู้คนอยู่อาศัยแต่ไม่มีบรรยากาศที่เอื้อต่อการสัญจรและใช้งานในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งเส้นทางจะมีการใช้งานเป็นหลักในช่วงกลางวันเป็นส่วนมาก เนื่องจากพื้นที่ส่วนมากเป็นพื้นที่อยู่อาศัย อีกทั้งยังเป็นเพียงทางผ่านจากผู้คนภายในชุมชนเพียงเวลาออกไปทำงานและกลับมาบ้าน เมื่อช่วงเวลาที่ผู้คนจากภายนอกพื้นที่ไม่ได้มีการสัญจรและใช้งาน การสัญจรและการใช้งานที่จึงเบาบางลง กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ จึงเงียบเหงาในช่วงเวลานั้น ๆ ด้วย และยังส่งผลกระทบต่อปัญหาทางสังคม คือ หลายบริเวณมีโอกาสเป็นแหล่งมั่วสุม เป็นที่พอกของคนเร่ร่อน มีแนวโน้มในการเกิดอาชญากรรม ในขณะที่เดียวกันกิจกรรมทางสังคมไม่มีการวางแผนการจัดการพื้นที่เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมที่เหมาะสม เกิดกิจกรรมทางสังคมผสมอย่างไม่เป็นระบบ ขาดประสิทธิภาพในการรองรับ ทั้งที่พื้นที่มีผู้คนหลากหลายประเภท บริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรริมถนนสายหลักบางจุดเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คึกคักจากผู้คนและกิจกรรมที่หนาแน่น ส่งผลให้เกิดการประกอบกิจกรรมการค้าและการบริการในพื้นที่บริเวณนั้นๆ

มากกว่า ส่วนพื้นที่อื่น ๆ กลับเจียบเหงา มีกิจกรรมเบาบางลงไปอย่างชัดเจนทั้งที่พื้นที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกัน เนื่องจากขาดการจัดการจัดการระบบระเบียบ ยังขาดกิจกรรมสาธารณะ บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้งานพื้นที่ ทำให้หลายบริเวณไม่เป็นพื้นที่ที่มีโอกาสถูกผ่าน และขาดการวางแผนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในบริเวณถนนซอยและภายในชุมชน จึงขาดความต่อเนื่องของกิจกรรมที่จะดึงดูดปริมาณการสัญจรของผู้คนอย่างเหมาะสม

จุดเด่น

พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการประกอบธุรกิจหลากหลายประเภท เนื่องจากมีอัตราการสัญจรผ่านและเข้าถึงในพื้นที่จำนวนมาก มีผู้คนหลากหลายประเภทเข้ามาใช้งานสามารถส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมที่สร้างสรรค์ได้หลากหลายรูปแบบส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ ยังสามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้หลากหลายช่วงเวลาเนื่องจากมีความต้องการในการใช้พื้นที่ทั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่ พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ให้เกิดกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่หลากหลายอย่างที่เหมาะสม

จุดด้อย

กิจกรรมภายในอาคารไม่ตอบสนองต่อกิจกรรมภายนอกอาคาร จึงขาดการดึงดูดให้เกิดกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะภายนอกอาคาร พื้นที่สาธารณะ ทางเดินเท้า ในช่วงเวลากลางคืนกิจกรรมเบาบาง บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้งานพื้นที่ หลายบริเวณมีโอกาสเป็นแหล่งมั่วสุม เป็นที่พักของคนเร่ร่อน มีแนวโน้มในการเกิดอาชญากรรม ในขณะเดียวกันกิจกรรมทางสังคมไม่มีการวางแผนการจัดการพื้นที่เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมที่เหมาะสม เกิดกิจกรรมทางสังคมผสมอย่างไม่เป็นระบบขาดประสิทธิภาพในการรองรับทั้งที่พื้นที่มีผู้คนหลากหลายประเภท หลายพื้นที่เจียบเหงา มีกิจกรรมเบาบางอย่างชัดเจนทั้งที่พื้นที่อยู่บริเวณใกล้กับพื้นที่ที่มีกิจกรรมการใช้งาน เนื่องจากขาดการจัดการจัดการระบบระเบียบ ยังขาดกิจกรรมสาธารณะ บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้งานพื้นที่ ทำให้หลายบริเวณไม่เป็นพื้นที่ที่มีโอกาสถูกผ่าน และขาดการวางแผนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

5.1.5 ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า

ลักษณะอาคารที่มีลักษณะเฉพาะที่โดดเด่นที่เป็นลักษณะบริบทเมืองเก่าของพื้นที่คือ อาคารริมถนนราชดำเนินกลาง ผู้ออกแบบยึดหลักการออกแบบสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิกตะวันออกการจัดวางที่วางอาคารขนานตามแนวถนนให้รูปทรงอาคารสอดคล้องกันตลอดแนว อาคารถนนราชดำเนินกลางมีรูปทรงอาคารแบบผสมสถาปัตยกรรมตะวันตก ใช้รูปทรงเลขาคณิตพื้นฐาน มีความ

สูง 4-5 ชั้น และสีของอาคารเป็นสีเปลือกไข่ ซึ่งมีการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานและเป็นอาคารที่มีคุณค่าของถนนราชดำเนิน

ส่วนลักษณะอาคารทั่วไปที่กระจายในพื้นที่สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ

1) ตึกแถว อาคารตึกแถวที่เป็นที่พักอาศัยหรือพาณิชย์กรรม อาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องกันเป็นแถวตั้งแต่สองคูหาขึ้นไปมีผนังแบ่งอาคารเป็นคูหา แต่ส่วนใหญ่จะสร้างจากวัสดุทนไฟ โดยตึกแถวในพื้นที่โครงการจะเป็นลักษณะก่ออิฐถือปูน และในบางช่วงของพื้นที่จะมีลักษณะหน้าตาอาคารที่เหมือนกัน มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีเปลือกไข่ ส่วนใหญ่จะอยู่ตามถนนพระสุเมรุ ถนนดินสอ ถนนมหาไชย และถนนบริพัตร

2) ห้องแถวไม้หลังคาจั่ว อาคารห้องแถวไม้ส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัย พบได้ทั่วไปของพื้นที่โดยมีองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม เช่น ประตู หน้าต่าง ช่องลม และช่องแสง แต่ยังคงใช้โครงสร้างหลังคาจั่ว บางหลังได้ถูกพัฒนาให้มีความเป็นตะวันตกมากยิ่งขึ้น มีการยื่นของตัวอาคารออกมาเล็กน้อย มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม

3) บ้านหลังคาขนมปังจิง บ้านหลังคาขนมปังจิง มีลักษณะเด่นที่ทำให้จดจำได้ดีคือ บ้านหลังคาติดลูกไม้ฉลุ ประกอบกับวัสดุที่เป็นไม้ก็มีมากมาย ช่างไม้ก็มีฝีมือในการออกแบบและฉลุลาย บางหลังก็มีการดัดแปลงเป็นลายไทยแทนลายฝรั่ง บ้านแบบนี้จึงได้รับความนิยมอย่างสูง ตั้งแต่ในช่วงรัชกาลที่ 5 มาจนถึงช่วงปลายรัชกาลที่ 6 ความนิยมก็เริ่มซาลง มีความสูงส่วนใหญ่ 2 ชั้น และใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม

4) เรือนไทยตกแตงลายไม้ฉลุ เรือนไทยตกแตงลายไม้ฉลุมักพบในย่านพระนคร โดยรูปแบบอาคารและสถาปัตยกรรมได้รับอิทธิพลมาจากสถาปัตยกรรมตะวันตก ที่นิยมในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 อาคารประเภทนี้มักเป็นอาคาร 2 ชั้น มีทั้งก่ออิฐถือปูน ครึ่งปูนครึ่งไม้และไม้ทั้งหลัง ผังของอาคารมักเป็นลักษณะของรูปร่างเรขาคณิต เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีรูปร่างต่างกันไปและใช้โทนสีไม้ น้ำตาลเข้ม

จุดเด่น

มีอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ และอาคารที่แสดงถึงความเป็นย่านของแต่ละพื้นที่ อาคารมีลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า มีศักยภาพคุ้มค่าต่อการพัฒนาบูรณะฟื้นฟูอาคารให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้งาน เนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวเขตเมืองเก่าพื้นที่สำคัญจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก

จุดด้อย

อาคารบริเวณถนนสายหลักบางพื้นที่ ไม่มีความกลมกลืนของขนาด รูปทรง และความสูง รวมถึงวัสดุอาคาร มีประเภทอาคารที่ผสมกันอย่างไม่เป็นระเบียบจึงทำให้ขาดเอกลักษณ์ของพื้นที่ และย่าน จึงทำให้ไม่เกิดจินตภาพในพื้นที่ ตลอดจนการใช้พื้นที่หน้าอาคารและกิจกรรมของอาคารไม่เอื้ออำนวย ไม่เป็นระเบียบทำให้ภาพรวมไม่ส่งเสริมคุณค่าต่อเอกลักษณ์ความเป็นพื้นที่ อาคารมีความทรุดโทรมรูปแบบอาคารขาดจุดที่ดึงดูดให้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่ ทำให้กิจกรรมและการเข้าใช้ของงานพื้นที่ซบเซา



ตารางที่ 5 สรุปการวิเคราะห์ คุณภาพของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กรณีศึกษาสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

ลักษณะ	องค์ประกอบ	การวิเคราะห์	จุดเด่น	จุดด้อย	สรุปผลการวิเคราะห์
1.เชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ	1.1การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะใน ระยะรัศมี 500 เมตร	- การเชื่อมโยงระบบขนส่ง และ จุดเชื่อมโยงการเดินทาง	โครงข่ายถนนมีการ เชื่อมโยงต่อกัน ทั้งระบบ สายหลักและสายรอง โดย การเข้าถึงได้ทั้งทางเท้า และระบบขนส่งสาธารณะ ที่หลายรูปแบบในพื้นที่ ใน ระยะ 500 เมตร	โครงข่ายถนนสายย่อยบางส่วน ในพื้นที่ซึ่งไม่มีการเชื่อมโยงต่อกับโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง มีข้อจำกัดในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	มีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระยะ 500 เมตร
1.2มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ	2 ระบบขึ้น ไป				- มีการเชื่อมโยงของถนนสายหลักและสายรองอย่างเป็นระบบ แต่ยังคงขาดการเชื่อมต่อกับถนนสายย่อย
1.3มีการรวมระบบขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกัน					- มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกันใน
2.มีความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยง	2.1 การสัญจรที่เชื่อมต่อการเดินทาง	- ทางเดินเท้า	ทางเท้ามีขนาดที่กว้าง เพียงพอต่อการใช้งาน มี ต้นไม้ร่มเงา บางจุดมีจุดให้นั่งพัก จุดนั่งรอรถเมล์ ทางเท้ามีการเชื่อมโยง	ขาดกิจกรรมที่ส่งเสริมทางเดินเท้า การจัดการพื้นที่หน้าอาคารที่รูกล้าเข้ามาในผิวทางจราจร การจอดรถขวาง สิ่งเหล่านี้ก็เป็นผลมาจากขาดการจัดระบบระเบียบการสัญจรที่ดี	- ทางเท้าในพื้นที่โดยส่วนมากมีขนาด กว้างและมีต้นไม้ให้ร่มเงาอย่างต่อเนื่อง
3.ปลอดภัยในการสัญจร	2.2 ออกแบบทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกันอย่างต่อเนื่อง		พื้นที่บริเวณ จุดตัด (node) ที่สำคัญของพื้นที่		- ทางเดินเท้าครอบคลุมทุกพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงทุกพื้นที่เข้าด้วยกัน ด้วยทางเท้าได้
	3.1 ออกแบบทางเดินเท้าให้มีความปลอดภัย		การสัญจรเชื่อมต่อกันไปยังพื้นที่สำคัญต่าง ๆ		- ทางเท้าในพื้นที่ขาดกิจกรรมที่เอื้อต่อการใช้งาน
	3.2 ออกแบบเส้นทางสัญจรให้ได้มาตรฐาน และเหมาะสมสำหรับการใช้งานของทุกเพศทุกวัย				- พื้นที่ทางเดินเท้าถูกลิดลอดด้วยกิจกรรมอื่น ๆ

<p>4.ตอบรับการใช้งานที่หลากหลายบนพื้นที่</p>	<p>4.1 ส่งเสริมการใช้งานพื้นที่ และกิจกรรมต่าง ๆ ให้เต็ม ประสิทธิภาพ ให้มีความหลากหลาย (mixed use)</p> <p>4.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคาร</p> <p>4.3 กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายนอกอาคาร</p> <p>4.4 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะ</p> <p>4.5 มีการสร้างรายได้ในพื้นที่ และก่อให้เกิดการสร้างงาน</p>	<p>-พื้นที่สาธารณะ</p> <p>- กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่</p>	<p>-พื้นที่สาธารณะมีความหลากหลาย อีกทั้งมีทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมโยงเป็นระบบในการเชื่อมโยงพื้นที่ สาธารณะ ทั้งยังสามารถพัฒนาให้มีประสิทธิภาพการใช้งานได้ พื้นที่ทางเชื่อมโยงมีต้นไม้ให้ร่มเงา บางพื้นที่มีจุดให้นั่งพัก</p> <p>-พื้นที่มีศักยภาพสูงในการประกอบธุรกิจหลากหลายประเภทเนื่องจากมีอัตราค่าเช่าสูงและเข้าถึงในพื้นที่จำนวนมาก มีผู้คนหลากหลายประเภทเข้ามาใช้งานสามารถส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมที่สร้างสรรค์ได้หลากหลาย</p>	<p>-พื้นที่สาธารณะบางพื้นที่มีข้อจำกัดในการเข้าใช้งาน ยังขาดกิจกรรมในพื้นที่ บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้ความแออัดและไม่ปลอดภัย</p> <p>- กิจกรรมภายในอาคารไม่ตอบสนองต่อกิจกรรมภายนอกอาคาร จึงขาดการดึงดูดให้เกิดกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะภายนอกอาคาร พื้นที่สาธารณะ</p>	<p>-พื้นที่สาธารณะมีความหลากหลาย สามารถเดินทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ได้ แต่พื้นที่สาธารณะในบางพื้นที่ยังมีการเข้าถึงที่ยาก อีกทั้งในช่วงเวลากลางคืน กิจกรรมบางอย่าง บรรยากาศไม่เอื้อต่อการใช้งานพื้นที่ มีความเสี่ยงในความปลอดภัยและทรัพย์สินได้</p> <p>- กิจกรรมภายในอาคารยังไม่สอดคล้องกับกิจกรรมข้างนอกอาคาร ส่งผลให้ขาดการดึงดูดการใช้งาน</p> <p>-พื้นที่มีศักยภาพสูงในการประกอบธุรกิจหลากหลายประเภทเนื่องจากมีอัตราค่าเช่าสูง และ เข้าถึงในพื้นที่จำนวนมาก มีผู้คนหลากหลายประเภทเข้ามาใช้งานสามารถส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมที่สร้างสรรค์ได้</p> <p>หลากหลายรูปแบบส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ ยังสามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้</p>
--	---	---	---	--	--

		<p>กิจกรรมในพื้นที่ ยังสามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้หลากหลาย</p> <p>ช่วงเวลาเนื่องจากมีความต้องการในการใช้พื้นที่ทั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่ พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะ การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ให้เกิดกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่หลากหลาย</p> <p>อย่างที่เหมาะสม</p>	<p>กิจกรรมในพื้นที่ ยังสามารถพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้หลากหลาย</p> <p>ช่วงเวลาเนื่องจากมีความต้องการในการใช้พื้นที่ทั้งผู้คนภายนอกและภายในพื้นที่ พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะ การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน ให้เกิดกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่หลากหลาย</p> <p>อย่างที่เหมาะสม</p>	<p>เหมาะสม เกิดกิจกรรมทางสังคมอย่างไม่เป็นระบบขาดประสิทธิภาพในการรองรับพื้นที่พื้นที่ที่มีผู้คนหลากหลายประเภท หลายพื้นที่เสียแหล่งมีกิจกรรมบางอย่างชัดเจนพื้นที่พื้นที่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ที่มีกิจกรรมการใช้งานเนื่องจากการจัดการการจัดระบบระเบียบ ยังขาดกิจกรรมสาธารณะ ปรียกาศไม่เอื้อต่อการใช้งานพื้นที่ ทำให้หลายบริเวณไม่เป็นที่ที่มีโอกาสถูกผ่าน และขาดการวางแผนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร</p>	
--	--	---	---	---	--

<p>5.มีลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า</p>	<p>5.1 อนุรักษ์และควบคุมบริบทของอาคาร ไม่ให้ทำลาย ทัศนียภาพของบริบทพื้นที่เดิม</p> <p>5.2 ควบคุมความสูง หน้าตาอาคาร โชนสีอาคาร และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>5.3 จัดลำดับความสำคัญของโบราณสถาน อาคารที่มีคุณค่า และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม</p>	<p>- ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า</p>	<p>- มีอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่แสดงถึงความ เป็นย่านของแต่ละพื้นที่ อาคารมีลักษณะที่ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า</p> <p>ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า มีศักยภาพคุ้มค่าต่อการพัฒนาบูรณะพื้นที่อาคารให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้งาน เนื่องจากพื้นที่อยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวจุดเด่นเมืองเก่าพื้นที่สำคัญ จุดเปลี่ยนทางการเดินทาง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก</p>	<p>- อาคารบริเวณถนนสายหลักบางพื้นที่ ไม่มีความกลมกลืนของขนาด รูปทรงรวมไปถึงวัสดุอาคาร มีประนภาพอาคารที่ผสมกันอย่างไม่เป็นระเบียบจึงทำให้ดูขาดเอกลักษณ์ของพื้นที่และยังีงทำให้ไม่เกิดจินตภาพในพื้นที่ ตลอดจนการใช้พื้นที่หน้าอาคารและกิจกรรมของอาคารไม่เอื้ออำนวย ไม่เป็นระเบียบทำให้ภาพรวมไม่ส่งเสริมคุณค่าต่อเอกลักษณ์ความ เป็นพื้นที่ อาคารมีความทรวดทรงรูปแบบอาคารขาดจุดดึงดูดให้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่ ทำให้กิจกรรมและการเข้าใช้ของงานพื้นที่ซบเซา</p>	<p>- มีอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ และ อาคารที่แสดงถึงความ เป็นย่านของแต่ละพื้นที่ อาคารมีลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า</p> <p>- อาคารบริเวณถนนสายหลักบางพื้นที่ ไม่มีความกลมกลืนของขนาด รูปทรง และความสูงรวมไปถึงวัสดุอาคาร มีประนภาพอาคารที่ผสมกันอย่างไม่เป็นระเบียบจึงทำให้ดูขาดเอกลักษณ์ของพื้นที่และยังีง</p>
---	--	---------------------------------------	---	---	--

5.2 แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

5.2.1 แนวความคิดและกรอบแนวทางในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

แนวความคิดในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาแนวทางในการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการพิจารณาจากประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ทำให้ได้แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวมโดยนำข้อมูลเหล่านี้มากำหนดโปรแกรมการออกแบบเพื่อหาแนวทางในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าประเด็นปัญหาในพื้นที่จะเป็นเรื่องการจัดระบบการสัญจรต่างๆ ส่วนพื้นที่ในสาธารณะจะเป็นการพัฒนาของการใช้พื้นที่ส่งเสริมให้เกิดการทำกิจกรรมที่มีลักษณะการใช้งานพื้นที่แบบผสมผสาน สอดคล้องกับระบบการสัญจรในพื้นที่ และรองรับความต้องการของผู้คน ระบบการสัญจรในพื้นที่ให้ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรม จากแนวการพัฒนาส่งผลเกี่ยวเนื่องต่อกันและกัน ซึ่งจะเน้นประเด็นการปรับปรุงด้านกายภาพเป็นหลัก โดยคำนึงถึงผลดีที่เกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม ประกอบกับการทบทวนวรรณกรรม ได้ขั้นตอนในการกำหนดโปรแกรมการออกแบบที่จะนำไปสู่วิสัยทัศน์และบทบาทที่เหมาะสมคือ แนวคิดของ “แนวคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร”

1) แนวคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน เป็นแนวคิดการจัดการพื้นที่รอบสถานีสำหรับการรองรับการเกิดขึ้นของการสัญจร จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสารเป็นแนวคิดสำหรับการส่งเสริมการออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานพื้นที่ การเกิดกิจกรรมต่างๆ ของผู้คนจำนวนมากส่งเสริมให้เห็นความสำคัญของการเดินเท้า การใช้รถจักรยาน และประโยชน์ในการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีได้ โดยมีตัวชี้วัดดังนี้

การวัดความหนาแน่นของการใช้งานในพื้นที่รอบสถานี (Density)

จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้สถานีเพื่อนำมาใช้ในการกำหนดความต้องการของการบริการ การสนับสนุนการเดินเท้าสำหรับการเชื่อมต่อจากที่ทำงาน ที่อยู่อาศัย แหล่งท่องเที่ยว มาสู่ระบบโครงข่ายคมนาคม (Walkable)

การเชื่อมต่ออาคารกับทางเท้า หรือทางสาธารณะผ่านการมองเห็น หรือพื้นที่โล่งด้านหน้าอาคารซึ่งเน้นความสามารถในการเชื่อมโยงถึงกันด้วยการมองเห็น (Visually Active Frontage)

การแทรกซึมทางกายภาพของพื้นที่ กิจกรรมบริเวณด้านหน้าของอาคารที่เชื่อมต่อกับทางเดินสาธารณะ ประเภทกิจกรรมการใช้งานที่นับเป็นพื้นที่กิจกรรมด้านหน้าอาคารนั้น คือ ร้านอาหาร ภัตตาคาร ร้านกาแฟ โถงต้อนรับของอาคารทางเดินเท้า (Physical Permeable Frontage)

ส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางโดยการใช้จ่ายรถยนต์เพื่อลดการใช้รถใช้ถนน เป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจร และการเกิดของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศจากการคมนาคม (Cycle)

การเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ของบริเวณรอบตัวสถานี โดยการแบ่งพื้นที่เป็นบล็อกของอาคาร และบล็อกเหล่านั้นมีขนาดความกว้าง และสัดส่วนการใช้อาคารที่สามารถส่งเสริมให้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่มากขึ้น และยังสามารถในการเชื่อมต่อกับกิจกรรมภายในพื้นที่ได้ โดยบล็อกสามารถแบ่งได้เป็นช่วงตึก ขนาดของบล็อกไม่ควรกว้างเกินไปเพื่อส่งเสริมการเดินทางเท้าภายในพื้นที่ (Connect)

การเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อโดยการเดินทางด้วยกัน หรือการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางกับแหล่งงาน แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชย์ หรือ แหล่งการท่องเที่ยว โดยการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่นั้นตามลักษณะของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีนั้นจะมีรัศมีจากตัวสถานีที่ 500 เมตร (Transit)

การผสมผสานความหลากหลายของกิจกรรมภายในอาคาร และภายในพื้นที่ให้มีการใช้งานที่หลากหลายเพื่อส่งเสริมให้อัตราการเติบโตของพื้นที่สามารถเป็นไปได้อย่างมีคุณภาพ โดยการผสมผสานของกิจกรรมการประกอบธุรกิจและอยู่อาศัยภายในพื้นที่รอบสถานี (Mix)

การเชื่อมต่อสถานีกับบริบทรอบข้างเพื่อสร้างการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางให้เป็นไปอย่างสะดวกสบาย ยังมีทางเชื่อมต่อมากและมีความหลากหลายของการคมนาคมมากขึ้น ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานขนส่งสาธารณะได้ดียิ่งขึ้น (Compact)

- ออกแบบพื้นที่เพื่อใช้เป็นทางเดินเท้าให้มีการดึงดูดให้คนในชุมชนเข้ามาใช้และง่ายต่อการเข้าถึง

- จุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญในพื้นที่ควรสังเกตเห็นได้ง่ายและควรให้อยู่ในศูนย์กลางของพื้นที่

- บริเวณที่เป็นพื้นที่ที่รวมกิจกรรมในพื้นที่ ควรมีการวางแผนการใช้ที่ดินและจำกัดลักษณะการใช้อาคาร เช่น อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย

- วางแผนและออกแบบพื้นที่ให้มีการใช้งานระบบการสัญจรได้ง่าย เช่น ทางจักรยาน รถราง หรือ รถสามล้อ เป็นต้น

- ควบคุมและลดการใช้พื้นที่จอดรถ โดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ หรือโดยรอบพื้นที่ในระยะ 500 เมตร

2) แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ภายในและพื้นที่รอบสถานีจุดเปลี่ยนถ่ายสัญจรในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีและพื้นที่รอบสถานีนั้นเป็นการประสานระบบขนส่งและความเป็นอยู่ให้สอดคล้องและส่งเสริมซึ่งกันและกันซึ่งต้องอาศัยรูปแบบการพัฒนาพิเศษ ใน

แนวความคิดของการเชื่อมต่อมาเป็นเกณฑ์การพัฒนาที่สำคัญในแต่ละพื้นที่ที่ศึกษา หลักการผสมผสาน (Integrated Approach)

ระบบการขนส่ง ระบบการขนส่งเป็นการจัดวางแนวทางให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของเมืองที่จะสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง

ระบบการสัญจรของคน ผู้โดยสารต้องสามารถเข้าถึงระบบขนส่ง และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง มีการออกแบบเพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากระบบขนส่งแต่ละรูปแบบเพื่อตอบสนองต่อรูปแบบการเดินทางของคนในแต่ละพื้นที่

การเชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง (Transport Interchange Point) บริเวณนี้จะเป็นพื้นที่ที่มีการตัดกันของการเดินทางแต่ละรูปแบบเกิดเป็นย่านของการเดินทาง ซึ่งบริเวณนี้ต้องมีการวางแผนออกแบบเพื่อรองรับการเดินทางเป็นพิเศษด้วยการกำหนดองค์ประกอบหลัก (Key Element) ของการพัฒนาพื้นที่ศูนย์การกิจกรรมทั้งหมด หรือเป็นส่วนสำหรับการเชื่อมต่อการพัฒนา ระหว่างตำแหน่งที่จอด (Station Point) ของแต่ละระบบการขนส่งซึ่งวัตถุประสงค์ของการวางแผนเพื่อรองรับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายเหล่านี้คือการก่อให้เกิดศักยภาพที่สมบูรณ์ทั้งในการจัดระบบสัญจรของคนและการจัดสรรพื้นที่

การเชื่อมต่อบริเวณต่อเนื่องโดยรอบโดยการศึกษาการเชื่อมต่อตัวสถานี จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับพื้นที่ของกลุ่มอาคารโดยรอบสถานีประกอบด้วย กลุ่มอาคารที่ประกอบกิจกรรมที่มีความหลากหลาย ทั้งในความหลากหลายเรื่องการใช้งานอาคารประเภทอาคาร พื้นที่สาธารณะรอบอาคาร ซึ่งต้องมีการเชื่อมโยงเข้ากับระบบสัญจรของคนด้วยทางเดินเท้าในรูปแบบต่าง ๆ

3) แนวคิดการใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด (Highest and best use) แนวทางการใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุดเป็นแนวคิดที่สำคัญต่อการให้นำหนักในการตัดสินใจพัฒนาและลงทุนในที่ดินบริเวณต่าง ๆ เพราะมูลค่าของที่ดินจะปรับตัวขึ้นลงตามศักยภาพของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ของที่ดินตลอดเวลา แม้ตัวที่ดินจะได้รับหรือยังไม่ได้รับการพัฒนา ซึ่งในการลงทุนการพัฒนาทำโครงการอสังหาริมทรัพย์นั้น การสร้างให้โครงการสามารถทำกำไรหรือใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพนั้นถือเป็นเรื่องสำคัญ เพราะเป็นกลยุทธ์ที่นำมาใช้กระตุ้นศักยภาพการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้สูงขึ้น และเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาของนักพัฒนาอื่นๆ เพื่อสร้างความเจริญและทำให้ที่ดินในย่านนั้น ๆ เติบโตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นการสร้างมูลค่าที่มากขึ้นและขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งจากแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุดและดีที่สุดนั้น มีหลักในการนำมาใช้วิเคราะห์ศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินตามเงื่อนไข

การใช้ข้อกฎหมายมาเป็นตัวกำหนดความสามารถในการพัฒนา (Legally Permissible) เป็นการนำตัวกฎหมายผังเมือง ข้อกำหนด บทบัญญัติ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน มาเป็นตัวกำหนดการตั้งแบบจำลองในการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาของพื้นที่

การใช้ลักษณะทางกายภาพมาเป็นตัวกำหนดความสามารถในการพัฒนา (Physical Possible) เป็นการศึกษาในเรื่องของทำเลที่ตั้ง ทั้งในเรื่องของย่านการเข้าถึงของโครงข่าย การคมนาคม ลักษณะของดิน ความสูงต่ำของภูมิประเทศ การเข้าถึงของสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะส่งผลต่อลักษณะการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่างๆ แตกต่างกันไปตามศักยภาพ การวิเคราะห์ปัจจัยดังกล่าวเป็นการสร้างน้ำหนักให้กับการประเมินความสามารถของพื้นที่ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนพัฒนาพื้นที่ต่างๆ

การใช้ลักษณะที่สามารถสร้างประสิทธิผลสูงสุดเป็นตัวกำหนดความสามารถในการพัฒนา (Maximally Productive) เป็นการเลือกลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับทำเลที่ตั้งของที่ดิน ซึ่งในที่ดิน 1 แปลงนั้นสามารถมีการเกิดขึ้นของธุรกิจหรือพื้นที่อยู่อาศัยได้หลากหลายตามขนาดที่เหมาะสมต่อการพัฒนา (style Property, 2556)

4) แนวความคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง (Integrated conservation) แนวคิดในการอนุรักษ์ เมืองประวัติศาสตร์ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ จะต้องผสมผสาน (Integrated) งานอนุรักษ์ให้เป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง เนื่องจากการอนุรักษ์เมืองไม่อาจพิจารณาอย่างโดดเดี่ยวได้ กลวิธีที่ใช้ในการวางแผนพื้นที่ประวัติศาสตร์ในเมืองจึงประกอบไปด้วยเทคนิคทางด้านการอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมทั้งการจัดการ บริหารสาธารณะที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพของพื้นที่ในระยะยาว และการวางแผนอนุรักษ์ ควรมีการดำเนินการร่วมกับผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และควรมีการออกกฎหมายเป็นข้อบังคับและมีการกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติ

การควบคุมการเปลี่ยนแปลง (Control of change) การควบคุมอัตราการเจริญเติบโต หรือการพัฒนาใหม่ๆ เป็นวัตถุประสงค์หลักอีกประการในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคม จะทำให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้เป็นอย่างดี โดยการหามาตรการควบคุมการพัฒนาที่มากเกินไป โดยการกำหนดขนาด รูปแบบอาคาร การจำกัดปริมาณการจราจร และการจัดเตรียมสาธารณูปโภคที่เหมาะสม

5.2.2 กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ จัดตำแหน่งของระบบขนส่งมวลชนให้เกิดความต่อเนื่อง มีระยะห่างที่เหมาะสม ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับระบบทางเดินเท้าที่เอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความน่าใช้งาน ส่งเสริมกิจกรรมกำหนดตำแหน่งของระบบขนส่งโดยแบ่งประเภทกันอย่างชัดเจน และให้ผู้ใช้งานสามารถรับรู้เข้าใจง่าย รวมทั้งมีความสะดวกสบายในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความสับสนวุ่นวาย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในการเดินทางและการใช้งาน



(รูปภาพที่ 25 กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ)

5.2.3 กรอบแนวทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร

กรอบแนวทางในการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร มีการผสมผสานความหลากหลายของกิจกรรมภายในอาคาร และภายในพื้นที่ให้มีการใช้งานที่หลากหลายเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมของพื้นที่สามารถเป็นไปได้อย่างมีคุณภาพ โดยการผสมผสานของกิจกรรมการประกอบธุรกิจ การอยู่อาศัย รวมถึงการใช้ประโยชน์ของที่ดินตลอดเวลา การสร้างให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ มีการกระตุ้นศักยภาพการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้สูงขึ้น และเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา เพื่อสร้างความเจริญและทำให้ที่ดินในย่านนั้นๆ เติบโตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



(รูปภาพที่ 26 กรอบแนวทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร)

5.2.4 กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ โดยเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าให้เป็นระบบ เพื่อให้เกิดทางเลือกในการเดินมากขึ้น โดยเน้นการเชื่อมโยงเข้าถึงไปยังเส้นทางเท้าที่ไม่มีการใช้งานหรือไม่เกิดกิจกรรม รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางเท้าเพื่อไปยังพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่สาธารณะ โดยให้พื้นที่บริเวณเส้นทางเดินเท้า พื้นที่สาธารณะอื่นๆ โดยรอบมีโอกาสที่จะมีการผ่านมากขึ้น อีกทั้งยังทำให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรม เชื่อมโยงทางเดินเท้าที่เป็นระบบ โดยเน้นให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัย น่าใช้งาน มีกิจกรรมในเส้นทางเดินเท้าเพิ่มปริมาณการสัญจรบนทางเดินเท้าให้มากขึ้น ก่อให้เกิดการใช้งาน กิจกรรมในพื้นที่ ให้เกิดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่โดยรอบ เกิดการใช้งานพื้นที่ให้ประโยชน์สูงสุดในการใช้งาน



(รูปภาพที่ 275.2.4 กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ)

5.2.5 กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับผู้คนที่เข้ามาในพื้นที่โดยการสัญจรเข้ามาในอนาคต โดยออกแบบให้สอดคล้องเชื่อมต่อกับระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะในพื้นที่ เพื่อเอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้อย่างรวดเร็ว ปรับปรุงพื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เพื่อให้การกิจกรรมขึ้นในพื้นที่ มีความน่าใช้งาน อีกทั้งมีการใช้งานพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอย่างเต็มประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุดขึ้นในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



(รูปภาพที่ 28 กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)

5.3 ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

นักวิชาการด้านการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน สภาพปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินการจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ส่งผลให้มีปัญหาในด้านการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ไม่มีการเอื้ออำนวยต่อการใช้งาน ความปลอดภัย ความน่าใช้งาน และการเชื่อมโยงต่อกัน ยกตัวอย่างการขึ้นเรือมาไม่มีการเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรได้อย่างสะดวก ไม่มีพื้นที่จุดจอดแท็กซี่เดินทางไปยังจุดขึ้นรถประจำทางไม่สะดวก ไม่มีความปลอดภัยในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อีกทั้งยังไม่มี การเชื่อมโยงต่อกันให้เกิดการใช้งานที่สะดวก
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ข้อดี สามารถเข้าถึงพื้นที่เมืองเก่าได้ เกิดผลประโยชน์ต่อพื้นที่เมืองเก่า ให้มีผู้คนเข้ามายังพื้นที่เขตเมืองเก่ามากขึ้น ข้อเสีย ที่ตั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ภาครัฐได้กำหนดขึ้นอาจไม่เหมาะสมกับพื้นที่
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง การออกแบบครบถ้วนใน ด้านความสะดวก ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ความน่าใช้งาน การเชื่อมโยงของการเดินทาง ในภาพการออกแบบป้ายรถเมล์ไม่มีที่บังแดดฝนให้ร่มเงาที่นั่งพักคอย ดังนั้นจึงควรไปดูแลเรื่องความสะดวกปลอดภัยเพิ่มเติม ในส่วนของความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ความมีไฟฟ้าส่องสว่างไม่มีจุดอับสายตา

- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ทางเดินเท้าในส่วนของทางออกแบบทางเดินเท้าควรบอกระยะทางการเดินไม่เกินกี่เมตร ทางเดินเท้าควรมีลักษณะเรียบลักษณะของทางเดินเท้าควรเป็นเส้นที่สั้นที่สุดอาจจะมี ทางรอดทางข้ามไม่จำเป็นต้องเดินที่ริมถนนอย่างเดียว อีกทั้งยังต้องมีกิจกรรม บนทางเท้าเพื่อไม่ทำให้เกิดความเปลี่ยว ภาพที่ใช้ประกอบค่อนข้างแสดงให้เห็นค่อนข้าง น้อย ควรไปดูหลัก TOD เรื่องทางเดินเท้าที่ดีเป็นอย่างไรเพิ่มเติม
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) พื้นที่สาธารณะพื้นที่สาธารณะควรทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดให้เกิดการใช้งานได้ 24 ชั่วโมง มีไฟฟ้าส่องสว่าง มีร้านค้าย่อยในพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดพื้นที่เปลี่ยวขึ้นมา
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ พื้นที่ใช้กิจกรรมได้จริงหรือไม่ หากความเป็นไปได้เป็นสำคัญ โดยมุ่งเน้นที่นโยบายเป็นสำคัญยกตัวอย่าง เช่น ท่าเรือสามารถเปิดได้ 24 ชั่วโมงหรือไม่ พื้นที่สามารถมีร้านค้าของไปตั้งได้หรือไม่ ดังนั้นในส่วนของทางเกิดกิจกรรมในพื้นที่จึง ควรมุ่งเน้นที่นโยบายของพื้นที่ที่สามารถทำให้เกิดขึ้นได้แล้วจึงนำมาสู่การออกแบบ
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า การออกแบบที่เคารพบริบทเมืองเก่ามีการออกแบบที่ ใช้ได้เหมาะสม
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เสนอแนะให้ทำ ตามข้อคิดเห็นข้างต้นที่กล่าวให้ดำเนินการให้ได้มากที่สุดทำให้เกิดผลทางการออกแบบ ให้ดีที่สุดโดยมุ่งเน้นการออกแบบเป็นอันดับหนึ่ง ในส่วนของนโยบายคือเรื่องต่อมา

นักผังเมืองปฏิบัติการ สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่ากรุง รัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน โดยพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่าน ฟ้าลีลาศ นับว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในเรื่องของการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมือง ขึ้นในกับพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีจุดจอดของระบบขนส่งมวลชน ทั้งทางน้ำ และทางบก แต่ยังมีปัญหาในเรื่องของความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อ

ของโหมดการเดินทางขาดความปลอดภัย ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของจุดเปลี่ยน
 ถ่ายการเดินทาง (ที่จอดรถโดยสารสาธารณะ) รวมถึงไปถึงภูมิทัศน์ของพื้นที่ที่ยังขาด
 ความเป็นเอกลักษณ์ ความสวยงาม

- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ข้อดี คือ ช่วยเพิ่มศักยภาพพื้นที่ในการ
 เดินทางท่องเที่ยว ทำให้เกิดความสะดวกรบายในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเมือง
 ขึ้นในกับพื้นที่โดยรอบ เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ รวง เรือ อย่างสมบูรณ์
 ลดการใช้รถยนต์ในการเข้าพื้นที่ย่านเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ซึ่งเป็นการช่วยส่งเสริม
 บรรยากาศเมืองเก่า
 ข้อเสีย ตัวโครงสร้างของโครงการ แรงสั่นสะเทือนในการก่อสร้างโครงการ อาจส่งผล
 กระทบต่ออาคารที่มีคุณค่าในบริเวณพื้นที่ได้
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
 ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง เห็นด้วยกับแนวทางในการ
 ออกแบบ เนื่องจากปัจจุบันยังขาดความเชื่อมโยงในแต่ละโหมดการเดินทาง ขาดความ
 ต่อเนื่องของทางเท้า สภาพแวดล้อมยังไม่เอื้อต่อการเดิน เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยใน
 การเดินทาง
- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
 ทางเดินเท้า เห็นด้วยกับแนวทางการออกแบบ ที่เน้นการเชื่อมโยงโครงข่าย แต่ทั้งนี้ต้อง
 ออกแบบทางเดินที่เอื้อต่อทุกคน (universal Design) ทางแยกทางข้าม ควรมี
 สัญลักษณ์ที่ชัดเจน และออกแบบให้มีความกลมกลืน แสดงให้เห็นถึงความเป็นย่านเมือง
 เก่า
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
 พื้นที่สาธารณะ ควรปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ที่มีอยู่เดิม ให้ดียิ่งขึ้น ออกแบบให้เกิดความ
 ปลอดภัย เข้าถึงได้ง่าย สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย ซึ่งการออกแบบให้
 เชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าถือว่าเป็นสิ่งที่ดี
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ กิจกรรมในพื้นที่ก็ควรเป็นกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความ
 เป็นย่านเมืองเก่า ไม่รบกวนผู้ที่อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ และควรดึงกิจกรรมที่มีอยู่เดิมใน

พื้นที่แต่ละย่าน แต่ละถนนออกมาให้เห็นเด่นชัด เพื่อเป็นการดึงดูดให้คนเดินทางเข้ามาในพื้นที่

- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า เห็นด้วยในการออกแบบที่นำบริบทเมืองเก่ามาออกแบบตัวพื้นที่สถานี
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ควรมีในเรื่องของแผนที่แสดงการเชื่อมต่อการเดินทางในบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และย้ายเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ ควรมีป้ายบอกทางที่ชัดเจน การศึกษาพฤติกรรมของผู้ที่เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่เป็นสิ่งสำคัญ การสอบถามถึงปัญหาในการใช้พื้นที่ปัจจุบันและความต้องการในอนาคต จะช่วยให้การออกแบบพื้นที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการ และเกิดประโยชน์สูงสุด

เจ้าหน้าที่ฝ่ายโยธา ตำแหน่งสถาปนิก สำนักงานเขตพระนคร

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน ในปัจจุบันไม่สะดวก มีผู้ใช้งานจำนวนมากและทำให้ดูวุ่นวาย มองว่ามีข้อดีหากมีการพัฒนาในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีผู้ใช้งานแออัดและมีผู้ใช้งานตกค้าง หากมีการพัฒนาจะทำให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้งานมากขึ้น
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ข้อดี คือ หากมีรถไฟฟ้าใต้ดินทำให้เกิดความสะดวกสบาย
ข้อเสีย ยังไม่มีจุดจอดรถ อีกทั้งยังมีปัญหาในระยะเวณคั้น 20 เมตร มีการดำเนินการค่อนข้างช้า อีกทั้งยังไม่มีเรื่องี่จอดรถสำหรับผู้ให้บริการ อาจไม่เหมาะสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์มาอาจจะเลือกใช้รถส่วนตัวดีกว่า แต่หากมองในภาพรวมสำหรับผู้โดยสารถือว่าดี
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง หากมีการจัดทำมองว่าดี และอยากให้เห็นเรื่องความสะดวกสบายสำหรับคนพิการ เน้นเรื่องคนพิการเข้ามาใช้งาน ออกแบบเพิ่มเติมเรื่องคนพิการ มองว่าหากมีการออกแบบทางลาดร่วมด้วยก็เป็นการดีสำหรับผู้ใช้งาน

- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ทางเดินเท้า เป็นการออกแบบที่ดีสามารถเป็นที่พัก นั่งพักได้อย่างให้มีจุดสะดุดสายตา ทำอย่างไรให้เชื้อเชิญคนให้เข้าไปดู แนะนำให้ลองดู landscape ควบคู่ไปกับการออกแบบให้มีพื้นที่ส่วนเล็กๆ ลานกิจกรรมเล็กๆ ต้นไม้ที่เข้ากับพื้นที่ มองว่าการมีทางลอดเป็นเรื่องที่ดี
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) พื้นที่สาธารณะ มองว่าการออกแบบและข้อเสนอเป็นเรื่องที่ดี แต่ในพื้นที่มีคนจรจัดคน มั่วสุมเป็นจำนวนมาก ทำให้ความปลอดภัยลดลง อีกทั้งป้อมมหากาฬเป็นโบราณสถาน มองว่าน่าจะทำอะไรไม่ได้ แต่หากทางภาครัฐเห็นชอบก็เห็นด้วยในการดำเนินการ
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ปัญหาของเขตคือคนไร้บ้านมีจำนวนมาก เป็นแหล่งมั่วสุมทั้ง ชยะ อีกทั้งป้อมมีผนังทึบทำให้มองไม่เห็นภายในหากจัดการเป็นสัดส่วนได้จะเป็นผลดี หากเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพิ่มกิจกรรมและแสงสว่างจุดขายของถือว่าเป็นผลดี แต่มีข้อจำกัดคือสะพานต่ำ การสัญจรทางน้ำจึงมีความเป็นไปได้ยากในการสัญจร
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า ควรยกพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งมากกว่า หรืออาคารเช่น ยานแพ่งต่างๆ หรือ ป้อม จุดที่โดดเด่นในแต่ละเขตมาตั้งในตัวสถานีมากกว่า หากจุดเด่น คือสถาปัตยกรรมของเขานั้นๆ คิดเห็นว่าควรนำอาคารแพ่งมาออกแบบมากกว่า หรือ หากจะทำในเชิงอนุรักษ์ก็ควรเน้นไปเชิงอนุรักษ์ ในส่วนของหลังคากันฝนอยากให้ภาพ แสดงถึงความสมจริงมากกว่านี้ภาพยังมองไม่เห็นถึงความชัดเจน
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ระบบขนส่ง ต่อเนื่องของการกระจายคนไปทางระบบขนส่งทางน้ำระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ให้มีความสะดวกรวดเร็ว การถ่ายเทผู้ใช้งานไปยังระบบต่างๆด้วยทางลอด แสดงทางขึ้นลง จุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน การใช้สอยพื้นที่ให้มากกว่านี้ เรื่องอุปสรรคในการขนส่งบริเวณ คลองอยากให้ใช้ได้ทั้งหมดแต่สะพานมีระดับที่ต่ำ จึงไม่สามารถที่จะผ่านได้ทุกสะพานซึ่ง หากทำระบบขนส่งบริเวณคลองให้เชื่อมต่อกันได้จะเป็นพื้นที่ส่งผลดีต่อพื้นที่มากขึ้น ออกแบบให้เข้ากับอัตลักษณ์ของพื้นที่ลักษณะสถาปัตยกรรมของพระนคร

ประธานชุมชนหลังวัดราชนัคตา

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่า
กรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ
เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า 2 สาย คือ สายสีส้ม และ สายสีม่วง
ในขณะที่เดียวกันยังมีการเชื่อมการเดินทางด้วยการขนส่งมวลชน ขสมก. และทางเรือ
บริเวณย่านผ่านฟ้า
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ซ้อติ เดินทางสะดวกมีรถขนส่งผ่านหลาย
สายทำให้การเดินทางประหยัดเวลา พื้นที่จะพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ
ข้อเสีย ทำให้พื้นที่เดินมีการเดินทางที่แออัด การสัญจรติดขัดเพราะทุกคนหลากหลาย
กลุ่มมุ่งหน้าเข้ายังพื้นที่ และเข้ามาใช้งานขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่มากขึ้น
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง เห็นด้วยกับแนวทางในการ
ออกแบบ พัฒนาพื้นที่เป็นสัดส่วน เช่น การใช้พื้นที่ดำเนินกิจกรรมที่ด้านกายภาพ
สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม อนามัย และจิตใจ ของคนในพื้นที่และคนสัญจรผ่านไปมา
- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
ออกแบบทางเดินเท้าที่ดี พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกและทันสมัย มีความปลอดภัย
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะที่สะดวก มีที่จอดรถและสิ่งอำนวยความสะดวก
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
จัดพื้นที่กิจกรรมที่สอดคล้องกับประเพณีและวัฒนธรรมชุมชน และกิจกรรมที่มีความ
ทันสมัยสอดแทรกเป็นอีเว้นต์
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)
ออกแบบพื้นที่โครงการ ให้มีลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า สอดคล้องกับกำแพงเมือง
ป้อมมหากาฬ และอาคารริมถนนราชดำเนิน
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การเดินทางของ
ประชาชน ส่วนใหญ่จะเป็นรถส่วนตัวหรือรถสาธารณะ ทำให้มีความสัมพันธ์กันเชื่อมโยง

กับความสะดวก และค่าโดยสาร หากเดินทางต่อกันได้ทุกสาย ใช้บัตรโดยสารอันเดียวกันจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มาก ทำให้ประชาชนหาเข้ากินค่าได้ประโยชน์ และเศรษฐกิจประเทศดีขึ้น

เจ้าของกิจการ Ratana Hostel แอนด์ คาเฟ่

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ในปัจจุบัน จุดเปลี่ยนถ่ายในการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ คิดเห็นว่า เป็นจุดที่ยังไม่ได้รับความสะดวกสบายมากนัก ยังไกลจากพื้นที่ชุมชน
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ข้อดี คือ หากมีรถไฟใต้ดิน ทำให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น จากชานเมืองเข้าสู่เมืองหลวง
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง เห็นด้วยกับการออกแบบทำให้คนเดินทางสะดวกสบายยิ่งขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจย่านเมืองเก่า
- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ทางเดินเท้า เห็นด้วยกับการทำทางลอดใต้สะพาน เนื่องจากทำให้มีความปลอดภัยและน่าเดินมากขึ้น
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) พื้นที่สาธารณะ เห็นด้วยในการปรับปรุงพื้นที่ให้ดูสวยงามน่าใช้บริการมากยิ่งขึ้น เข้าถึงสะดวกสบาย
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ การสร้างกิจกรรมที่น่าสนใจจะช่วยส่งผลให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้นมีความมีชีวิตชีวาเพิ่มขึ้น และสร้างให้พื้นที่มีกิจกรรมหมุนเวียนตลอดทั้งปี
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า เป็นแนวคิดที่ดีในการแสดงเอกลักษณ์ของพื้นที่ เพื่อดึงดูดความสนใจแก่นักท่องเที่ยว

- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เห็นด้วย และอยากเสนอแนะให้ปรับปรุงภูมิทัศน์ให้ดูปลอดภัยในช่วงกลางคืนมากยิ่งขึ้น ทำให้ดูมีชีวิตชีวน่าเดินมากยิ่งขึ้น

สถาปนิกผังเมือง บริษัท ชิตี้ แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่า กรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ตำแหน่งที่ตั้งโครงการถือว่าดีมีความสะดวกต่อการเดินทาง สามารถเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้หลากหลาย เช่น รถยนต์ รถเมล์ เรือ หรือ รถมอเตอร์ไซด์ สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ ที่สำคัญหรือการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ ชิดดี สามารถกระจายผู้โดยสารไปได้ดี สามารถเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้หลากหลายโหมด มีความสำคัญของบริบทพื้นที่ด้านการท่องเที่ยว
ข้อเสีย พื้นที่โครงการซ้อนทับหรืออาจจะมีผลกระทบต่อโครงสร้างกับพื้นที่ประวัติศาสตร์เกาะรัตนโกสินทร์ การพัฒนาพื้นที่จึงต้องคำนึงถึงบริบทพื้นที่เชิงอนุรักษ์เป็นพิเศษ
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง มีข้อเสนอแนะในการออกแบบที่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน และสภาพแวดล้อมของเมือง
- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ทางเดินเท้า ระยะทางจากสถานีถึงปลายทางบางเส้นทางจะมีความยาวมากกว่าระยะทางการเดินเท้า ควรออกแบบให้มีความน่าสนใจในการเดิน เพิ่มอุปกรณ์ประกอบถนน แสงสว่างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) พื้นที่สาธารณะ ควรออกแบบพื้นที่สาธารณะที่ตอบรับกับพฤติกรรมของคนรุ่นใหม่ ต้องมีการเชื่อมโยงกับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ควรสร้างความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่หรือกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายประเภท ทั้งนี้เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่มีชีวิตชีวา
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า พื้นที่โครงการซ้อนทับกับพื้นที่ประวัติศาสตร์ กรุงเทพมหานครควรจะต้องเคารพพื้นที่ให้มากที่สุดเพื่อลดการต่อต้าน
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การออกแบบพื้นที่ให้ตอบสนองต่อผู้ใช้งานเคารพอัตลักษณ์พื้นที่เดิมคำนึงถึงสภาพแวดล้อมชุมชนและเมือง

นักผังเมือง บริษัท แพลนเนอร์26 จำกัด

- 1) มีข้อคิดเห็นต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่า กรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เป็นสถานที่ไม่เป็นเพียงจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเท่านั้น แต่เป็นสถานที่ที่สามารถสร้างพื้นที่รอบสถานีและตัวสถานีให้เป็นสถานที่ดีสำหรับการใช้ชีวิต อีกทั้งยังเพิ่มกิจกรรมให้เกิดขึ้นดึงดูดให้ประชาชนโดยรอบออกมาใช้พื้นที่และเกิดการสร้างรายได้ให้กับชุมชนโดยรอบ ทั้งนี้จะต้องมีการใช้มาตรการทางผังเมืองเข้ามาดำเนินการและพิจารณาควบคู่ไปด้วยเช่น การตัดตั้งองค์กรบริหารพื้นที่ TOD การลงทุนและการส่งเสริมการลงทุน การได้มาซึ่งที่ดิน (การจัดรูปที่ดิน , การพัฒนาที่ดินของรัฐ หรือที่ราชพัสดุที่อยู่ในพื้นที่ TOD ฯลฯ)
- 2) มีข้อคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่ เห็นด้วย คือเกิดกิจการทางเศรษฐกิจ รักษาสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการเดินทางและสนับสนุนให้เกิดระบบเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะและเอื้อต่อการพัฒนา
ข้อเสีย คือ ค่าเสียโอกาสในการพัฒนาหากนำพื้นที่บริเวณนี้ไปพัฒนาในรูปแบบกิจกรรมอื่นอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบวิถีชีวิตของผู้คนที่ย้ายอยู่ในละแวกนั้น
- 3) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ในด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง ต้องพิจารณาเรื่องข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในผังเมือง

เพื่อผสมผสานระหว่างการออกแบบระบบขนส่งกับการจัดสรรที่ดินกิจกรรมรวมถึงการควบคุมอาคาร

- 4) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ทางเดินเท้า ระบบโครงข่ายทางเดินเท้าจะต้องได้มาตรฐานทั้งป้ายบอกทางความชัดเจน แบ่งหมวดหมู่ ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ลักษณะสวดลายและโทนสีให้สอดคล้องกับย่านเมืองเก่า
- 5) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) พื้นที่สาธารณะ ปรับปรุงพื้นที่ว่างเปล่าให้มีความร่มรื่นเข้าถึงง่ายปรับปรุงพื้นที่ให้น่าใช้งานซึ่งสามารถพัฒนาให้มีพื้นที่สีเขียว งานประติมากรรม งานศิลป์เพื่อกระตุ้นให้เกิดกิจกรรม
- 6) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ บริเวณที่โล่งพื้นที่สาธารณะ จัดให้มีงานศิลปะประติมากรรมเพื่อดึงดูดการเข้ามาของนักท่องเที่ยวรวมถึงสร้างเรื่องราวให้กับพื้นที่ เป็นโซนที่มีกิจกรรมและอัตลักษณ์ของพื้นที่ทั้งการท่องเที่ยว ย่านอาหารและบริการโดยทำให้เกิด density, compact ที่มีระบบ link กันทั้งหมด
- 7) มีข้อคิดเห็นต่อการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ) ลักษณะที่เคารพบริบทเมืองเก่า ควรคำนึงถึงจินตภาพ ของเมืองเพื่อให้สอดคล้องกับเมืองเก่าและองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม
- 8) มีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การออกแบบจะต้องได้ทั้งประโยชน์ใช้สอยที่คุ้มค่า ความสวยงามที่สร้างเสริมบรรยากาศและสิ่งแวดล้อมตามยุคสมัยที่สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมและสิ่งแวดล้อมที่ไปตั้งอยู่การออกแบบจำต้องอิงขนาดมาตรฐานตามข้อเสนอแนะการออกแบบบาทวิถีและสิ่งแวดล้อมเพื่อทุกคน

5.4 สรุปความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

ข้อคิดเห็นจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้องสรุปข้อคิดเห็นได้ว่า ในปัจจุบันพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ มีการสัญจร และระบบขนส่งที่หลากหลายรูปแบบ หากแต่ยังไม่มี การเชื่อมต่อการใช้งาน ความปลอดภัย ความน่าใช้งาน และการเชื่อมโยงต่อกัน รวมไปถึงขาดความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ ขาดความสวยงาม มีจุดเปลี่ยน มีปัญหาเรื่องคนจรจัด แหล่งมั่วสุม จึงเห็นว่าหากมีการพัฒนาพื้นที่ให้น่าใช้งานจะส่งผลต่อผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ผู้เข้ามาใช้งานพื้นที่ รวมถึงนักท่องเที่ยว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มีการเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นแหล่งมรดกวัฒนธรรมได้ง่ายมากขึ้น มีการสัญจรเข้ามายังพื้นที่ที่สะดวกสบาย ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มีรายได้เพิ่มมากขึ้น พื้นที่ที่มีความน่าอยู่อาศัยมากขึ้น เนื่องจากการออกแบบให้พื้นที่มีการส่งเสริมกิจกรรมให้น่าใช้งาน และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในส่วนของข้อเสียเห็นว่า การออกแบบควรคำนึงถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ รวมไปถึงกฎหมายทางผังเมือง ข้อกำหนดของพื้นที่ และความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบซึ่งอาจส่งผลให้วิถีชีวิตดั้งเดิมเปลี่ยนแปลงไป



บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

การวิจัยตั้งคำถามของการวิจัย “ระบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศควรเป็นอย่างไร” โดยมีแนวคิดจากการทบทวนวรรณกรรม คือ

1) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development) เป็นแนวคิดที่สำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม โดยรอบสถานีขนส่งมุ่งเน้นไปที่การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะควบคู่กับพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากร และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2) การพัฒนาเมืองด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพทางด้านสังคม ช่วยในการเคลื่อนย้ายคน สินค้า และรถบริการ ที่มีการหยุดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทางเป็นระยะๆ

3) การคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีศักยภาพในการให้บริการที่แตกต่างกันไป การคมนาคมขนส่งทางบก เป็นการขนส่งหลักผ่านโครงข่ายถนนของเมือง มีความยืดหยุ่นและรวดเร็ว และมีระบบขนส่งสาธารณะ ส่วนการคมนาคมขนส่งทางราง เป็นการขนคมนาคมขนส่งที่มีความสามารถในการขนส่งปริมาณมาก ใช้ต้นทุนต่ำ การใช้บริการของการขนส่งทางรางในเมืองจะประกอบด้วย รถไฟฟ้า/รถไฟฟ้ามหานคร และการคมนาคมขนส่งทางน้ำ การเดินทางไปตามแม่น้ำ ลำคลอง สามารถขนคนได้จำนวนมาก ใช้ต้นทุนต่ำ แต่ไม่สามารถทำความเร็วได้ และมีข้อจำกัดคือ การให้บริการตามเส้นทางน้ำเท่านั้น

4) แนวคิดด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือการขนส่งด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการรวมระบบการขนส่งสาธารณะหลายระดับเข้าด้วยกัน โดยจะรวมรูปแบบการขนส่งสาธารณะ 2 ระบบ หรือมากกว่า ภายในพื้นที่จุดตัดของการเดินทาง การเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ จุดร่วมของการเดินทางเพื่อเปลี่ยนผ่านการเดินทางระหว่างรถ ราง และเรือ มีความเชื่อมต่อกันที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว สามารถนำไปสู่ลดการใช้พลังงาน ค่าใช้จ่าย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้

5) แนวทางการออกแบบย่านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation District) เป็นพื้นที่ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวก และบรรยากาศของทางเท้าที่นำดึงดูด ไปพร้อมกับการเชื่อมต่อที่สะดวกกับการขนส่ง ซึ่งชุมชนโดยรอบจะต้องมีส่วนร่วมในการออกแบบชุมชนที่ ลดการใช้พาหนะ พร้อมกับส่งเสริมการบูรณาการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีองค์ประกอบของย่านคือ พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมแบบผสมผสาน การเชื่อมต่อของถนน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การออกแบบองค์ประกอบโดยรอบ ที่เป็นมิตร และสามารถเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย โดยระบบของการขนส่งสาธารณะ อาจจะเป็นระบบขนส่งที่แตกต่างกัน ซึ่งการพัฒนาในแต่ละรูปแบบจะมีปัจจัยในการพัฒนาที่ต่างกันตามลักษณะของรูปแบบเมือง

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง ในด้านแนวทางการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยระเบียบวิธีวิจัยประกอบด้วยกระบวนการวิจัย การเลือกพื้นที่ศึกษา การเก็บข้อมูล การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง การวิเคราะห์ข้อมูล และบทสรุป รวมไปถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา

ในส่วนของการแสดงผลการศึกษามีการกำหนดกรอบแนวทางทั้งหมด 4 แนวทาง เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบระบบการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีในบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศที่เหมาะสม ดังนี้

1) กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

กรอบแนวทางในการออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ จัดตำแหน่งของระบบขนส่งมวลชนให้เกิดความต่อเนื่อง มีระยะห่างที่เหมาะสม ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับระบบทางเดินเท้าที่เอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความน่าใช้งาน ส่งเสริมกิจกรรม กำหนดตำแหน่งของระบบขนส่งโดยแบ่งประเภทกันอย่างชัดเจน และให้ผู้ใช้งานสามารถรับรู้เข้าใจง่าย รวมทั้งมีความสะดวกสบายในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความสับสนวุ่นวาย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในการเดินทางและการใช้งาน

2) กรอบแนวทางการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร

กรอบแนวทางในการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร มีการผสมผสานความหลากหลายของกิจกรรมภายในอาคาร และภายในพื้นที่ให้มีการใช้งานที่หลากหลายเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมของพื้นที่สามารถเป็นไปได้อย่างมีคุณภาพ โดยการผสมผสานของกิจกรรมการประกอบธุรกิจ การอยู่อาศัย รวมถึงการใช้ประโยชน์ของที่ดินตลอดเวลา การสร้างให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ มีการกระตุ้นศักยภาพการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้สูงขึ้น และเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา เพื่อสร้างความเจริญและทำให้ที่ดินในย่านนั้นๆ เติบโตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3) กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

กรอบแนวทางในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะ โดยเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าให้เป็นระบบ เพื่อให้เกิดทางเลือกในการเดินมากขึ้น โดยเน้นการเชื่อมโยงเข้าถึงไปยังเส้นทางเท้าที่ไม่มีการใช้งานหรือไม่เกิดกิจกรรม รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางเท้าเพื่อไปยังพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร พื้นที่สาธารณะ โดยให้พื้นที่บริเวณเส้นทางเดินเท้า พื้นที่สาธารณะอื่นๆ โดยรอบมีโอกาสที่จะมีการผ่านมากขึ้น อีกทั้งยังทำให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรม เชื่อมโยงทางเดินเท้าที่เป็นระบบ โดยเน้นให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัย นำใช้งาน มีกิจกรรมในเส้นทางเดินเท้า เพิ่มปริมาณการสัญจรบนทางเดินเท้าให้มากขึ้น ก่อให้เกิดการใช้งาน กิจกรรมในพื้นที่ ให้เกิดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่โดยรอบ เกิดการใช้งานพื้นที่ให้ประโยชน์สูงสุดในการใช้งาน

4) กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ

กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เพื่อเชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะให้เกิดความต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับผู้คนที่จะเข้ามาในพื้นที่โดยการสัญจรเข้ามาในอนาคต โดยออกแบบให้สอดคล้องเชื่อมต่อกับระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ พื้นที่สาธารณะในพื้นที่ เพื่อเอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้อย่างรวดเร็ว ปรับปรุงพื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เพื่อให้เกิดกิจกรรมขึ้นในพื้นที่ มีความน่าใช้งาน อีกทั้งมีการใช้งานพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอย่างเต็มประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุดขึ้นในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

5) การทดสอบกรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ กับกลุ่มตัวอย่าง

กรอบแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ข้อคิดเห็นจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้องข้อคิดเห็นด้วยในการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ การออกแบบเอื้อต่อการใช้งาน ด้านความปลอดภัย และการเชื่อมโยงต่อกัน รวมถึงไปถึงการออกแบบที่ดึงความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ และการใช้งานอาคารที่หลากหลาย

ข้อคิดเห็นจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้องข้อคิดเห็นว่าเป็นไปได้ยาก เนื่องจากพื้นที่เป็นพื้นที่ที่มีอาคารโบราณสถาน อีกทั้งยังเป็นพื้นที่อนุรักษ์ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร รวมไปถึงข้อกำหนดของพื้นที่ ส่งผลให้การออกแบบบางอย่างอาจทำได้ยาก

6.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากการศึกษาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ โดยศึกษาถึงปัญหา และศักยภาพของพื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตร โดยมีตำแหน่งจุดขนส่งสาธารณะ และแผนพัฒนา เส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภาครัฐในอนาคต เพื่อนำเสนอแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งอาจเป็นการแก้ปัญห และเพิ่มศักยภาพเพียงบางส่วนที่มีปัจจัยหลายด้านที่ไม่ครอบคลุมในการศึกษาครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากการศึกษาครั้งนี้ อาจเป็นประโยชน์ในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณย่านเมืองเก่า ที่มีปัญหาและศักยภาพคล้ายคลึงกับพื้นที่ บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และสามารถนำแนวทางการพัฒนาในด้านต่างๆ ไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนสามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้น ในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพื้นที่เมืองเก่า

- 1) ข้อเสนอแนะการศึกษาในครั้งต่อไป เช่น หัวข้อการพัฒนาที่อยู่อาศัยและแหล่งงานบริเวณโดยรอบสถานีผ่านฟ้า และ สถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย
- 2) ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลในครั้งถัดไป เช่น ข้อมูลจำนวนผู้ใช้งานการสัญจรแต่ละช่วงเวลา และเข้ามาใช้งานพื้นที่เพื่ออะไร ซึ่งมีความสำคัญที่ต้องศึกษาต่อเนื่อง

- 3) ข้อเสนอแนะในการทดสอบความคิดเห็น เช่น อาจจะต้องมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับช่วงเวลาการเดินทาง มีการเดินทางสัญจรไปยังที่ใดบ้าง มีการเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรที่รูปแบบ รวมถึงอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าเดินทางที่เหมาะสม
- 4) ข้อเสนอแนะในการทำแบบสอบถาม เพื่อเป็นการลดการสัมผัส ป้องกันการแพร่เชื้อโรคโควิด-19 อาจมีการทำแบบสอบถามแบบออนไลน์เพื่อเพิ่มความคิดเห็นที่มากขึ้น





ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ประกอบการค้นคว้าอิสระ การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแนว
ทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่า กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร





แบบสอบถามการวิจัยแนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กรณีศึกษา บริเวณย่านเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร

ประกอบการค้นคว้าอิสระ

เรื่อง แนวทางการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กรณีศึกษา บริเวณย่านเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร

โดย นางสาว ฝ้ายเงิน สร้อยเสนา รหัสนักศึกษา 61051208

นักศึกษาหลักสูตรการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- 1.เพศ ชาย หญิง
- 2.อายุ 21-30 ปี 31-40 ปี 41-50 ปี 51-60 ปี
- มากกว่า 60 ปี
- 3.วุฒิการศึกษา ต่ำกว่าระดับมัธยม มัธยมศึกษา ปวส.-ปวช.หรือ อนุปริญญา
- ปริญญาตรี ปริญญาโท ปริญญาเอก
- 4.อาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัท ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
- รับจ้าง เกษียณ อื่น ๆ
- 5.ตำแหน่งงาน _____

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในปัจจุบันอย่างไร

ท่านมีความเห็นอย่างไรกับจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ย่านเมืองเก่ากรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่

ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการเกิดขึ้นของรถไฟฟ้าในพื้นที่ และมีข้อดี ข้อเสีย อย่างไร

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นอย่างไรกับการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (บริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ)

1.การออกแบบเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง



แนวทางในการออกแบบระบบขนส่งเชื่อมโยงระบบขนส่ง และจุดเชื่อมโยงการเดินทาง ให้เกิดความต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเข้ามาใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับระบบทางเดินเท้าที่เอื้อต่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย การปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความน่าใช้งาน ส่งเสริมกิจกรรม มีความสะดวกสบายในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความสับสนวุ่นวาย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในการเดินทางและการใช้งาน

2.ทางเดินเท้า



แนวทางในการออกแบบทางเดินเท้า เน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้า เพื่อให้เกิดทางเลือกในการเดินมากขึ้น โดยเน้นการเชื่อมโยงเข้าถึงไปยังเส้นทางเท้าที่ไม่มีการใช้งานหรือไม่เกิดกิจกรรม รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางเท้าเพื่อไปยังพื้นที่บริเวณ พื้นที่สาธารณะ สร้างบรรยากาศที่ดีให้การเดินเท้าด้วยการออกแบบและสัมพันธ์กับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เน้นให้เกิดความสะดวก สบาย ปลอดภัย น่าใช้งาน ส่งเสริมกิจกรรมระหว่างเส้นทางเดิน

3. พื้นที่สาธารณะ



แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะ ออกแบบให้เชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้า โดยเน้นการใช้งานหรือกิจกรรม รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางเพื่อไปยังพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อีกทั้งยังทำให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมของอาคาร ระหว่างเส้นทางและพื้นที่สาธารณะ โดยเชื่อมโยงทางเดินเท้าเน้นให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย นำใช้งาน กิจกรรมในพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่โดยรอบ เกิดการใช้งานพื้นที่ให้ประโยชน์สูงสุด

4. กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่



แนวคิดในการออกแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ออกแบบให้เชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าให้เป็นระบบ โดยเน้นให้พื้นที่เกิดการใช้งานกิจกรรม โดยให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นในทุกช่วงเวลา เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งานพื้นที่สาธารณะ และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้ตลอดทุกช่วงเวลา ทำให้พื้นที่มีความคึกคักและมีการสัญจรตลอดเวลา โดยส่งเสริมกิจกรรมรอบสถานีจะประกอบไปด้วยที่พักอาศัย สำนักงาน ร้านค้าหรือย่านการค้ารูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

รายการอ้างอิง

- Feden. (1996). *Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development*. *American Planning Association (JAPA)*.
- ITDP. (2010). *TOD Standard, 3rd ed.* New York.
- Jane Jacob. (1961). *The Death and Life of Great America Cities*.
- Martin Guttenplan. (1996). *Transit Oriented Development Design Guidelines*.
<http://www.dot.state.fl.us/default.shtm>
- Motana Kobkul. (2559). ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565; Thailand's Transport Infrastructure Development Strategy 2015-2022. รัษฎาภิรักษ์.
- ชนัญฐ์ กาญจนะ. (2552). แนวทางการพัฒนาริเวณโดยรอบจุดเชื่อมต่อศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนร่วมมัทกะสัน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
<http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/16800>
- ธราวุฒิ บุญเหลือ. (2551). เมืองประหยัดพลังงาน แนวความคิดการพัฒนาริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแบบยั่งยืน. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านการวางแผนภาค และเมืองประจำปี 2551.
<http://www.per.saccounty.net/PlansandProjectsIn-Progress/Documents/General%20Plan%202030/GP%20Elements/TOD%20Guidelines.pdf>
- รศ. กำธร กุลชล. (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ส่งศักดิ์ ทองแดง. (2544). การศึกษาความต้องการที่จอดรถและปัญหาโดยรวม ณ สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link : กรณีศึกษาสถานีลาดกระบัง = *A study of car parking needs and problems at Airport Rail Link ; case study of Ladkrabang Station / สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง*].
- สำนักงานวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร. (2020). แผนที่แสดงอาคารสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร. สำนักงานวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนักงานวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (2553). โครงการศึกษาปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล, กระทรวงคมนาคม.

http://www.otp.go.th/Bkk_mrt/progress.php

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ก. (2558). ระบบขนส่งอย่างยั่งยืน

<http://greentransport.otp.go.th/GreenTransport/>

Front/StaticPage/

สิทธิพร ภิรมย์รัตน์. (2552). ระบบขนส่งประชากรเมืองแบบราง มหาวิทยาลัยศิลปากร. มหาวิทยาลัยศิลปากร.





ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาว ฝ่ายเงิน สร้อยเสนา (ฝ่าย)
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2553 สำเร็จการศึกษาตอนต้น โรงเรียนสตรีศึกษาร้อยเอ็ด พ.ศ. 2556 สำเร็จการศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสตรีศึกษาร้อยเอ็ด พ.ศ. 2561 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต สาขาการจัดการงานช่างและผังเมือง มหาวิทยาลัยขอนแก่น พ.ศ. 2561 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการออกแบบและวางแผนชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร
รางวัลที่ได้รับ	รองชนะเลิศอันดับที่สี่ ในการสอบแข่งขันสังคมศึกษาศาสนาและวัฒนธรรม ของโรงเรียนสตรีศึกษา ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ชนะเลิศการแข่งขันตอบปัญหาความรู้เกี่ยวกับรัฐสภา ในระดับจังหวัด ร้อยเอ็ด

