



การศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และ  
สวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน



โดย  
นางสาวกุลธิดา บุญไช

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2566

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตาก  
สิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต  
หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข  
มหาวิทยาลัยศิลปากร  
ปีการศึกษา 2566  
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

A STUDY FOR IMPROVEMENT OF THE FEEDER SYSTEMS AND THE SAPHAN  
TAKSIN BTS STATION AND THE PUBLIC PARK UNDER THE TAKSIN BRIDGE.



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for Master of Landscape Architecture Master of Landscape Architecture Program

Division of Landscape Architecture

Academic Year 2023

Copyright of Silpakorn University

หัวข้อ การศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองกับ  
สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน  
โดย นางสาวกุลธิดา บุญไช  
สาขาวิชา หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผนก ข  
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก รองศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามัยบุตร

---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

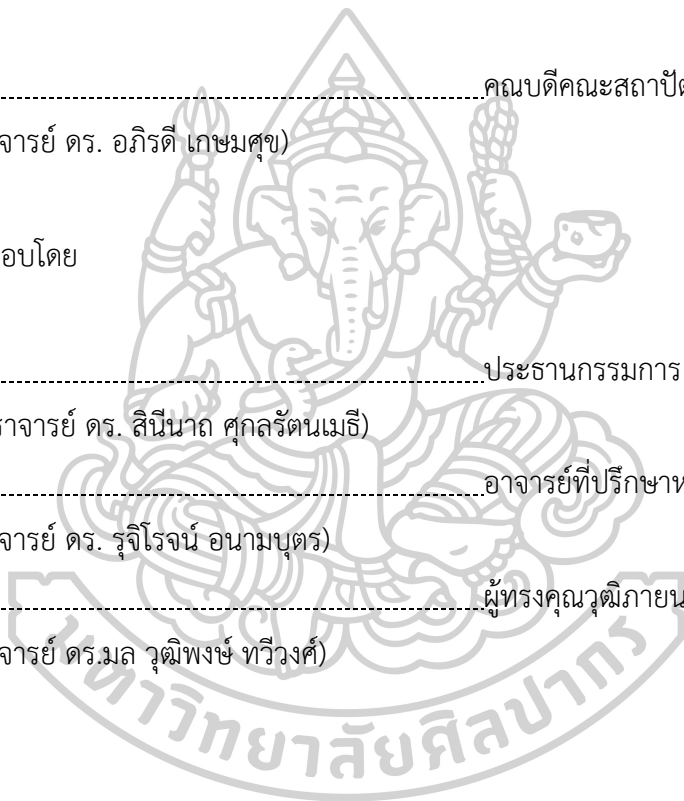
----- คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(รองศาสตราจารย์ ดร. อภินันท์ เกษมสุข)

พิจารณาเห็นชอบโดย

----- ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สีนิน่า ศุภรัตน์เมธี)

----- อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก  
(รองศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามัยบุตร)

----- ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก  
(รองศาสตราจารย์ ดร.มล วุฒิพงษ์ ทวีวงศ์)





650220011 : หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต แผน ข

คำสำคัญ : สวนสาธารณะ, ระบบขนส่งมวลชนรอง

นางสาว กุลธิดา บุญโช: การศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รองศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามัยบุตร

โครงการนี้มุ่งเน้นการศึกษาความต้องการ การใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายภายในพื้นที่ศึกษา คือระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system) รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน เพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลาย เสริมสร้างคุณค่าของพื้นที่สาธารณะให้มากขึ้น ขั้นตอนในการศึกษามี 6 ขั้นตอน คือ 1) ศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้องอย่าง TOD (Transit-Oriented Development) ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system) และพื้นที่สาธารณะ (Public Space) 2) เลือกสถานีรถไฟฟ้าที่ศึกษาเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรอง ที่น่าสนใจเหมาะสมแก่การเป็นตัวอย่างการออกแบบพื้นที่รองรับและมีความพิเศษที่มีสวนสาธารณะติดต่อกันเป็นผืนเดียวกัน 3) ศึกษาประวัติความเป็นมาของย่านการศึกษาบริบทโดยรอบพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ 4) ศึกษาสภาพปัจจุบัน และปัญหาของพื้นที่ศึกษา โดยมีทั้งการสำรวจ และการสัมภาษณ์ 5) แนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา 6) เสนอแบบรายละเอียดในการออกแบบ

โดยการศึกษาโครงการมี 2 ประเด็นที่สำคัญคือ 1) พื้นที่การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน โดยการศึกษาหลักการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ปัญหาต่าง ๆ เพื่อการออกแบบปรับปรุงพื้นที่เพื่อความสะดวกให้กับผู้ใช้งานทำให้เกิดประสิทธิภาพ 2) การออกแบบให้พื้นที่เกิดการผสมผสานระหว่างพื้นที่ขนส่งสาธารณะกับพื้นที่สวนสาธารณะของย่าน ที่มีคุณค่าทั้งทางศิลปะ วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม

ผลจากการศึกษาหลักการ และคุณค่าของพื้นที่ศึกษาจะนำมาใช้ในการออกแบบให้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อผู้คนจากภายนอกย่านที่ผ่านมาจากการเดินทาง ได้เข้าถึงกิจกรรมภายในย่านเป็นสวนสาธารณะประจำย่านที่มีเอกลักษณ์ และคุณค่าทางสัญลักษณ์ และการใช้งานผสมผสานกันได้ดี เพื่อนำเสนอตัวอย่างการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ที่สามารถนำไปปรับใช้กับสถานีรถไฟฟ้าที่มีพื้นที่โดยรอบได้ ให้เป็นแนวทางตัวอย่างในการนำไปปรับใช้กับพื้นที่อื่น ๆ อันเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่ TOD (Transit Oriented Development) ต่อไป



650220011 : Major Master of Landscape Architecture Program

Keyword : Feeder system, public park

MISS Kultida BOONCHO : A Study for improvement of the Feeder Systems and the Saphan Taksin BTS Station and the public Park under the Taksin Bridge. Thesis advisor : Associate Professor Rujiroj Anambutr, Ph.D.

This study focuses on examining the usage requirements of public transportation connectivity spaces within the study area, specifically the feeder system, and the enhancement of the public park under the Taksin Bridge to accommodate diverse uses and enhance the value of public spaces. The study process consists of six steps: 1) Study of theories, principles, and case studies theories such as Transit-Oriented Development (TOD), Feeder System, and plaza public spaces. 2) The selection of BTS stations as appropriate study area to serve as a design example for integrated area between the feeder area and a public park. 3) Historical study of the area, surrounding contexts, and physical characteristics. 4) Study of current physical conditions and issues in the study area, using observation informal surveys and interviews. 5) Development guidelines for the study area. 6) Proposed design of the feeder area and the park.

The study focuses on two main issues: Firstly to studying the principles of connecting public transportation within the area, addressing various issues to design and improve spaces for user convenience, efficiency, and safety. Secondly, to design an integrated public transport areas, emphasising artistic, and social cultural significance.

The results from this study on principles and values in design will be used for designing connecting spaces for people from outside the area who travel through, allowing access to activities within the neighbourhood as a unique public park with symbolic significance and effective mixed-use. It serves as a guideline in designing and presenting examples of public transit-connected spaces around wall transit stations that are adaptable for other stations.



## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าฉบับนี้สามารถทำได้ เพราะ การสนับสนุน กำลังใจ ความช่วยเหลือ จึงขอขอบพระคุณทุกท่าน ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษา รศ. ดร. รุจิโรจน์ อนุกรมบุตร ในการให้คำแนะนำตลอดการค้นคว้า และการออกแบบซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการทำงาน ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยศิลปากรทุกท่านที่ให้ความรู้ และคำปรึกษาตลอดการศึกษา ขอขอบพระคุณคนในครอบครัวที่ให้กำลังใจ ให้ความช่วยเหลือ ตลอดการเรียน และการศึกษาในครั้งนี้ และขอขอบพระคุณทุกคนที่รู้จัก ที่ในกำลังในการเรียน และการศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ให้ผ่านมาได้ด้วยดี

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้จะมีประโยชน์ต่อการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะ และพื้นที่สาธารณะของกรุงเทพมหานครที่สามารถนำข้อมูลไปปรับใช้ต่อไป

กุลธิดา บุญโฮ



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.2.1 คำถามในการศึกษา.....	2
1.2.2 ความมุ่งหมายของการศึกษา.....	2
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา.....	3
1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	3
1.5 กระบวนการ และวิธีการศึกษา.....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับข้อ Transit-Oriented Development (TOD).....	7
2.1.1 ความหมายของแนวความคิด Transit-Oriented Development (TOD).....	7

2.1.2	องค์ประกอบ TOD.....	8
2.1.3	ประเภท และขนาดของสถานี TOD.....	11
2.1.4	มาตรฐาน TOD ประเทศไทย.....	12
2.1.5	กรณีศึกษา Transit-Oriented Development (TOD).....	17
2.2	หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system).....	18
2.2.1	ประวัติระบบขนส่งมวลชน.....	18
2.2.2	ประวัติระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย.....	19
2.2.3	ความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system).....	20
2.2.4	กรณีศึกษา.....	22
2.3	แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public space).....	23
2.3.1	ความหมายของพื้นที่สาธารณะ (Public space).....	23
2.3.2	ประเภทของพื้นที่สาธารณะ.....	23
2.3.2.1	แบ่งตามลักษณะทางกายภาพ.....	23
2.3.2.2	แบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์.....	24
2.3.2.3	แบ่งตามลักษณะความสำคัญในระดับเมือง.....	24
2.3.2.4	แบ่งประเภทตามลักษณะการเข้าถึง.....	25
2.3.2.5	แบ่งตามลักษณะขอบเขตการปิดล้อม.....	25
2.3.3	ความหมายของสวนสาธารณะ (Public park).....	26
2.3.4	ประเภทของสวนสาธารณะ.....	26
2.4	งานวิจัย และแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง.....	28
2.4.1	แนวคิดที่เกี่ยวข้อง Transit-Oriented Development (TOD).....	28
2.4.2	แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system).....	29
2.4.3	แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ (Public space).....	29
2.5	สรุปบททวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในพื้นที่การศึกษา.....	30

บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา.....	31
3.1 กรอบแนวความคิด.....	31
3.1.1 ด้านกายภาพ .....	31
3.1.2 ด้านสังคม .....	32
3.2 ขั้นตอนวิธีดำเนินการศึกษา.....	32
3.2.1 การศึกษา และทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	32
3.2.2 วางแผนการเก็บข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ ทั้งการสัมภาษณ์ และสังเกตการณ์ .....	32
3.2.3 ข้อมูลของพื้นที่ศึกษา.....	33
3.3 วิธีการเก็บข้อมูล.....	34
3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบปฐมภูมิ (Primary data).....	34
3.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary data).....	37
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล .....	37
บทที่ 4 ผลการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์พื้นที่การศึกษา.....	39
4.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา.....	39
4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน .....	42
4.2.1 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน .....	42
4.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาระยะรัศมี 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ศึกษา.....	44
4.3 สถานที่สำคัญภายในรัศมีจากพื้นที่ศึกษา 1 กิโลเมตร.....	45
4.3.1 ด้านศาสนา.....	45
4.3.2 ด้านการท่องเที่ยว.....	46
4.3.2.1 โรงแรม.....	46
4.3.2.2 สถานที่ท่องเที่ยว.....	47
4.4 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา .....	48
4.4.1 ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา .....	48



4.4.2	เส้นทางสัญจรทางเท้า .....	50
4.4.3	เส้นทางสัญจรทางถนน.....	54
4.4.4	ลักษณะการให้บริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา .....	57
4.4.4.1	รถไฟฟ้าสะพานตากสิน.....	57
4.4.4.2	ท่าเรือ .....	59
4.4.4.3	รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	63
4.4.4.4	รถสองแถวรับจ้าง .....	65
4.4.4.5	รถสามล้อรับจ้าง .....	67
4.4.4.6	รถเมล์ .....	69
4.4.4.7	สรุปข้อมูลขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ในพื้นที่ศึกษา .....	71
4.4.4.8	สรุปข้อมูลพื้นที่พาหนะส่วนตัว ในพื้นที่ศึกษา .....	73
4.4.5	ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	73
4.4.5.1	พื้นที่ร้านค้า.....	73
4.4.5.2	ลักษณะสภาพอากาศ.....	75
4.4.6	ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา.....	76
บทที่ 5	แนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....	80
5.1	สรุปข้อมูลจากการศึกษาพื้นที่.....	82
5.1.1	สรุปปัญหาการจราจร.....	82
5.1.2	สรุปปัญหาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง ในพื้นที่ศึกษา.....	82
5.1.3	สรุปปัญหาเส้นทางสัญจรทางเท้า.....	82
5.1.4	สรุปปัญหาการเข้าถึงท่าเรือ .....	82
5.1.5	สรุปปัญหาสวนสาธารณะ .....	82
5.2	ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา .....	83
5.2.1	ศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษา.....	83

5.2.2 ศักยภาพของสวนสาธารณะ .....	84
5.3 จุดมุ่งหมายในการออกแบบ .....	85
5.4 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ .....	85
5.4.1 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง.....	85
5.4.1.1 ขนาดพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง.....	85
5.4.1.1.1 ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง (Area requirements) .....	86
5.4.1.2 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Conceptual diagram) .....	87
5.4.1.3 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Circulation diagram).....	88
5.4.1.4 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ส่วนระบบขนส่งมวลชนรอง (Program).....	90
5.4.2 พื้นที่สวนสาธารณะ .....	92
5.4.2.1 ขนาดพื้นที่สวนสาธารณะ .....	93
5.4.2.1.1 ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ .....	93
(Area requirements).....	93
5.4.2.2 แนวความคิดการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะ (Conceptual diagram) .....	94
5.4.2.3 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า (Circulation diagram).....	95
5.4.2.4 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ส่วนสวนสาธารณะ (Program).....	96
5.5 รายละเอียดการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ศึกษา .....	97
5.5.1 ผังแม่บท (Master Plan) .....	97
5.5.2 รายละเอียดการออกแบบเส้นทางสัญจร (Circulation design).....	99
5.5.2.1 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนน .....	99

5.5.2.2	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถจักรยานยนต์รับจ้าง .....	100
5.5.2.3	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถเมล์.....	101
5.5.2.4	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถสามล้อรับจ้าง .....	102
5.5.2.5	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถยนต์รับจ้างสาธารณะ.....	103
5.5.2.6	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถสองแถวรับจ้าง.....	104
5.5.2.7	ผังแสดงเส้นทางสัญจรจักรยาน .....	105
5.5.2.8	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเท้า บริเวณพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง .....	106
5.5.2.9	ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเท้า บริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ .....	107
5.5.3	รายละเอียดในการออกแบบ (Detail design) .....	108
5.5.4	รายละเอียดรูปตัด (Section) .....	116
5.5.4.1	รูปตัด พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง .....	116
5.5.4.2	รูปตัด พื้นที่สวนสาธารณะ .....	118
5.5.5	รูปทัศนียภาพ (Perspective) .....	120
5.5.5.1	รูปทัศนียภาพ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง .....	120
5.5.5.2	รูปทัศนียภาพ พื้นที่สวนสาธารณะ .....	123
บทที่ 6	บทสรุป และข้อเสนอแนะ.....	127
6.1	แนวทางการพัฒนา.....	127
6.1.1	แนวทางการพัฒนาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง .....	127
6.1.1.1	ด้านเส้นทางสัญจร .....	127
6.1.1.2	ด้านสภาพแวดล้อม.....	127
6.1.2	แนวทางการพัฒนาพื้นที่สวนสาธารณะบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน.....	127
6.2	สรุปผลการศึกษา .....	128
6.2.1	พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง.....	128
6.2.2	พื้นที่สวนสาธารณะสะพานตากสิน.....	128

6.3 เสนอแนะแนวทางนำมาศึกษาต่อไป .....	129
6.3.1 ปัญหาและข้อจำกัดในการศึกษา .....	129
6.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป .....	129
รายการอ้างอิง.....	130
ภาคผนวก .....	132
ภาคผนวก ก.....	133
การสำรวจรศารณะภายในพื้นที่ศึกษา.....	133
สรุปข้อมูลขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ในพื้นที่ศึกษา.....	134
สรุปข้อมูลพื้นที่พาหนะส่วนตัว ในพื้นที่ศึกษา.....	135
ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง (Area requirements).....	136
ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง (Area requirements).....	137
ประวัติผู้เขียน .....	138



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 มาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากรในประเทศต่าง ๆ.....	27
ตารางที่ 2 ตารางข้อมูลขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา .....	71
ตารางที่ 3 ตารางข้อมูลพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่ศึกษา.....	73
ตารางที่ 4 ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง .....	86
ตารางที่ 5 ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ .....	93



## สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน.....	3
ภาพที่ 2 แนวคิดหลักของการพัฒนา TOD โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน.....	7
ภาพที่ 3 องค์ประกอบของ TOD.....	8
ภาพที่ 4 การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์.....	9
ภาพที่ 5 การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์.....	9
ภาพที่ 6 กิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง.....	10
ภาพที่ 7 สิ่งอำนวยความสะดวก.....	10
ภาพที่ 8 รูปตารางรูปแบบการจัดการพื้นที่.....	13
ภาพที่ 9 รูปตารางขนาด และองค์ประกอบในลานการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง.....	13
ภาพที่ 10 รูปบริเวณจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร.....	15
ภาพที่ 11 รูปองค์ประกอบต่าง ๆ ที่สนับสนุนการเดินทางเท้า และจักรยานในพื้นที่ TOD.....	15
ภาพที่ 12 รูป Tokyo Station.....	18
ภาพที่ 13 รูปตาราง ถ่ายสมัยรัชกาลที่ 5 บริเวณหน้าวัดชนะสงคราม.....	20
ภาพที่ 14 รูปบริษัปดาห์ตึกสถานีชินจูกุ และสถานีรถบัสส่วนชินจูกุชั้น 4.....	22
ภาพที่ 15 ผังขั้นตอนวิธีการดำเนินวิจัย.....	33
ภาพที่ 16 รูปการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	36
ภาพที่ 17 รูปการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	37
ภาพที่ 18 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2407.....	40
ภาพที่ 19 รูปถนนเจริญกรุงในอดีต.....	40
ภาพที่ 20 รูปการสัมภาษณ์รถบนถนนเจริญกรุง.....	41

ภาพที่ 21	แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 .....	43
ภาพที่ 22	ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก และเขตสาทร.....	43
ภาพที่ 23	ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา .....	45
ภาพที่ 24	ผังแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านศาสนา.....	46
ภาพที่ 25	ผังแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านการท่องเที่ยว โรงแรม.....	47
ภาพที่ 26	ผังแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านการท่องเที่ยว .....	48
ภาพที่ 27	แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานี รถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน.....	49
ภาพที่ 28	ผัง Base Map.....	50
ภาพที่ 29	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้า วันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเช้าเวลา 7.00-8.00 น.....	51
ภาพที่ 30	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้าวันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเย็นเวลา 16.30- 17.30น.....	52
ภาพที่ 31	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้า ช่วงเวลาวันหยุด .....	53
ภาพที่ 32	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางถนน วันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเช้าเวลา 7.00- 8.00 น.....	54
ภาพที่ 33	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางถนน วันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเย็นเวลา 16.30- 17.30น.....	55
ภาพที่ 34	ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางถนนช่วงวันหยุด.....	56
ภาพที่ 35	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้า และทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้า .....	58
ภาพที่ 36	รูปพื้นที่จุดจอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้า.....	59
ภาพที่ 37	รูปตารางเส้นทาง และเวลารอบเรือ ของเรือด่วนเจ้าพระยา.....	60
ภาพที่ 38	เส้นทางเดินเรือ ของเรือด่วนเจ้าพระยา .....	61
ภาพที่ 39	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่ท่าเรือ.....	62
ภาพที่ 40	รูปพื้นที่จุดจอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ท่าเรือ .....	63



ภาพที่ 41	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	64
ภาพที่ 42	รูปพื้นที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	65
ภาพที่ 43	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง .....	66
ภาพที่ 44	รูปพื้นที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา สองแถว.....	67
ภาพที่ 45	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง .....	68
ภาพที่ 46	รูปพื้นที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา รถสามล้อรับจ้าง.....	69
ภาพที่ 47	ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถเมล์ .....	70
ภาพที่ 48	รูปพื้นที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา รถเมล์.....	71
ภาพที่ 49	รูปร้านค้าในพื้นที่ศึกษา.....	74
ภาพที่ 50	รูปทิศทางของแดด ลมภายในพื้นที่ศึกษา.....	76
ภาพที่ 51	รูปปัญหาด้านการเข้าถึงจากท่าเรือ .....	77
ภาพที่ 52	รูปปัญหาจอดรถเมล์ที่เกิดภายในพื้นที่ศึกษา.....	78
ภาพที่ 53	รูปพื้นที่จอดรถของขนส่งสาธารณะปัจจุบัน .....	79
ภาพที่ 54	รูปผังแสดงการสรุปปัญหาในพื้นที่ศึกษา.....	83
ภาพที่ 55	ภาพถ่ายสวนสาธารณะสะพานตากสินในปัจจุบัน .....	85
ภาพที่ 57	รูปผังแผนภาพแนวความคิดการวางพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง.....	88
ภาพที่ 58	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรถนน.....	89
ภาพที่ 59	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า.....	90
ภาพที่ 60	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ.....	92
ภาพที่ 61	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางพื้นที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะ.....	94
ภาพที่ 62	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า.....	95
ภาพที่ 63	รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ.....	96
ภาพที่ 64	รูปผังแสดง MASTER PLAN .....	99
ภาพที่ 65	รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนภายในพื้นที่ศึกษา.....	100



ภาพที่ 66 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา.....	101
ภาพที่ 67 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถเมล์ภายในพื้นที่ศึกษา.....	102
ภาพที่ 68 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถสามล้อรับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา.....	103
ภาพที่ 69 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถยนต์รับจ้างสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา.....	104
ภาพที่ 70 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถสองแถวรับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา.....	105
ภาพที่ 71 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรจักรยานภายในพื้นที่ศึกษา.....	106
ภาพที่ 72 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าบริเวณขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา.....	107
ภาพที่ 73 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าบริเวณสวนสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา.....	108
ภาพที่ 74 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง.....	108
ภาพที่ 75 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง A.....	109
ภาพที่ 76 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถเมล์ B.....	109
ภาพที่ 77 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง C.....	110
ภาพที่ 78 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ D.....	110
ภาพที่ 79 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง E.....	111
ภาพที่ 80 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ.....	111
ภาพที่ 81 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า F.....	112
ภาพที่ 82 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานทรายสนามเด็กเล่น G.....	113
ภาพที่ 83 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ร้านเครื่องดื่ม H.....	114
ภาพที่ 84 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนรอง I.....	114

ภาพที่ 85 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานเชื่อมต่อท่าเรือสาทร J .....	115
ภาพที่ 86 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่บริเวณระบบขนส่งมวลชนรอง Feeder .....	116
ภาพที่ 87 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอดรถเมล์ .....	116
ภาพที่ 88 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง รถยนต์รับจ้าง สาธารณะ สองแถว .....	117
ภาพที่ 89 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอด สองแถว .....	117
ภาพที่ 90 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณรถสองแถวรับจ้าง .....	118
ภาพที่ 91 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าติดถนนเจริญกรุง .....	118
ภาพที่ 92 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ .....	119
ภาพที่ 93 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ .....	119
ภาพที่ 94 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ .....	120
ภาพที่ 95 รูปบรรยายภาคด้านหน้าพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน .....	120
ภาพที่ 96 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเข้า .....	120
ภาพที่ 97 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า .....	121
ภาพที่ 98 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า .....	122
ภาพที่ 99 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้าพื้นที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะ .....	122
ภาพที่ 100 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเชื่อมต่อขนส่งมวลชนรอง .....	123
ภาพที่ 101 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานหน้าศาลเจ้า .....	123
ภาพที่ 102 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเข้าฝั่งถนนเจริญกรุง .....	124
ภาพที่ 103 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณสนามเด็กเล่น .....	124
ภาพที่ 104 รูปถ่ายบริเวณลานทางเชื่อมท่าเรือสาทรในปัจจุบัน .....	125
ภาพที่ 105 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานทางเชื่อมท่าเรือสาทร .....	125
ภาพที่ 106 รูปถ่ายแสดงบรรยายภาคพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับวัดยานนาวา .....	126

ภาพที่ 107 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นีสวนสาธารณะ บริเวณทางเดินริมแม่น้ำ พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือ-  
วัดยานนาวา..... 126



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย ครอบคลุมพื้นที่ 50 เขต มีพื้นที่ทั้งหมด 1569 ตารางกิโลเมตร โดยมีลักษณะพื้นที่แบ่งออกเป็น 2 ฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะทางด้านกายภาพของกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านการทำงาน การศึกษา เศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ พื้นที่ของกรุงเทพมหานครมีการกระจายตัวจากศูนย์กลางของเมือง โดยส่วนมากพื้นที่ใจกลางเมืองเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่เศรษฐกิจ อย่างเช่น สำนักงาน การท่องเที่ยว การศึกษา และขยายพื้นที่อยู่อาศัยไปรอบ ๆ เมือง ผู้คนมีการเดินทางจำนวนมาก ทำให้ปัญหาการเดินทางจากถยนต์ส่วนตัวมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปี

การแก้ปัญหาจราจรขัดข้องจากปริมาณการใช้งานของรถยนต์ส่วนตัวคือการเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาให้บริการผู้คน โดยระบบขนส่งสาธารณะคือระบบที่กำลังพยายามพัฒนาให้เป็นหลัก “รถไฟฟ้า” ทั้งแบบลอยฟ้าและใต้ดินสร้างไปตามถนนที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ สำนักงาน และที่อยู่อาศัยของผู้คนจำนวนมาก กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ให้รองรับการใช้งานของทุก ๆ กลุ่มคน

เส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่บนถนนสายหลักเท่านั้นผู้คนจำนวนมากยังต้องอาศัยการเดินทางแบบต่าง ๆ เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และออกจากสถานีไปยังจุดหมาย ทำให้ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system) ยังมีความสำคัญต่อการเดินทางไปยังระบบรถไฟฟ้า และการกระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของย่าน โดยระบบขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่กรุงเทพฯมีหลากหลาย ได้แก่ รถสาธารณะที่ให้บริการภายในพื้นที่ เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้างรับจ้าง รถสามล้อรับจ้าง รถยนต์รับจ้างสาธารณะ รถโดยสารด่วน (BRT) และรถสาธารณะที่ให้บริการโดยรอบพื้นที่กรุงเทพฯตามเส้นทางที่กำหนด เช่น รถเมล์ รถตุ้ หรือระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ เช่น เรือโดยสารเจ้าพระยา ที่ให้บริการเดินทางริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยตลอดเส้นทางระหว่างท่าเรือวัดราชสิงขร และท่าเรือปากเกร็ด และการเดินทางยังมีการใช้รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ส่วนตัว และจักรยาน พาหนะส่วนตัวอื่น ๆ ในการเดินทาง

สำหรับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครนั้น เริ่มมานานแล้วแต่ก็เน้นการก่อสร้างเฉพาะส่วนโครงสร้างของราง และสถานีเป็นหลัก ไม่ให้ความสำคัญกับพื้นที่ และการอำนวยความสะดวกระบบขนส่งมวลชนรอง ยกตัวอย่างเช่น สถานีส่วนใหญ่ไม่มีพื้นที่จอดรถ การจอดรถกีดขวางการจราจรซึ่งเพิ่มปัญหารถติดที่มีอยู่แล้วในทุกแห่งในกรุงเทพฯ

ขั้นตอนในการดำเนินการเริ่มต้นด้วยการศึกษาหลักการ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนตามโครงข่าย และเส้นทางขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development:TOD) ที่มีแนวความคิดมุ่งเน้นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบเป็นกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาเมือง เพื่อเป็นแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

โดยพื้นที่ศึกษาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ที่ตั้งอยู่ติดบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะที่หลากหลายทั้ง ทางน้ำ เช่น ท่าเรือสาทร ท่าเรือข้ามฟาก และขนส่งทางบกผู้คนในพื้นที่ ที่มีการใช้งานเป็นจำนวนมาก สำหรับผู้คนริมแม่น้ำเจ้าพระยาจะเข้ามาใช้ สถานีรถไฟฟ้าเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในเมืองโดยรถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น จากการลงสำรวจเก็บข้อมูล เห็นได้ชัดว่าพื้นที่บริเวณนี้ ยังขาดการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ ทั้งระยะทางในการเชื่อมต่อระบบขนส่งด้านต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย สะดวกสบาย เส้นทางเดินเท้า และขาดการเชื่อมต่อกับพื้นที่ของผู้คนในย่านที่สามารถเป็นพื้นที่ข่าวสาร กิจกรรม นันทนาการ พักผ่อนของคนในย่านได้

โครงการนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อการศึกษาสภาพปัจจุบัน การแก้ไขปัญหา และการปรับปรุงแก้ไข ปัญหาพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะโดยมีสวนสาธารณะผสมผสานกันกับพื้นที่เชื่อมต่อในการเดินทางของย่าน และเสนอแนวความคิดแนวทางการจัดการที่เหมาะสมเพื่อให้เป็นกรณีศึกษาที่อาจจะสามารถนำไปปรับใช้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้งานในพื้นที่นั้น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายในการศึกษา “พื้นที่การเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ” และสร้างพื้นที่รองรับผู้ใช้บริการที่มีการใช้งานที่หลากหลาย ส่งเสริมภูมิทัศน์เพื่อพัฒนาการออกแบบให้สอดคล้องกับพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้งานในพื้นที่ศึกษา

### 1.2.1 คำถามในการศึกษา

แนวทางในการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะสามารถมีวิธีการใดที่ออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา ทั้งสัดส่วน ขนาด บริการ กิจกรรม ให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ศึกษา

### 1.2.2 ความมุ่งหมายของการศึกษา

ศึกษางานวิจัย ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และศึกษารูปแบบการใช้งานเดิมในพื้นที่ศึกษา และนำมาออกแบบปรับปรุงพื้นที่ ให้เหมาะต่อการใช้งานของผู้คนที่มีหลากหลายรูปแบบการเดินทาง

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

การศึกษาโครงการนี้เกี่ยวกับข้อมูลที่ได้รวบรวมมาเพื่อให้ทราบถึงการศึกษเส้นทางสัญจรทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา โดยเป็นการเสนอแนะการออกแบบ จัดพื้นที่ กิจกรรม และสร้างการเชื่อมต่อพื้นที่ขนส่งสาธารณะ





4. ศึกษาการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ทั้งการใช้งาน กิจกรรม ที่เกิดขึ้นในพื้นที่

### 1.5 กระบวนการ และวิธีการศึกษา

กระบวนการศึกษา ประกอบด้วยการทำงาน 6 ขั้นตอน ได้แก่

**ขั้นตอนที่ 1** ศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง อย่าง TOD (Transit-Oriented Development) ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system) และพื้นที่สาธารณะ (Open space)

**ขั้นตอนที่ 2** เลือกสถานีรถไฟฟ้าที่มีระบบขนส่งมวลชนรอง ที่น่าสนใจเหมาะสมแก่การเป็นตัวอย่างการออก และมีความพิเศษที่มีสวนสาธารณะติดต่อกันเป็นผืนเดียวกัน

**ขั้นตอนที่ 3** ศึกษาประวัติความเป็นมาของย่าน การศึกษาบริบทโดยรอบพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ

**ขั้นตอนที่ 4** ศึกษาสภาพปัจจุบัน และปัญหาของพื้นที่ศึกษา

**ขั้นตอนที่ 5** แนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

**ขั้นตอนที่ 6** เสนอแบบ รายละเอียดในการออกแบบ

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้ที่สนใจในงานที่เกี่ยวข้องด้านการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ และรูปแบบการใช้งานของขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ในแต่และความต้องการ และการใช้งานในแต่ละประเภท สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการศึกษาต่อ และอาจจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการศึกษา วิจัย ออกแบบต่อไป

### 1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.พื้นที่ศึกษา หมายถึง พื้นที่โครงการปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะสะพานตากสิน

2.TOD หมายถึง Transit-Oriented Development เป็นหนึ่งในแนวความคิดในการพัฒนาเมือง และชุมชนเมืองควบคู่กันไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง กำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม, 2022)

3. Feeder system หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่การเปลี่ยนถ่ายที่มีระยะสัญจรทางเท้า ไปยังรูปแบบขนส่งมวลชนรองอย่าง สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย (โครงการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล, 2553 โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

4. ภูมิทัศน์ หมายถึง การรับรู้สภาพแวดล้อมของภูมิประเทศทั้งที่ปรากฏตามจริง และภาพลักษณ์ในจิตใจที่รู้สึกได้ (สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ, 2549: 14)

5. พื้นที่สาธารณะ หมายถึง สภาพแวดล้อมของเมืองที่ดีควรมีพื้นที่ว่างสาธารณะเป็นองค์ประกอบสำคัญ เพื่อให้เกิดคุณภาพ คุณภาพชีวิตของผู้อาศัยในเมือง ที่สามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ร่วมกันได้ สามารถแบ่งพื้นที่สาธารณะได้หลายประเภทต่างลักษณะของกายภาพของพื้นที่ การเข้าถึง ประโยชน์ใช้สอยเพื่อบ่งบอกลักษณะเฉพาะของพื้นที่ให้แบ่งแยกได้ชัดเจน (ปราณระฟ้า พรหมประวัติ 2550)

6. สวนสาธารณะ หมายถึง เป็นการใช้ที่ดินในรูปแบบการพักผ่อน มีลักษณะในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ภายในเมือง และเป็นสถานที่ที่ทำกิจกรรมการพักผ่อน โดยในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถานให้ความหมายของ “สวน” ไว้ว่า สวนเป็นพื้นที่ที่มีบริเวณที่มีการปลูกต้นไม้เป็นจำนวนมาก “สาธารณะ” มีความหมายว่า เพื่อประชาชน เมื่อนำคำมารวมกัน “สวนสาธารณะ” จึงมีความหมายว่า สวนที่จัดไว้เพื่อประชาชน โดยประเภทของสวนสาธารณะสามารถแบ่งได้ตามขนาดของพื้นที่ โดยมีตั้งแต่ระดับชุมชนถึงระดับภาคโดยแยกตามกิจกรรม และขนาดของพื้นที่

7. Plaza หมายถึง พื้นที่ว่างสาธารณะ รองรับกิจกรรมของคนหลากหลายประเภท หรือพื้นที่ว่างเว้นไว้ให้เกิดสาธารณะประโยชน์ของเมือง เช่น ทางเท้าริมถนนสายหลัก สวนสาธารณะระดับเมือง สนามกีฬา ลานโล่งหน้าอาคาร ซึ่งเป็นสถานที่พักผ่อนใจกลางเมือง (ปราณระฟ้า พรหมประวัติ 2550)



## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน โดยมีการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ทั้ง ผลกระทบ ปัญหา การใช้งาน การค้า กิจกรรมระดับเมือง โดยพื้นที่เป็นแหล่งย่านการค้าตั้งแต่ในสมัยอดีตจนถึง ปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบมีทั้งที่พักอาศัย สำนักงาน โรงแรม สถานีท่องเที่ยว จึงมีแนวทางในการศึกษา เรื่องพื้นที่สาธารณะ การขนส่งมวลชน พื้นที่กิจกรรม ดึงมีแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

#### 2.1 หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับข้อ Transit-Oriented Development (TOD)

- 2.1.1 ความหมายของแนวความคิด Transit-Oriented Development (TOD)
- 2.1.2 องค์ประกอบ TOD
- 2.1.3 ประเภท และขนาดของสถานี TOD
- 2.1.4 มาตรฐาน TOD ประเทศไทย
- 2.1.5 กรณีศึกษา Transit-Oriented Development (TOD)

#### 2.2 หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)

- 2.2.1 ประวัติระบบขนส่งมวลชน
- 2.2.2 ประวัติระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย
- 2.2.3 ความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)
- 2.2.4 กรณีศึกษา ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)

#### 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public space)

- 2.3.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ
- 2.3.2 ประเภทของพื้นที่สาธารณะ
- 2.3.3 ความหมายของสวนสาธารณะ
- 2.3.4 ประเภทของสวนสาธารณะ

#### 2.4 งานวิจัย และแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

- 2.4.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง Transit-Oriented Development (TOD)
- 2.4.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)
- 2.4.3 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ (Public space)

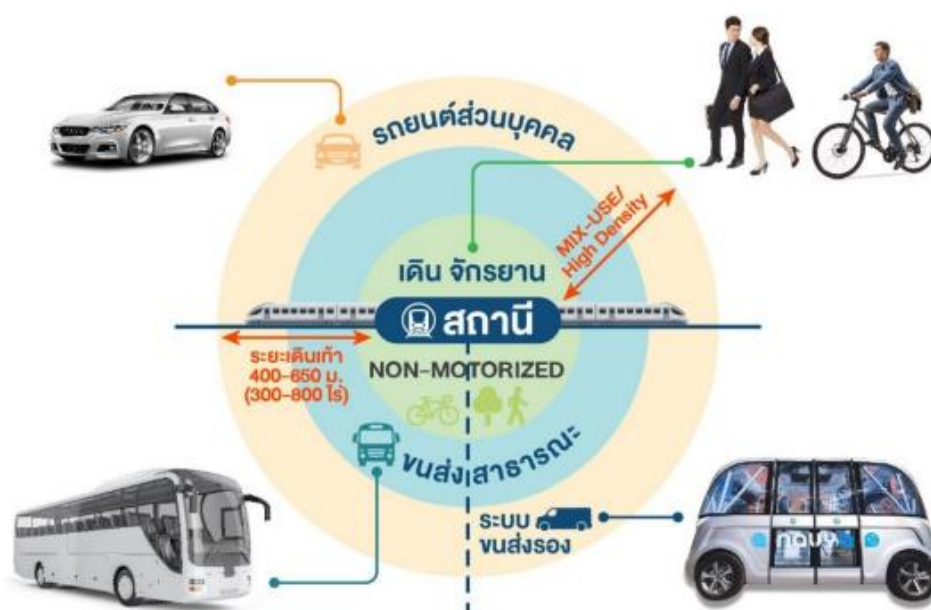
#### 2.5 สรุปทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในพื้นที่การศึกษา

## 2.1 หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับข้อ Transit-Oriented Development (TOD)

ทฤษฎี Transit-Oriented Development (TOD) เป็นแนวความคิดของ Peter Calthorpe สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกาเริ่มต้นในปี ค.ศ.1993 หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Pedestrian Pockets” โดย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 2022)

### 2.1.1 ความหมายของแนวความคิด Transit-Oriented Development (TOD)

Transit-Oriented Development (TOD) เป็นแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ถูกคิดขึ้นในปี ค.ศ. 1993 โดยผู้คิดคือ Peter Calthorpe สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกัน แนวความคิดนี้เกิดขึ้นเพื่อแนวทางการพัฒนาเมืองแบบใหม่ โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลาง และพัฒนาพื้นที่รอบ ๆ ให้เกิดประโยชน์อย่างเช่น Mixed Use เน้นการใช้ที่ดินแบบที่อยู่อาศัย อาคารร้านค้า อาคารสำนักงาน และการจัดพื้นที่สาธารณะโดยมีระยะจากพื้นที่อาศัยถึงพื้นที่ขนส่งมวลชนในระยะ 5-10 นาที โดยมุ่งเน้นเกิดบริการใช้งานให้ผู้คนเปลี่ยนพฤติกรรมมาเดินมากกว่าการขับรถส่วนตัว การใช้จักรยาน การใช้ขนส่งมวลชนสาธารณะได้มากขึ้น โดยรูปแบบต้องคำนึงความเชื่อมต่อทางสังคม และสามารถจัดสรรพื้นที่ให้กับผู้มีรายได้น้อยเพื่อที่ทุกคนสามารถเข้าไปใช้งานพื้นที่ได้อย่างเท่าเทียม



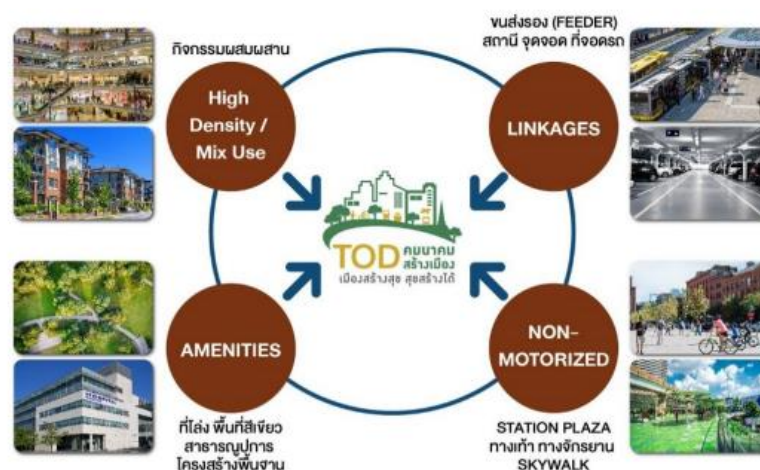
ภาพที่ 2 แนวคิดหลักของการพัฒนา TOD โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

## 2.1.2 องค์ประกอบ TOD

สามารถแบ่งองค์ประกอบที่สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาของประเทศไทย ได้เป็น 4 รูปแบบกิจกรรม และแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มที่เกี่ยวกับระบบคมนาคมขนส่ง ได้แก่
  - 1.1. การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit : NMT)
  - 1.2. การเชื่อมต่อ (Linkages)
2. กลุ่มการพัฒนาเมือง ได้แก่
  - 2.1. กิจกรรมผสมผสานความหนาแน่นสูง (High Density/Mix Use)
  - 2.2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities)



ภาพที่ 3 องค์ประกอบของ TOD

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

โดยองค์ประกอบทั้ง 4 มีความสัมพันธ์และส่งผลต่อกันอย่างไม่สามารถแยกเป็นอิสระจากกันได้ จึงจำเป็นต้องบูรณาการออกแบบและวางผังไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาตามหลัก TOD

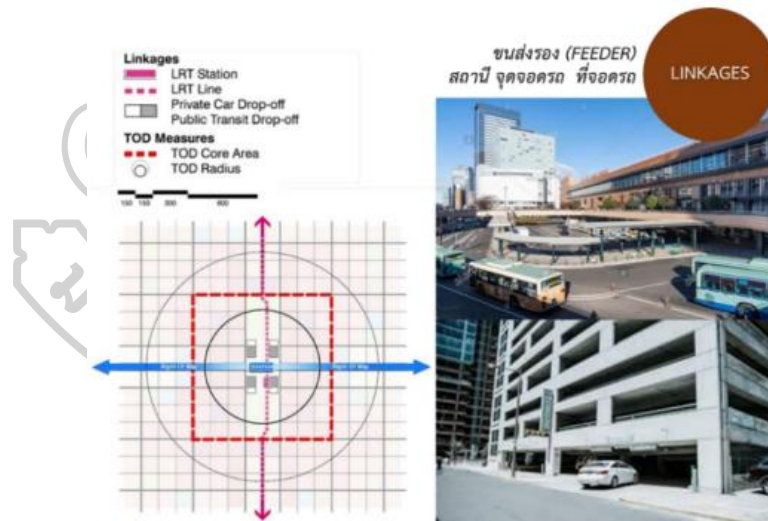
1.1 การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit : NMT) หมายถึง การจัดระบบทางเดินที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ การเดินเท้า จักรยาน และส่งเสริมขนส่งสาธารณะ โดยจัดให้มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่อยู่ด้านหน้าสถานี Station Plaza เพื่อเชื่อมโยงกับขนส่งหลักและขนส่งรอง (Feeder) โดยไม่เกิดการรบกวนจากการใช้รถยนต์รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้นไม้ให้ความร่มรื่น หลังคาคลุมกันแดด จุดรับ-ส่งผู้โดยสาร ทางเดินลอยฟ้า



ภาพที่ 4 การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช่เครื่องยนต์

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

1.2 การเชื่อมต่อ (Linkages) หมายถึง การจัดการขนส่งคมนาคมเป็นระบบหลักและขนส่งรอง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เช่น ที่จอดรถ สถานี จุดจอด เส้นทางสัญจรที่สะดวก รวดเร็ว ไร้รอยต่อ ปลอดภัย ทั้งภายในพื้นที่ และบริเวณเียบรอบ



ภาพที่ 5 การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช่เครื่องยนต์

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

2.1 กิจกรรมผสมผสานความหนาแน่นสูง (High Density/Mix Use) หมายถึง การพัฒนาที่มีกิจกรรมหลากหลายที่มีความหนาแน่นสูงในเชิงพาณิชย์กรรม และการอยู่อาศัย ทั้งแนวตั้งและแนวนอน รองรับผู้โดยสารจำนวนมากได้ตลอดเวลาเช่น ร้านค้า บริการ สำนักงาน โรงแรม และที่พักอาศัยที่ตอบสนองคนทุกกลุ่ม





ภาพที่ 6 กิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

2.2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีเพื่อรองรับกิจกรรมผสมผสาน ที่มีทั้งแหล่งงานและการอยู่อาศัยระยะยาวรวมกันอยู่ด้วย ดังนั้นเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนที่เข้าถึงได้ง่าย และลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น จึงต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งรวมถึงบริการสาธารณะ ที่เพียงพอและเหมาะสมกับประชากรทุกกลุ่มในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียว สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ตลาด ศูนย์กลาง ชุมชน



ภาพที่ 7 สิ่งอำนวยความสะดวก

ที่มา : <http://www.thailandtod.com>

### 2.1.3 ประเภท และขนาดของสถานี TOD

มีการแบ่งประเภทตามลักษณะของ ขนาด องค์ประกอบที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งจะมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับระบบรถไฟระหว่างเมืองของประเทศไทยมากที่สุด เนื่องจาก สถานีรถไฟตั้งอยู่บริเวณความหลากหลายเป็นศูนย์กลางภูมิภาค เมือง ชุมชน ซึ่งสามารถแบ่งประเภท ออกได้ 5 รูปแบบ

#### 1. สถานี TOD ประเภทศูนย์กลางภูมิภาค (Regional Center : RC)

ตั้งอยู่ศูนย์กลางเมือง เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่านคมนาคมผู้โดยสารขนาดใหญ่ มีบทบาทในการเป็นจุดหมายปลายทางของการเดินทาง (Destination) โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมืองอยู่แล้ว โดยมีรัศมีพื้นที่ 1,000-1,200 เมตร พื้นที่แกนกลาง 400-500 เมตร

#### 2. สถานี TOD ประเภทศูนย์กลางเมือง (Urban Center : UC)

ตั้งอยู่ศูนย์กลางอำเภอใหญ่ เป็นจุดหมายปลายทางของการเดินทาง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง ขนาดของพื้นที่การพัฒนาแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับขนาดของเศรษฐกิจ โดยมีรัศมีพื้นที่ 300-1,000 เมตร พื้นที่แกนกลาง 200-400 เมตร

#### 3. สถานี TOD ประเภทศูนย์เมืองใหม่ (New Town : NT)

เป็นสถานีเกิดใหม่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่พัฒนาเป็นเมือง เป็น TOD ที่มีทั้งขนาดกลาง และเล็กขึ้นอยู่กับบทบาท และระยะห่างจากเมืองหลัก โดยมีรัศมีพื้นที่ 300-800 เมตร พื้นที่แกนกลาง 200-400 เมตร

#### 4. สถานี TOD ประเภทศูนย์ชุมชน (Neighborhood Center : NC)

เป็นสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายศูนย์กลางชุมชนระดับอำเภอ และระดับตำบลเป็นส่วนใหญ่เป็น TOD ขนาดเล็กที่สุด การพัฒนาไม่ซับซ้อน โดยมีรัศมีพื้นที่ 300-500 เมตร พื้นที่แกนกลาง 50-100 เมตร

#### 5. สถานี TOD ประเภทแบบพิเศษ (Special Use : SU)

เป็นสถานีศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในบริเวณที่มีโครงการพัฒนาเฉพาะอย่าง ในที่พบว่ามีสถานีแบบพิเศษ 4 ประเภทย่อย ได้แก่ เมืองชายแดน เมืองการบิน เมืองท่องเที่ยว และเมืองการศึกษา

### 2.1.4 มาตรฐาน TOD ประเทศไทย

กำหนดมาตรฐานการออกแบบวางผังในประเด็นที่สำคัญ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในเชิงกายภาพ แบ่งเป็น 4 ส่วน

- 1 มาตรฐานการกำหนดขอบเขตพื้นที่
- 2 มาตรฐานการพัฒนาด้านระบบขนส่ง
- 3 มาตรฐานด้านการพัฒนาเมือง
- 4 แนวทางการออกแบบเพื่อควบคุมทางกายภาพโดย 3 ส่วนแรกแสดงกรอบ

มาตรฐานที่จำเป็นต้องมีกับขนาดพื้นที่ที่เหมาะสม ซึ่งส่วนที่ 4 ระบุแนวทางการจัดวางองค์ประกอบต่าง ๆ ให้อยู่ในระยะที่เหมาะสม

#### 1. มาตรฐานการกำหนดขอบเขตพื้นที่

การกำหนดขอบเขตข้อมูลให้ชัดเจนสำคัญต่อการวางผังพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลในการอ้างอิงในการนำไปใช้ในการออกแบบผัง ให้สอดคล้องกับการออกแบบทางด้านคมนาคม การพัฒนาเมือง เพื่อควบคุมทางกายภาพ (Design Guidelines) ซึ่งกรอบในการทำงานมีความแตกต่างกันตามประเภท และขนาดของ TOD

1.1 พื้นที่ TOD หมายถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD ที่ต้องตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าของที่ดิน และผู้เกี่ยวข้อง ในการวางผังการพัฒนา

1.2 พื้นที่แกนกลาง TOD (TOD Core) หมายถึง พื้นที่พัฒนา TOD ส่วนที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟมากที่สุด เป็นบริเวณที่ต้องคำนึงถึงการออกแบบองค์ประกอบอาคาร และกิจกรรมที่ส่งเสริมทางเท้า รวมทั้งบริเวณที่มีการเปลี่ยนถ่าย เช่น Station Plaza สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า

1.3 พื้นที่นอกแกนกลาง TOD หมายถึงพื้นที่พัฒนา อยู่ถัดจากพื้นที่ TOD ซึ่งความหนาแน่นในการพัฒนาน้อยกว่า หรืออาจจะเป็นพื้นที่ที่อำนวยความสะดวกให้กับพื้นที่ TOD ในด้านบริการสาธารณะ (Public Amenities and Services) ที่มีระบบขนส่งเชื่อมต่อกับแกนกลาง TOD

1.4 พื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit : NMT) หมายถึง พื้นที่ต่อจากสถานีรถไฟซึ่งเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทางเข้าสู่สถานี หรือกระจายออกไปยังการเดินทางรูปแบบอื่น รวมทั้งพื้นที่กิจกรรมโดยรอบ

ลำดับ	รูปแบบการจัดวางพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง	บริเวณที่เหมาะสม	ตัวอย่าง
2.3	บริเวณพื้นที่ด้านหน้าสถานีโดยการแลกเปลี่ยนที่ดินและบริเวณท่าอากาศยาน	ศูนย์กลางเมืองที่มีการพัฒนาหนาแน่น และพื้นที่บริเวณสถานีจำกัด ต้องใช้วิธีการแลกเปลี่ยนที่ดินเพื่อนำมาพัฒนา Station Plaza และออกแบบโครงสร้างถนนและระบบสัญญาณจราจรที่รองรับการเดินที่ประสิทธิภาพ	   <p>สถานีฮากาตะ (Hakata Station) ด้านหน้าสถานี Station Plaza ทั้งจากการแลกเปลี่ยนที่ดินและปรับปรุงโครงสร้างถนนให้เหมาะสม</p>
2.4	จัดให้มีองค์ประกอบปรับเปลี่ยนด้วยการเดินทางเพิ่มเติมบางส่วนในพื้นที่ต่อเนื่อง	สถานีศูนย์กลางเมืองขนาดกลางที่มีพื้นที่บริเวณสถานีจำกัดจึงต้องออกแบบให้องค์ประกอบปรับเปลี่ยนด้วยการเดินทางบางส่วนไปอยู่ในพื้นที่ต่อเนื่อง	   <p>สถานีฟูกูอิ (Fukui Station) มีจุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารและที่จอดรถในพื้นที่ต่อเนื่องมีสถานี Station Plaza เนื่องจากระดับพื้นที่จำกัด</p>

ภาพที่ 8 รูปตารางรูปแบบการจัดการพื้นที่

ที่มา : Center for transit Oriented Development : (CTOD)

2. มาตรฐานด้านการพัฒนาระบบขนส่งคมนาคมขนส่ง ประกอบไปด้วย 3 ส่วน

2.1 พื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์

(Non-motorized Transit : NMT) เป็นพื้นที่ติดกับทางเข้า-ออกสถานีรถไฟทำหน้าที่เปลี่ยนถ่ายและกระจายออกไปยังการเดินทางรูปแบบอื่น แบบไร้รอยต่อ โดยกิจกรรมหลักในการเปลี่ยนถ่ายคือ

2.1.1. องค์ประกอบ และขนาดพื้นที่

2.1.1.1 ลานเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (Station plaza)

เป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับผู้โดยสาร ส่งเสริมการเดินทางเท้า ลดการใช้รถยนต์โดยพื้นที่ประกอบไปด้วย จุดรับ-ส่งรถสาธารณะ และจุดรับส่งผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล พื้นที่ทางเดินเท้าเป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการพักผ่อนโดยมีสัดส่วน และองค์ประกอบตามตารางภาพดังนี้

ขนาด TOD	จำนวนผู้โดยสาร (คนต่อวัน)	ความต้องการพื้นที่อย่างน้อย (ตร.ม.)	องค์ประกอบในลานเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (Station Plaza)		
			จุดรับ-ส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Stop/Bert)	จุดจอดรถรับ-ส่ง ผู้โดยสารรถแท็กซี่/รถยนต์ส่วนบุคคล (Taxi/Private Car Drop-Off)	ทางเดินเท้า-พื้นที่เปิดโล่ง
			ร้อยละ: 45	ร้อยละ: 10	ร้อยละ: 45
LL	20,000	6,000	●	●	●
	30,000	9,000	●	●	●
	40,000	11,000	●	●	●
	50,000	12,000	●	●	●
L	10,000	3,500	●	●	●
M	5,000-10,000	2,000-3,500	●	●	●
SS, S	<5,000	2,000	●	●	●

ภาพที่ 9 รูปตารางขนาด และองค์ประกอบในลานการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

ที่มา : The City Planning Institute of Japan



### 2.1.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินทาง

(Pedestrian facility) การเดินเท้าที่ต่อเนื่อง ปลอดภัย เช่น สะพานลอย ทางลอด บันไดเลื่อน และ ลิฟต์ องค์ประกอบเหล่านี้ขึ้นอยู่กับแต่ละพื้นที่ ทั้งลักษณะทางกายภาพ ตำแหน่งความสัมพันธ์ของพื้นที่

### 2.1.1.3 พื้นที่จอดรถ (Parking) เป็นองค์ประกอบที่

อำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างยานพาหนะส่วนบุคคลสู่ขนส่งมวลชน สาธารณะ โดยควรจัดให้มีพื้นที่จอด และเส้นทางสัญจรสำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งในแต่ละพื้นที่ควรพิจารณาตามความเหมาะสมซึ่งมีขนาดที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

2.1.2 สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบวางผังพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง คือการให้ความสำคัญการใช้งานของคนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยานเป็นหลักโดยรองรับการใช้งานทุกกลุ่ม (Universal design) โดยกำหนดจุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่หลากหลายดังนี้

#### 2.1.2.1 จุดรับ-ส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Stop/Transit Berth)

- ออกแบบให้อยู่ใกล้ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ และเข้าถึงได้สะดวกที่สุด ใน ส่วนของพื้นที่จุดรับ-ส่งโดยรถยนต์ส่วนบุคคลให้ถัดออกไป และแยกออกจากกันอย่างชัดเจน

- พื้นที่จอดรถคนพิการ

- ออกแบบให้การสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะสะดวก ไม่กีดขวางทางจราจร และปลอดภัยต่อผู้เดินเท้า และจักรยาน

- มีจุดตัดกับรถยนต์ให้น้อยที่สุด และควรมีทางข้ามที่ยกระดับ

เสมอในทางเท้า

- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น พื้นที่พักคอยโดยมีหลังคาคลุมกันแดดกันฝน

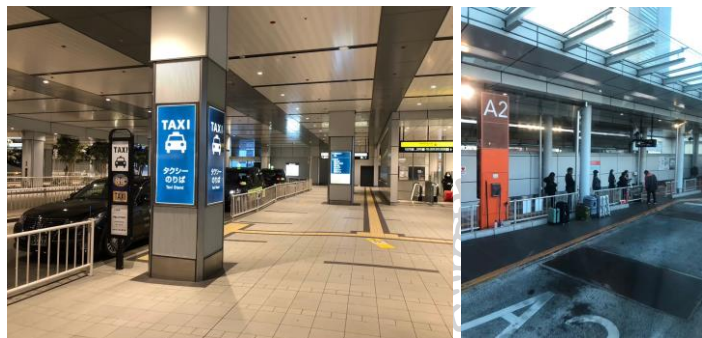
#### 2.1.2.2 จุดจุดรับ-ส่งผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล (Private car Drop-off)

- ออกแบบให้อยู่ถัดจากจุดจุดรับ-ส่งผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ

- ออกแบบให้มีช่องเฉพาะแยกจากผิวจราจร ไม่กีดขวางเส้นทางสัญจร

2.1.2.3 พื้นที่สำหรับคนเดินเท้า และพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการพักผ่อน

- ออกแบบให้ทางเดินเท้าสะดวก ต่อเนื่อง สะอาด สว่าง และปลอดภัยตลอดระยะเวลาที่เปิดให้บริการ
- มีบรรยากาศที่ร่มรื่น
- มีองค์ประกอบที่สะท้อนเอกลักษณ์ของพื้นที่ที่เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ มีจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 10 รูปบริเวณจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร

2.2 ทางเดินเท้า และทางจักรยาน มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ โดยในพื้นที่ TOD กำหนดมาตรฐานการออกแบบโครงข่ายการเดินเท้า และจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย เช่น ทางเดินเท้า แนวต้นไม้ เกาะกลางถนน ทางจักรยาน ที่พักสำหรับกรณีที่มีความกว้างของถนน 4 เลนขึ้นไป โดยกรอบการออกแบบสามารถปรับเปลี่ยนตามข้อกำหนดให้มีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ที่มีข้อจำกัดโดยมีรายละเอียดตามภาพดังนี้

องค์ประกอบ ความกว้าง (ม.)	ถนนสายประธาน (รถยนต์)	ถนนสายหลัก (ระบบขนส่งสาธารณะ)	ถนนย่านผสมผสานพาณิชยกรรม			ถนนย่านที่อยู่อาศัย	
			ถนนคนเดิน (Pedestrian Mall)	ถนนที่เน้นคนเดินเท้า สายหลัก	ถนนที่เน้นคนเดินเท้า สายรอง	ถนนสายหลักในชุมชน อยู่อาศัย	ถนนเขตเอ็กในชุมชน
ทางเดินเท้า	3-4	3-4		4-6	3-4	2	1-2
แนววางอุปกรณ์ประกอบ ถนน/ แนวปลูกต้นไม้	3-4	2-3	ตามความเหมาะสม	2	2	2	1-2
โหล่ทาง	0.5	0.5	-	0.5	0.5	0.5	0.5
เกาะกลางถนน	3-5	2 - 3 (กั้นถนนมีขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป)		0.5	0.5	-	-
ทางจักรยาน (ทิศทางเดียว)	2+พื้นที่กันชน 1 ม.	ขึ้นอยู่กับความเร็วถนนที่กำหนด 15-30 กม./ชม. 1.5 ม. ตีเส้น ≥30 กม./ชม. 1.5 ม. แยกผิวเฉพาะ	ใช้ร่วมกับทางเดินเท้า	ขึ้นอยู่กับความเร็วถนนที่กำหนด ≤15 กม./ชม. ใช้ร่วมกับผิวจราจร 15-30 กม./ชม. 1.5 ม. ตีเส้น ≥30 กม./ชม. 1.5 ม. แยกผิวเฉพาะ		ใช้ร่วมกับผิวจราจร	
ทางจักรยาน (สองทิศทาง)	3+พื้นที่กันชน 1 ม.	2.5 (แยกจากผิวจราจร)	ใช้ร่วมกับทางเดินเท้า	2.5 (แยกจากผิวจราจร)		-	

ภาพที่ 11 รูปองค์ประกอบต่าง ๆ ที่สนับสนุนการเดินเท้า และจักรยานในพื้นที่ TOD สำหรับถนนประเภทต่าง ๆ

ที่มา : ประยุกต์จากร่าง เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน พ.ศ. 2563 ของกรมโยธาธิการ และผังเมือง

2.3 ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ระบบขนส่งมวลชนรองที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ให้บริการ โดยรูปแบบระบบขนส่งมวลชนรองมีหลากหลาย ของในแต่ละพื้นที่ โดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรองดังนี้

### 1. แนวเส้นทาง

- ลักษณะการใช้พื้นที่
- รูปแบบกิจกรรม
- ความหนาแน่นของประชากร
- จำนวนผู้โดยสาร
- ความสอดคล้องในบริบทเมือง

2. รูปแบบระบบขนส่งมวลชน โดยพิจารณาร่วมกับจำนวนผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ เพื่อเสนอทางเลือก และวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกที่เหมาะสม ในประเด็น ดังนี้

- การให้บริการ
- เทคโนโลยีที่เหมาะสม และความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง
- ความยั่งยืนของระบบ
- ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การยอมรับของประชาชน และหน่วยงานท้องถิ่น

### 3. การให้บริการ พิจารณาความถี่ของผู้ให้บริการตามจำนวนผู้ใช้งาน

### 4. ตำแหน่ง และรูปแบบจุดจอด พิจารณาตามพื้นที่โดยต้องคำนึง

- ควรกระจายตัวครอบคลุมพื้นที่พัฒนา TOD
- อยู่ในระยะทางเดิน 400 เมตร
- รูปแบบจุดจอดต้องสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชน และ

สภาพพื้นที่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกในจุดจอด บริเวณโดยรอบสามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม

### 2.3 มาตรฐานด้านการพัฒนาเมือง

กำหนดมาตรฐานโดยกรมโยธาธิการผังเมือง โดยมีองค์ประกอบหลัก 2 องค์ประกอบ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานหนาแน่นสูง และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงบริการสาธารณะ เนื่องจากขนาดของ TOD ในแต่ละพื้นที่มีขนาดไม่เท่ากันจึงมีข้อกำหนดบางประการ จึงมีการกำหนดมาตรฐานการพัฒนาเมืองของพื้นที่ TOD เฉพาะ ดังนี้

#### 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานหนาแน่นสูง

##### 3.1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสาน

- พาณิชยกรรม ส่งเสริมให้มี TOD หลายประเภท รองรับกิจกรรม ร้านค้า โรงแรม สำนักงาน

- ที่อยู่อาศัย ส่งเสริมให้มี TOD รองรับหลายกลุ่มที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้อ่อนถึงปานกลาง รายได้น้อย และผู้ที่มีผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

3.1.2 ความหนาแน่นในการพัฒนา เนื่องจากการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนหลักได้สะดวก จึงมีความหนาแน่นสูง เพราะได้รับความสะดวกสบายจากการเดินเท้า ซึ่งจักรยาน

3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสาธารณะ (Amenities) ส่วนใหญ่อ้างอิงความต้องการของพื้นที่จาก เกณฑ์ และมาตรฐานผังเมืองรวมเมืองชุมชน พ.ศ.2563 โดยกรมโยธาธิการ และผังเมือง ยกเว้นบริเวณพื้นที่เปิดโล่ง เพราะพื้นที่ TOD ส่วนใหญ่ขนาด 500-1000 เมตร ประชากรอาศัยน้อย จึงมีความต้องการทำเป็นพื้นที่เปิดโล่งสามารถเข้าถึงงาน ต่างจากสวนสาธารณะโดยทั่วไป

#### 4.แนวทางการออกแบบเพื่อควบคุมทางกายภาพ (Design guidelines)

มีความสำคัญ และจำเป็นในการออกแบบวางผังอย่างเหมาะสม โดยแนวทางในการออกแบบเพื่อควบคุมลักษณะทางกายภาพ (ปรากฏในคู่มือ TOD ที่ประยุกต์มาจาก TOD 2017 ของ ITDP) มีการปรับเปลี่ยนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาที่สามารถเกิดขึ้นจริง โดยคำนึงถึงการออกแบบลักษณะเฉพาะประเทศไทย โดยประกอบไปด้วย 8 ประเด็น คือ เดิน (Walk) ซึ่งจักรยาน (Cycle) เชื่อมต่อ (Connect) ระบบขนส่งมวลชน (Transit) ผสมผสาน (Mix) หนาแน่น (Densify) กระจุก (Compact) ยกระดับ (Shift) โดยแนวทางเป็นเพียงข้อเสนอแนะเบื้องต้น ซึ่งอาจส่งผลที่แตกต่างกันออกไป

### 2.1.5 กรณีศึกษา Transit-Oriented Development (TOD)

#### 1.Tokyo Station

สร้างสถานีในครั้งแรกเมื่อ ค.ศ.1914 หลักการแนวความคิดของ TOD ยังไม่ชัดเจนในพื้นที่สถานี แต่หลังจากการถูกระเบิดลงในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 สถานีรถไฟถูกสร้างใหม่โดยได้แบบอย่างมาจาก สถานีอุเมดะ โอซาก้า ซึ่งเป็นต้นแบบในการสร้างรูปแบบ TOD เกิดขึ้นในปี 1920 โดยนักธุรกิจ ชื่อ อิจิโซ โคบายาชิ จากนั้น “โตคิวกรุ๊ป” มีการนำแนวความคิดมาพัฒนาต่อ โดยการสร้างเมือง และร้านค้ารอบสถานีรถไฟ การที่ TOD เป็นที่นิยมในเป็นเทศญี่ปุ่น เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของญี่ปุ่นมีลักษณะเป็นภูเขามากกว่า 73 % จึงทำให้การพัฒนาสามารถขยายออกในแนวตั้ง อย่างเช่นอาคารสูงอยู่บนพื้นที่สถานี และพื้นที่ภายในอาคารในสถานีกลายมาเป็นร้านค้า โรงแรม และปัจจุบันสถานีโตเกียวมีพื้นที่มากกว่า 1.82 แสนตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 4.5 แสนคน และรองรับรถไฟที่เข้ามาเข้ามาในพื้นที่ได้ 4,000 ขบวนต่อวัน ทำให้รูปแบบ



TOD ประสบความสำเร็จอย่างมาในญี่ปุ่นด้านการพัฒนาเมือง และแนวความคิด TOD สามารถกระจายไปในประเทศต่าง ๆ ที่เคยเป็นเพียงสถานีรถไฟ หรือชานชาลาจอดรถ ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เกิดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองได้



ภาพที่ 12 รูป Tokyo Station

ที่มา : <http://bit.ly/2pCJzxa>

## 2.2 หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)

### 2.2.1 ประวัติระบบขนส่งมวลชน

เกิดขึ้นในศตวรรษที่ 16 เริ่มต้นจากชาวโรมันที่ผู้คิดค้น และสร้างพาหนะใช้ในการเดินทาง มีลักษณะ 4 ล้อ และมีหลังคา ต่อมาในช่องศตวรรษที่ 17 เป็นมาเป็นแบบ Stagecoaches โดยใช้ม้าเป็นการลากจูง ใช้เป็นระบบขนส่งสาธารณะ แต่ในขณะนั้นสภาพถนนไม่เอื้อในการใช้พาหนะที่มีล้อ ในศตวรรษที่ 19 ผู้คนเริ่มหันมาเดินทางไปทำงาน ทำให้พื้นที่ใจกลางเมืองที่เป็นสถานที่ทำงานมีผู้คนเดินอย่างหนาแน่น แต่ผู้ที่มีฐานะมีการอาศัยในแถบชานเมืองทำให้เกิดการใช้พาหนะแบบสาธารณะให้บริการ โดยเริ่มต้นจาก รถม้า (Horsecar) ซึ่งให้บริการเป็นรถประจำทาง โดยยังไม่มีประเภทที่เป็นมาตรฐาน และต่อมาพัฒนาขึ้นเป็น Electric Streetcar หรือเรียกว่า “รถไฟ (Train)” โดยพัฒนาเรื่อยมาทั้งความสะดวกสบาย และความรวดเร็ว

การเกิดขึ้นของรถไฟใต้ดิน และรถไฟลอยฟ้า (Subway and Elevated) เริ่มต้นจากการเสนอให้ใช้รถไฟไอน้ำ (Steam Trains) ใช้เป็นรถไฟใต้ดินซึ่งเกิดขึ้นครั้งแรกของโลกนั้นคือ กรุงลอนดอน ค.ศ.1863 โดยมีระยะทาง 3.7 ไมล์ (Bobrick, 1981 อ้างอิงใน Black, 1995:21) ต่อมาได้

นำคิดค้นเพื่อเอารถไฟไอน้ำขึ้นมาใช้บนดิน โดยเริ่มต้นใช้งานที่ถนนกรีนวิช ในเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 1869

ต่อมาได้มีการพัฒนารถไฟโดยการใช้ไฟฟ้า เป็นรถไฟที่วิ่งใต้ดิน และเหนือระดับพื้นดิน รถไฟที่ใช้ระบบไฟฟ้าที่เกิดขึ้นที่แรกของโลก คือ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษในปี ค.ศ.1890 และ รถไฟลอยฟ้าเกิดขึ้นที่แรกของโลกที่ เมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา เปิดให้บริการ ค.ศ.1895 และในเวลาต่อมาได้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบรางนำมาใช้ในเมืองต่าง ๆ มากขึ้นเพราะภาพลักษณ์ของรถไฟที่ใช้ระบบไฟฟ้าดูเป็นการไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม

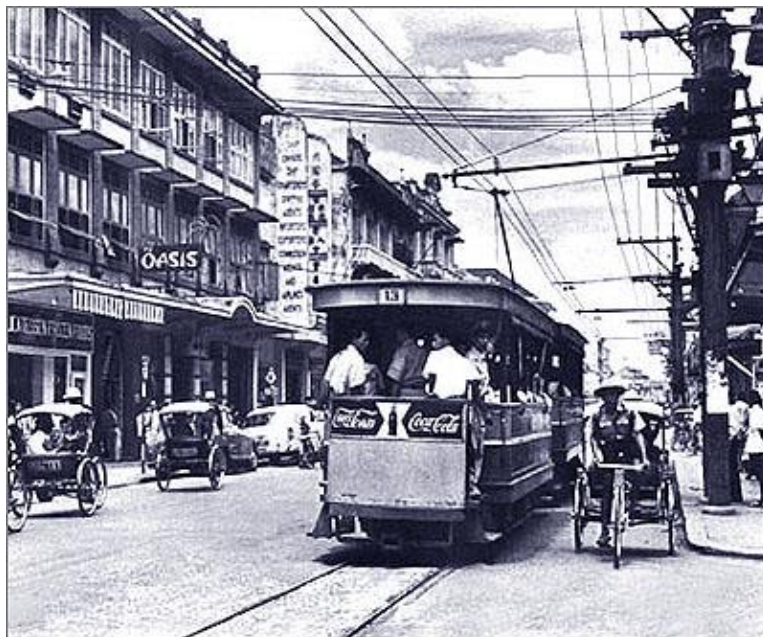
## 2.2.2 ประวัติระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย

การเริ่มต้นของขนส่งมวลชนเริ่มต้นในสมัยรัชกาลที่ 5 นั่นคือ “รถราง” โดยใช้เป็นชาติแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายในประเทศไทยรถรางเริ่มใช้ที่แรกนั้นคือบางกอก หรือในปัจจุบันคือกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มแรกรถรางใช้ม้าลาก ก่อนจะพัฒนามาเป็นระบบไฟฟ้าในปัจจุบัน

(Tramway 1955) เมืองหลวงของประเทศไทย มีระบบรถรางซึ่งได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1893 ซึ่งถือว่าเป็นรถรางไฟฟ้าแห่งแรกในเอเชีย จากดั้งเดิมที่เคยใช้ม้า และลาลากรถ ก็ถูกแทนที่โดยรถตู้ทำด้วยไม้ระบบพลังงานไฟฟ้า กรุงเทพมหานครซึ่งในขณะนั้นมีพลเมืองประมาณเก้าแสนคน มีรถรางถึง 7 สาย ด้วยกัน โดยวิ่งไปยังจุดต่าง ๆ ดังนี้

1.บางคอแหลม 2.สามเสน 3.ดุสิต 4.บางซื่อ 5.หัวลำโพง 6.สีลม 7.ปทุมวันรถรางทุกสายเป็นแบบรางเดี่ยว รางมีขนาดกว้าง 1 เมตร และรางรถส่วนมากยังอยู่ในพื้นถนนลาดยาง นอกจากนั้นยังมีตัวถังโบกี้รถรางที่มีที่นั่งโดยสาร 2 แบบคือ แบบเปิดโล่ง และแบบที่มีกระจกปิด ทุกโบกี้จะมีทางขึ้น 2 ทาง วันที่ 30 กันยายน ปี ค.ศ. 1968 รถราง 2 สายสุดท้ายของบางกอกถูกยกเลิกไป และถูกแทนที่ด้วยรถเมล์

ต่อมากรุงเทพได้เกิดปัญหาการจราจรมีการติดขัดรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลประเทศไทยขอความร่วมมือประเทศเยอรมันในการวางแผนแม่บทการจราจร และขนส่งในกรุงเทพ ซึ่งได้เสนอการขนส่งแบบเร็ว (Mass Rapid Transit) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และการเดินทาง รัฐบาลจึงเร่งให้ดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน และลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว จึงเป็นรถไฟฟ้า (BTS) ในปัจจุบัน และรถไฟใต้ดิน(MRT)สร้างต่อจากการสร้างรถไฟฟ้าสำเร็จในอีก 5 ปีถัดมา โดยรถไฟฟ้าเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ใน 2 เส้นทางคือสายสุขุมวิท และสายสีลม รวมทั้งสิ้น 23 สถานี



ภาพที่ 13 รูปปรกราง ถ่ายสมัยรัชกาลที่ 5 บริเวณหน้าวัดชนะสงคราม  
ที่มา : <http://rama5.flexiplan.co.th/en/timeline/detail/4807>

### 2.2.3 ความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)

ระบบขนส่งมวลชนระบบรอง เป็นการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหรือการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ภายในย่าน ซึ่งเป็นระบบที่สนับสนุนระบบขนส่งมวลชนหลัก ที่สามารถกระจายต่อไปในรูปแบบขนส่งมวลชนระบบเมือง โดยรูปแบบขนส่งมวลชนรองมีหลายรูปแบบเฉพาะในแต่ละพื้นที่ เช่น รถสองแถวรับจ้าง รถสามล้อรับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น ระบบขนส่งมวลชนรองส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จากเดิมที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลส่งผลให้รถติด เนื่องจากปริมาณผู้ใช้ถนนมีมากเกินไป ทำให้เกิดโครงข่ายการขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 2.2.3.1 รูปแบบของขนส่งสาธารณะ

โดยระบบขนส่งสาธารณะมีหลายรูปแบบโดยจัดเป็นกลุ่มต่าง ๆ อ้างอิงจาก (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ 2551) ได้ ดังนี้

1 การขนส่งแบบราง (Rail Transit) รูปแบบของขนส่งลักษณะคล้ายกัน ทั้งเส้นทาง (Track) และล้อที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะเป็นครีบอกออกมาเพื่อควบคุมการเคลื่อนไหวให้เส้นไปในเส้นทางที่กำหนด โดยแยกออกเป็น การขนส่งเร่งด่วนแบบราง (Rail rapid transit) การขนส่งแบบรางความจุต่ำ (Light rail transit) การขนส่งเร่งด่วนแบบรางความจุต่ำ (Light rail rapid transit) และการขนส่งแบบรางระหว่างเมือง (Commuter railroad)



2 การขนส่งด้วยรถโดยสาร (Bus Transit) สามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารแบบมาตรฐาน รถโดยสารขนาดเล็ก และรถโดยสารความจุสูง โดยขนส่งรูปแบบต่าง ๆ นี้ได้รับความนิยมตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งในแต่ละรูปแบบมีลักษณะของพาหนะ การให้บริการ ที่หลากหลายแตกต่างกันออกไป

3 การขนส่งด้วยรถรับจ้าง (Paratransit) มีลักษณะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะ และความเป็นส่วนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นระบบขนส่งที่ตอบสนองความต้องการในลักษณะที่จำเพาะต่อความต้องการของแต่ละบุคคล โดยไม่มีการระบุเส้นทางและตารางเวลาที่ชัดเจน เช่น วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

### 2.2.3.2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

1. ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก (Major Trunk Route) เป็นโครงข่ายที่สามารถส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก เส้นทางเป็นแนวรัศมีเชื่อมกับพื้นที่ศูนย์กลาง ที่เป็นทั้งพื้นที่ธุรกิจที่อยู่อาศัย โครงข่ายครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ถึงหนาแน่นมาก ซึ่งมีรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Transit) เป็นตัวทำการเชื่อมต่อพื้นที่ในเมืองกับพื้นที่รอบนอกเมืองเข้าด้วยกัน โดยการกำหนดระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit) ควรจะมีความหนาแน่นประชากร 6,000 คนต่อตารางกิโลเมตรขึ้นไป และเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจ สถานศึกษา ศูนย์การค้า สนามบิน ซึ่งเทียบกับข้อกำหนดใช้ที่ดินผังเมืองรวมจะเห็นได้ว่า เส้นทางจะผ่านพื้นที่สีแดง (ย่านพาณิชยกรรม) สีน้ำตาล (พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก) สีส้ม (พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง)

2. ระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Minor Trunk Route) เป็นระบบที่เชื่อมต่อกับระบบสายหลักในพื้นที่ต่าง ๆ โดยระบบขนส่งมวลชนสายรองในพื้นที่กรุงเทพมหานครมี รถโดยสารประจำทาง ขสมก. รถตู้ ขสมก. เป็นต้น โดยระบบนี้จะให้บริการในพื้นที่ความหนาแน่นปานกลาง โดยรูปแบบสามารถเป็นได้ทั้งระบบราง และระบบถนน เช่น ระบบขนส่งมวลชนทางรางขนาดเบา (Light Rail Transit, LRT) รถไฟฟ้ารางเดี่ยวหรือโมโนเรล (Monorail) รถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) ข้อดีของการมีระบบขนส่งรองนี้คือการขยายพื้นที่ให้บริการ (Catchments Area) ให้ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการมากขึ้น

3. ระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder Route) เป็นระบบที่ทำหน้ารับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างแหล่งพื้นที่ชุมชนกับสถานีของระบบขนส่งมวลชนหลัก และระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่ให้บริการเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินต่ำ เพื่อเพิ่มศักยภาพ และเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้เดินทางเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก โดยระบบขนส่งเสริมนั้นจะเน้นที่ปลายเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนหลักหรือรอง เน้นแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ชุมชน ระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 30 นาที

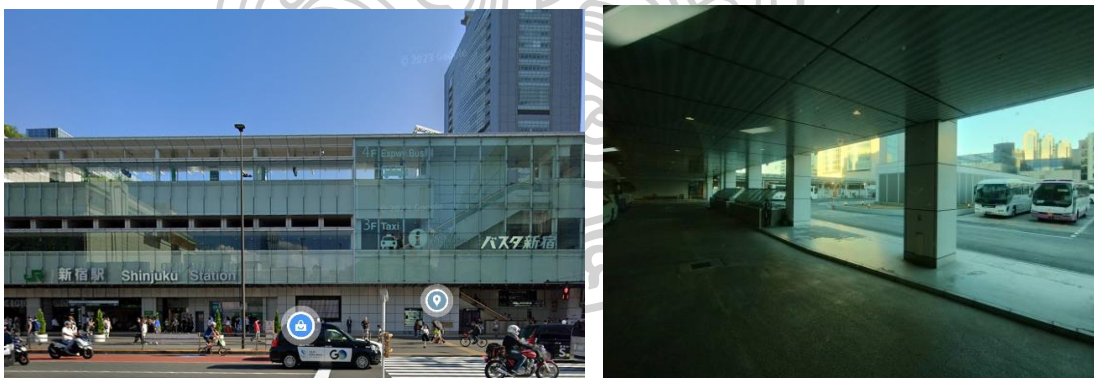


4. สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง (Intermodal Transpot Facilities) ซึ่งส่วนมากมักจะอยู่สถานีปลายทาง ประกอบด้วย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสาธารณะ (Public Transpot Interchange, PTI) อาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) ซึ่งสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจอด และเปลี่ยนมาเป็นระบบขนส่งมวลชนได้ เพื่อเพิ่มพื้นที่บริการให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เช่น สถานีหมอชิตซึ่งในสมัยก่อนเป็นสถานีปลายทาง และสถานีคูคตปัจจุบันเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสีเขียว

## 2.2.4 กรณีศึกษา

### 1. Busta Shinjuku

หรือที่เรียกอย่างเป็นทางการว่า “สถานีรถบัสด่วนชินจูกุ / Express Bus Terminal Shinjuku” เป็นจุดรถบัสที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่โตเกียว และพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศญี่ปุ่น เช่น สถานีที่ท่องเที่ยวภูเขาไฟฟูจิ โดยในอดีตจุดรถบัสในพื้นที่ชินจูกุมีพื้นที่จอดทั้งหมด 19 แห่งกระจายตัวอยู่รอบสถานี แต่ในปี ค.ศ. 2016 ทุกป้ายรวมกันเป็นพื้นที่จอด Busta Shinjuku โดยพื้นที่ให้บริการอยู่ที่ชั้น 4 ของสถานีรถไฟ และชั้น 3 ของสถานีเป็นพื้นที่ของ TAXI ซึ่งทำให้บนถนนสาธารณะไม่มีรถขนส่งมวลชนจอดเพื่อรอรับผู้โดยสารที่เป็นการกีดขวางเส้นทางสัญจร ทั้งการให้บริการขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกันทั้งหมดสามารถเชื่อมต่อเพื่อเปลี่ยนการใช้งานให้เกิดความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ



ภาพที่ 14 รูปบริหารหน้าตึกสถานีชินจูกุ และสถานีรถบัสด่วนชินจูกุชั้น 4

ที่มา : Google Maps และผู้ที่ศึกษาโครงการ

## 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public space)

### 2.3.1 ความหมายของพื้นที่สาธารณะ (Public space)

สภาพแวดล้อมของเมืองที่ดีควรมีพื้นที่ว่างสาธารณะเป็นองค์ประกอบสำคัญ เพื่อให้เกิดคุณภาพ คุณภาพชีวิตของผู้อาศัยในเมือง ที่สามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ร่วมกันได้ พื้นที่สาธารณะในความหมายของสถาปัตยกรรมผังเมือง มักมองว่าพื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ว่าง โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

Urban space คือ พื้นที่โล่งที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ปิดล้อมของสิ่งก่อสร้าง ทั้ง อาคาร ถนน และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น

Open space คือ พื้นที่โล่งที่มีอยู่แล้ว หรือเป็นการสร้างเพื่อประโยชน์ของผู้คน เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา และความหายในระดับเมืองคือ พื้นที่ภายนอกอาคารที่ผู้คนมาใช้งาน เป็นพื้นที่ที่เปรียบเสมือนศูนย์กลางในการดำเนินชีวิต

ความหมายของพื้นที่ว่างในงานสถาปัตยกรรม คือ พื้นที่ภายในปิดล้อมด้วยผนังอาคาร และภายหลังมีการพัฒนาออกเป็น 3 รูปแบบคือ

1. เนื้อที่ภายนอก (Outdoor space) คือพื้นที่ที่เกิดขึ้นระหว่างกลุ่มของอาคาร
2. เนื้อที่ภายใน (Inner space) พื้นที่ภายในอาคารที่มีความต่อเนื่องออกมาภายนอกอาคาร แต่มีสิ่งกำหนดขอบเขตของพื้นที่
3. เนื้อที่ที่สอดประสานระหว่างกัน (Interpenetration of space) เป็นพื้นที่ภายนอก และภายในอาคารเชื่อมต่อกัน

### 2.3.2 ประเภทของพื้นที่สาธารณะ

(ปราณระฟ้า พรหมประวัตติ 2550) ประเภทของพื้นที่สาธารณะสามารถแบ่งได้ 5 รูปแบบดังนี้

#### 2.3.2.1 แบ่งตามลักษณะทางกายภาพ

การแบ่งประเภทพื้นที่ว่างสาธารณะตามลักษณะทางกายภาพสามารถแบ่งได้ 4 ประเภท ดังนี้

1. พื้นที่ว่างบริเวณรอบอาคาร (Building entourage) คือ พื้นที่โล่งที่อยู่บริเวณเดียวกับอาคารจากข้อบังคับ เช่น เกิดจากระยะถอยร่น พื้นที่รอบอาคารตามที่กฎหมายกำหนด
2. พื้นที่ว่างในกลุ่มอาคาร (Inner block void) เป็นพื้นที่ที่ใช้ในกิ่งบุคคลขนาดเล็ก อยู่ตามพื้นที่อาคารเป็นเส้นทางสัญจร พักผ่อน หรือเพื่อที่ประโยชน์เชิงพาณิชย์ เช่น ถนนคนเดิน ลานหน้าหรือในอาคาร

3. พื้นที่ปิดล้อม (Enclosure space) เกิดขึ้นจากสิ่งก่อสร้าง ทั้งถนน อาคาร และสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น
4. พื้นที่เปิดโล่ง (Open space) เป็นพื้นที่นอกอาคาร อยู่ในพื้นที่ชุมชน เป็นพื้นที่ธรรมชาติ หรือที่มีมนุษย์สร้างขึ้น

### 2.3.2.2 แบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์

พื้นที่ว่างที่แบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์แบ่งได้ 5 ประเภท ดังนี้

1. พื้นที่ว่างสาธารณะประเภทลาน (Plaza) เป็นพื้นที่ว่างที่สามารถ กำหนดโครงสร้างของเมือง กำหนดลักษณะโครงข่ายของถนน จัดรูปร่าง เน้นความสำคัญที่พื้นที่ เช่น ลานคนเมือง
2. พื้นที่ว่างประเภทถนน (Linear open space system) เป็นพื้นที่ที่กำหนดขอบเขตการเชื่อมต่อพื้นที่ของเมือง ทั้งการสัญจร คนเดินเท้า มีความสำคัญของคนเมืองเพื่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคม
3. พื้นที่มวลอาคารปิดล้อม (Courtyard) พื้นที่ว่างที่เกิดจากสิ่งปลูกสร้าง และเกิดพื้นที่ตรงกลาง ทำให้เกิดความรู้สึกปิดล้อม
4. พื้นที่ว่างประเภทสวน (Park) มีลักษณะคล้ายพื้นที่ว่างประเภทลาน มีขอบเขตที่ชัดเจน เป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ที่ผู้อาศัยในเมืองเข้ามาใช้เพื่อการพักผ่อน และนันทนาการ
5. สนามเด็กเล่น (Tot lots) เป็นสวนสาธารณะพื้นฐานที่อยู่ในชุมชน มีสิ่งอำนวยความสะดวก กระบะทราย บ่อทราย เครื่องปั้นปาย ชิงช้า เก้าอี้ ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้า ไม่เกิน 800 เมตร เข้าถึงง่าย

### 2.3.2.3 แบ่งตามลักษณะความสำคัญในระดับเมือง

1. พื้นที่ว่างส่วนตัว (Private space) กลุ่มคนที่ใช้พื้นที่นั้นเป็นประจำ มีการจำจองพื้นที่ทำกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง จนทำให้ผู้นั้นรู้สึกว่าเป็นพื้นที่ของคนกลุ่มเดียว
2. พื้นที่ว่างสาธารณะระดับชุมชน (Public open space of a community level) มีการใช้พื้นที่ชุมชน เป็นที่ว่างเว้นไว้สำหรับชุมชนมีการใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน เช่น ถนนคนเดิน เทำริมถนน ภายในชุมชน ตลาดนัด ลานกีฬา ใช้เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคม

3. พื้นที่ว่างสาธารณะระดับเมือง (Public open space of a civic level) เป็นพื้นที่ที่รองรับการจัดกิจกรรมของผู้คนที่หลากหลาย เป็นพื้นที่ว่างเพื่อให้เกิดประโยชน์สำหรับเมือง เช่น ถนนคนเดินขนาดใหญ่ ทางเท้าสายหลัก สวนสาธารณะระดับเมือง ลานหน้าสถานีที่ราชกาล พื้นที่มีไว้เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางศาสนา สังคม เศรษฐกิจ

#### 2.3.2.4 แบ่งประเภทตามลักษณะการเข้าถึง

1. การเข้าถึงพื้นที่ได้จากริมถนนบางเป็น 2 ประเภท

1.1 การเข้าถึงพื้นที่โดยตรงจากถนน พื้นที่โล่งติดริมถนน สามารถเข้าถึงได้ง่าย มองออกมาเห็นภายนอกได้ชัดเจน มีความต่อเนื่องของพื้นที่ตามแนวถนนสายหลัก

1.2 การเข้าถึงจากถนน และเป็นพื้นที่ปลายตัน เป็นการเข้าถึงแบบแรก แต่ปลายทางด้าน

2. การเข้าถึงโดยผ่านพื้นที่อื่น เป็นการเชื่อมต่อพื้นที่ไปยังอีกพื้นที่โดยผ่านพื้นที่โล่ง การเข้าถึงแบบนี้เกิดขึ้นกับการใช้ถนนร่วมกัน เช่นพื้นที่ภายในซอย หรือพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ถูกแยกออกภายหลัง

3. เข้าถึงพื้นที่จากหลายทิศทาง เป็นพื้นที่ศูนย์รวมของกิจกรรม ที่เข้าถึงได้หลายทิศทาง เช่น ทางแยก ชุมชน ตลาด

#### 2.3.2.5 แบ่งตามลักษณะขอบเขตการปิดล้อม

1. ปิดล้อมอาคารด้านตรงข้าม การเปิดล้อมของอาคารเป็นแนวยาวเรียงตามถนน โดยมีกิจกรรม ร้านค้า ทางเดิน ซึ่งใช้พื้นที่ภายนอกอาคาร

2. ปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก ลักษณะพื้นที่ปิดล้อมด้วยมุมฉากการใช้พื้นที่จะรับรู้ขอบเขตพื้นที่ชัดเจน เป็นความรู้สึก “โอบล้อม” ของพื้นที่

3. ปิดล้อมโดยอาคารสามด้าน ทำให้ผู้ใช้งานรู้สึกถึงพื้นที่ได้ชัดเจน ได้ความรู้สึกปลอดภัย สามารถควบคุมการใช้พื้นที่ได้

4. ปิดล้อมโดยอาคารทั้งสี่ด้าน เป็นการใช้งานที่รับรู้ถึงการปิดล้อมได้ชัดเจนที่สุด เป็นพื้นที่ส่วนตัว สามารถกำหนดเส้นทางเข้าออกสร้างความปลอดภัยให้แก่พื้นที่ได้

### 2.3.3 ความหมายของสวนสาธารณะ (Public park)

เป็นการใช้ที่ดินในรูปแบบการพักผ่อน มีลักษณะในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ภายในเมือง และเป็นสถานที่ที่ทำกิจกรรมการพักผ่อน โดยในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถานให้ความหมายของ “สวน” ไว้ว่า สวนเป็นพื้นที่ที่มีบริเวณที่มีการปลูกต้นไม้เป็นจำนวนมาก “สาธารณะ” มีความหมายว่า เพื่อประชาชน เมื่อนำคำมารวมกัน “สวนสาธารณะ” จึงมีความหมายว่า สวนที่จัดไว้เพื่อประชาชน

กรมโยธาธิการและผังเมือง (2546) ได้ให้ความหมายสวนสาธารณะไว้ว่าเป็นพื้นที่ให้ประโยชน์แก่ประชาชนทั่วไป ช่วยลดความตึงเครียด และยังเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และเพิ่มคุณภาพทางด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ชุมชนเมือง และตอบสนองความต้องการการใช้บริการภายในพื้นที่ของประชาชน

### 2.3.4 ประเภทของสวนสาธารณะ

สวนสาธารณะเป็นพื้นที่นันทนาการสำหรับการพักผ่อน ออกกำลังกาย พบปะพูดคุย ทำกิจกรรมเป็นกลุ่ม โดยรูปแบบของสวนสาธารณะแตกต่างกันออกไป โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง (2546) แบ่งลักษณะดังนี้ ประเภทที่ 1 สวนสาธารณะระดับท้องถิ่น ได้แก่ สนามเด็กเล่น (Tot Lots) สวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park) และสวนระดับชุมชน (Community Park) เป็นสวนสาธารณะที่ให้บริการที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบที่สามารถเดินทางด้วยการเดินเท้าได้ สามารถรองรับผู้ที่ไม่มียานต์ส่วนบุคคลในการเข้าถึง สามารถใช้บริการได้สะดวกสบาย ประเภทที่ 2 สวนสาธารณะแบบย่าน (District Park and Urban Park) เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ มีขนาด 50 ไร่ขึ้นไป สามารถรองรับประชากรได้หลากหลายกลุ่มการใช้งาน

#### 1. สนามเด็กเล่น (Tot Lots)

มีขนาด 20 – 200 ตารางวา รัศมีการให้บริการระยะ 300 เมตร สามารถเข้าถึงด้วยการเดินเท้า ควรจัดอยู่ในพื้นที่ชุมชน หมู่บ้าน และย่านที่อยู่อาศัย เป็นการให้ประโยชน์จากพื้นที่ว่าง

#### 2. สวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park)

มีขนาด 10 -15 ไร่ รัศมีการให้บริการระยะ 300 – 500 เมตร หรือสามารถเข้าถึงพื้นที่ในระยะเวลา 5 – 10 นาที จากที่พักอาศัย ซึ่งเป็นสวนที่เป็นสถานที่พักผ่อน มีการออกแบบให้รู้สึกสงบ เป็นธรรมชาติ สวนประเภทนี้เป็นสวนในพื้นที่เขตเมืองที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง สวนประเภทนี้เป็นสวนที่เสริมสร้างกิจกรรมทางการศึกษาของโรงเรียนระดับประถม เช่น การมีสนามกีฬาสำหรับเด็กประถมวัย

#### 3. สวนระดับชุมชน (Community Park)



มีขนาด 25 - 50 ไร่ รัศมีการให้บริการระยะ 1 - 2.5 กิโลเมตร หรือระบบขนส่งสาธารณะไม่เกิน 30 นาที เป็นสวนที่เหมาะสมกับทุกเพศทุกวัย สามารถทำกิจกรรมที่หลากหลาย เน้นการพักผ่อน และการศึกษา องค์ประกอบภายในพื้นที่ มีพื้นที่ออกกำลังกายทั้งกลางแจ้ง และในร่ม ทางเดิน ทางวิ่ง มีลานอเนกประสงค์ ลานกิจกรรม และอาคารพิพิธภัณฑท์ให้ความรู้ทางด้านการศึกษา อนุสาวรีย์ ซึ่งเป็นจุดเด่นของสวนประเภทนี้

#### 4. สวนสาธารณะระดับย่าน (District Park)

มีขนาด 30 - 75 ไร่ รัศมีการให้บริการระยะ 3 - 6 กิโลเมตร เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะไม่เกิน 1 ชั่วโมง เป็นสวนที่ตั้งอยู่ในเมืองใหญ่ มีองค์ประกอบแบบเดียวกับสวนระดับชุมชน แต่ขนาด จำนวน ความหลากหลายของกิจกรรม และการใช้พื้นที่มากกว่า มีกิจกรรมโดดเด่น เช่น ดูนก สวนไม้ตัด เป็นต้น สวนระดับย่านในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น สวนเบญจสิริ

#### 5. สวนสาธารณะระดับเมือง (City Park)

มีขนาดไม่น้อยกว่า 100 ไร่ รัศมีการให้บริการโดยระบบขนส่งสาธารณะไม่เกิน 1 ชั่วโมง เป็นสวนที่ให้บริการคนภายในพื้นที่เมือง มีลักษณะแบบเดียวกับสวนระดับย่าน แต่มีความหลากหลายของกิจกรรมที่มากกว่า และใช้พื้นที่มากกว่า เช่น ค่ายพักผ่อน ลานคนพิการ สโมสร เป็นต้น โดยสวนระดับเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ สวนลุมพินี สวนรถไฟ

#### 6. สวนระดับภาค (Regional Park)

มีขนาดไม่น้อยกว่า 200 ไร่ รัศมีการให้บริการโดยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 1 ชั่วโมง ตั้งอยู่นอกเมือง แต่ห่างตัวเมืองไม่เกิน 20 นาที เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ มีลักษณะเฉพาะ มีการใช้พื้นที่ตามลักษณะของธรรมชาติ อาจจะใช้พื้นที่ร่วมกับวัตถุประสงค์อื่นของเมือง เช่น พื้นที่รองรับน้ำ เป็นต้น มีการเน้นวัตถุประสงค์ของพื้นที่ เช่น อนุรักษ์สภาพทางธรรมชาติ โดยสวนระดับภาคภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ สวนหลวง ร.9

ตารางที่ 1 มาตรฐานเนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากรในประเทศต่าง ๆ

ประเทศ	เนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากร 1,000 คน / ไร่	เนื้อที่สวนสาธารณะต่อประชากร 1 คน / ตารางเมตร
มาตรฐานสากล	9.38	15
สหรัฐอเมริกา	25	40
อังกฤษ	17.50	23
เม็กซิโก	9.40	15

โปรแลนด์	9.40	15
สิงคโปร์	6.80	10.9
ญี่ปุ่น	3.37	5.4

ที่มา : Park and Greenert Space Planning in a Large City:Laboratory of Urban Landscape Design, Nobura Masuda, Prefecture, College of Agriculture

## 2.4 งานวิจัย และแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

### 2.4.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง Transit-Oriented Development (TOD)

(รณกร อธิเดชวิเศษไกร 2563) ต่างประเทศแก้ปัญหาการจราจรและบรรเทาเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางเป็นส่วนในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เศรษฐกิจในพื้นที่เติบโต โดยประเทศไทยมีการใช้ขนส่งมวลชนระบบรางเพื่อพัฒนาระบบขนส่งคน และสิ่งของ โดยสัดส่วนผู้ใช้งานในระบบขนส่งระบบรางโดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร มีการให้บริการที่หลากหลาย แต่ก็ยังมีปริมาณผู้ใช้งานที่น้อยกว่าผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 59.09 ขนส่งมวลชนระบบราง ร้อยละ 13.48) โดยแนวความคิดนี้มุ่งเน้นการเปลี่ยนบทบาทของโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เพื่อลดปัญหาการขยายเมืองอย่างไร้ทิศทาง และเพื่อเพิ่มประโยชน์ของที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีปัจจัยสนับสนุนการเดินทางเท้า หรือ การเชื่อมต่อการเดินทางประเภทอื่น ๆ ที่สามารถเชื่อมต่อได้ในระยะการเดิน 600 เมตร หรือระยะเวลา 10 นาที และมีวัตถุประสงค์หลักในการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix-Use) และแนวความคิดนี้ยังช่วยลดมลภาวะในอากาศที่อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ (Climate change) อีกด้วย

(สุนทร มลทา 2542) งานวิจัยที่เกี่ยวกับรูปแบบกิจกรรมที่มีผลต่อสภาพการสัญจรทางเท้า และผลของการเปลี่ยนแปลงจากการมีของขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้า บริเวณพื้นที่สยามสแควร์-มาบุญครอง โดยงานวิจัยมุ่งเน้นผลด้านขนาด รูปแบบทิศทางการเดินเท้า และการใช้บริการของผู้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ เพื่อตรวจสอบความสามารถในการรองรับของทางเท้าแนวราบ และต่างระดับตามแนวสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ให้สภาพการสัญจรทางเท้าในอนาคตมีความสะดวกคล่องตัวยิ่งขึ้น ผลการศึกษาที่ได้คือ แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ที่เสนอแนะในการดำเนินการวางแผนเป็น 2 แนวทางคือ แนวทางรูปแบบโครงข่ายทิศทางในการรองรับของพื้นที่ทางเท้า โดยแนวคิดมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาทางกายภาพที่พบในปัจจุบัน และให้สามารถรองรับคนเดินเท้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และแนวคิดที่สอง แยกคนเดินเท้าจากโครงการรถไฟฟ้า ออกจากระบบทางเท้าที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อป้องกันความแออัดบนทางเท้าที่จะเกิดวิกฤตใน

อนาคต โดยการสร้างทางเท้ายกระดับที่เชื่อมกับศูนย์การค้าทั้ง 4 แห่งได้โดยตรง จัดโครงข่ายใหม่ที่สามารถประสานกับระบบทางเท้าในระดับดินได้อย่างเหมาะสม

**(สุเชาว์ ทูมมากรณ์ 2552)** งานวิจัยแนวทางการออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับจุดเปลี่ยนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน บริเวณสถานีเตาปูน เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร โดยมีการศึกษา ลักษณะของโครงการที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางใหม่โดยมีรูปแบบ และวิธีการศึกษาลักษณะทั่วไป ของพื้นที่ศึกษา ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม นำผลที่ได้มาศึกษา ผลกระทบ และวางแผนการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา โดยผลวิจัยพบว่า ผลกระทบเกิดจากการพัฒนารูปแบบขนส่งสาธารณะระบบรางที่เกิดการพัฒนาขึ้นโดยคาดการณ์จากพื้นที่โดยรอบที่มีการเปลี่ยนแปลง และงานวิจัยได้มีการเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่เดิม วางผังแนวการพัฒนากิจกรรมในระดับดิน ระดับสูง และวางผังการออกแบบโครงข่ายการสัญจร เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งสาธารณะระบบราง

#### 2.4.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system)

**Kamalas (1994:7)** การออกแบบพื้นที่ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ต้องรองรับผู้ใช้งาน ได้จำนวนมาก ซึ่งต้องมีพื้นที่รองรับกิจกรรมเช่นร้านค้า เพื่อรองรับการใช้งานของผู้คน ดังนั้นเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จึงควรตั้งอยู่ในย่านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และพื้นที่ขนส่งมวลชนนั้นควรต้องมีพื้นที่เชื่อมต่อกับประเภทการเดินทางอื่น ๆ และสามารถเข้าสู่พื้นที่พักอาศัยได้สะดวก ปลอดภัย

#### 2.4.3 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะ (Public space)

**(Massey 2015)** กล่าวว่า Space มีความเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งทำให้ Space ถูกนำมาใช้ในการต่อรอง และช่วงชิงพื้นที่ว่างทางสังคม ดังนั้นพื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึงพื้นที่ที่เป็นของสาธารณะ หรืออาจจะเป็นของคนทุกคน สามารถใช้ทำกิจกรรม พบปะทางสังคม โดยพื้นที่ภายนอก และพื้นที่ภายในที่เป็นพื้นที่สาธารณะมักอยู่คู่กับอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสาธารณะเพื่อเป็นการร่วมกันของพื้นที่กิจกรรมให้เกิดขึ้นในพื้นที่ได้

**(อรทัย คุณะดิลก 2563)** พื้นที่สาธารณะเป็นนิยามของของพื้นที่ในเชิงปฏิสัมพันธ์ทางสังคมโดยบุคคลสามารถพบปะพูดคุย และสามารถแลกเปลี่ยนประเด็นต่าง ๆ เช่น ประเด็นทางสังคม การเมือง เมื่อเกิดการพูดคุยแลกเปลี่ยนประเด็นนั้นแล้วจะนำไปสู่การรับรู้ร่วมกัน และเกิดการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมต่อไป หรืออีกนัยหนึ่งนั้น พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่สามารถสื่อสาร สร้างความรู้สึกเป็นส่วนร่วม (Sense of public)



## 2.5 สรุปบททวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในพื้นที่การศึกษา

การปรับเปลี่ยนของระบบขนส่งมวลชนตั้งแต่ในสมัยอดีตจนถึงปัจจุบันมีการแก้ปัญหาเพื่อรองรับความต้องการของผู้คนในแต่ละพื้นที่ในเมือง และการพัฒนาของเมืองอย่างรวดเร็วทำให้ระบบขนส่งสาธารณะพัฒนาตามอย่างต่อเนื่อง ทั้งนโยบายการเกิดขึ้นของเส้นทางระบบขนส่งมวลชน การขยายตัวของระบบขนส่งมวลชน ทำให้รูปแบบการใช้งานในพื้นที่เมืองเปลี่ยนแปลงไปตามบริบท ทั้งพื้นที่ที่มีการคิดเพื่อการขยายตัวอย่างบริเวณรอบพื้นที่การขยายของระบบขนส่งมวลชน ทั้งการเปลี่ยนในรูปแบบของอสังหาริมทรัพย์ พื้นที่การค้า การใช้งาน และพื้นที่ที่ไม่ได้คิดเพื่อการใช้งานร่วมกันอย่างพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ทำให้ในหลาย ๆ พื้นที่เกิดปัญหาการใช้งานร่วมกัน ทั้งกีดขวางเส้นทางสัญจร จอดรอผู้โดยสารในพื้นที่สาธารณะ ปัญหาด้านความปลอดภัย ทัศนียภาพ โดยการนี้จึงได้นำมาค้นคว้า และนำแนวความคิดด้านต่าง ๆ มาปรับเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา โดยการพัฒนาพื้นที่ศึกษา คำนึงถึง กายภาพ สังคม เศรษฐกิจ วิถีชีวิต ย่าน โดยมีแนวคิดสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นพื้นที่ที่ถูกปรับปรุงให้เหมาะกับผู้ใช้งานในปัจจุบัน ทั้งผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการ ที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทั้งระดับเมือง และระดับย่านเข้าด้วยกัน และสอดคล้องกับแนวความคิด ทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD) โดยการปรับใช้ทฤษฎี และข้อกำหนดด้านต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา ทั้งพฤติกรรมของผู้ใช้งาน พื้นที่ การสัญจร ระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ ของย่าน รวมเข้ากับพื้นที่สาธารณะ โดยนำข้อมูลมาประกอบการวางผัง และการออกแบบพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และพื้นที่สวนสาธารณะโดยรอบให้กับย่านเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน และผู้คนในย่านมากที่สุด

### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินการศึกษา

โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสินมีวิธีดำเนินการวิจัยโดยการกำหนด ดังนี้

#### 3.1 กรอบแนวความคิด

3.1.1 ด้านกายภาพ

3.1.2 ด้านสังคม

#### 3.2 ขั้นตอนของการศึกษา

3.2.1 การศึกษา และการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.2.2 วางแผนการเก็บข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ ทั้งการสัมภาษณ์ และสังเกตการณ์

3.2.3 ข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

#### 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบปฐมภูมิ (Primary Data)

3.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data)

#### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 กรอบแนวความคิด

การศึกษาแนวความคิด หลักการและทฤษฎีในบทที่ 2 เป็นการรวบรวมเอกสาร งานวิจัย เพื่อสนับสนุนการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน โดยได้ศึกษาประเด็นระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษา รูปแบบทางสัญจรทางเท้า และทางถนนในการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชน ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ความต้องการของผู้ใช้งาน โดยข้อมูลด้านต่าง ๆ เป็นแนวทางการพัฒนาโครงการศึกษา ซึ่งกำหนดกรอบวิธีการศึกษา ดังนี้

#### 3.1.1 ด้านกายภาพ

การศึกษาลักษณะด้ายกายภาพของพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อม ภายในพื้นที่ศึกษา และบริเวณโดยรอบ โดยศึกษาข้อมูล ดังนี้

1. ตำแหน่งที่ตั้ง เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งที่ตั้ง ประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ลักษณะเฉพาะ
2. ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เพื่อให้ทราบเส้นทางสัญจร โครงข่ายของระบบขนส่งสาธารณะ ประเภทของขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เส้นทางการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษา

3. การให้บริการในพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ศึกษา เช่น พื้นที่จอดรถเดิม พื้นที่จอดจักรยานเดิม ห้องน้ำ ร้านค้า ร้านอาหาร

### 3.1.2 ด้านสังคม

ลักษณะ พฤติกรรมของผู้ใช้งาน และปัญหาที่พบในการใช้บริการภายในพื้นที่ศึกษา

1. รูปแบบกิจกรรม ศึกษาลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ ทั้งผู้ใช้งานในพื้นที่ประจำ และผู้ที่ไม่ประจำ
2. ความต้องการ และปัญหา ในพื้นที่เพื่อเป็นข้อมูลในการทราบถึงความต้องการ และสามารถปรับ เสนอแนวความคิดได้ต่อไป

## 3.2 ขั้นตอนวิธีดำเนินการศึกษา

### 3.2.1 การศึกษา และทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

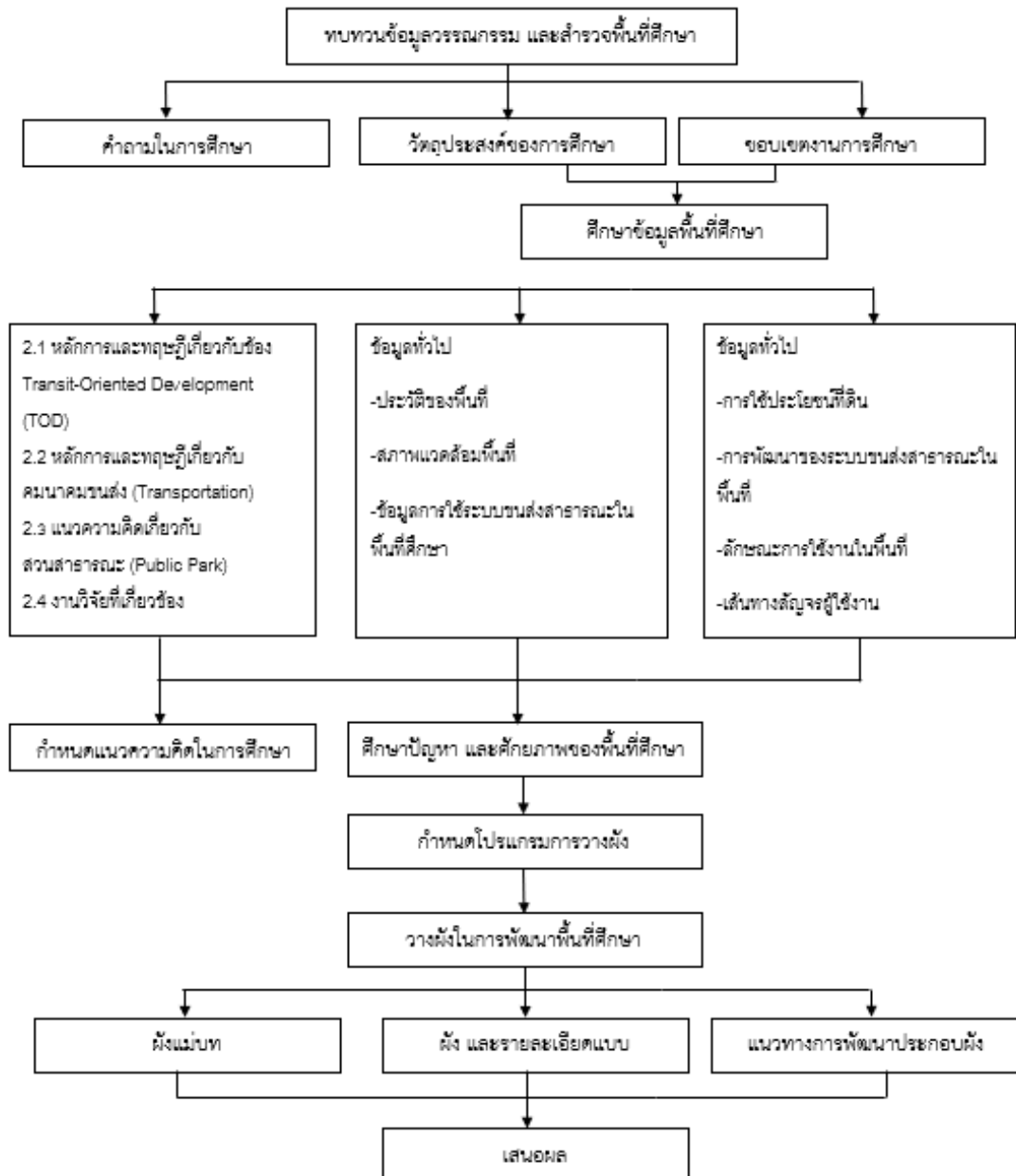
1. หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับข้อ Transit-Oriented Development (TOD) เพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบ ประเภท มาตรฐานในการออกแบบที่ดี
- 2 หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system) เพื่อให้ทราบถึงความสำคัญ และรูปแบบต่าง ๆ ที่สามารถมาเป็นข้อมูลเพื่อปรับใช้ต่อการศึกษาต่อไป
3. แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ (Public space) เพื่อศึกษากำหนดกรอบแนวความคิดพื้นที่กิจกรรม นำมาปรับให้เข้ากับพื้นที่ศึกษา
- 3 แนวความคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะ (Public park) เพื่อให้ทราบถึงประเภท การใช้งาน รูปแบบเฉพาะ และลักษณะของกิจกรรมที่สามารถนำไปปรับใช้ในงานต่อไป
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาแนวความคิด งานวิจัย ที่สอดคล้องกับโครงการที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสนับสนุนการศึกษา

### 3.2.2 วางแผนการเก็บข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ ทั้งการสัมภาษณ์ และสังเกตการณ์

การเก็บข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่ศึกษา การสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ ในด้านกายภาพ พฤติกรรม ปัญหา ของผู้ใช้งานในพื้นที่ศึกษา และศึกษาข้อมูลด้านต่าง ๆ โดยการสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ การสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้บริการในพื้นที่ศึกษา การสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ศึกษา โดยเป็นการสอบถามปัญหาที่เกิดขึ้น ลักษณะการใช้พื้นที่ ช่วงเวลาในการใช้พื้นที่ เพื่อให้ทราบข้อมูลกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษาที่เกิดขึ้น

### 3.2.3 ข้อมูลของพื้นที่ศึกษา

โดยการศึกษาของมูลพื้นที่ศึกษาทั้งประวัติศาสตร์ความเป็นมาของพื้นที่ ลักษณะเฉพาะทางกายภาพ ลักษณะเศรษฐกิจ ลักษณะระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูล มาประกอบแนวคิดการออกแบบ



ภาพที่ 15 ผังขั้นตอนวิธีการดำเนินวิจัย

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 3.3 วิธีการเก็บข้อมูล

จากแนวความคิดในการศึกษา และการศึกษาพื้นที่ เป็นพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนระดับเมืองสู่ระดับย่าน พื้นที่ศึกษาได้สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและบริเวณโดยรอบสามารถพิจารณาได้จากกิจกรรม ลักษณะทางกายภาพ วิถีชีวิต การใช้งาน และสิ่งที่สะท้อนความเป็นพื้นที่นำมาสู่การกำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ ปฐมภูมิ และทุติยภูมิ

#### 3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบปฐมภูมิ (Primary data)

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพ (Spatial characteristic survey) และสำรวจจากการสังเกตการณ์ สอบถาม สัมภาษณ์ ผู้ใช้งานในพื้นที่ต่าง ๆ เช่น ผู้เดินทางโดยท่าเรือผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ผู้ให้บริการ พ่อค้าแม่ค้า พนักงานท่าเรือ เพื่อให้เห็นความสัมพันธ์ของกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา การใช้งานในแต่ละพื้นที่ทำให้เห็นการเชื่อมต่อของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งรายละเอียดที่ได้ทำการเก็บข้อมูลมีดังนี้

##### 1. การสังเกต

1.1 การสังเกตในพื้นที่ศึกษา โดยมีการทำการเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษา บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและพื้นที่บริเวณโดยรอบ เพื่อให้ทราบถึงการใช้พื้นที่เชิงกายภาพที่ส่งผลถึงสภาพสังคม และเป็นการแบ่งกลุ่มการใช้งานของประชากรตัวอย่างในการสัมภาษณ์ต่อไป

- การสังเกตการณ์พื้นที่ศึกษา วันจันทร์-วันอาทิตย์ (ช่วงวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2566 – 26 มีนาคม 2567) โดยใช้ช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ช่วงเช้า เวลา 07.00-09.00น. ช่วงเที่ยง 11.00-14.00น. ช่วงเย็น 16.30-18.30น. เพื่อให้ทราบถึงแบบแผนการใช้งานในช่วงเวลาต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน ทั้งกิจกรรมที่เกิดขึ้น เส้นทางสัญจรของผู้คนที่มาใช้บริการในพื้นที่ และเส้นทางสัญจรของรถสาธารณะ

- การสังเกตนอกพื้นที่ศึกษา โดยการสังเกตกิจกรรมโดยรอบพื้นที่ศึกษา ทั้งสถานีสำคัญในย่าน ศูนย์การค้า ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว โดยการศึกษาเส้นทางการเดินทาง ทั้งทางน้ำ และทางบก เพื่อหาการเชื่อมต่อของกิจกรรมระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่สำคัญโดยรอบ จากการสังเกตการณ์ ในระยะ 1 กิโลเมตร

## 2. การสัมภาษณ์

โดยมีการสัมภาษณ์ทั้งหมด 7 คน โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มได้แก่

2.1 การสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้บริการในพื้นที่ศึกษา คือ พนักงานท่าเรือสาทร เจ้าของร้านค้าในพื้นที่ พนักงานเรือท่องเที่ยวเอกชน พนักงานโรงแรมที่ดูแลเรือรับ-ส่งลูกค้า รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการสัมภาษณ์มีการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึก (Indepth interview) โดยกลุ่มประชากรที่ถูกเลือกเป็นกลุ่มที่มีการใช้งานในพื้นที่เป็นประจำ

### 1. พนักงานท่าเรือสาทร (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)

- ช่วงเวลาที่ผู้มาใช้งานท่าเรือมากคือช่วงช่วง และเย็น
- ไม่มีปัญหาเรื่องคนเร่ร่อน
- ช่วงฝนตกหนักไม่เป็นปัญหาเนื่องจากท่าเรือทำใหม่ให้ยกสูงแล้ว

### 2. เจ้าของร้านค้าในพื้นที่ (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)

- มีปัญหาเรื่องห้องน้ำ ปกติก็จะเข้าของสวนสาธารณะ แต่อาคารศูนย์บริการร่วมคมนาคมบางครั้งก็ปิดไม่ให้เข้า ต้องมาเสียค่าเช่าที่ศาลเจ้าบางรัก

### 3. พนักงานเรือท่องเที่ยวเอกชน (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)

- ปัญหาเรื่องคนเร่ร่อนในพื้นที่ ในบางครั้งมีการชุนักท่องเที่ยว

### 4. พนักงานโรงแรมที่ดูแลเรือรับ-ส่งลูกค้า (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)

- ให้บริการรับ-ส่ง นักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ในโรงแรมตามตารางที่โรงแรมกำหนด ให้บริการถึงช่วง 19.00 น

### 5. รถจักรยานยนต์รับจ้าง (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)

- ช่วงเวลาให้บริการจะให้บริการตามเวลาของสถานีรถไฟฟ้า และมีการผลัดกันอยู่ช่วงกลางคืน จนถึงสถานีรถไฟฟ้าปิด

- ในช่วงเวลากลางวันคนไม่เยอะก็จะนั่งรอ บ้างคนกลับบ้าน หรือมีการรับงานนอกเหนือจากการเป็นท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง

ซึ่งการสัมภาษณ์ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมเกี่ยวกับประเด็นต่อไปนี้

1. ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่
2. เวลาให้บริการ
3. ปริมาณผู้ใช้งาน
4. ความต้องการในการปรับปรุงพื้นที่
5. ความคาดหวังในการเปลี่ยนแปลงพื้นที่
6. ความต้องการเพิ่มเติมในพื้นที่





ภาพที่ 16 รูปการณ์สัมภาษณ์ผู้ให้บริการในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**2.2 การสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา** คือผู้ใช้บริการทำเรือสาทร และ ผู้ใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ โดยกลุ่มนี้คือผู้ใช้งานทั้งรูปแบบประจำ โดยมีการใช้ขนส่งสาธารณะในพื้นที่ในการใช้บริการทุกวัน และผู้ใช้งานไม่ประจำคือกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่ภายนอกพื้นที่มีการมาทำธุระภายในพื้นที่จึงมีการใช้บริการ

1. ผู้ใช้บริการทำเรือสาทร (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)
  - มีการใช้งานในพื้นที่ประจำ ช่วงกลางวันค่อนข้าง เพราะไฟมีน้อย แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการ
  - ต้องการเพิ่มบริการอย่างเช่น ATM ถึงชยะ ร้านค้า
2. ผู้ใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ (การสื่อสารบุคคล, 26 มีนาคม 2567)
  - ไม่ได้ใช้งานในพื้นที่ประจำ
  - มาเปลี่ยนระบบขนส่ง เดินมาจากหน้าห้างโรบินสันที่จอดป้ายรถเมล์ มาต่อเรือด่วนเจ้าพระยา

ซึ่งการสัมภาษณ์ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมเกี่ยวกับประเด็นต่อไปนี้

1. ปัญหาที่เคยพบในการใช้บริการ
2. จุดประสงค์ในการใช้งานพื้นที่
3. ความต้องการในการปรับปรุงพื้นที่
4. ความต้องการเพิ่มเติมในพื้นที่
5. ช่วงเวลาในการใช้บริการในพื้นที่



ภาพที่ 17 รูปการณ์สัมภาษณ์ผู้ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 3.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary data)

โดยข้อมูลทุติยภูมิเป็นการรวบรวมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้องกับมาตรการ ข้อบังคับ ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแบ่งเป็นประเด็น ดังนี้

1. ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ ข้อมูลประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา และบริเวณภายในพื้นที่ย่าน ตั้งแต่สมัยอดีตถึงปัจจุบัน การค้นหาจากอินเทอร์เน็ต เอกสาร งานวิจัย หนังสือที่เกี่ยวข้อง เพื่อมาศึกษาประวัติความเป็นมา วิถีชีวิต การเปลี่ยนแปลง และกิจกรรมที่เกิดขึ้นที่สะท้อนให้เห็นบทบาทของพื้นที่ในช่วงเวลาต่าง ๆ เพื่อนำไปศึกษาขั้นตอน และวางแผนการออกแบบพื้นที่ศึกษาต่อไป

2. ข้อมูลของพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วยปริมาณผู้โดยสารในปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคต การออกแบบพื้นที่ศึกษา เช่น ความกว้างฟุตบาท ความสูงของสถานี ลักษณะเฉพาะของสถานีรถไฟฟ้า บริเวณจุดขึ้น-ลงสถานี พื้นที่จอดรถสาธารณะในปัจจุบัน เส้นทางสัญจรการเปลี่ยนถ่ายขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เป็นต้น

3. แผนที่ และภาพถ่ายทางอากาศ จากสถาบันรัฐบาล เช่น สำนักงานการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร โดยการใช้แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศในปัจจุบัน แผนที่ผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน นำมาเป็นข้อมูลในการศึกษา วิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ผลที่นำมาวิเคราะห์ได้จาก การสัมภาษณ์ การลงสำรวจพื้นที่ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่บริเวณโดยรอบ ซึ่งนำมาประกอบกับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) และแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ ที่ได้กล่าวในบทที่ 2 แล้ว

1. นำข้อมูลดิบที่ได้มีการลงสำรวจ และเก็บข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ และนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มารวบรวมลงในพื้นที่เก็บข้อมูล
2. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากเอกสาร งานวิจัย การสัมภาษณ์ นำมาวิเคราะห์เนื้อหา และนำมาเสนอโดยการบรรยาย
3. การสรุปข้อมูล โดยการบรรยายแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ทิศทางของการปรับเปลี่ยนรูปแบบของพื้นที่ และแนวทางการพัฒนาต่อไป



## บทที่ 4

### ผลการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์พื้นที่การศึกษา

กรอบการศึกษาประกอบด้วยข้อมูลสภาพพื้นที่ของย่านเจริญกรุง เขตบางรัก เขตสาทร และพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร ทั้งลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และมุ่งเน้นประเด็นการศึกษาเฉพาะเจาะจงพื้นที่ศึกษาเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้า และสวนสาธารณะสะพานตากสิน โดยบทนี้นั้นเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับขอบเขตพื้นที่การศึกษาในรายละเอียดลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

#### 4.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่ระหว่าง เขตบางรักกับเขตสาทรสาทร โดยพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ระหว่างแขวงบางรักและแขวงยานนาวา โดยมีถนน คือถนนเจริญกรุงที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นถนนสายแรกที่สร้างในรูปแบบของตะวันตก โดยสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 โดยสร้างขึ้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2404 และเปิดให้ใช้งานในการสัญจรในวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2407

กรุงเทพในสมัยอดีตเป็นสิ่งคมนาทางน้ำ แม่น้ำลำคลองเป็นทางสัญจรหลักของเมือง ผู้คนอาศัยริม 2 ฝั่งแม่น้ำ และชาวต่างที่มาทำการค้าขายจากการมาส่งสินค้าที่ทำเรือเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความหลากหลายของเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา วัฒนธรรม ชาวต่างชาติได้ขอให้สร้างถนนขึ้นเพื่อการขนส่งสินค้า และการเดินทางโดยม้าเพื่อให้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยปรากฏในจดหมายเหตุ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ว่า “ชาวยุโรปเคยขี่รถขี่ม้าพากันเที่ยวตากอากาศได้ความสบายไม่มีเจ็บไข้ เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพพระนคร ไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าพากันเจ็บไข้เนื่อง ๆ ได้ทรงทราบหนังสือแล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่า พวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมาทุกปีๆ ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทางก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านทุกเมือง บ้านเมืองของเรามีแต่รถเรี่ยว หนทางก็เป็นตรอกเล็ก ตรอกน้อยซอยเล็ก หนทางใหญ่ก็เประอะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตา ขายหน้าแก่ชวานานาประเทศ ” การก่อสร้างงบประมาณทั้งสิ้น 19,700 บาท ผู้สำรวจ และเขียนแบบถนนคือนาย เฮนรี อลาบาสเตอร์ และผู้ควบคุมคือ เจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) และเจ้าพระยาอมราช (ครุฑ) เมื่อถนนสร้างเสร็จผู้คนในย่านนั้นเรียกถนนนี้ว่า “ถนนใหม่”ชาวตะวันตกเรียกว่า “New Road” และชาวจีนเรียกว่า “ซินพะโล้ว” ที่แปลว่าถนนตัดใหม่ ต่อมารัชกาลที่ 4 ให้ชื่ออย่างเป็นทางการว่า “ถนนเจริญกรุง”





ภาพที่ 18 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2407

ที่มา : กรมศิลปากร

โดยถนนเจริญกรุงถือว่ามี การวางรากฐานที่ดี และเป็นการคิดการณ์ไกลของรัชกาลที่ 4 ที่ชาวบ้านในสมัยนั้นมองว่าสร้างถนนกว้าง 4 วา ให้ใหญ่โตไปแล้วใครจะมาเดิน แต่รัชกาลที่ 4 กล่าวไว้ว่า “ถ้าจะทำแต่แคบ ๆ พอคนเดินก็จะดี แต่ซึ่งทำใหญ่ไว้นี้ ก็เพื่อไว้ว่าเมื่อนานไปภายหน้าบ้านเมือง สมบูรณ์ที่ผู้คนมากมายขึ้น รถแลม้าแลคนเดิน จะได้คล่องแคล่วจึงทำให้ใหญ่ไว้” ถือว่าเป็นถนนต้นแบบในการก่อสร้างต่อมาภายหลังซึ่งในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ให้ทั้งรัฐบาล และเอกชนร่วมกันตัดถนน เพื่อให้ประชาชนได้ใช้งานได้อย่างสะดวกสบาย ทั้งหมด 110 สาย



ภาพที่ 19 รูปถนนเจริญกรุงในอดีต

ที่มา : [https://www.facebook.com/Oldsiam/?utm\\_source=DDproperty.com](https://www.facebook.com/Oldsiam/?utm_source=DDproperty.com)

เมื่อถนนสร้างเสร็จแล้วของผู้คนเริ่มขึ้นมาตั้งถิ่นฐานบนบกมากยิ่งขึ้น ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่มาทำการค้าขาย ทั้งชาติตะวันตก จีน มอญ ฮินดู อิสลาม โดยพื้นที่เกิดความหลากหลายของเชื้อชาติ ทั้งมีการสร้างชุมชน โบสถ์คริสต์ โรงพยาบาล โรงเรียน แบบอย่างตะวันตก พื้นที่ที่ยังมีให้เห็นในปัจจุบัน ได้แก่ สถานทูตโปรตุเกส สถานทูตฝรั่งเศส และรูปแบบของอาคารตึกแถวได้รับอิทธิพลมาจากแบบของเมืองสิงคโปร์ และเมื่อมีไฟฟ้าเข้ามาทำให้แสงสว่างบนท้องถนนเพื่อสร้างความปลอดภัยมากขึ้น รถม้า จักรยาน รถยนต์ส่วนตัว (เป็นของมีราคาในสมัยทศวรรษ 2440) และรถรางที่ถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะระบบแรกของประเทศได้กำเนิดขึ้น ทำให้การเดินทางสะดวกสบาย และความเจริญเข้ามาในย่าน ทั้งร้านค้า การค้าขายกับชาวต่างชาติ โดยถนนถูกสร้างตั้งแต่สนามไชยถึงถนนตก ซึ่งสร้างเป็นถนนที่ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งสมัยนั้นเป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญของประเทศ ทำให้เห็นได้ว่าการสร้างถนนแบบตะวันตกสายแรกที่สร้างขนานกับเส้นสัญจรที่สำคัญถือได้ว่าต้องการให้เส้นทางสัญจรที่สำคัญขยายรูปแบบการเดินทางขึ้นมา ทำให้เห็นได้ว่าถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่มีความสำคัญต่อการเดินทาง สัญจร ค้าขาย มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 20 รูปการณ์สัญจรบนถนนเจริญกรุง

ที่มา : จากชุดภาพถ่ายของ Dmitri Kessel ของ Life magazine 1950 โดย Moderator Wiz



## 4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

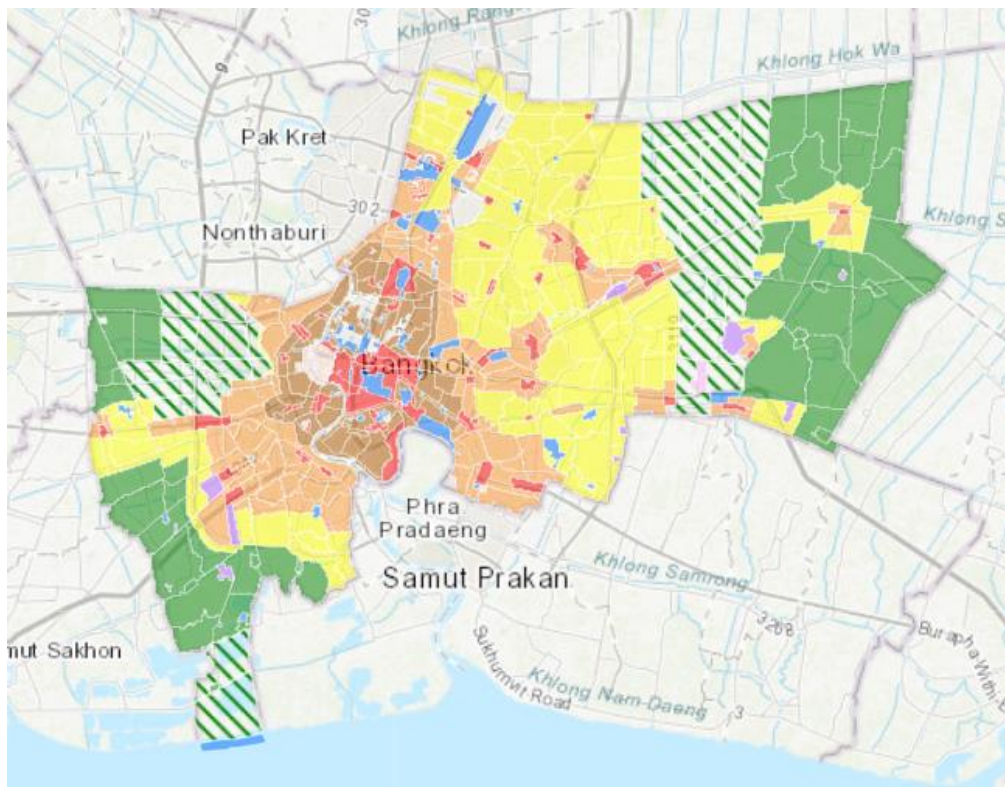
### 4.2.1 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 แบ่งเป็น 10 ประเภท ได้แก่ (สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2558)

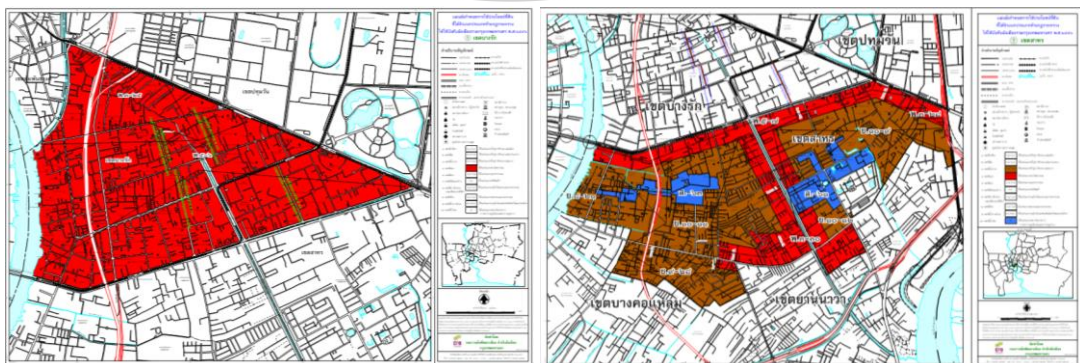
1. **ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)** พื้นที่สีเหลือง ย.๑-ย.๕ หรือเขตพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย เป็นเขตที่มีการสนับสนุนให้พัฒนา อาคารสงเคราะห์ รับเลี้ยงสัตว์ สถานศึกษาต่ำกว่าระดับอุดมศึกษา และอาชีวศึกษา สถานพยาบาล สถานสงเคราะห์รับเลี้ยงตนเอง ชนรา สถานสงเคราะห์รับเลี้ยงผู้พิการ สร้างที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม สำนักงาน โรงแรม ตลาด โดยส่วนมากพื้นที่จะอยู่นอกเมือง หรือชนบท
2. **ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง (สีส้ม)** ย.๖-ย.๑๐ สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างได้ เหมือนที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย แต่ไม่สามารถสร้างสถานสงเคราะห์เลี้ยงสัตว์ และต่างกันที่ระดับความหนาแน่นประชากรที่มีมากกว่าที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
3. **ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล)** ย.๑๑-ย.๑๐ เป็นที่ดินสำหรับอยู่อาศัย อนุญาตให้นำมาใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ไม่เกิน 10% ของพื้นที่ทั้งหมด เช่น ตั้งโรงงาน สถานประกอบการ เป็นต้น
4. **ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง)** ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก สามารถทำประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถานบันราชการ สำหรับประโยชน์ประเภทอื่นใช้ไม่เกิน 25% ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อทำโรงงาน (มีข้อยกเว้นตามกฎหมาย) สถานบรรจุเชื้อเพลิง สุสาน การเลี้ยงและทำปศุสัตว์ คลังสินค้า สถานีขนส่ง สถานกำจัดขยะ เป็นต้น
5. **ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (สีม่วง)** ประโยชน์ส่วนใหญ่เพื่อการอุตสาหกรรม และเก็บสินค้า คลังสินค้า
6. **ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปร่าง)** อ.๓ สนับสนุนให้สร้างพื้นที่ในภาคขนส่ง
7. **ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท และเกษตรกรรม (สีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว)** ก.๑-ก.๒ เป็นเขตพื้นที่อนุรักษ์ชนบท และเกษตรกรรม การใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่ในเขตพื้นที่นั้น จะใช้เพื่อเกษตรกรรม และเป็นพื้นที่ที่มีมากที่สุดในประเทศไทย
8. **ที่ดินประเภทเกษตรกรรม (สีเขียว)** เขตพื้นที่เพื่อการชนบท และเกษตรกรรม มีการจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย และการสาธารณูปโภค แต่ไม่จะไม่สนับสนุนการทำโรงงานเชื้อเพลิง โรงงานน้ำมัน

9. ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (สีน้ำตาลอ่อน) ศ.๑-ศ.๒ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรม และสถาปัตยกรรม ท้องถิ่น การท่องเที่ยว

10. ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) สถานบันราชการ การสาธารณูปโภค โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการที่เกี่ยวข้องกับ สาธารณะประโยชน์เท่านั้น



ภาพที่ 21 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556  
ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 22 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก และเขตสาทร  
ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### 4.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาระยะรัศมี 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร จากศูนย์กลางคือด้านใต้สะพานตากสิน บริเวณ สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน โดยแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินตามลำดับจำนวนของความแน่นได้ ทั้งแบบพื้นที่ติดกับถนนเจริญกรุง และพื้นที่โดยภายในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร ดังนี้

##### 4.2.2.1 พื้นที่ติดกับถนนเจริญกรุง

###### ลำดับที่ 1 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง (สีส้ม) ย.๖-ย.๑๐

สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างได้ เหมือนที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย แต่ไม่สามารถสร้างสถานสงเคราะห์เลี้ยงสัตว์ และต่างกันที่ระดับความหนาแน่นประชากรที่มีมากกว่าที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยส่วนมากเป็นพื้นที่ร้านค้า ร้านอาหาร ที่พักอาศัย

###### ลำดับที่ 2 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

สามารถทำประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถานบันราชการ สำหรับประโยชน์ประเภทอื่นใช้ไม่เกิน 25% ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อทำโรงงาน (มีข้อยกเว้นตามกฎหมาย) สถานบรรจุเชื้อเพลิง สุสาน การเลี้ยงและทำปศุสัตว์ คลังสินค้า สถานีขนส่ง สถานกำจัดขยะ เป็นต้น

##### 4.2.2.2 พื้นที่โดยภายในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร

###### ลำดับที่ 1 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) พื้นที่สีเหลือง

ย.๑-ย.๕ หรือเขตพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย เป็นเขตที่มีการสนับสนุนให้พัฒนา อาคาร

สงเคราะห์ รับเลี้ยงสัตว์ สถานศึกษาต่ำกว่าระดับอุดมศึกษา และอาชีวศึกษา สถานพยาบาล สถานสงเคราะห์รับเลี้ยงต้นชนรา สถานสงเคราะห์รับเลี้ยงผู้พิการ สร้างที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน โรงแรม ตลาด โดยส่วนมากพื้นที่จะอยู่นอกเมือง หรือชนบท

###### ลำดับที่ 2 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

สามารถทำประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถานบันราชการ สำหรับประโยชน์ประเภทอื่นใช้ไม่เกิน 25% ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อทำโรงงาน (มีข้อยกเว้นตามกฎหมาย) สถานบรรจุเชื้อเพลิง สุสาน การเลี้ยงและทำปศุสัตว์ คลังสินค้า สถานีขนส่ง สถานกำจัดขยะ เป็นต้น

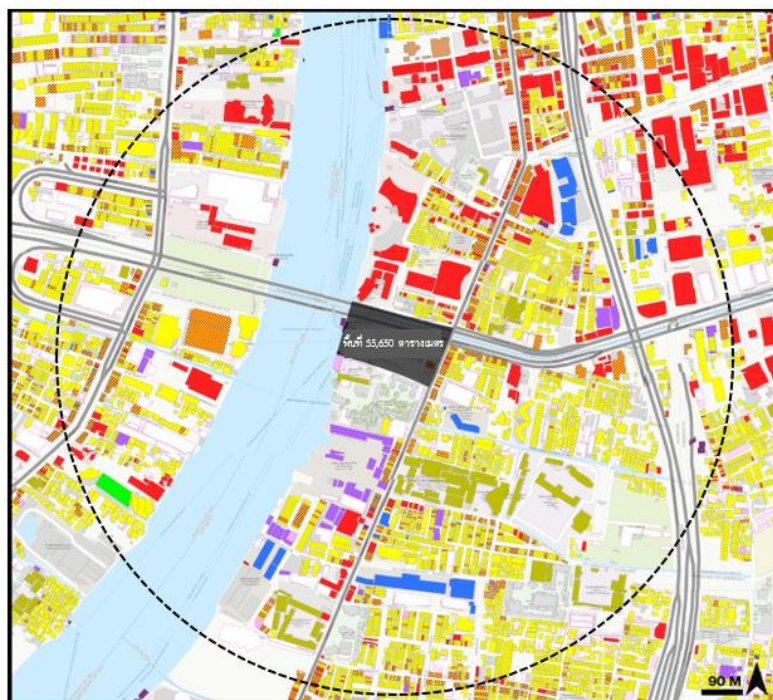
###### ลำดับที่ 3 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (สีม่วง) ประโยชน์ส่วนใหญ่เพื่อการ

อุตสาหกรรม และเก็บสินค้า คลังสินค้า เนื่องจากพื้นที่เดิมในสมัยก่อนเป็นพื้นที่ขนส่งสินค้าจากทั้งในประเทศและต่างประเทศทางเรือ จึงมีโกดัง โรงงาน ยังเหลืออยู่

###### ลำดับที่ 4 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และ

สาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) สถานบันราชการ การสาธารณูปโภค โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการที่เกี่ยวข้องกับสาธารณะประโยชน์เท่านั้น



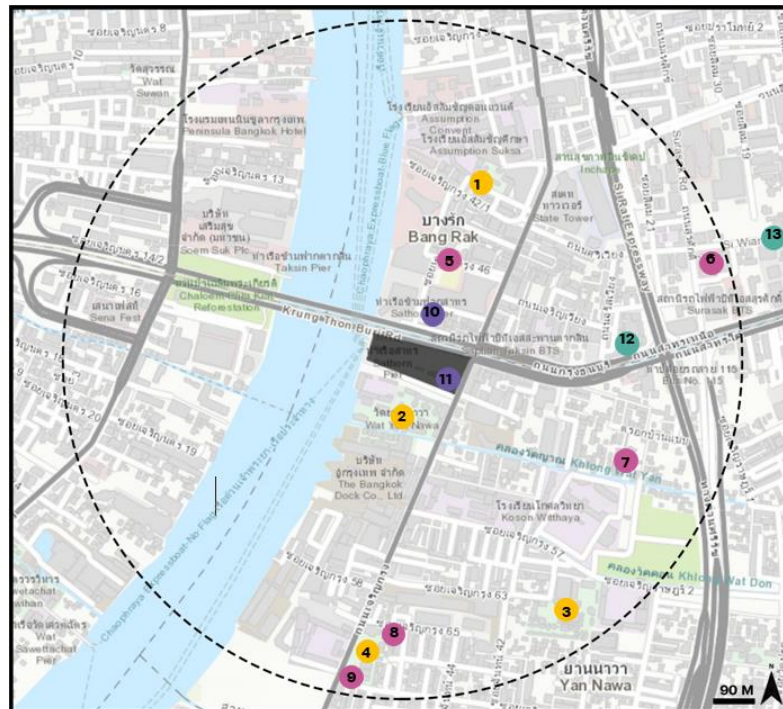


ภาพที่ 23 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### 4.3 สถานที่สำคัญภายในรัศมีจากพื้นที่ศึกษา 1 กิโลเมตร

##### 4.3.1 ด้านศาสนา

1. วัดสวนพลู
2. วัดยานนาวา พระอารามหลวง
3. วัดบรมสถล (วัดดอน)
4. วัดสุทธิวราราม
5. มัสยิดบ้านอู่
6. มัสยิดนุรูนนะซีฮะห์
7. มัสยิดยะวา
8. มัสยิดดารุ้ลอาบีดีน
9. มัสยิดบาหยัน
10. ศาลเจ้าเจียวเองเปี้ยว (ศาลเจ้าบางรัก)
11. ศาลเจ้าแม่พรหมเมศ
12. คริสตจักรสารธร
13. คริสตจักรสี่สัมพันธ์วงศ์



ภาพที่ 24 ฝั่งแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านศาสนา

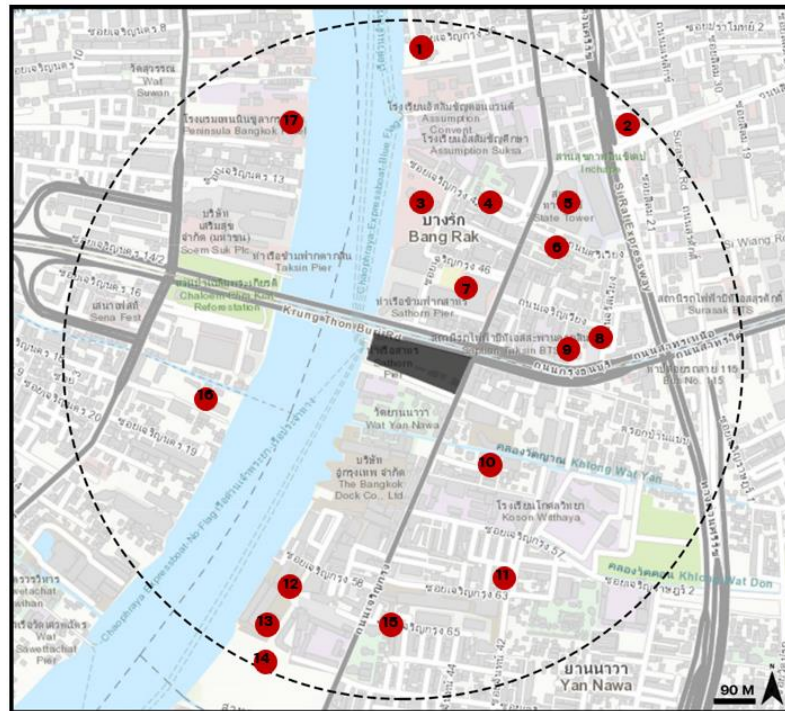
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### 4.3.2 ด้านการท่องเที่ยว

##### 4.3.2.1 โรงแรม

1. Mandarin Oriental, Bangkok
2. Novotel Bangkok Silom Road
3. Novotel Bangkok Silom Road
4. Bossotel Inn Bangkok
5. lebua at State Tower
6. Prince Theatre Heritage Stay Hostel Silom
7. Centre Point Hotel Silom
8. The Grand Sathorn
9. ESCAPE AT SATHON TERRACE : BOUTIQUEHOMETEL
10. Oakwood Hotel & Residence Bangkok
11. Miloft Sathorn Hotel
12. Capella Bangkok
13. Four Seasons Hotel Bangkok at Chao Phraya River
14. Chatrium Hotel Riverside Bangkok

15. Access Hostel
16. Ibis Bangkok riverside
17. The peninsula Bangkok

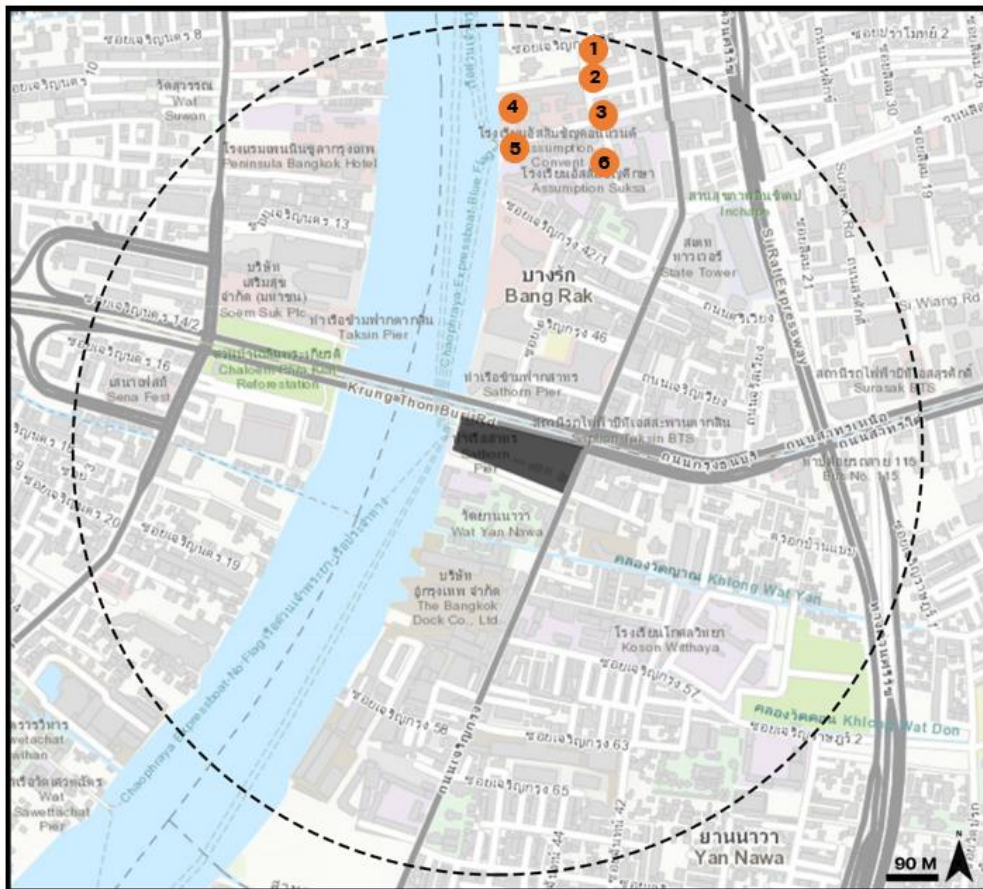


ภาพที่ 25 ผังแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านการท่องเที่ยว โรงแรม  
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### 4.3.2.2 สถานที่ท่องเที่ยว

1. The East Asiatic Company Heritage Building
2. Thai Home Industries อุตสาหกรรมไทยในครัวเรือน
3. O.P. place โอ.พี. เพลส
4. The Old Customs House
5. Central Post Office TCDC
6. warehouse 30
7. House No. 1 บ้านเลขที่ ๑





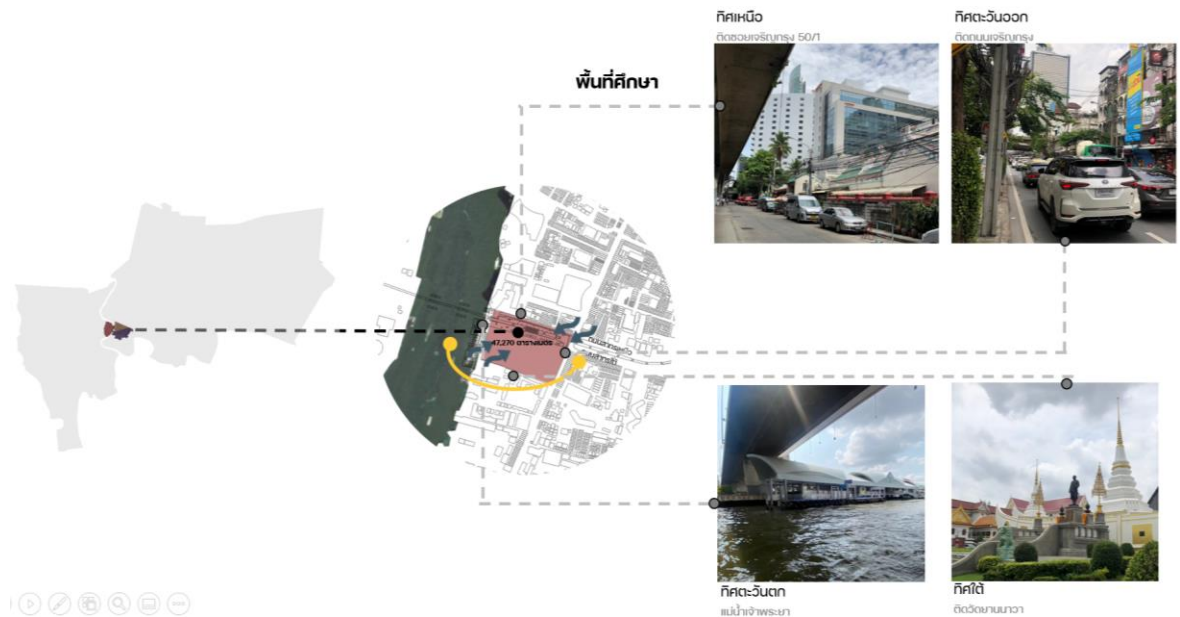
ภาพที่ 26 ผังแสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญด้านการท่องเที่ยว  
ที่มา : ดัดแปลงจากสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### 4.4 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

##### 4.4.1 ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา

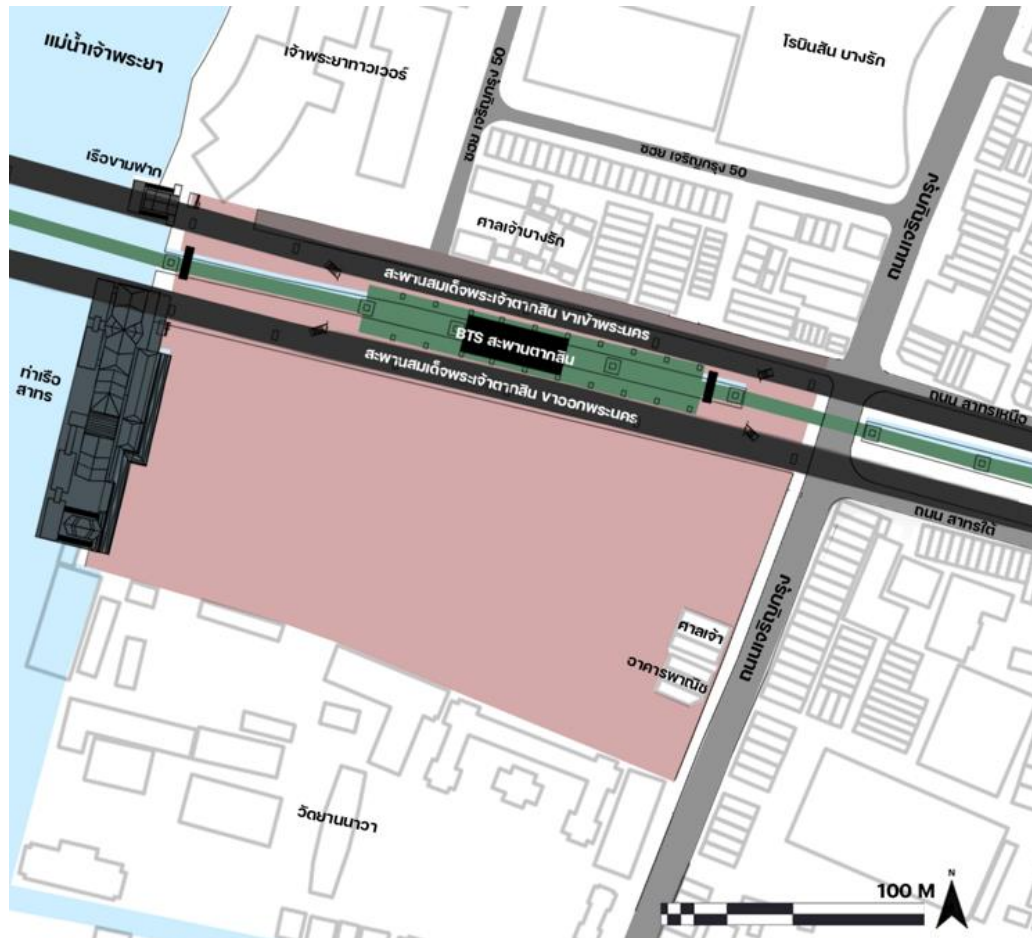
พื้นที่ครอบคลุมพื้นที่โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะใต้สะพานตากสินฝั่งพระนคร และบริเวณโดยรอบโดยประมาณ 47,270 ตารางเมตร โดยอาณาเขตมีดังนี้

- ทิศเหนือ            ติดซอยเจริญกรุง 50/1
- ทิศตะวันออก       ติดถนนเจริญกรุง
- ทิศใต้               ติดวัดยานนาวา
- ทิศตะวันตก       ติดแม่น้ำเจ้าพระยา



ภาพที่ 27 แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานี  
รถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน  
ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ใต้สะพานตากสินมหาราช ที่มีสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ตั้งอยู่ระหว่างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน โดยสถานีรถไฟฟ้ามุ่งขึ้น-ลง ทั้งหมด 4 ทาง ทางที่ 1-2 อยู่ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และทางที่ 3-4 อยู่ฝั่งถนนเจริญกรุง มีคลองระบายน้ำ คลองสาทร ตั้งอยู่ด้านใต้สถานีรถไฟฟ้า ทำให้เส้นทางถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง คือฝั่งซอยเจริญกรุง 50/1 และฝั่งสวนสาธารณะสะพานตากสิน และด้านใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน มีท่าเรือสาทร เป็นท่าเรือโดยสารด่วนเจ้าพระยา และท่าเรือข้ามฟาก ซึ่งเป็น 2 ท่าเรือที่แยกออกจากกัน และบริเวณโดยรอบด้านใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินมีขนส่งสาธารณะ อย่างท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง รถสามล้อรับจ้าง กระจายอยู่โดยรอบด้านใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน



ภาพที่ 28 ผัง Base Map

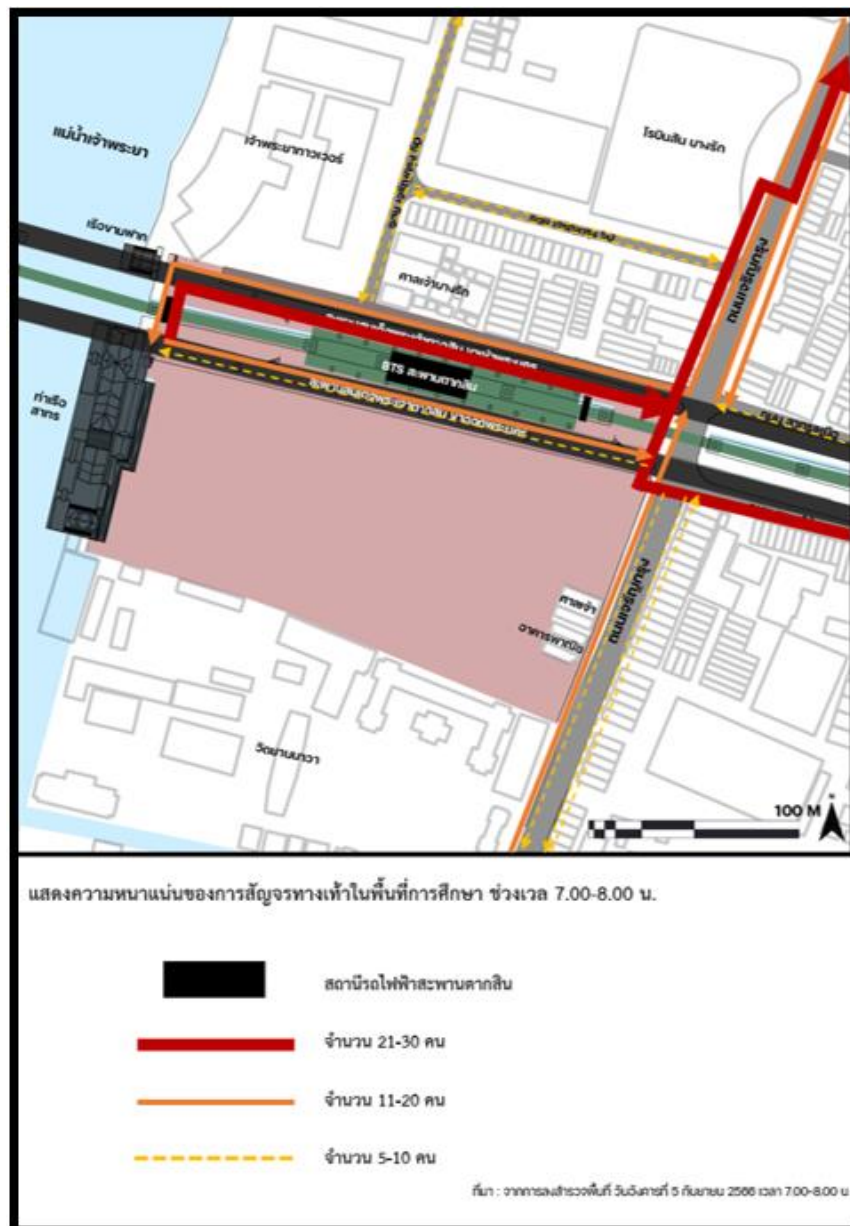
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.2 เส้นทางสัญจรทางเท้า

พื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินมีเส้นทางเดินเท้าที่มีฟุตบาทรอบด้านขนาด 0.9-3 เมตร ซึ่งฟุตบาทริมซอยเจริญกรุง 50/1 ขนาดกว้าง 0.9 เมตร ซึ่งเปิดทางเดินหลักของผู้ใช้งาน ในปัจจุบัน ทางเดินฝั่งสวนกว้าง 2.7 เมตร และฟุตบาทริมถนนเจริญกรุงกว้าง 2.4 เมตร โดยการสำรวจแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 3 ช่วงเวลา เช้า เย็น และวันหยุดดังนี้

### 1. เส้นทางสัญจรทางเท้าในช่วงเวลาเช้า 7.00-8.00น. ในวันธรรมดา

จากการลงพื้นที่สำรวจ โดยทางสัญจรทางเท้าที่มีปริมาณผู้ใช้งานจำนวนมากเดินไปในเส้นทางเจริญ-  
กรุงมุ่งหน้าไปทางถนนสีลม ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านตลาดเจริญกรุง และเป็นเส้นทางที่มีบริษัท โรงเรียน  
โรงแรมตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และเส้นทางทางสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่ศึกษาที่มีผู้ใช้งานปริมาณ  
มากเป็นเส้นทางฝั่งริมซอยเจริญกรุง 50/1 ซอยเป็นถนนที่มีรถสาธารณะจอดอยู่ตลอดทั้งซอยทั้งทำ  
รถจักรยานยนต์รับจ้าง และทำรถสองแถวรับจ้าง ซึ่งผู้สัญจรส่วนใหญ่มาจากท่าเรือสาทร และท่าเรือ  
ข้ามฟาก

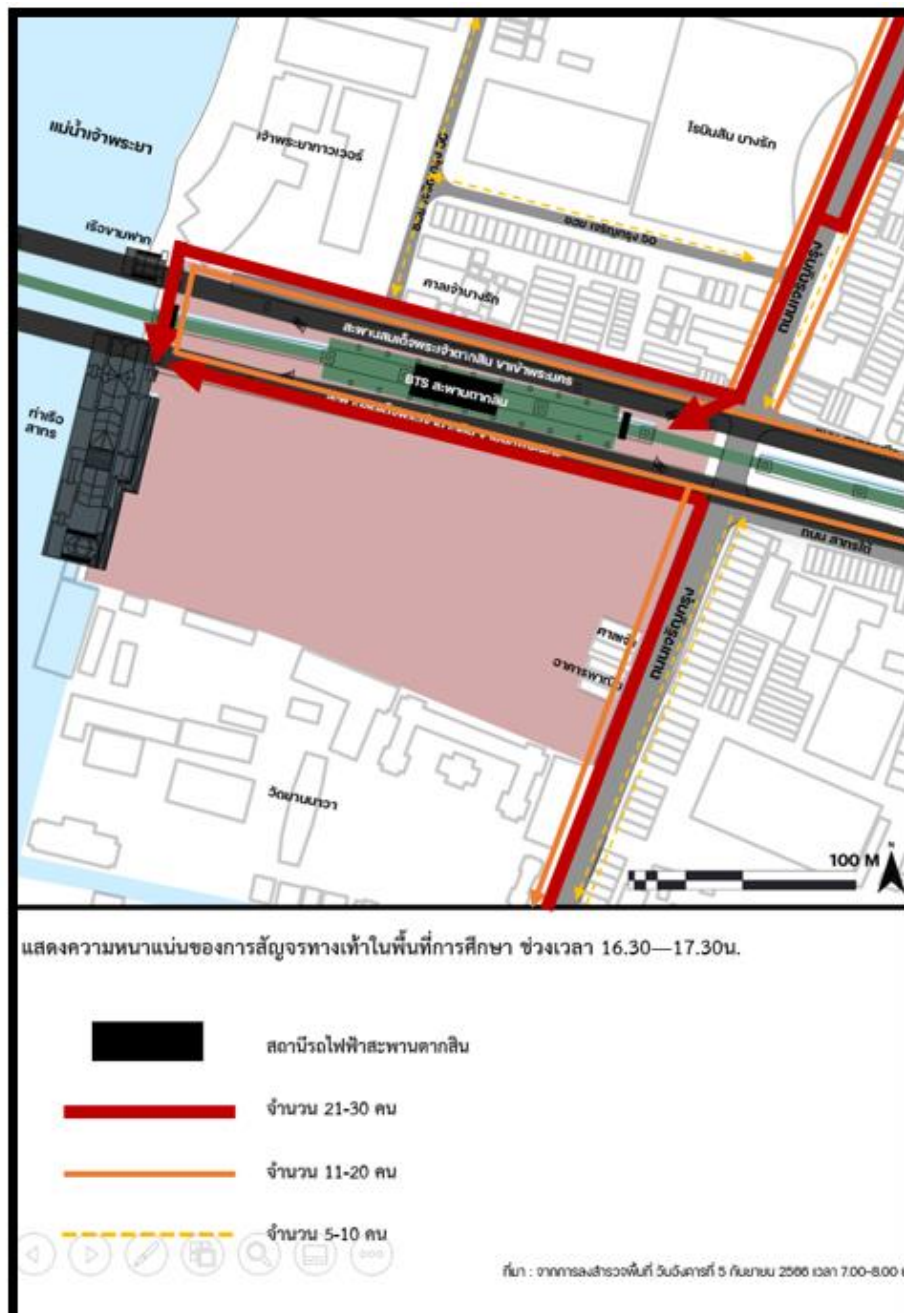


ภาพที่ 29 ผังแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้า วันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเช้าเวลา 7.00-8.00น.

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566



2. เส้นทางสัญจรทางเท้าในช่วงเวลาเช้า 16.30-17.30 น. ในวัน  
**ธรรมดา**จากการลงพื้นที่สำรวจ โดยทางสัญจรทางเท้าที่มีปริมาณผู้ใช้งานจำนวนมากทั้ง 2 เส้นทางได้  
 สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เนื่องจากผู้ใช้บริการกระจายไปทั้งฝั่งที่มีรถขนส่งสาธารณะฝั่งซอยเจริญกรุง50/1 และ  
 ผู้ใช้บริการที่ต้องการใช้งานท่าเรือ

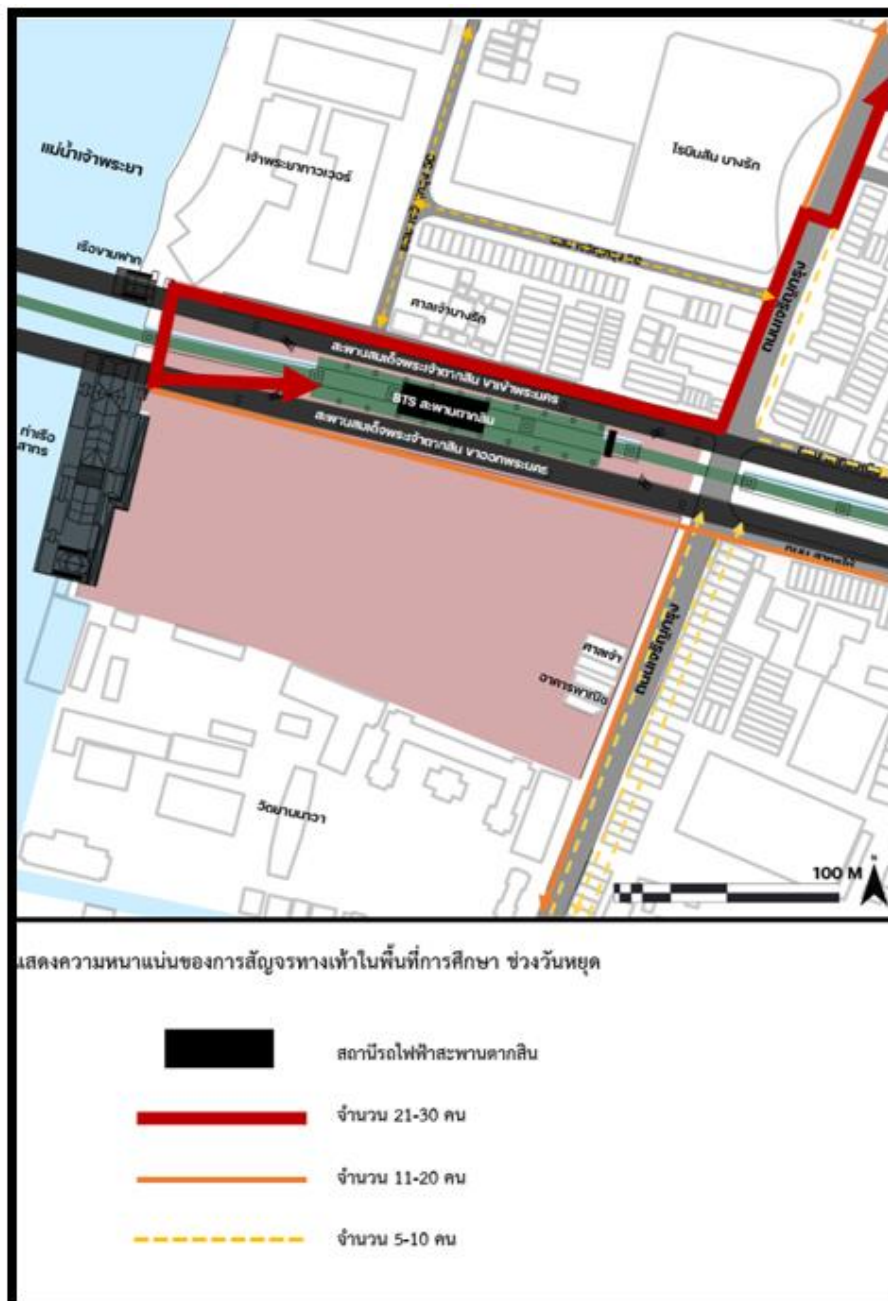


ภาพที่ 30 ฝั่งแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้าวันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเย็นเวลา 16.30-17.30น.

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566



3. เส้นทางสัญจรทางเท้าในช่วงวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ จากการลงพื้นที่สำรวจ โดยทางสัญจรทางเท้าที่มีปริมาณผู้ใช้งานจำนวนมากเป็นเส้นทางที่มาจากท่าเรือ เนื่องจากวันหยุดเป็นวันที่มีการใช้งานจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติที่ใช้งานท่าเรือเป็นจำนวนมาก โดยเดินเส้นทางซอยเจริญกรุง50/1 ที่มีขนส่งสาธารณะจอดให้บริการอยู่



ภาพที่ 31 ฝั่งแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้า ช่วงเวลาวันหยุด

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.3 เส้นทางสัญจรทางถนน

พื้นที่ศึกษามีถนนสาธารณะ คือถนนเจริญกรุง โดยขนาดเส้นจราจรรถกว้างเส้นละ 3 เมตร โดยถนนเจริญกรุงเส้นพื้นที่ศึกษามีทั้งหมด 4 เลน ขนาดโดยรวมทั้งหมด 12 เมตร และถนนสาธารณะที่ติดพื้นที่ศึกษานั้นคือซอยเจริญกรุง 50/1 โดยมีขนาดถนนกว้าง 7 เมตร โดยมีการลงสำรวจพื้นที่ศึกษา แบ่งช่วงเวลารายออกเป็น 3 ช่วงเวลา เช้า เย็น และวันหยุดดังนี้

1. เส้นทางสัญจรทางถนนในช่วงเวลาเช้า 7.00-8.00น. ในวันธรรมดา  
เส้นทางมุ่งหน้าไปทางถนนสีลมเป็นเส้นสัญจรทางถนนที่รถติดตลอดทั้งวันโดยเส้นทางที่มุ่งหน้าแยกบางรักมีเส้นทางสัญจรจากถนนสาทรใต้สามารถเลี้ยวขวามาร่วมกับถนนเจริญกรุงได้



ภาพที่ 32 ฝั่งแสดงความหนาแน่นของการสัญจรทางถนน วันจันทร์-ศุกร์ ช่วงเวลาเช้าเวลา 7.00-8.00 น.

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566





#### 4.4.4 ลักษณะการให้บริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

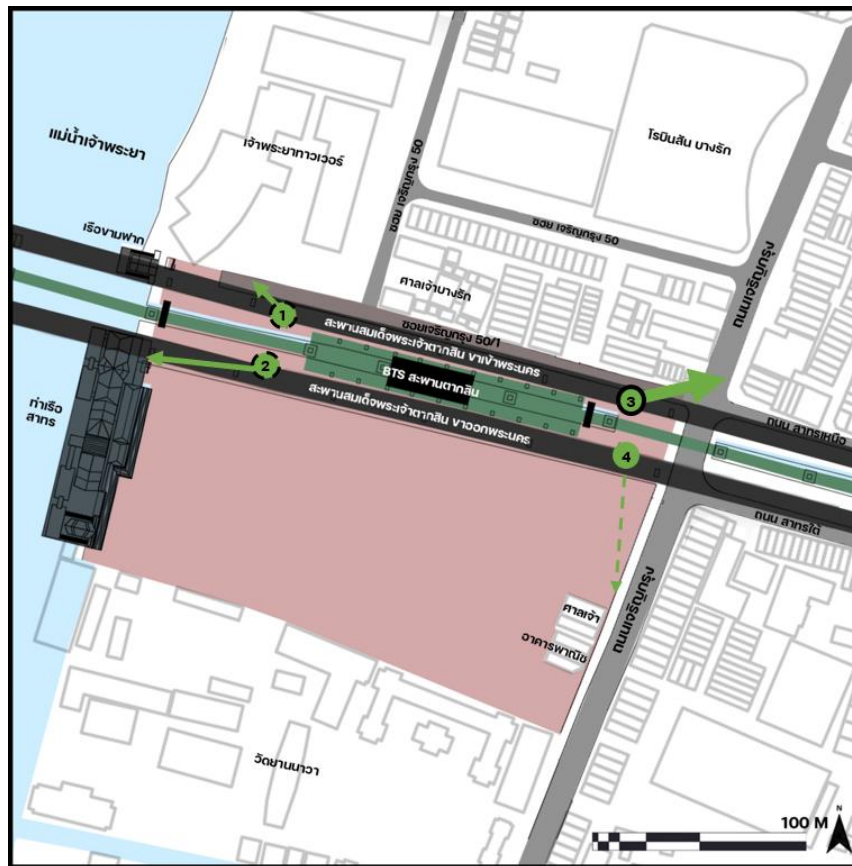
##### 4.4.4.1 รถไฟฟ้าสะพานตากสิน

รถไฟฟ้าสถานีสะพานตากสินเปิดให้บริการในเวลา 05.30-24.00 น. ในทุกวัน โดยรถไฟฟ้าสถานีสะพานตากสินอยู่ในเส้นทางรถไฟสายสีเขียวเข้ม สายสีลม โดยมีต้นทางจากสถานีบางหว้าซึ่งสามารถต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) ในสถานีบางหว้าได้ และสถานีปลายทางคือสถานีสนามกีฬา ซึ่งส่วนมากผู้ใช้บริการจะลงที่สถานีสยามเพื่อเปลี่ยนเส้นทางไปใช้รถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสุขุมวิท

##### 4.4.4.1.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และทางเข้า-ออก สถานีรถไฟฟ้าสะพานตาก

สิน โดยพื้นที่ที่มีปริมาณผู้ใช้งานมากที่สุดนั้นคือประตูทางออก 3 ซึ่งเป็นจุดที่ติดกับท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง และติดกับถนนเจริญกรุงมากที่สุด ซึ่งเป็นจุดที่สามารถกระจายไปในพื้นที่ต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ได้ โดยรอบทางขึ้น-ลง มีร้านค้าแผงลอย และร้านค้าในพื้นที่อาคารบ้านเรือนที่ตั้งอยู่ติดกับซอยเจริญกรุง 50/1 และปริมาณผู้ใช้งานลำดับต่อมาคือปริมาณทางขึ้น-ลง ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทางขึ้น-ลงที่ 1 และ 2 ที่มีท่าเรือสาทร และท่าเรือข้ามฟากตั้งอยู่ เนื่องจากการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับสถานีรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีไม่กี่แห่งที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ พื้นที่ท่าเรือสาทรจึงมีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก ทั้งชาวไทยที่พักอาศัยอยู่ฝั่งธนบุรี และชาวต่างชาติที่ใช้เรือเป็นการท่องเที่ยวทั้งสถานีสำคัญรอบ ๆ พื้นที่ และสถานีสำคัญริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานคร และประเทศไทยปริมาณลำดับสุดท้ายที่มีผู้ใช้ขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้านั้นคือประตูที่ 4 เนื่องจากประตูตั้งอยู่ในพื้นที่ปิดมีรั้วของกรมทางหลวงชนบททำให้พื้นที่ทางเข้า-ออกถูกมองเห็นได้ยาก





แสดงปริมาณผู้ใช้งาน BTS ในพื้นที่ วันอังคารที่ 5 กันยายน 2566 เวลา 7.00-8.00 น

- เส้นทางที่มีจำนวนผู้เข้ามา
- เส้นทางที่มีจำนวนผู้ไปปานกลาง
- เส้นทางที่มีจำนวนผู้ใช้น้อย
- จำนวนผู้ใช้งานมาก
- จำนวนผู้ใช้งานปานกลาง
- จำนวนผู้ใช้งานน้อย

ภาพที่ 35 ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งานสถานีรถไฟฟ้า และทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้า  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.1.2 มุมมองพื้นที่ทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า

- ประตูที่ 1 ลงมาเจอท่าเรือข้ามฟาก ท่ารถสองแถวรับจ้าง ร้านค้าแห่งแรก  
ลอย
- ประตูที่ 2 ลงมาเจอศาลาทางเข้าท่าเรือสาทร
- ประตูที่ 3 ลงมาเจอท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง และสองแถว ร้านค้าแห่ง  
แรกลอย ซึ่งเป็นประตูที่มีผู้ใช้งานมากที่สุด
- ประตูที่ 4 ลงมาในพื้นที่กรมทางหลวงชนบท ด้านหน้าเป็นพื้นที่  
สวนสาธารณะ



ภาพที่ 36 รูปพื้นที่จัดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้า  
 ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.2 ท่าเรือ

ท่าเรือแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่อย่างชัดเจนคือ ท่าเรือสาทร และท่าเรือข้ามฟาก

1. ท่าเรือสาทรให้บริการ เรือด่วนเจ้าพระยา เรือจากโรงแรมฝั่งตรงข้ามแม่น้ำ เรือไปห้าง Iconsiam โดยเปิดท่าเรือให้บริการตั้งเวลา 06.00 – 19.00 น.

1.1 เรือด่วนเจ้าพระยา เส้นทางให้บริการเริ่มต้นที่ท่าเรือปากเกร็ด และปลายทางที่ท่าเรือวัดราชสิงขร โดยบางตารางเดินเรือ ดังนี้

##### 1.1.1 ธงสีส้ม (Orange Flag)

เส้นทางการเดินเรือ นนทบุรี-วัดราชสิงขร วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 34 รอบ ให้บริการตั้งเวลา 06.00-18.10 น. วันเสาร์มีรอบเรือทั้งหมด 24 รอบให้บริการเวลา 07.30-17.00 น. และวันอาทิตย์มีรอบเรือทั้งหมด 20 รอบ ให้บริการเวลา 09.00-17.00 น. เส้นทางการเดินเรือวัดราชสิงขร-นนทบุรี วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 34 รอบ ให้บริการเวลา 06.00-18.10 น. วันเสาร์มีรอบเรือทั้งหมด 24 รอบ ให้บริการเวลา 08.30-17.45 น. และวันอาทิตย์มีรอบเรือทั้งหมด 20 รอบ ให้บริการเวลา 10.00-17.45 น. มีค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 16 บาท

### 1.1.2 ธงสีเหลือง (Yellow Flag)

เส้นทางเดินเรือ นนทบุรี-สาทร วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 7 รอบ ให้บริการเวลา 06.00-08.10 น. และเส้นทางเดินเรือสาทร-นนทบุรี วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 6 รอบ ให้บริการเวลา 17.05-19.05 น. มีค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 21 บาท

### 1.1.3 ธงสีเขียวเหลือง (Green Yellow Flag) เส้นทาง

การเดินเรือ ปากเกร็ด-สาทร วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 6 รอบ ให้บริการเวลา 06.00-07.50 น. และเส้นทางสาทร-ปากเกร็ด วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือทั้งหมด 6 รอบ ให้บริการเวลา 15.45-17.45 น. มีค่าโดยสาร ปากเกร็ด-นนทบุรี 14 บาท นนทบุรี-สาทร 21 บาท และปากเกร็ด-สาทร 33 บาท

### 1.1.4 ธงสีแดง (Red Flag)

เส้นทางเดินเรือ นนทบุรี-สาทร วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือ 4 รอบ ให้บริการเวลา 06.50-07.40 น. และเส้นทางเดินเรือ สาทร-นนทบุรี วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือ 1 รอบ ให้บริการเวลา 16.25 น. มีค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 25 บาท

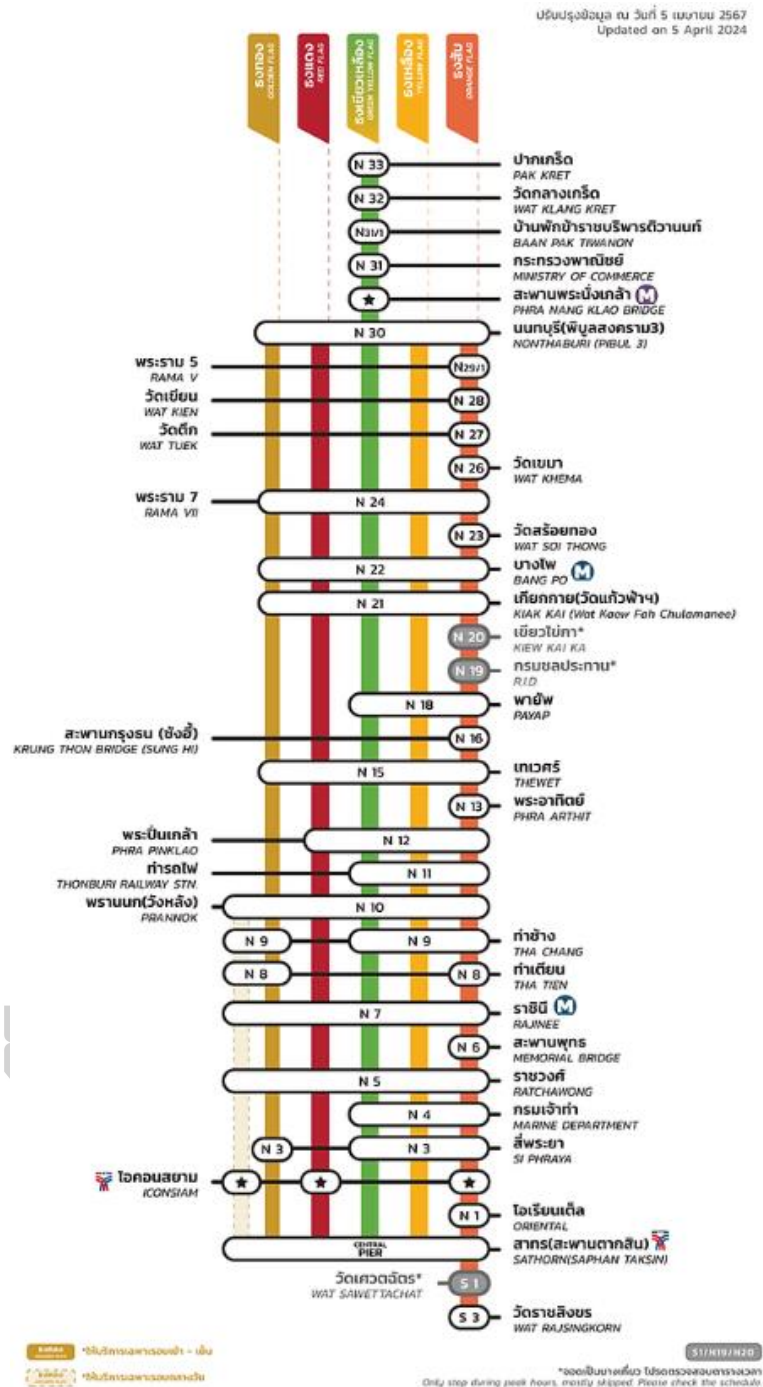
### 1.1.5 ธงสีทอง (Golden Flag)

เส้นทางเดินเรือ นนทบุรี-สาทร วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือ 2 รอบ ให้บริการเวลา 06.30-07.30 น. และเส้นทางเดินเรือ สาทร-นนทบุรี วันจันทร์-ศุกร์มีรอบเรือ 2 รอบ ให้บริการเวลา 17.30-17.55 น. มีค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 30 บาท

นนทบุรี - วัดราชสิงขร NONTABURI - WAT RAJSINGKORN		เวลาเรือ	
จ - พ MON - FRI	06:00 06:15 06:30 06:45 07:00 07:15 07:30 07:45 08:10 08:40 09:10 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40	เวลาเรือ	นนทบุรี - วัดราชฯ - วัดราชสิงขร 06:45 07:05
วันเสาร์ SAT Public Holidays	07:30 08:00 08:30 09:00 09:20 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40		เวลาเรือ EXTRA พิเศษเสาร์ - วัดราชฯ 16:50
วันอาทิตย์ SUN	09:00 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:45 16:10		
จ - พ MON - FRI	06:00 06:20 06:40 07:00 07:20 07:40 08:10 08:40 09:10 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00	เวลาเรือ	เวลาเรือ EXTRA พิเศษเสาร์ - นนทบุรี 16:45
วันเสาร์ SAT Public Holidays	08:30 09:10 09:40 10:10 10:40 11:10 11:40 12:10 12:40 13:00 13:20 13:40 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40		
วันอาทิตย์ SUN	10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:30 14:00 14:20 14:40 15:00 15:20 15:40 16:00 16:20 16:40 17:00		
จ - พ MON - FRI	06:00 06:15 06:40 07:00 07:15 07:45 08:10	เวลาเรือ	
วันเสาร์ SAT Public Holidays			
วันอาทิตย์ SUN			
จ - พ MON - FRI	17:05 17:35 18:05 18:25 18:45 19:05	เวลาเรือ	
วันเสาร์ SAT Public Holidays			
วันอาทิตย์ SUN			
จ - พ MON - FRI	06:30 07:30	เวลาเรือ	
วันเสาร์ SAT Public Holidays			
วันอาทิตย์ SUN			
จ - พ MON - FRI	17:30 17:55	เวลาเรือ	
วันเสาร์ SAT Public Holidays			
วันอาทิตย์ SUN			

ภาพที่ 37 รูปตารางเส้นทาง และเวลารอบเรือ ของเรือด่วนเจ้าพระยา

ที่มา : เว็บไซต์บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด



ภาพที่ 38 เส้นทางเดินเรือ ของเรือด่วนเจ้าพระยา

ที่มา : เว็บไซต์บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด

1.2 เรือจากโรงแรมฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

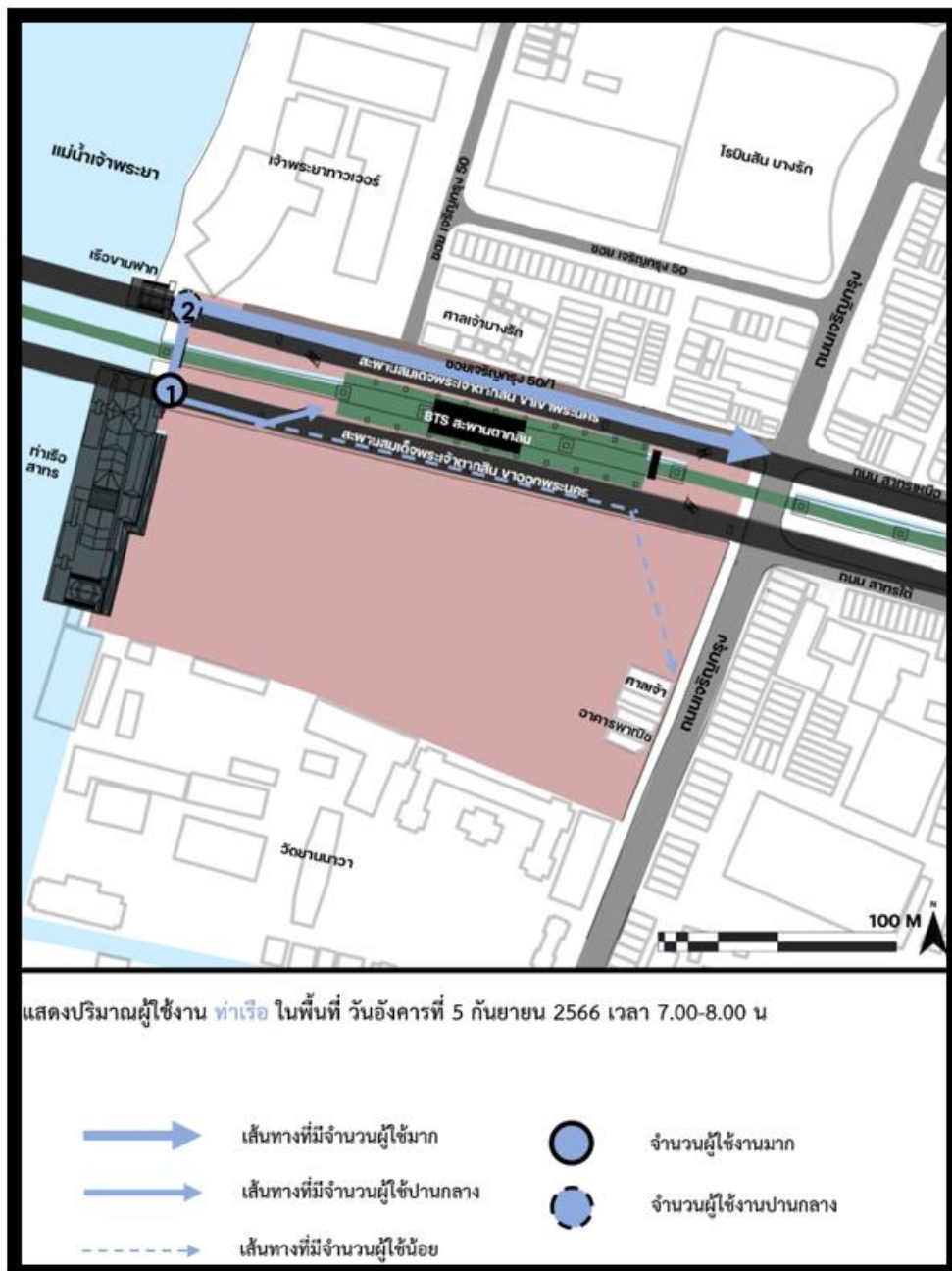
1.3 เรือรับส่งเฉพาะห้าง Iconsiam ให้บริการทุกวันเวลา 09.00-

23.00 น.



#### 4.4.4.2.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่ท่าเรือสาทร และท่าเรือ

ข้ามฟาก ปริมาณผู้ใช้งานจำนวนมากมาจากท่าเรือสาทร และมาเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะในพื้นที่อย่าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสองแถวรับจ้าง เพื่อกระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้เส้นทางที่มีผู้ใช้งานจำนวนมากคือเส้นทางติดซอยเจริญกรุง 50/1 เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถเดินไปยังทั้ง 2 จุดให้บริการได้ และอีกเส้นทางนั้นคือเส้นทางที่เชื่อมไปยังสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินที่สามารถกระจายไปต่าง ๆ ได้ทั่วกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 39 ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่ท่าเรือ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566



#### 4.4.4.2 มุมมองพื้นที่ท่าเรือ

1. ท่าเรือสาทร ทางเข้า-ออก อยู่ด้านหลังทางขึ้น-ลง สะพานลอย พื้นที่ท่าเรือสาทรอยู่ด้านหลังพื้นที่กรมทางหลวงชนบท ติดกับวัดยานนาวา
2. ท่าเรือข้ามฟาก ทางเข้า-ออก อยู่ด้านหลังทางขึ้น-ลง สะพานลอย อยู่ติดกับฝั่งโรงแรมแชงกรีล่า



ภาพที่ 40 รูปพื้นที่จุดตรวจสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ท่าเรือ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.3 รถจักรยานยนต์รับจ้าง

##### 4.4.4.3.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จุดตรวจจักรยานยนต์

รับจ้าง โดยพื้นที่จุดตรวจจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นพื้นที่ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างมี 2 ตำแหน่งนั้น คือท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างท่าหน้าสาทรที่ตั้งอยู่บริเวณทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าประตู 3 โดยมีปริมาณผู้ใช้งานจำนวนมาก เนื่องจากลงจากสถานีรถไฟฟ้าก็สามารถเข้าถึงที่จุดตรวจจักรยานยนต์รับจ้างได้เลย แต่จำนวนผู้ใช้งานกับปริมาณของผู้ให้บริการไม่เพียงพอจึงมีการกระจายผู้คนไปที่วินที่ตั้งอยู่ใกล้กันนั้นคือ ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างเชิงสะพานตากสินสาทรที่ตั้งอยู่ด้านหน้ากรมทางหลวงชนบทที่ติดกับถนนเจริญกรุง ที่มีระยะทางไกลกว่ากันนิดหน่อย และต้องเดินออกจากประตูรั้วของพื้นที่กรมทางหลวงชนบท และผู้คนที่ต้องการเข้าทางซอยเจริญกรุง 50 ผ่านหน้าโรงแรมแชงกรีล่าจะมารอรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้าประตู 1





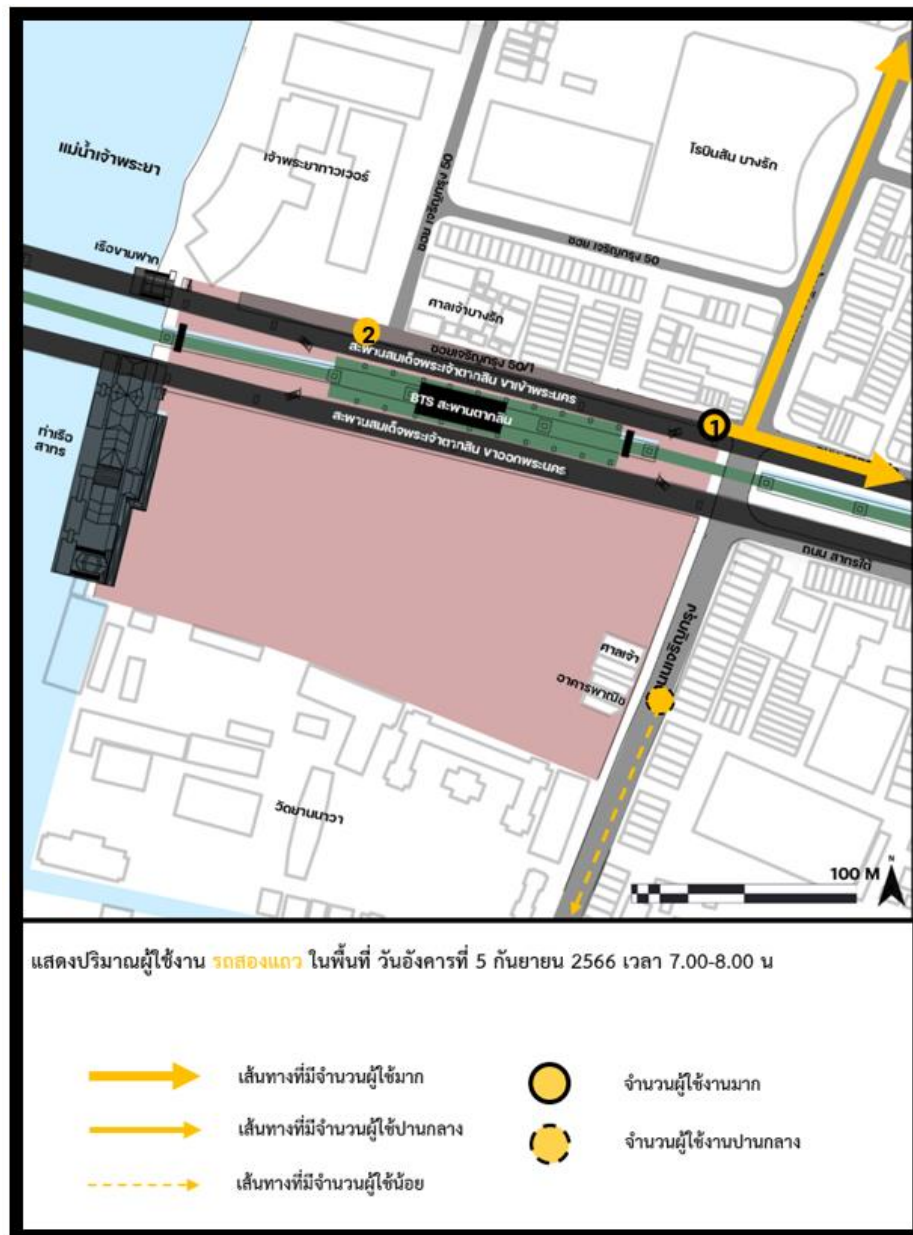
ภาพที่ 42 รูปพื้นที่จุดจราจรในพื้นที่ศึกษา ทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.4 รถสองแถวรับจ้าง

##### 4.4.4.4.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จุดรถสองแถวรับจ้าง

โดยในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่จุดทำรถสองแถวรับจ้างทำสาทร โดยจุดบนถนนสาธารณะซอยเจริญกรุง 50/1 ติดกับท่าเรือข้ามฟาก และพื้นที่จุดรับผู้ใช้งานจุดด้านหน้าซอยติดกับถนนเจริญกรุงฝั่งตรงข้ามทำรถจักรยานยนต์รับจ้าง พื้นที่โดยรอบมีร้านค้าแผงลอย ร้านอาหารตั้งอยู่จำนวนมาก เพื่อรองรับผู้ใช้งานทั้งพนักงานบริษัท นักเรียน นักศึกษาที่จะกระจายไปในพื้นที่เขตสาทร เขตบางรัก





ภาพที่ 43 ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.2 มุมมองพื้นที่รถสองแถว

1. พื้นที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร พื้นที่จอดบนถนนสาธารณะ ในพื้นที่ซอยเจริญกรุง50/1 บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 3 และฝั่งตรงข้ามท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำรถทำน้ำสาทร บริเวณโดยรอบมีร้านค้าหาบแร่ แผงลอย และร้านค้าในอาคารพาณิชย์ จอดประมาณ 2-3 คัน
2. ท่ารถสองแถวรับจ้าง พื้นที่จอดบนถนนสาธารณะในพื้นที่ซอยเจริญกรุง50/1 บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 1 จอดประมาณ 3-6 คัน



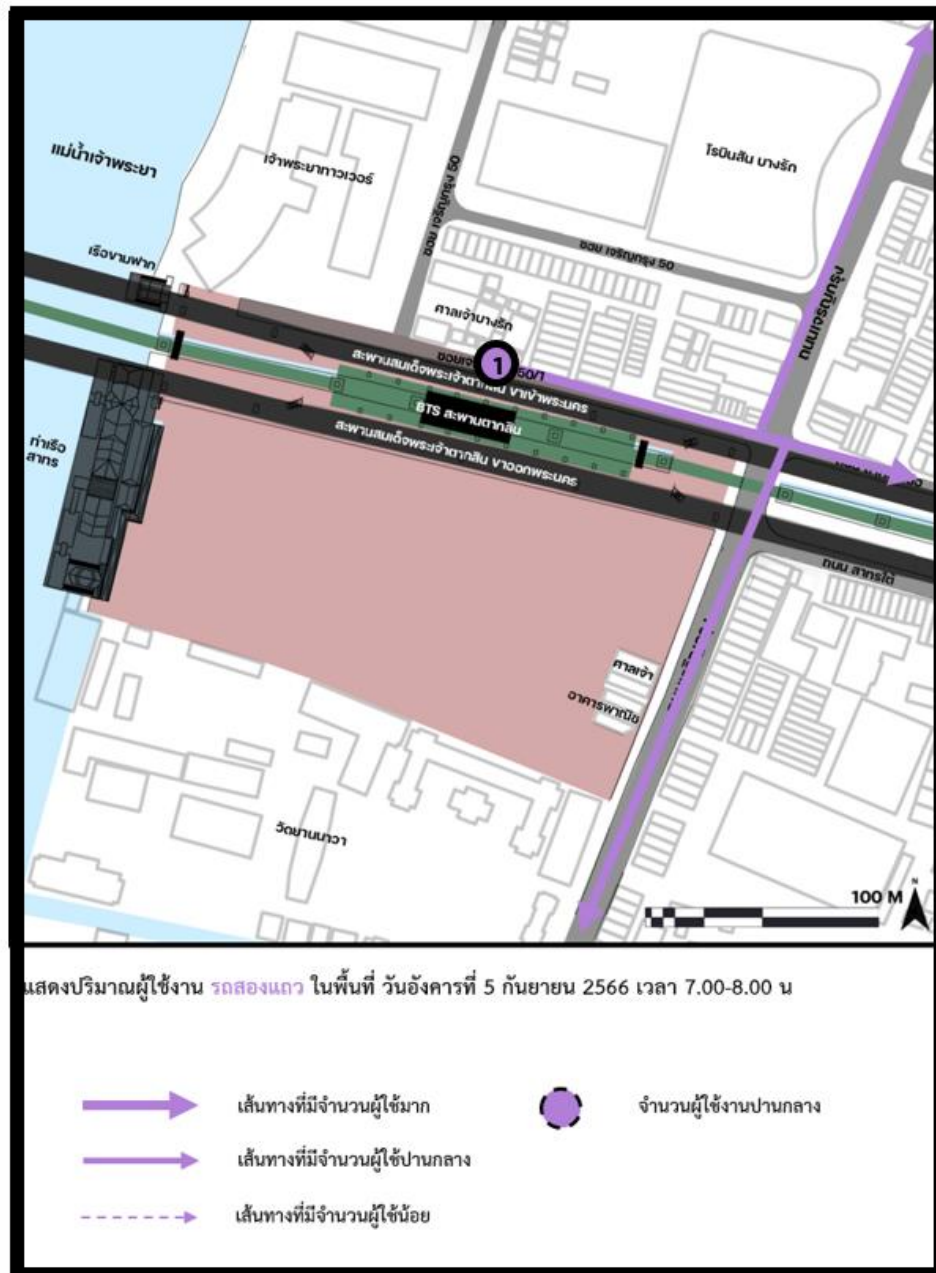
ภาพที่ 44 รูปพื้นที่จุดจอดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา สองแถว  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.5 รถสามล้อรับจ้าง

##### 4.4.4.5.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จุดรถสามล้อรับจ้าง โดย

ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่จุดรถสามล้อรับจ้าง ซึ่งจอดบนถนนสาธารณะในซอยเจริญกรุง 50/1 หน้าศาลเจ้าบางรัก เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวชาวต่างด้าวที่มาจากท่าเรือสาทร และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พักอยู่ในโรงแรมพื้นที่ศึกษา และพื้นที่จุดเป็นพื้นที่จุดกึ่งกลางระหว่างทางเข้า-ออกของสถานีรถไฟฟ้าถนนเจริญกรุงและริมท่าหน้า เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มาจากต่างพื้นที่ที่โดยสารผ่านสถานีรถไฟฟ้า





ภาพที่ 45 แสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.5.2 มุมมองพื้นที่รถสามล้อรับจ้าง

พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้างในพื้นที่ศึกษาจอดบนถนน

สาธารณะหน้าศาลเจ้าบางรัก ในซอยเจริญกรุง 50/1 ปริมาณ 5-10 คัน และมีการตั้งเก้าอี้ รม เพื่อนั่งพักบนทางเดินหน้าศาลเจ้า ทำให้เป็นการปิดเส้นทางทางเดิน ผู้สัญจรทางเท้าต้องมาเดินบริเวณใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือบริเวณสถานีรถไฟฟ้าแทน

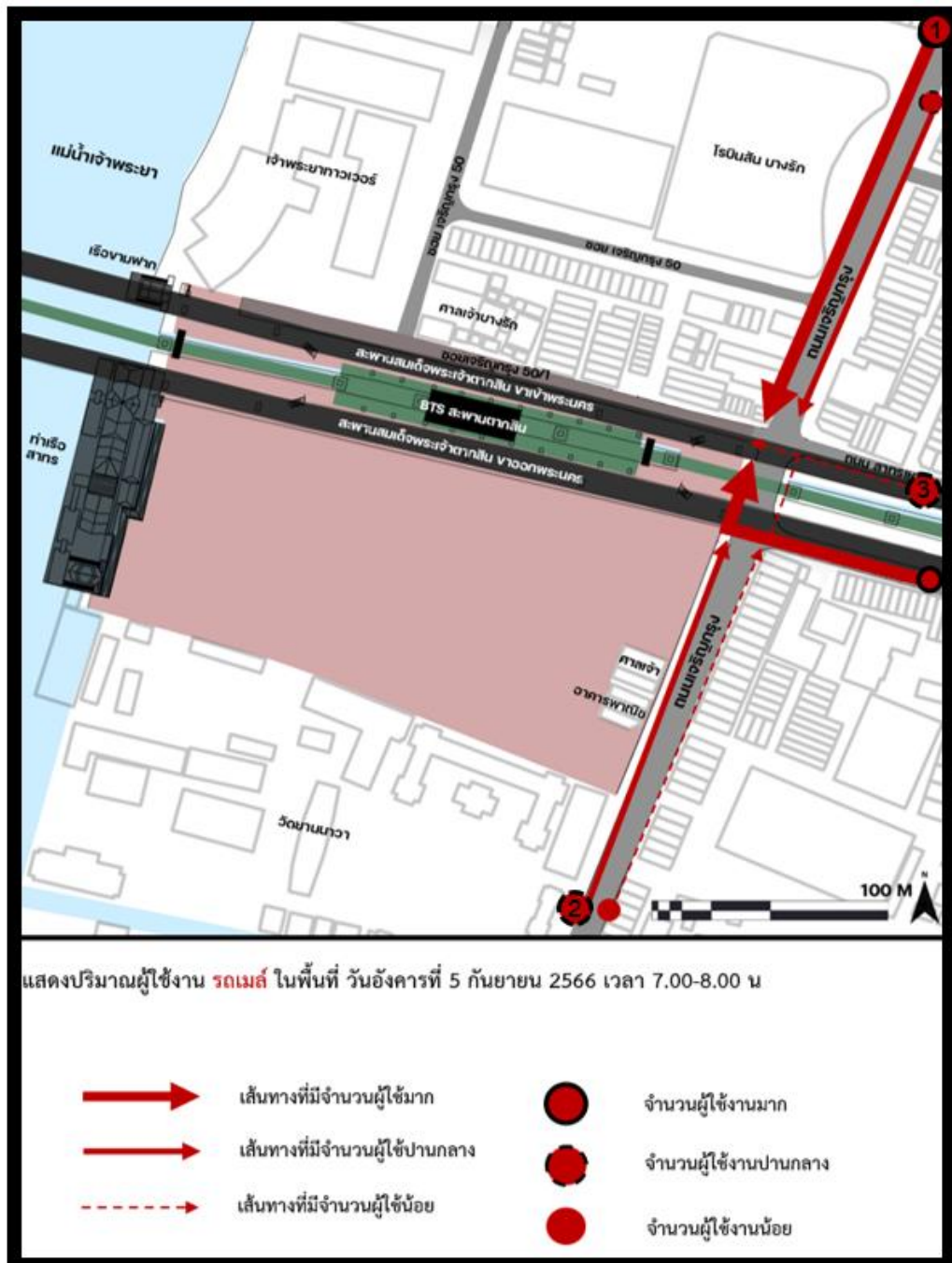


ภาพที่ 46 รูปพื้นที่จุดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา รถสามล้อรับจ้าง  
 ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.6 รถเมล์

##### 4.4.4.6.1 ปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จุดรถเมล์ ป้ายรถเมล์

บริเวณโดยรอบและเส้นทางที่ปริมาณผู้ใช้งานมาพื้นที่เชื่อมต่อ จะเห็นได้จากผังว่าปริมาณผู้ใช้งานรถเมล์และมาพื้นที่เชื่อมต่อฝั่งด้านหน้าห้างโรบินสันบางรักมีจำนวนมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่บริเวณด้านหน้าโรบินสันมีตลาด ร้านค้า ร้านอาหาร และใกล้กับพื้นที่เชื่อมต่ออย่างรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง และทางขึ้นรถไฟฟ้ามากที่สุด



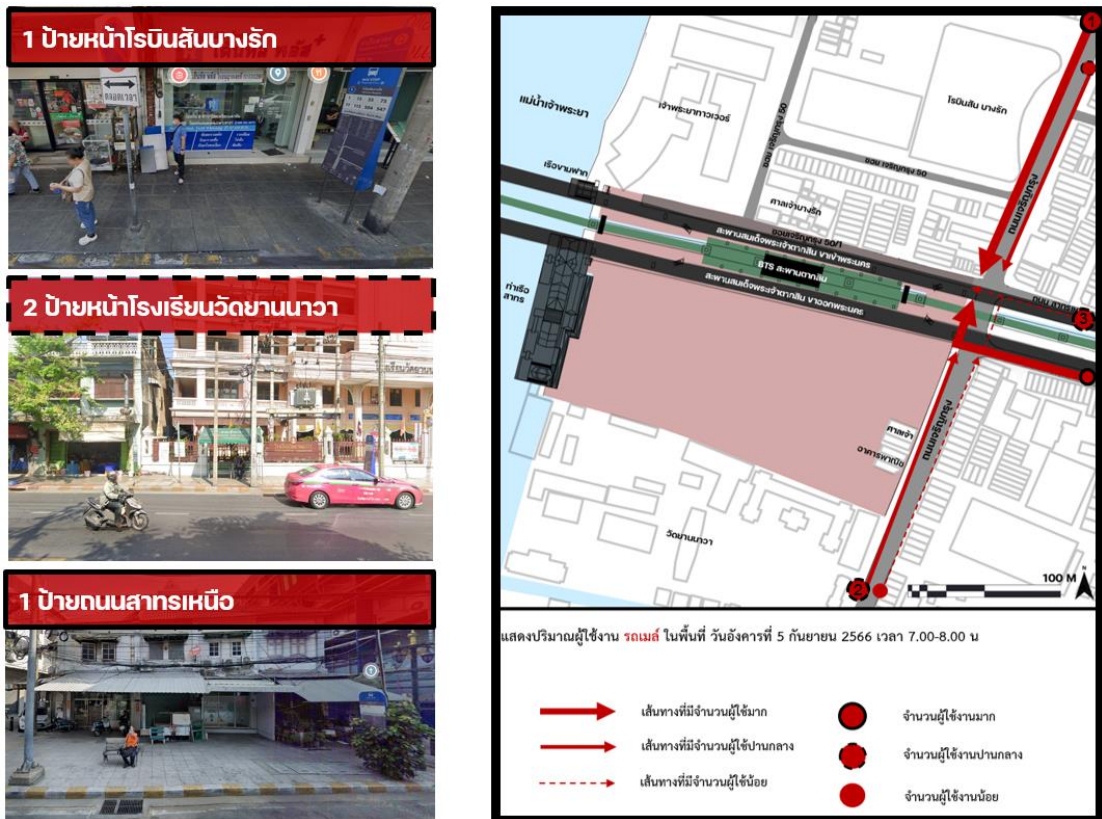
ภาพที่ 47 ผังแสดงปริมาณผู้ใช้งาน และพื้นที่จอดรถเมล์

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.6 มุมมองพื้นที่รถเมล์

1. พื้นที่จอดหน้าห้างโรบินสันบางรัก เป็นป้ายรถเมล์ที่มีผู้โดยสารลง และมาเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือสาทร ท่าเรือข้ามมากที่สุด
2. ป้ายรถเมล์หน้าโรงเรียนวัดยานนาวา
3. ป้ายรถเมล์ถนนสาทรเหนือ









ภาพที่ 48 รูปพื้นที่จุดรถสาธารณะในพื้นที่ศึกษา รถเมล์  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

#### 4.4.4.7 สรุปข้อมูลขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 2 ตารางข้อมูลขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา

รูปภาพ	รูปแบบ	ช่วงเวลาให้บริการ	ลักษณะพื้นที่จุดรถเดิม
	1. รถเมล์	04.00 – 22.00 น.	3ป้ายรถเมล์  - หน้าห้องโรบินสันบางรัก - ป้ายหน้าโรงเรียนวัดยานนาวา - ถนนสาทรเหนือ

	<p>2. รถจักรยานยนต์รับจ้าง</p>	<p>05.30 – 20.00 น. 20.00 – 24.00 น.</p>	<p>- ลงทะเบียนไว้ในเขตบางรัก วินท่าน้ำสาทรจำนวน 30 คัน ข้อมูลจากการสำรวจ 10 คัน - ลงทะเบียนในเขตสาทร วิน เชิงสะพานตากสิน จำนวน 35 คัน ข้อมูลจากการสำรวจ 5 คัน (พ.ศ.2562 2562)</p>
	<p>3.รถสองแถวรับจ้าง</p>	<p>05.00 – 20.00 น.</p>	<p>ข้อมูลจากการสำรวจ จอดที่วินรถ 3-4 คัน จอดรถให้บริการ 2-3 คัน</p>
	<p>4. รถสามล้อรับจ้าง</p>	<p>10.00 – 24.00 น.</p>	<p>ข้อมูลจากการสำรวจ 3-5 คัน</p>
	<p>5. รถยนต์รับจ้างสาธารณะ</p>	<p>24 ชั่วโมง</p>	<p>ข้อมูลจากการสำรวจ ไม่พบจากบริเวณพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นบริเวณพื้นที่ ศึกษาอยู่ 3 แยก เป็นพื้นที่ห้าม จอดรถ</p>

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567



#### 4.4.4.8 สรุปข้อมูลพื้นที่พาหนะส่วนตัว ในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 3 ตารางข้อมูลพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่ศึกษา

รูปภาพ	รูปแบบ	ลักษณะพื้นที่จอดรถเดิม
	1. พื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัว	ข้อมูลจากการสำรวจ ไม่พบพื้นที่จอดรถเนื่องจากบริเวณพื้นที่เป็นถนนสาธารณะ ผู้ใช้งานรถยนต์ส่วนมากไปจอดในพื้นที่วัดยานนาวา ห้างโรบินสันบางรัก และจอดบนพื้นที่ถนนสาธารณะ
	2. พื้นที่จอดรถจักรยาน	ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จอดจักรยานอยู่บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 4 ภายในพื้นที่สวนย่อม ติดถนนเจริญกรุง ปริมาณ 7-10 คัน
	3. พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์	ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จอดจักรยานยนต์อยู่บริเวณท่าเรือข้ามฟาก ปริมาณ 20 คัน

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 4.4.5 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

##### 4.4.5.1 พื้นที่ร้านค้า

ร้านค้าในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย มีหลากหลายรูปแบบร้านค้าทั้ง ร้านอาหาร น้ำ ร้านดอกไม้ พวงมาลัย ร้านขายเสื้อผ้า ของใช้กระจายอยู่ตามจุดต่าง ๆ โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือ เนื่องจากเป็นพื้นที่เชื่อมต่อ และเป็นพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการเยอะที่สุด โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ภาพที่ 49 รูปร้านค้าในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

1. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านขายดอกไม้ พวงมาลัย เนื่องจากเป็นทางที่สามารถเดินเชื่อมมายังพื้นที่วัดยานนาวา ได้ เปิดขายช่วงเวลาเช้า-เย็น
2. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านอาหาร เช่น หมูทอด น้ำเต้าหู้ เป็นอาหารเข้ารูปแบบที่รวดเร็ว กลุ่มลูกค้าคือกลุ่ม

พนักงาน และนักเรียน นักศึกษา เปิดขายช่วงเวลาเช้า และ เย็น

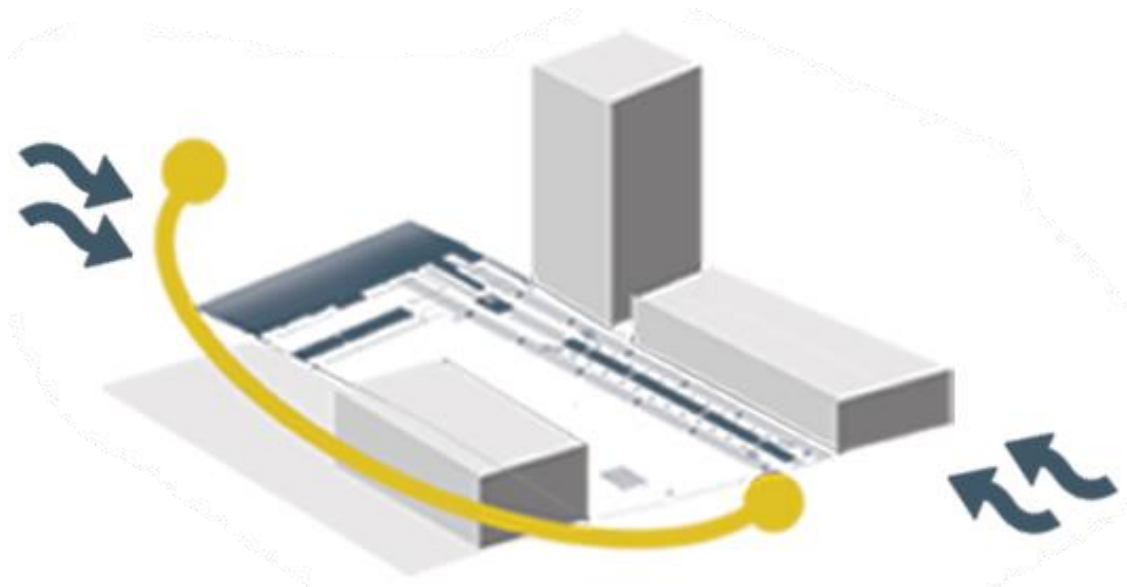
3. ร้านค้ารูปแบบอาคารพาณิชย์ ร้านขายเครื่องดื่ม ขนม เปิดขาย ช่วงเวลาเช้า-เย็น
4. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านขายของ เสื้อผ้า กลุ่มลูกค้า คือกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เปิดขายช่วงเวลาเช้า-เย็น
5. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านขายน้ำ เปิดขายช่วงเวลา เช้า-ดึก
6. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านขายอาหารกล่อง เปิดขาย ช่วงเวลาเช้า และเย็น
7. ร้านค้ารูปแบบหาบเร่แผงลอย ร้านขายน้ำ เปิดขายช่วงเวลา เช้า-เย็น

#### 4.4.5.2 ลักษณะสภาพอากาศ

ลักษณะแดด ลม ฝน

พื้นที่ศึกษามีแนวอาคารสูงล้อมรอบ 3 ด้าน ทิศเหนืออาคารสูงจากโรงแรม แชนกรี-ล่าความสูง 15 ชั้น และอาคารพาณิชย์ที่มีพื้นที่ติดกับซอยเจริญกรุง 50/1 ความสูง 4 ชั้น ทิศ ตะวันออกมีแนวอาคารพาณิชย์สูง 4ชั้น และทิศใต้อาคารสูงจากอาคารภายในวัดยานนาวาสสูง 4 ชั้น ทำให้เกิดเงาจากอาคาร และพื้นที่ริมซอยเจริญกรุง 50/1 เป็นบริเวณที่ได้รับร่มเงาจากสถานีรถไฟฟ้า และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดทั้งวัน แต่ในพื้นที่ว่างจะได้รับแสงแดดตลอดทั้งวัน ยกเว้นช่วง แนวอาคารสูงจากวัดยานนาวาที่มีพื้นที่ครึ่งหนึ่งของพื้นที่ศึกษา

ทิศทางของลม พื้นที่ศึกษาจะไม่ค่อยได้รับประโยชน์จากทิศทางของลม เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยอาคารสูง 3 ด้าน แต่บริเวณท่าเรือจะได้รับลมจากทิศตะวันตก และลมที่พัดผ่านแม่น้ำเข้ามาในบางช่วงเวลา



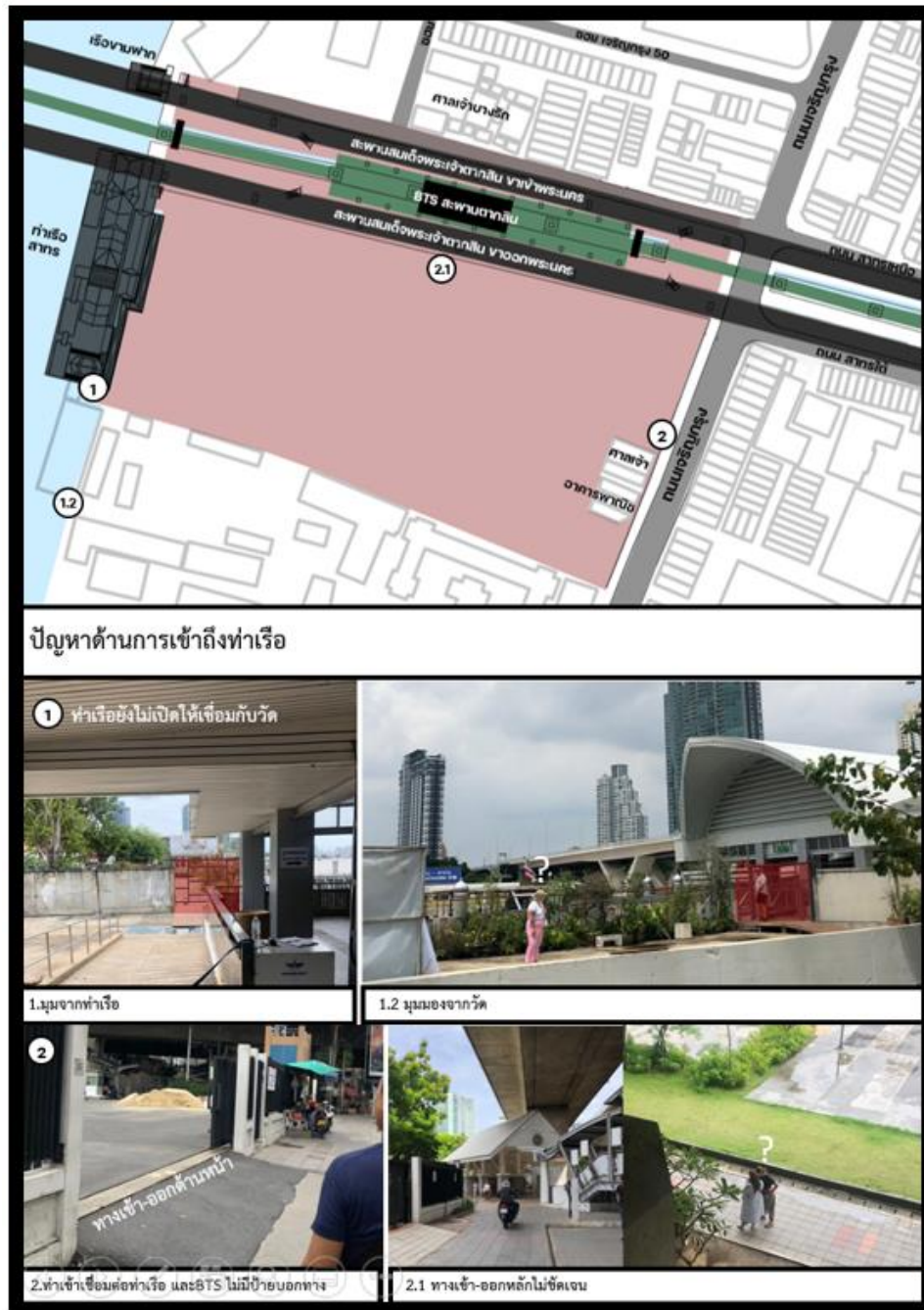
ภาพที่ 50 รูปทิศทางของแดด ลมภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 4.4.6 ปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษา

โดยการศึกษาปัญหาจากการลงสำรวจพื้นที่ และจากการสัมภาษณ์ทั้งผู้ให้บริการ อย่างเช่น พนักงานท่าเรือ ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง พ่อค้า แม่ค้า และผู้ใช้บริการอย่างเช่น นักศึกษา นักท่องเที่ยว พนักงานบริษัทในพื้นที่

**1. ปัญหาการเข้าถึงท่าเรือ** จากการลงสำรวจพื้นที่พบเห็นว่าท่าเรือสาทรด้านที่ติดกับวัดยานนาวามีประตูปิดกันอยู่ และได้เข้าไปสำรวจจากในพื้นที่วัดยานนาวา พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มาเที่ยววัดได้เดินไปทางศาลาริมน้ำเพื่อที่จะไปท่าเรือ แต่ประตูมีการปิดกันไว้ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความสับสน เพราะไม่มีป้ายบอกทางในการไปท่าเรือ และอีกพื้นที่ที่เกิดความสับสนคือทางเข้าด้านหน้ากรมขนส่งทางหลวงที่ติดกับถนนเจริญกรุง เนื่องจากพื้นที่นั้นทำเป็นพื้นที่ปิดมีรั้วกัน และมีประตูสามารถเข้า-ออกได้ตลอดทั้งตามเวลาเปิด-ปิด ทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และคนนอกพื้นที่สับสนว่าสามารถออกทางด้านหน้าได้หรือไม่ เพราะเดินจากท่าเรือมานั้นเห็นเป็นรั้วขนาดสูงเต็มพื้นที่ด้านหน้า





ภาพที่ 51 รูปปัญหาด้านการเข้าถึงจากท่าเรือ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

2. ปัญหารถเมล์ที่เกิดภายในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากรถเมล์ที่วิ่งมาจากถนนสาทรใต้ ต้องกลับรถที่ 3 แยกได้สะพานตากสินวิ่งไปยังถนนสาทรเหนือ ปัญหาเกิดขึ้นจากความยาวของตัวรถเมล์ที่ไม่เพียงพอต่อวงเลี้ยวในเลนทำให้เกินมาในเลนอื่น และทำให้รถยนต์ไม่สามารถวิ่งตรงเลนได้ ซึ่งเป็นอีก 1 ประเด็นปัญหาที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดในพื้นที่เพิ่มขึ้นได้





ภาพที่ 52 รูปปัญหารถมอเตอร์ที่เกิดภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

3. ปัญหาพื้นที่จอดรถบนพื้นที่สาธารณะ ปัจจุบันพื้นที่จอดรถให้บริการของขนส่งสาธารณะใช้พื้นที่บนถนนสาธารณะ และทางเท้า เป็นพื้นที่จุดให้บริการทำให้พื้นที่ถนน และทางเท้าเสียพื้นที่ในการใช้งานกีดขวางเส้นทางสัญจรทั้งทางถนน และทางเดิน



ภาพที่ 53 รูปพื้นที่จราจรของขนส่งสาธารณะปัจจุบัน  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2566

## บทที่ 5

### แนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาแนวความคิด งานวิจัย ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และศึกษาพื้นที่โครงการ ทำให้เกิดแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ศึกษา ทั้งศักยภาพของเอกลักษณ์เขตพื้นที่ตั้งโครงการ ศักยภาพด้านระบบขนส่งมวลชนรอง และพื้นที่สวนสาธารณะที่เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างคนภายนอกที่เข้ามาใช้งานระบบขนส่งมวลชนรอง และผู้คนในย่านเข้าด้วยกัน เนื้อหาในบทที่ 5 จึงได้นำเสนอแนวความคิด ดังนี้

#### 5.1 สรุปข้อมูลจากการศึกษาพื้นที่

- 5.1.1 สรุปข้อมูลขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษา
- 5.1.2 สรุปข้อมูลพื้นที่จุดพาหนะส่วนตัว ในพื้นที่ศึกษา
- 5.1.3 สรุปปัญหาภายในพื้นที่ศึกษา
  - 5.1.3.1 สรุปปัญหาการจราจร
  - 5.1.3.2 สรุปปัญหาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง ในพื้นที่ศึกษา
  - 5.1.3.3 สรุปปัญหาเส้นทางสัญจรทางเท้า
  - 5.1.3.4 สรุปปัญหาการเข้าถึงท่าเรือ
  - 5.1.3.5 สรุปปัญหาสวนสาธารณะ

#### 5.2 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

- 5.2.1 ศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษา
- 5.2.2 ศักยภาพของสวนสาธารณะ

#### 5.3 จุดมุ่งหมายในการออกแบบ

#### 5.4 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่

- 5.4.1 พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง
  - 5.4.1.1 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Conceptual diagram)
  - 5.4.1.2 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจร (Circulation diagram)
    - 5.4.1.2.1 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรถนน
    - 5.4.1.2.2 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า
  - 5.4.1.3 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ส่วนระบบขนส่งมวลชนรอง (Program)
  - 5.4.1.4 ขนาดพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

5.4.1.4.1 สรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง  
(Area requirements)

5.4.2 พื้นที่สวนสาธารณะ

5.4.2.1 แนวความคิดการวางผังพื้นที่สวนสาธารณะ (Conceptual diagram)

5.4.2.2 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า (Circulation diagram)

5.4.2.3 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ส่วนระบบขนส่ง  
มวลชนรอง (Program)

5.4.2.4 ขนาดพื้นที่สวนสาธารณะ

5.4.2.4.1 สรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ  
(Area requirements)

## 5.5 รายละเอียดการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ศึกษา

5.5.1 ผังแม่บท (Master Plan)

5.5.2 รายละเอียดการออกแบบเส้นทางสัญจร (Circulation design)

5.5.3 รายละเอียดในการออกแบบ (Detail design)

5.5.3.1 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

5.5.3.2 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ

5.5.4 รูปตัด (Section)

5.5.4.1 รูปตัด พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

5.5.4.2 รูปตัด พื้นที่สวนสาธารณะ

5.5.5 รูปทัศนียภาพ (Perspective)

5.5.5.1 รูปทัศนียภาพ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

5.5.5.2 รูปทัศนียภาพ พื้นที่สวนสาธารณะ



## 5.1 สรุปข้อมูลจากการศึกษาพื้นที่

### 5.1.1 สรุปปัญหาการจราจร

การจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีการสำรวจถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าแยกบางรัก และถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าแยกถนนจันทน์ ในระยะทาง 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ศึกษา มีการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเช้า และเย็นในวันธรรมดา จากการวิเคราะห์เหตุผลที่นำมาสู่การจราจรติดขัดคือ ความยาวของรถเมล์ในการกลับรถจากถนนสารใต้ไปยังถนนสาทรเหนือไม่สามารถอยู่ในเลนได้ ทำให้เกิดการชะลอตัวในการขับขี่ของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งอาจจะเป็นอีก 1 ประเด็นที่ทำให้การจราจรในพื้นที่ติดขัดจากสาเหตุการฉีกถนนของระบบขนส่งมวลชน

### 5.1.2 สรุปปัญหาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง ในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาเป็นที่ตั้งของระบบขนส่งมวลชนรอง ซึ่งไม่ได้ถูกออกแบบมาตั้งแต่ต้นในการจัดวางพื้นที่ ทำให้พื้นที่ไม่ถูกจัดให้เป็นสัดส่วนอย่างชัดเจน และเกิดการใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะบนถนนสาธารณะกีดขวางเส้นทางสัญจร และการจอดในพื้นที่ต่าง ๆ ไม่ได้คำนึงถึงการใช้งานของผู้ใช้บริการในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนด้านต่าง ๆ ทั้ง ระยะทาง ความปลอดภัย และพื้นที่บริการ

### 5.1.3 สรุปปัญหาเส้นทางสัญจรทางเท้า

เส้นทางสัญจรทางเท้าเป็นเส้นทางสัญจรที่ไม่มีลักษณะบ่งชี้ชัดเจน ทางเดินเท้าไม่ได้ถูกออกแบบสำหรับเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีการใช้ทางเดินได้สะพานในการให้ร่มเงาไปยังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ และเส้นทางเดินเท้าไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ในบางจุด มีการปิดกั้นพื้นที่ในบางส่วน ทำให้ผู้ใช้พื้นที่ไม่ประจำ หรือชาวต่างชาติสับสนในเส้นทางทางเดิน

### 5.1.4 สรุปปัญหาการเข้าถึงท่าเรือ

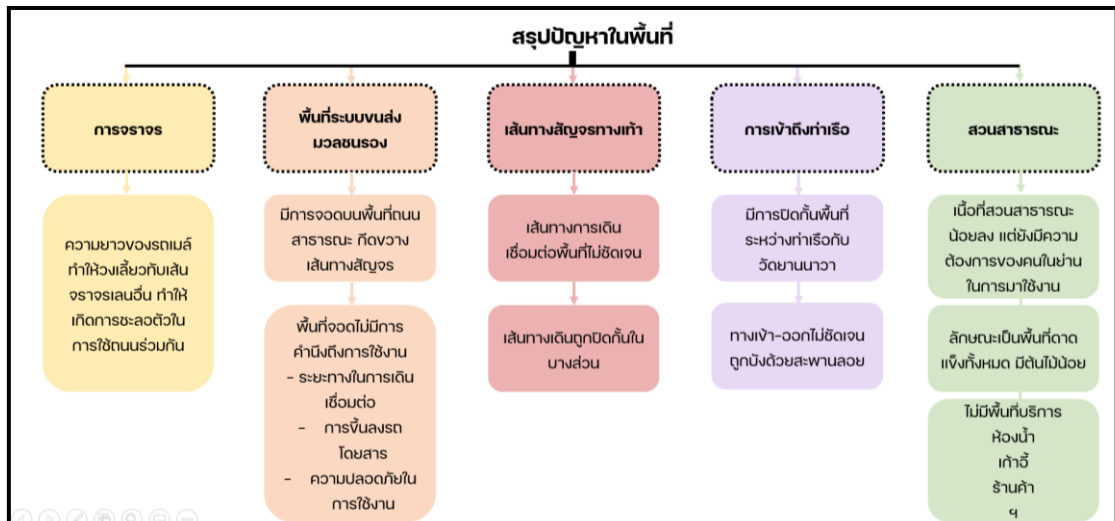
ท่าเรือถูกตั้งอยู่หลังสะพานลอยข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ท่าเรือ ทำให้ถูกบดบังจากสิ่งก่อสร้างที่สูง ทั้งอาคารสำนักงาน ไม่เห็นทางเข้า-ออกที่ชัดเจน และท่าเรือสาทรมีพื้นที่เชื่อมต่อวัดยานนาวาแต่ไม่เปิดใช้งานทำให้นักท่องเที่ยวที่มาจากทางวัดหาทางเข้าท่าเรือไม่เจอ และการเดินจากท่าเรือสาทรไปยังพื้นที่วัดโดยที่ไม่ใช่เส้นทางเชื่อมบริเวณริมน้ำที่ปิดกั้นไว้ เป็นเส้นทางที่อ้อม และเส้นทางเดินไม่มีป้ายบอกทางให้ชัดเจน ทำให้การใช้พื้นที่ไม่ต่อเนื่องกัน

### 5.1.5 สรุปปัญหาสวนสาธารณะ

สวนสาธารณะในปัจจุบันมีขนาดของพื้นที่ที่ลดน้อยลงจากการปรับปรุงพื้นที่ พื้นที่สวนสาธารณะด้านหน้าทั้งหมดเป็นลักษณะพื้นที่ลาดแข็ง และมีการปลูกต้นไม้จำนวนที่ไม่



สามารถให้ร่มเงาแก่ผู้ใช้งานได้ ทำให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะไม่ได้ตลอดทั้งวัน และสวนสาธารณะไม่มีพื้นที่ให้บริการ อย่างเช่น ห้องน้ำ ร้านค้า พื้นที่พักผ่อน



ภาพที่ 54 รูปผังแสดงการสรุปปัญหาในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

## 5.2 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษามีศักยภาพทั้งทางด้านลักษณะที่ตั้งที่อยู่ในย่านเมืองเก่ากรุงเทพฯ มีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์กระจายอยู่โดยรอบ และพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญทางประวัติมาอย่างยาวนาน และบริเวณพื้นที่ศึกษาริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นพื้นที่ตั้งของท่าเรือสาร ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญในการเดินทางของผู้คนในการใช้ชีวิต และนักท่องเที่ยว รวมทั้งพื้นที่ศึกษาตั้งติดกับวัดยานนาวา เป็นวัดที่มีประวัติศาสตร์มาอย่างยาวนาน และมีเอกลักษณ์ของวัดอย่างสถาปัตยกรรมพระเจดีย์บนเรือสำเภา “สำเภายานนาวา” เป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการมาท่องเที่ยว เยี่ยมชม โดยถือว่าวัดยานนาวาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกพื้นที่ในย่านที่ชาวต่างชาติให้ความสนใจ และพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันยังเป็นจุดเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนทั้งทางน้ำอย่างท่าเรือสาทร ระบบขนส่งมวลชนราง อย่างรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และระบบขนส่งมวลชนรองที่มีให้บริการครอบคลุมการให้บริการภายในย่าน

### 5.2.1 ศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะพื้นที่ศึกษามีรูปแบบการใช้งานในการรองรับระบบขนส่งมวลชนรองเดิมอยู่แล้ว เนื่องจากตั้งอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ซึ่งเป็นสถานีที่รับผู้คนจากใจกลางเมืองอย่างสถานีสยามไปเชื่อมต่อกับสถานีปลายทางอย่างสถานีบางหว้าที่กระจายคนจากภายในเมืองไปในพื้นที่รอบนอก และยังสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในสถานีปลายทางได้ต่อเนื่อง และพื้นที่ตั้ง

เดิมมีท่าเรือสาทร ซึ่งเป็นท่าเรือที่ผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากในการเดินทางทั้งท่องเที่ยว และการสัญจรของผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยท่าเรือสาทรเป็นท่าเรือปลายทางของเรือธงสีส้มจากท่าบ้านนนทบุรี เรือธงเขียวเหลืองจากท่าหน้าปากเกร็ด เรือธงเหลืองจากท่าบ้านนนทบุรี และเรือธงทองจากท่าเรือนนทบุรี โดยท่าเรือสาทรแบ่งพื้นที่โป๊ะ 3 ฝั่ง คือ 1.โป๊ะเรือการให้บริการโรงแรมเพื่อบริการนักท่องเที่ยวจากโรงแรมฝั่งตรงข้ามของแม่น้ำเจ้าพระยา 2.โป๊ะเรือของเรือด่วนเจ้าพระยาให้บริการตลอดเส้นทางที่กำหนด 3. โปะเรือที่ให้บริการนักท่องเที่ยวไปห้าง IconSIAM และท่าเรือข้ามฟากที่ทำเรือตั้งแยกออกไปเป็นท่าเรือที่ให้บริการผู้คนที่อาศัยอยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำได้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนรองอย่าง รถสองแถวรับจ้างเนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่ารถสองแถวรับจ้าง ทำให้มีเส้นทางให้บริการที่หลากหลาย และสะดวกต่อผู้ใช้งานในย่าน และเป็นที่ตั้งของท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งสองท่ารถนั้นคือท่ารถมอเตอร์ไซค์เชิงสะพานตากสินที่ตั้งอยู่หน้าสวนสาธารณะสะพานตากสิน และท่ารถมอเตอร์ไซค์ท่าหน้าสาทรที่ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าที่ห่างกันเพียง 60 เมตร โดยท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นบริการที่รองรับผู้คนภายในย่านกระจายไปยังจุดต่าง ๆ และในพื้นที่ศึกษามีการให้บริการขนส่งสาธารณะอย่างรถเมล์ และรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะให้บริการตลอดเส้นทาง การให้บริการขนส่งมวลชนในพื้นที่มีศักยภาพให้การเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก ทั้งประเภทของขนส่งสาธารณะที่ให้บริการหลากหลาย เส้นทางสัญจรที่กระจายไปยังพื้นที่ของย่านและของเมืองได้

### 5.2.2 ศักยภาพของสวนสาธารณะ

พื้นที่ศึกษาเดิมก่อนที่จะนำมาเป็นสำนักงานกรมทางหลวงชนบท เคยเป็นสวนสาธารณะสวนป่าเฉลิมพระเกียรติใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีเนื้อที่สวนสาธารณะทั้งหมด 20 ไร่ ถูกสร้างขึ้นในปี.ศ.2539 ถูกสร้างสวนสาธารณะเนื่องในมหามงคลวโรกาสพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ทรงครองราชย์ครบ 50 ปี และเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ เป็นสวนสาธารณะประจำย่านที่ผู้คนได้เข้ามาทำกิจกรรม ออกกำลังกาย พักผ่อน โดยพื้นที่สวนสาธารณะมีการปรับปรุงไปหลายครั้ง และในปัจจุบันถูกปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่อาคารสำนักงานกรมทางหลวงชนบท โดยมีอาคารสำนักงานด้านที่ติดกับท่าเรือสาทร และพื้นที่สวนสาธารณะถูกลดขนาดเหลือพื้นที่เพียง 3,280 ตารางเมตร ตั้งอยู่ด้านหน้าติดถนนเจริญกรุง พื้นที่ส่วนมากเป็นพื้นที่ลาดแข็ง ผู้ใช้งานในช่วงเวลาเช้า มีกิจกรรมการวิ่ง ออกกำลังกาย และในช่วงเวลาบ่ายไม่มีผู้ใช้งานเข้ามาใช้งานในพื้นที่ เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ได้รับร่มเงาจากต้นไม้ไม่เพียงพอจากการลงสำรวจพบว่าช่วงเวลาบ่ายมีคนมาวิ่งออกกำลังกายเส้นทางเดินใต้สะพานตากสิน สามารถ

วิเคราะห์ได้ว่า พื้นที่สวนสาธารณะยังมีความจำเป็นต่อคนในย่าน ในการทำกิจกรรม ทั้งในรูปแบบ เดี่ยว และกลุ่ม



ภาพที่ 55 ภาพถ่ายสวนสาธารณะสะพานตากสินในปัจจุบัน

ที่มา : ภาพถ่ายจากนักศึกษา วันที่ 14 กรกฎาคม 2566 และวันที่ 24 มกราคม 2567

### 5.3 จุดมุ่งหมายในการออกแบบ

จุดมุ่งหมายในการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาเพื่อให้การใช้งานทั้งทางสัญจรทางเท้า และทางถนน สะดวกต่อการใช้งานของทั้งผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการ โดยการปรับเปลี่ยนเส้นทางให้มีการเชื่อมต่อ จากถนนสายหลักนำระบบขนส่งมวลชนมาให้บริการภายในพื้นที่ และมีการจัดวางผังพื้นที่เชื่อมต่อ ระบบขนส่งมวลชนรองใหม่เพื่อให้การใช้งานในการเชื่อมต่อสามารถใช้งานได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยมีการ ผสมผสานพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนเข้ากับพื้นที่สวนสาธารณะเพื่อให้ทั้งผู้ใช้งานระบบขนส่งมวลชน และผู้ที่อยู่อาศัยในย่านได้มีพื้นที่สาธารณะในการทำกิจกรรม โดยพื้นที่สวนสาธารณะไม่เพียงแต่เป็น พื้นที่สีเขียวของย่าน พื้นที่สวนสาธารณะยังเป็นพื้นที่กิจกรรมข่าวสารของย่านที่สามารถเชื่อมต่อไป ให้กับผู้ที่มาใช้งานโดยเป็นทั้งพื้นที่สาธารณะ พื้นที่จัดงาน พื้นที่กิจกรรม พื้นที่พักผ่อน พื้นที่ออกกำลังกาย ให้สำหรับทุกคนในการเข้ามาใช้งาน

### 5.4 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่

#### 5.4.1 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

##### 5.4.1.1 ขนาดพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

ขนาดของพื้นที่ในแต่ละส่วนมีการคำนวณจากปริมาณของรถในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร โดยอ้างอิงจากปริมาณพื้นที่จอดเดิม และข้อมูลการลงทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ในเขตพื้นที่กรุงเทพ จากสำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพ และจากการลงสำรวจพื้นที่ จึง วิเคราะห์ออกมาเป็นพื้นที่จอดรถสาธารณะที่ไม่กีดขวางเส้นทางสัญจรของถนนในพื้นที่โครงการ โดย พื้นที่ส่วนต่าง ๆ มีการคำนวณจากปริมาณพื้นที่จอดรถกับจำนวนรถ ที่มีความต้องการที่แตกต่างกัน

## 5.4.1.1.1 ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขน

## รอง (Area requirements)

ตารางที่ 4 ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขนรอง

ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขนรอง Feeder area				
การใช้งาน	จำนวน	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	คิดเป็นร้อยละของพื้นที่ทั้งหมด
1.1 พื้นที่จอดรถเมล์	6	คัน	345	0.7%
1.2 พื้นที่รอรถเมล์	105	คน	320	0.7%
2.1 พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง	50	คัน	318	0.7%
2.2 พื้นที่รอรถจักรยานยนต์รับจ้าง	102	คน	306	0.6%
3.1 พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง	6	คัน	105	0.2%
3.2 พื้นที่รอรถสามล้อรับจ้าง	105	คน	315	0.6%
4.1 พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ	10	คัน	210	0.4%
4.2 พื้นที่รอรถยนต์รับจ้างสาธารณะ	120	คน	360	0.7%
5.1 พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง	6	คัน	192	0.4%
5.2 พื้นที่รอรถสองแถวรับจ้าง	75	คน	226	0.5%
6. พื้นที่จอดจักรยานยนต์	22	คัน	55	0.1%
7. พื้นที่จอดรถยนต์	5	คัน	72	0.1%
8. พื้นที่เส้นทางถนน			4,698	9.9%
9. พื้นที่เส้นทางเท้า			8,453	17.9%
รวมพื้นที่จอดรถ และพื้นที่รอ			2,812	5.9%
10. พื้นที่ไม่ถูกใช้งาน (คลองสาทร)			2,640	5.6%
ผลรวมพื้นที่ขนส่งมวลขนรอง			18,600	39.3%

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

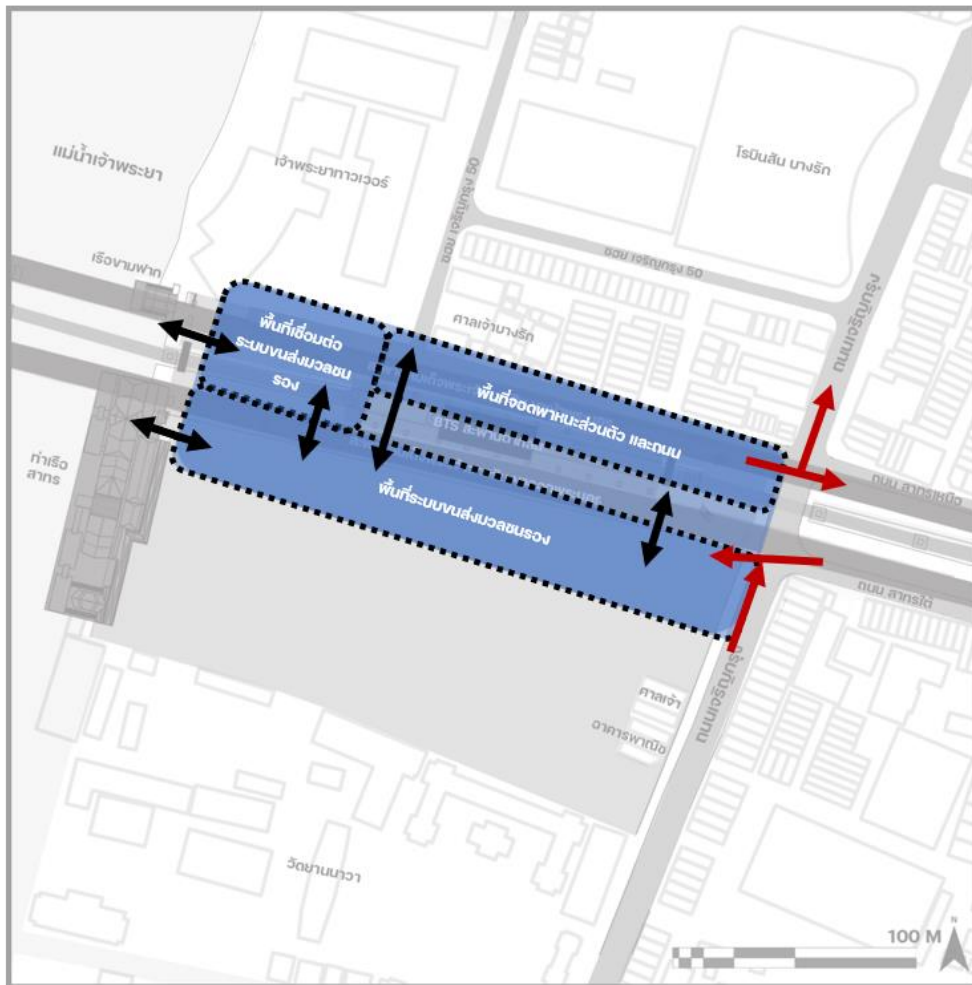
#### 5.4.1.2 แนวความคิดการวางผังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Conceptual diagram)

แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ศึกษาเกิดขึ้นจากรูปแบบในปัจจุบัน ไม่ได้มีการวางแผนการใช้งานให้สอดคล้องตั้งแต่แรก ทำให้พื้นที่ในปัจจุบันไม่มีรูปแบบการจัดวาง และไม่มีที่จอดรถผู้โดยสารอย่างปลอดภัย กีดขวางเส้นทางสัญจรสาธารณะทำให้เกิดการจราจรติดขัดในพื้นที่ และปัญหาเส้นทางทางรถเมล์ที่มาจากถนนสาทรใต้ ต้องกลับรถไปยังถนนสาทรเหนือ ที่ขนาดความยาวของรถเมล์ไม่เพียงพอต่อวงเลี้ยวทำให้กินเลนถนน และเกิดปัญหารถติดตามมา โดยที่กล่าวมานี้เป็นปัญหาจากการลงสำรวจพื้นที่ และผู้ศึกษามองเห็นศักยภาพของพื้นที่ที่สามารถปรับปรุงให้พื้นที่สอดคล้องกับการใช้งานเดิม และนำปัญหาด้านต่าง ๆ จากการลงสำรวจ และสัมภาษณ์นำมาออกแบบปรับปรุงวางผัง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งาน ทั้งผู้ใช้บริการ และผู้รับบริการมากที่สุด

จึงเกิดแนวความคิดในการปรับปรุงรูปแบบของระบบขนส่งมวลชนรองให้เข้ามาอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เพื่อความสะดวกในการเชื่อมต่อของผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการสะดวกในการใช้พื้นที่ในการขับขี่ เกิดความปลอดภัย และไม่กีดขวางเส้นทางสัญจรถนนสาธารณะ โดยพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง คำนึงถึงการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนหลัก อย่างสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และท่าเรือพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองจึงตั้งอยู่ระหว่างท่าเรือสาทร ท่าเรือข้ามฟาก และสถานีรถไฟฟ้า







ภาพที่ 56 รูปผังแผนภาพแนวความคิดการวางพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง  
ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.4.1.3 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Circulation diagram)

##### 5.4.1.3.1 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางถนน

แนวความคิดการวางผังเส้นทางถนนเพื่อให้รถสาธารณะทุกประเภทเข้ามาใช้งานภายในพื้นที่ได้ จึงคำนึงถึงเส้นทางเข้าหลักที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสาทรใต้ รองรับบริการให้บริการของรถเมล์ที่มีเส้นทางจากถนนสาทรใต้ไปยังถนนสาทรเหนือ และถนนสาทรใต้ไปยังถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าแยกบางรัก โดยสามารถขับเข้ามารับ-ส่งผู้โดยสารในพื้นที่ได้ และวนรถออกบนซอยเจริญกรุง 50/1 ที่มีพื้นที่ระหว่างเสาตอม่อสะพาน และขนาดพื้นที่ถนนพอต่อการใช้งานของรถสาธารณะทุกประเภท





- พื้นที่รถเมล์ มีการวางผังจากการแก้ปัญหาการใช้งาน เนื่องจากขนาดความยาวของรถเมล์ มีการค้ำนั่งถึงวงเลี้ยวในการใช้พื้นที่ จึงออกแบบพื้นที่ให้มีลักษณะตรงมาจากถนนสาทรใต้ ไม่มีการเลี้ยวเพื่อเข้าจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร
- พื้นที่รถสองแถวรับจ้างพิจารณาการวางพื้นที่ทำรถสองแถวรับจ้างเดิม และผู้ใช้งาน จากการสำรวจผู้ใช้งานรถสองแถวรับจ้างส่วนมากเป็นคนภายในย่าน หรือการใช้งานในระยะทางที่สั้น และไม่มีเวลาที่เร่งรีบ เนื่องจากการออกรถสองแถวรับจ้างคือลักษณะการออกรถในแต่ละรอบมีการรอผู้โดยสารเต็มจำนวน จึงวิเคราะห์ได้ว่าผู้โดยสารส่วนมากเป็นผู้คนในย่าน มีการใช้งานพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือเป็นส่วนใหญ่ จึงนำพื้นที่รถสองแถวรับจ้างใกล้กับท่าเรือมากที่สุด และใกล้พื้นที่ทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า เพื่อรองรับผู้ใช้งานทุกประเภท
- รถยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นระบบขนส่งมวลชนที่คนไทยใช้บริการเป็นจำนวนมาก มีการเพิ่มรถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามาภายในพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนที่ออกแบบ เพื่อลดปัญหาการกีดขวางจราจรในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนหลัก พื้นที่จอดรถรอรับผู้โดยสารของรถยนต์รับจ้างสาธารณะจอดอยู่ตรงกลางระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า และถนนเจริญกรุง เพื่อให้ผู้ใช้งานที่มาจากหลากหลายเส้นทางสามารถเลือกใช้บริการได้อย่างสะดวก
- การออกแบบพื้นที่จากรถสามล้อรับจ้างค้ำนั่งตำแหน่งที่จอดเดิม ที่อยู่ตรงกลางระหว่าง ท่าเรือที่มีนักท่องเที่ยวชาวต่างใช้บริการเยอะ สถานีรถไฟฟ้า และถนนเจริญกรุงที่มีปริมาณโรงแรมตั้งอยู่จำนวนมาก กล่าวคือนักท่องเที่ยวที่พักอาศัยภายในโรงแรมสามารถเลือกใช้บริการรถสามล้อรับจ้างที่เป็นระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทยที่มีเอกลักษณ์ ในลักษณะรูปแบบของรถ ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวในการเข้ามาใช้บริการภายในพื้นที่ได้





รักจำนวนมากในแต่ละปี สามารถมาใช้พื้นที่สวนสาธารณะที่ไม่ได้เป็นเพียงพื้นที่สีเขียวแต่สามารถปรับมาใช้จัดกิจกรรมในการทำพิธีเพื่อสร้างเอกลักษณ์ของย่านให้เกิดภาพจำ และงานประจำย่านอย่าง Bangkok Design Week ที่เป็นงานศิลปะระดับประเทศที่จัดขึ้นในย่านบางรักเป็นประจำ ผู้ศึกษาเห็นศักยภาพของย่านที่สามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่สาธารณะให้เป็นพื้นที่จัดงานตามเทศกาลต่าง ๆ เพื่อเป็นพื้นที่เชื่อมต่อข่าวสารในย่านกระจายไปยังผู้ใช้งานระบบขนส่งสาธารณะจากภายนอกย่านได้

รับรู้

#### 5.4.2.1 ขนาดพื้นที่สวนสาธารณะ

ขนาดในแต่ละส่วนของพื้นที่สวนสาธารณะ วิเคราะห์จากความสำคัญในการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อหลักเข้ามาในพื้นที่สวนสาธารณะ โดยให้พื้นที่หลักเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ผู้คนเข้ามาใช้งานในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองเป็นจำนวนมาก รองลงมาเป็นพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือจากการคำนึงถึงปริมาณผู้ใช้งานท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้งานรองลงมาในการใช้ระบบขนส่งมวลชน สุดท้ายพื้นที่เชื่อมต่อวัดยานนาวา และพื้นที่เชื่อมต่อถนนเจริญกรุง เป็นเส้นทางที่มีจำนวนผู้ใช้งานผ่านน้อยที่สุด แต่พื้นที่มีศักยภาพพอในการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อเนื่องจากเป็นพื้นที่เชื่อมต่อถนนสายหลักของย่าน และพื้นที่เชื่อมต่อนักท่องเที่ยวรูปแบบหมู่คณะ การจัดวางพื้นที่ในแต่ละส่วนจึงมีขนาดที่แตกต่างกันไปตามความเหมาะสม ในการใช้พื้นที่เชื่อมต่อ

##### 5.4.2.1.1 ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ

###### (Area requirements)

ตารางที่ 5 ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ

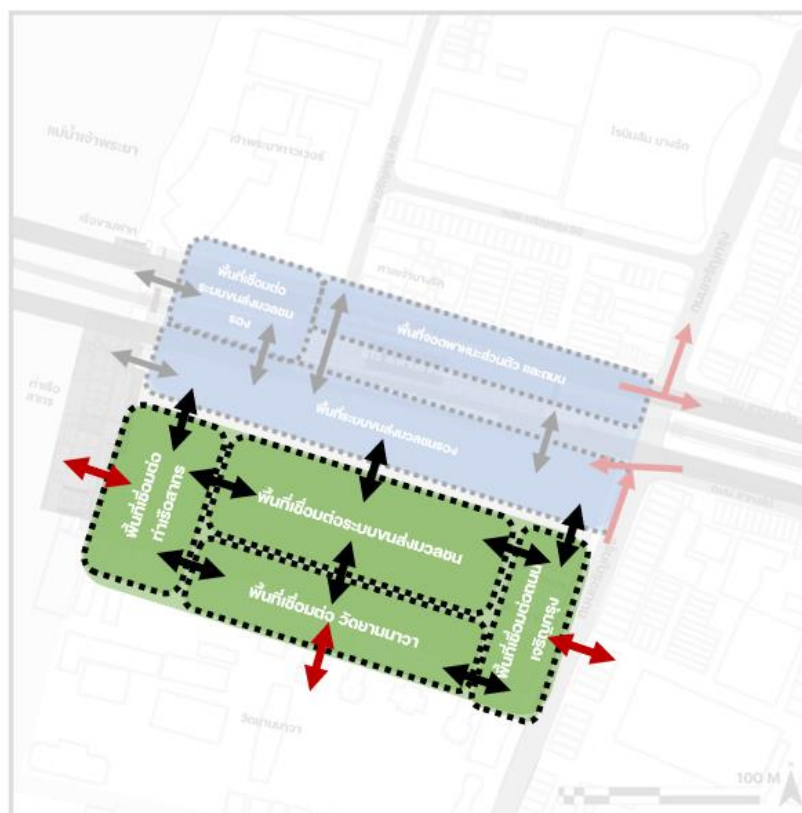
พื้นที่สวนสาธารณะ Public park area			
การใช้งาน	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	คิดเป็นร้อยละของ พื้นที่ทั้งหมด
พื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า	4,560	ตร.ม.	9.6%
พื้นที่สนามเด็กเล่น	2,322	ตร.ม.	4.9%
พื้นที่อาคารร้านค้ากาแฟ	360	ตร.ม.	0.8%
พื้นที่ลานด้านนอกร้านค้ากาแฟ	297	ตร.ม.	0.6%
พื้นที่อาคารห้องน้ำ ชาย หญิง	105	ตร.ม.	0.2%
พื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง	5,670	ตร.ม.	11.9%
พื้นที่ลานเชื่อมต่อท่าเรือสาทร	6,390	ตร.ม.	13.5%
พื้นที่ลานเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและสถานีรถไฟฟ้า	3,234	ตร.ม.	6.8%

พื้นที่จอดรถจักรยาน	160	ตร.ม.	0.3%
รวมพื้นที่ใช้งาน	22,778	ตร.ม.	48.2%
พื้นที่เส้นทางเท้า	5,892	ตร.ม.	12.5%
ผลรวมพื้นที่สวนสาธารณะ	28,670	ตร.ม.	60.7%

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.4.2.2 แนวความคิดการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะ (Conceptual diagram)

แนวความคิดในการวางผังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในสวนสาธารณะ ที่ผสมผสานการใช้งานกับพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง โดยการจัดวางพื้นที่ต่าง ๆ คำนึงถึงการเชื่อมต่อพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อได้ทุกส่วนกับพื้นที่โดยรอบ ทั้งพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่เชื่อมต่อถนนเจริญ-กรุง พื้นที่เชื่อมต่อวัดยานนาวา และพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร โดยการจัดวางพื้นที่คำนึงถึงการใช้งานของผู้คนที่หลากหลาย

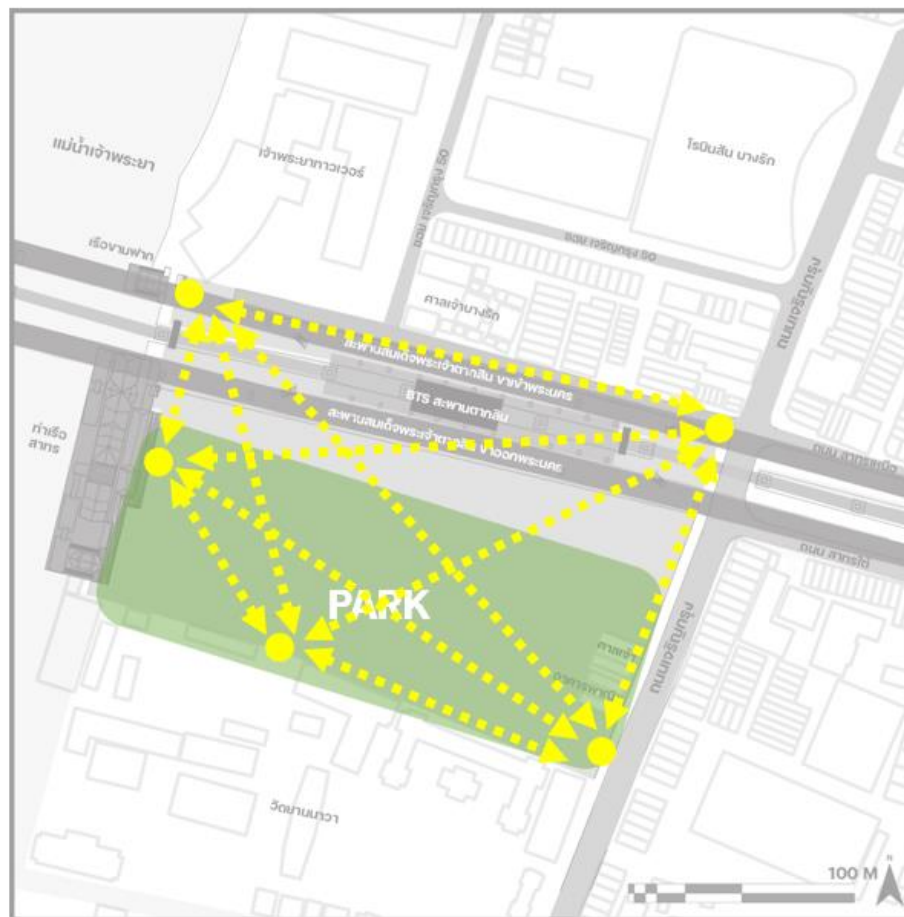


ภาพที่ 60 รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางพื้นที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.4.2.3 แนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า (Circulation diagram)

แนวความคิดในการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่สวนสาธารณะ เป็นการออกแบบเพื่อปัญหาพื้นที่เดิมที่บางพื้นที่ไม่สามารถเชื่อมต่อในการเดินเท้าได้ การออกแบบเส้นทางเดินเท้าใหม่จึงคำนึงถึงการเชื่อมต่อทุกพื้นที่โดยรอบ โดยกำหนดจุดพื้นที่สำคัญโดยรอบพื้นที่ศึกษาคือ ท่าเรือข้ามฟาก ท่าเรือสาทรเป็นจุดสุดเขตพื้นที่ฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา จุดพื้นที่ด้านข้างวัดยานนาวา จุดสุดเขตพื้นที่บริเวณถนนเจริญกรุงติดวัดยานนาวา และจุดสุดเขตพื้นที่บริเวณตลาดบางรัก โดยทุกจุดเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่โดยรอบเข้ากับพื้นที่ศึกษา ซึ่งกล่าวได้ว่าทุกจุดสามารถเป็นทางเข้ามาพื้นที่ศึกษาได้ จึงนำมาวางผังเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่กันได้



ภาพที่ 61 รูปผังแผนภาพแสดงแนวความคิดการวางผังเส้นทางสัญจรทางเท้า

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



## 5.5 รายละเอียดการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ศึกษา

รายละเอียดพื้นที่ศึกษามีการวิเคราะห์ข้อมูลจากประวัติของพื้นที่ การสำรวจพื้นที่หาปัญหา และการใช้งานในปัจจุบัน เก็บข้อมูลลักษณะการใช้พื้นที่ และมองหาศักยภาพ เพื่อนำมาออกแบบให้กับพื้นที่ศึกษาโดยมีการคำนึงข้อกำหนด และลักษณะที่ตั้งเดิม โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 5.5.1 ผังแม่บท (Master Plan)

พื้นที่ศึกษาถูกแบ่งออกเป็นสองพื้นที่หลักได้แก่ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder system area) และสวนสาธารณะ (Public park area) โดยทั้ง 2 พื้นที่ที่มีการดึงนำเอาศักยภาพเดิมมา และปัญหาเป็นข้อกำหนดในการปรับปรุงรูปแบบพื้นที่เชื่อมต่อ และนำข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการปรับปรุงรูปแบบเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานเดิม โดยทั้ง 2 พื้นที่สามารถเดินทางกันได้ พื้นที่ขนส่งมวลชนรองมีพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถเมล์ รถสามล้อรับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนรองที่มีการจอดในพื้นที่ศึกษาอยู่แล้ว โดยลักษณะของการจอดระบบขนส่งมวลชนรองรูปแบบเดิมมีการจอดอยู่บนถนนสาธารณะ ซอยเจริญกรุง 50/1 ตั้งแต่ทางเข้าถึงสุดถนน การออกแบบพื้นที่จอดรถ และเส้นทางเดินรถใหม่มีขนาด 18,600 ตารางเมตร การวางผังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรองคำนึงถึง 1) รูปแบบการเดินทางในปัจจุบันที่มีการเดินเชื่อมต่อกันในเส้นทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า 2) พื้นที่ทางเดินเป็นบริเวณที่มีร่มเงาตลอดทั้งวันจากใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึงถนนเจริญกรุง 3) เป็นบริเวณทางเข้า-ออกของทั้งท่าเรือ และสถานีรถไฟฟ้าที่มีผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนหลักจำนวนมาก เป็นจุดจอดรถรองรับผู้โดยสาร ทั้ง 3 ปัจจัยนี้จึงเป็นเส้นทางเดินหลักในการเดินเชื่อมต่อบริเวณขนส่งของพื้นที่ในปัจจุบัน แต่ข้อเสียคือแต่ละพื้นที่ตั้งอยู่ห่างกัน ไม่มีป้ายบอกทาง และระบบขนส่งมวลชนจอดในพื้นที่ถนนสาธารณะ จึงได้ปรับเส้นทางให้อยู่ในบริเวณเดิม แต่นำระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่มาจัดวางให้อยู่บริเวณเดียวกันเพื่อสะดวกต่อการใช้งาน มีปรับเส้นทางถนนให้รถสาธารณะทุกชนิดสามารถใช้งานร่วมกันได้ และเพิ่มในส่วนจากร้านค้า ที่นั่งพักผ่อน ทางม้าลาย เพื่อความสะดวกสบาย และความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ

และพื้นที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะ มีพื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า สนามเด็กเล่น ร้านเครื่องดื่ม พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร และพื้นที่เชื่อมขนส่งสาธารณะ โดยมีพื้นที่สวนสาธารณะทั้งหมด 28,670 ตารางเมตร เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของย่านทั้งการจัดงาน หรือกิจกรรมในแต่ละรูปแบบ รองรับการใช้งานหลากหลายช่วงอายุ โดยพื้นที่แรกคือ ลานหน้าศาลเจ้า เนื่องจากพื้นที่ดั้งเดิมมีศาลเจ้าตั้งอยู่จึงนำมาสู่แนวคิดในการปรับพื้นที่ศาลเจ้าให้อยู่ร่วมกับพื้นที่สวนสาธารณะโดยที่ผู้มาใช้งานศาลเจ้ายังใช้งานได้ และยังสามารถมาใช้บริการร่วมกับสวนสาธารณะได้ โดยเปิดพื้นที่ศาลเจ้าออกให้สามารถเข้าได้ทางด้านหน้าที่ติดกับถนนเจริญกรุง และมีลานกว้างระหว่างซุ้ม กับตัวศาลเจ้า มีองค์ประกอบลานน้ำพุด้านหน้าเพื่อสร้างบรรยากาศสำหรับผู้ที่ใช้เดินผ่านบริเวณหน้าสวน ถัดมา



จากศาลเจ้าคือสนามเด็กเล่น ซึ่งทำเป็นระดับขั้นไปเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และควบคุมง่ายของผู้ปกครอง โดยพื้นที่จะเป็นพื้นที่ทรายเพื่อลดการบาดเจ็บจากการเล่นของเด็ก และยังเพิ่มกิจกรรมให้กับได้สัมผัสกับธรรมชาติโดยไม่สกปรก ถัดจากสนามเด็กเล่นเป็นพื้นที่บริการมีห้องน้ำ ร้านเครื่องดื่มที่รองรับผู้ที่มาเยี่ยมชมวัด และเดินมายังพื้นที่สวนสาธารณะ เนื่องจากร้านเครื่องดื่ม และลานด้านนอกตั้งติดกับพื้นที่เชื่อมต่อวัดยานนาวารองรับผู้มาเยี่ยมชมวัดแบบหลุมคณะ และเป็นการเปิดพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อให้นักท่องเที่ยวได้มีกิจกรรมเพิ่มมากขึ้นภายในพื้นที่สวนสาธารณะ ถัดจากประตูทางเชื่อมวัดยานนาวาเป็นพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งมวลชนเป็นรูปแบบลานหญ้า และลานหญ้าที่ต่างระดับ เพื่อรองรับการทำกิจกรรมเป็นกลุ่มใหญ่ หรือสามารถจัดงาน เพื่อเป็นพื้นที่เชื่อมต่อข่าวสารภายในย่านให้คนภายนอกที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนได้รับรู้ข่าวสาร และพื้นที่สุดท้ายของสวนสาธารณะคือ พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือ ทำรูปแบบเป็น Amphitheater ที่มีห้องประชุมอยู่ด้านล่างรองรับการจัดงานรูปแบบพิธีการ ซึ่งด้านบนสามารถปรับเป็นเวที หรือใช้พื้นที่ร่วมกับด้านบนของท่าเรือที่ทำเป็นพื้นที่ชมบรรยากาศที่มีบันไดเชื่อมต่อกับพื้นที่ลานด้านหน้าท่าเรือ และเมื่อมีการจัดงานผู้โดยสารสามารถใช้ทางออกด้านข้างตรงสะพานลอยเพื่อเชื่อมต่อไปที่อื่น ๆ ได้โดยไม่รบกวนผู้จัดงาน พื้นที่สวนสาธารณะมีการดึงน้ำที่เป็นสัญลักษณ์ของแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ามาในพื้นที่ตั้งแต่พื้นที่ติดกับ Amphitheater ไหลมาในโซนต่าง ๆ ถึงลานหน้าเจ้าศาลโดยมีรูปแบบไหลตามลักษณะของพื้นที่แต่ละโซนเปรียบเสมือนการไหลของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยสร้างพื้นที่น้ำให้มีระดับสูงต่ำที่แตกต่าง โดยเป็นทั้งน้ำตกที่ไหลลงมาเปรียบเสมือนมาน้ำตกตามทางเดิน และ ลานน้ำพุ เพื่อสร้างบรรยากาศที่แตกต่างกันในพื้นที่





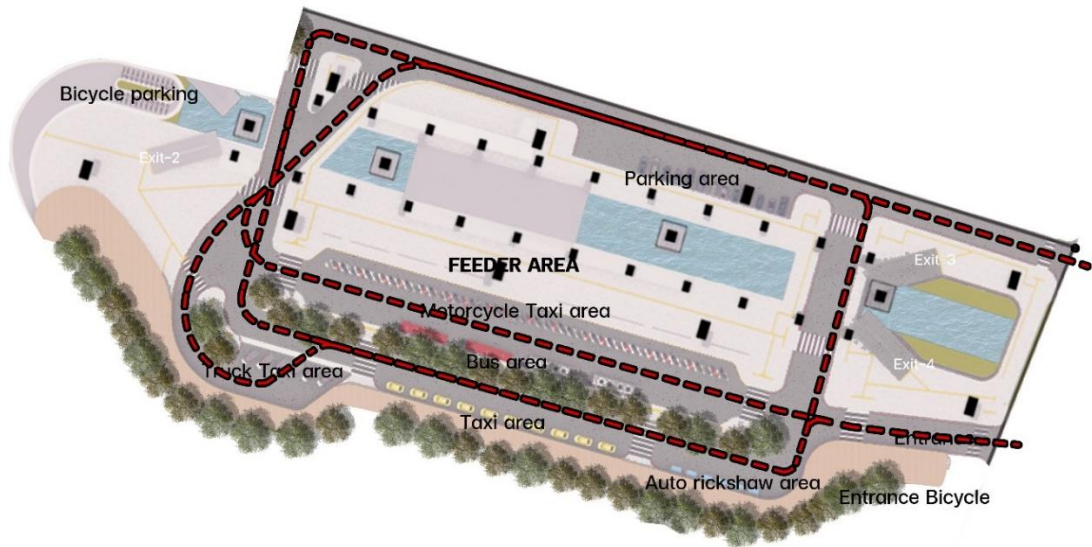
ภาพที่ 63 รูปผังแสดง MASTER PLAN

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

## 5.5.2 รายละเอียดการออกแบบเส้นทางสัญจร (Circulation design)

### 5.5.2.1 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนน

เส้นทางสัญจรถนนภายในพื้นที่ศึกษามีการออกแบบจากการวางเส้นทางเข้าที่สามารถเข้าได้จากทั้งถนนเจริญกรุง และถนนสาทรใต้เพื่อรองรับรถสาธารณะได้ทุกประเภทที่ให้บริการภายในพื้นที่ของย่านโดยเฉพาะรถเมล์ซึ่งเป็นรถโดยสารที่สำคัญในการให้บริการรอบเมือง และเส้นทางถนนภายในพื้นที่โครงการมีการวางอยู่ระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า การออกแบบเส้นทางถนนจึงคำนึงถึงเส้นทางของรถโดยสารที่สามารถเข้ามารับผู้โดยสารต่อจากระบบขนส่งมวลชนหลักได้โดยใกล้ และสามารถวนออกไปเพื่อเชื่อมต่อถนนสาทรเหนือ หรือถนนเจริญกรุงต่อไปได้สะดวก โดยการออกแบบมีการคำนึงถึงขนาดของถนนเส้นเดิมสามารถงานได้หรือไม่ และการเพิ่มถนนเส้นใหม่ในโครงการมีการออกแบบขนาดให้เหมาะสมกับรถโดยสารทุกประเภท โดยเส้นทางถนนเป็นเส้นทางที่ตรงมา และวนออกก่อนถึงทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 1-2 เพื่อเหลือพื้นที่ให้ได้ใช้เส้นทางเดินเท้าจากสถานีและท่าเรือได้ปลอดภัยโดยไม่มีรถวิ่งผ่าน และเส้นถนนวนกลับได้สถานีรถไฟฟ้ามุ่งหน้าไปยังถนนสาทรเหนือ และสามารถเลี้ยวขวาออกไปยังถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าแยกบางรักได้



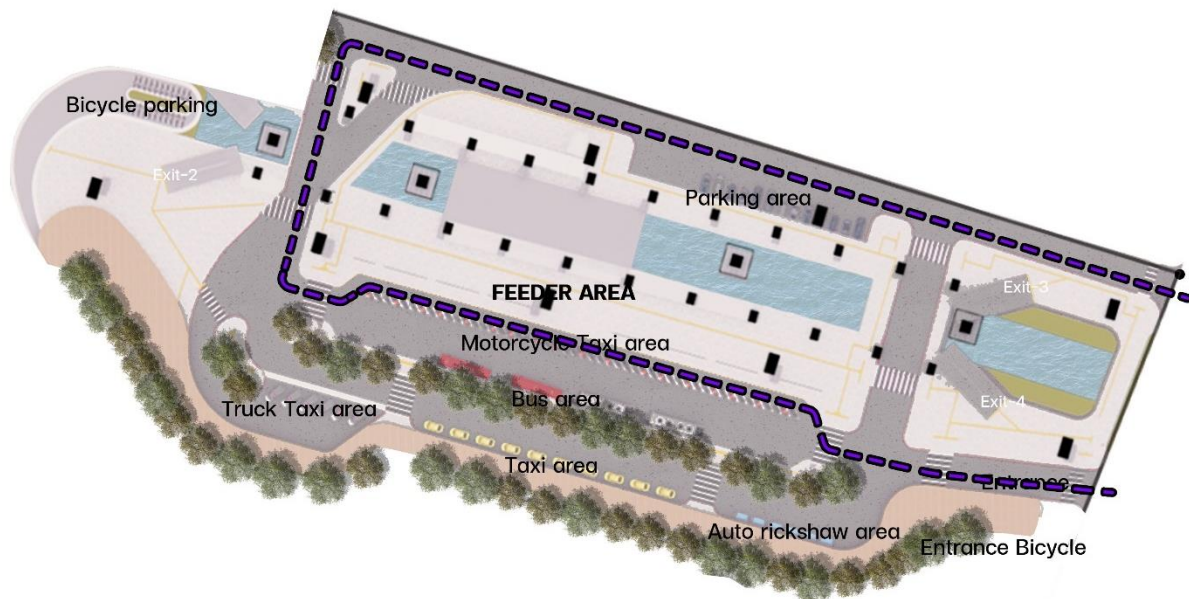
ภาพที่ 64 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.5.2.2 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การออกแบบพื้นที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการคำนึงปริมาณของผู้ใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งในเวลาเร่งรีบการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ และการออกแบบพื้นที่จอดมีการคำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งเดิม โดยตำแหน่งที่ตั้งเดิมอยู่บริเวณปากซอยเจริญกรุง 50/1 ติดกับทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน การปรับตำแหน่งที่ตั้งใหม่จึงยังคำนึงถึงการใช้งานที่เชื่อมต่อผู้คนจากสถานีรถไฟฟ้าอยู่ และเปลี่ยนพื้นที่ให้เข้ามาใกล้กับท่าเรือมากยิ่งขึ้น และยังใกล้กับพื้นที่ขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 ทาง เพื่อรองรับการใช้งานจำนวนมาก เป็นการเพิ่มโอกาสในการใช้บริการมากยิ่งขึ้นเนื่องจากพื้นที่ตั้งเป็นจุดร่วมกันของระบบขนส่งมวลชนรอง ผู้ใช้บริการสามารถใช้งานได้หลากหลาย ตามความต้องการ และความเหมาะสม โดยพื้นที่ตั้งใหม่ได้ร่วมเงาของใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และต้นไม้จากพื้นที่สวนสาธารณะตลอดทั้งวัน

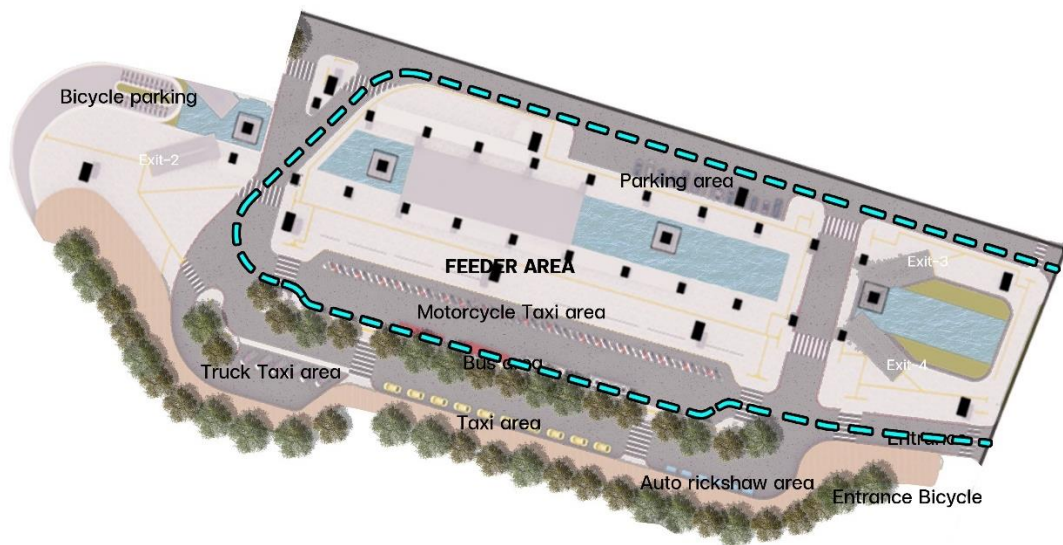




ภาพที่ 65 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

### 5.5.2.3 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถเมล์

เส้นทางรถเมล์มีการวิเคราะห์จากปัญหา และค่านิ่งขนาดของตัวรถที่มีวงเลี้ยวกว้างไม่เพียงพอต่อการกลับรถ ระหว่างถนนสาทรใต้กับถนนสาทรเหนือ ซึ่งปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนที่ไม่สามารถไปตามเส้นทางนี้ได้ และเป็นอีกเหตุผลของปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ ปัญหาที่เกิดขึ้นจึงนำมาสู่การปรับเส้นทางรถเมล์ให้เป็นเส้นทางที่ตรงมาจากถนนสาทรใต้ และมีพื้นที่ป้ายรถเมล์จอดรับ-ส่งผู้โดยสารได้จำนวน 6 คัน เพื่อรองรับผู้โดยสารจากจากป้ายรถเมล์เดิมทั้งหมด 3 ป้ายรถเมล์ คือ ป้ายรถเมล์หน้าห้างโรบินสัน ที่เป็นป้ายที่มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะของผู้ใช้บริการในพื้นที่จำนวนมาก ป้ายรถเมล์หน้าโรงเรียนวัดยานนาวา และป้ายรถเมล์สาทรเหนือ เป็นการรองรับการใช้งานที่ลดระยะทางในการเชื่อมต่อพื้นที่โดยเส้นทางนนวนรถออกใต้สถานีรถไฟฟ้าแบบเฉียงออกเพื่อลดวงเลี้ยวของรถเมล์กับขนาดพื้นที่ที่มีจำกัดของเสาสถานีรถไฟฟ้าและเสาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้



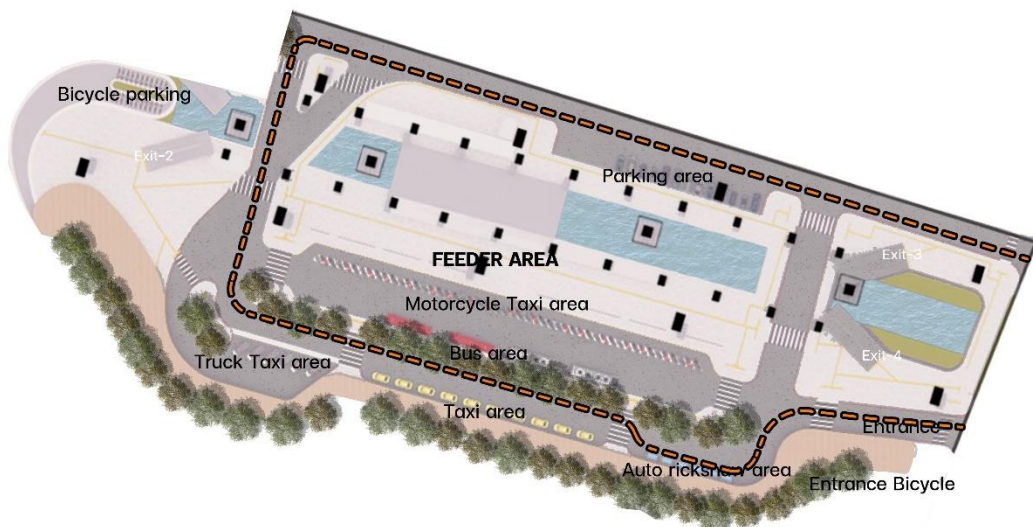
ภาพที่ 66 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถเมล์ภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.5.2.4 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถสามล้อรับจ้าง

การออกแบบพื้นที่จากรถสามล้อรับจ้างคำนึงถึงปริมาณ และตำแหน่งที่จอดเติม เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีปริมาณของชาวต่างชาติในการพักอาศัย และท่องเที่ยวภายในย่านจำนวนมาก และส่วนมากนักท่องเที่ยวชาวต่างให้ความสนใจในการโดยสารกับขนส่งสาธารณะที่เป็นเอกลักษณ์ของประเทศไทยอย่างรถสามล้อรับจ้างในครั้งแรก ๆ เพื่อสร้างบรรยากาศในการท่องเที่ยว พื้นที่ศึกษาจึงได้คงปริมาณพื้นที่ไว้เท่าเดิม เพราะมีการใช้บริการน้อยที่สุด และมีลักษณะเฉพาะกลุ่มในการใช้งานนั้นคือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยพื้นที่ตั้งมีการออกแบบพื้นที่ไว้ด้านหน้าติดถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนที่มีที่พัก โรงแรม และสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่าย

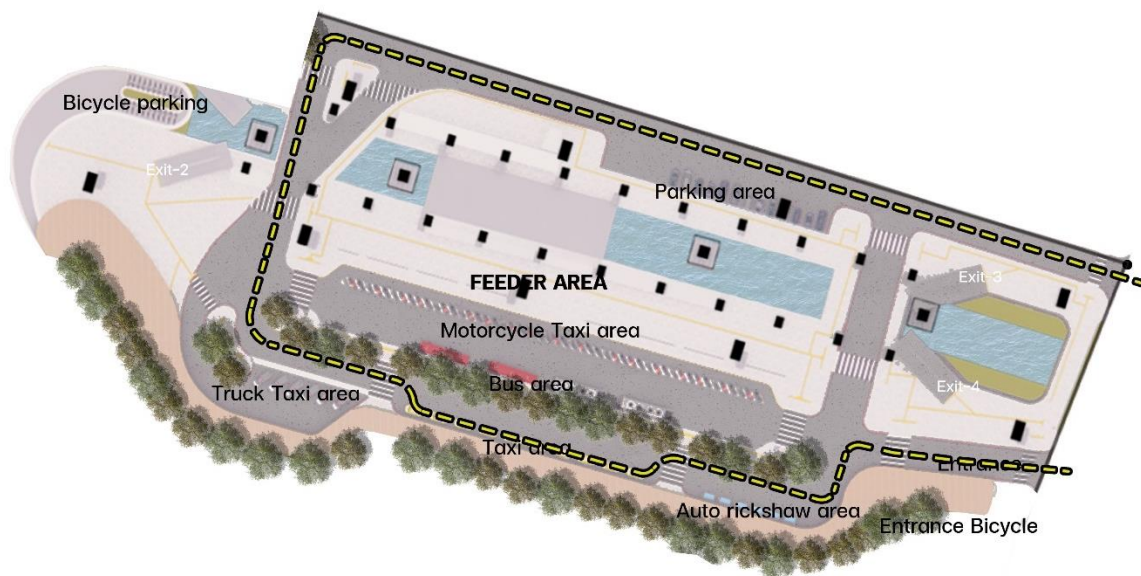




ภาพที่ 67 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถสามล้อรับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.5.2.5 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถยนต์รับจ้างสาธารณะ

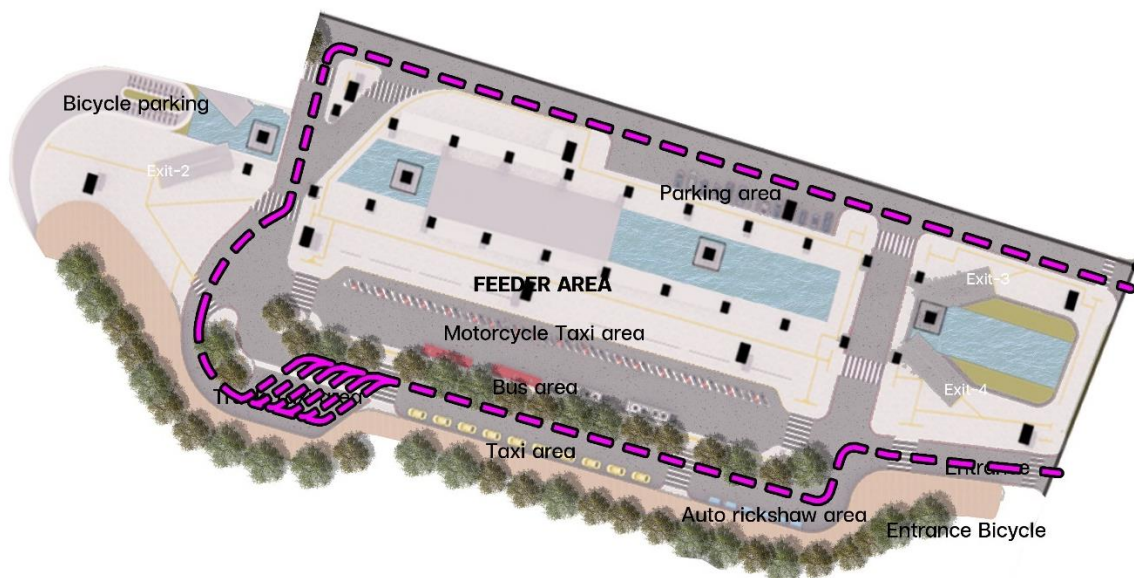
การออกแบบได้คำนึงการให้บริการที่หลากหลายขนระบบขนส่งสาธารณะ จึงได้นำการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่คนไทยใช้บริการเป็นจำนวนมากเข้ามาเพิ่มในพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของผู้ใช้บริการ และลดปัญหาการกีดขวางจราจรในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนเจริญกรุง โดยพื้นที่จอดรถรอรับผู้โดยสารของรถยนต์รับจ้างสาธารณะพื้นที่จอดอยู่ตรงกลางระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า และถนนเจริญกรุง เพื่อให้ผู้ใช้งานที่มาจากหลากหลายเส้นทางสามารถเลือกใช้บริการได้อย่างสะดวก และการออกแบบพื้นที่จอดรถเป็นการจอดแบบเว้าเข้าหาทางเดินเท้าเพื่อให้สามารถรับผู้โดยสารได้อย่างสะดวก และสามารถเป็นที่จอดรถชั่วคราวโดยที่ไม่กีดขวางเส้นถนนหลักในพื้นที่โครงการ



ภาพที่ 68 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถยนต์รับจ้างสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

#### 5.5.2.6 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางถนนรถสองแถวรับจ้าง

การออกแบบพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง คำนึงถึงปริมาณ ตำแหน่งที่ตั้งเดิม และรูปแบบการใช้งานของรถสองแถวรับจ้าง โดยปริมาณพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้างพื้นที่ใหม่สามารถจอดได้ 6 คัน เท่ากับปริมาณเดิม เนื่องจากรูปแบบการใช้งานของรถสองแถวรับจ้างมีการใช้งานให้เต็มทีละคันก่อนค่อยออกรถ และรถที่จอดรออยู่ที่ท่ารถจึงขับออกมารับผู้โดยสารต่อ ดังนั้นจะมีเวลาสำหรับพลัดกันมารับผู้โดยสารปริมาณของรถสองแถวรับจ้างจึงเท่าเดิม แต่ปรับรูปแบบของการจอดมีการออกแบบปรับเป็นการจอดรูปแบบเฉียงหันหน้าเข้าจากเส้นทางถนนเพื่อให้เพียงพอต่อจำนวนรถ และเพิ่มเส้นทางเลี้ยวออกโดยไม่ต้องถอยหลังเพื่อความปลอดภัยของการใช้ถนนร่วมกัน และเพิ่มพื้นที่ทางเดินด้านหลังให้สามารถขึ้นรถสองแถวรับจ้างได้ มีการออกแบบจากรูปแบบการใช้งานจริงของรถสองแถวรับจ้างที่ผู้โดยสารขึ้นรถจากด้านหลัง และพื้นที่ตั้งในบริเวณพื้นที่จุดเดิมซึ่งใกล้กับท่าเรือสาทร ท่าเรือข้ามฟาก และทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 2 ซึ่งมีผู้คนจากการเชื่อมต่อท่าเรือ และรถไฟฟ้ามาที่รถสองแถวรับจ้างจำนวนมาก



ภาพที่ 69 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรรถสองแถวรับจ้างภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.2.7 ผังแสดงเส้นทางสัญจรจักรยาน

เส้นทางสัญจรจักรยาน เนื่องจากในปัจจุบันผู้คนในเมืองหันมาใช้จักรยาน เป็นพาหนะในการเดินทางเพิ่มมากยิ่งขึ้น และจักรยานยังสามารถใช้เพื่อเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะได้ ทุกประเภท พื้นที่ศึกษาจึงคำนึงถึงความสำคัญของผู้ใช้งานทุกประเภท จึงทำพื้นที่รองรับการใช้งาน ของจักรยานโดยทางเข้า-ออกอยู่บริเวณถนนเจริญกรุงก่อนถึงทางเข้ารถโดยสารสาธารณะ เส้นทาง จักรยานจะอยู่ในพื้นที่สวนสาธารณะเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานจักรยาน เสนจักรยานมีความ กว้างเลนละ 1.50 เมตร โดยมี 2 เลนขนาดรวม 3 เมตร สำหรับสวนทาง พื้นที่จอดเป็นพื้นที่ใต้สถานี ดั้งนั้นจะได้ร่มเงาจากรางรถไฟฟ้าตลอดทั้งวัน และพื้นที่จอดอยู่บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 1 , 2 และท่าเรือสาทร ท่าเรือข้ามฟาก เนื่องจากการใช้งานจักรยานสามารถนำขึ้นระบบสาธารณะทั้ง 2 รูปแบบได้จึงมีการวางพื้นที่จอดไว้ใกล้กับทั้ง 2 ระบบ





ภาพที่ 70 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรจักรยานภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.2.8 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเท้า บริเวณพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

เส้นทางสัญจรทางเท้าสำหรับผู้ให้บริการพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ คิดจากพื้นที่การใช้งานระบบขนส่งมวลชนหลัก อย่างสถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือ โดยสามารถเชื่อมต่อมายังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เป็นเส้นทางเดินที่ขนานไปกับพื้นที่จอดรถสาธารณะ เพื่อสะดวกต่อการขึ้น-ลงรถของผู้โดยสาร โดยตลอดทั้งเส้นทางจะเพิ่มเก้าอี้สำหรับพักคอย ในช่วงเวลาเร่งรีบที่จำนวนรถโดยสารไม่เพียงพอต่อผู้ใช้งาน และเพิ่มพื้นที่ส่วนร้านค้าโดยอ้างอิงจากการลงพื้นที่สำรวจกิจกรรมเดิมของพื้นที่ เพื่อรองรับกลุ่มเร่งรีบในการเดินทางได้ใช้บริการร้านค้า ซึ่งเส้นทางสัญจรทางเท้าสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่สวนสาธารณะได้เพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลายรูปแบบ



ภาพที่ 71 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าบริเวณขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.2.9 ผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเท้า บริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ

เส้นทางภายในพื้นที่สวนสาธารณะเส้นทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ได้ทั้งหมด โดยการออกแบบเส้นทางมีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อพื้นที่หลัก ทั้งท่าเรือที่มีจำนวนผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก ระบบขนส่งมวลชนรอง สถานีรถไฟฟ้า ถนนเจริญกรุง และวัดยานนาวาที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติให้ความสนใจ โดยเส้นทางเดินเท้าทั้งหมดสามารถเดินเชื่อมต่อกันได้ทุกที่เพื่อรองรับการใช้งานของกลุ่มคนที่หลากหลายในการมาใช้พื้นที่ โดยภายในพื้นที่สวนสาธารณะถูกแบ่งพื้นที่ออกเป็นกลุ่มก้อน ทุกกลุ่มก้อนสามารถเดินเท้าเชื่อมต่อกันกับเส้นทางหลักได้ การออกแบบจัดเป็นกลุ่มก้อนมีการเพิ่มระดับเพื่อเพิ่มมิติให้กับพื้นที่ และรองรับกับการจัดเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกิจกรรมได้เป็นสัดส่วน

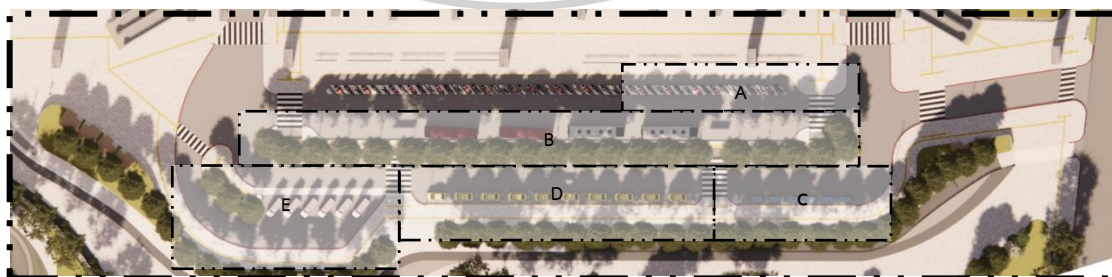




ภาพที่ 72 รูปผังแสดงเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าบริเวณสวนสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3 รายละเอียดในการออกแบบ (Detail design)

#### 5.5.3.1 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง



ภาพที่ 73 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.1.1 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง A

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้างมีการออกแบบพื้นที่จอดรถแบบเฉียงเข้า และเว้นพื้นที่ถนนระหว่างพื้นที่จอดรถมอเตอร์ไซค์ และทางเดินเท้า เพื่อให้ผู้ให้บริการสามารถขับรถมอเตอร์ไซค์จากพื้นที่จอดมารับผู้โดยสารโดยไม่ต้องให้ผู้โดยสารลงมาในพื้นที่ถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดการสัญจรที่ติดขัดจากการจอดรถแบบถนนร่วม



ภาพที่ 74 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง A  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.1.2 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถเมล์ B

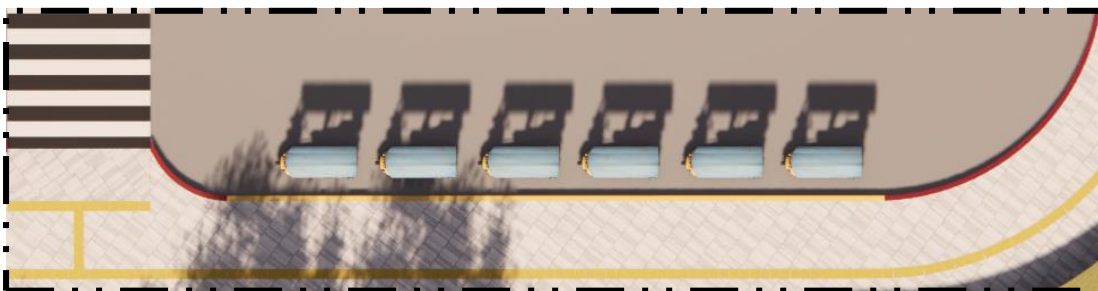
รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถเมล์เป็นพื้นที่ตรงมาจากถนนสาทรใต้เพื่อลดวงเลี้ยวของรถที่มีความจำกัดด้วยพื้นที่ เป็นพื้นที่จอดแบบเข้าจากถนนร่วมเพื่อลดการกีดขวางเส้นทางสัญจร และการเข้าของพื้นที่จอดสามารถทำให้ผู้ให้บริการจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารแบบไม่เร่งรีบ สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ โดยพื้นที่ป้ายรถเมล์อยู่ตรงกลางระหว่างทางเดินหลักได้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยากับทางเดินพื้นที่เชื่อมต่อสวน โดยผู้ใช้งานสามารถเดินมาได้ทั้งฝั่ง และข้ามทางมาลายมายังพื้นที่ป้ายรถเมล์



ภาพที่ 75 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถเมล์ B  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.1.3 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง C

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้างที่สามารถเลี้ยวจากทางเข้าหลักมาทางซ้ายมือ โดยพื้นที่จอดไว้เข้า 3 เมตร เพื่อให้การเข้าออกสะดวกมากยิ่งขึ้น และพื้นที่จอดเป็นรูปแบบเทียบข้างเข้าการพื้นที่ทางเดินเพื่อให้สะดวกต่อผู้ใช้บริการ



ภาพที่ 76 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง C

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.1.4 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ D

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ เป็นพื้นที่จอดต่อมาจากพื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง โดยกั้นระหว่างทางม้าลาย และพื้นที่จอดเป็นรูปแบบไว้เข้าในลักษณะเดียวกับพื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง โดยพื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะสามารถจอดได้สูงสุด 10 คัน ในพื้นที่ที่มีการเว้นระยะสำหรับการเข้า-ออกในพื้นที่จอดที่สะดวก



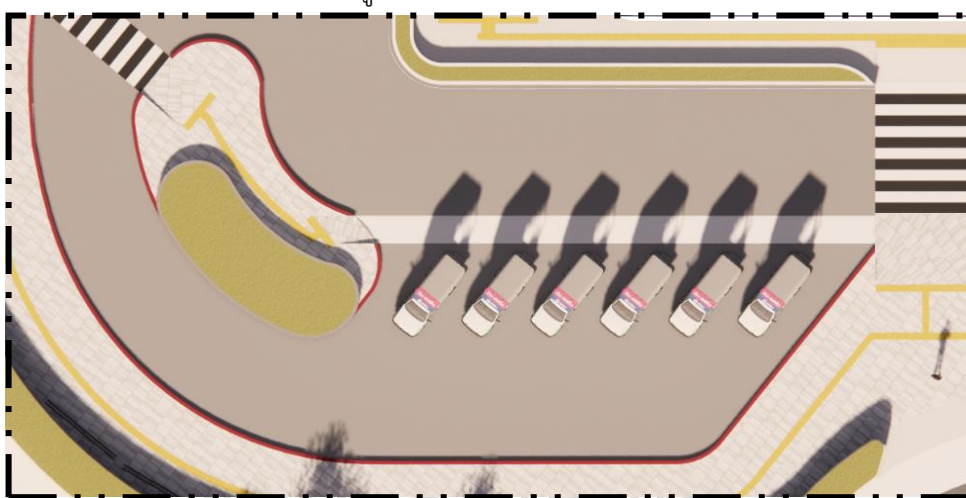
ภาพที่ 77 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ D

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



### 5.5.3.1.5 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง E

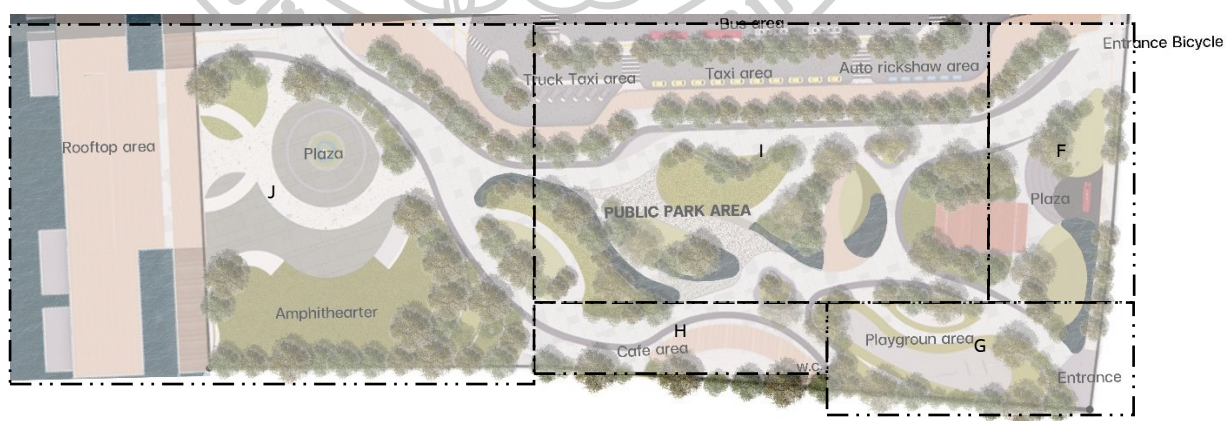
รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่  
จอดรถสองแถวรับจ้างมีการคิดมาจากรูปแบบการใช้งานของรถสองแถวรับจ้างที่ให้ผู้โดยสารขึ้นรถ  
จากด้านหลัง จึงออกแบบพื้นที่ทางเดินด้านหลังที่สามารถเดินได้จากทั้งเกาะกลาง และเส้นทางเดิน  
หลัก และรูปแบบการจอดเป็นรูปแบบเฉียงเข้า เพื่อสะดวกต่อการเข้าจอด และเพิ่มพื้นที่ถนนสำหรับ  
เลี้ยวรถออกเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางในเส้นทางหลังของรถสองแถวรับจ้าง



ภาพที่ 78 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่จอดรถสองแถว  
รับจ้าง E

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.2 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ



ภาพที่ 79 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ

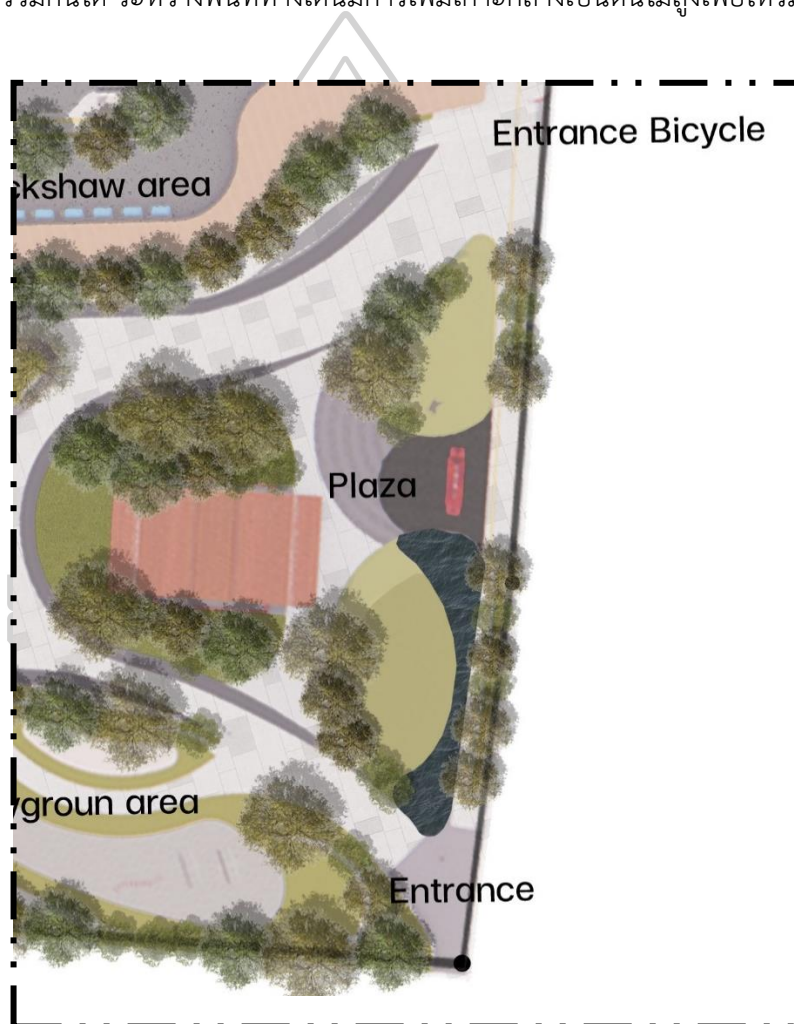
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



### 5.5.3.2.1 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลาน

#### หน้าศาลเจ้า F

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า เป็นลักษณะพื้นที่ลานที่มีหลากหลายองค์ประกอบ ทั้งพื้นที่ของลานน้ำพุเพื่อให้ละอองน้ำจากกระทบกันของน้ำลดความร้อนจากควันท่อไอเสียของรถยนต์บนท้องถนน พื้นที่ลานลาดแข็งเป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการจัดกิจกรรม เพื่อเป็นพื้นที่เชื่อมต่อข่าวสารให้กับผู้คนภายในย่านที่ใช้เจริญกรุง ได้รับรู้ลักษณะเดียวกับพื้นที่ลานหญ้า และพื้นที่ทางเดินที่ขยายจากพื้นที่เดินเพื่อให้ผู้คนทุกกลุ่มสามารถใช้งานร่วมกันได้ ระหว่างพื้นที่ทางเดินมีการเพิ่มเกาะกลางเป็นต้นไม้สูงเพื่อให้ร่มเงากับผู้ใช้งาน



ภาพที่ 80 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า F

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.2.2 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลาน

#### ทรายสนามเด็กเล่น G

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานทรายสนามเด็กเล่น พื้นที่สนามเด็กเล่นมีการออกแบบโดยการเพิ่มระดับให้เกิดความปลอดภัยในการดูแลของผู้ปกครอง และพื้นที่สนามเด็กเล่นบริเวณเครื่องเล่นใช้องค์ประกอบของลานทรายเพื่อลดแรงกระแทกและลดการบาดเจ็บจากการเล่น โดยการใช้ทรายเข้ามาแทนพื้นที่ดินยังเพิ่มการรับรู้ การสัมผัสที่แตกต่างกัน พื้นที่สนามเด็กเล่นมีพื้นที่นั่งล้อมรอบลานทราย เพื่อให้พื้นที่เล่นสามารถอยู่ในสายตาของผู้ปกครองสร้างความปลอดภัยในกลับการใช้พื้นที่



ภาพที่ 81 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานทรายสนามเด็กเล่น G

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.3.2.3 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะพื้นที่ร้าน

#### เครื่องดื่ม H

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ร้านเครื่องดื่ม และลานร้านเครื่องดื่ม เป็นพื้นที่บริการในการให้บริการทั้งร้านค้า และห้องน้ำ โดยทั้ง 2 พื้นที่แยกออกจากกันอย่างชัดเจน เพื่อความสะดวกในการให้บริการภายในพื้นที่ร้าน และความเป็นส่วนตัวสำหรับผู้ใช้น้ำ โดยพื้นที่ร้านเครื่องดื่มเป็นพื้นที่เชื่อมต่อวัดยานนาวาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มาในรูปแบบหมู่คณะ และเป็นการเชื่อมพื้นที่สาธารณะของวัด และสวนสาธารณะเข้าด้วยกันจากการใช้งานของผู้คน



ภาพที่ 82 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ร้านเครื่องดื่ม H

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.3.2.4 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลาน

เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง I

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองเป็นพื้นที่ที่ออกแบบให้มีการยกระดับสลับกับพื้นที่ราบเพื่อสร้างบรรยากาศในการใช้พื้นที่ โดยพื้นที่ส่วนมากเป็นพื้นที่ลานหญ้าเพื่อให้ทุกคนสามารถเข้ามาใช้งานได้ และมีองค์ประกอบของน้ำที่มีรูปแบบไหลตามลักษณะของพื้นที่ ที่เป็นการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่น้ำอย่างแม่น้ำเจ้าพระยา และองค์ประกอบของน้ำที่มีลักษณะแตกต่างกันทั้ง ในรูปแบบของน้ำตกที่อยู่ในพื้นที่ยกระดับและน้ำไหลลงมาตามขอบ และลานน้ำพุ เพื่อสร้างบรรยากาศในสวนสาธารณะ



ภาพที่ 83 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง I

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



#### 5.5.3.2.4 รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลาน

##### เชื่อมต่อท่าเรือสาทร J

รายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลาน  
เชื่อมต่อท่าเรือสาทรเป็นการออกแบบที่คำนึงถึงการปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่จัดงานเป็นหลัก โดยมี  
องค์ประกอบของห้องประชุมด้านใต้ Amphitheater เพื่อรองรับการจัดงานรูปแบบพิธีการ และ  
ด้านบนสามารถปรับเป็นเวทีของการจัดงานได้ และมีการใช้องค์ประกอบของกระเบื้องต้นไม้สูงมาจัดให้  
เป็นรูปแบบพื้นที่ปิดล้อม แต่ยังเว้นพื้นที่ให้สามารถเดินเข้า-ออกได้ เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน  
และพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรเป็นพื้นที่เชื่อมต่อไปยังบนท่าเรือเพื่อเพิ่มพื้นที่ในการชมบรรยากาศ  
แม่น้ำเจ้าพระยา และเมื่อมีการจัดงานยังสามารถใช้พื้นที่ทั้ง 2 ร่วมกันได้ และในช่วงวันหยุดไม่มีการ  
เข้าพื้นที่จัดงานพื้นที่ลานเชื่อมต่อท่าเรือสาทรเป็นพื้นที่ทางเดินหลักในการเดินไปส่วนของระบบขนส่ง  
มวลชนรอง และสวนสาธารณะส่วนต่าง ๆ ได้ และเป็นพื้นที่กิจกรรมให้กับนักเรียน นักศึกษาในพื้นที่  
ได้ใช้พื้นที่ทำกิจกรรมได้รูปแบบกลุ่มได้เช่นเดียวกัน



ภาพที่ 84 รูปแสดงรายละเอียดในการออกแบบ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ลานเชื่อมต่อท่าเรือสาทร J

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

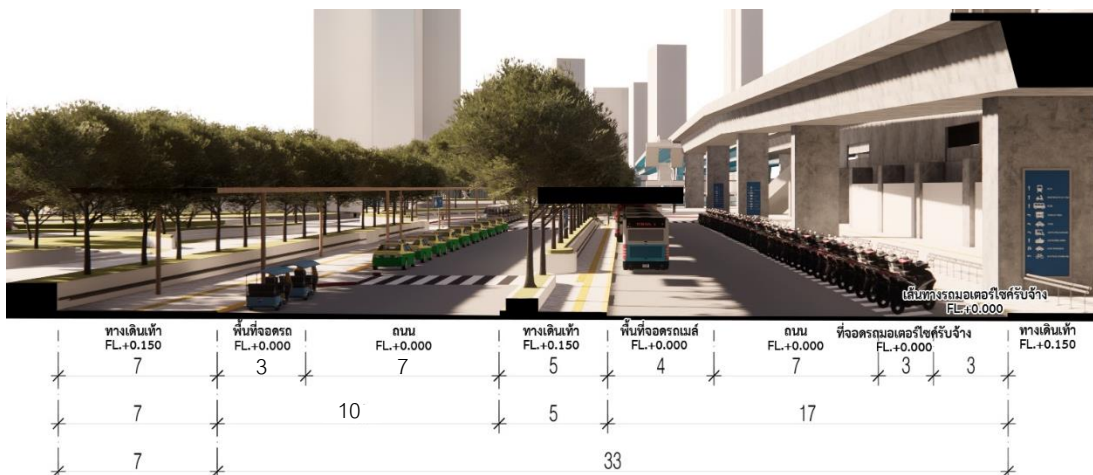


## 5.5.4 รายละเอียดรูปตัด (Section)

### 5.5.4.1 รูปตัด พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

#### 5.5.4.1.1 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกับ

สวนสาธารณะ ขนาดของพื้นที่จอดรถขนส่งสาธารณะริมทางเดินเท้า ขนาดของถนนเส้นทางสัญจร ขนาดพื้นที่ทางเดินบริเวณป้ายรถเมล์ ขนาดพื้นที่จอดรถเมล์ ขนาดพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง และเส้นทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้าง



ภาพที่ 85 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่บริเวณระบบขนส่งมวลชนรอง Feeder

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.4.1.2 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดพื้นที่จอดของรถเมล์ ที่สามารถ

รองรับการจอดได้สูงสุด 6 คัน และขนาดของทางลาดขึ้นทางเดินเท้าของป้ายรถเมล์ที่มีขนาดรองรับวีลแชร์



ภาพที่ 86 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอดรถเมล์

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.4.1.3 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดของพื้นที่จอดรถ รถสามล้อ**  
รับจ้างที่สามารถจอดได้ 6 คัน พื้นที่รถยนต์รับจ้างสาธารณะสามารถจอดได้ 10 คัน พื้นที่สองแถว  
สามารถจอดได้ 6 คัน และระหว่างพื้นที่จอดรถสาธารณะจะมีทางม้าลาย และทางลาดขึ้นทางเดิน  
เท้าเพื่อรองรับผู้ใช้งานทุกรูปแบบ ได้ใช้งานทุกพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย



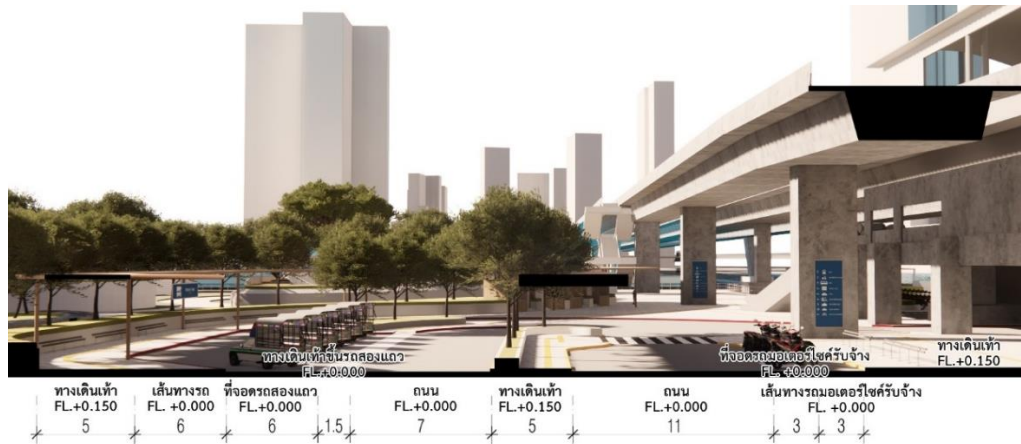
ภาพที่ 87 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง รถยนต์รับจ้าง  
สาธารณะ สองแถว  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.4.1.4 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้างที่**  
สามารถจอดได้ 6 คัน และรูปแบบการจอดเป็นรูปแบบจอดเฉียงเข้าเพื่อจะได้หันหน้าออกเส้นทาง  
ถนนโดยไม่ถอยรถออกถนนหลักเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานถนนร่วมกัน และแสดงพื้นที่ทางเดิน  
หลังพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้างที่สามารถเดินได้จาก 2 ฝั่ง ทั้งฝั่งที่มาจากด้านหน้าถนนเจริญกรุงมา  
ทางเท้า และฝั่งที่มาจากท่าเรือหรือสถานีรถไฟฟ้า และแสดงขนาดของเส้นทางถนนของรถสองแถว  
รับจ้างที่สามารถเลี้ยวรถออกมาใช้เส้นทางถนนร่วมกันเส้นทางหลักได้



ภาพที่ 88 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณ พื้นที่จอด สองแถว  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.4.1.5 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดพื้นที่ทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อกวีสวนสาธารณะ ขนาดเส้นทางถนนสำหรับรถสองแถวรับจ้าง ขนาดพื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง ขนานความกว้างแนวเส้นทางเดินหลังรถสองแถวรับจ้าง ขนานความกว้างถนนเส้นทางสัญจรรถขนส่งสาธารณะ ขนานพื้นที่เส้นทางเดินเท้าบริเวณป้ายรถเมล์ ขนาดความกว้างของถนนเส้นทางสัญจรรถเมล์ ขนาดพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง และเส้นทางสัญจรรถจักรยานยนต์รับจ้าง**

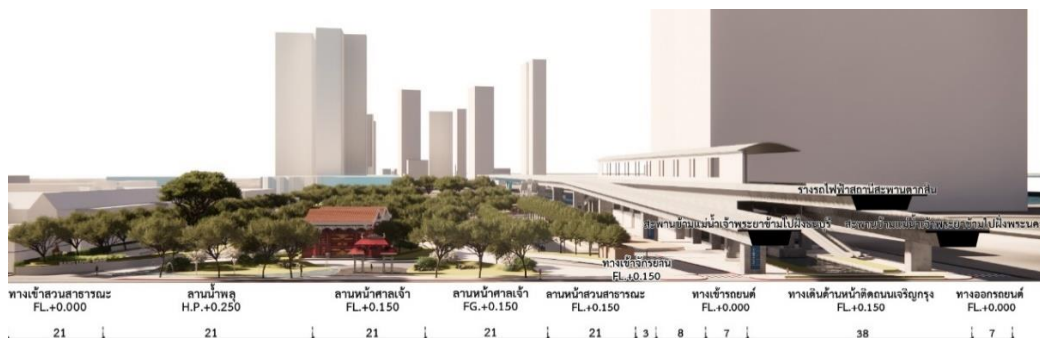


ภาพที่ 89 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ Feeder บริเวณรถสองแถวรับจ้าง

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.4.2 รูปตัด พื้นที่สวนสาธารณะ**

**5.5.4.2.1 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดของพื้นที่ในแต่ละส่วนของด้านหน้าพื้นที่ศึกษา โดยเป็นพื้นที่ติดถนนเจริญกรุง โดยมีรายละเอียดขนาดความกว้างพื้นที่ทางเข้าสวนสาธารณะพื้นที่ติดกับวัดยานนาวา ขนาดลานน้ำพุบริเวณทางเดินเท้า ขนาดความกว้างบริเวณทางเข้าด้านหน้าศาลเจ้า ขนาดความกว้างบริเวณทางเข้าสวนสาธารณะพื้นที่กับขนส่งมวลชนรอง ขนาดและพื้นที่ทางเข้าเส้นทางจักรยาน ขนาดความกว้างและพื้นที่ทางเข้าเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง ขนาดพื้นที่เดินเชื่อมต่อกันระหว่างสถานีรถไฟฟ้า และขนาดความกว้างและพื้นที่ทางออกเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง**



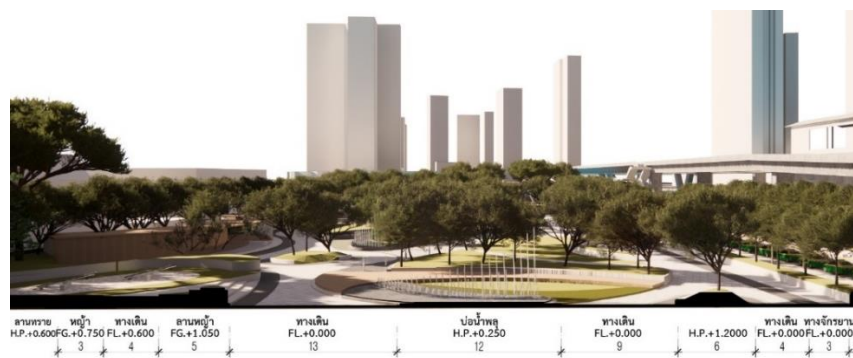
ภาพที่ 90 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าติดถนนเจริญกรุง

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



### 5.5.4.2.2 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดความกว้างของพื้นที่

สวนสาธารณะโดยมีรายละเอียดดังนี้ ขนาดของพื้นที่สนามเด็กเล่นโดยแสดงความกว้างของลานทราย ขนาดความกว้างของพื้นที่ลานหญ้า และขนาดพื้นที่ทางเดินบนพื้นที่สนามเด็กเล่น และเชื่อมต่อกับพื้นที่เส้นทางเดินหลัก โดยมีขนาดของเส้นทางเดินหลัก ขนาดบ่อน้ำพุ ขนาดเส้นทางเดินหลักที่สามารถเชื่อมต่อกับบริเวณติดกับระบบขนส่งมวลชนรอง และขนาดความกว้างเส้นทางจักรยาน

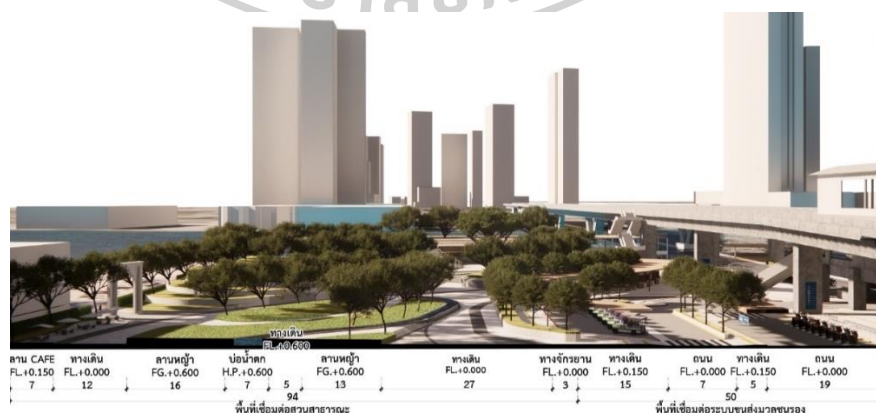


ภาพที่ 91 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### 5.5.4.2.3 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดความกว้างของพื้นที่

สวนสาธารณะบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งมวลชนรอง โดยมีรายละเอียดดังนี้ ขนาดความกว้างพื้นที่ลาน Cafe พื้นที่ติดกับวัดยานนาวา ขนาดเส้นทางเดินหลัก ขนาดลานหญ้ายกระดับ ขนาดความกว้างบ่อน้ำตก ขนาดเส้นทางเดินหลักบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อขนส่งมวลชนรอง ขนาดความกว้างเส้นทางจักรยาน ขนาดความกว้างทางเดินบริเวณขนส่งมวลชนรอง ขนาดความกว้างถนนภายในพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง และรายละเอียดบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง แสดงให้เห็นบริเวณพื้นที่เปิดให้เชื่อมต่อกันระหว่างสวนสาธารณะ และพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง



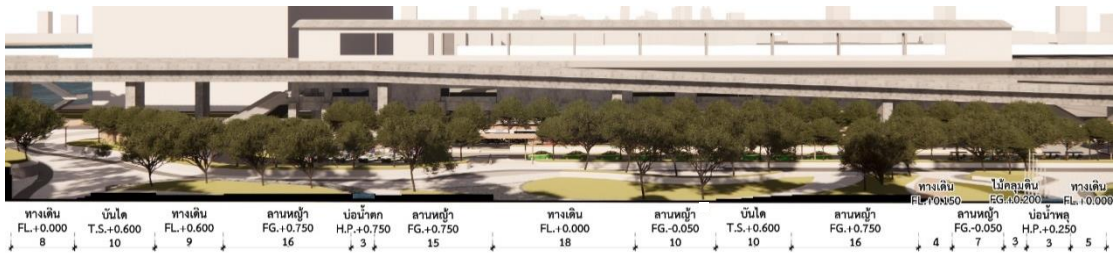
ภาพที่ 92 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



#### 5.5.4.2.4 รูปตัดนี้แสดงให้เห็นถึงขนาดความยาวของพื้นที่

สวนสาธารณะ โดยแสดงรายละเอียดดังนี้ ขนาดเส้นทางเดินหลักภายในพื้นที่สวนสาธารณะ ขนาดลานหยัวยกระดับ ขนาดบ่อน้ำตก ขนาดลานหญ้าหน้าพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง พื้นที่ทางเดินในส่วนต่าง และขนาดบ่อน้ำพุหลังศาลเจ้า



ภาพที่ 93 รูปตัดแสดงการปรับปรุงพื้นที่สวนสาธารณะ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.5 รูปทัศนียภาพ (Perspective)

##### 5.5.5.1 รูปทัศนียภาพ พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

##### 5.5.5.1.1 การปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าตึกถนนเจริญกรุงปรับเปลี่ยนเป็น

พื้นที่ทางเข้าของขนส่งมวลชนรอง และพื้นที่ตั้งร้านค้ารองรับพื้นที่ตั้งร้านค้าเดิม และเพิ่มป้ายสัญลักษณ์บอกเส้นทาง และจุดรับ-ส่งของระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่



ภาพที่ 94 รูปบรรยากาศด้านหน้าพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

ที่มา : Google Maps



ภาพที่ 95 รูปแสดงบรรยากาศพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเข้า

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.5.1.2 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า** มีการออกแบบเส้นทางม้าลายเพื่อข้ามไปขึ้นรถเมล์ หรือรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ โดยบริเวณพื้นที่ทางเดินยกระดับจากพื้นที่ขึ้นมา 0.150 เมตร เพื่อแบ่งระดับรถยนต์ และเส้นทางของผู้คนในการเดินเท้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ร่วมกัน และปูพื้นเบรลล์บล็อก (Braille Block) เพื่อรองรับการใช้งานของทุกกลุ่มคน (Universal design)



ภาพที่ 96 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.5.1.3 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้าประตู 2 และทางออกท่าเรือ** โดยพื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชนเป็นพื้นที่ตั้งของร้านค้าเพื่อให้บริการผู้คนในเวลาเร่งรีบ และเป็นการนำร้านค้าที่มีชื่อเสียงในตลาดบางรักมานำเสนอต่อผู้ใช้งานนอกพื้นที่ในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรอง แลสวนสาธารณะ เส้นทางเดินสามารถเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชนรองกับพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือสามารถเลือกเดินเท้าได้ 3 เส้นทาง คือ 1.เส้นทางใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นพื้นที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และสามารถเดินข้ามทางม้าลายมาขึ้นรถเมล์ต่อเนื่องได้ 2. ทางข้ามจากเกาะกลางเพื่อเชื่อมต่อไปยังทางเดินขึ้นรถสองแถวรับจ้าง 3. พื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อสวนสาธารณะที่มีบริการ รถสองแถวรับจ้าง รถยนต์รับจ้างสาธารณะ และรถสามล้อรับจ้าง จอดรอให้บริการ





ภาพที่ 97 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.5.1.4 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้า

พื้นที่เชื่อมต่อทางเข้าสวนสาธารณะ โดยสามารถเดินทางเข้ามาจากพื้นที่สวนสาธารณะได้หลากหลายเส้นทางทั้ง พื้นที่ทางเข้าสวนสาธารณะด้านหน้าติดถนนเจริญกรุง ทางเข้าพื้นที่สวนสาธารณะพื้นที่เชื่อมต่อด้านนาหว้า พื้นที่เข้าสวนสาธารณะบริเวณท่าเรือสาทร เพื่อมายังพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง เส้นทางมีการรองรับทั้ง กลุ่มพนักงานบริษัทที่ตั้งอยู่ด้านเขตสาทร นักเรียน นักศึกษา



ภาพที่ 98 รูปแสดงบรรยายภาคพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง บริเวณทางเท้าพื้นที่เชื่อมต่อด้านสวนสาธารณะ  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



ภาพที่ 99 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเชื่อมต่อขนส่งมวลชนรอง  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

#### 5.5.5.2 รูปทัศนียภาพ พื้นที่สวนสาธารณะ

##### 5.5.5.2.1 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานหน้า

ศาลเจ้า โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ทางเดินเท้าในเพิ่มเติมไม้เพื่อให้ร่มเงากับผู้ใช้ทางสัญจรทางเดินเท้าในบริเวณพื้นที่ และขยายเส้นทางเดินให้กว้างขึ้นเพื่อรองรับผู้ใช้งานที่หลากหลาย และปรับปรุงพื้นที่ด้านหน้าลานศาลเจ้า เปิดซุ้มประตูทางเข้าศาลเจ้าที่สามารถเชื่อมต่อสวนสาธารณะ และรองรับการจัดกิจกรรม ในรูปแบบต่าง ๆ



ภาพที่ 100 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานหน้าศาลเจ้า  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



**5.5.5.2.2 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเข้าฝั่งถนนเจริญกรุงพื้นที่ติดวัดยานนาวา** โดยเป็นทางเข้าสวนสาธารณะหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง สถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือสาทร และท่าเรือข้ามฟากได้ โดยทางเข้าเป็นทางลาดชันเพื่อแบ่งระดับให้ผู้ใช้งานได้รับรู้ถึงเขตพื้นที่ และด้านหน้าเป็นลานน้ำพุ โดยการนำน้ำมาใช้ในพื้นที่ทางเดินด้านหน้าติดกับถนนใหญ่อย่างถนนเจริญกรุง เพื่อลดอุณหภูมิจากควันท่อไอเสียของรถยนต์ และการใช้น้ำเป็นการสร้างบรรยากาศให้เกิดความรื่นในการเดินผ่าน และสามารถแบ่งเขตพื้นที่ให้รับรู้จากการใช้องค์ประกอบที่แตกต่างกัน



ภาพที่ 101 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเข้าฝั่งถนนเจริญกรุง  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.5.2.3 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณสนามเด็กเล่น** โดยพื้นที่สนามเด็กเล่นเป็นพื้นที่ยกระดับขึ้นมาให้เกิดความปลอดภัยในการดูแลของผู้ปกครอง และพื้นที่สนามเด็กเล่นบริเวณเครื่องเล่นใช้องค์ประกอบของลานทรายเพื่อลดแรงกระแทก และลดการบาดเจ็บจากการเล่น โดยการใช้ทรายเข้ามาแทนพื้นที่ดินยังเพิ่มการรับรู้ การสัมผัสที่แตกต่างกัน พื้นที่สนามเด็กเล่นมีพื้นที่นั่งล้อมรอบลานทราย เพื่อให้พื้นที่เล่นสามารถอยู่ในสายตาของผู้ปกครอง สร้างความปลอดภัยในกลับการใช้พื้นที่



ภาพที่ 102 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณสนามเด็กเล่น  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

**5.5.5.2.4 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานทางเชื่อมท่าเรือสาทร** โดยมีการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับสวนสาธารณะเป็นพื้นที่ทางเดินหลักในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง โดยออกแบบเป็นลานเพื่อรองรับการจัดงาน โดยมีพื้นที่ Amphitheater ที่มีห้องประชุมอยู่ด้านล่างรองรับการจัดงานรูปแบบพิธีการได้ โดยพื้นที่ลานมีทางออกเพื่อเชื่อมต่อสวนสาธารณะ และเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน 2 ทาง และมีทางขึ้นบันไดไปด้านบนของท่าเรือเพื่อชมบรรยากาศแม่น้ำเจ้าพระยาที่สามารถมองออกไปเห็นห้าง IconSiam ที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ผู้คนให้ความสนใจ และเมื่อต้องการเช่าพื้นที่เพื่อจัดงาน สามารถนำฉากมาปิดทางเข้า-ออก เพื่อสร้างความเป็นส่วนตัวในการจัดพื้นที่ได้ โดยทางเข้า-ออกสำรองอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งสามารถไปยังพื้นที่สวนสาธารณะ และพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ได้



ภาพที่ 103 รูปถ่ายบริเวณลานทางเชื่อมท่าเรือสาทรในปัจจุบัน

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



ภาพที่ 104 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณลานทางเชื่อมท่าเรือสาทร

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



5.5.5.2.5 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเดินริมแม่น้ำ พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทร และวัดยานนาวา เป็นพื้นที่ทางเชื่อมต่อบริเวณศาลาริมน้ำวัดยานนาวา ในปัจจุบันพื้นที่เชื่อมต่อปิดไม่ได้ให้บริการในการเดินเชื่อมต่อ ทำให้นักท่องเที่ยวที่มาจากวัด สับสนเส้นทางในการเดินทางมายังพื้นที่ท่าเรือสาทร การออกแบบจึงคำนึงความสะดวกต่อการใช้งานของผู้ใช้บริการที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่เข้ากันได้ จึงเปิดพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือและวัด โดยเป็นเส้นทางจากพื้นที่สวนสาธารณะบริเวณลานหน้าท่าเรือ โดยพื้นที่ทางเดินเชื่อมต้อมีพื้นที่นั่งพักคอยชมบรรยายภาพแม่น้ำเจ้าพระยา



ภาพที่ 105 รูปถ่ายแสดงบรรยายภาพพื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือสาทรกับวัดยานนาวา  
ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



ภาพที่ 106 รูปแสดงบรรยายภาพพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณทางเดินริมแม่น้ำ พื้นที่เชื่อมต่อท่าเรือ-  
วัดยานนาวา

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

## บทที่ 6

### บทสรุป และข้อเสนอแนะ

การศึกษาโครงการมีจุดมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์ ในการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล กำหนดทิศทาง การออกแบบ และนำเสนอแนวความคิดในปรับปรุงพื้นที่ศึกษาโครงการศึกษาปรับปรุงพื้นที่ เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงสำรวจเก็บข้อมูล และการสัมภาษณ์ภายในพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้เป็น ข้อมูลในการวิเคราะห์การใช้งานภายในพื้นที่

#### 6.1 แนวทางการพัฒนา

##### 6.1.1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

###### 6.1.1.1 ด้านเส้นทางสัญจร

เส้นทางสัญจรทั้งเส้นทางสัญจรทางเดินเท้า และเส้นทางสัญจรทางถนน ควรแบ่งแยกออกจากกันอย่างชัดเจน เพื่อความปลอดภัยของทั้งผู้ใช้งาน หรือกล่าวคือ เส้นทางเดินเท้าควรมีระดับที่เพิ่มขึ้นมาเพื่อแยกเส้นทางออกจากกัน เพื่อความปลอดภัย และเส้นทางถนนควร แยกออกจากพื้นที่จอดรถสาธารณะเพื่อลดปัญหาการกีดขวางเส้นทางสัญจร และพื้นที่เส้นทางเดินเท้าที่สามารถเป็นเส้นทางเดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีสิ่งกีดขวางอย่างร้านค้า และเป็นเส้นทางเดินที่ทุกคนสามารถใช้งานร่วมกันได้ โดยทั้งเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางสัญจรทางถนนทั้งสองปัจจัยที่กล่าวสามารถใช้งานในพื้นที่ร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

###### 6.1.1.2 ด้านสภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมในพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง คือองค์ประกอบของกิจกรรมที่ เกิดขึ้นจากความต้องการของผู้ใช้งาน เช่น พื้นที่นั่งพัก เกิดจากการใช้งานของผู้คนในเวลาเร่งรีบอย่าง ช่วงเวลาเช้า และเย็น ซึ่งจำนวนผู้ให้บริการอาจจะไม่เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ พื้นที่พักจึงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการในช่วงเวลาที่เรารับบริการได้ และเมื่ออยู่ในช่วงเวลาที่ไมเร่งรีบ จำนวนรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการมีการจอดรอผู้ใช้บริการ พื้นที่พักคอยสามารถเป็นพื้นที่นั่งให้กับผู้ใช้บริการได้เช่นกัน

##### 6.1.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่สวนสาธารณะบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชน

สวนสาธารณะถือว่าเป็นสวัสดิการทางสังคม เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้กับคนในเมือง จึงมีการกำหนดขนาดพื้นที่ไว้ ในการแยกประเภทของสวนสาธารณะอย่างชัดเจน และสวนสาธารณะยังมีความจำเป็นต่อพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจอย่างพื้นที่ ห้างสรรพสินค้า ร้านค้า โรงแรม และพื้นที่พักอาศัย เพื่อส่งเสริมการเดินเท้า และเพิ่มพื้นที่พักผ่อนให้กับคนในเมืองได้ใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกันในการทำกิจกรรม



## 6.2 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษา และการปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน และสวนสาธารณะใต้สะพานตากสิน สามารถสรุปผลการศึกษาได้ว่า พื้นที่จอดรถของระบบขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษาส่งผลต่อเส้นทางสัญจรทางเท้า และพื้นที่สวนสาธารณะยังคงมีความจำเป็นต่อผู้คนในย่านในการมาจัดกิจกรรม ออกกำลังกาย พักผ่อน โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 6.2.1 พื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรอง

องค์ประกอบพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา มีปัจจัยมาจากเส้นทางการเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ทั้งจากท่าเรือ-สถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ-ป้ายรถเมล์ ท่าเรือ-พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ท่าเรือ-พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง สถานีรถไฟฟ้า-พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง สถานีรถไฟฟ้า-พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง สถานีรถไฟฟ้า-ป้ายรถเมล์ โดยมีเส้นทางเดินเท้าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการเดินปริมาณมากที่สุดคือ เส้นทางริมซอยเจริญกรุง 50/1 ซึ่งเป็นที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวรับจ้าง รถสามล้อรับจ้าง และสามารถเดินมาเชื่อมต่อป้ายรถเมล์หน้าห้างโรบิน-สันได้ กล่าวคือ ปริมาณผู้ใช้งานใช้เส้นทางสัญจรจะขึ้นอยู่กับพื้นที่จอดรถของระบบขนส่งมวลชน อาจกล่าวได้ว่า การออกแบบพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนรองสามารถออกแบบโดยคำนึงถึงระยะการเดินทางระหว่างพื้นที่เชื่อมต่อให้เกิดระยะที่สั้นลงได้ และสะดวกต่อการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ได้มากยิ่งขึ้น

### 6.2.2 พื้นที่สวนสาธารณะสะพานตากสิน

องค์ประกอบของพื้นที่สวนสาธารณะ มีปัจจัยมาจากการใช้งานของผู้คนในย่าน ตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยข้อมูลการใช้พื้นที่สวนสาธารณะในสมัยอดีตเป็นข้อมูลที่มาจากการค้นคว้าจากเว็บไซต์ เพื่อหาลักษณะบริบทพื้นที่เดิม การพัฒนาขึ้น การใช้งาน และความคิดเห็นจากผู้ใช้งานโดยสอบถามจากผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ถึงข้อดีและข้อเสียในการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สวนสาธารณะเป็นอาคารสำนักงาน และการสังเกตจากการลงสำรวจพื้นที่ ยังพบผู้มาใช้สวนสาธารณะในปัจจุบันที่ปรับเป็นพื้นที่ลาดแข็งส่วนมาก ขนาดของพื้นที่ลดน้อยลง และปริมาณของต้นไม้ลดน้อยลงทำให้การใช้งานพื้นที่สวนเปลี่ยนแปลงไป โดยผู้ใช้งานมาใช้พื้นที่สวนสาธารณะในช่วงเช้า และช่วงเย็นในการทำกิจกรรม และในช่วงบ่ายสังเกตผู้ที่มาออกกำลังกายใช้เส้นทางเดินเท้าใต้สถานีรถไฟฟ้าเป็นเส้นทางวิ่งออกกำลังกายแทนการวิ่งในพื้นที่สวนเนื่องจากได้ร่มเงาจากใต้สถานี กล่าวได้ว่า ขนาด และองค์ประกอบภายในสวนสาธารณะลดลง แต่พื้นที่สวนสาธารณะยังมีความต้องการของผู้คนภายในย่านใช้ในการทำกิจกรรม

## 6.3 เสนอแนะแนวทางนำมาศึกษาต่อไป

### 6.3.1 ปัญหาและข้อจำกัดในการศึกษา

#### 6.3.1.1 ปัญหา และข้อจำกัดในการศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ระหว่างเขตบางรัก และเขตสาทร เฉพาะนั้นการศึกษาข้อมูลเฉพาะของพื้นที่ศึกษาทำให้ต้องศึกษาข้อมูลของทั้ง 2 เขต ที่มีปริมาณประชากร จำนวนบ้านเรือน ฯ ที่แตกต่างกัน ทำให้ผลวิเคราะห์ในการศึกษาข้อมูลเฉพาะพื้นที่ที่มีการคลาดเคลื่อน

#### 6.3.1.2 ปัญหา และข้อจำกัดด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การศึกษาลักษณะทางกายภาพไม่สามารถลงพื้นที่ศึกษาได้ครบทุกมุมมอง และปัจจัยในเรื่องเวลาการสำรวจที่ไม่สามารถสำรวจได้ในทุกช่วงเวลา และวันที่แตกต่างกันออกไป การสำรวจทำได้เพียงลงสำรวจจากช่วงเวลาเร่งรีบ และช่วงเวลาปกติ ซึ่งมีการสำรวจในพื้นที่ประมาณ 1-2 ชั่วโมง ในช่วงวันที่แตกต่างกัน ทำให้ข้อมูลที่ได้ อาจจะไม่ครบถ้วนสมบูรณ์

#### 6.3.1.3 ปัญหา และข้อจำกัดด้านการออกแบบ

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีเสาสะพานทั้ง 3 เสา เป็นขนาดความยาวภายในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ด้านถนนเจริญกรุงถึงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา จึงทำให้พื้นที่ออกแบบถูกกำหนดด้วยเสา ทั้งขนาดวงเลี้ยวรถโดยสาร ขนาดของถนน และการแบ่งพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษา

### 6.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

#### 6.3.2.1 การศึกษานี้ขาดการพิจารณาร่วมกับภาครัฐ ภาคเอกชน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องใน

การพัฒนาพื้นที่ขนส่งมวลชนรองของกรุงเทพเพื่อให้เกิดประโยชน์ที่มากขึ้น

#### 6.3.2.2 การศึกษาและปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ศึกษานี้

มีบริเวณในการทำระบบขนส่งมวลชนรองในพื้นที่ว่างรอบ ๆ ได้ ซึ่งอาจจะมีประโยชน์ต่อผู้ศึกษาพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรองในลักษณะรูปแบบเดียวกัน คือมีพื้นที่ว่างรอบสถานีเช่น รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สถานีลาดกระบัง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เชื่อมต่อรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สถานีมักกะสัน เป็นต้น และอาจจะนำข้อมูลบางส่วนประกอบการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนที่ควรมีในทุกสถานี เพื่อรองรับการใช้ของของผู้โดยสาร ได้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้น

#### 6.3.2.3 การศึกษาทางสัญจรเส้นทางเดิน และเส้นทางสัญจรทางถนนในพื้นที่ศึกษา

มีการลงสำรวจคุณภาพเส้นทางในระยะ 400 เมตร จากรัศมีโดยรอบ โดยมีประชากรแฝงจากการไม่ได้ใช้พื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งทำให้การพิจารณาไม่ครอบคลุมจำนวนประชากรที่ชัดเจนได้

## รายการอ้างอิง

กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง. (2562). ข้อมูลจำนวนจักรยานยนต์สาธารณะ และจุดให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2562, (หน้า95/104)

ปราณระฟ้า พรหมประวัตติ (2550). สนามทัศน์และรูปแบบการใช้พื้นที่วางสาธารณะของชุมชนเมือง: กรณีศึกษา ชุมชนยานเสาชิงช้า กรุงเทพมหานคร [ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. CUIR. <https://cuir.car.chula.ac.th/>

รณกร ชีระเดวีเศษไชโย (2563). รูปแบบองค์กรขับเคลื่อนนโยบายเพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน Transit Oriented Development. [ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. CUIR. <https://cuir.car.chula.ac.th/>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม. (2565, กันยายน 23). คู่มือ TOD[รายงาน]. <http://www.thailandtod.com/>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม. (2553 มิถุนายน). โครงการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล. <https://www.otp.go.th/post/view/1657>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม. (2560). โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม. <http://thailandtod.com/project.html>.

สุเชาว์ ทุมมาภรณ์ (2552). แนวทางการออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับจุดเปลี่ยนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน บริเวณสถานีเตาปูน. [ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. CUIR. <https://cuir.car.chula.ac.th/>

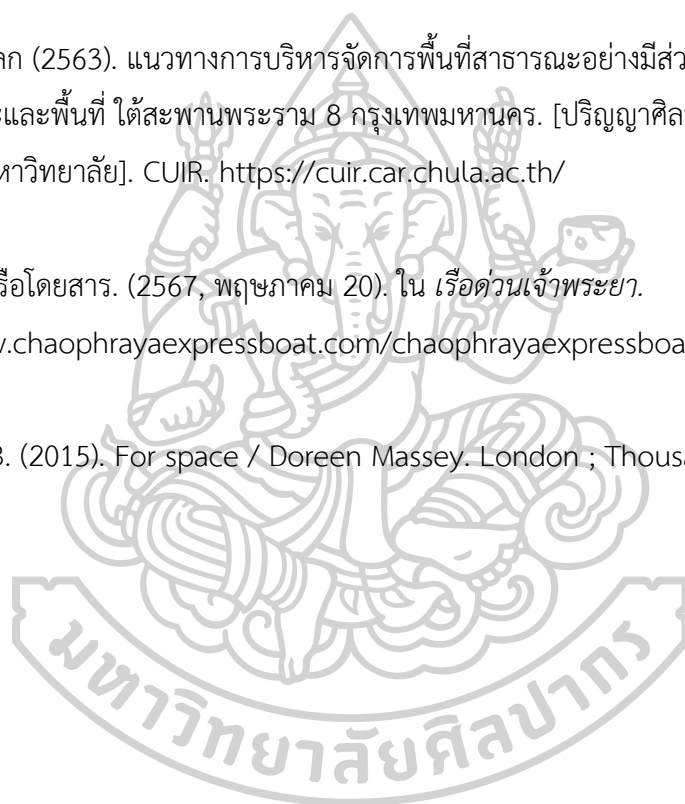
สุนทร มลทา (2542). แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้า สยามสแควร์ และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชย์กรรมเกี่ยวเนื่อง. [ปริญญาการวางแผนภาคและ เมืองมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. CUIR. <https://cuir.car.chula.ac.th/>

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2551 พฤษภาคม). วิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering).  
[มหาวิทยาลัยบูรพา]

อรทัย คุณะดิลก (2563). แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะอย่างมีส่วนร่วมในเมือง กรณีศึกษา สวนสาธารณะและพื้นที่ ใต้สะพานพระราม 8 กรุงเทพมหานคร. [ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย]. CUIR. <https://cuir.car.chula.ac.th/>

ข้อมูลบริการเรือโดยสาร. (2567, พฤษภาคม 20). ใน *เรือด่วนเจ้าพระยา*.  
<https://www.chaophrayaexpressboat.com/chaophrayaexpressboat>

Massey, D. B. (2015). *For space* / Doreen Massey. London ; Thousand Oaks, Calif. SAGE.







ภาคผนวก



## สรุปข้อมูลขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ในพื้นที่ศึกษา

ตารางข้อมูลขนส่งมวลชนรองภายในพื้นที่ศึกษา

รูปภาพ	รูปแบบ	ช่วงเวลาให้บริการ	ลักษณะพื้นที่จอดรถเดิม
	1. รถเมล์	04.00 – 22.00 น.	3ป้ายรถเมล์  - หน้าห้องโถงโรบินสันบางรัก - ป้ายหน้าโรงเรียนวัดยานนาวา - ถนนสาทรเหนือ
	2. จักรยานยนต์ รับจ้าง	05.30 – 20.00 น. 20.00 – 24.00 น.	- ลงทะเบียนไว้ในเขตบางรัก วินทำ น้ำสารจำนวน 30 คัน ข้อมูลจากการสำรวจ 10 คัน - ลงทะเบียนในเขตสาทร วินเชิง สะพานตากสิน จำนวน 35 คัน ข้อมูลจากการสำรวจ 5 คัน  (พ.ศ.2562 2562)
	3.รถสองแถว รับจ้าง	05.00 – 20.00 น.	ข้อมูลจากการสำรวจ จอดที่วินรถ 3-4 คัน จอดรถให้บริการ 2-3 คัน

	4. รถสามล้อ รับจ้าง	10.00 – 24.00 น.	ข้อมูลจากการสำรวจ 3-5 คัน
	5. รถยนต์ รับจ้าง สาธารณะ	24 ชั่วโมง	ข้อมูลจากการสำรวจ ไม่พบจากบริเวณพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นบริเวณพื้นที่ศึกษาอยู่ 3 แยก เป็นพื้นที่ห้ามจอดรถ

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### สรุปข้อมูลพื้นที่พาหนะส่วนตัว ในพื้นที่ศึกษา

ตารางข้อมูลพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่ศึกษา

รูปภาพ	รูปแบบ	ลักษณะพื้นที่จอดรถเดิม
	1. พื้นที่จอดรถยนต์ส่วนตัว	ข้อมูลจากการสำรวจ ไม่พบพื้นที่จอดรถเนื่องจากบริเวณพื้นที่เป็นถนนสาธารณะ ผู้ใช้งานรถยนต์ส่วนมากไปจอดในพื้นที่วัดยานนาวา ห้างโรบินสันบางรัก และจอดบนพื้นที่ถนนสาธารณะ
	2. พื้นที่จอดรถจักรยาน	ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จอดจักรยานอยู่บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าประตู 4 ภายในพื้นที่สวนย่อม ดิถถนนเจริญกรุง ปริมาณ 7-10คัน
	3. พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์	ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จอดจักรยานยนต์อยู่บริเวณท่าเรือข้ามฟาก ปริมาณ 20 คัน

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567



### ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขนรอก (Area requirements)

ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขนรอก

ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลขนรอก Feeder area				
การใช้งาน	จำนวน	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	คิดเป็นร้อยละของพื้นที่ทั้งหมด
1.1 พื้นที่จอดรถเมล์	6	คัน	345	0.7%
1.2 พื้นที่รอรถเมล์	105	คน	320	0.7%
2.1 พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง	50	คัน	318	0.7%
2.2 พื้นที่รอรถจักรยานยนต์รับจ้าง	102	คน	306	0.6%
3.1 พื้นที่จอดรถสามล้อรับจ้าง	6	คัน	105	0.2%
3.2 พื้นที่รอรถสามล้อรับจ้าง	105	คน	315	0.6%
4.1 พื้นที่จอดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ	10	คัน	210	0.4%
4.2 พื้นที่รอรถยนต์รับจ้างสาธารณะ	120	คน	360	0.7%
5.1 พื้นที่จอดรถสองแถวรับจ้าง	6	คัน	192	0.4%
5.2 พื้นที่รอรถสองแถวรับจ้าง	75	คน	226	0.5%
6. พื้นที่จอดจักรยานยนต์	22	คัน	55	0.1%
7. พื้นที่จอดรถยนต์	5	คัน	72	0.1%
8. พื้นที่เส้นทางถนน			4,698	9.9%
9. พื้นที่เส้นทางเท้า			8,453	17.9%
รวมพื้นที่จอดรถ และพื้นที่รอก			2,812	5.9%
10. พื้นที่ไม่ถูกใช้งาน (คลองสาทร)			2,640	5.6%
ผลรวมพื้นที่ขนส่งมวลขนรอก			18,600	39.3%

ที่มา : ผู้ศึกษา, 2567

### ความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนรอง (Area requirements)

ตารางสรุปความต้องการพื้นที่ใช้สอยบริเวณพื้นที่สวนสาธารณะ

พื้นที่สวนสาธารณะ Public park area			
การใช้งาน	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	คิดเป็นร้อยละของ พื้นที่ทั้งหมด
พื้นที่ลานหน้าศาลเจ้า	4,560	ตร.ม.	9.6%
พื้นที่สนามเด็กเล่น	2,322	ตร.ม.	4.9%
พื้นที่อาคารร้านค้ากาแฟ	360	ตร.ม.	0.8%
พื้นที่ลานด้านนอกร้านค้ากาแฟ	297	ตร.ม.	0.6%
พื้นที่อาคารห้องน้ำ ชาย หญิง	105	ตร.ม.	0.2%
พื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรอง	5,670	ตร.ม.	11.9%
พื้นที่ลานเชื่อมต่อท่าเรือสาทร	6,390	ตร.ม.	13.5%
พื้นที่ลานเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร	3,234	ตร.ม.	6.8%
พื้นที่จอดรถจักรยาน	160	ตร.ม.	0.3%
รวมพื้นที่ใช้งาน	22,778	ตร.ม.	48.2%
พื้นที่เส้นทางเท้า	5,892	ตร.ม.	12.5%
ผลรวมพื้นที่สวนสาธารณะ	28,670	ตร.ม.	60.7%

ที่มา : ผู้ศึกษา 2567

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล

กุลธิดา บุญโช

วุฒิการศึกษา

ปริญญาตรี สาขาออกแบบตกแต่งภายใน คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

