

ลักษณะฐานพื้นที่โล่งว่าง ในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

A Morphological Study of Public Space in the Mass Transit System for Proposed to Interchange
The Traffic in Bangkok and Vicinity

ปิยะภัทร เต็มแย้ม

Piyapat Temyaem

อาจารย์ประจำ หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

Lecturer in Master of Architecture (Interior Architecture) of Architecture Faculty, Rajamangala University of Technology Thanyaburi

E mail: Arctistect2012@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัย พื้นที่โล่งว่างในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อเสนอเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การวิจัยนี้มีเป้าหมายหลักของโครงการศึกษาหาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและนำไปศึกษาพัฒนาให้เป็นแนวทางในการวางผังให้เป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายในอนาคต โดยให้ความสำคัญสอดคล้องต่อพฤติกรรม ความต้องการ ความสวยงามและสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ด้วยโดยการจัดทำการศึกษาแบบเชิงสัมพันธ์พื้นที่โล่งว่างในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้ยึดถือกรอบแนวคิดซึ่งมีปัจจัย ดังนี้

1) ลักษณะรูปแบบของลักษณะพื้นที่ เป็นปัจจัยกำหนดขนาดและองค์ประกอบอื่น ๆ ของเมืองรวมทั้งลักษณะของการใช้งานที่เหมาะสมด้วย คือเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานหรือเป็นพื้นที่ที่รัฐสามารถเข้าไปดูแลจัดการได้ ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในที่ตั้งตามลักษณะภูมิประเทศ ได้แก่ การเข้าถึง อาคารและเหตุปัจจัยในแต่ละพื้นที่นั้น ๆ

2) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชน จุดเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นปัจจัยกำหนดรูปแบบของการใช้งานที่แตกต่างกันที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งาน และกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้และบทบาทหน้าที่ของย่าน บทบาทหลักของเขตพื้นที่นั้น ๆ เป็นการกำหนดทิศทางการจัดระเบียบ สร้างอัตลักษณ์หน้าที่ของย่าน

จากการสำรวจ และวิเคราะห์การศึกษาเรื่องรูปแบบเชิงสัมพันธ์พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนนั้นเน้นวิเคราะห์การใช้งานของผู้ใช้งานในพื้นที่ พร้อมทั้งรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ โดยคำนึงถึงกิจกรรมที่ตอบรับกับพื้นที่ในบริเวณจุดเปลี่ยนระบบสัญจรนั้น ๆ เพื่อให้พื้นที่นั้นเกิดการใช้พื้นที่ที่มีประสิทธิภาพอย่าง สูงสุด โดยออกแบบควบคู่กับการพัฒนากิจกรรมและคุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ เพื่อลดพฤติกรรมการใช้รถส่วนตัวที่เพิ่มมากขึ้น และลดการใช้พลังงานที่สิ้นเปลืองซึ่งเป็นอีกแนวทางหนึ่งซึ่งช่วยลดการใช้พลังงาน

คำสำคัญ: รูปแบบเชิงสัมพันธ์

Abstract

The current study was related to open space in the mass transit system that proposed as a turning point for roaming in Bangkok and its vicinities. This study aimed to examine the interconnection network, public transport network. The findings were beneficial to apply for developing a guideline using for planning the transition area in the future that related to user's behavior. The conceptual framework that used to study the morphological layout, and open space in mass transit system were:

1) Characteristics of the style of space was the factor that determined size and other elements of the city as well as the nature of its used. It was described as the area that was not used or as the area that could be accessed and managed by governments. There were differences among the area regarding types of terrain including access to buildings and factors in each area.

2) The structure of the mass transit system and interconnecting point of transportation was a determinant of the different types of applications that affected user behavior. Moreover, the mentioned two determinates also determined user's activity, role of the district, main role of the area and used a guidance to organize the transit system and the identity of the district.

According to the investigation and analysis in this study, it focused on the utilization of the area by local users and characteristics of the physical aspect of the area. The point of consideration was about activities within the interchange of transportation system, aiming at increasing the most effective utilization of the area. The proper design of transportation system with the development of local users' quality of life aimed to reduce personal car use behavior and may help to save the energy in the future.

Keywords: morphological study

1. บทนำ

ปัจจุบันการขนส่งมวลชนสาธารณะมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่งทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะการลดค่าครองชีพของประชาชน นอกจากนี้การมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย สะดวก และมีราคาที่เหมาะสม ยังมีส่วนช่วยในการตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่ประเทศไทยกำลังเข้าสู่สมาคมอาเซียนอีกด้วย ซึ่งก็จะส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยเติบโตมากขึ้น โดยการขนส่งมวลชนของประเทศไทยนั้นมีหลากหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แต่ในปัจจุบันการขนส่งมวลชนทางบกนับเป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมมากที่สุด (bts.co.th) ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐก็ได้พยายามพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดยนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในการบริหารระบบขนส่งมวลชนทางบก ดังเช่นประเทศสิงคโปร์ที่นับเป็นประเทศต้นแบบในภูมิภาคเอเชีย ที่มีการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพนอกจากนี้ ประเทศที่มีศักยภาพหรือความได้เปรียบในการแข่งขันส่วนหนึ่งนั้น เป็นผลมาจากการที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่ดี ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และแรงงานที่มีคุณภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทย นับว่ามีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของ

ประเทศอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้กระจายไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งการตั้งโรงงานยังภูมิภาคต่าง ๆ จะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและเกิดการจ้างงาน ทำให้ประชาชนมีรายได้และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งมวลชนมีผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงอัตราการจ้างงานการลดค่าครองชีพ และระดับการศึกษาของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ เวลาที่ใช้ในการเดินทางในปัจจุบันได้ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากระบบการขนส่งที่มีการพัฒนาขึ้นนั่นเอง ทั้งนี้การขนส่งมวลชนของประเทศไทยมีการพัฒนาขึ้นจากในอดีต แต่ก็ยังคงมีปัญหาการจราจรติดขัด ระยะเวลาในการเดินทาง รวมถึงเส้นทางในการเดินทางที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ดังเห็นได้จากพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเชื่อมต่อของทางบก ทางน้ำและทางลอยฟ้าที่ยังขาดการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบระเบียบ ขาดความสะดวกสบายในการใช้งานซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกที่จะใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งมวลชนที่ขาดการวางแผน (ดังนั้นการวิจัยนี้มีเป้าหมายหลักคือ การศึกษาหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ของระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2. วัตถุประสงค์

1. ศึกษาลักษณะของพื้นที่และการใช้งานประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดต่อหรือจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ
2. ศึกษาลักษณะทางกายภาพ กำหนดทิศทางการจัดระเบียบ การสร้างอัตลักษณ์การจัดกลุ่มการใช้ประโยชน์ใช้สอยให้พื้นที่เอื้อประโยชน์ต่อการใช้งาน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและศักยภาพโดยรอบพื้นที่
3. ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบพื้นที่ต่อความเหมาะสมต่อความเป็นไปได้ในการกำหนดเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

3. วิธีดำเนินการวิจัย

ในการดำเนินโครงการเป็นลักษณะของกระบวนการวางแผนที่เก็บข้อมูลจากการลงพื้นที่สังเกตและมาทำการวิเคราะห์ การปฏิบัติการหาข้อมูลภาคสนาม เพื่อการจัดแผนงาน และการนำไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติ โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (ดังแสดงในรูปที่ 1)

3.1 การเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพ

สภาพที่จัดการหาพื้นที่โล่งว่างที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและความสำคัญของพื้นที่ในแต่ละบริบทและทางด้านเศรษฐกิจสังคม กลุ่มประชาชน โดยข้อมูลทางเศรษฐกิจสังคมในพื้นที่โครงการจะเก็บโดยใช้แบบสอบถามการสัมภาษณ์และหลักจินตภาพเมือง โดยอาศัยทางด้านทฤษฎีภูมิเป็นหลักเสริมข้อมูลภาคสนามเป็นบางส่วน สำหรับการเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพจะเป็นการศึกษาสำรวจเป็นหลัก

3.2 การวิเคราะห์และการสังเคราะห์ข้อมูล ทางด้านเศรษฐกิจสังคมและทางด้านกายภาพ ประกอบด้วย

3.2.1 การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจเพื่อศึกษาแนวโน้มบทบาททางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการ โดยจะดูภาพรวมความสำคัญในระดับเมือง คือ แนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่มีบทบาทต่อพื้นที่ที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน

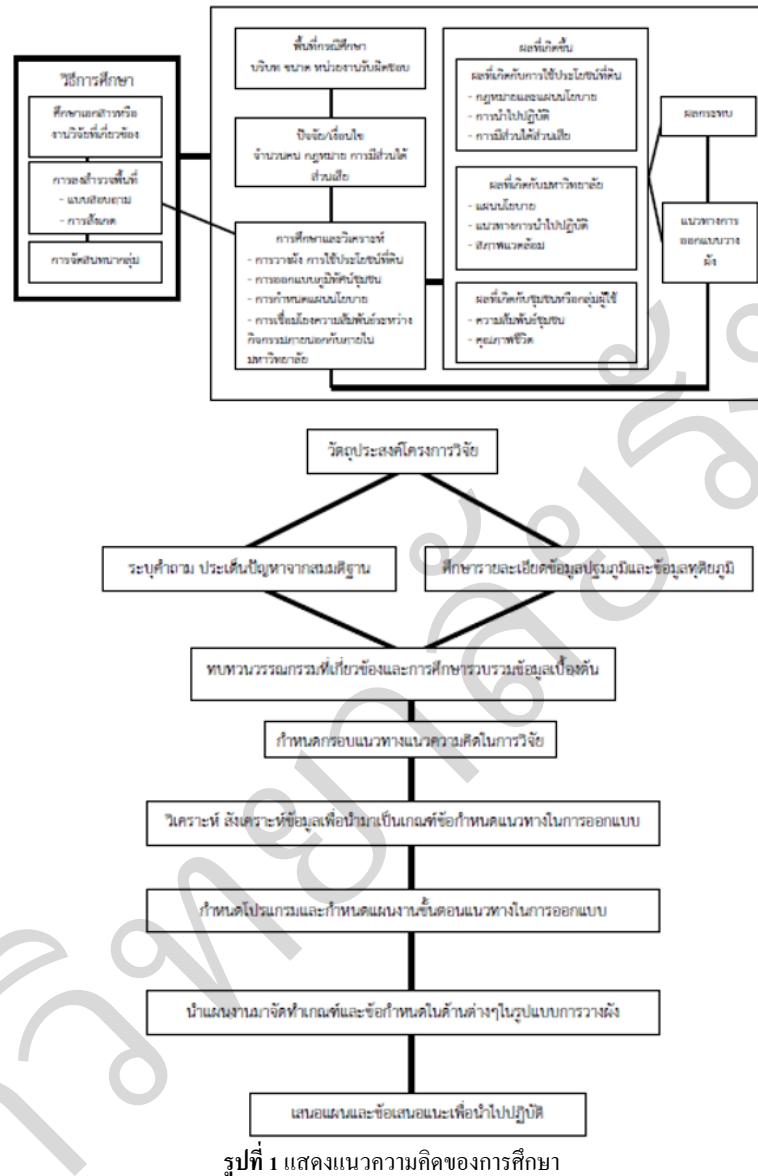
3.2.2 การวิเคราะห์ทางด้านสังคม กลุ่มประชากรผู้ใช้เส้นทางการสัญจร รวมไปถึงการนำไปใช้เพื่อการนำแผนไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ด้วย

3.2.3 การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพโดยอาศัยแผนที่ รูปถ่าย การรังวัด รวมทั้งทฤษฎีการออกแบบผังเมืองกับระบบขนส่งมวลชนให้สามารถเปรียบเทียบลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคาร ความหนาแน่นฯ ตลอดจนสามารถศึกษาถึงลักษณะความเหมาะสมของการวางผัง พื้นที่สาธารณะที่เหมาะสม นอกจากนี้การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพนี้จะนำไปใช้ในการควบคุมกำกับดูแลมาตรการทางด้านกายภาพต่อไปในอนาคต

3.3 สร้างแผนนโยบายแนวทางในการพัฒนา โดยในขั้นตอนนี้ เพื่อที่จะสามารถกำหนดกรอบแนวความคิดในการออกแบบพัฒนา ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในการเชื่อมโยงเส้นทางการสัญจร ระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ให้มีความต่อเนื่อง เส้นทางการสัญจร

3.4 การเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพ ตำแหน่งจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในพื้นที่ต่าง ๆ ศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและหาพื้นที่โล่งว่างที่มีศักยภาพและสามารถนำมาพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจสังคมใช้ข้อมูลทุกข้อมูมิเป็นหลัก สำหรับการเก็บข้อมูลจะเป็นการลงสำรวจพื้นที่เป็นหลัก

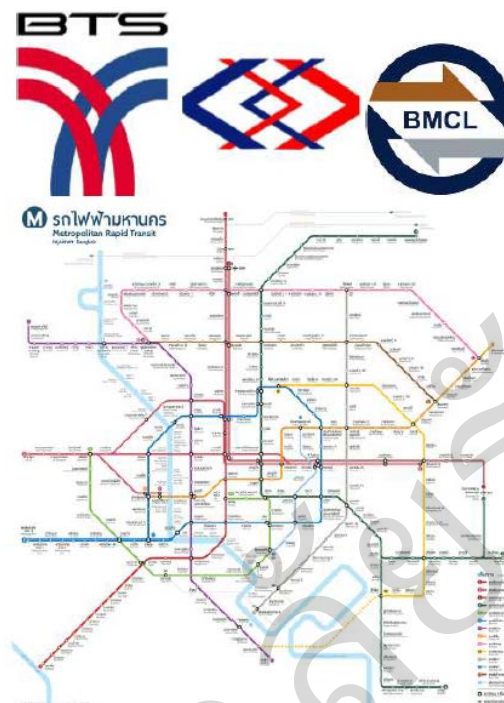
3.5 กำหนดเกณฑ์สำหรับการพัฒนาพื้นที่โล่งว่างให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีความเหมาะสมกับลักษณะพื้นฐานของพื้นที่



รูปที่ ๑ แสดงแนวความคิดของการศึกษา

4. ผลการวิจัย

จากการสำรวจ และวิเคราะห์การศึกษาเรื่องรูปแบบเชิงสัมพันธ์พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนนั้นเน้นวิเคราะห์การใช้งานของผู้ใช้งานในพื้นที่ พร้อมทั้งรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ โดยคำนึงถึงกิจกรรมที่ตอบรับกับพื้นที่ในบริเวณจุดเปลี่ยนระบบสัญจรนั้น ๆ เพื่อให้พื้นที่นั้นเกิดการใช้พื้นที่ที่มีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด โดยออกแบบควบคู่กับการพัฒนากิจกรรมและคุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ เพื่อลดพฤติกรรมการใช้รถส่วนตัวที่เพิ่มมากขึ้น และลดการใช้พลังงานที่สิ้นเปลืองซึ่งเป็นอีกแนวทางหนึ่งซึ่งช่วยลดการใช้พลังงาน โดยการศึกษาพื้นที่นั้นจะทำการศึกษาโดยรอบระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญคือ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และศึกษาพื้นที่ส่วนต่อขยายในบางส่วน (ดังแสดงในรูปที่ 2)



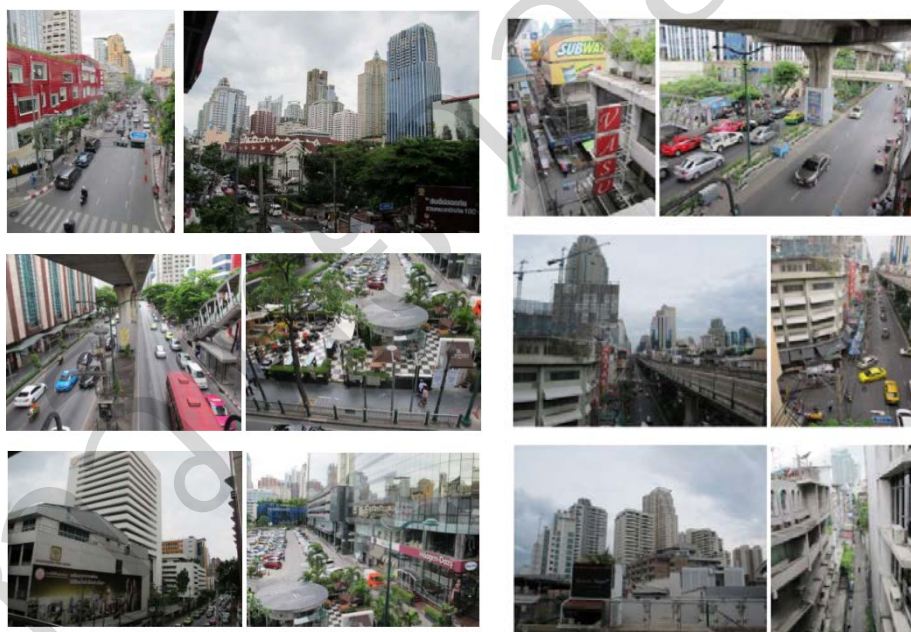
รูปที่ 2 ระบบขนส่งมวลชน

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2560: ออนไลน์)

หลักเกณฑ์การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจะต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของภาครัฐ จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการกระจุดตัวของ การเดินทางในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการพัฒนาเป็นเมืองสูง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการวาง แผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมตลอด จนเพื่อให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นการพัฒนาทางกายภาพพื้นที่รอบสถานีจึงจำเป็นต้องทำ ความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่และผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อร่วมกันพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต้องกันซึ่ง จะผลดีต่อการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมือง ดังนี้

- 1) จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมี ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้าทั้ง BTS รถฟ. และ รถม. มาพัฒนาระบบการบริการให้ดีขึ้นได้
- 2) บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเหมาะสมที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความต่อเนื่องและกระชับ (Compact Building) ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการพัฒนา ทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อกันและเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน
- 3) การเพิ่มขึ้นของแหล่งงานในพื้นที่เนื่องจากมีประชากรเพิ่มขึ้นและประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างหนาแน่น จะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวล ซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรมส่งเสริมต่อยกระดับเศรษฐกิจในพื้นที่

4) การส่งเสริมระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยทั้งสภาพที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่ง เช่น มลพิษที่เกิดบริเวณรอบถนน รถไฟหรือสภาพของเมืองถึงแม้ว่าปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้า มหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระบบการขนส่งหลักขนานไปกับถนนสายหลัก และมีการเชื่อมต่อกับอาคาร ขนาดใหญ่ โดยใช้ทางเท้ายกระดับ (Skywalk) แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งอื่น ๆ ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน เส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย และทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐาน เป็นต้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่อง ยนต์ (Non Motorize Transport) และปรับปรุง การเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่ง อย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมการจำแนกการใช้ ที่ดินคือการแยกแยะความแตกต่างระหว่างการใช้ที่ดิน พื้นที่หน่วยองค์ประกอบทางภูมิศาสตร์ นี้หน่วยทางภูมิศาสตร์ ของพื้นที่คือการรวมกันของหน่วยงานการใช้ การใช้ที่ดินการจัดหมวดหมู่สำหรับความสำเร็จของการสำรวจทรัพยากร ที่ดินหรือการจัดการที่ดินแบบครบ (ดังแสดงในรูปที่ 3)



รูปที่ 3 แสดงพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน



ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (2558: ออนไลน์)

5. การอภิปรายผล

หลักเกณฑ์สรุปการจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจะต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของภาครัฐ จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อ ประกอบกับการกระจุดตัวของการเดินทางระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครซึ่งมีการพัฒนาเป็นเมืองสูง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมตลอดจนเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นการพัฒนาทางกายภาพพื้นที่รอบสถานีจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่และผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อร่วมกันพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต้องกันซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมือง ดังนี้ (ดังแสดงในรูปที่ 4)

1) บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเหมาะสมที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความต่อเนื่องและกระชับ (Compact Building) ซึ่งจะเกิดความคุ้มค่าในการพัฒนาทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อกันและเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน

2) การเพิ่มขึ้นของแหล่งงานในพื้นที่เนื่องจากมีประชากรเพิ่มขึ้นและประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างหนาแน่น จะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวล ซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรมส่งเสริมต่อระดับเศรษฐกิจในพื้นที่

3) การส่งเสริมระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยทั้งสภาพที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่ง เช่น มลพิษที่เกิดบริเวณรอบถนน รถไฟหรือสภาพของเมืองถึงแม้ว่าปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระบบการขนส่งหลักขนานไปกับถนนสายหลัก และมีการเชื่อมต่อกับอาคารขนาดใหญ่โดยใช้ทางเท้ายกระดับ (Skywalk) แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งอื่น ๆ ที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน เส้นทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย และทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐาน เป็นต้น หลักเกณฑ์การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ก็คือ ดูจากลักษณะโครงสร้างพื้นฐานบริบทเดิม การวิเคราะห์พื้นที่เชิงสัญญาณ โดยให้กระทำการเปลี่ยนแปลงในการรับรู้พื้นที่ของประชาชนให้น้อยที่สุด โดยการจัดทำการศึกษาแบบเชิงสัญญาณพื้นที่โล่งว่างในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้ยึดถือกรอบแนวคิดในการจัดการ ดังนี้

1) ลักษณะรูปแบบของลักษณะพื้นที่ เป็นปัจจัยกำหนดขนาดและองค์ประกอบอื่น ๆ ของเมืองรวมทั้งลักษณะของการใช้งานที่เหมาะสมด้วย คือเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานหรือเป็นพื้นที่ที่รัฐสามารถเข้าไปดูแลจัดการได้ ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในที่ตั้งตามลักษณะภูมิประเทศ ได้แก่ การเข้าถึง อาคารและเหตุปัจจัยในแต่ละพื้นที่นั้น ๆ

2) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชน จุดเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นปัจจัยกำหนดรูปแบบของการทำงานที่แตกต่างกันที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งาน และกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้

3) บทบาทหน้าที่ของย่าน หมายถึงบทบาทหลักของเขตพื้นที่นั้น ๆ เป็นการกำหนดทิศทางการจัดระเบียบสร้างอัตลักษณ์หน้าที่ของย่าน ได้แก่ เขตศูนย์กลางการปกครอง เขตศูนย์กลางการศึกษา เขตศูนย์กลางการค้า เขตศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมเมืองและเขตพื้นที่เกษตรกรรม เป็นต้น

ตารางที่ 1 การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามลักษณะการวิเคราะห์ย่านพื้นที่

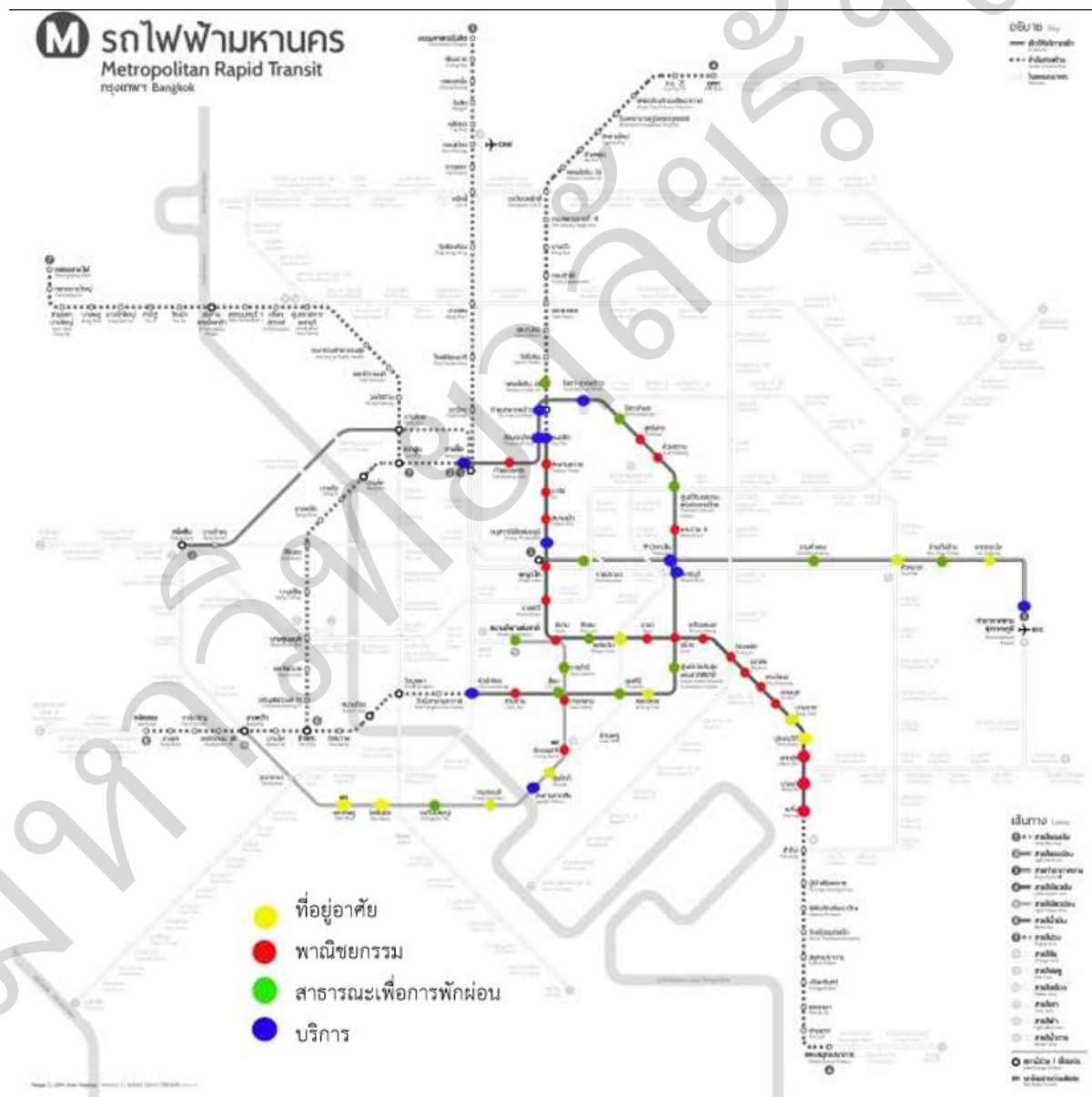
ลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยน ถ่ายการสัญจร	ประเภท	คำอธิบาย	สถานี
เพื่อการอยู่อาศัย	ชุมชนพาณิชย์ ชุมชนดั้งเดิม ชุมชนหอพัก ชุมชนดั้งเดิม เกาะชุมชน ชุมชนพาณิชย์ เกาะชุมชน	พื้นที่ในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่ชานเมืองที่มีย่านพักอาศัยอยู่โดยรอบ ลักษณะอาคารเป็นอาคารพาณิชย์ บ้านแถว ตึกแถว บ้านเดี่ยว บ้านแฝด เป็นส่วนใหญ่หอพัก อาคารชุด ความสูงไม่ควรมากเกิน 5 ชั้น	เพลินจิต บางจาก สุรศักดิ์ ธนบุรี คลองเตย หัวหมาก ลาดกระบัง
ศักยภาพ		สร้างเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยได้ บางพื้นที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีอยู่ ออกกฎหมายหรือข้อกำหนดที่เอื้อต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย	
ปัญหา		การเข้าถึงพื้นที่ต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรก ความหลากหลายของประชากร	
เพื่อการนันทนาการและ การพักผ่อนหย่อนใจ	จุดรวมกิจกรรม นันทนาการ จุดรวมกิจกรรม จุดรวมกิจกรรม พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียว จุดรวมกิจกรรม จุดรวมกิจกรรม พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียว พื้นที่สีเขียว	แนวคิดในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของชุมชนเมืองโดยตรง เพื่อให้ชุมชนชนมีสภาพแวดล้อมที่ดี มีอากาศบริสุทธิ์ มีที่พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย และคุณภาพชีวิตที่ดี ที่ดินประเภทนี้ประกอบไปด้วย ที่โล่งสีเขียว สวนสาธารณะ สนาม สนามกีฬา สวนป่า แนวที่โล่งสีเขียวริมน้ำ ลำคลองเขียวริมถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นการดึงความเป็นธรรมชาติและอากาศดีเข้าสู่ใจกลางเมืองและเขตที่อยู่อาศัยของเมือง มีหลักเกณฑ์ในการกำหนดแนวที่โล่งริมน้ำ ได้แก่ ที่สาธารณะ หรือที่ดินเอกชน ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม ให้เป็นระเบียบสวยงาม เสริมสร้างบรรยากาศร่มรื่นให้ชุมชนเมือง เป็นแนวที่โล่งที่สะดวกแก่การพัฒนา เป็นแนวทางเดินเชื่อม โยง คัดต่อซึ่งกันและกัน ในชุมชนส่งเสริมการสร้างโครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง/พื้นที่สีเขียว ของเมืองตามแนวคิดโครงข่ายพื้นที่สีเขียว โดยออกแบบร่วมกับการสัญจรรูปแบบต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์ในการทำกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ นันทนาการ หรือทำกิจกรรมอื่น ๆ ในพื้นที่สาธารณะได้อย่างเต็มที่ ช่วยสร้างควมมีชีวิตชีวาให้กับเมือง และส่งเสริมให้คนเมืองมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับสิ่งแวดล้อมธรรมชาติมากขึ้น ช่วยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี	ชิดลม สนามกีฬาแห่งชาติ ราชดำริ วงเวียนใหญ่ พหลโยธิน รัชดาภิเษก ศูนย์วัฒนธรรมฯ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ลุมพินี สีลม ราชปรารภ รามคำแหง ทับช้าง
ศักยภาพ		สร้างสภาพแวดล้อม รักษาพื้นที่โล่ง พื้นที่การเกษตร ธรรมชาติที่งดงามพื้นที่อนุรักษ์ประวัติศาสตร์ และพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม บริหารจัดการทางกายภาพ เพื่อให้เกิดทางเดินเชื่อมต่อกันระหว่างบ้านและแหล่งงาน	

ตารางที่ 1 การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามลักษณะการวิเคราะห์ย่านพื้นที่ (ต่อ)

ลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยน ถ่ายการสัญจร	ประเภท	คำอธิบาย	สถานี
เพื่อการพาณิชย์กรรม	ตลาดชุมชน ย่านการค้า ย่านการค้า ย่านการค้า ศูนย์การค้า ศูนย์การค้า ศูนย์การค้า ศูนย์การค้า ย่านการค้า สถานบันเทิง ศูนย์การค้า ตลาดชุมชน ย่านการค้า ย่านการค้า ย่านการค้า ย่านการค้า สถานบันเทิง สถานบันเทิง สถานบันเทิง ย่านการค้า ตลาดชุมชน ย่านการค้า	พื้นที่ร้านค้าต่าง ๆ รวมถึงการบริการต่าง ๆ ด้วย การใช้ที่ดินประเภทนี้มักตั้งอยู่ย่านใจกลางเมือง มีการเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้า เนื่องจากมีการได้ประโยชน์ร่วมกันของกิจกรรมจากการรวมกลุ่มกัน และมักมีที่ตั้งกระจายตัวไปตามแนวถนนสายสำคัญ หรือเป็นกลุ่มร้านค้าเล็ก ๆ ที่ปะปนอยู่กับย่านที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินประเภทนี้จัดเป็นลักษณะเด่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้น โดยเฉพาะแล้วประมาณร้อยละ 2-5 ของพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นการใช้ที่ดินประเภทนี้ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมี 2 ประเภทหลัก ได้แก่ ย่านพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก กระจายตัวอยู่ทั่วไป ได้แก่ ร้านค้า เบ็ดเตล็ด ตลาดสด เป็นศูนย์กลางระดับชุมชน และย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central Business District) มักมีบริเวณกว้างขวางและมีความหนาแน่นมาก เป็นศูนย์รวมของการค้าปลีก อาคารสำนักงาน ซึ่งอาจเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่อยู่ศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณพื้นที่ชานเมืองก็ได้ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้อยู่บนหลักการที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุดมีระบบโครงข่ายถนน และบริการพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน สามารถเชื่อมโยงติดต่อกับบริเวณอื่น ๆ ได้ดี	สะพานควาย อารีย์ สนามเป้า ราชเทวี สยาม นانا อโศก พร้อมพงษ์ ทองหล่อ เอกมัย พระโขนง อ่อนนุช สาลาดง ช่องนนทรี กำแพงเพชร สุทธิสาร ห้วยขวาง พระราม 9 สุขุมวิท สามย่าน พญาไท
ศักยภาพ		เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองและชุมชน เป็นพื้นที่พักผ่อน รวมกิจกรรมพิจารณาการเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์ที่มีอยู่โดยรอบสถานี	
ปัญหา		สร้างปัญหาเรื่องจุดรวมการสัญจร อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรได้	
เพื่อการบริการสาธารณะ	จุดเปลี่ยนถ่าย การสัญจร	ศูนย์กลางในการพบปะของคนในชุมชนระบบการคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโดยบูรณาการร่วมกับแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของเมืองทั้งระบบราง ระบบเรือโดยสารในแม่น้ำและคลอง เป็นต้น เพื่อสร้างโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์ และมีประสิทธิภาพ ในการเชื่อมโยงศูนย์กลางการตั้งถิ่นฐานในเมืองกับชุมชนในระดับต่าง ๆ ที่สะดวกรวดเร็ว สามารถวางแผนการเดินทางได้แน่นอน ซึ่งย่อมจะส่งเสริมให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางมากขึ้น	หมอชิต อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สะพานตากสิน บางซื่อ สวนจตุจักร ลาดพร้าว เพชรบุรี หัวลำโพง มักกะสัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 1 การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามลักษณะการวิเคราะห์ย่านพื้นที่ (ต่อ)

ลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	ประเภท	คำอธิบาย	สถานี
ศักยภาพ		วางแผนเพื่อเชื่อมต่อกับระบบการเดินทางประเภทอื่น ๆ เช่น รถสองแถว และรถตุ่มวลชน เน้นการเดินทางเชื่อมต่อทั้งทางบก น้ำ และทางราง	
ปัญหา			



รูปที่ 5 การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
ที่มา: บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (2542: ออนไลน์)

6. บทสรุป

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในปัจจุบันเป็นลักษณะการวางแผนระบบขนส่งมวลชน ที่ขาดมิติด้านผังเมืองซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาเมืองซึ่งแบ่งการพิจารณาออกเป็นประเด็นดังต่อไปนี้ (ดังแสดงในรูปที่ 5)

6.1 จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น และมีปริมาณของผู้ใช้บริการมีลักษณะเสถียร ทำให้ผู้ประกอบการรถไฟฟ้ามีผลประกอบการดีสามารถนำผลกำไรที่ได้มาพัฒนาระบบ การบริการให้ดีขึ้น

6.2 บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาที่อยู่อาศัยหลายระดับ ราคา (Affordable Housing) และประชาชนทุกระดับรายได้มีโอกาสในการซื้อหาและเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นกลุ่มอาคารสูงมีความต่อเนื่องและกะชับ (Compact Building) ลดจำนวนอาคารสูงที่ตั้งอย่างกระจัดกระจายซึ่งจะเกิดความคึกคักในการพัฒนาทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อกันและเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชน

6.3 ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประเภทงานในพื้นที่เนื่องจากมีจำนวนประชาชนเพิ่มขึ้นและประชาชนอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างแน่นหนาจะเกิดการเคลื่อนย้ายแบบมวลซึ่งจะส่งเสริมให้พื้นที่มีชีวิตชีวา สนับสนุนให้เกิด ธุรกิจการผลิตและการบริการใหม่ๆที่ตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัย ปริมาณของประเภทงานที่เพิ่มขึ้น จะทำให้พื้นที่รอบสถานีกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรม (Market Places) ส่งผลให้เศรษฐกิจในระดับพื้นที่เติบโต

6.4 ในการพัฒนาระบบการบริการชุมชนทั้งของรัฐบาลและเอกชน โดยเฉพาะภาครัฐมี ความจำเป็นในการลงทุนก่อสร้างสถานที่สาธารณะและหน่วยบริการชุมชน เช่น ศูนย์บริการสาธารณสุข โรงเรียนอนุบาลและสนามกีฬาชุมชน เป็นต้น เพื่อให้บริการแก่ผู้พักอาศัย

6.5 การพัฒนาโครงการทำให้ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องของกับอุตสาหกรรมก่อสร้างและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ รวมทั้งก่อให้เกิดเงินหมุนเวียนการจ้างงานทุกระดับของประเทศ

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ที่ได้สนับสนุนงบประมาณ ในปี 2557 ในการค้นคว้าศึกษาในครั้งนี้และขอขอบคุณคณะกรรมการศาสตร์ที่อำนวยความสะดวกในการทำงานวิจัยจนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

8. เอกสารอ้างอิง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล.[ออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://www.mrta.co.th/th/> (แผนผังพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณสถานีคลองเตย) [23 เมษายน 2558].

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). ระบบโครงสร้างทางวิ่งและสถานี. [ออนไลน์]. 2542. แหล่งที่มา http://www.bts.co.th/customer/th/02-route-current_new.aspx (การจำแนกลักษณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร) [5 ธันวาคม 2555].

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. สายรถประจำทาง. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://www.bmta.co.th> (ระบบขนส่งมวลชน) [7 มกราคม 2560].