

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งมวลชนสาธารณะมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่งทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะการลดค่าครองชีพของประชาชน นอกจากนี้การมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย สะดวก และมีราคาที่เหมาะสม ยังมีส่วนช่วยในการตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่ประเทศไทยกำลังเข้าสู่สมาคมอาเซียนอีกด้วย ซึ่งก็จะส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยเติบโตมากขึ้นโดยการขนส่งมวลชนของประเทศไทยนั้นมีหลากหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แต่ในปัจจุบันการขนส่งมวลชนทางบกนับเป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐก็ได้พยายามพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดยนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารระบบขนส่งมวลชนทางบก ดังเช่นประเทศสิงคโปร์ที่นับเป็นประเทศต้นแบบในภูมิภาคเอเชีย ที่มีการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพนอกจากนี้ ประเทศที่มีศักยภาพหรือความได้เปรียบในการแข่งขันส่วนหนึ่งนั้น เป็นผลมาจากการที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่ดี ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และแรงงานที่มีคุณภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทย นับว่ามีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้กระจายไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ซึ่งการตั้งโรงงานยังภูมิภาคต่างๆ จะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและเกิดการจ้างงานทำให้ประชาชนมีรายได้และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จากการพัฒนาศักยภาพของระบบขนส่งสาธารณะของเมือง เพื่อตอบสนองการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกในการตอบรับการเดินทางของเมือง แต่โครงการรถไฟฟ้าในประเทศไทยนั้นดำเนินการหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการขาดกันของความต่อเนื่อง ขาดรูปแบบและความสัมพันธ์ที่เป็นระบบเดียว อีกทั้งโครงสร้างรูปแบบของสถานียังส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพ กิจกรรม และทัศนียภาพของพื้นที่ วัตถุประสงค์ในการวิจัยฉบับนี้เพื่อออกแบบพื้นที่สาธารณะรอบจุดร่วมระบบขนส่งมวลชนให้ช่วยส่งเสริมคุณค่าและเอกลักษณ์ของพื้นที่ การกำหนดทิศทางในการออกแบบพื้นที่ จากการศึกษาสามารถวิเคราะห์และสร้างแนวทางการออกแบบเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับเอกลักษณ์และยังสามารถสร้างคุณค่าที่ขาด ให้เกิดการตอบรับกับพื้นที่ที่เป็นจุดร่วมระบบขนส่งมวลชน สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ที่สัญจรได้

ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งมวลชนมีผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงอัตราการจ้างงานการลดค่าครองชีพ และระดับการศึกษาของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ เวลาที่ใช้ในการเดินทางในปัจจุบันได้ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากระบบการขนส่งที่มีการพัฒนาขึ้นนั่นเอง ทั้งนี้การขนส่งมวลชนของประเทศไทยมีการพัฒนาขึ้นจากในอดีต แต่ก็ยังคงมีปัญหาการจราจรติดขัด ระยะเวลาในการเดินทาง รวมถึงเส้นทางในการเดินทางที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ดังเห็นได้จากพื้นที่ที่เป็นจุด

เปลี่ยนถ่ายการเชื่อมโยงการสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำและทางลอยฟ้าที่ยังขาดการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบระเบียบ ขาดความสะดวกสบายในการใช้งานซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกที่จะใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งมวลชนที่ขาดการวางแผน ดังนั้นการวิจัยนี้ มีเป้าหมายหลักคือ การศึกษาหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ของระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางมีผู้เข้ามาใช้งานเป็นจำนวนมาก และจากประสบการณ์การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าพบว่ามีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบของสถานีที่ขาดการวางแผนและการควบคุมให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างเป็นระเบียบเหมาะสม และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเล็งเห็นว่าควรมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบเพื่อรองรับการเกิดของสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต และเชื่อมต่อเข้ากับย่านกิจกรรมของพื้นที่บริเวณรอบ ให้เกิดการใช้งานพื้นที่อย่างเหมาะสมต่อไปซึ่งข้อกำหนดขอบเขตของการศึกษาวิจัยมีดังนี้

1) ศึกษาลักษณะของพื้นที่และการใช้งานประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดต่อหรือจุดเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดินรถไฟ รถขนส่งสาธารณะ และเรือโดยสาร หาแผนนโยบาย นำไปสร้างเกณฑ์มาตรฐานหาแนวทางการออกแบบพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณโดยรอบระบบขนส่งมวลชนให้มีคุณภาพที่ดีเหมาะสมกับการใช้งานและศักยภาพของสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่

2) ศึกษาลักษณะทางกายภาพ กำหนดทิศทางการจัดระเบียบ การสร้างอัตลักษณ์การจัดกลุ่มการใช้ประโยชน์ใช้สอยให้พื้นที่เอื้อประโยชน์ต่อการใช้งาน

3) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบพื้นที่ต่อความเหมาะสมต่อความเป็นไปได้ของแนวทางการกำหนดเกณฑ์แนวทางการออกแบบการพัฒนาในอนาคต

4) งานวิจัยนี้เป็นโครงการวิจัยต่อยอดการศึกษาจากโครงการ "การศึกษารูปแบบเชิงสัมพันธ์พื้นที่โล่งว่างในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อเสนอเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล" โดยงานวิจัยนี้เป็นลักษณะงานที่เน้นถึงเรื่องงานออกแบบในรายละเอียดเป็นหลักภายหลังจากได้ข้อมูลในการจำแนกพื้นที่แล้ว

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อหาแผนนโยบาย นำไปสร้างเกณฑ์มาตรฐานหาแนวทางการออกแบบพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณโดยรอบระบบขนส่งมวลชนให้มีคุณภาพที่ดีเหมาะสมกับการใช้งานและศักยภาพของสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่

1.2.2 เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพเพื่อให้ได้ผังพัฒนาพื้นที่และย่านบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเชื่อมต่อกิจกรรม การเดินทาง และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้สอดคล้องกับการพัฒนา

เส้นทางรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้น ให้เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและให้คุ้มค่ากับศักยภาพของพื้นที่ในอนาคต

1.2.3 กำหนดทิศทางการจัดระเบียบ การสร้างอัตลักษณ์การจัดกลุ่มการใช้ประโยชน์ใช้สอยให้พื้นที่เอื้อประโยชน์ต่อการใช้งาน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและศักยภาพของสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่

1.2.4 ศึกษาข้อมูลพฤติกรรมและกิจกรรมของผู้ใช้ประชาชนทุกกลุ่ม ให้เพื่อหาแนวทางการในการออกแบบพื้นที่การใช้งานระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของประชาชน โดยการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน นักศึกษาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตการวิจัย

จุดมุ่งหมายของงานวิจัยนี้เพื่อเข้าใจถึงลักษณะทางกายภาพและสภาพปัญหาของพื้นที่สาธารณะที่เป็นจุดร่วมระบบขนส่งมวลชนเพื่อนำไปทำการหาแนวทางการออกแบบที่เหมาะสมต่อพื้นที่นั้นๆ โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ต่อพฤติกรรมในการเดินทาง โดยในการศึกษาวิจัยนี้ได้ใช้แนวคิด และทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้องในเรื่อง พื้นที่โล่ง, พื้นที่สาธารณะ, การศึกษาพฤติกรรมและความต้องการที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่, การเดินทางสัญจร ตลอดจนความสัมพันธ์ของระบบการสัญจรที่ส่งผลต่อพื้นที่, การรับรู้สภาพแวดล้อม, ทฤษฎีการรับรู้ทางทัศนภาพ, แนวความคิดโดยทั่วไปทางด้านสุนทรียภาพเมืองโดยยึดถือกรอบแนวคิดซึ่งมีปัจจัย ดังนี้

1) ลักษณะรูปแบบของลักษณะพื้นที่ เป็นปัจจัยกำหนดขนาดและองค์ประกอบอื่นๆ ของเมือง รวมทั้งลักษณะของการใช้งานที่เหมาะสมด้วย คือเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานหรือเป็นพื้นที่ที่รัฐสามารถเข้าไปดูแลจัดการได้ ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในที่ตั้งตามลักษณะภูมิประเทศ ได้แก่ การเข้าถึง อาคาร และเหตุปัจจัยในแต่ละพื้นที่นั้นๆ

2) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชน จุดเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นปัจจัยกำหนดรูปแบบของการใช้งานที่แตกต่างกันที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งาน และกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้

3) บทบาทหน้าที่ของย่าน หมายถึงบทบาทหลักของเขตพื้นที่นั้นๆ เป็นการกำหนดทิศทางการจัดระเบียบ สร้างอัตลักษณ์หน้าที่ของย่าน ได้แก่ เขตศูนย์กลางการปกครอง เขตศูนย์กลางการศึกษา เขตศูนย์กลางการค้า เขตศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมเมืองและเขตพื้นที่เกษตรกรรม เป็นต้น

พื้นที่ศึกษา คือ เส้นทางระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่จะเกิดขึ้นทั้งหมดในอนาคตในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษบีอาร์ที รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ รถไฟฟ้าใต้ดิน เรือด่วนประจำทาง



รูปที่ 1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : Bangkok Mass Transit System Public Company Limited: BTS

1.4 ทฤษฎี สมมุติฐานและกรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย

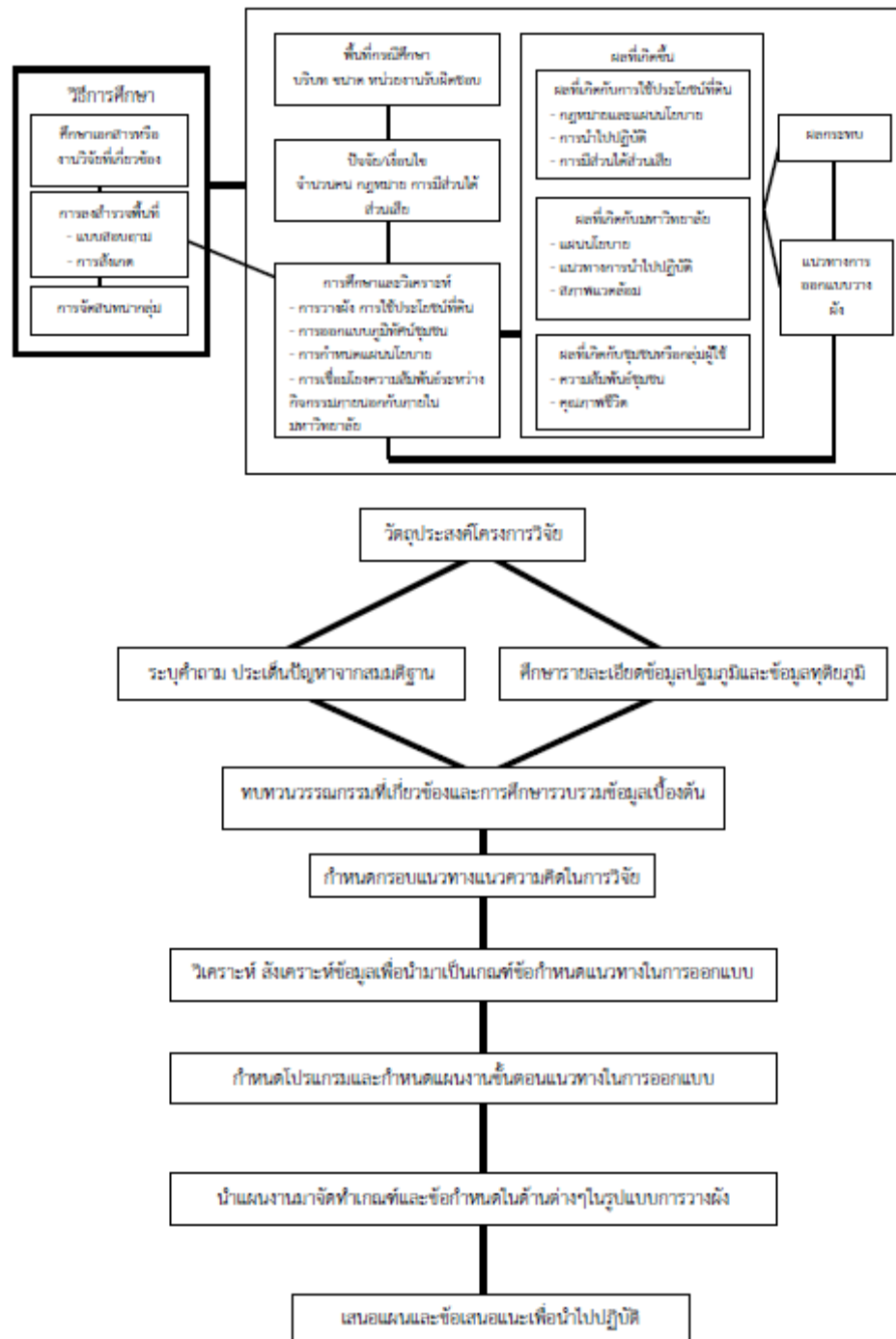
การจัดทำการศึกษารูปแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร มีกรอบแนวคิดซึ่งมีปัจจัย ดังนี้

1) ลักษณะรูปแบบของลักษณะพื้นที่ เป็นปัจจัยกำหนดขนาดและองค์ประกอบอื่นๆ ของเมือง รวมทั้งลักษณะของการใช้งานที่เหมาะสมด้วย คือเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการใช้งานหรือเป็นพื้นที่ที่รัฐสามารถเข้าไปดูแลจัดการได้ ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในที่ตั้งตามลักษณะภูมิประเทศ ได้แก่ การเข้าถึง อาคาร และเหตุปัจจัยในแต่ละพื้นที่นั้นๆ

2) โครงสร้างของระบบขนส่งมวลชน จุดเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นปัจจัยกำหนดรูปแบบของการใช้งานที่แตกต่างกันที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้งาน และกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้

3) บทบาทหน้าที่ของย่าน หมายถึงบทบาทหลักของเขตพื้นที่นั้นๆ เป็นการกำหนดทิศทางการจัดระเบียบ สร้างอัตลักษณ์หน้าที่ของย่าน ได้แก่ เขตศูนย์กลางการปกครอง เขตศูนย์กลางการศึกษา เขตศูนย์กลางการค้า เขตศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เขตศูนย์กลางพาณิชยกรรมเมืองและเขตพื้นที่เกษตรกรรม เป็นต้น

1.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา



1.6 วิธีการดำเนินการวิจัย

1.6.1 การเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพ สภาพที่ตั้งการหาพื้นที่โล่งว่างที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและความสำคัญของพื้นที่ในแต่ละบริบทและทางด้านเศรษฐกิจสังคม กลุ่มประชาชน โดยข้อมูลทางเศรษฐกิจสังคมในพื้นที่โครงการจะเก็บโดยใช้แบบสอบถามการสัมภาษณ์และหลักจินตภาพเมือง โดยอาศัยทางด้านทุติยภูมิเป็นหลักเสริมข้อมูลภาคสนามเป็นบางส่วน สำหรับการเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพจะเป็นการศึกษาสำรวจเป็นหลัก ในขั้นตอนเก็บข้อมูลนี้

1.6.2 การวิเคราะห์และการสังเคราะห์ข้อมูล ทางด้านเศรษฐกิจสังคมและทางด้านกายภาพ ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจเพื่อศึกษาแนวโน้มบทบาททางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการ โดยจะดูภาพรวมความสำคัญในระดับเมือง คือ แนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่มีบทบาทต่อพื้นที่ที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน

2) การวิเคราะห์ทางด้านสังคม กลุ่มประชากรผู้ใช้เส้นทางการสัญจร รวมไปถึงการนำไปใช้เพื่อการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ด้วย

3) การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพโดยอาศัยแผนที่ รูปถ่าย การรังวัด รวมทั้งทฤษฎีการออกแบบผังเมืองกับระบบขนส่งมวลชนให้สามารถเปรียบเทียบลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพอาคาร ความหนาแน่นฯ ตลอดจนสามารถศึกษาถึงลักษณะความเหมาะสมของการวางผัง พื้นที่สาธารณะที่เหมาะสม นอกจากนี้การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพนี้จะนำไปใช้ในการควบคุมกำกับดูแลมาตรการทางด้านกายภาพต่อไปในอนาคต

1.6.3 สร้างแผนนโยบายแนวทางในการพัฒนาโดยในขั้นตอนนี้ เพื่อที่จะสามารถกำหนดกรอบแนวความคิดในการออกแบบพัฒนา ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในการเชื่อมโยงเส้นทางการสัญจรระบบขนส่งมวลชนต่างๆให้มีความต่อเนื่อง เส้นทางการกิจกรรมที่ส่งเสริมต่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น กระทำต่อเนื่องใน 2 ลักษณะด้วยกันคือ

1) การโฆษณาประชาสัมพันธ์โครงการและพอสรูปที่ได้จากการศึกษา (PUBLIC ADVERTISEMANT)

2) การสัมภาษณ์พร้อมการปรึกษาหารือ (Review and Consultation) กับชุมชนและสาธารณะในขั้นตอนของการเลือกพื้นที่กรณีศึกษาให้เห็นภาพรวมในการนำเสนอแนวทางในการออกแบบให้สอดคล้องกับแผนในการพัฒนา คาดว่าใช้เวลา 2 เดือน

1.6.4 จัดทำทำรายงานเอกสารที่ประกอบด้วยแผนที่ แผนผัง แผนนโยบายในการพัฒนาในแต่ละปีที่สามารถนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาเสร็จเรียบร้อยแล้วส่งให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยขั้นตอนการจัดทำเอกสารที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งถือเป็นผลงานขั้นสมบูรณ์

1.7 นิยามศัพท์

1.7.1 การขนส่งมวลชน (Mass Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้าย ขนถ่ายบุคคลจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยใช้ยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายหรือขนถ่าย

(ประชด ไกรเนตร, 2541)

1.7.2 พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node Mass Transit) ศูนย์รวมเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆและเป็นที่หมายชนิดหนึ่ง แต่แตกต่างจากจุดหมาย (Landmark) ในด้านประโยชน์ใช้สอย โดยจะมองเห็นว่าเป็นกลุ่มกิจกรรมทำหน้าที่เป็นทั้งที่หมายและศูนย์รวมจุดหรือตำแหน่งของพื้นที่ในเมืองที่เป็นศูนย์รวมของกิจกรรม เช่น สี่แยกจุดตัดของเส้นทางคมนาคม ทางสัญจรที่มาบรรจบ จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมหรือที่ที่คนพลุกพล่าน เช่น ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า พื้นที่ระหว่างอาคาร เป็นต้น

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.8.1 ได้แนวทางการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีการวางแผนที่เหมาะสม กับบริบทโดยรอบพื้นที่ รวมถึงได้แผนนโยบายและรูปแบบแผนงานเพื่อเสนอเกณฑ์การออกแบบที่สามารถนำไปพัฒนาพื้นที่โล่งว่าง ที่นำไปสู่พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ ให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นในอนาคต

1.8.2 ได้ทราบถึงความต้องการของผู้ใช้พื้นที่โดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายอย่างแท้จริง รวมทั้งการประเมินรูปแบบรวมถึงเป็นแนวทางในการส่งเสริมเพื่อให้เป็นทางเลือกสำหรับนำไปใช้ในการปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมที่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำไปใช้งานได้จริง