

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 บทบาทหน้าที่ และรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

บทบาทหน้าที่ของพื้นที่ศึกษาที่มีต่อเมืองเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลา โดยสะท้อนออกมาในรูปแบบเชิงกายภาพ อันเกิดจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมในขณะนั้น แต่บทบาทการเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครมาไม่ต่ำกว่า 35 ปี จะโดดเด่นที่สุด เนื่องจากการรวมตัวของ 4 ศูนย์การค้าขนาดใหญ่บริเวณแยกปทุมวัน ซึ่งเป็นแกนกลางของพื้นที่ศึกษาและมีทำเลที่ตั้งเหมาะสม เข้าถึงได้สะดวกจากโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะ สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่รอบนอกได้เป็นอย่างดี ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีความได้เปรียบเชิงพาณิชย์ ส่งผลถึงความเจริญเติบโตรุ่งเรืองของกิจกรรมการค้าและบริการที่อยู่ในศูนย์การค้าต่างๆ นอกจากนี้การรวมตัวของศูนย์การค้าทั้ง 4 สามารถดึงดูดให้มีผู้เข้าใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน เนื่องด้วยลักษณะประเภท จำนวนของสินค้าและบริการที่หลากหลาย ผู้ใช้บริการสามารถเลือกซื้อเลือกชมได้ทุกโอกาส ตามรสนิยมและความต้องการ สินค้าประเภทเสื้อผ้า เครื่องประดับ จะเป็นสินค้าหลัก จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นศูนย์รวมแฟชั่นความทันสมัยในยุคนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับย่านการค้าอื่นๆของกรุงเทพมหานคร โดยเสื้อผ้า เครื่องประดับ มีความแปลกใหม่ ทันสมัย และมีจำหน่ายก่อนย่านการค้าอื่นๆเสมอ เปรียบเสมือนเป็นพื้นที่ที่สร้างกระแสนิยม ความเป็นผู้นำในเชิงความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา จากนั้นจึงกระจายไปยังพื้นที่อื่นๆ เหตุนี้กลุ่มผู้ให้บริการส่วนใหญ่จึงเป็นกลุ่มวัยรุ่นมากที่สุด เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ต้องการความแปลกใหม่ ทันสมัย นอกจากนี้กิจกรรมบริการที่สำคัญอีกอย่างคือ โรงเรียนกวดวิชา ซึ่งพบมากในศูนย์การค้าสยามสแควร์ เหตุผลหนึ่งของการใช้พื้นที่บริเวณนี้ประกอบกิจการ เนื่องจากบรรยากาศพื้นที่ข้างเคียง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงทั้งในระดับมัธยมและอุดมศึกษา จึงเป็นการกระตุ้นให้ผู้ที่ใช้บริการหวังผลในการเข้าศึกษาต่อยังสถาบันนั้นๆ แต่ถ้าพิจารณาจากกิจกรรมบริการดังกล่าว สถาบันการศึกษาในพื้นที่ข้างเคียงอาจจะมีส่วนช่วยส่งเสริมอยู่บ้าง แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับความสามารถและเทคนิคการให้ความรู้ รวมทั้งการสร้างศรัทธาของสถาบันที่สะสมมายาวนาน และจากการเป็นศูนย์รวมดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดกิจกรรมการค้าและบริการต่อเนื่องขึ้น เพื่อสนองความต้องการของคนกลุ่มนี้โดยเฉพาะ แต่อย่างไรก็ตามผู้ที่สนับสนุนย่านการค้าแห่งนี้ได้เป็นอย่างดีและตลอดมา คือกลุ่มผู้ให้บริการที่อยู่ในพื้นที่รอบๆย่านการค้า อันได้แก่ สถาบันการศึกษา สถานราชการ อาคารสำนักงานต่างๆ เป็นต้น

ปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมบทบาทหน้าที่ในปัจจุบัน คือ ทำเลที่ตั้งเหมาะสม สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากโครงข่ายถนน ทำใหวยุทธยานทั้งประเภทส่วนบุคคล สาธารณะ และกึ่งสาธารณะ เข้ามามากมายส่งผลให้บริเวณนี้มีสภาพการจราจรหนาแน่น คับคั่งตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเวลา 12.00-16.00 น.เป็นช่วงเวลาที่มียุทธยานผ่านเข้าออกพื้นที่มากที่สุด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นกลุ่มที่เดินทางเข้ามาเพื่อใช้บริการย่านการค้าโดยตรง และถ้าหากกลุ่มคนเหล่านั้นเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณจุดบริการจอดรถรับส่งผู้โดยสารจะเป็นจุดเริ่มต้นการกระจายตัวของคนเดินเท้า และหากเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะเริ่มต้นจากที่จอดรถ แต่อย่างไรก็ตามผู้เดินทางเข้ามาจะ

เคลื่อนที่มุ่งเข้าสู่บริเวณต่างๆของย่านการค้า ลักษณะดังกล่าวทำให้เห็นสภาพการสัญจรทางเท้า มีทั้งบริเวณที่มีคนเดินเท้าหนาแน่นมากถึงขั้นเป็นปัญหาการสัญจรทางเท้า และบางบริเวณมีคนเดินเท้าน้อยมาก ซึ่งเป็นผลจากสภาพของกิจกรรมการค้าและบริการที่แตกต่าง ตลอดจนพื้นที่ทางเท้าที่จะอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า และการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์การค้าทั้ง 4 ซึ่งถ้าระบบการจัดการและให้บริการไม่ตอบสนองคนเดินเท้าได้ทุกโอกาส ปัญหาการสัญจรทางเท้าอาจทวีความรุนแรงขึ้น และอาจไม่เป็นผลดีต่อกิจกรรมการค้าและบริการในย่านการค้าแห่งนี้

ลักษณะข้างต้นเป็นสิ่งที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างบทบาทหน้าที่ของพื้นที่ศึกษากับโครงข่ายคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน อันส่งผลต่อเนื่องกับสภาพการสัญจรภายในพื้นที่ ทั้งในรูปแบบการสัญจรของรถยนต์ส่วนบุคคลและสาธารณะ รวมถึงการสัญจรทางเท้า ซึ่งกลุ่มคนเดินเท้าในพื้นที่เป็นปัจจัยสำคัญในการอธิบายถึงความได้เปรียบเสียเปรียบในทำเลที่ตั้งที่แตกต่างของกิจกรรมการค้าและบริการแต่ละประเภท บริเวณที่มีผู้คนพลุกพล่านจะมีความได้เปรียบเชิงพาณิชย์มากกว่าบริเวณที่มีคนเดินเท้าเบาบาง บริเวณดังกล่าวจึงมีกิจกรรมการค้าหนาแน่นมาก ส่วนใหญ่เป็นกิจการประเภทเสื้อผ้า รองเท้า เครื่องประดับต่างๆ ที่ธรรมชาติของสินค้าต้องการนำเสนอให้ผู้คนเห็นมากที่สุด บริเวณที่เหมาะสมจึงตั้งอยู่บริเวณที่มีคนหนาแน่นพลุกพล่าน ส่วนบริเวณที่มีคนเดินเท้าเบาบาง แม้ว่าจะมีความเสียเปรียบในทำเลตั้ง แต่ก็เกิดขึ้นกับกิจกรรมบางประเภทเท่านั้น ในขณะที่เอื้อประโยชน์ต่อกิจกรรมอีกประเภทหนึ่งที่ไม่ต้องการตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความจอแจ พลุกพล่าน ซึ่งอาจรับกวนผู้เข้าใช้บริการและเป็นผลเสียต่อการประกอบการด้านบริการ อาทิ คลินิก สถาบันกวดวิชา สำนักงานต่างๆ ร้านอาหาร เป็นต้น ดังนั้นความสำคัญของคนเดินเท้าจึงมีต่อกิจกรรมด้านบริการต่างๆในพื้นที่ศึกษาอย่างมาก

6.1.2 ผลการคาดประมาณแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงลักษณะ ขนาด และรูปแบบการสัญจรทางเท้า

บทบาทหน้าที่ของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันนอกจากเป็นศูนย์รวมสินค้าและบริการแล้ว ในอนาคตบทบาทด้านการเป็นศูนย์รวมคมนาคมขนส่งในรูปแบบระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก รถไฟฟ้าเพียง 1 เทียบการเดินทาง(จำนวน 8 ตู้) สามารถจุผู้โดยสารได้ประมาณ 2,000 คน ในขณะที่ต้องใช้รถโดยสารประจำทางถึง 20 คันและรถยนต์ส่วนตัว 800 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับระบบดังกล่าว นอกจากนี้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนจะช่วยให้ปริมาณรถยนต์บนท้องถนนลดลง มีผลทำให้มลพิษต่างๆในเมืองลดลงด้วยรวมทั้งพื้นที่ศึกษา เนื่องจากโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าทั้ง 2 สายพาดผ่าน ที่สำคัญเป็นที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าถึง 2 สถานี คือ สถานีสยามสแควร์(สถานีร่วม)และสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ(สถานีปลายท่างสายสีลม) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่บริเวณนี้ทั้งในลักษณะทางกายภาพ อันเกิดจากโครงสร้างของเสาและคานาสถานี รวมไปถึงมีผลต่อกิจกรรมการค้าและบริการ ซึ่งจะต้องมีการปรับเปลี่ยนอย่างแน่นอน แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ คนเดินเท้า อาจมีจำนวนเพิ่มขึ้นหากมีผู้เปลี่ยนไปใช้บริการรถไฟฟ้า นอกจากนี้รูปแบบทิศทาง การเคลื่อนที่และกระจายตัวของคนเดินเท้าต้องเปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นตัวกำหนดทิศทาง การเดินเท้าในอนาคต

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบแนวโน้มการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนในการเดินทางเข้ามาพื้นที่ศึกษามากถึงร้อยละ 63 เนื่องจากเห็นประสิทธิภาพความรวดเร็วของการเดินทาง สามารถถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างตรงเวลา ประหยัดเวลาการเดินทางมากกว่าใช้ระบบขนส่งเดิม

ลักษณะดังกล่าวแสดงถึงความชัดเจนว่าในอนาคตจะมีคนเดินเท้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากส่วนหนึ่งเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน สำหรับจำนวนคนเดินเท้าทั้งหมดอธิบายได้จากการประมาณการภายใต้สมมุติฐานการจัดกิจกรรมพิเศษในพื้นที่ศึกษา เช่น การแข่งขันกีฬาในสนามศุภชลาศัย ที่สามารถจุผู้ชมได้ประมาณ 30,000 คน ซึ่งโอกาสพิเศษเช่นนี้จะช่วยผลักดันและดึงดูดให้มีผู้เดินทางเข้ามายังพื้นที่มากขึ้น และถ้ากลุ่มคนเหล่านั้นใช้ระบบขนส่งมวลชน จำนวนคนเดินเท้าจะเพิ่มขึ้น ซึ่งจากการคาดประมาณในกรณีดังกล่าวจะมีจำนวนคนเดินเท้าเท่ากับ 133,175 คน ซึ่งแน่นอนที่สุดคนเดินเท้าต้องเคลื่อนที่ กระจายตัวไปยังสนามกีฬาและย่านการค้า ดังนั้นโครงข่ายทางเท้าจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำผู้คนเข้าสู่พื้นที่เป้าหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเท้าในแนวสถานี มีแนวโน้มจะเป็นทางเท้าที่รองรับจำนวนคนเดินเท้าสูงสุด ส่วนทางเท้าภายในศูนย์การค้า จะช่วยเสริมการรองรับกลุ่มคนเหล่านั้นให้เข้าไปใช้บริการกิจกรรมการค้าและบริการต่าง ๆ

จากการที่มีจำนวนคนเดินเท้าเพิ่มขึ้นนั้น จะส่งผลโดยตรงกับโครงข่ายทางเท้าทั้งหมดของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะด้านการให้บริการและความสามารถในการรองรับ ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงข่ายทางเท้าในปัจจุบัน สามารถรองรับคนเดินเท้าได้ประมาณ 173,375 คน ในกรณีที่มีการเคลื่อนที่กระจายตัวอย่างสม่ำเสมอในทุกบริเวณ แต่สภาพการสัญจรทางเท้าที่ปรากฏจริงในปัจจุบันไม่เป็นเช่นนั้น มีการกระจุกตัวในบางบริเวณจนเป็นปัญหาการสัญจรทางเท้า และบริเวณนั้นมีแนวโน้มจะเป็นปัญหาต่อไปในอนาคต เนื่องจากจุดเปลี่ยนทิศทางการสัญจรทางเท้าในอนาคตหรือสถานีรถไฟฟ้า ตั้งอยู่ใกล้บริเวณที่มีปัญหาการสัญจรทางเท้าในปัจจุบัน ดังนั้นคนเดินเท้าในอนาคต ก็จะใช้ทางเท้าบริเวณดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะทางเท้าในแนวถนนพระรามที่ 1 มีแนวโน้มที่จะรองรับคนเดินเท้าสูงสุด แต่ทางเท้าบนถนนพระรามที่ 1 ยังขาดความสมบูรณ์และความต่อเนื่องเป็นระบบเดียวกัน มีการแบ่งออกเป็นหลายช่วงและแต่ละช่วงมีขนาดต่างกัน ทำให้ทางเท้าบางบริเวณแคบมาก ในขณะที่ต้องรองรับคนเดินเท้าจำนวนมาก แต่ทางเท้าบางช่วงมีขนาดกว้างเกินไป ในขณะที่มีคนเดินเท้าเบาบาง ซึ่งลักษณะดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการจัดระบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของพื้นที่ปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพ

6.1.3 ผลกระทบจากโครงการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนในด้านอุปสงค์ อุปทาน ของย่านพาณิชย์กรรม

หากวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนต่ออุปสงค์และอุปทานของย่านพาณิชย์กรรม พบว่า หลังจากระบบขนส่งประเภทนี้เปิดให้บริการแล้ว คาดว่าผู้คนส่วนใหญ่ให้ความสนใจใช้ระบบขนส่งประเภทนี้ในการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษา และมีแนวโน้มเดินทางเข้ามาใช้บริการบ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากสะดวกรวดเร็วกว่าเดิม ลักษณะดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าอุปสงค์ของผู้ใช้บริการน่าจะมีระดับความต้องการสูงขึ้น อันเนื่องจากประสิทธิภาพของระบบคมนาคมขนส่ง แต่ภาพการวิเคราะห์ด้านอุปสงค์อาจไม่ชัดเจนสมบูรณ์เท่าที่ควร โดยเฉพาะจำนวนผู้ใช้บริการ เนื่องจากในช่วงทำการสำรวจระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนยังไม่เปิดให้บริการ จำนวนผู้ใช้บริการจึงเป็นการคาดประมาณตามหลักการและเหตุผล ทำให้การวิเคราะห์อุปสงค์พื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นผลสืบเนื่องจากระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน ซึ่งเป็นสัดส่วนเดียวกับจำนวนคนเดินทางเข้ามาในอนาคตไม่สมบูรณ์ แต่อย่างไรก็ตามอุปสงค์ที่เกิดจากผู้เดินทางเข้าใช้บริการพื้นที่ศึกษามีแนวโน้มจะผันแปรไปตามการเปลี่ยนแปลงอุปทานของย่านพาณิชย์กรรม หรือกล่าวทำนองเดียวกันอุปทานมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงมากกว่า ซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนอุปสงค์ในที่สุด แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงอุปทาน อาจเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง มีการขยายบริการมากขึ้น รวมถึงสินค้าเฉพาะอย่างที่มีมูลค่าเพิ่มสูง นอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญอีกประการคือสภาวะการณ์ตลาดใน

ขณะนั้น ซึ่งลักษณะของพื้นที่หรือกิจกรรมการค้าและบริการมีความยืดหยุ่นเป็นพลวัต ไม่คงสภาพเดิมตลอดไป ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้นประเภทสินค้าและบริการจึงต้องสอดคล้องกับความนิยมและเหมาะสมกับช่วงเวลา นั้น อย่างไรก็ตามกิจกรรมการค้าหลักที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังคงสามารถสนองความต้องการทุกกลุ่มผู้ใช้บริการ ในอนาคตได้ แต่สิ่งที่คาดประมาณได้คือ กลุ่มผู้ใช้บริการหลักจะยังคงเป็นกลุ่มนักเรียน นักศึกษามากที่สุด ตลอดจนคนทำงานบางส่วน

ลักษณะดังกล่าวจึงสามารถประเมินถึงบทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคตภายในช่วงระยะแรกของการเปลี่ยนแปลง จะยังคงเอกลักษณ์รูปแบบเดิม เพียงแต่มีผู้เข้ามาใช้บริการจำนวนมากขึ้น อันเนื่องมาจากสภาพการเข้าถึงที่สะดวกมากขึ้น อีกประการสภาพการแข่งขันในเชิงพาณิชย์บริเวณนี้อาจสูงขึ้น เนื่องจากจะมีผู้ประกอบการจำนวนมากเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ในการเข้ามาทำการค้าขายในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะในศูนย์การค้าที่ยังมีพื้นที่ว่างหรือบางบริเวณของศูนย์การค้าบางแห่งที่อาจปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่ค้าขาย เช่น ศูนย์การค้าสยามสแควร์ อารยลดพื้นที่จอดรถยนต์ เนื่องจากมีผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางเข้ามาลดลง ดังนั้นพื้นที่จอดรถอาจจะได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่การค้า ดังเช่น "The Center Point of Slam Square" ที่ประสบความสำเร็จเป็นที่นิยมในกลุ่มวัยรุ่นมาก ดังนั้นลักษณะเช่นนี้จึงมีโอกาสดังเกิดขึ้นในส่วนอื่น ๆ ของศูนย์การค้าก็เป็นได้ นอกจากนี้พื้นที่การค้าภายในสถานีรถไฟฟ้า จะมีส่วนในการเพิ่มพื้นที่การค้าและบริการด้วย

6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่

แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เป็นการนำเสนอภายใต้พื้นฐานจากปัจจัยและองค์ประกอบต่างๆที่ได้ทำการวิเคราะห์ รวมถึงการกำหนดหลักการและสมมุติฐานของพื้นที่ศึกษาและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเข้ามา ในบทต่างๆที่ผ่านมา โดยแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่จะดำเนินการตามภาพอนาคตที่กำหนดจากข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์และมุมมองที่ต้องการให้ภาพอนาคตของพื้นที่เป็นภาพที่พึงประสงค์ทั้งในด้านความงามและประโยชน์ใช้สอยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการคงอยู่และเติบโตของพื้นที่บริเวณนี้ต่อไป แต่อย่างไรก็ตามสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่จะมีส่วนช่วยส่งเสริมสนับสนุนการเติบโตของกิจกรรมการค้าและบริการ ต้องขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะประเภททางเท้า สะพานลอย ที่จะนำพากลุ่มคนเหล่านั้นได้เข้าใช้บริการ ต้องมีความสะดวก ความสบาย สามารถเดินเท้าได้อย่างคล่องตัวสิ้นไหลมากที่สุด ซึ่งลักษณะของโครงข่ายทางเท้าในปัจจุบันตลอดจนระดับการรองรับ(อุปทานของทางเท้า) จะไม่สนองตอบและอำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรในอนาคตอย่างแน่นอน ถ้ามีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น(อุปสงค์ในทางเท้า) ดังนั้นแนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่จึงขอเสนอเป็น 2 แนวทาง ตามการคาดการณ์รูปแบบ โครงข่าย และการรองรับของพื้นที่ทางเท้า โดยแนวคิดแรกมุ่งเน้นแก้ปัญหาทางกายภาพที่พบในปัจจุบันให้สามารถรองรับคนเดินเท้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคตส่วนแนวคิดที่สอง เน้นการแยกคนเดินเท้าที่จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากจากโครงการรถไฟฟ้า ออกจากระบบทางเท้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อป้องกันปัญหาความแออัดบนทางเท้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการสร้างทางเท้ายกระดับที่เชื่อมกับศูนย์การค้าทั้ง 4 แห่งได้โดยตรง และประสานกับระบบทางเท้าเดิมในระดับดินได้อย่างเหมาะสม ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

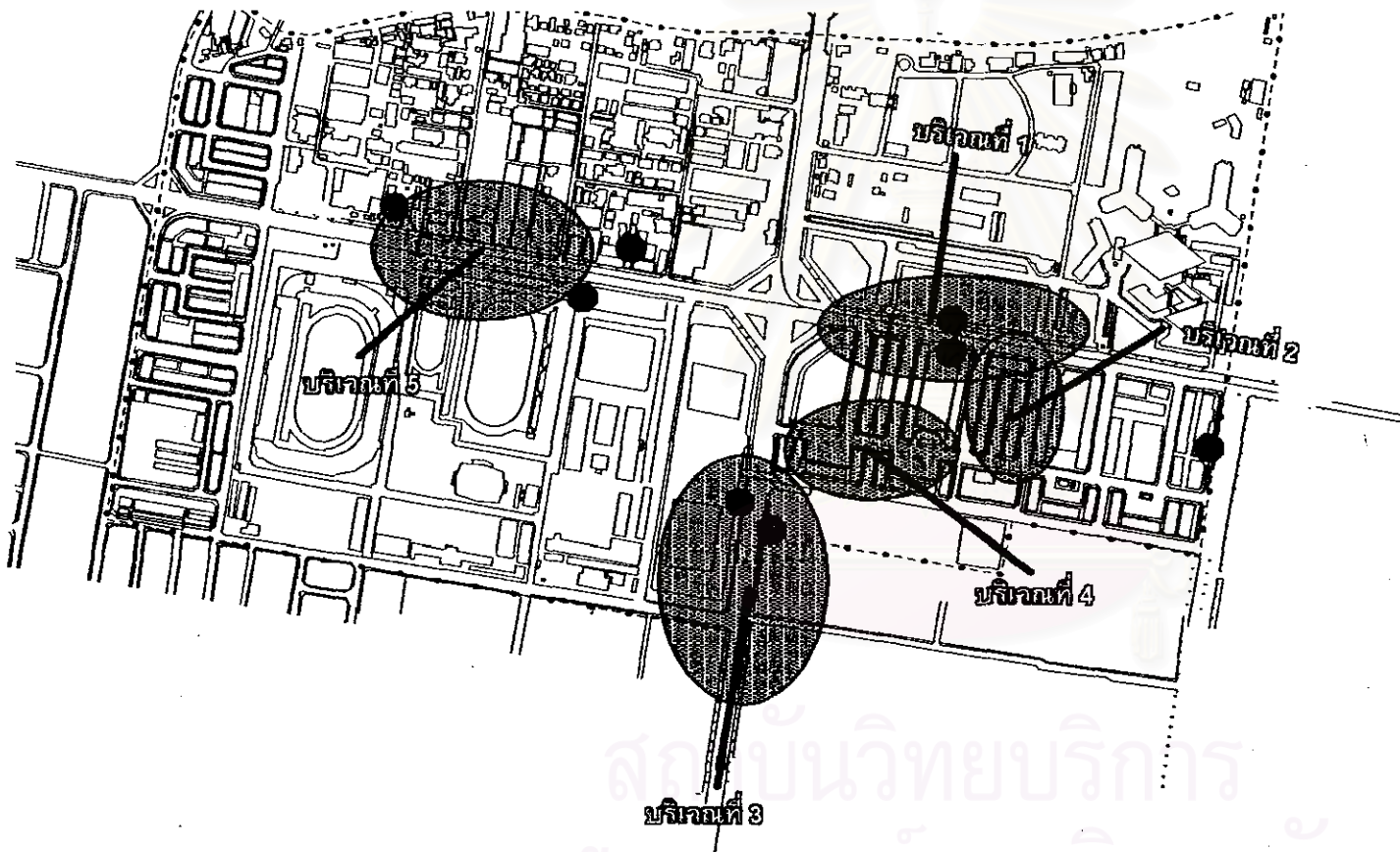
6.2.1 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1

สำหรับแนวคิดนี้เป็นการมองสภาพพื้นที่ปัจจุบันที่มีปัญหาการสัญจรทางเท้า และมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากการมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนนำคนเดินเท้าเพิ่มเข้ามา ซึ่งคาดว่าคนเดินเท้า ซึ่งเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าในอนาคตจะใช้ทางเท้าเดินร่วมกับคนที่เดินทางเข้ามาด้วยพาหนะอื่นๆ ทำให้บริเวณที่เป็นปัญหาในปัจจุบัน จะมีปัญหาสะสมเพิ่มขึ้น ดังนั้นแนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่จึงเป็นการเตรียมพร้อมกับการรองรับในอนาคต ด้วยการปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนโครงข่ายทางเท้าให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในระยะใกล้นี้ โดยพิจารณาจากแนวโน้ม ทิศทาง รูปแบบการสัญจรในอนาคตของคนเดินเท้า เพื่อกำหนดเส้นทางที่มีโอกาสรองรับมากที่สุด และนำจำนวนคนเดินเท้าที่คาดการณ์ตามสมมติฐานทั้ง 2 กรณี มาหาความสัมพันธ์ด้วยการตรวจสอบความพร้อมโครงข่ายทางเท้า ถ้าหากไม่สามารถรองรับได้ ควรได้รับการปรับปรุง ให้สามารถรองรับจำนวนคนเดินเท้าในอนาคต เพื่อให้ได้รับความสะดวกสบาย สามารถเคลื่อนที่ได้อย่างคล่องตัวสิ้นไหลมากที่สุด โดยพื้นที่ทางเท้าที่มีโอกาสรองรับจำนวนคนเดินเท้ามากที่สุดแบ่งได้ 5 บริเวณ(แผนที่ 6.1)

1) พื้นที่บริเวณที่ 1 (ทางเท้าในแนวถนนพระรามที่ 1 ช่วงตั้งแต่แยกเฉลิมเผ่า-แยกปทุมวัน)

โดยทางเท้าบริเวณนี้มีโอกาสรองรับจำนวนคนเดินเท้าสูงสุด ทั้งที่เดินทางด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนที่คาดว่าจะมีรูปแบบการเดินทางที่นำผู้คนเข้ามาถึงพื้นที่มากที่สุด ซึ่งประมาณการณั้ไว้จำนวน 80,000 คน ตลอดทั้งวัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบุคคลที่เดินทางเข้ามาด้วยพาหนะอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่นำผู้คนเข้ามาในลำดับรองลงมา และมีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ทางเท้าบริเวณนี้ด้วย โดยพื้นที่ที่มีโอกาสได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงตั้งแต่บันไดแรกๆของสถานีทั้ง 2 ฝั่งถนนถึงบริเวณที่เป็นจุดบริการจอดรถประจำทาง เนื่องจากเป็นจุดถ่ายเทกลุ่มคนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้า โดยที่ผู้โดยสารทั้ง 2 ระบบการขนส่ง จะมีส่วนเข้ามาเพิ่มจำนวนผู้เดินเท้าในบริเวณนี้ ทำให้เกิดความแออัด คับคั่งและหนาแน่นมากขึ้น และอาจเกิดปัญหาสภาพการสัญจรที่ติดขัดบนทางเท้าขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเท้าบริเวณหน้าศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ ซึ่งมีขนาดทางเท้าเพียง 1.5 เมตร อาจไม่สามารถรองรับและอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้าเป็นจำนวนมากในอนาคตได้ แม้ว่าในหนึ่งเที่ยวการเดินทางจากพาหนะต่างๆ มีโอกาสในการเข้าสู่พื้นที่ต่างกันทั้งในด้านของความถี่และจำนวนผู้โดยสารที่จะขึ้น-ลง แต่เนื่องด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง ทำให้การเข้าจอดที่สถานีรวดเร็วและตรงเวลา จึงสามารถประมาณการณั้จำนวนผู้เดินทางเข้ามาโดยเฉลี่ยได้ ซึ่งมีผู้ที่เดินทางเข้ามาที่ระบบขนส่งประเภทนี้โดยประมาณ 400 คนในทุก 2 นาที และเมื่อรวมกับรูปแบบการเดินทางประเภทอื่นๆที่มีส่วนเข้าใช้บริการทางเท้าเช่นเดียวกัน ทำให้มีจำนวนคนเดินเท้ามากขึ้นและทวีจำนวนเพิ่มขึ้นตามช่วงเวลาที่นิยมเข้าใช้บริการ ลักษณะเช่นนี้ จะทำให้ความสามารถในการรองรับของทางเท้าบริเวณนี้ไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างเต็มที่ ถึงแม้ว่าจะมีขนาดพื้นที่ทางเท้ารวมทั้ง 2 ฝั่งถนนเท่ากับ 4,432 ตารางเมตร สามารถรองรับคนเดินเท้าในอัตราสูงสุดได้เท่ากับ 6,820 คน ลักษณะดังกล่าวเป็นการรองรับคนเดินเท้ามีการกระจายตัวอย่างสม่ำเสมอทั่วพื้นที่ศึกษา ซึ่งในความเป็นจริงแล้วการเคลื่อนที่ของคนเดินเท้าจะไม่เป็นเช่นนั้น ทิศทางการเดินจะอยู่ในรัศมีระหว่างจุดเริ่มต้นของการเข้าสู่พื้นที่ นั่นคือสถานีรถไฟฟ้าหรือจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับศูนย์รวมกิจกรรมการค้าและบริการ ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ในรัศมีดังกล่าว จึงมีโอกาสเป็นปัญหามากที่สุด โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณช่วงบันได

เขตราชเทวี

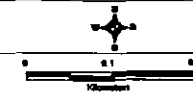


พื้นที่ควรได้รับการปรับปรุง

สัญลักษณ์

- road
- study area
- จุดบริการจอดรถโดยมหาวิทยาลัย
- พื้นที่ปรับปรุง

แผนที่ 6.1



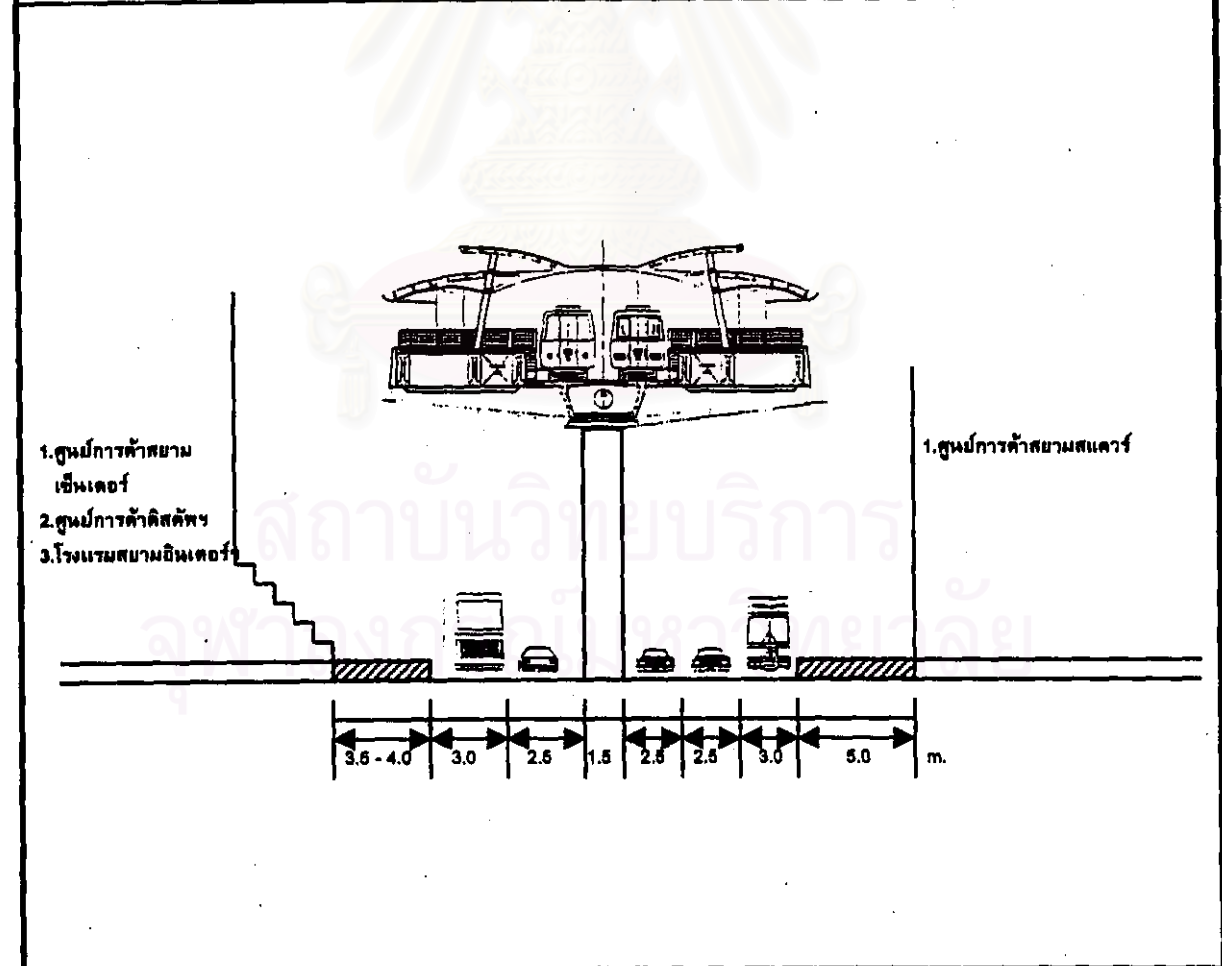
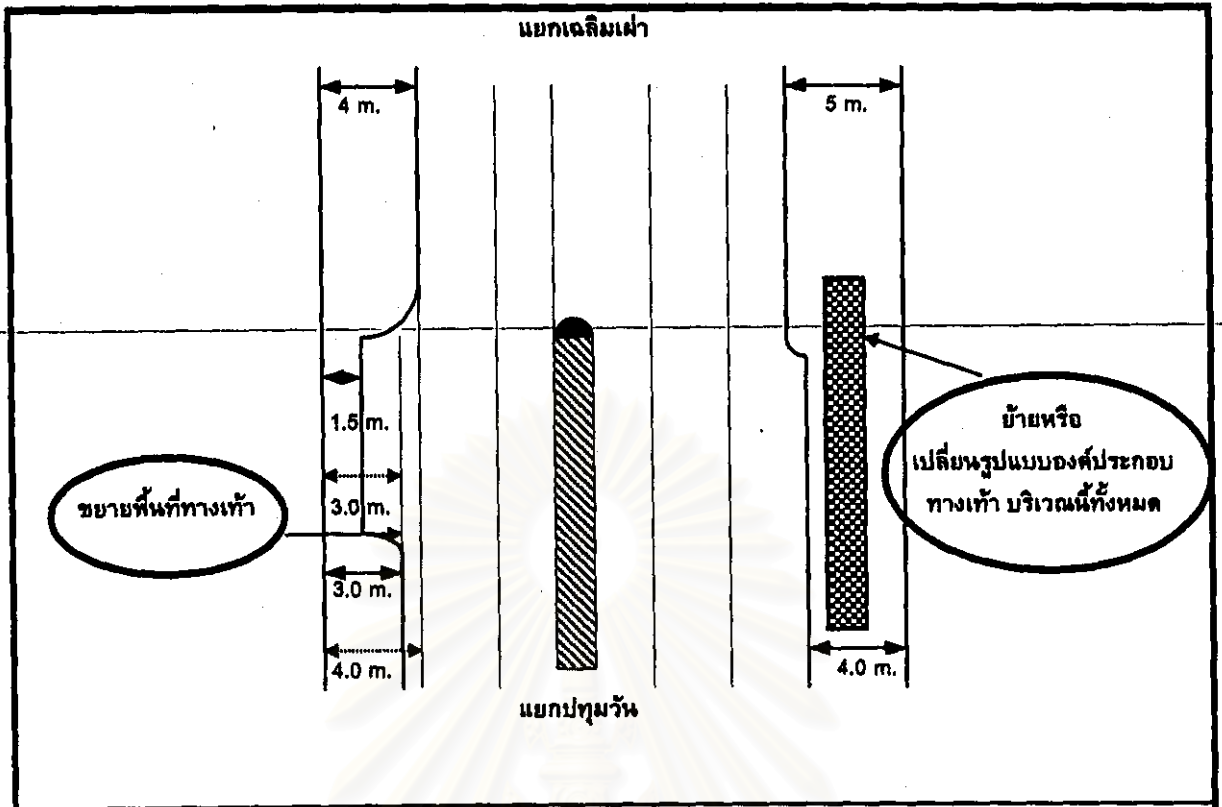
สงวนลิขสิทธิ์ในชื่อและภาพของสถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
หากมีการนำข้อมูลไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต
ทางสถาบันวิทยบริการขอสงวนสิทธิ์ในชื่อและภาพของสถาบัน

แรกของสถานีรถไฟฟ้ายกจุดบริการรถโดยสารประจำทาง และอาจต่อเนื่องออกไปอีกด้านละ 50-100 เมตรโดยประมาณ เมื่อรวมพื้นที่ทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งถนนจะมีพื้นที่รวมเพียง 1,192 ตารางเมตร สามารถรองรับคนเดินเท้าได้ 1,834 คนโดยประมาณ ลักษณะดังกล่าวจะเกิดปัญหาอย่างแน่นอน เนื่องจากในทุก 1-2 นาทีจะมีจำนวนคนเดินเท้าไม่ต่ำกว่า 1,500 คน ที่เดินทางเข้ามา นอกจากนี้ยังรวมถึงผู้ที่ขึ้นรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนมาก เพื่อออกจากพื้นที่ศึกษา ทำให้เกิดอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของคนเดินเท้า ขาดความคล่องตัว ส่งผลให้สภาพการสัญจรทางเท้าติดขัด

ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขเบื้องต้นคือ ขยายขนาดทางเท้าให้มีความกว้างเพิ่มขึ้น โดยทางเท้าหน้าศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ควรขยายเพิ่มขึ้นอีก 1.5-2 เมตร ให้เป็นกว้าง 3-3.5 เมตร ซึ่งทำให้มีขนาดเท่ากันทั้งแนวผลลัพธ์ที่ได้จากการขยายทางเท้าทำให้เพิ่มการรองรับคนเดินเท้าได้ประมาณ 2,120 คน ซึ่งการขยายทางเท้าบริเวณนี้ช่วยบรรเทาปัญหาการสัญจรทางเท้าในปัจจุบันและส่งผลต่อเนื่องในการอำนวยความสะดวกในอนาคต แต่ในการขยายทางเท้าจะกระทบต่อช่องทางจราจรฝั่งศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ลดลง อาจเหลือเพียง 2 ช่องทาง (จากเดิม 3 ช่องทาง) สำหรับรถยนต์ 1 ช่องทาง และรถประจำทาง 1 ช่องทาง แต่ปัญหาดังกล่าวแก้ไขได้ด้วยการจัดระบบการจราจร ปัจจุบันกำหนดถนนพระรามที่ 1 เดินทางทางเดียว ดังนั้นผู้ใช้ช่องทางนี้จะต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนพญาไทข้ามสะพานหัวช้างเพื่อเข้าสู่พื้นที่เขตราชเทวี หรือตรงไปแยกเจริญผลเท่านั้น รถโดยสารประจำทางนั้นจะกำหนดให้มุ่งสู่แยกราชประสงค์ ผู้ใช้รถยนต์ที่ต้องการเลี้ยวซ้ายผ่านศูนย์การค้ามาบุญครองหรือตรงไปแยกเจริญผลสามารถใช้เส้นทางอีก 3 ช่องของอีกฝั่งถนน(ฝั่งศูนย์การค้าสยามสแควร์) และ 1 ช่องทางสำหรับรถโดยสารประจำทาง ซึ่งบริเวณนี้ไม่ลดช่องทางการเดินทาง เนื่องจากไม่ขยายทางเท้า แต่แนวทางที่ควรปรับปรุงคือ การย้ายองค์ประกอบบนทางเท้า เช่นตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ประชาสัมพันธ์ ตู้ชุมสายโทรศัพท์ ฯลฯ ออกจากบริเวณนี้ เนื่องจากเป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า หากย้ายออกไปในที่ที่เหมาะสมกว่าจะทำให้มีพื้นที่การสัญจรมากขึ้น ส่วนสะพานลอยที่ให้บริการในการสัญจรข้าม อาจปรับปรุงในการขยายขนาด เนื่องจากการเดินบนสะพานลอยโดยเฉพาะรอยต่อระหว่างสะพานและบันได เป็นบริเวณที่มีการสัญจรติดขัดมากที่สุด ดังนั้นการขยายสะพานจะช่วยเพิ่มความสามารถรองรับ ส่วนบันไดสะพานอาจไม่ต้องขยายขนาด เนื่องจากเมื่อมาบรรจบกับพื้นทางเท้าจะเป็นอุปสรรคต่อคนเดินเท้า จึงไม่ควรขยายขนาดบันไดสะพานลอย แต่ควรสร้างบันไดเพิ่ม เพื่อให้คนเดินเท้ากระจายตัวออกได้ 2 ทิศทาง (ภาพ 6.1)

2) พื้นที่บริเวณที่ 2(บริเวณสยามสแควร์ซอย 3 และ 4)

พื้นที่ทางเท้าบริเวณนี้จะรองรับคนเดินเท้าจำนวนมากเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะผู้เดินทางเข้ามาด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กับบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ายก ทิศทางการวางแนวบันไดมุ่งลงสู่พื้นที่บริเวณนี้ ดังนั้นคาดว่าจะมีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งทางเท้าที่จะรองรับเป็นทางเท้าภายนอกอาคารบล็อก H I และ J ของศูนย์การค้าสยามสแควร์ มีความกว้าง 3 เมตร วางแนวตั้งฉากกับทางเท้าถนนพระรามที่ 1 ซึ่งกว้าง 5 เมตร ลักษณะดังกล่าวแสดงความต่างของขนาดทางเท้าถึง 2 เมตร มีผลต่อประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของคนเดินเท้าลดลง เนื่องจากไม่สอดคล้องกับขนาดทางเท้าแรกที่ใช้บริการ ดังนั้นแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ที่เหมาะสมคือ ขยายขนาดทางเท้าให้มีส่วนต่างไม่ต่ำกว่า 1-1.5 เมตร ทางเท้าที่ปรับปรุงควรกว้าง 3.5-4 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับการกระจายตัวของผู้ใช้โดยสารที่ขึ้นลงบันไดสถานีบริเวณนี้



ภาพ 6.1 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1 (พื้นที่เสนอแนะในบริเวณที่ 1)

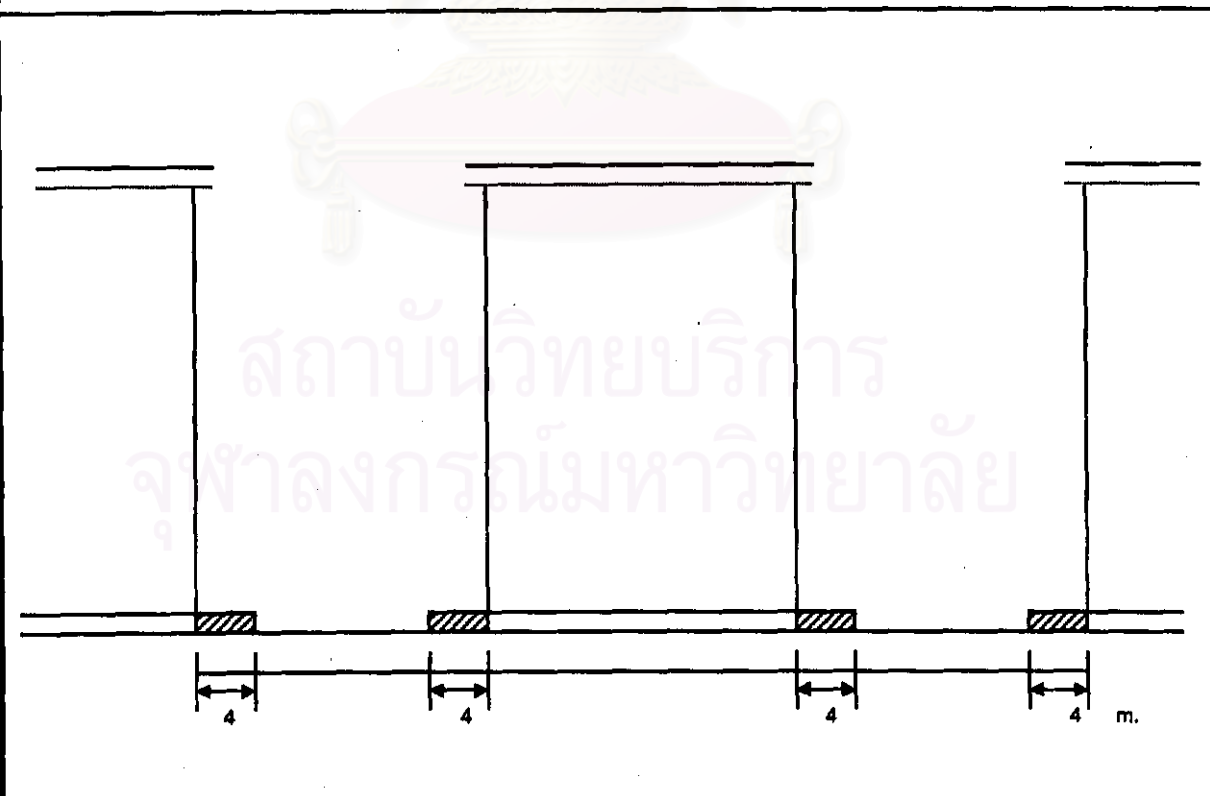
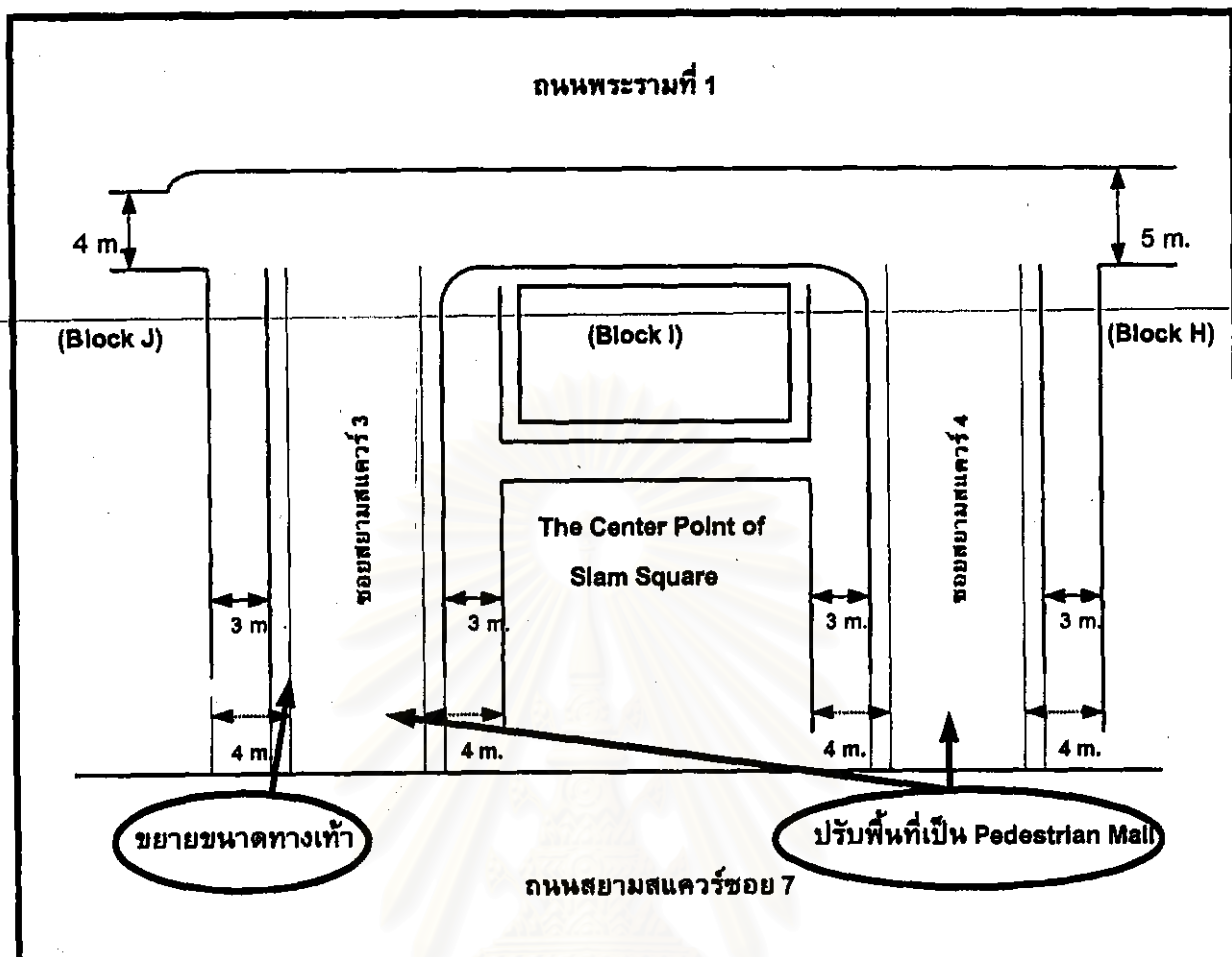
ให้สามารถเข้าใช้บริการในพื้นที่พาณิชย์กรรมหรือต้องการไปใช้บริการในส่วนอื่นๆของพื้นที่ศึกษา ได้อย่างสะดวกคล่องตัว ซึ่งทางเท้าบริเวณนี้มีส่วนช่วยส่งต่อไปยังบริเวณนั้นๆได้ เนื่องจากเป็นโครงข่ายทางเท้าเดียวกัน

นอกจากนี้พื้นที่บริเวณนี้ยังมีโอกาสปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่การค้า (Pedestrian Mall) โดยกำหนดห้ามจอดรถยนต์หรือยกเลิกพื้นที่จอดรถ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากผู้ใช้บริการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการพื้นที่จอดรถลดลง ดังนั้นการปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่การค้าจึงเหมาะสมและสามารถทำประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้มากกว่า เนื่องจากอยู่ในทำเลที่มีการสัญจรผ่านไปมาสูงในอนาคต และที่สำคัญบริเวณสยามสแควร์ซอย 3 และ 4 ยังต่อเชื่อมกับ "The Center Point of Siam Square" ที่ปัจจุบันประสบความสำเร็จมากและมีแนวโน้มเจริญเติบโตต่อไป การปรับเปลี่ยนให้มีลักษณะใกล้เคียงแนวคิดรูปแบบการค้าดังกล่าว จึงเป็นไปได้สูง นอกจากนี้ยังเป็นส่วนต่อขยายพื้นที่ "The Center Point of Siam Square" ที่มีผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น(ภาพ 6.2)

3) พื้นที่บริเวณที่ 3

(ทางเท้าในแนวกนหนญาโทช่วงตั้งแต่แยกจุฬาลงกรณซอย 12-สยามสแควร์ซอย 7)

พื้นที่ทางเท้าถนนพญาไททั้ง 2 ฝั่ง (หน้าศูนย์การค้ามาบุญครองและหน้าโอสถศาลา) มีความยาวประมาณ 270 เมตร พื้นที่รวมโดยประมาณ 1,600 ตารางเมตร สามารถรองรับคนเดินเท้าได้ประมาณ 2,500 คน ซึ่งในปัจจุบันความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ทางเท้ากับผู้ใช้บริการอาจไม่สมดุล ดังจะเห็นได้จากความจอแจ ความพลุกพล่าน ของคนเดินเท้าที่หนาแน่นอย่างต่อเนื่อง บริเวณที่มีปัญหาคือ จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ มีทั้งการถ่ายเทผู้โดยสารและผู้ขึ้นรถประจำทาง ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเคลื่อนที่ของคนเดินเท้าไม่สะดวกเท่าที่ควร โดยเฉพาะช่วงเวลาหลังเลิกงานและเลิกเรียน จะมีผู้ขึ้นรถประจำทางเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ทางเท้าฝั่งศูนย์การค้ามาบุญครองมีความกว้างเพียง 3 เมตร และทางเท้าฝั่งโอสถศาลาซึ่งมีขนาดความกว้างไม่เท่ากัน แบ่งได้ 2 ช่วง ช่วงแรกเริ่มตั้งแต่แยกจุฬาลงกรณซอย 12 ถึงบริเวณจุดพักรถประจำทางกว้าง 3 เมตร และช่วงที่ 2 เป็นทางเท้าต่อเนื่องกันถึงซอยสยามสแควร์ 64(11) มีลักษณะถอยร่นเข้ามาเพื่อให้รถโดยสารเข้าจอดรับส่งผู้โดยสาร ทางเท้าบริเวณนี้กว้างเพียง 1 เมตรเท่านั้น ไม่สามารถรองรับคนจำนวนมากได้ คนเดินเท้าส่วนหนึ่งต้องใช้พื้นที่ถนนในการเดินเข้าไปยานการค้า นอกจากนี้พื้นที่ถอยร่นที่สร้างเพื่อให้รถประจำทางเข้าจอด แต่ส่วนใหญ่ไม่นิยมเข้าจอด พื้นที่จึงถูกใช้เป็นจุดบริการจอดรถตู้ และพื้นที่ถัดไปบริเวณปากทางซอยสยามสแควร์ 64(11) ถึงซอยสยามสแควร์ 7 ใช้เป็นที่จอดรถบริการรถแท็กซี่ ทำให้สูญเสียช่องทางจราจรลง มีผลทำให้การจราจรบริเวณปากทางเข้า-ออกติดขัด และยังทำให้การสัญจรทางเท้าไม่สะดวก ขาดความคล่องตัว ซึ่งภาพเหล่านี้ปรากฏให้เห็นได้อย่างชัดเจนเมื่อมีรถยนต์ออกจากศูนย์การค้าสยามสแควร์ทางด้านซอยสยามสแควร์ 7 เข้าสู่ถนนพญาไท ในขณะที่เดียวกันมีรถประจำทางกำลังเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารหลายคันในช่วงเวลาเดียวกัน สภาพการจราจรจะติดขัด สับสน ทำให้พื้นที่บริเวณนี้เต็มไปด้วยรถยนต์และคนเดินเท้า นอกจากนี้ทางเท้าต่างระดับหรือสะพานลอยมาบุญครองเป็นอีกบริเวณที่มีจำนวนคนเดินข้ามเป็นจำนวนมาก บริเวณที่เป็นปัญหามากที่สุดคือ บริเวณบันไดขึ้น-ลง ซึ่งตัวสะพานมีขนาดความกว้างมาก(5 เมตร) ในขณะที่บันไดกว้างเพียง 1.30 เมตร ทำให้ช่วงรอยต่อระหว่างทางเท้ากับสะพานลอยมีลักษณะเป็นคอขวด และพื้นที่บริเวณนี้มีแนวโน้มในอนาคตจะเป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างศูนย์การค้าต่างๆ รวมทั้งสถานีรถไฟฟ้า



ภาพ 6.2 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1 (พื้นที่เสนอแนะในบริเวณที่ 2)

ดังนั้นแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ โดยมีเป้าหมายให้ความสะดวกแก่คนเดินเท้าที่เดินทางด้วยรถประจำทาง แต่อย่างไรก็ตามต้องสามารถรองรับผู้ที่เดินทางเข้ามาด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนด้วย โดยแนวทางการปรับปรุง คือขยายขนาดทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งให้กว้าง 3.5-4 เมตร ยกเลิกจุดบริการจอดรถคู่ และจัดหาพื้นที่ใหม่สำหรับจอดรถคู่ พร้อมกันนั้นขยายขนาดทางเท้าในส่วนนี้เพิ่มขึ้นอีก 2.5-3 เมตร เพื่อให้คนเดินเท้าได้รับการบริการที่สะดวกสองตัว ส่วนสะพานลอยซึ่งมีแนวโน้มจะมีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นส่วนเชื่อมการสัญจรระหว่างศูนย์การค้าและสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นแนวทางปรับปรุงคือ การสร้างทางออกเพิ่มอีก 2 ช่อง ซึ่งเดิมมี 5 ช่องทาง(ฝั่งศูนย์การค้ามาบุญครอง 2 ช่อง ฝั่งศูนย์การค้าสยามสแควร์ 3 ช่อง) รวมทางออกทั้งหมด 7 ช่องทาง โดยฝั่งศูนย์การค้ามาบุญครองสร้างบันไดขึ้น-ลงเพิ่ม 1 บันได ส่วนฝั่งศูนย์การค้าสยามสแควร์ สร้างทางเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ระหว่างโบันันชาและ 29 พลาซ่า เพื่อเพิ่มจุดเข้า-ออกอีกเส้นทางหนึ่ง โดยสร้างเป็นทางเท้าระดับเหนือดินขนานไปตามแนวถนนสยามสแควร์ซอย 11 สิ้นสุดบริเวณอาคารศูนย์หนังสืออูพาฯ ซึ่งการสร้างทางออกเพิ่มขึ้น 2 ช่องทาง จะช่วยบรรเทาการติดขัดระหว่างบันไดขึ้น-ลงและกระจายคนออกจากสะพานลอยได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ให้สะดวกสองตัวยิ่งขึ้น (ภาพ 6.3)

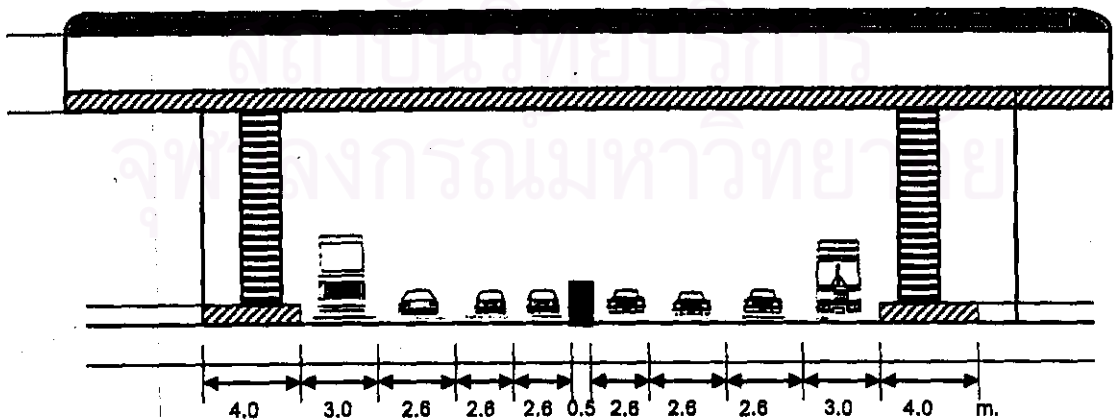
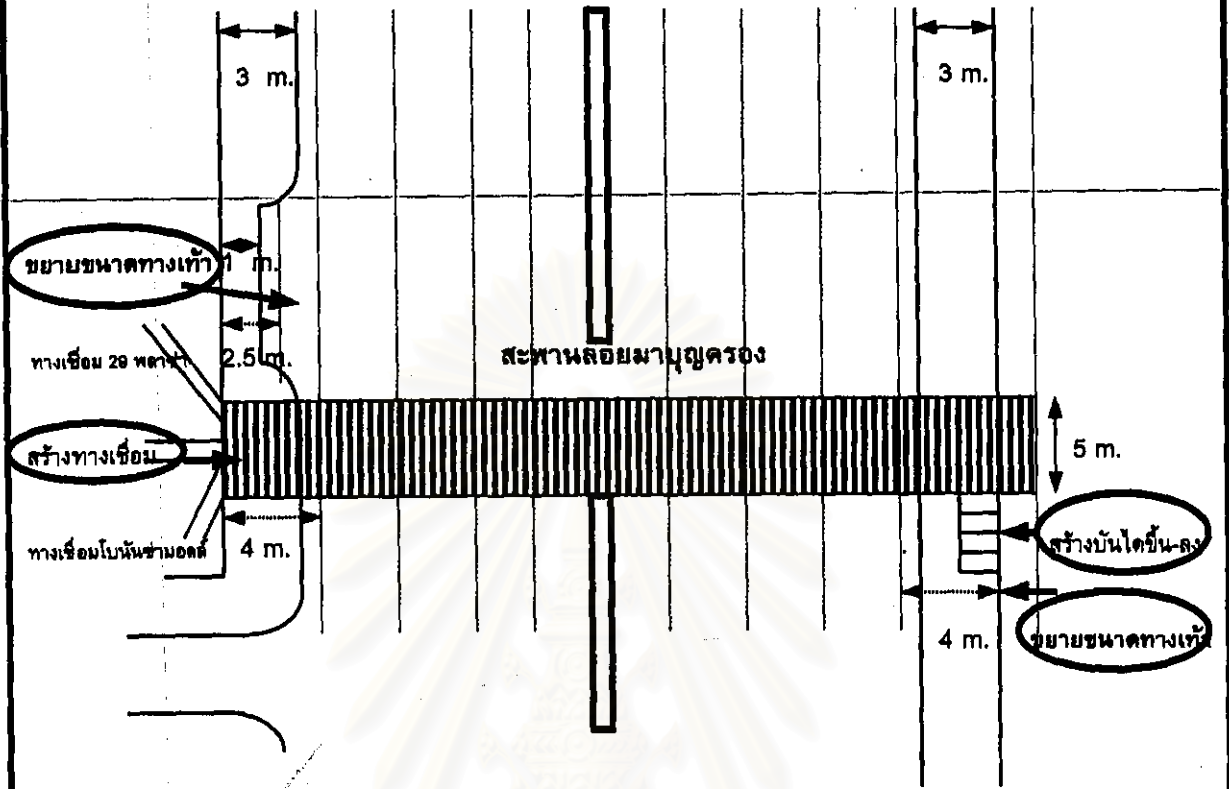
4) พื้นที่บริเวณที่ 4 (ทางเท้าที่อยู่ในแนวการเชื่อมระหว่างสถานีสยามสแควร์กับศูนย์การค้ามาบุญครอง

พื้นที่บริเวณนี้มีแนวโน้มในการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่บริเวณที่ 2 กับ พื้นที่บริเวณที่ 3 ทางเท้าที่อยู่ในแนวการเชื่อมโยงคาดว่าจะมีคนเดินเท้าในอนาคตใช้บริการมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางเท้าภายนอกอาคารสยามสแควร์ซอย 3 และ 4 เชื่อมต่อกับทางเท้าถนนสยามสแควร์ซอย 7 และต่อเนื่องไปยังศูนย์การค้ามาบุญครองทางเท้าที่อยู่ในแนวถนนการเชื่อมโยงได้แก่ ทางเท้าภายนอกอาคารบล็อก H I J ซึ่งตั้งอยู่โซนฝั่งถนนพระรามที่ 1 รวมไปถึงทางเท้ารอบอาคารบล็อก C D E และ M ซึ่งเป็นอาคารที่ตั้งอยู่โซนถนนสยามสแควร์ซอย 11 แต่ปัญหาการสัญจรทางเท้าในบริเวณนี้คือ การเดินข้ามระหว่างอาคารของแต่ละบล็อก โดยเฉพาะการเดินข้ามถนนสยามสแควร์ซอย 7 เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินรถยนต์ โดยวิ่งเข้ามาจากถนนพญาไทและผ่านออกสู่ถนนอังรีดูนังต์ ซึ่งผู้สัญจรข้ามต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ ทำให้การเคลื่อนตัวของคนเดินเท้าไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย

ดังนั้นแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ทางเท้าให้เหมาะสมสำหรับคนเดินเท้าในอนาคต ควรเป็นการขยายความกว้างทางเท้าในบริเวณที่คาดว่าจะคนเดินเท้าหนาแน่น ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ โดยเฉพาะทางเท้ารอบนอกอาคารข้างต้น รวมทั้งทางเท้าบนถนนสายหลักภายในศูนย์การค้าสยามสแควร์(ซอยสยามสแควร์ 7) ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนคนเดินเท้ามากเช่นเดียวกัน จึงควรปรับขนาดทางเท้าให้มีความกว้าง 4 เมตร เพิ่มขึ้นจากเดิม 1 เมตร การปรับขนาดทางเท้านอกจากเพิ่มพื้นที่การรองรับการกระจายคนเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าให้เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นๆได้เป็นอย่างดีแล้ว ยังช่วยสนับสนุนส่งเสริมกิจกรรมการค้าและบริการในบริเวณนั้นๆด้วย

สำหรับแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรข้ามระหว่างอาคาร ซึ่งในปัจจุบันเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่ง แนวทางที่เสนอคือ การสร้างทางเท้าชั้น 2 โดยแนวของทางเท้าจะเริ่มต้นเชื่อมกับสถานีชั้น 2 วางตัวตามแนวอาคารบล็อก J ข้ามถนนสยามสแควร์ซอย 7 ไปสิ้นสุดด้วยการต่อเชื่อมกับทางเท้าชั้น 2 ที่เสนอให้

แยกจุฬาลงกรณ์ซอย 12

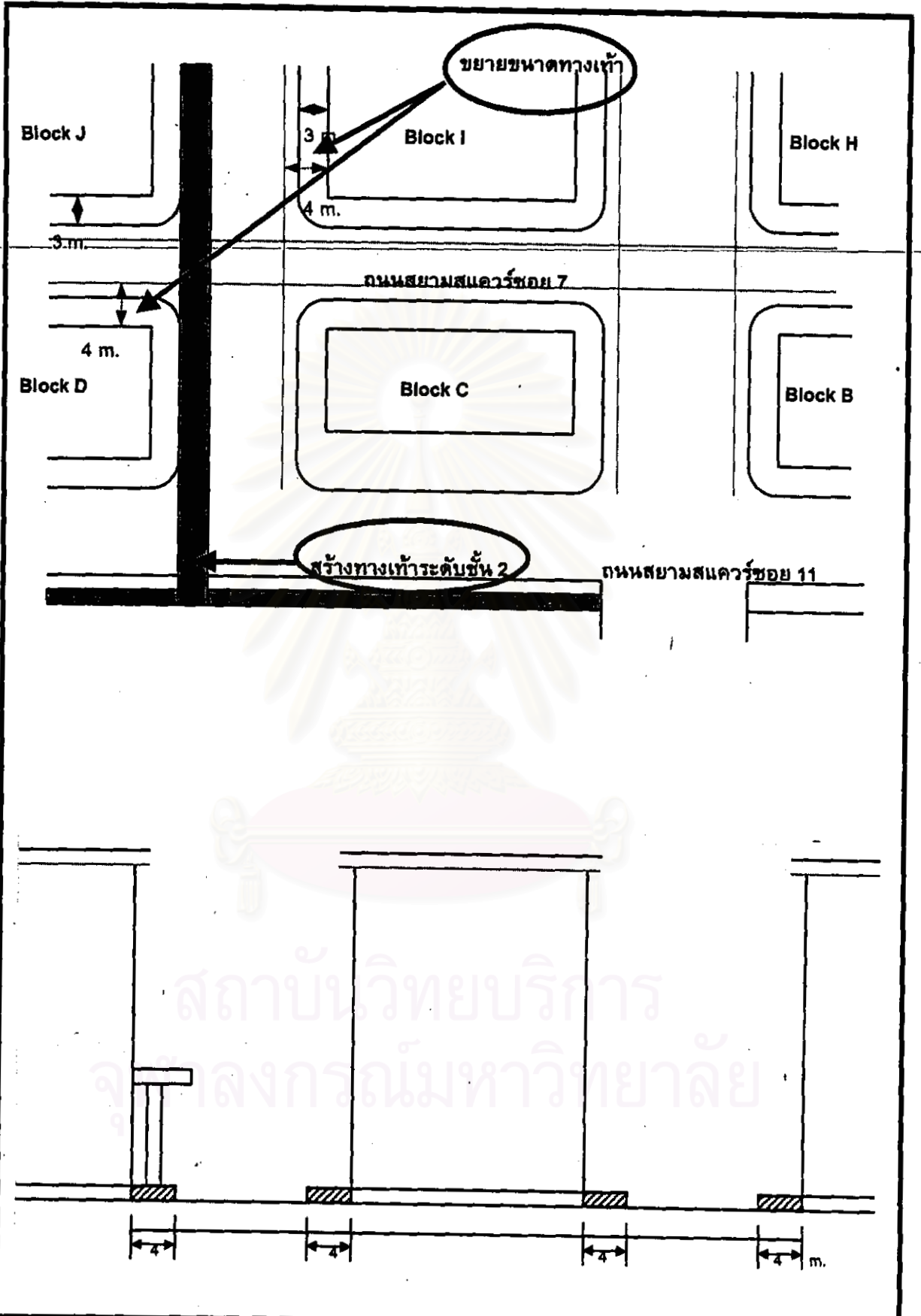


ภาพ 6.3 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1 (พื้นที่เสนอแนะในบริเวณที่ 3)

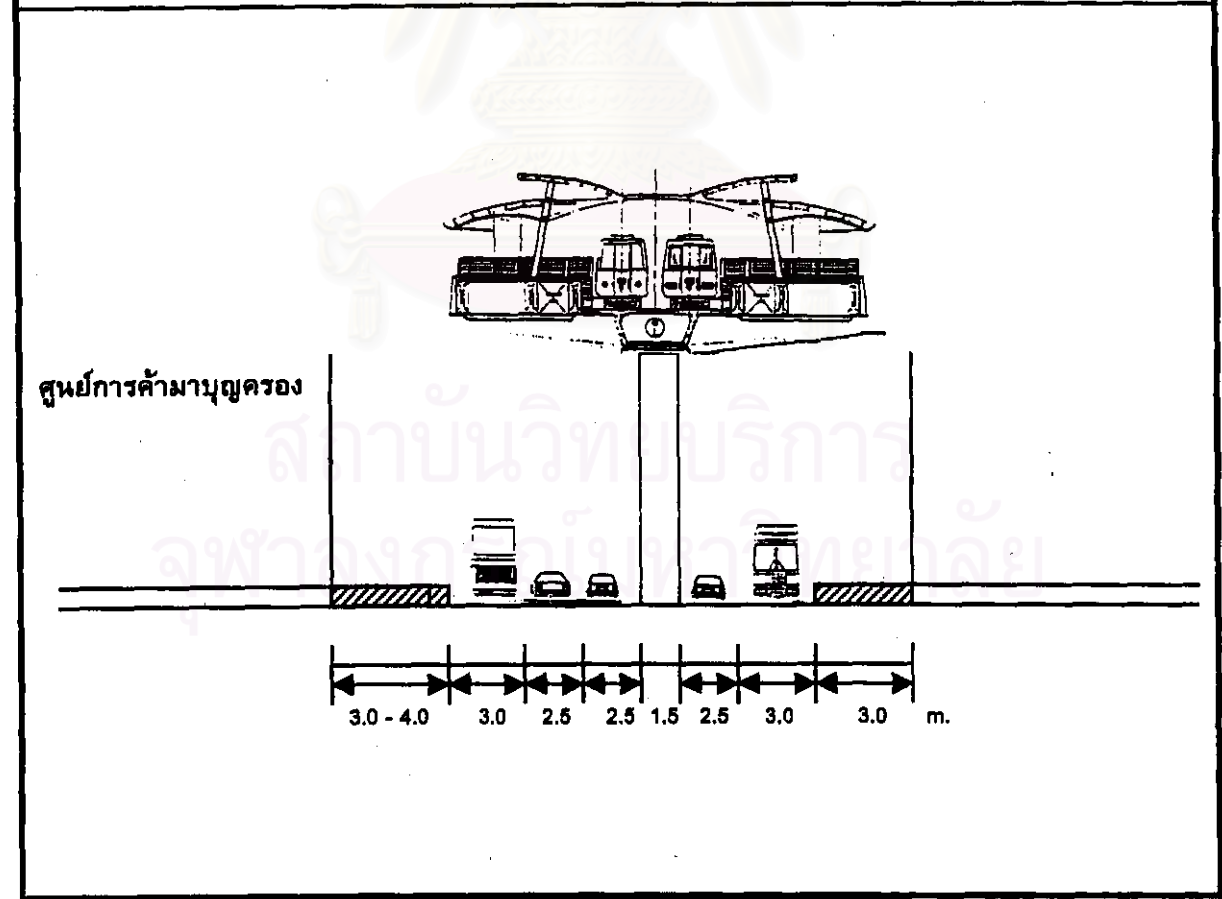
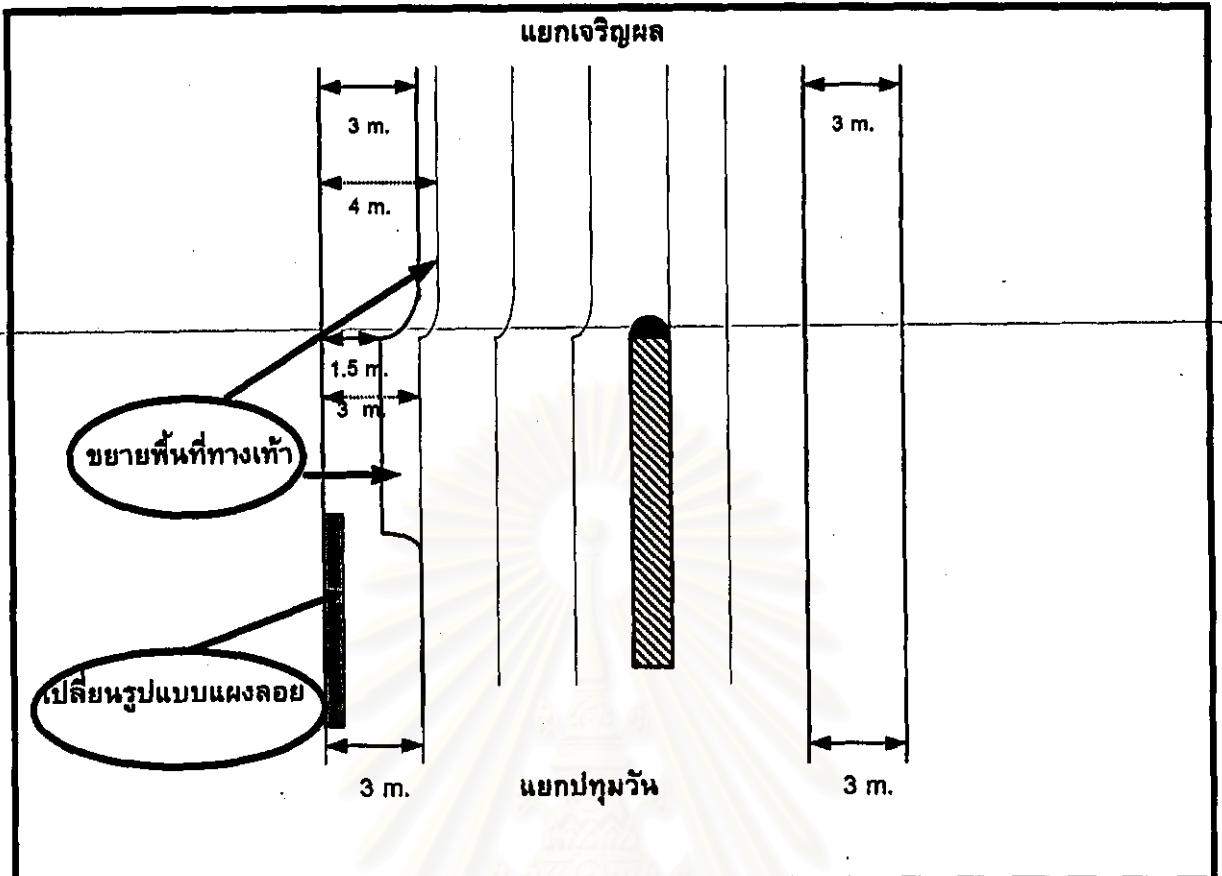
สร้างจากสะพานลอยมาบุญครอง เพื่อให้การเชื่อมโยงระหว่างศูนย์การค้าบริเวณนี้เป็นระบบเดียวกัน การสร้างทางเท้าชั้น 2 นอกจากจะช่วยบรรเทาปัญหาการเดินทางข้ามระหว่างอาคารที่ต้องกังวลกับความปลอดภัยจากรถยนต์ ส่วนหนึ่งช่วยเปิดพื้นที่การค้าในบริเวณชั้น 2 และ 3 ของอาคารที่แนวทางเท้าชั้น 2 ผ่าน ทำให้การใช้พื้นที่ประกอบการค้าคุ้มค่ามากขึ้น เนื่องจากส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ชั้นล่างในการประกอบการค้ามากกว่า ดังนั้นการสร้างทางเท้าชั้น 2 นอกจากจะช่วยลดปัญหาการสัญจรข้ามและสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้นแล้ว ยังขยายโอกาสให้กับกิจการค้าที่สามารถดึงดูดลูกค้าได้จากทำเลใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นในระดับชั้น 2 ของอาคารอีกด้วย (ภาพ 6.4)

5) พื้นที่บริเวณที่ 5 (หน้าสนามกีฬาแห่งชาติช่วงแยกปทุมวัน-หน้าสนามศุภชลาศัย)

เป็นพื้นที่ทางเท้าบริเวณหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ แม้ว่าสภาพการสัญจรทางเท้าในปัจจุบันไม่มีปัญหาเรื่องความจอแจ ความพลุกพล่าน เนื่องจากมีคนเดินเท้าไม่มาก เพราะกิจกรรมที่อยู่ข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อนันทนาการ คนเดินเท้าในบริเวณนี้จึงเป็นผู้ที่ใช้บริการในสนามกีฬาแห่งชาติ รวมทั้งผู้ใช้เส้นทางถนนพระรามที่ 1 ในการเข้า-ออกพื้นที่ แต่ทางเท้าหน้าสนามกีฬาแห่งชาติมีโอกาสรองรับคนเดินเท้าจำนวนมาก ก็ต่อเมื่อมีกิจกรรมพิเศษ เช่น การแข่งขันกีฬานัดสำคัญภายในสนามกีฬาแห่งชาติ โดยเฉพาะทางเท้าช่วงระหว่างจุดบริการจอดรถประจำทางกับสนามกีฬาที่ใช้แข่งขัน ลักษณะดังกล่าวส่งผลต่อการสัญจรทางเท้า เนื่องจากขนาดทางเท้ากว้างเพียง 3 เมตร และไม่เท่ากันตลอดแนว บางช่วงกว้างเพียง 1.5 เมตรเท่านั้น บางช่วงแม้มีขนาดความกว้าง 3 เมตร แต่พื้นที่ส่วนหนึ่งแบ่งให้กับทาบเร่แผงลอย(ประมาณ 1 เมตร)ทำให้พื้นที่การสัญจรทางเท้าลดลง และพื้นที่บริเวณจะมีโอกาสรองรับจำนวนคนเดินเท้าในอนาคตเพิ่มขึ้น เมื่อระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเปิดให้บริการ ซึ่งจะดึงดูดให้กิจกรรมการแข่งขันและฝึกซ้อมกีฬาต่างๆ เกิดความถี่ยิ่งขึ้นในบริเวณนี้ เนื่องจากมีการเข้าถึงที่สะดวก ทำให้กลุ่มคนที่เข้ามาเพื่อชมการแข่งขันกีฬา ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 2-3 เท่าของผู้ที่เดินทางในปัจจุบัน ส่งผลต่อพื้นที่ทางเท้าอาจไม่สามารถรองรับคนเดินเท้าจำนวนมากในอนาคตได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเลิกทำการแข่งขัน ผู้คนจะเคลื่อนตัวออกจากสนามกีฬาพร้อมกัน และมุ่งหน้าไปยังจุดให้บริการระบบขนส่งมวลชน ทั้งประเภทรถโดยสารประจำทางหรือประเภทระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน แม้ว่าประสิทธิภาพในการขนถ่ายผู้คนที่ขึ้นของระบบขนส่งประเภทรถไฟฟ้ามวลชน สามารถจุผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากก็ตาม แต่ถ้าวางของทางเท้าที่จะนำกลุ่มคนเหล่านี้ไปสู่สถานี ไม่อำนวยความสะดวกและไม่มีความพร้อมเพียงพอ ก็จะไม่สามารถรองรับคนเดินเท้าจำนวนมากได้ ส่งผลให้เกิดสภาพการสัญจรทางเท้าติดขัด ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้อย่างไหลลื่น ดังนั้นแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ที่สามารถจัดทำได้คือ การขยายทางเท้าตั้งแต่ช่วงเชิงบันไดสถานีรถไฟฟ้าหน้าศึกษาภัณฑ์ถึงทางเข้าสนามศุภชลาศัย ซึ่งกว้างเพียง 1.5 เมตร ควรขยายให้กว้าง 4 เมตร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับคนเดินเท้าช่วงที่มีการแข่งขันกีฬานัดสำคัญได้ ตลอดจนทำให้คนเดินเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับสนามกีฬาสะดวกคล่องตัวขึ้น(ภาพ 6.5)



ภาพ 6.4 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1 (พื้นที่เสนอแนะใหม่บริเวณที่ 4)



ภาพ 6.5 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 1 (พื้นที่เสนอแนะในบริเวณที่ 5)

6.2.2 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 2

สำหรับแนวคิดนี้เป็นการมองสภาพพื้นที่ในอนาคต ในกรณีที่มีการสร้างอาคารเพื่อประกอบการด้านพาณิชย์ในบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟ และมีการสร้างทางเชื่อมกับตัวสถานีรถไฟ ซึ่งบริษัทบางกอกอินเตอร์คอนติเนนตัล ไฮเต็ลส์ จำกัด ดำเนินธุรกิจศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์และสยามดิสคัฟเวอร์รี่เซ็นเตอร์อยู่ในปัจจุบัน ได้เตรียมโครงการพัฒนาที่ดินกว่า 50 ไร่บนที่ดินวังสระปทุม บริเวณด้านหน้าโรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัลจรวด้านหลังคลองแสนแสบ เป็นโครงการในรูปแบบศูนย์เอนเตอร์เทนเมนท์ เป็นอาคาร 4 ชั้น ประกอบด้วยโรงภาพยนตร์ ซูเปอร์มาเก็ตและสินค้าบริการที่ทันสมัยสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายในย่านนี้ (คาดว่าโครงการนี้จะดำเนินการแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2545) แต่โครงการสร้างทางเชื่อมชั้น 2 ระหว่างศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์กับสถานีรถไฟสยามสแควร์อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการดึงดูดให้ผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนได้เข้าใช้บริการศูนย์การค้า และเพื่อให้การเพิ่มจำนวนคนเดินเท้าไม่ไปเพิ่มในระบบทางเท้าเดิมบนระดับดิน อันเป็นการซ้ำเติมปัญหาที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันให้เกิดวิกฤติขึ้นในอนาคต ซึ่งลักษณะเช่นนี้เปรียบเสมือนกับการสร้างอุปทานเพื่อดึงดูดอุปสงค์หรือผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นมุมมองกลับกันกับแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าในกรณีที่ 1 แต่เป้าหมายการจัดระเบียบมุ่งหวังในแนวทางเดียวกัน คือ ให้ผู้เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ ได้รับความสะดวกและเคลื่อนที่ได้อย่างคล่องตัวที่สุด แต่แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่อาจแตกต่างกัน โดยให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าที่เดินทางด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนมากที่สุด เนื่องจากถ้าในอนาคตมีผู้เดินทางเข้ามาจำนวนมากจนพื้นที่ทางเท้าไม่สามารถรองรับได้ โอกาสการขยายทางเท้าพื้นราบคงเป็นไปได้ยาก เนื่องจากทำให้พื้นที่การสัญจรรถยนต์ลดลง ดังนั้นการสร้างทางเท้าเหนือระดับดิน อาจเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด นอกจากนี้จะสนองตอบผู้ที่เดินทางมากับระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนและไม่ต้องการลงมาเดินเท้าในพื้นที่ราบ สามารถเดินบนทางเท้าชั้น 2 หรือทางเชื่อมเข้าสู่ศูนย์การค้าได้ ซึ่งทำให้พื้นที่ศึกษาสามารถอำนวยความสะดวกแก่ทุกกลุ่มคนในทุกรูปแบบการเดินทางได้เป็นอย่างดี และแยกการใช้พื้นที่การเดินทางจากรูปแบบการเดินทางทั้ง 2 ประเภทที่ผู้เดินทางเข้ามาจะใช้บริการมากที่สุด คือ ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนและรถโดยสารประจำทาง ซึ่งแนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้า คือ การสร้างทางเชื่อมชั้น 2 ระหว่างสถานีสยามสแควร์กับสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

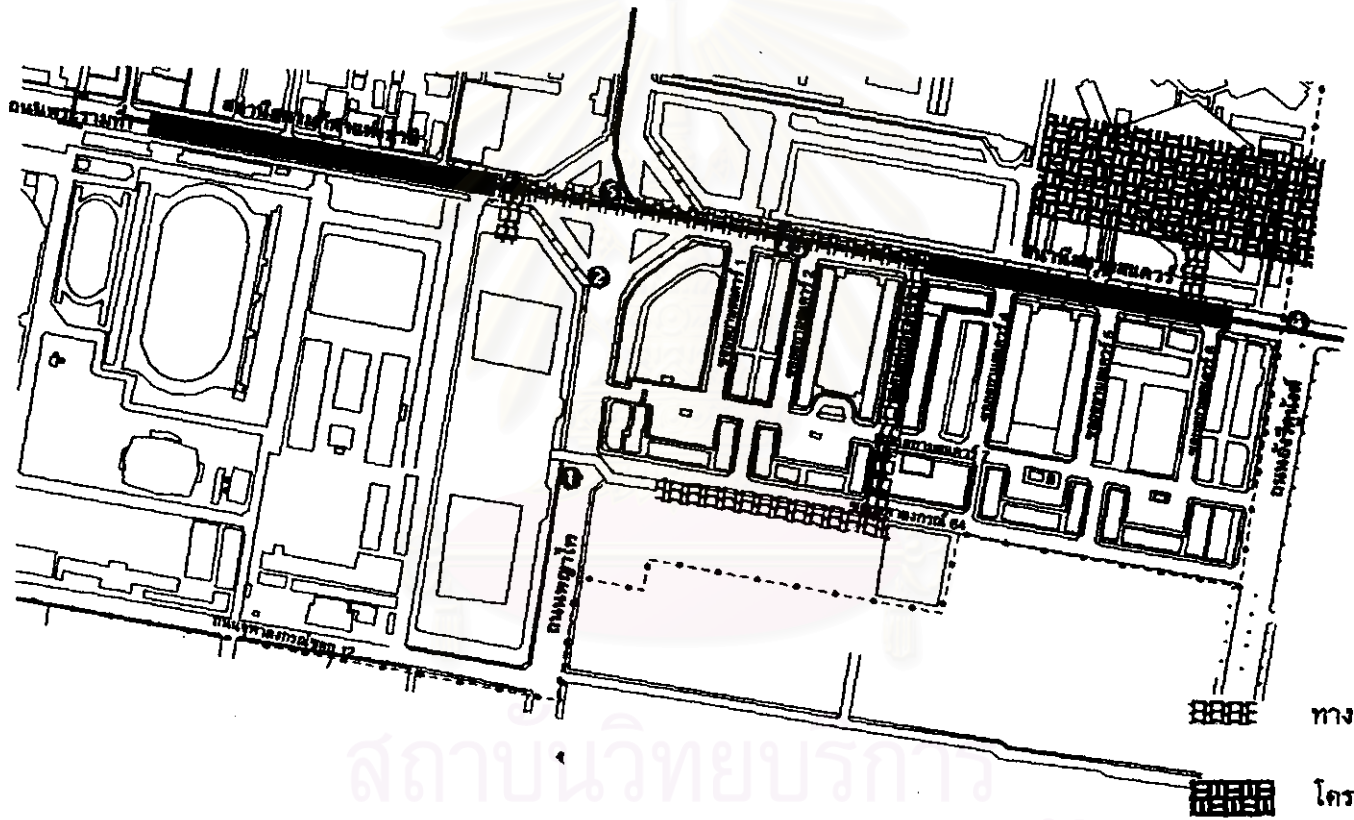
ปัจจุบันสถานีสนามกีฬาแห่งชาติมีการสร้างทางเชื่อมจากสถานียาวมาถึงแยกปทุมวัน โดยมีบันไดขึ้น-ลงทั้ง 4 บริเวณ ส่วนสถานีสยามสแควร์จะมีบันไดขึ้น-ลงที่วางตัวตามแนวทางเท้าบริเวณนั้น ดังนั้นการเสนอให้มีการสร้างทางเชื่อมระหว่างสถานีในชั้น 2 ทั้งนี้เพื่อสนองตอบผู้ใช้บริการที่ไม่ต้องการลงมาเดินเท้าพื้นราบ และเพื่อให้คนเดินเท้าเคลื่อนที่กระจายตัวอยู่บนทางเท้าเหนือระดับดินระหว่างสถานี นอกจากนี้เป็นการลดความคับคั่งของผู้คนบริเวณสถานีสยามสแควร์ ซึ่งจากการวิเคราะห์ที่ผ่านมาแนวโน้มว่าจะมีผู้โดยสารขึ้น-ลงมากกว่าสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึง 6 เท่า ส่งผลต่อการสัญจรทางเท้าพื้นราบได้บริเวณสถานีนี้ได้ ดังนั้นการสร้างทางเชื่อมจึงเป็นการไม่แนะนำให้คนกลุ่มหนึ่งเปลี่ยนเส้นทางการเดินโดยกระจายตัวออกมายังอีกด้านของพื้นที่ และการดำเนินการสามารถกระทำได้ โดยสร้างทางเชื่อมต่อจากแยกปทุมวันให้เป็นเชื่อมต่อกับสถานีสยามสแควร์ ซึ่งเป็นระยะทางไม่ไกลกันมากนัก แต่การสร้างทางเชื่อมระหว่างสถานีคงไม่เกิดประโยชน์สูงสุด ถ้าเพียงเพื่อเชื่อมระหว่างสถานีทั้ง 2 ในขณะที่สภาพแวดล้อมรอบๆสถานีเป็นย่านการค้าทั้งคืน การสร้างทางเชื่อมระหว่างศูนย์การค้ากับสถานี ก็จะเป็นการขยายโอกาสการเติบโตของกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่ชั้น 2 และชั้นต่อไปได้ ซึ่งใน

อนาคตศูนย์การค้าทั้ง 4 แห่ง จะต้องเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกัน ดังนั้นสิ่งอำนวยความสะดวกที่พื้นที่ฝั่งมีและจัดหา เพื่อบริการแก่คนเดินเท้าแล้ว ประโยชน์อีกประการหนึ่งคือ ให้กิจกรรมการค้าและบริการดำเนินต่อไป ซึ่งแนวทางปฏิบัติคือ การประสานความร่วมมือระหว่างศูนย์การค้าทั้ง 4 แห่งกับบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTS) ในการได้มาซึ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว(ภาพ 6.6)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เขตราชเทวี



ทางเท้าชั้น 2

โครงการศูนย์การค้าในอนาคต

ภาพ 6.6 แนวคิดการจัดระเบียบพื้นที่กรณีที่ 2