

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1. การเดินทางและการใช้พื้นที่สัญจรสัญจรก่อนมีรถไฟฟ้า

การเดินทางเข้าย่านสีลมก่อนที่จะมีรถไฟฟ้า นั้นจะอาศัยการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางเป็นหลัก ทั้งรถโดยสารประจำทางปรับอากาศและธรรมดา โดยจะมีจุดเริ่มต้นของการสัญจรในย่านสีลมอยู่ที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีป้ายรถโดยสารประจำทางหลักของย่านจะกระจายอยู่ดังนี้ตามจุดต่างๆ ดังต่อไปนี้

ย่านบริเวณถนนสีลม จะมีป้ายรถโดยสารประจำทางที่สำคัญอยู่ 4 จุด คือบริเวณหัวมุมถนนศาลาแดง กับหน้าอาคารซีพี ทาวเวอร์ และฝั่งตรงข้ามคือหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน กับบริเวณหัวมุมถนนรัชโยธิน ป้ายรถโดยสารประจำทางเหล่านี้จะรองรับการเดินทางของผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางหลักของย่าน เพราะถนนสีลมนี้นี้จะมีรถโดยสารประจำทางผ่านมากสายที่สุดของย่าน หลังจากการเดินทางสิ้นสุดลงที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง จะมีการเดินทางต่อเพื่อไปยังปลายทางที่กระจายอยู่ในบริเวณต่างๆ ในย่านสีลม

ย่านถนนนสาทร จะมีป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่ 4 จุดที่สำคัญ คือ บริเวณปากซอยสาทร 2 กับบริเวณหน้าบริเวณหน้ากองบังคับคดี และฝั่งสาทรใต้ บริเวณปากซอยงามดูพลี กับบริเวณปากซอยสวนพลู โดยจะรองรับการเดินทางเข้าย่านสีลมด้านย่านถนนนสาทร

ย่านถนนพระรามที่ 4 จะมีป้ายรถโดยสารประจำทางที่สำคัญอยู่ 4 จุด คือบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสันสีลม กับหน้าอาคารอ้อจ้อเฮลียิง และหน้าโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์กับหน้าสวนลุมพินี โดยจะรองรับการเดินทางเข้าย่านสีลมด้านถนนพระรามที่ 4

ย่านถนนสุขุมวิท จะมีป้ายรถโดยสารประจำทางที่สำคัญอยู่ 2 จุด คือ บริเวณปากซอยพัฒนาพงศ์ กับบริเวณหน้าโรงแรมตะวันนารามาดา โดยจะรองรับการเดินทางเข้าย่านสีลมทางด้านถนนสุขุมวิท

โดยที่ป้ายรถโดยสารประจำทางเหล่านี้ จะเป็นที่รองรับการเดินทางที่เข้ามาในย่านสีลม โดยรถโดยสารประจำทาง ก่อนที่จะกระจายเดินทางไปยังปลายทางตามบริเวณต่างๆ ในย่านสีลมต่อไป โดยจะอาศัยการเดินทางซึ่งจะพบว่าเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด ทำให้มีการใช้พื้นที่สัญจรบนทางเท้าเป็นหลักในการเดินทาง ซึ่งในย่านสีลมมีโครงข่ายทางเท้าที่สามารถรองรับการเดินทางไปยัง

บริเวณต่างๆ ได้หลายเส้นทาง นอกจากนั้นยังมีการต่อรถโดยสารประจำทาง ต่อรถสองแถว หรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น เพื่อไปถึงยังปลายทาง

ในขณะที่การเดินทางบางส่วนเข้ามาในย่านสีลมจะอาศัยการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีสัดส่วนประมาณ 1 ใน 4 ของการเดินทางเข้ามาย่านสีลมทั้งหมด เนื่องจากย่านสีลมมีโครงข่ายถนนที่เข้าออกได้สะดวก มีการเข้าถึงได้หลายเส้นทาง และบริการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ก็ไม่ตอบสนองการเดินทางและ ยังไม่ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว เท่ากับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้มีการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรถยนต์ส่วนบุคคลยังมีปริมาณที่สูง ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด และยังเกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอทำให้ต้องอาศัยจอดรถตามถนน ซอยต่างๆ ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นเนื่องจากผิวจราจรลดลงจากการจอดรถดังกล่าว

ส่วนการเดินทางในรูปแบบอื่น ก็ยังมี การเดินทางโดยรถตู้โดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ก็เป็นสัดส่วนจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับการเดินทางทั้งหมดในพื้นที่ย่านสีลม

6.2. การเปลี่ยนแปลงหลังมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพผ่านเข้ามาในย่านสีลม ซึ่งมีสถานีศาลาแดง ตั้งอยู่ในพื้นที่ย่านสีลม ส่งผลให้มีการเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมในย่านสีลมและมีการใช้พื้นที่สัญจรเพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเฉพาะในเวลาช่วงโมงเร่งด่วน จะมีการเดินทางเข้าและออกจากย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีการใช้พื้นที่สัญจร คือทางเดินเท้าอย่างเข้มข้น บวกกับการเดินทางโดยรูปแบบเดิม คือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว เป็นต้น และการจราจรที่หนาแน่นบนถนน ทำให้ช่วงเวลา 8.00-9.00 น และ 16.00 –17.00 น. การจราจรบริเวณนี้จะคับคั่งมาก ทั้งผู้คนที่พลุกพล่านบนทางเท้า และปริมาณรถบนถนน

โดยการเดินทางช่วงเวลาดังกล่าว จะเป็นการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานกับเรียนหนังสือ และเดินทางกลับบ้านเป็นส่วนใหญ่ และจะมีช่วงกลางวันคือช่วงเวลา 12.00-13.00 น. ที่มีการเดินทางที่คับคั่งเช่นกันแต่ก็ยังน้อยกว่าช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน การเดินทางช่วงนี้จะเป็นการเดินทางเข้ามาเพื่อรับประทานอาหาร และจับจ่ายซื้อสินค้าเป็นส่วนใหญ่

จากผลการศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม พบว่า

ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทางกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้าบริเวณย่านสีลม ผู้เดินทางมีต้นทางของการเดินทางเข้ามาทำงานมากที่สุดคืออาศัยอยู่ย่านจตุจักรมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 6.0 การเดินทางเข้ามาติดต่อธุรกิจมีต้นทางจากย่านราชเทวีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.5 การเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้ามีต้นทางจากย่านราชเทวีกับย่านจตุจักรมากที่สุดร้อยละ 9.0 การเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือมีต้นทางจากย่านราชเทวีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 14.0 การเดินทางมาออกกำลังกายมีต้นทางจากย่านบางรักมากที่สุดร้อยละ 24.0 และการเดินทางเข้ามารับประทานอาหารมีต้นทางจากย่านราชเทวีมากที่สุดร้อยละ 10.2

ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ของการเดินทางกับพื้นที่ในบริเวณย่านสีลม ผู้คนจะเดินทางเข้ามาเพื่อทำงานเป็นส่วนใหญ่โดยคิดเป็นร้อยละ 29.33 ของวัตถุประสงค์การเดินทางทั้งหมด เนื่องจากย่านสีลมเป็นแหล่งงานมีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นหลัก เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่สำคัญที่ก่อให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังเข้ามาในย่านสีลมเพื่อการจับจ่ายซื้อขายสินค้า รับประทานอาหาร และติดต่อธุรกิจ จะเป็นวัตถุประสงค์รองลงมา เพราะย่านสีลมเป็นแหล่งที่ตั้งของแหล่งซื้อขายสินค้า ร้านอาหารที่สำคัญ ที่ดึงดูดผู้คนเดินทางเข้ามาใช้บริการ โดยบริเวณถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสาทร เป็นบริเวณที่มีการเดินทางเข้าใช้พื้นที่อย่างหนาแน่น

เวลาการเดินทางเข้า-ออกกับพื้นที่บริเวณย่านสีลม พบว่าช่วงเวลาเข้าประมาณ 7.00-9.00 น. มีการเดินทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 34.51 ซึ่งเป็นช่วงเวลาสำหรับผู้คนเดินทางเข้ามาเพื่อทำงาน และเรียนหนังสือ รองลงมาเป็นการเดินทางเข้ามาในช่วงกลางวันเวลา 12.00 -14.00 น. เป็นการเดินทางเข้ามาเพื่อรับประทานอาหาร และติดต่อธุรกิจ และช่วงเย็นเวลา 17.00-20.00 น. เดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อขายสินค้าและเที่ยวสถานบันเทิง จะพบเป็นส่วนน้อยที่เดินทางเข้ามาย่านสีลมเพื่อกลับบ้าน ในขณะที่การเดินทางออกจากย่านสีลม จะเดินทางออกช่วงเวลาตอนเย็นเวลา 16.00-19.00 น. เพื่อกลับบ้าน หลังจากเลิกงาน รับประทานอาหารซื้อขายสินค้าเสร็จ และโรงเรียนเลิก และช่วงเวลากลางคืน เวลา 20.00 -24.00 น. หลังจากซื้อขายสินค้าและเที่ยวสถานบันเทิง

การเชื่อมโยงของทางเดินเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ต่างๆในบริเวณย่านสีลมมีความสะดวกในการเดินเท้าเพื่อไปยังปลายทางโดยคิดเป็นร้อยละ 77.54 เนื่องจากทางเดินเท้าที่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม มีโครงข่ายทางเท้าที่รองรับการเดินทางได้หลายเส้นทาง และนอกจากนั้นยังมีพื้นที่ทางเดินระหว่างอาคาร กับทางเดินหน้าอาคารต่างๆเป็นทางเดินเท้ารอง ที่ช่วยทำให้การเดินทางมีความคล่องตัวมากขึ้น และช่วยกระจายปริมาณการเดินทางเท้าให้ไหลเวียนได้อย่างสะดวก

หาบเร่ แผงลอยที่กีดขวางทางเดิน เป็นอุปสรรคที่สูงสุดในการเดินบนทางเท้าในบริเวณย่านสีลม เนื่องจากในย่านสีลมนี้อุปสรรคนี้ มีหาบเร่ แผงลอย ตั้งอยู่บนทางเท้าเป็นจำนวนมาก มีเกือบตลอดทั้งวัน จนถึงช่วงเวลากลางคืน รองลงมาคือทางเท้าแคบแคบและขรุขระ เพราะว่ามีบางช่วงของทางเท้ามีการปรับปรุงทางเท้า และการขุดเพื่อเปิดพื้นที่ผิวทางเท้า ตลอดจนการทรุดของดินและการชำรุดทรุดโทรมของทางเดินเท้าเอง ที่เป็นอุปสรรคในการเดินบริเวณย่านสีลมนี้ นอกจากนั้นยังพบปัญหาอื่นๆ เช่น ปัญหาแสงสว่างไม่เพียงพอ และทางเท้าสกปรก

นอกจากนี้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังเป็นการช่วยลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลอีกด้วย แต่ยังมีสัดส่วนที่น้อย จากการศึกษาพบว่าผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเปลี่ยนมาเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพประมาณร้อยละ 20 ของสัดส่วนการเดินทางทั้งหมด ซึ่งจากการศึกษากลับปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างที่เปลี่ยนมาเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้า-ออกย่านสีลม กลับเป็นกลุ่มผู้ที่เมื่อก่อนเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศและรถโดยสารประจำทางธรรมดา ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ส่วนหนึ่งต้องการลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ลดปริมาณจราจร แต่กลับกลายเป็นการแย่งส่วนแบ่งการเดินทางของรถโดยสารประจำทางเสียมากกว่า

ในการที่จะพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งลักษณะจะต่างกับการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีความแตกต่างทั้งจำนวนผู้สัญจรและระยะทางในการเดินเชื่อมกับพื้นที่และอาคารที่แตกต่างกัน เนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีระยะห่างระหว่างสถานีประมาณ 1 กม. จึงทำให้ผู้เดินทางต้องเดินเป็นระยะทางมากกว่าการเดินทางจากป้ายรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการเพิ่มหรือสร้างความสะดวกสบายให้กับคนเดินเท้า ตลอดจนการปรับปรุงทางเดินเท้าให้สามารถรองรับจำนวนคนเดินให้มากขึ้นเป็นสิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการ นอกจากนั้นการออกแบบปรับปรุงโครงข่ายทางเท้าก็สำคัญเช่นกัน โดยจะช่วยให้มีการเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงได้สะดวกยิ่งขึ้น

6.3. สรุปปัญหาและศักยภาพ

ก. ปัญหาและอุปสรรคของโครงข่ายและพื้นที่สัญจร

1) จากระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน

เนื่องจากรัฐเพิ่งเห็นความสำคัญถึงการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีเส้นทางผ่านย่านธุรกิจการค้าของเมือง ทำให้การเตรียมระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางที่ต้องเนื่องจากการเดินทางดังกล่าวยังไม่ตอบสนองและรองรับการเดินทางได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ จึงยังไม่สามารถลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลงได้ นอกจากนั้นคนที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลยังมีค่านิยมในการเดินทางที่ยังเป็นการแสดงถึงสถานะทางสังคมอีกด้วย จึงยังไม่สามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติของการเดินทางโดยรถยนต์ให้เลือกเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะได้ในเวลาอันใกล้ ประกอบกับระบบการขนส่งสาธารณะเองยังไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถตอบสนองและรองรับการเดินทางของทุกคนได้อย่างทั่วถึง และให้สะดวกสบายเทียบเท่ากับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเดินทางเข้าย่านธุรกิจการค้าจึงยังไม่ลดลง

นอกจากนั้นราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนยังมีราคาที่สูงเมื่อเทียบกับระยะทางที่เนทางและเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

2) ปัญหาจากอุปกรณ์ถนน

อุปกรณ์บนถนนบนพื้นที่สัญจรในย่านสีลมปัจจุบัน ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ซึ่งได้ออกแบบมาใช้ไม่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ ทั้งด้านขนาด รูปทรง และตำแหน่งที่ตั้ง ที่ไม่มีความสอดคล้องกับกิจกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรในย่าน ตัวอย่างเช่น ตู้โทรศัพท์ ที่ทั้งขนาด รูปทรง และที่ตั้งสร้างอุปสรรคในการเดินเนื่องจากมีขนาดใหญ่และตั้งอยู่บริเวณที่มีการเดินเท้าหนาแน่น และเมื่อนำมาตั้งเรียงกันยิ่งทำให้เป็นกลุ่มก้อนขนาดใหญ่กีดขวางพื้นที่ทางเท้า ทำให้เหลือพื้นที่สำหรับเป็นทางสัญจรน้อย นอกจากนั้นยังมีป้อมยาม ตู้ชุมสายโทรศัพท์ หม้อแปลงไฟฟ้า ที่ตั้งกีดขวางทางเดิน โดยจะพบอุปกรณ์เหล่านี้จะพบบนทางเท้าบริเวณที่มีการสัญจรหนาแน่น อาทิเช่น หน้าอาคารนาครากรุงเทพ บริเวณทางลงจากสถานีรถไฟฟ้าทั้งสองฝั่ง ปากซอยคอนแวนต์ ปากซอยพิพัฒน์ ปากซอยสุรเสนา และฝั่งสีลมด้านใต้ตั้งแต่โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนถึงซอยนิยะที่มีปริมาณแฉงลอยมากอยู่แล้ว บวกกับอุปกรณ์เหล่านี้ก็ทำให้เหลือพื้นที่สำหรับทางเดินเท้าประมาณ 1 เมตรเท่านั้น

3) สภาพกายภาพของทางเท้า

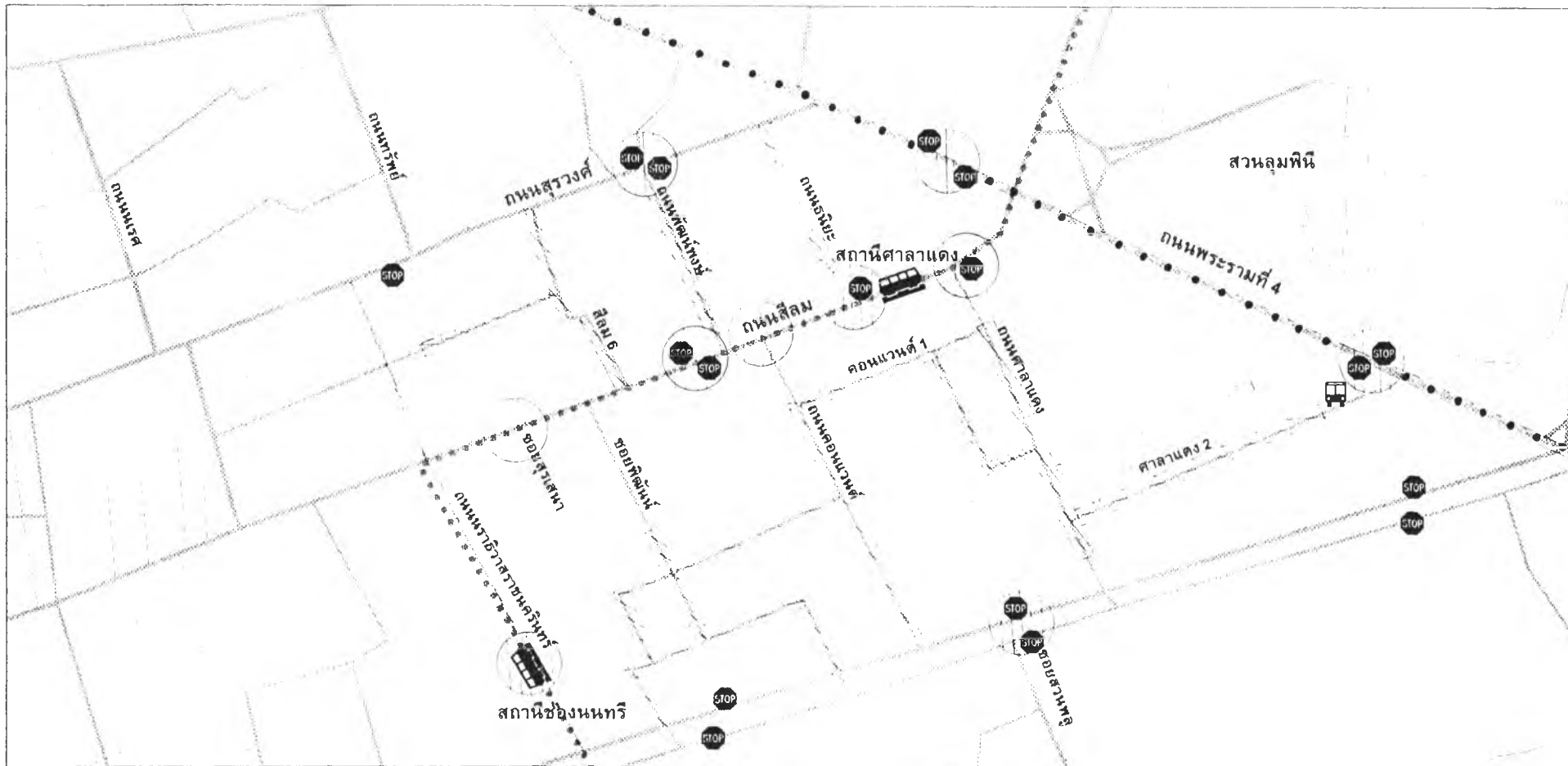
พื้นผิวทางเท้าในย่านบางช่วงขรุขระ เนื่องจากการหมดสภาพของพื้นผิวที่ใช้การมานาน และขาดการบำรุงรักษาที่ดีทำให้เกิดการทรุดโทรม บางช่วงพื้นเกิดการทรุดตัวของดิน วัสดุที่ใช้ปูพื้นผิวทางเท้าชำรุด และมีการก่อสร้างและขุดพื้นผิวทางเท้าทำให้เกิดเศษวัสดุกองบนทางเท้า ส่งผลให้ฤดูฝนเกิดน้ำขัง และเป็นหลุม โดยเฉพาะช่วงที่อยู่ลึกเข้าไปในถนนซอย เช่น ในถนนศาลาแดง คอนเวนซ์ พิคเจอร์ ที่จะพบผิวทางเท้าชำรุด และยังพบบางจุดบนทางเท้าหลักที่สำคัญบนถนนสีลม สุรวงศ์ สาทร พระรามที่ 4 นราธิวาสนครินทร์ ที่มีการทรุดตัวของดิน ทำให้ผิวทางเท้าเกิดการทรุดตามไปด้วย จึงทำให้การเดินเท้าไม่มีความคล่องตัวและความต่อเนื่องในการเดินเพื่อเชื่อมโยงจากสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ และระหว่างพื้นที่เอง

4) ปริมาณการจราจรบนถนนมาก

เนื่องจากย่านสีลมเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมือง ที่ก่อให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่และการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆในแต่ละวันมีจำนวนมาก และส่วนใหญ่ผู้คนยังเดินทางเข้ามาย่านสีลมยังอาศัยรถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนั้นยังมีรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ ที่นำผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ย่านสีลมอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้ปริมาณรถบนถนนมีปริมาณมากคับคั่งตลอดวัน โดยเฉพาะในเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นการจราจรจะติดขัดมากเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ทำให้ถนนในพื้นที่ศึกษามีความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางต่อชั่วโมงที่ต่ำมากติดอันดับต้นๆของถนนในกรุงเทพมหานคร โดยถนนสาทรมีความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงต่ำที่สุด 7.61 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนสีลมมีความเร็วเฉลี่ย 9.38 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนพระรามที่ 4 มีความเร็วเฉลี่ย 11.29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และถนนสุรวงศ์ มีความเร็วเฉลี่ย 13.23 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

5) สิ่งกีดขวางบนทางเท้า

หาบเร่ และแผงลอย เป็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรในย่านสีลม ทำให้การเดินเท้าเกิดการชะงักงัน ไม่ลื่นไหลในการเดิน โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ที่จะมีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นหาบเร่ แผงลอย ที่มีอยู่ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ทางสำนักงานเทศกิจ เขตบางรัก ได้กำหนดและวางแนวทางไว้ โดยแผงลอยหลายแห่งมีการตั้งร้านค้าออกมานอกเส้นสีเหลืองที่ได้ขีดกำหนดเขตขายสินค้าไว้ เช่นบริเวณต้นซอยศาลาแดง และซอยคอนเวนซ์ และบางแห่งซึ่งได้แก่



อิทธิพลของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อโครงข่ายและการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม

แผนที่ 6.1



แสดง : อุปสรรคในการสัญจรบนถนน



ป้ายรถโดยสารประจำทาง



บริเวณที่รถยนต์จอดบนถนน



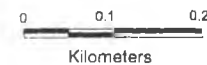
บริเวณที่มีปัญหาจากรถเมล์ รถแท็กซี่ จอดรอรับผู้โดยสาร

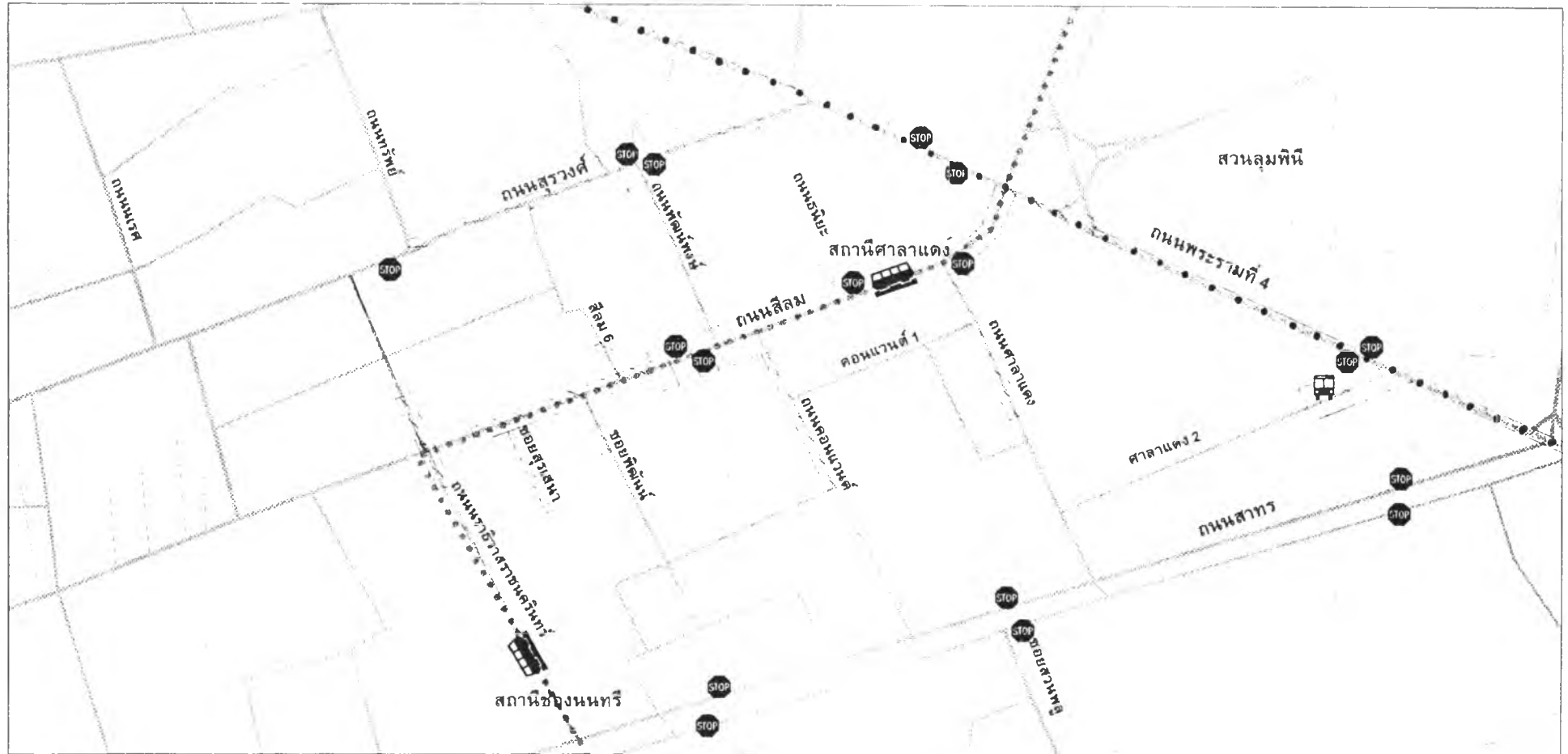
ที่มา : จากการสำรวจ

สัญลักษณ์

- รถไฟฟ้าตามทวน
- เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
- สถานีรถไฟฟ้า BTS

มาตราส่วน





อิทธิพลของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อโครงข่ายและการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม

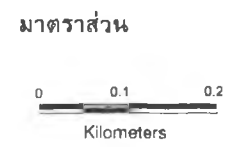
แผนที่ 6.2



แสดง : บริเวณที่มีปัญหาการสัญจรบนทางเท้า

- ป้ายรถโดยสารประจำทาง
- มีปัญหาปานกลาง
- มีปัญหาน้อย
- มีปัญหาหนัก

- สัญลักษณ์
- รถไฟฟ้ามหานคร
 - เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
 - สถานีรถไฟฟ้า BTS



ที่มา : จากการสำรวจ

บริเวณถนนสีลมด้านทิศใต้ตั้งแต่โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนถึงห้างสรรพสินค้าโรบินสัน และบนทางเท้าถนนสุขุมวิท ช่วงปากซอยธนียะถึงปากซอยพัฒนาพงษ์ ก็ละเมิดข้อบังคับขายสินค้าในบริเวณที่ห้ามมีท่าบเร่ แผงลอย จึงทำให้บางแห่งแทบไม่เหลือทางเดินสำหรับผู้สัญจรในย่าน เหลือพื้นที่สำหรับทางเดินประมาณ 1 ใน 3 ของความกว้างถนนเท่านั้น ทำให้บริเวณดังกล่าวที่มีการสัญจรหนาแน่นผู้ใช้ทางเท้าบางส่วนต้องลงมาเดินบนถนน ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การสัญจรบนถนนตามมา ตลอดจนความปลอดภัยของผู้เดินเท้าอีกด้วย

6) การจอดรถยนต์บนถนน

เนื่องจากที่จอดรถในอาคารมีจำนวนจำกัด และเสียค่าใช้จ่ายในการจอดรถ จึงทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาในย่านสีลมจอดรถบนถนน ซึ่งเป็นปัญหาทำให้ช่องการจราจรคับแคบลง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ซึ่งถนนซอยที่อนุญาตให้มีที่จอดรถยนต์บนถนนได้ เช่น ถนนศาลาแดง ถนนคอนแวนต์ ถนนพิพัฒน์ ถนนธนียะ ถนนพัฒนาพงษ์

7) การจอดรถรับผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางและรถแท็กซี่

ปัจจุบันรถแท็กซี่ มักจะจอดรถรับผู้โดยสารบนถนน ทำให้เกิดขวางการจราจร เป็นอุปสรรค ที่สุดในการสัญจรทางถนนในย่านสีลม เนื่องจากบริเวณนี้เป็นแหล่งจับจ่ายซื้อขายสินค้าที่สำคัญ ทำให้มีรถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก จอดรถรับผู้โดยสารบนถนนตามหน้าร้านค้าต่างๆในย่าน ที่มีเกือบตลอด ทั้งวันจนถึงช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะรถแท็กซี่มักจะจอดรถผู้โดยสารบนถนนบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง เป็นสาเหตุที่ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าจอดตรงกับป้ายรับส่ง ผู้โดยสารได้ ทำให้ต้องจอดบริเวณกลางถนนทำให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสาร ที่ต้องเดินไปขึ้นรถกลางถนน เป็นอันตรายต่อผู้โดยสารและผู้ขับขี่รถบนถนนเป็นอย่างยิ่ง

ข. ศักยภาพของโครงข่ายและพื้นที่สัญจร

1) ศักยภาพการเข้าถึงของพื้นที่

สีลมเป็นย่านที่มีการเข้าถึงได้อย่างสะดวก มีหลายเส้นทางในการเข้าถึง อีกทั้งโครงข่าย การสัญจรในพื้นที่เอง ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่อพื้นที่ นอกจากนี้โครงข่ายการ

สัญจรระหว่างย่านสีลมกับพื้นที่ย่านอื่นๆ ก็มีความสะดวกเช่นกันเนื่องจากมีระบบถนนที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆระหว่างย่านเป็นอย่างดี และมีรถโดยสารประจำทางเข้าออกพื้นที่อยู่หลายเส้นทางรองรับการเดินทาง ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อปัจจุบันมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งมีเส้นทางผ่านเข้ามาในย่าน มีสถานีศาลาแดงเป็นสถานีรองรับการเดินทางเข้า-ออก ก็ยิ่งเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่

2) เพิ่มความสะดวก และรวดเร็วในการเดินทาง

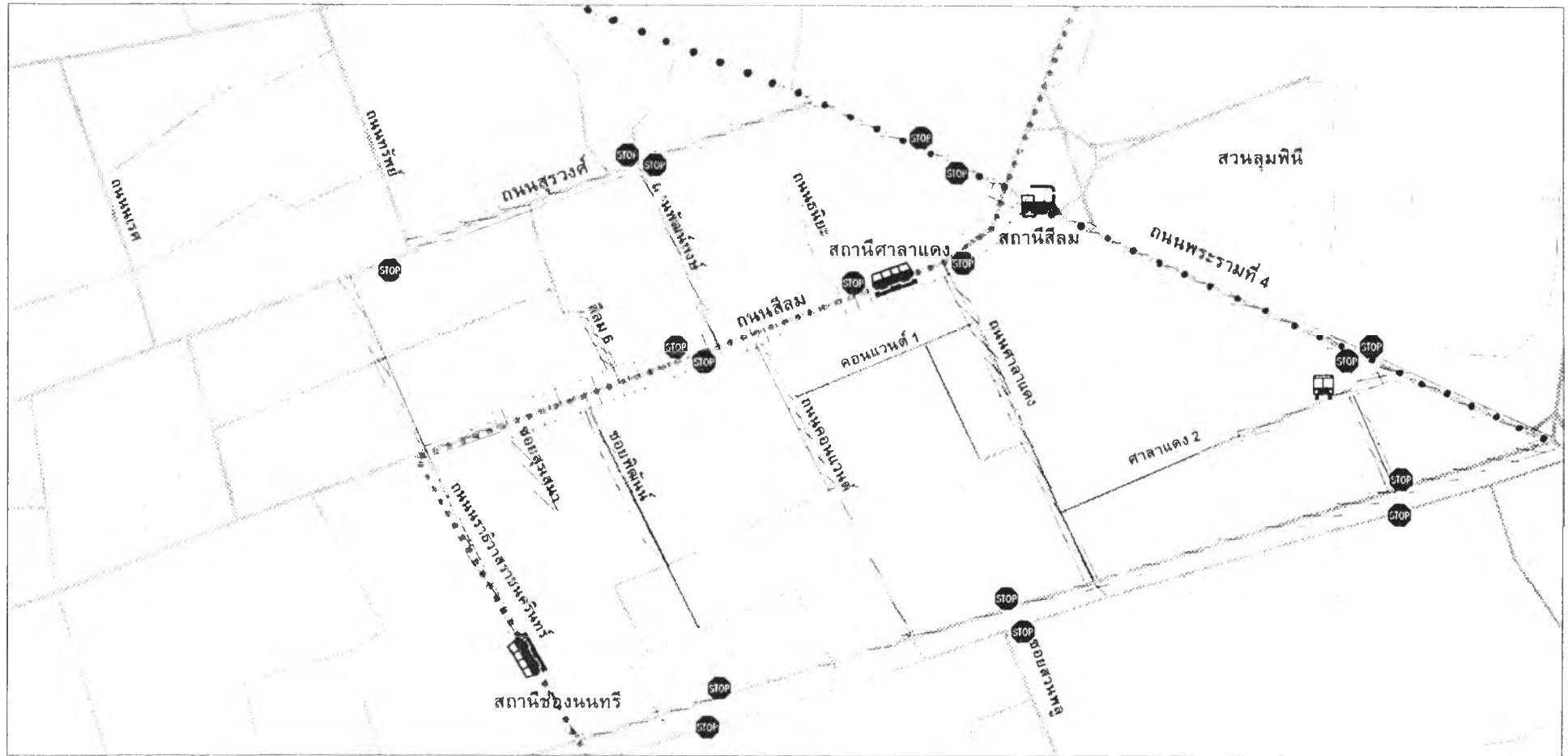
จากประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่นอกจากจะให้ความสะดวกสบายในการเดินทางแล้ว ที่สำคัญคือความรวดเร็วในการเดินทาง สามารถคำนวณเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้อย่างแน่นอน ทำให้สามารถวางแผนการเดินทางเพื่อเข้ามาประกอบกิจกรรมต่างๆในย่านสีลมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน

3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์

การเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ นอกจากจะให้ความสะดวกสบาย ความรวดเร็วในการเดินทางแล้ว ยังช่วยในการลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลในย่านสีลมอีกด้วย เนื่องจากปัจจุบันสีลมมีปริมาณการจราจรที่คับคั่งตลอดทั้งวัน ถ้าหากผู้คนหันมาเดินทางดดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่หลายประเภทด้วยแล้ว การเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้คนเดินทางเข้า-ออกย่านสีลม ได้สะดวกเทียบเท่ากับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ที่สำคัญไม่ต้องติดขัดกับการจราจรที่คับคั่งทั่วกรุงเทพมหานคร

6.4. แนวโน้มการเดินทางและการใช้พื้นที่สัญจรในอนาคต

การเดินทางเพื่อเข้ามาประกอบกิจกรรมต่างๆของย่านสีลมในอนาคต จะมีการเดินทางเพื่อเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณต่างๆในย่านสีลมอย่างคับคั่ง เนื่องจากมีความสะดวกในการเดินทางและมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งการเดินทางที่เกิดจากการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเอง กับการเดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจะมีสถานีสีลม ซึ่งตั้งอยู่ใต้ถนนพระรามที่ 4 เป็นสถานีร่วม และการเดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานครสามารถเปลี่ยนการเดินทางมาให้บริการของรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในลักษณะตัวร่วม โดยจะมีการเชื่อมโยง



อิทธิพลของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อโครงข่ายและการใช้พื้นที่สัญญาณในย่านสีลม

แผนที่ 6.3



แสดง : แนวโน้มการใช้พื้นที่สัญญาณในอนาคต



ป้ายรถโดยสารประจำทาง



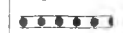
หนาแน่นมาก มากกว่า ๒0,000 คนต่อวัน

หนาแน่นปานกลาง 10,000-20,000 คนต่อวัน

หนาแน่นน้อยกว่า 10,000 คนต่อวัน

ที่มา : จากการสำรวจ

สัญลักษณ์



รถไฟฟ้ามหานคร



เส้นทางรถไฟฟ้า BTS



สถานีรถไฟฟ้า BTS



สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

มาตราส่วน



Kilometers

ระหว่างสถานีศาลาแดง ของรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ บนถนนสีลม กับสถานีสีลมของรถไฟฟ้ามหานคร บนถนนพระรามที่ 4

ลักษณะดังกล่าวจะทำให้การเดินทางระหว่างสองสถานีมีความเข้มข้น ส่งผลต่อการใช้พื้นที่สัญจรในพื้นที่ศึกษาเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากความสำคัญของย่านสีลมเองที่เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมือง ก่อทำให้การเดินทางเข้ามาในพื้นที่อย่างหนาแน่นตลอดเวลา และถ้าหากโครงการไฮปเวลล์ได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต จะทำให้บริเวณนี้ประกอบด้วยระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ถึง 3 โครงการ บวกกับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นการขนส่งสาธารณะมีอยู่จำนวนมากเช่นกันในย่านสีลม จะส่งผลให้ย่านนี้เป็นย่านที่มีการเดินทางและการสัญจรที่เข้มข้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ บวกกับการเดินทางลักษณะเดิมที่มีอยู่โดยขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น รถแท็กซี่ รถสองแถว เป็นต้น และการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้พื้นที่สัญจรที่มีอยู่ในพื้นที่ขณะนี้ต้องรองรับการเดินทางที่เพิ่มขึ้นนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงต้องมีการหามาตรการเพื่อที่จะรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นนี้ ตลอดจนการปรับปรุงและขยายพื้นที่สัญจรเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางดังกล่าวให้เหมาะสม

6.5. ข้อเสนอแนะ

แนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม เพื่อรองรับการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ปัจจุบันและต่อไปในอนาคต มีแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อการนำไปสู่แผนปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1) ส่งเสริมให้มีการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

ในกรณีที่ไม่สามารถปิดถนนสีลมได้ในเวลาอันใกล้นี้ ในช่วงแรกนี้ก็ให้รถสาธารณะเท่านั้นที่เข้าถนนสีลม โดยรถยนต์ส่วนบุคคลต้องเป็นรถมวชนที่มีคนนั่ง 3 คนขึ้นไปเท่านั้นถึงจะเข้าได้ ซึ่งก็จะเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งและติดขัดลงได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเข้มงวดในการตรวจจับรถแท็กซี่ ที่จอดรอรับผู้โดยสารบริเวณที่ไม่ใช่ที่จอดรอรับผู้โดยสาร

2) ปรับปรุงกายภาพของทางเท้า

โดยทางสำนักงานเขตบางรัก ต้องกำหนดให้ไม่ให้มีการขุดพื้นผิวทางเท้า โดยกำหนดให้ทางเท้าในย่านสีลม เป็นเขตปลอดการขุด และให้เจ้าพนักงานหมั่นคอยดูแลสภาพพื้นผิวทางเท้าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ ไม่ชำรุด หรือเกิดการทรุดตัวของดิน ซึ่งต้องหมั่นตรวจตราและซ่อมแซมปรับปรุงสภาพทางเท้าอยู่เสมอ ก็จะทำให้โครงข่ายทางเท้าสามารถรองรับการสัญจรในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่องและคล่องตัว

3) ออกแบบอุปกรณ์ถนนไม่ให้เป็นอุปสรรคในการเดินเท้า

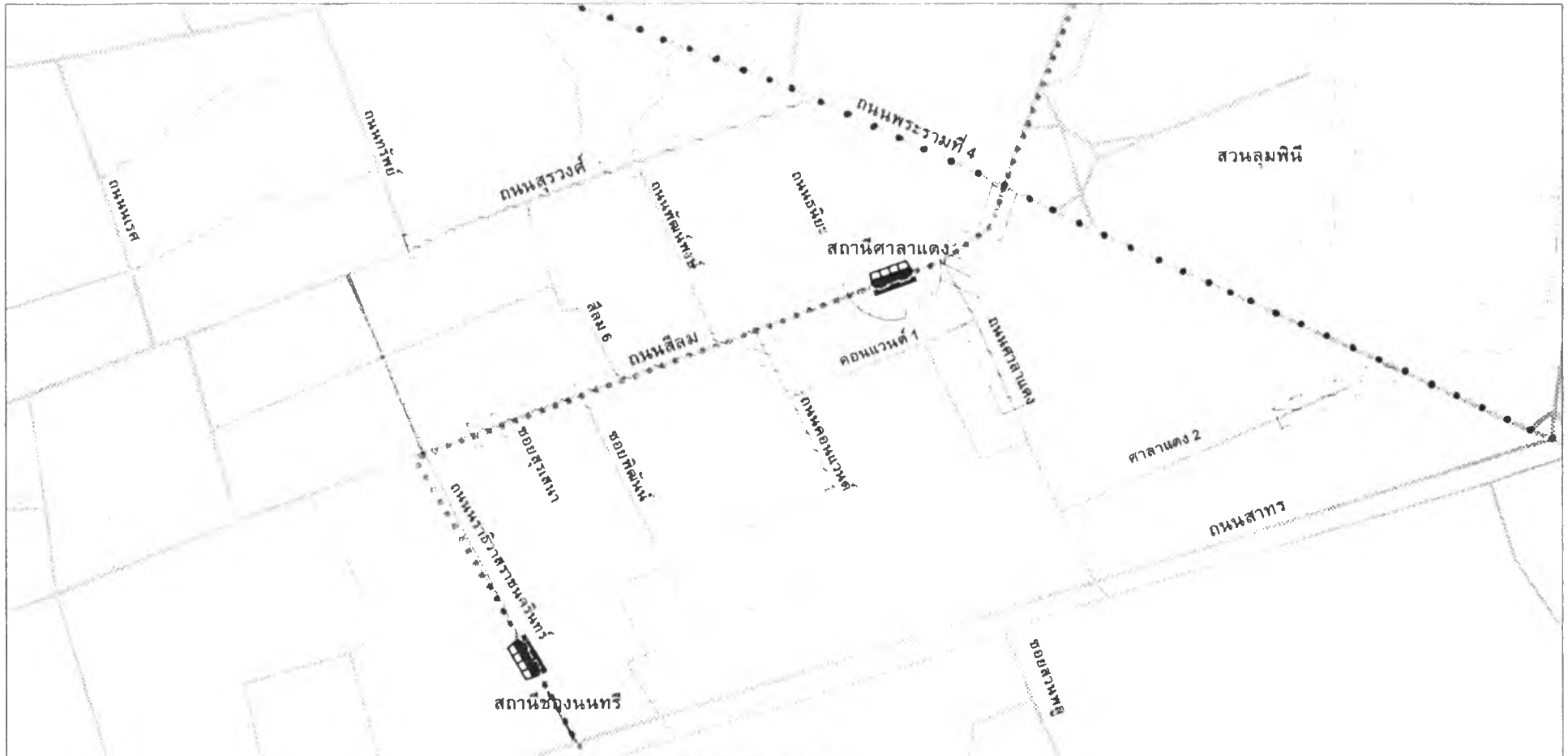
ต้องมีการออกแบบตู้โทรศัพท์ทั้งขนาดและรูปร่างใหม่ และติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมตามสภาพทางเท้าและกิจกรรม ตำแหน่งที่ตั้งต้องไม่รบกวนพื้นที่สัญจรบนทางเท้า โดยบางแห่งที่มีทางเท้าแคบก็อาจมีการติดตั้งไว้ตามอาคาร นอกจากนั้นยังมีหม้อแปลงและชุมสายโทรศัพท์ที่ตำแหน่งที่ตั้งไม่เหมาะสม ตั้งอยู่บนทางเท้าบริเวณที่มีการเดินเท้าหนาแน่น ควรหาตำแหน่งตั้งใหม่ ย้ายไปตั้งบริเวณที่มีการสัญจรเบาบาง


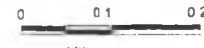



ควรมีการติดหลอดไฟเพื่อเพิ่มความสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าศาลาแดง เนื่องจากแสงสว่างไม่เพียงพอ อันเนื่องมาจากสภาพโครงสร้างของสถานีและตอม่อรถไฟฟ้าที่มีขนาดใหญ่ นอกจากนั้นควรเพิ่มทัศนียภาพบริเวณดังกล่าวด้วยการปลูกดอกไม้ หรือไม้ประดับ ตามความเหมาะสม เพื่อลดความอึดอัดจากขนาดของโครงสร้าง

4) จัดระเบียบและควบคุมหาบเร่แผงลอย

เนื่องจากหาบเร่ แผงลอย ที่มีอยู่บนพื้นที่สัญจรย่านสีลมในปัจจุบันนี้ มีอยู่จำนวนมาก จึงต้องมีแนวทางเพื่อจัดระเบียบหาบเร่ แผงลอยเหล่านี้ ที่ตั้งอยู่กระจัดกระจาย หลายแห่งตั้งรูกำทางเดิน และไม่เหมาะสมกับการใช้พื้นที่สัญจร จนเป็นสาเหตุของการเดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกและคล่องตัวในการเดินภายในย่าน

ดังนั้นจึงมีแนวทางในการจัดการกับหาบเร่ แผงลอยที่ขาดระเบียบ และไม่ได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ทางสำนักงานเทคนิค เขตบางรัก ได้กำหนดไว้ โดยเสนอให้บริเวณทางลงจากสถานีรถไฟฟ้า ไม่ให้มีหาบเร่ แผงลอย ตั้งสินค้า และขายของเป็นระยะทางอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อเป็นการเพิ่มความคล่องตัวในการเดินเท้าเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าย่านสีลม



<p>อิทธิพลของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อโครงข่ายและการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม</p>		<p>แผนที่ 6.4</p> 
<p>แสดง : ข้อเสนอแนะการจัดระเบียบหาบเร่ แผงลอย</p>	<p>พื้นที่ปลอดหาบเร่ แผงลอย รัศมี 50 เมตร จากทางลงรถไฟฟ้า</p> <p>เขตพื้นที่ควบคุมหาบเร่ แผงลอย</p>	<p>มาตราส่วน</p>  <p>0 0.1 0.2 Kilometers</p>
<p>ที่มา : การสำรวจ</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  รถไฟฟ้ามหานคร  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS  สถานีรถไฟฟ้า 	

ยกเล็กและจัดระเบียบแผงลอยใหม่ ในบริเวณที่มีปัญหาและการสัญจรหนาแน่น อาทิเช่น บริเวณถนนสีลมทั้งด้านเหนือและใต้ บริเวณถนนสุรวงศ์ทั้งสองฝั่ง ต้องมีการกำหนดตำแหน่งที่ตั้ง ทาบเร่ แผงลอยที่เหมาะสม ตลอดจนกำหนดขอบเขตการวางแผงลอยอย่างชัดเจน ส่วนบริเวณ ปากซอยเช่น ศาลาแดง คอนแวนต์ พืชพัฒนา พัฒนพงษ์ ธานียะ ห้ามไม่ให้มีการตั้งทาบเร่ แผงลอย บริเวณหัวมุมถนนลึกเข้าไป 50 เมตร เพื่อช่วยให้การสัญจรบนทางเท้าคล่องตัว เชื่อมโยงกับพื้นที่ ต่างๆภายในย่านอย่างสะดวก

5) ห้ามไม่ให้มีการจอดรถบนถนน ซอย

เพื่อให้ถนน ซอย ต่างๆในย่านสีลม มีบทบาทที่ถูกต้องในการรองรับการสัญจร ไม่ให้มีการ ใช้ถนนผิหน้าที่เพื่อเป็นที่จอดรถ โดยทางเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องกำหนดให้ห้ามจอดรถบนถนนรอง อาทิเช่น ถนนศาลาแดง ถนนคอนแวนต์ ซอยพืชพัฒนา ถนนธานียะ ถนนพัฒน์พงษ์ ซอยอนุমানราช ธรณ เป็นต้น ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างถนนหลักในย่าน และต้องเข้มงวดตรวจจับผู้ ละเมิดข้อบังคับและติดตั้งป้ายห้ามจอดบนถนนให้ชัดเจน ซอยเหล่านี้ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและ ความเป็นระเบียบในการสัญจรในพื้นที่

6) ให้มีรถบริการรับส่งของรถไฟฟ้าบริการในย่านสีลม

บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ต้องจัดให้รถบริการรับส่งผู้เดินทางโดย รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยจัดให้เส้นทางรถชัทเซลล์บัส ผ่านย่านสีลมเพื่อรองรับการ เดินทางจากสถานีศาลาแดง ไปยังพื้นที่ต่างๆในย่านสีลมและพื้นที่ข้างเคียง ที่มีจำนวนการเดินทางบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก

6.6. ข้อเสนอในการศึกษาครั้งต่อไป

จากการศึกษาพฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครในบริเวณย่านสีลม ยังอยู่ในขอบเขตการศึกษาที่จำกัด ซึ่งยังมีเนื้อหาที่ควรทำการวิจัยต่อไปสำหรับผู้สนใจได้แก่

ความสามารถในการรองรับของพื้นที่สัญจรในย่านสีลม เพื่อรองรับการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และรถไฟฟ้ามหานคร โดยคำนวณหาปริมาณพื้นที่รองรับการสัญจร การออกแบบอุปกรณ์ถนนให้เหมาะสมกับย่านธุรกิจการค้า ที่มีการใช้พื้นที่สัญจรอย่างหนาแน่นตลอดวัน การเชื่อมโยงระหว่างการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครกับรถไฟฟ้ามหานครในย่านสีลม และศึกษาถึงอิทธิพลของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และรถไฟฟ้ามหานคร ที่มีต่อโครงข่ายและการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม ว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร โดยเปรียบเทียบก่อนและหลังการมีรถไฟฟ้า