

ข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะ

จากข้อมูลที่ไต่จากการสำรวจโดยตรง และจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลของระบบการจราจรในบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ ข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของระบบการจราจรและการจราจรในบริเวณศูนย์การค้า สามารถแยกออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ได้ดังนี้

๑. ข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะสำหรับระบบการจราจร

๑.๑ ความสัมพันธ์ของระบบการจราจรระหว่างภายในศูนย์การค้ากับภายนอก

ระบบการจราจรภายในของสยามสแควร์ในปัจจุบัน มีส่วนสัมพันธ์กับระบบการจราจรภายนอกที่พอสมควร ถึงแม้ว่าทางออกจากสยามสแควร์บนถนนพระราม ๑ จะมากเกินความจำเป็น แต่ส่วนมากการออกจะมีมากเพียง ๒ ซอย คือสยามสแควร์ซอย ๒ และสยามสแควร์ซอย ๔ ทั้งปริมาณยานยนต์ต้องการออกที่บริเวณดังกล่าวนี้จะลดลง เมื่อการจราจรคับคั่งบนถนนพระราม ๑ ส่วนใหญ่ของยานยนต์ที่ออกจะเกิดขึ้นที่ทางออกบริเวณถนนอังรีดูนังต์

หากมีการเปลี่ยนแปลงระบบการจราจรภายนอกบนถนนพระราม ๑ โดยให้การจราจรบนถนนพระราม ๑ รถวิ่งทางเดียวไปตะวันตก ระบบการจราจรภายในสยามสแควร์แทบจะไม่มีผลกระทบกระเทือนใด ๆ เลย

อย่างไรก็ตามที่จุดเข้าและออกสยามสแควร์ยังมีปัญหาอยู่บ้าง เรื่องการจราจรบริเวณทางเข้า-ออก บริเวณทางเข้าด้านถนนพญาไท ควรมีการเข้มงวด เรื่องการจราจรรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ และรถส่วนบุคคล เนื่องจากกีดขวางช่องทางของรถเข้า

ส่วนบริ เวลทางออกค่านถนนองรีตุนังค์ สมควร เข้มงวดการจราจรบริ เวณใกล้เคียงออก
ที่จอดรถท่ามุม ๒๐ กับขอบทางควรห่างจากบริ เวลทางออกประมาณ ๑๐.๐๐ - ๑๕.๐๐
เมตร

สำหรับจุดเข้าออกบริ เวณอื่น ๆ บนถนนพระราม ๑ ก็เกิดปัญหาเช่นเดียวกัน
กันนี้ ฉะนั้น ควรจำกัดการ เข้มงวดทำนองเดียวกัน

ที่จุดเข้า-ออกใด ๆ หากเกิดคิว (queue) ขึ้น จะต้องจำกัดให้คิวนั้นไม่
รบกวนระบบการจราจรภายใน ตัวอย่าง เช่น บริเวณดังกล่าวต่อไปนี้

ก. บริเวณทางออกค่านถนนองรีตุนังค์ คือสยามสแควร์ซอย ๗ รถที่ต้องการ
ออกบางเวลา (เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๕.๐๐ น.) จะมีคิวยาวจนรบกวนทางเข้าที่จอดรถ
ของตัวคิกค่านที่ชิตถนองรีตุนังค์ บริเวณดังกล่าวควรจะมีช่องทางที่แบ่ง (โดยการตี
ช่องจราจร) กันไว้ทางหาก เพื่อให้ยวดยานเลี้ยวเข้าที่จอดรถบริเวณดังกล่าวได้

ข. บริเวณสยามสแควร์ซอย ๗ มียวดยานบางส่วนที่ไม่ต้องการออก แต่
จำเป็นต้องใช้เส้นทางดังกล่าว เพื่อติดต่อกิจการ บริเวณสยามสแควร์ซอย ๖ ต้องจอดรถ
ร่วมกับคิวรถที่ต้องการออกที่สยามสแควร์ซอย ๗ ควรจะให้มีการแบ่งผิวจราจรให้ยวดยาน
ที่ต้องการไปยังสยามสแควร์ซอย ๖ ไม่จำเป็นต้องจอดรวมคิว เพราะจะทำให้คิวยาวขึ้น
และเป็นการไม่สะดวกในการติดต่อกิจการ

นอกจากนี้ทาง เข้า-ออกบริเวณถนนพญาไท สมควรมีการปรับปรุงโค้งสำหรับ
รถเลี้ยวให้เข้ากับรัศมีในการ เลี้ยว เพื่อลดความล่าช้าในการ เข้าและออกสยามสแควร์
รัศมีมีความโค้งที่จะจำกัดใหม่อย่างต่ำควรประมาณ ๗.๐๐ เมตร

๑.๒ ระบบการจราจรภายในสยามสแควร์

ระบบการ เติมนรถทาง เคียวในศูนย์การค้าสยามสแควร์ เป็น
ระบบการจัดกาจราจรที่เหมาะสมที่สุดในปัจจุบัน เพราะศูนย์การค้านี้มีขนาดพอเหมาะ
ไม่ทำให้ยวดยานต้อง เสียเวลาเดินทาง อ้อมไปอ้อมมามากนัก ระบบการ เติมนรถทาง
เคียวมีข้อดีคือช่วยให้การจราจรคล่องตัว แต่ข้อเสียใหญ่คือ ความเร็วของรถสูงเกินไป

ฉะนั้น ไม่ที่ไซ้ชั้นถนน เพื่อป้องกันรถวิ่ง เร็วเกินไป ควรจะไ้ปรับปรุงให้ไ้มาตรฐาน คือควรจะมีไม้ชั้นทุกช่องทางระหว่างซอยแยกต่าง ๆ และภายในซอยแยกก็ควรมีไม้ ชั้นติดไว้ด้วย

นอกจากนี้การจราจรเดินทาง เคี้ยวจะต้องประกอบด้วยถนนคูขนาน ซึ่ง เคี้ยวมี การใช้งานแตกต่างกันอย่างมาก เมื่อจัดให้ เป็นระบบเดินทาง เคี้ยว ปริมาณยวดยาน ส่วนหนึ่งจะไ้ถูกแยกไปใช้งานบนถนนซึ่ง เคี้ยวมีปริมาณยวดยานน้อย ในกรณีของสยาม สแควร์ก็เช่นกัน สยามสแควร์ซอย ๗ ยังคงมีการใช้งานสูง ควรจะไ้ปรับปรุงสยาม สแควร์ซอย ๗ ให้ไ้มาตรฐาน เพื่อรับปริมาณรถที่จะมาไ้ และหากไม่ต้องการให้ มี ปริมาณยวดยานมากเกินไป ก็อาจปรับปรุงให้ใช้งานเป็นที่จอดรถ หากไม่มีมาตรการ คังกล่าว ควรส่งเสริมให้รานคาบางแห่ง เปิดนารานออกบนถนนนี้ด้วย และควร ดำเนินการจักระบบจราจร โดยแยกผู้ขี่หน้าที่จัดการจราจรส่วนหนึ่ง มาปฏิบัติงาน บนถนนนี้ด้วย ส่วนรายได้และรายจ่ายของการดำเนินงานก็คำนวณไ้จากปริมาณรถ ที่จอดบนถนนนี้

บริเวณทาง เลี้ยวเข้าหรือออกซอย บริเวณถนนจุฬาซอย ๒๔ หรือสยามสแควร์ ซอย ๗ ควรมีจุดที่จอดรถ นั่นคือห้ามจอดประมาณ ๓.๐๐ - ๕.๐๐ เมตร จากทางแยก และบริเวณนี้ ควรจัดไว้สำหรับเป็นทาง เดินคนข้ามถนนให้เดินได้โดยสะดวก

ทางแยกทุกซอย จากถนนจุฬาซอย ๒๔ และสยามสแควร์ซอย ๗ เข้าและ ออกบริเวณศูนย์การค้า อินไ้แกสยามสแควร์ซอย ๘ ซอย ๘ ซอย ๑๐ และซอย ๑๑ มีรัศมีความโค้งที่ไม่เหมาะสมสำหรับการ เลี้ยวรถ รัศมีความโค้งอย่างต่ำที่ควรจะเป็น คือ ๕.๐๐ เมตร

การ เข้าและออกจกลานจอดรถควร เข้มงวดให้กระทำไปตามป้ายจราจรที่ ติดตั้งไว้ เช่น หากจะ เลี้ยวเข้า เพื่อจอดที่ลานจอดรถหน้า British Council ควรจะ เลี้ยวเข้าช่องทางที่ติดป้ายให้เข้า เป็นต้น

อนึ่ง การปรับปรุงการจราจรที่กระทำ ควรจะมีวิธีการ เป็นข้อเสนอแนะและ
 ตักเตือนผู้ขับขี่ เช่นอาจจะจัดทำข้อบังคับ และข้อเสนอแนะใหม่ที่ทำขึ้น เช่นใบประกาศ
 แจกให้แก่ผู้ขับขี่ และผู้เดินเท้าที่เข้ามาในบริเวณสยามสแควร์ พร้อมกันนั้นก็ควรให้มี
 การทำข้อเสนอแนะแก่พนักงานที่ทำหน้าที่จัดการ เคนรถและจัดที่จอดรถบริเวณสยามสแควร์

๒. ข้อพิจารณาและขอเสนอแนะสำหรับระบบการจอดรถ

ข้อพิจารณาและขอเสนอแนะสำหรับกรณีนี้ พอจะแบ่งออกเป็นข้อ ๆ ดังนี้

๒.๑ การเก็บเงินค่าจอดรถควรจะคงรักษาวิธีเดิมไว้ในระยะแรกนี้
 คือ เสียครั้งเดียวและสามารถจอดได้ตลอดวัน เนื่องจากในช่วงระยะเวลาที่รถส่วนใหญ่
 ซึ่งจอดประมาณครึ่งชั่วโมงถึง ๓ ชั่วโมง จะมีประมาณ ๘๕ % จากจำนวนรถที่เข้าจอด
 ทั้งหมดตลอดวัน และผลของการออกแบบสอบถามผู้เข้าจอดรถเห็นด้วยกับการเก็บเงิน
 ครั้งเดียวและจอดได้ตลอดวันมากที่สุด คือ ๖๓ %

๒.๒ การเก็บเงินค่าจอดคันละ ๓ บาท จากแบบสอบถามผู้เข้า
 จอดส่วนใหญ่เห็นด้วย คือ ๘๒ % และ ๗๘ % ของผู้เข้าจอดเห็นว่าราคาค่าจอดคันละ
 ๓ บาท ไม่เป็นอุปสรรคในการเข้าจอดบริเวณสยามสแควร์ ในอนาคตหากมีปัญหาการเงิน
 เพื่อปรับปรุงบริเวณสยามสแควร์อาจจะเปลี่ยนระบบการเก็บเงินมาเป็นรายชั่วโมงดังนี้
 หากจอดครึ่งชั่วโมงถึง ๓ ชั่วโมง เสีย ๓ บาท และหากจอดเกินกว่านั้นต้องเสียค่าจอด
 อีกชั่วโมงละ ๕๐ สตางค์

๒.๓ จากการสำรวจพบว่า เส้นแบ่งของจอดบริเวณขอบทางส่วนมาก
 และบริเวณลานจอดทั้งหมดไม่มีเส้นแสดงของทางจอด รวมถึงเส้นแบ่งของจราจร
 ทำให้เกิดการจอดที่ไม่เป็นระเบียบ และยุ่งยากในการนำรถเข้า-ออกที่จอดทั้งการเดิน
 รถบนถนนใหญ่ตามซอยต่าง ๆ ก็มักจะเกิดปัญหาติดขัด ดังนั้น เส้นแบ่งของจราจรและ
 เส้นแสดงของจอดจึงควรปรับปรุงให้เด่นชัด

๒.๔ การปรับปรุงระเบียบการจอดรถในบริเวณสยามสแควร์ควรจะ
 เข้มงวดการจอดรถบริเวณทางแยก หรือทางเข้า-ออก เพื่อความสะดวกในการเลี้ยวรถ
 และระยะมองเห็นข้างหน้า โดยการตีป้ายห้ามจอด หรือแสดงเส้นเครื่องหมายห้ามจอด
 ตามขอบทาง เป็นต้น

๒.๕ ระหว่างช่วงเวลา ๑๒.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. พบว่ามีความต้องการ
ที่จอดรถมากที่สุดของวัน ซึ่งทำให้เกิดการคับคั่งในการจอดรถและการจราจรขึ้น เพราะ
ความต้องการที่จอดรถจะมากกว่าการสนองตอบของที่จอด ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลา
ดังกล่าว พนักงานกานจราจรของ ส.พ.อ.จะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ

๒.๖ ปัญหาที่ผู้เข้าจอดพบมากที่สุดคือการหาที่จอดรถที่เหมาะสมกับ
ตำแหน่งที่จะเดินไปยังจุดหมาย จากการสำรวจพบวาระยะเดินเฉลี่ยของผู้เข้าจอด
ไปยังจุดหมาย ประมาณ ๗๑ เมตร เมื่อเทียบกับการศึกษาของ Schoon และ
Levinson^๑ ที่บริเวณศูนย์การค้าในบอสตัน พบวาระยะทางเฉลี่ยที่ผู้จอดรถ
เดินไปยังจุดหมายประมาณ ๒๗๐ เมตร จะเห็นว่าบริเวณสยามสแควร์มีระบบการจอดรถ
ที่พอใช้ ทั้งนี้ส่วนหนึ่ง เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีขนาดกำลังก็ไม่ใหญ่นัก และเนื่องจาก
เป็นการจอดรถบริเวณขอบทาง ทั้งนี้ หากมีการสร้างลานจอดรถเพิ่มเติมเพื่อรับ
ปริมาณรถยนต์ที่ต้องการใช้ที่จอดรถก็จะเป็นอุปสรรคในเรื่องการเดินมายังจุดหมาย
อย่างไร้

๒.๗ การจราจรบริเวณถนนพระราม ๑ จากราชประสงค์มายังสี่แยก
ปทุมวันจะคับคั่งมากในช่วง เร่งด่วนคือระหว่างเวลา ๐๗.๓๐ - ๘.๓๐ น.,
๑๑.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. และ ๑๖.๐๐ - ๑๘.๓๐ น. ทั้งนี้ ยวดยานที่ออกจากศูนย์
การค้าสยามสแควร์ทางสยามสแควร์ซอย ๒ ซอย ๔ และซอย ๖ จะเกิดการติดขัดมาก
ซึ่งยวดยานบริเวณถนนพระราม ๑ จะติดสัญญาณไฟแดงของสี่แยกปทุมวันด้วย ทั้งนี้ ใน
ช่วงเวลานี้ยวดยานที่จะออกจากสยามสแควร์สู่ถนนพระราม ๑ จะมีการติดขัดมาก ส่วน
ช่วงเวลานอกจากที่กล่าวมาแล้ว จะมีความสะดวกที่ยวดยานจะออกสู่ถนนพระราม ๑

^๑ Schoon, J.G. and Levinson, H.S. "New Concepts in Urban
Parking" Transportation Engineering Journal of ASCE Vol. 100,
No. TE 3. August 1974, p. 615

๒.๘ การจอดรถซ้อนคันในบริเวณสยามสแควร์ซอย ๑ ซอย ๒ ซอย ๓ ซอย ๔ ซอย ๕ และซอย ๖ พนักงานควรจัดให้จอดไ้หลังจากการจอด บริเวณขอบทาง เต็มแล้ว เท่านั้น ซึ่งจะทำให้ถนนมีทางวิ่งกว้างขึ้น ทำให้รถเข้าออก สะดวกขึ้น

๒.๙ จากการวิเคราะห์การใช้งานของที่จอดรถ (Parking Usage) โดยเฉลี่ยแต่ละวันในบริเวณสยามสแควร์พบว่าที่จอดรถจะมีเวลายานจอดตลอดเวลา อยู่ ๗๒.๕ % หรือประมาณ ๘ ชั่วโมง ๓๐ นาที จากเวลาสำรวจทั้งวัน ๑๓ ชั่วโมง ดังนั้น จะมีช่วงเวลา ๓ ชั่วโมง ๓๐ นาที ที่ที่จอดรถจะว่างจากการเข้าจอดรถในแต่ละวัน จากผลสรุปในข้อนี้ ช่วยให้สามารถตัดสินใจเรื่องผลัดของพนักงาน ส.พ.อ.ได้ ช่วงเวลา ๓ ชั่วโมง ๓๐ นาที ที่มีเวลายานน้อยมากนี้อาจจะลดพนักงานลงได้

๒.๑๐ เนื่องจากสยามสแควร์ เป็นตึกแถว เตี้ยตึกต่อกันไป ดังนั้น ทิศทางของลมและการถ่ายเทอากาศในสยามสแควร์จึงอยู่ในชั้นที่ แสงมากเกินไปและ อากาศร้อนมากเกินไปสำหรับผู้ที่เข้ามาทำธุรกิจ หากจะจัดให้มีทางเดินซึ่งกันแสงแดด ในบริเวณนี้ได้อาจจะเป็นข้อดีของผู้เข้ามาสยามสแควร์เพิ่มขึ้น นอกจากนี้เรื่องเกี่ยวกับ เสียงที่บริเวณนี้ก็มีปัญหาอยู่บ้าง แต่เนื่องจากเป็นบริเวณศูนย์การค้าผลกระทบจึงปรากฏ ออกมาไม่เด่นชัดนัก

๒.๑๑ จากตารางที่ ๕.๑๓ ในเรื่องการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม ซึ่งสรุปความคิดเห็นของผู้เข้ามาจอดรถที่สยามสแควร์ จะคล้อยตามผลของการสำรวจ ซึ่งสรุปปัญหาได้ตามลำดับความสำคัญ ๓ ข้อแรกดังนี้

- ก. ปัญหาที่จอดรถ
- ข. ปัญหาการนำรถเข้าและออกสู่ถนนใหญ่
- ค. ปัญหาการบริการของพนักงานและการจอดรถไม่ถูกต้อง

จากผลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่ายังขาดที่จอดรถประมาณ ๘๖๒ ที่จอด เพื่อ
บริการแก่ผู้มีจุดประสงค์ในการเข้ามาซื้อของ อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ของผู้ค้าขาย
และเจ้าของกิจการในสยามสแควร์ ทั้งนี้ สมควรอย่างยิ่งในการที่จะสร้างที่จอดรถ
เพิ่มเติมในบริเวณที่ใกล้เคียงกับกิจการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะสร้างในบริเวณ
ที่ห่างออกไปบ้าง ก็พออนุโลมได้ เพราะช่วงระยะเดินมายังจุดหมาย จากที่จอดรถของ
บริเวณศูนย์การค้ายังคงต่ำกว่าระยะทาง เดินสำหรับศูนย์การค้าใหญ่อื่น ๆ

สำหรับปัญหาในข้อ ข. ได้มีการพิจารณาและทำข้อเสนอแนะไว้แล้วในส่วน
ที่เกี่ยวกับการพิจารณา ระบบการจราจรบริเวณสยามสแควร์

ส่วนปัญหาในข้อ ค. จะเห็นว่าส่วนหนึ่งของการบริการและการจอดรถ
ไม่ถูกต้อง ยังก่อให้เกิดความรำคาญแก่ผู้เข้ามาติดต่อกิจการอยู่บ้าง เหตุผลในข้อนี้
อาจเนื่องมาจากผู้จอดรถส่วนใหญ่ไม่ต้องการทำผิด แต่จำเป็นต้องทำเพราะไม่มีที่จอด
และพนักงานก็มักอนุโลมตาม จนบางครั้งสนับสนุนไปด้วย

๒.๑๒ ผลการวิเคราะห์ที่แสดงในตารางที่ ๕.๒๐ พอสรุปเป็นข้อ
พิจารณาได้ดังนี้

ก. ช่วงเวลาดังแต่ ๑๙.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ผู้ขับขี่โดยมาก
ไม่ได้รับความสะดวกในการจอดรถ ทั้งนี้ได้หลายสาเหตุด้วยกัน แต่สาเหตุใหญ่ที่เห็น
ได้ชัด คือผู้ขับขี่ยังต้องหาที่จอดอยู่ จากผลสรุปในข้อนี้ยังสนับสนุนข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ
การเพิ่มปริมาณที่จอดรถที่บริเวณศูนย์การค้า และการเข้มงวดเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ให้มีการ
จอดรถให้เป็นระเบียบ และไม่พยายามเพาะนิสัยแก่ผู้ขับขี่ในอันที่จะกระทำผิดกฎใน
บริเวณศูนย์การค้า เพราะการกระทำเช่นนั้นจะก่อให้เกิดความเคยชิน และไปกระทำผิด
กฎจราจรอีกบนถนนหลวง

ข. ในช่วงเวลาทุก ๆ ชั่วโมง จะพบว่าผู้ขับขี่ให้แนวความคิด
เกี่ยวกับความสะดวกสบายในการใช้ที่จอดเพียง "พอใช้" ทั้งนี้ในบางช่วงเวลาทำการ

สำรวจการใช้งานของที่จอดรถยังไม่เกิน ๘๕ % ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด สำหรับผล
ที่ออกมา เช่น นพอสรูปใ้กว่าที่จอดที่ถูกตองตามสำนึกของผู้ขับขีไ้ถูกใช้ไปจนหมดแล้วใน
ช่วงเวลานั้น ๆ ผู้ขับขีจำเป็นตอง เริ่มจอดซ้อนคันหรือจอดให้ห่างจากจุดที่ตองการไปมาก
ซึ่งส่งผลไปในทางตองการที่จอดรถเพิ่มขึ้นอีกเช่นกัน

๒.๑๓ จากตารางที่ ๕.๒๑ แสดงความสัมพันธ์ของเวลาที่เข้า-ออก
ในบริเวณสยามสแควร์กับปัญหาที่ประสพ จากตารางดังกล่าวอธิบายถึงปัญหาในช่วง
เวลาต่าง ๆ อย่างเด่นชัด ซึ่งพอจะใช้เป็นค้ำแนะนำคอเจ้าพนักงานของ ส.พ.อ.
ในการจัดการบริการแก่ผู้ขับขีวดยาน และให้ค้ำแนะนำต่าง ๆ

๒.๑๔ จากตารางที่ ๕.๒๒ เป็นค้ำเฉลี่ยของจำนวนเงินที่ควรจะได้
จากการเก็บค้ำจอดรถเต็มทีตลอดทั้งวัน ซึ่งเฉลี่ยประมาณ ๑๘,๗๐๐ บาทต่อวัน