

## บทสรุปและข้อเสนอแนะ

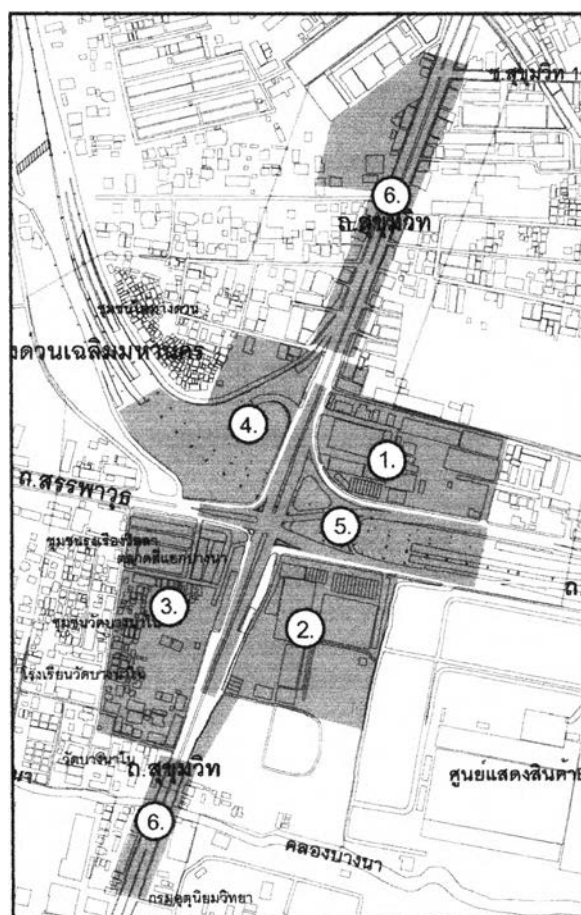
### 6.1 สรุปผลการศึกษา

จากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณสี่แยกบางนาที่เป็นจุดตัดการสัญจร ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะมีการเปลี่ยนการสัญจรเกิดขึ้นในพื้นที่ ทำให้พื้นที่บริเวณสี่แยกบางนามีลักษณะการใช้พื้นที่เป็นพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นโดยรอบสี่แยกบางนา ซึ่งมีกิจกรรมที่หลากหลายเกิดขึ้นได้แก่การเปลี่ยนการสัญจร การค้าและการบริการต่างๆอีกทั้งในอนาคตที่จะมีระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ผ่านในพื้นที่และอิทธิพลของสนามบินสุวรรณภูมิทำให้มีการขยายตัวของพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง การศึกษาสำหรับแนวทางการปรับปรุงพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนานี้เป้าหมายหลักคือแสวงหาแนวทางที่จะพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสี่แยกบางนาให้มีลักษณะทางกายภาพที่ส่งเสริมการเดินเท้าในด้านความต่อเนื่องและบรรยากาศที่ดีในการเดินเท้าในพื้นที่ การเข้าถึงที่สะดวก และด้วยบริเวณโดยรอบของพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาประกอบไปด้วยย่านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ศาสนสถานและโรงเรียนจะต้องคำนึงถึงการพัฒนาที่สามารถรองรับและสอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นด้วยอีกทางหนึ่ง เพื่อให้แนวทางการพัฒนาสามารถมีแนวทางร่วมกันได้และเกิดประโยชน์ร่วมกันอย่างสูงสุด

โดยในแนวทางการศึกษาได้เริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งก็ได้ข้อสรุปในเรื่องต่างๆคือ ส่วนของประวัติความเป็นมาของพื้นที่โดยรอบสี่แยกบางนา และส่วนของแนวคิดทฤษฎีการออกแบบชุมชนเมืองที่เกี่ยวข้องกับการสัญจร ที่นำมาใช้ได้แก่แนวความคิดเมืองกระชับ แนวความคิดการสร้างสภาพแวดล้อมในการเดินเท้า และแนวความคิดความเป็นสถานที่ซึ่งทฤษฎีต่างๆที่ทบทวนนั้นถือเป็นเกณฑ์และแนวทางหลักในการศึกษาขั้นตอนต่อไปคือการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ ได้แก่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบโครงข่ายการสัญจร และมุมมองในพื้นที่ และทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเปลี่ยนการสัญจร โดยนำมาใช้เป็นประเด็นสำคัญในการวิเคราะห์ทางกายภาพหลักๆได้แก่ลักษณะเส้นทางการสัญจร พื้นที่กิจกรรม การใช้อาคารและพื้นที่ว่างเป็นต้น และรวมถึงการวิเคราะห์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็นนั้นสามารถนำไปสู่แนวความคิดในการปรับปรุงและโปรแกรมการออกแบบได้ โดยการนำทฤษฎีมาใช้เป็นแนวทางหลักในการกำหนดกรอบแนวความคิดในการออกแบบเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนา และได้นำไปสู่การสรุปแนวความคิดในการออกแบบ โดยในแนวทางการพัฒนานั้นเป็นการนำเสนอแนวทางที่สามารถแก้ปัญหาและส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในด้านต่างๆตามผลของการวิเคราะห์ให้ออกมาเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน โดยแบ่งการดำเนินงานพิจารณาตามพื้นที่ดังนี้ (ดูรูปที่ 6.1)

1. งานปรับปรุงพื้นที่บริเวณด้านฝั่งถนนบางนา-ตราดด้านทิศเหนือ โดยจัดทำเรื่องการเข้าถึงของรถโดยสารประจำทางบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือบริเวณซอยสุขุมวิท103/3 พัฒนาพื้นที่ว่างให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ปรับปรุงพื้นที่จอดรถโดยสารและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรระหว่างรถโดยสารสาธารณะ รถตู้โดยสารและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทางเดินเท้า ที่จอดรถและจัดทำสวนสาธารณะ

2. งานปรับปรุงพื้นที่บริเวณด้านฝั่งถนนบางนา-ตราดด้านทิศใต้ โดยจัดทำพื้นที่รอรถโดยสารและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรระหว่างรถโดยสารสาธารณะ รถตู้โดยสารและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทางเดินเท้า พัฒนาพื้นที่ว่างให้เป็นพื้นที่พลาณิชยกรรม และที่จอดรถ
3. งานปรับปรุงพื้นที่บริเวณด้านฝั่งถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ฝั่งตลาดสี่แยกบางนา โดยจัดทำเรื่องการเข้าถึงของรถโดยสารประจำทางบริเวณถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ พัฒนาพื้นที่ว่างให้เป็นพื้นที่ พลาณิชยกรรม ปรับปรุงพื้นที่รอรถโดยสารและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรระหว่างรถโดยสารสาธารณะ รถตู้โดยสารและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ขยายขนาดทางเดินเท้าและทางเดินเชื่อมต่อเข้าสู่ภายในชุมชนบางนาใน จัดทำที่จอดรถและจัดทำลานอเนกประสงค์และสนามเด็กเล่น
4. ปรับปรุงพื้นที่ใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาบริเวณด้านถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ โดยปรับปรุงพื้นที่รอรถโดยสารและพื้นที่เปลี่ยนการสัญจรระหว่างรถโดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง จัดทำสวนสาธารณะ ลานกีฬาชุมชนและที่นั่งพักผ่อนบริเวณใต้ทางยกระดับ เล่น
5. ปรับปรุงพื้นที่ใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาบริเวณที่ว่างระหว่างถนนบางนา-ตราด โดยปรับปรุงการเชื่อมโยงทางเดินเท้าเพื่อเชื่อมโยงระหว่างจุดเปลี่ยนการสัญจรทั้งสี่จุดโดยรอบสี่แยกบางนาโดยมีจุดรวมการเดินเท้าอยู่บริเวณติดกับสี่แยกบางนาเป็นลักษณะของทางเดินเท้าลอดใต้ดินเชื่อมโยงกันทั้งสี่ด้านของสี่แยกบางนา ปรับปรุงทางเดินเท้า ที่นั่งพักและจัดทำที่จอดรถ
6. ปรับปรุงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าBTSทางด้านถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือและใต้ โดยขยายขนาดทางเดินเท้าและจัดทำพื้นที่จอดรถ



รูปที่ 6.1 แสดงพื้นที่ดำเนินงานปรับปรุงพื้นที่

การการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรที่แยกบางนาทำให้เมืองมีการเปลี่ยนไป โดยเฉพาะทางด้านมุมมองของเมือง โดยที่คนจากภายนอกได้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้เห็นความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากเดิมที่เป็นลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ พอเข้ามาในบริเวณที่แยกบางนาทำให้รู้สึกถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้น มีการออกแบบทางกายภาพที่ชัดเจนเห็นถึงลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่เป็นเสมือนประตูของเมืองที่จะเข้าไปสู่กรุงเทพมหานคร และเมื่อมองกลับกันจากบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรออกไปสู่ภายนอกคนในชุมชนที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ในชุมชนได้รับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงถึงสภาพแวดล้อมที่ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้น ทำให้นักในชุมชนปรับเปลี่ยนกิจกรรมเพื่อให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่เช่น การรองรับการค้าและการบริการมากขึ้น

## 6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ

การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ในกรอบการออกแบบปรับปรุงจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐ คือสำนักงานเขตบางนา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และคนในพื้นที่โดยรอบที่แยกบางนาที่จะต้องมองเห็นความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ จึงจะเกิดแรงผลักดันในการวางแผนและพัฒนาต่อไป

ในการควบคุมและกำกับการดูแลให้เป็นไปตามแผนการพัฒนานั้นยังจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น กฎหมายผังเมือง พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร เทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร กฎหมายทางหลวง เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลบังคับใช้และสามารถปฏิบัติได้ถูกต้องโดยไม่มีตรวนสิทธิของประชาชน ในขณะเดียวกันในการออกมาตรการใดๆก็ตามควรจะมีการทำประชาพิจารณ์เพื่อให้มาตรการเหล่านั้นสามารถนำไปปฏิบัติด้วยความร่วมมือของชุมชนและจะทำให้มาตรการเหล่านั้นประสบความสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์

โดยมีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องดังนี้

ตาราง 6.1 แสดงการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆในการปรับปรุงพื้นที่

| งานปรับปรุงพื้นที่   | หน่วยงาน   |  |
|--|--|--|
|  | ภาครัฐ   | ภาคเอกชน   |
| 1. บริเวณด้านฝั่งถนนบางนาตราดด้านทิศเหนือ                              | สำนักงานเขตบางนา สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร   | เจ้าของอาคารที่ถูกรื้อถอน  |
| 2. บริเวณด้านฝั่งถนนบางนาตราดด้านทิศใต้                                | สำนักงานเขตบางนา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร                                | เจ้าของอาคารที่ถูกรื้อถอน  |
| 3. บริเวณด้านฝั่งถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ฝั่งลาดสี่แยกบางนา               | สำนักงานเขตบางนา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร                                | เจ้าของอาคารที่ถูกรื้อถอน เจ้าของตลาดสี่แยกบางนาผู้นำชุมชนบางนาใน และชุมชนเจริญรุ่งเรือง |
| 4. บริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาบริเวณด้านถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือ | สำนักงานเขตบางนา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานควบคุมทางด่วนบูรพาวิถี สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร | ผู้นำชุมชนใต้ทางด่วน   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| 5. บริเวณใต้ทางยกระดับข้ามสี่แยกบางนาบริเวณที่ว่างระหว่างถนนบางนาตราด | ฝ่ายโยธาสำนักงานเขตบางนา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และสำนักงานควบคุมทางด่วนมทรพวทที |  |
| 6. บริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS ทงด้านถนนสุขุมวิทด้านทิศเหนือและใต้         | สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร   | บริษัทระบบขนส่งมวลชน (BTS) เจ้าของอาคารที่ถูกรื้อถอน |

### 6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มุ่งไปที่การเชื่อมโยงเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้า ซึ่งเกี่ยวพันระหว่างกิจกรรมผู้ใช้และพื้นที่ต่างๆในแต่ละช่วงเวลา โดยอาศัยข้อมูลพฤติกรรมบางส่วนเป็นกรอบความคิดและการลงสำรวจพื้นที่ภาคสนาม ซึ่งการศึกษาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนการสัญจรสี่แยกบางนาเป็นพื้นที่ที่มีความซับซ้อนหลายมิติ ทั้งในแง่ของผู้ใช้ที่มีความหลากหลาย โดยมีปัจจัยที่จะทำให้เกิดความแตกต่างกันได้แก่ ลักษณะของวันทำงานและวันหยุด วันเทศกาลต่างๆ ช่วงปิดเทอม และช่วงที่ม้งงานแสดงของศูนย์แสดงสินค้าไบเทค ตลอดจนพื้นที่ศึกษาที่มีขนาดใหญ่มีลักษณะความสัมพันธ์ของรูปแบบการเปลี่ยนการสัญจรที่มีอาณาบริเวณกว้าง มีความแตกต่างกันในต่างช่วงเวลา ทั้งช่วงเช้า เย็น และกลางคืน ทั้งนี้อาจทำให้ศึกษาได้ไม่ครบถ้วนในทุกประเด็นนัก จึงทำให้การเสนอแนวทางเพียงในเรื่องของการออกแบบในบริเวณที่เกี่ยวข้องในการเปลี่ยนการสัญจรโดยรอบสี่แยกบางนาเท่านั้น ยังไม่ลงถึงรายละเอียดความสัมพันธ์ของกิจกรรมในแต่ละจุดระหว่างกิจกรรมการเปลี่ยนการสัญจรและพื้นที่โดยรอบได้ โดยเฉพาะความสัมพันธ์กับชุมชนทั้งสี่ชุมชนในพื้นที่ศึกษา

การออกแบบพื้นที่โครงการนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการศึกษา ยังไม่ได้ปฏิบัติถึงขั้นตอนการสอบถามความคิดเห็นหรือการทำประชาพิจารณ์ของคนในชุมชนเพื่อทราบความเห็นความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษา และในการควบคุมและกำกับดูแลให้เป็นไปตามแผนการพัฒนานั้นยังจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น กฎหมายผังเมือง พระราชบัญญัติทางหลวง เทศบัญญัติกรุงเทพมหานครเป็นต้น เพื่อให้เกิดผลบังคับใช้และสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและได้รับความร่วมมือร่วมใจของชุมชนซึ่งจะทำให้มาตรการเหล่านั้นประสบความสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์