



บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษารูปแบบระบบจราจรและการใช้ที่ดิน และรูปแบบพฤติกรรมการเดินทางของประชากรกลางวันในพื้นที่ศึกษา รูปแบบและการบริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บทบาทของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเข้ามามีบทบาทในด้านการทดแทนระบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ที่จะส่งผลถึงการใช้ที่ดิน และเพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการการควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะเข้ามาวิ่งในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจกลางเมืองที่มีปริมาณจราจรที่คับคั่ง ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ โดยเลือกพื้นที่ศึกษาในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้คือ

รูปแบบการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามของกลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษาใน 5 บริเวณสำคัญที่มีกิจกรรมการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นในช่วงเวลากลางวัน พบว่า การเดินทางของประชากรส่วนใหญ่ใช้ระบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ในการเดินทางระหว่างพื้นที่ภายนอกย่านถนนสีลมเข้าสู่พื้นที่ภายในย่านถนนสีลม ในขณะที่การเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ภายในย่านถนนสีลมเพื่อทำกิจกรรมในระหว่างช่วงวันทำงาน อาทิ ซื้อสินค้า รับทานอาหาร และ ติดต่อธุรกิจ จะนิยมการเดินทางเท้าเป็นระบบหลักมากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือแม้แต่การใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ ขณะเดียวกันกลุ่มประชากรส่วนใหญ่ยังยอมรับ และมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงระบบการเดินทางจากระบบเดิมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มาใช้ระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งในที่นี้หมายถึงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แต่ต้องเป็นระบบที่มีอัตราการเสียค่าบริการที่ไม่แพงจากการจ่ายให้ระบบปัจจุบันมากนัก รวมทั้งต้องมีความสะดวกและปลอดภัยต่อการใช้งานมากขึ้นกว่าเดิมด้วย และหากมีมาตรการในการเสริมต่อเนื่องภายหลังการมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใช้งานแล้ว เพื่อเป็นการจำกัดปริมาณรถยนต์ที่ลดความจำเป็นในการที่จะเข้ามาวิ่งในย่านถนนสีลม ในช่วงเวลากลางวันลง ด้วยมาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ก็น่าจะเป็นแนวทางต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหา ซึ่งนอกจากจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรได้เป็นอย่างดีแล้ว อีกส่วน

หนึ่งยังเป็นการแก้ปัญหาหมอกควันจากรถไฟฟ้า และยังเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ให้กับประชากรทำงานในพื้นที่ได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

มาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสีลม

จากปัญหาการจราจรในปัจจุบัน อันเกิดจากสาเหตุหลักที่มีความต้องการในองค์ประกอบของการเดินทางสูงกว่าองค์ประกอบในการรองรับการเดินทาง ทั้งนี้เนื่องจากมีปริมาณประชากรเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางสูงเพิ่มมากขึ้น อัตราการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของปริมาณรถยนต์ ในขณะที่สัดส่วนของถนนที่รองรับยังต่ำอยู่ และความไม่พอเพียงของระบบสาธารณะ เป็นต้น โดยการแก้ไขปัญหการจราจรที่ผ่านมามุ่งเน้นในด้านกายภาพ ด้วยการหาแนวทางในการเพิ่มปริมาณผิวจราจรทั้งถนนธรรมดา และผิวจราจรที่เป็นทางด่วน เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการแก้ไขที่ผ่านมากลับไปมีผลต่อการต้องการให้เกิดความต้องการในการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่การแก้ไขที่ตามมากลับมีผลกระทบให้ปัญหาภัยพิบัติความรุนแรงขึ้น เมื่อได้มีการแก้ไข กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคาร ออกตามพระราชบัญญัติ ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2497 ซึ่งกำหนดให้อาคารประเภทบริการสาธารณะในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร และเทศบาลทุกแห่ง จะต้องจัดทำที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ใช้อาคารนั้น ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ โรงแรม อาคารชุด ภัตตาคาร อาคารสำนักงาน และอาคารขนาดใหญ่ จึงเท่ากับเป็นการจูงใจให้เกิดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อมแวดล้อมแล้วแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อภาพรวมการพัฒนาประเทศอีกด้วย

แม้ว่าในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม ในปัจจุบันจะอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในยุคปัจจุบันอยู่ก็ตาม ก็เป็นการเปิดบริการสายทางในยุคเริ่มแรกที่ยังขาดความพร้อมในการต่อเนื่งระบบ โดยในส่วนของการแก้ไขปัญหในด้ำนระบบขนส่งสาธารณะ ได้มีการศึกษาวางแผนการจัดสร้างระบบขนส่งมาเป็นระยะเวลานาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญชาวเยอรมัน โดยการจัดสร้างระบบนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ เนื่องจากสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ มีเส้นทางวิ่งเฉพาะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และเพื่อจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวหันมาเลือกใช้ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เพื่อลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนโครงการก่อสร้างระบบขนส่งได้ล่าช้ามาจวบจนทุกวันนี้จึงได้มีการก่อสร้าง โดยมีโครงการของแต่ละหน่วยงานอยู่ 3 โครงการคือ 1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร 2) โครงการทางรถไฟยกระดับในเขต

กรุงเทพมหานครของการรถไฟแห่งประเทศไทย 3)โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ของกรุงเทพมหานครในรูปแบบของการก่อสร้างเหนือพื้นดิน สามารถบรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่
40,000-60,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ในอัตราความเร็วเฉลี่ย 30-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ดังนั้นหลังจากที่มีระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนใช้งานแล้ว แม้ว่าในทางปฏิบัติหน้าที่จะ
ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ลดปริมาณลงไปบ้าง จากการที่มีระบบอื่นที่มีประสิทธิภาพในการ
เดินทางมากกว่าเข้ามาแทนที่ แต่แนวโน้มของการเดินทางของย่านถนนสีลม จากการตอบแบบ
สอบถามของกลุ่มประชากร พบได้ว่าปริมาณการจราจรที่ติดขัดในปัจจุบัน เป็นปริมาณการจราจร
ที่เกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของประชากรทำงาน ที่เลือกเป็นระบบการเดินทางเพียงร้อยละ
29 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั้งหมด แต่ก็สามารถทำให้เกิดปัญหาจราจรให้กับย่านถนน
สีลม และจากการสำรวจพฤติกรรมการเปลี่ยนแปลงระบบการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
หันมาใช้ระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแล้วพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางยัง
คงความจำเป็นที่จะต้องใช้ระบบเดิมอยู่ เนื่องจากปัจจัยการเชื่อมต่อระบบของรถไฟฟ้ายานในพื้นที่
กรุงเทพมหานคร กับพื้นที่ชานเมืองซึ่งเป็นย่านที่อยู่อาศัยสำคัญ ยังไม่สมบูรณ์เพียงพอในการ
พัฒนาระยะสั้น ประกอบกับความจำเป็นในการรับส่งสมาชิกในครอบครัวหลายคนของผู้ใช้รถ
ยนต์ส่วนตัวทำให้ไม่สะดวกต่อการเปลี่ยนระบบการเดินทาง แต่อย่างไรก็ตามหลังจาก มีการเปิด
ให้บริการรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนในย่านถนนสีลม รถไฟฟ้าสามารถดึงดูดให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้บริการ
จากระบบการเดินทางอื่น ๆ ของประชากรในพื้นที่ อาทิ การเปลี่ยนแปลงจากการใช้ระบบการเดิน
ทางด้วยรถประจำทาง รถรับจ้าง และรวมไปถึงการเปลี่ยนระบบจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาใช้
รถไฟฟ้ายานส่งมวลชนได้บ้าง จากที่มีการบริการในระยะเวลาที่รวดเร็ว และสะดวกสบายต่อการใช้งานมาก
กว่าก็ตาม

แต่สัดส่วนเพียงร้อยละ 29 ของการเดินทางในพื้นที่ทั้งหมด ที่จะลดลงเพียงเล็กน้อย
หลังการเปิดบริการของรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนก็ตาม ก็ไม่น่าที่จะส่งผลให้การจราจรในย่านถนนสีลม
บรรเทาเบาบางไปได้ ในทางตรงข้ามการจราจรในย่านถนนสีลมอาจคงสภาพของปัญหาดังที่ประส
ปอยู่ในปัจจุบัน แต่จะเสริมด้วยปัญหาของผลกระทบจากการใช้ระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนเพิ่มขึ้นไปอีก
ด้วยการที่ฐานรากของระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน ได้เข้าไปทำการก่อสร้างในผิวจราจรของถนนสีลม ทำให้
เกิดการสูญเสียผิวจราจรจากเดิมที่เป็นถนนที่มีความกว้างเพียง 20 เมตรแบ่งออกเป็น 6 ช่องทาง
เดินรถแคบ ๆ จะกลายเป็นช่องทางเดินรถที่คับแคบจากการสูญเสียผิวถนนและเกาะกลางไปใช้ในการ
ก่อสร้างฐานรากของระบบรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน ดังนั้นตัวเลขของปริมาณการจราจรจากรถยนต์ส่วนบุคคลที่

คาดการณ์ว่าจะเปลี่ยนแปลงมาใช้รถไฟฟ้าแทนระบบเดิม ก็จะไม่บรรเทาให้ปัญหาจราจรในย่านถนนสีลมดีขึ้นมากนัก จากการที่ต้องสูญเสียความจุของผิวถนนในการวางฐานรากของระบบรถไฟฟ้า

ดังนั้นปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้น ไม่เพียงแต่จะเกิดขึ้นในเฉพาะช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และบ่ายที่ประชากรของกรุงเทพมหานคร ใช้ในการเดินทางจากที่พักอาศัยสู่สถานที่ทำงานในแต่ละวันเท่านั้น ปัญหาจะขยายผลไปยังช่วงเวลาอื่น ๆ โดยเฉพาะช่วงเวลาพักทานอาหารกลางวันที่ยังคงเป็นค่านิยมในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว เพื่อออกมาติดต่อกิจธุระและรับประทานอาหารภายนอกอาคารที่ทำการอยู่ จนขยายผลให้เกิดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และการติดขัดของจราจรไม่เว้นแม้แต่ในพื้นที่ย่านศูนย์รวมธุรกิจของเมือง ผู้วิจัยจึงหยิบยกพื้นที่ย่านธุรกิจกลางเมืองบริเวณถนนสีลมมาเป็นพื้นที่ศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดด้วยมาตรการการจำกัดปริมาณจราจร ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในพื้นที่ศึกษาขึ้น

ผลกระทบที่ตามมานอกจากจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษาแล้ว ยังมีผลกระทบต่อการส่งเสริมให้พื้นที่โดดเด่นมากขึ้น ในการใช้ที่ดินภายหลังการมีระบบรถไฟฟ้าผ่านเข้าไปในพื้นที่ ซึ่งจะพิจารณาได้จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ของเจ้าของกิจการที่เปิดดำเนินการบนถนนสีลม เริ่มที่จะพิจารณาหาที่ตั้งของที่ทำการแห่งใหม่ทดแทน ที่ทำการเดิมบนถนนสีลม เนื่องจากมีปัญหาความแออัดในการเดินทาง สถาปัตยกรรมของแต่ละอาคารไม่สง่างามเมื่อถูกบดบังด้วยโครงสร้างของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ไปจนถึงความจำเป็นในเรื่องของมูลค่าที่ดินที่มีมูลค่าสูงเกินไป ยากที่จะสามารถขยายกิจการออกไปได้อีก

ดังนั้นความจำเป็นในการสร้างแรงจูงใจ ให้พื้นที่ไม่เป็นจุดอับในการพัฒนา และให้คงความเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมือง ทดแทนการเป็นแหล่งธุรกิจเงินทุนที่เริ่มขยายธุรกิจออกไปยังบริเวณถนนพระราม 3 ที่อยู่ไม่ไกลจากรัศมีการเดินทางของถนนสีลม ผู้วิจัยจึงเห็นว่ามาตรการการปิดถนน และเปิดเป็นเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสีลม น่าจะเป็นมาตรการที่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ปัจจุบันได้แล้ว ยังสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาเส้นทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ในแง่ลบของการพัฒนา และกลายเป็นจุดอับของเมือง เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ถนนสีลม เป็นการพัฒนาเหนือพื้นดิน

คาดการณ์ว่าจะเปลี่ยนแปลงมาใช้รถไฟฟ้าแทนระบบเดิม ก็จะไม่บรรเทาให้ปัญหาจราจรในย่านถนนสีลมดีขึ้นมากนัก จากการที่ต้องสูญเสียความจุของผิวถนนในการวางฐานรากของระบบรถไฟฟ้า

ดังนั้นปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้น ไม่เพียงแต่จะเกิดขึ้นในเฉพาะช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และบ่ายที่ประชากรของกรุงเทพมหานคร ใช้ในการเดินทางจากที่พักอาศัยสู่สถานที่ทำงานในแต่ละวันเท่านั้น ปัญหาจะขยายผลไปยังช่วงเวลาอื่น ๆ โดยเฉพาะช่วงเวลาพักทานอาหารกลางวันที่ยังคงเป็นค่านิยมในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว เพื่อออกมาติดต่อกิจธุระและรับประทานอาหารภายนอกอาคารที่ทำการอยู่ จนขยายผลให้เกิดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และการติดขัดของจราจรไม่เว้นแม้แต่ในพื้นที่ย่านศูนย์รวมธุรกิจของเมือง ผู้วิจัยจึงหยิบยกพื้นที่ย่านธุรกิจกลางเมืองบริเวณถนนสีลมมาเป็นพื้นที่ศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดด้วยมาตรการการจำกัดปริมาณจราจร ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในพื้นที่ศึกษาขึ้น

ผลกระทบที่ตามมานอกจากจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษาแล้ว ยังมีผลกระทบต่อการส่งเสริมให้พื้นที่โดดเด่นมากขึ้น ในการใช้ที่ดินภายหลังการมีระบบรถไฟฟ้าผ่านเข้าไปในพื้นที่ ซึ่งจะพิจารณาได้จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ของเจ้าของกิจการที่เปิดดำเนินการบนถนนสีลม เริ่มที่จะพิจารณาหาที่ตั้งของที่ทำการแห่งใหม่ทดแทน ที่ทำการเดิมบนถนนสีลม เนื่องจากมีปัญหาความแออัดในการเดินทาง สถาปัตยกรรมของแต่ละอาคารไม่สง่างามเมื่อถูกบดบังด้วยโครงสร้างของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ไปจนถึงความจำเป็นในเรื่องของมูลค่าที่ดินที่มีมูลค่าสูงเกินไป ยากที่จะสามารถขยายกิจการออกไปได้อีก

ดังนั้นความจำเป็นในการสร้างแรงจูงใจ ให้พื้นที่ไม่เป็นจุดอับในการพัฒนา และให้คงความเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมือง ทดแทนการเป็นแหล่งธุรกิจเงินทุนที่เริ่มขยายธุรกิจออกไปยังบริเวณถนนพระราม 3 ที่อยู่ไม่ไกลจากกรณีการเดินทางของถนนสีลม ผู้วิจัยจึงเห็นว่า มาตรการการปิดถนน และเปิดเป็นเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสีลม น่าจะเป็นมาตรการที่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ปัจจุบันได้แล้ว ยังสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาเส้นทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ในแง่ลบของการพัฒนา และกลายเป็นจุดอับของเมือง เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ถนนสีลม เป็นการพัฒนาเหนือพื้นดิน

ในมาตรการการจำกัดปริมาณจราจร ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ นั้นต้องกระทบกับผู้ใช้ถนนโดยรวม จึงต้องอาศัยการยอมรับของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ในลักษณะของการค่อยเป็นค่อยไปในการเปิดเขตเดินเท้า จากนั้นเมื่อมีการยอมรับยอมเลี้ยวใช้เส้นทางเดินทางอื่น ทดแทนจากประชากรมากขึ้น จึงค่อย ๆ เพิ่มช่วงเวลาในการเปิดเขตพิเศษนี้ ให้ช่วงเวลาและการควบคุมทิวทัศน์ความรุนแรงมากขึ้น จนสามารถแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ในย่านธุรกิจกลางเมืองได้อย่างถาวรแล้ว ยังส่งเสริมให้ย่านธุรกิจกลางเมืองเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ของเมืองอีกพื้นที่หนึ่ง

ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

การนำมาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ มาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรของย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม จำเป็นที่จะต้องทำการปรับปรุงใน 3 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย

1. ด้านการบริหาร และกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม

การนำมาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ มาใช้แก้ไขปัญหาจราจรให้ได้ผลจำเป็นจะต้องแก้ไขในกฎหมาย ประกอบด้วยพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 พระราชบัญญัติการจักระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติระเบียบการบริหารราชการของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พ.ศ. 2478 และพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 เพื่อให้เอื้อต่อการกำหนด พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจให้เป็นพื้นที่ควบคุมพิเศษ ในลักษณะของการส่งเสริมในมาตรการของการลดหย่อนภาษี สิ้นค้า เพื่อให้เกิดการลงทุนและเป็นแหล่งรวมของสินค้า ในลักษณะของย่านธุรกิจการค้า (SHOPPING MALL) ขนาดใหญ่ของประเทศ พร้อมกับในมาตรการระยะยาว มีการจำกัดปริมาณจราจร ด้วยการจัดเก็บค่าผ่านทางเข้าสู่ศูนย์กลางธุรกิจ ด้วยการเก็บค่าธรรมเนียมของรถยนต์ที่วิ่งในตัวเมืองเป็นรายปี พร้อมภาษีรถยนต์ และการจัดเก็บในจุดลงทางด่วนในเส้นทางขาเข้าของย่านธุรกิจ ที่ควรมีการกำหนดเพิ่มเติมในส่วนของอายุการใช้งานของอาคาร เพื่อความปลอดภัยในการใช้งานและง่ายต่อการปรับปรุงพื้นที่ไม่ให้เกิดการเสื่อมโทรม ซึ่งในประเทศเยอรมันได้กำหนดอายุการใช้งานของอาคาร นระยะเวลา 40-50 ปี ซึ่งภาคเอกชนเจ้าของที่ดินและอาคารต้องทำการจัดเก็บค่าเช่าหรือค่าจำหน่ายส่วนหนึ่ง ของการจัดจำหน่ายพื้นที่อาคารให้กับผู้เช่าหรือผู้ซื้อรายย่อย เพื่อกันไว้เป็นงบประมาณในการก่อสร้างอาคารหลังใหม่หลัง

หมดยุการใ้งานที่ปลอดภยลง ซึ่งจะทำใ้้ง่ายต่อการปรับสภาพพื้นที่และกำหนดระยะถอยร่นของอาคารเพื่อขยายผิวทางเดินเท้าใ้สอดคล้องกับศัภภาพของพื้นที่ที่เป็นย่านธุรกิจของเมืองได้โดยง่าย

2. องค์การบริหาร

ควรมีองค์กรเฉพาะขึ้นมาดูแล หรือประสานการทำงานระหว่างองค์กรหรือหน่วยราชการเดิมที่มีอยู่ ซึ่งองค์กรใหม่ที่ขึ้นมาดูแลจะอยู่ภายใต้สังกัดของกรุงเทพมหานคร แต่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมและรับผิดชอบในพื้นที่อย่างชัดเจน จากสถานการณ์ปัจจุบันที่การแก้ไขปัญหารถจร จะอยู่ภายใต้การดูแลของหลายหน่วยงานหลัก แต่ขาดการประสานแผนการพัฒนาและแนวทางการแก้ไขกันอย่างต่อเนื่องทำให้แผนการแก้ไขปัญหารถจร หรือระบบการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างเต็มที่

3. เทคนิคพิเศษในการดำเนินการ

เพื่อให้มาตรการการเปิดเขตเดินพิเศษ สามารถนำมาใช้งานได้อย่างบรรลุผล จำเป็นต้องมีมาตรการระบบเสริมในพื้นที่ เพื่อเป็นการจูงใจและเสริมคุณภาพชีวิตให้กับพื้นที่ได้โดยตรง ซึ่งเทคนิคพิเศษในการนำมาใช้งานจะประกอบด้วย

การจัดที่จอดรถยนต์เพื่อรองรับผู้ที่ต้องการเข้ามาติดต่อในเขตพื้นที่เดินเท้าพิเศษในระยะห่างและการเดินเท้าไม่เกิน 20 นาที หรือในรัศมีไม่เกิน 400 เมตร ซึ่งได้จากการตอบแบบสอบถามของคนในพื้นที่ ที่สามารถแยกพื้นที่จอดรถยนต์ใน พื้นที่ศึกษาสามารถแยกออกเป็นสองลักษณะคือ ลานจอดรถยนต์ และอาคารจอดรถยนต์ ซึ่งในส่วนของลานจอดรถยนต์ ไม่สามารถที่จะประมาณการตัวเลขในการจอดรถยนต์ที่แน่นอนได้ อีกทั้งยังมีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง เนื่องจากลานจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษาส่วนหนึ่งเป็นที่ดินของภาคเอกชนที่อยู่ระหว่างการรอดำเนินการรื้อเก่า เพื่อสร้างอาคารใหม่ที่คุ้มค่าต่อสภาพทางเศรษฐกิจมากขึ้น บางแห่งจึงได้เปิดเป็นพื้นที่บริการที่จอดรถยนต์ในลักษณะชั่วคราวที่พร้อมจะมีการเปลี่ยนแปลง ประกอบกับพื้นที่จอดรถยนต์ในแนวราบบริเวณอื่นที่สำคัญ ได้แก่บริเวณหน้าสวนลุมพินี และบริเวณไหล่ทางของถนนตรอกชอกชอยย่อย ในพื้นที่ศึกษา ก็สามารถบรรจุปริมาณรถยนต์ได้ไม่มากนัก และยังเป็นปัญหาต่อการนเสียผิวและช่องทางในการสัญจรอีกด้วย

ส่วนพื้นที่จอร์แดนใต้ประเภทอาคารจอร์แดนใต้ จากการสำรวจพบว่ามีทั้งสิ้น 150 อาคาร สามารถรองรับการจอร์แดนใต้ได้ทั้งสิ้น 42,951 คน ซึ่งปริมาณของอาคารจอร์แดนใต้จะกระจุกตัวหนาแน่นสูงสุดในช่วงต้นถนนสีลมด้านถนนพระราม 4 และพื้นที่ที่มีแนวโน้มของการขยายตัวของอาคารจอร์แดนใต้ตามมาในอนาคตจะเป็นพื้นที่บริเวณช่วงกลางของถนนสาทร และช่วงปลายของถนนสีลมด้านถนนเจริญกรุง ซึ่งในการสร้างที่จอร์แดนใต้ในพื้นที่ศึกษามีแนวโน้มน้ำที่สูงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพการพัฒนาที่เป็นอาคารสูงเพื่อประกอบการพาณิชย์กรรมและอาคารสาธารณะ ประเภทอาคารโรงแรม ศูนย์การค้า เป็นส่วนใหญ่ซึ่งตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กำหนดให้เป็นอาคารที่ต้องมีการจัดสร้างที่จอร์แดนใต้ในสัดส่วนที่สูงกว่าอาคารประเภทอื่นๆ อีกด้วย จึงนับว่าเป็นปริมาณที่เพียงพอต่อการเปิดให้ผู้เข้ามาติดต่อในย่านถนนสีลม ช่วงเวลาเปิดเขตเดินเท้าพิเศษสามารถมีทางเลือกในการนำรถยนต์เข้าอาคารจอร์แดนใต้ และใช้วิธีเดินเท้าหรือระบบสาธารณะต่อไปได้อย่างสะดวกสบาย

รูปแบบทางเดินเท้าในพื้นที่

รูปแบบทางเท้าก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่จะต้องทำการปรับปรุงแก้ไข โดยในลักษณะทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะมีขนาดของผิวทางเดินเท้าที่ไม่ได้มาตรฐานต่อการเป็นย่านธุรกิจที่มีผู้สัญจรไปมาอย่างหนาแน่นตลอดทั้งวัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่ย่านถนนสีลม เป็นย่านธุรกิจของเมือง ที่เติบโตมาจากการเป็นย่านที่อยู่อาศัยเก่าของกรุงเทพมหานคร ภายหลังจากการตัดถนนสีลมใน พ.ศ. 2404 และมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสิ่งปลูกสร้างในรูปแบบของอาคารสูง โดยเฉพาะอาคารที่เกิดขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นช่วงปีที่กรุงเทพมหานครยังไม่มีกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ที่มีประสิทธิภาพที่ดีต่อการควบคุมมาใช้งานได้ทันต่อการขยายตัวของอาคารสูง ทำให้อาคารสูงที่เกิดขึ้นก็ไม่มีกรเว้นพื้นที่ถอยร่นหน้าอาคาร เพื่อกันเป็นส่วนบริเวณทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐานที่ดีพอ ประกอบกับหน่วยงานราชการไม่สามารถที่จะทำการเวนคืนที่ดินและอาคาร เพื่อทำการขยายผิวจราจรและทางเดินเท้าเพิ่มเติมได้เนื่องจากเป็นย่านธุรกิจกลางเมืองที่ต้องใช้งบประมาณในการเวนคืนค่อนข้างสูง

ในการขาดแคลนเขตเดินเท้าที่ได้มาตรฐานจะเห็นข้อแตกต่างกันอย่างชัดเจนได้ในพื้นที่ระหว่างผิวทางเท้าหน้าอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่ก่อสร้างภายหลังการปรับปรุงพระราชบัญญัติควบคุมอาคารในปี พ.ศ. 2535 กับอาคารเก่าที่ก่อสร้างก่อนการบังคับใช้ของกฎหมาย โดยอาคารที่เกิดภายหลังของการใช้กฎหมายจะมีระยะถอยร่น และพื้นที่ว่างหน้าอาคาร ที่สามารถใช้

ประโยชน์เป็นเส้นทางเดินเท้า ในขนาดความกว้างประมาณ 3-6 เมตรขึ้นไป เช่น ในบริเวณหน้าอาคารสี่ลมคอมเพล็กซ์ และอาคารซีพี.ทาวน์เวอร์ ในขณะที่บริเวณหน้าอาคารเก่า เช่น บริเวณหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนจะมีผิวทางเดินเท้าค่อนข้างแคบในความกว้างเฉลี่ยไม่เกิน 3 เมตร อีกทั้งยังมีการตั้งวางสินค้าในลักษณะของหาบเร่แผงลอย ทำให้การเดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกจากการใช้งาน

จึงสมควรที่ต้องมีการปรับปรุง ด้วยการเน้นการตกแต่งร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ใต้ฐานรากของระบบรถไฟฟ้า และจัดระบบและควบคุมหาบเร่แผงลอยหลังการเปิดเขตเดินเท้าให้มีระเบียบมากขึ้น ซึ่งอาจมีการจัดพื้นที่จำหน่ายให้เป็นพื้นที่เฉพาะและเป็นการรวมตัวของกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกให้บริการของคนในพื้นที่และ การควบคุมดูแล ประกอบกับการพิจารณาหาแนวทางในการติดตั้งระบบทางเลื่อน(Moving Sidewalk) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้ทางเท้ามากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่โดดเด่นเพียงสามประเภทคือ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ และ โรงแรม ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้ทำการศึกษาเฉพาะอาคารทั้งสามประเภทเป็นหลัก ซึ่งในแนวโน้มของพื้นที่ที่เกิดขึ้นพบว่า การใช้ที่ดินในกิจกรรมทั้งสามประเภท จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นค่อนข้างสูง โดยเฉพาะการใช้ที่ดินประเภทอาคารสำนักงานที่บริษัทประกอบการหลายอาคารอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับเปลี่ยนสถานที่ประกอบการ จากข้อจำกัดในการขยายตัว และการเกรงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการบริการของระบบรถไฟฟ้า ด้วยการเตรียมหาทำเลใหม่ในย่าน ถนนพระราม 3 ถนนสุขุมวิท และถนนรัชดาภิเษก เพื่อก่อสร้างเป็นอาคารสำนักงานขึ้นทดแทน ในขณะที่พื้นที่ย่านถนนสีลม เริ่มที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการพัฒนาด้วยการก่อสร้างอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมศูนย์การค้า โรงแรม และอาคารชุดพักอาศัย ขึ้นมาทดแทนการใช้ที่ดินในรูปแบบเดิมของการใช้พื้นที่ในแนวราบ และการเป็นแหล่งรวมของสถาบันการเงินในอดีต