



สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
TRAFFIC AND TRANSPORTATION DEPARTMENT, BMA

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินเท้าและจักรยานสัญจรเชื่อมต่อ
ต่อขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและยั่งยืน พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๕



มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute Foundation

โดย

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ธันวาคม ๒๕๖๗



คำนำ

การพัฒนาการเดินทางเพื่อเมืองยั่งยืน ได้ถูกกล่าวไว้ในเวทีประชาคมโลก โดยการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืน (The United Nations Conference on Environment and Development: UNCED) หรือ “Earth Summit” ณ นครริโอเดจาเนโร บราซิล พ.ศ. 2555 (2014) ซึ่งเป็นการประชุมสุดยอดผู้นำประเทศที่มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดยุทธศาสตร์ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในทุกสาขาสำหรับประชาคมโลก เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในอนาคต ได้กล่าวถึง การส่งเสริมนโยบายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่สนับสนุนการอยู่อาศัย และบริการสังคม ระบุถึง การส่งเสริมการขนส่งที่ไม่แพงและยั่งยืนและตระหนักถึงความสำคัญของการวางแผนแบบผสมผสาน (Mixed use planing) และการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Mobility) โดยการส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของทางเท้าและทางจักรยาน การส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนเป็นการพัฒนาและใช้งานระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งผลดีต่อความคล่องตัวในการเดินทาง ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ลดอุบัติเหตุทางถนน

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินเท้าและจักรยานสัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและยั่งยืน พ.ศ.๒๕๖๗-๒๕๗๕ ที่สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) มอบหมายให้มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย เป็นที่ปรึกษาดำเนินโครงการ ระยะเวลา 8 เดือน (พฤษภาคม ถึง ธันวาคม 2567) มีเป้าหมายที่สอดคล้องกับแนวคิดและแนวทางปฏิบัติการพัฒนาการเดินทางเพื่อเมืองยั่งยืน ดำเนินการศึกษาใน 4 ย่านสถานีรถไฟฟ้าเป็นพื้นที่นำร่อง คือ (1) ย่านสถานีพร้อมพงษ์ คณะผู้ศึกษา คือ ศูนย์สร้างเสริมสุขภาวะเมือง (Healthy Space Forum) (2) ย่านสถานีสามยอด คณะผู้ศึกษา คือ ศูนย์มิตรเมือง (Urban Ally) แห่งคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร (3) ย่านสถานีลาดพร้าว 71 คณะผู้ศึกษา คือ มูลนิธิเพื่อเมืองและชุมชนยั่งยืน และ (4) ย่านสถานีท่าพระ คณะผู้ศึกษา คือ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เพื่อเสนอแนวทางและมาตรการจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมและเอื้อต่อการเดินและใช้จักรยาน รวมถึงการสัญจรทางเลือกอื่นๆ ที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ โดยการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการศึกษา ข้อเสนอแนะจากการดำเนินโครงการฯ จะสามารถเป็นแนวทางดำเนินงาน ต่อสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้เป็นประโยชน์ในการจัดการเมืองเดินและจักรยานสัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ ที่เป็นมิตร ปลอดภัย เพื่อกรุงเทพเมืองยั่งยืน

คณะผู้จัดทำ

ธันวาคม 2567

ภาพรวมของโครงการ

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินเท้าและจักรยาน สัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๕ นับเป็นภารกิจสำคัญของสำนักการจราจรและขนส่ง ที่มอบหมายให้มูลนิธิสถาบัน การเดินและการจักรยานไทยเป็นที่ปรึกษาดำเนินงาน เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการเดิน การใช้ จักรยาน โดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transports :NMT) ด้วยการมีส่วนร่วมของภาค ประชาชน ประชาสังคม และภาครัฐ ร่วมเสนอแนวทางการเดินทางด้วยการเดินและจักรยานเชื่อมต่อ ขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบมาตรฐานและหรือแนวทางการออกแบบเส้นทางเดิน เส้นทาง จักรยาน และรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น ป้ายจราจร สัญลักษณ์บอกทาง โดยให้ ความสำคัญกับเส้นทางจากที่พัก มายังสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ และจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ที่สะดวก ปลอดภัยและเหมาะสมกับบริบทพื้นที่ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็น ปัญหาใหญ่ที่กรุงเทพมหานครให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น และหาแนวทางจัดการมาตลอด โดยเฉพาะ ในสมัยคณะผู้บริหารกรุงเทพมหานครปัจจุบันที่นำโดยนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร (2565-2569) มีความพยายามในการส่งเสริมการเดินทางสัญจรทางเลือก การเดินเท้า การใช้จักรยาน เพื่อเมืองยั่งยืน

การดำเนินงานโครงการ เป็นการทดลองนำร่องเพื่อออกแบบและปรับเปลี่ยนกายภาพ ให้เอื้อ ต่อคนเดินเท้าและคนใช้จักรยานรวมถึงคนที่เลือกการสัญจรทางเลือกรูปแบบอื่นๆ มายังสถานีรถไฟฟ้า และรวมถึงการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้า ไปยังจุดหมายอื่นๆ ในรัศมี 2 กิโลเมตร โดยการมีส่วนร่วม ของผู้คน และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในละแวก ย่าน 4 สถานีรถไฟฟ้า คือ (1) ย่านสถานีพร้อมพงษ์ (2) ย่านสถานีสามยอด (3) ย่านสถานีลาดพร้าว 71 และ (4) ย่านสถานีท่าพระ โดยการศึกษาดำเนินการปรับปรุงการเข้าถึงขนส่งสาธารณะใน 4 ย่าน รวมถึงการออกแบบเส้นทางให้เหมาะสมกับสภาพ พื้นที่และความจำเป็นในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานของประชาชนในย่านนั้นๆ ในการ ศึกษาโครงข่ายเส้นทางสัญจรทางเลือกแต่ละย่าน นอกจากการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน ลงพื้นที่สำรวจเส้น ทาง เก็บข้อมูล การตรวจวัดปริมาณจราจร การจัดทำแบบสอบถาม ร่วมกับการวิเคราะห์โครงข่ายถนน ด้วย Space syntax โครงการได้กำหนดให้ทีมศึกษาของแต่ละพื้นที่ ทำการจัดประชุมรับฟังความคิด เห็นประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อย 4 ครั้ง และจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยมีตัวแทนชุมชน กลุ่มประชาชน ภาคประชาสังคม และอาสาสมัครจักรยาน ให้ความสนใจ ร่วมสำรวจ เก็บข้อมูล และเสนอแนวทางการออกแบบเส้นทางจากตัวประชาชนเอง เพื่อนำเสนอ แนวทางและขอความเห็นต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันเป็นวัตถุประสงค์หลักของโครงการที่ต้องการ สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม จากนั้นจึงมีการทำแบบรายละเอียดการปรับปรุงเส้นทางนำร่องเพื่อเก็บตัว ชีวทัศน์สถิติ ในการใช้เส้นทางก่อนและหลังการปรับปรุง และจัดทำแผนโครงการระยะสั้น กลาง ยาว สรุปผล ประเด็นสำคัญ ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ โดยผลการศึกษาจะถูกสรุปและนำเสนอต่อ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการส่งเสริมการเดินทางเพื่อ เมืองยั่งยืนต่อไป

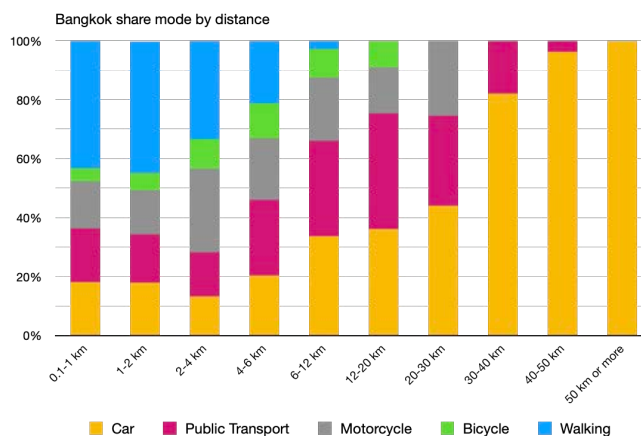
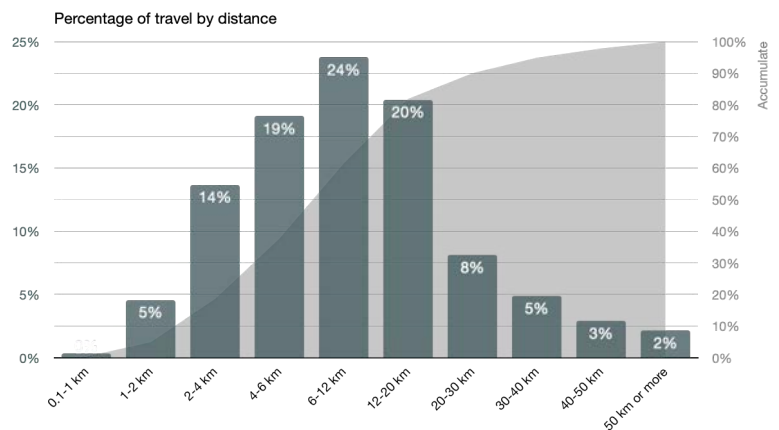
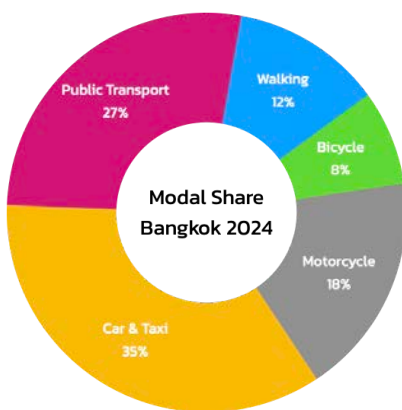
ความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการส่งเสริมการสัญจรทางเลือก

จากปัญหา “รถติด” ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล แต่การที่เมืองพยายามแก้ปัญหาด้วยการทำให้การจราจรของรถยนต์สามารถวิ่งได้อย่างคล่องตัวกลับสร้างความสูญเสียทางอ้อมที่มากกว่า ด้วยผลกระทบที่ตามมาคือ การสูญเสียพื้นที่สาธารณะอย่างมหาศาล การเพิ่มขึ้นของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มลภาวะทางอากาศ การสูญเสียเศรษฐกิจขนาดย่อมริมทาง สุขภาวะของทุกคนในเมืองที่แยลง และเมืองยังมีความเปราะบางมากยิ่งขึ้นจากการพึ่งพาแต่รถยนต์ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะแก้ปัญหาให้รถยนต์วิ่งได้คล่องตัวมากเพียงใด ก็จะเพิ่มขึ้นจนกลับมาติดเท่าเดิมจากปรากฏการณ์ induced demand

ดังนั้นการแก้ปัญหาที่แท้จริงอย่างยั่งยืนคือ การส่งเสริมการเดิน การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีความสะดวกสบาย เชื่อมโยง ปลอดภัย และน่าดึงดูดมากยิ่งขึ้น

ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของคนกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานครพบว่า ระยะทางที่คนกรุงเทพฯ เดินทางเฉลี่ยที่ 14.38 km ในแต่ละวัน แต่คนส่วนใหญ่เดินทางที่ระยะทางประมาณ 6-12 km ต่อวัน (ร้อยละ 24) หรือหรือคิดเป็นระยะทางประมาณ 3-6 km ต่อเที่ยว โดยมีผู้ใช้รถยนต์ (รถยนต์ส่วนบุคคล, รถกระบะส่วนบุคคล, แท็กซี่, และระบบเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน) 35% รองลงมาคือระบบขนส่งมวลชน (รถประจำทาง, รถไฟ, BRT, BTS, MRT, และ เรือ) 27% รถจักรยานยนต์ (ส่วนบุคคล, วินมอเตอร์ไซด์, เรียกรถมอเตอร์ไซด์ผ่านแอปพลิเคชัน) 18% เดินเท้า 12% และจักรยาน (จักรยาน, จักรยานสาธารณะ, สกู๊ตเตอร์) 8%



จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการลดปริมาณรถยนต์สามารถทำได้โดยการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ด้วยจุดหมายปลายทางในระยะทาง 1-2.5 km สามารถทดแทนด้วยการเดินเท้า และระยะทาง 2-5 km สามารถทดแทนด้วยการใช้จักรยาน ซึ่งเพียงแค่ 2 รูปแบบการเดินทางนี้สามารถทดแทนปริมาณรถยนต์บนถนนได้รวมกันมากถึง 23% ของจำนวนการเดินทางด้วยรถยนต์ทั้งหมด หากต้องเดินทางไกลกว่าระยะทาง 5 km การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะจะช่วยทดแทนการใช้รถยนต์ได้มากถึง 44% ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณจราจรเทียบเท่ากับตอนที่ดำเนินมาตรการปิดเมืองจากการระบาดของโรคโควิด-19 ในช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2564 ทำให้เกิดพื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้นอีกมากในการนำไปพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาอื่น ๆ ของเมืองได้อีกด้วย เช่น การเพิ่มพื้นที่สีเขียว พื้นที่รับน้ำ เป็นต้น

สรุปผลการศึกษา สำรวจ และออกแบบทางเดิน ทาง จักรยานสัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะและสถานที่ สำคัญในย่าน

ย่านสถานีสามยอด

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินเท้าและจักรยาน สัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและยั่งยืน พ.ศ.2567-2575 ย่านสถานีสามยอด เป็นโครงการวิจัยเพื่อ ศึกษาข้อมูลพื้นฐาน และลักษณะเฉพาะทางสัณฐานของย่านพระนครในระยะรัศมีจากสถานีสามยอด 2 กิโลเมตร สำรวจ พฤติกรรมการเดินทางจากสถานีขนส่งสาธารณะไปยังจุดหมายปลายทางในย่าน (Origin-destination) ระบุปัญหาและอุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยานผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อสรุปเป็น ศักยภาพและความท้าทายในการออกแบบวางแผนแม่บทเมืองเดินทางและจักรยาน โจทย์และแนวคิด หลักในการวางแผนแม่บทแบ่งเป็น ระยะสั้น (1-3 ปี) ระยะกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (5-10 ปี) และ ทดลองปรับปรุงเส้นทางการเดิน จักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อประเมินผลการ ดำเนินการ

จากการศึกษาวิเคราะห์สัณฐานย่านร่วมกับการวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ศึกษา พบว่า ลักษณะสัณฐานและรูปแบบโครงข่ายแบบตาตารางที่มีบล็อกขนาดเล็ก เชื่อมโยงด้วยแกนถนน สำคัญที่ขนาดกันหลายเส้นส่งผลให้มีทางเลือกในทางการเดินทางหลากหลาย เส้นแกนถนนที่สำคัญ ของย่าน เช่น ถนนบำรุงเมือง ถนนเจริญกรุง ถนนลูกหลวง ถนนดินสอ ถนนมหาไชย และถนนจักรพงษ์ นอกจากประสานโครงข่ายภายในย่านแล้ว ยังเชื่อมโยงเป็นแกนเชื่อมโยงไปสู่ถนนแกนสำคัญในย่านอื่น ของกรุงเทพมหานครโดยรอบ โดยมีถนนตะนาวเป็นถนนแกนสำคัญในการเชื่อมโยงถนนเส้นต่างๆ เหล่านี้ไว้ด้วยกันในระดับย่านพระนคร สถานีสามยอดอยู่บนแกนตัดสำคัญของถนนเจริญกรุงและถนน มหาไชย ซึ่งเชื่อมโยงแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตกของย่านรวมถึงเป็นพื้นที่ต่อเนื่องย่าน กิจกรรมและการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

เมื่อวิเคราะห์โครงข่ายเชื่อมโยงระดับย่านซ้อนทับบนพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรมร้านค้า ร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน (แผนที่ google) โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานี รถไฟฟ้าสามยอด พบว่า โครงข่ายระดับย่านที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะในเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ได้แก่ ถนนถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนนสนามไชย ถนนจักรพงษ์เชื่อมโยงกับ ถนนสามเสน ถนนตะนาว ถนนดินสอ ถนนมหรณพและถนนมหาไชย และมีลักษณะเป็นโครงข่ายตา ตาราง เชื่อมโยงกันง่าย และเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนน จักรพรรดิพงษ์ ถนนกรุงเกษม ถนนหลวง และถนนพลับพลาไชย อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงพื้นที่ ระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรียังทำได้ยาก เนื่องจากความซับซ้อนในการเข้าถึงสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาในปัจจุบัน จึงควรพัฒนาให้สามารถเข้าถึงสะพานต่างๆ ได้ง่ายมากขึ้น

ย่านสถานีสามยอดเป็นย่านประวัติศาสตร์ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานระหว่างที่ อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม สามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 15 ประเภท ในระยะเดินเฉลี่ย 257.43 เมตรหรือใช้เวลา 3.5 นาที ทั้งแหล่งจับจ่ายและให้บริการสินค้าอุปโภคบริโภค แหล่งงานสถานที่ราชการ พื้นที่สาธารณะพื้นที่สีเขียวและพื้นที่นันทนาการให้ผู้คนออกมาทำกิจกรรมพักผ่อนได้และมี ระบบขนส่งสาธารณะหลักและรองรอบสถานีสามยอดทั้งทางรถ ทางเรือและทางราง (ประกอบไปด้วย

40 ท่าเรือ 40 ท่ารถประจำทาง 140 จุดบริการวินรับจ้าง) ครอบคลุมการเข้าถึงได้ด้วยการเดินเท้า 400 เมตร ภายใน 5 นาที

จากผลการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางด้วยแบบสอบถามจำนวน 200 ชุด สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มคนในย่านเดินทางในย่าน ส่วนใหญ่เดินทางต่อเดียว โดยการเดิน ปั่นจักรยานหรือใช้มอเตอร์ไซด์ ส่วนตัว รองลงมาคือ เดินทางสามต่อ โดยการเดิน-ขึ้นรถประจำทาง-เดิน ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อไปจับจ่าย ใช้สอยบริเวณย่านสำเพ็ง-เยาวราช ไปแหล่งงานย่านข้าวสาร นางเลิ้งและเยาวราช และแวะระหว่างวัน โดยการเดินเท้าหรือปั่นจักรยานเพื่อไปทานอาหาร จับจ่ายใช้สอยบริเวณศาลาว่าการ เสาชิงช้า วรจักร พาหุรัด ส่วนการเดินทางของคนนอกย่านที่เข้ามาเดินทางในย่าน ส่วนใหญ่ เดินทางสามต่อ โดย เดิน-ขึ้นรถไฟฟ้า-เดิน เดิน-รถประจำทาง-เดิน และเดิน-ขึ้นรถไฟฟ้า-ปั่นจักรยาน ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อไปทำงาน บริเวณศาลาว่าการ ไปพบปะสังสรรค์บริเวณย่านเยาวราช นางเลิ้ง ท่าพระจันทร์ และแวะระหว่างวันโดยการเดินเท้าหรือปั่นจักรยานเพื่อทานข้าว ซื้อเครื่องดื่ม หรือจับจ่ายใช้สอย ส่วนใหญ่ บริเวณ มหรณพ-สำราญราษฎร์ เยาวราช นางเลิ้ง และท่าเรือต่างๆ

ปัญหาและอุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยานต่อแรก-ต่อสุดท้ายที่คนในย่านและนอกย่าน เห็นตรงกัน คือ เส้นทางเดินเท้าไม่สามารถใช้งานได้ดีและทางข้ามเป็นอุปสรรคมากที่สุด รองลงมา เป็นทางเลี้ยวระบบขนส่งสาธารณะน้อย โดยทางข้ามแยกที่เป็นอุปสรรคของคนในย่าน ได้แก่ 1) สี่แยกคอกวัว 2) ถนนดิสมาร์ค 3) แยกพาหุรัด 4) แยกสามยอด 5) แยกเยาวราช 6) ถนนวรจักร 7) แยกนางเลิ้ง แยกที่เป็นอุปสรรคของคนนอกย่าน ได้แก่ 1) แยกบางขุนพรหม 2) แยกเสือป่า 3) ถนนท่าพระจันทร์ 4) แยกสามยอด 5) แยกผ่านฟ้า 6) แยกถนนตรีเพชร 7) สี่แยกคอกวัว 8) แยกพาหุรัด ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเสนอว่าให้ทำทางจักรยานมากที่สุดร้อยละ 15.38 รองลงมาเป็นการปรับปรุงทางเท้าร้อยละ 12.50 และเพิ่มจุดจอดจักรยานร้อยละ 11.54 ส่วนอื่นเพิ่มเติมเป็นเรื่องของคุณภาพทางเท้า การเพิ่มระบบขนส่งรอง การปรับปรุงสภาพแวดล้อมและเพิ่มร่มเงา และการบริหารจัดการปริมาณจราจร

โอกาสและความท้าทายในการออกแบบวางแผนแม่บทเมืองเดินทางและจักรยาน ในย่านสถานีสามยอดมาจากหลายปัจจัยไม่ว่าจะเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ (Mix-used development) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม กระแสความสนใจในเรื่องความยั่งยืนและสุขภาพ โดยเฉพาะการขยายตัวของระบบขนส่งทางรางในย่านพระนคร (รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีส้ม) ซึ่งมีการวางแผนเพิ่มสถานีใหม่อีก 10 สถานี จะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายการเดินทางภายในย่านทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันและแหล่งท่องเที่ยว สร้างแรงจูงใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนตัวและสถานีรถไฟฟ้าสามารถทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสู่การสัญจรทางเลือก เช่น จักรยานให้เช่าที่เริ่มให้บริการในย่าน ความท้าทายสามารถแบ่งได้เป็นระดับโครงข่ายและระดับการออกแบบ ระดับโครงข่าย ในย่านที่ถนนตัดกันเป็นแบบตาตารางมีบล็อกขนาดเล็กส่งผลให้มีทางเลือกในทางการเดินทางหลากหลาย ถนนหลายเส้นถูกใช้งานเป็นทั้งถนนสายรอง (Collector road) รองรับจราจรและถนนสายย่อยรองรับการเข้าถึงพื้นที่ (Access road) ทำให้มีปริมาณการสัญจรมากบนถนนที่มีกิจกรรมการใช้งานข้างทางที่หลากหลาย เช่น ถนนตะนาว ถนนดินสอ ถนนเจริญกรุงและถนนตรีเพชร เป็นต้น และถนนเชื่อมต่อกับสะพานข้ามฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีทั้งสะพานพระปิ่นเกล้าและสะพานพระปกเกล้าเป็นถนนหลักทำให้มีการจราจรผ่านเข้ามาในเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อถนนหลักตัดกับถนนย่อยในย่านทำให้เกิดแยกที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยาน ส่วนระดับการออกแบบการแบ่งสัดส่วนเขตทางให้ทางเดินเท้าและทางเดินรถยังคงให้ความสำคัญกับรถยนต์ ถนนเส้นรองบางเส้นที่มีเขตทางค่อนข้างแคบไม่ถูกจัดสรรให้มีพื้นที่ทางเท้า เช่น ถนนตะนาว ถนนบำรุงเมือง ส่วนถนนรองที่มีเขตทางกว้างกลับถูกจัดสรร

ให้เป็นที่จอดรถข้างทาง เช่น ถนนสนามไชย รวมถึงมาตรฐานการออกแบบเส้นทางยังไม่ได้แบ่งแยก
วัสดุให้ชัดเจนระหว่างถนนขอย่อยและถนนรองเพื่อการสื่อสารกับผู้ใช้ทาง

โจทย์และแนวคิดหลักในการออกแบบวางแผนแม่บทเมืองเดินทางและจักรยานการแบ่งเป็น
ระยะสั้น (1-3 ปี) ระยะกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (5-10 ปี) จากจุดแข็งของโครงข่ายแบบตาตารางที่มี
มีบล็อกขนาดเล็กเชื่อมโยงด้วยแกนถนนสำคัญที่ขนาดกันหลายเส้นส่งผลให้มีทางเลือกในการเดินทาง
หลากหลายและโอกาสจากการขยายตัวของระบบขนส่งทางรางในอนาคตนำมาสู่วิสัยทัศน์ของแผน
แม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินทางและจักรยาน ย่านสถานีสามยอด

“พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในเป็นมิตรกับการเดินเท้าและปั่นจักรยาน”

แนวคิดหลักประกอบด้วย 1) เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในปัจจุบันและสถานีในอนาคตกับจุด
หมายปลายทางภายในย่าน 2) เชื่อมโยงเส้นทางจักรยานใหม่กับเส้นทางเดิมให้เป็นโครงข่ายบริเวณ
ถนนราชดำเนินกลางและเลียบคลองผดุงกรุงเกษม 3) เลือกเส้นทางที่สั้นและตรงที่สุดระหว่างจุดเริ่มต้น
และจุดหมายปลายทางในย่าน 4) แยกการจราจรของรถยนต์และจักรยานบนถนนสายรองและหลักเพื่อ
ความปลอดภัย 5) ปรับปรุงเส้นทางให้สะดวกสบายกับคนเดินและจักรยาน

แผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี)

แผนการทดลองดำเนินการปรับปรุงเส้นทางจักรยานระยะสั้น เลือกเส้นทางสายเหนือ -
สายใต้ ปรับปรุงโครงข่ายที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าสามยอดเข้ากับจุดหมายทั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการ
สัญจรและเส้นทางจักรยานหลักที่มีในย่าน (bike corridor) เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานในการเดินทาง
ต่อสุดท้ายถึงจุดหมายปลายทาง ระยะทางรวม 3.5 กิโลเมตร ประกอบไปด้วย 13 โครงข่ายเส้นทาง
และ 10 ทางร่วมทางแยก ได้แก่

- สายเหนือ ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร ทำหน้าที่เชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าสามยอดไปยัง
โครงข่ายเส้นทางจักรยานปัจจุบันบนถนนราชดำเนินกลาง โดยผ่านสวนสาธารณะ
โรงเรียน ศาสนสถาน ศาลาว่าการกทม.ฯ ย่านชุมชนค้าขาย เริ่มต้นจาก 1.ถนนอนุ
करण (ร้านขายปิ่น) 2.เกาะกลางถนนอนุकरण - ถนนศิริพงษ์ 3.ถนนศิริพงษ์ (ฝั่ง
ลานคนเมือง) 4.ถนนหน้าศาลาว่าการกทม.ฯ 5.ถนนมหรณพ และ ปลายทาง 6.ถนน
ตะนาว - ขอยดำเนินกลางใต้ เป็นระยะทาง 2 กิโลเมตร
- ส่วนสายใต้ ระยะทาง 1.7 กิโลเมตร ทำหน้าที่เชื่อมจากจากสถานีรถไฟฟ้าสามยอดไป
ยังท่าเรือสะพานพุทธ โดยผ่าน สถานศึกษา โรงเรียน ตลาด สวนสาธารณะ ท่าเรือ
และย่านปากคลองตลาด เริ่มต้นจาก 7. ถนนบูรพา 8. ถนนพาหุรัด 9. ถนนตรีเพชร
10. ถนนเจริญกรุง 11. ถนนตรีเพชร 12. ถนนจักรเพชร และปลายทาง 13. ถนน
สะพานพุทธ เป็นระยะทาง 2.5 กิโลเมตร

¹ อ้างอิงหลักการของการวางโครงสร้างพื้นฐานทางจักรยาน 5 ด้าน จาก CROW Design Manual for Bicycle
Traffic, Netherlands ประกอบไปด้วย 1) ความต่อเนื่องเชื่อมโยง (Cohesion) ควรเป็นองค์รวมต่อเนื่องที่เชื่อม
โยงตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปถึงจุดหมายปลายทาง 2) ความลัด (Directness) ควรเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดระหว่างจุดเริ่ม
ต้นและจุดหมายปลายทางโดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งหมดที่มีผลต่อเวลาเดินทาง 3) ความน่าดึงดูด (Attractiveness)
ควรออกแบบ ตกแต่งเส้นทาง ไฟส่องสว่างให้เส้นทางมีความน่าสนใจและปลอดภัย 4) ความปลอดภัย (Traffic
Safety) ควรรับประกันความปลอดภัยในการจราจรของผู้ขับขี่จักรยานและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ โดยการแยกการ
จราจรของรถยนต์และจักรยาน และ 5) ความสะดวกสบาย (Comfort) ควรทำให้การจราจรของจักรยานดำเนินไป
อย่างราบรื่นและสะดวกสบาย ผิวถนนที่เรียบและมีความลาดชันน้อย

เส้นทางที่มีการทดลองปรับปรุงก่อนจากแผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี) ได้แก่ ถนนศิริพงษ์ (ฝั่งลานคนเมือง) และถนนหน้าศาลาว่าการกทม. เพื่อให้เป็นเส้นทางลัดจากสถานีสามยอดไปยังถนนดินสออย่างปลอดภัยมากขึ้น ดังนี้

ถนนศิริพงษ์ (ฝั่งลานคนเมือง) มีการเดินรถทิศทางเดียว ปัญหาของเส้นทาง คือ มีรถบัสจอดตลอดเวลาในช่วงเวลากลางวัน (รถบัส สวัสดิการของสำนักปลัดฯ) แยกเสาชิงช้า มีจุดตัดของพื้นที่ที่เป็นเกาะกลาง จำนวนมากและการข้ามทางม้าลาย ไม่สอดคล้องกับจังหวะการข้าม เกาะกลางไม่มีทางลาด โดยมีข้อเสนอรูปแบบเส้นทางจักรยาน คือ ทางเฉพาะจักรยานบนทางเดินรถ หรือ เลนจักรยาน (Cycle lane) และบางช่วงเป็นทางจักรยานร่วมช่องเดินรถ (Mixed traffic) และมีการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางระยะสั้น คือ การกำหนดสัญลักษณ์บนพื้นทาง รูปแบบทางจักรยาน B4 ทางร่วมช่องเดินรถ “ทางจักรยานใช้ร่วมกับช่องเดินรถ” บนช่องเดินรถทางลงลานจอดรถใต้ดิน ย้ายตำแหน่งจอดรถบัสออกจากช่องจราจร

ถนนหน้าศาลาว่าการกทม. (แยกถนนศิริพงษ์ → แยกถนนดินสอ) เป็นลักษณะส่วนเฉพาะสำหรับผู้ที่มาติดต่อราชการ มีการเดินรถทิศทางเดียว ปัญหาของเส้นทาง คือ ขาดการสื่อสารเรื่องการใช้เส้นทางสัญจรผ่านหน้าอาคารศาลาว่าการฯ โดยมีข้อเสนอแนะรูปแบบเส้นทางจักรยาน คือ ถนนคนเดิน (Pedestrian Street) ถนนคนเดินและจักรยาน ใช้ทางร่วมกับรถ ที่ไม่อนุญาตให้รถใช้เป็น “ทางผ่าน” (ยกเว้นเข้าออกอาคารหรือส่งของ) และมีการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางระยะสั้น คือ การสร้างการรับรู้ในการปั่นจักรยาน เพื่อเป็นทางผ่านได้ โดยการประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านช่องทางออนไลน์

ผลการดำเนินการหลังการปรับปรุงเส้นทางทางในระยะสั้นโดยการสำรวจจำนวนและพฤติกรรมผู้ใช้เส้นทางจักรยานก่อนและหลังปรับปรุง พบว่า

- ถนนศิริพงษ์ คนไม่เลือกปั่นในช่องที่ทำให้เป็นเลนจักรยาน นิยมปั่นบนถนนมากกว่าร่วมกับช่องทางเดินรถ และปั่นมากสุดในช่วงวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ เฉลี่ยอยู่ที่ 1 คันต่อชั่วโมง
- ถนนหน้าศาลาว่าการฯ คนนิยมปั่นในช่วงเช้า 07.00 - 08.00 น. ในวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ อยู่ที่ 5 คันต่อชั่วโมง และสัดส่วนคนเดินเท้าลดลงเล็กน้อย 105 คนต่อชั่วโมงตามลำดับ
- ถนนหน้าศาลาว่าการมีคนนิยมปั่นจักรยานมากกว่าถนนศิริพงษ์ ในขณะที่ถนนศิริพงษ์มีคนเดินเท้า มากเพิ่มขึ้น

จากการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อการปรับปรุงเส้นทางจักรยานของถนนถนนศิริพงษ์และถนนหน้าศาลาว่าการฯ พบว่าด้านที่เกี่ยวข้องกับโครงข่าย ความต่อเนื่อง ความลัด และความสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง อยู่ในเกณฑ์ที่ได้รับความพึงพอใจระดับดี อย่างไรก็ตามด้านความปลอดภัย มีความเห็นให้แยกช่องจราจรสำหรับจักรยาน และความน่าดึงดูด ควรเพิ่มความน่าสนใจให้กับเส้นทางมากขึ้น และผลการสำรวจครั้งนี้สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้จักรยานและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เช่น ในการใช้เส้นทางร่วมกับรถยนต์ สภาพแวดล้อม แสงสว่างและความปลอดภัย วินัยของผู้ใช้รถ และการออกแบบเส้นทางยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ เป็นต้น

แผนการดำเนินการระยะกลาง (3-5 ปี)

แผนการดำเนินการระยะกลางมุ่งเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางจักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะทางรางที่แล้วเสร็จ (รถไฟฟ้าสายสีส้มและสีม่วง) เป็นวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน เชื่อมโครงข่ายจักรยานเดิม (Bike Corridor) แนวตะวันออก- ตะวันตก และเชื่อมโครงข่ายภายในบล็อกถนนไปยังจุดหมายปลายทางในย่าน อย่างสวนสาธารณะและท่าเรือด่วน ประกอบด้วยโครงข่ายเส้นทาง ดังนี้

- เส้นทางที่เชื่อมไปยัง สถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย สถานีสามยอด แล้วเสร็จในปี 2570) และสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม (สถานีสนามหลวง สถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย สถานีหลานหลวง สถานียมราช ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2573) โดยเป็นเส้นทางที่ล้อมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ประกอบไปด้วย ถนนมหาไชย ถนนสนามไชย ถนนตรีเพชร ถนนจักรพงษ์ ถนนราชดำเนินใน ถนนจักรเพชร ถนนพระสุเมรุ ถนนเจริญกรุง
- เส้นทางที่เชื่อมโครงข่ายจักรยานเดิม (Bike Corridor) บริเวณทางเลียบคลองผดุงกรุงเกษม เช่น ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนหลานหลวง ถนนสามเสน ถนนหลวง ถนนข้าวหลาม ซอยโพลีเทคนิค เป็นต้น
- เส้นทางที่เชื่อมภายในบล็อกถนน เช่น ถนนอนุวงศ์ ถนนราชวงศ์ ถนนทรงวาด ถนนพลับพลาไชย ถนนตะนาว ถนนสีบสามห้าง ซอยโรงปลาทุ ตรอกโรงเลี้ยงเด็ก ถนนดำรงรักษ์ - ซอยหลานหลวง 10 ถนนพะเนียง และถนนตานี เป็นต้น

แผนการดำเนินการระยะยาว (5-7 ปี)

แผนการดำเนินการระยะยาวมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนบทบาทของถนนหลักให้เบี่ยงการจราจรออกไปนอกเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในและกำหนดบทบาทของถนนรองในย่านใหม่ เพิ่มโครงข่ายทางจักรยานบนถนนสายรองและปรับปรุงถนนย่อยให้สามารถใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์ได้ โดยเป็นการเติมเต็มโครงข่ายทางจักรยานในซอยเล็กและเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม และการขยายเส้นทางไปยังฝั่งธนบุรีเพื่อให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ฝั่งตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพฯ ประกอบด้วยโครงข่ายเส้นทาง ดังนี้

- ปรับเปลี่ยนบทบาทของถนนหลักให้เบี่ยงการจราจรออกไปนอกเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน จากย่านฝั่งถนนประชาธิปไตยไปออกถนนพระราม 4 เช่น ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าถนนราชดำเนินนอก ถนนราชดำเนินกลาง ถนนจักรวรรดิ ถนนเจริญกรุง ถนนพระราม 4 เป็นต้น
- กำหนดบทบาทของถนนรองในย่านใหม่และเพิ่มโครงข่ายทางจักรยาน (Cycle lane) บนเส้นทางถนนสายรองให้ทั่วทั้งเกาะรัตนโกสินทร์ พร้อมจำกัดความเร็ว 50km/hr เช่น ถนนอัษฎางค์ ถนนหลานหลวง ถนนหลวง ถนนสามเสน ถนนสะพานพุทธ ถนนสนามไชย ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ถนนวรจักร ถนนราชวงศ์ ถนนราชดำเนินใน ถนนเยาวราช ถนนมหาไชย ถนนพลับพลาไชย ถนนพระสุเมรุ ถนนพระราม 1 ถนนประชาธิปไตย ถนนประชาธิปไตย ถนนบำรุงเมือง ถนนท่าเกษม 1 ถนนตีทอง ถนนตรีเพชร ถนนดินสอ ถนนเจริญกรุง ถนนจักรเพชร ถนนจักรพรรดิพงษ์ ถนนจักรพงษ์ ถนนข้าวหลาม และซอยโพลีเทคนิค เป็นต้น

- ปรับปรุงถนนย่อยให้สามารถใช้จักรยานร่วมกับรถได้ (Mixed traffic) พร้อมจำกัดความเร็ว 30km/hr เช่น หน้าศาลว่าการกทม.ฯ ถนนอนุकरण ถนนอนุวงศ์ ถนนหน้าพระลาน ถนนหน้าพระธาตุ ถนนสิบสามห้าง ถนนศิริพงษ์ ถนนราชินี ถนนเยาวราช ถนนไมตรีจิตต์ ถนนมิตรพันธ์ ถนนมหाराช ถนนมหรณพ ถนนเฟื่องนคร ถนนพาหุรัด ถนนพระอาทิตย์ ถนนพระสุเมรุ ถนนพระพิทักษ์ ถนนพระจันทร์ ถนนบูรพา ถนนบำรุงเมือง ถนนบ้านหม้อ ถนนท้ายวัง ถนนทรงวาด ถนนตานี ถนนตะนาว และซอยสำราญราษฎร์ เป็นต้น

โดยสรุปผลการดำเนินการเพื่อนำไปสู่วิสัยทัศน์ **“พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในเป็นมิตรกับการเดินเท้าและปั่นจักรยาน”** ของแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินทางและจักรยาน ย่านสถานีสามยอด ควรคำนึงถึงแนวทางการดำเนินการปรับปรุงในแต่ละระยะ ระยะสั้น (1-3 ปี) ควรปรับปรุงโครงข่ายที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าสามยอดเข้ากับจุดหมายปลายทางในแนวเหนือ-ใต้ให้มีความต่อเนื่องเชื่อมโยง คำนึงจนถึงใช้งานและการแก้ปัญหาตรงทางร่วมทางแยกไปพร้อมกัน ระยะกลาง (3-5 ปี) เน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางจักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะทางรางที่แล้วเสร็จตามลำดับ (รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีส้ม) เป็นวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน เชื่อมโครงข่ายจักรยานเดิม (Bike Corridor) แนวตะวันออก - ตะวันตก และเชื่อมโครงข่ายภายในบล็อกถนนไปยังจุดหมายปลายทางในย่าน อย่างสวนสาธารณะและท่าเรือด่วน ส่วนแผนระยะยาว (5-7 ปี) เมื่อระบบขนส่งสาธารณะสมบูรณ์ตามแผนในระยะสั้นและกลาง จึงสามารถจำกัดปริมาณรถที่เข้ามาเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในได้ โดยเบี่ยงการจราจรออกไปนอกเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน กำหนดบทบาทของถนนรองในย่านใหม่ เพิ่มโครงข่ายทางจักรยานบนถนนสายรองและปรับปรุงถนนย่อยให้สามารถใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์ได้



ย่านสถานีพร้อมพงษ์

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯ เมืองเดินเท้าและจักรยาน สัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและยั่งยืน พ.ศ.2567-2575 ของย่านสถานีพร้อมพงษ์ ครอบคลุมระบบขนส่งมวลชน 10 สถานี ได้แก่ (1) พร้อมพงษ์ (2) ทองหล่อ (3) เอกมัย (4) อโศก (5) สุขุมวิท (6) นานา (7) ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (8) คลองเตย (9) เพชรบุรี และ (10) มักกะสัน เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District: CBD) ที่มีการใช้งานผสมผสานของพื้นที่พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย สำนักงาน สถานศึกษา สถานรักษาพยาบาล และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ทำให้มีคนเข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ กันอย่างคึกคักทุกช่วงเวลา แต่การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในระยะ First & Last Mile และการเดินทางภายในย่าน ยังเป็นประเด็นสำคัญ ด้วยข้อจำกัดด้านสภาพแวดล้อมของถนนที่แคบ และเป็นบล็อกขนาดใหญ่ส่งผลให้เกิดปัญหาการติด การสัญจรทางเลือกอย่างการเดินเท้าและการใช้จักรยานจะช่วยส่งเสริมให้คุณภาพชีวิตของคนในย่าน และสามารถเชื่อมถึงระบบขนส่งมวลชนโดยรวมเพื่อเชื่อมต่อระหว่างย่านได้ดีมากยิ่งขึ้น

จากการสำรวจพื้นที่ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานเมือง ย่านพร้อมพงษ์เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง ที่มีทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน รถ ราง เรือ มีวัฒนธรรมผสมผสานหลากเชื้อชาติ เช่น พุทธ คริสต์ อิสลาม และไลฟ์สไตล์คนในย่านมีการเดินเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยานอยู่ แต่สภาพแวดล้อมทางกายภาพยังไม่เอื้ออำนวย ถนนส่วนใหญ่ภายในย่านไม่มีทางเท้า คนเดินเท้าต้องสัญจรร่วมกับรถยนต์ ถนนส่วนใหญ่ภายในย่านมีขนาด 2 เลน แต่มีรถยนต์สัญจรมากเนื่องจากถูกใช้เป็นทางเชื่อมและทางลัด จุดตัดถนนสายรองและย่อยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นแยกอันตราย ไม่มีสัญญาณไฟจราจรและทางข้าม อีกทั้งร่องระบายน้ำแบบรางวีเป็นอันตรายสำหรับคนเดินเท้าและปั่นจักรยาน

ผลการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางด้วยแบบสอบถามจำนวน 132 ชุด สามารถสรุปได้ว่า การเดินทางส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณสถานีขนส่งมวลชน ถนนสายหลัก เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนอโศก และถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักและมีพื้นที่พาณิชยกรรมภายในซอย เช่น ซอยสุขุมวิท 31 และ 39 โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปจับจ่ายใช้สอยมากที่สุด ร้อยละ 35.6 รองลงมาคือ การเดินทางไปพักผ่อน พบปะสังสรรค์ และการเดินทางไปทำงาน ตามลำดับ ซึ่งอุปสรรคในการเดินทางที่พบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาด้านความปลอดภัย ไม่มีทางเท้า ร้อยละ 83.3 รองลงมาคือ ด้านความสะดวกสบาย และด้านความรื่นรมย์ ตามลำดับ นอกจากนี้ มีการรวบรวมประเด็นปัญหาและความต้องการของผู้ใช้งานผ่านแบบสอบถาม โดยประเด็นที่ผู้ใช้งานอยากให้มีการปรับปรุงมากที่สุด ได้แก่ การปรับปรุงสภาพถนนและทางเท้าให้สามารถเดินได้และปลอดภัย เช่น การจัดการอุปกรณ์ถนนที่ขวางทางเดิน การติดตั้งไฟส่องสว่าง การทำให้ทางเท้าเรียบและเดินเชื่อมต่อได้สะดวก

โครงข่ายเส้นทางเดินและจักรยานย่านสถานีพร้อมพงษ์ ผ่านการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานเมือง ศักยภาพและประเด็นปัญหา การวิเคราะห์โครงข่ายถนนด้วย Space syntax และการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามและการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยมีเกณฑ์หลักในการเลือกเส้นทางโครงข่ายทั้งหมดภายในย่าน ดังนี้ (1) เส้นทางเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ทั้งสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีรถไฟใต้ดิน MRT และท่าเรือคลองแสนแสบ (2) เส้นทางที่มีปริมาณการเดินเท้าและการใช้จักรยานเดิม และ (3) เส้นทางที่ตรงและกระชับที่สุด มีการเชื่อมต่อเส้นทางกับแผนเส้นทางเดินและจักรยาน 50 เขต เพื่อให้การดำเนินการสอดคล้องและเป็นไปตามแผนเดียวกัน ด้วยข้อจำกัดของย่านพร้อมพงษ์ที่มีบล็อกถนนขนาดใหญ่ ขยายต้นจำนวนมาก ทำให้เส้นทางสัญจรมีทางเลือกน้อยและต้องใช้ทางลัดเลี้ยวไปมา และพยายามเลี่ยงเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรหนาแน่น

แผนการปรับปรุงโครงข่ายการเดินเท้าและจักรยานย่านสถานีพร้อมพงษ์ในภาพรวม มีวิสัยทัศน์ที่ให้ความสำคัญกับคนที่สุด ทั้งผู้สัญจรทางเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เดินสบาย กำหนดพื้นที่เดินเท้า โดยมีความกว้างอย่างน้อย 1.80 เมตร ออกแบบด้วยหลักการอารยสถาปัตย์ (Universal design) ให้ทางเข้า - ออก อาคาร สูงระดับเดียวกับทางเท้า มีไฟส่องสว่างตลอดทาง และบริเวณที่มีทางเท้ากว้างให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อร่มเงาและทัศนียภาพที่ดี

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ปั่นปลอดภัย จักรยานใช้ทางร่วมกับคนเดินเท้า ต้องให้ความสำคัญกับคนเดินก่อน ความเร็วจักรยานไม่เกิน 15 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง หากใช้ทางร่วมกับรถยนต์ ต้องให้ความสำคัญกับจักรยานก่อน ความเร็วรถยนต์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง นอกจากนี้ ยกเลิกการใช้รางรูปตัววีในพื้นที่ และยกเลิกการจอดรถริมทางเท้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เชื่อมต่อสะดวก (1) คนเดินและจักรยานสะดวก โดยยกเลิกเลียวย้ายผ่านตลอดเพื่อความปลอดภัยของคนเดินและผู้ใช้จักรยาน เพิ่มพื้นที่รอข้ามถนนและพื้นที่เกาะกลางหากถนนมีจำนวนมากกว่า 4 เลน และมีระยะเผื่อระยะวิ่ง 50 เมตร ก่อนถึงทางข้ามที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร (2) ขนส่งสาธารณะสะดวก มีจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัยรอบสถานี มีจุดบริการ bike sharing ภายในพื้นที่ และกำหนดจุดจอดวิน รถกระบะป้อ รถสองแถว ที่ไม่กระทบคนเดินเท้า

แผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี)

การเลือกเส้นทางโครงข่ายระยะสั้นเพื่อให้ตอบโจทย์โครงการในการเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมและยั่งยืน เลือกเส้นทางที่ไกลกว่ารัศมีระยะเดินจากสถานี ในระยะ 800 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่คนสามารถเดินได้ เพื่อเพิ่มโอกาสให้ผู้คนเดินในย่านได้ดีและครอบคลุมขึ้น ผนวกกับการวิเคราะห์พื้นที่และการจัดกิจกรรมประชุมเชิงปฏิบัติการ สู่ผลสรุปการเสนอเส้นทางนำร่อง 2 เส้นทางหลัก 11 เส้นทางย่อย ได้แก่ ซอยสุขุมวิท 53 ซอยทองหล่อ 9 ซอยปิติมาติ ซอยทองหล่อ 13 ซอยต่อศักดิ์ 1 ซอยพร้อมพรรค ซอยพร้อมศรี 1 ซอยสุขุมวิท 39 ซอยพร้อมจิต และซอยสุขุมวิท 31 รวมระยะทาง 6.09 กิโลเมตร

รูปแบบการปรับปรุงเส้นทางในย่านสถานีพร้อมพงษ์ ใช้ 2 รูปแบบหลัก ได้แก่ การปรับปรุงแบบทางจักรยานร่วมทางเดินเท้า [P2] และทางจักรยานร่วมช่องเดินรถ [B4] โดยมีข้อเสนอพิเศษในบางเส้นทาง ได้แก่ การลดขนาดเลนเพื่อเพิ่มทางเท้า บริเวณซอยทองหล่อ 9 และซอยทองหล่อ 13 และการลดจำนวนเลนเพื่อเพิ่มทางเท้า บริเวณซอยพร้อมจิต

เส้นทางที่มีการทดลองปรับปรุงก่อนจากแผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี) ได้แก่ ซอยพร้อมจิต ตั้งแต่แยกพร้อมจิต-สุขุมวิท39 ถึง หน้าอาคาร 39 Boulevard ระยะทางประมาณ 230 เมตร ปัจจุบันซอยพร้อมจิตเป็นเส้นทางที่มีการใช้งานทั้งรถ คนเดิน และคนปั่นจักรยาน เนื่องจากในซอยมีการใช้ประโยชน์อาคารทั้งรูปแบบที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอาคารสำนักงาน ทำให้ผู้คนต่างสัญจรไปมาตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้อยู่อาศัย แม่บ้านและเด็ก อีกทั้งบริเวณกลางซอยพร้อมจิตไปจนถึงซอยสุขุมวิท 31 มีทางเท้าเดิมอยู่แต่ยังไม่เชื่อมต่อ

ก่อนการปรับปรุง: ถนนเขตทาง 6.0 เมตร ช่องจราจรจำนวน 2 เลน รูปแบบการเดินรถทิศทางเดียว (One-way) ไม่มีพื้นที่คนเดินเท้า คนเดินเท้าต้องใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

หลังการปรับปรุงครั้งที่ 1: มีรูปแบบการปรับปรุง ดังนี้

- ถนนเขตทาง 6.0 เมตร ปรับจำนวนช่องทางเดินรถเหลือ 1 เลน กว้าง 3.50 เมตร รูปแบบเดินรถทิศทางเดียว (one-way) เพิ่มพื้นที่คนเดินเท้ากว้าง 2.50 เมตร เพื่อรองรับผู้ใช้รถเข็นวีลแชร์และกลุ่มเปราะบาง คนเดินเท้ามีพื้นที่แยกกับรถยนต์ เปรียบเสมือนทางเท้า ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า

- ตั้งเสาจราจร (เสาส้ม) ตลอดเส้นทางปรับปรุง โดยเว้นช่องทางเข้า-ออกอาคาร
- ทาสีสัญลักษณ์คนเดินใช้ร่วมกับจักรยาน เพื่อสื่อสารให้เป็นพื้นที่สำหรับคนเดิน โดยจักรยานสามารถใช้ร่วมได้โดยต้องให้ทางแก่คนเดินเท้า
- ทาสีทางม้าลายเพื่อให้คนเดินเท้าข้ามไปใช้ทางเท้าอีกฝั่งได้อย่างต่อเนื่อง
- ติดเส้นเครื่องหมายลดความเร็ว หรือเส้น Optical Speed Bar (OSB) เพื่อชะลอความเร็วรถยนต์ก่อนถึงทางม้าลาย
- ทาสีเกาะกลาง บริเวณซอยพร้อมจิต แยก 2 เพื่อจำกัดวงเลี้ยวให้รถชะลอความเร็วก่อนเข้าโค้ง เนื่องจากเป็นมุมอับสายตาที่อาจเกิดอันตรายต่อคนเดิน

หลังการปรับปรุงครั้งที่ 2: ปรับจำนวนช่องทางเดินรถกลับมาเป็น 2 เลน กว้างเลนละ 2.30 เมตร รื้อเสาจราจรและลบสัญลักษณ์ที่พื้นออก ติดเส้นจราจรฝั่งซ้ายเพื่อเป็นเส้นทางคนเดินเท้าและจักรยาน ความกว้าง 1.20 เมตร

ผลการดำเนินการหลังการปรับปรุงเส้นทางทางในระยะสั้นโดยการสำรวจจำนวนและพฤติกรรมผู้ใช้เส้นทางจักรยานก่อนและหลังปรับปรุง พบว่า

- คนเดินเท้ามีการสัญจรในช่วง 13:00-14:00 น. มากสุด ส่วนผู้ใช้จักรยานมีการสัญจรในช่วง 10:00-11:00 น. มากสุด โดยส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัยในย่าน รองลงมาคือลูกจ้างผู้ใช้จักรยานสัญจรเป็นประจำ และนักท่องเที่ยว ตามลำดับ
- วันเสาร์-อาทิตย์ มีปริมาณมากกว่าวันธรรมดา เนื่องจากย่านพร้อมพงษ์ เป็นย่านที่มีการใช้งานหลากหลาย นักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศแวะเวียนมาทำกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์ ผู้ปกครองเดินมาส่งลูกเรียนพิเศษในอาคารห้วยมืองพร้อมจิต ผู้อยู่อาศัยออกมาจับจ่ายใช้สอย และลูกจ้างที่ปั่นจักรยานออกมาทำงาน
- ปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณการสัญจรที่เพิ่มขึ้น มีทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก โดยปัจจัยภายใน ได้แก่ การปรับปรุงเส้นทางให้มีทางเท้าเพิ่มขึ้น การสื่อสารผ่านทางโซเชียลมีเดียทำให้ผู้อยู่อาศัยออกมาใช้งานมากขึ้น และปัจจัยภายนอก ได้แก่ ช่วงเวลาปิดเทอมของนักเรียนและนักศึกษา สภาพอากาศที่ไม่ร้อนและไม่อยู่ในช่วงฤดูฝน



ภาพก่อนและหลังการปรับปรุงบริเวณต้นซอยพร้อมจิต จุดเริ่มต้นเส้นทางปรับปรุง



ภาพก่อนและหลังการปรับปรุงบริเวณหน้าอาคาร 39 Boulevard จุดสิ้นสุดเส้นทางปรับปรุง

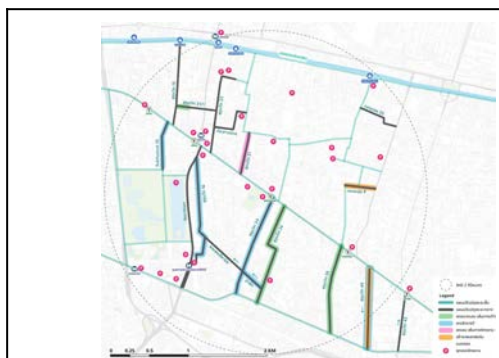
จากการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อการปรับปรุงเส้นทางจักรยานของซอย
พร้อมจิต พบว่า การเดินเท้าและการใช้จักรยานรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นกว่าก่อนปรับปรุง เพิ่มความ
สะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทางเป็นประจำ แต่ยังไม่ดึงดูดผู้ใช้งานใหม่ ๆ และยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ผู้คน
สัญจรได้อย่างปลอดภัย ซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาเส้นทางให้มีความปลอดภัย สะดวก ต่อเนื่องมากขึ้น
และควรมีการประชาสัมพันธ์ สร้างความเข้าใจกับคนในพื้นที่และผู้ที่ใช้สัญจรก่อนการปรับปรุงมากกว่า
นี้เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น

แผนการดำเนินการระยะกลาง (3-5 ปี)

แผนการดำเนินการระยะกลางเน้นการปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าที่มีอยู่เดิมด้วยหลักการอารยส
ถาปัตย์ (Universal design) และดำเนินการปรับปรุงเส้นทางทั้ง 11 เส้นทางต่อเนื่องจากแผนระยะสั้น
ให้ตอบโจทย์การใช้งานและความถาวร ถนนที่มีทางเท้าแคบและมีไหล่ทาง ให้ยกระดับทางเท้าจาก
พื้นผิวจราจรบริเวณไหล่ทาง ไม่เกินระยะความสูง 10 เซนติเมตร เพื่อสะดวกต่อคนเดิน รถเข็นวีลแชร์
และจักรยาน สร้างแพลตฟอร์มบนคลองที่มีความกว้างมากกว่าทางเท้าเพิ่มพื้นที่คนเดิน เช่น ซอย
ทองหล่อ 9 ซอยสุขุมวิท 40 ลบเส้นกลางแบ่งช่องจราจรถนนต่อศักดิ์ เปลี่ยนให้เป็นเดินรถสองทางแบบ
ไม่เต็มเลน และตั้งป้ายเตือนรถสวน และเสนอทดลองปรับปรุงเส้นทางเพิ่มเติม เพื่อโครงข่ายการเดินที่
ครอบคลุมขึ้น

แผนการดำเนินการระยะยาว (5-7 ปี)

แผนการดำเนินการระยะยาวเป็นการปรับปรุงเส้นทางให้ต่อเนื่องและครอบคลุมภายในย่าน
สู่ภายนอกย่านด้วยการเดินเท้า การใช้จักรยาน เชื่อมต่อขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก โดยมีการ
ปรับปรุงกายภาพที่เป็นมิตรต่อคนเดินและจักรยานมากขึ้น ปรับเส้นทางในซอยต่อศักดิ์ 1 เป็นถนนคน
เดิน (Pedestrian Priority Streets) โดยรถยนต์สามารถสัญจรได้แต่ต้องอยู่ในข้อกำหนดจราจร และให้
ทางคนเดินและจักรยาน ปรับการจราจรเดินรถทางเดียว ในซอยทองหล่อ 13 ไปติมาติ ทองหล่อ 9
พร้อมศรี 1 และพร้อมมิตร นอกจากนั้น ยกเลิกการจอดรถริมทางเท้าและยกเลิกเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด
เพื่อความปลอดภัย



แผนระยะกลาง 3-5 ปี



แผนระยะยาว 5-7 ปี

ย่านสถานีท่าพระ

โครงการจัดทำแผนแม่บทกรุงเทพฯเมืองเดินเท้าและจักรยาน สัญจรเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและยั่งยืน พ.ศ.2567-2575 ของย่านสถานีท่าพระ พื้นที่ศึกษารัศมี 2 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT ท่าพระ ครอบคลุมพื้นที่ 68 ชุมชน อันมีขอบเขตการดูแลภายใต้สำนักงานเขตทั้งหมด 4 เขต ได้แก่ (1) เขตบางกอกใหญ่ (2) เขตบางกอกน้อย (3) เขตภาษีเจริญ และ (4) เขตธนบุรี มีระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด 7 สถานี ได้แก่ สายสีน้ำเงิน: สถานีอิสรภาพ สถานีท่าพระ สถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 และ สถานีบางไผ่ สายสีเขียว: สถานีโพธิ์นิมิต สถานีตลาดพลู และสถานีวุฒากาศ เป็นอีกหนึ่งย่านของฝั่งธนบุรีที่กลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางใหม่ใกล้กับใจกลางเมือง สามารถใช้ชีวิตทั้งประจำวันและชั่วคราวได้อย่างสะดวก มีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย ด้วยระบบขนส่งมวลชน รถราง เรือ เป็นย่านที่ผสมผสานระหว่างพื้นที่ประวัติศาสตร์ที่เต็มไปด้วยชุมชน วิถีชีวิตและวัฒนธรรมดั้งเดิมกับวิถีชีวิตสมัยใหม่ของเมืองที่ขยายตัว มีศักยภาพในการพัฒนาทางเดินและเส้นทางจักรยานเพื่อความคล่องตัวในการเดินทาง ทั้งการเดินทางภายในชุมชน การเดินทางไปยังจุดหลักเพื่อเข้าเมือง และการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวภายในย่าน

ผลการวิเคราะห์พื้นฐานและโครงข่ายทางสัญจรเดิมของย่าน

จากการสำรวจพื้นที่ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานเมือง โครงข่ายทางสัญจรของย่านสถานีท่าพระมีทุกระดับ เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นชุมชนและที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ พื้นที่พาณิชยกรรมและสถานที่ราชการเป็นองค์ประกอบสนับสนุนการอยู่อาศัย การใช้เส้นทางสัญจรจึงเป็นไปเพื่อเชื่อมสถานที่สำคัญภายในชุมชน เช่น บ้าน วัด มัสยิด โบสถ์ โรงเรียน ตลาด สถานพยาบาล และการเดินทางระหว่างชุมชน ทำให้เกิดเส้นทางภายในเป็น ตรอก ซอก ซอยขนาดเล็ก ซึ่งเป็นลักษณะเด่นของย่าน เป็นเส้นทางที่เข้าได้เฉพาะการเดิน การปั่นจักรยาน และจักรยานยนต์ และมีซอยตัน (blind alley) จำนวนมาก ระยะทางการเดินทางภายในย่านไม่เกิน 6 กิโลเมตร โดยจะเป็นการใช้งานเส้นทางนั้นๆเป็นประจำ มีถนนสายย่อย(Local Roads) ล้อมกรอบอยู่รอบชุมชน เพื่อเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่ของผู้คนในย่านที่อยู่อาศัย และส่งต่อไปยังถนนสายรอง (Collector Roads) ที่เป็นทางรถยนต์ เชื่อมต่อเข้าถนนสายหลัก (Arterial Roads) และระบบขนส่งมวลชน

ขั้นตอนการศึกษาโครงการ

ในการศึกษาโครงข่ายเส้นทางสัญจรทางเลือก นอกจากการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน ลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง เก็บข้อมูล การตรวจวัดปริมาณจราจร การจัดทำแบบสอบถาม ร่วมกับการวิเคราะห์โครงข่ายถนนด้วย Space syntax โครงการได้กำหนดให้ทีมศึกษาทำการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อย 4 ครั้ง และจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยในย่านสถานีท่าพระมีตัวแทนชุมชน กลุ่มประชาชน ภาคประชาสังคม และอาสาสมัครจักรยานให้ความสนใจร่วมสำรวจ เก็บข้อมูล และเสนอแนวความคิดการออกแบบเส้นทางจากตัวประชาชนเอง เพื่อนำเสนอแนวทางและขอความเห็นต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันเป็นวัตถุประสงค์หลักของโครงการที่ต้องการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม จากนั้นจึงมีการทำแบบรายละเอียดการปรับปรุงเส้นทางนำร่องเพื่อเก็บตัวชี้วัดทางสถิติในการใช้เส้นทางก่อนและหลังการปรับปรุง และจัดทำแผนโครงการระยะสั้น กลาง ยาว สรุปผล ประเด็นสำคัญ ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

เครื่องมือในการจัดกระบวนการมีส่วนร่วมและเกณฑ์ในการคัดเลือกเส้นทาง

ย่านสถานีท่าพระใช้เครื่องมือการทำแผนที่เส้นทาง (Participatory Mapping) ในการออกแบบร่วมกับประชาชน เริ่มต้นด้วยโจทย์หาเส้นทางที่คนในชุมชนใช้เป็นประจำในปัจจุบัน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยการซ้อนข้อมูล ระบุปัญหาอุปสรรค จัดลำดับความสำคัญ จุดแข็งจุดอ่อน ระบุลงไปในพื้นที่ สะท้อนและแลกเปลี่ยนในวงประชุม เพื่อร่วมออกแบบเส้นทาง โดยมีเกณฑ์ในการเลือกเส้นทางโครงข่ายทั้งหมดภายในย่าน คือ (1) เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางและการใช้จักรยานเดิมอยู่แล้ว (2) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อภายในชุมชน บ้าน วัด มัสยิด โบสถ์ โรงเรียน และสถานที่สำคัญภายในย่าน (3) เส้นทางย่อยเพื่อเข้าชุมชนเป็นเส้นทางที่ปริมาณสัญจรด้วยรถยนต์ไม่มากนัก หลีกเลียงเส้นที่การจราจรติดขัด กระชับและปลอดภัยที่สุด (4) สามารถนำไปสู่การเชื่อมต่อโครงข่ายขนส่งสาธารณะของเมือง ทั้งระบบขนส่งมวลชน สถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟใต้ดิน บัณฑิตยารถเมล์ ท่าเรือ และถนนสายหลักได้ (5) เส้นทางรองและย่อยทั้งหมดจะต้องสามารถไปเชื่อมกับเส้นทางหลักได้

ผลที่ได้รับจากการจัดกระบวนการมีส่วนร่วม

1. ทางร่วมทางแยกและการสัญจรในย่านที่ได้รับการออกแบบให้ได้ประโยชน์และปลอดภัย
2. สร้างความเป็นเจ้าของเส้นทางร่วมกันโดยความร่วมมือของทุกภาคส่วน
3. ได้ผังและแผนพัฒนาเส้นทางเดินเท้าทางจักรยานที่มาจากการออกแบบร่วมกันทุกภาคส่วน
4. ได้กระบวนการออกแบบและกลุ่มคนผู้ที่มีความเข้าใจโครงข่ายการสัญจรทั้งระบบ
5. เชื่อมโยงกับเครือข่ายอื่นในการบริหารจัดการหรือติดตามงาน
6. ผลักดันให้เป็นนโยบายหลักและแผนพัฒนาเมืองในทุกระยะของกรุงเทพมหานคร
7. ส่งเสริมการต่อยอดไปยังเรื่องที่เกี่ยวข้องในอนาคต

ผลการทดลองปรับปรุงระยะสั้น

เส้นทางที่มีการปรับปรุงในระยะสั้น คือ เพชรเกษมช่วงสถานีรถไฟฟ้า MRT บางไผ่ (ซอยเพชรเกษม 22) → ซอยวัดทองศาลางาม (ซอยเพชรเกษม 20) → ถึงซอยวัดนวนรดิศ (ซอยเพชรเกษม 19) ระยะทางรวม 350 เมตร เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ชุมชนใช้เป็นเส้นทางออกจากชุมชนไปสู่สถานี MRT ได้ง่าย ลักษณะเส้นทางที่เลือกใช้คือ ทางร่วมทางเดินบนทางเท้า (P2 Cycle path on Footpath) และทางจักรยานร่วมช่องเดินรถ (B4 Mixed traffic) สัญลักษณ์ที่ใช้คือ คนและจักรยาน เพื่อให้คนเดินได้โดยทั่วไปแต่จักรยานต้องขี่ภายในเลนเท่านั้น



รูปก่อนการออกแบบปรับปรุงเส้นทางนำร่อง ย่านสถานีท่าพระ (Before)



รูปหลังการออกแบบปรับปรุงเส้นทางนำร่อง ย่านสถานีท่าพระ (After)

จากการทดลองปรับปรุงเส้นทางนำร่อง ได้ผลการศึกษา ดังนี้ (1) คนภายในย่านสถานีท่าพระมี การใช้ทางสัญจรทางเลือกทางเดินทางจักรยานในตรอกและซอยภายในย่านของตัวเองอยู่แล้ว แต่ขาด การซ่อมแซมปรับปรุงทาง ขาดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน ปัญหาหลักที่ต้องการให้เร่งแก้ไขคือ ความปลอดภัย การซ่อมแซมปรับปรุงทาง การนำสิ่งกีดขวางออก (2) การมีที่จอดจักรยานเพียงพอใน จุดที่สำคัญ เป็นประเด็นหลัก จำเป็นและสำคัญกว่าการขีดสีตีเส้น (3) ป้ายบอกทางที่ชัดเจนจะช่วยให้ คนในย่านและนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยการสัญจรทางเลือกสะดวกขึ้น (4) หวังว่าในอนาคตที่เส้นทาง เชื่อมกันทั้งโครงข่ายจะทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของระบบการสัญจรทั้งระบบเพื่อเป็นแผนในการ พัฒนาเมืองทุกระยะ รวมถึงการซ่อมบำรุง และการต่อยอดเรื่องที่เกี่ยวข้องในอนาคต

แผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี)

เลือกเส้นทางเดินทางจักรยานที่มีอยู่แล้วและชุมชนใช้ประจำ 3 เส้นทาง เชื่อมต่อไปยังสถานที่ สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน ตลาด ถนนหลัก

แนวทางการปรับปรุง ปรับผิวทางเดินทาง ทางจักรยาน ทำสัญลักษณ์เส้นทาง เปลี่ยนฝาท่อระบายน้ำ และรางตัววี ติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วและป้ายจราจรที่เกี่ยวข้อง ติดตั้งป้ายบอกทาง ทำทางลาดหรือ รางขึ้นจักรยานบริเวณสะพาน เพิ่มจุดจอดจักรยาน ตั้งกล้องวงจรปิด และ เพิ่มไฟส่องสว่าง เพื่อความ ปลอดภัย

แผนการดำเนินการระยะกลาง (3-5 ปี)

เลือกเส้นทางถนนสายหลัก 5 เส้นทาง คือ ถนนเพชรเกษม ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนรัชดาภิเษก ถนนอิสรภาพ ถนนประชาธิปไตย และ ถนนสายรอง 2 เส้นทาง คือ ซอยวัดติ้ว (จรัญสนิทวงศ์ 12 - ซอยอิสรภาพ 33) และ ถนนเทอดไท-วัดปากน้ำ-ซอยนวลนรดิศ เพื่อรับการเชื่อมต่อจากเส้นทางย่อยใน ชุมชนที่เป็นแผนระยะสั้น เป็นเส้นทางที่สามารถนำไปสู่การเชื่อมต่อโครงข่ายขนส่งสาธารณะของเมือง ทั้งระบบขนส่งมวลชน สถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟใต้ดิน ป้ายรถเมล์ ท่าเรือ และถนนสายหลักได้ และ เป็นเส้นทางท่องเที่ยว

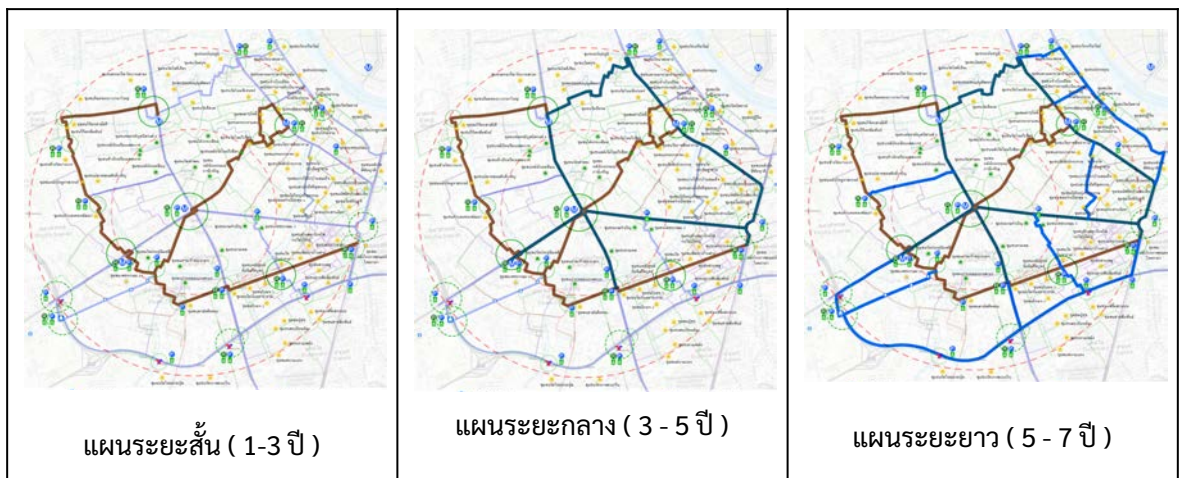
แนวทางการปรับปรุง ปรับผิวทางเท้า(ฟุตบาท)และผิวจราจรบนทางเดินรถ ขีดสีตีเส้น แสดงช่องทาง เดินและช่องทางจักรยาน เส้นให้ทาง ทางข้าม ปรับขนาดหรือจำนวนช่องจราจร ทำสัญลักษณ์เส้นทาง ตั้งเสาจราจร หรือ Traffic pole เพื่อแบ่งเส้นทางเดินรถและแยกช่องจราจร เปลี่ยนฝาท่อระบายน้ำและ

ร่างตัววี ติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วและป้ายจราจรที่เกี่ยวข้อง ติดตั้งป้ายบอกทาง เพิ่มจุดจอดจักรยาน
ตั้งกล่องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย

แผนการดำเนินการระยะยาว (5-7 ปี)

เลือกเส้นทางต่อเชื่อมเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อโครงข่ายเส้นทางครบถ้วน ถนนเส้นหลัก
รอบนอกในระยะ 2 กิโลเมตร ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนประชาธิปไตย ถนน
อรุณอมรินทร์ ถนนสายหลักและสายรอง ต่อเชื่อมเข้ามาถนนวงใน ระยะ 1 กิโลเมตร ได้แก่ ถนน
เพชรเกษม ทางเลียบบคลองภาษีเจริญ ถนนรัชดาภิเษก ซอยเทอดไท 19 ซอยวัดอินทาราม ซอย
เพชรเกษม 3 ซอยศรีภูมิ-ซอยวัดใหญ่ศรีสุพรรณ 2-ตรอกต้นหว่า-ซอยอิสรภาพ 15-ซอยอิสรภาพ 17/1
-ซอยอิสรภาพ 19 ถนนวังเดิม ซอยวัดนาคกลาง ซอยจรัญสนิทวงศ์ 3

แนวทางการปรับปรุง ปรับผิวทางเท้า(ฟุตบาท)และผิวจราจรบนทางเดินรถ ขีดสีตีเส้น แสดงช่องทาง
เดินและช่องทางจักรยาน เส้นให้ทาง ทางข้าม ปรับขนาดหรือจำนวนช่องจราจร ทำสัญลักษณ์เส้นทาง
ตั้งเสาจราจร หรือ Traffic pole เพื่อแบ่งเส้นทางเดินรถและแยกช่องจราจร เปลี่ยนฝาท่อระบายน้ำและ
ร่างตัววี ติดตั้งป้ายควบคุมความเร็วและป้ายจราจรที่เกี่ยวข้อง ติดตั้งป้ายบอกทาง เพิ่มจุดจอดจักรยาน
ตั้งกล่องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย



ข้อเสนอแนะจากทีมศึกษา

กระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วมที่เริ่มตั้งแต่ต้นจนถึงการได้ข้อสรุปร่วมกันของชุมชน
ประชาชนผู้ใช้งานทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ใช้งานหลัก และผู้เกี่ยวข้อง เป็นพลังสำคัญในการผลักดันโครงการ
จากนั้นต้องมีการนำวาระที่ได้จากการศึกษาเข้าสู่ระบบแผนงานของเขตผ่านการพัฒนาาร่วมกัน หรือ
ผลักดันนโยบายในทุกระดับเพื่อให้การใช้สัญจรทางเลือกเกิดขึ้นจริง มีประสิทธิภาพ และได้ประโยชน์
ทุกฝ่าย โดยหวังว่า เมื่อโครงข่ายสัญจรทางเลือก ได้รับการพัฒนาเต็มรูปแบบ (ระดับขยายเส้นทางเต็ม
พื้นที่ย่านและโครงข่ายสมบูรณ์) จะทำให้เส้นทางย่อยภายในชุมชนถ่ายเทการสัญจรจากภายในแหล่ง
อยู่อาศัยออกมาสู่ถนนหลัก และเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะ รถ เรือ ราง ได้อย่างเต็มรูปแบบมี
ทางเลือกในการสัญจรที่มากขึ้น และเนื่องจากย่านท่าพระเป็นย่านที่ผสมผสานระหว่างวัฒนธรรมเก่า
และรูปแบบการอยู่อาศัยใหม่ และท่าเล็กลีเมือง ทำให้สามารถเป็นเส้นทางท่องเที่ยวชุมชน ชุมชน
สามารถต่อยอดเปิดร้านเช่า ร้านซ่อมจักรยาน เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับย่านได้อีกด้วย

ย่านสถานีลาดพร้าว 71

ย่านสถานีลาดพร้าว 71 เป็นย่านของที่อยู่อาศัยหนาแน่น อาคารพาณิชย์ และศูนย์กลางการค้า ตลาด ร้านอาหาร มีการใช้งานผสมผสานของพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ความหนาแน่นของการจราจรอยู่บนถนนสายหลักคือ ถนนลาดพร้าว และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนสายรอง และถนนสายย่อยถูกใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชุมชน และพื้นที่จุดหมายปลายทางที่สำคัญของย่าน เช่น แหล่งงาน ตลาด ย่านการค้า ถนนสายหลักในย่านสถานีลาดพร้าว 71 คือ ถนนลาดพร้าว และถนนประดิษฐ์มนูธรรม เป็นถนนที่มีทางเท้าที่ค่อนข้างกว้าง การสัญจรด้วยการเดินเท้าและปั่นจักรยานได้ทั้งสองฝั่งถนน มีทางเท้า และทางจักรยานที่มีการปรับปรุง และกำลังจะปรับปรุงตามแผนพัฒนาของเขตลาดพร้าวและเขตวังทองหลาง ถนนสายรองและถนนสายย่อยภายในย่านส่วนใหญ่ไม่มีทางเท้า การสัญจรทางเท้าและการปั่นจักรยานต้องใช้ทางร่วมกับรถยนต์ คนส่วนใหญ่จึงเลือกใช้รถยนต์ หรือรถบริการสาธารณะเช่น รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถสี่ล้อเล็กในการสัญจรเนื่องจากการเดินเท้าและปั่นจักรยานยังไม่สามารถตอบสนองได้อย่างครอบคลุม

จากการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ (SWOT analysis) บริเวณย่านลาดพร้าว 71 พบว่า จุดแข็งคือ มีระบบขนส่งมวลชน รถ ราง เชื่อมต่อการสัญจรไปยังย่านอื่นได้สะดวกสบาย มีเส้นทางของถนนสายสำคัญผ่านเส้นถนนหลักลาดพร้าว และประดิษฐ์มนูธรรม ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยัง ยึดโยงเชื่อมต่อไปได้หลายเส้นทางของถนนหลักๆ ประกอบด้วย ถนนลาดพร้าว เชื่อมถนนรามคำแหง และถนนพระราม 9 เอกมัย และถนนประดิษฐ์มนูธรรม เชื่อมถนนรามอินทรา และพระราม 9 เอกมัย มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานเดิม ริมถนนประดิษฐ์มนูธรรมตลอดเส้นทางมีระยะทาง 24 กิโลเมตร และมีความหลากหลายของพื้นที่ซึ่งมีความผสมผสานของการดำรงชีวิตอยู่อาศัยของคนเมือง ทั้งย่านที่อยู่อาศัย ย่านแหล่งของกิน และย่านวัฒนธรรมสถานที่สำคัญ

ในขณะที่จุดอ่อนคือ ถนนสายรองและถนนสายย่อยโดยส่วนใหญ่ไม่มีทางเท้า และการสัญจรทางเท้าและการปั่นจักรยานในปัจจุบันต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ จักรยานยนต์ มีบางจุดที่ปิดกั้นเส้นทางเดิน และเส้นทางจักรยาน ซึ่งทำให้ไม่สามารถทะลุเชื่อมระหว่างเส้นทางได้ ถนนสายรองและถนนสายย่อยเป็นทางลัดสำหรับการเชื่อมต่อสู่ถนนสายหลักของรถยนต์ ส่งผลให้เกิดการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลา และปริมาณการจราจรที่เกินความจุถนน รถวิ่งสวนทางกันไม่ได้ พุทบาทถนนสายรองและสายย่อยบางจุดไม่ได้มาตรฐานตามหลักการออกแบบสากล (Universal design) และในบางจุดมีอุปกรณ์ถนนกีดขวางทางเดินทำให้ไม่สะดวกสำหรับคนเดินเท้าและปั่นจักรยาน รวมถึงขาดสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น ป้ายจราจร ทางจักรยานใช้ร่วมบนถนนมีราวกันทางจักรยาน

สำหรับโอกาสในการพัฒนาคือ มีเส้นทางที่เป็นเส้นทางจักรยานเดิม ประดิษฐ์มนูธรรม และมีเส้นทางเลียบบคลองแสนแสบ (รามคำแหง-ลาดพร้าว) ที่สร้างโอกาสการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง ได้ดี และมีแนวทางโครงการพัฒนาเครือข่ายปรับสภาพแวดล้อมเดินทาง สู่กรุงเทพฯ เมืองทุกมวล พื้นที่ลานกีฬาฝั่งใต้-ฝั่งเหนือ และวัดสามัคคีธรรม ส่วนอุปสรรค ได้แก่ สภาพอากาศที่ร้อนและแปรปรวนเป็นปัจจัยที่ทำให้คนไม่อยากเดินทางด้วยการเดินเท้าและการปั่นจักรยาน สภาพชุมชนของเขตลาดพร้าว และวังทองหลาง ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิม การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคไม่เอื้อต่อการพัฒนาผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร และต่อการเจริญเติบโตของเมือง ตลอดจนการไม่มีกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ เส้นทางเดิน จักรยาน ทางร่วม ทางแยก ทางข้าม

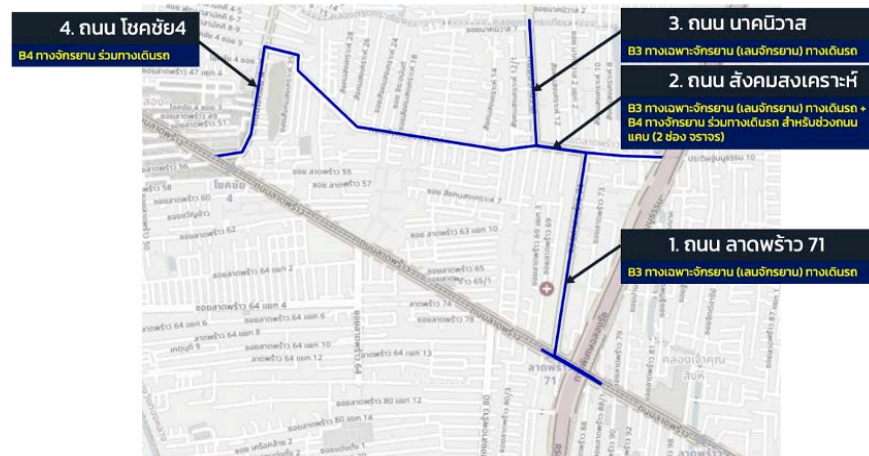
เมื่อวิเคราะห์ศักยภาพแล้ว คณะทำงานได้ทำการออกแบบการปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าและจักรยาน โดยอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการรับฟังความคิดเห็นประชาชนครั้งละ 50 คน 4 ครั้ง คือ

- ครั้งที่ 1 วันจันทร์ที่ 24 มิถุนายน 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 61 คน เพื่อนำเสนอรายละเอียดและความต้องการของโครงการ และรับทราบปัญหา อุปสรรค เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานของพื้นที่ รวมถึงการหาจุดเริ่มต้น (Origins) และจุดหมายปลายทาง (Destinations) ของการเดินทางในย่าน เพื่อนำไปคัดเลือกเส้นทางพัฒนา ผลการประชุมพบว่าอุปสรรคที่พบเจอมากที่สุดเป็นเรื่องของความสะดวกสบายในการเดินทาง และสิ่งกีดขวางความต่อเนื่องของเส้นทางเดินและการปั่นจักรยาน ทั้งที่ทางเท้าแคบและไม่มีทางเท้า เช่น ถนนในซอยลัด ทำให้ขาดความปลอดภัยสำหรับการเดิน หรือปั่นจักรยาน
- ครั้งที่ 2 วันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 59 คน เพื่อนำเสนอเส้นทางพัฒนา จากการระดมความคิดเห็นประชุมครั้งที่ 1 ผสมกับเส้นทางจากแผนดำเนินงานของเขต และการวิเคราะห์โครงข่ายด้วย Space Syntax จนสามารถนำมาสรุปเป็นเส้นทางซึ่งมีศักยภาพในการปรับปรุง จำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 18,380 เมตร ได้แก่ (1) ถนนลาดพร้าว 64 (2) ถนนลาดพร้าว 64 แยก 4 (3) ถนนลาดพร้าว 80 (4) ถนนลาดพร้าว 80 แยก 22 (5) ถนนลาดพร้าวขาเข้า (6) ถนนลาดพร้าว 94 (7) ถนนลาดพร้าวขาออก (8) ถนนลาดพร้าว 71 (9) ถนนสังคมสงเคราะห์ตะวันออก (10) ถนนนาคนิวาส (11) ถนนสังคมสงเคราะห์ตะวันตก และ (12) ถนนโชคชัย 4 โดยได้ให้ประชาชนโหวตเลือกเส้นทางที่ต้องการให้พัฒนาตามลำดับความสำคัญ
- ครั้งที่ 3 วันอังคารที่ 15 ตุลาคม 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 68 คน เพื่อนำเสนอแบบปรับปรุงเส้นทางจักรยาน โดยมาจากการประชุม 2 ครั้งที่ผ่านมา รวมถึงการลงพื้นที่สำรวจ นับปริมาณจราจร คนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และจากผลการคำนวณค่า PCU จึงได้ผลสรุปเส้นทางนำร่อง 4 เส้นทาง (แผนพัฒนาปรับปรุงเส้นทางจักรยานระยะสั้น) ได้แก่ ถนนลาดพร้าว 71 ถนนสังคมสงเคราะห์ ถนนนาคนิวาส และถนนโชคชัย 4
- ครั้งที่ 4 วันอังคารที่ 15 ตุลาคม 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 68 คน เพื่อระดมความคิดเห็นต่อแบบปรับปรุงเส้นทางจักรยานนำร่อง 4 เส้นทาง (แผนพัฒนาปรับปรุงเส้นทางจักรยานระยะสั้น) และนำเสนอแผนปรับปรุงระยะกลางและแผนปรับปรุงระยะยาว และประชาสัมพันธ์โครงการ

คณะทำงานได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2 ครั้ง เพื่อหารือแนวทางการดำเนินการร่วมกัน โดยจัดครั้งที่ 1 วันจันทร์ที่ 15 กรกฎาคม 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 22 คน ครั้งที่ 2 วันอังคารที่ 1 ตุลาคม 2567 ผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 23 คน

จากการศึกษา และสำรวจ รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่ครอบคลุมรัศมี 2 กิโลเมตร สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว 71) พร้อมทั้งกระบวนการรับฟังและระดมความเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งในพื้นที่ จำนวน 4 ครั้ง และผู้กำหนดนโยบาย จำนวน 2 ครั้ง และการนับปริมาณจราจร คนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และจากผลการคำนวณค่า PCU จึงได้ผลสรุปเส้นทางนำร่อง 4 เส้นทาง (แผนพัฒนาปรับปรุงเส้นทางจักรยานระยะสั้น) ได้แก่ ถนนลาดพร้าว 71 ถนนสังคมสงเคราะห์ ถนนนาคนิวาส และถนนโชคชัย 4 ดังภาพ

เส้นทางปรับปรุง ระยะ 1



จากการดำเนินการทดลองปรับปรุงบริเวณหน้าปากทางซอยลาดพร้าว 71 ซึ่งได้มีการดำเนินการทางกายภาพของพื้นที่คือ

- ตีเส้นทางม้าลายหน้าปากซอยลาดพร้าว 71
- ตีเส้นเกาะจำลอง เพื่อลดจำนวนและขนาดเลนเข้าออก จากช่องเข้า 2 ช่อง ช่องออก 2 ช่อง เหลือ เข้า และออก อย่างละ 1 ช่องจราจร
- สร้างสัญลักษณ์ทางจักรยาน
- กั้นแบ่งพลาสติกบริเวณช่องทางออกจากปากทางซอยลาดพร้าว 71 - ถนนลาดพร้าว เชื่อมจนถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม



ภาพก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงบริเวณปากซอยลาดพร้าว 71

ภาพก่อนปรับปรุงและหลังปรับปรุงบริเวณถนนลาดพร้าวเชื่อมถนนประดิษฐ์มนูธรรม

นอกจากนี้ยังได้จัดประชุมสรุปผลและทดลองปั่นจักรยานบนเส้นทางพัฒนา เพื่อติดตามประเมินผลความพึงพอใจ ความต้องการใช้เส้นทางจักรยาน และปัญหาอุปสรรคการดำเนินงานอีก 1 ครั้ง ในวันอังคารที่ 17 ธันวาคม 2567 ณ ห้องประชุม ชั้น 9 สำนักงานเขตลาดพร้าว โดยปั่นจักรยานบนเส้นทางเริ่มต้นจาก สำนักงานเขตลาดพร้าว ผ่านถนนนาคนิวาส ถนนสังคสมงเคราะห์ แวะจุดพักที่ 1 ผ่านถนนลาดพร้าว 71 แวะจุดพัฒนาเส้นทางจริง 1 และ 2 ผ่านประดิษฐ์มนูธรรมจากถนนลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายเข้า ถ.สังคสมงเคราะห์ตะวันตก แวะจุดพักที่ 2 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนนาคนิวาส หลังจากปั่น

จักรยานได้กลับมาที่ห้องประชุมเพื่อทำแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจ ความต้องการใช้เส้นทางจักรยาน และปัญหาอุปสรรคการดำเนินงาน เพื่อปิดโครงการ

ด้านความพึงพอใจของผู้ใช้งาน ด้วยแบบสอบถามผ่านระบบออนไลน์ โดยมีจำนวนประชากรผู้ตอบแบบสอบถาม 50 ตัวอย่าง ผลจากการสำรวจความพึงพอใจ และความคิดเห็นของผู้ใช้งานในพื้นที่พบว่า มีระดับความพึงพอใจภาพรวมการดำเนินงานของโครงการ และต่อแบบโครงข่ายเส้นทาง 12 เส้นทางในระดับดีมาก คิดเป็นร้อยละ 58.1 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด พร้อมทั้งประชาชน ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เห็นด้วยให้สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร นำเส้นทางโครงข่ายและแบบพัฒนาเส้นทาง นำไปขับเคลื่อน พัฒนา ต่อยอด ให้สามารถใช้งานได้จริง และผลการสำรวจความพึงพอใจของการออกแบบพัฒนาเส้นทางในภาพรวม ทั้งหมด พบว่าส่วนใหญ่มีความพึงพอใจ ในระดับมาก หรือคิดเป็นร้อยละ 78

จากการนับการจราจรและคำนวณ PCU เปรียบเทียบก่อนและหลังปรับปรุงเส้นทาง ของจุดที่ 7 ถนนลาดพร้าว ขาออก ไปบางกะปิ (ฝั่งหน้าซอย 71) และจุดที่ 8 ซอยลาดพร้าว 71 ได้ผลดังนี้

จุดที่ 7 ก่อนปรับปรุง มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันจันทร์ - ศุกร์ ช่วงเวลา 16.00-17.00 น. เท่ากับ 35,576 PCU/day เมื่อปรับปรุงแล้ว มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันจันทร์ - ศุกร์ ช่วงเวลา 11.00-12.00 น. เท่ากับ 36,004 PCU/day ซึ่งใกล้เคียงกับก่อนปรับปรุง การสร้างทางจักรยานจึงไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจรโดยรวม

จุดที่ 8 ฝั่งออกสู่ถนนลาดพร้าว (A) มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันจันทร์ - ศุกร์ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. เท่ากับ 13,328 PCU/day เมื่อปรับปรุงแล้ว มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันจันทร์ - ศุกร์ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. เท่ากับ 10,569.2 PCU/day ซึ่งใกล้เคียงกับก่อนปรับปรุง การสร้างทางจักรยานจึงไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจรโดยรวม

จุดที่ 8 ฝั่งถนนลาดพร้าววิ่งเข้าซอย 71 (B) มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันเสาร์-อาทิตย์ เวลา 16:00-17:00 น. เท่ากับ 4,164 PCU/day เมื่อปรับปรุงแล้ว มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ในวันจันทร์ - ศุกร์ ช่วงเวลา 11:00-12:00 น. เท่ากับ 4,296 PCU/day ซึ่งใกล้เคียงกับก่อนปรับปรุง การสร้างทางจักรยานจึงไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจรโดยรวม

สำหรับจำนวนคนเดินเท้าเมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังปรับปรุงเส้นทาง ได้ผลดังนี้

จุดที่	เส้นทางปรับปรุง	ก่อนปรับปรุง (คน/ช.ม.)	หลังปรับปรุง (คน/ช.ม.)
7	ถนนลาดพร้าว ขาออก ไปบางกะปิ (ฝั่งหน้าซอย 71)	144	164
8	ฝั่งออกสู่ถนนลาดพร้าว (A)	56	28
	ฝั่งถนนลาดพร้าววิ่งเข้าซอย 71 (B)	48	60

สำหรับจำนวนคนปั่นจักรยานเมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังปรับปรุงเส้นทาง ได้ผลดังนี้

จุดที่	เส้นทางปรับปรุง	ก่อนปรับปรุง (คัน/ช.ม.)	หลังปรับปรุง (คัน/ช.ม.)
7	ถนนลาดพร้าว ขาออก ไปบางกะปิ (ฝั่งหน้าซอย 71)	48	32
8	ฝั่งออกสู่ถนนลาดพร้าว (A)	16	8
	ฝั่งถนนลาดพร้าววิ่งเข้าซอย 71 (B)	4	20

พบว่าจำนวนคนเดินและผู้ปั่นจักรยานยังไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก ซึ่งจากการสัมภาษณ์และการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม ประชาชนมีความพึงพอใจในการปรับปรุงเส้นทาง แต่ยังมีข้อสงสัยเนื่องจากการปรับปรุงมีแค่เพียงบางส่วน ยังไม่ได้ทำทั้งหมด ทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย

ข้อเสนอแนะและข้อพิจารณา

แนวทางการปรับปรุงเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้าจากการวิเคราะห์การใช้งานพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มผู้ใช้งานจริง มีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับความรู้สึกปลอดภัยในการใช้งาน นั่นคือการสร้างเส้นทางที่ชัดเจน มีสัญลักษณ์ที่ชัดเจน มีป้ายกำกับเพื่อสื่อสารทั้งในแง่การขอความร่วมมือ การบังคับ การระบุเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้า ทั้งด้วยป้าย การขีดเส้น การทาสี ในเบื้องต้น และการกั้นเส้นทางเฉพาะด้วยอุปกรณ์เช่น เสาพลาสติก กระถางต้นไม้ ขอบกันถนน หรือแบบที่ดีที่สุดคือ ยกระดับเส้นทางจักรยาน และทางเท้าแยกเฉพาะไม่ใช้พื้นผิวร่วมกับถนนที่มีรถใช้ นอกจากนี้ การดำเนินการเพียงบางส่วน ไม่เต็มรูปแบบ ทำให้ประชาชนไม่มั่นใจในความปลอดภัย รู้สึกสับสนกับเส้นหรือสัญลักษณ์ ซึ่งหากดำเนินการเต็มรูปแบบ คาดว่าจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนเดินเท้าหรือปั่นจักรยานมากขึ้น

สำหรับปัญหาและอุปสรรค ได้แก่ งบประมาณในการปรับปรุงโครงข่ายที่มีจำกัด และต้องใช้ในระยะเวลาที่กำหนด ระยะเวลาและขั้นตอนการดำเนินงานและการปรับปรุงเส้นทางมีจำกัด ขั้นตอนการดำเนินการซับซ้อนและต้องติดต่อประสานงานหลายฝ่าย ส่งผลให้เกิดความล่าช้า หรือคลาดเคลื่อน ภาพรวมของการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานจักรยานมีไม่มากนัก การรับรู้สิทธิของผู้ใช้งานจักรยาน ของผู้ใช้รถยนต์ และรถยนต์สาธารณะบนทางสาธารณะยังไม่กว้างขวางเพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ข้อจำกัดด้านกายภาพและกฎหมาย เช่น ถนนบางเส้นมีข้อจำกัด ความกว้างของทางจักรยานที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายเดิม หรือไม่มีพื้นที่ไหล่ทางที่เหมาะสม ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของถนนไม่สอดคล้องกับพื้นที่ เช่น เขตโรงเรียนหรือชุมชน และความร่วมมือและการมีส่วนร่วมจากชุมชนในพื้นที่ที่มีพอสมควร แต่ยังมีอุปสรรคในแง่จำนวนการใช้งานของผู้ใช้จักรยาน และอีกปัจจัยสำคัญ คือ การสื่อสารให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับสัญลักษณ์ต่างๆ ซึ่งสามารถนำผลที่ได้ไปปรับปรุงในการดำเนินการแผนระยะกลาง และระยะยาวต่อไป เพื่อให้กรุงเทพฯมีทางเดินเท้าและทางจักรยานที่ครอบคลุมและปลอดภัยสำหรับทุกคน



แผนระยะสั้น (เส้นสีน้ำเงิน)

แผนระยะกลางและระยะยาว (เส้นสีเขียว)

แผนแม่บททั้งหมด (เส้นสีชมพู)

บทสรุปโครงการ

ปัญหาและอุปสรรค

บทสรุปการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรจากการดำเนินโครงการในซอยพร้อมจิต

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในวันที่ 19 พฤศจิกายน 2567 หลังจากได้มีการปรับเปลี่ยนทางเดินเท้าในซอยพร้อมจิต ด้วยการลดช่องจราจร เพิ่มช่องทางเดินเท้าร่วมกับจักรยาน ทำให้ได้รับการร้องเรียนจากผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งผู้ขับรถยนต์และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าเป็นต้นเหตุของการจราจรติดขัดในซอยสุขุมวิท 39 และส่งผลกระทบต่อทั่วกรุงเทพฯ โดยเฉพาะสื่อที่ทำหน้าที่รายงานสภาพจราจร ได้มีการนำเสนอภาพและข้อความที่ไม่ได้เป็นข้อเท็จจริงจากโครงการ ทำให้การสื่อสารที่เกิดขึ้นสร้างความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนกับผู้รับสารและประชาชนทั่วไป ทำให้เกิดการโพสต์ข้อความแสดงความคิดเห็น (comments) ในทางลบต่อกรุงเทพมหานครและโครงการ ฯ ทำให้ต้องมีการตัดสินใจรื้อถอนและปรับเปลี่ยนรูปแบบหลังดำเนินการทดลองเพื่อหวังปรับกายภาพเส้นทาง ภายในช่วงเวลาไม่ถึง 24 ชั่วโมง ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ทางคณะทำงานต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นตามหลักวิชาการ และรายงานข้อมูลต่อกรุงเทพมหานครเพื่อรับทราบต่อไป

ทางคณะทำงานได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจากบริษัท มูฟมี ฮีโร่ จำกัด ที่ให้บริการรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้าสาธารณะเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ที่มีพื้นที่บริการอยู่ภายในย่านสถานีพร้อมพงษ์ โดยมอบข้อมูลความเร็วเฉลี่ยราย 15 นาทีของรถบริการในพื้นที่กว่า 1.6 พันชุดข้อมูลย้อนหลัง 2 สัปดาห์ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม ถึง 21 พฤศจิกายน 2567 เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประกอบรายงานนี้ ทางคณะทำงานขอขอบคุณในความอนุเคราะห์เป็นอย่างยิ่ง

จากข้อมูลทางสถิติบ่งชี้ว่าความเร็วเฉลี่ยในวันที่ 19 ลดลงจากความเร็วเฉลี่ยในวันปกติจริง แต่ไม่ได้ต่ำไปกว่า 95 percentile ของวันปกติ หรือแปลว่า ความเร็วไม่ได้ต่ำไปกว่าความน่าจะเป็นที่เกิดขึ้นในวันปกติเลย ยกเว้นช่วงเที่ยง (11:00 - 14:00 น.) ของวันที่ 19 ที่ความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่าความเร็วเฉลี่ยของวันปกติ โดยความเร็วลดลง 6.62 km/h หรือเทียบเท่ากับการใช้เวลาเดินทางมากขึ้นเพียง 5.44 นาที และความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่าความเร็วต่ำสุดที่เกิดขึ้นได้ในวันปกติ 2.41 km/h หรือเทียบเท่ากับการใช้เวลาเดินทางมากขึ้นแค่ 2.66 นาที

โดยสรุปแล้ว จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการทดลองปรับเปลี่ยนกายภาพเส้นทางในซอยพร้อมจิต ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความเร็วจราจรในซอยสุขุมวิท 39 อย่างมีนัยยะสำคัญ ยกเว้นช่วงเที่ยง (11:00 - 14:00 น.) ที่ยังหาสาเหตุของการชะลอตัวไม่ได้ และจะต้องศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมอีกต่อไป แต่ทั้งนี้การทดลองปรับเปลี่ยนกายภาพเส้นทางในซอยพร้อมจิต ไม่ได้ส่งผลทำให้รถติดทั่วกรุงเทพฯ ตามที่มีการกล่าวอ้างอย่างแน่นอน

อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์การจราจรติดขัดด้วยการวัดผลจากความเร็วจราจรเพียงอย่างเดียวไม่ได้ ควรวัดที่อัตราการไหลของจราจร (Traffic flow PCU/hr) เพราะการลดความเร็วจราจรส่งผลให้ความหนาแน่นของจำนวนรถต่อพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้อัตราการไหลเพิ่มมากขึ้นนั่นเอง แต่สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัดเจนคือ ผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนในย่านจากการปรับเปลี่ยนกายภาพทาง เพราะหลังจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ในวันที่ 20 พฤศจิกายน ความเร็วเฉลี่ยในซอยสุขุมวิท 39 และพื้นที่

โดยรอบกลับเพิ่มมากขึ้นจากวันปกติอย่างมีนัยสำคัญ ทั้ง ๆ ที่กายภาพเส้นทางถูกแก้ไขให้กลับเป็นเหมือนเดิมแล้ว ถึงแม้ว่าจะไม่มีข้อมูลอัตราการไหลของจราจรให้พิจารณา แต่จากความเร็วเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและกายภาพที่กลับมาเป็นเหมือนเดิม สามารถอนุมานได้ว่าเป็นเพราะปริมาณจราจรโดยรวมในย่านลดลง ซึ่งแสดงถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนในย่านได้เป็นอย่างดี และหากยังคงดำเนินการทดลองการปรับเปลี่ยนกายภาพทางต่อไปโดยมิได้แก้ไขให้เป็นสภาพเดิม ความเร็วจราจรก็จะยังคงกลับมาเป็นปกติเหมือนเดิมจากการที่ผู้คนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางอยู่ดี

อนึ่ง การลดความเร็วจราจรบนเส้นทางที่คนเดินเท้าต้องใช้ร่วมกับรถยนต์จะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อกลุ่มผู้เปราะบางทางถนนมากขึ้น และผู้คนจะกล้าออกมาเดินมากขึ้น ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนตัว ทำให้ปริมาณรถยนต์ที่ต้องใช้เส้นทางนี้ลดลงอีกด้วย โดยความเร็วจราจรที่เหมาะสมกับความรู้สึกปลอดภัยของคนเดินเท้าคือความเร็วที่ไม่เกิน 15 km/h

ปัญหา

- (1) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการที่จำกัด ส่งผลต่อการดำเนินการทดลองปรับปรุงกายภาพสภาพแวดล้อม ตามรูปแบบที่กำหนดในแต่ละย่าน ไม่สามารถเปรียบเทียบผลก่อนและหลังการปรับปรุงเส้นทางได้ ทั้งจำนวนคนเดิน คนใช้จักรยาน รวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้เส้นทาง และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
- (2) การสื่อสารประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างการรับรู้ และความเข้าใจที่ถูกต้องต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ยังทำได้ไม่ดีมากพอทั้งในรูปแบบการสื่อสาร ช่องทางการสื่อ ที่ไม่ครอบคลุมและทั่วถึง ซึ่งเกิดขึ้นในทุกย่านพื้นที่ศึกษา ส่งผลให้เกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนและไม่เห็นด้วย เกิดการต่อต้านจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และกลุ่มคนที่ไม่ได้รับข้อมูลโครงการ รวมถึงในการทดลองปรับปรุงกายภาพ สภาพแวดล้อม เส้นทาง ส่งผลให้ต้องมีการปรับรูปแบบการทดลอง ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการทดลองที่กำหนด
- (3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขต และภาคส่วนสำคัญ เช่น ตำรวจจราจร ยังขาดความเป็นเจ้าของร่วมในการดำเนินงาน ภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) อื่นๆ ในแต่ละย่านของพื้นที่ศึกษา ยังไม่เห็นความสำคัญของการเดินและการใช้จักรยาน จึงยังไม่ได้ให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนที่มากพอ มีกลุ่มเฉพาะของแต่ละพื้นที่ศึกษาที่เห็นความสำคัญและสนับสนุนการดำเนินงาน
- (4) การดำเนินการทดลองปรับปรุงกายภาพ เส้นทางและสภาพแวดล้อม ในเบื้องต้นนั้น ยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ครอบคลุมทุกประเด็น ตามความต้องการของคนในพื้นที่ศึกษาที่เสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไข เช่น การเสนอให้มีการปรับสะพานในชุมชนเป็นทางลาด การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อประชาชนเรื่องสัญลักษณ์เดิน จักรยาน บนทางและผิวจราจร ความต้องการจุดจักรยานที่ปลอดภัย ทางเท้าราบเรียบ เป็นต้น
- (5) การดำเนินงานของโครงการเป็นลักษณะการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีการออกแบบเพื่อนำมาทดลอง ปรับปรุงกายภาพ สภาพแวดล้อม ให้เหมาะสมกับแต่ละบริบทพื้นที่ศึกษา เป็นการเสนอรูปแบบการปรับเปลี่ยนเมืองชั่วคราวที่หวังผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระยะยาว จึงมีความยากและท้าทายที่จะทำให้ผู้ได้รับผลกระทบเห็นประโยชน์ร่วมด้วย

อุปสรรค

- (1) กรุงเทพมหานคร ยังไม่มีนโยบายและมาตรการที่ชัดเจนในการสนับสนุนการเดิน การใช้จักรยาน และสัญจรทางเลือกรูปแบบอื่น ๆ เพื่อเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะของเมือง มีเพียงกิจกรรมรณรงค์ สร้างกระแสตามวาระและโอกาสต่าง ๆ จึงเป็นเพียงการดำเนินงานที่แล้วเสร็จในเชิงการจัด กิจกรรม แต่ไม่สามารถสร้างผลกระทบ(เชิงบวก) ในวงกว้าง หรือความสำเร็จระดับโครงการ ที่จะนำไปสู่การผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนระดับนโยบายได้
- (2) การขาดการจัดสรรงบประมาณ ในการทดลองปรับปรุงกายภาพ เส้นทาง และสภาพแวดล้อม ส่งผลให้ในแต่ละย่านพื้นที่ศึกษา ไม่สามารถดำเนินการทดลองปรับปรุงกายภาพ ตามแผนที่กำหนดไว้ได้
- (3) การขาดการเป็นเจ้าของร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (หน่วยงานนอกเหนือกรุงเทพมหานคร) รวมถึงการทำงานแบบแยกส่วน ไม่มีความเป็นเอกภาพ (หน่วยงานภายในกรุงเทพมหานคร) การประสานงานที่ซับซ้อน หลายขั้นตอน ส่งผลให้การทำงานล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ทำให้เร่งรีบดำเนินการในช่วงสิ้นสุดโครงการ
- (4) การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้แต่ต้น เนื่องจากเป็นโครงการที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน และมุ่งเน้นให้เกิดการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) รวมถึงการสร้างเข้าใจ ความไว้วางใจ จึงต้องใช้เวลามากกว่ากำหนดในช่วงเริ่มต้นและช่วงกลางที่มีการเสนอแบบเพื่อปรับปรุงเส้นทาง กายภาพ ส่งผลให้ต้องเร่งรีบในช่วงสิ้นสุดโครงการ
- (5) เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ยังไม่มีความรู้ ความเข้าใจ และยังไม่เห็นความสำคัญของการส่งเสริมการเดิน การใช้จักรยานหรือการสัญจรทางเลือกอื่น ๆ ที่จะเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานคร ยังติดกรอบความคิดเดิมที่ให้ความสำคัญกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก
- (6) คนส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล มากกว่าการเลือกเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะของเมืองหรือการสัญจรทางเลือกอื่น ๆ ทั้งเดิน จักรยาน ด้วยกรอบคิดที่ว่า ปัญหาการจราจรติดขัดของเมือง เป็นปัญหาของเมืองที่ต้องแก้ ไม่ใช่หน้าที่ของพลเมือง

ข้อเสนอแนะและแผนการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร

การพัฒนาการสัญจรทางเลือก โดยเฉพาะเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยาน ยังจำเป็นต้องได้รับการผลักดันจากระดับผู้บริหารอย่างจริงจังและยืนหยัดในการดำเนินการ โดยทำอย่างต่อเนื่องและเพิ่มเติมทีละเล็กละน้อย ทั้งใน 3 ด้านหลักควบคู่กันไปดังนี้คือ 1) ด้าน Hardware: เรื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน 2) ด้าน Software: เรื่องที่เกี่ยวข้องกับผู้คน และ 3) ด้าน Orgware: เรื่องที่เกี่ยวข้องกับองค์กร เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้น การดำเนินการทั้ง 3 ด้านนั้น จำเป็นต้องดำเนินการจากหลายหน่วยงานของกรุงเทพมหานครที่สำคัญมีดังนี้ *สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.), สำนักการวางแผนและพัฒนาเมือง (สวพ), สำนักการโยธา (สนย.), สำนักเทศกิจ (สนท.), และ สำนักงานเขตต่าง ๆ ในพื้นที่พัฒนา (สนข.)* โดยแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ดังนี้

หน้าที่ของกรุงเทพมหานคร	สจส.	สวพ.	สนย.	สนท.	สนข.
-------------------------	------	------	------	------	------

Hardware

โครงข่ายทางจักรยาน (Bicycle Network)	ออกแบบโครงข่ายฯ	✓	✓		✓
	จัดเก็บ เผยแพร่ และปรับปรุง ข้อมูลโครงข่ายฯ	✓	✓		
โครงสร้างพื้นฐานทางจักรยาน (Bicycle Infrastructure)	ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานฯ	✓	✓	✓	✓
	ก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานฯ			✓	✓
สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน (Bicycle Facilities)	จัดการการเข้าถึงสถานที่ต่าง ๆ เช่น ทางเข้าถึงจุดจอด ระบบขนส่ง สถานีราชการ เป็นต้น	✓		✓	✓
	จัดทำป้ายจราจรและป้ายบอกทาง	✓			
	ที่จอดจักรยานสาธารณะ - จัดการและการบำรุงรักษาที่จอด - จัดทำข้อมูลจุดจอดและจำนวนผู้ใช้งาน	✓			
	จัดทำจุดซ่อมบำรุง	✓			
Bike Sharing	จัดการและข้อมูลการบริการจักรยานเช่าสาธารณะ	✓			

Software

รณรงค์ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้ผู้คนในสังคม	✓				✓
การจัดการอุบัติเหตุและเหตุจักรยานถูกโขมย	จัดเก็บข้อมูลจำนวนครั้งและสถานที่ที่เกิดเหตุ	✓		✓	
	ประชาสัมพันธ์การระบวนการจัดการหลังเกิดเหตุ	✓		✓	
บังคับใช้กฎหมาย				✓	

Orgware

ให้ความรู้เจ้าหน้าที่รัฐ และองค์กรเอกชนที่ต้องทำงานร่วมกับรัฐ เช่น ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	✓	✓	✓	✓	✓
ทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่และเจ้าพนักงานในการบังคับใช้กฎหมาย	✓			✓	
การจัดเก็บข้อมูลปริมาณจราจร ทั้งในส่วนของยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า	✓			✓	✓

กลยุทธ์ในการดำเนินการพัฒนา 5 ขั้นตอนคือ

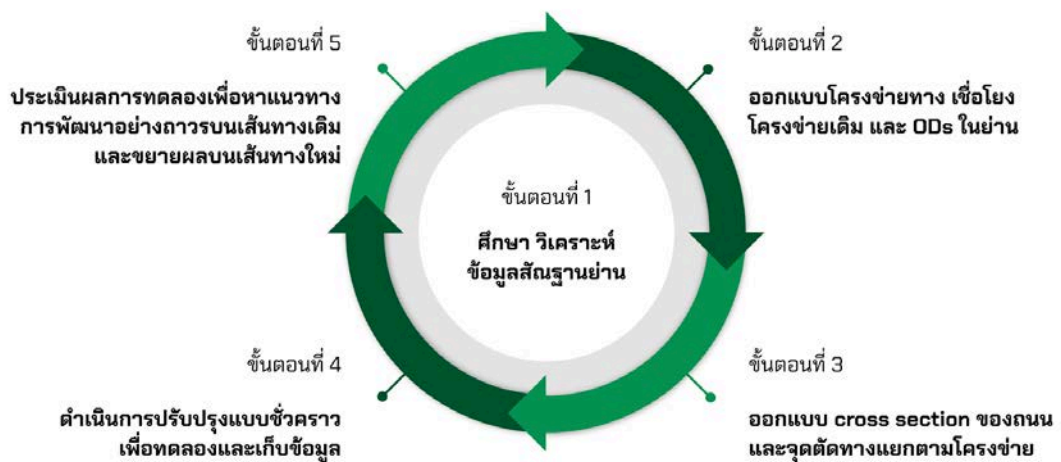
ขั้นตอนที่ 1: ศึกษา วิเคราะห์ฐานฐานย่าน การใช้งานพื้นที่ โครงข่ายถนน ระบบคมนาคมและขนส่งในย่าน เพื่อใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการออกแบบโครงข่ายทางที่สะท้อนการใช้ชีวิตของผู้คนในย่านมากที่สุด

ขั้นตอนที่ 2: ออกแบบโครงข่ายทางจักรยาน โดยเชื่อมต่อจุดเริ่มต้น (origins) และ จุดหมายปลายทาง (destinations) ของผู้คนในย่าน เส้นทางในการสัญจรด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานที่ผู้คนในย่านใช้ประจำและอุปสรรคบนเส้นทาง

ขั้นตอนที่ 3: ออกแบบเส้นทางและรูปแบบทางในการเดินและการใช้จักรยานตามมาตรฐาน และกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางตามข้อมูล ODs

ขั้นตอนที่ 4: ทดลองทำการปรับเปลี่ยนกายภาพเส้นทางและจุดตัดทางแยก โดยใช้ยุทธวิธีการเปลี่ยนเมืองแบบชั่วคราว หรือ Tactical Urbanism และเก็บข้อมูลเพื่อประเมินแนวทางการพัฒนาการปรับปรุงอย่างถาวร โดยการปรับเปลี่ยนกายภาพควรจะดำเนินการให้ครอบคลุมตลอดทั้งเส้นทางที่กำหนด ไม่ควรทำเพียงแค่บางช่วงที่ไม่เชื่อมต่อ ODs

ขั้นตอนที่ 5: ปรับปรุงเส้นทางเดิม และ ขยายผลในเส้นทางใหม่โดยดำเนินการในขั้นตอนที่ 2



การวางแผนระยะเวลาดำเนินการ

การกำหนดแผนระยะดำเนินการในแต่ละขั้นตอน

กิจกรรม	เดือนที่												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ขั้นตอนที่ 1: ศึกษา วิเคราะห์พื้นที่ย่าน	—	—	—										
ขั้นตอนที่ 2: ออกแบบโครงข่าย			—	—	—	—							
ขั้นตอนที่ 3: ออกแบบเส้นทาง/รูปแบบทาง						—	—	—	—				
ขั้นตอนที่ 4: ปรับเปลี่ยนเพื่อทดลอง/เก็บข้อมูล										—	—	—	
ขั้นตอนที่ 5: ปรับปรุงเส้นทางเดิม ขยายผลเส้นทางใหม่												—	...

การกำหนดแผนระยะดำเนินการในแต่ละย่าน

ย่าน	กิจกรรม	ปีที่					
		1	2	3	4	5	6
ย่าน 1	ขั้นตอนที่ 1: ศึกษา วิเคราะห์พื้นที่ย่าน	—					
	ขั้นตอนที่ 2: ออกแบบโครงข่ายทางเดินและทางจักรยาน	—					
เส้นทางชุดที่ 1	ขั้นตอนที่ 3: ออกแบบเส้นทางและรูปแบบทาง	—					
	ขั้นตอนที่ 4: ปรับเปลี่ยนเพื่อการทดลองและเก็บข้อมูล	—					
เส้นทางชุดที่ 2	ขั้นตอนที่ 5: ปรับปรุงเส้นทางเดิม		—	—	—		
	ขั้นตอนที่ 2: ทบทวนโครงข่ายที่ออกแบบไว้		—				
	ขั้นตอนที่ 3: ออกแบบเส้นทางและรูปแบบทาง		—				
	ขั้นตอนที่ 4: ปรับเปลี่ยนเพื่อการทดลองและเก็บข้อมูล		—				
เส้นทางชุดที่ 3	ขั้นตอนที่ 5: ปรับปรุงเส้นทางเดิม			—	—	—	
	ขั้นตอนที่ 2: ทบทวนโครงข่ายที่ออกแบบไว้			—			
	ขั้นตอนที่ 3: ออกแบบเส้นทางและรูปแบบทาง			—			
	ขั้นตอนที่ 4: ปรับเปลี่ยนเพื่อการทดลองและเก็บข้อมูล			—			
...	...				...		

แบบมาตรฐานทางจักรยาน

รูปแบบมาตรฐานทางจักรยาน แยกตามการใช้พื้นที่เขตทาง ซึ่งสะท้อนถึงความปลอดภัยในการใช้ทาง มีทั้งหมด 6 รูปแบบด้วยกันคือ

ทางเฉพาะจักรยาน	ทางร่วมทางเดินรถ	ทางร่วมคนเดินเท้า
[B1] ทางเฉพาะจักรยาน (Cycle track)	[B3] ช่องเดินรถจักรยาน หรือ เลนจักรยาน (Cycle lane)	[P1] ถนนสิทธิคนเดิน (Pedestrian Priority Zone)
[B2] ทางเฉพาะจักรยานบนทาง สาธารณะ (Cycle path/trail)	[B4] ทางจักรยานร่วมช่องเดินรถ (Mixed traffic)	[P2] ทางจักรยานร่วมทางเดินเท้า



โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือกรูปแบบโครงสร้างพื้นฐานทางจักรยานโดยเลือกจากศักดินและปริมาณจราจรตามตารางข้างล่างนี้

ประเภทถนน	จำกัดความเร็วจราจรสูงสุด	ปริมาณจราจร (PCU/hr)	ประเภทโครงข่ายทางจักรยาน	
			โครงข่ายทางทั่วไป (<75 คัน/Peak hr)	โครงข่ายทางหลัก (> 50 คัน/Peak hr)
ถนนย่อย/ซอย Access Road	30 km/h	< 250	ใช้ทางร่วม [B4] (หรือไม่จำเป็นต้องมีทางจักรยาน)	ใช้ทางร่วม [B4]
		200-500		ใช้ทางร่วม [B4] หรือเลนจักรยาน [B3]
		> 400	เลนจักรยาน [B3] หรือทางเฉพาะจักรยาน [B1]	
ถนนสายหลัก/สายรอง Arterial/Collector Road	50 km/h	2 เลน (ไป-กลับ)		ทางเฉพาะจักรยาน [B1]
		4 เลน (ไป-กลับ)		
	70 km/h		ทางเฉพาะจักรยานบนทางสาธารณะ [B2]	

วิธีการประเมินผลการทดลอง

กรณีปรับเปลี่ยน Road Segmentation

- ปริมาณผู้ใช้จักรยาน (คัน /peak hr.) หรือ ปริมาณคนเดินเท้า (คน /peak hr.) เพิ่มขึ้น
- ปริมาณจราจร (PCU ต่อวัน) เท่าเดิมหรือลดลง
- ความพึงพอใจในการปรับปรุง (positive 4 และ 5) > 50%
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความปลอดภัย
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความต่อเนื่องเชื่อมโยง
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความลัด
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความน่าดึงดูด
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความสะดวกสบาย

กรณีปรับเปลี่ยน จุดตัดทางแยก

- อัตราการข้ามแยกได้สำเร็จ เพิ่มขึ้น
- ความพึงพอใจในการปรับปรุง (positive 4 และ 5) > 50%
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความปลอดภัย
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความต่อเนื่องเชื่อมโยง
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความลัด
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความน่าดึงดูด
 - ความพึงพอใจในด้าน: ความสะดวกสบาย