

พฤติกรรมและความต้องการด้านการสัญจรของผู้อยู่อาศัย บริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย* MOBILITY BEHAVIOR AND DAILY TRANSPORTATION NEEDS OF COMMUNITIES ALONG THE WONGWIAN YAI-MAHACHAI RAILWAY

ชาย สันญาวิวัฒน์¹, พุทธ แสงกล้า^{1*}, เทอดพงศ์ บุญพันธ์², เยาวลักษณ์ ดารา¹, จารุพรรณ รทอง¹

Chai Sunyavivat¹, Puttha Sangkla^{1*}, Therdpong Boonphan², Yaowaluk Dara¹, Charupan Rodthong¹

¹คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

¹School of Architecture and Design, King Mongkut's University of Technology Thonburi, Bangkok, Thailand

²คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปทุมธานี ประเทศไทย

²Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University, Pathum Thani, Thailand

*Corresponding author E-mail: puttha.san@kmutt.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรม รูปแบบการสัญจร และความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการเดินทางทางเลือกที่หลากหลาย โดยเฉพาะการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชนและแนวทางการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน การวิจัยดำเนินการผ่านการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลภาคสนามและการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม และปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้วิธีการเดินทางหรือจักรยานเป็นวิธีหลักในการสัญจร รวมถึงการวิเคราะห์อุปสรรคและข้อจำกัดที่ประชาชนต้องเผชิญ เช่น ความไม่ปลอดภัยของเส้นทาง คุณภาพพื้นผิวทางเดินที่ไม่เหมาะสม และการขาดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนในพื้นที่ที่มีแนวโน้มใช้การเดินทางและจักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว แต่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับอย่างเพียงพอ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การปรับปรุงคุณภาพทางเดินเท้าและทางจักรยานให้มีความกว้างและพื้นผิวที่ดี การติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายสัญลักษณ์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย ตลอดจนการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพื้นที่พักผ่อน จะช่วยส่งเสริมให้การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกที่สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ ยังพบว่า การสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชน หน่วยงานท้องถิ่น และหน่วยงานภาครัฐ มีความสำคัญต่อการผลักดันให้การสัญจรทางเลือกตอบสนองความต้องการของประชาชนได้จริง ข้อเสนอเชิงพัฒนา จึงประกอบด้วย การบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเข้ากับการส่งเสริมพฤติกรรมการเดินทางและการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างระบบสัญจรที่ยั่งยืน ลดมลภาวะ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

คำสำคัญ: การสัญจรทางเลือก, การเดินทางเท้า, การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน, พฤติกรรมผู้ใช้งาน, พื้นที่เลียบทางรถไฟ

Abstract

This research article aims to explore the travel behaviors, commuting patterns, and transportation needs of residents living along the Wongwian Yai-Mahachai railway corridor, with a focus on developing diverse alternatives for everyday mobility-particularly walking and cycling. The objective is to align local transportation options with the community's lifestyle and broader goals for sustainable urban development. Data collection was carried out through field surveys using structured questionnaires, complemented by interviews with target groups in the Northern Thonburi area. The research gathered insights into travel behavior, perceptions of the built environment, and key factors influencing the choice of walking or cycling as a primary travel mode. It also analyzed obstacles commonly encountered, including unsafe pathways, poor surface conditions, and a lack of connection to public transit systems. Findings show that many residents already integrate walking and cycling into their daily lives, especially for short trips. However, the absence of sufficient infrastructure limits the potential of these modes. Enhancing facilities-such as widening and improving sidewalks and bike lanes, adding lighting and signage to improve safety, and providing green spaces and resting points-can significantly encourage active travel. The study also highlights the importance of collaboration between communities, local authorities, and government agencies to ensure that development efforts genuinely address local needs. As a result, the proposed development strategy emphasizes the integration of physical infrastructure with continuous promotion of walking and cycling habits. Such a multi-layered approach can support the creation of a sustainable transport system, help reduce pollution, and enhance the quality of life for residents in the area.

Keywords: Alternative Transportation, Walking, Cycling, User Behavior, Railway Corridor

บทนำ

เส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยเป็นเส้นทางคมนาคมทางรางที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 116 ปี มีระยะทางประมาณ 31.2 กิโลเมตร เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2447 เพื่อรองรับการคมนาคม การค้าขาย และขนส่งสินค้าเกษตรกรรม เช่น ผัก ผลไม้ และอาหารทะเล เส้นทางนี้มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรสาคร อีกทั้งยังสะท้อนการพัฒนากระบวนกรในยุครแรกของประเทศไทย นอกจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าแล้ว ยังเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสวัฒนธรรมและธรรมชาติของชุมชนดั้งเดิมที่ตั้งอยู่ตลอดสองฝั่งทางรถไฟ

ในระบบการพัฒนากระบวนกรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (The S.R.T. Red Line Mass Transit System Project) ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง มีเป้าหมายในการให้บริการแก่ประชาชนในเขตชานเมืองให้สามารถเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพฯ ได้อย่างรวดเร็ว และเชื่อมต่อกับระบบ

รถไฟฟ้าสายอื่น เช่น MRT, BTS และ Airport Rail Link การบูรณาการระบบเหล่านี้เป็นกลยุทธ์สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมืองในระยะยาว พื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย จึงมีศักยภาพสูงในพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับการพักอาศัยและการสัญจรในอนาคต โดยพบว่า ประชากรในพื้นที่มีพฤติกรรมการเดินทางสัญจรภายในพื้นที่ด้วยการเดินเท้าและจักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว แต่ยังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมต่อการใช้งาน เช่น ทางเดินเท้าที่ไม่ต่อเนื่อง เส้นทางจักรยานไม่ชัดเจน การขาดไฟส่องสว่าง รวมถึงการเชื่อมต่อที่ไม่สะดวกกับระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีความปลอดภัย ความสะดวก และความเป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน โครงการนี้มีความสำคัญในการเสนอแนวทางพัฒนาเชิงรูปธรรมเพื่อผลักดันให้การเดินเท้าและจักรยานเป็นทางเลือกการเดินทางในชีวิตประจำวันของชุมชนพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย โดยเฉพาะกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร ที่แม้มีพฤติกรรมการใช้จริงแต่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (ยุทธศาสตร์ที่ 4) ในประเด็นการกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพื้นที่จะมีศักยภาพและมีความพยายามในการพัฒนาระบบราง แต่ปัญหาหลักที่พบ คือ “วัฒนธรรมการสัญจรที่พึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล” แม้จะมีการขยายโครงข่ายถนนหรือระบบราง แต่ก็ยังไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการได้อย่างเพียงพอ ทางออกที่สำคัญ คือ การเปลี่ยนผ่านสู่ “เมืองแห่งการสัญจรหลากหลายทางเลือก” (Multi-Optional Transportation Modes) ที่มุ่งเน้นการเดินทางที่ยั่งยืน เช่น การเดินเท้าและการใช้จักรยาน จากการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร พบข้อสถิติที่น่าสนใจว่า ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 70.1 นิยมใช้การ “เดินเท้า” เป็นวิธีหลักในการเดินทางภายในพื้นที่ โดยเฉพาะในระยะทางที่ไม่เกิน 400 เมตร นอกจากนี้ยังมีพฤติกรรมการใช้จักรยานเพื่อซื้อของหรือออกกำลังกายในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว แต่ปัญหาสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา คือ สภาพทางกายภาพที่ไม่ได้มาตรฐานและขาดความปลอดภัย พื้นที่เลียบทางรถไฟในปัจจุบันยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น คุณภาพพื้นผิวทางเดินเท้าที่ไม่สม่ำเสมอ เส้นทางจักรยานที่ไม่ชัดเจน การขาดแคลนแสงสว่าง และขาดการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพกับระบบขนส่งสาธารณะหลัก, ปัญหาเหล่านี้ทำให้ประชาชนยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและความล่าช้าในการเดินทาง

เพื่อให้การศึกษานี้ดำเนินไปอย่างเป็นระบบ ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดการสัญจรหลากหลายทางเลือก (Multi-Optional Transportation) ซึ่งหมายถึง ระบบที่มีทางเลือกหลากหลายให้ผู้เลือกใช้ตามความสะดวก การส่งเสริมการเดินและจักรยานไม่เพียงแต่ช่วยลดความแออัดของการจราจรและก๊าซเรือนกระจกเท่านั้น แต่ยังเป็นการสร้าง “เมืองน่าเดินน่าปั่น” (Walkable City) และ “เมืองคาร์บอนต่ำ” (Low-Carbon City)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ที่มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาการสัญจรหลากหลายทางเลือกเพื่อใช้ในชีวิตประจำวันที่ตอบสนองพฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย พื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร



วิธีดำเนินการวิจัย

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่ฝั่งธนบุรี ที่ตั้งอยู่ทางตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจมาแต่เดิม และจากคนที่เคยอยู่ในพื้นที่ฝั่งพระนครหรือฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นผลพวงมาจากโครงการขยายเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ เช่น ทางถนน และระบบราง ทำให้การเดินทางสัญจรเข้าออกในเมือง-นอกเมืองสะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้เกิดโครงการที่พักอาศัยระดับกลางจนถึงระดับบนเข้าไปพัฒนาเพื่อรองรับกำลังซื้อของลูกค้าจำนวนมากในพื้นที่ฝั่งธนบุรี จึงมีผลกระทบให้เกิดความแออัดของการจราจร การส่งเสริมการสัญจรหลากหลายทางเลือก หรือ Multi-Optional Transportation Modes ช่วยให้ผู้สัญจรสามารถเลือกใช้วิธีการเดินทางได้ตามความเหมาะสม โดยงานวิจัยนี้จะกล่าวถึงเฉพาะ จักรยาน และการเดินเท้า ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการเดินทางสัญจรรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (เทอดพงศ์ บุญพันธ์ และคณะ, 2566) การสัญจรหลากหลายทางเลือกช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการเดินทาง ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ช่วยลดความแออัดของการจราจรได้ โดยการศึกษาพื้นที่ในงานวิจัยนี้ครอบคลุมพื้นที่เลียบทางรถไฟในกลุ่มเขตกรุงธนเหนือ รวมถึงเขตธนบุรีและเขตจอมทองเท่านั้น

เมืองแห่งการสัญจรหลากหลายทางเลือก

A City of Multi-Optional Transportation Modes การสัญจรหลากหลายทางเลือก หรือ Multi-Optional Transportation Modes (Litman, T., 2022); (Banister, D., 2008) หมายถึง ระบบการเดินทางที่มีตัวเลือกในการเดินทางหลากหลายรูปแบบให้ผู้สัญจรสามารถเลือกใช้ตามความเหมาะสมและความสะดวกสบายของตนเอง ตัวเลือกเหล่านี้อาจรวมถึงการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล การขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ เรือ จักรยาน การเดินเท้า หรือแม้กระทั่งการแชร์พาหนะ (Carpooling) หรือการใช้บริการยานพาหนะร่วมกัน (Ride-sharing Services) (Rodrigue, J. et al., 2017)

งานวิจัยหลายชิ้นชี้ให้เห็นว่า การสัญจรหลากหลายทางเลือกช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการเดินทาง ลดความแออัดของการจราจร และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Banister, D., 2008); (Litman, T., 2022) อีกทั้งยังช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยให้ตัวเลือกที่เหมาะสมกับเวลาและจุดหมายปลายทาง

อย่างไรก็ตาม แม้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรวม ทั้งระบบราง ทางด่วนพิเศษ ระบบรถเมล์ ร่วมกับการขนส่งทางน้ำหรือแม้แต่การขยายผิวจราจรและเพิ่มจำนวนเส้นทางถนน แต่ก็ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอต่อความต้องการได้ เนื่องจากนโยบายสาธารณะและวัฒนธรรมการสัญจรส่วนบุคคลเป็นหลัก เป็นแบบพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้เมืองใหญ่ทั่วประเทศกลายเป็นเมืองที่ไม่น่าอยู่ และคุณภาพชีวิตของประชาชนลดลง (Banister, D., 2008)

ทางออกของปัญหาที่เป็นโอกาสในการสร้างเมืองที่น่าอยู่ขึ้นคือ “เมืองแห่งการสัญจรหลากหลายทางเลือก” ทำให้เป็นเมืองเคลื่อนไหวช้าลง (Slow-life City) เป็นเมืองเพื่อคนทั้งมวล (City for All) เป็นเมืองแห่งความพอเพียง (Self-sufficiency City) เป็นเมืองนำเดินนำปั่น (Walkable City) เป็นเมืองกระชับ (Compact City) และเป็นเมืองคาร์บอนต่ำ (Low-Carbon City) นั้น โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญในการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลลง คือการส่งเสริมและพัฒนาให้เมืองเป็น “เมืองแห่งการเดินและจักรยาน” เพื่อให้ทางเลือกในการเดินและจักรยานเป็นองค์ประกอบหลักของระบบสัญจรหลากหลายทางเลือก ควบคู่กับการพัฒนาการขนส่งสาธารณะระบบราง และการขนส่งมวลชนรวม

รูปแบบอื่น ๆ ดังตัวอย่างประเทศเนเธอร์แลนด์ที่ร่วมกันเสนอแผนกลยุทธ์ “The White Bicycle Plan” ที่มีจุดประสงค์เพื่อลด และห้ามทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์เข้าในย่านกรุงอัมสเตอร์ดัม ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มการใช้บริการขนส่งสาธารณะได้มากกว่าร้อยละ 40 องค์ประกอบของการส่งเสริมและพัฒนาระบบการสัญจรหลากหลายทางเลือกนั้น ต้องมีการจัดการทั้งในเชิงภาพรวมของเมือง และความเหมาะสมในระดับเขตย่าน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางภายในเมืองเป็นสำคัญ ซึ่งแต่ละเมืองจะมีบริบทเฉพาะของตน เช่น บางเมือง เหมาะที่จะวางระบบรถราง (Tram/Streetcar) บางเมืองเหมาะที่จะเป็นระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้า (Skytrain) ขณะที่บางเมืองเหมาะที่จะเป็นระบบรถไฟใต้ดิน (Subway) ขณะที่บางเขตย่านอาจเหมาะที่จะส่งเสริมพัฒนาการสัญจรทางน้ำ (เรือเมล์) เป็นต้น

การสัญจรหลากหลายทางเลือกเป็นแนวคิดสำคัญในการพัฒนาเมืองที่มีความยั่งยืน โดยส่งเสริมให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางหลายรูปแบบ เช่น การเดินเท้า การขี่จักรยาน การใช้ขนส่งสาธารณะ หรือการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย จะช่วยให้เข้าใจถึงความต้องการและแนวโน้มในการใช้การสัญจรหลากหลายทางเลือกในพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการวางแผนพัฒนาเมืองและระบบการสัญจรที่ตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนในชีวิตประจำวัน

ทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย

สถานีรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย เดิมมีสถานีด่านทางที่คลองสาน และเป็นรถไฟลำดับที่ 5 ของไทย เปิดดำเนินการตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ในปี พ.ศ. 2447 โดยบริษัทรถไฟแม่กลองและบริษัทรถไฟท่าจีนทุนจำกัด ได้รับสัมปทาน 40 ปี (กิตติกร นาคทอง, 2563) ในการเดินรถไฟสายนี้ จากปากคลองสาน กรุงเทพฯ ถึงมหาชัย จ.สมุทรสาคร ระยะทาง 33.13 กิโลเมตร การดำเนินงานประสบความสำเร็จจนมีการเพิ่มเส้นทางจากบ้านแหลมถึงแม่กลอง ทำให้เกิดการควบรวมกิจการของบริษัทรถไฟท่าจีน และบริษัทรถไฟแม่กลอง และดำเนินกิจการรถไฟสายนี้จนถึงปี พ.ศ. 2489 เมื่อสัมปทานสิ้นสุดลง รัฐบาลไทยได้เข้าซื้อกิจการและโอนให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดูแล

ปัจจุบัน รถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ถือเป็นหนึ่งในเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรสาคร เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองหลวงกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของประเทศ การดำเนินงานของเส้นทางนี้มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 116 ปี เป็นเส้นทางสำคัญเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการเดินทางสัญจร การค้าขาย และการท่องเที่ยว ระหว่างกรุงเทพฯ - สมุทรสาคร - สมุทรสงคราม โดยมีการสร้างสถานี “ป้ายหยุดรถวุฒากาศ” (ผู้จัดการออนไลน์, 2562) เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้มและโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง รถไฟสายนี้ใช้ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีระยะทางรวม 66.9 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทาง 2 ช่วง ได้แก่

- สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ถึง สถานีรถไฟมหาชัย มีระยะทาง 31.2 กิโลเมตร มีสถานี ทั้งหมด 19 สถานี เช่น วงเวียนใหญ่ ตลาดพลู วุฒากาศ คลองตันไทร จอมทอง วัดไทร วัดสิงห์ บางบอน การเคหะรางสะแก รางโพธิ์ สามแยก พรหมแดน พุ่งสีทอง บางน้ำจืด คอกควาย บ้านขอม คลองจาก และสิ้นสุดที่มหาชัย

- สถานีรถไฟบ้านแหลม ถึง สถานีรถไฟแม่กลอง มีระยะทาง 33.57 กิโลเมตร มีสถานี ทั้งหมด 15 สถานี เช่น บ้านแหลม ท่าฉลอม บ้านชีผ้าขาว คลองนกเล็ก บางสีคต บางกระเจ้า บ้านบ่อ บางโหนด บ้านกาหลง บ้านนาขวาง บ้านนาโคก เขตเมือง ลาดใหญ่ บางกระบูน และสิ้นสุดที่แม่กลอง

โดยระหว่างสถานีมหาชัยกับสถานีบ้านแหลม จะไม่มีเส้นทางเชื่อมถึงกัน การต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่ง โดยผู้โดยสารจะต้องลงจากขบวนรถ ไปข้ามแม่น้ำท่าจีน โดยเรือข้ามฟาก ไปยังฝั่งท่าฉลอม ไปขึ้นรถไฟสายบ้านแหลม – แม่กลอง

พื้นที่ศึกษาของโครงการวิจัยนี้จะครอบคลุมสถานีวงเวียนใหญ่ สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ ในเขตธนบุรี และสถานีคลองตันไทร สถานีจอมทอง สถานีวัดไทร สถานีวัดสิงห์ ในเขตจอมทอง เป็นพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร

ในอนาคต การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกับกรมการขนส่งทางราง จะทำการย้ายสถานีต้นทางหลักของกรุงเทพมหานคร จากสถานีหัวลำโพง มาที่ชุมทางบางซื่อ และรวมเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง รถไฟทางไกล รถไฟความเร็วสูง (สายกรุงเทพ - นครราชสีมา) และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าไว้ที่สถานีกลางบางซื่อ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564) เป็นสถานีหลักแห่งเดียวของกรุงเทพมหานคร พร้อมจัดเส้นทางใหม่จากบางซื่อไปนครปฐมเป็นสายตะวันตก และจากบางซื่อไปหัวลำโพง ลดระดับลงใต้ดินเข้าสู่วงเวียนใหญ่ ไปตามแนวทางรถไฟสายแม่กลอง และส่วนต่อขยายจากสถานีปลายทางที่แม่กลองไปยังปากท่อ ตลอดจนทุกสถานีหลังจากนี้ นับเป็นเส้นทางใหม่ของสายใต้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครกับภูมิภาคอื่น

ทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรสาคร การศึกษาในครั้งนี้จะเน้นไปที่การวิเคราะห์ความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายนี้ต่อวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว และศึกษาว่าการสัญจรหลากหลายทางเลือกสามารถเสริมสร้างความสะดวกสบายและประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างไร

การพัฒนาพื้นที่เลียบทางรถไฟเพื่อการเดินและจักรยาน

การพัฒนาพื้นที่เลียบทางรถไฟเพื่อรองรับการเดินและจักรยานถือเป็นแนวทางสำคัญในการสร้างเมืองที่ยั่งยืน โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และระบบเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะ จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการใช้งาน (Pucher, J. & Buehler, R., 2012)

รูปแบบการวิจัย

เป็นการวิจัยแบบผสม (Mixed Methods) กรณีศึกษา โดยใช้วิธีการสำรวจผ่านการทำแบบสอบถามและการเก็บข้อมูลภาคสนาม รวมทั้งมีการสัมภาษณ์เชิงลึก ร่วมกับการศึกษาเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Secondary Data) และการสำรวจปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและความต้องการด้านการสัญจรของผู้ใช้อาศัยบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย มีการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องและปัญหาที่เกิดขึ้นด้านการเดินทางสัญจรภายในพื้นที่ศึกษา บริเวณพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยที่อยู่ในบริเวณกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และสำนักงานสถิติแห่งชาติ ฯลฯ การสำรวจและเก็บข้อมูลการสัญจรในพื้นที่ศึกษา และข้อมูลการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรอ้างอิงเกณฑ์การศึกษาสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง (Cervero, R., 1997) ในปัจจัย Density และ Diversity และจัดบันทึกลงในแผนที่ ดังนี้

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่ว่าง
- การใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน



ภาพที่ 1 พื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร

การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อศึกษาความต้องการ พฤติกรรม ปัญหา และความคิดเห็นที่มีต่อการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน และการพัฒนาการสัญจรทางเลือกภายในพื้นที่ศึกษา จำนวน 500 ชุด มีรายละเอียด ดังนี้

ขนาดตัวอย่าง (Sample Size)

1. ประชากร ได้แก่ ผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่พื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตธนบุรี และเขตจอมทอง มีอายุ 18 - 59 ซึ่งจากข้อมูล สถิติ จำนวนประชากรแยกตามอายุที่อยู่ในเขตดังกล่าว ประจำปี 2563 พบว่า มีประชากรที่พักอาศัยในเขตธนบุรี และเขตจอมทอง ที่มีอายุ 18 - 59 ปี จำนวน 78,815 คน

2. ขนาดกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้เลือกวิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยใช้สูตรของทาร์โร ยามาเน ที่ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และที่ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างร้อยละ 5 ดังนี้

$$N$$

$$n = 1 + Ne^2$$

n = ขนาดของกลุ่มประชากร

N = จำนวนประชากร

$e = 0.05$ ที่ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95

จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยแทนค่าในสูตร เมื่อ $N = 78,815$ พบว่า ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาในครั้งนี้ มีจำนวน 397.98 ตัวอย่าง หรือ จำนวน 398 ตัวอย่างโดยประมาณ ดังนั้น ผู้วิจัยจะสำรวจโดยการแจกแบบสอบถามรวม 500 ฉบับ เพื่อการคัดออกตามเกณฑ์

3. เกณฑ์การคัดเลือกผู้ร่วมวิจัย/อาสาสมัคร (Inclusion Criteria)

- ผู้พักอาศัย ศึกษา หรือทำงานระแวกพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ในเขตธนบุรี และเขตจอมทอง มากกว่า 6 เดือน

- อายุ 18 - 59 ปี

4. เกณฑ์การคัดออกผู้ร่วมวิจัย/อาสาสมัคร (Exclusion Criteria)

- ผู้ที่ไม่ปฏิเสธการให้สัมภาษณ์
- ผู้ที่ไม่ได้ทั้งอยู่อาศัย ศึกษา หรือทำงานในพื้นที่ศึกษา
- ผู้พักอาศัย ศึกษา หรือทำงานในพื้นที่ศึกษา ไม่ถึง 6 เดือน
- ผู้มีอายุน้อยกว่า 18 ปี และมากกว่า 59 ปีขึ้นไป
- ผู้ที่ไม่สามารถให้ข้อมูลได้ครบถ้วน
- ผู้ที่พิการ ทุพพลภาพ

การสำรวจข้อมูลดำเนินการในวันธรรมดา ระหว่างเวลา 08.00 - 19.00 น. เพื่อสะท้อนพฤติกรรม การเดินทางไปทำงานและการดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งเกิดขึ้นสัปดาห์ละ 5 - 6 วัน การสำรวจครอบคลุมพื้นที่ เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 6 ส่วน ใช้เวลาเก็บข้อมูลทั้งหมด 3 วัน โดยใช้แบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลด้านปัจจัยพื้นฐาน ความต้องการ พฤติกรรม ปัญหา และความคิดเห็นที่มีต่อการเดินทางสัญจร รวมถึงแนวทางการพัฒนาการสัญจรทางเลือกในพื้นที่ศึกษา

ประชากรกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ครอบคลุม สถานีวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู วัฒนาภาศ คลองตันไทร จอมทอง วัดไทร และวัดสิงห์ ผู้มีอายุระหว่าง 18 - 59 ปี โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ตามสูตรของทาร์ ยามาเน ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และค่าคลาดเคลื่อน 5% เพื่อกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม รวมทั้งสิ้น 400 คน

สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้วิธีการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เพื่อรับฟังความคิดเห็น เกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาการสัญจรทางเลือกในชีวิตประจำวัน โดยคัดเลือกผู้เข้าร่วมจากกลุ่มที่เคยตอบ แบบสอบถามและสมัครใจเข้าร่วมการสัมภาษณ์

กลุ่มเป้าหมายการสัมภาษณ์ (แบ่งเป็น 4 กลุ่ม)

1. ผู้พักอาศัยในพื้นที่ - ผู้ที่อาศัยอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย

- 1.1. บุคคลทั่วไป อายุ 18 - 59 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน
- 1.2. ผู้ปกครอง อายุ 18 - 59 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน
- 1.3. นักเรียน นักศึกษา อายุ 18 - 25 ปี จำนวน 1 คน
- 1.4. ผู้ที่กำลังเข้าสู่ช่วงเกษียณอายุ อายุ 51 - 59 ปี จำนวน 1 คน

2. ผู้ที่ทำงานในพื้นที่ - ผู้ที่เดินทางเข้ามาทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร อายุ 18 - 59 ปีขึ้นไป จำนวน 2 คน

3. ผู้ใช้บริการรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย - ผู้ที่เดินทางด้วยรถไฟเป็นประจำ อายุ 18 - 59 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน

4. ผู้ที่เคยใช้จักรยานในพื้นที่ - ผู้ที่มีประสบการณ์ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางหรือสัญจรในพื้นที่ศึกษา อายุ 18 - 59 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน

สรุปผลการศึกษา การศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามเชิงโครงสร้าง ซึ่งผ่านการตรวจสอบ ความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ และทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยค่าสัมประสิทธิ์

Cronbach's Alpha ก่อนนำไปใช้จริง ข้อมูลที่ได้ถูกตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนก่อนการวิเคราะห์ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics): ใช้ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เช่น อายุ รายได้ และรูปแบบครัวเรือน และใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics): ใช้ t-test, ANOVA และการวิเคราะห์การถดถอย (Regression Analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานและหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยอ้างอิงแนวทางการวิเคราะห์จาก Creswell, J. W. และ Kerlinger, F. N. โดยมีตัวแปรอิสระ (Independent Variables): อายุ รายได้ ระดับการศึกษา ลักษณะครัวเรือน ตัวแปรตาม (Dependent Variables): พฤติกรรมการอยู่อาศัย ความต้องการด้านสาธารณูปโภค ความพึงพอใจต่อสิ่งแวดล้อม และการเดินทาง และตัวแปรแทรกแซง (Intervening Variables): ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ความสะดวกในการเดินทาง และการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยมีขอบเขตการศึกษา คือ ผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย เขตกรุงเทพมหานคร อายุ 18 - 59 ปี (Creswell, J. W., 2014); (Kerlinger, F. N., 2000)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีลักษณะประชากรศาสตร์ เช่น อายุ รายได้ และรูปแบบครัวเรือน ที่สะท้อนถึงกลุ่มเป้าหมายของการศึกษา โดยพฤติกรรมการอยู่อาศัย พบว่า ผู้ที่อาศัยมีความต้องการด้านสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ชัดเจน เช่น ระบบขนส่งสาธารณะ ความปลอดภัย และพื้นที่สีเขียว มีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง โดยมีปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ต้องการพื้นที่สาธารณะเพื่อการพักผ่อนและกิจกรรมชุมชน ต้องการการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางเดิน และระบบน้ำเสีย

จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกต และการสนทนากลุ่ม พบว่า ความคิดเห็นของชุมชนสอดคล้องกับแนวคิด Sustainable Mobility Paradigm (Banister, D., 2008)

และแนวคิด City Cycling (Pucher, J. & Buehler, R., 2012) ที่เน้นการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยาน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ขณะเดียวกันปัญหาที่พบ เช่น ทางเท้าที่ไม่สมบูรณ์และระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ครอบคลุม สอดคล้องกับแนวคิด 3Ds: Density, Diversity, and Design (Cervero, R., 1997) และการจัดการพื้นที่เมือง (Rodrigue, J. et al., 2017)

ผลการวิจัย

เส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ซึ่งเปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2447 เป็นระบบขนส่งสำคัญที่เชื่อมโยงชุมชนกับศูนย์กลางกรุงเทพฯ ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสและโครงการรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงในปัจจุบัน พื้นที่เลียบทางรถไฟจึงมีศักยภาพในการพัฒนาระบบสัญจรทางเลือก เช่น การเดินเท้าและการใช้จักรยาน ซึ่งประชาชนใช้อยู่แล้วในชีวิตประจำวัน แม้ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเส้นทางสัญจรที่ตอบโจทย์การใช้งานจริง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในการส่งเสริมความเสมอภาคทางสังคมและการกระจายความเจริญอย่างยั่งยืน โดยคณะวิจัยฯ ได้สรุปผลการศึกษาไว้ ดังนี้

1. คณะวิจัยฯ เก็บข้อมูลจากประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย (กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร) ด้วยแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและทดสอบความเชื่อมั่นด้วยค่าสัมประสิทธิ์

Cronbach's Alpha โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อมูลที่ได้ถูกวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของผู้ตอบ และใช้สถิติเชิงอนุมานในการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่เดินเท้าและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะในระยะทางไม่เกิน 800 เมตร และต้องการเส้นทางที่ปลอดภัย สะดวก และเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะ สะท้อนความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการสัญจรให้เหมาะสมกับวิถีชีวิตชุมชน

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย พบว่า พฤติกรรมการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา “เดินเท้า” เป็นวิธีที่ใช้มากที่สุด (ร้อยละ 70.1) รองลงมา คือ รถไฟ และรถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว ดังตาราง ที่ 1

ตารางที่ 1 วิธีการเดินทางที่เคยใช้

วิธีการเดินทางที่เคยใช้	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด	จำนวนผู้เลือกตอบ	ร้อยละ
1. เดินเท้า	525	368	70.1
2. รถไฟ	525	347	66.1
3. รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว	525	332	63.2

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์การใช้วิธีการเดินทางด้วยการเดินเท้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70.1 รองลงมา คือ การเดินทางด้วยรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 66.1 และการใช้รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 63.2 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 2 การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง

ยานพาหนะ	การเดินทางในระยะไม่เกิน 400 ม.		การเดินทางในระยะ 400 - 800 ม.		การเดินทางในระยะ มากกว่า 800 ม.	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	36	6.9	78	14.9	130	24.8
รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว	162	30.9	215	41.0	192	36.6
รถแท็กซี่หรือสามล้อรับจ้าง	18	3.4	26	5.0	39	7.4
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	62	11.8	57	10.9	69	13.1
เรียกรถผ่านแอป (Grab, LINE Taxi)	3	0.6	5	1.0	4	0.8
รถไฟ	76	14.5	92	17.5	125	23.8
รถไฟฟ้า BTS	7	1.3	7	1.3	11	2.1
รถไฟใต้ดิน MRT	-	-	1	0.2	3	0.6
รถไฟฟ้า Airport Link	2	0.4	4	0.8	3	0.6
รถโดยสารประจำทาง	74	14.1	111	21.1	162	30.9
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ	26	5.0	33	6.3	43	8.2
รถสองแถว/รถกระบะป๊อ	34	6.5	42	8.0	43	8.2
เรือโดยสารสาธารณะ	1	0.2	-	-	4	0.8



ตารางที่ 2 การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง (ต่อ)

ยานพาหนะ	การเดินทางในระยะไม่เกิน 400 ม.		การเดินทางในระยะ 400 - 800 ม.		การเดินทางในระยะ มากกว่า 800 ม.	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จักรยาน	24	4.6	27	5.1	13	2.5
เดินเท้า	330	62.9	127	24.2	43	8.2

จากตารางที่ 2 การใช้ยานพาหนะในการเดินทาง พบว่า ระยะทางมีผลต่อการเลือกวิธีเดินทาง โดยระยะไม่เกิน 400 เมตร นิยมเดินเท้า ส่วนระยะมากกว่า 800 เมตร นิยมใช้รถมอเตอร์ไซด์ ชุมชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาให้มีการสัญจรหลากหลายทางเลือก เช่น รถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดินและการเชื่อมต่อสถานีรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร การสร้างพื้นที่สาธารณะในรูปแบบ Mixed-use ที่รองรับกิจกรรมหลากหลายได้รับการสนับสนุนสูง นอกจากนี้ คนในชุมชนอยากเห็นการปรับปรุงระบบระบายน้ำ เพิ่มแสงสว่างในชุมชน และพัฒนาสินค้าชุมชนให้โดดเด่นขึ้นสำหรับความคิดเห็นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการเดินเท้า

การนำเสนอรูปแบบการพัฒนาการสัญจรหลากหลายทางเลือกเพื่อใช้ในชีวิตประจำวันที่ตอบสนองความปลอดภัยและความต้องการของผู้อยู่อาศัยในบริเวณเลียบรินทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย

การศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบรินทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยในพื้นที่กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการสัญจรหลากหลายทางเลือกที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่ารูปแบบการพัฒนาที่ชุมชนสนับสนุนและตอบสนองต่อพฤติกรรมและความต้องการ ได้แก่

1. การสร้างพื้นที่สาธารณะแบบ Mixed-use เพื่อรองรับกิจกรรมหลากหลาย เช่น การเดิน วิ่ง ปั่นจักรยาน และพักผ่อน ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและการใช้จักรยานในระยะสั้นที่พบจากการศึกษา
2. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยเน้นความสะดวก ความปลอดภัย และการเข้าถึงง่าย โดยเฉพาะสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ
3. การส่งเสริมสินค้าชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ควบคู่กับการปรับปรุงระบบระบายน้ำและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการพัฒนาเมือง และสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนที่อยากเห็นคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

พฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณเลียบรินทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยในประเด็นหลักและประเด็นรองต่าง ๆ ดังนี้

ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) กิจกรรมที่ชอบทำในเวลาว่าง 2) ประสบการณ์ในการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง 3) เหตุผลที่เลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน หรือเดินเท้าเป็นวิธีการเดินทาง 4) จุดประสงค์ในการใช้จักรยาน และ 5) อุปสรรคหรือปัญหาที่ทำให้ไม่อยากจะใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน หรือการเดินเท้า

ประเด็นรอง ได้แก่ 1) กิจกรรมย่อยในเวลาว่าง 2) เหตุผลในการเลือกใช้การเดินทาง 3) จุดประสงค์ในการใช้จักรยาน และ 4) อุปสรรคหรือปัญหาที่ทำให้ไม่อยากจะใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน หรือการเดินเท้า

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่อาศัยในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัยมีความต้องการด้านสาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบขนส่งสาธารณะ ความปลอดภัย และพื้นที่สีเขียว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด “Sustainable Mobility Paradigm” ที่เน้นการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อความยั่งยืนและคุณภาพชีวิตของประชาชน (Banister, D., 2008)

พฤติกรรมในการเลือกใช้ในการเดินเท้าและจักรยานในระยะสั้นสะท้อนถึงความสำคัญของปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและความสะดวกในการดำเนินชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับงานของ Pucher, J. & Buehler, R. ที่ระบุว่า การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในเมืองสามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตและสุขภาพของประชาชนได้ ขณะเดียวกันยังช่วยลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล (Pucher, J. & Buehler, R., 2012)

ปัญหาที่พบ เช่น ทางเท้าที่ไม่สมบูรณ์ การขาดไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ครอบคลุมสอดคล้องกับแนวคิด “3Ds: Density, Diversity, and Design” ของ Cervero, R., ที่ชี้ว่าการออกแบบพื้นที่เมืองและระบบการสัญจรที่ไม่เหมาะสมจะส่งผลกระทบต่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน นอกจากนี้ความแออัดของชุมชนและการขาดพื้นที่สีเขียวสะท้อนถึงข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (Cervero, R., 1997) ซึ่งสอดคล้องกับงานของ Rodrigue, J. et al. ที่อธิบายว่าโครงสร้างทางภูมิศาสตร์และการจัดการพื้นที่ที่มีผลโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตและรูปแบบการเดินทางของประชาชน (Rodrigue, J. et al., 2017)

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย พื้นที่กลุ่มเขตกรุงธนเหนือ พบว่า รูปแบบการสัญจรหลากหลายเป็นสิ่งจำเป็น และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน โดยเฉพาะการเดินเท้าและการใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้น เช่น ไปทำงานหรือออกกำลังกาย และปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกวิธีการสัญจร ได้แก่ ความสะดวก ปลอดภัย และการเข้าถึง อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่พบ ได้แก่ ทางเท้าที่ไม่สมบูรณ์ การขาดไฟฟ้าส่องสว่าง เส้นทางจักรยานที่ไม่ชัดเจน และระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ ทำให้ประชาชนต้องพึ่งพาพาหนะส่วนตัวมากขึ้น ผลการศึกษานี้สะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาระบบการสัญจรในพื้นที่ควรเน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานพัฒนาทางเดินเท้าและทางจักรยานให้มีความปลอดภัยและต่อเนื่อง ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและเพิ่มจุดพักระหว่างทาง เพื่อให้การเดินทางของประชาชนมีความปลอดภัยและสะดวกสบายมากขึ้น และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน ควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยขยายเส้นทางและเพิ่มความครอบคลุมของระบบขนส่งสาธารณะ มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งให้สะดวกและเข้าถึงง่าย ควรส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานเพื่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม และจัดการพื้นที่และสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ปัญหาความแออัดเพิ่มพื้นที่สีเขียว เพื่อสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการเดินและการพักผ่อน

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้ที่อาศัยในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ต่อการพัฒนาการสัญจรหลากหลายทางเลือกเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน (กรณีศึกษาพื้นที่กลุ่มเขตกรุงธนเหนือ)



ได้รับทุนสนับสนุนจากงานวิจัยพื้นฐาน (Fundamental Fund) ประจำปีงบประมาณ 2567 กองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกว.) ภายใต้รหัสโครงการ FRB670016/0164 คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ สกว. ที่ให้การสนับสนุนทุนวิจัย ผู้ที่อาศัยในพื้นที่ที่ให้ข้อมูลอย่างดียิ่ง และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี รวมถึงคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ที่สนับสนุนบุคลากรในการดำเนินงานวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2564). โครงการสถานีกลางบางซื่อและการพัฒนาระบบราง. กรุงเทพมหานคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- กิตติกร นาคทอง. (2563). เสวนา 116 ปี รถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย. เรียกใช้เมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2568 จาก <http://www.sakhoonline.com/news/2017/?p=13694>
- เทอดพงศ์ บุญพันธ์ และคณะ. (2566). การศึกษาด้านการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ในกลุ่มเขตกรุงธนเหนือ. วารสารวิชาการ ศิลปะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร, 14(2), 76-89.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2562). เล็งสร้าง “ป้ายหยุดรถดูอากาศ” เชื่อม “บีทีเอส” กับรถไฟวงเวียนใหญ่ - มหาชัย. เรียกใช้เมื่อ 20 มิถุนายน 2568 จาก <https://mgronline.com/online/section/detail/9620000062636>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Cervero, R. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. (4th ed.). California: Sage Publications.
- Kerlinger, F. N. (2000). *Foundations of behavioral research*. (4th ed.). Texas: Harcourt College Publishers.
- Litman, T. (2022). *Evaluating public transit benefits and costs: Best practices guidebook*. Retrieved December 21, 2020, from <https://www.vtpi.org>
- Pucher, J. & Buehler, R. (2012). *City cycling*. Cambridge: MIT Press.
- Rodrigue, J. et al. (2017). *The geography of transport systems*. (4th ed.). London: Routledge.