

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า: กรณีศึกษา ทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้าบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ผู้วิจัยได้รวบรวมผลการศึกษามาจากผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการทางเท้าของทางเดินเชื่อมฯ ผลการวิเคราะห์ข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ และผลการวิเคราะห์ความต้องการกิจกรรมของกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ในปัจจุบัน เพื่อสรุปและอภิปรายศักยภาพเชิงพื้นที่ของทางเดินเชื่อมฯ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติในการพัฒนาเป็นถนนคนเดินที่เหมาะสมและนำเสนอแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ ดังกล่าว โดยสรุปผลการศึกษาวิจัยได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

การสรุปผลการวิจัยนั้น อ้างอิงจากการทบทวนวรรณกรรมในหัวข้อแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยของวินเทอร์ส (Winters, 1991) ซึ่งมีทั้งสิ้น 4 ขั้นตอน ได้แก่

1. วางเป้าหมาย (goal)

ในงานวิจัยนี้ การวางเป้าหมายการใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ เป็นไปเพื่อให้รองรับการพัฒนาถนนคนเดินลงไปบนพื้นที่

2. รวบรวมและวิเคราะห์ข้อเท็จจริง (fact)

เป็นการศึกษาถึงศักยภาพของทางเดินเชื่อมฯ ในการที่จะรองรับการพัฒนาถนนคนเดิน โดยในการวิเคราะห์ถึงศักยภาพของทางเดินเชื่อมฯ นั้น จะประกอบไปด้วยการศึกษารวบรวมข้อมูล 3 ส่วนหลัก ดังนี้

2.1 ทางสัญจรที่ศึกษานั้น มีระยะทางที่เหมาะสมต่อการเดินของมนุษย์ มีคุณภาพของลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสม และทางสัญจรนั้นสามารถเข้าถึงได้สะดวก รวมไปถึงตั้งอยู่ในย่านที่มีการสัญจรทางเท้าสูง

2.2 ผู้ใช้งานทางสัญจรมีความต้องการกิจกรรมนอกเหนือจากการสัญจร

2.3 ทางสัญจรที่ศึกษานั้น มีระดับการให้บริการทางเท้าที่เหมาะสม คือมีปริมาณผู้สัญจรที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนากิจกรรมเพิ่มเติมลงไป

ข้อมูล 3 ส่วนหลักดังกล่าวจะนำไปสู่การสรุปขนาดพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ การสรุปผลวิเคราะห์ความต้องการของผู้สัญจร และการสรุปผลการจัดสรรพื้นที่บนทางเดินเชื่อมฯ ตามระดับการให้บริการทางเท้า

3. การวางแนวคิด (concept)

เป็นการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ หลังจากที่ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อเท็จจริงให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่ได้วางไว้ข้างต้น ซึ่งในงานวิจัยนี้มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ สำหรับเป็นถนนคนเดิน

4. กำหนดปัญหาและหนทางแก้ไขล่วงหน้า (problem)

เป็นขั้นตอนสุดท้ายในการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอย โดยกำหนดเป็นข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ ให้สอดคล้องกับความต้องการและการคาดการณ์ถึงแนวโน้มสิ่งที่จะเกิดขึ้นได้เมื่อมีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ โดยวิเคราะห์จากสิ่งที่ผู้สัญจรคำนึงถึงเมื่อมีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ

จากกรอบการศึกษาการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยทั้ง 4 ขั้นตอน ผู้วิจัยสรุปเป็นแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ ดังต่อไปนี้

- 5.1.1 ศักยภาพเชิงพื้นที่ของทางเดินเชื่อมฯ ในการพัฒนาเป็นถนนคนเดิน
- 5.1.2 แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ
- 5.1.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการพัฒนาถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ

5.1.1 ศักยภาพเชิงพื้นที่ของทางเดินเชื่อมฯ ในการพัฒนาเป็นถนนคนเดิน

1. การสรุปข้อมูลขนาดพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ

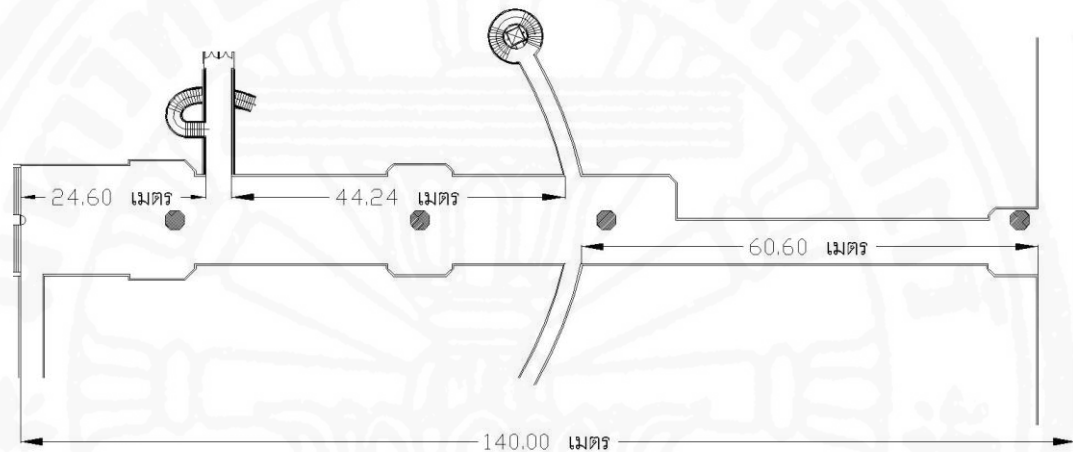
ทางเดินเชื่อมฯ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติมีขนาดพื้นที่ดังนี้ ความยาวพื้นที่วัดตั้งแต่บันไดทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้าชั้นแรกจนถึงขอบทางราวกันตกเหนือแยกปทุมวัน วัดได้ความยาว 140 เมตร อันเป็นระยะทางสัญจรทางเท้าที่มีขนาดเหมาะสมกับการใช้งาน สอดคล้องกับผลการศึกษาของพาร์เฟท และ พาวเวอร์ (Parfeat & Power, 1997 อ้างถึงใน สุมาถิ อำพันทรัพย์, 2546) ว่าบุคคลทั่วไปพึงพอใจระยะเดินที่ประมาณ 120 – 400 เมตร

ทางเดินเชื่อมฯ มีทางเข้าสู่พื้นที่ห่างกันเป็นระยะ 24.60 เมตร 44.24 เมตร และ 60.60 เมตร ตามลำดับ ดังภาพที่ 5.1 ใกล้เคียงกับข้อเสนอแนะของเกห์ล (Gehl, 1987) ในหนังสือ

Life Between Building: Using Public Space ว่าถนนหนึ่งเส้นควรมีทางเข้าทุก ๆ 90 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่มีความเหมาะสมที่สุด

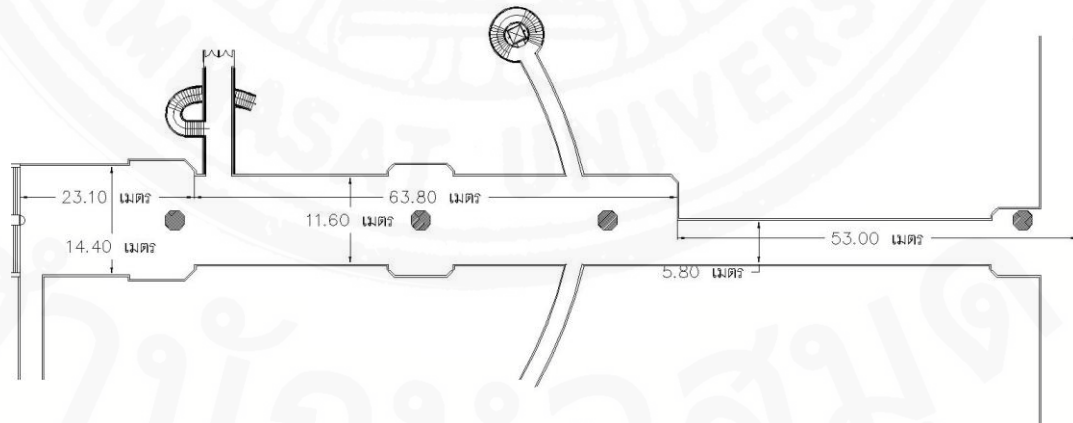
ภาพที่ 5.1

ความยาวและระยะทางเข้าของทางเดินเชื่อมฯ



ภาพที่ 5.2

ความกว้างและความยาวแต่ละช่วงของทางเดินเชื่อมฯ



จากภาพที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่า ทางเดินเชื่อมมีความกว้างของทางสัญจรไม่เท่ากัน ดังนี้ ทางสัญจรบริเวณเหนือแยกปทุมวันกว้าง 6.00 เมตร เป็นทางสัญจรช่วงที่แคบที่สุดของทางเดินเชื่อมฯ มีความยาวช่วงนี้ 53.00 เมตร ทางสัญจรช่วงหน้าหอศิลปวัฒนธรรมแห่ง

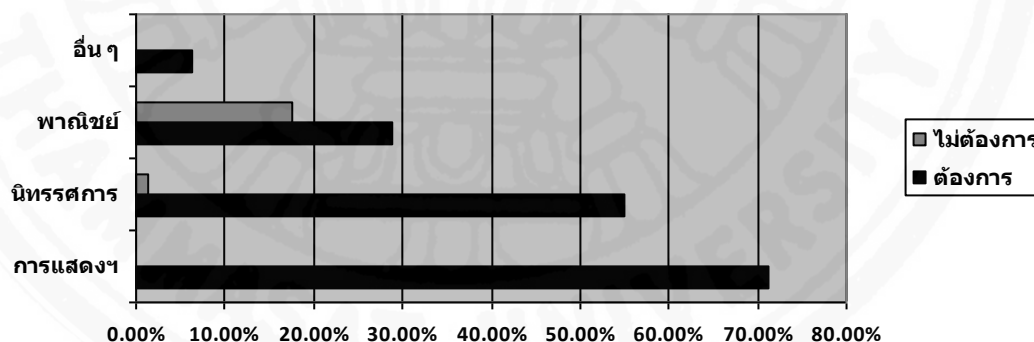
กรุงเทพมหานครกว้าง 11.60 เมตร เป็นทางสัญจรช่วงที่ยาวที่สุดบนทางเดินเชื่อมฯ คือยาว 63.80 เมตร และทางสัญจรบริเวณปากทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติกว้าง 14.40 เมตร เป็นช่วงที่มีขนาดทางสัญจรกว้างที่สุดบนทางเดินเชื่อมฯ มีความยาวทางสัญจรในช่วงนี้ 23.10 เมตร ซึ่งถือว่าเป็นทางสัญจรช่วงที่สั้นที่สุดบนทางเดินเชื่อมฯ

2. การสรุปผลวิเคราะห์ความต้องการของผู้สัญจรบนทางเดินเชื่อมฯ

ผู้สัญจร 88.75% มีความต้องการให้มีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ อาจเพียงพอต่อการบ่งชี้ได้ว่าควรมีการพิจารณาให้มีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ อย่างเป็นทางการจะลักษณะซึ่งประเภทของกิจกรรมที่ความต้องการนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ กิจกรรมการแสดงกลางแจ้ง (street performance) กิจกรรมการจัดแสดงนิทรรศการ (exhibition) และกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (commercial)

ภาพที่ 5.3

แผนภูมิแท่งแสดงความต้องการกิจกรรม



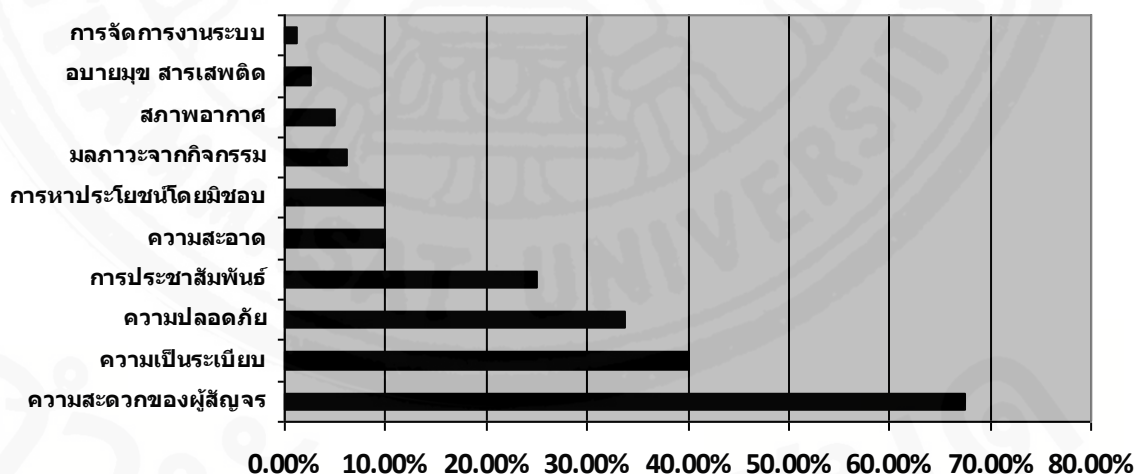
โดยที่ผู้สัญจรมีความต้องการกิจกรรมการแสดงกลางแจ้งมากที่สุดที่ 71.25% ไม่มีผู้ไม่เห็นด้วยในการจัดกิจกรรมประเภทนี้ รองลงมาคือกิจกรรมการจัดแสดงนิทรรศการที่ 55.00% โดยมีผู้ไม่เห็นด้วยกับการจัดกิจกรรมการจัดแสดงนิทรรศการเล็กน้อยที่ 1.25% และผู้สัญจรมีความต้องการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ 28.75% โดยมีผู้ไม่เห็นด้วยกับกิจกรรมประเภทนี้พอสมควรที่ 17.50% นอกจากนี้ผู้สัญจรบางส่วนยังมีความต้องการกิจกรรมประเภทจุดพักคอย หรือจุดบริการนักท่องเที่ยวอยู่ที่ 6.25% อีกด้วย

จะเห็นได้ว่าการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์นั้นมีความละเอียดอ่อนมากที่สุด เนื่องจากมีจำนวนผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน อันจะนำมาซึ่งข้อควรพิจารณาที่รอบคอบและชัดเจนในการที่จะอนุญาตให้มีการจัดกิจกรรมประเภทนี้ อาทิเช่น จะต้องมีการกำหนดประเภทและชนิดของสินค้าที่อนุญาตและไม่อนุญาตให้มีการจำหน่าย จะต้องมีการจัดสรรพื้นที่ขายและระเบียบวิธีในการจับจองพื้นที่อย่างเป็นระบบ เพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งสอดคล้องกับแนวทางการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่ สุมาณี อัมพันธ์พร (2546, น. 191-194) ได้นำเสนอไว้ว่า ให้สร้างข้อบังคับในการถือสิทธิครอบครองและใช้ประโยชน์พื้นที่ และจะต้องมีการแสดงอาณาเขตครอบครองให้ชัดเจน ซึ่งแนวทางนี้ยังสามารถและสมควรที่จะนำมาประยุกต์ใช้ได้กับกิจกรรมทุกประเภทเพื่อเพิ่มความรัดกุมในการดูแลจัดการกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยมากที่สุด

เมื่อกล่าวถึงสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเมื่อมีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ ผู้สำรวจบนทางเดินเชื่อมฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญต่าง ๆ ที่ควรคำนึงถึง 10 ประเด็น ดังภาพที่ 5.4

ภาพที่ 5.4

แผนภูมิแท่งแสดงสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเมื่อจัดกิจกรรม



สามารถจำแนกตามความต้องการของผู้สำรวจได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

(1) สิ่งที่ต้องคำนึงถึงมากเป็นพิเศษ 4 ประเด็น ได้แก่ ความสะอาดของผู้สำรวจผ่านความเป็นระเบียบและการจัดสรรพื้นที่ ความปลอดภัย และการประชาสัมพันธ์

(2) สิ่งที่ต้องคำนึงถึงตามความเหมาะสม 6 ประเด็น ได้แก่ การรักษาความสะอาด การแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ มลภาวะที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรม สภาพอากาศ อบายมุข และการจัดการงานระบบ

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงมากเป็นพิเศษนั้นจะต้องถูกนำมาพิจารณาและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเมื่อมีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ เสมอ ในขณะที่สิ่งที่ต้องคำนึงถึงตามความเหมาะสมนั้นให้แยะพิจารณาตามลักษณะของกิจกรรมที่มีการจัด อาทิเช่น หากมีการจัดกิจกรรมประเภทการแสดงออกทางศิลปะ ซึ่งอาจมีการละเล่นหรือการประกอบกิจกรรมที่ทำให้พื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ เกิดความสกปรกบ้าง ก็ควรมีการอนุโลมให้จัดได้ แต่ต้องมีการจัดสรรช่วงเวลา กิจกรรมและช่วงเวลาในการทำความสะอาดพื้นที่ให้สอดคล้องกับการใช้งาน

โดยสิ่งที่ต้องคำนึงถึงทั้ง 10 ประเด็นนั้นสอดคล้องกับข้อสรุปของ สุมาณี อัมพันธ์ทรัพย์ (2546, น. 21-33) ในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของถนนคนเดิน 5 ประการดังนี้

(1) ปัจจัยด้านกิจกรรม

เมื่อมีการจัดกิจกรรมเกิดขึ้นบนทางเดินเชื่อมฯ หมายถึงการเป็นจุดรวมกิจกรรม ซึ่งจะนำกลุ่มคนกลุ่มต่าง ๆ ให้เข้ามาสู่อำเภอในพื้นที่เพื่อมีส่วนร่วมกิจกรรมดังกล่าวออกไปจากการเข้าสู่พื้นที่เพื่อการสัญจรเท่านั้น ไม่ว่าจะเพื่อพบปะกัน เพื่อชมการแสดง หรือเพื่อประกอบกิจกรรมทั้งเชิงพาณิชย์และที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ การดูแลความเป็นระเบียบและการจัดสรรพื้นที่ให้สอดคล้องกับสิ่งที่เกิดขึ้น จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องคำนึงถึงมากเป็นพิเศษ และต้องไม่ลืมประเด็นเรื่องความเป็นระเบียบและการจัดสรรพื้นที่ยังสอดคล้องกับการบริหารจัดการและความสำเร็จของถนนคนเดินในทุกปัจจัยอีกด้วย

(2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ

เนื่องจากทางเดินเชื่อมฯ มีขนาดพื้นที่และลักษณะทางกายภาพที่มีข้อจำกัด เมื่อมีการจัดกิจกรรมใด ๆ เพิ่มเติมลงบนพื้นที่นั้น ความสะดวกของผู้สัญจร ความปลอดภัยของผู้สัญจร ผู้ประกอบกิจกรรม รวมถึงผู้เข้าร่วมกิจกรรม เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นพิเศษ

(3) ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างของถนนคนเดิน

เมื่อเกิดกิจกรรมบนพื้นที่ที่มีขนาดจำกัดเช่นนี้ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงลำดับแรกคือการจัดสรรทางสัญจรที่เหมาะสม และทางสัญจรดังกล่าวยังหมายรวมถึงเส้นทางบริการ ซึ่งในการวิจัยนี้หมายถึงการจัดการขยะและการดูแลรักษาความสะอาดบนทางเดินเชื่อมฯ นั่นเอง

(4) ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา

การออกแบบและจัดกรรรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นให้เป็นระเบียบเรียบร้อย จะทำให้กิจกรรมถนนที่เกิดขึ้นมีความชัดเจน ผู้มาใช้งานโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวและชาวต่างชาติเกิด การรับรู้ เข้าใจและรู้จักเมืองหรือย่านนั้น ๆ มากขึ้น มีผลต่อเนื้องให้เกิดความพึงพอใจต่อ ลักษณะเฉพาะดังกล่าว โดยสิ่งที่จะทำให้ปัจจัยข้อนี้ประสบความสำเร็จได้สูงสุดคือการประยุกต์สิ่ง ที่ต้องคำนึงถึงทั้ง 10 ประการให้สอดคล้องกับรูปแบบกิจกรรม และเน้นความสำคัญไปที่การ ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มาใช้งานรับรู้และเกิดการจดจำได้ง่ายและรวดเร็วที่สุด

(5) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

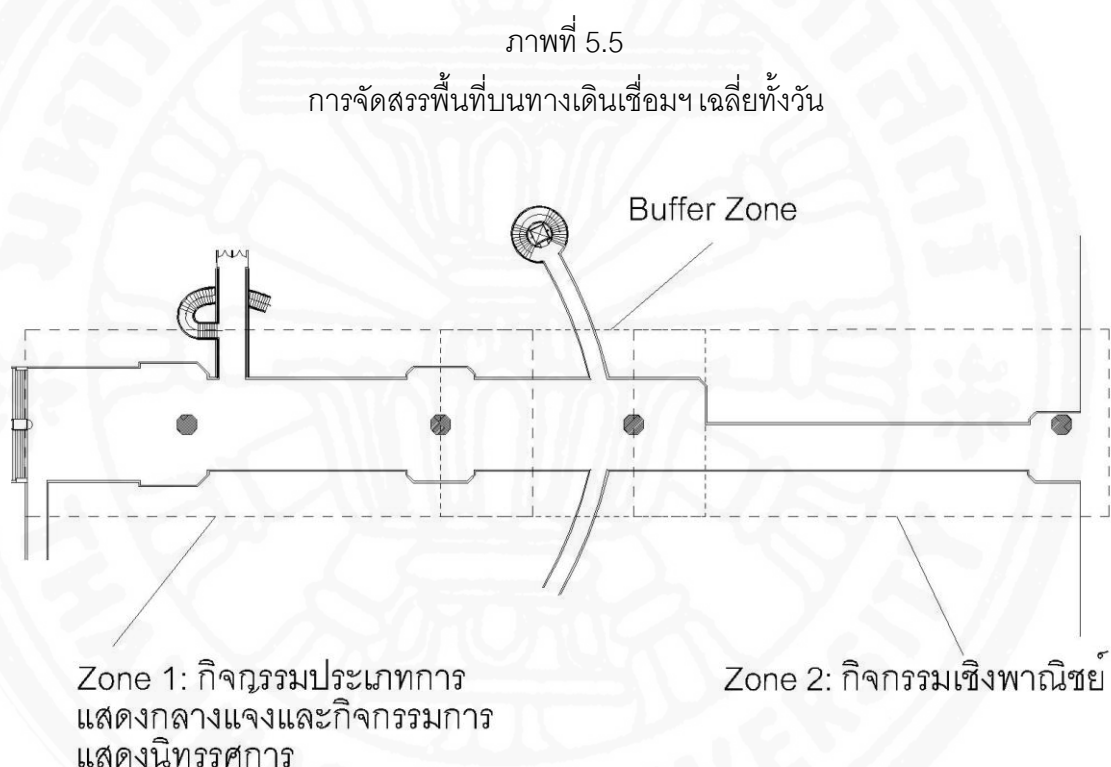
เป็นการดูแลในเชิงนโยบายเพื่อให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นประสบความสำเร็จตาม ที่คาดไว้ นั่นคือการนำสิ่งที่ต้องคำนึงถึงที่กล่าวไว้มาออกข้อกำหนดและบังคับใช้อย่างเคร่งครัด และ ต้องไม่ลืมที่จะคำนึงถึงสิ่งที่ต้องคำนึงถึงตามความเหมาะสม เช่น สภาพอากาศที่ควบคุมไม่ได้ อบรมผู้ที่อาจแอบแฝงเข้ามา หรือแม้แต่มลภาวะที่ที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นจากตัวกิจกรรมเอง เป็นต้น

3. การสรุปผลการจัดสรรพื้นที่บนทางเดินเชื่อมฯ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลกิจกรรมที่เหมาะสมบนพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ พบว่าหากจะ จัดสรรพื้นที่กิจกรรมลงบนทางเดินเชื่อมฯ สามารถจัดกิจกรรมทั้ง 3 ประเภทพร้อมกันบนทางเดิน เชื่อมฯ ได้ หากแต่ในสภาพความเป็นจริง ข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ทำให้ไม่สามารถจัดกิจกรรมที่ หลากหลายลงไปบนพื้นที่ทั้งหมดในช่วงเวลาเดียวกันได้ ดังเช่นกิจกรรมที่เคยมีการจัดเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ที่ผ่านมา ที่มีทั้งกิจกรรมการแสดงกลางแจ้งและกิจกรรมเชิงพาณิชย์จัดขึ้นพร้อม กันเต็มพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ โดยไม่มีการจัดสรรพื้นที่ที่ชัดเจน ปัญหาที่เกิดขึ้นชัดเจน 2 ประการคือ การสัญจรไม่สะดวกในบางจุด และกิจกรรมเชิงพาณิชย์เบียดบังพื้นที่กิจกรรมการแสดงกลางแจ้ง

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าควรจะมีการจัดสรรพื้นที่แยกสัดส่วนให้ชัดเจน โดยจัดให้พื้นที่ กิจกรรมเชิงพาณิชย์อยู่ในบริเวณพื้นที่จุดที่ 2 เหนือแยกปทุมวัน เนื่องจากเป็นจุดที่มีระดับการ ให้บริการทางเท้าระดับ D ซึ่งเป็นระดับที่มีความเหมาะสมในการรองรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์ได้ดี ในขณะที่พื้นที่บริเวณจุดที่ 1 หน้าทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติเป็นจุดที่มีระดับการ ให้บริการทางเท้าระดับ C อันเหมาะสมต่อการจัดกิจกรรมการแสดงกลางแจ้งและการแสดง นิทรรศการ

โดยจะมีพื้นที่บริเวณตรงกลางระหว่างพื้นที่ทั้งสอง ทำหน้าที่เป็นเหมือนพื้นที่กัน
ปะทะ (buffer zone) ของทั้งสองพื้นที่ดังกล่าว เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีจุดเข้าออกย่อยของ
ทางเดินเชื่อมฯ ไปสู่หอศิลป์กรุงเทพฯ และห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง อันหมายถึงมีการ
เปลี่ยนแปลงเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรดั้งเดิมจากพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ไปสู่พื้นที่ใกล้เคียง
ทางเดินเชื่อมฯ และยังหมายถึงผู้สัญจรที่อาจจะเข้ามาสู่ทางเดินเชื่อมฯ เพิ่มเติม ณ บริเวณนี้ด้วย
ดังภาพที่ 5.5



ในเขตพื้นที่กันปะทะดังกล่าวในภาพที่ 5.5 ควรมีการจัดสรรทางสัญจรให้เป็นสัดส่วน
ชัดเจน และอาจใช้เป็นจุดบริการผู้สัญจรบนทางเดินเชื่อมฯ ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับการใช้พื้นที่
ดั้งเดิมที่เคยเป็นมา เนื่องด้วยแต่เดิมนั้น พื้นที่บริเวณนี้จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจนั่งประจำการทุกวัน
เพื่อคอยอำนวยความสะดวกและดูแลสอดส่องความปลอดภัยบนทางเดินเชื่อมฯ โดยจัดเป็นจุด
บริการนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแง่การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร
และบริเวณใกล้เคียง

เขตพื้นที่กันปะทะยังสามารถจัดเป็นจุดประชาสัมพันธ์ข้อมูลกิจกรรมบนทางเดิน
เชื่อมฯ ทั้งที่กำลังมีการแสดงอยู่และที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต และเป็นจุดดูแลรักษาความ

สะดวกทางเดินเชื่อมฯ โดยอาจมีการติดตั้งถังขยะและมีพนักงานทำความสะอาดคอยทำความสะอาดเป็นกะตามแต่ประเภทของกิจกรรม หากเป็นกิจกรรมประเภทการแสดงกลางแจ้งและ กิจกรรมการจัดนิทรรศการซึ่งตัวกิจกรรมเองไม่ก่อปัญหาเรื่องความสะดวกและขยะมากนัก ก็จัดให้มีการดูแลความสะดวกน้อยครั้งกว่ากิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีแนวโน้มจะก่อปัญหาความสะดวกและ ขยะมากกว่า ตัวอย่างเช่น หากเป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ควรมีการดูแลรักษาความสะดวกทุก 2 ชั่วโมง แต่กิจกรรมประเภทอื่นนั้นต้องการการดูแลรักษาความสะดวกที่ทุก ๆ 4-6 ชั่วโมง เป็นต้น

เมื่อวิเคราะห์ผลข้อมูลทั้งหมดการจัดสรรพื้นที่กิจกรรมทั้งหมดบนทางเดินเชื่อมฯ ผู้วิจัยสรุปความเหมาะสมในการจัดสรรพื้นที่ในแต่ละวันเวลาดังนี้

ตารางที่ 5.1

ความเหมาะสมในการจัดสรรพื้นที่ในแต่ละวันเวลา

ประเภทของวัน	ช่วงเวลา	การจัดสรรพื้นที่
วันธรรมดา	ช่วงกลางวัน 10.00 - 15.00 น.	ไม่ควรจัดกิจกรรมทุกชนิดเนื่องจากเหตุผลด้านปริมาณผู้สัญจรไม่มากพอและปัญหาสภาพอากาศไม่เหมาะสม และควรจัดจุดให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติบริเวณพื้นที่กันปะทะเนื่องจากช่วงวันธรรมดามีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาก หากจำเป็นต้องมีการจัดงาน ควรเป็นกิจกรรมที่ผู้ชมไม่ต้องใช้เวลามากนัก โดยหากเป็นกิจกรรมที่ใช้เวลามาก เช่น กิจกรรมเทศกาลกินเจที่เคยมีการจัด ควรมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันแสงแดดและความร้อนเพิ่มเติม เช่น เต็นท์ผ้าใบ และพัดลมตั้งพื้นขนาดพอเหมาะกับพื้นที่ เป็นต้น
	ช่วงเย็น 15.00 - 18.00 น.	เป็นช่วงที่เหมาะสมกับการจัดกิจกรรมทุกประเภท โดยเฉพาะการแสดงกลางแจ้ง และการจัดแสดงนิทรรศการนั้น เหมาะสมสำหรับจัดสรรลงไปบนพื้นที่ zone 1 คาบเกี่ยวไปยังพื้นที่กันปะทะ โดยลดขนาดกิจกรรมลง และจัดให้มีการดูแลรักษาความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้นกว่าในช่วงเวลากลางวัน โดยระวังไม่ให้มีการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ซ้ำซ้อนกัน ดังเช่นกรณีกิจกรรมเดินไปยิ้มไปฯ นั้นคือ ควรแยกพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์มาไว้ในพื้นที่ zone 2 เท่านั้น

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ประเภทของวัน	ช่วงเวลา	การจัดสรรพื้นที่
วันธรรมดา	ช่วงค่ำ 18.00 - 24.00 น.	จัดการแสดงกลางแจ้งและการจัดแสดงนิทรรศการในบริเวณ zone 1 พร้อมทั้งยังสามารถจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในบริเวณ zone 2 ต่อเนื่องมาจากช่วงเย็นได้ตามความเหมาะสม แต่งดการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในช่วงคาบเกี่ยวพื้นที่กันปะทะ อันเนื่องมาจากช่วงเวลานี้มักมีกลุ่มผู้เดินราปบอยมาใช้พื้นที่ตรงจุดนี้เป็นประจำ เพื่อรักษาเอกลักษณ์ของกิจกรรมประเภทนี้ที่มีมานานหลายปีไว้ และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการกระทบกระทั่งที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยกิจกรรมทั้งหมดที่จัดนั้นไม่ควรให้เกินช่วงเวลา 20.00-21.00 น. เพราะผู้สัญจรมีความเร่งรีบในการเดินทางเพื่อกลับที่พัก เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ นั้นไม่สะดวกสายนักในเวลากลางคืน เช่น ระบบรถตู้สาธารณะจะปิดให้บริการในเวลา 22.00 น. หากกิจกรรมมีช่วงเวลาที่คาบเกี่ยวกับการบริการขนส่งมวลชนเช่นนี้ อาจส่งผลให้กิจกรรมไม่ประสบความสำเร็จ
วันหยุดสุดสัปดาห์	ช่วงกลางวัน 10.00 – 15.00 น.	ในบริเวณ zone 1 สามารถจัดกิจกรรมในทุกรูปแบบ โดยหากเป็นกิจกรรมการแสดงและการจัดนิทรรศการควรมีขนาดกิจกรรมที่ไม่ใหญ่นักเนื่องจากมีปริมาณผู้สัญจรที่มากพอสมควร ในขณะที่ zone 2 นั้นเหมาะกับกิจกรรมเชิงพาณิชย์มากกว่าอันเนื่องมาจากลักษณะพื้นที่ไม่กว้างพอจะรองรับกิจกรรมประเภทการแสดงและนิทรรศการ อีกทั้งช่วงเวลานี้มีระดับการให้บริการทางเท้าระดับ D อันเป็นผลกระทบแบ่งบวกต่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์
	ช่วงเย็น 15.00 - 18.00 น.	งดจัดกิจกรรมทุกประเภทบริเวณพื้นที่ zone 2 เนื่องจากปริมาณผู้สัญจรสูงในระดับที่ไม่เหมาะสมต่อการจัดกิจกรรมลงบนพื้นที่ โดยในบริเวณ zone 1 ยังพอให้มีการจัดการแสดงกลางแจ้งและการจัดแสดงนิทรรศการต่อเนื่องมาจากช่วงกลางวันได้ โดยลดขนาดของกิจกรรมในบริเวณพื้นที่กันปะทะ และจัดให้มีการดูแลรักษาความสะอาดและความปลอดภัยให้มากกว่าปกติ

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ประเภทของวัน	ช่วงเวลา	การจัดสรรพื้นที่
วันหยุด สุดสัปดาห์	ช่วงค่ำ 18.00 - 24.00 น.	งดจัดกิจกรรมทุกประเภทบริเวณพื้นที่ zone 2 เนื่องจากปริมาณผู้ สัญจรสูง ไม่เหมาะสมต่อการจัดกิจกรรมลงบนพื้นที่ โดยในบริเวณ zone 1 นั้นให้มีการจัดการแสดงกลางแจ้งและการจัดแสดงนิทรรศการ ต่อเนื่องมาจากช่วงกลางวันและช่วงเย็นได้ โดยใช้ลักษณะการจัดสรร พื้นที่เช่นเดียวกับในช่วงเย็นได้เลย มีข้อควรระวังคือ กิจกรรมที่จัดนั้น ไม่ควรให้เกินช่วงเวลา 20.00-21.00 น. ด้วยเหตุผลเรื่องระยะเวลา ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ เช่นเดียวกัน
วันหยุด นักขัตฤกษ์	ช่วงกลางวัน 10.00 - 15.00 น.	เหมาะสมกับการจัดการแสดงกลางแจ้งและการจัดนิทรรศการบนพื้นที่ บริเวณ zone 1 โดยควรงดเว้นการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์บริเวณ zone 1 อันเนื่องจากมีปริมาณผู้สัญจรไม่มากพอ ในขณะที่พื้นที่บริเวณ zone 2 ควรจัดกิจกรรมตามความเหมาะสมของเทศกาล เช่น หากเป็น เทศกาลวันปีใหม่นั้นเหมาะกับการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ แต่เทศกาล วันพ้อเหมาะกับการจัดนิทรรศการมากกว่า เป็นต้น
	ช่วงเย็น 15.00 - 18.00 น.	สามารถจัดกิจกรรมต่อเนื่องจากเมื่อช่วงกลางวันได้ โดยใช้ลักษณะการ จัดสรรพื้นที่เช่นเดิม อาจเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาดและความ ปลอดภัย เนื่องจากช่วงเย็นจะมีปริมาณผู้สัญจรสูงกว่าช่วงกลางวัน เล็กน้อย
	ช่วงค่ำ 18.00 - 24.00 น.	สามารถจัดกิจกรรมต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงกลางวัน ช่วงเย็น มาจนถึงช่วงค่ำ ได้ เนื่องจากปริมาณผู้สัญจรค่อนข้างคงที่และมีลักษณะการสัญจรที่ไม่ เร่งรีบนัก เป็นประเภทวันที่สามารถจัดกิจกรรมเต็มพื้นที่ได้โดยไม่ต้อง จัดสรรพื้นที่สัญจรมากเท่าประเภทวันอื่น ๆ และหากเป็นช่วงวันหยุด เทศกาลสำคัญ เช่น วันปีใหม่ ยังสามารถจัดกิจกรรมได้ถึงช่วงหลังเวลา 22.00 น. เนื่องจากเป็นวันที่ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ นั้นขยาย เวลาให้บริการในช่วงกลางคืนออกไปอีก เช่น รถไฟฟ้าอาจขยายเวลา เปิดให้บริการถึง 02.00 น.

5.1.2 แนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ

1. การจัดสรรขนาดพื้นที่ทางสัญจรบนทางเดินเชื่อมฯ เมื่อมีการจัดกิจกรรม จากสูตรคำนวณขนาดความกว้างทางสัญจรขั้นต่ำที่ระบุไว้ในหนังสือ Time-Saver

Standard for Landscape Architecture

$$\text{ความกว้างทางเดิน} = V(M) / S$$

โดยที่ V = ปริมาณผู้สัญจร/ ความกว้างทางสัญจร (ฟุต)/ชั่วโมง
 M = ขนาดพื้นที่สัญจรต่อคน (ตารางฟุต/คน)
 S = ความเร็วในการสัญจรทางเท้า (ฟุต/นาที)

โดยสูตรนี้จะคำนวณได้แม่นยำในกรณีที่มีปริมาณผู้สัญจรสูง (Time-Saver Standard for Landscape Architecture, 1998, p. 340) ผู้วิจัยทดสอบสูตรด้วยข้อมูลปริมาณผู้สัญจรสูงสุด ณ บริเวณจุดที่ 2 เนื้อแยกปทุมวัน ดังนี้

- ปริมาณผู้สัญจรเฉลี่ย 2,510/19.69 (ความกว้างทางสัญจรจุดนี้คือ 6.00 เมตร คิดเป็น 19.69 ฟุต) เท่ากับ 127.48 คน/ฟุต/ชั่วโมง
- ขนาดพื้นที่สัญจรต่ำสุดที่ยอมรับได้เท่ากับ 3.00 ตารางฟุต/คน
- ความเร็วในการสัญจรเฉลี่ยของคนไทยอยู่ที่ 72.94 เมตร/นาที หรือคิดเป็น 239.30 ฟุต/นาที

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างทางเดินต่ำสุดที่ยอมรับได้} &= 127.48(3.00) / 239.30 \\ &= 1.60 \text{ เมตร} \end{aligned}$$

เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานความกว้างทางสัญจรขั้นต่ำที่ระบุไว้ในหนังสือ Time-Saver Standard for Landscape Architecture (1998) ว่าทางสัญจรควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 1.20 เมตร และเปรียบเทียบกับผลวิจัยที่ได้จากการสำรวจและสังเกตกิจกรรมที่เคยจัดขึ้นจริงบนทางเดินเชื่อมฯ ซึ่งพบข้อกำหนดว่าจะต้องจัดสรรพื้นที่ไว้ให้คนสัญจรได้ที่ความกว้างทางเดินไม่ต่ำกว่า 6 แผ่นกระเบื้อง หรือที่ความกว้างไม่ต่ำกว่า 1.80 เมตร สามารถสรุปได้ว่ามาตรฐานความกว้างทางสัญจรขั้นต่ำ 1.80 เมตร จากข้อกำหนดที่ใช้งานจริงนั้น มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการใช้การบนทางเดินเชื่อมฯ มากกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ และเหมาะสมกว่ามาตรฐานที่ได้จากการคำนวณสูตรคำนวณขนาดความกว้างทางสัญจร

เมื่อคำนึงถึงว่าจะมีการจัดกิจกรรมเกิดขึ้นบนทางเดินเชื่อมฯ จำเป็นต้องมีการจัดสรรพื้นที่ทางสัญจรให้ชัดเจน กำหนดขอบเขตที่แน่นอน และห้ามไม่ให้มีการจัดตั้งสิ่งใดกีดขวางทางสัญจรที่จัดสรรไว้ได้อย่างเด็ดขาด จัดสรรพื้นที่สัญจรแยกเป็นหลายกรณีแตกต่างกันได้ดังนี้

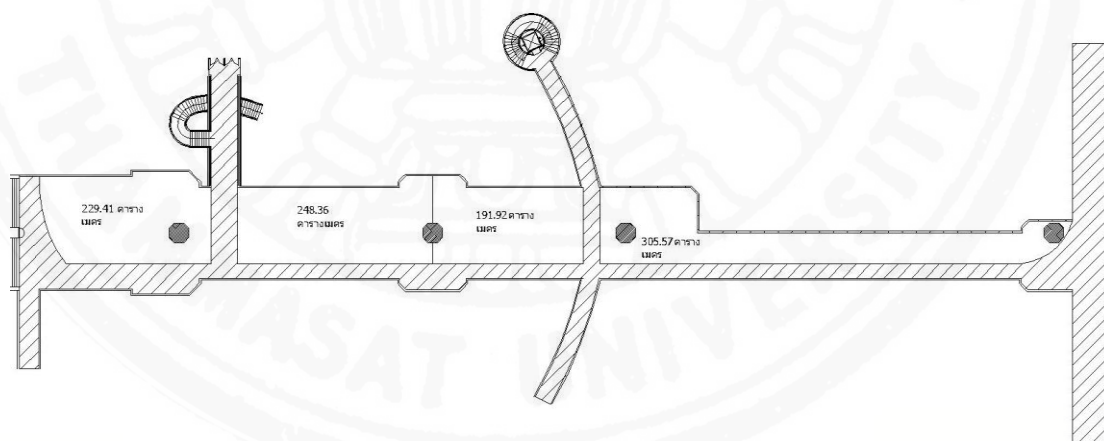
1.1 กรณีการจัดกิจกรรมในวันธรรมดา

เป็นการจัดสรรพื้นที่สัญจรให้ผู้สัญจรสามารถเดินได้ฟากเดียวของทางเดินเชื่อมฯ เนื่องจากเป็นช่วงวันที่มีปริมาณผู้สัญจรไม่มากนัก โดยเฉพาะในช่วงกลางวันมีปริมาณผู้สัญจรต่ำ ไม่เหมาะที่จะจัดกิจกรรมใด ๆ บนทางเดินเชื่อมฯ แต่ในช่วงเย็นและค่านั้น ปริมาณผู้สัญจรจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับที่มีความเหมาะสมในการพัฒนากิจกรรมทุกประเภท โดยความกว้างทางสัญจรอยู่ที่ไม่ต่ำกว่า 1.80 เมตร

เมื่อจัดพื้นที่สัญจรเช่นนี้ จะได้พื้นที่สำหรับจัดกิจกรรมที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีขนาดตั้งแต่ 191 ตารางเมตร ไปจนถึง 325 ตารางเมตร ดังภาพที่ 5.6

ภาพที่ 5.6

การจัดสรรทางสัญจรกรณีการจัดกิจกรรมในวันธรรมดา



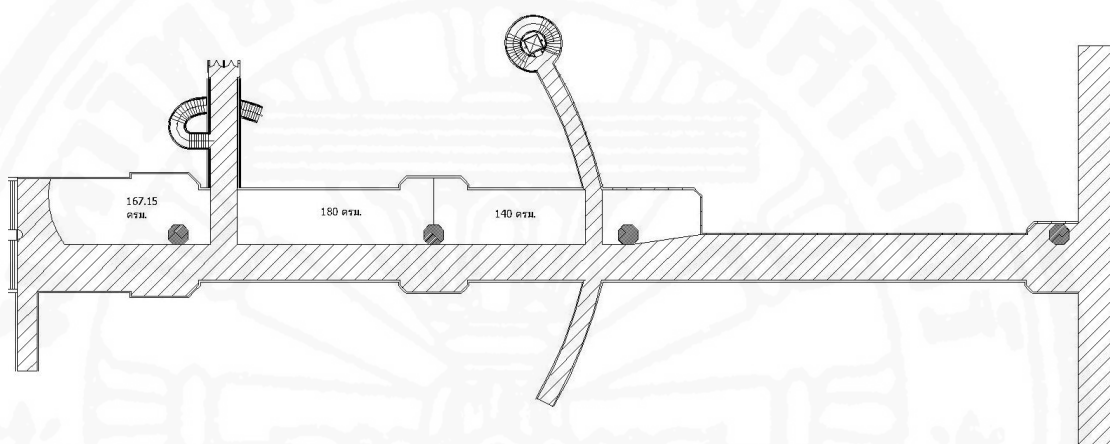
1.2 กรณีการจัดกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์

เป็นการจัดสรรพื้นที่สัญจรให้เดินได้ฟากเดียวของทางเดินเชื่อมฯ และจัดสรรพื้นที่สัญจรบริเวณพื้นที่ zone 2 เพิ่มความกว้างความเดิน 6.00 เมตร และในพื้นที่อื่นให้มีทางสัญจรกว้างตั้งแต่ขอบราวกันตกจนถึงเสาโครงสร้างเป็นความกว้าง 4.50 เมตร เพื่อไม่เป็นการรบกวนการสัญจรที่มีความหนาแน่นสูง และจัดสรรจุดบริการที่บริเวณพื้นที่กันปะทะเพื่อช่วยดูแลสอดส่อง

ความสะอาดและความปลอดภัยบนทางเดินเชื่อมฯ การจัดทางสัญจรแบบนี้ทำให้เหลือพื้นที่กิจกรรมขนาดไม่มากนัก มีขนาดตั้งแต่ 140 ตารางเมตร ไปจนถึง 180 ตารางเมตร

ภาพที่ 5.7

การจัดสรรทางสัญจรกรณีการจัดกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์



1.3 กรณีการจัดกิจกรรมในวันหยุดนักขัตฤกษ์

จัดสรรทางสัญจรพาก เดียว ของทางเดินเชื่อมฯ ดังเช่นกรณีการจัดกิจกรรมในวันธรรมดา เนื่องจากมีปริมาณผู้สัญจรค่อนข้างใกล้เคียงกัน อีกทั้งลักษณะการใช้ทางสัญจรของผู้สัญจรนั้นมีลักษณะไม่เร่งรีบมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้งานในวันประเภทอื่น ทำให้วันหยุดนักขัตฤกษ์เป็นวันที่เหมาะสมกับการพัฒนากิจกรรมเต็มทั้งพื้นที่แต่ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ไม่ต้องการร่วมกิจกรรมเลี้ยวเส้นทางเดิน เพื่อป้องกันปัญหาการสัญจรไม่สะดวก

2. การจัดสรรกิจกรรมพื้นที่กิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ

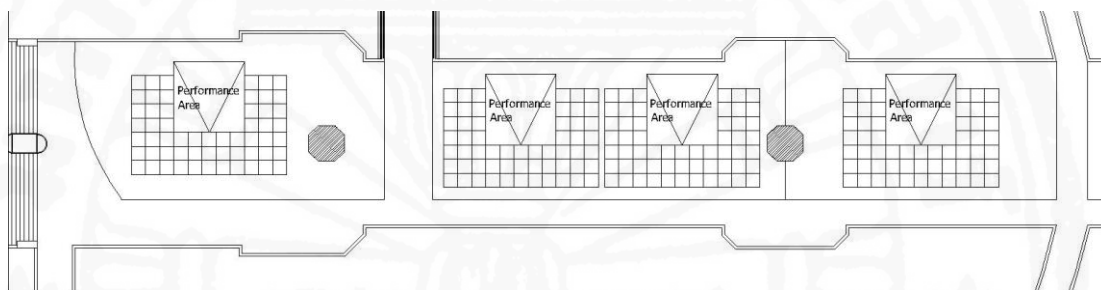
เมื่อได้ขนาดพื้นที่ทางสัญจรที่แน่นอนแล้วจะเหลือพื้นที่บนทางเดินเชื่อมฯ สำหรับรองรับการพัฒนากิจกรรมประเภทต่าง ๆ ลงไป จากผลการสำรวจและวิเคราะห์กรณีศึกษา พบว่า

2.1 การจัดสรรพื้นที่สำหรับกิจกรรมการแสดง กลางแจ้งนั้น ไม่ละเอียดอ่อนว่าการแสดงที่มีผู้แสดงมากกว่าหรือน้อยกว่ากันจะต้องมีขนาดต่างกันที่ตารางเมตร เนื่องจากไม่มีขนาดพื้นที่ระบุตายตัว มีเพียงขนาดอุปกรณ์การแสดงที่สามารถระบุขนาดพื้นที่ได้ เช่น การแสดงที่ต้องใช้ลำโพง หรือการแสดงดนตรีที่ต้องมีจุดตั้งวางเครื่องดนตรี เป็นต้น โดยไม่ว่ากิจกรรมจะเป็นการแสดงหนึ่งคนหรือมากกว่านั้น จะสามารถใช้ขนาดพื้นที่การแสดงเท่ากันได้ โดยมีตัวอย่างที่

ผู้วิจัยนำเสนอในการวิจัยนี้ สรุปขนาดกิจกรรมการแสดงที่ยอมให้จัดได้คือ การแสดงขนาด 1-5 คน ที่ขนาดพื้นที่การแสดงที่ความกว้าง 5.00 เมตร และความยาว 5.00 เมตร โดยประมาณ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นนั้นสามารถรองรับผู้ชมได้ประมาณไม่ต่ำกว่า 40-50 คนพร้อมกัน ที่ขนาดพื้นที่การเข้าชมไม่เกิน 1.00 ตารางเมตร/คน ดังนี้

ภาพที่ 5.8

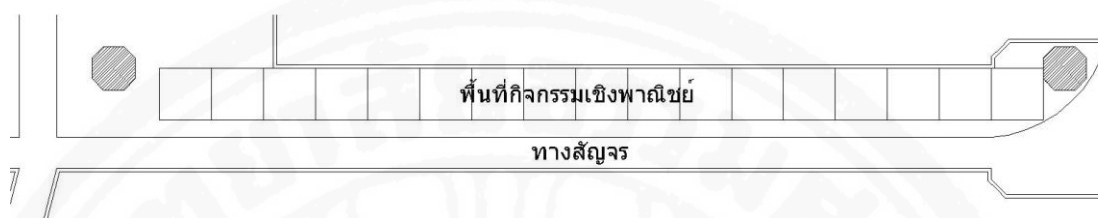
การจัดสรรพื้นที่กิจกรรมการแสดงกลางแจ้งที่ขนาดผู้แสดง 1-5 คน



2.2 การจัดสรรกิจกรรมประเภทการจัดแสดงนิทรรศการมีความยืดหยุ่นในการจัดสรรพื้นที่สูง เนื่องจากมีใช้กิจกรรมที่จำเป็นต้องมีพื้นที่สำหรับผู้ชมจำนวนมากยืนหรือนั่งชมพร้อม ๆ กัน แต่เป็นการเข้าชมลักษณะระยะเวลาหนึ่ง ๆ และมีผู้เข้าชมรายใหม่หมุนเวียนสับเปลี่ยนกันเข้ามาเรื่อย ๆ ลักษณะตัวกิจกรรมนิทรรศการสามารถจัดได้เต็มพื้นที่ที่จัดไว้รองรับกิจกรรมตามความต้องการของผู้จัด โดยเป็นกิจกรรมที่ยอมให้พื้นที่การจัดแสดงมีมากกว่าพื้นที่สำหรับผู้เข้าชมได้

2.3 การจัดสรรกิจกรรมเชิงพาณิชย์นั้น เหมาะกับพื้นที่ลักษณะที่ไม่กว้างนัก แต่มีความยาวค่อนข้างมาก ซึ่งพื้นที่บนทางเดินเชื่อมฯ จุดที่เหมาะสมที่สุดในการรองรับกิจกรรมประเภทนี้คือบริเวณพื้นที่ zone 2 ซึ่งเป็นจุดที่มีลักษณะค่อนข้างแคบและยาว โดยจัดให้มีพื้นที่ระหว่างหน้าร้าน/แผงลอย และพื้นที่ทางสัญจรประมาณไม่เกิน 1.00 เมตร เพื่อเป็นพื้นที่ให้ผู้สัญจรที่สนใจหยุดชมสินค้าสามารถแวะเข้าชมได้โดยไม่รบกวนพื้นที่สัญจรที่จัดสรรไว้ ในเรื่องของขนาดพื้นที่ร้านค้า/แผงลอยในพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์นั้น เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมตลาดนัดแบบแบกกับดินที่เคยจัดบนทางเดินเชื่อมฯ พบว่าไม่ควรจัดให้มีขนาดเกินความกว้าง 3.00 เมตร ความยาว 3.00 เมตร ดังภาพที่ 5.9 โดยอาจจัดให้ขนาดความกว้างหน้าร้านน้อยกว่า 3.00 เมตร เพื่อให้มีร้านค้า/แผงลอยได้หลากหลายและรองรับความต้องการใช้พื้นที่ของพ่อค้าแม่ค้าจำนวนมาก

ภาพที่ 5.9
การจัดสรรพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์



3. แนวทางการจัดการกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ

สามารถสรุปเป็นประเด็นต่าง ๆ โดยสรุปร่วมกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ในบทที่ 4 ได้ดังนี้

- 3.1 ความปลอดภัย
- 3.2 ความสะดวกสบาย
- 3.3 การจัดการพื้นที่
- 3.4 การป้องกันภัย

3.1 ความปลอดภัย

1) ความปลอดภัยจากสิ่งที่มีมนุษย์สร้าง ได้แก่ อันตรายจากข้อจำกัดการรับน้ำหนักของโครงสร้าง เนื่องจากพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับการใช้งานสำหรับมนุษย์เท่านั้น จึงไม่อาจรับน้ำหนักเพิ่มเติมที่อาจเกิดจากการต่อเติมสิ่งก่อสร้างบนทางเดินเชื่อมฯ ที่มากเกินไป และไม่อาจรองรับการใช้งานพาหนะทุกชนิด การจัดการกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ จึงควรติดตั้งเป็นอุปกรณ์ที่เคลื่อนย้ายได้สะดวก และจำเป็นต้องคำนึงถึงมาตรฐานการรับน้ำหนักต่อตารางเมตรของทางเดินเชื่อมฯ ที่ทางกรุงเทพมหานครกำหนดไว้ เพื่อป้องกันอันตรายจากการบรรทุกน้ำหนักเกินจนเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้

2) ความปลอดภัยจากตัวมนุษย์เอง ได้แก่ อันตรายจากอาชญากรรม ในทุกเวทีการแสดงควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจใน/นอกเครื่องแบบ หรืออาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ของทางทีมงานผู้จัดกิจกรรมเอง คอยสอดส่องดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ชมและผู้แสดงอย่างน้อยจุดละหนึ่งนาย และหากเป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ควรมีเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบเดินตรวจตราเป็นระยะ โดยจัดจุดคอยสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัยผู้สัญจรบริเวณพื้นที่กันปะทะ

3) ความปลอดภัยจากสภาวะแวดล้อม หลีกเลี่ยงการจัดกิจกรรมในช่วงวันที่มีแนวโน้มจะมีฝนตกและลมกรรโชกแรง หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ ควรจัดเตรียมความพร้อมในการจัดการ การระบายน้ำให้ดี อย่าปล่อยให้มีการท่วมขังจนเป็นอุปสรรคในการสัญจร ติดตั้งอุปกรณ์ให้ยึดติดกับพื้นผิวอย่างแข็งแรงเพื่อป้องกันการหลุดปลิวเนื่องจากลมแรง และหากจำเป็นต้องจัดกิจกรรม ในช่วงที่มีแสงแดดแรงและอากาศร้อน ควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันแสง และพัดลมตั้งพื้นขนาดพอเหมาะเพื่อบรรเทาสภาพอากาศให้เหมาะสมกับการใช้งานมากขึ้น

3.2 ความสะดวกสบาย ได้แก่

1) การสัญจร จัดสรรพื้นที่สำหรับสัญจรอย่างน้อยความกว้าง 1.80 เมตร โดยไม่มีการตั้งวางสิ่งของบนทางสัญจรที่จัดสรรไว้เด็ดขาด และต้องมีการทำเครื่องหมายบอกขอบเขตพื้นที่ทางสัญจรอย่างชัดเจน ด้วยวัสดุอุปกรณ์ตามแต่ความต้องการของผู้จัดกิจกรรม เช่น กระดาษขาว หรือฉากัน เป็นต้น

2) พื้นที่สำหรับยืนพักผ่อนในช่วงวันเวลาปกตินั้น ผู้สัญจรมักหยุดยืนพักผ่อนตามจุดต่าง ๆ บนทางเดินเชื่อมฯ เพื่อชมวิวหรือชมกิจกรรมอื่น ๆ ที่มีการจัดขึ้นในบริเวณพื้นที่โดยรอบทางเดินเชื่อมฯ ดังนั้น การจัดสรรพื้นที่กิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯจะเป็นการเพิ่มเติมจุดสนใจบนทางเดินเชื่อมฯ อันหมายถึงเป็นการเพิ่มพื้นที่เพื่อรองรับการยืนพักผ่อนของผู้สัญจรด้วยเช่นกัน

3) พื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อน การจัดสรรพื้นที่กิจกรรมนั้น อาจจำเป็นต้องมีการจัดสรรที่นั่งทั้งเพื่อสำหรับรับชมกิจกรรม และสำหรับนั่งพักผ่อน โดยที่นั่งอาจเป็นเพียงเก้าอี้พลาสติกที่มีการติดตั้งและเคลื่อนย้ายง่าย

4) อุปสรรคครบถ้วนการมองเห็น บนทางเดินเชื่อมฯ แต่เดิมนั้นไม่มีอุปสรรคกีดขวางการมองเห็นมากนัก มีเพียงแผ่นป้ายโฆษณาในบางจุด ซึ่งหากมีการจัดกิจกรรมเปิดขึ้น ควรประยุกต์ใช้แผ่นป้ายโฆษณาดังกล่าวมาใช้ในการประชาสัมพันธ์กิจกรรมที่กำลังจัดอยู่และที่กำลังจะมีขึ้นในอนาคต และกิจกรรมที่จัดควรมีป้ายบอกจุดแสดงที่ชัดเจน และมีลักษณะการระดับ ตกแต่งกิจกรรมที่สวยงามสอดคล้องกับการใช้งานและสภาพแวดล้อม เพื่อไม่ก่อกวน ะจุจากแก่ผู้สัญจร

5) อุปสรรคครบถ้วนการฟังหรือการได้ยิน ได้กำหนดตารางการจัดกิจกรรมให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่จะมีขึ้นในพื้นที่โดยรอบ คือ ลานหน้าห้างสรรพสินค้าโตคิวและลานหน้าหอศิลปกรุงเทพฯ ซึ่งมักมีการจัดกิจกรรมบ่อยครั้ง เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบจากกิจกรรมดังกล่าวซึ่งอาจก่อมลภาวะทางเสียงต่อการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ และหากจำเป็นต้องจัดกิจกรรมภายใต้

สภาวะดังกล่าวจริง ควรจัดเป็นกิจกรรมที่การใช้เสียงไม่มีความสำคัญนัก เช่น กิจกรรมเชิงพาณิชย์ หรือ การจัดนิทรรศการ เป็นต้น

6) พื้นที่สำหรับกิจกรรม พื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ นั้น ขึ้นอยู่กับระดับการให้บริการทางเท้าของพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ ซึ่งรายละเอียดนั้น ผู้วิจัยได้สรุปไว้ใน ตารางที่ 5.1

3.3 การจัดการการใช้งานพื้นที่

1) ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม จากการสรุปผลการศึกษาดัวย่างถนนคนเดิน และผลการสำรวจ ซึ่งให้เห็นว่า ควรจัดกิจกรรมในช่วงวันพฤหัสบดี วันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ โดยเน้นจัดกิจกรรมในช่วงเวลาตั้งแต่ 15.00 - 20.00 น. โดยหากเป็นในช่วงวันพฤหัสบดี และวันศุกร์ นั้น เริ่มจัดกิจกรรมในเวลา 17.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงเวลาเลิกเรียนและเลิกงานของผู้สัญจรใน ย่านนี้ ทำให้มีปริมาณผู้สัญจรมากพอจะกระตุ้นให้กิจกรรมเกิดความน่าสนใจได้ โดยเหตุผลที่ให้มีการจัดกิจกรรมเพิ่มเติมในวันพฤหัสบดีด้วยนั้น เนื่องจากในวันธรรมดาจะมีผู้สัญจรชาวต่างชาติ มากกว่าในวันหยุดสุดสัปดาห์ การจัดกิจกรรมถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ นี้ จะช่วยส่งเสริม กิจกรรมการท่องเที่ยวในย่านนี้ด้วย และหากเป็นการจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาลนั้น สามารถจัดได้ถึง 22.00 น.

2) การติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้าสำหรับกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ เนื่องจากจุดจ่ายไฟฟ้าบนทางเดินเชื่อมฯ มีจำกัด ยังคงมีการจำเป็นจะต้องติดตั้งสายไฟเพื่อกระจายไฟฟ้าไปตามจุดที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ แก้ไขได้โดยการติดตั้งสายไฟไปตามเพดานโครงสร้างรับรางรถไฟฟ้า ต่อเนื่องไปยังเสาโครงสร้างอื่น ๆ บนทางเดินเชื่อมฯ และหากจำเป็นติดตั้งสายไฟผ่านบนพื้นผิวทางเดินเชื่อมฯ ให้ใช้กระดากาวที่มีคุณสมบัติเป็นฉนวนกันไฟฟ้าในการติดตั้งสายไฟ และในจุดที่ คาดว่า จะมีความเสี่ยง ควรติดตั้งป้ายคำเตือนถึงอันตรายจากกระแสไฟฟ้าที่ชัดเจน เข้าใจง่าย และสังเกตได้ง่าย

3) การจัดการขยะมูลฝอยบนทางเดินเชื่อมฯ ติดตั้งถังขยะในบริเวณพื้นที่กันปะทะ และหากเป็นกิจกรรมที่มีแนวโน้มจะก่อปริมาณขยะมาก เช่น กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ควรจัดเจ้าหน้าที่ดูแลความสะอาดมากขึ้น และมีระยะเวลาในการทำงานที่ชัดเจนกว่าที่เป็นอยู่

4) การจัดการปัญหาน้ำท่วมขัง เมื่อมีการจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ นั้น การกำจัดน้ำท่วมขังจะต้องทำอย่างต่อเนื่อง และควรทำแต่เนิ่น ๆ ก่อนจะมีปริมาณน้ำท่วมขังมาก

จนเกินไป โดยเมื่อเริ่มมีฝนตกก็ควรมีการจัดเตรียมอุปกรณ์กำจัดน้ำท่วมขังทันที และดูแลรักษาความสะอาดรางระบายน้ำเป็นประจำให้มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ

5) การกำหนดเวลาใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ หากเป็นการจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาล หรือช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ อาจมีการพิจารณาขยายระยะเวลาการเข้าใช้งานพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ แล้วแต่ความเหมาะสมของกิจกรรมที่จัด

3.4 การป้องกันภัย

1) ระบบป้องกันอัคคีภัย ควรติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงอย่างน้อยหนึ่งชั้น บริเวณพื้นที่กันปะทะ โดยจัดให้สังเกตเห็นได้ง่าย พร้อมใช้งานได้ทันที และห้ามนำวัสดุอันตรายเข้ามาใช้งานในพื้นที่ เช่น ประทัด พลุ ถังแก๊ส เป็นต้น

2) ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด อาจไม่จำเป็นต้องติดตั้งระบบนี้ โดยใช้เจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยที่มีจำนวนแน่นอน และมีระยะเวลาการทำงานที่ชัดเจนกว่าเดิม หากผู้จัดกิจกรรมเห็นสมควรว่าควรมีการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด อาจพิจารณาติดตั้งโดยไม่ต้องวงจรให้ทำงานได้จริง หากแต่ติดตั้งไว้เพียงเพื่อให้ผู้ไม่ประสงค์ดีเกิดความรู้สึกเกรงกลัวในการที่จะกระทำผิดกฎหมาย และสืบเนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบจากการชุมนุมประท้วงทางการเมือง ได้มีการแอบแฝงของผู้ก่อความไม่สงบในการชุมนุมดังกล่าว และพื้นที่ทางเดินเชื่อมฯ หลายจุดตกเป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดเหตุรุนแรงขึ้นได้ อาจเป็นเหตุให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อช่วยสอดส่องพฤติกรรมกรรมการแอบแฝงของผู้ก่อความไม่สงบ

3) เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยเพิ่มขึ้นเมื่อมีการจัดกิจกรรมถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ โดยจัดให้มีจำนวนที่แน่นอน และมีระยะเวลาการทำงานที่ชัดเจน คอยประจำอยู่ทุกจุดการแสดง และมีจุดบริการดูแลรักษาความปลอดภัยหลักอยู่ในบริเวณพื้นที่กันปะทะ

5.1.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการพัฒนาถนนคนเดินบนทางเดินเชื่อมฯ

1. กิจกรรมที่จัดบนทางเดินเชื่อมฯ ควรมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในหอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพ
2. กิจกรรมเชิงพาณิชย์นั้น ควรเน้นการจำหน่ายสินค้าที่เป็นสินค้าทำมือ หรือสินค้าที่มีการออกแบบสวยงามและแสดงถึงเอกลักษณ์ของความเป็นไทย โดยไม่ควรขายสินค้าประเภทอาหาร

3. กิจกรรมที่จัดขึ้นนั้น ควรส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมอันดีของชาติ เพื่อเป็นส่วนช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศ และควรเป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้นักเรียนนักศึกษาได้มีพื้นที่ในการแสดงความสามารถ เช่น จัดประกวดการบรรเลงดนตรีไทย เป็นต้น
4. ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบถึง การจัดกิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ เพื่อให้กิจกรรมเป็นที่รู้จักเร็วขึ้น และยังช่วยบรรเทาปัญหาการสัญจรได้บางส่วน หากผู้สัญจรที่ไม่สนใจกิจกรรม จะตัดสินใจเลี้ยวเส้นทางในวันที่มีการจัดกิจกรรม
5. ผู้จัดกิจกรรมจะต้องระมัดระวังมิให้มีนายทุนแฝงตัวเข้ามาหาประโยชน์โดยมิชอบจากกิจกรรมที่จัดขึ้น ควรให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่แสดงความสามารถโดยไม่มุ่งหวังผลกำไร ดังเช่นกิจกรรมที่จัดขึ้นภายในหอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพ
6. ผู้จัดกิจกรรมจะต้องระมัดระวังมิให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นกลายเป็นแหล่งมั่วสุม และห้ามนำสิ่งเสพติดและสิ่งมีนเมาเข้ามาในพื้นที่โดยเด็ดขาด

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. จากผลการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า ผู้สัญจรมีความต้องการพื้นที่กิจกรรมบนทางเดินเชื่อมฯ จริง ซึ่งรูปแบบและลักษณะกิจกรรมดังกล่าว อาจเป็นกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ อันขัดแย้งกับข้อกำหนดที่ 2.9 ดังนั้น ผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการนำไปพิจารณาปรับปรุง เปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือยกเลิก ข้อกำหนดดังกล่าว เพื่อให้การใช้งานทางเดินเชื่อมฯ สอดคล้องกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้งาน ทั้งยังรวมไปถึงบริบทของสังคมในปัจจุบันอย่างแท้จริง
2. ผลการวิจัยสามารถเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการที่จะพัฒนาออกแบบโครงการทางเดินเชื่อมได้รางรถไฟหรือโครงการใกล้เคียงที่มีแนวโน้มว่าจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
3. การศึกษาวิจัยนี้ มีข้อจำกัดทางด้านระยะเวลา เงินทุน และข้อมูลอันเป็นความลับของบริษัท ทำให้การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิบางอย่างอาจขาดตกบกพร่อง ผู้สนใจทำการศึกษาเรื่องนี้ในอนาคต อาจจำเป็นต้องมีการกำหนดช่วงเวลาการเก็บข้อมูลบนพื้นที่จริงเป็นระยะเวลา นานกว่านี้ เพื่อได้ข้อมูลที่แม่นยำที่สุด และควรมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้มากที่สุดในการขอข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในการวิจัย โดยหากเป็นการร่วมทุนกันทำวิจัยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งกับทุกฝ่าย