

การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมกลุ่มวิสาหกิจชุมชนบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์
เพื่อยกระดับสู่การท่องเที่ยวสำหรับคนทั้งมวล

CULTURAL TOURISM ROUTE DESIGN OF BANG NAM PHUENG HOMESTAY
COMMUNITY ENTERPRISE TOWARDS TOURISM FOR ALL

พุกัน สายด้วง* และ นราธิป ทับทั้น

สาขาวิชาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

Pugun Saiduang* and Narathip Thubthun

Architectural Technology Department, Faculty of Engineering and Architecture,
Rajamangala University of Technology Tawan-ok, Bangkok, Thailand

*Email: pugun_sa@rmutto.ac.th

Received: 2021-02-18

Revised: 2021-03-01

Accepted: 2021-05-12

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบสภาพแวดล้อมทางกายภาพและเส้นทางสัญจรในพื้นที่กลุ่มวิสาหกิจชุมชนบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ ภายใต้แนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน โดยใช้วิธีลงพื้นที่สำรวจพร้อมทั้งจัดทำแผนที่ฐานข้อมูล แสดงสภาพทั่วไปของเส้นทางสัญจรและการกระจายตัวของสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่ที่สัญจรด้วยวิธีสังเกตการณ์ตามกรอบแนวคิดการสัญจรอิสระ โดยกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่างจากการนับจำนวนผู้ที่เข้าใช้เส้นทางในพื้นที่ศึกษาตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุการณ์ และทำการสะกดรอยติดตามสังเกตพฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจรของกลุ่มตัวอย่าง พร้อมทั้งบันทึกแผนผังเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงประจักษ์จากแผนที่ชั้นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและสังเกต

ผลการศึกษาพบเส้นทางที่มีคุณสมบัติหน้าที่ต่างกัน 3 ลักษณะคือ 1.เส้นทางที่ให้ความสำคัญกับการใช้จักรยาน 2.เส้นทางที่ให้ความสำคัญกับการเดิน 3.เส้นทางที่ให้ความสำคัญกับการใช้จักรยานยนต์ ซึ่งงานวิจัยนี้ได้เสนอรายละเอียดการออกแบบสภาพแวดล้อมทางกายภาพและเส้นทางสัญจรเป็น 3 ลักษณะตามคุณสมบัติหน้าที่ของเส้นทางตามผลการศึกษาข้างต้น เพื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงาน

ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปใช้ในการวางแผนหรือจัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่กลุ่มวิสาหกิจชุมชนบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์เพื่อยกระดับสู่การท่องเที่ยวสำหรับคนทั้งมวลต่อไป

คำสำคัญ: เส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเพื่อคนทั้งมวล การออกแบบเพื่อทุกคน บางน้ำผึ้ง

ABSTRACT

This research aimed to design the physical environment and community paths in the Bang Nam Phueng homestay community enterprise area under the concept of universal design. Using the method to visit the survey area and prepare base maps, the general condition of community paths and distribution of cultural attractions have been illustrated. According to the natural movement concept, a behavioral study of the community path utilization has been done by the situation observation. The sample population was determined from the number of people who entered the paths in the study area over to the observed period. Later traced the movement of the samples and noted on the map to proceed with empirical analysis from the survey and observation layer maps.

The results of the study revealed three different functional paths: 1. The paths that focus on cycling. 2. The path that focuses on walking 3. The path focuses on the use of motorcycles. This research has proposed the details of the physical environment design and the community paths into three characteristics according to the functional properties of the paths, following the results of the above study. For local government organizations or related agencies, this research can be used in a planning project to develop the Bang Nam Phueng Community Enterprise area towards tourism for all.

Keywords: Cultural Tourism Route, Tourism for All, Universal Design, Bang Nam Phueng

บทนำ

แนวคิด “การท่องเที่ยวเพื่อคนทั้งมวล” (Tourism for all) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เน้นการเข้าถึงของคนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม ไม่ว่าจะเป็นเด็ก ผู้ใหญ่ คนชรา ผู้พิการ ซึ่งอาจเรียกอีกอย่างว่า “การเข้าถึงการท่องเที่ยวสำหรับคนทั้งมวล” (Accessible Tourism for All)(Darcy and Dickson, 2009) โดยลักษณะการท่องเที่ยวดังกล่าว ไม่เพียงแต่

ส่งเสริมความสำคัญทางด้านสิทธิมนุษยชน แต่ยังเปิดโอกาสทางการตลาดขนาดใหญ่ ด้วยพลังการใช้จ่ายที่ทวีคูณของกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้พิการที่ต้องมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยเสมอ (Gillovic and McIntosh, 2015) ประกอบกับสังคมไทยก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัย (Aging Society) ทำให้ประเด็นการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุจึงมีความสำคัญ ซึ่งเป็นความน่าสนใจ

ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสังคมไทย ที่ต้องสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมเพื่อรองรับกลุ่มคน ดังกล่าว

วิสาหกิจชุมชนบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ปัจจุบัน ดำเนินการในด้านท่องเที่ยวแบบนวัตวิถี มีที่พัก ศูนย์เรียนรู้ทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ตั้งอยู่ หมู่ 3 ตำบลบางน้ำผึ้ง อำเภอพระประแดง จังหวัด สมุทรปราการ เป็นส่วนหนึ่งของคั้งบางกระเจ้า ที่มีทุนทางธรรมชาติและวัฒนธรรมมากมาย เช่น สวนป่านุรักษ์หึ่งห้อย การทำรูปบ้านรูปสมุนไพร การทำขนมม้าฮ้อย การทำลูกประคบธัญพืช เครื่อง จักสานจากวัสดุธรรมชาติ โบสถ์เก่าแก่กว่า 200 ปี ที่วัดบางน้ำผึ้งนอก รวมถึงวิถีชีวิตเกษตรกรรม ของคนในชุมชน โดยมีการบริหารจัดการโฮมสเตย์ ในรูปแบบวิสาหกิจชุมชน จนได้มาตรฐานโฮมสเตย์ไทย (THAILAND HOMESTAY STANDARD) จาก สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยวและกีฬาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2549 (Wongjoi, 2018) แต่ด้วยลักษณะ ทางกายภาพของพื้นที่บริเวณคั้งบางกระเจ้า ที่เป็นพื้นที่อนุรักษ์เกษตรกรรมดั้งเดิมของพื้นที่ ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นระบบนิเวศของป่าที่มี น้ำท่วมขัง ทำให้สิ่งก่อสร้างเช่น บ้านพักอาศัย ทางสัญจร ต้องยกพื้นสูง โดยเฉพาะทางสัญจร เกิดเป็นลักษณะของทางสัญจรยกระดับมีราว กันตกทอดผ่านแนวสวนป่าสู่ชุมชน ลักษณะ ดังกล่าวเกิดเป็นบรรยากาศและประสบการณ์ใหม่ ให้กับเส้นทางท่องเที่ยว แต่ทำให้มีข้อจำกัด ด้านความกว้างของผิวทางและความปลอดภัย มีการซ้อนทับของประเภทการสัญจรที่หลากหลาย เช่น เดิน จักรยาน จักรยานยนต์ ในพื้นที่ความกว้าง ไม่เกิน 2 เมตร เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ หรือตกผิวทาง เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงแหล่ง

ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพโดยเฉพาะกับ เด็ก คนชรา ผู้พิการ ซึ่งต้องการสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตร เป็นพิเศษ

การออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) เป็นการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ทุกคน สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง เข้าถึงเท่าที่ เป็นไปได้มากที่สุดอย่างเท่าเทียม โดยไม่มีข้อจำกัด ด้านอายุและสภาพร่างกาย (Jarutach, 2015) โดยยึดหลักความเท่าเทียม (Equitable Use) ความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนการใช้ (Flexible Use) ใช้งานง่าย (Simple and Intuitive Use) สื่อความหมายเป็นที่เข้าใจง่าย (Perceptible Information) เพื่อการใช้งานที่ผิดพลาด (Tolerance for Error) ใช้แรงน้อย (Low Physical Effort) มีขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้งาน (Size and Space for Approach and Use) ด้วยแนวทาง ดังกล่าวสามารถสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมได้อย่าง เป็นมิตรกับทุกคน ช่วยส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ ท่องเที่ยวที่มีอยู่อย่างหลากหลายในพื้นที่ชุมชน บางผึ้ง และช่วยสร้างการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว กับบ้านพักโฮมสเตย์ของกลุ่มวิสาหกิจชุมชนได้อย่าง ครอบคลุม

ดังนั้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทาง กายภาพเพื่อการเข้าถึงของคนทั้งมวล โดยเฉพาะ เส้นทางสัญจรในชุมชนบางน้ำผึ้งที่เป็นทั้งปัญหา และเอกลักษณ์ มีความจำเป็นต่อการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรมในชุมชน ทั้งนี้องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถ นำองค์ความรู้และรายละเอียดการออกแบบที่ได้ จากงานวิจัยนี้ไปใช้ในการวางแผนพัฒนาหรือ จัดทำโครงการเพื่อพัฒนาพื้นที่กลุ่มวิสาหกิจชุมชน บางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ให้รองรับการเข้าถึงอย่างเท่าเทียม

ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาลักษณะทางกายภาพของเส้นทางสัญจร ศึกษาการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวและโฮมสเตย์ ศึกษาพฤติกรรม การสัญจรของกลุ่มนักท่องเที่ยวและกลุ่มคนในพื้นที่ แล้วนำองค์ความรู้ที่ได้วิเคราะห์คุณสมบัติหน้าที่ของแต่ละเส้นทางสัญจร เพื่อเป็นโจทย์ในการออกแบบผ่านแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน และมาตรฐานการออกแบบเส้นทางสัญจร

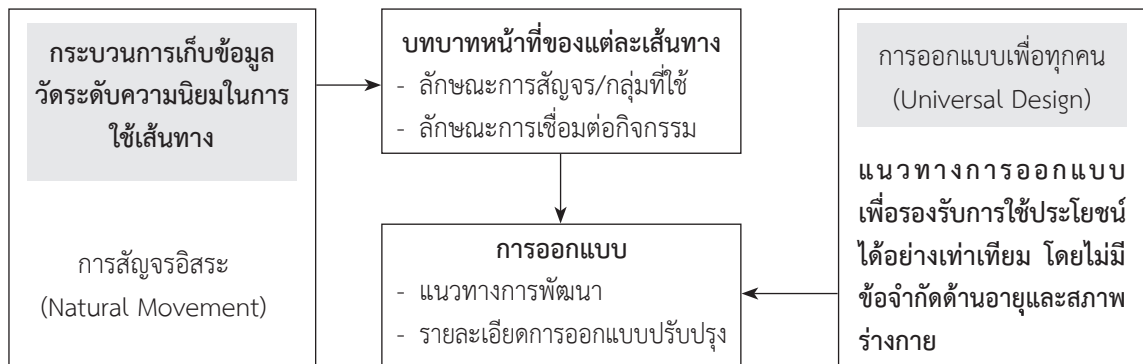
กรอบแนวคิดของการวิจัย

งานวิจัยนี้ตั้งประเด็นคำถามถึงคุณสมบัติของเส้นทางสัญจรแต่ละเส้นทางมีบทบาทหน้าที่อย่างไร เพื่อนำไปสู่การออกแบบอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวคิดต่าง ๆ ดังนี้ (ภาพที่ 2)

การสัญจรอิสระ (Natural Movement)

เป็นระบบ การวัด และแสดงค่าระดับความสัมพันธ์ระหว่าง “ลักษณะโครงสร้างเชิงสัณฐานของพื้นที่” กับ “ลักษณะและระดับความนิยมในการใช้ประโยชน์พื้นที่” (Hillier et al., 1993, cited in Paksukcharern, 2005) เนื่องจากชุมชนเปิดทางเลือกให้คนสัญจรได้อย่างอิสระ ปัจจัยการเลือกใช้เส้นทางจึงมีความซับซ้อน ผู้วิจัยประยุกต์ใช้ระบบการวัดระดับความนิยมในการใช้พื้นที่จากแนวคิดดังกล่าว เป็นการสังเกตการณ์พฤติกรรมการสัญจรอย่างเป็นระบบ เพื่อบ่งชี้บทบาทหน้าที่ของแต่ละเส้นทางสัญจรในชุมชน

การออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) เป็นการออกแบบที่ทุกคนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเท่าเทียม โดยไม่มีข้อจำกัดด้าน



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย (Pugun, 2020)

อายุและสภาพร่างกาย (Jarutach, 2015) มีหลัก 7 ประการ คือ 1) ทุกคนใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน (Equitable Use) 2) มีความยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ (Flexible Use) 3) ใช้งานง่าย (Simple and Intuitive Use) 4) การสื่อความหมายเป็นที่เข้าใจง่าย (Perceptible Information) 5) การออกแบบที่เผื่อการใช้งานที่ผิดพลาด (Tolerance for Error) 6) ใช้แรงน้อย (Low Physical Effort) 7) มีขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้งาน (Size and Space for Approach and Use) ผู้วิจัยประยุกต์ใช้หลักการดังกล่าวในการออกแบบทางสัญจรในชุมชนด้วยมาตรฐานการออกแบบทางสัญจรใน Time sever Standard for Urban Design พร้อมทั้งตรวจสอบผลการออกแบบตามมาตรฐานในคู่มือปฏิบัติวิชาชีพ การออกแบบสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน (Universal Design Code of Practice) โดยสมาคมสถาปนิกสยาม

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาลักษณะทางกายภาพของเส้นทางสัญจร ใช้วิธีลงพื้นที่สำรวจ รั้ววัดด้วย

ตลับเมตร ประกอบกับการบันทึกภาพ และบันทึกลงในแผนที่ โดยจากการสำรวจพบว่า ลักษณะเส้นทางสัญจรประกอบด้วย 4 รูปแบบคือ (ภาพที่ 3)

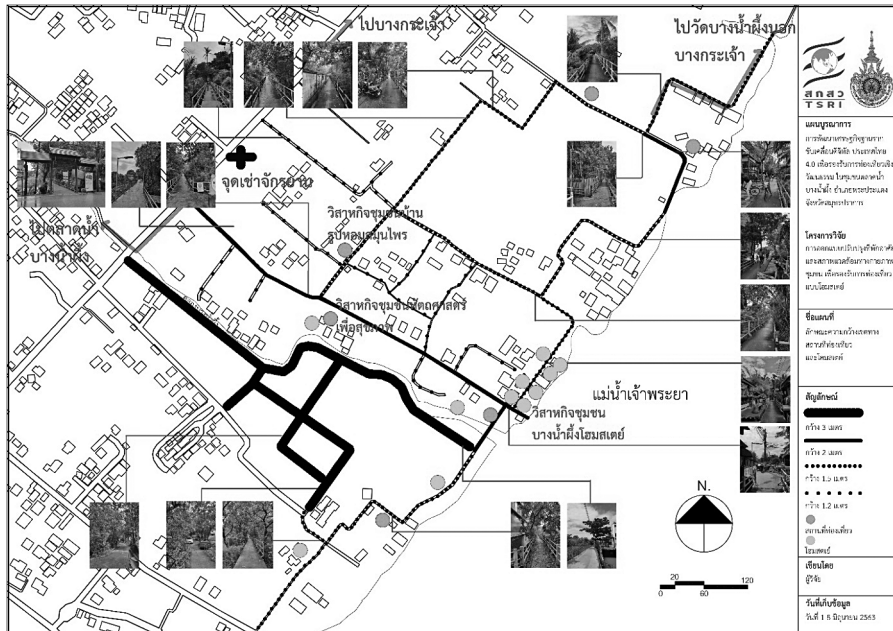
1. เขตทางกว้าง 3 เมตร เป็นเส้นทางระดับดินมีไหล่ทางกว้างประมาณ 60 เซนติเมตร มีไฟส่องสว่าง และทางยกระดับมีราวกันตกสูง 1 เมตร มีไฟส่องสว่าง

2. เขตทางกว้าง 2 เมตร เป็นเส้นทางยกระดับมีราวกันตกเหล็กสูง 1 เมตร มีไฟส่องสว่าง

3. เขตทางกว้าง 1.5 เมตร เป็นเส้นทางยกระดับมีราวกันตกเหล็กสูง 1 เมตร มีไฟส่องสว่าง

4. เขตทางกว้าง 1.2 เมตร เป็นเส้นทางยกระดับไม่มีราวกันตกและไฟส่องสว่างบางช่วง

ศึกษาการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวและโฮมสเตย์ ใช้วิธีลงพื้นที่สำรวจ สอบถาม และบันทึกลงแผนที่ โดยจากการสำรวจพบว่า มีโฮมสเตย์ในกลุ่มวิสาหกิจชุมชนบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ 11 แห่ง โรงแรมที่พักเอกชน 3 แห่ง สถานที่ท่องเที่ยว 3 แห่ง และศูนย์เรียนรู้วัฒนธรรม 3 แห่ง (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 ลักษณะความกว้างเขตทาง การกระจายของสถานที่ท่องเที่ยวและโฮมสเตย์ (Pugun, 2020)

ศึกษาพฤติกรรมการณ์สัญจรของกลุ่มนักท่องเที่ยวและกลุ่มคนในพื้นที่ ใช้วิธีลงพื้นที่สังเกตพฤติกรรมการณ์สัญจรด้วยระเบียบวิธีวิจัยภายใต้แนวคิดการสัญจรอิสระ (Natural Movement) (Hillier et al., 1993) โดยการศึกษาที่กำหนดการเก็บข้อมูลเป็น 2 รูปแบบ

1. นับจำนวนผู้สัญจรผ่านเส้นทางศึกษา (Gate Count Observation) โดยการกำหนดด้านเพื่อนับจำนวนคนสัญจรผ่านเข้าใช้พื้นที่ศึกษา

ประกอบด้วย 5 ด้าน (ดูภาพที่ 3 ประกอบ) จาก A – E ใช้เวลานับในแต่ละด้านประมาณ 30 นาที ในช่วงเวลา 10.00 – 15.00 น. ในวันธรรมดา 2 วัน และวันหยุด 2 วัน จากนั้นหาค่าเฉลี่ยโดยการปิดแต่ละด้าน พบว่า มีผู้สัญจรด้วยวิธีการเดินมากที่สุดที่ด้าน A B C E D ตามลำดับ มีผู้สัญจรด้วยจักรยานมากที่สุดที่ด้าน D C A B E ตามลำดับ มีผู้สัญจรด้วยจักรยานยนต์มากที่สุดที่ด้าน D C A B E ตามลำดับ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนผู้สัญจรผ่านในแต่ละด้าน

ด้าน	รูปแบบการสัญจร	วันธรรมดา จำนวน/คน		วันหยุด จำนวน/คน		รวมเฉลี่ย จำนวน/คน
		วันที่ 1	วันที่ 2	วันที่ 1	วันที่ 2	
A	เดิน	4	2	10	13	7
	จักรยาน	4	0	23	25	13
	จักรยานยนต์	5	3	1	1	2
B	เดิน	10	16	15	9	12
	จักรยาน	6	5	6	7	6
	จักรยานยนต์	3	3	1	2	2
C	เดิน	15	10	9	13	11
	จักรยาน	2	6	30	24	15
	จักรยานยนต์	21	28	19	13	20
D	เดิน	5	4	3	3	3
	จักรยาน	9	8	29	30	19
	จักรยานยนต์	32	25	12	19	22
E	เดิน	5	3	2	11	5
	จักรยาน	0	0	5	1	1
	จักรยานยนต์	4	2	0	1	1

2. ติดตามพฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจร (Movement Trace Observation) โดยวิธีสังเกตและติดตามคนที่สัญจรเข้าใช้พื้นที่พร้อมทั้งบันทึกในแผนที่ โดยนำจำนวนคนที่ต้องติดตามมาจากการนับผู้สัญจรผ่านในแต่ละด้านข้างต้นมาใช้ในการติดตาม จะเลิกตามเมื่อผู้ใดออกมาจากพื้นที่ศึกษาในด้านใดด้านหนึ่ง พร้อมทั้งบันทึกจุดหยุดตามตำแหน่งจริง และถ้าหยุดเกินห้านาทีจะไม่ตามต่อ โดยแบ่งช่วงเวลาติดตามออกเป็น

ช่วงเช้าเวลา 9.00-12.00 น. และช่วงบ่ายเวลา 13.00-16.00 น. ในวันธรรมดาและวันหยุด ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจพฤติกรรมของทั้งนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่จากการสังเกตพบว่า เส้นทางที่คนส่วนใหญ่ใช้เดินอยู่ในช่วงด้าน B C A กระจ่ายอยู่ตามเส้นทางขนาดเล็กที่ 1.2 - 1.5 เมตร เชื่อมสู่ที่พักรถและแหล่งท่องเที่ยว และมีจุดหยุดเล็กน้อยบริเวณทางแยก เส้นทางที่คนส่วนใหญ่ใช้จักรยานอยู่ในช่วงด้าน D C A เข้าใช้อย่างทั่วถึง

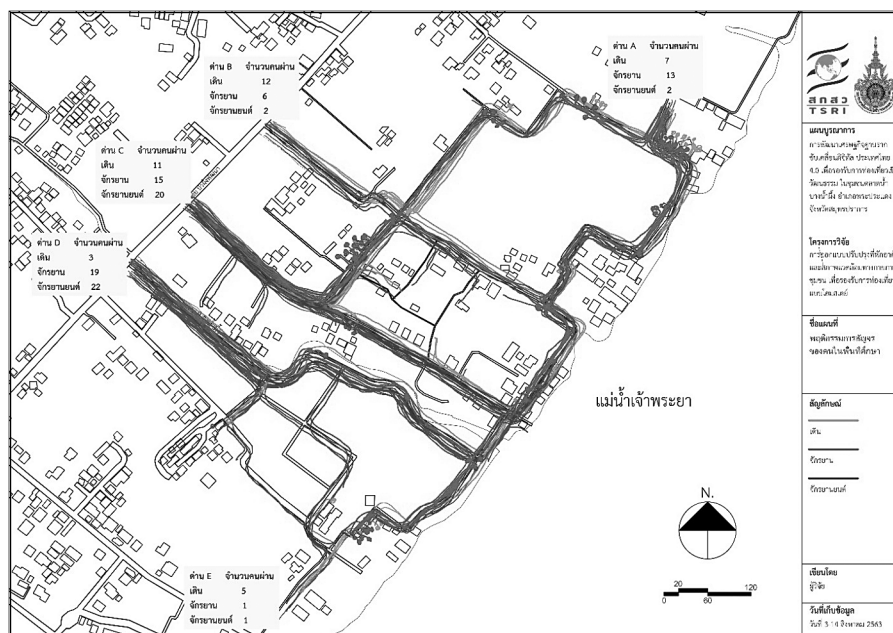
ทั้งเส้นทางขนาดใหญ่และเล็ก เชื่อมสู่สถานที่
ท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ และหยุดเป็นระยะ ๆ
ตามทางแยก เส้นทางที่คนส่วนใหญ่ใช้จักรยานยนต์
อยู่ในช่วงด้าน D C เริ่มที่เส้นทางขนาดใหญ่ที่ 2-3
เมตร เชื่อมสู่ที่พักอาศัยด้วยเส้นทางขนาดเล็ก 1.2-
1.5 เมตร ไม่พบจุดหยุดพัก (ภาพที่ 4)

สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

สรุปผลการวิจัย

สามารถสรุปคุณสมบัติหน้าที่ของแต่ละ
เส้นทางสัญญาณได้ 3 ลักษณะ ดังนี้

1. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของ
จักรยาน เดิน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ โดย



ภาพที่ 4 แสดงพฤติกรรมการใช้เส้นทางสัญญาณในพื้นที่ศึกษา (Pugun, 2020)

เส้นทางนี้มีหน้าที่หลักในการรองรับกิจกรรมท่องเที่ยว เชื่อมต่อพื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรมกับโฮมสเตย์ในพื้นที่ คือ กลุ่มวิสาหกิจบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ วิสาหกิจชุมชนบ้านรูปหอมสมุนไพร วิสาหกิจชุมชน หัตถศาสตร์เพื่อสุขภาพ และสถานที่ท่องเที่ยว ใกล้เคียง คือ ตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง วัดบางน้ำผึ้งนอก สวนศรีนครเขื่อนขันธ์ โดยเส้นทางดังกล่าวมีผู้ใช้ จักรยานสัญจรผ่านมากที่สุด (ภาพที่ 5)

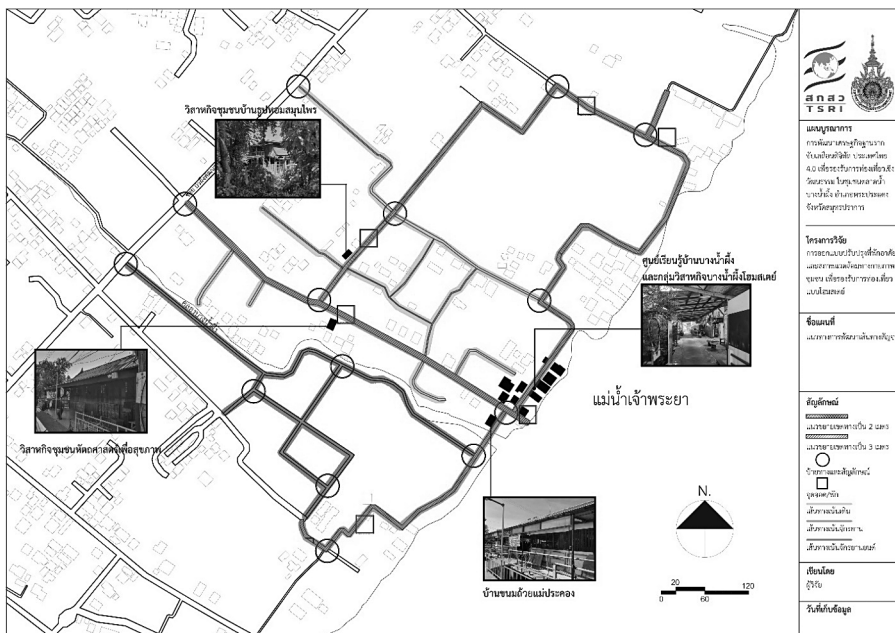
2. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของการเดิน จักรยาน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ โดยเส้นทางนี้มีหน้าที่หลักในการเชื่อมทางสัญจรหลักที่ใช้ยานพาหนะสู่ที่พักอาศัยในชุมชนที่มีความเป็นส่วนตัว โดยเส้นทางดังกล่าวมีการสัญจรผ่านน้อย (ภาพที่ 5)

3. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของจักรยานยนต์ จักรยาน และเดิน ตามลำดับ โดย

เส้นทางนี้มีหน้าที่หลักในการเชื่อมพื้นที่ศึกษากับพื้นที่รอบนอก มีลักษณะทางกายภาพที่ใช้ความเร็วได้โดยเส้นทางดังกล่าวมีผู้ใช้จักรยานยนต์ผ่านมากที่สุด (ภาพที่ 5)

นอกจากนี้ ควรเพิ่มป้ายทางและป้ายข้อมูลตามทางแยกต่าง ๆ เพื่อสื่อสารเส้นทางท่องเที่ยว และข้อมูลความรู้แก่นักท่องเที่ยว รวมถึงเพิ่มที่จอดพักพาหนะในสถานที่สำคัญและตำแหน่งที่คนมักหยุด

จากข้อมูลผลการศึกษาประกอบด้วย บริเวณวิสาหกิจชุมชนบ้านรูปหอมสมุนไพร ศูนย์เรียนรู้วิสาหกิจบางน้ำผึ้งโฮมสเตย์ ศูนย์เรียนรู้วิสาหกิจชุมชนหัตถศาสตร์เพื่อสุขภาพ ร้าน Hiddenwoods ร้าน Bangkok Tree House และร้านยอดไม้คาเฟ่ (ภาพที่ 5)



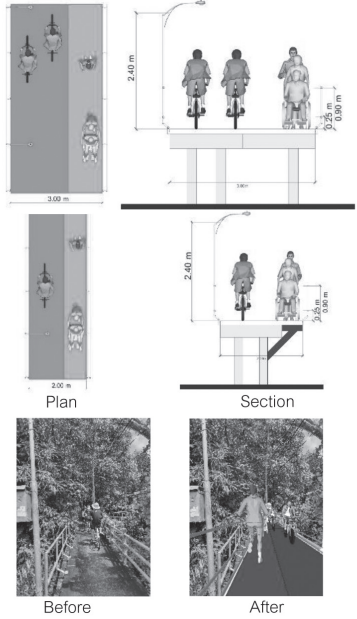
ภาพที่ 5 แสดงแนวทางการพัฒนาเส้นทางสัญจร (Pugun, 2020)

รายละเอียดการออกแบบเส้นทางสัญจร และองค์ประกอบทาง เนื่องจากผู้วิจัยต้องการสะท้อนวิถีชีวิตปกติตามภูมิศาสตร์ที่เป็นอยู่ทางสัญจร ควรเปิดโอกาสให้คนทุกกลุ่ม ทุกรูปแบบการสัญจร สามารถเลือกใช้เขตทางได้อย่างอิสระ ภายใต้แนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ประกอบกับมาตรฐานการออกแบบทางสัญจร เป็นพื้นฐานในการสร้างสรรค์องค์ประกอบทาง โดยพิจารณาจากคุณสมบัติหน้าที่หลักในแต่ละเส้นทาง ดังนี้

1. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของ จักรยาน เดิน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ

ลักษณะจะต้องรองรับการใช้จักรยานผสมผสานกับ ทางเดินและจักรยานยนต์ แต่ด้วยข้อจำกัดด้าน ความกว้างของเขตทาง รูปแบบการสัญจรจึงต้อง ผสมผสานกันด้วยเทคนิคทำให้การสัญจรเป็นมิตร ด้วยการลดอัตราเร็วและจุดแวะพักเป็นจุด ๆ โดยเขตทางมีความกว้าง 2 เมตร ในเส้นทางรอง (เลนจักรยานทางเดียวผสมจักรยานยนต์ แบ่งเลน คนเดินผสมรถเข็นคนพิการ) และกว้าง 3 เมตร ในเส้นทางหลัก (เลนจักรยานสวนกันได้ ผสม จักรยานยนต์ แบ่งเลนคนเดินผสมรถเข็นคนพิการ) (ตารางที่ 2)

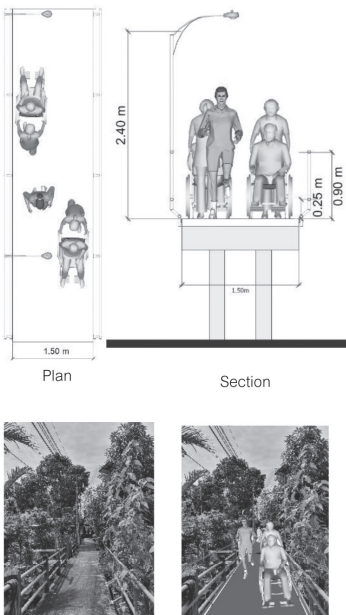
ตารางที่ 2 แสดงการออกแบบและรายละเอียดเส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของจักรยาน เดิน และ จักรยานยนต์ ตามลำดับ

เส้นทาง	มาตรฐานการ ออกแบบทางสัญจร	การออกแบบ เพื่อทุกคน	รายละเอียดการออกแบบ
เส้นทางเน้นลำดับ ความสำคัญของ จักรยาน เดิน และ จักรยานยนต์ ตาม ลำดับ	1. ทางสัญจรจักรยาน ทางเดียวความกว้าง เขตทางไม่น้อยกว่า 1.5 ม. สวนทางไม่น้อย กว่า 2.4 ม. 2. ความสูงสิ่งกีดขวาง ไม่น้อยกว่า 2.4 ม.	1. ทางสัญจรผู้ใช้ รถเข็น และคนเดิน ทางเดียว (ใช้ร่วมกัน) ความกว้างเขตทาง ไม่น้อยกว่า 90 ซม. 2. ราวจับควรมีเส้นผ่า ศูนย์กลาง 30-40 มม. ไม่มีสิ่งกีดขวาง ตลอดทาง ความสูง ราวจับไม่น้อยกว่า 80 ซม. แต่ไม่เกิน 90 ซม.	
	ที่มา: Time sever Standard for Urban Design.	ที่มา: Jarutach, 2015	

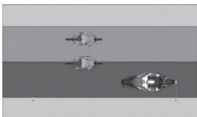
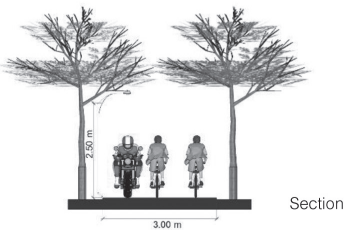
2. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของการเดิน จักรยาน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ ลักษณะจะต้องรองรับการเดินเป็นหลักผสมผสานกับจักรยานและจักรยานยนต์ไม่ต้องการเขตทางกว้างมากนักเพื่อสร้างความเป็นมิตรให้การเดินโดยเขตทางมีความกว้างอย่างน้อย 1.2 เมตร สำหรับผู้ใช้รถเข็น และสามารถเดินสวนได้ ซึ่งเพียงพอสำหรับการจูงจักรยานและจักรยานยนต์ (ตารางที่ 3)

3. เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของจักรยานยนต์ จักรยาน และเดิน ตามลำดับ ลักษณะจะต้องรองรับการใช้จักรยานยนต์เป็นหลักผสมผสานกับจักรยานและเดิน โดยการแบ่งเขตเลนจักรยานยนต์ และเลนจักรยานผสมคนเดินด้วยแถบสี ความกว้างเขตทางไม่น้อยกว่า 3 เมตร (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 3 แสดงการออกแบบและรายละเอียดเส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของการเดิน จักรยาน และ จักรยานยนต์ ตามลำดับ

เส้นทาง	มาตรฐานการออกแบบทางสัญจร	การออกแบบเพื่อทุกคน	รายละเอียดการออกแบบ
เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของการเดิน จักรยาน และ จักรยานยนต์ ตามลำดับ	1. ความกว้างตารางที่ 2 แสดงการออกแบบและรายละเอียดเส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของการเดิน จักรยาน และจักรยานยนต์ 2. ทางสัญจรจักรยานทางเดียว ความกว้างเขตทางไม่น้อยกว่า 1.5 ม.	1. ความกว้างเขตทางสัญจรผู้ใช้รถเข็นทางไม่น้อยกว่า 1.5 ม. 2. ราวจับควรมีเส้นผ่าศูนย์กลาง 30-40 มม. ไม่มีสิ่งกีดขวางตลอดทาง ความสูงราวจับไม่น้อยกว่า 80 ซม. แต่ไม่เกิน 90 ซม. 3. หากเป็นทางลาดควรมีราวกันตกแนวนอนสูงจากพื้นไม่เกิน 30 ซม.	 Plan Section Before After
	ที่มา: Time sever Standard for Urban Design	ที่มา: Jarutach, 2015	

ตารางที่ 4 แสดงการออกแบบและรายละเอียดเส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของจักรยานยนต์ จักรยาน และเดิน ตามลำดับ

เส้นทาง	มาตรฐานการออกแบบทางสัญจร	การออกแบบเพื่อทุกคน	รายละเอียดการออกแบบ
เส้นทางเน้นลำดับความสำคัญของจักรยานยนต์ จักรยาน และเดิน ตามลำดับ	1. ความกว้างทางสัญจรจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 2.5 ม. 2. ความกว้างทางสัญจรจักรยานแบบสวนทางไม่น้อยกว่า 2.4 ม.	1. ทางสัญจรผู้ใช้รถเข็น และคนเดินแบบทางเดียว (ใช้ร่วมกัน) ความกว้างเขตทางไม่น้อยกว่า 90 ซม.	 Plan  Section  Before After

องค์ประกอบเส้นทาง ใช้แนวความคิดการออกแบบเพื่อทุกคนในการสร้างสรรค์รายละเอียดเพื่อรองรับให้ทุกคนเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมและมีสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตร ประกอบด้วย

1. ป้ายทางและป้ายข้อมูลใช้บอกเส้นทาง ตำแหน่งสถานที่ท่องเที่ยวและข้อมูลของสถานที่ท่องเที่ยว ควรติดตั้งอยู่สูงจากพื้นไม่ต่ำกว่า 90 ซม. และไม่เกิน 180 ซม. แผ่นป้ายแจ้งข้อมูลควรมีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยม ควรติดตั้งที่แนวราวจับเอียงขึ้นเล็กน้อยเพื่อให้คนพิการที่ใช้รถเข็นสามารถอ่านได้ ป้ายห้ามควรใช้รูปร่างวงกลมสีแดงตัวอักษรสีขาว ป้ายเตือนควรใช้รูปร่างสามเหลี่ยมสีเหลืองตัวอักษรสีดำ

2. จุดจอด/พักใช้จอดจักรยานเพื่อแวะพักตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้มีป้ายบอกตำแหน่งที่จอดจักรยานอย่างชัดเจน มีพื้นผิวต่างสัมผัสเตือนโดยใช้ช่องจอดและขนาดร่วมกับจักรยานยนต์ได้ คือ กว้าง 1 ม. ลึก 2 ม. เส้นแบ่งช่องกว้าง 10 ซม. นอกจากนี้ เสาไฟส่องสว่างที่ล้ำมาภายในเขตทางให้มีแถบสีที่ติดกับตัวเสายาวอย่างน้อย 30 ซม. เพื่อให้ผู้พิการทางการมองเห็นสังเกตได้ง่าย

อภิปรายผลการวิจัย

การประยุกต์ใช้แนวความคิดสัญจรอิสระ (Natural movement) ในการวิเคราะห์เส้นทางสัญจร ช่วยระบุคุณสมบัติหน้าที่ของแต่ละเส้นทางที่มีความซับซ้อนได้อย่างชัดเจน แต่ด้วยทางสัญจร

ควรเปิดโอกาสให้คนทุกกลุ่ม ทุกรูปแบบการสัญจรสามารถเลือกใช้เขตทางได้อย่างอิสระ การออกแบบจึงต้องรองรับลักษณะที่ผสมผสานกันได้ของแต่ละรูปแบบการสัญจร โดยเน้นการให้ความสำคัญตามคุณสมบัติหน้าที่ที่วิเคราะห์ได้จากแนวคิดการสัญจรอิสระข้างต้น และการประยุกต์ใช้แนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal design) ช่วยสร้างการเข้าถึงของทุกคนได้อย่างเท่าเทียม แต่ด้วยข้อจำกัดของลักษณะเส้นทางที่ไม่สามารถปรับปรุงให้กว้างได้มากนัก จึงไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานแนวคิดดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ โดยต้องสร้างการสัญจรอย่างเป็นมิตรเพื่อให้กิจกรรมการสัญจรผสมผสานกันได้แทน แต่เส้นทางในพื้นที่ศึกษาทุกเส้นทางสามารถปรับปรุงจากโครงสร้างเดิมได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การขยายเส้นทางเดิมจาก 1.5 เมตร เป็น 2 เมตร และจาก 2 เมตร เป็น 3 เมตร ในเส้นทางที่เน้นลำดับความสำคัญของจักรยานเดิน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ สามารถปรับปรุงได้ด้วยการเสริมโครงเหล็กจากโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กเดิมและเทผิวทางคอนกรีตในระดับเดียวกับพื้นทางสัญจรเดิม โดยอาจปรับพื้นผิวใหม่ทั้งหมดให้มีพื้นผิวที่ไม่ลื่นในบางจุด พื้นผิวที่ใช้เตือนอาจหาด้วยสีหรือวัสดุที่ต่างกัน ในบริเวณทางร่วมทางแยก และจุดจอดพักต่างๆ

2. เส้นทางที่เน้นลำดับความสำคัญของจักรยานยนต์ จักรยาน และเดิน ตามลำดับ ทั้งหมดมีขนาดที่รองรับการเข้าถึงได้ของทุกคน แต่ควรแบ่งเลนจักรยานยนต์ออกจากจักรยานและเดินอย่างชัดเจน ด้วยเส้นจราจรหรือสีพื้นผิวที่แตกต่าง เนื่องจากใช้ความเร็วแตกต่างกันมาก

3. ในเส้นทางที่เน้นลำดับความสำคัญ

ของการเดิน จักรยาน และจักรยานยนต์ ตามลำดับ ไม่ต้องขยายเส้นทาง ซึ่งจากเดิมมีขนาด 1.2 -1.5 เมตรอยู่แล้ว แต่ควรปรับปรุงให้มีราวจับทั้งสองข้างทางและลักษณะตามรายละเอียดการออกแบบราวจับที่กำหนดในงานวิจัย

4. ราวจับเดิมบางส่วนที่เป็นเสาคอนกรีต ควรปรับปรุงให้มีราวจับยาวต่อเนื่องตลอดเส้นทาง โดยไม่มีสิ่งกีดขวาง

5. ป้ายทางและป้ายข้อมูลเดิมควรปรับปรุงใหม่ทั้งหมด เนื่องจากไม่รองรับการใช้ประโยชน์ของทุกคน และด้วยการบริหารจัดการเส้นทางท่องเที่ยวแบบเดิมที่ไม่มีแนวทางในการควบคุม เกิดเป็นป้ายทางตามอัธยาศัยของเจ้าของสถานที่ เกิดระบบเส้นทางท่องเที่ยว (Tourist Route System) ที่ไม่ชัดเจน การสัญจรท่องเที่ยวขาดตอนไม่มีข้อมูลของสถานที่ประกอบ การเข้าถึงแหล่งวัฒนธรรมและการนำเสนอเอกลักษณ์ชุมชน จึงหายไป ควรปรับปรุงให้เป็นไปตามรายละเอียดการออกแบบและตำแหน่งที่ตั้งจากงานวิจัย

นอกจากนี้ความเข้าใจในพฤติกรรม การสัญจร ช่วยขยายขอบเขตการนำไปสู่การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างมีทิศทางควบคู่กับการส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้กับคนในชุมชน ด้วยการบริหารจัดการเส้นทาง การเข้าถึงแหล่งชุมชนพักอาศัยและแหล่งท่องเที่ยว ให้สอดคล้องกับแหล่งข้อมูลวัฒนธรรมที่จะนำเสนอให้กับนักท่องเที่ยวจากภายนอก และการอยู่อาศัยที่ต้องการความเป็นส่วนตัวของคนในชุมชน

ข้อเสนอแนะและการนำไปใช้ประโยชน์

โครงการวิจัยนี้อยู่ภายใต้แผนการวิจัย การพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากขับเคลื่อนดิจิทัล

ประเทศไทย 4.0 เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม “ผังชุมชน” ซึ่งจะต้องมีกระบวนการมีส่วนร่วม ในชุมชนตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง ตำบลบางน้ำผึ้ง อำเภอ ของชุมชนเพิ่มเติม โดยสามารถนำผังแสดงการ พระประแดง จังหวัดสมุทรปราการซึ่งมีความร่วมมือ พัฒนาเส้นทางสัญจรและรายละเอียดการออกแบบ กับองค์การบริหารส่วนตำบลบางน้ำผึ้ง ในการ เส้นทางท่องเที่ยวจากงานวิจัยนี้นำเสนอในที่ประชุม นำองค์ความรู้จากงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ ประชาคม เพื่อนำไปสู่การจัดการออกแบบวางผัง สามารถนำไปสู่การปฏิบัติในรูปแบบของการจัดทำ ร่วมกับข้อมูลในมิติอื่นต่อไป

REFERENCES

- Darcy, S. & Dickson, T. (2009). A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accessible Tourism Experiences. **Journal of Hospitality and Tourism Management**. 16(1), 32-44.
- Gillovic, B. & McIntosh, A. (2015). Stakeholder Perspectives of the Future of Accessible Tourism in New Zealand. **Journal of Tourism Futures**. 1(3), 223-229.
- Hillier, B. et al. (1993). Natural Movement: or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement. **Environmental and Planning B: Planning and Design**. 20, 29-66.
- Jarutach, T. (2009). **Universal Design Code of Practice**. Bangkok: Plus Press Co.,Ltd. (in Thai)
- Jarutach, T. (2015). **Universal Design Guide Book**. Bangkok: Thep Phen Vanish Printing. (in Thai)
- Paksukcharern, K. (2005). Urban Discourses through Morphological Structures. **Academic Journal of Architecture**. 2, 63-76. (in Thai)
- Pugun, S. (2020). **Cultural Tourism Route Design of Bang Nam Phueng Homestay Community Enterprise Towards Tourism for All**. Architectural Technology Department, Faculty of Engineering and Architecture, Rajamangala University of Technology Tawan-ok, Bangkok, Thailand. (in Thai)
- Watson, D., Plattus, A. & Shibley, R. (2003). **Time-Sever Standards for Urban Design**. New York: McGraw-Hill Companies.
- Wongjoi, K. (2017). **Homestay Accommodation Management by Community Enterprise : A Case Study of Bang Nam Phung Homestay Community Enterprise, Samut prakan Province**. Master of Housing Development Program in Housing and Real Estate Development, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University. (in Thai)