

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟศาลายาเพื่อส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษา

The Guidelines for the Transit-Oriented Development of the Salaya Railway Station Enhancing the Educational Urban Context

ธีรดา รองรัตน์^{1*} และวนิชญา ถนอมพลกรัง²
Theerada Rongrat^{1*} and Wanichaya Tanompolkrang²

บทคัดย่อ

วิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ประเมินความต้องการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟและพื้นที่ชุมชนศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีที่ส่งเสริมให้เป็นเมืองแห่งการเรียนรู้ โดยใช้วิธีบูรณาการงานวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงสำรวจ แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย การสำรวจเก็บข้อมูล การประชุมกลุ่มย่อยของนักศึกษาด้วยกระบวนการมีส่วนร่วม และการใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างรอบบริเวณเทศบาลตำบลศาลายา ผลการวิจัยพบว่า ศาลายามีบทบาทเด่นด้านการศึกษาและที่อยู่อาศัยที่มีพัฒนาการจากเมืองเกษตรกรรม โดยรูปแบบและความต้องการในการพัฒนาเพื่อให้เป็นเมืองแห่งการศึกษาประกอบด้วย 1. ปัจจัยด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายและเส้นทางสัญจร 2. ปัจจัยด้านการส่งเสริมศักยภาพพื้นที่สาธารณะและพื้นที่กิจกรรมของเมืองที่ให้ความสำคัญทางด้านการศึกษา นอกจากนี้พบว่า ความแตกต่างกันของแต่ละย่านเป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนาแต่ละพื้นที่ให้เป็นไปตามลักษณะการใช้งาน โดยพื้นที่ที่มีศักยภาพของศาลายาในอนาคต ได้แก่ ย่านสถานีรถไฟศาลายาและตลาดเก่าศาลายา ย่านหน้ามหาวิทยาลัยมหิดล และย่านตั้งสิน โดยแนวทางพัฒนาหลัก ได้แก่ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน การสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน และการบริหารจัดการย่าน

คำสำคัญ : การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี เมืองการศึกษา เมืองมหาวิทยาลัย ศาลายา

Abstract

The aims of this research were to study the development of the Salaya sub-district municipality area; and to analyze the significant need towards future changes of its surrounding in educational urban context. The research has proposed the guidelines for transit-oriented development of the Salaya railway station enhancing the urban area to be a learning city. The study integrated both qualitative and survey research. It was divided into 3 parts, including 1 data collection, 2. a focus group in urban architectural students with participatory method, and 3. a questionnaire from the sample around the study area.

^{1*} สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
Department of Urban Architecture, Faculty of Architecture and Design, Rajamangala University of Technology Rattanakosin
E-mail: Theerada.rong@rmutr.ac.th

² สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา
Department of Architecture, School of Architecture and Fine Art, University of Payao
E-mail: wanichaya.ta@up.ac.th

*Corresponding author

The results of research found that Salaya was a city with a key role in education and housing. The city has evolved from an agricultural town. The significant needs towards future change have included 1. factors in the development of network connectivity and travel routes 2. factors in enhancing the potential of public spaces and activity areas which promoted activity and public areas, namely learning space, economic area, and social space. According to nature using, the different roles of each neighborhood were necessary for the development in each area. There were potential areas for future development of Salaya, including Salaya railway station, Salaya old-market, Mahidol university, and Tang Sin area. There were main guidelines for transit-oriented development including the improvement for physical appearance and environment, the improvement and promotion for activity and service areas, and the administration of public areas and public services.

Keyword: Transit-Oriented Development, Learning City, University City, Salaya

วันที่รับบทความ: 04 กันยายน 2566

วันที่แก้ไขบทความ: 26 พฤศจิกายน 2566

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ: 30 พฤศจิกายน 2566

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย

เทศบาลตำบลศาลายา อยู่ในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม เป็นพื้นที่ชานเมืองมีแนวเขตรอยต่อติดกับกรุงเทพมหานคร เป็นเมืองขนาดย่อมที่มีความหลากหลายเฉพาะตัวมีบทบาทสำคัญทางด้านการศึกษาตามผังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Department of Public Works and Town & Country Planning, Auros Co.Ltd., PSK consultant) พื้นที่ศาลายาประกอบด้วยแหล่งการศึกษาทุกช่วงวัย และย่านพาณิชย์ที่มีความหลากหลาย มีความพลวัตหลากหลายช่วงเวลา มีรูปแบบของกิจกรรม และมีกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ที่มีความต้องการแตกต่างกันและหลากหลายกลุ่มและช่วงวัย (ธันวดี สุขสาโรจน์ และคณะ, 2561) ศาลายามีแนวโน้มในการขยายตัวและโตจากนโยบายและการพัฒนาโครงการของภาครัฐ จากกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับจังหวัดกลุ่มภาคกลางตอนล่าง อำเภอพุทธมณฑล มีแนวทางการพัฒนาระบบรางที่สำคัญเชื่อมต่อเมือง มีโครงการพัฒนาขยายเส้นทางระบบรางรถไฟเชื่อมต่อสายใต้ระบบรางทางไกล และเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีเส้นทางเดินรถตั้งแต่สถานีรังสิต ซึ่งสถานีศาลายาทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อที่สำคัญทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและเชื่อมต่อสู่ภาคใต้ของประเทศไทย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562) เป็นผลให้พื้นที่ศาลายามีศักยภาพสูงในการเปลี่ยนแปลงของเมือง ตามแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่รอบสถานีขนส่ง หรือ TOD (Transit Oriented Development) มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง ด้วยบริบทของพื้นที่ แนวทางการพัฒนาเชิงพื้นที่และหลักการออกแบบเมืองให้ตรงตามบริบทของเมืองจึงมีความสำคัญเพื่อให้เมืองพัฒนาได้เหมาะสมกับศักยภาพและสอดคล้องกับนโยบายและความต้องการของผู้ใช้งาน เมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานได้รับการพัฒนา พื้นที่เมืองและชุมชนจะมีการเปลี่ยนแปลงปรับตัว (มหาวิทยาลัยมหิดล. คณะวิศวกรรมศาสตร์, 2562)

นอกจากนี้ ศาลายา มีบทบาทหลักโดดเด่นทางด้านการศึกษาที่มีแหล่งการศึกษาครอบคลุมทุกช่วงวัย เป็นศูนย์กลางทางด้านการศึกษาดำเนินการกำหนดบทบาทการพัฒนาเชิงพื้นที่ระดับภาคของไทย และมีแนวทางการพัฒนาบทบาทการเป็นเมืองด้านการศึกษาดำเนินการพัฒนาระบบรางของฝั่งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Department of Public Works and Town & Country Planning, Auros Co.Ltd., PSK consultant) ซึ่งการพัฒนาเมืองตามแนวความคิดเฉพาะเจาะจงตามบริบทของเมืองเป็นเรื่องที่สำคัญของหลากหลายเมืองในปัจจุบัน เมืองการศึกษา

คือการสร้างเมืองที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างโอกาสการเรียนรู้ผ่านสังคมการศึกษา เมืองที่มีความยั่งยืนแก่การเรียนรู้ตลอดชีวิต และเป็นพื้นที่ที่เสริมสร้างชุมชนแห่งการเรียนรู้อย่างยั่งยืนของคนในสังคม (UNESCO Global Network of Learning Cities, 2015) และการสร้างพื้นที่ซึ่งกลุ่มคนที่มีความกระตือรือร้นจะมารวมกันและดำเนินกิจกรรมร่วมกันเพื่อสร้างประสบการณ์ชีวิต เป็นแหล่งเรียนรู้ชีวิต เพื่อสร้างกระบวนการทางสังคมให้เกิดการเรียนรู้ความเจริญงอกงามของชีวิตทั้งในด้านสังคมและสติปัญญา (Shma Company Limited, 2015) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งในการพัฒนาอย่างบูรณาการร่วมกันของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีใหม่ที่จะเกิดขึ้นและพัฒนาศักยภาพทางด้านการเป็นเมืองการศึกษาเพื่อพื้นที่ศาลายาในอนาคตที่มีคุณภาพ

ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินของศาลายายังมีการใช้พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ มีการขยายตัวแบบกระจาย กระจาย บางพื้นที่เป็นพื้นที่รกร้าง การเข้าถึงและการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก รวมถึงการขาดแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้ตอบรับกับการพัฒนาระบบรางของสถานีใหม่รถไฟฟ้าศาลายา นอกจากนี้ยังไม่มี การมุ่งเน้นการออกแบบเมืองตามบทบาทของเมืองการศึกษา การศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาเพื่อส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษาจึงมีความจำเป็น วิจัยนี้ถือเป็นองค์ความรู้เชิงวิชาการที่วิเคราะห์จากกรลงพื้นที่เพื่อทราบแนวทางในการพัฒนาและออกแบบเชิงกายภาพเพื่อแก้ปัญหาเชิงพื้นที่ในปัจจุบันตอบรับการพัฒนาในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาเพื่อส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษา เป็นการศึกษาพัฒนาการของพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่เมืองศาลายา ศึกษาความต้องการในการพัฒนารวมถึงแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา ที่ตอบสนองกับการพัฒนาและบทบาทของเมืองในอนาคตเพื่อให้เกิด “พื้นที่รอบสถานีที่ส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษา” ซึ่งแนวคิดดังกล่าวถือเป็นธงหลักในการวิจัยศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ศักยภาพและข้อจำกัดเพื่อนำไปออกแบบและเป็นตัวอย่างกรณีศึกษากับการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในอนาคต โดยการบูรณาการทางด้านสังคมศาสตร์ การจัดการเชิงพื้นที่ แนวทางการพัฒนาเมือง และการออกแบบในเชิงความสัมพันธ์กับมนุษย์ที่เกี่ยวข้องความสัมพันธ์กับการพื้นที่

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาพัฒนาการของพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายา
- 1.2.2 เพื่อทราบความต้องการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา
- 1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาที่ส่งเสริมบริบทเป็นเมืองแห่งการเรียนรู้ในอนาคต

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ ศึกษาข้อมูล วิเคราะห์ เขตพื้นที่เทศบาลตำบลศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ซึ่งเขตเทศบาลครอบคลุมพื้นที่ 13.5 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ศึกษาหลัก ได้แก่ บริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าศาลายา และย่านพาณิชย์กรรมหลักโดยรอบ ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าศาลายา มหาวิทยาลัยและสถานศึกษา กลุ่มสถานข้าราชการ ในระยะรัศมีการเดินเท้าที่เหมาะสม คือ 500 – 1,000 เมตร ครอบคลุมพื้นที่ 5.08 ตารางกิโลเมตร



ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาที่มา: ผู้วิจัย, 2565

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา เป็นการศึกษาเชิงพื้นที่ในมิติผังเมืองในเขตเทศบาลเมืองศาลายา ครอบคลุมการวิเคราะห์พัฒนาการและลักษณะของเมืองศาลายา มุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟ พื้นที่ชุมชนและพื้นที่สาธารณะในพื้นที่เมืองศาลายาเพื่อประสิทธิภาพการพัฒนาในอนาคต

2. วิธีดำเนินการวิจัย

2.1 รูปแบบงานวิจัย

งานวิจัยนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงสังเกต (Observation Research) เป็นการอธิบายและวิเคราะห์ผลจากการสังเกตแบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม สัมภาษณ์ผ่านแบบสอบถาม และสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus Group) โดยผู้วิจัยกำหนดกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ใช้งานในพื้นที่ ผู้ค้า ใช้การคัดเลือกแบบสุ่ม (Random) ร่วมตอบแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด และกลุ่มตัวแทนนักศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive) จากสาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ในการระดมความคิดเห็นผ่านกระบวนการ Design thinking

2.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นการนำข้อมูลจากการสำรวจ และสัมภาษณ์ทั้งแบบสัมภาษณ์แบบกลุ่มย่อย (Focus group) และชุดแบบสอบถาม มาจัดกลุ่ม ประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

- **การเก็บข้อมูล** เป็นการลงพื้นที่ศึกษาสำรวจและเก็บข้อมูลในมิติด้านกายภาพของพื้นที่รอบสถานีศาลายา และพื้นที่ชุมชนศาลายาในขอบเขตที่ทำการศึกษาคือการเก็บข้อมูลในเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการเก็บข้อมูลจนกว่าจะอิ่มตัว (Data saturation) โดยการเก็บข้อมูลภาคสนามจะประกอบด้วย การสังเกต การสัมภาษณ์ การสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus Group) และแบบสอบถาม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ที่มีประสบการณ์ในพื้นที่ศึกษา

- **การวิเคราะห์ข้อมูล** เป็นการนำข้อมูลภาคสนาม การสำรวจมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) การสรุปผลข้อมูลมาจากการบูรณาการร่วมกันของการจำแนกตามแต่ละเนื้อหา (Content-based) แล้วค่อยนำผลเชื่อมโยงกัน (Cross-case Comparison) วิเคราะห์ผลข้อมูลโดยการจัดกลุ่มข้อมูลตามชุดคำถาม จากผู้ให้ตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์แบบกลุ่มผ่านกระบวนการ Design thinking (Focus Group) เพื่อหาลักษณะร่วมแยกแยะความแตกต่าง ตามรูปแบบการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) เพื่อทราบถึงปัญหาและศักยภาพ ความต้องการ และรูปแบบแนวทางที่เหมาะสมต่อการพัฒนา

- **การสรุปผล** เป็นการเชื่อมโยงข้อมูลอธิบายรูปแบบ ลักษณะ และแนวทางการออกแบบการพัฒนาในอนาคตเพื่อเสนอแนวทางในการฟื้นฟูปรับปรุงพื้นที่รอบสถานีศาลายาที่ตอบรับกับบริบทเมืองแห่งการศึกษา

3. สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟศาลายาเพื่อส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษา สามารถสรุปผลออกตามวัตถุประสงค์ ได้ดังนี้

3.1 พัฒนาการของพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายา



ภาพที่ 2 พัฒนาการพื้นที่ศาลายาตามช่วงเวลา: ผู้วิจัย, 2565

จากการศึกษา พบว่า ศาลายามีความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนจากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมือง เดิมเป็นเพียงชุมชนที่เป็นหมู่บ้านขนาดเล็กซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่มณฑลนครชัยศรีมาตั้งแต่ในสมัยอยุธยา โดยการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนด้านโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม ได้แก่ ในรัชกาลที่ 4 ด้านโครงข่ายทางน้ำและทางราง มีการขุดคลองมหาสวัสดิ์ เพื่อเพิ่มแนวทางการสัญจรทางน้ำจากกรุงเทพฯสู่จังหวัดนครปฐม (มหาวิทยาลัยมหิดล. หอจดหมายเหตุและพิพิธภัณฑ, 2564) และในรัชกาลที่ 5 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนของระบบโครงข่ายทางน้ำจากการขุดคลองทวีวัฒนาเพื่อเป็นโครงข่ายทางน้ำระหว่างคลองมหาสวัสดิ์และคลองภาษีเจริญ และขุดคลองใหม่เพิ่มขึ้น ได้แก่ คลองนราภิรมย์ นอกจากนี้ ในรัชกาลที่ 5 มีระบบรางเกิดขึ้นซึ่งทำให้การเดินทางระหว่างจังหวัดเป็นไปได้สะดวก เส้นทางรางจากบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ไปยัง จังหวัดเพชรบุรี เป็นเส้นทางสำคัญที่ทำให้อำเภอพุทธมณฑลมีสถานีรถไฟ 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลายา สถานีวัดสุวรรณ และสถานีคลองมหาสวัสดิ์ (อภิรักษ์ณ์ เกษมผลกุล, 2559) นอกจากนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 9 มีการเปลี่ยนแปลงด้านสาธารณูปการ ศาลายามีบทบาททางด้านการศึกษาก่อขึ้นจากการพัฒนาเมือง การสร้างและย้ายพื้นที่การศึกษาขนาดใหญ่หลากหลายสถาบันเข้ามาในพื้นที่ศาลายา ได้แก่ มหาวิทยาลัยมหิดล รวมถึงวิทยาลัยในวัง วิทยาลัยช่างทองหลวง (อภิรักษ์ณ์ เกษมผลกุล, 2559) เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับการศึกษาของประชาชนในขณะเดียวกัน การพัฒนาด้านระบบถนนและระบบราง มีการสร้างทางหลวงที่อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ศาลายามากขึ้น มีการตัดถนนบรมราชชนนีตัดผ่านศาลายาในปี พ.ศ.2522 ทำให้ในปัจจุบันมีบทบาทเป็นพื้นที่ชานเมืองที่มีความสำคัญ มีบทบาทโดดเด่นด้านเป็นเมืองเพื่อการศึกษาและเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยชั้นดี การเข้ามาของโครงการพัฒนาทางรถไฟสายสีแดงจากระบบรางเดิมเพื่อเพิ่มศักยภาพของเส้นทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบันทำให้ศาลายาเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อที่สำคัญทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและเชื่อมต่อสู่ภาคใต้ของประเทศไทย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562)

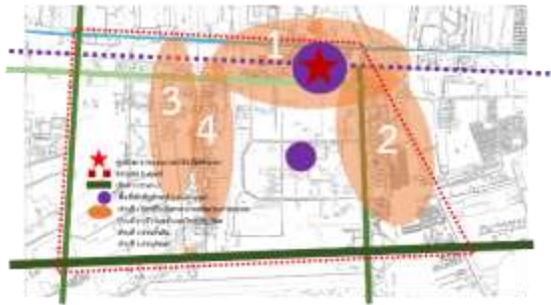
โดยพื้นที่ที่สำคัญของศาลายามีผลต่อการพัฒนาในอนาคตจากการสำรวจพื้นที่และนำข้อมูลในหลากหลายมิติซ้อนทับกัน ผู้วิจัยพิจารณาจินตภาพของเมือง (Image of city) ในมิติของการออกแบบเมืองจากแนวคิด Kelvin Lynn (Lynch, 1977) วิเคราะห์กายภาพพื้นที่ศาลายาในปัจจุบันตามพัฒนาการของพื้นที่โดยแบ่งประเด็นได้ดังนี้

- ศูนย์กลาง (Nodes) สถานีรถไฟศาลายาเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายสำคัญของเมืองและเป็นพื้นที่กิจกรรม จุดพบปะของกลุ่มคนที่มีความโดดเด่นและมีศักยภาพในพื้นที่เมืองกระชับศาลายาในอนาคต
- ขอบเขต (Edges) พื้นที่ศาลายาที่มีศักยภาพการศึกษาและพาณิชยกรรมในอนาคต คือ พื้นที่รัศมี 1 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟซึ่งเชื่อมต่อกับมหาวิทยาลัยมหิดลและครอบคลุมพื้นที่ย่านการศึกษาและการค้าหลักของเมือง

- เส้นทาง (Paths) ระบบคมนาคมที่มีบทบาทในอนาคต สามารถแบ่งออกเป็น ระบบถนน ได้แก่ ถนนบรมราชชนนี ถนนพุทธมณฑลสาย 4 สาย 5 และถนนศาลายา-นครชัยศรี เป็นถนนที่สำคัญหลักของพื้นที่ และระบบราง ซึ่งสถานีรถไฟศาลายาจะเป็นศูนย์การการเชื่อมต่อที่สำคัญในอนาคต

- พื้นที่เชิงสัญลักษณ์ (Landmarks) พื้นที่ที่มีความโดดเด่นเป็นสัญลักษณ์ของเมือง ในตำบลศาลายา ได้แก่ มหาวิทยาลัยมหิดล สถานีรถไฟศาลายา และสวนพุทธมณฑล

- ย่าน (District) ศาลายาสามารถแบ่งย่านออกเป็น 4 ย่าน ตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ ย่านชุมชนสถานีรถไฟและตลาดสด ย่านหน้ามหาวิทยาลัย ย่านสหพร และย่านตั้งสิน อย่างไรก็ตาม หากแบ่งตามบทบาทเมืองการศึกษาและสถานีรถไฟในอนาคต พบว่า พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟและตลาดสด บริเวณหน้ามหาวิทยาลัย และบริเวณซอยตั้งสิน เป็นพื้นที่ศักยภาพของเมืองเนื่องจากที่มีตั้งเป็นศูนย์กลางของเมืองที่มีรัศมีครอบคลุมการเดินทางใกล้เคียงกับการพัฒนาของสถานีในอนาคต ทั้ง 3 ย่านมีความหนาแน่น พลวัต และเป็นแหล่งรวมกิจกรรมเศรษฐกิจและสังคม และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยใหม่ของศาลายา



ภาพที่ 3 จินตภาพของเมือง (Image of city) ศาลายา: ผู้วิจัยและการสรุปผลจากประชุมกลุ่มย่อย, 2565

3.2 ความต้องการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา

ความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ศาลายาสามารถสังเคราะห์ผลจากกระบวนการวิจัย ดังนี้ 1. การประชุมกลุ่มย่อย ผ่านกระบวนการ Design Thinking ที่ประกอบด้วยขั้นตอน ดังนี้ 1. การเข้าใจพื้นที่ (Understand) การพูดคุยเพื่อเข้าใจบริบทพื้นที่ที่ แสดงปัญหาและสิ่งที่น่าสนใจภายในพื้นที่ศึกษา 2. การระดมสมอง (Ideate) การพูดคุยและร่วมกันแสดงความคิดเห็นจากการวิเคราะห์ข้อมูลขั้นต้น ทำ SWOT Analysis สังเคราะห์แสดงแนวคิดที่น่าสนใจ 3. ทดลอง (Prototype) แปลงแนวคิดให้เป็นรูปเป็นร่างอย่างง่าย และเร็วสุดเพื่อความเข้าใจแนวคิดการพัฒนา ผลลัพธ์คือ ความคิดเห็นต่อพื้นที่ในปัจจุบันและแนวทางการพัฒนา รวมถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดในการพัฒนาที่อยู่ในบริบทของเมืองแห่งการศึกษา 2. การสำรวจพื้นที่ การทำแบบสอบถาม ผลลัพธ์คือ ความต้องการและความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของพื้นที่รอบสถานีและพื้นที่ชุมชนศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

3.2.1 ความต้องการและความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาในบริบทเมืองการศึกษา

1) ผลจากการประชุมกลุ่มย่อย

ประชุมกลุ่มย่อยรูปแบบ Design Thinking เพื่อระดมความคิดจากกลุ่มอาจารย์ 3 ท่าน และนักศึกษาสถาปัตยกรรมผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ชั้นปีที่ 3 และ 4 จำนวน 20 คน ซึ่งเป็นตัวแทนผู้อยู่อาศัยประจำในพื้นที่ ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและวิเคราะห์ SWOT Analysis ระบุถึง จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด โดยสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็นปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ศาลายาในบริบทของเมืองแห่งการศึกษา โดยสามารถแบ่งประเด็นหลักสรุปผลลัพธ์ออกเป็นศักยภาพ และปัญหา ได้ผลดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลจากการประชุมกลุ่มย่อยรูปแบบ Design Thinking, 2565

มิติ	ศักยภาพ	ปัญหา
ด้าน กายภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - มีศักยภาพด้านการคมนาคม รูปแบบการคมนาคมหลากหลาย และในอนาคตโครงการรถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูงจะช่วยส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ที่มีความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่เมืองได้ดีมากขึ้น ลดระยะเวลาในการเดินทาง และอาจเกิดการขยายตัวมากขึ้นและเพิ่มขึ้นของประชากร ทั้งยังเพิ่มโอกาสในการขยายตัวของพื้นที่ศาลายาให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและคมนาคมระดับจังหวัดแห่งใหม่ - ศาลายาเป็นเมืองมหาวิทยาลัยที่มีศักยภาพสูง เป็นแหล่งการศึกษาในทุกกระดับ เมืองประกอบไปด้วยโรงเรียน มหาวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา ทำให้พื้นที่มีความพลวัตและมีกิจกรรมที่หลากหลายที่มีศักยภาพ - แนวโน้มการเป็นเมืองสำหรับการอยู่อาศัย เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนในบริเวณศูนย์กลางของพื้นที่ศาลายาคือความเจริญขึ้นในบริเวณรอบพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยมหิดล เกิดเป็นปรากฏการณ์ขยายตัวของที่อยู่อาศัย เช่น คอนโดมีเนียม หอพักซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาด และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาการเชื่อมต่อและการจราจรในพื้นที่ ได้แก่ การจราจรทางถนนที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ขนส่งสาธารณะยังมีการจัดการไม่เต็มประสิทธิภาพ โครงข่ายทางเดินมีไม่เพียงพอและสภาพทางเดินไม่เหมาะสมบางพื้นที่เสื่อมโทรม พื้นที่สาธารณะบางจุดยังขาดการบริหารจัดการพื้นที่ - ไม่มีแผนการรองรับการขยายตัวของเมืองอาจทำให้เกิดผลกระทบทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ การขยายตัวของเมืองอาจทำให้เกิดความแออัดทั้งด้านที่อยู่อาศัยเกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทางและไม่เป็นระเบียบของเมือง และอาจทำให้เมืองพัฒนาไม่เป็นไปตามบทบาทของเมือง
ด้าน เศรษฐกิจ และสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบพาณิชยกรรมหลากหลาย บางย่านสามารถสร้างรายได้ให้แก่คนในท้องถิ่น อาทิ พื้นที่พาณิชยกรรมที่เป็นผลผลิตทางการเกษตร ย่านพาณิชยกรรมเฉพาะกลุ่ม เช่น พื้นที่สังสรรค์ของกลุ่มวัยรุ่นและนักศึกษา - มีความหลากหลายของประชากร ทั้งกลุ่มคนในพื้นที่ที่มีวิถีชีวิตแบบเดิม มีการทำเกษตรกรรมการค้าขาย และมีกลุ่มประชากรแฝง ที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อศึกษาและทำงานส่งผลให้เมืองมีความคึกคักเกือบตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างผสมผสานและความพลวัตที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ - กลุ่มประชากรแฝงส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรบริหารจัดการพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศาลายาให้ตอบรับกับการพัฒนาในอนาคต โดยในปัจจุบันจำนวนร้านค้าและบริการในศาลายามีจำนวนมากอย่างไรก็ตามส่วนมากมักเจอเปิดให้บริการไม่นานและปิดตัวลง ร้านค้าและการให้บริการควรตอบรับกับผู้ใช้งาน - เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว อาจส่งผลกระทบต่อสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่เดิม หรือธุรกิจครัวเรือนได้ อาทิ การขยายตัวของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่เข้ามาในพื้นที่อาจทำให้พ่อค้าแม่ค้ารายย่อยในตลาดขาดรายได้เป็นต้น

2) ผลการสำรวจโดยการทำแบบสอบถาม

สำรวจจากผู้ใช้งานในพื้นที่ตำบลศาลายาผ่านชุดคำถาม บริเวณพื้นที่รอบสถานีศาลายา โดยมีผู้ร่วมตอบแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด และดำเนินการสอบถามเดือนสิงหาคม 2565 ชุดคำถามแบ่งประเด็นหลักได้ ดังนี้

- **ข้อมูลทั่วไป/ข้อมูลด้านการเดินทางในพื้นที่** พบว่า ผู้ร่วมตอบคำถามส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่ศาลายา โดยมากเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาเป็นหลัก (ร้อยละ 33.25) และกลุ่มวัยทำงาน ประกอบด้วยข้าราชการ (ร้อยละ 20.75) พนักงานบริษัทเอกชนและงานรับจ้าง (ร้อยละ 18) ค่าขายธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 11) และไม่ระบุ (ร้อยละ 11) โดยข้อมูลด้านการเดินทาง พบว่า รูปแบบการเดินทางในพื้นที่เทศบาลตำบลศาลายา ได้แก่ การใช้รถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 42) รถจักรยานยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 31.25) เป็นหลัก การเดินเท้า (ร้อยละ 9) ในขณะที่การเดินทางประเภทรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถประจำทาง (ร้อยละ 16.5) รถไฟ (ร้อยละ 1.25) มีจำนวนผู้เลือกรูปแบบการเดินทางดังกล่าวไม่มากนักแต่เป็นรูปแบบการเดินทางที่ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญในอนาคตที่ส่งผลต่อการพัฒนาของเมืองมากที่สุด

- **ข้อมูลด้านกิจกรรมในพื้นที่** สามารถสรุปประเด็นตามชุดคำถามได้ดังนี้

1) **ปัญหาสำคัญในเรื่องของพื้นที่กิจกรรมในพื้นที่ศาลายา** ประเด็นหลักที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาการขาดพื้นที่สีเขียวและพื้นที่ให้ร่มเงา เป็นปัญหาสำคัญที่สุดในเรื่องพื้นที่กิจกรรมคิดเป็นร้อยละ 56.5 ปัญหาสำคัญรองลงมา คือ ปัญหาการขาดพื้นที่การเรียนรู้ของเมือง พื้นที่ทำงาน CO-Working space เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยศึกษาและทำงาน โดยมีจำนวนผู้แสดงความเห็นเกี่ยวกับปัญหานี้คิดเป็นร้อยละ 47.5 นอกจากนี้ ปัญหาการมีพื้นที่กิจกรรมที่ไม่ตอบสนองทุกช่วงเวลา 24 ชั่วโมง และปัญหาการจำกัดการเข้าถึงของพื้นที่กิจกรรมบางแห่ง เช่น ในพื้นที่มหาวิทยาลัย พื้นที่สีเขียวในสถานที่ราชการที่ไม่สามารถเข้าไปใช้งานพื้นที่ได้เต็มศักยภาพ เป็นปัญหาที่ผู้ตอบคำถามแสดงความคิดเห็นเป็นจำนวนมาก

2) **พื้นที่กิจกรรมที่สำคัญของพื้นที่ศาลายา** เนื่องจากพื้นที่เป็นย่านการศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนา ผู้วิจัยจึงออกแบบชุดคำถามโดยอ้างอิงรูปแบบพื้นที่กิจกรรมจากแนวทางการออกแบบเมืองแห่งการศึกษาในพื้นที่บริบทเมือง (Seattle Office of Planning & Community Development, 2018) เพื่อหาพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญของศาลายาโดยให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความสำคัญของพื้นที่กิจกรรมของเมือง (ระดับคะแนน 1- สำคัญน้อยสุด ไป 5 - สำคัญมากที่สุด) ประกอบด้วย **พื้นที่เพื่อการเรียนรู้** **พื้นที่ทางเศรษฐกิจ** **พื้นที่ทางสังคม** พบว่า 1. **พื้นที่เพื่อการเรียนรู้** พื้นที่ห้องสมุดเมือง/พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ของเมือง มีระดับความสำคัญมาก (เฉลี่ยระดับคะแนน 4) มาเป็นอันดับแรก อย่างไรก็ตามพื้นที่ Co-working space/พื้นที่ประชุมทำงาน พื้นที่นิทรรศการ/ Gallery มีความสำคัญอยู่ในช่วงปานกลางถึงมาก (เฉลี่ยระดับคะแนน 3-4) 2. **พื้นที่ทางเศรษฐกิจ** พบว่า พื้นที่แผงลอย/ร้านอาหารริมทาง มีความสำคัญอยู่ในช่วงมากถึงมากที่สุด (เฉลี่ยระดับคะแนน 4-5) ในขณะที่ พื้นที่ตลาดสด/ตลาดทั่วไป, พื้นที่ศูนย์อาหาร/ร้านอาหารชุมชน, และ café ความคิดเห็นส่วนมากเห็นว่าพื้นที่เหล่านี้มีความสำคัญอยู่ในช่วงปานกลางถึงมาก (เฉลี่ยระดับคะแนน 3-4) และ 3. **พื้นที่ทางสังคม** พบว่า พื้นที่ริมถนนพุดบาทหน้าอาคาร พื้นที่สีเขียว/สวนสาธารณะ มีความสำคัญอยู่ในช่วงมากถึงมากที่สุดที่สุด (เฉลี่ยระดับคะแนน 4-5) โดยพื้นที่ทางสังคมอีก 3 ประเภท ได้แก่ พื้นที่ลานเพื่อจัดงานเทศกาลต่าง ๆ ที่มีความสำคัญมาก (เฉลี่ยระดับคะแนน 4) พื้นที่อเนกประสงค์ในมหาวิทยาลัย สถานที่ราชการมีความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง (เฉลี่ยระดับคะแนน 3) จากจำนวนความคิดเห็นของผู้ตอบคำถามทั้งหมด

3) **ข้อมูลเสนอแนะที่มีส่วนส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในอนาคต** เป็นคำถามปลายเปิดเพื่อให้แสดงความคิดเห็น พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้คำตอบในประเด็นที่หลากหลายโดยสามารถจัดกลุ่มประเด็นหลักได้ดังนี้

- **ความคาดหวังในการเปลี่ยนแปลงเรื่องการเชื่อมต่อและเส้นทางสัญจรของเมือง** โดยความคิดเห็นในประเด็นนี้เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาความเชื่อมต่อการเดินทางในระบบสาธารณะเพื่อความสะดวกขึ้นและมีการใช้งานที่ครอบคลุมกับรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ของเมือง และมีการคำนึงถึงพื้นที่สถานีเป็นพื้นที่ศูนย์กลางมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายของเมือง (HUB) โดยผู้ตอบคำถามเสนอความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า รูปแบบการเดินทางสาธารณะที่ครอบคลุมเชื่อมต่อกันจะลดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาพื้นที่จอดรถในเมือง ผู้ใช้งานคาดหวังถึง

การส่งเสริมพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการสัญจรที่เหมาะสม เช่น พื้นที่รอและจุดจอดที่มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสามารถนำคนเข้า-ออกนอกเมืองเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอย่างตรงเวลาและรวดเร็ว

- **ความคาดหวังในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานี** โดยความคิดเห็นในประเด็นนี้เกี่ยวข้องกับการจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบสถานีและเมืองเดิมอย่างบูรณาการร่วมกัน หลากหลายความคิดเห็นกล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่ตลาดซึ่งควรปรับปรุงให้ผู้ใช้งานสามารถรับรู้ มองเห็นและเข้าไปใช้งานได้สะดวก และไม่บดบังการเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟ ผู้แสดงความเห็นกล่าวถึงลักษณะของพื้นที่ในปัจจุบันที่สถานีรถไฟถูกตลาดบดบัง และภูมิทัศน์รอบๆ ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกจากนี้เนื่องจากพื้นที่รอบสถานีรถไฟเป็นพื้นที่ที่ล้อมรอบไปด้วยสถาบันการศึกษาหลายแห่ง หลากหลายความคิดเห็นจึงกล่าวถึงการส่งเสริมพื้นที่รองรับการทำงานหรือพื้นที่เพื่อการเรียนรู้แก่กลุ่มนักศึกษาจะช่วยให้เมืองเกิดความพลวัตมากและทันสมัยมากยิ่งขึ้น

- **ความคาดหวังในการส่งเสริมและพัฒนารูปแบบการเดินรูปแบบอื่น ๆ** โดยหลากหลายความคิดเห็นให้ความสำคัญเรื่องพื้นที่ทางเท้าที่สามารถเดินได้สะดวกเชื่อมต่อย่านและเดินได้ถึงรถไฟฟ้า การเพิ่มเส้นทางการเชื่อมต่อทางเดินให้ครอบคลุมตลอดพื้นที่เทศบาล ปรับปรุงทางเท้าให้มีความปลอดภัยมีระยะเหมาะสมไม่มีสิ่งกีดขวาง ความสว่างเพียงพอเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มรูปแบบการเดินแบบใหม่ ได้แก่ เส้นทางจักรยาน นอกจากนี้การเชื่อมต่อการสัญจรจากสถานีแบบไม่สะดวก ได้หลากหลายรูปแบบ เพิ่มรถจักรยานไฟฟ้า เพิ่มจุดรองรับพื้นที่ชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถสกู๊ตเตอร์ และพื้นที่สีเขียวที่ให้ร่มเงาส่งเสริมให้เกิดการเดินทางที่ดี

- **ความคาดหวังในการบูรณาการคน พื้นที่ กิจกรรม** หลากหลายความคิดเห็นแสดงความเห็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่คำนึงถึงผู้อยู่อาศัยและการทำกิจกรรมในพื้นที่ โดยการส่งเสริมกิจกรรมของชุมชนให้ดียิ่งขึ้นเนื่องจากพื้นที่ศาลาเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากร ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ทางการเกษตรที่ทำให้บริเวณตลาดศาลาเป็นพื้นที่ค้าขายพืชผลทางการเกษตรและอาหารที่สำคัญ การส่งเสริมกิจกรรมให้มีความหลากหลายเหมาะกับกลุ่มคนทุกช่วงวัย การเชื่อมพื้นที่ศึกษากับชุมชนโดยนำการจัดการพื้นที่มาบูรณาการร่วมกับกิจกรรมและกลุ่มผู้ใช้งานพื้นที่มหาวิทยาลัย สถานศึกษาและสถานที่ราชการสามารถเป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการและการเรียนรู้ สนับสนุนนิทรรศการจากสถาบันต่าง ๆ เพิ่มพื้นที่ Co-working space เพิ่มพื้นที่สาธารณะสำหรับผู้คนทั่วไป รองรับและตอบสนองกิจกรรมทางสังคม นอกจากนี้ การเชื่อมเส้นทางเท้าจากสถานีรถไฟเข้าสู่พื้นที่มหาวิทยาลัยและพื้นที่ราชการอื่น ๆ จะช่วยให้พื้นที่พัฒนาและสามารถใช้ประโยชน์กับชุมชนมากยิ่งขึ้น

3.2.2 แนวทางการพัฒนาในบริบทของเมืองแห่งการศึกษา

ปัจจัยที่ส่งเสริมศักยภาพการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลาในบริบทของเมืองแห่งการศึกษา

จากการบูรณาการข้อมูลข้างต้นสามารถสังเคราะห์ผลการสำรวจจากแบบสอบถาม และการประชุมกลุ่มย่อยได้โดยอ้างอิงจาก ตัวชี้วัดการออกแบบเมืองการศึกษาในประเทศไทยของฉมา (Shma Company Limited, 2015) และแนวทางในการออกแบบเมืองแห่งการศึกษาที่อยู่ในพื้นที่บริบทเมือง อ้างอิงจากหลักการของ Seattle Department of Construction and Inspections (DCI) และ หลักเกณฑ์การออกแบบพื้นที่รอบสถานีโดย (Maryland Department of Transportation, 2020) โดยปัจจัยที่มีความสำคัญในการส่งเสริมศักยภาพเมืองที่ส่งเสริมการศึกษา ประกอบด้วยตัวชี้วัดที่สำคัญของโครงข่ายและเส้นทางสัญจร และพื้นที่สาธารณะในด้านการศึกษา สรุปได้ตามบริบทพื้นที่รอบสถานีศาลาดังนี้

ปัจจัยด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายและเส้นทางสัญจร การให้ความสำคัญกับระบบขนส่งมวลชนจะช่วยให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสถาบันการศึกษาในพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมของพื้นที่ตำบลศาลาเกิดย่านที่มีความสมบูรณ์มากขึ้น สามารถเชื่อมต่อโหมดการเดินทางรูปแบบใหม่ๆ กันอย่างสะดวก เช่น การพัฒนาจุดเชื่อมต่อรถสาธารณะในบริเวณกิจกรรมหนาแน่นของศาลา หน้าพื้นที่ตลาดสดเชื่อมต่อกับมหาวิทยาลัย เป็นต้น โดยการส่งเสริมศักยภาพโครงข่ายและเส้นทางสัญจรของเมืองเป็นปัจจัยสำคัญเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) ของพื้นที่ในอนาคต การพัฒนาสถานีศาลาควรพัฒนาควบคู่กับการพัฒนาด้านอื่น ๆ ไปพร้อมกัน ควรคำนึงถึงระบบเส้นทางการเดินรถ ความเชื่อมโยงกันในขนส่งสาธารณะ การส่งเสริมให้เกิดการเดินทางในพื้นที่รอบสถานี

และให้ความสำคัญกับการเดินเท้าและทางจักรยานซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการเป็นเมืองกระชับ ที่รวมถึงการใช้งานได้ของกลุ่มคนทุกกลุ่ม

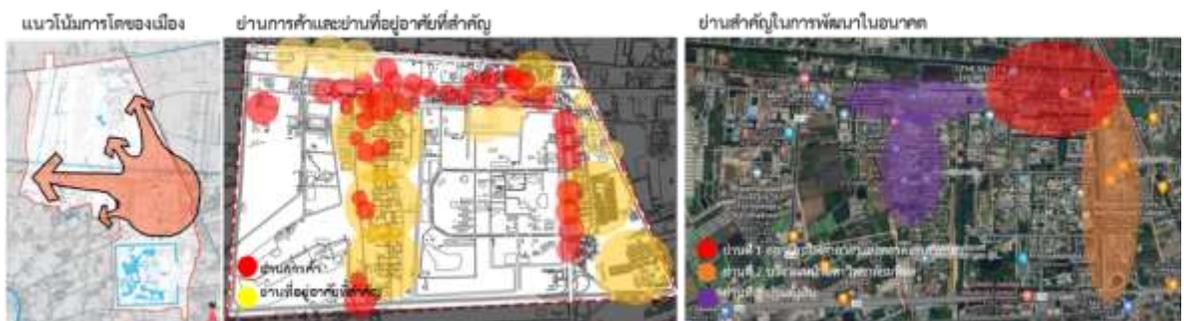
ปัจจัยด้านการส่งเสริมศักยภาพพื้นที่สาธารณะและพื้นที่กิจกรรม ทำให้เมืองมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว โดยตามแนวทางการออกแบบเมืองแห่งการศึกษา ประกอบด้วย พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ พื้นที่ทางเศรษฐกิจ พื้นที่ทางสังคม เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเมืองเพื่อการเรียนรู้ โดยสามารถอธิบายตามบริบทของศาลาาดังนี้

1. พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ – การส่งเสริมพื้นที่กิจกรรมเมืองเพื่อการเรียนรู้โดยการออกแบบกิจกรรมในเมืองและออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับการเรียนรู้ของคนในเมืองที่จะช่วยกระตุ้นการใช้พื้นที่แก่กลุ่มผู้ใช้งานหลัก รวมถึงการลดการปิดกั้น พื้นที่มหาวิทยาลัย สถานะที่ราชการ และพื้นที่เมืองเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาสามารถเข้าถึงได้ง่าย และดึงดูดผู้ใช้งานจากภายนอกเข้าสู่ภายในพื้นที่ปิด การพัฒนาพื้นที่ในสถาบันราชการบางพื้นที่สามารถออกแบบให้กลายเป็นพื้นที่เพื่อการเรียนรู้ของเมืองได้ เช่น รอยต่อระหว่างมหาวิทยาลัยมหิดล สถาบันราชการศาลา และสถานีรถไฟ สามารถส่งเสริมให้เกิดการใช้งานร่วมกันของพื้นที่ได้

2. พื้นที่ทางเศรษฐกิจ – การส่งเสริมพื้นที่กิจกรรมที่ทำให้ศาลาเกิดความคึกคักคือการสนับสนุนพื้นที่ทางการค้า เนื่องจากศาลาได้มีการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจจากความหลากหลายรูปแบบการค้า การจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟ พื้นที่พาณิชย์กรรมและตลาด รวมถึงการจัดโซนนิ่งร้านค้าแผงลอย การจัดช่วงเวลาเปิด-ปิดที่ควรมีหลากหลายช่วงเวลา และการจัดการกับงานเทศการที่เกี่ยวข้องกับด้านการค้าเป็นสิ่งสำคัญและจะช่วยส่งเสริมศักยภาพ ดึงดูดการเข้ามาของผู้ใช้งาน

3. พื้นที่ทางสังคม – การส่งเสริมศักยภาพพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ทางสังคมในเทศบาลตำบลศาลาควรมีการแบ่งกลุ่มความเป็นสาธารณะ ตั้งแต่สาธารณะ กึ่งสาธารณะ และส่วนบุคคลอย่างชัดเจน ควรส่งเสริมให้เกิดการใช้งานร่วมกันของพื้นที่เมือง พื้นที่สถานศึกษาและพื้นที่ราชการที่ยังมีศักยภาพในการใช้เป็นพื้นที่ทางสังคมได้ เช่น การใช้พื้นที่กิจกรรมนันทนาการในสถานที่ศึกษาหรือพื้นที่ราชการในบางช่วงเวลา การเชื่อมผ่านพื้นที่เมืองโดยผสานพื้นที่หลากหลายประเภท เป็นต้น รวมถึงการจัดกิจกรรมของเมืองเพื่อกระตุ้นการใช้พื้นที่สาธารณะ การส่งเสริมพื้นที่สาธารณะประเภทถนน พื้นที่ริมถนน เป็นพื้นที่ที่ควรคำนึงถึงเนื่องจากกิจกรรมหลากหลายรูปแบบเกิดขึ้นบริเวณฟุตบอลและริมถนน อาทิ พื้นที่การค้าขายแบบแผงลอย พื้นที่สีเขียวพักผ่อนและพักผ่อนริมถนน เป็นต้น

3.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลาที่ส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการเรียนรู้



ภาพที่ 4 แนวโน้มการพัฒนาและย่านหลักในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในบริบทเมืองการศึกษา: ผู้วิจัย, 2565

จากการสังเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ ประชุมกลุ่มย่อย และแบบสอบถาม พบว่า ความเห็นในขั้นตอนการประชุมกลุ่มย่อยและแบบสอบถามมีความหลากหลาย อย่างไรก็ตามมีความเข้าใจและสามารถจัดประเด็นของกลุ่มตามรูปแบบและความต้องการในการพัฒนา โดยแนวทางการออกแบบหลักสามารถสรุปเป็น 3 ด้าน ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน ด้านการสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน ด้านการบริหารจัดการย่าน

โดยแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองให้เป็นเมืองแห่งการเรียนรู้สามารถแบ่งรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ตามลักษณะของย่านที่มีศักยภาพออกเป็น 3 ย่านสำคัญ อ้างอิงจากการวิเคราะห์พื้นที่ของผู้วิจัย ได้แก่ ย่านที่ 1 สถานีรถไฟศาลาและตลาดเก่าศาลา ย่านที่ 2 ย่านหน้ามหาวิทยาลัยมหิดล และย่านที่ 3 ย่านตั้งสินค้าที่สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพตัวอย่างตามแนวทางการออกแบบหลัก 3 ด้านได้ดังนี้

ย่านที่ 1 สถานีรถไฟศาลาและตลาดเก่าศาลา ครอบคลุมพื้นที่สถานีรถไฟศาลา ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 200 เมตรโดยรอบ ประกอบด้วย พื้นที่ตลาดศาลาเป็นพื้นที่ตลาดขนาดใหญ่ บริเวณพื้นที่ตลาดเก่าศาลาซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนเก่าศาลา และเชื่อมโดยพื้นที่ด้านข้างบางส่วนของมหาวิทยาลัยมหิดล

ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน ควรให้มีการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าย่านที่พาณิชย์กรรม รวมถึงการจัดการรูปแบบการค้า ตลาด โชนนึ่งร้านค้าแผงลอยให้เกิดความเป็นระเบียบสวยงาม ในขณะที่พื้นที่สถานีรถไฟควรให้มีการเชื่อมต่อสู่พื้นที่ชุมชน มหาวิทยาลัย ตลาด ได้สะดวกและสามารถเดินเชื่อมโยงกันได้ สถานีควรเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่ไม่ถูกบดบัง ปรับปรุงพื้นที่รอบสถานีให้มีร่มเงาลดความร้อน รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่จอดรถยนต์และแนวทางเดินที่มีศักยภาพ

ด้านการสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน พื้นที่ย่านสถานีรถไฟศาลาและตลาดเก่าศาลาเปรียบเสมือนศูนย์กลางเมืองและศูนย์กลางการค้า ดังนั้นการจัดระบบการขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงในพื้นที่ย่านนี้จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนา ควรปรับปรุงรูปแบบของตลาดให้สอดคล้องทันสมัยกับการพัฒนาของรถไฟฟ้านอกจากนี้การจัดรูปแบบทางสัญจรย่านสถานีรถไฟควรมีการเปลี่ยน/ปิด เพื่อปรับเป็นทางเท้าเพื่อเชื่อมกระจายคนสู่เมืองสู่พื้นที่อื่น ๆ ของเมือง ควรเชื่อมย่านศูนย์กลางเมืองสถานี-มหาวิทยาลัย-ตลาด ด้วยการสนับสนุนทางเท้า

ด้านการบริหารจัดการย่าน พื้นที่รอบสถานีควรจัดพื้นที่สาธารณะที่ดี ให้มีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ตามเทศกาลในพื้นที่สาธารณะของเมือง อาทิ ตลาดนัดตามเทศกาล กิจกรรมพิเศษเฉพาะกิจ พื้นที่นันทนาการสำหรับทุกกลุ่มวัย เป็นต้น ควรจัดการพื้นที่เปลี่ยนถ่ายบริการขนส่งมวลชนหลากหลายเพื่อการให้บริการขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ควรจัดการพื้นที่ค้าขายเป็นเรื่องสำคัญของพื้นที่รอบสถานีในอนาคต ดังนั้น การบริหารจัดการพื้นที่การค้า แผงลอยของเมืองจำเป็นต้องมีการวางแผนและคิดรูปแบบให้เหมาะสม



ภาพที่ 5 (ซ้าย) การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าย่านศาลาสู่มหาวิทยาลัย, (ขวา) ภาพการปรับปรุงพื้นที่กิจกรรมให้เกิดความเชื่อมต่อส่งเสริมการเดินทางรอบสถานีรถไฟและมหาวิทยาลัย, ที่มา: ผู้วิจัย

ย่านที่ 2 บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยมหิดล ครอบคลุมพื้นที่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยมหิดลขนานถนนพุทธมณฑลสาย 4 ซึ่งอยู่ในพื้นที่รัศมี 600 เมตรของสถานีรถไฟ ศาลาหลักเป็นย่านการค้า ย่านอาหารและบริการ มีรูปแบบการค้าและบริการที่หลากหลาย จุดเด่นของพื้นที่คือ บริเวณหน้าอาคารพาณิชย์จะมีการทำแนวหลังคาคลุมฟุตบอลเพื่อเป็นพื้นที่เช่าแผงขายของกึ่งถาวรและในช่วงเช้าและช่วงเย็นจะมีการตั้งร้านค้าเพื่อขายอาหารบริเวณฟุตบอลสนาม บริเวณด้านหลังอาคารพาณิชย์ส่วนมากเป็นพื้นที่พักของกลุ่มนักศึกษาและกลุ่มคนวัยทำงาน

ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน ควรจัดระเบียบพื้นที่ริมถนนให้เป็นสัดส่วน พื้นที่ร้านค้าพื้นที่นั่งรับประทานอาหาร พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร จุรถอรรถเมล์ และพื้นที่จอดรถริมถนน ควรจัดการเรื่องพื้นที่จอดรถ

รถที่เหมาะสมไม่บดบังเส้นทางจราจรและรัศมีการขึ้นลงรถสาธารณะ รวมถึงออกแบบพื้นที่ริมฟุตบอลาให้เหมาะสมในการค้าขายโดยที่ผู้คนยังสามารถสัญจรได้สะดวก นอกจากนี้ควรเพิ่มร่มเงาเพื่อลดความร้อนและทำให้พื้นที่ริมถนนเหมาะแก่การเดินเพื่อเพิ่มระยะเวลาการเดินของผู้ใช้เชื่อมไปยังสถานีได้มากขึ้น

ด้านการสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน เนื่องจากย่านหน้ามหาวิทยาลัยเป็นย่านอาหารของศาลายาที่เชื่อมต่อกับศูนย์กลางสถานีรถไฟฟ้าศาลายาได้อย่างสะดวกโดยการเดิน การจัดการระบบเส้นทางทำให้เกิดความเชื่อมโยงในพื้นที่ย่าน ควรสร้างบรรยากาศให้เกิดความมีชีวิตชีวา ให้การสนับสนุนการค้าแผงลอยที่มีประสิทธิภาพและเปิดหลากหลายช่วงเวลาส่งเสริมให้เป็นจุดแวะพักหรือพื้นที่ที่น่าสนใจทางอาหารของศาลายา

ด้านการบริหารจัดการย่าน จุดเด่นที่เป็นศักยภาพของพื้นที่ย่านหน้ามหาวิทยาลัยคืออาหารร้านค้าริมทาง ดังนั้นจำเป็นต้องมีการจัดระเบียบพื้นที่ค้าขายเพื่อให้เกิดพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพต่อการใช้งานที่รวมถึงการสัญจรทางเท้า การบริหารจัดการพื้นที่การค้าและแผงลอยของเมือง จำเป็นต้องมีการวางแผนและคิดรูปแบบให้เหมาะสม จำเป็นต้องมีการจัดการเวลาในการค้าขาย รวมถึงมีการส่งเสริมจากภาครัฐและเอกชนในการสร้างภาพลักษณ์ของเมือง (City Branding)



ภาพที่ 6 (ซ้าย) ย่านหน้ามหาวิทยาลัยมทิดล เมื่อมีการปรับปรุงสภาพรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ริมถนนพุทธมณฑลสาย 4, (ขวา) การจัดการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและกิจกรรมริมถนนริมถนนพุทธมณฑลสาย 4, ที่มา: ผู้วิจัย

ย่านที่ 3 ย่านตั้งสิน เป็นย่านชุมชนขยายของพื้นที่ซึ่งเป็นชอยกึ่งส่วนบุคคล ปัจจุบันชอยตั้งสินเป็นย่านที่พักอาศัยหลัก เป็นหอพัก คอนโดมิเนียม แก่กลุ่มนักศึกษา เป็นย่านที่คึกคักประกอบด้วยร้านอาหารจำนวนมาก และพื้นที่ศูนย์อาหาร ตลาดนัดโครงสร้างกึ่งถาวร ผู้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประชากรแฝง ได้แก่ นักศึกษาและวัยทำงานเป็นหลัก ทำให้บริเวณนี้มีความคึกคักมากในช่วงเย็นและกลางคืน

ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน ควรเพิ่มพื้นที่ทางสังคมและพื้นที่สาธารณะที่รองรับและส่งเสริมกิจกรรมของกลุ่มผู้อยู่อาศัยทุกกลุ่มให้มีพื้นที่ทำงาน พื้นที่นันทนาการ พื้นที่ขายอาหาร พื้นที่นั่งทานอาหารที่สามารถเข้าไปใช้งานได้ 24 ชั่วโมง ปรับปรุงพื้นที่ทางเท้า-ทางข้าม ให้เชื่อมต่อปลอดภัย รวมถึงต้องการให้มีร่มเงาเพื่อลดความร้อนและเอื้อประโยชน์ต่อการเดิน นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงบรรยากาศของย่านตั้งสินให้มีความคึกคักขึ้นเหมาะกับการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยของย่านการศึกษา มีพื้นที่นันทนาการยืดหยุ่นตามช่วงเวลามากขึ้น

ด้านการสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน ควรพัฒนาพื้นที่ของย่านตั้งสินให้เกิดความพลวัต ส่งเสริมพื้นที่เพื่อการเรียนรู้และพื้นที่ทำงานแก่ผู้ใช้งาน รวมถึงการมีพื้นที่ทางสังคมของเมือง พื้นที่กิจกรรมที่สามารถใช้งานได้หลากหลายร่วมกัน ได้แก่ พลาซาก็กิจกรรม ศูนย์อาหารของย่าน co-working space เพื่อเพิ่มกิจกรรมในบริเวณย่านตั้งสินให้มีชีวิตชีวาสอดคล้องกับย่านแห่งการเรียนรู้

ด้านการบริหารจัดการย่าน ควรให้มีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ และมีการอนุญาตให้กลุ่มผู้ใช้งานสามารถใช้พื้นที่สาธารณะของเมืองได้ อาทิ ลานโล่ง พื้นที่สีเขียว พื้นที่หน้าอาคาร เป็นต้น ส่งเสริมการจัดกลุ่มพื้นที่ใช้งานที่ส่งเสริมความเป็นเมืองการศึกษา พื้นที่เรียนรู้ พื้นที่ทำงาน พื้นที่สังสรรค์ เพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มกันเพื่อประโยชน์

แก่ผู้ค้าและผู้ใช้งาน นอกจากนี้ ควรส่งเสริมและจัดการเรื่องการเชื่อมต่อของรถสาธารณะภายในเทศบาลตำบลเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้อาศัยเพื่อเชื่อมต่อระหว่างยังสถานีรถไฟฟ้าแห่งใหม่และเชื่อมระหว่างที่ทำงานหรือสถานศึกษา



ภาพที่ 7 (ซ้าย) การบริหารจัดการกิจกรรมและการใช้พื้นที่ย่านตั้งสินเพื่อเป็นพื้นที่สังสรรค์และศูนย์อาหารของเมือง, (ขวา) การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตั้งสิน, ที่มา: ผู้วิจัย

4. อภิปรายผล

ผลการวิจัยที่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยโดยมีประเด็นสามารถอภิปรายผลในประเด็นดังนี้

4.1 พัฒนาการของพื้นที่ชุมชนศาลายามีความเปลี่ยนแปลงตามการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองตั้งแต่วัยสมัยรัชกาลที่ 4 จนถึงปัจจุบัน จากรูปแบบการตั้งถิ่นฐานชุมชนขนาดเล็กสู่การเป็นเมืองที่มีบทบาทด้านการศึกษา โดยเมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันได้แก่ ระบบโครงข่ายทางน้ำ ระบบถนน ระบบราง สาธารณูปการ-สาธารณูปโภค เข้ามาในพื้นที่จึงทำให้บทบาทของพื้นที่ศาลายาเปลี่ยนไป ด้วยการเปลี่ยนแปลงตามการพัฒนาของเมือง การปรับรูปแบบพื้นที่ รูปแบบการใช้งาน ตามศักยภาพและบทบาทของเมืองจะทำให้เมืองเกิดความยั่งยืนและมีอัตลักษณ์ของพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองให้เป็นเมืองแห่งการเรียนรู้ เป็นแนวคิดการปรับปรุงพื้นที่จากพื้นที่ฐานทรัพยากรของเมืองที่มีทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศาลายาซึ่งเหมาะสมแก่การเป็นเมืองมหาลัยที่มีความกระชับในอนาคต โดยสอดคล้องกับการศึกษาศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาเมืองสู่ความยั่งยืนผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม กรณีศึกษาเมืองศาลายา จังหวัดนครปฐม (ธันวดี สุขสาโรจน์ และคณะ, 2561) และแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและสถานีธรรมศาสตร์รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดง (มหาวิทยาลัยมหิดล, คณะวิศวกรรมศาสตร์, 2562) ที่กล่าวถึงบทบาทของพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการพัฒนาระบบรางในอนาคต

4.2 ความต้องการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในบริบทเมืองการศึกษา พบว่า ความต้องการในการพัฒนาของพื้นที่จากความเห็นประชาชนมีความสอดคล้องกัน สามารถสรุปตามประเภทความต้องการ ประกอบด้วย ความต้องการในการเปลี่ยนแปลงการเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรของเมือง การจัดการกิจกรรมพื้นที่โดยรอบสถานี การส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมเดินทางรูปแบบอื่น ๆ และการบูรณาการคน พื้นที่ กิจกรรม ในด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทเมืองการศึกษา ผู้วิจัยใช้เกณฑ์ตัวชี้วัดแนวทางในการออกแบบเมืองแห่งการศึกษาที่อยู่ในพื้นที่บริบทเมือง (Seattle Office of Planning & Community Development, 2018) ที่ประกอบด้วย พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ พื้นที่ทางเศรษฐกิจ พื้นที่ทางสังคม เพื่อหารูปแบบพื้นที่ที่สำคัญในบริบทของศาลายา โดยสามารถอภิปรายผลจากการศึกษาได้ว่า พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ ได้แก่ พื้นที่ห้องสมุดเมืองหรือพื้นที่เพื่อการเรียนรู้ของเมืองเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญมาก ในขณะที่พื้นที่ทางเศรษฐกิจ ได้แก่ พื้นที่ค้าขายแผงลอยและร้านอาหารริมทางมีระดับความสำคัญมากแก่ผู้ใช้งานในเมือง และพื้นที่ทางสังคม พื้นที่สาธารณะ ได้แก่ พื้นที่ริมถนนพุดบาทหน้าอาคาร พื้นที่สีเขียว/สวนสาธารณะมีความสำคัญสำหรับการพัฒนาตามบทบาทเมืองในอนาคต นอกจากนี้ พื้นที่ทางสังคมประเภทลาน (Plaza) เพื่อจัดงานเทศกาลต่าง ๆ ที่มีความสำคัญมากในการกระตุ้นอัตลักษณ์และกิจกรรมของเมือง โดยสรุปเป็นปัจจัยที่ควรส่งเสริมหลักได้แก่ ปัจจัยด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายและเส้นทางสัญจร

ปัจจัยด้านการส่งเสริมศักยภาพพื้นที่สาธารณะและพื้นที่กิจกรรม ซึ่งจากการศึกษาทั้งสองปัจจัยเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟเพื่อให้เป็นเมืองแห่งการศึกษา

4.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟเพื่อส่งเสริมพื้นที่เมืองให้เป็นเมืองแห่งการเรียนรู้ โดยผลการวิจัยพบว่ารูปแบบและแนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในอนาคตมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองแห่งการศึกษาของชมา (Shma Company Limited, 2015) และจากแนวทางในการออกแบบเมืองแห่งการศึกษาที่อยู่ในพื้นที่บริบทเมือง (Seattle Office of Planning & Community Development, 2018) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่ประกอบด้วยตัวชี้วัดที่สำคัญของการพัฒนาเนื้อเมืองและอาคาร ที่คำนึงถึงการสร้างพื้นที่มหาวิทยาลัยให้เชื่อมต่อกับเมืองและการออกแบบกิจกรรมในเมืองให้ส่งเสริมการเรียนรู้ การส่งเสริมเรื่องโครงข่ายและเส้นทางสัญจรที่ออกแบบให้ขนส่งสาธารณะมีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสถาบันการศึกษา ชุมชน และส่งเสริมให้มีความสะดวกแก่การเดินทาง และพื้นที่สาธารณะในด้านการเป็นเมืองแห่งการศึกษา ได้แก่ พื้นที่เพื่อการเรียนรู้ พื้นที่ทางเศรษฐกิจ พื้นที่ทางสังคม โดยแนวทางการพัฒนาย่านตัวอย่างเพื่อให้เมืองตอบรับกับบริบทการเป็นศูนย์กลางระบบรางชานเมืองและศูนย์กลางทางการศึกษาเพื่อให้มีชีวิตชีวาและมีคุณภาพ ผู้วิจัยวิเคราะห์ย่านที่มีศักยภาพออกเป็น 3 ย่านสำคัญ ย่านสถานีรถไฟศาลาและตลาดเก่าศาลา ย่านหน้ามหาวิทยาลัยมหิดล และย่านตั้งสิน สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาเป็น 3 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่าน ด้านการสร้างเสริมกิจกรรมและบริการในพื้นที่ย่าน และด้านการบริหารจัดการย่าน ซึ่งมีแนวทางที่ยึดหยุ่นตามความเหมาะสมตามการใช้ประโยชน์พื้นที่แต่ละย่าน

5. ข้อเสนอแนะ

5.1 งานวิจัยนี้ สามารถนำไปประยุกต์และกำหนดแนวทางหรือนโยบายสาธารณะเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ และการพัฒนาพื้นที่ในเทศบาลตำบลศาลาในบริบทของเมืองแห่งการศึกษาในอนาคต

5.2 การศึกษาพื้นที่รอบสถานีรถไฟศาลา เป็นการศึกษาที่เน้นการสำรวจทางกายภาพ และการสอบถามความคิดเห็นจากความเห็นแบบสุ่มและประชุมกลุ่มย่อยเป็นการสังเคราะห์และสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ อย่างไรก็ตามไม่สามารถครอบคลุมมิติทางสังคมศาสตร์ อาทิ มนุษยศาสตร์ วิถีชีวิต เนื่องจากข้อจำกัดทางขอบเขตของงานวิจัย

5.3 ผลวิจัยของการศึกษานี้เป็นแนวทางการศึกษาความต้องการและแนวทางหรือกรอบในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีชานเมือง ย่านการศึกษา โดยเครื่องมือที่ใช้จะเป็นเครื่องมืออื่นที่นอกเหนือจากการสอบถามความคิดเห็นจากแบบสอบถามและการประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้ได้ผลงานที่มีขอบเขตกว้างออกไป

6. กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟศาลาเพื่อส่งเสริมบริบทเมืองแห่งการศึกษา ที่ได้รับสนับสนุนงบประมาณโดยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ประจำปีงบประมาณ 2565 สัญญาเลขที่ C35/2565 โดยงานวิจัยนี้ได้รับการพิจารณาและผ่านการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมและวิจัยในมนุษย์ จากมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หมายเลขรับรองจริยธรรมการวิจัย ว.343/2565 ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ รวมถึงคณาจารย์และผู้ร่วมให้ข้อมูลและคำปรึกษาจนวิจัยสำเร็จลุล่วง

7. เอกสารอ้างอิง

เกษมผลกุล อภิรักษ์. (2552). *เล่าขานตำนานศาลา*. มหาวิทยาลัยมหิดล.
 ธันวาคม สุชาโรจน์, ชีระวิทย์ รัตนพันธ์, และวิริยะ เตชะรุ่งโรจน์. (2561). *โครงการศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาเมืองสู่ความยั่งยืนผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม กรณีศึกษาเมืองศาลา จังหวัดนครปฐม*. มหาวิทยาลัยมหิดล.

- มหาวิทยาลัยมหิดล. คณะวิศวกรรมศาสตร์. (2562). *แผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีศาลายาและสถานีธรรมศาสตร์
รองรับรถไฟฟ้าสายสีแดง*. <https://mahidol.ac.th/temp/2019/10/Presskit.pdf>
- มหาวิทยาลัยมหิดล. หอดจดหมายเหตุและพิพิธภัณฑ์. (2564). *ที่มาของพื้นที่ศาลายา*.
<https://museum.li.mahidol.ac.th/mahidol-mysteries/index.php/salaya/>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (2562). *TOD คืออะไร*.
<http://thailandtod.com/Whatistod.html>
- อภิรักษ์ณ์ เกษมผลกุล. (2559). *ศาลายาเมืองน้ำท่วม*. สามลดา.
- Department of Public Works and Town & Country Planning, Auros Co.Ltd., PSK Consultant. (n.d.).
*Final report: Spatial analysis and evaluation of northern region, central region, northeastern region,
and southern region*.
- Lynch, K. (1977). *The image of the city*. MIT Press.
- Maryland Department of Transportation. (2020). *Transit oriented development (TOD)*.
<https://www.mta.maryland.gov/transit-oriented-development>
- Seattle Office of Planning & Community Development. (2018). *University district*. Seattle.
- Shma Company Limited. (2015). *Education city guideline*. Shma Company Limited & Department of
Public Works and Town & Country Planning.
- UNESCO Global Network of Learning Cities. (2015). *Guidelines for building learning cities*.
[https://uil.unesco.org/fileadmin/keydocuments/LifelongLearning/learning-cities/en-guidelines-
for-building-learning-cities.pdf](https://uil.unesco.org/fileadmin/keydocuments/LifelongLearning/learning-cities/en-guidelines-for-building-learning-cities.pdf)