

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง “TOD ลำสาลี ถิ่นนี้มีเรื่องราว”

จัดทำโดย นางสาววันทนา เตชะสุวรรณ

ตำแหน่งนักพัฒนาการท่องเที่ยวชำนาญการ

สังกัดกลุ่มงานพัฒนาการท่องเที่ยว ส่วนการท่องเที่ยวสำนักงาน
วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว สำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๔๓

สถาบันพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรุงเทพมหานคร

สำนักงาน ก.ก.

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖

๑. หัวข้อ “TOD ล้ำสาส์ ถิ่นนี้มีเรื่องราว”

๒. ความสำคัญของการศึกษา/ ที่มาของการนำเสนอ

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและนครที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย เป็นมหานครศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์ เศรษฐกิจ และ วัฒนธรรม มีประวัติความเป็นมายาวนาน เคยได้รับสมญานามในอดีตว่า “เวนิสตะวันออก” เพราะเป็นเมืองที่มีแม่น้ำ คูคลองหลายสายในการสัญจรและการค้าขาย สภาพทางภูมิศาสตร์ของ กรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยา มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน แบ่งพื้นที่ ออกเป็น ๒ ผัง คือ ผังพระนครและผังธนบุรี พื้นที่การปกครองแบ่งออกเป็น ๕๐ เขต แบ่งเป็น ๖ กลุ่มเขตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาเมือง ได้แก่ กลุ่มเขตกรุงธนเหนือ กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มเขตกรุงธนใต้ กลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก กลุ่มเขตกรุงเทพใต้ กลุ่มเขตกรุงเทพเหนือ ในพื้นที่ กรุงเทพมหานครครอบคลุมตั้งแต่ช่วงดินแดง ห้วยขวาง จนถึงวังทองหลาง บางกะปิ สะพานสูง บึงกุ่ม คันนายาว ลาดกระบัง มีนบุรี หนองจอก ประเวศ และบริเวณบางนา พบว่าย่านบางกะปิ เป็นเขตพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของเมืองทางทิศตะวันออก นับเป็นจุดเริ่มต้นของชุมชนทางฝั่ง กรุงเทพฯ ตะวันออก ซึ่งมีคลองแสนแสบเป็นคลองสำคัญเชื่อมจากปลายคลองมหานาค บริเวณ บ่อมมหากาฬไปออกแม่น้ำบางปะกงที่อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวประมาณ ๗๓.๘ กิโลเมตร ในปี พ.ศ. ๒๓๘๐ สมัยรัชกาลที่ ๓ เกณฑ์ชาวมลายูไปขุดคลองแสนแสบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางขนส่งเสบียงอาหารและยุทธภัณฑ์ช่วงที่เกิดความขัดแย้ง ระหว่างสยามกับอันนัมเหนือกัมพูชา ภายหลังการขุดคลองเสร็จจึงได้ย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในทุ่ง แสนแสบ หักร้างถางพงจนกลายเป็นที่นา และกวาดต้อนผู้คนตามหัวเมืองรายทางมาตั้งถิ่นฐาน บริเวณริมคลอง ทำให้ตลอดลำคลองแสนแสบส่วนใหญ่เป็นชุมชนมุสลิมที่ยังคงอัตลักษณ์วิถีชีวิตดั้งเดิม วัฒนธรรมประเพณี ที่สืบทอดมาจากบรรพบุรุษ ความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ภูมิปัญญา และทรัพยากรทางด้านวัฒนธรรมที่หลากหลายของพื้นที่นี้จึงตอบสนองความต้องการของการท่องเที่ยววิถีถิ่น ซึ่งกรุงเทพมหานครต้องอาศัยความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆในการอนุรักษ์ พื้นที่ฟู และพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเรียนรู้ที่มีชีวิตและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปัจจุบัน พื้นที่ดังกล่าวมีการขยายตัวครอบคลุมย่านศูนย์กลางธุรกิจใหม่ NEW CBDs (New Central Business District - CBD) เต็มไปด้วยอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า สถานที่สำคัญ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากมายในขณะที่พื้นที่เมืองขยายมากขึ้น แต่การเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครขาดการวางผังเมือง ทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ ถนนที่จำกัด ประชาชนที่อาศัยในเมืองหลวงมีอย่างหนาแน่น และการใช้รถส่วนบุคคลอย่างกว้างขวางส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ทั่วโลกจึงสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเดินทางไปยังพื้นที่กรุงเทพตะวันออกได้ด้วยรถไฟฟ้าที่เข้ามารองรับการเดินทางของผู้คนตอบสนองความต้องการของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่และประชาชนที่เดินทางสัญจร รวมถึงนักท่องเที่ยวที่ต้องการศึกษาเรียนรู้เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรมในย่านกรุงเทพตะวันออกได้เป็นอย่างดี กรุงเทพมหานครจึงได้วางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง

มวลชน ด้วยการส่งเสริมให้เป็นเมืองกระชับ (Compact City) และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-Use) มาตรการทางผังเมือง และแผนงานโครงการต่างๆ ของการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน Transit Oriented Development (TOD) จำนวน ๕ บริเวณ ได้แก่ สถานีประตูน้ำ สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีเตาปูน สถานีลำสาลี และสถานีบางขุนพรหม ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครคัดเลือกพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าลำสาลีเป็นพื้นที่ต้นแบบเชื่อมต่อการเดินทางระบบล้อ ราง เรือ

สถานีรถไฟฟ้าลำสาลีเป็นสถานีรถไฟฟ้าที่ตั้งอยู่บริเวณทางแยกลำสาลีหรือจุดตัดระหว่าง ถนนศรีนครินทร์กับถนนรามคำแหง ในพื้นที่แขวงห้วยหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆ ด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะล้อ ราง เรือ แบบบูรณาการ เชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าลำสาลีด้วยระบบรถโดยสารสาธารณะมายังท่าหน้าวัดศรีบุญเรือง ลงเรือไฟฟ้าคลองแสนแสบไปสิ้นสุดที่ท่าหน้าสำนักงานเขตมีนบุรี เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าลำสาลีไปยังสถานที่ใกล้เคียง เป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวของชาวกรุงเทพมหานครและเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยววิถีถิ่นตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) อย่างไรก็ตาม สถานีท่องเที่ยวในย่านลำสาลียังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย จึงจำเป็นต้องบริหารจัดการปัญหาดังกล่าว โดยการพัฒนา สร้างสรรค์ ต่อยอดรูปแบบทรัพยากรในแหล่งท่องเที่ยวให้มีคุณค่าน่าสนใจ พร้อมรวบรวมข้อมูลด้านการท่องเที่ยวในย่านดังกล่าว เชื่อมโยงการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าลำสาลี มาบูรณาการเป็นแนวทางการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว เพื่อปรับใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในย่านลำสาลีผ่านช่องทางต่างๆ ให้ประชาชนได้มาท่องเที่ยวเรียนรู้แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมในพื้นที่ อันจะเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจตามนโยบาย ๙ ด้าน ๙ ดี ๒๘ ประเด็นการพัฒนา จำนวน ๒๒๖ นโยบายของคู่มือราชการ กรุงเทพมหานคร ได้แก่ ด้านเดินทางดี ปลอดภัยดี โปร่งใสดี สิ่งแวดล้อมดี สุขภาพดี เรียนดี เศรษฐกิจดี สังคมดี และด้านบริหารจัดการดี ทั้งนี้ การบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน TOD ย่านสถานีรถไฟฟ้าลำสาลี จะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนเมืองและเพิ่มความน่าอยู่ของพื้นที่ นำไปสู่เป้าหมายในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ -๒๕๗๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ และยุทธศาสตร์ที่ ๖ การต่อยอดความเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการเรียนรู้ ที่สอดคล้องกับแนวคิดการดำเนินงานของสหประชาชาติในการพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่และมีความยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อสำรวจ เก็บรวบรวมรายละเอียด ข้อมูล แหล่งท่องเที่ยวบริเวณสถานีรถไฟฟ้าลำสาลี และนำข้อมูลที่ได้มากำหนดแนวทางการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว

๓.๒ เพื่อประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับสถานีไฟฟ้าล้าสาลีให้เป็นที่รู้จัก

๓.๓ เพื่อสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยว และภาคีที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟ้าล้าสาลี และบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม

๓.๔ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและส่งเสริมรายได้ให้กับประชาชน

๔. เป้าหมาย

๔.๑ ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวเพื่อจัดทำแผนงานหรือโครงการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟ้าล้าสาลี จำนวน ๑ งาน ระยะเวลาดำเนินการ ๙ เดือน

๔.๒ ประชาสัมพันธ์ย่านสถานีรถไฟฟ้าล้าสาลี ผ่านสื่อช่องทางต่าง ๆ จำนวน ๓ ช่องทาง ได้แก่

(๑) สื่อสิ่งพิมพ์ (Print Media) อาทิ แผนที่อัตลักษณ์ของย่าน คู่มือแนะนำแหล่งท่องเที่ยว

(๒) สื่อสังคมออนไลน์ อาทิ เฟสบุ๊ค QR Code แสดงรายละเอียดสถานที่หรือเส้นทางท่องเที่ยว

(๓) การแถลงข่าว จัดกิจกรรมท่องเที่ยวย่านล้าสาลี

๔.๓ มีเครือข่ายการท่องเที่ยวสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวย่านล้าสาลี จำนวน ๓ เครือข่าย

๔.๔ ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวย่านล้าสาลี

๕. แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ -๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ และความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนามุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ ได้แก่ ต่อยอดอดีต ปรับปัจจุบัน สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต

๕.๒ แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ฉบับปรับปรุง ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนอย่างทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก เป็นการกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนที่มีโครงข่ายที่เชื่อมต่ออย่างทั่วถึงทั้งทางรถ ทางราง และทางน้ำ ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การต่อยอดความเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการเรียนรู้เพื่อสนับสนุน ส่งเสริม และพัฒนา

กรุงเทพมหานครในด้านเศรษฐกิจ ศูนย์กลางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและวัฒนธรรมของเอเชีย

๕.๓ การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) คือ การวิเคราะห์สภาพองค์การหรือหน่วยงาน ในปัจจุบัน เพื่อค้นหาจุดแข็ง (Strengths) หรือข้อได้เปรียบจุดอ่อน (Weaknesses) หรือข้อเสียเปรียบโอกาส (Opportunities) คือ โอกาสที่จะดำเนินการได้อุปสรรค (Threats) คือ ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานที่เป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต หลักการสำคัญของ SWOT คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง รู้จักสภาพแวดล้อม และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กรจะช่วยให้ผู้บริหารองค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่างๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป

ประโยชน์ของการวิเคราะห์ SWOT คือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยให้เข้าใจได้ว่ามีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างไร จุดแข็งขององค์กรจะเป็นความสามารถภายในที่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อการบรรลุเป้าหมายขณะที่จุดอ่อนขององค์กรจะเป็นคุณลักษณะภายในที่อาจจะทำลายผลการดำเนินงาน โอกาสทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ให้โอกาสเพื่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรทางกลับกันอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ขัดขวางการบรรลุเป้าหมายขององค์กร ผลจากการวิเคราะห์ SWOT นี้จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

ผลการวิเคราะห์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
๑. ชุมชนในพื้นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะ ๒. แหล่งท่องเที่ยวเรียนรู้มีความหลากหลาย เช่น ตลาดน้ำขวัญเรียม วัดป่าเพ็ญเหนือ มัสยิดวัดป่าเพ็ญใต้ เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ	๑. ยังไม่มีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ๒. ประชาชนไม่ทราบข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
๑. กรุงเทพมหานครให้ความสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงในพื้นที่ย่านลำสาาลี	๑. ทัศนคติเชิงลบของประชาชนเกี่ยวกับการจราจรหรือการเดินทางในย่านบางกะปิหรือแยกลำสาาลี

<p>๒. สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยรูปแบบการคมนาคมที่หลากหลาย ได้แก่ รถไฟฟ้า เรือไฟฟ้า เรือโดยสารคลองแสนแสบ</p> <p>๓. เทคโนโลยีสื่อประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย ทำให้สื่อสารข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง สร้างการรับรู้ข่าวสารในวงกว้างมากขึ้น</p> <p>๔. มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากที่สนใจไปแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ๆ และชื่นชอบการท่องเที่ยววิถีถิ่นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะ</p> <p>๕. นักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลัก มีกำลังซื้อสินค้า ผลิตภัณฑ์ และบริการของแหล่งท่องเที่ยว เป็นการกระจายรายได้สู่ชุมชน</p>	
---	--

๕.๔ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน^๑ (Transit-Oriented Development หรือ TOD) หมายถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีความหนาแน่นสูง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน แนวคิด TOD มุ่งสร้างกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยมีที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงานและการใช้ประโยชน์ประเภทอื่นๆ พร้อมกับออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเท้าและใช้จักรยาน เพื่อให้มีทางเลือกในการเดินทางหลากหลาย ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

แนวคิด TOD ได้รับความสนใจในนโยบายการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ สร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้ใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ การพัฒนาขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงจะช่วยส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาขนส่งมวลชนทางราง แนวทางการออกแบบย่าน TOD โดย Institute for Transportation and Development Policy จากแนวคิด TOD ของคาลธอร์ป มีผู้นำไปพัฒนารายละเอียดในเชิงการออกแบบอีกมาก ซึ่งมีแนวทางการออกแบบย่าน TOD โดย Institute for Transportation and Development Policy ดังนี้

- พัฒนารายานชุมชนที่สนับสนุนการเดิน (Walk)
- ให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Cycle)
- สร้างโครงข่ายถนนและทางเดินที่หนาแน่น (Connect)
- พัฒนาพื้นที่ที่อยู่ใกล้ขนส่งมวลชนคุณภาพสูง (Public Transport)

๑ <http://www.urbanwhy.com/2016/12/20/transit-oriented-development/>

- วางแผนเพื่อการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix)
- เพิ่มประสิทธิภาพความจุของขนส่งมวลชนและความหนาแน่น (Densify)
- สร้างย่านที่เดินทางในระยะสั้น (Compact)

สนับสนุนให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการควบคุมที่จอดรถและการใช้ถนน (shift) TOD ปรับเปลี่ยนการขยายตัวของเมืองแบบกระจุกกระจายให้เป็นเมืองกระชับในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาและมีประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งสูง ช่วยลดภาวะการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) สร้างเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

๕.๕ แนวคิดเมืองกระชับ^๒

แนวคิดนี้มีจุดเริ่มต้นจากความต้องการในการแก้ปัญหาการกระจายตัวของเมืองโดยขาดการควบคุม (Urban sprawl) ซึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็วผนวกกับราคาน้ำมันที่ลดลงในช่วงเวลานั้น เมืองที่โตแบบกระจายนี้ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองไม่คุ้มค่า เพิ่มภาระในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และนำมาซึ่งปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอื่นโดยเฉพาะปัญหามลพิษ ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นตัวอย่างของประเทศที่เคยประสบปัญหานี้

รูปแบบของเมืองที่โตแบบกระจายนี้ยังพบอยู่ทั่วไปในหลายประเทศที่มีเมืองขนาดใหญ่ที่ต้องรองรับประชากรจำนวนมาก โดยเฉพาะเมืองขาดการวางแผนควบคุมและจัดการเมืองที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ แนวคิดเมืองกระชับประกอบไปด้วยลักษณะสำคัญสามประการ ได้แก่ การส่งเสริมให้เกิดความหนาแน่นที่เหมาะสมตามอัตราการเติบโตของเมือง การเชื่อมพื้นที่ภายในเมืองด้วยระบบขนส่งมวลชนและการเข้าถึงบริการสาธารณะและแหล่งงาน การออกแบบและวางผังเมืองตามแนวคิดเมืองกระชับเป็นการรักษารูปทรงของเมืองเพื่อให้ผู้อยู่อาศัยได้อยู่ใกล้ที่ทำงาน โรงเรียน ตลาด ย่านการค้าและบริการสาธารณะอื่น ๆ ช่วยลดเวลาการเดินทางในชีวิตประจำวันให้ผู้คนสามารถไปถึงสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมืองได้ในเวลาไม่เกิน ๒๐ นาที

๕.๖ แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

๕.๖.๑ ความหมายการท่องเที่ยว

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๖ องค์การสหประชาชาติได้จัดประชุมว่าด้วยการเดินทางและท่องเที่ยวระหว่างประเทศขึ้นที่กรุงโรม ประเทศอิตาลี และได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “การท่องเที่ยว” ไว้ว่า “การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ เยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุมแต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักฐานหรือไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร” องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : WTO) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า “Tourism comprises the activities of the person travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purpose” จากความหมายนี้สรุปได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยัง

^๒ <https://umapupphachai.medium.com/compact-city-5d278dc1939>

ที่อื่นเป็นการชั่วคราว เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อดูและ
วัตถุประสงค์ใดๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้^๓

๕.๖.๒ องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

Pike Steven (2008) กล่าวถึงคุณลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวว่า แหล่งท่องเที่ยว
เป็นการผสมผสานระหว่างผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว ประสบการณ์ และการนำเสนอ ทรัพยากรที่
จับต้องไม่ได้อื่นๆ แก่ผู้บริโภค สิ่งสำคัญคือแหล่งท่องเที่ยวเป็นสถานที่ซึ่งนักท่องเที่ยวจะเดินทาง
มาเยี่ยมชมหรือพักอาศัย ดังนั้น แหล่งท่องเที่ยวควรประกอบด้วยองค์ประกอบ 6 ประการ (6A's)^๔
ดังต่อไปนี้

๑. ความสามารถในการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว (Available Package) เป็นการ
จัดการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวรู้สึกถึงความสะดวกรวดเร็ว รู้ถึงแหล่งท่องเที่ยวในสถานที่ที่จะ
เดินทางไป เพื่อให้ครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยว

๒. ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ได้แก่ การมีระบบ โครงสร้าง
พื้นฐานที่เหมาะสม เช่น สนามบิน ระบบคมนาคม ตลอดจนบริการด้านอุตสาหกรรมขนส่ง เช่น
การขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ ซึ่งจะเอื้ออำนวยให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึง
จุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) ได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

๓. สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) นับเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่สุด เพราะเป็นจุดดึงดูด
ให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยว อาจเป็นแหล่งธรรมชาติที่มีความโดดเด่นหรือ
แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์

๔. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ได้แก่ โรงแรม รีสอร์ท และ โฮมสเตย์
Bed & Breakfast และ Guest House โดยที่พักประเภทต่างๆ จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกในระดับ
ที่แตกต่างกัน ซึ่งจะทำให้มีราคาและบริการในระดับต่างกันอีกด้วย เช่น ภัตตาคาร บาร์ ฟิตเนส
เซ็นเตอร์ สระว่ายน้ำ ซาวน่า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เป็นต้น

๕. กิจกรรม (Activities) นับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญเช่นกันในยุคปัจจุบัน ซึ่งการ
ท่องเที่ยวมิได้หมายเพียงแต่การเดินทางไปชมโบราณสถาน อนุสาวรีย์ ความงดงามของป่าไม้
ธรรมชาติ หากความสำคัญสำหรับผู้มาเยือนคือการได้มีโอกาสทำกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น การเดิน
ป่า เพื่อศึกษาระบบนิเวศเขตเส้นศูนย์สูตรในป่าดิบชื้น การล่องแก่งในแม่น้ำของท้องถิ่น การปีน
หน้าผา การดำน้ำรูปแบบ Scuba Diving หรือ Snorkeling การพายเรือแคนูบริเวณป่าชายเลน การ
ตกปลาหมึกในทะเลลึก ตลอดจนการร่วมทำกิจกรรมกับชุมชนท้องถิ่น เช่น การไถนา การดำนา
การเกี่ยวข้าว การร่วมพิธีบายศรีสู่ขวัญ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดจะเป็นประสบการณ์ที่อยู่ใน
ความทรงจำของนักท่องเที่ยวและกิจกรรมดังกล่าวมักก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่น

^๓ <https://tourismatbuu.wordpress.com/>

^๔ <https://sites.google.com/site/pmtechtravel/>

๖. การให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Service) ได้แก่ ทั้งหมดที่มีให้นักท่องเที่ยว อาทิเช่น บริการด้านร้านอาหาร โรงพยาบาล ไปรษณีย์ สถานีบริการ น้ำมัน ร้านค้า ร้านขายของที่ระลึก ห้องสุขา เป็นต้น

จากความหมายที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า องค์ประกอบของการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ มีองค์ประกอบหลัก ๖ ประการ (6A's) ได้แก่ ความสามารถในการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว (Available Package) ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) กิจกรรม (Activities) การให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Service) และการจะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวนั้นให้มีความสมบูรณ์มากที่สุด หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนควรที่จะต้องทำหน้าที่ความรับผิดชอบเพื่อสร้างความร่วมมือร่วมกันวางแผนและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวด้วย

๕.๖.๓ ประเภทของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม หมายถึง การเดินทางของผู้คนหรือกลุ่มคนออกจากสถานที่ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยประจำไปยังท้องถิ่นอื่นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว การแสวงหาประสบการณ์ใหม่ๆ ประกอบการเรียนรู้ การสัมผัส การชื่นชมกับเอกลักษณ์ความงามทางวัฒนธรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของกลุ่มชนอื่น ความแตกต่างทางวัฒนธรรมของชนต่างสังคมไม่ว่าจะเป็นในด้านของศิลปะสถาปัตยกรรม โบราณสถาน โบราณวัตถุ เรื่องราวและคุณค่าทางประวัติศาสตร์รูปแบบวิถีชีวิตภาษา การแต่งกาย การบริโภคความเชื่อ ศาสนา จารีตประเพณี ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งดึงดูดใจที่สำคัญ กระตุ้นให้เกิดเป็นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมขึ้น^๕

ดอเก็ง โถทอง และคณะ (๒๕๕๐) ได้กล่าวถึง การจำแนกประเภทของการท่องเที่ยวว่าการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่มนุษย์ใช้เป็นกิจกรรมนันทนาการ การเรียนรู้ไปโลกกว้างตลอดจนการเสริมสร้างความสัมพันธ์ภายในครอบครัวหรือการศึกษาดูงานในหน่วยงาน บูรณาการหลากหลายรูปแบบ ประเภทของการท่องเที่ยวในที่นี้ หมายถึง ประสบการณ์ในการท่องเที่ยว กล่าวคือ ในการจำแนกจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว (Type of Destination) แหล่งท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่ม หรือประเภทของประสบการณ์ (Travel Experience) ที่นักท่องเที่ยวได้รับออกเป็น ๗ ประเภท คือ

๑. การท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ (Ethnic Tourism) เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ที่จะสังเกตการแสดงออกทางวัฒนธรรมและแบบแผนการใช้ชีวิตของประชากรต่างเผ่าพันธุ์ซึ่งจะรวมไปถึงการไปเยือนบ้านเกิดเมืองนอน การเข้าร่วมพิธีกรรมรำฟ้อน และเข้าร่วมพิธีทางศาสนา เป็นต้น

๒. การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรม (Cultural Tourism) เป็นการเดินทางเพื่อสัมผัสและบางกรณีก็เข้าร่วมใช้ชีวิตดั้งเดิมที่ได้สูญหายไปหมดแล้วกลับมาสร้างสีสันดึงดูดใจ

^๕ <https://archive.lib.cmu.ac.th/>

นักท่องเที่ยวซึ่งอาจจัดอาหาร งานเทศกาล เครื่องแต่งกายตามประเพณี การรำพื้นบ้าน การแสดง ศิลปะ และหัตถกรรมรุ่นโบราณๆ ไว้บริการด้วย เป็นต้น

๓. การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ (Historical Tourism) เป็นการท่องเที่ยว พิพิธภัณฑสถาน ที่เน้นความรู้เรื่องในอดีต อาจเป็นการเยือนอนุสาวรีย์ โบสถ์ วิหาร วัด การแสดงแสงสีเสียงเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่างๆ ในประวัติศาสตร์ เป็นต้น

๔. การท่องเที่ยวเพื่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Tourism) คล้ายคลึงกับการท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ กล่าวคือ ดึงดูดนักท่องเที่ยวมาจากแดนไกล แต่การท่องเที่ยวเพื่อสิ่งแวดล้อมเน้นสิ่งดึงดูดใจที่เป็นสิ่งธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมากกว่าที่จะเน้นชาติพันธุ์มนุษย์ การกลับคืนสู่ธรรมชาติ

๕. การท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Tourism) เป็นการเข้าร่วมในการแข่งขันกีฬา น้ำพุแร่รักษาโลก การอาบแดด และการเข้าร่วมสมาคม เพื่อผ่อนคลายจิตตามสถานที่ต่างๆ อาทิเช่น หาดทราย ชายทะเล ชายหาดที่แนวต้นปาล์มไสว สนามกอล์ฟชั้นเยี่ยม หรือสนามเทนนิสชั้นเลิศ การส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว ในกลุ่มนี้จะดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อนหย่อนใจ โดยเฉพาะ เป็นต้น

๖. การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ (Business Tourism) มีลักษณะเด่น คือ การประชุม หรือการพบปะกันหรือการสัมมนา ซึ่งมักจะรวมเอาการท่องเที่ยวประเภทอื่นเข้ามาไว้ด้วย เมื่อมีการท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจเกิดขึ้น แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแหล่งจะมีการท่องเที่ยวได้หลายประเภท บางแห่งเป็นทั้งแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม ทั้งนี้แล้วแต่ความต้องการของนักท่องเที่ยว

๗. การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล (Incentive Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่จัดขึ้นเพื่อเป็นรางวัลแก่พนักงาน เพื่อเป็นสวัสดิการของหน่วยงานและบริษัทห้างร้านต่างๆ เพื่อการดูงาน ประชุม ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม และเพื่อนันทนาการ โดยหน่วยงานและบริษัทห้างร้านจะเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทั้งหมด

จากความหมายที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ประเภทของการท่องเที่ยว คือ กิจกรรมที่นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน จึงส่งผลให้เกิดประเภทของการการท่องเที่ยวตามกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวได้ใช้บริการ เช่น กิจกรรมนันทนาการ การเรียนรู้ไปในโลกกว้าง ตลอดจนการเสริมสร้างความสัมพันธ์ ภายในครอบครัว หรือการศึกษาดูงานในหน่วยงานบูรณาการหลากหลายรูปแบบ และประสบการณ์ในการท่องเที่ยว แบ่งได้ทั้งหมด ๗ ประเภท ได้แก่ การท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเพื่อสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล

๕.๖.๕ การจัดการการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (๒๕๔๕) ได้กล่าวถึง การจัดการการท่องเที่ยวที่ควรจะดำเนินการในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ดูแลสถานที่ท่องเที่ยว นั้น มีอยู่ ๕ ภารกิจหลักดังนี้

๑. การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ หน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวควรมีบทบาทในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้สาธารณะชนได้รับรู้และทราบให้มากที่สุด

๒. การสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับทรัพยากรการท่องเที่ยว เป็นการสำรวจหาข้อมูลในแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

๓. การปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เป็นการจัดทำแผนงาน โครงการเพื่อปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่ประทับใจของนักท่องเที่ยว

๔. การบริหารแหล่งท่องเที่ยวเป็นการกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุด

๕. การรักษาความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว เป็นการวางระบบในการดูแลรักษาความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่รับผิดชอบ

จากความหมายที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การจัดการการท่องเที่ยว หมายถึง กระบวนการในการจัดการ การท่องเที่ยวที่มีระบบ ผ่านการกระทำอย่างมีเป้าหมายที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงสภาพที่แท้จริง รวมทั้งข้อจำกัดต่าง ๆ ทางสังคมและสภาพแวดล้อม การกำหนดแนวทางมาตรการ และแผนปฏิบัติ ตลอดจนการกำกับติดตาม ประเมินผลการจัดการการท่องเที่ยวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับพื้นที่และกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริง

๕.๗ แนวคิดเกี่ยวกับเครือข่าย

เครือข่าย หมายถึง รูปแบบหนึ่งของการประสานงานของบุคคล กลุ่ม หรือองค์กรหลายๆ องค์กรที่ต่างก็มีทรัพยากรของตนเอง มีเป้าหมาย มีวิธีการทำงาน และมีกลุ่มเป้าหมายของตนเอง บุคคลหรือกลุ่มเหล่านี้ได้เข้ามาประสานงานกันอย่างมีระยะเวลายาวนานพอสมควร แม้อาจจะไม่มีกิจกรรมร่วมกันอย่างสม่ำเสมอก็ตามแต่ก็จะมี การวางรากฐานเอาไว้ เปรียบเสมือนการมีสายโทรศัพท์ต่อเอาไว้เมื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีความต้องการที่จะขอความช่วยเหลือหรือขอความร่วมมือจากกลุ่มอื่นๆ เพื่อแก้ปัญหาที่สามารถติดต่อไปได้ ในการเข้าร่วมเป็นองค์กรเครือข่าย แม้ว่าองค์กรเหล่านี้จะมีบางสิ่งบางอย่างร่วมกัน เช่น มีเป้าหมายการทำงานร่วมกัน มีผลประโยชน์ร่วมกัน องค์กรเหล่านี้ก็ยังคงความเป็นเอกเทศ เพราะการเข้าร่วมเป็นเครือข่าย เป็นการเข้าร่วมเพียงบางส่วนขององค์กรเท่านั้น

กิจกรรมและความสัมพันธ์ของเครือข่ายแบ่งตามโครงสร้างหน้าที่อาจมีกิจกรรมและความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนกันอยู่ซึ่งอาจมองได้หลายมิติ โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นของเครือข่ายดังกล่าว นั้น ส่วนใหญ่เป็นความพยายามของฝ่ายต่างๆ ที่ต้องการสร้างจุดยืนสร้างพื้นที่ทางสังคม และการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโดยแต่ละกลุ่มผลประโยชน์ต่างก็พัฒนากิจกรรมในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายในภาคส่วนของตนเอง ดังนั้นกิจกรรมที่เกิดขึ้นของแต่ละเครือข่ายประเภทนี้จึงมีความหลากหลายตามภารกิจของภาคส่วนนั้นๆ^๖

^๖ <http://www.cmruir.cmru.ac.th/bitstream/>

๕.๘ แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

Erwin (อ้างอิงใน ยุพาพร รูปงาม, ๒๕๔๕) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมไว้ว่า คือ กระบวนการให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ แก้ไขปัญหาด้วยตนเอง เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของบุคคล แก้ไขปัญหา ร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสม และสนับสนุน ติดตามการ ปฏิบัติงานขององค์กรและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

Szentendre (อ้างอิงใน สถาบันพระปกเกล้า, ๒๕๔๕) กล่าวถึงการแบ่งกระบวนการมีส่วนร่วมออกเป็น ๔ ขั้นตอน คือ

๑. การมีส่วนร่วมในการวางแผน
๒. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ
๓. การมีส่วนร่วมในการจัดสรรผลประโยชน์
๔. การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

จากความหมายที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของชุมชนในการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น คุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชน และนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน สนองตอบความต้องการของชุมชนได้อย่างแท้จริง รวมไปถึงเกิดประสบการณ์ท่องเที่ยวที่มีคุณค่า

๖. แนวทางการดำเนินการ / ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

การพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ต้องมีการศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาและการจัดการการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมในชุมชน ดังนี้

๖.๑ กำหนดขอบเขต พื้นที่ รูปแบบ บทบาท วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ของการดำเนินการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และภารกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการดังนี้

๖.๑.๑ ศึกษารวบรวมข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับชุมชนในพื้นที่ ทั้งด้าน เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม และนำข้อมูลที่ได้มารวบรวม วิเคราะห์ศักยภาพทางการท่องเที่ยวจัดทำแผนดำเนินการจัดการองค์ความรู้

๖.๑.๒ ลงพื้นที่สำรวจแหล่งท่องเที่ยว เส้นทาง สืบค้นข้อมูล ประวัติ อัตลักษณ์ ฯลฯ จัดเก็บข้อมูลพื้นที่อย่างละเอียดในเชิงลึก ทั้งรูปแบบการเก็บบันทึกเป็นภาพเสียง เอกสาร อย่างเป็นระบบ รวมถึงรวบรวมเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ค้นหาภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง แหล่งท่องเที่ยวที่จะดำเนินการ และเพิ่มเติมประเด็นการศึกษาข้อมูลเพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาพื้นที่

๖.๑.๓ ถอดบทเรียนการพัฒนาการท่องเที่ยวจากพื้นที่ต้นแบบ ทั้งกรณีที่ ประสบความสำเร็จ และล้มเหลว เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบในการวางแผนดำเนินการ

๖.๒ การสร้างภาคีเครือข่ายและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยสำรวจความต้องการ ความพึงพอใจ ในการดำเนินงาน

๖.๒.๑ วิเคราะห์ข้อมูลของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวโน้มการตลาดภาคธุรกิจการท่องเที่ยวเพื่อเป็นพื้นฐานไปสู่การวางแผนพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว แบ่งกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

๑) หน่วยงานภาครัฐ อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน)

๒) ภาคเอกชน อาทิ ตัวแทนธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่ สมาคมเรือไทย สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพแห่งประเทศไทย และธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

๓) ภาคประชาชนหรือกลุ่มองค์กร คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ผู้ค้าในพื้นที่ ชมรมองค์กรที่ดำเนินการด้านการท่องเที่ยววิถีถิ่น

๖.๒.๒ จัดประชุมภาคีเครือข่าย เพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจการพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะส่งผลกระทบต่ออนุรักษพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เครือข่ายภาคประชาชนเกิดความตระหนักรู้ในคุณค่าของอัตลักษณ์ วิถีวัฒนธรรมชุมชนที่ยังคงอยู่ และมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พัฒนาการท่องเที่ยว

๖.๒.๓ สนับสนุนส่งเสริมการทำงานเชิงเครือข่ายภาคีที่เกี่ยวข้อง บูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในการพัฒนาการท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี

๖.๓ แต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี ประกอบด้วย ผู้แทนจากชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนกำหนดรูปแบบการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวให้ เป็นไปตามรูปแบบและเป้าหมายที่กำหนดไว้ เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อ ให้การพัฒนาเป็นไปอย่างยั่งยืน

๖.๔ ประชุมระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการพัฒนาและประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยเชิญภาคประชาชน ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมกิจกรรมระดมความคิดเห็นผ่านการจัดประชุมหรือช่องทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์

๖.๕ ประสานงานกับองค์กร กลุ่ม ชุมชน ภาคีที่เครือข่าย ศึกษา สืบค้น รวบรวม ข้อมูลพื้นที่และเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟาลำสาาลี วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ดำเนินการจัดกิจกรรมตามข้อจำกัดที่หน่วยงานสามารถดำเนินการ อาทิ

- การพัฒนาสินค้าทางการท่องเที่ยว เช่น การสร้างเส้นทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมท่องเที่ยว การสร้างบุคลากรให้ความรู้ในแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน เป็นต้น

- การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การจัดทำป้ายบอกทาง ป้ายสื่อความหมาย การจัดกิจกรรมรณรงค์รักษาความสะอาด เป็นต้น

- การสร้างมาตรการในการดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว เช่น การประสานงานตำรวจท่องเที่ยว การมีแผนฉุกเฉินในการป้องกันภัยของแหล่งท่องเที่ยว การอบรมการช่วยชีวิตกรณีฉุกเฉินโดยกลุ่ม อสม. ในชุมชน เป็นต้น

- การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทางการท่องเที่ยวในมิติต่างๆ ได้แก่ องค์ความรู้ ท้องถิ่น ทักษะเฉพาะเกี่ยวกับกิจกรรม ความรู้ด้านการจัดการท่องเที่ยว จัดทำเครือข่ายความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่

๖.๖ วิเคราะห์ SWOT ในการพัฒนาและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟพาลาสาลี โดยการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน สภาพแวดล้อม และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายใน เพื่อนำสิ่งที่ได้มากำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินการขั้นต่อไป

๖.๗ จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางด้านการประชาสัมพันธ์ และการตลาด ดังนี้

๖.๗.๑ กำหนดกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจน อาทิ กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ กลุ่มผู้สนใจการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สถาบันทางการศึกษา องค์กรทางวิชาการ และผู้ศึกษาดูงาน

๖.๗.๒ สร้างการรับรู้คุณค่าของแหล่งท่องเที่ยวในภาพรวม ทั้งด้านประวัติศาสตร์ ความเป็นมา ประเพณี ภูมิปัญญา ฯลฯ

๖.๗.๓ จัดทำข้อมูลและช่องทางการสื่อสารต่างๆ เช่น สื่อสังคมออนไลน์ แผนที่เส้นทาง

๖.๗.๔ จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ นำสื่อมวลชนสัญจรในเส้นทางเพื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

๖.๘ จัดทำข้อสรุปประเด็นสำคัญแนวทางหรือโครงการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟพาลาสาลี และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาปรับใช้ในการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนและเป็นไปตามกรอบแนวคิดการพัฒนายั่งยืน ดังนี้

๖.๘.๑ ขยับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาและประชาสัมพันธ์พื้นที่ผ่านกลไกการเสนอขอรับสนับสนุนงบประมาณหรือการดำเนินงานด้านต่างๆ จากหน่วยงาน องค์กร หรือสถาบันการศึกษา

๖.๘.๒ ประชาสัมพันธ์พื้นที่ย่านสถานีรถไฟพาลาสาลีให้เป็นที่รู้จักแก่สาธารณชน ผ่านการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในพื้นที่ และการประชาสัมพันธ์ทางช่องทางต่างๆ ทั้งสื่อประชาสัมพันธ์ สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อออนไลน์

๖.๘.๓ ติดตามผลการดำเนินงานและประเมินผล เพื่อนำข้อมูลที่ได้ปรับใช้ในการพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรุงเทพมหานคร และนโยบายของผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๗.๑ พัฒนาและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลีสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและภาคีเครือข่ายในพื้นที่

๗.๒ ส่งเสริมความเข้มแข็งขององค์กรภาคประชาชน และบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมทุกภาคส่วนในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

๗.๓ กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ต้นแบบในการเชื่อมต่อการเดินทางระบบล้อ ราง เรือ เพื่อการท่องเที่ยว สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับเมืองและสร้างรายได้ให้ชุมชนในพื้นที่ ขับเคลื่อนการดำเนินการสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

๘. งบประมาณ

ไม่ใช้งบประมาณ แต่ใช้ครุภัณฑ์ วัสดุอุปกรณ์และเจ้าหน้าที่ในสังกัดสำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว ปฏิบัติตามภารกิจของหน่วยงานรวมถึงการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนการจัดกิจกรรมตามโครงการฯ

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๙.๑.๑ ระดับผลผลิต (Output)

(๑) แผนงานการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี จำนวน ๑ แผนงาน

(๒) ช่องทางการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ช่องทางต่างๆ จำนวน ๓ ช่องทาง ได้แก่

- สื่อสิ่งพิมพ์ อาทิ แผนที่อัตลักษณ์ย่าน จำนวน ๑ งาน
- สื่อออนไลน์ อาทิ เฟสบุค เว็บไซต์ จำนวน ๓ แห่ง
- สื่อกิจกรรม โดยการจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในพื้นที่

จำนวน ๑ กิจกรรม

(๓) มีเครือข่ายการท่องเที่ยวพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี จำนวน ๓ เครือข่าย

๙.๑.๒ ระดับผลลัพธ์ (Outcome)

- ประชาชน นักท่องเที่ยวรับทราบข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวในย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี

- การบูรณาการการทำงานเชิงเครือข่ายของภาคีที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ในการพัฒนาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวย่านสถานีรถไฟฟาลำสาาลี

๙.๒ วิธีการ / เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและการประเมินผล (สำเร็จ)

วัดจากเอกสาร หลักฐาน ดังนี้

- จำนวนการสื่อสารข้อมูลเชิงบวกจาก social media ที่เกี่ยวข้องกับภาพรวมการท่องเที่ยวในย่านโครงการ หรือกิจกรรมการท่องเที่ยว TOD ย่านสถานีรถไฟฟ้าลำสาลีในวงกว้าง
- แบบสอบถามนักท่องเที่ยวในการรับรู้ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวย่านลำสาลี
- จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ ๑๐
- การสัมภาษณ์ การเก็บข้อมูลเชิงลึกจากชุมชนเจ้าของพื้นที่ และภาคีเครือข่าย
- การสนับสนุนการดำเนินงานของภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ

๑๐. ข้อเสนอแนะ

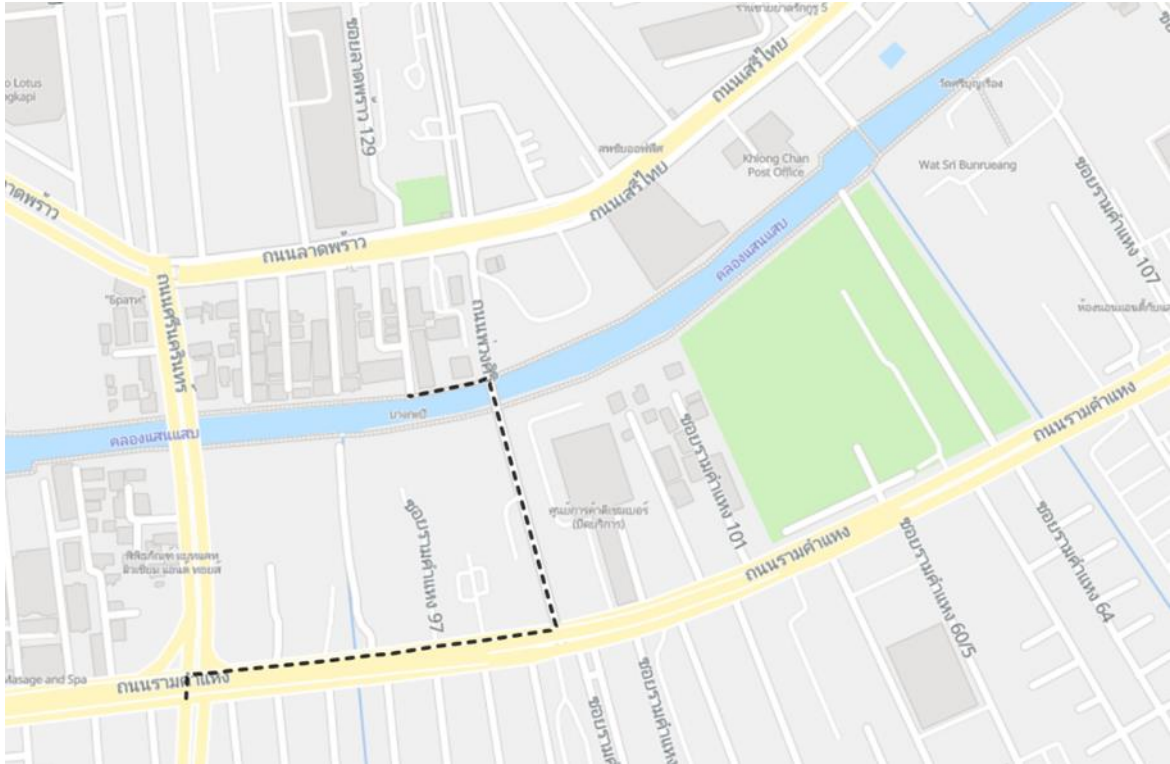
๑๐.๑ สร้างการรับรู้ ความเข้าใจ ความตระหนักในคุณค่าของพื้นที่ท่องเที่ยวแก่ประชาชนเจ้าของพื้นที่เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว

๑๐.๒ ควรพัฒนาและปรับปรุงแนวทางการประชาสัมพันธ์ให้ทันสมัยสื่อสังคมออนไลน์ปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง

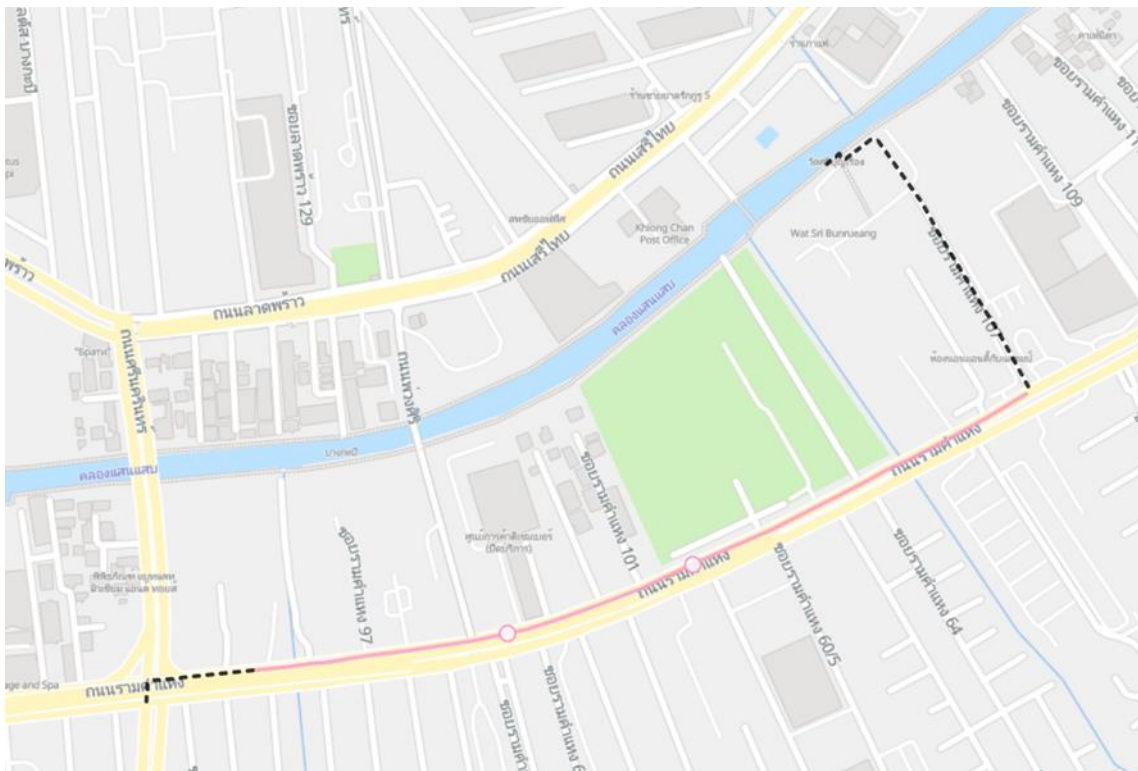
ภาคผนวก

การเดินทางจากสถานีลำสาลีไปยังท่าเรือเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังท่าเรือ ได้ ๒ เส้นทาง

๑. จากสถานีลำสาลี - ท่าเรือบางกะปิ ระยะทาง ๖๘๐ เมตร ใช้เวลาเดิน ๙ นาที



๒. จากสถานีลำสาลี - ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ระยะทาง ๑.๐๘ กิโลเมตร ใช้เวลา ๑๕ นาที รถโดยสารสาธารณะประจำทาง ได้แก่ สาย ๘ สาย ๑ - ๕๐ สาย ๑๐๙ สาย ๑ - ๔๔ และสาย ๓ - ๓๒ หรือรถแท็กซี่ รถสามล้อ



เส้นทางการเดินเรือไฟฟ้าคลองแสนแสบ



สถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทาง จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่

- วัดศรีบุญเรือง
- ตลาดน้ำขวัญเรียม
- วัดป่าเพ็ญเหนือ
- วัดบางเพ็งใต้
- ตลาดเก่ามีนบุรี
- พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นมีนบุรี

แผนที่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวย่านลำสาลี

"TOD ลำสาลี ถิ่นนี้มีเรื่องราว"

ล่อง ราง เรือ คลองแสนแสบ



1. วัดศรีบุญเรือง

หลวงปู่สุโขทัย
อายุกว่า 700 ปี



2. ตลาดน้ำวัดญเรียม

สะพานเชื่อมวัฒนธรรม
กิจกรรมตักบาตรทางเรือ

3. วัดบำเพ็ญเหนือ

สร้างโดยชาวเวียงจันทน์
ริมคลองแสนแสบ



4. วัดบางเพ็งใต้

สะพานเชื่อมวัดบำเพ็ญเหนือ
ข้ามคลองแสนแสบ
ต้นกำเนิดทกประเพณีแห่เกล้า

5. ตลาดเก่ามินบุรี

ห้องแถวสองชั้นก่ออิฐสอปูน
สร้างสมัยรัชกาลที่ 5



ดำเนินการโดย สำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่รอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (สถานีลำสาลี) พื้นที่ที่มีศักยภาพรอบบริเวณสถานีขนส่งมวลชน (TOD)

จากสถานีแยกลำสาลี สามารถเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ รวง เรือ เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทาง นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมต่อกับสถานีลำสาลีไปยังแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง เพื่อช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาย่านบางกะปิ เป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยววิถีถิ่น และเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวของชาวกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยว ดังนี้

๑. วัดศรีบุญเรือง
๒. ตลาดน้ำขวัญเรียม
๓. วัดบำเพ็ญเหนือ
๔. วัดบางเพ็งใต้
๕. ตลาดเก่ามีนบุรี
๖. พิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นมีนบุรี

การจัดการเดินเรือโดยสารสาธารณะด้วยเรือไฟฟ้าในคลองแสนแสบ เป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น และรักษาสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย เรือโดยสารสาธารณะคลองแสนแสบ ส่วนต่อขยาย จากวัดศรีบุญเรือง-สำนักงานเขตมีนบุรี ทำให้เกิดคลื่นน้อย มีเสียงเบา ไม่มีการปล่อยของเสียลงคลอง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ และไม่เกิดการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นสาเหตุของภาวะโลกร้อน โดยกรุงเทพมหานคร ดำเนินการด้วยเรือไฟฟ้า ๑๒ ลำ ให้บริการฟรีในช่วงทดลองเป็นระยะเวลา ๖ เดือน (ถึง ส.ค.๖๕) หลังจากนั้นจะเก็บค่าโดยสาร ๑๕ บาท ตลอดสาย *ปัจจุบัน (สิงหาคม ๒๕๖๖) ยังไม่เก็บค่าบริการ

- ระยะทางการให้บริการประมาณ ๑๑ กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๕๐-๖๐ นาที

นาที

- ให้บริการวันจันทร์ถึงวันศุกร์ เวลา ๐๕.๓๐ น.-๒๐.๓๐ น. ลำสุดท้ายออก

ประมาณเวลา ๑๙.๓๐ น.

- ช่วงเวลาเร่งด่วนออกทุก ๑๕ นาที ช่วงเวลาปกติออกทุก ๓๐ นาที
- วันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เดินเรือเวลา ๐๖.๐๐ น.-๑๙.๐๐ น.

ลำสุดท้ายออกประมาณเวลา ๑๙.๓๐ น. ออกทุก ๓๐ นาที

โดยมีท่าเทียบเรือที่ให้บริการในแนวเส้นทางที่สำคัญ ได้แก่

- ๑.ท่าเรือสำนักงานเขตมีนบุรี (หลังสำนักงานอัยการมีนบุรี)
- ๒.ท่าเรือตลาดมีนบุรี (หลังตลาดเก่ามีนบุรี) เชื่อมต่อท่ารถโดยสารประจำทาง ขสมก.

จุดต่อรถโดยสารสาธารณะ และสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)

- ๓.ท่าเรือประตูน้ำบางชั้นเหนือ (จุดเปลี่ยนเรือ)
- ๔.ท่าเรือประตูน้ำบางชั้นใต้ (จุดเปลี่ยนเรือ)

- ๕.ท่าเรือชุมชนล่อแหลใหญ่
 - ๖.ท่าเรือสุเหร่าแดง
 - ๗.ท่าเรือหมู่บ้านร่มไทร
 - ๘.ท่าเรือคลองระหัด
 - ๙.ท่าเรือเสรีไทย ๒๖
 - ๑๐.ท่าเรือห้างพาซิโอ (จุด park & ride รองรับได้ ๒๐๐ คัน ทำรถโดยสารประจำทางและสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้มที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)
 - ๑๑.ท่าเรือโรงเรียนพร้อมมิตรวิทยา
 - ๑๒.ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง (จุดต่อเรือโดยสารเอกชน)
- ซึ่งประชาชนสามารถเดินทางโดยต่อเรือโดยสารเอกชนที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง - ประตูน้้า-สะพานผ่านฟ้าลีลาศ อันเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทางของชาว กทม.

แผนที่เส้นทางเรือในคลองแสนแสบ ส่วนต่อขยาย



ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว

๑. วัดศรีบุญเรือง



สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ ๓) โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) เป็นแม่ทัพหน้าร่วมกับสมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ (ดิศ บุนนาค) เข้าตีกรุงเวียงจันทน์ที่กอกบฏเมื่อ พ.ศ. ๒๓๗๑ ระหว่างเดินทัพออกจากพระนคร ได้มาหยุดตั้งทัพครั้งแรกที่บริเวณวัดนี้และตั้งค่ายพัก บุกสร้างถางพงตลอดจนขุดเป็นลำโหลกทำเป็นทำนบกั้นน้ำในคลองแสนแสบ เมื่อทัพเดินทางออกไป ชาวบ้านได้เข้ามาจับจองเป็นที่ทำกิน แล้วสร้างวัดเมื่อปี พ.ศ. ๒๓๗๓ ตั้งชื่อว่า "วัดทำนบ" ตามสิ่งที่กองทหารได้สร้างไว้บริเวณหน้าวัด ขณะเดียวกันก็มีผู้เรียกชื่อวัดว่า วัดหัวไผ่ ตามชื่อของชุมชนที่อาศัยอยู่ติดกับวัดด้านทิศใต้ จนในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ วัดได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมาและได้รับชื่ออย่างเป็นทางการว่า "วัดศรีบุญเรือง"

มีพระอุโบสถหลังเก่าที่สร้างด้วยไม้ ต่อมาได้รับการปฏิสังขรณ์เป็นพระอุโบสถปูนเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๘ สิ่งสำคัญภายในวัดได้แก่ พระศรีสุโขทัย หรือที่ชาวบ้านนิยมเรียกว่า หลวงปู่สุโขทัย ประดิษฐานอยู่หน้าองค์พระประธานในอุโบสถ เป็นพระพุทธรูปเนื้อทองสัมฤทธิ์ปางมารวิชัย (หรือปางชนะมาร) กรมศิลปากรระบุว่าสร้างในสมัยสุโขทัยยุคต้น ตามตำนานเล่าว่า หลวงปู่ได้ลอยน้ำมาตามคลองแสนแสบและลอยมาอยู่บริเวณหน้าวัดทำนบ แต่ไม่สามารถระบุปีที่แน่นอนได้ โดยมีชาวญวนซึ่งมีอาชีพจับปลาและล่าจระเข้ ได้ลากติดอวน จึงอัญเชิญขึ้นมาไว้บนตลิ่งได้ต้นจิก ต่อมาชาวบ้านได้สร้างเพิงเพื่อบังแดดบังฝนถวาย แล้วจึงได้อัญเชิญหลวงปู่เข้าไปประดิษฐานไว้หน้าองค์พระประธานในอุโบสถ

๒. ตลาดน้ำอัมพวา



ตลาดน้ำอัมพวาอยู่ริมคลองแสนแสบเชื่อมสองฝั่งคลองวัดป่าเพ็ญเหนือเสรีไทย ๖๐ - วัดบางเพ็งใต้รามคำแหง ๑๙๕ ด้วยสะพานเรือแห่งเดียวในโลก พร้อมด้วยกองเรือโบราณ อายุนับ ๑๐๐ ปี มีกิจกรรมต่างๆ มากมาย ทั้งการตักบาตรพระทางเรือ การแสดงศิลปวัฒนธรรม งานประเพณีทางน้ำ สวนสัตว์เล็กๆ ร้านค้า ร้านอาหาร สินค้า ของที่ระลึก ฯลฯ

การเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ

๑. เส้นทาง ถนนสุขุมวิท ๒ (เสรีไทย ๖๐) รถเมย์สาย ๒๗ ปอ. ๕๐๒

๒. เส้นทาง ถนนสุขุมวิท ๓ (รามคำแหง ๑๙๕) รถเมย์สาย ๑๑๓, ๕๘ ปอ. ๘,

๑๑๓, ๕๑๔

มีรถ รับ-ส่ง บริการ ฟรี ตั้งแต่ปากทางเข้าจนถึงตลาด และ จากตลาดไปปากทางเข้า

๓. วัดบำเพ็ญเหนือ



สร้างโดยชาวเวียงจันทน์ที่เดิมพักอยู่แถวบางปะอิน มีประวัติเกี่ยวข้องกับวัดบางเพ็งใต้ คือ อดีตเจ้าอาวาสวัดบางเพ็งเหนือ (บำเพ็ญเหนือ) ชื่อ พระครูดำ มีอาการวิกลจริต ชาวบ้านจึงได้สร้างวัดบางเพ็งใต้ขึ้นให้ท่านกลับมาเป็นเจ้าอาวาส

๔. วัดบางเพ็งใต้



ตั้งอยู่ริมคลองแสนแสบและมีวัดบำเพ็ญเหนืออยู่ฝั่งตรงข้ามโดยมีสะพานเชื่อมต่อกล่าวกันว่าบริเวณนี้เป็นต้นกำเนิดของบทประพันธ์ แผลเก่า ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของตลาดน้ำขวัญเรียม มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับศาสนาและวัฒนธรรม เช่น การตักบาตรพระทางเรือทุกวันเสาร์และอาทิตย์ การทอดผ้าป่าทางน้ำ ไหว้พระ การแสดงศิลปวัฒนธรรมไทย ฯลฯ วัดบางเพ็งใต้สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๓๙๔ ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยชาวเวียงจันทน์ที่อพยพมาอยู่บริเวณคลองแสนแสบได้ตั้งชื่อหมู่บ้านนั้นว่า บางเพ็ง และได้ร่วมสร้างวัดบางเพ็งเหนือ (บำเพ็ญเหนือ) ขึ้นทางฝั่งเหนือของคลองก่อน ต่อมาเจ้าอาวาสชื่อ พระครูดำ มีอาการวิกลจริต จึงกลับไปรักษาตัวที่กบินทร์บุรี หมอบอกว่า ถ้ากลับไปเป็นเจ้าอาวาสวัดเดิมจะป่วยหนักกว่าเดิม

ชาวบ้านจึงได้สร้างวัดบางเพ็งใต้ขึ้น ได้สร้างอุโบสถเมื่อปี พ.ศ. ๒๔๖๖ ได้รับพระราชทาน
วิสุงคามสีมาเมื่อวันที่ ๑๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๗

๕. ตลาดเก่ามีนบุรี



ตลาดเก่ามีนบุรี ชุมชนตลาดบกเก่าแก่แห่งหนึ่งริมคลองแสนแสบในอดีตมีอายุราว ๑๑๒ ปีมาแล้ว ก่อตั้งโดยพระยาภักตินรเศรษฐ์ (เลิศ เศรษฐบุตร) ชาวบ้านในชุมชนเล่าว่า พระยาภักตินรเศรษฐ์ (เลิศ เศรษฐบุตร) ซึ่งเป็นที่รู้จักในฐานะผู้ริเริ่มนำรถโดยสารประจำทางเข้ามาใช้ในประเทศไทยด้วยการเปิดให้บริการรถเมล์นายเลิศ หรือรถเมล์ขาว เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๒๘ ในสมัยปลายรัชกาลที่ ๕ มาบุกเบิกพื้นที่ด้วยการก่อสร้างอาคารพาณิชย์และบ้านเรือนให้เช่า ชาวจีนจึงอพยพเข้ามาตั้งรกรากที่นี่ ปัจจุบันชุมชนมีนบุรีอุปถัมภ์จึงเป็นที่อยู่ของหลากหลายครอบครัวซึ่งส่วนใหญ่สืบเชื้อสายไทย-จีน และอยู่อาศัยในบ้านเรือนของบรรพบุรุษที่ถูกส่งต่อกันมาหลายรุ่น ที่พักอาศัยของชาวชุมชนภายในชุมชนมีนบุรีอุปถัมภ์ และถนนสายหลักที่ชาวชุมชนใช้เดินทางสัญจรไปมา ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปถึงตลาดเก่ามีนบุรีได้ ในยุคบุกเบิกชาวจีนเข้ามาเช่าบ้าน ปลูกผัก และทำอาชีพต่าง ๆ ซึ่งร่องรอยวัฒนธรรมจีนที่ยังคงอยู่คู่ชุมชนมาถึงปัจจุบันคือ ศาลเจ้าเจียวตี้เหล้าเอี้ยะที่ตั้งอยู่บนพื้นที่สาธารณะของชุมชน และยังคงมีการจัดแสดงงิ้วเป็นประจำในเดือนพฤษภาคมของทุกปี เพื่อถวายแด่เจ้าพ่อศาลเจ้า ซึ่งผู้มีจิตศรัทธาเชื่อว่า xทำงานจะคอยปกป้องรักษาชุมชน ในอดีตตลาดเก่าแห่งนี้เคยรุ่งเรืองเป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญในแถบเมืองมีนบุรี มีร้านจำหน่ายทอง และโรงสีขนาดใหญ่หลายแห่ง รวมถึงสถานบันเทิง เช่น บ่อนไก่ โรงหนัง แต่ปัจจุบันถูกทิ้งให้รกร้างไปตามกาลเวลา หากได้รับการฟื้นฟูบูรณะ สถานที่แห่งนี้จะกลับมาฉายความงดงามแห่งอดีตให้ชนรุ่นหลังได้ชื่นชมและเรียนรู้อย่างมากมาย ปัจจุบันยังคงรูปแบบสถาปัตยกรรมเก่าแก่ที่ผ่านพ้นวิกฤตไฟไหม้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๘ แต่ชาวชุมชนยังคงอาศัยอยู่ในบ้านเรือนหลังเก่าอย่างสืบเนื่องตลอดมา แม้ว่าจะมีซากปรักหักพังและความเสื่อมโทรมไปตามกาลเวลามีใช้น้อย ลักษณะอาคารเป็นห้องแถวสองชั้นก่ออิฐสอปูน (ขาว) มุงหลังคาด้วยกระเบื้องว่าวแบบดั้งเดิม เคยใช้เป็นฉากประกอบภาพยนตร์และละครแนวบู๊หลายเรื่อง

๖. พิพิธภัณฑสถานท้องถิ่นเมืองมีนบุรี



มีนบุรีเป็นเขตการปกครองหนึ่งภายใต้กรุงเทพมหานคร มีนบุรี แปลว่า “เมืองปลา” ตั้งขึ้นเป็นเมืองพร้อมๆ กันกับ “ธัญญะบุรี” ซึ่งหมายถึง “เมืองข้าว” มีนบุรี ตั้งขึ้นเมื่อสมัยปลายรัชกาลที่ ๕ คือช่วง พ.ศ. ๒๔๔๕ มีความพิเศษคือเป็นจังหวัดที่มีปลาชุกชุม ผู้คนต่างถิ่นทั้งจากปราจีนบุรี หรือแปดริ้วต่างขับรถมาที่นี่เพื่อมาทอดแหตกตาข่ายเพื่อเอาปลาจากเมืองปลาไปกินบ้าง ไปทำปลาร้าบ้าง ส่วนปลาที่จับได้ที่มีนบุรีนี้ คนเมืองที่นี่เล่าว่าส่วนมากเป็นปลาดุกและปลาช่อน โดยสาเหตุที่มีปลาทั้งสองชนิดนี้เยอะก็เพราะที่มีนบุรีเป็นทุ่งนาและมีคลองส่งน้ำเยอะไม่ว่าจะเป็นคลองส่งน้ำธรรมชาติ หรือคลองชลประทานที่ขุดขึ้นมา

พิพิธภัณฑสถานท้องถิ่นเมืองมีนบุรี เป็นพิพิธภัณฑสถานท้องถิ่นกรุงเทพมหานครแห่งเดียวที่ได้รับพระราชทานชื่อจากพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ ๙ ว่า “พิพิธภัณฑสถานท้องถิ่นเมืองมีนบุรี เฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐” พร้อมทั้งอนุญาตให้ใช้ตราสัญลักษณ์เฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ เป็นอาคารไม้สักเก่าแก่สร้างขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๔๕ เดิมเคยเป็นศาลากลางจังหวัดมีนบุรีเมื่อสมัยที่มีนบุรียังมีฐานะเป็นจังหวัดอยู่ สำนักงานเขตมีนบุรีร่วมกับคณะกรรมการสภาวัฒนธรรมบูรณะซ่อมแซมอาคารไม้หลังนี้แล้วจัดตั้งเป็นพิพิธภัณฑสถานฯ เพื่อเก็บรวบรวมวัตถุ สิ่งของ เครื่องใช้ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา วิถีชีวิตชุมชน เผยแพร่มรดกทางวัฒนธรรมให้ชนรุ่นหลัง และใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ของชาวมีนบุรีและบุคคลทั่วไป

ภายในพิพิธภัณฑสถานแบ่งเป็นห้องต่างๆ บอกเล่าเรื่องราวแต่ละอย่าง เช่น ประวัติศาสตร์การตั้งเมืองมีนบุรี เขตมีนบุรีในปัจจุบัน ส่วนจัดแสดงเฉลิมพระเกียรติที่มีเก้าอี้ที่ประทับของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เมื่อคราวที่พระองค์เสด็จมาเยือน ตั้งจัดแสดงไว้นอกจากนั้นก็ยังมีส่วนการแสดงเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ในอดีตของผู้คนในย่านนี้ ทั้งเครื่องมือเกี่ยวกับการเกษตร เครื่องมือจับปลา รวมไปถึงข้าวของในบ้านเรือนอย่างโทรศัพท์ นาฬิกา พัดลม หน้าตาโบราณๆ อีกด้วย

ตัวอย่างการประชาสัมพันธ์ด้วยแผนที่อัตลักษณ์ย่าน



ตัวอย่างการประชาสัมพันธ์ด้วยแผนที่อัตลักษณ์ย่าน

