Asian Creative Architecture, Art and Design: ACAAD. 2026, Vol. 39 No. 1
ISSN 3027-8201 (Online)

Research article

การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในชุมชนท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วม : กรณี ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม

Participatory design of landscape at 'transit areas' in tourism community: A case of Mahasawat Canal's Community, Nakhon Pathom Province

ฐปณี รัตนถาวร[1]

Tapanee Rattanathavorn[1]

Received: 12 May 2025 | **Revised:** 18 September 2025 | **Accepted:** 19 September 2025

https://doi.org/10.55003/acaad.2025.278780

บทคัดย่อ

การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วม กรณี ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม โดยชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์เป็นชุมชนหนึ่งในพื้นที่ภาคกลางที่มีพื้นฐานมาจากการทำเกษตรกรรม ได้มีการรวมกลุ่มของเกษตรกรเพื่อเปิดชุมชนเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร โดยการล่องเรือท่องเที่ยวทางน้ำภายใต้ชื่อว่า "ล่องเรือ...ชมสวนเลียบคลองมหาสวัสดิ์" ในปัจจุบันได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่มีชื่อเสียง จุดเริ่มต้นของเส้นทางล่องเรือท่องเที่ยวและเส้นทางท่องเที่ยวอยู่ในพื้นที่บริเวณวัดสุวรรณาราม ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีนักท่องเที่ยวทั้งคนไทยและต่างชาติ รวมทั้งคนในชุมชนเข้ามาใช้จำนวนมาก เนื่องจากเป็นจุดที่มีเส้นทางสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำและทางรางมาบรรจบกัน หรือเรียกว่า "จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง" บทความนี้มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ 2) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหาทางกายภาพ และความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ 3) เสนอแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ วิธีการวิจัยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจพื้นที่ การสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม การสัมภาษณ์เชิงลึก ร่วมกับการนำเสนอแนวความคิดในการออกแบบและแบบผังบริเวณผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมโดยวิธีการประชุมกลุ่มย่อยและการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากชาวชุมชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการวิจัยในระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2562 ผลการวิจัยพบว่า ชุมชนนี้มีวัดเป็นจุดศูนย์กลางของจุดเปลี่ยนเส้นทางการสัญจร ดังนั้น การออกแบบได้กำหนดแนวคิดในการออกแบบให้เน้นเอกลักษณ์กลุ่มอาคารของวัดสำคัญในชุมชนให้เป็นที่หมายตาที่โดดเด่นสง่างาม ออกแบบปรับปรุงพื้นที่โล่งและพื้นที่ริมน้ำให้สอดคล้องกับผังอาคารสำคัญของวัด สามารถรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว กิจกรรมทางประเพณีวัฒนธรรมและการดำเนินชีวิตริมน้ำของคนในท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดพื้นที่เป็น 8 ลานสำคัญ ได้แก่ ลานริมน้ำ ลานพิพิธภัณฑ์ ลานวัด ลานจอดรถ ลานโรงเรียน ลานสถานีรถไฟ ลานจอดรถชั่วคราว

[1] สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

[1] Department of Urban Architecture, Faculty of Architecture and Design, Rajamangala University of Technology Rattanakosin

ผู้นิพนธ์ประสานงาน (Corresponding Author) อีเมล: tapanee.r@rmutr.ac.th

และลานพักผ่อนริมน้ำ โดยมีรายละเอียด คือ 1) ลานริมน้ำ กำหนดให้รองรับกิจกรรมหลากหลายประเภท เชื่อมต่อโดยตรงกับศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ส่งเสริมให้เป็น “จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางหลักระหว่างบกและน้ำ" 2) ลานพิพิธภัณฑ์ กำหนดให้เป็นพื้นที่กิจกรรมสำคัญของชุมชน รองรับทั้งการเรียนรู้ การพบปะ และการท่องเที่ยว โดยทำหน้าที่เป็น "ศูนย์รวมกิจกรรม" และเป็นจุดเปลี่ยนผ่านระหว่างการเดินเท้ากับกิจกรรมริมคลอง 3) ลานวัด เป็นจุดศูนย์กลางเชิงสัญลักษณ์ การออกแบบเน้นแนวแกนหลักทางทิศเหนือ–ใต้ที่เชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือและประตูทางเข้าวัด เพื่อเปิดมุมมองและฟื้นฟูแนวแกนประวัติศาสตร์เดิม ลานนี้มีบทบาท "เชื่อมโยงเส้นทางการสัญจรตามแนวแกนเหนือ–ใต้" 4) ลานจอดรถหลัก ทำหน้าที่เป็น "พื้นที่รองรับระบบการเดินทาง" สำหรับผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยมีการจัดระบบพื้นที่จอดอย่างมีระเบียบ และมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ที่สร้างบรรยากาศเชิงต้อนรับ ก่อนเข้าสู่พื้นที่ 5) ลานโรงเรียน เป็นพื้นที่อเนกประสงค์เชื่อมโยงระหว่างโรงเรียนกับวัด ทำหน้าที่เป็น "พื้นที่ใช้งานร่วมกัน" กับชุมชนโดยรอบ เสริมภาพลักษณ์เชิงบวกของบริเวณทางเข้า 6) ลานสถานีรถไฟ กำหนดให้เป็น "จุดเชื่อมต่อหลัก" ที่รองรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากภายนอกพื้นที่โดยรถไฟ มีบทบาทสำคัญในระบบ "เส้นทางสัญจรของพื้นที่แบบเน้นระบบขนส่งมวลชน" 7) ลานจอดรถชั่วคราว ได้รับการออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานในช่วงที่มีการจัดกิจกรรมประเพณีสำคัญ ซึ่งมีปริมาณยานพาหนะเข้าสู่พื้นที่สูงกว่าปกติ พื้นที่นี้กำหนดเป็น “ลานจอดเฉพาะกิจ” 8) ลานพักผ่อนริมน้ำ อยู่บริเวณเชิงสะพานซึ่งมีพื้นที่จำกัด การออกแบบจึงกำหนดให้มีพื้นที่พักคอยและเป็นจุดชมทัศนียภาพที่สวยงามของวัด มีท่าเทียบเรือที่ปลอดภัยและขึ้น-ลงสะดวก ลานนี้ทำหน้าที่เป็น "พื้นที่เปลี่ยนผ่านทางภูมิทัศน์" ที่เชื่อมฝั่งชุมชนเข้ากับฝั่งวัดเข้าด้วยกัน โดยมีสรุปผลการวิจัยว่า ในการรักษาเอกลักษณ์ของชุมชนต้องมีการจัดทำคู่มือการออกแบบมาตรการ ข้อกำหนด เทศบัญญัติหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ ตลอดจน เพื่อเป็นการควบคุมสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ของพื้นที่ให้เกิดความมีระเบียบ สวยงาม สะดวกและปลอดภัยทั้งต่อผู้อยู่อาศัยและผู้มาเยือนภายใต้มาตรการควบคุมและมาตรการส่งเสริมในการพัฒนาทางด้านกายภาพทางภูมิทัศน์ของชุมชน

คำสำคัญ: การออกแบบภูมิทัศน์ จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง การมีส่วนร่วม การท่องเที่ยวเชิงเกษตร ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์

Abstract

The aim of this research is the landscape design at the transit area in a participatory tourism community in Mahasawat Canal Community in Nakhon Pathom Province. The Mahasawat Canal Community, a central region community based on agriculture, has formed a group of farmers to transform the community into an agricultural tourism destination. The community offers boat tours under the name "Boat Tour… Viewing the Gardens Along the Mahasawat Canal." This has now become a well-known agricultural tourism destination. The starting point of the boat tour and sightseeing route is at Suwannaram Temple, a public area popular with both Thai and international tourists, as well as local residents, due to its location where land, water, and rail routes converge, also known as a "transit area." This article therefore has the following objectives: 1) to study the physical characteristics and activity characteristics of transit areas within the Maha Sawat Canal community; 2) to analyze the potential, physical problems, and relationships between the physical characteristics and activity characteristics of transit areas within the Maha Sawat Canal community; and 3) to propose guidelines for landscape design within transit areas under a participatory process within the Maha Sawat Canal community. The research methodology uses secondary data, field surveys, non-participatory observation, in-depth interviews, and presentation of design concepts and spatial

plans through participatory processes, using focus groups and public hearings with community members and relevant stakeholders. The research was conducted between January and December 2019.The research results revealed that this community's temple serves as the central transit area. Therefore, the design concept emphasizes the uniqueness of the community's important temple buildings, creating a striking and elegant landmark. The open space and waterfront areas were redesigned to align with the temple's key building layout, effectively supporting tourism, traditional and cultural activities, and the waterfront lifestyle of local residents. The area is divided into eight public areas, including: a canalside area, a museum area, a temple area, a parking area, a school area, a train station area, a temporary parking area, and a canalside rest area. The details are: 1) The riverside plaza is designated to accommodate a variety of activities and connects directly to the tourist center, promoting it as a "Port-to-Path Gateway" for land and water transportation. 2) The museum plaza is designated as a key community activity area, supporting learning, meeting, and tourism. It serves as a "Canal Connect Commons Node" and a transition point between walking and canalside activities. 3) The temple plaza serves as a symbolic center. The design emphasizes a north-south axis connecting the pier and the temple entrance, opening up new perspectives and restoring the original historical axis. This plaza plays a role in "connecting the north-south circulation spine." 4) The main parking lot serves as a "transit-support space" for those traveling by private vehicle. The parking area is organized and landscaped, creating a welcoming atmosphere before entering the area. 5) The school plaza is a multi-purpose space connecting the school and the temple, serving as a "shared space" with the surrounding community. Enhance the positive image of the entrance area. 6) The train station yard is designated as a "Primary Access Node" for passengers arriving from outside the area by train, playing a key role in the area's "Mass Transit System." 7) The temporary parking lot is designed to accommodate use during important traditional events, which see higher than normal vehicle traffic. This area is designated as "Flexible Festive Parking." 8) The riverside relaxation area, located at the foot of the bridge, is limited in space. Therefore, the design provides a waiting area and a scenic viewpoint of the temple. It also includes a safe and convenient pier for boats to board and disembark. This area serves as a "Landscape Transition Space," connecting the community and the temple. The research concludes that preserving the community's identity requires the preparation of design manuals, measures, regulations, local ordinances or regulations to create a unique identity for the community, and prioritize the improvement of landscape environment to make it safe and convenient for local and visitors under control measures and incentive measures of physical landscape development of the community.

Keywords: Landscape Design, Transit Area, Participation, Agro-tourism, Mahasawat Canal's Community

1. บทนำ

จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (transit area) มีความสำคัญในฐานะของพื้นที่สำหรับรองรับการเดินทางที่มีเส้นทางสัญจรหลายรูปแบบมาบรรจบกัน เช่น ถนน ทางเดินเท้า แม่น้ำลำคลอง ทางรถไฟ ฯลฯ จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนที่มีการท่องเที่ยว จึงมีความสำคัญในฐานะพื้นที่สำหรับรองรับการเดินทางของทั้งคนในชุมชนและนักท่องเที่ยว อีกทั้งยัง

ทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยว ซึ่งเป็นได้ทั้งจุดเริ่มต้นท่องเที่ยวและจุดแวะพักเพื่อไปสู่จุดท่องเที่ยวอื่น ๆ ดังนั้น จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางอาจมีหลายจุด แต่ละจุดควรมีองค์ประกอบต่างกันตามลำดับศักย์ความสำคัญเพื่อทำหน้าที่รองรับรูปแบบการเดินทางที่ต่างกัน โดยเมื่อปรากฏอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวภายในชุมชน ควรมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของท้องถิ่น แต่สามารถเป็นจุดหมายตา (landmark) หรือจุดสังเกตที่น่าสนใจและช่วยสร้างสีสันบรรยากาศให้กับชุมชน บริเวณนี้จึงควรมีองค์ประกอบที่แตกต่างจากจุดท่องเที่ยวบริเวณอื่น (Chulalongkorn University , Department of Landscape, 1988)

จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยวที่ดี ควรรองรับการเดินทางและการทำกิจกรรมที่มีในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการสร้างความจดจำได้ว่ากำลังอยู่ในบริเวณใดและเพิ่มประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยว ผ่านสภาพแวดล้อมในแต่ละบริเวณ ซึ่งทำได้โดยการออกแบบและปรับปรุงภูมิทัศน์ (landscape design and improvement) อันเป็นการออกแบบสร้างสรรค์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณภายนอกอาคารหรือในสภาพแวดล้อมให้เกิดการใช้สอยอย่างมีประสิทธิภาพ มีความร่มรื่นสวยงาม มีเอกลักษณ์และมีองค์ประกอบพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่าง ระบบรดน้ำต้นไม้ ระบบระบายน้ำ ระบบป้องกันน้ำท่วม สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ศาลา ที่นั่ง ถังขยะ ป้ายสัญลักษณ์ ตลอดจน สิ่งประดับประดาที่ช่วยสร้างบรรยากาศที่ดี เช่น น้ำพุ น้ำตก หรือประติมากรรม เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบภูมิทัศน์ที่ช่วยทำให้บริเวณนั้น ๆ มีความกลมกลืนหรือแตกต่างจากบริเวณอื่น อันประกอบด้วย 2 ส่วนที่สัมพันธ์กัน คือ งานภูมิทัศน์แข็ง (hard scape) และงานภูมิทัศน์นุ่ม (soft scape) (Arayanimitsakul, 2015; Simonds, 1983)

นอกจากนั้น แนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยว ควรนำเอกลักษณ์ ประวัติศาสตร์ ความทรงจำ ประเพณีวัฒนธรรม สถานที่สำคัญ รวมถึง วิถีเกษตรกรรมมาเป็นข้อมูลประกอบการออกแบบ เพื่อสะท้อนลักษณะเฉพาะของพื้นที่ในแต่ละบริเวณ เกิดการเชื้อเชิญให้ผู้มาเยือนอยากเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนเกิดความประทับใจ ระลึกถึงและดึงดูดให้กลับมาอีก นอกจากนั้น การออกแบบที่ดียังช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจและได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางมาท่องเที่ยว และเลือกเดินทางในแหล่งท่องเที่ยวด้วยวิธีที่หลากหลาย เช่น ผสมผสานไปกับการขี่จักรยาน แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล นับเป็นการเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาอยู่ในชุมชนนานขึ้น เกิดการจับจ่ายซื้อสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้น ประกอบกับการสร้างประสบการณ์ในการท่องเที่ยวได้มากขึ้น ควบคู่กับการรองรับการสัญจรและการดำเนินชีวิตปกติของคนในชุมชนไปพร้อมกัน ในทำนองเดียวกัน จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางควรเอื้อให้เกิดการมองเห็นและการเข้าถึงที่ดี ทั้งต่อผู้มาเยือนและคนในชุมชนเอง (Rattanathavon & Jittiwasurat, 2020)

ดังกรณีชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์แห่งลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม เป็นชุมชนหนึ่งในพื้นที่ภาคกลางที่มีพื้นฐานมาจากการทำเกษตรกรรม ด้วยศักยภาพของพื้นที่และสภาพแวดล้อมทางการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์ อีกทั้งยังคงรักษาไว้ซึ่งวิถีชีวิต สถาปัตยกรรมพักอาศัย ภูมิทัศน์ ประเพณี วัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่น และอาชีพที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำลำคลอง ตลอดจนยังคงมีการสัญจรทางน้ำด้วยเรือหางยาว จึงมีการรวมกลุ่มของเกษตรกรเพื่อเปิดชุมชนเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร โดยริเริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 โดยการล่องเรือท่องเที่ยวทางน้ำ ภายใต้ชื่อว่า “ล่องเรือ...ชมสวนเลียบคลองมหาสวัสดิ์” มีจุดแวะเที่ยวชมจำนวน 5 จุด ได้แก่ นาบัว สวนกล้วยไม้ แปลงไร่นาสวนผสมและสวนผลไม้ กลุ่มแม่บ้านเกษตรกรรมมหาสวัสดิ์ และศูนย์ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากฟักข้าว เกิดเป็นโครงข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรครอบคลุมพื้นที่บางส่วนในตำบลมหาสวัสดิ์ และตำบลศาลายา ในเขตอำเภอพุทธมณฑล สภาพแวดล้อมและเส้นทางท่องเที่ยวยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ธรรมชาติ ซึ่งมีความสวยงามตามแบบเฉพาะของชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำ ด้วยตำแหน่งที่ตั้งที่มีอาณาเขตติดต่อกับกรุงเทพฯ และตัวจังหวัดนครปฐม จึงเอื้อให้นักท่องเที่ยวเดินทางได้สะดวกจากหลากหลายเส้นทาง ด้วยรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยานที่สามารถขี่ตามเส้นทางในชุมชนเพื่อเที่ยวชมธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวตามจุดต่าง ๆ รวมทั้ง เดินทางด้วยรถไฟ โดยขึ้น-ลงที่สถานีวัดสุวรรณแล้วเดินไปลงเรือที่จุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อล่องเรือตามเส้นทางคลองมหาสวัสดิ์ไปยังจุดต่าง ๆ โดยมีไกด์ท้องถิ่นคอยให้คำแนะนำและบอกเล่าข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง เส้นทางสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำและทางรางยังเป็นเส้นทางที่

ผู้คนในชุมชนใช้สัญจรและดำเนินชีวิตควบคู่กันอีกด้วย (M. Narasodsai, personal communication, March 9, 2019) ดังรูปที่ 1 และรูปที่ 2

รูปที่ 1 สภาพพื้นที่และบรรยากาศการดำรงชีวิตในชุมชนคลองมหาสวัสดิ์

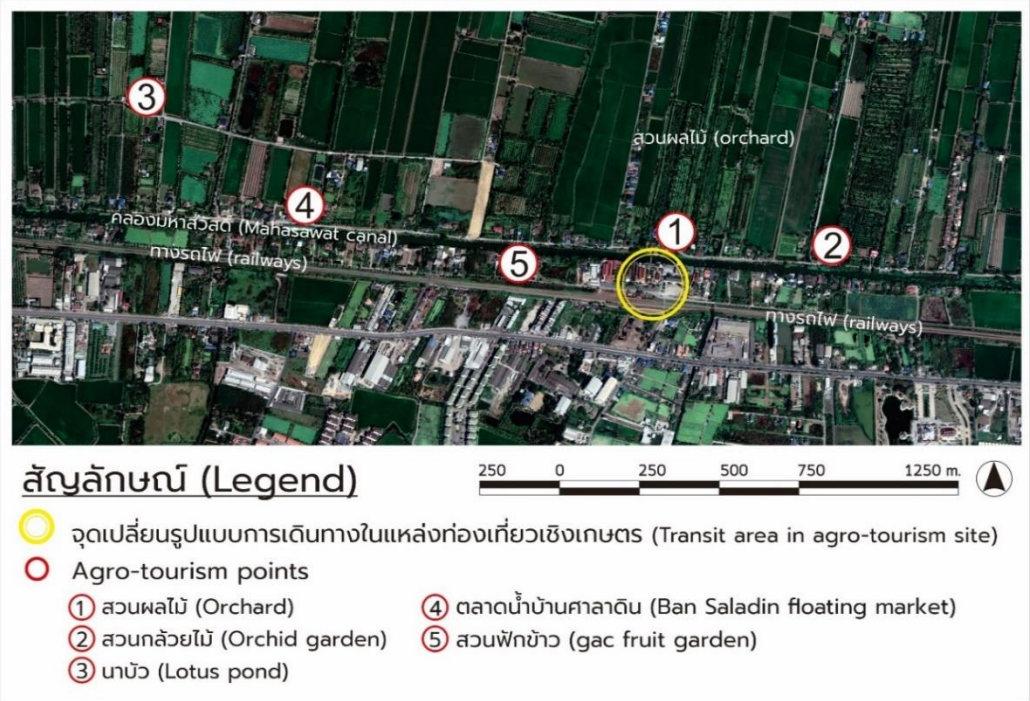
Figure 1 Land conditions and lifestyles of Mahasawat canal's people

รูปที่ 2 บรรยากาศการล่องเรือท่องเที่ยวทางน้ำ ภายใต้ชื่อว่า "ล่องเรือ...ชมสวนเลียบคลองมหาสวัสดิ์"

Figure 2 Travel by water under the name, "Boat Tour... Viewing the Gardens Along the Mahasawat Canal."

ลักษณะการท่องเที่ยวในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ ปัจจุบันพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและผ่านบริษัทนำเที่ยวโดยรถตู้และรถบัส โดยจะจอดรถไว้แล้วจึงล่องเรือท่องเที่ยว ส่วนการเดินทางโดยรถไฟ มีประปรายแต่ยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจาก การเดินทางเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลนั้นอาจยังไม่สะดวกเท่าที่ควร โดย "บริเวณวัดสุวรรณาราม" เป็นจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวและเป็นบริเวณที่มีเส้นทางสัญจรทั้งถนน ลำคลอง และทางรถไฟมาบรรจบกัน ประกอบกับ "คลองมหาสวัสดิ์" เป็นคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยเป็นคลองที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2402 เพื่อเชื่อมคลองบางกอกน้อยกับแม่น้ำท่าจีน ในการใช้เป็นเส้นทางลัดไปนมัสการองค์พระปฐมเจดีย์และเปิดพื้นที่ทำเกษตรแก่ราษฎร (Kasampolkoon, 2016) และมีประเพณีวัฒนธรรมดั้งเดิมของท้องถิ่น รวมถึงมีการดำเนินชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ใน

บริเวณนี้ จึงกลายเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางสำคัญที่นักท่องเที่ยวและคนในชุมชนใช้เดินทางไปมาหาสู่กัน รวมทั้งเดินทางออกสู่ภายนอก โดยผ่านบริเวณนี้เกือบตลอด 24 ชั่วโมง การออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์จึงสามารถช่วยให้บริเวณนี้กลายเป็น “จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง” ที่มีประสิทธิภาพ เอื้อให้ผู้คนเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกปลอดภัย สวยงาม และมีเอกลักษณ์ (ดังรูปที่ 3 และรูปที่ 4)



รูปที่ 3 แผนที่แสดงตำแหน่ง “จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง” และจุดท่องเที่ยวในชุมชน

Figure 3 A map showing “transit area” and tourism attraction in the community

Source: Adapted from Google Maps (n.d.)

รูปที่ 4 การสัญจรทางบก ทางน้ำและทางราง ในบริเวณวัดสุวรรณารามที่กลายเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางสำคัญ

Figure 4 Land, water, and railway travel in the Suwannaram Temple areas which have significantly transformed travel

การออกแบบภูมิทัศน์ที่ดีจึงไม่ได้เป็นเพียงการจินตนาการโดยสัญชาตญาณหรือพรสวรรค์ของนักออกแบบ แต่ประกอบขึ้นจากการคิดอย่างมีเหตุและผล ภายใต้หลักการออกแบบเพื่อแก้ปัญหาที่ซับซ้อนร่วมกับสภาพแวดล้อมที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอนาคต (Phasookniran, 1994) แต่ในขณะที่การออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ในแหล่งท่องเที่ยวภายในชุมชนมักทำโดยคนในชุมชนเอง ซึ่งยังมีข้อจำกัดหลาย ๆ ประการ ทั้งข้อจำกัดด้านความรู้ ความเข้าใจและประสบการณ์ในการออกแบบ การวางผัง การกำหนดตำแหน่งสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ฯลฯ ประกอบกับการที่เดิมนั้นในชุมช นหรือหมู่บ้านโดยทั่วไปจะมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ที่สามารถรองรับคนในชุมชนจำนวนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในชุมชนเท่านั้น ต่อมาเมื่อชุมชนได้พัฒนาเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะในรูปแบบการท่องเที่ยว จึงพบว่า องค์ประกอบภูมิทัศน์ (landscape elements) ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้คนจำนวนที่มากขึ้นนั้นยังไม่เหมาะสม ไม่เพียงพอ ไม่สวยงาม ตลอดจนอาจไม่ส่งเสริมเอกลักษณ์ให้เกิดความแตกต่างจากชุมชนอื่น ๆ หรือกลับนำสิ่งที่พบเห็นจากที่อื่น ๆ มาตกแต่งในชุมชน จนแหล่งท่องเที่ยวหลาย ๆ แห่งมีการประดับประดาที่เหมือน ๆ กัน

นอกจากนั้นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งคือ งบประมาณ ทั้งในส่วนของชุมชนเองและการได้รับสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า จึงเป็นข้อจำกัดให้การออกแบบเป็นไปในทิศทางเดียวกันได้ยาก โดยเฉพาะองค์ประกอบพื้นฐาน เช่น ทางเดิน ห้องน้ำ พื้นที่ต้อนรับและพักคอย ระบบป้ายสัญลักษณ์ ร้านจำหน่ายสินค้าของที่ระลึก ฯลฯ จึงทำให้ชุมชนท่องเที่ยวเชิงเกษตรจำนวนมากถูกพัฒนาองค์ประกอบภูมิทัศน์อย่างไร้ทิศทาง ไร้เอกลักษณ์และมีสิ่งก่อสร้างรูปแบบที่หลากหลาย มีการตกแต่งที่แปลกแยกจากองค์ประกอบภูมิทัศน์เดิม นอกจากนั้น ปัญหาที่ชุมชนแห่งนี้เคยประสบ คือ การออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ที่คนในชุมชนไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ออกแบบโดยหน่วยงานภาครัฐหรือคนนอก ซึ่งไม่เข้าใจบริบทที่แท้จริงและไม่มีขั้นตอนที่เปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น เมื่อจัดทำแบบแล้วเสร็จจึงไม่เป็นไปตามความต้องการของชุมชน ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งขึ้นภายในชุมชนจากความเห็นต่างหรือได้รับผลกระทบที่ไม่ได้มาจากความคิดเห็นส่วนใหญ่ ในส่วนที่มีการก่อสร้างปรากฏสิ่งก่อสร้างที่มีรูปแบบไม่สอดคล้องกับเอกลักษณ์ของท้องถิ่น ตลอดจนไม่อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งต้องแก้ปัญหาที่ตามมาในภายหลัง (T. Thammathiro, W. Sawatdaeng, & M. Narasodsai, personal communication, March 9, 2019)

บทความนี้จึงเป็นการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยว กรณี ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งกลุ่มผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการท่องเที่ยว และผู้คนในพื้นที่ ร่วมกับคณะนักวิจัย เพื่อให้พื้นที่สาธารณะในชุมชนบริเวณวัดสุวรรณาราม ซึ่งเป็น “จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง” สำคัญ สามารถรองรับการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเอกลักษณ์ ผลการวิจัยที่ได้ ชุมชนสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดแผนนโยบายและการเสนอของบประมาณเพื่อพัฒนาภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจน กระบวนการที่ได้จะสามารถนำไปปรับใช้เพื่อพัฒนาภูมิทัศน์ในบริเวณอื่น ๆ นอกจากนั้น ชุมชนอื่นที่มีบริบทใกล้เคียงกัน สามารถนำผลการวิจัยหรือกระบวนการที่ได้ไปเป็นต้นแบบหรือแนวทางการพัฒนาภูมิทัศน์ในชุมชนต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์

2.2 เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหาทางกายภาพ และความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์

2.3 เสนอแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วม ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์

3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วม กรณี ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม มีแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1 จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (transit area) ในชุมชนท่องเที่ยว

“จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง” (transit area) หมายถึง บริเวณที่มีเส้นทางสัญจรหลายส้นทาง หลายรูปแบบมาบรรจบกัน ทำหน้าที่รองรับการเชื่อมต่อและเข้าถึงของระบบสัญจรรูปแบบต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่เป็นถนนสายหลักและสายรอง รวมทั้งมีการผสมผสานของกิจกรรมการใช้พื้นที่อย่างเข้มข้น เช่น ร้านค้าปลีก ที่อยู่อาศัย แหล่งงาน ฯลฯ จึงมักเป็นตำแหน่งสำคัญของเมือง (Hamilton Planning and Economic Development Department [HPEDD], 2012; Pujinda, 2007, pp. 15-16) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency หรือ JICA) ได้ระบุถึงการพัฒนาเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่ดี (good node) ว่าสามารถก่อให้เกิดความเป็นสถานที่ที่ดี (good place) ให้กับเมืองได้ด้วยการออกแบบและปรับปรุงให้กลายเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมที่ดึงดูดผู้คนให้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ผสมผสานระหว่างพื้นที่สาธารณะ การใช้ที่ดิน และระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Japan International Cooperation Agency (JICA), 2005) สอดคล้องกับ Thongngamkam (2006, p. 36) ได้กล่าวถึงลักษณะของจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่ดีไว้ ดังนี้ 1) ต้องเอื้อให้เกิดการเดินทางที่หลากหลาย เพื่อเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกับความต้องการ 2) เป็นตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกตหรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทางและมีป้ายสัญลักษณ์ชัดเจน 3) มีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจรและพื้นที่สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ 4) ควรเอื้อให้การเดินทางในทุกประเภทมีความสะดวกและเชื่อมต่อกันได้ทุกประเภท รวมทั้งมีความปลอดภัยในการเดินทาง 5) มีพื้นที่สำหรับบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ 6) มีอาคารที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างหลากหลาย

จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในเมือง จึงเป็นแนวคิดที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในชุมชนท่องเที่ยวได้ เนื่องด้วยบทบาทหน้าที่ในการรองรับและกระจายผู้คนไปสู่การเดินทางรูปแบบต่าง ๆ เหมือนกัน ทั้งการเข้าสู่พื้นที่ภายใน ภายนอกชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งต้องพิจารณาถึงการทำหน้าที่รองรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของคนในชุมชนและนักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการสร้างความประทับใจและเชื้อเชิญให้ผู้มาเยือนเกิดความรู้สึกอยากเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะการเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบายและเกิดความรู้สึกปลอดภัยด้วย อย่างไรก็ตาม Simpson กล่าวว่า จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางสามารถก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งในเชิงบวกและลบ กล่าวคือ พื้นที่จะมีศักยภาพในการเข้าถึงมากขึ้น กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งภายในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ เกิดการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของเมือง (Simpson, 1994. pp. 38-45) แต่จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในชุมชนท่องเที่ยว มักเป็นชุมชนชนบทหรือชุมชนชานเมืองที่มีการทำเกษตรกรรม พื้นที่เหล่านี้ต้องรองรับการดำเนินชีวิตปกติของคนในชุมชนและผู้มาเยือนไปพร้อมกัน ดังนั้น จึงควรคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในเชิงลบ โดยควรออกแบบที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศที่มีความเปราะบาง มีความสอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต ลักษณะกิจกรรมทางประเพณีวัฒนธรรม ตลอดจนระบบการสัญจรและเนื้อเมือง (urban fabric) ที่มีขนาดเล็กของชุมชน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ต่างจากจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในเมืองที่เต็มไปด้วยโครงสร้างพื้นฐาน อาคารและสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่

3.2 หลักการและกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ในชุมชนท่องเที่ยว

การออกแบบภูมิทัศน์ (landscape design) หมายถึง การออกแบบสร้างสรรค์ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณที่อยู่ภายนอกอาคารหรือในสภาพแวดล้อมที่มนุษย์อาศัยอยู่ให้เกิดการใช้สอยอย่างมีประสิทธิภาพ มีเอกลักษณ์และมีองค์ประกอบพื้นฐานที่เหมาะสม ช่วยให้บริเวณนั้น ๆ มีความกลมกลืนหรือแตกต่างจากบริเวณอื่น หากองค์ประกอบในภูมิทัศน์มีความกลมกลืนและมีเอกภาพสูง ก็จะก่อให้เกิดลักษณะทางภูมิทัศน์ที่ชัดเจน โดยมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ส่วนที่สัมพันธ์กัน คือ 1) งานภูมิทัศน์แข็ง (hardscape) เช่น ผิวพื้น โครงสร้างและงานก่อสร้างต่าง ๆ และ 2) งานภูมิทัศน์นุ่ม (softscape)

เป็นส่วนที่เป็นงานดิน งานปลูกและจัดตกแต่งด้วยพืชพรรณต่าง ๆ ดังนั้น ในแต่ละบริเวณหรือแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางภูมิทัศน์ที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะ อย่างไรก็ตาม ทั้งงานภูมิทัศน์แข็งและงานภูมิทัศน์นุ่มก็ไม่อาจแยกจากการได้ชัดเจน จำเป็นต้องมีทั้ง 2 ส่วนประกอบกันเสมอ (Arayanimitsakul, 1993; Simonds, 1983) การออกแบบภูมิทัศน์ มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อหลัก คือ 1) เพื่อก่อให้เกิดสุนทรียภาพและความงามของสิ่งที่มองเห็นในสภาพแวดล้อม 2) เพื่อการสื่อความหมายทางสัญลักษณ์ 3) เพื่อประโยชน์ใช้สอย (Chulasai, 2003; Rojanapradit, 2009; Yılmaz & Mumcu, 2016) การออกแบบภูมิทัศน์ในชุมชนท่องเที่ยว มีความสำคัญในการช่วยปกป้องแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งอยู่ในพื้นที่ที่มีการทำเกษตรไม่ให้สูญเสียคุณลักษณะเฉพาะของความเป็นชนบทและพื้นที่เพาะปลูกจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวมากเกินไป การออกแบบภูมิทัศน์จะช่วยให้มีการวางแผนการใช้พื้นที่และมีการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวอย่างสมเหตุสมผล ดังที่ Bono (1992) ระบุว่าเป็นกระบวนการคิดที่นำเอาปัจจัยหลายอย่างมาทำให้เกิดผลตามที่ต้องการ เป็นการสร้างสรรค์วิธีการแก้ปัญหา เช่นเดียวกับ Phasookniran (1994) มองว่าการออกแบบภูมิทัศน์ที่ดีจึงไม่ได้เป็นเพียงการจินตนาการโดยสัญชาตญาณหรือพรสวรรค์ของนักออกแบบ แต่ประกอบขึ้นจากการคิดอย่างมีเหตุและผล ภายใต้หลักการออกแบบเพื่อแก้ปัญหาที่ซับซ้อนร่วมกับสภาพแวดล้อมที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอนาคต

กระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ (landscape design process) ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้ 1) การสำรวจสภาพพื้นที่ (site survey and site inventory) ได้แก่ การสำรวจสภาพภายนอกพื้นที่ (off-site inventory) การสำรวจข้อมูลภายในพื้นที่ (on-site inventory) การศึกษาความต้องการของผู้ใช้ (user needs) 2) การวิเคราะห์ (analysis) ได้แก่ การวิเคราะห์สภาพพื้นที่ (site analysis) การวิเคราะห์โปรแกรม (program analysis) แนวความคิดในการออกแบบ (design concepts) 3) การสังเคราะห์ (synthesis) ได้แก่ การจัดกลุ่มกิจกรรมการใช้พื้นที่ (zoning) ผังแนวคิดในการออกแบบ (conceptual plan) 4) การออกแบบขั้นต้น (preliminary design) และการประกอบขึ้นเป็นรูปทรง ได้แก่ การร่างแบบ (sketch design) การประกอบขึ้นเป็นโครงร่าง (integration of form) ขององค์ประกอบพื้นฐาน การจัดองค์ประกอบ (principles of organization) การประกอบขึ้นเป็นรูปทรง (integration of form) แบบขั้นต้น (preliminary plan) 5) การออกแบบขั้นสุดท้าย (final design หรือ master plan) และการเขียนแบบมาตรฐานเพื่อนำไปก่อสร้าง (working drawing) (Reid, 1987 ; Siriphanich, 2011) โดยมีองค์ประกอบในการออกแบบภูมิทัศน์เพื่อการท่องเที่ยว 6 ประการ คือ 1) การเข้าถึง (Accessibility) นับเป็นจุดหมายปลายทางของการมาสู่แหล่งท่องเที่ยว ควรมีลักษณะเชื้อเชิญ สร้างความประทับใจและให้ความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ประกอบด้วย ทางเข้า ที่หมายตา (landmark) ป้ายบอกทาง และป้ายชื่อสถานที่ 2) ระบบสัญจร (Transportation Systems) ประกอบด้วย เส้นทางนักท่องเที่ยว ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยานและที่จอดจักรยาน ที่จอดรถ ทางเรือ และระบบสัญจรอื่น ๆ 3) อาคาร สิ่งก่อสร้างและพื้นที่ว่าง (Buildings and Open Spaces) ประกอบด้วย 3.1) อาคารสำหรับให้บริการ 3.2) สิ่งประกอบบริเวณ 3.3) พื้นที่ว่าง ได้แก่ สวนหย่อม ลานกิจกรรมหรือลานอเนกประสงค์ 4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) นับเป็นความจำเป็นพื้นฐาน ควรกำหนดจำนวน ตำแหน่งและระยะที่เหมาะสมต่อการใช้งาน ไม่บดบังทิวทัศน์ในจุดสำคัญ ไม่สร้างปัญหาด้านสุนทรียภาพแก่เมือง และไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุ ประกอบด้วย ถังขยะ ป้ายบอกข้อมูล ม้านั่ง และไฟฟ้าส่องสว่าง 5) สิ่งตกแต่งและประดับประดา (Furnishings and Decorative Features) ประกอบด้วย สวนหย่อมหรือบริเวณที่ตกแต่งด้วยพืชพันธุ์ ประติมากรรม บ่อน้ำ หินประดับ และโคมไฟ (Chulalongkorn University, Department of Landscape, 1988)

3.3 กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

การมีส่วนร่วมของชุมชนหรือการมีส่วนร่วมของประชาชน (Community Participation) มาจากรากฐานในเรื่องสิทธิที่บุคคลสามารถมีความคิดและการกระทำที่แตกต่างกันได้ สำหรับในประเทศไทยสามารถแบ่งเป็น 2 แนวทาง คือ 1) การมีส่วนร่วมลักษณะสากล มีรากฐานมาจากความเป็นประชาธิปไตยแบบตะวันตกที่มนุษย์ทุกคนมีความเท่าเทียมกัน และ 2) การมีส่วนร่วมลักษณะประเพณี มีรากฐานมาจากโลกตะวันออกที่เป็นกลไกทางสังคมของการพึ่งพาอาศัยกัน ซึ่งสามารถ

รับรู้ถึงความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจได้ (Suchaya, 2009) การพัฒนาทางกายภาพพื้นที่ที่มีการใช้งานอย่างสาธารณะ มักเกี่ยวข้องกับผู้คนหลากหลาย ทั้งกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และบุคคลที่อาจต้องใช้พื้นที่บริเวณนั้น การพัฒนาจึงควรส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วม โดยเฉพาะคนในชุมชน ควรได้รับโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและความต้องการเป็นหลัก ตามแนวคิด “การพัฒนาโดยมีชุมชนเป็นฐาน” (community-based development) อันจะก่อให้เกิดความเป็นเจ้าของร่วมกันภายใต้สิทธิที่เท่าเทียมกัน เป็นการให้ความสำคัญกับความรู้สึกภายในจิตใจ ซึ่งช่วยสนับสนุนให้การดำเนินการเป็นไปตามแผนและมีแนวโน้มที่จะเกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ (Mumma, 2009)

องค์ประกอบหลักในการมีส่วนร่วมของชุมชน มี 3 ส่วน คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับขั้นของการมีส่วนร่วม และกระบวนการมีส่วนร่วม (Pinthong, 1983; Rapeepat, 1988; Wilcox, 2003) กล่าวคือ

1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder - People) ได้แก่ บุคคล เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดที่มีอิทธิพลต่อองค์ประกอบอื่น ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้ามามีบทบาทในการจัดการที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อองค์ประกอบด้านการมีส่วนร่วมและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการแตกต่างกัน จึงต้องจำแนกประเภทเพื่อช่วยสร้างความเข้าใจและลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วยกลุ่มคนที่อยู่ในย่าน (insider) เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท้องถิ่นที่มีความรู้สึกของการเป็นเจ้าของและมีความใกล้ชิดกับพื้นที่ มีทรัพยากรจำกัด แต่มีประสิทธิภาพในกระบวนการปรึกษาหารือและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ ได้แก่ คนในชุมชน สถานศึกษาและวัดในชุมชน บุคคลกลุ่มต่าง ๆ รวมถึง ภาคธุรกิจเอกชน ส่วนกลุ่มคนที่อยู่ภายนอกย่าน (outsider) เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชิงสถาบัน มีความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิคและมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน หน่วยงานระดับนานาชาติ องค์กรอิสระ นักวิชาการ บุคคลสาธารณะ เป็นต้น โดยเข้ามามีบทบาททั้งที่เป็นปัจเจกบุคคล แบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ (Norberg-Schulz, 1971)

2) ระดับขั้นของการมีส่วนร่วม (Level of Participation - Purpose) ในบริบทของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับแนวทางการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น เรียกว่า “แบบจำลองระดับขั้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผน” (King Prajadhipok's Institute, 2004) แบ่งเป็น 6 ระดับ คือ 1) ระดับขั้นให้ข้อมูล เป็นการมีส่วนร่วมขั้นพื้นฐาน เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลหรือให้คำปรึกษา 2) ระดับขั้นรับฟังความคิดเห็น เป็นการเชิญชวนให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเพื่อให้ได้ประเด็นและข้อมูลที่ชัดเจนมากขึ้น เป็นระดับขั้นที่สูงกว่าระดับแรก 3) ระดับขั้นปรึกษาหารือและวางแผนร่วมกัน เป็นระดับการมีส่วนร่วมที่สูงขึ้น โดยเจรจากันอย่างเป็นทางการระหว่างผู้วางแผนหรือผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและประชาชน เหมาะสำหรับการพิจารณาประเด็นที่มีความยุ่งยาก ซับซ้อนและมีข้อโต้แย้งมาก 4) ระดับขั้นการร่วมปฏิบัติ เป็นขั้นที่ประชาชนมีอำนาจในการดำเนินการ มีความหลากหลายและเกี่ยวข้องกับคนจำนวนมาก 5) ระดับขั้นการร่วมติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล ประชาชนมีสิทธิ์ตัดสินว่า กิจกรรมใดที่มีคุณค่าอย่างแท้จริงต่อชุมชน เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขดำเนินการต่อไป 6) ระดับขั้นการควบคุมโดยประชาชน เป็นระดับสูงที่สุดของการมีส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหาข้อขัดแย้งที่มีอยู่ทั้งหมด โดยใช้การเจรจา การสร้างข้อตกลง เป็นต้น

3) กระบวนการมีส่วนร่วม (Process - Phase) เป็นกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นในระยะต่าง ๆ เพื่อแสวงหาทางเลือกและการตัดสินใจที่ยอมรับร่วมกัน โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ แบบเป็นทางการ เป็นกระบวนการที่หน่วยงานภาครัฐเป็นผู้นำการมีส่วนร่วม มีกฎหมายหรือกฎระเบียบรองรับ แล้วใช้กลไกหรือความเป็นทางการในการขอรับความร่วมมือ (Arbter et al., 2007) และแบบไม่เป็นทางการ มีแนวทางที่หลากหลายขึ้นอยู่กับกรณีแวดล้อม ไม่ได้เริ่มต้นด้วยการใช้กฎหมาย จึงเป็นวิธีที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและมักประสบความสำเร็จ (Clarke & Harvey, 2008) กระบวนการมีส่วนร่วม มี 4 ขั้นตอนหลัก 1) ขั้นริเริ่ม (Initiation) เป็นขั้นตอนสำคัญที่สุดที่จะไปกระตุ้นความต้องการของคนในชุมชน 2) ขั้นวางแผน (Planning) เป็นการเตรียมรูปแบบ กระบวนการ วิธีการ เพื่อแก้ปัญหาหรือลดปัญหา เพื่อตอบสนองความต้องการโดยชุมชนเอง ภายใต้การให้คำแนะนำ 3) ขั้นปฏิบัติ (Action) เป็นขั้นตอนการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักใน

ชุมชนให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ 4) ขั้นติดตามและประเมินผล (Evaluation) เป็นการควบคุมและตรวจสอบว่าสำเร็จตามวัตถุประสงค์มากน้อยเพียงใด ซึ่งมีผลสะท้อนกลับจากการประเมินและการปฏิบัติการ

4. วิธีการวิจัย เครื่องมือวิจัย และระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้ ดำเนินการในระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2562 โดยนำแนวคิดและขั้นตอนของกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ (Reid, 1987; Siriphanich, 2011) ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ (1) การสำรวจพื้นที่ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การออกแบบขั้นต้น และการออกแบบขั้นสุดท้าย และการมีส่วนร่วมของชุมชน (King Prajadhipok's Institute, 2004) มากำหนดเป็นกรอบในการดำเนินงานวิจัย โดยกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ (1) การสำรวจสภาพพื้นที่ (site survey and site inventory) (2) การวิเคราะห์ (analysis) (3) การสังเคราะห์ (synthesis) (4) การออกแบบขั้นต้น (preliminary design) (5) การออกแบบขั้นสุดท้าย (final design / master plan) และการมีส่วนร่วมของชุมชน ประกอบด้วย 6 ระดับ คือ (1) ระดับขั้นให้ข้อมูล เป็นการมีส่วนร่วมขั้นพื้นฐาน (2) ระดับขั้นรับฟังความคิดเห็น (3) ระดับขั้นปรึกษาหารือและวางแผนร่วมกัน (4) ระดับขั้นการร่วมปฏิบัติ (5) ระดับขั้นการร่วมติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล (6) ระดับขั้นการควบคุมโดยประชาชน จากกขั้นตอนดังกล่าวได้ปรับให้สอดคล้องกับบริบทของงานวิจัยเป็น 4 ขั้นตอนหลัก คือ (1) ขั้นเตรียมข้อมูล (2) ขั้นการวิเคราะห์ข้อมูล (3) ขั้นจัดทำและพัฒนาแผนผัง และ (4) ขั้นสรุปผล ดังนี้

4.1 ขั้นเตรียมข้อมูล

4.1.1 ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรมและงานวิจัย

ในการวิจัยนี้ใช้หลักการออกแบบภูมิทัศน์ในชุมชนท่องเที่ยว แนวคิดจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชน จึงกำหนดตัวแปรในการวิจัย ดังนี้ (1) ลักษณะทางกายภาพขององค์ประกอบภูมิทัศน์ ได้แก่ การเข้าถึงระบบสัญจร อาคารและสิ่งก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งตกแต่งและประดับประดา มุมมอง (2) ลักษณะกิจกรรมในพื้นที่ ได้แก่ ประเภทและปริมาณผู้ใช้พื้นที่ รูปแบบกิจกรรมการใช้พื้นที่และการเดินทางเข้าสู่พื้นที่

4.1.2 เก็บรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมในพื้นที่ ด้วยวิธีการ ดังนี้

(1) ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ เพื่อทวนสอบความถูกต้องของข้อมูลที่มีผู้ศึกษาไว้แล้ว

(2) การสำรวจพื้นที่ (field survey) เป็นการสำรวจผังและสภาพแวดล้อม ตามตัวแปรที่กำหนด

(3) การสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม (non-participant observation) โดยจดบันทึกรายละเอียดร่วมกับการถ่ายภาพตามตัวแปรด้านลักษณะกิจกรรมที่กำหนด

(4) การสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) เป็นการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (key informants) ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ผู้อาวุโส ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว และหัวหน้าหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ (ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลศาลายา สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครปฐม สำนักงานเกษตรอำเภอพุทธมณฑล สถานีรถไฟวัดสุวรรณ โรงเรียนวัดสุวรรณาราม วัดสุวรรณาราม สถาบันการศึกษาในพื้นที่) รวมทั้งสิ้น 20 คน ในประเด็นเกี่ยวกับอาณาเขตและกรรมสิทธิ์ที่ดิน รูปแบบและกิจกรรมการใช้พื้นที่ แผนนโยบายที่เกี่ยวข้องและการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยว การสัมภาษณ์ใช้คำถามปลายเปิดแบบมีโครงสร้าง ตรวจสอบความเที่ยงตรงประเด็นที่ศึกษาด้วยวิธี “การตรวจสอบข้อมูลสามเส้า” (data triangulation) (Denzin, 1970)

ในขั้นเตรียมข้อมูลจะมีการให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิดของการวิจัยและแผนการดำเนินงานแก่ผู้นำชุมชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการเริ่มต้นสร้างความเข้าใจและความไว้ใจ ซึ่งเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมระดับขั้นการให้ข้อมูล (Information sharing level) ก่อนเริ่มทำการเก็บรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรมในพื้นที่

4.2 ขั้นการวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรม ประมวลผลเพื่อจัดทำแนวความคิดในการออกแบบ แล้วนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย (focus group) บุคคลสำคัญในชุมชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกลุ่มเดียวกับที่ทำการสัมภาษณ์ รวมทั้งสิ้น 20 คน โดยจะมีการนำผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตการณ์ที่ได้ไปนำเสนอเพื่อการปรึกษาหารือ รับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของชุมชน ถือเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมระดับขั้นการรับฟังความคิดเห็น (Opinion sharing level)

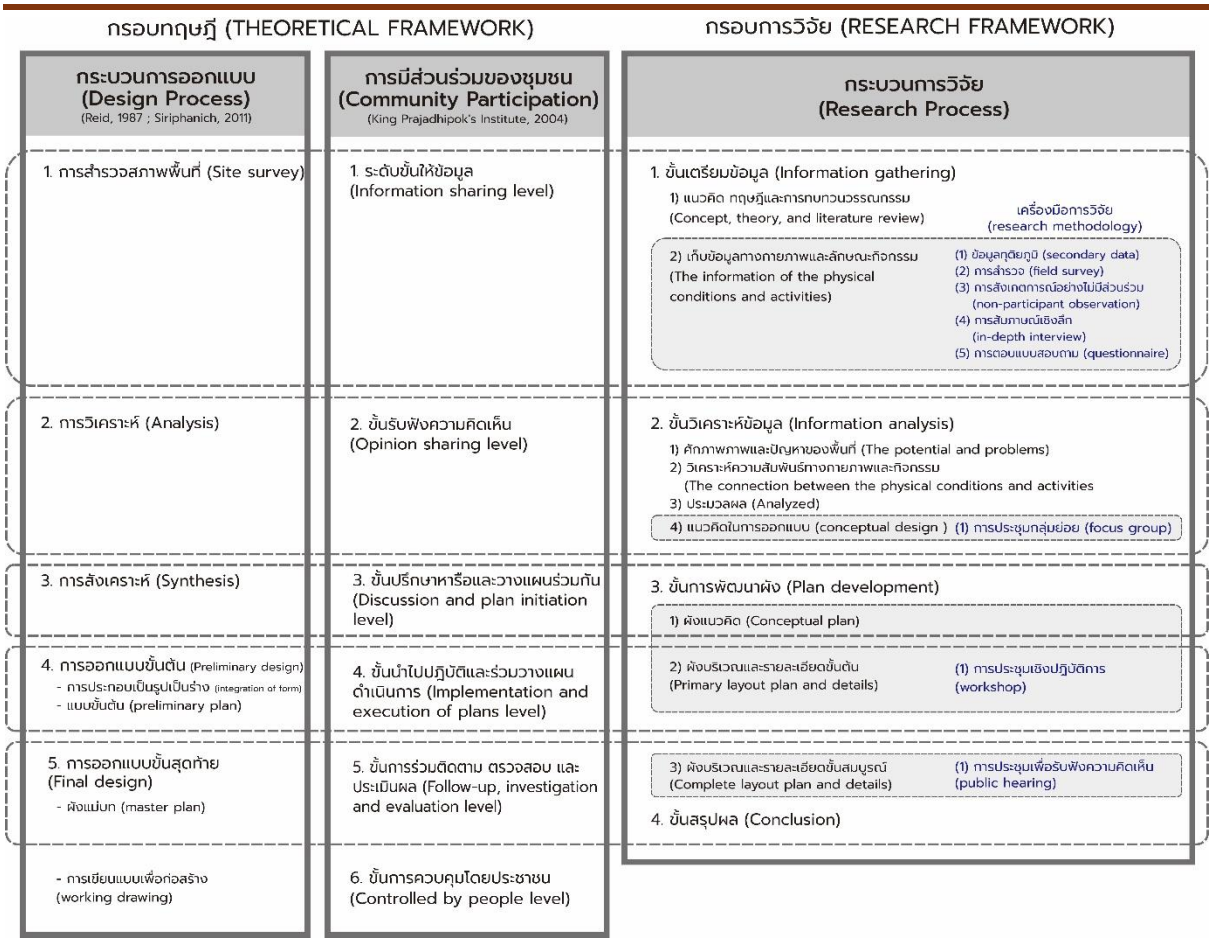
4.3 ขั้นจัดทำและพัฒนาผัง

ประกอบด้วย 1) จัดทำผังแนวคิด (conceptual plan) การออกแบบภูมิทัศน์ 2) พัฒนาแบบผังบริเวณ (layout plan) พร้อมรายละเอียดขั้นต้น แล้วนำเสนอในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop) บุคคลสำคัญในชุมชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการเสนอแนะแนวทางการออกแบบ รวมทั้งสิ้น 20 คน ถือเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมระดับขั้นปรึกษาหารือและวางแผนร่วมกัน (Discussion and plan initiation level) และขั้นนำไปปฏิบัติและร่วมวางแผนดำเนินการ (Implementation and execution of plans level) 3) พัฒนาแบบผังบริเวณ (layout plan) พร้อมรายละเอียดขั้นสมบูรณ์ แล้วนำเสนอในการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น (public hearing) จากชาวชุมชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสิ้น 44 คน ถือเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมระดับขั้นร่วมติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล (Follow-up, investigation and evaluation level)

4.4 ขั้นสรุปผล

ดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขรูปแบบผังบริเวณ (layout plan) ตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกเวที ซึ่งได้บูรณาการอย่างเป็นระบบสู่แบบผังขั้นสมบูรณ์ เพื่อนำส่งข้อมูลกลับสู่ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่สำหรับใช้ในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ การขอสนับสนุนงบประมาณ ตลอดจน การเขียนแบบมาตรฐานเพื่อก่อสร้าง (working drawing) ต่อไป นับเป็นการยืนยันในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและกระบวนการออกแบบให้มีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น

การดำเนินการทั้ง 4 ขั้นตอน ได้เทียบเคียงกับแนวคิดและขั้นตอนของกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์และการมีส่วนร่วมของชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 5



รูปที่ 5 กรอบและขั้นตอนกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการออกแบบภูมิทัศน์

Figure 5 The framework, landscape design process, and public participation in the design

5. ผลการวิจัยหรือการศึกษา

5.1 ลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรม

5.1.1 ลักษณะทางกายภาพ

จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางบริเวณวัดสุวรรณาราม มีลักษณะเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ โอบล้อมด้วยวัดสุวรรณาราม สถานีรถไฟวัดสุวรรณและโรงเรียนวัดสุวรรณ สิ่งก่อสร้างในวัดสุวรรณารามถือเป็นกลุ่มอาคารสำคัญของพื้นที่ มีถนนเป็นเส้นทางสัญจรหลักจากด้านหน้าวัดสุวรรณารามต่อเนื่องมายังด้านข้างวัด มีโครงข่ายทางน้ำโดยลำคลองมหาสวัสดิ์เป็นเส้นทางสัญจรที่ใช้เดินทางภายในพื้นที่และเป็นเส้นทางท่องเที่ยว มีสะพานข้ามคลองและท่าเรือสาธารณะ มีจุดจอดรถไฟที่สถานีวัดสุวรรณเป็นเส้นทางรถไฟในระดับย่าน จึงมีการเชื่อมต่อการเดินทางภายในท้องถิ่นระหว่างถนน ทางน้ำและทางรถไฟ บริเวณนี้เป็นที่ตั้งของศูนย์บริการนักท่องเที่ยวและเป็นจุดเริ่มต้นของการล่องเรือ จึงมีการเดินทางที่เข้าสู่พื้นที่อย่างหลากหลายและความถี่ในการใช้งานมากกว่าบริเวณอื่นอย่างชัดเจน กลายเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่สำคัญ สิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่พบในพื้นที่ คือ ไฟส่องสว่าง ถังขยะ ม้านั่ง และป้าย สิ่งตกแต่งและประดับประดาเป็นสวนหย่อมหรือบริเวณที่ตกแต่งด้วยพืชพันธุ์ มีการปลูกไม้ยืนต้นให้ร่มเงาเป็นแถวและมีต้นโพธิ์ขนาดใหญ่ มุมมองและทิวทัศน์ ได้แก่ บริเวณริมน้ำ และบริเวณวัดโดยรวม ที่หมายตา ได้แก่ สะพานข้ามคลอง จุดสนใจ ได้แก่ โบสถ์ เจดีย์และต้นโพธิ์ขนาดใหญ่ พื้นที่หรือส่วนที่ไม่น่าดูมีหอถังสูงเก็บน้ำ

5.1.2 ลักษณะกิจกรรม

กิจกรรมในพื้นที่จำแนกตามกลุ่มผู้ใช้ ประกอบด้วย 1) คนในชุมชน (local people) (ร้อยละ 72) ได้แก่ ผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และละแวกใกล้เคียง ผู้จำหน่ายสินค้าและผู้ประกอบการท่องเที่ยว 2) ผู้มาเยือน (visitor) (ร้อยละ 28) ได้แก่ นักท่องเที่ยว คนทำงาน ผู้ใช้ทางจักรยาน นักศึกษาและอื่น ๆ ปริมาณผู้ใช้พื้นที่ในวันธรรมดา ประกอบด้วย 1) คนในชุมชน (ร้อยละ 65) ได้แก่ ผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และละแวกใกล้เคียงมากที่สุด รองลงมาคือ ผู้จำหน่ายสินค้าและผู้ประกอบการท่องเที่ยว 2) ผู้มาเยือน (ร้อยละ 35) ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวมีปริมาณมากที่สุด รองลงมาคือ คนทำงาน ผู้ใช้ทางจักรยาน นักศึกษาและอื่น ๆ ส่วนการใช้งานโดยผู้คนจำนวนมากจะเป็นช่วงวันสำคัญในพุทธศาสนาและวันสำคัญตามประเพณี รูปแบบกิจกรรมการใช้พื้นที่ ประกอบด้วย 3 กิจกรรมหลัก คือ 1) กิจกรรมท่องเที่ยว (ร้อยละ 33) ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าและประกอบการท่องเที่ยว การล่องเรือท่องเที่ยว และการมาเที่ยวชมวัด 2) กิจกรรมกิจธุระ (ร้อยละ 58) ได้แก่ การจำหน่ายสินค้า การมาทำบุญที่วัด การซื้อสินค้าในตลาดเก่าและร้านค้าริมน้ำ การติดต่อทำภารกิจส่วนตัว และการมารับประทานอาหาร 3) กิจกรรมพักผ่อน (ร้อยละ 9) ได้แก่ การให้อาหารปลา การพักผ่อนหย่อนใจ กลุ่มผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่พบว่า ส่วนใหญ่จะมาเป็นครอบครัว (ร้อยละ 52) คู่รัก (ร้อยละ 24) กลุ่มเพื่อน (ร้อยละ 18) และมาคนเดียว (ร้อยละ 6) มีข้อสังเกตว่า ผู้ใช้พื้นที่กลุ่มคนในชุมชนและละแวกใกล้เคียง จะมีการหมุนเวียนเข้ามาใช้พื้นที่และสัญจรผ่านไปมาตลอด 24 ชั่วโมง (เบาบางในช่วงกลางคืน) ส่วนกลุ่มผู้มาเยือน ประเภทนักท่องเที่ยวคนไทยจะเข้ามาใช้พื้นที่ในวันหยุด โดยเฉพาะช่วงเช้าและช่วงเย็น โดยมาเป็นครอบครัว คู่รักและกลุ่มเพื่อน เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยนต์ และจักรยาน ส่วนผู้มาเยือนประเภทนักท่องเที่ยวต่างชาติ จะเดินทางมาเป็นกรุ๊ปทัวร์โดยรถตู้และรถบัส ไม่มีวันหยุดตั้งแต่เช้าถึงเย็น

5.2 ศักยภาพ ปัญหาทางกายภาพ และความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรม

5.2.1 ศักยภาพ

ในพื้นที่มีวัดสุวรรณารามและคลองมหาสวัสดิ์เป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และเป็นพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์ที่มีความสำคัญต่อคนในชุมชน จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่ามีศักยภาพ ดังนี้ (1) การเข้าถึง (ร้อยละ 23) การเข้าถึงพื้นที่มีความสะดวกสามารถเชื่อมต่อด้วยรถยนต์ เรือ รถไฟ และยานพาหนะอื่น ๆ (2) ระบบสัญจร (ร้อยละ 12) ระบบสัญจรภายในพื้นที่เชื่อมต่อด้วยทางเดิน ลานโล่ง และลานริมน้ำ มีพื้นที่จอดรถเป็นลานกว้างและสามารถจอดเพิ่มเติมในบริเวณใกล้เคียง (3) อาคาร สิ่งก่อสร้างและพื้นที่ว่าง (ร้อยละ 28) มีรูปแบบเป็นกลุ่มอาคารวัดซึ่งมีความกลมกลืนของรูปทรงและวัสดุ พื้นที่ว่างเป็นลานกว้างมีความยืดหยุ่นต่อการใช้งาน (4) สิ่งอำนวยความสะดวก (ร้อยละ 3) ยังไม่มีศักยภาพเพียงพอต่อการขยายตัวเพื่อรองรับการท่องเที่ยว (5) สิ่งตกแต่งและประดับประดา (ร้อยละ 16) มีไม้ยืนต้นและไม้พุ่มตามแนวทางเดินและบริเวณลานจอดรถ (6) มุมมอง (ร้อยละ 18) บริเวณริมน้ำและบริเวณวัด มีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ มีจุดสนใจ ที่หมายตา สามารถเน้นองค์ประกอบให้เกิดการรับรู้ที่ชัดเจนและน่าสนใจได้

5.2.2 ปัญหาทางกายภาพ

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบปัญหาทางกายภาพขององค์ประกอบภูมิทัศน์ ประกอบด้วย 6 ประเด็นสำคัญ คือ (1) การเข้าถึง (ร้อยละ 24) ป้ายจุดท่องเที่ยวถูกบดบังและขาดความชัดเจนในการบอกทางเข้า (2) ระบบสัญจร (ร้อยละ 29) ป้ายทางเข้าและแนวจอดไม่ชัดเจน พื้นลานบางจุดทรุดตัว ทางขึ้นลงท่าเทียบเรือไม่สะดวกและขาดความสวยงาม ทางเดินเท้าไม่ชัดเจนและขาดความต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อต้องเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เช่น จากทางบกสู่ทางน้ำ (3) อาคาร สิ่งก่อสร้างและพื้นที่ว่าง (ร้อยละ 17) มีอาคารถูกทิ้งร้างและสภาพเสื่อมโทรม บริเวณริมน้ำมีสิ่งกีดขวาง บริเวณท่าน้ำมีสภาพทรุดโทรมไม่แข็งแรง (4) สิ่งอำนวยความสะดวก (ร้อยละ 19) ไม่สามารถรองรับได้เพียงพอ ป้ายบอกข้อมูลมีหลากหลายรูปแบบและขาดการจัดระบบป้ายที่ชัดเจน (5) สิ่งตกแต่งและประดับประดา (ร้อยละ 7) มีสวนหย่อมและการตกแต่งด้วยพืชพันธุ์น้อย บริเวณต้นโพธิ์ขาดการดูแลรักษา ขาดจุดดึงดูดและเอกลักษณ์ของพื้นที่ (6) มุมมอง (ร้อยละ 4) มีบริเวณหรือส่วนที่ไม่น่าดู มีแนวเสาไฟฟ้าตลอดแนวริมน้ำ มีอาคารประเภทสาธารณูปโภคที่มีสภาพไม่เรียบร้อย

5.2.3 ความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรม

ความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพและลักษณะกิจกรรม มีประเด็นดังนี้ (1) พื้นที่ว่าง ในบริเวณวัดสุวรรณาราม เป็นที่เว้นว่างที่เกิดจากการจัดวางกลุ่มอาคาร ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่เป็นประโยชน์ใช้สอยต่อชาวชุมชนในการประกอบกิจกรรม ทั้งกิจกรรมทางศาสนาและพักผ่อนหย่อนใจ รวมทั้งเป็นพื้นที่รองรับนักท่องเที่ยว ในสภาพปัจจุบันพื้นที่ว่างบริเวณวัดเป็นพื้นที่โล่งที่ไม่แบ่งแยก ค่อนข้างมีความยืดหยุ่นในการใช้สอย เข้าถึงได้สะดวก ภาพรวมของพื้นที่จึงขาดองค์ประกอบที่ช่วยแบ่งอาณาบริเวณให้เป็นสัดส่วน มีความระเบียบเรียบร้อยและความสวยงาม (2) การเข้าถึงและระบบสัญจร ในบริเวณวัดสามารถเข้าถึงได้สะดวกทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยานพาหนะอื่น ๆ และการเดินเท้า แต่ยังขาดการจัดการพื้นที่ให้มีความชัดเจนและการควบคุมอย่างเป็นระบบ ทำให้เกิดการปะปนและสับสนในการใช้งาน รวมทั้งท่าเทียบเรือที่รองรับการเข้าถึงทางน้ำยังขาดความสะดวกในการใช้งาน นอกจากนี้สถานีรถไฟเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับบริเวณวัดยังขาดการเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ที่ชัดเจน (3) มุมมอง กลุ่มอาคารและสิ่งก่อสร้างในบริเวณวัดสุวรรณาราม มีอุโบสถเป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีความโดดเด่นตามแนวแกนหลัก ประกอบกับกลุ่มอาคารด้วยลักษณะการวางผังตามคตินิยมมาแต่ดั้งเดิมที่ยังคงสภาพสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม มีการก่อสร้างอาคารโดยไม่คำนึงถึงแบบแผนดั้งเดิม ประกอบกับการมีสิ่งก่อสร้างด้านสาธารณูปโภคที่มีรูปลักษณ์ขัดแย้งกับรูปแบบของศาสนสถาน ทำให้ภาพรวมของกลุ่มอาคารในบริเวณพื้นที่ขาดความกลมกลืน

5.3 แนวทางการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์

5.3.1 แนวความคิดในการออกแบบ (conceptual design)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลได้นำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย (รูปที่ 6) มีข้อสรุปในการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบ (conceptual design) กล่าวคือ ลักษณะเฉพาะของย่าน ควรปรับปรุงให้มีเอกลักษณ์และส่งเสริมความสำคัญของกลุ่มอาคารวัดสุวรรณารามและองค์ประกอบโดยรอบให้เป็น “ที่หมายตา” ที่มีความสง่างามและโดดเด่นที่สุดของย่าน ออกแบบปรับปรุงพื้นที่โล่งและองค์ประกอบให้ส่งเสริม “แผนผังกลุ่มอาคารสำคัญในบริเวณวัดมีความเด่นชัด” ตามรูปแบบประเพณีซึ่งมีมาตั้งแต่ในอดีตเพื่อสะท้อนประวัติศาสตร์ โดยสามารถ “รองรับกิจกรรมที่จะขยายตัวในอนาคต” ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การทำกิจกรรมทางน้ำและริมน้ำ การจัดตั้งตลาดน้ำ การเที่ยวชมอาคารสิ่งก่อสร้างสำคัญในบริเวณวัด การประกอบกิจกรรมทางศาสนาและวิถีชีวิตของคนในชุมชน ฯลฯ การกำหนดแนวความคิดได้แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ หรือเป็น “ลาน” พร้อมกำหนดหน้าที่ใช้สอย รวมทั้งออกแบบให้ทุกลานมีความต่อเนื่อง ลื่นไหล กลมกลืนและสะท้อนเอกลักษณ์ในภาพรวม สามารถเลือกใช้ประโยชน์แต่ละลานได้สะดวกและสามารถปรับปรุงเฉพาะลานที่ต้องการได้ ประกอบด้วย 8 ลาน (ดังรูปที่ 7) โดยกำหนดให้ลานในแต่ละบริเวณมีหน้าที่ใช้สอยเพื่อรองรับการเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน ดังนี้

1) ลานริมน้ำ เป็นลานที่ขนานไปกับแนวคลองมหาสวัสดิ์ กำหนดให้รองรับกิจกรรมหลากหลายประเภท ทั้งกิจกรรมชุมชน ประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นและการท่องเที่ยว ในตำแหน่งท่าเทียบเรือออกแบบให้ใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เชื่อมต่อโดยตรงกับศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางล่องเรือ ส่งเสริมให้พื้นที่นี้กลายเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางหลักระหว่างบกและน้ำ" (Port-to-Path Gateway) ที่มีบทบาททั้งในการเดินทางและการต้อนรับนักท่องเที่ยวเข้าสู่ชุมชน

2) ลานพิพิธภัณฑ์ เดิมเป็นลานโล่งจึงกำหนดให้เป็นพื้นที่กิจกรรมสำคัญของชุมชน รองรับทั้งการเรียนรู้ การพบปะและการท่องเที่ยว ภายในลานประกอบด้วยอาคารพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่น ร้านค้าสินค้าหัตถกรรม รวมถึงมีพื้นที่เปิดโล่งที่สามารถปรับเปลี่ยนใช้งานได้ตามความจำเป็น เช่น รอขึ้น-ลงเรือ ตลาดนัด หรืองานเทศกาล ลานแห่งนี้ถูกออกแบบให้ทำหน้าที่เป็น "ศูนย์รวมกิจกรรม" (Canal Connect Commons Node) และเป็นจุดเปลี่ยนผ่านระหว่างการเดินเท้ากับกิจกรรมริมคลอง

3) ลานวัด อยู่บริเวณด้านหน้าอุโบสถวัดสุวรรณาราม ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางเชิงสัญลักษณ์ของชุมชน การออกแบบเน้นแนวแกนหลักทางทิศเหนือ–ใต้ที่เชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือและประตูทางเข้าวัด เพื่อเปิดมุมมองและฟื้นฟูแนวแกนประวัติศาสตร์เดิม พื้นที่ลานรองรับการรวมตัวของผู้คนในช่วงเทศกาลหรือกิจกรรมทางศาสนา ลานนี้มีบทบาท "เชื่อมโยงเส้นทางการสัญจร

ตามแนวแกนเหนือ–ใต้" (The North–South Circulation Spine) จากหน้าวัดสู่ริมฝั่งคลองหรือไปยังจุดหมายต่าง ๆ ภายในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

4) ลานจอดรถหลัก เป็นพื้นที่ของวัดสุวรรณารามซึ่งอยู่ติดกับถนนสายหลักก่อนเข้าสู่เขตวัด ทำหน้าที่เป็น "พื้นที่รองรับระบบการเดินทาง" (Transit-Support Space) สำหรับผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยมีการจัดระบบพื้นที่จอดอย่างมีระเบียบ และมีองค์ประกอบภูมิทัศน์ที่สร้างบรรยากาศเชิงต้อนรับ ก่อนเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางของวัดและชุมชน อีกทั้งยังเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์สู่การเดินเท้าหรือการใช้บริการท่องเที่ยวทางน้ำ

5) ลานโรงเรียน เป็นพื้นที่อเนกประสงค์ภายในโรงเรียนวัดสุวรรณ ซึ่งเชื่อมโยงกับบริเวณวัดสุวรรณารามโดยตรง ได้รับการออกแบบให้มีขอบเขตที่ชัดเจน เพื่อใช้ทั้งในกิจกรรมการเรียนรู้ของนักเรียน และเป็นลานรองรับกิจกรรมพิเศษในช่วงเทศกาลหรือฤดูท่องเที่ยว โดยยังทำหน้าที่เป็นพื้นที่สำรองในระบบ "พื้นที่ใช้งานร่วมกัน" (Shared Space) กับชุมชนโดยรอบ เสริมภาพลักษณ์เชิงบวกของบริเวณทางเข้า และเอื้อให้เกิดการใช้งานร่วมระหว่างสถานศึกษา ศาสนสถาน และพื้นที่ชุมชน

6) ลานสถานีรถไฟ กำหนดให้เป็น "จุดเชื่อมต่อหลัก" (Primary Access Node) ที่รองรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากภายนอกพื้นที่โดยรถไฟ โดยลานนี้ออกแบบให้มีบรรยากาศเชื้อเชิญและสามารถนำทางผู้ใช้เข้าสู่บริเวณวัดและศูนย์กลางของชุมชนได้อย่างราบรื่น ผ่านทางเดินที่มีร่มเงาและป้ายบอกทางชัดเจน ลานนี้จึงมีบทบาทสำคัญในระบบ "เส้นทางสัญจรของพื้นที่แบบเน้นระบบขนส่งมวลชน"

7) ลานจอดรถชั่วคราว ตั้งอยู่ในที่ดินของการรถไฟ ใกล้กับถนนสายหลัก ได้รับการออกแบบเพื่อรองรับการใช้งานเฉพาะกิจ โดยเฉพาะในช่วงที่มีการจัดกิจกรรมประเพณีสำคัญ ซึ่งมีปริมาณยานพาหนะเข้าสู่พื้นที่สูงกว่าปกติ พื้นที่นี้กำหนดเป็น “ลานจอดเฉพาะกิจ” (Flexible Festive Parking) ที่สามารถปรับให้ใช้งานได้อย่างยืดหยุ่นและมีการจัดระบบจราจรภายในลาน เพื่อไม่ให้กระทบต่อพื้นที่ใช้สอยหลักอื่น ๆ ของชุมชน

8) ลานพักผ่อนริมน้ำ อยู่บริเวณเชิงสะพานฝั่งตรงข้ามวัด เป็นที่ดินของเอกชนจึงมีพื้นที่จำกัด โดยอนุญาตให้ใช้เป็นท่าเทียบเรือชั่วคราว การออกแบบจึงกำหนดให้มีพื้นที่พักคอยและเป็นจุดชมทัศนียภาพที่สวยงามของวัดสุวรรณาราม ท่าเทียบเรือปรับปรุงให้มีความปลอดภัย ขึ้น-ลงสะดวก มีพื้นที่ว่างและทางเท้าที่ต่อเนื่องกับระบบสัญจรหลักของพื้นที่ ลานนี้ทำหน้าที่เป็น "พื้นที่เปลี่ยนผ่านทางภูมิทัศน์" (Landscape Transition Space) ที่เชื่อมฝั่งชุมชนเข้ากับฝั่งวัดอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นข้ามคลองมหาสวัสดิ์

รูปที่ 6 กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน: การประชุมกลุ่มย่อย

Figure 6 Public participation: the focus group

รูปที่ 7 แนวความคิดในการออกแบบบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

Figure 7 The conceptual design of the transit area

Source: Adapted from Google Maps (n.d.)

5.3.2 ผังแนวคิดและแบบผังบริเวณขั้นต้น

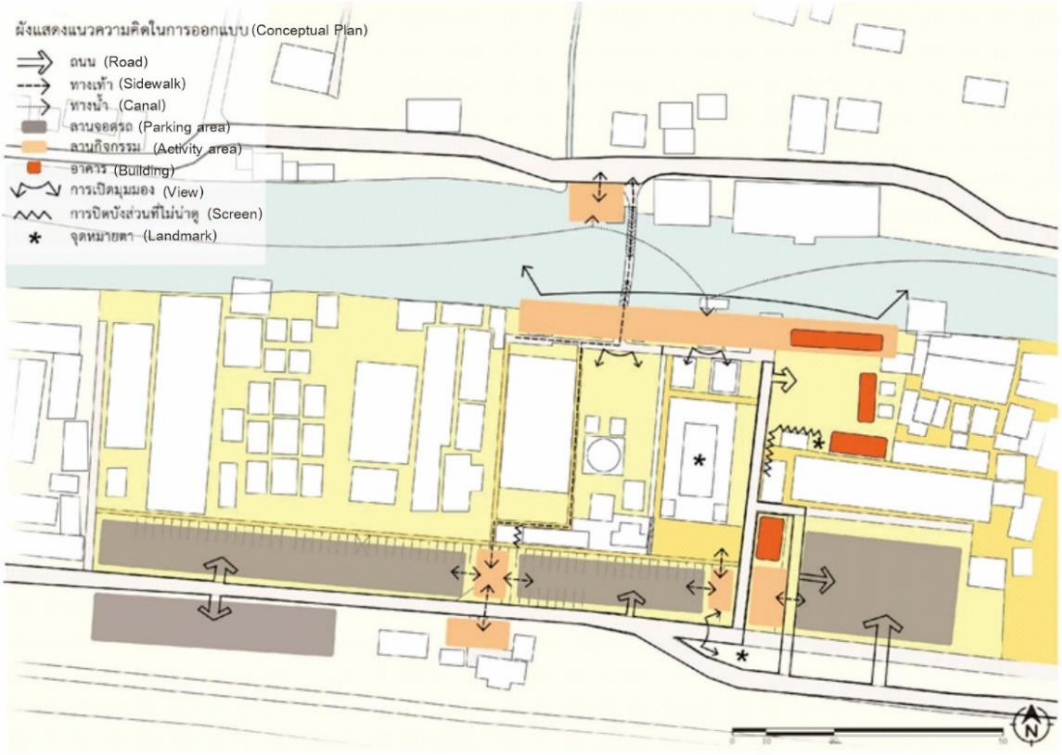
จากการนำเสนอแนวความคิดในการออกแบบ ในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop) (รูปที่ 8) มีข้อสรุปการกำหนดผังแนวคิดและแบบผังบริเวณ มีขั้นตอน ดังนี้

1) ผังแนวคิด (conceptual plan)

การกำหนดผังแนวคิด แนวคิดหลักในการปรับปรุงบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้รองรับการเข้าถึงและการสัญจรทุกระบบ รองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว นันทนาการ รวมทั้งกิจกรรมทางศาสนาและวัฒนธรรมประเพณีของชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งพื้นที่เป็นสัดส่วนตามขนาดพื้นที่และรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นเดิม ในลักษณะ “ลาน” เพื่อความยืดหยุ่นในการรองรับกิจกรรมของผู้คนจำนวนมาก ปริมาณสูงสุดประมาณ 2,000 - 3,000 คน จัดระบบการสัญจรที่รองรับรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและสามารถเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง จัดระบบป้ายสัญลักษณ์ การออกแบบและตกแต่งโดยใช้ทั้งวัสดุที่ไม่ใช่ธรรมชาติผสมกับวัสดุธรรมชาติ ให้คงเอกลักษณ์และความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมเดิม มีการจัดลำดับของมุมมองตามลำดับความสำคัญของพื้นที่ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเข้าถึง ทราบตำแหน่งที่ตั้ง และทำความเข้าใจพื้นที่ได้รวดเร็ว (รูปที่ 9)

รูปที่ 8 กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน: การประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop)

Figure 8 Public participation: the workshop

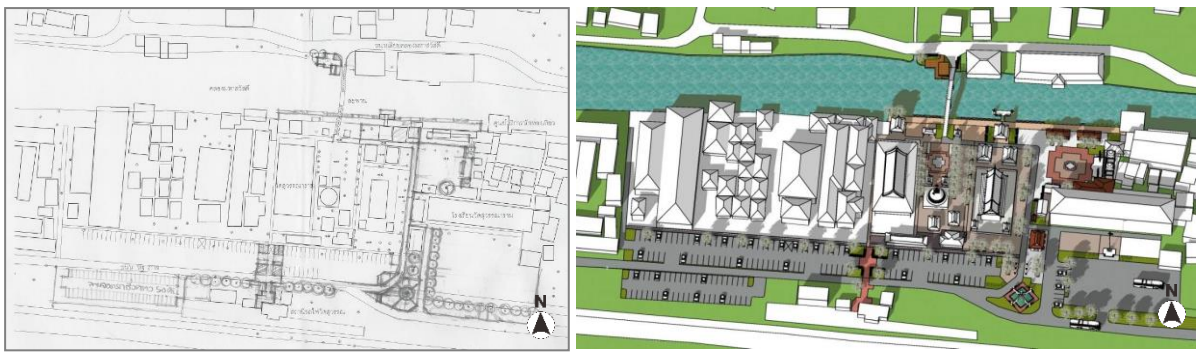


รูปที่ 9 ผังแนวคิดในการปรับปรุงบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

Figure 9 The conceptual plan to improve the landscape of the transit area

2) แบบผังบริเวณ (layout plan) และรายละเอียดขั้นต้น

แนวทางการออกแบบผังบริเวณกำหนดให้ส่งเสริมเอกลักษณ์และให้ความสำคัญกับกลุ่มอาคารของวัดและองค์ประกอบโดยรอบ ให้เป็นที่หมายตาที่มีความสง่างามและโดดเด่น ออกแบบปรับปรุงพื้นที่โล่งและองค์ประกอบให้สอดคล้องกับผังอาคารสำคัญของวัด ให้ทัศนียภาพของกลุ่มอาคารเด่นชัดขึ้น ส่งเสริมความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ สามารถรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว การประกอบกิจกรรมทางศาสนา และวิถีชีวิตของคนในชุมชน ประกอบด้วยพื้นที่ 8 บริเวณหรือลาน คือ 1) ลานริมน้ำ 2) ลานพิพิธภัณฑ์ 3) ลานวัด 4) ลานจอดรถ 5) ลานโรงเรียน 6) ลานสถานีรถไฟ 7) ลานจอดรถชั่วคราว 8) ลานพักผ่อนริมน้ำ (รูปที่ 9) ซึ่งเป็นข้อสรุปจากกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (รูปที่ 10)



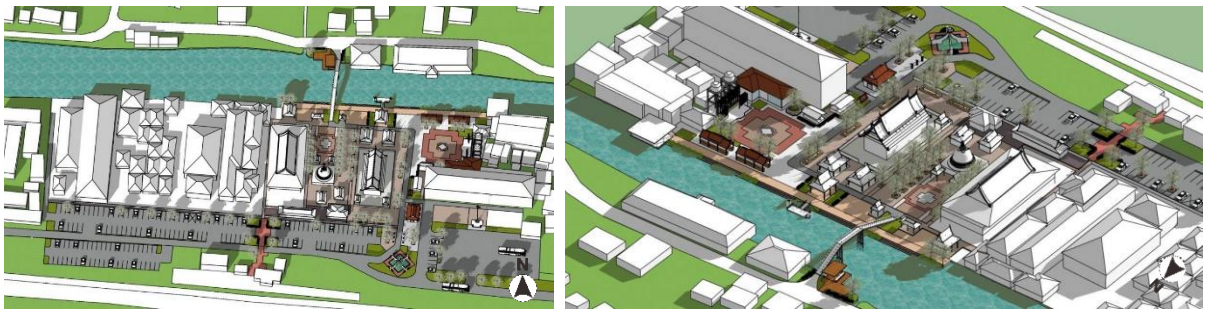
รูปที่ 10 แบบผังบริเวณการปรับปรุงภูมิทัศน์ขั้นต้น บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

Figure 10 The primary layout plan to improve the landscape of the transit area

3) แบบผังบริเวณ (layout plan) และรายละเอียดขั้นสมบูรณ์

จากการนำเสนอผังแนวคิด (conceptual plan) และแบบผังบริเวณ (layout plan) ขั้นต้น ในการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น (public hearing) มีข้อสรุปในการออกแบบแบบผังบริเวณ (layout plan) และรายละเอียดขั้นสมบูรณ์ ดังนี้

กำหนดให้มีลักษณะเฉพาะที่คำนึงถึงด้านการจัดการพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้อย่างยืดหยุ่นเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีผู้คนจำนวนมาก และสามารถปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับกิจกรรมทางประเพณีวัฒนธรรมของชุมชนในรอบปีได้อย่างเหมาะสม ตลอดจน สามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคต การกำหนดองค์ประกอบภูมิทัศน์ ทั้งรูปแบบและวัสดุ ในภูมิทัศน์แข็ง (hardscape) และภูมิทัศน์นุ่ม (softscape) เลือกที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ส่งเสริมภาพลักษณ์ของพื้นที่ริมน้ำ ควบคู่กับบริบทของศาสนสถานและวัฒนธรรมท้องถิ่น รวมทั้ง การคำนึงถึงรูปแบบและองค์ประกอบที่สามารถนำไปใช้งานได้จริง ไม่กลายเป็นภาระในระยะยาวต่อชุมชน ตลอดจน การพิจารณาแนวทางการดูแลรักษาพื้นที่หลังการก่อสร้าง โดยมีข้อเสนอให้กำหนดบทบาทของกลุ่มต่าง ๆ ในชุมชน ได้แก่ วัด โรงเรียน กลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยว และหน่วยงานท้องถิ่น เข้ามามีบทบาทในการดูแลพื้นที่ลานต่าง ๆ ตามความเหมาะสม (รูปที่ 11 – รูปที่ 14)



รูปที่ 11 แบบผังบริเวณการปรับปรุงภูมิทัศน์ขั้นสมบูรณ์: ทัศนียภาพบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

Figure 11 The complete layout plan to improve the landscape: Perspective of the transit area

รูปที่ 12 แบบผังบริเวณการปรับปรุงภูมิทัศน์ขั้นสมบูรณ์: หุ่นจำลองบริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

Figure 12 The complete layout plan to improve the landscape: Model of the transit area

รูปที่ 13 แบบผังบริเวณการปรับปรุงภูมิทัศน์ขั้นสมบูรณ์: ภาพตัวอย่างก่อนและหลัง

Figure 13 The complete layout plan to improve the landscape: Examples before and after pictures

รูปที่ 14 กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน: การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น

Figure 14 Public participation: public hearing

แบบผังบริเวณการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ได้ อยู่ภายใต้กระบวนการออกแบบและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในพื้นที่ โดยเฉพาะกลุ่มคนในชุมชนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวันร่วมกับคณะนักวิจัย ซึ่งการมีส่วนร่วมในทุกระดับตั้งแต่ขั้นให้ข้อมูลจนถึงขั้นร่วมตัดสินใจ ทำให้ได้แนวคิดการจัดแบ่งพื้นที่เป็น “8

ลาน” มีการออกแบบแต่ละลานให้รองรับกิจกรรมทั้งด้านศาสนา สังคม วัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการพักผ่อน อันเป็นผลสะท้อนโดยตรงจากความต้องการและข้อเสนอแนะร่วมกัน เพื่อตอบโจทย์มิติเชิงกายภาพ รวมถึงมิติทางสังคมและวัฒนธรรมในแง่การใช้สอยร่วมกันของคนในชุมชนและนักท่องเที่ยวมากที่สุด ตลอดจนคำนึงถึงการขยายตัวของกิจกรรมในอนาคตโดยไม่ละเลยเอกลักษณ์ของสถานที่ แสดงให้เห็นว่าแนวคิดการมีส่วนร่วมที่ถูกนำมาใช้ในกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์มีบทบาทสำคัญต่อการนำไปสู่ผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่อย่างแท้จริง

6. การอภิปรายผล สรุป และข้อเสนอแนะ

6.1 อภิปรายผล

การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยวริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีการใช้งานเพื่อทำกิจกรรมโดยคนในชุมชนและรองรับการท่องเที่ยว ที่อยู่ในจุดที่มีเส้นทางสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำและทางรางมาบรรจบกัน จึงเป็น “จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง” สำคัญ การดำเนินการวิจัย ได้นำแนวคิดและขั้นตอนของกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ (Reid, 1987; Siriphanich, 2011) และการมีส่วนร่วมของชุมชน (King Prajadhipok's Institute, 2004) มากำหนดเป็นกรอบในการดำเนินงาน ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก คือ (1) ขั้นเตรียมข้อมูล (2) ขั้นการวิเคราะห์ข้อมูล (3) ขั้นจัดทำและพัฒนาแผนผัง และ (4) ขั้นสรุปผล ผลการออกแบบเป็นแบบผังบริเวณ (layout plan) ขั้นสมบูรณ์พร้อมรายละเอียดหรือ ผังแม่บท (master plan) ที่ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดแผนนโยบายและการเสนอของบประมาณเพื่อพัฒนาภูมิทัศน์จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางบริเวณวัดสุวรรณาราม

การออกแบบจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Transit Area) เป็นแนวคิดสำคัญที่นำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่สาธารณะของชุมชนแห่งนี้ ตั้งแต่การกำหนดแนวความคิดในการออกแบบ การจัดระบบพื้นที่ใหม่ในรูปแบบ “ลาน” ทั้ง 8 แห่ง พร้อมกำหนดหน้าที่ใช้สอยอย่างเหมาะสม สู่การพัฒนาเป็นผังแนวคิดและผังบริเวณที่สมบูรณ์ นับเป็นการส่งเสริมความเข้าใจใหม่ในการออกแบบพื้นที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เป็นไปตามความต้องการและสอดคล้องกับบริบททางสังคมวัฒนธรรมของชุมชนท้องถิ่นเอง โดยในการออกแบบภูมิทัศน์ “ลาน” ในแต่ละบริเวณมีลักษณะยืดหยุ่นเพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย ส่งเสริมให้เกิดความเป็นศูนย์รวมกิจกรรมและความเป็นสถานที่ มีความเชื่อมโยงและต่อเนื่องเพื่อเอื้อให้เข้าถึงและผ่านพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพปลอดภัย มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของชุมชน ตลอดจนสอดคล้องกับระบบสัญจรและเนื้อเมืองขนาดเล็กของชุมชน ซึ่งนับเป็น “คุณลักษณะของจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่ดี” ดังที่ JICA (2005), Simpson (1994), and Thongngamkam (2006) ได้กล่าวไว้ อีกทั้งยังเป็นการขยายกรอบความเข้าใจของ “นิยาม” จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่ไม่จำกัดอยู่ภายใต้กรอบแบบเดิม ๆ ซึ่งถูกมองเป็นเพียงจุดที่เส้นทางสัญจรหลายเส้นทางหลายรูปแบบมาบรรจบกันเพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอีกต่อไป

การดำเนินการวิจัยอยู่ภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชน ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน ตามแนวคิดของ Pinthong (1983), Rapeepat (1988), and Wilcox (2003) คือ (1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder - people) อันได้แก่ ชุมชนและหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง (2) กระบวนการมีส่วนร่วม (process - phase) ซึ่งได้ดำเนินการเป็น “รูปแบบทางการ” แต่เนื่องจากเป็นกลุ่มคนที่อยู่ในย่าน (inside) และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท้องถิ่นที่รู้จักกัน มีความใกล้ชิดกับพื้นที่และไม่ได้เริ่มต้นด้วยการใช้กฎหมายบังคับ จึงมีบรรยากาศที่ไม่กดดัน มีการดำเนินการด้วยเครื่องมือต่าง ๆ ตามลำดับ โดยเริ่มต้นจากการสำรวจพื้นที่ร่วมกับตัวแทนผู้นำชุมชน การสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม การสัมภาษณ์เชิงลึก การตอบแบบสอบถาม การประชุมกลุ่มย่อย การประชุมเชิงปฏิบัติการ และการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นเป็นขั้นตอนสุดท้าย (3) ระดับขั้นของการมีส่วนร่วม (level of participation - purpose) เป็นกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นในระยะต่าง ๆ เพื่อแสวงหาทางเลือกและการตัดสินใจที่ยอมรับร่วมกัน มีรายละเอียดและระดับความเข้มข้นแตกต่างกัน โดยสามารถเทียบเคียงกับกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบรายละเอียดและระดับของกระบวนการมีส่วนร่วมกับกระบวนการออกแบบภูมิทัศน์

Table 1 Comparison of details and levels between participatory process and landscape design process

ระดับ Level	กระบวนการมีส่วนร่วม Participatory process	กระบวนการออกแบบภูมิทัศน์ Landscape design process
1	ระดับขั้นให้ข้อมูล Information sharing level	การสำรวจสภาพพื้นที่ Site survey and site inventory
2	ระดับขั้นแสดงความคิดเห็น Opinion sharing level	การวิเคราะห์ Analysis
3	ระดับขั้นปรึกษาหารือและวางแผนร่วมกัน Discussion and plan initiation level	การสังเคราะห์ Synthesis
4	ระดับขั้นนำไปปฏิบัติและร่วมวางแผนดำเนินการ Implementation and execution of plan level	การออกแบบขั้นต้น Preliminary design
5	ระดับขั้นการร่วมติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล Follow-up, investigation and evaluation level	การออกแบบขั้นสุดท้าย Final design
6	ระดับขั้นการควบคุมโดยประชาชน Controlled by people Level	การเขียนแบบมาตรฐานเพื่อนำไปก่อสร้าง (working drawing)

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ได้ดำเนินการในการออกแบบขั้นสุดท้าย (final design) เป็นแบบผังบริเวณ (layout plan) ขั้นสมบูรณ์พร้อมรายละเอียด โดยไม่ได้มีการจัดทำรายละเอียดในขั้นตอนการเขียนแบบมาตรฐานเพื่อนำไปก่อสร้าง (working drawing) เนื่องจากในขั้นตอนนี้จะต้องมีการกำหนดรายละเอียดที่ชัดเจนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากแบบที่กำหนด เพื่อนำไปประมาณราคามูลค่างานก่อสร้างและก่อสร้างในพื้นที่จริง โดยถือเป็นขั้นตอนที่เทียบเคียงกับ 6) ระดับขั้นการควบคุมโดยประชาชน ซึ่งเป็นระดับสูงสุดของการมีส่วนร่วม แต่ในการออกแบบภูมิทัศน์ในงานวิจัยนี้ เทียบเคียงได้กับ 5) ระดับขั้นการร่วมติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล เป็นขั้นสูงสุดที่ถือว่าเป็นระดับที่ประชาชนมีสิทธิ์เลือกและพิจารณาว่า การออกแบบองค์ประกอบภูมิทัศน์ในส่วนใดมีความสำคัญ มีคุณค่าต่อชุมชนมากน้อย สามารถนำมาปรับปรุงแก้ไขและเลือกดำเนินการในส่วนที่จำเป็นมาดำเนินการก่อน และยังรวมไปถึงการร่วมกันกำหนดรูปแบบความร่วมมือในการดูแลรักษาพื้นที่อย่างเหมาะสมภายหลังการก่อสร้าง ซึ่งถือเป็นส่วนสำคัญที่โครงการออกแบบในชุมชนท่องเที่ยวมักประสบปัญหาทำให้เกิดความเสื่อมโทรมและไม่สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง การดำเนินการในส่วนนี้ได้แสดงถึงความพร้อมในการบริหารจัดการพื้นที่ของชุมชนได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนการเขียนแบบและการนำแบบไปก่อสร้างจริง มีความจำเป็นที่ต้องอาศัยระดับขั้นของการมีส่วนร่วมในระดับสูงสุด คือ 6) ระดับขั้นการควบคุมโดยประชาชน เพื่อให้สามารถนำผลที่ได้ไปปฏิบัติจริง (Implementation) ต้องเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานในระยะต่อไป โดยมีข้อพิจารณาสำคัญ 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นแรก คือ **ข้อจำกัดด้านงบประมาณและแหล่งทุน** หากไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐหรือแหล่งทุนภายนอก อาจทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้เต็มรูปแบบ หรือดำเนินได้เพียงบางส่วน ประเด็นที่สอง คือ **แผนการดูแลรักษาในระยะยาว** ซึ่งแม้ว่าจะมีการระบุถึงบทบาทของกลุ่มชุมชนในการดูแลลานแต่ละพื้นที่ แต่การปฏิบัติจริงยังต้องอาศัยการจัดการอย่างเป็นระบบ เช่น การกำหนดงบประมาณประจำปี การอบรมบุคลากร และการมีหน่วยงานกลางประสานงานอย่างชัดเจน หากไม่มีการวางระบบไว้แต่ต้น อาจเกิดการละเลย จนทำให้พื้นที่เสื่อมโทรมในระยะเวลาอันสั้น ประเด็นสุดท้ายที่ต้องคำนึงถึง คือ **การจัดการความขัดแย้งภายในชุมชนหรือระหว่างหน่วยงาน** ในกรณีที่ผลประโยชน์จากการใช้พื้นที่ไม่เป็นธรรม หรือมีการใช้พื้นที่

ร่วมกันระหว่างกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ต่างกัน เช่น กลุ่มผู้ค้ากับกลุ่มทำกิจกรรมวัด หรือกลุ่มท่องเที่ยวกับชาวบ้านในวันสำคัญทางศาสนา บทเรียนจากพื้นที่อื่น ๆ ชี้ว่า ความขัดแย้งเล็กน้อยในระยะเริ่มต้นหากไม่ถูกจัดการอย่างเหมาะสม อาจลุกลามจนส่งผลต่อความยั่งยืนของพื้นที่ในระยะยาว การตระหนักถึงข้อจำกัดและความท้าทายเหล่านี้จึงมีความสำคัญ เพื่อเตรียมแนวทางรับมือในเชิงนโยบาย การบริหารจัดการ และกลไกทางสังคมควบคู่ไปกับการออกแบบทางกายภาพ เพื่อให้การพัฒนาภูมิทัศน์ในพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางเกิดผลอย่างยั่งยืน และตอบโจทย์ชุมชนอย่างแท้จริง

จากการดำเนินการวิจัยชี้ให้เห็นว่า การเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวิจัยทุกขั้นตอน โดยเฉพาะบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแผนนโยบายและงบประมาณ ตั้งแต่ขั้นเริ่มต้นมาสู่ขั้นตอนอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง จะช่วยให้บุคคลเหล่านี้เข้าใจกระบวนการทำงาน ตั้งแต่การกำหนดทิศทางหรือแนวคิดในการออกแบบ การออกแบบ ตลอดจนพัฒนาการของแบบที่ทำการปรับปรุงทั้งกระบวนการ ซึ่งได้มีการแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ ถกเถียง วิพากษ์วิจารณ์ ทำให้ได้รูปแบบของ การออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ที่เป็นไปตามความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง และมีส่วนสำคัญในการผลักดันหรือตัดสินใจถึงความเป็นไปได้และเป็นไปไม่ได้ในประเด็นต่าง ๆ ในงานออกแบบและงบประมาณที่ใช้ ซึ่งจะช่วยลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นภายหลังเมื่อนำผลการวิจัยไปสู่การปฏิบัติ (implementation) ทั้งนี้ การสร้างความเข้าใจในวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่ชุมชนจะได้รับ รวมถึงรายละเอียดที่ชัดเจนต่อบุคคลและหน่วยงานท้องถิ่นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการนั้น มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่จะส่งผลให้ได้รับความร่วมมือในการเข้าร่วมกระบวนการวิจัยตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้น ดังที่ Norberg-Schulz (1971) ได้กล่าวไว้ ซึ่งการเข้ามามีส่วนร่วมอาจเป็นได้ทั้งแบบปัจเจกบุคคล แบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

นอกจากนั้น การมีส่วนร่วมของชุมชนในกระบวนการวิจัยที่ริเริ่มมากจากรูปแบบง่ายๆ เช่น การสำรวจพื้นที่ร่วมกัน การสัมภาษณ์เชิงลึก ฯลฯ ไปสู่การมีส่วนร่วมในรูปแบบที่ซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับผู้คนที่หลากหลายมากขึ้น เช่น การประชุมกลุ่มย่อย การประชุมเชิงปฏิบัติการ ตลอดจน การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น จะเป็นการสร้างความเข้าใจและความคุ้นเคยกับชุมชน ตลอดจนเป็นการให้เวลากับชุมชนได้มีโอกาสในการคิด ทบทวนและพิจารณาถึงการออกแบบที่จะเกิดขึ้น อีกทั้ง ในการประชุม ผู้วิจัยต้องให้ความสำคัญกับบุคคลและหน่วยงานท้องถิ่นที่เข้ามามีส่วนร่วมอย่างเท่าเทียมและต้องสามารถควบคุมสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งขึ้นได้ โดยไม่ทำให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดรู้สึกว่าถูกเมินเฉย แต่ต้องทำให้ทุก ๆ ฝ่ายมีความสำคัญจากการเข้าร่วมการประชุม เพื่อก่อให้เกิดความเป็นเจ้าของร่วมกัน ภายใต้สิทธิที่เท่าเทียมกัน เป็นการให้ความ สำคัญกับความรู้สึกภายในจิตใจ ซึ่งช่วยสนับสนุนให้การดำเนินการเป็นไปตามแผนและมีแนวโน้มที่จะเกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน สอดคล้องกับแนวคิด “การพัฒนาโดยมีชุมชนเป็นฐาน” (community-based development) (Mumma, 2009) ซึ่งส่งผลต่อเนื่องให้ประชาชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วม นับเป็นคุณูปการสำคัญต่อการพัฒนาชุมชนด้านอื่น ๆ ในระยะยาวอีกด้วย

6.2 สรุปผล

การออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (transit area) ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ สะท้อนถึงการประยุกต์แนวคิดการออกแบบที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน (Participatory Design) ร่วมกับแนวคิดการวางระบบพื้นที่เปลี่ยนผ่านทางภูมิทัศน์ (Landscape Transition Space) และการเชื่อมโยงโครงสร้างสัญจรในรูปแบบของ Transit-Oriented Development (TOD) ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การวางแผนพื้นที่ “8 ลาน” สำคัญ ได้แก่ 1) ลานริมน้ำ 2) ลานพิพิธภัณฑ์ 3) ลานวัด 4) ลานจอดรถ 5) ลานโรงเรียน 6) ลานสถานีรถไฟ 7) ลานจอดรถชั่วคราว และ 8) ลานพักผ่อนริมน้ำ ได้ทำให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมในชุมชนกับองค์ประกอบทางกายภาพที่รองรับการใช้งานจริง ทั้งในด้านศาสนา วัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการสัญจร ทั้งนี้ยังเป็นการออกแบบที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ โดยไม่ละเลยอัตลักษณ์ท้องถิ่นและความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง ผลลัพธ์จากการมีส่วนร่วมของชุมชนในทุกระดับ ส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่ดี ภายใต้เงื่อนไขทางกายภาพและสภาพแวดล้อมปัจจุบันและอนาคต

6.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยมีข้อเสนอแนะว่า แนวทางการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในชุมชนท่องเที่ยวที่มีความสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะ (characters) ของชุมชนและพื้นที่นั้น ๆ จึงควรมาจากความต้องการของคนในชุมชนเอง ประกอบกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่จะมีส่วนสนับสนุนการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน และหน่วยงานท้องถิ่นที่จะมีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐจากส่วนกลางที่เป็นผู้กำหนดมาตรการเชิงนโยบายและการอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาพื้นที่มาสู่ท้องถิ่น ควรให้ความสำคัญกับการกำหนดแผนและนโยบายที่ส่งเสริมให้นำกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในท้องถิ่น ประกอบด้วย 3 ส่วนสำคัญ คือ (1) คนในชุมชนเอง (2) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (3) หน่วยงานท้องถิ่น มาเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมกันกำหนดแนวทางในการพัฒนาชุมชน ควบคู่กับสร้างความรู้ความเข้าใจและความตระหนักถึงเอกลักษณ์ชุมชน เห็นความสำคัญของการออกแบบภูมิทัศน์ในชุมชน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดียิ่งขึ้น เรียกว่า “มาตรการส่งเสริม” (Incentive measures) โดยเฉพาะชุมชนชนบทที่มีการทำเกษตรกรรม ซึ่งมีสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศที่เปราะบาง มีวิถีการดำเนินชีวิตและกิจกรรมทางประเพณีวัฒนธรรมที่ดีงาม เมื่อมีการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ การออกแบบภูมิทัศน์จะช่วยให้มีการวางแผนการใช้พื้นที่และมีการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวอย่างสมเหตุสมผล ซึ่งเป็นการปกป้องแหล่งท่องเที่ยวไม่ให้สูญเสียคุณลักษณะเฉพาะของ ความเป็นชนบทและพื้นที่เพาะปลูกจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวมากจนเกินไป

ประเด็นที่น่าสนใจในการวิจัยหรือศึกษาต่อไป จึงเป็นการทบทวนถึงความเป็นไปได้ในการนำแบบผังบริเวณไปทำการก่อสร้างจริง โดยจัดทำเป็นแบบก่อสร้าง (Construction Drawing) พร้อมรายละเอียดและการประมาณราคา เพื่อชี้ให้เห็นภาพของความสำเร็จและความเป็นไปได้ที่เกิดขึ้นจากกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างครบถ้วนทุกขั้นตอน นอกจากนั้น การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำคู่มือการออกแบบ มาตรการ ข้อกำหนด เทศบัญญัติหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์แก่ชุมชน ตลอดจน เพื่อเป็นการควบคุมสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ของพื้นที่ให้เกิดความมีระเบียบ สวยงาม สะดวกและปลอดภัยทั้งต่อผู้อยู่อาศัยและผู้มาเยือน ภายใต้ “มาตรการควบคุม” (Regulatory measures) การพัฒนาทางด้านกายภาพ

7. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)

เอกสารอ้างอิง

Arayanimitsakul, C. (2015). *Plants in landscape architecture*. Chulalongkorn University Press. (in Thai)

Arbter, K., Handler, M., Purker, E., Tappeiner, G., & Trattnigg, R. (2007). *The public participation manual: Shaping the future together*. Austrian Society for Environment and Technology. https://www.oegut.at/downloads/pdf/part_publ-part-manual.pdf

Bono, E. (1992). *Teach your children how to think*. Penguin Books.

Chulalongkorn University, Department of Landscape. (1988). *Urban landscape development guideline for tourism*. Tourism Authority of Thailand. (in Thai)

Chulasai, B. (2003). *Environmental impact assessment & architectural design*. Chulalongkorn University Printing House. (in Thai)

Clarke, B., & Harvey, N. (2008, May 4–10). *Formal vs informal participatory EIA methods: A South Australian case study* [Paper presentation]. *The Art and Science of Impact Assessment, 28th Annual Conference of the International Association for Impact Assessment (IAIA08)*, Perth, Australia. https://conferences.iaia.org/2008/pdf/IAIA08Proceedings/IAIA08ConcurrentSessions/CS2-3_Participatory-EIA-South-Australia_Clarke.pdf

Denzin, N. K. (1970). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods* (Methodological perspectives). Aldine Publishing Company.

Google. (n.d.). [Google map of “transit area” and tourism attraction in the community]. Retrieved April 10, 2019, from https://www.google.com/maps/@13.8153416

Hamilton Planning and Economic Development Department (HPEDD). (2012). *City-wide corridor planning principles and design guidelines*. https://www.hamilton.ca/sites/default/files/2022-04/pedpolicies-citywide-corridor-planningprinciples-designguidelines.pdf

Japan International Cooperation Agency. (2005). *The comprehensive urban development programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam (HAIDEP)*. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11856093_01.pdf

Kasampolkoon, A. (2016). *Salaya district: Happy life travel and tourism*. Samlada. (in Thai)

King Prajadhipok's Institute. (2004). *Guidelines for assessing the involvement of the political community in decentralization context*. King Prajadhipok's Institute. (in Thai)

Mumma, A. (2009). The link between traditional and formal legal systems. In W. Ndoro & G. Pwiti (Eds.), *Legal framework for the protection of immovable cultural heritage in Africa* (pp. 22–24). UNESCO World Heritage Centre.

Norberg-Schulz, C. (1971). *Existence, space and architecture*. Praeger.

Phasookniran, S. (1994). *Design in the built environment*. Prakaipruge. (in Thai)

Pinthong, J. (1983). *Public participation in development*. Saksopa. (in Thai)

Pujinda, P. (2007). *Criticize city*. Chulalongkorn University Printing House. (in Thai)

Rapeepat, A. (1988). *Rural development problems: Lessons from the case of lifting the charter—Mae Klong River Basin Rural Development Project*. Research and Development Institute, Khon Kaen University. (in Thai)

Rattanathavon, T., & Jittiwasurat, P. (2020). Development of agro-cultural tourism route based on spatial configuration analysis: The case of a rubber planting village, Songkhla Province, Thailand. *Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning*, *18*, 47–62. https://doi.org/10.54028/NJ2020184762 (in Thai)

Reid, G. W. (1987). *Landscape graphics*. The Architectural Press.

Rojanapradit, K. (2009*). Roof garden design and the health landscape design principles* [Master’s thesis, Silpakorn University]. Silpakorn University Repository. https://sure.su.ac.th/xmlui/handle/123456789/12770 (in Thai)

Simonds, J. O. (1983). *Landscape architecture: A manual of site planning and design*. McGraw-Hill.

Simpson, B. J. (1994). *Urban public transport today*. E & FN Spon.

Siriphanich, S. (2011). *Fundamental landscape*. Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus. (in Thai)

Suchaya, C. (2009). *Urban conservation*. Amarin Printing and Publishing. (in Thai)

Thongngamkam, N. (2006). *Spatial development guidelines for Phra Khanong and Onnut market area, Bangkok* [Master's thesis, Chulalongkorn University]. Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand. https://doi.org/10.58837/CHULA.THE.2006.1879 (in Thai)

Wilcox, D. (2003). *The guide to effective participation*. Delta Press.

Yılmaz, S., & Mumcu, S. (2016). Urban green areas and design principles. In R. Efe, I. Curebal, A. Gad, & B. Toth (Eds.), *Environmental sustainability and landscape management* (Chapter 6, pp. 100–118). St. Kliment Ohridski University Press.