

## บทที่ 4

### โครงสร้างสภาพการจราจรและระบบการสัญจร

#### 4.1 ประวัติความเป็นมาของการพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบการสัญจรในกรุงเทพมหานคร

ระบบการสัญจรในปี พ.ศ. 2325 ที่สำคัญก็คือ ทางเรือ ส่วนโครงข่ายทางเดินเท้ามีเพียงภายในเขตกำแพงวังเท่านั้น โดยขณะนั้นมีประชากรเพียง 170,000 คน ต่อมาในปี พ.ศ. 2375 (ปลายรัชกาลที่ 3) เพิ่มขึ้นเป็น 359,000 คน การวางผังเมืองจึงได้เริ่มขึ้นในช่วงเวลานี้ โดยการกำหนดพื้นที่ภายในกำแพงเมือง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือคลองชั้นใน (คลองคูเมือง) และคลองชั้นนอก (คลองบางลำภู) เขตชั้นในถูกจัดเป็นเขตพระราชวัง ส่วนชั้นนอกเป็นเขตพักอาศัยกับพื้นที่เกษตรกรรม

ถนนสายแรกได้สร้างขึ้นโดยรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2400 ชื่อว่า ถนนตรอก (TROG ROAD) และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระรามที่ 4 ถนนสายนี้สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมระหว่างชายฝั่งทะเลปากน้ำ กับเมือง ถนนสายที่สอง คือ ถนนนิวโรด (NEW ROAD) หรือถนนเจริญกรุง ในระยะแยกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการขี่ม้าและการชัชยานยนต์ หลังจากนั้นถนนสายต่าง ๆ ก็ถูกสร้างขึ้น

ในรัชกาลที่ 5 กรุงเทพมหานครได้รับการพัฒนาเป็นเมืองหลวงอย่างแท้จริง มีประชากรประมาณ 600,000 คน ในปีพ.ศ. 2443 มีถนน รถยนต์ รถไฟ ระบบสาธารณูปโภคมากขึ้น และสถาปัตยกรรมได้รับอิทธิพลจากตะวันตก สะพานต่าง ๆ ได้ถูกก่อสร้างขึ้น ทำให้เมืองขยายตัวข้ามไปอีกฝั่งของแม่น้ำทางทิศเหนือ และตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้รับการพัฒนาโดยตลอดจนถึงรัชกาลที่ 7 โครงข่ายการจราจรและขนส่งขยายไปจนถึงเขตชนบท ในช่วงนี้การจราจรทางน้ำได้เสื่อมสลายลง ในปี พ.ศ. 2474 มีการเชื่อมสะพานระหว่างกรุงเทพมหานครและธนบุรี คือ สะพานพุทธ

ในปี พ.ศ. 2503 กรุงเทพมหานครมีประชากรประมาณ 1.6 ล้านคน ผังฉบับแรกถูกจัดทำขึ้นและเสนอให้กับรัฐบาลโดยการทำงานของคณะที่ปรึกษาจากอเมริกา ชื่อว่า LITCHFIELD โดยได้เสนอแนวคิดของ "เมืองแห่งยานยนต์" เพื่อรองรับประชากรจำนวน 4.5 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2523 ถนนทางหลวงมากกว่า 30 แห่ง ถูกเสนอขึ้นเพื่อให้มีรูปแบบโครงข่ายเป็นถนนวงแหวน และโครงข่ายรูปดาว เพื่อเชื่อมทับกับโครงข่ายทางน้ำที่มีอยู่ แม้ว่าผังนี้จะไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐบาล แต่ข้อเสนอหลายอย่างก็ได้ถูกนำไปใช้ คลองหลายคลองถูกถมเพื่อสร้างเป็นถนน มีการสร้างถนนวงแหวนและถนนสายหลักที่ใช้เชื่อมเมืองต่าง ๆ (JICA, 1990)

## 4.2 ข้อมูลระบบการคมนาคมขนส่ง

ระบบการคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่ศึกษามีดังนี้ โครงข่ายถนน ระบบสัญจรทางน้ำ(ท่าเรือ) ระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน รายละเอียดแต่ละระบบมีดังนี้

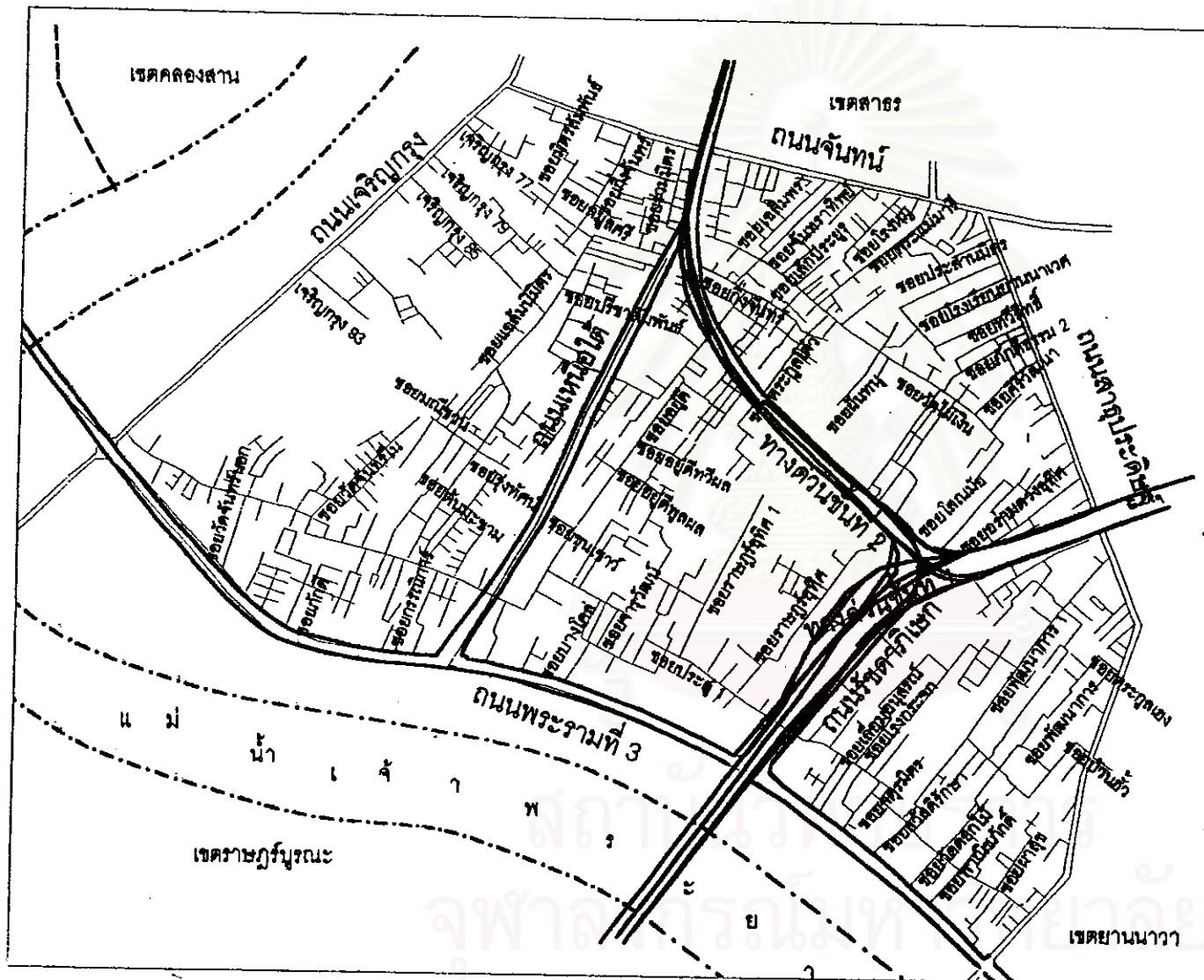
### 4.2.1 ระบบโครงข่ายถนน

ในกรุงเทพมหานคร การเพิ่มขึ้นของรายได้ประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น สาเหตุของความแออัดคับคั่งของการจราจร คือ จำนวนรถที่มีมากเกินไปเกินขีดความสามารถในการให้บริการของถนน และจากโครงข่ายระบบถนนที่ขาดความเชื่อมโยงของถนนลำดับต่าง ๆ ที่สมบูรณ์ ทำให้ประสิทธิภาพของการให้บริการการจราจรลดน้อยลงไปด้วย ทำให้การเดินทางที่เกิดขึ้นไม่เพียงแต่ต้องใช้เวลาช้านาน แต่ยังไม่สามารถคาดเวลาที่แน่นอนได้ ผลกระทบที่ตามมานอกจากจะเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิต และสภาพแวดล้อมด้วย

โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยถนนสายสำคัญล้อมรอบพื้นที่ศึกษา 4 สาย คือ ถนนเจริญกรุง ถนนพระรามที่ 3 ถนนสาธุประดิษฐ์ และถนนจันทน์ ทางด้านตะวันตก ได้ ตะวันออก และด้านเหนือตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีทางยกระดับคือทางด่วนชั้นที่ 1 สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนมีสายหลัก โดยมีจุดขึ้นลงอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก สาธุประดิษฐ์ และถนนจันทน์ นอกจากนี้ทางกรุงเทพมหานครได้สร้างถนนตามแนวทางด่วนชั้นที่ 2 คือ ถนนเหนือ-ใต้ (ถนนพระรามที่ 6) เชื่อมระหว่างถนนสีลม ถนนจันทน์ และถนนพระรามที่ 3 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ สามารถเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการได้ในไม่ช้า

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับระบบโครงข่ายถนนในปัจจุบัน (แผนที่ 4-1) สภาพและบทบาทการให้บริการของถนนแต่ละสายของพื้นที่ศึกษามีดังนี้

1. ถนนสายหลัก ได้แก่
  - ถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายสำคัญที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมไปสู่พื้นที่เขตชั้นใน เป็นถนนในแนวเหนือ-ใต้ที่สำคัญของฝั่งกรุงเทพฯ เชื่อมระหว่างถนนสายธุรกิจทั้ง ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ และถนนสาทร จึงเป็นเส้นทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน และเนื่องจากเป็นถนนสายแรก ๆ หนึ่งในสามสายของกรุงเทพมหานคร ซึ่งรัชกาลที่ 4 โปรดให้สร้าง โดยแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2407 จึงมีการตั้งถิ่นฐานยาวนานที่สุด ประกอบกับบริเวณฝั่งถนนเจริญกรุงที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และคลังสินค้าตั้งอยู่เรียงราย
  - ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายหลักอีกสายที่ขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นถนนวงแหวนชั้นกลาง ต่อเชื่อมกับถนนรัชดาภิเษกในเขตยานนาวา และมีสะพานข้ามไปฝั่งธนบุรีได้ 2 ทาง คือ ทางด้านตะวันตก ได้แก่ สะพานกรุงเทพ ซึ่งติดต่อกับเขตธนบุรี ซึ่งปัจจุบันกำลังขยายการก่อสร้าง

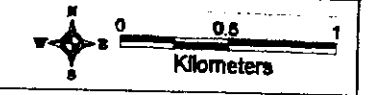


แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.1 แสดง  
โครงข่ายถนน ซอย  
บริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

- ถนน
- - - ซอย
- แม่น้ำ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สะพานกรุงเทพ แห่งที่ 2 อยู่ เพื่อรองรับการเดินทางที่มีเพิ่มขึ้น อีกสะพานคือสะพานพระรามเก้า (สะพานแขวน) ซึ่งติดต่อกับเขตราชพฤกษ์บูรณะ ความได้เปรียบในด้านที่ตั้งที่สามารถติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงได้โดยรอบและมีหลายทางเลือก ทั้งที่เป็นถนนราบ และทางยกระดับ เมื่อประกอบเข้ากับนโยบายของรัฐที่จะพัฒนาสาธารณูปโภคบริเวณถนนพระรามที่ 3 การขยายผิวจราจร เป็น 8 ช่องจราจร และแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ทำให้ในอนาคตอันใกล้การพัฒนาที่ดินริมสองฝั่งถนนพระรามที่ 3 มีศักยภาพเพียงพอที่จะกลายเป็นเส้นทางธุรกิจที่สำคัญแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร บทบาทของถนนพระรามที่ 3 ในอนาคตคงจะกลายเป็นถนนสายธุรกิจ เช่นเดียวกับถนนสีลมในปัจจุบัน

2. ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนสาธุประดิษฐ์และถนนจันทน์ ถนนสาธุประดิษฐ์เป็นถนนในแนวเหนือใต้เชื่อมระหว่างถนนจันทน์กับถนนพระรามที่ 3 สิ้นสุดที่ท่าหน้าสาธุประดิษฐ์ บริเวณที่ติดกับถนนรัชดาภิเษกซึ่งอยู่ใต้ทางด่วนชั้นที่ 1 เป็นจุดขึ้นลงของทางด่วนชั้นที่ 1 คือด้านสาธุประดิษฐ์ 1 ส่วนถนนจันทน์ เป็นถนนแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนเจริญกรุง ทางตอนเหนือติดกับเขตสาทร ที่มีการพัฒนาอาคารสูงทั้งที่เป็นอาคารพักอาศัยและอาคารสำนักงาน จึงนับเป็นเส้นทางหนึ่งที่มีการเดินทางติดต่อระหว่างเขตทั้งสองเป็นจำนวนมาก และยังมีจุดขึ้นลงทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ด้านจันทน์ด้วย

ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนที่อยู่ใต้ทางด่วนชั้นที่ 1 เชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 บทบาทสำคัญของถนนสายนี้อยู่ที่ เป็นเส้นทางที่ใช้ในการขึ้นลงทางด่วนชั้นที่ 1 ที่ด้านสาธุประดิษฐ์ 2 และทางด่วนชั้นที่ 2 คือด้านพระรามที่ 3 และสาธุประดิษฐ์ 3 และยังเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างถนนพระรามที่ 3 กับถนนสาธุประดิษฐ์

ส่วนถนนสายใหม่ที่ใกล้จะเปิดให้ใช้ได้อย่างเป็นทางการอีกสายก็คือ ถนนเหนือใต้ (ถนนพระรามที่ 6) เป็นถนนที่สร้างขนานกับทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนบี ขนาด 6 ช่องจราจร มีเกาะกลาง จุดเริ่มต้นอยู่ที่ถนนสุรวงศ์ ถนนจันทน์ และสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 3 บทบาทสำคัญของถนนสายนี้จะช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรที่แออัดบริเวณถนนเจริญกรุง และถนนสาธุประดิษฐ์ เนื่องจากเป็นเส้นทางลัดที่ตัดผ่านถนนสายธุรกิจที่สำคัญ ทั้งถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ และถนนสีลม นอกจากจะช่วยให้การเดินทางออกนอกพื้นที่สะดวกรวดเร็วขึ้นด้วยระยะทางที่สั้นลงแล้ว ยังเป็นการเปิดพื้นที่ตอนกลางที่ยังไม่มีถนนเข้าถึง ให้มีโอกาสพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ และที่สำคัญคือเป็นการเสริมสร้างความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงข่ายถนนสายย่อยอื่น ๆ ให้มาเชื่อมต่อได้ง่ายขึ้น

3. กระจายการจราจร เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมการจราจรระหว่างถนนสายรองกับถนนชอยย่อย ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีถนนกระจายการจราจรซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แนว คือ

- ถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่

ชอยประตู 1 เป็นชอยที่เชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนเจริญกรุง อยู่บริเวณด้านล่างของพื้นที่ขนานกับถนนพระรามที่ 3 เป็นชอยที่มีการพัฒนาอาคารตลอดแนวทั้งสองฝั่ง ซึ่งมี



ความยาวถึง 4.3 กม. อีกทั้งยังช่วยเปิดการพัฒนาพื้นที่ทางด้านล่าง และมีรอยต่าง ๆ มาเชื่อมต่อเป็นจำนวนมาก โดยสามารถออกสู่ถนนพระรามที่ 3 ได้โดยผ่านทางรอยกระណีการ์

รอยวัดไม้เงิน เชื่อมระหว่างถนนจันทน์ (ผ่านทางรอยจันทราทิพย์หรือรอยพระแม่มาลีก็ได้) และถนนสาธุประดิษฐ์ (ผ่านทางรอยศิริวัฒนา) เป็นรอยที่อยู่บริเวณด้านบน ขนานกับถนนจันทน์

- ถนนที่อยู่ในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่

รอยแอลเอ็มมิต เชื่อมระหว่างรอยประตู 1 กับถนนจันทน์ (ผ่านทางถนนสุดประเสริฐ และรอยกิ่งจันทร์) ซึ่งจะมีลักษณะคอคบบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนสุดประเสริฐ เนื่องจากขนาดรอยที่แคบกว่า นอกจากนี้ยังสามารถออกสู่ถนนเจริญกรุงได้โดยผ่านทางรอยเจริญกรุง 79

รอยอยู่ดี เชื่อมระหว่างรอยประตู 1 กับรอยวัดไม้เงิน

รอยราชฎ์รุทิศ 1 เชื่อมระหว่างรอยประตู 1 กับรอยวัดไม้เงิน แต่สภาพเส้นทางตั้งแต่บริเวณใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 ไปจนถึงรอยวัดไม้เงิน มีขนาดแคบเกินกว่าที่จะใช้เป็นทางลัดได้

รอยพัฒนาการ 1 เชื่อมระหว่างรอยประตู 1 กับถนนสาธุประดิษฐ์ แต่เป็นเส้นทางที่มีขนาดรอยไม่กว้างนัก ทั้ง ๆ ที่บริเวณรอบ ๆ มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่จำนวนมาก

4. ถนนรอย ถนนรอยในบริเวณพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้างของภาคเอกชน ซึ่งสามารถสร้างได้โดยไม่มีกฎข้อบังคับ ทำให้มีขนาดที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยส่วนใหญ่เป็นรอยขนาดเล็ก การต่อเชื่อมรอยเข้ากับถนนรอยอื่นไม่เป็นไปตามลำดับชั้นของระบบถนน และมักจะสร้างเป็นรอยตัน ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดบริเวณที่อยู่ด้านหลัง ซึ่งอุปสรรคที่สำคัญในการเข้าไปพัฒนา หรือปรับปรุงรอยที่เป็นของส่วนบุคคล ก็คือภาครัฐไม่มีสิทธิ์เข้าไปดำเนินการแก้ไข ถ้าไม่เป็นความสมัครใจของเจ้าของ หรือถ้าใช้วิธีการเวนคืนก็จะเสียค่าใช้จ่ายมาก ทำให้โครงข่ายถนนที่มีอยู่จึงไม่สามารถตอบสนองการเติบโตที่เพิ่มมากขึ้นของความต้องการในการเดินทาง

จากตารางบัญชีระบบข้อมูลถนนและผังแสดงขนาดถนนรอยภายในพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 4-1 ,แผนที่ 4-2) โดยสรุปแล้วจะพบว่าระบบโครงข่ายถนนที่มีอยู่ สภาพในปัจจุบันถือได้ว่าขาดประสิทธิภาพทั้งในด้านปริมาณและประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเห็นได้จากถนนกระจายจราจรที่มีโครงข่ายในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพียง 2 เส้นเท่านั้น และเป็นเส้นที่อยู่ในแนวตอนเหนือและตอนใต้ของพื้นที่ ทำให้ทางตอนกลางยังขาดโครงข่ายในการให้บริการ ส่วนเส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก แม้ว่าจะมีหลายเส้นทางให้เลือก แต่แต่ละเส้นก็ขาดประสิทธิภาพไม่สามารถให้บริการได้ไม่เต็มที่ ทั้งจากขนาดรอยที่ไม่ได้มาตรฐาน และบริเวณสองข้างทางบางแห่งเป็นชุมชนพักอาศัยมากกว่า ซึ่งการจราจรที่หลุกหล่านจะเป็นการรบกวนต่อการพักอาศัย

เมื่อเปรียบเทียบระบบโครงข่ายถนนที่มี ตามลำดับชั้นต่าง ๆ พบว่า โครงข่ายของถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษามีความยาว ทั้งหมด 7.88 กม. ถนนสายรอง 7.51 กม. ถนนกระจายการจราจร 12.075 กม. นอกจากนั้นส่วนใหญ่เป็นถนนรอยที่กว้างน้อยกว่า 6 เมตร จะเห็นว่าความยาวรวมของ

ตารางที่ 4-1 วัตถุประสงค์โครงการตาม แผนงานที่ 4 แผนงาน ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการรายเล็ก และรายเล็ก-ขนาดกลาง ครอบคลุม 5 ประเภทโครงการ หน่วย: ล้านบาท

ที่	ชื่อโครงการ	จาก	ปี	พื้นที่/ชนิด	งบ	งบ	ลักษณะโครงการ	หมายเหตุ
1	ก.เจ็ดตุลุม	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	2,880	24.00	บ.ค.ค.ค.ค.	3*
2	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.เจ็ดตุลุม	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	2,000	20.00	ค.ค.ค.	2
3	ค.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	4,180	80.00	บ.ค.ค.ค.ค.	7
4	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค. 3	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	1,880	80.00	ค.ค.ค.	7
5	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	3,280	30.00	ค.ค.ค.	6
6	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.	2,280		4130	4
7	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	300	8.00	ค.ค.ค.	
8	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	300	6.00	บ.ค.ค.ค.ค.	
9	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	300	5.00	ค.ค.ค.	
10	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.	800	18.00	บ.ค.ค.ค.ค.	2
11	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	1,680	8.00	ค.ค.ค.	
12	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.ค.ค.ค.	180	6.00	ค.ค.ค.	
13	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.ค.ค.ค.	170	8.00	ค.ค.ค.	
14	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.ค.ค.ค.	175	8.00	ค.ค.ค.	
15	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	1,805	5.00-6.00	ค.ค.ค.	
16	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	1,100	8.00	บ.ค.ค.ค.ค.	
17	ค.ค.ค.ค.ค. 2	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	670	7.00	ค.ค.ค.	
18	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	100	3.00	ค.ค.ค.	
19	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	185	8.00	ค.ค.ค.	
20	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	1,880	5.00	ค.ค.ค.	
21	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	3.80	ค.ค.ค.	
22	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	3.00	บ.ค.ค.ค.ค.	
23	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	113	3.00	ค.ค.ค.	
24	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	3.00	ค.ค.ค.	
25	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	380	3.00	ค.ค.ค.	
26	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ค.ค.ค.ค.ค. 3	บ.ค.	880	3.00-6.00	ค.ค.ค.	
27	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	160	6.00	ค.ค.ค.	
28	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	123	8.00	ค.ค.ค.	
29	ค.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	400	8.00	บ.ค.ค.ค.ค.	
30	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	270	8.00	ค.ค.ค.	
31	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	800	5.00	ค.ค.ค.	0.5
32	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	190	2.50	ค.ค.ค.	
33	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	220	1.20	ค.ค.ค.	
34	ค.ค.ค.ค.ค. 88	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 10	บ.ค.	776	8.00	ค.ค.ค.	
35	ค.ค.ค.ค.ค. 1	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	4,300	8.00	บ.ค.ค.ค.ค.	
36	ค.ค.ค.ค.ค. 79	ก.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	800	4.30	ค.ค.ค.	
37	ค.ค.ค.ค.ค. 75	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	100	2.40	ค.ค.ค.	
38	ค.ค.ค.ค.ค. 93	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	226	5.80	บ.ค.ค.ค.ค.	
39	ค.ค.ค.ค.ค. 89	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	100	2.50	ค.ค.ค.	
40	ค.ค.ค.ค.ค. 91	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	5.80	ค.ค.ค.	
41	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค. 1	บ.ค.	300	6.00	ค.ค.ค.	
42	ค.ค.ค.ค.ค. 3	ก.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค. 1	บ.ค.	150	4.00-5.00	ค.ค.ค.	
43	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค. 1	บ.ค.	150	6.80	ค.ค.ค.	1.2
44	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค. 3	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	210	8.00	ค.ค.ค.	
45	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	347	5.00-6.00	ค.ค.ค.	
46	ค.ค.ค.ค.ค. 2	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 1	บ.ค.ค.ค.ค.	100	4.00-6.00	ค.ค.ค.	
47	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	326	8.00	ค.ค.ค.	
48	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	300	5.00	ค.ค.ค.	
49	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	450	5.00-6.00	ค.ค.ค.	
50	ค.ค.ค.ค.ค. 2	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	8.00	ค.ค.ค.	
51	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	1,103	5.00-6.00	ค.ค.ค.	
52	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	876	6.00-8.00	ค.ค.ค.	
53	ค.ค.ค.ค.ค.	ก.ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	320	6.00	ค.ค.ค.	
54	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	400	4.50	ค.ค.ค.	
55	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	280	4.00-5.00	ค.ค.ค.	
56	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	400	4.00	ค.ค.ค.	
57	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	420	8.00	ค.ค.ค.	
58	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	800	8.00	ค.ค.ค.	
59	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	300	6.00	ค.ค.ค.	
60	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.ค.ค.ค.	2,800	8.00-8.00	ค.ค.ค.	2
61	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค.	บ.ค.	200	3.50	ค.ค.ค.	
62	ค.ค.ค.ค.ค. 91	ค.ค.ค.ค.ค.	ค.ค.ค.ค.ค. 93	บ.ค.	100	3.80	บ.ค.ค.ค.ค.	

หมายเหตุ: 1. วัตถุประสงค์โครงการตาม แผนงานที่ 4 แผนงาน ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการรายเล็ก และรายเล็ก-ขนาดกลาง ครอบคลุม 5 ประเภทโครงการ หน่วย: ล้านบาท

2. หมายเหตุ: 1. วัตถุประสงค์โครงการตาม แผนงานที่ 4 แผนงาน ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการรายเล็ก และรายเล็ก-ขนาดกลาง ครอบคลุม 5 ประเภทโครงการ หน่วย: ล้านบาท



ถนนในโครงข่ายแต่ละลำดับชั้นถนนยังไม่มีความสะดวก จึงถือว่าสภาพโครงข่ายถนนที่มีไม่หนาแน่นเพียงพอ ขาดทั้งคุณภาพและปริมาณ โดยเฉพาะโครงข่ายระบบถนนยังขาดความชัดเจน และความไม่เพียงพอของถนนที่ทำหน้าที่กระจายการจราจร มีจุดที่ขาดการเชื่อมต่อในโครงข่ายหลายแห่ง รวมถึงคลองที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่ยกั้นการสัญจรระหว่าง 2ฝั่ง ประการสุดท้ายคือขาดการประสานการวางแผนระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการก่อสร้างถนน ซึ่งมีหลายหน่วยงานที่พบในพื้นที่ศึกษาคือ หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร สำนักโยธา สำนักงานเขต และการทางพิเศษ ฯ

#### 4.2.2 ระบบขนส่งทางน้ำ

นอกจากการคมนาคมขนส่งทางบกแล้ว บริเวณพื้นที่ศึกษาซึ่งล้อมรอบด้วยแม่น้ำเจ้าพระยา ยังมีการคมนาคมทางน้ำ ที่สำคัญ 4 แห่ง คือ ท่าเรือวัดราชสิงขร อยู่ในซอยเจริญกรุง 74 ท่าเรือวัดวรจรยาวาส อยู่ในซอยเจริญกรุง 72 และท่าน้ำถนนตึก ถนนตึก ซึ่งทั้งสามทำให้บริการเป็นท่าเรือด่วน ส่วนท่าน้ำสาธุประดิษฐ์ อยู่บริเวณสุดถนนสาธุประดิษฐ์ มีเรือหางยาวบริการข้ามไปยังสมุทรปราการ ส่วนคลองในบริเวณพื้นที่ศึกษาปัจจุบันไม่ได้ใช้เป็นเส้นทางสัญจรแล้ว (แผนที่ 4-3)

ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการของเรือด่วนที่เก็บข้อมูลโดยกรมเจ้าท่า พบว่าท่าเรือวัดราชสิงขร มีผู้ใช้มากที่สุด รองลงมาคือ ท่าเรือวัดวรจรยาวาส และท่าถนนตึก โดยผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าวัดราชสิงขร ส่วนมากจะเป็นผู้ที่เดินทางมาจากที่อื่นเพื่อมาขึ้นที่ท่านี้ (ขึ้น 9,036 คน ลง 12,833 คน) ส่วนท่าวัดวรจรยาวาส มีคนขึ้นและลงจากเรือด่วนที่ท่านี้ในปริมาณที่เท่ากัน (ขึ้น 7,117 คน ลง 6,310 คน) และท่าถนนตึก ซึ่งเป็นท่าเริ่มต้นให้บริการของเรือด่วน มีผู้ที่ลงมากกว่าขึ้น (ลง 2,628 คน ขึ้น 1,993 คน) ดังตารางที่ 4-2

#### 4.2.3 โครงข่ายเบื้องต้นของระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน

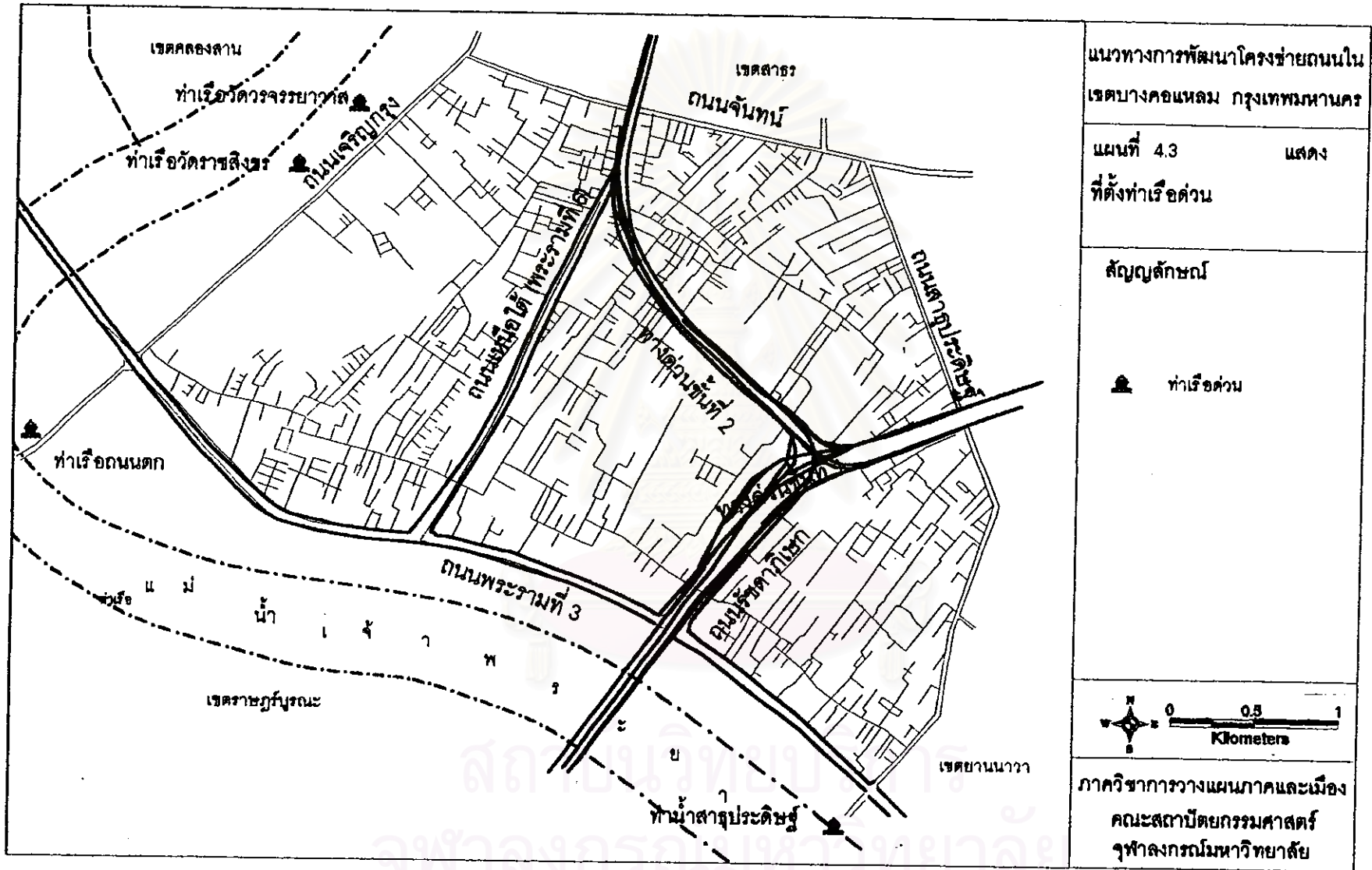
ในแผนดำเนินงานของการทางพิเศษฯ ได้กำหนดโครงข่ายเบื้องต้นไว้ดังนี้ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย , 2538)

##### 4.2.3.1 โครงข่ายระบบทางด่วน

##### 1. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1(ทางด่วนเฉลิมมหานคร) ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ มาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2524 2526 และ 2530 ตามลำดับ โดยมีระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร






แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.3      แสดง  
ที่ตั้งทำเรื่อคั่น

สัญลักษณ์

 ทำเรื่อคั่น



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4-2 จำนวนคนโดยสารเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา จำแนกตามท่าเทียบเรือ

หน่วย : คน / วัน

ท่าเรือ	ประเภทเที่ยว	รวมทั้งสัปดาห์			รวมวันราชการ (จ-ศ)			รวมวันหยุดราชการ (ส-อ)			
		รวม	ลง	ขึ้น	รวม	ลง	ขึ้น	รวม	ลง	ขึ้น	
วัดวรจรยาวาส	ขาทั้งขึ้น-ลง	13,427	6,310	7,117	11,636	5,515	6,121	1,791	795	996	
วัดราชสิงขร		21,869	12,833	9,036	19,364	11,582	7,782	2,505	1,251	1,254	
ถนนตก		4,621	2,628	1,993	3,947	2,264	1,683	674	364	310	
วัดวรจรยาวาส	ขาล่อง	7,117	-	7,117	6,121	-	6,121	996	-	996	
วัดราชสิงขร		(ถนนตก-นนทบุรี)	8,204	375	7,829	6,968	319	6,649	1,236	56	1,180
ถนนตก			1,993	-	1,993	1,683	-	1,683	310	-	310
วัดวรจรยาวาส	ขาขึ้น	6,310	6,310	-	5,515	5,515	-	795	795	-	
วัดราชสิงขร		(นนทบุรี-ถนนตก)	13,665	12,458	1,207	12,396	11,263	1,133	1,269	1,195	74
ถนนตก			2,628	2,628	-	2,264	2,264	-	364	364	-

ที่มา : ฝ่ายสถิติข้อมูล กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

หมายเหตุ : เก็บข้อมูลวันที่ 25 เมษายน - กรกฎาคม 2538



สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษามีทางด่วนที่พาดผ่าน 2 สาย คือ ทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ เชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 มีด่านขึ้นลงคือ ด่านสาธุประดิษฐ์ 1 และ 2

1) ด่านสาธุประดิษฐ์ 1 อยู่บริเวณถนนสาธุประดิษฐ์ สามารถข้ามไปยังดินแดง หรือท่าเรือ บางนา

2) ด่านสาธุประดิษฐ์ 2 อยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษก สามารถข้ามไปยังดาวคะนอง ส่วนระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ได้แก่ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนบี ช่วงพญาไท-บางโคล่ โดยเริ่มที่บริเวณด่านจันทน์ ถนนจันทน์(ต่อมาจากด่านสาร) ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางด่วนเฉลิมมหานครที่บริเวณเชิงสะพานพระราม 9 รวมระยะทางประมาณ 2 กม. ทั้งนี้มีด่านขึ้นลงทั้งหมด 3 ด่านคือ

1) ด่านพระรามที่ 3 ทางขึ้นอยู่เชิงสะพานพระราม 9 ถนนรัชดาภิเษก บริเวณบางโคล่ สามารถลงได้ที่ถนนจันทน์ฝั่งใต้ใกล้ซอยวัดไม้เงินเลี้ยวซ้ายไปเจริญกรุงเลี้ยวขวาไปสาธุประดิษฐ์ ถ้าลงสารใต้ใกล้ถนนสุรศักดิ์ก็เลี้ยวซ้ายขึ้นสะพานสาร หรือไปลงพระราม 4 ได้ที่แยกจตุรเมืองเลี้ยวซ้ายไปหัวลำโพงเลี้ยวขวาไปสามย่าน และเข้าสู่ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไทสามารถเดินทางต่อไปยังแจ้งวัฒนะ งามวงศ์วาน ดินแดง บางนา พระรามที่ 9 หรือลงพระราม 6 ที่อุรุพงษ์

2) ด่านสาธุประดิษฐ์ 3 ถนนรัชดาภิเษก ไปถนนจันทน์ พระรามที่ 4 พระรามที่ 6 แจ้งวัฒนะ ลงได้เช่นเดียวกับของด่านพระราม 3

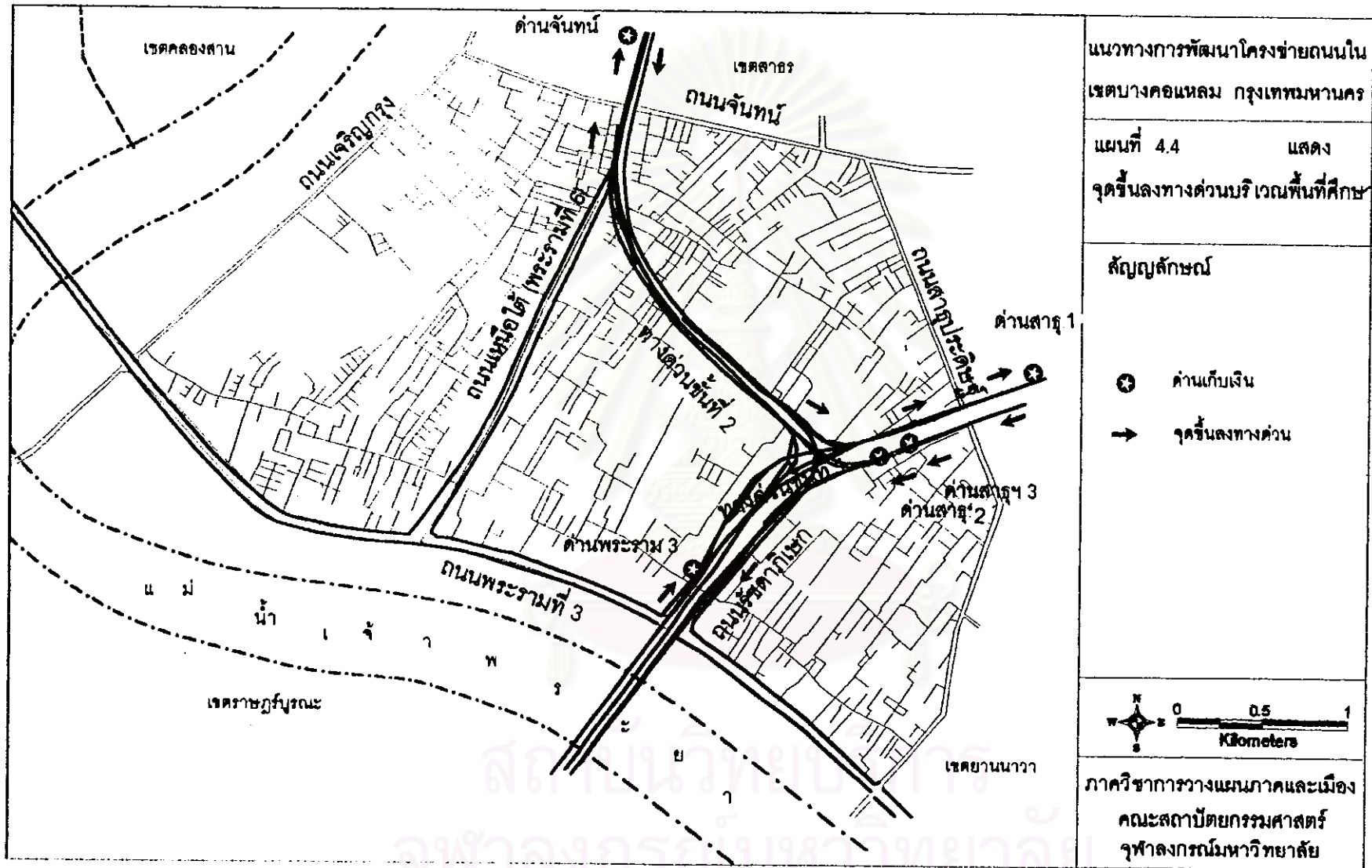
3) ด่านจันทน์ ขึ้นได้ที่ถนนจันทน์ฝั่งเหนือ ลงได้ที่ถนนสารใต้ พระราม 4 พระราม 6 และทางต่างระดับพญาไท

บริเวณพื้นที่ศึกษามีจุดขึ้นลงบนถนน 3 สาย ดังนี้ (แผนที่ 4-4)

1) ถนนรัชดาภิเษก บริเวณใกล้ถนนพระรามที่ 3 เป็นทั้งทางขึ้น (ฝั่งตะวันตกของถนน) และทางลงของด่านพระรามที่ 3 (ฝั่งตะวันออกของถนน เลี้ยวซ้ายไปถนนสาธุประดิษฐ์) ส่วนบริเวณที่ต่อเชื่อมกับทางด่วนชั้นที่ 1 (ฝั่งตะวันออกของถนนรัชดา) เป็นทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ด่านสาธุประดิษฐ์ 3 และเป็นทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 1 เพื่อไปดาวคะนอง ได้ที่ด่านสาธุประดิษฐ์ 1 ส่วนบริเวณฝั่งตะวันตกบริเวณใกล้ถนนสาธุประดิษฐ์จะเป็นทางลงจากทางด่วนชั้นที่ 2

2) ถนนสาธุประดิษฐ์ฝั่งตะวันออก มีทั้งทางขึ้นทางด่วนเฉลิมมหานครคือด่านสาธุประดิษฐ์ 1 และทางลงทางด่วนเฉลิมมหานคร

3) ถนนจันทน์ฝั่งเหนือ เป็นจุดทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 2 คือด่านจันทน์ และถนนจันทน์ฝั่งใต้เป็นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนบี ที่มาจากถนนสาร ที่บริเวณใกล้ซอยร่วมมิตร เลี้ยว



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.4 แสดง  
จุดขึ้นลงทางด่วนบริเวณพื้นที่ศึกษา

- สัญลักษณ์
- ⊙ ด่านเก็บเงิน
  - ➔ จุดขึ้นลงทางด่วน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ซ้ายไปถนนสาธุประดิษฐ์ เลี้ยวขวาไปเจริญกรุง ส่วนถนนจันทน์ฝั่งใต้มีทางลงของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนนี้อยู่บริเวณใกล้ซอยร่วมมิตร เลี้ยวซ้ายไปถนนเจริญกรุง เลี้ยวขวาไปสาธุประดิษฐ์

การเปิดด่านจันทน์จะช่วยรองรับรถที่มาจากถนนจันทน์และถนนใกล้เคียงอาทิ ถนนเจริญกรุง ถนนพระรามที่ 3 ถนนเลียบแม่น้ำ เพื่อเดินทางมายังถนนพระรามที่ 4 เป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพราะไม่ต้องขับผ่านย่านนางจรรย์ที่ติดขัด อาทิ แยกสาทร แยกสีลม แยกสุววงศ์ นอกจากนี้ยังช่วยระบายรถที่เดินทางมาจากดาวคะนอง สุขสวัสดิ์ สะพานพระราม 9 และถนนพระรามที่ 3

## 2. โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์

โครงการนี้เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มต้นแนวสายทางที่ถนนรามอินทรา กม.ที่ 5.5 สิ้นสุดโครงการที่อาจณรงค์ ระยะทาง 18.5 กม. แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 จากถนนรามอินทราถึงถนนพระรามที่ 9 และส่วนที่ 2 จากถนนพระรามที่ 9 ถึงอาจณรงค์

## 3. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ระยะทาง 35 กม.ประกอบด้วย 2 แนวสายทาง คือ

- สายเหนือ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มจากถนนรัชดาภิเษก(บริเวณแยกวงศ์สว่าง)ไปถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ ระยะทาง 23 กม. กำหนดแล้วเสร็จปี 2541

- สายใต้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มจากอาจณรงค์สิ้นสุดโครงการที่ถนนสุขุมวิท บริเวณบรรจบกับถนนหน้ากรม ระยะทาง 12 กม. กำหนดแล้วเสร็จปี 2540 และส่วนต่อขยายจากถนนหน้ากรมไปบางปู ระยะทาง 16.5 กม. กำหนดแล้วเสร็จปี 2541

### 4.2.3.2 โครงการขยายของระบบขนส่งมวลชน

#### 1. ระบบขนส่งสาธารณะ

ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีรถโดยสารประจำทางของขสมก. ให้บริการรวมทั้งสิ้น 14 สาย โดยผ่านถนนเจริญกรุงมากที่สุด คือ 7 สาย ถนนพระรามที่ 3 3 สาย ถนนสาธุประดิษฐ์ 4 สาย และถนนจันทน์ 2 สาย ดังนี้

สาย 1 บางปะกอก - ท่าเตียน เริ่มต้นที่บางปะกอก ข้ามสะพานกรุงเทพ เลี้ยวเข้าถนนเจริญกรุง ไปบางรัก สีลม สิ้นสุดที่ท่าเตียน

สาย 15 ท่าพระ - บางลำภู เริ่มต้นที่ท่าพระ ข้ามสะพานกรุงเทพ เลี้ยวเข้าถนนเจริญกรุง ไปบางรัก สีลม สิ้นสุดที่บางลำภู

สาย 17 สะพานกรุงเทพ - อนุสาวรีย์ เริ่มต้นที่บุคคลิ์ ข้ามสะพานกรุงเทพ เลี้ยวเข้าถนนเจริญกรุง ไปถนนสาทร สิ้นสุดที่อนุสาวรีย์

สาย 22 ตลาดรุ่งเจริญ - ม.ราม เริ่มต้นที่ตลาดรุ่งเจริญ เข้าถนนรัชดาภิเษก เข้าถนนพระรามที่ 3 บริเวณใต้สะพานแขวน เลี้ยวขวาเข้าถนนเจริญกรุง เลี้ยวเข้าถนนจันทน์ ไปสวนพสุธาร สิ้นสุดที่รามคำแหง

สาย 75 วัดพุทธบูชา - หัวลำโพง เริ่มต้นที่ถนนพุทธบูชา ข้ามสะพานกรุงเทพ เลี้ยวเข้าถนนเจริญกรุง ไปบางรัก สิ้นสุดที่หัวลำโพง

สาย ปอ.4 รังสิต - สวนธนบุรีรมย์ เริ่มที่รังสิต เข้ามาทางสี่ลม ถนนเจริญกรุง ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปดาวคะนอง

ปอ พ.35 ปากเกร็ด - ถนนตก เริ่มต้นที่ปากเกร็ด หมอชิต เข้ามาทางสี่ลม ถนนเจริญกรุง สิ้นสุดที่ถนนตก

สาย 35 สาธุฯ - เสาชิงช้า เริ่มต้นที่ถนนสาธุฯ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจันทน์ เลี้ยวขวาออกถนนเจริญกรุง ไป บางรัก สิ้นสุดที่เสาชิงช้า

สาย 62 สาธุฯ - อนุสาวรีย์ เริ่มต้นที่ถนนสาธุฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนจันทน์ใหม่ นางลิ้นจี่ สาร สิ้นสุดที่อนุสาวรีย์

ปอ พ.34 สาธุฯ - ขนส่งสายเหนือใหม่ เริ่มต้นที่ถนนสาธุฯ เลี้ยวขวาเข้าถนนจันทน์ใหม่ นางลิ้นจี่ สาร สิ้นสุดที่ขนส่งสายเหนือใหม่

สาย ท.30 สาธุฯ - ราม 2 เริ่มต้นที่ถนนสาธุฯ ขึ้นทางด่วน สิ้นสุดที่ราม 2

สาย 89 เทคนิคกรุงเทพ - วงเวียนใหญ่ เริ่มต้นที่ถนนนางลิ้นจี่ เข้าถนนพระรามที่ 3 ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปเขตรุนรี สิ้นสุดที่ท่าพระ

สาย 205 และปอ.205 คลองเตย - ท่าพระ เริ่มต้นที่คลองเตย เข้าถนนพระรามที่ 3 ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปบุคคโล สิ้นสุดที่ท่าพระ

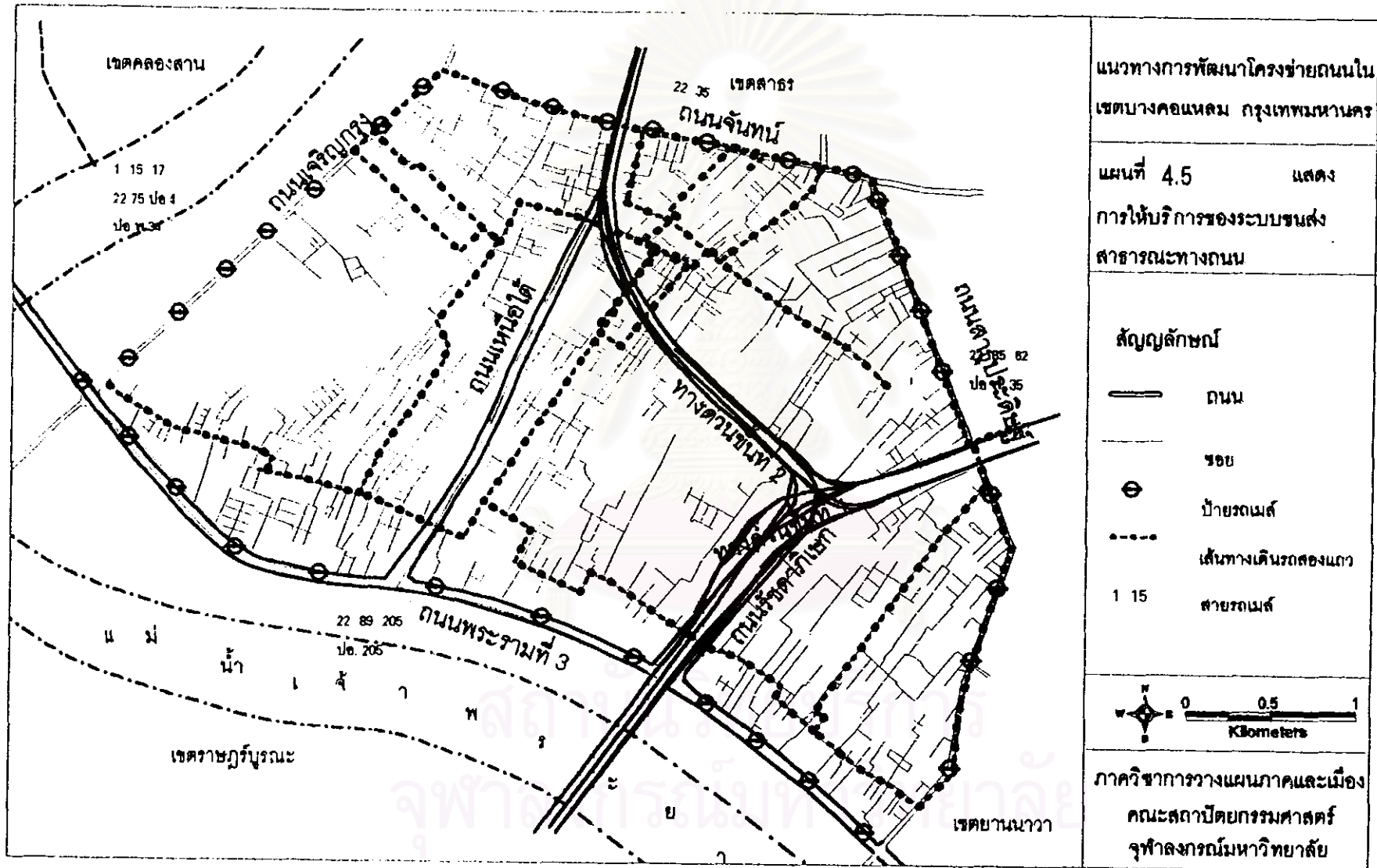
นอกจากนี้แล้วยังมีรถประจำทางสองแถววิ่งบริการภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยมีตัวรถสองแถวจอดอยู่บริเวณปากซอยเจริญกรุง 107 (ประตู 1) ปากซอยสาธุประดิษฐ์ 58 (ประตู 1) บริเวณหน้าวัดดอกไม้ (ซอยประตู 1) หน้าวัดไม้เงิน(ซอยวัดไม้เงิน) ปากซอยจันทราทิพย์ ปากซอยพระแม่มาลี ปากซอยเจริญกรุง 81 (ข้างซอยบางขวาง) และปากซอยเจริญกรุง 85 (ซอยบ้านใหม่) ออกมายังถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนจันทน์ และถนนเจริญกรุง และผ่านเข้าไปในเขตใกล้เคียงคือ เขตบางรัก และเขตลาซาร์ด้วย มีจำนวนสายต่าง ๆ ดังนี้ (แผนที่ 4-5)

สาย 1240 ช.เย็นจิตร (เขตสาทร) - ถนนจันทน์ (สะพาน 2) - สวนพสุ - เทคนิค

สาย 1257 เจริญกรุง 107 - ประตู 1 - สาธุประดิษฐ์ 58

สาย 1258 พระแม่มาลี - อยู่ดี - แฉล้มนิมิตร - บางขวาง

สาย 1271 วัดไม้เงิน - ถนนจันทน์ - เจริญกรุง - บางรัก - เลิศสิน





สาย 1272 ศูนย์การค้าวรวัดน์ - ถนนจันทน์ - เจริญกรุง - สีลม

สาย 1273 บ้านใหม่ - เจริญกรุง - ถนนจันทน์ - ถนนสาธุฯ - ถนนรัชดา - สำนักงาน  
เขตยานนาวา - ช่องนนทรี

สาย 1279 วัดดอกไม้ - ถนนสาธุฯ - ถนนจันทน์ - ถนนเจริญกรุง - บางรัก

สาย 1319 บ้านใหม่ - แอลเอ็มมิเตอร์ - ประตู 1 - วัดเวียงยศ - อยู่ดี - เฉลิมพร - ถนน  
จันทน์ - ปรีดาประไพ

สาย 1256 เชนหลุยส์ 3 - ถนนจันทน์ - ถนนเจริญกรุง - บางรัก

สาย 1261 ท่าน้ำสาธุฯ - ถนนสาธุฯ - จันสะพาน 3

สายพัฒนาการ วัดดอกไม้ - พัฒนาการ 1 - จันสะพาน 3 (มีเฉพาะช่วงเช้ากับเย็น)

#### 4.2.4 ปริมาณการจราจร

##### 4.2.4.1 ปริมาณจราจรบนถนน

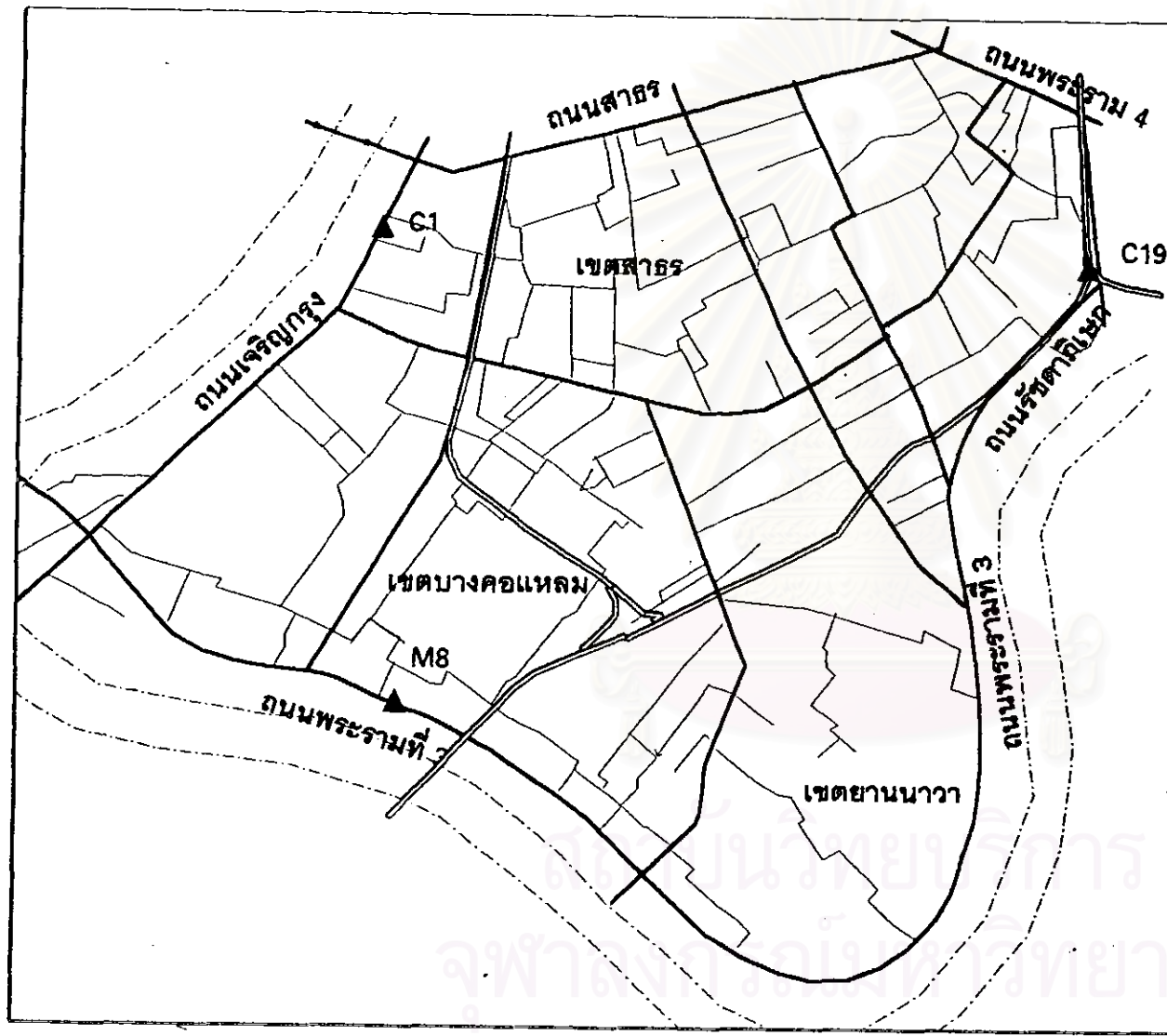
จากการตรวจนับปริมาณรถบริเวณถนนสายหลักที่อยู่รอบพื้นที่ศึกษา 3 จุด (แผนที่ 4-6) คือ ถนนเจริญกรุง ถนนพระรามที่ 3 และถนนรัชดาภิเษก (UTDM, สจร.) มีรายละเอียดของสภาพการจราจรดังนี้ (ภาพ 4-1)

- ถนนเจริญกรุง แบ่งเป็น 2 มุ่ง คือมุ่งขาออก (SB) กับมุ่งขาเข้า (NB) เมื่อพิจารณาเป็นช่วงเวลาจะพบว่า มุ่งขาออกจะมีปริมาณสูงสุดในช่วงเวลาระหว่าง 17.30 - 18.30 น. โดยช่วงเย็นจะมีมากกว่าช่วงเช้า ส่วนมุ่งขาเข้าช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด คือ เวลา 07.45 - 08.45 น. โดยช่วงเช้าจะมีมากกว่าช่วงเย็น

- ถนนพระรามที่ 3 แบ่งเป็น 2 มุ่ง คือมุ่งขาออก (EB) กับมุ่งขาเข้า (WB) เมื่อพิจารณาเป็นช่วงเวลาจะพบว่า มุ่งขาออกจะมีปริมาณสูงสุดในช่วงเวลาระหว่าง 07.45 ถึง 08.45 น. โดยช่วงเช้าจะมีมากกว่าช่วงเย็น ส่วนมุ่งขาเข้าช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด คือ เวลา 18.00 ถึง 18.45 น. โดยช่วงเช้าจะมีปริมาณจราจรพอ ๆ กับช่วงเย็น

- ถนนรัชดาภิเษก แบ่งเป็น 2 มุ่ง คือมุ่งขาออก (SB) กับมุ่งขาเข้า (NB) เมื่อพิจารณาเป็นช่วงเวลาจะพบว่า มีปริมาณจราจรสูงสุดในทั้ง 2 ช่วงคือเช้าและเย็นอย่างเห็นได้ชัด โดยช่วงเช้าจะมีปริมาณมากกว่าช่วงเย็นเล็กน้อย มุ่งขาออกจะมีปริมาณสูงสุดในช่วงเวลาระหว่าง 08.15 - 09.15 น. และ 17.00 - 17.30น. ส่วนมุ่งขาเข้าช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด คือ เวลา 08.15 - 08.30 น. และ เวลา 19.30 - 19.45 น.

และจากตารางแสดงปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน (ตั้งแต่ 05.30 - 21.30 น.) แล้ว พบว่าปริมาณจราจรบนถนนรัชดาภิเษกมีมากที่สุด โดยเฉพาะมุ่งขาออก (43,811 คัน) รองลงมาคือ ถนนเจริญกรุงมุ่งขาเข้า (26,759 คัน) และถนนพระรามที่ 3 มุ่งขาออก (26,611 คัน) โดยคิดเฉลี่ยต่อ



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.6 แสดง  
สถานีตรวจนับปริมาณรถบนถนน  
สายหลัก บริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

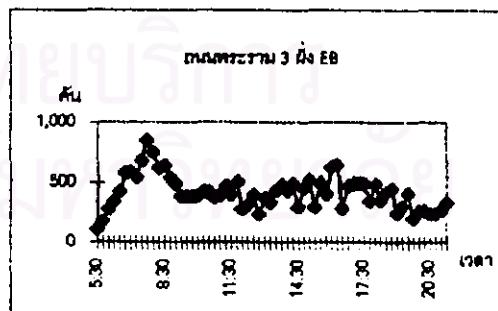
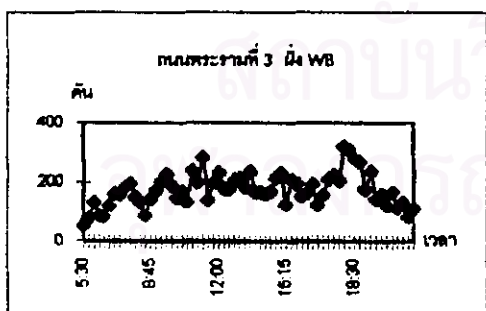
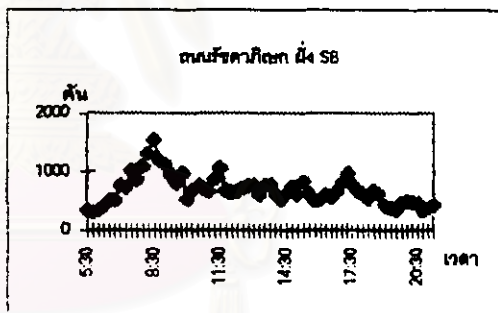
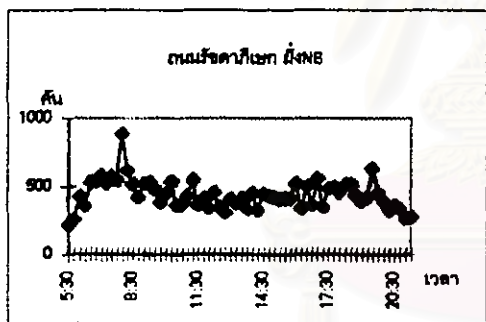
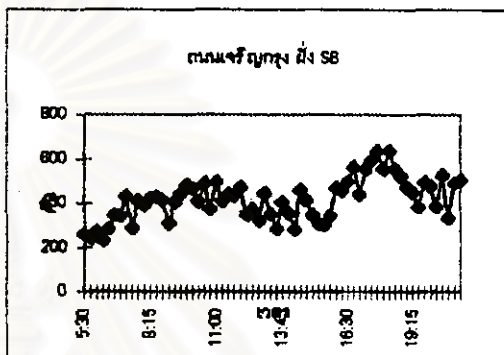
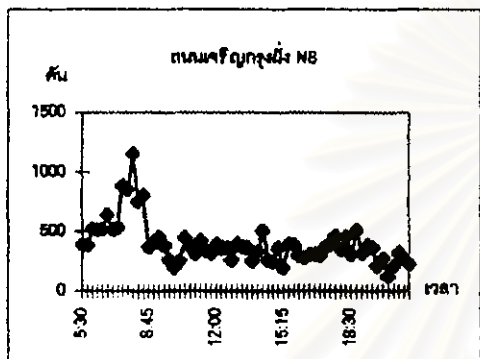
- ▲ สถานีนับรถ
- M8 ถนนพระรามที่ 3
- C1 ถนนเจริญกรุง
- C19 ถนนรัชดาภิเษก

ที่มา สจร.

0 0.5 1  
Kilometers

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 4-1 ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลัก จำแนกตามทิศทางเดินทาง



ชั่วโมงจะเท่ากับ 2,738 คันชั่วโมง 1,672 คันชั่วโมง และ 1,663 คันชั่วโมง ตามลำดับ (ตารางที่ 4-3) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อชั่วโมงในช่วงเช้า คือ ช่วง 06.00 - 09.00 น. และ ช่วง 15.00 - 18.00 น. พบว่า บริเวณที่มีปริมาณจราจรสูงมากเมื่อเทียบกับปริมาณเฉลี่ยต่อชั่วโมงต่อวัน ได้แก่ ถนนเจริญกรุงฝั่งขาเข้า ในช่วงเช้า มีปริมาณเท่ากับ 2,699 คัน/ชม.เร่งด่วน ( จาก 1,619 คัน/ชม.) ถนนรัชดาภิเษกฝั่งขาออก ในช่วงเช้า มีปริมาณเท่ากับ 3,442 คัน/ชม.เร่งด่วน ( จาก 2,738 คัน/ชม.) และถนนพระรามที่ 3 ฝั่งขาออก ในช่วงเช้า มีปริมาณเท่ากับ 2,275 คัน/ชม.เร่งด่วน ( จาก 1,663 คัน/ชม.) (ตารางที่ 4-4)

เมื่อพิจารณาถึงประเภทของรถที่วิ่งบนถนนส่วนใหญ่จะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ รองลงมาคือ รถส่วนบุคคล และรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถกระบะ) ยกเว้นถนนพระรามที่ 3 ที่จะมีรถบรรทุกขนาดเล็ก มากกว่ารถส่วนบุคคล โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วน

#### 4.2.4.2 ปริมาณจราจร ณ จุดขึ้นลงทางด่วน

บริเวณพื้นที่ศึกษามีจุดขึ้นลงทางด่วน ทั้งหมด 5 ด้าน คือ ด้านจันทน์ ที่ถนนจันทน์ บริเวณใกล้เคียงซอยร่วมมิตร ด้านพระราม 3 ด้านสาทรประดิษฐ์ 1, 2 และ 3 โดยด้านจันทน์ ด้านพระราม 3 และด้านสาทรประดิษฐ์ 3 เป็นด้านที่เปิดใช้พร้อมกับทางด่วนขั้นที่ 2

จากตารางแสดงจำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2536 ถึง 2540 (ตารางที่ 4-5) พบว่าด้านที่มีผู้ใช้มากที่สุด คือ ด้านสาทรประดิษฐ์ 1 (10,163 เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2540) โดยในปีพ.ศ. 2539 ด้านพระราม 3 ได้เปิดให้บริการเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับทางด่วนขั้นที่ 2 ทำให้ด้านสาทร 1 ในปี 2539 มีผู้ใช้มากขึ้น ส่วน ปีพ.ศ. 2540 ด้านพระราม 3 ด้านจันทน์ และด้านสาทร 3 เปิดให้บริการได้ในเดือน สิงหาคม พบว่าด้านพระราม 3 มีผู้น้อยลงโดยมีการใช้ด้านสาทร 1 แทน ส่วนประเภทรถที่ใช้บริการมากที่สุดได้แก่ รถ 4 ล้อ แต่ถ้าเป็นรถตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป จะใช้บริการของด้านสาทรประดิษฐ์ 2 มากกว่าด้านอื่น

### 4.3 ข้อมูลการเดินทาง

#### 4.3.1 พฤติกรรมการเดินทาง และสภาพการเดินทางของคนในพื้นที่ศึกษา

จากแบบสอบถามของโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจรของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก ที่จัดทำขึ้นเมื่อเดือน มิถุนายน 2538 โดยทำการสำรวจข้อมูลการเดินทางด้วยวิธีสัมภาษณ์ตามที่ทักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งได้มีการจัดแบ่งพื้นที่ออกเป็นโซนย่อย 505 โซน สำหรับบริเวณที่เป็นพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยโซนทั้งหมด 7 โซนด้วยกัน คือ โซนที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6 และ 7 แต่จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามพบว่าการสุ่มตัวอย่างทำ

ตารางที่ 4.3 ปริมาณจราจรบนถนนสายหลักเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่เวลา 5.30 - 21.30 น.

หน่วย : คัน

MOTOR CYCLE	SAMLOR	TAXI	PRIVATE CAR	MEDIUM BUS	HEAVY BUS	LIGHT TRUCK	MEDIUM TRUCK	HEAVY TRUCK	TOTAL VEHICLE	TOTAL PCU	STATION	DIRN	ROAD	DATE
11,997	1,917	2,065	4,144	752	1,111	2,237	215	219	25,908	17,926	C1	NB	Charoen Krung	01 AUG 1995
13,008	2,353	2,128	4,553	837	556	2,698	478	148	26,759	17,914	C1	SB	Charoen Krung	01 AUG 1995
20,685	4,103	3,636	9,367	55	360	5,022	506	77	43,811	28,042	C19	SB	Ratchadaphisek	22 JAN 1996
11,225	940	2,158	8,034	145	348	4,570	479	78	27,977	20,268	C19	NB	Ratchadaphisek	22 JAN 1996
2,301	159	995	2,290	100	503	3,995	430	402	11,175		M8	WB	RAMA III	12-Sep-95
8,689	395	2,438	6,141	175	659	7,375	525	214	26,611		M8	EB	RAMA III	12-Sep-95

ปริมาณจราจรบนถนนสายหลักเฉลี่ยต่อชม. ตั้งแต่เวลา 5.30 - 21.30 น.

หน่วย : คันต่อชม.

MOTOR CYCLE	SAMLOR	TAXI	PRIVATE CAR	MEDIUM BUS	HEAVY BUS	LIGHT TRUCK	MEDIUM TRUCK	HEAVY TRUCK	TOTAL VEHICLE	TOTAL PCU	STATION	DIRN	ROAD	DATE
749	120	128	284	48	36	202	20	14	1601		C1	NB	Charoen Krung	01 AUG 1995
813	147	133	285	52	36	169	30	9	1672		C1	SB	Charoen Krung	01 AUG 1995
1293	256	227	585	3	23	314	32	5	2738		C19	SB	Ratchadaphisek	22 JAN 1996
702	59	135	502	9	22	286	30	5	1749		C19	NB	Ratchadaphisek	22 JAN 1996
144	10	62	143	6	31	250	27	25	698		M8	WB	RAMA III	12-Sep-95
543	25	152	384	11	41	461	33	13	1663		M8	EB	RAMA III	12-Sep-95

ตารางที่ 44 ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

หน่วย : คัน

TIME	MOTOR CYCLE	SAM-ON	TAXI	PRIVATE CAR	MEDIUM BUS	HEAVY BUS	LIGHT TRUCK	MEDIUM TRUCK	HEAVY TRUCK	TOTAL VEHICLE	TOTAL PCU	STATION	DIR	ROAD
6.00-9.00	5,288	946	774	2,679	16	85	512	20	8	10,328	6,198	C19	SB	Ratchadaphisek
15.00-18.00	3,590	432	543	2,254	14	52	1,273	26	18	8,200	3,707	C19	SB	Ratchadaphisek
6.00-9.00	2,414	154	563	2,289	43	84	998	26	-	6,821	4,798	C19	NB	Ratchadaphisek
15.00-18.00	2,359	173	366	1,453	32	83	751	26	5	5,258	2,637	C19	NB	Ratchadaphisek
6.00-9.00	2,241	267	231	901	178	110	330	9	2	4,268	2,719	C1	SB	Charoen Krung
15.00-18.00	2,703	409	354	1,167	136	86	616	28	12	5,520	2,530	C1	SB	Charoen Krung
6.00-9.00	4,393	300	333	1,876	183	136	812	-	3	8,086	5,226	C1	NB	Charoen Krung
15.00-18.00	2,187	288	257	809	157	107	306	60	15	4,076	1,882	C1	NB	Charoen Krung
6.00-9.00	452	24	161	389	23	90	454	22	11	1,828		MB	WB	RAMA III
15.00-18.00	534	25	157	416	14	89	851	41	61	2,198		MB	WB	RAMA III
6.00-9.00	2,883	79	530	1,985	32	178	1,284	31	22	6,824		MB	EB	RAMA III
15.00-18.00	1,713	70	558	1,390	21	121	1,803	73	11	5,560		MB	EB	RAMA III

หน่วย : คัน/ชั่วโมง

TIME	MOTOR CYCLE	SAM-ON	TAXI	PRIVATE CAR	MEDIUM BUS	HEAVY BUS	LIGHT TRUCK	MEDIUM TRUCK	HEAVY TRUCK	TOTAL VEHICLE	TOTAL PCU	STATION	DIR	ROAD
6.00-9.00	1,763	315	258	893	5	28	171	7	2	3,442		C19	SB	Ratchadaphisek
15.00-18.00	1,197	144	181	751	5	17	424	9	5	2,733		C19	SB	Ratchadaphisek
6.00-9.00	805	51	188	756	14	28	323	9	-	2,174		C19	NB	Ratchadaphisek
15.00-18.00	786	58	122	484	11	31	250	9	2	1,753		C19	NB	Ratchadaphisek
6.00-9.00	747	89	77	300	59	37	110	3	1	1,423		C1	SB	Charoen Krung
15.00-18.00	801	136	118	385	45	32	205	9	4	1,840		C1	SB	Charoen Krung
6.00-9.00	1,454	120	111	625	61	45	271	-	1	2,999		C1	NB	Charoen Krung
15.00-18.00	729	96	86	203	52	36	132	20	5	1,358		C1	NB	Charoen Krung
6.00-9.00	151	8	54	130	8	30	151	7	4	542		MB	WB	RAMA III
15.00-18.00	178	8	52	139	5	30	284	14	20	729		MB	WB	RAMA III
6.00-9.00	894	26	177	662	11	58	428	10	7	2,275		MB	EB	RAMA III
15.00-18.00	571	23	186	463	7	40	534	24	4	1,853		MB	EB	RAMA III



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ตารางที่ 4-6 จำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2536-2540

หน่วย : เที่ยว/วัน

ด้านเก็บเงิน ค่าผ่านทาง	รวม	รถชำระค่าผ่านทาง				รถไม่ชำระ ค่าผ่านทาง
		รวม	4 ล้อ	6-10 ล้อ	> 10 ล้อ	
<b>พระราม 3</b>						
2536	14,687	14,634	13,449	1,102	83	53
2537	13,731	13,689	12,638	974	77	41
2538	11,391	11,350	10,508	781	61	41
2539	38	31	30	0	0	7
*2540	7,105	7,105	6,837	268		
<b>สาธุประดิษฐ์ 1</b>						
2536	6,421	6,364	5,889	463	12	57
2537	6,746	6,703	5,392	1,222	89	43
2538	9,313	9,186	8,676	486	25	128
2539	10,304	10,163	9,610	553	59	141
*2540	10,163	10,163	9,610	553		
<b>สาธุประดิษฐ์ 2</b>						
2536	8,153	8,109	6,696	1,321	92	44
2537	6,378	6,260	5,889	364	7	118
2538	7,037	6,990	5,783	1,137	90	47
2539	6,586	6,545	5,441	1,038	66	42
*2540	7,486	7,486	6,552	934		
<b>สาธุประดิษฐ์ 3</b>						
2539	-	-	-	-	-	-
*2540	4,036	4,036	3,943	93		
<b>จันทน์</b>						
2539	24	23	23	0	-	1
*2540	4,862	4,862	4,785	77		

หมายเหตุ : เปิดใช้ทางด่วนชั้นที่ 2 วันที่ 2 กันยายน 2536

ปิดด้านพระราม 3 เพื่อต่อเชื่อมทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 เมื่อ 15 ส.ค. 38 และเปิดใช้ 18 ส.ค. 39

ด้านจันทน์ เปิดให้บริการ 31 ส.ค. 39 ด้านสาธุ 3 เปิดให้บริการ 6 ส.ค. 39 (เปิดทั้งระบบ)

\* เป็นข้อมูลที่ยังไม่ผ่านการตรวจสอบ

ที่มา : รายละเอียดปี 2536-2539 ฝ่ายแผนและนโยบายข้อมูลสถิติ ,การทางพิเศษแห่งประเทศไทย.

รายงานผลการปฏิบัติงาน ประจำเดือนมิถุนายน 2540 กองประเมินผล ฝ่ายสารสนเทศ กทพ.

แบบสอบถามสัมภาษณ์เฉพาะโซนที่ 1, 2, 3, 4, 6 และ 7 โดยใน 6 โซนนี้มีจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 118 ครั้วเรือน ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลพื้นฐานของครั้วเรือนจำนวน 118 ครั้วเรือน ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ ประเภทที่อยู่อาศัย ขนาดครั้วเรือน รายได้ครั้วเรือน และจำนวนยานพาหนะ

- ส่วนที่ 2 เป็นข้อมูลการเดินทางของแต่ละสมาชิกในครั้วเรือนจำนวน 436 คน (จากจำนวนสมาชิก 472 คน ใน 118 ครั้วเรือน นอกจากนั้นเป็นผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 4 ปี ซึ่งไม่สามารถเดินทางเองได้) ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ อาชีพ สถานที่ทำงาน และรูปแบบที่เลือกใช้ในการเดินทาง

- ส่วนที่ 3 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของแต่ละคน ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ เป็นการเดินทางของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา มีจำนวน 677 เที่ยวเดินทาง และเป็นการเดินทางของคนจากโซนต่าง ๆ ทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 505 โซน ที่มีเป้าหมายการเดินทางอยู่ที่ภายในพื้นที่ศึกษา มีจำนวน 663 เที่ยวเดินทาง ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ วัตถุประสงค์ และรูปแบบที่เลือกใช้ในการเดินทางแต่ละเที่ยว

จากการสรุปข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม สามารถทำให้ทราบถึงสภาพการเดินทางที่เกิดขึ้นโดยรวมของพื้นที่ศึกษาเป็นประเด็นต่าง ๆ ได้ดังนี้

#### 1. ข้อมูลพื้นฐานของครั้วเรือน

สภาพทางเศรษฐกิจ-สังคมที่ได้จากการออกแบบสอบถาม โดยพิจารณาจากการสุ่มตัวอย่างจำนวน 118 ครั้วเรือน สามารถแบ่งประเภทที่อยู่อาศัยที่ทำการสอบถาม ออกเป็นประเภทต่าง ๆ ได้ดังนี้

- บ้าน	จำนวน 39 ครั้วเรือน	คิดเป็น ร้อยละ 33
- ตึกแถว	จำนวน 57 ครั้วเรือน	คิดเป็น ร้อยละ 48
- อพาร์ทเมนท์	จำนวน 4 ครั้วเรือน	คิดเป็น ร้อยละ 3
- อื่น ๆ	จำนวน 18 ครั้วเรือน	คิดเป็น ร้อยละ 16

จากแบบสอบถามสามารถสรุปผลได้ดังนี้

- ขนาดของครั้วเรือน ส่วนใหญ่มีขนาดครั้วเรือนมีขนาดค่อนข้างเล็ก คือ มีสมาชิก 3-4 คน สมาชิกของครั้วเรือนมีการศึกษาไม่สูงนัก ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา

- โดยเฉลี่ยแล้ว ร้อยละ 50 ของผู้อาศัยในแต่ละครั้วเรือนเป็นคนทำงาน

- รายได้ของครั้วเรือน โดยส่วนมากอยู่ในช่วงระหว่าง 7,501-10,000 บาทต่อเดือน โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อครั้วเรือน ประมาณ 14,000 บาท ส่วนรายได้ต่อหัวของคนทำงาน ส่วนมากอยู่ในช่วงระหว่าง 6,000-7,999 บาท/คน โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อคน ประมาณ 7,700 บาท/คน



- การครอบครองยานพาหนะของครัวเรือน พบว่าครึ่งหนึ่งของที่สัมภาระ (159 ครัวเรือน) เป็นเจ้าของยานพาหนะเอง (77 คัน) โดยประเภทยานพาหนะที่มีกันมากที่สุด คือ มอเตอร์ไซด์ (ร้อยละ 61.04) รองลงมาคือ รถเก๋ง (ร้อยละ 25.97) และรถปิคอัพ (ร้อยละ 10.39) (ตารางที่ 4-6)

## 2. ลักษณะการเดินทางของคนในพื้นที่ศึกษา

เป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามการเดินทางในส่วนที่เป็นข้อมูลการเดินทางของคนที่มีอายุมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป ที่เกิดขึ้นในบริเวณที่เป็นพื้นที่ศึกษา มีจำนวนทั้งสิ้น 436 คน จากจำนวน 457 คน ใน 118 ครัวเรือน พบว่า

- ร้อยละ 66.52 เป็นผู้เดินทาง ซึ่งได้แก่ คนทำงาน และนักเรียน คิดเป็นร้อยละ 67.76 และ 32.24 ตามลำดับ โดยร้อยละ 9638 ของผู้เดินทางเป็นผู้ที่มีการเดินทางเป็นประจำ (293 คน) (ตารางที่ 4-7) โดยมีสัดส่วนของผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษาเองกับผู้ทำงานนอกพื้นที่ศึกษา คือ ร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ

- โครงสร้างการกระจายตัวของกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ตามโซนย่อยในพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 4-8) พบว่า โซนที่ 1 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็น พนักงานขับรถ ค้าขาย และช่าง/กรรมกร คิดเป็นร้อยละ 20.00, 19.05, และ 14.29 ตามลำดับ โซนที่ 2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็น ช่าง/กรรมกร งานบริการ และพนักงานขับรถ คิดเป็นร้อยละ 15.60, 11.93, และ 10.09 ตามลำดับ โซน 5 ทุกอาชีพโดยเฉลี่ยมีจำนวนพอ ๆ กัน โซนที่ 6 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็น เสมียน/พนักงาน และค้าขายเท่ากัน คือร้อยละ 20.37 แต่ก็มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ได้ทำงานถึงร้อยละ 14.81 มากกว่าโซนอื่นที่มีไม่ถึง ร้อยละ 10 ส่วนโซนที่ 7 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็น ช่าง/กรรมกร และเสมียน/พนักงาน คือร้อยละ 18.10 และ 9.52 แต่ในภาพรวมแล้วทุก ๆ โซนมีลักษณะที่เหมือนกันคือมีจำนวนนักเรียนมากที่สุด ส่วนอาชีพที่มีมากที่สุดเมื่อรวมกันทุกโซนคือ ช่าง/กรรมกร และค้าขาย (ร้อยละ 13.30 และ 12.61)

- ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับทิศทางการเดินทาง ที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยจะเป็นข้อมูลการเดินทางของคนที่มีการเดินทาง ดังนั้นจึงไม่รวมถึงแม่บ้านและคนไม่ทำงาน ทำให้มีจำนวนทั้งสิ้น 348 คน จาก 436 คน ทิศทางการเดินทางในที่นี้จะแบ่งเป็นการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา หรือเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากข้อมูลที่ได้มาจากรายชื่ออาชีพที่มีการระบุถึงโซนที่เป็นที่ทำงาน จากความสัมพันธ์ตามตารางที่ 4-9 จะพบว่าการเดินทางของคนอาชีพต่าง ๆ ส่วนใหญ่ จะเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษา ยกเว้นอาชีพค้าขาย และ พนักงานขับรถเท่านั้น โดยเฉพาะอาชีพ นักวิชาการ ผู้บริหาร เสมียนพนักงาน ที่มีเปอร์เซ็นต์ผู้ทำงานนอกโซนศึกษาลงมากกว่า ร้อยละ 75 แม้กระทั่งอาชีพช่าง/กรรมกร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มไม่มีผู้ที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนแออัด

ตารางที่ 4-6 การครอบครองยานพาหนะของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวนรายโซน

โซนที่	จำนวนครัวเรือน				มียานพาหนะประเภท												
	รวม	มียานพาหนะ		ไม่มียานพาหนะ		รถเก๋ง		รถปิคอัพ		รถบรรทุก		มตข.		รถรวม		รวม	
	ครัวเรือน	ครัวเรือน	%	ครัวเรือน	%	คัน	%	คัน	%	คัน	%	คัน	%	คัน	%	คัน	%
1	30	13	43.33	17	56.67	2	10.00	4	50.00	0	0.00	13	27.66	0	0.00	19	24.68
2	23	14	60.87	9	39.13	2	10.00	1	12.50	1	100.00	15	31.91	0	0.00	19	24.68
3	5	3	60.00	2	40.00	0	0.00	1	12.50	0	0.00	3	6.38	0	0.00	4	5.19
5	15	5	33.33	10	66.67	0	0.00	0	0.00	0	0.00	5	10.64	0	0.00	5	6.49
6	15	9	60.00	6	40.00	8	40.00	2	25.00	0	0.00	3	6.38	0	0.00	13	16.88
7	30	15	50.00	15	50.00	8	40.00	0	0.00	0	0.00	8	17.02	1	100.00	17	22.08
รวม	118	59	50.00	59	50.00	20	25.97	8	10.39	1	1.30	47	61.04	1	1.30	77	100.00

ที่มา : จำนวนจากแบบสอบถาม ส่วนครัวเรือน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4-7 โครงสร้างการเดินทางของคนที่ถูกสัมภาษณ์ จำแนกชายโซน

หน่วย : คน

โซนที่	จำนวน คน	คนที่ไม่ได้เดินทาง						คนที่เดินทาง						คนที่เดินทางประจำ	
		เด็กอายุ ต่ำกว่า 4 ปี	คนที่ไม่ได้ ทำงาน	แม่บ้าน	รวม		นักเรียน		คนทำงาน		รวม		คน	% จาก คนที่เดินทาง	
					คน	%	คน	%	คน	%	คน	% จากทั้งหมด			
1	117	12	6	4	22	18.80	23	22.77	72	29.15	95	81.20	65	68.42	
2	120	11	7	17	35	29.17	26	25.74	59	23.89	86	70.83	70	82.35	
3	20	2	1	2	5	25.00	2	1.98	13	5.26	16	75.00	14	93.33	
5	45	0	3	9	12	26.67	10	9.90	23	9.31	33	73.33	32	96.97	
6	60	6	8	5	19	31.67	14	13.86	27	10.93	41	68.33	35	85.37	
7	110	5	10	16	31	28.18	26	25.74	53	21.46	79	71.82	77	97.47	
รวม	472	36	35	53	124	26.27	101	100.00	247	100.00	348	73.73	293	84.20	

ที่มา : จำนวนจากแบบสอบถาม HH

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4-8 โครงสร้างอาชีพของคนที่มีอายุมากกว่า 4 ปีขึ้นไป จำแนกรายโซน

หน่วย : คน

อาชีพ	ZONE ที่												รวม	
	1		2		3		5		6		7			
	คน	%	คน	%	คน	%	คน	%	คน	%	คน	%	คน	%
นักวิชาการ	0	0.00	2	1.83	0	0.00	0	0.00	2	3.70	3	2.86	7	1.61
นักบริหาร/ข้าราชการ	1	0.96	1	0.92	0	0.00	0	0.00	1	1.86	6	5.71	9	2.06
เสมียน พนักงาน	7	6.67	8	7.34	1	5.56	6	13.33	11	20.37	10	9.52	43	9.86
ค้าขาย	20	19.05	6	5.50	9	50.00	4	8.89	11	20.37	5	4.76	55	12.61
พนักงานขับรถ	21	20.00	11	10.09	0	0.00	4	8.89	0	0.00	6	5.71	42	9.63
ช่าง / กรรมกร	15	14.29	17	15.60	0	0.00	6	13.33	1	1.86	19	18.10	58	13.30
งานบริการ	4	3.81	13	11.93	3	16.67	3	6.67	1	1.86	4	3.81	28	6.42
นักเรียน	23	21.90	26	23.86	2	11.11	10	22.22	14	25.93	26	24.76	101	23.17
แม่บ้าน	4	3.81	17	15.60	2	11.11	9	20.00	5	9.26	16	15.24	53	12.16
ไม่ได้ทำงาน	6	5.71	7	6.42	1	5.56	3	6.67	8	14.81	10	9.52	36	8.03
อื่น ๆ	4	3.81	1	0.92	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	5	1.15
รวม	105	100.00	109	100.00	18	100.00	45	100.00	54	100.00	106	100.00	436	100.00

ที่มา : จำนวนจากแบบสอบถาม

ตารางที่ 4-9 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับทิศทางการเดินทางของคนอาชีพต่าง ๆ

อาชีพ	รวม	พื้นที่ศึกษา			นอกเขตศึกษา		
		คน	% ต่ออาชีพ	% รวม	คน	% ต่ออาชีพ	% รวม
นักวิชาการ	7	1	14.29	0.66	6	85.71	3.08
นักบริหาร/ข้าราชการ	9	0	0.00	0.00	9	100.00	4.62
เสมียน พนักงาน	43	9	20.93	5.88	34	79.07	17.44
ค้าขาย	55	37	67.27	24.18	18	32.73	9.23
พนักงานขับรถ	42	23	54.76	15.03	19	45.24	9.74
ช่าง / กรรมกร	58	25	43.10	16.34	33	56.90	16.92
งานบริการ	28	12	42.86	7.84	16	57.14	8.21
นักเรียน	101	45	44.55	29.41	56	55.45	28.72
อื่น ๆ	5	1	20.00	0.65	4	80.00	2.05
รวม	348	153		100.00	195		100.00

หมายเหตุ ไม่รวมแม่บ้านและคนตกงานเนื่องจากไม่เดินทางเป็นประจำและไม่มรูปแบบที่แน่นอน

แต่เมื่อพิจารณาถึงไชน้อย่อยที่มีการเดินทางไปทำงานยังนอกพื้นที่ศึกษาตามตารางที่ 4-10 ซึ่งแยกพิจารณาการแบ่งระบุน้อยถึงโซนที่เป็นสถานที่ทำงานของคนกลุ่มอาชีพต่าง ๆ โดยแบ่งไชน้อย่อยออกเป็นไชน้อย่อยภายในพื้นที่ศึกษา จำนวน 7 โซน และโซนที่อยู่นอกพื้นที่ศึกษาอีก 9 โซน ดังนี้ โซนเขตบางรัก เขตยานนาวา เขตสาทร เขตปทุมวัน (ประกอบด้วยเขตปทุมวัน พญาไท และราชเทวี) เขตพระนคร (ประกอบด้วยเขตพระนคร ป้อมปราบ และสัมพันธวงศ์) เขตธนบุรี (เขตในฝั่งธนบุรี) เขตคลองเตย (ประกอบด้วยเขตคลองเตย และห้วยขวาง) เขตสมุทรปราการ และอื่น ๆ จะพบว่าแหล่งงานที่สำคัญคือ เขตสาทร รองลงมาคือ เขตบางรัก เขตปทุมวัน โดยมีคนเดินทางไปทั้งสิ้น 39, 31 และ 25 คน ตามลำดับ โดยเฉพาะนักเรียน และพนักงานขับรถที่ส่วนใหญ่จะเดินทางไปเขตสาทร กลุ่มอาชีพช่าง/กรรมกรจะเดินทางไปยังเขตสมุทรปราการมากที่สุด เนื่องจากเป็นแหล่งงานด้านนี้และอยู่ใกล้พื้นที่ศึกษาเช่นกัน ส่วนอาชีพค้าขายจะไปเขตบางรักมากที่สุด จากที่กล่าวมาชี้ให้เห็นว่าถึงแม้จะเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่แต่ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางอยู่บริเวณรอบ ๆ พื้นที่ศึกษา แสดงให้เห็นว่ามีการเดินทางติดต่อกันระหว่างพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงโดยรอบ แต่จะสังเกตได้ว่าในเขตยานนาวาจะมีการเดินทางน้อยมากทั้ง ๆ ที่เป็นเขตที่อยู่ติดกัน ทั้งนี้เนื่องมาจากในเขตสาทรและบางรักเป็นย่านธุรกิจมากกว่าในเขตยานนาวาซึ่งเป็นที่พักอาศัยมากกว่า

โดยถ้าเป็นการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาเอง คนกลุ่มอาชีพค้าขายจะกระจายตัวอยู่ตาม โซน 1, 2 และ 6 ส่วนพนักงานขับรถจะพบมากที่สุดที่โซน 1 อาชีพช่าง/กรรมกรพบมากในโซน 7 ส่วนนักเรียนจะกระจายอยู่ทั่วแต่พบมากที่สุดที่โซน 7 ถ้าเป็นภาพรวมแล้วโซนที่เป็นแหล่งงานของคนทุกอาชีพมากที่สุดคือโซนที่ 1 และ 7 คือ 48 และ 39 คน ตามลำดับ ซึ่งก็สอดคล้องกับข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน และกิจกรรมทางเศรษฐกิจของบริเวณโซนทั้งสองที่มีอย่างหนาแน่น

- ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง โดยทั่วไปแล้วรูปแบบการเดินทางที่เลือกใช้กันมากที่สุด คือ โดยสารรถประจำทาง รองลงมาคือ รถสองแถวในซอย การเดิน และขี่มอเตอร์ไซด์ (ร้อยละ 27.59, ร้อยละ 12.64 , และร้อยละ 10.92 ตามลำดับ) โดยกลุ่มอาชีพที่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของยานพาหนะเอง ที่ใช้รถส่วนตัวได้แก่ นักบริหาร พนักงาน และค้าขาย ถ้าเป็นรถมอเตอร์ไซด์ ได้แก่ พนักงานขับรถ ช่าง/กรรมกร และพนักงาน/เสมียน ส่วนรถปิคอัพหรือรถบรรทุกได้แก่ ค้าขาย และช่าง/กรรมกร ส่วนผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของยานพาหนะเอง มักจะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทาง เช่น กลุ่มอาชีพพนักงานเสมียน ช่าง และกรรมกร โดยที่นักเรียนก็ไม่นิยมใช้รถโรงเรียนแต่นิยมใช้รถโดยสารประจำทางกับการเดินและรถสองแถวมากกว่า ส่วนกลุ่มอาชีพค้าขายพบว่ามีการเดินทางที่ไม่แน่นอน (ตารางที่ 4-11)

- ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับทิศทางในการเดินทาง จากตารางที่ 4-12 โดยภาพรวมแล้วการเดินทางไปทำงานของคนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า ร้อยละ 55.76 จะเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษา โดยรูปแบบที่นิยมกันในการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 4-10 การกระจายการเดินทางไปยังที่ทำงานตามโซนต่าง ๆ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวนคนที่ทำงานในเขต										จำนวนคนที่ทำงานอยู่ในโซนย่อยพื้นที่ศึกษา							รวม
	สารร	บางรัก	ยานนาวา	ปทุมวัน*	คลองเตย*	สปก	ธนบุรี	พระนคร*	อื่น ๆ	ไม่แน่นอน	1	2	3	4	5	6	7	
นักวิชาการ	1	1	1					1	2							1		7
ข้าราชการ		2	1	2	1		1		2									9
เสมียน พนักงาน	5	4	1	4	6	2	6	4	2		4	1	1			2	1	43
ค้าขาย		9				1	1	1	1	5	11	9		1	1	9	6	55
พนักงานขับรถ	6	2	1	1	3		2	1	1	2	17	4		2				42
ช่าง/ กรรมกร	4	3	4	1	5	9	5		2		5		3	1	2	2	12	58
งานบริการ	1	5		9		1			0		4	3			1	1	3	28
นักเรียน	22	5	6	7	2		5	1	6	1	6	9	2	1	3	8	17	101
อื่น ๆ				1	1				1	1	1							5
รวม	39	31	14	25	18	13	20	8	17	9	48	26	6	5	7	23	39	348

หมายเหตุ พระนคร = พระนคร บิ่อมปราบ และสัมพันธวงศ์ ; ปทุมวัน = ปทุมวัน พญาไท ราชเทวี ; คลองเตย = คลองเตย หัวขวาง ; สปก = สมุทรปราการ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4-11 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกรูปแบบการเดินทางไปทำงานของคนในพื้นที่ศึกษา

รูปแบบการเดินทาง	อาชีพ									รวม	
	นักวิชาการ	ข้าราชการ	พนักงาน	ค้าขาย	พนักงานขับรถ	ช่าง/กรรมกร	งานบริการ	นักเรียน	อื่น ๆ	คน	%
ไม่ได้เดินทาง				21	11	8	7	1	1	49	14.08
ขับส่วนตัว	1	4	3	3		1	1			13	3.74
โดยสารถส่วนตัว			1	1			1	6		9	2.59
ขับแท็กซี่	2	2	7	4	11	9	1	1	1	38	10.92
โดยสารถมตช.			2	1		3	2	4		12	3.45
โดยสารถประจำทาง	2	2	23	4	5	17	11	30	2	96	27.59
โดยสารถมตช.รับจ้าง		1	2		1	1	2	1		8	2.30
รถแท็กซี่				1						1	0.29
รถสามล้อ				3						3	0.86
รถปิคอัพ/แวน				5	2	2		1		10	2.87
รถบรรทุก				1	1	3				5	1.44
รถโรงเรียน					1			9		10	2.87
รถสองแถวในซอย	1			6	7	5	1	23	1	44	12.64
รถรับส่งบริษัท	1					6	1			8	2.30
เรือ			1							1	0.29
รถไฟ			1				1	1		3	0.86
เดิน			3	5	3	3		24		38	10.92
รวม	7	9	43	55	42	58	28	101	5	348	100.00

คือ โดยสารรถประจำทาง (ร้อยละ 40.21) รองลงมาคือรถสองแถวในซอย (ร้อยละ 14.43) ซึ่งแสดงว่าเป็นการเดินทางระยะไมล์เฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้ ๆ เท่านั้น และขับขี่มอเตอร์ไซด์ (ร้อยละ 13.92) สำหรับการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาเอง รูปแบบที่ใช้กันมากที่สุด คือ การเดิน โดยสารรถประจำทาง และรถสองแถว (ร้อยละ 22.73, 11.69, และ 10.39) โดยจะเห็นว่าทั้งรถประจำทางและรถสองแถว ซึ่งเป็นการขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบที่นิยมใช้กันทั้งการเดินทางภายในและออกนอกพื้นที่ศึกษา ทั้ง ๆ ที่ภายในพื้นที่ศึกษาไม่มีรถประจำทางวิ่ง แต่จะมีวงเวียนรอบ ๆ ตามถนนสายหลักเท่านั้น โดยสรุปแล้วรูปแบบการเดินทางส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่มากกว่า จะมีเพียงการเดิน รถปิคอัพ/แวน และรถโรงเรียนเท่านั้นที่มากกว่าร้อยละ 70 เป็นการเดินทางภายใน

### 3. รูปแบบการเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลส่วนที่ 3 ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของแต่ละบุคคล ในเรื่องของรูปแบบการเดินทางของส่วนนี้จะต่างจากส่วนที่แล้วที่เป็นรูปแบบการเดินทางที่เลือกใช้ในการเดินทางเพื่อไปทำงานของแต่ละคน แต่ในส่วนนี้จะจะเป็นรูปแบบการเดินทางที่เลือกใช้ในการเดินทางแต่ละเที่ยว ซึ่งมีการแยกย่อยการเดินทางออกเป็นเที่ยวของการเดินทาง พบว่ารูปแบบการเดินทางของคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาเอง ตามตารางที่ 4-13 พบว่า คนที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางอยู่ภายในพื้นที่ศึกษามีจำนวนการเดินทางทั้งหมดรวม 677 เที่ยว โดยในจำนวนนี้ร้อยละ 50.96 เป็นการเดินทางอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา ส่วนรูปแบบหลักที่ใช้ในการเดินทางภายในก็ต่างกับส่วนที่แล้ว คือ มีการใช้รถสองแถวมากกว่ารถประจำทาง คือร้อยละ 23.65 กับ ร้อยละ 15.10 สำหรับการเดินทางที่มีจุดปลายทางอยู่นอกพื้นที่รูปแบบการเดินทางหลักที่ผู้ใช้ก็เปลี่ยนไปจากเดิมคือ โดยสารรถประจำทาง และขับขี่มอเตอร์ไซด์ ไปเป็นรถประจำทาง (ร้อยละ 32.21) และรถสองแถว (ร้อยละ 19.02) ส่วนการเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างการเดินทางภายในพื้นที่เองกับการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษาในแต่ละรูปแบบการเดินทาง พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ โดยรูปแบบที่ต่างจากเดิมคือรถปิคอัพ และโดยสารรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ที่เปลี่ยนจากการเดินทางออกนอกพื้นที่มาเป็นการเดินทางอยู่ในพื้นที่มากกว่า

### 4. วัตถุประสงค์การเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลส่วนที่ 3 ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของแต่ละบุคคล ในส่วนของวัตถุประสงค์ของการเดินทางในแต่ละเที่ยว ซึ่งจะแบ่งเป็นวัตถุประสงค์การเดินทางออกเป็น

จาก	ถึง
1. บ้าน	1. บ้าน
2. ทำงาน	2. ทำงาน
3. โรงเรียน	3. โรงเรียน



ตารางที่ 4-12 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับทิศทางการเดินทางของคน

ผู้สัมภาษณ์ จำนวนชายอาชีพ

หน่วย : คน / วัน

รูปแบบการเดินทาง	รวม	ทิศทางการเดินทางที่มีจุดปลายทางอยู่					
		ภายในท.ศึกษา			นอกท.ศึกษา		
		คน	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE	คน	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE
ไม่มีรูปแบบประจำ	48	44	28.57	89.80	5	2.58	10.20
รับวีส่วนตัว	13	1	0.65	7.69	12	6.19	92.31
โดยสารรถส่วนตัว	9	1	0.85	11.11	8	4.12	88.89
รับขึ้นตข.	38	11	7.14	28.96	27	13.92	71.06
โดยสารรถมตข.	12	8	5.19	68.67	4	2.06	33.33
โดยสารรถประจำทาง	96	18	11.69	18.75	78	40.21	81.25
โดยสารมตข.รับจ้าง	8	3	1.95	37.50	5	2.58	62.50
รถแท็กซี่	1	1	0.65	100.00	0	0.00	0.00
รถสามล้อ	3	0	0.00	0.00	3	1.56	100.00
รถปิคอัพขน	10	8	5.19	80.00	2	1.03	20.00
รถบรรทุก	5	1	0.65	20.00	4	2.06	80.00
รถไฟเวียน	10	7	4.55	70.00	3	1.56	30.00
รถสองแถวในชอช	44	18	10.39	36.36	26	14.43	63.64
รถรับส่งบริษัท	8	0	0.00	0.00	8	4.12	100.00
เรือ	1	0	0.00	0.00	1	0.52	100.00
รถไฟ	3	0	0.00	0.00	3	1.56	100.00
เดิน	38	35	22.73	92.11	3	1.56	7.89
รวม	348	154	100.00	44.25	194	100.00	55.75

ตารางที่ 4-13 รูปแบบการเดินทางของคนที่มีเที่ยวการเดินทางเริ่มต้นจากพื้นที่ศึกษา จำนวนตามจุดปลายทางการเดินทาง

หน่วย : เที่ยว / วัน

รูปแบบการเดินทาง	รวม	ทิศทางการเดินทางที่มีจุดปลายทางอยู่					
		ภายในท.ศึกษา			นอกท.ศึกษา		
		เที่ยว	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE	เที่ยว	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE
รับวีส่วนตัว	36	7	2.03	20.00	28	8.43	80.00
โดยสารรถส่วนตัว	13	4	1.16	30.77	9	2.71	69.23
รับขึ้นตข.	101	49	14.20	48.51	52	15.66	51.49
โดยสารรถมตข.	24	15	4.35	62.50	9	2.71	37.50
โดยสารรถประจำทาง	168	53	15.36	33.64	106	31.63	66.46
โดยสารมตข.รับจ้าง	36	24	6.96	68.57	11	3.31	31.43
รถแท็กซี่	8	2	0.58	25.00	6	1.81	75.00
รถสามล้อ	9	4	1.16	44.44	5	1.61	55.56
รถปิคอัพขน	19	5	1.45	26.32	14	4.22	73.68
รถบรรทุก	6	1	0.29	20.00	4	1.20	80.00
รถไฟเวียน	15	13	3.77	86.67	2	0.60	13.33
รถสองแถวในชอช	146	83	24.06	57.24	62	18.67	42.76
รถรับส่งบริษัท	8	0	0.00	0.00	8	2.41	100.00
เรือ	6	0	0.00	0.00	6	1.81	100.00
เดิน	95	85	24.84	89.47	10	3.01	10.53
อื่น ๆ	1	0	0.00	0.00	1	0.30	100.00
รวม	677	345	100.00	50.98	332	100.00	49.04

ที่มา INTERVIEW

4. ชื่อของ	4. ชื่อของ
5. ส่วนตัว	5. ส่วนตัว
6. ธุรกิจของบริษัท	6. ธุรกิจของบริษัท
7. สังคม	7. สังคม
8. ส่งของ	8. ส่งของ
9. ส่งผู้โดยสาร	9. ส่งผู้โดยสาร
10. เปลี่ยนรูปแบบ	10. เปลี่ยนรูปแบบ

โดยข้อมูลที่ได้จากส่วนนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. วัตถุประสงค์การเดินทางของคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาเอง ตามตารางที่ 4-14 พบว่าวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญในการเดินทางคือ บ้าน-ทำงาน (ร้อยละ 19.65) ทำงาน-บ้าน (ร้อยละ 14.62) บ้าน-โรงเรียน (ร้อยละ 11.96) และโรงเรียน-บ้าน (ร้อยละ 9.31) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ โดยมีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากบ้านมากกว่าวัตถุประสงค์อื่น ๆ ส่วนวัตถุประสงค์ที่พบได้บ่อยในแต่ละเที่ยวการเดินทางก็คือ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเดินทางแต่ละวัตถุประสงค์มีการเดินทางมากกว่า 1 เที่ยว เช่น บ้าน-เปลี่ยนรูปแบบ (60 เที่ยว) เปลี่ยนรูปแบบ-บ้าน (35 เที่ยว) เปลี่ยนรูปแบบ-ทำงาน (23 เที่ยว) และเปลี่ยนรูปแบบ-เปลี่ยนรูปแบบ (20 เที่ยว)

2. วัตถุประสงค์การเดินทางหลักของคนเดินทางอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาเอง คือ บ้าน-ทำงาน (ร้อยละ 14.99) ทำงาน-บ้าน (ร้อยละ 14.20) บ้าน-โรงเรียน (ร้อยละ 13.62) และโรงเรียน-บ้าน (ร้อยละ 13.33) ส่วนคนที่เดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษา คือ บ้าน-ทำงาน (ร้อยละ 25) ทำงาน-บ้าน (ร้อยละ 15.06) บ้าน-โรงเรียน (ร้อยละ 10.24) และเปลี่ยนรูปแบบ-ทำงาน (ร้อยละ 6.02) แสดงว่าโรงเรียนภายในพื้นที่ศึกษาจะเป็นการเรียนของคนในพื้นที่มากกว่าคนจากภายนอก และการเดินทางไปทำงานนอกพื้นที่ศึกษามีการเปลี่ยนรูปแบบบ่อยครั้ง

ในภาพรวมแล้วสัดส่วนการเดินทางของคนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาจะเป็นการเดินทางภายในมากกว่าออกนอกพื้นที่ (ร้อยละ 50.96) โดยถ้าเป็นการเดินทางภายในวัตถุประสงค์หลักคือ บ้าน-ส่วนตัว ส่งผู้โดยสาร-บ้าน เปลี่ยนรูปแบบ-บ้าน และโรงเรียน-เปลี่ยนรูปแบบ โดยมีมากกว่าการเดินทางออกนอกพื้นที่ถึงร้อยละ 75 ขึ้นไป ส่วนถ้าเป็นการเดินทางออกนอกพื้นที่ วัตถุประสงค์หลักคือ บ้าน-ส่งของ เปลี่ยนรูปแบบ-ทำงาน และ เปลี่ยนรูปแบบ-เปลี่ยนรูปแบบ เปลี่ยนรูปแบบ โดยมีมากกว่าการเดินทางภายในพื้นที่ถึงร้อยละ 80 ขึ้นไป

ตารางที่ 4-14 วัตถุประสงค์การเดินทางของคนที่มีเที่ยวเดินทางเริ่มต้นจากพื้นที่ศึกษา จำนวนตามจุดปลายทางการเดินทาง

หน่วย : เที่ยว / วัน

วัตถุประสงค์ การเดินทาง	รวม		ทิศทางการเดินทางที่มีจุดปลายทางอยู่					
	เที่ยว	%	ภายในทท.ศึกษา			นอกทท.ศึกษา		
			เที่ยว	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE	เที่ยว	% ต่อ ทุกMODE	% ต่อ MODE
บ้าน-ทำงาน	133	19.65	50	14.49	37.59	83	25.00	62.41
บ้าน-โรงเรียน	81	11.96	47	13.62	58.02	34	10.24	41.98
บ้าน-ซื้อของ	21	3.10	9	2.61	42.86	12	3.61	57.14
บ้าน-ส่วนตัว	9	1.33	9	2.61	100.00	0	0.00	0.00
บ้าน-ธุรกิจของบริษัท	3	0.44	2	0.58	66.67	1	0.30	33.33
บ้าน-ส่งของ	7	1.03	0	0.00	0.00	7	2.11	100.00
บ้าน-ส่งผู้โดยสาร	30	4.43	15	4.35	50.00	15	4.52	50.00
บ้าน-เปลี่ยนรูปแบบ	60	8.86	30	8.70	50.00	30	9.04	50.00
ทำงาน-บ้าน	99	14.62	49	14.20	49.49	50	15.06	50.51
ทำงาน-ส่งผู้โดยสาร	3	0.44	2	0.58	66.67	1	0.30	33.33
ทำงาน-เปลี่ยนรูปแบบ	15	2.22	4	1.16	26.87	11	3.31	73.33
โรงเรียน-บ้าน	63	9.31	46	13.33	73.02	17	5.12	26.98
โรงเรียน-เปลี่ยนรูปแบบ	4	0.58	3	0.87	75.00	1	0.30	25.00
ซื้อของ-บ้าน	8	1.18	8	2.32	100.00	0	0.00	0.00
ส่วนตัว-บ้าน	11	1.62	8	2.32	72.73	3	0.90	27.27
ส่งผู้โดยสาร-บ้าน	16	2.36	14	4.06	87.50	2	0.60	12.50
ส่งผู้โดยสาร-ทำงาน	5	0.74	2	0.58	40.00	3	0.90	60.00
ส่งผู้โดยสาร-ส่งผู้โดยสาร	5	0.74	2	0.58	40.00	3	0.90	60.00
เปลี่ยนรูปแบบ-บ้าน	35	5.17	28	8.12	80.00	7	2.11	20.00
เปลี่ยนรูปแบบ-ทำงาน	23	3.40	3	0.87	13.04	20	6.02	86.96
เปลี่ยนรูปแบบ-โรงเรียน	7	1.03	2	0.58	28.57	5	1.51	71.43
เปลี่ยนรูปแบบ-เปลี่ยนรูปแบบ	20	2.95	4	1.16	20.00	16	4.82	80.00
ที่เหลืออื่น ๆ *	19	2.81	8	2.32	42.11	11	3.31	57.89
รวม	677	100.00	345	100.00	50.96	332	100.00	49.04

ที่มา INTERVI-O

#### 4.3.2 ปริมาณการเดินทางและการกระจายการเดินทาง

จากการศึกษาสภาพการเดินทางที่เกิดขึ้นในกทม.และปริมณฑล โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูล ของสจร. ได้ทำการแบ่งพื้นที่ในกทม.และปริมณฑลทั้งหมดออกเป็น 505 โซน แต่เพื่อความเหมาะสมในการศึกษาครั้งนี้จึงได้ทำการจัดแบ่งกลุ่มใหม่ให้เหลือเพียง 33 โซน (แผนที่ 4-7) โดยพิจารณาหลักเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มใหม่นี้จากโครงข่ายถนน เพื่อดูทิศทางการเดินทางที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษา แต่ละกลุ่มจึงมีทิศทางทางการเดินทางติดต่อกับพื้นที่ศึกษาในเส้นทางเดียวกัน นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงสภาพทางกายภาพและลักษณะทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกัน และเขตการปกครอง สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษาก็จะแบ่งเป็นโซนย่อยจำนวน 9 โซนด้วยกัน (แผนที่ 4-8) เพื่อพิจารณาถึงการเดินทางที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษาเอง โดยโซน 1-7 เป็นโซนที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ส่วนโซน 8-9 เป็นโซนที่มีพื้นที่ติดกับพื้นที่ศึกษาทางด้านใต้ (อยู่ระหว่างถนนพระรามที่ 3 กับแม่น้ำเจ้าพระยา โซน 8 อยู่ในแขวงบางคอกแหลม เขตบางคอกแหลม ส่วนโซน 9 อยู่ในแขวงบางโคล่ เขตบางคอกแหลม

##### 1. ปริมาณการเดินทาง

เพื่อให้มองเห็นภาพรวมของพื้นที่ศึกษาที่มีต่อกรุงเทพมหานคร และลักษณะการเดินทางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาเอง จึงได้แบ่งการศึกษาปริมาณการเดินทางออกเป็น 2 ระดับ ดังต่อไปนี้

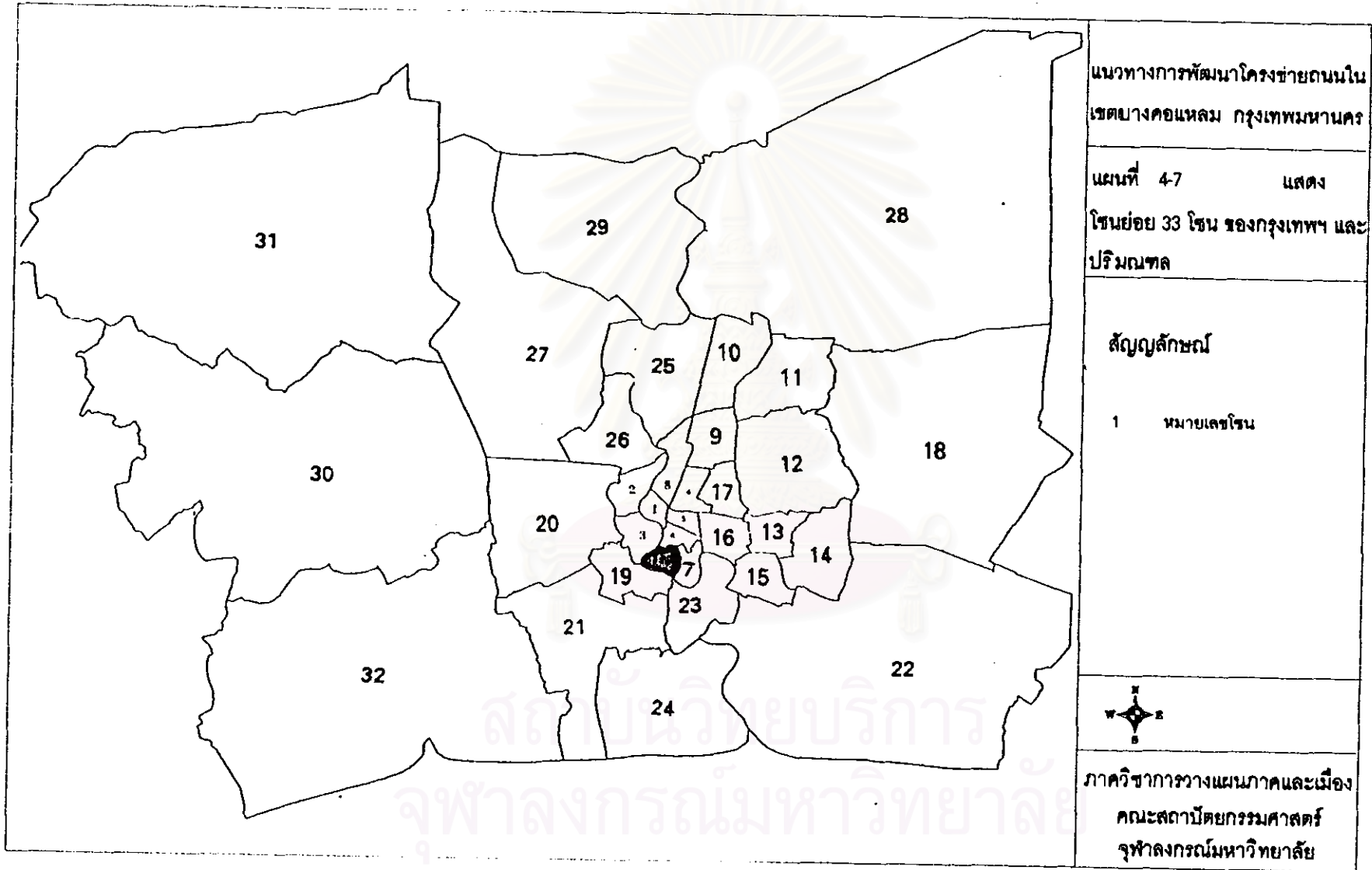
##### 1) ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น ในพื้นที่ระดับ 33 โซน

ในการศึกษาระดับ 33 โซนนี้ เป็นการศึกษาภาพรวมของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางติดต่อกันระหว่างพื้นที่ศึกษากับโซนต่าง ๆ โดยรอบ รายละเอียดเกี่ยวกับปริมาณการเดินทางและการกระจายการเดินทาง จะช่วยให้เห็นภาพทั้งด้านปริมาณและทิศทางการเดินทางเข้าออกของพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

##### (1) การเกิดการเดินทาง

จากการพิจารณาปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในเขตกทม.และปริมณฑล ในปี พ.ศ. 2538 พบว่ามีปริมาณการเดินทางทั้งหมด เท่ากับ 10,687,580 เที่ยว/วัน ซึ่งเป็นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล 6,807,064 เที่ยว/วัน (63.7 %) และเป็นการเดินทางโดยรถโดยสาร 3,880,516 เที่ยว/วัน (36.3 %) โดยเป็นปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นจากพื้นที่ศึกษาในการเดินทางออกจากพื้นที่ศึกษา เท่ากับ 187,555 เที่ยว/วัน และเป็นการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศึกษา 187,535 เที่ยว/วัน โดยในทุกโซนจะมีปริมาณการเดินทางเข้าและออกจากโซนในปริมาณที่พอ ๆ กัน แต่จะเป็นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล มากกว่ารถโดยสาร (ตารางที่ 4-15)

สำหรับปริมาณการเดินทางในกทม.และปริมณฑลในปี พ.ศ. 2544 ที่คาดการณ์ไว้เมื่อเทียบกับในปี 2538 พบว่าจะมีเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 27.4 (จาก 10,687,580 เป็น 13,616,455

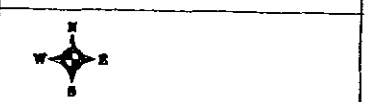


แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

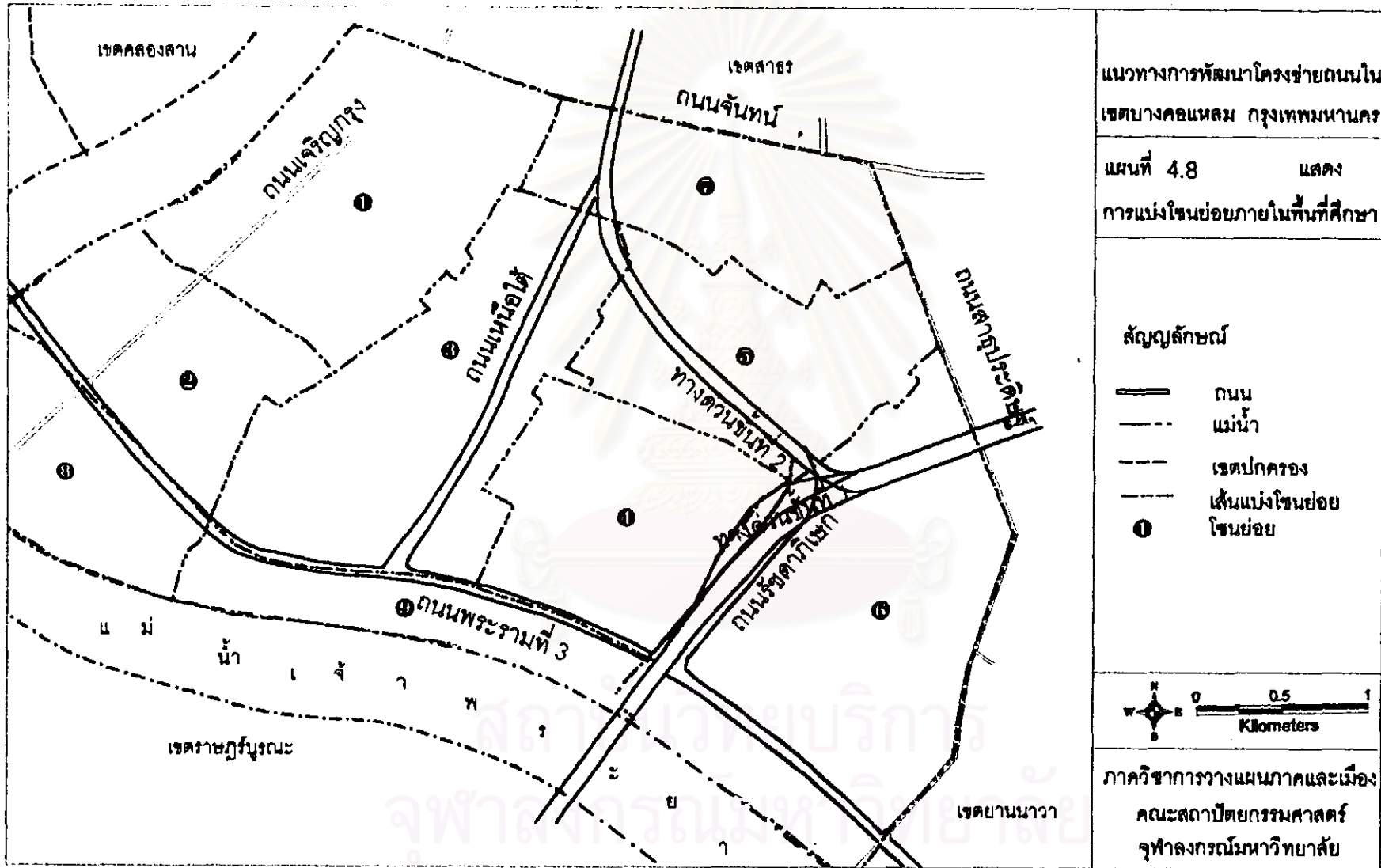
แผนที่ 4-7 แสดง  
โซนย่อย 33 โซน ของกรุงเทพฯ และ  
ปริมณฑล

สัญลักษณ์

1 หมายถึง หมายเลขโซน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.8 แสดง  
การแบ่งโซนย่อยภายในพื้นที่ศึกษา

- สัญลักษณ์
- ถนน
  - - - - - แม่น้ำ
  - - - - - เขตปกครอง
  - - - - - เส้นแบ่งโซนย่อย
  - ① โซนย่อย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4-15 ปริมาณการเดินทางเข้าออกของโหนดต่าง ๆ ในกทม.และปริมณฑล

รวม 33 โหนด ในปี พ.ศ. 2538

หน่วย : เที่ยวต่อชั่วโมง

โหนด	ปริมาณการเดินทาง					
	รถส่วนบุคคล		รถโดยสาร		รวม	
	ออกจากโหนด	เข้าสู่โหนด	ออกจากโหนด	เข้าสู่โหนด	ออกจากโหนด	เข้าสู่โหนด
1	274,668	274,668	178,690	178,692	453,148	453,161
2	221,142	221,144	182,070	162,088	383,211	383,212
3	283,084	283,081	204,960	204,961	468,014	468,012
4	304,606	304,524	220,081	220,082	524,587	524,606
5	168,344	168,332	129,882	129,883	297,926	297,915
6	266,226	266,218	181,697	181,696	437,924	437,913
7	83,017	83,023	70,211	70,210	153,227	153,233
8	298,966	298,970	197,878	197,877	494,833	494,847
9	190,990	190,987	93,748	93,748	284,738	284,736
10	179,609	179,611	94,793	94,792	274,401	274,402
11	151,911	151,918	90,516	90,516	242,427	242,433
12	408,038	408,048	262,489	262,492	660,527	660,540
13	82,446	82,456	43,301	43,300	125,746	125,756
14	73,167	73,167	38,962	38,963	112,119	112,120
15	166,040	166,030	73,776	73,776	229,816	229,806
16	302,660	302,661	183,416	183,419	486,976	486,980
17	270,867	270,846	167,301	167,298	437,968	437,944
18	226,942	226,944	98,747	98,748	325,690	325,692
19	163,075	163,092	121,996	121,998	285,072	285,091
20	381,181	381,188	217,668	217,667	598,760	598,753
21	149,939	149,916	86,411	86,411	235,360	235,327
22	386,860	386,865	178,628	178,629	665,488	665,484
23	122,883	122,896	88,291	88,290	211,174	211,186
24	39,929	39,925	26,483	26,484	66,412	66,409
25	191,736	191,745	104,479	104,476	296,215	296,222
26	72,814	72,825	26,889	26,890	99,703	99,716
27	137,669	137,649	36,362	36,364	173,031	173,013
28	224,804	224,809	118,168	118,189	342,972	342,978
29	73,370	73,371	28,072	28,070	101,442	101,441
30	235,707	235,696	119,778	119,778	355,485	355,473
31	167,739	167,739	53,419	53,419	221,159	221,158
32	245,937	245,947	108,018	108,017	353,964	353,964
รวม	99,740	99,720	87,057	87,056	186,797	186,778
รวม	6,603,566	6,603,566	3,880,616	3,880,516	10,484,081	10,484,081

ที่มา : โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูล ตร.

เที่ยว/วัน) โดยเป็นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ร้อยละ 69.49 ส่วนรถโดยสาร เพิ่มร้อยละ 30.51 โดยปริมาณการเดินทางของพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 19.47 (ตารางที่ 4-16)

## (2) การกระจายการเดินทาง

จากตารางที่ 4-17 และ 4-18 จะแสดงให้เห็นถึงการกระจายปริมาณการเดินทางระหว่างโซนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2538 และที่คาดการณ์ไว้ในปี พ.ศ. 2544 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางที่เข้าและออกจากพื้นที่ศึกษากับพื้นที่โดยรอบ จะพิจารณาแบ่งประเภทของการเดินทางที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ศึกษา ออกเป็น 4 ประเภท โดยพิจารณาจากทิศทางการเดินทาง คือจุดที่เป็นจุดเริ่มต้นการเดินทาง กับจุดที่เป็นปลายทางของการเดินทาง ดังนี้

- การเดินทางที่ออกจากพื้นที่ศึกษา : เป็นการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ในพื้นที่ศึกษาและมีจุดหมายปลายทางอยู่นอกพื้นที่ ปริมาณการเดินทางที่เดินทางออกจากพื้นที่ศึกษาประเภทนี้ มีปริมาณเท่ากับ 126,908 เที่ยว/วัน โดยมีทิศทางที่เป็นจุดหมายปลายทางมากที่สุด คือพื้นที่โซนที่ 6 (สาทร สีลม) รองลงมาคือ โซนที่ 7 (เขตยานนาวา) และ 3 (เขตบางกอกใหญ่และธนบุรี) ตามลำดับ (19,129 , 16,942 และ 12,559 เที่ยว/วัน) ซึ่งก็คือพื้นที่ใกล้เคียงนั่นเอง

- การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศึกษา : การเดินทางที่มีจุดปลายทางอยู่ที่พื้นที่ศึกษา และมีจุดเริ่มต้นอยู่นอกพื้นที่ศึกษา ปริมาณการเดินทางที่เดินทางเข้าสู่พื้นที่ศึกษาประเภทนี้ มีปริมาณเท่ากับ 126,887 เที่ยว/วัน โดยมีทิศทางที่เป็นจุดเริ่มต้นมาจาก โซน 6 , 7 และ 3 มากที่สุดเช่นกัน 19,131 , 16,941 และ 12,558 เที่ยว/วัน ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปริมาณการเดินทางที่เข้าและออกจากพื้นที่ศึกษา พบว่ามีปริมาณการเดินทางที่พอ ๆ กันแสดงให้เห็นถึงความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษา

- การเดินทางระหว่างโซนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษาเอง : การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่ในพื้นที่ศึกษา ปริมาณการเดินทางที่เดินทางอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาประเภทนี้ มีปริมาณเท่ากับ 59,889 เที่ยว/วัน

- การเดินทางผ่านพื้นที่ศึกษา : เป็นการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางการเดินทางอยู่นอกพื้นที่ศึกษา แต่มีเส้นทางการเดินทางผ่านพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ศึกษามีเส้นทางที่ติดต่อกับพื้นที่ฝั่งธนบุรี 2 ทาง คือสะพานกรุงเทพ และสะพานพระรามเก้า โดยจะพิจารณาจากโครงข่ายถนนที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ว่ามีการติดต่อระหว่างโซนใดที่ต้องผ่านพื้นที่ศึกษา พบว่ามีจำนวนปริมาณการเดินทาง เท่ากับ 553,010 เที่ยว/วัน



ตารางที่ 4-16 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางเข้าออกของโซนต่าง ๆ ในกทม.และ

ปริมาณผล รวม 33 โซน ในปี พ.ศ. 2544

หน่วย : เที่ยวต่อวัน

โซน	ปริมาณการเดินทาง					
	รถส่วนบุคคล		รถโดยสาร		รวม	
	ออกจากโซน	เข้าสู่โซน	ออกจากโซน	เข้าสู่โซน	ออกจากโซน	เข้าสู่โซน
1	376,273	376,281	174,579	174,579	550,852	550,860
2	291,899	291,892	151,412	151,411	443,311	443,303
3	342,610	342,609	196,476	196,476	538,086	538,085
4	363,961	363,959	219,883	219,882	583,844	583,841
5	215,329	215,343	126,586	126,586	341,915	341,929
6	363,699	363,686	186,464	186,467	540,163	540,153
7	113,162	113,171	68,463	68,462	181,625	181,634
8	379,549	379,547	181,896	181,896	561,445	561,443
9	241,490	241,483	91,966	91,965	333,456	333,448
10	266,568	266,571	121,336	121,337	379,903	379,908
11	239,254	239,266	111,099	111,097	350,354	350,363
12	623,279	623,277	292,426	292,427	915,704	915,704
13	120,179	120,176	66,663	66,665	176,843	176,841
14	115,702	115,700	48,101	48,101	163,803	163,801
15	228,181	228,180	81,991	81,990	310,172	310,170
16	406,791	406,792	192,616	192,616	599,406	599,406
17	377,523	377,549	189,696	189,696	567,219	567,245
18	377,326	377,312	147,759	147,758	525,084	525,070
19	239,984	239,993	137,347	137,349	377,331	377,341
20	578,071	578,060	245,329	245,331	823,401	823,381
21	253,990	253,996	113,616	113,613	367,606	367,609
22	529,986	529,994	188,722	188,723	718,708	718,716
23	173,444	173,449	92,208	92,208	265,652	265,658
24	53,307	53,302	25,126	25,125	78,433	78,427
25	275,790	275,797	101,942	101,940	377,732	377,737
26	92,538	92,525	27,018	27,019	119,556	119,544
27	183,236	183,245	37,134	37,135	220,370	220,381
28	306,506	306,503	128,888	128,888	435,393	435,391
29	95,604	95,593	29,105	29,104	124,708	124,697
30	327,077	327,093	130,713	130,714	457,790	457,807
31	206,510	206,501	64,530	64,529	260,040	260,031
32	328,901	328,900	117,740	117,740	446,641	446,640
study	136,909	136,902	66,190	66,190	223,100	223,092
รวม	9,206,626	9,206,626	4,154,018	4,154,018	13,368,644	13,368,644

ที่มา : โครงการพัฒนารูปแบบจำกัดและระบบฐานข้อมูล สจร.

ปี	ปีภาษี	รายได้เงินได้รวมจากทุกประเภท																														รวม			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		31	32	เฉลี่ย
1	80386	24109	24680	27441	26228	73698	4094	36226	4481	4787	7820	7792	1901	980	2677	11518	8180	1323	9482	13476	4986	3789	2787	784	4067	2807	2281	1789	998	2722	810	3836	8755	450148	
2	24110	130884	29106	13786	7113	11442	2243	23419	5126	2099	1848	9080	807	547	1430	7708	8948	988	8239	33690	8086	2029	2890	978	8469	11268	8949	1836	1286	10950	3183	8000	3002	283211	
3	24889	29147	169354	10749	10887	33934	5443	10510	2839	1749	1148	3630	948	848	2980	9741	4429	788	30622	80440	13286	3088	8081	2749	2382	2632	2619	944	472	8718	1276	10261	12659	489204	
4	27443	13784	10748	16183	26248	24173	4589	43699	24072	11787	7978	28829	4111	2281	6184	29700	17408	4740	9908	7989	3484	7898	3709	934	11840	2890	3380	9482	2818	1430	946	2279	4886	524987	
5	26226	7112	10688	26748	78384	33324	6104	13839	4048	3886	2676	7641	2218	1740	4406	19071	9109	1426	9632	8198	3364	8740	3282	962	3377	1004	949	1854	498	1189	211	2038	8041	287926	
6	27889	11446	33978	24189	2922	10639	17340	14643	4807	5614	4206	9848	3204	1820	9807	19044	9806	1629	13004	13862	8680	7308	4423	1238	4838	1280	1069	2117	447	7839	202	3897	19179	437984	
7	4094	2242	5448	4689	8708	17308	48866	2820	1386	1472	821	3264	1110	788	2886	9847	3170	818	2788	2808	1709	9629	1018	608	989	274	210	430	98	381	83	841	1841	163227	
8	36226	27419	10609	43608	13939	14840	3824	164040	21888	12406	6181	18474	1884	980	2802	13647	22840	3611	4240	11106	2744	4112	2208	888	21880	7778	8182	4816	2836	6422	1642	4932	3288	484833	
9	4884	5127	2839	27073	4080	4807	1384	21891	89407	14182	13140	71882	1800	988	1789	7702	32201	5249	1889	2707	1704	3489	1882	408	13898	3894	3471	8246	1738	1088	710	829	1428	384738	
10	4789	3089	1746	11783	3986	8618	1472	12407	14182	87583	20680	14123	871	572	1284	8806	10478	6740	948	1800	842	1646	902	208	18344	8202	3922	21888	4858	1044	1246	814	1618	27401	
11	3907	1889	1180	7977	7678	4208	822	8184	13138	20881	80048	24861	1180	988	1712	8687	9484	10182	806	1232	387	3584	786	138	8088	1337	2410	23009	2270	832	702	418	848	242427	
12	7249	5017	3829	22833	7641	9846	3291	18470	31889	14174	24849	38441	20038	12011	1472	34009	44808	36641	2094	2898	1380	20711	3930	887	10612	2300	2746	13887	2188	1163	1216	1037	3866	982627	
13	1800	806	948	4110	2716	2026	1171	1883	1801	989	1182	20007	29082	8123	7479	13789	8887	9878	820	721	626	7263	1648	300	798	188	191	1189	200	186	90	387	860	126788	
14	980	647	844	7284	1318	1878	780	983	988	610	1000	12813	6126	31880	9803	6788	2713	12708	642	441	383	13638	1877	348	482	88	78	1706	88	86	29	178	706	112118	
15	2977	1839	2280	8184	4403	9807	2884	2833	1820	1283	1213	14344	7478	8802	73694	23877	8888	8800	2729	1820	1838	33919	9723	1862	1233	342	781	1184	182	208	80	909	2810	238318	
16	11618	7701	9340	29838	14022	19044	9843	13848	7104	8808	5689	14304	6784	12704	5784	73426	181081	27862	8888	7808	8887	1027	21887	8042	1884	6748	1062	1001	2886	748	846	100	2161	784	488976
17	8784	8849	4427	37407	9308	9806	3171	22840	32302	10477	9440	44806	6800	2714	6852	27887	148978	8618	2891	3287	1682	8784	2808	880	8938	1898	2776	8214	1707	807	789	889	2818	437988	
18	1320	884	888	4298	1404	1830	818	3618	6200	6748	10186	38833	8874	12780	8804	8887	8878	16289	886	714	488	23049	3277	287	3783	870	1839	20273	1201	488	620	876	819	32680	
19	9481	6296	30619	9808	9603	13339	2789	4248	1811	987	808	226	618	640	2734	3636	2881	882	88273	26777	21148	3884	17184	3809	1211	1278	1809	417	276	8830	1828	6282	887	389072	
20	13414	30880	80441	7802	8184	13948	2836	11809	2711	1918	1220	3887	722	442	1822	8003	3289	718	26778	94888	28778	3344	9438	4888	8214	8612	14073	1284	2288	24767	1254	4708	888	988780	
21	4897	8087	13289	2886	3084	8882	1707	2747	1702	840	386	1381	820	383	1908	5078	1883	487	21148	28717	78012	7284	10071	4401	908	1113	2346	270	488	8232	2812	18894	3076	236180	
22	3787	2029	3088	7889	6740	7309	8829	4111	3489	1848	3641	20770	7284	13619	33819	21888	8788	23410	7886	3348	7293	314826	30078	7050	1510	282	286	2834	180	1008	110	8826	8000	885489	
23	2747	2891	8048	3709	2280	4478	1914	7039	1880	901	786	3878	1844	1814	9784	8040	2832	3230	13786	9440	10089	30378	87348	8787	888	380	847	379	104	2650	332	1890	2800	211134	
24	784	974	2781	802	862	1238	606	188	441	208	138	867	302	380	1880	1884	889	287	3809	4884	4402	7048	8789	9818	188	182	283	70	44	1804	300	778	874	86412	
25	4884	8412	2782	11842	3378	4807	981	21884	13888	19044	8047	10612	789	482	1231	6747	8808	3782	1270	8214	906	1811	880	188	102794	7024	12808	10971	9648	3073	3898	2800	1142	288216	
26	2809	11286	2627	2886	1004	1280	274	7774	3634	2022	1338	2704	167	88	243	1083	1888	867	1278	8613	1112	289	348	184	7422	18887	7387	1471	1846	3266	2819	3208	431	98700	
27	2080	8781	2618	3388	888	1089	208	6184	3472	3821	2411	3746	180	78	188	1080	2771	1800	1808	14082	2346	284	686	286	12801	7383	87282	4893	10402	7897	18804	8209	419	17309	
28	1787	1908	842	5487	1801	2117	429	8016	8247	21888	23809	13482	1184	1786	1180	2886	8209	20277	417	1220	270	2806	337	70	10838	1474	4091	18000	10189	918	1700	477	489	342972	
29	886	1287	473	2818	487	448	98	2806	1740	4884	2271	2188	208	89	182	746	1770	1201	224	2286	489	183	106	43	8644	1644	10706	10188	28647	1899	1801	889	108	101442	
30	2723	10948	8078	1827	1189	1807	382	8427	1088	1040	803	1188	188	86	307	847	889	482	8238	24782	8228	1300	2680	1804	3078	3267	7184	818	1889	21866	23804	24881	820	386489	
31	801	3118	1278	948	208	200	81	1809	710	1246	702	1214	81	27	49	182	789	841	1826	12086	2816	111	391	302	4000	2817	8600	1704	1874	2881	140747	8227	100	221189	
32	3807	8087	10662	2278	2008	3889	841	4800	947	818	478	1008	389	782	909	2183	886	873	8280	40111	16620	8806	1886	778	2484	2208	8209	481	808	24790	8320	18388	1684	38384	
Study	8188	3802	12689	4871	8040	19129	18842	3370	1424	1818	948	2866	901	707	2611	7898	2818	804	8899	8197	3373	8706	2809	874	1143	428	420	460	108	831	180	8889	188787		
รวม	483182	383214	489016	824809	387820	437819	163240	484886	384744	274412	283444	808082	128789	112134	279980	486886	437881	326770	286110	887730	238348	882806	211208	86430	288347	98742	173040	343008	101470	368800	227188	363806	188776	10484081	

ที่มา : โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและระบบบัญชีของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระทรวงการคลัง

โหนด	โหนดที่เป็นจุดปลายทางจากโหนด																																study	รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32		
1	217818	31620	28968	26630	28223	26780	8007	38138	5428	7881	6627	12448	2789	1898	4218	12330	10727	3612	11863	18880	7100	6889	3303	788	8888	31807	2928	3647	819	3748	786	4388	7341	180862
2	31821	146288	32084	14173	7626	12480	2567	27337	18898	4338	2874	7248	1244	844	2189	8184	8789	1854	9582	38231	6236	2867	2860	1013	10120	12824	7087	2891	1586	13376	3740	8876	4388	443311
3	28968	32091	181807	10067	11880	33606	8653	10479	2980	2533	2003	3143	1370	991	2786	10181	6278	1388	37271	61732	17107	4488	8068	2918	3142	2886	3144	1423	844	7818	1487	10883	14347	638887
4	28530	14178	10068	173890	28243	24108	8132	47381	23284	18148	11883	31470	8838	3383	7346	31078	42370	8178	8472	8278	4740	8327	4183	888	13284	2876	4037	7638	3387	1803	1046	2134	8803	863844
5	28823	7626	11880	28243	80847	38388	8119	14483	4738	5652	4854	11486	3230	2143	8383	28883	11282	3216	8783	7247	8013	7088	2890	1088	3890	1111	1088	2887	888	1444	266	2243	7421	347916
6	26772	12488	33804	24108	38371	188828	21112	18804	3738	8882	7888	17330	4786	3378	8223	22800	13188	4881	17274	17788	11788	10888	8736	1718	8880	1437	1482	4010	767	1878	272	4308	24110	540182
7	8008	2668	8656	6132	8117	21113	80192	3147	1808	2271	1389	4480	1888	1221	3722	10767	3883	1613	4888	3488	3823	7743	4682	808	1212	310	287	736	188	388	88	1017	18017	181826
8	38142	27336	10478	47381	14484	18888	3147	17788	23811	18861	8322	23042	2813	1708	3788	17081	27842	8043	4314	12188	3124	8038	2828	888	23287	7886	5608	7880	3484	8733	1889	4884	3786	581446
9	8428	8888	2861	23280	4741	8738	1808	23812	70293	18277	18810	42456	2801	1437	2461	7888	38414	8178	2202	8388	1873	4887	1824	488	14283	2803	4108	8188	2347	1431	888	1083	1788	33467
10	7880	4336	2532	18180	8652	8084	2220	18882	18278	129187	27178	20410	1426	1013	1882	8882	16078	8900	1480	3483	1186	2404	1343	282	22782	2848	8432	27882	8888	1801	1888	1041	2688	378803
11	8827	2873	2003	11883	4882	7888	1388	8322	18888	27182	118827	33088	1888	1888	2432	8838	14878	14738	884	1808	878	8384	1411	228	11887	1824	3282	31188	3828	1028	1034	820	1448	380383
12	12448	7247	5143	31471	11488	17331	4482	23342	42481	20411	33088	370883	29887	18388	18187	48780	88800	84802	3838	3886	2612	32848	8186	1188	14886	3348	8188	30113	3212	1827	1762	1388	4228	816708
13	2770	1243	1388	8940	3233	4788	1884	2818	2002	1428	1866	28802	38478	8031	8622	19488	8000	14380	1213	878	886	8897	2120	444	1227	281	308	1746	291	224	129	838	1377	178843
14	1887	842	882	3384	2144	3378	1221	1708	1438	1013	1587	18388	8031	42818	11282	8128	4808	20890	818	880	888	17888	2888	882	786	187	140	2827	142	108	84	327	1100	183804
15	4218	2188	2788	7342	8383	8224	3723	3786	2481	1983	2430	18188	8821	12882	87871	28817	8647	11261	4237	2100	3891	43882	12728	2438	1703	347	287	2828	288	277	84	1388	3480	310171
16	12329	8187	10183	31072	20890	27888	10782	17084	7888	8884	8838	48780	18481	8128	28818	182882	38886	14312	11187	7808	8821	27871	10467	2288	7067	1327	1881	4883	1048	1188	280	2783	8816	38408
17	10727	8781	8276	42867	11286	13193	3883	27837	38410	16078	14872	58884	8001	4808	8647	38088	180728	12038	4348	4323	3128	8881	3888	736	11303	2234	3718	7318	2423	1181	882	1081	3783	857218
18	3613	1863	1387	8181	3218	4883	1814	8041	8178	8888	14738	84808	14382	28888	11248	14310	12038	238544	1148	1233	1082	37881	8814	838	8322	1113	2387	31810	2667	848	774	1034	1481	825886
19	11883	8881	37274	8472	8783	17272	4893	4312	2202	1480	884	3838	1210	818	4242	11188	4348	1148	118138	38888	28727	12348	17138	4180	1678	1888	2440	722	378	8847	2018	10037	8846	377331
20	18678	38238	81728	8276	7248	17784	3470	12188	3385	3486	1807	3893	878	888	2101	7807	4322	1232	33878	388128	44800	8183	12688	4288	8488	11831	21270	2888	3838	38782	17032	84800	7472	823402
21	7102	8236	17103	4740	8010	11788	3821	3128	1478	1188	878	2610	888	886	3880	8823	3130	1084	28727	44881	123208	13878	14186	8784	1463	1710	4008	878	888	8467	3788	24647	8823	38788
22	5880	2888	4488	8326	7088	10683	7747	8042	4887	3408	8382	32860	3888	17880	43078	27671	8882	37884	12344	8148	13877	380748	38878	8780	2707	487	888	4888	384	2087	211	8882	8887	718707
23	3302	2860	8068	4184	3882	8732	4688	2828	1826	1342	1411	8188	2120	2884	12728	10488	3888	5816	17138	12681	14184	38878	73808	7830	1180	488	827	887	188	3387	388	2782	4882	28883
24	788	1014	2824	888	1087	1723	838	888	488	281	227	1171	444	882	2437	2288	738	838	4180	8288	5788	8781	7830	30084	207	220	388	113	86	2828	332	1238	887	78433
25	8888	10121	3141	13283	3881	8960	1210	23286	14280	22761	11888	18484	1226	784	1704	7087	11308	4321	1881	8480	1467	2708	1180	387	122807	8042	18848	14870	12788	8088	8713	3448	1434	377731
26	3187	12821	2887	2877	1112	1438	310	7888	2804	2848	1820	3347	281	167	348	1328	2237	1108	1701	11828	1708	488	483	221	8044	21838	8888	1838	1788	4210	3288	3828	480	11888
27	2821	7088	3138	4038	1081	1480	288	8803	4108	8431	3282	5188	312	140	288	1688	3712	2384	2438	21273	4008	588	826	388	18847	8871	88273	5188	11841	10213	10381	8828	846	220370
28	3660	2884	1422	7836	2887	4011	738	7880	8188	27284	31200	20114	1748	2828	2028	4881	7313	31808	724	2667	878	4888	887	112	14873	1838	5187	218303	12388	1278	2013	704	884	43883
29	818	1884	847	3388	886	767	166	3482	2347	6888	3826	3211	281	142	281	1048	2428	2081	378	3537	888	386	171	86	12783	1788	11842	12387	42832	2281	1778	1081	177	124708
30	3748	13373	7812	1807	1448	1880	388	8738	1430	1800	1024	1827	223	107	278	1188	1184	848	8848	38782	8480	2087	3388	2030	8087	4208	10208	1278	2262	284867	29048	31887	808	48788
31	788	3738	1800	1044	283	270	84	1800	871	1887	1038	1748	131	83	84	280	884	778	2018	17032	3788	211	388	330	8714	3288	10382	2011	1774	28348	18848	7448	182	280040
32	4389	8870	10888	2134	2244	4312	1018	4884	1082	1042	821	1380	838	327	1384	2788	1080	1027	10038	84807	24848	8888	2748	1238	3448	3826	8832	708	1080	31871	2447	27881	1788	448840
study	7340	4389	14343	5802	7421	24111	18018	3783	1788	2688	1448	4227	1376	1100	3484	8814	3784	1488	8947	7470	8821	8108	4888	898	1434	488	848	883	178	810	181	1788	83712	223100
รวม	680882	443306	838080	683848	341834	540188	181841	861450	333458	378918	380384	818717	178853	183818	310186	689422	687883	628088	377380	823402	387828	218738	288881	78461	377883	118670	220408	438420	124728	487838	280081	448871	223082	1338848

ที่มา : โครงการพัฒนาระบบน้ำประปาและระบบระบายน้ำ จังหวัดขอนแก่น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร

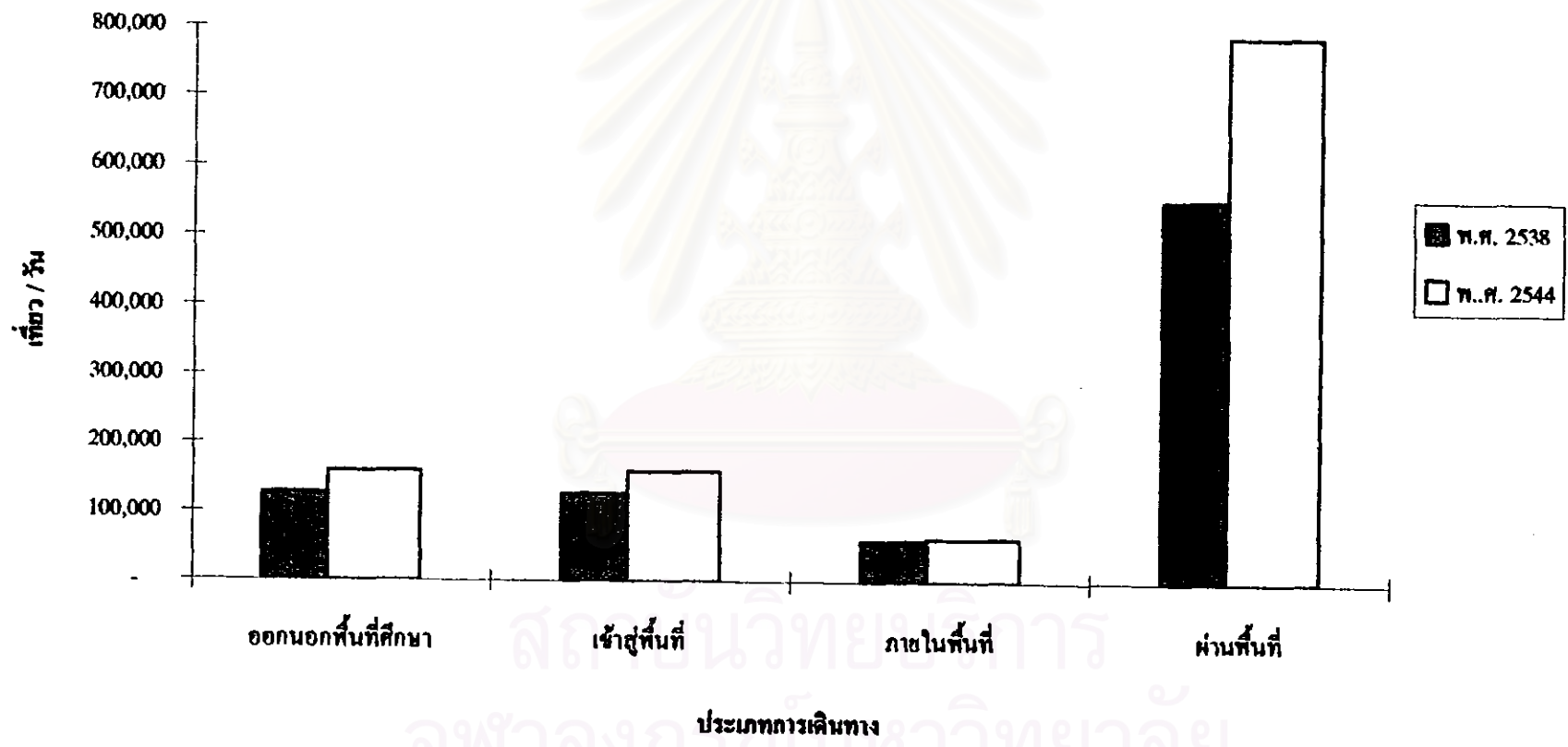
ตารางที่ 4-19 เปรียบเทียบปริมาณการเดินทางที่เริ่มต้นของพื้นที่ศึกษา  
ปี พ.ศ. 2538 กับ ปี พ.ศ. 2544

หน่วย : เที่ยวต่อวัน

ประเภท การเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง		
	โดยรถส่วนบุคคล	โดยรถโดยสาร	รวม
ออกนอกพื้นที่ศึกษา			
2538	67,567	59,341	126,908
2544	99,400	59,987	159,387
% ที่เพิ่มขึ้น	47.11	1.09	25.59
เข้าสู่พื้นที่ศึกษา			
2538	67,547	59,340	126,887
2544	99,393	59,986	159,379
% ที่เพิ่มขึ้น	47.15	1.09	25.61
ภายในพื้นที่ศึกษา			
2538	32,173	27,716	59,889
2544	37,509	26,203	63,712
% ที่เพิ่มขึ้น	16.59	(5.46)	6.38
ผ่านพื้นที่ศึกษา			
2538	330,047	222,963	553,010
2544	522,662	267,665	790,327
% ที่เพิ่มขึ้น	58.36	20.05	42.91

หมายเหตุ รถส่วนบุคคล รวมถึง รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่ และ  
สามล้อ รวมถึงไม่รวมรูปแบบการเดินทางประเภทการเดินทาง

ภาพที่ 4.2 จำนวนเที่ยวรวมของการเดินทางในปี พ.ศ. 2538- พ.ศ. 2544



สถิตยศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับปริมาณการเดินทางที่คาดการณ์ไว้ในปี พ.ศ. 2544 ของสจร. พบว่า ปริมาณการเดินทางประเภทที่ออกจากพื้นที่ศึกษา มีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นจากปี 2538 ร้อยละ 25.59 ส่วนปริมาณการเดินทางที่เข้าสู่พื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25.61 ปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาเองเพิ่ม ร้อยละ 6.38 และปริมาณการเดินทางผ่านพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 42.91 ซึ่งเป็นประเภทที่มีการเพิ่มมากที่สุด โดยในทุกประเภทจะเป็นเพิ่มขึ้นของการเดินทางประเภทรถส่วนบุคคลมากกว่ารถโดยสาร คือ เป็นการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 47.11 , 47.16 และ 16.69 ตามลำดับ

พบว่าประเภทของการเดินทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษามีมากที่สุด คือ 553,010 เที่ยว/วัน ในปีพ.ศ. 2538 ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถใช้ข้ามไปฝั่งธนบุรีได้ ทางสะพานกรุงเทพและสะพานพระรามเก้า ส่วนการเดินทางที่เข้าและออกจากพื้นที่ศึกษา มีรวมทั้งสิ้น 253,795 เที่ยว/วัน ซึ่งเมื่อรวมจำนวนการเดินทางทั้งสองประเภทแล้วจะพบว่าพื้นที่ศึกษามีการเดินทางติดต่อกับพื้นที่โดยรอบมากพอสมควร การพิจารณาระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่จึงควรจัดให้มีทางเข้าออกสู่ถนนสายหลักโดยรอบอย่างทั่วถึง โดยควรพิจารณาประกอบกับข้อมูลการเดินทางภายในโซนย่อยของพื้นที่ศึกษาต่อไป

## 2) ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา 9 โซน

### (1) การเกิดการเดินทาง

พบว่า ในปีพ.ศ. 2538 มีปริมาณการเดินทางที่จุดปลาย (Trip end) ที่ออกจากพื้นที่ศึกษา เท่ากับ 187,555 เที่ยว/วัน และเป็นปริมาณการเดินทางที่เข้าสู่พื้นที่ศึกษา เท่ากับ 187,535 เที่ยว/วัน (ตารางที่ 4-20) รวมเป็นปริมาณการเดินทางเฉลี่ยประมาณ 375,090 เที่ยว/วัน โดยเป็นการเดินทางประเภทรถส่วนบุคคล ร้อยละ 53.58 รถโดยสาร ร้อยละ 46.42 โดยพบว่าโซนย่อยที่มีการเดินทางมากที่สุดคือ โซนที่ 120 โดยมีปริมาณการเดินทางออกจากพื้นที่ (O) เท่ากับ 37,063 เที่ยว/วัน ปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (D) เท่ากับ 37,049 เที่ยว/วัน รองลงมาคือ โซนที่ 84 โดยมีปริมาณการเดินทางออกจากพื้นที่ (O) เท่ากับ 33,884 เที่ยว/วัน ปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (D) เท่ากับ 33,887 เที่ยว/วัน และโซนที่ 87 โดยมีปริมาณการเดินทางออกจากพื้นที่ (O) เท่ากับ 28,946 เที่ยว/วัน ปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (D) เท่ากับ 28,944 เที่ยว/วัน ตามลำดับ โดยในแต่ละโซนมีความสมดุลกันระหว่างการเดินทางเข้า-ออกจากพื้นที่ศึกษา

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปี 2538 กับที่คาดการณ์ไว้ในปี 2544 พบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาจะมีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้น ร้อยละ 19.47 (จาก 187,555 เป็น 224,067 เที่ยว/วัน) โดยการเดินทางประเภทรถส่วนบุคคล เพิ่ม ร้อยละ 37.19 (จาก 100,498 เป็น 137,876) ส่วนประเภทรถโดยสารกลับมีจำนวนลดลง (ตารางที่ 4-21)

ตารางที่ 4-20 ปริมาณการเดินทางเข้าออกภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกชายโชน  
ในปี พ.ศ. 2538 หน่วย : เที่ยวต่อวัน

โชน	ปริมาณการเดินทาง					
	รถส่วนบุคคล		รถโดยสาร		รวม	
	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน
1	17,524	17,524	16,215	16,216	33,739	33,740
2	8,231	8,223	7,003	7,002	15,235	15,224
3	14,240	14,238	14,701	14,701	28,941	28,939
4	8,442	8,453	6,884	6,882	15,326	15,336
5	9,186	9,184	9,800	9,801	18,986	18,985
6	21,041	21,027	15,728	15,728	36,769	36,755
7	10,744	10,739	10,402	10,400	21,146	21,139
8	6,907	6,904	4,489	4,490	10,396	10,394
9	4,425	4,428	1,835	1,836	6,260	6,264
รวม	99,740	99,720	87,057	87,056	186,797	186,776

ที่มา : โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูล สจร.

ตารางที่ 4-21 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางเข้าออกในพื้นที่ศึกษา จำแนก  
ชายโชนในปี พ.ศ. 2544 หน่วย : เที่ยวต่อวัน

โชน	ปริมาณการเดินทาง					
	รถส่วนบุคคล		รถโดยสาร		รวม	
	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน	ออกจากโชน	เข้าสู่โชน
1	24,179	24,182	15,397	15,397	39,576	39,578
2	11,249	11,247	6,943	6,944	18,192	18,191
3	19,310	19,319	14,582	14,584	33,892	33,902
4	11,858	11,850	7,363	7,361	19,221	19,212
5	11,817	11,821	10,374	10,375	22,191	22,196
6	29,720	29,716	15,226	15,227	44,945	44,943
7	14,240	14,232	9,666	9,665	23,906	23,897
8	8,083	8,083	4,593	4,590	12,676	12,673
9	6,454	6,453	2,047	2,048	8,501	8,500
รวม	136,909	136,902	86,190	86,190	223,100	223,092

ที่มา : โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูล สจร.

## (2) การกระจายการเดินทาง

จากตารางที่ 4-22 พบว่าปริมาณการเดินทางของโซนย่อยบริเวณพื้นที่ศึกษา ที่กระจายออกสู่โซนต่าง ๆ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปยังโซนที่อยู่นอกพื้นที่ศึกษา คิดเป็นร้อยละมากกว่า ร้อยละ 65 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด ส่วนที่เหลือจะเป็นการเดินทางภายในโซนมากกว่าเดินทางไปโซนอื่นข้างเคียงภายในพื้นที่ศึกษา โซนที่มีการเดินทางออกนอกพื้นที่ศึกษามากที่สุด คือ โซน 1 6 3 และ 5 (25,267 เที่ยว/วัน , 24,091 เที่ยว/วัน , 17,170 เที่ยว/วัน และ 13,767 เที่ยว/วัน) ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าในโซน 3 และ 5 ไม่ใช่โซนที่อยู่ริมถนน จึงควรพิจารณาประกอบกับโครงข่ายที่มีเพื่อจัดหาทางเข้าออกจากถนนโดยรอบ

จากตารางที่ 4-23 พบว่าโซนในพื้นที่ศึกษามีการเดินทางแลกเปลี่ยนกับโซนที่อยู่นอกพื้นที่ศึกษาที่มากที่สุด คือ โซน 6 ได้แก่ เขตสาทร เขตบางรัก รองลงมาคือโซน 7 ได้แก่ เขตยานนาวา โซน 3 ได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ และโซน 16 ได้แก่เขตราชพฤกษ์บูรณะ โดยมีปริมาณการเดินทางเท่ากับ 24,111 เที่ยว / วัน , 18,016 เที่ยว / วัน , 14,343 เที่ยว / วัน และ 8,614 เที่ยว / วัน ตามลำดับ

ส่วนการกระจายการเดินทางระหว่างโซนย่อยในพื้นที่ศึกษาเอง (ตารางที่ 4-24) พบว่าโซนที่มีการเดินทางเข้าออกระหว่างโซนภายในพื้นที่ศึกษามากที่สุด คือ โซน 6 3 และ 1 คิดเป็นปริมาณเท่ากับ 12,678 เที่ยว/วัน , 11,771 เที่ยว/วัน และ 8,472 เที่ยว/วัน ตามลำดับ โดยเป็นการเดินทางภายในของแต่ละโซนเองเท่ากับ 8,782 เที่ยว/วัน , 7,847 เที่ยว/วัน และ 5,942 เที่ยว/วัน ตามลำดับ

การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของโซนย่อยในพื้นที่ศึกษาเอง ในปี พ.ศ. 2544 (ตารางที่ 4-25) พบว่าแต่ละโซนมีปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นไม่มากนัก โซนที่มีการเดินทางเพิ่มขึ้นสูงสุด คือ โซน 1 และ 2 คือเพิ่มขึ้น 1,188 และ 857 คน โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของการเดินทางภายในโซนสูงสุด

การเดินทางระหว่างโซนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษา ในปี พ.ศ. 2544 จากแผนภาพที่ 4-3 พบว่า โซนที่มีการเดินทางแลกเปลี่ยนกันมากที่สุด คือ การเดินทางระหว่างโซน 6 กับโซนอื่น และระหว่าง โซน 3 กับโซนอื่นเช่นกัน

## 3) ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นบนถนนสายหลัก

สำหรับสภาพการจราจรจากข้อมูลความเร็วเฉลี่ยของรถที่วิ่งบนถนนสายหลัก พบว่า บริเวณแยกถนนตึก บนถนนเจริญกรุง และถนนพระรามที่ 3 และแยกถนนจันทน์ตัดกับถนนสาธุ



ตารางที่ 4-22 เปรียบเทียบปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นจากพื้นที่ศึกษารายโหนด จำนวนตามทิศทางการเดินทาง ในปี พ.ศ. 2544

หน่วย : เทียบต่อวัน

โหนด	รวม	การเดินทางจากโหนดอยู่ในพื้นที่ศึกษาไปโหนดอื่น					
		ภายในโหนด		โหนดย่อยอื่น		นอกพื้นที่ศึกษา	
1	33,739	5,942	17.81%	2,531	7.50%	26,267	74.89%
2	15,235	1,773	11.64%	2,684	17.48%	10,798	70.88%
3	28,941	7,847	27.11%	3,924	13.56%	17,170	59.33%
4	15,326	2,532	16.52%	2,620	17.10%	10,174	66.38%
5	18,988	2,984	15.61%	2,255	11.88%	13,767	72.51%
6	36,769	8,782	23.88%	3,896	10.60%	24,081	65.52%
7	21,146	5,451	25.78%	2,051	9.70%	13,644	64.52%
8	10,395	912	8.78%	1,823	17.54%	7,660	73.69%
9	8,260	331	5.28%	1,592	26.43%	4,337	69.29%
รวม	185,797	36,533	19.56%	23,356	12.50%	126,908	67.94%

ตารางที่ 4-23 การกระจายการเดินทางระหว่างโหนดในพื้นที่ศึกษากับโหนดอื่นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในปี พ.ศ. 2544

หน่วย : เทียบต่อวัน

โหนด ศึกษา	โหนดเป็นจุดปลายทางการเดินทาง																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	2,096	879	3,178	1,213	1,800	6,039	1,987	870	345	472	245	682	220	158	488	1,390	688
2	676	395	1,721	438	530	1,598	815	281	169	190	83	243	102	88	322	675	320
3	895	695	2,167	736	1,085	3,419	1,853	517	267	417	224	662	173	143	382	1,014	482
4	463	426	1,302	447	631	1,747	1,189	307	144	245	163	443	123	120	263	702	307
5	776	295	836	647	748	3,143	3,267	362	227	243	108	418	125	131	482	1,217	465
6	1,137	705	2,085	1,063	1,482	3,387	4,754	785	348	538	351	1,054	348	274	741	1,832	818
7	608	405	1,185	561	618	2,716	3,260	339	158	253	147	399	154	110	387	912	382
8	488	296	1,287	273	342	1,016	627	206	86	121	64	189	85	46	281	485	216
9	182	174	561	226	405	1,048	484	126	56	87	63	158	46	34	128	286	106
รวม	7,340	4,369	14,343	5,602	7,421	24,111	18,016	3,753	1,796	2,566	1,448	4,227	1,375	1,100	3,484	8,614	3,794
โหนด	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	study	รวม
1	186	1,785	1,527	843	1,066	511	110	285	100	83	130	39	115	12	346	9,660	39,576
2	106	1,128	758	516	949	358	59	102	43	50	65	15	56	8	189	5,283	18,192
3	230	1,582	1,260	908	1,144	614	107	213	77	99	133	23	134	45	268	12,118	33,892
4	167	1,041	766	800	918	457	75	132	64	54	83	14	109	5	176	5,528	18,221
5	121	390	405	272	988	427	83	130	34	30	73	17	54	16	98	5,562	22,181
6	361	2,095	1,256	1,488	1,812	1,785	424	286	78	103	186	36	124	23	325	12,705	44,845
7	164	624	630	420	1,075	393	71	136	41	38	89	18	88	18	147	7,361	23,906
8	78	891	527	408	754	261	43	78	33	35	41	11	40	31	117	3,224	12,676
9	52	431	342	287	399	165	25	56	17	43	35	6	91	2	110	2,261	8,501
รวม	1,465	9,847	7,470	5,821	8,105	4,968	988	1,434	488	546	883	178	810	161	1,758	63,712	223,100

ตารางที่ 4-24 การกระจายปริมาณการเดินทางระหว่างโซนย่อยภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา

ในปี พ.ศ. 2538

หน่วย : เที่ยว / วัน

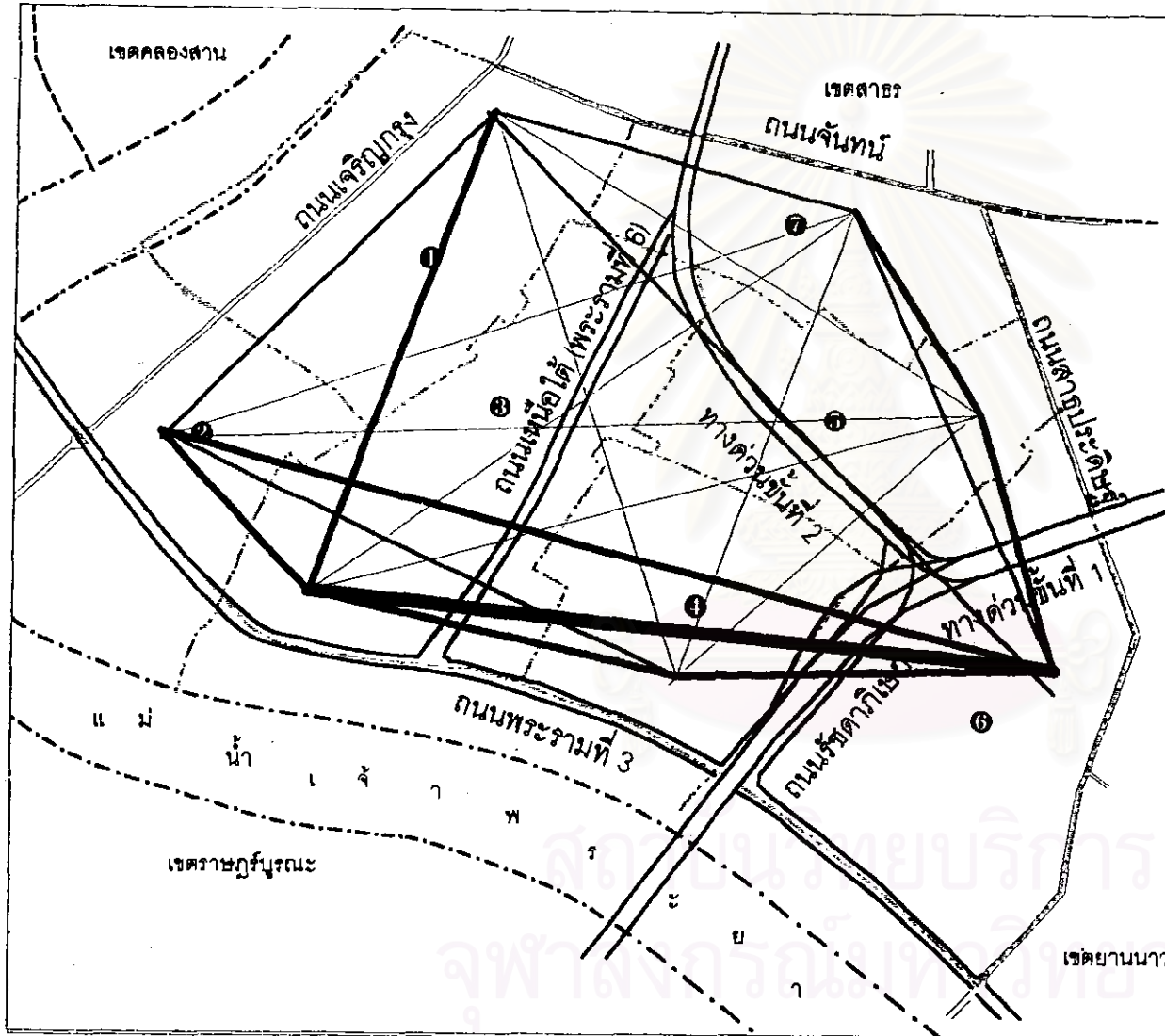
โซน เริ่มต้น	โซนที่เป็นจุดปลายทางการเดินทาง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	5,942	430	533	197	235	295	435	254	153	8,472
2	431	1,773	598	414	99	563	110	198	262	4,436
3	533	599	7,847	649	203	646	177	404	514	11,771
4	196	414	649	2,532	183	555	118	317	187	5,152
5	235	99	204	184	2,964	690	692	95	57	5,220
6	295	563	646	555	690	8,782	419	327	212	12,678
7	436	111	177	118	693	419	5,451	61	37	7,502
8	253	198	405	317	95	327	61	912	167	2,736
9	153	262	515	187	58	212	38	166	331	1,922
รวม	8,473	4,438	11,773	5,153	5,219	12,678	7,500	2,735	1,919	59,869

ตารางที่ 4-25 การคาดการณ์การกระจายปริมาณการเดินทางระหว่างโซนย่อยภายใน

บริเวณพื้นที่ศึกษา ในปี พ.ศ. 2544

หน่วย : เที่ยว / วัน

โซน เริ่มต้น	โซนที่เป็นจุดปลายทางการเดินทาง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	6842	482	629	244	234	326	425	287	189	9,660
2	462	2123	708	497	124	682	120	224	333	5,293
3	630	708	7892	617	226	825	225	484	510	12,116
4	244	497	618	2609	195	585	173	387	221	5,529
5	234	124	228	194	3071	748	783	108	72	5,552
6	326	682	825	585	747	8459	448	390	243	12,705
7	425	120	225	173	784	448	5054	64	69	7,361
8	287	225	484	388	108	390	63	1041	236	3,224
9	189	333	510	222	72	243	69	236	387	2,261
รวม	9,661	5,293	12,119	5,530	5,563	12,705	7,369	3,222	2,261	63,712

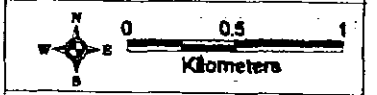


แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 4.3 แสดง  
จำนวนเที่ยวของการเดินทางระหว่าง  
โซนในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2538

สัญลักษณ์

	0 to 250 เที่ยว / วัน
	250 to 500 เที่ยว / วัน
	500 to 700 เที่ยว / วัน
	700 to 900 เที่ยว / วัน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประดิษฐ์ มีสภาพการจราจรคับคั่ง โดยมีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กิโลเมตร/ ชั่วโมง (ภาพที่ 4-4 )

ส่วนปริมาณการจราจรบนถนนรอบ ๆ พื้นที่ศึกษา พบว่า มีปริมาณหนาแน่นบริเวณสะพาน สาทร (6,869 คัน/วัน) สะพานพระราม 9 (4,879 คัน/วัน) สะพานกรุงเทพ (3,046 คัน/วัน) ถนน รัชดาภิเษกแยกสาธุฯ (2,349 คัน/วัน) ถนนรัชดาภิเษกแยกพระรามที่ 3 (2,112 คัน/วัน) ถนนจันทน์แยก สาธุฯ (1,970 คัน/วัน) ถนนพระรามที่ 3 แยกถนนตก (1,749 คัน/วัน) ถนนเจริญกรุงแยกถนนตก (1,748 คัน/วัน) ถนนสาธุฯแยกถนนจันทน์ (1,589 คัน/วัน) และซอยเสนหุลย์ 3 แยกถนนจันทน์ (1,375 คัน/วัน) ตามลำดับ ( ภาพที่ 4-4)

#### 4.4 โครงการจัดระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

สภาพการจัดระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจ นครบาลวัดพระยาไกร และสถานีตำรวจนครบาลบางโพธิ์พาง โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่ง สัญญาณไฟจราจร การห้ามจอดรถบนถนน การเดินรถทางเดียว และการห้ามเลี้ยวขวาบนถนนสายหลัก ดังนี้

##### 4.4.1 สัญญาณ ไฟจราจร

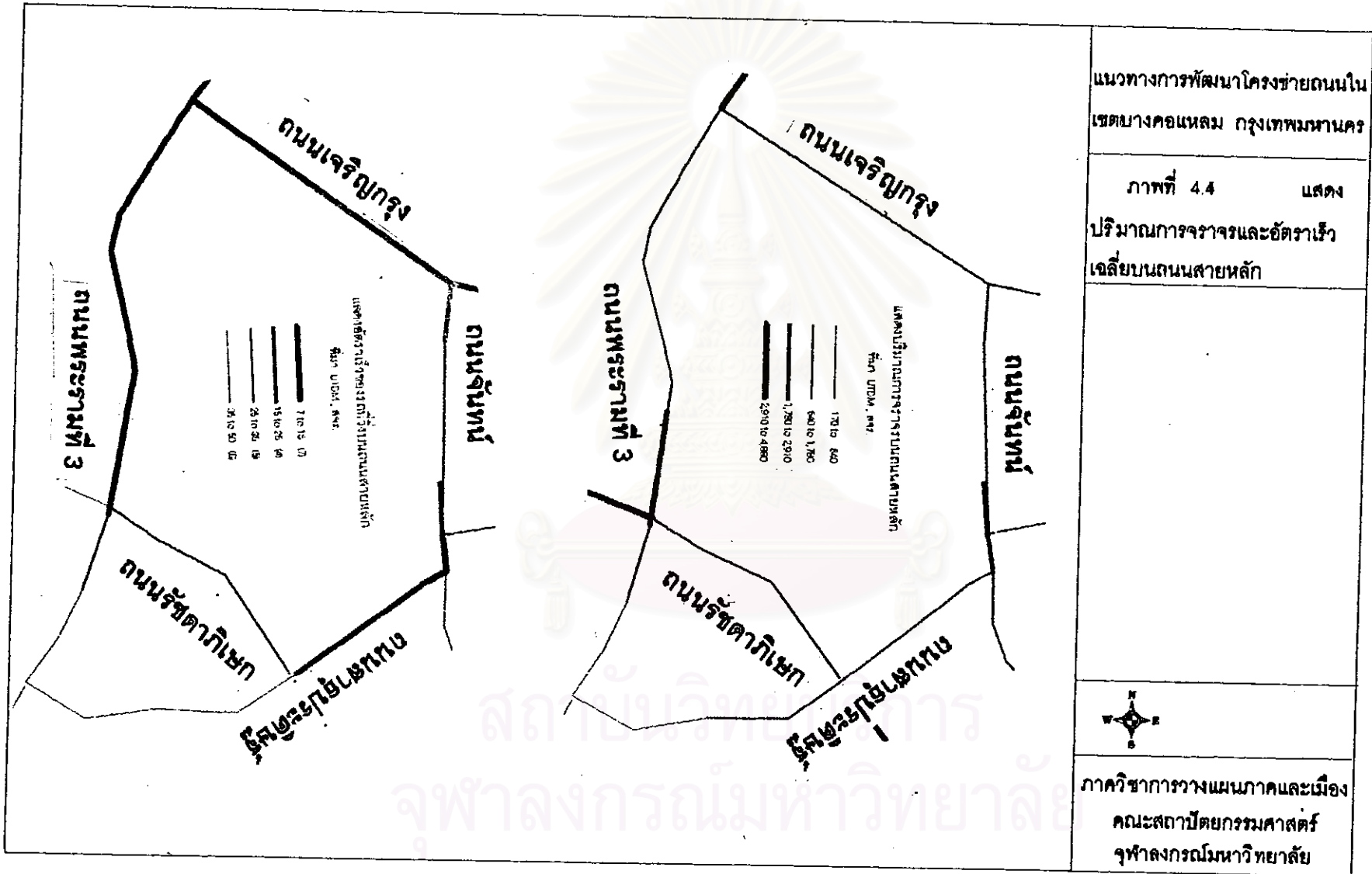
บริเวณที่มีจุดติดตั้งไฟสัญญาณจราจรได้แก่ สีแยกถนนตก (ถนนเจริญกรุงตัดกับถนน พระรามที่ 3 ) สามแยกถนนเจริญกรุงตัดกับถนนจันทน์ สีแยกถนนเหนือ-ใต้ตัดกับถนนจันทน์ (ยังไม่เปิด ใช้) สามแยกซอยพระแม่มาวีตัดกับถนนจันทน์ สามแยกถนนสาธุประดิษฐ์ตัดกับถนนจันทน์ สีแยกสาธุ ประดิษฐ์ตัดกับถนนรัชดาภิเษก สีแยกถนนสาธุประดิษฐ์ตัดกับถนนพระรามที่ 3 รวมทั้งสิ้น 9 แห่ง บน ถนนเจริญกรุง 2 แห่ง ถนนจันทน์ 4 แห่ง ถนนสาธุประดิษฐ์ 3 แห่ง และถนนพระรามที่ 3 จำนวน 4 แห่ง

##### 4.4.2 การห้ามจอดรถบนถนน

ถนนสาธุ มุ่งขาเข้าห้ามจอดวันคู่ช่วงเวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น. ยกเว้นวันอาทิตย์ มุ่งขาออกห้ามจอดวันคี่ ช่วงเวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น. ยกเว้นวันอาทิตย์

ถนนจันทน์ มุ่งขาเข้า ห้ามจอดวันคี่ตลอดเวลา วันคู่เวลา 05.00-09.00 น. และ 15.00-21.00 น. ยกเว้นวันอาทิตย์ มุ่งขาออกห้ามจอดวันคู่ตลอดเวลา วันคี่เวลา 05.00-09.00 น. และ 15.00-21.00 น. ยกเว้นวันอาทิตย์

ถนนเจริญกรุง ห้ามจอดช่วงเวลา 06.00-22.00 น.



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 4.4 แสดง  
ปริมาณการจราจรและอัตราเร็ว  
เฉลี่ยบนถนนสายหลัก



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ถนนพระรามที่ 3 ห้ามจอดตลอดแนว

ซอยพระแม่มาลี ฝั่งตะวันตกห้ามจอดวันคู่ ฝั่งตะวันออกห้ามจอดวันคู่

นอกจากนั้นถ้าเป็นซอยสาธารณะแล้ว ตามข้อบังคับการจราจรจะห้ามจอดสองข้าง

ทาง

#### 4.4.3 การเดินทางเดียว

บริเวณที่จัดให้มีการเดินทางเดียวมีดังนี้

ซอยเฉลิมพร - ซอยจันทราทิพย์ โดยให้มีการเดินทางเข้ามาจากถนนจันทน์ใต้ทาง  
ของจันทราทิพย์ แต่จะออกถนนจันทน์ใต้ทางซอยเฉลิมพร

ซอยอยู่ดี (บริเวณที่เชื่อมระหว่างข.วัดใหม่เงินกับข.กิ่งจันทร์) - ซอยเล็กประยูร โดย  
ถ้าอยู่ที่ซอยวัดใหม่เงินจะมาที่ซอยกิ่งจันทร์ ให้เลี้ยวเข้าได้ที่ข.เล็กประยูร แต่ถ้าอยู่ข.กิ่งจันทร์จะออกไป  
ถนนจันทน์ให้ไปออกที่ซอยอยู่ดี

ซอยเจริญกรุง 79 - เจริญกรุง 81 จากถนนเจริญกรุงให้เข้าได้ทางซอยเจริญกรุง  
79 แต่ถ้าจะออกไปถนนเจริญกรุงให้ไปออกทางซอยเจริญกรุง 81 เนื่องจากเป็นซอยกว้าง (แผนที่ 4-9)

#### 4.4.4 การห้ามเลี้ยวขวาบนถนนสายหลัก

บริเวณซอยที่ออกสู่ถนนสายหลักจะมีการกำหนดให้ในชั่วโมงเร่งด่วนห้ามเลี้ยวขวา ดัง  
นี้

ซอยเจริญกรุง 101 (ซอยประตู 1) ถ้าจะออกไปถนนเจริญกรุง ห้ามเลี้ยวขวา ให้  
ไปกลับรถที่ถนนพระรามที่ 3 เนื่องจากใกล้บริเวณสี่แยกถนนตก และถ้าอยู่ถนนเจริญกรุงจะเลี้ยวขวา  
เข้าซอยเจริญกรุง 101 ให้เลยไปกลับรถก่อนห้ามเลี้ยว แต่ถ้าออกทางถนนสาธุ เลี้ยวได้แต่ต้องรอ  
จังหวะ

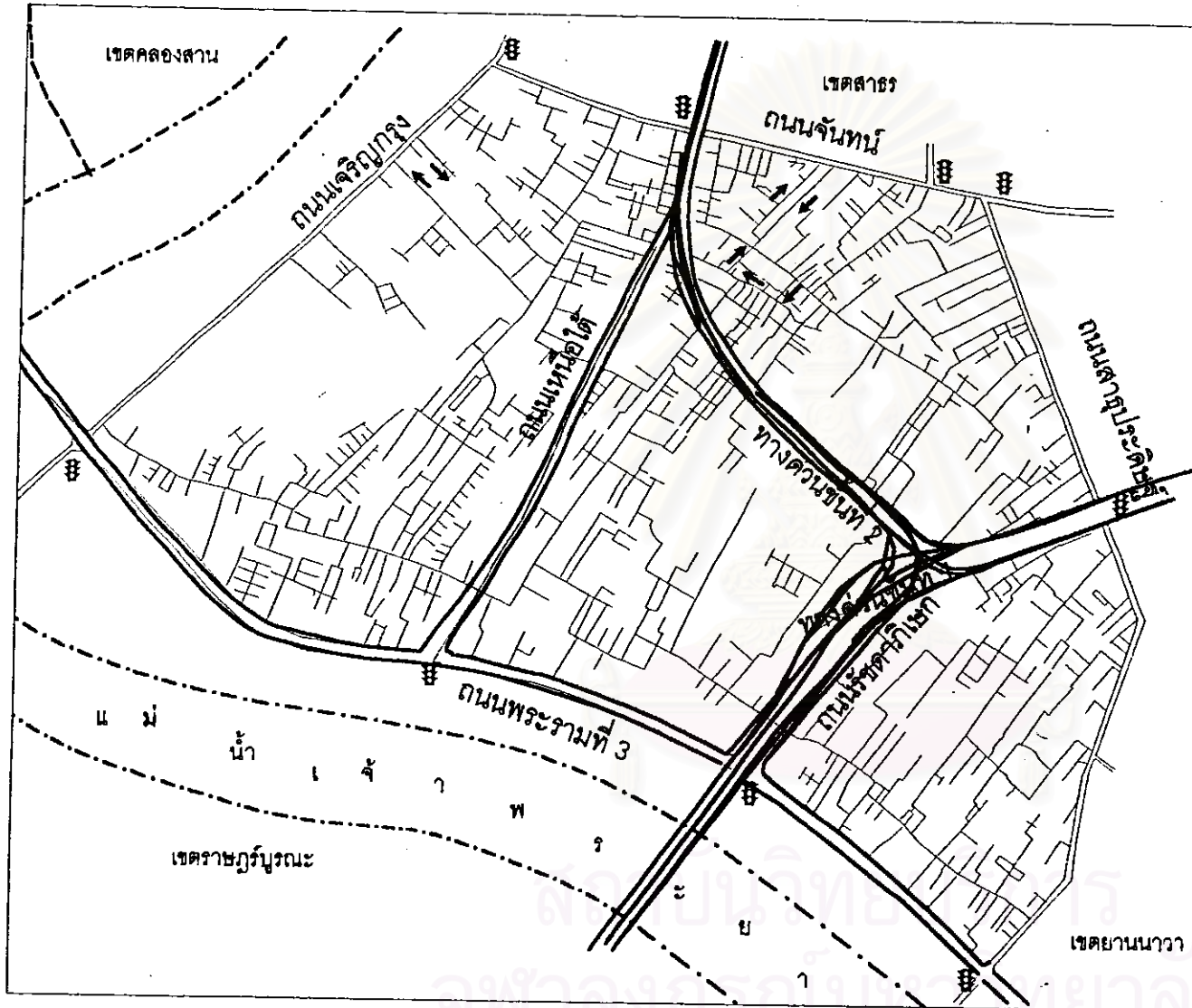
ซอยพัฒนาการ ข.โสมมัย และอร่ามดวงอุทิศ ถ้าจะออกถนนสาธุ ห้ามเลี้ยว  
ขวา

ซอยเจริญกรุง 85 ถ้าออกถนนเจริญกรุง ห้ามเลี้ยวขวา

### 4.5 สรุปภาพรวมของปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสภาพการสัญจรในบริเวณพื้นที่ศึกษา

#### 4.5.1 ปัญหาด้านกายภาพ

การขยายตัวและความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของพื้นที่ศึกษา ในลักษณะที่ไม่ต่อ  
เนื่องมีการปล่อยพื้นที่ที่ขาดการเข้าถึงจนก่อให้เกิดพื้นที่ว่างกระจัดกระจายทั่วไป ทั้งที่เป็นพื้นที่ภายใน



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.9 แสดง  
การจัดระบบการจราจรในพื้นที่

สัญลักษณ์

- เส้นทางเดินรถทางเดียว
- ⊞ สัญลักษณ์ไฟจราจร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เขตเมืองที่กำลังมีการพัฒนา เมื่อประกอบกับความสับสนในการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งมีการผสมปนเปกันไปในแต่ละบริเวณ ทั้งการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและพื้นที่เพื่อการพักอาศัย ทำให้เกิดปัญหาด้านการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านธรณ. สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยเป็นต้น ปัญหาการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังนี้

#### 1. สภาพปัญหาการใช้ที่ดินในปัจจุบัน (แผนที่ 4-10)

1) ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน คือ โซน 6, 7 และ 3 ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ความซับซ้อนในการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์การเดินทางที่ต่างกันจึงเกิดขึ้น เมื่อประกอบกับจำนวนปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นซึ่งจะเห็นว่าเป็นโซนที่มีปริมาณการเดินทางสูงมาก ทั้งที่เป็นการเดินทางภายในโซนเองและการเดินทางเข้าออกจากโซน ด้วยเหตุนี้จึงเป็นพื้นที่ที่สมควรมีการจัดการด้านระบบโครงข่ายการคมนาคม เพื่อสนองความต้องการเดินทางให้มีการกระจายได้อย่างทั่วถึง ทั้งนี้จะต้องเป็นโครงข่ายถึงไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่มี

2) ปัญหาชุมชนเมืองที่มีสภาพเสื่อมโทรม เนื่องจากการหลังไหลของประชากรจากชนบทเข้าสู่กทม. ซึ่งเป็นแหล่งงานและการบริการต่าง ๆ เป็นเหตุให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดที่มีสภาพต่ำกว่ามาตรฐาน เนื่องจากเป็นผู้ที่มีรายได้น้อยไม่สามารถจัดซื้อที่ดินเพื่อสร้างที่อยู่อาศัยได้ การขาดกรรมสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของที่ดิน ทำให้ผู้อยู่อาศัยขาดแรงจูงใจในการพัฒนาชุมชนของตน

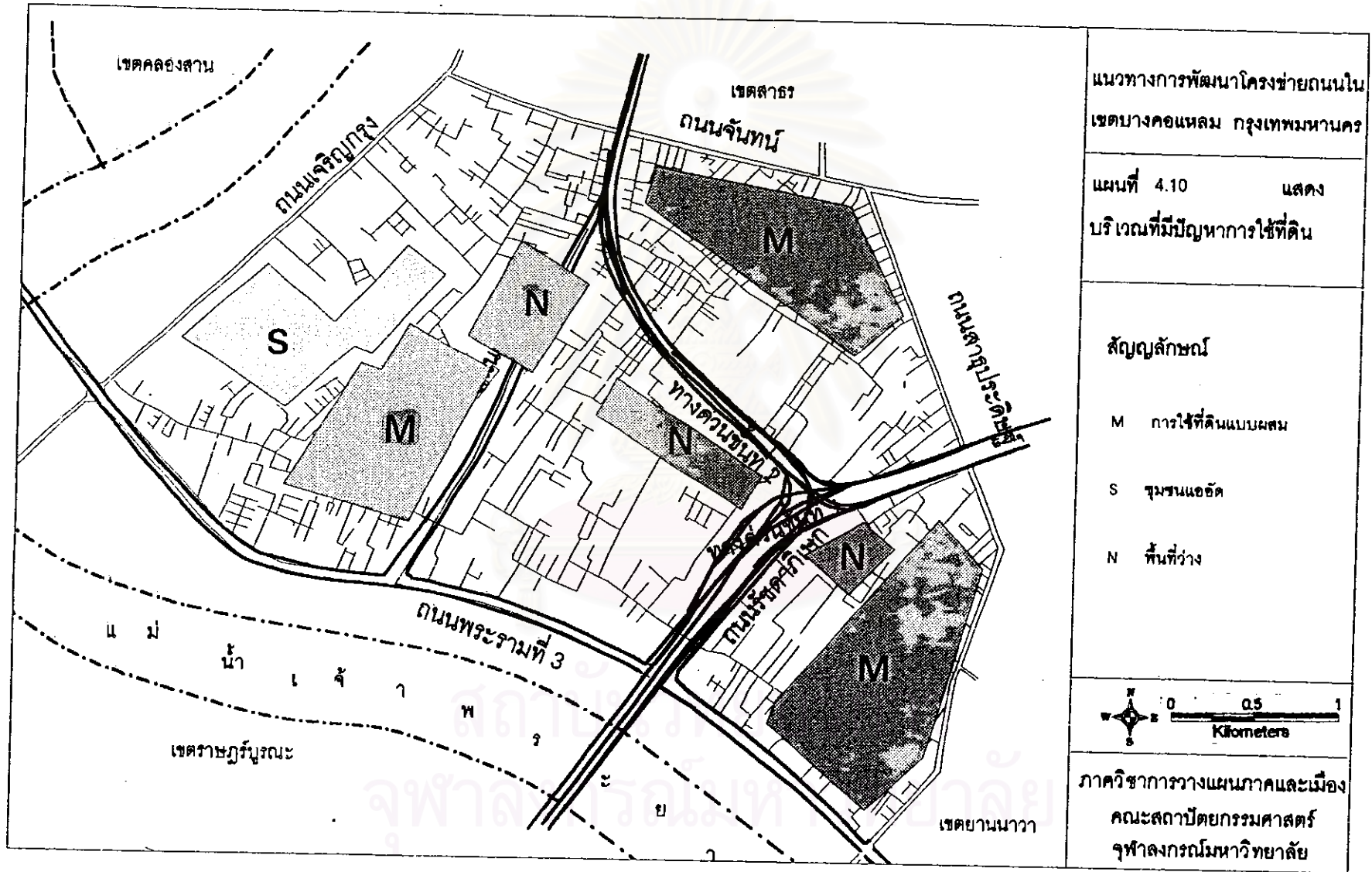
ปัญหาการเข้าถึงของบริเวณชุมชนแออัด โดยเฉพาะบริเวณถนนเจริญกรุงซึ่งมีชุมชนแออัดติดต่อกันเป็นพื้นที่ผืนใหญ่ถึง 8 ชุมชนด้วยกัน กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยเป็นชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานมานานแล้ว สภาพโครงข่ายถนนเป็นเพียงทางเดินเท้า มีลักษณะคดเคี้ยวเชื่อมโยงกันทั่ว แต่รถไม่สามารถเข้าถึงได้ ทำให้ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคอื่นตามไปด้วย ปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนที่เป็นปัญหาเร่งด่วนคือ ปัญหาการขนถ่ายขยะมูลฝอยเนื่องจากรถขนขยะไม่มีทางเข้าถึง ปัญหาการระบายน้ำทำให้เกิดภาวะน้ำขัง และการขาดถนนสำหรับการเข้าถึงของรถซึ่งเป็นอันตรายต่อการเกิดไฟไหม้

3) ปัญหาการสูญเสียการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการปล่อยให้เกิดพื้นที่ว่าง อันเนื่องมาจากขาดการเข้าถึงโดยถูกปิดกั้นจากอาคารโดยรอบ ซึ่งจะพบได้บริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษาในโซน 3, 4 และ 5

#### 2. แนวโน้มสภาพการใช้ที่ดินในอนาคต

จากการพิจารณาถึงสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบันเมื่อเทียบกับอดีต พบว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดในบริเวณโซน 6, 2 และ 5 (แขวงบางโพธิ์พาง แขวงบางโคล่ และแขวง

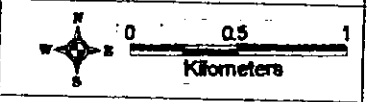




แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.10 แสดง  
บริเวณที่มีปัญหาการใช้ที่ดิน

- สัญลักษณ์
- M การใช้ที่ดินแบบผสม
  - S ทุ่งชนแออัด
  - N พื้นที่ว่าง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บางคอแหลม) โดยรูปแบบการใช้ที่ดินก็จะเป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์ สำนักงาน และพักอาศัยมากขึ้น โดยพิจารณาได้จากประเภทอาคารที่มีการขออนุญาตก่อสร้าง พบว่ารูปแบบการขยายตัวของพื้นที่ในการก่อสร้างอาคารสูงและโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ถ้าเป็นถนนสายหลักโดยเฉพาะถนนพระรามที่ 3 ในโซน 2 และ 6 จะเป็นโครงการขนาดใหญ่ประเภทอาคารสำนักงาน-พาณิชย์-พักอาศัย และอาคารสำนักงาน-พักอาศัย ส่วนโซนใน 5 ซึ่งมีขยายตัวจากการสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 จะเกิดอาคารพักอาศัยประเภทคอนโดขึ้น และในอนาคตก็คงจะมีการพัฒนาเกิดขึ้นบริเวณโซน 3 จากการเกิดขึ้นของถนนเหนือได้

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเมื่อเสริมเข้ากับโครงการพัฒนาระบบโครงข่ายถนน จะทำให้พื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับบทบาทการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ได้ดีขึ้น โดยจะต้องพัฒนาโครงข่ายถนนที่มีให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากการเกิดขึ้นของโครงการเหล่านี้ที่จะเป็นตัวดึงดูดการเดินทางเข้ามาสู่พื้นที่มากขึ้น

#### 4.5.2 ปัญหาด้านระบบโครงข่ายถนน

โครงข่ายถนนเป็นโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่สำคัญที่สุด เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการใช้เป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางเคลื่อนที่ทั้งสำหรับ คน ยานยนต์ และสินค้าแล้ว ยังมีบทบาทอีกประการที่มีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางผังโครงข่ายสาธารณูปโภคอื่น คือ ระบบระบายน้ำ การขนถ่ายขยะ การวางแนวท่อน้ำประปา สายไฟ และสายโทรศัพท์ รวมถึงช่วยให้บริการฉุกเฉินมีเส้นทางเข้าถึงด้วย

สภาพโครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษามีลักษณะสำคัญคือ มีถนนสายหลัก คือ ถนนพระรามที่ 3 และถนนเจริญกรุง ส่วนถนนสายรอง ได้แก่ ถนนจันทน์ และถนนสาธุประดิษฐ์ ล้อมรอบทั้ง 4 ด้านทำให้เกิดเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ (SUPER BLOCK) ประมาณ 7.7 ตารางกิโลเมตร โดยมีถนนรัชดาภิเษกเป็นตัวแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรกได้แก่พื้นที่ในโซน 1, 2, 3, 4, 5 และ 7 ส่วนที่สองได้แก่โซน 6 โดยพื้นที่ทั้งสองส่วนนี้สภาพภายในยังขาดโครงข่ายถนนสายรอง สายย่อยในลำดับที่เหมาะสม ทำให้สภาพการจราจรที่คับคั่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากความไม่เพียงพอของโครงข่ายถนนที่ขาดการจัดวางลำดับชั้นถนนที่เหมาะสม รูปแบบถนนที่พบคือ มีการเชื่อมถนนข้ามลำดับชั้น ส่วนมากถนนสายย่อยที่มีขนาดความกว้างไม่ถึง 6 เมตร จะถูกเชื่อมโดยตรงกับถนนสายหลักหรือสายรอง รวมถึงยังไม่มี การจัดระบบถนนที่ใช้เป็นทางผ่านกับถนนที่ใช้ติดต่อกายในท้องที่ให้เป็นระบบ ส่วนใหญ่เป็นซอยแคบและตัน ทำให้มีทางเข้าถึงเพียงด้านเดียวอันเนื่องมาจากไม่มีการต่อเชื่อมกับซอยอื่น ซึ่งมีสาเหตุมาจากสภาพซอยที่เป็นซอยส่วนบุคคล และจากการถูกกันขวางไว้ด้วยคลอง

ลำกระโดง และเมื่อมีการพัฒนาก่อสร้างอาคารเพิ่มขึ้นทั้ง ๆ ที่ขนาดของซอยที่สร้างไว้ตั้งแต่เริ่มแรกยังคงมีขนาดเท่าเดิม ทำให้ประสิทธิภาพของซอยลดต่ำลงจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น

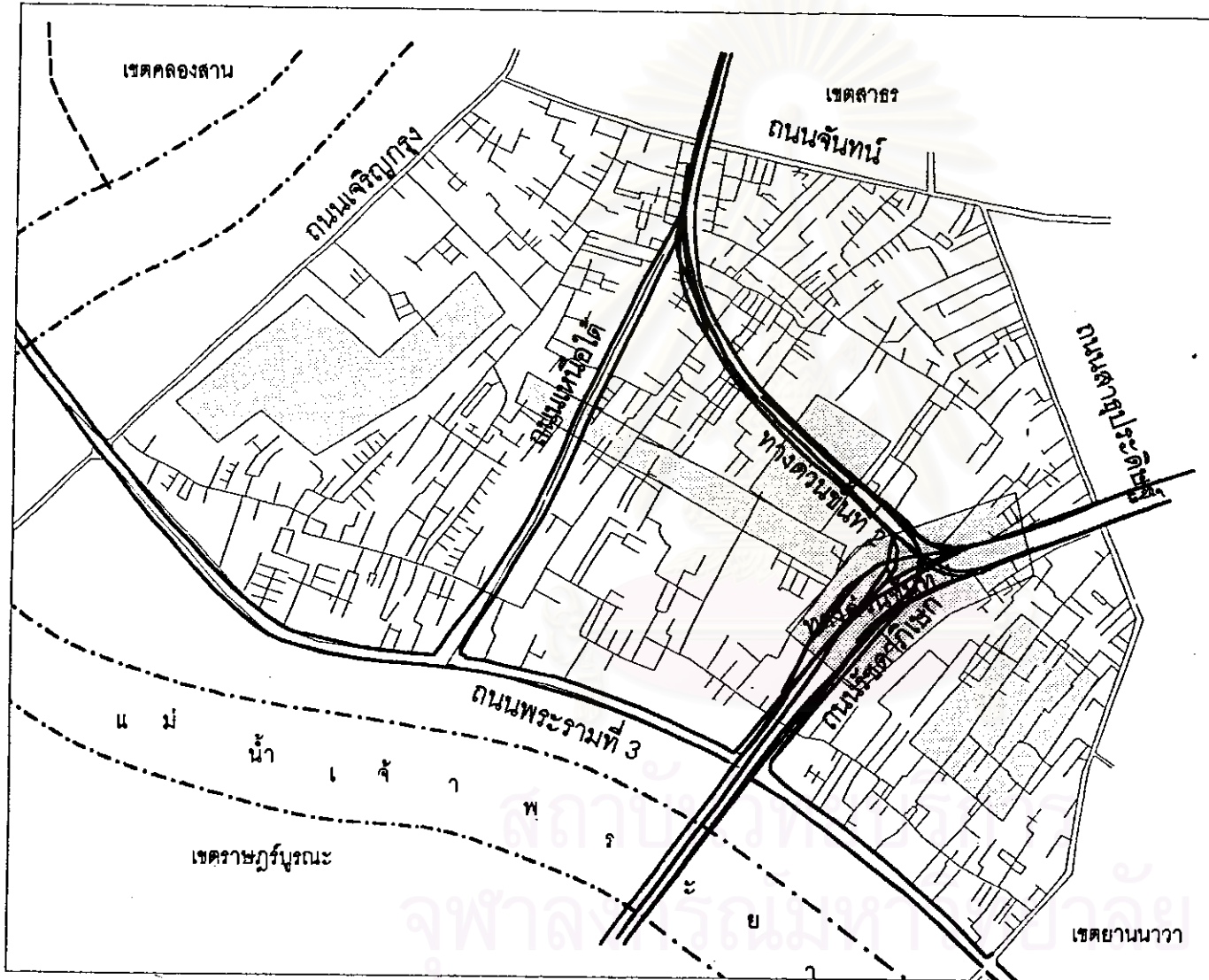
กล่าวโดยสรุปแล้วสภาพโดยทั่วไปของโครงข่ายถนน ซอย ในบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถอธิบายเป็นประเด็นได้ดังนี้

1. การขาดระบบถนนที่จะช่วยกระจายการจราจร โครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพคือต้องมีลำดับถนนอย่างน้อย 3 ประเภท โดยแต่ละประเภทมีหน้าที่และบทบาทการใช้สอยต่างกัน ความขัดแย้งระหว่างการเดินทางแบบต้องการผ่านตลอด ซึ่งเป็นการใช้ถนนเพื่อเดินทางโดยไม่ต้องการถูกรบกวน (ถนนสายหลัก) กับการเดินทางแบบท้องถิ่น ซึ่งเป็นการเคลื่อนที่ที่มีการหยุดจอดบ่อยครั้งเพื่อเข้าสู่ตัวอาคาร ความขัดแย้งระหว่างความต้องการทั้ง 2 รูปแบบ สามารถประสานกันได้ด้วยการทำหน้าที่ของถนนกระจายการจราจร แต่ระบบถนนในพื้นที่ศึกษามีซอยที่ทำหน้าที่ในการกระจายการจราจรในแนวเหนือใต้ มีเพียงถนนเหนือใต้ ซอยแฉล้มมิตร ซอยยอบุรี ส่วนแนวตะวันออกตะวันตก มีซอยวัดไผ่เงิน และประตู 1 เท่านั้น ซึ่งแต่ละซอยก็มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากถูกใช้เป็นเส้นทางลัดที่เชื่อมออกถนนสายหลักสายรองโดยรอบที่มีเพียงไม่กี่เส้นเท่านั้น ความไม่สอดคล้องระหว่างผิวการจราจรทั้งจากขนาดซอยที่แคบและมีลักษณะคดเคี้ยว กับบทบาทหน้าที่การให้บริการ ทำให้ประสิทธิภาพในการสัญจรอยู่ในระดับที่ไม่น่าพอใจ สาเหตุของปัญหาก็คือการขาดแคลนถนนกระจายการจราจรที่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมความต้องการเดินทางในบริเวณที่มีการเดินทางมาก

2. โครงข่ายของถนนซอยภายในไม่มีการเชื่อมโยงกัน ทำให้การเดินทางระหว่างพื้นที่ภายในโซนไม่สามารถออกสู่ถนนสายหลักที่ต้องการได้ จึงต้องใช้เส้นทางที่ซ้ำซ้อนกันบนเส้นทางลัดที่มีทางเลี้ยวจำกัดทำให้เกิดการสัญจรบนเส้นทางที่ไม่จำเป็น การปรับปรุงโครงข่ายถนนซอยให้มีการต่อเชื่อมกันเพื่อเป็นทางออกสู่ถนนสายหลักสายรองบริเวณโดยรอบของพื้นที่ศึกษา จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยลดการจราจรบนถนนสายหลักให้อัตน้อยลง และยังช่วยให้การเดินทางภายในมีประสิทธิภาพขึ้น สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นได้ดีขึ้น (แผนที่ 4-11)

4.5.3 ปัญหาด้านสภาพการสัญจรที่มีผลมาจากลักษณะการใช้ที่ดิน ลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสภาพโครงข่ายถนน

จากสภาพการใช้พื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นเพื่อการพักอาศัยเพื่อการพาณิชย์ และการอุตสาหกรรม ทำให้รูปแบบการสัญจรที่เกิดขึ้นมีวัตถุประสงค์ความต้องการที่ซับซ้อน โดยต้องการรูปแบบการสัญจรที่แตกต่างกันและมีความขัดแย้ง เช่น ถ้าเป็นการพักอาศัยย่อมต้องการรูปแบบการเดินทางที่ไม่พลุกพล่าน สงบ ปลอดภัย และต้องไม่ไร้ทางผ่านตลอดสำหรับกร

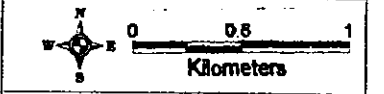


แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

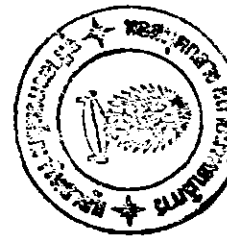
แผนที่ 4.11 แสดง  
บริเวณที่มีปัญหาด้านโครงข่ายถนน

สัญลักษณ์

บริเวณที่มีปัญหา



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



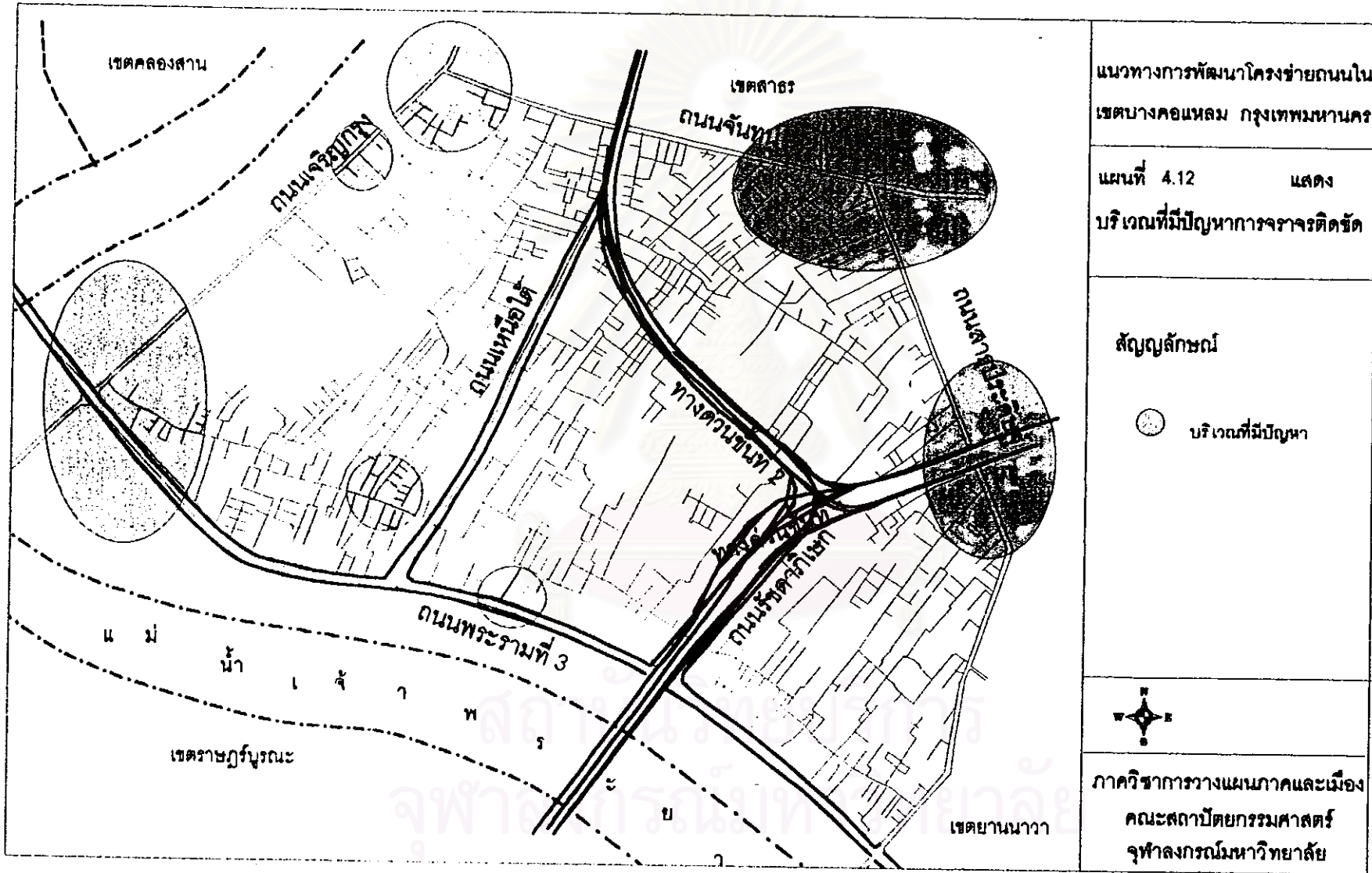
สัญญาภายนอก ส่วนบริเวณย่านพาณิชย์ แหล่งธุรกิจ และย่านอุตสาหกรรม มีความต้องการทางเข้าถึงที่สะดวกสบาย มีเส้นทางหลายเส้นทาง และเหมาะกับการเดินทางในหลายรูปแบบ

ความต้องการการเดินทางที่ซับซ้อนจากลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นแบบหลากหลาย ถ้าไม่สามารถตอบสนองได้ด้วยเส้นทางโครงข่ายถนนและรูปแบบถนนที่เหมาะสม ย่อมก่อให้เกิดสภาพการจราจรที่แออัดคับคั่ง ณ บริเวณใด บริเวณหนึ่งที่เป็นเส้นทางสายหลักซึ่งจะมีการซ้อนทับของการสัญจรในปริมาณสูงอย่างแน่นอน เช่นในปัจจุบันบริเวณเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นจะได้แก่เส้นทางลาด และบริเวณชุมชน

บริเวณที่มีการจราจรติดขัด (แผนที่ 4-12)

- บริเวณปากซอยที่มีรถสองแถววิ่ง เช่น ซอยเจริญกรุง 85 ซอยวัดไผ่เงิน ซอยพระแม่มาลี
  - โรงเรียนวัดไผ่เงิน ในช่วงเวลา 07.00-08.30 น. และ 16.00-18.00 น.
  - ทางแยกระหว่างซอยประตู 1-ซอยแฉล้มนิมิตร และ ซอยประตู 1-ซอยกรรณิการ์ ต้องมีตำรวจจราจรมาคุม
  - ถนนพระรามที่ 3 เชียงสะพานกรุงเทพ ในช่วงเวลาเย็น
  - ถนนเจริญกรุง ขาเข้า บางครั้งติดไปจนถึง เจริญกรุงซอย 85 ในช่วงเวลาเช้า
- ควรใช้เส้นทางถนนเลียบบคลองแทน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.12 แสดง  
บริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

สัญลักษณ์

● บริเวณที่มีปัญหา



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย