

บทที่ 6

แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร

จากการศึกษาที่ผ่านมา สรุปได้ว่า การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทร เป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาการเดินทางของคนที่พักอาศัยในเขตสาทร และเป็นกลยุทธ์หนึ่งในการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่ โดยบทบาทสำคัญในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้ คือ การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางภายในพื้นที่(Local Transportation)ของกลุ่มนักเรียน ผู้มีรายได้น้อย และแม่บ้าน ที่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในเขตและการใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าสูง ส่วนการใช้จักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางภายในของกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางขึ้นไป เป็นบทบาทที่มีความสำคัญมากขึ้นในอนาคต

การศึกษาในบทที่ 5 พบว่าสภาพกายภาพของพื้นที่และโครงข่ายเดิมที่มีอยู่ มีความเป็นไปได้ทางกายภาพในการปรับปรุงเพื่อจัดทำโครงข่ายทางจักรยาน ความเป็นไปได้ทางกายภาพดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำคัญของการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้จักรยานของกลุ่มเป้าหมายในเขตสาทร เมื่อผนวกเข้ากับทิศทางและความต้องการของการเดินทาง ลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการใช้ที่ดิน ที่ได้ศึกษาในบทที่ 3 ทำให้สามารถนำเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร ที่นำเสนอเรื่องเส้นทางจักรยาน จุดจอด การปรับปรุงทางกายภาพเพื่อพัฒนาโครงข่ายอย่างละเอียด และขั้นตอนการจัดทำเบื้องต้น ส่วนมาตรการด้านอื่นๆที่มีความสำคัญ ได้นำเสนอเป็นแนวทางเพื่อให้เห็นสิ่งที่ต้องพัฒนาควบคู่กันไปนอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตสาทร

6.1 การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้

จะมีบทบาทหลักอยู่ที่การเดินทางภายในพื้นที่ของกลุ่มนักเรียน ผู้มีรายได้น้อย และแม่บ้าน ที่มีสัดส่วนของการเดินทางระยะใกล้และการใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าสูง โครงข่ายทางจักรยานต้องตอบสนององวัตถุประสงค์สำคัญของการเดินทางภายในพื้นที่ของกลุ่มคนดังกล่าว คือการเดินทางไปโรงเรียนที่มีปริมาณการเดินทางสูงที่สุด(35,738เที่ยว/วัน) ตามด้วยการเดินทางไปทำงาน(20,558เที่ยว/วัน) และการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ส่วนการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะจะเป็นบทบาทเสริม

6.1.1 แนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

แผนแม่บท(Master Plan)ของการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทรในปัจจุบัน เกิดจากแนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ที่มีความสอดคล้องกับลักษณะการตั้งถิ่นฐาน

การใช้ที่ดิน รูปแบบการเดินทางตามวัตถุประสงค์สำคัญของการเดินทางภายในของพื้นที่ และความพร้อมของประชาชนบางกลุ่มในพื้นที่ ซึ่งเป็นบทบาทหลักในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้

แนวความคิดในการจัดทำแผนแม่บท(Master Plan Concept) ประกอบด้วย แนวความคิดทั่วไป(General Concept)ที่เกิดจากการมองภาพรวมของการตั้งถิ่นฐาน การใช้ที่ดิน การเดินทาง และโอกาสในการสร้างสรรค์เขตสาธิตให้น่าอยู่พร้อมกับการอำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาทางกายภาพไปด้วยกัน แนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปโรงเรียน(School-Trips Concept) แนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปทำงาน(Work-Trips Concept) และแนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ(Shopping-Trips Concept) ดังแสดงในภาพที่6.1

6.1.1.1 General Concept(ภาพที่6.1)

เขตสาธิตเป็นเขตที่มีลักษณะแคบยาวในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยมีถนนสารพระรามสี่เป็นขอบเขตด้านทิศเหนือ และถนนจันทน์เป็นแกนทางด้านใต้ พื้นที่ภายในถูกตัดแบ่งด้วยโครงข่ายถนนขนาดใหญ่2สาย คือถนนพระราม6และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ แบ่งพื้นที่ออกเป็น3ส่วนใหญ่ๆคือ

เรียกพื้นที่ย่อยที่1

1). พื้นที่ภายในระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา และถนนพระราม6 ต่อไปจะ

เรียกพื้นที่ย่อยที่2

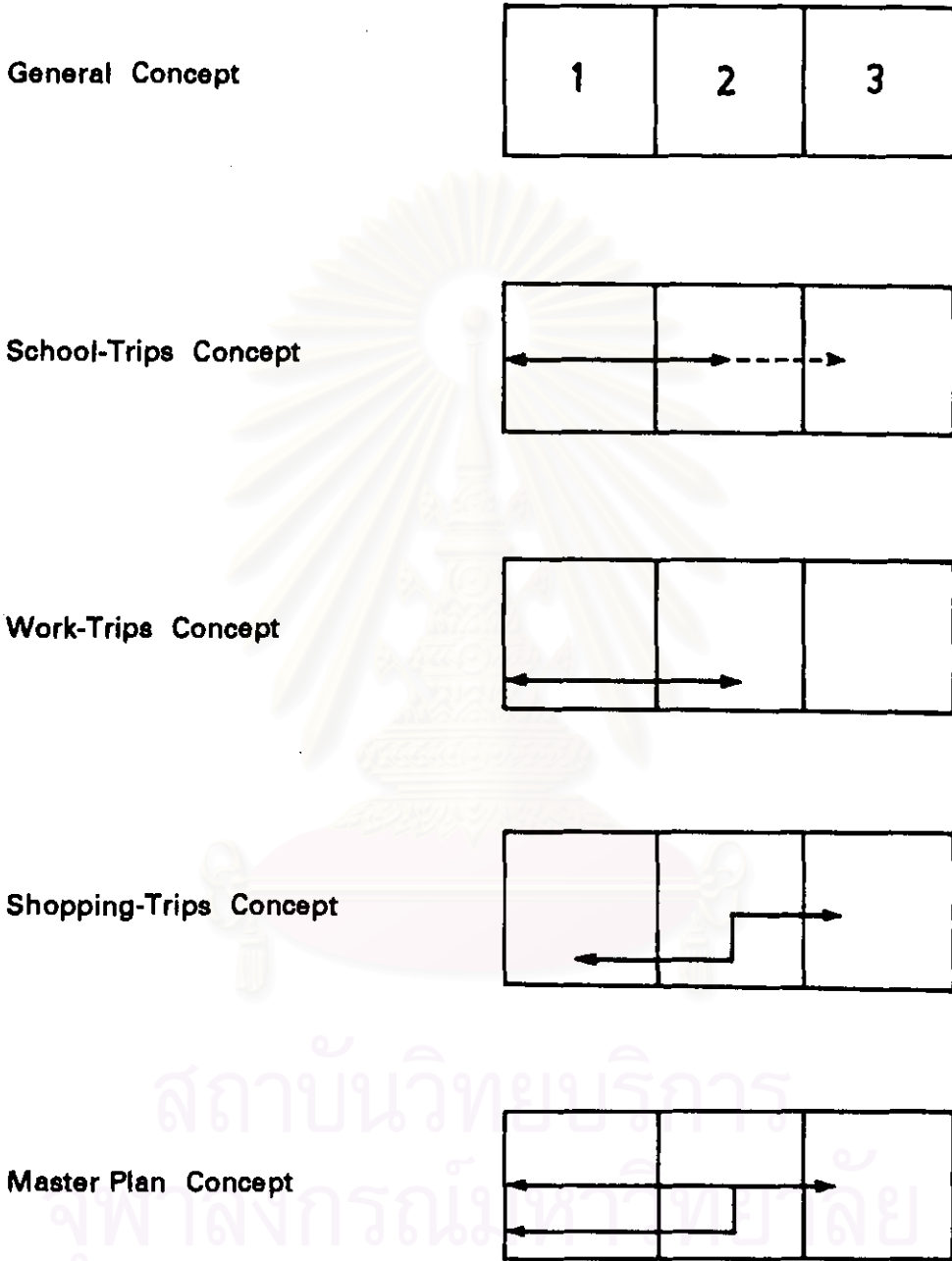
2). พื้นที่ภายในระหว่างถนนพระราม6และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ต่อไปจะ

เรียกพื้นที่ย่อยที่3

3). พื้นที่ส่วนที่เหลือที่อยู่ด้านตะวันออกของถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ต่อไปจะ

ทั้งสามพื้นที่ย่อยมีการใช้ที่ดินแบบผสมทำให้การเดินทางภายในพื้นที่ย่อยมีปริมาณสูง โดยพื้นที่ย่อยที่1และ2 มีการตั้งถิ่นฐานที่หนาแน่นกว่าพื้นที่ย่อยที่3 โดยส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยประเภทตึกแถว และเป็นที่ตั้งของสาธารณูปการ(สถานศึกษา แหล่งงาน ย่านการค้าและบริการ)ที่ให้บริการพื้นฐานในระดับท้องถิ่นมากกว่าระดับเมืองทำให้การเดินทางภายในพื้นที่ย่อยทั้งสองมีความหนาแน่นมาก และเนื่องจากแต่เดิมเป็นพื้นที่ย่อยทั้งสองเป็นพื้นที่เดียวกัน มีการตั้งถิ่นฐานที่ต่อเนื่องเป็นชุมชนเดียวกัน มีการเดินทางไปมาระหว่างพื้นที่ ก่อนถูกตัดขาดด้วยถนนพระราม6ในปัจจุบัน แม้กระนั้นก็ตามในปัจจุบันพื้นที่ย่อยทั้งสองก็ยังคงมีความสัมพันธ์กันสูง และยังคงมีความจำเป็นต้องเดินทางระหว่างพื้นที่เพื่อใช้บริการพื้นฐานระดับท้องถิ่นและการเดินทางที่เกิดจากความสัมพันธ์ทางสังคม(แต่เดิมเป็นชุมชนเดียวกัน) ในขณะที่พื้นที่ย่อยที่3 จะมีการตั้งถิ่นฐานที่เบาบางกว่า สาธารณูปการในพื้นที่จะเป็นสาธารณูปการระดับเมืองมากกว่าระดับท้องถิ่น และถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนที่ตัดเลียบคลองช่องนนทรี ซึ่งแต่เดิมเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานเบาบาง พื้นที่ย่อยที่3จึงมีความหนาแน่นของการเดินทางภายในน้อยกว่า แต่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในสูงมีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกับพื้นที่

ภาพที่ 6.1 แนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร



ย่อยขึ้นไม่มากนัก ดังนั้นการเชื่อมโยงโครงข่ายทางจักรยานระหว่างพื้นที่ย่อยที่1และ2 โดยทั่วไปจึงมีความจำเป็นมากกว่าการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ย่อยที่2และ3 แนวความคิดในการแบ่งพื้นที่ย่อย และการเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างพื้นที่ย่อย จะเป็นแนวความคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงข่าย ในลำดับต่อไป

6.1.1.2 School-Trips Concept(ภาพที่8.1)

จากการศึกษาในเรื่องที่ตั้งและขนาดและระดับการให้บริการของสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตสาทรในบทที่3(พิจารณาแผนที่ที่3.3และ3.4ประกอบ) ทำให้เห็นว่า แนวแกนสำคัญที่พาดผ่านย่านสถานศึกษาที่สำคัญของท้องถิ่น คือบริเวณกลางพื้นที่ในแนวตะวันตก-ตะวันออกในพื้นที่ย่อยที่1และ2ที่มีสถานศึกษาท้องถิ่นตั้งอยู่หนาแน่น ส่วนพื้นที่ย่อยที่3 เป็นสถานศึกษาระดับเมืองที่มีขนาดใหญ่ แม้สัดส่วนของนักศึกษาภายในเขตจะน้อย แต่มีปริมาณมากพอสมควร อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับพื้นที่ย่อยที่1และ2 แล้วยังมีความสำคัญน้อยกว่า(เส้นประ) แนวแกนดังกล่าวพาดผ่านบริเวณกลางพื้นที่ย่อยที่3ต่อเนื่องกับพื้นที่ย่อยที่2 โครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปโรงเรียน ต้องมีเส้นแกนหลักอยู่ในแนวแกนดังกล่าว ซึ่งเส้นแกนหลักนี้ต้องสามารถเชื่อมโยงหรือผ่านสถานศึกษาที่สำคัญจึงสามารถครอบคลุมและตอบสนองการเดินทางไปโรงเรียนในพื้นที่

6.1.1.3 Work-Trips Concept(ภาพที่8.1)

จากการศึกษาในเรื่องขนาดและที่ตั้งของแหล่งงานท้องถิ่นของผู้มีรายได้ในเขตพื้นที่เขตสาทรในบทที่3(พิจารณาแผนที่ที่3.6ประกอบ)ทำให้เห็นว่า แนวแกนสำคัญที่พาดผ่านแหล่งงานสำคัญของท้องถิ่น คือบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ในแนวตะวันตก-ตะวันออกในพื้นที่ย่อยที่1และ2ที่มีแหล่งงานท้องถิ่นของผู้มีรายได้ในที่ตั้งอยู่หนาแน่น ส่วนพื้นที่ย่อยที่3 เป็นพื้นที่ที่ไม่มีแรงดึงดูดที่สำคัญต่อการเดินทางไปทำงานภายในพื้นที่ เนื่องจากมีแหล่งงานท้องถิ่นตั้งอยู่น้อยไม่หนาแน่นโครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปทำงานในพื้นที่เขตสาทร ต้องมีเส้นแกนหลักอยู่ในแนวแกนดังกล่าว ซึ่งเส้นแกนหลักนี้ต้องสามารถเชื่อมโยงหรือผ่านแหล่งงานสำคัญจึงสามารถครอบคลุมและตอบสนองการเดินทางไปทำงานในพื้นที่

6.1.1.4 Shopping-Trips Concept(ภาพที่6.1)

จากการศึกษาในเรื่องที่ตั้งและรายละเอียดของย่านการค้าและบริการท้องถิ่นในพื้นที่เขตสาทรในบทที่3(พิจารณาแผนที่ที่3.8และ3.9ประกอบ) ทำให้เห็นว่า แนวแกนสำคัญที่พาดผ่านย่านการค้าและบริการสำคัญของท้องถิ่น คือบริเวณที่ค่อนไปทางด้านใต้กลางพื้นที่ย่อยที่1และ2ที่มีตลาดและย่านการค้าและบริการของท้องถิ่นตั้งอยู่หนาแน่นซึ่งเป็นแนวเดียวกับการเดินทางไปทำงาน แนวแกนดังกล่าวยกตัวสูงขึ้นเมื่อบริเวณกลางพื้นที่ย่อยที่2ต่อเนื่องไปยังพื้นที่ย่อยที่3ซึ่งเป็นแนวเดียวกับการเดินทางไปโรงเรียน โครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ ต้องมีเส้นแกนหลักอยู่

ในแนวแกนดังกล่าว ซึ่งเส้นแกนหลักนี้ต้องสามารถเชื่อมโยงหรือผ่านย่านการค้าและบริการที่สำคัญของท้องถิ่นจึงสามารถครอบคลุมและตอบสนองการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการภายในพื้นที่

6.1.1.5 Master Plan Concept(ภาพที่6.1)

คือการรวมGeneral Concept , School-Trips Concept , Work-Trips Concept และ Shopping-Trips Concept มาเป็นแนวความคิดในการจัดทำแผนแม่บทของการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร ซึ่งเส้นแกนหลักในแนวแกนดังกล่าว ถือเป็นทางจักรยานสายหลักที่มีความสำคัญและควรจัดทำในเบื้องต้น เพราะสามารถตอบสนองการเดินทางหลักในพื้นที่

6.1.2 โครงข่ายทางจักรยานในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้

โครงข่ายทางจักรยาน ประกอบด้วยทางจักรยาน และจุดจอดจักรยาน ทางจักรยานแต่ละเส้นทางจะมีความสำคัญแตกต่างกัน สามารถแบ่งได้เป็นทางจักรยานสายหลัก ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่มีทิศทางรองรับการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ และทางจักรยานสายย่อยที่มีหน้าที่และความสำคัญแตกต่างกันเช่นเชื่อมย่านสถานศึกษา แหล่งงาน ย่านการค้าและบริการที่เป็นจุดปลายทางของการเดินทาง(Destination)เข้ากับทางเส้นทางหลัก หรือเชื่อมย่านพักอาศัยที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง(Origin) เข้ากับเส้นทางหลัก และเส้นทางย่อยที่ทำหน้าที่เชื่อมเส้นทางย่อยอื่นๆ เป็นต้น

6.1.2.1 โครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปโรงเรียน

1). ทางจักรยานสายหลัก(เส้นสีแดง แผนที่6.1)


จากSchool-Trips Conceptพบว่าแนวแกนสำคัญของการเดินทางไปโรงเรียนในพื้นที่เขตสาทร เป็นแกนตะวันตก-ตะวันออกบริเวณกึ่งกลางพื้นที่(ภาพที่6.1) เมื่อพิจารณารายละเอียดของที่ตั้งสถานศึกษา(แผนที่ที่6.1)จะเห็นว่าพื้นที่ที่ตั้งจุดการเดินทางไปโรงเรียนของคนในท้องถิ่นในปริมาณมากได้แก่บริเวณเจริญกรุง57 บริเวณอาคารสงเคราะห์6และเรนด์หุลย์3 บริเวณอาคารสงเคราะห์สวนพลู ส่วนถนนเจริญกรุงบริเวณโรงเรียนวัดสุทธิวราวม ซอยเรนด์หุลย์1 และพื้นที่ระหว่างซอยพระแม่มาลีและสาธุประดิษฐ์เป็นบริเวณที่มีความสำคัญรองลงมา

เมื่อซ้อนทับกับแผนที่ 5.1 ที่แสดงเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพในการปรับปรุงเพื่อจัดทำทางจักรยาน ทำให้เห็นเส้นแกนหลักที่สามารถเชื่อมโยงย่านสถานศึกษาที่สำคัญเข้าด้วยกัน เป็นเส้นแกนในแนวตะวันตก-ตะวันออกกลางพื้นที่เขต ได้แก่ เส้นทางวัดยานนาวา-คูชอยดอนกุศลในพื้นที่ย่อยที่1ที่มีโรงเรียนทุกระดับตั้งอยู่ เส้นทางคูช้างวัดปรก เส้นทางอาคารสงเคราะห์สาย6ในพื้นที่ย่อยที่2ที่เป็นที่ตั้งโรงเรียนระดับอนุบาลและประถม เส้นทางอาคารสงเคราะห์3 เส้นทางซอยช้างวิทย์ลาชัยพิศริทิมุขและเส้นทางสวนพลูในพื้นที่ย่อยที่3ที่เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษา จะเห็นว่าเส้นทางดังกล่าวครอบคลุมการเดินทางไปโรงเรียนทุกระดับในพื้นที่เขตสาทร

เส้นทางดังกล่าวยังขาดความเชื่อมโยงกันที่จุดข้ามถนนพระราม6 ระหว่างเส้นทางคูช้างวัดปรกและอาคารสงเคราะห์6 และจุดข้ามถนนราวีวาสรามนครินทร์ ที่สามารถแก้



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี2540

แผนที่ 6.1	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย ชัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
	แสดง เส้นทางจักรยานในการเดินทางไปโรงเรียนในพื้นที่เขตสาทร		

ปัญหาโดยการจัดทำทางข้ามถนน บริเวณถนนพระราม6 และถนนราชมิวราชนครินทร์ และตัดทางจักรยานเชื่อมเส้นทางคูข้างวัดปรกกับเส้นทางอาคารสงเคราะห์ตามแนวดังกล่าว โดยการเวนคืนที่ดินเพียงหลังเดียว การปรับปรุงเพื่อให้เกิดการเชื่อมเส้นทาง จะกล่าวถึงในรายละเอียดต่อไป

2) ทางจักรยานสายย่อย(เส้นสีน้ำเงิน แผนที่6.1)

ได้แก่ทางจักรยานที่เชื่อมย่านพักอาศัยกับทางจักรยานสายหลัก และทางจักรยานไปยังสถานศึกษาที่ไม่ได้อยู่ในเส้นแกนหลัก สามารถแบ่งตามพื้นที่ย่อยดังนี้

(1) พื้นที่ย่อยที่1

การเดินทางไปโรงเรียนส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในพื้นที่ย่อย เส้นทางจักรยานสายหลักเป็นที่ตั้งของโรงเรียนโรงเรียนทุกระดับ ผู้พักอาศัยด้านบนของทางจักรยานสายหลักสามารถเดินทางไปโรงเรียนโดยใช้เส้นทางคลองวัดยานนาวาที่เชื่อมกับเส้นทางคูขอยดอนกุศลซึ่งเป็นทางจักรยานสายหลัก ส่วนผู้พักอาศัยใต้เส้นทางจักรยานสายหลัก สามารถใช้เส้นทางคูข้างวัดดอนขอยย่อยแสงจันทร์-ขอยประมุขี-ขอยมิตรสามัคคี-คูขอยกิ่งจันทร์ที่ต่อเนื่องเป็นแนวเดียวกันเดินทางไปโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนเส้นทางจักรยานสายหลัก

ส่วนทางจักรยานเส้นทางจันทร์46 เป็นเส้นทางที่แยกไปโรงเรียนศิลปวัฒนาและโรงเรียนวัดสุทธิวราราม เชื่อมกับเส้นทางคลองกรวย ที่สามารถเดินทางต่อเนื่องไปยังเส้นแกนหลักได้ ผู้พักอาศัยที่อยู่ด้านเหนือและใต้ทางจักรยานสายหลักจึงสามารถเดินทางมาโรงเรียนวัดสุทธิวรารามได้

จะเห็นว่าผู้พักอาศัยในพื้นที่ย่อยที่1 สามารถใช้จักรยานเดินทางไปโรงเรียนได้สะดวก เนื่องจากโครงข่ายทางจักรยานมีความสมบูรณ์จากโครงข่ายคลองเดิม และถนนซอยที่รถยนต์ให้น้อยหรือใช้มิวจราจรไม่เต็มประสิทธิภาพ

(2) พื้นที่ย่อยที่2

ทางจักรยานสายหลักในพื้นที่ย่อยที่2เป็นทางจักรยานที่ผ่านโรงเรียนทองถิ่นระดับประถม โดยมีทางจักรยานสายย่อยเส้นทางคูวังในสุสานสมาคม-เซนต์หลุยส์2-เซนต์หลุยส์1 เชื่อมไปยังโรงเรียนประถมในซอยเซนต์หลุยส์1 และเส้นทางซอยพิชัย2-ราชมิวราฯ ไปยังโรงเรียนประถม(ศุภวิทย์) ในทางกลับกันผู้พักอาศัยด้านเหนือทางจักรยานเส้นหลักสามารถใช้เส้นทางดังกล่าว เดินทางมายังโรงเรียนทุ่งมหาเมฆที่ตั้งอยู่บนทางจักรยานสายหลักได้ และสามารถใช้ทางจักรยานสายหลักเดินทางไปยังโรงเรียนระดับมัธยมและอาชีวศึกษาต่อไป

ผู้พักอาศัยด้านใต้ทางจักรยานสายหลัก บริเวณซอยบำเพ็ญกุศล สามารถเดินทางไปโรงเรียนระดับประถมโดยใช้เส้นทางบำเพ็ญกุศล-วัดปรก2-วัดปรก ที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางคูขอยดอนกุศลและเส้นทางคูข้างวัดปรกเดินทางต่อเนื่องไปยังโรงเรียนระดับ

ประดมในพื้นที่ย่อย และต่อเนื่องไปยังโรงเรียนระดับมัธยมในพื้นที่ย่อยที่1 สำหรับโรงเรียนในระดับ ประถมและมัธยมด้านใต้ของถนนจันทน์(Zoneย่อยที่130)ไม่มีเส้นทางที่สามารถจัดทำทางจักรยานได้

ผู้พักอาศัยด้านใต้ทางจักรยานสายหลัก บริเวณถนนเรนด์นลยด์3และ ซอยเย็นจิตต์ สามารถใช้เส้นทางเย็นจิตต์-เรนด์นลยด์3-วัดปรก1ผ่านเข้าไปในสมาคมแต่จิวเชื่อมกับทาง จักรยานสายหลักที่เส้นทางคูข้างวัดปรก ที่ต่อเนื่องไปยังโรงเรียนประถมในพื้นที่ย่อยเดียวกัน และโรง เรียนมัธยมในพื้นที่ย่อยที่1 และระดับอาชีวศึกษาในพื้นที่ย่อยที่3

ผู้พักอาศัยบริเวณถนนทนุรัตน์ สามารถใช้เส้นทางทนุรัตน์-นราธิวาสฯ เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางอาคารสงเคราะห์สาย6 เดินทางไปยังสถานศึกษาทุกระดับได้เช่น กัน

ผู้พักอาศัยบริเวณอาคารสงเคราะห์สาย7 สามารถใช้เส้นทางอาคาร สงเคราะห์สาย7ที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางอาคารสงเคราะห์6 เดินทางไปยังสถานศึกษา ทุกระดับ

จะเห็นว่าพื้นที่มีปัญหา ไม่สามารถจัดทำทางจักรยานเชื่อมจากแหล่งพัก อาศัยไปยังโรงเรียนได้คือพื้นที่ด้านใต้ถนนจันทน์ ในZoneย่อยที่130เดิม เนื่องจากถนนซอยในพื้นที่ แควบ รดยนต์ใช้มาก ไม่มีทุบบาท หรือมีทุบบาทแคบๆไม่ต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังไม่มีเส้นทางเดินเท้าใดที่ สามารถเชื่อมกับซอยต้นเช่นพื้นที่อื่นๆ ทางจักรยานสายย่อยที่สามารถจัดทำได้เป็นทางจักรยานสาย ลัั้นๆเส้นทางประสานมิตร-ทวิสิทธิ์ ที่ผ่านโรงเรียนพระแม่มาลี และไม่เชื่อมโยงกับเส้นทางอื่นๆ

(3) พื้นที่ย่อยที่3

ทางจักรยานสายหลักในพื้นที่ย่อยที่3เป็นทางจักรยานที่ผ่านสถานศึกษา ระดับอาชีวศึกษา ที่แม้มีสัดส่วนของนักศึกษาในห้องกินไม่สูง แต่ปริมาณมากโดยเฉพาะเมื่อรวมกับผู้ ย้ายถิ่นฐานมาพักใกล้กับสถานศึกษา

การเดินทางไปโรงเรียนในระดับประถม จะต้องเดินทางไปยังทางจักร ยานสายหลักก่อนเพื่อเชื่อมกับทางจักรยานสายหลักในพื้นที่ย่อยที่2ที่มีโรงเรียนระดับประถมตั้งอยู่มาก ส่วนการเดินทางไปโรงเรียนในระดับมัธยม สามารถใช้ทางจักรยานสายหลัก เชื่อมไปยังโรงเรียนมัธยม ในพื้นที่ย่อยที่1 หรือใช้เส้นทางกรมการบินพาณิชย์-ซอยข้างชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์-คลองขวางที่ มีจุดปลายทางที่โรงเรียนนนทรีวิทยา

ผู้พักอาศัยด้านเหนือทางจักรยานสายหลักบริเวณถนนสวนพลู สามารถ เดินทางไปโรงเรียนโดยใช้เส้นทางคูหลังตลาดสวนพลู-นราธิวาสฯเชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้น ทางอาคารสงเคราะห์6 เพื่อเดินทางไปยังโรงเรียนประถมและมัธยมในพื้นที่ย่อยอื่น หรือใช้เส้นทาง ประสาทคอร์ค-นันทาที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางสวนพลูเพื่อเดินทางไปสถานศึกษาระดับ

อาชีวศึกษา หรือต่อเนื่องไปยังโรงเรียนระดับประถมและมัธยมในพื้นที่ย่อย นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางไปโรงเรียนนันทรีวิทยาโดยใช้เส้นทางกรมการบินพาณิชย์

ส่วนผู้พักอาศัยด้านใต้ทางจักรยานหลัก สามารถใช้เส้นทางนางลิ้นจี่ ที่เชื่อมกับเส้นทางสายหลักที่เส้นทางสวนพฤกษศาสตร์เดินทางไปสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษา และต่อเนื่องไปยังโรงเรียนระดับประถมและมัธยมในพื้นที่ย่อยอื่น

บริเวณซอยย่อยของถนนพระรามสี่เป็นบริเวณที่มีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่เขตคลองเตยสูง ดังได้กล่าวถึงแล้วในบทที่3 อย่างไรก็ตามบางส่วนที่ต้องเดินทางไปเรียนหนังสือในเขตสาทร สามารถใช้เส้นทางประสาธตคอร์ท-นันทา-เกอเซ และเส้นทางกรมการบินพาณิชย์ที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางสวนพฤกษศาสตร์เดินทางไปสถานศึกษาทั้งในและนอกพื้นที่ย่อย

โครงข่ายบริเวณซอยย่อยของถนนพระรามสี่ มีสภาพเช่นเดียวกับบริเวณพื้นที่ใต้ถนนจันทน์ในZoneย่อยที่130 แต่บริเวณซอยย่อยของถนนพระรามสี่มีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกับเขตไม่มากนัก ในขณะที่Zoneย่อยที่130 มีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกับเขตสูง

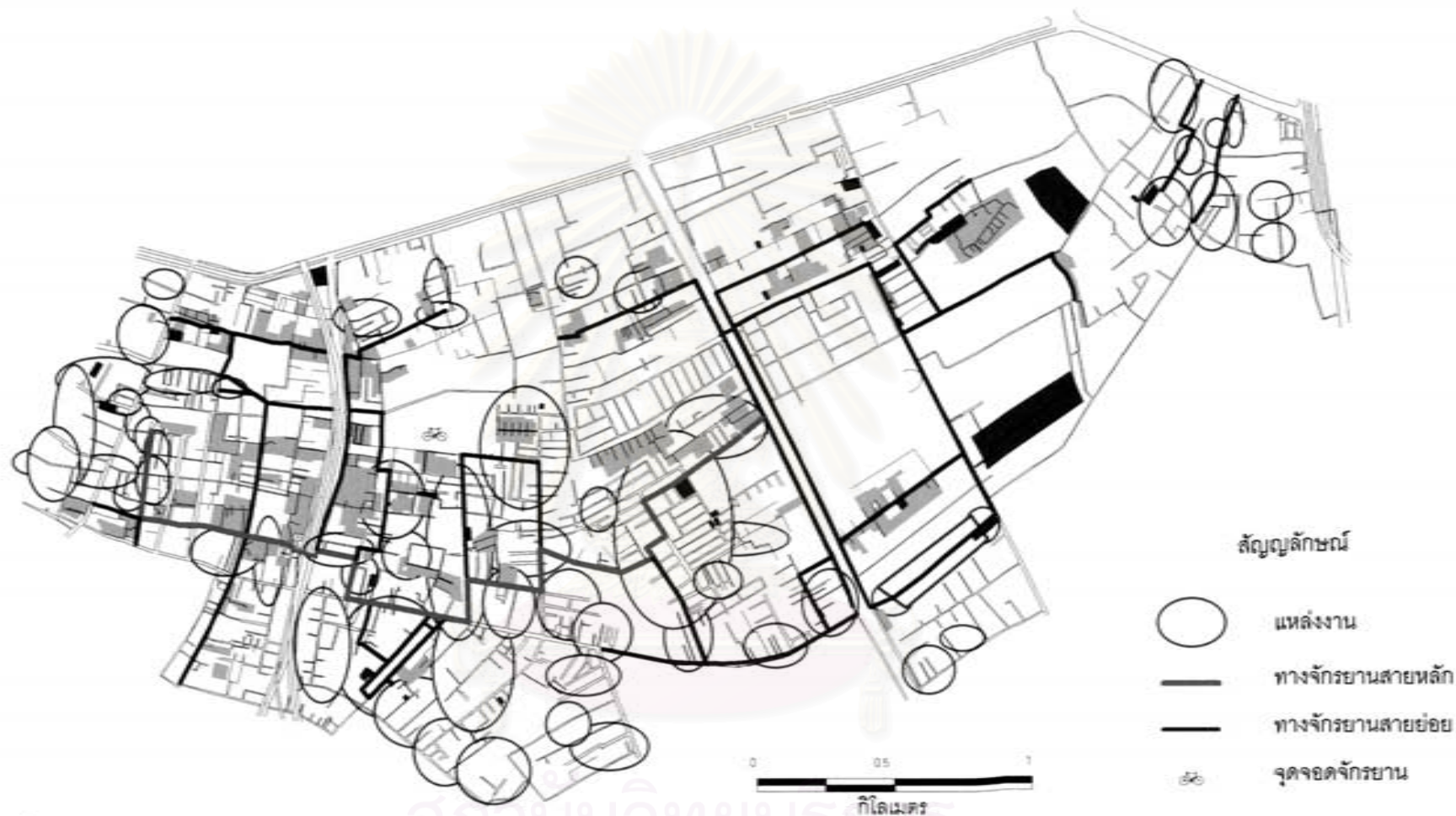
3) จุดจอดจักรยาน

จุดจอดจักรยานสำหรับการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือ ควรเป็นจุดจอดในโรงเรียน และวิทยาเขต เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในกรณีที่มีจุดจอดจักรยานไม่เพียงพอ จะเกิดขึ้นกับโรงเรียนที่มีพื้นที่น้อย ได้แก่โรงเรียนวัดสุทธิวราราม โรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย วิทยาเขตเอี่ยมละออ จำเป็นต้องนำจักรยานมาจอดที่จุดจอดสาธารณะหรือที่สาธารณะ พื้นที่ที่สามารถจัดทำจุดจอดได้ ได้แก่ วัดสุทธิวรารามสำหรับนักเรียนโรงเรียนวัดสุทธิวราราม วัดคอนกูดสำหรับนักเรียนโรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย และบริเวณทุตบาทถนนสวนพฤกษศาสตร์กรมการบินพาณิชย์

6.1.2.2 โครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปทำงาน

1) ทางจักรยานสายหลัก(เส้นสีแดง แผนที่6.2)

จากแนวความคิดWork-Trips Conceptพบว่าแนวแกนสำคัญของการเดินทางไปทำงานในพื้นที่เขตสาทร เป็นแกนตะวันตก-ตะวันออกบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ในพื้นที่ย่อยที่1และ2 (ภาพที่6.1) เมื่อพิจารณาแผนที่ที่6.2 จะเห็นว่าบริเวณที่มีแหล่งงานท้องถิ่นตั้งอยู่หนาแน่นได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา(เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ประเภทอุตสาหกรรมอาหารทะเล) พื้นที่รอบถนนจันทน์ระหว่างถนนพระราม6 และนราธิวาสราชนครินทร์ที่เป็นย่านโรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภททุกขนาด และงานประเภทช่าง เป็นย่านที่ใหญ่ที่สุดในพื้นที่เขตสาทรที่ดึงดูดการเดินทางไปทำงานของคนในท้องถิ่นย่านสำคัญดังกล่าวสามารถเชื่อมกับแนวแกนหลักและอยู่ในแนวแกนหลัก ส่วนบริเวณซอยเจริญกรุง 57 ถนนจันทน์ใหม่ ซอยย่อยของถนนพระรามสี่ เป็นย่านที่มีความสำคัญอันดับรอง นอกจากนี้แรงงาน



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี 2540

แผนที่ 6.2

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร

จัดทำโดย อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์

ภาควิชา

การวางแผนภาคและเมือง



แสดง เส้นทางจักรยานในการเดินทางไปทำงานของคนที่อยู่และทำงานในพื้นที่เขตสาทร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่เข้ามาทำงานในแหล่งงานบริเวณชอยย่อยของถนนพระรามสี่ จะเป็นแรงงานจากชุมชนปอนโกที่อยู่
ด้านตรงข้ามของถนนพระรามสี่ แหล่งงานในบริเวณดังกล่าวจึงไม่ใช่แหล่งงานของคนในเขตสาร

เมื่อซ้อนทับกับแผนที่ 5.1 ที่แสดงเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพใน
การปรับปรุงเพื่อจัดทำทางจักรยาน ทำให้เห็นเส้นแกนหลักที่สามารถเชื่อมโยงแหล่งงานที่สำคัญเข้า
ด้วยกัน เป็นเส้นแกนในแนวตะวันตก-ตะวันออกกลางพื้นที่เขต ได้แก่ เส้นทางจันทน์46ต่อเนื่องกับเส้น
ทางคลองกรวยในพื้นที่ย่อยที่1ที่สามารถเดินทางไปยังแหล่งงานริมแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางคลองกรวย-
บ้ำเพ็ญกุศล-จันทน์-เขนต์หลุยส์3สถานจีนและ-ทนต์ันที่ผ่านแหล่งงานขนาดใหญ่รอบถนนจันทน์

จะเห็นว่าเส้นทางดังกล่าวยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเส้นทางคลองกรวย
ในพื้นที่ย่อยที่1และพื้นที่ย่อยที่2 ซึ่งอยู่บริเวณจุดขึ้นทางด่วนด้านจันทน์ ในพื้นที่ย่อยที่1 และจุดลงทาง
ด่วนถนนจันทน์ในพื้นที่ย่อยที่2 ทำให้การข้ามถนนในบริเวณดังกล่าวทำได้ยากเนื่องจากเป็นจังหวัดที่รถ
ยนต์ขึ้น-ลงทางด่วน และใกล้กับทางแยกถนนจันทน์ ควรสร้างสะพานลอยข้ามถนนสำหรับคนเดินเท้า
และจักรยานในบริเวณดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนของคนเดินเท้าและจักรยาน โดยที่
รถยนต์สามารถวิ่งได้อย่างต่อเนื่อง ไม่สะดุดจากการข้ามถนนของคนเดินเท้าและจักรยาน

2) ทางจักรยานสายย่อย(เส้นสีน้ำเงิน แผนที่6.2)

จากการศึกษาเรื่องแบบแผนการเดินทางพบว่า การเดินทางไปทำงานภายใน
พื้นที่เขตสาร จะเป็นการเดินทางไปทำงานของกลุ่มอาชีพช่างและใช้แรงงานที่เป็นผู้มีรายได้น้อย มัก
พักอาศัยอยู่ในชุมชนแออัด หรือแฟลต ห้องเช่า ทางจักรยานสายย่อย จึงควรเชื่อมบริเวณที่พักอาศัย
(Origin)ดังกล่าวเข้ากับทางจักรยานสายหลัก และควรจะเชื่อมจากทางจักรยานสายหลักไปยังแหล่ง
งาน เมื่อซ้อนทับกับเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพจะได้ทางจักรยานสายย่อยดังนี้

(1) พื้นที่ย่อยที่1

ผู้พักอาศัยด้านเหนือของทางจักรยานสายหลักหลายชุมชน ได้แก่ชุมชน
บ้านแบบ ชุมชนหลังวัดสุทธิฯ ชุมชนจันทน์ร้าววย ชุมชนร่วมพัฒนาวรพจน์ ชุมชนดอนกุศล1,2,3และชุม
ชนมิตรสามัคคี สามารถใช้เส้นทางคลองวัดยานนาวา-คูชอยดอนกุศล-คูข้างวัดดอน-ชอยย่อยแสงจันทร์-
ประตุมิตรสามัคคีมายังทางจักรยานสายหลักเพื่อไปยังแหล่งงานขนาดเล็กในชอยเจริญกรุง57 แหล่ง
งานขนาดใหญ่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาด้านใต้ หรือแหล่งงานในบริเวณถนนจันทน์ในพื้นที่ย่อยที่2 ในทาง
กลับกัน ก็สามารถใช้เส้นทางดังกล่าวเดินทางไปทำงานบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาด้านเหนือโดยใช้เส้น
ทางคลองวัดยานนาวา

ผู้พักอาศัยด้านใต้ของเส้นทางหลัก สามารถใช้เส้นทางคูชอยกิ่งจันทน์-
มิตรสามัคคี ที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลัก ต่อเนื่องไปยังแหล่งงานด้านตะวันตก ด้านตะวันออก และ
ด้านเหนือได้

การเดินทางไปทำงานของผู้พักอาศัยในพื้นที่ย่อยที่1 สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและต่อเนื่อง เช่นเดียวกับการเดินทางไปโรงเรียน

(2) พื้นที่ย่อยที่2

ทางจักรยานสายย่อยที่เชื่อมแหล่งงาน ได้แก่ ทางจักรยานเส้นทางเย็นจิตต์-วัดปรก1-เซนต์หลุยส์3 ทางจักรยานเส้นทางทนุรัตน์ และทางจักรยานเส้นทางทนุรัตน์-จันทน์-รอยไวดี ที่ผ่านแหล่งงานบริเวณเหนือถนนจันทน์ และเส้นทางพระวุฒิ-จันทราทิพย์-เฉลิมพร ที่ผ่านแหล่งงานด้านใต้ถนนจันทน์

การเดินทางไปทำงานของผู้พักอาศัยในชุมชนบ้านแบบ-โรงน้ำแข็ง ชุมชนวัดปรก ชุมชนแสงจันทร์ใน ที่อยู่ด้านเหนือทางจักรยานสายหลัก สามารถใช้เส้นทางเซนต์หลุยส์-คลองวัดยานนาวา-พระราม6-คูขอยดอนกุศล-วัดปรก มาเชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางบำเพ็ญกุศล ต่อเนื่องไปยังแหล่งงานรอบถนนจันทน์ ในพื้นที่ย่อยที่2 และไปยังแหล่งงานริมแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ย่อยที่1 ในทางกลับกันสามารถเดินทางไปยังแหล่งงานริมแม่น้ำเจ้าพระยาตสันเหนือและซอยเจริญกรุง57 โดยใช้เส้นทางคูขอยดอนกุศล

ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณซอยพิชัย2 สามารถเดินทางมายังทางจักรยานสายหลัก โดยใช้เส้นทางพิชัย2-นราธิวาสฯ เชื่อมเส้นทางสายหลักทางทนุรัตน์ เดินทางต่อเนื่องไปยังแหล่งงานสำคัญภายในเขต

สำหรับผู้พักอาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทแฟลตและห้องเช่าที่พักใกล้แหล่งงานในบริเวณรอยเย็นจิตต์ ชุมชนทนุรัตน์ และซอยย่อยใต้ถนนจันทน์ ในกรณีทำงานในแหล่งงานที่อยู่ไกลออกไปเกินกว่าระยะเดินเท้า สามารถใช้ทางจักรยานที่มีอยู่เดินทางไปยังแหล่งงานที่อยู่ไกลออกไปในพื้นที่ย่อยอื่น หรือในบริเวณอื่นๆได้

จะเห็นว่าพื้นที่ที่ขาดแคลนทางจักรยานในการเดินทางไปทำงานคือบริเวณซอยพระแม่มารีและซอยวัดไผ่เงินที่มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กตั้งอยู่มาก เนื่องจากสภาพกายภาพของพื้นที่ดังกล่าวถึงในหัวข้อที่แล้ว

(3) พื้นที่ย่อยที่3

มีแหล่งงานท้องถิ่นน้อยมาก บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มกันของที่ทำงานคือบริเวณถนนจันทน์ใหม่ ที่สามารถใช้เส้นทางนางลิ้นจี่-จันทน์ใหม่ในการเดินทาง

การเดินทางไปทำงานของผู้พักอาศัยในพื้นที่ย่อยที่3 ส่วนใหญ่ต้องเดินทางไปทำงานในพื้นที่ย่อยที่1และ2 จึงต้องพยายามเชื่อมย่านพักอาศัยดังกล่าวเข้ากับทางจักรยานสายหลัก สำหรับผู้พักอาศัยในซอยสวนพลู สามารถใช้เส้นทางคูหลังตลาดสวนพลู-นราธิวาสฯ เชื่อมกับเส้นทางทนุรัตน์ที่เป็นทางจักรยานสายหลักในการเดินทางไปยังแหล่งงานในพื้นที่ย่อยที่2 หรืออาจใช้เส้นทางนราธิวาสฯ-จันทน์ในพื้นที่ย่อยที่2

ผู้พักอาศัยในชุมชนหมู่บ้านพัฒนาชอยสวนพลู สามารถใช้เส้นทางประสาทศรท์-สวนพลู-ข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข-อาคารสงเคราะห์3 เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางทนต์น์ หรือสามารถใช้เส้นทางประสาทศรท์-สวนพลู-นางลีนจี-จันทน์ใหม่ ไปยังแหล่งงานบริเวณจันทน์ใหม่ หรือเชื่อมกับเส้นทางจันทน์ในพื้นที่ย่อยที่2

ผู้พักอาศัยในชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ และแฟลตทหารสามารถใช้เส้นทางข้างชุมชน-กรมการบินพาณิชย์-สวนพลู-นางลีนจี หรือสวนพลู-อาคารสงเคราะห์3 เดินทางไปทำงานเช่นเดียวกับผู้พักอาศัยในชุมชนหมู่บ้านพัฒนาชอยสวนพลู

ผู้พักอาศัยในชอยพัฒนสิน สามารถใช้เส้นทางพัฒนสิน-นราธิวาสฯ เดินทางไปยังแหล่งงานบนถนนจันทน์ใหม่ และแหล่งงานในพื้นที่ย่อยที่2โดยใช้เส้นทางจันทน์ในพื้นที่ย่อยที่ 2

สำหรับเส้นทางสะพานคู่-สุวรรณสวัสดิ์ เป็นเส้นทางในการเดินทางไปทำงานของผู้พักอาศัยในชุมชนบ่อนไก่ ด้านตรงข้ามของถนนพระรามสี่

จะเห็นว่าทางจักรยานสายย่อยในพื้นที่ย่อยที่3 สามารถตอบสนองการเดินทางไปทำงานของกลุ่มคนที่พักอาศัยในพื้นที่

3) จุดจอดจักรยาน

การเดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน สามารถจอดจักรยานในที่ทำงานได้ ไม่เป็นปัญหาสำหรับโรงงานขนาดใหญ่และขนาดกลาง สำหรับโรงงานขนาดเล็กเช่นโรงงานตึกแถว อาจจอดจักรยานบนฟุตบาทได้ถ้าฟุตบาทมีความกว้างพอ หรือเป็นฟุตบาทในชอยย่อยที่ไม่ค่อยมีคนเดิน ดังนั้นบริเวณที่เป็นปัญหาในการจอดจักรยานสำหรับผู้เดินทางไปทำงาน ได้แก่บริเวณชอยเจริญกรุง57 หลังวัดสุทธิวราราม ถนนเซนต์หลุยส์ ชอยเย็นจิตต์ (ส่วนชอยพระแม่มาลี และไผ่เงินไม่มีทางจักรยานเข้าถึง) พื้นที่ที่สามารถจัดทำจุดจอดจักรยานสาธารณะได้คือคือ ที่จอดวัดดอนกุศล วัดสุทธิวราราม และสมาคมแต่จีว รองรับการใช้จักรยานเดินทางไปทำงานในบริเวณดังกล่าว


6.1.2.3 โครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ

1) ทางจักรยานสายหลัก(เส้นสีแดง แผนที่6.3)

จากแนวความคิดShopping-Trips Conceptพบว่าแนวแกนสำคัญของการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่เขตสาทร คือบริเวณที่คั่นไปทางด้านใต้กลางพื้นที่ย่อยที่1และ2ที่มีตลาดและย่านการค้าและบริการของท้องถิ่นตั้งอยู่หนาแน่นซึ่งเป็นแนวเดียวกับการเดินทางไปทำงานแนวแกนดังกล่าวยกตัวสูงขึ้นเมื่อบริเวณกลางพื้นที่ย่อยที่2ต่อเนื่องไปยังพื้นที่ย่อยที่3ซึ่งเป็นแนวเดียวกับการเดินทางไปโรงเรียน(ภาพที่6.1) เมื่อพิจารณาแผนที่ที่6.2พบว่า ย่านการค้าและบริการของท้องถิ่นมักจะเกาะกลุ่มกันบริเวณตลาด ย่านการค้าและบริการที่มีแรงดึงดูดมากที่สุด คือย่านสะพาน3 บริเวณถนนจันทน์ช่วงระหว่างชอยเย็นจิตต์ถึงถนนสาธุประดิษฐ์ ย่านการค้าและบริการอื่นๆจะให้บริการแก่



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี 2540

แผนที่ 6.3	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาธิต	จัดทำโดย อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง เส้นทางจักรยานในการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่เขตสาธิต		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คนที่พักอาศัยรอบๆ เป็นหลัก แม้ปริมาณการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าและบริการ จะไม่มากนักเมื่อเทียบกับ การเดินทางไปโรงเรียน และการเดินทางไปทำงานที่ต้องเดินทางทุกวัน แต่เนื่องจากที่ตั้งของร้านค้าและบริการท้องถิ่นกระจุกตัวเพียงไม่กี่แห่ง แต่ละแห่งจึงดึงดูดการเดินทางในปริมาณมาก เมื่อช้อนเข้ากับเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ในการจัดทำทางจักรยาน ทำให้ได้ทางจักรยานสายหลักที่ผ่านย่านตลาดและย่านการค้าและบริการของเขตสาทร ในแนวแกนหลัก ได้แก่เส้นทางประตู่มี-คลองกรวยที่ผ่านตลาดแสงจันทร์ ที่เป็นย่านตลาดที่สำคัญในพื้นที่ย่อยที่1 เส้นทางคลองกรวย-น้ำทิพย์กุศล-จันทร์-เย็นจิตต์-สำนักงานเขตสาทรที่ผ่านตลาดแก่นจันทร์ ตลาดสะพาน3 ตลาดหน้าโรงเรียนกิตติและย่านการค้าและบริการเซนต์หลุยส์3 จากเส้นทางเซนต์หลุยส์3 สามารถขึ้นเหนือไปเชื่อมกับเส้นทางวัดปรก1-สมาคมแต่จิว-คูช้างวัดปรก ไปยังย่านการค้าและบริการหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญ หรือแยกไปยังตลาดทนุรัตน์ทางเส้นทางกิตติพาณิชย์ ต่อเนื่องไปยังตลาดสวนพลูโดยเส้นทางนราธิวาส-อาคารสงเคราะห์3

จะเห็นว่าทางจักรยานสายหลักกระจายได้ครอบคลุมย่านตลาดและย่านการค้าและบริการที่พลุกพล่านของท้องถิ่น

2) ทางจักรยานสายย่อย(เส้นสีน้ำเงิน แผนที่6.3)

(1) พื้นที่ย่อยที่1

มีเส้นทางที่ไปยังย่านการค้าและบริการระดับรองของพื้นที่ย่อย คือเส้นทางวัดยานนาวา ที่สามารถเดินทางไปยังย่านการค้าและบริการริมถนนเจริญกรุง และตลาดบ้านแบบที่เป็นตลาดเช้าขนาดเล็ก

ผู้พักอาศัยทางด้านเหนือของทางจักรยานสายหลัก สามารถเดินทางไปยังตลาดแสงจันทร์ โดยใช้เส้นทางคลองวัดยานนาวา-คูขอยดอนกุศล-คูช้างวัดดอน-ขอยย่อยแสงจันทร์ และสามารถเดินทางต่อเนื่องไปยังย่านสะพาน3 โดยใช้ทางจักรยานสายหลักประตู่มี-คลองกรวย ในทางกลับกัน ผู้พักอาศัยด้านล่างสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวเดินทางไปยังย่านการค้าและบริการริมถนนเจริญกรุง

ผู้พักอาศัยด้านใต้ทางจักรยานสายหลักสามารถเดินทางไปยังตลาดแสงจันทร์ และตลาดสะพาน3 โดยใช้เส้นทางคูขอยกิ่งจันทร์-มิตรสามัคคี ที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางคลองกรวยและประตู่มี ส่วนผู้พักอาศัยด้านตะวันออกสามารถใช้เส้นทางคลองกรวยไปยังตลาดแสงจันทร์และตลาดสะพาน3ได้เช่นเดียวกัน

(2) พื้นที่ย่อยที่2

ทางจักรยานสายย่อยในพื้นที่ย่อยที่2 ส่วนใหญ่เป็นทางจักรยานที่เชื่อมย่านพักอาศัยกับทางจักรยานสายหลัก เนื่องจากทางจักรยานสายหลักได้ผ่านย่านตลาด และย่านการค้าและบริการทุกย่านภายในพื้นที่ย่อย

ผู้พักอาศัยด้านเหนือของอุทยานสมาคมแต่จิว สามารถใช้เส้นทางเขตนธ์ ลุยส์1-เขตนธ์ลุยส์2เดินทางไปยังย่านการค้าและบริการหน้าโรงเรียนอัลลัมซัญ และสามารถเดินทางไป ยังตลาดหน้าโรงเรียนกิดติ ตลาดสะพาน3 ตลาดทนูร์ตน์ โดยใช้เส้นทางเขตนธ์ลุยส์1-เขตนธ์ลุยส์2-ลูวิ่ง ในอุทยานสมาคมแต่จิวที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลัก หรืออาจใช้เส้นทางเขตนธ์ลุยส์1-คลองวัดยาน นาวา-พระราม6-คูขอยดอนกุศล-คูข้างวัดปรกที่เชื่อมกับกับทางจักรยานสายหลัก

ผู้พักอาศัยด้านเหนือของถนนอาคารสงเคราะห์สาย6 สามารถใช้เส้น ทางพิชัย2 หรืออาคารสงเคราะห์สาย6 เดินทางไปยังย่านการค้าและบริการหน้าโรงเรียนอัลลัมซัญ และสามารถใช้เส้นทางนราธิวาสที่เชื่อมกับทางจักรยานสายหลักที่เส้นทางทนูร์ตน์ เดินทางไปยังตลาดทนู ร์ตน์ ตลาดกิดติ และตลาดสะพาน3 หรือข้ามถนนนราธิวาส เดินทางไปตลาดสวนพลู

ผู้พักอาศัยในซอยบำเพ็ญกุศล สามารถใช้เส้นทางวัดปรก-วัดปรก2- บำเพ็ญกุศลเดินทางไปยังตลาดแก่นจันทร์ และตลาดสะพาน3 และย่านการค้าและบริการอื่นๆตามแนว ทางจักรยานสายหลัก

เส้นทางพระภูมิ-จันทร์อาทิตย์-เฉลิมพร เป็นทางจักรยานสายย่อยที่เชื่อม ย่านพักอาศัยภายในซอยเข้ากับทางจักรยานสายหลัก เพื่อเดินทางต่อเนื่องไปตลาดสะพาน3และย่าน การค้าและบริการอื่นๆ

ผู้พักอาศัยบริเวณถนนจันทน์ช่วงระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนนราธิ วาสฯ สามารถเดินทางมายังตลาดสะพาน3 โดยใช้เส้นทางจันทน์ และเชื่อมโยงกับทางจักรยานสาย หลักทางเส้นทางทนูร์ตน์ เดินทางต่อเนื่องไปยังย่านการค้าและบริการอื่นๆต่อไป

จะเห็นว่าทางจักรยานสายย่อยในพื้นที่ย่อยที่2 สามารถรองรับการเดินทาง ไปยังย่านการค้าและบริการของผู้พักอาศัยในพื้นที่ย่อยเกือบทุกกลุ่ม ยกเว้นพื้นที่ด้านตะวันออกของ Zoneย่อยที่130 ที่ไม่มีโครงข่ายที่มีความเป็นไปได้ในการจัดทำทางจักรยาน

(3) พื้นที่ย่อยที่3

ย่านตลาดและการค้าบริการที่สำคัญ บริเวณตลาดสวนพลู มีเส้นทางที่ สามารถเชื่อมโยงกับย่านตลาดสวนพลู คือทางจักรยานเส้นทางประสาทคอร์ท-นันทา-เกอเฮ สำหรับผู้ พักอาศัยในซอยย่อยของถนนพระรามสี่ และผู้พักอาศัยในซอยประสาทคอร์ท

สำหรับผู้พักอาศัยบริเวณชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ และแฟลต ทหาร สามารถใช้เส้นทางกรมการbinพาณิชย์-สวนพลู ในการเดินทางไปยังตลาดสวนพลู และต่อเนื่อง ไปยังย่านการค้าและบริการในพื้นที่ย่อยอื่น ส่วนผู้พักอาศัยด้านล่างของวิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ สามารถใช้เส้นทางนางลิ้นจี่-สวนพลู เดินทางไปยังตลาดสวนพลู และเดินทางไปยังตลาดพันธุลาภ ด้านใต้ของพื้นที่ย่อย การเดินทางไปยังตลาดสะพาน3 สามารถใช้เส้นทางจันทน์ใหม่ที่เชื่อมกับเส้นทาง จันทน์ในพื้นที่ย่อยที่2

ส่วนผู้พักอาศัยด้านเหนือของตลาดสวนพลูสามารถใช้เส้นทางนราธิวาส-คูหลังตลาดสวนพลู เดินทางไปยังตลาดสวนพลู และไปยังย่านการค้าและบริการในพื้นที่ย่อยอื่น โดยใช้ทางจักรยานสายหลักเส้นทางทูลวัดน้

3) จุดจอดจักรยาน(แผนที่ที่6.3)

จุดจอดจักรยานสาธารณะมีความสำคัญในการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการด้วยจักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตลาดสดขนาดใหญ่ที่มีคนใช้บริการมากไม่สามารถนำจักรยานเข้าไปพร้อมกับเลือกซื้อสินค้าและบริการได้ ย่านตลาดและย่านการค้าและบริการที่ควรจัดทำจุดจอดจักรยานได้แก่ ย่านตลาดสะพาน3 ตลาดสวนพลู ตลาดแสงจันทร์ และตลาดบ่อนไก่ ที่ต้องข้ามถนนพระรามสี่เพื่อไปซื้อสินค้าที่ตลาดบ่อนไก่

บริเวณที่สามารถจัดทำจุดจอดใกล้ตลาดสะพาน3 คือบริเวณที่ว่างข้างสำนักงานเขตสาทร และบนฟุตบาทด้านเหนือของถนนจันทร์ บริเวณตรงข้ามแยกสาทรประดิษฐ์ ที่ฟุตบาทกว้าง5-6เมตร

บริเวณที่สามารถจัดทำจุดจอดจักรยานใกล้ตลาดสวนพลู ได้แก่ ในซอยประสาทคอรท์ สถานีตำรวจทุ่งมหาเมฆ หลังตลาดสวนพลูบริเวณท้ายซอยอาคารสงเคราะห์3 และซอยข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข

บริเวณที่สามารถจัดทำจุดจอดใกล้ตลาดแสงจันทร์ คือในซอยแสงจันทร์หน้าตลาดสด

ฟุตบาทถนนพระรามสี่ด้านใต้ มีขนาดกว้าง สามารถจัดทำจุดจอดสำหรับเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการย่านดังกล่าว

6.1.2.4 โครงข่ายทางจักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะ(เส้นสีเหลือง แผนที่6.4)


การเดินทางด้วยจักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะ ในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้ยังเป็นบทบาทรองดังเหตุผลตามที่ได้กล่าวถึงแล้ว โครงการขนส่งมวลชนที่จะก่อสร้างเสร็จในอนาคตระยะใกล้ในพื้นที่คือโครงการรถไฟฟ้าชานายง ส่วนบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ปัจจุบัน ได้แก่ เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา และรถประจำทาง

การเดินทางด้วยจักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะจะเป็นจริงหรือไม่ ขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ในการจัดทำจุดจอดจักรยานที่สถานี ท่าเรือ และใกล้ป้ายรถประจำทาง และความเป็นไปได้ในการจัดทำทางจักรยานเชื่อมจากย่านพักอาศัยไปยังจุดจอดดังกล่าว

ในพื้นที่เขตสาทร รถไฟฟ้าชานายงจะใช้เส้นทางสาทร มีสถานีจอดที่เชิงสะพานสาทร และใกล้แยกเซนต์หลุยส์3 และบริเวณจุดตัดระหว่างนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสีลมแต่เนื่องจากสภาพทางกายภาพของถนนสาทรในปัจจุบันที่ฟุตบาทมีความกว้างไม่ต่อเนื่อง บางช่วงแคบมากมีสิ่งกีดขวางเช่นสะพานลอยข้ามถนน บัอมตำรวจศาลาที่พักผู้โดยสารตลอดแนว ทำให้การจัดทำทาง



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยปี 2540

แผนที่ 6.4	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันตวิทย์พิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง โครงข่ายทางจักรยานปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้ในพื้นที่เขตสาทร	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	151

จักรยานเป็นไปได้อย่าง เป็นไปได้บางช่วงเท่านั้น นอกจากนี้การเดินทางจากย่านพักอาศัยเพื่อไปยังถนนสารธร เป็นการเดินทางจากใต้ขึ้นเหนือ ซึ่งเป็นทิศทางในการเดินทางออกนอกพื้นที่ เมื่อพิจารณาความเป็นไปได้ทางกายภาพ พบว่าเส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพที่จะจัดทำทางจักรยาน และเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าชานานายบริเวณที่ติดกับถนนสีลม นอกจากนี้เส้นทางดังกล่าวสามารถเชื่อมกับเส้นทางจักรยานทั้งเส้นทางหลักและเส้นทางย่อยในการเดินทางภายในพื้นที่หลายเส้นทาง ส่วนเส้นทางพระราม6 แม้จะมีความเป็นไปได้ทางกายภาพที่จะจัดทำทางจักรยาน แต่ไม่สามารถเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานีรถไฟฟ้าได้ ต้องอาศัยเส้นทางคลองวัดยานนาวาที่สามารถออกไปยังถนนเจริญกรุงใกล้สะพานตากสิน ที่เป็นสถานีรถไฟฟ้า เส้นทางคลองวัดยานนาวาสามารถเชื่อมโยงกับทางจักรยานเส้นทางอื่นๆในพื้นที่ ด้านใต้ ส่วนสถานีรถไฟฟ้าชานานายใกล้แยกเขนตลยส์3 สามารถใช้เส้นทางที่เขนตลยส์1และเขนตลยส์2 ที่ต่อเนื่องจากทางจักรยานในการเดินทางภายในพื้นที่

จุดจอดจักรยานใกล้สถานี ในพื้นที่เขตสารธรที่สามารถจัดทำได้ได้แก่ บริเวณเชิงสะพานตากสินที่มีพื้นที่ว่างมากพอ และในวัดยานนาวา สำหรับผู้ที่ต้องการขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานีเชิงสะพานตากสิน ส่วนผู้ที่ต้องการขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานีเขนตลยส์ สามารถจอดบนฟุตบาทถนนสารธาปกชอยเขนตลยส์1 และผู้ที่ต้องการขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานีสีลม สามารถขอความร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่ในการขอพื้นที่บางส่วนสำหรับจัดสร้างที่จอดจักรยาน

ส่วนรถไฟฟ้ามหานคร ผ่านพื้นที่เขตสารธรโดยใช้เส้นทางพระราม4 ที่สามารถจัดทำจุดจอดจักรยานได้บริเวณใต้สะพานลอยข้ามถนนบนฟุตบาทถนนพระรามสี่ ซึ่งเป็นจุดจอดเดียวกับจุดจอดใกล้ย่านการค้าและบริการที่ได้กล่าวถึงแล้ว

การเดินทางเพื่อต่อเรือสวนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถใช้ทางจักรยานและจุดจอดเดียวกับรถไฟฟ้าชานานาย เนื่องจากท่าเรือและสถานีตั้งอยู่บริเวณเดียวกัน

การเดินทางเพื่อต่อรถประจำทาง สามารถใช้เส้นทางจักรยาน และจุดจอดจักรยานในพื้นที่ได้ เนื่องจากเส้นทางและจุดจอดดังกล่าวครอบคลุมเส้นทางบริการของรถประจำทางที่วิ่งผ่านเขตสารธร

6.1.2.6 รูป(แผนที่ที่6.4)

เมื่อผนวกเส้นทางและจุดจอดของโครงข่ายทางจักรยานในการเดินทางภายในพื้นที่เข้ากับเส้นทางและจุดจอดของการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะ จะได้โครงข่ายทางจักรยานในปัจจุบัน และอนาคตระยะใกล้ของเขตสารธร ที่ยังมีบางจุดที่สามารถจัดทำทางจักรยานเพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงของโครงข่ายให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น(เส้นสีเขียว) ได้แก่เส้นทางพระราม6บางช่วง และเส้นทางชอยพระชลเขต ทำให้ได้โครงข่ายจักรยานทั้งหมดดังแสดงในแผนที่ที่6.4 จะเห็นว่าสามารถตอบสนองการเดินทางส่วนใหญ่ของการเดินทางภายในพื้นที่เขตสารธร และการเดินทางเพื่อต่อขนส่งมวลชนในปัจจุบัน

และอนาคตระยะใกล้ พื้นที่ที่ขาดแคลนโครงข่ายคือพื้นที่ใต้ถนนจันทร์ บริเวณซอยพระแม่มาลี ซอยวัดไม้เงิน และถนนสารุประดิษฐ์ เนื่องจากสภาพทางกายภาพของโครงข่ายที่มีอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวถึงแล้ว

โครงข่ายทางจักรยานในแผนที่6.4 จำแนกตามบทบาทหน้าที่ของเส้นทาง หากจำแนกตามประเภทของทางจักรยาน(ที่ได้กล่าวถึงในบทที่5) สามารถแบ่งได้เป็น(แผนที่6.5)

1) ช่องทางจักรยานบนถนนหรือถนนซอยหรือBike Lane(R)(เส้นสีชมพู แผนที่6.5, ตารางที่6.1)สามารถแบ่งได้เป็น เส้นทางที่ต้องจัดระบบเดินรถทางเดียว ได้แก่เส้นทางอาคารสงเคราะห์6 และ7 เส้นทางข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข เส้นทางปรก1 เส้นทางเย็นจิตต์ เส้นทางสำนักงานเขตสาทร เส้นทางบำเพ็ญกุศลวัดปรก2-วัดปรก เส้นทางจันทร์าทิพย์ เส้นทางเฉลิมพร เส้นทางประสานมิตร เส้นทางทวีสิทธิ์ เส้นทางสะพานคู่ เส้นทางสุวรรณสวัสดิ์ เส้นทางที่ปัจจุบันเดินรถทางเดียว ได้แก่เส้นทางเซนตหุลย์2ช่วง1 เส้นทางที่ไม่ต้องจัดระบบเดินรถทางเดียว เป็นเส้นทางที่มีผิวจราจรกว้าง ได้แก่เส้นทางจันทร์46 และเส้นทางทนุรัตน์ เส้นทางที่ปัจจุบันไม่อนุญาตให้รถยนต์ใช้เส้นทาง ได้แก่เส้นทางสุวิง สุสานสมามคมแต่จิว

2) ช่องทางจักรยานบนฟุตบาทหรือBike Lane(FB)(เส้นสีน้ำเงินแผนที่6.5) ได้แก่เส้นทางนราธิวาสราชชนครินทร์ เส้นทางพระราม6 เส้นทางสาทร เส้นทางจันทร์ช่วงที่1 เส้นทางจันทร์ช่วงที่2 เส้นทางเซนตหุลย์3 เส้นทางสวนพลู เส้นทางนางลิ้นจี่ช่วงที่1 เส้นทางนางลิ้นจี่ช่วงที่2 เส้นทางกรมการปืนพาณิชย์ เส้นทางจันทร์ใหม่


3) ช่องทางจักรยานเลียบบคลอง หรือBike Lane(W)(เส้นสีฟ้า แผนที่6.5,) แบ่งเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้า ได้แก่เส้นทางคลองวัดยานนาวา เส้นทางคูข้างวัดดอน และเส้นทางคลองกรวยช่วงที่2 และเส้นทางที่ไม่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้า ได้แก่เส้นทางคูชอยดอนกุศล เส้นทางคูข้างวัดปรก เส้นทางคลองกรวยช่วงที่1 เส้นทางชอยกิ่งจันทร์ เส้นทางคลองขวาง เส้นทางคูหลังตลาดสวนพลู

4) ทางสำหรับจักรยานหรือBicycle-Zone(เส้นสีเขียว แผนที่6.5) จะเป็นชอยย่อยที่แคบรถยนต์ใช้น้อย หรือชอยตันที่เชื่อมกับตรอกเดินเท้า จึงไม่มีพื้นที่พอจะจัดทำช่องทางจักรยาน ได้แก่เส้นทางมิตรสามัคคี เส้นทางประดู่มี เส้นทางชอยย่อยแสงจันทร์ เส้นทางตลาดแสงจันทร์ เส้นทางเซนตหุลย์1 เส้นทางเซนตหุลย์2ช่วงที่2 เส้นทางพิชัย2 เส้นทางอาคารสงเคราะห์16,17 เส้นทางสุสานจีนแคระ เส้นทางพระชลเขต เส้นทางพระวุฒิ เส้นทางอาคารสงเคราะห์2,3,4 เส้นทางข้างชุมชนหน้าสมามคมธรรมศาสตร์ เส้นทางพัฒนสิน เส้นทางประลาทคอร์ท เส้นทางนันทา เส้นทางอรรถการประสิทธิ์ เส้นทางเกอเรือ

5) ทางจักรยานที่ต้องตัดเพิ่ม(เส้นสีดำ แผนที่6.5) ได้แก่ ทางข้ามถนนพระราม6 บริเวณซอยเจริญกรุง57 ทางข้ามถนนบริเวณคลองกรวย เส้นทางเชื่อมคูข้างวัดปรกและอาคาร



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี2540

แผนที่ 6.5	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ดันติวิทยาทิพย์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง ประเภทของทางจักรยานและเส้นทางที่ควรปรับปรุงทางกายภาพเพื่อการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	154

สงเคราะห์ 6 เส้นทางข้างสมาคมแต่จิว ทางข้ามถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และเส้นทางเชื่อมคลองขวางและชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์

ทางจักรยานในแต่ละประเภทมีการปรับปรุงทางกายภาพ การออกข้อบังคับ และการจัดทำที่แตกต่างกันที่จะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

6.1.3 ขั้นตอนในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเบื้องต้นควรเริ่มจัดทำในเส้นทางที่มีความสำคัญก่อน ซึ่งก็คือทางจักรยานสายหลักของการเดินทางไปโรงเรียน ไปทำงาน และไปซื้อสินค้าและบริการควบคู่ไปกับการจัดทำจุดจอดจักรยานดังแสดงในแผนที่ที่ 6.6 เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ตอบสนองการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายได้สูงสุด

6.2 โครงข่ายทางจักรยานในอนาคตระยะไกล(5-10ปี)

ในอนาคต บทบาทของการเดินทางด้วยจักรยานในอนาคตในพื้นที่เขตสาทร จะมีทั้งการเดินทางภายในพื้นที่ การเดินทางเพื่อต่อขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และรอง และการเดินทางระยะไกล

การเดินทางภายในพื้นที่(Local Transportation) ในอนาคตปริมาณการเดินทางไปทำงานภายในพื้นที่เขตสาทรจะเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนที่เพิ่มจะเป็นการเดินทางไปทำงานประเภทงานวิชาชีพ/วิชาการ และงานสำนักงาน ที่เกิดจากการย้ายเข้ามาพักอาศัยในอาคารชุด และอพาร์ทเมนต์เพิ่มมากขึ้นในพื้นที่เขตสาทร ทางจักรยานสำหรับการเดินทางภายในพื้นที่ในอนาคต ควรจะเชื่อมย่านพักอาศัยดังกล่าวเข้ากับแหล่งงานประเภทอาคารสำนักงาน


แหล่งงานประเภทอาคารสำนักงานจะเกาะกลุ่มกันตลอดแนวถนนสาทรในปัจจุบัน และถนนนราธิวาสราชนครินทร์(ในอนาคต) ดังนั้นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางภายในที่เพิ่มขึ้นในอนาคตคือทางจักรยานเส้นทางสาทร และทางจักรยานเส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์ เส้นทางนราธิวาสสามารถจัดทำทางจักรยานได้ในปัจจุบัน ส่วนเส้นทางสาทร ในอนาคตหลังจากการจัดทำโครงการสาทรถนนในฝัน(รายละเอียดได้กล่าวถึงในบทที่4) จะสามารถจัดทำทางจักรยานบนฟุตบาทของถนนสาทรได้

ส่วนทางจักรยานสายย่อย คือทางจักรยานที่เชื่อมย่านพักอาศัยประเภทอาคารชุด และอพาร์ทเมนต์ ที่ตั้งอยู่มากบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ขอยสวนพลู ถนนจันทน์ ถนนเจริญกรุง และชอยย่อยต่างๆของถนนสาทร และนราธิวาสราชนครินทร์ ทางจักรยานสายย่อยจึงควรเชื่อมย่านดังกล่าวเข้ากับทางจักรยานสายหลัก

การเดินทางเพื่อต่อขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรอง จะขึ้นอยู่กับการจัดทำจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัยบริเวณใกล้สถานี และการเชื่อมจุดจอดกับทางจักรยานภายในพื้นที่ โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ คือโครงการรถไฟฟ้าธนายง(ถนนสาทร และนราธิวาส



ที่มาของข้อมูล: ผู้วิจัย (2540)

แผนที่ 6.6	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาธิต	จัดทำโดย อัจฉรา ดันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง โครงข่ายทางจักรยานที่เสนอให้จัดทำก่อนในพื้นที่เขตสาธิต		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ราชนครินทร์) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร(พระรามสี่) โครงการรถไฟฟ้าเลียบบคลองสายพระราม3(ถนนราชวาศราชนครินทร์ ถนนพระราม6) ดังนั้นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะในอนาคต คือทางจักรยานเส้นทางสาทร พระรามสี่ นราธิวาสราชนครินทร์ พระราม6 ส่วนจุดจอดจักรยาน ควรกำหนดให้ก่อสร้างควบคู่ไปกับการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้

ส่วนการเดินทางระยะไกลด้วยจักรยาน ต้องอาศัยโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่อื่น การเดินทางออกนอกพื้นที่ในเขตสาทรจะมีทิศทางในแนวเหนือ-ใต้ เส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางออกนอกพื้นที่คือเส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์และเส้นทางพระราม6 ทั้งสองเส้นทางจึงเป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางออกนอกพื้นที่

6.3 แนวทางการปรับปรุงเพื่อจัดทำโครงข่ายจักรยานในปัจจุบันและอนาคตระยะไกล

6.3.1 การปรับปรุงเพื่อจัดทำทางจักรยาน

6.3.1.1 ช่องทางจักรยานบนผิวจราจรหรือ Bike Lane(R) สามารถแบ่งได้เป็น(ตารางที่

6.1,ภาพที่6.2)

เส้นทางที่ต้องมีการจัดระบบเดินรถทางเดียว โดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ค่อนข้างแคบ การจัดระบบเดินรถทางเดียวที่เสนอไม่กระทบการสัญจรของรถยนต์เนื่องจากเป็นวงรอบสั้นๆ

เส้นทางที่ปัจจุบันเดินรถทางเดียว

เส้นทางที่ไม่ต้องจัดระบบเดินรถทางเดียว มักเป็นเส้นทางที่ผิวจราจรกว้าง แต่มีรถยนต์จอดทั้งสองฝั่ง หรือฝั่งใดฝั่งหนึ่งตลอดเวลา

เส้นทางที่ปัจจุบันไม่อนุญาตให้รถยนต์ใช้

เส้นทางดังกล่าวมีความแตกต่างกันในการออกข้อบังคับ เกี่ยวกับทิศทางเดินรถ การห้ามจอด โดยส่วนใหญ่สามารถขับขี่จักรยานได้2ทิศทาง มีบางเส้นทางต้องขับขี่ในทิศทางเดียวเนื่องจากผิวจราจรแคบมาก ดังแสดงในตารางที่6.1

อย่างไรก็ตามขั้นตอนการปรับปรุงโดยทั่วไปเหมือนกัน ดังนี้ (ภาพที่6.3)

- ออกข้อบังคับทิศทางทางการเดินรถและห้ามจอดตามรายละเอียดในตารางที่6.1

- จัดทำช่องทางจักรยานโดยในเบื้องต้นให้จัดวางกรวยยาง(หรือสิ่งอื่นที่ไม่ถาวรเคลื่อนย้ายง่าย) เพื่อจัดแบ่งช่องทางจักรยานกว้างตามที่กำหนดในแต่ละเส้นทางบนผิวจราจรด้านที่ติดฟุตบอล จัดทำสัญลักษณ์เพื่อกำหนดทิศทางของจักรยาน

ตารางที่ 6.1 แสดงรายละเอียดของทางจักรยานประเภทBike-Lane(บี)ในพื้นที่เขตสาทร

ความสำคัญ	ชื่อช่องทางจักรยาน	ความกว้าง	ความกว้างของช่องทางฝั่ง(ม)		ทิศทางของช่องทางฝั่ง		ข้อกำหนดทิศทางเดินรถ	ข้อบังคับห้ามจอด		ช่วงเวลาที่สามารถใช้ช่องทางจักรยาน
		(ช่องทาง)	ศต.หรือ น.	ศต.หรือ ได้	ศต.หรือ น.	ศต.หรือ ได้		พื้นที่	เวลา	
เส้นทางที่ต้องจัดระบบเดินรถทางเดียว	อาคารตงเดระห์6	9		1*2		2ทิศทาง	เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ช่วงเวลา0.00-12.00 เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ช่วงเวลา12.00-24.00	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	อาคารตงเดระห์7	9	1*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ช่วงเวลา0.00-12.00 เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ช่วงเวลา12.00-24.00	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	ข้างวิทยาลัยเกษตรกรรม	7	1*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากใต้ขึ้นเหนือตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	ปรก1	5	1*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	เข็นจิตต์	12		1.5*2		2ทิศทาง	เดินรถทางเดียวจากเหนือลงใต้ตลอดเวลา	ห้ามฝั่งคต.	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	สำนักงานเขตสาทร	7	1*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	น้ำเพ็ญกุล-ปรก2-ปรก	8/4.5/4.5	1*2และ0.9*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากใต้ขึ้นเหนือตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	ประดามิตร	5-7.5	1.25		ออกไปคต.		เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
ทวีสิทธิ์	4.5		1.25		คกไปออก	เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา	
เส้นทางที่ปัจจุบันเดินรถทางเดียว	เขตนกยูง(2ช่วง)*	7	1*2		2ทิศทาง		เดินรถทางเดียวจากคต.ไปคต.ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	จันทราทิพย์	5.5-7	1.25		ลง		เดินรถทางเดียวจากเหนือลงใต้ตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	เฉลิมพร	4.5		1		ขึ้น	เดินรถทางเดียวจากใต้ขึ้นเหนือตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	สะพานคู่	4		0.9		ขึ้น	เดินรถทางเดียวจากใต้ขึ้นเหนือตลอดเวลา	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	สุวรรณสวัสดิ์	4	0.9		ลง		เดินรถทางเดียวจากใต้ขึ้นเหนือเวลา0.00-19.00 เดินรถทางเดียวจากเหนือลงใต้เวลา6.00-9.00	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา	6.00-19.00
เส้นทางที่ไม่ต้องจัดระบบเดินรถทางเดียว	จันทน์6	10-12	1.25*2		2ทิศทาง		-	ห้ามฝั่งคต.	ตลอดเวลา	ตลอดเวลา
	ทพรัตน์	10-12	1.25*2		2ทิศทาง		-	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00	6.00-20.00
เส้นทางที่ปัจจุบันไม่อนุญาตให้รถยนต์ใช้เส้นทาง	สุสานสนามมณีจิว	8	1*2		2ทิศทาง		ห้ามรถยนต์และจักรยานยนต์ใช้เส้นทาง			

หมายเหตุ 1*2 หมายถึง มีช่องทางจักรยาน2ช่องทาง ฝั่งช่องทางและเบรค ฝั่งช่องทางทิศทาง
เขตนกยูง(2ช่วง) คือเส้นทางเขตนกยูง(2)จากประตูด่านสนามมณีจิวถึงถนนสาทร

ภาพที่ 6.2 สภาพปัจจุบันของถนน/ถนนซอยที่เสนอให้จัดทำช่องทางจักรยานประเภทBike Lane (R)



ซอยจันทน์46



ซอยเย็นจิตต์



ถนนทวนรัตน์



ซอยวัดปรกา



ซอยอาคารสงเคราะห์สาย6



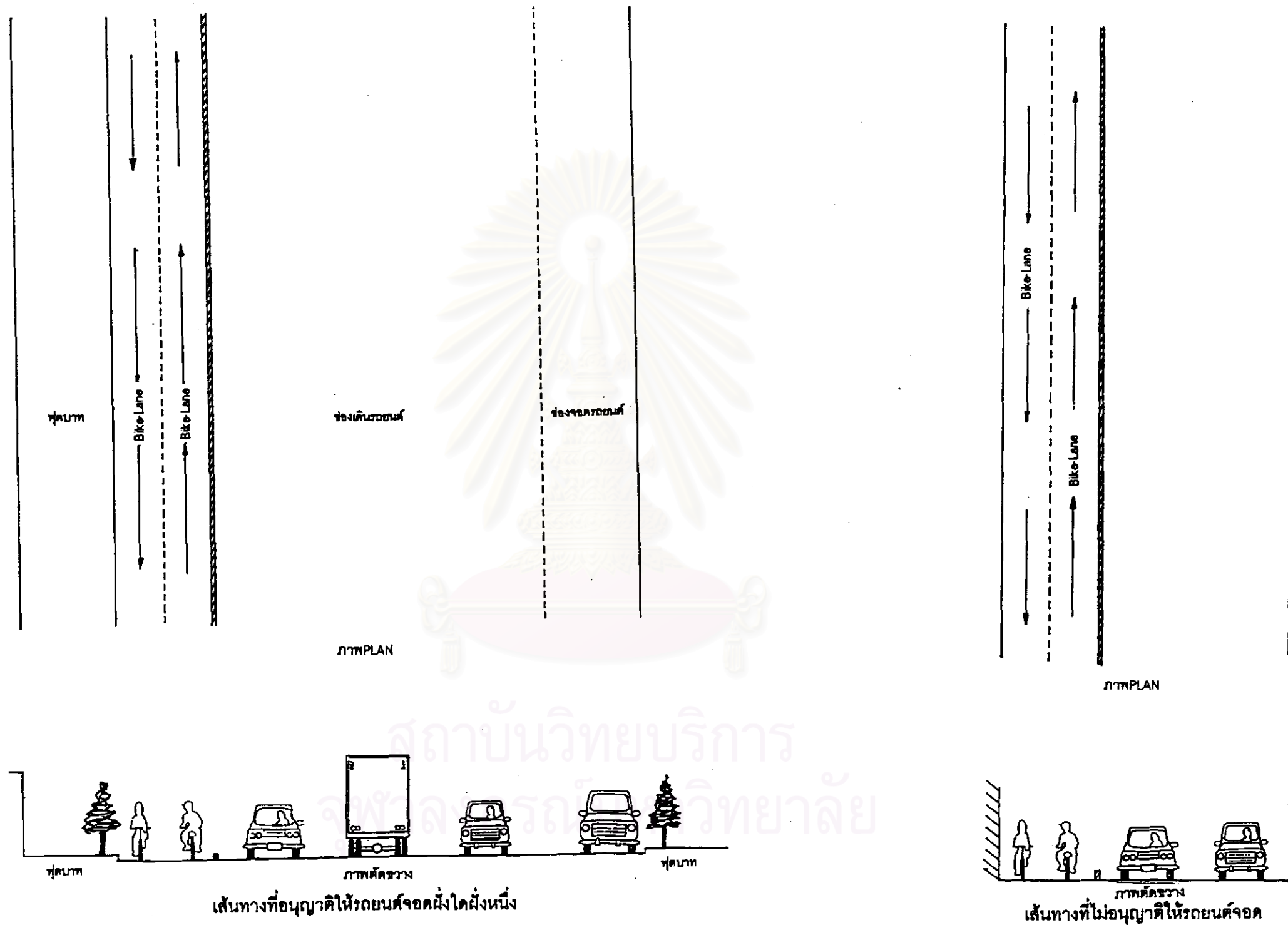
ซอยอาคารสงเคราะห์สาย7



ซอยข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข



คูวิงสุสานสมามคมแต่จีว



ภาพที่ 6.3 แสดงรายละเอียดของช่องทางจักรยานบนผิวจราจร

- บริเวณที่เป็นทางเข้าช่องทางจักรยาน ให้จัดวางกรวยยางเพื่อบีบทางเข้าให้แคบเพียงพอที่จะกันไม่ให้จักรยานยนต์เข้ามาใช้ช่องทาง พร้อมกับป้าย"ให้ใช้เฉพาะจักรยาน"

-บริเวณแยกที่ติดกับเส้นทางของรถยนต์ ให้ปรับปรุงทางกายภาพเพื่อลดความเร็วบริเวณแยก ซึ่งมีอยู่หลายรูปแบบ ดังแสดงในภาคผนวก ให้เลือกรูปแบบที่เหมาะสมพร้อมติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนให้ระวังจักรยาน

เมื่อปริมาณผู้ใช้เพิ่มมากขึ้น จึงค่อยขยายเวลาในเส้นทางที่มีข้อกำหนดช่วงเวลา และจัดทำช่องทางถาวรต่อไปในทุกเส้นทางโดยเปลี่ยนจากกรวยยางเป็นวัสดุที่ถาวรแต่ต้องมีความสูงไม่เกิน20เซนติเมตร อาจถือเป็นวิธีเช่นเดียวกับช่องทางรถเมล์วางบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์

รายละเอียดในแต่ละเส้นทาง ได้นำเสนอในภาคผนวก

6.3.1.2 ช่องทางจักรยานบนฟุตบาท หรือ Bike Lane(FBI)คือคือช่องทางจักรยานที่อยู่บนฟุตบาทที่ยกระดับสูงขึ้นจากผิวจราจร ช่องทางจักรยานที่จัดทำมีความกว้างที่แตกต่างกัน เส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์ และเส้นทางพระราม6 สามารถจัดทำทั้งสองด้าน เส้นทางอื่นสามารถจัดทำบนฟุตบาทเพียงด้านใดด้านหนึ่ง ดังรายละเอียดในตารางที่6.2และภาพที่6.4 อย่างไรก็ตามสามารถสรุปขั้นตอนการปรับปรุงทางกายภาพโดยทั่วไปได้ดังนี้ (ภาพที่6.5)

-จัดทำสัญญาณบริเวณปากซอยย่อยที่ติดกับฟุตบาทของเส้นทางที่จัดทำทางจักรยานให้มีความสูงเท่ากับฟุตบาท(ภาพที่6.5) ทั้งนี้เพื่อให้จักรยานขับขี่ได้อย่างราบรื่น และเป็น การลดระดับความเร็วของรถยนต์ที่วิ่งมาติดกับทางจักรยานด้วย

-เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางทางเท้าที่เคลื่อนย้ายได้ เช่นกระถางต้นไม้ ถังขยะ ตู้โทรศัพท์ ป้ายรถประจำทาง ป้ายบอกทาง ตู้ไปรษณีย์ ตู้ไฟฟ้า จัดใหม่ให้อยู่ในแนวเดียวกัน และชิดขอบถนนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ส่วนสิ่งกีดขวางของบุคคล เช่นสินค้าที่วางยื่นเข้ามาบนฟุตบาท ต้องมีมาตรการเข้มงวดการรื้อถ้า

-ทูปอฐที่กอล้อมต้นไม้ใหญ่ออก เนื่องจากกีดขวางการสัญจร ในบางครั้งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

-จัดทำสัญลักษณ์เพื่อแบ่งแยกช่องทางสำหรับจักรยานออกจากการเดินทางเท้า สัญลักษณ์ที่กำหนดทิศทางของจักรยาน สัญลักษณ์ที่แสดงจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของช่องทางจักรยาน เพื่อให้ผู้เดินทางตระหนักว่ากำลังใช้เส้นทางร่วมกับจักรยาน

-บริเวณที่สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้(ต้นไม้ใหญ่ บ่อมตำรวจ สะพานลอย เสาไฟฟ้า ศาลาที่พักผู้โดยสาร) วางตัวกีดขวางการจัดทำช่องทางจักรยาน ตามตำแหน่งที่ได้ระบุไว้ในแต่ละเส้นทาง จะไม่มีช่องทางจักรยานในจุดดังกล่าว ให้จัดทำ

ตารางที่ 6.2 แสดงรายละเอียดของทางจักรยานประเภทBike Lane(FB)ในพื้นที่เขตสาทร

ชื่อช่องทางจักรยาน	ความกว้างของ ฟุตบาทหรือเขตทาง	ความกว้างของช่องทางฝั่ง(m)		ทิศทางของช่องทางฝั่ง		หมายเหตุ
		ตต.หรือ น.	ตอ.หรือ ได้	ตต.หรือ น.	ตอ.หรือ ได้	
นราธิวาสราชนครินทร์	4-6	1*2	1*2	2ทิศทาง	2ทิศทาง	
พระราม6	2-12	1*2	1*2	2ทิศทาง	2ทิศทาง	จัดทำในเขตทางของการทางพิเศษฯ
สาทร	4	ไม่มี	1*2	ไม่มี	2ทิศทาง	
จันทน์ช่วงที่1	3.5-4	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	
จันทน์ช่วงที่2	3.5-6	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	
เซนต์หลุยส์3	3.5-4	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	
สวนพลู	3.5-4	ไม่มี	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	
นางลิ้นจี่ช่วงที่1	4-7	ไม่มี	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	
นางลิ้นจี่ช่วงที่2	4	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	
กรมการbinพาณิชย์	2	1*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	
จันทน์ใหม่*	3-4.5	0.9*2	ไม่มี	2ทิศทาง	ไม่มี	

หมายเหตุ: 1*2หรือ0.9*2 หมายถึง มีช่องทางจักรยาน2ช่องทาง กว้างช่องทางและ1เมตร รังช่องทางทิศทาง

จันทน์ช่วงที่1 หมายถึง เส้นทางจันทน์จากแยกน้ำเทพฤกษ์ถึงซอยเย็นจิตต์

จันทน์ช่วงที่2 หมายถึง เส้นทางจันทน์จากแยกศาลาประดิษฐ์ถึงถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2541

ภาพที่ 6.4 สภาพปัจจุบันของจุดบาท/เขตทางที่เสนอให้จัดทำช่องทางจักรยานประเภทBike Lane (FB)



นราธิวาสราชนครินทร์(W)



นราธิวาสราชนครินทร์(E)



สวนพญู



เชนต๋หลุยส์3



พระราม6



พระราม6



นางลีนจี



จันทนิใหม่



จันทนิช่วงที่1



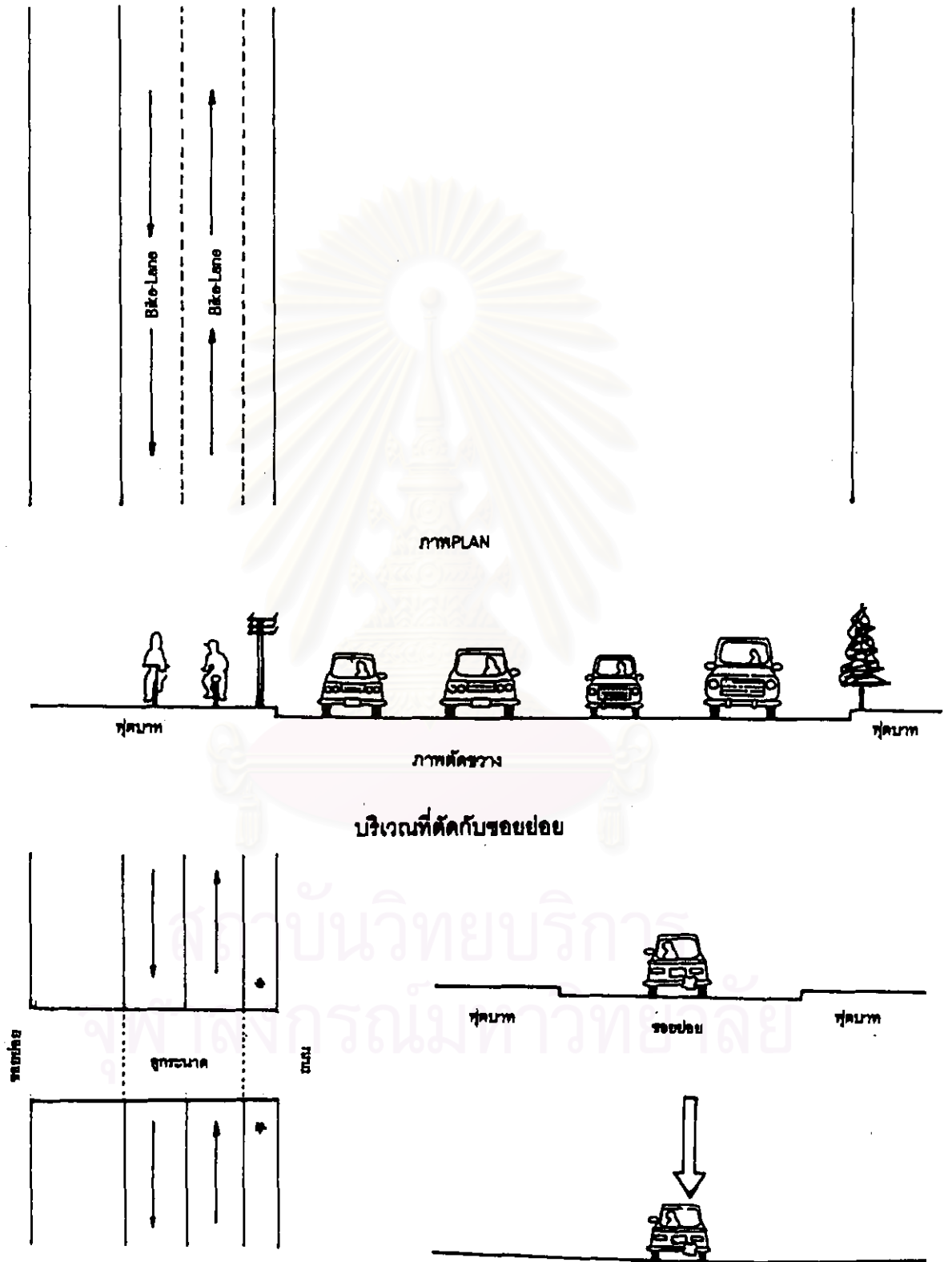
จันทนิช่วงที่2



กรมการบิณฑาณิชย์



กรมการบิณฑาณิชย์



ภาพที่ 6.5 แสดงรายละเอียดของช่องทางจักรยานบนถนน

สัญลักษณ์ เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่จักรยานว่าจะต้องพบกับสภาพที่มีสิ่งกีดขวางและต้องใช้เส้นทางอย่างระมัดระวัง และต้องให้ทางสำหรับคนเดินเท้า

รายละเอียดในแต่ละเส้นทางได้นำเสนอในภาคผนวก

6.3.1.3 ช่องทางจักรยานในเส้นทางคู-คลอง หรือ Bike Lane(W) มีทั้งเส้นทางที่ต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า และเส้นทางที่ใช้เฉพาะจักรยาน ดังรายละเอียดในตารางที่ 6.3 และภาพที่ 6.6 ซึ่งมีขั้นตอนการปรับปรุงโดยทั่วไปคือ(ภาพที่ 6.7 และ 6.8)

- ขยายพื้นผิวการสัญจรเดิม เข้ามายังแนวคลองทั้งสองด้าน ให้ได้ความกว้างตามที่ระบุไว้ในแต่ละเส้นทาง จัดทำสัญลักษณ์เพื่อแบ่งพื้นผิวที่ชัดเจนระหว่างช่องทางจักรยานและช่องทางสำหรับเดินเท้า โดยช่องทางจักรยานจะอยู่ด้านที่ติดคลอง ในกรณีที่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้า พร้อมกับจัดทำสัญลักษณ์แสดงทิศทางของจักรยาน

- จัดสร้างราวกันตก ในกรณีที่เหลือพื้นที่คลอง
- จัดสร้างสะพานข้ามคู-คลอง ตามจุดที่กำหนด
- จัดทำ Slope สำหรับจักรยานบริเวณจุดที่ติดกับฟุตบอล และเส้นทางรถยนต์
- สร้างสิ่งกีดขวางเพื่อกันไม่ให้จักรยานยนต์เข้าใช้เส้นทางบริเวณแยกต่างๆ

โดยสร้างลักษณะคอคอดที่แคบกว่าที่จักรยานยนต์จะเข้าได้ แต่ต้องกว้างพอที่จักรยานจะเข้าได้ อาจเป็นเสาที่วางเหลื่อมกันเป็นแนวทะแยง หรือวางในแนวหน้ากระดาน

- บริเวณที่ติดกับเส้นทางของรถยนต์ ต้องปรับผิวจราจรเพื่อลดความเร็วของรถยนต์ ตั้งแต่ก่อนถึงทางแยกจนถึงสุดทางแยก พร้อมกับจัดทำสัญลักษณ์เตือนให้ระวังจักรยาน

รายละเอียดในแต่ละเส้นทางได้นำเสนอในภาคผนวก

6.3.1.4 ทางจักรยานในเส้นทาง Bicycle-Zone มักเป็นเส้นทางที่ผิวจราจรและฟุตบอลแคบและรถยนต์ใช้น้อยแต่ยังมีความจำเป็นต้องใช้เส้นทาง และเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานและเดินเท้า บางเส้นทางมีคนเดินเท้าพลุกพล่านมาก Bicycle-Zone คือเส้นทางที่กำหนดให้การเดินทางด้วยจักรยานเป็นรูปแบบหลักของการเดินทางในเส้นทาง ที่การเดินทางด้วยพาหนะที่ติดเครื่องยนต์จะต้องให้ทางแก่จักรยานและคนเดินเท้า หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นในเส้นทาง รถยนต์และจักรยานยนต์จะเป็นฝ่ายผิดไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น แต่ละเส้นทางมีความแตกต่างกันในเรื่องของการออกข้อบังคับสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์ แต่การปรับปรุงกายภาพโดยทั่วไปมีขั้นตอนดังนี้ (ตารางที่ 6.4 ภาพที่ 6.9 และ 6.10)

- ออกข้อบังคับห้ามจอด และเดินรถทางเดียวตามรายละเอียดในตารางที่ 6.4)

- ประกาศเป็นเขต Bicycle-Zone ที่กำหนดข้อบังคับสำหรับพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ ได้แก่ การใช้ความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การให้ทางแก่รถจักรยานและคนเดินเท้า และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นระหว่างพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์จะเป็นฝ่ายผิดไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น

ตารางที่ 6.3 แสดงรายละเอียดของทางจักรยานประเภทBike Lane(W)ในพื้นที่เขตสาทร

ชื่อช่องทางจักรยาน	ความกว้างของช่องทางฝั่ง(ม)		ทิศทางของช่องทางฝั่ง	
	ตต.หรือ น.	ตอ.หรือ ได้	ตต.หรือ น.	ตอ.หรือ ได้
คูขอยดอนกุศล	1.5	1.5	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คูข้างวัดปรก	1.5	1.5	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คลองวัดยานนาวา*	1.25	1.25	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คลองกรวยช่วงที่1	1.5	1.5	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คลองกรวยช่วงที่2*	1.25	1.25	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คูข้างวัดดอน*	1.25	1.25	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.
คูขอยกิ่งจันทร์	1.0-1.5	1.0-1.5	เหมือนลงได้	ได้ขึ้นเหมือน
คลองขวาง	1.5	1.5	เหมือนลงได้	ได้ขึ้นเหมือน
คูหลังตลาดสวนพลู	1.5	1.5	ตต.ไปตอ.	ตอ.ไปตต.

หมายเหตุ: * คือ เส้นทางที่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้าโดยมีช่องทางจักรยานแยกออกจากช่องทางของคนเดินเท้า

คลองกรวยช่วงที่1 คือช่วงจากเจริญกรุงถึงซอยจันทร์46

คลองกรวยช่วงที่2 คือช่วงจากซอยจันทร์46ถึงซอยวรพจน์

ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2541

ภาพที่ 6.6 ภาพปัจจุบันของคู-คลองที่เสนอให้จัดทำช่องทางจักรยานประเภทBike Lane (W)



คูย่อยคอนกรีต



คูข้างวัดปรก



คูหลังตลาดสวนพดู



คูข้างวัดดอน



คลองวัดยานนาวา



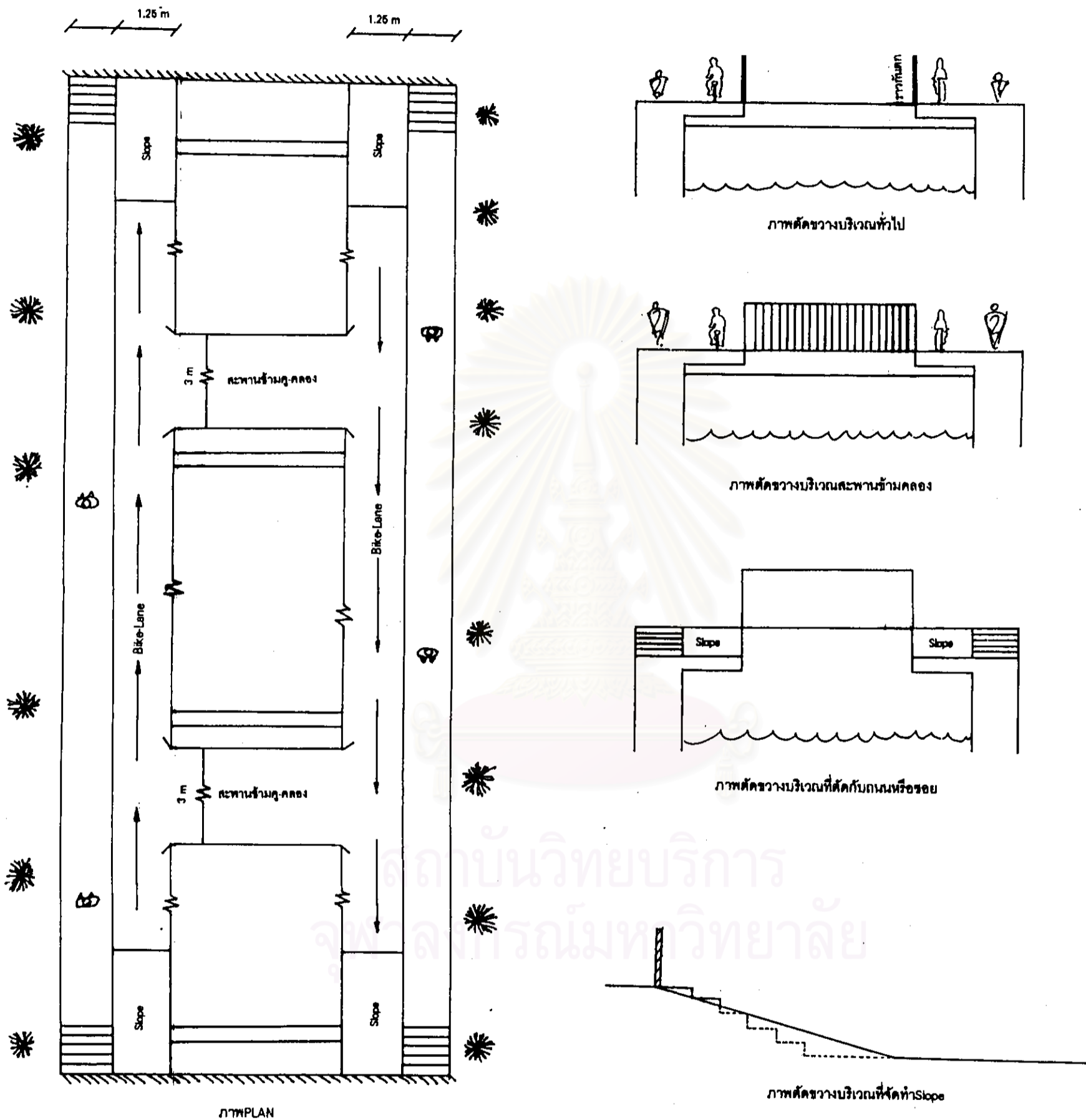
คลองกรวย



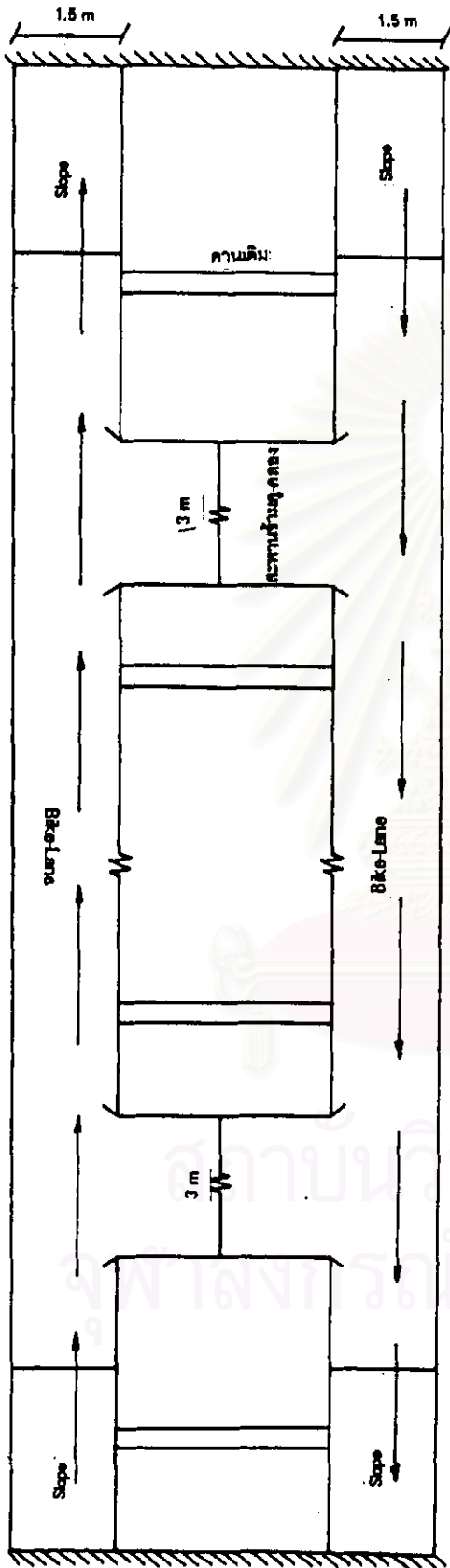
คลองขวาง



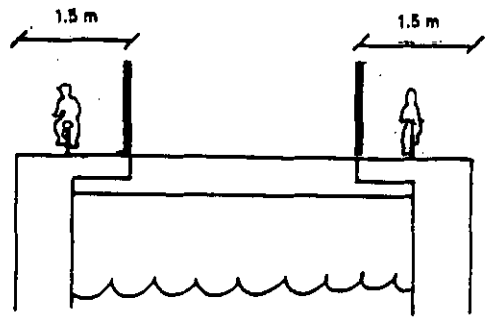
คูย่อยกิ่งจันทร์



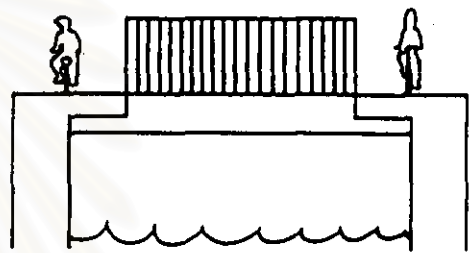
ภาพที่ 6.7 แสดงรายละเอียดของช่องทางจักรยานเลียบคู-คลองที่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้า



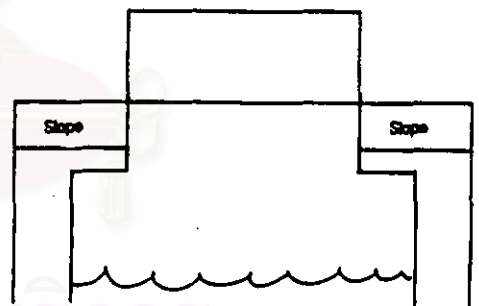
ภาพPLAN



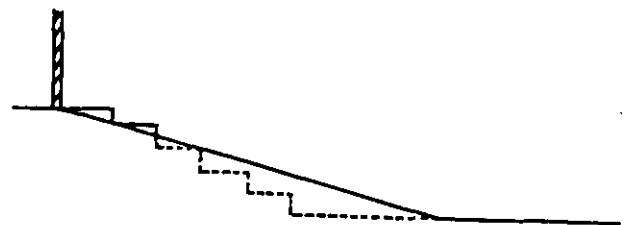
ภาพตัดขวางบริเวณทั่วไป



ภาพตัดขวางบริเวณสะพานข้ามคลอง



ภาพตัดขวางบริเวณที่ติดกับถนนหรือซอย



ภาพตัดขวางบริเวณที่จัดทำSlope

ภาพที่ 6.8 แสดงรายละเอียดของช่องทางจักรยานเลียบคู-คลองที่ไม่ใช้ร่วมกับคนเดินเท้า

ตารางที่ 8.4 แสดงรายละเอียดของทางจักรยานประเภทBicycle Zoneในพื้นที่เขตสาทร

	ชื่อเส้นทาง	ความกว้าง (m)	ข้อกำหนดทิศทางเดินรถ	ข้อบังคับห้ามจอด	
				พื้นที่	เวลา
ขอยด์นตำหรับ รถยนต์	มิตรสามัคคี	2.6	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	ประตูลี	2.5-3.5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	เขตนลยสั1 ซวง1	2.0-5.0	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	พระฤ๑ม	2.5-5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	ซ้างซุมซนหน้าล.สรรมศาลศร	4.5-8	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	พัฒนสิน	2.0-8	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	ประลศทศรฟ	8	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	นันทา	8	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ขอยด์รรถยนต์ ใช้น้อย	ขอยยอยแสงจันทร	4.2	เดินรททางเดยวจากไตซันเหนือ	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	ตลาดแสงจันทร	5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	พิชัย2	4.5	เดินรททางเดยวจากออกปอก	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	อาคารลวงเคราะห้18	5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	อาคารลวงเคราะห้17	5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	ตุลตจันแคะ	3.0-4.0	เดินรททางเดยวจากคด.ไปคด.	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	พระลชเชด	4.5-7	เดินรททางเดยวจากคด.ไปคด.	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	อาคารลวงเคราะห้3	6	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	อาคารลวงเคราะห้2	6	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	เขตนลยสั1 ซวง3	3.5	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	อาคารลวงเคราะห้4	6	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา
	เกอเฮ้	2.5-5.0	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	8.00-20.00
	ตรอกเดินเท้า	เขตนลยสั2 ซวง2	2	ไม่มี	
เขตนลยสั1 ซวง2		2	ไม่มี		
*	อรรลการประลลลลล	6.8	ไม่มี	ทั้งสองฝั่ง	ตลอดเวลา

หมายเหตุ: เขตนลยสั2 ซวง2 หมายถึงตรอกทางเท้าจากหน้าวิทยาลัยอัสสัมชัญถึงถนนเขตนลยสั3

* ทางจักรยานเส้นทางอรรลการประลลลลล เป็นเส้นทางสั้นๆจากแยกชอยเกอเฮ้ถึงแยกชอยนันทา

ที่มา: ผู้วิจัย ปี 2541

ภาพที่ 6.9 สภาพปัจจุบันของถนนซอย/ตรอกทางเท้าที่เสนอให้จัดทำทางจักรยานประเภทBicycle Zone



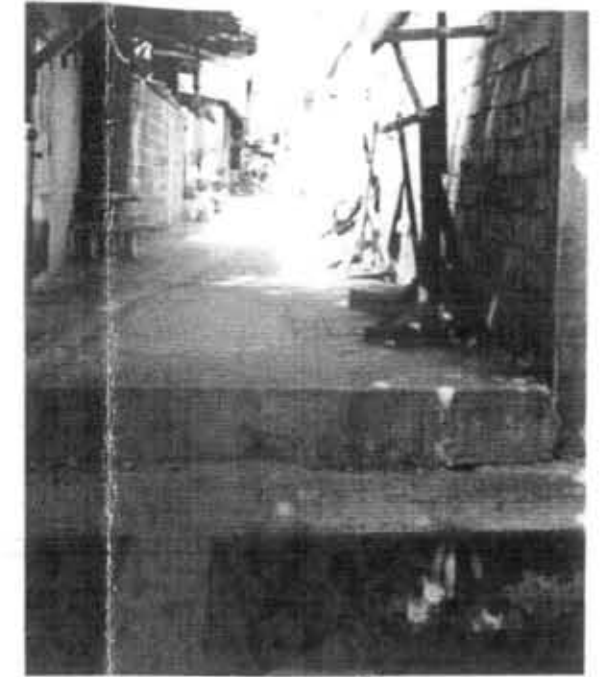
ซอยเรนต์ลุยส์ 1



ซอยมิตรสามัคคี



บริเวณซอยมิตรสามัคคีติดกับซอยประตุมณี



ซอยประตุมณี



ซอยพระฤๅมิ



ซอยประساتคอร์ท



ซอยข้างชุมชนหน้าต ธรรมศาสตร์



ซอยนันทา



ซอยพัฒนสิน

ภาพที่ 6.9 สภาพปัจจุบันของถนนซอย/ตรอกทางเท้าที่เสนอให้จัดทำทางจักรยานประเภทBicycle Zone



ซอยอาคารสงเคราะห์3



ซอยอาคารสงเคราะห์16



ซอยเซนต์หลุยส์1ช่วง2



ซอยย่อยแยกจากซอยแสงจันทร์



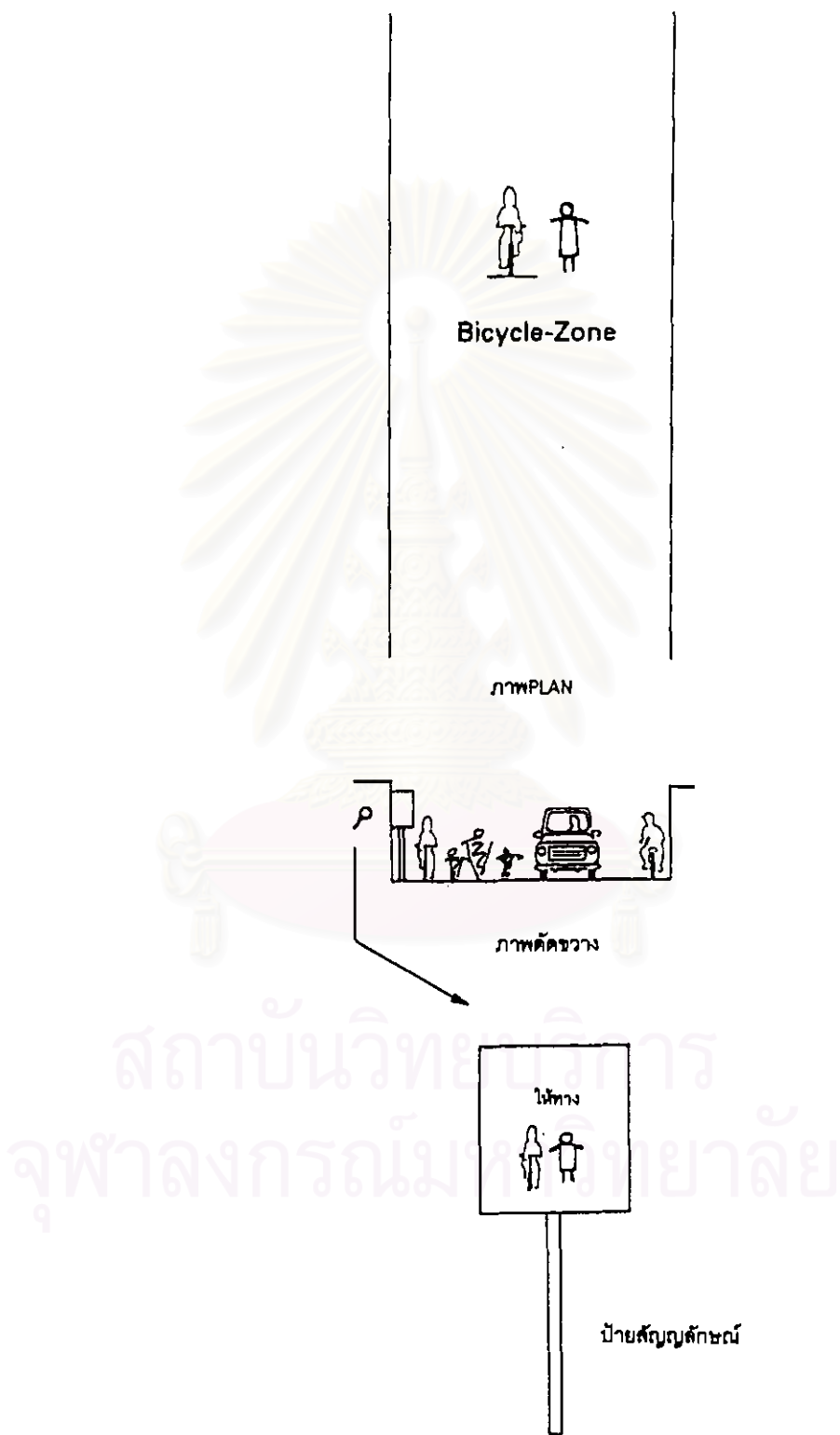
ซอยสุสานจีนแคะ



ตรอกเดินเท้าเซนต์หลุยส์1ช่วง2



ตรอกเดินเท้าเซนต์หลุยส์2ช่วง2



ภาพที่ 6.10 แสดงรายละเอียดของทางจักรยานประเภท Bicycle Zone

-จัดทำป้ายสัญลักษณ์ Bicycle-Zone ที่จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของเส้นทาง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้พาหนะที่ติดเครื่องยนต์ตระหนักว่ากำลังขับเข้าไปในBicycle-Zone นอกจากนี้ ให้แสดงสัญลักษณ์Bicycle-Zone บนผิวจราจรตลอดเส้นทางด้วย

6.3.1.5 ทางจักรยานที่ต้องตัดเพิ่ม(เส้นสีดำ แผนที่6.5) เป็นเส้นทางที่ต้องจัดทำใหม่ เพื่อแก้ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของโครงข่ายในปัจจุบัน ได้แก่

(1) ทางข้ามถนนพระราม6บริเวณซอยเจริญกรุง57 เส้นทางดังกล่าวเป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางไปโรงเรียน จึงมีความสำคัญที่ต้องจัดทำทางข้ามสำหรับจักรยานที่ปลอดภัย เนื่องจากถนนพระราม6ในบริเวณดังกล่าวอยู่ใต้ทางยกระดับของทางด่วนชั้นที่สอง การจัดทำสะพานลอยข้ามถนนไม่สามารถจัดทำได้ ต้องจัดทำทางข้ามในแนวราบ คือจัดทำสัญญาณไฟข้ามถนนสำหรับจักรยานและคนเดินเท้า โดยมีช่องทางแยกจากกัน ทั้งนี้ต้องมีการลดระดับคันหินบนฟุตบาทของถนนพระราม6ในช่วงและบริเวณเกาะกลางถนนในช่วงดังกล่าว

(2) ทางข้ามถนนพระราม6บริเวณคลองกรวย บริเวณดังกล่าวใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และแยกถนนจันทน์ การข้ามถนนในแนวราบจะเป็นอันตรายและกีดขวางการจราจรของรถยนต์ แต่เนื่องจากทางจักรยานในแนวดังกล่าวเป็นทางจักรยานสายหลักของการเดินทางไปทำงาน และการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ จึงเสนอให้จัดสร้างสะพานลอยข้ามถนนสำหรับจักรยานที่สามารถใช้ร่วมกับคนเดินเท้าได้ โดยทางขึ้น-ลงสำหรับจักรยานแยกจากทางเดินเท้า รูปแบบสะพานลอยอาจใช้รูปแบบเดียวกับสะพานลอยข้ามถนนที่เคยจัดทำที่ถนนวิภาวดีรังสิต

(3) เส้นทางเชื่อมคูข้างวัดปรกและอาคารสงเคราะห์6 เป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางไปโรงเรียน จึงมีความสำคัญที่จะต้องสร้างความเชื่อมโยง แนวเส้นทางที่เสนอให้จัดทำตามแผนที่ที่6.5 จะต้องเจาะกำแพงสถานีทะเลกับซอยต้นขนาด4เมตร และเวนคืนที่ดินกว้าง1หลังริมถนนเขตห้วยส์3ช่วงที่ตรงกับถนนอาคารสงเคราะห์ กำหนดเป็นเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยานและคนเดินเท้า(Bicycle Path) ห้ามพาหนะที่ติดเครื่องยนต์เข้าใช้เส้นทาง

(4) เส้นทางข้างสมาคมแต่จิว เป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการที่ยังขาดความเชื่อมโยง สามารถจัดทำทางจักรยานได้ง่าย โดยขอความร่วมมือกับสมาคมแต่จิว ขอที่ข้างกำแพงสมาคมกว้าง2เมตร จัดทำช่องทางจักรยาน โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ

(5) ทางข้ามถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นทางจักรยานสายหลักของการเดินทางไปโรงเรียน เนื่องจากเป็นถนนขนาดใหญ่ รถยนต์ใช้มาก ที่มีคลองกั้นอยู่กึ่งกลาง การข้ามถนนในแนวราบจะรบกวนการจราจร จึงเสนอให้จัดทำทางข้ามยกระดับเช่นเดียวกับทางข้ามถนนพระราม6 บริเวณคลองกรวย

(6) เส้นทางเชื่อมคลองขวางและชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ เป็นทางจักรยานสายย่อยในการเดินทางไปโรงเรียนนทรีวิทยา สามารถจัดทำได้ง่าย เนื่องจากเป็นสายสั้นๆ ระยะทางไม่ถึง 10 เมตร ต้องเวลาคืนบ้านในชุมชนแออัดที่ตั้งรูกล้าคลอง 3 หลังคาเรือน และตั้งอยู่ในแนวเส้นทาง 3 หลังคาเรือน

6.3.2 การจัดทำที่จอดจักรยาน

จุดจอดจักรยานที่นำเสนอสามารถแบ่งได้เป็นจุดจอดขนาดใหญ่ได้แก่จุดจอดในวัดต่างๆ จุดจอดสมาคมแต่จี๋ว จุดจอดเชิงสะพานสารจร ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ปิด(ยกเว้นจุดจอดเชิงสะพานสารจร) คือมีรั้วรอบขอบชิด มักจะต้องจอดจักรยานทิ้งไว้นาน และจุดจอดขนาดเล็ก ได้แก่จุดจอดหน้าตลาดแสงจันทร์ จุดจอดข้างสำนักงานเขตสาทร จุดจอดบนฟุตบาทด้านเหนือตรงข้ามแยกสาทรประดิษฐ์ จุดจอดบนฟุตบาทหน้าวิทยาเขตบพิตรพิมุข จุดจอดท้ายซอยข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข และจุดจอดซอยประสาทคอรท์ จุดจอดบนฟุตบาทหน้ากรมการบินพาณิชย์ จุดจอดฟุตบาทถนนพระรามสี่ เป็นพื้นที่เปิดโล่ง

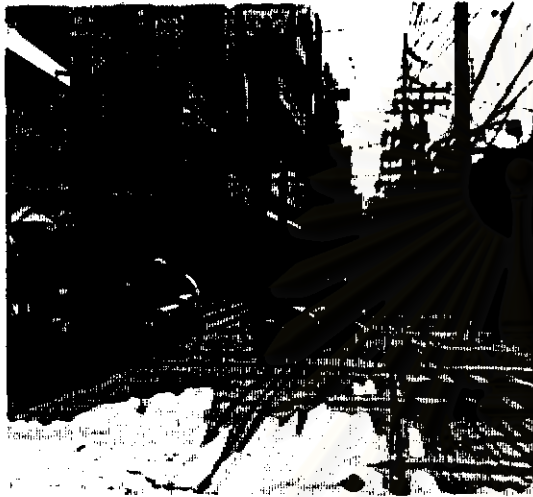
(1) จุดจอดขนาดใหญ่ ผู้จอดมักจอดนาน เพื่อต่อขนส่งมวลชน เพื่อทำงาน และเรียนหนังสือ ควรจัดสรรพื้นที่บางส่วน ที่แยกต่างหากจากจุดจอดของรถยนต์หรือจักรยานยนต์ ต้องปลอดภัยจากการลักขโมย เนื่องจากต้องจอดนาน จึงควรมีจุดเข้าออกเพียงจุดเดียว ซึ่งสามารถจัดทำได้ง่ายโดยการทำคอกกันที่มีทางออกทางเดียว ผู้ใช้บริการต้องรับบัตรจอดก่อนนำรถจักรยานเข้าจอด และชำระเงินหลังจากนำจักรยานออก นอกจากนี้ เพื่อความเป็นระเบียบควรจัดช่องเฉพาะสำหรับจักรยานแต่ละคัน เพื่อกันจักรยานล้ม โดยที่สามารถล็อกจักรยานเข้ากับราวหรือวัตถุถาวรอื่นๆ รูปแบบของช่องจอดจักรยานที่ปลอดภัยแสดงในภาคผนวก

รัฐควรมีมาตรการสนับสนุนการลงทุนจัดสร้างที่จอดจักรยาน โดยให้หน่วยงานเจ้าของสถานที่ได้รับประโยชน์จากการเก็บเงินค่าจอด และรับผิดชอบเรื่องการจัดเวรยามป้องกันการสูญหาย ซึ่งน่าจะขอความร่วมมือได้ เพราะการจัดทำที่จอดรถจักรยานนั้นลงทุนต่ำเพียงมีพื้นที่โล่งและราวเหล็กที่แบ่งเป็นช่องเฉพาะสำหรับจักรยานแต่ละคัน สามารถล็อกจักรยานไว้กับราวดังกล่าว ก็ สามารถจัดทำที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยได้

(2) จุดจอดขนาดเล็ก(ภาพที่ 6.11) ทั้งหมดเป็นพื้นที่ในความรับผิดชอบของเขตและกรุงเทพมหานคร มักจอดเพื่อทำธุระไม่นาน นอกจากต้องปลอดภัยจากการลักขโมยแล้ว ต้องปลอดภัยจากการเฉี่ยวชนจากรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่สัญจรในบริเวณดังกล่าวด้วย(จุดจอดประสาทคอรท์) รูปแบบของที่จอดจักรยานในจุดจอดดังกล่าวต้องประหยัดเนื้อที่ โดยอาจใช้รูปแบบที่นำเสนอในภาคผนวก ล้อหน้าของจักรยานจะถูกยกขึ้นเวลาจอดโดยที่สามารถล็อกจักรยานเข้ากับราวเหล็ก บริเวณจุดจอดควรจัดทำป้ายสัญลักษณ์เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางทราบว่า มีจุดจอดจักรยานอยู่ด้านหน้า

6.3.3 การปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณทางจักรยานสายหลัก

ภาพที่ 6.11 สภาพปัจจุบันของบริเวณที่เสนอให้จัดทำจุดจอดจักรยาน



จุดจอดสะพาน3



จุดจอดหน้ากรมการบินพาณิชย์



จุดจอดพระราม4



จุดจอดหน้าสำนักงานเขตดาว

บริเวณทางจักรยานสายหลักต้องเป็นบริเวณที่มีความสมบูรณ์มากที่สุดในการเดินทางด้วยจักรยาน คือต้องมีความปลอดภัยสูง มีความต่อเนื่อง สะดวก สะอาด ร่มรื่น สว่างและปราศจากมลพิษ ซึ่งการปรับปรุงทางกายภาพนอกจากจัดทำทางจักรยานที่ปลอดภัยต่อเนื่องแล้ว ยังควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมด้านอื่นๆดังนี้

(1) การสร้างความร่มรื่นให้กับพื้นที่ทางจักรยานสายหลัก

(2) การสร้างความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง ความปลอดภัยในที่นี้หมายถึงความปลอดภัยจากมิชชันและอาชญากรรม เนื่องจากบางช่วงของเส้นทางไม่ได้ผ่านย่านชุมชน ได้แก่ช่วงที่ผ่านโรงเรียน สถานคอนกรีต และสถานสมาคมแต่จีว ซึ่งผู้ใช้จักรยานในเส้นทางดังกล่าวอาจไม่ได้รับความปลอดภัยในช่วงกลางคืน ซึ่งสามารถแก้ปัญหาได้โดยการ

- ติดไฟฟ้าแสงสว่างตลอดแนวเส้นทางแกนหลัก

- จัดทำรั้วโปร่งกันบริเวณที่ผ่านสถานสมาคมแต่จีวในเส้นทางคู่ข้างวัด

ปรก ให้มีประตูเชื่อมกับสวนสาธารณะและสถานสมาคมแต่จีวที่เปิดเฉพาะเวลากลางวัน(6.00-19.00)

- ขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจให้อำนวยความปลอดภัยให้กับผู้ใช้

เส้นทางดังกล่าว

(3) มีมาตรการด้านความสะอาด เช่น กำหนดเป็นเขตปลอดขยะในบริเวณทางจักรยานสายหลัก

(4) มีมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในแนวแกนหลัก ได้แก่ การห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ตั้งจุดการเดินทางด้วยรถยนต์ และการใช้ที่ดินที่ทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม นอกจากนี้ควรสนับสนุนการใช้ที่ดินที่เป็นบริการพื้นฐานของท้องถิ่นให้เข้ามาตั้งบริเวณแนวแกนหลัก

6.3.4 การปรับปรุงทางกายภาพเพื่อความปลอดภัยในการเข้าถึงโครงข่ายจากพื้นที่ภายใน

จักรยาน เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีลักษณะ Door to door Mode เช่นเดียวกับการเดินเท้า แต่สามารถเดินทางได้ในระยะทางที่ไกลกว่า ในเวลาที่รวดเร็วกว่า การปรับปรุงทางกายภาพเพื่อสร้างความปลอดภัยให้จักรยาน ในการเข้าถึงทางจักรยานจากพื้นที่ภายใน ที่เป็นจุดเริ่มต้นในการเดินทาง และจุดปลายทางของการเดินทางที่สำคัญๆ จะช่วยดึงดูดให้ผู้เดินทางเปลี่ยนมาใช้จักรยานมากยิ่งขึ้น

จุดเริ่มต้นของการเดินทางที่สำคัญได้แก่ ย่านชุมชนพักอาศัยที่มีความหนาแน่น โดยเฉพาะย่านพักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง ส่วนจุดปลายทางที่สำคัญได้แก่ สถานศึกษาของท้องถิ่น ย่านการค้าและบริการ และแหล่งงานของคนท้องถิ่นซึ่งส่วนใหญ่เป็นแหล่งงานของผู้มีรายได้น้อย เส้นทางที่ควรมีมาตรการเสริมความปลอดภัยสำหรับการใช้จักรยาน สามารถแบ่งได้เป็น

6.3.4.1 ถนนและซอยที่มีพุดบาท แต่ขาดความต่อเนื่องหรือพุดบาทแคบ มีสิ่งกีดขวาง ไม่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้ ผ่านย่านสำคัญของพื้นที่ ที่ขาดการเชื่อมกับทางจักรยานได้แก่ (เส้นสีเหลืองเล็ก แผนที่6.5)

1) เส้นทางที่ผ่านย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น คือ ถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์บางช่วง ถนนเรนด์หุยส์3จากแยกสาทรถึงอาคารสงเคราะห์ ถนนนางลิ้นจี่จากแยกถนนจันทน์ใหม่ถึงจันทน์เก่า

2) เส้นทางที่ผ่านย่านพักอาศัย คือ ซอยจันทน์42 ซอยจันทน์44 ซอยกิ่งจันทน์บางช่วง ซอยพระยานคร ซอยหลังวัดสุทิวราราม

3) เส้นทางที่ผ่านย่านแหล่งงานสำคัญของผู้มีรายได้น้อย คือ ซอยเจริญกรุง 57(จากถนนเจริญกรุงถึงโรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย) ซอยไม่เงิน ซอยพระแม่มาลี ซอยงามดูพลี

4) เส้นทางที่ผ่านสถานศึกษาของท้องถิ่น คือ ซอยไม่เงิน ซอยพระแม่มาลี ถนนสาธุประดิษฐ์

ถนนและซอยที่กล่าวถึงเป็นเส้นทางที่ยังมีความสำคัญสำหรับการสัญจรของรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานจึงควรใช้เส้นทางร่วมกับคนเดินเท้ามากกว่า โดยมาตรการที่จะสร้างความปลอดภัยให้กับจักรยานและคนเดินเท้าคือ

- จัดสร้างพุดบาทให้มีความต่อเนื่องตลอดในเส้นทางที่ยังขาดความต่อเนื่อง แม้จะมีความกว้างไม่สม่ำเสมอก็ตาม

- ปรับปรุงผิวพุดบาทและลดระดับคันหินบริเวณแยกซอยย่อย จะทำให้การขับขี่จักรยานสะดวกขึ้น

- ต้องแก้ปัญหาการรुकล้ำพื้นที่พุดบาทของร้านค้า ผู้พักอาศัยข้างทาง การจอดรถยนต์ จักรยานยนต์บนพุดบาท และจัดระเบียบสาธารณูปโภคที่สามารถเคลื่อนย้ายได้บนพุดบาท เพื่อให้สามารถใช้พุดบาทได้เต็มประสิทธิภาพ

- จัดทำสัญลักษณ์เตือนจักรยาน ให้ใช้ความเร็วต่ำ และระมัดระวังคนเดินเท้าในเส้นทาง

- จัดทำสัญลักษณ์จุดเริ่มต้น และสิ้นสุดของพุดบาทที่อนุญาตให้จักรยานใช้ร่วมกับคนเดินเท้า เพื่อให้คนเดินเท้าตระหนักว่าจะมีจักรยานเคลื่อนที่มาในทิศทางใด

6.3.4.2 ตรอกทางเท้า(เส้นสีเขียวบาง แผนที่6.5) เป็นเส้นทางที่เข้าถึงหน้าประตูบ้านของผู้พักอาศัยที่สามารถเชื่อมกับเส้นทางจักรยานได้ มักใช้เป็นเส้นทางลัดของคนเดินเท้า ได้แก่ ตรอกทางเท้าในชุมชนแออัดที่สำคัญ คือ ตรอกบ้านแบบ ตรอกภายในชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่ด้านตะวันออกของซอยจันทน์42 ตรอกในชุมชนวรพจน์(ข้างสุสานไทย-อิสลาม) ตรอกในชุมชนแออัดซอยดอนกุศล

ตรอกในชุมชนแออัดชอยน้ำเพ็ญกุล ตรอกในชุมชนกุศลทอง นอกจากนี้เป็นตรอกทางเท้าที่เชื่อมชอยย่อยที่เป็นย่านพักอาศัยสำคัญ คือ ตรอกเชื่อมชอยกิ่งพลู-บำรุงอนุชน-พิชัย2 ตรอกหลังตลาดลวนพลู

ปัจจุบันแม้ตรอกแคบๆ ก็ยังถูกจักรยานยนต์รูก้ำ ทำให้การเดินทางและการรับใช้จักรยานในตรอกดังกล่าว ไม่ปลอดภัย ทั้งที่ควรจะเป็นเส้นทางที่ปลอดภัยจากการเข้าถึงของพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ การปรับปรุงทางกายภาพเพื่อลดความเร็วของจักรยานยนต์สามารถทำได้หลายรูปแบบเช่น การจัดทำลูกระนาดเพื่อลดความเร็วจักรยานยนต์ เป็นระยะๆ การจัดทำทางเบี่ยงที่มีมุมแคบสำหรับจักรยานยนต์ การตั้งสิ่งกีดขวางที่ทำให้จักรยานยนต์เข้าใช้เส้นทางไม่สะดวก ตรอกบางตรอกในปัจจุบันสามารถพบเห็นการปรับเปลี่ยนทางกายภาพบางอย่างที่จะช่วยชะลอความเร็วของจักรยานยนต์ของผู้พักอาศัยภายในชุมชน โดยส่วนใหญ่ใช้รูปแบบลูกระนาด สะท้อนให้เห็นว่าชุมชนตระหนักในปัญหา และได้พยายามจัดการแก้ปัญหาด้วยตนเอง แต่ยังคงขาดความต่อเนื่องตลอดแนวตรอก และปัญหายังไม่ถูกหยิบยกขึ้นมาเพื่อแก้ไขในระดับชุมชน

การจัดทำกระจากนูนมุมกว้างติดตั้งบริเวณทางแยกภายในตรอกเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับการใช้เส้นทาง

6.3.4.3. ชอยย่อยที่ไม่มีพุ่มไม้ ต้องใช้ผิวจราจรร่วมกับรถยนต์ (เส้นสีชมพูบางแผนที่6.5)มักจะแคบ หรือมีรถยนต์จอดสองข้างทาง เป็นเส้นทางที่คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรร่วมกับรถยนต์ รถยนต์หรือจักรยานยนต์จึงควรต้องชะลอความเร็วเมื่อใช้เส้นทางดังกล่าว เป็นชอยย่อยที่ผ่านย่านพักอาศัยที่เป็นชุมชนตึกแถวแฟลต ห้องเช่า สถานศึกษาและ แหล่งงานของผู้มีรายได้น้อย บางชอยเป็นชอยย่อยที่เชื่อมย่านดังกล่าวเข้ากับเส้นทางจักรยาน สามารถแบ่งได้ตามสภาพของการสัญจรของเส้นทางได้ดังนี้

1) ชอยตันที่เล็ก ได้แก่ ชอยเดชา ชอยอนันต์1,2 ชอยโรงหมูที่มีแหล่งงานของผู้มีรายได้น้อย ชอยบำรุงอนุชนและกิ่งพลู เป็นที่ตั้งของโรงเรียนบำรุงอนุชน

2) ชอยทะเลที่รถยนต์ใช้น้อย ส่วนใหญ่เป็นชอยแคบ ไม่สะดวกสำหรับรถยนต์ และรถยนต์สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้ แต่จักรยานยนต์ใช้เส้นทางเป็นทางลัดในการเดินทาง ได้แก่ ชอยสมานมิตร ชอยข้างวัดสุทิวราราม ชอยแสงจันทร์ช่วงต้น ชอยคอนกุล1 ชอยร่วมมิตร ชอยพิชัย1 ชอยย่อยทนต์น์ ชอยไวดี ที่มีแหล่งงานและที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยและตึกแถวตั้งอยู่ และชอยปรีดี

3) ชอยทะเลที่รถยนต์ใช้มาก แต่แคบ ขณะเดียวกันก็เป็นเส้นทางที่ควรอำนวยความสะดวกให้กับการใช้จักรยาน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่จักรยานจำเป็นต้องใช้เส้นทางได้แก่ชอยที่จัดระบบเดินรถทางเดียวเพื่อแก้ปัญหาจราจร คือ ชอยโรงน้ำแข็ง(ชุมชนตึกแถว) ชอยสุเหร่ายะวาร์(โรงเรียน)และชอยที่ไม่ได้จัดระบบเดินรถทางเดียวได้แก่ชอยพระแม่มาลีช่วงไม่มีพุ่มไม้(ย่านโรงงานอุตสาหกรรม)

เส้นทางดังกล่าวควรมีการปรับปรุงทางกายภาพเพื่อลดระดับความเร็วของรถยนต์และจักรยานยนต์ โดยเลือกรูปแบบที่เหมาะสมกับเส้นทาง รูปแบบการชะลอความเร็วของรถยนต์และจักรยานยนต์ได้นำเสนอไว้แล้วในภาคผนวก และควรติดตั้งกระจกนูน มุมกว้าง บริเวณทางแยกทุกแยก ในเส้นทางดังกล่าว

6.4 มาตรการดำเนินงานที่ไม่ใช่การปรับปรุงทางกายภาพ

6.4.1 การช่วยเหลือและสนับสนุนในการเป็นเจ้าของจักรยาน ได้แก่ การให้เงินกู้ไม่มีดอกเบี้ยในการซื้อจักรยาน การแจกจักรยานในเทศกาล หรืองานรณรงค์ต่างๆ เป็นต้น

6.4.2 การให้บริการสอนขี่จักรยานฟรีให้กับกลุ่มเป้าหมายนักเรียน แม่บ้าน และผู้มีรายได้น้อย สามารถจัดได้ในพื้นที่กึ่งสาธารณะ เช่นวัด โรงเรียน และสมาคม โดยจัดให้มีความต่อเนื่องควบคู่ไปกับการอบรมการใช้จักรยานในพื้นที่

6.4.3 การสนับสนุนกิจการที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน เช่นร้านขายจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน อาจใช้มาตรการลดหย่อนภาษี เป็นต้น

6.4.4 สนับสนุน และจัดตั้งกลุ่ม หรือองค์กร ทั้งในส่วนของรัฐและประชาชน ที่ทำงานรณรงค์ และแก้ไขปัญหาต่างๆเกี่ยวกับการใช้จักรยานในพื้นที่ โดยแนวคิดประชาคมเมืองที่เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่

6.4.5 จัดทำสื่อ และสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์การใช้จักรยานในพื้นที่

6.5 แนวทางการวางแผนการขนส่งและการใช้ที่ดินที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่ในระยะยาว

เป็นการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบันและพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในระยะยาว แนวทางที่นำเสนอ นอกจากจะช่วยพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยาน ยังเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่ด้วย ได้แก่

6.5.1 การพัฒนาเขตทางเดินเท้าที่มีความสะดวก กว้างขวาง ร่มรื่น สวยงามและปลอดภัยควบคู่ไปกับเส้นทางจักรยานเนื่องจากเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความกลมกลืน และเป็นมิตรต่อกัน

6.5.1 การตัดถนนสายรองในแนวแกนตะวันตก-ออกที่ได้มาตรฐาน เพื่อลดปริมาณจราจรในถนนและซอยย่อย และทำให้ทางจักรยานสายหลักมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

6.5.2 ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่จะเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ในเส้นทางจักรยานสายหลัก

6.5.3 ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่อาจสร้างสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ให้กับทางจักรยาน

6.5.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่สามารถสร้างการเดินทางระยะใกล้ของคนที่พักอาศัยในพื้นที่ ในแนวเส้นทางจักรยาน เช่น การกระจายที่ตั้งสาธารณูปการที่เป็นบริการพื้นฐาน(ศูนย์บริการสาธารณสุข ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข สาขาสำนักงานเขต สวนสาธารณะขนาดย่อม ฯลฯ)ให้ครอบคลุมพื้นที่ ตามเส้นทางจักรยานสายหลัก และเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพและความปลอดภัยสูง เป็นต้น

6.6 สรุปและเสนอแนะ

งานวิจัยชิ้นนี้ เป็นความพยายามที่จะแปรการพัฒนากการเดินทางด้วยจักรยานในเมือง ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งในแนวทางการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน ลงสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยได้เลือกเขตสาทรเป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจากมีสมมุติฐานว่า เป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางระยะใกล้สูงเพราะมีการใช้ที่ดินแบบผสมที่หลากหลายและคับคั่งด้วยกิจกรรม และเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงโครงข่ายขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพในอนาคต จึงสอดคล้องกับแนวคิดที่จะใช้การส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเป็นกลยุทธ์ในการทำเขตสาทรให้เป็นถิ่นที่น่าอยู่ควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านอื่นๆ

กระบวนการแปรแนวความคิดไปสู่แผนพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ในเบื้องต้นได้ผ่านการวิเคราะห์รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน การใช้ที่ดิน และลักษณะการเดินทางในพื้นที่ศึกษา ซึ่งทำให้เห็นบริบทของการพัฒนากการเดินทางด้วยจักรยานที่ชัดเจนขึ้นว่านอกจากจะเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาการเดินทาง(Transportation) ยังอาจใช้เป็นกลยุทธ์หนึ่งของการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ได้(Amenity) ในกรณีของเขตสาทรที่การจราจรติดขัดมากในช่วงโมงเร่งด่วน ส่งผลให้มลพิษของอากาศและเสียงรุนแรงขึ้น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในพื้นที่อย่างไม่มีมีการควบคุมจัดการ ทำให้ความน่าอยู่ของย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่มีมาแต่เดิมลดน้อยลงทุกขณะ พร้อมกับการเกิดปัญหาทางกายภาพที่มีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างมากขึ้น การพัฒนากการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันจะช่วยแก้ปัญหาการเดินทางภายในเขตของกลุ่มคนที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้า ที่ไม่มีทางเลือกอื่นในการเดินทาง และสามารถใช้เป็นกลยุทธ์หนึ่งในการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่

การพัฒนากการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เขตสาทรเป็นจริงได้หรือไม่ อย่างไร เป็นการศึกษาในขั้นตอนต่อมา พบว่าการตระหนักว่าต้องประหยัดในภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน(2540-2541) และความตื่นตัวในปัญหาสิ่งแวดล้อม ทำให้ปัจจุบันมีผู้สนใจที่จะใช้จักรยานในการเดินทางมากขึ้น แต่ปัจจัยสำคัญอยู่ที่ความปลอดภัยในการเดินทางด้วยจักรยาน ความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและสามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของกลุ่มเป้าหมาย จึงเป็นพื้นฐาน

สำคัญในการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่ ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญคือ ต้องมีแผนพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานที่สามารถปฏิบัติได้จริง และต้องมีการแปรนโยบายและแผนงานไปสู่การปฏิบัติ

งานวิจัยชิ้นนี้ ได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ที่มีรายละเอียดในด้านกายภาพ เช่น เส้นทางจักรยาน จุดจอด การปรับปรุงทางกายภาพ ขั้นตอนการจัดทำ เป็นต้น โดยอาศัยฐานข้อมูลที่ได้ทำการศึกษาในเบื้องต้น คือ รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน และการใช้ที่ดิน และรายละเอียดของการเดินทางในพื้นที่ ผูกกับการศึกษารายละเอียดของโครงข่ายเดิมทั้งหมดที่มีอยู่ในพื้นที่ และหลักการของการจัดสรรและใช้ประโยชน์โครงข่ายเดิมให้เต็มประสิทธิภาพโดยให้ความเท่าเทียมกันกับการเดินทางทุกรูปแบบตามความเหมาะสมของลักษณะการเดินทาง ทำให้ได้โครงข่ายทางจักรยานที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพ ซึ่งสามารถพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่โดยกระทบกับรูปแบบการเดินทางอื่นที่มีอยู่เดิมในพื้นที่น้อยมาก อย่างไรก็ตามในบางเส้นทางอาจไม่สมบูรณ์และมีข้อผิดพลาด หรือยังมีรายละเอียดไม่เพียงพอที่จะนำไปปฏิบัติได้ทั้งหมด แต่สิ่งหนึ่งที่สามารถพิสูจน์ได้คือถ้าเริ่มต้นจากความคิดว่าการเดินทางทุกรูปแบบควรมีสถานที่ที่เท่าเทียมและเสมอภาคในการใช้พื้นที่ของเมือง และแต่ละรูปแบบมีความเหมาะสมสำหรับการเดินทางที่มีลักษณะแตกต่างกัน การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานย่อมต้องเกิดขึ้นได้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างแน่นอน แม้บทบาทของการเดินทางด้วยจักรยาน และรายละเอียดของโครงข่ายจะแตกต่างกันตามรูปแบบของพื้นที่และลักษณะการเดินทางของพื้นที่ก็ตาม

งานวิจัยชิ้นนี้ ยังขาดความสมบูรณ์เนื่องจากไม่ได้มีการคาดการณ์ทางคณิตศาสตร์ถึงปริมาณผู้ใช้จักรยานที่จะเพิ่มขึ้นภายหลังจากการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตสาทร ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของการวางแผนการจราจรขนส่ง(Transportation Planning)โดยทั่วไป แต่เนื่องจากขอบเขตของงานวิจัยชิ้นนี้ไม่ได้เน้นไปที่การแก้ปัญหาการเดินทางในเขตสาทร แต่สนใจว่า การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทรมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์ กับพื้นที่เขตสาทรในบริบทใดบ้าง และจะสามารถแปรแนวความคิดในการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยาน ซึ่งเป็นแนวความคิดหนึ่งของการพัฒนาที่ยั่งยืน(ทั้งในบริบทของการพัฒนาการจราจรขนส่งและการพัฒนาเมือง) ให้มีความสอดคล้องกับความเป็นจริงของพื้นที่ได้หรือไม่ อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหาการเดินทางในเขตสาทรจริงไม่ใช่เป้าหมายสำคัญของการวิจัยครั้งนี้ ประกอบกับความสามารถของผู้วิจัยและเวลาที่มีอยู่จำกัด ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องกำหนดขอบเขตของงานให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่มีอยู่ อย่างไรก็ตามการศึกษาเพื่อขยายผลของงานวิจัยชิ้นนี้อาจมีขึ้นต่อไป ควรศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าวด้วย

งานวิจัยชิ้นนี้ได้สิ้นสุดลง ตามกระบวนการวิจัย แต่เป็นเพียงจุดเริ่มต้นเล็กๆของกระบวนการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันปัจจัยสำคัญขึ้นอยู่กับแนวนโยบาย และทิศทางการพัฒนาของรัฐฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ต้องตระหนักถึงคุณค่าและความสำคัญของการเดินทางด้วยจักรยานในการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน ซึ่งประสบการณ์ในหลายประเทศ ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้ว

ว่า นโยบายและทิศทางการพัฒนาของรัฐฯ มีผลต่อการพัฒนาหรือทำลายการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เมือง การที่จะเกิดการใช้จักรยานอย่างแพร่หลายในเส้นทางที่เหมาะสมได้นั้น จะเป็นเครื่องพิสูจน์ความตั้งใจจริง และความพร้อมที่จะดูแลควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับทางกฎหมาย ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวก ปลอดภัย และเป็นไปได้ของการขับขี่จักรยานในเมือง

ในสภาพปัจจุบันของประเทศและกรุงเทพมหานคร(2540-2541) รัฐฯควรปรับวิกฤตทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ให้เป็นโอกาสในการพัฒนาในแนวทางที่ยั่งยืน พึ่งตนเอง ประหยัด และรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานเป็นกลยุทธ์หนึ่งในแนวทางดังกล่าว



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย