

การวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับการจราจรและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

๗.๑ ความสำคัญของศูนย์การค้าในเมือง

ศูนย์การค้าเป็นแหล่งกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของเมือง เพราะประกอบด้วยกิจกรรมด้านการค้าและด้านธุรกิจต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า สำนักงานธนาคาร โรงภาพยนตร์ และร้านค้าต่างๆ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้เมื่ออยู่รวมกัน จะก่อให้เกิดทั้งผลดีและผลเสียแก่ส่วนรวม ผลดีก็คือ ศูนย์การค้าสามารถอำนวยความสะดวกทางด้านสินค้าและบริการด้านธุรกิจต่างๆ ส่วนผลเสียก็คือ บริเวณศูนย์การค้าจะมีการจราจรที่คับคั่งและติดขัด รวมทั้งสถานที่จอดรถที่ไม่เหมาะสม และเพียงพอแก่ความต้องการ ดังนั้นศูนย์การค้าจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจากศูนย์การค้าประกอบขึ้นด้วยกิจกรรมด้านธุรกิจและสินค้าต่างๆ ดังนั้นจะเป็นสิ่งสำคัญที่จะดึงดูดให้เกิดการเดินทางมายังบริเวณศูนย์การค้า จึงทำให้ปริมาณการจราจรแออัดและคับคั่ง ซึ่งจะประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถบรรทุกและการขนส่งมวลชน^๑

จากรายงานของ Freeman Fox & Partners^๒ "แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มของยานยนต์ในรอบ ๑๐ ปีของกรุงเทพฯ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจาก ๖๗,๐๐๐ คันในปี พ.ศ.๒๕๐๔ เป็น ๒๒๐,๐๐๐ คัน ในปี พ.ศ.๒๕๑๔ และรถบรรทุกเพิ่มจาก ๓๔,๐๐๐ คัน เป็น ๕๒,๐๐๐ คัน จากข้อมูลของกองทะเบียนยานพาหนะกรมตำรวจพบว่าในปี พ.ศ.๒๕๒๖ มีรถยนต์ส่วนบุคคล ๕๕๑,๖๐๕ คัน จักรยานยนต์ ๑,๗๓๖,๓๑๔ คัน รถบรรทุก ๓๕๐,๐๑๔ คัน รวม ๒,๗๔๔,๖๕๗ คัน^๓

^๑ ชาคริต ศรिताบุญ, ระบบการจอดรถในบริเวณศูนย์การค้าสยามสแคว์, (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๒)

^๒ Freeman Fox & Partners in association with Thai Engineering Consultants Co., Ltd. Report on Engineering & Economic Investigation Volume 1 First Stage Expressway System in Bangkok, October 1975

^๓ กองทะเบียนยานพาหนะกรมตำรวจ ปี ๒๕๒๖

ซึ่งอาจเป็นผลให้การใช้อย่างยานยนต์มายังศูนย์การค้าเพิ่มปริมาณมากขึ้นทุก ๆ ปีตามไปด้วย ประกอบกับการปรับปรุงการจราจรบริเวณในตัวเมืองโดยการจำกัด เวลาการจอดรถชิดขอบทาง หรือการห้ามจอดบนถนนบางสาย อาจเป็นผลให้ปริมาณความต้องการที่จอดรถในบริเวณศูนย์การค้าเพิ่มมากขึ้นด้วย

จากปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดผลกับ

- ก. คนที่ขับรถมายังบริเวณศูนย์การค้า ต้องประสบปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอหรือไม่สะดวกสบาย
- ข. บริเวณภายในศูนย์การค้าเองจะต้องมีปัญหากับการจัดระบบที่จอดรถให้เหมาะสมและพอเพียงกับความต้องการ
- ค. บริเวณภายนอกโดยรอบศูนย์การค้าจะต้องประสบปัญหาเกี่ยวกับการคับคั่งของการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกศูนย์การค้า และบริเวณถนนที่ผ่านศูนย์การค้า เป็นต้น

๗.๒ ส่วนประกอบต่าง ๆ ที่จะมีผลต่อระบบที่จอดรถในบริเวณศูนย์การค้า

๑. บริเวณศูนย์การค้า บริเวณศูนย์การค้าจะเปรียบเสมือนหัวใจของเมือง เพราะว่าศูนย์การค้ามักจะถูกสร้างโดยยึดหลักให้มีถนนสายใหญ่อยู่ใกล้ และมีการคมนาคมจากส่วนอื่น ๆ ของตัวเมืองมายังบริเวณนี้สะดวก ดังนั้นปริมาณการจราจรก่อนที่จะมีศูนย์การค้าก็จะมีควมคับคั่งพอสมควรแล้ว เมื่อมีศูนย์การค้าอันเป็นกิจกรรมทางด้านธุรกิจซื้อขาย และการบริการที่สำคัญของตัวเมือง เช่น ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน โรงภาพยนตร์ ภัตตาคาร และธนาคาร เป็นต้น จึงเป็นจุดดึงดูดการจราจร ทำให้มีรถยนต์บนถนนมากขึ้น และยังมีผลทำให้ความต้องการที่จอดรถเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์จะประสบปัญหาที่จอดรถ ในบริเวณศูนย์การค้ามากกว่าแห่งอื่น ๆ ของตัวเมือง
๒. พื้นที่ของบริเวณศูนย์การค้า พื้นที่ของบริเวณศูนย์การค้าส่วนใหญ่จะใช้เป็นตัวอาคาร เนื่องจากที่ดินมีราคาแพง ดังนั้นปัญหาการขาดแคลนพื้นที่ที่จอดรถจึงมักมีอยู่เสมอ เนื่องจากที่ดินจำเป็นต้องนำไปใช้เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่สูงกว่าที่จะนำมาใช้เพื่อการจอดรถ และเนื่องจากบริเวณนี้มีการจราจรที่แออัด ดังนั้นจึงมักห้ามจอดรถบริเวณขอบทาง ความต้องการที่จอดรถขอบทาง (Off-street Parking) จึงมีเพิ่มขึ้น^๑

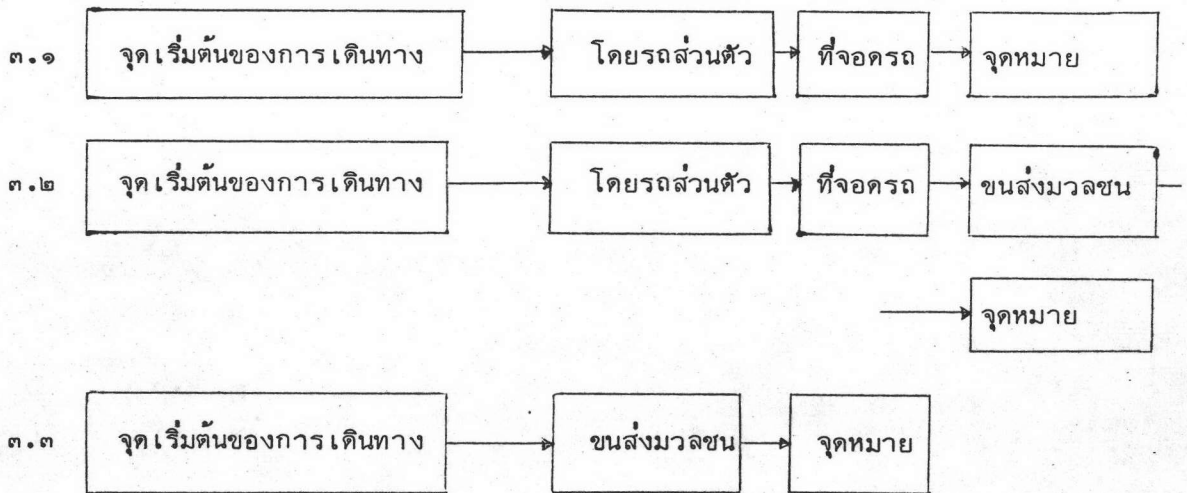
^๑ ชาคริต ศรีทฤษฎ์, Op. Cit., pp. 7-8

๓. ลักษณะการเดินทางของประชากรมายังบริเวณศูนย์การค้า^๑

การเดินทางของประชากรมายังบริเวณศูนย์การค้ามักกระทำ ๓ วิธีด้วยกัน คือ

- ๓.๑ ใช้รถส่วนตัว
- ๓.๒ ใช้รถส่วนตัวและบริการของการขนส่งมวลชน
- ๓.๓ ใช้บริการขนส่งมวลชน

ดังแสดงในแผนภูมิต่อไปนี้



๔. ปริมาณการจราจรที่บริเวณศูนย์การค้า

เนื่องจากบริเวณศูนย์การค้าเป็นที่รวมของการบริการด้านธุรกิจ ดังได้กล่าวแล้ว
 ดังนั้น บริเวณศูนย์การค้า จึงเป็นจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่รถยนต์เป็นส่วนใหญ่ ทั้งยังมีระบบ
 การขนส่งมวลชนหลายสายผ่าน เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการจราจรคับคั่งขึ้น

^๑ Jackson, R.E. "Parking as An Alterant to the Traffic Pattern" Highway Research Record, No. 474, HRB, Washington, D.C. 1973, p. 3

จากการศึกษาของ Burrage^๑, German, Hitchcock และ Levin ถึงปริมาณ
 ยวดยานที่เข้าบริเวณศูนย์การค้า โดยเทียบกับจำนวนประชากรดังแสดงในตารางที่ ๗.๑

ตารางที่ ๗.๑

แสดงจำนวนยวดยานที่เข้าบริเวณศูนย์การค้าระหว่างเวลา ๑๐.๐๐-๑๘.๐๐ น.

จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเมือง ที่สำรวจ	จำนวนยวดยานเข้าศูนย์การค้า	
		รวม	ต่อประชากร ๑,๐๐๐ คน
๕,๐๐๐-๑๐,๐๐๐	๒	๘,๐๐๐	๘๔๒
๑๐,๐๐๐-๒๕,๐๐๐	๑๖	๑๔,๕๐๐	๘๓๗
๒๕,๐๐๐-๕๐,๐๐๐	๑๖	๒๒,๑๐๐	๖๒๗
๕๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐	๕	๓๗,๔๐๐	๔๗๖
๑๐๐,๐๐๐-๒๕๐,๐๐๐	๑๓	๓๖,๕๐๐	๒๓๖
๒๕๐,๐๐๐-๕๐๐,๐๐๐	๗	๖๐,๓๐๐	๑๖๘
๕๐๐,๐๐๐-๑,๐๐๐,๐๐๐	๕	๗๓,๘๐๐	๑๓๕
มากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐	๓	๘๕,๕๐๐	๖๖

จากตารางที่ ๗.๑ จะเห็นว่าเมืองที่มีจำนวนประชากรมากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐ คน
 จะมียวดยานเข้าศูนย์การค้ามากกว่าเมืองที่มีประชากร ๑๐,๐๐๐-๒๕,๐๐๐ คน ถึง ๕.๗ เท่า
 และอัตราการเพิ่มของยวดยานที่เข้าศูนย์การค้าลดลงเมื่อมีประชากรประมาณ ๑๐๐,๐๐๐-๒๕๐,๐๐๐
 คน เนื่องจากปริมาณยวดยานที่เข้าศูนย์การค้าจะถูกจำกัด โดยความสามารถของถนนและจำนวน

^๑ Burrage, R.H. Gorman, D.A. Hitchcock, T.S, Levin, R.D.
 Parking Guide For Cities by the Division of Research of Public
 Roads, 1956, p. 13-14

และจำนวนที่จอดรถที่มีอยู่^๑

๕. ปริมาณยานพาหนะที่จอดบริเวณศูนย์การค้า

จากการศึกษาของ Burrage และ Morgren ถึงปริมาณยานพาหนะจอดในบริเวณ
ศูนย์การค้า ดังแสดงในตารางที่ ๗.๒

ตารางที่ ๗.๒ แสดงจำนวนรถจอดในบริเวณศูนย์การค้าตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐-๑๘.๐๐ น.

จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเมือง ที่สำรวจ	จำนวนรถจอด (คัน)	จำนวนรถจอดต่อ ประชากร ๑,๐๐๐ คน
๕,๐๐๐-๑๐,๐๐๐	๒	๓,๕๐๐	๔๑๓
๑๐,๐๐๐-๒๕,๐๐๐	๑๗	๗,๙๕๐	๔๔๙
๒๕,๐๐๐-๕๐,๐๐๐	๑๖	๑๑,๘๖๐	๓๕๐
๕๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐	๕	๒๓,๖๐๐	๒๙๓
๑๐๐,๐๐๐-๒๕๐,๐๐๐	๑๓	๒๐,๖๗๐	๑๓๔
๒๕๐,๐๐๐-๕๐๐,๐๐๐	๗	๓๔,๘๑๐	๙๙
๕๐๐,๐๐๐-๑,๐๐๐,๐๐๐	๕	๔๑,๒๖๐	๗๕
มากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐	๓	๕๘,๖๕๐	๕๕

ที่มา : Burrage, R.H. Morgren, E.G. Parking The Eno Foundation For
Highway Traffic Control, Saugatuch, Conn., 1957, p 39

^๑ Burrage, R.H., Gorman, D.A.M. Hitchcock, T.S., Levin,
R.D. Parking Guide for Cities by the Division of Research Bureau
of Public Roads, 1956, p. 13-14

จากตารางที่ ๗.๒ Burrage และ Morgren^๑ ได้สรุปผลว่าเมืองที่มีประชากรเพิ่มขึ้น จะมีผลให้ปริมาณจราจรบริเวณศูนย์การค้าเพิ่มมากขึ้นด้วย จึงทำให้ต้องปรับปรุงการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลทำให้จำนวนรถส่วนบุคคลที่เข้าบริเวณศูนย์การค้าลดลง โดยเทียบจากจำนวนรถยนต์ที่เข้าจอดต่อประชากร ๑,๐๐๐ คน

Schoon และ Levinson^๒ ได้ศึกษาพบว่า "จำนวนรถจอดสะสมมากที่สุดในบริเวณศูนย์การค้าอยู่ระหว่างเวลา ๑๑.๐๐-๑๒.๐๐ น."

๖. ปริมาณรถยนต์ที่ผ่านศูนย์การค้าโดยไม่จอด

เนื่องจากบริเวณศูนย์การค้าจะมีบริเวณติดต่อกับถนนสายสำคัญ ๆ หรือเป็นบริเวณที่เชื่อมระหว่างถนนสายสำคัญ ๆ ด้วยกัน ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์จำนวนไม่น้อยที่นำรถยนต์ผ่านบริเวณศูนย์การค้าโดยไม่จอด แต่เพื่อเป็นทางผ่านหรือทางลัดไปยังจุดหมายเท่านั้น

Burrage และ Morgren ได้ศึกษาปริมาณรถยนต์ที่ผ่านศูนย์การค้าโดยไม่จอด ดังแสดงในตารางที่ ๗.๓

^๑ Burrage, R.H., Morgren, E.G. Parking The Eno Foundation For Highway Traffic Control, Saugatuch, Conn. 1957, p. 39-40

^๒ Schoon, J.G. Levinson, H.S. "New Concepts in Urban Parking" Transportation Engineering Journal of ASCE Vol. 100, No. TE 3, August 1974.

ตารางที่ ๗.๓ ปริมาณรถยนต์ที่ผ่านศูนย์การค้าโดยไม่จอด (เวลา ๑๐.๐๐-๑๘.๐๐ น.)

จำนวนประชากร (คน)	จำนวนเมือง ที่สำรวจ	เปอร์เซ็นต์รถยนต์ผ่านโดย ไม่จอด
๕,๐๐๐-๑๐,๐๐๐	๒	๖๑
๑๐,๐๐๐-๒๕,๐๐๐	๑๖	๕๓
๒๕,๐๐๐-๕๐,๐๐๐	๑๖	๕๔
๕๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐	๕	๔๘
๑๐๐,๐๐๐-๒๕๐,๐๐๐	๑๓	๕๔
๒๕๐,๐๐๐-๕๐๐,๐๐๐	๗	๕๕
๕๐๐,๐๐๐-๑,๐๐๐,๐๐๐	๕	๕๘
มากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐	๓	๕๒
รวม	๖๗	๕๕

ที่มา : Burrage, R.H., Morgren, E.G. Parking The Eno Foundation For
Highway Traffic Control, Saugatuch, Conn, 1957, P.28

จากตารางที่ ๗.๓ เปอร์เซนต์เฉลี่ยของปริมาณรถยนต์ที่ผ่านศูนย์การค้าโดยไม่จอด
ตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐-๑๘.๐๐ น. มีประมาณ ๕๕% ของรถยนต์ที่ผ่านทั้งหมด

จากการศึกษาของ Burrage, German, Hitchcock และ Levin พบว่า "ยวดยานที่ผ่านศูนย์การค้าโดยใช้เป็นทางผ่านมีประมาณ ๔๘-๖๑% ของยวดยานที่เข้าสู่ศูนย์การค้าทั้งหมด"

ในการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการจราจรที่มีต่อศูนย์การค้า ในที่นี้จะได้พิจารณาให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ทางด้านการวางแผนทางวิศวกรรมจราจรดังนี้

๑. Trip Generation

Trip Generation คือการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการสัญจรในเขตพื้นที่หนึ่ง ๆ กับลักษณะของพื้นที่นั้น ๆ ลักษณะของพื้นที่ได้แก่ การใช้พื้นที่ ประชากร การจ้างงาน และการวัดการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ สมมุติฐานนี้นิยมใช้กันเกี่ยวกับการคาดการณ์ปริมาณการสัญจรที่จุดปลาย (trip ends) ของยานพาหนะในแต่ละหน่วยพื้นที่ซึ่งใช้ความสัมพันธ์ของการใช้ที่ดินและการเดินทางการเริ่มต้นของการคาดการณ์โดยวิธีนี้ได้เริ่มขึ้นประมาณปี ค.ศ. ๑๙๕๐^๑ ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการสำรวจจุดปลายทางและจุดเริ่มต้น (O-D Survey) เพื่อใช้ในการอธิบายแบบฉบับการเดินทางที่เป็นอยู่ (existing travel pattern) โดยจัดทำเป็นตารางขึ้น จากนั้นก็ใช้อธิบายความต้องการเส้นทางคมนาคม (desire line) ซึ่งเป็นตัวบอกระยะการกระจาย (spatial distribution) ของการสัญจร สำหรับการสัญจรในอนาคต ก็ได้ใช้การคาดการณ์จากในอดีตและปัจจุบันแล้ว สมมุติอัตราการเติบโต (growth rate) ขึ้นเป็นสัมประสิทธิ์^๒

^๑ US Department of Transportation, Guidelines for Trip Generation Analysis, Washington D.C. Bureau of Public Roads, 1967.

^๒ วิสูตร ทองวิวัฒน์, "การประเมินผลของวิธีคาดการณ์ขนส่งของรถบรรทุก," (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ๒๕๒๑), หน้า ๑๒

ในปีต่อ ๆ มาเริ่มมีการนำความสัมพันธ์ของการสัญจรและประชากร หรือลักษณะของที่ดินที่ก่อให้เกิด trip end นั้นมาศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการศึกษาที่ซานฮวน (San Juan), เปอร์โตริโก (Puerto Rico) ในปี ๑๙๔๘ และดีทรอยท์ (Detroit) มลรัฐ Michigan ในปี ๑๙๕๓

ในช่วงต่อมา ความเข้าใจเกี่ยวกับการจราจรและระบบการขนส่งได้เพิ่มมากขึ้น พอที่จะสรุปมาได้ดังนี้ การจราจรในเมืองทั้งในขณะนี้และอนาคตขึ้นอยู่กับ

๑. แบบฉบับของการใช้ที่ดินในพื้นที่ รวมทั้งตำแหน่ง (location) และความหนาแน่น (intensity)
๒. ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจต่าง ๆ ของประชากรในพื้นที่เมืองนั้น ๆ (character)
๓. ชนิดและขอบเขตของความสะดวกทางการขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่เมืองนั้น ๆ^๑

จุดมุ่งหมายของ Trip Generation ก็คือ การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณของจุดปลายของการสัญจร (trip end volume) กับการใช้ที่ดิน และลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจ ของโซนต่าง ๆ ซึ่งปริมาณการสัญจรอาจเป็นที่จุดหมายปลายทางหรือที่จุดเริ่มต้น

ในคำนิยามข้างบนมีข้อที่ควรทราบย่อ ๆ ๒ ประการคือ trip ends volume กับการใช้ที่ดินมาเกี่ยวข้องกับการสัญจร

Trip end volume คือ ปริมาณของการสัญจรที่จุดหมายปลายทางหรือที่จุดเริ่มต้น ซึ่งจะได้ค่าของการสัญจร (trip end) จากตารางของการสัญจร (trip table) ตารางนี้ได้จากการจัดจำนวนจุดหมายปลายทางและจุดเริ่มต้นการสัญจรของแต่ละโซน หรือการกระทำ การสัญจร (trip production) และการดึงดูดการสัญจร (trip attraction)

^๑ US. Department of Transportation, Urban Transportation Planning, Washington D.C. 1972, pp. 1-4

เรื่องของการใช้ที่ดินที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการเดินทาง มีสัมประสิทธิ์ที่สำคัญ ๆ

๓ ประการ

๑. ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน (intensity of land use)
๒. ลักษณะของการใช้ที่ดิน (characters of land use)
๓. ที่ตั้งการประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน (location of land use activity)

๑. ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน มักจะถูกแสดงให้เห็นในรูปของหน่วยของที่อยู่อาศัย ต่อเอเคอร์, จำนวนลูกจ้างต่อเอเคอร์, จำนวนลูกจ้างต่อ ๑,๐๐๐ ตารางฟุตของพื้นที่ชายปลูก

๒. ลักษณะของการใช้ที่ดิน เฉพาะความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน ยังอธิบายพื้นฐานของ Trip generation ยังไม่พอ ถึงแม้ว่าความสัมพันธ์ดังกล่าวจะเด่นชัด และเป็นส่วนสำคัญมาก แต่ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินมิได้อธิบายการแปรเปลี่ยนใน trip generation ทั้งหมด ฉะนั้นจึงเพิ่มเติมลักษณะของการใช้ที่ดินเข้าไป ลักษณะของการใช้ที่ดินในความหมายกว้าง ๆ จะมีผลสะท้อนถึงสังคมและเศรษฐกิจของพื้นที่ ที่ทำการวิเคราะห์มักจะมีตัวแปร ๒ ตัว ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดิน เฉพาะบริเวณที่เป็นที่พักอาศัย คือ รายได้ของครอบครัวและความเป็นเจ้าของรถยนต์

๓. ที่ตั้งประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน สัมประสิทธิ์ตัวนี้ อ้างถึงระยะการกระจาย (spatial distribution) ของการใช้ที่ดินและลักษณะการประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน ในพื้นที่ทำการศึกษา ที่ตั้งของการใช้ที่ดินที่เป็นที่พักอาศัยจะมีผลกระทบอย่างสำคัญกับ trip generation ตัวอย่างเช่น ถ้ามีความซับซ้อนของอาคารเพิ่มขึ้นและอยู่ใกล้ตัวเมือง จะมีผลสัมพันธ์กันข้ามกับที่พักอาศัยเมื่อตั้งอยู่ชานเมือง สำหรับการใช้ที่ดินที่ไม่ใช่ที่พักอาศัยสัมประสิทธิ์ทั้ง ๓ ตัว ดังกล่าว สามารถประยุกต์กับการใช้ที่ดินที่ไม่ใช่ที่พักอาศัยด้วย เช่น ความหนาแน่นและลักษณะของการใช้ที่ดินมีอิทธิพลต่อ trip generation ตัวแปรของความหนาแน่น (intensity variable) อาจหมายถึงอัตราของคณงาน, ร้านค้าย่อย ในขณะที่เดียวกันลักษณะก็จะสะท้อนชนิดของการประกอบกิจกรรมในพื้นที่นั้น ๆ^๑

^๑ วิสูตร ทองวิวัฒน์, Op. Cit., หน้า ๑๓-๑๔.

๒. Trip Distribution^๑ คำว่า Trip Distribution ใช้ในอังกฤษ ในสหรัฐอเมริกาใช้คำว่า "interzonal transfers ทั้ง ๒ คำ มีความหมายเหมือนกัน Trip Distribution เป็นการวิเคราะห์ต่อจาก Trip Generation โดยศึกษาว่าจำนวนการเดินทางในแต่ละเขตนั้นไปยังที่ไหนบ้าง

๓. Modal Split เป็นการวิเคราะห์ว่าจำนวนการเดินทางของบุคคลทั้งหมดนั้น แบ่งออกเป็นการเดินทางโดยวิธีต่าง ๆ (modes of travel) อย่างไร เช่น สักกีเปอร์เซนต์ไปโดยรถประจำทาง รถแท็กซี่ รถส่วนตัว การที่ประชากรจะเลือกวิธีการขนส่งแบบใด แบบหนึ่งนั้นถือกันว่าจะต้องเป็นไปอย่างมีเหตุผล เช่น อาจพิจารณาจากความเร็วของพาหนะ ระยะทาง ต้องเดินทาง ความสะดวกสบาย ง่าย ๆ ความเชื่อถือ ฯลฯ นอกจากนั้นยังจะต้องได้รับอิทธิพลจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ต้องการด้วย

ปัจจัยสำคัญ ที่มีบทบาทต่อการเลือกวิธีการขนส่งของประชากรได้แก่

๑. ลักษณะของการเดินทาง (Characteristics of the journey) ที่สำคัญได้แก่ "ระยะทางและจุดมุ่งหมายในการเดินทาง" ในส่วนที่เป็นระยะทางนั้น เราอาจวัดจากระยะทางที่เป็นจริง (route distance) หรือวัดจากเวลาที่เสียไป (travel time) ก็ได้

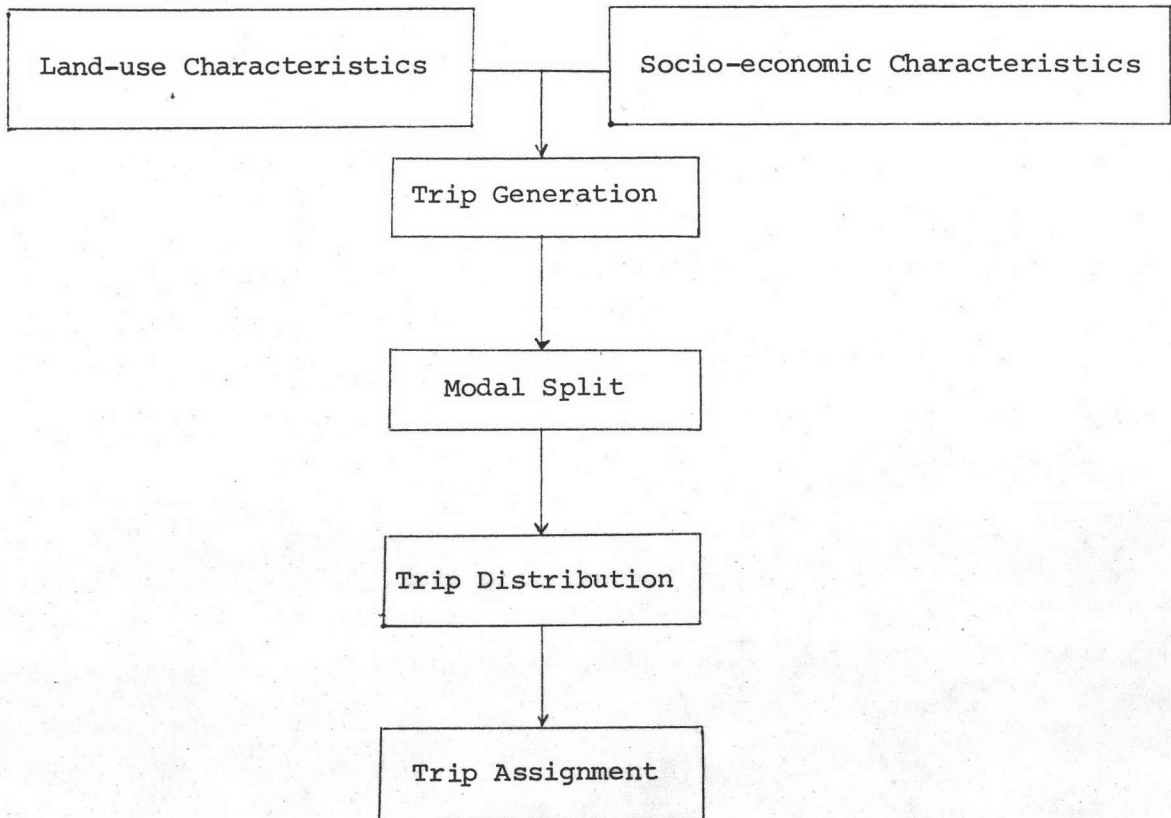
๒. ลักษณะของผู้เดินทาง (Characteristics of The Traveller) เป็นลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น รายได้การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดของครอบครัวและโครงสร้างของครอบครัว ความหนาแน่นของประชากร ประเภทของงานที่ทำ และที่ตั้งของที่ทำ งาน เป็นต้น รายได้นั้นเป็นตัวกำหนด modal choice อย่างเห็นได้ชัด ประชากรที่มีรายได้สูง ย่อมเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเป็นส่วนใหญ่ คนมีรายได้ต่ำย่อมต้องใช้บริการรถประจำทาง

^๑ M.J. Bruton, Introduction to Transport Planning (London: Hutchinson Educational Ltd., 1970) pp. 78-96.

๓. ลักษณะของระบบการขนส่ง (characteristics of the transportation system) โดยหลักทั่วไปนั้นระดับการให้บริการของวิธีการขนส่งต่าง ๆ มีความสำคัญเป็นอันดับแรก วิธีการขนส่งใด ที่ให้บริการมากเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีขนส่งแบบอื่น ประชากรย่อมสะดวกที่จะใช้บริการและทำให้มีแนวโน้มจะใช้วิธีการขนส่งแบบนั้นมากขึ้น

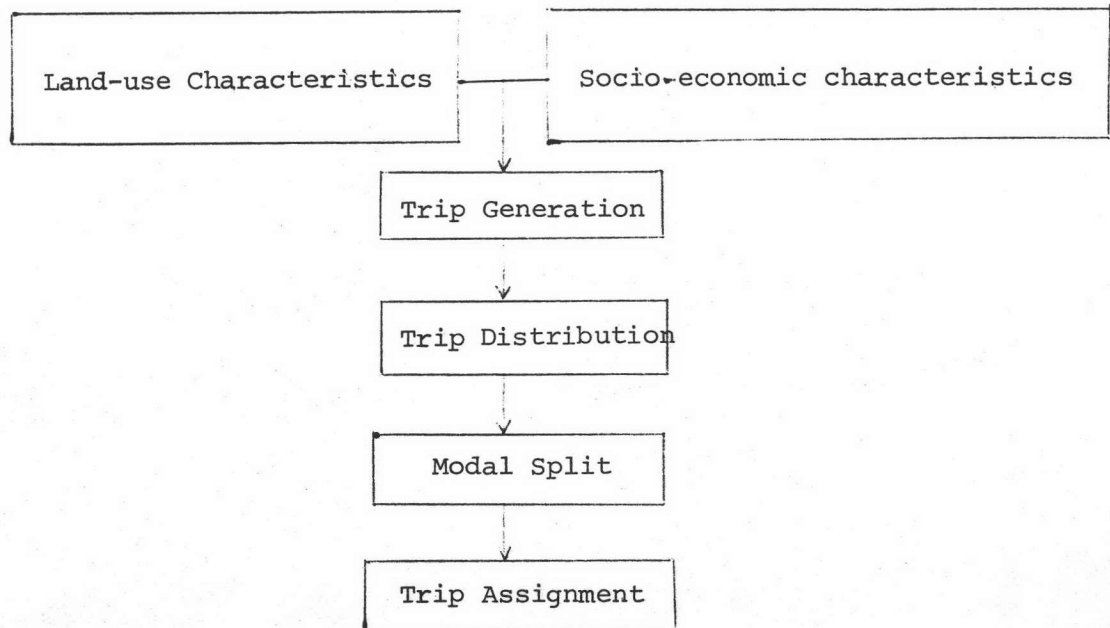
Modal Split ในกระบวนการวางแผนขนส่ง

ในการคาดการณ์เกี่ยวกับ modal split ในกระบวนการวางแผนการขนส่งนั้น ผันแปรไปตามแบบจำลองที่ใช้ ได้แก่ "Trip end models" และ "Trip interchange models" กรณีที่เป็น Trip end model นั้นเขาศึกษา modal split ก่อน trip distribution แต่กรณีที่เป็น trip interchange model เขาศึกษา modal split ภายหลัง trip distribution เราอาจเขียนขั้นตอนก่อนหลังในกระบวนการวางแผนการขนส่งอย่างง่าย ๆ ได้ดังนี้

ก. Trip end models^๑

^๑ รายละเอียดของแบบจำลองนี้อาจค้นคว้าเพิ่มเติมจาก M.J. Bruton Ibid. pp. ๑๖๑-๑๖๔ หรือในตำราทั่วไปเกี่ยวกับ Transportation Planning Process.

ข. Trip Interchange Models



๗.๓ ผลการวิเคราะห์ลักษณะของการเดินทาง (Trip Characteristics) ของผู้มาใช้
บริการของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ที่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ทางด้านวิศวกรรมจราจร

เมื่อวิเคราะห์ลักษณะของการเดินทางของผู้มาใช้บริการของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า
ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางของผู้มาใช้บริการที่ศูนย์การค้า
นี้ ตามหลักเกณฑ์ทางด้านวิศวกรรมจราจร โดยใช้ Trip Interchange Models มาอธิบาย
ลักษณะการเดินทางของผู้มาใช้บริการของศูนย์การค้านี้ อันจะนำไปสู่การสรุปผลกระทบทาง
ด้านการจราจรที่มีต่อศูนย์การค้านี้ต่อไป



ตารางที่ ๗.๔ แสดงเขต/อำเภอที่พิกาศัยของผู้ใช้บริการในศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า

เขต/อำเภอ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
พญาไท	๓๘	๖.๗	๖.๗
ดุสิต	๔๙	๘.๗	๑๕.๔
บางกะปิ	๑๐๘	๑๙.๑	๓๔.๕
ห้วยขวาง	๓๘	๖.๗	๔๑.๒
บางกรวย	๔	๐.๗	๔๑.๙
เมืองนนท์	๕๐	๘.๘	๕๐.๗
บางเขน	๑๕๕	๒๗.๔	๗๘.๑
อื่น ๆ	๑๒๔	๒๑.๙	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

๗.๓.๑ ผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ Trip Generation

ในรัศมีประมาณ ๑๐ กิโลเมตร รอบ ๆ ศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า นั้น ประกอบด้วยเขตบางเขน ซึ่งมีลูกค้ามาใช้บริการร้อยละ ๒๗.๔ ซึ่งนับว่ามีปริมาณลูกค้าจากเขตนี้อาศัยบริการที่ศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า มากที่สุด เพราะเหตุว่าเป็นเขตซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า นั้นเอง และประชาชนผู้ใช้บริการในศูนย์การค้านี้เป็นผู้ที่พิกาศัยอยู่ในแขวงลาดยาวร้อยละ ๑๓.๔ แขวงคลองถนนร้อยละ ๔.๖ และตลาดบางเขนร้อยละ ๔.๔ ซึ่งทั้ง ๓ แขวงนี้อยู่ในเขตบางเขนทั้งสิ้น (ดูตารางที่ ๘.๗ ประกอบ) เขตบางกะปียังมีลูกค้ามาใช้บริการร้อยละ ๑๙.๑ หากพิจารณาในแง่ทำเลที่ตั้ง และลักษณะทางกายภาพจะเห็นได้ว่าเขตบางเขนนั้นเป็นเขตที่พิกาศัยซึ่งมีอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ ๙.๙๓๑๕ คน/ปี (จากตารางที่ ๖.๖๔) นับว่าเป็นอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ/ปี สูงเป็นอันดับสองรองจากเขตห้วยขวางซึ่งมีอัตราการเพิ่ม

ประชากรร้อยละ ๑๔.๑๓๔๑ คน/ปี (จากตารางที่ ๖.๓๓) สูงที่สุดในบรรดาทั้ง ๗ เขต/อำเภอรอบ ๆ พื้นที่ศึกษา เหตุผลอีกประการหนึ่งคือเขตบางกะปินั้นตั้งอยู่สุดปลายถนนลาดพร้าว ซึ่งเป็นถนนที่มี ๖ ช่องจราจรมีฉนวนกั้นกลาง โดยมีจุดเริ่มต้นจากปากทางลาดพร้าวและไปสิ้นสุดที่เขตบางกะปินับได้ว่าจากศูนย์การค้าแห่งนี้มีการเชื่อมต่อกับเขตบางกะปิสะดวกมาก (high accessibility) จึงทำให้มีลูกค้าจากเขตนี้มายังศูนย์การค้าสูงได้เช่นกัน สำหรับเขตพญาไท ซึ่งมีลูกค้ามาใช้บริการร้อยละ ๖.๗ เขตดุสิตมีลูกค้ามาใช้บริการร้อยละ ๘.๗ และเขตห้วยขวางซึ่งมีลูกค้ามาใช้บริการร้อยละ ๖.๗ นั้น เนื่องจากทั้ง ๓ เขตดังกล่าวตั้งอยู่ในบริเวณเขตกรุงเทพฯ ชั้นในทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางเข้าไปในตัวเมืองกรุงเทพมหานครได้สะดวกเพื่อทำการเลือกซื้อสินค้าในบริเวณราชประสงค์ ราชดำริอาเขต หรือสยามสแควร์ จากข้อมูลเบื้องต้นจะเห็นได้ว่ารวมลูกค้าทั้งหมดที่มาใช้บริการในศูนย์การค้าเซนทรัลพลาซ่า จากเขตที่ระบุน่าข้างต้นเป็นจำนวน ๖๘.๖% ซึ่งลูกค้าจำนวนนี้ก่อให้เกิด Trip Generation ในบริเวณรอบ ๆ ศูนย์การค้าเซนทรัลพลาซ่าได้มากเช่นกัน มีข้อสังเกตว่าปริมาณลูกค้าที่มาจากเขตต่าง ๆ นั้นจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ การเข้าถึงพื้นที่เขตนั้น ซึ่งเป็นลักษณะ accessibility จากตารางที่ ๗.๔ มีข้อสังเกตว่านอกเหนือจากเขตพญาไท ดุสิต บางกะปิ ห้วยขวาง บางกวย เมืองนนท์ และบางเขนแล้ว ปริมาณการเดินทางส่วนใหญ่มาจากเขตอื่น ๆ มากด้วย คือ คิดเป็นร้อยละ ๒๑.๘ ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือศูนย์การค้าเซนทรัลพลาซ่าที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีขนส่งสายเหนือซึ่งเป็นจุดรวมผู้โดยสารจากภาคเหนือ ภาคอีสาน ภาคตะวันออก และภาคกลาง ผู้โดยสารเหล่านี้บางคนอาจมีความสนใจที่จะไปใช้บริการในศูนย์การค้าแห่งนี้ และบางคนเป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่ต่างจังหวัด ย่อมแสดงว่าพื้นที่การให้บริการของศูนย์การค้าเซนทรัลพลาซ่า (Trading area) นั้นครอบคลุมพื้นที่กว้างไกลด้วย อีกประการหนึ่ง Trip Generation จากท้องที่เขตอื่น ๆ นอกเหนือจากรัศมี ๗ เขต ที่ระบุน่าก็มีบทบาทสำคัญต่อการจราจรในบริเวณศูนย์การค้าเซนทรัลพลาซ่านี้ด้วย (พิจารณาข้อมูลจากตารางที่ ๗.๔)

ตารางที่ ๗.๕ แสดงความถี่ในการมาศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่า

จำนวนครั้ง/เดือน ในการมายังศูนย์ การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่า	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
เดือนละ ๑ ครั้ง	๑๒๙	๒๒.๙	๒๒.๙
เดือนละมากกว่า ๑ ครั้ง	๔๓๕	๗๗.๑	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๔	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

จากตารางที่ ๗.๕ ซึ่งแสดง Trip Generation ประการหนึ่งพบว่าความถี่ในการมาศูนย์การค้า เซนต์ทรัลพลาซ่าของลูกค้านั้นส่วนใหญ่ลูกค้ามาศูนย์การค้านี้เดือนละมากกว่า ๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๑ และลูกค้าที่มาศูนย์การค้านี้เดือนละ ๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๙ จากการที่ลูกค้านิยมใช้บริการในศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่า นี้เองทำให้ทราบว่า Trip Generation ในบริเวณนี้เพิ่มมากขึ้นตลอดเวลาด้วย

ตารางที่ ๗.๖ แสดงลักษณะการเดินทางของลูกค้าไปยังศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซา

ลักษณะการเดินทาง ไปยังศูนย์การค้าเซน- ทรัลพลาซา	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
เดินทางจากบ้าน	๕๑๐	๘๐.๑	๘๐.๑
เดินทางจากที่ทำงานไป ยังศูนย์การค้าเซนทรัล พลาซา	๕๖	๙.๙	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

ตารางที่ ๗.๗ แสดง วันซึ่งลูกค้ามา เซนทรัลพลาซ่า

วัน	จำนวน(คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
วันธรรมดา	๑๖๕	๒๙.๙	๒๙.๙
วันหยุด	๓๙๗	๗๐.๑	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๒	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

๗.๓.๒ ผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ Trip distribution

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการเดินทาง (Trip distribution) จากตารางที่ ๗.๖ ลักษณะการเดินทางของลูกค้ายังศูนย์การค้าเซทรัลพลาซ่านั้น ส่วนใหญ่เดินทางมาจากบ้านมีถึงร้อยละ ๔๐.๑ ส่วนลูกค้าที่เดินทางจากที่ทำงานไปยังศูนย์การค้าเซทรัลพลาซามีน้อยคิดเป็นร้อยละ ๔.๔ จากตารางที่ ๗.๗ ทำให้ทราบว่าส่วนใหญ่ลูกค้าเดินทางมาศูนย์การค้าเซทรัลพลาซ่า ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ คือคิดเห็นร้อยละ ๗๐.๑ รองลงมาได้แก่วันธรรมดาร้อยละ ๒๙.๙ ตารางที่ ๗.๘ แสดง Mode of Transportation ที่ลูกค้าใช้บริการ เพื่อเดินทางมาเซทรัลพลาซ่า

พาหนะที่ใช้	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
รถยนต์ส่วนตัว	๑๖๐	๒๘.๓	๒๘.๓
รถรับจ้าง	๗	๑.๒	๒๙.๕
รถประจำทาง	๓๘๐	๖๗.๑	๙๖.๖
จักรยานยนต์	๑๑	๑.๙	๙๘.๖
จักรยาน	๑	๐.๒	๙๘.๘
อื่น ๆ	๗	๑.๓	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

๗.๓.๓ ผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ Modal Split หรือ Mode of Transportation

เมื่อศึกษาถึงพาหนะที่ลูกค้าใช้ในการเดินทางมายังศูนย์การค้าเซทรัลพลาซ่า (Modal Split หรือ Mode of Transportation) โดยพิจารณาจากตารางที่ ๗.๘ พบว่าส่วนใหญ่ลูกค้าใช้บริการการขนส่งสาธารณะ (public transport) คือ รถประจำทางสูงสุด รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ ๗.๘ แสดงระยะทางจากบ้านถึงเขนทรีลฯ

ระยะทาง (กม.)	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
๑-๕	๑๒๘	๒๙.๐	๒๙.๐
๖-๑๐	๑๕๒	๓๕.๕	๖๔.๕
๑๑-๑๕	๕๗	๑๒.๙	๗๖.๔
๑๖-๒๕	๕๗	๑๒.๙	๘๙.๓
๒๖-๒๕	๖	๑.๔	๙๐.๗
๒๖-๓๐	๑๗	๓.๙	๙๔.๖
มากกว่า ๓๐ กม.	๒๔	๕.๕	๑๐๐.๐
รวม	๔๔๑	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

ตารางที่ ๗.๑๐ แสดงเวลาที่ลูกค้าเดินทางจากบ้านมายังศูนย์การค้าเขนทรีลพลาซ่า

ระยะเวลาการเดินทาง (นาที)	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
๑-๓๐	๓๔๘	๗๐.๐	๗๐.๐
๓๑-๖๐	๑๑๕	๒๓.๑	๙๓.๑
๖๐-๙๐	๑๕	๓.๐	๙๖.๑
๙๑-๑๒๐	๑๑	๒.๒	๙๘.๓
มากกว่า ๑๒๐	๘	๑.๗	๑๐๐.๐
รวม	๔๙๗	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

๗.๓.๔ ผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ Trip Assignment

จากการศึกษา Trip Assignment จากตารางที่ ๗.๘ พบว่า ลูกค้ำที่มาใช้บริการในศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่ามีระยะเวลาการเดินทางมายังศูนย์การค้านี้อยู่ในช่วง ๑-๑๐ กิโลเมตร มีปริมาณสูงสุด คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๕ หรือประมาณครึ่งหนึ่งของผู้มาใช้บริการในศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่านี้ เมื่อพิจารณา Trip Assignment จากตารางที่ ๗.๑๐ ในรูปของเวลาพบว่าลูกค้ำส่วนใหญ่ของศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่านี้ ใช้เวลาในการเดินทางมายังศูนย์การค้าอยู่ในช่วง ๑-๓๐ นาที คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๐ ส่วนลูกค้ำที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า ๓๐ นาทีขึ้นไปมีอยู่ร้อยละ ๓๐.๐

ตารางที่ ๗.๑๑ แสดงศูนย์การค้าต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครซึ่งลูกค้ำนิยมไปก่อนการสร้างเซนต์ทรัลพลาซ่า

ย่านการค้า ศูนย์การค้า	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
สยามสแคว์	๑๑๒	๑๔.๘	๑๔.๘
เพลินจิต	๑๘	๓.๒	๑๘.๐
วังบูรพา	๑๖	๒.๘	๒๐.๘
ราชดำริ	๑๖๕	๒๑.๒	๔๒.๐
อินทรา	๒๘	๔.๘	๔๖.๘
บางลำพู	๘๐	๑๐.๑	๕๖.๙
สีลม	๑๒	๑.๖	๕๘.๕
สยาม	๑๕	๑.๙	๖๐.๔
อื่น ๆ	๑๒๐	๑๕.๖	๗๖.๐
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

ตารางที่ ๗.๑๒ แสดงศูนย์การค้าต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครที่ลูกค้านิยมไปหลังการสร้าง
ศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซา

ศูนย์การค้า/ย่านการค้า	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ร้อยละสะสม
สยามสแคว์	๒๒	๓.๕	๓.๕
เพลินจิต	๕	๑.๖	๕.๑
วังบูรพา	๔	๐.๗	๖.๒
ราชดำริ	๑๐๒	๑๘.๐	๒๔.๒
อินทรา	๑๕	๓.๕	๒๗.๖
บางลำพู	๗๕	๑๓.๓	๔๐.๙
สีลม	๗	๑.๒	๔๒.๑
สยาม	๒๖	๔.๖	๔๖.๗
อื่น ๆ	๓๐๒	๕๓.๓	๑๐๐.๐
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

จากตารางที่ ๗.๑๑ และ ๗.๑๒ พบว่า ก่อนการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซา และภายหลังการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซานั้น จำนวนลูกค้าที่ไปใช้ศูนย์การค้าสยามสแคว์ และศูนย์การค้าราชดำริได้ลดลงไปมาก คือเดิม ศูนย์การค้าสยามสแคว์มีลูกค้าไปใช้บริการ ร้อยละ ๑๘.๕ ต่อมาเมื่อมีการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซาไปใช้บริการเพียงร้อยละ ๓.๕ ถึง ๕ เท่า ส่วนศูนย์การค้าราชดำริแต่เดิมมีลูกค้าไปใช้บริการร้อยละ ๒๔.๒ ภายหลังการก่อสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซาปรากฏว่าศูนย์การค้าราชดำริมีลูกค้าไปใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๑๘.๐ ซึ่งลดลงมา ๑.๖ เท่า พิจารณาในศูนย์การค้าอื่น ๆ ก่อนการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซา มีลูกค้าไปใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๒๑.๒ ภายหลังการก่อสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซา

มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๕๓.๓ มีข้อที่น่าสังเกตว่าศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่าน่าจะเป็น ศูนย์การค้าแห่งหนึ่งที่ตั้งจุดปริมาณลูกค้าให้เพิ่มมากขึ้น

๗.๓.๕ ข้อมูลทางด้านปริมาณการจราจรที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว

ข้อมูลทางด้านปริมาณการจราจรที่บริเวณทางแยกลาดพร้าวจะเป็นเครื่องชี้ผลกระทบ ทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากศูนย์การค้านี้ เนื่องจากอยู่ใกล้บริเวณศูนย์การค้านี้มากที่สุด และ ผู้ที่จะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้านี้จากทิศต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะต้องผ่านทางแยกลาดพร้าว ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาทางการจราจรมาโดยตลอด

รูปที่ ๗.๑ และ รูปที่ ๗.๒ แสดงปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกลาดพร้าวในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ และ ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ตามลำดับ การเพิ่มปริมาณการใช้ยานพาหนะในบริเวณนี้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว อันเนื่องมาจากการขยายของเมือง มีการขยายตัวเมืองกรุงเทพมหานครออกสู่ทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือมาก มีการปรับปรุงถนนต่าง ๆ ในบริเวณนี้ทำให้มีผู้มาอยู่อาศัยหนาแน่น มีชุมชนและธุรกิจเกิดขึ้นอย่างมากมายทำให้เกิดการขยายตัวของจราจรอย่างรวดเร็ว ซึ่งในที่สุดทำให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการปรับปรุงทางแยกลาดพร้าว (ขั้นตอนที่ ๑) ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ซึ่งใกล้เคียงกับเวลาที่สร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่า

การปรับปรุงทางแยกลาดพร้าวเป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ปริมาณการจราจรในบริเวณนี้เกิดการคล่องตัวมากขึ้น และทำให้เกิดความจุ (Capacity) ของถนนมากขึ้น เนื่องจากการใช้สัญญาณไฟไม่ได้ผลกับทางแยกที่มีปริมาณการจราจรสูง ๆ เพราะก่อให้เกิดความล่าช้า (Delay) มากทำให้เกิดรถติดกันยาวเหยียดเป็น กิโลเมตร

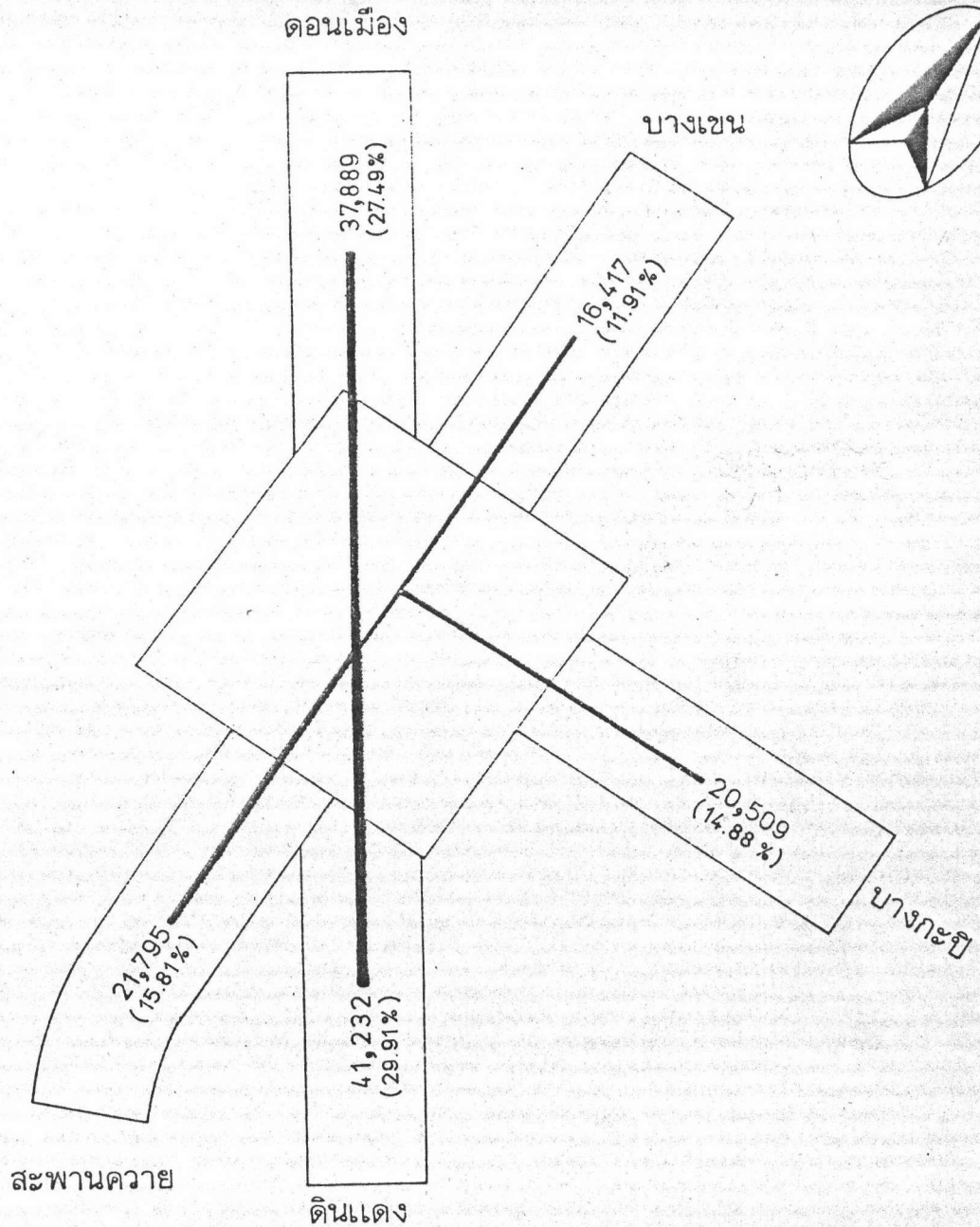
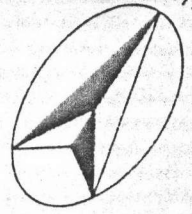
อย่างไรก็ตามหลังจากที่มีการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่า ปริมาณการจราจรก็ยังคงเพิ่มมากขึ้น รูปที่ ๗.๓ และ รูปที่ ๗.๔ แสดงปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน (peak period) ในช่วงเช้าและช่วงบ่ายเมื่อ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๕ จากข้อมูลของปริมาณการจราจรในช่วง peak period พอจะประมาณการปริมาณการจราจรต่อวันในแต่ละทิศทางที่เข้าสู่ทางแยกลาดพร้าว ดังรูปที่ ๗.๕ ซึ่งพบว่า หลังจากที่มีการสร้างศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพลาซ่าแล้ว ปริมาณการจราจรในบริเวณนี้เพิ่มขึ้นประมาณ ๕,๐๐๐-๑๕,๐๐๐ คัน/วัน ทำให้มีปริมาณการ

จราจรในบริเวณทางแยกลาดพร้าวนี้เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งผลกระทบส่วนหนึ่งมาจากการมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่แห่งนี้

๗.๔ สรุปผลการวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับการจราจรที่เกิดจากการสร้างศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า

ผลจากการวิเคราะห์ Trip Interchange Models และปริมาณการจราจรที่บริเวณทางแยกลาดพร้าวตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงปริมาณการเดินทาง (Trip Volume) ที่เกิดขึ้นเนื่องจากศูนย์การค้านี้ มาจากทุกทิศทุกทางของกรุงเทพมหานคร ทั้งเป็นการเดินทางจากบ้านและจากสถานที่ทำงาน การใช้รถโดยสารประจำทางและรถยนต์ที่มายังศูนย์การค้านี้ ระยะการเดินทางและเวลาที่ใช้เดินทางมายังศูนย์การค้านี้ ประกอบกับข้อมูลปริมาณการจราจรเท่าที่สามารถจะรวบรวมมาได้ ยังแสดงให้เห็นถึงผลกระทบทางด้านการจราจรที่เกิดขึ้นเนื่องจากศูนย์การค้าแห่งนี้ ถึงแม้ว่าจะเป็นศูนย์การค้าในย่านชานเมือง แต่ผลการศึกษาวิจัยนี้ได้แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดตามวัตถุประสงค์ของศูนย์การค้าส่วนภูมิภาคแต่อย่างใด เพราะได้ดึงดูดเอาปริมาณการเดินทางจากส่วนอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานครมายังศูนย์การค้านี้ด้วย

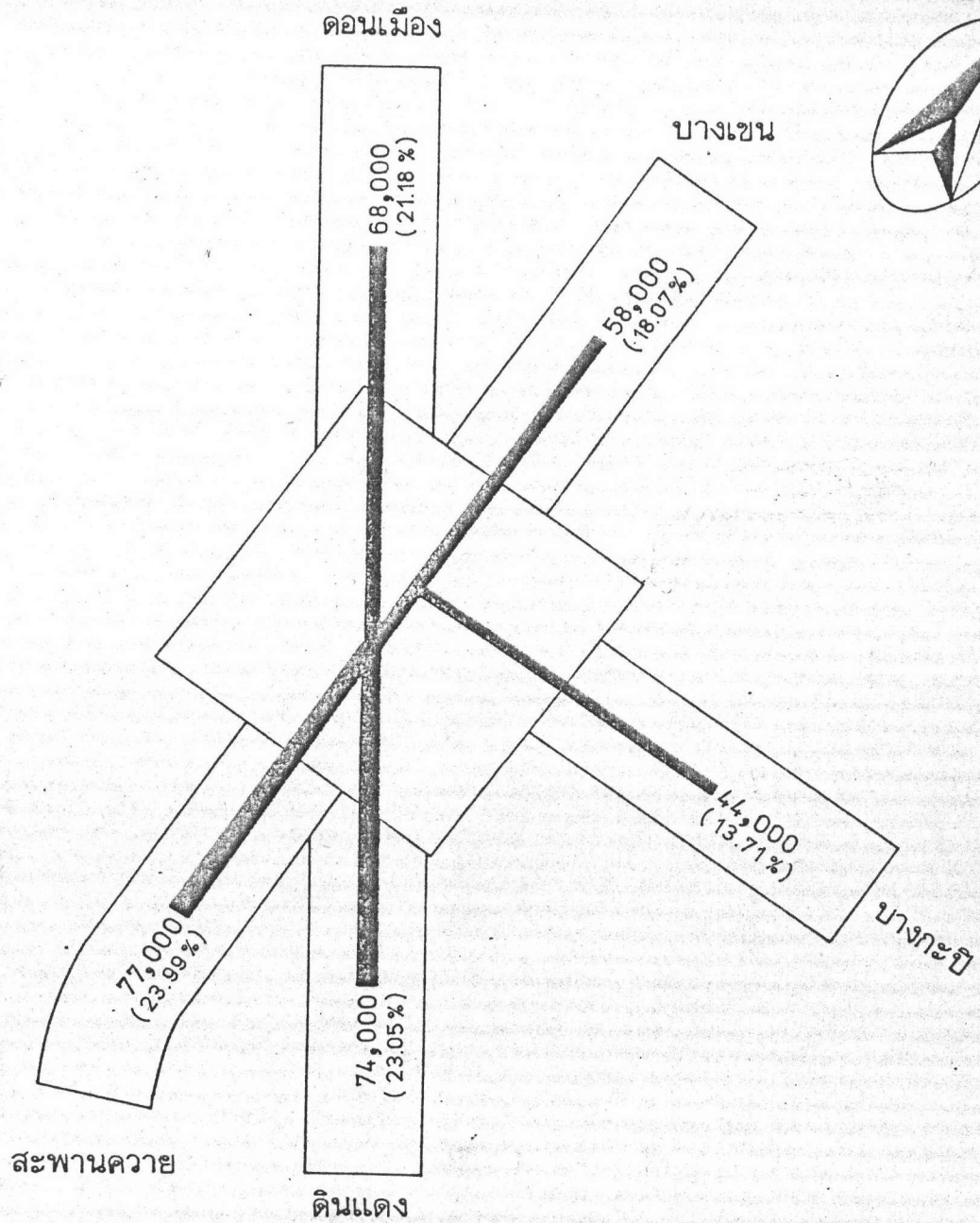
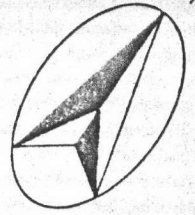
ทิศเหนือ



รูปที่ 7.1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ย / วัน ปี 2519 ที่ทางแยกลาดพร้าว

ที่มา : ข้อมูลจาก สนง. วิศวกรรมจราจร กองวางแผน กรมทางหลวง

ทิศเหนือ



รูปที่ 7.2 ปริมาณการจราจรเฉลี่ย / วัน ปี 2523 ที่ทางแยกลาดพร้าว

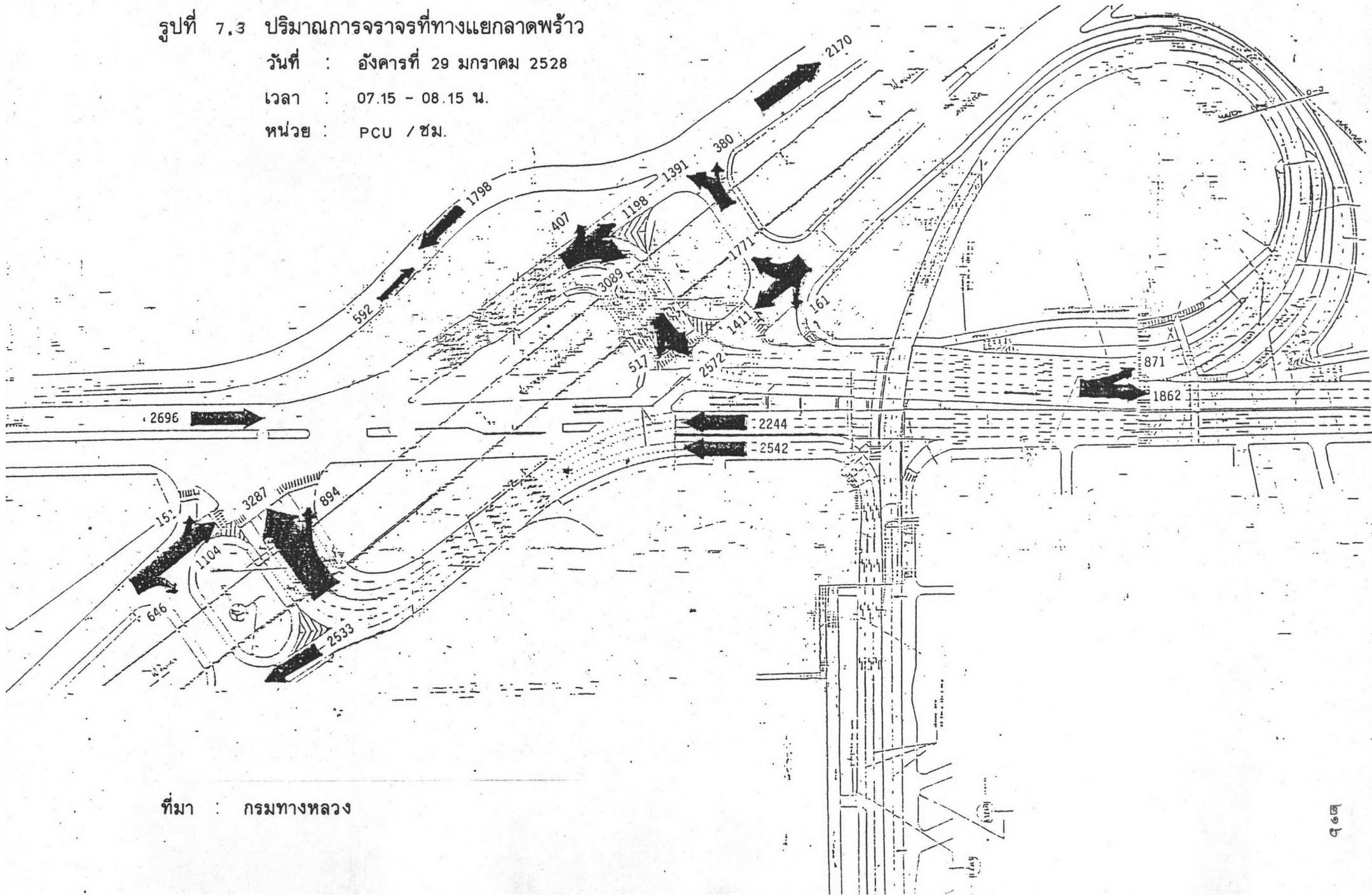
ที่มา : ข้อมูลจากสนง.วิศวกรรมจราจร กองวางแผน กรมทางหลวง

รูปที่ 7.3 ปริมาณการจราจรที่ทางแยกลาดพร้าว

วันที่ : อังคารที่ 29 มกราคม 2528

เวลา : 07.15 - 08.15 น.

หน่วย : PCU / ชม.



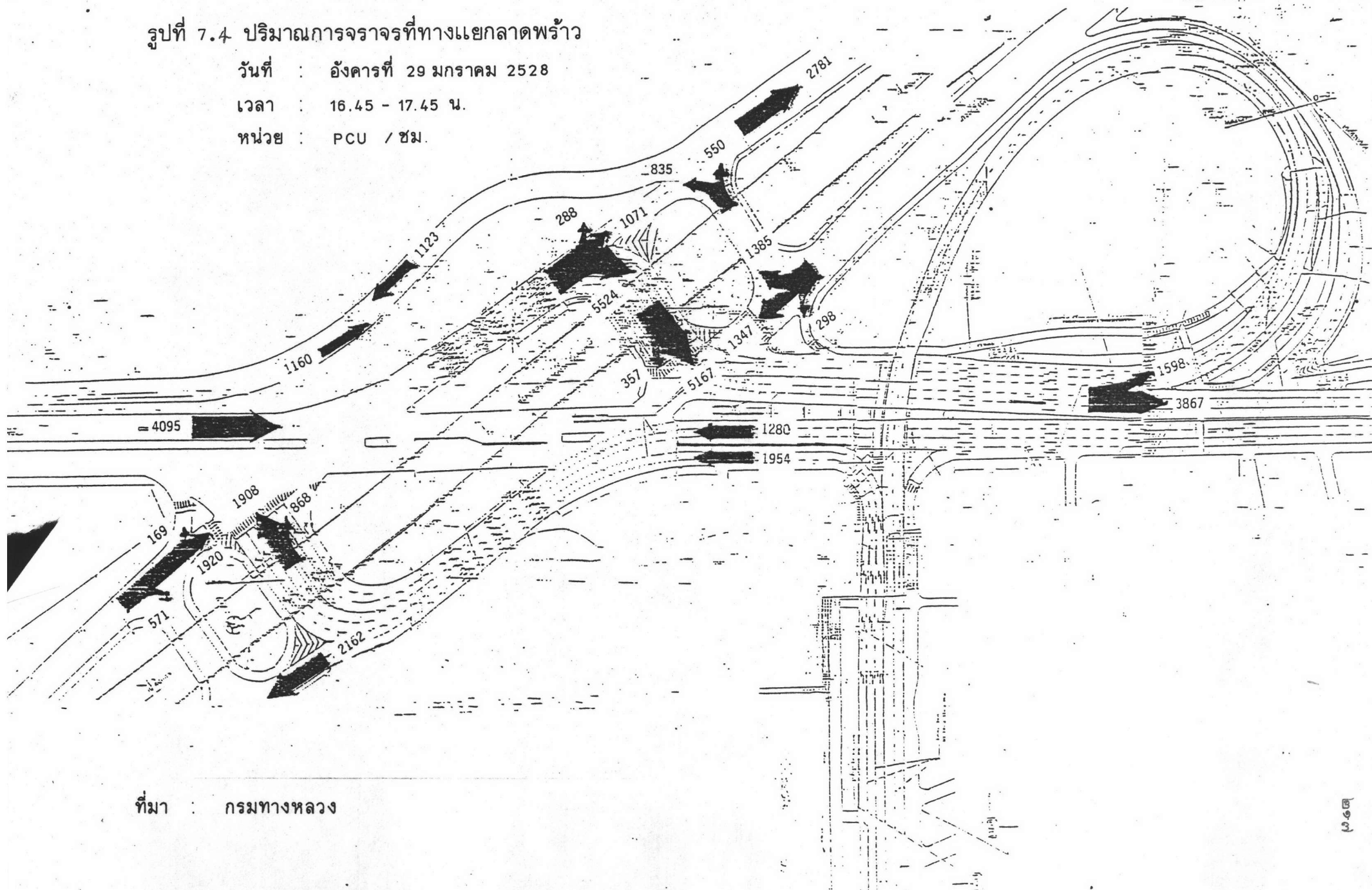
ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 7.4 ปริมาณการจราจรที่ทางแยกลาดพร้าว

วันที่ : อังคารที่ 29 มกราคม 2528

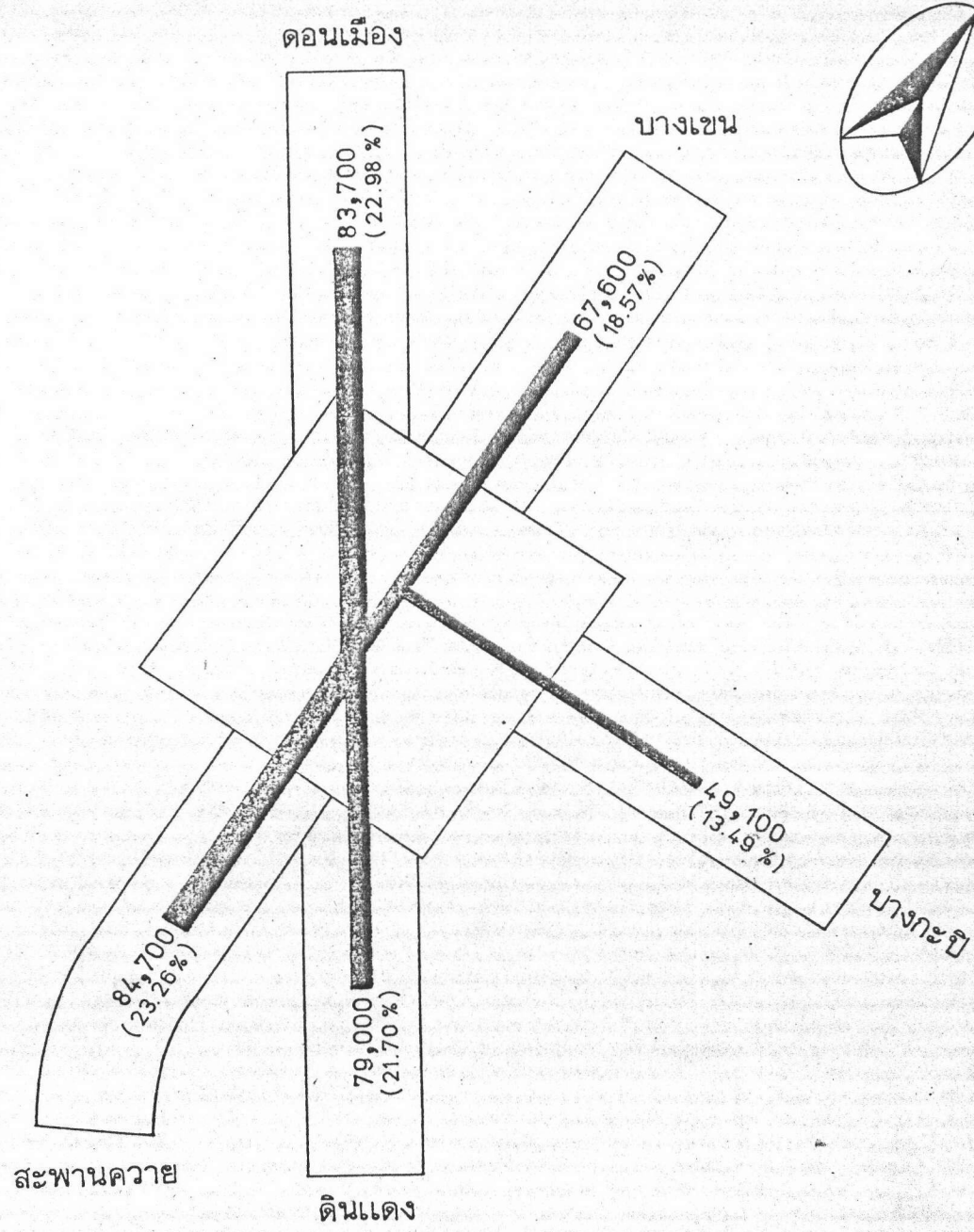
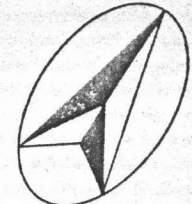
เวลา : 16.45 - 17.45 น.

หน่วย : PCU / ชม.



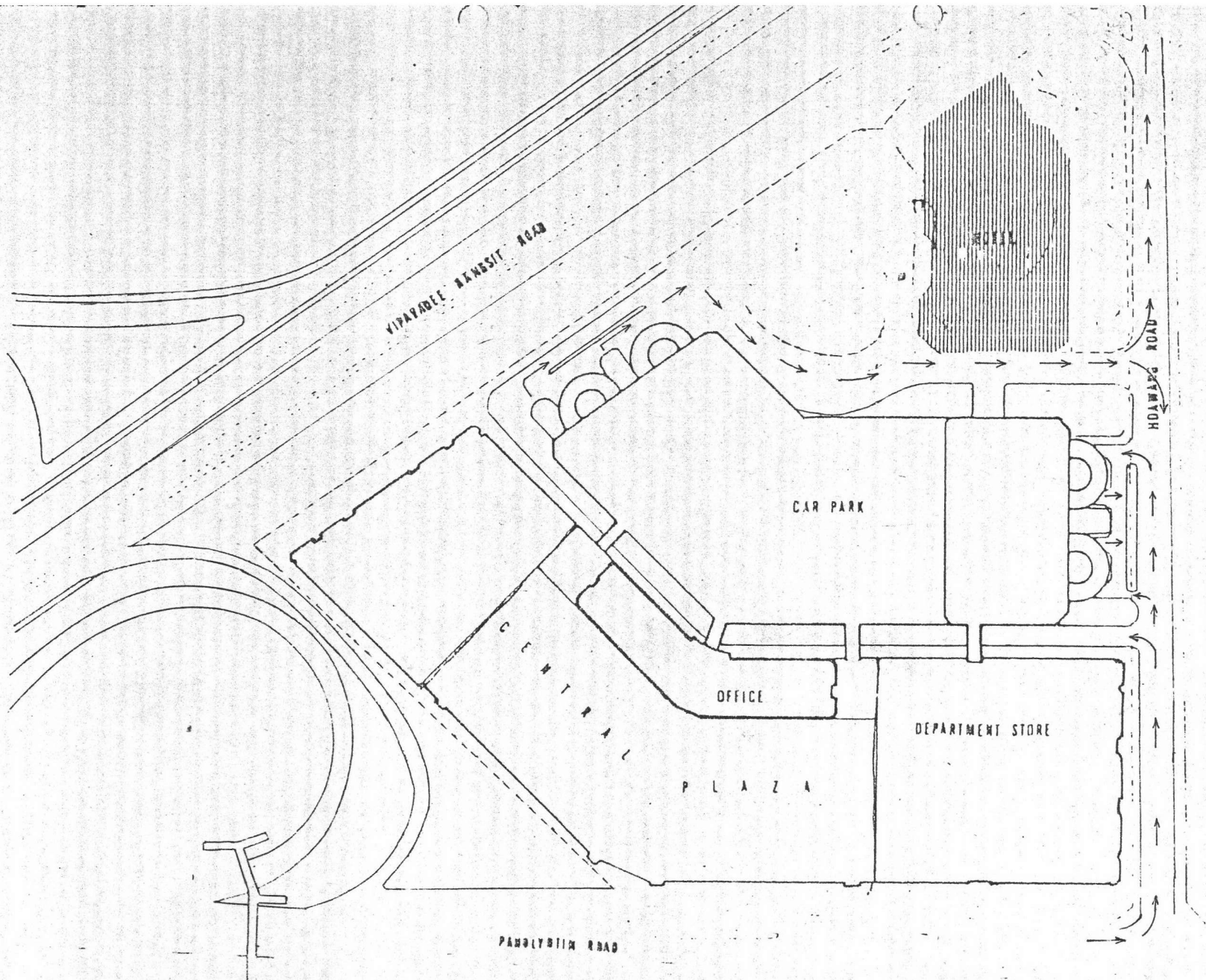
ที่มา : กรมทางหลวง

ทิศเหนือ



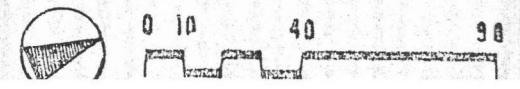
รูปที่ 7.5 ปริมาณการปริมาณการจราจรเฉลี่ย / วัน ปี 2528 ที่ทางแยกลาดพร้าว

ที่มา : กองวิเคราะห์และวิจัย กรมทางหลวง



รูปที่ 7.6 แสดงทิศทางการจราจรเข้า-ออกในเซนทรัลพลาซ่า

เซนทรัลพลาซ่า
SITE PLAN



๗.๕ การศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่ดินบริเวณแขวงลาดยาวใกล้เคียงศูนย์การค้า

เขนทรลพลาซ่า

จากการศึกษาโดยวิธี Random Sampling ของที่ดินในแขวงลาดยาวซึ่งตั้งอยู่ใกล้เคียงกับศูนย์การค้าเขนทรลพลาซ่าพบว่าที่ดินตัวอย่างทั้งหมด ๑๙๒ แปลงนั้น สรุปลการเปลี่ยนแปลงเจ้าของดังนี้คือ

จำนวนการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์การถือครอง (ครั้ง)	จำนวนทั้งหมด (แปลง)
๑	๔๑
๒	๑๙
๓	๑๙
๔	๑๑
๕	๑๐
๖	๑๔
๗	๖
๘	๕
๙	๕
๑๐	๔
๑๑	๑
๑๒	๓
๑๓	๓
๑๖	๑
๑๗	๑
๒๑	๑

สรุป : ส่วนใหญ่ที่ดินในบริเวณนี้มีมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของถือครองจำนวน ๑ ครั้ง (๔๑ แปลง) รองลงมาได้แก่การเปลี่ยนเจ้าของถือครองเพียง ๒ และ ๓ ครั้ง (๑๙, ๑๙ แปลง)

ที่ดินในบริเวณ ต.ลาดยาว เขตบางเขน จากตัวอย่างทั้งหมด ๑๙๒ แปลงประกอบ
 ด้วยที่ดินซึ่งจำนองไว้กับธนาคารมีทั้งหมด ๓๗ แปลง หรือร้อยละ ๑๙.๓ (จากจำนวนทั้งหมด
 ๑๙๒ แปลง) โดยจำนองไว้กับธนาคารและหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้คือ

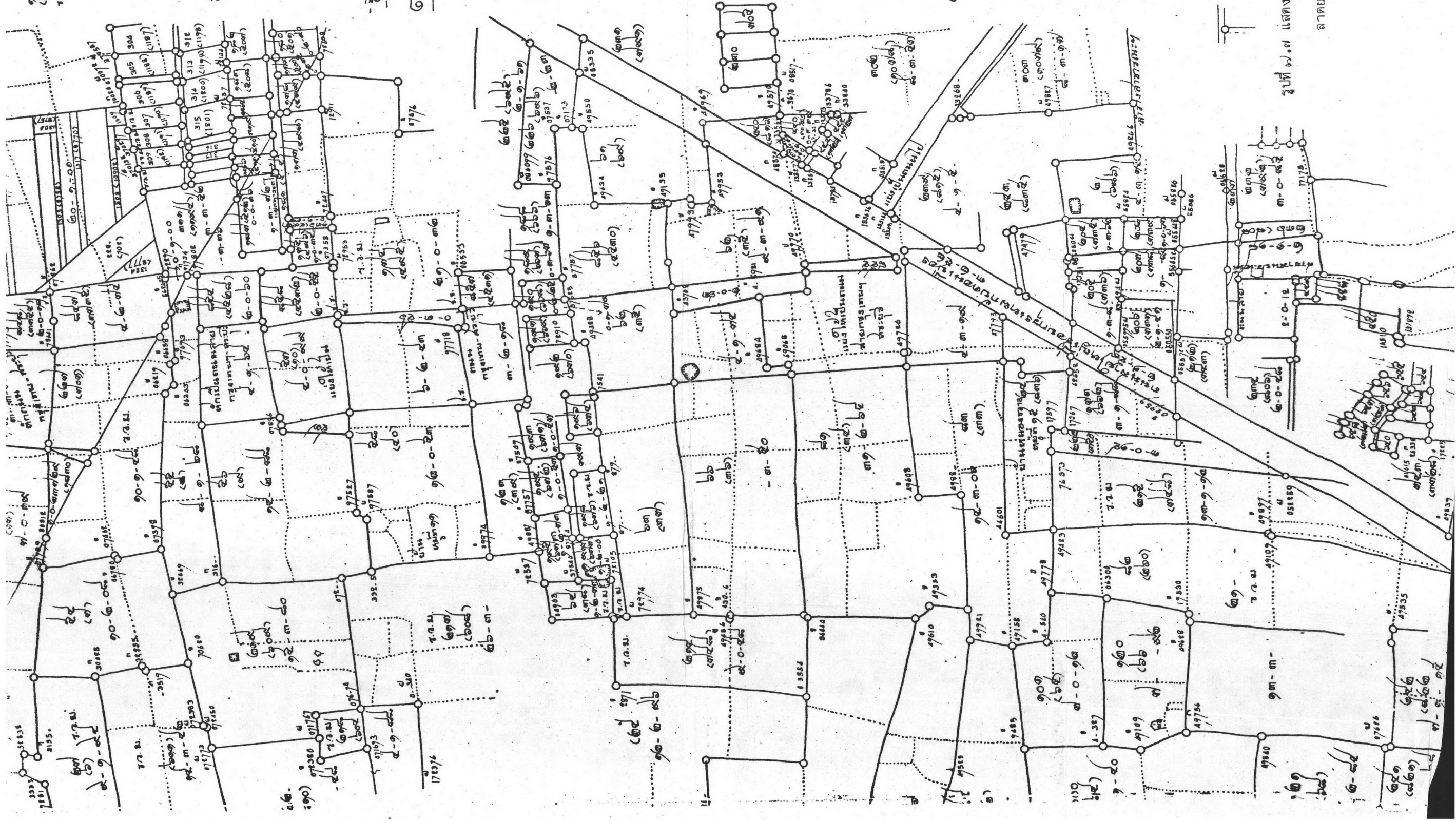
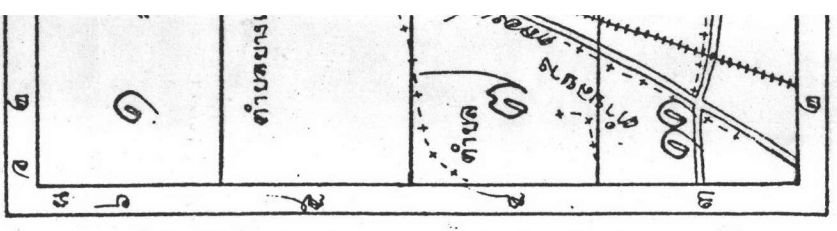
ลำดับที่	ธนาคาร/หน่วยงาน	จำนวนแปลงที่ จำนองไว้(แปลง)	ปี พ.ศ.
๑	ธนาคารแหลมทอง	๑	๒๕๒๔
๒	บริษัทไทยประกันชีวิต	๑	๒๕๒๘
๓	ธนาคารกรุงเทพจำกัด	๖	๒๕๑๓, ๒๕๒๗, ๒๕๒๒, ๒๕๒๓, ๒๕๒๖
๔	ธนาคารไทยพาณิชย์	๕	๒๕๒๔, ๒๕๒๕, ๒๕๒๗
๕	ธนาคารไทยทุน	๓	๒๕๐๕, ๐๕๒๖
๖	ธนาคารกสิกรไทย	๓	๒๕๑๔, ๒๕๒๔, ๒๕๒๗
๗	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	๒	๒๕๒๓, และ ๒๕๒๘
๘	ธนาคารกรุงไทย	๒	๒๕๒๔
๙	ธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การ	๔	๒๕๒๑ และ ๒๕๒๖
๑๐	เครดิตฟองซิ เออร์ เจนเนอรัล	๑	๒๕๒๗
๑๑	เครดิตจำกัด	๑	๒๕๒๖
๑๒	บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์	๑	๒๕๒๑
๑๓	บริษัทอเมริกันอินเตอร์เนชั่น แนล แอลซัวร์นส์	๑	๒๕๒๓

ลำดับที่	ธนาคาร/หน่วยงาน	จำนวนแปลงที่ จำนวนไร่(แปลง)	ปี พ.ศ.
๑๔	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	๑	๒๕๒๑
๑๕	บริษัทไทยไฟแนนส์	๑	๒๕๑๙
๑๖	องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้	๑	๒๕๐๖
๑๗	ธนาคารทหารไทย	๓	๒๕๐๖, ๒๕๒๗
๑๘	สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์	๑	๒๕๒๑

จากตารางข้างบนพบว่าส่วนใหญ่ที่ดินจำนองไว้กับธนาคารกรุงเทพจำกัด รองลงมา
ได้แก่ธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ดินส่วนใหญ่จำนองในปี พ.ศ. ๒๕๒๖, ๒๕๒๗ ซึ่งเป็นปีที่ศูนย์การค้า
เซ็นทรัลพลาซ่าเพิ่งสร้างเสร็จสมบูรณ์

จากตารางแสดงจำนวนแปลงและปี พ.ศ. ที่โอนครั้งสุดท้ายของที่ดินจำนวน ๑๕๒ แปลง สามารถนำวิเคราะห์ได้ว่า ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นปีก่อนสร้างเซ็นทรัลพลาซ่า ๑ ปี นั้น มีการซื้อขายที่ดินในบริเวณ ต.ลาดยาว มากที่สุด อาจเป็นเพราะว่า Central Plaza ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณแขวงลาดยาวเป็น Magnet ให้นักลงทุนหันมาลงทุนในที่ดินบริเวณใกล้เคียง ซึ่งจะสามารถให้ผลตอบแทนสูงในระยะเวลาอันสั้น ส่วนปี พ.ศ. ๒๕๒๗ ซึ่งเป็นปีที่ Central Plaza เสร็จสมบูรณ์ตามโครงการก็มีการโอนซื้อขายที่ดินในบริเวณนี้สูงเช่นกัน (๑๕ แปลง)

แผนที่แสดงที่ตั้งโรงงานน้ำตาลและที่ดินในแขวง



- ขามสระพัด
- ขามสีขาว
- ขามฟ้าขาวแดงแดง
- ขามสหวิทยาการ
- ขามสหวิทยศาสตร์
- ขามสหวิทยศาสตร์
- ขามขอม

รูปที่ ๑๗.๗ แสดงที่ตั้งโรงงานน้ำตาลและที่ดินในแขวง
ลาดยาว, เขตบางเขน

ตารางที่ ๗.๑๓ แสดงจำนวนแปลง และปี พ.ศ. ที่โอนครั้งสุดท้ายของที่ดินจำนวน ๑๙๒ แปลง (ต่อ)

ปี พ.ศ. ที่โอน ครั้งสุดท้าย	๒๔๘๘	๒๔๘๙	๒๔๙๐	๒๔๙๑	๒๔๙๓	๒๔๙๔	๒๔๙๗	๒๔๙๘	๒๕๐๐	๒๕๐๒	๒๕๐๓
จำนวนแปลง ที่โอน	๔	๔	๑	๒	๒	๑	๖	๒	๒	๑	๔
ปี พ.ศ. ที่โอน ครั้งสุดท้าย	๒๕๐๔	๒๕๐๕	๒๕๐๖	๒๕๐๗	๒๕๐๘	๒๕๑๐	๒๕๑๑	๒๕๑๒	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕
จำนวนแปลง ที่โอน	๓	๓	๔	๔	๒	๓	๑	๓	๔	๔	๒
ปี พ.ศ. ที่โอน ครั้งสุดท้าย	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	๒๕๒๓	๒๕๒๔	๒๕๒๕	๒๕๒๖
จำนวนแปลง ที่โอน	๓	๑	๔	๒	๓	๘	๑๕ *	๘	๕	๗	๑๑
ปี พ.ศ. ที่โอน ครั้งสุดท้าย	๒๕๒๗	๒๕๒๘	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จำนวนแปลง ที่โอน	๑๕ *	๗	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : จากตาราง ๗.๑๔

ตารางที่ ๗.๑๓ แสดงการเปลี่ยนมือ การถือครองก่อนครั้งสุดท้ายจากจำนวนทั้งหมด ๑๕๒ แปลง

เปลี่ยนมือก่อนครั้งสุดท้าย เมื่อปี พ.ศ. -	๒๔๘๕	๒๔๘๗	๒๔๘๘	๒๔๙๐	๒๔๙๒	๒๔๙๓	๒๔๙๕	๒๔๙๖	๒๔๙๗	๒๔๙๘	๒๔๙๙	๒๕๐๐
จำนวนราย ครั้งที่โอน	๑๐	๘	๕	๑	๑	๓	๓	๒	๓	๑	๑	๓
เปลี่ยนมือก่อนครั้งสุดท้าย เมื่อปี พ.ศ.	๒๕๐๑	๒๕๐๒	๒๕๐๓	๒๕๐๔	๒๕๐๕	๒๕๐๖	๒๕๐๗	๒๕๐๘	๒๕๐๙	๒๕๑๐	๒๕๑๑	๒๕๑๒
จำนวนราย ครั้งที่โอน	๒	๔	๓	๒	๕	๔	๑	๑	๓	๓	๒	๒
เปลี่ยนมือก่อนครั้งสุดท้าย เมื่อปี พ.ศ.	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	๒๕๒๓	๒๕๒๔
จำนวนราย ครั้งที่โอน	-	๑	๒	๓	๓	๓	๒	๒	๒	๔	๑	๑
เปลี่ยนมือก่อนครั้งสุดท้าย เมื่อปี พ.ศ.	๒๕๒๕	๒๕๒๖	๒๕๒๗	๒๕๒๘	-	-	-	-	-	-	-	-
จำนวนราย ครั้งที่โอน	๕	๓	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ภาวกวาง ๗.๑๔

ตารางที่ ๗.๑๔ แสดงสถานะภาพของแปลงที่ดินแขวงลาดยาวปี พ.ศ. ๒๕๒๘

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๗๘๕๒ ระหว่าง ๔ น ๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๔ หน้าสำรวจ ๘๓๘	๔/๑/๔๔				โอนก่อนคนสุดท้าย ๕ มีค.๒๕๑๘ โอนครั้งสุดท้าย ๒๔ กค.๒๕๒๓		ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๘๕๔ ระหว่าง ๔ น.๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๗ หน้าสำรวจ ๘๔๑	-/๑/๗๔			โอนก่อนคนสุดท้าย ๒๐ กพ.๒๕๒๘ ไทยประกันชีวิต ๗ มีย.๒๕๒๘			ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๖๓๔ ระหว่าง ๔ น.๓๐ เลขที่ดิน ๒๓๘ หน้าสำรวจ ๘๑๔	-/-/๗๗			โอนก่อนคนสุดท้าย ๓๑ ตค.๒๕๒๒ ธนาคารกรุงเทพ จำนวน ๓๐ เมย.๒๕๒๓			ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๐๖ ระหว่าง ๖ น.๕๐ เลขที่ดิน ๑๓๘ หน้าสำรวจ ๗๓๗	๑๐/-/๒๒					๗ มีค.๒๕๒๘	ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๒๑ เลขที่ดิน ๓๕๔ หน้าสำรวจ ๘๒๗	๓/๑/๗๐	ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๒๕ มีค.๒๕๔๔ การรถไฟเวนคืน เมื่อ ๒๔ สค.๒๕๔๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๒๒ ระหว่าง ๓ น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๕ หน้าสำรวจ ๘๒๘	๑/-/๖๕	ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๗ กย.๒๕๔๕ เวนคืน ๘ สค.๒๕๔๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๒๓ ระหว่าง ๓ น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๖ หน้าสำรวจ ๘๒๙	๑/๑/๑๘	ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๒๕ มีค.๒๕๔๕ การรถไฟเวนคืน เมื่อ ๒๕ กย.๒๕๔๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางเขน

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรดไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๗๗๒๔ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๗ หน้าสำรวจ ๘๓๐	๑/-๒๗๘	ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๒๘ กค.๒๕๘๕ การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๒๗ กค. ๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่ง เหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๒๕ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๘ หน้าสำรวจ ๘๓๑	๑/๓/๕๖	ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๒๕ มีค.๒๕๘๕ การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๒๔ สค.๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๒๖ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๙ หน้าสำรวจ ๘๓๒		ได้กรรมสิทธิ์เมื่อ ๒๕ มีค.๒๕๘๕ การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๒๔ สค.๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๓๗ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๓ หน้าสำรวจ ๘๓๕			โอนครั้งสุดท้าย เมื่อ ๑ ตค.๒๕๒๔ ธ.ไทยพาณิชย์ เมื่อ ๒๕ ธค.๒๕๒๔				ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๓๘ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๑ หน้าสำรวจ ๘๒๑		ได้กรรมสิทธิ์เดิม เมื่อ ๑๐ เมย.๒๕๘๕ การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๑๕ พย.๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๔๐ ระหว่าง ต.น.๓- ๓-๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๒ หน้าสำรวจ ๘๒๒		ได้กรรมสิทธิ์เดิม เมื่อ ๑๐ เมย.๒๕๘๕ การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๑๕ พย.๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๔๑ ระหว่าง ต.น.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๐ หน้าสำรวจ ๘๒๓		การรดไฟเวนคืน เมื่อ ๑๐ พย.๒๕๘๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๗๗๔๓ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๒ หน้าสำรวจ ๘๒๕	-/๒/๒				โอนก่อนคนสุดท้าย บ.บรรจจรัช จำกัด โอนครั้งสุดท้าย เมื่อ ๕ มีค.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๕ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๔๔ ระหว่าง ๓-๔๓. ๓-๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๓ หน้าสำรวจ ๘๒๖	-/๑/๗๑	ได้กรรมสิทธิ์เดิม เมื่อ ๑๐ เมย.๒๕๒๔ โอนเป็นกรรมสิทธิ์ การรถไฟเมื่อ ๑๕ พย.๒๕๔๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๔๕ ระหว่าง ๓-๔๓. ๓-๓๐ เลขที่ดิน ๓๕๓ หน้าสำรวจ ๘๒๖	-/๑/๗๑	กรรมสิทธิ์เดิมได้ เมื่อ ๑๐ เมย.๒๕๔๕ การรถไฟเวนคืน เมื่อ ๑๕ พย.๒๕๔๗					ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๖๐ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๗๗ หน้าสำรวจ ๗๓๕	-/๑/๑๕		เจ้าของก่อนคน สุดท้ายได้มาเมื่อ ๑๗ กพ.๒๕๒๔ ธ.กสิกรไทย ๑๔ มีค.๒๕๒๔				ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๖ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๗๖๒ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๗๕ หน้าสำรวจ ๗๓๖	๒/๒/๗๗				กรรมสิทธิ์ถือ ครองก่อนคน สุดท้าย ๒๓ เมย.๒๕๔๕ กรรมสิทธิ์ถือ ครองคนสุดท้าย ๒๕ เมย.๑๒๕๒๒		ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๗๗๗๓ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๕๐ หน้าสำรวจ ๗๓๘	-/๒/-				กรรมสิทธิ์ถือ ครองก่อนคน สุดท้าย ๗ ธค.๒๕๒๒ กรรมสิทธิ์ถือ ครองคนสุดท้าย ๑๗ ธค.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๑๓ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๗๗๔ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๐ หน้าสำรวจ ๗๓๘	-/๑/๘๗		กรรมสิทธิ์คนรอง สุดท้ายเมื่อ ๒๔ มิย.๒๕๑๖ ธ.กรุงศรีอยุธยา ๑๔ มีค.๒๕๒๓				ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๘๔ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๕๓ หน้าสำรวจ ๗๕๗	๑/๑/๗๐				กรรมสิทธิ์ถือครอง ก่อนคนสุดท้าย ๑๑ พย.๒๕๔๗ กรรมสิทธิ์ถือครอง ครั้งสุดท้ายเมื่อ ๘ มค.๒๕๒๘		ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๘๗ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๕๒ หน้าสำรวจ ๗๕๔	-/-/๕๖			กรรมสิทธิ์ถือครอง ครั้งสุดท้ายเมื่อ ๒๓ พค.๒๕๐๗ เป็นที่สาธารณะ ประโยชน์เมื่อ ๒๔ พย.๒๕๒๖			ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๕ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๘๘ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๕๓ หน้าสำรวจ ๗๕๔	๑/๒/๕๖					กรรมสิทธิ์ถือ ครองคนสุดท้าย เมื่อ ๒๒ กย.๒๕๔๕ ให้ไว้กับ ก.คลังเมื่อ ๒๓ เมย.๒๕๐๖	ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๘๙ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๕๔ หน้าสำรวจ ๗๕๖	๑/๓/๒					กรรมสิทธิ์ถือ ครองคนสุดท้าย เมื่อ ๑๔ ธค.๒๕๐๗ ให้ไว้กับ ก.การคลัง เมื่อ ๒๔ เมย. ๒๕๐๖	ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๙๓ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๕๕ หน้าสำรวจ ๗๕๐	๑/๑/๖๓		เจ้าของกรรม สิทธิ์คนสุดท้าย เมื่อ ๑๔ มีค.๒๕๒๑ ธ.ไทยพาณิชย์ เมื่อ ๑ มิย.๒๕๒๔				ต.ลาดยาว (บางซื่อฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๗๔๑๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐	๑/๒/๐๔				กรรมสิทธิ์ ถือครองคน สุดท้ายเมื่อ ๒๒ กย.๒๕๔๕ กรรมสิทธิ์ ถือครองคน สุดท้ายเมื่อ ๑๘ ธค.๒๕๑๘			ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๗๔๑๑ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๓ หน้าสำรวจ ๗๔๐	๖/๒/๑๖				ธ.กรุงไทย จำกัด ๑๒ มีค.๒๕๒๔ บ.บางกอก มอเตอร์เวย์ จำกัด ๑๓ กย.๒๕๒๔			ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๗๔๓๓ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๕ หน้าสำรวจ ๘๓๕	๑/-/๔๐				กรรมสิทธิ์ คนรองสุดท้าย ๕ เมย.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ ถือครองคน สุดท้าย ๒๗ มีค.๒๕๒๓			ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๗๔๔๗ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๘ หน้าสำรวจ ๗๖๘	๒/๑/๔๗				ธ.กรุงไทย จำกัด ๑๒ มีค.๒๕๒๔ บ.บางกอก มอเตอร์เวย์ จำกัด ๑๓ กย.๒๕๒๔			๑๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๗๔๕๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๗๐ หน้าสำรวจ ๗๗๐	๒/-/๓๗				กรรมสิทธิ์ ร่วมครั้งสุดท้าย ๑๕ ธค.๒๕๔๒ กรรมสิทธิ์ ครั้งสุดท้าย ๒๑ เมย.๒๕๔๓			ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๘๐๓๕ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๓๗๓ หน้าสำรวจ ๘๔๔	๔/-/๓๕				กรรมสิทธิ์ก่อน ครั้งสุดท้าย ๓ กย.๒๕๑๑ ธ.แหลมทอง จำกัด ๑๕ มีย.๒๕๒๔			ต.ลาดยาว ๑๐ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๐๔๑ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๕๗ หน้าสำรวจ ๗๗๔	๒/-/๐๑		เจ้าของก่อน รายสุดท้าย โตมา ๑๖ ธค.๒๕๒๐ จำนวน ธ.ไทยพาณิชย์ ๔ ธค.๒๕๒๔				ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๐๔๒ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๕๘ หน้าสำรวจ ๗๗๖	-/๑/๕๕				กรรมสิทธิ์ คนรองสุดท้าย ๒๕ ธค.๒๕๑๗ กรรมสิทธิ์คน สุดท้าย ๕ มีค.๒๕๒๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๐๔๗ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๕๗ หน้าสำรวจ ๘๗๒	๔/-/๑๓				กรรมสิทธิ์คน รองสุดท้าย ๗ สค.๒๕๑๗ กรรมสิทธิ์คน สุดท้าย ๑๑ กพ.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	๗ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๐๔๘ ระหว่าง ๕๓.๒๐ เลขที่ดิน ๓๕๐๔ หน้าสำรวจ ๖๕๔๑	๔๐/๗/๑๐				ธ.กสิกรไทย จำกัด ๒๑ พย.๒๕๑๔ กรรมสิทธิ์คน สุดท้าย ๒๔ มีค.๒๕๒๐		ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๑๐๐ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๗๑ หน้าสำรวจ ๔๔๗	๑/๔/๔๓				ที่ดินจัดสรร ๔ มีย.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๐๗๔ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๕๘ หน้าสำรวจ ๖๗๔	๓/๓/๕๔				กรรมสิทธิ์คนรอง สุดท้ายโตมา ๒๕ มีย.๒๕๐๖ ขายให้กับกระ ทรวงการคลัง ๒๒ สค.๒๕๐๖		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๐๗๖ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๕๘ หน้าสำรวจ ๖๘๐	๓/๒/๕๔				กรรมสิทธิ์คน รองสุดท้าย โตมา ๕ สค.๒๕๐๔ ขายให้กับกระ ทรวงการคลัง ๕ สค.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว	๓ ครั้ง

ตารางมาร ศ.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๐๗๘ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๐๔ หน้าสำรวจ ๗๘๒	-/๒/๕๐						ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	กรรมสิทธิ์ได้มา ๒๘ มค.๒๕๑๒ บ. เซลล์แห่ง ประเทศไทย เข้า ๑ มีค.๒๕๒๒
โฉนดที่ ๘๐๘๑ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๗๒ หน้าสำรวจ ๘๔๘	๑/๒/๖๕				กรรมสิทธิ์ครั้ง รองสุดท้าย ๒๔ กค.๒๕๑๐ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้าย ๒๐ มีย.๒๕๒๓		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๑๕๒ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๗๕๘	๑/๒/๕๒				กรรมสิทธิ์คน รองสุดท้าย ๑๑ สค.๒๕๑๔ กรรมสิทธิ์คน สุดท้าย ๒๑ ธค.๒๕๒๖		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๑๕๓ เลขที่ดิน ๑๔๗ ระหว่าง ๖๓.๕๐ หน้าสำรวจ ๗๖๐	๔/-/๓๖							ที่ดินของคณะ กรรมการอำเภอ บางเขนได้มา ๒๔ กค.๒๕๔๗
โฉนดที่ ๘๑๗๑ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๓๔๕ หน้าสำรวจ ๘๔๔	๑๑/๑/๔๐				กรรมสิทธิ์คน รองสุดท้าย ได้มา ๓ สค.๒๕๔๖ กรรมสิทธิ์คน สุดท้ายได้มา ๗ มค.๒๕๐๓		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๑๗๒ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๓๔๖ หน้าสำรวจ ๘๕๐	๓/๑/๕๑					บ.กรรมสูตร ได้มา ๑ กย.๒๕๔๖ ให้ไว้กับประ ทรวงการคลัง ๒๒ สค.๒๕๐๓	ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๑๗๖ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๑๗ หน้าสำรวจ ๘๐๘	-/๑/๒๔				เจ้าของคน สุดท้าย ได้มา ๑๔ ธค.๒๕๒๐ ธ.กรุงเทพ รับจำนอง ๑๓ พค.๒๕๑๓		ต.ลาดยาว (ริมคลอง ลาดยาว)	๔ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๑๗๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๗๖ หน้าสำรวจ ๘๔๔	-/๑/๖๐		เจ้าของคน รองสุดท้าย โตมา ๑๐ พย.๒๕๒๔ ธ.กรุงศรีฯ รับจำนวน ๑๖ พค.๒๕๒๔				ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๑๘๐ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๗ หน้าสำรวจ ๘๕๒	๒/๑/๒๒		จำนวนรายสุด ท้ายโตมา ๒ มิย.๒๕๑๐ จำนวนกับ ธ.ทหารไทย จำกัด ๗ กพ.๒๕๒๗				ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๑๘๔ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๐๑ หน้าสำรวจ ๘๐๐	๒/๑/๐๗		เจ้าของคน รองสุดท้าย โตมา ๒๒ กค.๒๕๐๔ จำนวนกับ ธ.กรุงเทพ พาณิชย์จำกัด ๑๖ พค.๒๕๒๑				ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๑๘๓ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๘๔ หน้าสำรวจ ๗๘๘					ธ.ไทยทุนจำกัด รับจำนวน ๒๗ สค.๒๕๐๔ เจ้าของราย สุดท้ายโตมา ๒๖ กย.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๑๘๔ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๐๐ หน้าสำรวจ ๗๘๔	๒/-/๐๑				จำนวนกับธ. ไทยทุน ๒๗ สค.๒๕๐๔ เจ้าของราย สุดท้ายได้ถอน จากธนาคาร ๒๖ กย.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๑๘๖ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๑๑ หน้าสำรวจ ๘๐๑	๒/-/๐๗				จำนวนกับธ. ทหารไทย ๕ มค.๒๕๐๖ เจ้าของสุด ท้ายได้ถอน ๑๔ มีค.๒๕๑๕		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ตั้ง	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๔๔ ระหว่าง ๔๗.๔๐ เลขที่ดิน ๓๑๓ หน้าสำรวจ ๔๐๓	-/-/๗๖			เจ้าของราย สุดท้ายได้มา ๒๔ กค.๒๕๐๓ เป็นที่สาธารณ- ประโยชน์ ๑๔ มิย.๒๕๒๓			ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๔๔ ระหว่าง ๔๗.๔๐ เลขที่ดิน ๓๑๔ หน้าสำรวจ ๔๐๔	-/๑/๒๔			เจ้าของรอง สุดท้ายได้มา ๔ ธค.๒๕๐๒ โอนเป็นที่ สาธารณะ ประโยชน์ ๒๔ มค.๒๕๒๔			ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๓๗๖ ระหว่าง ๖๗.๕๐ เลขที่ดิน ๒๔๔ หน้าสำรวจ ๔๓๗	-/๓/๒๒				เจ้าของรอง สุดท้ายได้มา ๒๔ มค.๒๕๔๔ เจ้าของราย สุดท้ายได้มา ๔ ธค.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๒๕๐ ระหว่าง ๔๗.๕๐ เลขที่ดิน ๑๗๓ หน้าสำรวจ ๓๐๔	๓/๒/๔				จำนวนกับธ. กรุงเทพ ๑๒ เมย.๒๕๐๗ ไถ่ถอนคืนจาก ธนาคาร ๑๔ มค.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๒๕๑ ระหว่าง ๔๗.๕๐ เลขที่ดิน ๑๗๔ หน้าสำรวจ ๓๑๖	๔/๒/๔๓				แบ่งแยกใน นามเดิม ๔ เมย.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๒๕๒ ระหว่าง ๔๗.๕๐ เลขที่ดิน ๑๗๕ หน้าสำรวจ ๓๑๗	-/-/๒๔				จำนวนธ. กรุงเทพ ๑๒ เมย.๒๕๑๗ ไถ่ถอนจาก ธนาคาร ๔ เมย.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว ๒ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๒๓๗ ระหว่าง ๔๗.๕๐ เลขที่ดิน ๑๗๗ หน้าสำรวจ ๔๑๑	๑/-/๔				กรรมสิทธิ์รอง สุดท้ายได้มา ๒๐ กค.๒๕๔๗ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้าย ๒๔ พย.๒๕๐๒		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๒๔๕ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๐ หน้าสำรวจ ๕๒๔	๔/-/๔๔		เจ้าของครึ่ง สุดท้ายได้มา ๓๐ มีค.๒๕๒๐ จำนวนธ. กสิกรไทย ๔ เมย.๒๕๒๗				ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๔๖ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๒๒๔ หน้าสำรวจ ๗๘๔	๔/-/-		จำนวนกับธ. กรุงเทพจำกัด ๔ ธค.๒๕๑๑ จ่ายอมเรื่อง ทางเดิน ๒๕ กค.๒๕๒๐				ต.ลาดยาว ๑๓ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๔๗ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๐ หน้าสำรวจ ๔๔๔	๔/-/-				กรรมสิทธิ์รอง สุดท้ายได้มา ๒๕ ธค.๒๕๔๗ ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๖ กพ.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๔๘ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๑ หน้าสำรวจ ๔๔๖	๑/-/๓๓				กรรมสิทธิ์รอง สุดท้ายได้มา ๒๕ มีค.๒๕๐๐ ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๑ ธค.๒๕๐๓		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๐๑ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๑๖ หน้าสำรวจ ๘๐๖	๑/-/๗๐		เจ้าของราย รองสุดท้าย ได้มา ๒๒ กค.๒๕๑๔ จำนวนกับธ. กรุงเทพฯ ๕ เมย.๒๕๒๒				ต.ลาดยาว ๑๒ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๐๒ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๐๘ หน้าสำรวจ ๗๙๒	๒/๓/๘๑		เจ้าของราย รองสุดท้าย ได้มา ๒ พย.๒๕๒๐ ธ.กรุงเทพ พาณิชย์การ รับจำนวน ๒ กย.๒๕๒๖				ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๒๐๓ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๐๔ หน้าสำรวจ ๗๔๓	-/๓/๓๗				เจ้าของกรรม สิทธิ์รายรอง สุดท้ายได้ ๑๗ มีค.๒๕๑๒ เจ้าของราย สุดท้ายได้ กรรมสิทธิ์ ๔ มีค.๒๕๒๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๒๐๔ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๑๐ หน้าสำรวจ ๗๔๔	-/๓/๓๖				เจ้าของกรรม สิทธิ์รายรอง สุดท้ายได้มา ๔ มีย.๒๕๑๐ เจ้าของกรรม สิทธิ์ราย สุดท้ายได้ ๑๔ มีค.๒๕๒๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๒๐๕ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๒ หน้าสำรวจ ๗๔๖	๖/-/๖๖				กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๐ ธค.๒๕๔๗ ม. เกษตร ศาสตร์ได้ กรรมสิทธิ์มา ๑๖ สค.๒๕๔๘		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๒๐๖ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๓ หน้าสำรวจ ๗๔๗	๔/๓/๔๔				กรรมสิทธิ์รอง สุดท้ายได้มา ๒๐ ธค.๒๕๔๗ ม. เกษตร ศาสตร์ได้ กรรมสิทธิ์มา ๑๖ สค.๒๕๔๘		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๒๐๗ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๗๔๘	๔/๑/๔๔				กรรมสิทธิ์รอง สุดท้ายได้มา ๒๐ ธค.๒๕๔๗ ม. เกษตร ศาสตร์ได้ กรรมสิทธิ์มา ๑๖ สค.๒๕๔๘		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๒๐๘ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๕ หน้าสำรวจ ๗๔๙	๔/๑/๓๐				เจ้าของกรรม สิทธิ์รายรอง สุดท้ายได้มา ๒๐ ธค.๒๕๔๗ ม. เกษตร ศาสตร์ได้กรรม สิทธิ์ถือครอง ๑๖ สค.๒๕๔๘		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๒๑๔ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๕ หน้าสำรวจ ๘๐๕	๒/๓/๑๔				แบ่งกรรม สิทธิ์รวม ๑ กพ.๒๕๑๔		ท.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๕๒ ระหว่าง ๓-๔๓. ๔-๔๐ เลขที่ดิน ๑๖๕ หน้าสำรวจ ๘๕๗	๖/๓/๘๔				กรรมสิทธิ์รือง สุดท้ายได้มา ๒๐ มค.๒๕๔๘ เจ้าของราย สุดท้ายได้กรรม สิทธิ์ ๔ ตค.๒๕๐๐		ท.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๕๔ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๑๔ หน้าสำรวจ ๘๑๒	-/๓/๘๐				กรรมสิทธิ์ราย รืองสุดท้ายได้มา ๖ พย.๒๕๔๓ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๒ พย.๒๕๔๓		ท.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๖๐ ระหว่าง ๔-๕๓. ๔-๔๐ เลขที่ดิน ๑๗๔ หน้าสำรวจ ๘๑๓	๓/๓/๑๓				กรรมสิทธิ์ราย รืองสุดท้าย ได้มา ๑๗ ตค.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๗ ธค.๒๕๑๔		ท.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๑๔ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๘๐ หน้าสำรวจ ๘๑๗	-/-/๔๔				กรรมสิทธิ์ราย รืองสุดท้ายได้มา ๔ สค.๒๕๒๖ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๔ สค.๒๕๒๖		ท.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๒๕๒ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๘๑ หน้าสำรวจ ๘๑๘	๒/-/๗๒				ได้กรรมสิทธิ์ มา ๒ มิย.๒๕๒๔ จำนวนกับบ. เครดิตฟอง ซิเออร์เจเนอรัล เครดิตจำกัด (๒๘ ธค.๒๕๒๗)		ท.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔(ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๒๕๔ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๒ หน้าสำรวจ ๘๕๔	๔/-/๔๑							เวนคืนกรมการ ขนส่ง ๘ ต.ค.๒๕๔๗ (๒ ครั้ง)
โฉนดที่ ๘๒๕๔ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๓ หน้าสำรวจ ๘๖๐	๗/-/๔๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๔ มี.ค.๒๕๔๘	ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๒๕๖ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๔ หน้าสำรวจ ๘๖๑	๖/๑/๒๖					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๔ เม.ย.๒๕๐๐	ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๒๕๘ ระหว่าง ถนน.๔๐ เลขที่ดิน ๑๘๓ หน้าสำรวจ ๘๒๐	-/๑/๔๑				ให้เข้าบาง ส่วนมีกำหนด ๔ ปี		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๖ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๓๐๖ ระหว่าง ๕-ถนน. ๓-๔๐ เลขที่ดิน ๑๕๑ หน้าสำรวจ ๘๒๑	๑/-/๔๔				กรรมสิทธิ์ ครั้งแรกสุดท้าย ๑๘ ต.ค.๒๕๒๑ กรรมสิทธิ์ครั้งที่ สุดท้าย ๔ มี.ย.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๓ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๓๐๗ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๑๕๒ หน้าสำรวจ ๘๒๒	๑/-/๔๔				กรรมสิทธิ์ถือ ครองครั้งสุดท้าย ๒๗ ส.ค.๒๕๑๗ กรรมสิทธิ์ถือ ครองครั้งสุดท้าย ๒๓ มี.ย.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๓๑๖ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๑๘๐ หน้าสำรวจ ๘๕๔	๗/-/๓๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ ก.พ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งใต้)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๘๓๑๗ ระหว่าง ถนน.๓๐ เลขที่ดิน ๑๘๑ หน้าสำรวจ ๘๕๖	-/-/๓๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ ก.พ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งใต้)	๑ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๓๑๔ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๒ หน้าสำรวจ ๔๔๗	-/๑/๗					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๓๑๔ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๓ หน้าสำรวจ ๔๔๘	๔/๓/๒๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๒๐ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๐๐	-/๑/๗๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๒๒ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๕ หน้าสำรวจ ๔๔๕	๑/๒-					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๒๓ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๔๐๗	๒/๑/๒๗					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๒๔ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๔๑๑	๗/๒/๓๖					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๒๕ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๗ หน้าสำรวจ ๔๑๒	๒/๑/๘๖					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	



ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๓๔๐ ระหว่าง ๖๓.๓๐ ๔ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๕๐๔	-/-/๓					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๔ เมย.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๔๕ ระหว่าง ๖๓.๓๐ ๔ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๕๑๐	๒/-/๓					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๒ กพ.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๕๑ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๕๖๗	-/-/๑๓						ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง เข้ามี (บางซื่อ กำหนดเวลา ฝั่งเหนือ) ๒๑ ปี ตั้งแต่ ๖ ต.ค.๒๕๒๔	
โฉนดที่ ๔๓๕๑ ระหว่าง ๖๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๕๓๔	๓/-/๖๔					กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๑๒ กค.๒๕๔๔ ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๔ มีค.๒๕๑๒	ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๓๗๔ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๗ หน้าสำรวจ ๕๖๔	๔/-/๔๒					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๒๔ กย.๒๕๔๗	ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๓๖๐ ระหว่าง ๖๓.๖๓. ๓๐ ๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๓๒	๑/-/๖๖					กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๒๒ กพ.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๒๒ เมย.๒๕๒๔	ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๓๖๑ ระหว่าง ๖๓.๖๓. ๓๐ ๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๓๓	๔/-/๗๖				กรรมสิทธิ์ก่อน ครั้งสุดท้าย โตมา ๒๒ กพ.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายโตมา ๒๒ เมย.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๓๖๖ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๕๓ หน้าสำรวจ ๔๓๕	๑๒/๒/๕๐				กรรมสิทธิ์ครั้ง ก่อนสุดท้าย โตมา ๒๒ สค.๒๕๐๐ ม. เกษตร ศาสตร์โตมา ๑๑ กพ.๒๕๒๖		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๓๕๑ ระหว่าง ๖๓.๓๐ ๔ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๔๐๑	๑๓/๒/๖๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๔ เมย.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขนฝั่ง ใต้)	
โฉนดที่ ๔๓๕๒ ระหว่าง ๖๓.๓๐ ๔ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๐๓	๑/-/๕๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๔ เมย.๒๕๔๔	ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๔๐๔ ระหว่าง ๖๓.๒๐ เลขที่ดิน ๔๖๒ หน้าสำรวจ ๔๕๕	-/-/๕๕				กรรมสิทธิ์ครั้ง ก่อนสุดท้ายโต มา ๒๔ เมย.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายโตมา ๒ เมย.๒๕๔๔		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง

ตารางที่ ๗.๑๕ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/งา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๐๔ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๐๒ หน้าสำรวจ ๔๒๔	๓/-/๕๓				ธนาคาร ไทยทุนได้ มาก่อนครั้ง สุดท้าย ๒๗ สค.๒๕๐๔ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๒๖ กย.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๐๖ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๐๓ หน้าสำรวจ ๔๒๖	๒/๑/๕๔				ธนาคารไทย ทุนได้มาก่อน สุดท้าย ๒๗ สค.๒๕๐๔ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๒๖ กย.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๐๗ ระหว่าง ๔-๕๓ ๔-๕๐ เลขที่ดิน ๓๒๒ หน้าสำรวจ ๔๒๗	๒/๑/๕๔			กรรมสิทธิ์ครั้ง ก่อนสุดท้ายได้มา ๒๔ กค.๒๕๐๔ จำนวนกับธนาคาร กรุงเทพฯพิษ การจำกัด ๑๖ พค.๒๕๒๑			ต.ลาดยาว ๒ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๐๘ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๒๔ หน้าสำรวจ ๔๒๘	๒/๓/๒						ต.ลาดยาว ที่ดินแปลงนี้ (บางชื่อ อายัดเมื่อ ฝั่งเหนือ) ๑ มิย.๒๕๒๒	

ตารางที่ ๘.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๑๐ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๒๔ หน้าสำรวจ ๔๓๐	๒/๓/๒๔				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้ายได้มา ๒๑ ส.ค.๒๕๔๔ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๓๑ ก.ค.๒๕๐๓		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๔๑๑ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๒๖ หน้าสำรวจ ๔๓๑	-/๑/๔				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้ายได้มา ๑ เม.ย.๒๕๑๖ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๑๐ ก.ค.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๔๒๓ ระหว่าง ๕-๕๓ ๕-๔๐ เลขที่ดิน ๓๒๗ หน้าสำรวจ ๔๓๖	๒/๑/๐๒				กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๓๐ พ.ย.๒๕๗๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๔๒๔ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๐๔ หน้าสำรวจ ๔๔๐	๑/-/๔๗				กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้าย ๒๕ ม.ค.๒๕๒๔ ให้ เข้ามีกำหนด ๒๐ ปี ตั้งแต่ ๑๔ ต.ค.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๒ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๔ หน้าสำรวจ ๗๒๐	๓/-/๓๑				กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๑๑ ต.ค.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	๑๑ ครั้ง

ตารางที่ ๘.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนแปลง)
โฉนดที่ ๔๔๔๓ ระหว่าง ๔๓.๒๐ เลขที่ดิน ๖๔๔ หน้าสำรวจ ๗๒๔	๑/๑/๔				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้ายได้ มา ๑๒ มค.๒๕๐๔ บ.ปูนซีเมนต์ ไทยจำกัดซื้อมา ๑๓ กพ.๒๕๑๐		ต.ลาดยาว ๘ ครั้ง (บางซ้อน)	
โฉนดที่ ๔๔๔๔ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๖๔๒ หน้าสำรวจ ๗๒๓	๑/๒/๒๐				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้าย ได้มา ๑๔ กย.๒๕๐๔ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๒๕ กย.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางซ้อน)	
โฉนดที่ ๔๔๔๕ ระหว่าง ๔๓. ๔๓. ๓๐ ๒๐ ๒ เลขที่ดิน ๖๔๐ หน้าสำรวจ ๗๒๑	๑/๓/๕๔				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้าย ได้มา ๓ กค.๒๕๑๐ บ.ปูนซีเมนต์ ไทยจำกัดได้ มา ๑๒ ตค.๒๕๒๐		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางซ้อน)	
โฉนดที่ ๔๔๔๖ ระหว่าง ๔๓.๓๐ ๑ เลขที่ดิน ๖๔๑ หน้าสำรวจ ๗๒๒	๒/-/๕๔				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้าย ได้มา ๔ กย.๒๕๐๖ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๖ ตค.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางซ้อน)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๓๑ ระหว่าง ก-คน. ๔-๔๐. เลขที่ดิน ๑๖๔ หน้าสำรวจ ๘๖๔	-/๑/๓๓				แบ่งแยกใน นามเดิม ๑๑ ธค.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๓๒ ระหว่าง ก-คน. ๔-๔๐. เลขที่ดิน ๑๒๔ หน้าสำรวจ ๘๖๔	๒๐/-/๑๖				กรรมสิทธิ์คน รองสุดท้ายได้ มา ๒๔ พย.๒๕๑๔ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๑๔ มิย.๒๕๑๖		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๖ ระหว่าง กน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๔ หน้าสำรวจ ๔๓๗	๒/-/๓๔					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๑๔ พย.๒๕๔๗	ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๗ ระหว่าง กน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๐๔ หน้าสำรวจ ๔๓๔	๒/๒/๘๖					ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๑๒ ตค.๒๕๔๗	ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๘ ระหว่าง กน.๓๐ เลขที่ดิน ๔๑๐ หน้าสำรวจ ๑๔๔	๒/๒/๘๑				กรรมสิทธิ์ถือ ครองก่อนครึ่ง สุดท้าย ๑๒ มิย.๒๕๐๔ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๒๑ กย.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔(ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๕๒๓ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๒๕๓ หน้าสำรวจ ๘๕๒	-/๑/๘๐				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้ายได้ มา ๒๔ มี.ย.๒๕๐๓ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๑๔ ก.ค.๒๕๒๓		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๕๔๑ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๑๓ หน้าสำรวจ ๘๗๔	๒-/๒/๘๘				กรรมสิทธิ์ครึ่ง ก่อนสุดท้าย ได้มา ๒๑ พ.ย.๒๕๐๓ กรรมสิทธิ์ครึ่ง สุดท้ายได้มา ๖ ธ.ค.๒๕๐๖		ต.ลาดยาว ๕ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๕๕๑ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๘๖ หน้าสำรวจ ๘๗๔	-/๓/๕				แบ่งแยกใน นามเดิม ๑๒ ต.ค.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว ๑๐ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๖๐๔ ระหว่าง ๓๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๑๔ หน้าสำรวจ ๘๗๖	-/๒/๑๗				กรรมสิทธิ์รายก่อน คนสุดท้ายได้มา ๑ ธ.ค.๒๕๔๗ ให้ไว้กับกระทรวง การคลัง ๗ มี.ค.๒๕๔๘		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๘๖๐๕ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๕๑ หน้าสำรวจ ๘๕๔	๑/๒/๕๔				ให้ไว้แก่ ม. เกษตรศาสตร์ ๑๘ ธ.ค.๒๕๕๐		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔(ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๗๒๔ ระหว่าง ๖๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๒ หน้าสำรวจ ๔๔๗	๑/๓/๕๑				ให้ไว้แก่ ม. เกษตรศาสตร์ ๑๔ กย.๒๕๔๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๗๓๔ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๒๐ หน้าสำรวจ ๔๑๔	๓๑/๑/๐๔		จำนวนกับ ธ.ไทยทุน พาณิชย์จำกัด ๓๑ พค.๒๕๒๗				ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๗๓๕ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๓๒๑ หน้าสำรวจ ๔๑๖	๔/-/๕๐				กรรมสิทธิ์ราย ก่อนสุดท้ายได้มา ๒๔ เมย.๒๕๔๐ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๔ กพ.๒๕๑๗		ต.ลาดยาว ๒ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๗๔๔ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๓ หน้าสำรวจ ๔๔๘	๒/๑/๖๔				ให้ไว้แก่ ม. เกษตรศาสตร์ ๔ พย.๒๕๔๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๗๔๖ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๗๓๓	๔/-/๕๗						ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง เวนคืน (บางซื่อ) ทางหลวงสาย รัชดาภิเษก ๑๔ มีค.๒๕๒๗	
โฉนดที่ ๔๗๔๗ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๗๓๔	๔/๓/๔๔				แบ่งแยกใน นามเดิม ๓ กพ.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว (บางซื่อ)	

ตารางที่ ส.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนเมื่อ)
โฉนดที่ ๔๗๔๔ ระหว่าง ๔น.๓๐ เลขที่ดิน ๑๕๗ หน้าสำรวจ ๗๓๕	-/-/๕๐						ต.ลาดยาว (บางซ้อ)	เวนคืนเพื่อ เป็นทางหลวง สายรัตนาภิเษก ๑๖ มิย.๒๕๒๗
โฉนดที่ ๔๗๗๒ ระหว่าง ๔น.๓๐ เลขที่ดิน ๒๔๕ หน้าสำรวจ ๗๕๒	๒/๑/๑		จำนวนกับ บ.เงินทุน หลักทรัพย์ ๕ กค.๒๕๒๖				ต.ลาดยาว (บางซ้อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๗๗๓ ระหว่าง ๔น.๓๐ เลขที่ดิน ๒๕๖ หน้าสำรวจ ๘๗๓	-/๑/๕๒		จำนวนกับ ธ.กรุงเทพ จำกัด ๑๖ กย.๒๕๒๖				ต.ลาดยาว (บางซ้อ ฝั่งเหนือ)	๔ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๘๐๕ ระหว่าง ๖-๕น. เลขที่ดิน ๑๕๕ หน้าสำรวจ ๘๕๕	๔/-/-						ต.ลาดยาว (บางซ้อ ฝั่งเหนือ)	๑๓ ครั้ง การ จ่ายอมเรื่อง ทางเดินบาง ส่วน ๒๗ พย.๒๕๒๑
โฉนดที่ ๔๘๐๖ ระหว่าง ๖-๕น. ๕-๕๐. เลขที่ดิน ๑๕๖ หน้าสำรวจ ๘๕๐	๓/๓/๕๐				แบ่งกรรมสิทธิ์ รวม ๑๐ เมย.๒๕๒๓		ต.ลาดยาว (บางซ้อ ฝั่งเหนือ)	๑๒ ครั้ง
โฉนดที่ ๔๘๐๗ ระหว่าง ๕-๕-๖-๖น. ๓-๕-๓-๕๐. เลขที่ดิน ๑๕๕ หน้าสำรวจ ๘๕๑	๔/-/-				แบ่งแยกใน นามเดิม ๔ ตค.๒๕๑๕		ต.ลาดยาว (บางซ้อ ฝั่งเหนือ)	๒ ครั้ง

ตารางที่ ส.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๑๔ ระหว่าง ๕น.๔๐ เลขที่ดิน ๓๒๔ หน้าสำรวจ ๔๔๔	๑๓/-/๗๔				กรรมสิทธิ์ก่อน รายสุดท้ายได้ มา ๖ กค.๒๕๐๗ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๓ พย.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๑๔ ระหว่าง ๕-๕น. ๕-๕๐. เลขที่ดิน ๑๐๕ หน้าสำรวจ ๔๔๖	๔/๓/๓๓				กรรมสิทธิ์ก่อน รายสุดท้าย ได้มา ๑๔ กค.๒๕๐๒ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๐ ตค.๒๕๐๗		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๐ ระหว่าง ๕-๕น. ๕-๕น. เลขที่ดิน ๑๐๖ หน้าสำรวจ ๔๔๗	๑๐/๑/๒				กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๐ ตค.๒๕๐๗		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๔ ระหว่าง ๕น.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๗ หน้าสำรวจ ๔๔๒	๔/-/๕๒				แบ่งแยกใน นามเดิม ๑๕ มค.๒๕๐๔		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๒๕ ระหว่าง ๕น.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๘ หน้าสำรวจ ๔๔๓	๖/๓/๔๗				กรรมสิทธิ์ครั้ง ก่อนสุดท้าย ได้มา ๑๔ พค.๒๕๒๗ กรรมสิทธิ์ครั้ง สุดท้ายได้มา ๒๔ พค.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ส.๑๔(ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๒๖ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๔๔	๖/-/๑๑				กรรมสิทธิ์ราย ก่อนสุดท้าย โตมา ๒๒ ธค.๒๕๐๗ โอนให้เป็น ที่สาธารณะ ประโยชน์ ๒๒ ตค.๒๕๑๑		ค.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๖ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๕๓	๑/-/-				กรรมสิทธิ์ราย ก่อนสุดท้าย โตมา ๒๔ ธค.๒๕๒๓ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายโตมา ๗ มค.๒๕๒๔		ค.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๗ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๕๔	๑/-/๔				แบ่งกรรมสิทธิ์ รวม ๒๕ ตค.๒๕๒๑		ค.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๘ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๐ หน้าสำรวจ ๔๕๔	-/๑/๔๔				แบ่งกรรมสิทธิ์ รวม ๒๕ ตค.๒๕๑๓		ค.ลาดยาว ๑๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๘ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๑ หน้าสำรวจ ๔๕๖	๒/-/-				กรรมสิทธิ์ถือ ครองรายก่อน รายสุดท้ายโตมา ๖ ธค.๒๕๒๔ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายโตมา ๑๑ กพ.๒๕๒๖		ค.ลาดยาว ๑๐ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่มาภาวะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๔๐ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๒ หน้าสำรวจ ๔๔๗	๑/-/-				แบ่งกรรม สิทธิ์รวม ๒๔ กค.๒๕๑๓		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๗๒ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๕๒ หน้าสำรวจ ๔๕๑	๑/๒/๕๑				โอนมรดก ครั้งสุดท้าย ๒๑ พค.๒๕๒๔		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๗๗ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๐๔ หน้าสำรวจ ๔๑๗	๑/-/๗๔				กรรมสิทธิ์ ก่อนราย สุดท้ายได้มา ๖ กพ.๒๕๑๘ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๒๗ มี.๒๕๒๓		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๕๖๐๐ ระหว่าง ๔๓.๕๐ เลขที่ดิน ๒๑๓ หน้าสำรวจ ๕๓๔	-/๑/๓๑				จำนวนกับ ธ.ไทยทุน จำกัด ๑๒ มีย.๒๕๐๘ กรรมสิทธิ์ถือ ครองรายสุ ทท้าย ๒๒ มีย.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว ๒ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๔๑ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๓ หน้าสำรวจ ๔๔๘	๒/-/-				กรรมสิทธิ์ถือ ครองครั้ง สุดท้าย ๓๑ คค.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๔๕๒ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๔ หน้าสำรวจ ๔๔๘	๒/-/-		จำนวนกับ ธ.ตั้งแท้ ๘ พค.๒๕๒๔					

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่มาภาระ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๔๔๓ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๕ หน้าสำรวจ ๔๖๐	๑/-/-				กรรมสิทธิ์ ถือครอง ตั้งแต่ ๑๗ ต.ค.๒๕๒๖		ต.ลาดยาว	(บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๔๔๔๓ ระหว่าง ๓๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๗๕ หน้าสำรวจ ๔๕๐	๑๒/๑/๕๐				กรรมสิทธิ์ราย รองสุดท้าย ได้มา ๕ ต.ค.๒๕๐๐ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๓๐ เม.ย.๒๕๐๑		ต.ลาดยาว ๗ ครั้ง	(บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๔๔๔๔ ระหว่าง ๖๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๖๖ หน้าสำรวจ ๔๖๑	๒/-/-				กรรมสิทธิ์ราย รองสุดท้าย ได้มา ๓๐ มิ.ย.๒๕๒๕ กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา ๓๐ มิ.ย.๒๕๒๕		ต.ลาดยาว ๗ ครั้ง	(บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๔๔๓๒ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๖๒	๓/-/๗๕				แบ่งกรรมสิทธิ์ รวม ๑๔ เม.ย.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง	(บางชื่อ ฝั่งเหนือ)
โฉนดที่ ๔๔๒๐ ระหว่าง ๕๓.๕๐ เลขที่ดิน ๑๕๐ หน้าสำรวจ ๔๔๓	๒๑/๒/๕๑				กรรมสิทธิ์ รายก่อน สุดท้าย ได้มา ๓ มี.ค. ๒๕๒๖ โอนเป็นทาง สาธารณะ ประโยชน์ ๑๗ ต.ค.๒๕๑๗		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง	(บางชื่อ ฝั่งเหนือ)

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๓๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๔ หน้าสำรวจ ๔๗๔	-/-/๖๒		จำนวนกับ ธ.อาคาร สงเคราะห์ ๑๑ สค. ๒๔๒๑				ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๔๐ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๖ หน้าสำรวจ ๔๘๐	-/-/๖๑				ธ.ออมสิน ชาย ๑๐ เมย. ๒๕๐๒ กรรมสิทธิ์ รายสุดท้าย ไค้มา ๔ พย. ๒๕๑๔		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๒๖ ระหว่าง ๔๓.๓๐ เลขที่ดิน ๔๖๐ หน้าสำรวจ ๔๖๓	๑๔/-/๒๔				กรรมสิทธิ์ รายก่อนสุด ท้ายไค้มา ๒๗ พย. ๒๕๐๖ กรรมสิทธิ์ รายสุดท้าย ไค้มา ๑๖ ธค. ๒๕๐๘		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๒๗ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๓ หน้าสำรวจ ๔๖๗	-/๓/๓๐		จำนวน ธ.ทหาร ไทยจำกัด ๑๔ มิย. ๒๕๒๗				ต.ลาดยาว ๑๐ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๒๘ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๘๖๘	-/๓/๑๘				กรรมสิทธิ์ รายก่อนคน สุดท้ายได้ มา ๒๔ กพ.๒๕๑๔ กรรมสิทธิ์ รายสุดท้าย ได้มา ๒๒ มีค. ๒๕๑๐		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๒๙ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๘๖๘	-/๓/๒๔				กรรมสิทธิ์ รายก่อนสุด ท้ายได้มา ๒๒ พย. ๒๕๑๗ กรรมสิทธิ์ รายสุดท้าย ได้มา ๑๕ เมย. ๒๕๒๔		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๓๐ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๖ หน้าสำรวจ ๘๗๐	-/๓/๑๒				แบ่งแยก ในนาม เดิม ๔ พค. ๒๕๑๖		ต.ลาดยาว ๑๒ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๓๑ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๗ หน้าสำรวจ ๘๗๑	-/๓/๒๒				ฝากจำนวน กับธ.อา- คารสิง เคราะห์ ได้ถอนจาก ธ.อาคาร สิงเคราะห์ ๑๔ พย. ๒๕๑๔		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๘.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๘๘๒๑ ระหว่าง ๔-๔๓. ๓-๔๐. เลขที่ดิน ๒๕๗ หน้าสำรวจ ๘๘๒	๑๘/-/๑๔				ได้กรรมสิทธิ์ ครั้งสุดท้าย ๒๘ กค.๒๕๒๑ โอนเป็นทาง สาธารณะ ๑๗ ตค.๒๕๑๗		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๕๐๓๐ ระหว่าง ๔-๔๓. ๓-๔๐. เลขที่ดิน ๒๕๗ หน้าสำรวจ ๘๘๒	๓/๑/๔				แบ่งแยกใน นามเดิม ๒๘ กค. ๒๕๒๑		ต.ลาดยาว ๖ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๕๑๓๖ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๒ หน้าสำรวจ ๘๗๖	๑๐/๑/๖๖				ให้ไว้แก่ ธ.ออมสิน ๓๑ ธค. ๒๕๐๑		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๕๑๓๗ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๓ หน้าสำรวจ ๘๗๗	-/-/๘๒				ให้ไว้แก่ ธ.ออมสิน ๑๐ เมย. ๒๕๐๒		ต.ลาดยาว (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๕๑๓๘ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๓ หน้าสำรวจ ๘๗๗	-/-/๖๔				ธ.ออมสิน เป็นเจ้าของ ของ ๑๐ เมย. ๒๕๐๒ ขายให้แก่ กรรมสิทธิ์ รายสุดท้าย ๑ มิย. ๒๕๑๖		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางซื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๘.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๓๒ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๗๒	-/๓/๒๑				กรรมสิทธิ์ ครึ่งก่อนสุด ท้ายโตมา ๒๔ เมย. ๒๔๔๔ กรรมสิทธิ์ ครึ่งสุดท้าย โตมา ๒๑ มค. ๒๔๔๗		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๓๓ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๑๔๔ หน้าสำรวจ ๔๗๓	-/๓/๔๐		จำนวนกับ บ.อเมริกา อินเตอร์ เนชั่นแนล แอสซิเวรันส์ จำกัด ๓๐ กย. ๒๔๒๓				ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๓๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๐ หน้าสำรวจ ๔๗๔	-/๓/๔๔				กรรมสิทธิ์ ถือครอง ครึ่งก่อน สุดท้าย โตมา ๑๑ มค. ๒๔๒๒ กรรมสิทธิ์ ครึ่งสุดท้าย โตมา ๑๑ มค. ๒๔๒๒		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ส.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๓๔ ระหว่าง ๔๓.๔๐ เลขที่ดิน ๒๐๑ หน้าสำรวจ ๔๗๕	-/๓/๒๕				กรรมสิทธิ์ถือ ครองครึ่งก่อน สุดท้ายได้มา ๑๑ มค.๒๕๒๒ กรรมสิทธิ์ถือ ครองครึ่งสุด ท้ายได้มา ๑๑ มค.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๖๐ ระหว่าง ๖๓.๓๐ เลขที่ดิน ๒๐๑ หน้าสำรวจ ๔๔๔	๖/๓/๕๓				อำนวยการศิลป์ มูลนิธิ(แบ่ง แยกในนาม เดิม ๒๕ กย.๒๕๑๒		ต.ลาดยาว ๓ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งใต้)	
โฉนดที่ ๔๑๖๓ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๕๖๑ หน้าสำรวจ ๕๖๔	๔/-/๖๐					ขายให้กับกระทรวง การคลัง ๕ เมย.๒๕๑๓	ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๖๔ ระหว่าง ๕๓.๓๐ เลขที่ดิน ๕๖๒ หน้าสำรวจ ๕๖๕	๔/๒/๔๔					ขายให้กับกระทรวง การคลัง ๒๕ กย. ๒๕๑๒	ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๗๗ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๐ หน้าสำรวจ ๔๔๑	๓/๓/๔๔		จำนวนกับ ธ.ไทยพา ณิชยจำกัด ๒๕ ต.ค.๒๕๒๗				ต.ลาดยาว ๔ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๗๘ ระหว่าง ๕๓.๔๐	๔/-/๑๔				แบ่งแยกใน นามเดิม ๒๕ กค.๒๕๒๒		ต.ลาดยาว ๒ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๙๔ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๒ หน้าสำรวจ ๔๔๓	๔/๑/๑๖				แบ่งแยกใน นามเดิม ๑๔ กย.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๕๐ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๓ หน้าสำรวจ ๔๔๔	๒/๑/๒๔		จำนวนกับ บ.ไทยไฟ แนนซ์จำกัด ๕ ธค.๒๕๑๔				ต.ลาดยาว ๗ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๘๑ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๔ หน้าสำรวจ ๔๔๕	๑/๓/๕๕				กรรมสิทธิ์ถือ ครอง ๑๑ มค.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๘๒ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๕ หน้าสำรวจ ๔๔๖	๔/๑/๓๑				กรรมสิทธิ์รวม ตั้งแต่ ๑๒ ตค.๒๕๑๔		ต.ลาดยาว ๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๘๓ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๖ หน้าสำรวจ ๔๔๗	๓/๓/๒๐				จำนวนกับ สหกรณ์ ออมทรัพย์ ม. เกษตร ศาสตร์ ๑๑ มีค.๒๕๒๖		ต.ลาดยาว ๑๑ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	
โฉนดที่ ๔๑๘๔ ระหว่าง ๕๓.๔๐ เลขที่ดิน ๓๓๗ หน้าสำรวจ ๔๔๘	๔/-/๑๔				ธ.กรุงเทพ พาณิชย์การ ไค้มา ๒๐ พค.๒๕๒๒ กรรมสิทธิ์รวม กันตั้งแต่ ๒๔ พค.๒๕๒๗		ต.ลาดยาว ๗ ครั้ง (บางชื่อ ฝั่งเหนือ)	

ตารางที่ ๗.๑๔ (ต่อ)

ที่ดิน	เนื้อที่ ไร่/งาน/วา	การรถไฟ เวนคืน	จำนวนกับ ธนาคาร	ที่สาธารณะ ประโยชน์	กรรมสิทธิ์ ถือครอง	ให้ไว้กับ กระทรวงการคลัง	ที่ตั้ง	หมายเหตุ (เปลี่ยนมือ)
โฉนดที่ ๔๑๔๑	-/๒/๕๗				กรรมสิทธิ์รือ สุดท้ายได้มา		ต.ลาดยาว (บางเขน ฝั่งใต้)	๒ ครั้ง
ระวาง ๖น.๓๐					๑๖ มีค.๒๕๑๓			
เลขที่ดิน ๒๐๒					กรรมสิทธิ์ราย สุดท้ายได้มา			
หน้าสำรวจ ๔๕๖					๑๗ มีค.๑๕๑๓			