

## บทที่ 4

### สภาพการจราจรและพื้นที่สัญญาณ

ในปัจจุบันย่านสีลมมีระบบการสัญจรหลายระบบประกอบกันอยู่ ทั้งโครงข่ายการสัญจรทางบกที่รองรับการจราจรทั้งที่เป็นการสัญจรส่วนบุคคลด้วยยานพาหนะ และการเดินเท้า การขนส่งสาธารณะ ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่(รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ) และการขนส่งกึ่งสาธารณะ(รถสองแถว รถตุ่มวลชน รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น) โดยย่านสีลมนี้อาจมีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายและหนาแน่นที่สุด เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า ทำให้เกิดการเดินเท้าเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆอยู่ตลอดเวลา

โดยสภาพการเดินทางของประชาชนที่ใช้พื้นที่สัญญาณในพื้นที่ศึกษาที่สำคัญ จะเป็นการเดินทางที่ต่อเนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการขนส่งสาธารณะอื่นๆ การเดินทางดังกล่าวจะสิ้นสุดที่สถานีโดยสาร จึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และไปถึงปลายทาง เช่น เดินเท้า ต่อรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้การเดินทางดังกล่าวต้องอาศัยการใช้พื้นที่สัญญาณในย่านสีลมอยู่ตลอดเวลา

#### 4.1 ถนนและการสัญจรบนถนน

##### 4.1.1 โครงข่ายถนน

โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาย่านสีลมนี้นี้ ประกอบด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง ซอย และตรอกต่างๆ โดยมีถนนสายหลักล้อมรอบพื้นที่ศึกษาในทุกๆด้าน โดยมีถนนสีลมเป็นถนนหลักสายเดียวที่มีแนวถนนผ่านกลาง เพื่อเชื่อมโยงกับถนนสายหลักทางด้านตะวันออกคือถนนพระรามที่ 4 กับทางด้านตะวันตกคือถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยมีถนนพระรามที่ 4 ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนหลัก ที่มีบทบาทในการเชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านอื่นๆของเมือง และจะมีการจราจรหนาแน่นมากโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน เข้า-เย็น

จากการพิจารณาด้านกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา พบว่าถนนสายหลักอย่างถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสาทร และถนนพระรามที่ 4 มีความกว้างของผิวจราจร 8 ช่อง ส่วนถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ นั้นมีช่องจราจร 6 และ 4 ช่อง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อต้องรองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่น จึงทำให้การจราจรโดยเฉพาะบนถนนสีลมที่ติดขัดเกือบตลอดทั้งวัน ในขณะที่

ตารางที่ 4.1 ถนน ตรอก ซอย ในเขตบางรัก จำแนกสายแขวง

แขวง	รายชื่อ ถนน ตรอก ซอย	ช่วงระหว่าง		กว้าง (เมตร)	ยาว (กิโลเมตร)
		จาก	ถึง		
มหาพฤฒาราม	ถนนพระรามที่ 4	สาทรเหนือ	สะพานเจริญสุวดี	16.30-53.50	3.775
	ถนนเจริญกรุง	สาทรเหนือ	ถนนมหาพฤฒาราม	17.25	1.650
	ถนนราชมรรคา	ถนนสุรวงศ์	ถนนสาทร	60.00	0.836
	ถนนมหาพฤฒาราม	ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	19.50	0.640
	ถนนมหานคร	ถนนพระรามที่ 4	ถนนสีพระยา	19.30-20.00	0.700
	ถนนสว่าง	ถนนมหานคร	ซอยแก้วฟ้า	10.00	0.370
	ถนนสินาย	ถนนสว่าง	สุดซอย	3.00	0.080
	ถนนกิ่งพาดินชัย	ถนนพระรามที่ 4	อาคารเลขที่ 566/55	11.00	0.242
	แยกซอยกิ่งพาดินชัยเชื่อมซอยสองพระ	อาคารเลขที่ 566/55	อาคารเลขที่ 104	1.50-5.00	0.137
	ซอยสนิทมิตร	ถนนมหานคร	ถนนมหาพฤฒาราม	5.00-11.00	0.581
	ซอยพระนคร	ถนนพระรามที่ 4	ซอยสว่าง 5	6.50	0.240
	ซอยสองพระ	ถนนพระรามที่ 4	ถนนสีพระยา	5.00	0.440
	ซอนสะพานเตี้ย	ซอยสองพระ	ถนนสีพระยา	6.00	0.210
	ซอยจอมสมบูรณ	ถนนพระรามที่ 4	ซอนสะพานเตี้ย	10.50	0.290
	ซอยแก้วฟ้า	ถนนสีพระยา	ถนนมหานคร	4.00-5.00	0.322
	ซอยวัดแก้วฟ้า	ถนนมหาพฤฒาราม	ซอยแฟร์เซอร์แอนดนีฟ	2.50	0.234
	ซอยข้างโรงแรมแมนดาริน	ถนนพระรามที่ 4	ซอยหลังโรงแรมแมนดาริน	3.00	0.172
	ซอยแฟร์เซอร์แอนดนีฟ	ถนนมหานคร	วัดมหาพฤฒาราม	4.50	0.090
	ซอยวัดมหาพฤฒาราม	ถนนสีพระยา	วัดมหาพฤฒาราม	6.00	0.165
	ซอยจินดาภิบาล	ถนนพระรามที่ 4	ถนนสีพระยา	9.20	0.270
	ซอยพระยาอำรงค์	ถนนพระรามที่ 4	อาคารเลขที่ 301/19-20	5.50-6.00	0.196
	ซอยสว่าง 1	ถนนพระรามที่ 4	ถนนสว่าง	8.00	0.180
	ซอยสว่าง 2	ถนนสว่าง	ถนนมหานคร	4.50	0.050
	ซอยสว่าง 3	ถนนสว่าง	บ้านเลขที่ 461/1	6.00-7.30	0.101
	ซอยสว่าง 4	ถนนสว่าง	ถนนมหานคร	6.00	0.055
	ซอยสว่าง 5	ซอยพระนคร	ถนนสว่าง	4.00	0.126
	ซอยสว่าง 6	ถนนสว่าง	ถนนมหานคร	6.50	0.056
	ซอยสว่าง 7	ถนนสว่าง	ซอยแก้วฟ้า	5.00	0.120
	ซอยสว่าง 8	ถนนสว่าง	ถนนมหานคร	3.50	0.070
ตรอกหน้านาย	ถนนมหานคร	สุดซอย	5.00	0.085	
ตรอกขุนวา	ถนนพระรามที่ 4	ซอยสะพานเตี้ย	2.50	0.140	
ตรอกหมอสุน	ถนนพระรามที่ 4	สุดซอย	1.50	0.230	
ตรอกคลองกรุง	ถนนมหาพฤฒาราม	ซอยสนิทมิตร	3.00	0.260	
สีพระยา	ถนนสีพระยา	แม่น้ำเจ้าพระยา	ถนนพระรามที่ 4	13.50-15.00	1.645
	ถนนนเรศ	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	15.20	0.420
	ถนนทรัพย์	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	12.00	0.333
	ซอยสันติภาพ	ถนนนเรศ	ถนนทรัพย์	5.00-8.00	0.445
	ซอยสันติภาพ 1	ถนนทรัพย์	คลองหัวลำโพงเก่า	7.50	0.182
	ซอยสมบูรณปัญญา	ถนนสีพระยา	ซอยสันติภาพ 1	2.30	0.077

แขวง	รายชื่อ ถนน ตรอก ซอย	ช่วงระหว่าง		กว้าง (เมตร)	ยาว (กิโลเมตร)
		จาก	ถึง		
สีพระยา (ต่อ)	ซอยศาลเจ้าแม่ปลาตะเพียน	ถนนสุรวงศ์	ถนนเหนือ-ใต้	3.90	0.077
	ซอยหน้าวัดหัวลำโพง	ถนนสุรวงศ์	ถนนพระรามที่ 4	5.50	0.315
	ซอยหลังวัดหัวลำโพง	ถนนทรัพย์สิน	สุดซอย	6.00-9.00	0.230
	ซอยสุขสันต์	ถนนสุรวงศ์	บ้านเลขที่ 142/10	4.00	0.151
		บ้านเลขที่ 59	บ้านเลขที่ 59/4-5	7.00	0.034
	ซอยน้อมจิตต์	ถนนนเรศ	ซอยสันติภาพ 1	4.50	0.241
	ซอยเต็มทรัพย์	ถนนนเรศ	สุดซอย	2.50	0.184
	ตรอกเพชรพลอย	ถนนสีพระยา	ซอยสะพานยาว	3.00	0.216
	ตรอกเกลือ	ถนนสุรวงศ์	บ้านเลขที่ 116/1	3.00	0.116
สุรวงศ์	ถนนสุรวงศ์	ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	17.30	1.980
	ถนนมเหสักข์	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	16.00	0.304
	ถนนเดโช	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	15.00	0.266
	ซอยปราโมทย์ (เยซุ)	ถนนสุรวงศ์	อาคารเลขที่ 66	4.00	0.135
	ซอยปราโมทย์ (ซอยสีลม 26)	ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	5.00-12.00	0.246
	ซอยปราโมทย์ 1	ซอยประดิษฐ์	ซอยปราโมทย์	4.00	0.150
	ซอยปราโมทย์ 2	ถนนมเหสักข์	แยกซอยปราโมทย์ 3	2.30-5.00	0.104
	ซอยปราโมทย์	ถนนสีลม	ถนนมเหสักข์	3.00-5.00	0.231
	ซอยสีลม 18 (ซอยพานิชยการสีลม)	ถนนสีลม	บ้านเลขที่ 189	6.00	0.142
	ซอยสีลม 20 (ซอยประดิษฐ์)	ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	8.00	0.276
	ซอยสีลม 22 (ซอยประชุม)	ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	5.00-6.00	0.278
	ซอยอนุমানราชชน	ถนนสุรวงศ์	ซอยนราธิวาสราชชนครินทร์	10.00-14.00	0.086
	ซอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 1	ถนนนราธิวาสราชชนครินทร์	ซอยทานตะวัน	6.00-13.00	0.286
	ซอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 2	ถนนเดโช	ถนนนราธิวาสราชชนครินทร์	10.00-14.00	0.340
	ซอยอนุมานราชชน 1	ถนนสุรวงศ์	ซอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 2	10.00	0.118
	ซอยมเหสักข์ 3	ถนนมเหสักข์	ทางด่วน	11.00	0.127
	ซอยโทรคาเดโร	ถนนสุรวงศ์	บ้านเลขที่ 34/30	5.00-5.50	0.140
	ซอยทานตะวัน	ถนนสุรวงศ์	ซอยสีลม 6	5.00	0.160
	ซอยเชื่อมซอยสะพานยาว	บ้านเลขที่ 105	บ้านเลขที่ 209/3	1.00-4.00	0.458
	สีลม	ถนนสีลม	ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	33.00
ถนนสาทรเหนือ		ถนนเจริญกรุง	ถนนพระรามที่ 4	6.30-26.60	3.221
ถนนสุรศักดิ์		ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	16.00	0.455
ถนนคอนแวนต์		ถนนสาทรเหนือ	ถนนสีลม	15.00-17.00	0.546
ถนนประมวญ		ถนนสาทรเหนือ	ถนนสีลม	10.00	0.465
ถนนศาลาแดง		ถนนสาทรเหนือ	ถนนสีลม	10.00	0.547
ถนนจรัลเวียง		ถนนสาทรเหนือ	ถนนศรีเวียง	10.00-11.00	0.227
ถนนเจริญเวียง		ถนนจรัลเวียง	ถนนเจริญกรุง	10.00	0.287
ถนนจรัลเวียง		ถนนสุรศักดิ์	ถนนจรัลเวียง	10.00	0.226
ถนนปั้น		ถนนสาทรเหนือ	ถนนสีลม	11.00-14.00	0.471
ถนนศรีเวียง		ถนนประมวญ	ถนนเจริญกรุง	n.a.	n.a.
ซอยพิพัฒน์ 2		ถนนคอนแวนต์	ถนนนราธิวาสราชชนครินทร์	6.00	0.524
ซอยยมราช		ถนนศาลาแดง	สุดซอย	8.00	0.194

แขวง	รายชื่อ ถนน ตรอก ซอย	ช่วงระหว่าง		กว้าง (เมตร)	ยาว (กิโลเมตร)	
		จาก	ถึง			
สีลม (ต่อ)	ซอยศาลาแดง 1	ถนนศาลาแดง	ถนนพระรามที่ 4	12.00-13.00	0.510	
	ซอยศาลาแดง 2	ถนนศาลาแดง	ถนนคอนแวนต์	7.60-8.60	0.283	
	ซอยสีลม 3 (ซอยพิพัฒน์)	ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	7.00-9.00	0.712	
	ซอยสีลม 5 (ซอยสุรเสนา)	ถนนสีลม	ซอยศิริจุลเสวก	5.50	0.270	
	ซอยสีลม 7 (ซอยศิริจุลเสวก)	ถนนสีลม	ซอยสุรเสนา	5.30	0.170	
	ซอยสีลม 9 (ซอยศึกษาวิทยา)	ถนนสีลม	ซอยสาทร 12	10.00-19.00	0.497	
	ซอยสีลม 11 (ตรอกคำปี่ซำ)	ถนนสีลม	สุดซอย	4.50	0.223	
	ซอยสีลม 13 (ตรอกไวกิติ)	ถนนสีลม	บ้านเลขที่ 31 11	5.50	0.193	
	ซอยสีลม 19 (ตรอกเวท)	ถนนสีลม	สุดซอย	10.00	0.240	
	ซอยสีลม 21 (ซอยธนวัฒน์)	ถนนสีลม	ถนนจรัญเกษิง	7.00-9.00	0.346	
	ซอยสีลม 23 (ซอยวิจารณ์)	ถนนสีลม	ซอยธนวัฒน์	7.50-8.50	0.150	
	ซอยสาทร 2 (ซอยศาลาแดง 1)	ถนนสาทรเหนือ	ถนนศาลาแดง	10.00	0.150	
	ซอยสาทร 4 (ซอยจรัญเกษิงรัชนี)	ถนนสาทรเหนือ	บ้านเลขที่ 62 2	10.00	0.214	
	ซอยสาทร 8 (ซอยพิพัฒน์ 1)	ถนนสาทรเหนือ	ซอยพิพัฒน์	9.00	0.218	
	ซอยสาทร 10 (ซอยศึกษาวิทยา)	ถนนสาทรเหนือ	ซอยสีลม 9	16.00-16.90	0.244	
	ซอยสาทร 12	ถนนสาทรเหนือ	ซอยสีลม 9	18.00-19.00	0.244	
	ซอยสาทร 16 (ซอยตรอกซุง)	ถนนสาทรเหนือ	บ้านเลขที่ 2	3.30-3.50	0.067	
บางรัก	ซอยเจริญกรุง 26 (ซอยนายเลิศ 1)	ถนนเจริญกรุง	ซอยนายเลิศ 2	8.00	0.070	
	ซอยเจริญกรุง 28 (ซอยนายเลิศ 2)	ถนนเจริญกรุง	ถนนสีพระยา	8.00	0.220	
	ซอยเจริญกรุง 30 (ซอยกัปตันบุช)	ถนนเจริญกรุง	ถนนสีพระยา	9.00	0.330	
	ซอยเจริญกรุง 32 (ซอยไปรษณีย์กลาง)	ถนนเจริญกรุง	แม่น้ำเจ้าพระยา	9.00-11.00	0.260	
	ซอยเจริญกรุง 34 (ซอยวัดม่วงแค)	ถนนเจริญกรุง	สุดซอย	4.00	0.070	
	ซอยเจริญกรุง 36 (ซอยโรงกาบี่)	ถนนเจริญกรุง	สถานีดับเพลิงบางรัก	8.00	0.200	
	ซอยเจริญกรุง 37 (ซอยเฟรเซอร์แอนดนี่)	ถนนเจริญกรุง	บ้านเลขที่ 61 1	6.00	0.185	
	ซอยเจริญกรุง 38 (ซอยชาเตอร์แบงค์)	ถนนเจริญกรุง	แม่น้ำเจ้าพระยา	7.00	0.126	
	ซอยเจริญกรุง 39	ถนนเจริญกรุง	ถนนเหนือ-ใต้	10.00	0.266	
	ซอยเจริญกรุง 40 (ซอยบูรพา)	ถนนเจริญกรุง	แม่น้ำเจ้าพระยา	11.00	0.282	
	ซอยเจริญกรุง 42 (ซอยวัดสวนพลู)	ถนนเจริญกรุง	แม่น้ำเจ้าพระยา	9.00-15.00	0.419	
	ซอยเจริญกรุง 43 (ซอยสะพานยาว)	ถนนเจริญกรุง	ตรอกเพชรพลอย	8.00-9.00	0.702	
	ซอยเจริญกรุง 44 (ซอยตลาดหลวง)	ถนนเจริญกรุง	บ้านเลขที่ 420	8.00	0.175	
	ซอยเจริญกรุง 45 (ซอยพุทธโอสถ)	ถนนเจริญกรุง	ทางด้าน	10.00	0.128	
			ทางด้าน	ถนนเหนือ-ใต้	6.00	0.097
			ถนนเหนือ-ใต้	ถนนนเรศ	5.00-7.00	0.328
	ซอยเจริญกรุง 46 (ซอยบ้านอู่)	ถนนเจริญกรุง	ตลาดหลวง	11.00	0.190	
	ซอยเจริญกรุง 47 (ซอยการาจี่)	ถนนเจริญกรุง	สุดซอย	2.95-5.45	0.174	
	ซอยเจริญกรุง 49 (ตรอกโต๊ะ)	ถนนเจริญกรุง	บ้านเลขที่ 404	5.50	0.480	
	ซอยเจริญกรุง 50 (ซอยเกษร)	ถนนเจริญกรุง	ตลาดหลวง	12.00	0.145	
ซอยแยกซอยสะพานยาว	บ้านเลขที่ 144/56	บ้านเลขที่ 142 20	5.00	0.043		
ซอยโรงเรียนอัสสัมชัญ	ถนนเจริญกรุง	ซอยบูรพา	4.00	0.250		



พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.1



แสดง : โครงข่ายถนน

- ถนนหลัก
- ถนนรอง
- ถนนย่อย ซอย

สัญลักษณ์

- รถไฟฟ้ามหานคร
- เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
- สถานีรถไฟ

มาตราส่วน



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ทำจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รถตู้จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร



ทำจอดรถสองแถว



รถยนต์จอดบนถนน

ภาพ 4.1 การใช้พื้นที่บนถนนในพื้นที่ศึกษา

นราธิวาสราชชนครินทร์ ซึ่งมีผิวจราจรที่กว้าง แต่มีปริมาณจราจรที่อยู่ในระดับเดียวกับถนนสีลม และสุรวงศ์ และจะหนาแน่นเฉพาะช่วงเช้าและเย็น เนื่องด้วยเพราะมีบทบาทที่เชื่อมโยงเส้นทางสัญจรภายในและระหว่างย่านทางด้านตะวันตกของย่าน และบริเวณริมรนาธิวาสราชชนครินทร์ มีการใช้ที่ดินค่อนข้างเบาบาง ต่างจากถนนสีลมและถนนสุรวงศ์ ที่มีการใช้ที่ดินที่หนาแน่น

สภาพทางกายภาพของถนนที่เป็นเส้นทางสัญจรระหว่างย่าน เป็นถนนที่มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 2-5 เมตร หนาทั้ง 2 ข้าง โดยในถนนพระรามที่ 4 มีสะพานลอยรถข้ามยกระดับอยู่เหนือแนวถนนและมีเกาะกลางถนนและรั้วคั่นกลางเป็นช่วงๆ แบ่งผิวทางจราจรออกเป็น 2 ทาง ในขณะที่ถนนสาทรและนราธิวาสราชชนครินทร์ มีคลองสาทรและคลองช่องนนทรีวิ่งขนานตรงกลางทั้งสองข้าง โดยมีเชื่อมกันระหว่างคลองกับถนน สภาพดังกล่าวทำให้การเชื่อมโยงระหว่างสองฟากถนนไม่ดีนัก สำหรับถนนสีลมและสุรวงศ์ นั้น ทางเดินเท้าทั้งสองข้างจะแคบกว่า ถนนสีลมจะมีเกาะกลางถนนและเสาต่อมอเตอร์ไฟฟ้าอยู่ตลอดแนว และจะมีการปลูกต้นไม้บนเกาะกลางถนน และมีรั้วกัน โดยมีทางม้าลายเป็นจุดเชื่อมระหว่างถนนทั้งสองฟาก แต่ไม่มีสะพานลอยคนข้าม

สำหรับโครงข่ายถนนระดับรองลงมา คือ ถนนสายรอง ซอยและตรอกนั้น ในช่วงถนนสาทรเหนือกับสีลมและสุรวงศ์ จะพบว่ามีโครงข่ายที่ประกอบด้วยถนนลำดับศักดิ์ที่ค่อนข้างดี โดยมีแนวเชื่อมโยงในแนวเหนือ-ใต้เป็นหลัก ในช่วงระหว่างถนนสาทรใต้กับสีลมและสุรวงศ์ จะไม่มีถนนตัดเชื่อมในแนวตะวันออก-ตะวันตก แต่ก็มถนนและซอยย่อยที่สามารถสร้างโครงข่ายที่เชื่อมโยงในตะวันออก-ตะวันตกทดแทนได้ โดยมีถนนสายรองที่เชื่อมถนนสายหลักสีลม-สาทร-พระรามที่ 4-นราธิวาสราชชนครินทร์ คือ ถนนคอนแวนต์และซอยคอนแวนต์ 1 ถนนศาลาแดงและซอยศาลาแดง 1 ซอยพิพัฒน์ ซอยสุรเสนา ในขณะที่ถนนพัฒนพงษ์ ถนนธนียะ ซอยอนุমানราชชน สีลม ซอย 6 เป็นถนนรองที่เชื่อมถนนสีลม-สุรวงศ์-นราธิวาสราชชนครินทร์

#### 4.1.2 ปริมาณการจราจรในพื้นที่

ปริมาณการจราจรในย่านสีลมจะมีความหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเวลา 9.00 – 16.00 น. แต่เมื่อคิดปริมาณเฉลี่ยต่อชั่วโมงแล้ว ความหนาแน่นของปริมาณการจราจรสูงสุดอยู่ที่ช่วง 7.00 – 9.00 น. แล้วจึงค่อยลดลงในช่วง 9.00 – 16.00 น. แต่จะกลับมาสูงขึ้นอีกในช่วง 16.00 – 19.00 น. นอกจากนี้แล้วจะพบว่าค่าเฉลี่ยของปริมาณจราจรที่มากที่สุดในช่วง 7.00 – 9.00 น. ก็เป็นจำนวนที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยต่อชั่วโมงภายใน 1 วัน

ข้อมูลปริมาณการจราจรที่รวบรวมได้ เป็นปริมาณการจราจร ณ จุดตัดทางแยกต่างๆในพื้นที่ย่านสีลมและพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งสามารถสรุปเป็นปริมาณการเดินทางตามทิศทาง และแนวทางการเดินรถได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ปริมาณการจราจร ณ จุดตัดทางแยกในเขตบางรัก จำแนกตามเวลา และทิศทางการเดินรถ

จุดตัดทางแยก	ยานพาหนะ	ปริมาณการจราจร															ตลอดวัน
		ช่วง 7.00-9.00 น.					ช่วง 9.00-16.00 น.					ช่วง 16.00-19.00 น.					
		เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	
วิทยุ-พระราม 4	รถยนต์	3,924	2,538	4,209	2,391	13,062	11,566	5,151	10,522	5,455	32,694	5,112	2,224	4,847	2,793	14,976	60,732
	รถตู้/มอเตอร์ไซค์	849	548	717	557	2,671	4,162	2,032	3,335	2,328	11,857	1,643	697	1,290	972	4,602	19,130
	เมล์ใหญ่	87	88	50	56	281	211	219	157	166	753	75	34	43	71	223	1,257
	เมล์เล็ก	28	21	17	0	66	53	41	39	0	133	14	49	14	1	78	277
	บรรทุก	4	4	3	5	16	231	208	187	214	840	15	14	5	4	38	894
	สามล้อ	46	44	43	31	164	204	235	331	173	943	56	47	125	77	305	1,412
	รวม	4,938	3,243	5,039	3,040	16,260	16,427	7,886	14,571	8,336	47,220	6,915	3,065	6,324	3,918	20,222	83,702
สีลม-คอนแวนต์	รถยนต์	425	1,060	0	2,056	3,541	1,484	4,727	0	4,958	11,169	321	2,118	0	2,573	5,012	19,722
	รถตู้/มอเตอร์ไซค์	31	269	0	458	758	351	1,298	0	1,466	3,115	64	346	0	550	960	4,833
	เมล์ใหญ่	0	145	0	94	239	0	404	0	330	734	0	154	0	140	294	1,267
	เมล์เล็ก	0	73	0	79	152	0	227	0	183	410	0	101	0	59	160	722
	บรรทุก	0	16	0	16	32	1	90	0	67	158	0	26	0	20	46	236
	สามล้อ	32	52	0	50	134	220	347	0	530	1,097	61	172	0	232	465	1,696
	รวม	488	1,615	0	2,753	4,856	2,056	7,093	0	7,534	16,683	446	2,917	0	3,574	6,937	28,476
ศาลาแดง	รถยนต์	806	5,662	1,754	9,064	17,286	5,050	17,815	4,902	15,071	42,838	2,807	8,723	2,369	6,191	20,090	80,214
	รถตู้/มอเตอร์ไซค์	225	1,234	310	2,488	4,257	168	6,654	1,430	6,236	14,488	409	1,898	607	1,567	4,481	24,526
	เมล์ใหญ่	166	167	207	141	681	434	577	573	484	2,068	160	265	232	194	851	3,600
	เมล์เล็ก	66	47	73	14	200	271	105	219	83	678	119	34	115	37	305	1,183
	บรรทุก	9	24	16	11	60	62	240	84	302	688	5	20	17	22	64	812
	สามล้อ	24	178	45	153	400	312	654	243	581	1,790	151	199	86	140	576	2,766
	รวม	1,296	7,312	2,405	11,871	22,884	7,597	26,045	7,451	22,757	63,850	3,651	11,139	3,426	8,151	26,367	113,101



จุดตัดทางแยก	ยานพาหนะ	ปริมาณการจราจร															
		ช่วง 7.00-9.00 น.					ช่วง 9.00-16.00 น.					ช่วง 16.00-19.00 น.					ตลอดวัน
		เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	
บางรัก ปี 2543	รถยนต์	1,249	0	697	1,362	3,308	4,189	0	2,434	3,423	10,046	2,055	0	1,173	1,498	4,726	18,080
	รถตู้ ปิคอัพ	439	0	164	413	1,016	2,224	0	893	1,425	4,542	579	0	382	576	1,537	7,095
	เมล์ใหญ่	121	0	114	96	331	379	0	309	221	909	154	0	102	91	347	1,587
	เมล์เล็ก	136	0	130	20	286	389	0	338	85	812	157	0	184	34	375	1,473
	บรรทุก	2	0	0	0	2	149	0	33	46	228	14	0	2	3	19	249
	สามล้อ	206	0	131	191	528	954	0	656	957	2,567	329	0	337	340	1,006	4,101
	รวม	2,153	0	1,236	2,082	5,471	8,284	0	4,663	6,157	19,104	3,288	0	2,180	2,542	8,010	32,585
สาทร-ราชวาสย ปี 2542	รถยนต์	4,094	4,818	1,925	2,631	13,468	8,831	11,530	5,538	8,555	34,454	4,099	3,749	3,486	4,096	15,430	63,352
	รถตู้ ปิคอัพ	869	1,032	436	572	2,909	3,483	4,527	1,961	3,305	13,276	1,307	1,162	777	1,027	4,273	20,458
	เมล์ใหญ่	20	95	7	31	153	83	232	18	172	505	34	106	4	79	223	881
	เมล์เล็ก	10	55	0	15	80	29	93	0	33	155	11	35	0	13	59	294
	บรรทุก	15	23	0	0	38	303	371	74	230	978	49	14	8	10	81	1,097
	สามล้อ	162	76	111	103	452	504	346	499	393	1,742	302	88	175	127	692	2,886
	รวม	5,170	6,099	2,479	3,352	17,100	13,233	17,099	9,090	12,688	52,110	5,802	5,154	4,450	5,352	20,758	88,968
สีลม-นราธิวาส ปี 2542	รถยนต์	2,383	2,165	1,567	1,985	8,100	5,453	5,950	5,340	7,936	24,679	2,610	2,163	2,876	3,560	11,209	43,988
	รถตู้ ปิคอัพ	518	533	331	549	1,931	2,006	1,558	1,918	2,417	7,899	832	633	676	788	2,929	12,759
	เมล์ใหญ่	8	134	16	177	335	19	453	24	507	1,003	12	135	20	148	315	1,653
	เมล์เล็ก	0	89	6	100	195	0	233	16	316	565	0	42	2	75	119	879
	บรรทุก	4	23	0	12	39	91	120	39	114	364	6	9	5	17	37	440
	สามล้อ	106	71	70	98	345	336	437	462	726	1,961	203	109	208	162	682	2,988
	รวม	3,019	3,015	1,990	2,921	10,945	7,905	8,751	7,799	12,016	36,471	5,663	3,091	3,787	4,750	15,291	62,707

จุดตัดทางแยก	ยานพาหนะ	ปริมาณการจราจร															ตลอดวัน
		ช่วง 7.00-9.00 น.					ช่วง 9.00-16.00 น.					ช่วง 16.00-19.00 น.					
		เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	รวม	
สาทร-เจริญกรุง	รถยนต์	748	1	413	778	1,940	2,568	8	1,504	3,041	7,121	1,061	2	661	1,182	2,906	11,967
ปี 2542	รถตู้ ปิคอัพ	449	63	189	370	1,071	1,665	190	797	1,602	4,254	546	87	291	422	1,346	6,671
	เมล์ใหญ่	126	0	163	49	338	357	0	431	183	971	119	0	107	65	291	1,600
	เมล์เล็ก	125	0	123	31	279	356	0	338	132	826	141	0	143	67	351	1,456
	บรรทุก	32	0	1	30	63	190	0	34	169	393	47	0	2	5	54	510
	สามล้อ	183	0	163	89	435	589	3	843	387	1,822	263	3	261	171	698	2,955
	รวม	1,663	64	1,052	1,347	4,126	5,725	201	3,947	5,514	15,387	2,177	92	1,465	1,912	5,646	25,159

ที่มา: งานสถิติและข้อมูล ฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์ กองวิชาการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง

- จุดตัดถนนวิฑู-พระรามที่ 4 มีทิศทางการเดินรถ 4 ทาง คือ ทิศทางจากถนนสาทรเข้าถนนวิฑู(ด้านเหนือ) ทิศทางพระรามที่ 4 ออกเมือง(ด้านตะวันออก) ทิศทางจากถนนวิฑูเข้าสาทร(ด้านใต้) และทิศทางพระรามที่ 4 เข้าเมือง(ด้านตะวันตก) โดยทิศทางที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดได้แก่ ทิศทางด้านเหนือ และทางด้านใต้

แนวทางการเดินรถของทิศทางด้านเหนือทุกแนว มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง คิดเป็นปริมาณการจราจรรวม 28,280 คัน สำหรับแนวการเดินรถทางทิศทางด้านใต้ และตะวันตกมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่อยู่ทิศทางละแนว คือ แนวที่เลี้ยวเข้าถนนพระรามที่ 4 ซึ่งมีปริมาณการจราจร 5,595 คัน และ 3,495 คัน ตามลำดับ

- จุดตัดถนนสีลม-คอนแวนต์ มีทิศทางการเดินรถ 3 ทาง คือ ทิศทางจากถนนคอนแวนต์มุ่งสู่ถนนสีลม(ด้านเหนือ) ทิศทางบางรักเข้าถนนสีลม(ด้านตะวันออก) และทิศทางจากถนนสีลมเข้าบางรัก(ด้านตะวันออก) โดยทิศทางที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด คือ ทิศทางด้านตะวันตก ซึ่งแบ่งเป็นแนวการเดินรถที่ตรงไปบางรัก 8,327 คัน และแนวที่เลี้ยวเข้าถนนคอนแวนต์ 5,534 คัน

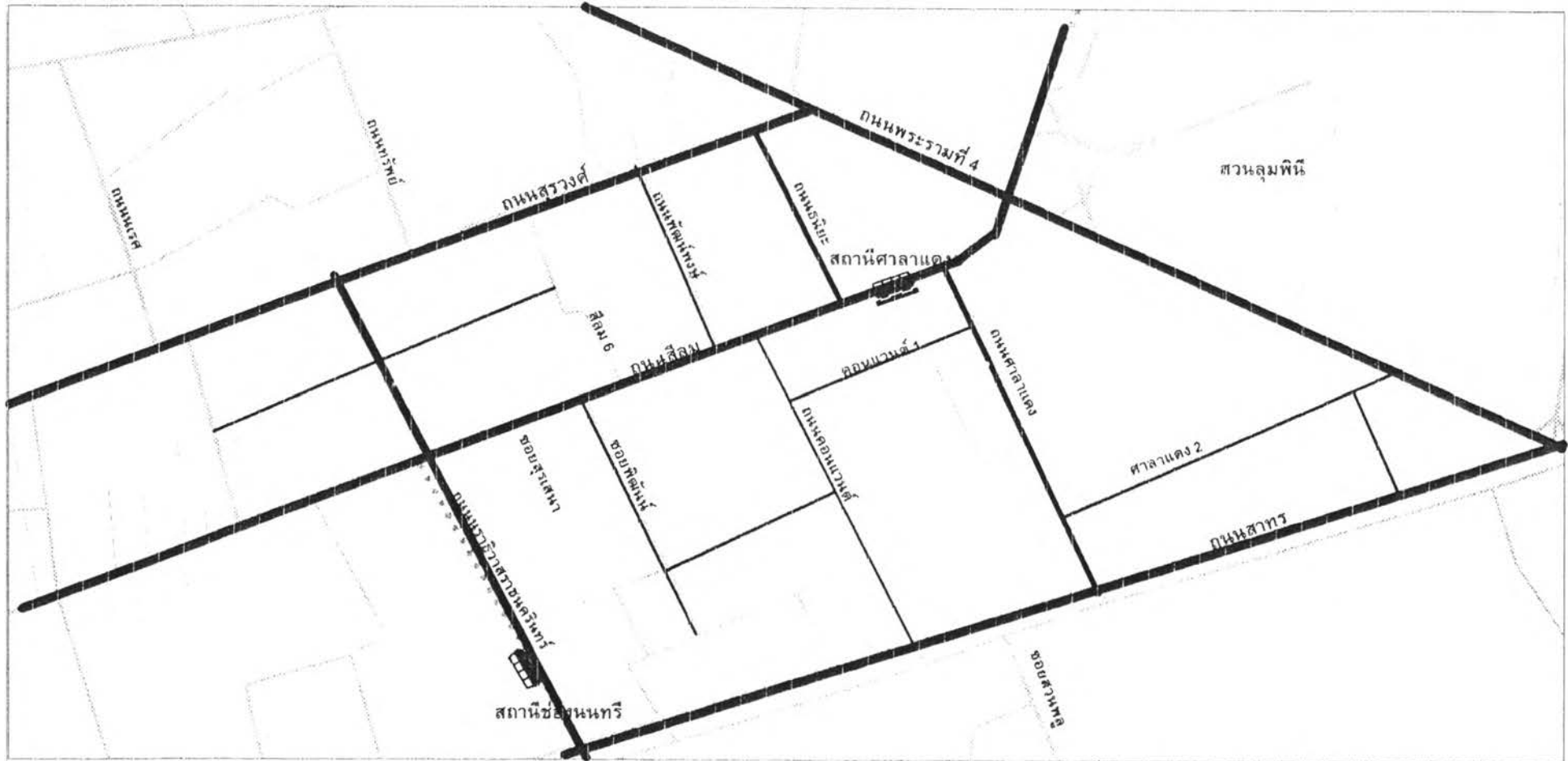
นอกจากนี้ทิศทางการเดินรถด้านเหนือ ยังมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง คิดเป็นปริมาณการจราจรได้ 2,990 คัน

- จุดตัดศาลาแดง มีทิศทางการเดินรถ 4 ทาง คือ ทิศทางจากถนนสีลมเข้าถนนราชดำริ(ด้านเหนือ) ทิศทางพระรามที่ 4 (ออกเมือง) ทิศทางจากถนนราชดำริมุ่งสู่สีลม(ด้านใต้) และทิศทางพระรามที่ 4 เข้าเมือง(ด้านตะวันตก) โดยทิศทางที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด ได้แก่ทิศทางด้านตะวันออก และตะวันตก

ถนนพระรามที่ 4 ทิศทางการเดินรถด้านตะวันออก มีแนวทางการเดินรถที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาเพียง 1 แนว คือ แนวเลี้ยวขวาเข้าถนนสีลม เช่นเดียวกับทิศทางการเดินรถด้านตะวันตก แต่เป็นแนวเลี้ยวซ้ายเข้าสีลม ซึ่งมีปริมาณการจราจร 4,904 คัน และ 5,061 คัน ตามลำดับ รวมทั้งทิศทางการเดินรถจากด้านใต้ที่เป็นแนวตรงเข้าถนนสีลมจากถนนราชดำริ ยังมีส่วนเพิ่มจราจรแก่พื้นที่ศึกษาอีก 4,738 คันอีกด้วย

- จุดตัดบางรัก มีทิศทางการเดินรถ 3 ทาง คือทิศทางถนนเจริญกรุงเข้าเมือง(ด้านเหนือ) ทิศทางถนนเจริญกรุงออกเมือง(ด้านใต้) และทิศทางจากถนนสีลมเข้าถนนเจริญกรุง(ด้านตะวันตก) ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณการจราจรเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง คือ 10,781 คัน

- จุดตัดสาทร-นราธิวาสราชนครินทร์ มีทิศทางการเดินรถ 4 ทาง คือ ทิศทางถนนนราธิวาสราชนครินทร์เข้าเมือง(ด้านเหนือ) ทิศทางสาทรเข้าถนนวิฑู(ด้านตะวันออก) และทิศทางถนนสีลมเข้าบางรัก(ด้านตะวันตก) โดยมีทิศทางที่ปริมาณการจราจรสูงสุด ได้แก่ทิศทางด้านเหนือ และทิศทางด้านตะวันออก



พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.2

แสดง : ปริมาณการจราจร

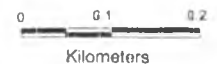
- มากกว่า 4,500 คันต่อชั่วโมง
- 2,001-4,500 คันต่อชั่วโมง
- 500-2,000 คันต่อชั่วโมง
- ต่ำกว่า 500 คันต่อชั่วโมง

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- รถไฟฟ้ามหานคร
- เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
- สถานีรถไฟฟ้า

มาตราส่วน



ทิศทางการเดินทางทุกเส้นทางมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา กล่าวคือ ในทิศทางด้านเหนือมีแนวทางการเดินทางที่เพิ่มปริมาณการจราจรแก่พื้นที่ศึกษา 2 แนว คือ แนวถนนราธิวาสราชนครินทร์เข้าถนนสีลม และถนนราธิวาสราชนครินทร์เลี้ยวขวาเข้าถนนสาทรเหนือ ซึ่งมีปริมาณรถ 8,977 คัน และ 6,975 คัน ตามลำดับ ในทางด้านตะวันออกก็มีอยู่ 2 แนวเช่นกัน คือ แนวที่เลี้ยวซ้ายเข้าถนนราธิวาสราชนครินทร์ และตรงไปยังแยกวิทยุ ซึ่งมีปริมาณการจราจร 3,696 คัน และ 19,881 คัน ตามลำดับ ส่วนทิศทางด้านใต้เป็นแนวที่เกี่ยวข้องกับย่านโดยตรง คือ แนวการเดินทางถนนราธิวาสราชนครินทร์ตรงไป หรือเลี้ยวซ้ายเข้าถนนสาทรเหนือ มีปริมาณการจราจรรวม 15,019 คัน

- จุดตัดสีลม-ราธิวาสราชนครินทร์ มีทิศทางการเดินทาง 4 ทาง คือ ทิศทางถนนราธิวาสราชนครินทร์เข้าเมืองเข้าถนนสุรวงศ์(ด้านเหนือ) ทิศทางถนนสีลมเข้าถนนพระรามที่ 4 (ด้านตะวันออก) ทิศทางถนนราธิวาสราชนครินทร์ออกเมือง(ด้านใต้) และทิศทางจากถนนสีลมเข้าบางรัก(ด้านตะวันตก) ซึ่งเป็นทิศทางที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด

ทิศทางการเดินทางของทุกเส้นทางมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโดยตรง โดยเฉพาะทิศทางด้านเหนือจากถนนราธิวาสราชนครินทร์ตรงเข้าถนนสุรวงศ์ และเลี้ยวขวาเข้าถนน พบว่ามีปริมาณการจราจรรวม 14,587 คัน สำหรับทิศทางด้านตะวันตก คือจากสีลมตรงไปบางรักกับเลี้ยวซ้ายเข้าถนนราธิวาสราชนครินทร์ มีปริมาณจราจร 10,612 คัน และ 3,304 คัน

#### 4.1.3 ความเร็วเฉลี่ยบนถนนสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร

จากสถิติความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงของถนนสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 พบว่า เมื่อเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงในหนึ่งวันของถนนต่างๆในพื้นที่ศึกษากับถนนอื่นในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า ถนนสาทร มีความเร็วเฉลี่ยต่ำที่สุดเป็นอันดับที่ 1 อยู่ที่ความเร็วเฉลี่ยตลอดวัน 7.61 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันดับที่ 2 คือถนนประชาธิปไตย มีความเร็วเฉลี่ย 8.09 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันดับที่ 3 เป็นถนนวิทยุ มีความเร็วเฉลี่ย 8.77 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยที่ถนนสีลม การจราจรติดขัดเป็นอันดับที่ 4 โดยมีมีความเร็วเฉลี่ย 9.38 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และอันดับที่ 5 ได้แก่ ถนนประดิพัทธ์ มีความเร็วเฉลี่ย 9.47 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะพบว่า 5 อันดับนี้มีความเร็วเฉลี่ยต่อวันต่ำกว่า 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในขณะที่ถนนอื่นๆในพื้นที่ศึกษาคือ ถนนพระรามที่ 4 ถนนสุรวงศ์ และถนนราธิวาสราชนครินทร์ มีความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงเป็นอันดับ 13 อันดับที่ 19 และอันดับที่ 30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงของถนนสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2541

ลำดับที่	ชื่อถนน	เช้า			บ่าย			เฉลี่ยรวม กม./ชม.
		เข้า	ออก	เฉลี่ย	เข้า	ออก	เฉลี่ย	
1	สาทร	9.22	9.64	9.43	5.25	6.31	5.78	7.61
2	ประชาธิปไตย	12.37	9.00	10.69	5.25	5.74	5.50	8.09
3	วิทยุ	5.24	6.35	5.80	13.22	10.25	11.74	8.77
4	สีลม	6.60	14.40	10.50	7.69	8.84	8.27	9.38
5	ประดิพัทธ์	10.23	6.66	8.45	13.41	7.57	10.49	9.47
6	ราชเทวี	8.15	12.80	10.48	7.94	11.62	9.78	10.13
7	สุทธิสาร	6.73	9.24	7.99	12.64	13.07	12.86	10.42
8	พญาไท	11.33	12.43	11.88	11.61	6.94	9.28	10.58
9	เพชรบุรี	7.83	14.58	11.21	4.02	16.82	10.42	10.81
10	สีพระยา	9.56	10.88	10.22	11.29	12.47	11.88	11.05
11	พระรามที่ห้า	11.00	12.00	11.50	11.67	10.00	10.84	11.17
12	เจริญกรุง(ต้น)	11.80	11.00	11.40	13.03	9.27	11.15	11.28
13	พระรามที่ 4	10.14	13.79	11.97	12.65	8.58	10.62	11.29
14	เยาวราช	13.10	-	13.10	10.80	-	10.80	11.95
15	บำรุงเมือง	-	12.99	12.99	-	11.39	11.39	12.19
16	พระรามที่ 6	11.45	12.30	11.88	11.35	14.25	12.80	12.34
17	อโศก-ดินแดง	6.02	16.53	11.28	11.73	15.53	13.63	12.45
18	นครสวรรค์	-	13.46	13.64	-	11.70	11.70	12.58
19	สุวงศ์	16.97	9.13	13.05	12.95	13.87	13.41	13.23
20	ศรีอยุธยา	14.07	13.83	13.95	12.06	14.47	13.27	13.61
21	เจริญกรุง(ปลาย)	14.26	13.17	13.72	14.52	13.44	13.98	13.85
22	พหลโยธิน	10.35	13.46	11.91	16.94	14.98	15.96	13.93
23	จักรพรรดิพงษ์	13.23	12.22	12.73	16.07	14.90	15.49	14.11
24	สามเสน	14.89	14.08	14.49	13.38	14.42	13.90	14.19
25	พิษณุโลก	17.69	11.06	14.38	17.56	10.68	14.12	12.25
26	รามคำแหง	14.14	17.94	16.04	12.92	12.07	12.50	12.27
27	พระรามที่ 9	19.24	12.53	15.89	12.45	13.65	13.05	14.47
28	สมเด็จพระเจ้าพระยา	16.15	18.37	17.26	12.05	15.96	14.01	15.63
29	เจริญสุขุมวิท	15.45	13.43	14.44	16.47	18.59	17.53	15.99
30	นารายณ์ราชวรณครินทร์	13.29	17.85	15.57	16.92	16.08	16.50	16.04
31	ตากสิน-สุขสวัสดิ์	14.30	22.31	18.31	13.52	16.19	14.86	16.58
32	กรุงเทพฯ	20.37	15.61	17.99	17.75	13.60	15.68	16.83
33	อิสรภาพ	22.76	16.43	19.60	14.94	19.87	17.41	18.50
34	ลาดพร้าว	23.65	14.88	19.27	21.17	18.88	20.03	19.65
35	ประชานิยม	14.97	20.03	17.50	24.94	20.22	22.58	20.04
36	ศรีนครินทร์	21.99	17.79	19.89	17.54	22.86	20.20	20.05
37	วิภาวดีรังสิต	14.52	21.35	17.94	25.40	22.02	23.71	20.82
38	พัฒนาการ	16.62	19.39	18.01	28.26	25.28	26.27	22.14
39	รัชดาภิเษก	21.42	24.72	23.07	28.80	18.31	23.56	23.31
40	รามอินทรา	14.79	23.36	19.08	25.84	33.94	29.89	24.48
41	อังรีตุนังค์	34.10	25.85	29.98	24.20	16.32	20.26	25.12
42	เพชรเกษม	18.23	35.09	26.66	29.76	26.76	28.15	27.41
43	เจริญนคร	26.78	24.75	25.77	34.84	29.34	32.09	28.93
44	สุขาภิบาล 1	22.85	27.84	25.35	37.11	31.73	34.42	29.88
45	บรมราชชนนี	10.52	36.00	23.26	36.00	44.00	40.00	31.63
46	พระรามที่ 3	35.11	30.37	32.74	48.03	43.39	45.71	39.23
47	สีรินธร	14.02	58.60	36.31	26.20	58.60	42.40	39.36
48	ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี-พุทธมณฑลสาย2	56.00	52.74	54.37	69.81	46.66	58.24	56.30
49	วงแหวนรอบนอก	62.35	63.89	63.12	60.88	53.18	57.03	60.08

ที่มา: สถิติรายปีกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542

จากปริมาณการจราจรที่หนาแน่นโดยเฉลี่ยตลอดวันในพื้นที่ศึกษาสูงประมาณ 62,000 คันต่อวัน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบนถนน จากสถิติความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงของถนนสายสำคัญ ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 พบว่า ในพื้นที่ศึกษานั้นถนนสาทร มีปริมาณการจราจรติดขัดเฉลี่ยในหนึ่งวันมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร โดยมีความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมงต่ำที่สุด 7.61 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงขาเข้าถนนสาทรตอนบ่ายมีความเร็วต่ำมากถึง 5.25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

รองลงมาคือถนนสีลมที่ตลอดวันมีความเร็วเฉลี่ย 9.38 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงขาเข้าถนนสีลมตอนเช้าจะมีความเร็วเฉลี่ยต่ำที่สุด 6.60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อันดับที่ 3 คือถนนพระรามที่ 4 ที่ตลอดวันมีความเร็วเฉลี่ย 11.29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงขาออกถนนพระรามที่ 4 ตอนบ่ายจะมีความเร็วเฉลี่ยต่ำที่สุด 8.58 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

อันดับที่ 4 ได้แก่ถนนสุรวงศ์ ที่ตลอดวันมีความเร็วเฉลี่ย 13.23 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงขาออกถนนสุรวงศ์ตอนเช้าจะมีความเร็วเฉลี่ยต่ำที่สุด 9.13 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

และถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีความคล่องตัวมากที่สุดในย่านสีลม โดยที่ตลอดวันมีความเร็วเฉลี่ย 16.04 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงขาเข้าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ตอนเช้าจะมีความเร็วเฉลี่ยต่ำที่สุด 13.29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

#### 4.2 ทางเท้าและการสัญจรบนทางเท้า

การใช้พื้นที่ทางเท้าและที่ว่างหน้าอาคารในพื้นที่ศึกษาจะเป็นเพื่อการเดินทางโดยการเดิน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดก็ตาม เช่น เดินเพื่อไปทำธุรกรรม เดินเล่น เดินช้อปปิ้ง และการยืนรอคอย เป็นต้น โดยการเดินในพื้นที่จะอาศัยการเดินทางทางเท้า พื้นที่ว่างหน้าอาคาร และพื้นที่ว่างต่างๆ ตลอดจนเดินบนถนน

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาย่านสีลมนี้เป็นย่าน CBD ของเมือง ทำให้อ่านนี้เป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ และกิจกรรมต่อเนื่อง ทำให้มีการเดินทางภายในย่านอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการเดินทางในระยะใกล้ๆ ภายในย่านนี้ จะอาศัยการเดินทางเท้าเป็นหลัก เนื่องจากการกระจุกตัวของอาคารสำนักงานที่อยู่กันอย่างหนาแน่นและอยู่ติดกับถนน ซอย ตลอดจนการเดินทางที่ต่อเนื่องมาจากการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งพื้นที่ศึกษามีทางเดินเท้าหลักๆ ที่จะรองรับการเดินทางดังกล่าว ดังนี้

ตาราง 4.4 ขนาดทางเท้า และสิ่งกีดขวางทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	ถนน/ซอย	ขนาดของทางเท้า (เมตร)	อุปกรณ์ และสิ่งกีดขวางทางเท้า								
			ตู้โทรศัพท์	ป้ายรถประจำทาง	เสาไฟฟ้า	หัวดับเพลิง	หม้อแปลงไฟฟ้า	ตู้ชุมสายโทรศัพท์	ท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง	ทาบเร่	แผงลอย
1	ถนนสีลม	4.00-5.00	X	X		X	X	X	X	X	X
2	ถนนพระรามที่ 4	3.00-5.00	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	ถนนสาทร	3.00-4.50	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	3.50-5.00	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	ถนนสุรวงศ์	3.00-4.00	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	ถนนศาลาแดง	1.50-2.50	X		X			X	X	X	X
7	ถนนคอนแวนต์	1.50-3.50	X		X			X	X	X	X
8	ซอยพิพัฒน์	ไม่มีทางเท้า	X		X				X	X	X
9	ซอยสุรเสนา	ไม่มีทางเท้า	X		X				X	X	X
10	ซอยสาทร 2	1.00-2.00	X		X					X	X
11	ซอยสาทร 4	1.00-1.50	X		X						
12	ซอยสาทร 6	1.00-1.50			X						
13	ซอยสาทร 8	ไม่มีทางเท้า			X						
14	ซอยศาลาแดง 1	1.50-2.00	X		X				X	X	X
15	ซอยคอนแวนต์ 1	1.00-1.50	X		X					X	X
16	ซอยอนุমানราชชน	1.00-1.50	X		X				X	X	X
17	ซอยสีลม 4	ไม่มีทางเท้า	X		X					X	X
18	ซอยสีลม 6	ไม่มีทางเท้า	X		X					X	X
19	ซอยพัฒนาพงศ์	ไม่มีทางเท้า	X		X					X	X
20	ซอยธนียะ	ไม่มีทางเท้า	X		X					X	X

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม 2544





ความคับคั่งบนสถานี



หาบเร่ แผงลอย กีดขวางทางลง



สภาพทางสัญจรของถนนคอนกรีต



บรรยากาศชอยละลายทรัพย์

ภาพ 4.2 สภาพการใช้พื้นที่สัญจรในพื้นที่ศึกษา

### 1) ทางเดินเท้าถนนสีลม

ทางเดินเท้าของถนนสีลมและพื้นที่หน้าอาคารของถนนสีลม ถือได้ว่าเป็นทางเดินหลักของย่าน เพราะถนนสีลมเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานต่างๆที่กระจุกตัวและตั้งอยู่ริมถนน และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ คือ สถานีศาลาแดง เป็นที่เชื่อมการเดินทางของการเดินเท้า และการเดินทางประเภทอื่น ทั้งการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น ทางเท้าของถนนสีลม

ทางเท้าของถนนสีลม มีความกว้างประมาณ 3-5 เมตร ลักษณะโดยทั่วไปของของทางเดินจะแคบและยาวไปตามแนวถนน ด้านหน้าของอาคารบางช่วงมีการแสดงสินค้าหน้าอาคารบางครั้งรถล้ามาบนทางเท้า บางช่วงก็มีสิ่งกีดขวางทางเดิน เช่น ตู้หม้อแปลงไฟฟ้า ชุมสายโทรศัพท์ หัวดับเพลิง ป้ายต่างๆ ตู้โทรศัพท์ที่ตั้งเรียงรายบนทางเท้า ตลอดจนมีการตั้งหาบเร่ แผงลอย วางตั้งขายสินค้าบนทางเท้าทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน และป้ายโดยสารรถประจำทางซึ่งมีโครงสร้างที่ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางเดินเท้า เกิดการติดขัดการสัญจรโดยเฉพาะช่วงเที่ยงของวันทำงานซึ่งมีความหนาแน่นของคนและกิจกรรมในพื้นที่สูงที่สุด เป็นผลให้ผู้คนบางส่วนลงมาเดินบนถนนสีลมด้วย

นอกจากนี้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีโครงสร้างบันไดขึ้น-ลง ซึ่งกินพื้นที่ของทางเดินเท้า เหลือเพียงพื้นที่แคบๆในบริเวณใต้กันสาด และพื้นที่ดังกล่าวก็ถูกจับจองโดยร้านค้าแผงลอย ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวยิ่งแคบลงไปอีก โดยส่วนที่แคบที่สุดคนเดินผ่านได้ที่ละคนเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดีโครงสร้างบันไดดังกล่าวไม่ได้สร้างความมึดทึบให้กับพื้นที่ทางเดินมากนัก หากเทียบกับโครงสร้างของตัวสถานีเองที่กินเนื้อที่เป็นบริเวณกว้าง โดยกินพื้นที่เกือบทั้งความกว้างของถนนสีลมและทอดตัวอยู่ในระดับต่ำ ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มืด ซีดจืด และสกปรก และทำให้เกิดการกักตัวของอากาศพิษเนื่องจากการถ่ายเทอากาศที่ไม่ดี จุดขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีผลทำให้การเดินทางไม่คล่องตัวและติดขัดมากเป็นพิเศษโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนในเวลาเช้า 8.00-9.00 น และเวลาเย็น 16.30-17.30 น. ของวันทำงาน เป็นช่วงที่การสัญจรหนาแน่นมาก เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่รองรับการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเชื่อมโยงการเดินทางไปยังปลายทางซึ่งเป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารและแหล่งงาน ตลอดจนเป็นแหล่งช้อปปิ้ง-ร้านอาหารที่สำคัญของย่าน แต่พื้นที่ดังกล่าวก็สามารถกระจายการเดินทางได้หลายทาง เป็นการช่วยผ่อนคลายการเดินทางในช่วงบริเวณนี้ได้ และการเดินจะเป็นการเดินทางที่มีการไหลเวียนอย่างรวดเร็ว เพราะว่าการเดินที่ต่อเนื่องมาจากรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนถูกจัดระเบียบการเดินทางมาก่อนลงสู่ทางเดินเท้าโดยเครื่องตรวจบัตรโดยสาร และบันไดขึ้นลงซึ่งเดินได้อย่างจำกัด ทำให้การเดินทางขึ้นลงเป็นการเดินแบบทยอยเดิน จึงช่วยลดการเดินทางที่หนาแน่นเมื่อรวมกับเดินที่มาจากลักษณะอื่นซึ่งมารวมกันบนทางสัญจร

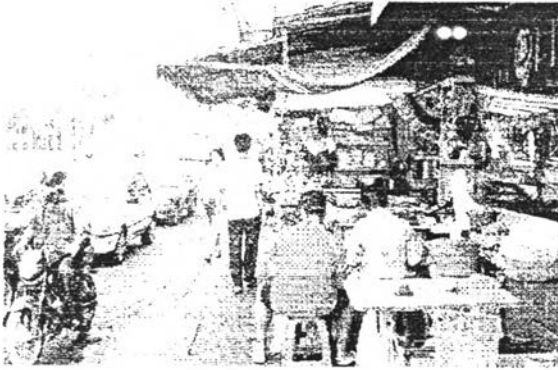
ช่วงเวลากลางคืนทางเดินเท้าสีลมกลับมาคึกคักอีกครั้งหนึ่ง แต่คนละบรรยากาศกับช่วงกลางวันและช่วงเย็นที่จะใช้ทางเท้าเพื่อการเดินเพื่อการงานเป็นส่วนใหญ่ โดยช่วงเวลากลางคืนจะเป็นการเดินเท้าแบบผ่อนคลายมากกว่า ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินเพื่อการพักผ่อน การท่องเที่ยว การช้อปปิ้ง ทานอาหาร จับจ่ายซื้อสินค้า ที่หาบเร่ แผงลอย ต่างจับจองพื้นที่ทางเดินเท้าตลอดแนว โดยเฉพาะถนนสีลมฝั่งเหนือ เริ่มต้นจากมุมถนนพระรามที่ 4 ไปจนถึงถนนราชมรรคาสนครินทร์ แต่จะพบมากและมีความหนาแน่นของการใช้พื้นที่สูงทั้งปริมาณหาบเร่ แผงลอย และจำนวนคนใช้ทางเดินเท้า บริเวณจากปากซอยอนิยะ ไปถึงสีลมซอย 8 ขณะที่ฝั่งใต้ก็จะมีการใช้พื้นที่ทางเท้าเช่นกันแต่จะเบาบางกว่าทางเท้าสีลมเหนือ โดยจะพบมากตั้งแต่ปากซอยถนนศาลาแดงไปถึงซอยพิพัฒน์ บางแห่งจะเปิดเป็นร้านอาหารบนทางเท้า ซึ่งจะส่งกลิ่นเหม็นและสกปรก และบางช่วงก็แสงสว่างไม่เพียงพอ

## 2) ทางเดินเท้าถนนคอนแวนต์

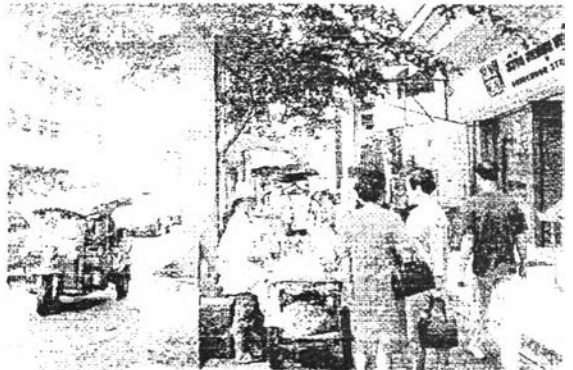
ถนนคอนแวนต์ มีทางเท้าอยู่ทั้งสองฟาก มีความกว้างของทางเดินประมาณ 1.50 - 3.50 เมตร ทางเดินเท้าของถนนอยู่ต่อเนื่องกับเส้นทางสัญจรของทางเดินเท้าหลักของถนนสีลม อยู่ในบริเวณที่มีการระจุกตัวของอาคารพาณิชย์กรรม เป็นย่านธุรกิจและการค้า และเป็นทางเชื่อมโยงการเดินทางจากพื้นที่บริเวณถนนสีลมไปยังอาคารสำนักงานบริเวณถนนสาทร

สภาพทางเดินเท้าของถนนคอนแวนต์ มีต้นไม้ปลูกให้ความร่มรื่นและมีอาคารสูงริมถนน ช่วยบดบังความร้อนจากแสงแดด ทำให้การเดินเท้าได้รับความร่มรื่นและสภาพอากาศที่ดี และทางเดินเท้ายังได้รับการดูแลรักษาความสะอาดพอสมควร และความแข็งแรงของพื้นทางเดินก็ไม่มี ความขรุขระมากนัก กอปรกับภาวะจราจรบนถนนก็มีไม่มากนักเหมือนกับถนนสายหลัก จากลักษณะดังกล่าวทำให้พื้นที่ทางเท้าทั้งสองข้างของถนน เต็มไปด้วยร้านค้า ร้านอาหาร หาบเร่ แผงลอย รถเข็นขายขนมและผลไม้ เพื่อรองรับผู้คนในย่านที่มาจากอาคารและแหล่งงานบริเวณนั้น กับผู้คนที่เดินทางมาจากภายนอกที่เดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมในพื้นที่ ซึ่งทั้งสองแหล่งนี้ได้เข้ามาใช้บริการกันอย่างคับคั่งตลอดวัน และจะพบมากในช่วง 12.00 - 13.00 น. ทำให้บรรยากาศคึกคักตลอดสองฟากทางเดินเท้า ส่งผลให้พื้นที่ทางเดินเท้าคับแคบจากกิจกรรมข้างต้น ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า และบางช่วงของทางเดินก็มีเสาไฟฟ้า ตู้อิทธิพัทธ์ ทำจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่อยู่บนทางเท้าก็ดัดขวางทางเดิน

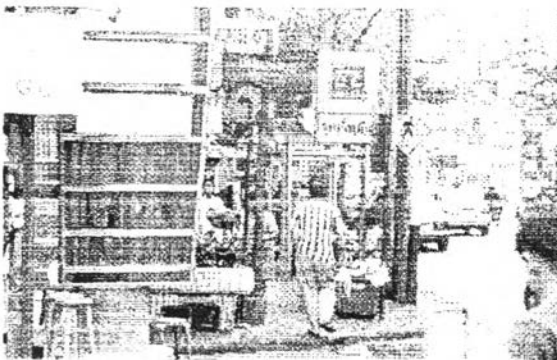
การระจุกตัวของกิจกรรมดังกล่าวข้างต้นจะพบมากบริเวณหัวมุมจากถนนสีลมลึกเข้าไปถึงประมาณกลางซอย และจะเริ่มเบาบางลงเมื่ออยู่ลึกเข้าไป



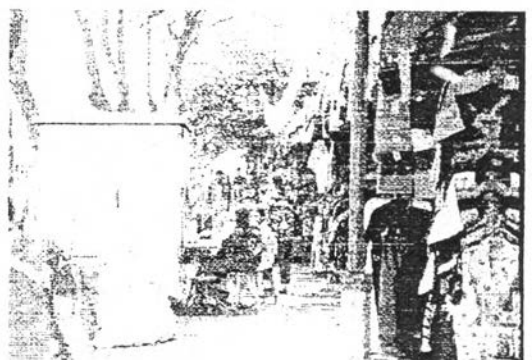
แผงลอยบนทางเท้า



หาบเร่ รถเข็นบนทางเท้า

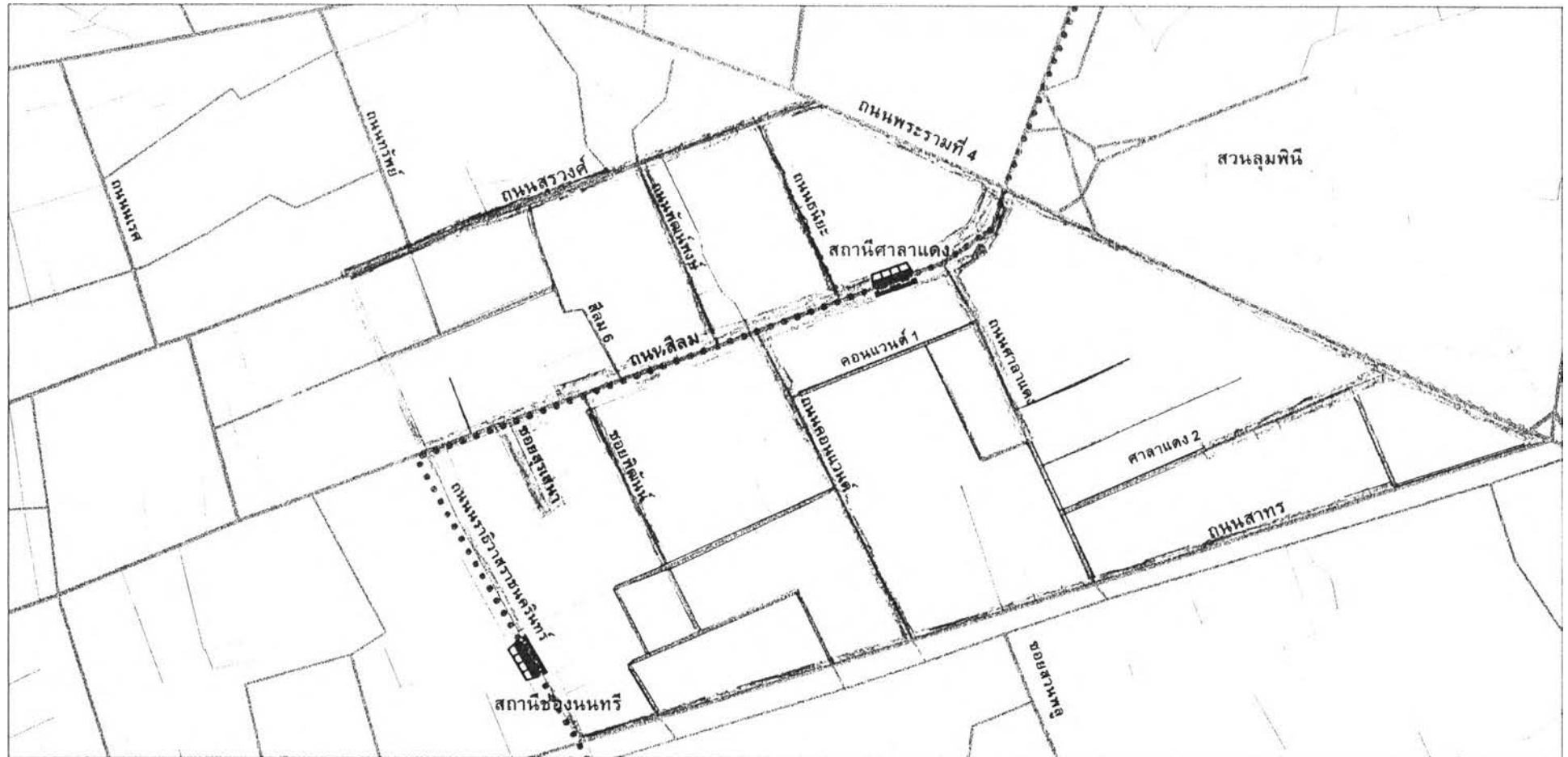


ตู้โทรศัพท์บนทางเท้า



แผงลอย และหม้อไฟฟ้า บนทางเท้า

ภาพ 4.3 อุปสรรคในการเดินบนทางเท้า






พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญญาณของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.3






แสดง : ปริมาณการสัญญาณบนทางเท้า

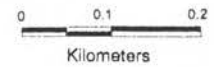
-  หนาแน่นมาก มากกว่า 50 ราย/100 เมตร
-  หนาแน่นปานกลาง 10-50 ราย/100 เมตร
-  หนาแน่นน้อย น้อยกว่า 10 ราย/100 เมตร

ที่มา : จากการสำรวจ

สัญลักษณ์

-  รถไฟฟ้ามหานคร
-  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS

มาตราส่วน



### 3) ทางเดินเท้าถนนศาลาแดง

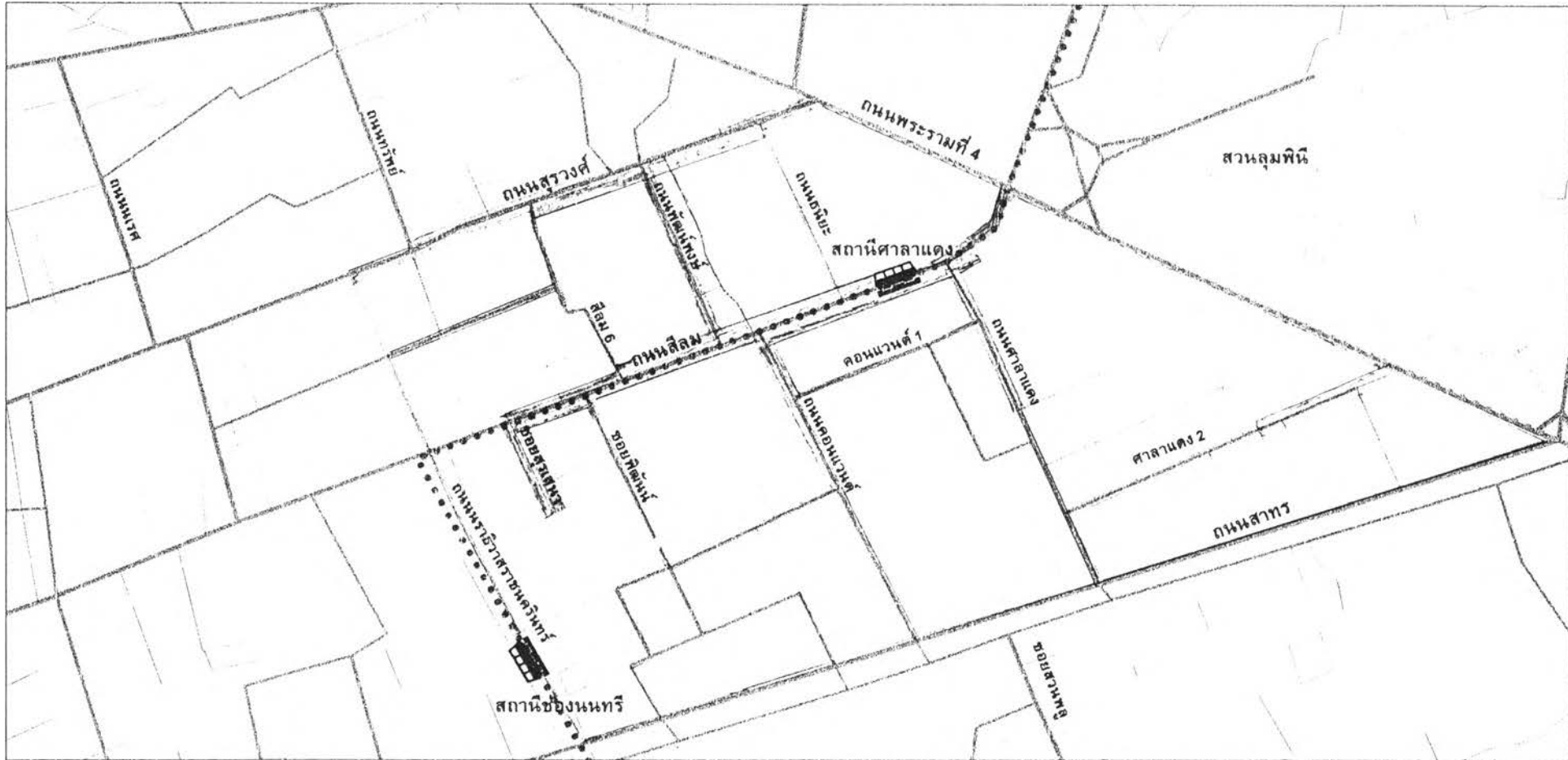
ถนนศาลาแดง มีทางเท้าทั้งสองฟากถนน มีความกว้างของทางเดินประมาณ 1.50 – 3.50 เมตร สภาพทางเดินเท้าของถนนศาลาแดง มีต้นไม้ปลูกให้ความร่มรื่น พื้นผิวทางเดินเท้าไม่ขรุขระมากนัก แต่บางช่วงก็จะมีกรวดทำให้ทางเดินเป็นหลุมไม่สะดวกต่อการเดิน หัวมุมถนนสี่มุมจะเป็นท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างจอดอยู่บนทางเดินเท้า และมีหาบเร่แผงลอยตั้งอยู่บนทางเดิน โดยจะกระจุกตัวอยู่หัวมุมถนนสี่มุมลึกเข้าไปประมาณ 150 เมตร แต่พอลึกเข้าไปในซอยจะเบาบางลงจะพบเป็นบางจุดเท่านั้น เนื่องจากพื้นที่ที่ลึกเข้าไปในซอยศาลาแดงส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย และจะพบหาบเร่ แผงลอย กระจุกตัวอีกตรงบริเวณมุมถนนสาทรและถนนพระรามที่ 4 โดยบริเวณนี้จะมีการใช้พื้นที่ทางเท้าที่เข้มข้น เนื่องจากเป็นท่ารถสองแถว ซึ่งมีอยู่สองเส้นทาง คือ ศาลาแดง-สวนลุม และวิฑู-สวนลุม ทำให้มีผู้ใช้บริการรถสองแถวกระจุกตัวอยู่บริเวณนั้นเป็นจำนวนมาก และยังมีท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บนทางเดินอีก

### 4) ทางเดินเท้าถนนพระรามที่ 4

ทางเดินเท้าของถนนพระรามที่ 4 มีความกว้างของทางเดินเท้าประมาณ 3.00–5.00 เมตร สภาพทั่วไปของทางเท้าถือว่าอยู่ในเกณฑ์ดี ผิวทางเดินไม่ขรุขระมากนัก มีต้นไม้ปลูกให้ร่มเงาตลอดแนวถนนทั้งสองฟากถนน และจะมีที่ว่างหน้าอาคารสำนักงานสำนักงานสมัยใหม่ ที่ได้เว้นที่ว่างหน้าอาคารสำหรับเป็นที่โล่งเพื่อเป็นทางเดิน เช่น อาคารอ็อบจ็อบเฮลียง เป็นต้น ซึ่งเป็นการเพิ่มพื้นที่ของทางเดินเท้าได้อีกระดับหนึ่ง ทำให้ทางเดินเท้าทั้งสองข้างของถนนไม่เกิดปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้ามากนัก จะมีก็แต่เพียงอุปสรรคบนทางเท้าเท่านั้นที่ตั้งกีดขวางทางเดิน เช่น ตู้โทรศัพท์ หัวดับเพลิง เสาไฟฟ้า ชุมสายโทรศัพท์ ป้ายรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น และบางช่วงก็มีท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บนถนน กลุ่มอาคารสำนักงานบนถนนพระรามที่ 4 มีไม่มากนักจะกระจุกตัวกับเป็นช่วงๆ และบางช่วงยังเป็นสถานที่ราชการ เช่น โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และสวนสาธารณะ คือ สวนลุมพินี ทำให้การใช้พื้นที่สัญจรบริเวณนี้ไม่หนาแน่นมากนัก และบริเวณนี้ยังสามารถถ่ายเทการสัญจรที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆได้อีกหลายทาง ไม่เพียงแต่มีการเชื่อมโยงกับย่านสี่ลมเท่านั้น

### 5) ทางเดินเท้าถนนสาทร

ทางเดินเท้าของถนนสาทร มีความกว้างของทางเดินเท้าประมาณ 3.00–5.00 เมตร ซึ่งถือว่ามีความกว้างพอสมควร และอาคารสำนักงานบริเวณนั้นส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงานสมัยใหม่ที่ได้เว้นที่ว่างหน้าอาคารสำหรับเป็นที่โล่งเพื่อเป็นทางเดิน ซึ่งเป็นการเพิ่มพื้นที่ของทางเดินเท้าได้อีกระดับหนึ่ง ทำให้ทางเดินเท้าทั้งสองข้างของถนนไม่เกิดปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้า






พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.4






แสดง : สิ่งกีดขวางการสัญจรบนทางเท้า แฉงลอย อุปกณ์ถนน

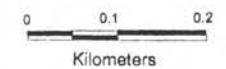
-  หนาแน่นมากกว่า 10 แห่ง / 100 ม.
-  หนาแน่นปานกลาง 5-10 แห่ง / 100 ม.
-  หนาแน่นน้อยกว่า 5 แห่ง / 100 ม.

ที่มา : จากการสำรวจ

สัญลักษณ์

-  รถไฟฟ้ามหานคร
-  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS

มาตราส่วน



มากนัก จะมีก็แต่เพียงอุปกรณ์บนทางเท้าเท่านั้นที่ตั้งกีดขวางทางเดิน เช่น ตู้โทรศัพท์ หัวดับเพลิง เสาไฟฟ้า ชุมสายโทรศัพท์ บ้ายรดโดยสารประจำทาง เป็นต้น และบางช่วงก็มีท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บนถนน

สภาพผิวทางเดินของถนนสาทรก็ยังคงอยู่ในสภาพที่ดี และยังมีการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาตลอดแนวถนน ทำให้การเดินบนทางเท้าไหลเวียนได้อย่างสะดวก ถึงแม้ว่าบริเวณนี้จะเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานเป็นจำนวนมาก และมีผู้คนสัญจรบนทางเท้าอยู่ตลอดก็ไม่ทำให้เกิดปัญหามากนัก

#### 6) ทางเดินเท้าถนนสุรวงศ์

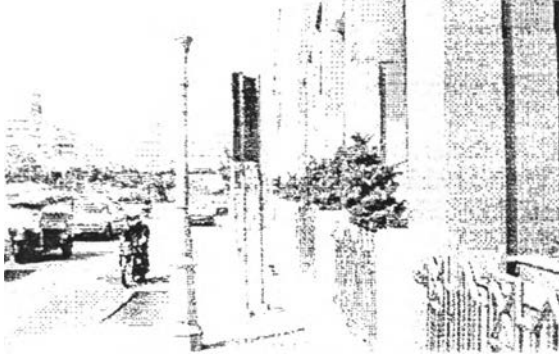
ทางเดินเท้าของถนนสุรวงศ์ มีความกว้างของทางเดินเท้าประมาณ 3.00-4.00 เมตร ลักษณะโดยทั่วไปของของทางเดินจะแคบและยาวไปตามแนวถนน ด้านหน้าของอาคารบางช่วงมีการแสดงสินค้าหน้าอาคาร บางครั้งรุกล้ำมาบนทางเท้า บางช่วงก็มีสิ่งกีดขวางทางเดิน เช่น ตู้หม้อแปลงไฟฟ้า ชุมสายโทรศัพท์ หัวดับเพลิง บ้ายต่างๆ ตู้โทรศัพท์ และท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างตลอดจนมีการตั้งหาบเร่ แผงลอย วางตั้งขายสินค้าบนทางเท้าทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน และป้ายโดยสารรถประจำทางซึ่งมีโครงสร้างที่ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางเดินเท้า เกิดการขัดข้องการสัญจรโดยเฉพาะช่วงเที่ยงของวันทำงาน ซึ่งมีความหนาแน่นของคนและกิจกรรมในพื้นที่สูงที่สุด เป็นผลให้ผู้คนบางส่วนลงมาเดินบนถนนสุรวงศ์ด้วย เนื่องจากถนนสุรวงศ์เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานและเชื่อมโยงกับอาคารสำนักงานบนถนนสีลม ทำให้มีการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆตลอดวัน

#### 7) ทางเดินเท้าถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ทางเดินเท้าของถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีความกว้างของทางเดินเท้าประมาณ 3.50-5.00 เมตร เนื่องจากถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนที่ก่อสร้างขึ้นมาใหม่ และได้จัดสร้างทางเดินเท้าที่มีความกว้าง ทำให้ทางเดินเท้าทั้งสองข้างของถนนไม่เกิดปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเท้ามากนัก จะมีก็แต่เพียงอุปกรณ์บนทางเท้าเท่านั้นที่ตั้งกีดขวางทางเดิน เช่น ตู้โทรศัพท์ หัวดับเพลิง เสาไฟฟ้า ชุมสายโทรศัพท์ เป็นต้น และบางช่วงก็มีท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บนถนนกอรกับอาคารสำนักงานบริเวณนั้น เป็นอาคารสำนัก กานสมัยใหม่ที่ได้เว้นที่ว่างหน้าอาคารสำหรับเป็นที่โล่งเพื่อเป็นทางเดิน เป็นการเพิ่มพื้นที่ของทางเดินเท้าได้อีกระดับหนึ่ง

สภาพผิวทางเดินก็ยังคงอยู่ในสภาพที่ดี และยังมีการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาตลอดแนวถนน ทำให้การเดินไหลเวียนได้อย่างสะดวก แม้ว่าบริเวณนี้จะเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานเป็นจำนวนมาก และมีผู้คนสัญจรบนทางเท้าอยู่ตลอดก็ไม่ทำให้เกิดปัญหามากนัก

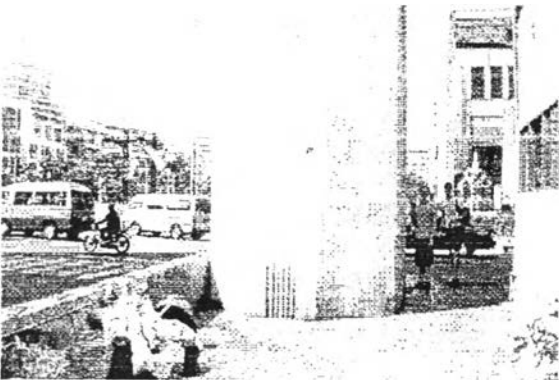




ทางเท้าแคบ



ทางเท้าขรุขระ



เสาตอม่อรถไฟฟ้าอยู่บนทางเท้า



ตู้ชุมสายโทรศัพท์บนทางเท้า

ภาพ 4.4 สิ่งกีดขวาง ที่ตั้งอยู่บนทางเท้า

#### 8) ทางเดินเท้าถนนธนิยะ

ถนนธนิยะไม่มีทางเดินเท้า แต่ใช้พื้นที่ข้างถนนเป็นที่เดินเท้าแทน เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานจำนวนมาก มีการเดินทางในละแวกอยู่ตลอดและเป็นการเดินเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมในถนนสีลมและถนนสุรวงศ์รวมถึงอาคารบนถนนพระรามที่ 4 ด้วย ทำให้มีความจำเป็นที่ต้องใช้พื้นที่เพื่อการเดินเท้าแต่ถนนไม่มีทางเดินเท้ารองรับ จึงทำให้ผู้คนต้องใช้ถนนเป็นทางเดินร่วมกับทางเดินรถ แต่บางช่วงจะมีทางเดินด้านหน้าของอาคารเป็นที่เดินเท้าได้ แต่ก็พบว่าบางจุดกลับมีหาบเร่ แผงลอยตั้งขายสินค้า ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทำให้ผู้คนต้องเลี่ยงไปเดินบนถนนเหมือนเดิม

#### 9) ทางเดินเท้าถนนพิพัฒน์

ถนนพิพัฒน์ไม่มีทางเดินเท้า ต้องอาศัยพื้นที่ข้างถนนเป็นที่เดินเท้าแทน ซอยพิพัฒน์ตั้งอยู่ในละแวกอาคารสำนักงานและสถาบันการเงินบนถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนนราธิวาส นครินทร์ ถนนสาทร และผู้คนจากละแวกอื่นเข้ามาใช้บริการร้านค้า และร้านอาหาร ที่ตั้งอยู่ในซอย โดยจะมีความคับคั่งมากช่วงเวลาที่พักกลางวันของวันทำงาน 12.00-13.00 น. ที่จะมีผู้คนเดินเข้ามาใช้พื้นที่มากเป็นพิเศษ แต่ในช่วงวันหยุดกิจกรรมจะน้อยมาก ถนนเป็นเพียงทางเดินรถเป็นส่วนใหญ่ หาบเร่แผงลอยจะพบมากบริเวณหัวมุมถนนสีลมลึกเข้าไปประมาณ 50 เมตร พอลึกเข้าไปในซอยแล้วพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัย ทำให้กิจกรรมลดน้อยลง มีคนเดินเท้าเข้าออกน้อย

#### 10) ทางเดินเท้าซอยสุรเสนา

ซอยสุรเสนา หรือซอยละลายทรัพย์ เป็นซอยเล็กๆแคบ ไม่มีทางเดินเท้า ดูจากลักษณะทางกายภาพแล้วแทบจะไม่มีบทบาทและความสำคัญต่อย่านเลย แต่เมื่อดูที่กิจกรรมของซอยละลายทรัพย์ ซึ่งเป็นแหล่งอาหาร แหล่งซื้อขายสินค้า ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของย่าน ที่วันหนึ่งจะมีผู้คนนับพันเข้ามาใช้พื้นที่ เพื่อรับประทานอาหารเช้า จับจ่ายซื้อขายสินค้า ที่มีอยู่จำนวนมาก โดยผู้คนจะคับคั่งและมีปริมาณหนาแน่นที่สุดช่วงพักกลางวันของวันทำงาน 12.00 - 13.00 น. และจะเริ่มลดน้อยลงเมื่อถึงตอนเย็น โดยที่วันหยุดก็ยังมีกิจกรรมลักษณะเช่นนี้เหมือนกันแต่จะพบว่า ไม่มีหนาแน่นเท่ากันวันทำงานมีผู้คนและร้านค้าเบาบางมาก ขณะที่เวลากลางคืนซึ่งไม่มีการตั้งร้านค้า แผงลอยแล้วนั้นแทบจะไม่มีกิจกรรมอื่น จะเป็นเพียงเป็นที่สัญจรเข้าออกของรถ และการเดินเท้าที่อยู่ในระดับต่ำมาก

ซอยละลายทรัพย์มีการใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรด้วยการเดินเท้าและด้วยรถที่แยกกันในคนละช่วงเวลา โดยที่รัฐไม่ได้เข้าไปกำหนดช่วงเวลาสำหรับการเดินเท้าและรถแต่อย่างใด แต่เกิด

จากกิจกรรมของพื้นที่เอง ที่มีผู้คนเดินบนถนนเป็นจำนวนมากในช่วงเวลากลางวันจนทำให้รถไม่สามารถเข้าไปได้ จากการที่ที่ตั้งของซอยอยู่ในละแวกของอาคารสำนักงาน สถาบันการเงิน บนถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนนราธิวาสนครินทร์ ถนนสาทร และผู้คนจากละแวกอื่นเข้ามาใช้บริการที่มีร้านค้า แผงลอยขายสินค้าอยู่สองฟากถนน โดยมีทางเดินตรงกลาง

ซอยสุรเสนา มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเดินเท้าที่หนาแน่นมาก และจากการที่พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่เข้มข้น ทำให้สภาพทั่วไปและพื้นผิวจราจรค่อนข้างทรุดโทรม ขรุขระ และสกปรกปราศจากต้นไม้ การตกแต่ง เมื่อมีจำนวนผู้คนเข้ามาเดินเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความแออัดของการเดิน อากาศไม่ถ่ายเท ร้อนและอึดอัด แต่ปัญหาดังกล่าวก็ไม่ทำให้ความนิยมและจำนวนผู้คนลดน้อยลงเลย

#### 11) ทางเดินเท้าถนนพัฒนาพงษ์

ถนนพัฒนาพงษ์ เป็นอีกถนนหนึ่งที่ไม่มีทางเดินเท้า มีเพียงทางเดินหน้าอาคารบางช่วงเท่านั้น โดยถนนพัฒนาพงษ์มีการใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรด้วยการเดินเท้าและด้วยรถที่แยกกันในคนละช่วงเวลา โดยที่รัฐไม่ได้เข้าไปกำหนดช่วงเวลาสำหรับการเดินเท้าและรถแต่อย่างใด แต่เกิดจากกิจกรรมของพื้นที่เองเช่นเดียวกับซอยสุรเสนา แต่แตกต่างกันตรงที่ถนนพัฒนาพงษ์ช่วงกลางวันจะเป็นเวลาที่รถเข้าออก แต่จะเป็นทางเดินเท้าในช่วงกลางคืนที่รถจะเข้าไม่ได้ เนื่องจากกลางคืนถนนพัฒนาพงษ์จะเต็มไปด้วยแผงลอย ทั้งสองฟากถนน เว้นทางเดินเท้าไว้ตรงกลาง โดยลักษณะนี้เริ่มต้นจากปากถนนสีลมถึงปากถนนสุรวงศ์ เรียกว่าใช้ประโยชน์เพื่อการเป็นแหล่งจับจ่าย ซื้อขายสินค้าตลอดทั้งซอย นอกจากนั้นอาคารที่ตั้งอยู่บนถนนยังเปิดเป็นสถานบันเทิง ยิ่งเพิ่มความคึกคักให้กับย่าน ที่จะเต็มไปด้วยนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และคนไทยเอง ทำให้ช่วงกลางคืนการใช้พื้นที่ของถนนเป็นไปอย่างเข้มข้น

เนื่องจากถนนพัฒนาพงษ์มีความกว้างประมาณ 10 เมตร จึงทำให้การเดินเป็นไปอย่างไม่แออัดมากนัก โดยเฉพาะช่วงเวลากลางวันที่ปริมาณรถมีไม่มากนัก จะเป็นการเดินในละแวกเป็นส่วนใหญ่เพื่อเชื่อมโยงอาคารที่ตั้งอยู่ระหว่างถนนสีลมกับถนนสุรวงศ์



ภาพ 4.5 การใช้พื้นที่สัญจรในกิจกรรมพิเศษ

#### 4.3 รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นโครงการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย โดยกรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 เพื่อสร้างและจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนวิ่งทางยกระดับ 2 สาย ใน กรุงเทพมหานคร คือสายสุขุมวิท จากสุขุมวิท 81 ถึงสถานีขนส่งหมอชิต และสายสีลม จากสนามกีฬาแห่งชาติ ถึงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทางรวมประมาณ 23.5 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้กับประชาชน

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระบบรถไฟฟ้ามาตรฐานที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ๆ ทั่วไป โดยใช้มอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนวิ่งบนรางคู่ยกยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ มีความปลอดภัยสูง ซึ่งควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ มีความจุกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ซึ่งจะให้บริการตั้งแต่เวลา 6.00 – 24.00 น. ทุกวัน

การก่อสร้างหลักได้เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2538 โดยกลุ่มบริษัท ซีเมนส์ เอ.จี. และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อบเมนต์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งระบบรถไฟฟ้าเป็นรถที่ผลิตในยุโรป ออกแบบตัวรถทั้งภายนอกและภายใน โดยบริษัท ปอร์เซดีไซน์ เริ่มเปิดให้บริการประชาชนในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 เพื่อร่วมฉลองเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ และได้รับพระมหากรุณาธิคุณ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบาทสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ แทนพระองค์ไปทรงเปิดการเดินทางอย่างเป็นทางการในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2543

ผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมที่จะได้รับคือ จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเดินทางและการขนส่งมีความสะดวกมากขึ้น ช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และทำให้เกิดการพัฒนาการทางสังคมยิ่งขึ้น

## 1) เส้นทางกาารให้บริการ

ปัจจุบันมีเส้นทางกาารให้บริการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2 เส้นทาง ซึ่งประกอบด้วยสถานีให้บริการ 23 สถานี คือ

**สายที่ 1** สายสุขุมวิท ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สาย 1” เริ่มจาก สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนาเนา สถานีอโศก สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง สถานีอ่อนนุช รวมระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร โดยมีสถานีสยามเป็นสถานีร่วม

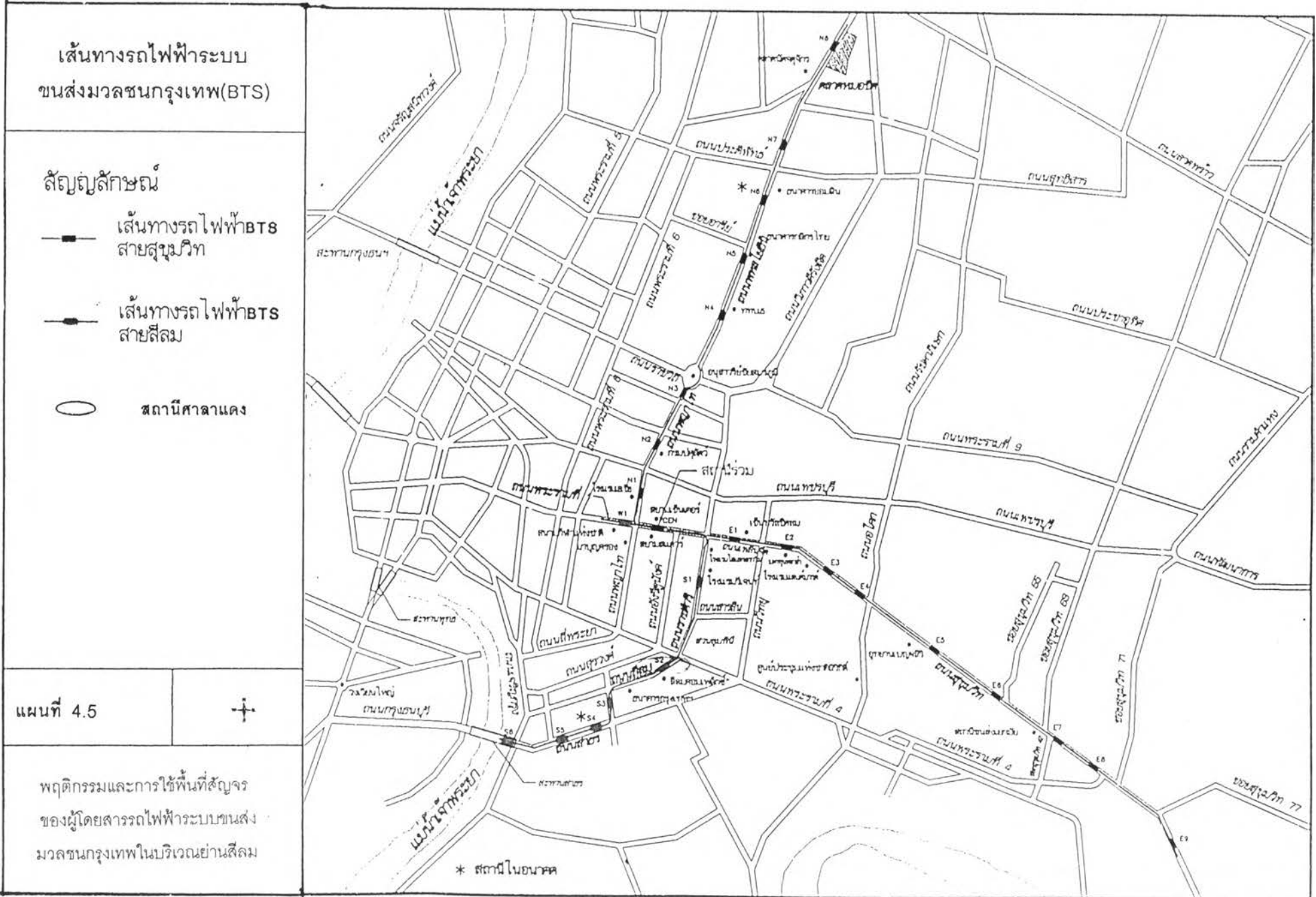
**สายที่ 2** สายสีลม ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สาย 2” เริ่มจาก สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีราชดำริ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์ สถานีสะพานตากสิน ระยะทางประมาณ 6.5 กิโลเมตร

## 2) จำนวนผู้โดยสาร

ปัจจุบันรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เปิดให้บริการอยู่ 2 เส้นทาง คือเส้นทางสายสุขุมวิท และเส้นทางสายสีลม จากการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติกาารใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อเดือนสิงหาคม 2543 ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พบว่าในแต่ละวันจะมีจำนวนประชากรเดินทางเข้าออกย่านสีลม ที่สถานีศาลาแดงเฉลี่ยประมาณ 22,000 คนต่อวัน ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารเดินทางสูงเป็นอันดับที่ 4 รองจากสถานีสยาม ซึ่งเป็นสถานีร่วม มีจำนวนผู้เดินทางเฉลี่ย 37,683 คนต่อวัน รองลงมาคือสถานีหมอชิตซึ่งเป็นต้นทางของเส้นทางสายสุขุมวิท ส่วนอันดับที่ 3 เป็นสถานีอ่อนนุชซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางสายสุขุมวิท ในขณะที่สถานีใกล้เคียงที่อยู่บริเวณย่านสีลม คือสถานีช่องนนทรี มีจำนวนกาารเดินทางเฉลี่ยต่อวัน 8,739 คน เป็นอันดับที่ 14 ของสถานีทั้งหมด

เมื่อแยกตามวันที่เดินทางจะพบว่า วันทำงานผู้โดยสารจะเดินทางเข้า-ออกย่านสีลมที่สถานีศาลาแดงสูงเป็นอันดับที่ 4 จำนวนเฉลี่ย 25,765 คนต่อวัน ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับอันดับ 2 และ 3 คือสถานีอ่อนนุช จำนวนเฉลี่ย 28,014 คนต่อวัน และสถานีหมอชิต จำนวนเฉลี่ย 25,904 คนต่อวัน ตามลำดับ ส่วนอันดับสูงสุดยังคงเป็นสถานีสยามมีจำนวนเฉลี่ยต่อวัน 36,128 คน

ขณะที่วันเสาร์ กาารเดินทางเข้า-ออกย่านสีลมที่สถานีศาลาแดง จะมีจำนวนน้อยกว่าวันทำงาน โดยมีจำนวนเฉลี่ย 16,516 คนต่อวัน อยู่อันดับที่ 6 โดยอันดับที่ 1 ยังคงเป็นสถานีสยาม



เส้นทางรถไฟฟ้าระบบ  
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTS)

- สัญลักษณ์
- สายสายลึงควิว
  - สายสลิม
  - สถานีศาลาแดง

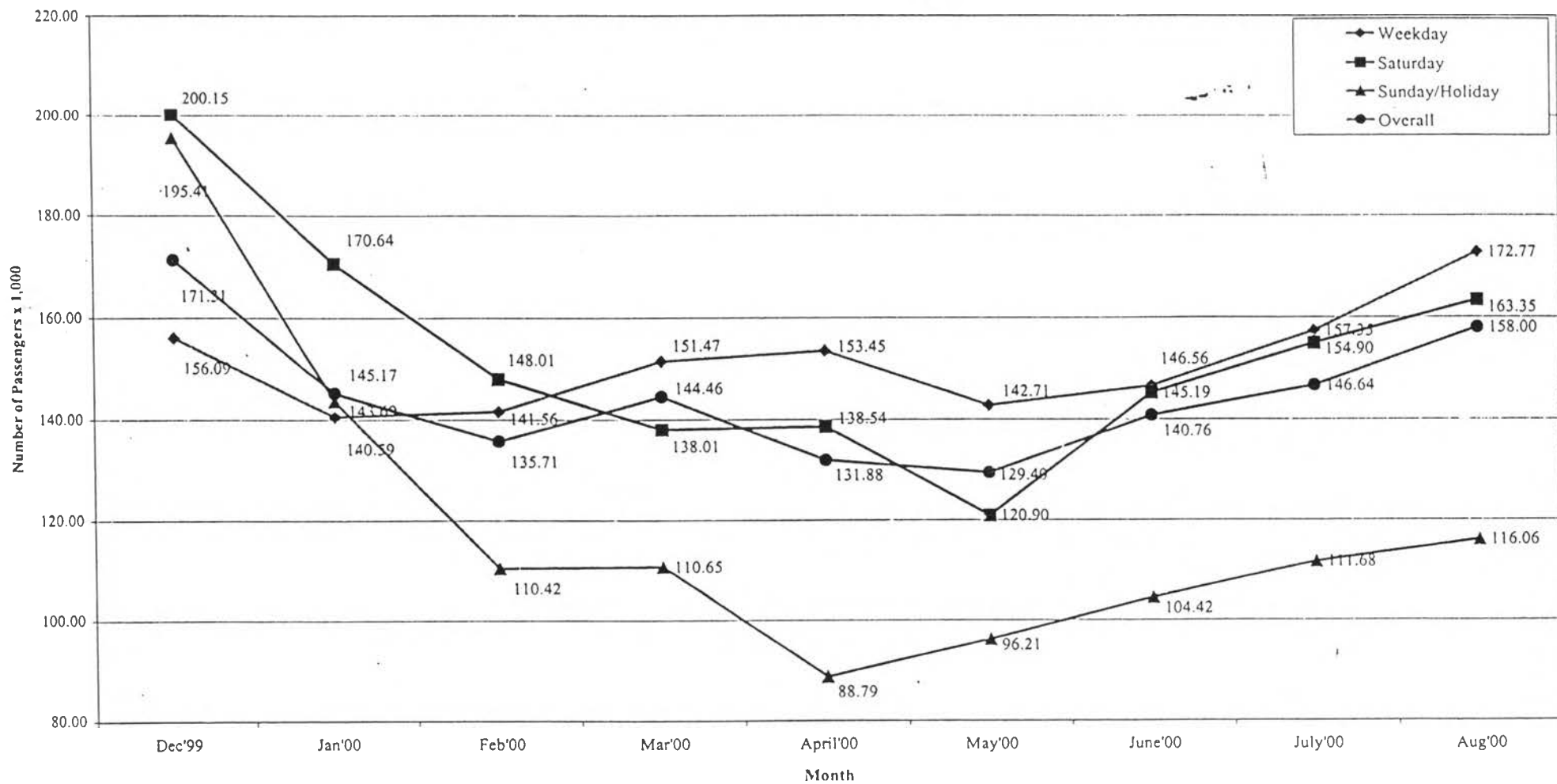
แผนที่ 4.5



พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญญาณ  
ของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่ง  
มวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

\* สถานีในอนาคต

แผนภูมิ 4.1 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครที่เอสเจเลียต่อวัน เดือนธันวาคม 2543 - สิงหาคม 2544

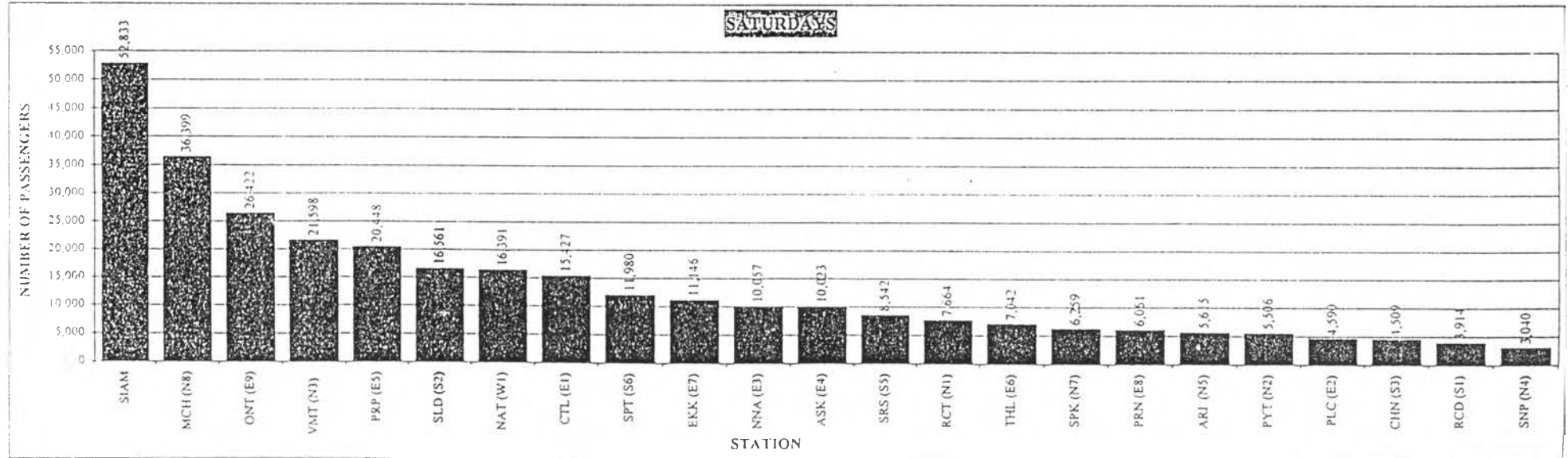
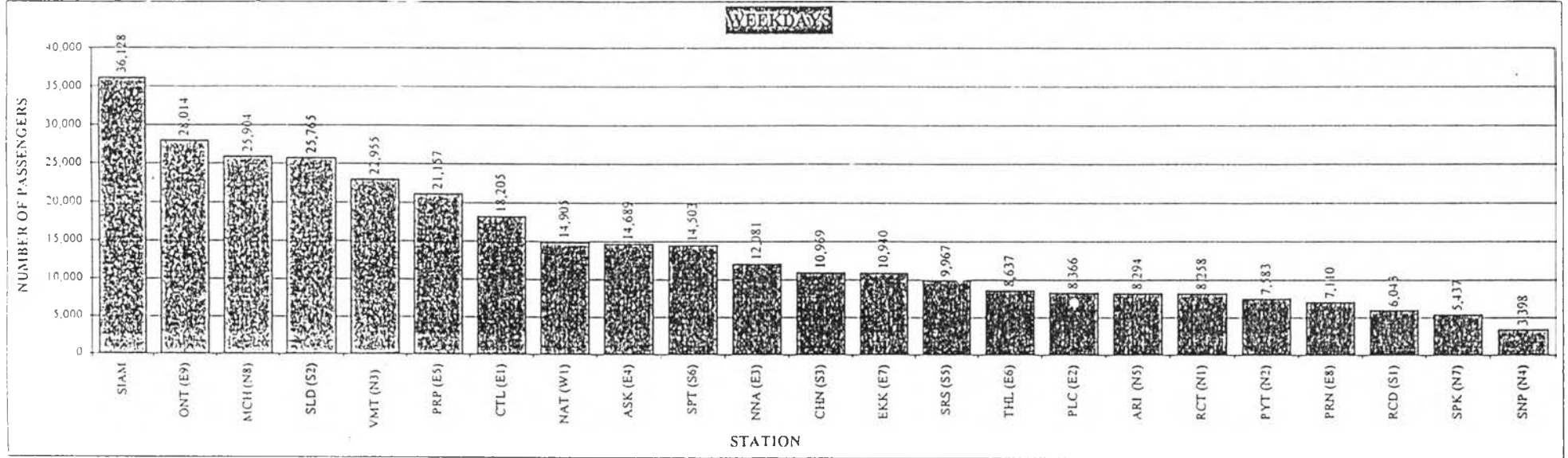


Note : Figures are of August 1st through August 16th.



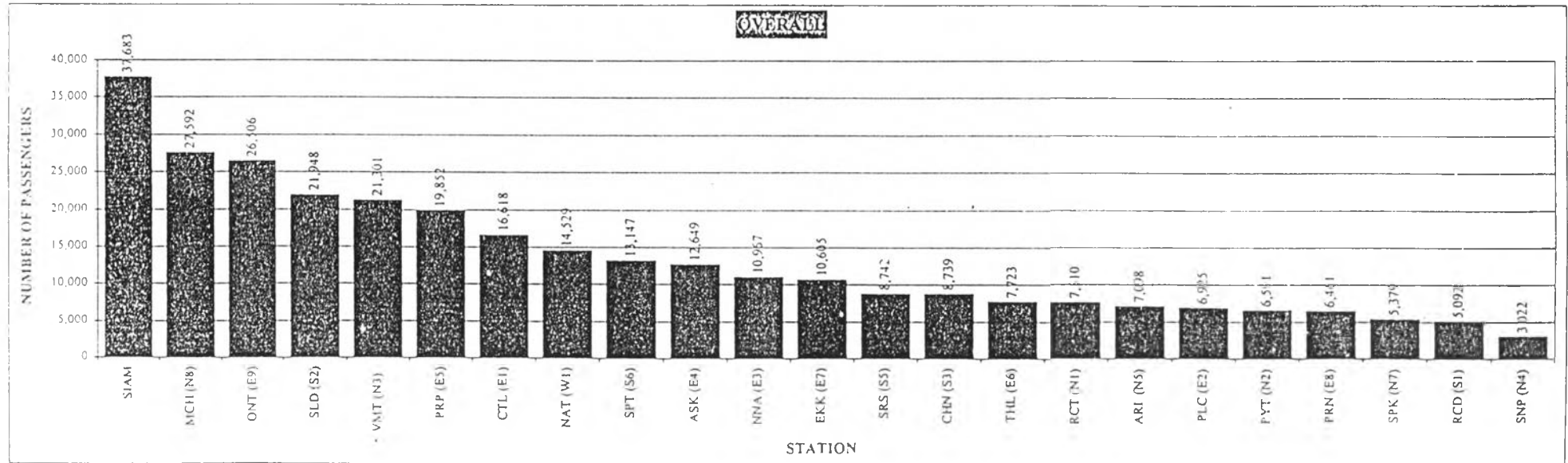
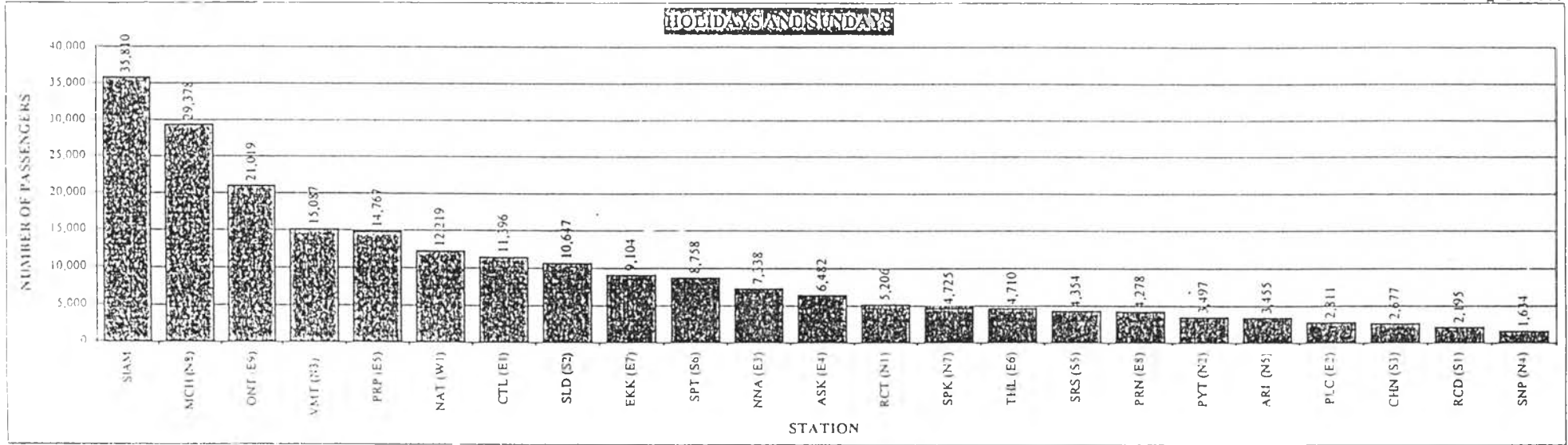
แผนภูมิ 4.2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ายูบีทีเอสตามสถานีของวันทำงาน เดือนสิงหาคม 2544

August 2000



แผนภูมิ 4.3 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ายานบีทีเอสตามสถานีโดยรวม เดือนสิงหาคม 2544

August 2000



จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 52,833 คน รองลงมาคือสถานีหมอชิตจำนวนเฉลี่ย 36,399 คนต่อวัน สถานีอ่อนนุช จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 26,422 คน สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 21,598 คน และสถานีพร้อมพงษ์ จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 20,448 คน ตามลำดับ

นอกจากนั้นยังมีการเดินทางเดินทางเข้า-ออกย่านสีลมที่สถานีศาลาแดง ในวันอาทิตย์ และวันหยุดชดเชย พบว่าจะมีจำนวนการเดินทางน้อยกว่าวันทำงานและวันเสาร์ โดยมีจำนวนเฉลี่ย 10,647 คนต่อวัน อยู่อันดับที่ 8 โดยอันดับที่ 1 ยังคงเป็นสถานีสยาม จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 35,810 คน รองลงมาคือสถานีหมอชิตจำนวนเฉลี่ย 29,378 คนต่อวัน สถานีอ่อนนุช จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 21,019 คน สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 15,087 คน สถานีพร้อมพงษ์ จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 14,767 คน สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ จำนวนเฉลี่ยต่อวัน 12,219 คน และสถานีชิดลม มีจำนวนเฉลี่ยต่อวัน 11,396 คน ตามลำดับ

### 3) บริการรถรับ - ส่ง ผู้โดยสาร(Shuttle Bus)

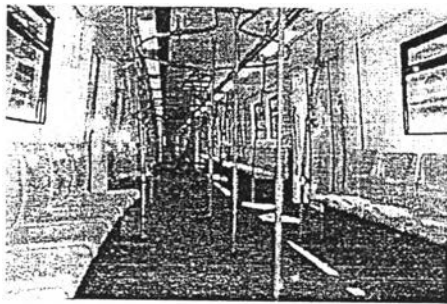
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดรถ Shuttle Bus บริการรับส่งผู้โดยสารของรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา จากนั้นได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และขยายเส้นทางการให้บริการรับ-ส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการผู้เดินทาง โดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปัจจุบันมีเส้นทางการให้บริการรวมทั้งสิ้น 8 สาย ได้แก่

1. สายวิฑู - หลังสวน
2. สายอโศก - นานา - ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
3. สายทองหล่อ - พร้อมพงษ์
4. สายเอกมัย - ทองหล่อ
5. สายคลองตัน - เอกมัย
6. สายหมอชิต - เซ็นทรัลลาดพร้าว - เมเจอร์ซีเนเพล็กซ์รัชโยธิน - ม.เกษตรศาสตร์ - ไทยพาณิชย์ปาร์คพลาซ่า
7. สายอ่อนนุช - สุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) - เซ็นทรัลพลาซ่าบางนา
8. สายสุรศักดิ์ - วงเวียนใหญ่

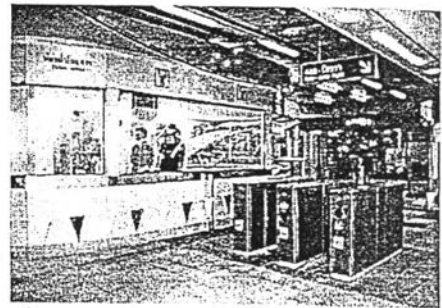
เมื่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดให้มีรถ Shuttle Bus บริการผู้เดินทาง ช่วงแรกนั้นมีรถ Shuttle Bus ที่รองรับสถานีศาลาแดง โดยผ่านถนนสีลม แต่ต่อมาได้ยกเลิกเส้นทางดังกล่าวไป ทำให้ผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ขึ้น-ลง ที่สถานีศาลาแดง ไม่มีบริการรถ Shuttle Bus ให้บริการ



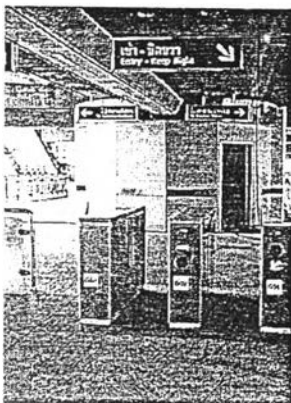
(ลักษณะภายนอกรถไฟฟ้า)



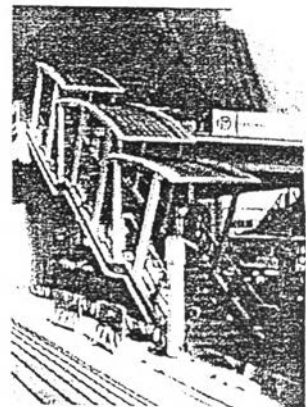
(ลักษณะภายในรถไฟฟ้า)



(ช่องจำหน่ายตั๋ว)



(ช่องทางเข้าสถานี)



(บันไดขึ้น-ลงสถานี)

ภาพ 4.6 องค์ประกอบทั่วไปของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTS)

#### 4.4 การขนส่งสาธารณะอื่นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ปัจจุบันย่านสีลมมีการขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และในพื้นที่เองอยู่หลายลักษณะ ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และโครงการต่างๆในอนาคต โดยมีการขนส่งสาธารณะที่สำคัญคือ

##### 1) รถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทางซึ่งทั้งที่ให้บริการโดย ขสมก. และเอกชน มีหลายเส้นทางที่ผ่านเข้าออกย่านสีลม โดยจะสายรถโดยสารประจำทางและการขนส่งสาธารณะย่านสีลมดังนี้

- ถนนสีลม ถนนสีลมซึ่งเป็นถนนสายหลักและมีความสำคัญที่สุดของพื้นที่ศึกษา จะมีรถขนส่งสาธารณะผ่านดังนี้

รถโดยสารประจำทางที่ผ่านเข้า-ออก สาย 115 , 77 , 164 , 15 , 163 , 76 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สาย ปอ. 77 , 15 , 2 , 30 , 38 , 4 , 76 , 5 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ ปอพ. 17 , 20 , 12 , 2 รถโดยสารปรับอากาศสนามบิน(Airport Bus) สาย A1 นอกจากนั้นยังมีรถตู้โดยสารเส้นทาง บางปะแก้ว-สวนลุม กับเส้นทาง รามอินทรา-สีลม และมีรถสองแถวสาย 1272 เส้นทาง เทคนิคกรุงเทพ-สวนลุม

- ถนนพระรามที่ 4 มีรถโดยสารประจำทางที่ผ่านเข้า-ออก สาย 47 , 67 , 50 , 63 , 4 , 163 , 116 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สาย ปอ. 7 , 4 , 2 , 50

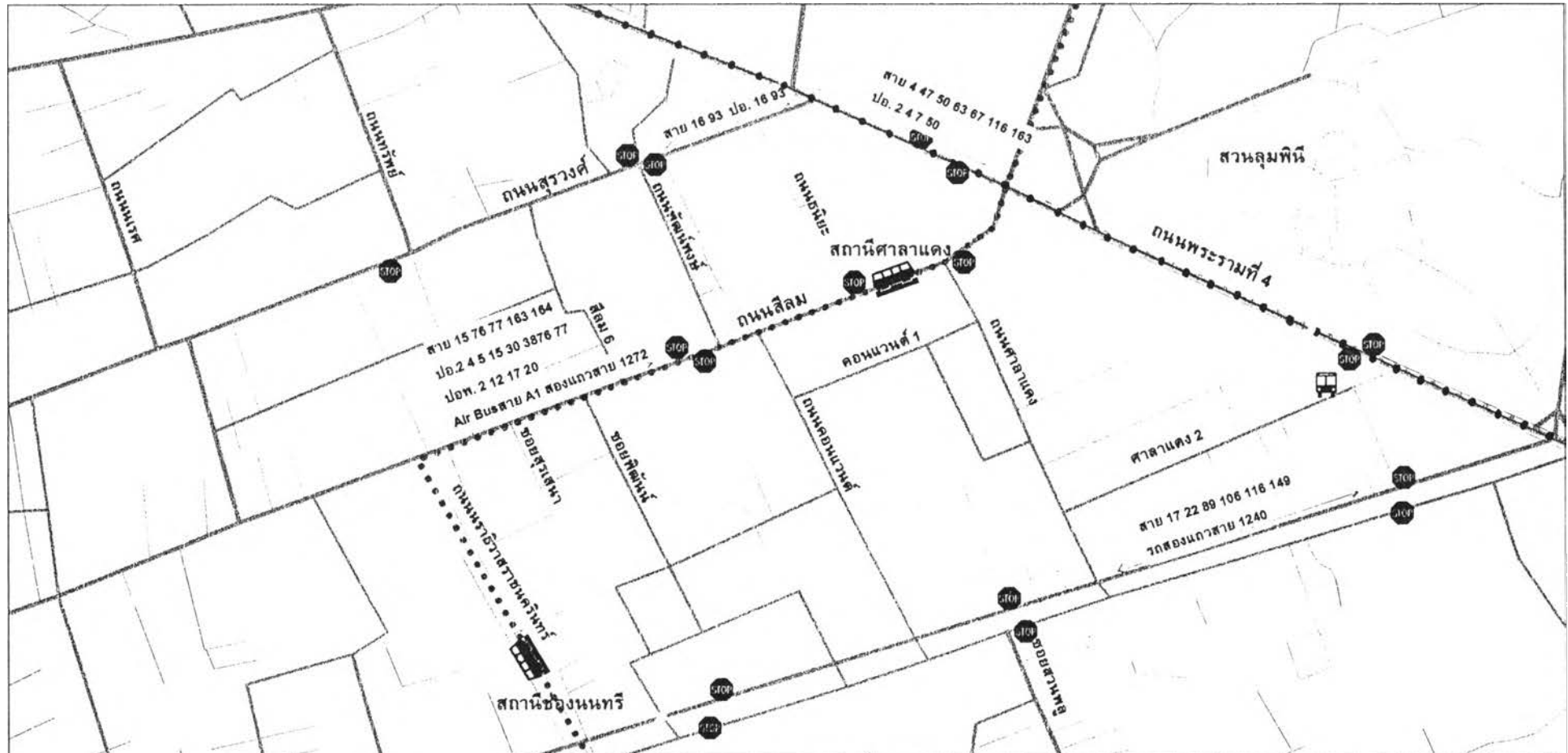
- ถนนสุขุมวิท มีรถโดยสารประจำทางที่ผ่านเข้า-ออก สาย 16 , 93 และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สาย ปอ. 16 , 93

- ถนนสาทร มีรถโดยสารประจำทางที่ผ่านเข้า-ออก สาย 17 , 22 , 106 , 89 , 116 , 149 , รถตู้โดยสารปรับอากาศ เส้นทางสีลม-ดาวคะนอง และรถสองแถวสาย 1240 เส้นทางวิทยุ-ศาลาแดง-เทคนิคกรุงเทพ

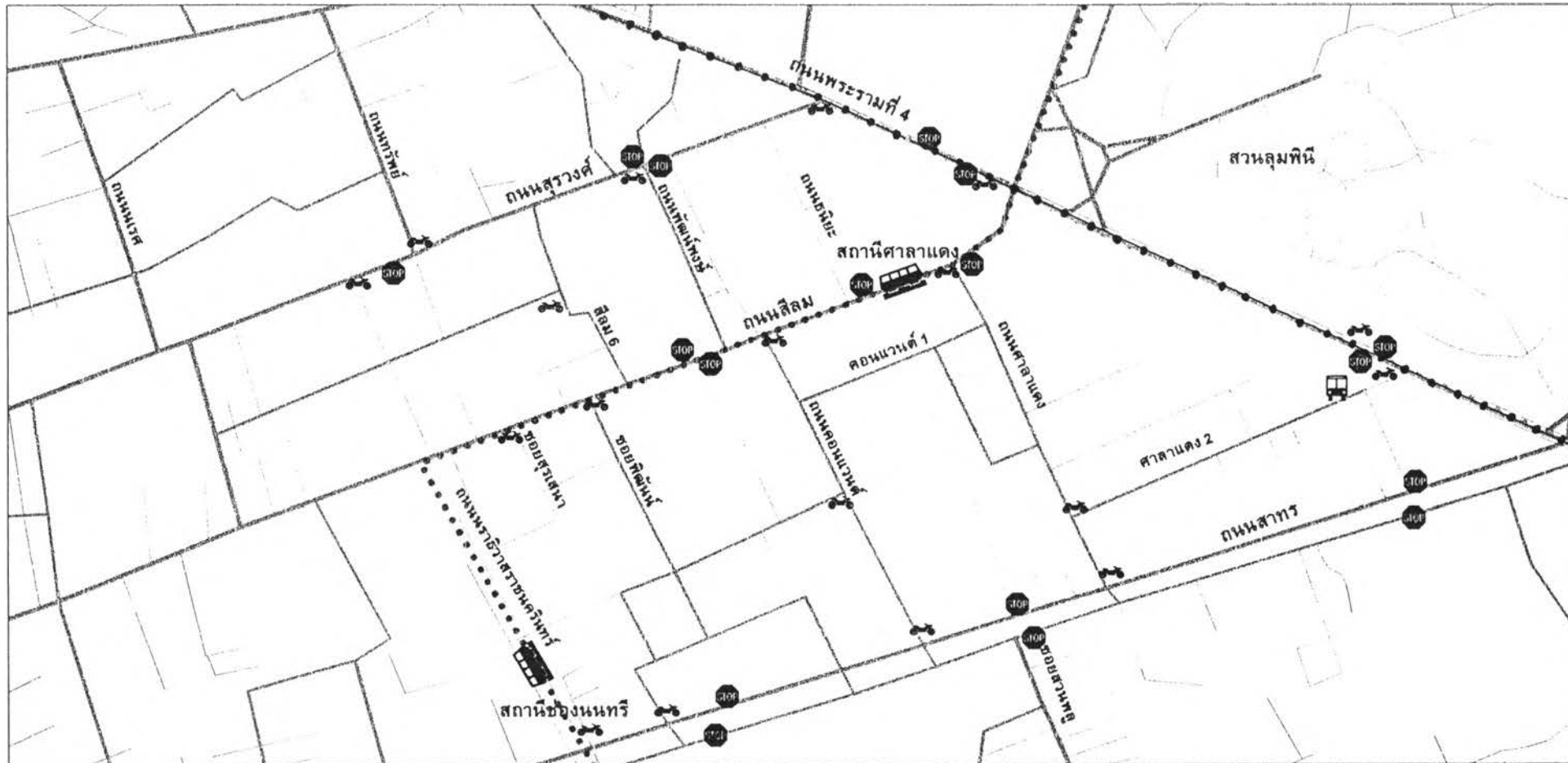
##### 2 ) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก สายหัวลำโพง – ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – บางซื่อ เป็นโครงการที่คณะรัฐมนตรี ในสมัยนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มอบหมายให้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ดำเนินการก่อสร้างในคราวประชุมเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2535

เดิมโครงการได้ออกแบบให้ทั้งสายทางเป็นทางยกระดับเหนือดิน โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการเองทั้งหมด ต่อมารัฐบาลในสมัยนายชวน หลีกภัย ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการลงทุน



<p>พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในบริเวณย่านสีลม</p>		<p>แผนที่ 4.6</p>	
<p>แสดง :      รถโดยสารประจำทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษา</p>	<p> ป้ายรถโดยสารประจำทาง</p> <p> เส้นทางรถโดยสารประจำทาง</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <p> รถไฟฟ้ามหานคร</p> <p> เส้นทางรถไฟฟ้า BTS</p> <p> สถานีรถไฟฟ้า BTS</p>	<p>มาตราส่วน</p> <p>0      0.1      0.2</p> <p>Kilometers</p>
<p>ที่มา : จากการศึกษา</p>			






พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.7






แสดง : ตำแหน่งป้ายโดยสารประจำทาง

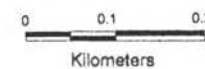
-  ป้ายรถโดยสารประจำทาง
-  ทำอัตรรถสองแถว
-  ทำอัตรรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา : จากการสำรวจ

สัญลักษณ์

-  รถไฟฟ้ามหานคร
-  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS
-  สถานีรถไฟฟ้า BTS

มาตราส่วน



โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด รฟม. ได้มีประกาศให้เอกชนรับสัมปทานก่อสร้างและดำเนินกิจการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2536 ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ยกเลิก เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงสร้างประมาณครั้งหนึ่งของสายทางจากเดิมที่เป็นแบบยกระดับให้เป็นโครงสร้างแบบใต้ดิน และได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนอีกครั้งหนึ่งโดยให้รัฐ โดยรฟม. เป็นผู้ลงทุนงานโยธา และให้เอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้และดำเนินกิจการ

ต่อมาคณะรัฐมนตรีในสมัย นายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี ปี 2538 ได้ให้ก่อสร้างโครงการเป็นระบบใต้ดินตลอดสาย โดยให้รฟม. ลงทุนก่อสร้างงานโยธาและเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้เช่นเดิม ทั้งนี้ได้ให้รฟม. ดำเนินการจ้างผู้รับเหมาดำเนินการออกแบบและก่อสร้างไปพร้อมกัน ในส่วนของเงินทุนให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณรับไปพิจารณาจัดหาจากแหล่งเงินกู้เงินไอเอ็มบี

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก สายหัวลำโพง – ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – บางซื่อ เป็นรถไฟฟ้ใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ประกอบด้วยสถานีใต้ดิน 18 สถานี

โดยมีสายทางเริ่มต้นจาก สถานีหัวลำโพง ผ่านสถานีสามย่าน **สถานีสีลม** สถานีลุมพินี สถานีบ่อนไก่ สถานีสิริกิติ์ สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีพระรามเก้า สถานีเทียมร่วมมิตร สถานีประชากรศาสตร์บำเพ็ญ สถานีสุทธิสาร สถานีรัชดา สถานีลาดพร้าว สถานี พหลโยธิน สถานีหมอชิต สถานีกำแพงเพชร สถานีบางซื่อ รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 20 กิโลเมตร

รถไฟฟ้ามหานครเป็นรถไฟฟ้ชนิดความสูง (heavy rail) สามารถให้บริการได้มากกว่า 40,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง โดยมีความเร็วสูงสุดถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในเวลาเร่งด่วนจะสามารถให้บริการได้ทุก ๆ 2 นาที คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ช่วงปลายปี 2545 หรือต้นปี 2546

### 3) โครงการไฮปเวลล์

ในปี พ.ศ. 2535 ได้มีการลงนามในข้อตกลงระหว่างบริษัทไฮปเวลล์ ประเทศไทย จำกัด (HTL) กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า HTL จะจัดหาระบบขนส่งหลักให้แก่กรุงเทพฯ ซึ่งมีรูปแบบเป็นโครงสร้างยกระดับ 3 ระดับ ประกอบด้วย

- ระดับบนสุดจะเป็นทางด่วนเก็บเงิน 6 ช่องทางจราจร
- รางรถไฟสำหรับ รฟท. อยู่ระดับที่ 2 รวมทั้งรางสำหรับระบบรถไฟฟ้ระบบใหม่หรือที่รู้จักในนามรถไฟฟ้ชุมชน (Community Train)
- ถนนใหม่ที่ระดับพื้นดิน รวมทั้งการพัฒนาด้านธุรกิจภายในโครงสร้าง



HTL ได้รับสัมปทานเป็นระยะเวลา 30 ปี ที่จะสร้างและดำเนินการระบบ และเมื่อสิ้นสุดสัมปทานทรัพย์สินต่างๆ จะตกเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย

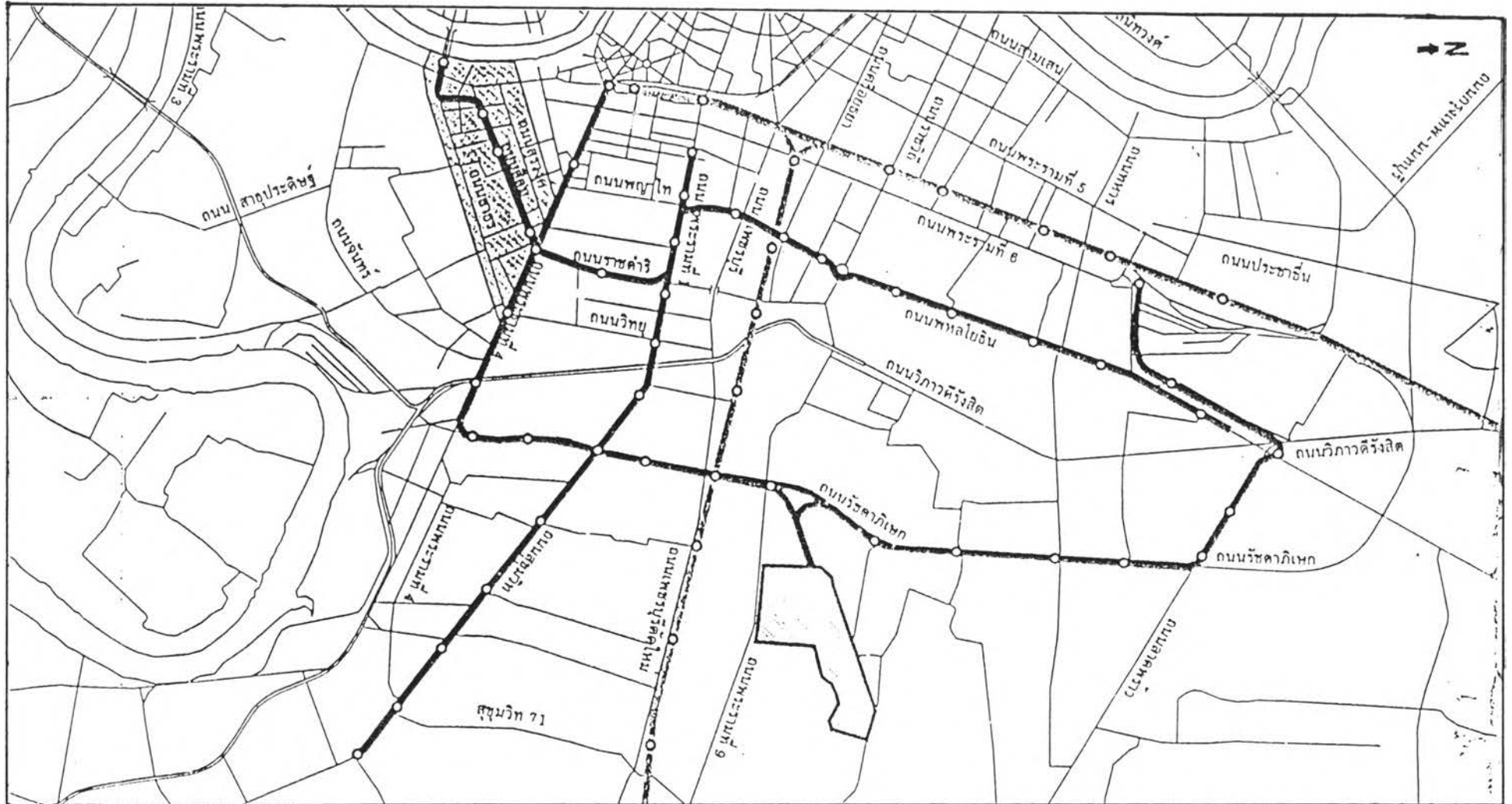
โครงการประกอบด้วย 5 ระยะ โดยใน 3 ระยะแรกนั้นส่วนใหญ่เส้นทางจะเป็นไปตามแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว คือ

1. จากรังสิต ไปยมราช ต่อไปถึงหัวลำโพง รวมระยะทางประมาณ 29 กิโลเมตร
2. จากยมราช ไปหัวหมาก ตามเส้นทางรถไฟสายตะวันออก รวมระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร
3. จากมักสัน ไปยังแม่น้ำ ซึ่งจะใช้เส้นทางรถไฟบรรทุกสินค้าเท่านั้นไปยังท่าเรือ เป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร
4. เส้นทางต่อขยายจากเส้นทาง 2 ไปทางตะวันตก เริ่มจากยมราชข้ามเกาะรัตนโกสินทร์ ไปเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางของรฟท. ซึ่งสิ้นสุดที่สถานีธนบุรี
5. เส้นทางขยายจากเส้นทาง 1 ด้านใต้ของหัวลำโพง ไปเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายมหาชัยที่วงเวียนใหญ่

โดยทั้งใน 5 เส้นทาง ต้องการให้โครงสร้างยกระดับประกอบไปด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ และไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับตรงที่เหมาะสม หลังจากจุดนั้นเส้นทางของรฟท. ก็จะวิ่งตามเส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้ว

การดำเนินการก่อสร้างโครงการเส้นทางที่ 1 ได้ทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และงานโยธา ไปได้ในระดับหนึ่ง ต่อมาทางไฮโปเวลล์ประสบกับปัญหาทางด้านการเงิน ทำให้การก่อสร้างได้หยุดชะงักลง ตอนนี้อยู่ในช่วงที่กำลังพิจารณาที่จะดำเนินการอย่างไรต่อไปกับโครงการ

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ได้ดำเนินการก่อสร้างในระยะแรก คือสายสีน้ำเงิน เส้นทางหัวลำโพง – ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – บางซื่อ โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในปลายปี 2545 นี้ โดยเส้นทางดังกล่าวจะมีสถานีสีลม ซึ่งตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 เป็นสถานีร่วม และการเดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานครสามารถเปลี่ยนการเดินทางมาใช้บริการของรถไฟฟาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในลักษณะตัวร่วม โดยจะมีการเชื่อมโยงระหว่างสถานีศาลาแดง ของรถไฟฟาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ บนถนนสีลม กับสถานีสีลมของรถไฟฟ้ามหานคร บนถนนพระรามที่ 4







พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

แผนที่ 4.8

แสดง : เส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบัน

สัญลักษณ์ :

-  เส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร
-  เส้นทางโครงการโฮปเวลล์
-  เส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
-  สถานี

มาตราส่วน



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ลักษณะดังกล่าวจะทำให้การเดินทางระหว่างสองสถานี่มีความเข้มข้น ส่งผลต่อการใช้พื้นที่สัญจรในพื้นที่ศึกษาเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากความสำคัญของพื้นที่ศึกษาที่เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมือง ก่อทำให้การเดินทางเข้ามาในพื้นที่อย่างหนาแน่น และถ้าหากโครงการไฮป์เวลล์ก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต จะทำให้บริเวณนี้ประกอบด้วยระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ถึง 3 โครงการ จะส่งผลให้ย่านนี้เป็นย่านที่มีการเดินทางและการสัญจรที่เข้มข้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ บวกกับการเดินทางลักษณะเดิมที่มีอยู่โดยขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง ที่มีการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นต้น ทำให้พื้นที่สัญจรที่มีอยู่ในพื้นที่ต้องรองรับการเดินทางที่จะเกิดขึ้น จึงต้องมีการปรับปรุงและขยายพื้นที่สัญจรเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางดังกล่าวให้เหมาะสม

