

บทที่ 4

การเดินทางด้วยรูปแบบต่างๆในเขตสาทร

การเดินทางด้วยรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งย่อมจะมีปฏิสัมพันธ์กับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นในพื้นที่เดียวกัน การเดินทางด้วยจักรยานจึงย่อมต้องมีความสัมพันธ์ทั้งด้านที่สอดคล้องและขัดแย้งกับการเดินทางรูปแบบอื่นในเขตสาทร การศึกษาการเดินทางรูปแบบต่างๆในพื้นที่ จะช่วยเพิ่มมิติในด้านเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง ความสัมพันธ์ของนานารูปแบบ ปัญหาและขอบเขตในการแก้ไขปัญหาของการเดินทางในแต่ละรูปแบบ และแนวโน้มของการเดินทางต่างๆรูปแบบ เพื่อพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมสำหรับแก้ไขปัญหาการเดินทางของผู้พักอาศัยในเขตสาทร ทั้งการเดินทางภายในพื้นที่และการเดินทางออกนอกพื้นที่ นอกจากนี้ยังช่วยทำให้สามารถกำหนดบทบาทของการเดินทางด้วยจักรยานให้สอดคล้องกับการแก้ปัญหาการเดินทางของผู้พักอาศัยในเขตสาทร โดยเฉพาะการเดินทางของกลุ่มคนที่ปัจจุบันใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายในเบื้องต้น

การเดินทางรูปแบบต่างๆ ในเขตสาทรในปัจจุบันได้แก่ การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล บริการขนส่งสาธารณะ บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างและจักรยานยนต์ส่วนบุคคล การเดินเท้า ตลอดจนการเดินทางด้วยจักรยาน

4.1 สภาพปัจจุบัน

4.1.1 การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

การเดินทางด้วยรถยนต์เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะไกล จากการศึกษาในเรื่องแบบแผนการเดินทางพบว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนน้อยสำหรับการเดินทางภายในเขต และเป็นรูปแบบการเดินทางของกลุ่มอาชีพวิชาชีพ/วิชาการ/งานสำนักงานซึ่งเดินทางออกนอกเขตมาก

รถยนต์เป็นพาหนะที่ต้องการพื้นที่(Space)มาก ไม่ว่าจะกำลังเคลื่อนที่หรือจอดนิ่งอยู่กับที่ การสัญจรโดยรถยนต์เพื่อจุดประสงค์ต่างๆจึงต้องอาศัยพื้นที่ที่เป็นพื้นผิวจราจรในลักษณะที่เป็นเส้นทาง(เช่น ถนน ซอย) และพื้นที่สำหรับจอด ซึ่งมักจะเกิดการแย่งพื้นที่กันเสมอในเขตสาทร เพราะมีทั้งรถที่ผ่านมาใช้เส้นทาง รถจากภายนอกที่เข้ามาทำกิจกรรมในเขต และรถที่เดินทางออกนอกเขตของคนที่พักอาศัยในเขต โดยที่ทั้งเส้นทางและที่จอดรถไม่เพียงพอกับปริมาณรถ

4.1.1.1 การเคลื่อนที่ของรถยนต์

การศึกษาการเคลื่อนที่ของรถยนต์ คือการศึกษาในเรื่องของระบบและโครงข่ายถนน ซึ่งสามารถแบ่งเส้นทางตามบทบาทหน้าที่หรือลำดับศักดิ์ของเส้นทางที่มีอยู่ในเขตสาธิตดังนี้ (แผนที่ที่ 4.1 ตารางที่ 4.1-4.5)

ก. Regional Road(เส้นสีน้ำเงิน) ได้แก่ทางด่วนชั้นที่1และทางด่วนชั้นที่2 ทำหน้าที่เชื่อมพื้นที่ส่วนต่างๆของกรุงเทพเข้าด้วยกันโดยใช้ถนนต่างระดับ หรือถนนลักษณะMotor Way สัมพันธ์กับระบบถนนระดับพื้นดินด้วยจุดขึ้นลงทางด่วน มีจุดขึ้นลงที่เขตสาธิตถนนพระรามสี่ ถนนสาธิต และถนนจันทน์ เนื่องจากพื้นที่สาธิตเป็นย่านใจกลางเมือง จุดขึ้นลงดังกล่าวจึงทำหน้าที่พารกจากย่านชานเมืองเข้าสู่ย่านธุรกิจในเมือง และนำรถกลับออกไปยังย่านชานเมือง

ข. Main Road(เส้นสีแดง) คือถนนสายหลัก ที่มีบทบาทในการเชื่อมพื้นที่ระดับย่านของเมืองเข้าด้วยกัน โดยการเชื่อมโยงไปยังทิศทางแกนสำคัญต่างๆของเมือง เป็นถนนในแนวระนาบ ถนนสายหลักในเขตสาธิตในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนพระราม6 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ส่วนในแนวตะวันออก-ตะวันตกได้แก่ ถนนสาธิต สำหรับถนนพระรามสี่เป็นถนนตามแนวรัศมี แต่ละถนนก็ทำหน้าที่รองรับปริมาณจราจรแตกต่างกัน ดังจะกล่าวถึงในรายละเอียดต่อไป

ค. Secondary Road(เส้นสีชมพู) คือถนนสายรอง เชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายหลัก เป็นเส้นทางที่จะนำรถออกสูถนนสายหลักเพื่อการเดินทางออกนอกพื้นที่ต่อไป ในทางกลับกันจะทำหน้าที่กระจายรถที่มาจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่ภายใน ในแง่การสัญจรภายในพื้นที่ ถนนสายรองมีบทบาทในการกระจายรถเข้าสู่พื้นที่ย่อย หากถนนสายรองทำหน้าที่ได้ดี จะทำให้เข้าถึงพื้นที่ระดับภายในย่านได้ลื่น สะดวก รวดเร็ว

ง. Tertiary Road (เส้นสีเหลือง) ได้แก่ถนนสายที่เชื่อมต่อกับถนนสายรองที่รถยนต์นิยมใช้สัญจร ไม่ใช่รอยตัน เป็นแกนของพื้นที่ย่อยๆในบล็อก และใช้เป็นเส้นทางลัดได้ในการออกสูถนนสายหลักและสายรองต่างๆ ผู้ที่ใช้เส้นทางดังกล่าวมักเป็นคนในพื้นที่(ทำงานในพื้นที่หรืออาศัยอยู่ในพื้นที่)


จ. Local Road(เส้นสีเขียว) เป็นถนนย่อยๆ สายสั้นๆ ภายในชุมชน ที่สามารถเชื่อมกับTertiary Road และถนนสายรอง มีความสำคัญน้อยกว่าTertiary Road

1) การเดินทางของรถยนต์ภายนอกเข้ามายังเขตสาธิต

การเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมระดับเมืองในเขตสาธิต และนโยบายการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่ จะดึงดูดการเดินทางเข้ามาในเขตสาธิตเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาโครงข่ายสำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์ในพื้นที่เขตสาธิต ได้แก่การเปิดใช้ทางด่วนชั้นที่2 ที่มีจุดขึ้น-ลงที่ถนนสาธิตและถนนจันทน์ การตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระราม6 ทำให้ช่องทางของรถยนต์ที่จะเข้ามายังย่านใจกลางเมืองเพิ่มมากขึ้น ทั้งรถยนต์ที่มีจุดปลายทางในเขตสาธิตรถยนต์ที่ผ่านเขตสาธิตไปยังย่านพาณิชยกรรมเก่าด้านบนและย่านพาณิชยกรรมใหม่ด้านล่าง ทำให้



ที่มาของข้อมูล: ฝ่ายโยธาฯ สำนักงานเขตสาทรปี2539 และ จากการสำรวจเพิ่มเติมของผู้วิจัย ปี2540

แผนที่ 4.1	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง ลำดับศักยภาพและความกว้างของผิวจราจรในพื้นที่เขตสาทร(ปี2540)		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณรถเฉลี่ย(เที่ยว/วัน)ที่ขึ้นทางสวนโดยใช้ด้านต่างๆในเขตสถานีและด้านใกล้เคียง(ปีพศ. 2536-2540)

ด้านใน เขตสถานี	ปีพศ.	ปริมาณรถเฉลี่ย(เที่ยว/วัน)			ด้านนอก เขตสถานี	ปีพศ.	ปริมาณรถเฉลี่ย(เที่ยว/วัน)		
		4ล้อ	>4ล้อ	รวม			4ล้อ	>4ล้อ	รวม
พระรามสี่ ไปบางนา- สะพานแขวน	36	22,822	837	23,659	เลียบแม่น้ำ	36	9,916	1,957	11,874
	37	20,456	760	21,216		37	10,402	1,854	12,256
	38	21,511	747	22,258		38	10,466	1,381	11,847
	39	21,673	794	22,457		39	12,748	1,444	14,192
	มีย.40	19,611	571	20,182		มีย.40	12,833	1,202	14,035
พระรามสี่2 ไปดินแดง	36	10,477	270	10,747	สถานีประดิษฐ์1	36	5,889	475	6,364
	37	12,817	241	13,059		37	5,392	1,311	6,703
	38	15,679	326	16,005		38	8,676	510	9,186
	39	19,141	370	19,511		39	15,500	1,068	16,568
	มีย.40	13,729	229	13,958		มีย.40	9,610	553	10,163
สถานี	39	1,380	18	1,398	สถานีประดิษฐ์2	36	6,896	1,331	8,027
	มีย.40	6,511	104	6,615		37	5,889	1,193	7,082
จันทร์	39	68	1	69	38	5,763	1,227	6,990	
	มีย.40	4,785	77	4,862	39	5,441	1,104	6,545	
					มีย.40	6,552	934	7,486	
					สถานีประดิษฐ์3	มีย.40	3,943	93	4,036

ที่มา: ข้อมูลปีพศ.2536-2539 จากหนังสือรายงานสถิติประจำปี ฝ่ายแผนและนโยบาย กองประเมินผล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข้อมูล มีย.2540 จากรายงานผลปฏิบัติงานประจำเดือนมิถุนายน 2540 ฝ่ายสารสนเทศ กองประเมินผล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: ด้านสถานี เปิดเมื่อวันที่ 18 ส.ค. 2539

ด้านจันทร์ เปิดเมื่อวันที่ 31 ส.ค. 2539

ด้านสถานีประดิษฐ์3 เปิดเมื่อวันที่ 6 ส.ค. 2539

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.2 แสดงรายละเอียดค่าของถนนสายหลัก Primary Road ในเขตการปี 2538-2540

ชื่อถนน	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ขนาดเฉพาะส่วนที่อยู่ในเขตการ		ช่องจราจร	ช่วง	ปริมาณจราจรเฉลี่ย(คัน/ชม)	ความกว้างเฉลี่ย(ม/ชม)	ทิศทาง	ข้อบังคับ
			ความยาว(กม)	ความกว้าง(กม)						
ศาล	พระรามที่ ๖	เจริญกรุง	3.400	12.0-16.0	4*2	พระรามที่ ๖-ธรรมการประดิษฐ์	3,960	12.26	ทางเดียว	ห้ามจอดตลอดแนวตลอดเวลาในวันอาทิตย์
						ธรรมการประดิษฐ์-YMCA	4,012	9.86		
						YMCA-สวนกุหลาบ	4,181	8.73		
						สวนกุหลาบ-โคงคชนวนต์	3,453	17.14		
						โคงคชนวนต์-โคงคพร.บางรัก	3,278	24.18		
						โคงคพร.บางรัก-แยกชนบทดุสิต	3,197	28.33		
						แยกชนบทดุสิต	3,153	20.87		
						แยกชนบทดุสิต-โคงคพร.เรนทร์ดุสิต	3,449	19		
						โคงคพร.เรนทร์ดุสิต-แยกสุรศักดิ์	2,760	37.86		
						แยกสุรศักดิ์-เชิงสะพานดาว	4,172	8.8		
เชิงสะพานดาว-แยกเจริญกรุง	2,013	12.5								
เจริญกรุง	วัดพระแก้ว	ถนนตก	1,100	10.0-11.9	2*2	ศาลาเจริญกรุง57	1,888	12.87	ทั้งสอง	ห้ามจอดตลอดแนวตลอดเวลาในวันอาทิตย์
						เจริญกรุง57-ศาลา	1,733	9.88		
						เจริญกรุง57-จันทร์	1,289	25.77		
						จันทร์-เจริญกรุง57	1,827	8.47		
พระรามที่ ๖(ด้านใต้)	คลองมดแดงบางมด	สุขุมวิท	880	8.0-20.0	4*2	สะพานไทย-มดเขี้ยว	1,478	17.86	ทางเดียว	ห้ามจอดตลอดแนวทั้งวันเวลา 00-21.00น.ในวันอาทิตย์
						ต้นสะพานไทย-มดเขี้ยว	1,896	5		
						แยกศาลา-เชิงสะพานไทย-มดเขี้ยว	2,396	5		
						เชิงสะพานไทย-มดเขี้ยว-แยกศาลา	2,712	5		
						เชิงสะพานไทย-มดเขี้ยว-แยกบางสุทธี	4,189	7.43		
						แยกบางสุทธี-เชิงสะพานไทย-มดเขี้ยว	4,280	7.43		
						แยกบางสุทธี-ก่อนขึ้นทางด่วน	4,188	7.42		
						ลงจากทางด่วนทางด่วน-แยกบางสุทธี	4,280	8.08		
						ก่อนขึ้นทางด่วน	4,816	5		
ลงจากทางด่วน	4,950	5								
นราธิวาสราชนครินทร์	สุรางค์	พระราม ๖	2,823	14.15*2	4*2	ยังไม่มีการขุด	-	-	ทางเดียว	ห้ามจอดตลอดแนวตลอดเวลาในวันอาทิตย์
พระราม ๖	ศาลา	พระราม ๖	1,640	10*2	3*2	ยังไม่มีการขุด	-	-	ทางเดียว	

หมายเหตุ: ข้อมูลปริมาณจราจรและความเร็วเป็นข้อมูล ในปี พ.ศ. 2538

ที่มา: สำนักงานสถิติ ปี 2538

สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร ปี 2538

โครงการถนน สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบขนส่งทางบก ปี 2538

งานจราจร สถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจนครบาล ปี 2540

ตารางที่ 4.3 แสดงรายละเอียดต่างๆของถนนสาทร(Secundary Road)ในเขตสาทรปี2538-2540

ถนน	จาก	ถึง	ขนาดของสวนสีเขียวในเขตสาทร		ช่องจราจร	ช่วง	ปริมาณจราจร (คัน/ชม.)	ความเร็ว กม./ชม.	ลักษณะดิน	ข้อบังคับจราจร
			ความยาว(ม)	ความกว้าง(ม)						
จันทน์	นางลิ้นจี่	ศรีบุญชู	3,260	12.00	2*2	เจริญกรุง-จันทน์	1,717	17.03	วิ่งสวนไป/ของกลับ/ของ	ห้ามจอดตลอดวันในชั่วโมงเร่งด่วน 6.00-9.00น และ15.00-21.00น เว้นวันอาทิตย์ ในเวลาที่จอดได้ ให้ห้ามจอดวันคู่ วันคี่ (เว้นคู่บ้านจากฝั่งทิศเหนือ วันคี่ห้ามจอดฝั่งทิศใต้) บริเวณแยกถนนสุขุมวิทถึงแยกสาทรประตูประตูนี้อยู่ในเขตตลอดแนวตลอดความยาวในอาทิตย์
						จันทน์-ศรีบุญชู	1,596	18.89		
						จันทน์-บ้านสี่แยก	1,529	30.67		
						บ้านสี่แยก-จันทน์	1,323	36.83		
						บ้านสี่แยก-ถนนสุขุมวิท	1,822	16.97		
						ถนนสุขุมวิท-บ้านสี่แยก	1,570	25.88		
						ถนนสุขุมวิท-สาทรประตูประตูนี้อยู่	1,970	7.41		
						สาทรประตูประตูนี้อยู่-ถนนสุขุมวิท	1,693	5		
						สาทรประตูประตูนี้อยู่-จันทน์	1,156	38.4		
						จันทน์-สาทรประตูประตูนี้อยู่	1,012	38.79		
						จันทน์-สี่แยกคลองรางเหล็ก	1,325	31.48		
						สี่แยกคลองรางเหล็ก-จันทน์	1,089	37.39		
สี่แยกคลองรางเหล็ก-นางลิ้นจี่	1,325	31.65								
นางลิ้นจี่-สี่แยกคลองรางเหล็ก	1,089	37.32								
เป็นอากาศดีบ้านสี่แยก	นางลิ้นจี่	ศรีบ้านสี่แยก	1,080	6.5-6.0	1*2	นางลิ้นจี่-ศรีบ้านสี่แยก	801	13.86	วิ่งสวนไป/ของกลับ/ของ	ห้ามจอดตลอดแนวตลอดเวลา
						ศรีบ้านสี่แยก-นางลิ้นจี่	567	20		
						ศรีบ้านสี่แยก-สุวรรณสารสิทธิ์	488	16.78		
						สุวรรณสารสิทธิ์-ศรีบ้านสี่แยก	809	9.08		
เส้นสี่แยก	สาทรใต้	จันทน์	1,857	8.00	3	สาทร-อาคารสงเคราะห์	1,310	38.1	1 ชั่วโมงแยกอาคารสงเคราะห์ เป็นทวนเดียวจากสาทร เวลา 6.00-9.00น และ15.00-18.00น นอกเวลาพักกลางวันและวันหยุดเดินทาง 2 ชั่วโมงแยกอาคารสงเคราะห์ถ จันทน์ เป็นทวนตลอดเวลา	1 ชั่วโมงแยกอาคารสงเคราะห์ มีตะวันออก ห้ามจอดเวลา 6.00-9.00น และ15.00-18.00น มีตะวันตกห้ามจอดตลอดเวลา 2 ชั่วโมงแยกอาคารสงเคราะห์ถ จันทน์ มีตะวันออก ห้ามจอดเวลา 6.00-9.00น และ15.00-21.00น มีตะวันตกห้ามจอดตลอดเวลา
						อาคารสงเคราะห์-สาทร	1,277	26.27		
						อาคารสงเคราะห์-วัดปรอท	1,277	38.81		
						วัดปรอท-อาคารสงเคราะห์	1,213	32.31		
						วัดปรอท-สุสานสีลมและ	1,233	38.74		
						สุสานสีลมและวัดปรอท	1,450	24.97		
						สุสานสีลมและจันทน์	1,200	39.57		
จันทน์-สุสานสีลมและ	1,375	28.08								
สวนกุหลาบ	สาทรใต้	นางลิ้นจี่	1,008	7.0-8.7	3	สาทร-กรมการอินทผาณีซอย	1,510	3	วิ่งสวน	ห้ามจอดตลอดแนว ตั้งแต่เวลา 6.00-21.00น
						กรมการอินทผาณีซอย-สาทร	777	3.91		
						กรมการอินทผาณีซอย-นางลิ้นจี่	881	10.38		
						นางลิ้นจี่-กรมการอินทผาณีซอย	861	3		
นางลิ้นจี่	สวนกุหลาบ	จันทน์	1,110	12.00	2*2	สวนกุหลาบ-เป็นอากาศ	885	9.08	วิ่งสวนไป/ของกลับ/ของ	ห้ามจอดตลอดวันในชั่วโมงเร่งด่วน 6.00-9.00น และ15.00-21.00น เว้นวันอาทิตย์ ในเวลาที่จอดได้ ให้ห้ามจอดวันคู่ วันคี่ (เว้นคู่บ้านจากฝั่งทิศตะวันออก วันคี่ห้ามจอดฝั่งทิศตะวันตก)
						เป็นอากาศ-สวนกุหลาบ	885	3		
						เป็นอากาศ-จันทน์	1,159	34.29		
						จันทน์-เป็นอากาศ	1,394	26.62		
						จันทน์-อมร	1,567	18.58		
						อมร-จันทน์	1,583	12.28		
สาทรประตูประตูนี้อยู่	จันทน์	พระราม3	385	12.00	2*2	จันทน์-ทวีสิทธิ์	1,580	13.78	วิ่งสวนไป/ของกลับ/ของ	ห้ามจอดตลอดแนวตั้งแต่เวลา 6.00-22.00น เว้นวันอาทิตย์
						ทวีสิทธิ์-จันทน์	1,557	9		
						ทวีสิทธิ์-ไม่มีเงิน	1,330	33.6		
						ไม่มีเงิน-ทวีสิทธิ์	1,544	16.15		
สี่แยก	พระราม3	พระราม3	700	2*4	5.0-12.0	ไม่มีสัญญาณไฟจราจร	-	-	ทวนเดียว	ห้ามจอดตลอดแนวตลอดเวลา

หมายเหตุ ข้อมูลปริมาณจราจรและความเร็วเป็นข้อมูลในปี พ.ศ. 2538

ที่มา: สำนักงานเขตสาทรปี 2539

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานครปี 2539

โครงการTDM สำนักงานคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางถนนปี 2538

งานจราจร สถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจนครบาล

ตารางที่ 4.4 แสดงรายละเอียดค่าจ้างของงานก่อสร้างเป็นหน่วย Road ในเขตอำเภอปี 2539-2540

ชนิดภาวณ	ชื่อถนน	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุดหรือจุดเชื่อมกับ	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)	ช่องจราจร	ปริมาณทราย (ตัน)		ความยาว (กม.)		ปริมาณดิน	เชื่อมโยงกับถนน	ประเภทถนน
							ตัว	ขวา	ตัว	ขวา			
1 สายรถจักรยานยนต์-หินบด-ลูกรัง	เจริญสุข 367	เจริญสุข	วัดป่า	884	5.5-6.5	2	1200	908	11.6	11.6	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-สะพาน
	หินบด 2	หินบด	เจริญสุข 363	640	10.0-12.0	4	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	หินบด 2	หินบด	ไผ่เงิน	1,170	5.5	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
2 สายรถจักรยานยนต์-หินบด-ลูกรัง-หินบด	โพนไผ่เงิน	สาย	วัดป่า	428	3.5	1	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	จุดตัดวราภรณ์	วัดป่า	ถนนสุขุมวิท	420	2.45-6.5	1	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	ถนนสุขุมวิท	สาย	ถนนสุขุมวิท	790	3.2-7.0	1	*	281	*	11.64	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-ถนนสุขุมวิท 3-สาย
	วัดป่า	บ้านบ่อ	วัดป่า 2	460	4.0-6.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-สะพาน
	วัดป่า	วัดป่า	ถนนสุขุมวิท	660	2.5-6.0	1	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-ถนนสุขุมวิท 3-สาย
	วัดป่า 2	วัดป่า	บ้านโคก	368	4.0-6.5	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-สะพาน
	บ้านโคก	วัดป่า 2	หินบด	200	8.2-8.0	2	540	567	11.98	11.58	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-สะพาน
	บ้านโคก	วัดป่า 1	หินบด	580	1.20	4	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	สำนักงานเทศบาล	บ้านโคก	ถนนสุขุมวิท	268	8.0	3	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	อาคารเทศบาล 6	ถนนสุขุมวิท	บ้านโคก	880	9.0	3	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	อาคารเทศบาล 7	ถนนสุขุมวิท	บ้านโคก	882	9.0	3	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	หมู่บ้าน	หินบด	บ้านโคก	1,250	12.0	4	285	359	11.57	11.67	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ถนน 1-บ้านโคก
	พระเมรุมาศ	หินบด	ไผ่เงิน	1,600	7.5-8.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-บ้านโคก
	ไผ่เงิน	หินบด	บ้านโคก	1,104	5.5-6.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-บ้านโคก
	วัดป่า 1	สายประโคนชัย	บ้านโคก	424	4	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
บ้านโคก	สายประโคนชัย	ไผ่เงิน	722	5.0-7.6	2	721	674	11.88	11.68	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน	
บ้านโคก	หินบด	ไผ่เงิน	420	5.5-7	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-บ้านโคก	
บ้านโคก	หินบด	บ้านโคก	410	4.5	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	สะพาน 2-บ้านโคก	
3 สายรถจักรยานยนต์-หินบด-ลูกรัง-หินบด	อาคารเทศบาล 6	บ้านโคก	บ้านโคก	800	8.0	3	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ถนน 1-บ้านโคก
	อาคารเทศบาล 7	สาย	บ้านโคก	668	4.85-6.6	2	445	591	24.29	14.78	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	บ้านโคก	พระเมรุมาศ	บ้านโคก	714	4.8-6.0	2	498	509	9.08	16.71	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	บ้านโคก	บ้านโคก	บ้านโคก	1,002	4.5-6.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	บ้านโคก	พระเมรุมาศ	บ้านโคก	478	4.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	บ้านโคก	พระเมรุมาศ	บ้านโคก	464	4.0	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
	บ้านโคก	บ้านโคก	บ้านโคก	448	4.6-5.5	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน
บ้านโคก	บ้านโคก	บ้านโคก	80	5.25	2	*	*	*	*	ไม่มีดิน	งานซ่อมแซมถนนลูกรัง	ไม่มีถนน	

หมายเหตุ: 1. ระบุปริมาณทรายและปริมาณหินบดในตาราง

* หมายถึงไม่มีดิน

ที่มา: สำนักงานเทศบาลปี 2539

สำนักงานเทศบาลปี 2539

โครงการ TDM สำนักงานเทศบาลนครขอนแก่นปี 2538

งานสำรวจ สถานีตำรวจชนบท สถานีตำรวจชนบท สถานีตำรวจชนบทปี 2540

งานสำรวจ สถานีตำรวจชนบท สถานีตำรวจชนบท สถานีตำรวจชนบทปี 2540

การสำรวจถนนของพื้นที่ ปี 2538-2540

ตารางที่ 4.5 แผนภาพละเอียดต่างๆของชอปปิงเซ็นเตอร์ในเขตเทศบาลปี 2539-2540

บ่ออวกาศใน	ชื่อชอปปิง	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุดหรือ ต่อเชื่อมอื่น	ความยาว	ความกว้าง	ช่อง	ทิศทางเดินรถ	ทั้งหมดที่วางแผน
				ม	ม			
1. ศาลา-เวทีนกรุง- ทั้งหมดรวมรวม	เวทีนกรุง3	เวทีนกรุง	วัดสมณภูม	280	4.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	เวทีนกรุง5	เวทีนกรุง	จันทน์	140	6.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	หลังวัดสุทธินิ	หลังวัดสุทธินิ	จันทน์	190	10	4	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	แสงจันทร์	เวทีนกรุง	ถนนสุขุม	592	3.5-4.2	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	เวทีนกรุง9	เวทีนกรุง	จันทน์	252	10	4	วังสวน	ผ่านจุดที่ 22 มีถนนจากปากซอย
	จันทน์	จันทน์	เวทีนกรุง5	428	10.0-12.0	4	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	จันทน์	จันทน์	ศาลากลางพระนครใต้	450	8.0-12.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	ถนนสุขุม	เวทีนกรุง7	แสงจันทร์	250	3.5-4	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	ร่วมมิตร	จันทน์	พระราม	300	6	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
2. ศาลา-พระราม-จันทน์ นราธิวาสสถานวิทย	เขตสุขุม	ศาลา	เขตสุขุม	200	5.5	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	พิบูล	ศาลา	นราธิวาส	740	3.0-8.0	2	ทางเดียวตลอดความยาวถนนนราธิวาส-ศาลา	ผ่านจุดของถนนตลอดความ
	พิบูล	เขตสุขุม	นราธิวาส	300	3.00	2	ทางเดียวตลอดความยาวถนนสุขุม-นราธิวาส	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	พิบูล	เขตสุขุม	นราธิวาส	530	4.5	2	ทางเดียวตลอดความยาวถนนนราธิวาส-เขตสุขุม	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	จุดผ่านขึ้นและลง	เขตสุขุม	พญรัตน์	280	2.4-3.0	18-22	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	จุดบนเขตสุขุม	เขตสุขุม	ไมยสม	250	6	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	ซอยอสมรัตน์	นราธิวาส	จันทน์		7	3	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
3. ศาลา-นราธิวาส-จันทน์ ท่าบางสั้น-ขึ้นจากท. พระราม	โหว้	นราธิวาส	จันทน์	332	4.5-5.5	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	ตึ้นตึ้น	ศาลา	นราธิวาส	731	4.0-6.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	พระพิบูล	นราธิวาส	สวนพฤ	665	3.6-4.0	18-22	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	อาคารส่งแถว	นราธิวาส	อาคารส่งแถว	530	6.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	อาคารส่งแถว	นราธิวาส	อาคารส่งแถว	304	6.0	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน
	จันทน์ท่า	นราธิวาส	บางสั้น	530	8.5	2	วังสวน	ผ่านจุดของถนนตลอดความ
	ไม่พอใจ	ศรีบ้านใหญ่	งานสุทธิ	230	3.5-4.0	2	วังสวน	ผ่านจุดของถนนตลอดความ
	ถนนการนิคมพาณิชย์	สวนพฤ	งานสุทธิ	450	7	2	วังสวน	ใช้เฉพาะการจราจรถนนการนิคมพาณิชย์เท่านั้น
	ทอน	งานสุทธิ	อาคารพระพิบูล	150	2.5-6	2	วังสวน	ยังไม่ได้ขอซื้อที่ดิน

หมายเหตุ: ในกรณีที่ยังไม่ขอซื้อที่ดินเนื่องจากขอเช่าที่ดินที่ปรับปรุงที่ดินอยู่ตามการขออนุญาต ถ้าการขอเช่ายังไม่ทันทางราชการในชอปปิงเซ็นเตอร์

* หมายถึงไม่มีเรื่อง

ที่มา: สำนักงานเขตเทศบาลปี 2539
สำนักการโยธา กรุงเทพมหานครปี 2539
โครงการBDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบขนส่งทางบกปี 2538
งานจราจร สถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจภูธรนครบาล สถานีตำรวจนครบาลปทุมธานี 2540
การสำรวจภาคสนามของจุดที่ 2539-2540

ปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในเขตสาทรเพิ่มขึ้น ในกรณีจุดปลายทางอยู่ในเขตสาทรจะมีทิศทางไปยังถนนสาทร ถนนพระรามสี่ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ในกรณีที่ใช้เขตสาทรเป็นทางผ่านจะใช้เส้นทางนราธิวาสฯ เส้นทางพระราม6 เส้นทางพระรามสี่ และเส้นทางสาทรต่อไปยังย่านใจกลางเมืองอื่นๆ

รถยนต์จากย่านชานเมืองแต่เดิมเข้ามายังเขตสาทรโดยทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีจุดขึ้นลงบนถนนพระรามสี่ ทำให้ปริมาณจราจรบนถนนพระรามสี่ในบริเวณดังกล่าวสูงทั้งขาเข้า และขาออก ความเร็วเฉลี่ยต่ำ(ไม่เกิน10กม./ชม ปี2538.) เมื่อจุดขึ้นลงทางด่วนชั้นที่2(ด้านสาทรและด้านจันทน์) เปิดใช้ในเดือนสิงหาคม2539 ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนพระรามสี่ในปี2540ลดน้อยลง แต่ปริมาณรถยนต์รวมของรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนของด้านในเขตสาทรเพิ่มมากขึ้น(43,436เที่ยว/วันในปี2539 เป็น45,617เที่ยว/วันในปีพ.ศ.2540)

สำหรับรถยนต์จากย่านอื่นๆของเมือง แต่เดิมต้องใช้ถนนสาทรและพระรามสี่ ถนนสาทรเป็นเส้นทางเข้าสู่ใจกลางเมืองที่สั้นที่สุด ของผู้ที่อาศัยในพื้นที่ฝั่งธนบุรี ในขณะที่เดียวกันบนถนนสาทรเองก็เป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของเมืองในปัจจุบัน จึงดึงดูดการเดินทางจากทิศต่างๆของเมืองในปริมาณมากเข้ามายังพื้นที่

ถนนพระรามสี่เป็นเส้นทางที่จะเข้ามายังย่านใจกลางเมืองของพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเมือง และถนนเจริญกรุงและถนนสายรองแนวเหนือ-ใต้ในเขตสาทรซึ่งเป็นถนนขนาดเล็กเป็นเส้นทางที่จะเข้ามายังย่านใจกลางเมืองของพื้นที่ด้านใต้ การตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนพระราม6 จึงช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนเจริญกรุง และถนนสายรองในแนวเหนือ-ใต้ของพื้นที่ในปัจจุบัน

ถนนสาทรและถนนพระรามสี่จึงเป็นถนนที่มีรถยนต์ใช้มากความเร็วต่ำ และการจราจรติดขัดเกือบตลอดทั้งสาย เนื่องจากเป็นช่องทางเข้ามายังย่านใจกลางเมืองที่สำคัญ ปัจจุบันการติดขัดบนถนนสาทรและพระรามสี่ทำให้เกิดการติดขัดต่อเนื่องเข้ามายังถนนสายอื่นในเขต โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณแยกที่เป็นจุดตัดของถนนสาทร ถนนพระรามสี่ กับถนนสายอื่นๆ ได้แก่บริเวณแยกสุรศักดิ์(จุดขึ้นทางด่วนด้านสาทร) แยกสาทร-เรนด์หุลย์ส์3 แยกสาทร-นราธิวาสราชนครินทร์ แยกสาทร-สวนพลู แยกสาทร-พระรามสี่ จุดขึ้น-ลงทางด่วนพระรามสี่ และในซอยย่อยของถนนพระรามสี่ ในช่วงโมงเร่งด่วนการติดขัดได้ต่อเนื่องจากบริเวณแยกเข้ามายังถนนภายในตลอดสายโดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเรนด์หุลย์ส์ที่เป็นที่ตั้งของโรงเรียนอัสสัมชัญประถมและอัสสัมชัญพาณิชยการ และถนนสวนพลูที่เป็นที่ตั้งของสถานีราชการและสถานศึกษาระดับเมือง

อย่างไรก็ตามแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมที่สูงขึ้นบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ทำให้ถนนดังกล่าวจะไม่ใชถนนที่เป็นเส้นทางผ่านสู่ย่านใจกลางเมืองแต่เพียงอย่างเดียวอีกต่อไป แต่จะเป็นเส้นทางที่เป็นจุดปลายทางของการเดินทางด้วย เมื่อผนวกเข้ากับผลกระทบจากการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ของรถยนต์ภายนอกที่ก่อให้เกิดการติดขัดต่อเนื่องเข้า

มายังถนนนราธิวาสราชนครินทร์ในช่วงเวลาด่วนในปัจจุบัน และผลกระทบจากปริมาณรถยนต์ของคนในเขตที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยประเภทอาคารชุดและอพาร์ทเมนต์ราคาแพงที่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถยนต์และทำงานย่านใจกลางเมือง ทำให้ในอนาคต(หากยังไม่มีการปรับปรุงใดๆที่จะสร้างทางเลือกในการเดินทางออกนอกพื้นที่ด้วยรูปแบบอื่น) การจราจรบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์จะติดขัดอย่างแน่นอน

สำหรับปริมาณรถยนต์บนถนนพระราม6 ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของถนนพระราม3และถนนพระราม6ช่วงที่อยู่ใต้เขตสาธิต เนื่องจากถนนพระราม6ช่วงที่อยู่ในเขตสาธิตอยู่ใต้ทางด่วนชั้นที่สอง ไม่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมของเมือง แต่สามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยในชอยย่อยของถนนพระราม6ได้ เนื่องจากได้กลายเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงดี หากนโยบายพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่บริเวณถนนพระราม3ได้รับการปฏิบัติจริง ถนนพระราม6จะต้องรองรับการเดินทางจากทางด่วนชั้นที่สองไปยังย่านพาณิชยกรรมใหม่ในปริมาณมาก

2) การเดินทางออกนอกเขตของรถยนต์ภายในเขต

การเดินทางออกนอกเขตของรถยนต์ภายในเขตจะมีแกนหลักอยู่ที่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนพระราม6 จึงได้รับผลกระทบจากการเดินทางผ่านพื้นที่และการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ของรถยนต์ตามแนวถนนดังกล่าว ดังได้กล่าวถึงแล้ว

3) การเดินทางภายในพื้นที่ด้วยรถยนต์

เขตสาธิตเป็นเขตที่มีรูปร่างแคบยาวในแนวตะวันออก-ตะวันตก การเดินทางภายในพื้นที่จึงมีทิศทางในแนวเดียวกัน ซึ่งถนนสายสำคัญสำหรับการเดินทางภายในพื้นที่คือถนนจันทน์และถนนสาธิต ส่วนถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตกอื่นๆบริเวณใจกลางเขตขาดความเชื่อมโยงกัน ทำให้บางครั้งรถยนต์ต้องออกมายังถนนสาธิตและถนนจันทน์เพื่อจะเดินทางไปยังอีกด้านหนึ่งของเขต

เนื่องจากโครงข่ายถนนมีความเชื่อมโยงกัน การเดินทางของรถยนต์ภายนอกเขตย่อมส่งผลต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ภายในเขต เมื่อปริมาณรถยนต์บนถนนสายหลักของเขตสูง และเกิดการติดขัดมากในช่วงเวลาด่วน ย่อมส่งผลต่อการติดขัดต่อเนื่องเข้ามายังถนนภายในที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลัก ทำให้การเดินทางระยะใกล้ภายในเขตต้องใช้เวลานาน ดังแสดงในตารางที่3.10บทที่3 ที่เวลาเฉลี่ยสำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลภายในZoneย่อยเดียวกันสูงกว่าการเดินทางด้วยจักรยานยนต์และการเดินเท้าในทุกพื้นที่ย่อย โดยเฉพาะในZoneย่อยที่127และ131 ซึ่งเป็นZoneย่อยที่ติดกับถนนสาธิต และเป็นZoneย่อยที่มีสาธารณูปการระดับเมืองตั้งอยู่บนถนนระดับหลุยส์ และถนนสวนพลูที่เป็นถนนขนาดเล็กแต่ต้องรองรับรถยนต์จำนวนมาก

นอกจากนี้การเดินทางด้วยรถยนต์ภายในZoneย่อยอื่นๆ ก็ใช้เวลามากกว่าที่ควรจะเป็น เช่นZoneย่อยที่126 128 และ130 ทั้งที่เป็นการเดินทางระยะใกล้ไม่เกิน2กิโลเมตร เมื่อพิจารณาโครงข่ายถนนภายในเขตสาธิตตามตารางที่4.2-4.5 และความสัมพันธ์ของลำดับศักยภาพและความ

กว้างของถนนในเขตสาทรในแผนที่ 4.1 พบว่า ในถนนหลายสายความกว้างไม่สัมพันธ์กับบทบาทหน้าที่ของถนน เช่นถนนเย็นอากาศ ถนนเซนต์หลุยส์ ถนนสวนพลู ซึ่งเป็นถนนสายรอง ขอยโรงน้ำแข็ง ขอยสุเหร่ายะวานี ขอยเจริญกรุง 67 ขอยวัดปรก และขอยย่อยของถนนพระรามสี่ ซึ่งเป็น Tertiary Road ในขณะที่ Local Road บางสายใน Zone ย่อยที่ 126 มีความกว้างเกินจำเป็น ผลก็คือมีการจอดรถยนต์ทั้งสองฝั่งตลอดเวลา สภาพดังกล่าวสะท้อนว่าพื้นที่เขตสาทรเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการวางแผนโครงข่ายถนนภายในสำหรับบริเวณมีโครงข่ายที่ดี ได้แก่บริเวณหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ และบริเวณชุมชนธนบุรีรัตน์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เวลาเฉลี่ยของการเดินทางด้วยรถยนต์ภายใน Zone ย่อยที่ 129 ดีกว่า Zone ย่อยอื่นๆ

การแก้ปัญหาการจราจรติดขัดของ Zone ย่อยที่ 127 และ Zone ย่อยที่ 131 ในปัจจุบันคือการจัดระบบเดินรถทางเดียว (ตารางที่ 4.3 และ 4.4) บนถนนเซนต์หลุยส์ 3 ขอยเซนต์หลุยส์ 2 ขอยโรงน้ำแข็งเก่า ขอยสุเหร่ายะวานี ขอยวัดปรก 1 ช่วงแยกเย็นจิตต์-วัดปรก ขอยพิบูล ขอยพิชัย 1 ขอยพิชัย 2 ใน Zone ย่อยที่ 127 และขอยสะพานคู่ ขอยสุวรรณสวัสดิ์ ใน Zone ย่อยที่ 131

ส่วนการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระราม 6 ที่เป็นผลดีต่อการเดินทางของรถยนต์ออกนอกเขต และการเดินทางผ่านเข้ามาในเขต แต่กระทบการเดินทางด้วยรถยนต์ในทิศทางตะวันออก-ตะวันตก เนื่องจากต้องข้ามไปกลับรถในจุดกลับรถ

4.1.1.2 ที่จอดรถ

ความสำคัญของที่จอดรถมีมากพอๆ กับผิวจราจรที่ให้รถวิ่ง ตำแหน่งของที่จอดรถจะเสริมประสิทธิภาพของระบบและการใช้ผิวจราจรได้อย่างมาก รวมถึงการใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมปริมาณการจราจรที่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินได้อย่างดีเยี่ยม ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถในเขตสาทรนั้น จะพบในย่านพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และที่พักอาศัยที่มีลักษณะอาคารเป็นอาคารพาณิชย์ (ตึกแถว) เพราะไม่มีการสร้างที่จอดรถรองรับ และในอดีตก็ไม่มีการกำหนดข้อบังคับการก่อสร้าง ซึ่งอาคารพาณิชย์เป็นลักษณะอาคารที่มีอยู่มากในพื้นที่เขตสาทร อยุธยาถนนและขอยย่อยสำคัญเกือบทุกสาย ยกเว้นถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ดังนั้นผู้ที่เข้ามาติดต่อธุรกิจ มักต้องจอดรถริมถนนหรือขอยย่อยเหล่านั้น แม้จะเป็นการจอดเพียงชั่วคราวก็ทำให้เกิดลักษณะคอขวดขึ้นบนเส้นทางสายนั้น ส่วนเจ้าของรถยนต์ที่พักอาศัยในตึกแถวมักจอดบนทางเท้า หรือริมถนนหน้าบ้านของตนเอง ซึ่งการจอดของทั้งเจ้าของอาคารและผู้มาติดต่อ ทำให้ประสิทธิภาพและพื้นผิวจราจรที่ไม่เพียงพออยู่แล้ว ขาดแคลนยิ่งขึ้น

การออกข้อบังคับห้ามจอดบนเส้นทางแต่ละสายแสดงในตารางที่ 4.2-4.5 จากการพูดคุยกับเจ้าหน้าที่จราจรในพื้นที่พบว่า ปริมาณจราจรที่เพิ่มเข้ามาในเส้นทางแต่ละสายของเขตสาทรนั้น ทำให้ต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อบังคับห้ามจอดบนถนนบางสาย และกำหนดให้มีข้อบังคับห้ามจอดในขอยย่อยที่สำคัญบางขอยที่ยังไม่ได้ออกข้อกำหนด ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนตามกฎหมาย ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ตำรวจจราจรมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำที่ก่อให้เกิดการ

กีดขวางการสัญจรได้(ตามดุลยพินิจของตำรวจจราจรที่กำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่) ดังนั้นการจอดรถในที่สาธารณะใดก็ตามที่ทำให้เกิดการกีดขวางจราจรก็อาจถูกจับกุมได้แม้จะไม่มีข้อบังคับบนเส้นทางนั้นก็ตาม แต่ความถูกต้องเรียบร้อยนี้จะเกิดขึ้นก็เฉพาะช่วงที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานอยู่บนเส้นทางนั้นเท่านั้น แม้กระทั่งถนนที่มีข้อบังคับก็ยังคงมีการแอบจอดเสมอๆ ทั้งนี้ก็เพราะปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ(เพราะผู้ขับขี่ถ้ามีทางเลือกก็ไม่อยากทำผิดกฎหมาย) ที่ไม่มีผู้ใดหรือหน่วยงานใดวางแผนหรือรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวเลย เมื่อพื้นที่เมืองในส่วนนี้เติบโตขึ้นอย่างไร้การควบคุมจัดการ ปัญหาจึงประทุรุนแรงขึ้น การเรียกร้องให้เอกชนลงทุนเพื่อสร้างอาคารจอดรถก็เป็นไปไม่ได้ยาก เพราะไม่คุ้มค่าในการลงทุนในกิจการดังกล่าวในพื้นที่เขตสาทรที่ดินราคาสูงมาก

ปัญหาที่จอดรถในเขตสาทรกระทบต่อการแข่งขันพื้นที่ทางเดินเท้า และพื้นที่สัญจรของรถยนต์เป็นอย่างมาก การแก้ไขปัญหาการสัญจรในเขตสาทร ย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่จอดรถไปด้วยเช่นกัน

4.1.1.3 สรุป

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตสาทรนั้นมีได้แยกตัวออกมาอย่างโดดเด่นเกี่ยวกับการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่มีความเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับปัญหาของการพัฒนาเมืองที่ผ่านมา และเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับปัญหาทิศทางในการวางแผนด้านจราจรที่ผิดพลาด โดยสาทรเป็นพื้นที่วิกฤตเพราะเป็นส่วนหนึ่งของเมืองที่มีการเติบโตสูง แม้การตัดถนนราชวิถีราชนครินทร์ ถนนพระราม6 จะแล้วเสร็จ ก็ยังไม่อาจแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตสาทรในระยะยาวได้ ถ้าไม่มีการแก้ไขโดยใช้มาตรการทางผังเมืองในการควบคุมการเติบโตของกรุงเทพมหานคร และถ้าไม่เปลี่ยนทิศทางและแผนงานในการแก้ไขปัญหารถจราจรมาที่การลดการเดินทาง และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลง

การติดขัดต่อเนื่องจากปริมาณรถยนต์ภายนอกเขตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และระบบโครงข่ายถนนภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนจนถึงการขาดแคลนที่จอดรถในเขตสาทร ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ภายในเขตสาทรติดขัด และเป็นรูปแบบการเดินทางภายในเขตที่ใช้เวลาเฉลี่ยสูง ไม่เหมาะสมสำหรับการเดินทางภายในซึ่งเป็นการเดินทางระยะใกล้

นอกจากนี้การขยายตัวของของการเดินทางด้วยรถยนต์ในเขตสาทร และการขาดแคลนที่จอดรถได้ก่อให้เกิดการแข่งขันพื้นที่กับการเดินเท้าและจักรยานในชอยย่อยเกือบทุกชอยในเขตสาทร

4.1.2 การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ

เป็นรูปแบบหลักของการเดินทางออกนอกเขตที่มีสัดส่วนสูงที่สุด และเป็นรูปแบบการเดินทางภายในเขตที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกับการเดินเท้า สามารถแบ่งได้เป็น

ระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก สำหรับเดินทางออกนอกเขต ได้แก่ รูปแบบรถประจำทางทั้งรถประจำทางปรับอากาศและรถประจำทางธรรมดา เรือด่วน เรือข้ามฟาก

ระบบขนส่งสาธารณะของท้องถิ่น สำหรับการเดินทางภายในเขต ได้แก่รูปแบบรถสองแถวเล็ก และจักรยานยนต์รับจ้าง

4.1.2.1 ขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก

1) รถประจำทาง เป็นรูปแบบการเดินทางหลักในการเดินทางออกเขตที่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือ35.77% แต่การเดินทางด้วยรถประจำทางต้องอาศัยโครงข่ายเดียวกับรถยนต์ และส่วนใหญ่ใช้ช่องทางร่วมกับรถยนต์(ยกเว้นในถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีช่องทางเฉพาะของรถประจำทาง) จึงทำให้รถประจำทางเคลื่อนที่ได้ช้า เมื่อผ่านเข้ามาในเส้นทางที่การจราจรติดขัดในเขตสาธร

เส้นทางรถประจำทางและจุดจอดได้แสดงในแผนที่ 4.2 โดยจะมีทั้งรถประจำทางธรรมดา รถประจำทางปรับอากาศ จึงให้บริการบนถนนสำคัญที่เชื่อมโยงเขตกับพื้นที่อื่นๆ ของเมือง ได้แก่ถนนสายหลัก คือถนนสาทร ถนนพระรามสี่ ถนนเจริญกรุง และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ส่วนถนนสายรองได้แก่ ถนนสวนพลู ถนนนางลิ้นจี่ ถนนจันทร์ ถนนสาธุประดิษฐ์ ที่ผ่านย่านสำคัญๆของพื้นที่ ได้แก่ สถานีราชการ และสถานศึกษา ย่านตลาด

ตารางที่4.6 แสดงให้เห็นว่าถนนที่มีจำนวนเที่ยววิ่งสูงในเขตสาธรคือ ถนนพระรามสี่ ถนนสาทรและถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนที่การจราจรติดขัด จำนวนเที่ยววิ่งที่สูง ไม่อาจช่วยให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกได้ นอกจากนี้การติดขัดยังเกิดขึ้นกับถนนสายอื่นๆในกรุงเทพมหานครที่รถประจำทางผ่าน จึงทำให้เกิดปัญหา รอรถนาน รถขาดช่วง เป็นต้น

ความไม่สะดวกของการให้บริการรถประจำทาง และปัญหามลพิษบนท้องถนน ประกอบกับการไม่มีทางเลือกอื่นในการเดินทาง ผลักดันให้ผู้ที่มิกล้าขึ้นรถ หันไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จึงเป็นการซ้ำเติมปัญหาการจราจรติดขัดให้รุนแรงยิ่งขึ้น


2) เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาและเรือข้ามฟาก

ขนส่งสาธารณะทางน้ำ เคยเป็นรูปแบบการเดินทางหลักของกรุงเทพมหานคร ที่แต่เดิมเป็นชุมชนริมน้ำ เมื่อทิศทางการเติบโตของเมืองเปลี่ยนแปลงมาพึ่งพิงการเดินทางทางบก คลองย่อยในเขตสาธร จึงกลายเป็นถนน หรือไม่ก็เป็นทางระบายน้ำเสียของชุมชนเหลือเพียงแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้นที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ สัดส่วนของการเดินทางด้วยเรือมีเพียง 0.81%ของการเดินทางออกนอกเขตโดยมีบริการขนส่งทางน้ำที่ดำเนินการโดยเอกชน ซึ่งอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมเจ้าท่า ดังนี้

(1) เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา มีบริษัทที่ให้บริการ คือ เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือด่วนแหลมทอง จุดปลายทางด้านใต้ของแม่น้ำ สายสั้นอยู่ที่ท่าถนนตก และสายยาว



ที่มาของข้อมูล: สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบกปี2539 และ จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยปี2540

แผนที่ 4.2	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง โครงข่ายขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตสาทรในปัจจุบัน(ปี2540)และอนาคต	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	๒๓

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนเที่ยววิ่งของรถประจำทางที่วิ่งให้บริการบนถนนในเขตสาร(พฤหัสบดี ปี 2539)

ถนน	สาย	เที่ยววิ่ง คัน/เดือน	ถนน	สาย	เที่ยววิ่ง คัน/เดือน
สาร	17	3046	พระรามสี่	13	5902
	22	7166		45	6130
	62	9652		46	13772
	67	8198		47	8576
	76	12068		74	6054
	77	8492		76	12068
	106	3800		116	ไม่มีข้อมูล
	116	ไม่มีข้อมูล		141	ไม่มีข้อมูล
	116	ไม่มีข้อมูล		ปอ.สาย4	ไม่มีข้อมูล
	149	ไม่มีข้อมูล		ปอ.7	ไม่มีข้อมูล
	ปอ.5	ไม่มีข้อมูล		ปอพ.14	ไม่มีข้อมูล
	ปอพ.11	ไม่มีข้อมูล	รวม	62502	
รวม		52422	จันทน์	22	7166
เจริญกรุง	1	10077		35	6272
	15	6180		62	9652
	17	3046		ปอพ.34	ไม่มีข้อมูล
	22	7166	รวม	23090	
	35	6272	นางลิ้นจี่	22	7166
75	9281	62		9652	
ปอ.สาย15	ไม่มีข้อมูล	67		8198	
ปอ.4	ไม่มีข้อมูล	89		4802	
ปอพ.9	ไม่มีข้อมูล	ปอพ.34		ไม่มีข้อมูล	
รวม		42022	รวม	29818	
นราธิวาสฯ	26	ไม่มีข้อมูล	สวนพลู	22	7166
ลาดกระบัง	35	6272		62	9652
	62	9652		67	8198
	ปอพ.34	ไม่มีข้อมูล		ปอพ.34	ไม่มีข้อมูล
รวม		15924	รวม	25016	

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ข้อมูลเดือนพค. 2539)

อยู่ที่ท่าบึงซี ราษฎรบูรณะ ส่วนจุดปลายทางทิศเหนือ อยู่ที่ท่าบ้านนทบุรี จึงทำหน้าที่รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างด้านเหนือและใต้ของเมืองกับย่านใจกลางเมือง ซึ่งจะสะดวกเฉพาะผู้พักอาศัยที่อยู่ไม่ไกลจากแม่น้ำเจ้าพระยามากนัก ผู้พักอาศัยที่อยู่ไกลจากแม่น้ำเจ้าพระยาต้องใช้รถสองแถวหรือรถประจำทางเดินทางมายังท่าเรือ ข้อดีของการเดินทางด้วยเรือ คือรวดเร็ว ไม่ติดขัด แต่มีข้อเสียด้านความปลอดภัย และมักจะต้องต่อรถยนต์เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง เนื่องจากการเดินทางทางน้ำในปัจจุบันไม่หลงเหลือโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันได้

2) เรือข้ามฟาก รับ-ส่งผู้คนสองฝั่งแม่น้ำ เป็นทางเลือกการเดินทางสำหรับผู้ที่ต้องการข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยไม่ใช้สะพานตากสิน มีท่าเทียบเรือข้ามฟากในเขตสารภี 2 จุดคือใต้สะพานสารภีชื่อ ท่าสารภี-ฉางเกลือ และสุดซอยองค์การสะพานปลาชื่อท่าสี่ตา-เสวตฉัตร

เนื่องจากเส้นทางการเดินเรือ ไม่ใช่ทิศทางหลักของการเดินทางออกนอกพื้นที่ในปัจจุบัน ผู้ใช้บริการเรือข้ามฟากจะเป็นผู้พักอาศัยนอกพื้นที่ ประกอบกับการไม่มีโครงข่ายคลองในปัจจุบัน ทำให้การเข้าถึงขนส่งทางน้ำไม่ได้รับความสะดวก

4.1.2.2 ขนส่งสาธารณะของท้องถิ่น

รูปแบบหลักของขนส่งสาธารณะที่ให้บริการภายในท้องถิ่น ได้แก่รถสองแถวที่จะให้บริการแก่ผู้คนในซอยย่อยที่สำคัญๆ และถนนสายรอง ออกสู่ถนนสายหลักและสายรองที่มีบริการขนส่งสาธารณะของขสมก. ทำหน้าที่ในการบริการการเดินทางระยะใกล้ ถือเป็นขนส่งสาธารณะที่ให้บริการคนในท้องถิ่น เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีสัดส่วนเท่ากับ 26.29% ของการเดินทางภายในเขต

จากตารางที่ 3.10 ในบทที่ 3 ที่แสดงเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางด้วยรูปแบบต่างๆ ในเขตสารภี พบว่า รถสองแถวใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่นในการเดินทางภายใน Zone ย่อยเดียวกันและการเดินทางระหว่าง Zone ย่อย นอกจากนี้พบการติดขัดที่ต้องประสบเช่นเดียวกับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแล้ว ยังมีปัญหาต้องรอรถ และต้องเดินเท้ามาต่อรถในกรณีที่บ้านอยู่ในซอยย่อยที่รถสองแถวเข้าไม่ถึง

รายละเอียดของเส้นทาง และที่ตั้งของท่ารถในส่วนที่อยู่ในพื้นที่เขตสารภีได้แสดงไว้ในแผนที่ที่ 4.2 และตารางที่ 4.7 จะเห็นว่าค่อนข้างครอบคลุมพื้นที่ภายในเขต ยกเว้นพื้นที่ภายในระหว่างถนนสวนพญ-เย็นอากาศ-เชื้อเพลิง-พระรามสี่ ที่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะท้องถิ่น

4.1.2.3 สรุป

การเดินทางโดยขนส่งสาธารณะทางบกในเขตสารภี ก็เช่นเดียวกับการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะในส่วนอื่นๆ ของกรุงเทพมหานครสำหรับประชาชน คือเป็นภาวะจำยอม เนื่องจากต้องเผชิญกับปัญหารถติด ปัญหาควันพิษไอเสียบนรถประจำทางหรือระหว่างขึ้นรถบนท้องถนน ปัญหาความแออัดยัดเยียด ความไม่สะดวก การรอนาน ปัญหาความปลอดภัย แน่ใจว่าสภาพดังกล่าวไม่สามารถโน้มน้าวให้คนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้ขนส่งสาธารณะได้ แต่กลับดึงดูดให้คนที่

ตารางที่ 4.7 แสดงรายละเอียดของรถสองแถวที่ให้บริการในเขตสาทร(ปี2539-2540)

ชื่อสาย	ต้นทาง	ปลายทาง	ถนนที่รถสองแถววิ่งผ่าน(เฉพาะที่อยู่ในเขตสาทร)
1279	วัดดอกไม้	เจริญกรุง65,69	ถนนจันทน์ ถนนสาทรประดิษฐ์
1256	สะพาน5	สะพานสาทร	ถนนสาทร ถนนเรนต์หลุยส์ ถนนจันทน์ ถนนจันทน์เก่า
1272	แยกนางลิ้นจี่-จันทน์	รท.เลิศสิน	ถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์ ถนนทูลกระหม่อม ถนนราชมิวาตฯ ถนนอาคารสงเคราะห์ ถนนนางลิ้นจี่
สะพาน2-บางรัก	ปากซอยน้ำทิพย์กุศล	เจริญกรุง52	ซอยน้ำทิพย์กุศล ซอยวัดปรก ซอยเจริญกรุง57 ถนนเจริญกรุง
สะพาน3-บางขวาง	ตลาดสะพาน3	ปากซอยบางขวาง	ซอยพระแม่มาวี ซอยไผ่เงิน
สะพาน3-เรืองยศ	แยกสะพาน3	วัดเรืองยศ	ซอยจันทราทิพย์ ซอยเฉลิมพร ซอยอู่เตี
สะพาน4-สวนลุม	สะพาน4	ตรงข้ามสวนลุมฯ	ถนนจันทน์ ถนนนางลิ้นจี่ ถนนสวนพลู ถนนสาทร
ไผ่เงิน-เลิศสิน	วัดไผ่เงิน	รท. เลิศสิน	ซอยไผ่เงิน ถนนจันทน์ ถนนเจริญกรุง
1273	เขตยานนาวา	ถนนตก	ถนนสาทรประดิษฐ์ ถนนจันทน์

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยในปี 2539-2540

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พอจะมีกำลังซื้อที่ยังใช้บริการขนส่งสาธารณะไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือไม่ก็ต้องแก้ปัญหาโดยการย้ายที่อยู่อาศัยเข้ามาใกล้แหล่งงาน ซึ่งก็เริ่มมีให้เห็นเพิ่มมากขึ้นในเขตสาทร การหลีกเลี่ยงมาใช้ขนส่งทางน้ำก็สามารถทำได้ในขอบเขตจำกัด เพราะสภาพโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สะดวกและปัญหาในเรื่องความปลอดภัย ทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคลจึงมีน้อยมาก ในขณะที่เดียวกันทิศทางและแผนการแก้ไขปัญหารถราจากรัฐที่ผ่านมา ที่เน้นไปที่การเคลื่อนที่ของรถยนต์มากกว่าการเคลื่อนที่ของบุคคล เป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดสภาพดังเช่นปัจจุบัน ที่มีอาจกล่าวโทษการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครได้เพียงอย่างเดียว

แม้ในปัจจุบัน ที่แผนการแก้ไขปัญหารถราจากรัฐเริ่มมีทิศทางในการแก้ปัญหาการเคลื่อนที่ของบุคคลมากขึ้น แต่การสะสมและการทับทวีของปัญหา ได้ทำให้การแก้ไข ไม่ทันการและต้องสิ้นเปลืองงบประมาณมหาศาล

4.1.3 จักรยานยนต์รับจ้างและจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

จักรยานและจักรยานยนต์รับจ้างเป็นรูปแบบการเดินทางที่ใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางน้อยที่สุด สำหรับการเดินทางภายในเขต จักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีสัดส่วน 11.86% ของการเดินทางภายในเขต และ 15.45% ของการเดินทางออกนอกเขต เป็นพาหนะส่วนตัวของกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางค่อนข้างน้อย

จักรยานยนต์รับจ้างเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีสัดส่วน 8.19% ของการเดินทางภายในเขต และ 2.03% ของการเดินทางออกนอกเขต มีจุดให้บริการที่เรียกว่า วินมอเตอร์ไซด์ ซึ่งวินใหญ่ๆ มักจะอยู่ปากซอยย่อยที่ลึก ซอยทะลุที่ใช้เป็นเส้นทางลัด และป้ายรถประจำทางที่เป็นป้ายใหญ่ คนพลุกพล่าน ส่วนวินขนาดเล็ก มีกระจายอยู่ทั่วไปเกือบทุกซอยย่อย แม้จะมีความปลอดภัยน้อยกว่าเมื่อเทียบกับขนส่งสาธารณะอื่น แต่สะดวกกว่าและให้บริการได้ถึงจุดปลายทางโดยไม่ต้องเดินเท้าต่อ หรือเดินต่อเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ยังไม่ต้องรอรถนาน และสามารถเคลื่อนที่ได้แม้ในยามรถติด จึงทำให้จักรยานยนต์รับจ้างยังได้รับความนิยมจนปัจจุบัน

แต่จักรยานยนต์ ทั้งจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์รับจ้างมักจะแย่งชิงและรุกล้ำพื้นที่เดินเท้าและจักรยาน แม้ในตรอกซอยแคบๆ ที่รถยนต์เข้าไม่ได้ ที่ควรเป็นเส้นทางเฉพาะสำหรับการเดินเท้าหรือพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ทำให้การเดินเท้าและการขี่จักรยานในตรอกซอยย่อยต่างๆ ไม่มีพื้ที่ปลอดภัย เพราะจักรยานยนต์สามารถทำความเร็วได้ในซอยแคบๆ และผู้ขี่มักขี่ด้วยความประมาทไม่ระมัดระวัง

4.1.4 การเดินเท้าในเขตสาทร

การสัญจรโดยการเดินเท้า แม้จะใช้ในการเดินทางระยะสั้นๆ แต่ก็ยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม ดำรงอยู่จริง และไม่สามารถทดแทนได้ด้วยการเดินทางโดยรถยนต์หรือขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ยังทำหน้าที่เชื่อมโยงกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ การเดินทางภายในเขตด้วยรูปแบบเดินเท้า มีสัดส่วนถึง 34.5% ของการเดินทางภายในเขตโดยผู้พักอาศัยอยู่ในเขต (หรือ 32,087 เที่ยว/วัน)

ยิ่งกว่านั้นการเดินเท้าในปัจจุบัน ใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางน้อยกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและรถสองแถวในการเดินทางภายใน Zone ย่อย และการเดินทางระหว่าง Zone ย่อยที่อยู่ติดกัน

จากการศึกษาพฤติกรรมกรรมการเดินเท้าของผู้พักอาศัยในเขตสาทร โดยการสำรวจภาคสนาม พบว่า โครงข่ายทางเดินเท้าในเขตสาทรสามารถแบ่งได้เป็น ตรอกเดินเท้า ทางเท้าริมคลอง และ ฟูตบาท นอกจากนี้ยังมีเส้นทางกรรมการเดินเท้าอีกประเภทหนึ่งที่คนเดินเท้านิยมใช้ มีความปลอดภัยจากรถยนต์ และเป็นเส้นทางสำคัญ คือ ขอบคันของรถยนต์ที่สามารถเดินเท้าทะลุได้ (แผนที่ 4.3)

4.1.4.1. ตรอกเดินเท้า (เส้นสีเขียว)

มักเป็นทางเดินเท้าภายในชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนแออัด หรือชุมชนตึกแถวเก่า จากแผนที่ 4.3 จะเห็นว่าพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนพระราม 6 ด้านบนของถนนจันทร์ มีตรอกเดินเท้าอยู่มาก เนื่องจากมีชุมชนแออัดหลายชุมชน ก่อนการตัดถนนพระราม 6 ทางเท้าด้านตะวันออกและด้านตะวันตกของถนนพระราม 6 เชื่อมต่อกันและเป็นทางเท้าของคนในชุมชนเดียวกัน การตัดถนนพระราม 6 ทำให้ชุมชนเดิมถูกแยกออก การเดินทางติดต่อกันด้วยการเดินเท้าที่มีมาแต่เดิมยากลำบากขึ้น

ตรอกเดินเท้าในพื้นที่อื่นๆ กระจายเป็นหย่อม เป็นตรอกเดินเท้าในชุมชนแออัด และทางเดินในตลาด และหลังตลาด

แม้การเดินเท้าในตรอกจะปลอดภัยจากรถยนต์ แต่ปัจจุบันได้รับความสะดวกปลอดภัยน้อยลง เนื่องจากจักรยานยนต์ได้รุกล้ำเข้ามาใช้พื้นที่เป็นทั้งจักรยานยนต์ของคนที่พักอาศัยภายในชุมชนและจักรยานยนต์ที่ใช้ตรอกเดินเท้าเป็นเส้นทางลัด บางชุมชนได้แก้ปัญหาด้วยการจัดทำลูกระนาดเพื่อลดความเร็วของจักรยานยนต์ลง

4.1.4.2. ทางเท้าริมคลอง (เส้นสีฟ้า)

ทางเท้าริมคลองเป็นทางเท้าบนสันเขื่อนของคลองย่อย หรือคูน้ำที่ปัจจุบันใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำ แต่เนื่องจากความกว้างของทางเท้าบนสันเขื่อนไม่แน่นอนตั้งแต่ 0.6-1.5 เมตร และในบางเส้นทางไม่มีราวกันตก แม้จะไม่ถูกจักรยานยนต์รบกวน แต่ไม่สามารถเดินได้สะดวก

การใช้ที่ดินริมคู-คลอง มักเป็นชุมชนแออัด วัด สุสาน และโรงเรียน ผู้พักอาศัยจะใช้เป็นเส้นทางลัดในการเดินทางออกสู่ถนนหรือซอยย่อย คู-คลองที่ยังสมบูรณ์และต่อเนื่องกัน จะอยู่ในพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุงและพระราม 6 (ซึ่งติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา) โดยมีคูขอยตอนกุศลทำหน้าที่เชื่อมกับคู-คลองอื่น ด้านเหนือเชื่อมกับคลองวัดยานนาวา ด้านใต้เชื่อมกับคูข้างวัดดอน และด้านตะวันออกเชื่อมกับคูข้างวัดปรก ด้านล่างของพื้นที่จะมีคลองกรวยที่เป็นคลองในแนวตะวันออก-ตะวันตก



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยปี 2540

แผนที่ 4.3	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ดันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
▲	แสดง โครงข่ายทางเดินเท้าในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2540)		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตก และคูขอยกึ่งจันทน์ในแนวเหนือ-ใต้การตัดถนนพระราม6ทำให้คู-คลองในแนวตะวันออก-ตะวันตก ถูกตัดออกจากกันเช่นเดียวกับตรอกเดินเท้าในพื้นที่ดังกล่าว

สำหรับคู-คลองในบริเวณอื่น ไม่มีลักษณะที่เชื่อมโยงกัน หากปรับปรุงทางเท้าบนสันเขื่อนให้มีความกว้างได้มาตรฐาน พร้อมจัดทำราวกันตก ทางเท้าริมคลองจะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสำหรับการเดินเท้าภายในพื้นที่

4.1.4.3 พุตบาท(เส้นสีแดงและเส้นสีน้ำเงิน)

คือทางเท้าบนถนนหรือขอยย่อย ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรของรถยนต์ เนื่องจากเป็นพื้นที่เฉพาะสำหรับการเดินเท้า จึงมีความปลอดภัย แต่พุตบาทในปัจจุบันมักถูกรุกล้ำจากแผงลอยและร้านค้า มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเช่นเสาไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ ศาลาที่พักผู้โดยสาร วางตั้งอยู่อย่างไม่เป็นระเบียบ ทำให้เดินเท้าไม่สะดวก ในเส้นทางที่พุตบาทแคบ(ต่ำกว่า2เมตร) เมื่อเกิดการรุกล้ำ คนเดินเท้าต้องลงมาเดินบนผิวจราจร อันตรายต่อการถูกเฉี่ยวชน

แผนที่ 4.3 แสดงถนนหรือขอยย่อยที่มีการจัดทำพุตบาท ซึ่งสามารถเดินเท้าในเส้นทางดังกล่าวได้อย่างค่อนข้างปลอดภัย จะเห็นว่าพุตบาทที่มีความกว้างมากกว่า3เมตรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นทางเท้าที่เดินได้สะดวกและปลอดภัย อยู่บนถนนสายหลักและสายรองในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ถนนเจริญกรุง ถนนพระราม6 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสวนพลู และถนนสายหลักของอาคารสงเคราะห์ ส่วนถนนสาทร ถนนจันทน์ และถนนเซนต์หลุยส์ บางช่วงกว้าง บางช่วงแคบ

ในขอยย่อยอื่นๆพุตบาทส่วนใหญ่แคบกว่า3เมตรจะเป็นขอยย่อยที่มีผิวจราจรกว้างพอที่จะจัดทำพุตบาทได้ ขอยย่อยที่ผิวจราจรแคบจะไม่มีพุตบาท ซึ่งเป็นเส้นทางที่อันตรายสำหรับการเดินเท้า ถ้าเป็นเส้นทางที่รถยนต์ใช้มาก

4.1.4.4 ขอยตันที่เชื่อมกับทางเท้า(เส้นสีเหลือง)

หมายถึงขอยตันสำหรับรถยนต์ ที่เชื่อมกับทางเท้าประเภทอื่น ทำให้สามารถเดินเท้าทะลุได้ ขอยดังกล่าวจะมีรถยนต์ใช้น้อย มักเป็นเส้นทางที่เข้าสู่บ้านพักอาศัย เส้นทางดังกล่าวมักเป็นทางลัดในการเดินเท้าที่ต่อเชื่อมกับโครงข่ายทางเดินเท้ารูปแบบอื่น เป็นเส้นทางลัดที่รถยนต์ไม่สามารถใช้ได้ แต่จักรยานยนต์สามารถใช้เป็นทางลัดได้ในบางเส้นทาง ปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับการเดินเท้าในเส้นทางขอยตันคืออันตรายจากจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับทางเท้าในตรอกเดินเท้า จากแผนที่4.3 จะเห็นว่าขอยตันที่เชื่อมกับทางเดินเท้าในพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนนราธิวาสราชนครินทร์จะเป็นขอยตันสายสั้นๆ ในขณะที่พื้นที่ด้านตะวันออกของถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นขอยตันที่ยาวกว่า และมักเป็นขอยตันที่เกิดจากการที่ผู้พักอาศัยในขอยไม่ต้องการให้รถยนต์หรือจักรยานยนต์ใช้เป็นเส้นทางลัด จึงจัดทำประตู หรือสิ่งกีดขวางกั้นไว้ ทำให้ขอย2ขอยที่เคยเชื่อมกันได้ กลายเป็นขอยตัน

4.1.4.5 สรูป

เมื่อพิจารณาโครงข่ายรวมของทางเดินเท้าทุกประเภทในแผนที่ที่ 4.3 พบว่าพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนพระราม 6 เป็นพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงของโครงข่ายทางเดินเท้าอย่างสมบูรณ์ คือสามารถเดินเท้าได้อย่างปลอดภัยต่อเนื่อง(หากสามารถแก้ปัญหาที่เกิดจากจักรยานยนต์ในโครงข่าย) เพราะมีสภาพทางกายภาพที่พร้อม ถือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเดินเท้ามากที่สุด ส่วนพื้นที่อื่นๆยังขาดความต่อเนื่องหรือต้องอาศัยฟุตบอลบาทบนถนนเป็นทางเชื่อมโยงได้แก่ถนนเรนดท์ ลุยส์ ถนนสวนพลู ถนนนางลิ้นจี่ ส่วนพื้นที่ที่ขาดแคลนโครงข่ายทางเดินเท้าได้แก่พื้นที่ใต้ถนนจันทน์ (บริเวณ Zone ย่อยที่ 130) ที่ขาดแคลนเส้นทางเดินเท้าทุกประเภท และพื้นที่ภายในระหว่างถนนเย็นอากาศและถนนพระรามสี่

หากสามารถแก้ปัญหาที่เกิดจากจักรยานยนต์ในเส้นทางตรอกเดินเท้าและชอยตันที่เชื่อมกับทางเท้า สามารถแก้ปัญหาการรुकล้ำทางเท้า มีการจัดระเบียบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการบนฟุตบอลบาท และขยายทางเดินเท้าบนสันเขื่อนในเส้นทางทางเท้าริมคลอง จะทำให้รูปแบบการเดินเท้าในเขตมีศักยภาพมาก ยิ่งไปกว่านั้นถ้าสามารถทำให้ใช้ควบคู่ไปกับจักรยานได้ โครงข่ายดังกล่าวจะเป็นโครงข่ายที่มีศักยภาพมากในการเดินทางภายในเขต เพราะจักรยานสามารถเดินทางในระยะที่ไกลกว่าการเดินเท้า

4.1.5 การเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่

ในปัจจุบันมีประชากรกลุ่มเล็กๆที่ใช้จักรยานในการเดินทางภายในพื้นที่ เป็นการขี่จักรยานด้วยความชอบ สนุกเพลิดเพลิน กับด้วยความจำเป็น ใช้ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ หรือทั้งสองอย่าง เช่น การส่งหนังสือพิมพ์ ข้าราชการ กิจาบรรจดัง และวัสดุก่อสร้างจำนวนน้อย รวมถึงสินค้าอื่นๆจากร้านค้าไปยังที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้ การรับ-ส่งผ้าสำหรับแม่บ้านที่รับจ้างซักผ้าเป็นอาชีพเสริม การขี่ไปทำงานในระยะทางสั้นๆ การขี่ไปซื้อของเล็กๆน้อยๆหน้าปากซอย รวมถึงการขี่ของเด็กและยามรักษาการณ์ในย่านพักอาศัย นอกจากนี้ยังมีการขี่ของกลุ่มอาชีพค้าขายบางประเภทที่ต้องอาศัยจักรยาน เช่น สาวยาสูบ คนขายสลากกินแบ่ง คนขายปลาหมึกย่าง เป็นต้น(รายละเอียดจะกล่าวเพิ่มเติมในบทที่ 5)

การใช้จักรยานดังกล่าว แม้มีปริมาณน้อยแต่สามารถพบเห็นได้ทุกถนนและชอยย่อยภายในเขตสาทร ความไม่ปลอดภัยจากการใช้เส้นทางร่วมกับรถยนต์และจักรยานยนต์เป็นปัญหาสำคัญต่อผู้ขี่จักรยาน การเติบโตอย่างรวดเร็วของการเดินทางด้วยพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ (Motorization) และการไม่มีนโยบายและแผนงานที่จะสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานและการเดินเท้าได้สร้างปัญหาให้กับการเดินทาง และการใช้จักรยานที่เคยมีอยู่ในพื้นที่ ทั้งๆที่ระยะทางในการเดินทางภายในเขตสาทร(ไม่เกิน 5.5 กม.) เป็นระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยรูปแบบดังกล่าว

4.2 โครงการที่ส่งผลต่อรูปแบบการเดินทางต่างๆ ในเขตสาทร

4.2.1 แผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงข่าย

4.2.1.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร(ภาพในภาคผนวก)

เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่(Heavy Rail)ที่สามารถขนคนได้40,000คน/ชม./ทิศทาง ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกทม. แนวเส้นทางแสดงในภาคผนวก เป็นแนวที่สั้นที่สุด สั้นกว่าโครงการอื่นๆ ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2542 แนวเส้นทางดังกล่าวผ่านเข้ามาในเขตสาทร ระหว่างเชิงสะพานสาทรกับถนนราชีวาสราชนครินทร์ ตามแนวถนนสาทร ออกจากพื้นที่ขึ้นไปถนนสีลม มีสถานีจอดในพื้นที่2 สถานีคือ สถานีบางรัก ที่เชิงสะพานสาทร และสถานีเซนต์หลุยส์ สามารถต่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายพระราม3 ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดเล็กที่สถานีสีลม บริเวณจุดตัดกับถนนราชีวาสราชนครินทร์

เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้น และวิ่งอยู่ในพื้นที่เมือง(จุดปลายทางแต่ละด้านอยู่ในพื้นที่เมือง) จึงมีหน้าที่เพียงรองรับการเดินทางภายในย่านใจกลางเมืองแต่ละด้านของกรุงเทพ ซึ่งผู้ให้บริการน่าจะเป็นผู้พักอาศัยและผู้ทำงานภายในเมือง ยังไม่สามารถให้บริการการขนส่งบริเวณชานเมืองได้ จึงยังไม่สามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์ที่เดินทางจากชานเมืองเข้ามา อย่างไรก็ตามหากโครงการขนาดใหญ่อื่นๆที่เหลือนำมาดำเนินการแล้วเสร็จ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของเส้นทางการเดินทางชานเมืองได้มากขึ้น แต่คงต้องใช้เวลาอีกยาวนาน

เนื่องจากราคาค่าโดยสารค่อนข้างสูง และเป็นการเดินทางระยะใกล้เพียงไม่กี่สถานีในพื้นที่เขตสาทร จึงไม่น่าจะให้เป็นทางเลือกในการเดินทางภายในเขต และการเดินทางของผู้มีรายได้น้อย

4.2.1.2 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายพระราม3(ภาพในภาคผนวก)

เป็นโครงการเดินรถสายทางหนึ่งในโครงการขนส่งมวลชนขนาดรอง11สายที่สามารถขนคนได้20,000คน/ชม./ทิศทาง อยู่ในระหว่างการดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้โดยสรจ. ถูกจัดลำดับความสำคัญก่อนโครงการอื่นๆ เนื่องจากมีความเป็นไปได้ในด้านกายภาพและวิ่งผ่านย่านที่กำลังมีการพัฒนาสูงตามนโยบายพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมใหม่บนถนนพระราม3 ประมาณการกันว่าประชากรและการจ้างงานในพื้นที่ดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นสูงอย่างมากในช่วงเวลา10ปีข้างหน้า ทั้งสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของธนาฯที่จะแล้วเสร็จก่อนสายอื่นๆ โครงการนี้จึงมีความคืบหน้ามากที่สุด ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม แนวเส้นทางแสดงในภาคผนวกเชื่อมต่อกับสถานีของโครงการธนาฯที่บริเวณแยกสีลม-ราชีวาสและเลียบคลองช่องนนทรีตามถนนราชีวาสฯ ข้ามเป็นวงกลมเข้าสู่ถนนพระราม3 เจริญกรุง และสีลม ระยะทางทั้งสิ้น 17.3 กิโลเมตร

คาดว่าเมื่อโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ น่าจะทำให้การเดินทางระหว่างพื้นที่ เขตสาทร บางคอแหลม ยานนาวา สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น จากพื้นที่ที่เข้าถึงแนวรถรางนี้ได้ ซึ่งก็ยังมีย่านที่ อีกมหาศาลที่ยังไม่สามารถเชื่อมกับเส้นทางดังกล่าวได้

4.2.1.3 โครงการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมสาทร(แผนที่ที่4.4)

เป็นหนึ่งในโครงการแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อม5พื้นที่ ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ พื้นที่ปิดล้อมสุขุมวิท สาทร สุทธิสาร ธนบุรี บางพลัด สำหรับพื้นที่ปิดล้อมสาทรนั้น หมายถึงพื้นที่ภายในที่ล้อมรอบด้วยถนนสายหลัก สายรอง ได้แก่ถนนสาทร ถนนจันทน์-เย็นอากาศ ถนนพระรามสี่ ถนนเจริญกรุง มีขนาดของพื้นที่ประมาณ10ตารางกิโลเมตร โครงการดังกล่าวต้องการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว สำหรับการเดินทางภายในพื้นที่ดังกล่าว ได้ดำเนินการศึกษาไว้ตั้งแต่ปี2537 โดยคณะกรรมการที่มาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรหลายหน่วยงาน เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่รับผิดชอบปัจจุบันบางโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ) ซึ่งได้เสนอแนวทางการปรับปรุงออกเป็น4ขั้นตอนคือ

1. แนวทางการปรับปรุงขั้นที่1 ประกอบด้วยมาตรการที่สามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้ทันที และพิจารณาพร้อมๆไปกับโครงการถนนอื่นๆที่ได้มีการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลานั้นๆ ประกอบด้วย

- การเร่งรัดการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่2ในพื้นที่ เพื่อให้รถระบายออกจากพื้นที่ได้เร็ว ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ

- เร่งรัดการก่อสร้างถนนเหนือ-ใต้(ถนนพระราม6) เพื่อที่จะทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกใหม่ช่วยระบายการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม ปัจจุบัน(กรกฎาคม 2540)ใกล้เสร็จสมบูรณ์ และอนุญาตให้รถยนต์เข้าใช้เส้นทางได้แล้ว

- เร่งรัดการก่อสร้างถนนเลียบคลองช่องนนทรี เพื่อรองรับปริมาณจราจรบนถนนสาทร ถนนพระราม3 และพื้นที่ปิดล้อม ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ตั้งแต่ปี2539 โดยได้รับพระราชทานนามว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ในปี2540

2. แนวทางการปรับปรุงขั้นที่2 ประกอบด้วยมาตรการการจัดการจราจรหรือโครงการที่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาไม่มากนัก ได้แก่

- การก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางแยกสำหรับรถยนต์ขนาด2ช่องจราจร บริเวณซอยพระพิณิจ ถนนอาคารสงเคราะห์6 และซอยพัฒนาสินเพื่อลดจุดตัดในถนนนราธิวาสฯ กับถนนและซอยดังกล่าว ทำให้การเดินทางในพื้นที่ปิดล้อมสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยกทม.จะเป็นผู้รับผิดชอบ ตามแผนงานจะกำหนดให้แล้วเสร็จในปี2540 ปัจจุบัน(2540)ไม่มีการก่อสร้างใดๆ

- ศึกษาการจัดการจราจรและการใช้พื้นที่ตามแนวถนนสาทรได้ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เนื่องจากเป็นถนนที่มีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่มาก ซึ่งจะก่อให้เกิด

ปัญหาจราจรติดขัดในอนาคต หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการคือ สจร. และกทม. กำหนดแล้วเสร็จภายในปี2540

- ดำเนินการเพื่อขอโอนสิทธิถนนเอกชนที่บริเวณทางเลี้ยวหักศอกของถนนเรนส์หลุยส์ เพื่อปรับปรุงระบบเดินรถทางเดียวให้สมบูรณ์ ดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ปี2537

- ดำเนินการขอใช้ถนนในกรมการบินพาณิชย์ เพื่อเป็นทางออกสู่ถนนพระรามสี่ และขอยื่นอากาศ ซึ่งจะช่วยกระจายการจราจรในพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่ที่ติดล้อม โดยมอบหมายให้สจร.และกทม.เจรจาขอใช้พื้นที่ ตั้งแต่พ.ย.2537 การเจรจาไม่ประสบผลสำเร็จจวบจนปัจจุบัน(2540)รถยนต์ทั่วไปไม่สามารถใช้เส้นทางดังกล่าวได้

3. แนวทางการปรับปรุงขั้นที่3 เป็นการนำเสนอโครงการหรือมาตรการที่ดำเนินการอยู่ภายนอกพื้นที่ที่ติดล้อม แต่จะมีผลให้สภาพการจราจรภายในพื้นที่ที่ติดล้อมคล่องตัวขึ้นประกอบด้วย

- การก่อสร้างสะพานลอยบริเวณทางแยกสาทร-นราธิวาสฯ และการก่อสร้างสะพานหรืออุโมงค์บริเวณทางแยกนราธิวาสฯ-จันทน์ เพื่อให้การเดินทางบนถนนนราธิวาสฯ สะดวก รวดเร็ว ซึ่งจะทำให้ถนนสายนี้เป็นถนนสายหลักในการระบายปริมาณจราจรในพื้นที่ที่ติดล้อม แต่เนื่องจากมีแนวเส้นทางที่ซ้ำซ้อนกับระบบขนส่งมวลชนซึ่งยังไม่ลงตัวว่าจะออกแบบก่อสร้างอย่างไรให้ไม่กีดขวางกัน จึงยังไม่มีความคิดเห็น

4 แนวทางการปรับปรุงขั้นที่4 เป็นแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงระยะยาว เพื่อแปรสภาพพื้นที่ที่ติดล้อมให้กลายเป็นพื้นที่เล็กๆหลายพื้นที่ เชื่อมโยงด้วยโครงข่ายถนนสายหลัก สายรองที่เหมาะสม ประกอบด้วย

- ปรับปรุงถนนสายรองแนวตะวันออก-ตก เชื่อมถนนเจริญกรุง-พระรามสี่(4/1) ตามแนวขอยื่นเจริญกรุง57-ขอยื่นวัดปรก-ถนนอาคารสงเคราะห์-ถนนภายในกรมการบินพาณิชย์-ขอยื่นงามดูพลี เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวยังไม่ต่อเนื่องกัน อีกทั้งมีสภาพทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม ทั้งขนาด และสภาพคอขวดเป็นระยะ หากสามารถปรับปรุงเส้นทางดังกล่าวได้ จะเป็นถนนสายรองที่สำคัญ การดำเนินการดังกล่าวกำหนดแล้วเสร็จปี2545 โดยกทม.เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ

- ปรับปรุงถนนเรนส์หลุยส์3และถนนสวนพลูให้เป็นถนน3ช่องจราจร มาตรฐาน(4/3,4/5) กำหนดแล้วเสร็จปี2540 และ2541ตามลำดับ โดยกทม.รับผิดชอบดำเนินการ ปัจจุบัน(2540)ยังไม่มีความคิดเห็นในการก่อสร้าง

- ปรับปรุงขอยื่นรถการประสิทธิ์และขอบศรีบำเพ็ญ ให้ได้ขนาด2ช่องทางมาตรฐาน (4/6)กำหนดแล้วเสร็จภายในปี2541 โดยกรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ปัจจุบัน(2540)ยังไม่มีความคิดเห็น

จากรายละเอียดของโครงการดังกล่าว จะเห็นว่าถ้ามีการปฏิบัติจริงจะทำให้การเดินทางในพื้นที่ปิดล้อมด้วยรถยนต์ล่องตัวขึ้น แต่ทั้งนี้ต้องมีการแก้ไขปัญหาปริมาณจราจร ที่มีแนวโน้มจะเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ด้วย อีกทั้งต้องสามารถลดปริมาณรถยนต์ในพื้นที่ด้วย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงความคืบหน้าของโครงการพบว่ามีความคืบหน้าน้อยมากโดยเฉพาะการปรับปรุงถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก

4.2.2 แผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงกายภาพของเส้นทาง

4.2.2.1 การปรับลดระดับคันหินบนทางเท้าสำหรับถนนหรือซอยที่มีการปรับปรุงทางเท้าใหม่

เป็นนโยบายของผู้ว่ากรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน(2540) ที่ประกาศไปยังสำนักงานโยธาฯ และสำนักงานเขตทุกเขต ให้นำไปปฏิบัติทุกครั้งควบคู่ไปกับการปรับปรุงถนนหรือซอยย่อย ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ ตามโครงการปรับปรุงในแต่ละปีงบประมาณ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกกับคนเดินเท้า และผู้พิการที่ต้องสัญจรบนทางเท้าในเส้นทางดังกล่าว สำหรับพื้นที่เขตสาทรถนนที่ตัดใหม่ได้แก่ถนนราชีวาสราชนครินทร์ ถนนพระราม6 ล้วนแล้วแต่มีการลดระดับคันหินบนทางเท้าทั้งสิ้น สำหรับถนนจันทน์ ปัจจุบันมีการปรับปรุงทางเท้าและลดระดับคันหินแล้วเสร็จตลอดสาย ส่วนถนนสาทรซึ่งกำลังจะมีการปรับปรุงกายภาพของถนนตามโครงการสาทร ถนนในฝัน ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการสาทรเมืองนำอยู่ ที่จัดทำโดยสำนักงานเขตสาทร ก็จะมีการลดระดับคันหินบนทางเท้าด้วยเช่นกัน ซึ่งจะช่วยให้การเดินทางบนถนนสายสำคัญในเขตสาทร สะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น

4.2.2.2 โครงการกาญจนาภิเษก

เป็นโครงการที่สนองตอบนโยบายของกรุงเทพมหานครปี2539 ที่มอบหมายให้สำนักงานเขตทุกเขต คัดเลือกถนนในพื้นที่อย่างน้อย1สาย จัดทำเป็นถนนตัวอย่าง เพื่อเกิดพระเกียรติในปีกาญจนาภิเษก สำหรับเขตสาทร ได้คัดเลือกถนนสาทร ถนนพระรามสี่ และถนนเจริญกรุง (ช่วงสะพานสาทร-คลองกรวย) เป็นถนนตัวอย่าง ลักษณะโครงการเป็นการปรับปรุงถนน ทางเท้า สะพานลอย กำแพงรั้ว ศาลาที่พักผู้โดยสาร สัญญาณการจราจร ต้นไม้ กันสาดเหนืออาคาร ให้อยู่ในสภาพสะอาด เรียบร้อย ปลอดภัย สว่างไสว ไม่ทึบทึม ซึ่งทำให้สภาพแวดล้อมของถนนและทางเท้าดังกล่าวดีขึ้น

4.2.2.3 โครงการสาทร ถนนในฝัน

เป็นหนึ่งในโครงการสาทร เมืองนำอยู่ ที่ริเริ่มโดยสำนักงานเขตสาทร ที่ต้องการพัฒนาถนนสาทรให้เป็นถนนที่มีเอกลักษณ์ประจำเมือง โดยได้รับความร่วมมือกับสถาปนิกไทยและต่างประเทศในการออกแบบ ซึ่งConceptual Designของถนนสายนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และคุณภาพชีวิตที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครตั้งขึ้น แนวความคิดในการปรับปรุงประกอบด้วย การปรับปรุงเสาไฟฟ้า และสัญญาณไฟจราจร ให้มีเอกลักษณ์ การ

ปรับปรุงทางเท้าให้เรียบ โส่ง และมีต้นไม้ให้ความร่มรื่น การจัดStreet furnitureให้สวยงามเป็นแนวเดียวกันตลอดสาย และสาธารณูปโภคต่างๆ เช่นไฟฟ้า โทรศัพท์ จะฝังลงใต้ดิน ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการถนนสาธารณะ ซึ่งจะเป็นคณะกรรมการที่ดำเนินโครงการต่อไป จึงเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างเอกชนและรัฐฯ ในพื้นที่ ตามแนวทางประชามเมือง

4.2.2.4 โครงการสาธารณูปโภคและถนนสาธารณะปลอดควันพิษ

ซึ่งเป็นโครงการตามแนวนโยบายของกทม. โดยเขตสาทรได้คัดเลือกถนนสาธารณะ เป็นถนนนำร่อง ซึ่งจะช่วยให้มลพิษลดน้อยลงบนถนนดังกล่าว โครงการสาธารณูปโภคได้ดำเนินการมาตั้งแต่ 30 สิงหาคม 2539 ส่วนโครงการสาธารณูปโภคกำลังจะดำเนินการ โดยห้ามรถยนต์ที่มีควันไอเสียเกินมาตรฐานใช้ถนนสาธารณะ

หากสามารถปฏิบัติได้จริงทุกโครงการที่กล่าวมาบนถนนสาธารณะ ถนนสาธารณะจะเป็นถนนที่มีสภาพแวดล้อมดีเยี่ยมในกรุงเทพมหานคร

4.2.2.5 โครงการปรับปรุงผิวจราจร ท่อระบายน้ำ และทางเท้า ในถนน และซอยต่างๆในเขตสาทร

เป็นโครงการที่รับผิดชอบโดย งานโครงการก่อสร้างและบูรณะ ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตสาทร ที่จะต้องมีการปรับปรุง ถนน และซอยที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้สามารถใช้งานได้ ดี ซึ่งซอยที่ได้รับการปรับปรุงในปีงบประมาณ2539 ได้แก่ซอยเทียนเชียง ซอยไพโรวัลย์ ซอยมนตรี ซอยเชื่อมพิชัย1-2 ซอยพระจุลณี ส่วนซอยที่ได้รับการปรับปรุงในปีงบประมาณ2540ได้แก่ ซอยแยกไม้เงินทิว ลีทรี ซอยแยกมัลลิตยะวาทน์-เซนต์หลุยส์2 ซอยเซนต์หลุยส์1และซอยแยกเชื่อมเซนต์หลุยส์2 ถนนอาคารสงเคราะห์1ก สาย2และสาย30 ซอยหลังมัลลิตยะวาทน์ ซอยสาย2(หลังวัดสุทธิวราราม ศูนย์การค้าวรวัฒน์ และซอยแยกพระพิณจึงซึ่งซอยดังกล่าวมีทั้งซอยสำหรับการเดินเท้า และซอยที่รถยนต์ใช้ ซอยส่วนใหญ่มักจะไม่มีการเดินเท้า และมักสร้างรางวิตามแนวระบายน้ำ ทำให้เดินเท้าไม่สะดวกในซอยย่อยที่มีรถยนต์ใช้เส้นทาง แต่กรณีซอยย่อยสำหรับการเดินเท้า การปรับปรุงช่วยให้เดินเท้าได้สะดวกยิ่งขึ้น เพราะผิวทางเท้าเรียบและไม่มีน้ำท่วมขัง

4.3 ผลกระทบ ต่อการเดินทางและรูปแบบการเดินทางต่างๆในเขตสาทร

4.3.1 การสัญจรด้วยรถยนต์(Motor-vehicle Transportation)ในพื้นที่เขตสาทร จะยังคงติดขัดต่อไป อย่างน้อยในอีก5ปีข้างหน้า(2545) แม้จะมีโครงการตัดถนน ทางด่วน และโครงการระบาย และรถไฟฟ้าเสียบคลอง เพราะ

1) ปริมาณรถยนต์บนถนนในเขตสาทรจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากนโยบายพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมใหม่บนพระราม3 ของกทม. และการพัฒนาของภาคเอกชน(จากการขออนุญาตปลูก

สร้างอาคารสูงในเขตสาทร) ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจะเป็นทั้งรถยนต์ที่ผ่านเข้ามาในเขตสาทร(เพื่อไปยังย่านพาณิชย์กรรมปัจจุบันด้านทิศเหนือและย่านพาณิชย์กรรมใหม่ด้านทิศใต้ในอนาคต) และรถยนต์ที่มีจุดปลายทางที่เขตสาทร ซึ่งถึงแม้จะมีการตัดถนนพระราม6 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ก็ไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ

2) โครงการขนส่งมวลชนที่จะก่อสร้างเสร็จในอีก5ปีข้างหน้า คือโครงการรถไฟฟ้าชานชาลาที่จะก่อสร้างเสร็จในปี 2542 ไม่สามารถลดจำนวนผู้ใช้รถยนต์ของผู้ที่เดินทางจากย่านชานเมืองเข้ามายังใจกลางเมืองได้ เนื่องจากมีแนวเส้นทางที่สั้น และไม่มีเส้นทางที่ไปยังทิศใต้และทิศตะวันตกของเมืองจึงให้บริการสำหรับผู้พักอาศัยใกล้กับแนวเส้นทางเท่านั้น

3) จุดขึ้นลงทางด่วนในเขตสาทรและพื้นที่ใกล้เคียงที่เพิ่มขึ้นจากโครงการทางด่วนขั้นที่2 นำรถยนต์จำนวนมากเข้ามาใช้เส้นทางในเขตสาทร และทำให้เกิดการติดขัดบริเวณจุดขึ้นลงในชั่วโมงเร่งด่วน

4) ที่พักอาศัยประเภทอาคารชุด และอพาร์ทเมนต์ขนาดใหญ่ราคาแพง ที่กำลังก่อสร้างใกล้เสร็จ จะเพิ่มปริมาณรถยนต์ที่มีจุดต้นทางที่เขตสาทรที่มากอยู่แล้ว ให้มากยิ่งขึ้น

5) ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถสาธารณะ/กึ่งสาธารณะในเขตสาทร ที่ยังไม่มีโครงการหรือมาตรการใดๆในการแก้ไขปัญหา จะยิ่งทำให้การจราจรในเขตสาทรติดขัดมากยิ่งขึ้น

4.3.2 ในอนาคตการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะออกนอกพื้นที่ที่จะได้รับความสะดวกขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าชานชาลา โครงการรถไฟฟ้ามหานคร และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมคลองสายพระราม3 แต่ผู้ที่ได้รับความสะดวกคือผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่เข้าถึงแนวเส้นทางดังกล่าวเท่านั้น และค่าโดยสารที่ค่อนข้างสูง จึงไม่ใช่ทางเลือกของผู้มีรายได้น้อยที่ต้องการเดินทางออกนอกพื้นที่ สำหรับการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่(ภายในZoneย่อยและระหว่างZoneย่อย) ยังคงจะติดขัดเช่นเดียวกับการเดินทางด้วยรถยนต์ ดังได้กล่าวถึงแล้วในหัวข้อที่4.3.1

4.3.3 การเดินเท้า ในเขตสาทร ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางระยะใกล้ที่สำคัญของนักเรียน ผู้มีรายได้น้อย และแม่บ้าน เดิมสามารถเดินทางได้สะดวกเนื่องจากมีโครงข่าย เส้นทางเดินเท้าประเภทต่างๆที่สามารถเดินทะลุเชื่อมถึงกันได้มากมาย การปรับปรุงทางเท้าบนฟุตบาทของถนนสายต่างๆ ทำให้การเดินเท้าบนฟุตบาทมีความสะดวกปลอดภัยและมีความต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น แต่การรื้อล้างฟุตบาทของร้านค้า การจอดรถยนต์บนฟุตบาทยังคงพบเห็นได้ในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางบนฟุตบาทในบางจุดยังไม่ได้รับความสะดวก ปลอดภัย สำหรับการเดินเท้าในตรอกเดินเท้าและชอยตันสำหรับรถยนต์ที่สามารถเดินเท้าทะลุได้มีความปลอดภัยน้อยลงเนื่องจากจักรยานยนต์เข้ามาใช้เส้นทางร่วมกับคนเดินเท้า ผู้เดินเท้าจากชอยย่อยบางส่วนได้เปลี่ยนมาใช้จักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้มีวินจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากชอยและในชอยย่อยเกือบทุกชอยของเขตสาทร จักรยานยนต์ดังกล่าวยิ่งทำให้การเดินเท้ามี

ความปลอดภัยน้อยลง เพราะสามารถเข้าถึงตรอกซอยแคบๆ ที่รถยนต์เข้าไม่ได้ การเดินเท้าในเส้นทางที่รถยนต์เข้าไม่ถึงที่เคยมีความปลอดภัย จึงไม่ได้รับความปลอดภัยอีกต่อไป

4.3.4 การเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทรได้รับผลกระทบเช่นเดียวกับการเดินเท้า แต่ผลที่เกิดขึ้นรวดเร็วกว่า เพราะจักรยานไม่สามารถวิ่งได้อย่างปลอดภัยทั้งบนผิวถนน ทางเดินเท้า และตรอกซอย ปัจจุบันการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทรมีปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น การพัฒนาให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยาน ต้องพัฒนาทั้งระบบโครงข่าย ให้มีการเข้าถึงโครงข่ายจักรยานจากพื้นที่ภายในได้อย่างปลอดภัย การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานสามารถกระทำควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้า เนื่องจากจักรยานและการเดินเท้าเป็นรูปแบบที่เป็นมิตร สามารถอยู่ร่วมเส้นทางเดียวกันได้

4.3.5 การตัดถนนรวิชาติราชนครินทร์ และถนนพระราม6 ส่งผลกระทบต่อการเดินทางภายในพื้นที่เขตสาทร(ภายในZoneย่อยและระหว่างZoneย่อย)ดังนี้

4.3.5.1. การเดินทางภายในเขตโดยรถยนต์ ขนส่งสาธารณะ และเดินเท้า ในทิศทางตรงกันข้ามกับแนวถนน(ตะวันตก-ตะวันออก) จะไม่สะดวก เพราะต้องกลับรถที่จุดกลับรถ หรือบริเวณแยก และต้องเดินข้ามสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้า

4.3.5.2. การเดินทางในแนวเดียวกับถนนดังกล่าวโดยรถยนต์และขนส่งสาธารณะ ทั้งการเดินทางภายในพื้นที่และเดินทางออกนอกพื้นที่จะได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น

4.3.5.3. พื้นที่ปิดล้อมมีขนาดเล็กลง ทำให้การเดินทางจากพื้นที่ภายในสู่ถนนใหญ่มีระยะทางสั้นลง หากส่งเสริมบริการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดขึ้นบนถนนดังกล่าว จะทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ต้องการเดินทางออกนอกพื้นที่ได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น

4.4 สรุป

ปัจจุบันแนวทางการแก้ไขปัญหารถจักรยานให้ความสำคัญกับการเดินทางของคนมากขึ้น โดยการมุ่งพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรอง ให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล แต่ต้องอาศัยระยะเวลาอีกยาวนานกว่าโครงข่ายจะเสร็จสมบูรณ์ ขณะเดียวกันมาตรการทางผังเมืองในการควบคุมการเติบโตพร้อมกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดปริมาณในการเดินทาง และระยะทางในการเดินทางเมื่อที่อยู่อาศัยของประชาชนอยู่ใกล้แหล่งงานมากขึ้น นอกจากนี้มาตรการ แผนงานทางสิ่งแวดล้อม ที่จะลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ยังไม่ปรากฏเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน การเดินทางด้วยรถยนต์ยังคงจะติดขัดต่อไป ซึ่งจะส่งผลไปยังประสิทธิภาพของขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน(ที่ส่วนใหญ่เป็นรถประจำทาง และรถสองแถว)ให้เลวร้ายยิ่งขึ้น

ปัญหามลพิษ การเผาผลาญเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์ ยังจะดำรงอยู่ต่อไป จนกว่าโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจะเสร็จสมบูรณ์

โครงข่ายขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองจะช่วยแก้ปัญหาการเดินทางระยะไกล เพราะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมกับระยะทางดังกล่าว ส่วนการแก้ไขปัญหาของการเดินทางระยะใกล้ ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาเท่าเทียมกันกลับไม่มีหน่วยงานใดให้ความสนใจ ทั้งๆที่มีปริมาณการเดินทางถึง 10 ล้านเที่ยวต่อวันโดยประมาณ (ดูบทที่ 3) และการแก้ไขสามารถทำได้ทันทีโดยสิ้นเปลืองงบประมาณน้อยกว่ามาก และควรที่จะแก้ไขควบคู่กันไป ตามลักษณะเฉพาะและความเหมาะสมของพื้นที่นั้นๆ

สำหรับเขตสารที่มีปริมาณการเดินทางภายในสูง จากสภาพการใช้ที่ดินแบบผสมที่มีความหลากหลายและกระจายตัวค่อนข้างมากทั้งประเภทของที่พักอาศัย แหล่งงาน และสาธารณูปการในทุกกลุ่มพื้นที่ย่อย ทำให้การเดินทางในระยะทางเพียง 0.2-5 กิโลเมตร เพียงพอสำหรับกิจกรรมประจำวันส่วนใหญ่ของกลุ่มนักเรียน ผู้ที่มีรายได้น้อย และแม่บ้าน ที่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในเขตมากกว่าการเดินทางออกนอกเขต สำหรับกลุ่มคนทำงานที่มีรายได้ปานกลางถึงสูงแม้ส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงานนอกเขตแต่ยังต้องซื้อสินค้าและใช้บริการสาธารณูปการในพื้นที่ นอกจากนี้ในอนาคตการเดินทางไปทำงานภายในเขตของกลุ่มคนทำงานที่มีรายได้ปานกลางถึงสูงจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นดังได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 3 จากเอกสารและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องพบว่ารูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางในช่วงระยะทางดังกล่าวคือการเดินเท้าที่มีความเหมาะสมในช่วงระยะทางไม่เกิน 0.5 กิโลเมตร และจักรยานที่มีความเหมาะสมในช่วงระยะทาง 0.5-6.5 กิโลเมตร (Heierli, 1993)

จักรยานเป็นพาหนะส่วนตัวที่ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถเป็นเจ้าของได้ ไม่ใช่พลังงานเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อน จึงทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระยะยาว สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการเดินเท้า ไม่กินเนื้อที่ทั้งในขณะที่หยุดนิ่งและเคลื่อนที่ ไม่ก่อมลพิษใดๆต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยให้บรรยากาศของเมืองมีชีวิตชีวาอยู่

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาร จะช่วยแก้ปัญหาการเดินทางภายในของผู้พักอาศัยในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางของกลุ่มที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าเป็นรูปแบบหลักในการเดินทางภายในเขตในปัจจุบัน

ส่วนการเดินทางออกนอกเขตในระยะไกล ไปยังย่านใจกลางเมือง (สีลม-สุรวงศ์) ที่อยู่ด้านเหนือของพื้นที่ ปัจจุบันผู้พักอาศัยในเขตสารสามารถใช้ถนนราวิวาสราชนครินทร์ และถนนพระราม 6 เดินทางไปยังย่านใจกลางเมืองได้อย่างสะดวก หากสามารถพัฒนาโครงข่ายจักรยานในแนวเส้นทางดังกล่าว จะเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้พักอาศัยในเขตสารที่ทำงานและใช้บริการในย่านใจกลางเมือง

สำหรับการเดินทางระยะไกล จักรยานจะมีบทบาทในแง่ของBike and ride ซึ่งจะเป็นจริงได้ก็ต่อเมื่อโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และกลางแล้วเสร็จ สามารถเปิดให้บริการได้ รูปแบบดังกล่าวเป็นทางเลือกให้กับผู้มีรายได้ปานกลางถึงสูง เนื่องจากค่าบริการที่ค่อนข้างแพง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย