

บทที่ 3

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตสาทร

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยาน ควรสอดคล้องกับรูปแบบเมือง ลักษณะการเดินทางของเมือง และตอบสนองการเดินทางของผู้พักอาศัยภายในเมือง การศึกษาในเบื้องต้น จึงควรเป็นการศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในพื้นที่ศึกษา เพื่อค้นหาลักษณะสำคัญของการเดินทางในพื้นที่และการเดินทางของผู้พักอาศัยในเขตสาทรในกลุ่มที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนมาเดินทางด้วยจักรยานก่อนกลุ่มคนที่ใช้รถส่วนบุคคล

ข้อมูลที่น่ามาศึกษาได้แก่ ข้อมูลด้านปริมาณการเดินทาง แบบแผน และพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มบุคคล กิจกรรมและการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางซึ่งจะทำให้สามารถสรุปลักษณะสำคัญๆของการเดินทางในเขตสาทรในปัจจุบัน ที่มีรายละเอียดทั้งในแง่ปริมาณ ทิศทาง กลุ่มบุคคล และความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในพื้นที่เขตสาทร จากนั้นจะเป็นการประเมินแนวโน้มการเดินทางในอนาคต โดยพิจารณาถึงแผนงาน โครงการต่างๆ และการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางในพื้นที่เขตสาทร

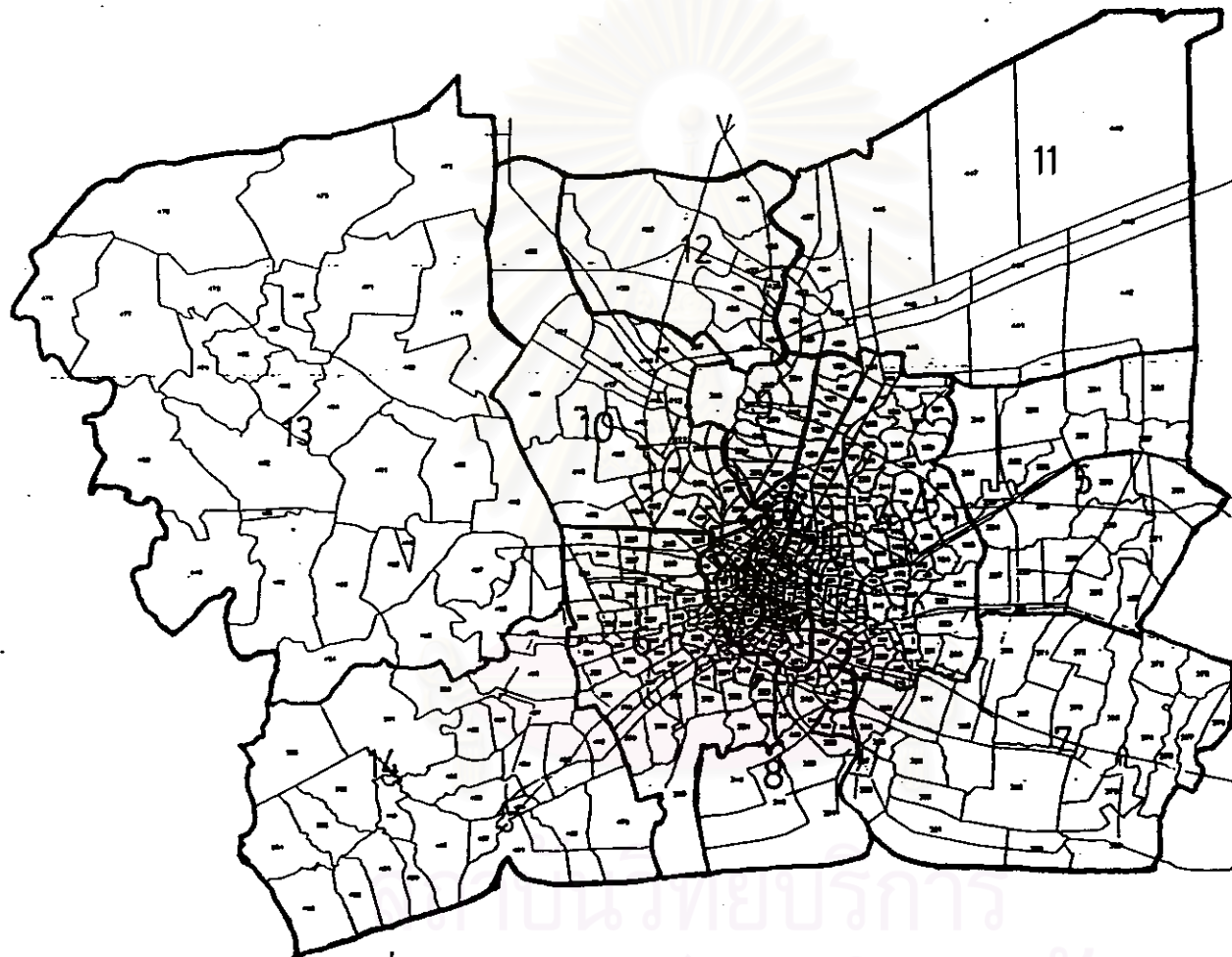
3.1 สภาพปัจจุบัน

3.1.1 การศึกษาจากข้อมูลปริมาณการเดินทาง

3.1.1.1 Intrazone Trips ของเขตสาทร

จากการศึกษาของโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจร (UTDM) โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานกฤษฎมนตรี โดยทำการเก็บข้อมูลเมื่อปีพ.ศ.2538 ได้แบ่งพื้นที่ศึกษาในเขตกรุงเทพและปริมณฑล5จังหวัด (พื้นที่รวม 7,761,992 ตร.กม.) ออกเป็น 505 Zoneย่อย (แผนที่3.1) ผลของการศึกษาได้ประมาณการว่าในวันกรุงเทพและปริมณฑลมีการเดินทางเกิดขึ้นทั้งหมด 18,407,221 เที่ยว แบ่งเป็นการเดินทางภายในZoneย่อย (Intrazone)ถึง10,700,058เที่ยว ซึ่งเท่ากับ58.13% ที่เหลือเป็นการเดินทางระหว่างZoneย่อย(Interzone)

เขตสาทรจัดอยู่ในZoneย่อยที่126-131 ซึ่งมีขนาดของพื้นที่เท่ากับ 9,326 ตร.กม. คิดเป็น 0.12 % ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งมีการเดินทางภายในZoneย่อย(Intrazone)เท่ากับ 60,674 เที่ยวต่อวัน คิดเป็น 0.57% ของการเดินทางภายในZoneย่อยทั้งหมด มากกว่าสัดส่วนของพื้นที่ถึง 5 เท่า



ที่มา : โครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

แผนที่ 3.1

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร

ภาควิชา

การวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แสดงการแบ่งพื้นที่Zoneย่อยและการแบ่งกลุ่มพื้นที่ของโครงการUTDM

ตารางที่ 3.1 แสดงปริมาณการเดินทางทั้งหมดที่เกิดขึ้นในวันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ปีพ.ศ. 2538

ODZONE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	SATHON	TOTALS
1	302,557	77,524	228,391	75,611	2,159	22,959	3,608	2,679	3,741	4,354	2,806	610	6,245	8,197	11,801	753,242
2	231,225	607,628	379,987	125,562	3,866	141,757	8,965	11,591	11,132	33,156	7,376	1,727	19,023	34,191	33,877	1,651,063
3	264,746	179,289	1,960,688	702,514	15,169	77,846	29,576	14,665	65,335	25,688	28,580	8,577	25,981	26,330	127,597	3,550,581
4	98,239	79,599	707,034	3,575,092	148,777	59,276	154,846	38,664	83,288	24,267	164,044	26,869	31,122	17,684	47,502	5,256,303
5	4,550	3,164	29,585	120,628	288,777	2,031	37,156	1,611	1,821	738	16,949	925	905	752	2,092	511,684
6	64,613	163,361	184,928	108,374	2,811	1,147,100	21,905	71,125	5,038	38,379	5,102	2,400	60,623	101,271	19,167	1,996,197
7	6,085	7,988	51,707	185,906	30,486	12,245	602,419	38,233	1,742	346	2,144	255	406	1,218	5,772	946,951
8	5,354	10,603	30,341	64,983	1,674	31,014	33,363	214,723	711	262	477	83	468	1,388	3,724	399,168
9	14,956	16,229	89,007	118,238	3,814	10,726	2,427	1,046	274,651	24,570	26,933	18,005	10,747	3,418	3,875	618,642
10	12,569	23,257	36,066	26,792	987	33,446	750	659	12,256	161,459	8,098	11,888	35,296	7,861	2,417	373,801
11	5,419	4,814	24,952	78,981	15,883	3,552	4,669	385	11,701	6,834	400,028	23,193	7,639	1,175	1,372	590,597
12	1,055	1,163	4,573	10,497	525	2,125	210	71	5,969	12,406	19,153	76,111	7,706	625	257	142,546
13	3,493	3,892	7,708	5,894	215	34,771	187	286	1,253	14,723	2,777	3,652	745,813	47,619	560	872,843
14	7,094	8,624	15,434	5,219	185	67,285	522	904	347	1,483	313	144	36,592	341,327	1,529	487,002
SATHON	10,321	13,645	100,303	20,351	523	6,346	1,918	1,347	591	551	585	125	942	2,407	96,645	258,601
TOTALS	1,032,276	1,200,780	3,850,704	5,224,641	515,951	1,652,479	902,521	397,989	479,576	349,216	685,365	172,565	989,508	595,463	358,187	18,407,221

ที่มา: จากการศึกษาการจราจรเดินทางในปี 2538 โดยโครงการปฎิบัติงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ค่าตัวการเมื่อ ธันวาคม 2539)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ระยะทางในการเดินทางภายในZoneย่อยของเขตสาทร จะไม่เกิน2กิโลเมตร แสดงให้เห็นว่าเขตสาทรเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการเดินทางระยะใกล้ๆสูง

3.1.1.2 การเดินทางระหว่างเขตสาทรและพื้นที่อื่นๆ

การศึกษาข้อมูลพื้นฐานการเดินทางของโครงการฯ ได้มีการจัดกลุ่มZoneย่อย 505Zoneออกเป็น 14 กลุ่ม (แผนที่3.1) โดยเขตสาทรอยู่ในกลุ่มพื้นที่ที่3 เพื่อให้เห็นการเดินทางระหว่างเขตสาทรและกลุ่มพื้นที่อื่น จึงได้แยกเขตสาทรออกเป็นกลุ่มพื้นที่ที่15 ตามตารางที่ 3.1

สำหรับเขตสาทรมีการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นจากเขตทั้งสิ้น 256,601 เที่ยว ซึ่งจะกระจุกตัวที่กลุ่ม1-4 และภายในเขต โดยเป็นการเดินทางภายในเขตเท่ากับ 96,645 เที่ยว(37.66%) เดินทางไปยังกลุ่ม3ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดกันเท่ากับ 100,303 เที่ยว(39.09%) สำหรับการเดินทางที่มีปลายทางที่เขตสาทรมีปริมาณทั้งสิ้น 358,187 เที่ยว เป็นการเดินทางที่มาจากกลุ่ม1-4,6 และภายในเขตเป็นหลัก โดยเป็นการเดินทางที่มาจากกลุ่ม3 127,597 เที่ยว(35.62%) จากภายในเขตเอง 26.98% และจากกลุ่ม4 47,502 เที่ยว (13.26%) ทำให้เห็นว่าเขตสาทรเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการเดินทางพื้นที่หนึ่งของกรุงเทพและปริมณฑล นอกจากนี้ยังมีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกับกลุ่มพื้นที่ที่อยู่ใกล้กันมากกว่าพื้นที่ที่ไกลออกไป

3.1.1.3 การเดินทางภายในเขตสาทร

เขตสาทรอยู่ในZoneย่อยที่126-131 ซึ่งมีขนาด ขอบเขตและปริมาณการเดินทางของแต่ละZoneย่อย ดังแสดงในแผนที่ 3.2 และมีสัดส่วนของการเดินทางแสดงในตารางที่ 3.2 พบว่าการเดินทางภายในเขตทั้งหมดมีปริมาณ 96,645เที่ยว/วัน เป็นการเดินทางภายในZoneย่อย(Intrazone) ซึ่งเป็นการเดินทางระยะไม่เกิน2กิโลเมตรถึง 60,674 เที่ยว/วัน(62.78%) นอกนั้นเป็นการเดินทางระหว่างZoneย่อย โดยZoneย่อยที่มีความหนาแน่นของIntrazone Tripsมากที่สุดคือZoneย่อยที่126 (10,601เที่ยว/ตร.กม.)

การเดินทางระหว่างZoneย่อย(Interzone) มีปริมาณทั้งสิ้น 35,971 เที่ยว/วัน เป็นการเดินทางไปยังZoneย่อยที่มีพื้นที่ติดกันถึง 29,242 เที่ยว/วัน (81.29%) ซึ่งเป็นระยะทางไม่เกิน 4 กิโลเมตร

3.1.1.4 รายละเอียดในแต่ละZoneย่อย


แสดงในแผนที่ 3.2 และตารางที่ 3.2 และ 3.3 สามารถสรุปลักษณะสำคัญในแต่ละZoneย่อยได้ดังนี้

1) Zoneย่อยที่126

เป็นพื้นที่ที่มีขนาดเล็ก ระยะทางในการเดินทางภายในZoneไม่เกิน 1.5 กิโลเมตร มีความหนาแน่นของการเดินทางภายในZoneมากที่สุด และมีสัดส่วนเท่ากับ 76.56% ของการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นในZoneย่อย Tripที่เกิดขึ้นจึงน่าจะเป็น Trip สั้นๆ



ที่มาของข้อมูล: การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางปี 2538 โดยโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจร (คาดการณ์เมื่อ ธันวาคม 2539)

แผนที่ 3.2	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา คັນติวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา
	แสดง ปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่เขตสาทร จำแนกตาม Zone ย่อย (ปี 2538)	การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	26

ตารางที่ 3.2 แสดงลักษณะการเดินทางในพื้นที่เขตสารจําแนกตามZoneย่อยปี2538

Zoneย่อยที่	ประชากร (คน)	พื้นที่ ตร.กม.)	Intrazone (trips/day)	intrazone (%)	intrazone trips/ตร.กม.	Interzone (trips/day)	Interzoneที่ติดกัน (trips/day)	Interzoneที่ติดกัน (%)
126	27,256	0.969	10,273	76.56	10,601	3,146	1,945	61.82
127	14,777	1.471	3,936	60.04	2,676	2,620	2,254	86.03
128	20,457	0.758	5,392	35.19	7,113	9,932	9,032	90.94
129	24,961	1.097	6,423	36.06	5,854	11,387	10,295	90.41
130	18,769	0.990	8,079	57.20	8,162	6,044	4,405	72.88
131	30,743	4.041	26,571	90.34	6,575	2,842	1,311	46.13
รวม	136,963	9.326	60,674	62.78	6,506	35,971	29,242	81.29

ที่มา : จากการคาดการณ์การเดินทางในปี2538โดยโครงการBTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
(คาดการณ์เมื่อ ธันวาคม 2539)

ตารางที่ 3.3 แสดงรายละเอียดของการเดินทางระหว่างZoneย่อยภายในเขตสาร ปี2538

Zoneย่อย ที่	เดินทางไปยังZoneย่อยที่ (เที่ยว/วัน)							intrazone	interzone
	126	127	128	129	130	131	รวม	(%)	(%)
126	10,273	558	575	440	812	761	13,419	76.56	23.44
127	489	3,936	438	554	366	773	6,566	60.04	39.96
128	1,468	1,623	5,392	1,989	3,952	900	15,324	35.19	64.81
129	1,092	2,992	2,574	6,423	2,072	2,657	17,810	36.06	63.94
130	1,230	630	2,367	808	8,079	1,009	14,123	57.20	42.80
131	519	590	383	721	629	26,571	29,413	90.34	9.66
รวม	15,071	10,329	11,729	10,935	15,910	32,671	96,645	62.78	37.22
จากZoneย่อยอื่น	4,798	6,393	6,337	4,512	7,831	6,100	35,971		
%	31.84	61.89	54.03	41.26	49.22	18.67	37.22		

หมายเหตุ Total Intrazone Trips 60674เที่ยว/วัน

ที่มา : จากการศึกษาการเดินทางในปี2538โดยโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

(คาดการณ์เมื่อ ธันวาคม 2539)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เดินทางออกนอกZone 3,146 เที่ยว/วัน กระจายไปยังทุกZoneในปริมาณไม่มากนัก ดึงดูดการเดินทางจากZoneอื่น 4,798 เที่ยว/วัน โดยดึงดูดจากZoneย่อยที่128 129 และ130 มากที่สุด (3,790 เที่ยว/วัน เท่ากับ 79%) ซึ่งเป็นZoneย่อยรอบถนนจันทน์

2) Zoneย่อยที่127

เนื่องจากเป็นZoneที่มีประชากรน้อยที่สุด ปริมาณการเดินทางที่เริ่มต้นจากZoneจึงน้อย (6,556 เที่ยว/วัน) เป็นการเดินทางภายในZone 60.04% แต่ความหนาแน่นของ Intrazone Tripsน้อยที่สุด (2,675เที่ยว/วัน) เป็นZoneย่อยที่ดึงดูดการเดินทางจากZone 128 และ129 ที่เป็นพื้นที่ติดกันด้านล่างตามแกนถนนเซนต์หลุยส์3 มากถึง 4,615 เที่ยว/วัน

3) Zoneย่อยที่128

เป็นพื้นที่ย่อยที่มีขนาดเล็กที่สุด แต่ประชากรมาก การเดินทางที่เริ่มต้นจากZoneสูง (15,324เที่ยว/วัน) แต่สัดส่วนของการเดินทางภายในZoneต่ำ (35.19%) จึงเป็นZoneที่มีการเดินทางออกนอกZoneมาก โดยเดินทางไปยังZoneย่อยที่ติดกันคือZone126 127 129 และ 130 รวม 9,032เที่ยว/วัน การเดินทางออกนอกZoneไปยังZoneที่ติดกันจึงเป็นลักษณะการเดินทางที่สำคัญของZoneย่อยที่128 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางลงไปZone130 ที่เป็นพื้นที่ด้านใต้ของถนนจันทน์ ในขณะที่เดียวกันก็ดึงดูดการเดินทางจากZoneที่ 129 และ130 มาก (4,941 เที่ยว/วัน) แสดงให้เห็นว่าZoneย่อยทั้งสามมีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกันสูง ซึ่งเป็นZoneย่อยตามแนวแกนถนนจันทน์

4) Zoneย่อยที่129

เป็นZoneย่อยที่มีการเดินทางที่เริ่มต้นจากZoneสูง (17,810 เที่ยว/วัน) แต่สัดส่วนของการเดินทางภายในZoneต่ำ (36.06%) จึงเดินทางออกนอกพื้นที่มาก เช่นเดียวกับZoneย่อยที่128 โดยเดินทางไปยังZoneรอบๆถึง 11,387 เที่ยว/วัน ถือเป็นลักษณะของการเดินทางที่สำคัญของZone จะเดินทางไปยังZoneย่อยที่ 127 131 และ128 มากตามลำดับ

แต่แรงดึงดูดของZone ต่อพื้นที่รอบๆมีไม่มากนัก โดยมีการดึงดูดการเดินทางจากZone128สูงที่สุด(1,989 เที่ยว/วัน)

5) Zoneย่อยที่130

เป็นZoneย่อยที่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในZoneเท่าๆกับการเดินทางออกนอกZone โดยจะเดินทางไปยังZone 128 มากที่สุด (2,367 เที่ยว/วัน) รองลงมาเป็นZone126 และ131 สำหรับการดึงดูดการเดินทางจะดึงดูดการเดินทางจากZoneที่128และ129 ซึ่งเป็นZoneตามแนวแกนถนนจันทน์

เมื่อพิจารณาจากแผนที่ประกอบ จะเห็นว่าเป็นZoneย่อยที่มีสัดส่วนของการเดินทางระหว่างภายในและภายนอกZoneใกล้เคียงกัน โดยมีการแลกเปลี่ยนTripกับZoneย่อยที่128 มากที่สุด ส่วนกับZoneย่อยที่129 จะเป็นความสัมพันธ์ในลักษณะดึงดูดTripเข้ามาในZone

6) Zoneย่อยที่131

มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด แต่ประชากรมากกว่าZoneย่อย126เพียงเล็กน้อย สัดส่วนของการเดินทางภายในZoneสูงถึง90.34% แต่ความหนาแน่นของIntrazone Tripsน้อยกว่าZone 126 และ128

เป็นZoneย่อยที่มีการแลกเปลี่ยนกับZoneอื่นๆไม่มากนัก ยกเว้นZone ย่อยที่ 129 ที่ดึงดูดการเดินทางเข้ามา2,657เที่ยว

3.1.1.5 สรุป

เขตสาทรเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการเดินทางของเมืองพื้นที่หนึ่ง โดยดึงดูดการเดินทางจากพื้นที่ภายนอกถึง 261,542เที่ยว/วัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ใกล้เคียงที่มีปริมาณ 125,106 เที่ยว/วัน

นอกจากนี้เขตสาทรเป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางระยะใกล้สูง ทั้งการเดินทางภายในZone และการเดินทางระหว่างZoneย่อยที่ติดกัน ซึ่งมีระยะทางไม่เกิน4กิโลเมตร เป็นการเดินทางภายในZoneย่อย(Intrazone) 62.78% โดยZoneย่อยที่126เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของIntrazone Tripsมากที่สุด Zoneย่อยที่มีสัดส่วนของIntrazone TripsสูงคือZoneย่อยที่126และ131 ส่วนZoneย่อย128และ129 เป็นZoneย่อยที่เดินทางออกนอกZoneมากกว่าเดินทางภายในZone สำหรับZoneย่อย127และ130เป็นZone ย่อยที่สัดส่วนของIntrazone Tripsเท่ากับInterzone Trips

การเดินทางระหว่างZoneย่อย มักมีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกับZoneย่อยที่มีพื้นที่ติดกัน โดยZoneย่อยที่128 129 130 ที่เป็นพื้นที่ติดกันมีการแลกเปลี่ยนการเดินทางกันสูงน่าจะเป็นกลุ่มพื้นที่เดียวกัน

ปริมาณและทิศทางในการเดินทางดังกล่าวน่าจะมีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของกิจกรรมและการใช้ที่ดินของZoneย่อย เนื่องจากการทำกิจกรรมที่ต่างกันก่อให้เกิดการเดินทางระหว่างที่ตั้งของกิจกรรมนั้นๆ เช่นการเดินทางไปเรียนหนังสือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ และใช้บริการขั้นพื้นฐาน เป็นต้น แต่การเดินทางเหล่านี้มีลักษณะที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับรายได้ อาชีพ และตัวแปรอื่นๆ การศึกษาถึงแบบแผนการเดินทางในเขตสาทร จะทำให้เห็นกลุ่มประชากรที่เดินทาง พฤติกรรมการเดินทาง และความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆที่มีผลต่อการเดินทาง ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางต่อพื้นที่มากขึ้น

3.1.2 แบบแผนการเดินทางของเขตสาทร

ในกระบวนการเก็บข้อมูลเพื่อจัดทำโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจรในกรุงเทพและปริมณฑล(ปี2538) ได้มีการจัดเก็บข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์ตามครัวเรือนในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางซึ่งข้อมูลดังกล่าวช่วยทำให้เห็นรายละเอียดของการเดินทาง

ในพื้นที่มากขึ้น เช่นวัตถุประสงค์ของการเดินทาง รูปแบบการเดินทางที่ใช้ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง โครงสร้างของครอบครัวที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เป็นต้น

สำหรับในเขตสาธิตที่ประกอบไปด้วยZoneย่อยที่ 126 ถึง 131 ได้มีการสุ่มสัมภาษณ์ เพียง 4 Zoneย่อยคือ Zoneย่อยที่126 128 130 และ131 ขาดZoneย่อยที่ 127 และ 129 เมื่อพิจารณาการกระจายตัวของกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะบ้าน พบว่าการสุ่มตัวอย่างจะกระจุกตัวในที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ตึกแถว เป็นส่วนใหญ่ ไม่มีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นชุมชนแออัด อพาร์ทเมนต์ แฟลต และอาคารชุดพักอาศัยเลย ซึ่งทำให้ข้อมูลที่ได้มามีความไม่เที่ยงได้ ประกอบกับเมื่อพิจารณาลักษณะของที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ในเขตสาธิต พบว่า แม้จะมีตึกแถวอยู่มาก แต่ก็มีชุมชนแออัด แฟลต ห้องเช่ากระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ในปริมาณพอสมควร จึงได้ทำการเก็บข้อมูลแบบสอบถามในZoneที่ขาดไปคือ Zoneย่อยที่127 และ129 โดยพยายามเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นชุมชนแออัด อพาร์ทเมนต์ แฟลต เพื่อให้การกระจายตัวของกลุ่มตัวอย่างครอบคลุมพฤติกรรมการเดินทางที่หลากหลายและใกล้เคียงความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมี159หลังคาเรือน เป็นบ้านเดี่ยว ตึกแถวหรือทาวน์เฮ้าส์ ชุมชนแออัด อพาร์ทเมนต์ แฟลต และลักษณะอื่นๆ เท่ากับ 52 ,68 ,18 , 4 ,5 และ 12 หลังคาเรือนตามลำดับ โดยข้อมูลที่ได้ไม่ได้ระบุว่าลักษณะอื่นๆ คือที่พักอาศัยประเภทใด

ข้อมูลที่ทำการศึกษาจะแบ่งเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ Household characteristics, Personal characteristics และTravel characteristics ซึ่งมีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

3.1.2.1 Household characteristics

เป็นข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนที่สัมพันธ์กับการเดินทาง มีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1) ขนาดและโครงสร้างของครัวเรือนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง

ขนาดของครัวเรือนเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษาเท่ากับ4.12คน ซึ่งเป็นลักษณะของครอบครัวเดี่ยว ส่วนโครงสร้างของครอบครัวที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง(ตารางที่ 3.4)พบว่า จำนวนผู้ที่ต้องเดินทางทุกวันทำงานเท่ากับ69.4%(ชาย39.59%หญิง29.81 %)คิดเป็นจำนวนประชากรทั้งสิ้น 95,054คน ซึ่งกลุ่มคนที่ต้องเดินทางทุกวันทำงานคือนักเรียน ที่มีสัดส่วนเท่ากับ24.76%(33,916คน) ส่วนกลุ่มคนทำงานมีทั้งผู้ที่ต้องเดินทางไปทำงานทุกวันและผู้ที่พักอาศัยในที่ทำงาน โดยคนทำงานทั้งชายและหญิงรวมกันเท่ากับ46.21%(63,297คน)ในจำนวนนี้ต้องเดินทางทุกวันทำงานเท่ากับ61,138คน คนทำงานชายจะมากกว่าคนทำงานหญิง แต่นักเรียนชายและหญิงมีจำนวนที่เท่าๆกัน

2) ความเป็นเจ้าของพาหนะในครัวเรือน

ความเป็นเจ้าของพาหนะของครัวเรือนเป็นตัวแปรทางเศรษฐกิจที่ส่งผลโดยตรงต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคคลในครัวเรือนโดยประเภทของพาหนะที่โครงการพัฒนา

ตารางที่ 3.4 แสดงโครงสร้างของครัวเรือนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2538-2539)

ชาย		จำนวน กลุ่มตัวอย่าง	สัดส่วนต่อทั้งหมด (%)	จำนวนประชากร (คน)	ชาย		จำนวน กลุ่มตัวอย่าง	สัดส่วนต่อทั้งหมด (%)	จำนวนประชากร (คน)
อายุ	อาชีพ				อายุ	อาชีพ			
อายุน้อยกว่า4ปี		22	3.47	4,753	อายุน้อยกว่า4ปี		14	2.21	3,024
อายุมากกว่า4ปี	ทำงาน	171	26.97	36,941	อายุมากกว่า4ปี	ทำงาน	122	19.24	26,356
	เรียน	82	12.93	17,714		เรียน	75	11.83	16,202
	ไม่ทำงาน	37	5.84	7,993		ไม่ทำงาน	111	17.51	23,979
รวมอายุมากกว่า4ปี		290	45.74	62,649	รวมอายุมากกว่า4ปี		308	48.58	66,537
เดินทางทุกวัน		251	39.59	54,224	เดินทางทุกวัน		189	29.81	40,830
รวมชาย		312	49.21	67,401	รวมหญิง		322	50.79	69,562

หมายเหตุ: จำนวนกลุ่มตัวอย่างรวม 634
จำนวนประชากรรวม 136,963

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2539

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบจำลองการเดินทางสนใจ ไม่มีจักรยานรวมอยู่ด้วย ครั้วเรือนที่มีพาหนะคิดเป็น58.49%ของครั้วเรือนทั้งหมด เมื่อจำแนกตามประเภทที่พักอาศัย(ในตารางที่3.6)พบว่าครั้วเรือนประเภทบ้านเดี่ยว/อาคารพาณิชย์และทาวเฮ้าส์ เป็นเจ้าของพาหนะในการเดินทางถึง71.05% โดยเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่ารถจักรยานยนต์ ส่วนครั้วเรือนประเภทชุมชนแออัด/แฟลต/ห้องเช่า ส่วนใหญ่ไม่มีพาหนะในการเดินทาง โดยครั้วเรือนที่มีพาหนะในการเดินทางจะเป็นเจ้าของจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์

3.1.2.2 Personal characteristics

ข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลของบุคคลในครั้วเรือนที่สัมภาษณ์ที่มีอายุมากกว่าหรือเท่ากับ4ปีขึ้นไป เป็นข้อมูลลักษณะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น รูปแบบการเดินทางปกติที่เลือกใช้(รูปแบบการเดินทางหลัก) อาชีพ และระยะทางในการเดินทางเป็นต้น ซึ่งนอกจากจะช่วยให้เห็นลักษณะเฉพาะของกลุ่มตัวอย่างแล้ว ยังช่วยให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆดังกล่าว จะช่วยให้งานในขั้นต่อไปมีแนวทางและทิศทางที่ชัดเจนขึ้น

1) ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและระยะทางที่ต้องใช้เดินทางประจำวัน

เนื่องจากขอบเขตของการศึกษาจะมุ่งเน้นคนที่พักอาศัยในเขตสาทร และข้อมูลที่ได้มาไม่ได้ระบุระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง แต่ระบุจุดปลายทางเป็นZoneย่อย จึงได้แบ่งข้อมูลออกเป็นการเดินทางภายในเขตและการเดินทางออกนอกเขต ดังแสดงในตารางที่ 3.6

จะเห็นว่ากลุ่มอาชีพที่ไม่ต้องเดินทางประจำทุกวัน คือแม่บ้าน/คนรับใช้ และผู้ที่ไม่ได้ทำงาน และเมื่อพิจารณาสัดส่วนการเดินทางภายในกลุ่มอาชีพเดียวกัน พบว่ากลุ่มอาชีพprofessionalsที่ต้องใช้วิชาชีพ และวิชาการในการปฏิบัติงานนั้น ต้องเดินทางออกไปทำงานนอกเขตถึง90.32% รองลงมาจะเป็นผู้ทำงานบริหารจัดการ /ข้าราชการและเสมียน ส่วนกลุ่มอาชีพที่ทำงานอยู่ภายในเขตมากกว่านอกเขตคือกลุ่มอาชีพที่ทำงานช่าง/ทำการผลิตและใช้แรงงานที่จะอยู่ในพื้นที่ถึง49.28% และไม่ต้องเดินทางทุกวัน11.59% และกลุ่มที่เดินทางประจำวันภายในเขตสูงสุดคือนักเรียนคิดเป็น68.35% ของนักเรียนทั้งหมดและคิดเป็น48.97% ของคนที่เดินทางประจำวันภายในเขตทั้งหมด และเมื่อรวมเข้ากับอาชีพช่าง/ทำการผลิตและผู้ใช้แรงงานแล้ว(17.53%)จะเป็นสัดส่วนถึง66.5% หากต้องวางแผนเพื่อตอบสนองการเดินทางระยะใกล้หรือการเดินทางภายในเขตสาทร กลุ่มอาชีพดังกล่าวนับเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สำคัญ

2) ความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการเดินทางหลัก

รูปแบบการเดินทางหลัก หมายถึงรูปแบบที่สำคัญที่สุดของการเดินทางแต่ละครั้ง ความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการเดินทางหลักได้แสดงไว้ในตารางที่3.7จะเห็นว่ารูปแบบการเดินทางที่ใช้กันมากที่สุดในกลุ่มอาชีพprofessional(กลุ่ม1) และadministrative/government(กลุ่ม2) คือ รถยนต์ส่วนบุคคลเท่ากับ48.38% และ75%ตามลำดับ กลุ่มช่าง/ผู้ใช้แรงงาน(กลุ่มที่8) และกลุ่มนักเรียน(กลุ่มที่11)จะใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถประจำทางและสองแถวในชอยมากที่สุด คือ

ตารางที่ 3.5 แสดงสัดส่วนของการเป็นเจ้าของพาหนะ จำแนกตามประเภทที่หักอาศัยในพื้นที่เขตสารธร(ปี2538-2539)

ประเภทที่หักอาศัย	ความเป็นเจ้าของพาหนะ	%
บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ ทาวน์เฮ้าส์	ไม่มีพาหนะในการเดินทาง	28.95
	มีพาหนะในการเดินทาง	71.05
	มีรถยนต์ส่วนบุคคล	49.47
	มีรถจักรยานยนต์	31.68
ชุมชนแออัด แฟลต ห้องเช่า	ไม่มีพาหนะในการเดินทาง	67.50
	มีพาหนะในการเดินทาง	32.50
	มีรถยนต์ส่วนบุคคล	5.26
	มีรถจักรยานยนต์	27.24

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2539

ตารางที่ 3.6 แสดงความสัมพันธ์ของกลุ่มอาชีพกับระยะทางในการเดินทางในเขตสาร(ปี 2538-2539)

กลุ่มอาชีพ	ร้อยละเมื่อเทียบกับกลุ่มอาชีพ			ร้อยละเมื่อเทียบกับลักษณะการเดินทาง			
	ไม่ต้องเดินทางทุกวัน	เดินทางทุกวันทำงาน		รวม	ไม่ต้องเดินทางทุกวัน	เดินทางทุกวันทำงาน	
		ในเขต	นอกเขต			ในเขต	นอกเขต
professional(1)	3.23	6.45	90.32	100.00	0.63	1.03	11.38
administrative/government(2)	0.00	15.62	84.38	100.00	0.00	2.58	10.98
clerical(3)	0.00	11.90	88.10	100.00	0.00	2.58	15.04
sale worker(4)	14.58	25.00	60.42	100.00	4.44	6.19	11.79
transportation equipment operation(5)	0.00	22.58	77.42	100.00	0.00	3.60	9.76
craftman,production worker,labourers(6)	11.59	49.28	39.13	100.00	5.06	17.53	10.97
service worker(7)	11.63	39.53	48.84	100.00	3.16	8.75	8.54
other(8)	16.67	16.67	66.66	100.00	0.63	0.52	1.63
student(9)	0.00	68.35	31.65	100.00	0.00	48.97	17.88
แม่บ้าน/คนรับใช้(10)	78.13	16.67	5.20	100.00	47.47	8.25	2.03
ไม่ได้ทำงาน(11)	100.00	0.00	0.00	100.00	38.61	0.00	0.00
				รวม	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2539

ตารางที่ 3.7 แสดงความสัมพันธ์ของกลุ่มอาชีพกับรูปแบบหลักของการเดินทางในพื้นที่เขตสารภีปี 2538-2539

รูปแบบการเดินทาง	กลุ่มอาชีพร้อยละ											รวม
	1	2	3	4	7	8	9	10	11	12	13	
ไม่ได้เดินทางทุกวัน/ไม่มีรูปแบบประจำ	3.23	0.00	0.00	14.58	0.00	11.59	11.63	16.67	0.00	78.57	100.00	26.67
ผู้รับใช้ส่วนตัว	48.39	75.00	33.33	14.58	3.23	2.90	2.33	16.67	0.72	3.06	0.00	11.50
โดยสารถดส่วนตัว	3.23	3.13	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	5.04	0.00	0.00	2.00
รถปิคอัพหรือแวน	0.00	3.13	0.00	8.33	6.45	2.90	0.00	0.00	2.16	0.00	0.00	2.00
ขับวีทมอเตอร์ไซด์	3.23	3.13	16.67	6.25	38.71	10.14	11.63	0.00	1.44	1.02	0.00	6.50
โดยสารมอเตอร์ไซด์	0.00	0.00	2.38	4.17	3.23	8.70	4.65	0.00	7.19	0.00	0.00	3.67
รถแท็กซี่	0.00	0.00	2.38	2.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33
รถบรรทุก	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.17
รถโรงเรียน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.88	1.02	0.00	0.83
รถตุ๊กๆ	0.00	0.00	0.00	2.08	0.00	0.00	2.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33
โดยสารรถปรับอากาศ	0.00	0.00	2.38	2.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33
โดยสารรถประจำทางสีแดง	22.58	12.50	26.19	27.08	25.81	27.54	20.93	33.33	17.99	5.10	0.00	17.17
โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.00	0.00	0.00	2.08	3.23	2.90	13.95	0.00	4.32	1.02	0.00	2.83
รถประจำทางเล็กในซอย	6.45	0.00	2.38	0.00	9.68	17.39	2.33	16.67	25.18	9.18	0.00	10.67
รถขนาดใหญ่ของบริษัท	3.23	3.13	2.38	0.00	6.45	2.90	2.33	0.00	0.00	0.00	0.00	1.33
ทางเรือ	0.00	0.00	2.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.00	0.00	0.33
รถไฟ	0.00	0.00	2.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.00	0.00	0.33
เดิน	9.68	0.00	2.38	14.58	3.23	11.59	27.91	0.00	30.22	1.02	0.00	12.50
จักรยาน	0.00	0.00	0.00	2.08	0.00	0.00	0.00	0.00	1.44	0.00	0.00	0.50
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2539

44.93% และ 43.17%ตามลำดับ และรูปแบบการเดินทางที่ใช้กันมากในกลุ่มนักเรียนอีกรูปแบบคือการเดิน30.22% ซึ่งการเดินทางนี้มีกลุ่มอาชีพที่ใช้มากอีกกลุ่มคือ ผู้ที่ทำงานด้านบริการ(กลุ่มที่9) แสดงให้เห็นว่ากลุ่มที่ทำงานด้านบริการ แม้จะทำงานนอกเขตในสัดส่วนสูง แต่ก็ทำงานในเขตที่มีพื้นที่ติดกับเขตสาธารณ(ที่มีแหล่งงานบริการรองรับมาก) ทำให้สามารถเดินทางไปทำงานได้

ส่วนรูปแบบการเดินทางที่ใช้มากที่สุดเมื่อรวมทุกกลุ่มอาชีพคือขนส่งสาธารณะ ทั้งรถประจำทางเล็กในซอยและรถโดยสารประจำทางรวมกันเท่ากับ167คน คิดเป็น37.95% ของคนที่ต้องเดินทางทุกวันทำงาน(440คน)รองลงมาคือการเดิน17.04% ในกรณีของจักรยานมีผู้ใช้เป็นประจำทุกวันทำงานน้อยมากคือ 0.68%โดยเป็นนักเรียน2คน และอาชีพค้าขาย1คน

3) ความสัมพันธ์ของรูปแบบการเดินทางและระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.8 จะเห็นว่ารูปแบบที่ใช้มากที่สุดในการเดินทางออกนอกเขตคือขนส่งสาธารณะ(รถเมย์แดงและสองแถวรวมกัน)เท่ากับ40.24% รถยนต์ส่วนตัว(ผู้ขับขี่และโดยสารรถแท็กซี่และรถจักรยานรวมกัน) เท่ากับ32.93% ส่วนการเดินทางภายในเขต รูปแบบที่เลือกใช้มากที่สุดคือการเดิน36.08% รองลงมาจะเป็นรถสาธารณะคือสองแถว26.29% และรถเมย์8.76%

3.1.2.3 Travel characteristics

ข้อมูลในส่วนนี้เป็นข้อมูลของการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดในเขตสาธารณ ทั้งของคนที่พักอาศัยอยู่ในเขตสาธารณ และผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตที่เข้ามาทำกิจกรรมที่เกิดการเดินทางขึ้นในเขต เป็นข้อมูลการเดินทาง (ไม่ใช่ข้อมูลของคนเดินทาง)ภายในเขตสาธารณที่มีจำนวนรวมทั้งสิ้น96,645เที่ยว

1) วัตถุประสงค์ของการเดินทางและรูปแบบของการเดินทาง เนื่องจากรายละเอียดของการเดินทางที่สนใจคือการเดินทางด้วยรูปแบบที่ไม่ใช่พาหนะส่วนบุคคล จึงจำแนกวัตถุประสงค์ของการเดินทางในการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะเดินเท้า และจักรยาน ดังแสดงในตารางที่3.9 พบว่า การเดินทางที่เกิดขึ้นภายในเขต96,645เที่ยว/วัน เป็นการเดินทางของคนในพื้นที่ 92,994เที่ยว/วัน (96.33%) ในจำนวนนี้เป็นการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคล23,249เที่ยว/วัน(ได้แก่ ขับขี่รถยนต์ส่วนตัว โดยสารรถยนต์ส่วนตัว ขับขี่จักรยานยนต์ส่วนตัว โดยสารจักรยานยนต์ส่วนตัว ปิคอัพหรือแวน)เท่ากับ 24.06%ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งแตกต่างจากสัดส่วนของครัวเรือนที่มีพาหนะที่มีถึง58.49%ของครัวเรือนทั้งหมด แสดงว่าผู้พักอาศัยในครัวเรือนที่มีพาหนะไม่ได้เดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลทุกคนในการเดินทางภายในเขต

การเดินทางด้วยรูปแบบขนส่งสาธารณะมีจำนวน35,738เที่ยว/วัน(ได้แก่ โดยสารรถประจำทาง โดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถวในซอย และรถตุ๊กๆ)เท่ากับ36.98% ซึ่งใกล้เคียงกับการเดินเท้าที่มีถึง32,087เที่ยว/วัน(33.20%) การที่สัดส่วนการเดินเท้ามาก แสดงว่าการเดิน

ตารางที่ 3.8 แสดงสัดส่วนของรูปแบบหลักของการเดินทางในการเดินทางภายในเขตและออกนอกเขตสถานี(ปี2538-2539)

รูปแบบการเดินทาง	รวม	การเดินทางภายในเขต	ร้อยละ	การเดินทางออกนอกเขต	ร้อยละ
ผู้รับใช้ส่วนตัว	69	9	4.64	60	24.39
โดยสารรถส่วนตัว	12	3	1.55	9	3.66
รถจักรยานหรือแวน	12	0	0.00	12	4.88
บริษัทรถมอเตอร์ไซด์	39	9	4.64	30	12.20
โดยสารรถมอเตอร์ไซด์	22	14	7.22	8	3.25
รถแท็กซี่	2	1	0.52	1	0.41
รถบรรทุก	1	1	0.52	0	0.00
รถโรงเรียน	5	3	1.55	2	0.81
รถตุ๊กๆ	2	1	0.52	1	0.41
โดยสารรถปรับอากาศ	2	0	0.00	2	0.81
โดยสารรถประจำทางสีแดง	103	17	8.76	86	34.96
โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง	17	12	6.19	5	2.03
รถประจำทางเล็กในซอย	64	51	26.29	13	5.28
รถขนาดใหญ่ของบริษัท	8	0	0.00	8	3.25
ทางเรือ	2	0	0.00	2	0.81
รถไฟ	2	0	0.00	2	0.81
เดิน	75	70	36.08	5	2.03
จักรยาน	3	3	1.55	0	0.00
รวม	440	194	100	246	100

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)

และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2540

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.9 แสดงปริมาณการเดินทางภายในเขตสาธิตจำแนกตามวัตถุประสงค์และรูปแบบการเดินทาง(ปี 2538)

การเดินทางที่มีOและDภายในเขตสาธิต	จากการสัมภาษณ์ เที่ยว/วัน	สัดส่วน (%)	ปริมาณการเดินทาง เที่ยว/วัน
รวมทั้งสิ้น	503	100	96,645
การเดินทางของคนที่พักอาศัยนอกพื้นที่	19	3.78	3,651
การเดินทางของคนที่พักอาศัยในพื้นที่	484	96.22	92,994
1.เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	114	22.66	21,904
2. เดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ	186	36.98	35,738
2.1 เดินทางเพื่อทำงาน	54	10.74	10,375
2.2 เดินทางเพื่อเรียน	114	22.66	21,904
2.3 เดินทางเพื่อจับจ่าย	11	2.19	2,114
2.4 เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ	7	1.39	1,345
3. เดินเท้า	167	33.20	32,087
3.1 เดินทางเพื่อทำงาน	53	10.54	10,183
3.2 เดินทางเพื่อเรียน	79	15.71	15,179
3.3 เดินทางเพื่อจับจ่าย	7	1.39	1,345
3.4 เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ	28	5.57	5,380
4.เดินทางด้วยจักรยาน	17	3.38	3,266

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)

และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2540

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ทางที่เกิดขึ้นเป็นการเดินทางระยะใกล้ๆที่พอเดินไหวได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลปริมาณการเดินทางภายในZoneย่อยของเขตสารที่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในZoneย่อยสูงได้กล่าวถึงในหัวข้อที่ผ่านมา

การใช้จักรยานเดินทางภายในเขต มีสัดส่วนน้อยที่สุดคือ 3.38% เท่ากับ 3,266เที่ยว/วัน รายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางด้วยจักรยานจะกล่าวถึงในบทที่5

สำหรับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ที่ไม่ได้ใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทางในเขต พบว่า การเดินทางเพื่อเรียนหนังสือมีสัดส่วนสูงที่สุดและมีปริมาณการเดินทาง35,738 เที่ยว/วัน การเดินทางเพื่อทำงานมีสัดส่วนรองลงมา 20,558 เที่ยว/วัน กลุ่มนักเรียนและกลุ่มคนทำงานในพื้นที่ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญ สำหรับการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางระยะใกล้ภายในพื้นที่

2) เวลาที่ใช้ในการเดินทางภายในเขตด้วยรูปแบบต่าง ๆ

เวลาที่ใช้ในการเดินทางเป็นส่วนหนึ่งที่บ่งบอกประสิทธิภาพในการเดินทางด้วยรูปแบบหนึ่งๆ จากตารางที่3.10 จะเห็นว่าในการเดินทางภายในZoneย่อย(Intrazone) รูปแบบการขนส่งสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางมากกว่ารูปแบบอื่น สะท้อนให้เห็นสภาพการจราจรที่ติดขัดในเกือบทุกพื้นที่Zoneย่อย. นอกจากZoneย่อยที่129 ที่มีปัญหาน้อยกว่าพื้นที่อื่น รูปแบบที่รวดเร็วที่สุดคือจักรยานยนต์ ส่วนการเดินทางเท้า จะใช้เวลาเฉลี่ยมากกว่าจักรยานยนต์ในZoneย่อยที่128 ส่วนZoneย่อยอื่นๆใช้เวลาเฉลี่ยใกล้เคียงกับจักรยานยนต์ รูปแบบจักรยานยนต์และการเดินทางเท้าจึงเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางระยะใกล้ภายในZoneย่อยมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลและขนส่งสาธารณะ

เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางย่อมต้องสัมพันธ์กับโครงข่ายและประสิทธิภาพของการเดินทางด้วยรูปแบบนั้น ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดในบทที่4

3.1.3. กิจกรรมและการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางภายในเขต และความสัมพันธ์ในแง่ปริมาณของการเดินทางแต่ละZoneย่อยภายในเขต ได้ทำให้เห็นภาพเคลื่อนไหวของการเดินทางภายในพื้นที่ในระดับZoneย่อย แต่ยังไม่เห็นภาพเคลื่อนไหวที่ละเอียดในระดับตรอก ซอย ถนน หรือย่าน ส่วนข้อมูลในเรื่องแบบแผนการเดินทางทำให้ได้รายละเอียดที่มากขึ้นในเรื่องของตัวบุคคลและการเดินทางที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเดินทาง เช่นโครงสร้างประชากรที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง อาชีพ การเลือกรูปแบบการเดินทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง และความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆเหล่านี้ แต่ไม่เห็นภาพที่เคลื่อนไหวว่าบุคคลและกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเดินทางต่างๆเหล่านี้กระจายตัวอยู่ในพื้นที่อย่างไรบ้าง

การเดินทางของบุคคลนั้นเกิดขึ้นเพราะต้องทำกิจกรรมที่แตกต่างกัน ในแต่ละช่วงเวลา ในสถานที่ต่างกัน ตามช่วงอายุและตามแต่การดำรงชีวิตของบุคคลนั้น โดยกิจกรรมหลักคือ การพักผ่อน การทำงาน ทำธุรกิจหรือเรียนหนังสือ การจับจ่ายใช้สอย และกิจกรรมอื่นๆเช่น การใช้บริการ

ตารางที่ 3.10 แสดงเวลาเดินทางเฉลี่ยระหว่างZoneย่อยในพื้นที่เขตสารจรำแนกตามรูปแบบการเดินทาง(ปี 2538-2539)

ลักษณะของ การเดินทาง	ระหว่างZone	กับZone	เวลาเดินทางเฉลี่ยด้วยรูปแบบการเดินทาง(นาที)				
			รถส่วนตัว	จักรยานยนต์	ขนส่งสาธารณะ	เดินเท้า	จักรยาน
การเดินทางในZone ย่อยเดียวกัน	126	126	26.67	20	30	19.8	\
	127	127	32	5	\	11.5	5
	128	128	25.35	12.5	32.5	21.25	\
	129	129	8.3	7.5	12.7	6.8	\
	130	130	20	15	22.6	14.6	\
	131	131	36.6	20	23	23	\

ที่มา : จากแบบสอบถามโครงการUTDM สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(ปี 2538)และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมปี 2539

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พื้นฐานการพักผ่อนหย่อนใจ กิจกรรมทางสังคม พบปะเพื่อนฝูง ญาติพี่น้อง งานศพ งานแต่ง ฯลฯ ตลอดจนกิจกรรมที่จำเป็นแต่เกิดขึ้นชั่วคราวชั่วคราว เช่นไปพบแพทย์ ไปธนาคาร เป็นต้น

ที่ตั้งของกิจกรรมที่บริการท้องถิ่น จึงเป็นที่ตั้งที่ตั้งจุดการเดินทางของคนที่พักอาศัยในเขตสาทร ด้วยปริมาณที่แตกต่างกันตามขนาดและความสำคัญของกิจกรรมนั้นๆ ต่อบุคคลประเภทต่างๆกัน

ส่วนที่ตั้งของกิจกรรมที่ตั้งจุดการเดินทางนอกพื้นที่ จะเป็นที่ตั้งของแหล่งงาน สถานศึกษาและย่านการค้าและบริการระดับเมือง

3.1.3.1 กิจกรรมที่ตั้งจุดการเดินทางในพื้นที่

การศึกษาเรื่องกิจกรรมในพื้นที่ จะใช้ข้อมูล “รายละเอียดสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่คนขึ้นไป ปีพ.ศ. 2539” ซึ่งจัดทำโดยฝ่ายสถิติแรงงาน กองวิชาการและแผนงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ครอบคลุมสถานประกอบการทุกประเภท นอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าวยังระบุขนาดของสถานประกอบการด้วยจำนวนลูกจ้าง ซึ่งการเดินทางในพื้นที่(Survey)ไม่สามารถกระทำได้อีกทั้งระบุที่อยู่โดยละเอียดของสถานประกอบการ ทำให้ข้อมูลในแง่ที่ตั้งมีความชัดเจนมาก อย่างไรก็ตามข้อมูลชุดนี้ก็มีข้อจำกัดที่ไม่ได้นับรวมสถานประกอบการที่ไม่มีลูกจ้าง ซึ่งมักเป็นสถานประกอบการขนาดเล็กประเภท ร้านค้าปลีก ร้านอาหาร แผงลอย หาบแหร่ เป็นต้น ซึ่งสถานประกอบการดังกล่าวจะมีแรงดึงดูดที่น่าสนใจก็ต่อเมื่อมาอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม เป็นย่าน ซึ่งลักษณะกลุ่มย่านดังกล่าวสามารถใช้การสำรวจทดแทนได้

แม้ข้อมูลชุดนี้อาจมีข้อผิดพลาดเช่นเดียวกับการเก็บข้อมูลทั่วไปคือ อาจเก็บไม่ได้ 100% ของสถานประกอบการทั้งหมดที่มีลูกจ้างตั้งแต่คนขึ้นไป แต่อย่างน้อยภาพรวมที่เกิดขึ้น ก็สามารถให้ความชัดเจนของพื้นที่ในระดับชอยย่อยได้ ซึ่งก็เพียงพอสำหรับงานวิจัยในขั้นต่อไป

สำหรับข้อมูลที่ตั้งสถานศึกษา จำนวนนักเรียน จำนวนครู ใช้ข้อมูลของกระทรวงศึกษาธิการ จากกรมต่างๆที่สถานศึกษาเหล่านั้นสังกัดอยู่

จากการศึกษาข้อมูลเรื่องแบบแผนการเดินทางพบว่า การเดินทางไปเรียนหนังสือ และการเดินทางไปทำงาน เป็นการเดินทางที่มีสัดส่วนสูงในการเดินทางภายในเขต และยังเป็นการเดินทางที่ต้องเดินทางทุกวันทำงาน ที่ตั้งของแหล่งงานและสถานศึกษาจึงมีความสำคัญ ส่วนการเดินทางเพื่อจับจ่ายนั้นแม้จะมีสัดส่วนไม่มาก ที่ตั้งของร้านค้าบริการส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มกันเป็นย่านรอบๆ ตลาดสด ที่มีอยู่ไม่กี่แห่ง จึงมีแรงดึงดูดของพื้นที่สูง ส่วนการเดินทางเพื่อใช้บริการพื้นฐาน แม้จะมีความถี่ไม่สูงและสัดส่วนน้อย แต่ที่ตั้งของสถานที่ให้บริการพื้นฐานของท้องถิ่นมีแรงดึงดูดมาก เนื่องจากต้องให้บริการคนจำนวนมาก

1) สถานศึกษา

จากการศึกษาเรื่องแบบแผนการเดินทางพบว่านักเรียนเป็นกลุ่มอาชีพที่มีการเดินทางภายในเขตสารกรม คิดเป็น48.97%ของคนเดินทางประจำวันภายในเขตทั้งหมด และสร้างการเดินทางถึง37,083เที่ยว/วัน และนักเรียนที่อาศัยอยู่ภายในเขตทั้งหมดนั้นมีอยู่ถึง68.35%ที่เรียนอยู่ภายในเขต

ข้อมูลที่นำมาพิจารณา ได้แก่ข้อมูลที่ตั้ง ขนาด ระดับการศึกษาและลักษณะของสถานศึกษา ว่าเป็นสถานศึกษาของท้องถิ่น หรือสถานศึกษาระดับเมือง ระดับของการบริการของสถานศึกษาจะบ่งบอกสัดส่วนของนักเรียนในพื้นที่ต่อนักเรียนนอกพื้นที่ โดยสถานศึกษาของท้องถิ่นจะมีสัดส่วนของนักเรียนในท้องถิ่นมากกว่านักเรียนนอกพื้นที่ ส่วนสถานศึกษาระดับเมืองจะมีสัดส่วนของนักเรียนนอกพื้นที่มากกว่านักเรียนในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่บริการกว้าง

ขนาดของสถานศึกษาบ่งบอกแรงดึงดูดของสถานศึกษานั้น ส่วนระดับการศึกษา จะทำให้เห็นกลุ่มคนที่ถูกดึงดูดเข้ามายังสถานศึกษา

(1). ภาพรวมในพื้นที่

จากตารางที่3.11และแผนที่3.3 จะเห็นว่าเขตสารกรมมีจำนวนนักเรียนที่ต้องเดินทางเข้ามาทั้งจากภายนอกและภายในเขตถึง50,546คน โดยพื้นที่ในZoneย่อยที่127และ131เป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการเดินทางจากภายนอกเข้ามา เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับเมืองขนาดใหญ่ Zoneย่อยที่131 เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาในระดับอาชีวศึกษาของรัฐมีนักศึกษา รวม 11,539คน นักศึกษาส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่นอกเขต ใช้บริการขนส่งสาธารณะเดินทางเข้ามาในพื้นที่ ส่วนนักศึกษาที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดมักเช่าหอพักหรือแฟลตใกล้สถานศึกษา สำหรับ สถานศึกษาระดับเมืองใน Zoneย่อยที่127จะเป็นสถานศึกษาเอกชนระดับประถมและอาชีวศึกษามีจำนวนรวม7,694คน ผู้ศึกษาส่วนใหญ่พักอาศัยนอกเขต มีฐานะค่อนข้างดี จึงดึงดูดรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังพื้นที่บริเวณถนนเซนตันลุยส์ที่สถานศึกษาดังกล่าวตั้งอยู่ การจราจรติดขัดมากในช่วงก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน

พื้นที่ที่รองรับการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือของคนในเขต คือZoneย่อยที่ 126 130 และ127 ตามลำดับ ในZoneย่อยที่126 สถานศึกษาระดับท้องถิ่นรองรับนักเรียนทั้งสิ้น8,413คน ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับมัธยมของรัฐ ส่วนZoneย่อยที่130 เป็นสถานศึกษาท้องถิ่นระดับประถมและมัธยมในสัดส่วนใกล้เคียงกัน รองรับนักเรียนทั้งสิ้น8,271คน สำหรับZoneย่อยที่127 สถานศึกษาท้องถิ่นที่ตั้งอยู่เป็นสถานศึกษาระดับอนุบาลและประถม รองรับนักเรียนทั้งสิ้น 6,804 คน

พื้นที่ที่ขาดแคลนสถานศึกษา คือZoneย่อยที่128และ129 ที่ต้องใช้บริการสถานศึกษาในZoneย่อยอื่น สภาพดังกล่าวสอดคล้องกับข้อมูลปริมาณการเดินทางที่Zoneย่อยที่128 และZoneย่อยที่129เป็นZoneย่อยที่มีสัดส่วนของการเดินทางออกนอกZone(interzone Trips)มากกว่าการเดินทางภายในZone(intrazone Trips)

(2) รายละเอียดในแต่ละZoneย่อย(แผนที่3.4,ตารางที่3.11)

ตารางที่ 3.11 แสดงจำนวนนักเรียนแยกตามระดับชั้นในแต่ละโรงเรียนตาม Zones ต่างๆ ในเขตการศึกษาระดับมัธยมศึกษา 2539

Zone	สังกัด ชื่อ	จำนวนนักเรียน							รวม	ร้อยละ นร. ใน Zone	ร้อยละ นร. ในเขต	ระดับของ Facility	
		อนุบาล	ประถม	มัธยมศึกษา ต้น	มัธยมศึกษา ปลาย	ปวช.	ปวศ.	ปริญญาตรี				Local	Urban
128	โศภนวิทยา	122	228	-	-	-	-	-	348	3.71	0.88	\	
	นิพัทธวิทยา	27	584	-	-	-	-	-	611	6.30	1.17	\	
	ศิลปะวัฒนา	-	328	121	-	-	-	-	447	4.78	0.88	\	
	วัดคชน	103	573	-	-	-	-	-	676	7.20	1.34	\	
	วัดยานนาวา	48	289	-	-	-	-	-	318	3.38	0.63	\	
	วัดสุทธิวราราม	-	-	1,725	1,887	-	-	-	3,382	38.14	6.71	\	
	วัดวิสุทธิโยทัย	-	-	1,578	1,083	-	-	-	2,641	28.13	5.22	\	
	พระนครใต้	-	-	-	-	448	391	137	974	10.38	1.83		\
รวม	301	1,868	3,424	2,730	448	391	137	9,387	100.00	18.67			
127	สวนหินอุดมศึกษา	380	1,308	188	-	-	-	-	1,828	12.88	3.64	\	
	บำรุงชนุชนวิทยา	88	205	-	-	-	-	-	304	2.10	0.60	\	
	วิเชียรชัย	105	843	248	80	-	-	-	1,347	9.28	2.88	\	
	ศุภวิทย์	112	246	-	-	-	-	-	358	2.47	0.71	\	
	สุวิธานุสรณ์	88	82	-	-	-	-	-	169	1.10	0.32	\	
	ธเนศสถานศึกษา	137	-	-	-	-	-	-	137	0.94	0.27	\	
	อนุบาลแดงอรุณพระนคร	202	-	-	-	-	-	-	202	1.38	0.40	\	
	อนุบาลพวงมณีวงศ์	116	-	-	-	-	-	-	116	0.80	0.23	\	
	อนุบาลวิวัฒนา	277	-	-	-	-	-	-	277	1.91	0.65	\	
	อนุบาลพรประสิทธิ์	378	-	-	-	-	-	-	378	2.61	0.76	\	
	อนุบาลแดงเมืองศึกษา	138	-	-	-	-	-	-	138	0.94	0.27	\	
	ทุ่งหลวงชน	-	1,550	-	-	-	-	-	1,550	10.69	3.07	\	
	วัดสันสิริอุปถัมภ์	-	3,738	-	-	-	-	-	3,738	25.79	7.40		\
	วัดสันสิริอุปถัมภ์นวมินทร์	-	-	-	-	1,938	2,016	-	3,954	27.28	7.82		\
รวม	1,880	8,085	418	80	1,938	2,016	-	14,488	100.00	28.88			
128	บำรุงศึกษา	-	188	-	-	-	-	-	188	100.00	0.37	\	
รวม	-	188	-	-	-	-	-	188	100.00	0.37			
129	กิตติพานิชการ	-	-	-	-	788	200	-	988	100.00	1.97		\
รวม	-	-	-	-	788	200	-	988	100.00	1.97			
130	ชาญเทพศึกษา	-	610	319	-	-	-	-	929	10.88	1.84	\	
	ดงกษัตริย์ศึกษา	298	-	-	-	-	-	-	298	3.40	0.56	\	
	ณนารวมศึกษา	245	282	94	-	-	-	-	601	6.86	1.18	\	
	พระเมธี	726	1,486	825	-	-	-	-	2,718	30.97	5.37	\	
	พระเมธีวิเศษ	-	883	362	-	-	-	-	1,225	13.97	2.42	\	
	ยานนาวาศึกษาคน	-	-	1,829	873	-	-	-	2,502	28.53	4.95	\	
ศาลาสนศึกษาบริหาร	-	-	-	-	320	180	-	500	5.70	0.98		\	
รวม	1,268	3,201	3,129	873	320	180	-	6,771	100.00	17.36			
131	อนุบาลสิรินทิพย์	180	-	-	-	-	-	-	180	0.96	0.32	\	
	อนุบาลจันทร์เจ้า	233	-	-	-	-	-	-	233	1.39	0.46	\	
	นันทวิทยา	-	-	2,273	1,012	-	-	-	3,285	19.67	6.90	\	
132	เมืองประสิทธิ์ศาสตร์	783	-	265	-	-	-	-	1,038	8.21	2.05	\	
	โศภนศึกษาทุ่งหลวงชน	80	180	78	180	-	-	-	448	2.98	0.89	\	
	ตศนีกองเทพ	-	-	-	-	910	5,886	884	7,480	44.84	14.82	\	
	บดินทรวิเศษ วัฒนาชน	-	-	-	-	1,735	928	63	2,726	16.32	5.39	\	
	เขื่อนลือชัย	-	-	-	-	1,026	297	-	1,323	7.92	2.82	\	
รวม	1,228	180	2,607	1,172	3,671	7,111	787	18,704	100.00	33.06			
รวมทั้งสิ้น	4,785	13,582	9,578	4,825	7,174	9,888	894	50,546		100.00			
ร้อยละ	9.47	26.89	18.96	9.15	14.19	19.58	1.77	100.00					

ที่มา กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ 2539

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัชฉะ กรมสามัญศึกษา 2539

กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ 2539

สำนักงานกรมประถมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ 2539

สำนักงานกรมศึกษา กรุงเทพมหานคร 2539




ที่มาของข้อมูล: กระทรวงศึกษา และสำนักงานการศึกษา กรุงเทพมหานคร ปี2539

แผนที่ 3.3	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันศิริวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา
▲	แสดง จำนวนนักเรียนระดับต่างๆ ในเขตสาทรจำแนกตาม Zone ย่อย(ปี 2539)		การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี 2540

แผนที่ 3.4	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง ที่ตั้งของสถานศึกษาในเขตสาทร จำแนกตาม Zone ย่อย (ปี 2539-2540)		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Zoneย่อยที่126 มีจำนวนสถานศึกษาทั้งสิ้น8แห่ง เป็นสถานศึกษาระดับเมืองเพียง1แห่งที่มีจำนวนนักเรียนไม่มาก ทั้งหมดเกาะกลุ่มกันตามแนวถนนคอนกรีตถึง5แห่งมีจำนวนนักเรียนรวม4,266คน(สถานศึกษาท้องถิ่น) อีก3แห่งกระจายตามแนวถนนเจริญกรุงมีจำนวนนักเรียนรวม3,839คน ขอยเจริญกรุง57และถนนเจริญกรุงจึงเป็นแนวถนนที่ตั้งดูการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือของคนที่พักอาศัยในเขตสารทั้งในZoneย่อยเดียวกันและZoneย่อยอื่น

Zoneย่อยที่127 มีสถานศึกษาดังอยู่ 14 แห่ง เป็นสถานศึกษาระดับเมือง2แห่งที่มีขนาดใหญ่ สถานศึกษาท้องถิ่น6แห่งจะเกาะกลุ่มตามแนวถนนเซนต์หลุยส์3เหนือถนนอาคารสงเคราะห์ แต่เป็นสถานศึกษาขนาดเล็กระดับอนุบาลและประถม มีนักเรียนรวมเพียง1,570คน ส่วนขอยเซนต์หลุยส์ต่อเนื่องกับขอยโรงน้ำแข็งมีสถานศึกษาท้องถิ่นตั้งอยู่4แห่งเป็นสถานศึกษาระดับประถม มีจำนวนนักเรียนรวม3,482คน มากกว่าบริเวณถนนเซนต์หลุยส์3 ที่ตั้งที่สำคัญอีกแห่งคือถนนอาคารสงเคราะห์ที่เป็นที่ตั้งสถานศึกษาท้องถิ่นระดับประถมที่สำคัญแม้จะเป็นเพียงแห่งเดียว แต่จำนวนนักเรียนเท่ากับ1,550 เท่ากับสถานศึกษาบริเวณเซนต์หลุยส์3 กล่าวโดยสรุป บริเวณที่ตั้งดูการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือของคนในเขตในZoneย่อยที่127คือ ขอยเซนต์หลุยส์1 ขอยอาคารสงเคราะห์ 6 และถนนเซนต์หลุยส์3 ตามลำดับ

Zoneย่อยที่128และZoneย่อยที่129 เป็นZoneย่อยที่ต้องเดินทางไปเรียนหนังสือนอกZone

Zoneย่อยที่130 มีสถานศึกษาทั้งสิ้น6แห่ง เป็นสถานศึกษาระดับเมือง1แห่งที่มีขนาดเล็ก สถานศึกษาท้องถิ่นขนาดใหญ่กระจุกตัวอยู่ระหว่างขอยพระแม่มาลีและถนนสาธุประดิษฐ์ เป็นสถานศึกษาระดับประถมและมัธยมที่มีจำนวนนักเรียนรวมถึง6,443คน ส่วนที่เหลือ2แห่งเป็นสถานศึกษาขนาดกลางตั้งอยู่ตามแนวขอยวัดไผ่เงิน มีจำนวนนักเรียนรวม1,828คน กล่าวโดยสรุป บริเวณที่ตั้งดูการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือของคนในเขตสารในZoneย่อยที่130คือขอยพระแม่มาลี (2,716 คน) ขอยประสานมิตร (1,225 คน) ถนนสาธุประดิษฐ์ (2,502 คน) และขอยวัดไผ่เงิน(1,828 คน)

Zoneย่อยที่131 มีสถานศึกษารวม8แห่ง แต่เป็นสถานศึกษาท้องถิ่นเพียง3แห่ง สถานศึกษาท้องถิ่นที่สำคัญคือโรงเรียนนนทรีวิทยา แม้จะตั้งอยู่นอกเขตสารแต่พื้นที่ให้บริการจะครอบคลุมเขตสาร อยู่ในขอยอมร ซึ่งเป็นขอยย่อยของถนนนางลิ้นจี่ มีนักเรียนจำนวน3,285คน ส่วนสถานศึกษาท้องถิ่นอีก2แห่งเป็นสถานศึกษาขนาดเล็กระดับอนุบาลที่ไม่มีความสำคัญมากนัก แม้ว่าสถานศึกษาขนาดใหญ่ระดับอาชีวศึกษาในZoneย่อยที่131เป็นสถานศึกษาระดับเมือง แต่เป็นสถานศึกษาขนาดใหญ่มีนักศึกษารวมทั้งสิ้น11,539คน แม้สัดส่วนของนักศึกษาที่มีภูมิลำเนาในเขตจะน้อย(5-10%) แต่เมื่อรวมกับนักศึกษาที่มีภูมิลำเนาต่างจังหวัด ที่ได้ย้ายถิ่นมาเช่าหอพักและแฟลตในบริเวณใกล้สถานศึกษา เช่นบริเวณตลาดสวนพลู บริเวณทนุรัตน์ เป็นต้น ทำให้สัดส่วนและจำนวนของนักศึกษาที่

พักอาศัยในเขตเพิ่มขึ้น(10-15%,1,154-1,730คน) บริเวณถนนสวนพลูและนางลิ้นจี่ช่วงที่ติดกัน จึงเป็นบริเวณที่ดึงดูดการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือของคนในเขตที่สำคัญนอกเหนือจากชอยอมร

2) แหล่งงาน

จากการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของกลุ่มอาชีพต่างๆกับระยะทางและรูปแบบที่ใช้ในการเดินทาง ทำให้สามารถจัดกลุ่มอาชีพที่ต้องเดินทางทุกวันเพื่อไปทำงานตามพฤติกรรมการเดินทางเป็น3กลุ่มใหญ่ คือ 1) กลุ่มข้าราชการ/งานวิชาชีพและงานสำนักงาน 2) กลุ่มช่างและผู้ใช้แรงงาน 3) กลุ่มทำงานด้านบริการ

(1) แหล่งงานของกลุ่มข้าราชการ/งานวิชาชีพและงานสำนักงาน

ในสถานประกอบการหนึ่งๆ มักประกอบด้วยลูกจ้างหลากหลายอาชีพและหลายระดับ แต่ก็จะมีกลุ่มอาชีพหลักของสถานประกอบการประเภทนั้นๆ สำหรับกลุ่มอาชีพข้าราชการ/งานวิชาชีพและงานสำนักงาน ได้คัดเลือกสถานประกอบการประเภท หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา สถานประกอบการที่ดำเนินกิจการด้านบริการทางการเงิน การประกันภัย อสังหาริมทรัพย์ และการบริการธุรกิจอื่นๆ สมาคม และองค์กรต่างๆ สถานประกอบการที่ทำธุรกิจขายส่งสินค้าในลักษณะTradingเป็นด้านหลัก สถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ประเภทShipping บริษัทนำเที่ยว บริการขนส่งทางอากาศ และคลินิก/โรงพยาบาล

จากการศึกษาเรื่องแบบแผนการศึกษาพบว่า กลุ่มอาชีพดังกล่าวในปัจจุบันจะเดินทางเพื่อทำงานในระยะไกลในสัดส่วนที่สูง และมักใช้รถยนต์ในการเดินทางประจำวัน ที่ตั้งของสถานประกอบการดังกล่าวจึงดึงดูดการเดินทางจากนอกพื้นที่เข้ามาในพื้นที่ และดึงดูดรถยนต์เข้ามาในเขตในช่วงโมงเร่งด่วน

จากแผนที่3.5 ที่ตั้งที่ดึงดูดรถยนต์และการเดินทางจากภายนอกเขตคือ บริเวณถนนสารและถนนพระรามสี่ในZoneย่อยที่127และ131ซึ่งเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ โรงพยาบาล สถานทูต ส่วนสถานที่ราชการและสถานศึกษากลุ่มใหญ่จะอยู่บนถนนสวนพลู บริเวณถนนราชมงคลนครินทร์เริ่มมีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่(บริเวณที่ติดกับถนนจันทน์) นอกนั้นมีขนาดไม่ใหญ่และกระจายอยู่ทั่วไป ตามพื้นที่ที่มีการเข้าถึงด้วยรถยนต์ คือถนนเซนต์หลุยส์3 ถนนจันทน์ และชอยย่อยของถนนพระรามสี่


กล่าวโดยสรุปพื้นที่ที่ดึงดูดรถยนต์และการเดินทางเพื่อทำงานจากภายนอกสูงในปัจจุบันคือ ถนนสาร ถนนพระรามสี่ ถนนสวนพลู

(2) แหล่งงานสำหรับกลุ่มอาชีพช่างและผู้ใช้แรงงาน

ประกอบด้วยสถานประกอบการประเภท โรงงานอุตสาหกรรมที่ทำการผลิตทุกประเภท สถานประกอบการที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการขนส่งโดยเอกชนเช่น การขนส่งสินค้าทางบก สถานที่เก็บสินค้าและคลังสินค้า การบรรจุหีบห่อและการบรรจุถัง สถานประกอบการที่ดำเนิน



ที่มาของข้อมูล: ฝ่ายสถิติแรงงาน กองวิชาการและแผน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมปี 2539 , ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขยานนาวาและจากการสำรวจของผู้วิจัยปี 2540

แผนที่ 3.5	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย ธัจฉา ต้นศิริวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง ที่ตั้งและขนาดของแหล่งงานประเภทข้าราชการ/งานวิชาชีพ และงานสำนักงาน(ปี 2539-2540)	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	49

กิจการค้าส่งที่ลักษณะงานเน้นไปทางด้าน การส่งวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบ อาหาร เครื่องใช้เครื่องแต่งกายและ สถานประกอบการที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการซ่อม เช่น ซ่อมรถ ซ่อมอุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ

กลุ่มอาชีพช่างและใช้แรงงานจะเดินทางไปทำงานในระยะใกล้หรือไม่ ต้องเดินทางประจำทุกวัน(พักอยู่ที่ทำงาน) โดยใช้บริการขนส่งสาธารณะเดินเท้า และจักรยาน แหล่งงานดังกล่าวมักเป็นแหล่งงานท้องถิ่น ที่ดึงดูดการเดินทางระยะใกล้ภายในเขต

จากแผนที่ 3.6 แสดงที่ตั้งและขนาดของแหล่งงานในกลุ่มอาชีพช่างและใช้แรงงาน จะเห็นว่า ที่ตั้งสำคัญได้แก่ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ใน Zone ย่อยที่ 126 มักเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเล ขอยเจริญกรุง 57 และขอยย่อยหลังวัดสุทิวราราม เป็นโรงงานขนาดเล็ก ขอยย่อยด้านเหนือและใต้ถนนจันทน์ใน Zone ย่อยที่ 128 และ 130 ที่เป็นแหล่งงานทุกขนาด บริเวณถนนพหลโยธินใน Zone ย่อยที่ 129 ส่วน Zone ย่อยที่ 131 มีแหล่งงานประเภทดังกล่าวน้อย มีการกระจุกตัวเป็นกลุ่ม บริเวณ ขอยย่อยของถนนพระรามสี่

กล่าวโดยสรุปพื้นที่ที่ดึงดูดการเดินทางไปทำงานของผู้พักอาศัยในเขต คือบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณขอยย่อยของถนนจันทน์ระหว่างถนนพระราม 6 และสถานีประดิษฐ์ และบริเวณถนนพหลโยธิน

(3) แหล่งงานสำหรับกลุ่มอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการบริการ

ประกอบด้วยสถานประกอบการประเภท ร้านค้าปลีกที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ร้านอาหารหรือภัตตาคารที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป โรงแรม ที่พักอาศัยให้เช่ารูปแบบต่างๆ สถานบันเทิงต่างๆ เช่น โรงภาพยนตร์ อพาร์ตเมนต์ สไนเกอร์คลับ เป็นต้น คลินิกขนาดเล็ก และสถานประกอบการที่ให้บริการส่วนบุคคล เช่น ร้านตัดผม ร้านซักรีด รับจ้างทำความสะอาด เป็นต้น

กลุ่มคนทำงานดังกล่าวมักเดินทางระยะใกล้และไม่ต้องเดินทางทุกวัน (พักอาศัยที่ทำงาน) ใช้บริการขนส่งสาธารณะ จักรยานยนต์รับจ้างและเดินเท้า

จากแผนที่ 3.7 จะเห็นว่าแหล่งงานท้องถิ่นส่วนใหญ่มักมีขนาดเล็ก เกาะกลุ่มตามแกนถนนที่เป็นย่านชุมชน ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์ ขอยไผ่เงิน ถนนเซนหลุยส์ 3 ศูนย์การค้าวรดิษฐ์ ถนนสวนพลู ถนนพระรามสี่ และขอยศรีบำเพ็ญ

แหล่งงานดังกล่าวมักเกาะกลุ่มอยู่กับย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น ดังจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

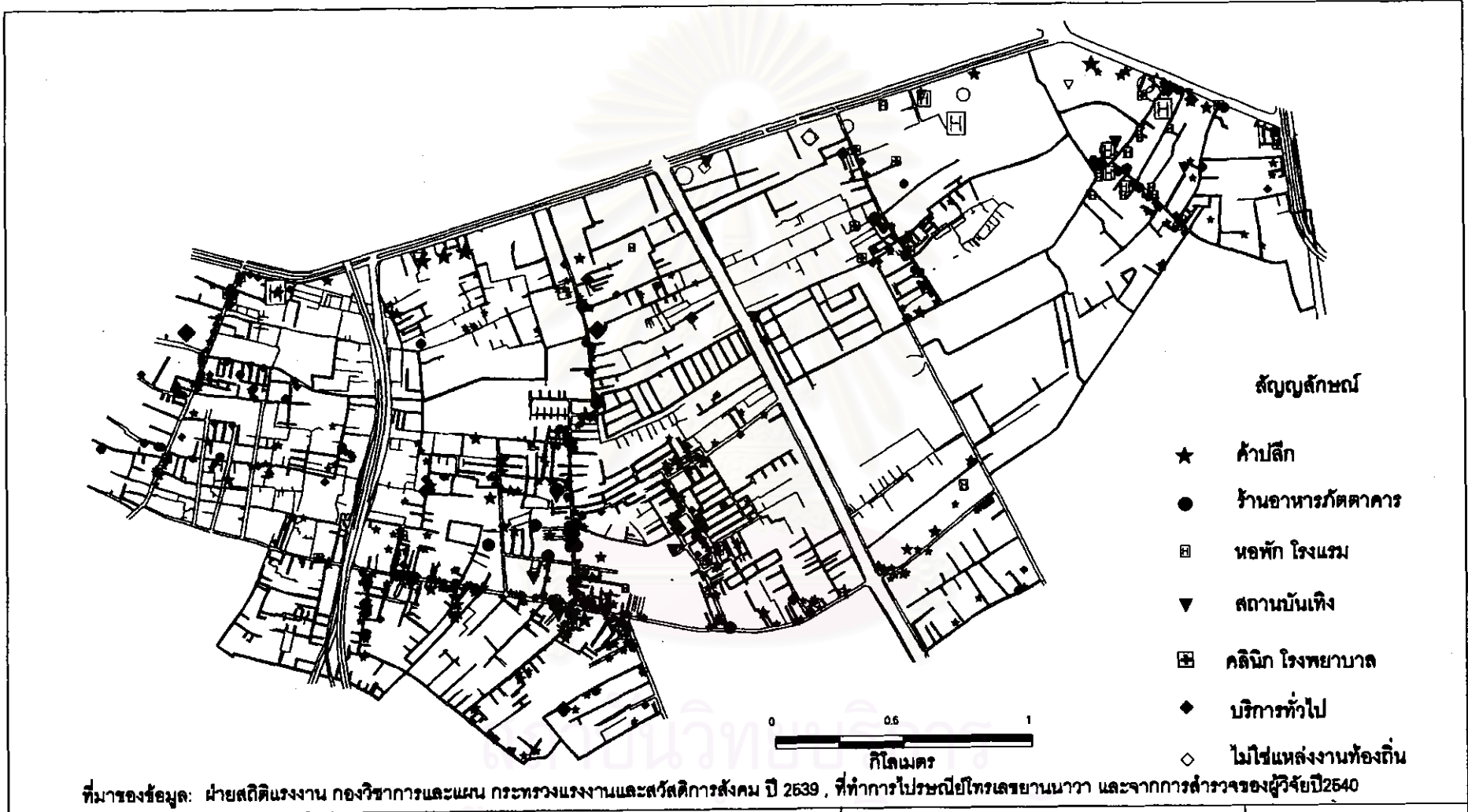
3) ย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น

คือย่านการค้าทั้งสินค้าอุปโภคและบริโภค ซึ่งมักจะมีที่ตั้งใกล้แหล่งงานและที่พักอาศัยหรือกระจุกตัวเป็นกลุ่มย่าน ถ้าตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานจะมีความคึกคักในช่วงกลางวัน และหลังเลิกงาน ถ้าอยู่ใกล้ที่พักอาศัย จะคึกคักในช่วงเย็นถึงกลางคืน ที่ตั้งต่างๆ เหล่านี้ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพ



ที่มาของข้อมูล: ฝ่ายสถิติแรงงาน กองวิชาการและแผน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ปี 2539, ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขยานนาวา และจากการสำรวจของผู้วิจัยปี 2540

แผนที่ 3.6	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย ชัชฉรา ต้นศิริวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
▲	แสดง ที่ตั้งและขนาดของแหล่งงานประเภทช่างและใช้แรงงานในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2539-2540)		



แผนที่ 3.7	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย ธัจฉรา ดันติวิทยาทิทัศน์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
▲	แสดง ที่ตั้งและขนาดของแหล่งงานประเภทที่เกี่ยวข้องกับการบริการในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2539-2540)		

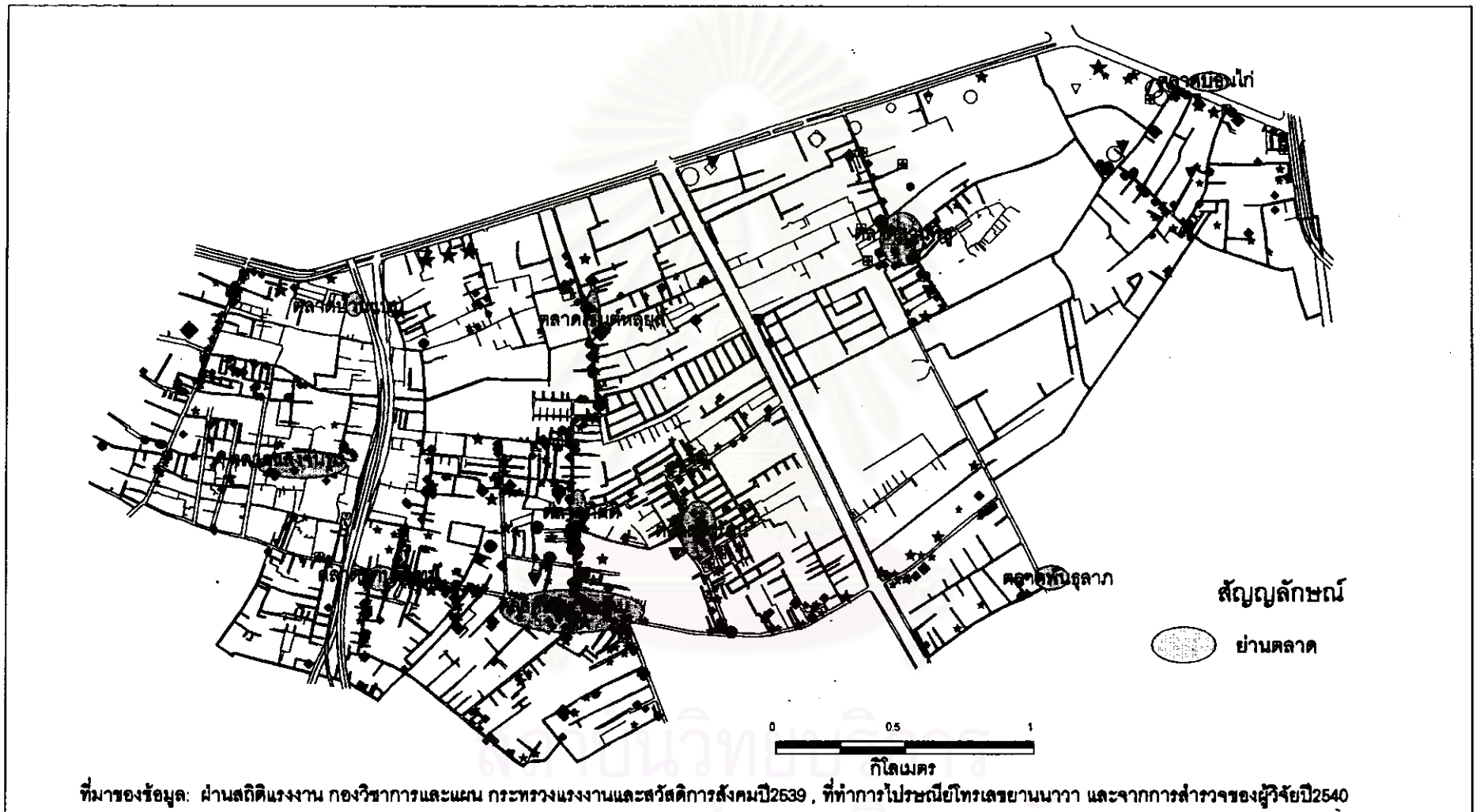
สินค้า ร้านขายอาหาร ร้านค้าปลีก ร้านให้บริการทั่วไปซึ่งมักอยู่รวมกันเป็นกลุ่มๆทำให้เกิดลักษณะ ย่านชั้นในพื้นที่ ย่านที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาได้แก่(แผนที่3.8,ภาพที่3.1)

(1). ย่านถนนจันทน์ ประกอบด้วยตึกแถวที่ประกอบกิจการค้าปลีกสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านอาหาร ร้านบริการเบ็ดเตล็ดอื่นๆ ตั้งแต่แยกบำเพ็ญกุศลจนถึงสาธุประดิษฐ์ ใจกลางของย่านจะอยู่ที่ตลาดสะพาน3 บริเวณสี่แยกถนนจันทน์ติดกับถนนเซนต์หลุยส์ และซอยพระแม่มาลี เป็นตลาดป้าย มีห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก 1 แห่งตั้งอยู่ใกล้กัน เป็นจุดต่อรถเข้าไปในถนนและซอยย่อยที่แยกจากถนนจันทน์ และเป็นต้นสายรถสองแถวสายสะพาน3-บางขวาง และสะพาน3-วัดศรีบุญเรือง นอกจากนี้ในช่วงเย็นจะมีแผงลอย รถเข็นขายอาหาร วางตั้งบริเวณทางเท้าของถนนจันทน์ด้านทิศเหนือ เป็นแนวยาวจากแยกเซนต์หลุยส์จนถึงแยกสาธุประดิษฐ์ ย่านสะพาน3ในช่วงเช้าค่อนข้างเงียบ จะเริ่มจอแจขึ้นในช่วงสาย พอหลังเที่ยงไปแม่บ้านบริเวณใกล้เคียงจะมาจ่ายตลาด แต่จะคึกคักที่สุดในช่วงเย็นหลังเลิกงานไปจนถึงค่ำ เพราะคนที่เดินทางกลับบ้านทั้งนักเรียนและคนทำงานจะแวะต่อรถและจับจ่ายหรือรับประทานอาหารก่อนเข้าบ้าน นอกจากนี้คนทำงานตามโรงงานอุตสาหกรรมในซอยย่อยต่างๆที่แยกจากถนนจันทน์ก็จะออกมาจับจ่ายที่นี่เช่นเดียวกัน นับเป็นย่านสำคัญของชุมชนโดยรอบที่มีความหลากหลายในด้านบริการมากกว่าย่านใกล้เคียงอื่นๆ มีแรงดึงดูดสูงกว่าย่านอื่นๆ


บริเวณตรงข้ามซอยบำเพ็ญกุศลมีตลาดแก่นจันทน์เป็นตลาดเช้า ขนาดเล็ก อาคารพาณิชย์บริเวณโดยรอบเป็นร้านอาหาร ร้านค้าเบ็ดเตล็ด บริการทั่วไป ให้กับชุมชนรอบๆ

(2). ย่านตลาดสวนพลู บริเวณสองข้างทางและซอยย่อยของถนนสวนพลูนั้นมีที่อยู่อาศัยอยู่หลากหลายประเภท ตั้งแต่บ้านเดี่ยว ตึกแถว คอนโดมีเนียม อพาร์ทเมนต์ หอพัก แฟลต ห้องเช่า และชุมชนแออัด นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาขนาดใหญ่ถึง3แห่ง บริเวณตลาดสวนพลูจึงเป็นย่านบริการที่รองรับผู้พักอาศัยและนักศึกษาดังกล่าว ประกอบด้วยตลาดสดที่เป็นทั้งตลาดเช้าและตลาดป้าย ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายทอง ร้านขายอุปกรณ์การเรียน การสอน มีร้านสะดวกซื้อ3แห่ง แผงลอยขายอาหารบนทางเท้าและในซอยประเภทคอรท์ที่เริ่มขายตั้งแต่ช่วงเย็นถึงดึก ในย่านนี้จึงพลุกพล่านตั้งแต่เช้าตรู่จนเวลาเช้าเรียน จะเงียบลงในช่วงสาย และเริ่มพลุกพล่านใหม่ในช่วงเที่ยงจนถึงค่ำ เป็นย่านที่สำคัญอีกย่านหนึ่งของเขตสาทร และเนื่องจากเข้าออกถนนสาทรใต้ได้สะดวก จึงมีคนทำงานจากบริเวณถนนสาทรเข้ามาจับจ่ายอาหารกลางวันด้วย ตั้งอยู่ในZoneย่อยที่131

(3) ย่านถนนเซนต์หลุยส์ ถนนเซนต์หลุยส์เป็นถนนที่มีอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าและบริการตั้งอยู่ตลอดสาย สามารถแบ่งได้เป็น2ย่านย่อย คือช่วงเหนืออาคารสงเคราะห์ บริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญประตม มีตลาดแผงลอยเล็กๆบริเวณปากซอยพิชัย2(ตลาดป้าย) และร้านขายอาหาร ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายอุปกรณ์การเรียนการสอน เป็นสถานที่จับจ่าย



ที่มาของข้อมูล: ผ่านสถิติแรงงาน กองวิชาการและแผน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมปี2539 , ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขยานนาวา และจากการสำรวจของผู้วิจัยปี2540

แผนที่ 3.8	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ดันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา
	แสดง ที่ตั้งของร้านค้า/บริการและย่านตลาดในพื้นที่เขตสาทร(ปี2539-2540)	การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	54

ภาพที่ 3.1 ย่านตลาดและย่านการค้าและบริการท้องถิ่นในพื้นที่เขตตลิ่งชัน



ตลาดสวนพลู



อาคารพาณิชย์ในซอยแสงจันทร์



ตลาดแสงจันทร์



บริเวณสะพาน3



ตลาดปอนโท

บริเวณเล็กๆ ของนักเรียน และผู้พักอาศัยบริเวณดังกล่าว ซึ่งพลุกพล่านเฉพาะช่วงพักกลางวันและหลังเลิกเรียน

ถนนเขตห้วยส์3ช่วงใต้อาคารสงเคราะห์ บริเวณที่ติดกับซอยวัดปรกา ถึงซอยสำนักงานเขตสาทร มีตลาดเช้า หน้าโรงเรียนกิตติพาณิชยการ ร้านอาหาร ร้านค้าบริการที่เกี่ยวข้องกับที่พักอาศัย เช่นร้านวัสดุก่อสร้าง มุ้งลวด-เหล็กดัด ในช่วงเที่ยงจะมีคนเข้ามารับประทานอาหาร บริเวณดังกล่าวหนาแน่น เป็นคนทำงานในสำนักงานเขตสาทร และคนที่ทำงานบริเวณถนนสาทร พอช่วงเย็นถึงดึก บนทางเท้าบริเวณนี้จะมีรถเข็นขายอาหารตั้งเรียงกันเป็นแนวยาว และผู้คนจะพลุกพล่านมาก มักเป็นคนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียงออกจากบ้านมารับประทานอาหารเป็นส่วนใหญ่

(4). ย่านศูนย์การค้าวรรัตน์ เป็นย่านที่มีโรงงานขนาดเล็กจนถึงกลางตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นย่านพักอาศัยประเภทหอพัก แฟลต ห้องแบ่งเช่าที่ขอย่อยจากตึกแถวเป็นจำนวนมากเช่นกัน ย่านการค้าและบริการประกอบไปด้วยตลาดขายอาหารสำเร็จ ร้านอาหาร ร้านขายสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านบริการเบ็ดเตล็ด และโรงพยาบาล2แห่งตั้งอยู่ริมถนนทนุรัตน์ ในวันอาทิตย์จะมีตลาดนัดบนถนนทนุรัตน์

ย่านดังกล่าวรองรับคนทำงานและอยู่อาศัย ในศูนย์การค้าวรรัตน์ ในการดำรงชีวิตประจำวันได้อย่างเพียงพอ ตั้งอยู่ในZoneย่อยที่129

นอกจากนี้บริเวณถนนทนุรัตน์ช่วงออกสู่ถนนจันทน์และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีร้านให้บริการซ่อมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ร้านติดตั้งและซ่อมเครื่องปรับอากาศ เป็นต้น ที่คนในเขตได้เดินทางเข้ามาใช้บริการ

(5). ย่านซอยแสงจันทร์ ในซอยแสงจันทร์เป็นย่านพักอาศัยประเภทตึกแถวชุมชนแออัด ห้องเช่า ที่หนาแน่น ต่อเชื่อมกันหลายชุมชน จึงเป็นซอยที่มีคนเดินพลุกพล่านมากกว่าวดยนต์ ย่านจับจ่ายจะอยู่บริเวณกลางซอยตั้งแต่จุดติดกับซอยจันทน์44เป็นต้นไปจนถึงซอยดอนกุศล2 มีตลาด 1 แห่งบริเวณเกือบท้ายซอย สองข้างทางจะเป็นร้านอาหาร โดยเฉพาะร้านขายกับข้าวสำเร็จรูปราคาถูก นอกนั้นเป็นร้านขายของชำ จะพลุกพล่านมากในช่วงบ่ายถึงค่ำ และทำหน้าที่เป็นปากท้องของชุมชนมากกว่าอย่างอื่น ให้บริการเฉพาะชุมชนรอบๆ

(6). ย่านพระรามสี่ เป็นอาคารพาณิชย์ริมถนนพระรามสี่ทั้งสองฝั่งช่วงระหว่างซอยงามดูพลีและสะพานคู่ มีตลาดบ่อนไก่(ฝั่งเหนือ)ที่ให้บริการชุมชนบ่อนไก่ซึ่งเป็นแรงงานสำคัญของโรงงานอุตสาหกรรมในซอยย่อยพระรามสี่

ยังมีย่านการค้าและบริการขนาดเล็กอีก2แห่งในบริการชุมชนใกล้ คือตลาดบ้านแบบที่เป็นตลาดเช้าบริเวณชุมชนบ้านแบบ และตลาดพันธุ์ลากริมถนนนางลิ้นจี่ช่วงที่ติดกับจันทน์เก่า

ย่านการค้าและบริการ นอกเหนือจากย่านที่กล่าวถึงมักกระจายตัวไปตามริมถนนที่มีย่านชุมชนหรือสถานศึกษาหรือแหล่งงานตั้งอยู่ ได้แก่ถนนเจริญกรุง ถนนนางลิ้นจี่ ถนนสาธุประดิษฐ์ ขอยบำเพ็ญกุศล ขอยคอนกุศล ขอยศรีบำเพ็ญ ขอยงามดูพลี ขอยไม้เงิน แต่ไม่เกาะกลุ่มกันเป็นย่าน

กล่าวโดยสรุป ย่านการค้าและบริการของท้องถิ่นที่สำคัญคือ ย่านถนนจันทน์ สะพาน3 ย่านสวนพลู ย่านเซนต์หลุยส์3 ย่านทนุรัตน์ และย่านแสงจันทร์

4) ที่ตั้งของสถานบริการพื้นฐาน

ได้แก่การเดินทางไปธนาคาร ไปพบแพทย์ ไปพักผ่อนหย่อนใจ ไปวัด ไปที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข เป็นต้น ที่ตั้งดังกล่าวได้แสดงให้เห็นในแผนที่3.9 จะเห็นว่าเกาะกลุ่มกันบริเวณถนนของท้องถิ่น คือถนนจันทน์ ถนนสวนพลู ถนนเจริญกรุง

3.1.3.2 ที่ตั้งของที่พักอาศัยประเภทต่างๆ

ที่พักอาศัยมักจะเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง จากการจัดเก็บข้อมูลในเรื่องแบบแผนการเดินทางพบว่า ประเภทของที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับข้อมูลพื้นฐานอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น อาชีพ รายได้ ซึ่งตัวแปรทั้งสองส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทาง

ถ้ามองเห็นภาพการกระจายตัวของที่พักประเภทต่างๆ ก็จะทำให้เห็นถึงจุดเริ่มต้นของการเดินทาง(origin)ที่มีแบบแผนที่แตกต่างกัน และเมื่อสัมพันธ์กับข้อมูลที่ตั้งของกิจกรรมที่ตั้งจุดการเดินทาง(destination)ประเภทต่างๆ จะช่วยให้เห็นทิศทางการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาคั้งนี้ได้แบ่งประเภทที่อยู่อาศัยออกเป็น - ชุมชนแออัด- หอพัก ราคาถูก/แพด/ห้องเช่า ซึ่งเป็นที่พักของผู้มีรายได้น้อยที่ส่วนใหญ่ทำงานในเขต - อพาร์ทเมนท์ขนาดเล็ก อาคารพาณิชย์ และทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนท์ราคาแพง บ้านเดี่ยวและ อาคารชุดที่มีสัดส่วนของการทำงานนอกเขตสูง

1) ชุมชนแออัด

ชุมชนแออัดในเขตสาทรส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่มีการถือครองที่ดินในลักษณะเป็นที่ของตนเอง และที่เช่า(ตารางที่3.12) ปัจจุบันเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในส่วนที่เป็นที่ดินเช่าและที่บุกรุกเอกชน ภายหลังจากตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ การตัดถนนพระราม6 และการก่อสร้างศาลาอาญาได้ ปัจจุบันเหลือพื้นที่ชุมชนแออัดดังแสดงในแผนที่ที่(3.10) ซึ่งบางแห่งมีพื้นที่ขนาดเล็กไม่ได้จัดตั้งเป็นชุมชน แต่มีสภาพบ้านเรือนและความหนาแน่นเช่นเดียวกับชุมชนแออัด

จะเห็นว่าถนนพระราม6 ได้ตัดผ่านชุมชนแออัดหลายชุมชนที่ติดต่อกันเป็นผืนใหญ่ให้แยกออกจากกันได้แก่ชุมชนบ้านแบบ-โรงน้ำแข็งเก่าด้านเหนือซอยเจริญกรุง57 และชุมชนชุมชนเย็นจิตต์ วัดปรก แลงจันทรีใน ร่วมพัฒนาอวภจณ์ มิตรสามัคคี พระยานคร ที่อยู่ด้านใต้

ส่วนพื้นที่ด้านตะวันตกของถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีชุมชนที่ค่อนข้าง



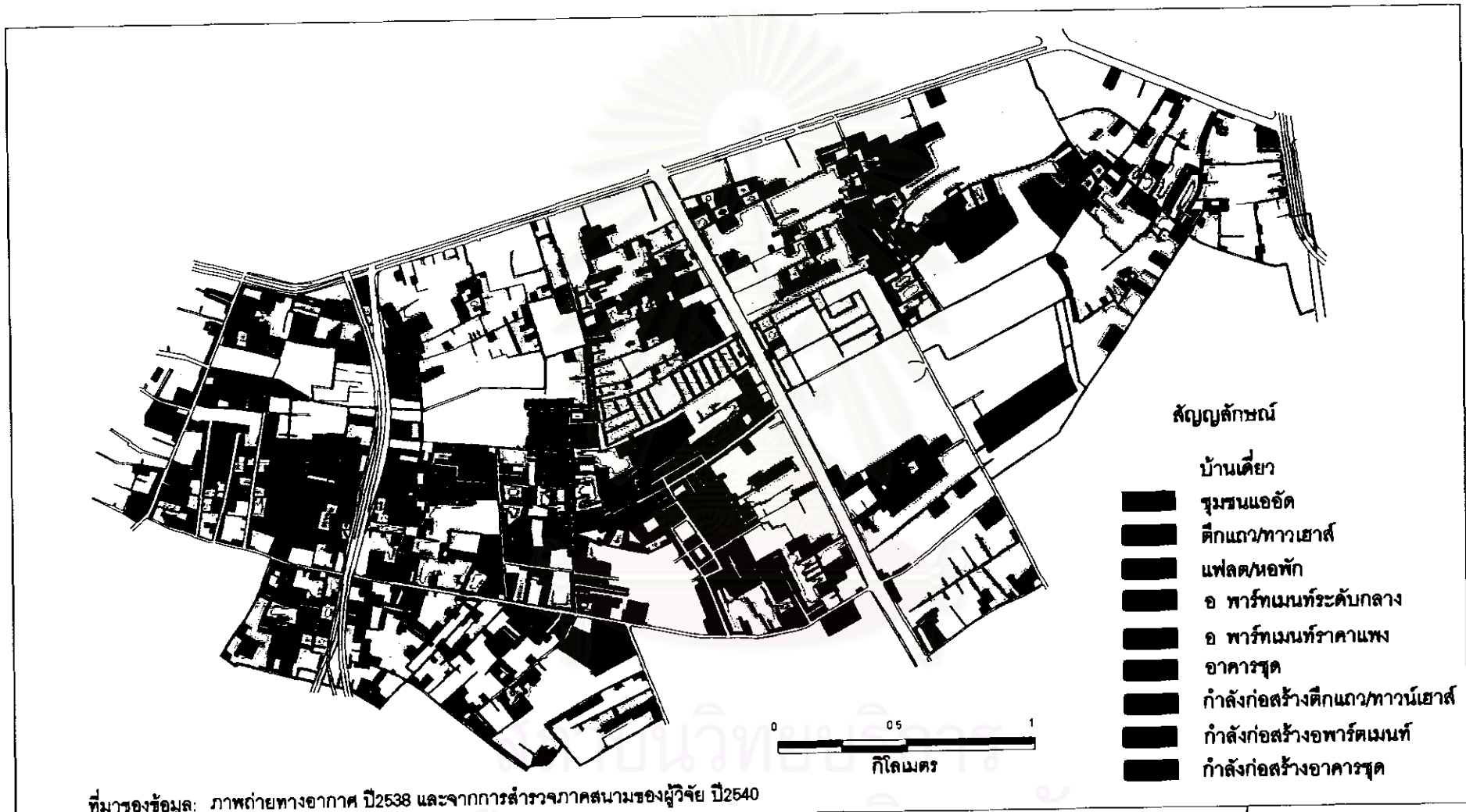
ที่มาของข้อมูล: จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี 2540

แผนที่ 3.9	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย ธัจฉรา ดันตวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
▲	แสดง ที่ตั้งของบริการพื้นฐานด้านต่างๆ ในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2540)		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย


ตารางที่ 3.12 แสดงรายละเอียดของชุมชนแออัดในพื้นที่เขตสาทร(ปี 2540)

ชื่อชุมชน	สภาพการถือครอง	จำนวนประชากร	จำนวนครอบครัว	จำนวนบ้าน	Zoneย่อยที่
หลังวัดสุทธิ	บุกรุกที่เอกชน	644	126	108	126
บ้านแบบ-โรงน้ำแข็ง	ที่ตนเองที่เช่า	996	320	249	126,127
จันทร์รำรวย	ที่ทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์	300	74	62	126
เย็นจิตร	ที่ตนเองที่เช่า	205	41	35	128
แสงจันทร์โน	ที่ตนเองที่เช่า	615	250	190	128
วัดปรก	ที่ตนเองที่เช่า	907	184	128	127
กุศลทอง	ที่ตนเองที่เช่า	1,382	250	206	129
ร่วมพัฒนาวพจณ1	ที่ตนเองที่เช่า	1,360	272	222	126,128
คอนกุศล1,2,3	ที่ตนเองที่เช่า	845	190	150	126
มิตรสามัคคี	ที่ตนเองที่เช่า	286	64	47	126,128
หมู่บ้านพัฒนาซอยสวนพลู	บุกรุกที่กรรมนารักษ์	5,450	784	682	131
หน้าสมาคมธรรมศาสตร์	บุกรุกที่กรรมนารักษ์	741	162	123	131
		13,731	2,717	2,202	

ที่มา: ฝ่ายพัฒนาชุมชน สำนักงานเขตสาทร ปี 2540



ที่มาของข้อมูล: ภาพถ่ายทางอากาศ ปี2538 และจากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย ปี2540

แผนที่ 3.10	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา ตันติวิทยาทิพย์	ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
	แสดง การกระจายตัวของที่พักอาศัยประเภทต่างๆ ในพื้นที่เขตสาทรปี2540		จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 8

ใหญ่คือชุมชนกุศลทอง ทางด้านใต้ของหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ ส่วนZoneย่อยที่131 ด้านในของถนนสวนพลูมีชุมชนแออัดที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่คือชุมชนหมู่บ้านพัฒนาซอยสวนพลู และชุมชนหน้าตมามกรมธรรมศาสตร์

ลักษณะพิเศษของชุมชนแออัดในเขตสาทร คือเป็นชุมชนที่ถาวรมานานและมีที่ดินที่เป็นที่ของตนเองมาก หรือบุกรุกที่ดินสำนักงานทรัพย์สิน และกรมธนารักษ์ จึงมีความมั่นคงมากกว่าชุมชนแออัดในที่อื่นๆ ยกเว้นแต่ถ้ามีโครงการพัฒนาเข้ามาในพื้นที่ หรือมีการพัฒนาการเข้าถึงที่ดี จึงจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินไป เช่นในกรณีของการตัดถนนราวีวลาตราชนครินทร์ การตัดถนนพระราม6 การขยายซอยจันทน์42 44 46 เพื่อรองรับการก่อสร้างศาลอาญาพระนครใต้ อย่างไรก็ตามก็ทำตามแนวโน้มของที่พักอาศัยประเภทชุมชนแออัดในเขตสาทรจะไม่เพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน

2) แฟลต/หอพัก/ห้องเช่า

ที่อยู่อาศัยประเภทแฟลต หอพัก มักรองรับผู้มีรายได้ไม่มากนัก หรือนักเรียน นักศึกษา ที่ต้องการที่พักที่อยู่ใกล้แหล่งงาน หรือสถานศึกษา เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ผู้พักอาศัยมักมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด หรือไม่ก็อยู่ในกรุงเทพแต่ประสบปัญหาในด้านการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีแฟลตสวัสดิการที่เจ้าของกิจการหรือหน่วยงานฯสร้างเพื่อให้ลูกจ้างหรือพนักงานเช่าในราคาถูก เช่นแฟลตทหารอากาศ แฟลตตำรวจ แฟลตของบริษัทห้องเย็นบางบริษัท เป็นต้น แต่ผู้อยู่อาศัยในแฟลตทั้งสองประเภท ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้ไม่มากนัก และมักเดินทางประจำวันในระยะใกล้ และมักไม่มีพาหนะที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

จากแผนที่3.10 จะเห็นว่า ที่พักอาศัยประเภทแฟลต มักตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานหรือสถานศึกษาขนาดใหญ่ เช่นในZoneย่อยที่126 แฟลตด้านตะวันตกของถนนเจริญกรุง ตั้งอยู่ใกล้โรงงานห้องเย็น ด้านตะวันออกของถนนเจริญกรุงมีหอพักตั้งอยู่ติดกับวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนครใต้ ส่วนแฟลตในZoneย่อยที่129ในบริเวณศูนย์การค้าวรรัตน์ และแฟลตขนาดเล็กในZoneย่อยที่131 บริเวณตลาดสวนพลู จากการสำรวจภาคสนามพบว่าผู้พักอาศัยคือคนงานที่ทำงานในโรงงานใกล้เคียง นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคกรุงเทพ วิทยาลัยปทุมฯ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเอี่ยมละออ และผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องกับบริการย่านสาทร-สีลม

สำหรับที่พักอาศัยประเภทห้องเช่า มักเป็นห้องแบ่งเช่าในชุมชนแออัดหรือตึกแถว โดยย่านสำคัญได้แก่ บริเวณซอยย่อยของถนนทนุรัตน์

แนวโน้มของที่พักอาศัยผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่จะไม่เพิ่มขึ้น แต่อาจลดน้อยลงและเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากชุมชนแออัดเป็นห้องแบ่งเช่าและแฟลต

3) อพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลาง

มีสิ่งอำนวยความสะดวกน้อยไม่มีที่จอดรถ เป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางที่ต้องการพักอาศัยใกล้แหล่งงาน ผู้พักอาศัยมักเดินทางด้วยจักรยานยนต์และใช้บริการขนส่ง

สาธารณะ ปัจจุบันมีการสร้างอพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลางมากขึ้นบนพื้นที่ที่เป็นที่ว่างขนาดเล็กหรือบ้านเดี่ยวเดิม บริเวณที่สำคัญได้แก่บริเวณเซนต์หลุยส์1-2 และบริเวณหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ ที่เริ่มเปลี่ยนจากบ้านเดี่ยวเป็นอพาร์ทเมนต์ขนาดเล็ก

4) อพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับสูง

มักเป็นอาคารขนาดกลางและใหญ่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าอพาร์ทเมนต์ระดับกลาง โดยเฉพาะที่จอดรถ ราคาจะสูงกว่าอพาร์ทเมนต์ระดับกลาง ผู้พักอาศัยต้องมีรายได้สูงพอ และมักเป็นผู้ที่ทำงานในย่านธุรกิจสีลม-สาทร-สุรวงศ์ หรือใจกลางเมืองย่านอื่นๆ เพื่อการเดินทางประจำวันที่สะดวกรวดเร็ว มีทั้งคนต่างชาติและคนไทย

เมื่อพิจารณาแผนที่ประกอบจะพบว่า อพาร์ทเมนต์ส่วนใหญ่ จะอยู่ในZoneย่อยที่131 โดยมีที่ตั้งที่เข้าออกถนนสายสำคัญได้สะดวก เป็นZoneย่อยที่ถือเป็นย่านอพาร์ทเมนต์ราคาแพงของเขตสาทรมานาน โดยบริเวณที่สำคัญได้แก่

ก. บริเวณรอยเทียนเจียงและรอยพระพิณิจ มักเป็นอพาร์ทเมนต์หรูราคาแพง มีทั้งเก่าและใหม่ที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จ อพาร์ทเมนต์เหล่านี้แต่เดิมเป็นบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่กว้างและการเข้าถึงดี

ข. บริเวณถนนสวนพลู มีแมนชั่นขนาดใหญ่ที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จ บนที่ที่เดิมเคยเป็นอาคารพาณิชย์ นอกนั้นเป็นอพาร์ทเมนต์เก่าที่มีมานานแล้ว

ค. บริเวณจุดตัดของซอยอรรถการประสิทธิ์และซอยงามดูพลี เป็นอพาร์ทเมนต์หรูที่ชาวต่างชาติพักอาศัยมานานแล้ว ถือเป็นย่านพักอาศัยของชาวต่างชาติในเขตสาทร นอกจากนี้ก็ยังมีอพาร์ทเมนต์ใหม่ที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จในพื้นที่ดังกล่าวด้วย

ง. บริเวณซอยย่อยของถนนนางลิ้นจี่ ได้แก่ซอย ประพันธ์ศักดิ์ พัฒนสิน มีอพาร์ทเมนต์ตั้งเกาะกลุ่มกันอยู่

สำหรับZoneย่อยที่127 ตั้งอยู่บริเวณ ซอยเซนต์หลุยส์2 ซอยพิบูล ซอยกิ่งพลู มักมีขนาดไม่ใหญ่และค่าเช่าไม่แพงเท่าอพาร์ทเมนต์ในZoneย่อยที่131 ส่วนในZoneย่อยที่128นั้น อพาร์ทเมนต์3แห่งในซอยบำเพ็ญกุศลเป็นอพาร์ทเมนต์ใหม่ที่เพิ่งสร้างเสร็จไม่นานนัก สำหรับZoneที่130 จะมีอพาร์ทเมนต์เกาะกลุ่มกันในซอยโรงหมู เป็นอพาร์ทเมนต์ระดับราคาปานกลางที่มีที่จอดรถ

สำหรับอพาร์ทเมนต์ที่กำลังก่อสร้างใหม่ในเขตสาทร(แผนที่ 3.10) เป็นอพาร์ทเมนต์ขนาดอาคารเดี่ยว ในซอยพิบูล และซอยเซนต์หลุยส์2 ของZoneย่อยที่127 และซอยเทียนเจียงในZoneย่อยที่ 131 ที่พักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์จึงเป็นรูปแบบที่พักอาศัยที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นในเขตสาทร

5) อาคารพาณิชย์และทาวน์เฮาส์

อาคารแถวส่วนใหญ่ในพื้นที่เขตสาทร มักเป็นอาคารพาณิชย์ ส่วนทาวนเฮาส์มีอยู่บ้างประปราย ลักษณะพิเศษของที่พักอาศัยประเภทนี้คือ จะเป็นทั้งที่พักอาศัยที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง(บ้านพักอาศัย) และจุดปลายทางของการเดินทาง(ร้านค้าและโรงงาน) โดยที่อาคารพาณิชย์ที่ตั้งอยู่ริมถนนทุกสาย และชอยที่สำคัญมักจะประกอบธุรกิจเช่น ร้านค้าปลีกสินค้าประเภทต่างๆ ร้านอาหาร ร้านบริการส่วนบุคคลเช่น ซ่อมรถหรือบริการที่เกี่ยวข้องเนื่อง ร้านเสริมสวย ร้านถ่ายรูป ร้านซักรีด เป็นต้น ตลอดจนถึงบริษัทขนาดเล็ก ส่วนอาคารพาณิชย์ในชอยย่อย มักเป็นที่ตั้งของโรงงานขนาดเล็ก ห้องเช่าราคาถูกจากการแบ่งชอยพื้นที่ตึกเป็นห้องๆ หรือเป็นชั้นๆ นอกจากนี้ยังมีอาคารพาณิชย์ที่ใช้พักอาศัยเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะย่านของชอยย่อยนั้นๆ

จากแผนที่ 3.10 จะเห็นว่า อาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่กระจายตัวตามแนวถนนต่างๆ เช่นถนนเจริญกรุง จันทน์ เชนด์หลุยส์3 สวนพลู เจริญกรุง57 ไม้เงิน บางส่วนของถนนพระรามสี่ ซึ่งมักเป็นอาคารพาณิชย์ที่ประกอบธุรกิจการค้าต่างๆ สำหรับถนนสาทรใต้นั้นแทบไม่มีอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่เลย มีเฉพาะบริเวณหัวถนนด้านที่ติดกับถนนเจริญกรุงเท่านั้น

สำหรับอาคารพาณิชย์ในชอยย่อยมักจะกระจุกตัวเป็นบริเวณกว้างมีการเข้าถึงโดยชอยย่อยๆระหว่างตึกแถวแต่ละล๊อค ไม่ได้เป็นแนวยาวแบบอาคารพาณิชย์ริมถนน แต่มีลักษณะเป็นชุมชนตึกแถว กระจายอยู่ในเกือบทุกZoneย่อย

ชุมชนตึกแถวขนาดใหญ่ที่สุด อยู่ในZoneย่อยที่129 คือชุมชนศูนย์การค้าวรวรัตน์ มีทางเข้าออก2ทางคือ ทางถนนจันทน์ และ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โดยที่อาคารพาณิชย์ริมถนนทวรวรัตน์ เป็นร้านค้าปลีกสินค้าหลากหลายชนิด ร้านบริการส่วนบุคคล ร้านขายมอเตอร์ไซค์ และตู้ซ่อมรถ และการบริการที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ส่วนอาคารพาณิชย์ในชอยย่อยส่วนใหญ่ เป็นโรงงานขนาดเล็กถึงขนาดกลาง และกิจการห้องเช่าราคาถูกที่ผู้เช่าส่วนใหญ่เป็นคนที่ทำงานในบริเวณศูนย์การค้าวรวรัตน์นั่นเอง

ชุมชนตึกแถวที่เป็นย่านพักอาศัยสำคัญได้แก่ชุมชนตึกแถวในชอยย่อยของ เชนด์หลุยส์3จากแยกอาคารสงเคราะห์ถึงถนนจันทน์

ส่วนชุมชนตึกแถวที่เป็นย่านการค้าและบริการคือชุมชนสะพาน3 ที่ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกสะพาน3(ถนนจันทน์ติดกับถนนเชนด์หลุยส์และพระแม่มาลี) ที่อาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่เป็นร้านค้า ร้านอาหาร ร้านบริการ ดังได้กล่าวถึงแล้วในหัวข้อย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น ส่วนอาคารพาณิชย์ที่ติดเข้ามาด้านใน มักใช้เพื่อการพักอาศัยอย่างเดียว และเป็นโรงงานขนาดเล็ก

โดยภาพรวมแล้วจะเห็นว่า Zoneย่อยที่129 เป็นZoneย่อยที่มีที่พักอาศัยประเภทอาคารพาณิชย์มากที่สุด ส่วนZoneย่อยที่126 128 และ130นั้นมีอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่กระจายกันไป สำหรับZoneย่อยที่127 และ 131 มีที่อยู่อาศัยประเภทดังกล่าวไม่มากนัก

สำหรับโครงการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ใหม่ในพื้นที่มีอยู่ 2 โครงการ คือ ใน Zoneย่อยที่126 ริมถนนเจริญกรุง ติดกับโรงเรียนวัดสุทธิวราราม เยื้องที่ตั้งศาลอาญาพระนครใต้แห่งใหม่(ที่กำลังก่อสร้างอยู่) พื้นที่โครงการค่อนข้างใหญ่ เดิมที่ดินบริเวณดังกล่าวก็เป็นตึกแถวแต่สภาพเก่า และในZoneย่อยที่131 บนถนนจันทน์เก่า เป็นโครงการขนาดเล็กไม่เกิน20หน่วย

ส่วนโครงการก่อสร้างอาคารแถวประเภททาวน์เฮาส์ มีอยู่ 2 โครงการในพื้นที่ คือที่ซอยมหรพราดลในZoneย่อยที่129 และที่ดินนเย็นอากาศ ในZoneย่อยที่131 เป็นโครงการขนาดเล็กไม่เกิน20หน่วย ราคาสูงเนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ที่พักอาศัยรูปแบบดังกล่าวจึงมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

6) บ้านเดี่ยว

ผู้ที่พักอาศัยในบ้านเดี่ยว โดยส่วนใหญ่มีฐานะตั้งแต่ระดับปานกลางขึ้นไป และมักจะมีโอกาสทางการศึกษา ซึ่งส่งผลต่อโอกาสในการเลือกอาชีพการงานต่อไป คนที่อาศัยในบ้านเดี่ยวมักเป็นคนทำงานในกลุ่มอาชีพข้าราชการ/งานวิชาชีพและงานสำนักงาน หรือไม่ก็เป็นเจ้าของกิจการ

จากแผนที่ 3.10 จะเห็นว่า ย่านที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวที่สำคัญคือหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ในZoneย่อยที่127และ131 หมู่บ้านจัดสรรในซอยกิ่งขวน บ้านเดี่ยวในซอยย่อยของถนนสารวิที่ปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนแปลงไปเช่น เซนต์หลุยส์1 เซนต์หลุยส์2 พิกุล เทียนเรียง พระพิณจันทนา ซอยหุดายน(สวนพลู2) ประสาทคอร์ท จันทนา บนถนนสวนพลู ซอยพัฒนาสิน ประพันธ์ศักดิ์ บนถนนนางลิ้นจี่ และซอยย่อยที่ออกสูถนนพระรามสี่

แนวโน้มของบ้านเดี่ยวจะลดน้อยลงและเปลี่ยนแปลงไปเป็นที่พักอาศัยที่เป็นอาคารสูงมากขึ้น

7) อาคารชุดพักอาศัย

เป็นรูปแบบที่พักอาศัยที่เพิ่งเป็นที่นิยมมาไม่นานนัก เนื่องจากข้อจำกัดของราคาที่ดิน สำหรับเขตสารวิ ในบริเวณพื้นที่ภายในถัดมาจากถนนสารวิ นั้น มีอาคารชุดเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งที่สร้างเสร็จไปแล้ว ที่กำลังก่อสร้าง(แผนที่ที่3.10) และที่ขออนุญาตก่อสร้างแต่ยังมิได้ก่อสร้างเป็นจำนวนมาก มักเป็นโครงการขนาดกลางและโครงการขนาดใหญ่(ที่มากกว่า1000ยูนิตขึ้นไป) ซึ่งเป็นอาคารชุดราคาแพงเพราะตั้งอยู่ใจกลางเมือง และแน่นอนที่ผู้พักอาศัยจะเป็นผู้มีรายได้ค่อนข้างสูงแทบทุกคนครอบครัวมีรถยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง แต่ต้องการพักอยู่ใกล้แหล่งงาน หรือใกล้แหล่งธุรกิจการงานของตน เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ประชากรส่วนนี้เป็นประชากรที่จะเพิ่มเข้ามาในเขต ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า

ในแง่ของการกระจายตัวพบว่า อาคารชุดโดยส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ในบริเวณที่เข้า-ออกถนนสารวิได้สะดวก ยิ่งเมื่อมีการตัดถนนราวิวาราชนครินทร์แล้วเสร็จ ทำให้การออกไป

ยังถนนสายรถไฟใต้ สีสลม สุรวงศ์ จากทางใต้ของพื้นที่ ทำได้สะดวกยิ่งขึ้น ทำให้จะไปยังถนนดังกล่าวได้สะดวก จึงมีโครงการอาคารชุดเกิดขึ้นมาก เมื่อพิจารณาในระดับZoneย่อย พบว่าZoneย่อยที่131 จะเป็นZoneย่อยที่มีที่พักอาศัยประเภทดังกล่าวมากที่สุดบนถนนสวนพลูและซอยย่อยของสวนพลู ถนนพระรามสี่ ถนนเย็นอากาศ

ส่วนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ก็เป็นบริเวณที่มีโครงการอาคารชุดขนาดใหญ่ก่อสร้างอยู่ และบริเวณถนนจันทน์ใกล้แยกนราธิวาสราชนครินทร์ โครงการอาคารชุดขนาดใหญ่อีกแห่งหนึ่งตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง บริเวณโรงพยาบาลนครินทร์ธรรม ในZoneย่อยที่126

3.1.4 สรุปลักษณะสำคัญของการเดินทางในเขตสาทรในปัจจุบัน(จากฐานข้อมูลปี2538)

3.1.4.1 เขตสาทรเป็นเขตที่มีปริมาณการเดินทางในพื้นที่สูงเขตหนึ่งของกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งสัดส่วนของการเดินทางภายในZoneย่อยมีมากกว่าการเดินทางระหว่างZoneย่อยในการเดินทางออกนอกพื้นที่ จะเดินทางไปยังพื้นที่ใกล้เคียง (ได้แก่สีลม สุรวงศ์ บางรัก ลุมพินี บางคอแหลม ยานนาวา คลองเตย) ในปริมาณสูงกว่าพื้นที่ที่ไกลออกไป

3.1.4.2 การเลือกรูปแบบการเดินทางและระยะทางที่ใช้ในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับอาชีพ อาชีพมีความสัมพันธ์กับประเภทของที่พักอาศัย และประเภทของที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับการเป็นเจ้าของยานพาหนะ ดังนี้

ครัวเรือนที่พักอาศัยในบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ ทาวน์เฮาส์ ส่วนใหญ่ (71.50%) เป็นเจ้าของยานพาหนะ โดยเป็นเจ้าของรถยนต์มากกว่าจักรยานยนต์ จะประกอบอาชีพในกลุ่มอาชีพที่มีรายได้สูงและรายได้ปานกลางที่มีความมั่นคงในสัดส่วนที่มากกว่ากลุ่มอาชีพที่มีรายได้น้อย ได้แก่ กลุ่มอาชีพข้าราชการ/วิชาชีพและงานสำนักงาน มักเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้า โดยพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้ในการเดินทางเป็นรถยนต์มากกว่าจักรยานยนต์ ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางมักมีสัดส่วนของการเดินทางระยะไกลมากกว่าการเดินทางระยะใกล้

ครัวเรือนที่พักอาศัยในชุมชนแออัด แฟลต/หอพัก/ห้องเช่า ส่วนใหญ่ (67.49%) ไม่ได้เป็นเจ้าของยานพาหนะ ในครัวเรือนที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ เป็นเจ้าของจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์ ประกอบอาชีพในกลุ่มอาชีพที่มีรายได้น้อยในสัดส่วนที่สูงกว่า คือกลุ่มอาชีพช่างและใช้แรงงาน สัดส่วนการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะและเดินเท้าสูงกว่าการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลมาก ส่วนใหญ่(70%) จะเดินทางระยะใกล้ และในกลุ่มอาชีพที่ปฏิบัติงานด้านบริการมีสัดส่วนของการเดินเท้าสูงถึง27%ของการเดินทางทั้งหมด

3.1.4.3 นักเรียนเป็นกลุ่มอาชีพที่พักอาศัยในครัวเรือนทุกลักษณะ เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนของการเดินทางภายในเขตสูงที่สุด นักเรียนเป็นกลุ่มที่เดินทางด้วยขนส่งสาธารณะรวมทั้งเดินเท้ามากถึง 80.59% และเป็นกลุ่มที่เดินเท้าเป็นรูปแบบหลักมากที่สุด ถึง30%ของการเดินทางทั้งหมด และ

82.73% ของการเดินทางเป็นการเดินทางระยะใกล้ เป็นที่น่าสังเกตว่าZoneย่อยที่ไม่มีสถานศึกษาท้องถิ่น ตั้งอยู่ หรือมีอยู่ย่อย (Zoneย่อยที่128และ129) จะเป็นZoneย่อยที่มีสัดส่วนของการเดินทางออกนอกZone มากกว่าการเดินทางภายในZone แสดงให้เห็นว่า การเดินทางเพื่อเรียนหนังสือเป็นการเดินทางที่มีสัดส่วนสูงที่สุดสำหรับการเดินทางภายในเขต ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการเดินทาง ที่ว่าการเดินทางภายในเขตด้วยรูปแบบที่ไม่ใช้รถส่วนบุคคลวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือการเดินทางเพื่อไปโรงเรียน(37,083เที่ยว/วัน) กลุ่มนักเรียนจึงเป็นกลุ่มที่ต้องให้ความสำคัญสูงสุด สำหรับการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางภายในพื้นที่

3.1.4.4 การเดินทางภายในเขตสาธรมีปริมาณทั้งสิ้น96,645เที่ยว/วัน เป็นการเดินทางของคนที่พักอาศัยในพื้นที่96.22% ในส่วนของผู้ที่พักอาศัยในเขตสาธรม ส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ เดินเท้า และจักรยาน(71,091เที่ยว/วัน) โดยเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ 35,738เที่ยว/วัน เดินเท้า32,087เที่ยว/วัน ใช้จักรยาน3,266เที่ยว/วัน โดยวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือการเดินทางเพื่อไปโรงเรียน(37,083เที่ยว/วัน) เดินทางเพื่อไปทำงาน20,658เที่ยว/วัน กลุ่มนักเรียนและคนทำงานในพื้นที่จึงเป็นกลุ่มที่ต้องให้ความสำคัญสูงสุด สำหรับการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางภายในพื้นที่

3.1.4.5 ปริมาณและทิศทางการเดินทางระหว่างZoneย่อยในพื้นที่ สอดคล้องกับที่ตั้งของกิจกรรมและการใช้ที่ดินดังนี้

1) Zoneย่อยที่126

เป็นพื้นที่ที่มีขนาดเล็กและมีการใช้ที่ดินหนาแน่น ในลักษณะผสม(Mixed Use) ลักษณะของที่พักอาศัยส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนแออัด อาคารพาณิชย์ ซึ่งเป็นที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลาง นอกจากนี้ยังมีแฟลต อพาร์ทเมนท์ และอาคารชุด ถือเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นที่Zoneย่อยที่126จึงมีปริมาณมาก นอกจากนี้ยังมีแหล่งงานท้องถิ่นขนาดใหญ่ และสถานศึกษาท้องถิ่นที่สำคัญทุกระดับ จึงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการเดินทางภายในสูงที่สุด

ทิศทางหลักของการเดินทางไปเรียนหนังสือภายในZoneจะเริ่มจากย่านที่พักอาศัยเหนือคลองวัดยานนาวาและย่านพักอาศัยใต้ซอยเจริญกรุง57ไปยังซอยเจริญกรุง57ที่เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาที่สำคัญ

ทิศทางหลักของการเดินทางไปทำงานจะเริ่มจากชุมชนแออัดตามแนวคลองวัดยานนาวาด้านติดกับถนนพระราม6 และชุมชนแออัดระหว่างซอยจันทน์42และถนนพระราม6ไปยังริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นที่ตั้งของแหล่งงานผู้มีรายได้น้อยขนาดใหญ่ ส่วนการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการท้องถิ่นจะไปยังบริเวณซอยแสงจันทร์ที่เป็นย่านการค้าและบริการของชุมชน

เนื่องจากเป็นที่ตั้งของแหล่งงานท้องถิ่นขนาดใหญ่ และสถานศึกษาท้องถิ่นที่สำคัญทุกระดับ จึงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการเดินทางภายในสูงที่สุด

2) Zoneย่อยที่127

เป็นZoneย่อยที่มีความหนาแน่นประชากรต่ำ สัดส่วนการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวกินพื้นที่เกือบครึ่งหนึ่งของพื้นที่ทั้งหมด การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นที่Zoneย่อยจึงมีปริมาณน้อย

ที่ตั้งที่ตั้งจุดการเดินทางจากZoneย่อยอื่นที่สำคัญคือโรงเรียนระดับประถมในซอยเขนด้นลุยส์ ถนนเขนด้นลุยส์ และถนนอาคารสงเคราะห์6 Zoneย่อยที่127จึงตั้งจุดการเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือจากZoneย่อย128และ129ที่ไม่มีสถานศึกษาระดับประถม

ส่วนการเดินทางไปทำงานต้องเดินทางไปยังZoneย่อยอื่นแต่มีปริมาณไม่มากนักเนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทชุมชนแออัดและแฟลตมีน้อย

การเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ ย่านการค้าและบริการขนาดเล็กในZoneย่อยอยู่ตรงข้ามโรงเรียนอัสสัมชัญประถม ซึ่งความหลากหลายของการค้าและบริการน้อย ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ยังต้องเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ ที่ตลาดสะพาน3 หรือตลาดบางรัก

Zoneย่อยที่127 เป็นพื้นที่ที่รถยนต์ภายนอกเข้ามาใช้มาก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับเมืองบนถนนเขนด้นลุยส์ และแหล่งงานของคนนอกพื้นที่มาก จึงถูกรบกวนจากการเดินทางที่มาจากนอกพื้นที่

3) Zoneย่อยที่128,129,130

Zoneย่อยที่128 129 และ130 เป็นพื้นที่ที่เป็นกลุ่มก้อนเดียวกัน มีการเดินทางระหว่างZoneย่อยทั้งสามในปริมาณมาก โดยมีตลาดสะพาน3 เป็นศูนย์กลางของพื้นที่ ที่เชื่อมพื้นที่ของZoneย่อยทั้งสามเข้าด้วยกัน การแบ่งพื้นที่เป็นZoneย่อยของโครงการUTDMโดยใช้ถนนจันทร์เป็นแนวจึงไม่เหมาะสม เพราะทำให้บริเวณศูนย์กลางคือตลาดสะพาน3ถูกแยกออกจากกัน ทำให้ภาพของการเดินทางไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง

Zoneย่อยทั้งสามมีการใช้ที่ดินค่อนข้างหนาแน่น คือการใช้ที่ดินประเภทอาคารพาณิชย์และโรงงานอุตสาหกรรมมาก นับได้ว่าเป็นย่านอุตสาหกรรมของเขตสาทร ที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยมักแทรกตัวอยู่กับแหล่งงานในรูปแฟลตและห้องเช่า ในดึกแถวทำให้เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง และมีปริมาณการเดินทางที่เริ่มต้นที่พื้นที่มาก (47,257เที่ยว/วัน) และเป็นการเดินทางภายในพื้นที่สูง (71.29%)

แรงดึงดูดสำคัญของพื้นที่คือเป็นย่านแหล่งงานท้องถิ่นของผู้มีรายได้น้อยและเป็นย่านการค้าและบริการที่สำคัญของเขต ที่วางตัวอยู่ในแนวถนนจันทร์ เป็นจุดเชื่อมของ

บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถว จึงมีสภาพล้นทะลักตลอดทั้งวัน บริเวณถนนจันทน์จึงเป็นใจกลางของการเดินทางเพื่อไปทำงานและการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าและบริการ

การเดินทางเพื่อเรียนหนังสือ ในระดับอนุบาลและประถมจะมีทิศทางไปยังสถานศึกษาในZoneย่อยที่130 อยู่ในซอยไผ่เงิน ซอยพระแม่มาลีและถนนสาธุประดิษฐ์ และZoneย่อยที่127 ส่วนระดับมัธยมจะไปยังสถานศึกษาในZoneย่อยที่130และ126 สำหรับระดับอาชีวศึกษา จะเดินทางจากแฟลต หอพัก ที่มีมากในZoneย่อยที่129 และบ้านพักอาศัยประเภทต่างๆ ไปยังZoneย่อยที่131

4) Zoneย่อยที่131

เป็นพื้นที่ของแขวงทุ่งมหาเมฆ ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ ค่ายทหาร สถานทูต สถานศึกษาบริเวณถนนสวนพลู และอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ริมถนนสาทร จึงเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดรถยนต์และการเดินทางจากภายนอกเข้ามาในถนนสาทรและสวนพลู พื้นที่ส่วนที่เหลือเป็นที่พักอาศัย ลักษณะการใช้ที่ดินดังกล่าวทำให้Zoneย่อยที่131 มีความหนาแน่นของการเดินทางภายในไม่สูงนัก แม้จะมีสัดส่วนของการเดินทางภายในสูงก็ตาม

จากสภาพการใช้ที่ดิน สามารถแบ่งกลุ่มพื้นที่ตามลักษณะการเดินทางได้เป็น3กลุ่มคือ

- 1). กลุ่มที่มีศูนย์กลางบริเวณตลาดสวนพลู
- 2). กลุ่มที่ใช้ศูนย์กลางและบริเวณถนนพระรามสี่
- 3). กลุ่มบริเวณถนนนางลิ้นจี่-จันทน์

- กลุ่มที่1 มีที่พักอาศัยประเภททุกประเภทในบริเวณดังกล่าว มีบ้านเดี่ยว อพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้สูง และอาคารชุดขนาดใหญ่ราคาแพงอยู่มาก โดยที่ที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวเริ่มถูกแทนที่ด้วย อพาร์ทเมนต์ และอาคารชุดมากขึ้น มีชุมชนแออัดขนาดใหญ่คือชุมชนหมู่บ้านพัฒนาสวนพลู(บริเวณหลังสถานีตำรวจทุ่งมหาเมฆ ส่วนชุมชนแออัดหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ เป็นชุมชนที่อยู่กึ่งกลางระหว่างกลุ่มที่1และกลุ่มที่2 นอกจากนี้ยังมีแฟลต หอพักเอกชนบริเวณตลาดสวนพลู และแฟลตตำรวจหลังสถานีตำรวจ แรงดึงดูดสำคัญของพื้นที่กลุ่มที่1คือแรงดึงดูดต่อพื้นที่ภายนอก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ และสถานศึกษาระดับเมือง ส่วนบริเวณตลาดสวนพลูจะเป็นศูนย์กลางการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าและบริการของท้องถิ่น และแหล่งรับประทานอาหารกลางวันของผู้ที่ทำงานบนถนนสีลม

กลุ่มที่2 มีที่พักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้สูงมากที่สุด หนาแน่นบริเวณซอยอรรถการประสิทธิ์ ซอยงามดูพลี และถนนเย็นอากาศ ที่พักอาศัยที่เหลือ จะเป็นอาคารพาณิชย์ แฟลตเอกชนและแฟลตทหารอากาศ และอาคารชุดที่เริ่มมีจำนวนมากขึ้น มีแหล่งงานสำหรับผู้มีรายได้น้อย กระจายอยู่ในทุกซอยย่อย ยกเว้นซอยอรรถการประสิทธิ์ แรงงานของแหล่งงานดังกล่าวมาจากชุมชนปอนโกที่อยู่ด้านตรงข้ามของถนนพระรามสี่ นอกเขตสาทร ผู้พักอาศัยในกลุ่มพื้นที่

สองส่วนหนึ่งจะทำงานนอกเขต อีกส่วนหนึ่งจะทำงานในสถานทูตที่ตั้งอยู่ใกล้กัน เนื่องจากสถานทูตต่างๆจะจัดสวัสดิการที่พักในรูปแบบของอาคารสูงรองรับเจ้าหน้าที่

กลุ่มที่3 ด้านใต้วิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ บริเวณรอยพัฒนาสิน และประพันธ์ศักดิ์ เป็นที่อยู่อาศัยประเภท อพาร์ทเมนต์ราคาแพง มีชุมชนแออัดขนาดเล็กในรอยพัฒนาสิน อาคารพาณิชย์มักอยู่ริมถนนนางลิ้นจี่ และถนนจันทน์เก่า ส่วนบ้านเดี่ยวจะอยู่ในซอยกิ่งชวนและซอยประพันธ์ศักดิ์ มีศูนย์กลางขนาดเล็กบริเวณตลาดพันธุลาภ ส่วนแหล่งงานผู้มีรายได้น้อยมีอยู่ไม่มากนัก ตามแนวถนนจันทน์ใหม่

3.2 แผนงานและโครงการต่างๆที่ส่งผลต่อการใช้ที่ดินและการเดินทางในพื้นที่

3.2.1 นโยบาย แผนงาน และโครงการต่างๆของรัฐฯ

นโยบาย แผนงาน และโครงการต่างๆของภาครัฐฯ จะเป็นตัวชี้้นำการเติบโตของพื้นที่ โดยเฉพาะโครงการด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งย่อมจะส่งผลต่อการเดินทางของพื้นที่ในลำดับต่อไป สำหรับเขตสาธิตนั้นต้องนับว่าเป็นเขตที่มีโครงการพัฒนาของภาครัฐฯเกิดขึ้นมากมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง2536-2540 ในที่นี้จะนำเสนอเฉพาะส่วนที่อาจมีผลกระทบต่อการเดินทาง

3.2.1.1 นโยบายพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมใหม่บนถนนพระราม3 จะครอบคลุมพื้นที่ในเขตการปกครองของกทม.3เขตด้วยกัน คือเขตสาธิต เขตบางคอแหลม และเขตยานนาวา โดยในเขตสาธิตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบคือบริเวณถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์ เนื่องจากถนนดังกล่าวเป็นเหมือนสะพานที่เชื่อมต่อย่านพาณิชย์กรรมปัจจุบัน(สุรวงศ์-สีลม-สาทร)เข้ากับย่านพาณิชย์กรรมใหม่พระราม3 นโยบายดังกล่าวยังอยู่ในขั้นของการประมวลแผนและโครงการบูรกรรม โดยกทม. ซึ่งยุทธศาสตร์ในการดำเนินการจะใช้มาตรการทางผังเมือง และการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาที่มีคุณภาพในพื้นที่ดังกล่าว การตัดถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์ การปรับปรุงถนนพระราม3ให้เป็นถนนมาตรฐาน โครงการรกร่างไฟฟ้าเลียบบคลอง การก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียกรุงเทพมหานครในพื้นที่ และอีกหลายโครงการ ล้วนเป็นโครงการในแนวทางเดียวกับนโยบายดังกล่าวทั้งสิ้น

ก่อนการประกาศแนวนโยบาย การพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนได้เคลื่อนเข้าสู่แนวเส้นทางดังกล่าวก่อนแล้ว แต่ยังคงจัดกระจายและยังไม่ครอบคลุมพื้นที่มากนัก หลังการดำเนินนโยบายนี้อย่างจริงจัง คาดว่าปริมาณการเดินทางในพื้นที่ดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างแน่นอน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินด้วย นอกจากนี้ทิศทางการเดินทางออกนอกเขตจากเดิมที่ขึ้นไปยังด้านเหนือจะกระจายลงทางด้านทิศใต้ด้วย

3.2.1.2 โครงการด้านสาธารณูปการ(แผนที่ในภาคผนวก)

โครงการดังกล่าวจะดึงดูดการเดินทางเข้ามาที่สถานทีนั้นๆ มากน้อยตาม

ขนาด ทำเลที่ตั้ง และลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้น

- 1) โครงการสาธารณูปการระดับท้องถิ่น
จะส่งผลให้เกิดการเดินทางภายในเขตเพิ่มขึ้น

- (1) โครงการสวนสวยในป่าช้า

เป็นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม ของป่าช้าวัดดอน บนเนื้อที่ 87 ไร่ ในชอยเจริญกรุง 67 ซึ่งแต่เดิมเคยรกร้างและเปลี่ยว ไม่ปลอดภัย ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม เหมาะสำหรับการพักผ่อนออกกำลังกายของผู้คนในชุมชนใกล้เคียง แทนสถานที่เดิมบริเวณสนามศมาคมแต่จิว ที่ไม่เพียงพอ โดยได้มีการสร้างลู่วิ่งแอสฟัลต์ขนาดกว้าง 8 เมตร ยาว 1 กิโลเมตร พร้อมติดตั้งระบบไฟฟ้าตลอดแนว และปลูกไม้ใหญ่จำนวน 2,639 ต้น โครงการดังกล่าวเพิ่งแล้วเสร็จเมื่อปี 2540 ทำให้เขตสาธรมีสวนสาธารณะแห่งใหม่ ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากในช่วงเช้าตรู่ และเย็น

- (2) โครงการลานคนเมืองเชิงสะพานสาธรร

อยู่ในบริเวณสวนหย่อมเชิงสะพานสาธรร ซึ่งสำนักงานเขตได้จัดให้เป็นเวทีสำหรับเยาวชนนักเรียนโรงเรียนต่างๆ ในพื้นที่เขตสาธรรและใกล้เคียง มาแสดงความสามารถในทางสร้างสรรค์ ทั้งความสามารถด้านศิลปวัฒนธรรม และการแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหาต่างๆ ของเขต โดยมีการจัดกิจกรรมในทุกวันศุกร์ เริ่มตั้งแต่วันศุกร์ที่ 6 ธันวาคม 2539 ในภายหลังได้พัฒนาเป็นลานคนเมืองอเนกประสงค์มากขึ้น ปัจจุบันกิจกรรมดังกล่าวหยุดลงชั่วคราวเพื่อก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียในบริเวณดังกล่าว

โครงการสวนสวยในป่าช้า และโครงการลานคนเมืองเชิงสะพานสาธรร เป็นส่วนหนึ่งของแผนนโยบายพัฒนาสาธรรให้เป็นเมืองน่าอยู่ ของสำนักงานเขตสาธรร ซึ่งประกอบด้วย การปรับปรุงสภาพแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของเมือง โดยอาศัยหลักการการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการที่สำคัญได้แก่ การปลูกต้นไม้และการปรับปรุงพื้นที่รกร้างในสุสาน ทั้งสุสานวัดดอนและสุสานศมาคมแต่จิว โครงการสวนสวยในป่าช้า โครงการลานคนเมืองเชิงสะพานสาธรร การจัดตั้งประชาคมเมืองในรูปสภาภาพในชุมชนบ้านแบบ-โรงน้ำแข็ง และศมาคมแต่จิว โครงการสาธรรถนนปลอดฝุ่น และสาธรร ถนนในฝัน การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชนศูนย์การค้าวรรัตน์ ชอยเย็นจิตต์ เซนต์หลุยส์ 3 ถนนจันทน์สะพาน 3 การแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอย และการตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์และป้องกันภัย

- 2) โครงการก่อสร้างศาลาอาญาและศาลแพ่งพระนครใต้

เป็นสถานที่ราชการส่วนกลาง ที่เป็นสาธารณูปโภคระดับเมืองที่กำลังดำเนินการก่อสร้างบนถนนเจริญกรุง ปากชอยเจริญกรุง 63 จึงคาดการณ์ได้ว่า จะดึงดูดการเดินทางจากการเข้ามาทำงานของข้าราชการ และการเข้ามาติดต่อธุระของประชาชนต่างพื้นที่

3.2.2 โครงการพัฒนาพื้นที่ของเอกชน

ตารางที่ 3.13 แสดงให้เห็นการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 4 ชั้นขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี 2534-2538 ซึ่งทำให้เห็นแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและอาคารสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดของพื้นที่ในปัจจุบันและอนาคตในบริเวณต่างๆของเขตสาทร แม้ว่าอาจไม่มีการดำเนินการก่อสร้างจริงทั้งหมด ตามที่ขออนุญาตก็ตาม แต่ก็ทำให้เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของบริเวณนั้นได้

จากตารางจะเห็นว่า ถนนสาทรเหนือ สาทรใต้ และนราธิวาสราชนครินทร์ รวมถึงชอยย่อยของถนนดังกล่าวมีการขออนุญาตก่อสร้างอาคารกันมาก โดยถนนสาทรเหนือส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงที่เป็นอาคารสำนักงาน รองลงมาเป็นอาคารพักอาศัย(บางอาคารเป็นทั้งอาคารพักอาศัยและสำนักงาน) อาคารที่มีความสูงมากส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์หลายอย่าง พื้นที่ที่มีการก่อสร้างมากได้แก่ริมถนนสาทรเหนือ(พื้นที่รวม 472,875 ตรม.) และซอยศึกษาวิทยา(พื้นที่รวม 91,774 ตรม.)

ส่วนริมถนนสาทรใต้ มีการขออนุญาตก่อสร้างมาก(1,333,538 ตรม.) และเป็นกากรก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่มีความสูงมาก (ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จไปหลายอาคาร) ซึ่งก็สอดคล้องกับสภาพที่เกิดขึ้นในพื้นที่ปัจจุบัน อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงาน มีอาคารพักอาศัยบ้าง ซอยอรรถการประสิทธิ์ เป็นอีกบริเวณที่มีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่(225,626 ตรม.)

เนื่องจากถนนนราธิวาสราชนครินทร์เพิ่งแล้วเสร็จปลายปี 2538 ที่อยู่ที่ระบุในใบอนุญาต จึงเป็นที่อยู่ในชอยย่อยของถนนนราธิวาสฯ มีโครงการก่อสร้างอาคารพักอาศัยมากในชอยเทียบเคียง แต่ไม่ใช่อาคารที่มีความสูงมากนัก อาคารขนาดใหญ่จะอยู่ริมถนนนราธิวาสในปัจจุบันคือบริเวณที่ติดกับชอยพัฒนาสิน(กำลังก่อสร้าง) พิชัย 2(กำลังก่อสร้าง) และอีก 3 อาคารริมถนน ซึ่งเป็นอาคารเพื่อการพักอาศัย 4 อาคาร และเป็นอาคารสำนักงาน 1 อาคาร บริเวณชอยย่อยอื่นๆมักเป็นอาคารขนาดเล็กไม่ใหญ่นัก

บริเวณอื่นๆที่น่าสนใจ ได้แก่ชอยงามดูพลี ที่มีอาคารขนาดใหญ่เพื่อการพักอาศัย 3 อาคาร ซอยเจริญกรุง 50 และ 52 เป็นอาคารพักอาศัยและโรงแรม และถนนเจริญกรุงที่ไม่ได้ระบุชอยมีอาคารพักอาศัยขนาดใหญ่ 2 อาคาร ส่วนถนนจันทน์นั้นมักเป็นอาคารพักอาศัยทั้งใหญ่และกลาง ถนนนางลิ้นจี่มีอาคารขนาดใหญ่ 3 อาคารที่เป็นทั้งอาคารพักอาศัยและสำนักงาน อาคารขนาดใหญ่บนถนนเซนต์หลุยส์ ถนนลวณพล ถนนเย็นอากาศจะเป็นอาคารเพื่อการพักอาศัยทั้งสิ้น

แนวโน้มการเดินทางด้วยรถยนต์ของบริเวณที่ตั้งอาคารขนาดใหญ่ดังกล่าว ย่อมต้องก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด บริเวณทางเข้าออกอาคารและถนนชอยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากปริมาณรถสะสมมากจะทำให้ติดตอเนื่องไปตลอดทั้งโครงข่ายหลัก

3.2.3 การใช้ที่ดิน ในอดีต และปัจจุบัน

การใช้ที่ดินเป็นภาพสะท้อนของการตั้งถิ่นฐานและรูปแบบเมือง ซึ่งจะส่งผลต่อลักษณะการเดินทาง แผนที่ 3.11 และ 3.12 แสดงการใช้ที่ดินในเขตสาทร ในปี พ.ศ. 2529 และ 2540 เมื่อพิจารณาในแง่ที่ตั้งและการใช้ที่ดิน จะเห็นว่าเขตสาทรเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านใจกลางเมือง(สุรวงศ์

ตารางที่ 3.13 แสดงรายละเอียดการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ชั้นขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี 2534-2538(1)

ถนน	ซอย	ปีพ.ศ.	ลักษณะการ ขออนุญาต	จำนวนชั้น		การใช้ประโยชน์						พื้นที่ ตรม.	พื้นที่รวม ตรม.		
				บนดิน	ใต้ดิน	พาณิชย์	พักอาศัย	จอดรถ	สำนักงาน	โรงแรม	อื่นๆ				
พระรามที่ ๕	งานอุทิศ	2534	ปลูกสร้างใหม่	21	2		\	\					18,226		
	งานอุทิศ	2534	ดัดแปลงตึก	15	1					\			344		
	งานอุทิศ	2536	ปลูกสร้างใหม่	18	0	\	\	\					20,660		
	งานอุทิศ	2536	ปลูกสร้างใหม่	18	0	\	\	\					20,643		
	งานอุทิศ	2536	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\					9,926	67,831	
	ปรีดี	2536	ปลูกสร้างใหม่	14	3		\	\					20,467	20,467	
	สุวรรณศรี	2536	ปลูกสร้างใหม่	7	1			\	\					8,022	8,022
		2535	ดัดแปลงตึก	38	0			\	\					8,796	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	34	1		\	\						27,818	36,414
สารเหนือ	จรัลรัษฎา	2536	ดัดแปลงตึก	18	2			\	\			กวดการ	1,623		
		2536	ดัดแปลงตึก	18	2			\	\			กวดการ	676	2,498	
	พิพัฒน์ 2	2537	ปลูกสร้างใหม่	16	0		\	\					8,803	8,803	
	ศาลานาง	2534	ปลูกสร้างใหม่	13	2		\	\	\					ไม่ระบุ	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	16	1		\	\	\					16,289	16,289
	ศึกษาวิทยา	2534	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\	\					2,130	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	13	2		\	\	\					13,666	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	15	0		\	\	\					13,339	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	8			\	\	\					3,685	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	36	1		\	\	\					25,238	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	26	0		\	\	\					22,773	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	7	2		\	\	\		\			8,576	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\	\					2,146	91,772
	ถนนสารเหนือ	2534	ดัดแปลงตึก	7	0	\	\							3,957	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	9	3			\	\					32,765	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	16	2			\	\					23,489	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	15	0			\	\					9,576	
		2536	ดัดแปลงตึก	36	1	\	\	\	\					67,532	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	20	1	\	\	\	\					34,287	
		2536	ดัดแปลงตึก	14	3	\	\	\	\					19,763	
2536		ปลูกสร้างใหม่	5	0		\	\	\					2,206		
2537		ปลูกสร้างใหม่	22	4		\	\	\					66,289		
2537		ปลูกสร้างใหม่	32	2		\	\	\					64,919		
2536		ปลูกสร้างใหม่	50	1	\	\	\	\					63,187		
2536		ปลูกสร้างใหม่	33	4		\	\	\					80,065		
2536		ปลูกสร้างใหม่	16	2		\	\	\					12,605		
2536		ปลูกสร้างใหม่	36	1	\	\	\	\					3,852		
2536		ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\	\					3,008		
2536	ทรูฐาน	36	0		\	\	\					1,246			
2536	ทรูฐาน	26	1		\	\	\					1,140	472,875		
สารใต้	เสนห์สุขส์ 1	2536	ปลูกสร้างใหม่	6	0							เขียน	9,697		
	เสนห์สุขส์ 1	2536	ปลูกสร้างใหม่	3	0							เขียน	3,602		
	เสนห์สุขส์ 1	2537	ปลูกสร้างใหม่	5	0		\	\					1,445	14,744	
	เสนห์สุขส์ 2	2535	ปลูกสร้างใหม่	4	0								เขียน	5,710	
	เสนห์สุขส์ 2	2535	ปลูกสร้างใหม่	11	0		\	\						5,206	10,916

ตารางที่ 3.13 แสดงรายละเอียดการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ชั้นขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี 2534-2538(2)

ถนน	ซอย	ปีพ.ศ.	ลักษณะการ ขออนุญาต	จำนวนชั้น		การใช้ประโยชน์						พื้นที่ ตรม.	พื้นที่รวม ตรม.
				บนดิน	ใต้ดิน	พาณิชย์	พิกอาศัย	จอดรถ	สำนักงาน	โรงแรม	อื่นๆ		
ดาวรุ่งใต้	เขมตเกษม 2	2536	ปลูกสร้างใหม่	12	0		\	\				3,315	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\		\			917	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	9	0		\					1,840	6,072
	พิบูล	2534	ปลูกสร้างใหม่	9	0		\					3,973	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	16	0		\	\				4,662	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					1,871	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					3,721	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\		\			2,894	17,121
	โรงงานเชิง	2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\					1,410	1,410
	ธรรมการประสิทธิ์	2534	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\				3,209	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	42 ถึง 45	4	\	\	\	\			178,722	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	27	1	\	\	\				43,696	226,628
	ถนนดาวรุ่งใต้	2534	ปลูกสร้างใหม่	31	3	\		\	\			101,086	
		2535	ตัดแปลงที่ดิน	58	6	\		\	\			313,080	
		2535	ตัดแปลงที่ดิน	31	3	\		\	\			101,789	
		2535	ตัดแปลงที่ดิน	33+12	0			\	\			99,966	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	33+12	0			\	\			73,189	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	37	0		\	\				66,183	
		2535	ตัดแปลงที่ดิน	31	1	\		\	\	\		57,376	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	61	1	\	\	\	\			51,117	
		2535	ตัดแปลงที่ดิน	20	1		\	\	\			11,537	
		2536	ตัดแปลงที่ดิน	9	1		\		\	\		8,631	
		2535	วางฐานตึก	29	0			\	\			4,260	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	29	1			\	\			81,047	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	20	1		\	\	\			27,641	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	12	3		\	\				9,224	
		2537	วางฐาน	40	1		\	\				5,880	
2537		ปลูกสร้างใหม่	5	1	\		\	\			1,226		
2537		ปลูกสร้างใหม่	7	1		\	\	\			868		
2538	ปลูกสร้างใหม่	40	1	\	\	\	\			133,180			
2538	ปลูกสร้างใหม่	42	1		\	\	\			106,336			
2538	ปลูกสร้างใหม่	31	1		\	\	\			85,469			
2538	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\		\			2,515	1,333,938		
เจริญกรุง	เจริญกรุง 50	2534	ตัดแปลงที่ดิน	28			\	\	\		32,222	32,222	
	เจริญกรุง 51	2534	ปลูกสร้างใหม่	57*28		\					ไม่ระบุ		
	เจริญกรุง 52	2538	ปลูกสร้างใหม่	39	4				\		96,821	96,821	
	เจริญกรุง 57	2534	ตัดแปลงที่ดิน	4	0	\	\				600	600	
	เจริญกรุง 57	2535	ตัดแปลงที่ดิน	4	0	\	\	\			800	800	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	54	1	\	\	\			163,171		
	2538	ปลูกสร้างใหม่	47	2	\	\	\			93,808	266,977		
จันทร์	กิ่งจันทร์	2535	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\				743	743	
	เฉลิมพร	2537	ปลูกสร้างใหม่	10	0		\	\			1,840	1,840	
	เดชา	2538	ปลูกสร้างใหม่	20	0	\	\	\			16,951	16,951	
	บำเพ็ญกุล	2538	ปลูกสร้างใหม่	6*2	0		\				4,804	4,804	
	พระขลเขต	2538	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\				2,579	2,579	

ตารางที่ 3.13 แสดงรายละเอียดการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่เพิ่มขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี2534-2538(3)

ถนน	ชื่อ	ปีพ.ศ.	ลักษณะอาคาร ขออนุญาต	จำนวนชั้น		การใช้ประโยชน์						พื้นที่ คน.	พื้นที่รวม คน.	
				บนดิน	ใต้ดิน	พาณิชย์	พิก่ออาศัย	จอดรถ	สำนักงาน	โรงแรม	อื่นๆ			
จันทน์	เมืงคิรินทร์	2535	ปลูกสร้างใหม่	12	0		\	\				10,045		
		2536	ปลูกสร้างใหม่	12	1		\	\				15,479		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	3	0						ศูนย์สุขภาพ	1,089	26,613	
	โงงนุญ	2534	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\					719		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7*3	0		\	\				21,346	22,064	
	วัดไม้เงิน	2536	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\					966		
		2536	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\					888		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	12	1		\	\				13,173		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\				5,236		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	4	0						เขื่อน	4,282	24,544	
	ไทรสี	2538	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\				9,387	9,387	
	ถนนจันทน์	2534	ปลูกสร้างใหม่	37	2	\	\	\	\			83,422		
		2536	ปลูกสร้างใหม่	4	0						เขื่อน	4,651		
		2535	ปลูกสร้างใหม่	4	0			\	\			1,267		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	3	0			\	\			3,320		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					2,734		
		2537	คั่นแปลงที่ดิน	4เป็น8	0		\					1,852		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					9,387	116,803	
	นาฮีวาทา	ทพวิรัตน์	2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					2,446	2,446
		เทียนเงิน	2534	ปลูกสร้างใหม่	9			\					3,203	
			2535	ปลูกสร้างใหม่	3	0		\					2,808	
2535			รากฐานตึก	12	0		\	\				1,611		
2538			ปลูกสร้างใหม่	12	1		\	\				12,094		
2538			ปลูกสร้างใหม่	8	3		\	\	\			6,499		
2538			ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\				5,000		
2538			ปลูกสร้างใหม่	11	0		\	\				3,911		
2538			ปลูกสร้างใหม่	6	0		\					2,517		
2538			ปลูกสร้างใหม่	9	0		\					2,203	39,846	
ประพันธ์ศักดิ์		2534	ปลูกสร้างใหม่	17	1		\	\				9,736	9,736	
พศธวาทน์		2534	ปลูกสร้างใหม่	9	0		\	\				1,861		
		2535	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\	\				2,322		
		2535	คั่นแปลงที่ดิน	9	0		\	\				1,454		
		2535	ปลูกสร้างใหม่	4	0		\					954		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					5,376	11,967	
พระพิบูลย์		2534	คั่นแปลงที่ดิน	14	0	Y	\	\	\			960		
		2535	ปลูกสร้างใหม่	18	1		\	\				8,069		
		2536	คั่นแปลงที่ดิน	6	0		\					366		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\					1,007		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\					717		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					706	9,845	
พัฒนาสิน		2535	ปลูกสร้างใหม่	21	1		\	\				22,316	22,316	
พิชัย2		2535	ปลูกสร้างใหม่	18	0		\	\				13,129		
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\					801	13,930	
มพธวาทค		2536	ปลูกสร้างใหม่	6			\	\	\			2,126		
		2536	คั่นแปลงที่ดิน	6	0		\	\	\			93	2,219	

ตารางที่ 3.13 แสดงรายละเอียดการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่เพิ่มขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี2534-2538(4)

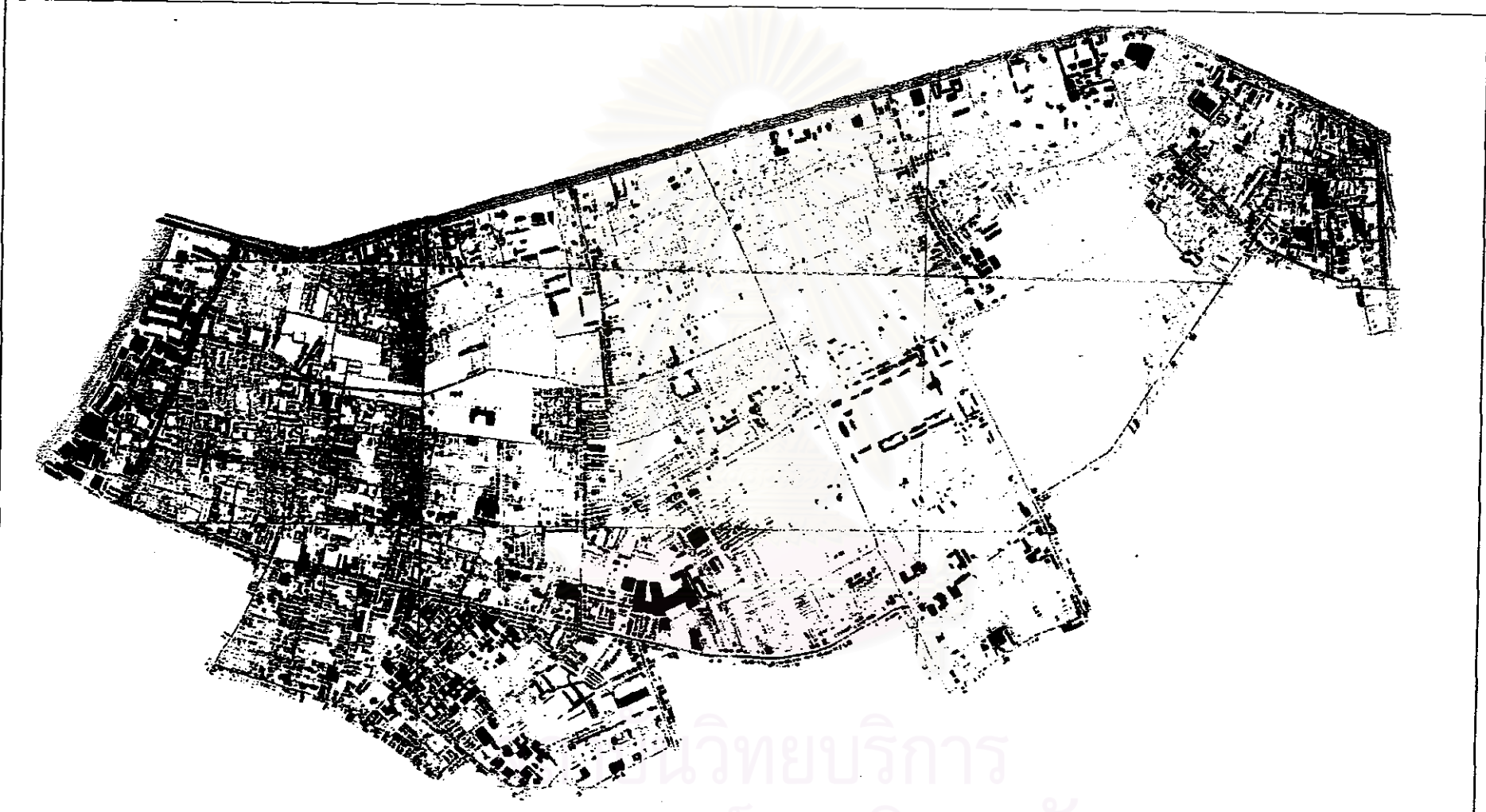
ถนน	ซอย	ปีพ.ศ.	ลักษณะการ ขออนุญาต	จำนวนชั้น		การใช้ประโยชน์						พื้นที่ ตรม.	พื้นที่รวม ตรม.	
				บนดิน	ใต้ดิน	พาณิชย์	พิกอาศัย	จอดรถ	สำนักงาน	โรงแรม	อื่นๆ			
นราธิวาส	มหรรพต	2538	ปลูกสร้างใหม่	12	0		\						3,030	
		2538	ดัดแปลงตึก	8	0		\	\	\				2,138	5,168
	อาคารสงเคราะห์	2534	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\			\			810	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\						1,388	
		2537	ดัดแปลงตึก	5	0		\						150	2,348
	อาคารสงเคราะห์1	2538	ปลูกสร้างใหม่	4	0		\						714	714
	อาคารสงเคราะห์2	2536	ปลูกสร้างใหม่	12	0	\	\	\	\				8,588	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	12	0		\	\	\				3,030	
		2536	ปลูกสร้างใหม่	7*2	0		\		\				989	
		2538	ดัดแปลงตึก	5	0		\		\				732	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\		\				1,708	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\	\				2,398	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\	\				1,639	19,031
	อาคารสงเคราะห์8	2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\		\				1,189	1,189
	อาคารสงเคราะห์7	2537	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\		\				1,451	1,451
		2535	ปลูกสร้างใหม่	16	0		\	\	\				22,187	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	19	1	\	\	\	\				38,072	
	2538	ปลูกสร้างใหม่	38	0		\	\	\				ไม่ระบุ	80,289	
นางสีนจี	ถนนนางสีนจี	2537	ปลูกสร้างใหม่	9	0		\	\	\				9,114	9,114
		2534	ดัดแปลงตึก	4	0		\		\				3,571	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	18	0		\	\	\				14,121	
		2538	รากฐานตึก	20	1	\	\	\	\				6,009	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	18	0		\	\	\				1,416	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	29	1	\	\	\	\				48,273	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	21	1	\	\	\	\				26,428	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\	\				3,893	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\	\				1,857	106,268
เจนต์หลุยส์	ถนนจักรี	2535	ปลูกสร้างใหม่	11	0		\	\	\				23,811	23,811
		2534	ปลูกสร้างใหม่	4	0		\	\	\		เรือน		4,847	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\	\	\				1,227	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\	\	\				967	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\	\				572	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\	\				4,091	
		2538	ดัดแปลงตึก	4	0		\	\	\				2,392	13,898
สวนพฤกษ	หุดายม	2538	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\	\				9,934	9,934
		2538	ปลูกสร้างใหม่	30	1		\	\	\				43,065	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\	\				4,928	
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\	\				2,242	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	32	0		\	\	\				29,918	
		2538	รากฐาน	32	0		\	\	\				1,481	81,834
เนินอากาศ	โกสีย์	2535	ปลูกสร้างใหม่	19	0		\	\	\				12,337	
		2535	ปลูกสร้างใหม่	5	0		\	\	\				1,730	14,067
	เนินอากาศ	2538	ปลูกสร้างใหม่	12	0		\	\	\				7,010	7,010
		2537	ปลูกสร้างใหม่	8	0		\	\	\				7,670	7,670


ตารางที่ 3.13 แสดงรายละเอียดการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ชั้นขึ้นไป ในช่วงระหว่างปี 2534-2538 (ณ)

ถนน	ซอย	ปีพ.ศ.	ลักษณะการ ขออนุญาต	จำนวนชั้น		การใช้ประโยชน์					พื้นที่ ตรม.	พื้นที่รวม ตรม.		
				บนดิน	ใต้ดิน	พาณิชย์	พักอาศัย	จอดรถ	สำนักงาน	โรงแรม			อื่นๆ	
เมืองอากาศ	เมืองอากาศ	2537	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\				7,377	7,377	
	ศรีบ้านพิบูลย์	2534	ตัดแปลงเดิม	13	0		\					11,747	11,747	
	สิทธิประชาศาท	2535	ปลูกสร้างใหม่	18	0		\	\				3,888		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	18	0		\	\				8,888	12,776	
	ถนนเมืองอากาศ	2535	ปลูกสร้างใหม่	20	2		\	\				28,729		
		2535	ปลูกสร้างใหม่	14	0		\					7,368		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	8	1		\	\				9,316		
		2538	ปลูกสร้างใหม่	14	0		\	\				7,368	62,779	
	ศาลาประติมากรรม	ประติมากรรม	2534	ปลูกสร้างใหม่	5	0						เงิน	4,373	
			2538	ปลูกสร้างใหม่	5	0	\	\	\				3,788	8,169
วัดโพธิ์แมน		2534	ปลูกสร้างใหม่	10 ถึง 18	0	\	\					78,489		
		2534	ปลูกสร้างใหม่	5	0						เงิน	1,680	78,169	
เรือเพลิง	พระบาททิพย์	2538	ปลูกสร้างใหม่	7	0		\	\				3,026	3,026	
	ศิริวิทยากร	2538	ปลูกสร้างใหม่	6	0		\					2,965	2,965	
เหนือใต้	คอนกรีต	2538	ปลูกสร้างใหม่	3	0						เงิน	1,212	1,212	
	วัดป่าท้าว	2537	ปลูกสร้างใหม่	2	0						คต.	927	927	
ไม่ระบุ		2535	ปลูกสร้างใหม่	7*6								3,528	3,528	
		2538	ปลูกสร้างใหม่	21	0		\	\				13,952	13,952	

ที่มา: สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานครปี 2534-2538


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3.11	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	ภาควิชา
	แสดง การใช้ประโยชน์ที่ดินปี2529ในพื้นที่เขตสาทร	การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่มาของข้อมูล: ภาพถ่ายทางอากาศปี 2538 และ จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยปี 2540

แผนที่ 3.12	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร	จัดทำโดย อัจฉรา คันฉิมวิทยาพิทักษ์	ภาควิชา
	แสดง การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2540 ในพื้นที่เขตสาทร		การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

-สีลม-สาทร) กับย่านพักอาศัยด้านใต้ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมอย่างหลากหลาย ทั้งที่พักอาศัยทุกระดับ และบริการพื้นฐานที่จำเป็นในการดำเนินชีวิต ได้แก่สถานศึกษา แหล่งงานประเภทต่างๆของผู้มีรายได้น้อย ปานกลาง และสูง และย่านการค้าและบริการท้องถิ่นที่กระจายตัวอย่างครอบคลุมพื้นที่ ทำเลที่ตั้งดังกล่าวทำให้สามารถติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ที่มีOpen-spaceที่เกิดจากการใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษาขนาดใหญ่ สถาน วัต(รวมโบสถ์ มัสยิด)สถานทูต(รวมองค์กระหว่างประเทศ) และสถานที่ราชการในสัดส่วนที่พอเหมาะไม่ทำให้การพักอาศัยมีสภาพที่แออัดยัดเยียดจนเกินไป บริเวณพื้นที่ด้านในของเขตสาทร จึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นย่านพักอาศัยใกล้ใจกลางเมือง

รายละเอียดของการใช้ที่ดินที่สัมพันธ์กับการเดินทางได้กล่าวถึงแล้วในหัวข้อ3.1.4.5 ความเปลี่ยนแปลงสำคัญที่เกิดขึ้นในช่วงระหว่างปี2529และ2540คือ เขตสาทรมีการพัฒนาโครงข่ายถนน และทางด่วนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหลายเส้นทาง ได้แก่ การตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์เลียบบคลองช่องนนทรีเดิม ที่แล้วเสร็จเมื่อปีพ.ศ. 2539 ได้เปิดพื้นที่ว่างเดิมสองข้างทาง กลายเป็นพื้นที่ริมถนนสายหลัก ซึ่งกำลังมีการก่อสร้าง อาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัย ตลอดแนวถนน นอกจากนี้ยังมีทางด่วนชั้นที่สอง ที่มีจุดขึ้นลงเพิ่มขึ้นที่ถนนจันทน์ และถนนสาทร และการตัดถนนพระราม6 ทำให้การเดินทางเข้าออกเขตสาทรด้วยรถยนต์จากส่วนต่างๆของเมืองสะดวกขึ้น บนถนนสาทร มีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และโรงแรมเพิ่มขึ้นจากปี2529หลายอาคาร รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงในชอยย่อยที่ถัดเข้ามาจากถนนสาทรเล็กน้อยก็มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนถนนจันทน์ ถนนลวนพลุก็เริ่มเกิดอาคารชุดพักอาศัย กล่าวโดยสรุป มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ที่สำคัญอยู่3ประการคือ

1). พื้นที่ปิดล้อมเดิมที่เกิดจากถนนสาทร ถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์ ถนนพระรามสี่ ได้ถูกแบ่งให้เป็นพื้นที่ที่เล็กลงในแนวเหนือ-ใต้ ด้วยถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระราม6 ที่ตัดขนานใต้ทางด่วน ทำให้ระยะทางในการออกสู่ถนนใหญ่จากพื้นที่ภายในสันล่ง และสะดวกขึ้น จากเดิมต้องอาศัยถนนเรนต์หลุยส์3 และถนนสวนพลูที่มีขนาดเล็ก(3ช่องจราจร) แต่ถนนในแนวตะวันตก-ตะวันออกซึ่งเป็นทิศทางของการเดินทางภายในพื้นที่ยังไม่มีปรับปรุง ที่มีอยู่ก็ไม่เชื่อมต่อกันและเป็นถนนขนาดเล็ก ไม่ได้มาตรฐาน กล่าวโดยสรุปการเดินทางออกนอกเขต และการเดินทางจากภายนอกเข้ามาในเขตมีความสะดวกขึ้น แต่การเดินทางภายในเขตไม่มีการปรับปรุงแต่อย่างใด

2). เขตสาทรสามารถเชื่อมโดยตรงกับพื้นที่ชานเมือง และพื้นที่อื่นๆของเมืองโดยอาศัยโครงข่ายของทางด่วนชั้นที่1และ2(ในปี 2529 มีเพียงทางด่วนชั้นที่1) ซึ่งดึงดูดการเดินทางจากภายนอกเขตเป็นจำนวนมากเข้า-ออกพื้นที่ในช่วงโมงเร่งด่วน นอกจากนี้โครงการรถไฟฟ้าชานายงและรถไฟฟ้ามหานครที่กำลังก่อสร้างในพื้นที่ จะทำให้ในอนาคตการเดินทางระหว่างเขตสาทรและย่านสำคัญๆของเมืองสะดวกมากยิ่งขึ้น

3). มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในแนวราบมาเป็นแนวตั้งมากขึ้นมาก ทั้งการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม และการพักอาศัย ส่วนการใช้ที่ดินที่ลดลงคือการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยในแนวราบโดยเฉพาะบ้านเดี่ยว และอาคารพาณิชย์ตึกแถวเก่าริมถนนสายสำคัญ รวมถึงที่ใช้ประโยชน์น้อยที่ลดลงจากการตัดถนนสายใหม่ ส่วนการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆยังมีการเปลี่ยนแปลงน้อย บริเวณสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลงมากคือถนนสายรองถนนพระราม6ถึงพระรามสี่ เปลี่ยนเป็นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ตลอดแนว และเริ่มต่อเนื่องเข้ามาในบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่กำลังมีการก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ส่วนชอยย่อยที่ถัดเข้ามาจากถนนสาย และชอยสวนพุ่มเริ่มเกิดอาคารสูงเพื่อพักอาศัย ทั้งรูปแบบอาคารชุดและอพาร์ทเมนท์ราคาแพง นอกจากนี้ถนนจันทน์บริเวณใกล้กับถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เริ่มมีอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่และกลาง

บนถนนพระราม6ที่อยู่ใต้ทางด่วนชั้นที่2 ยังมีการเปลี่ยนแปลงน้อย เพราะเพิ่งตัดเสร็จเมื่อปี2540 ก่อนช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ

3.3 แนวโน้มการเดินทางในอนาคต

แม้ว่าโครงการก่อสร้างของรัฐและเอกชนบางโครงการจะชะงักหรือหยุดชะงักเนื่องจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจในปี2540 ทำให้การใช้ที่ดินในพื้นที่เขตสาทรเปลี่ยนแปลงช้าลงและคงตัวอยู่ในระยะ 2-5 ปี แต่เมื่อภาวะเศรษฐกิจดีขึ้น จะเริ่มเกิดการเปลี่ยนแปลงโดยย่านพาณิชยกรรมของเมืองจะเริ่มขยายตัวต่อเนื่องเข้าสู่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์(ปัจจุบันก็เริ่มเห็นแนวโน้มดังกล่าว)พร้อมๆกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของพื้นที่ภายในที่สามารถออกสู่ถนนสายและนราธิวาสราชนครินทร์มาเป็นที่พักอาศัยในแนวตั้งมากขึ้น ทำให้ประชากรในเขตสาทร(ประชากรที่พักอาศัยจริง)เพิ่มขึ้น โดยประชากรที่เพิ่มขึ้นเป็นประชากรที่ย้ายมาพักอาศัยใกล้ที่ทำงานประเภทอาคารสำนักงาน และเกิดการเดินทางระยะใกล้ภายในเขตเพื่อไปทำงานของกลุ่มอาชีพวิชาชีพ/ข้าราชการ/งานสำนักงาน อาคารสำนักงานจะกลายเป็นแหล่งงานของคนในท้องถิ่น นอกเหนือจากแหล่งงานกลุ่มอาชีพช่างและใช้แรงงานที่มีอยู่เดิม

แต่โครงข่ายของพื้นที่ได้เปลี่ยนแปลงไปในทางที่อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางออกนอกพื้นที่ ผ่านพื้นที่และเข้ามายังพื้นที่จากภายนอก โดยไม่มีการปรับปรุงโครงข่ายสำหรับการเดินทางภายใน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางภายในเนื่องจากปริมาณการเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

3.4 สรุป

เขตสาทร เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านพาณิชยกรรมของเมือง(CBD) และย่านพักอาศัยที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมที่มีความหลากหลาย ทำให้พื้นที่ด้านเหนือคือบริเวณถนนสาย ถนนพระรามสี่ ถนน

สวนพลูและด้านเหนือของถนนเซนตูลุยส์ ที่มีแหล่งงานประเภทอาคารสำนักงาน ลานที่ราชการ และสถานศึกษาระดับเมือง เป็นบริเวณที่ดึงดูดการเดินทางจากภายนอก ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ด้านในก็เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการเดินทางภายในเขตสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางระยะใกล้ๆไม่เกิน 4 กิโลเมตรที่มีสัดส่วนของการเดินทางไปโรงเรียนสูงที่สุด ตามด้วยการเดินทางไปทำงานซึ่งในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปทำงานของผู้มีรายได้ค่อนข้างน้อยมากกว่าการเดินทางไปทำงานของผู้มีรายได้ปานกลางถึงสูง แต่ในอนาคตสัดส่วนของการเดินทางไปทำงานภายในเขตของกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง-สูงจะเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ปริมาณการเดินทางไปทำงานภายในเขตของผู้มีรายได้ค่อนข้างคงเท่าเดิมหรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก การเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าและบริการมีความสำคัญรองลงมาจากการเดินทางเพื่อไปทำงาน

การเดินทางออกนอกเขตจะเดินทางไปยังพื้นที่ใกล้เคียงมากกว่าพื้นที่ที่ไกลออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางไปทำงาน โดยกลุ่มอาชีพงานวิชาชีพ/ข้าราชการและงานสำนักงาน และกลุ่มอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการบริการ จะเดินทางออกนอกเขตไปยังย่านแหล่งงานประเภทดังกล่าว ที่หนาแน่นบริเวณด้านเหนือของพื้นที่(สุวรรณคี-สีลม-พรวม4) ในอนาคตหากนโยบายการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่บนถนนพระราม3ของคณะผู้บริหารกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีดร. พิจิตร รัตกุลเป็นผู้ว่ากทม.เป็นจริง การเดินทางไปทำงานนอกเขตของกลุ่มอาชีพดังกล่าวจะเดินทางไปด้านใต้ของพื้นที่มากขึ้น ส่วนกลุ่มอาชีพช่างและผู้ใช้แรงงานในปัจจุบันจะเดินทางออกนอกเขตไปยังด้านใต้ของพื้นที่ที่มีแหล่งงานประเภทอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมบริการหนาแน่น

กลุ่มคนที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าในสัดส่วนสูงในปัจจุบันคือ กลุ่มนักเรียน กลุ่มแม่บ้าน กลุ่มคนทำงานที่มีรายได้ต่ำ และปานกลางค่อนข้างต่ำ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนมาใช้จักรยานในการเดินทางมากกว่ากลุ่มคนที่ใช้รถส่วนบุคคลในปัจจุบัน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย