

## บทที่ 5

### ลักษณะการเดินทางที่มีต่อการใช้พื้นที่สัญจร

#### 5.1 วิธีการดำเนินการศึกษา

##### 1) ประชากรเป้าหมาย

ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีต่อการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม ประชากรเป้าหมายที่ทำการสำรวจครั้งนี้ คือ ประชาชนที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางเข้า-ออก ในพื้นที่ศึกษา โดยที่ประชากรได้ประกอบกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาและได้ใช้พื้นที่สัญจร ก่อน หรือ / และ หลังการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน จากการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติการใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อเดือนสิงหาคม 2543 ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พบว่าในแต่ละวันจะมีจำนวนประชากรเดินทางเข้าออกย่านสีลม ประมาณ 21,948 คน ซึ่งในการสำรวจใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนของประชากรเป้าหมายทั้งหมด

##### 2) วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ได้กำหนดการสุ่มตัวอย่างในรูปแบบชนิดที่ไม่คำนึงถึงโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่จะถูกเลือกมาเป็นตัวอย่าง (non-probability sampling) ในการกำหนดขนาดการสุ่มตัวอย่าง ได้อาศัยตารางสำเร็จรูปเกี่ยวกับประชากรไดโคโตมัสของแอสกินและโกลตัน ซึ่งได้กำหนดขนาดของตัวอย่างสำหรับระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซนต์

จำนวนประชากรที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เข้า-ออกย่านสีลม 21,948 คนต่อวัน จากตารางการกำหนดขนาดตัวอย่างของ Hurbert Askin and Raymond R. Colton จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 321 ชุด และได้ทำการแจกแบบสอบถามทั้งหมดเป็นจำนวน 325 ชุด

ตาราง 5.1 การกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับความเชื่อมั่น 95 %

ขนาดประชากร	ขนาดตัวอย่างตามระดับนัยสำคัญ			
	$\pm 1\%$	$\pm 2\%$	$\pm 3\%$	$\pm 5\%$
1,000	-	-	473	244
2,000	-	-	619	278
3,000	-	1206	690	261
4,000	-	1341	732	299
5,000	-	1437	760	303
10,000	4465	1678	823	313
20,000	5749	1832	858	318
50,000	6964	1939	881	321
100,000	7465	1877	888	321
มากกว่า 500,000	7939	2009	895	322

ที่มา : Hurbert Askin and Raymond R. Colton. Table for Statisticians

(New York : Barnes & Noble , 1963) pp. 151-152

### 3) รายละเอียดของแบบสอบถาม

ในการสำรวจลักษณะและทัศนคติของผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีต่อพื้นที่สัญจรในย่านสีลม ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีลักษณะของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางเข้ามาในย่านสีลม เพื่อที่จะศึกษาและวิเคราะห์ถึง การเดินทางเข้ามาในย่านสีลมก่อนและหลังมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ วัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้าย่านสีลม ปลายทางในการเดินทางเข้าย่านสีลม เป็นต้น

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางออกจากย่านสีลม เพื่อที่จะวิเคราะห์การเดินทางออกจากย่านสีลมก่อนและหลังมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการใช้พื้นที่สีลมก่อนเดินทางออก เป็นต้น

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามที่เกี่ยวกับทัศนคติของการเดินทาง โดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและพื้นที่สัญจรในย่านสีลม เพื่อวิเคราะห์ถึงอุปสรรคในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้าและออกย่านสีลม การเชื่อมโยงของทางเท้าระหว่างสถานีกับพื้นที่ย่านสีลม อุปสรรคในการเดินบนทางเท้า สิ่งกีดขวางที่พบบนทางเท้า เป็นต้น

#### 4) จำนวนแบบสอบถามและสถานที่แจกแบบสอบถาม

จำนวนแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามทั้งหมดจำนวน 325 ชุด โดยทำการแจกแบบสอบถามให้กับผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เดินทางเข้าและออกย่านสีลม ที่สถานีศาลาแดง

### 5.2 ลักษณะการเดินทางและพื้นที่สัญจรย่านสีลม

ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางเข้า-ออก พื้นที่ย่านสีลม จำนวน 325 ชุด นำข้อมูลที่ได้นำไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS (Statistical Package for Social Science) ได้ผลการวิเคราะห์ดังนี้

#### 1) ต้นทางการเดินทางจากที่พักอาศัย

เป็นข้อมูลการเดินทางจากที่พักอาศัยของผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ในย่านสีลม โดยแบ่งตามทิศทางของการเดินทาง คือ ด้านทิศเหนือ ด้านทิศใต้ ด้านทิศตะวันออก ด้านทิศตะวันตก ดังต่อไปนี้

ตาราง 5.2 ต้นทางการเดินทางเข้ามาในย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส

โซน	ต้นทางการเดินทางเข้ามาในย่านสีลม โดยรถไฟฟ้าบีทีเอส	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ด้านทิศเหนือของย่านสีลม	111	34.12
2	ด้านทิศใต้ของย่านสีลม	34	10.58
3	ด้านทิศตะวันออกของย่านสีลม	99	30.26
4	ด้านทิศตะวันตกของย่านสีลม	81	25.04
รวม		325	100.00

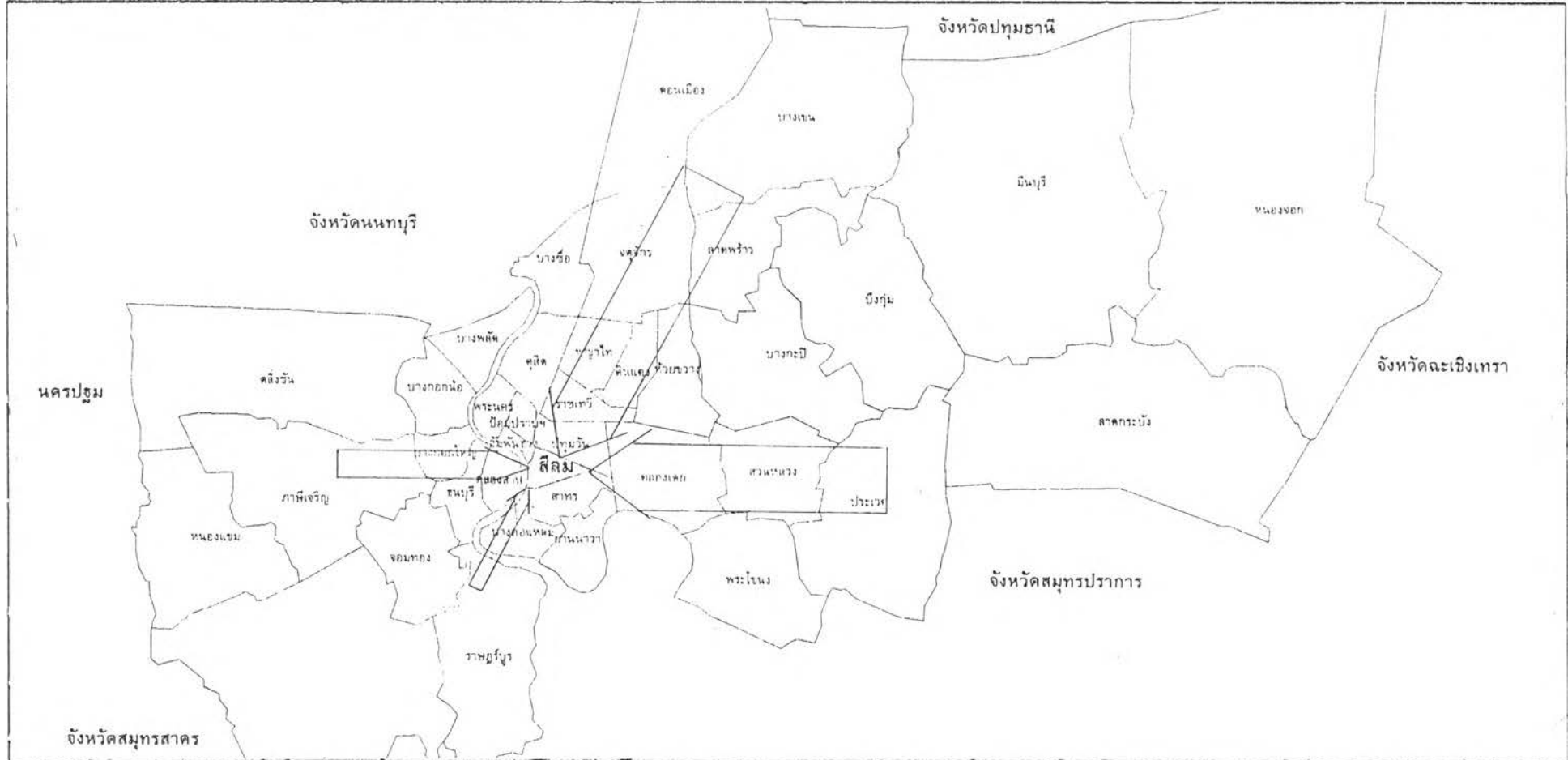
ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ต้นทางในการเดินทางเข้ามาในย่านสีลม โดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ พบว่าการเดินทางจากด้านทิศเหนือ มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 33.12 ของการเดินทางทั้งหมด โดยที่การเดินทางจากทางด้านทิศเหนือนี้ ผู้เดินทางจะพักอาศัยอยู่ย่าน ปทุมธานี รังสิต บางเขน นนทบุรี ลาดพร้าว จตุจักร สะพานควาย เป็นต้น โดยส่วนใหญ่จะขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต และอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

รองลงมาคือการเดินทางมาจากด้านทิศตะวันออก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 29.26 ของการเดินทาง โดยต้นทางการเดินทางจากทางด้านทิศตะวันออกนี้ ส่วนใหญ่ผู้เดินทางจะขึ้นรถไฟฟ้าจากสถานีอ่อนนุช และทองหล่อ ซึ่งผู้เดินทางพักอาศัยอยู่บริเวณย่าน อ่อนนุช บางนา สมุทรปราการ ลำโพง บางพลี อุดมสุข สุขุมวิท เป็นต้น

ส่วนการเดินทางจากด้านทิศตะวันตก คิดเป็นร้อยละ 25.04 เป็นอันดับ 3 ของการเดินทางทั้งหมด โดยที่การเดินทางจากทางด้านทิศตะวันตกนี้ ผู้เดินทางจะพักอาศัยอยู่ย่าน ฝั่งธนบุรี คลองสาน วงเวียนใหญ่ ปิ่นเกล้า ตลิ่งชัน บางแค ท่าพระ เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่จะขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานี สะพานตากสิน และสุรศักดิ์

ขณะที่การเดินทางมาจากด้านทิศใต้มีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.58 ของการเดินทาง เป็นเพราะด้านทิศใต้ไม่มีเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านนั่นเอง โดยต้นทางการเดินทางจากทางด้านทิศใต้ส่วนใหญ่ผู้เดินทางจะขึ้นรถไฟฟ้าจากสถานีสุรศักดิ์และสยาม ซึ่งผู้เดินทางพักอาศัยอยู่บริเวณย่าน ยานนาวา พระประแดง บางมด ราษฎร์บูรณะ เป็นต้น



<p>พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม</p>		แผนที่ 5.1	๗
<p>แสดง : ทิศทางของต้นการเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้าย่านสีลม</p>		ไม่มีมาตราส่วน	
<p>ที่มา : จากแบบสอบถาม</p>			

ตาราง 5.3 ต้นทางจำแนกตามย่านพักอาศัยของผู้เดินทางเข้า-ออกย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส

ลำดับ	ย่านต้นทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	คลองสาน	17	5.23
2	จตุจักร	31	9.54
3	จอมทอง	4	1.23
4	ดุสิต	3	0.92
5	ตลิ่งชัน	1	0.31
6	ธนบุรี	4	1.23
7	นนทบุรี	4	1.23
8	บางกอกน้อย	1	0.31
9	บางกอกใหญ่	2	0.62
10	บางกะปิ	2	0.62
11	บางขุนเทียน	1	0.31
12	บางเขน	32	9.85
13	บางคอแหลม	1	0.31
14	บางแค	1	0.31
15	บางซื่อ	3	0.92
16	บางนา	31	9.54
17	บางพลัด	2	0.62
18	บางรัก	15	4.62
19	บึงกุ่ม	1	0.31

ลำดับ	ย่านต้นทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
20	ปทุมธานี	2	0.62
21	ปทุมวัน	30	9.23
22	ประเวศ	3	0.92
23	ปากเกร็ด	2	0.62
24	พระโขนง	21	6.46
25	ภาษีเจริญ	1	0.31
26	ยานนาวา	11	3.38
27	ราชเทวี	41	12.62
28	ราษฎร์บูรณะ	2	0.62
29	ลาดพร้าว	4	1.23
30	ลำลูกกา	1	0.31
31	วังทองหลาง	2	0.62
32	วัฒนา	21	6.46
33	สมุทรปราการ	3	0.92
34	สวนหลวง	2	0.62
35	สัมพันธวงศ์	3	0.92
36	สาทร	15	4.62
37	ห้วยขวาง	5	1.54
<b>รวม</b>		<b>325</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ต้นทางพักอาศัยของผู้เดินทางเข้า-ออกบริเวณย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่ในบริเวณย่านราชเทวี มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.62 รองลงมาอันดับสองคือพักอาศัยอยู่ในย่านบางเขน คิดเป็นร้อยละ 9.85 ขณะที่อันดับสามจะพักอาศัยอยู่ย่านจตุจักรกับย่านบางนา ซึ่งมีสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 9.54 และอันดับสี่มีต้นทางพักอาศัยอยู่ ย่านปทุมวัน คิดเป็นร้อยละ 9.23 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีต้นทางของการเดินทางเข้า-ออกบริเวณย่านสีลมอาศัยอยู่ตามย่านต่างๆ เช่น ย่านคลองสาน จอมทอง ดุสิต ธนบุรี นนทบุรี บางกอกใหญ่ บางกะปิ บางซื่อ บางพลัด บางรัก ปทุมธานี ประเวศ ปากเกร็ด พระโขนง ยานนาวา ลาดพร้าว วังทองหลาง วัฒนา สมุทรปราการ สวนหลวง สัมพันธวงศ์ สาทร ห้วยขวาง เป็นต้น

โดยที่ต้นทุนพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในย่านตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางขุนเทียน บางคอแหลม บางแค บึงกุ่ม ภาษีเจริญ ลำลูกกา มีสัดส่วนการเดินทางเข้า-ออกบริเวณย่านสีลม น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 0.31

ตาราง 5.4 อาชีพของผู้เดินทางเข้า-ออกย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส

ลำดับ	อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รับราชการ	31	9.54
2	รัฐวิสาหกิจ	27	8.31
3	ค้าขาย	57	17.54
4	นักธุรกิจ	43	13.23
5	ลูกจ้าง/พนักงาน	74	22.77
6	นักเรียน/นักศึกษา	52	16.00
7	แม่บ้าน	23	7.08
8	อื่นๆ*	18	5.54
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่ได้ทำงาน ตกงาน มัคคุเทศก์

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

อาชีพของผู้เดินทางเข้า-ออกโดยรถไฟฟ้าบริเวณย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอาชีพเป็นลูกจ้าง พนักงาน มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 22.77 รองลงมาเป็นอันดับสองเป็นผู้เดินทางเพื่อประกอบอาชีพค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 17.54 และนักเรียน นักศึกษา เดินทางเข้า-ออกบริเวณย่านสีลมมีส่วนส่วนเป็นอันดับสาม คิดเป็นร้อยละ 16.00 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังผู้ประกอบอาชีพต่างๆ เช่น รับราชการ รัฐวิสาหกิจ นักธุรกิจ แม่บ้าน และอื่นๆ เช่น ไม่ได้ทำงาน ตกงาน และมัคคุเทศก์ เป็นต้น

## 2) ข้อมูลการเดินทาง เข้า ย่านสีลม

เป็นข้อมูลของผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่  
ในย่านสีลมในลักษณะต่างๆดังต่อไปนี้

ตาราง 5.5 ประเภทพาหนะการเดินทางเข้าย่านสีลมก่อนมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	ก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอสเดินทางเข้าย่านสีลม โดยพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เดิน	3	0.79
2	รถโดยสารประจำทางธรรมดา	63	19.29
3	รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ	124	38.19
4	รถตู้	13	3.94
5	รถ TAXI	35	10.83
6	รถยนต์ส่วนบุคคล	69	21.26
7	รถสองแถว	10	2.95
8	รถจักรยานยนต์	4	1.38
9	อื่นๆ *	4	1.38
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่โคโรบัส , ไม่เคยเข้ามาย่านสีลม

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ก่อนที่จะรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเปิดให้บริการ พบว่าการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างเข้ามาในย่านสีลม ส่วนใหญ่จะเดินทางโดยอาศัยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ คิดเป็นร้อยละ 38.19 ซึ่งเป็นสัดส่วนมากที่สุด รองลงมาคือการเดินทางเข้ามาโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 21.26 ซึ่งใกล้เคียงกับการเดินทางเข้ามาโดยรถโดยสารประจำทางธรรมดา ที่มีสัดส่วนร้อยละ 19.29 ส่วนการเดินทางเข้ามาโดยรูปแบบอื่นๆที่พบ เช่น การเดิน โดยสารรถตู้ประจำทาง รถแท็กซี่ รถสองแถว รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ เป็นต้น แต่จะเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าการเดินทางโดยรูปแบบที่กล่าวข้างต้น



ตาราง 5.6 การเดินทางต่อไปยังปลายทางหลังเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	หลังลงรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้วเดินทางต่อไปยังปลายทางโดย	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เดิน	247	75.93
2	นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง	15	4.72
3	นั่งรถแท็กซี่-ตุ๊กตุ๊ก	17	5.16
4	นั่งรถโดยสารประจำทาง	45	13.75
5	จักรยาน	0	0.00
6	รถบริการรับส่งของ BTS	0	0.00
7	อื่น ๆ *	2	0.44
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* รถสองแถว

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

การเดินทางไปยังปลายทางของกลุ่มตัวอย่าง ภายหลังจากการโดยสารด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว พบว่ากลุ่มตัวอย่างเดินทางไปยังปลายทางด้วยการเดิน คิดเป็นร้อยละ 75.93 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 13.75 และยังมีการเดินทางไปยังปลายทางโดยรูปแบบอื่นๆ เช่น การนั่งรถแท็กซี่-ตุ๊กตุ๊ก นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว เป็นต้น แต่ไม่มีการเดินทางต่อทางด้วยรถจักรยาน และรถบริการรับส่งของรถไฟฟ้า เนื่องจากย่านสีลมไม่มีรถบริการของรถไฟฟ้าวิ่งผ่านนั่นเอง

ตาราง 5.7 ปลายทางของการเดินทางเข้ามาในย่านสีลมหลังจากใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

โซน	ปลายทางของการเดินทางเข้ามาในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	บริเวณถนนสีลม	156	48.00
2	บริเวณถนนศาลาแดง-คอนแวนต์	22	6.80
3	บริเวณถนนสุรวงศ์	45	13.80
4	บริเวณถนนพระรามที่ 4	42	12.90
5	บริเวณถนนสาทร	41	12.60
6	บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์	19	5.80
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

จากแบ่งโซนพื้นที่ในย่านสีลมโดยแบ่งตามถนนหลักภายในย่าน ปลายทางของการเดินทางเข้ามาในย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าปลายทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนสีลม คิดเป็นร้อยละ 48.00 ซึ่งเป็นสัดส่วนมากที่สุดของการเดินทาง รองลงมาคือบริเวณถนนสุรวงศ์ ถนนพระรามที่ 4 และถนนสาทร คิดเป็นสัดส่วนใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 13.80, 12.90 และ 12.60 ตามลำดับ นอกนั้นจะมีปลายทางของการเดินทางอยู่บริเวณ ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

ตาราง 5.8 วัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้ามาในย่านสีลม

ลำดับ	วัตถุประสงค์ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้ามาในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ทำงาน	91	28.09
2	ติดต่อธุรกิจ	31	9.57
3	จับจ่ายซื้อสินค้า	51	15.74
4	กลับบ้าน	29	8.94
5	เรียนหนังสือ	21	6.60
6	ออกกำลังกาย	4	1.28
7	รับประทานอาหาร	42	12.98
8	มาเที่ยวสถานบันเทิง	11	3.40
9	ต่อรถไปยังปลายทาง	25	7.66
10	ขายสินค้า	4	1.28
11	อื่น ๆ *	15	4.47
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* หาเพื่อน-พบเพื่อน , มาโรงพยาบาล-พบแพทย์-เยี่ยมไข้ , พบญาติ ,  
สัมภาษณ์งาน-ติดต่อเรื่องงาน,เรียนต่อ , รับนักเรียนกลับบ้าน

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

วัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้ามาในย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเข้ามาทำงานเป็น  
วัตถุประสงค์หลักที่มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.09 รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อการ  
จับจ่ายซื้อสินค้า คิดเป็นร้อยละ 15.74 และเป็นการเดินทางมารับประทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ  
12.98 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น การติดต่อธุรกิจ กลับบ้าน ต่อรถไปยัง  
ปลายทาง เรียนหนังสือ ออกกำลังกาย มาเที่ยวสถานบันเทิง ขายสินค้า และอื่นๆ เช่น พบเพื่อน  
มาโรงพยาบาล สัมภาษณ์งาน-ติดต่องาน เป็นต้น

ตาราง 5.9 เวลาที่เดินทางเข้าโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเข้ามาในย่านสีลม

ลำดับ	เวลาที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้ามาในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ก่อน 7.00 น.	7	2.12
2	7.00 - 8.00 น.	59	18.16
3	8.01 - 9.00 น.	53	16.27
4	9.01 - 12.00 น.	34	10.61
5	12.01 - 13.00 น.	33	10.38
6	13.01 - 14.00 น.	15	4.48
7	14.01 - 16.00 น.	20	6.13
8	16.01 - 17.00 น.	26	8.02
9	17.01 - 18.00 น.	28	8.73
10	18.01 - 20.00 น.	27	8.25
11	20.01 - 22.00 น.	22	6.84
12	หลัง 22.00 น.	0	0.00
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

เวลาที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเข้ามาในย่านสีลมพบว่า กลุ่มตัวอย่างเดินทางเข้ามาในย่านสีลมมากที่สุดในช่วงเวลา 7.00-8.00 น. และ 8.01-9.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 18.16 และ 16.27 ตามลำดับ รองลงมาเป็นเวลา 9.01-12.00 น. และ 12.01-13.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 10.61 และ 10.38 ตามลำดับ นอกนั้นก็เป็นการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ ยกเว้นหลังเวลา 24.00 น. ที่ไม่มีการเดินทางเข้ามาในย่านสีลม เพราะเป็นเวลาเลิกให้การของรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ตาราง 5.10 ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้ามาในย่านสีลม

ลำดับ	ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้ามาในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	1 - 3 ครั้ง	88	27.08
2	4 - 6 ครั้ง	121	37.23
3	7 - 9 ครั้ง	40	12.31
4	10 - 12 ครั้ง	38	11.69
5	13 - 15 ครั้ง	23	7.08
6	มากกว่า 15 ครั้ง	15	4.62
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้ามาในย่านสีลม ของกลุ่มตัวอย่างใน 1 สัปดาห์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางมากที่สุด 4-6 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.23 รองลงมา มีการเดินทาง 1-3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.08 นอกนั้นกลุ่มตัวอย่างมีความถี่ของการเดินทางอยู่ที่ 7-9 ครั้ง 10-12 ครั้ง 13-15 ครั้ง และมากกว่า 15 ครั้ง

ตาราง 5.11 เวลาที่ใช้ในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง

ลำดับ	เวลาที่ใช้การเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 10 นาที	38	11.69
2	11 - 12 นาที	150	46.15
3	21 - 30 นาที	75	23.08
4	31 - 40 นาที	40	12.31
5	41 - 50 นาที	11	3.38
6	51 - 60 นาที	10	3.08
7	มากกว่า 1 ชั่วโมง	1	0.31
รวม		325	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

เวลาที่ใช้ในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด 11-12 นาที คิดเป็นร้อยละ 46.15 อันดับที่สองคือ 21-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 23.08 อันดับสามมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือใช้เวลา 31-40 นาทีและ ต่ำกว่า 10 นาที โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.31 และ 11.69 ตามลำดับ นอกนั้นจะใช้เวลามากกว่า 40 นาทีขึ้นไป

### 3) ข้อมูลการเดินทาง ออก จากย่านสีลม

เป็นข้อมูลของผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่เดินทางจากย่านสีลม ในลักษณะต่างๆดังต่อไปนี้

ตาราง 5.12 ประเภทของพาหนะการเดินทางออกจากย่านสีลมก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ลำดับ	ก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอสเดินทางออกจากย่านสีลม โดยพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เดิน	4	1.38
2	รถโดยสารประจำทางธรรมดา	69	21.26
3	รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ	136	41.73
4	รถตุ้โดยสารประจำทาง	8	2.56
5	รถ TAXI	35	10.63
6	รถยนต์ส่วนบุคคล	65	20.08
7	รถสองแถว	5	1.57
8	รถจักรยานยนต์	3	0.98
9	อื่น ๆ *	4	1.38
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่เคยเข้ามาย่านสีลมมาก่อน

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ประเภทพาหนะของการเดินทางออกจากย่านสีลม ก่อนที่จะมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพฯของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างจะเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.73 อันดับสองเป็นการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถยนต์ส่วนบุคคลคิดเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ คิดเป็นร้อยละ 21.26 และ 20.08 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ เช่น รถแท็กซี่ รถตู้ เดิน รถสองแถว รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

ตาราง 5.13 การเดินทางก่อนมาขึ้นรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพออกจากย่านสีลม

ลำดับ	ก่อนขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอสเดินทางมาสถานีโดย	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เดิน	241	74.21
2	นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง	14	4.30
3	นั่งรถแท็กซี่-ตุ๊กตุ๊ก	11	3.44
4	นั่งรถโดยสารประจำทาง	46	14.04
5	จักรยาน	0	0.00
6	รถบริการรับส่งของ BTS	0	0.00
7	อื่น ๆ *	13	4.01
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* รถยนต์ส่วนบุคคล , รถสองแถว

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างก่อนมาใช้บริการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่สถานี ศาลาแดง พบว่า การเดิน เป็นทางเลือกที่กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางจากต้นทางก่อนมาใช้บริการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 74.21 รองลงมาเป็นการโดยสารรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.04 นอกจากนั้นเป็นการโดยสารด้วยวิธีอื่นๆ เช่น นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง นั่งรถแท็กซี่-ตุ๊กตุ๊ก เป็นต้น ยกเว้นรถจักรยาน กับรถบริการรับส่งของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่มีการเลือกใช้บริการจากกลุ่มตัวอย่างเลย เนื่องจากเส้นทางการให้บริการของรถบริการรับส่งไม่มีบริการผ่านในย่านสีลมนั่นเอง

ตาราง 5.14 วัตถุประสงค์ของการเดินทางออกจากย่านสีลม

ลำดับ	วัตถุประสงค์ที่เดินทางออกจากย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ทำงาน	19	5.88
2	ติดต่อธุรกิจ	8	2.56
3	จับจ่ายซื้อสินค้า	33	10.23
4	กลับบ้าน	208	63.94
5	เรียนหนังสือ	21	6.39
6	ออกกำลังกาย	1	0.26
7	รับประทานอาหาร	22	6.65
8	ไปเที่ยวสถานบันเทิง	9	2.81
9	อื่นๆ *	4	1.28
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ต่อรถกลับบ้าน , พบเพื่อน , กลับที่ทำงาน , ส่งญาติ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

วัตถุประสงค์ของการเดินทางออกจากย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าการเดินทางเพื่อกลับบ้านมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 63.94 อันดับสองเป็นการจับจ่ายซื้อของ มีปริมาณร้อยละ 10.23 นอกนั้นเป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ติดต่อธุรกิจ เรียนหนังสือ รับประทานอาหาร ไปเที่ยวสถานบันเทิง ออกกำลังกาย เป็นต้น

ตาราง 5.15 บริเวณที่เดินทางออกจากย่านสีลมก่อนมาขึ้นรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โซน	ก่อนขึ้นรถไฟฟ้าเดินทางมาจาก	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	บริเวณถนนสีลม	151	46.50
2	บริเวณถนนศาลาแดง-คอนแวนต์	32	9.80
3	บริเวณถนนสุรวงศ์	41	12.60
4	บริเวณถนนพระรามที่ 4	41	12.60
5	บริเวณถนนสาทร	41	12.60
6	บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์	19	5.80
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544



บริเวณที่กลุ่มตัวอย่างประกอบกิจกรรมอยู่ในย่านสีลม ก่อนเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อออกจากย่านสีลม พบว่า กลุ่มตัวอย่างอยู่บริเวณถนนสีลมมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.50 ขณะที่อันดับสองมีสัดส่วนที่เท่ากันคือบริเวณถนนสุรวงศ์ บริเวณถนนสาทร และบริเวณถนนพระรามที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 12.60 นอกนั้นเป็นบริเวณถนนศาลาแดง-คชนกแวนต์ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ตาราง 5.16 เวลาที่เดินทางออกจากย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	เวลาที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสออกจากย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ก่อน 7.00 น.	5	1.68
2	7.00 - 8.00 น.	18	5.53
3	8.01 - 9.00 น.	11	3.37
4	9.01 - 12.00 น.	4	1.20
5	12.01 - 13.00 น.	10	3.13
6	13.01 - 14.00 น.	20	6.25
7	14.01 - 16.00 น.	51	15.63
8	16.01 - 17.00 น.	33	10.10
9	17.01 - 18.00 น.	59	18.27
10	18.01 - 20.00 น.	62	19.23
11	20.01 - 22.00 น.	35	10.82
12	หลัง 22.00 น.	16	4.81
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

เวลาที่เดินทางออกจากย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ช่วงเวลาที่มีการเดินทางออกจากสีลมมากที่สุดคือ 18.01-20.00 น. และ 17.01-18.00 น. มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ คิดเป็นร้อยละ 19.23 และ 18.27 ตามลำดับ รองลงมาเป็นช่วงเวลา 14.01-16.00 น. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.63 นอกจากนั้นยังมีการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ

ตาราง 5.17 ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพออกจากย่านสีลม

ลำดับ	ความถี่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสออกจากย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	1 - 3 ครั้ง	98	30.15
2	4 - 6 ครั้ง	105	32.31
3	7 - 9 ครั้ง	50	15.38
4	10 - 12 ครั้ง	37	11.38
5	13 - 15 ครั้ง	20	6.15
6	มากกว่า 15 ครั้ง	15	4.62
รวม		325	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพออกจากย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่างใน 1 สัปดาห์พบว่ามีความถี่ในการเดินทางใกล้เคียงกันคือ 4-6 ครั้ง และ 1-3 ครั้ง โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.31 และ 30.15 ตามลำดับ อันดับรองลงมาคือความถี่ 7-9 ครั้ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.63 นอกจากนี้มีความถี่มากกว่า 10 ครั้งขึ้นไป

#### 4) ทักษะคติของการเดินทางโดยรถไฟฟ้าและการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม

เป็นข้อมูลในเรื่องทักษะคติของผู้ที่เดินทางเข้า-ออก ย่านสีลม โดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีต่อการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลม ในลักษณะต่างๆดังนี้

ตาราง 5.18 เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้า-ออก ย่านสีลม

ลำดับ	เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้า-ออกย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ประหยัดเวลาในการเดินทาง	102	31.46
2	หลีกเลี่ยงการจราจรบนถนน	75	23.10
3	สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้	49	15.23
4	สะดวก สบาย และปลอดภัย	40	12.23
5	ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์	16	4.99
6	ปลายทางอยู่ในเส้นทางบริการ	41	12.73
7	อื่น ๆ *	1	0.25
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ค่าใช้จ่ายไม่ต่างจากรถโดยสารประจำทางและได้คุณภาพชีวิตที่ดีกว่า

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เข้า-ออกย่านสีลม พบว่าการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางเป็นเหตุผลหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.46 อันดับสองคือสามารถหลีกเลี่ยงการจราจรบนถนน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.10 อันดับสามคือสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.23 นอกจากนี้ยังมีเหตุผลอื่นๆ ได้แก่ สะดวก สบายและ ประหยัด, ปลายทางอยู่ในเส้นทางบริการ และประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ อีกด้วย

ตาราง 5.19 ความสะดวกของทางเท้าที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	ทางเท้าที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่อื่นๆ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	สะดวก	252	77.54
2	ไม่สะดวก	73	22.46
รวม		325	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ผลการสำรวจเรื่องความสะดวกของทางเท้าที่เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลมจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่ามีความสะดวกสบาย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77.54 และไม่สะดวก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.46

ตาราง 5.20 อุปสรรคในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	อุปสรรคในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เส้นทางการให้บริการสั้นไป	109	33.40
2	บันไดขึ้นลงสถานีชันเกินไป	45	13.92
3	ราคาค่าโดยสารแพงเกินไป	90	27.63
4	ไม่มีบันไดเลื่อนบริการที่สถานี	41	12.72
5	รถบริการรับส่งจากสถานีไม่มี/มีไม่เพียงพอ	31	9.54
6	อื่นๆ *	9	2.78
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่มีรถแท็กซี่บริการ, ไม่มีบันไดเลื่อนขึ้น-ลงสถานี, ใช้เวลาเดินทางไปถึงสถานีนาน, ปลายทางอยู่นอกเส้นทาง, ไม่มีอุปสรรค

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

อุปสรรคในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอุปสรรคอันดับแรก คือ เส้นทางการเดินทางสั้นไป มีสัดส่วนร้อยละ 33.40 อันดับที่สองได้แก่ ราคาค่าโดยสารแพงเกินไป คิดเป็นร้อยละ 27.63 อันดับสามมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ได้แก่ บันไดขึ้นลงสถานีชันเกินไป และไม่มีบันไดเลื่อนบริการที่สถานี คิดเป็นร้อยละ 13.92 และ 12.72 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคอื่นๆ คือ ปลายทางอยู่นอกเส้นทาง ไม่มีรถแท็กซี่บริการรับส่งจากสถานีไปยังปลายทาง เป็นต้น

ตาราง 5.21 อุปสรรคในการเดินทางเท้าในย่านสีลม

ลำดับ	อุปสรรคในการเดินทางเท้าในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ทางเท้าแคบ	64	19.73
2	ทางเท้าขรุขระ	65	19.96
3	หาบเร่งแต่งลอยวางสินค้ากีดขวางทางเดิน	171	52.55
4	กลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ	17	5.32
5	อื่น ๆ *	8	2.44
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* สกปรก, ไม่ค่อยมีปัญหา, ทางเท้าชำรุด

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างเรื่องอุปสรรคในการเดินทางเท้าในย่านสีลม พบว่าปัญหาเรื่องหาบเร่งแต่งลอยวางสินค้ากีดขวางทางเดินเป็นอุปสรรคหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.55 รองลงมาคือทางเท้าขรุขระ และทางเท้าแคบ มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 19.96 และ 19.73 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องแสงสว่างไม่เพียงพอ ทางเดินสกปรก พื้นผิวทางเท้าชำรุด เป็นต้น

ตาราง 5.22 การปรับปรุงโทรศัพท์สาธารณะที่ตั้งอยู่บนทางเท้าในย่านสีลม

ลำดับ	ตำแหน่งโทรศัพท์สาธารณะที่ตั้งอยู่บนทางเท้า	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	อยู่ที่เดิมดีแล้วสะดวกต่อการใช้	168	51.69
2	ควรติดตั้งบริการโทรศัพท์ในอาคาร	147	45.23
3	อื่น ๆ *	10	3.08
รวม		325	100

หมายเหตุ \* ทำการออกแบบใหม่ไม่ให้ตั้งกีดขวางทางเดิน และใช้พื้นที่ให้น้อยลง, ไม่ตั้งอยู่บนทางเท้า, ตั้งอยู่บริเวณป้ายรถเมล์ โดยไม่ให้ลำโพงมาบนทางเท้า, มีทั้งสองแบบ จัดตั้งตามเหมาะสม

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ผลการสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างเรื่องตำแหน่งโทรศัพท์สาธารณะที่ตั้งอยู่บนทางเท้า พบว่า ร้อยละ 51.69 คิดว่าอยู่ที่เดิมดีแล้วสะดวกต่อการใช้บริการ อันดับสองคือ ควรติดตั้งบริการโทรศัพท์ในอาคาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.23 นอกจากนั้นยังเห็นว่า ควรออกแบบใหม่ไม่ให้ตั้งกีดขวางทางเดิน และใช้พื้นที่ให้น้อยลง ไม่ติดตั้งตั้งบนทางเท้า ควรตั้งอยู่บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง โดยไม่ให้ล้ำออกมาบนทางเท้า และมีทั้งสองแบบทั้งอยู่ที่เดิมและติดตั้งในอาคาร โดยจัดตั้งตามเหมาะสมของพื้นที่

ตาราง 5.23 อุปสรรคในการสัญจรบนถนนในย่านสีลม

ลำดับ	อุปสรรคในการสัญจรบนถนนในย่านสีลม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รถยนต์ส่วนบุคคลจอดบนถนน/ซอย กีดขวางการจราจร	95	29.18
2	รถแท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก จอดรอรับผู้โดยสารบนถนนกีดขวางการจราจร	128	39.32
3	รถเมล์/รถสองแถว จอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย	68	20.93
4	อื่น ๆ *	34	10.57
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่มีความเห็น , ตำแหน่งทางม้าลายไม่เหมาะสม , หาบเร่แผงลอย-รถเข็นของขวางทาง , ถนนแคบไม่สามารถรองรับการจราจรแออัดได้ , จำนวนรถบนถนนมาก , แสงสว่างไม่เพียงพอ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

อุปสรรคในการสัญจรบนถนนในย่านสีลมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า อุปสรรคอันดับแรกคือรถแท็กซี่/ตุ๊กตุ๊ก จอดรอรับผู้โดยสารบนถนนซอยกีดขวางการจราจร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.32 รองลงมา คือรถยนต์ส่วนบุคคลจอดบนถนน/ซอย กีดขวางการจราจร คิดเป็นร้อยละ 29.18 อันดับสามได้แก่ รถเมล์/รถสองแถว จอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย คิดเป็นร้อยละ 20.93 นอกจากนั้นยังพบว่ายังมีปัญหาเรื่องตำแหน่งทางม้าลายไม่เหมาะสม หาบเร่-แผงลอยล้ำลงไปบนถนน เป็นต้น

ตาราง 5.24 การเพิ่มขึ้นของการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลมเนื่องจากการมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	การเพิ่มขึ้นของการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลมเพิ่มขึ้นจากการมีรถไฟฟ้า	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เพิ่มขึ้นมาก มีคนพลุกพล่านขึ้น	56	17.23
2	เพิ่มขึ้น แต่ไม่มากสักเท่าไร	61	18.77
3	เหมือนเดิม	66	20.31
4	เพิ่มขึ้นเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน	132	40.62
5	อื่น ๆ *	10	3.08
รวม		325	100.00

หมายเหตุ \* ไม่เคยสังเกต , ไม่มีความเห็น , ไม่แน่ใจ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ผลการสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างเรื่อง การเพิ่มขึ้นของการใช้พื้นที่สัญจรในย่านสีลมเนื่องจากการมีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ พบว่า มีการเพิ่มขึ้นเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.62 อันดับสองพบว่าเหมือนเดิม คิดเป็นร้อยละ 20.31 อันดับสามมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ เพิ่มขึ้นแต่ไม่มากสักเท่าไร และ เพิ่มขึ้นมาก มีคนพลุกพล่านขึ้น คิดเป็นร้อยละ 18.77 และ 17.23 ตามลำดับ

## 5) ความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางโดยรถไฟฟ้ากับการใช้พื้นที่สัญจรย่านสีลม

เป็นการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของลักษณะการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เข้าและออกย่านสีลม ที่สัมพันธ์กับพื้นที่สัญจรในย่านสีลม ในลักษณะต่างๆดังนี้

### (1) ต้นทางกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้าย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

จากการศึกษาพบว่า ต้นทางของการเดินทางเข้ามาทำงานในบริเวณย่านสีลมจะพบมากที่สุดคือมีต้นทางอยู่ย่าน จตุจักร มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6 ของการเดินทางจากต้นทางทั้งหมด รองลงมาคือย่าน บางเขน ปทุมวัน ราชเทวี บางนา ตามลำดับ ในขณะที่ย่านตลิ่งชัน มีสัดส่วนการเดินทางเข้ามาทำงานน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.8

ต้นทางการเดินทางเข้ามาติดต่อธุรกิจ ในย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.5 ของผู้เดินทางทั้งหมด รองลงมาคือจากย่าน บางนา ปทุมวัน จตุจักร บางเขน ตามลำดับ ในขณะที่ ย่านบางขุนเทียน และภาษีเจริญ ไม่มีการเดินทางเข้ามาติดต่อธุรกิจในบริเวณย่านสีลมเลย

ต้นทางการเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อของสินค้าในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี กับย่านจตุจักร มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่าน บางเขน วัฒนา พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ตลิ่งชัน บางขุนเทียน บางคอแหลม ราษฎร์บูรณะ และลำลูกกา ไม่พบว่ามีการเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 14 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่านปทุมวัน วัฒนา บางเขน พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ตลิ่งชัน ธนบุรี บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางขุนเทียน บางคอแหลม บางแค บางพลัด บึงกุ่ม ปทุมธานี เป็นต้น ไม่พบว่ามีการเดินทางเข้าเรียนหนังสือในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางมาออกกำลังกายในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านบางรัก มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 24 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่าน ปทุมวัน ราชเทวี ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน ห้วยขวาง สัมพันธวงศ์ สมุทรปราการ นนทบุรี บางแค ลำลูกกา เป็นต้น ไม่พบว่ามีการเดินทางมาออกกำลังกายในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางเข้ามารับประทานอาหารในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 10.2 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือจากย่าน ปทุมวัน





วัฒนา จตุจักร พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง บางคอแหลม และลำลูกกา ไม่พบว่า มีการเดินทางเข้ามารับประทานอาหารในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางเข้ามาเที่ยวสถานบันเทิงในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่าน ราชเทวี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9.8 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่าน บางเขน ปทุมวัน บางนา พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ไม่พบว่ามีการเดินทางเข้ามาเที่ยวสถานบันเทิง ในบริเวณย่านสีลม

จากการวิเคราะห์พบว่า ต้นทางของผู้เดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมตามวัตถุประสงค์ ต่างๆ ได้แก่ เพื่อทำงาน ติดต่อธุรกิจ ซื้อขายสินค้า กลับบ้าน เรียนหนังสือ ออกกำลังกาย รับประทานอาหาร และเที่ยวสถานบันเทิง ในบริเวณย่านสีลม จะเป็นย่านอยู่บริเวณที่มีเส้นทางไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครผ่าน และอยู่ใกล้สถานีต้น-ปลายของแต่ละเส้นทาง ในขณะที่ย่านที่อยู่ไกลจากสถานีจะมีผู้เดินทางเข้าเป็นสัดส่วนที่น้อยมากตามระยะทาง เนื่องจากจากเส้นทางที่ให้บริการยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วกรุงเทพ และระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำผู้เดินทางมายังสถานีต้นทางยังไม่มีความสะดวกมากนัก

## (2) อาชีพกับต้นทางของการเดินทางเข้าย่านสีลมโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร

จากการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่าง พบว่า ต้นทางของการเดินทางของผู้ประกอบอาชีพรับราชการ การเข้ามาในบริเวณย่านสีลม จะพบมากที่สุดคือมีต้นทางอยู่ย่าน ราชเทวี เป็นสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20 ของการเดินทางจากต้นทางทั้งหมด รองลงมาคือย่าน ปทุมวัน จตุจักร บางเขน บางนา วัฒนา สาทร ตามลำดับ ในขณะที่ย่านจอมทอง ดลิ่งชัน ธนบุรี นนทบุรี บางกอกใหญ่ บางกอกน้อย บางกะปิ บางขุนเทียน เป็นต้น ไม่มีผู้ประกอบอาชีพรับราชการเดินทางเข้ามาใน บริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางเข้ามาของผู้ประกอบอาชีพรัฐวิสาหกิจในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี และปทุมวัน มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 ของผู้เดินทางทั้งหมด รองลงมาคือจากย่าน บางรัก วัฒนา จตุจักร บางเขน พระโขนง บางนาตามลำดับ ในขณะที่ ย่านห้วยขวาง สมุทรปราการ สัมพันธวงศ์ ลำลูกกา ปทุมธานี บางแค และภาษีเจริญ เป็นต้น ไม่มีผู้ประกอบอาชีพรัฐวิสาหกิจเดินทางเข้ามาในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางเข้ามาของผู้ประกอบอาชีพค้าขายสินค้าในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี กับย่านจตุจักร มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8 ของการเดินทาง รองลงมาคือ

ตาราง 5.26 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับต้นทุนในการเดินทางเข้าย่านสีลม

อาชีพ	ย่าน																																					
	คลองสวน	คลองจตุจักร	คลองโพธิ์	คูเต่า	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน	คลองตัน									
รับราชการ	6.0	8.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	4.0	0.0	0.0	18.0	0.0	0.0	4.0	0.0	4.0	20.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	100	
รัฐวิสาหกิจ	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	15.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100	
ค้าขาย	5.0	8.0	0.0	1.0	1.0	0.0	2.0	1.0	0.0	3.0	1.0	7.0	0.0	2.0	1.0	5.0	1.0	3.0	1.0	2.0	6.0	1.0	3.0	7.0	1.0	3.0	8.0	0.0	2.0	0.0	1.0	6.0	5.0	2.0	4.0	2.0	5.0	100
นักธุรกิจ	3.5	7.5	0.0	2.5	1.5	1.5	2.0	1.5	1.5	3.0	0.0	7.5	0.0	0.5	2.0	8.0	1.0	3.0	0.5	2.0	8.0	1.0	1.0	5.0	0.0	2.0	8.5	0.5	4.5	0.5	1.0	5.0	2.5	1.5	3.0	3.5	3.5	100
ลูกจ้าง	3.8	6.0	1.6	2.0	0.8	1.8	4.2	2.2	2.4	2.6	1.8	5.4	1.6	2.0	2.2	4.2	2.8	2.6	2.4	2.2	5.0	1.6	2.4	3.0	1.2	1.0	5.0	2.0	3.2	2.8	2.0	3.0	4.0	2.2	1.4	2.4	3.2	100
นักเรียน	4.0	4.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	8.0	0.0	0.0	4.0	4.0	0.0	6.0	0.0	0.0	14.0	0.0	0.0	8.0	0.0	4.0	16.0	0.0	2.0	0.0	2.0	8.0	0.0	0.0	0.0	6.0	2.0	100
แม่บ้าน	6.0	8.0	0.0	2.0	0.0	2.0	2.0	0.0	0.0	2.0	0.0	8.0	0.0	0.0	2.0	8.0	0.0	10.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	8.0	0.0	2.0	12.0	0.0	2.0	0.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	8.0	2.0	100
อื่นๆ	3.0	4.6	0.0	2.4	0.0	0.8	1.0	2.0	2.0	3.0	0.8	6.8	1.2	0.0	2.0	6.2	2.0	2.8	1.8	0.0	6.8	2.2	1.8	5.4	0.8	3.2	10.0	2.0	3.2	0.0	2.2	4.6	2.4	2.2	3.2	3.0	4.2	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

จากย่าน บางเขน พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ธนบุรี บางกอกใหญ่ บางคอแหลม ราษฎร์บูรณะ และลำลูกกา ไม่มีผู้ประกอบอาชีพค้าขายเดินทางเข้ามาในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางของ นักเรียน นักศึกษาเข้ามาในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจาก ย่านราชเทวี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 16 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่านปทุมวัน วัฒนา สาทรบางรัก บางเขน พระโขนง ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ตลิ่งชัน ธนบุรี บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางขุนเทียน บางคอแหลม บางแค บางพลัด บึงกุ่ม ปทุมธานี เป็นต้น ไม่มีนักเรียน นักศึกษาเดินทางเข้ามาในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางของนักธุรกิจเข้ามาประกอบกิจกรรมในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี มีสัดส่วนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.5 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่าน ปทุมวัน บางนา จตุจักร บางเขน ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง บางขุนเทียน ภาษีเจริญ ไม่มีผู้ประกอบอาชีพนักธุรกิจเดินทางเข้ามาในบริเวณย่านสีลม

ต้นทางการเดินทางของลูกจ้าง พนักงาน ที่เข้ามาทำกิจกรรมในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านจตุจักร มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 6.0 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือจาก ย่าน บางเขน ปทุมวัน ราชเทวี ตามลำดับ ในขณะที่ย่านตลิ่งชัน มีสัดส่วนการเดินทางเข้ามาใน บริเวณย่านสีลมของลูกจ้าง พนักงาน เป็นสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.8

ต้นทางการเดินทางของผู้ประกอบอาชีพเป็นแม่บ้านที่เข้ามาในบริเวณย่านสีลม พบว่ามีต้นทางจากย่านราชเทวี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.0 ของการเดินทาง รองลงมาคือจากย่าน ปทุมวัน บางรัก จตุจักร บางเขน บางนา พระโขนง สาทร ตามลำดับ ในขณะที่ย่าน จอมทอง ตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางแค บึงกุ่ม ปทุมธานี ภาษีเจริญ เป็นต้น ไม่พบว่ามีผู้ประกอบอาชีพแม่บ้านเดินทางเข้ามาในบริเวณย่านสีลม

จากการวิเคราะห์การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ต้นทางของผู้เดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมตามอาชีพต่างๆ ซึ่งได้แก่ ราชการ รัฐวิสาหกิจ ค้าขาย นักธุรกิจ พนักงานลูกจ้าง นักเรียนนักศึกษา และแม่บ้านในบริเวณย่านสีลม จะเป็นย่านอยู่บริเวณย่านใจกลางเมืองที่มีเส้นทางไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และอยู่ใกล้สถานีต้น-ปลายของแต่ละเส้นทาง ในขณะที่ย่านที่อยู่ไกลจากสถานีจะมีผู้เดินทางเข้าเป็นสัดส่วนที่น้อยมากตามระยะทาง เนื่องมาจากเส้นทางที่ให้บริการยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วพื้นที่ และระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำผู้เดินทางมายังสถานีต้นทางยังไม่มีความสะดวกมากนัก ดังนั้นต้นทางของการเดินทางเข้ามาย่านสีลมจะมาจากเขตกรุงเทพฯชั้นในเป็นส่วนใหญ่

### (3) วัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้ามาโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับการพื้นที่ในย่านสีลม

พบว่าผู้คนจะเดินทางเข้ามาในย่านสีลม เพื่อทำงานเป็นส่วนใหญ่โดยคิดเป็นร้อยละ 29.33 ของวัตถุประสงค์การเดินทางทั้งหมด เนื่องจากย่านสีลมเป็นแหล่งงานมีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นหลัก เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่สำคัญที่ก่อให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นการเดินทางเข้ามาในย่านสีลมเพื่อการจับจ่ายซื้อสินค้า เพื่อรับประทานอาหารเช้าและติดต่อธุรกิจ จะเป็นวัตถุประสงค์รองลงมา เพราะย่านสีลมเป็นแหล่งที่ตั้งของแหล่งซื้อขายสินค้า ร้านอาหารที่สำคัญที่ดึงดูดผู้คนเดินทางเข้ามาใช้บริการ

ถ้าแบ่งวัตถุประสงค์การเดินทางเข้ามาในย่านสีลม โดยแบ่งตามโซนต่างๆพบว่า

- บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทร ผู้คนจะเดินทางเข้ามาบริเวณนี้เพื่อทำงานเป็นหลักเพราะเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่สำคัญ เช่น อาคารธนาคารนครธน อาคารสีลมพลาซ่า อาคารสาทรธานี อาคารไอทีเอฟ เป็นต้น รองลงมาคือการเดินทางเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้าและรับประทานอาหารเช้า เพราะบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของซอยสุรเสนา หรือซอยละลายทรัพย์ ซึ่งถือว่าเป็นแหล่งจับจ่ายซื้อสินค้าและร้านอาหารที่สำคัญของบริเวณนี้

- บริเวณถนนศาลาแดงและถนนคอนแวนต์ ผู้คนส่วนใหญ่ที่เดินทางเข้ามาบริเวณนี้เพื่อเรียนหนังสือ เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาคือ โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ ขณะที่การเดินทางเข้ามาเพื่อทำงาน กับจับจ่ายซื้อสินค้าและรับประทานอาหารเช้า ในบริเวณนี้จะเป็นวัตถุประสงค์รองลงมา

- บริเวณถนนสีลม ส่วนใหญ่จะเดินทางเข้ามาเพื่อทำงาน ติดต่อธุรกิจ รับประทานอาหารเช้าและจับจ่ายซื้อสินค้า เพราะตลอดแนวถนนสีลมเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานและอาคารร้านค้าที่สำคัญ เช่น อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ อาคารซีพีทาวเวอร์ อาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ อาคารธนาคารกรุงเทพ อาคารธนิยะ อาคารสีลมเซ็นเตอร์ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มอาคารดังกล่าวเป็นแหล่งงาน ร้านค้าร้านอาหาร ที่สำคัญ ของบริเวณนี้ ที่จะมีผู้คนเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน

- บริเวณถนนสุรวงศ์และถนนพระรามที่ 4 ผู้คนจะเดินทางเข้ามาบริเวณนี้เพื่อทำงานและติดต่อธุรกิจเป็นหลัก เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่สำคัญ เช่น อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ อาคารวอลสตรีท อาคารชาบูอิสระ อาคารอับดุลราฮิม อาคารอ็อบจ็อบเฮลียง เป็นต้น

ตาราง 5.27 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์การเดินทางโดยรถไฟฟ้าเข้ามาอยู่กับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	วัตถุประสงค์							
1	ทำงาน	26.49	25.48	35.47	33.21	31.18	32.80	29.33
2	ติดต่อธุรกิจ	8.79	3.69	26.61	14.23	7.79	5.70	10.00
3	จับจ่ายซื้อสินค้า	18.83	14.76	4.43	9.49	17.15	18.54	16.44
4	กลับบ้าน	10.31	7.38	2.22	9.49	10.19	9.98	9.33
5	เรียนหนังสือ	4.93	29.53	0.00	4.74	10.19	5.70	6.89
6	ออกกำลังกาย	1.79	0.00	0.00	4.74	0.00	1.43	1.33
7	รับประทานอาหาร	15.69	11.07	4.43	9.49	15.59	12.83	13.55
8	มาเที่ยวสถานบันเทิง	5.38	3.69	0.00	0.00	1.56	2.85	3.56
9	ต่อรถไปยังปลายทาง	5.83	3.69	26.61	9.49	4.68	7.13	8.00
10	ขายสินค้า	1.35	0.00	0.00	4.47	0.00	2.85	1.33
11	อื่นๆ	0.46	0.35	0.23	0.38	0.23	0.19	0.24
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ตาราง 5.28 ความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางหลังเดินทางโดยรถไฟฟ้ามกับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	เดินทางต่อโดย							
1	เดิน	85.50	77.00	64.00	80.61	64.01	66.22	75.01
2	จักรยานยนต์รับจ้าง	4.82	0.00	0.00	4.74	4.42	4.13	4.01
3	แท็กซี่-ตุ๊กตุ๊ก	3.01	13.42	2.37	4.74	2.21	14.49	5.56
4	รถเมล์	6.02	8.94	33.19	9.49	28.70	14.49	14.81
5	จักรยาน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	รถชัตเทิลบัส	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	อื่นๆ	0.65	0.63	0.44	0.42	0.66	0.66	0.61
	<b>รวม</b>	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

(4) การเดินทางที่ต่อเนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน  
กรุงเทพกับพื้นที่ในย่านสีลม

พบว่าหลังจากลงรถไฟฟ้าแล้วผู้คนเลือกที่จะเดินเข้ามาในย่านสีลมโดยคิดเป็นร้อยละ 75.01 ของการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากกลุ่มอาคารสำนักงาน ร้านค้าต่างๆ ในย่านสีลมอยู่ไม่ไกลจากที่ตั้งของสถานีมากนัก สามารถเดินเพื่อไปยังจุดหมายได้ ขณะที่การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางจะถูกเลือกใช้เป็นลำดับรองลงมา เพราะย่านสีลมมีรถโดยสารประจำทางทั้งปรับอากาศ และธรรมดา อยู่จำนวนหลายสาย ซึ่งเป็นทางเลือกอีกประเภทหนึ่งหลังจากลงรถไฟฟ้าแล้วสามารถเลือกเดินทางไปยังปลายทางได้ และเนื่องจากบริเวณนี้ไม่มีรถบริการรับส่งผู้โดยสารหรือแท็กซี่ให้บริการ จึงไม่มีการเดินทางในลักษณะนี้

การเดินทางลักษณะดังกล่าวข้างต้นเมื่อแบ่งวิเคราะห์ตามโซนต่างๆ ในย่านสีลมก็จะมีลักษณะคล้ายๆ กันทุกบริเวณทั้งบริเวณถนนสีลม ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสุรวงศ์ และบริเวณถนนพระรามที่ 4 โดยส่วนใหญ่จะเลือกการเดินทางเป็นหลักในการไปสู่ปลายทาง รองลงมาคือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง และโดยรถแท็กซี่กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

(5) เวลาที่เดินทางเข้า-ออกโดยรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในพื้นที่  
บริเวณย่านสีลม

โดยส่วนใหญ่ผู้คนจะเดินทางเข้ามาในย่านสีลมช่วงเวลาเช้าประมาณ 7.00-9.00 น. ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.51 ของการเดินทางทั้งหมด โดยที่เวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงเวลาที่ผู้คนเดินทางเข้ามาเพื่อทำงาน และเรียนหนังสือ รองลงมาจะเดินทางเข้ามาในช่วงกลางวันเวลา 12.00 – 14.00 น. ซึ่งจะเดินทางเข้ามาเพื่อรับประทานอาหาร และติดต่อธุรกิจ และช่วงเย็นเวลา 17.00-20.00 น. จะเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้าและเที่ยวสถานบันเทิง จะพบเป็นส่วนน้อยที่เดินทางเข้ามาย่านสีลมเพื่อกลับบ้าน

ในขณะที่การเดินทางออกจากย่านสีลมจะพบว่าผู้คนจะเดินทางออกช่วงเวลาตอนเย็นเวลา 16.00-19.00 น. เพื่อกลับบ้าน หลังจากเลิกงาน รับประทานอาหารซื้อสินค้าเสร็จ และโรงเรียนเลิก และช่วงเวลากลางคืน เวลา 20.00 –24.00 น. หลังจากซื้อสินค้าและเที่ยวสถานบันเทิง



ตาราง 5.29 ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่เดินทางเข้าโดยรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์	ถนนสุรวงศ์	ถนนพระรามที่4	ถนนสาทร	ถนนนราธิวาสฯ	ทั้งย่านสีลม
	เวลาเดินทางเข้าย่านสีลม	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	ก่อน 7.00 น.	1.92	8.35	1.75	4.35	0.00	1.89	2.12
2	7.00-8.00 น.	14.42	43.64	29.82	26.09	11.86	13.21	18.20
3	8.01-9.00 น.	18.27	0.00	29.82	8.70	5.08	16.98	16.31
4	9.01-12.00 น.	6.25	13.09	22.81	4.35	22.03	3.77	10.64
5	13.01-14.00 น.	11.06	13.09	1.75	8.70	3.39	24.53	10.40
6	14.01-16.00 น.	4.81	8.73	1.75	13.04	0.00	3.77	4.26
7	16.01-17.00 น.	5.29	0.00	1.75	26.09	5.08	9.43	6.15
8	17.01-18.00 น.	11.06	0.00	7.02	4.35	5.08	5.66	8.04
9	18.01-20.00 น.	11.10	13.09	1.75	4.35	13.56	5.66	8.75
10	20.01-22.00 น.	7.69	0.00	1.75	0.00	27.12	3.77	8.27
11	หลัง 22.00 น.	9.13	0.00	0.00	0.00	6.78	11.32	8.86
	<b>รวม</b>	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ตาราง 5.30 ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่เดินทางกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้าย่านสีลม

ลำดับ	เวลาเข้า(น.)	ก่อน 7.00	7.00-8.00	8.01-9.00	9.01-12.00	12.01-13.00	13.01-14.00	14.01-16.00	16.01-17.00	17.01-18.00	18.01-20.00	20.01-22.00	รวม
	วัตถุประสงค์เข้าย่านสีลม	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	ทำงาน	2.26	31.02	24.70	18.98	4.59	3.46	4.59	3.46	1.73	4.59	0.60	100.00
2	ติดต่อธุรกิจ	0.00	14.86	11.10	14.86	20.37	9.27	20.37	3.67	3.67	1.84	0.00	100.00
3	จับจ่ายซื้อสินค้า	1.99	5.00	3.02	10.64	29.53	5.00	3.02	15.90	5.96	12.95	6.99	100.00
4	กลับบ้าน	0.00	0.00	0.00	0.00	1.94	0.00	7.69	16.79	25.27	26.00	22.31	100.00
5	เรียนหนังสือ	4.44	15.43	17.61	17.61	2.18	6.62	4.44	0.00	16.54	15.12	0.00	100.00
6	ออกกำลังกาย	0.00	0.00	0.00	0.00	9.11	0.00	9.11	36.37	18.16	27.26	0.00	100.00
7	รับประทานอาหาร	0.00	3.82	1.25	2.57	31.97	7.96	7.41	14.04	6.39	12.79	11.79	100.00
8	เที่ยวสถานบันเทิง	0.00	5.29	0.00	0.00	5.29	0.00	5.29	5.29	5.29	21.01	52.52	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ตาราง 5.31 ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่เดินทางออกโดยรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม	ถนนศาลาแดง-คอนเวนต์	ถนนสุรวงศ์	ถนนพระรามที่4	ถนนสาทร	ถนนนราธิวาสฯ	ทั้งย่านสีลม
	เวลาเดินทางออกจากย่านสีลม	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	ก่อน 7.00 น.	3.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.76
2	7.00-8.00 น.	6.70	8.33	3.57	6.90	7.69	1.79	5.81
3	8.01-9.00 น.	3.91	4.17	1.79	0.00	7.69	1.79	3.54
4	9.01-12.00 น.	0.56	0.00	1.79	3.45	1.92	1.79	1.26
5	13.01-14.00 น.	2.79	0.00	1.79	3.45	1.92	8.93	3.28
6	14.01-16.00 น.	4.47	8.33	5.36	6.90	19.23	1.79	6.57
7	16.01-17.00 น.	18.44	20.83	23.21	6.90	7.69	14.29	16.42
8	17.01-18.00 น.	7.26	29.17	3.57	20.69	1.92	23.21	10.61
9	18.01-20.00 น.	18.99	12.50	33.93	17.24	5.77	21.43	19.19
10	20.01-22.00 น.	21.23	16.67	25.00	24.14	15.38	16.07	20.20
11	หลัง 22.00 น.	11.73	0.00	0.00	10.34	30.77	8.93	11.36
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

## (6) อุปสรรคในการเดินบนทางเท้ากับพื้นที่ในบริเวณย่านสีลม

หาบเร่ แผงลอยที่กีดขวางทางเดิน เป็นอุปสรรคที่สุดในการเดินบนทางเท้าในย่านสีลม เนื่องจากในย่านสีลมนี้อาณาเขตหาบเร่ แผงลอย ตั้งอยู่บนทางเท้าเป็นจำนวนมาก มีเกือบตลอดทั้งวันจนถึงช่วงเวลากลางคืน รองลงมาคือทางเท้าแคบแคบและขรุขระ เพราะว่าบางช่วงของทางเท้ามีการปรับปรุงทางเท้า และการขุดเพื่อเปิดพื้นที่ผิวทางเท้า ตลอดจนการทรุดของดินและการชำรุดทรุดโทรมของทางเดินเท้าเอง ที่เป็นอุปสรรคในการเดินบริเวณย่านสีลมนี้นอกจากนั้นยังพบปัญหาอื่นๆ เช่น ปัญหาแสงสว่างไม่เพียงพอ และทางเท้าสกปรก

ในขณะที่เมื่อวิเคราะห์ตามโซนต่างๆในย่านสีลม พบว่าก็จะมีลักษณะคล้ายๆกันทุกบริเวณทั้งบริเวณถนนสีลม ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสุรวงศ์ และบริเวณถนนพระรามที่ 4 ต่างก็ประสบกับปัญหาหลัก คือ หาบเร่ แผงลอย ตั้งกีดขวางทางเดินเท้า อุปสรรคในการเดินบนทางเท้ารองลงมา คือ ทางเท้าแคบและขรุขระ เช่นกัน

ในส่วนของการจัดการกับตู้โทรศัพท์ที่ตั้งกีดขวางทางเดินเท้าอยู่ในปัจจุบัน พบว่าภาพรวมผู้คนส่วนใหญ่ยังอยากให้ย่านสีลมมีตู้โทรศัพท์ตั้งวางอยู่ที่เดิม คิดเป็นร้อยละ 53.33 ขณะที่อีกส่วนหนึ่งก็อยากให้จัดตั้งเครื่องโทรศัพท์ไว้ในอาคารเพื่อไม่ให้กีดขวางทางเดินเท้า คิดเป็นร้อยละที่ใกล้เคียงกัน 46.67

เมื่อวิเคราะห์ตามโซนต่างๆในย่านสีลมมี บริเวณถนนสีลมกับบริเวณถนนสุรวงศ์ ที่ต้องการให้ติดตั้งเครื่องโทรศัพท์ในอาคารก็เพราะว่าทางเดินเท้าบริเวณดังกล่าวมีการใช้พื้นที่ที่เข้มข้น ทำให้ตู้โทรศัพท์ที่ตั้งอยู่บนทางเท้ากีดขวางเป็นอุปสรรคในการเดิน

## (7) อุปสรรคในการสัญจรบนถนนกับพื้นที่ในบริเวณย่านสีลม

พบว่ารถแท็กซี่ ที่จอดรอรับผู้โดยสารบนถนนกีดขวางการจราจร เป็นอุปสรรคที่มากที่สุดในการสัญจรทางถนนในย่านสีลม เนื่องจากบริเวณนี้เป็นแหล่งจับจ่ายซื้อขายสินค้า ทำให้มีรถแท็กซี่ จอดรอรับผู้โดยสารบนถนนตามหน้าร้านค้าต่างๆในย่านมีเกือบตลอดทั้งวันจนถึงช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะรถแท็กซี่มักจะจอดบนถนนบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง รองลงมาคือรถโดยสารประจำทางไม่จอดตรงกับป้ายรับส่งผู้โดยสาร โดยจะจอดบริเวณกลางถนนทำให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสาร ก็สืบเนื่องมาจากรถแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสารตามป้ายรถโดยสารประจำทางทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถจอดบริเวณที่ป้ายจอดรับส่งได้ และอีกปัญหาหนึ่งก็คือ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดบนถนน ทำให้ช่องทางจราจรคับแคบ นอกจากนั้นยังพบว่ามีหาบเร่แผงลอย รุกล้ำมาขายสินค้าบนถนนอีกด้วย

ตาราง 5.32 ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสรรคในการเดินทางเท่ากับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	อุปสรรคในการเดินทางเท่า							
1	ทางเท้าแคบ	21.39	24.12	13.59	20.90	18.80	15.96	19.64
2	ทางเท้าขรุขระ	20.93	13.13	31.06	17.42	13.67	17.55	19.93
3	หาบเร่ แผงลอยกีดขวางทางเดิน	50.51	52.52	48.54	52.26	56.39	59.05	52.47
4	กลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ	4.55	6.56	3.88	6.79	8.55	4.79	5.32
5	อื่นๆ	2.62	2.66	2.93	2.44	2.58	2.65	2.65
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ตาราง 5.33 ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการตู้โทรศัพท์กับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	การจัดการกับตู้โทรศัพท์ อยู่ที่เดิมดีแล้วสะดวกต่อการใช้							
1	อยู่ที่เดิมดีแล้วสะดวกต่อการใช้	48.34	65.22	37.50	63.16	66.67	62.79	53.33
2	ควรติดตั้งบริการไว้ในอาคาร	51.66	34.78	62.50	36.84	33.33	37.21	46.67
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ในขณะที่เมื่อวิเคราะห์ตามโซนต่างๆในย่านสีลม พบว่าก็มีลักษณะคล้ายๆกันเกือบทุกบริเวณทั้งบริเวณถนนสีลม ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสุรวงศ์ และบริเวณถนนพระรามที่ 4 ที่ทั้งหมดต่างประสบปัญหาการแออัดที่ จอดรถรับผู้โดยสารบนถนนก็คขวางการจราจร ปัญหาของลงมาก็คือ รถยนต์ส่วนบุคคลจอดบนถนน และรถโดยสารประจำทางจอดรับส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้ายจอด

ที่แตกต่างก็คือบริเวณศาลาแดง-ถนนคอนแวนต์ ที่ประสบปัญหาการจอดส่วนบุคคลจอดบนถนนเป็นปัญหาหลัก เนื่องจากบริเวณนี้ได้รับการผ่อนปรนให้สามารถจอดรถบนถนนได้ตามช่วงเวลา ทำให้พื้นที่สัญจรบนถนนคับแคบก่อให้เกิดการจราจรที่ติดขัดตามมา

#### (8) การเชื่อมโยงของทางเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับพื้นที่ในบริเวณย่านสีลม

พบว่าการเชื่อมโยงของทางเดินเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้า กับพื้นที่ต่างๆในย่านสีลมมีความสะดวกในการเดินเท้าเพื่อไปยังปลายทางโดยคิดเป็นร้อยละ 77.54 เนื่องจากทางเดินเท้าที่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม มีโครงข่ายทางเท้าที่รองรับการเดินได้หลายเส้นทาง และนอกจากนั้นยังมีพื้นที่ทางเดินระหว่างอาคาร กับทางเดินหน้าอาคารต่างๆเป็นทางเดินเท้ารอง ที่ช่วยทำให้การเดินมีความคล่องตัวมากขึ้น ช่วยกระจายปริมาณการเดินบนทางเท้าให้ไหลเวียนได้อย่างสะดวก

เมื่อวิเคราะห์ตามโซนต่างๆในย่านสีลม พบว่าก็มีลักษณะคล้ายๆกันทุกบริเวณทั้งบริเวณถนนสีลม ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสุรวงศ์ และบริเวณถนนพระรามที่ 4 ต่างมีความสะดวกในการเชื่อมโยงการเดินระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับบริเวณต่างๆ ก็เพราะว่าแต่ละบริเวณต่างก็มีโครงข่ายทางเท้าที่รองรับการเดินจากสถานีไปยังปลายทางได้หลายเส้นทาง และนอกจากนั้นยังมีพื้นที่ทางเดินระหว่างอาคาร กับทางเดินหน้าอาคารต่างๆเป็นทางเดินเท้ารอง อีกด้วย

ตาราง 5.34 ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสรรคในการสัญจรบนถนนกับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	อุปสรรคในการสัญจรบนถนน							
1	รถยนต์ส่วนบุคคลจอดบนถนน	30.28	57.86	21.26	25.02	22.58	28.76	29.12
2	รถแท็กซี่ จอดรอรับผู้โดยสารบนถนน	33.27	20.16	58.47	50.04	48.17	37.85	39.16
3	รถเมล์จอดรับผู้โดยสารไม่ตรงป้าย	26.01	8.06	8.86	12.51	19.57	22.70	20.96
4	อื่นๆ	10.44	13.92	11.40	12.43	9.68	10.69	10.76
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544

ตาราง 5.35 ความสัมพันธ์ระหว่างทางเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ในย่านสีลม

ลำดับ	บริเวณ-ย่าน	ถนนสีลม (ร้อยละ)	ถนนศาลาแดง-คอนแวนต์ (ร้อยละ)	ถนนสุรวงศ์ (ร้อยละ)	ถนนพระรามที่4 (ร้อยละ)	ถนนสาทร (ร้อยละ)	ถนนนราธิวาสฯ (ร้อยละ)	ทั้งย่านสีลม (ร้อยละ)
	ทางเท้าที่เชื่อมระหว่างสถานีกับพื้นที่							
1	สะดวก	75.64	91.30	90.24	89.47	56.10	80.00	77.54
2	ไม่สะดวก	24.36	8.70	9.76	10.53	43.90	20.00	22.46
	รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2544