



บทที่ 4

รูปแบบของการเดินทางของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

1. ลักษณะการเดินทางของประชากรในอดีต-ปัจจุบัน

ในอดีต จากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์เกี่ยวกับลักษณะการเดินทางของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ พบว่ามีเส้นทางการเดินทางหลัก ๆ 3 เส้นทางด้วยกัน คือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย) คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง และคลองอ้อม-ท่าน้ำนนทบุรี โดยมีสัดส่วนการใช้เส้นทางเดินทาง 51.3%, 20.9% และ 13.7% ของประชากรทั้งหมดที่ทำการสัมภาษณ์ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1 แผนที่ 4.1-4.2) ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจปริมาณการจราจรทางน้ำของกรมเจ้าท่า (ตาราง 3.15-3.16) ที่ว่าเส้นทางคลองบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางการเดินทางน้ำที่มีความสำคัญมาก รองลงมาคือคลองอ้อม

การเดินทางส่วนใหญ่ จะมุ่งมาที่ท่าน้ำนนทบุรี (47.1% ของประชากรทั้งหมด) โดยมีจุดหมายปลายทางของการเดินทาง ส่วนใหญ่อยู่ในเขตจ.นนทบุรี (39.4% ของประชากรทั้งหมด) ที่เหลือก็จะอยู่ในเขตดุสิต-พระนคร-บางเขน-พญาไทเป็นหลัก เช่นบางลำพู, สามเสน, ท่าช้าง, ลาดพร้าว, เกษตร, หมอชิต ฯลฯ นอกจากการเดินทางมุ่งมาที่ท่าน้ำนนทบุรีแล้ว อีกส่วนหนึ่งจะใช้คลองบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยาไปเปลี่ยนพาหนะที่ท่าช้างเสีย 79 ราย (20.9% ของประชากรทั้งหมด) โดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตพระนครและสัมพันธวงศ์ เช่น สนามหลวง ท่าช้าง ท่าเตียน ปากคลองตลาด เขาวราช ลำไฉิ่ง ฯลฯ (ตารางที่ 4.2)

ในการเดินทางของรถส่วนตัวจะใช้ทางหลวงหมายเลข 3215 เพื่อข้ามสู่ฝั่งพระนคร โดยใช้สะพานพระรามหก และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า โดยมีจุดหมายอยู่ในย่านพระรามหก บางซื่อ บางลำพู นั้นเอง

ในปัจจุบัน เส้นทางการเดินทางหลัก ๆ ในอดีตได้ลดความสำคัญลงไป เช่น ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ที่เคยมีสัดส่วนการใช้ถนน 51.3% ลดเหลือเพียง 6.8% ของประชากรทั้งหมด โดยลดลงจากเดิมถึง 168 ราย โดยเฉพาะการเดินทางที่มุ่งไปที่ท่าน้ำนนทบุรี ส่วนคลองบางกอกน้อย ที่เดิมมีสัดส่วนการเดินทาง 20.9% ลดเหลือเพียง 1.1% ของประชากรทั้ง

ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบปริมาณการจราจรบนเส้นทางหลักในพื้นที่ฝั่งตะวันตก
ของกรุงเทพมหานคร

หน่วย : คน

เส้นทาง การเดินทาง	อดีต		ปัจจุบัน		หมายเหตุ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
1. ทางหลวงจังหวัด No. 3215	194	51.3	26	6.8	ลด 168
- ไปบางบัวทอง	(41)	(10.8)	(7)	(1.8)	(ลด 34)
- ไปทำนายนทบุรี	(153)	(40.5)	(19)	(5.0)	(ลด 134)
2. คลองบางกอกน้อย-แม่น้ำ เจ้าพระยา-ท่าช้าง	79	20.9	4	1.1	ลด 75
3. คลองบางบัวทอง, คลองอ้อม- แม่น้ำเจ้าพระยา-ทำนายนทบุรี	52	13.7	-	-	ลด 52
4. ถนนวงแหวนรอบนอก	-	-	215	56.9	เพิ่ม 215
- ไปบางบัวทอง	-	-	(60)	(15.9)	เพิ่ม 60
- ไปปิ่นเกล้า	-	-	(110)	(29.1)	เพิ่ม 110
- ไปกรุงธนฯ	-	-	(45)	(11.9)	เพิ่ม 45
5. ถนนรัตนาธิเบศร์	-	-	53	14.0	เพิ่ม 53
6. รถส่วนตัว	15	4.0	47	12.5	เพิ่ม 32
7. อื่น ๆ	10	2.7	-	-	ลด 10
8. ไม่เดินทาง	28	7.4	33	8.7	เพิ่ม 5
รวม	378	100.0	378	100.0	

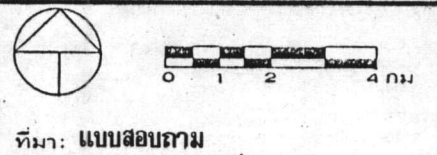
ที่มา : แบบสอบถาม



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.1 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตก
ของกรุงเทพมหานคร



สัญลักษณ์

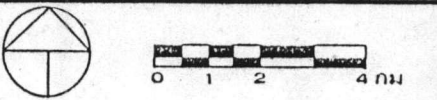
	< 10 ราย
	11 - 30 ราย
	31 - 60 ราย
	61 - 90 ราย
	91 - 120 ราย
	121 - 150 ราย
	> 150 ราย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.2 (ปัจจุบัน)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตก
ของกรุงเทพมหานคร



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 30	ราย
	31 - 60	ราย
	61 - 90	ราย
	91 - 120	ราย
	121 - 150	ราย
	> 150	ราย

ตารางที่ 4.2 แสดงจุดหมายปลายทางของการเดินทางของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตก
ของกรุงเทพมหานคร

หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน		หมายเหตุ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
1. จ.นนทบุรี	149	39.4	98	25.9	ลด 51
1.1 ฝั่งตะวันออก	(81)	(21.4)	(21)	(5.5)	(ลด 60)
1.2 ฝั่งตะวันตก	(68)	(18.0)	(77)	(20.4)	(เพิ่ม 9)
- บางบัวทอง	(51)	(13.5)	(72)	(19.1)	(เพิ่ม 21)
- บางใหญ่	(9)	(2.4)	(5)	(1.3)	(ลด 4)
- อื่น ๆ	(8)	(2.1)	-	-	(ลด 8)
2. เขตดุสิต-พระนคร	77	20.4	68	18.0	ลด 9
3. พญาไท-บางเขน	47	12.4	41	10.9	ลด 6
4. สัมพันธวงศ์	18	4.7	13	3.4	ลด 5
5. ปทุมวัน-บางรัก	15	4.0	12	3.2	ลด 3
6. ฝั่งธนบุรี	15	4.0	82	21.7	เพิ่ม 67
6.1 บางกอกน้อย	(13)	(3.5)	(67)	(17.7)	(เพิ่ม 54)
6.2 อื่น ๆ	(2)	(0.5)	(15)	(4.0)	(เพิ่ม 13)
7. บางกะปิ	5	1.3	10	2.6	เพิ่ม 5
8. อื่น ๆ	24	6.4	21	5.6	ลด 3
9. ไม่เดินทาง	28	7.4	33	8.7	เพิ่ม 5
รวม	378	100.0	378	100.0	

ที่มา : แบบสอบถาม

หมด โดยรวมแล้ว 90% (340 ราย จาก 378 ราย) หันมาใช้เส้นทางใหม่ คือถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์ เนื่องจากให้ความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 55.5 นาทีต่อวันต่อคน และสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 7.71 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกมีสัดส่วนการใช้เส้นทางถึง 56.9% ของประชากรทั้งหมดทีเดียว สัดส่วนการใช้รถส่วนตัวก็เพิ่มขึ้นจาก 4.0% เป็น 12.5% ของประชากรทั้งหมด

จุดหมายปลายทางของการเดินทางจะมีจุดใหญ่ ๆ คือ ตลาดบางบัวทองมีถึง 19.1% ของประชากรทั้งหมด (72 ราย) โดยมาจากถนนวงแหวนรอบนอกเสีย 60 รายที่เหลือใช้ทางหลวงหมายเลข 3215 ที่เหลือเดินทางไปที่สะพานปิ่นเกล้าเสีย 29.1% ของประชากรทั้งหมด และที่สะพานกรุงธนเสีย 11.9% โดยส่วนใหญ่ใช้เส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก โดยมีจุดหมายอยู่ในฝั่งธนบุรี โดยเฉพาะเขตบางกอกน้อย ซึ่งมีถึง 67 ราย หรือ 17.7% ของประชากรทั้งหมด นอกนั้นก็ยังคงมีจุดหมายในเขตดุสิต-พระนคร-พญาไท-บางเขน ส่วนทำน่านทพบุรีนั้นลดความสำคัญลงมาก จากเดิมมีประชากรมีจุดหมายที่ทำน่านทพบุรี ในฝั่งตะวันออกของจังหวัด 81 ราย ลดเหลือเพียง 21 รายเท่านั้น (จาก 21.4% เหลือ 5.5%)

การเดินทางในปัจจุบันมีจุดเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันออก 3 จุดใหญ่ ๆ ด้วยกันคือ สะพานปิ่นเกล้า กรุงธนและนั่งเกล้า ซึ่งต่างจากในอดีต ซึ่งจะเป็นบริเวณท่าช้าง และทำน่านทพบุรี จากภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางในปัจจุบันจะมีรายละเอียดในเรื่องของรูปแบบ ปริมาณ การจราจร และเส้นทางในการเดินทางในแต่ละบริเวณดังนี้

1.1 พื้นที่บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ตารางที่ 4.3-4.4, แผนที่ 4.3)

เริ่มจากเขตตลิ่งชันช่วงที่ติดกับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ผ่านพื้นที่ตำบลปลายทาง บางคูเวียง อำเภอบางกรวย ตำบลบางม่วง บางใหญ่ เสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ ตำบลบางรักใหญ่ นิมลราช บางบัวทอง อำเภอบางบัวทอง

ในอดีต เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางมี 2 เส้นทางคือ เส้นทางของบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่ง 52.6% ของประชากรในเขตนี้ ใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางไปสู่จุดหมายหรือจุดเปลี่ยนพาหนะที่ทำข้างอีกเส้นทางหนึ่งคือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 มีสัดส่วนการใช้ถนน 17.9% ของประชากรในเขตนี้

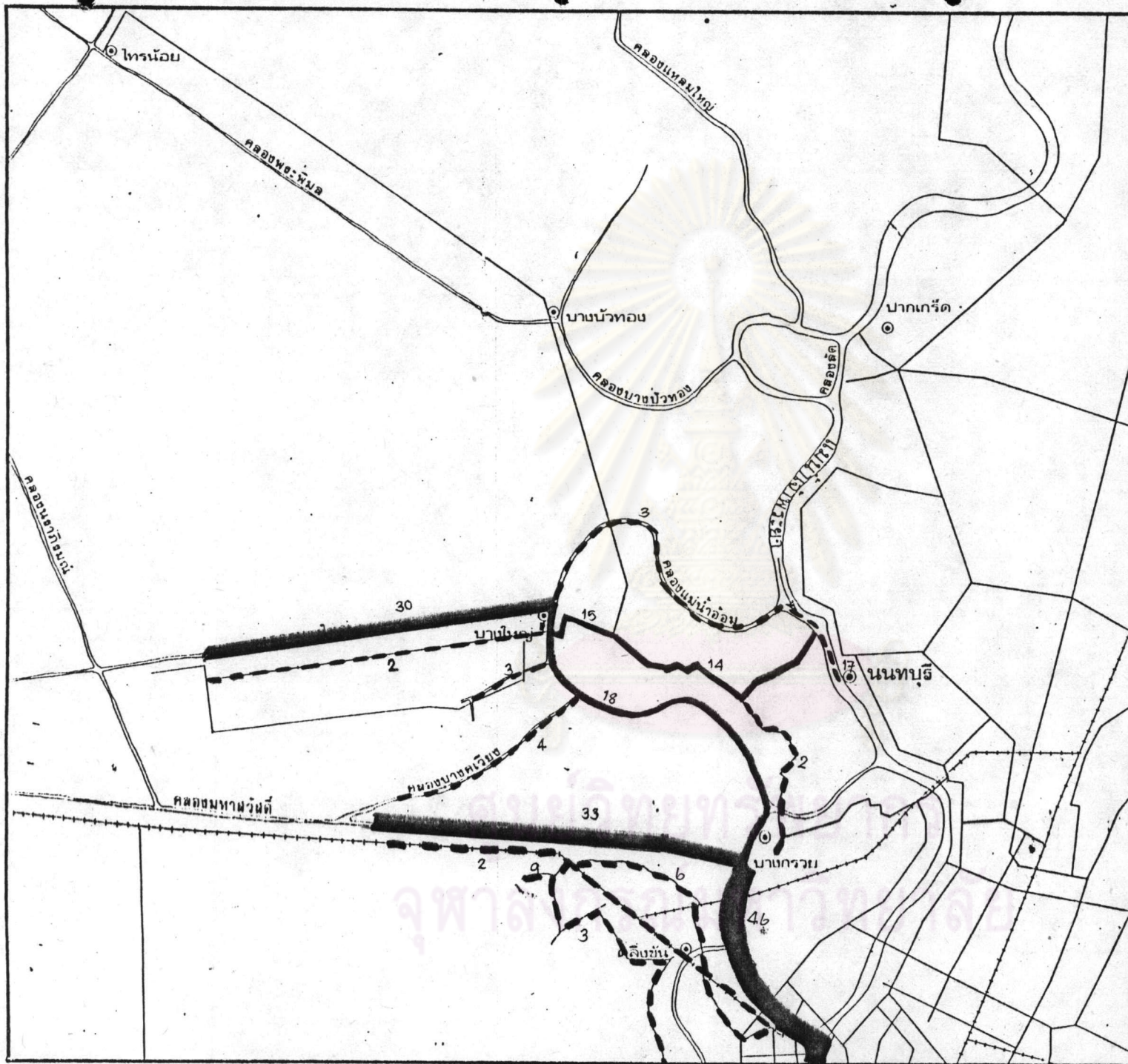
ตารางที่ 4.3 แสดงเส้นทางการเดินทางของประชากรในพื้นที่ริมถนนวงแหวนรอบนอก

หน่วย : คน

เส้นทางการเดินทาง	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง	50	52.6	1	1.1
ทางหลวงจังหวัด No. 3215	17	17.9	-	-
ถนนวัดศรีประวัติ-บางขุนนนท์	9	9.5	-	-
คลองบางใหญ่	7	7.4	-	-
คลองอ้อม-ท่าน้ำนนทบุรี	3	3.2	-	-
ทางรถไฟ	2	2.1	-	-
ถนนวงแหวนรอบนอก	-	-	94	98.9
ไม่เดินทาง	7	7.4	-	-
รวม	95	100.0	95	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

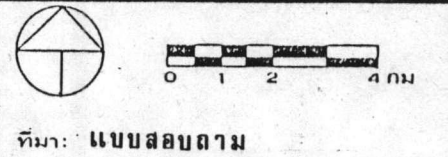
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.3 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ถนน
วงแหวนรอบนอก



สัญลักษณ์

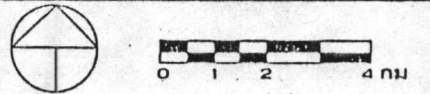
	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เขต
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิบูลย์
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.4 (ปัจจุบัน)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ถนน
วงแหวนรอบนอก



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์		
	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



ตารางที่ 4.4 แสดงจุดหมายปลายทางของประชากรพื้นที่ริมถนนวงแหวนนอก

หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่าช้าง	34	35.8	-	-
ทำนายนนทบุรี	11	11.6	3	3.2
บางใหญ่	11	11.6	-	-
บางเขน-พญาไท	9	9.4	14	14.7
ดุสิต-พระนคร	7	7.4	9	9.4
บางบัวทอง	2	2.1	28	29.5
ปิ่นเกล้า	2	2.1	25	26.3
อื่น ๆ	12	12.6	16	16.9
ไม่เดินทาง	7	7.4	-	-
รวม	95	100.0	95	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

35.8% ของประชากรในเขตนี้มีจุดหมายที่ท่าช้าง รองลงมาคือทำน่านนทบุรี และทำน่านบางใหญ่ (จุดละ 11.6% ของประชากรในเขตนี้)

ปัจจุบัน 98.9% เปลี่ยนแปลงมาใช้เส้นทางใหม่คือ ถนนวงแหวนรอบนอก ในการเดินทางมุ่งไปสู่จุดหมายหรือจุดเปลี่ยนพาหนะ บริเวณบางบัวทอง และปิ่นเกล้า โดยมีจุดหมายปลายทางจุดใหญ่อยู่ที่ตลาดบางบัวทอง 29.5% ผังธน 26.3% (อยู่ในย่านปิ่นเกล้าเสีย 23.2%) ของประชากรในเขตนี้ ในการเปลี่ยนแปลงการเดินทางของประชากรนั้น มีสาเหตุจากการที่การให้บริการรถประจำทาง หรือการเดินทางโดยใช้ถนนวงแหวนรอบนอก สามารถประหยัดเวลาการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 52.4 นาทีต่อวันต่อคน และประหยัดค่าใช้จ่ายลง 9.94 บาทต่อวันต่อคน

1.2 พื้นที่บริเวณถนนรัตนานิเบศร์ (ตารางที่ 4.5-4.6, แผนที่ 4.5-4.6)

เริ่มจากบริเวณที่จรดกับถนนวงแหวนรอบนอกในเขต ตำบลเสาธงหิน อำเภอ บางใหญ่ผ่าน ตำบลบางรักใหญ่ อำเภอบางบัวทอง ตำบลบางรักน้อย และตำบลไทรมี้า อำเภอ เมือง นนทบุรี สิ้นสุดเขตการศึกษาในบริเวณสะพานนั่งเกล้า

ในอดีต เส้นทางหลักในการเดินทางของประชากรในบริเวณนี้ มี 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (52.4%) และคลองอ้อมแม่น้ำเจ้าพระยา-ทำน่านนทบุรี (42.8%) โดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรีเกือบทั้งหมด ซึ่งที่ทำน่านนทบุรี 45.2% บางบัวทอง 26.2% และพื้นที่ฝั่งตะวันออกของจังหวัดที่นอกเหนือจากทำน่านนทบุรี 14.3% ของประชากรในเขตนี้

ปัจจุบัน ประชากรเลิกใช้คลอง-แม่น้ำในการเดินทาง โดยหันมาใช้เส้นทางใหม่ คือ ถนนรัตนานิเบศร์ และถนนวงแหวนรอบนอก เนื่องจากสามารถประหยัดเวลาการเดินทางลงเฉลี่ย 77.9 นาทีต่อวันต่อคน และประหยัดค่าใช้จ่ายลงโดยเฉลี่ย 5.86 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะถนนรัตนานิเบศร์มีสัดส่วนการใช้เส้นทางถึง 59.5% ของประชากรในเขตนี้ ส่วนทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ยังคงใช้มากอยู่ คือมีถึง 35.7% ของประชากรในเขตนี้ โดยมีจุดหมายปลายทางหลักคือ ทำน่านนทบุรีเช่นเดิม (50% ของประชากรในเขตนี้) แต่จะใช้เส้นทางถนนรัตนานิเบศร์เสียส่วนใหญ่ นอกนั้นก็จะมีจุดหมายอยู่ในเขตตลาดบางบัวทอง บางเขน-พญาไท (21.4 และ 19% ของประชากรในเขตนี้)

ตารางที่ 4.5 แสดงเส้นทางการเดินทางของประชากรในพื้นที่ริมถนนรัตนาศิเบศร์ หน่วย : คน

เส้นทางการเดินทาง	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทางหลวงจังหวัด No.3215	22	52.4	12	28.6
คลองอ้อม-ทำนายนนท์	18	42.8	-	-
ถนนรัตนาศิเบศร์	-	-	25	59.4
ถนนวงแหวนรอบนอก	-	-	3	7.1
ไม่เดินทาง	2	4.8	2	4.8
รวม	42	100.0	42	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ตารางที่ 4.6 แสดงจุดหมายปลายทางของประชากรในพื้นที่ริมถนนรัตนาศิเบศร์ หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทำนายนทบุรี	19	45.2	21	50.0
บางบัวทอง	11	26.2	9	21.4
จ. นนทบุรีฝั่งตะวันออก (นอกจากทำนายนนท์)	6	14.3	2	4.8
บางเขน-พญาไท	4	9.5	8	19.0
ไม่เดินทาง	2	4.8	2	4.8
รวม	42	100.0	42	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

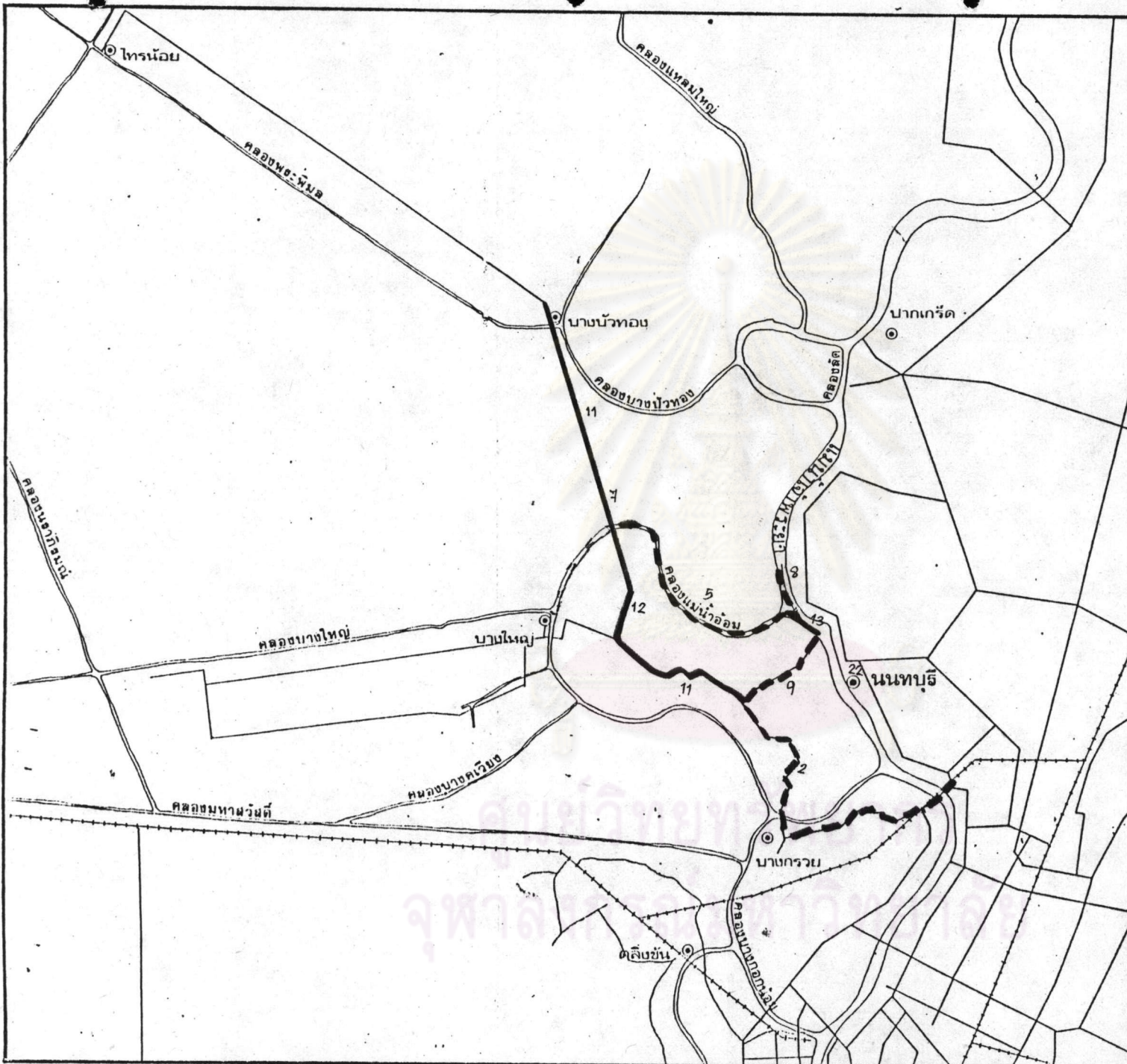
แผนที่ 4.5 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ถนน
รัตนวิเบศร์



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.6 (ปัจจุบัน)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ถนน
รัตนวิเบศร์



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



1.3 พื้นที่บริเวณถนนสายเก่า (ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215)
(ตารางที่ 4.7-4.8 แผนที่ 4.7-4.8)

เริ่มจากเขตต่อเนื่องกับ อำเภอไทรน้อย เข้าสู่อำเภอบางบัวทอง ในตำบล บางบัวทอง บางรักใหญ่ และเข้าสู่อำเภอบางใหญ่ ในเขตตำบลบางเลน บางกร่าง

ในอดีต เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทาง คือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 มีสัดส่วนการใช้ถนนสูงถึง 72.1% ของประชากรในเขตนี้ ส่วนการใช้คลองแม่น้ำ มีบ้างในสัดส่วนค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับเส้นทางแรก คือมีเพียง 17.6% ของประชากรในเขตนี้ ในการเดินทาง จะมีจุดหมายปลายทางหลัก คือ บางบัวทอง ทำนายนนทบุรี และเขตดุสิต-พระนคร (39.7%, 16.2% และ 11.8% ของประชากรในเขตนี้ตามลำดับ)

ปัจจุบัน 92.6% ของประชากรในเขตนี้หันมาใช้เส้นทางใหม่ คือ ถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนาธิเบศร์ (77.9% และ 14.7% ของประชากรในเขตนี้ตามลำดับ) เนื่องจากสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 61 นาทีต่อวันต่อคน และประหยัดค่าใช้จ่ายลงโดยเฉลี่ย 6.90 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกมีสัดส่วนการใช้ถนนสูงมาก ประชากรส่วนที่เปลี่ยนมาใช้ถนนวงแหวนรอบนอกมากคือ ประชากรที่อาศัยอยู่ในแถบถนนสายเก่า ช่วงบางบัวทอง-ไทรน้อย การเดินทางจะมีจุดหมายปลายทางหลัก ๆ คือ ตลาดบางบัวทอง (38.2% ของประชากรในเขตนี้) ปิ่นเกล้า (17.6% ของประชากรในเขตนี้) และทำนายนนทบุรี (11.8% ของประชากรในเขตนี้) โดย 2 จุดแรกใช้ถนนวงแหวนรอบนอกเป็นส่วนใหญ่ ส่วนจุดหลังคือ ทำนายนนทบุรีนั้น ส่วนใหญ่จะยังคงใช้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 อยู่

1.4 พื้นที่บริเวณชุมชนเก่าตลาดบางบัวทอง-ตลาดบางใหญ่
(ตารางที่ 4.9-4.10, แผนที่ 4.9-4.10)

ได้แก่ พื้นที่ในเขตชุมชนเก่าตลาดบางบัวทอง และตลาดบางใหญ่

ในอดีต เส้นทางหลักในการเดินทางของประชากรมีเพียงเส้นทางเดียวคือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ซึ่งมีสัดส่วนการใช้ถนนถึง 80% ของประชากรทั้งหมดในเขตนี้ ที่เหลือก็ไปใช้คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง และคลองอ้อม-ทำนายนนทบุรี (10.4%, 1.8% ของประชากรในเขตนี้) โดยมีจุดหมายปลายทางหลักอยู่ในบริเวณทำนายนนทบุรีถึง 35.7% ของประชากรในเขตนี้ นอกนั้นก็กระจายอยู่ในเขตดุสิต-พระนคร, พญาไท-บางเขน และนนทบุรีฝั่งตะวันออก (15.7, 12.2, 12.2% ของประชากรในเขตนี้ ตามลำดับ)

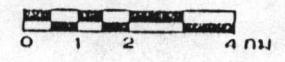


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัศมี
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ทางหลวง
จังหวัด หมายเลข 3215



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

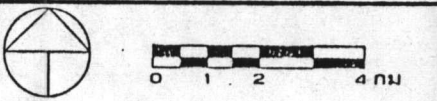
	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

... เส้น
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเศษ
..... ค.ย.
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.8 (ปัจจุบัน)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ทางหลวง
จังหวัด หมายเลข 3215



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย

ตารางที่ 4.8 แสดงจุดหมายปลายทางของประชากรในพื้นที่ริมทางหลวงจังหวัด
หมายเลข 3215

หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บางบัวทอง	27	39.7	26	38.2
ทำนายนทบุรี	11	16.2	8	11.8
บางเขน-พญาไท	4	5.9	4	5.9
ดุสิต-พระนคร	8	11.8	4	5.9
สัมพันธวงศ์	4	5.9	4	5.9
ปิ่นเกล้า	2	2.9	12	17.6
อื่น ๆ	5	7.3	10	14.7
ไม่เดินทาง	7	10.3	-	-
รวม	68	100.0	68	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

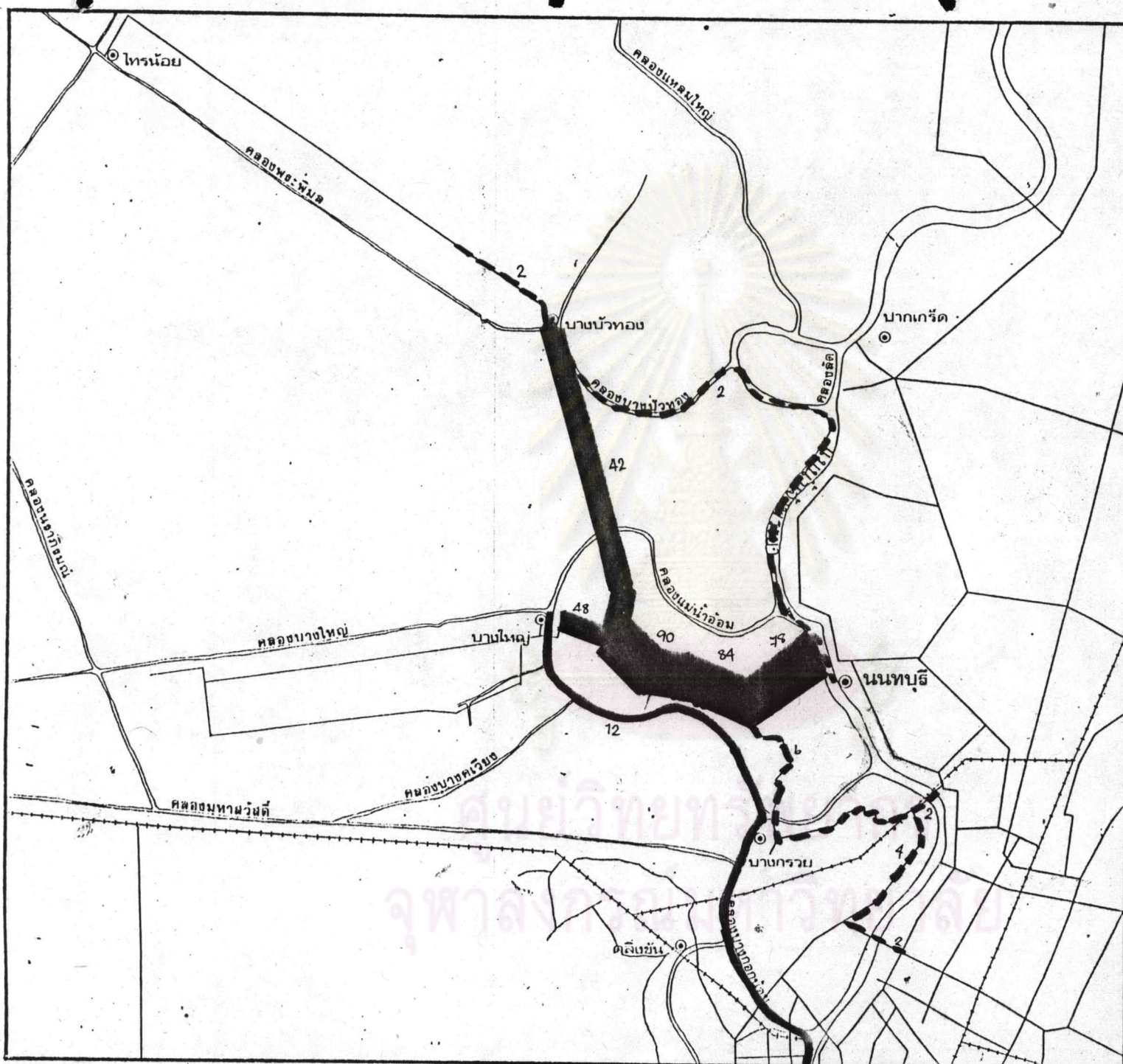
ตารางที่ 4.9 แสดงเส้นทางการเดินทางของประชากรในชุมชนเก่า

หน่วย : คน

เส้นทางการเดินทาง	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทางหลวงจังหวัด No. 3215	92	80.0	9	7.8
คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง	12	10.4	-	-
คลองอ้อม-ท่านานนท์บุรี	2	1.8	-	-
ถนนวงแหวนรอบนอก	-	-	83	72.2
ถนนรัตนานิเบศร์	-	-	20	17.4
ไม่เดินทาง	9	7.8	3	2.6
รวม	115	100.0	115	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.9 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ชุมชนเก่า



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

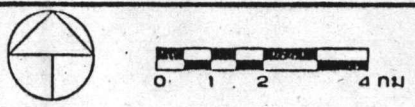
	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
 อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
 และ
 ถนนรัตนาธิเบศร์
 ต่อ
 พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.10 (ปัจจุบัน)
 แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
 ของประชากรในพื้นที่ชุมชนเก่า



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย

ตารางที่ 4.10 แสดงจุดหมายปลายทางของประชากรในชุมชนเก่า

หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทำนํ้านนทบุรี	41	35.7	5	4.3
ดุสิต-พระนคร	18	15.7	31	27.0
นนท์ (ฝั่งตะวันออก)	14	12.2	8	7.0
พญาไท-บางเขน	14	12.2	15	13.0
สัมพันธวงศ์	9	7.8	7	6.1
ท่าช้าง	5	4.3	1	0.9
ปิ่นเกล้า	2	1.7	16	13.9
ฝั่งธนบุรี (นอกจากปิ่นเกล้า)	-	-	16	13.9
บางบัวทอง	2	1.7	6	5.2
อื่น ๆ	1	0.9	7	6.1
ไม่เดินทาง	9	7.8	3	2.6
รวม	115	100.0	115	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบัน 89.6 % ของประชากรในเขตนี้เปลี่ยนแปลงมาใช้เส้นทางใหม่ เนื่องจากสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลงเฉลี่ย 56.7 นาทีต่อวันต่อคน และประหยัดค่าใช้จ่ายลงโดยเฉลี่ย 6.04 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกมีสัดส่วนการใช้ถนนมากถึง 72.2 % ของประชากรในเขตนี้ และ 17.4 % ใช้ถนนรัตนาศิเบศร์ อีกส่วนหนึ่งยังนิยมใช้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 อยู่คิดเป็น 7.8 % ของประชากรในเขตนี้ โดยมีจุดหมายปลายทางหลักๆ อยู่ในเขตดุสิต-พระนคร ถึง 27 % ของ ประชากรในเขตนี้ นอกนั้นกระจายอยู่ในเขต พญาไท-บางเขน (13 %) ปิ่นเกล้า (13.9 %) และเขตอื่น ๆ ในฝั่งธนบุรี (13.9 %)

1.5 พื้นที่บริเวณริมคลองสายสำคัญ

ได้แก่คลองบางม่วง บางใหญ่ บางกระบือ บางแพรง บางไผ่ พระนิมล คลองอ้อม

ในอดีต มีเส้นทางการเดินทางอยู่ 3 เส้นทาง คือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง และคลองอ้อม-ทำนายนทบุรี โดยมีสัดส่วนการใช้ถนน 43.1, 36.2 และ 15.5 % ของประชากรในเขตนี้ตามลำดับ โดยมีจุดหมายที่ทำนายนทบุรีมากที่สุด (27.6 % ของประชากรในเขตนี้) รองลงมาได้แก่เขตดุสิต-พญาไท (22.4 % ของประชากรในเขตนี้) ทำน้ำบางใหญ่ (15.6 % ของประชากรในเขตนี้) และท่าช้าง (12.1 % ของประชากรในเขตนี้) โดยส่วนที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตดุสิต-พญาไท จะต่อรถจากทำนายนทบุรีและท่าช้างอีกทีหนึ่ง

ปัจจุบัน 89.6 % ของประชากรทั้งหมดในเขตนี้หันมาใช้เส้นทางสายใหม่ เนื่องจากสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 33.2 นาทีต่อวันต่อคน และประหยัดค่าใช้จ่ายลงโดยเฉลี่ย 8.00 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกมีสัดส่วนการใช้ถึง 79.3 % ของประชากรทั้งหมด ส่วนเส้นทางในอดีตที่ยังใช้บ้างคือ คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง ซึ่งมีเพียง 5.2 % ของประชากรในเขตนี้ เท่านั้นลดจากในอดีตซึ่งมีสัดส่วนถึง 36.2 % ที่เดียว จุดหมายปลายทางการเดินทางของประชากรในเขตนี้จะกระจายอยู่ทั่วไป เช่น ตลาดบางใหญ่ เขตดุสิตพระนคร ตลาดบางบัวทอง และปิ่นเกล้า (22.4, 17.2, 13.8 และ 10.3 % ของประชากรในเขตนี้)

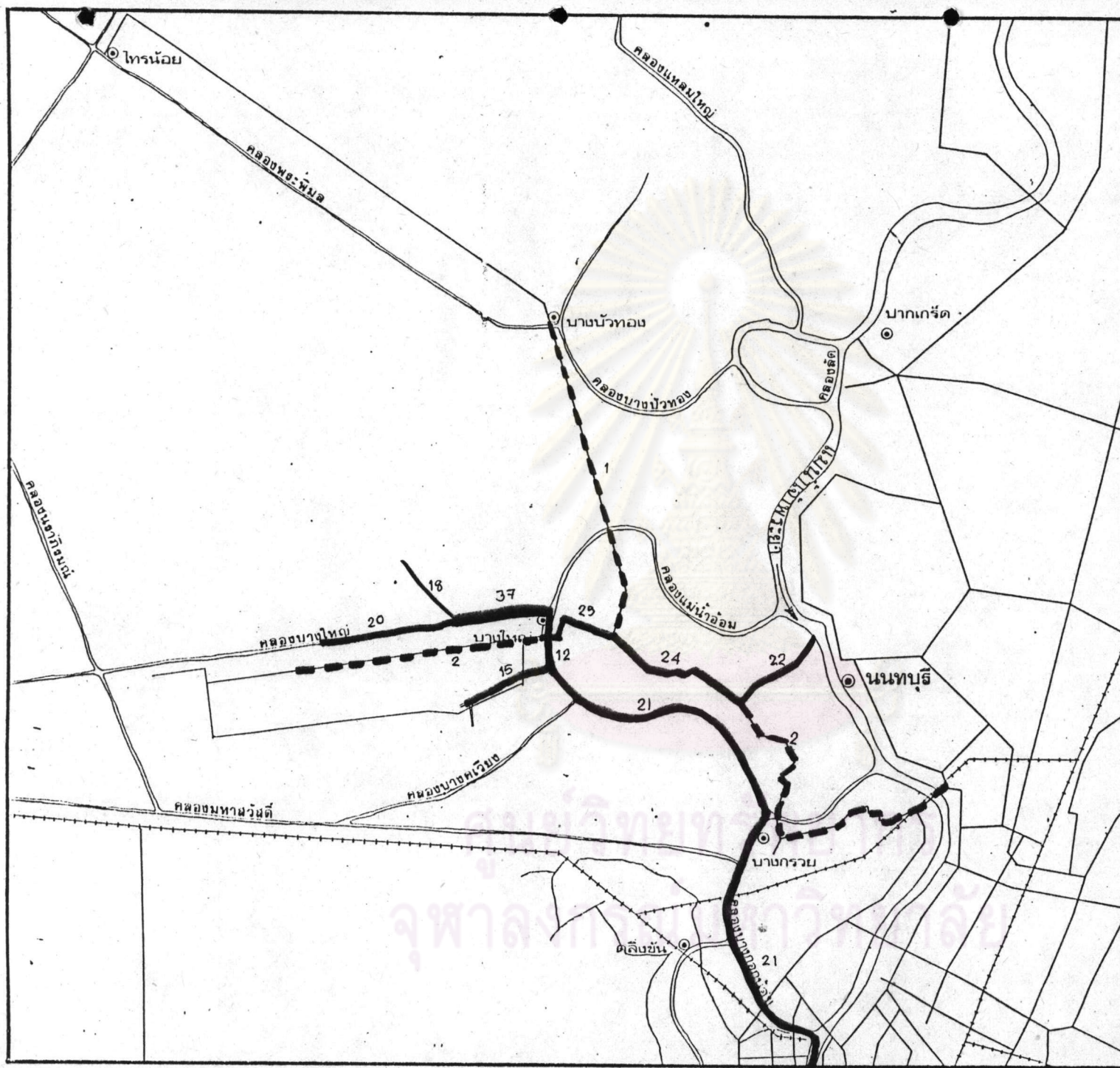
ตารางที่ 4.11 แสดงเส้นทางการเดินทางของประชากรในบริเวณริมคลองสายสำคัญ

หน่วย : คน

เส้นทางการเดินทาง	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215	25	43.1	-	-
คลองบางกอกน้อย-ท่าช้าง	21	36.2	3	5.2
คลองบางใหญ่	9	15.5	-	-
ถนนวงแหวนรอบนอก	-	-	46	79.3
ถนนรัตนธิเบศร์	-	-	6	10.3
ไม่เดินทาง	3	5.2	3	5.2
รวม	58	100.0	58	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

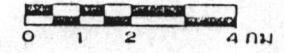
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.11 (อดีต)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ริมคลอง
สายสำคัญ



ที่มา: แบบสอบถาม

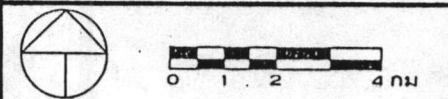
สัญลักษณ์		
	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

..... เดิม
- - - - - อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
- - - - - และ
..... ถนนรัตนวิเศษ
..... ตอ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.12 (ปัจจุบัน)
แสดง การใช้เส้นทางในการเดินทาง
ของประชากรในพื้นที่ริมคลอง
สายสำคัญ



ที่มา: แบบสอบถาม

สัญลักษณ์

	< 10	ราย
	11 - 25	ราย
	26 - 40	ราย
	41 - 55	ราย
	56 - 70	ราย
	> 70	ราย

ตารางที่ 4.12 แสดงจุดหมายปลายทางของประชากรในบริเวณริมคลองสายสำคัญ

หน่วย : คน

จุดหมาย	อดีต		ปัจจุบัน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทำน่านนทบุรี	16	27.6	-	-
ดุสิต-พระนคร	13	22.4	10	17.2
บางใหญ่	9	15.6	13	22.4
ท่าช้าง	7	12.1	-	-
บางเขน-พญาไท	4	6.9	6	10.4
นนท์ (ฝั่งตะวันออก)	2	3.4	3	5.2
ปิ่นเกล้า	-	-	6	10.3
ฝั่งธน (นอกจากปิ่นเกล้า)	1	1.7	2	3.4
สัมพันธวงศ์	-	-	1	1.7
บางบัวทอง	1	1.7	8	13.8
อื่น ๆ	2	3.4	6	10.4
ไม่เดินทาง	3	5.2	3	5.2
รวม	58	100.0	58	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

1.6 สรุป

จะเห็นว่าจุดเปลี่ยนจุดใหม่ได้ย้ายจากทำน่านนทบุรี ทำน่านบางใหญ่และท่าช้าง มาเป็น บริเวณปิ่นเกล้าและกรุงธนเป็นหลัก โดย 90.0 % ของประชากรทั้งหมด หรือ 340 ราย จาก 378 ราย หันมาใช้เส้นทางใหม่ โดยพื้นที่มีสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงมาใช้เส้นทางใหม่มากที่สุด คือ บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก และพื้นที่ริมคลองสายสำคัญ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าว ในอดีตมีการ

เดินทางลำบาก และใช้เวลาในการเดินทางมาก เนื่องจากมีการให้บริการรถโดยสาร หรือเรือโดยสารประจำทางน้อยมากหรือแทบไม่มีเลย สาเหตุที่หันมาใช้เส้นทางใหม่เนื่องจากสะดวกสบาย และประหยัดเวลาในการเดินทางลง โดยเฉลี่ย 56 นาที และประหยัดเงินลงโดยเฉลี่ย 7.71 บาทต่อวันต่อคน โดยเฉพาะพื้นที่ริมถนนรัตนธิเบศร์ และริมถนนสายเก่า ซึ่งเมื่อหันมาใช้ถนนสายใหม่สามารถลดเวลาการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 77.9 นาทีและ 61 นาทีต่อวันต่อคนตามลำดับ ส่วนพื้นที่ริมถนนวงแหวนรอบนอกและริมคลองซึ่งมีสัดส่วนการใช้เส้นทางใหม่มากนั้น แม้จะประหยัดเวลาการเดินทางไม่มากเท่ากับเขตริมถนนรัตนธิเบศร์กับริมถนนสายเก่า แต่ประชากรในพื้นที่ดังกล่าวสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 9.94 และ 8 บาทต่อวันต่อคนตามลำดับ นอกจากนี้การใช้เส้นทางใหม่ยังทำให้จำนวนต่อหรือจำนวนครั้งที่ต้องเปลี่ยนพาหนะลดน้อยลงด้วย โดยเฉพาะในเขตริมถนนวงแหวนรอบนอกและในเขตชุมชนเก่า (ตาราง 4.13-4.16)

ตารางที่ 4.13 การใช้ถนนของประชากรในปัจจุบัน แยกตามพื้นที่

พื้นที่/การใช้ เส้นทาง	ถนนวงแหวน		ถนนรัตนฯ		ทางหลวงจังหวัด		ชุมชนเดิม		ริมคลอง		รวม	
	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ
เส้นทางเก่า	1	1.1	12	28.6	5	7.4	9	7.8	3	5.2	30	7.9
ถนนสายใหม่	94	98.8	28	66.7	63	92.6	103	89.6	52	89.6	340	90.0
ไม่เดินทาง	-	-	2	4.7	-	-	3	2.6	3	5.2	8	2.1
รวม	95	100.0	42	100.0	68	100.0	115	100.0	58	100.0	378	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ตารางที่ 4.14 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้เส้นทางใหม่

พื้นที่ เหตุผล	ถนนวงแหวน		ถนนรัตนาฯ		ทางหลวงจังหวัด		ชุมชนเดิม		ริมคลอง		รวม	
	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ
ก. ประหยัด เวลา	49	51.6	21	70.0	47	74.6	41	39.8	28	51.9	186	49.2
ข. ประหยัด ค่าใช้จ่าย	36	37.9	7	23.3	32	50.8	28	27.1	18	33.3	121	32.6
ค. รถบริการ มากกว่า	1	1.1	-	-	-	-	-	-	12	22.2	13	3.4
ง. สะดวก	53	55.8	23	76.7	48	76.2	86	83.5	48	88.9	258	68.3
จ. เพิ่งย้ายมา	37	38.9	7	23.3	25	39.7	32	31.1	31	57.4	132	34.9

ที่มา : แบบสอบถาม

หมายเหตุ : ร้อยละในช่องรวม คิดจากประชากรทั้งหมดที่ทำการออกแบบสอบถาม (378)
ร้อยละในช่องอื่น ๆ คิดจากจำนวนประชากรที่เปลี่ยนมาใช้เส้นทางใหม่ในแต่ละเขต

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.15 แสดงการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อวันต่อคน

พื้นที่	เวลาที่ใช้ลดลง	เงินที่ใช้ลดลง
	หน่วย : นาที	หน่วย : บาท
ริมถนนวงแหวนรอบนอก	52.4	9.94
ริมถนนรัตนาศิเบศร์	77.9	5.86
ทางหลวงจังหวัด No. 3215	61.0	6.90
ชุมชนเก่า	56.7	6.04
ริมคลองสายสำคัญ	33.2	8.00
รวม	55.5	7.71

ที่มา : แบบสอบถาม

หมายเหตุ : คิดเฉพาะผู้ที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายลงเท่านั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนการต่อหรือเปลี่ยนพาหนะในแต่ละเที่ยวการเดินทาง

หน่วย : ราย

พื้นที่ / จำนวนต่อ	ถนนวงแหวน		ถนนรัตนาฯ		ทางหลวงจังหวัด		ชุมชนเดิม		ริมคลอง		รวม	
	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน
	1	22	53	23	24	28	48	19	57	14	15	106
2	40	26	6	15	8	20	24	36	11	26	89	123
3	16	14	9	1	8	-	34	16	14	12	81	43
มากกว่า 3	10	2	2	-	17	-	29	3	16	2	74	7
รวม	88	95	40	40	61	68	106	112	55	55	350	370
(ไม่เดินทาง)	7	-	2	2	7	-	9	3	3	3	28	8

ที่มา : แบบสอบถาม

2. ลักษณะของการขนส่งสินค้า

ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ การขนส่งสินค้าของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตก เป็นไปในรูปแบบของการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจากพื้นที่เกษตรในพื้นที่ศึกษา เช่น มะนาว หนามก๊วย ทุเรียน ส้มโอ ฯลฯ ไปสู่ศูนย์กลางการค้าส่ง คือ ปากคลองตลาด โดยใช้การขนส่งทางน้ำส่วนการขนส่งทางบกยังมีน้อยมาก เนื่องจากการเดินทางจากแหล่งผลิตถึงตลาดต้องมีการเปลี่ยนพาหนะหลายครั้ง จากทางน้ำเป็นทางบกและเปลี่ยนกลับไปใช้ทางน้ำอีก เช่น จากสวนในเขตตำบลบางม่วง หรือ ตำบลบางแม่นางในอำเภอบางใหญ่ ถ้าต้องการใช้การเดินทางทางบกจะต้องลงเรือไปที่ทำนน้ำอำเภอบางใหญ่ แล้วต่อรถไปที่ทำนน้ำนนทบุรี แล้วข้ามฟากไปฝั่งดอนนาฬิกาอีกที พ่อค้าและแม่ค้าจึงนิยมใช้เส้นทางเดินทางทางน้ำมากกว่า ซึ่งนอกจากจะสะดวกแล้วยังไม่ทำให้คุณภาพของสินค้าทางการเกษตรเสื่อมลงอีกด้วย

ส่วนสินค้าทั่วไปมักจะใช้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 เป็นหลักในการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครในย่านพระรามหก สะพานกรุงธนและสะพานปิ่นเกล้า

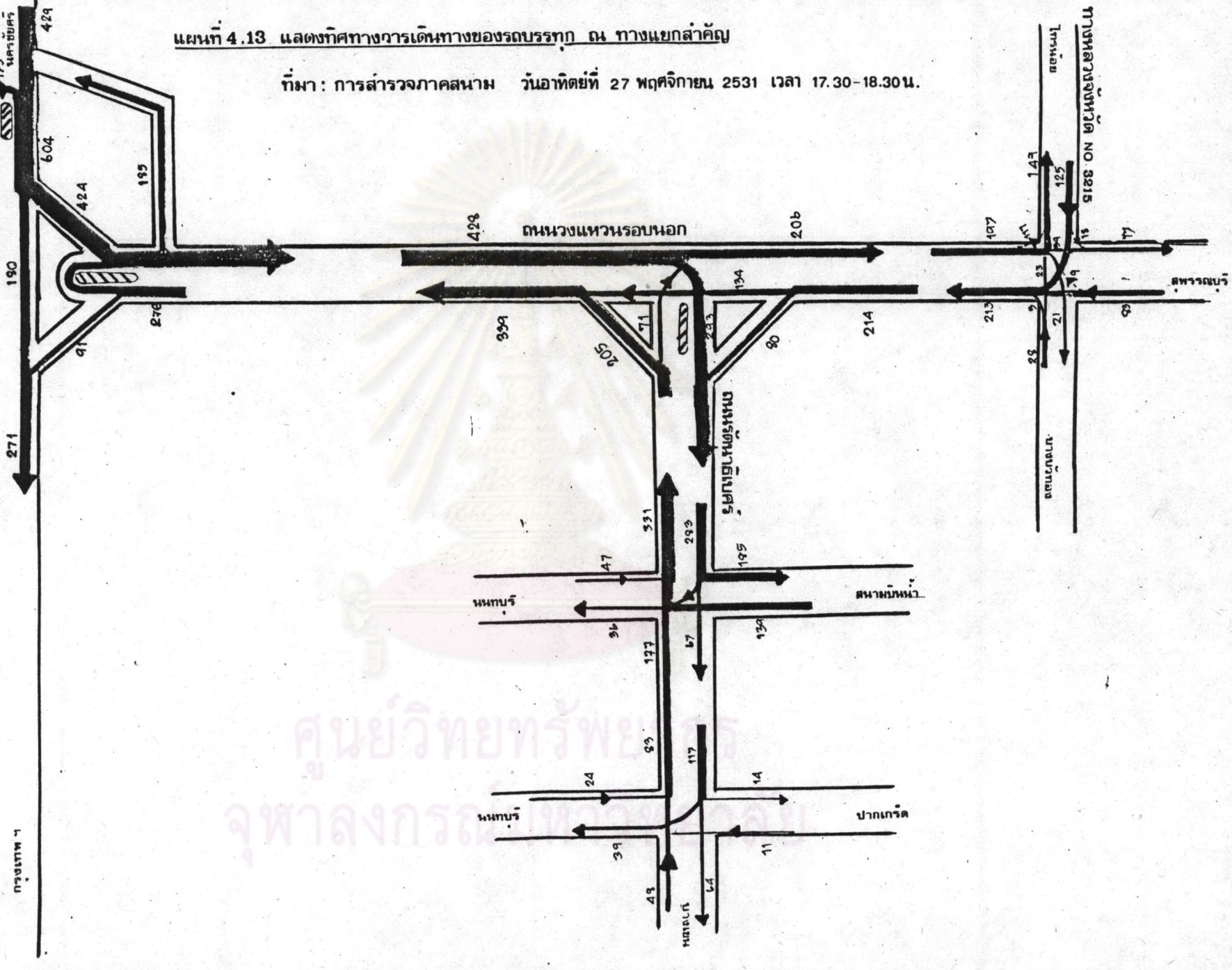
ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าของประชากรในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะเป็นไปเพื่อให้บริการแก่ผู้เดินทางผ่านพื้นที่มากกว่าให้บริการแก่คนในท้องถิ่น การขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางใหม่ของประชากรในพื้นที่เป็นการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดกลางในพื้นที่ คือ ตลาดบางบัวทอง อีกส่วนหนึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งกลางบางบัวทอง ไปสู่แหล่งค้าปลีกตามสองข้างถนนวงแหวน ในบริเวณตลาดเกษตร และในเขตตำบลบางม่วง อีกส่วนหนึ่งคือการซื้อของจากตลาดบางบัวทองไปขายในบริเวณร้านค้าปลีกตามชุมชนเล็ก ๆ ระหว่างทาง เช่น วัดศรีประวัติ วัดส้มเกลี้ยงและขายให้แก่พ่อค้า-แม่ค้าเร่ในคลองสายสำคัญ ๆ ต่าง ๆ

ส่วนการขนส่งสินค้าเกษตรจากแหล่งเกษตรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกไปสู่แหล่งค้าส่ง-ปลีก ในกรุงเทพมหานคร คือ ปากคลองตลาดนั้นยังคงนิยมใช้ทางน้ำ คือ คลองบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากสะดวกและเหมาะสมกับประเภทสินค้าทางการเกษตรซึ่งนำเข้าเสียง่ายและง่ายต่อการถูกกระทบกระเทือน แต่ก็มีบางส่วนซึ่งอยู่ริมถนนวงแหวนรอบนอก และรัตนานิเบศร์หันมาใช้รถปิ๊กอัพ หรือรถบรรทุกขนาดกลางในการขนส่งสินค้าผักและผลไม้แทน โดยใช้เส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในการเดินทางเข้าสู่แหล่งค้าส่งที่ปากคลองตลาด

เมื่อพิจารณาสถิติแสดงปริมาณการจราจร (ตารางที่ 3.3) แล้วจะเห็นว่า 52.2 % ของยานพาหนะบนถนนวงแหวนรอบนอก (ไม่รวมรถมอเตอร์ไซด์) เป็นการเดินทางของรถยนต์นั่ง ส่วนการบรรทุกสินค้าก็มีถึง 40.6 % ส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลาง

จากการสำรวจลักษณะการเดินทางของรถบรรทุกโดยการนับรถตามทางแยกสำคัญ ๆ ได้แก่ บริเวณที่กลับรถที่รามาจากกรุงเทพมหานครจะเลี้ยวเข้าถนนวงแหวนรอบนอกช่วงตลิ่งชัน-บางบัวทอง บริเวณทางแยกถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และถนนวงแหวนรอบนอก บริเวณสามแยกถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนานิเบศร์ บริเวณสี่แยกถนนวงแหวนรอบนอก และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 บริเวณสี่แยกสนามบินน้ำ และบริเวณสี่แยกแคลาย พบว่า รถบรรทุกที่ใช้เส้นทางถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนานิเบศร์ ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกหนัก ขนาดกลางหรือรถบรรทุกเล็ก จะมีทิศทางการเดินทางจากจุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทางระหว่างภาคตะวันตก และภาคใต้กับภาคกลางตอนบน และภาคเหนือ โดยจะใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เข้าสู่ถนนวงแหวนรอบนอก แล้วข้ามสู่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยใช้ถนนรัตนานิเบศร์แล้วเข้าสู่ถนนไปทางสนามบินน้ำและออกสู่ถนนพหลโยธินที่ย่านรังสิตในเขตจังหวัดปทุมธานี อีกส่วนหนึ่งจะเป็นรถบรรทุก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกหนักที่บรรทุกดินมาจาก

ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี



แผนที่ 4.13 แสดงทิศทางการเดินทางของรถบรรทุก ณ ทางแยกสำคัญ

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม วันที่อาทิตย์ที่ 27 พฤศจิกายน 2531 เวลา 17.30-18.30 น.

ศูนย์วิทยพัทย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อำเภอไทรน้อยบริเวณริมถนนบางบัวทอง-ไทรน้อยและจากอำเภอบางบัวทอง บริเวณริมถนนบางบัวทอง-ไทรน้อยและริมถนนบางบัวทอง-สุพรรณบุรี เพื่อไปถมที่ดินในเขตที่มีการขยายตัวของบ้านจัดสรรมาก ได้แก่ บริเวณริมถนนรัตนาธิเบศร์ และริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีในเขตจังหวัดนครปฐม

นอกจากการบรรทุกดินแล้วสินค้าที่บรรทุกส่วนใหญ่เป็นพืชผลทางการเกษตร ได้แก่ ผัก ผลไม้ โดยใช้รถบรรทุกขนาดกลางและรถบรรทุกเล็ก ขนส่งจากแหล่งผลิตในย่านบางบัวทอง ไทรน้อย จังหวัดนนทบุรีและจากจังหวัดนครปฐมและจังหวัดสุพรรณบุรี เพื่อไปสู่จุดหมายปลายทางที่แหล่งค้าส่งที่ปากคลองตลาด

สรุปแล้ว การขนส่งสินค้าโดยใช้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ เป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกหนัก ส่วนใหญ่จะบรรทุกดิน และวัสดุก่อสร้างไปสู่ย่านหมู่บ้านจัดสรรในบริเวณถนนรัตนาธิเบศร์และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ส่วนรถบรรทุกขนาดกลาง ส่วนใหญ่จะบรรทุกพืชผลทางการเกษตร เช่น ผัก ผลไม้ และบรรทุกสัตว์ เช่น ไก่ หมู เป็ด และรถบรรทุกขนาดเล็ก มักจะบรรทุกสินค้าทางการเกษตรจากแหล่งผลิตในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ไปสู่แหล่งค้าส่งที่ปากคลองตลาด และมีบางส่วนไปสู่ตลาดสี่มุมเมืองที่รังสิต นอกจากนั้นก็จะเป็นการขนส่งสินค้าอุปโภค บริโภค เช่น ข้าวสาร น้ำตาล-ทราย ไม้ เครื่องดื่ม อาหารแห้ง น้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊าซ ฯลฯ

3. ความสัมพันธ์กับถนนสายอื่น ๆ

3.1 การใช้ถนนสายหลักสายอื่น ๆ ของประชากร

ถนนสายที่มีการเดินทางเกี่ยวเนื่องกับพื้นที่นี้มากที่สุดคือถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งมีการใช้เป็นทางผ่านไปสู่จุดหมายถึง 69 % ของการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากอยู่ในเส้นทางเดินทางทางรถของรถโดยสารประจำทางสาย 127 และ 128 ซึ่งเดินทางระหว่างบางบัวทอง-สะพานอรุณอมรินทร์และบางใหญ่-สะพานกรุงธนบุรี ตามลำดับ ส่วนสายเพชรเกษมและถนนบุรี-ปากท่อมีสัดส่วนการใช้ต่ำมาก นับได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ศึกษา

ในเรื่องของความสัมพันธ์กับถนนสายอื่น ๆ นั้น มีรายละเอียดในเรื่องของเหตุผลและปัญหาการใช้ถนนดังนี้ (ตารางที่ 4.17)

3.1.1 ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ถนนเส้นนี้มีความสัมพันธ์กับการเดินทางจากถนนต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษามากที่สุด ผู้เดินทาง 68.5 % นิยมใช้เส้นทางนี้เป็นทางผ่านในการเดินทางไปสู่จุดหมายต่าง ๆ

สาเหตุการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

การที่ถนนเส้นนี้เป็นถนนที่ผู้เดินทางในพื้นที่ที่นิยมใช้มากที่สุด เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางสาย 127 และสาย 128 (บางบัวทอง-สะพานอรุณอมรินทร์ และบางใหญ่-สะพานกรุงธนบุรี ตามลำดับ) ซึ่งสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น และทำให้การเดินทางถึงจุดหมายใช้เวลาลดน้อยลง และใช้ค่าใช้จ่ายต่ำลงด้วย

ปัญหาการเดินทาง โดยใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

1. ปัญหาบริการไม่เพียงพอ จากการที่มีการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้พื้นที่ที่ถนนตัดผ่านมีการสัญจรที่สะดวก ประกอบกับอยู่ใกล้กับเขตเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกมากทำให้มีการอพยพเข้าของประชากรจากจังหวัดใกล้เคียง ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีประชากรอาศัยอยู่มากและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา เนื่องจากการสัญจรที่สะดวก (ดูจากการมีถนนสายใหม่ตัดผ่านพื้นที่) ทำให้มีการอพยพเข้ามากขึ้น ความต้องการให้บริการในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ไม่กี่สาย นอกจากนั้นในบริเวณสองข้างทางยังเป็นเพียงทางผ่านที่รถประจำทางสายต่างๆ เกือบจะถึงจุดปลายทางอยู่แล้วทำให้รถแน่นมาก ผู้ใช้รถประจำทางบริเวณดังกล่าว จึงไม่สามารถใช้บริการได้ในช่วงเช้าทำให้ต้องเสียเวลาจากการรอรถมากขึ้น

2. ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากรถแล่นด้วยความเร็วสูงและผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร มีการฝ่าฝืนอยู่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่นการที่รถจักรยานยนต์ไม่ยอมไปกลับรถที่ที่กัลดรถที่จัดไว้ให้เนื่องจากอยู่ไกล จึงตัดข้ามเกาะกลางถนนไปสู่อีกฝั่งแล้วไม่ระวังตัวทำให้ปะทะกับรถที่แล่นสวนมา

3. ปัญหาการจราจรติดขัด มักจะมีปัญหามาก ในช่วงที่จะข้ามสู่ฝั่งพระนครบริเวณเป็นเกล้า ซึ่งจะติดขัดมากในช่วงเช้า

3.1.2 ถนนเพชรเกษม

ถนนเส้นนี้มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ที่ศึกษาน้อยมาก คือ มีเพียง 5.3 % ของผู้เดินทางทั้งหมดเท่านั้นที่ใช้เส้นทางนี้เป็นประจำ ส่วนคนอื่น ๆ อาจจะใช้บ้างเป็นครั้งคราว แต่ไม่บ่อยนัก เช่น ปีละครั้ง หรือสองปีครั้งจึงไม่ถือว่าใช้ถนนนี้

สาเหตุการใช้ถนนเพชรเกษม

ในการใช้ถนนเพชรเกษมนั้น เป็นการใช้เพื่อเป็นทางผ่านเมื่อต้องการเดินทางไปสู่จุดหมายในภาคใต้ แต่ไม่ได้มีจุดหมายอยู่ในบริเวณนั้นแต่อย่างใด

ปัญหาการใช้ถนนเพชรเกษม

เนื่องจากการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่เด่นชัดที่สุดของการใช้ถนนสายนี้ในอดีต ช่วงบางแคจะเป็นส่วนที่มีการจราจรติดขัดมาก ในปัจจุบันความรุนแรงของปัญหาการติดขัดลดลงมากเพราะมีถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีมาช่วยบรรเทาความแออัดลงไปบ้างแต่ก็ยังคงติดขัดอยู่

3.1.3 ถนนธนบุรี-ปากท่อ

ประชากรในพื้นที่ศึกษาที่เคยใช้ถนนเป็นประจำมีเพียง 5 % เท่านั้น เนื่องจากการใช้ถนนดังกล่าวใช้ในการเดินทางไกล ๆ ซึ่งจะเดินทางนาน ๆ ครั้งเท่านั้น

สาเหตุการใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อ

การใช้ถนนเส้นนี้จะใช้ในกรณีที่จะเดินทางไปสู่จุดหมายต่าง ๆ ในภาคใต้เท่านั้น

ปัญหาการใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อ

ปัญหาที่ประสบเกี่ยวกับการจราจรติดขัดในบางช่วงที่ต้องผ่านชุมชนและปัญหาเกี่ยวกับสภาพถนนที่ไม่สมบูรณ์ในหลาย ๆ ช่วง รวมทั้งถนนแคบเกินไป

ตารางที่ 4.17 แสดงการใช้ถนนของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร (คน)

ถนนที่เคยใช้	วงแหวน	รัตนาฯ	3215	ชุมชนเก่า	ริมคลอง	รวม	
บางกอกน้อย-นครฯ	72	21	42	88	33	259	68.5
เพชรเกษม	3	1	5	8	3	20	5.3
ธนบุรี-ปากท่อ	-	2	6	8	3	19	5.0
วงแหวนรอบนอก	95	25	54	91	53	318	84.1
รัตนาธิเบศร์	18	23	27	36	12	116	30.7
ไม่ใช่	-	12	5	12	4	33	8.7

ที่มา : แบบสอบถาม

ตารางที่ 4.18 แสดงการใช้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ของประชากรในเขตต่อเนื่อง

เขต	ประชากรที่ทำการ สุ่มตัวอย่าง (คน)	วงแหวนฯ		รัตนาฯ	
		ราย	%	ราย	%
ตลิ่งชัน	100	25	25.0	-	-
บางกอกน้อย	60	5	8.3	-	-
บางกอกใหญ่	46	2	4.3	-	-
บางขุนเทียน	50	-	-	-	-
ภาษีเจริญ	48	-	-	-	-

ที่มา : แบบสอบถามวิทยานิพนธ์ "อิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีต่อเขตตลิ่งชันและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง"

3.2 การใช้นวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์ของประชากรในพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

ในการออกแบบสอบถาม และสัมภาษณ์ประชากรกรุงเทพมหานครในฝั่งธนบุรีตามโครงการวิทยานิพนธ์ของนางสาวนริสา โภธิเดช เรื่อง "อิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีต่อเขตดลิ่งชันและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง" นั้นสรุปได้ว่า ประชากรในเขตดลิ่งชัน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางขุนเทียน และภาษีเจริญนั้น 95 ราย (31.3 %) มักใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เขตที่ใช้ถนนนี้มากที่สุดคือ เขตดลิ่งชันและบางกอกน้อย

ส่วนถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงดลิ่งชัน-บางบัวทองนั้นมีการใช้ถนนของประชากรในเขตดังกล่าวเพียง 32 รายหรือ 10.5 % ของประชากรในเขตดังกล่าวที่ทำการสอบถาม ซึ่งส่วนมากอยู่ในเขตดลิ่งชันที่ใช้ถนนวงแหวนเป็นประจำ โดยมีจุดหมายปลายทางในบริเวณใกล้เคียงนั่นเอง ส่วนถนนรัตนาศิเบียร์นั้นไม่มีการใช้ถนนของประชากรในเขตดังกล่าวเลย (ตารางที่ 4.18) เหตุที่มีการใช้ถนน 2 เส้น นี้น้อยมาก เนื่องจากจุดหมายปลายทางของการเดินทางไปสู่แหล่งงานของประชากรในเขตดังกล่าว โดยใช้นวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์ เป็นการเพิ่มระยะทางในการเดินทาง ทำให้ต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น

สรุป

ในเรื่องของการเดินทางบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ การเดินทางของคน และการขนส่งสินค้า

1. การเดินทางของคน จากตัวเลขแสดงปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่างๆ ที่กรมทางหลวง เป็นผู้จัดทำ พบว่ารถที่ใช้ถนนวงแหวนรอบนอกนั้น ร้อยละ 52.2 เป็นการเดินทางของคนโดยใช้รถส่วนตัว และเมื่อทำการออกแบบสอบถาม และสัมภาษณ์ประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า แต่เดิมเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางคือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 และคลองบางกอกน้อย แต่ในปัจจุบันจากอิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์ ทำให้รูปแบบการเดินทางของคนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปโดย ร้อยละ 90 ของประชากรที่ทำการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ หันมาใช้ถนนดังกล่าวมากขึ้น จึงทำให้ถนนสายเก่าและคลองสายต่างๆ ลดความสำคัญลงไป ส่วนในเขตใกล้เคียงนั้น มีการใช้นวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์ก็ต่อเมื่อจะเดินทางไกลไปสู่จุดหมายต่างๆที่ไม่ต้องการผ่านเขตเมืองของกรุงเทพมหานครในฝั่งตะวันออก แต่ในกรณีของการเดินทางไปสู่แหล่งงานในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครของประชากรในเขตฝั่งธนบุรี ยังมีการใช้นวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาศิเบียร์น้อยมาก เนื่องจากต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางขึ้นอีกมาก

2. การขนส่งสินค้า ร้อยละ 40.6 ของยวดยานบนถนนวงแหวนรอบนอกเป็นรถบรรทุก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกหนัก ที่บรรทุกดินและอีกส่วนหนึ่งบรรทุกพืชผลทางการเกษตร โดยใช้ ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ เพื่อขนส่งสินค้าไปสู่จุดหมายในภาคต่าง ๆ โดยไม่ต้อง ผ่านเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครส่วนการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาใช้ถนนวง แหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์จะขนส่งจากแหล่งผลิตไปสู่ศูนย์กลางการค้าและการบริการใน พื้นที่คือ ตลาดบางบัวทอง และจากบางบัวทองไปสู่แหล่งค้าปลีกตามสองข้างถนนวงแหวนรอบนอก แต่การขนส่งสินค้าไปสู่แหล่งค้าส่งของกรุงเทพมหานคร คือ ปากคลองตลาดนั้น ส่วนใหญ่ยังนิยม ใช้เส้นทางน้ำอยู่เพราะสะดวกสบายและ เหมาะกับชนิดของสินค้าทางการเกษตร ซึ่งเน่าเสียและ กระทบกระเทือนได้ง่าย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วจะเห็นว่าด้วยอิทธิพลของถนนวงแหวน รอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ จะทำให้รูปแบบการเดินทางของประชากรและการขนส่งสินค้าของ พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมคือ จากการเดินทางติดต่อกันภายใน พื้นที่ และใช้ทางน้ำและถนนสายเล็กสายเก่าเปลี่ยนแปลงมา เป็นการเดินทางติดต่อกับพื้นที่ภายนอก โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครในสัดส่วนที่มากขึ้น และจะเป็นการเดินทางที่เด่นชัดในเรื่องของการ เดินทางทางบกโดยใช้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย