



### อิทธิพลของเส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี

#### 4.1 ความเป็นมาของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 338 บางกอกน้อย-นครชัยศรี กรมทางหลวงได้ดำเนินการขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยย่นระยะทางในการขนส่ง ระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังอำเภอ นครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และบริเวณที่อยู่ห่างไกลออกไป ทำให้การเดินทางขนส่งสะดวกรวดเร็วขึ้น อีกทั้งประหยัดเวลา น้ำมัน เชื้อเพลิง และช่วยลดการจราจรคับคั่งบนถนน เพชรเกษมและถนนจรัลสนิทวงศ์ ช่วงทางแยกท่าพระและทางแยกเชิงสะพานพระปิ่นเกล้าได้อีกด้วย นอกจากนี้ ยังเป็นการรองรับการขยายตัวของเมืองซึ่งกำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

ทางหลวงสายนี้ได้รับการออกแบบให้มีมาตรฐานทาง Geometrics สูง มีการควบคุมทางออกหรือทางเชื่อมต่าง ๆ เพื่อให้รถสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงโดยไม่ติดขัด และมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อความปลอดภัยอย่างดี เช่น สะพาน Overpass ข้ามทางรถไฟ และ Interchange เป็นต้น ทางหลวงสายนี้มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 40 กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เริ่มกิโลเมตร 0 ที่ถนนจรัลสนิทวงศ์ เชิงสะพานกรุงธนบุรีไปถึงถนนพุทธมณฑลสาย 4 ด้วยระยะทางประมาณ 18.2 กิโลเมตร เป็นแนวที่ตัดใหม่ทั้งหมด แนวทางตอนต้น ตัดผ่านบริเวณอาคารที่อยู่อาศัย เรือกสวน ลำคลอง และพื้นที่ราบ จากกิโลเมตรแรกมีแนวผ่านคลองบางบัวใหญ่ คลองวัดพิบูล ข้ามคลองบางกอกน้อยเข้าพื้นที่แนวคลองชั้น เขตคลองชั้น ตัดผ่านถนนสุขาภิบาล 1 ที่กิโลเมตร 3+600 (ถนนชัยพฤกษ์) คลองคลองชั้น ตัดทางรถไฟสายใต้ที่บ้านคลองชั้น เข้าพื้นที่แขวงฉิมพลี เขตคลองชั้น ตัดถนนฉิมพลี และถนนทุ่งมังกรที่กิโลเมตร 7 ผ่านคลองบัว ตัดกับทางหลวงสายบางบัวทอง-คลองชั้น ที่กิโลเมตร 9+386 แล้วเลยไปตัดกับถนนพุทธมณฑลสาย 2 ผ่านคลองควายเข้าพื้นที่แขวงศาลาธรรมสพน์ คลองขุนศรี คลองศรีศุภผล คลองประโคง ข้ามคลองทวีวัฒนา ไปตัดกับถนนพุทธมณฑลสาย 4 ประมาณกิโลเมตรที่ 18+200 อันเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการตอนที่ 1

ตอนที่ 2 เริ่มต่อจากตอนที่ 1 มีแนวทางต่อไปเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดิน 4 ตอน กรุงเทพฯ-นครปฐม ที่กิโลเมตร 40 บริเวณท้องที่อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีระยะทางประมาณ 15.765 กิโลเมตร

การก่อสร้างทางหลวงตอนที่ 1 นั้น กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. 2524-2526 ด้วยค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 385.97 ล้านบาท ส่วนตอนที่ 2 เป็นโครงการต่อเนื่องจากตอนที่ 1 ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จ สิ้นค่าก่อสร้างตามสัญญาทั้งสิ้น 367.498 ล้านบาท

#### 4.2 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการขนส่งในเขตลุ่มน้ำ

จากการศึกษาวิวัฒนาการเขตลุ่มน้ำในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่า ในอดีตการเดินทางของประชากรในพื้นที่ ได้อาศัยเส้นทางน้ำติดต่อกัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางจากภายในเขต หรือการเดินทางจากจังหวัดหนึ่งไปยังจังหวัดหนึ่ง เส้นทางคลองที่สามารถเดินทางระหว่างเขต ได้แก่ คลองมหาสวัสดิ์ (จากเขตลุ่มน้ำไปยังจังหวัดนครปฐม) คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองบางน้อย (คลองมอญ) คลองบางเขื่อนขันธ์ คลองทวีวัฒนา ส่วนคลองอื่น ๆ ในเขตลุ่มน้ำมีลักษณะเป็นโครงข่ายกับคลองสายหลักดังกล่าวมาข้างต้น ทำให้การเดินทางโดยใช้เรือเป็นพาหนะมีความสะดวกสบาย นอกจากคลองจะเอื้อประโยชน์ในการขนส่งแล้ว ยังเป็นคลองส่งน้ำเพื่อการเกษตรอีกด้วย

ในสมัยรัชกาลปัจจุบัน ชุมชนในพื้นที่เขตลุ่มน้ำมีการขยายตัวมากขึ้น มีการตัดถนนหลายสายเข้ามาในพื้นที่ เพื่อการติดต่อภายในและภายนอกเขต เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2508 ได้ตัดถนนชัยพฤกษ์ และถนนสวนผัก นับเป็นถนนรุ่นแรกในเขตลุ่มน้ำ สภาพดั้งเดิมมีลักษณะเป็นถนนลูกรังขนาดไม่กว้างเท่าในปัจจุบัน สมัยนั้นเรียกกันว่าซอยชัยพฤกษ์ และซอยสวนผัก ทั้ง 2 เส้นทางจะติดต่อกับซอยบางขุนนนท์ (ปัจจุบันเรียกถนนบางกอกน้อย-ลุ่มน้ำ) โดยสะพานข้ามคลองชักพระ (สร้างเมื่อ พ.ศ. 2507 และขยายเมื่อ พ.ศ. 2531) เพื่อออกสู่ถนนจรัลสนิทวงศ์ ในเขตบางกอกน้อย การตั้งบ้านเรือนเริ่มเกาะตัวตามถนนซอยดังกล่าว ต่อมาประมาณ 9 ปี (พ.ศ. 2516-2517) ถนนชุดต่อมาจึงเกิดขึ้น ได้แก่ ถนนชักพระ ถนนพุทธมณฑลสาย 2 และถนนศาลาธรรมสพน์ การตัดถนนชักพระเนื่องมาจากการเป็นชุมชนหนาแน่น แต่ยังคงมีการเข้าถึงที่ไม่สะดวก ต้องอาศัยการเดินทางเข้ามายังซอยชัยพฤกษ์ หรือใช้เรือโดยสาร บริเวณริมคลองชักพระ ถนนสายนี้เป็นถนนสายสั้น ๆ แต่ก็เอื้อประโยชน์อย่างมาก เพราะประชาชนที่อาศัยอยู่ห่างจากริมคลอง

ชักพระ สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้นโดยทางรถยนต์ สำหรับถนนพุทธมณฑลสาย 2 ตัดขึ้นเพื่อเชื่อม เขตภาษีเจริญกับ เขตคลองสาน และถนนศาลาธรรมสพน์ได้เชื่อมต่อกับถนนพุทธมณฑลสาย 2 ไปสุด เขตคลองสาน การเปลี่ยนแปลงริมถนน 2 สายนี้ เป็นไปอย่างช้า ๆ บ้านเรือนไม่หนาแน่นนัก เนื่องจากโครงข่ายภายในพื้นที่ระหว่างถนน 2 สายยังไม่เกิดขึ้น สภาพเดิมของพื้นที่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรมจึงยังคงอยู่

ในราว พ.ศ. 2518 มีการตัดถนนชุดที่ 3 ในเขตคลองสาน ได้แก่ ถนนฉิมพลี ถนนวัดมะกอก (ต่อมาได้ชื่อว่าถนนวัดมะกอก-พุทธมณฑลสาย 1 เนื่องจากจะมีการตัดถนนพุทธมณฑลสาย 1 โดยอาศัยแนวซอยหรือแนวถนนวัดมะกอก) ถนนทั้ง 2 สายนี้ จะเชื่อมโยงกับถนนชุดแรก และชุดที่ 2 มีการตั้งบ้านเรือนเพิ่มมากขึ้นตามถนนดังกล่าว ด้วยเหตุที่สามารถเข้าถึงทั้งทางรถยนต์และทางน้ำ ได้แก่ คลองบางระมาด และคลองบางพรหม นอกจากนี้ยังมีถนนเลียบบคลองทวีวัฒนา ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมกับ เขตภาษีเจริญ อยู่ทางทิศตะวันตกของเขต ชุมชนริมคลองทวีวัฒนาไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เพราะการเข้าถึงพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ที่อยู่ห่างถนนตัดใหม่นั้นมีเพียงทางเดียว คือทางน้ำ โดยคลองทวีวัฒนาไปสู่เขตภาษีเจริญ และจึงเดินทางโดยถนนเพชรเกษมต่อไป ถนนเลียบบคลองทวีวัฒนามีสภาพไม่ดีนัก ไม่มีถนนเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายที่ดี การเดินโคจรจึงเป็นไปอย่างช้า ๆ

ประมาณปี พ.ศ. 2520-2523 มีการตัดถนนซอยเพิ่มขึ้นอีก 3 สาย ได้แก่ ถนนวัดแก้ว-พุทธมณฑลสาย 1 เชื่อมถนนวัดมะกอกฯ กับถนนซอยโพธิ์ทอง และซอยวัดปากน้ำไปออกพื้นที่เขตบางกอกน้อย โดยซอยจรัสสินทวงศ์ 35 ถนนซอยทั้ง 3 สาย ตัดผ่านเข้าไปในชุมชนดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ริมคลองชักพระ บางพรหม และบางเชือกหนัง ทำให้เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้นตามถนนซอยดังกล่าว

ช่วงปี พ.ศ. 2524 - 2526 - 2529 นับเป็นช่วงแห่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของพื้นที่เขตคลองสาน เนื่องจากมีการตัดถนนสายประธาน หรือทางหลวงสายพิเศษ เข้าสู่พื้นที่ถึง 2 สาย ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงบางบัวทอง-คลองสาน (พ.ศ. 2522-2526) และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (พ.ศ. 2524-2526) ถนนทั้ง 2 สาย ทำให้พื้นที่คลองสานมีการเข้าถึงได้ทุกทิศทางจากภายนอก เมื่อมีการตัดถนนวงแหวนรอบนอกช่วงคลองสาน-บางแค เสร็จในปี พ.ศ. 2529 เพราะถนนดังกล่าวเป็นถนนที่ตัดในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันตก-ตะวันออก และเป็นโครงข่ายหลัก เชื่อมโยงถนนที่มีอยู่เดิมทำให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทางทั่วทั้งเขต นอกจากนี้ยังมีถนนทวีวัฒนาทางตะวันตกเฉียงใต้ สร้างขนานกับคลองบางเชือกหนังไปบรรจบกับถนนเลียบบ

## คลองทวีวัฒนา

การตัดถนนในสมัยปัจจุบันนี้ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก อาทิ การตั้งชุมชน และรูปแบบการอยู่อาศัย ลักษณะการใช้ที่ดิน รวมทั้งการเดินทางของประชาชนได้เปลี่ยนไปใช้เส้นทางถนนแทนการใช้เส้นทางน้ำ เรือโดยสารทางยาวที่แล่นอยู่ในคลองต่าง ๆ ได้ลดจำนวนลง และได้เลิกกิจการในบางสาย ระบบขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทางได้มีบทบาทเข้ามาแทนที่ ดังจะกล่าวรายละเอียดต่อไปในหัวข้อ 4.3 และ 4.4

### 4.3 รูปแบบการเดินทางของประชากรในอดีตและปัจจุบัน

จากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์การเดินทางของประชากรในพื้นที่เขตคลังชั้นและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ บางกอกน้อย ภาษีเจริญ หนองแขม และบางขุนเทียน รวมทั้งจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตกนั้น มีข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง และผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณที่ถนนตัดผ่านในเขตคลังชั้น และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งเป็นข้อมูลชั้นปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มประชากรตัวอย่างด้วยวิธี Purposive Sampling (เลือกโดยพิจารณาความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา) เลือกสัมภาษณ์ประชากรทั้งหมด 350 ราย ในพื้นที่ 6 เขต (เขตคลังชั้น บางกอกน้อย ภาษีเจริญ หนองแขม บางขุนเทียน และบางกอกใหญ่) โดยเลือกแขวงภายในเขตที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยใช้การสัมภาษณ์สุ่มตัวอย่างแบบ Cluster Sampling (สุ่มตัวอย่างตามกลุ่มบริเวณจากแต่ละแขวง) โดยมีรายละเอียดการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ประชากรสุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเขตดังนี้

- 1) เขตคลังชั้น 100 ชุด
- 2) เขตบางกอกน้อย 60 ชุด
- 3) เขตภาษีเจริญ 48 ชุด
- 4) เขตหนองแขม 46 ชุด
- 5) เขตบางขุนเทียน 50 ชุด
- 6) เขตบางกอกใหญ่ 46 ชุด
- 7) จังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก 378 ชุด

จากการสอบถามแบบสุ่มตัวอย่างพบว่า เมื่อการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี แล้วเสร็จ มีประชากรในเขตคลังชั้นเปลี่ยนแปลงมาใช้เส้นทางใหม่เป็นประจำโดยมีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปทำงาน ไปโรงเรียน และประกอบธุรกิจต่าง ๆ ในจำนวนมากที่สุด คือประมาณร้อยละ 74 ของกลุ่มตัวอย่าง (ตารางที่ 4.1) ส่วนเขตอื่น ๆ ที่มีผู้มาใช้เส้นทางใหม่ในจำนวนรองลงมา (ตารางที่ 4.2) ได้แก่ เขตบางกอกน้อย เขตหนองแขม และภาษีเจริญ คิดเป็นร้อยละ 18.34 17.39 และ 16.67 ของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละเขตตามลำดับ นอกจากนั้นได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ และบางขุนเทียน มีสัดส่วนการใช้เส้นทางใหม่อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน กล่าวคือร้อยละ 2.00 ของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละเขต ประชากรในพื้นที่ทั้ง 5 เขต ยกเว้นเขตคลังชั้นที่หันมาใช้เส้นทางใหม่นั้น มีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างจากประชากรในเขตคลังชั้น คือ จุดประสงค์ในการใช้เส้นทางดังกล่าว (ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี) จะเป็นการเดินทางเพื่อพักผ่อน และประกอบธุระส่วนตัว ซึ่งความถี่ของการเดินทางมีลักษณะไม่เป็นประจำ หรือมีการใช้เส้นทางนั้นนาน ๆ ครั้ง

ดังนั้น ในส่วนนี้จึงขอกล่าวถึงการ เดินทางของประชากรในเขตคลังชั้นเป็นอันดับแรก ซึ่งประชากรได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากอิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ส่วนการเดินทางของประชากรในพื้นที่ เกี่ยวเนื่องและจังหวัดนนทบุรีจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

#### 4.3.1 รูปแบบการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้น (ตารางที่ 4.1-4.4)

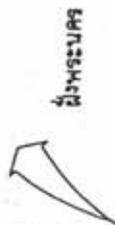
สามารถแบ่งการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้นออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงก่อนและหลังการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ก. ช่วงก่อนการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (แผนที่ที่ 4.1 และแผนภูมิที่ 4.1)

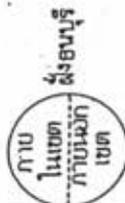
##### 1) เส้นทางและทิศทางการเดินทาง

ในอดีต ประชากรในเขตคลังชั้นใช้ถนนจรัลสนิทวงศ์ และคลองสายต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 62 และ 20 ของการเดินทางของประชากรทั้งหมดในเขตคลังชั้นตามลำดับ คลองดังกล่าวได้แก่ คลองบางระมาด บางพรหม บางเชือกหนัง มหาสวัสดิ์ โดยคลองเหล่านี้จะบรรจบกับคลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองมอญ ก่อนออกสู่มแม่น้ำเจ้าพระยา คลองดังกล่าวนับ เป็นเส้นทางที่สำคัญในการเดินทางขนส่งของประชากรในเขตนี้มาก เพราะมีเส้นทางเดินเรือ (เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ) แล่นรับส่งระหว่างคลองและแม่น้ำเจ้าพระยากับชุมชน

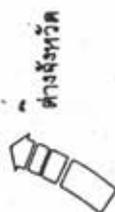
แสดง จุดหมายในการเดินทาง  
ของประชาชน ในพื้นที่  
เขตคลังสินค้าและพื้นที่  
เกี่ยวเนื่อง



ฝั่งพระนคร



ฝั่งธนบุรี

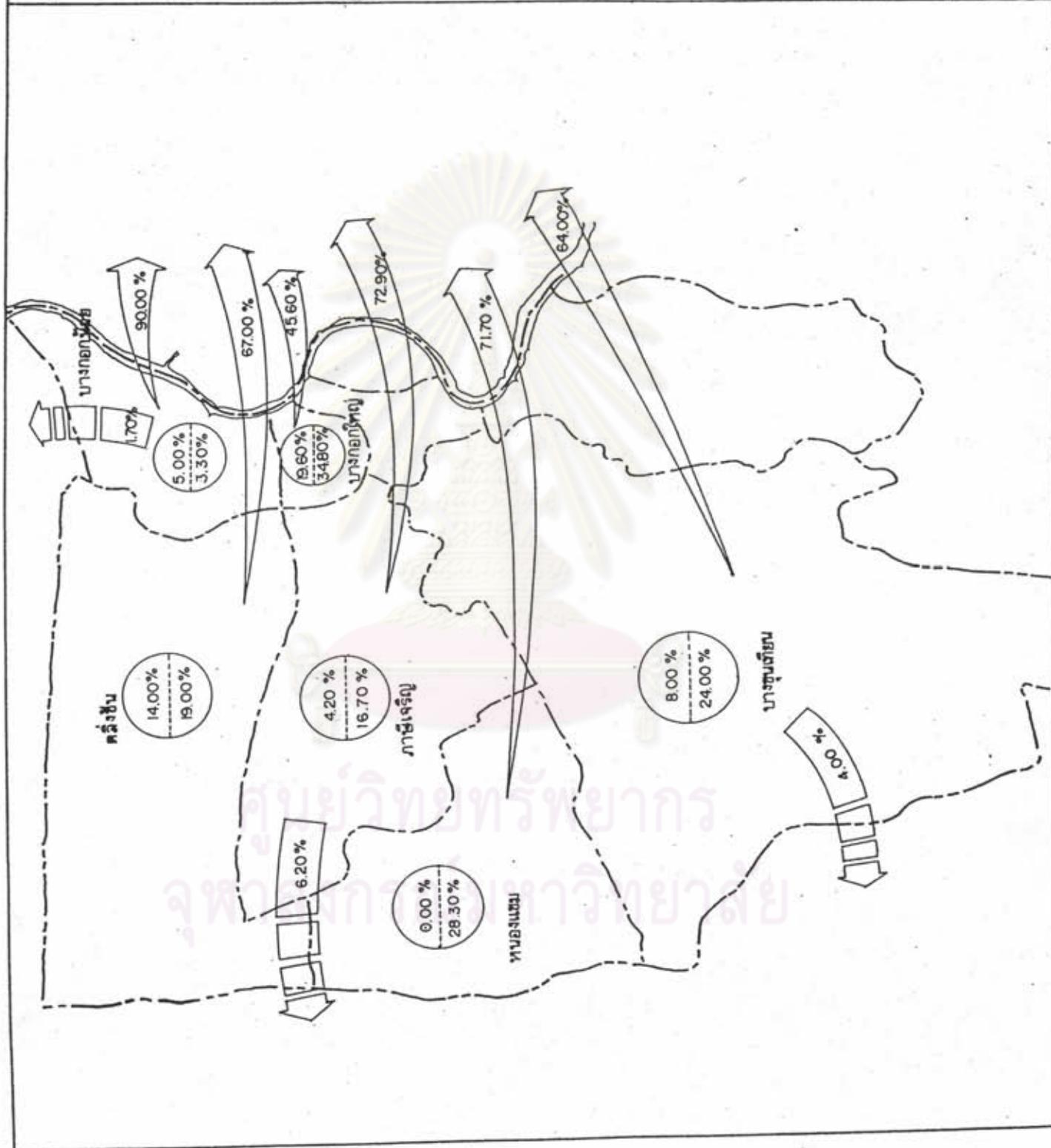


ต่างจังหวัด

ที่มา: การสัมภาษณ์

เรื่อง  
อิทธิพลของถนนบางกอก-อโย-  
นบุรีที่มีต่อเขตคลังสินค้าและ  
พื้นที่เกี่ยวเนื่อง

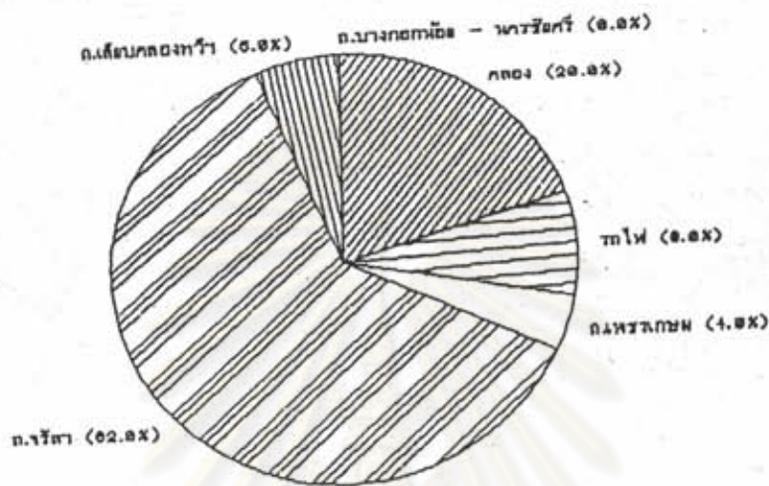
แผนที่ 4.1



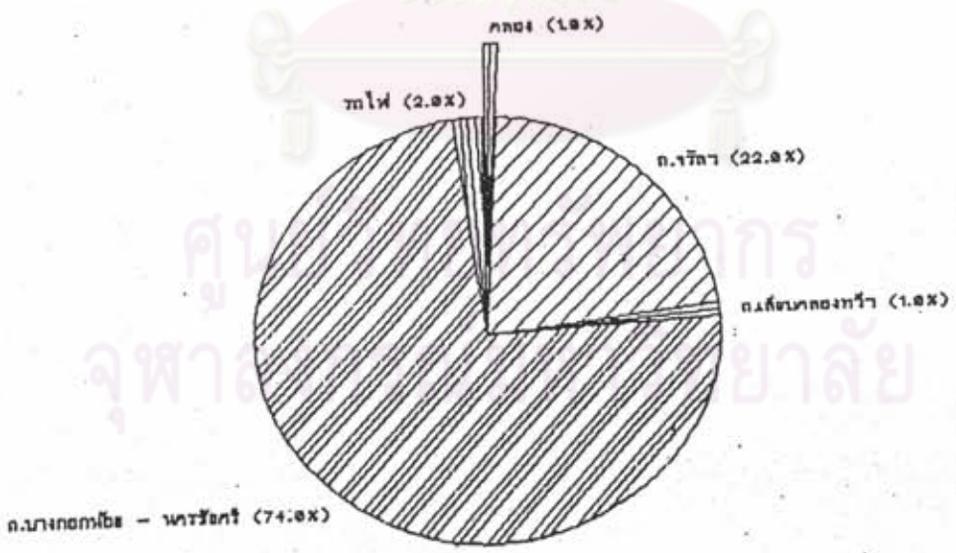
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบการใช้ถนนสายหลักของประชากรตัวอย่างในเขตเมืองชั้น  
ในช่วงก่อนและหลังการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

จำนวนการใช้ถนนสายหลักในอดีต



จำนวนการใช้ถนนสายหลักในปัจจุบัน



ในฝั่งตะวันออก นอกจากนั้น เป็นการเดินทางโดยใช้ทางรถไฟ ถนนเลียบบคลองทวิวัฒนา และถนนเพชรเกษมอีกเพียงเล็กน้อย (ตารางที่ 4.1)

ทิศทางการเดินทาง ประชากรในเขตคลังชั้นมีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครมากที่สุด ประมาณร้อยละ 67 รองลงมาได้แก่ ฝั่งธนบุรี โดยแบ่งเป็นการเดินทางภายในเขต ร้อยละ 14 และภายนอกเขตร้อยละ 19 (ตารางที่ 4.2)

## 2) จุดเปลี่ยนและการต่อพาหนะ

ในการเดินทางของประชากรส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางจากแหล่งพักอาศัยมาสู่ปากซอยบางขุนนนท์ (ถนนบางกอกน้อย-คลังชั้น) ซอยจรัลสนิทวงศ์ 13 (พาณิชยธนา) และท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา คิดเป็นร้อยละ 27 15 และ 10 ตามลำดับ ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนพาหนะที่สำคัญที่สุด และเป็นจุดที่ประชากรใช้ในการเดินทางข้ามไปสู่ฝั่งพระนคร และเขตอื่น ๆ ทางด้านฝั่งธนบุรี นอกจากนี้ยังมีจุดเปลี่ยนที่ประชากรนิยมมาต่อรถ ได้แก่ บริเวณปากซอยจรัลสนิทวงศ์ 35 (วัดมะลิ) และสะพานคลองขวาง ในเขตภาษีเจริญ (ตารางที่ 4.3)

จากลักษณะการเดินทางดังกล่าว ประชากรต้องเปลี่ยนพาหนะโดยเฉลี่ย 1-2 ครั้งต่อเที่ยวต่อคน เมื่อพิจารณา ray แฉวงพบว่า การเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 4.4)

ก) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางมากที่สุด หมายถึงประชากรที่สามารถเดินทางโดยใช้พาหนะต่อเดียวเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ประชากรในแขวงคลองชักพระ ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ใกล้เขตเมืองมากที่สุด และมีจำนวนเส้นทางในการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ ได้สะดวกกว่าแขวงอื่น ๆ ดังนั้นการเดินทางโดยพาหนะต่อเดียวจึงมีจำนวนมากกว่าการเดินทางโดยพาหนะหลายต่อ คิดเป็นร้อยละ 80 และ 20 ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยใช้รถยนต์ เป็นพาหนะออกสู่ซอยบางขุนนนท์ รองลงมาคือการเดินทางโดยใช้เรือโดยสารหางยาวแล่นเข้าคลองชักพระ คลองมอญ และแม่น้ำเจ้าพระยา

ข) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางรองลงมา หมายถึงกลุ่มที่มีประชากรประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 45-55 ของประชากรในแต่ละแขวงสามารถเดินทางโดยใช้พาหนะต่อเดียว ได้แก่ ประชากรในแขวงบางพรหม บางระมาด จิมพลี และศาลาธรรมสพน์ ดังมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.1 การเปรียบเทียบการใช้จ่ายถนนสายหลัก ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี  
(อดีต) และช่วงหลังตัดถนนฯ (ปัจจุบัน) เขตคลังชั้น

หน่วย: 1 คน

เส้นทาง	อดีต		ปัจจุบัน		การเปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คลอง	20	20.00	1	1.00	-19	-19.00
ทางรถไฟ	8	8.00	2	2.00	- 6	- 6.00
ถนนเพชรเกษม	4	4.00	-	-	- 4	- 4.00
ถนนจรัลสนิทวงศ์	62	62.00	22	22.00	-40	-40.00
ถนนเลียบคลองทวีวัฒนา	6	6.00	1	1.00	- 5	- 5.00
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	74	74.00	74	74.00
รวม	100	100.00	100	100.00		

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.2 จุดหมายปลายทางของประชากรในพื้นที่เขตคลังชั้น และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

หน่วย: คน

เขต	รวม	จุดหมายปลายทาง			
		ฝั่งพระนคร	ฝั่งธนบุรี		ต่างจังหวัด
			ภายในเขต	ภายนอกเขต	
คลังชั้น	100	67	14	19	-
ร้อยละ	100.00	67.00	14.00	19.00	-
บางกอกใหญ่	46	21	9	16	-
ร้อยละ	100.00	45.60	19.60	34.80	-
บางกอกน้อย	60	54	3	2	1*
ร้อยละ	100.00	90.00	5.00	3.30	1.70
ภาษีเจริญ	48	35	2	8	3*
ร้อยละ	100.00	72.90	4.20	16.70	6.20
หนองแขม	46	33	-	13	-
ร้อยละ	100.00	71.70	-	28.30	-
บางขุนเทียน	50	32	4	12	2*
ร้อยละ	100.00	64.00	8.00	24.00	4.00
รวม	350	242	32	70	6
ร้อยละ	100.00	69.14	9.14	20.00	1.72
			29.14		

หมายเหตุ. \* หมายถึง เดินทางไม่ประจำ

ตารางที่ 4.3 แสดงจุดเปลี่ยนของประชากร เขตคลังชั้นในอดีต

หน่วย: ราย

จุด เปลี่ยน	พื้นที่	ภายใน เขตคลังชั้น	ภายนอก เขตคลังชั้น	ร้อยละ
1. ประตูน้ำจิมพลี คลองมหาสวัสดิ์		1	-	1.28
2. สะพานคลองชักพระ		5	-	6.41
3. สะพานคลองควาย		1	-	1.28
4. สถานีรถไฟ บางระมาด		3	-	3.85
บางกอกน้อย		-	3	3.85
5. บางขุนนนท์		-	21	26.92
6. จรัลสนิทวงศ์ 37 (วัดเพลง)		-	1	1.28
7. จรัลสนิทวงศ์ 35 (วัดมะลิ)		-	6	7.69
8. จรัลสนิทวงศ์ 13 (พาณิชยัตน)		-	12	15.39
9. สี่แยกปิ่นเกล้า (35 โบว์ล)		-	1	1.28
10. สามแยกไฟฉาย		-	1	1.28
11. สะพานคลองขวาง		-	5	6.41
12. สะพานยมราช		-	1	1.28
13. สนามหลวง		-	3	3.85
14. กรมประชาสัมพันธ์		-	4	5.13
15. ท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา		-	8	10.26
16. อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ		-	1	1.28
17. ซอยเวรดี นนทบุรี		-	1	1.28
รวม		10	68	78
ร้อยละ		12.82	87.18	100.00

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนต่อ หรือการเปลี่ยนแปลงในแต่ละเที่ยวการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางต่าง ๆ ในอดีต รายละเอียด

หน่วย: ราย

จำนวนต่อ	แถว		คลองขี้พระ		คลังขัม		ฉิมพลี		บางระมาด		บางเขื่อนกั้น		บางพรหม		ทวีวัฒนา		ศาลาธรรมสพน์		รวม
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	
1	4	80.00	9	36.00	8	50.00	6	46.15	-	-	5	45.45	1	25.00	11	55.00			44
ร้อยละ	9.09	-	20.46	-	18.18	-	13.64	-	-	-	11.36	-	2.27	-	25.00	-			100.00
2	1	20.00	12	48.00	4	25.00	3	23.08	1	16.67	5	45.45	3	75.00	7	35.00			36
ร้อยละ	2.78	-	33.33	-	11.11	-	8.33	-	2.78	-	13.89	-	8.33	-	19.45	-			100.00
3	-	-	4	16.00	4	25.00	4	30.77	5	83.33	1	9.10	-	-	-	-			18
ร้อยละ	-	-	22.22	-	22.22	-	22.22	-	27.78	-	5.56	-	-	-	-	-			100.00
> 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			2
ร้อยละ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.00	-			100.00
รวม	5	100.00	25	100.00	16	100.00	13	100.00	6	100.00	11	100.00	4	100.00	20	100.00			100

ประชากรในแขวงบางพรม ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ตอนกลางของเขต  
คลังชั้น การเดินทางออกนอกเขตใช้เส้นทางคลองบางพรม คลองบางระมาด ไปออกแม่น้ำ-  
เจ้าพระยา และเส้นทางรถยนต์ไปออกซอยจรัสนิทวงศ์ 35 และจรัสนิทวงศ์ 37 โดยมีการต่อ  
พาหนะต่อเดียวคิดเป็นร้อยละ 45 และการต่อพาหนะหลายต่อ คิดเป็นร้อยละ 55

ประชากรในแขวงบางระมาด ซึ่งเป็นแขวงที่มีคลองโอบล้อมทั้ง  
4 ด้าน การคมนาคมหลักคือการใช้เรือโดยสารจากคลองบางระมาดไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา  
รองลงมาคือ การใช้ทางรถยนต์ไปออกปากซอยบางขุนนนท์ การต่อพาหนะหลายต่อมีจำนวน  
มากกว่า คิดเป็นร้อยละ 54 ส่วนการต่อพาหนะต่อเดียวคิดเป็นร้อยละ 46

ประชากรในแขวงจิมพลี ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ทางเหนือของเขต  
ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเรือในคลองมหาสวัสดิ์ เส้นทางรถยนต์ไปออกปากซอยบางขุนนนท์ และ  
บางส่วนอาศัยรถไฟโดยขึ้นที่สถานีรถไฟจิมพลี การใช้พาหนะต่อเดียว และพาหนะหลายต่อมีสัดส่วน  
พอ ๆ กัน คือร้อยละ 50 ลักษณะการเดินทางของประชากรในแขวงจิมพลีจะคล้ายคลึงกับประชากร  
ในแขวงคลังชั้น

ประชากรในแขวงศาลาธรรมสพน์ ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ด้าน  
ตะวันตกเฉียงเหนือของเขต มีการใช้เส้นทางคลองมหาสวัสดิ์เป็นหลัก ส่วนเส้นทางรถยนต์อาศัย  
ถนนศาลาธรรมสพน์ และถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ติดต่อกับพื้นที่ภายนอกเขต จำนวนต่อพาหนะมีถึง  
4 ต่อ มีการต่อพาหนะหลายต่อ คิดเป็นร้อยละ 45 การใช้พาหนะต่อเดียวคิดเป็นร้อยละ 55

ค) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบเทียบการเดินทางน้อยที่สุด หมายถึง  
ประชากรที่มีการเดินทางโดยใช้พาหนะหลายต่อ ได้แก่ ประชากรในแขวงคลังชั้น ทวีวัฒนา และ  
บางเขินหนึ่ง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 64-100 ของกลุ่มตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประชากรในแขวงคลังชั้น ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ทางด้านตะวันออก-  
เฉียงเหนือของเขต จะใช้เส้นทางเช่นเดียวกับประชากรในแขวงคลองชักรพระ คือการใช้  
เส้นทางเรือในคลองมหาสวัสดิ์ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา และเส้นทางเดินรถโดยสารขนาดเล็กไป  
ออกปากซอยบางขุนนนท์ นอกจากนี้บางส่วนอาศัยรถไฟ โดยขึ้นที่ชุมทางคลังชั้น โดยมีการต่อ  
พาหนะหลายต่อมีมากกว่าการพาหนะต่อเดียว ประมาณร้อยละ 64 และการต่อพาหนะต่อเดียว  
ร้อยละ 36 เนื่องจากที่ตั้งแขวงอยู่ไกลจากเขตเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานหรือสถานศึกษา จึงต้องมี  
การต่อพาหนะหลายต่อ

ประชากรในแขวงทวิวัฒนา ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเขต มีการเดินทางติดต่อกับเขตอื่น ๆ ทางด้านถนนเพชรเกษม โดยใช้เส้นทางคลองทวิวัฒนา และถนนเลียบบคลองทวิวัฒนา สัดส่วนร้อยละของการใช้พาหนะต่อเดียว ประมาณร้อยละ 25 ส่วนการใช้พาหนะ 2 ต่อ ประมาณร้อยละ 75

ประชากรในแขวงบาง เขื่อนหนึ่ง ซึ่งเป็นแขวงที่อยู่ทางใต้ของเขต ใต้อาศัย เส้นทางคลองบาง เขื่อนหนึ่งหรือคลองบางพรม คลองมอญ ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา และเส้นทางรถยนต์ออกปากซอยจรัสสินทวงศ์ 35 และซอยจรัสสินทวงศ์ 13 จากการสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในเขตดังกล่าวพบว่า ประชากรในแขวงบาง เขื่อนหนึ่ง เดินทางโดยพาหนะต่าง ๆ จำนวน 2 ต่อขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 100 เนื่องจากไม่มีการใช้พาหนะต่อเดียวเลยในการเดินทาง

สรุปได้ว่าในอดีตเส้นทางการเดินทางของประชากรในเขตดังกล่าว นิยมใช้เส้นทาง เรือ เป็นหลัก ส่วนเส้นทางรถยนต์มีความสำคัญรองลงมา เนื่องจากภายในพื้นที่เขตไม่มีรถโดยสารขนส่งมวลชนที่แล่นข้ามเขตไปยังเขตอื่น ๆ โดยเฉพาะฝั่งพระนคร ทำให้เส้นทางเรือมีความสำคัญต่อพื้นที่เขตดังกล่าวเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังทำให้การต่อพาหนะมีจำนวนหลายต่อ เพราะเส้นทางของบริการสาธารณะเป็นเพียงเส้นทางสั้น ๆ อาทิ เส้นทางรถโดยสารสองแถวขนาดเล็กที่แล่นภายในซอยจรัสสินทวงศ์ และซอยบางขุนนนท์ เป็นต้น สัดส่วนร้อยละของการต่อพาหนะมากกว่า 2 ต่อขึ้นไป ประมาณร้อยละ 56 ส่วนการใช้พาหนะต่อเดียว คิดเป็นร้อยละ 44

### 3) เหตุผลและปัญหา

เหตุผลและปัญหาในการใช้เส้นทาง ประชากรในเขตดังกล่าว เลือกเส้นทางในการเดินทาง โดยพิจารณาจากจุดหมายปลายทาง แต่บางพื้นที่ไม่มีโอกาสเลือกได้เลย เพราะข้อจำกัดทางด้านบริการสาธารณะ และเส้นทางที่มีอยู่มีเพียงเส้นเดียว นอกจากนี้ การเดินทางยังพบปัญหาต่าง ๆ อาทิ ความไม่สะดวกในการเปลี่ยนพาหนะบ่อยครั้ง หรือเสียเวลาในการรอคอยเพื่อต่อพาหนะ รวมทั้งการเดินเท้าจากที่พักอาศัยมายังเส้นทางคลองหรือรถยนต์ ซึ่งใช้เวลามาก และไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากเป็นพื้นที่สวน ปัญหาค่าใช้จ่ายสูง ปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณจุดเชื่อมต่อของเมืองในฝั่งพระนคร บริเวณเชิงสะพานพระปิ่นเกล้า และบริเวณถนนจรัสสินทวงศ์ เนื่องจากไม่มีเส้นทางอื่นช่วยแบ่งเบาการจราจร

ข. ช่วงหลังการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

1) เส้นทางและทิศทางการเดินทาง

ในปัจจุบัน เส้นทางหลักที่ประชาชนนิยมใช้มาตั้งแต่ก่อนการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ได้ลดความสำคัญลงไปมาก โดยเฉพาะถนนจรัลสนิทวงศ์ เดิมเคยมีสัดส่วนการใช้ถนนถึงร้อยละ 62 ของประชากรทั้งหมด ลดลงเหลือร้อยละ 22 ส่วนคลองเคยมีสัดส่วนร้อยละ 20 เหลือเพียงร้อยละ 1 ทางรถไฟและถนนเลียบบคลองทวีวัฒนา ลดจากร้อยละ 8 และ 6 เหลือเพียงร้อยละ 2 และ 1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1) ส่วนถนนเพชรเกษมนั้น ปัจจุบันไม่มีประชากรที่ทำการสุมตัวอย่าง เพื่อออกแบบสอบถามใช้เส้นทางนี้เลย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีปัญหาทางการจราจรมากที่สุดเส้นทางหนึ่ง ปัจจุบันประชากรส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 74 หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีในการเดินทางเป็นประจำแทน

ทิศทางการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้นมิได้แตกต่างไปจากเดิมเท่าใดนัก นั่นคือ มีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การเดินทางไปยังฝั่งธนบุรีทั้งภายในเขตคลังชั้นเองและภายนอกเขต โดยมีสัดส่วน เช่นเดียวกับการเดินทางในอดีต

2) จุดเปลี่ยนและการค่อพาหนะ

ในการเดินทางของประชากร จะเป็นการเดินทางจากแหล่งพักอาศัยมายังจุดเปลี่ยนที่สำคัญในเขตคลังชั้น เขตบางกอกน้อย และเขตพระนคร เมื่อพิจารณาผู้ใช้เส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี จุดเปลี่ยนพาหนะที่มีประชากรนิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ ปากทางถนนชัยพฤกษ์ คิดเป็นร้อยละ 27.12 รองลงมาได้แก่ ปากซอยบางขุนนนท์ คิดเป็นร้อยละ 15.25 ส่วนบริเวณห้างพาดำปิ่น เกล้าและสนามหลวงมีสัดส่วนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 11.87 สำหรับประชากรร้อยละ 26 ของกลุ่มตัวอย่างในเขตคลังชั้น ที่ยังคงเลือกใช้เส้นทางเดิม จะมีจุดเปลี่ยนพาหนะที่สำคัญได้แก่ บริเวณปากซอยบางขุนนนท์ ร้อยละ 25 เช่นเดียวกับบริเวณปากซอยจรัลสนิทวงศ์ 13 (พาณิชยธร) รองลงมาคือ จุดเปลี่ยนบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งพระนคร ร้อยละ 12.50 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาภาพรวมของจุดเปลี่ยนพาหนะของทุกเส้นทาง ไม่ว่าจะ เป็นเส้นทางใหม่หรือเส้นทางเก่า บริเวณที่ประชาชนนิยมมาค่อพาหนะได้แก่ บริเวณปากทางถนนชัยพฤกษ์ ปากทางซอยบางขุนนนท์ ซึ่งมีสัดส่วนการใช้พอ ๆ กัน ประมาณร้อยละ 18-19

รองลงมาได้แก่ บริเวณพาต้าป็นเกล้า และสนามหลวง ร้อยละ 8.43 และบริเวณปากซอย จรัลสนิทวงศ์ 13 ร้อยละ 7.23 (ตารางที่ 4.5)

จากลักษณะการเดินทางบนถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ประชากร ต้องเปลี่ยนพาหนะในการต่อรถเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเฉลี่ย 1 ครั้งต่อเที่ยวต่อคน โดยพิจารณาจาก ผู้เดินทางที่หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีเท่านั้น (ตารางที่ 4.6) จากภาพรวมของเขต คลิ่งชัน ผู้เดินทางที่ใช้พาหนะต่อเดียว มีจำนวนพอ ๆ กับกับผู้ใช้พาหนะหลายต่อ คิดเป็น สัดส่วน 1 ต่อ 1 แต่เมื่อพิจารณารายแขวงพบว่า การเดินทางของประชากรในเขตนี้ (คลิ่งชัน) สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ก) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางมากที่สุด หมายถึง ประชากรที่สามารถเดินทางโดยใช้พาหนะต่อเดียวเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ประชากรในแขวงคลอง ซักพระ บางเขินกหน้า คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนประชากรในแขวงบางพรหมส่วนใหญ่ใช้พาหนะ ต่อเดียว คิดเป็นร้อยละ 83

ข) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางรองลงมา หมายถึง ประชากรประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง สามารถเดินทางโดยใช้พาหนะต่อเดียว ได้แก่ ประชากรในแขวงคลิ่งชัน และจิมพลี คิดเป็นร้อยละ 47 และ 64 ตามลำดับ

ค) กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางน้อยที่สุด หมายถึง ประชากรที่มีการเดินทางโดยใช้พาหนะหลายต่อ ได้แก่ ประชากรในแขวงสาทรธรรมสพน์ บางระมาด และทวีวัฒนา คิดเป็นร้อยละ 65 80 และ 100 ตามลำดับ

สรุปได้ว่า เมื่อมีการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ประชากร ส่วนใหญ่หันมาใช้ เส้นทางใหม่ โดยมีทิศทางการเดินทาง เช่นเดียวกับการเดินทางในอดีต กล่าวคือ มีจุดหมายปลายทางไปยังฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครมากที่สุด โดยมีจุดเปลี่ยนพาหนะที่สำคัญ บริเวณริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีติดกับซอยแยกต่าง ๆ อาทิ ปากทางถนนชัยพฤกษ์ นอกจากนี้ ยังมีบริเวณถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ปากซอยบางขุนนนท์ เป็นต้น ส่วนการต่อพาหนะของประชากร ทั้งเขต เมื่อใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี พบว่าไม่มีผลต่อจำนวนครั้งของการเปลี่ยนพาหนะ เพราะมีข้อเสาคู่สำคัญที่ดึงดูดให้ประชากร เปลี่ยนมาใช้ เส้นทางสายใหม่

ตารางที่ 4.5 แสดงจุดเปลี่ยนของประชากร เขตตลิ่งชันในปัจจุบัน

หน่วย: ราย

จุดเปลี่ยน	เส้นทาง	ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี		เส้นทางอื่น ยกเว้น ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี		รวม	
		จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
1. พาดำ ปั้นเกล้า		7	11.83	-	-	7	8.43
2. สนามหลวง		7	11.83	-	-	7	8.43
3. ปากทางถนนทุ่งมังกร		2	3.39	-	-	2	2.41
4. ปากทางถนนบางกอกน้อย-ตลิ่งชัน (บางขุนนนท์)		9	15.25	6	25.00	15	18.07
5. ปากทางถนนลิมพาลี (ด้านสถานีตำรวจ นครบาลตลิ่งชัน)		2	3.39	-	-	2	2.41
6. ปากทางถนนชัยพฤกษ์		16	27.12	-	-	16	19.28
7. ด้านหน้ากรมบังคับคดี ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี		5	8.47	-	-	5	6.02
8. ปากทางถนนเลียบริดจิ้งทวิวัฒนา		5	8.47	-	-	5	6.02
9. สะพานคลองควาย		2	3.39	1	4.17	3	3.62
10. สะพานคลองชักพระ		-	-	1	4.17	1	1.21
11. สะพานคลองขวาง		-	-	2	8.33	2	2.41
12. ทำเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา (ท่าช้าง-ท่าเตียน-ท่ามหาไชย)		-	-	3	12.50	3	3.61
13. สถานีรถไฟ		-	-	2	8.33	2	2.41
14. ซอยจรัลสนิทวงศ์ 13 (พณิชยธรรม)		-	-	6	25.00	6	7.23

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

หน่วย: ราย

จุด เปลี่ยน	เส้นทาง	ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี		เส้นทางอื่น ยกเว้นถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี		รวม	
		จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
15. ขอยจรัลสนิทวงศ์ 35 (วัดมะลิ)		-	-	2	8.33	2	2.41
16. ขอยจรัลสนิทวงศ์ 37 (วัดเพลง)		-	-	1	4.17	1	1.21
17. สะพานยมราช		2	3.39	-	-	2	2.41
18. สี่แยกกรุงธน		2	3.39	-	-	2	2.41
รวม		59	100.00	24	100.00	83	100.00

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนต่อหรือการเปลี่ยนแปลงในแต่ละเที่ยวการเดินทาง เฉพาะผู้เข้าเยี่ยมชมจากภายนอก-นครชัยศรี

หน่วย: ราย

จำนวนต่อ	แถว		คลองขี้พระ		คลังขี้		ฉิมพลี		บางระมาด		บางเข็กหนึ่ง		บางพรม		ทวีวัฒนา		ศาลาธรรมสพน์		รวม	
	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน	อดีต	ปัจจุบัน
1	4	4	7	9	7	9	5	2	2	4	5	-	-	10	6	37	37			
ร้อยละ	100.00	100.00	36.84	47.37	50.00	64.29	50.00	20.00		66.67	83.33	-	-	58.82	35.29	50.00	50.00			
2	-	-	8	3	2	1	2	1	2	2	1	-	-	5	9	21	17			
ร้อยละ	-	-	42.11	15.79	14.29	7.14	20.00	10.00		33.33	16.67	-	-	29.41	52.94	28.38	22.97			
3	-	-	4	7	5	4	3	7	2	-	-	-	-	-	-	14	18			
ร้อยละ	-	-	21.05	36.84	35.71	28.57	30.00	70.00	100.00	-	-	-	-	-	-	18.92	24.33			
> 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2			
ร้อยละ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.77	11.77	2.70	2.70			
รวม	4	4	19	19	14	14	10	10	2	6	6	2	2	17	17	74	74			
ร้อยละ	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00			

### 3) เหตุผลและปัญหา

เหตุผลในการเลือกใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ของประชากรในแขวงต่าง ๆ พบว่าถนนดังกล่าว เป็น เส้นทางใหม่ มีปริมาณการจราจรน้อย เมื่อเทียบกับ เส้นทางเดิม สายอื่น ๆ จึงสะดวกมากกว่า นอกจากนี้ เขตคลังชั้นยังขาดแคลนถนนสายหลักที่ตัด เข้าสู่พื้นที่ จากด้านตะวันออกมายังด้านตะวันตกของ เขต ทำให้ประชากรที่อยู่บริเวณที่ถนนตัดผ่านสามารถ เข้าถึงจุด เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกได้ง่าย อีกทั้งประหยัด เวลาในการเดินทาง เนื่องจากไม่ต้องผ่านย่านที่มีการจราจรที่ติดขัดมาก แม้จะต้องเพิ่มจำนวนครั้งในการ เปลี่ยนรถมากขึ้นก็ตาม

ปัญหาในการใช้ เส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี ของประชากรในเขตคลังชั้น พบปัญหาดังนี้

ก) ปัญหาความไม่พอเพียงของรถโดยสาร จากการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ตัดผ่านพื้นที่ เขตคลังชั้น นับ เป็นการเปิดพื้นที่ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองออกมาทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครได้ เป็นอย่างดี จึงทำให้มีการขยายตัวของ การใช้ที่ดิน เพื่อพักอาศัย เป็นจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันยังไม่มี การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับปริมาณการ เดินทางที่เพิ่มขึ้นของประชากรในพื้นที่ จึงเกิดปัญหาในการเสียเวลาต่อพาหนะ และประสบปัญหาารถโดยสารแน่น โดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น

ข) ปัญหาการจราจรติดขัด เกิดขึ้นบริเวณจุด เชื่อมต่อกับฝั่งพระนครที่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และสะพานกรุงธน ช่วงเวลาที่ประสบปัญหา มากที่สุด ได้แก่ เวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและเย็น ปัจจุบันได้ เพิ่มช่วงเวลาการจราจรติดขัดในช่วงเที่ยง-บ่ายโมง อีกเวลาหนึ่งด้วย

ค) ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนน เนื่องจากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีจัด เป็นทางหลวงพิเศษ ที่ออกแบบให้มีการควบคุมทางออกหรือทาง เชื่อมต่าง ๆ เพื่อให้รถสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงโดยไม่ติดขัด แต่ในสภาพปัจจุบันการใช้ที่ดินในอดีตที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมได้ เปลี่ยนแปลงไป เป็นพื้นที่ เพื่อพักอาศัย และพาณิชยกรรม ทำให้เกิดกิจกรรมบริเวณ 2 ข้างทาง อาทิ การจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร การข้ามถนนเพื่อ เข้าไปยังแหล่งพักอาศัย การแวะเข้าศูนย์การค้า หรือ สถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ กิจกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นผู้เดินถนน หรือผู้ขับขี่ยานต่าง ๆ เพราะรถที่แล่นผ่านใช้ความเร็ว

สูง แต่ต้องประสบปัญหาการจราจรโดยสายขนาดใหญ่ (บขส.) ที่เลี้ยวเข้า-ออกสถานีตลอดเวลา และจำนวนคนข้ามถนนที่มาจับจ่ายใช้สอยในศูนย์การค้าต่าง ๆ บริเวณถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี บริเวณดังกล่าวยังไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและการจราจรที่ติดขัดตามมา

#### 4.3.2 รูปแบบการเดินทางของประชากรในพื้นที่เกี่ยวเนื่อง และจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก

พื้นที่เกี่ยวเนื่องของเขตคลังชั้น หมายถึง พื้นที่เขตต่าง ๆ ในย่านฝั่งธนบุรีที่คาดว่าจะได้รับอิทธิพลจากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี พื้นที่ดังกล่าวได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ บางกอกน้อย ภาษีเจริญ หนองแขม บางขุนเทียน รวมทั้งจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก ซึ่งมีรายละเอียดของการเดินทางแต่ละพื้นที่ดังนี้ (แผนที่ที่ 4.1 และแผนภูมิที่ 4.2) -

##### ก. การเดินทางของประชากรในเขตบางกอกใหญ่ (ตารางที่ 4.7)

ในอดีต เส้นทางสายหลักที่ประชากรนิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์ คิดเป็นร้อยละ 91.30 ของจำนวนตัวอย่างในเขตบางกอกใหญ่ รองลงมาได้แก่ถนนเพชรเกษมและถนนอิสรภาพ มีสัดส่วนเท่ากัน คือร้อยละ 4.35 เหตุผลหนึ่งที่ทำให้ถนนจรัลสนิทวงศ์ถูกใช้ เป็น เส้นทางของประชากรใน เขตนี้มากที่สุด เนื่องจากถนนจรัลสนิทวงศ์เป็นถนนสายหลักในเขตบางกอกใหญ่ โดยเริ่มต้นจากจุดตัดสี่แยกท่าพระ ผ่านพื้นที่เขตบางกอกน้อย และบรรจบกับสะพานพระรามหกในจังหวัดนนทบุรี

ภายหลัง เมื่อมีการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี การเดินทางของประชากรในเขตได้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางดังกล่าว คิดเป็นร้อยละ 2.17 จากเดิมที่เคยใช้เส้นทางจรัลสนิทวงศ์ ทำให้สัดส่วนร้อยละการเดินทางเหลือเพียง 89.13 สำหรับเส้นทางเพชรเกษมและอิสรภาพยังคงมีสัดส่วนการใช้เท่าเดิม อย่างไรก็ตาม ส่วนเปลี่ยนแปลงที่หันมาใช้เส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรีนั้น เป็นการเดินทางนาน ๆ ครั้ง หรือใช้เส้นทางนี้ไม่บ่อยนัก ขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทาง และเป็นการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือประกอบธุรกิจส่วนตัว การใช้เส้นทางนี้ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคล

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับจุดหมายปลายทางที่มีการเดินทางเป็นประจำ (ตารางที่ 4.2) พบว่า ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และพบว่าเป็นช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และภายหลังการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี แล้วเสร็จ จุดหมายปลายทางไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ มีการเดินทางไปยังฝั่ง



ตารางที่ 4.7 การเปรียบเทียบการใช้ถนนสายหลัก ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (อดีต) และช่วงหลังตัดถนนฯ (ปัจจุบัน) ในเขตเกี่ยวเนื่อง (บางกอกใหญ่ บางกอกน้อย ภาษีเจริญ หอมแอม บางขุนเทียน)

หน่วย:1 คน

เส้นทาง/ เขต	อดีต		ปัจจุบัน		การเปลี่ยนแปลง จำนวน
	จำนวน	%	จำนวน	%	
เขตบางกอกใหญ่	46	100.00	46	100.00	
ถนนเพชรเกษม	2	4.35	2	4.35	-
ถนนสีสุภาพ	2	4.35	2	4.35	-
ถนนจรัลสนิทวงศ์	42	91.30	41	89.33	-1
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	1*	2.17	+1
เขตบางกอกน้อย	60	100.00	60	100.00	
ถนนจรัลสนิทวงศ์	50	83.40	39	65.00	-11
ถนนพระปิ่นเกล้า	3	5.00	3	5.00	-
ถนนพรามก	2	3.33	2	3.33	-
ถนนสีสุภาพ	5	8.33	5	8.33	-
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	11*	18.34	+11
เขตภาษีเจริญ	48	100.00	48	100.00	
ถนนเพชรเกษม	30	62.50	27	56.25	-3
ถนนจรัลสนิทวงศ์	8	16.67	3	6.25	-5
ถนนเทอดไท	8	16.67	8	16.67	-
คลองบางกอกใหญ่	2	4.16	2	4.16	-
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	8	16.67	+8

## ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

หน่วย:1 คน

เส้นทาง/ เขต	อดีต		ปัจจุบัน		การเปลี่ยนแปลง จำนวน
	จำนวน	%	จำนวน	%	
เขตหนองแขม	46	100.00	46	100.00	
ถนนเพชรเกษม	46	100.00	38	82.61	-8
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	8*	17.39	8*
เขตบางขุนเทียน	50	100.00	50	100.00	
ถนนบรมขูรี-ปากท่อ	11	22.00	8	20.00	-1
ถนน เอกชัย	25	50.00	22	50.00	-
ถนนวิสุทธิกาศ	2	4.00	2	4.00	-
ถนนดาวคะนอง-จอมทอง	3	6.00	3	6.00	-
ถนน เทอดไท	3	6.00	3	6.00	-
ถนนตากสิน	2	4.00	2	4.00	-
ถนน เพชรเกษม	2	4.00	2	4.00	-
รถไฟฟ้างเวียนใหญ่-เม่งกลอง	2	4.00	2	4.00	-
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี	-	-	1*	2.00	+1

หมายเหตุ. \* = เดินทางมา ๑ ครั้ง

พระนครร้อยละ 45.6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด นอกจากนั้นเป็นการเดินทางภายในฝั่งธนบุรี ร้อยละ 54.4 โดยแบ่งเป็นการเดินทางภายในเขตบางกอกใหญ่เองร้อยละ 19.6 และการเดินทางไปยังภายนอกเขตบางกอกใหญ่ร้อยละ 34.8

ข) การเดินทางของประชากรในเขตบางกอกน้อย (ตารางที่ 4.7)

ในอดีต เส้นทางสายหลักที่ประชากรนิยมใช้มากที่สุด ได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์ คิดเป็นร้อยละ 83.34 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมดในเขตบางกอกน้อย รองลงมา ได้แก่ ถนนอิสรภาพ ถนนพระปิ่นเกล้า และถนนพรานนก ตามลำดับ โดยมีสัดส่วนร้อยละใกล้เคียงกัน ประมาณ 3.00-8.00 เหตุผลหนึ่งที่มีการใช้ถนนจรัลสนิทวงศ์ เนื่องจากถนนจรัลสนิทวงศ์เป็นถนนสายหลักของเขตบางกอกน้อยที่มีความยาวมากที่สุดในเขต ตัดผ่านพื้นที่ในแนวเหนือ-ใต้ เป็นเส้นทางไปสู่พื้นที่อื่น ๆ โดยมีจำนวนซอยแยกที่มากที่สุดด้วย

ปัจจุบัน เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อยแล้วเสร็จ การเดินทางของประชากรในเขตได้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางดังกล่าว คิดเป็นร้อยละ 18.34 ทำให้มีผู้ใช้เส้นทางจรัลสนิทวงศ์น้อยลง คือร้อยละ 65.00 ส่วนเส้นทางอื่น ๆ ได้แก่ ถนนอิสรภาพ พรานนก และพระปิ่นเกล้า มีสัดส่วนร้อยละการใช้เส้นทางดังกล่าวเท่าเดิม อย่างไรก็ตาม ส่วนเปลี่ยนแปลงที่หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีนั้น เป็นการเดินทางนาน ๆ ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจและประกอบธุระส่วนตัว

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับจุดหมายปลายทางที่มีการเดินทางเป็นประจำ (ตารางที่ 4.2) พบว่า จุดหมายปลายทางในช่วงอดีตและปัจจุบันของประชากรมิได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ มีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครถึงร้อยละ 90.00 ส่วนการเดินทางไปยังฝั่งธนบุรี คิดเป็นร้อยละ 8.3 โดยแบ่งเป็นการเดินทางภายในเขตบางกอกน้อย ร้อยละ 5.00 และการเดินทางภายนอกเขตบางกอกน้อย ร้อยละ 3.3 นอกจากนี้ยังมีการเดินทางไปต่างจังหวัดร้อยละ 1.7 แต่เป็นการเดินทางนาน ๆ ครั้ง

แม้ว่าบางส่วนของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จะผ่านพื้นที่เขตบางกอกน้อยทางด้านตะวันตก แต่ก็ไม่มีการใช้เส้นทางเป็นประจำ เนื่องจากแหล่งงานและจุดหมายปลายทางยังอยู่ทางด้านตะวันออกของเขต เป็นส่วนใหญ่

ค) การเดินทางของประชากรในเขตภาคีเจริญ (ตารางที่ 4.7)

ในอดีต เส้นทางสายหลักซึ่งประชากรในเขตภาคีเจริญนิยมมาใช้มากที่สุด ได้แก่ ถนนเพชรเกษม คิดเป็นร้อยละ 62.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดในเขต รองลงมาได้แก่ ถนนจรัลสนิทวงศ์และถนนเทอดไท มีสัดส่วนการใช้เส้นทางเท่ากันคือ ร้อยละ 16.67 สำหรับเส้นทางที่ใช้น้อยที่สุดได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 41.6 เหตุผลหนึ่งที่มีการใช้ถนนเพชรเกษมมากที่สุดในเขตนี้ เนื่องจากถนนดังกล่าวเป็นถนนสายหลักของเขตภาคีเจริญที่สามารถเชื่อมโยงกับถนนสายต่าง ๆ ได้หลายสาย การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางจึงเป็นไปได้โดยสะดวก เพราะมีการบริการขนส่งมวลชนมากกว่าเส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี อีกทั้งเส้นทางนี้ตัดผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตภาคีเจริญและหนองแขม มีเพียงบางส่วนของบริเวณหัวถนนอยู่ในเขตบางกอกใหญ่

ปัจจุบัน เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแล้วเสร็จ ประชากรในเขตภาคีเจริญก็ยังคงใช้ถนนเพชรเกษมเป็นจำนวนมากกว่าเส้นทางสายอื่น ๆ แต่มีจำนวนลดลงจากเดิม คิดเป็นจำนวนผู้ใช้ร้อยละ 56.25 เนื่องจากประชากรบางส่วนหันไปใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแทน รองลงมาได้แก่ การใช้ถนนเทอดไท และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีจำนวนการใช้เท่ากัน ในสัดส่วนร้อยละ 16.67 ส่วนเส้นทางคลองบางกอกใหญ่ มีจำนวนการใช้เท่าเดิม ร้อยละ 4.16 สำหรับผู้ที่หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ได้แก่ผู้ที่เคยใช้ถนนเพชรเกษมและถนนจรัลสนิทวงศ์ซึ่งมีประชากรใช้ถนนสายนี้คิดเป็นร้อยละ 6.25

จุดหมายปลายทางของประชากรในเขตภาคีเจริญ ที่มีการเดินทางเป็นประจำ (ตารางที่ 4.2) พบว่า ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และภายหลังตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแล้วนั้น ประชากรมีจุดหมายปลายทางไม่เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ มีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครถึงร้อยละ 72.9 และเดินทางไปยังฝั่งธนบุรี ร้อยละ 20.9 แบ่งเป็นการเดินทางภายในเขตภาคีเจริญร้อยละ 4.2 และไปยังเขตอื่น ๆ ทางฝั่งธนบุรี ร้อยละ 16.7 นอกจากนั้น เป็นการเดินทางไปยังต่างจังหวัดร้อยละ 6.2 แต่เป็นการเดินทางนาน ๆ ครั้ง

สำหรับการเดินทางของประชากรในเขตภาคีเจริญที่เลือกการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีนั้น จะเป็นการเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคลทั้งสิ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดบริเวณสี่แยกท่าพระ

ง) การเดินทางของประชากรในเขตหนองแขม (ตารางที่ 4.7)

ในอดีต เส้นทางสายหลักที่ประชากรในเขตหนองแขมนิยมใช้มากที่สุดได้แก่ ถนนเพชรเกษม เนื่องจากเป็นถนนสายหลักสายเดียวในเขตนี้ คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

ปัจจุบัน ประชากรในเขตหนองแขมมีการใช้ถนนเพชรเกษมลดลง แต่ส่วนใหญ่ยังคงนิยมใช้ถนนเพชรเกษมเพื่อเดินทางไปทำงานอยู่คิดเป็นร้อยละ 82.61 ที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 17.39 เปลี่ยนแปลงมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งเป็นการเดินทางเพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจ หรือทำธุระส่วนตัว จึงมีความถี่ในการใช้เส้นทางนี้ต่ำมาก

จุดหมายปลายทางของประชากรในเขตหนองแขมที่มีการเดินทางเป็นประจำ (ตารางที่ 4.2) พบว่า ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และหลังตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จุดหมายปลายทางของประชากรในเขตนี้ไม่ได้เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ มีการเดินทางไปยังฝั่งพระนคร ร้อยละ 71.7 และฝั่งธนบุรี ร้อยละ 28.3 โดยเป็นการเดินทางภายนอกเขตหนองแขมทั้งสิ้น

จ) การเดินทางของประชากรในเขตบางขุนเทียน (ตารางที่ 4.7)

ในอดีต เส้นทางสายหลักที่ประชากรในเขตบางขุนเทียน นิยมใช้มากที่สุดได้แก่ ถนนเอกชัย คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมา ได้แก่ ถนนธนบุรี-ปากท่อ ร้อยละ 22.00 นอกจากนั้นเป็นเส้นทางอื่น ๆ ที่มีจำนวนการเดินทางใกล้เคียงกัน ร้อยละ 4.00-6.00 ได้แก่ ถนนเทอดไท ดวงคะนอง-จอมทอง วุฒากาศ ดากสิน เพชรเกษม และรถไฟสายวงเวียนใหญ่-แม่กลอง สาเหตุที่ประชากรมีการเดินทางด้วยเส้นทางหลากหลาย เนื่องจากเขตบางขุนเทียนมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และมีเส้นทางสายหลักสายรองมากกว่าเขตภาษีเจริญ และเขตหนองแขมที่มีขนาดพื้นที่ใกล้เคียงกัน

ปัจจุบัน เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้มีคนหันมาใช้เส้นทางนี้ โดยมีสัดส่วนการใช้เส้นทางคิดเป็นร้อยละ 2.00 โดยเป็นผู้ที่เคยใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อมาก่อน ส่วนถนนเอกชัยยังคงมีผู้นิยมใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 เส้นทางอื่น ๆ ยกเว้นถนนธนบุรี-ปากท่อมีสัดส่วนการใช้เท่าเดิม คิดเป็นร้อยละ 4.00-6.00 สำหรับถนนธนบุรี-ปากท่อ สัดส่วนการใช้ถนนลดลง คิดเป็นร้อยละ 20.00 สาเหตุที่เส้นทางใหม่ไม่เป็นที่นิยมนัก เพราะต้องเพิ่มระยะทางและเวลาในการเดินทาง ประชากรจึงยังคงใช้เส้นทางเดิมที่เคยใช้เดินทางในอดีต

และใช้เส้นทางใหม่บ้าง เป็นครั้งคราว โดยมีจุดประสงค์ในการเดินทางเช่นเดียวกับเขตอื่น ๗  
ข้างต้น

จุดหมายปลายทางของประชากรในเขตบางขุนเทียน ที่มีการเดินทาง  
เป็นประจำ (ตารางที่ 4.2) พบว่า ในช่วงก่อนตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และหลังตัดถนน  
บางกอกน้อย-นครชัยศรี จุดหมายของประชากรเหมือนเดิมไม่เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ มีการ  
เดินทางไปยังฝั่งพระนคร คิดเป็นร้อยละ 64.00 และฝั่งธนบุรี ร้อยละ 32.00 แบ่งเป็นการ  
เดินทางภายในเขตบางขุนเทียน ร้อยละ 8.00 และเดินทางไปยังเขตต่าง ๆ ในฝั่งธนบุรีร้อยละ  
24.00 นอกจากนั้นเป็นการเดินทางไปยังต่างจังหวัด ร้อยละ 4.00 แต่เป็นการเดินทางนาน ๆ  
ครั้งเท่านั้น

ข) การเดินทางของประชากรในจังหวัดนนทบุรี

ในอดีต การเดินทางของประชากรในจังหวัดนนทบุรี พบว่ามีเส้นทาง  
สายหลักอยู่ 3 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย) คลอง-  
บางกอกน้อย-ท่าช้าง และคลองอ้อม-ท่าบ้านนทบุรี โดยมีสัดส่วนการใช้เส้นทางร้อยละ 51.3,  
20.9 และ 13.7 ของกลุ่มตัวอย่าง

ปัจจุบัน เส้นทางหลักในอดีตได้ลดความสำคัญลงไป ประชากรในเขต  
จังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในอัตราที่สูงมาก จากการสัมภาษณ์  
กลุ่มตัวอย่างพบว่า ประชากรจำนวน 259 ราย จาก 278 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 93 ของ  
ประชากรทั้งหมดที่ทำการออกแบบสอบถาม เปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากการใช้ทางหลวง  
จังหวัด หมายเลข 3215 และคลองบางกอกน้อย เป็นการใช้นางแหวนรอบนอกและถนน  
บางกอกน้อย-นครชัยศรีแทน (ตารางที่ 4.8)

จุดหมายปลายทางของประชากรในจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก ในอดีตมี  
การเดินทางไปยังฝั่งพระนครและภายในจังหวัดนนทบุรี ในสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ ประมาณ  
ร้อยละ 46 และร้อยละ 43 ตามลำดับ ส่วนการเดินทางไปยังฝั่งธนบุรีและที่อื่น ๆ ประมาณ  
ร้อยละ 4-7 เท่านั้น ต่อมาเมื่อตัดถนนนางแหวนรอบนอก และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จุดหมาย  
ปลายทางได้เปลี่ยนไปจากเดิม โดยมีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครร้อยละ 42 ฝั่งธนบุรีร้อยละ 24  
จังหวัดนนทบุรีร้อยละ 28 และที่อื่น ๆ ร้อยละ 6 (พันธทิพย์ จงโกทรย : อิทธิพลของถนนนางแหวน  
รอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร)

ตารางที่ 4.8 การใช้ถนนสายหลักสายอื่นของประชากรในพื้นที่ เกือบ เมืองและจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก

หน่วย: คน

พื้นที่	ถนน		ถนนทางออกย่อย-นครชัยศรี		ถนนเพชรเกษม		ถนนสุขุมวิท-ปากท่อ		ถนนวงแหวนรอบนอก (คลังชั้น-บางบัวทอง)		ถนนรัตนาธิเบศร์		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
บางกอกใหญ่	1*	3.45	2	2.90	-	-	-	-	2*	28.57	-	-	-	-
บางกอกน้อย	11*	37.92	-	-	-	-	-	-	5*	71.43	-	-	-	-
ภาษีเจริญ	8	27.59	27	39.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หนองแขม	8*	27.59	38	55.07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บางขุนเทียน	1*	3.45	2	2.90	10	100.00	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมกรุงเทพมหานคร	29	100.00	69	100.00	10	100.00	7*	100.00	-	-	-	-	115	-
ร้อยละ	25.22	10.07	60.00	77.53	8.70	34.48	6.08	2.15	-	-	-	-	100.00	-
นนทบุรี	259	89.93	20	22.47	19	65.52	318	97.85	116	100.00	116	100.00	732	-
ร้อยละ	35.38	10.07	2.73	10.07	2.60	10.07	43.44	15.85	15.85	100.00	15.85	100.00	100.00	-
รวมทั้งสอง ร้อยละ	288	100.00	89	100.00	29	100.00	325	100.00	116	100.00	116	100.00	847	-
	34.00	10.00	10.51	10.00	3.42	10.00	38.37	100.00	13.70	100.00	13.70	100.00	100.00	100.00

หมายเหตุ. \* หมายถึง ใช้ถนนข้างเคียงประจำ หรือถนน ๗ ครั้ง ใช้ถนนสายดังกล่าว

สรุปได้ว่า การเดินทางของประชากรใน 5 เขตของกรุงเทพมหานคร ดังกล่าว ส่วนใหญ่เลือกใช้เส้นทางเดิมในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ สำหรับ สัดส่วนร้อยละของผู้ที่ใช้เส้นทางใหม่ (ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี) มีเพียงประชากรในเขต ภาษีเจริญร้อยละ 16.67 ของกลุ่มตัวอย่างในเขตนี้เท่านั้นที่ใช้เส้นทางเป็นประจำ แทนการใช้เส้นทางในอดีต ส่วนประชากรในเขตอื่น ๆ ประมาณร้อยละ 88.00 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่เปลี่ยนแปลงการเดินทาง. เนื่องจากเส้นทางเก่ามีการบริการขนส่งมวลชนมากกว่า และมีระยะทางระหว่างจุดเริ่ม-จุดหมายใกล้กว่า อย่างไรก็ตาม ก็มีการเลือกใช้เส้นทางใหม่ของประชากรใน 4 เขต (ยกเว้นเขตภาษีเจริญ) มีลักษณะการเดินทางไม่เป็นประจำ มีการเดินทางนาน ๆ ครั้ง จุดประสงค์ในการเดินทางคือ การเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจ และประกอบธุระส่วนตัว ส่วนใหญ่ของประชากรที่ใช้เส้นทางนี้คือ ผู้ที่เคยใช้ถนนเพชรเกษม และถนนจรัลสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้กับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี โดยมีถนนเชื่อมต่อ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอก พุทธมณฑลสาย 2 และพระปิ่นเกล้า

สำหรับประชากรในเขตจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในอัตราที่สูงมาก พบว่ามีการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแทนเส้นทางเดิมดังกล่าวแล้ว เหตุผลหนึ่งที่ประชากรเลือกใช้ถนนสายนี้ เนื่องจากเส้นทางเดิมที่ประชากรเคยใช้ในอดีต ต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก และปัจจุบันยังมีเส้นทาง การเดินทางของขนส่งมวลชน จากถนนรัตนาธิเบศร์-วงแหวนรอบนอกไปจนถึงถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งสามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงได้มาก

จุดหมายปลายทางของประชากรทั้ง 5 เขต และจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก พบว่าส่วนใหญ่มีแหล่งงานอยู่ทางด้านตะวันออกของพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ทางฝั่งพระนคร โดยประชากรใน 5 เขต มีสัดส่วนในการเดินทางไปยังฝั่งพระนคร ประมาณร้อยละ 70.00 และพื้นที่อื่น ๆ ทางฝั่งธนบุรีที่อยู่ห่างไกลกับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี คิดเป็นร้อยละ 27.60 นอกจากนั้น เป็นร้อยละ 2.40 ของจุดหมายปลายทางในต่างจังหวัด สัดส่วนร้อยละของจุดหมายปลายทางของประชากรในเขตนนทบุรี ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว

เหตุผลในการเลือกใช้เส้นทางเดิมสำหรับประชากรใน 5 เขต ของ กรุงเทพมหานคร เนื่องจากที่ตั้งของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี อยู่ห่างจากพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 เขต เมื่อเปรียบเทียบกับถนนสายหลักที่มีอยู่เดิมภายในเขตดังกล่าว นอกจากนี้เส้นทางใหม่ยังขาดแคลน

บริการสาธารณะ ทั้งจำนวนสายรถประจำทาง และรัศมีการให้บริการซึ่งไม่สามารถให้บริการได้อย่างพอเพียง ทำให้คนส่วนใหญ่ที่ไม่มีพาหนะส่วนบุคคลต้องใช้ เส้นทางเดิม

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่า ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีได้มีอิทธิพลต่อการเดินทางประจำวันของประชากรในพื้นที่เกี่ยวเนื่องของเขตคลังชั้น ซึ่งได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ บางกอกน้อย ภาษีเจริญ บางขุนเทียน และหนองแขม แต่จะมีผลต่อประชากรในเขตจังหวัดนนทบุรี ผังตะวันตก และมีผลต่อการสัญจรของยานพาหนะในระดับภูมิภาค กล่าวคือ ประชากรในเขตจังหวัดนนทบุรีจะใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ต่อเนื่องกับถนนวงแหวนรอบนอก ในการเดินทางเข้าสู่ฝั่งพระนคร ส่วนการสัญจรในระดับภูมิกอนั้น ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรจากถนนสายหลักสายเดิมของพื้นที่ฝั่งตะวันตก ที่ใช้ในการเดินทางไปสู่ภาคใต้ คือ ถนนเพชรเกษม และถนนธนบุรี-ปากท่อ ซึ่งมีสภาพจราจรแออัดมาก ถนนสายใหม่นี้จึงช่วยกระจายยานพาหนะที่มาจากส่วนต่าง ๆ ของประเทศไปสู่จุดหมายปลายทางได้ โดยไม่ต้องผ่านใจกลาง-เมืองในฝั่งตะวันออก

#### 4.4 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้น

ลักษณะการเปลี่ยนแปลง จากการศึกษาเปรียบเทียบการเดินทางของประชากรเขตคลังชั้นในอดีตและการเดินทางในปัจจุบัน สามารถจำแนกการเปลี่ยนแปลงออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

4.4.1 เส้นทางและทิศทางการเดินทาง (ตารางที่ 4.1) จากการออกแบบสอบถาม จะเห็นว่าประชากรในเขตคลังชั้น มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากเส้นทางเดิมมาใช้เส้นทางใหม่ ถึงร้อยละ 74 โดยเส้นทางที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือ บริเวณถนนจรัลสนิทวงศ์ มีจำนวนและสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง จากการเดินทางทั้งหมดมากที่สุด คือ ประชากรร้อยละ 40 ได้เปลี่ยนมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ส่วนเส้นทางคลองนั้นแม้ว่าจะมีจำนวนการเปลี่ยนแปลงน้อย แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีความแตกต่างของผู้ใช้เส้นทางในอดีตและปัจจุบันมากที่สุด คือ จากเดิมเคยใช้คลอง ร้อยละ 20 ของจำนวนผู้เดินทาง ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ที่ยังใช้เส้นทางเดิมอยู่ เนื่องจากหันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และอีกสาเหตุหนึ่งที่ใช้คลองลดลง คือการยกเลิกเส้นทางคลองสายมหาราช-บางพรหม ส่วนถนนเพชรเกษม ในปัจจุบันไม่มีประชากรในเขตคลังชั้นที่ทำการสัมภาษณ์ใช้ถนนเส้นนี้เลย เพราะ

ประชากรได้เปลี่ยนไปใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแทน ส่วนทิศทางการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้น ส่วนใหญ่ยังคงมีการเดินทางไปยังฝั่งพระนครไม่เปลี่ยนแปลง

4.4.2 จุดเปลี่ยนและการต่อพาหนะ จากลักษณะการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทาง ส่งผลให้จุดเปลี่ยนพาหนะ หรือจุดต่อรถเปลี่ยนไปจากเดิม คือ จากย่านชอยจรัลสนิทวงศ์ 13 (ช.พาณิชย์ธน) และท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยามาเป็นบริเวณปากทางถนนชัยพฤกษ์ บีบเกล้า และสนามหลวง ส่วนบริเวณบางขุนนนท์ เป็นจุดเปลี่ยนพาหนะที่ยังนิยมใช้อยู่ทั้งเส้นทางเดิมและเส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี เนื่องจากมีบริการรถโดยสารของ ขสมก. แล่นผ่านทั้งถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และจรัลสนิทวงศ์

สำหรับการต่อพาหนะ เมื่อพิจารณาจากภาพรวมของทั้งเขต พบว่าสัดส่วนร้อยละของการต่อพาหนะ 1 ต่อ กับการต่อพาหนะหลายต่อ เปรียบเทียบในอดีตกับปัจจุบันพบว่ามีสัดส่วน 1 ต่อ 1 แต่เมื่อพิจารณารายแขวง พบว่าประชากรที่หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ส่วนใหญ่มีการเดินทางที่สะดวกขึ้น มีการต่อพาหนะน้อยกว่าในอดีต ดังนี้

ก. กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางมากที่สุด หมายถึงประชากรที่ต่อพาหนะ 1 ต่อ เป็นส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ในอดีตมีเพียงแขวงคลองชักพระเพียงแขวงเดียว ปัจจุบันเมื่อใช้เส้นทางใหม่ ทำให้ประชากรในแขวงบาง เขือกหนึ่ง และบางพรหมสามารถเดินทางต่อ เดียวก็ถึงจุดหมายปลายทางได้ สำหรับแขวงคลองชักพระจัด เป็นแขวงที่ได้เปรียบในการเดินทางมากที่สุด ไม่ว่าจะใช้เส้นทางสายเก่าหรือถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 100 ในการเดินทางต่อเดียว ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ทำให้ประชากรในแขวงคลองชักพระมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

ข. กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางรองลงมา หมายถึงประชากรที่ต่อพาหนะ 1 ต่อ ประมาศครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ประชากรในแขวงฉิมพลี ในอดีตมีประชากรเพียงร้อยละ 50 ที่เดินทางโดยพาหนะต่อเดียว ปัจจุบันเมื่อใช้เส้นทางใหม่มีประชากรเพิ่มเป็นร้อยละ 64 สามารถเดินทางโดยพาหนะต่อเดียวก็ถึงจุดหมายปลายทาง ส่วนประชากรในแขวงคลังชั้น เดิมต้องใช้พาหนะ 2 ต่อขึ้นไปในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 63 ของกลุ่มตัวอย่าง ปัจจุบันเมื่อใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีสัดส่วนการใช้พาหนะหลายต่อลดลงเหลือร้อยละ 53 ของกลุ่มตัวอย่าง

ค. กลุ่มประชากรที่ได้เปรียบในการเดินทางน้อยที่สุด หมายถึงประชากรที่มีการเดินทางโดยใช้พาหนะหลายต่อ มีจำนวนเกินกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง ในอดีตประชากรที่ต้องใช้พาหนะหลายต่อในการเดินทาง ได้แก่ ประชากรในแขวงทวิวัฒนา บางเขือกหนัง และคสังชัน เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ประชากรในแขวงบางเขือกหนังและคสังชันสามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น กล่าวคือ สามารถลดจำนวนต่อลง ส่วนประชากรในแขวงทวิวัฒนาไม่ว่าจะใช้เส้นทางใด ยังคงเสียเปรียบในการเดินทางมากที่สุด เพราะต้องต่อพาหนะมากกว่าประชากรในแขวงบางระมาด และศาลาธรรมสพน์ ที่มีการต่อพาหนะเพิ่มขึ้นจากเดิมเมื่อใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่า เนื่องจากอิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้รูปแบบการเดินทางของประชากรเปลี่ยนไปจากเดิม โดยร้อยละ 74 ของประชากรที่ทำการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ เปลี่ยนมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในการเดินทางเป็นหลัก ซึ่งทำให้การเดินทางเข้าถึงชุมชน เมืองในฝั่งพระนครหรือในฝั่งธนบุรีมีความสะดวกสบายมากขึ้น และช่วยย่นระยะทางในการเดินทางลงได้มาก ถึงแม้จะต้องเปลี่ยนพาหนะมากขึ้นก็ตาม

4.4.3 เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง จากการออกแบบสอบถามประชากรในเขตคสังชัน พบว่าร้อยละ 74 ของกลุ่มตัวอย่างเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง โดยหันมาใช้เส้นทางถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี โดยมีเหตุผลในการเลือกใช้เส้นทาง ดังนี้ (ตารางที่ 4.9)

ก. สามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 45.31 นาที ต่อวันต่อคน โดยเฉพาะแขวงทวิวัฒนา สามารถลดเวลาเดินทางลงได้มากกว่า 2 ชั่วโมงต่อวัน

ข. สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงโดยเฉลี่ย 13.41 บาท ต่อวันต่อคน แขวงที่สามารถลดค่าใช้จ่ายได้มากที่สุดคือ แขวงบางพรหม และคลองชักพระ ซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้โดยเฉลี่ย 40 และ 24 บาท ต่อวันต่อคน

ค. เป็นเส้นทางที่สะดวก เนื่องจากเป็นเส้นทางใหม่ที่มีปริมาณจราจรน้อย เมื่อเทียบกับเส้นทางเดิม ผู้ที่เลือกเส้นทางนี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีพาหนะส่วนบุคคล แม้ว่าจะมีระยะทางที่ไกลกว่าการใช้เส้นทางอื่นก็ตาม

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้ประชากรมาใช้ถนนสายใหม่ เช่น จุดหมายปลายทางที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย จากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เป็นต้น

ตารางที่ 4.9 แสดงการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อวันต่อคนของผู้เปลี่ยนมาใช้ถนน  
บางกอกน้อย-นครชัยศรี

แขวง	เวลาที่ลดลง (นาที)	ค่าใช้จ่ายที่ลดลง (บาท)
คลองชักพระ	20.00	24
คลองชัก	37.50	5
จิมพลี	37.86	3
บางระมาด	60.00	2.67
บาง เชือกหนัง	70.00	-
บางพรม	65.00	40
ทิวัดนา	130.00	12
ศาลาธรรมสพน์	38.89	13.29
รวม	45.31	13.41

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

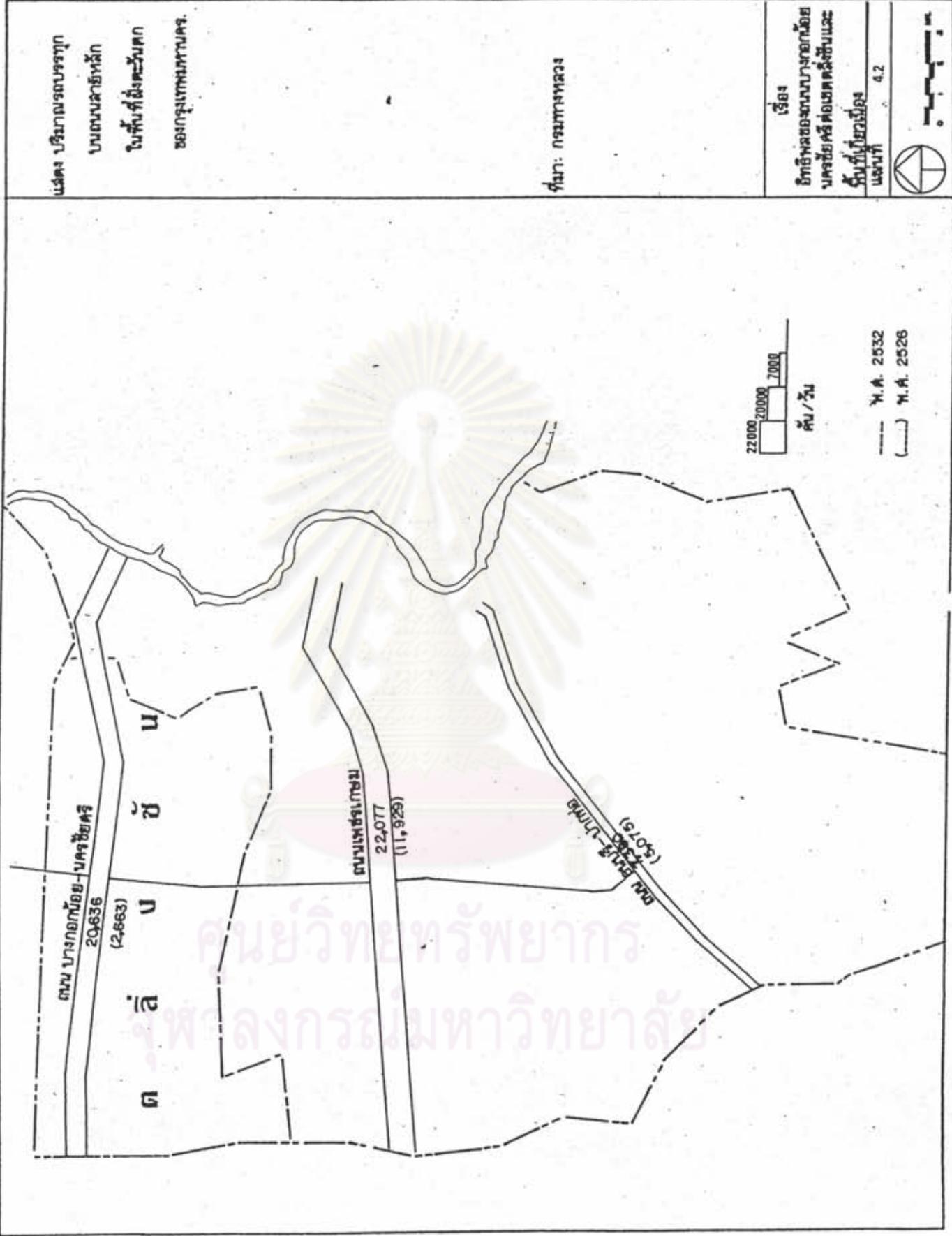
ในส่วนของการที่ยังคงใช้เส้นทางเดิม โดยมีได้เปลี่ยนแปลงมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จะเป็นประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณที่เข้าถึงถนนจรัลสนิทวงศ์ได้สะดวกกว่า มีการต่อพาหนะน้อยกว่าการใช้เส้นทางใหม่ และมีรถโดยสารของ ขสมก. ให้บริการมากกว่า

#### 4.5 ลักษณะการขนส่งสินค้า

##### 4.5.1 ลักษณะการขนส่งสินค้าของประชากรในเขตคลังชั้น

ก. ช่วงก่อนการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในอดีตการขนส่งสินค้าของประชากรจะใช้เส้นทางทางน้ำ และถนนบางกอกน้อย-คลังชั้น (ซอยบางขุนนนท์) เป็นหลัก โดยสินค้าที่ขนส่งส่วนมากเป็นพืชผลทางการเกษตร ประเภทผัก ผลไม้ เป็นต้น ซึ่งมีตลาดรับซื้อผลผลิตอยู่ 3 แห่งใหญ่ ๆ คือ ที่ตลาดห้วยรถไฟ หรือศาลาน้ำร้อน ตลาดนัดสนามหลวง และปากคลองตลาด โดยส่วนใหญ่จะใช้คลองสายต่าง ๆ มาออกคลองบางกอกน้อย และแม่น้ำเจ้าพระยา และมีส่วนน้อยที่สามารถใช้เส้นทางการสัญจรทางบกได้คือ ใช้ถนนบางกอกน้อย-คลังชั้นขนส่งสินค้าไปยังที่ตลาดห้วยรถไฟ

ข. ช่วงหลังการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี หลังจากที่มีการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม โครงการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้การเดินทางเข้าถึงพื้นที่เขตคลังชั้นสะดวกมากขึ้น การขนส่งสินค้าซึ่งเป็นพืชผลทางการเกษตรนั้น เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก เป็นการขนส่งโดยใช้ถนนแทน โดยมีทั้งเกษตรกรเป็นผู้ขนส่งสินค้าไปขายเอง และมีพ่อค้าคนกลางเข้ามารับซื้อพืชผลถึงในพื้นที่ ตลาดกลางที่รับซื้อพืชผลยังคงเป็นตลาดห้วยรถไฟและปากคลองตลาด ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากพื้นที่เกษตร โดยใช้ถนนซอยเล็ก ๆ แล้วออกไปใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เป็นเส้นทางหลัก ส่วนตลาดนัดสนามหลวงซึ่งเป็นตลาดที่เกษตรกรนำพันธุ์ไม้ไปขาย ปัจจุบันเกษตรกรได้เปลี่ยนไปขายที่ตลาดนัดจตุจักรแทน โดยใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในการขนส่งสินค้าด้วยเช่นกัน นอกจากแหล่งรับซื้อผลผลิตบริเวณดังกล่าวแล้ว ยังเกิดลักษณะการค้าขายแบบใหม่ในพื้นที่คือ เกิดการค้าขายพันธุ์ไม้ทั้งไม้ดอกไม้ประดับ และไม้ยืนต้น บริเวณสองข้างทางถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งเป็นที่นิยมมากอีกด้วย เนื่องจากเกษตรกรสามารถขายสินค้าให้กับผู้ซื้อโดยตรง ซึ่งจะทำให้ผลตอบแทนในการลงทุนสูงขึ้นด้วย



แผนที่ ปริมาณรถบรรทุก  
บนถนนสายหลัก  
ในพื้นที่ฝั่งตะวันตก  
ของกรุงเทพมหานคร.

ที่มา: กรมทางหลวง

ปี ๒๕๖๓  
สิทธิพลของงานบางกอกน้อย  
บางซื่อศรี ต่อเขตตลิ่งชันและ  
พื้นที่โดยรอบ  
แผนที่  
แผ่นที่ 4.2



ท.ค. 2532  
ท.ค. 2528

ศูนย์วิทยพัชการ  
ศาลงกรรมมหาวิทาลัย

#### 4.5.2 ลักษณะการขนส่งสินค้าในระดับภาค

##### ก. ช่วงก่อนการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ในอดีตการขนส่งสินค้าที่มาจากภาคใต้ ไปสู่จุดหมายในภูมิภาคอื่น ๆ หรือในกรุงเทพมหานคร หรือการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานคร และภูมิภาคอื่น ๆ ไปสู่จุดหมายปลายทางในภาคใต้จะมีเส้นทางหลัก คือ ถนนเพชรเกษม และธนบุรี-ปากท่อ ซึ่งมักจะประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากปริมาณรถบนท้องถนนมีมากเกินไป และสภาพผิวจราจรบางช่วงชำรุดเสียหาย อีกทั้งการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคดังกล่าว จำเป็นต้องผ่านชุมชนชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ต้องเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งมาก

##### ข. ช่วงหลังจากการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (ตารางที่ 4.10)

ในช่วงแรกของการเปิดใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีสัดส่วนของรถบรรทุกที่ใช้ถนนเพชรเกษมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.65 รองลงมาคือถนนธนบุรี-ปากท่อ มีสัดส่วนร้อยละ 25.81 ส่วนถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 13.54 แต่ในปัจจุบัน ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ได้ทวีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการใช้เส้นทางเก่ามักจะประสบปัญหา ทั้งจากการจราจรติดขัดและจากสภาพผิวจราจร จึงทำให้รถบรรทุกสินค้าจำนวนมากเปลี่ยนมาใช้เส้นทางถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งมีสภาพการจราจรที่ไหลผ่านได้สะดวกมากกว่าจำนวนรถบรรทุกที่ใช้ถนนเพชรเกษมและธนบุรี-ปากท่อ จึงเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2526 น้อยมากคือ เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 85.07 และ 45.42 ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนรถบรรทุกที่ใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เพิ่มขึ้นจากเดิมถึงเกือบ 8 เท่า จึงทำให้สัดส่วนการใช้ถนนซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41.20 ในปี พ.ศ. 2532 ในขณะที่ถนนเพชรเกษมมีสัดส่วนลดลงเหลือเพียงร้อยละ 44.07 และธนบุรี-ปากท่อ เหลือเพียงร้อยละ 25.81

#### 4.6 ความสัมพันธ์กับถนนสายหลักสายอื่น ๆ

##### 4.6.1 การใช้ถนนสายหลักสายอื่น ๆ ของประชากรในเขตคลังชั้น

เมื่อเปรียบเทียบการใช้ถนนสายหลัก ที่มีการเดินทางเกี่ยวเนื่องกับพื้นที่เขตคลังชั้น ซึ่งพิจารณาจากการสุ่มตัวอย่างและสอบถามประชากรทั่วทั้งเขต โดยประชากร 1 รายสามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ ฉะนั้นการใช้ถนนสายหลักสายต่าง ๆ อันได้แก่ ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม ถนนธนบุรี-ปากท่อ ถนนวงแหวนรอบนอกช่วงคลังชั้น-บางบัวทอง

ตารางที่ 4.10 แสดงปริมาณการจราจรของรถบรรทุกบนถนนสายหลักในพื้นที่ เขตตลิ่งชันและพื้นที่ เกีย เมือง

ถนน	พ.ศ.	2526		2532		การเปลี่ยนแปลง	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	Relative Change
บางกอกน้อย-นครชัยศรี		2,663	13.54	20,636	41.20	17,973	674.92
เพชรเกษม		11,929	60.65	22,077	44.07	10,148	85.07
ธนบุรี-ปากท่อ		5,075	25.81	7,380	14.73	2,305	45.42
รวม		19,667	100.00	50,093	100.00	30,426	154.71

ที่มา : กรมทางหลวง

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ช่วงคสังชั้น-บางแค และถนนรัตนานิ เบศรี จึงมีทั้งการ เดินทาง เป็นประจำและไม่ เป็นประจำ พอสรุปได้ว่า ถนนสายหลักที่ประชากรนิยมมาใช้ รองลงมาจากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ได้แก่ ถนนเพชรเกษม และถนนวงแหวนรอบนอกช่วงคสังชั้น-บางบัวทอง คิด เป็นร้อยละ 15.95 และ 15.34 ตามลำดับ ส่วนถนนธนบุรี-ปากท่อ และวงแหวนรอบนอกช่วงคสังชั้น-บางแค มีสัดส่วน การใช้ใกล้เคียงกัน ประมาณร้อยละ 5.00-6.00 สำหรับถนนรัตนานิ เบศรี ไม่พบว่าประชากรใน เขตคสังชั้นใช้ถนน เส้นนี้เลย เนื่องจาก เป็นเส้นทางที่ทําให้ต้องเพิ่มระยะทางในการ เดินทางมาก และมีบริการขนส่งมวลชนน้อยมาก (ตารางที่ 4.11)

เมื่อพิจารณาจากความถี่ในการ เดินทางของการใช้ถนน พบว่าถนนบางกอกน้อย -นครชัยศรี เป็นถนนที่ประชากรใน เขตคสังชั้นใช้เป็นประจำ มีความถี่สูงกว่าถนนสายหลักสายอื่น ๆ ซึ่งเป็นการ เดินทางนาน ๆ ครั้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายที่ประชากรนิยมรองลงมาจากถนน บางกอกน้อย-นครชัยศรี โดยมีสัดส่วนการใช้ เส้นทางของประชากรทุกแขวงใน เขตคสังชั้น โดยเฉพาะแขวงศาลาธรรมสพน์ มีผู้ใช้มากที่สุด คิด เป็นร้อยละ 23.00 รองลงมาได้แก่ ประชากร ในแขวงคสังชั้นและบาง เขือกหนึ่ง ประมาณร้อยละ 19.00 ส่วนแขวงอื่น ๆ มีผู้ใช้เพียงเล็กน้อย เท่านั้น ประมาณร้อยละ 3.00-11.00

สาเหตุของการใช้ถนนเพชรเกษมนั้น เป็นการไว้เพื่อเป็นทางผ่าน เมื่อ ต้องการ เดินทางไปสู่จุดหมายในจังหวัดทางภาคใต้ และบางส่วนโดยเฉพาะประชากรในแขวง ศาลาธรรมสพน์ ใช้ถนนนี้ เพื่อไปยังตลาดสดบางแค ซึ่งนับ เป็นตลาดที่ใหญ่กว่าตลาดสดพุทธมณฑล ซึ่งมีเพียงตลาดเดียวใน เขตคสังชั้น

ปัญหาการใช้ถนนเพชรเกษม ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด แม้ว่าจะมี ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มาช่วงแบ่งเบาปริมาณการจราจร แต่ก็ยังมีการติดขัดอยู่ โดยเฉพาะ บริเวณแยกต่าง ๆ และหน้าตลาดสดบางแค

ข. ถนนธนบุรี-ปากท่อ มีประชากรใน เขตคสังชั้นใช้ถนนสายนี้เกือบทั่วทั้ง เขต ยกเว้นแขวงฉิมพลีและศาลาธรรมสพน์ ประมาณร้อยละ 5.00 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด โดยมีสัดส่วนการใช้สูงสุดในแขวงคสังชั้น ประมาณร้อยละ 44.45 นอกจากนั้น เป็นสัดส่วนการใช้ใน แขวงที่เหลือน คิดเป็นร้อยละ ประมาณแขวงละ 11.00 ของผู้ใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อ

ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่เขตเลือกตั้งกับถนนสายหลักสายอื่น ๆ

ถนน / แขวง	भागक्याय - करक्याय	पेठवकषे	ठमकुषककष	वणकषेकषकष (कषकषकष-कषकषकष)	वणकषेकषकष (कषकषकष-कषकषकष)	रकषकषकष	कषकषकषकष	कषकष
कषकषकष	22	5	4	-	1	-	6	32
कषकषकष	23.66	19.23	44.45	-	10.00	-	19.35	
कषकषकष	15	2	-	12	-	-	3	29
कषकषकष	16.13	7.68	-	48.00	-	-	9.68	
कषकषकषकष	5	1	1	-	-	-	1	7
कषकषकष	5.38	3.86	11.11	-	-	-	3.23	
कषकषकषकष	13	1	1	9	-	-	3	24
कषकषकष	13.98	3.85	11.11	36.00	-	-	9.68	
कषकषकष	10	3	1	2	-	-	8	16
कषकषकष	10.75	11.54	11.11	8.00	-	-	25.80	
कषकषकषकष	7	5	1	1	-	-	9	14
कषकषकष	7.53	19.23	11.11	4.00	-	-	29.03	
कषकषकषकष	18	6	-	-	9	-	1	33
कषकषकष	19.35	23.08	-	-	90.00	-	3.23	
कषकषकष	3	3	1	1	-	-	-	8
कषकषकष	3.21	11.54	11.11	4.00	-	-	-	
कषकषकष	93	26	9	25	10	-	31	163
कषकषकष	57.06	15.95	5.52	15.34	6.13	-	100.00	100.00
	100.00		100.00		100.00			

สาเหตุของการใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อ นั้น เป็นการใช้เพื่อเดินทางผ่านไป  
สู่จังหวัดในภาคใต้ และภาคกลางตอนล่าง โดยเฉพาะจังหวัดสมุทรสาครและจังหวัดสมุทรสงคราม  
แต่จะไม่มี การเดินทางที่มีจุดหมายปลายทางบริเวณถนนธนบุรี-ปากท่อ ช่วงที่ผ่าน เขตบางขุนเทียน  
กรุงเทพมหานคร

ปัญหาการใช้ถนนธนบุรี-ปากท่อ ประสบปัญหา เช่นเดียวกับถนน เพชรเกษม  
ในเรื่องการจราจรติดขัด ผิวจราจรแคบและการซ่อมแซมถนน ในช่วงฤดูฝนจะพบปัญหาน้ำท่วมถนน  
ทำให้การเดินทางไม่สะดวก อาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยง่าย ซึ่งปัญหาน้ำท่วมนี้ เป็นปัญหาใน  
ระดับประเทศ ซึ่งต้องมีการศึกษาหามาตรการในการแก้ไขปัญหานี้ อย่างค่อเนื่อง แต่ในปัจจุบัน การ  
แก้ไขปัญหานี้ดำเนินการอยู่ เป็นการค้าเนินการในระยะสั้น ๆ อาทิเช่น การดำเนินการของ  
สำนักงานเขตบางขุนเทียน ที่ให้ความช่วยเหลือพื้นที่เกษตร และอาคารบ้านเรือนทั่วไป ในการ  
สร้างท่อนับชั่วคราว ในบางบริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วม หรือบรรเทาปัญหาอันเกิดจากน้ำท่วม เช่นการ  
สร้างทางเดินชั่วคราว เป็นต้น ทางด้านกรมทางหลวงเอง ก็พยายามแก้ไขโดยการขยายถนนและ  
ปรับปรุงผิวจราจร รวมทั้งยกระดับถนนให้สูงขึ้น ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหานี้เฉพาะหน้า และส่งผลใน  
ระยะสั้น มิใช่เป็นการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่อย่างถาวร ในอนาคตปัญหาน้ำท่วมบนถนนธนบุรี-  
ปากท่อ อาจจะเกิดขึ้นอีก ผลที่ตามมาคือ การลดความสำคัญของถนนลง ถนนเส้นใหม่ที่เกิดขึ้นคือ  
ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ก็จะเพิ่มความสำคัญขึ้น โดยมีถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงบางขุนเทียน  
- คลองจั่น ช่วยในการกระจายรถยนต์จากถนนธนบุรี-ปากท่อไปยังถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ค. ถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงคลองจั่น-บางบัวทอง และช่วงคลองจั่น-บางแค  
ประชากรในเขตคลองจั่นนิยมใช้ถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงบางบัวทองมากกว่าช่วงบางแค โดยมี  
สัดส่วนการใช้ คิดเป็นร้อยละ 15.34 และ 6.13 ตามลำดับ ของประชากรทุกแขวง ยกเว้น  
แขวงคลองจั่นพระ ซึ่งสามารถใช้เส้นทางอื่น ๆ ได้สะดวกกว่า สำหรับถนนวงแหวนรอบนอกช่วง  
บางบัวทอง ประชากรในแขวงฉิมพลีนิยมใช้มากที่สุด ประมาณร้อยละ 48.00 รองลงมาคือ  
ประชากรในแขวงบางระมาด ร้อยละ 36.00 ส่วนแขวงบางเขื่อนหนึ่ง ทวีวัฒนา และบางพรหม  
มีสัดส่วนการใช้ถนนคิดเป็นร้อยละ 4.00-8.00 ของผู้ใช้ถนนวงแหวนฯ ช่วงบางบัวทองทั้งหมด  
ตามลำดับ ส่วนถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงบางแคมีประชากรนิยมใช้อยู่ 2 แขวง ได้แก่ แขวง-  
ศาลาธรรมสพน์ และแขวงคลองจั่น คิดเป็นร้อยละ 90.00 และ 10.00 ตามลำดับ

ถนนวงแหวนฯ ทั้งช่วงบางบัวทองและบางแค เป็นถนนที่ตัดในแนวเหนือ-ใต้ เพื่อช่วยระบายการจราจรจากถนนที่เป็นรัศมีออกจากศูนย์กลางเมืองสายต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม หรือถนนธนบุรี-ปากท่อ ซึ่งตัดในแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งการก่อสร้างถนนวงแหวนฯ จะทำให้ยานพาหนะที่มาจากส่วนต่าง ๆ ของประเทศ เดินทางไปสู่จุดหมายได้ โดยไม่ต้องผ่านศูนย์กลางเมือง หรือการที่สร้างถนนวงแหวนฯ ตัดกับถนนรัศมีดังกล่าว จะทำให้สามารถแบ่งเบาวยานพาหนะที่มีปัญหาการจราจรมาสู่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีได้ จากวัตถุประสงค์การก่อสร้างของถนนสายนี้ จึงตั้งคู่คำให้ประชากรใน เขตคลังชั้นที่ ต้องการ เดินทางไปสู่ภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน หรือจะเป็นการเดินทางระยะสั้นไปยังตลาดบางบัวทอง ใน เขตจังหวัดนนทบุรี มาใช้ถนนวงแหวนฯ ช่วงคลังชั้น-บางบัวทอง สำหรับถนนวงแหวนฯ ช่วงบางแค ประชากรใน เขตคลังชั้นจะใช้ถนนเส้นนี้เป็นทางผ่านไปยังถนนเพชรเกษม โดยมีจุดมุ่งหมายปลายทางยังจังหวัดในภาคใต้ และตลาดบางแค

ปัญหาในการใช้ถนนวงแหวนรอบนอก แตกต่างจากถนนสายหลัก 2 สาย ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ ถนนสายนี้ยังขาดแคลนบริการสาธารณะ และความไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทาง เนื่องจากพาหนะต่าง ๆ มักแล่นมาด้วยความเร็วสูง บริเวณถนนสายนี้ยังไม่มีทางข้ามหรือสะพานลอยคนเดินข้าม มักเกิดอุบัติเหตุในการข้ามถนนอยู่เสมอ นอกจากนี้ บริเวณที่ถนนตัดผ่าน ยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ชุมชนยังไม่หนาแน่น นับว่าเป็นบริเวณที่เปลี่ยนบริเวณหนึ่ง ทั้งนี้ บริเวณสองข้างทางยังไม่มีที่พักผู้โดยสารหรือป้ายรถประจำทาง

ง. ถนนรัตนาธิเบศร์ จากการออกแบบสอบถาม พบว่า ประชากรใน เขตคลังชั้นไม่ได้ใช้ถนนสายนี้เลย โดยมีเหตุผล ซึ่งกล่าวมาข้างต้นแล้ว

#### 4.6.2 การใช้ถนนสายหลักสายอื่น ๆ ของประชากรในพื้นที่เกี่ยวเนื่องและจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงถนนสายหลักอื่น ๆ ยกเว้นถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เนื่องจากได้กล่าวโดยละเอียดในหัวข้อ 4.3 แล้ว ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 4.7)

ก. ถนนเพชรเกษม มีประชากรใน เขตหนองแขมและภาษีเจริญใช้เดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.07 และ 39.13 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดในพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ส่วนเขตอื่น ๆ และจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก ใช้ถนนสายนี้น้อยมาก ประมาณร้อยละ 3.00 ของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เนื่องจากประชากรใน เขตเหล่านั้นสามารถใช้เส้นทางอื่นที่สะดวก

สายนกว่าการใช้ถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางที่อยู่ใกล้พื้นที่ที่ประชากรอาศัยอยู่

ข. ถนนธนบุรี-ปากท่อ มีประชากรในกรุงเทพมหานคร มีเขตบางขุนเทียน เพียงเขตเดียวใช้ถนนสายนี้ ส่วนจังหวัดนนทบุรี มีสัดส่วนการใช้คิดเป็นร้อยละ 2.60 ของกลุ่มตัวอย่างในเขตนนทบุรี

ค. ถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงคลองชัน-บางบัวทอง ในเขตกรุงเทพมหานคร มีประชากรในเขตบางกอกใหญ่และเขตบางกอกน้อย ใช้เดินทางนาน ๆ ครั้ง เมื่อเทียบสัดส่วนการใช้ถนนของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี พบว่า มีผู้ใช้ในเขตกรุงเทพมหานครเพียงร้อยละ 2.15 - ส่วนจังหวัดนนทบุรีมีผู้ใช้ คิดเป็นร้อยละ 97.85

ง. ถนนรัตนาธิเบศร์ ไม่มีประชากรที่ลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ถนนสายนี้เลย ส่วนประชากรในจังหวัดนนทบุรีมีสัดส่วนการใช้ ร้อยละ 15.85 ของจำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดนนทบุรี

เมื่อพิจารณาจากภาพรวมทั้งหมด พบว่า ถนนที่ประชากรนิยมใช้ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของถนนใกล้กับพื้นที่เกี่ยวเนื่องเพียงใด ความสะดวกสบายในการใช้ถนน การให้บริการสาธารณะ และจุดหมายปลายทางในการเดินทาง เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จะเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความถี่ในการใช้ถนนของประชากรในเขตต่าง ๆ และปริมาณการจราจรบนท้องถนนได้เป็นอย่างดี

#### 4.7 อิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีต่อพื้นที่เขตคลองชัน

เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ผ่านพื้นที่เขตคลองชันจากด้านตะวันออกไปยังตะวันตกจนจรดอาณาเขตจังหวัดนครปฐมนั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่พื้นที่อย่างมาก ได้แก่ ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ ประชากร ลักษณะการเดินทางและด้านอื่น ๆ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.7.1 ด้านกายภาพ เมื่อมีถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่านพื้นที่เขตคลองชัน ทำให้เกิดการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ นอกภาคเกษตรเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 63.48 คือเพิ่มขึ้นเป็น 7313.443 ไร่ โดยเป็นการใช้ที่ดินประเภทอยู่อาศัยมากที่สุด คือร้อยละ 79.50 ของพื้นที่เมือง ผลของการขยายตัวนี้ก่อให้เกิดการบุกรุกพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง ซึ่งลดลงจากเดิมร้อยละ 67.05 จากสาเหตุดังกล่าวจึงสมควรอนุรักษ์ไว้เป็นแหล่งผลิตอาหาร และเป็นแนวสีเขียว ควบคุมการขยายตัวของเมือง นอกจากนี้รูปแบบของการขยายตัวจะเป็นแนวยาวตามเส้นทางที่ตัดผ่าน (Ribbon Development) เป็นผลเสียต่อการบริหารสาธารณสุขปศุสัตว์ และ

สาธารณูปการของเมืองที่ต้องติดตามไปให้ถึงประชาชน ซึ่งการขยายตัวของเมืองในทางราบมากเกินไป เช่นนี้ ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ไม่อาจควบคุมขนาดให้ประหยัด และยังเป็นอุปสรรคต่อการควบคุมการใช้ที่ดิน ให้เป็นไปตามผังเมืองรวมได้ เพราะปัจจุบันยังไม่มีผลบังคับใช้

อิทธิพลทางด้านการใช้ที่ดิน สามารถแยกได้เป็น 2 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ก. การขยายตัวของพื้นที่ปลูกสร้าง (Built-up Area) ได้แก่ การขยายตัวของปริมาณพักอาศัย ในรูปแบบของหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งปัจจุบันมีหมู่บ้านจัดสรรประมาณ 90 หมู่บ้าน ส่วนใหญ่เกาะตัวตามถนนสายหลัก คือ ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จำนวน 25 หมู่บ้าน ซึ่งถนนสายดังกล่าวก่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง ประชากรที่อาศัยอยู่สามารถเดินทางไปกลับ (Commuters) ระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงานในเมือง ขณะเดียวกันถนนสายนี้ยังเป็นเส้นทางย้ายถิ่นของประชากรในส่วนอื่น ๆ ของเมือง ทำให้เกิดความต้องการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น ที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรรจะกระจายไปทั่วพื้นที่เขต ซึ่งมีถนนสายหลักตัดผ่าน เนื่องจากไม่ขัดกับข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร

การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ในบริเวณแขวงคลังชั้น คลอง-ชักพระ ทวีวัฒนา และศาลาธรรมสพน์ ซึ่งเป็นพื้นที่นอกเหนือข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะแขวงคลังชั้นและคลองชักพระมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นจากเดิมถึง 1.2 และ 1.5 เท่า ตามลำดับ เนื่องจากมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่า 2 แขวง ดังกล่าว นอกจากนี้พื้นที่คอนกรีตของแขวงคลังชั้นยังมีราคาไม่สูงนัก เมื่อเปรียบเทียบกับบริเวณริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

การขยายตัวของอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ บริเวณริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในแขวงคลังชั้น เช่น โชว์รูมรถยนต์ สำนักงานวัจจักร การขยายตัวดังกล่าวเพื่อให้คุ้มกับราคาที่ดินและในแขวงนี้ยังไม่มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ห้ามปลูกสร้างอาคารบางชนิด เช่นในแขวงจิมพลี บางระมาด บางพรม บางเขินกหนัง ทำให้การขยายตัวยังคงมีต่อไป จนกระทั่งมีประกาศกระทรวงมหาดไทยห้ามสร้างอาคารพาณิชย์ อุตสาหกรรม และอาคารขนาดใหญ่ ในรัศมี 15 เมตร จากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในแขวงคลังชั้น พ.ศ. 2533 อย่างไรก็ตาม เมื่อพ้นรัศมี 15 เมตรแล้ว สามารถก่อสร้างอาคารต่าง ๆ ได้ คาดว่าจะมีการขยายตัวในเรื่องของอาคารสูงต่อไปในบริเวณนอกเหนือจากระยะ 15 เมตร

การขยายตัวของสถาบันราชการ ริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ได้แก่ สถานีตำรวจตลิ่งชัน ศาลแขวงตลิ่งชัน สำนักงานสรรพากร เขตพื้นที่ 7 ศูนย์อำนวยการแห่งชาติ ไปรษณีย์โทรเลขตลิ่งชัน เป็นต้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่ดินเดิม ราคาที่ดินยังไม่สูงนัก และยังมีที่ว่างซึ่งสามารถขยายตัวได้อีกมาก รวมทั้งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในเขตตลิ่งชัน ยังเปิดทางให้สร้างอาคารสถาบันราชการได้

ข. การลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมและที่โล่งว่าง มีผลต่อการลดลงของผลิตผลทางการเกษตร เนื่องจากไม้ผลบางชนิดไม่อาจทนต่อแรงสั่นสะเทือนของการก่อสร้างต่าง ๆ และยานพาหนะที่แล่นผ่าน รวมทั้งน้ำในคลองเริ่มเน่าเสีย เพราะการระบายน้ำทิ้งของหมู่บ้านจัดสรร จากสาเหตุดังกล่าว ทำให้ผลิตผลทางการเกษตรลดลง ส่งผลให้เกษตรกรได้ผลตอบแทนน้อยลง การเปลี่ยนแปลงอาชีพและการเปลี่ยนพื้นที่ทำกินจึงเกิดขึ้นได้ง่าย โดยเฉพาะราคาที่ดินซึ่งถึบตัวสูงขึ้นจากปี 2523 ประมาณ 5-50 เท่าตัว จากการสัมภาษณ์เกษตรกรในแขวงทวีวัฒนาพบว่า พื้นที่คอนกรีตซึ่งปัจจุบันเป็นนาข้าว เจ้าของหลายรายได้ขายให้แก่นายทุนเป็นจำนวนมาก ในอนาคต เกษตรกรเหล่านั้นมุ่งหาแหล่งเพาะปลูกใหม่ บริเวณจังหวัดนครปฐม เป็นส่วนใหญ่

อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างนับเป็นการทำลายทรัพยากรที่สำคัญ และสภาพแวดล้อมของเขตตลิ่งชัน สมรรถนะดินในเขตตลิ่งชันมีความเหมาะสมอย่างมากในการปลูกข้าว ปลูกพืชไร่ หรือพืชสวน สำหรับสภาพแวดล้อมที่สูญเสียไป คือ การลดลงของพื้นที่สีเขียว และการถมพื้นที่เพื่อปลูกสร้างในบริเวณที่ต่ำทางด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ของเขต ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมได้ในอนาคต

4.7.2 ด้านเศรษฐกิจ ภายหลังจากที่มีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแล้วเสร็จ ทั้งโครงการ ลักษณะทางเศรษฐกิจของเขตตลิ่งชันได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ได้แก่ ที่ดินมีราคาสูงขึ้น โรงงานอุตสาหกรรมมีจำนวนมากขึ้น และรายได้ส่วนท้องถิ่นเพิ่มขึ้น ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ก. ราคาที่ดิน ในอดีตก่อนมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี บริเวณที่มีราคาที่ดินสูงสุดจะอยู่บริเวณถนนชักรพระ ชัยพฤกษ์ และฉิมพลี ซึ่งเป็นชุมชนหนาแน่นที่สุด และอยู่ทางด้านตะวันออกของเขตตลิ่งชัน ราคาประเมินที่ดินในปี พ.ศ. 2522-2524 ประมาณตารางวาละ 1,200-2,000 บาท ส่วนบริเวณที่มีราคาต่ำสุด ได้แก่ บริเวณที่ไม่มีรถยนต์เข้าถึงพื้นที่และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อทำสวนหรือเพาะปลูก ราคาประเมินตารางวาละ 100-300 บาท

ต่อมามีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2526 ราคาที่ดินบริเวณนี้แต่เดิม มีราคาต่ำสุดดังกล่าวข้างต้น เมื่อถนนสายนี้ตัดผ่านพื้นที่ ราคาที่ดินกลับอยู่ในระดับสูงสุดของเขต คลิ่งชัน คือ ตารางวาละ 3,000-5,000 บาท บริเวณที่มีราคาสูงสุดนี้ เริ่มจากคลองบางกอกน้อย ถึงถนนจิมพลี ราคาประเมินตารางวาละ 3,000-5,000 บาท ถ้าเลยจากช่วงนี้ไปจนถึงสุดเขต คลิ่งชัน ราคาที่ดินประมาณตารางวาละ 1,200-2,000 บาท ซึ่งเป็นระดับราคาที่สูงรองลงมา ราคาประเมินนี้ใช้ในช่วง พ.ศ. 2525-2527

ปัจจุบัน บริเวณถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีจากคลองบางกอกน้อยจนถึง จุดตัดกับถนนพุทธมณฑลสาย 2 มีราคาประเมินสูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2531-2534 ประมาณ ตารางวาละ 10,000-15,000 บาท และจากจุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 2 ถึง คลองทวีวัฒนา มี ราคาที่ดินรองลงมา ประมาณตารางวาละ 5,000-8,000 บาท

เมื่อพิจารณาราคาที่ดินในบริเวณที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่าน ตั้งแต่อดีต-ปัจจุบัน พบว่า ราคาสูงสุดจะเริ่มจากด้านตะวันออกของเขต ที่เป็นชุมชนหนาแน่น บริเวณแขวงคลองชักพระ และบางส่วนของแขวงคลิ่งชัน กับแขวงจิมพลี เพราะมีถนนสายหลักของ เขตอยู่ในบริเวณนี้ ได้แก่ ถนนชัยพฤกษ์ ชักพระ และจิมพลี ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนสายดังกล่าว ทำให้ราคาที่ดินทางด้านตะวันออกที่มีราคาสูงอยู่แล้วเพิ่มขึ้นจนอยู่ในระดับสูงสุดของเขต เช่นในอดีต และขยายพื้นที่ออกไปทางด้านตะวันตก ตามแนวถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ความเข้มของราคา จะลดลงเมื่ออยู่ห่างศูนย์กลางเมืองออกไป แต่ก็มีราคาสูงในอันดับรองลงมา และเมื่อเปรียบเทียบกับราคาประเมินในอดีต พบว่า บริเวณตั้งแต่ถนนจิมพลี จนถึงสุดเขตคลิ่งชันมีราคาที่ดินต่ำสุด เนื่องจากไม่มีถนนสายใดตัดผ่าน ราคาที่ดินในบริเวณนี้เริ่มสูงขึ้น เมื่อมีการตัดถนนพุทธมณฑลสาย 2 และเพิ่มขึ้นสูงสุด ระดับรองลงมา เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

อย่างไรก็ตาม ราคาที่ซื้อขายกันจริงหรือราคาตลาด จะสูงกว่านั้นมาก และมีการกว้านซื้อที่ดินล่วงหน้าเพื่อเก็งกำไรโดยเอกชนรายใหญ่ จากการออกแบบสอบถามและ สัมภาษณ์ประชากรใน เขตคลิ่งชัน พบว่าถ้ามีโครงการของรัฐเกิดขึ้นในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการ ก่อสร้างถนนหรือสถานที่ราชการ จะมีการกว้านซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไรไว้เก็งกำไร ราคาที่ดิน จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยไม่มีหลักเกณฑ์ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างกว้างขวาง ผล ของการขึ้นราคาที่ดินทำให้ภาครัฐไม่สามารถดำเนินการตามแผนการใช้ที่ดินเดิมที่ต้องการ เช่น การจัดโครงการเคหะชุมชนสำหรับผู้มีรายได้น้อย และทำให้กรรมสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของที่ดินมี

น้อยลง สำหรับเกษตรกรที่เป็นผู้เช่าที่ดิน หรือผู้มีรายได้ปานกลาง จนถึงผู้มีรายได้น้อย นอกจากนี้ เอกชนที่มีบทบาทดังกล่าวมัก เป็นผู้ประกอบการที่มีอิทธิพล หรือ เป็นกลุ่มผลประโยชน์ที่มีความเคลื่อนไหวทางการเมือง คัดค้านการวางแผนการใช้ที่ดินได้

ข. อุตสาหกรรม ในอดีต ก่อนที่มีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ใน พ.ศ. 2523 จากข้อมูลของกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม โรงงานใน เขตตลิ่งชันมีประมาณ 39 โรง เท่านั้น ลักษณะของโรงงานเป็นโรงงานขนาดเล็ก เกาะตัวอยู่ตามถนนสายในของพื้นที่เขต เช่น ถนนชักรพระ สวนผัก ชัยพฤกษ์ ในแขวงคลองชักรพระ ตลิ่งชัน และฉิมพลี รวมทั้งริมคลองสายต่าง ๆ

ต่อมาเมื่อมีการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีแล้ว ในปี พ.ศ. 2527 จำนวนโรงงานเพิ่มขึ้นเป็น 73 โรง ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ลักษณะการกระจายตัวของโรงงานจะมีแหล่งที่ตั้ง เช่นในอดีต

ปัจจุบัน จำนวนโรงงานนับถึง พ.ศ. 2532 มีทั้งสิ้น 86 โรง แขวงที่มีโรงงานเพิ่มขึ้นได้แก่ แขวงตลิ่งชัน และแขวงศาลาธรรมสพน์ ซึ่งมีการขยายตัวในบริเวณที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่านและไม่มีข้อบัญญัติบังคับใช้ นอกจากนี้ ยังมีการกระจุกตัวของโรงงานในบริเวณถนนสายสำคัญในอดีต เช่น ถนนชัยพฤกษ์ ถนนชักรพระ ถนนสวนผัก เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม บริเวณที่มีการกระจุกตัวของโรงงานอุตสาหกรรมได้แก่ บริเวณแขวงคลองชักรพระ และตลิ่งชัน ซึ่งอยู่นอกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานมาตั้งแต่อดีต แต่เมื่อมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ด้านในของเขตตลิ่งชัน โดยการเชื่อมโยงกับถนนสายรองและถนนซอยต่าง ๆ เป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดการกระจุกตัวในถนนดังกล่าว และกระจายไปตามแขวงต่าง ๆ เช่น แขวงทวีวัฒนา และศาลาธรรมสพน์ ซึ่งเดิมการขนส่งหรือติดต่อกับพื้นที่ภายนอกโดยการใช้ถนน เป็นไปด้วยความยากลำบาก จะต้องอาศัยเส้นทางน้ำ หรือทางรถไฟเท่านั้น ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีนี้ นับเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงถนนสายเก่าในเขตตลิ่งชันให้มีการติดต่อได้อย่างทั่วถึง ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่เขต

ค. การคลังส่วนท้องถิ่น จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินดังกล่าวมาข้างต้น ทำให้รายได้จากภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีโรงเรือนและที่ดิน รวมทั้งค่าธรรมเนียมการควบคุมการก่อสร้างเพิ่มขึ้น กล่าวคือ

ในช่วงก่อนการตัดสินใจของทบวงกอกน้อย-นครชัยศรี การใช้ที่ดินโดยส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้ภาษีบำรุงท้องที่มียอดมากกว่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ส่วนในปี พ.ศ. 2527 จะไม่นำมาเปรียบเทียบ เนื่องจากวิกฤติการณ์น้ำท่วม ทำให้ยอดภาษีมีอัตราเพิ่มไม่สูงนัก เพราะรัฐบาลได้ลดหย่อนภาษีในพื้นที่น้ำท่วม และการก่อสร้างต่าง ๆ ต้องหยุดชะงักลง ทำให้ยอดค่าธรรมเนียมการควบคุมการก่อสร้างลดลงจากเดิม

ต่อมาเมื่อตัดสินใจของทบวงกอกน้อย-นครชัยศรีแล้วเสร็จ ปัจจุบัน (พ.ศ. 2532) รายได้ทั้งหมดมีอัตราเพิ่มขึ้น เนื่องจากการปรับปรุงอัตราภาษีใหม่ในปี พ.ศ. 2525 และการขยายตัวของพื้นที่อาคาร (Built-up Area) จากการเก็บภาษีบำรุงท้องที่ในอัตราของพื้นที่เกษตร เปลี่ยนเป็นพื้นที่ว่าง เพื่อรอการปลูกสร้าง ซึ่งมีอัตราที่สูงกว่าพื้นที่เกษตร และการจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดินในพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมมีมากขึ้นกว่าเดิม

ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีเป็นถนนที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านโครงสร้างการคมนาคม มีถนน-ตรอก-ซอย แยกจากถนนสายนี้ ทั้งด้านเหนือและใต้ และทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปด้วย ซึ่งมีผลต่ออัตราภาษีต่าง ๆ ของเขตคลังชั้นดังกล่าวแล้ว

4.7.3 ด้านสังคมและประชากร ช่วงก่อนตัดสินใจของทบวงกอกน้อย-นครชัยศรี (พ.ศ. 2523-2526) มีประชากรเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 16.60 โดยที่ประชากรในแขวงคลังชั้นและจิมพลี มีประชากรเพิ่มสูงมาก เมื่อเทียบกับแขวงอื่น ๆ โดยมีปัจจัยของการย้ายถิ่นมากกว่าการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ ต่อมาเมื่อตัดสินใจของทบวงกอกน้อย-นครชัยศรี (พ.ศ. 2527-2532) ประชากรทั้งเขตได้เปลี่ยนแปลงไปจาก เดิมร้อยละ 39.07 โดยมีประชากรเพิ่มขึ้นในทุกแขวง แขวงที่มีจำนวนประชากรเพิ่มสูงสุด ได้แก่ แขวงจิมพลี บางระมาด คลังชั้น บางพรหม และศาลาธรรมสพน์ ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วงนี้มีสาเหตุ เช่นเดียวกับช่วงก่อนการตัดสินใจ

เมื่อเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในช่วงก่อนตัดสินใจและหลังตัดสินใจ พบว่า ช่วงก่อนการตัดสินใจมีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่า การก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จึงนับว่าเป็นการเปิดพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรใน เขตกรุงเทพมหานครที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ภายหลังตัดสินใจแล้ว การเคลื่อนไหวประชากรจึงเกิดจากการย้ายเข้าเป็นหลัก โดยเฉพาะแนวที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่าน ได้แก่ แขวงคลังชั้น จิมพลี และศาลาธรรมสพน์ ส่วนแขวงอื่น ๆ มีการเข้าถึงได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงมีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นไปด้วย โดยอาศัยถนนวงแหวนรอบนอก พุทธมณฑลสาย 2 เชื่อมโยงถนนสายเก่าหรือซอย

ต่าง ๆ เข้ากับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ทางด้านสังคม จากการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนในเขตคลังชั้น พบว่า เดิมสภาพสังคมโดยทั่วไปของประชากรคลังชั้น มีลักษณะของสังคมชนบท เนื่องจากอาชีพส่วนใหญ่คือทำการเกษตรกรรม ต่อมา มีประชากรย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานจาก เขตเมือง ซึ่งต้องการสภาพแวดล้อมที่ดีในการอยู่อาศัย และมีกำลังการซื้อที่อยู่อาศัยในระดับราคาปานกลาง-ราคาแพง ทำให้ลักษณะสังคมที่คล้ายคลึงกันแต่ เดิม เปลี่ยน เป็นชุมชนที่มีบุคคลหลายอาชีพ หลายฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม ความสัมพันธ์ฉันท์ เพื่อนและการร่วมกิจกรรมภายในชุมชนของสมาชิกใหม่พบน้อยมาก โดยมีลักษณะของสังคม เมืองค่อนข้างสูง

4.7.4 ด้านการเดินทาง อิทธิพลของถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ต่อการเดินทางของประชากรในเขตคลังชั้น สามารถแบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ ได้แก่ อิทธิพลต่อปริมาณจราจรและลักษณะการเดินทาง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ก. ปริมาณจราจร เมื่อเปรียบเทียบปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ธนบุรี-ปากท่อ วงแหวนรอบนอก พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2526-2532 ปริมาณจราจรบนถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี มีอัตราเพิ่มสูงที่สุด รองลงมาคือ ถนนวงแหวนฯ ถนนธนบุรี-ปากท่อ และถนนเพชรเกษม สำหรับอัตราเพิ่มที่อยู่ในลำดับที่น้อยที่สุดของถนน เพชรเกษม คาดว่า เพราะมีการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งเชื่อมการเดินทางจากถนน เพชรเกษมมายังถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีได้

ข. ลักษณะการเดินทาง เมื่อตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ประชากรในเขตคลังชั้นมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

1. เส้นทางและทิศทางการเดินทาง แต่เดิมประชากรในเขตคลังชั้นนิยมใช้เส้นทางคลองไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา และเส้นทางรถยนต์ไปออกถนนจรัลสนิทวงศ์ โดยใช้ชอยบางขุนนนท์ ปัจจุบัน เมื่อตัดถนนสายดังกล่าวแล้วเสร็จ ส่วนใหญ่ประชากรใช้เส้นทางนี้โดยมีจุดหมายปลายทางในฝั่งพระนคร เช่นเดียวกับอดีต สำหรับทิศทางการเดินทางแต่เดิมเป็นการเดินทางไปยังทิศใต้ หรือตะวันออกเฉียงใต้ของเขต เพื่อไปต่อพาหนะดังกล่าวข้างต้น ปัจจุบันเมื่อใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี การเดินทางจะมุ่งไปทางตะวันออกของเขต หรือตะวันออกเฉียงเหนือตามเส้นทางของถนนสายนี้

2. จุด เปลี่ยนและการต่อพาหนะ จากลักษณะการ เปลี่ยนแปลง เส้น ทาง ทำให้จุด เปลี่ยนบริเวณถนนจรลสนิทวงศ์มีความนิยมลดลง ยกเว้นจุด เปลี่ยนตรงปากซอยบาง ขุนนนท์ ซึ่งมีบริการรถโดยสารสาธารณะหลายสาย หลังจากมีการก่อสร้างถนนบางกอกน้อย- นครชัยศรีแล้ว ส่งผลให้จุด เปลี่ยนพาหนะ เปลี่ยน เป็นจุดซึ่งติดต่อกัน เชื่อมโยงกับถนนบางกอกน้อย- นครชัยศรีได้สะดวก จุด เปลี่ยนที่มีประชากรนิยมใช้มากที่สุดคือปากทางถนนชัยพฤกษ์ (ปลายซอย บางขุนนนท์)

การต่อพาหนะ เมื่อพิจารณาภาพรวมของทั้ง เขตพบว่า การ ก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ไม่มีอิทธิพลต่อจำนวนครั้งของการ เปลี่ยนพาหนะ แต่ เมื่อ พิจารณารายแขวง พบว่า เมื่อประชากรหันมาเส้นทางใหม่ สามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น เนื่องจากมีการต่อพาหนะน้อยกว่าการใช้ เส้นทางเดิมในอดีต ได้แก่ ประชากรในแขวงบาง- เขื่อนกั้น บางพรหม จิมพลี ดลิ่งชัน ส่วนแขวงคลองชักพระ ไม่ว่าจะใช้ เส้นทางเก่าหรือ เส้นทาง ใหม่ สามารถเดินทางโดยใช้พาหนะต่อเดียวทั้งสิ้น คือ เป็นแขวงที่ได้เปรียบในการเดินทาง มากที่สุด สำหรับแขวงทวีวัฒนา เป็นแขวงที่ประชากรมีความลำบากในการ เดินทาง หรือเสียเปรียบ มากที่สุด เนื่องจาก เป็นพื้นที่ตอนในที่อยู่ห่างไกลจากศูนย์กลาง เมือง จึงต้องต่อพาหนะหลายต่อ ไม่ว่าจะใช้ เส้นทางใดก็ตาม

3. เหตุผลในการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ประชากรส่วนใหญ่ที่ หันมาใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เพราะสามารถประหยัดเวลาในการ เดินทาง โดยเฉพาะ แขวงทวีวัฒนา แม้ว่าจะมีการต่อพาหนะหลายต่อและสามารถประหยัดค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะแขวง บางพรหม และคลองชักพระ นอกจากนี้ยังเป็น เส้นทางที่สะดวก ปริมาณจราจรน้อย เมื่อเปรียบ- เทียบกับถนนสายหลักสายอื่น ๆ

ประชากรในพื้นที่ เกี่ยวเนื่องของกรุงเทพมหานครไม่ใช้ถนน บางกอกน้อย-นครชัยศรี เป็น เส้นทางประจำ ดังนั้น จึงไม่มีการ เปลี่ยนแปลงหรือได้รับอิทธิพลต่อ การเดินทางเลย ยกเว้นประชากรในจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก ซึ่งจากการศึกษาวิทยานิพนธ์ เรื่อง อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนาธิเบศร์ต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร (พันธ์ทิพย์ จงโกทรย 2531) พบว่า ประชากรในพื้นที่ดังกล่าว ได้หันมาใช้ถนนวงแหวนรอบนอก และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ร้อยละ 93 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด แทนการใช้เส้นทางหลัก

ในอดีต ได้แก่ เส้นทางรถยนต์สายบางกรวย-ไทรน้อย และเส้นทางน้ำ สายบางกอกน้อย-ท่าช้าง และคลองอ้อม-ท่าน้ำนนทบุรี

สำหรับจุดหมายปลายทางของประชากรในจังหวัดนนทบุรีฝั่งตะวันตก ก็เปลี่ยนไปด้วย โดยมีสัดส่วนของการเดินทางมายังฝั่งกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้น และมีการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในจังหวัดนนทบุรีลดลง

จากลักษณะ เส้นทางที่เปลี่ยนไป ทำให้จุดเปลี่ยนพาหนะได้เปลี่ยนไปด้วย ปัจจุบันจุดเปลี่ยนพาหนะของประชากรที่อาศัยอยู่ใน เขตจังหวัดนนทบุรี ฝั่งตะวันตกอยู่บริเวณย่านปิ่นเกล้า กรุงธน และกรมประชาสัมพันธ์

เหตุผลในการใช้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านของรถโดยสาร 127 และ 128 (บางบัวทอง-สะพานอรุณอมรินทร์ และบางใหญ่-สะพานกรุงธนบุรี ความลาดับ) ซึ่งสะดวกสบายในการเดินทาง ใช้เวลาน้อยลง และลดค่าใช้จ่ายลงด้วย

#### 4.7.5 ด้านการขนส่งสินค้า

จากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ประชากรในเขตคลังชั้น พบว่า การก่อสร้างถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ช่วยให้การขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตพืชผลทางการเกษตรในเขตคลังชั้นไปสู่ตลาด ซึ่งยังคงเป็นตลาดหัวรถไฟและปากคลองตลาด เป็นไปได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนพาหนะซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าได้ อีกทั้งยังสามารถให้พ่อค้าคนกลาง เข้ามารับซื้อพืชผลทางการเกษตรจากเกษตรกรที่ไม่มียานพาหนะ เป็นของตนเอง จากในพื้นที่เกษตรได้โดยง่าย

ส่วนการขนส่งสินค้านี้ระหว่างภูมิภาคนั้น นับว่าถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากถนนเพชรเกษมและถนนธนบุรี-ปากท่อ ลงมาก ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และเมื่อใช้เชื่อมโยงกับถนนวงแหวนรอบนอก ก็จะช่วยให้การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานครและภาคต่าง ๆ ไปสู่ภาคใต้ และการขนส่งสินค้าจากภาคใต้ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ และกรุงเทพมหานครไม่จำเป็นต้องผ่านเส้นทางในเขตใจกลางเมืองในฝั่งตะวันออก ซึ่งมีความแออัดของยานพาหนะต่าง ๆ มาก

4.7.6 ด้านขบวนการเป็นเมือง เมื่อความเจริญเติบโตของเมืองทางฝั่งพระนคร ขยายตัวขึ้น พื้นที่ซึ่งสามารถรองรับการขยายตัวดังกล่าว จำเป็นต้องอาศัยเส้นทาง เป็นสื่อนำความ เจริญมาสู่พื้นที่ ดังนั้น เมื่อมีการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีอย่างเป็นทางการ โดยอาศัยสะพาน สมเด็จพระปิ่นเกล้า เป็นทาง เชื่อมความ เจริญจากฝั่งพระนครมายังฝั่งธนบุรี จึงก่อให้เกิดขบวนการ เป็นเมืองอย่างรวดเร็ว ซึ่งแตกต่างกับเส้นทางในอดีตที่ใช้ถนนจรดสนิทวงศ์-ชอยขวางขุนนนท์ และ ชอยชัยพฤกษ์ เป็นจุดรับอิทธิพลความ เจริญทางฝั่งพระนคร เนื่องจากเส้นทางดังกล่าว เป็นถนนชอย สายสั้น ๆ ยัง ขาดระบบเชื่อมโยงพื้นที่อื่น ๆ ภายในเขต การเจริญเติบโตจึง เป็นไปอย่างช้า ๆ

ขบวนการเป็นเมือง เริ่มปรากฏชัดขึ้นในเรื่องของการเพิ่มจำนวนประชากร และพื้นที่ปลูกสร้าง ในขณะที่พื้นที่เกษตรลดลง โดยมีการใช้ที่ดินนอกภาคเกษตรมากขึ้น อาทิ การ ใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัย อุตสาหกรรม สถาบัน เป็นต้น ขณะที่พื้นที่เกษตรบางส่วนถูกปล่อยให้ เป็นที่ รกร้าง ไม่ได้รับการพัฒนา นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาในเรื่องของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อีกด้วย

4.7.7 ด้านสภาพแวดล้อม จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินดังกล่าวข้างต้น ทำให้ สภาพแวดล้อมในเขตลดลง เปลี่ยนแปลงไปด้วย ได้แก่ ปัญหาภาวะต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. ภาวะทางน้ำ จากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยในเขตลดลง เกินกว่า 5 ปีขึ้นไป ต่อความเห็นในการตัดถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี พบว่า เมื่อมีการตัดถนน สายประธาน เข้ามาในพื้นที่ พื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรถูก เปลี่ยนไป เพื่อใช้ เป็นโรงงานอุตสาหกรรม และหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งมีการระบายน้ำและสิ่งปฏิกูลลงสู่คลองต่าง ๆ ภายในเขต ทำให้น้ำเน่า เสีย และคลองตื้นเขิน การปล่อยน้ำเสียโดยไม่ผ่านระบบการบำบัดน้ำเสียมีผลต่อ เกษตรกรใน พื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งไม่สามารถใช้ประโยชน์จากน้ำในลำคลองเพื่อการอุปโภคและการเกษตรได้

ข. ภาวะทางอากาศ บริเวณที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่าน มีข้อ บัญญัติกรุงเทพมหานครบังคับให้ริมถนนทั้ง 2 ฝั่ง เป็นที่ปลอดอาคาร ยกเว้นสิ่งปลูกสร้าง 5 ประเภท และบ้านเรือนที่พักอาศัย ยังไม่หนาแน่นนัก รวมทั้งมีที่โล่งว่างเพื่อรอการเปลี่ยนแปลง อยู่ตลอดเส้นทาง อากาศเป็นพิษที่ถูกปล่อยออกมาจากพาหนะต่าง ๆ บนท้องถนน ไม่ใคร่มีผลต่อผู้อยู่ อาศัย เนื่องจากอยู่ห่างไกลถนนออกไป แต่สำหรับพืชผลต่าง ๆ ปริมาณของอากาศเป็นพิษ ฝุ่น ละออง ควัน และกลิ่น จะมีผลต่อการเจริญเติบโตและระบบการหายใจ ทำให้ต้นไม้ให้ผลผลิตไม่ เต็มที่ และล้มตาย

ค. มลภาวะทางสายตา บริเวณถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และถนนสายหลักต่าง ๆ เช่น ถนนวงแหวนรอบนอก พุทธมณฑลสาย 2 เป็นต้น มักพบป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ตั้งอยู่ริมสองข้างทาง ส่วนมากเป็นการโฆษณาหมู่บ้านจัดสรรและร้านอาหาร ซึ่งทำให้สภาพภูมิทัศน์ของถนนสายประธานและสายอื่น ๆ ต้องเสียไป

#### 4.8 แนวโน้มการเติบโตทางในอนาคต

จากที่กล่าวมา จะเห็นว่าถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีมีบทบาทสำคัญที่จะช่วงแบ่งเขาปริมาณการจราจรในบริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในถนนจรัลสนิทวงศ์ และถนนเพชรเกษม อีกทั้งบริเวณที่ถนนตัดผ่านยังมีพื้นที่ซึ่งสามารถรองรับการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยได้อีกมาก โดยพิจารณาจากร่างผังเมืองรวม และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่เปิดโอกาสให้มีการสร้างที่พักอาศัยได้ ดังต่อไปนี้

ร่างกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 โดยสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้กำหนดค่าให้พื้นที่ส่วนใหญ่ที่ถนนตัดผ่าน เป็นพื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม และประเภทอนุรักษ์เพื่อชนบทและการเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ โดยให้ใช้พื้นที่เพื่อกิจการอื่น ๆ เพิ่มได้อีกไม่เกินร้อยละ 5 และ 10 ตามลำดับ ของที่ดินประเภทนี้ ในแต่ละบริเวณ และห้ามใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด โดยสรุปว่า กิจการที่อนุญาตให้สร้างได้แก่ บ้านเดี่ยวพักอาศัย ร้านค้าประเภทบ้านเดี่ยว ส่วนโรงงานกำหนดให้พื้นที่ในแขวงคลังชั้นและศาลาธรรมสพน์ สร้างได้แต่ต้องเป็นโรงงานเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการ โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมหัตถกรรม อุตสาหกรรมการเกษตร และโรงงานที่ประกอบกิจการโดยไม่ก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ หรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชน ส่วนพื้นที่ในแขวงจิมพลี บางระมาด บางพรม และบางเขื่อนกั้น ห้ามสร้างโรงงานทุกประเภท ปัจจุบันกฎหมายดังกล่าวยังไม่มผลบังคับใช้ ทำให้การก่อสร้างเพื่อที่อยู่อาศัยจึงขยายตัวสูงมาก โดยไม่ขัดกับข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครที่บังคับใช้ในแขวงจิมพลีซึ่งเป็นบริเวณที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่าน เพราะเมื่อกฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้การก่อสร้างที่อนุญาตให้สร้างได้ต้องไม่เกินร้อยละ 5-10 ของพื้นที่ประเภทดังกล่าวเท่านั้น ในอนาคตการขยายตัวด้านพักอาศัยก็จะเพิ่มขึ้น แม้จะมีอัตราการขยายตัวที่ลดลงก็ตาม (ภาคผนวกและแผนที่ที่ 4.3)

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้อหรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภท ในท้องที่แขวงฉิมพลี บางระมาด บางเขินกนัง และบางพรหม เขตคลองชั้น พ.ศ. 2525 แต่อนุญาตให้มีการสร้างบ้านพักอาศัยในลักษณะบ้านเดี่ยวไม่เกิน 2 ชั้นได้ และอาคารพาณิชย์กรรมประเภทอาคารเดี่ยว สูงไม่เกิน 3 ชั้น พื้นที่ชั้นล่างไม่เกิน 100 ตารางเมตร

ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้อหรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนสะพานกรุงธน-คลองชั้น ทั้งสองฟากในท้องที่แขวงบางพลัด แขวงบางบาหุ เขตบางพลัด และริมนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางบาหุ เขตบางพลัด และแขวงคลองชั้น เขตคลองชั้น กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2533 ประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับนี้ กำหนดให้บริเวณที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตัดผ่าน ซึ่งมีพื้นที่ของเขตคลองชั้นบางส่วนรวมอยู่ด้วย ห้ามมิให้ก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรือคัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะ 15.00 เมตร จากข้อกำหนดเหล่านี้ มีส่วนช่วยแก้ไขปัญหารถจากริมถนนสายหลัก ที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น ศูนย์การค้า โรงภาพยนตร์ รวมทั้งอาคารสูง เพื่อประกอบการธุรกิจ (Office Building) มิให้มีขึ้นในบริเวณถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งปัจจุบันการจราจรบริเวณนี้มีปริมาณสูงมาก และการใช้ที่ดินประเภทดังกล่าวก็เกิดขึ้นบ้างแล้ว อย่างไรก็ตามข้อกำหนดดังกล่าวมิได้ห้ามการปลูกสร้างที่พักอาศัย เช่นเดียวกับข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฉบับดังกล่าวข้างต้น

จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และประกาศกระทรวงมหาดไทยดังกล่าว ยังมีช่องโหว่ซึ่งทำให้การควบคุมการขยายตัวของประชากร เป็นไปได้ยาก การอพยพเข้ามาของประชากรจึงยังคงมีอัตราสูง ซึ่งทำให้เกิดปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี

ในอนาคต เมื่อมีการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เดินทาง อาทิ การเพิ่มจำนวนเส้นทางเดินรถ ปริมาณรถยนต์โดยสารของแต่ละสาย ความถี่ในการปล่อยรถ และการปรับปรุงคุณภาพของพาหนะ จะส่งผลให้การจราจรมีปริมาณมากขึ้น และคาดว่าจะมีการจราจรแออัดในบริเวณจุดเชื่อมต่อกับ เขตเมืองในฝั่งพระนคร คือย่านปิ่นเกล้า และกรุงธนฯ

นอกจากนี้ บริเวณที่ถนนตัดผ่านในจังหวัดนครปฐม ช่วงแยกถนนพุทธมณฑลสาย 5 ได้รับการเสนอให้เป็นที่ตั้งศูนย์ราชการ ณ ตำบลศาลายา อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม โดยสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จากการศึกษาโครงการศูนย์ราชการ พบว่า ที่ดินของวัดมกุฏกษัตริยาราม ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 309 ไร่ สมควรพัฒนาเป็นศูนย์ราชการนครชัยศรี โดยมีหน่วยงานต่าง ๆ จากกระทรวงมหาดไทย 8 หน่วยงาน กระทรวงยุติธรรม 3 หน่วยงาน กระทรวงศึกษาธิการ 1 หน่วยงาน และสำนักนายกรัฐมนตรี 1 หน่วยงาน หากโครงการนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ คาดว่าจะ เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ที่ทำให้เกิดการเดินทางการเพิ่มขึ้น ทั้งจากผู้ทำงาน และประชาชนที่มาติดต่อ

ในการที่ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จะมีความสำคัญมากขึ้นในอนาคตนั้น นอกจากสาเหตุที่บริเวณถนนตัดผ่านสามารถ เป็นพื้นที่รองรับ ด้านพักอาศัยและเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่แล้วยังมีสาเหตุจากที่เส้นทางหลักสายเก่าที่มีหน้าที่อย่างเดียวกันคือ ถนนเพชรเกษมซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้ติดต่อกับภาคใต้ นั้น มีปัญหาการจราจรติดขัด และมีสภาพทรุดโทรม จึงทำให้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ เพราะนอกจากจะติดต่อ เชื่อมโยงกับภาคใต้ได้สะดวกแล้ว ยังสามารถติดต่อกับพื้นที่ที่เป็นดินแดน เบื้องหลังกรุงเทพมหานคร ในภาคกลางตอนบนได้สะดวกกว่า โดยใช้เส้นทางเชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 340 (ดลิ่งชัน-สุพรรณบุรี)

สรุปแล้วจะเห็นว่า ไม่ว่าจะ เป็นผัง เมืองรวม ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร หรือ ประกาศกระทรวงมหาดไทยที่ออกมา เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารที่จะขยายตัวในพื้นที่ เกษตรของ เขตดลิ่งชันนั้น ยังมีช่องโหว่ที่จะทำให้การควบคุมการขยายตัวของประชากร เป็นไปได้ยาก เพราะยังเปิดโอกาสให้มีการสร้างบ้านพักอาศัยในรูปของบ้านเดี่ยวได้ จำนวนประชากรก็จะยังคงเพิ่มสูงมากขึ้น แม้จะมีอัตราค่าลงก็ตาม เนื่องจากพื้นที่ เขตดลิ่งชันยังมีพื้นที่โล่งที่รอการเปลี่ยนแปลงอีกมาก อีกทั้งอยู่ใกล้กับ เขตชุมชน เมืองในฝั่งพระนครโดยที่ใช้ เส้นทางบางกอกน้อย-นครชัยศรี การเดินทางติดต่อระหว่างบ้านพักอาศัยใน เขตดลิ่งชันไปสู่แหล่งงาน จึง เป็นไปอย่างสะดวกสบาย เมื่อมีการก่อสร้างถนนวงแหวนครบวงรอบ และก่อสร้างถนนสาย ง.4 ซึ่งเป็นถนนโครงการตามประกาศผัง เมืองรวม กรุงเทพมหานคร ซึ่งตัดขนานกับถนนวงแหวนรอบนอกช่วงดลิ่งชัน-บางบัวทอง ก็จะทำให้การเดินทางสัญจรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกสะดวกสบายมากขึ้น เมื่อพิจารณาประกอบกับการจัดตั้งศูนย์ราชการที่ถนนพุทธมณฑลสาย 5 เท่ากับ เป็นการเปิดแหล่งงานแห่งใหม่ซึ่งต้องติดต่อกับ เขต เมืองในฝั่งตะวันออกโดยใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี จากสาเหตุของการพัฒนาโครงข่าย

ถนน และการเกิดแหล่งงานดังกล่าว จึงดึงดูดให้ประชากรเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ เขตคลังสินค้ามากขึ้น โดยอาศัยช่องโหว่ของข้อกำหนดต่าง ๆ ในการปลูกสร้างอาคารพักอาศัย ซึ่งการอพยพเข้าของประชากร เมื่อพิจารณาประกอบกับสภาพปัญหาต่าง ๆ ในการใช้ถนนเพชรเกษม และธนบุรี-ปากท่อแล้ว ก็จะทำให้ในอนาคตแนวโน้มในการใช้ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงควรมีการวางแผนเพื่อรองรับการเจริญเติบโตดังกล่าว



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผัง : การใช้ประโยชน์ที่ดิน  
ของเขตคลังสินค้า ตาม  
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฯ

-  ที่ดินประเภท  
พาณิชย์ยกรรม
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย  
หนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทชนบท  
และเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์  
ชนบทและเกษตรกรรม
-  ถนนโครงการ 3.4

ที่มา : สำนักผังเมือง  
กระทรวงมหาดไทย

เมือง  
ลักษณะของชนบทกึ่งกึ่งอนุรักษ์ -  
นครชัยศรีมีเขตคลังสินค้าและ  
พื้นที่เขียวเมือง

แผนที่ 4.3

