

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะวิศวกรรมศาสตร์. หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง. 2535. รายงานความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพมหานคร : คณะวิศวกรรมศาสตร์.

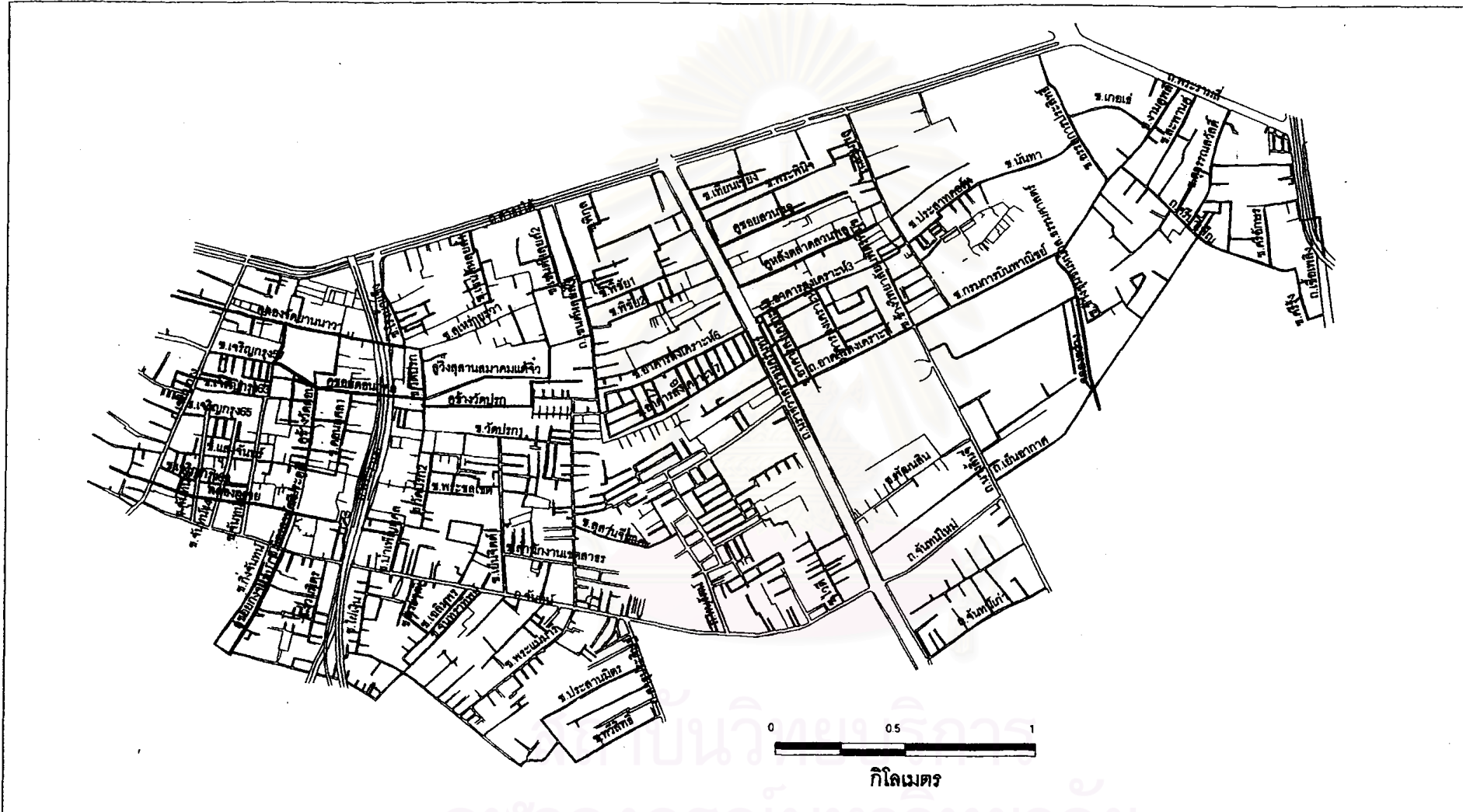
ภาษาอังกฤษ


- Forester, J. 1994. Bicycle Transportation : A Handbook for Cycling Transportation Engineers. Second Edition. London: The MIT Press.
- Hamill, J.P.; and Wise,P.L. 1974. Planning for the Bicycle As a form of Transportation. VA;Springfield :US Department of Commerce.
- Heierli, U. 1993. Environmental Limits to Motorization : Non-Motorised Transport in Developed and Developing Countries. Switzerland: Neidermann AG,St.Gallen.
- OHTA, K.n.d. TDM (Transportation Demand Management) Measures Toward Sustainable Urban Transport. Tokyo: Department of Urban Engineering University of Tokyo.,(mimeographed)
- Pinsof,S.A.; and Musser,T. n.d. Bicycle Facility Planning : A Research for Local Governments. (mimeographed)
- Repologle, M. 1992. Non-Motorized Vehicles in Asia Cities. WASHINGTON,DC. : THE WORLD BANK.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD NATIONAL RESEARCH COUNCIL. 1991. TRANSPORTATION RESEARCH RECORD No. 1294 Safety and Human Performance Nonmotorized Transportation 1991. WASHINGTON,D.C.: National Academy Press.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD NATIONAL RESEARCH COUNCIL. 1994. TRANSPORTATION RESEARCH RECORD No. 1441 Safety and Human Performance Nonmotorized Transportation 1991. WASHINGTON,D.C.: National Academy Press.
- Wright, C.L. 1992. Fast Wheels Slow Traffic : Urban Transport Choices. PHILADELPHIA: TEMPLE UNIVERSITY PRESS.




ภาคผนวก

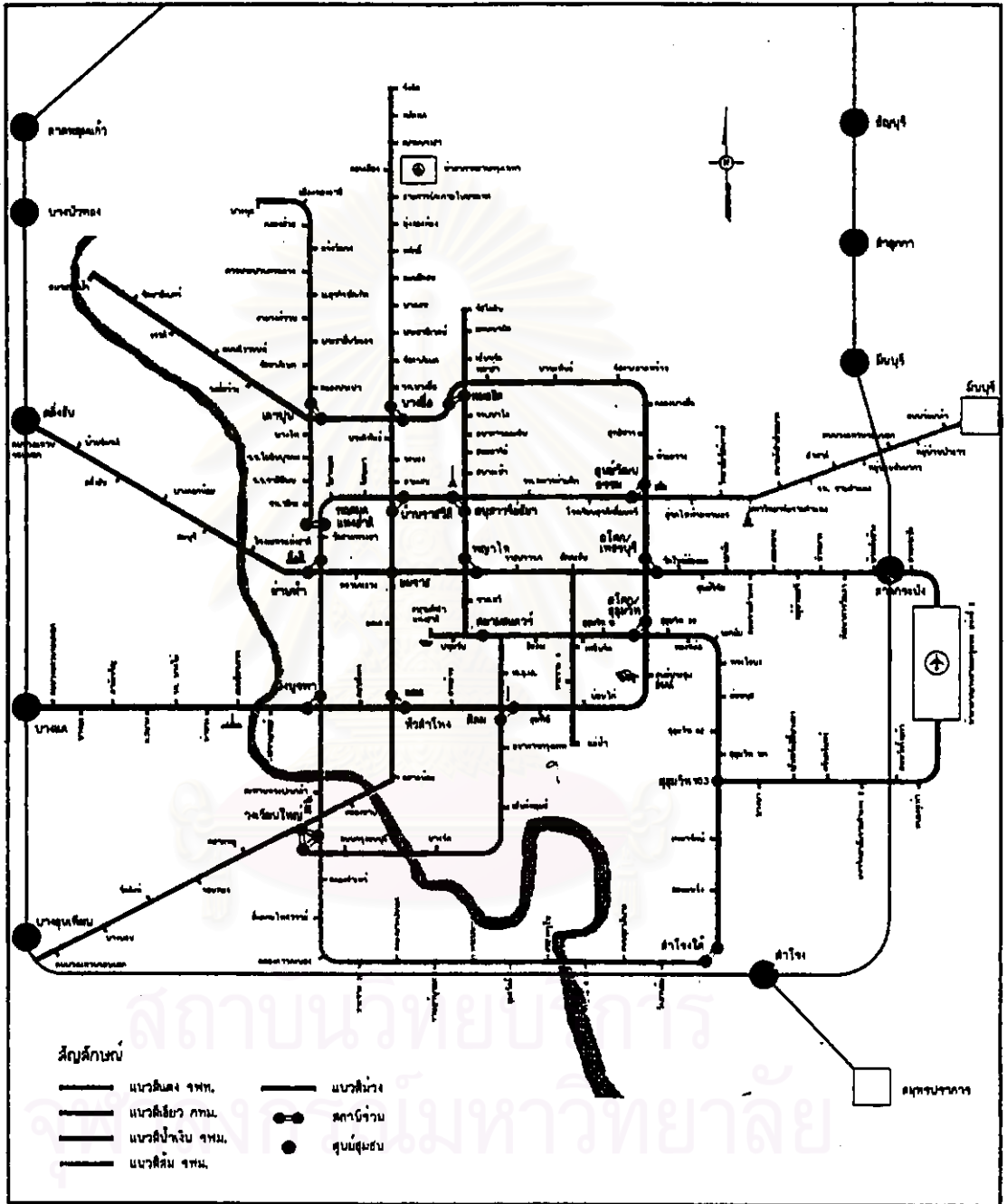
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<p>ภาคผนวก</p>	<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาทร</p>	<p>ภาควิชา</p>
	<p>แสดง รายชื่อถนน ซอย และคู-คลองในพื้นที่เขตสาทร</p>	<p>การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

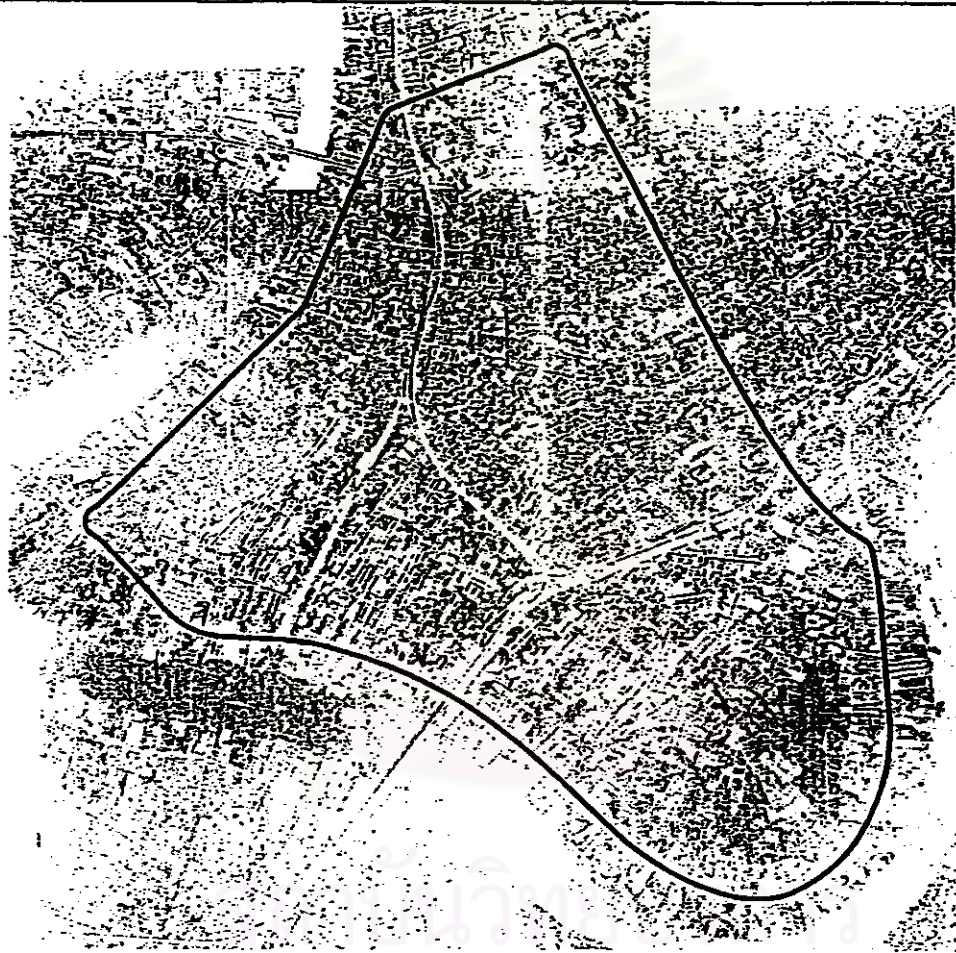


ภาคผนวก	การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาธิต	ภาควิชา
	แสดงที่ตั้งโครงการด้านสาธารณูปการในพื้นที่เขตสาธิต	การวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

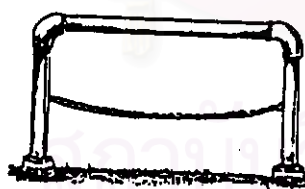
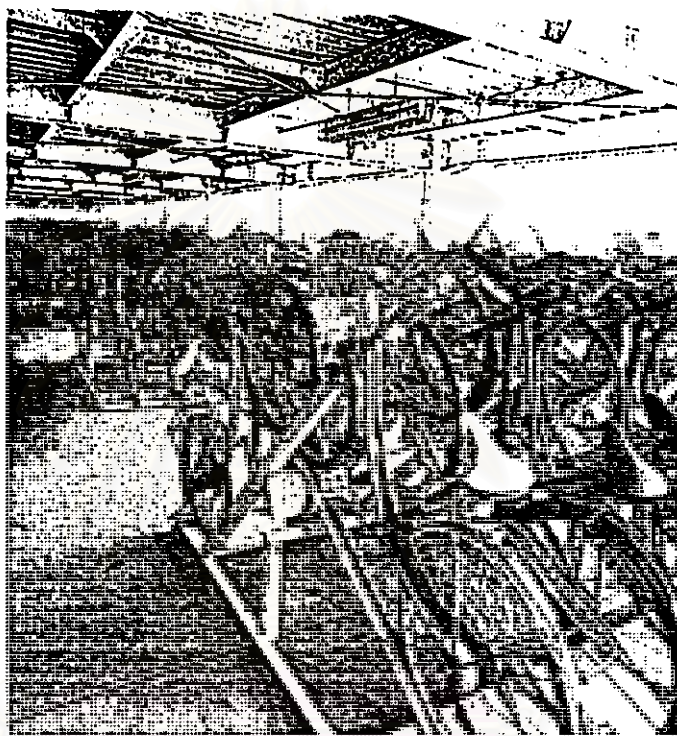
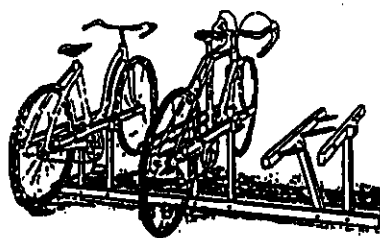


โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

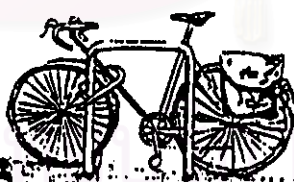
สำนักงานสภาการขนส่งการจราจรและบริหารขนส่งมวลชน (สจจ.)
 สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (สจร.)



MASS TRANSIT FEEDER SYSTEM STUDY		OFFICE OF THE COMMISSION FOR THE MANAGEMENT OF ROAD TRAFFIC (OCMRT)		RAMA III CIRCULAR SYSTEM			
				DRAWN SURASAK S.		ROUTE PLAN	
Thal DCI Co.,Ltd. De Leuw Colther International Limited		SPB Consultants Co.,Ltd. Kasetsart University		CHECKED PICHAI P.			
				DATE FEBRUARY 1997	SCALE 1:30,000 <i>Approx.</i>	REV.	DWG. NO. RM III - X



Missoula's "Cheap" Racks

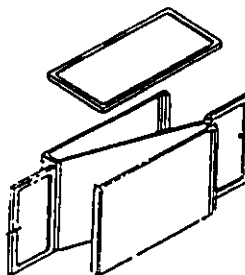
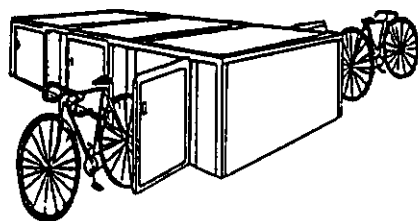


"Ribbon" Rack



Inverted U

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

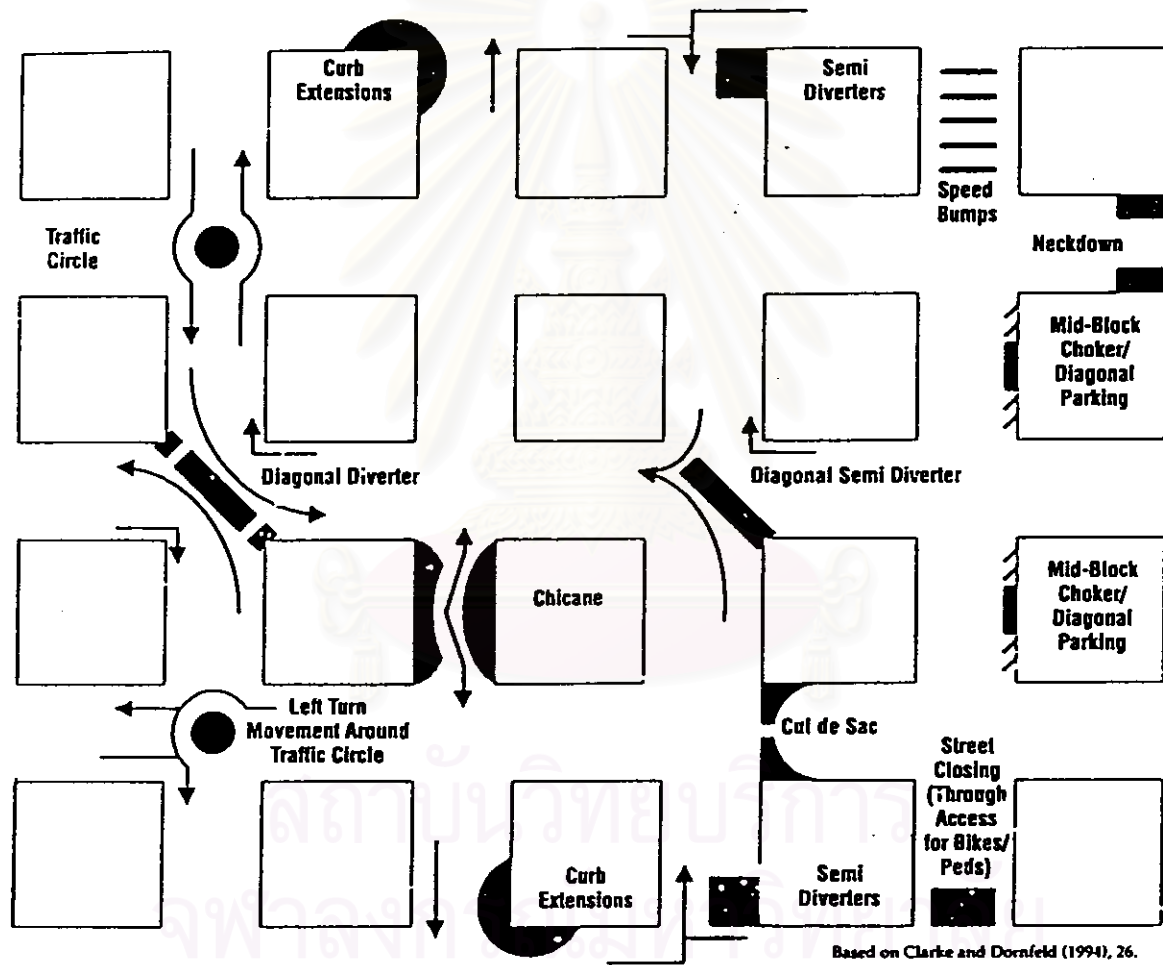


Top View



ตัวอย่างรูปแบบที่จัดจักรยานสาธารณะ

SEVERAL TYPES OF TRAFFIC CALMING TECHNIQUES



Based on Clarke and Dornfeld (1994), 26.

ทางจักรยานประเภท Bike-Lane (R)

1. เส้นทางอาคารสงเคราะห์6และ7

เส้นทางอาคารสงเคราะห์6 เป็นทางจักรยานสายหลักในการเดินทางไปเรียนหนังสือ เป็นที่ตั้งของโรงเรียนทุ่งมหาเมฆ เป็นโรงเรียนประถมขนาดใหญ่ของรัฐ นอกจากนี้ยังเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนเซนต์หลุยส์3และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ การใช้ที่ดิน2ข้างทางเป็นบ้านเดี่ยวและโรงเรียน ส่วนอาคารสงเคราะห์7 เป็นถนนคู่ขนานทางด้านใต้ ปัจจุบันรถยนต์ใช้ถนนทั้งสองสายเป็นทางลัดระหว่างถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนเซนต์หลุยส์

เนื่องจากเป็นถนนคู่ขนานที่บรรจบกัน เป็นวงรอบ และอยู่ใกล้กัน ทำให้สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียวในเส้นทางทั้งสองโดยไม่กระทบการเดินทางของรถยนต์ เมื่อจัดระบบเดินรถทางเดียวพร้อมกับออกข้อบังคับห้ามจอด ทำให้สามารถแบ่งพื้นผิวจราจร2เมตรจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทาง ที่ด้านใต้ของอาคารสงเคราะห์6 และด้านเหนือของอาคารสงเคราะห์7

การจัดระบบเดินรถทางเดียว เป็นไปตามปริมาณรถยนต์ในแต่ละช่วงของวัน คือช่วง0.00-12.00 น. บนถนนอาคารสงเคราะห์6 เดินรถทางเดียวจากตะวันออกไปตะวันตก และช่วง12.00-24.00เดินรถทางเดียวจากตะวันตกไปตะวันออก สำหรับอาคารสงเคราะห์7 เดินรถทางเดียวในทิศทางตรงข้าม

2. เส้นทางข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข

เป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือ เป็นซอยที่เพิ่งปรับปรุงผิวจราจรเสร็จ กว้าง 6-7 เมตร จุดปลายของซอยต้น ต่อเนื่องกับทางเท้าด้านหลังตลาดสวนพลูผ่านชุมชนแออัด แฟลต หอพัก เป็นเส้นทางเดินเท้าของนักศึกษาที่พักอาศัยในหอพัก แฟลต ด้านหลังตลาดและในซอย ไปยังวิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเอี่ยมละออ และวิทยาเขตบพิตรพิมุข และเป็นเส้นทางเดินเท้าไปยังตลาดสวนพลูของผู้พักอาศัยสองข้างทาง แม้จะติดกับซอยด้านข้างที่สามารถทะลุถนนสวนพลู แต่ไม่สามารถลัดเส้นทางได้มากนัก ประกอบกับมีรถยนต์จอดสองข้างทางตลอดเวลาทั้งในซอยข้างวิทยาเขตบพิตรพิมุข และซอยด้านข้างที่ทะลุถนนสวนพลู) จึงเป็นซอยที่รถยนต์ใช้น้อยและไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เป็นทางผ่าน การจัดระบบเดินรถทางเดียวจึงไม่กระทบการเดินทางของรถยนต์ ประกอบกับมีผิวจราจรกว้าง ถ้ามีการออกข้อบังคับห้ามจอดจะมีพื้นที่มากพอที่จะจัดทำทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทาง(ผิวจราจรจรเหลือ4-5เมตรสำหรับเดินรถทางเดียว)ทางด้านตะวันตกของซอย

3. เส้นทางวัดปรก1-เย็นจิตต์-สำนักงานเขตสาทร

ซอยวัดปรก1เป็นซอยย่อยของถนนเซนต์หลุยส์3 เชื่อมระหว่างซอยวัดปรกและเซนต์หลุยส์3 กว้าง 5 เมตรค่อนข้างแคบสำหรับการเดินรถสวนทางเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ซอยเย็นจิตต์ เป็นซอยย่อยที่เชื่อมถนนจันทร์ และซอยวัดปรก1 มีขนาดใหญ่ กว้าง12เมตร รถยนต์ใช้น้อย เนื่องจากใช้ลัดเส้นทางไม่ได้มาก ปัจจุบันมีรถจอดสองข้างทางทั้งสองฝั่งตลอดเวลา เป็นเส้นทางที่ใช้พื้นผิวจราจรไม่เต็มประสิทธิภาพ

ซอยสำนักงานเขตสาทร กว้าง 7 เมตร เชื่อมระหว่างซอยเย็นจิตต์และถนนเซนต์หลุยส์3มีรถยนต์ใช้น้อย เฉพาะรถยนต์ที่มีจุดปลายทางในซอยหรือรถยนต์ที่มาติดต่อกับสำนักงานเขตเท่านั้น ปัจจุบันมักมีรถยนต์จอดที่ฝั่งใต้ของซอย

ทั้งสามซอยอยู่ใกล้กัน ต่อเชื่อมกันเป็นวงรอบ กับถนนเซนต์หลุยส์3 สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียวโดยไม่กระทบการเดินรถยนต์ปัจจุบัน โดยซอยวัดปรก1 เดินรถทางเดียวจากตะวันตกไป ตะวันตก ซอยเย็นจิตต์เดินรถทางเดียวจากเหนือลงใต้ และซอยสำนักงานเขตสาทร เดินรถทางเดียวจากตะวันตกไปตะวันออก และออกข้อบังคับห้ามจอดรถทั้งสองฝั่งในซอยวัดปรก1และซอยสำนักงานเขตสาทร จะทำให้รถยนต์เดินทางได้สะดวกขึ้น ส่วนซอยเย็นจิตต์เนื่องจากเป็นซอยที่กว้างมาก สามารถให้รถยนต์จอดฝั่งตะวันตกของซอย

พื้นที่ว่างที่เหลือจากการเดินรถทางเดียวสามารถจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทาง ฝั่งใต้ของซอยวัดปรก1 ฝั่งตะวันออกของซอยเย็นจิตต์ และฝั่งเหนือของซอยสำนักงานเขตสาทร

4. เส้นทางบำเพ็ญกุศล-ปรก2-ปรก

ซอยบำเพ็ญกุศล -ปรก2-ปรก เป็นซอยย่อยที่เชื่อมเป็นเส้นทางเดียวกัน ผ่านย่านตึกแถว ชุมชนแออัด มีความกว้างของซอยแตกต่างกัน คือซอยบำเพ็ญกุศลกว้าง8เมตร ซอยปรก2และปรกกว้าง 4.5เมตร ปัจจุบันเดินรถสวนทางได้ลำบาก(ในซอยปรก2และปรก) แต่เป็นเส้นทางให้บริการของรถสองแถว การตัดถนนพระราม6ช่วยลดระยะทางการออกไปยังถนนใหญ่จากซอยย่อยดังกล่าวให้สั้นลง และเป็นโอกาสที่จะจัดระบบเดินรถทางเดียวโดยจะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการเดินรถในซอยวัดปรก2 และวัดปรก(ในบริเวณดังกล่าว) นอกจากนี้ยังสามารถจัดสรรผิวจราจรบางส่วนเพื่อจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทางฝั่งตะวันตกในซอยบำเพ็ญกุศล, 0.9เมตร2ช่องทางฝั่งตะวันตกในซอยปรก2 และปรก พร้อมกับออกข้อบังคับห้ามจอดทั้งสองฝั่งตลอดเวลา ให้สามารถใช้ผิวจราจรได้อย่างเต็มที่

5. เส้นทางจันทร์อาทิตย์-เฉลิมพร

ซอยจันทร์อาทิตย์กว้าง5.5-7เมตร ซอยเฉลิมพรกว้าง4.5เมตร เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก มีรถยนต์ใช้เส้นทางพอประมาณ เป็นเส้นทางที่ปัจจุบันจัดระบบเดินรถทาง

เดียว แต่มีรถยนต์จอดเป็นครั้งคราวในซอยย่อยทั้งสอง หากสามารถออกข้อบังคับห้ามจอดได้เป็นจริง จะเหลือพื้นที่ว่างพอที่จะจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1.25 เมตรช่องทางเดียวในซอยจันทราทิพย์ และ1 เมตรช่องทางเดียวในซอยเฉลิมพร วังในทิศทางเดียว โดยซอยจันทราทิพย์ จัดทำช่องทางจักรยานฝั่งตะวันตก ฝั่งจากเหนือลงใต้ ส่วนซอยเฉลิมพรจัดทำทางฝั่งตะวันออก ฝั่งจากใต้ขึ้นเหนือ

6. เส้นทางประสานมิตร-ทวิสิทธิ์

ซอยประสานมิตร กว้าง5.5-7เมตร ทางฝั่งเหนือเป็นที่ตั้งของโรงเรียนพระแม่มาเรียชายมีรถยนต์ใช้เส้นทางพอประปราย ส่วนซอยทวิสิทธิ์กว้าง 4.5 เมตร มีรถยนต์ใช้เส้นทางน้อย เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลาง ปัจจุบันการเดินทางในซอยทวิสิทธิ์ไม่สะดวก เนื่องจากเป็นซอยแคบ ส่วนซอยประสานมิตรมีรถยนต์จอดเป็นครั้งคราว ทั้งสองซอยเป็นซอยคู่ขนานที่อยู่ใกล้กัน สามารถจัดระบบเดินทางเดียวได้ โดยไม่กระทบการเดินทางของรถยนต์ พร้อมกับออกข้อบังคับห้ามจอด ทำให้มีที่ว่างเพียงพอที่จะจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1.25ช่องทางเดียวทางฝั่งเหนือของซอยประสานมิตร ฝั่งจากตะวันออกไปตะวันตก และฝั่งใต้ของซอยทวิสิทธิ์ ฝั่งจากตะวันตกไปตะวันออก

7. เส้นทางสะพานคู่-สุวรรณสวัสดิ์

เป็นซอยคู่ขนานที่ปัจจุบันเดินทางเดียว ตามเวลาที่ระบุในตารางที่6.1 เป็นซอยย่อยที่แคบ แต่รถยนต์ใช้มาก(กว้าง4เมตรในชั่วโมงเร่งด่วน เป็นทางลัดออกไปยังถนนพระรามสี่ สามารถแบ่งพื้นผิวจราจรขนาด 0.9เมตร จัดทำช่องทางจักรยาน1ช่องทางทางฝั่งตะวันออกของซอยสะพานคู่(ฝั่งจากใต้ขึ้นเหนือ) และทางฝั่งตะวันตกของซอยสุวรรณสวัสดิ์(ฝั่งจากเหนือลงใต้) ในช่วงเวลาที่มีการเดินทางเดียวคือ6.00-19.00น.

8. เส้นทางเขตนลยุทธ์2ช่วง1

ซอยเขตนลยุทธ์2 เชื่อมระหว่างถนนสาทร(ช่วงดังกล่าวใกล้สถานีรถไฟฟ้านายง) และถนนเขตนลยุทธ์3 เป็นซอยย่อยที่ปัจจุบันจัดระบบเดินทางเดียวให้สอดคล้องกับถนนเขตนลยุทธ์3 ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด(ช่วงก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน) จากรถยนต์ที่มายังโรงเรียนอัสสัมชัญ ประถม มีรถยนต์จอดเป็นครั้งคราว

ช่วงที่เสนอให้จัดทำช่องทางจักรยานมีความกว้าง7เมตร ทำให้มีพื้นที่ว่างพอที่จะจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทาง ทางฝั่งตะวันตก พร้อมกับออกข้อบังคับห้ามจอดตลอดเวลา

9. เส้นทางจันทน์46

เป็นขอยย่อยที่มีผิวจราจรกว้างประมาณ 10-12 เมตรอย่างสม่ำเสมอ โดยมีฟุตบาทกว้างด้านละ 3 เมตร ผ่านอาคารพาณิชย์ที่เป็นโรงงานขนาดเล็ก และโรงเรียนศิลปะวัฒนา เป็นโรงเรียนระดับประถมของเอกชน นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมกับด้านหลังของวัดสุทธิวรารามเพื่อไปยังโรงเรียนวัดสุทธิวรารามที่อยู่ฝั่งตรงข้ามของถนนเจริญกรุงได้อีกด้วย

ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีรถยนต์ใช้น้อย มีรถจอดสองข้างทางตลอดเวลา ทำให้เสียพื้นที่ผิวจราจร บริเวณที่ติดกับซอยพระยานคร ด้านตะวันออก ประมาณ 10 เมตร ผิวจราจรจะแคบลงเหลือ 8.25 เมตร และไม่มีฟุตบาทด้านตะวันออก เนื่องจากมีบ้านพักอาศัยหลังหนึ่งขวางอยู่ดังภาพที่นอกจากบริเวณดังกล่าวแล้ว ผิวจราจรโดยทั่วไปกว้าง 10-12 เมตร อย่างต่อเนื่อง การที่มีปริมาณรถยนต์ใช้น้อย และผิวจราจรกว้าง และเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับการเดินทางภายในพื้นที่ย่อย จึงควรที่จะต้องจัดสรรผิวจราจรบางส่วนเพื่อจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน โดยที่จัดการกับปัญหาการจอดรถสองข้างทาง เพื่อคืนผิวจราจรฝั่งตะวันตกจัดทำช่องทางจักรยานขนาด 1.25 เมตร 2 ช่องทาง พร้อมออกข้อบังคับห้ามจอดตลอดเวลาทางฝั่งตะวันตก

10. เส้นทางทนุรัตน์

เป็นทางจักรยานสายหลักในการเดินทางไปทำงาน และซื้อสินค้าและบริการ มีลักษณะทางกายภาพเช่นเดียวกับเส้นทางเย็นจิตต์ และเส้นทางจันทน์ 46 กว้าง 10-12 เมตรแต่ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ถนนทนุรัตน์ มากกว่าเส้นทางจันทน์ 46 และเย็นจิตต์ เนื่องจากสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดออกสู่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ได้ อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีรถยนต์จอดข้างทางเกือบตลอดเวลา เส้นทางทนุรัตน์ถือเป็นเส้นทางสำคัญสำหรับการเดินทางภายในชุมชนวรรัตน์ ที่เป็นย่านของโรงงานขนาดกลาง และขนาดย่อม และที่พักของผู้มีรายได้น้อยประเภทห้องเช่า และแฟลต และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมชุมชนภายในกับพื้นที่ภายนอกโดยเส้นทางจันทน์ด้านใต้ และเส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์ ด้านตะวันออก

หากออกข้อบังคับห้ามจอดในช่วงเวลา 6.00-20.00 น. จะสามารถจัดทำช่องทางจักรยานขนาด 1 เมตร 2 ช่องทาง ทางฝั่งตะวันตกของถนน

11. เส้นทางสุสานสมคมแต่จิว

เป็นลู่วิ่งในสุสานสมคมแต่จิวที่ปัจจุบันจัดทำเป็นสวนสาธารณะ การจัดทำช่องทางจักรยานในเส้นทางดังกล่าว จะช่วยเชื่อมโยงโครงข่ายให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยสามารถแบ่งใช้พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของลู่วิ่ง (เพื่อความต่อเนื่องกับเส้นทางเซนต์หลุยส์ 2) จัดทำช่องทางจักรยานขนาด 1 เมตร 2 ช่องทาง พร้อมกับขอความร่วมมือจากสมคมแต่จิวเปิดประตูสุสานด้านที่ติดกับซอยเซนต์หลุยส์ 2 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 น.

ทางจักรยานประเภท Bike-Lane (FB)

1. เส้นทางราชีวาตราชนครินทร์

เป็นเส้นทางสำคัญสำหรับการเดินทางออกนอกพื้นที่ และเชื่อมกับซอยย่อยสองข้างทางโดยตรง การใช้ที่ดินสองข้างทางเริ่มเปลี่ยนเป็นอาคารขนาดใหญ่ ทั้งอาคารชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงาน ปัจจุบันสามารถพบเห็นการใช้จักรยานในเส้นทางในปริมาณพอควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันอาทิตย์ บ้างขับริมถนนทั้งทิศทางเดียวกับรถยนต์และสวนกับรถยนต์ บ้างขับขึ้นบนฟุตบาท และบ้างก็ขับขึ้นช่องทางของรถเมล์วาง ที่ติดด้านคลอง ทางจักรยานในเส้นทางดังกล่าว จึงควรเป็นทางจักรยานที่สามารถวิ่งสวนได้ ในฝั่งเดียวเนื่องจากเป็นถนนขนาดใหญ่ที่มีเกาะกลางและคลองขวางอยู่ ทำให้ข้ามถนนลำบาก

ลักษณะทางกายภาพ ในบริเวณทั่วไปมีผิวจราจร 4.15 เมตร พื้นที่ฟุตบาทแบ่งเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่ปูด้วยหญ้าพร้อมไม้ขึ้นต้น ไม้พุ่ม (เสาไฟฟ้า ทางขึ้นสะพานลอย และตู้โทรศัพท์สาธารณะจะอยู่ภายในส่วนที่เป็นหญ้า) และส่วนที่ปูด้วยอิฐ โดยทั่วไปความกว้างรวม(ส่วนที่ปูอิฐ+ส่วนที่ปูหญ้า)ประมาณ 4-5.2 เมตร แต่ก็ไม่สม่ำเสมอ มักแคบลงบริเวณทางแยกเพื่อเปิดมุมให้รถยนต์หักเลี้ยวได้สะดวก เนื่องจากการเดินเท้าบนฟุตบาทไม่ปลอดภัยมากนัก นอกจากช่วงเวลาพักเที่ยง และเลิกงาน จึงสามารถจัดทำช่องทางจักรยาน(Bike Lane)บนฟุตบาท ช่องทางละ 1 เมตร 2 ช่องทาง วิ่งในทิศทางสวนกัน บนพื้นที่ที่เป็นสนามหญ้าในปัจจุบัน ถัดเข้ามาจากแนวเสาไฟฟ้า ในบริเวณที่มีสะพานลอยก็ควรมองให้จัดทำช่องทางจักรยานอ้อมจุดขึ้น-ลงสะพานลอย(ถ้าเขตทางของฟุตบาทบริเวณดังกล่าวกว้างพอ) ในกรณีที่เขตทางของฟุตบาทไม่เพียงพอ จะไม่จัดทำช่องทางจักรยานในบริเวณดังกล่าว

บริเวณที่ติดกับซอยย่อยและถนน ให้มีการปรับปรุงทางกายภาพเพื่อลดความเร็วของรถยนต์บนถนนและซอยย่อย พร้อมจัดทำป้ายสัญลักษณ์เตือนให้ระวังจักรยาน

2. เส้นทางพระราม 6

เนื่องจากถนนพระราม 6 เป็นถนนสองช่องทางไป-กลับ มีเกาะกลาง รถยนต์วิ่งเร็ว ไม่ใช่ถนนขนาดกลางหรือเล็กเช่นเดียวกับถนนจันทน์ เซนต์หลุยส์ 3 การข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามไม่สะดวก ทางจักรยานในเส้นทางดังกล่าว จึงควรเป็นทางจักรยานที่สามารถวิ่งสวนได้ ในฝั่งเดียว คือช่องทางหนึ่งสำหรับวิ่งขึ้น ช่องทางหนึ่งสำหรับวิ่งลง ความกว้างของช่องทางช่องละ 1 เมตร และเพื่อความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า ควรแยกช่องทางจักรยานและคนเดินเท้าออกจากกัน

แต่เนื่องจากถนนพระราม 6 ในช่วงระหว่างถนนสาทรและถนนจันทน์ อยู่ใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 และมีด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ด้านคือด้านสาทร บริเวณซอยโรงน้ำแข็ง และด้านจันทน์บริเวณใกล้คลองกรวย นอกจากนี้ยังเป็นจุดลงทางด่วน 2 จุด คือบริเวณใกล้แยกสาทร(ด้านตะวันตก) และใกล้แยกจันทน์(ด้านตะวันออก)) สภาพดังกล่าวทำให้เกิดทางแยก ทางร่วม ช่องทางด่วนที่กินพื้นที่บนพื้นดินด้านล่างเกินจาก

แนวเขตทางของถนนพระราม6 ทำให้ขอยย่อยสองข้างทางบางขอยไม่สามารถเชื่อมกับฟุตบาทของถนนพระราม6ได้โดยตรง เพราะมีเขตทางของทางด่วนคันไว้ นอกจากนี้การทางพิเศษ ยังได้จัดทำกำแพงคอนกรีต ปิดตรอก หรือขอยย่อยบางขอยไว้ จึงไม่สามารถเดินเท้าจากขอยย่อยหรือตรอกดังกล่าวมายังฟุตบาทถนนพระราม6ได้ พื้นที่ระหว่างเขตทางของถนนพระราม6(ซึ่งก็คือแนวฟุตบาท)และเขตทางของการทางพิเศษ จะเป็นพื้นที่ที่รกร้าง ไม่ได้พัฒนาให้เกิดประโยชน์แต่อย่างใด พื้นที่ตลอดแนวเขตทางนี้ติดต่อกับขอยย่อยสองข้างโดยตรง เฉพาะบริเวณจุดขึ้นทางด่วนสองจุดเท่านั้นที่ไม่มีที่ว่างและไม่สามารถจัดทำเส้นทางได้ ส่วนบริเวณที่มีความกว้าง2เมตรขึ้นไปที่เชื่อมกับขอยย่อยสามารถจัดทำทางจักรยาน2ช่องทางไป-กลับได้ตลอดแนว ในบริเวณที่มีความกว้างมากกว่า2เมตร (ความกว้างสูงสุด ประมาณ20 เมตร) สามารถจัดทำช่องทางจักรยาน ทางเท้า พร้อมกับปลูกต้นไม้และจัดทำสวนหย่อมขนาดเล็กเพื่อความร่มรื่นได้ตลอดแนว ทำให้เกิดความต่อเนื่องของเส้นทางมากกว่าการจัดทำช่องทางจักรยานตามแนวฟุตบาทของถนนพระราม6ที่มีความกว้างไม่สม่ำเสมอ และมีเสาทางด่วนขวางอยู่ในบางจุด อย่างไรก็ตามบริเวณด้านสารธรและด้านจันทน์ เป็นบริเวณที่ไม่สามารถจัดทำทางจักรยานได้) เนื่องจากเขตทางด่วนบรรจบกับขอยโรงน้ำแข็งและขอยวรพจน์ไม่มีพื้นที่เหลือ และฟุตบาทของถนนพระราม6ในช่วงดังกล่าวแคบ(2.7เมตร)และได้กลายเป็นฟุตบาทบนเกาะกลางเนื่องจากด้านซ้ายเป็นถนนขึ้นทางด่วน การเปิดพื้นที่รกร้างด้วยวิธีการดังกล่าวจะเอื้อประโยชน์แก่ท้องถิ่นและชุมชนรอบข้าง

สำหรับถนนพระราม6ด้านใต้ของถนนจันทน์ เป็นช่วงที่แนวถนนเริ่มแยกจากแนวทางด่วน ด้านตะวันออกสามารถใช้ฟุตบาทของถนนพระราม6ที่มีความกว้าง5เมตรจัดทำทางจักรยานขนาด2เมตร(2ช่องทาง)ได้ ส่วนด้านตะวันตก ในบริเวณดังกล่าวเป็นจุดลงทางด่วน มีเขตทางกว้าง5เมตรจากแนวถนนที่ลงทางด่วน จึงสามารถสร้างทางจักรยานและทางเดินเท้าต่อเนื่องไปบรรจบกับฟุตบาทของถนนพระราม6 บริเวณใกล้ขอยกิ่งจันทน์ต่อไปได้

จากช่วงขอยกิ่งจันทน์เป็นต้นไป แนวทางด่วนและถนนพระราม6แยกจากกันสิ้นเชิง เส้นทางจักรยานดังกล่าวสามารถจัดทำต่อเนื่องไปจนถึงถนนพระราม3เนื่องจากสภาพกายภาพเอื้ออำนวย ทางจักรยานเส้นทางพระราม6 จึงสามารถจัดทำให้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการเดินทางระหว่างเขต และเมื่อบรรจบกับถนนพระราม3 (มีสภาพทางกายภาพที่สามารถจัดทำทางจักรยานได้เช่นกัน) จะกลายเป็นเส้นทางจักรยานสำหรับการเดินทางระยะไกลได้ต่อไป

3. เส้นทางสารธรใต้

คือถนนสารธรใต้ จากแยกขอยเซนต์หลุยส์1ถึงขอยเซนต์หลุยส์2 เป็นช่วงที่ฟุตบาทกว้างไม่ต่ำกว่า4เมตร และไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถจัดทำช่องทางจักรยานขนาด1เมตร2ช่องทาง โดยใช้พื้นที่ฟุตบาทด้านที่ติดถนน ถัดเข้ามาจากแนวเสาไฟฟ้า ทางจักรยานดังกล่าวนอกจากเชื่อมกับเส้นทางเซนต์

หตุยส์1 และเซนต์หตุยส์2 ยังเชื่อมกับจุดจอดจักรยานหน้าปากซอยเซนต์หตุยส์2 ที่เป็นจุดจอดจักรยาน เพื่อต่อรถไฟฟ้านายกที่สถานีเซนต์หตุยส์ จึงเป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางออกนอกพื้นที่

4. เส้นทางจันทร์

ถนนจันทร์เป็นถนนแกนสำคัญของพื้นที่ย่อยที่2 เป็นถนนกว้าง12เมตร มีฟุตบอลต่อเนื่องแต่ ความกว้างของฟุตบอลไม่สม่ำเสมอ และบางบริเวณมีการรुक้าทางเท้า ทั้งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เช่นจุดผ่อนปรนแผงลอย บริเวณตลาดสะพานวังสองฝั่ง และการรुक้าอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายเช่น การสร้างบันได หรือทางเข้าตึก ยื่นเข้ามาในเขตฟุตบอล ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงพื้นผิวฟุตบอล และลดระดับคันหินบริเวณแยกซอยย่อยทั้งสองฝั่ง เกือบเสร็จสมบูรณ์ตลอดสาย อย่างไรก็ตามการจัดสรรพื้นที่ เพื่อจัดทำช่องทางจักรยานบนฟุตบอล เป็นไปได้เพียงบางบริเวณเท่านั้น ในช่วงที่ทางเท้ากว้างพอ(ควร กว้างไม่ต่ำกว่า3เมตร ตามหลักเกณฑ์ที่ได้กล่าวถึงในตอนต้น) และคนเดินเท้าไม่พลุกพล่านมากนัก และไม่มีสิ่งกีดขวางขนาดใหญ่เช่นตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้จดหมาย ตู้ไฟฟ้า ศาลาที่พักผู้โดยสาร ป้อมตำรวจ เพราะฟุตบอลถนนจันทร์เป็นเส้นทางเดินเท้าที่สำคัญสำหรับคนเดินเท้า ช่วงที่มีความเป็นไปได้ในการ จัดทำทางจักรยานคือ

1. ช่วงที่1 จากซอยบำเพ็ญกุศลถึง ซอยเย็นจิตต์ ความกว้างของฟุตบอล 3.0-4.0เมตร(ทั้งด้าน เหนือและด้านใต้) ซ้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการประเภทอุตสาหกรรมโลหะ และการซ่อม แก๊วที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ มีธนาคารพาณิชย์2แห่ง ร้านขายของเบ็ดเตล็ด และร้านขายอาหาร เฉพาะช่วง เทียงที่คนเดินพลุกพล่านแต่ไม่มากนัก แต่มีการรुक้าทางเท้าของอาคาร มีศาลาที่พักผู้โดยสาร และ โทรศัพท์สาธารณะ สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้

2. ช่วงที่2 ฟุตบอลด้านเหนือจากบริเวณร้านแมคโดนัล(ตรงข้ามแยกสาธุประดิษฐ์) ถึงแยกนราธิ วาสรชนครินทร์ เป็นช่วงที่ฟุตบอลกว้าง3.5-5.6เมตร โดยเฉพาะช่วงจากร้านแมคโดนัลถึงแยกสะพาน4ที่ กว้าง5.6เมตร และช่วงรั้วโรงงานกลองกระดางกว้าง5เมตร การใช้ที่ดิน เป็นร้านค้า บ้านเดี่ยว โรงงาน ที่ ทำการไปรษณีย์ และตึกแถว ที่ทำการค้า และร้านซ่อมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ตามลำดับ สิ่งกีดขวาง บนฟุตบอลได้แก่ ศาลาที่พักผู้โดยสาร ป้อมตำรวจ ตู้โทรศัพท์ และการรुक้าของร้านค้าบางบริเวณ คน เดินทางไม่พลุกพล่านมากนัก (ยกเว้นช่วงเย็นถึงค่ำ บริเวณหน้าร้านแมคโดนัลถึงดอกหญ้า แต่เป็นช่วงที่ ฟุตบอลกว้าง) สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้

เสนอให้จัดทำช่องทางจักรยานด้านที่ติดถนน บริเวณที่ถัดเข้ามาจากแนวเสาไฟฟ้าและต้นไม้ เป็นช่องทางจักรยานขนาด0.9เมตร2ช่องทาง บริเวณฟุตบอลด้านเหนือของช่วงดังกล่าว บริเวณที่พบสิ่ง กีดขวาง(เช่นศาลาที่พักผู้โดยสาร ป้อมตำรวจ และจุดที่ตั้งตู้โทรศัพท์สาธารณะ) ทำให้ฟุตบอลกว้างน้อย กว่า3เมตร ซึ่งถือเป็นจุดวิกฤต จะไม่จัดทำช่องทางจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานต้องลงจูงจักรยานจนผ่านจุด

วิกฤตแล้วค่อยขับชี่ต่อไป หากไม่มีคนเดินเท้าให้เส้นทางบริเวณจุดวิกฤตผู้ขับชี่สามารถขับชี่จักรยานต่อไปได้ด้วยความสะดวกระวังและใช้ความเร็วต่ำ

5. เส้นทางเซนต์หลุยส์3

ก่อนการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนพระราม6 ถนนเซนต์หลุยส์3แม้จะเป็นถนนขนาดเล็ก แต่มีความสำคัญสำหรับการเดินทางภายในพื้นที่และการเดินทางออกนอกพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพที่เป็นถนนเล็กและฟุตบอลช่วงจากสถานีได้ถึงซอยวัดปรก1แคบ ทำให้ไม่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้ ฟุตบอลช่วงที่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้ คือฟุตบอลด้านตะวันตกจากซอยวัดปรก1 ถึงถนนจันทร์ มีความกว้าง3.0-5.2 เมตร ข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ใหม่ ที่อยู่ในข้อกำหนดที่ต้องมีระยะถอยร่น ทำให้ฟุตบอลที่กว้างเพียง3.0-3.5เมตร กว้างขึ้นกว่าช่วงที่เป็นอาคารพาณิชย์เก่า

การจัดทำช่องทางจักรยานก็เช่นเดียวกับช่องทางจักรยานบนฟุตบอลเส้นทางจันทร์ คือกว้าง0.9 เมตร2ช่องทาง บริเวณกลางฟุตบอลถัดเข้ามาจากแนวเสาไฟฟ้า

6. เส้นทางสวนพลู

เป็นเส้นทางสายหลักของการเดินทางไปโรงเรียน และเป็นเส้นทางที่ผ่านตลาดสวนพลู ช่วงที่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้คือฟุตบอลด้านตะวันออกจากซอยประสาทศรทถึงแยกนางลิ้นจี่ ที่ฟุตบอลกว้าง3.5-8เมตร แต่ต้องยกเลิกจุดผ่อนปรนหาบเร่แผงลอยบริเวณแยกซอยประสาทศรทถึงสถานีตำรวจ โดยอาจจัดสรรพื้นที่ในซอยประสาทศรททดแทน ช่องทางจักรยานที่จัดทำเช่นเดียวกับเส้นทางเซนต์หลุยส์3 คือช่องทางละ0.9เมตร2ช่องทาง

7. เส้นทางนางลิ้นจี่

ความยาวประมาณ1080เมตร สามารถแบ่งได้เป็น2ช่วง ตามลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน คือ ช่วงระหว่างถนนสวนพลู ถึงถนนจันทร์ใหม่ และช่วงจากถนนจันทร์ใหม่ถึงถนนจันทร์เก่า

1. ช่วงระหว่างถนนสวนพลูถึงแยกอากาศ การใช้ที่ดินด้านตะวันออก เป็นสถานที่ราชการ ได้แก่ สำนักงานประปาทุ่งมหาเมฆ กรมการบินพาณิชย์ และที่ทหาร ส่วนด้านตะวันตกเป็นสถานศึกษาขนาดใหญ่(วิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ) และปั้มน้ำมัน ฟุตบอลด้านตะวันออกกว้าง 7-8 เมตรหน้าสำนักงานประปา และแคบลงเหลือ3.75-4.0เมตรจนถึงถนนแยกอากาศ สิ่งกีดขวางการจัดทำช่องทางจักรยานคือศาลาที่พักผู้โดยสาร และตู้โทรศัพท์สาธารณะ อยู่ชิดขอบถนนจึงไม่กีดขวางเส้นทาง

สำหรับฟุตบอลด้านตะวันตก ทางเท้ามีขนาดแคบกว่าด้านตะวันออก คือช่วงจากแยกอาคารสงเคราะห์ถึงหน้าวิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพกว้าง 3.2-3.5เมตร และช่วงจากหน้าประตูวิทยาเขตถึงซอย

พัฒนสินกว้างประมาณ3.75เมตร สิ่งกีดขวางเส้นทางได้แก่ ศาลาที่พักผู้โดยสาร ตู้โทรศัพท์ และเสาไฟฟ้า เนื่องจากเสาไฟฟ้าในบนฟุตบอลด้านตะวันตกตั้งอยู่ค่อนข้างกลางฟุตบอลตลอดแนว

ฟุตบอลด้านตะวันตกที่อยู่ใต้ชอຍพัฒนสินจนถึงชอຍประพันธ์ศักดิ์ จะแคบเพียง1.5-2.0เมตร และเริ่มกว้างขึ้นจากชอຍประพันธ์ศักดิ์ถึงแยกเย็นอากาศ(6.5-6.0เมตร) ฟุตบอลด้านตะวันออกจึงมีความเหมาะสมที่จะจัดทำทางจักรยานมากกว่าฟุตบอลด้านตะวันตก โดยสามารถจัดทำช่องทางจักรยานเช่นเดียวกับเส้นทางเซนต์หลุยส์3และสวนพลู ตำแหน่งของช่องทางจักรยานถัดเข้ามาจากแนวเสาไฟฟ้า

2. ช่วงระหว่างถนนเย็นอากาศถึงถนนจันทน์เก่า ด้านตะวันออกเป็นอาคารพาณิชย์ที่เป็นร้านอาหาร ร้านชอຍที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ธนาคาร ปั้มน้ำมัน และตลาดสดขนาดเล็ก ฟุตบอลโดยทั่วไปกว้าง3 เมตร แต่มีคนเดินเท้าพลุกพล่านและในช่วงใกล้ตลาด และมีการรูกอล์ฟฟุตบอล ของอาคาร ตลอดแนวทำให้ไม่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้

ด้านตะวันตก จะเป็นแฟลต อพาร์ทเมนต์ และอาคารพาณิชย์ สลับกันไป ฟุตบอลกว้าง3.5-4.0 เมตร แต่มีสิ่งกีดขวางที่สำคัญคือเสาไฟฟ้า ฟุตบอลด้านตะวันตกจึงมีความเหมาะสมในการจัดทำทางจักรยานมากกว่า แต่ต้องจัดทำบริเวณกลางฟุตบอล ให้แนวเสาไฟฟ้าแบ่งช่องทางจักรยานออกเป็นสองช่องทาง กว้างช่องทางละ1เมตร

8. เส้นทางกรมการbinพาณิชย์

เป็นถนนในกรมการbinพาณิชย์ที่ไม่อนุญาตให้รถยนต์ทั่วไปใช้เส้นทาง โดยมีประตูเปิด-ปิดทั้งด้านถนนสวนพลู และชอຍงามดูพลี ปัจจุบันเป็นเส้นทางเดินเท้า ขั้บขี่จักรยานและจักรยานยนต์ของผู้พักอาศัยในชุมชนด้านใน (ได้แก่ชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ ชุมชนแฟลตทหารเรือ และหอพักธรรมศาสตร์) เพื่อออกไปยังถนนสวนพลู โดยผู้ขี่จักรยานจะขี่ขึ้นบันไดจระจก ถนนกว้าง8เมตร ด้านเหนือมีฟุตบอลขนาด2เมตรตลอดแนวรั้วของวิทยาลัยอาชีวศึกษาเอี่ยมละออ ที่มีสิ่งกีดขวางคือต้นไม้ใหญ่และเสาไฟดั่งแสดงในภาพที่ ถัดจากแนวรั้วไม่มีฟุตบอล แต่มีแนวคันดินที่ด้านข้างเป็นคูน้ำ มีต้นสนปลูกอยู่ด้านชิดถนนตลอดแนวจนถึงประตูด้านชอຍงามดูพลีผู้เดินเท้าในเส้นทางนี้จะใช้ฟุตบอลและคันดินดังกล่าว ส่วนด้านใต้ไม่มีฟุตบอล แต่มีโหล่ทางกว้าง1.5เมตรเป็นสนามหญ้าตลอดแนว เสนอให้จัดทำฟุตบอลขนาด1.5เมตรบนโหล่ทางด้านใต้ (ที่เป็นสนามหญ้าปัจจุบัน) เพื่อเป็นช่องทางเฉพาะสำหรับผู้เดินเท้า ส่วนด้านเหนือ ให้จัดสร้างฟุตบอลกว้าง2เมตรบนคันดินถัดจากแนวต้นสนเพื่อให้ฟุตบอลมีความต่อเนื่องกับแนวฟุตบอลเดิม ที่มีอยู่ จัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน2ช่องทางละ1เมตร ช่องทางด้านชิดขอบถนนวิ่งเข้าชอຍงามดูพลี ช่องทางด้านในวิ่งออกถนนสวนพลู เนื่องจากต้นไม้ที่ปลูกบนฟุตบอลเดิมอยู่กลางฟุตบอลพอดี จึงไม่กีดขวางช่องทางจักรยาน สิ่งกีดขวางคือเสาไฟฟ้า บริเวณดังกล่าวให้จักรยานสวนกันด้วยความระมัดระวัง

9. เส้นทางจันทน์ใหม่

เชื่อมระหว่างเส้นทางนางลั่นจี่และเส้นทางนราธิวาสราชนครินทร์ และต่อไปยังพื้นที่ย่อยที่2 การใช้ที่ดินด้านเหนือเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงานขนาดใหญ่(ตึกทีพีไอ) พุฒบาทกว้าง3.5-4.5เมตร เสไฟฟ้าและไม้ยืนต้น ปลูกชิดขอบถนน สิ่งกีดขวางเส้นทางคือตู้โทรศัพท์สาธารณะ บริเวณใกล้แยกนางลั่นจี่ พุฒบาทถูกทำให้แคบลงเพื่อความสะดวกในการเลี้ยวของรถยนต์ บริเวณที่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้จึงเป็นบริเวณที่ถัดจากป้ายหยุดรถประจำทาง

การใช้ที่ดินด้านใต้เป็นโรงงานขนาดเล็ก ประเภทที่เกี่ยวข้องกับโลหะ ร้านค้าย่อย ร้านขายของเก่า และร้านอาหาร พุฒบาทมีความกว้างไม่สม่ำเสมอ1.5-3.0เมตร และมีการรुक้าจากอาคารสองข้างทางมาก ไม่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้

บริเวณที่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้คือพุฒบาทด้านเหนือเพียงด้านเดียว โดยจัดทำช่องทางจักรยานขนาด0.9เมตร2ช่องทางบริเวณที่ถัดเข้ามาจากแนวเสไฟฟ้า เช่นเดียวกับเส้นทางจันทน์ช่วงอื่น บริเวณใกล้ทางแยกนางลั่นจี่ช่วงที่พุฒบาทแคบ ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังคนเดินเท้าและจักรยานที่วิ่งสวนมาบริเวณดังกล่าวไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ทางจักรยานประเภท Bike-Lane (W)

1. เส้นทางคูขอยคอนกุด

เป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับเดินทางไปโรงเรียน และเป็นทางจักรยานสายย่อยสำหรับเดินทางไปทำงานและซื้อสินค้าและบริการ คูขอยคอนกุด เป็นคูเพื่อการระบายน้ำ แต่เดิมมีความกว้างขนาด 3-4.5 เมตร มีความยาว 968 เมตร ปัจจุบันมีการจัดทำเขื่อนคสล.แล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2534 พร้อมจัดทำคานาคาดขวางตลอดแนวสามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงที่ 1 ยาวประมาณ 157 เมตร จากแยกคลองวัดยานนาวาถึงถนนเจริญกรุง 57 ด้านตะวันตกเป็นชุมชนแออัด ด้านตะวันออกติดกับรั้วโรงเรียนโกศลวิทยา คลองในช่วงนี้กว้างประมาณ 4.5-4.8 เมตร และเริ่มแคบลงช่วงใกล้แยกเจริญกรุง 57 (3 เมตร) คันเขื่อนด้านตะวันออกกว้างเพียง 0.65 เมตร และไม่มีราวกัน ส่วนด้านตะวันตกมีราวกันพร้อมจัดทำเป็นถนนขนาดกว้าง 4 เมตร ตลอดไปตามแนวคลองจนถึงซอยเจริญกรุง 57 ทำให้เขตทางของคูน้ำอยู่ในช่วงระหว่าง 3.65 - 5.45 เมตร ขอยย่อยข้างคลองดังกล่าวไม่มีรถยนต์ใช้เพราะเป็นขอยตัน มีเพียงรถของเจ้าของที่พักอาศัยในขอย ส่วนจักรยานยนต์สามารถใช้เส้นทางเพื่อทะลุออกซอยเจริญกรุง 55 ซึ่งเป็นตรอกทางเดินเท้า หลังโรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย และวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล แต่มีปริมาณไม่มาก และมักเป็นจักรยานยนต์ของคนในขอย การเดินเท้าในขอยจึงค่อนข้างสะดวก

2. ช่วงจากโรงเรียนโกศลวิทยา ถึง ถนนพระราม 6 ยาวประมาณ 427 เมตร จะเกาะไปกับแนวถนนเจริญกรุง 57 ด้านทิศเหนือ ผ่านโรงเรียนโกศลวิทยา (เขตทางประมาณ 4.3 เมตร) และสุสานวัดดอน (เขตทางประมาณ 6.1 เมตร) มีราวกันที่ฝั่งคลองด้านใต้ ถัดขึ้นไปมีทางเท้ายกระดับ มีขนาดกว้าง 0.8-1.5 เมตรตลอดเส้นทาง

3. ช่วงจากแยกถนนพระราม 6 ถึงซอยวัดปรก สภาพเช่นเดียวกับช่วงที่ 2 ตอนปลาย

ทางจักรยานในเส้นทางดังกล่าวไม่จำเป็นต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า เนื่องจากมีทางเท้าแยกต่างหากจากคันเขื่อนบริเวณชุมชนหลังโรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย และหน้าโรงเรียนโกศลวิทยาต่อเนื่องไปตลอดแนวถนนเจริญกรุง 57 ทำให้ความกว้างที่ต้องการของทางเท้าบนคันเขื่อนน้อยลง คือด้านละ 1.5 เมตร ขยายอีกด้านละไม่เกิน 1 เมตร จากปัจจุบัน อาจเพียงการยึดแผ่นเหล็กผิวหยาบที่มีความกว้าง 1.5 เมตร เข้ากับเสาและคานเดิมที่มีอยู่แล้วตลอดแนว ซึ่งความเป็นไปได้และเทคนิคที่เหมาะสมเป็นเรื่องที่ต้องศึกษาในระดับต่อไป (อยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัยในครั้งนี้) จะได้ทางจักรยานสำหรับวิ่งทางเดียวขนาด 1.5 เมตร โดยให้ด้านทิศตะวันออกและเหนือวิ่งลง ด้านตะวันตกและใต้วิ่งขึ้น เพื่อให้รับกับทิศทางบนเส้นทางเลียบบคลองวัดยานนาวา นอกจากนี้ต้องจัดทำราวกันตก Slope และสะพานข้ามคูทุกระยะ 150 เมตร บริเวณช่วงที่มีเขตทางแคบคือช่วงใกล้แยกเจริญกรุง 57 (3.65 เมตร) ต้องใช้เขตทางทั้งหมด ตลอดความกว้างของคลอง

2. เส้นทางคูข้างวัดปรก

เป็นทางจักรยานสายหลักสำหรับเดินทางไปโรงเรียน คูข้างวัดปรกเป็นคูน้ำที่มีจุดเริ่มต้นที่ขอยวัดปรกใกล้จุดตัดกับเจริญกรุง57 ผ่านเข้าไปในที่ตั้งของสุสานสมาคมแต่จิ๋ว และสิ้นสุดอยู่ในสุสานบริเวณด้านหลังของอาคารพาณิชย์ในรอยย่อยของถนนเรนต์หลุยส์3 ปัจจุบันกำลังก่อสร้างเชื่อมคลองใกล้แล้วเสร็จ คูน้ำกว้าง 4 เมตร ทางเท้าสันเขื่อนกว้าง 0.55 เมตร ทำให้เขตทางรวมกว้าง 5.10 เมตร

เส้นทางดังกล่าวสามารถจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน เช่นเดียวกับเส้นทางคูขอยดอนกุศล ในพื้นที่ย่อยที่1 เป็นเส้นทางที่ไม่จำเป็นต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า เนื่องจากคนเดินเท้าสามารถใช้ทางเดินเท้าในสุสานสมาคมแต่จิ๋ว

3. เส้นทางคลองวัดยานนาวา

คลองวัดยานนาวาแต่เดิมมีความกว้างระหว่าง2.5-6 เมตร ใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำ มีการขุดลอกคลองและจัดทำเขื่อนเมื่อปี 2533 โดยมีระดับขุดลอก 33.7 เมตร และระดับหลังเขื่อน 36.2เมตร การขุดลอกและจัดทำเขื่อนทำให้คลองปัจจุบันกว้างมากขึ้น อยู่ในช่วงระหว่าง 4.2-6.9 เมตร บริเวณสันเขื่อนจะเป็นทางเดินเท้า ซึ่งมีความกว้างไม่สม่ำเสมอตั้งแต่ 0.5-1.5 เมตร ความกว้างของคลองและทางเท้าที่ไม่สม่ำเสมอทำให้เขตทางมีความกว้างไม่สม่ำเสมอระหว่าง6.0-8.2เมตร นอกจากนี้ยังมีการจัดทำคันตามแนวขวางของลำคลอง ทุกระยะ5.7-6.0เมตร ปัจจุบันเส้นทางคลองวัดยานนาวาเป็นเส้นทางหลักสำหรับการเดินเท้าเพื่อออกสู่ถนนเจริญกรุง ถนนเจริญกรุง57(โดยเชื่อมกับทางเท้าของคูขอยดอนกุศล) ถนนสาทร(โดยเชื่อมกับทางเท้าตรอกบ้านแบบ) ถนนพระราม6 และต่อเนื่องไปยังขอยโรงน้ำแข็ง

จากลักษณะทางกายภาพและการใช้ที่ดินสามารถแบ่งเส้นทางดังกล่าวเป็น 3 ช่วงคือ

1. ช่วงที่ 1 จากเจริญกรุง ถึง คูน้ำขอยดอนกุศล ยาวประมาณ 244 เมตร เป็นช่วงที่ผ่านด้านหลังหรือประตูด้านหลังของที่พักอาศัยประเภทตึกแถว หอพัก และแฟลต ด้านใต้ของคลอง มีชุมชนแออัดขนาดเล็กใกล้แยกคูขอยดอนกุศล แต่เดิมมีชุมชนแออัดอีกแห่งทางด้านเหนือ ปัจจุบันถูกรื้อเพื่อเตรียมก่อสร้างศาล คลองในช่วงนี้มีความกว้าง6เมตรขึ้นไป ทางเดินเท้าด้านทิศเหนือกว้างประมาณ0.5-0.8เมตร ส่วนด้านทิศใต้กว้าง 0.6-1.2 เมตร เขตทางในช่วงดังกล่าวกว้างประมาณ7.75-8.0เมตร มีการจัดทำราวกันตกเฉพาะด้านทิศใต้ จึงทำให้คนเดินเท้านิยมเดินบนทางเท้าด้านทิศใต้มากกว่า การเดินเท้าบริเวณที่มีทางเท้าแคบจะเดินสวนกันได้ลำบาก นอกจากนี้การข้ามคลองเพื่อไปยังฝั่งตรงข้าม ต้องใช้แนวคานที่กว้างเพียง0.3เมตรเสี่ยงต่อการตกน้ำ

2. ช่วงที่2 จากแยกคูขอยดอนกุศลถึงแยกทางเข้าสู่สุสานวัดดอน ยาวประมาณ200เมตร ความกว้างของคลอง และทางเท้า เช่นเดียวกับช่วงที่1 นอกจากบริเวณปลายทั้งสองด้าน คือช่วงที่ติดกับคูน้ำขอยดอนกุศล และบริเวณใกล้ทางแยกเข้าสู่สุสานวัดดอนที่มีเขตทางประมาณ 6.3-6.6 เมตร ด้านทิศเหนือจะเป็นด้านข้างของตึกแถวที่มีแนวรั้วกัน ถัดมาจะเป็นชุมชนแออัด ที่ด้านหน้าเปิดสู่คลองสลับกับที่กว้าง

เล็ก ๆ มีการตั้งกระถางต้นไม้รูก้าเข้ามาบนทางเท้าบ้างเล็กน้อย ผังตรงข้ามคือด้านทิศใต้ของคลองเป็นโรงเรียน และสุสาน ทำให้เส้นทางในช่วงที่ 2 มีความร่มรื่น และมีต้นไม้ใหญ่มากกว่าช่วงอื่นๆ บริเวณทางแยกเข้าสู่สุสาน มีสะพานปูนข้ามคลองถาวร ความกว้างประมาณ 5 เมตร เชื่อมขอยแยกเข้าสู่สุสาน กับทางเดินเท้าในชุมชนบ้านแบบ ปัญหาคือการเดินเท้า เช่นเดียวกับช่วงที่ 1

3. ช่วงแยกสุสานวัดตอนถึงถนนพระราม 6 ยาวประมาณ 132 เมตรเป็นช่วงที่ทางเท้าด้านทิศใต้กว้างที่สุดประมาณ 1.5 เมตรตลอดช่วง สองข้างทางเป็นด้านหน้าของบ้านพักอาศัยที่เป็นส่วนหนึ่งของชุมชนบ้านแบบ เป็นช่วงที่มีคนเดินพลุกพล่านมากที่สุด มีศาลาประจำชุมชนบริเวณกลางคลอง และสะพานเหล็กข้ามคลองขนาดเล็ก กว้าง 1.5 เมตร เชื่อมกับทางเดินเท้าในชุมชนบ้านแบบส่วนที่อยู่ด้านเหนือของคลอง ความกว้างของคลอง เช่นเดียวกับปลายช่วงที่สอง เขตทางกว้างประมาณ 6.75 เมตร สม่่าเสมอ ตลอดช่วง แม้ทางเท้าจะมีความกว้างมากกว่าช่วงอื่น แต่ก็ไม่กว้างพอที่จะรับวีลจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าได้

4. ช่วงจากถนนพระราม 6 ถึงซอยโรงน้ำแข็งยาวประมาณ 56 เมตร ปัจจุบันถูกตัดขาดจากแนวคลองเดิมด้วยถนนพระราม 6 และทางด่วนชั้นที่ 2 คลองในช่วงนี้กว้างประมาณ 4.2 เมตร ส่วนทางเดินเท้ากว้าง 0.8-1.0 เมตร ปัจจุบันชาวชุมชนโรงน้ำแข็งยังใช้เส้นทางดังกล่าวเดินเท้าข้ามไปยังตลาดบ้านแบบ โดยข้ามถนนพระราม 6 แต่ต้องลอดใต้ทางด่วนที่มีความสูงเพียง 1.5 เมตร เป็นระยะทางประมาณ 10 เมตร ก่อนที่จะขึ้นมายังถนนพระราม 6 ทำให้เดินเท้าไม่สะดวกและไม่สามารถใช้จักรยานได้

เพื่อความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและจักรยาน จึงควรจัดทำช่องทางเฉพาะที่แยกคนเดินเท้าออกจากจักรยาน และจักรยานไม่ควรวิ่งสวนทางกัน ความกว้างที่เหมาะสมคือ 2.25 เมตร (สำหรับจักรยาน 1.25 เมตร คนเดินเท้า 1 เมตร) พร้อมกับราวกันตกทั้งสองด้าน โดยที่จักรยานวิ่งในทิศทางเดียวและอยู่ด้านในของคลอง (ทิศเหนือ วิ่งเข้าจากเจริญกรุง ทิศใต้วิ่งออกมาเจริญกรุง) ควรจัดทำสะพานขนาดเล็ก กว้างประมาณ 3 เมตร ตามจุดต่างๆที่เป็นทางเข้า-ออกของชุมชน และบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยหนาแน่น นอกจากนี้เสนอให้จัดทำ Slope สำหรับจักรยาน บริเวณรอยต่อกับฟุตบาทของถนนเจริญกรุง และถนนพระราม 6

4. เส้นทางคลองกรวย

เป็นคลองที่มีขนาดเล็กกว่าคลองวัดยานนาวา มีความกว้างระหว่าง 3.0-6.5 เมตร ความกว้างของเขตทางไม่สม่ำเสมอเช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองยานนาวา จัดทำเขื่อนลลเสร็จแล้ว พร้อมกับคานลาดตามแนวขวางของคลอง สามารถแบ่งตามลักษณะกายภาพและการใช้ที่ดินได้เป็น 2 ช่วงคือ

1. ช่วงจากแยกเจริญกรุง-ซอยจันทน์ 42 (ภาพที่) ยาวประมาณ 377 เมตร ผ่านวัดและด้านหลังของบ้านพักอาศัย ทั้งตึกแถว และบ้านเดี่ยวไม้ แต่ไม่ได้ผ่านชุมชนแออัดและด้านหน้าของบ้านพักอาศัย

มีสะพานข้ามคลอง4แห่งคือ บริเวณที่ติดกับถนนเจริญกรุง ขอยจันทน์ 46 จันทน์44 และ จันทน์42 บริเวณที่ติดกับสะพาน ทางเท้าบนสันเขื่อนจะอยู่ต่ำกว่าสะพานมาก โดยเฉพาะสะพานในขอยจันทน์44 และจันทน์46 (ประมาณ 1 เมตร) ทำให้การเดินเท้าขึ้นลงเป็นไปด้วยความยากลำบาก

ความกว้างของเขตทางสามารถแบ่งได้เป็น3ช่วงคือ ช่วงระหว่างถนนเจริญกรุงและขอยจันทน์46 (ภาพที่) เขตทางกว้างค่อนข้างสม่ำเสมอ ประมาณ 7 เมตร โดยคลองกว้าง5.4เมตร ทางเท้าบนสันเขื่อนกว้างด้านละ0.8เมตร ช่วงดังกล่าวไม่มีราวกันตก

ส่วนความกว้างของเขตทางในช่วงระหว่างขอยเจริญกรุง46ถึงเจริญกรุง44 จะมีเขตทางกว้างขึ้น ประมาณ 8 เมตร โดยคลองกว้าง6.5เมตร และทางเท้ากว้างด้านละ0.75เมตร มีราวกันตกด้านใต้ ตลอดแนว

เขตทางในช่วงระหว่างขอยจันทน์44ถึงจันทน์42 แคบที่สุด คือ5.2เมตร โดยคลองกว้าง4เมตร และทางเท้าด้านละ0.6เมตร มีราวกันทั้งสองด้าน อยู่ในเขตวัดลุ่มเจริญศรัทธา

เส้นทางเลียบบคลองกรวยในช่วงที่มีผู้ใช้เป็นเส้นทางเดินเท้าเหนื่อย เพราะมีทางเท้าแคบ ไม่สะดวก และจุดที่ติดกับสะพานในขอยจันทน์42 ด้านตะวันตก ซึ่งเป็นเขตของวัด ทางวัดได้นำสังกะสีมา กั้นไม่ให้คนใช้เส้นทางเดินเลียบบคลองผ่านเข้ามาในวัด ทำให้ไม่เกิดความต่อเนื่องในการเดิน อีกทั้งมีทางเดินเท้าอื่นที่สะดวกกว่า ในบริเวณใกล้เคียง เช่นในขอยพระยานคร ที่มีพุดบาทต่อเนื่องจากจันทน์42 ออกสู่พระยานคร และถนนจันทน์ นอกจากนี้สองฝั่งคลองในบริเวณนี้ เป็นด้านหลังของตึกแถว หรือบ้านพักอาศัย จะเดินออกถนนเจริญกรุงทางด้านขอยพระยานคร หรือขอยเจริญกรุง71มากกว่า

2.ช่วงจันทน์42 ถึงขอยวรพจน์ ยาวประมาณ 360เมตร ช่วงดังกล่าวไม่สามารถออกสู่ถนนพระราม6ได้โดยตรง เพราะติดด้านจันทน์ ที่เป็นด้านขึ้นทางด่วนชั้นที่2 ต้องข้ามด้านขึ้นทางด่วนชั้นที่สองก่อนจึงจะออกถนนพระราม6ได้ บริเวณ2ฝั่งคลองในช่วงนี้ เป็นที่ตั้งของชุมชนแออัดหลายชุมชนที่มีแนวเขตต่อเนื่องกัน นอกจากนี้ยังผ่านชุมชนตึกแถวในขอยอนันต์1,2 มีสะพานข้ามคลองหลายแห่ง บริเวณขอยอนันต์ ขอยมิตรสามัคคี และขอยวรพจน์(ภาพที่) ทางเท้าริมคลองช่วงนี้ต่อเชื่อมกับทางเท้าภายในชุมชนหลายแห่ง ได้แก่ ขอยวรพจน์ ขอยมิตรสามัคคี ขอยอนันต์1,2 ออกสู่ถนนจันทน์ด้านทิศใต้ และเชื่อมกับขอยประตูผี ขอยวรพจน์ และตรอกเดินเท้าเล็กๆหลายตรอก ออกสู่ขอยแสงจันทร์ ขอนดอนกุศล1 ทางทิศเหนือ ด้านตะวันตกออกขอยจันทน์42 เส้นทางสัญจรดังกล่าวเป็นเส้นทางสัญจรประจำวันของผู้พักอาศัย ทางเดินเท้าบริเวณนี้จึงมีผู้คนเดินพลุกพล่าน ต่างจากทางเดินเท้าริมคลองในช่วงที่1แต่ทางเท้าบนสันเขื่อนในบริเวณดังกล่าว มีความกว้างไม่สม่ำเสมอ ระหว่าง 0.5-0.85 เมตร ทำให้เดินสวนกันยาก

สำหรับเขตทางในช่วงที่2 โดยรวมจะแคบกว่าเขตทางในช่วงที่1 กว้างระหว่าง4.4-6.0เมตร โดยบริเวณใกล้กับจันทน์42 คลองจะแคบ กว้างเพียง 3 เมตร จากจุดติดกับขอยจันทน์42 เข้ามาประมาณ25 เมตร ทางด้านเหนือ มีขอยเลียบบกับแนวคลองกว้างประมาณ3-4เมตร ทำให้บริเวณดังกล่าวเดินเท้าได้สะดวกกว่าบริเวณอื่น มีราวกันตกด้านฝั่งเหนือ

บริเวณก่อนถึงซอยอนันต์ คลองกว้างมากขึ้น คือ4.2เมตร ทางเท้าบนคันเขื่อนด้านเหนือกว้าง0.8 เมตร และด้านใต้กว้าง0.6เมตร เขตทางในบริเวณนี้กว้าง 5.6 เมตร มีราวกันตกด้านฝั่งเหนือ บริเวณซอยอนันต์มีสะพานปูนข้ามคลองเข้าไปยังชุมชนร่วมพัฒนาพรพจน์

บริเวณซอยมิตรสามัคคี จะมีเขตทางเท่ากับบริเวณซอยอนันต์ แต่ราวกันตกจะอยู่ฝั่งใต้ และทางเท้าบนคันเขื่อนด้านใต้จะใหญ่กว่าด้านเหนือเล็กน้อย

บริเวณที่ทางเท้ากว้างที่สุดคือบริเวณที่จะออกซอยพรพจน์ ทางเท้าด้านในกว้าง1.2เมตร และด้านเหนือกว้าง0.8เมตร เขตทางกว้าง6เมตร

ความจำเป็นของการใช้เส้นทางเพื่อการเดินเท้าที่แตกต่างกันระหว่างช่วงที่1และช่วงที่2 ทำให้เส้นทางจักรยานในช่วงที่ 1 ไม่จำเป็นต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า การขยายทางเท้าเข้าไปด้านในของคลองจึงขยายเพียงไม่เกิน 1 เมตร ให้ความกว้าง 1.5 เมตร ต่อเนื่องไปตลอดสาย กำหนดให้จักรยานวิ่งทางเดียวเช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองที่ใช้เฉพาะจักรยานเส้นทางอื่น

ส่วนเส้นทางจักรยานในช่วงที่สองต้องใช้ร่วมกับการเดินเท้า จึงต้องขยายให้ได้กว้าง 2.25 เมตร เช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองวัดยานนาวา และเส้นทางเลียบบคูข่างวัดดอน และจักรยานวิ่งในทิศทางเดียวดังแสดงในภาพที่ บริเวณที่มีเขตทางแคบคือบริเวณใกล้กับจันทน์42ที่มีเขตทาง4.4 ให้ใช้เขตทางทั้งหมดในการจัดทำเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้า เช่นเดียวกับช่วงที่มีเขตทางแคบในเส้นทางเลียบบคลองเส้นทางอื่นๆ

สำหรับสะพานข้ามคลองในช่วงที่1 ควรจัดทำบริเวณกึ่งกลางระหว่างถนนเจริญกรุงและซอยจันทน์46 ส่วนช่วงจันทน์46ถึงจันทน์44 และจันทน์44-จันทน์42ไม่จำเป็นต้องจัดทำ เนื่องจากเป็นระยะทางสั้นๆ สำหรับสะพานข้ามคลองในช่วงที่2 ควรจัดทำเพิ่มเพื่อเชื่อมซอยมิตรสามัคคีและซอยประตู่ผี ช่วงระหว่างซอยมิตรสามัคคีกับซอยจันทน์42 และระหว่างซอยมิตรสามัคคีและซอยพรพจน์ อีกช่วงละ1จุด

บริเวณที่เส้นทางคลองเชื่อมกับเส้นทางอื่นๆ ที่อยู่ในระนาบที่ต่างกันให้จัดทำSlopeเช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองเส้นอื่นๆ

ส่วนคลองกรวยในช่วงที่อยู่ในพื้นที่ย่อยที่2 เชื่อมเส้นทางพระราม6 และซอยบำเพ็ญกุศล สามารถออกสู่เส้นทางพระราม6ได้โดยตรง คลองกว้าง1.9-2.0เมตร ทางเท้าบนสันเขื่อนกว้าง0.6เมตร เขตทางรวมประมาณ3.1-3.2เมตร เชื่อมทะลุกับซอยตันที่แยกจากซอยบำเพ็ญกุศล ล่องข้างทางเป็นด้านหลังของตึกแถว และบ้านพักอาศัยเนื่องจากการทางพิเศษฯได้ปิดกั้นทางเข้าออกซอยย่อยที่เชื่อมกับถนนพระราม6 ที่อยู่ใกล้เคียง ทำให้คนเดินเท้าที่พักอาศัยในซอยบำเพ็ญกุศล ใช้เส้นทางคลองกรวยเพื่อเดินเท้าออกสู่ถนนพระราม6 ทั้งที่ทางเท้าบนสันเขื่อนแคบ หากสามารถเปิดทางเข้าออกในซอยย่อยใกล้เคียง ให้คนเดินเท้าใช้เส้นทาง จะสามารถจัดทำทางเฉพาะสำหรับจักรยานบนคลองกรวยได้ โดยใช้เขตทางทั้งหมด แบ่งทางจักรยานเป็น2ช่อง ช่องทางละ1.5-1.6เมตร วิ่งสวนในทิศทางเดียวกับเส้นทางคลองกรวยในพื้นที่ย่อยที่1 ทั้งนี้ต้องจัดทำSlope บริเวณจุดตัดพระราม6

5. เส้นทางคูข้างวัดดอน

เป็นคูน้ำที่โอบล้อมโรงเรียน และวัดดอนกุศลจากด้านตะวันตกมาจรดกับถนนเจริญกรุง57 แล้ววกกลับมาทางใต้ แยกเป็นสองทาง ด้านตะวันตกวกมาติดกับซอยย่อยที่แยกจากซอยแสงจันทร์ ส่วนด้านตะวันออกไปจดกับซอยดอนกุศล1 เขตทางในแต่ละช่วงกว้างค่อนข้างสม่ำเสมอ แบ่งได้เป็น4ช่วงคือ

1. จากซอยเชื่อมระหว่างเจริญกรุง57 และเจริญกรุง63 ถึงจุดที่ติดกับถนนเจริญกรุง57 บริเวณตรงข้ามสุสานวัดดอน ยาวประมาณ 180 เมตร ผ่านด้านหลังของตึกแถว โรงเรียน และวัดดอน มีสะพานข้ามคู 1 แห่ง เป็นคูสำหรับระบายน้ำที่มีสภาพสกปรก มีขยะทิ้งเกลื่อนกลาด สงกคลื่นเหิน บริเวณดังกล่าวจัดทำเขื่อนคสล. เสร็จแล้ว ทางเท้าสันเขื่อนกว้าง 1 เมตร ทั้งสองฝั่ง มีช่องวางระเกะระกะ จึงไม่มีผู้ใดใช้เป็นทางเดิน คูในช่วงนี้มีความกว้าง 6 เมตร ทำให้มีเขตทางกว้าง 8 เมตร ดังแสดงในภาพที่

2. จากจุดติดเจริญกรุง57 ไปยังแยกที่ติดกับซอยดอนกุศล1 กำล้งจัดทำเขื่อนคสล.อยู่ ยังไม่แล้วเสร็จ(พย40) ยาวประมาณ 120 เมตร มีความกว้างของคู 2 เมตร ทางเดินเท้าบนสันเขื่อนกว้าง1เมตร เขตทางรวม 4 เมตร ด้านตะวันออกติดกำแพงวัด ส่วนด้านตะวันตกคือรั้วโรงเรียนนิพัทธวิทยา

3. ช่วงที่ติดกับซอยดอนกุศล1 ยาวประมาณ 110 เมตร ผ่านหลังโรงเรียนนิพัทธวิทยา และชุมชนแออัด กำล้งจัดทำเขื่อนคสล. เช่นเดียวกัน คูช่วงนี้กว้าง 4 เมตร และทางเท้าบนสันเขื่อนกว้าง 1 เมตร เช่นเดียวกัน

4. จากกำแพงวัดดอน จดกับซอยย่อยของซอยแสงจันทร์ สามารถเดินต่อเนื่องมายังตลาดแสงจันทร์ได้ ยาวประมาณ 130 เมตร ความกว้างของเขตทางเท่ากับ3.5เมตร กำล้งจัดทำเขื่อนคสล. เช่นเดียวกัน ทางเท้าบนสันเขื่อนช่วงบนกว้าง0.8เมตรด้านตะวันตก และ0.9เมตรด้านตะวันออก คลองในช่วงดังกล่าวกว้าง2.8เมตร ก่อนถึงช่วงที่จรดกับซอยย่อยแสงจันทร์ประมาณ10เมตร ความกว้างของทางเดินเท้าด้านตะวันออกเท่ากับ2.4เมตร ทำให้คลองในช่วงดังกล่าวมีความกว้างเพียง 1.3 เมตร

หากจัดทำเขื่อนคสล. แล้วเสร็จ จะเกิดเส้นทางเชื่อมระหว่างซอยดอนกุศล1 เจริญกรุง57 วัดดอน โรงเรียนวัดดอน และตลาดแสงจันทร์ หรือซอยแสงจันทร์ เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ลัดตรง สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางจากบริเวณรอบๆวัดดอน ไปยังซอยดอนกุศล1(หรือในทางกลับกัน) โดยไม่ต้องอ้อมซอยแสงจันทร์ หรือถนนเจริญกรุง57 ที่เดินเท้าไม่สะดวกเพราะไม่มีพื้บาทด้านใต้ เส้นทางดังกล่าวจึงควรเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกันระหว่างจักรยานและคนเดินเท้า เช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองวัดยานนาวา

ดังนั้นความกว้างของเส้นทางควรไม่ต่ำกว่า2.25เมตร(จักรยาน 1.25 เมตร เดินเท้า 1 เมตร) คือต้องขยายทางเท้าทุกช่วงด้านละประมาณ1.25เมตร แต่เนื่องจากเส้นทางช่วงที่ 2 และ 4 มีเขตทางเพียง 4 เมตร และ 3.5 เมตรตามลำดับ จึงต้องใช้เขตทางทั้งหมด โดยเส้นทางช่วงที่2กำหนดให้ช่องทางจักรยานมีความกว้างทิศทางละ1เมตรทางเท้าด้านละ1เมตร และเส้นทางช่วงที่4 กำหนดให้ช่องทางจักรยานมีความกว้างทิศทางละ1เมตร ทางเดินเท้าด้านละ0.75เมตร ทิศทางของจักรยานเช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบ

คลองอื่นๆคือ ด้านด้านตะวันออกวังลง ด้านเหนือวังไปทางขวา ด้านตะวันตกวังขึ้น และด้านใต้วังไปทางซ้าย

เส้นทางช่วงที่1และ3 ต้องจัดทำราวกันตก ทุกช่วงควรจัดทำสะพานข้ามคูตามจุดตัดของเส้นทางช่วงต่างๆ บริเวณที่ต้องจัดทำSlope ได้แก่บริเวณช่วงที่ติดกับซอยเชื่อมระหว่างเจริญกรุง57และเจริญกรุง63 บริเวณสะพานข้ามคู และเส้นทางช่วงที่2ที่ติดกับเจริญกรุง57

6. เส้นทางคูซอยกิ่งจันทร์

เป็นคูน้ำขนาดเล็ก มีการจัดทำเขื่อนคสล.บางส่วนไม่ตลอดแนวแต่เดิมมีความกว้างระหว่าง 2.0-2.5เมตร ปัจจุบันตื้นเขิน และแคบลง โดยเฉพาะในช่วงที่ไม่ได้ทำเขื่อนคสล. สามารถแบ่งได้เป็นสองช่วงคือ

1. จากถนนจันทร์ ถึงบริเวณซอยแยกร่วมมิตร ยาวประมาณ140เมตร เป็นช่วงที่ทำเขื่อนคสล.แล้ว ความกว้างของคูน้ำ1.9-2.0เมตร ทางเท้าบนสันเขื่อน ด้านทิศตะวันออก กว้าง 0.6-1.05เมตร ด้านทิศตะวันตกกว้าง 0.6-0.8 เมตร เขตทางจึงกว้างไม่เกิน 4 เมตร สองข้างทางเป็นด้านข้างของตึกแถว และบ้านไม้ ที่ใช้เส้นทางดังกล่าวเข้า-ออกถนนจันทร์

2. จากแยกร่วมมิตรถึงแยกชอยอยู่ดี ยาวประมาณ 295 เมตร ยังไม่ได้จัดทำเขื่อนคสล. จึงเหลือคูน้ำกว้างเพียง1.5-2.0เมตร และบางบริเวณ ถูกรुक้ำ ทำให้แนวคูไม่ต่อเนื่อง บางช่วงเปลี่ยนเป็นท่อระบายน้ำใต้ถนน อย่างไรก็ตามยังพอเห็นแนวคูได้ต่อเนื่อง คูดังกล่าวตื้นเขิน มีน้ำขังเน่าเหม็น ใช้ประโยชน์ได้น้อยมาก

เมื่อพิจารณาแนวเส้นทางดังกล่าว จะเห็นว่ามีความต่อเนื่องและเชื่อมกับเส้นทางมิตรสามัคคี ประชуди และคูข้างวัดคดอน หากสามารถจัดทำเป็นเส้นทางสัญจรได้ จะช่วยพาคคนจากย่านพักอาศัยด้านล่าง บริเวณซอยร่วมมิตร และกิ่งจันทร์ ขึ้นไปยังสถานศึกษา ย่านจับจ่าย และแหล่งงานได้สะดวก และลัดตรง ในทางกลับกัน แต่เนื่องจากแนวคูน้ำที่มีอยู่แคบ(ไม่เกิน2.5เมตร) ไม่เพียงพอที่จะเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกันระหว่างจักรยานและคนเดินเท้า ประกอบกับคนเดินเท้าสามารถใช้เส้นทางอื่นในการเดินเท้าได้สะดวกในปัจจุบัน (ซอยกิ่งจันทร์ ซอยร่วมมิตร) เส้นทางดังกล่าวจึงควรเป็นเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยาน โดยใช้เขตทางทั้งหมดที่มีอยู่ จัดทำทางจักรยานที่มีความกว้าง2.0-3.75เมตร โดยที่ด้านล่างของเส้นทางยังใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำได้ (อาจวางท่อระบายน้ำด้านล่าง) แบ่งเป็นช่องทางจักรยาน2ช่องทางละ1-1.5เมตร ช่องหนึ่งวังขึ้น ช่องหนึ่งวังลง

การใช้เขตทางทั้งหมดทำให้ไม่จำเป็นต้องใช้สะพานข้ามคู ส่วนบริเวณที่ติดกับถนนจันทร์ ต้องจัดทำSlope เช่นเดียวกับเส้นทางเลียบบคลองเส้นอื่น

7. เส้นทางคลองขวาง

เป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางไปยังโรงเรียนนทรีวิทยา คลองขวางแต่เดิมมีแนวคลองสิ้นสุดที่หน้าสมาคมธรรมศาสตร์ แต่ถูกรุกล้ำจากการสร้างบ้านเรือนของชุมชนแออัดหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ จึงทำให้แนวคลองในปัจจุบันสิ้นสุดที่ด้านใต้ของชุมชน เป็นคลองที่จัดทำคันเขื่อนแล้วเสร็จความกว้างของทางเท้าสันเขื่อน 0.6 เมตร คลองกว้างประมาณ 2.3 เมตร เขตทางรวมจึงเท่ากับ 3.5 เมตร ปัจจุบันไม่มีการเดินเท้าในเส้นทางดังกล่าว เนื่องจากทางเท้าบนสันเขื่อนแคบ ไม่มีราวกันตก และผู้เดินเท้าสามารถใช้เส้นทางเดินเท้าภายในแพลตฟอร์มเพื่อออกสู่ถนนนางลิ้นจี่ได้ สองข้างคลองจะเป็นค่ายทหาร ด้านหลังของบ้านพักอาศัย ด้านหลังของโรงงานอุตสาหกรรม และด้านข้างของโรงเรียนนทรีวิทยา จึงสามารถจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน ที่ไม่ต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า เช่นเดียวกับเส้นทางคูขอยดอนกุศลในพื้นที่ย่อยที่ 1

8. เส้นทางคูหลังตลาดสวนพลู

คูหลังตลาดสวนพลู เดิมแยกจากคลองช่องนนทรีฯ สิ้นสุดที่หลังตลาดสวนพลู จึงเป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางมายังตลาด และออกไปยังเส้นทางนราธิวาสราชชนครินทร์เพื่อเชื่อมต่อไปยังเส้นทางและพื้นที่ย่อยอื่น ขนานไปกับขอยสวนพลู และเลียบไปกับขอยนราธิวาสราชชนครินทร์ 11 (ช่วงใกล้กับถนนนราธิวาสราชชนครินทร์) เป็นคู-คลองเพื่อการระบายน้ำ มีการจัดทำคันเขื่อนแล้วเสร็จ ทางเท้าบนสันเขื่อนกว้าง 0.6 เมตร คลองกว้างประมาณ 2.2 เมตร เขตทางรวมเท่ากับ 3.4 เมตร ผ่านด้านหลังของบ้านพักอาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม สามารถจัดทำทางจักรยานที่ไม่ต้องใช้ร่วมกับคนเดินเท้า (เพราะคนเดินเท้าสามารถใช้ขอยสวนพลูสำหรับการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์เดียวกันได้) เช่นเดียวกับเส้นทางคูขอยดอนกุศลในพื้นที่ย่อยที่ 1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นางอัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์ สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (สาขารณ
ศาสตร) จากคณะสาขารณศาสตร มหาวิทยาลัยมหิดล ในปีการศึกษา 2527 และเข้ารับ
การศึกษาในระดับปริญญาโท ในปีการศึกษา 2537 ปัจจุบันประกอบธุรกิจส่วนตัว



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย