



บทที่ 5

การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการยอมรับในการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

การแสดงความคิดเห็นของนักวิชาการผู้เกี่ยวข้อง

รศ.มานพ พงศทัต¹ ได้แสดงความคิดเห็นถึงการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ทั้ง 3 กรณีว่า ความเป็นไปได้มากที่สุด ที่สามารถนำเขตเดินเท้าพิเศษ มาปฏิบัติได้จริงในสถานการณ์ปัจจุบัน คือการนำแนวทางปฏิบัติในขั้นตอนที่หนึ่ง คือการปิดการจราจรช่องทางจราจรทิศทางใดทิศทางหนึ่ง เพื่อจัดทำเขตเดินเท้าพิเศษ ในช่วงเวลา 11.00-14.00 มาใช้งานก่อน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร และการใช้ที่ดินของย่านสีลมให้เบาบางลง และการเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนทำงานในพื้นที่ศึกษาให้ดีขึ้นนั้น

ในขั้นตอนการทำงานนอกจากที่จะเอาเขตจำกัดการเดินเท้าพิเศษ มาใช้งานในระดับที่หนึ่งควรจะเน้นการเชื่อมต่อระหว่างเขตเดินเท้าพิเศษที่มีอยู่เดิม ตามถนนซอยย่อยของสีลมให้มีการเชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรม อาทิ การเชื่อมต่อเขตเดินเท้าพิเศษที่จะจัดให้มีการดำเนินการใหม่ริมถนนสีลมตั้งแต่แยกถนนพระรามที่ 4 ไปจนถึงถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ควรมีการวางแผนให้เชื่อมโยง กับพื้นที่เขตเดินเท้า ที่ซอยพัฒนาพงษ์ ซึ่งได้เปิดเขตเดินเท้า และเป็นแหล่งจับจ่ายในช่วงเวลากลางวัน และการเชื่อมโยงกับการปิดถนนซอยละลายทรัพย์ ข้างธนาคารกรุงเทพ เพื่อเป็นแหล่งช้อปปิ้ง ในช่วงพักกลางวันของพนักงานบริษัทและสถาบันการเงินในพื้นที่ ตลอดจนการคำนึงถึง ความเชื่อมโยงของการปิดถนนในย่านตลาดริมถนนเจริญกรุง ซึ่งได้มีการตั้งวางสินค้าขายอาหาร ในช่วงเวลากลางวัน

¹รศ.มานพ พงศทัต หัวหน้าภาควิชาเคหะการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 10 กันยายน 2539

ดังนั้นจึงเห็นด้วยกับการเสนอให้มีการแก้ไขการจราจร ระบบการขนส่งและการใช้ที่ดิน ด้วยวิธีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษมาใช้งาน แต่ควรศึกษาให้มีแนวทาง ในการทำงานและเปิดเขตพิเศษในลักษณะของการแบ่งช่วงกิจกรรม ให้สอดคล้องกับการใช้พื้นที่เดิม อาทิ การเปิดเขตเดินเท้าพิเศษต้นถนนสีลม ถึงถนนเลียบคลองช่องนนทรี เพื่อวัตถุประสงค์แก้ไขปัญหาการจราจร และลดมลพิษ การเปิดเขตพิเศษของถนนพัฒนาฯ เพื่อการท่องเที่ยว และการเปิดเขตพิเศษของซอยละลายทรัพย์เพื่อ เป็นแหล่งช้อปปิ้ง ไปจนถึงการเปิดเขตพิเศษที่ถนนเจริญกรุงเพื่อเป็นแหล่งขายอาหาร

ผศ.ดร.บรรณ โสภิชฐ์ เมฆวิชัย² ได้ให้ความคิดเห็นในเรื่องนี้ว่า เห็นด้วยกับการเปิดเขตเดินทางพิเศษในระดับที่หนึ่ง และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในการนำมาใช้งานจริง ซึ่งในสองแนวทางที่เหลือ คือการเปิดเขตพิเศษด้วยการจำกัดการจราจร ไม่ให้มีการรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาวิ่งในพื้นที่เลย หรือแม้แต่การอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเท่านั้นเข้ามาวิ่งนั้น แม้ว่าการทำงานจริงผู้ประกอบการร้านค้า และผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องสามารถที่จะหลบเลี่ยงเวลา ในการขนถ่ายสินค้าที่ไม่อยู่ในช่วง 11.00-14.00 น.ได้ก็ตาม แต่ผลที่ตามมา ปริมาณรถยนต์จะไปเพิ่มความหนาแน่นให้กับถนนข้างเคียงที่มีความหนาแน่นอยู่แล้วในช่วงเวลาดังกล่าวได้

ดร.นพนนท์ ตาปนานนท์³ แสดงความคิดเห็นว่า ได้พิจารณาจากแนวทางทั้งหมดแล้ว เห็นด้วยกับแนวทางในการปิดถนนในขั้นตอนที่หนึ่ง เนื่องจากสามารถลดปัญหาการแออัดจากการจราจรลงได้ แต่ควรพิจารณาถึงแนวโน้มของเส้นทางข้างเคียงที่จะได้รับผลกระทบจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น จากการเปิดเขตพิเศษบนถนนสีลมด้วย พร้อมทั้งต้องพิจารณาไปถึงการใช้ที่ดิน เนื่องจากการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องดำเนินการได้ในพื้นที่ที่มีลักษณะของถนนสายรองขนานข้างเคียงเพื่อให้เกิดการหลบเลี่ยงการใช้งานจากถนนที่เปิดเขตเดินทาง ไปใช้ถนนคู่ขนานทดแทน และการใช้ที่ดินควรมีลักษณะเป็นบล็อกสั้น ๆ จึงจะได้ผลดีอีกด้วย

² ผศ.ดร.บรรณ โสภิชฐ์ เมฆวิชัย อาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 18 กันยายน 2539

³ ดร.นพนนท์ ตาปนานนท์ อาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 23 กันยายน 2539

ศ.ร.อ.กฤษฎา อรุณวงษ์ ณ อยุธยา⁴ แสดงความคิดเห็นว่า ในการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสีลม นั้น เป็นสิ่งที่น่าดำเนินการ แต่ควรจะดำเนินการภายหลัง จากที่มีระบบขนส่งมวลชนหลักเข้ามาบริการในพื้นที่แล้ว ซึ่งในการดำเนินการในขั้นตอนแรกนั้นเห็นด้วยที่จะนำขั้นตอนการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ มาใช้ในช่วงเวลา 11.00-14.00 น บนถนนสีลมช่วงแรกมาใช้งานก่อน

จากนั้นสามารถที่จะทำการปิดถนนในลักษณะถาวร ด้วยการปิดถนนทิศทางละ 1 ช่องทางจราจร เพื่อเพิ่มพื้นที่เดินเท้า ทำการขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดินข้ามถนน ในลักษณะเดียวกับประเทศสิงคโปร์ เพื่อลดปริมาณการเดินข้ามถนน กลับไปมาระหว่างการใช้กิจกรรมสองฝั่งถนน ซึ่งการขุดอุโมงค์ข้ามถนน นั้นจะสามารถทำได้ต่อเมื่อมีการเพิ่มพื้นที่เดินเท้าลงไปบนถนนสีลม จากการที่สภาพทางเท้าในปัจจุบันของถนนสีลมคับแคบ และเป็นแนวของอุปกรณ์สาธารณูปโภคใต้ดิน อาทิ สายไฟ ท่อน้ำ ท่อประปา โทรศัพท์ อยู่อย่างหนาแน่น จนไม่สามารถที่จะทำการขุดเจาะลงไปได้

การนำเขตเดินเท้ามาแก้ไขปัญหาการจราจรที่แออัด ภายหลังจากการมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาใช้งานแล้ว นอกจากจะช่วยบรรเทาความแออัดแล้ว ยังสามารถฟื้นฟูให้ถนนได้พักจากมลพิษที่เกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ ไปจนถึงส่งเสริมคุณภาพชีวิต และการท่องเที่ยวของพื้นที่ให้ดีขึ้น ได้โดยไม่มีปัญหาของการจราจรตามมาอีกด้วย เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างสามารถที่จะทำให้ปริมาณรถยนต์ส่วนตัวบนถนนลดปริมาณลงไปได้ถึง 75,000 คัน ด้วยการที่รถไฟฟ้าสามารถที่จะขนถ่ายปริมาณผู้ใช้บริการได้ถึง 1 แสนคนต่อทิศทาง ในขณะที่การเดินทางในปัจจุบันเฉลี่ยแล้ว การบรรทุกของรถยนต์ส่วนตัวทั่วไป จะมีสัดส่วนการบรรทุกเพียง 1.7 คนต่อรถยนต์หนึ่งคันเท่านั้น

⁴ ศ.ร.อ.กฤษฎา อรุณวงษ์ ณ อยุธยา⁴ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และอดีตผู้ว่ากทม. สัมภาษณ์, 25 กันยายน 2539

มติ ตั้งพาณิชย์⁵ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และคณะกรรมการผังเมืองแห่งชาติ ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการเปิดเขตเดินเท้า ว่า ในแนวทางที่เสนอขึ้นตอนที่หนึ่งคือการเปิดเสรีให้รถยนต์ในทุกประเภทเข้าออกได้ แต่จะไปเพิ่มพื้นที่เดินเท้าของถนนฝั่งใดฝั่งหนึ่งนั้นเป็นเรื่องที่สมควรเร่งดำเนินการ แต่ทั้งนี้ควรเป็นมาตรการเริ่มแรกให้เกิดการยอมรับเท่านั้น และควรมีมาตรการที่เข้มงวดดำเนินการตามแผน ที่สามารถประสานงานกันได้ อย่าง ต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้พื้นที่เป็นจุดอับในการพัฒนา ทั้งนี้จากการที่พื้นที่มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่พาดผ่าน ในลักษณะของรถไฟฟ้าลอยฟ้า จะเป็นผลลบให้กับพื้นที่มากกว่า ที่จะเป็นการเปิดบริการระบบขนส่งมวลชน ในรูปแบบของรถไฟฟ้าใต้ดิน เนื่องจากรถไฟฟ้าทำให้เกิดการปิดกั้นในการพัฒนาพื้นที่ และเมื่อประกอบกับการพัฒนาที่มีอยู่ ซึ่งกล่าวได้ว่าแออัดเต็มพื้นที่ แต่ก็ยังมีการรื้อเก่าสร้างใหม่อยู่ตลอดเวลาในช่วงที่ผ่านมา แต่เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าเข้ามาบริการ ราคาที่ดินที่สูงอยู่แล้ว จนไม่สามารถที่จะพัฒนาอาคารสูงให้คุ้มทุนได้ ก็จะมีราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นไปอีกในขณะที่ความสว่างของสถาปัตยกรรม ที่ได้รับการออกแบบเพื่อเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของแต่ละบริษัทก็จะต้องถูกบังคับไปจากโครงสร้างฐาน และสถานีย่อยของรถไฟฟ้าไปโดยปริยาย

ในขณะที่ธุรกิจขนาดใหญ่ได้เร่งที่จะย้ายออกไปยังพื้นที่ ซิบีดี. ใหม่ ในย่านถนนพระราม 3 ที่สามารถเชื่อมต่อกันได้เป็นอย่างดีด้วยถนนเลียบบคลองช่องนนทรี และระบบขนส่งมวลชน จึงเท่ากับเป็น ตัวเร่งให้การใช้ที่ดินสองฝั่งของถนนสีลม จะต้องถูกเปลี่ยนบทบาทจากการเป็นวอลล์สตรีทเข้าสู่การเป็นแหล่งช้อปปิ้ง และอาคารสำนักงานมากขึ้น ดังนั้นในมาตรการเปิดเขตเดินเท้าจึงเป็นมาตรการที่สำคัญ ป้องกันไม่ให้ย่านสีลมตายจากการพัฒนาหลังจากที่มีรถไฟฟ้าพาดผ่าน ขณะเดียวกันควรเสนอให้รัฐจัดทำสีลมเป็นเขตช้อปปิ้งพิเศษของกทม. ด้วยการเสนอให้มีการลดภาษีสินค้าพิเศษให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดให้เกิดการจับจ่ายและยังสามารถเพิ่มบทบาทของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวในเมืองหลวงได้เป็นอย่างดี

⁵ มติ ตั้งพาณิชย์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และคณะกรรมการผังเมืองแห่งชาติ. สัมภาษณ์, 23 กันยายน 2539

ดังนั้นจากสามแนวทางเลือกในการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและ การใช้ที่ดินของย่านถนนสีลม ผู้วิจัยจึง เห็นว่า แนวทางเลือกที่ 1 เป็นวิธีการที่เหมาะสมกับสภาพ การใช้ชีวิตประจำวัน และเป็นการสร้างความยอมรับให้กับกลุ่มประชากรกลางวันในพื้นที่ ใน ลักษณะของการค่อยเป็นค่อยไป ประกอบกับ วิธีดังกล่าวยังคงเคยเป็นหนึ่งในการบรรจุลงในการวางผังภาคมหานครของ สำนักงานคณะกรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการจัดระบบการจราจรของกรุงเทพมหานครชั้นในด้วย จากนั้นเมื่อเกิดกระแสการยอมรับจากคนที่เข้าใช้กิจกรรมในพื้นที่ จึงค่อยขยายช่วงเวลา และเพิ่มเส้นทางในการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษให้มีขอบเขตที่กว้างขวางขึ้นในภายหลัง

ผลกระทบที่เกิดจากการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

การเสนอให้จัดระบบการเดินเท้าพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร บนถนนสีลมตั้งแต่บริเวณจุดตัดถนนสีลมกับถนนพระราม 4 ไปถึงจุดตัดของถนนสีลม กับถนนเลียบบคลองช่องนนทรี จะส่งผลกับการจราจรในถนนข้างเคียง ดังนี้ คือ

การจัดระบบการเดินเท้าพิเศษในระดับที่หนึ่งจะทำให้ปริมาณการจราจร ที่เข้าในถนนสีลมในช่วงเปิดเขตพิเศษเหลือลดน้อยลง ร้อยละ 50 โดยประมาณ แต่ปริมาณรถยนต์ที่หายไป จะไปเพิ่มความแออัดให้กับถนนข้างเคียงอยู่บ้าง ซึ่งจากตัวเลขปริมาณการจราจรของพื้นที่นอก ชั่วโมงเร่งด่วนในแต่ละจุดตัด พบว่าในช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนจะมีรถยนต์เข้ามาในถนนสีลมมากที่สุด ทางด้านถนนพระราม 4 คือจะมีปริมาณรถยนต์เข้ามาในถนนสีลมด้านถนนพระราม 4 ทั้งสิ้นเฉลี่ยชั่วโมงละ 7,820 คัน ในขณะที่ตัวถนนสีลมบริเวณแยกถนนคอนแวนต์ มีปริมาณจราจรสูงถึง ชั่วโมงละ 3,304 คัน และมีรถยนต์ผ่านบริเวณด้านหน้าธนาคารกรุงเทพสำนักงานใหญ่ เฉลี่ย ชั่วโมงละ 3,367 คัน และเมื่อถึงซอยมเหสักข์ จะมีรถยนต์เหลือเพียง 1,437 คัน หรือประมาณร้อยละ 43.49 ของรถยนต์ที่ผ่านเข้าในถนนสีลม ที่ถนนสีลมจะทำหน้าที่เป็นตัวส่งรถยนต์ออกจากพื้นที่ในลักษณะของการผ่านตลอด ส่วนรถยนต์ที่หายไปร้อยละ 56.51 ได้ถูกแจกจ่ายไปยังถนนข้างเคียง และบางส่วนถูกกระจายออกไปยังอาคารจอดรถยนต์ที่อยู่เรียงรายสองฝั่งของถนนสีลม

ส่วนปริมาณจราจรของถนนสายอื่นเส้นทางข้างเคียงถนนสีลม จากข้อมูลจราจรพบว่า ถนนสาทร จะมีปริมาณความหนาแน่นของขบวนนอกชั่วโมงเร่งด่วนในอัตราของการเคลื่อนที่จากพระราม 4 ไปถนนเจริญกรุง โดยจะมีปริมาณของขบวนในช่วงต้นถนนพระราม 4 -ถนนวิฑูย์ จะมีความหนาแน่นของปริมาณจราจรสูงถึงชั่วโมงละ 5,248.71 คัน ในขณะที่เหลือส่งออกไปยังถนนเจริญกรุงเพียง 478.71 คันต่อชั่วโมง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.12 ของขบวนที่ผ่านเข้ามาใช้ถนนสาทร ดังนั้นถนนสาทรจึงมีหน้าที่ในการแจกจ่ายปริมาณจราจรออกไป 2 ส่วนที่สำคัญคือ ทำหน้าที่แจกจ่ายปริมาณจราจรออกไปยังเขตชองถนนตรี และข้ามสะพานสาทร ส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งทำหน้าที่แจกจ่ายปริมาณจราจรเข้ามาในพื้นที่ศึกษาด้วยเส้นทางถนนคอนแวนต์ และศาลาแดงเป็นหลัก

ตารางที่ 5.1 แสดงปริมาณจรรยา (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) ในบริเวณ พื้นที่ศึกษา

ถนน/ซอย	บริเวณ	ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)
เจริญกรุง	แยกสี่พระยา	2,092.57
	ถนนสาทรใต้-เจริญกรุง	830.43
ถ.เดโช	แยกเดโช 1	1,544.28
	แยกเดโช 2	1,419.71
ถ.ทรัพย์	แยกสุรวงศ์-ทรัพย์	560
	แยกทรัพย์-สี่พระยา	967.14
ถนนพระราม 4	แยกวิทยุ-พระราม 4	7,820
	แยกอรัญญินันต์	4,859.29
มเหล็กซ์	แยกมเหล็กซ์	1,100
ถนนสาทร	แยกวิทยุ-พระราม 4	5,248.71
	สาทรใต้-เจริญกรุง	478.71
	สาทรเหนือ-เจริญกรุง	82.71
สี่พระยา	แยกสี่พระยา	1,534
	ทรัพย์-สี่พระยา	1,721.14
สีลม	มเหล็กซ์	1,436.86
	ธนาคารกรุงเทพ	3,367.57
	เดโช	2,991
	สีลม-คอนแวนต์	3,304
	สีลมซอย 3(ธนาคารกรุงเทพ)	337.71
สุรวงศ์	สุรวงศ์-ช่องนนทรี	1,539.71
	แยกอรัญญินันต์	1,776.14
	เดโช 2	1,675.14
	สุรวงศ์-ทรัพย์	172.57
สุรศักดิ์	แยกมเหล็กซ์	1,554.14

ที่มา : กองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร

ตัวเลขปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในถนนสีลมจากถนนคอนเวนต์และถนนศาลาแดง มีเพียงร้อยละ 2 ของปริมาณจราจรที่ไหลผ่านจากถนนพระราม 4 ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ปริมาณรถยนต์ที่แจกจ่ายเข้ามาในพื้นที่ศึกษาของถนนสาทรจะทำหน้าที่แจกจ่ายและรับส่งยวดยานที่เกิดจากการใช้อาคารสำนักงาน บนถนนคอนเวนต์และศาลาแดงเป็นหลักมากกว่า จะทำหน้าที่ส่งออกมาเพิ่มความหนาแน่นให้กับถนนสีลม ดังนั้นปริมาณจราจรของถนนสีลม ที่เพิ่มจากถนนสาทร จึงไม่ค่อยมีผลต่อการเคลื่อนตัวของยวดยานบนถนนสีลมมากนัก

ส่วนทางด้านถนนสุรวงศ์ จากปริมาณการจราจรพบว่าจะมีการเคลื่อนตัวของจราจรในทิศทางการไหลจากถนนพระราม 4 และทำหน้าที่แจกจ่ายยวดยานออกไปสู่ถนนสีลม และสาทร ด้วยเส้นทางหลักเลียบบคลองช่องนนทรีและเป็นหลัก แต่ก็มีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากตัวเลขปริมาณจราจรของถนนสุรวงศ์ เป็นลักษณะของปริมาณจราจรที่ไม่ลดตัวลงมากนักตั้งแต่ต้นถนนจนถึงท้ายถนน ทั้งนี้อาจเกิดจากยวดยานบางส่วนได้ถูกแจกจ่ายไปยังพื้นที่อาคารสำนักงานที่เกิดในช่วงต้นถนน ทั้งที่เป็นอาคารสำนักงานริมถนนสุรวงศ์เอง และชอยเชื่อมต่อกับถนนสีลม อาทิ ชอยพัฒนพงษ์ และชอยธนนิยะ เป็นต้น ไปบางส่วน แต่ขณะเดียวกันได้มีปริมาณรถยนต์ที่ถูกเพิ่มกลับเข้ามา จากการเป็นเขตจำกัดการเดินรถยนต์ในระบบเดินรถทางเดียวในช่วงท้ายถนน จึงเป็นการบังคับให้ถนนสุรวงศ์ ในช่วงปลายมีบทบาทในการรับรถในลักษณะของการผ่านตลอดออกไปสู่ถนนสีพระยา และเจริญกรุง แต่ในขณะเดียวกันเมื่อมีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ และจำกัดปริมาณจราจร ยอมให้รถยนต์เข้าในถนนสีลมบางส่วน นั้นจะกระทบกับพื้นที่และโครงข่ายถนนโดยรอบอยู่บ้าง ซึ่งจากบทบาทของถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา จะไม่ค่อยส่งผลกระทบให้กับพื้นที่มากนัก เนื่องจากปริมาณยวดยานที่เข้ามาในถนนสีลม ร้อยละ 80 เป็นปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในจุดหมายปลายทางมากกว่าจะใช้เป็นเส้นทางผ่านตลอด

ดังนั้นเมื่อมีการเปิดเขตพิเศษและจำกัดปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้พื้นที่ที่เหลือเพียงร้อยละ 50 ของยวดยานที่เข้ามาใช้ปรกติ ยวดยานที่ถูกจำกัด แต่จำเป็นที่จะต้องการใช้เส้นทางเข้าสู่อาคารสำนักงานบนถนนสีลม จำเป็นต้องใช้เส้นทางอื่นหลบเลี่ยง และจะไปเพิ่มภาระให้กับถนนบริเวณข้างเคียงดังนี้

กรณีเปิดเขตเดินเท้าพิเศษฝั่งขาขึ้น

หรือการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษฝั่งซอยพัฒนาพงษ์ และ ถนนรัชโยธิน แล้วปล่อยให้ยวดยานไหลผ่านเข้าถนนสีลมทางด้านถนนพระราม 4 ได้ ทางด้านฝั่งเดียวกับธนาคารกรุงเทพ และสี่ลมคอมเพล็กซ์ พร้อมกับกันผิวจราจรของถนนสีลม ภายหลังจากการวางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนผ่านแล้ว อีก 1 ช่องทางวิ่ง จากทั้งหมด 3 ช่องทางวิ่ง เพื่อใช้เป็นช่องทางพิเศษวิ่งสวนทาง วิธีนี้จะไม่กระทบกับปริมาณจราจร และ ความต้องการในการเดินทางเข้าพื้นที่ถนนสีลม ของผู้ขับขี่ยวดยานมากนัก เนื่องจากแนวการเคลื่อนที่ไหลเวียนของปริมาณจราจร ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ก็มีการเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวกันนี้อยู่แล้ว

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะทำให้ถนนสุรวงศ์รับปริมาณยวดยานที่เพิ่มขึ้นจากผู้ที่ต้องการใช้ถนนสีลมเป็นทางออกไปสู่ถนนพระราม 4 ซึ่งต้องใช้เป็นเส้นทางหลบเลี่ยง แต่ปริมาณความต้องการที่เกิดขึ้นก็จะไม่เข้าขั้นรุนแรงนัก เนื่องจากจะเป็นความต้องการของผู้ใช้ยวดยานจากตั้งแต่พื้นที่ถนนสีลมและสุรวงศ์ในช่วงถนนเลียบบคลองช่องนนทรีขึ้นมาเท่านั้น เนื่องจากปริมาณการใช้เส้นทางของยวดยานที่เกิดจากความต้องการออกจากพื้นที่ของถนนสีลม ด้านที่เปิดให้ยวดยานผ่านได้นั้น ก็จะใช้เส้นทางหลบเพื่อวิ่งทะลุซอยแยกย่อย เช่น ซอยศาลาแดง ถนนคอนแวนต์ และถนนเลียบบคลองช่องนนทรีออกไปยังถนนสาทร หรือใช้วิธียูเทิร์นกลับเข้าใช้เส้นทางถนนสีลมในช่องทางพิเศษออกสู่ถนนพระราม 4 ได้อีกส่วนหนึ่ง

ส่วนความต้องการในเรื่องการเดินทางของยวดยานฝั่งเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ หรือในฝั่งขาขึ้นนั้น ตามสภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงข่ายซอยย่อยของพื้นที่ ด้านหลังอาคารสำนักงานที่เกิดเรียงรายริมถนนสีลมก็สามารถที่จะปรับปรุงให้เกิดการเชื่อมต่อ และใช้เป็นเส้นทางสายรองที่สามารถใช้เป็นเส้นทางลัดเลาะ และหลบเลี่ยงการเดินทางได้เป็นอย่างดีอยู่แล้ว เพียงแต่อาจต้องมีการปรับปรุงบางช่วงซอย ให้มีศักยภาพในการเดินทางมากขึ้นเท่านั้น

มาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในช่องทางวิ่งขาขึ้นของถนนสีลม จะทำให้ปริมาณจราจรของถนนข้างเคียงเพิ่มขึ้นดังนี้ คือปริมาณรถยนต์ที่ต้องการผ่านถนนสีลมขาขึ้นซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2 ของปริมาณการไหลเวียนจราจรในโครงข่ายถนนของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด จะต้องถูก

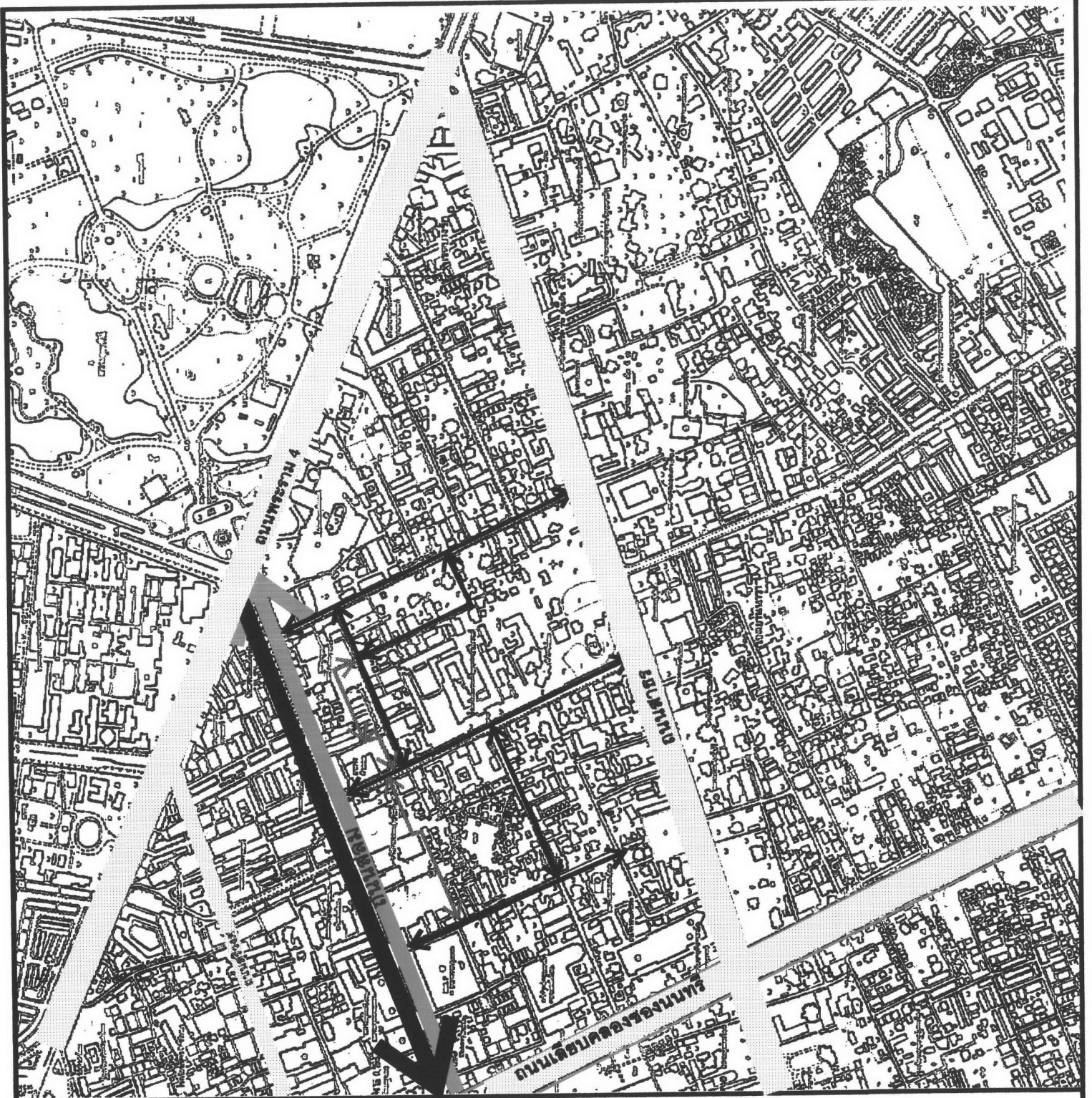
แบ่งออกไปเพิ่มค่าความหนาแน่นให้กับถนนสุรวงศ์ ที่มีขนาดยานผ่านเข้าออกเฉลี่ยร้อยละ 1.7 ของปริมาณขนาดยานทั้งหมด ส่วนหนึ่ง และอีกส่วนจะวิ่งเข้าสู่ถนนสีลมในช่องทางพิเศษที่เปิดเดินรถสวนทางเพียง 1 ช่องทาง ขณะที่ความต้องการในการเดินทางของขนาดยานในอาคารสำนักงานฝั่งสีลมขาขึ้น ซึ่งปรกติมีปริมาณร้อยละ 1.7 ของปริมาณขนาดยานในระบบทั้งหมด ต้องหลบเลี่ยงใช้เส้นทางด้าน หลังซึ่งเป็นถนนซอยย่อยเชื่อมต่อออกไปเพิ่มปริมาณการจราจรที่หนาแน่นให้กับถนนสุรวงศ์เกือบทั้งหมดแทน ซึ่งจะทำให้ถนนสุรวงศ์มีปริมาณจราจรเพิ่มหนาแน่นขึ้นเป็นร้อยละ 3.4 โดยประมาณของปริมาณขนาดยานในระบบ

ส่วนทางด้านขาลงหรือขาเข้าของถนนสีลม จากสภาพปัจจุบันจะมีปริมาณการจราจรร้อยละ 2.58 ส่วนหนึ่งจะถูกแบ่งเบาหลบเลี่ยงการใช้เส้นทางถนนสีลมขาเข้า ออกไปใช้เส้นทางถนนสาทร แต่ก็ไม่มากนัก เนื่องจากจุดควรถนนสาทรมีอยู่น้อยจุด และมักเป็นบริเวณที่มีการจราจรที่หนาแน่นอยู่แล้ว

กรณีเปิดเขตเดินเท้าในช่องทางขาลง

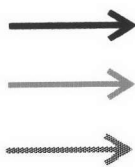
ส่วนการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในช่องทางขาลง หรือบริเวณด้านหน้าของธนาคารกรุงเทพ จะมีข้อดีในการเชื่อมต่อจุดรับประทานอาหาร และลดการเดินข้ามถนนระหว่างการเชื่อมต่อจุดรับประทานอาหารของผู้ที่เข้าใช้พื้นที่ในช่วงเที่ยงวัน เนื่องจากแหล่งรับประทานอาหารส่วนใหญ่ในพื้นที่มักจะวางตำแหน่งอยู่ทางด้านฝั่งขาลงของถนนสีลม อาทิ ซอยละลายทรัพย์ ถนนศาลาแดง ถนนคอนแวนต์ และ สีลมคอมเพล็กซ์ เป็นต้น

ลักษณะของการเปิดเขตเดินเท้าในฝั่งขาลงของถนนสีลม จะมีลักษณะเช่นเดียวกับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในฝั่งขาขึ้น ด้วยการเว้นช่องทางจราจรให้ขนาดยานสามารถ วิ่งสวนเป็นช่องทางพิเศษในฝั่งที่มีการเปิดการจราจร เพื่อบรรเทาปริมาณความแออัดของถนนข้างเคียง



แนวคิดในการเปิดเขตเดินเท้าฝั่งซาลงของ ถนนสีลม

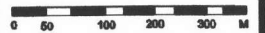
แผนที่ 5.2



ทิศทางจราจร

ทิศทางการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

แนวถนน ตรง ซอก ซอย ที่เสนอให้มีการเชื่อมต่อ



ที่มา : จากการศึกษา

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แต่ด้วยการที่การเคลื่อนที่ไหลเวียนของปริมาณจราจรในระบบของโครงข่าย ถนน สีสลมทั้งหมดเป็นการเคลื่อนตัวจากด้านถนนพระราม 4 ไปเจริญกรุงมากกว่า ที่จะเกิดการเคลื่อนตัว จากด้านเจริญกรุง วกกลับเข้ามาด้านถนนพระราม 4 เมื่อมีการเปิดเขตเดินเท้าในด้านนี้ ก็อาจจะมี ปัญหาด้านจราจรอยู่บ้าง

จากปริมาณรถยนต์ที่วิ่งเข้าถนนสีลม ด้านถนนพระราม 4 จะมีปริมาณร้อยละ 2.58 ของปริมาณการสัญจรในระบบทั้งหมด จะต้องไปเพิ่มปริมาณให้กับถนนสาทรซึ่งในปัจจุบัน มีการ รับปริมาณจราจรถึง ร้อยละ 4.2 ของระบบทั้งหมด ให้มีความหนาแน่นเข้าไปอีก แม้ว่าจะมีการ เปิดเส้นทางพิเศษให้รถเข้ามาในถนนสีลมได้ก็ตาม ประกอบกับการใช้เส้นทางด้านหลังของอาคาร ไหล่ริมถนนสีลม ในช่องทางขาลงยังมีปัญหาในการขาดการเชื่อมต่อในบางช่วงของถนน เช่น ช่วงก่อนถนนศาลาแดง หลังที่ตั้งของสีลมคอมเพล็กซ์ และช่วงถนนคอนเวนนต์ด้านหลังอาคารซีพี ทาวน์เวอร์ อาคารอาคเนย์ประกันภัย อาคารกมลสุโกศล และอาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ ที่อาจทำให้ ได้รับผลกระทบบ้างบางส่วนจากการ ขาดการเข้าถึงในกรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ เนื่องจาก บางส่วนของถนนซอยยังเป็นการใช้ที่ดินที่ไม่เชื่อมต่อกัน และยังไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางลัดได้ ในปัจจุบัน

แต่อย่างไรก็ดีพื้นที่ดังกล่าว ก็สามารถที่จะทำการปรับปรุงและเชื่อมต่อกันได้ไม่ยากนักเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ แม้ว่าจะถูกปิดกั้นการเข้าถึงกันด้วยการล้อมรั้ว แต่การใช้พื้นที่ด้านหลังของรั้วใหญ่ ก็ยังคงเป็นที่วางที่ใช้เป็นเส้นทางวิ่งของรถยนต์เพื่อเข้าสู่อาคารจอดรถตาม พระราชบัญญัติควบคุมอาคารที่กำหนดระยะถอยร่นจากอาคารและที่ดินแปลงอื่นเอาไว้อยู่แล้ว ซึ่ง ก็น่าที่จะทำการเปิดช่องทางทะลุเชื่อมต่อให้เข้าถึงกันได้

การจัดที่จอดรถยนต์เมื่อเกิดเขตเดินเท้าพิเศษ

ภายหลังจากการจัดเขตเดินเท้าพิเศษ พื้นที่จำเป็นต้องมีที่จอดรถยนต์ให้เพียงพอใน กรณีที่ผู้เข้ามาติดต่อภายในพื้นที่จะสามารถใช้เป็นที่จอดรถยนต์ เพื่อเดินเท้าไปติดต่อกิจการกับ อาคารข้างเคียง ในกรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าขึ้นมาแล้ว จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่ม ตัวอย่างพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการที่จอดรถในระยะเดินเท้าระหว่าง 10-15 นาที

หรือประมาณ 400-750 เมตร ก็จะได้ขอบเขตความต้องการของที่จอดรถดังรูป ซึ่งในขอบเขตรัศมีดังกล่าว จะประกอบด้วยพื้นที่จอดรถ ทั้งที่เป็นอาคารสำนักงาน อาคารสาธารณะ และลานจอดรถ เปิดให้ใช้บริการอยู่แล้วเป็นจำนวนมาก ดังภาพประกอบ

ซึ่งจะพบว่าพื้นที่จอดรถยนต์ในปัจจุบัน จะกระจุกตัวหนาแน่นในบริเวณสองฝั่งของถนนสีลม และจะเป็นอาคารจอดรถมากกว่าการเป็นลานจอดรถติดพื้นดิน ซึ่งอาคารจอดรถยนต์ในพื้นที่ได้แก่อาคาร ซีพีทาวเวอร์ อาคารธนาคารกรุงเทพ อาคารยูดา อาคารอาคเนย์ประกันภัย อาคารคิวเฮาส์ และสาทรซิติเป็นต้น โดยอาคารดังกล่าวจะมีการจัดเก็บค่าบริการ เป็นรายชั่วโมง อยู่ในระดับเฉลี่ยชั่วโมงละ 10-20 บาท หรือจอดฟรี 1 ชั่วโมงในกรณีที่เข้าใช้พื้นที่บริการร้านค้าภายในอาคาร และบางอาคาร เช่น อาคารธนาคารไทยท努 ไม่ต้องการให้บุคคลภายนอกผู้มาติดต่อเข้ามาใช้พื้นที่จอดรถด้วยการจัดเก็บค่าจอดรถเป็นรายชั่วโมงสูงถึงชั่วโมงละ 100 บาท

ดังนั้นเพื่อให้การวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และการเสนอแนะแนวทางการแก้ไข สามารถที่จะนำไปสู่การปฏิบัติที่บรรลุผลได้ จำเป็นอย่างยิ่งที่การวิจัยต้องได้รับทราบข้อมูลที่แท้จริงของกลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประชากรที่เกิดจากการจ้างงานในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ ด้วยการใช้เกณฑ์ในการกำหนดในการจัดเก็บตัวอย่างกลุ่มประชากร และการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการสำรวจดังนี้

การกำหนดพื้นที่ และการจัดเก็บตัวอย่างของการสำรวจ

ดังนั้นเพื่อให้การวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และการเสนอแนะแนวทางการแก้ไข สามารถที่จะนำไปสู่การปฏิบัติที่บรรลุผลได้ จำเป็นอย่างยิ่งที่การวิจัยต้องได้รับทราบข้อมูลที่แท้จริงของกลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประชากรที่เกิดจากการจ้างงานในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ ด้วยการใช้เกณฑ์ในการกำหนดในการจัดเก็บตัวอย่างกลุ่มประชากร และการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการสำรวจดังนี้

⁶ดร.สุวัฒน์ วาณิสบุตร ผู้อำนวยการโครงการพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2539

1. ประเภทพื้นที่ ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดพื้นที่ในการเก็บตัวอย่างของการสำรวจในพื้นที่ศึกษา ด้วยการจัดเก็บข้อมูลตัวอย่าง ในบริเวณจุดที่มีการใช้พื้นที่ในช่วงเวลาของหัวข้อการวิจัยอย่างหนาแน่น ใน 5 บริเวณหลักของพื้นที่ ซึ่งจะเป็พื้นที่ที่มีการใช้กิจกรรมของกลุ่มประชากรกลางวันในพื้นที่ศึกษา ในกิจกรรมหลักประกอบด้วย การใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมในการเป็นแหล่งรับประทานอาหารกลางวัน กิจกรรมการพบปะสังสรรค์และติดต่อกิจธุระไปจนถึงกิจกรรมการเดินเล่นพักผ่อนจับจ่ายสินค้า ในบริเวณทางเท้าสองฝั่งถนนและในห้างสรรพสินค้าภายในพื้นที่ศึกษา

ดังนั้นในการสำรวจการยอมรับของผู้ใช้กิจกรรมหลักในพื้นที่ศึกษา ต่อการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในช่วงเวลาพักเที่ยงตั้งแต่ 11.00-14.00 น. จึงศึกษาเฉพาะผู้ที่มีส่วนใช้พื้นที่ทั้ง 5 บริเวณ คือ บริเวณต้นถนนสีลมช่วงซอยศาลาแดงและด้านหน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสัน ในฐานะของการเป็นพื้นที่แรกของการเข้าถึง พื้นที่ศึกษา และเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าและร้านค้า ร้านอาหาร บริเวณที่ 2 คือบริเวณซอยคอนแวนต์ ในบทบาทของการเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน และร้านอาหารในอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณที่ 3. ด้านหน้าซอยนนิยะ ในฐานะบทบาทของการเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน และร้านค้า บริเวณที่ 4 หน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ จาก การเป็นที่ตั้งของอาคารห้างสรรพสินค้า และอาคารสำนักงาน และบริเวณที่ 5. บริเวณหน้าอาคาร ที่ทำการใหญ่ธนาคารกรุงเทพ และซอยด้านข้างธนาคาร หรือที่รู้จักกันในชื่อของซอยละลายทรัพย์ในฐานะของการถูกใช้พื้นที่เพื่อเป็นแหล่งช้อปปิ้ง และร้านค้าร้านอาหารที่เป็นเอกลักษณ์สำคัญด้านสังคมของถนนสีลม

2. จำนวนตัวอย่าง ในการประมาณจำนวนประชากรที่จะศึกษาทั้งหมด ประมาณจาก อัตราการจ้างงานในพื้นที่ พบว่า มีอัตราการจ้างงานในพื้นที่เขตบางรักทั้งสิ้นสูงถึง 71,517 คนในปี 2539⁷

⁷ รายงานผลการศึกษานับสมบูรณั โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพและปริมณฑล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรกฎาคม 2537

การหาประชากรรวมตัวอย่างเมื่อเทียบจากค่าตารางสำเร็จสำหรับหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง เมื่อทราบจำนวนประชากร ของ Krejcie และ Morgan ขนาดประชากร 50,000 คน จะมีขนาดตัวอย่างจำนวนถึง 318 ตัวอย่าง⁸ ในกรณีคิดจากตัวอย่างประชากรที่มีจำนวนถึง 71,517 คน จึงควรมีจำนวนตัวอย่างประมาณ 318 ถึง 321 ตัวอย่าง

แต่เนื่องจากเป็นปริมาณประชากรกลางวันที่เกิดจากการจ้างงานของเขตบางรักทั้งเขต ที่เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ในหลาย ๆ ถนนด้วยกัน อาทิ ที่ตั้งอาคารสองฝั่งถนนสาทรเหนือ-ใต้ ถนนสุรวงศ์ และถนนสีลมตั้งแต่ช่วงต้นถนนที่บริเวณถนนพระราม 4 ไปจนถึง ท้ายถนนที่จุดตัดของถนนเจริญกรุง จึงทำให้การกำหนดขนาดตัวอย่างของผู้วิจัยลดหลั่นกันลงไปและใช้วิธีประมาณการณจากการใช้พื้นที่จริงในช่วงพักเที่ยงของกลุ่มประชากรกลางวันในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างในการสำรวจ 5 บริเวณ

ด้วยวิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างของ Herbert Arkin และ Raymond R. Co-ton (1963) เป็นจำนวน 281 ตัวอย่าง ในการเก็บแบบสอบถามสุ่มตัวอย่างชนิดไม่ทราบโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่ตัวอย่างแต่ละพื้นที่จะถูกเลือกเป็นกลุ่มตัวอย่าง (NON-PROBABILITY SAMPLING) และสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ LACC (DENTIAL SAMPLING) ในกลุ่มตัวอย่างที่เต็มใจและให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยมีลักษณะของกลุ่มประชากรดังนี้

ลักษณะของกลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษา

ก่อนที่จะวิเคราะห์ถึงผลของการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข จำเป็นจะต้องเข้าใจโครงสร้าง และลักษณะของประชากรที่จะเป็นผู้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นเสียก่อน จากการออกแบบสอบถามสามารถแสดงลักษณะประชากรของย่านสีลมได้ดังนี้

⁸ บุญธรรม จิตต่อนันต์, การวิจัยทางสังคมศาสตร์ (กรุงเทพฯ : สำนักส่งเสริมและฝึกอบรม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ , 2536, หน้า 117

ตารางที่ 5.2 แสดงลักษณะของประชากรในพื้นที่ศึกษา

เพศ	ร้อยละ
ชาย	52
หญิง	48

ประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะมีสัดส่วนระหว่างประชากรเพศชาย และประชากรเพศหญิงในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยจากการตอบแบบสอบถามพบว่า มีปริมาณจำนวนประชากรเพศชาย ร้อยละ 52 และประชากรเพศหญิงร้อยละ 48

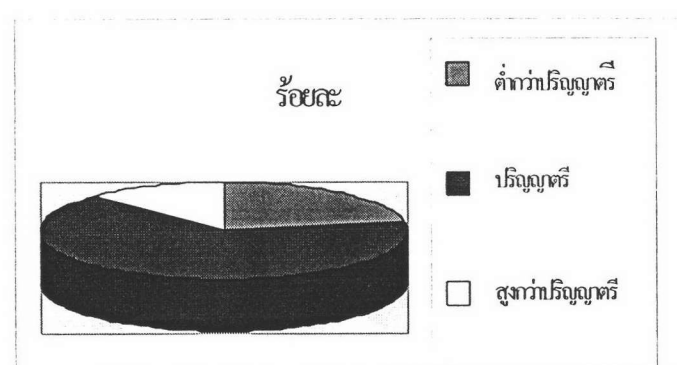
ตารางที่ 5.3 แสดงกลุ่มอายุของประชากรในย่านถนนสีลม

อายุ	ร้อยละ
ต่ำกว่า 18 ปี	2.2
18-25 ปี	35.9
26-30 ปี	31.4
31-35 ปี	15.1
36-40 ปี	11.3
40 ปีขึ้นไป	4.1

กลุ่มอายุของประชากรส่วนใหญ่ของย่านถนนสีลม ที่ได้จากการสอบถาม พบว่าอายุของประชากรกลุ่มใหญ่ที่สุดจะอยู่ในอายุระหว่าง 18 - 25 ปี มีอยู่ร้อยละ 35.9 ของประชากรที่ทำการสำรวจทั้งหมด กลุ่มประชากรที่มีสัดส่วนรองลงมาคือขนาดอายุระหว่าง 26- 30 ปี มีสัดส่วนร้อยละ 31.4 ในขณะที่กลุ่มอายุที่มีขนาดใหญ่เป็นที่สาม คือ ระหว่างอายุ 31-35 ปี จะมีสัดส่วนร้อยละ 15.1 ของประชากรทั้งหมด ขณะที่กลุ่มประชากรที่มีอายุระหว่าง 36-40 ปีจะมีสัดส่วนร้อยละ 11.3 และ ประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป จะมีเพียงร้อยละ 4.1 เท่านั้น

ตารางที่ 5.4 แสดงระดับการศึกษาของประชากรในย่านถนนสีลม

ระดับการศึกษา	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	21.9
ระดับปริญญาตรี	65.72
ระดับปริญญาตรีขึ้นไป	12.38



แผนภูมิที่ 5.1 แสดงสัดส่วนร้อยละ ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษาของประชากรผู้ที่เข้ามาใช้ประโยชน์ ในพื้นที่ย่านถนนสีลม ส่วนใหญ่ร้อยละ 65.72 ของประชากรทั้งหมด จะมีความรู้ในอยู่ในระดับปริญญาตรี และรองลงมาร้อยละ 21.9 จะมีการศึกษาอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ส่วนที่เหลือร้อยละ 12.28 จะมีระดับการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีขึ้นไป

ตารางที่ 5.5 แสดงตำแหน่งในหน่วยงานของประชากรในย่านถนนสีลม

ตำแหน่งในหน่วยงาน	สัดส่วนร้อยละ
เจ้าของกิจการ	3.06
ผู้บริหารของหน่วยงานระดับผู้จัดการขึ้นไป	14.29
หัวหน้างาน	26.53
พนักงาน	48.98
อื่น ๆ (ลูกจ้างชั่วคราว)	7.14

ตารางที่ 5.5 แสดงถึงตำแหน่งในหน่วยงาน หรือกิจกรรม และอำนาจในการตัดสินใจของกลุ่มตัวอย่างประชากรในพื้นที่ศึกษา ต่อการปรับเปลี่ยนและการยอมรับ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นจากการศึกษา พบว่า ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ร้อยละ 48.98 ของประชากรทั้งหมด จะเป็นพนักงานในระดับปฏิบัติการ รองลงมาร้อยละ 26.53 มีตำแหน่งในหน่วยงานอยู่ในตำแหน่งของหัวหน้างาน และร้อยละ 14.29 มีตำแหน่งในหน่วยงานอยู่ในระดับผู้จัดการขึ้นไป ในขณะที่กลุ่มเจ้าของกิจการจะมีสัดส่วนร้อยละ 3.06 และกลุ่มประชากรที่เป็นลูกจ้างชั่วคราวจะมีสัดส่วนร้อยละ 7.14

ตารางที่ 5.6 แสดงรายได้บุคคลต่อเดือน

ระดับรายได้ส่วนบุคคลต่อเดือน	สัดส่วนร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	4.22
5,000-10,000 บาท	25.26
10,001-15,000 บาท	16.84
15,001-20,000 บาท	16.84
20,001-25,000 บาท	11.58
ตั้งแต่ 25,000 บาทขึ้นไป	25.26

ประชากรในพื้นที่ย่านถนนสีลมส่วนใหญ่ร้อยละ 25.26 ของประชากรทั้งหมด มีระดับรายได้ตั้งแต่ 25,000 บาทขึ้นไป ซึ่งเป็นสัดส่วนเดียวกันกับกลุ่มประชากรที่มีรายได้ระหว่าง 5,000 - 10,000 บาท และประชากรร้อยละ 16.84 มีระดับรายได้อยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาท และ 15,001-20,000 บาท ส่วนที่เหลือร้อยละ 11.58 จะเป็นประชากรที่มีระดับรายได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท และร้อยละ 4.22 จะมีรายได้ส่วนบุคคลในระดับรายได้ที่ต่ำกว่า 5,000 บาทลงมา

บทวิเคราะห์ลักษณะของประชากรของย่านถนนสีลม

อาจกล่าวได้ว่า ประชากรในพื้นที่ย่านถนนสีลม จะมีปริมาณประชากรเพศชาย และปริมาณประชากรเพศหญิงในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมาก โดยส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ระหว่าง 18-30 ปี ถึงร้อยละ 67.3 และประชากรกว่า ร้อยละ 78.1 ของประชากรทั้งหมด มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีขึ้นไป ซึ่งแสดงว่าประชากรส่วนใหญ่ของพื้นที่ เป็นประชากรที่อยู่ระหว่างวัยเริ่มทำงานไปจนถึง การผ่านการทำงานมาแล้วเป็นระยะเวลาไม่เกิน 6 ปี และเข้าทำงานในวุฒิการศึกษาระดับการปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอยู่ในตำแหน่งของพนักงานปฏิบัติการทั่วไป แต่อย่างไรก็ดี ประชากรในพื้นที่ที่มีระดับ รายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ยต่อเดือนเกิน 10,000 บาท อยู่ค่อนข้างมาก จึงมักไม่ประสบปัญหา เกี่ยวกับค่าครองชีพในการดำเนินชีวิตประจำวันมากนัก

ตารางที่ 5.7 แสดงสถานที่ทำงานของประชากรในย่านถนนสีลม

บริเวณ	สัดส่วนร้อยละ
ในย่านถนนสีลม	79.8
ภายนอกย่านถนนสีลม	20.2

การสำรวจพบว่า ประชากรผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 79.8 จะมีแหล่งงานอยู่ในย่านถนนสีลม และอีกร้อยละ 20.2 มีแหล่งงานอยู่ภายนอกย่านถนนสีลม

ตารางที่ 5.8 แสดงเป้าหมายในการเดินทางของประชากรเข้ามาในย่านถนนสีลม

จุดประสงค์ในการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
ทำงานประจำวัน	79.79
ติดต่อธุรกิจ	8.51
ซื้อของ/ท่องเที่ยว	7.45
อื่น ๆ	4.25

ประชากรในพื้นที่ศึกษา มีจุดประสงค์ในการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ เพื่อทำงานประจำวัน เป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 79.99 ของประชากรทั้งหมด เข้ามาติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 8.51 ซื้อของ และท่องเที่ยว ร้อยละ 7.45 และทำกิจกรรมอื่น ๆ อีกเพียงร้อยละ 4.25

ตารางที่ 5.9 แสดงทิศทางการเดินทางของประชากรเข้ามาในพื้นที่ศึกษา

บริเวณ	สัดส่วนร้อยละ
เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน (ย่านพญาไท ดินแดง ห้วยขวาง ปทุมวัน บางรัก สาทร คูสิต พระนคร ป้อมปราบ เป็นต้น)	20
นอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษกฝั่งตะวันออก (บริเวณถนนลาดพร้าว ประชาอุทิศ พระราม9 เพรชบุรีตัดใหม่ สุขุมวิท รามคำแหงรามอินทรา สุขุมวิท1-2-3 เป็นต้น)	30
นอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษกฝั่งตะวันตก (บริเวณถนนพระเจ้าตากสิน จรัลสนิทวงศ์ วงแหวนรอบนอก พุทธมณฑล เป็นต้น)	22
นอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษกตอนใต้ (บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ เพรชหิรัญ ชนบุรี-ปากท่อ พระราม3 และเจริญกรุง เป็นต้น)	17
นอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษกตอนเหนือ (บริเวณถนนงามวงศ์วาน วิภาวดี ประชาชื่น พหลโยธิน แจ้งวัฒนะ ดิวนนท์ รัตนาธิเบศร์ ลำลูกกา รังสิต-นครนายก)	11

จากการสำรวจพบว่า การเดินทางเข้าพื้นที่ศึกษามากที่สุด ร้อยละ 30 เป็นการเดินทางจากฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เข้ามายังพื้นที่ศึกษา รองลงมาร้อยละ 22 เป็นการเดินทางมาจากฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 20 เดินทางระหว่างพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร เข้ามาในพื้นที่ศึกษา.เช่นเดินทางจากถนนในเขตดินแดง พญาไท ปทุมวัน บางรัก สาทร คูสิต พระนคร ป้อมปราบ เป็นต้น ร้อยละ 17 เป็นการเดินทางเข้าพื้นที่ศึกษาทางด้านตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร และร้อยละ 11 เดินทางมาจากทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5.10 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน(โดยประมาณ)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/วัน	สัดส่วนร้อยละ
ต่ำกว่า 20 บาท	24.49
20-30 บาท	19.39
31-40 บาท	8.16
41-100 บาท	30.61
100 บาทขึ้นไป	17.35

จากการสำรวจพบว่า มี ประชากรส่วนใหญ่ เสียค่าใช้จ่ายระหว่าง 41-100 บาท ถึง ร้อยละ 30.61 ของประชากรทั้งหมด และประชากรร้อยละ 24.49 ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละวัน ต่ำกว่า 20 บาท และประชากรร้อยละ 19.39 เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางประจำวันระหว่าง 20-30 บาท และร้อยละ 17.35 เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เกิน100 บาทต่อวัน

ตารางที่ 5.11 แสดงพาหนะในการเดินทางเข้ามาในย่านถนนสีลม

ประเภทการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	29.0
รถจักรยานยนต์	6.2
รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	32.2
รถประจำทางไมโครบัส	12.1
รถรับจ้าง	10.2
เรือโดยสาร	6.4
เดินเท้า	3.9
รถไฟ	-

ตารางที่ 5.11 เป็นการแสดงระบบการเดินทางของประชากร ในแต่ละวัน ของการเดินทาง เข้าออกในพื้นที่ศึกษา ร้อยละ 64.7 เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ประกอบด้วย การเดินทาง ด้วยระบบรถประจำทาง ขสมก.ร้อยละ 32.2เดินทางด้วยระบบรถประจำทางไมโครบัส ร้อยละ 12.1 เดินทางด้วยรถจักรยานร้อยละ 10.2 เดินทางด้วยเรือโดยสารร้อยละ 6.4 และใช้วิธีการเดินเท้าร้อยละ 3.9 และที่เหลือร้อยละ 35.2 ของประชากรทั้งหมดเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล โดยการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะมีสัดส่วน การเดินทางมากที่สุดเมื่อเทียบกับการเดินทางระบบอื่น ๆ ทั้งหมด โดยจะมีประชากรที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางถึงร้อยละ 29 ของประชากรทั้งหมด และใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเพียง ร้อยละ 6.2

ตารางที่ 5.12 แสดงสถานที่จอดรถยนต์ในกรณีที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง

สถานที่จอดรถยนต์	สัดส่วนร้อยละ
อาคารจอดรถของที่ทำงาน(ไม่เสียค่าบริการ)	54.9
เช่าอาคารหรือลานจอดรถในพื้นที่ศึกษา	45.1

จากการสำรวจพบว่า ประชากรในพื้นที่ศึกษาที่ใช้ระบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.9 นำรถยนต์ไปจอดยังที่ทำงาน ซึ่งจะไม่เสียค่าบริการในการจอดรถยนต์หากเป็นพนักงานหรือ ผู้บริหารในองค์กร เช่น บริเวณอาคารธนาคารกรุงเทพ อาคารซีพี ทาวเวอร์ อาคารนิยะ และอาคารคิวเฮาส์คอนแวนต์ เป็นต้น และที่เหลือร้อยละ 45.1 ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถยนต์ในแต่ละวัน

ตารางที่ 5.13 แสดงค่าใช้จ่ายในการจอดรถยนต์แต่ละวัน โดยประมาณ (กรณีเช่าอาคารหรือ ลานจอดรถยนต์)

ค่าใช้จ่ายแต่ละวัน	สัดส่วนร้อยละ
ต่ำกว่า 15 บาท	21.7
15-50 บาท	35.7
50-80 บาท	33.3
80 บาทขึ้นไป	9.3



ค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถยนต์ส่วนตัวในย่านถนนสีลม พบว่าประชากรที่เดินทางด้วยระบบรถยนต์ส่วนตัว และที่ทำงานประจำวันไม่มีที่จอดรถยนต์บริการ จะต้องเสียค่าเช่าที่จอดรถยนต์ในแต่ละวันในอัตราที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับสถานที่และระยะเวลาในการจอดรถยนต์ โดยประชากรส่วนใหญ่ ร้อยละ 35.7 เสียค่าจอดรถยนต์ในแต่ละวันอยู่ในเกณฑ์ 15-50 บาท รองลงมาร้อยละ 33.3 เสียค่าใช้จ่ายระหว่าง 50-80 บาทต่อวัน ร้อยละ 21.7 เสียค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถยนต์ต่อวันต่ำกว่า 15 บาท และพบว่ามีประชากรร้อยละ 9.3 ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจอดรถยนต์ต่อวันสูงสุดวันละ 80 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 5.14 แสดงช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากบ้านเข้าสู่ย่านสีลม

ช่วงเวลาในการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
05.00-08.00 น	69.1
08.01-10.00 น	22.6
10.01-12.00 น.	4.1
12.01-14.00 น.	2.1
14.01-18.00 น.	1.6
18.00 น.ขึ้นไป	0.5

ประชากรในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.1 จะเดินทางออกจากบ้านเข้าสู่พื้นที่ศึกษาในช่วงเวลา 05.00-08.00 นาฬิกา รองลงมาร้อยละ 22.6 เดินทางในช่วงเวลา 08.01-10.00 นาฬิกา และร้อยละ 8.3 เป็นการเดินทางในช่วงหลังเวลา 10.00 นาฬิกา

ตารางที่ 5.15 แสดงระยะเวลาในการเดินทางเข้าพื้นที่ศึกษา

ระยะเวลาที่ใช้	สัดส่วนร้อยละ
ไม่เกิน 15 นาที	8.1
15-30 นาที	15.2
31-45 นาที	22.1
46-60 นาที	24.2
61-90 นาที	26.3
90 นาทีขึ้นไป	4.1

ระยะเวลาในการเดินทางของประชากรในพื้นที่ย่านถนนสีลม ส่วนใหญ่ร้อยละ 26.3 ใช้เวลาในการเดินทาง 61-90 นาที รองลงมาร้อยละ 24.2 ใช้เวลาในการเดินทาง 46-60 นาที ร้อยละ พบว่า ร้อยละ 8.1 ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 15 นาที ร้อยละ 15.15 ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 22.1 ใช้เวลาในการเดินทาง 31-45 นาที และ ร้อยละ 4.04 ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 90 นาที

ตารางที่ 5.15 แสดงช่วงเวลาในการเดินทางกลับออกจากสีลม

ช่วงเวลาในการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
ก่อน 14.00 น.	3.2
14.00-16.00 น.	2.1
16.01-18.00 น.	25.5
18.01-20.00 น.	56.4
20.01-22.00 น.	3.2
หลัง 22.00 น.	9.6

จากการสำรวจพบว่า ประชากรเกินครึ่งมาเล็กน้อยเดินทางกลับบ้านในช่วงเวลา ระหว่าง 18.01-20.00 นาฬิกา ประชากรร้อยละ 25.5 เดินทางออกจากย่านถนนสีลมในช่วง เวลา ระหว่าง 16.01-18.00 นาฬิกา ประชากรร้อยละ 9.6 เดินทางออกจากพื้นที่ในช่วงเวลาหลัง 22.00 นาฬิกา และที่เหลือร้อยละ 5.3 จะเดินทางออกจากพื้นที่ก่อนเวลา 16.00 นาฬิกา

ตารางที่ 5.16 แสดงเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับ

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
ไม่เกิน 15 นาที	3.1
15-30 นาที	17.2
31-45 นาที	16.2
46-60 นาที	23.2
61-90 นาที	28.2
มากกว่า 90 นาที	12.1

ตารางที่ 5.16 เป็นการแสวงเวลาในการเดินทางกลับออกจากพื้นที่ศึกษาของประชากร โดยประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 28.2 ใช้เวลา ระหว่าง 61-90 นาทีในการเดินทางกลับบ้าน ประชากรร้อยละ 23.2 ใช้เวลา 46-90 นาทีในการเดินทางกลับบ้าน และประชากรร้อยละ 12.1 ใช้เวลาในการเดินทางเกิน 90 นาที ในขณะที่อีกร้อยละ 36.5 ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 46 นาที

บทวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางของประชากรในพื้นที่ศึกษา

ประชากรผู้ใช้กิจกรรมในย่านถนนสีลม มีเป้าหมายการเดินทางเข้ามาทำงานประจำวัน ในพื้นที่มากที่สุด และเป็นจำนวนที่สูงกว่าการเดินทาง เข้าพื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรม โดยจากการสำรวจพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า มีประชากรที่มีแหล่งงานอยู่ในย่านถนนสีลม ถึง ร้อยละ 79.8 หรือ 4 ใน 5 ของประชากรทั้งหมด และประชากรเกือบทั้งหมดร้อยละ 80 เป็นการเดินทางระหว่างพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร เข้ามาในย่านสีลม โดยประชากรเกือบ ครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมด ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางตั้งแต่วันที่ 40 บาทขึ้นไป และ ใช้ระบบ การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนของรัฐเป็นหลักถึง ร้อยละ 64.8 แต่อย่างไรก็ตาม

หากพิจารณาแยกย่อยแต่ละระบบการเดินทางพบว่า วิธีการเดินทางที่ประชากรในพื้นที่นิยมใช้มากที่สุด ยังคงเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวอยู่ ซึ่งจะมีสัดส่วนถึง 3 ใน 10 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั้งหมด แม้ว่าผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ในการเช่าที่หรือ อาคารจอดรถยนต์ ในกรณีที่สถานที่ทำงานไม่ได้เตรียมพื้นที่จอดรถยนต์ไว้บริการก็ตาม ซึ่งส่วนใหญ่จะเสียค่าบริการในการเช่าที่จอดรถอยู่ในระดับ 15-80 บาท จากการสำรวจยังพบว่า ช่วงเวลาที่ประชากรส่วนใหญ่ใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่ จะมีอยู่ด้วยกันสองช่วงเวลาหลัก คือการเดินทางเข้าพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าระหว่าง 05.00-08.00 นาฬิกา จะมีถึงร้อยละ 69.1 และเดินทางออกจากพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 18.01-20.00 นาฬิกา ถึงร้อยละ 56.4 ของประชากรทั้งหมด ด้วยระยะเวลาเดินทางในแต่ละเที่ยวต่อทิศทางเกิน 40 นาทีขึ้นไป เป็นส่วนใหญ่

ในการสำรวจประชากรในพื้นที่ศึกษา ต่อการหันมาใช้ระบบการขนส่งขนาดใหญ่ หรือรถไฟฟ้า จะสอบถามใน 4 ประเด็นหลัก คือ 1) การเปลี่ยนแปลงการเดินทางหลังการเปิดบริการของรถไฟฟ้าชานชาลา 2) สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางจากระบบเดิมมาใช้รถไฟฟ้า 3) ความสามารถในการจ่ายค่าบริการ และ 4) ผลกระทบต่อโครงการระบบรถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.17 แสดงการเปลี่ยนแปลงการเดินทางมาใช้ระบบรถไฟฟ้า แทนการเดินทางแบบเก่า

ใช้ระบบรถไฟฟ้าแทนการเดินทางแบบเก่า	สัดส่วนร้อยละ
ยินดีอย่างยิ่ง	35
ใช้แทนบางครั้ง	46
ไม่ใช่แทนเลย	8
อื่น ๆ	11

พบว่าร้อยละ 35 แสดงเจตนาพร้อมที่จะเปลี่ยนจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและระบบอื่น ๆ มาใช้รถไฟฟ้าที่จะเปิดบริการแทน ร้อยละ 46 ยินดีใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าแทนระบบเดิมเป็น บางครั้ง ร้อยละ 11 ใช้รถไฟฟ้าปนกับระบบการเดินทางอื่น ๆ และร้อยละ 8 จะไม่ใช้ระบบรถไฟฟ้าเลย

ตารางที่ 5.18 แสดงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงระบบการเดินทางจากระบบเดิมมาใช้รถไฟฟ้า

ปัจจัยจูงใจให้ใช้รถไฟฟ้า	สัดส่วนร้อยละ
เร็วกว่าการเดินทางแบบเก่า	61.9
สะดวกกว่า	35.3
ถูกกว่า	2.8

ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 61.7 ต้องการเปลี่ยนระบบการเดินทางแบบเก่ามาใช้ระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากต้องการเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วยิ่งขึ้น ร้อยละ 35.3 ต้องการเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าเพราะคิดว่าเป็นการเดินทางที่สะดวกกว่าระบบเก่า และร้อยละ 2.8 ต้องการเปลี่ยนแปลงเพราะรถไฟฟ้าถูกกว่าระบบเดิม

ตารางที่ 5.19 แสดงความสามารถในการจ่ายค่าบริการรถไฟฟ้า (ต่อคนต่อเที่ยว)

ความสามารถในการจ่ายค่าบริการรถไฟฟ้า	สัดส่วนร้อยละ
ควรเท่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางปัจจุบัน	48.68
ควรถูกกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางปัจจุบัน	22.37
ราคาสูงกว่าการเดินทางปัจจุบันได้ แต่ต้องสะดวกขึ้น	28.95

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 48.68 มีความสามารถในการจ่ายค่าบริการรถไฟฟ้าได้ในอัตราที่ไม่สูงกว่า การจ่ายค่าเดินทางในระบบปัจจุบัน ร้อยละ 22.37 มีความต้องการในการจ่ายค่าโดยสารรถไฟฟ้า ในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าการเดินทางในปัจจุบัน และร้อยละ 28.95 ยินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงกว่าระบบการเดินทางในปัจจุบันได้ ถ้าเป็นการเดินทางที่สะดวกขึ้น

ตารางที่ 5.20 แสดงความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีลม

ความรู้เกี่ยวกับรถไฟฟ้า	สัดส่วนร้อยละ
ไม่รู้ว่าจะมีรถไฟฟ้าผ่านถนนสีลม	2.8
รู้ว่าจะมีรถไฟฟ้าแต่ไม่รู้ระยะเวลาเปิดบริการ	74.8
รู้ว่าอีกประมาณ 2 ปีจะเปิดให้บริการ	22.4

ตารางที่ 5.21 แสดงผลกระทบที่เกิดจากรถไฟฟ้า

ผลกระทบที่เกิดจากรถไฟฟ้า	สัดส่วนร้อยละ
คาดว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น	32.3
มีผลกระทบเกิดขึ้นในแง่ดี	50.5
มีผลกระทบเกิดขึ้นในแง่ลบ	17.2

ผู้ตอบร้อยละ 32.3 เห็นว่าไม่มีผลกระทบจากการใช้รถไฟฟ้า ร้อยละ 50.5 เห็นว่าการเปิดบริการรถไฟฟ้าจะมีผลกระทบในเชิงบวกมากกว่า และร้อยละ 17.2 เห็นว่ารถไฟฟ้าจะส่งผลกระทบในแง่ลบให้กับพื้นที่

ตารางที่ 5.22 แสดงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในระดับผู้บริหารแต่ละหน่วยงานกรณีรถไฟฟ้าส่งผลกระทบในแง่ลบให้ กับพื้นที่

แนวคิดของผู้บริหารของหน่วยงาน	สัดส่วนร้อยละ
ย้ายที่ทำการใหม่	50.4
ปรับรูปแบบการทำงาน	48.7
เปลี่ยนกิจการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่	0.9

จากการสำรวจความคิดเห็นพบว่ากลุ่มประชากร ที่เป็นเจ้าของกิจการอาคารสำนักงาน และผู้บริหารขององค์กร ในพื้นที่ย่านสีลม ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจประกอบธุรกิจขององค์กร ในปริมาณเกินครึ่งเพียงเล็กน้อย ต้องการย้ายที่ตั้งของที่ทำการใหม่ออกไปในทำเลอื่น

อาทิ ถนนพระราม 3 ถนนรัชดา และ ถนนสุขุมวิท หากรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อในภาพรวมให้ย่านสีลมแยกลง รองลงมาคือ ร้อยละ 48.8 จะใช้วิธีการเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานของบริษัทให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปจากผลกระทบของรถไฟฟ้า ซึ่งมีตั้งแต่การปรับเปลี่ยนเวลาการทำงาน ไปจนถึงการเปลี่ยนแปลงเป็นกิจการอื่นที่เหมาะสม

ตารางที่ 5.23 แสดงข้อมูลที่ต้องการเพิ่มเติมจากระบบรถไฟฟ้าชานชาลา

ข้อมูลที่ต้องการเพิ่มเติม	สัดส่วนร้อยละ
ระยะเวลาที่แน่นอนในการเปิดบริการ	74.8
เส้นทางที่ผ่าน	9.5
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	10.9
อื่น ๆ	4.8

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมดยังความชัดเจน ในส่วนของระยะเวลาในการเปิดดำเนินการของระบบรถไฟฟ้าชานชาลา และประชากรที่เหลือยังต้องการข้อมูลในเรื่องของผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และความปลอดภัยในการใช้งาน ตลอดไปถึงเส้นทางที่รถไฟฟ้าจะวิ่งผ่าน

บทวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการเดินทางภายหลังมีระบบรถไฟฟ้าชานชาลาเปิดดำเนินการ

ในการที่พื้นย่านถนนสีลม มีแผนการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหรือรถไฟฟ้าชานชาลาสายสีลม ทำให้เกิดผลกระทบต่อการเดินทาง และการใช้ที่ดินของพื้นที่เป็นอย่างมาก ซึ่งจะพิจารณาได้จากการตอบแบบสอบถามที่มีถึงร้อยละ 67.7 เห็นว่าระบบรถไฟฟ้า มีผลกระทบกับพื้นที่ ในจำนวนนี้ร้อยละ 50.5 เชื่อว่าระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีขึ้นในกับพื้นที่ ในขณะที่ประชากรร้อยละ 17.2 เห็นว่ารถไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อในเรื่องมลภาวะให้กับพื้นที่ได้ แต่อย่างไรก็ดีจากการสำรวจพบว่า เมื่อรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ มีประชากรกว่า ร้อยละ 81 จะหันมาใช้บริการด้วยระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่ไม่ใช้ระบบรถไฟฟ้าเป็นจำนวนร้อยละ 19 อาจมาจากสาเหตุของการใช้รถยนต์ส่วนตัว และ ระบบรถไฟฟ้ายังไม่มีเส้นทางที่ต้องการเปิดให้บริการ และสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางจากระบบเก่ามาใช้บริการรถไฟฟ้าทดแทนนั้น พบว่าประชากรเกือบทั้งหมดเห็นว่าระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบการเดินทางที่ใช้เวลาในการเดินน้อยกว่าระบบอื่นๆ อีกทั้งยังมีความสะดวกในการเดินทางมากกว่าอีกด้วย ในขณะที่

ที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 48.68 มีความสามารถในการจ่ายค่าบริการรถไฟฟ้าได้ในอัตราที่เท่ากับค่าใช้จ่ายในการเดินทางปัจจุบัน ส่วนผลกระทบที่เกิดจากการเปิดบริการรถไฟฟ้าต่อการประกอบการธุรกิจในย่านถนนสีลมพบว่า ผู้บริหารขององค์กรทำงานในย่านถนนสีลมร้อยละ 50.4 ต้องการที่จะย้ายที่ทำการใหม่ออกไปยังถนนสายอื่น อาทิ ถนนพระราม 3 ถนนสุขุมวิท และ ถนนรัชดาภิเษก ในเหตุผลของการกลัวมลภาวะของรถไฟฟ้าจะกระทบกระเทือนต่อการประกอบการธุรกิจ และในข้อจำกัดของถนนสีลม ที่ไม่สามารถขยายพื้นที่ทำการออกไปได้อีกเนื่องจากปัจจัยราคาที่ดินที่ค่อนข้างแพงกว่าการลงทุนในทำเลอื่นๆ

ข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัย กรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ จำกัดรถยนต์เข้าในถนนสีลมในช่วงเวลาตั้งแต่ 11.00-14.00 น.

การสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ประชากร ในกรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ เพื่อแก้ไข ปัญหาการจราจรและการใช้ที่ดิน ของถนนสีลมตั้งแต่ต้นถนนบริเวณ จุดตัดถนนพระราม 4 หรือบริเวณหน้าโรงแรมดุสิตธานีไปจนถึงจุดตัดถนน เลียบคลองช่องนนทรี ในระยะทางประมาณ 1,000 เมตร นั้น ได้สอบถามใน 3 ประเด็นหลักประกอบด้วย 1) การสอบถามเกี่ยวกับช่วงเวลาพักเที่ยงของที่ทำการอาคารสำนักงานในพื้นที่ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่าง 2) พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างในช่วงเวลาพักเที่ยง 3) ความคิดเห็นและการยอมรับในกรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

ตารางที่ 5.24 แสดงการวิธีการเดินทางในช่วงเวลาพักเที่ยง

ระบบการเดินทางในช่วงเวลาพักเที่ยง	สัดส่วนร้อยละ
เดินเท้า	91.42
รถประจำทาง	3.03
รถรับจ้าง	1.01
รถยนต์ส่วนตัว	2.02
ระบบอื่น ๆ	3.33

ตารางที่ 5.25 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับช่วงเวลาพักทางอาหารกลางวันของประชากรในพื้นที่ศึกษา

ช่วงเวลาพักเที่ยง	สัดส่วนร้อยละ
10.00-11.00 น	1.05
11.01-12.00 น.	44.21
1.01-13.00 น.	16.32
13.01-14.00 น.	8.42

การสำรวจพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 46.32 พักทานอาหารกลางวัน เวลา 1.01-13.00 นาฬิกา รองลงมา ร้อยละ 44.21 จะพักทานอาหารเวลา 11.01-12.00 นาฬิกา ร้อยละ 8.42 จะมีช่วงเวลาพักเที่ยงเวลา 13.01-14.00 นาฬิกา และที่เหลือร้อยละ 1.05 จะพักรับประทานอาหารกลางวันก่อน 11.00 นาฬิกา

ตารางที่ 5.26 แสดงระยะเวลาในการพักเที่ยง

ระยะเวลาช่วงพักเที่ยง	สัดส่วนร้อยละ
มีช่วงเวลาพักเที่ยง ต่ำกว่า 60 นาที	31.96
60-90 นาที	63.92
90-120 นาที	3.09
120 นาทีขึ้นไป	1.09

ผู้ตอบร้อยละ 31.96 จะมีเวลาพักเที่ยง ต่ำกว่า 60 นาที ร้อยละ 63.92 จะมีเวลาพักเที่ยง 60-90 นาที ร้อยละ 3.09 จะมีเวลาพักเที่ยง 90-120 นาที และเพียงร้อยละ 1.03 จะมีเวลาพักเที่ยงเกิน 120 นาที

ตารางที่ 5.27 แสดงพฤติกรรมของประชากรในช่วงพักทานอาหารกลางวัน

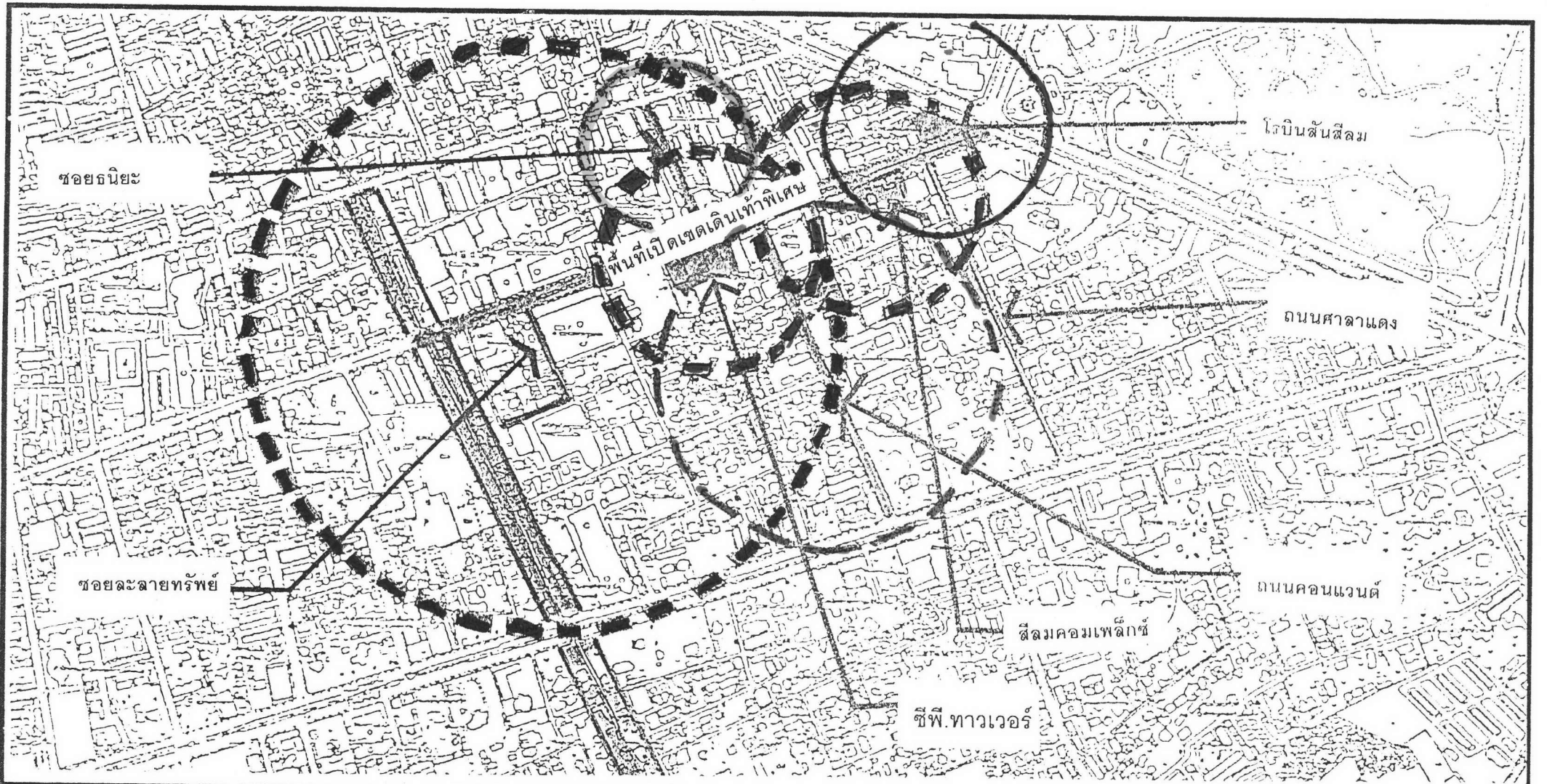
การประกอบกิจกรรมอื่นหลังรับประทานอาหาร	ร้อยละ
ไม่ทำกิจกรรมอื่นเลย	31.4
เดินเล่น และ ซอปปิ้ง	68.6

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจถึงการทำกิจกรรมอื่น นอกเหนือจากการรับประทานอาหารกลางวัน ในช่วงเวลาพักเที่ยงของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ร้อยละ 31.4 ไม่ทำกิจกรรมอื่นเลย และอีก ร้อยละ 68.6 ทำกิจกรรมอื่น ๆ โดยมีกิจกรรมที่นิยมทำกันมากที่สุดคือการเดินเล่น และ ซอปปิ้ง ซึ่งหาของใช้จำเป็นในบริเวณพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 5.28 แสดงการยอมรับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ จำกัดปริมาณรถยนต์บนถนนสี่ลม ช่วงพักเที่ยง

การยอมรับ	สัดส่วนร้อยละ
เห็นด้วย	28.3
เห็นด้วยหากมีเส้นทางให้ขวดยานใช้งานแทน	33.3
ไม่เห็นด้วย	24.2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	14.2

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 33.3 แสดงความเห็นด้วยอย่างยิ่ง เมื่อมีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสี่ลม และมีการเปิดเส้นทางจราจรสายรองให้ขวดยานใช้สัญจรไปมาทดแทน และร้อยละ 28.3 ให้ความเห็นด้วยกับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ร้อยละ 24.2 แสดงความเห็นไม่ด้วยเมื่อมีการเปิดเขตเดินเท้า และร้อยละ 14.2 แสดงความคิดเห็นไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ แม้จะมีเส้นทางจราจรสายรองรองรับขวดยานก็ตาม

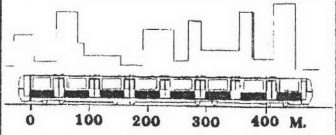


ขอบเขตการบริการของย่านร้านอาหารในพื้นที่ศึกษา

- รัศมีเดินเท้า 200 เมตร
- รัศมีเดินเท้า 250 เมตร
- รัศมีเดินเท้า 180 เมตร
- รัศมีเดินเท้า 400 เมตร
- รัศมีเดินเท้า 650 เมตร



แผนที่
5.3



แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
อนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5.29 แสดงกรณี que ที่เห็นด้วย ระยะทางเปิดเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสี่ลมตั้งแต่ช่วงถนนพระราม 4- ถนน เลียบคลองช่องนนทรี

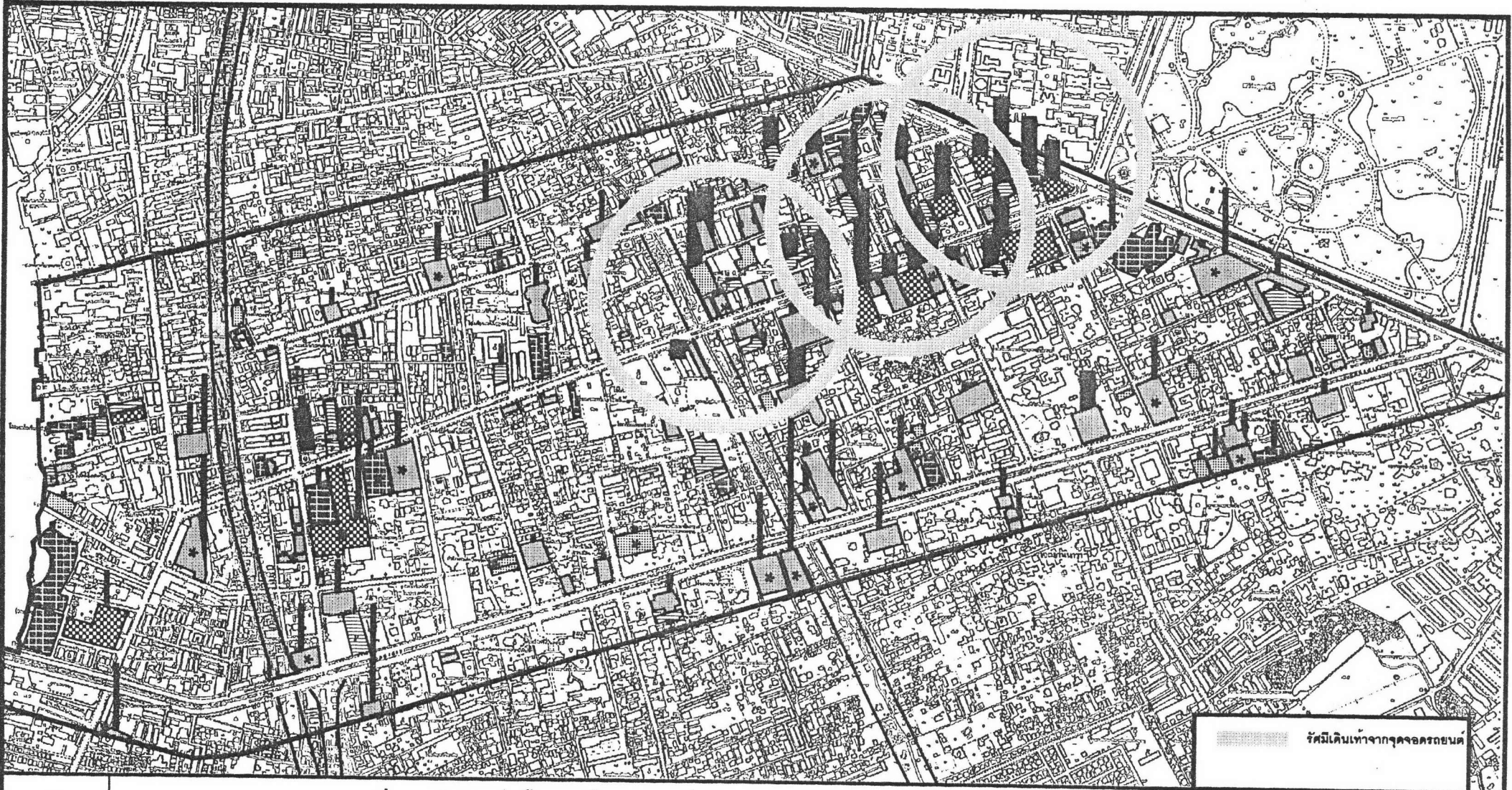
ความคิดเห็น	สัดส่วนร้อยละ
เหมาะสม	56.25
ไม่เหมาะสม	43.75

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นด้วยกับโครงการส่วนใหญ่เห็นว่าระยะทาง ที่ผู้วิจัยเสนอให้เปิดเขตเดินเท้าพิเศษบนถนนสี่ลม ในระยะทางเริ่มต้นที่บริเวณช่วงหน้าโรงแรมดุสิต-ธานี ไปจนถึงจุดตัดของถนน เลียบคลองช่องนนทรี เป็นระยะทางที่เหมาะสมแล้ว

ตารางที่ 5.30 แสดงระยะเวลาในการเดินเท้ากับจุดจอดรถยนต์กับที่ทำงาน ที่เหมาะสมภายหลังการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

ระยะเวลาเดินเท้า ที่จอดรถ-หน่วยงาน	สัดส่วนร้อยละ
เดินเท้าไม่เกิน 5 นาที	19.05
ไม่เกิน 10 นาที	33.33
ไม่เกิน 15 นาที	23.81
ไม่เกิน 30 นาที	23.81

ประชากรส่วนใหญ่ยังมีความต้องการในเรื่องที่จอดรถยนต์ในกรณีที่ผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้วิธีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเข้ามายังพื้นที่ถนนสี่ลม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 19.05 ต้องการที่จอดรถยนต์ห่างจากที่ทำงานด้วยระยะเวลาเดินเท้าไม่เกิน 5 นาที ร้อยละ 33.33 ต้องการที่จอดรถห่างจากที่ทำงานในระยะเวลาเดินเท้าไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 23.81 ต้องการที่จอดรถในระยะเวลาเดินเท้าไม่เกิน 15 นาที และผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 23.81 ต้องการที่จอดรถยนต์ห่างจากที่ทำงานในระยะเวลาเดินเท้าไม่เกิน 30 นาที

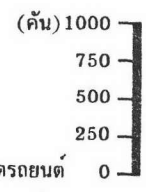


รัศมีเดินเท้าจากจุดจอดรถยนต์

แผนที่แสดงรัศมีความต้องการที่จอดรถยนต์หลังการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในพื้นที่ศึกษา



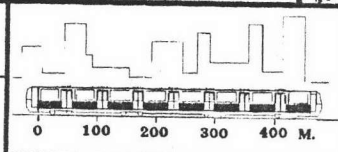
แผนที่ 5.4.



ที่มา : จากการสำรวจ

- | | | |
|----------|----------------|-----------------------------|
| พักอาศัย | ภัตตาคาร | ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ |
| สำนักงาน | โรงพยาบาล | บริเวณที่กำลังก่อสร้างอาคาร |
| โรงแรม | อาคารจอดรถยนต์ | ลานจอดรถยนต์ |

ที่มา : จากแบบสอบถาม



แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

บทวิเคราะห์ของประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

ตารางที่ 5.31 แสดงลักษณะของประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ

ลักษณะของประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับการวิจัย	สัดส่วนร้อยละ
ระดับการศึกษา	
- ต่ำกว่าปริญญาตรี	24.57
- ระดับปริญญาตรี	70.17
- สูงกว่าปริญญาตรี	5.26
รวม	100
ตำแหน่งในหน่วยงาน	
- เจ้าของกิจการและผู้บริหารระดับสูง	14.54
- พนักงานในระดับกลาง	32.73
- พนักงานระดับล่าง	52.73
รวม	100
ระดับรายได้อ่อนถึงปานกลางต่อเดือน	
- ต่ำกว่า 10,000 บาท	33.33
- สูงกว่า 10,000 บาท	66.67
รวม	100
ระบบการเดินทาง	
- รถยนต์ส่วนตัว	33.7
- ระบบสาธารณะ	66.3
รวม	100
ระบบการเดินทาง	
- รถยนต์ส่วนตัว	33.7
- ระบบสาธารณะ	66.3
รวม	100
การเปลี่ยนระบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้าเมื่อเปิดบริการ	
- ยินดีใช้บริการ	85.96
- ไม่ยินดีใช้บริการ	14.04
รวม	100
พฤติกรรมอื่นหลังรับประทานอาหารกลางวัน	
- ไม่ทำอะไร	42.37
- เดินเล่นและจับจ่ายสินค้า	57.63
รวม	100
วิธีการเดินทางช่วงพักเที่ยง	
- เดินเท้า	84.61
- ระบบอื่นๆ	15.39
รวม	100

จากการสำรวจพบว่ากลุ่มประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับมาตรการการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และเพิ่มผิวทางเดินเท้าซึ่งมีทั้งสิ้นร้อยละ 38.4 ของประชากรทั้งหมด ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มประชากรมีลักษณะดังนี้คือ เป็นกลุ่มประชากรที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีลงมาถึงร้อยละ 94.74 มีตำแหน่งในหน่วยงานเป็นพนักงานระดับล่าง หรือระดับปฏิบัติการเป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 42.38 จากประชากรที่ไม่เห็นด้วย ในระดับรายได้ที่สูงกว่า 10,000 บาทต่อเดือนถึงร้อยละ 66.67 ของประชากรที่ไม่เห็นด้วย ในขณะที่การเดินทางส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 66.3 จากประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับการเปิดเขตเดินเท้ายังต้องพึ่งพาระบบการบริการสาธารณะในการเดินทางเข้า-ออกระหว่างบ้านและแหล่งงาน ส่วนการเดินทางในช่วงเวลาพักเที่ยงระหว่างแหล่งงานกับสถานที่บริการร้านค้า ร้านอาหาร ประชากรส่วนใหญ่ในกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับมาตรการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษถึงร้อยละ 84.61 ใช้ระบบการเดินเท้าเป็นหลัก

ดังนั้นสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการที่ประชากรส่วนน้อยในพื้นที่ไม่เห็นด้วยกับการนำมาตรการ การเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ เพื่อจำกัดปริมาณรถยนต์ส่วนตัววิ่งในช่วงเวลา 10.00-14.00 นาฬิกา ซึ่งเป็นช่วงเวลาพักเที่ยงได้ว่า จากลักษณะของระดับการศึกษา และตำแหน่งในหน่วยงานของประชากรในกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย ส่วนใหญ่ของผู้ที่ไม่เห็นด้วยเป็นกลุ่มประชากรที่ยังขาดความรู้ในการนำระบบดังกล่าวมาใช้งาน และเกรงกลัวถึงการเป็นระบบการบังคับใช้ที่เข้มงวดและเป็นทางการ ต่อการใช้งานมากเกินไป

ขณะที่ผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย ส่วนใหญ่ยังต้องใช้ระบบการเดินเท้าเพื่อเดินทางติดต่อกันในระหว่างพื้นที่ และใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในการเดินทางติดต่อกับพื้นที่ภายนอกย่านถนนสีลมเป็นหลัก อีกทั้งในกลุ่มประชากรดังกล่าวซึ่งนิยมการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อจับจ่ายสินค้าต่อในย่านถนนสีลมภายหลังการรับประทานอาหารเสร็จแล้วในอัตราร้อยละ 57.63 จากกลุ่มประชากรที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ จึงน่าที่จะได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษอย่างเต็มที่

ดังนั้นในแนวทางการแก้ไขในส่วนของประชากรในพื้นที่ที่ไม่เห็นด้วย จึงไม่น่าเป็นอุปสรรคใหญ่ในการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่านถนนสีลม ซึ่งสามารถแก้ไขได้ด้วยการเสริมระบบการประชาสัมพันธ์ทั่วถึง ให้กลุ่มประชากรในพื้นที่ได้รับทราบข่าวสาร ถึงผลดีของโครงการ และตัวอย่างการพัฒนาในลักษณะเดียวกันที่ประสบความสำเร็จจากการพัฒนามาแล้ว ในต่างประเทศ

บทวิเคราะห์ในการยอมรับเขตเดินเท้าพิเศษของประชากรในพื้นที่ย่านสีลม

ประชากรของพื้นที่ศึกษาเกือบทั้งหมด จะใช้วิธีการเดินเท้า เป็นระบบหลักในการเดินทางภายในพื้นที่ย่านสีลม ในช่วงเวลาพักทานอาหารกลางวันจะมีการเดินทางด้วยระบบอื่นน้อยมาก และการเดินทางที่เกิดขึ้นจะเป็นการเดินทางเพื่อทำกิจกรรมหลัก ในการรับประทานอาหาร และการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ด้วยการเดินซื้อหาของใช้จำเป็น เป็นต้น โดยในช่วงเวลาที่ประชากรในพื้นที่ศึกษาจะลงมารับประทานอาหารกลางวันและใช้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับช่วงพักเที่ยงบนถนนสีลม พบว่าจะอยู่ในช่วงเวลาตั้งแต่ 11.00-13.00 นาฬิกาเป็นส่วนใหญ่ และประชากรในพื้นที่เกินครึ่งของประชากรทั้งหมด จะมีช่วงเวลาพักเที่ยงนาน 90-120 นาที ซึ่งเมื่อมีการสอบถามถึงการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในช่วงเวลาพักเที่ยง พบว่า มีประชากรร้อยละ 61.6 ของประชากรทั้งหมดเห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว ซึ่งในจำนวนนี้ มีผู้เห็นด้วยอย่างยิ่งถึงร้อยละ 33.3 หากมีการเปิดเส้นทางอื่นหลบเลี่ยงให้ยวดยานบนถนนสีลมไปใช้แทน ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยคิดเป็นประชากรร้อยละ 38.4 หรือ 1 ใน 3 ของประชากรทั้งหมด อาจเกิดจากการขาดการประชาสัมพันธ์ถึงผลดีในโครงการและขาดความรู้ในแนวทางที่นำเสนอเขตเดินเท้าพิเศษ เนื่องจากการตรวจสอบแบบสอบถามพบว่า ปริมาณของผู้ที่ไม่เห็นด้วยและมีระดับการศึกษา ตั้งแต่ระดับปริญญาตรีลงมาตลอดจนตำแหน่งหน้าที่ในองค์กรจะอยู่ในระดับของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการที่ใช้การเดินทางด้วยระบบทางเท้าในพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งจะขัดกับผู้ที่ให้ความเห็นด้วยที่ส่วนใหญ่กว่าครึ่งหนึ่งของผู้ที่เห็นด้วยกับโครงการทั้งหมดมีความรู้ตั้งแต่ระดับปริญญาตรีขึ้นไป และอยู่ระดับของผู้บริหารงานในองค์กร อีกทั้งผู้เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ ส่วนใหญ่ยังเป็นกลุ่มประชากรที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวในชีวิตประจำวันอีกด้วย แต่อย่างไรก็ดีในกลุ่มของผู้ที่เห็นด้วยก็มีความต้องการให้มีการจัดพื้นที่จอดรถยนต์ในกรณีที่มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษไว้ในระยะเดินเท้าไม่เกิน 15 นาทีเป็นส่วนใหญ่