

## ลักษณะการเดินทางของประชากรในเมืองนครปฐม

การเดินทางประกอบด้วยคนหลายกลุ่ม สถานที่ประกอบกิจกรรมที่หลากหลาย วิธีการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่ต่างกัน การเดินทางยังเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เช่น ไปทำงาน ไปเรียนหนังสือ ซื้อของ ติดต่อธุรกิจ พักผ่อนหย่อนใจ นันทนาการ โดยอาจจะเป็นการเดินทางที่เกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เดียวหรือหลายวัตถุประสงค์รวมกัน โดยทั่วไป การเดินทางสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การเดินทางที่เริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่บ้าน (home-based trip) และการเดินทางที่ไม่ได้เริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่บ้าน (non-home-based trip) การเดินทางประเภทแรกนี้มีปริมาณสูงมาก และเกิดในเวลาใกล้เคียงกันในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะเป็นการเดินทางออกจากบ้านไปโรงเรียน ไปทำงาน ไปจ่ายตลาด ในช่วงเช้า และเดินทางกลับในช่วงเย็น ส่วนการเดินทางประเภทที่สองนั้นเป็นการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นที่อื่น ซึ่งมีปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับประเภทแรก

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ ลักษณะการเดินทางโดยทั่วไป รวมทั้งลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นการศึกษาถึงพฤติกรรม การเดินทางโดยทั่วไปและพฤติกรรมการใช้จักรยาน เพื่อที่จะเสนอโครงข่ายทางจักรยานที่จะมารองรับ ได้อย่างเหมาะสมและพิจารณาถึงโอกาสที่จะสนับสนุนให้คนมาใช้จักรยานมากขึ้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 4.1 แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ

แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ ที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ดังนี้

#### 4.1.1 ที่พักอาศัย

ลักษณะของที่พักอาศัย ได้แก่ ความหนาแน่น ระดับการใช้ที่ดินแบบผสม และที่ตั้ง รวมทั้งลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของย่านพักอาศัยที่ต่างกัน ก่อให้เกิดความต้องการการเดินทางที่ต่างกัน

การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยมากที่สุด บริเวณย่านชุมชนของเมืองโดยเฉพาะในตำบลพระปฐมเจดีย์เป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นและระดับการใช้ที่ดินแบบผสมสูง มีร้านค้าและสาธาดูปการให้บริการจำนวนมาก และเมื่อระยะทางไกลจากย่านชุมชนมากขึ้นความหนาแน่นจะลดลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จนถึงที่พักอาศัยเบาบางใน

ลักษณะของหมู่บ้านจัดสรรและครัวเรือนเกษตรกรรมบริเวณชานเมือง และระดับการใช้ที่ดินแบบผสม ลดลงด้วย (แผนที่ 3-9)

บริเวณที่มีความหนาแน่นมากมีความต้องการการเดินทางมากกว่าบริเวณที่มีความหนาแน่นน้อย เช่น บริเวณย่านชุมชนจะมีความต้องการการเดินทางมากกว่าบริเวณที่เป็นที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง ความหนาแน่นของที่พักอาศัยยังมีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางและระยะเดินทางด้วย คนที่อยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำมีแนวโน้มที่จะใช้รถมากกว่าพื้นที่ความหนาแน่นสูงและเดินทางไกลขึ้น และการใช้ที่ดินแบบเดี่ยวจะใช้รถมากกว่าการใช้ที่ดินแบบผสม ซึ่งผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ในการใช้ที่ดินแบบผสมจะเดินทางไกลขึ้นและมีแนวโน้มที่จะใช้การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport) ได้แก่ การเดินและจักรยาน มากขึ้น

ที่ตั้งมีอิทธิพลต่อระยะทางการเดินทางเช่นเดียวกัน คนที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองเดินทางน้อยกว่าคนที่อาศัยอยู่ที่ชานเมือง และผู้ที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองและมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการเพียงพอ จะมีโอกาสใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

ในขณะที่ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ขนาดครอบครัว อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้มีผลต่อความต้องการเดินทาง กล่าวคือ ครัวเรือนขนาดใหญ่มีความต้องการในการเดินทางมากกว่าครัวเรือนขนาดเล็ก วัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่มีความต้องการการเดินทางมากกว่าวัยเด็ก ในขณะที่ระดับการศึกษามีผลต่อการเลือกอาชีพ ซึ่งจะส่งผลต่อระดับรายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และการเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่ามีโอกาสในการเลือกประกอบอาชีพมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาด้อยกว่าและมีโอกาสในการได้รายได้มากกว่า ซึ่งรายได้นี้เป็นตัวกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ ผู้ที่มีรายได้สูงมีโอกาสในการเป็นเจ้าของรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ ผู้ที่ประกอบอาชีพค้าขายหรือเป็นผู้บริหารมีรายได้มากกว่าผู้ใช้แรงงาน มีโอกาสเป็นเจ้าของรถยนต์มากกว่าและมีค่านิยมในการใช้รถสูงกว่าผู้ใช้แรงงาน นอกจากนี้ระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ยังมีอิทธิพลต่อลักษณะและรูปแบบการเดินทาง ถ้ามีรถยนต์มากจะใช้รถยนต์ในการเดินทางมาก และโอกาสในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยลง

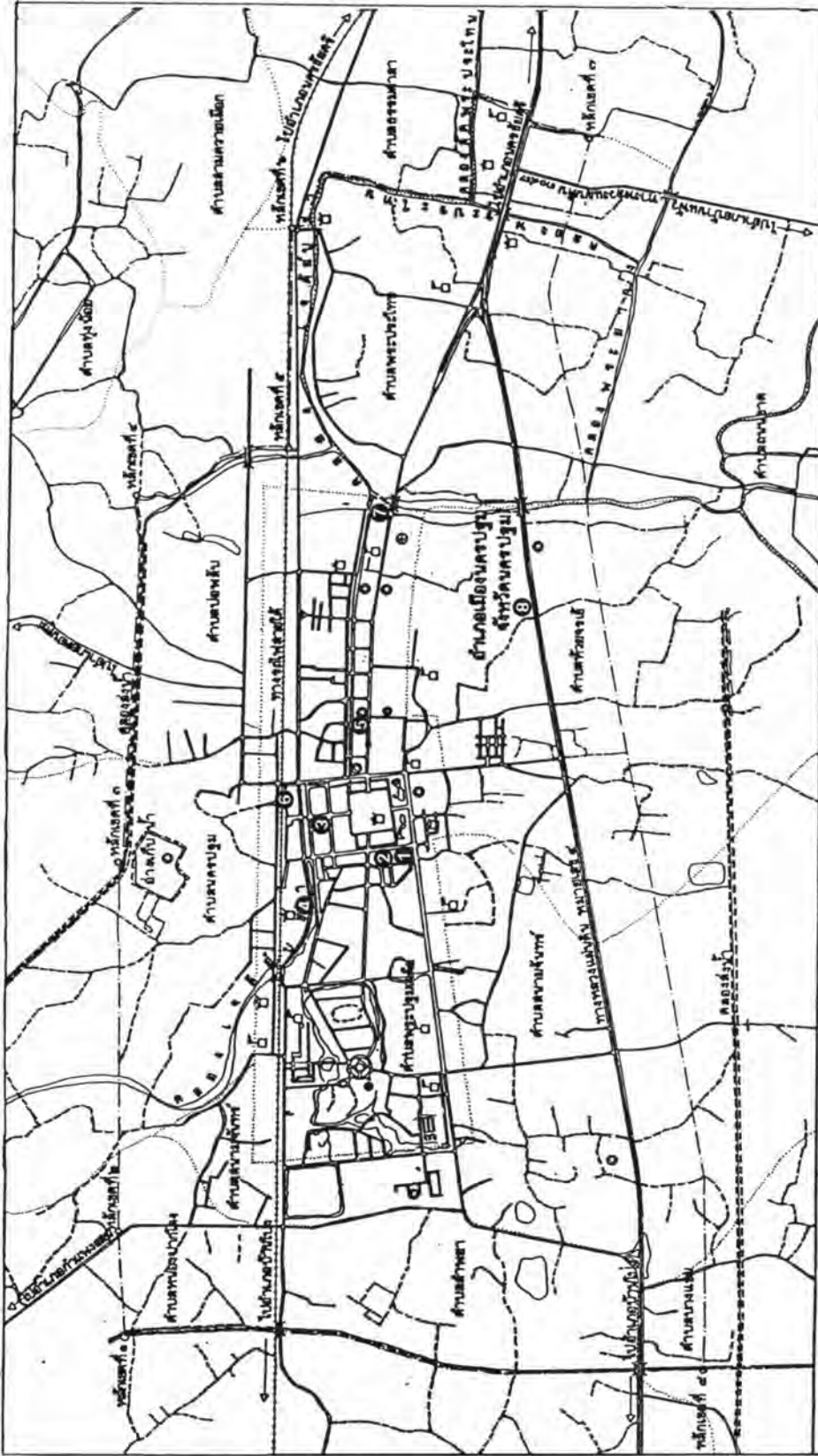
การเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นการเดินทางที่เริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่บ้าน (Home-based trip) และเนื่องจากลักษณะการใช้ที่ดินในเมืองนครปฐมมีลักษณะเป็นการใช้ที่ดินแบบผสม และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยสูง (4,568 คน/ตารางกิโลเมตร) การเดินทางที่เกิดขึ้นจึงเป็นการเดินทางระยะสั้น ๆ ภายในพื้นที่จำนวนมาก ทั้งในย่านชุมชนเองและจากพื้นที่ตำบลรอบนอกเข้ามายังย่านชุมชน หรืออาจจะเป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยในย่านชุมชนไปยังพื้นที่รอบนอก การเดินทางเหล่านี้เป็นการเดินทางออกจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งกำเนิดการเดินทางอื่น ๆ ได้แก่ ที่ทำงาน สถานศึกษา ตลาด หรือจุดเปลี่ยนการเดินทาง ส่วนใหญ่เกิดในเวลาใกล้เคียงกันในชั่วโมงเร่งด่วนทำให้มีปริมาณการเดินทาง

ทางจำนวนมากเกิดปัญหาจราจรติดขัดตามมา โดยเฉพาะบนถนนสายหลักของเมือง ได้แก่ ถนนเทศบาล  
ถนนรอบองค์พระปฐมเจดีย์ทั้งสี่ด้าน ถนนราชวิถี และบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ส่วนรูปแบบการเดินทาง  
ภายในเมืองที่นิยมได้แก่ มอเตอร์ไซค์ รถยนต์ และขนส่งสาธารณะ ส่วนรถจักรยาน สามล้อถีบและการ  
เดินเท่านั้นมีเพียงเล็กน้อย

#### 4.1.2 ย่านพาณิชยกรรม

เทศบาลเมืองนครปฐมเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการที่สำคัญ มีสถานประกอบการ  
การค้าและการบริการทั้งสิ้น 3,667 แห่งกระจายอยู่ทั่วไปตามถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาล แต่ส่วนใหญ่  
แล้วตั้งอยู่ในเขตตำบลพระปฐมเจดีย์ซึ่งเป็นเขตเทศบาลเก่ามีการตั้งถิ่นฐานมาแต่เดิม และเป็น  
ศูนย์กลางของชุมชน โดยเฉพาะบริเวณถนนราชวิถี ถนนราชดำเนิน ถนนทหารบก  
ถนน 25 มกรา ถนนรถไฟและถนนเทศบาล และนอกจากนี้ในเขตเทศบาลยังมีตลาดสดและห้างสรรพสินค้า  
ค้าให้บริการแก่ประชาชน (สำนักผังเมือง, กองวิจัย: 2534, 3-35) ดังนี้ (แผนที่ 4-1)

1. ตลาดสดเทศบาล 1 ถนนเทศบาล (หลังโรงพยาบาลนครปฐม) เป็นตลาดขายส่ง  
และขายปลีก ผักสด ผลไม้และสินค้าเบ็ดเตล็ด เปิดบริการตลอดวัน มีผู้ขายในอาคาร 203 ราย และ  
ขายนอกอาคาร 249 ราย
2. ตลาดเกษตร ถนนเทศบาล (หลังโรงพยาบาลนครปฐม) เป็นตลาดขายส่งและขาย  
ปลีก สินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตรทั่วไป เปิดบริการตลอดวัน มีผู้ขายในอาคาร 24 ราย และ  
ขายนอกอาคาร 32 ราย
3. ตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (ตลาดบนและตลาดล่าง) ตั้งอยู่บริเวณถนน  
รถไฟ เป็นตลาดขายปลีกสินค้าอุปโภคบริโภคทุกประเภท เปิดบริการตลอดวัน มีผู้ขายในอาคาร 630  
รายและขายนอกอาคาร 618 ราย
4. ตลาดริมคลองเจดีย์บูชา ตั้งอยู่บริเวณถนนพญาาง เป็นตลาดขายส่งและขายปลีก  
สินค้าการเกษตรประเภทผักสด เปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง มีผู้ค้าประมาณ 500 ราย
5. ตลาดนัดชอย 2 ตั้งอยู่บริเวณถนนเทศบาล ชอย 2 เป็นตลาดขายปลีกสินค้าอุปโภค  
บริโภค เปิดบริการช่วงเวลา 05.00 น. ถึง 09.00 น. มีผู้ค้าประมาณ 150 ราย
6. ตลาดนัดโรงเรียนกัลยา บริเวณถนนรถไฟ เป็นตลาดขายปลีกสินค้าอุปโภค  
บริโภค เปิดบริการช่วงเวลา 15.00 น. ถึง 18.00 น. มีผู้ค้าประมาณ 80 ราย
7. ตลาดนัดชอย 7 ตั้งอยู่บริเวณถนนเทศบาล ชอย 7 เป็นตลาดขายปลีกสินค้าอุปโภค  
บริโภค เปิดบริการช่วงเวลา 15.00 น. ถึง 18.00 น. มีผู้ค้าประมาณ 30 ราย



การพัฒนาระบบราชการในเทศบาลเมืองนครปฐม	
<p>มาตรา ๑๖</p> <p>๑ ศาลากลางจังหวัด</p> <p>๒ ศาลากลางจังหวัดขอนแก่น</p> <p>๓ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี</p> <p>๔ ศาลากลางจังหวัดเลย</p> <p>๕ ศาลากลางจังหวัดหนองบัวลำภู</p> <p>๖ ศาลากลางจังหวัดมหาสารคาม</p> <p>๗ ศาลากลางจังหวัดร้อยเอ็ด</p> <p>๘ ศาลากลางจังหวัดกาฬสินธุ์</p> <p>๙ ศาลากลางจังหวัดสกลนคร</p> <p>๑๐ ศาลากลางจังหวัดนครพนม</p> <p>๑๑ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร</p> <p>๑๒ ศาลากลางจังหวัดยโสธร</p> <p>๑๓ ศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ</p> <p>๑๔ ศาลากลางจังหวัดขอนแก่น</p> <p>๑๕ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี</p> <p>๑๖ ศาลากลางจังหวัดเลย</p> <p>๑๗ ศาลากลางจังหวัดหนองบัวลำภู</p> <p>๑๘ ศาลากลางจังหวัดมหาสารคาม</p> <p>๑๙ ศาลากลางจังหวัดร้อยเอ็ด</p> <p>๒๐ ศาลากลางจังหวัดกาฬสินธุ์</p> <p>๒๑ ศาลากลางจังหวัดสกลนคร</p> <p>๒๒ ศาลากลางจังหวัดนครพนม</p> <p>๒๓ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร</p> <p>๒๔ ศาลากลางจังหวัดยโสธร</p> <p>๒๕ ศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ</p>	<p>มาตรา ๑๖</p> <p>๑ ศาลากลางจังหวัด</p> <p>๒ ศาลากลางจังหวัดขอนแก่น</p> <p>๓ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี</p> <p>๔ ศาลากลางจังหวัดเลย</p> <p>๕ ศาลากลางจังหวัดหนองบัวลำภู</p> <p>๖ ศาลากลางจังหวัดมหาสารคาม</p> <p>๗ ศาลากลางจังหวัดร้อยเอ็ด</p> <p>๘ ศาลากลางจังหวัดกาฬสินธุ์</p> <p>๙ ศาลากลางจังหวัดสกลนคร</p> <p>๑๐ ศาลากลางจังหวัดนครพนม</p> <p>๑๑ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร</p> <p>๑๒ ศาลากลางจังหวัดยโสธร</p> <p>๑๓ ศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ</p> <p>๑๔ ศาลากลางจังหวัดขอนแก่น</p> <p>๑๕ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี</p> <p>๑๖ ศาลากลางจังหวัดเลย</p> <p>๑๗ ศาลากลางจังหวัดหนองบัวลำภู</p> <p>๑๘ ศาลากลางจังหวัดมหาสารคาม</p> <p>๑๙ ศาลากลางจังหวัดร้อยเอ็ด</p> <p>๒๐ ศาลากลางจังหวัดกาฬสินธุ์</p> <p>๒๑ ศาลากลางจังหวัดสกลนคร</p> <p>๒๒ ศาลากลางจังหวัดนครพนม</p> <p>๒๓ ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร</p> <p>๒๔ ศาลากลางจังหวัดยโสธร</p> <p>๒๕ ศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ</p>



ผู้ที่มาซื้อสินค้าและใช้บริการจากร้านค้าและตลาดเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นประชาชนในท้องถิ่น ยกเว้นในตลาดขายส่งและตลาดสดใหญ่ ๆ ที่มีพ่อค้าเดินทางมาจากแหล่งอื่นเพื่อนำสินค้ามาส่งและมารับซื้อสินค้าไปขายต่อยังแหล่งอื่น ๆ ต่อไป และยังมีบางแห่งที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่ผ่านไปมา ได้แก่ บริเวณตลาดทรัพย์สินส่วนพระองค์หน้าองค์พระปฐมเจดีย์ รูปแบบการเดินทางที่ใช้แตกต่างกันไป หากเป็นคนในท้องถิ่นนิยมใช้รถมอเตอร์ไซด์ พ่อค้าขายส่งนิยมใช้รถกระบะ รถบรรทุกเล็ก และนักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางมาโดยรถส่วนตัว รถโดยสาร รถไฟ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางมาโดยรถบัส

บริเวณตลาดเทศบาลและตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์มีประชาชนมาใช้บริการมากโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น ทำให้มีปัญหาเรื่องรถที่จอดรอไม่เพียงพอ สำหรับที่จอดรถที่ทางเทศบาลอนุญาตให้จอดริมบาทวิถีที่นั่นส่วนใหญ่เจ้าของร้านใช้เป็นที่จอดรถของตน ส่วนตลาดริมคลองเจดีย์บูชา ถนนพญาาง มีกิจกรรมหมุนเวียนตลอดทั้งวัน มีรถส่งของมาขึ้นลงของบริเวณนี้ มีhabenแผงลอยบนบาทวิถีและบนผิวจราจร ประกอบกับมีการจอดรถซ้อนคันและจอดรอเพื่อซื้อของ จึงทำให้การจราจรบริเวณนี้ดูวุ่นวายและไม่เป็นระเบียบ นอกจากนี้ การมีตลาดนัดชอย 2 ในช่วงเช้า ตลาดนัดชอย 7 และตลาดนัดบริเวณถนนรถไฟในช่วงบ่ายซึ่งเป็นเวลาที่คาบเกี่ยวกับชั่วโมงเร่งด่วนยังทำให้การจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าวด้วย

8. บริษัท เซ็นทรัลซูเปอร์สโตร์ จำกัด สาขานครปฐม หรือบิ๊กซี เป็นห้างสรรพสินค้าขายปลีกชานเมืองนครปฐม ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษม เปิดให้บริการตั้งแต่ 10.00 - 22.00 น. การจัดพื้นที่ในห้างบิ๊กซี นอกจากจะมีพื้นที่ขายปลีกแล้ว ยังจัดพื้นที่วางสินค้าขายส่ง มีพื้นที่ให้เช่าและมีร้านอาหารด้วย มีคนมาใช้บริการเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงวันหยุด มีทั้งจากในท้องถิ่นเองและจากจังหวัดอื่นใกล้เคียง ได้แก่ ราชบุรี กาญจนบุรีและเขตชานเมืองของกรุงเทพมหานคร เช่น อ้อมน้อย

ในปัจจุบัน ห้างบิ๊กซีมีพนักงาน 495 คน และมีพนักงานชั่วคราว 5 คน แบ่งการทำงานเป็น 6 กะ โดยกะแรกเริ่มทำงานตั้งแต่เวลา 05.00 น. เป็นต้นไป เพื่อตรวจรับสินค้าและจัดสินค้า โดยกะที่มีอัตรากำลังมากที่สุดคือ กะ 09.00 - 18.00 น. เป็นเพราะเป็นส่วนของสำนักงานและพนักงานเก็บเงิน พนักงานส่วนใหญ่เป็นคนนครปฐมและจากจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ราชบุรี กาญจนบุรี การเดินทางของพนักงานประมาณ 60% มีรถมอเตอร์ไซด์เป็นของตัวเอง นอกนั้นเดินทางโดยรถเมล์ชาวและรถเมล์ของจังหวัด (วิสุทธิ แสงวิจิตร, สัมภาษณ์, 7 สิงหาคม 2540)

การเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นการเดินทางของผู้ที่มาทำงานซึ่งส่วนใหญ่เดินทางโดยรถมอเตอร์ไซด์และรถโดยสาร มีบ้างที่ใช้รถยนต์ ส่วนคนที่มาซื้อของซึ่งมีปริมาณมากโดยเฉพาะช่วงเย็นและวันหยุด เดินทางมาโดยรถยนต์ มอเตอร์ไซด์ และรถเมล์ชาว หากเป็นคนที่เดินทางมาจากจังหวัดใกล้เคียงนิยมเดินทางมาโดยรถยนต์ส่วนตัว การเดินทางมายังบิ๊กซีมาได้ 2 เส้นทางคือ ถนนไผ่เตย

และถนนเพชรเกษม ถนนไม่เคยเป็นถนนขนาดเล็กทำให้มีปัญหาจราจรติดขัดบ้าง ส่วนถนนเพชรเกษม ปัจจุบันได้มีโครงการขยายถนนและทำถนนคู่ขนานสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจร เนื่องจากลดปริมาณจราจรที่จะผ่านเข้าออกถนนเพชรเกษมสายหลัก แต่การที่ห้างบิ๊กซีตั้งอยู่บริเวณชานเมืองและทางบิ๊กซีเองได้เตรียมที่จอดรถให้แก่พนักงานและผู้มาซื้อสินค้าอย่างเพียงพอสามารถช่วยลดปัญหาจราจรได้ส่วนหนึ่ง

#### 4.1.3 อุตสาหกรรม

สถานประกอบการอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลมีทั้งหมด 810 แห่ง โดยอุตสาหกรรม การผลิตที่มีมากที่สุดคือ อุตสาหกรรมสิ่งทอ 29.0% รองลงมาคืออุตสาหกรรมการผลิตอาหาร 19.8% สถานประกอบการประมาณ 90% มีคนงานต่ำกว่า 10 คน โดย 64.6% เป็นสถานประกอบการขนาดเล็ก 1-4 คน และสถานประกอบการที่มีคนงานมากกว่า 50 คนขึ้นไปมีเพียง 5 แห่งเท่านั้นหรือ 0.007% โดยอยู่ในตำบลพระประโทน 3 แห่ง ตำบลนครปฐม 1 แห่งและตำบลลำพญา 1 แห่ง (ตารางที่ 4-1, แผนที่ 4-2)

เมื่อพิจารณาถึงที่ตั้งของสถานประกอบการพบว่า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์ซึ่งเป็นเขตชุมชนถึง 42.6% เนื่องจากมีความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ใกล้ตลาดและหาแรงงานได้ง่าย โดย 96% เป็นสถานประกอบการขนาดเล็กมีคนงานน้อยกว่า 10 คน อุตสาหกรรมที่มีจำนวนมาก ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและอุตสาหกรรมการผลิตอาหาร รองลงมาคือร้านทองที่นิยมตั้งอยู่ในเขตชุมชนเนื่องจากมีความปลอดภัยและประชาชนมีกำลังซื้อมากกว่าที่อื่น สถานประกอบการที่มีขนาดใหญ่ที่สุดคือมีคนงาน 20-49 คนมีเพียง 2 แห่งเท่านั้น ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตอาหาร ถนนทหารบก และอุตสาหกรรมกระดาษ ถนนราชดำเนิน เป็นที่สังเกตว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมในเขตชุมชนจะมีขนาดไม่ใหญ่มากเพื่อลดการสร้างควมรำคาญให้แก่พื้นที่ใกล้เคียง

ในตำบลสนามจันทร์มีสถานประกอบการอุตสาหกรรม 113 แห่งหรือ 14.0% ของอุตสาหกรรมในเขตเทศบาล โดยส่วนมากเป็นสถานประกอบการขนาดเล็ก อุตสาหกรรมที่มีจำนวนมาก ได้แก่ อู่รถยนต์และอุตสาหกรรมสิ่งทอ ตั้งอยู่บริเวณถนนเพชรเกษม ถนนทรงพลและถนนราชมรรคา ในขณะที่ตำบลพระประโทนมีสถานประกอบการอุตสาหกรรม 11.1% อุตสาหกรรมที่มีจำนวนมาก ได้แก่ อู่รถยนต์ เนื่องจากถนนเพชรเกษมตอนเข้าเมืองและถนนเทศบาลมีการเติบโตของกิจการรถยนต์สูง ส่งผลให้อุตสาหกรรมประเภทนี้ขยายตัวด้วย

ตำบลห้วยจรเข้เป็นอีกตำบลหนึ่งมีสถานประกอบการอุตสาหกรรมมากรองลงมาคือ 10.2% อุตสาหกรรมที่เด่น ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมการผลิตอาหารและอู่รถยนต์ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนเพชรเกษมและถนนราชมรรคา ส่วนตำบลอื่น ๆ ซึ่งอยู่ทางด้านเหนือและตะวันตกของตัวเมืองมีสถานประกอบการอุตสาหกรรมน้อยมากเมื่อเทียบกับตำบลอื่น ๆ เนื่องจากพื้นที่ส่วน







ใหญ่ยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม แต่ยังมีอุตสาหกรรมตั้งอยู่ข้างบนถนนสายสำคัญ ๆ ได้แก่ ถนนทหารบก และถนนบรรเจด็จราชในตำบลนครปฐม ถนนกวีลราชบุรีบูรณะและถนนทหารบกในตำบลบ่อพลับ ถนนเพชรเกษมและถนนมาลัยแมนในตำบลลำพญา ถนนมาลัยแมนในตำบลหนองปากโลงและถนนเพชรเกษมในตำบลบางแขม

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า อุตสาหกรรมในเทศบาลเมืองนครปฐมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ส่วนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (มีค่างานมากกว่า 50 คนขึ้นไป) ตั้งอยู่น้อยมากไม่ถึง 1% สถานประกอบการประมาณ 40 % ตั้งอยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์และอีก 60 % กระจายในตำบลต่าง ๆ อีก 8 ตำบลโดยกระจายตัวทางด้านทิศตะวันออกและทิศใต้มากกว่าทิศตะวันตกและทิศเหนือและตั้งอยู่บนถนนสายสำคัญ ๆ โดยทางทิศตะวันออกและทิศใต้มีถนนเพชรเกษมซึ่งเป็นถนนสายสำคัญตัดผ่านและมีการเติบโตเนื่องจากกรุงเทพมหานคร ส่วนทางด้านตะวันตกมีถนนมาลัยแมนซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินไปจังหวัดสุพรรณบุรีและทิศเหนือมีถนนกวีลราชบุรีบูรณะและถนนทหารบก สำหรับผลกระทบต่อการเดินทาง นอกจากการเดินทางไปทำงานของแรงงานจำนวนมากในช่วงโมงเร่งด่วนแล้ว ยังมีการเดินทางที่เกิดขึ้นจากการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าด้วย นอกจากนี้อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนถนนทางหลวงจะมีแรงงานเข้าออกเป็นช่วงเวลามากเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรบนถนนนั้น ๆ เพิ่มปริมาณมากขึ้นและยังขาดความคล่องตัวอีกด้วย

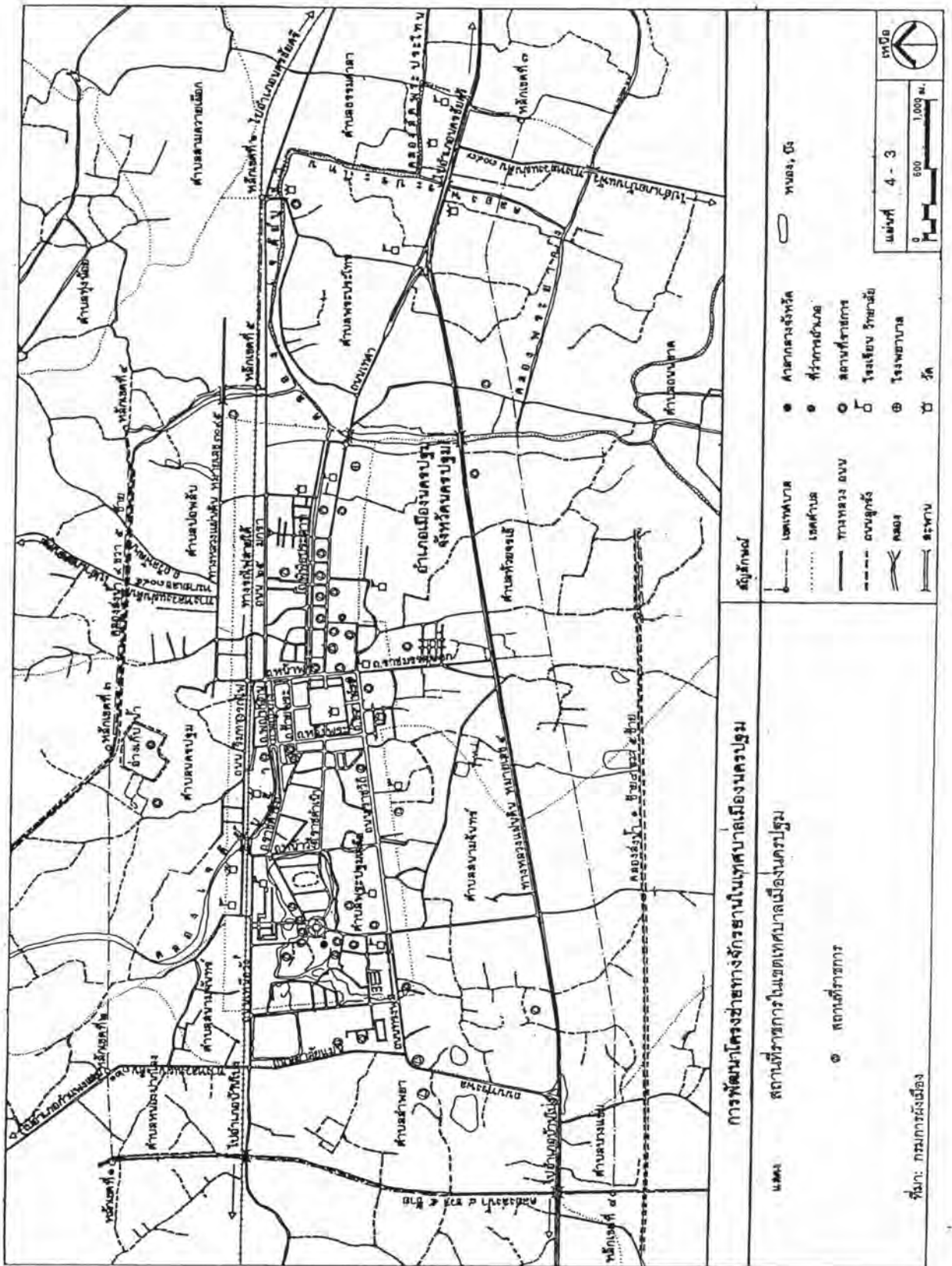
#### 4.1.4 สถานที่ราชการ

ในเขตเทศบาลมีสถานที่ราชการ 75 แห่ง เป็นหน่วยงานที่ขึ้นอยู่กับส่วนราชการจังหวัด 65 แห่ง ที่ว่าการอำเภอเมืองนครปฐม 4 แห่ง และสำนักงานเทศบาลเมืองนครปฐม 6 แห่ง หน่วยงานราชการเกือบทั้งหมดตั้งอยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์ โดยส่วนใหญ่จะตั้งเกาะกลุ่มกันใน 2 บริเวณคือ บริเวณถนนเทศาซึ่งมีหน่วยงานราชการตั้งอยู่มากถึง 23 หน่วยงาน เริ่มตั้งแต่โรงพยาบาลจังหวัดนครปฐมจนถึงบริเวณถนนหน้าพระซึ่งเป็นที่ตั้งของเทศบาลเมืองนครปฐม และอีกบริเวณหนึ่งคือ ศูนย์ราชการบริเวณพระราชวังสนามจันทร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัดและหน่วยราชการส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นถึง 22 หน่วยงาน ส่วนในบริเวณอื่น ๆ ได้แก่ ถนนราชวิถี ถนนหน้าพระถนนขวาพระ และมีบางส่วนที่ตั้งอยู่บริเวณถนนมาลัยแมนและถนนเพชรเกษมในเขตรอบนอก (ตารางที่ 4-2, แผนที่ 4-3)

จากการที่มีหน่วยงานราชการกระจุกตัวรวมกันใน 2 บริเวณใหญ่ ๆ นั้นได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเช่นเดียวกัน กล่าวคือ ทำให้เกิดการเดินทางไปทำงานของข้าราชการซึ่งนิยมใช้รถยนต์เป็นพาหนะ ในปริมาณมากมุ่งเข้าสู่บริเวณเดียวกันในช่วงเวลาเดียวกัน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดตามมา แต่บริเวณพระราชวังสนามจันทร์ได้รับผลกระทบน้อยกว่า เนื่องจากการเดินทางเข้าสู่พระราชวังสนามจันทร์สามารถเลือกเดินทางได้หลายเส้นทาง เพราะการวางโครงข่ายถนนมีลักษณะ

ตารางที่ 4.2 พบพระราชาทรง ๗ ภายใต้งานเขตเทศบาลเมืองนครปฐม

ที่	พบพระราชา	วันที่	ตำบล	หน่วยงาน	พระราชาทรง	ตำแหน่ง	ตำบล
1	การให้คำขวัญภูมิภาค สง.การให้รางวัล 3 ภาคกลาง นครปฐม	25 มี.กรา	นครปฐม	สำนักงานคลังจังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
2	กองบังคับการตำรวจภูธร 3	ชว.พระ	นครปฐม	สำนักงานประปาต.ต.สง.ระจ.จังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
3	ที่ทำการตำรวจภูธร 3 นครปฐม	ชว.พระ	นครปฐม	สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
4	สถานีตำรวจภูธร อ.เมือง นครปฐม	ชว.พระ	นครปฐม	สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
5	โรงเรียนตำรวจภูธรนครปฐม	พร.ภค	นครปฐม	สำนักงานอัยการจังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
6	กองตรวจการเขต 7 กรมตรวจทาง	เทศา	นครปฐม	สำนักงานอัยการยุทธธรณี	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
7	กรมสรรพากร 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	สำนักงานอัยการจังหวัดประจ.ศาลแขวง	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
8	กรมสรรพากร 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	สำนักงานอัยการจังหวัดนครปฐม แยกภาคเดียวท.พ.และท.อ.นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
9	ที่สถานีเทศบาลเมืองนครปฐม	เทศา	นครปฐม	องค์การบริหารจังหวัดจังหวัด	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
10	ศูนย์ฝึกอบรม 3 3 นครปฐม สง.ป.ได้ตระการของทางรถไฟ	เทศา	นครปฐม	สง.ตรวจบร.ศท.กรมนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
11	สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 2 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	สง.โยธาธิการ 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
12	กองบัญชาการตำรวจภูธร 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	ที่ทำการที่ดิน 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
13	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขนครปฐม	เทศา	นครปฐม	สง.การประมงศึกษา 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
14	ที่ทำการสื่อสารโทรคมนาคมนครปฐม	เทศา	นครปฐม	ศูนย์เครื่องมือเครื่องใช้การบริการส่วน 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
15	ศูนย์สื่อสาร 3	เทศา	นครปฐม	สถานีรถไฟนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
16	ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขตเทศบาลเมืองนครปฐม	เทศา	นครปฐม	งานช่างกำลังบำรุงภูธร 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
17	เรือนจำกลางนครปฐม	เทศา	นครปฐม	สง.ตรวจเงินแผ่นดินภูมิภาคที่ 9	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
18	เรือนจำที่พิเศษนครปฐม	เทศา	นครปฐม	สถานีวัฒนธรรมภูมิภาคตะวันตก 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
19	ที่ว่าการอำเภอเมืองนครปฐม, ทอ.ระจ. อ.เมืองนครปฐม	เทศา	นครปฐม	สง.เกษตร 3 อ.เมือง นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
20	ศาล 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	สง.เกษตร 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
21	ศาล จังหวัด นนทบุรี 3 ภาค 7	เทศา	นครปฐม	ทอ.ป้องกันและกำจัดศัตรูพืชนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
22	ศาลจังหวัด นครปฐม 3 ภาค 7	เทศา	นครปฐม	โทรศ.ที่ 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
23	ศาลจังหวัด สุพรรณบุรี 3 ภาค 7	เทศา	นครปฐม	สง.บริการการศึกษาศูนย์เทศบาลเมืองนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
24	ศาลจังหวัด สุพรรณบุรี 3 จังหวัด	เทศา	นครปฐม	สง.เทศบาลเมืองนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
25	สง.ป่าไม้ 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	หน่วยวิทยบริการเทศบาลเมืองนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
26	สง.สาธารณสุข 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	ห้องสมุดประชาชน 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
27	สง.ป่าไม้ 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	สถานีวิทยุกระจายเสียงเทศบาลเมืองนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
28	พ.ศ. 3 นครปฐม	เทศา	นครปฐม	การให้คำขวัญภูมิภาค 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
29	สง.ป.ระจ.เทศบาลเมืองนครปฐม	นาครั้ง	นครปฐม	สง.ป.ผู้สื่อข่าว 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
30	สง.วิทยุสื่อสารจังหวัดนครปฐม	พญาพน	นครปฐม	สง.ป.ผู้สื่อข่าว 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
31	สง.อุตสาหกรรม 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	สง.ป.ผู้สื่อข่าว 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
32	สง.ศึกษาธิการ 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
33	สง.สหกรณ์จังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
34	สง.ศึกษาธิการ เขต. กองการศึกษา 1	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	สง.การช่าง 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
35	สง.ป.ระจ. 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	สง.การช่าง 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
36	สง.ราชภัฏ 3 นครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	สำนักงานจังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
37	สำนักงานจังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	ที่ทำการไปรษณีย์จังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	
38	ที่ทำการไปรษณีย์จังหวัดนครปฐม	พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม		พระสารวัตรสมณจันทน์	นครปฐม	



สัญลักษณ์

- (dashed line) เขตเทศบาล (Municipality boundary)
- (dotted line) เขตตำบล (Sub-township boundary)
- (solid line) ทางหลวงชนบท (Provincial road)
- - - (dashed line) ถนนลูกรัง (Gravel road)
- (wavy line) คลอง (Canal)
- (double line) ระบายน้ำ (Drainage)
- (circle) อาคารต่างจังหวัด (Provincial building)
- (circle) ที่ว่าการอำเภอ (Sub-township office)
- (circle) สถานีราชการ (Government station)
- (square) โรงเรียน วิทยาลัย (School/College)
- ⊕ (circle with cross) โรงพยาบาล (Hospital)
- (square) ศาล (Court)

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตเทศบาลเมืองนครพนม

แผนที่: กรมการผังเมือง

สถานที่ราชการ

มาตรา 4 - 3

0 500 1,000 ม.

ทิศเหนือ

เป็นแนวรัศมี มีถนนหลักหลายสายที่ตัดเข้าสู่บริเวณพระราชวัง ในขณะที่บริเวณถนนเทศานั้นแม้ว่าถนนในด้านนี้จะมีการวางตัวเป็นลักษณะแบบตารางกริด แต่ผู้คนนิยมเดินทางโดยอาศัยถนนหลักคือถนนเทศามากกว่า ประกอบกับถนนเทศาเป็นถนนแคบทำให้การจราจรคับคั่งมากขึ้น นอกจากการเดินทางมาทำงานของข้าราชการแล้ว ยังมีการเดินทางของคนที่มาติดต่อราชการด้วย แต่ไม่ส่งผลต่อการจราจร เนื่องจากมีการกระจายการเดินทางในช่วงเวลาต่าง ๆ และมีได้เกิดขึ้นเป็นประจำ

#### 4.1.5 สถานศึกษา

เทศบาลเมืองนครปฐมเป็นศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัดและภูมิภาคตะวันตก มีสถานศึกษาตั้งอยู่จำนวน 29 แห่ง (ไม่รวมโรงเรียนตำรวจภูธร 7) ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา มีโรงเรียนที่เปิดสอนระดับอนุบาลเพียงระดับเดียวเพียง 2 แห่ง อนุบาล-ประถมศึกษา 15 แห่ง อนุบาล-มัธยมศึกษาตอนต้น 2 แห่ง มีโรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยม 4 แห่ง ระดับอาชีวฯ 3 แห่ง และระดับอุดมศึกษา 1 แห่ง มีจำนวนนักเรียนทุกระดับรวมกัน 39,917 คน แยกตามระดับการศึกษาเป็นระดับอนุบาล 13.7% ระดับประถมศึกษา 34.0% ระดับมัธยมศึกษา 23.2% ระดับอาชีวศึกษา 18.9% และอุดมศึกษา 10.2% ของนักเรียนทั้งหมด (ตารางที่ 4-3, แผนที่ 4-4)

เมื่อพิจารณาขนาดโรงเรียนจากจำนวนนักเรียนแล้วพบว่า มีความแตกต่างกันตั้งแต่ประมาณ 200 - 4,000 คน โดยโรงเรียนที่มีนักเรียนจำนวนน้อยนั้นเป็นโรงเรียนที่เปิดสอนในระดับอนุบาล-ประถมศึกษา ในขณะที่มีโรงเรียนบางแห่งที่เป็นโรงเรียนเด็กเล็กแต่มีนักเรียนมากกว่า 1,000 คนขึ้นไปจัดเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่ เช่น โรงเรียนเทศบาล 1 โรงเรียนเทศบาล 4 โรงเรียนอนุบาลไพทวิทยา โรงเรียนอนุบาลนครปฐม ส่วนโรงเรียนในระดับมัธยมศึกษาเกือบทุกแห่งมีนักเรียนมากกว่า 1,000 คนขึ้นไป ยกเว้นโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศิลปากรซึ่งมีนักเรียนเพียง 430 คน โรงเรียนที่มีนักเรียนมากที่สุดคือ โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัยมีนักเรียนจำนวน 3,890 คน และสถานศึกษาที่มีนักศึกษามากที่สุดคือ มหาวิทยาลัยศิลปากรซึ่งมีนักศึกษาประมาณ 4,056 คน

เมื่อพิจารณาที่ตั้งโรงเรียนพบว่า โรงเรียนประมาณ 70% ตั้งอยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางให้บริการในด้านต่าง ๆ แก่ชุมชน ส่วนที่เหลือกระจายอยู่ในตำบลสนามจันทร์ พระประโทน หัวจรเข้และลำพญา โรงเรียนที่ตั้งอยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนถนนราชวิถีและถนนเทศา โดยโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนถนนราชวิถีเป็นโรงเรียนเด็กเล็ก คือ ชั้นอนุบาล-ประถมศึกษา ส่วนโรงเรียนที่อยู่บนถนนเทศานั้นมีหลายระดับชั้นแตกต่างกัน ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอาชีวศึกษาและเป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในระดับจังหวัดหลายแห่ง เช่น โรงเรียนอนุบาลนครปฐม โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัยและวิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม

การเดินทางของนักเรียนมีส่วนทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากมีเวลาเข้าเรียนและเลิกเรียนใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดการเดินทางปริมาณมากในช่วงเวลาเดียว



ตารางที่ 4-3 สถานศึกษา ที่ตั้ง และจำนวนนักเรียนในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม ปี พ.ศ. 2539

ที่	โรงเรียน	ถนน	ตำบล	ระดับ	สังกัด	อนุบาล	ประถม		มัธยมศึกษา		อาชีวศึกษา		รวม
							ประถมต้น	ประถมปลาย	มัธยมต้น	มัธยมปลาย	ปวช.	ปวศ.	
1	เทศบาล 1 วัดพระงาม	วัดทองวัดพระงาม	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	เทศบาล	305	698	400					1,403
2	เทศบาล 2 วัดเศวตฉัตรวิทยา	ปรางค์	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.3	เทศบาล	202	482	240	256				1,180
3	เทศบาล 3 (สะพานพะยอม)	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.4	เทศบาล	190	312	191	258				951
4	เทศบาล 4 เขตรวมวิสุทธิ	พารามก	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	เทศบาล	403	758	316					1,477
5	เทศบาล 5 วัดพระปฐมเจดีย์	เพชรเกษม	หัวขจร	อ.ป.ป.6	เทศบาล	114	101	27					242
6	เจริญศึกษาวิทยา	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	199	223	65					487
7	ธรรมวิเศษ	เพชรเกษม	พระประโทน	อ.ป.ป.6	ศษ.	243	223	75					541
8	บำรุงวิทยา	25 มกราคม	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.3	ศษ.	446	314	88	61				919
9	สว่างวิทยา	ราชดำริห์นอก	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	97	94	51					242
10	อนุบาลจันทน์ท่าทางุด	ราชดำริห์	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	146	89	35					270
11	อนุบาลจันทรมณี	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.3	ศษ.	302	1,114	424					302
12	อนุบาลไมตรีวิทยา	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	587							2,125
13	อนุบาลเทพนิทัศน์	ราชวิถี	ถนนรังสิต	อ.ป.ป.3	ศษ.	246							246
14	อนุบาลศิริวรรณ	ราชวิถี	ถนนรังสิต	อ.ป.ป.6	ศษ.	210	158	17					385
15	อนุบาลสุธีธร	พิกุลกร	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	307	1,074	502					1,883
16	อนุบาลเสริมปัญญา	ราชดำริห์	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	ศษ.	164	123	38					325
17	อนุบาลนครปฐม	เทศบาล	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	สพ.ร.	458	1,044	545					2,047
18	บ้านลำพญา	ลำพญา	ลำพญา	อ.ป.ป.6	สพ.ร.	85	169	79					333
19	วัดไม้ล้อม	ไม้ล้อม	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	สพ.ร.	333	1,169	659					2,191
20	วัดพระปฐมเจดีย์	ชาวพระ	พระปฐมเจดีย์	อ.ป.ป.6	สพ.ร.	281	817	409					1,507
21	วัดพระประโทนเจดีย์	เพชรเกษม	พระประโทน	อ.ป.ป.3	สพ.ร.	148	284	140	140				712
22	พระปฐมวิทยาลัย	เทศบาล	พระปฐมเจดีย์	ม.ป.ป.6	กรมสามัญ				140				
23	ราชินีบูรณะ	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	ม.ป.ป.6	กรมสามัญ			2,226	1,664				3,890
24	วัดห้วยจรเข้มหาวิทยาลัย	พิกุลกร	พระปฐมเจดีย์	ม.ป.ป.6	กรมสามัญ			1,572	1,194				2,766
25	สาริณี ม.ศิริสงคร	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	ม.ป.ป.6	กรมสามัญ			1,104	362				1,466
26	เทคโนโลยีนครปฐม	เพชรเกษม	พระปฐมเจดีย์	ม.ป.ป.6	ทบวง			234	196				430
27	วิทยาลัยเทคโนโลยีนครปฐม	เพชรเกษม	พระประโทน	ปวช.	ศษ.					1,851			1,851
28	วิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม	เทศบาล	พระประโทน	ปวช.ปวศ	อาชีวศึกษา					2,051	882		2,933
29	ม.ศิริสงคร	ราชวิถี	พระปฐมเจดีย์	ปวช.ปวศ	อาชีวศึกษา					2,235	522		2,757
	รวม	ราชวิถี	ถนนรังสิต	อุดมศึกษา	ทบวง	5,466	9,246	4,341	5,851	3,416	6,137	1,404	39,917
	%					13.7	23.2	10.9	14.7	8.6	15.4	3.5	100.0

ที่มา: กระทรวงศึกษาธิการ  
หมายเหตุ: โรงเรียนอนุบาลนครปฐมวิทยา เปิดกิจการปี พ.ศ. 2540



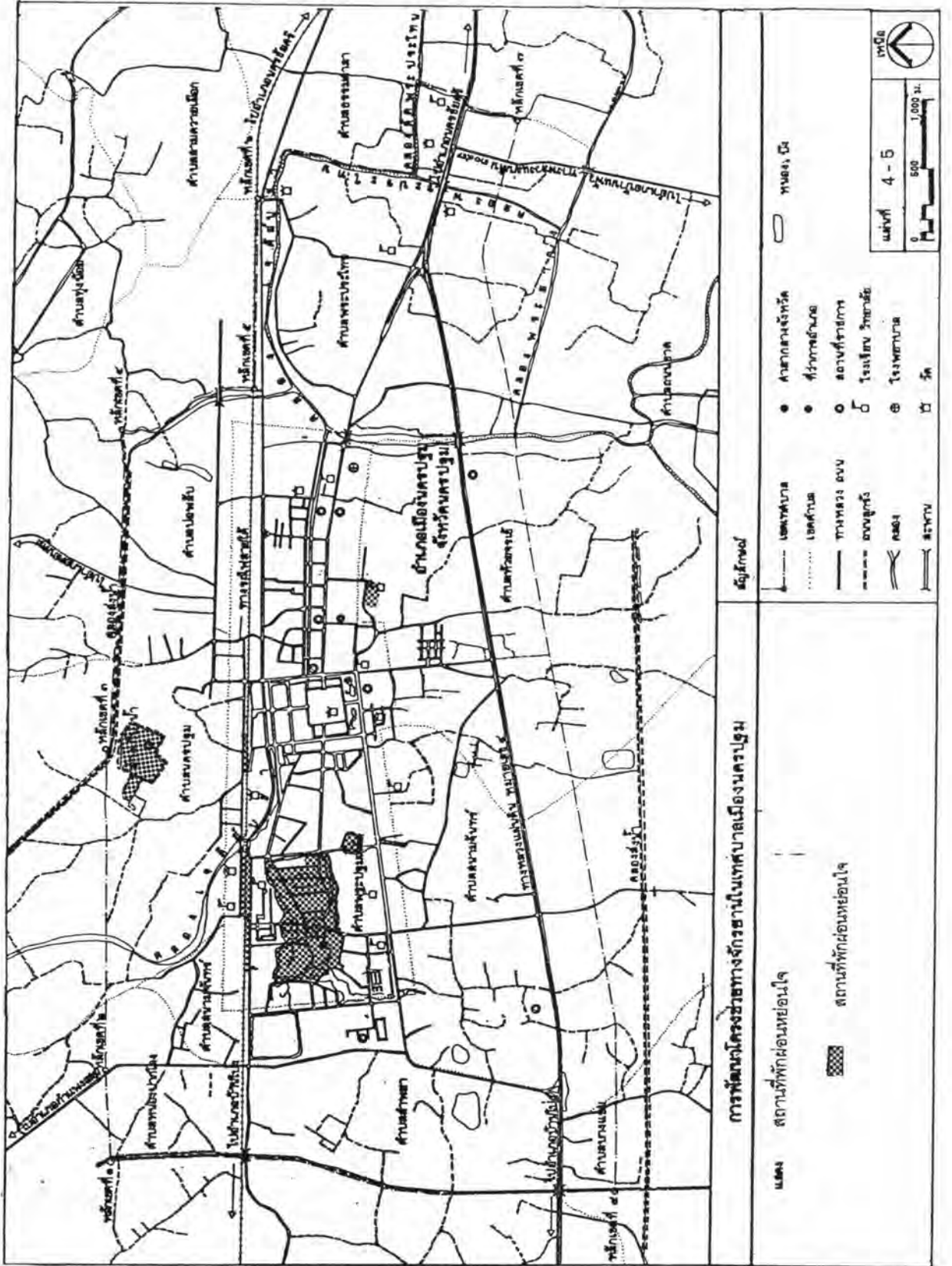
กัน นอกจากนี้ระดับที่เปิดสอน ขนาดและที่ตั้งมีผลต่อการเดินทางของนักเรียนและสภาพการจราจรในบริเวณนั้น หากเป็นโรงเรียนเด็กเล็กจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางของนักเรียนในระดับนี้ต้องเป็นภาระของผู้ปกครองในการมารับ-ส่ง และพาหนะที่นิยมใช้มักเป็นยานพาหนะส่วนตัวเนื่องจากมีความสะดวกและสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยให้กับผู้ปกครองได้มาก โรงเรียนที่มีนักเรียนจำนวนมากก่อให้เกิดการเดินทางปริมาณมากกว่าโรงเรียนที่มีนักเรียนจำนวนน้อย ส่วนที่ตั้งของโรงเรียนที่อยู่ในเขตชุมชนได้รับผลกระทบจากการจราจรมากกว่าโรงเรียนที่ตั้งอยู่นอกเขตชุมชน เพราะปริมาณการจราจรจำนวนมากที่เกิดขึ้นจากการเดินทางเข้าเมืองในช่วงโมงเร่งด่วนในช่วงเช้า แต่ในขณะเดียวกันได้เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงให้แก่ักเรียนด้วยเนื่องจากมีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากกว่า นอกจากนี้ความมีชื่อเสียงของโรงเรียนยังมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกโรงเรียนของนักเรียน โดยโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในระดับจังหวัดสามารถดึงดูดนักเรียนที่อยู่ห่างไกลออกไปมาเรียนได้มากขึ้น ซึ่งมีผลทำให้การเดินทางมีระยะทางไกลขึ้นหรือมีการเดินทางข้ามเมืองมากขึ้นและส่งผลกระทบต่อจราจรของเมืองในที่สุด

เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วพบว่า บริเวณที่มีปัญหาการจราจร ได้แก่ ถนนเทศบาลซึ่งมีโรงเรียนขนาดใหญ่และมีชื่อเสียงหลายแห่งตั้งอยู่ในบริเวณที่ใกล้กัน ได้แก่ โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย โรงเรียนวัดห้วยจรเข้วิทยา ออนุบาลสุธีธร ออนุบาลนครปฐมและวิทยาลัยอาชีวศนครปฐม ประกอบกับถนนเทศบาลเป็นถนนสายเก่าของเมืองและมีลักษณะแคบ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน และอีกบริเวณหนึ่งบริเวณถนนชาวพระต่อเนื่องไปยังถนนราชวิถี มีโรงเรียนราชินีบูรณะ โรงเรียนวัดพระปฐมเจดีย์ ออนุบาลไพทวิทยาและโรงเรียนเทศบาล 3 ตั้งอยู่ในละแวกเดียวกันและตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางชุมชนของเมือง จึงประสบปัญหาการจราจรติดขัดเช่นเดียวกัน ส่วนในบริเวณอื่น ๆ ไม่ประสบปัญหาการจราจรมากนัก เนื่องจากโรงเรียนมีขนาดไม่ใหญ่มากและตั้งอยู่ห่างกัน ส่วนในบริเวณมหาวิทยาลัยศิลปากรที่มีนักศึกษาประมาณ 4,000 คนนั้น ไม่พบปัญหาการจราจรมากนัก เนื่องจากนักศึกษาส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในหอพักที่ทางมหาวิทยาลัยจัดไว้ให้หรืออยู่ในหอพักใกล้กับมหาวิทยาลัย และมีเวลาเรียนที่เหลื่อมกันซึ่งช่วยในการกระจายปริมาณการเดินทางได้ส่วนหนึ่ง

#### 4.1.6 สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมมีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจหลายแห่ง (แผนที่ 4-5) ได้แก่

1. พระราชวังสนามจันทร์ ประกอบด้วย สวนสาธารณะ ศูนย์เยาวชน สนามกีฬา กลาง สระว่ายน้ำ สนามเทนนิส สนามเด็กเล่น ศูนย์สุขภาพ และสวนสัตว์
2. สวนสาธารณะสระน้ำจันทร์
3. สวนสาธารณะบริเวณอ่างเก็บน้ำประปา





สถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญคือ บริเวณสนามจันทร์ เพราะมีทั้งสวนสาธารณะ สนามกีฬา ศูนย์เยาวชน ศูนย์สุขภาพ และสวนสัตว์อยู่ในบริเวณเดียวกัน คนที่เข้ามาใช้บริการมีทุกเพศทุกวัย โดยส่วนใหญ่แล้วเข้ามาใช้บริการในช่วงเย็น ประมาณ 16.00 - 19.00 น. จากการสังเกตพบว่า การเดินทางมายังสวนสาธารณะนั้นนิยมเดินทางมาโดยรถมอเตอร์ไซด์ รถยนต์ ซึ่งไม่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดมากเท่าใด เนื่องจากการเดินทางมายังสวนสาธารณะส่วนใหญ่มักหลีกเลี่ยงการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และการเข้าถึงนั้นมีให้เลือกหลายเส้นทาง เช่น ถนนราชดำริห์ ถนนราชดำเนิน ถนนราชวิถี ถนนหน้าวัง ถนนราชมรรคาในและถนนเหนือวัง

#### 4.1.7 จุดเปลี่ยนการเดินทาง

จุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญคือ สถานีรถไฟ และสถานีขนส่งหรือท่ารถ (แผนที่ 4-6)

##### 4.1.6.1 สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟนครปฐมตั้งอยู่ทางด้านเหนือของเขตเทศบาล มีรถไฟจากสถานี นครปฐมมายังสถานีหัวลำโพงและสถานีธนบุรีในช่วงเช้ารวม 16 ขบวน และในช่วงเย็นรวม 4 ขบวน และมีรถไฟจากธนบุรีไปยังสถานีนครปฐมในช่วงเช้า 2 ขบวน และจากสถานีหัวลำโพงและธนบุรีไปยัง สถานีนครปฐมในช่วงบ่าย 15 ขบวน ผู้โดยสารเป็นคนในท้องถิ่น และจะหนาแน่นเฉพาะช่วงเช้าและ ช่วงเย็นเพื่อไปทำงานหรือเรียนหนังสือในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง มีนักท่องเที่ยวมาใช้ บริการบ้างในวันหยุด การเดินทางมายังสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นรถมอเตอร์ไซด์ และมีรถจักรยานบ้าง ซึ่งทางสถานีได้เตรียมที่จอดรถไว้ให้ ส่วนรถยนต์มีให้เห็นบ้างแต่ต้องจอดนอกรั้วสถานี นอกจากนี้ บริเวณหน้าสถานีรถไฟยังมีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อถีบและรถสองแถวจอดให้บริการด้วย

##### 4.1.6.2 สถานีขนส่ง

สถานีขนส่งอยู่บริเวณใกล้กับห้างตั้งเซ่งฮวด ถนนราชมรรคา นอก แต่ ประชาชนไม่นิยมใช้ ในปัจจุบันอยู่บริเวณถนนพญาพาน และถนนพญาท่งยังมีรถวิ่งระหว่างอำเภอ จอดรอให้บริการ และในบริเวณใกล้ ๆ กันเป็นท่ารถเมล์ชาว เนื่องจากรถโดยสารมีความสะดวกกว่า การใช้บริการรถไฟ และมีราคาไม่แพง จึงมีคนมาใช้บริการจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นคนที่เดินทางไป เรียนหนังสือหรือทำงานในกรุงเทพมหานคร หรือเป็นคนจากจังหวัดใกล้เคียงเดินทางเข้ามาทำงาน เรียนหนังสือ ซื้อของ หรือทำธุระ ในเขตเทศบาล เนื่องจากเมืองนครปฐมเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและ การบริการทางสังคม แต่ด้วยเหตุนี้ทำให้เกิดปัญหาจราจรเนื่องจากที่ตั้งของท่ารถแต่ละแห่งนั้นอยู่ใน ย่านชุมชนและเป็นบริเวณที่มีการจราจรแออัด และมีปัญหาเรื่องการจอดกีดขวางถนนด้วย



สำหรับข้อมูลลักษณะการเดินทางและลักษณะการเดินทางของจักรยานได้มาจากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามการเดินทาง (Origin-Destination Survey) ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนตัว ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง และข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทัศนคติต่อการใช้จักรยาน และเพื่อให้เข้าใจถึงการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา ก่อนทำการเก็บแบบสอบถามจึงมีการจัดแบ่งเขตเทศบาลออกเป็น 18 พื้นที่ย่อย (Zone) โดยยึดหลักการแบ่งพื้นที่ตามการศึกษาของสำนักผังเมืองในปี พ.ศ. 2533

เมื่อพิจารณาแหล่งกำเนิดการเดินทางร่วมกับการแบ่งพื้นที่ย่อยแล้วพบว่า โซน A-G อยู่ในเขตตำบลพระปฐมเจดีย์ ซึ่งเป็นย่านชุมชนที่สำคัญของเมือง ส่วนโซน H-L เป็นโซนที่อยู่ในเขตตำบลรอบนอก และสามารถทำการวิเคราะห์ลักษณะสำคัญ ๆ ของแต่ละพื้นที่ย่อยได้ดังนี้ (แผนที่ 4-7)

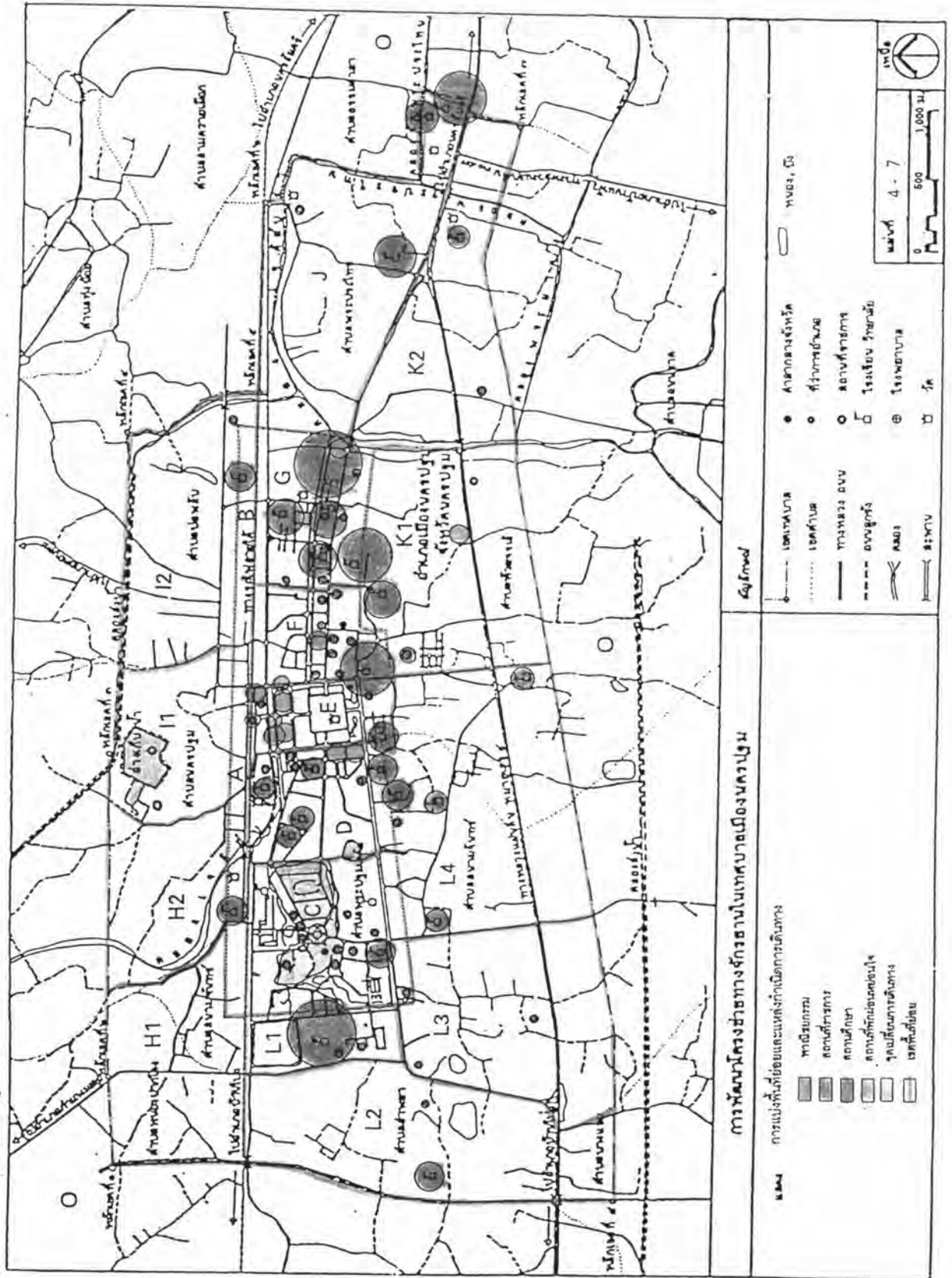
โซน A และโซน B เป็นพื้นที่ขนาดเล็กตั้งอยู่ทางเหนือของตำบลพระปฐมเจดีย์ มีทางรถไฟตัดผ่าน การใช้ที่ดินในโซน A ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย ส่วนในโซน B มีการตั้งถิ่นฐานเพียงเล็กน้อย มีร้านค้าและคลังสินค้าตั้งอยู่บ้าง การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางผ่านโซนจากแหล่งที่พักอาศัยทางด้านเหนือไปใช้บริการต่าง ๆ ภายในเขตชุมชน

โซน C มีการเดินทางเกิดขึ้นเนื่องจากการทำงานของข้าราชการ คนที่เข้ามาติดต่อราชการ นักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร คนที่เข้ามาใช้บริการสวนสาธารณะ สนามกีฬา และกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจอื่น ๆ การเดินทางส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเช้าและเย็น และบางเบาในช่วงกลางวันถึงบ่าย แต่ปัญหาการจราจรไม่รุนแรงมากส่วนหนึ่งเนื่องจากถนนมีการวางตัวเป็นแนวรัศมีและมีการกระจายปริมาณการเดินทางของนักศึกษา ข้าราชการและผู้ที่มาพักผ่อนหย่อนใจในช่วงเวลาต่าง ๆ

โซน D เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญ มีร้านค้าอาคารพาณิชย์ และธนาคารตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก รวมทั้งตลาดและโรงเรียนหลายแห่ง ปัญหาจราจรเกิดขึ้นเนื่องจากการจราจรติดขัดทางบาทวีติ และปัญหาจราจรติดขัดหน้าโรงเรียนอนุบาลในช่วงเช้าเรียนและเลิกเรียน ที่ผู้ปกครองต้องมารับมาส่ง ถนนในพื้นที่ที่มีการวางตัวเชื่อมกับโซน C และโซน E ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนราชดำริ ถนนราชวิถี โดยที่ถนนราชวิถีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยกว่าอีก 2 ถนนเนื่องจากมีรถประจำทางและรถใหญ่วิ่งเป็นจำนวนมาก เพราะถนนนี้เชื่อมกับถนนทรงพลและถนนมาลัยแมนและรถมักวิ่งด้วยความเร็วสูง

โซน E มีกิจกรรมมาก ทั้งพาณิชยกรรมและจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ สถานีรถไฟท่ารถประจำทาง รถเมล์ขาว รถสองแถว ทำให้มีคนหลายกลุ่มเข้ามาใช้บริการ การจราจรสับสนวุ่นวายเพราะยานพาหนะจำนวนมากจากรถประจำทาง รถส่งของและคนที่มาใช้บริการ และยังไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบาทวีติที่ใช้เป็นที่วางขายของและล่องลางมากในพื้นที่ผิวจราจรบางส่วน

โซน F มีสถานที่ราชการตั้งอยู่มากทั้งในระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น การเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นการเดินทางมาทำงานของข้าราชการ





โซน G มีสถานที่ราชการและสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่มาก ทั้งในระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา การเดินทางเป็นการเดินทางเกิดจากข้าราชการและนักเรียนทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ มีปัญหาจราจรติดขัดเกิดขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วน ปัญหาการจราจรของรถสองแถว ริมบาทวิถี ถนนแคบ มีรถใหญ่ผ่านมาก

โซน H1 และ H2 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่โล่งว่าง มีชุมชนตั้งอยู่ไม่มาก

โซน I1 และ I2 พื้นที่ส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นหมู่บ้านจัดสรรโดยเฉพาะในโซน I1 ซึ่งขยายตัวต่อเนื่องจากเขตชุมชนเก่า ประชากรส่วนใหญ่เป็นประชากรกลางคืน เนื่องจากการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นการเดินทางออกจากพื้นที่นี้ไปสู่พื้นที่อื่น และกลับเข้ามาช่วงเย็นยกเว้นในช่วงวันหยุด นอกจากนี้ยังมีอ่างเก็บน้ำประปาขนาดใหญ่ในพื้นที่ ซึ่งสามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจได้ จึงมีประชากรส่วนหนึ่งเดินทางมาพักผ่อนบริเวณนี้ และยังมีคลองชลประทานทางด้านเหนือของพื้นที่

โซน J การเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นการเดินทางของนักเรียน พนักงานและแรงงานเนื่องจากมีสถานศึกษาและมีอุตสาหกรรมบริการตั้งอยู่โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ และส่วนหนึ่งเป็นการเดินทางผ่านโซนนี้เข้า-ออกเมืองจากถนนเพชรเกษมวิ่งสู่ถนนเทศบาลในเมือง

โซน K1 และ K2 มีถนนเพชรเกษมซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินตัดผ่านพื้นที่ มีอุตสาหกรรมตั้งอยู่และเริ่มมีการขยายตัวของชุมชนมาทางด้านใต้ของเมือง ในโซน K1 ยังมีห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีตั้งอยู่ การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการจราจรผ่านพื้นที่โดยอาศัยถนนเพชรเกษมและส่วนหนึ่งเป็นการเดินทางมาทำงานยังแหล่งจ้างงานต่าง ๆ และผู้คนที่มาใช้บริการจากห้างสรรพสินค้า

โซน L1 L2 L3 และ L4 มีสถานประกอบการประเภทอุตสาหกรรมตั้งอยู่ มีถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนมาลัยแมน และถนนราชมรรคา การเดินทางเป็นการเดินทางผ่านเมืองและการเดินทางมาทำงาน

สำหรับการเก็บข้อมูลแบบสอบถามนี้ได้ทำการเก็บตัวอย่างจากผู้เดินทางในเขตเทศบาลเมือง นครปฐมทั้งผู้ที่อาศัยในเขตเทศบาลและผู้อยู่อยู่นอกเขตเทศบาลแต่เดินทางเข้ามาใช้บริการในเขต แต่เนื่องจากแบบสอบถามชุดหนึ่งใช้เวลาประมาณ 15 นาทีจึงเลือกเก็บข้อมูลที่แหล่งกำเนิดการเดินทางโดยสอบถามถึงเที่ยวการเดินทางสุดท้ายที่ผ่านมา เพื่อให้ทุกเที่ยวการเดินทางมีโอกาสได้รับเลือกเท่ากัน เพราะจุดเริ่มต้นการเดินทางมีทั้งเริ่มต้นที่บ้านและไม่ได้เริ่มต้นที่บ้าน และวัตถุประสงค์ ระยะเวลา และรูปแบบที่เลือกใช้แตกต่างกัน

ส่วนการเลือกกลุ่มตัวอย่างนั้นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นพวกหรือเป็นชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยในขั้นแรก เป็นการแบ่งกลุ่มประชากรที่เดินทางในเขตเทศบาลตามแหล่งกำเนิด

การเดินทางประเภทต่าง ๆ พร้อมกับมีการกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างให้เหมาะสมกับจำนวนผู้ที่เดินทางมายังแหล่งกำเนิดการเดินทางนั้น ๆ หลังจากนั้นจึงเป็นการเลือกพื้นที่ย่อยตามแหล่งกำเนิดการเดินทางแต่ละประเภทที่กำหนดไว้ (ตารางที่ 4-4) แต่เนื่องจากเวลาและงบประมาณมีจำกัดในขณะที่ต้องการให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่ดีที่สุด การเลือกพื้นที่ย่อยนี้จะเน้นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของประชากรแต่ละกลุ่มมากที่สุด เช่น โรงเรียนในพื้นที่ย่อย G มีโรงเรียนในหลายระดับชั้น เป็นโรงเรียนสหศึกษา และเป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ทำให้มีนักเรียนทั้งเพศชายและหญิงในระดับการศึกษาต่าง ๆ และมีทั้งนักเรียนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลและเดินทางมาจากนอกเขตเทศบาลเข้ามาเรียนหนังสือ

ส่วนการเลือกกลุ่มตัวอย่างนั้นเป็นบุคคลใดก็ได้ที่เดินทางเข้ามาในบริเวณนั้น และเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ให้มากที่สุด สำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นเวลาที่สะดวกสำหรับการให้ข้อมูลและพบกลุ่มตัวอย่างได้มากที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่ที่ไปทำการเก็บข้อมูล เช่น ถ้าเป็นสถานที่ราชการจะทำการจัดเก็บในช่วงเวลาทำงาน โรงเรียนจะเป็นเวลาหลังเลิกเรียน สวนสาธารณะจะเป็นเวลาเย็นที่มีคนมาพักผ่อนและออกกำลังกายมาก และบ้านจัดสรรจะไปช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์

ส่วนการกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างนั้นใช้วิธีการคำนวณของ Yamane (1973) คือ

$$n = \frac{N}{1 + NE^2}$$

โดยที่  $n$  = กลุ่มตัวอย่าง

$N$  = จำนวนประชากร

$E$  = ความคลาดเคลื่อน

โดยที่ประชากรเมืองนครปฐม ปี พ.ศ. 2540 มีจำนวน 92,461 คน และกำหนดความคลาดเคลื่อน 0.08 (ความเชื่อมั่น 92%) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 155 ชุด

ตารางที่ 4-4 วิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร	แหล่งกำเนิดการเดินทาง		%	พื้นที่ย่อย
ผู้เดินทางในเขตเทศบาลเมือง	ที่พักอาศัย	หมู่บ้านจัดสรร	5	I2
	ย่านพาณิชยกรรม	ตลาด	15	E
		ห้างสรรพสินค้า	10	K1
		อุตสาหกรรม	สถานประกอบการอุตสาหกรรม	5
	สถานที่ราชการ	สถานที่ราชการ	15	C, F, G
	สถานศึกษา	โรงเรียน	15	G
		มหาวิทยาลัยศิลปากร	10	C
	สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	สวนสาธารณะ/สนามกีฬา	15	C
	จุดเปลี่ยนการเดินทาง	สถานีรถไฟท่ารถ	10	E
รวม		100		

#### ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง (ตารางที่ 4ก - 4ข ในภาคผนวก)

จากการสำรวจพบว่า มีกลุ่มตัวอย่างชาย 44% และหญิง 56% และเป็นวัยเด็กมากที่สุดคืออยู่ในช่วงอายุ 11-20 ปี มี 35.5% รองลงมาคือกลุ่มอายุ 31-40 ปี มี 22.6% และกลุ่มอายุ 21-30 ปี มี 20.6% ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไปมีประมาณ 21%

สำหรับระดับการศึกษาพบว่า เป็นระดับปริญญาตรีมากที่สุด 35% รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา อาชีวศึกษาและประถมศึกษา ตามลำดับ และมีผู้ที่ไม่ได้รับการศึกษา 0.6% ส่วนอาชีพเป็นนักเรียนนักศึกษามากที่สุด 33.5% รองลงมาคือกลุ่มข้าราชการ 20% ธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้าง รับจ้างและแม่บ้าน ตามลำดับ

ในเรื่องของรายได้ เป็นกลุ่มที่ไม่มีรายได้มากที่สุด 27.7% ผู้มีรายได้น้อยกว่า 6,000 บาทมี 30% และผู้มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทมี 42%

เรื่องการเป็นเจ้าของยานพาหนะ พบว่า ประมาณ 60% ไม่มีรถยนต์ ครึ่งเรือนที่มีรถยนต์ 1 คัน มีประมาณ 33% และครึ่งเรือนที่มีรถยนต์มากที่สุดคือ 6 คันมี 1.3%

รถมอเตอร์ไซค์ ครึ่งเรือน 38% ไม่มีมอเตอร์ไซค์ และครึ่งเรือนประมาณ 47% มีมอเตอร์ไซค์ 1 คัน ครึ่งเรือนที่มีมอเตอร์ไซค์มากที่สุดคือ 9 คันมี 0.6%

ส่วนรถจักรยาน ครึ่งเรือนประมาณ 60% ไม่มีรถจักรยาน และประมาณ 28% มีจักรยานใช้ 1 คัน มีจักรยานใช้ 2 คัน 7.7% และครึ่งเรือนที่มีจักรยานมากที่สุด 5 คันมีเพียง 0.6%

ในจำนวนครึ่งเรือนทั้งหมดพบว่า ไม่มียานพาหนะเลยมีเพียง 8.4% ครึ่งเรือนที่มีมอเตอร์ไซค์อย่างเดียวมี 24% ครึ่งเรือนที่มีรถยนต์ รถมอเตอร์ไซค์ แต่ไม่มีจักรยานมี 10.3% ครึ่งเรือนที่มีรถจักรยานเพียงอย่างเดียวมี 9.0% และครึ่งเรือนที่มียานพาหนะทั้งสามชนิดมี 14.2%

สรุป กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้หญิงมากกว่าผู้ชาย ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและวัยรุ่น ที่ยังเป็นนักเรียนนักศึกษาที่ยังไม่มีรายได้ ครึ่งเรือนส่วนใหญ่มียานพาหนะไว้ใช้ในการครอบครัว โดยประเภทของยานพาหนะที่นิยมมีไว้ในครึ่งเรือน ได้แก่ มอเตอร์ไซค์ สังเกตว่าแม่บ้านมีจำนวนน้อยเพราะในปัจจุบันผู้หญิงต้องรับผิดชอบงานนอกบ้านหรือทำงานอย่างอื่นควบคู่ไปด้วย

#### 4.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเมืองนครปฐม

ลักษณะการเดินทางของประชากรนี้ พิจารณาจากข้อมูลการเดินทางเที่ยวสุดท้ายที่ผ่านมาของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยสอบถามถึงจุดเริ่มต้น-จุดปลายทางของการเดินทาง (โซน) วัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง นอกจากจะวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางแล้ว ยังพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทางด้วย

#### 4.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทาง

##### 4.2.1.1 อาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

นักเรียนนักศึกษานิยมใช้มอเตอร์ไซค์ในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาคือ รถเมล์/รถสองแถว การเดินและจักรยานซึ่งใกล้เคียงกัน และรถยนต์ ตามลำดับ กลุ่มข้าราชการนิยมใช้รถยนต์ในการเดินทาง รองลงมาคือมอเตอร์ไซค์ รถประจำทางและการเดิน แต่ไม่พบผู้ใช้จักรยานเลย ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัวนิยมใช้รถยนต์และมอเตอร์ไซค์มาก แต่กลุ่มลูกจ้างและรับจ้างนิยมใช้มอเตอร์ไซค์ ในขณะที่แม่บ้านนิยมใช้จักรยาน (ตารางที่ 4-5)

ตารางที่ 4-5 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรูปแบบการเดินทาง

	อาชีพ/รูปแบบ	เดิน	จักรยาน	มอเตอร์ไซค์	รถยนต์	รถประจำทาง	สามล้อถีบ	อื่น ๆ	รวม
1	นักเรียนนักศึกษา	5.8	5.2	11.6	3.9	7.1	-	-	33.5
	ประถมศึกษา	-	0.6	0.6	-	-	-	-	1.3
	มัธยมศึกษา	-	1.3	1.9	1.9	2.6	-	-	7.7
	อาชีวศึกษา	1.3	-	4.5	0.6	2.6	-	-	9.0
	ปริญญาตรี	4.5	3.2	4.5	1.3	1.9	-	-	15.5
2	ข้าราชการ	3.2	-	5.2	7.1	4.5	-	0.6	20.6
3	ธุรกิจส่วนตัว	2.6	1.3	7.1	5.8	1.9	-	-	18.7
4	ลูกจ้าง	3.9	0.6	4.5	2.6	1.9	-	-	13.5
5	รับจ้าง	-	0.6	5.2	1.9	0.6	1.9	-	10.3
6	แม่บ้าน	-	1.9	-	1.3	-	-	-	3.2
	รวม	15.5	9.7	33.5	22.6	16.1	1.9	0.6	100.0

##### 4.2.1.2 รายได้กับรูปแบบการเดินทาง

การเดินทางพบในทุกกลุ่มรายได้แต่กลุ่มที่มีรายได้น้อยจะใช้รูปแบบการเดินทางมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้มาก กลุ่มที่ใช้จักรยานมากคือกลุ่มที่ไม่มีรายได้และผู้มีรายได้น้อย ส่วนมอเตอร์ไซค์เป็นพาหนะที่นิยมใช้เดินทางในทุกกลุ่มยกเว้นกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไปซึ่งกลุ่มนี้จะใช้รถยนต์ในการเดินทางมาก รถประจำทางจะใช้มากในกลุ่มที่ไม่มีรายได้ สามล้อถีบใช้ในกลุ่มที่มีรายได้น้อย (ตารางที่ 4-6)

ตารางที่ 4-6 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทาง

	รายได้/รูปแบบ	เดิน	จักรยาน	มอเตอร์ไซค์	รถยนต์	รถประจำทาง	สามล้อถีบ	อื่น ๆ	รวม
1	ไม่มีรายได้	3.9	5.2	9.0	3.2	6.5	-	-	27.7
2	น้อยกว่า 3,000	1.3	-	0.6	-	1.9	1.3	-	5.2
3	3,001 - 6,000	5.8	2.6	9.0	4.5	2.6	0.6	-	25.2
4	6,001 - 9,000	1.9	1.3	7.1	2.6	2.6	-	-	15.5
5	9,001 - 12,000	1.3	-	5.8	3.9	0.6	-	0.6	12.3
6	มากกว่า 12,000	1.3	0.6	1.9	8.4	1.9	-	-	14.2
	รวม	15.5	9.7	33.5	22.6	16.1	1.9	0.6	100.0



สรุป อายุและวัยมีส่วนกำหนดการใช้ยานพาหนะ เช่น วัยเด็กจะใช้จักรยานมาก วัยรุ่นนิยมใช้รถมอเตอร์ไซค์ และเมื่อโตขึ้นและมีรายได้สูงขึ้นจะพยายามที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ รายได้เป็นข้อจำกัดของการเดินทาง ส่งผลต่อการเป็นเจ้าของยานพาหนะและเป็นตัวกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ผู้ที่มีรายได้สูงมีโอกาสเป็นเจ้าของยานพาหนะมากกว่าคนที่มียาได้น้อย มีโอกาสเลือกใช้รถยนต์ในการเดินทางมากกว่า อาชีพเป็นตัวชี้บอกสถานะทางสังคม ซึ่งแต่ละอาชีพมีค่านิยมและความจำเป็นในการใช้ยานพาหนะแตกต่างกัน เช่น นักเรียนใช้รถยนต์น้อย ส่วนใหญ่นิยมใช้รถมอเตอร์ไซค์และรถสองแถว นักศึกษาปริญญาตรีในมหาวิทยาลัยศิลปากรนิยมใช้จักรยาน ข้าราชการระดับสูงมีค่านิยมใช้การใช้รถยนต์สูง การเป็นเจ้าของยานพาหนะมีส่วนในการกำหนดรูปแบบการเดินทางเช่นกัน ผู้ที่ไม่มียานพาหนะจำเป็นต้องพึ่งพาการเดินทางเท้าและระบบขนส่งสาธารณะ ในขณะที่ผู้ที่มียานพาหนะมีโอกาสในการเลือกรูปแบบการเดินทางได้มากขึ้น แต่ทั้งนี้ยังต้องขึ้นกับวัตถุประสงค์ ระยะทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จำนวนผู้เดินทาง สัมภาระที่มีและการมีหรือไม่มีที่จอดรถ

#### 4.2.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเมืองนครปฐม

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ลักษณะการเดินทาง ได้แก่ วัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางการเดินทาง และความสัมพันธ์ของลักษณะต่าง ๆ

##### 4.2.2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง

การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปทำงานประมาณ 40% รองลงมาคือไปเรียนหนังสือ 24% ชื้อของ 16% พักผ่อนหย่อนใจ 9.7% และทำธุระ 7.7% หากพิจารณาการเดินทางเพื่อไปทำงานและไปเรียนหนังสือเกิดขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีมากถึง 64% ของเที่ยวการเดินทางทั้งหมด (ตารางที่ 4-7)

##### 4.2.2.2 รูปแบบการเดินทาง

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนการเดินทางโดยส่วนบุคคลต่อการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะคือ 80:20 จะเห็นได้ว่าการเดินทางส่วนบุคคลมีมากกว่าขนส่งสาธารณะถึง 4 เท่า เนื่องจากบริการของขนส่งสาธารณะยังไม่ดีพอ ทั้งสภาพรถ จำนวนรถน้อย การรอคอยรถนาน และเส้นทางที่รถวิ่งผ่านยังกระจายไม่ทั่วถึง แต่สำหรับเส้นทางที่จัดให้บริการอยู่ในปัจจุบันมีผู้มาใช้มากโดยเฉพาะการเดินทางในช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้ผู้โดยสารต้องแออัดในรถ

รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลที่นิยมคือ รถมอเตอร์ไซค์ 34% ซึ่งเป็นรูปแบบที่นิยมใช้ทั่วไปในต่างจังหวัดเนื่องจากมีราคาไม่แพงมาก ใช้เชื้อเพลิงน้อยและมีความคล่องตัวสูง รองลงมาคือรถยนต์ 23% เดิน 15.5% จักรยาน 10% หากพิจารณาเฉพาะการเดินทางและการใช้จักรยานซึ่ง

เป็นการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport) มีถึง 25% หรือคิดเป็น 1 ใน 4 ของรูปแบบการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากเป็นรูปแบบการเดินทางที่ประหยัดและการเดินทางในเมืองส่วนใหญ่เป็นการเดินทางระยะสั้น จึงสะดวกและเหมาะสมที่จะเดินหรือใช้จักรยาน

ส่วนรูปแบบขนส่งสาธารณะที่นิยมคือ รถประจำทางซึ่งมีผู้ใช้ 16.1% สำหรับสามล้อถีบมีผู้ใช้้น้อยมากประมาณ 2% ซึ่งผู้ที่ใช้จะเป็นกลุ่มที่ใช้เป็นประจำอยู่แล้ว ได้แก่ แม่บ้าน ผู้สูงอายุ หรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวชมเมืองนครปฐม ส่วนรูปแบบอื่น ๆ ได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีผู้ใช้ 0.6% (ตารางที่ 4-7)

#### 4.2.2.3 ระยะทางการเดินทาง

ประมาณ 55% เป็นการเดินทางระยะสั้นคือ น้อยกว่า 3 กิโลเมตร ซึ่งมากกว่าการเดินทางในระยะ 3.1-5 กิโลเมตรซึ่งมีประมาณ 17% ถึง 3 เท่า ส่วนการเดินทางระยะทาง 5.1-10 กิโลเมตร มี 6.5% และมีผู้เดินทางมากกว่า 10 กิโลเมตร 21% แสดงให้เห็นว่าการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในเขตเทศบาลเอง (ตารางที่ 4-8)

#### 4.2.2.4 ระยะเวลาการเดินทาง

ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาทีซึ่งมีมากถึง 65% และใช้เวลา 16-30 นาทีมี 18.7% ผู้เดินทางใช้เวลา 45-60 นาทีกับมากกว่า 1 ชั่วโมงมีเท่ากันคือ 3.2% แต่ทั้งนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางนั้นจะขึ้นอยู่กับระยะทาง รูปแบบพาหนะที่ใช้และช่วงเวลาที่เดินทาง (ตารางที่ 4-9)

#### 4.2.2.5 วัตถุประสงค์กับรูปแบบการเดินทาง

วัตถุประสงค์เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนในการเลือกรูปแบบการเดินทาง นอกจากระยะทาง ค่าใช้จ่าย ยานพาหนะที่มี ที่จอดรถและระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ จากการสอบถามพบว่า ในการเดินทางไปเรียนหนังสือ ส่วนใหญ่นิยมใช้มอเตอร์ไซด์ โดยกลุ่มที่ใช้มอเตอร์ไซด์มากได้แก่ระดับอาชีวศึกษา รองลงมาคือ รถประจำทาง การเดิน จักรยานและรถยนต์ ตามลำดับ

สำหรับการเดินทางไปทำงาน รูปแบบที่ใช้มาก ได้แก่ รถยนต์ กลุ่มที่ใช้ได้แก่ข้าราชการและพ่อค้า ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอาชีพมั่นคง มีฐานะและมีค่านิยมในการใช้รถยนต์สูง รองลงมาคือมอเตอร์ไซด์ ซึ่งมีปริมาณการใช้ใกล้เคียงกับรถยนต์ รถประจำทางและการเดิน ส่วนจักรยานมีผู้ใช้ไปทำงานเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

การเดินทางไปซื้อของนิยมใช้รถมอเตอร์ไซด์มากกว่ารูปแบบอื่น ๆ รองลงมาคือ จักรยาน ส่วนการเดินทางและการใช้รถยนต์มีจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้เดินทาง ระยะทางและจำนวนสิ่งของที่ต้องการซื้อ และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ส่วนการเดินทางเพื่อไปพักผ่อนหรือทำกิจกรรมทางสังคม รูปแบบที่ใช้มากที่สุด คือ รถมอเตอร์ไซค์ รองลงมาคือ รถยนต์ เดิน จักรยานและรถประจำทาง ตามลำดับ (ตารางที่ 4-7)

#### 4.2.2.6 ระยะทางกับรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางมีส่วนในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภทมีข้อจำกัดในเรื่องระยะทางแตกต่างกัน สำหรับการเดินทางระยะใกล้น้อยกว่า 3 กิโลเมตร นิยมใช้มอเตอร์ไซค์มาก รองลงมาคือ เดิน จักรยานและรถยนต์ ตามลำดับ ส่วนขนส่งสาธารณะมีผู้ใช้บ้างแต่น้อย

ส่วนการเดินทางในระยะ 3.1-5 กิโลเมตร ยังคงใช้มอเตอร์ไซค์มากเช่นเดียวกัน รองลงมาคือ รถยนต์ ส่วนการเดินทางและจักรยานลดลงมากอย่างเห็นได้ชัด

การเดินทางในระยะ 5.1-10 กิโลเมตร การใช้มอเตอร์ไซค์กับรถยนต์ใกล้เคียงกัน และในระยะมากกว่า 10 กิโลเมตร นิยมเดินทางโดยรถเมล์-รถสองแถวมากที่สุด รองลงมาคือ รถยนต์ และมอเตอร์ไซค์ ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่า มอเตอร์ไซค์เป็นรูปแบบที่นิยมใช้มากที่สุดและโดยเฉพาะในการเดินทางระยะทางน้อยกว่า 5 กิโลเมตร สำหรับการเดินและจักรยานเหมาะกับการเดินทางระยะใกล้เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามการเดินมีความนิยมมากกว่าจักรยาน ส่วนรถยนต์มีข้อได้เปรียบหลายอย่าง สามารถเดินทางเป็นกลุ่มและเดินทางได้ไกลขึ้น มีความสะดวก บรรทุกสัมภาระได้มาก แต่ยังมีผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางระยะใกล้น้อยกว่า 3 กิโลเมตร ส่วนรถประจำทางมีผู้ใช้มากเมื่อเดินทางในระยะที่ไกลกว่า 10 กิโลเมตร สามล้อถีบเหมาะสำหรับเดินทางระยะสั้นในระยะน้อยกว่า 3 กิโลเมตร แต่มีบ้างที่เดินทางในระยะที่ไกลกว่านี้ (ตารางที่ 4-8)

#### 4.2.2.7 ระยะเวลากับรูปแบบการเดินทาง

การเดินทางและการใช้จักรยานส่วนมากใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที และมีบ้างที่ใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที ส่วนมอเตอร์ไซค์ใช้เวลาไม่เกิน 45 นาที รถยนต์ รถเมล์/รถสองแถวไม่มีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลา แต่เวลาที่ใช้เดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที สะท้อนให้เห็นการเดินทางระยะสั้น และสามล้อถีบจะใช้เวลาไม่เกิน 15 นาที (ตารางที่ 4-9)

#### 4.2.2.8 วัตถุประสงค์กับระยะทาง

การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางระยะสั้น ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปเรียนหนังสือ ทำงาน ช็อปปิ้ง ทำธุระหรือพักผ่อนหย่อนใจ สำหรับการเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้นจะเป็นการเรียนหนังสือและทำงาน (ตารางที่ 4-10)

ตารางที่ 4-7 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์การเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

	วัตถุประสงค์รูปแบบ	เดิน	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถประจำทาง	สามล้อถีบ	อื่น ๆ	รวม
1	เรียนหนังสือ	4.5	3.2	8.4	1.9	5.8	-	-	23.9
2	ทำงาน	6.5	0.6	11.0	12.3	8.4	1.3	0.6	40.6
3	ซื้อของ	2.6	3.9	6.5	2.6	0.6	-	-	16.1
4	ทำธุระ	0.6	1.3	1.9	3.2	0.6	-	-	7.7
5	พักผ่อน/social	1.3	0.6	4.5	2.6	0.6	-	-	9.7
6	อื่น ๆ	-	-	1.3	-	-	0.6	-	1.9
	รวม	15.5	9.7	33.5	22.6	16.1	1.9	0.6	100.0

ตารางที่ 4-8 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและรูปแบบการเดินทาง

	ระยะทางรูปแบบ	เดิน	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถประจำทาง	สามล้อถีบ	อื่น ๆ	รวม
1	น้อยกว่า 3.1 กิโลเมตร	13.5	9.0	19.4	7.7	3.2	1.3	0.6	54.8
2	3.1 - 5.0 กิโลเมตร	1.3	0.6	9.0	4.5	1.9	0.0	0.0	17.4
3	5.1 - 10 กิโลเมตร	0.6	0.0	2.6	1.9	0.6	0.6	0.0	6.5
4	มากกว่า 10 กิโลเมตร	0.0	0.0	1.9	8.4	10.3	0.0	0.0	20.6
5	ไม่ตอบคำถาม	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	รวม	15.5	9.7	33.5	22.6	16.1	1.9	0.6	100.0

ตารางที่ 4-9 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

	ระยะเวลาแบบ	เดิน	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถประจำทาง	สามล้อถีบ	อื่น ๆ	รวม
1	น้อยกว่า 16 นาที	13.5	7.7	25.8	11.6	3.2	1.9	0.6	64.5
2	16 - 30 นาที	1.9	1.9	5.8	3.9	6.2	-	-	18.7
3	31 - 45 นาที	-	-	1.9	3.9	2.6	-	-	8.4
4	46 - 60 นาที	-	-	-	1.3	1.9	-	-	3.2
5	มากกว่า 1 ชม.	-	-	-	1.9	3.2	-	-	5.2
	รวม	15.5	9.7	33.5	22.6	16.1	1.9	0.6	100.0

ตารางที่ 4-10 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์การเดินทางและระยะทาง (กิโลเมตร)

	วัตถุประสงค์ระยะทาง	< 3.1	3.1 - 5.0	5.1 - 10	> 10	ไม่ตอบคำถาม	รวม
1	เรียนหนังสือ	15.5	2.6	0.6	5.2	-	23.9
2	ทำงาน	18.7	4.5	5.2	12.3	-	40.6
3	ซื้อของ	13.5	1.9	-	0.6	-	16.1
4	ทำธุระ	3.2	3.2	-	1.3	-	7.7
5	พักผ่อน/social	3.2	4.5	-	1.3	0.6	9.7
6	อื่น ๆ	0.6	0.6	0.6	-	-	1.9
	รวม	54.8	17.4	6.5	20.6	0.6	100.0



#### 4.2.2.9 จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของการเดินทาง

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางของการเดินทาง (ตารางที่ 4-11, แผนที่ 4-8) จากการเก็บข้อมูลทั้งหมด 155 ชุด จึงมีเที่ยวการเดินทางทั้งหมด 155 เที่ยว และเพื่อให้การเปรียบเทียบการเดินทางระหว่างโซนหรือภายในโซนทำได้ง่ายขึ้น จึงได้เปลี่ยนจากจำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างโซนต่าง ๆ เป็นเปอร์เซ็นต์

จากการวิเคราะห์ พบว่ามีการเดินทางจากนอกเขตเข้ามายังในเขต 28.4% โดยส่วนใหญ่จะเดินทางไปยังโซน E C F และ G ตามลำดับ ซึ่งล้วนแต่เป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ เช่น โซน E เป็นย่านพาณิชย์กรรม จุดเปลี่ยนการเดินทาง โซน C มีสถานที่ราชการและแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ โซน F และ G มีสถานที่ราชการและสถานศึกษา จะทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาในบริเวณนี้มากกว่าโซนอื่น ส่วนในโซนอื่น ๆ มีการเดินทางเข้ามาบ้าง เช่น โซน L3 ซึ่งมีสถานประกอบการจำนวนมากเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ และโซน K1 มีห้างสรรพสินค้ามีคนเดินทางเข้ามาทำงานและซื้อของ

ส่วนการเดินทางภายในเมืองพบว่า การเดินทางภายในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทั้งนี้เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นระหว่างทางรถไฟและถนนเพชรเกษม นอกจากนี้ยังพบว่าประมาณ 23% หรือเกือบ 1 ใน 4 เป็นการเดินทางภายในโซนย่อยเอง สะท้อนให้เห็นการเดินทางระยะสั้น การใช้ที่ดินภายในเขตเทศบาลเป็นลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม โดยในโซน C มีการเดินทางภายในโซนมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของนักศึกษาที่อยู่ในหอพักในมหาวิทยาลัยเดินทางภายในมหาวิทยาลัยและมาพักผ่อนหย่อนใจ รองลงมาคือ โซน E และโซน D ส่วนการเดินทางระหว่างโซนจะหนาแน่นระหว่างโซน C D และ E

เมื่อพิจารณาจุดเริ่มต้นการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาจากโซน C E และ D รองลงมาคือโซน F I1 I2 L2 ตามลำดับ จุดหมายปลายทางการเดินทางพบว่า มีการเดินทางไปยังโซน E และ โซน C มากที่สุด โดยมากกว่าโซน G เกือบเท่าหนึ่งและมากกว่าโซน D และ F เกือบ 4 เท่า

เมื่อมองในภาพรวมแล้ว การเดินทางในเมืองส่วนใหญ่เกิดขึ้นในแนวตะวันออก-ตะวันตก และเป็นการเดินทางระยะสั้นไม่เกิน 5 กิโลเมตรซึ่งมีประมาณ 72% การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปทำงาน รองลงมาคือไปเรียนหนังสือ ซื้อของและพักผ่อนหย่อนใจ ตามลำดับ รูปแบบการเดินทางที่นิยมคือ รถมอเตอร์ไซด์ และสำหรับกลุ่มที่มีรายได้สูงขึ้นมาจะนิยมใช้รถยนต์ ในขณะที่จักรยานจะใช้ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษาและกลุ่มผู้มีรายได้น้อย จุดหมายปลายทางของการเดินทางจะอยู่ในโซน E C G และ F ที่มีแหล่งกำเนิดการเดินทางมาก ได้แก่ สถานที่ทำงาน สถานศึกษาและย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญ

ตารางที่ 4-11 การเดินทางระหว่างโหนด

OD	A	B	C	D	E	F	G	H1	H2	I1	I2	J	K1	K2	L1	L2	L3	L4	O	รวม
A	0.6	-	-	-	0.6	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.9
B	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.6
C	-	-	9.0	-	1.9	-	1.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.9
D	-	-	0.6	3.9	5.2	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.6	11.0
E	-	-	2.6	0.6	4.5	0.6	-	-	-	1.9	-	-	-	-	-	-	0.6	-	0.6	11.4
F	-	-	0.6	-	3.2	1.3	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.8
G	-	-	-	-	-	0.6	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.3
H1	-	-	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	1.3
H2	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.6
I1	-	-	1.3	-	1.9	-	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.5
I2	-	-	-	-	1.9	-	1.3	-	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	3.9
J	-	-	0.6	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-	-	3.2
K1	-	-	0.6	-	0.6	-	0.6	-	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	2.6
K2	-	-	1.3	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	2.6
L1	-	-	0.6	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.3
L2	-	-	1.9	-	-	-	0.6	-	0.6	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.9
L3	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.6	-	-	1.3
L4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.3	-	1.3
O	0.6	-	5.8	1.9	7.1	3.9	5.8	-	-	-	-	-	1.3	-	-	-	1.9	-	-	28.4
รวม	1.3	-	25.8	7.1	7.7	7.7	14.8	-	0.6	3.9	-	-	4.5	-	0.6	-	3.2	1.3	1.3	100

หมายเหตุ: O = จุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin)

D = จุดปลายทางการเดินทาง (Destination)



#### 4.3 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชากรในเมืองนครปฐม

ข้อมูลลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานนี้ ได้มาจากการสอบถามถึงพฤติกรรมการใช้จักรยานโดยทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ยังใช้จักรยานในปัจจุบัน ได้แก่ วัตถุประสงค์ ความถี่ในการใช้ เวลาที่ใช้ จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางในการขี่ เส้นทางที่ใช้ ระยะทางและระยะเวลาในการขี่ นอกจากนี้ยัง สอบถามถึงเหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน และปัญหาที่ผู้ใช้จักรยานพบด้วย

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดพบว่า มีผู้ใช้จักรยานถึง 53.5% ในจำนวนนี้ ประมาณ 80% เป็นผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมและอีก 20% เป็นผู้ใช้จักรยานนอกเขตเทศบาล และจากจำนวนผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาลทั้งหมด มีผู้ที่ขี่ทุกวันประมาณ 37% และขี่ในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ 9% เมื่อรวมกันแล้วมากถึง 45% และผู้ที่ขี่สัปดาห์ละ 2-3 ครั้งมีประมาณ 15% ส่วนผู้ที่ขี่เฉลี่ยสัปดาห์ละครั้ง 3% นาน ๆ ครั้ง 35% ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประมาณ 60% ของผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาล หรือประมาณ 20% ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นผู้ที่ใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอหรือเกือบจะสม่ำเสมอ (ตารางที่ 4ค)

##### 4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

ในส่วนนี้จะเป็นการพิจารณาถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้กับการใช้หรือไม่ใช้จักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 4ก)

###### 4.3.1.1. เพศ

จากการพิจารณาพบว่า ผู้ชายกับผู้หญิงมีการใช้จักรยานใกล้เคียงกัน แต่ชายมากกว่าหญิงเล็กน้อย โดยผู้ชายใช้ประมาณ 56% และผู้หญิงใช้ประมาณ 52% เนื่องจากจักรยานเป็นพาหนะที่ต้องใช้แรงจึงเหมาะกับผู้ชายมากกว่า ในขณะที่ผู้หญิงเหนื่อยง่ายและใส่กระโปรงที่ลำบาก

###### 4.3.1.2. อายุ

กลุ่มที่มีอายุน้อยจะใช้จักรยานมาก โดยเฉพาะกลุ่มอายุ 11-20 ปี ประมาณ 82% เป็นวัยที่อยู่ในวัยเรียนและยังไม่สามารถทำใบขับขี่ได้ ใช้จักรยานที่เล่นเพื่อความเพลิดเพลินและการมีจักรยานเป็นการเพิ่มการเข้าถึงสถานที่ต่าง ๆ ให้กับเด็ก ๆ ด้วย และส่วนหนึ่งเป็นกลุ่มนักศึกษาในมหาวิทยาลัยที่ใช้จักรยานไปเรียนหนังสือระหว่างหอพักกับอาคารเรียนและออกกำลังภายในบริเวณพระราชวังสนามจันทร์ รองลงมาคือกลุ่มอายุ 21-30 ปี ซึ่งสังเกตเห็นว่าเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานลดลงจากวัยเด็กถึงเกือบครึ่งหนึ่ง สามารถทำใบขับขี่ได้แล้วและมีโอกาสเลือกรูปแบบในการเดินทางมากขึ้น ส่วนกลุ่มอายุ 31-60 ปี มีเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานใกล้เคียงกันคือประมาณ 30% น้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ โดยส่วนใหญ่เห็นว่าจักรยานเป็นของเด็กเล่นไว้ใช้เพื่อความเพลิดเพลินเท่านั้น แต่ยังมีผู้ใช้จักรยาน



เนื่องจากมีความตระหนักในเรื่องสุขภาพและใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายและมีบางส่วนที่ใช้จักรยานในการเดินทางไปซื้อของ

#### 4.3.1.3. ระดับการศึกษา

เมื่อพิจารณาในเรื่องระดับการศึกษากับการใช้จักรยานพบว่า ทุกระดับมีเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานใกล้เคียงกันอยู่ในช่วง 47-56% โดยระดับอาชีวศึกษามีเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานมากที่สุดคือ 56.8% รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาและระดับปริญญาตรีขึ้นไป

#### 4.3.1.4. อาชีพ

กลุ่มที่ใช้จักรยานมากที่สุดคือนักเรียนนักศึกษา ใช้ถึง 82.7% และนักเรียนทุกระดับชั้นมีเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานมากกว่า 70% โดยระดับที่ใช้มากได้แก่ ระดับปริญญาตรีซึ่งเป็นนักศึกษาในมหาวิทยาลัยศิลปากรที่สนับสนุนให้นักศึกษาใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัย ส่วนระดับมัธยมและอาชีวศึกษามีเปอร์เซ็นต์การใช้ใกล้เคียงกัน รองลงมาได้แก่ กลุ่มแม่บ้าน 80 % ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางไปซื้อของ และกลุ่มผู้มีอาชีพรับจ้าง 56% ลูกจ้าง 43% ซึ่งเป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อย มีข้อจำกัดในการเป็นเจ้าของรถยนต์ ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวมีการใช้จักรยานประมาณ 38% เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ค่อนข้างมีฐานะ มีโอกาสในการเป็นเจ้าของยานพาหนะ (รถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์) มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ ส่วนกลุ่มข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีการใช้จักรยานน้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ มาก โดยกลุ่มข้าราชการใช้ไม่ถึง 1 ใน 4 เนื่องมาจากค่านิยมการใช้รถยนต์ของข้าราชการ โดยเฉพาะข้าราชการระดับสูง

#### 4.3.1.5. รายได้

ในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยจะใช้จักรยานมากกว่าผู้มีรายได้สูง ผู้มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาทใช้จักรยานมากกว่าครึ่งหนึ่ง โดยเฉพาะกลุ่มที่ไม่มีรายได้เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานมากที่สุดถึง 83.7% ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษาและแม่บ้าน ในขณะที่ผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาท ใช้จักรยานเฉลี่ยประมาณ 30% เท่านั้น จึงดูเหมือนว่าจักรยานเป็นพาหนะสำหรับผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากจักรยานเป็นพาหนะที่มีราคาไม่แพงสามารถซื้อมาขี่ได้และผู้ปกครองสามารถซื้อให้ลูกหลานของตนได้

### 4.3.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเมืองนครปฐม (ตารางที่ 4-ค)

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงลักษณะทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขี่ ความถี่ในการใช้ ช่วงเวลาที่ใช้ บ่อย เส้นทางที่ใช้บ่อย เหตุผลที่เลือกใช้และปัญหาที่พบ โดยจะพิจารณาเฉพาะผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเท่านั้น

#### 4.3.2.1. วัตถุประสงค์การเดินทาง

ส่วนมากแล้วจะใช้จักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกายประมาณ 30% เดินทางไปซื้อของประมาณ 29% รองลงมาคือ การใช้จักรยานไปเรียนหนังสือ 19% ไปทำธุระ 13% และไปทำงาน 9% ตามลำดับ

#### 4.3.2.2. ระยะทางการเดินทาง

การใช้จักรยานเป็นการเดินทางระยะสั้น ประมาณ 97% เป็นการเดินทางในระยะที่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยในจำนวนนี้ประมาณ 88% เป็นการเดินทางในระยะไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีเพียง 3% เท่านั้นที่ใช้จักรยานเดินทางเกิน 5 กิโลเมตร ปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมการเดินทางระยะสั้นในเมืองคือ การที่เมืองมีขนาดไม่ใหญ่มาก การใช้ที่ดินแบบผสมและการมีสาธารณูปการและบริการต่าง ๆ ที่ไม่ไกลจากกันมาก

#### 4.3.2.3 วัตถุประสงค์กับระยะทาง

การใช้จักรยานเป็นการขี่ในระยะสั้นไม่เกิน 3 กิโลเมตรมีประมาณ 92% ไม่ว่าจะเป็นการขี่เพื่อไปเรียนหนังสือ ไปทำงาน ซื้อของ ทำธุระหรือขี่เพื่อออกกำลังกาย มีบ้างที่ขี่ในระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตร เป็นการขี่ไปทำงาน 3% เรียนหนังสือ ซื้อของ และออกกำลังกาย วัตถุประสงค์ละ 1% และมีบางส่วนประมาณ 2% ที่ขี่ในระยะทางที่ไกลขึ้น แต่เป็นการขี่เพื่อออกกำลังกาย

#### 4.3.2.4 ระยะเวลากการเดินทาง

ระยะเวลาการขี่จักรยานส่วนมากคือ ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที และใช้เวลา 11-20 นาทีซึ่งมีเปอร์เซ็นต์เท่ากัน คือ ประมาณ 38% ส่วนกลุ่มที่ขี่จักรยานใช้เวลามากกว่า 20 นาที มีเพียง 24% ทั้งนี้ระยะเวลาในการขี่ขึ้นอยู่กับสภาพร่างกายของผู้ขี่ วัตถุประสงค์ในการขี่และระยะทาง หากเป็นการขี่เพื่อออกกำลังกาย ระยะเวลาในการขี่มีแนวโน้มที่จะนานกว่าการขี่จักรยานเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ได้แก่ เรียนหนังสือ ทำงานหรือไปซื้อของ และระยะทางไกลมากกว่าการขี่ยอมใช้เวลามาก

#### 4.3.2.5 ช่วงเวลาที่ขี่

ผู้ใช้จักรยานส่วนมากนิยมใช้จักรยานในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรแออัดและเพิ่มความปลอดภัยในการขี่มากขึ้น โดยในช่วงเวลา 17.00-19.00 น. เป็นช่วงที่มีการขี่มากที่สุดเนื่องจากเป็นเวลาที่แดดเริ่มลมตกแล้ว จึงเป็นเวลาที่เหมาะสมสำหรับการขี่จักรยานและออกกำลังกาย ส่วนผู้ที่ขี่จักรยานในช่วงเวลาเร่งด่วนมีประมาณ 34% ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขี่ไปทำงาน เรียนหนังสือและซื้อของ โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเช้าเวลา 07.00-10.00 น. ประมาณ 21% และตอนเย็นเวลา 15.00-17.00 น. ประมาณ 13%

#### 4.3.2.6 บริเวณที่ใช้จักรยานและที่จอดรถจักรยาน

##### 1. จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางการเดินทาง (ตารางที่ 4-12, แผนที่ 4-9)

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของผู้ใช้จักรยาน ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูล 63 ราย ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบการเดินทางระหว่างโซนเข้าใจได้ง่ายขึ้น จึงเปลี่ยนจำนวนความถี่ของการเดินทางระหว่างโซนของจักรยานเป็นเปอร์เซ็นต์ เช่นเดียวกับการวิเคราะห์การเดินทางระหว่างโซน

จากการวิเคราะห์ สังเกตเห็นว่า จุดหมายปลายทางของการขี่จักรยานส่วนใหญ่อยู่ในโซน C E และ I1 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการขี่จักรยานที่เป็นการขี่เพื่อออกกำลังกายและไปซื้อของเป็นส่วนใหญ่ โดยที่โซน C มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายคือ บริเวณพระราชวังสนามจันทร์ โซน E เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญ ส่วนโซน I1 เป็นพื้นที่พักผ่อนและมีอ่างเก็บน้ำซึ่งสามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจได้ นอกจากนี้ในโซน C ยังมีมหาวิทยาลัยศิลปากรตั้งอยู่ ซึ่งนักศึกษาจำนวนมากนิยมการขี่จักรยาน

การขี่จักรยานส่วนใหญ่เป็นการขี่ระยะสั้นซึ่งเห็นได้จากการขี่ภายในโซนซึ่งมีประมาณ 41% หรือเป็นการขี่ไปยังโซนที่อยู่ติดกันหรือใกล้กันมากประมาณ 52% ซึ่งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางที่มีการขี่จักรยานมากคือ จากโซน E ไปโซน C และจากโซน D ไปโซน E และมีบางส่วนที่ขี่จากพื้นที่นอกเขตเทศบาลเข้ามาในเขตซึ่งมีประมาณ 6%

##### 2. โซนการเดินทางกับช่วงเวลาที่ขี่ (ตารางที่ 4-13)

จักรยานจะใช้มากในช่วงเวลาที่ไม่เร่งด่วน หลัง 17.00 น. ไปแล้ว พื้นที่ที่มีการใช้มาก ได้แก่ โซน C E และ I1 ซึ่งโซน C มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ โซน E เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญ และโซน I1 เป็นโซนที่พักอาศัยเป็นการขี่ในละแวกบ้าน ตามลำดับ รองลงมาคือในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า เวลา 07.00 - 10.00 น. เป็นการขี่ไปยังโซน C D E และ L2 ตามลำดับ ส่วนปริมาณการขี่จักรยานที่มากอีกช่วงหนึ่งคือ ช่วง 15.00 - 17.00 น. ซึ่งเป็นเวลาเร่งด่วนในช่วงเย็น ส่วนใหญ่แล้วเป็นการเดินทางไปยังโซน E ซึ่งเป็นการเดินทางไปซื้อของ

##### 3 ถนนที่ขี่บ่อย (ตารางที่ 4-ง, แผนที่ 4-10)

จักรยานนิยมใช้กันมากในเขตชุมชน โดยบริเวณหรือถนนที่มีการสัญจรของจักรยานมากมักเป็นถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนราชดำเนิน พระราชวังสนามจันทร์และมหาวิทยาลัยศิลปากรทางด้านตะวันตก ถนนเทศบาลทางด้านตะวันออก และบริเวณองค์พระปฐมเจดีย์ ส่วนนอกเขตชุมชน ถนนที่มีการสัญจรมาก ได้แก่ ถนนนาสร้างทางด้านเหนือ ถนนเพชรเกษมทางด้านใต้ และถนนมาลัยแมนทางด้านตะวันตก

ตาราง 4-12 การเดินทางระหว่างโซน โดยรถจักรยาน

OD	A	B	C	D	E	F	G	H1	H2	I1	I2	J	K1	K2	L1	L2	L3	L4	O	รวม
A	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.2
B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C	-	-	17.6	-	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	1.6	-	-	23.8
D	-	-	4.8	1.6	6.3	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.3
E	-	-	7.9	1.6	4.8	-	1.6	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.5
F	-	-	-	-	3.2	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.8
G	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6
H1	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6
H2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I1	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	9.5	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	12.7
I2	-	-	-	-	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.2
J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K1	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6
K2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	1.6
L1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	1.6
L2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	1.6
L3	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-	1.6	-	4.8
L4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O	-	-	1.6	-	1.6	1.6	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	6.3
รวม	-	-	33.3	3.2	28.6	4.8	3.2	-	-	12.7	1.6	-	1.6	1.6	1.6	4.8	1.6	1.6	-	100.0

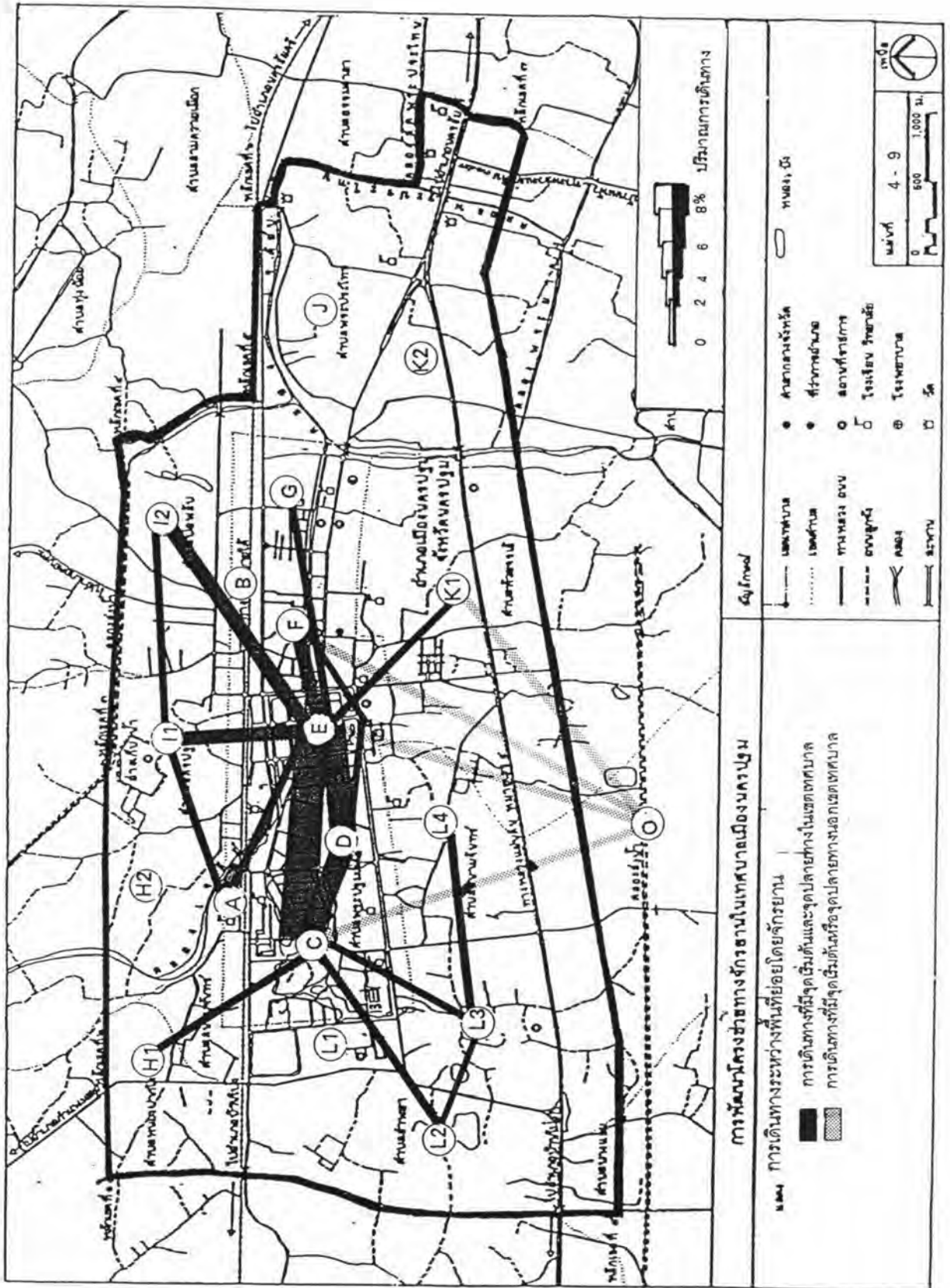
หมายเหตุ: มีผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาล 63 ราย และไม่ตอบคำถาม 5 ราย

ตารางที่ 4-13 ปลายทางการเดินทางของจักรยานกับช่วงเวลาที่ใช้

เวลาปลายทาง	A	B	C	D	E	F	G	H1	H2	I1	I2	J	K1	K2	L1	L2	L3	L4	รวม
06.00-07.00 น.	-	-	1.6	-	3.2	1.6	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.9
07.00-10.00 น.	-	-	6.3	3.2	3.2	1.6	-	-	-	1.6	1.6	-	-	-	-	3.2	-	-	20.6
10.00-15.00 น.	-	-	4.8	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-	-	-	7.9
15.00-17.00 น.	-	-	1.6	-	7.9	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	11.1
17.00-19.00 น.	-	-	9.5	-	11.1	-	3.2	-	-	9.5	-	-	1.6	1.6	-	1.6	-	1.6	39.7
หลัง 19.00 น.	-	-	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.2
ทั้งวัน/ไม่แน่นอน	-	-	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.2
1 กับ 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	1.6
2 กับ 3	-	-	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6
2 กับ 6	-	-	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.2
รวม	-	-	33.3	3.2	28.6	3.2	4.8	-	-	12.7	1.6	-	1.6	1.6	1.6	4.8	1.6	1.6	100.0

หมายเหตุ: มีผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาล 63 ราย และไม่ตอบคำถาม 5 ราย





การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม

- ๑๑๑๑ การเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยโดยจักรยาน
- การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในเขตเทศบาล
- ▨ การเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางนอกเขตเทศบาล

สัญลักษณ์

- ระบายน้ำ
- ..... เสาไฟฟ้า
- ท่อประปา
- ระบายน้ำ
- ~ ระบายน้ำ
- ~ ระบายน้ำ

- ศาลากลางจังหวัด
- ศาลากลาง
- สถานีตำรวจ
- โรงเรียน
- ⊕ โรงพยาบาล
- สถานี

หน่วย 4 - 9 เมตร

0 500 1,000 ม.

0 2 4 6 8% ปริมาณการเดินทาง

สังเกตเห็นว่าถนนราชดำเนินจะเป็นที่นิยมมากกว่าถนนคูขุนาน ได้แก่ ถนนราชดำเนินทางด้านเหนือเนื่องจากเป็นทางที่ตัดตรงไปสู่ย่านชุมชนหรือสวนสาธารณะมากกว่า และถนนราชวิถีทางด้านใต้เนื่องจากมีความปลอดภัยมากกว่ามีรถใหญ่วิ่งผ่านน้อยกว่า เช่นเดียวกันบริเวณองค์พระปฐมเจดีย์ที่คนนิยมขี่ผ่านเส้นทางนี้แทนการใช้ถนนรอบองค์พระที่มีการจราจรหนาแน่นและมีรถใหญ่ผ่านมากกว่า แต่ยังมีถนนสายหลักบางสายที่มีผู้ใช้จักรยานมาก ได้แก่ ถนนเทศบาล ถนนเพชรเกษม และถนนมาลัยแมน เป็นถนนที่มีความเร็วสูง มีปริมาณการจราจรและรถใหญ่มาก และยังเป็นถนนที่มีอุบัติเหตุสูงด้วย ดังนั้นผู้ขี่จักรยานบนถนนสายต่าง ๆ นี้จำเป็นต้องมีความระมัดระวังสูงมาก

#### 4. ที่จอดรถจักรยาน (ตารางที่ 4-9)

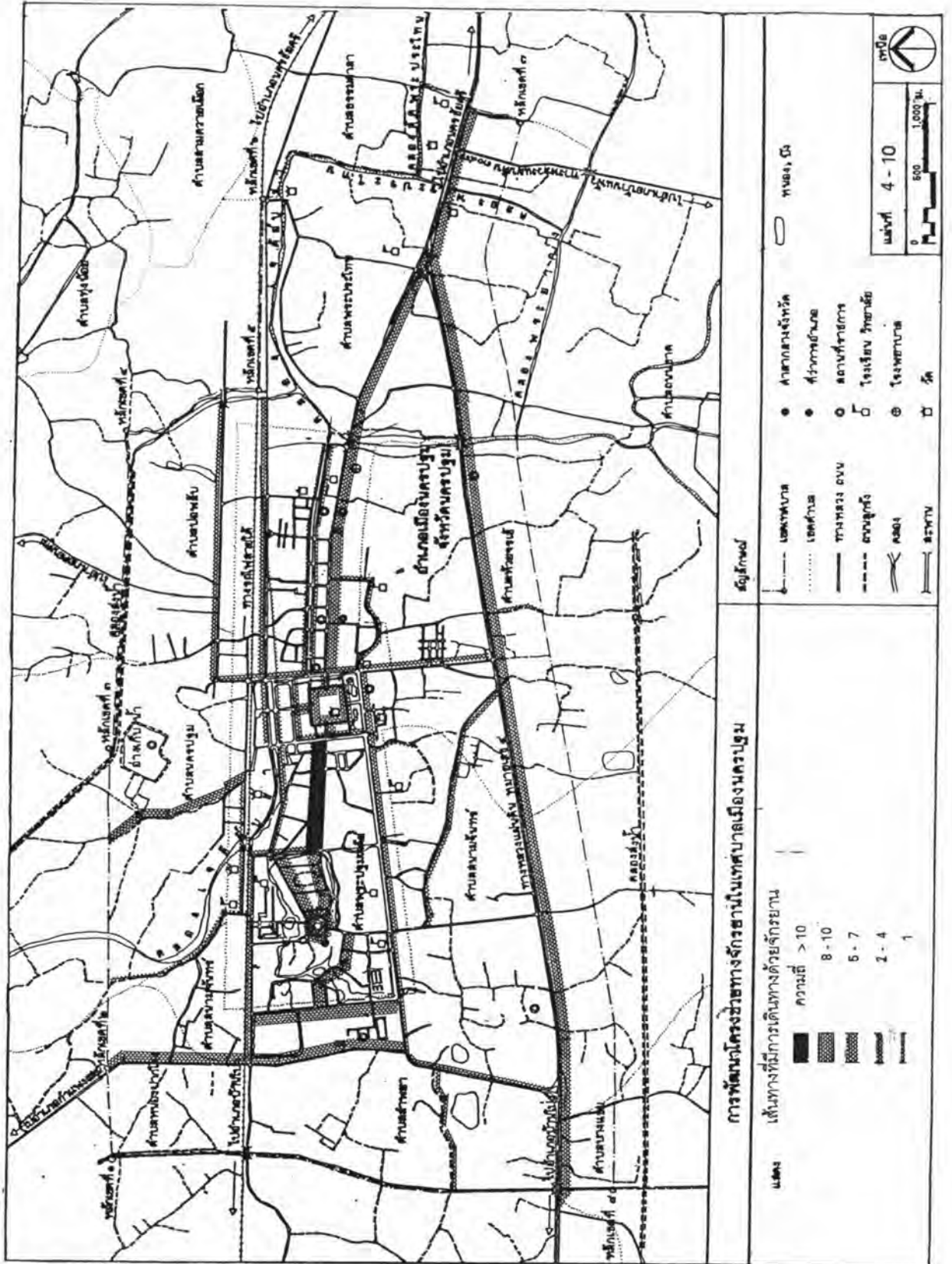
สำหรับที่จอดรถจักรยานจากการสอบถาม ประมาณ 56% ตอบว่าไม่มีที่จอดรถจักรยาน และอีก 44% มีที่จอดรถจักรยาน ได้แก่ บริเวณมหาวิทยาลัยศิลปากร ตลาดบน-ตลาดล่าง องค์พระปฐมเจดีย์ และบริเวณอื่น ๆ เช่น บ้านเพื่อน ริมบาทวิถี โกดังหรือที่จอดรถ

##### 4.3.2.8 เหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน (ตารางที่ 4-๑)

เหตุผลสำคัญในการเลือกใช้จักรยาน ได้แก่ เพื่อเป็นการออกกำลังกาย ซึ่งมีมากถึง 33% หรือเกือบ 1 ใน 3 เนื่องจากมีการตระหนักถึงในเรื่องสุขภาพมากขึ้น การขี่จักรยานเป็นการบริหารร่างกายทุกส่วน และเหนื่อยน้อยกว่าการออกกำลังกายประเภทอื่น ๆ เช่น การวิ่งหรือเล่นฟุตบอล และจักรยานยังมีราคาไม่แพงมากจึงสามารถซื้อหามาใช้ได้ สาเหตุรองลงมาได้แก่ มีความสะดวก รวดเร็ว 30 % และประหยัดค่าใช้จ่าย 20% เนื่องจากเห็นว่าจักรยานมีความคล่องตัวในการเดินทางและเป็นพาหนะที่ไม่ใช้น้ำมัน ส่วนข้อดีในเรื่องการใช้จักรยานเพื่อหลีกเลี่ยงรถติด การเดินทางถึงที่หมายและการวางแผนการเดินทางได้แน่นอนนั้นมีผู้เลือกตอบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น - ส่วนสาเหตุอื่น ๆ ได้แก่ เห็นว่าระยะทางใกล้จึงเลือกใช้จักรยาน และไม่มีรถมอเตอร์ไซค์หรือผู้ปกครองไม่อนุญาตให้ขี่รถมอเตอร์ไซค์

##### 4.3.2.9 ปัญหาที่พบ (ตารางที่ 4-๑)

ผู้ใช้จักรยานประมาณ 35% ไม่พบปัญหาในการขี่ โดยที่กลุ่มนี้มีประสบการณ์ในการขี่พอสมควรและมีความระมัดระวังในการขี่จึงไม่พบปัญหา สำหรับปัญหาที่พบในการขี่ส่วนมาก ได้แก่ สภาพอากาศ แดดร้อน ฝุ่นละออง ประมาณ 31% รองลงมาคือ ความไม่ปลอดภัย 26% การมีเหงื่อออก 16% เวลากลางวันไม่มีแสงไฟ 9% และไม่มีที่จอดรถจักรยาน 4% ส่วนปัญหาอื่น ๆ ที่พบ ได้แก่ ข้ำและมีทรายบนถนน จะเห็นได้ว่าปัญหาที่พบส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในการขี่ซึ่งต้องมีการปรับปรุงแก้ไขต่อไป



การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม

ขนาด

เส้นทึบ	ความถี่ > 10
เส้นทึบหนา	8-10
เส้นทึบกลาง	5-7
เส้นทึบบาง	2-4
เส้นประ	1

สัญลักษณ์

เส้นทึบ	เขตเทศบาล	●	อาคารมณฑล	○	ท่าเรือ, ถ.
เส้นประ	เขตตำบล	●	ศาลากลาง	○	ท่าเรือ
เส้นทึบหนา	ทางหลวง อบจ.	○	สถานีตำรวจ	□	โรงเรียน
เส้นทึบกลาง	ทางหลวง อบต.	○	โรงเรียน	○	วัด
เส้นทึบบาง	ถนน	○	โรงเรียน	○	ศาล
เส้นประ	ถนน	○	โรงเรียน	○	ศาล
เส้นทึบหนา	ถนน	○	โรงเรียน	○	ศาล
เส้นทึบบาง	ถนน	○	โรงเรียน	○	ศาล
เส้นประ	ถนน	○	โรงเรียน	○	ศาล

มาตราส่วน 1:40,000  
0 500 1,000 ม.

ทิศเหนือ

จักรยานเป็นพาหนะที่วัยเด็กใช้มากกว่าวัยผู้ใหญ่และใช้มากในกลุ่มผู้ไม่มีรายได้หรือมีรายได้น้อย ได้แก่ นักเรียนนักศึกษา รับจ้าง ลูกจ้าง แม่บ้านและข้าราชการระดับล่าง สำหรับวัตถุประสงค์การใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นการขี่เพื่อออกกำลังกายหรือไปซื้อของ รองลงมาคือไปเรียนหนังสือ ส่วนบริเวณที่ใช้มากคือในย่านชุมชน เป็นการขี่ไปยังสวนสาธารณะ ตลาด โรงเรียนและมหาวิทยาลัย ส่วนปัญหาที่พบส่วนใหญ่ ได้แก่ สภาพแวดล้อมและการขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน

จะเห็นได้ว่า แหล่งกำเนิดการเดินทางส่วนใหญ่อยู่ในตำบลพระปฐมเจดีย์ ไม่ว่าจะเป็นย่านพาณิชยกรรม แหล่งจ้างงาน สถานศึกษา สถานที่ราชการ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ซึ่งอยู่ในย่านชุมชนมีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น การเดินทางภายในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นการเดินทางระยะสั้นและมีปริมาณมากภายในย่านชุมชน โดยประมาณครึ่งหนึ่งมีระยะทางการเดินทางน้อยกว่า 3 กิโลเมตร ซึ่งมีความเป็นไปได้สำหรับการเพิ่มโอกาสและความเป็นไปได้ในการใช้จักรยานในการเดินทาง ประกอบกับประชากรในเขตเทศบาลประมาณ 20% ใช้จักรยานสμάเสมอหรือค่อนข้างสμάเสมอ จึงเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่สนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานขึ้นใช้ภายในพื้นที่ศึกษา