

บทที่ 2

ระบบขนส่งสาธารณะกรุงเทพมหานคร

การศึกษาวิวัฒนาการของเมืองและระบบคมนาคมขนส่งกรุงเทพมหานครนั้น จำเป็นต้องศึกษาสืบเนื่องมาตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีความสำคัญสำหรับการทำวิจัยในด้านภูมิศาสตร์เป็นอย่างยิ่ง แต่สำหรับการศึกษาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้านี้มุ่งสนใจเรื่องการพัฒนาสมัยใหม่ตามแผนแม่บท “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 9” เป็นต้นมา อันเป็นแนวคิดที่นโยบายถูกแสดงให้ประชาชนรับทราบกันอย่างทั่วถึงและมีผลต่อไปในภายภาคหน้า เมื่อเริ่มใช้แผนแม่บทในการพัฒนาเมืองมา กรุงเทพมหานครมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในแนวตั้งและแนวนอน เมืองขยายตัวจากศูนย์กลางย่านธุรกิจออกไปมากขึ้น อาคารสูงมากกว่า 10 ชั้นปรากฏให้เห็นอย่างต่อเนื่องและยิ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่เคยปรากฏอาคารสูงให้เห็นได้มากนัก ดังนั้นในการศึกษาจึงได้บรรยายถึงความเป็นมาที่จะอธิบายพัฒนาการด้านการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร และกล่าวถึงการพัฒนาการใช้ที่ดินของกรุงเทพฯ ในอดีตมาจนถึงปัจจุบันอย่างคร่าวๆ เพื่อให้เห็นภาพปรากฏการณ์ของการเดินทางสัญจรในกรุงเทพฯ ที่เกิดขึ้นตั้งแต่เริ่มมีแผนพัฒนาฯ มาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2548) จำแนกตามหัวข้อดังต่อไปนี้

2.1 พัฒนาการด้านคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร

จุดเริ่มต้นวิวัฒนาการระบบคมนาคมขนส่งไทยเติบโตมาพร้อมๆ กับการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร โดยก้าวกระโดดครั้งสำคัญเริ่มขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รับเอาอารยธรรมตะวันตกเข้ามา เพื่อให้ประเทศไทยมีความทันสมัยเท่าทันกับนานาประเทศโดยการสร้าง “ถนนเจริญกรุง” เป็นถนนสายแรกของประเทศไทย เปิดใช้ปี พ.ศ. 2407 เพียงไม่นานถนนสายนี้ก็เต็มไปด้วยพ่อค้าชาวยุโรปและกลายเป็นแหล่งธุรกิจที่มีผู้คนมาจับจ่ายใช้สอยมากที่สุด จากนั้นก็มีการสร้างถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และสะพานข้ามคลองต่างๆ ตัดกันเป็นตารางตามมาอีกจำนวนมาก

จากจำนวนรถยนต์ 251 คัน ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพิ่มขึ้นเป็น 622 คัน รถจ้างอีก 347 คัน รถลากชั้นที่ 1 จำนวน 2,698 คัน ในสมัยรัชกาลที่ 6 แสดงถึงความต้องการใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น การตัดถนนโดยส่วนมากสร้างขึ้นจากการถมคลองเป็นหลัก เนื่องจากผู้คนสมัยนั้นอาศัยอยู่ริมคลองและอาศัยการเดินทางตามลำคลองมากกว่าการใช้ถนน ถนนจึงไม่เป็นที่นิยมในการสัญจร รัฐบาลไม่ต้องการเสียเงินค่าใช้จ่ายเวนคืนที่ดินให้แก่ราษฎร อีกทั้งการพัฒนาเมืองในยุคนั้นมีเหตุผลเกี่ยวข้องกับ

การปกป้องประเทศจากการล่าอาณานิคมของชาวยุโรปอีกด้วย การสร้างเมืองให้ทันสมัยก็เพื่อแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่เจริญแล้ว หลังยุครัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา การพัฒนาประเทศค่อนข้างช้า เนื่องจากตกอยู่ในภาวะสงครามมาตลอด ไม่ว่าจะเป็นสงครามโลกครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 อีกทั้งการปฏิวัติ เปลี่ยนระบบการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 7 ความไม่สงบสืบเนื่องกันเรื่อยมาจนประมาณส่วนใหญ่จึงหมดไปกับการรบและการฟื้นฟูประเทศ ส่วนที่พัฒนาในยุครัชกาลที่ 6 - 7 จึงเป็นการสร้างโรงเรียน สร้างมหาวิทยาลัย สร้างสถาบันราชการ สร้างทางรถไฟ และการสร้างโครงข่ายถนนออกสู่ชนเมืองหรือรวมถึงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จนกระทั่งกลับมาสู่ความสงบในช่วงรัชกาลที่ 9 ประเทศไทยที่พึ่งเข้าสู่ระบบการปกครองแบบประชาธิปไตยได้ไม่นาน ได้เริ่มพัฒนาเมืองขึ้นอีกครั้งในช่วงหลังปี พ.ศ.2490 โดยการกำหนดตราพระราชบัญญัติผังเมืองและผังชนบท พ.ศ.2495 เป็นแผนแม่บทแต่ก็ถูกยกเลิกไปกลายมาเป็น “พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518” แทน แต่ก็ยังเป็นพระราชบัญญัติที่ยังไม่รัดกุมและไม่มีอำนาจในการจัดการกับที่ดินที่เกิดขึ้นในเมืองได้ จึงทำให้กรุงเทพมหานครเจริญเติบโตไปอย่างไร้ทิศทาง จนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอื่นๆ ตามมาอีกด้วย (นระ คมนามูล, 2547)

กำเนิดขนส่งสาธารณะ จุดเริ่มต้นของการขนส่งสาธารณะกรุงเทพมหานครเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2363 โดยระยะแรกเริ่มต้นด้วยการให้บริการรถม้า ซึ่งขณะนั้นยังมีแต่ถนนดินลูกรัง หลังจากได้เปิดใช้ถนนเจริญกรุงถนนสายแรกเมื่อปี พ.ศ.2407 แล้วก็เกิดถนนต่างๆ เพิ่มขึ้นจำนวนมากจนเกิดโครงข่ายถนนขึ้น มีนักลงทุนชาวจีนชื่อ นายฮองเฮียง แซ่โง้ว ได้สั่งรถลากจากญี่ปุ่นมาให้บริการเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ.2417 ต่อมาจึงเรียกติดปากว่า “รถเข็ญ” และล้มเลิกกิจการไปในปี พ.ศ.2478

กำเนิดรถราง ในปี พ.ศ.2430 นายจอห์น ลอฟตัน (ชาวเดนมาร์ก) ได้ขอสัมปทานเดินรถรางโดยใช้ม้าลาก เปิดให้บริการเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2431 เดินรถจากถนนตกถึงพระบรมมหาราชวัง ดำเนินงานอยู่ไม่นานมีแต่ขาดทุนจึงได้ปรับปรุงเปลี่ยนกิจการใหม่เป็นการขับเคลื่อนโดยใช้กำลังไฟฟ้าเมื่อเดือนพฤษภาคม 2437 ซึ่งเป็นประเทศแรกของโลกโดยที่อังกฤษเริ่มใช้ในปี 2446 จนกระทั่งเดือนพฤศจิกายน 2443 ได้รวบรวมกิจการกับบริษัท Electric City Company Limited ขยายกิจการเปิดเดินรถสายสามเสนเพิ่มขึ้นอีกในปี พ.ศ.2444 ต่อมาปี พ.ศ.2448 ได้มีผู้ก่อตั้งบริษัทรถรางไทย ได้รับพระราชทานพระราชนุมัติให้เดินรถรางในพระนครได้อีกบริษัทหนึ่ง (ตัวรถทาสีแดง) เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2448 กิจการของบริษัทรถรางไทยเปิดดำเนินการมาจนถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2451 ก็โอนไปอยู่กับ บริษัทไฟฟ้าสยามจำกัด ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัทไฟฟ้าไทย คอร์ปอเรชั่น จำกัด ในวันที่ 5 พฤษภาคม 2470 และในที่สุดก็โอนเป็นของรัฐบาลเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2493 พร้อมกับเปลี่ยนรูปร่างตัวรถเป็นแบบใหม่ และในที่สุดก็ได้เลิกเดินรถไปเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2511 (นระ คมนามูล, 2547)

กำเนิดรถเมล์ ในปี พ.ศ.2450 พระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) ได้จัดให้มีรถเมล์รับจ้างโดยใช้ม้าลากจูง ตัวรถทำด้วยไม้มี 4 ล้อ คล้ายเกวียน บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 2 คน วิ่งรับส่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำ ปทุมวัน ในปี พ.ศ. 2456 นายเลิศได้เปลี่ยนแปลงกิจการจากการใช้ม้าลากเป็นใช้รถยนต์ยี่ห้อฟอร์ด แต่ตัวถังรถส่วนใหญ่ยังใช้ไม้ ภายนอกทาสีขาว ที่นั่งก็ทำด้วยไม้ เป็นที่นั่งของผู้โดยสารยาว 2 แถว ชาวบ้านเรียกติดปากว่า “รถเมล์ขาวนายเลิศ” มีคนนิยมแพร่หลาย ทำให้กิจการรถเมล์แพร่หลายออกไปเรื่อยๆ จนมีผู้คนเอาอย่างจนมีบริษัทรถเมล์เกิดขึ้นอีกหลายบริษัท เช่น ศรีนคร ไทยประดิษฐ์ บุญผ่อง พิระ เมล์แดง รถเมล์ขาวกาบาทแดงของพระยาภักดีนรเศรษฐ และมีหน่วยงานของรัฐอย่าง บขส. (รถเมล์สีส้ม) และ รสพ. (รถเมล์สีฟ้า) ขยายเส้นทางออกไปทั่วนคร รวม 24 บริษัท จนกระทั่งเกิดการแข่งขันกันบ้าง วิ่งทับเส้นทางกันบ้างเรื่อยมา ผลทำให้เกิดปัญหาขาดทุนและขอขึ้นค่าโดยสารในที่สุด

กำเนิด ขสมก. เป็นธรรมดาที่รถเมล์ต่างวิ่งเข้าไปยึดพื้นที่ย่านชุมชนหรือย่านธุรกิจไม่ว่าจะเป็นย่านสนามหลวง บางลำพู หรือประตูน้ำ ซึ่งยุคนั้นถือเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่สำคัญ บริษัทรถเมล์ทั้งหลายจึงเปิดเส้นทางเข้าสู่พื้นที่เหล่านั้นจนกลายเป็นการรวมศูนย์ การให้บริการรถเมล์จึงกระจุกตัวเข้าหาย่านธุรกิจเพียงอย่างเดียว ทำให้ย่านชุมชนอื่นๆ ถูกละเลย จนกระทั่งปี พ.ศ.2518 ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เข้ามาดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้รวบกิจการรถเมล์ทั้ง 24 บริษัทและของรัฐอีก 2 ราย จัดตั้งเป็น บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยรัฐบาลถือหุ้นร้อยละ 51 เอกชนถือหุ้นร้อยละ 49 พร้อมประกาศให้ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 1,000 บาทต่อเดือน และเด็กนักเรียนใช้ฟรี นโยบายดังกล่าวยังไม่ทันเริ่มใช้ เนื่องจากมีปัญหาทางข้อกฎหมาย จึงโอนกิจการมาจัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก.” เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519 โดยออกเป็นพระราชกฤษฎีกา พร้อมโอนรถเมล์ทั้งหมด 2,700 คันมาเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ด้วย และดำเนินกิจการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมาจนถึงปัจจุบัน

กำเนิดขนส่งมวลชนระบบราง เป็นระบบที่มีโครงการมาหลายต่อหลายสมัยรัฐบาลแล้ว แต่ก็ล้มเหลวมาโดยตลอดเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่ใช้เงินจำนวนมาก อีกทั้งการเปลี่ยนแปลงผู้นำรัฐบาลบ่อยครั้งทำให้แผนนโยบายขาดความต่อเนื่อง จากการศึกษาวิวัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางของประเทศไทยแล้วพบว่ามีการพัฒนา ดังนี้

พ.ศ. 2515-2518

- รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาการจราจรและการขนส่งที่ติดขัด จึงขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษาและวางแผนในการแก้ไขปัญหา

พ.ศ. 2519

- รัฐบาลได้มอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างทางพิเศษสำหรับขนส่งมวลชน 3 สาย คือ สายที่ 1 พระโขนง-บางซื่อ สายที่ 2 วงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว และสายที่ 3 ดาวคะนอง-มักกะสัน โดยไม่ให้รบกวนบุคคลอื่นไปวิ่ง

พ.ศ. 2533

- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้คัดเลือก บริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รับสัมปทานโครงการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟและถนนยกระดับ ในเส้นทางหัวลำโพง-ยมราช-รังสิต ยมราช-มักกะสัน-หัวหมาก มักกะสัน-แม่น้ำ ยมราช-ธนบุรี-ตลิ่งชัน หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตร

พ.ศ. 2535

- ได้ดำเนินการเลือกบริษัท ลาวาลิน อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นผู้ลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 แต่มีเหตุขัดข้องที่ทำให้โครงการยุติไป
- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ได้รับการจัดตั้ง เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีอำนาจในการดำเนินงานรถไฟฟ้า หลังจากที่อยู่สัมปทานโครงการอื่นหมดลง หรือเข้าดำเนินงานแทนหากโครงการรถไฟฟ้าอื่นไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระยะแรก ตามเส้นทางหัวลำโพง-ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (BTSC หรือกลุ่มธนาฯ) ลงนามสัญญากับทางกรุงเทพมหานคร เพื่อสร้างและประกอบการระบบขนส่งมวลชนวิ่งบนทางยกระดับ 2 สาย คือ สายสีลม (สะพานตากสิน-สนามกีฬาแห่งชาติ) และสายสุขุมวิท (หมอชิต-อ่อนนุช) ระยะทางรวมประมาณ 23 กิโลเมตร

พ.ศ. 2537

- คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดย สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งเสนอขยายเส้นทางอีก 135 กิโลเมตร

พ.ศ. 2539

- ได้ทำการศึกษาโครงการการออกแบบเชิงหลักการเพื่อนำแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติ เสนอแก้ไขแนวเส้นทางจากแผนแม่บทเดิมเล็กน้อย รวมระยะทาง 178.9 กิโลเมตร

พ.ศ. 2540

- ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หัวลำโพง-บางซื่อ เป็นสายแรก ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- การรถไฟฟ้า ขกเลิกสัมปทานการโครงการโฮปเวลล์ ซึ่งการก่อสร้างล่าช้ามาตลอด

พ.ศ. 2541

- ได้ทำการศึกษาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อให้เป็นระบบเสริมป้อนผู้โดยสารให้การขนส่งระบบอื่นๆ 11 โครงการ ระยะทาง 206 กิโลเมตร

พ.ศ. 2541-2545

- ความล้มเหลวของโครงการโฮปเวลล์ ทำให้การดำเนินการตามแผนแม่บทเกิดการหยุดชะงัก อีกทั้งประเทศยังประสบกับวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 สจร.ในขณะนั้นจึงได้รับมอบหมายจากมติคณะรัฐมนตรี ให้เร่งดำเนินการศึกษาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเกิดโครงการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (Urban Rail Transportation Master Plan in Bangkok and Surrounding Areas : URMAP) เพื่อปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเดิม ให้สอดคล้องกับสถานการณ์

พ.ศ. 2542

- 5 ธันวาคม 2542 รถไฟฟ้า BTS ทั้ง 2 สาย เปิดให้บริการ

พ.ศ. 2543

- ปรับองค์กรเป็น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- รฟม.ลงนามในสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าและดำเนินการเดินรถกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL.)

2546-2547

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)ได้รับมอบหมายให้ดำเนินโครงการศึกษาการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำแผนไปใช้ในการปฏิบัติจริง ซึ่งคำนึงถึงการดำเนินงาน

อย่างรวดเร็ว ลงทุนอย่างคุ้มค่า สอดคล้องกับความจำเป็นเร่งด่วนและความต้องการของประชาชน (The Study on Materialization of Urban Rail Transportation Master Plan)

พ.ศ. 2547

- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระยะที่ 1 ภายในปี พ.ศ. 2552 รวมทั้งหมด 7 เส้นทาง ระยะทางทั้งหมด 291 กิโลเมตร
- 13 เมษายน 2547 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน) เปิดให้บริการ

กำเนิดรถไฟฟ้า BTS คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินการจัดตั้งระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยอนุมัติให้ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับสัมปทานและลงทุนระยะเวลา 30 ปี นับจากวันเปิดให้บริการโดยไม่แบ่งผลประโยชน์ใดๆ ตลอดระยะเวลาสัมปทาน โดยสัญญาจะมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2536 เริ่มก่อสร้างที่บริเวณถนนราชดำริ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2538 โดยเป็นรถไฟฟ้าลอยฟ้ายกระดับใช้ระบบ Heavy rail ขนส่งผู้โดยสารได้ 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง โดยก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2536 รับมอบพื้นที่เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2538 ทำการก่อสร้างเส้นทางออกเป็น 2 สาย คือสายสุขุมวิท และสายสีลม กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 4 ปี เปิดบริการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 มูลค่าโครงการรวมทั้งสิ้น 42,934 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน) ดำเนินการต่อเนื่องจนถึงทุกวันนี้โดยไม่เคยหยุดให้บริการ

2.2 พัฒนาการของการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.2501 ก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรก 3 ปี กระทรวงมหาดไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาผ่าน USOM แห่งประเทศไทย ให้ผู้เชี่ยวชาญคนหนึ่งมีนามว่า “ลิตซ์ฟีลด์ ไวท์ทิง บาวน์ แอนด์ แอสโซซิเอท” จัดทำผังเมืองนครหลวงเป็นครั้งแรก และเรียกผังนี้ว่า “Great Bangkok Plan 2533” เสนอต่อกระทรวงมหาดไทยเมื่อปี พ.ศ.2503 เป็นแผนโครงการ 30 ปี (พ.ศ.2504-2533) ผังโครงการฉบับนี้ต่อมาเรียกว่า “ผังลิตซ์ฟีลด์” ผังนี้ครอบคลุมอาณาบริเวณที่ดินเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาลนครธนบุรี เทศบาลเมืองนนทบุรี เทศบาลเมืองสมุทรปราการและเทศบาลเมืองพระประแดงไว้ทั้งหมด คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 640 ตารางกิโลเมตร ซึ่งขณะนั้นชุมชนนครหลวงมีพื้นที่ประมาณ 176 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 1,622,461 คน หรือ 1,670,238 คน เมื่อรวมปริมณฑลด้วย

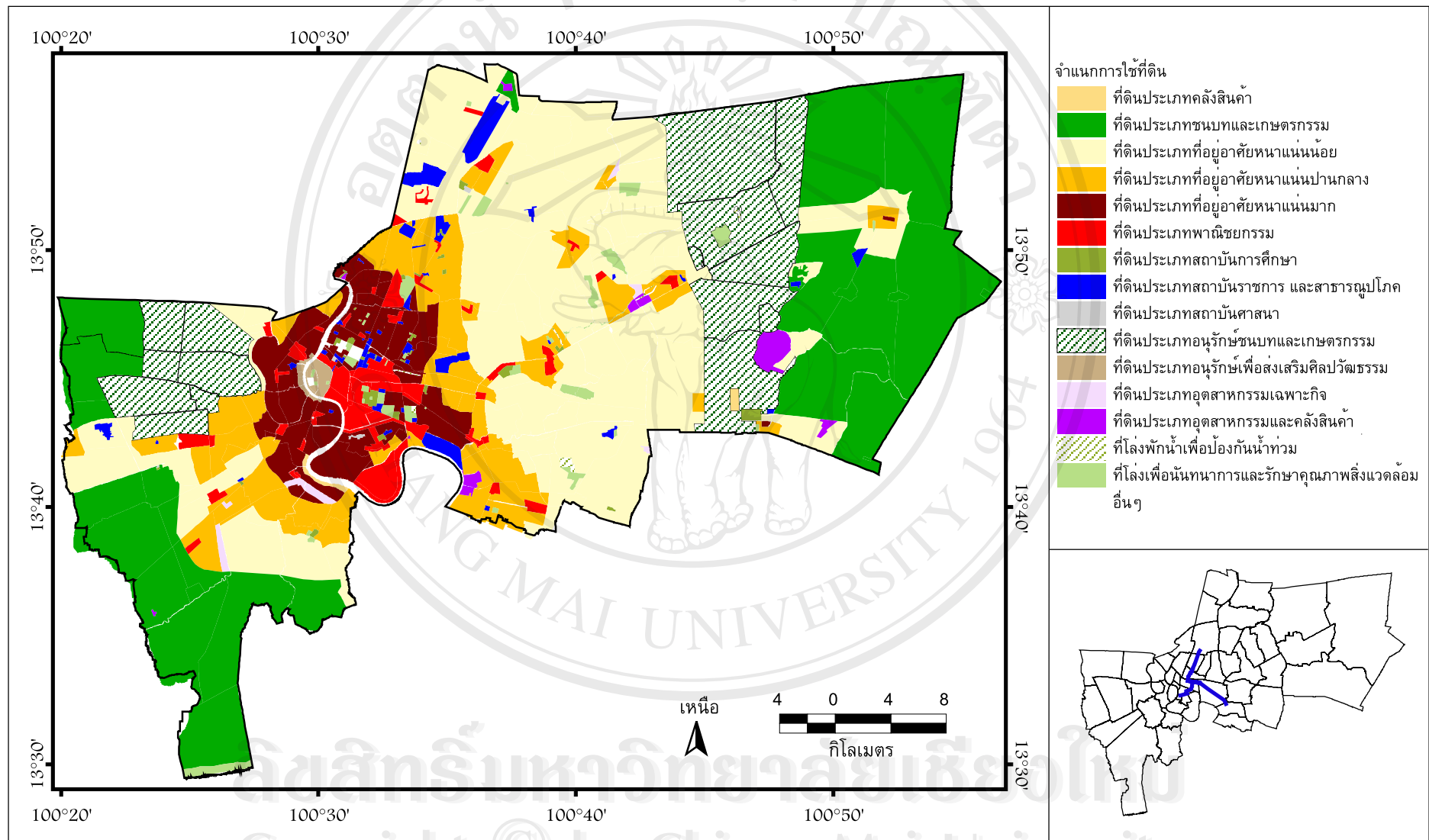
ข้อเสนอของผังดังกล่าวนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯอย่างใหญ่หลวงตามแนวความคิดของนครแห่งรถยนต์ ซึ่งกำลังเป็นที่นิยมกันมากในสหรัฐอเมริกาขณะนั้น ถนนหลายสายในกรุงเทพฯสร้างขึ้นจากการถมคลอง จนกระทั่งปี พ.ศ.2513 ประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นจนเกือบ 3 ล้านคน จอมพลถนอม กิตติขจร จึงได้รวมจังหวัดธนบุรีเข้ากับกรุงเทพฯ แล้วเปลี่ยนชื่อเป็น **“กรุงเทพมหานคร”** เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2515 ผลปรากฏว่าภาวะเศรษฐกิจพื้นที่บริเวณกรุงเทพฯ และธนบุรีเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วกลายเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมใหญ่และได้มีการพัฒนาบริการต่างๆ ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จึงทำให้กรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นเป็นลูกโซ่อื่นๆ ขึ้นต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน (นระ คมนามูล, 2547)

ปัจจุบันการหลั่งไหลเข้ามาหางานทำของประชากรวัยแรงงาน เนื่องจากกรุงเทพฯถูกพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางรวมความเจริญของภูมิภาคและศูนย์กลางธุรกิจอันหลากหลาย ส่งผลให้การใช้ที่ดินในกรุงเทพฯขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเกิดชุมชนอยู่ห่างจากใจกลางเมืองมากถึง 30 กิโลเมตร เนื่องจากประชาชนยังไม่นิยมอยู่ในตึกสูง จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจาก 4 ล้านคนในปี 2515 เป็น 8.2 ล้านคน ในปี 2535 และเพิ่มเป็น 10 ล้านคนในปี 2544 ทำให้ความต้องการใช้ที่ดินมีสูงขึ้นจนราคาที่ดินในย่านธุรกิจการค้า (CBD) ก้าวกระโดดอย่างน่าใจหาย ที่ดินย่านชานเมืองจึงกลายเป็นจุดสนใจสำหรับผู้มีฐานะปานกลางและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เอกชนจำนวนมาก

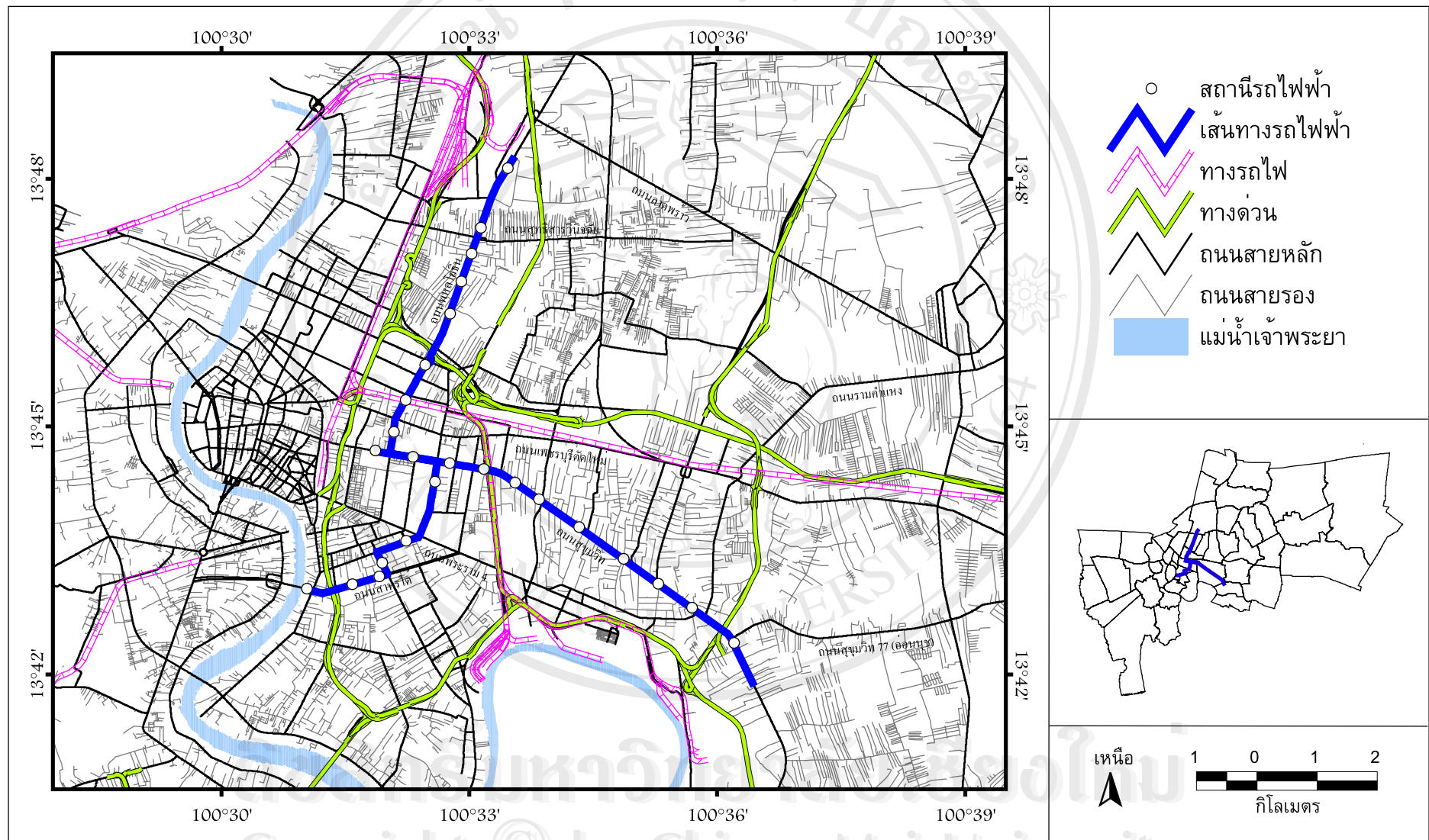
ตราพระราชบัญญัติกรมการผังเมืองปี 2538 ได้กำหนดเขตการใช้ที่ดินจำแนกตามสี กรุงเทพมหานครเอาไว้ให้สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินในปัจจุบันให้มากที่สุด โดยกำหนดแนวป้องกันน้ำท่วมไว้ทางทิศตะวันออก แต่ในความเป็นจริงพื้นที่บริเวณนั้น มีบ้านจัดสรรตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ทั้งนั้นเพื่อกำหนดแนวทางการใช้ที่ดินระยะยาวให้กับกรุงเทพมหานคร รูป 2.1

กรุงเทพฯได้รับอิทธิพลการพัฒนาจากการสร้างถนนเหมือนกับเมืองอื่นๆ ในการตัดถนนซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ ปัจจุบันกรุงเทพมหานครประกอบด้วยทางด่วน 80.1 กิโลเมตร ถนนสายหลัก 980 กิโลเมตร ถนนสายรอง 2,800 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ถนนเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของพื้นที่กรุงเทพฯ หรือ 2.4 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งเมื่อเทียบกับมาตรฐานสากลควรมีถนนประมาณร้อยละ 20 - 25 หรือ 7.5 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร รูป 2.2

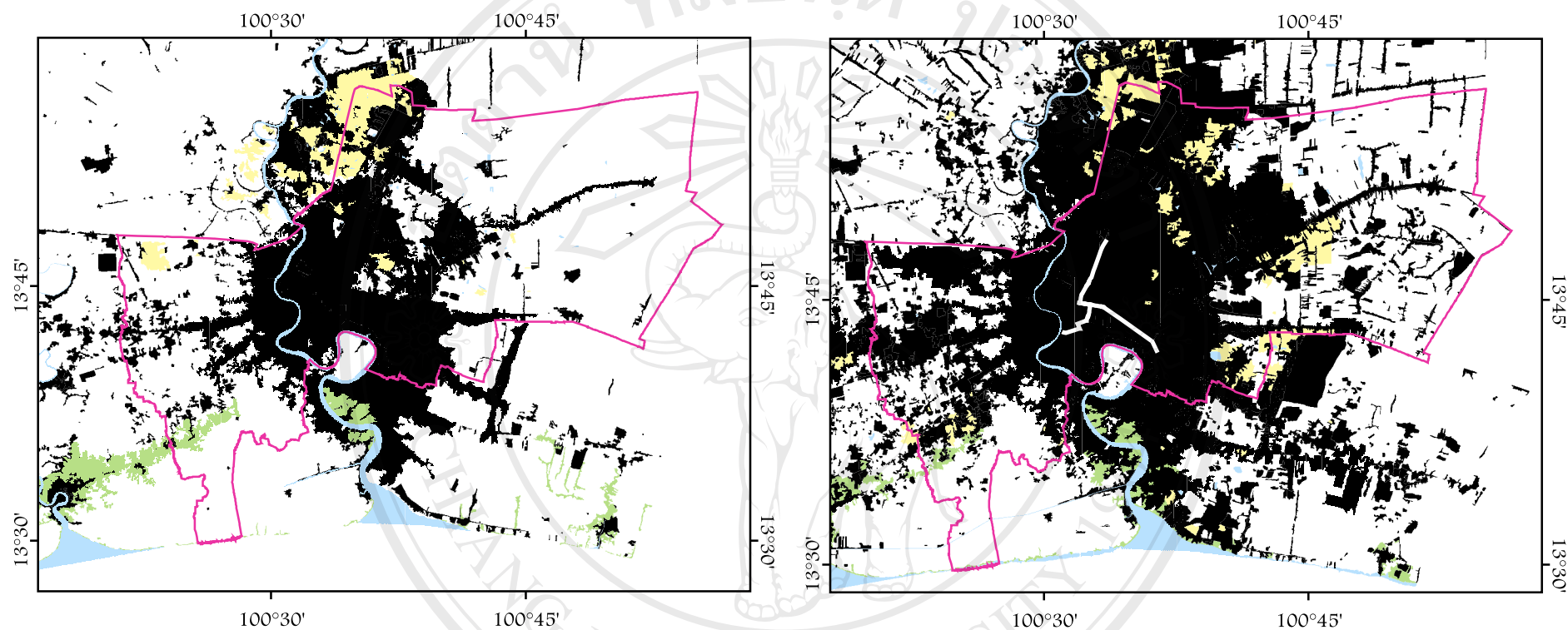
รูปแบบการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ในปี 2531 ขยายตัวไปตลอด 2 ฟังแม่น้ำเจ้าพระยา ตามถนนสายหลักตั้งแต่ทิศเหนือจรดทิศใต้ ไปถึงอ่าวไทย ปี 2545 ขยายตัวเพิ่มเติมไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออกเฉียงใต้ ความเป็นเมืองได้ขยายตัวอย่างชัดเจนไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต พหลโยธิน ลาดพร้าว รามอินทรา สุขาภิบาล 1 สุขาภิบาล 2 รามคำแหง และถนนอ่อนนุช ส่วนการพัฒนาอุตสาหกรรมได้พัฒนาลงมายังด้านทิศใต้และทิศตะวันตก ตลอดแนวถนนเพชรเกษม ถนนสุขสวัสดิ์ อีกทั้งการขยายหมู่บ้านจัดสรรในย่านพุทธมณฑล



รูป 2.1 แผนภาพตราพระราชบัญญัติกรมการผังเมืองปี 2538

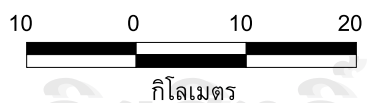


รูป 2.2 โครงข่ายถนนกรุงเทพมหานคร ปี 2542



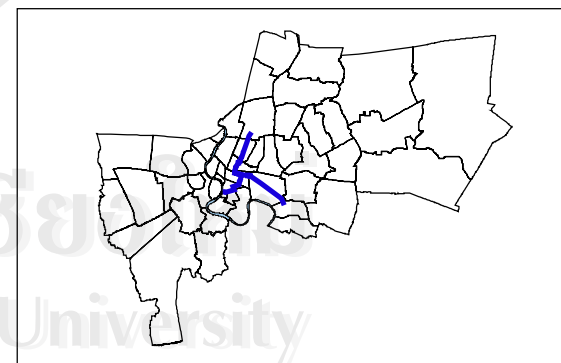
ชุมชนความเป็นเมืองปี 2531

ชุมชนความเป็นเมืองปี 2545



การใช้ที่ดิน

- เกษตรกรรม
- ป่าไม้
- ชุมชนเมือง
- แหล่งน้ำ
- อื่นๆ



รูป 2.3 การขยายตัวของกรุงเทพมหานครปี 2531 - 2545

ส่วนพื้นที่เขตเมืองชั้นในกลายเป็นอาคารสูงหรือเป็นที่ดินแบบผสม เป็นทั้งอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ความหนาแน่นเพิ่มขึ้นตามลำดับรัศมีของเมือง ซึ่งเส้นทางทั้งหมดล้วนพึ่งพิงการสัญจรโดยมีแนวโน้มเป็นตัวย่นพาการเดินทางมายังพื้นที่นั้นๆ แทบทั้งสิ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้นตามช่วงเวลา พัฒนาสู่ความเป็นเมืองตามกระแสเศรษฐกิจ การเมืองโดยมีธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจรถยนต์เป็นตัวชี้นำความเจริญ ดังรูป 2.3 ข้างต้น

2.3 ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร

พัฒนาการที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานคร ได้กระตุ้นให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามาทำงานในเมืองกันมากขึ้น มากจนเกินขีดจำกัดการรองรับด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ด้าน ตลอดจนช่วงระยะพัฒนาการที่ผ่านมาพบว่าปี 2545 (ปีที่ทำการศึกษา) กรุงเทพมหานครมีประชากร 7,610,000 คน จากจำนวนประชากรทั้งประเทศ 62,376,000 คน มีผู้ย้ายเข้า 443,017 คน ย้ายออก 473,758 คน มีนักท่องเที่ยวที่มาเยือนกรุงเทพมหานครจำนวน 8,368,635 คน จากทั่วประเทศ 9,508,623 คน ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อเดือน 7,794 บาทต่อเดือน มีรายจ่าย 6,046 บาทต่อเดือน ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 12,525,791 ล้านลิตร จากทั่วประเทศ 34,830,677 ล้านลิตร ดังตารางที่ 2.1

จากตัวเลขข้างต้นจะเห็นได้ว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นผลมาจากความยากจนในชนบท ผู้คนจากทั่วประเทศเดินทางเข้ามาเป็นแรงงานหรือศึกษาต่อในเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานครซึ่งมีสินค้าและบริการรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน ประชากรมีระดับรายได้เฉลี่ยมากกว่าคนในชนบทกว่า 2 เท่าตัว โดยการเจริญเติบโตของเมืองมีลักษณะการพัฒนาเป็นเมืองโตเดี่ยว ในที่สุดประชากรก็เพิ่มขึ้นจนเกินศักยภาพในการรองรับพื้นฐาน ทำให้ความแออัดของเมืองก้าวกระโดดอย่างรวดเร็ว เกิดชุมชนแออัดและเสื่อมโทรมมากขึ้นในใจกลางเมือง ปัญหาที่ตามมาคือปัญหาสาธารณูปโภค ระบบจราจรและระบบขนส่งมวลชนซึ่งแออัดจนไม่สามารถรองรับการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวันให้กับชาวเมืองได้

เมื่อประชากรมากขึ้น ความต้องการพื้นที่ก็เพิ่มขึ้นตามมาด้วย เทคโนโลยีการก่อสร้างก็พัฒนาตามไปด้วย ทำให้การสร้างอาคารทำได้รวดเร็วยิ่งขึ้นรูปร่างของเมืองจึงเติบโตไปอย่างไร้ระเบียบ ชนชั้นกลางย้ายไปอยู่ชานเมืองมากขึ้นระยะการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองจึงไกลออกไปเรื่อยๆ ทำให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการเดินทางเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว กลายเป็นปัจจัยที่ 5 ซึ่งเป็นรายจ่ายประจำที่ต้องสูญเสียมากกว่าการกินอยู่เสียอีก สภาพการจราจรที่ติดขัดและภาพพจน์เชิงลบของ ขสมก. ทำให้คนที่มีทางเลือก เลือกใช้พาหนะส่วนตัวมากกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะทำให้ตัวเลขการใช้น้ำมันของคนกรุงเทพฯ มีปริมาณสูงเมื่อเทียบกับทั่วประเทศ

ตารางที่ 2.1 สถิติที่สำคัญในเขตกรุงเทพมหานครปี 2545

จำนวนประชากร		
ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร		7,610,000 คน
ประชากรทั้งประเทศ		62,376,000 คน
ที่มา: สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล		
การย้ายถิ่น		
คนย้ายเข้า		443,017 คน
คนย้ายออก		473,758 คน
ที่มา: กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ		
สถิตินักท่องเที่ยวที่เข้ามาประเทศไทยตลอดปี		
จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยือนกรุงเทพมหานคร		8,368,635 คน
จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยือนประเทศไทย		9,508,623 คน
ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย		
รายได้และรายจ่าย (เฉลี่ยต่อคนต่อเดือน)		
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั่วราชอาณาจักร	รายได้	7,794 บาท / เดือน
	รายจ่าย	6,046 บาท / เดือน
	รายได้	3,358 บาท / เดือน
	รายจ่าย	2,722 บาท / เดือน
ที่มา: กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ		
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง		
กรุงเทพมหานคร		12,525,791 ล้านลิตร
ทั่วประเทศ		34,830,677 ล้านลิตร
ที่มา: สำนักน้ำมันเชื้อเพลิง กระทรวงพาณิชย์		

2.4 การเดินทางสัญจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การเดินทางเป็นกิจวัตรประจำวันของชาวกรุงเทพมหานคร ด้วยกิจกรรมการเดินทางที่หลากหลายและลักษณะของความเป็นเมืองโตเดี่ยว อันเป็นศูนย์รวมธุรกรรมด้านต่างๆ เข้าไว้ด้วยกันทำให้การเดินทางในกรุงเทพมหานครมีความหลากหลาย แต่每天有มีทิศทางการเดินทางทั้งจากศูนย์กลางของเมืองและบริเวณรอบเมืองในทุกทิศทุกทางของเขตเมือง รูปแบบและพฤติกรรม การเดินทางของคนกรุงเทพมหานคร จึงมีความแตกต่างกันไปตามพื้นที่และเวลา เพื่อศึกษาถึงวิถีชีวิตในการเดินทางของชาวกรุงเทพมหานครในปัจจุบันจึงทำการจำแนกรูปแบบการเดินทางไว้เป็น 3 หัวข้อใหญ่คือ 1) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง 2) วิธีการในการเดินทาง 3) ทิศทางของการเดินทาง เพื่อใช้เป็นแม่แบบสำหรับการศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้วยดังนี้

2.4.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทางของคนกรุงเทพฯ นั้นอาศัยวิธีการในการเดินทางที่หลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเท้า การใช้พาหนะส่วนตัว การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ฯลฯ จากการศึกษาจากทั่วโลกรวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย พบว่ามนุษย์มีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางสำหรับชีวิตประจำวันคือ (ก) เดินทางไปยังที่พักอาศัย (ข) เดินทางเพื่อไปทำงานหรือไปเรียน (ค) เพื่อประกอบธุรกิจติดต่อสัมพันธ์ (ง) เดินทางเพื่อเข้าสังคม (จ) เดินทางเพื่อการท่องเที่ยวหรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

ก) การเดินทางเพื่อกลับที่พักอาศัย

จุดเริ่มต้นการเดินทางของมนุษย์ต้องเริ่มจากเดินทางออกจากที่พักอาศัยก่อนและสุดท้ายก็จะเดินทางกลับมายังที่พักเพื่อการพักผ่อน รูปแบบโดยทั่วไปจึงเป็นการเดินทางออกจากที่พักในช่วงเช้าและเดินทางกลับในช่วงเย็นถึงค่ำ แต่เมื่อจำแนกประเภทที่อยู่อาศัยกับทำเลที่ตั้งภายในเมืองพบว่าการเดินทางนั้นมีความแตกต่างกันออกไปตามลักษณะของที่อยู่อาศัย อาทิเช่น ตึกแถว หอพัก อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม ที่พักอาศัยเหล่านี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองและอยู่ในแหล่งชุมชนเมืองเก่า อาจเป็นอาคารแบบผสม คือเป็นทั้งที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ระยะทางในการเดินทางสั้นกว่า แต่ความหนาแน่นมีมากกว่าจึงทำให้อัตราการเข้าถึงพื้นที่นี้มีมาก ผู้ที่อาศัยในย่านนี้ส่วนใหญ่มีฐานะในระดับปานกลางและล่างซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทาง ดังนั้นการลงทุนเกี่ยวกับขนส่งสาธารณะจึงมักมีการแย่งชิงพื้นที่ส่วนนี้เป็นหลัก ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวและทาวเฮาส์มักอยู่ในเขตย่านชานเมือง ระยะทางที่ไกลกว่าจึงใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า การเข้าถึงยากลำบากกว่าจึงนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว เพราะโดยส่วนใหญ่มีฐานะปานกลางหรือสูงกว่าจึงไม่นิยมใช้บริการขนส่งมวลชน แต่ในปัจจุบันรูปแบบการ

เดินทางไปยังที่พักอาศัยเริ่มเปลี่ยนไป หลายครอบครัวอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียมหรือ อพาร์ทเมนต์ ในวันทำงาน และจะเดินทางกลับไปยังบ้านที่สร้างไว้ในย่านชานเมืองในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ ส่วนคนวัยทำงานที่ยังไม่มีครอบครัวก็นิยมที่จะอาศัยในคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ หรือหอพักที่ใกล้ห้างสรรพสินค้าหรือชุมชนที่มีระบบขนส่งสาธารณะรองรับมากกว่า ดังนั้นอาจจะพบเห็นการเดินทางจากที่พักที่หนึ่งไปยังอีกที่พักหนึ่งได้มากขึ้น การเดินทางไปยังที่พักของคนกรุงเทพฯ จึงขึ้นอยู่กับช่วงเวลาและสถานที่ รวมถึงช่วงอายุของประชากรเป็นสำคัญ

ข) การเดินทางไปเรียนหรือทำงาน

กลุ่มผู้ที่เดินทางไปเรียนหรือทำงานเป็นกลุ่มประชากรหลักที่เลือกใช้บริการขนส่งมวลชน สามารถจำแนกออกได้ด้วยช่วงอายุและช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้อย่างชัดเจน เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของผู้ให้บริการที่มีรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์-ศุกร์ (วันทำงาน) ที่ตายตัวในแต่ละสัปดาห์ โดยการสัญจรจะหนาแน่นตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00-8.00น. และจะลดลงตามลำดับจนกระทั่งจะมากขึ้นอีกในช่วงเวลา 12.00น. ซึ่งเป็นเวลาพักเที่ยง ในช่วงนี้เองจะเกิดการเดินทางระยะสั้นๆ ตั้งแต่เวลา 12.00-13.30น. ชุกชุมมากในบริเวณห้างสรรพสินค้าหรือสถานบันเทิง และมีการเดินทางหนาแน่นอีกครั้งตั้งแต่ช่วงเวลา 16.00-19.00น. อาจพบว่าเป็นการเดินทางเพื่อเข้าสังคมหรือแวะเดินเที่ยวตามแหล่งช้อปปิ้งต่างๆ ก่อนจะเดินทางกลับที่พัก ขึ้นอยู่กับภารกิจงานของแต่ละบริษัทหรือหน่วยงาน หากเป็นสถาบันราชการเลิกงานเวลา 16.30น. บริษัทเอกชนส่วนใหญ่เลิกงานเวลา 17.00น. มีเพียงร้อยละ 23 ที่เดินทางไปทำงานและไปเรียนในวันเสาร์ ส่วนวันอาทิตย์เป็นวันหยุดงานมักเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ดังนั้นจึงเป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าการเดินทางเพื่อไปเรียนหรือทำงานเกิดขึ้นในวันธรรมดา และเป็นกิจวัตรหลักของการเดินทางในกรุงเทพฯ ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทให้ความสำคัญ

ค) การเดินทางเพื่อเข้าสังคม

เมื่อสังเกตพฤติกรรมการเดินทางในช่วงเย็นของวันทำงาน ซึ่งมีความแตกต่างกับช่วงเช้าตรงที่ไม่มีความเร่งรีบเข้ามากระทบ ไม่ต้องแข่งกับเวลา ดังนั้นทางเลือกสำหรับเดินทางกลับที่พักในช่วงเย็นจึงมีช่องทางที่หลากหลายกว่า ฟังฟังผู้อื่นได้สะดวกกว่า ที่สำคัญในช่วงเย็นมักมีกิจกรรมเข้าสังคมพบปะเพื่อนฝูง เช่นการเดินทางไปร่วมงานแต่งงาน งานศพ เยี่ยมผู้ป่วย ก่อนที่จะเดินทางกลับที่พัก ดังนั้นการเลือกใช้บริการขนส่งมวลชนในช่วงเย็นจึงมีจำนวนที่เกี่ยวกับการเดินทางมากกว่าในช่วงเช้า การแวะเวียนไปยังสถานที่ต่างๆ ของผู้คนเป็นกิจวัตรประจำวันประเภทหนึ่งเช่นกัน แต่มีรูปแบบที่แตกต่างตรงที่ว่า หากทำการพิจารณาจากตัวบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รูปแบบการเดินทางก็จะไม่สามารถหารูปแบบการเดินทางนั้นได้เลย เพราะแต่ละคนเดินทางเข้าสังคมไม่ซ้ำที่ไม่ซ้ำวันกัน การพบปะสมาคมกับกลุ่มเพื่อนของคนในสังคมไม่สามารถระบุวัน เวลา สถานที่ได้ จึงต้อง

พิจารณาจากสถานที่ที่คนส่วนใหญ่มักจะไป เช่นการไปทานข้าวเย็นตามร้านอาหารในห้างสรรพสินค้า การไปร่วมงานแต่งงานตามโรงแรมต่างๆ การไปร่วมงานศพยังวัดสำคัญๆ ดังนั้นในการศึกษาทางภูมิศาสตร์ ต้องใช้สถานที่ที่เป็นตัวกำหนดในการหารูปแบบการเดินทางของประชากร ตัวอย่าง การเดินทางไปงานศพ ณ วัดธาตุทอง (ซึ่งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS) มีจำนวนผู้มางานศพในปริมาณเฉลี่ยคงที่ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการ ตั้งแต่ช่วงเวลา 17.30น. เป็นต้นไป และเดินทางกลับในช่วงเวลา 20.30น. ไม่สามารถกำหนดทิศทางได้ชัดเจนเนื่องจากกลุ่มคนที่มาร่วมงานหมุนเวียนไปทุกๆ 7 วันโดยเฉลี่ย ในที่นี้พื้นที่จะเป็นเป้าหมายหลักของการเดินทางเพื่อเข้าสังคม และเชื่อมโยงกับการจราจรขนส่งที่เกิดขึ้น

ง) การเดินทางเพื่อท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ

รูปแบบการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจที่แท้จริงของชาวเมืองจะเกิดขึ้นในช่วงเย็นวันศุกร์และวันหยุดสุดสัปดาห์ อาจคล้ายกับการเดินทางเพื่อเข้าสังคมแต่เป็นวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจกับคนที่ใกล้ชิด เห็นได้ชัดจากปริมาณผู้คนในห้างสรรพสินค้าทุกแห่งทั่วประเทศ หรือดูจากยอดขายสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนในวันหยุด รูปแบบการเดินทางในวันหยุดจึงเป็นการเดินทางเพื่อจับจ่ายอย่างแท้จริง การเดินทางในวันหยุดเริ่มต้นตั้งแต่ช่วงเวลา 11.00น. โดยจะรักษาระดับปริมาณคงที่ไปเรื่อยๆ จนกระทั่งเดินทางกลับในช่วงเวลา 18.00น. เป็นต้นไป โดยส่วนใหญ่นิยมการเดินทางด้วยพาหนะส่วนตัวมากกว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

แต่สำหรับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมือง จำแนกนักท่องเที่ยวออกเป็นอีก 2 กลุ่ม คือกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างถิ่นซึ่งหมายถึง นักท่องเที่ยวชาวไทยที่อาศัยในต่างจังหวัด และกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มไม่มีรูปแบบการเดินทางที่แน่นอน แต่สามารถสังเกตได้จากช่วงเวลา หากเป็นคนต่างจังหวัดจะมีช่วงเวลาการเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ในกรุงเทพฯ ในเย็นวันศุกร์ เป็นกลุ่มคนที่เดินทางมาจากจังหวัดใกล้เคียงอย่างชลบุรี ระยอง อ่างทอง สุพรรณ กาญจนบุรี ฯลฯ หรือช่วงเช้าวันเสาร์ ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่เดินทางมาจากจังหวัดห่างไกล เช่น อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ ภูเก็ต สงขลา เป็นต้น ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักเดินทางในช่วงกลางวัน วันละหลายเที่ยว เป็นต้น

จ) การเดินทางเพื่อธุรกิจติดต่อสัมพันธ์

การเดินทางประเภทนี้เกิดขึ้นในวันทำงานและส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อติดต่อข้อมูลและบริการซึ่งต้องการความรวดเร็วและการเข้าถึงลูกค้าตลอดทั้งวัน มีการเดินทางวันละหลายเที่ยว การใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจึงไม่เป็นที่นิยม อาจเป็นเพราะค่านิยมการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นการบ่งบอกถึงศักดิ์ศรีหรือเป็นการบอกถึงระดับฐานะทางการเงินให้กับผู้ที่ติดต่อ อีกส่วนหนึ่ง

ของการเดินทางสัญจรเป็นการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถกระบะในการสัญจรจากการศึกษาโดย Alan Black พบข้อมูลตัวอย่างที่น่าสนใจว่าการเดินทางเพื่อการติดต่อสัมพันธ์เชิงธุรกิจจะเกิดขึ้นมากที่สุดในวันจันทร์และน้อยที่สุดในวันอังคาร ไม่นับรวมวันเสาร์-อาทิตย์เนื่องจากเป็นวันหยุด และจะกลับมามากอีกครั้งในวันศุกร์ ถึงแม้ว่าการเดินทางประเภทนี้จะเป็นการเดินทางหลักสำหรับการสัญจรแต่ไม่ได้อาศัยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางเท่าที่ควร

2.4.2 วิธีการที่ใช้ในการเดินทาง

ตั้งแต่อดีตกาล มนุษย์เดินทางสัญจรทางบกไปยังที่ต่างๆ ด้วยวิธีการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศของแต่ละท้องถิ่น ในช่วงแรกเป็นการเดินทางไป-มาระหว่างชุมชนขนาดเล็กๆ เมื่อการเดินทางนั้นไกลเกินกว่ามนุษย์จะเดินไหว มนุษย์จึงต้องพึ่งพาอาศัยยานพาหนะเข้ามาช่วย โดยมีสัตว์เป็นพาหนะในการขนส่งลากจูงอย่างเช่น ช้าง ม้า วัว ควาย ลา แพะ อูฐ ฯลฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือเพื่อค้าขาย และพัฒนาเป็นรถเทียมม้า รถลาก ในเวลาต่อมา จนกระทั่งสังคมถูกพัฒนามาถึงช่วงการเปลี่ยนแปลงที่มีระบบอุตสาหกรรมเป็นตัวหมุนเวียนการแลกเปลี่ยนสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งคราวละมากๆ ทำให้เกิดการขนส่งระบบรางขึ้น

ในช่วงแรกของยุคอุตสาหกรรม การเดินทางสัญจรในเมืองด้วยการขนส่งระบบรางเป็นที่แพร่หลายมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัวเสียอีก เนื่องจากเป็นนวัตกรรมใหม่ซึ่งมีความน่าสนใจ ราคาสูง มีรัฐบาลเป็นริเริ่มการลงทุนและให้บริการโดยตรง ส่วนรถยนต์ส่วนตัวยังมีราคาสูง มีผู้ผลิตน้อยราย การหาเชื้อเพลิงเติมก็สร้างความลำบากให้กับผู้ใช้ อีกทั้งหาอะไหล่ในการซ่อมไม่ได้ ถนนก็ยังไม่ค่อยดี จึงไม่ได้รับความนิยมเท่ากับการใช้รถรางหรือรถเทียมม้า แต่พอหลังจากยุคอุตสาหกรรมแล้ว อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์มีจำนวนมากขึ้น ถนนหนทางดีขึ้นและครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น จำนวนรถยนต์บนท้องถนนก็มีให้เห็นมากขึ้นและมากขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งเกิดธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะขึ้นอีกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นรถรับจ้างส่วนบุคคล รถเมล์ รถบรรทุกรับจ้าง รวมถึงกิจการจำหน่ายน้ำมันที่มีให้เห็นทุกๆ หัวถนน โครงข่ายของเมืองครอบคลุมโยงใยกันอย่างทั่วถึง จนเกิดเป็นสังคมเมืองดังเช่นปัจจุบัน

ความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานครได้พัฒนาไปตามยุคตามสมัย ตามขนาดของประชากรที่มีความหลากหลายและความซับซ้อนของการดำรงชีวิตมากมาย กลายเป็นเมืองโตเดี่ยวที่มีปัญหาด้านความแออัด ทำให้การเดินทางสัญจรแออัดยิ่งขึ้นทวี วิธีการในการเดินทางสัญจรก็เป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของปัญหาสังคมที่ต้องเร่งศึกษา ทั้งที่มนุษย์เราสามารถผลิตรถยนต์ที่มีความเร็วได้มากกว่าเดิม ประหยัดน้ำมันได้มากกว่าเดิม แต่กลับต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ระยะทางมากขึ้น ใช้น้ำมันมากขึ้น แต่ความปลอดภัยในชีวิตต่ำลง มีอุบัติเหตุบ่อยขึ้น การศึกษาปัญหาสังคมที่มาพร้อมกับเทคโนโลยีจึงต้องเร่งทำการศึกษา

จากการศึกษาเรื่องการสัญจรของผู้ใช้แรงงานโดยรถเมล์ของคนกรุงเทพฯ พบว่าหาก ระยะทาง 0 - 3 กิโลเมตร คนนิยมสัญจรด้วยการเดินเท้า จักรยานและรถยนต์ส่วนตัว สำหรับการ เดินทางระยะ 3 - 8 กิโลเมตร นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวกับบริการขนส่งสาธารณะ พฤติกรรมการ เดินทางคนกรุงเทพฯ ส่วนหนึ่งเกิดจากความเคยชินและเลือกใช้พาหนะที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่ กับโอกาสและทางเลือกของแต่ละคน จุดมุ่งหมายในการเดินทางก็แตกต่างกัน ด้วยความแออัดของ เมืองที่การเจริญเติบโตรวดเร็วกว่าการขยายของเมือง การดำเนินการแก้ไขก็มักล่าช้าอยู่เสมอ ปัญหา การจราจรจึงยังคงเป็นปัญหาพื้นฐานที่ชาวเมืองที่ต้องเผชิญอยู่ทุกวัน

การจราจรของกรุงเทพมหานครในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2515-2546) เพิ่มขึ้นอัน เนื่องมาจากสาเหตุหลายประการ อาทิเช่นจำนวนประชากรที่เพิ่มจาก 5.6 ล้านคนในปี 2532 เป็น 10.5 ล้านคนในปี 2546 ระยะทางในการเดินทางที่เพิ่มจาก 8.3 กิโลเมตรเมื่อปี 2532 มาเป็น 10.5 กิโลเมตรในปี 2546 ความต้องการในการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ เพิ่มขึ้นจาก 16.3 ล้านเที่ยวต่อวันเมื่อปี 2532 มาเป็น 27.41 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2546 รวมถึงการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมการเดินทาง จากเดิมที่เคยมีผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนร้อยละ 53 เมื่อปี 2515 ลดลง เหลือเพียงร้อยละ 34 ในปี 2535 ส่วนผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 22 เมื่อปี 2515 มา เป็นร้อยละ 36 ในปี 2535 และผู้ใช้จักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7 เมื่อปี 2515 เป็น ร้อยละ 20 ใน ปี 2535 แสดงถึงความแออัดของกรุงเทพมหานครในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา ยังพบอีกว่าความต้องการ เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นจาก 5.91 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2532 เป็น 10.5 ล้านเที่ยวต่อวันใน ปี 2546 ส่วนรถเมล์เพิ่มขึ้นจาก 6.09 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2532 เป็น 8.5 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2546 โดยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจาก 2.8 ล้านเที่ยวต่อวันเป็น 6 ล้านเที่ยวต่อวันตามลำดับ ดังตารางที่ 2.2

ดังนั้น ไม่ว่าจะสร้างถนนให้มากขึ้นเพียงใดก็ตามก็ไม่สามารถรองรับจำนวนรถยนต์ที่ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยเดือนละกว่า 550 คันได้ (กรมการขนส่งทางบก, 2545) ซึ่งมาจากนโยบายลดภาษี รถยนต์และการส่งเสริมอุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์ให้เข้ามาผลิตในประเทศไทยทำให้ราคารถยนต์ ต่ำลง อีกทั้งการแข่งขันของตลาดรถยนต์ที่ใช้กลยุทธ์จัดระบบไฟแนนซ์ในอัตราเงินค่างวดต่ำ ผ่อน ระยะยาว ทำให้คนชั้นกลางสามารถซื้อรถได้ง่ายขึ้น แต่ละปีจึงจួយเสริมให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น รวดเร็วกว่าการสร้างถนน การจราจรในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นอัมพาต แม้กระทั่ง รถยังติดบนทางด่วนอีกด้วย จำนวนที่เพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการทางด่วนก็เป็นอีกสัญญาณหนึ่งที่บอก ให้รัฐต้องเร่งสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพและปลอดภัยต่อคนทุกระดับชั้น ปัจจุบันรถเมล์ ขสมก. ยังไม่ได้รับความเชื่อมั่นจากประชาชนเท่าที่ควร โครงการระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นโครงการที่ ได้รับความสนใจ การศึกษานี้จึงสนใจเกี่ยวกับวิธีการเดินทางสัญจรของมวลชนที่นอกเหนือจากการ เดินเท้า โดยสนใจปรากฏการณ์ที่เห็นได้ชัดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจำแนกวิธีการออกเป็น 3 วิธี คือ

ตารางที่ 2.2 ปัจจัยที่ทำให้การจราจรติดขัด

รายการ	2515	2532	2535	2546
1) ประชากร กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ล้านคน)	2.9	5.6	6.1	10.5
2) ระยะทางในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)	4.9	8.3	8.9	9.5
3) ความต้องการเดินทางใน 1 วัน (ล้านเที่ยว)				
- โดยรถยนต์ส่วนตัว	1.03	5.91	7.43	10.5
- โดยรถรับจ้าง (3 ล้อและ 4 ล้อ)	0.67	1.2	1.66	2.0
- โดยรถจักรยานยนต์	0.33	2.8	4.25	6.0
- โดยรถเมล์	2.48	6.09	7.08	8.5
- โดยรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	0.01	0.04	0.06	0.06
- โดยเรือประจําทาง	0.18	0.26	0.32	0.35
รวม	4.7	16.3	20.8	27.41
4) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง (เทียบกับการเดินทางทุกประเภทในปีนั้น)				
- คนนั่งรถเมล์ (ร้อยละ)	53	-	34	-
- คนนั่งรถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ)	22	-	36	-
- คนนั่งรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ)	7	-	20	-
อัตราการเพิ่ม ความต้องการเดินทางเฉลี่ยปีละ ร้อยละ 7.6				

ที่มา: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2547.

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก) การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ปัจจุบันการเดินทางสัญจรมาพร้อมกับสังคมอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี เมื่อรถยนต์มีประสิทธิภาพมากขึ้น วิ่งเร็วขึ้น ขนาดใหญ่กว่าเดิม มีรูปทรงที่สวยงามมากขึ้น มีจำนวนและมีความหลากหลายมากกว่าเดิม การมีครอบครองในแต่ละครอบครัวมีมากขึ้นจนเกินความจำเป็นพื้นฐาน การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจึงกำลังเป็นปัญหาสังคมที่น่าเป็นห่วงสำหรับชาวกรุงเทพมหานคร เป็นค่านิยมที่ทำให้สภาพการจราจรสัญจรมีความหนาแน่นสูงหากเทียบกับพื้นผิวการจราจร ซึ่งการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นบนถนนนั้นประเมินได้จากจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) กับกรมการขนส่งทางบก พบว่าจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2541-2546 โดยที่ปี 2541 มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) จดทะเบียนใหม่เพียง 54,861 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 231,030 คัน ในปี 2546 ดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 จำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ประเภทรถ	2541	2542	2543	2544	2545	2546
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (คัน)	54,861	75,563	102,875	135,625	180,728	231,030
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (คัน)	5,252	6,058	9,972	14,089	15,378	14,766
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (คัน)	83,599	106,622	133,270	122,182	167,310	231,828
รถจักรยานยนต์ (คัน)	533,848	497,422	682,929	849,907	1,186,957	1,643,179
รถอื่น ๆ (คัน)	10,158	8,304	9,791	9,946	13,352	13,317
รวม	687,718	693,969	938,837	1,131,749	1,563,725	2,134,120

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, 2547.

ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน(รถแวน) และรถบรรทุกส่วนบุคคล (รถกระบะ) ที่จดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้นจาก 88,851 คันเมื่อปี 2541 เป็น 246,594 คันในปี 2546 ส่วนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 533,848 คันในปี 2541 เป็น 1,643,179 คันในปี 2546 นั้นหมายความว่าในช่วงระยะเวลา 6 ปีนี้ มีรถยนต์ส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น 3.1 เท่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 1.25 เท่าตัว หากรวมจำนวนรถยนต์ 4 ล้อจดทะเบียนใหม่ทุกประเภท (2546) เท่ากับว่ามีรถยนต์เพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละถึง 1,309 คันต่อวัน ยิ่งเมื่อได้ทำการศึกษาย้อนหลังไปอีก พบว่าเมื่อปี 2537 กรุงเทพมหานครมีจำนวนรถยนต์ทั้งสิ้น 2.96 ล้านคัน เป็นรถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลและปิคอัพ 1.54 ล้านคัน (เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 623 คันต่อวัน) รถจักรยานยนต์ 1.23 ล้านคัน (เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 704 คันต่อวัน) และเมื่อจำแนกจำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปี 2546 ที่ผ่านมาเทียบกับจำนวนรถยนต์ทั้งประเทศพบว่า กรุงเทพมหานครมีรถยนต์ทั้งหมด 5,345,991 คัน จากทั้งประเทศซึ่งมี 25,548,694 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.92 ของทั้งประเทศ ในจำนวนนี้พบว่ารถยนต์ส่วนบุคคลทุกประเภทมีมากรวมกันถึง 2,874,271 คัน จำนวนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนหรือแท็กซี่มีมากถึง 71,742 คัน และรถจักรยานยนต์อีกถึง 2,366,981 คัน ดังตารางที่ 2.4

หากเทียบกับพื้นที่ 1,565 ตารางกิโลเมตรของกรุงเทพมหานคร เท่ากับว่ารถยนต์ 1 คัน มีพื้นที่เพียง 292.74 ตารางเมตรในการสัญจรเท่านั้น รวมทั้งปัจจัยการแข่งขันในธุรกิจรถยนต์ทำให้ราคาของรถยนต์ส่วนบุคคลมีราคาต่ำลงพอที่คนทั่วไปสามารถมีครอบครองได้โดยง่าย และให้ความสะดวกสบายสูงสุดเมื่อเทียบกับวิธีการสัญจรแบบอื่นๆ ดังนั้นการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจึงเป็นทางเลือกแรกของสังคมเมืองกรุงเทพฯ ถึงแม้ว่าการจราจรจะติดขัดมากก็ตาม

ตารางที่ 2.4 จำนวนรถยนต์ทั้งหมดที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2546

ประเภทรถ	ทั่วประเทศ	กรุงเทพมหานคร	ส่วนภูมิภาค
รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	2,880,893	1,773,145	1,107,748
รย. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	517,870	310,957	206,913
รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ปิคอัพ)	3,630,977	789,202	2,841,775
รย. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	2,622	967	1,655
รย. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	441	316	125
รย. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	73,792	71,742	2,050
รย. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	8,586	7,767	819
รย. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ	48,732	7,382	41,350
รย. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ	2,294	1,611	683
รย.10 รถยนต์บริการทัศนาจร	574	473	101
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า	343	140	203
รย.12 รถจักรยานยนต์	18,210,454	2,366,981	15,843,473
รย.13 รถแทรกเตอร์	103,832	10,617	93,215
รย.14 รถบดถนน	8,807	2,697	6,110
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม	56,954	1,665	55,289
รย.16 รถพ่วง	1,523	329	1,194
รวม	25,548,694	5,345,991	20,202,703

ที่มา: ฝ่ายสถิติกลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก, 2547.

อีกข้อมูลหนึ่งที่แสดงถึงพฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้น เป็นความจำยอมของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพฯ ที่จำต้องเสียค่าใช้จ่ายให้กับค่าครองชีพสำหรับการใช้รถยนต์ นั่นคือจำนวนของผู้ใช้ทางด่วนซึ่งเป็นทางเลือกที่ได้รับความนิยมสูงจากชาวกรุงเทพฯ ถึงแม้ว่าค่าผ่านทางจะแพงกว่า 40 บาทต่อเที่ยวก็ตาม แต่เมื่อดูจากจำนวนเที่ยวจากการเก็บค่าผ่านทางช่วงระหว่างปี 2541-2544 พบว่าปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลบนทางด่วนชั้นที่ 1 ในปี 2542 เดิมมี 116,022,371 เที่ยว เพิ่มขึ้นเป็น 123,471,481 เที่ยวในปี 2544 เพิ่มขึ้นกว่า 7,449,110 เที่ยว สำหรับทางด่วนชั้นที่ 2 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2542 ที่มีปริมาณรถยนต์ 85,838,818 เที่ยว เป็น 120,294,322 เที่ยว เพิ่มขึ้นกว่า 34,455,504 เที่ยว หากรวมเฉพาะทางด่วน 2 สาย มีจำนวนมากกว่า 41,904,614 เที่ยว และยังคงมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นต่อไป ซึ่งตัวเลขเหล่านี้บ่งชี้ถึงพฤติกรรมการเดินทางที่ประชาชนยอมแบกรับเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าใช้บริการขนส่งสาธารณะใดๆ ที่ไม่อำนวยความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้สัญจร ดังตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5 จำนวนรถยนต์ใช้ทางด่วน จากการเก็บค่าผ่านทางปี 2541 - 2544

ทางด่วน	จำนวนรถยนต์ใช้ทางด่วน (เที่ยว)			
	2541	2542	2543	2544
รวม	239,204,660	221,795,428	252,620,642	268,872,299
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	127,886,028	116,022,371	119,955,241	123,471,481
สายดินแดง-ท่าเรือ	46,795,310	42,707,582	44,667,134	46,373,136
สายบางนา-ท่าเรือ	49,424,866	43,030,239	43,338,491	44,499,653
สายดาวคะนอง-ท่าเรือ	31,665,852	30,284,550	31,949,616	32,598,692
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)	91,756,033	85,838,818	110,578,955	120,294,322
สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ (นอกเมือง)	15,144,191	12,627,000	30,082,268	32,822,488
สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ (ในเมือง)	62,391,838	56,335,698	60,508,690	64,262,011
สายพญาไท-ศรีนครินทร์	14,220,004	14,091,806	15,860,261	16,048,852
สายอโศก-ศรีนครินทร์	-	2,784,314	4,127,736	7,160,971
ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์)	18,548,029	14,126,315	13,788,766	15,994,205
ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	1,014,570	5,807,924	8,297,680	9,112,291
ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	-	3,307,027	5,673,471	8,334,645

ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2546.

ข) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ไม่ว่าจะเป็นเมืองใดในโลกก็ตามผู้คนต่างก็เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแทบทั้งสิ้น เมื่อสังคมมีขนาดใหญ่ขึ้น การเดินทางสัญจรมีมากขึ้น การอยู่รวมกันในพื้นที่อันจำกัดทำให้มนุษย์ต้องพึ่งพาอาศัยกันและกัน ต้องร่วมกันใช้ทรัพยากรซึ่งมีอยู่จำกัด ในสังคมเมืองมนุษย์จึงต้องจัดการกับระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ดีเสียก่อน ระบบขนส่งสาธารณะก็เช่นกัน เพราะมนุษย์ทุกคนต่างต้องพึ่งพาการเดินทางสัญจรด้วยระบบขนส่งสาธารณะไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่ง การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นวิถีเดินทางหลักของคนยุคปัจจุบันที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมายหลายช่องทางไม่ว่าจะเป็น รถเมล์ปรับอากาศ รถเมล์ธรรมดา รถเมล์เล็ก รถสองแถว แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตู้ รถไฟ และเรือ แต่ก็ยังหนีไม่พ้นปัญหาการจราจรที่ติดขัดอย่างเสียมิได้ อีกทั้งผู้โดยสารยังต้องใช้บริการหลายต่อจึงจะถึงที่หมาย ด้วยความยากลำบากในการเข้าถึงและความไม่ครอบคลุมของระบบบริการสาธารณะ ซึ่งรถส่วนใหญ่เป็นรถขนาดเล็กบรรทุกไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยเฉพาะจำนวนรถแท็กซี่ที่มีมากถึง 81,020 คัน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2547) การเดินทางด้วยระบบขนส่ง

สาธารณะขนาดเล็กกลับเพิ่มปัญหาให้กับการจราจร ทำให้คนกรุงเทพฯ ต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้นเรื่อยๆ ปัจจุบันบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครพึ่งพาบริการรถเมล์ (ขสมก.) เป็นบริการหลักโดยมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่มากที่สุด มีผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและเอกชน โดยที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) เป็นผู้ให้บริการหลักในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นวิธีการเดินทางหลักของคนทำงานอย่างแท้จริง โดยในปี พ.ศ. 2538 ขสมก. มีรถเมล์ธรรมดา 117 เส้นทาง รถเมล์ปรับอากาศ 30 เส้นทาง รถมินิบัส 11,619 คัน เป็นรถองค์การ 4,924 คัน จำนวนผู้โดยสารกว่า 3,506,261 เที่ยวต่อวัน และในปี 2547 มีจำนวนรถทั้งหมด 15,688 คัน เป็นรถ ขสมก. 3,575 คัน รถร่วมบริการ 3,346 คัน รถมินิบัส 1,157 คัน รถเล็กในซอย 2,055 คัน รถตู้ 5,555 คัน มีจำนวน 471 เส้นทาง บริการโดยรถ ขสมก. 102 เส้นทาง รถร่วมบริการ 104 เส้นทาง รถมินิบัส 46 เส้นทาง รถเล็กในซอย 103 เส้นทาง รถตู้ 116 เส้นทาง มีสัดส่วนรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ต่อรถเอกชน 23:77 ขณะที่เส้นทางรถมินิบัสวิ่งในเส้นทางเดียวกับเส้นทางรถ ขสมก. และเส้นทางรถร่วมบริการ ดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 เส้นทางเดินรถและจำนวนรถ ขสมก. สิงหาคม 2547

	เส้นทางเดินรถ	จำนวนรถ	ร้อยละของจำนวนรถ ขสมก.
รถ ขสมก.	102	3,575	ร้อยละ 23
รถร่วมบริการ	104	3,346	ร้อยละ 21
รถมินิบัส	46	1,157	ร้อยละ 7
รถเล็กในซอย	103	2,055	ร้อยละ 13
รถตู้	116	5,555	ร้อยละ 36
รวม	471	15,688	100

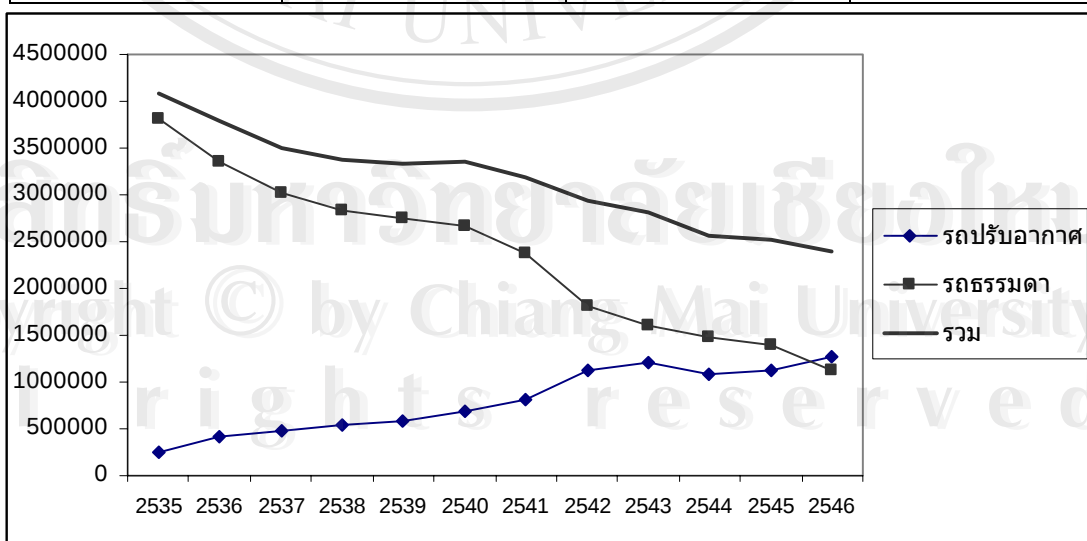
ที่มา: <http://www.bmta.co.th>

การใช้บริการ ขสมก. ตั้งแต่ปี 2535-2546 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้คนเลือกใช้รถเมล์ปรับอากาศมากขึ้นจากเดิม 253,605 คนในปี 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 1,261,399 คนในปี 2546 ใช้รถเมล์ธรรมดาลดลงจาก 3,820,278 คนในปี 2535 เป็น 1,125,213 คนในปี 2546 โดยจำนวนของผู้ใช้บริการจาก 4,073,883 คนในปี 2535 เป็น 2,386,612 คนในปี 2546 ลดลงกว่าร้อยละ 50 นั่นเป็นเพราะว่าประชาชนมีช่องทางในการเดินทางที่สะดวกสบายมากขึ้น มีรถยนต์ส่วนตัวใช้กันมากขึ้น หรืออาจเป็นเพราะภาพพจน์ของบริการ ขสมก. ไม่สู้ดีนักรอบหลายปีที่ผ่านมา หรือความแออัดของผู้ใช้บริการในช่วงโมงเร่งด่วนที่ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกสบาย แต่เนื่องจากเป็นบริการสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่ฐานขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ ราคาประหยัดจึงเป็นตัวเลือกเดียว

ที่ยังคงยึดติดอยู่กับวิถีชีวิตของชาวกรุงระดับกลาง-ระดับล่าง ถึงแม้ว่าบริการจะยังไม่เป็นที่พอใจของประชาชนมากนักแต่ก็ไม่อาจเลี่ยงได้ เมื่อเทคโนโลยีได้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงควรพัฒนาขนส่งมวลชนให้ดีขึ้นด้วย เช่นการนำระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าเข้ามาทดแทนในเส้นทางหลัก ดังตารางที่ 2.7 และรูป 2.4

ตารางที่ 2.7 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ต่อวัน ตั้งแต่ปี 2535 – 2546

ประเภทรถ	รถปรับอากาศ	รถธรรมดา	รวม
ปีงบประมาณ			
2535	253,605	3,820,278	4,073,883
2536	426,440	3,360,663	3,787,103
2537	483,860	3,022,395	3,506,255
2538	548,453	2,831,131	3,379,584
2539	581,856	2,743,496	3,325,352
2540	688,142	2,664,412	3,352,554
2541	814,182	2,366,444	3,180,626
2542	1,123,083	1,805,892	2,928,975
2543	1,215,083	1,596,357	2,811,440
2544	1,090,099	1,480,557	2,570,656
2545	1,123,242	1,401,931	2,525,173
2546	1,261,399	1,125,213	2,386,612



ที่มา: <http://www.bmta.co.th>

รูป 2.4 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. (ต่อวัน) ปี 2535 – 2546

ในปี 2547 ขสมก. เปิดให้บริการรถทั้งหมด 6 ประเภท แบ่งตามสีของตัวรถ เปิดบริการตั้งแต่ 5.00-23.00น. มีบริการพิเศษตลอดคืนในบางสายตั้งแต่ 23.00-5.00น. โดยคิดค่าบริการตามประเภทรถและอัตราส่วนตามระยะทาง ดังตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8 ประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าบริการรถ ขสมก.

ประเภทรถ	สีของรถ	อัตราค่าโดยสาร	เวลาบริการ
รถธรรมดา	ครีม-แดง	4 บาทตลอดสาย	05.00-23.00 น.
รถธรรมดา	ขาว-เขียว	5 บาทตลอดสาย	05.00-23.00 น.
รถทางด่วน	ครีม-แดง	5.50 บาทตลอดสาย	05.00-23.00 น.
รถบริการตลอดคืน	ครีม-แดง	5 บาทตลอดสาย	23.00-05.00 น.
รถปรับอากาศ	ขาว-น้ำเงิน	8 10 12 14 16 บาท (ตามระยะทาง)	05.00-23.00 น.
รถปรับอากาศ (ยูโร2)	เหลือง-ส้ม	10 12 14 16 18 20 บาท (ตามระยะทาง)	05.00-23.00 น.

ที่มา: <http://www.bmta.co.th>

ก) การเดินทางด้วยขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า เป็นรูปแบบการเดินทางใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นในเมืองไทย มีใช้เฉพาะกรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียว ให้ทั้งความสะดวกปลอดภัยและความรวดเร็ว แต่การให้บริการนั้นยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการต่ำกว่าเป้าหมาย ซึ่งในระยะแรกของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS มีผู้ใช้บริการเฉลี่ยเพียง 150,000 เที่ยวต่อวัน ปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็น 380,000 เที่ยวต่อวัน ซึ่งยังคงต่ำกว่าเป้าหมายที่เคยตั้งไว้ก่อนเปิดให้บริการ โดยคาดว่าจะมีผู้มาใช้บริการเฉลี่ยถึง 500,000 เที่ยวต่อวัน ซึ่งนั่นหมายความว่าคนกรุงเทพมหานครมาใช้บริการรถไฟฟ้าเพียงร้อยละ 0.04 เท่านั้น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางมวลชนจึงต้องอาศัยระยะเวลาในการปรับทัศนคติให้เกิดการยอมรับภายหลังการให้บริการแล้ว

หลังจาก BTS เปิดให้บริการได้ 4 ปีเศษ รถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) ก็เปิดทดลองให้บริการเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2547 แต่ก็ยังคงประสบปัญหาเช่นเดียวกับรถไฟฟ้า BTS เช่นกัน กล่าวคือมีผู้มาใช้บริการบางตาเพียง 130,000 เที่ยวต่อวัน ถึงแม้จะเป็นเส้นทางหลักที่มีผู้คนเดินทางหนาแน่นก็ตาม แม้ว่าจะรวมจำนวนผู้ใช้บริการทั้งรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดินแล้วก็ยังมีเพียงร้อยละ 0.06 ของประชากรกรุงเทพมหานคร ยังไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างจังหวัดและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งถือว่าน้อยมากหากเทียบกับการใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ที่ปัจจุบันมีถึงวันละ

2,386,612 เทียบต่อวัน ปัญหาเช่นนี้มีความสัมพันธ์ทั้งในแง่พฤติกรรมการเดินทาง การตัดสินใจและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ที่ดินโดยตรง ทั้งนี้ทั้งนั้นพื้นที่โดยรอบสถานีจะเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาใช้บริการโดยตรง ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและวิถีการดำเนินชีวิตของคนดังที่จะศึกษาเจาะลึกรายละเอียดในบทต่อไป

จากพื้นฐานทางความคิดของ “เมืองน่าอยู่” ตั้งบนสมมติฐานที่ว่า เมืองทั่วๆ ไปขยายตัวจากศูนย์กลางเป็นรูปวงกลม ความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ยควรจะอยู่ที่ 2,500 คนต่อตารางกิโลเมตร มิฉะนั้นเมืองจะไม่น่าอยู่ ระยะทางการเดินทางที่เสนอแนะเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 80 ของรัศมีเมือง หรือไม่ควรเกิน 45 นาทีสำหรับความรู้สึของคนทั่วๆ ไป เพราะขนาดของเมืองและจำนวนประชากรนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับระบบขนส่ง เมื่อประชากรเพิ่มขึ้น เมืองขยายตัวออกไปมากขึ้น ค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางส่วนบุคคลก็มักจะสูงขึ้นตามขนาดของเมือง การสัญจรก็จะแออัดตามกันไป การพึ่งพาการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนก็จะเพิ่มขึ้น ค่าลงทุนในการจัดการระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมก็จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนจึงต้องคำนวณหาความเหมาะสมที่จะได้รับผลตอบแทนกลับมา ซึ่งการจัดการระบบขนส่งควรเป็นไปตามลำดับขนาดของเมือง ดังตารางที่ 2.9

ตารางที่ 2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดเมือง ประชากร และระบบขนส่ง

ขนาดเมือง				ชนิดของระบบขนส่ง
ประชากร (ล้านคน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	รัศมี (กม.)	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)	การเดินทางภายใน 45 นาที จากรอบนอกสู่ในกลางเมือง
0.2	80	5	6	เดินเท้า จักรยาน สามล้อถีบ
0.6	250	10	16	รถเมล์ รถราง สามล้อเครื่อง
2.4	1,000	18	27	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล แท็กซี่ รถเมล์
2.4	1,000	18	40	ระบบรถเมล์รางและรถป้อน
2.4	1,000	18	40	ระบบรถไฟฟ้าและรถป้อน
3.0	1,300	21	56	รถไฟฟ้าขนาดใหญ่หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน
6.0	2,600	30	56	ทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนขนาดกลาง
12.0	5,200	40	80	ทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
12.0	5,200	40	80	ระบบขนส่งส่วนบุคคลความเร็วสูง
25.0	10,000	55	120	ถนนอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมรถยนต์ส่วนบุคคลอัตโนมัติ

ที่มา: นระ กมนามูล, เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2547, หน้า 7.

จากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่าพื้นที่ภายใต้การบริหารของกรุงเทพมหานครมีทั้งหมด 1,565 ตารางกิโลเมตร พัฒนาข้ามเขตเข้าไปในเขตบริหารของ 5 จังหวัด ได้แก่สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี และปทุมธานี รวมเรียกว่า “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” (Bangkok Metropolitan Region หรือ MBR) มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 7,758 ตารางกิโลเมตร โดยพบว่ากรุงเทพมหานครปี 2538 มีประชากรประมาณ 8.1 ล้านคน หรือ 11.4 ล้านคนเมื่อรวมปริมณฑล เท่ากับว่ากรุงเทพมหานครมีประชากรหนาแน่นเท่ากับ 5,176 คนต่อตารางกิโลเมตร หากพิจารณาตามเกณฑ์ “เมืองน่าอยู่” ข้างต้นพบว่ากรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นเกินเกณฑ์มาตรฐานถึง 2.07 เท่า หมายความว่าหากต้องการจัดการระบบขนส่งมวลชนควรเร่งสร้างระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้าและรถป้อน หรือสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินเข้ามารองรับการเดินทางให้กับประชาชนเป็นการเร่งด่วน การสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะช่วยชาติประหยัดพลังงาน อีกทั้งช่วยลดภาวะเงินเฟ้อและการขาดดุลจากราคาน้ำมัน

2.4.3 ทิศทางการเดินทาง

ทิศทางการเดินทางของคนกรุงเทพมหานครไม่ต่างไปจากเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลก คนส่วนใหญ่เดินทางจากชานเมืองสู่ใจกลางเมือง โดยมีที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและที่ทำงานอยู่บริเวณใจกลางเมือง การเดินทางเข้า-ออกของเมืองเกิดขึ้นตามเวลา คือมีการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองในช่วงเช้าและเดินทางกลับในช่วงเย็น ซึ่งมี 2 รูปแบบคือ 1) การเดินทางภายในเขตเมือง 2) การเดินทางระหว่างชานเมือง โดยทั่วไปแล้วการเดินทางไป-กลับ ภายในเขตเมืองจะเริ่มต้นจากชานเมืองและสิ้นสุดที่ศูนย์กลางเมือง ในทางกลับกันถ้าการเดินทางเกิดขึ้นจากในเมืองก็จะสิ้นสุดที่ชานเมือง แต่หากเป็นการเดินทางระหว่างชานเมือง หมายถึงมีที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง มีที่หมายอยู่เขตชานเมืองเช่นกัน แต่เป็นคนละด้านของเมือง ซึ่งต้องอาศัยการเดินทางผ่านใจกลางเมือง หรืออาจเลี่ยงการเดินทางผ่านใจกลางเมือง ไปใช้ทางด่วนเพื่อหลบหลีกปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน โดยทางด่วนในกรุงเทพมหานครเป็นถนนที่วิ่งตัดผ่านระหว่างชานเมืองด้านหนึ่งไปสู่ชานเมืองอีกด้านหนึ่ง เช่นทางด่วนสายดินแดง-บางนา ทางด่วนดาวคะนอง-บางนา หรือทางด่วนดาวคะนอง-ดินแดง เป็นต้น

สำหรับเมืองที่มีความซับซ้อนทางโครงสร้างและมีศูนย์กลางของเมืองมากกว่า 1 แห่งอย่างกรุงเทพมหานคร เป็นเรื่องยากที่จะทราบถึงทิศทางการเดินทางของมวลชน เพราะทิศทางการเดินทางที่ซ้อนทับตัดกันไปมา ทำให้เห็นแต่เพียงว่าการจราจรบริเวณใจกลางเมืองหนาแน่นตลอดเวลา สิ่งสำคัญที่ต้องทราบคือกิจกรรมหรือการให้บริการ ณ พื้นที่นั้นๆ จึงจะกำหนดทิศทางการเดินทางได้อย่างคร่าวๆ ตัวอย่างเช่นที่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการ

ให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะทุกประเภท ดังนั้นในช่วงเช้าจะพบเห็นความแออัดของผู้คนที่เดินทางมาต่อรถโดยสารเพื่อเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง และในช่วงเย็นก็จะเป็นการเดินทางออกสู่ชานเมือง อีกตัวอย่างหนึ่งที่ย่านสยามสแควร์ พบว่าการเดินทางในช่วงเช้ามีน้อยแต่กลับพบว่าในช่วงเที่ยงวันกลับมีผู้คนจำนวนมากเดินทางเข้าสู่พื้นที่นี้ และมากขึ้นไปอีกในช่วงเย็นเนื่องจากเป็นพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำหรับการช้อปปิ้งและสถานบันเทิงหลักของวัยรุ่น ฉะนั้นทิศทางการเคลื่อนที่จะบอกถึงกิจกรรมทางสังคม แหล่งงาน และแนวโน้มความแออัดบนท้องถนน ช่วยให้รัฐสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนได้เป็นอย่างดี เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปจัดการผังการจราจรและผังการเดินรถขนส่งมวลชนต่อไป

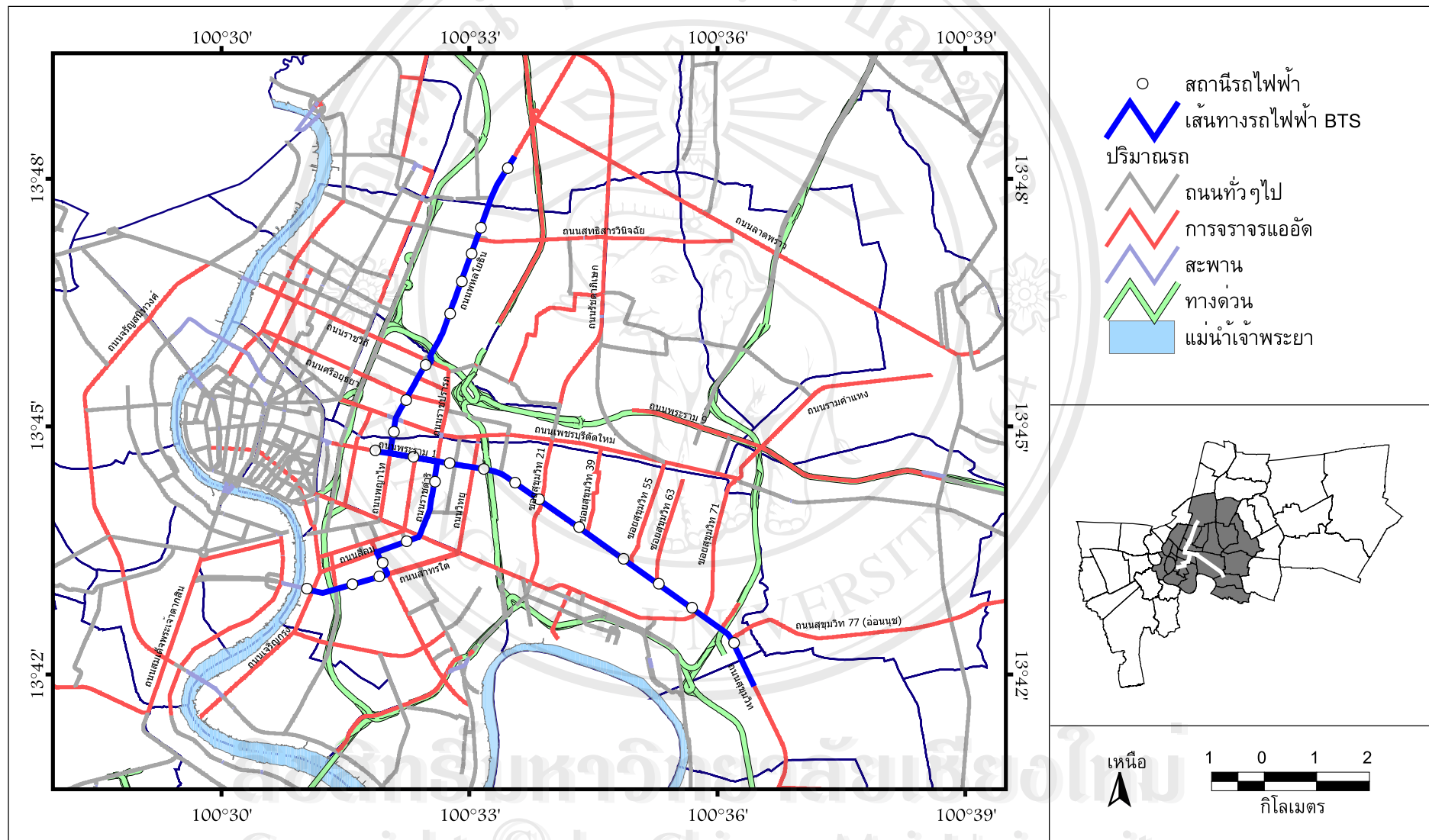
ทิศทางการสัญจร พิจารณาได้จากความเร็วรถยนต์บนถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครในช่วงโมงเร่งด่วนเวลา 7.00 - 9.00น. ทิศทางเข้าเมือง-ออกเมือง แบ่งตามพื้นที่รอบในและพื้นที่รอบนอก ช่วงปี 2542-2545 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS และเพื่อพิจารณาหาความหนาแน่นของการเดินทางของผู้คนในกรุงเทพมหานครที่เปลี่ยนไป

ความเร็วรถยนต์ที่สัญจรผ่านถนนสายสำคัญในช่วงโมงเร่งด่วน 7.00 - 9.00น. ในฝั่งขาเข้าเมืองปี 2542-2545 โดยที่ปี 2542 ความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 18.02 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปี 2543 อยู่ที่ 17.27 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปี 2544 อยู่ที่ 20.68 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และปี 2545 อยู่ที่ 21.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามลำดับ ส่วนในด้านขาออกเมืองปี 2542-2545 ความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ 20.15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามลำดับ โดยทางกองสารสนเทศจราจรสำนักการจราจรและการขนส่ง ได้กำหนดมาตรฐานความเร็วรถยนต์ที่แสดงถึงสภาพความแออัดบนถนนไว้ที่ความเร็วต่ำกว่า 11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งในปี 2543 มีถนนสายหลัก 8 สายที่มีการจราจรติดขัด แต่ในปี 2545 เหลือเพียง 3 สาย เมื่อพิจารณาบนถนนที่มีเส้นทางรถไฟฟ้า BTS ตัดผ่าน (อักษรเข้ม) หลังให้บริการเมื่อปลายปี 2542 เช่นที่ถนนพญาไท ถนนพหลโยธิน ถนนราชวิถี ถนนศรีอยุธยา ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุขุมวิท และถนนอโศกดินแดง จะเห็นได้ว่าความเร็วรถยนต์บนถนนดังกล่าวมีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ก้าวพ้นวิกฤติจราจร นั่นหมายความว่า การให้บริการรถไฟฟ้า BTS มีส่วนช่วยให้การจราจรคลายตัวลง ดังตารางที่ 2.10 และรูป 2.5

ตารางที่ 2.10 ความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลัก ในเขตกรุงเทพมหานคร
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 7.00 - 9.00น.

พื้นที่	ชื่อถนน	ขาเข้าเมือง (กม./ชม.)				ขาออกเมือง (กม./ชม.)			
		2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545
พื้นที่รอบใน	เจริญสุขุมวิท	17.34	22.38	23.1	26.6	18.85	23.89	16.28	19.53
	เจริญกรุง(ต้น)	8.18	8.79	15.11	13.44	18	10.24	10.38	11.49
	เจริญกรุง(ปลาย)	16.8	10.01	10.56	11.24	10.84	14.06	11.45	9.66
	เจริญนคร	26.63	40.63	38.86	22.25	30.43	37.21	31.11	22.78
	นราธิวาสราชนครินทร์	25.2	14.43	9.96	10.68	18.0	18.45	16.96	20.11
	ตากสิน-สุขสวัสดิ์	7.91	18.49	38.77	26.08	11.35	15.79	15.98	23.32
	พระราม 4	14.11	9.99	14.24	20.09	17.09	12.99	14.1	12.35
	พระราม 6	17.82	11.74	13.56	12.6	18.95	12.46	15.26	14.11
	พิษณุโลก	13.86	11.93	13.46	17.63	11.55	9.97	12.21	11.64
	เพชรบุรีตัดใหม่	15.5	11.42	15.78	12.86	16.41	16.96	21.33	21.75
	อโศกดินแดง	7.92	10.54	25.1	25.48	11.65	9.94	12.5	16.7
	พญาไท	10.5	10.49	18.6	16.79	10.5	9.75	17.84	13.75
	พหลโยธิน	13.59	17.86	15.85	17.25	22.08	21.05	22.43	22.59
	ราชวิถี	10.55	8.91	10.78	11.18	9.67	9.89	12.76	15.07
	ศรีอยุธยา	12.94	13.14	15.05	13.23	11.33	12.67	13.79	9.64
	สาทร	15.37	10.45	12.65	14.54	15.37	10.37	11.94	11.09
	สีลม	13.53	7.28	14.07	10.86	5.75	6.41	11.39	6.84
	สุขุมวิท	12.36	12.52	9.55	13.39	26.69	15.24	11.9	16.84
พื้นที่รอบนอก	บรมราชชนนี	14.4	25.13	53.13	82.38	48.0	48.74	30.82	53.02
	พระราม 9	16.88	20.29	30.76	38.21	11.25	20.42	41.01	57.11
	พระราม 3	51.23	38.53	40.44	51.75	47.57	37.16	38.52	38.41
	พัฒนาการ	20.87	28.8	16.33	16.72	32.0	31.57	24.16	26.3
	รัชดาภิเษก	23.52	14.96	18.85	17.96	17.82	20.95	22.77	29.48
	รามคำแหง	31.5	14.94	19.63	16.54	25.2	17.76	20.57	20.91
	รามอินทรา	24.57	24.21	22.13	18.95	43.0	26.98	33.99	37.85
	ลาดพร้าว	19.96	14.77	21.54	13.95	16.47	17.68	22.54	18.06
	วิภาวดีรังสิต	18.77	31.17	19.45	21.08	20.05	29.64	40.8	43.66
	ศรีนครินทร์	22.87	19.67	21.68	25.58	18.41	19.74	22.35	27.23
	เฉลี่ย	18.02	17.27	20.68	21.40	20.15	19.21	20.61	22.55

ที่มา: กองสารสนเทศจราจร สำนักงานการจราจรและการขนส่ง



รูป 2.5 ถนนสายหลักที่มีการจราจรแออัด ปี 2545

ข้อมูลทั้งหมดชี้ให้เห็นถึงการจราจรที่แออัดในส่วนเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร ในช่วงเช้าทั้งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง มีความเร็วรวมเฉลี่ย 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยพื้นที่รอบในกรุงเทพมหานครมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 15.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนพื้นที่รอบนอกมีความเร็วเฉลี่ย 28 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั่นหมายความว่าทิศทางการเดินทางในช่วงโมงเร่งด่วนหลังไหลเข้ามายังบริเวณศูนย์กลางทางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ซึ่งปัญหาจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเกิดขึ้นจากหลายปัจจัยไม่ว่าจะเป็นปัญหจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น การใช้ที่ดินที่กระจุกตัวเฉพาะบางพื้นที่ จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ถนนที่แคบ ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ดี การแก้ปัญหาจราจรบนถนนสายสำคัญถูกปรับเปลี่ยนกลยุทธ์มาหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการให้เดินรถทางเดียวตามช่วงเวลาที่แตกต่างกัน การออกนโยบายให้หน่วยงานต่างๆ ปรับเวลาทำงานให้หลัสมเวลากัน การตั้งสัญญาณไฟด้วยระบบคอมพิวเตอร์ การสร้างถนนและทางด่วนเพิ่ม แต่กลับไม่ได้ให้ความสำคัญกับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทเท่าที่ควร

2.5 สรุป

การพัฒนาของเมืองเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา เริ่มต้นจากศูนย์กลางทางธุรกิจของเมือง ขยายไปตามถนนสายหลักและถนนโครงข่าย อีกทั้งการพัฒนาของยานพาหนะที่มีสมรรถนะสูงขึ้นตามเทคโนโลยีในแต่ละยุค พัฒนามาตามลำดับจนกระทั่งรถยนต์ส่วนบุคคลกลายเป็นพาหนะหลักของคนทั่วไป และเกิดบริการขนส่งสาธารณะตามมา ด้วยเหตุผลของความอยู่รอดทางธุรกิจ การให้บริการขนส่งสาธารณะจึงเริ่มจากศูนย์กลางทางธุรกิจก่อน เมื่อโครงข่ายถนนครอบคลุมมากขึ้น เมืองมีขนาดใหญ่ขึ้น ประชากรมากขึ้น การเดินทางสัญจรก็เพิ่มขึ้น ทุกคนต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเพิ่มขึ้นทุกวัน ความแออัดในการเดินทางสัญจรที่เกิดจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจจึงนำมาซึ่งปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังภาพที่ปรากฏให้พบเห็นได้บ่อยๆ เช่น การแออัดหนาแน่นในรถยนต์ตอนเช้า การรับประทานอาหารเช้าในรถยนต์ในช่วงเวลาเร่งด่วน การนั่งหลับบนรถเมล์ หรือภาพที่ตำรวจจราจรและผู้ใช้ถนนต้องมีฝ่าปิดปากอยู่เสมอ สิ่งเหล่านี้เป็นตัวบ่งชี้ถึงความเร่งรีบในการดำรงชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร การเสียเวลาไปกับการเดินทางบนท้องถนนวันละ 2-3 ชั่วโมงกลายเป็นเรื่องปกติที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อเป็นเช่นนั้นการแก้ไขปัญหาการเดินทางสัญจรสำหรับเมืองขนาดใหญ่จำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อยกระดับคุณภาพ โดยเลือกใช้ขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า เป็นทางเลือกที่คาดว่าจะอำนวยความสะดวกให้กับระบบการเดินทางภายในเมืองได้เป็นอย่างดี แต่ภาพที่ออกมากลับพบว่าผู้มีผู้ใช้บริการต่ำกว่าเป้าหมาย ดังนั้นจึงต้องทำการศึกษาหาสาเหตุที่แท้จริงของรูปแบบการเดินทางและการใช้ที่ดิน ซึ่งคงมีผลต่อการจราจรที่แออัดดังเช่นทุกวันนี้

2.5.1 สรุปการเดินทางสัญจรยุคก่อนให้บริการรถไฟฟ้า

การเดินทางสัญจรต่างๆ ไปมีรูปแบบที่ชัดเจน เป็นกิจวัตรที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางไปยังที่พักอาศัย ที่ทำงาน สถานศึกษา หรือเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อประกอบธุรกิจ เพื่อเข้าสังคม และเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งมีวิธีที่ใช้สำหรับการเดินทางหลากหลายวิธี ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การใช้จักรยาน รถยนต์ส่วนตัว รถขนส่งสาธารณะขนาดเล็กอย่างรถสองแถว แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตู้ หรือรถขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่อย่างรถเมล์ รถไฟ และเรือ

ประชาชนชาวกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะหลักในการเดินทาง ซึ่งความหนาแน่นของการเดินทางจะพบมากในช่วงเวลา 7.00 - 9.00น. และช่วงเวลา 17.00 - 19.00น. (ซึ่งแต่ละเมือง แต่ละประเทศมีความหนาแน่นในการเดินทางที่แตกต่างกัน) โดยพบว่าก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้าปลายปี 2542 มีพาหนะจดทะเบียนใหม่จำนวนรวมกันทั้งสิ้น 693,969 คัน โดยมีบริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ รองรับอยู่ทั่วเมือง

รถเมล์ภายใต้การจัดการขององค์การขนส่งมวลชน (ขสมก.) เป็นบริการสาธารณะที่ได้รับความนิยมสูงสุด มีผู้ใช้บริการกว่า 2.4 ล้านเที่ยวต่อวัน ครอบคลุมพื้นที่ทั้งกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่ปัจจุบันมีแนวโน้มการใช้บริการลดลงทุกวัน โดยสังเกตพบว่าประชาชนใช้รถเมล์ชนิดธรรมดาน้อยลง แต่กลับใช้บริการรถเมล์ปรับอากาศมากขึ้น ในขณะที่รถไฟฟ้า BTS เป็นบริการรูปแบบใหม่ที่เพิ่งเปิดให้บริการกับชาวกรุงเทพมหานคร

ทิศทางการเดินทางของชาวกรุงเทพมหานครแบ่งตามช่วงเวลา โดยมีความหนาแน่นในช่วงเวลา 7.00 - 9.00น. ฝั่งขาเข้าเมือง และช่วงเวลา 17.00 - 19.00น. ฝั่งขาออกเมือง โดยความหนาแน่นทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่รอบใน ซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจและสำนักงานเสียเป็นส่วนใหญ่ การเดินทางยังคงอาศัยรถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางผ่านใจกลางเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีความหลากหลายของการใช้ที่ดินอยู่ในเขตเมือง โดยเฉพาะที่ตั้งของแหล่งงาน สถาบันการศึกษา ดังนั้นจึงไม่มีทิศทางการเดินทางที่ชัดเจน จำแนกได้เพียงว่าเป็นการเดินทางภายในเขตเมือง กับการเดินทางระหว่างชานเมือง ซึ่งการเดินทางภายในเขตเมืองอาศัยรถยนต์ส่วนตัวและบริการรถสาธารณะเป็นหลัก ความเร็วเฉลี่ยบนถนนอยู่ที่ 15.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนการเดินทางระหว่างชานเมืองนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวและบริการสาธารณะขนาดเล็กอย่างรถตู้และรถแท็กซี่เป็นหลัก ความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 28 กิโลเมตรโดยอาศัยการเดินทางผ่านถนนวงแหวนรอบนอกหรือหลีกเลี่ยงการเดินทางด้วยการใช้ทางด่วนยกระดับ

2.5.2 สรุปการเดินทางสัญจรยุคหลังเปิดให้บริการรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าเป็นบริการรูปแบบใหม่ที่เพิ่งเปิดให้บริการกับชาวกรุงเทพมหานคร ซึ่งในช่วงปีแรกของการให้บริการ ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร มีผู้โดยสารใช้บริการเพียง 150,000 เที่ยว

ต่อวัน ปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็น 380,000 เทียบต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 0.04 ของจำนวนประชากร กรุงเทพมหานคร ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่เคยตั้งไว้ก่อนเปิดให้บริการที่จำนวน 500,000 เทียบต่อวัน อีกทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินที่เพิ่งเปิดให้บริการก็ประสบปัญหาผู้มาใช้บริการต่ำกว่าเป้าหมายเช่นเดียวกันกับรถไฟฟ้า BTS ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการกระตุ้นอย่างต่อเนื่อง

หลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS เมื่อปลายปี 2542 เป็นต้นมา พบว่าการจราจรหลังปี 2543 บนถนนที่รถไฟฟ้าวิ่งตัดผ่านโดยเฉพาะถนนพญาไท ถนนสาทร ถนนสีลม ความเร็วรถยนต์ในช่วงเช้าของวันทำงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การจราจรคล่องตัวขึ้น แต่กลับพบว่าในช่วงเย็น การจราจรยังคงติดขัดเช่นเคย นั่นหมายความว่าอิทธิพลการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับความเร่งรีบในการเดินทางไปทำงาน ซึ่งแตกต่างกับในช่วงเย็นซึ่งไม่จำเป็นต้องเร่งรีบกิจกรรมเพื่อเข้าสู่สังคมในพื้นที่เส้นทางรถไฟฟ้า BTS ทำให้การจราจรในช่วงเย็นยังคงแออัดนั่นเอง

ปัญหาเกี่ยวกับระบบโครงสร้างเมืองที่พบ คือมีโครงข่ายถนนที่เล็กและแคบทำให้การจราจรถ่ายเทได้ลำบาก ระบบถนนไม่ลดหลั่นไปตามลำดับของการเข้าถึง จากถนนใหญ่เข้าสู่ตรอกซอยซอยโดยไม่ผ่านถนนระดับรอง ซึ่งเป็นถนนที่ทำหน้าที่รับปริมาณการจราจรไปตามถนนสายอื่นในเขตเมืองก่อนที่จะเข้าสู่จุดปลายทาง เกิดปัญหาพื้นที่ที่ยากต่อการเข้าถึงขนาดใหญ่ ทำให้ผู้อาศัยเหล่านั้นต้องอาศัยรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะหลัก ตัวอย่างเช่นพื้นที่รอบๆ ถนนลาดพร้าว ซึ่งมีหมู่บ้านเป็นจำนวนมาก แต่ถนนในซอยเหล่านั้นมีขนาดเล็กและถี่มาก อีกทั้งเป็นพื้นที่แบบปิด มีทางเข้าออกได้ทางเดียว โครงสร้างเมืองขาดระเบียบ อาคารสูงกระจุกกระจายอยู่ทั่วเมือง ดังนั้นการเดินทางสัญจรจึงเกิดขึ้นอย่างไร้ทิศทางและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ถูกแบ่งได้เป็น 3 ระดับตามรัศมีที่แผ่ออกจากศูนย์กลางของเมือง ในย่านศูนย์กลางทางธุรกิจแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้น แต่จะพบเห็นการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินในพื้นที่ถัดออกมา ส่วนในย่านปลายทางเส้นทางรถไฟฟ้า BTS จะพบการเห็นเกิดที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นสูง อย่างคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์และหอพักมากขึ้น แต่ยังไม่ถึงกับมีมากนัก ดังที่จะศึกษาในบทที่ 4 ต่อไป