

การเลือกที่ตั้งตลาดค้าส่งอาหารสดในกรุงเทพมหานคร  
และการวิเคราะห์ที่ตั้งตลาดค้าส่งตามโครงการ

3.1 หลักการและข้อกำหนดในการเลือกที่ตั้ง

ในการเลือกที่ตั้งตลาดค้าส่งอาหารสดแห่งใหม่ควรพิจารณาถึงสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้คือ

1. อยู่ใกล้กับแหล่งผลิตและมีสายทางคมนาคมขนส่ง เชื่อมกับแหล่งผลิตได้สะดวก
2. การคมนาคมสะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ
3. การเข้าถึงสะดวก การจราจรโดยรอบบริเวณในปัจจุบันและในอนาคต คล่องตัวไม่ติดขัดและความกว้างของถนนเพียงพอ
4. มีถนนเชื่อมกับแหล่งที่พักอาศัย ย่านการค้าและตลาดค้าปลีกโดยใช้เวลาเดินทางจากตลาดค้าปลีกไม่เกิน นาที
5. การกระจายผลผลิตออกสู่ต่างจังหวัดสะดวก
6. สอดคล้องกับการใช้ที่ดินของเมืองและแผนพัฒนาเมืองเป็นส่วนรวม
7. ที่ดินกว้างขวางสามารถเตรียมการสำหรับอนาคต
8. ไม่มีอุปสรรคในกรรมสิทธิ์ที่ดินและราคาที่ดินไม่สูงจนเกินไป จนเป็นอุปสรรคในการลงทุน
9. ไม่มีปัญหาในด้านการจัดการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



### 3.2 แหล่งผลิตผักและผลไม้สดของกรุงเทพมหานครปัจจุบัน

จากการสำรวจที่มาของอาหารผักและผลไม้สดในตลาดปากคลองตลาดปี  
ปรากฏว่าแหล่งผลิตอาหารประเภทผักและผลไม้สดของกรุงเทพมหานครถูกส่งมาจาก  
ซานเมืองคานท์ตะวันตกหรือจังหวัดชนบุรีเดิม และจากจังหวัดใกล้เคียงในภาคกลาง  
เป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ นนทบุรี เพชรบุรี อ่างทอง ราชบุรี ปทุมธานี นครปฐม (ดูตาราง  
ที่ 3. (ก))

ตารางที่ 3. (ก) แสดงแหล่งที่มาของผักสดและผลไม้สดเข้าสู่ปากคลอง-  
ตลาดในปี พ.ศ. 2516 เรียงตามลำดับปริมาณมากน้อยดังนี้คือ

| แหล่งที่มา          | นน.(ตัน) | คิดเป็นร้อยละ |
|---------------------|----------|---------------|
| 1. ชนบุรี           | 34,627   | 28.51         |
| 2. นนทบุรี          | 23,368   | 19.28         |
| 3. เพชรบุรี         | 16,931   | 14.04         |
| 4. อ่างทอง          | 10,643   | 8.73          |
| 5. ราชบุรี          | 10,416   | 8.26          |
| 6. ปทุมธานี         | 10,012   | 8.23          |
| 7. นครปฐม           | 8,721    | 6.61          |
| 8. เพชรบูรณ์        | 2,161    | 1.78          |
| 9. พิษณุโลก         | 1,857    | 1.53          |
| 10. ประจวบคีรีขันธ์ | 934      | 0.77          |
| 11. สุพรรณบุรี      | 883      | 0.73          |
| 12. จันทบุรี        | 556      | 0.45          |
| 13. ลพบุรี          | 144      | 0.11          |
| 14. เชียงใหม่       | 133      | 0.11          |
| 15. ชลบุรี          | 62       | 0.05          |
| รวม                 | 121,448  | 100.00        |

ที่มา : องค์การตลาด ปากคลองตลาดสถิติผักและผลไม้เข้าสู่ตลาดปี พ.ศ. 2516

### 3.3 เส้นทางคมนาคมขนส่งจากแหล่งผลิตเข้าสู่ตลาดและการกระจายผลผลิตออกจากตลาด

การขนส่งผักสดและผลไม้สดเข้าสู่ตลาดค้าส่งแบ่งเป็น 3 ทาง เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถยนต์สำคัญมากที่สุด รองลงมาเป็นการขนส่งทางเรือและทางรถไฟตามลำดับ เส้นทางคมนาคมขนส่งออกจากตลาดแบ่งเป็น 2 ทางคือ เส้นทางคมนาคมทางบก และเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 (ดูหัวข้อ 2.5 การขนส่งผลผลิตเข้าสู่ตลาดและการกระจายผลผลิตออกจากตลาด)

#### เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถยนต์

เส้นทางลำเลียงผลผลิตจากต่างจังหวัดเข้าสู่กรุงเทพฯ โดยรถยนต์บรรทุกในปัจจุบันสายสำคัญ 5 สายคือ

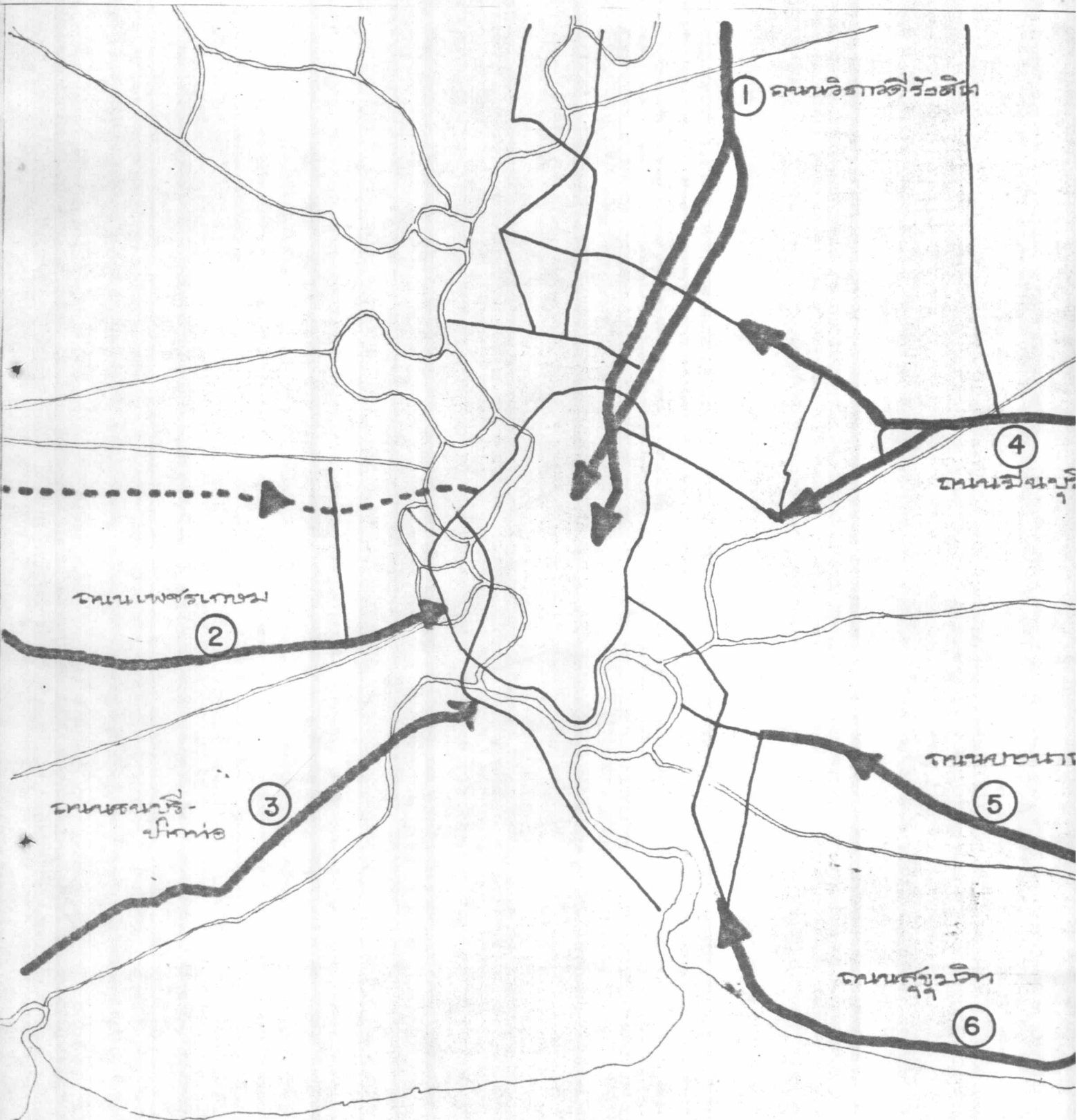
|                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| ทิศเหนือ            | ถนนวิภาวดีรังสิต             |
| ทิศตะวันตก          | ถนนเพชรเกษม                  |
| ทิศใต้              | ถนนธนบุรีปากท่อ              |
| ทิศตะวันออก         | ถนนเมืงบุรี                  |
| ทิศตะวันออกเฉียงใต้ | ถนนบางนา-ตราด และถนนสุขุมวิท |

ดูแผนภาพที่ 3.1 เส้นทางคมนาคมทางบกที่สำคัญเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ประกอบจากการสำรวจสถิติรถยนต์บรรทุกผักผลไม้จากภาคต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2514 ปรากฏว่ารถยนต์บรรทุกผักผลไม้จากภาคใต้เข้าสู่กรุงเทพมหานครมากที่สุด รองลงมาเป็นทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศเหนือตามลำดับ และการกระจายผลผลิตจากกรุงเทพมหานครไปสู่ต่างจังหวัดแจกจ่ายไปทางทิศเหนือมากที่สุด รองลงมาเป็นทิศใต้และตะวันออกเฉียงใต้ตามลำดับ

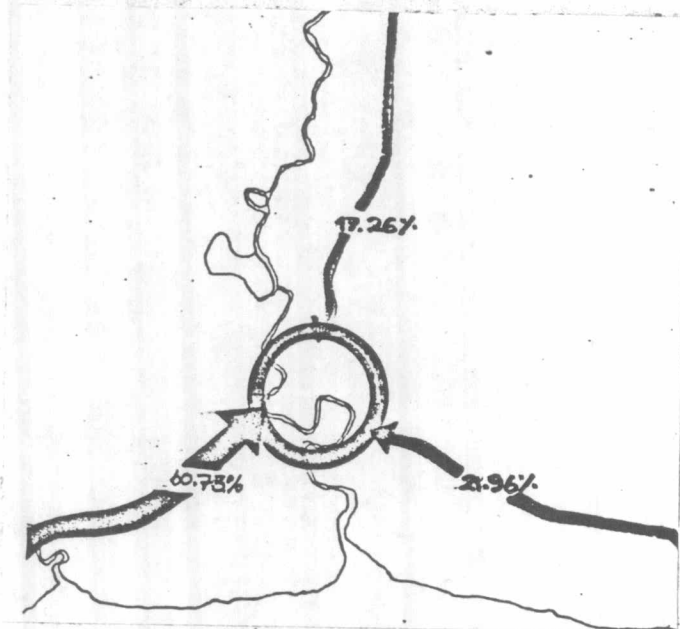
ดูตารางที่ 3. (ข) สถิติรถยนต์บรรทุกสินค้าผักและผลไม้เข้าสู่และออกจากกรุงเทพมหานคร เฉลี่ยคัน/วัน ปี พ.ศ. 2514

และแผนภาพที่ 3.2 และ 3.3 แสดงร้อยละของจำนวนรถยนต์บรรทุกผักผลไม้เข้าสู่และออกจากกรุงเทพมหานครในทิศทางต่าง ๆ

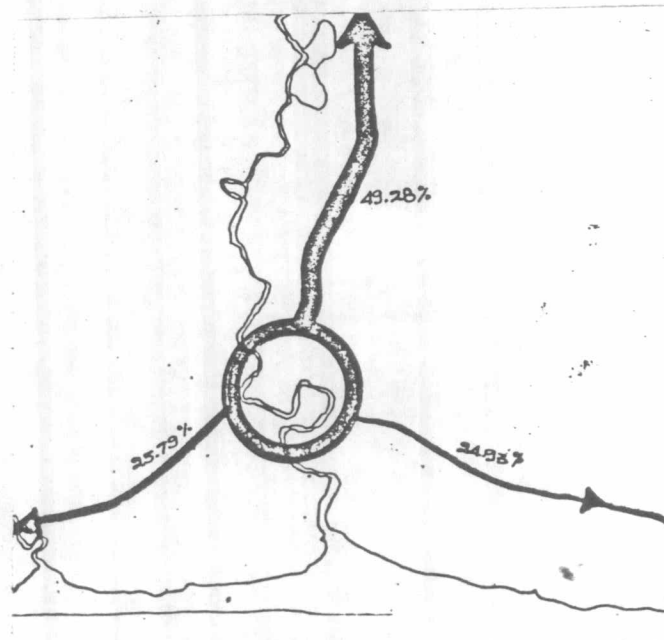
แผนภาพที่ 3.1 เส้นทางคมนาคมทางบกที่สำคัญเข้าสู่กรุงเทพมหานคร



แผนภาพที่ 3.2 ร้อยละของจำนวนรถบรรทุกหนักเข้าสู่กรุงเทพมหานคร



แผนภาพที่ 3.3 ร้อยละของจำนวนรถบรรทุกหนักออกจากกรุงเทพมหานคร



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก ปี 2514



ตารางที่ 3. (ข) สถิติรถยนต์บรรทุกสินค้ายกผลไม้เข้าสูและออกจาก  
กรุงเทพมหานคร เฉลี่ยกัน/วัน ปี พ.ศ. 2514

| เข้า        | รถ    |        |       | รวม    |
|-------------|-------|--------|-------|--------|
|             | 10 ลอ | 6 ลอ   | 4 ลอ  |        |
| ภาคใต้      | 59.76 | 176.43 | 43.16 | 275.33 |
| ภาคตะวันออก | 56.06 | 38.37  | 4.69  | 99.49  |
| ภาคเหนือ    | 55.69 | 18.08  | 4.36  | 78.20  |
| ออก         | รถ    |        |       | รวม    |
|             | 10 ลอ | 6 ลอ   | 4 ลอ  |        |
| ภาคเหนือ    | 13.59 | 15.31  | 1.53  | 30.42  |
| ภาคใต้      | 1.14  | 12.56  | 2.06  | 15.92  |
| ภาคตะวันออก | 3.29  | 11.47  | 0.63  | 15.39  |

สรุปได้ว่าเส้นทางคมนาคมทางบกที่ลำเลียงผลผลิตจากต่างจังหวัดเข้าสู่  
กรุงเทพมหานคร ถนนสายเพชรเกษมและชนบุรีปากท่อ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่  
สำคัญที่สุด และเส้นทางถนนสายวิภาวดีรังสิตเป็นเส้นทางลำเลียงผลผลิตกระจายออก  
สู่ต่างจังหวัดที่สำคัญที่สุด

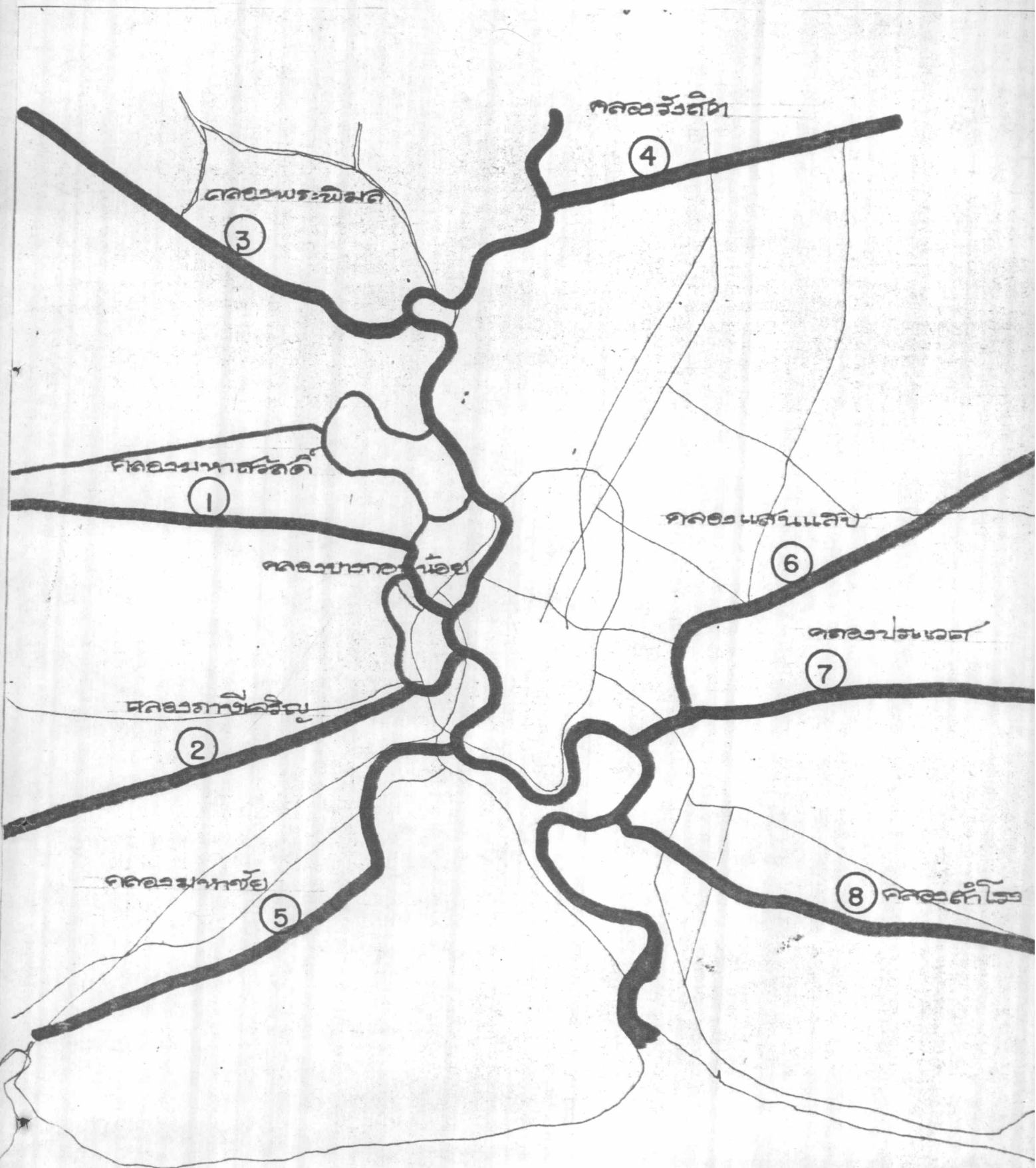
#### เส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ

เส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญที่สุดของกรุงเทพมหานคร คือแม่น้ำ  
เจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญที่สุดของภาคกลางและของประเทศด้วย

นอกจากนั้น สาขาและลำคลองที่เชื่อมตอแม่น้ำเจ้าพระยา 8 สาย เป็นเส้นทาง  
คมนาคมขนส่งผักและผลไม้จากชานเมือง และจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่กรุงเทพมหานคร  
เรียงตามลำดับความสำคัญที่เชื่อมตอกับแหล่งผลิตดังนี้คือ

|                      |   |
|----------------------|---|
| ทิศตะวันตก           | คลองมหาสวัสดิ์ คลองบางกอกน้อย (ชนบุรี นครปฐม) |
| ทิศตะวันตกเฉียงใต้   | คลองภาษีเจริญ (ชนบุรี ราชบุรี)                |
| ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ | คลองพระพิมล (นนทบุรี สุพรรณบุรี)              |
| ทิศเหนือ             | คลองรังสิต (ปทุมธานี นครนายก)                 |

แผนภาพที่ 3.4 เส้นทางคมนาคมทางน้ำเข้าสู่กรุงเทพมหานคร



|                       |                                 |
|-----------------------|---------------------------------|
| ทิศใต้                | คลองมหาชัย (ชนบุรี สมุทรสาคร)   |
| ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ | คลองแสนแสบ (มีนบุรี ปราชินบุรี) |
| ทิศตะวันออก           | คลองประเวศ (พระโขนง ฉะเชิงเทรา) |
| ทิศตะวันออกเฉียงใต้   | คลองสำโรง (สมุทรปราการ)         |

คูแผนภาพที่ 3.4 เส้นทางคมนาคมทางน้ำเข้าสู่กรุงเทพมหานครประกอบ

ปัจจุบันชาวสวนในจังหวัดชลบุรี นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี ซึ่งเป็นแหล่งผลิตผักผลไม้สำคัญของกรุงเทพฯ ยังใช้ทางคมนาคมทางเรือในการส่งสินค้ามาสู่ตลาด เนื่องจากเรือกสวนสวนใหญ่มีทางคมนาคมทางน้ำเข้าถึงและการใช้ทางขนส่งทางน้ำช่วยลดการกระเทือนบอบช้ำของสินค้า

เนื่องจากการขนส่งทางน้ำยังมีความสำคัญและช่วยบรรเทาความคับคั่งจากการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำจึงควรส่งเสริมให้มากยิ่งขึ้น

เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

เส้นทางคมนาคมทางรถไฟเข้าสู่และออกจากกรุงเทพมหานคร คือ ทางรถไฟสายเหนือ ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สู่ทางที่สถานีกรุงเทพ

ทางรถไฟสายใต้ ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ และเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ สู่ทางที่สถานีบางกอกน้อยและแยกไปเชื่อมกับทางรถไฟสายเหนือที่สถานีคลองจั่น

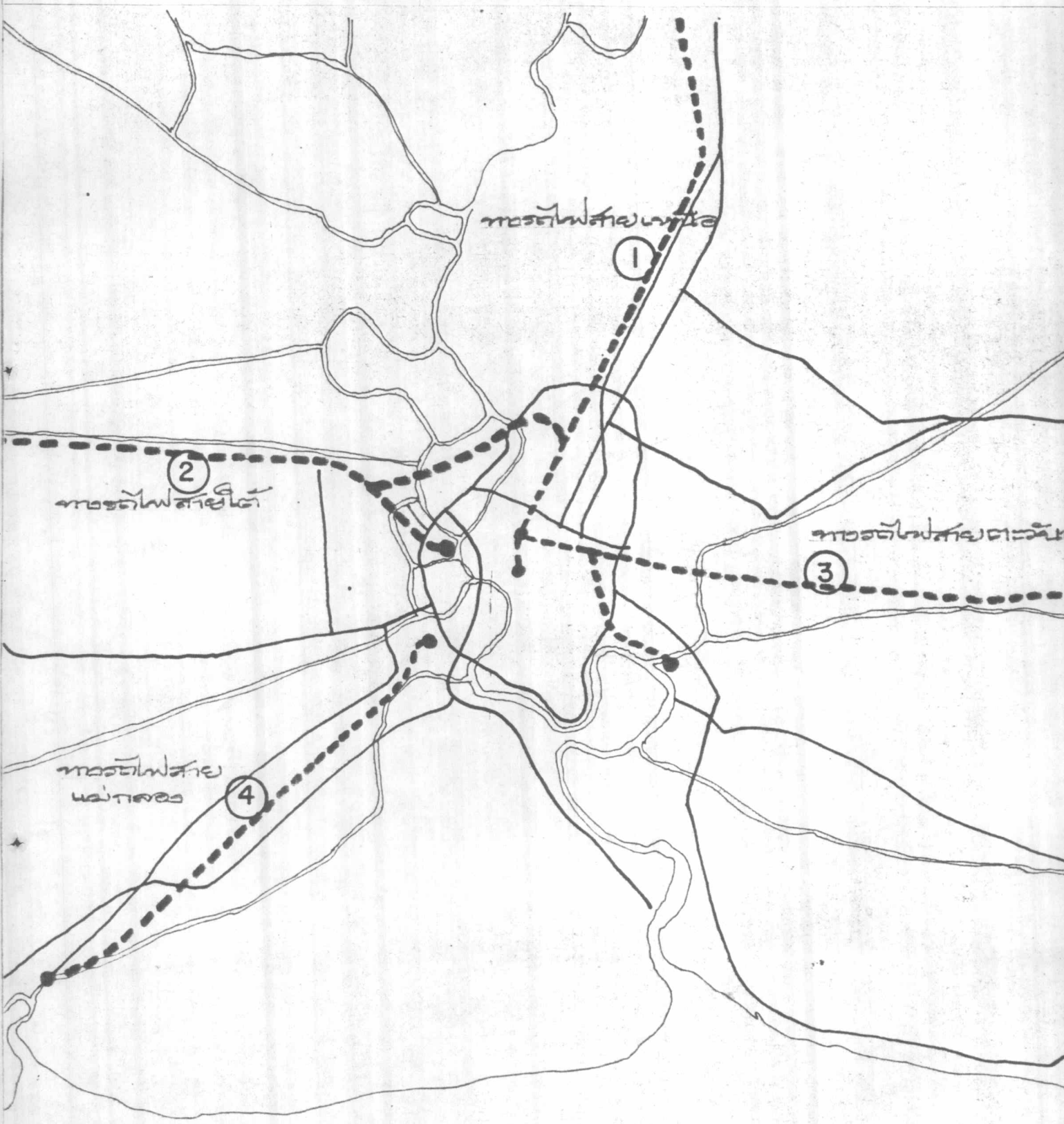
ทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกไปสู่ทางที่รัฐอุยประเทศ ที่กรุงเทพฯ เชื่อมทางรถไฟสายท่าเรือที่มักกะสัน และสู่ทางที่สถานีหัวลำโพง

ทางรถไฟสายแมกกลอง เชื่อมระหว่างสถานีแมกกลอง สมุทรสาคร กับสถานีวงเวียนใหญ่

คูแผนภาพที่ 3.5 เส้นทางรถไฟเข้าสู่กรุงเทพมหานครประกอบ



แผนภาพที่ 3.5 เส้นทางรถไฟเข้าสู่กรุงเทพมหานคร



ทางรถไฟสายเหนือมีความสำคัญในการขนส่งผลไม้สดที่มีค่าทางเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ลำไย จากภาคเหนือสู่กรุงเทพมหานคร ส่วนทางรถไฟสายใต้มีความสำคัญในการส่งสินค้าผักสดและผลไม้สดไปขายยังประเทศใกล้เคียง คือ มาเลเซีย และ สิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดต่างประเทศที่สำคัญ ปัจจุบันการส่งออกผักสดและผลไม้สดยังมีปริมาณน้อย แต่มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ในปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟยังมีปริมาณน้อย เมื่อเทียบกับการขนส่งโดยทางอื่น อาจเนื่องมาจากตลาดค้าส่งในปัจจุบันไม่มีความสะดวก ในการเข้าถึงโดยทางรถไฟ และทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นการขนส่งสินค้าหลายทอด

แต่เนื่องจากการขนส่งโดยทางรถไฟสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก โดยเสียค่าระวางต่ำกว่าการขนส่งโดยทางรถยนต์ ก็ยังไม่เพิ่มปัญหาการจราจร เนื่องจากรถบรรทุกจำนวนมากวิ่งเข้าสู่อำเภอ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางรถไฟจึงควรจัดใหม่ขึ้นในอนาคต

### 3.4 การใช้ที่ดินและเส้นทางคมนาคมขนส่งในอนาคต

แผนภาพที่ 3.6 แสดงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน (ปี 2519)

แผนภาพที่ 3.7 แสดงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครในอนาคต (ปี 2543) ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ลักษณะการใช้ที่ดินแบ่งออกเป็น

1. การใช้ที่ดินแบบผสมความหนาแน่นมาก อยู่ในบริเวณเขตตัวเมืองชั้นในของถนนวงรอบชั้นกลาง
2. การใช้ที่ดินแบบผสมความหนาแน่นปานกลาง อยู่ในบริเวณถัดจากเขตตัวเมืองชั้นในออกมา บริเวณย่านที่พักอาศัยปัจจุบัน
3. การใช้ที่ดินแบบผสมความหนาแน่นน้อยอยู่ในบริเวณชานเมือง
4. สถาบันและสถานที่ราชการอยู่กระจัดกระจายภายในเขตตัวเมืองชั้นใน
5. ย่านอุตสาหกรรมบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้
6. บริเวณที่โล่งและพักผ่อน

แผนภาพที่ 3.6 การไหลที่คืนในกรุงเทพมหานครปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2519)



ที่มา : สำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย

แผนภาพที่ 3.7 การใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานครในอนาคต (ปี พ.ศ. 2543)





7. บริเวณเกษตรกรรมรอบนอกของเมือง

8. บริเวณที่ทองอนุรักษ

สรุปได้ว่าแหล่งผลิตของตัวเมืองยังคงไม่เปลี่ยนแปลง โดยยังมีพื้นที่กิจกรรมสีเขียวในบริเวณรอบนอกของตัวเมืองโดยเฉพาะทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือและทิศตะวันตกเฉียงใต้ของตัวเมือง คือในบริเวณชานเมืองในเขตธนบุรีและนนทบุรี

เขตชุมชนหนาแน่นจะอยู่ในตัวเมืองชั้นในของถนนวงรอบตัวเมืองสายกลางคือถนนรัชดาภิเษก ถัดออกมาเป็นบริเวณการใช้ที่ดินผสมความหนาแน่นปานกลางและความหนาแน่นน้อยตามลำดับ

บริเวณสถาบันและสถานที่ราชการจะอยู่กระจัดกระจายภายในตัวเมืองชั้นใน บริเวณอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ และในเขตที่กำหนดเป็นนิคมอุตสาหกรรมชานเมือง เช่น บริเวณลาดกระบัง มีนบุรี เป็นต้น เส้นทางคมนาคมจะประกอบด้วยถนนรัศมีออกสู่จังหวัดในภูมิภาคต่าง ๆ

7 สาย โดยมีถนนสายพุทธมณฑลตัดตรงจากเชิงสะพานกรุงธนฝั่งธนบุรี ไปยังจังหวัดนครปฐมทางทิศตะวันตกเพิ่มขึ้นจากถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และมีถนนวงแหวนสายสำคัญรอบตัวเมือง 2 ชั้น คือ ถนนวงแหวนชั้นนอก (กำลังสำรวจ) ซึ่งเป็นเส้นทางสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่จากทิศทางต่าง ๆ ฝั่งด้านกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องผ่านเข้าในใจกลางเมือง ถนนวงแหวนชั้นกลาง คือถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นถนนวงรอบเมืองสำหรับรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดเล็กแจกจ่ายผลผลิตไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง

ตลาดค้าส่งผักสดและผลไม้สดตามโครงการจึงควรอยู่บนที่ดินชานเมืองระหว่างถนนวงแหวนชั้นนอกและชั้นกลางดังกล่าว โดยมีถนนเชื่อมถนนวงแหวนทั้งสองโคจรสวนกัน ทั้งนี้เพื่อการรับสินค้าจากแหล่งผลิตจากรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จะได้ประโยชน์จากเส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก และการกระจายสินค้าไปสู่ตลาดปลีกในตัวเมืองจะได้ประโยชน์จากถนนวงแหวนรอบกลางได้ โดยที่รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่จำเป็นต้องผ่านเข้ามาส่งสินค้าในตลาดในตัวเมืองอย่างที่เป็นอย่างในปัจจุบัน

### 3.5 สรุปการเลือกที่ตั้งตามโครงการ

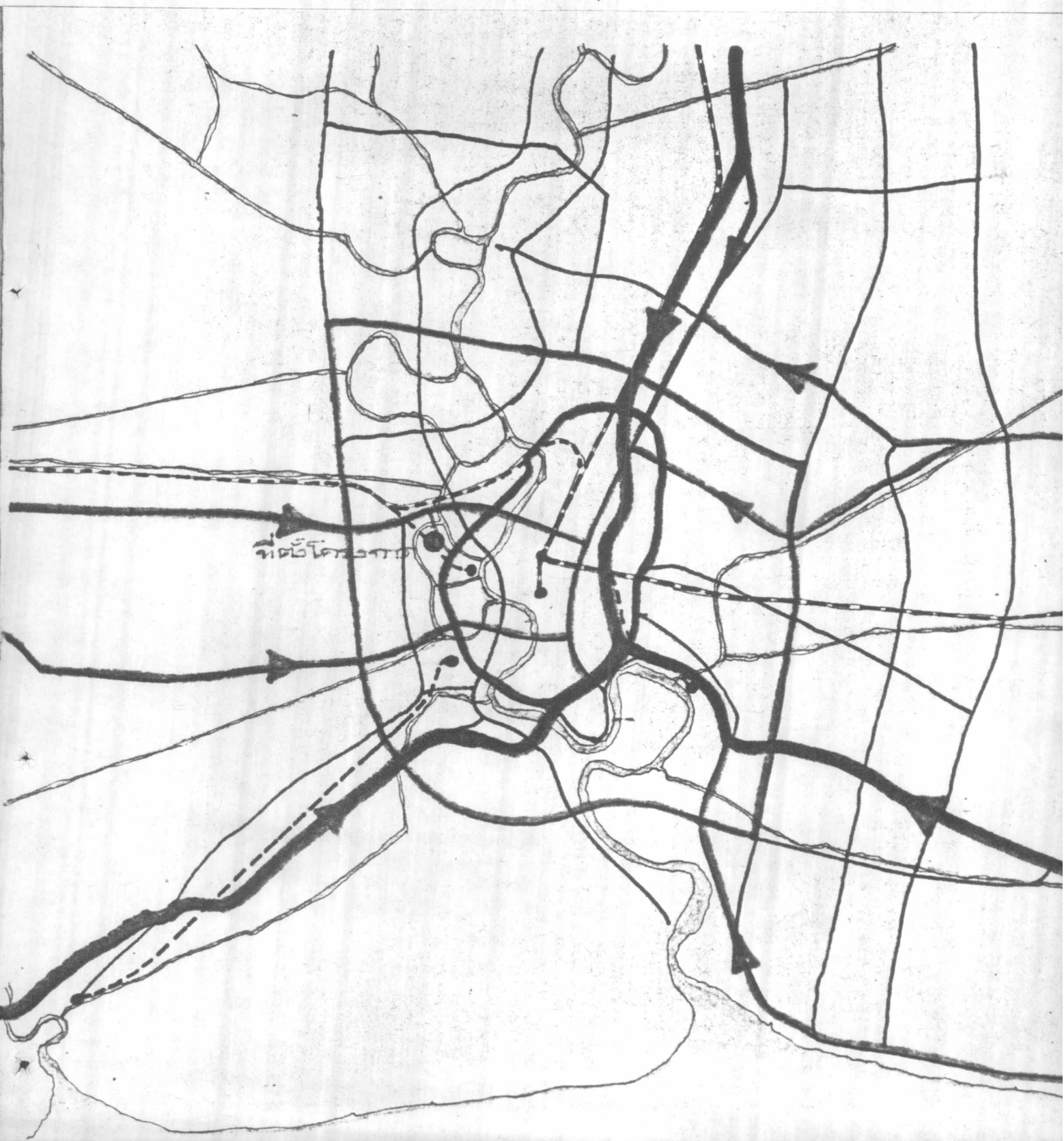
ตลาดค้าส่งอาหารสด ผักและผลไม้ในกรุงเทพมหานครแห่งใหม่ ควรจะจัดตั้งขึ้นบริเวณทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญ คือทางฝั่งธนบุรี บนเส้นทางรอบนอกของถนนจรัลสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนรัชดาภิเษก และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนวงรอบสายนอกซึ่งตัดผ่านถนนรัศมีสายสำคัญซึ่งเชื่อมแหล่งผลิตจากต่างจังหวัดคือ ถนนสายธนบุรีปากท่อ ถนนเพชรเกษม ถนนสายพุทธมณฑลนครปฐมในอนาคต และถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณดังกล่าวควรจะใช้ประโยชน์จากเส้นทางคมนาคมทางน้ำสายสำคัญโดยเฉพาะคลองบางกอกน้อยและคลองภาษีเจริญ นอกจากนี้ควรจะอยู่ไม่ไกลจากทางรถไฟและควรจะสามารถจัดใหม่ทางรถไฟเข้ามาส่งสินค้าภายในบริเวณตลาดค้าส่งได้ควย

บริเวณที่ดินที่เหมาะสมตามข้อกำหนดดังกล่าว คือที่ดินริมถนนสายบางขุนนนท์ ดึงชัน ซึ่งแยกจากถนนจรัลสนิทวงศ์ และจะไปเชื่อมต่อกับถนนสายพุทธมณฑลในอนาคต ปัจจุบันมีถนนขนส่งพืชผักเชื่อมต่อไปถึงถนนเพชรเกษม และถนนธนบุรีปากท่อ และยังมีถนนเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนนทบุรีได้อีกควย ที่ดินทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือติดคลองชักพระ ซึ่งต่อเชื่อมคลองบางกอกน้อยและคลองภาษีเจริญ ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับทางรถไฟสายใต้ ระหว่างสถานี ดึงชันและสถานีบางกอกน้อย (ดูแผนภาพที่ 3.8 ประกอบ)

### 3.6 การวิเคราะห์ที่ตั้งของโครงการ

1. การใช้ที่ดินของโครงการอยู่ในบริเวณการใช้ที่ดินแบบผสม ความหนาแน่นน้อย ตามผังการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2543 ของสำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย
2. สภาพปัจจุบันประกอบด้วยที่พักอาศัยความหนาแน่นน้อยและบริเวณสวนซึ่งหมดสภาพและอาคารพาณิชย์บริเวณริม ถนน

แผนภาพที่ 3.8 บริเวณที่เหมาะสมตามข้อกำหนดเป็นที่ตั้งของโครงการ  
และเส้นทางคมนาคมขนส่งตามผังนครหลวง ปี 2543



ตามแนวดนจรลีสถิตทางศกของเป็นที่เวน สีเขียว ความกว้างตลอดแนวทาง จากถนน 10 เมตร ตามข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีตึกแถวอยู่ริมถนน สายคังกลาวแต่มีข้อบังคับห้ามมิให้ค้คแปลงหรือเปลี่ยนสภาพ แต่ให้หมดสภาพไปตามอายุ อาคาร

### 3. การคมนาคมขนส่งและการเข้าถึงที่ดิน

ก. ทางถนน โดยถนนบางขุนนนท์คลังชั้น ซึ่งเป็นถนนคอนกรีตกว้าง 15 เมตร ซึ่งเชื่อมต่อดนจรลีสถิตทางศก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนชั้นกลาง (ARTERIAL RD.) ความกว้างของถนน 21 เมตร บริเวณใกล้เคียงสถานีบางกอกน้อย ถนนสายนี้สามารถเป็นเส้นทางลำเลียงผลผลิตจากบริเวณสวนผักและสวนผลไม้ ในจังหวัดชลบุรี คือบริเวณคลังชั้น บางบำหรุ ภาษีเจริญ และมีทางเชื่อมต่อกับจังหวัดนนทบุรีทางคานทิศเหนือ และมีทางเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมบริเวณบางแค

ข. ทางน้ำ โดยคลองชักพระ ซึ่งเป็นคลองสาธารณะ กว้าง เมตร ซึ่งเป็นสาขาของคลองบางกอกน้อย เชื่อมต่อกคลองบางกอกน้อย คลองบางหลวง และคลองภาษีเจริญ ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณใกล้กับสะพานท่าช้างทางคานทิศเหนือ และใกล้กับสะพานพระพุทธยอดฟ้าทางทิศใต้

ค. ทางรถไฟสายใต้ ผ่านบริเวณคานหลังของที่ดิน

### 4. สาธารณูปโภค

- ไฟฟ้า สายไฟฟ้าแรงค้ม 12 กิโลโวลตผ่านหน้าที่ดิน
- ประปา ท่อประปาสาธารณะขนาด ๑ 30 ซม. ผ่านหน้าที่ดิน



- ทอระบายน้ำ ขนาดทอระบายน้ำ  $\phi$  60 มม. ผ่านหน้าที่ดิน

5. สาธารณูปการ

ในบริเวณรัศมี 1 กม. มีสาธารณูปการดังต่อไปนี้ คือ

- สถานีตำรวจนครบาลคลองชัน
- สถานีดับเพลิง

6. ขนาดที่ดินประมาณ 50 ha (ha = หนึ่งตารางเมตร)

7. ราคาที่ดินประมาณตารางวาละ 1000-2000 บาท

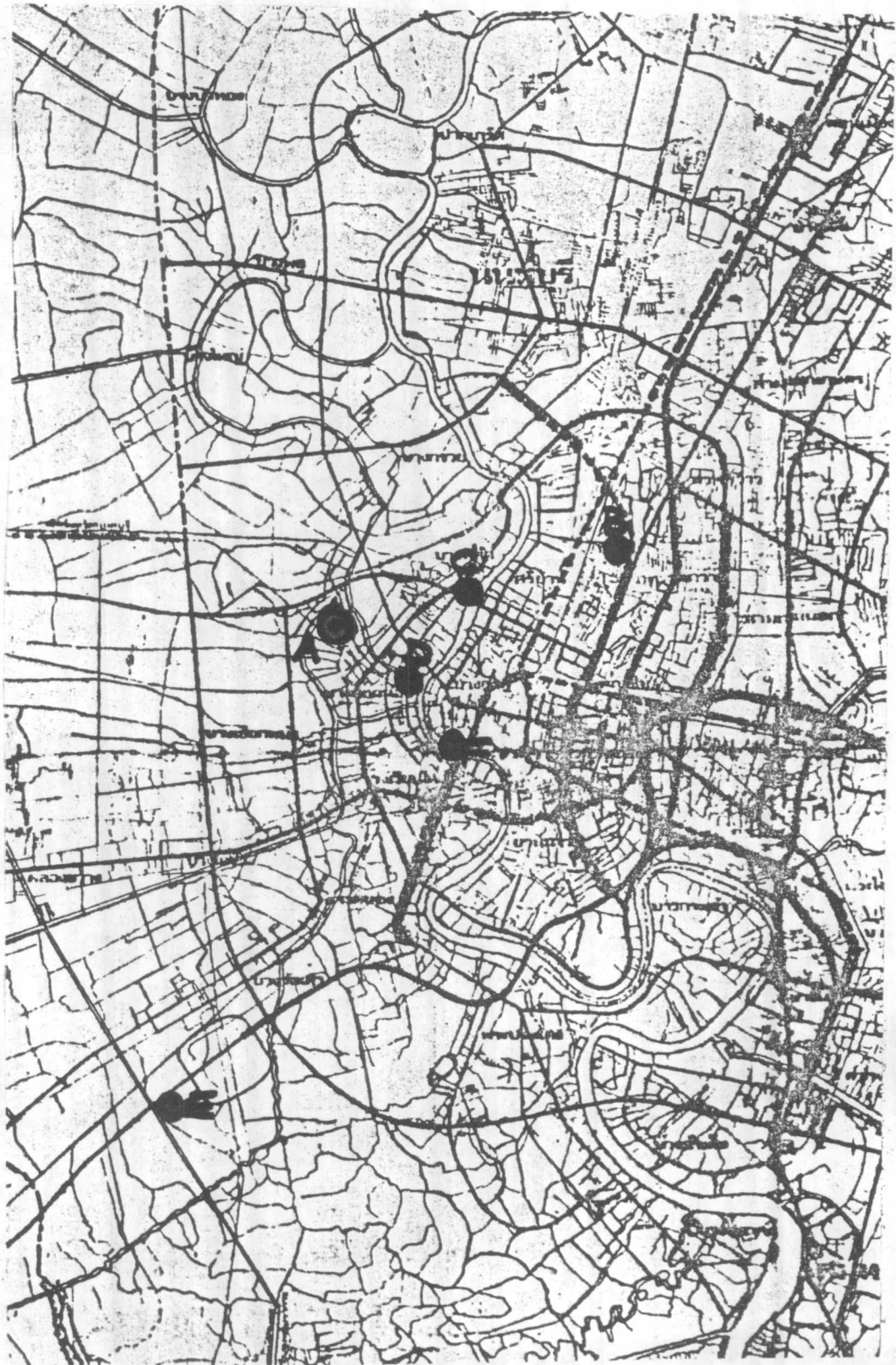
8. การเป็นเจ้าของที่ดิน ขอซื้อที่ดินจากเอกชนรายย่อยหรือเวนคืนเพื่อ

กิจการสาธารณูปโภค

3.7 ขอเปรียบเทียบที่ตั้งของโครงการกับที่ตั้งอื่น ๆ และที่ตั้งตลาดพลโยธินในปัจจุบัน

- A ที่ตั้งของโครงการ
- B ที่ตั้งของตลาดย่านสินค้าพลโยธิน
- C ที่ตั้งตลาดปากคลองตลาดใหม่ โครงการของเอกชน (เชิงสะพาน  
กรุงธนฝั่งธนบุรี)
- D ที่ตั้งตลาดปากคลองตลาดใหม่ โครงการขององค์การตลาด (บริเวณ  
สถานีรถไฟบางกอกน้อย)
- E ที่ตั้งสถานีขนถ่ายสินค้าชานเมืองของ ร.ต.พ. (ริมถนนธนบุรีปากท่อ)
- F ที่ตั้งปากคลองตลาดและตลาดยอดพิมานในปัจจุบัน

แผนภาพที่ 3.11 ที่ตั้งของโครงการกับที่ตั้งอื่น ๆ และที่ตั้งตลาดย่านสินค้า  
พหลโยธินในปัจจุบัน



|   | A  | B  | C  | D  | E  | F  |
|---|----|----|----|----|----|----|
| 1. ระยะทางจากแหล่งผลิต                              | 3  | 2  | 2  | 2  | 3  | 1  |
| 2. การคมนาคมทางบก                                   | 2  | 2  | 2  | 1  | 3  | 1  |
| 3. การคมนาคมทางน้ำ                                  | 2  | -  | 3  | 3  | -  | 3  |
| 4. การคมนาคมทางรถไฟ                                 | 3  | 2  | -  | 3  | -  | -  |
| 5. ระยะทางจากย่านการค้า<br>ปลีกในเมือง              | 2  | 2  | 3  | 3  | 1  | 3  |
| 6. การรับผลผลิตและการกระจาย<br>ผลผลิตสู่ต่างจังหวัด | 3  | 2  | 1  | 1  | 3  | -  |
| 7. ขนาดที่ดิน                                       | 3  | 2  | 1  | 1  | 3  | -  |
| 8. สาธารณูปโภค                                      | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 3  |
| 9. ราคาที่ดิน                                       | 2  | 2  | 1  | 1  | 3  | -  |
|   | 23 | 17 | 16 | 18 | 18 | 11 |

มีความเหมาะสม (สะดวก) ที่สุด

3

มีความเหมาะสม

2

มีความเหมาะสมน้อย

1

ไม่มีความเหมาะสม

-

ทั้งนี้โดยมีสมมติฐานว่าการพิจารณานำหนักการให้คะแนนของตัวแปรต่าง ๆ

ทั้ง 9 มีค่าเท่ากัน