



บทที่ 6

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิบดีเบรคต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ทางกายภาพ เศรษฐกิจและประชากรทั้งในระดับภาค และชุมชน จะเห็นว่าในปัจจุบันพื้นที่กรุงเทพมหานครในฝั่งตะวันออกกำลังประสบปัญหาที่เกิดจากการกระจุกตัวของประชากร การขยายตัวของกรุงเทพมหานครยังมีอยู่ตลอดเวลา โดยจะขยายไปรอบทิศทางตามเส้นทางคมนาคม พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครนั้น แม้จะมีบทบาทน้อยเมื่อเทียบกับฝั่งตะวันออก แต่กำลังได้รับความสนใจให้เป็นพื้นที่ที่จะรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากอยู่ใกล้กับเขตเมืองของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังมีที่ว่างอีกมากที่จะรองรับการขยายตัวจึงมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า ประปา ถนน สถานีอนามัย ตลาด ฯลฯ ในเขตพื้นที่ศึกษานั้น ระบบโครงข่ายถนนที่มีการจัดสร้างชั้นใหม่ โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิบดีเบรค ซึ่งเป็นจุดที่นำชั้นมาศึกษา สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่เมืองในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครได้สะดวก และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะบริเวณที่ถนนตัดผ่าน สามารถสรุปอิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิบดีเบรคต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครออกเป็น 4 ส่วนใหญ่ๆ ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. ด้านกายภาพ

1.1 อิทธิพลต่อการใช้ที่ดิน ที่เห็นเด่นชัดคือ

1.1.1 ทำให้สัดส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรลดลง เนื้อที่ถือครองทางการเกษตรของจังหวัดนนทบุรี ลดลงเกือบ 40,000 ไร่ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งลดมากในช่วงปี 2528-2531 (หลังจากมีถนนสายใหม่ทั้งสองสายแล้ว) คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยถึง -3.5% ต่อปี พื้นที่ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ถือครองทางการเกษตรที่ลดลงมากที่สุดคือ บางบัวทอง และบางใหญ่ คือลดลงอัตราเฉลี่ย -1.6 และ -1.5% ต่อปีตามลำดับ โดยเฉพาะในช่วงปี 2528-2531 นั้นในเขตบางบัวทองมีพื้นที่เกษตรลดลงถึง 10,913 ไร่ คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงถึง -6.1% ต่อปีทีเดียว (ตาราง 6.1) พื้นที่สองข้างถนนส่วนใหญ่ก็กำลังรอกการเปลี่ยนแปลงเพื่อนำที่ดินไปใช้ทางด้านอื่น การเพาะปลูกในบริเวณใกล้ถนนก็จะเริ่มเปลี่ยนรูปแบบ โดยเฉพาะในเขตอำเภอบางกรวยแทนที่จะปลูกไม้ยืนต้นก็หันมาปลูกไม้ดอก ไล่กระถางขายตามสองข้างทางในระหว่างที่รอกการเปลี่ยนแปลง ไปใช้ที่ดินในด้านอื่น ประกอบกับการที่ดินมีราคา

สูงชันมาก ทำให้เกษตรกรพากันขายที่ดิน การเปิดโอกาสให้เกษตรกรยากจนที่ไม่มีที่ทำกินเช่า  
จึงลดลงลักษณะการทำการเกษตรบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จึงเป็นไปอย่างไม่มี  
ประสิทธิภาพ

ตารางที่ 6.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ถือครองทางการเกษตรของจังหวัดนนทบุรี  
ระหว่างปี 2521 - 2531

หน่วย : ไร่

อำเภอ	เนื้อที่ถือครองทางการเกษตร			อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี		
	2521	2528	2531	2521-2528	2528-2531	2521-2531
เมือง	14,718	14,219	9,495	-0.5	-11.1	-3.5
ปากเกร็ด	26,607	21,221	17,772	-2.9	-5.4	-3.3
บางกรวย	18,982	18,940	24,106	-0.03	9.1	2.7
บางบัวทอง	57,715	59,595	48,682	0.5	-6.1	-1.6
บางใหญ่	49,385	45,617	42,084	-1.1	-2.6	-1.5
ไทรน้อย	104,547	104,759	94,842	0.0	-3.2	-1.0
รวม	271,945	264,351	236,981	-0.6	-3.5	-1.3

ที่มา : สำนักงานเขตรจังหวัดนนทบุรี

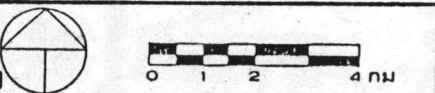
1.1.2 ทำให้สัดส่วนการใช้ที่ดินนอกภาคเกษตรเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะบริเวณสอง  
ข้างทางและบริเวณใกล้เคียง เกิดบ้านจัดสรรขึ้นหลายต่อหลายโครงการ เช่น กฤษฐานคร  
มิตรประชาวิลล่า ชวนชื่นพาร์ควิลล์ ชลลดา บ้านบัวทอง บัวทองเคหะ รัตนาธิเบศร์ เป็นต้น  
โดยเฉพาะบริเวณสามแยกถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ และบริเวณที่ถนนวงแหวน  
รอบนอกตัดกับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งแต่ละโครงการก็ผลิตบ้านจัดสรรออกมาหลายรุ่นแล้ว  
(แผนที่ 6.1)



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง  
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก  
และ  
ถนนธันนาธิเบศร์  
ต่อ  
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 6.1  
แสดง ที่ตั้งโครงการหมู่บ้านจัดสรร



ที่มา: การสำรวจภาคสนาม และ  
ฐานเศรษฐกิจ (พิเศษ)

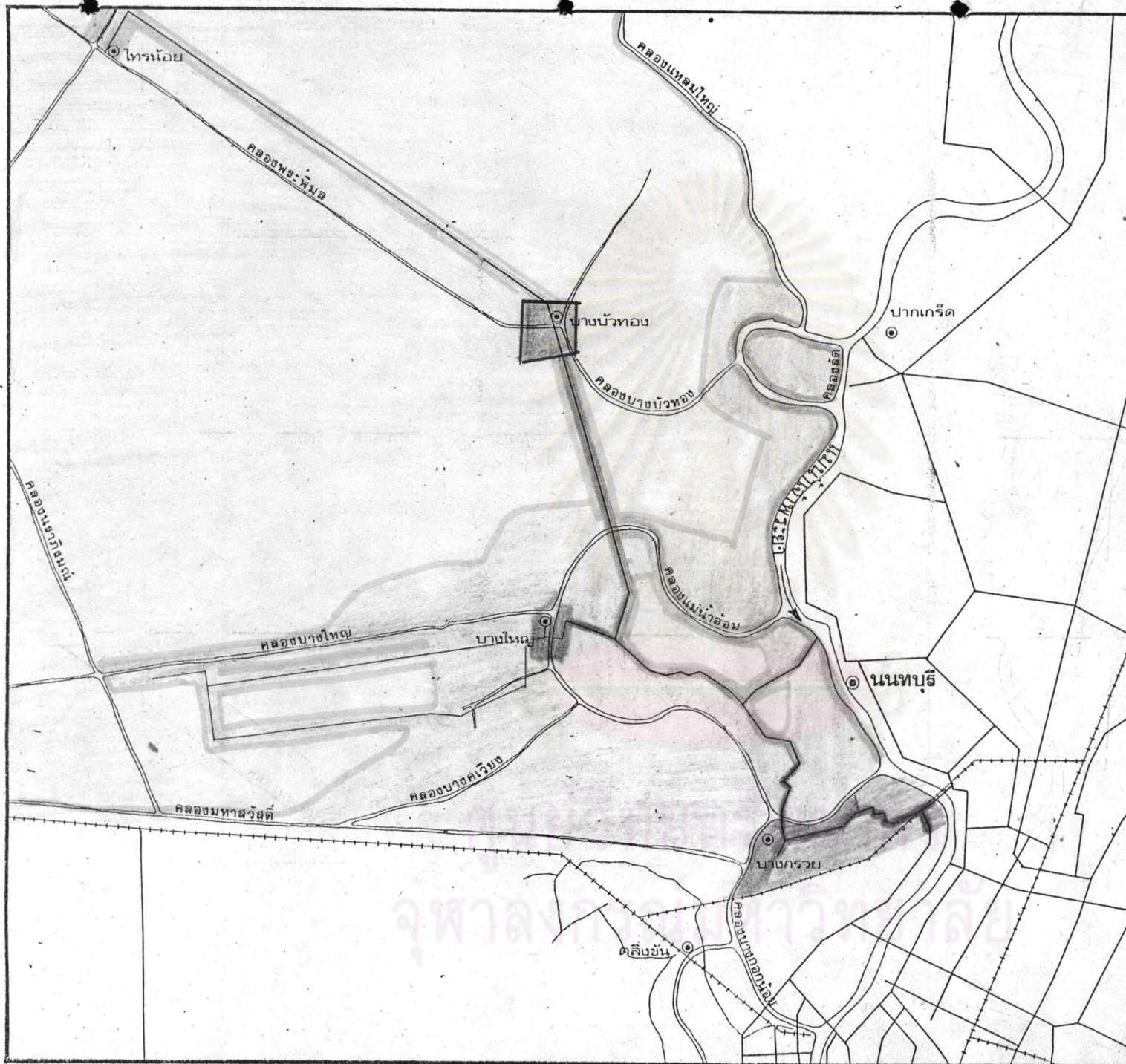
สัญลักษณ์  
● ที่ตั้งโครงการหมู่บ้านจัดสรร

1.2 อิทธิพลต่อการขยายตัวของชุมชน ในเรื่องของการขยายตัวของชุมชนนั้น ในอดีต การขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานเป็นแบบ Linear Settlement คือ จะเกาะตามสองข้างเส้นทางสัญจรคือ เส้นทางทางสัญจรทางน้ำสายหลัก ๆ และตามถนนสายเก่า ในปัจจุบันรูปแบบการตั้งถิ่นฐานยังคงเป็นรูปแบบเดิม แต่มีการขยายตัวมากในพื้นที่แห่งใหม่บริเวณถนนสายใหม่คือ ถนนวงแหวนรอบนอก ถนนรัตนธานีเบสท์และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งมีพื้นที่ที่เป็นดินแดนเบื้องหลัง (Hinterland) ของกรุงเทพมหานครที่ใช้ถนนสายใหม่ดังกล่าวเป็นตัวเชื่อม คือ เขตภาคกลางตอนล่าง ภาคตะวันตก และภาคใต้ตอนบน โดยเฉพาะจังหวัดนนทบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี สมุทรสาคร ประจวบคีรีขันธ์ ฯลฯ ในขณะที่ชุมชนเดิมคือ บริเวณถนนสายเก่าและริมคลองมีอัตราการเพิ่มลดลง

## 2. ด้านเศรษฐกิจ

2.1 อิทธิพลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจ จากการตัดถนนผ่านเข้ามาในพื้นที่เกษตร มีผลทำให้สภาพเศรษฐกิจของประชากรในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จากการทำการเกษตรเป็นอาชีพหลัก ก็เปลี่ยนมาทำการค้าในบางส่วน ซึ่งสินค้าก็เป็นผลิตผลทางการเกษตรจากพื้นที่ใกล้เคียงนั่นเอง โดยมีลูกค้าเป้าหมาย คือ ผู้เดินทางผ่านถนนเส้นนี้ ชาวบ้านที่เป็นเกษตรกรดั้งเดิมในพื้นที่ ส่วนหนึ่งจะขายที่ดินทำกินแล้วหันมาทำการค้า เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้นมาก ทำให้ภาษีที่ดินสูงตามไปด้วย จนไม่คุ้มกับการลงทุนทำการเกษตรซึ่งราคาผลผลิตค่อนข้างต่ำ ผลิตจากพื้นที่ที่ต่ำลงส่วนหนึ่งเนื่องมาจากแรงสะท้อนจากขบวนรถที่ผ่านไปมา ทำให้พืชบางชนิดเสียหาย โดยเฉพาะผลไม้ที่เป็นพืชเศรษฐกิจของจังหวัดนนทบุรี คือทุเรียน จากสาเหตุดังกล่าว ประกอบกับการมีนายทุนมาซื้อที่ดินในราคาที่สูงมาก ทำให้เกษตรกรส่วนใหญ่ขายที่ดินแล้วหันไปทำอาชีพอื่น ๆ แทน ลูกหลานเกษตรกรที่มีการศึกษามากขึ้น ก็มักจะหันไปทำงานนอกภาคเกษตรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครแทน

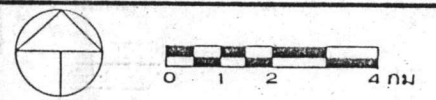
2.2 อิทธิพลต่อราคาที่ดิน ไม่ว่าพื้นที่ใดก็ตามเมื่อมีถนนตัดผ่านเข้าไปแล้ว สิ่งก็ตามมาคือ ความเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าจะเป็นด้านการเดินทางที่สะดวกสบายขึ้น หรือสภาพความเป็นเมืองที่แพร่กระจายมาตามถนน แต่สิ่งที่เกิดขึ้นโดยทันที คือ ราคาที่ดินที่ถีบตัวสูงขึ้น โดยพื้นที่ที่มีราคาที่ดินเพิ่มขึ้นสูงมาก คือ ช่วงตำบลไทรมาและบางรักน้อย ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี ราคาที่ดินโดยประเมินเพิ่มจากไร่ละ 70,000 บาท ในปี พ.ศ. 2519 เป็นไร่ละ 2,800,000 บาท ในปี พ.ศ. 2530 เลยลงมาจนถึงช่วงใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกก็เพิ่มจากไร่ละ 25,000 บาท เป็น 2,000,000 บาท พื้นที่สองข้างถนนวงแหวนรอบนอกในระยะ 40 เมตรจากถนนก็เพิ่มจากไร่ละ 8,000-70,000 บาท ในปี พ.ศ. 2519 เป็นไร่ละ 1,000,000-2,000,000 บาท ใน พ.ศ. 2530 โดยที่บริเวณที่มีราคาที่ดิน โดยประเมินสูงสุดจะอยู่ในบริเวณติดกับถนนบางกอกน้อย-



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง  
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก  
และ  
ถนนรัตนาธิเบศร์  
ต่อ  
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 6.2  
แสดง ราคาที่ดิน พ.ศ. 2520



ที่มา: สำนักงานที่ดิน จ. นนทบุรี

สัญลักษณ์


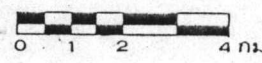
	10000	บาท/ไร่
	10001 — 50000	”
	50001 — 100000	”
	100001 — 250000	”
	250001 — 500000	”
	500001 — 750000	”



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง  
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก  
และ  
ถนนรัตนวิเบศร์  
ต่อ  
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 6.3  
แสดง ราคาที่ดิน พ.ศ. 2530

ที่มา: สำนักงานที่ดิน จ.นนทบุรี

สัญลักษณ์

Symbol	Price Range (บาท /ไร่)
[Lightest Shading]	< 10000
[Light Shading]	10001 — 50000
[Medium-Light Shading]	50001 — 100000
[Medium Shading]	100001 — 250000
[Medium-Dark Shading]	250001 — 500000
[Dark Shading]	500001 — 750000
[Very Dark Shading]	750001 — 1000000
[Darkest Shading]	1000001 — 2000000
[Black Shading]	> 2000000

นครชัยศรีและบริเวณสามแยกถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนานิเบศร์ในเขตตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี (แผนที่ 6.2-6.3)

### 3. ด้านประชากร

3.1 อิทธิพลต่อปริมาณการจราจรและการเดินทางของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ในอดีตการเดินทางของประชากรที่อยู่ในพื้นที่ฝั่งตะวันตก จะใช้เส้นทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางกรวย ไทรน้อย) และคลองบางกอกน้อย คลองอ้อม คลองบางใหญ่ คลองมหาสวัสดิ์ และแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นหลัก เมื่อมีถนนสายใหญ่ตัดผ่านเข้ามาในพื้นที่ผู้คนที่เคยมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางเก่าซึ่งใช้เวลาในการเดินทางมาก เสียค่าใช้จ่ายสูง มีความยากลำบากในการเดินทางเนื่องจากมีการให้บริการรถและเรือโดยสารประจำทางน้อยมาก หรือไม่มีเลยในบางพื้นที่ ประชากรจึงหันมาใช้เส้นทางใหม่ คือ ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนานิเบศร์ ซึ่งให้ความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น โดย 91.3% ของประชากรทั้งหมดที่ทำการสำรวจอย่างในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร หันมาใช้เส้นทางใหม่ แต่ในเรื่องของการขนส่งสินค้าทางน้ำยังคงใช้เส้นทางเดิม จะมีเพียงบริเวณที่ถนนตัดผ่านเท่านั้นที่หันมาใช้เส้นทางใหม่โดยเปลี่ยนจุดหมายปลายทางที่เป็นตลาดรับสินค้าทางการเกษตรจากปากคลองตลาด มาเป็นตลาดบางบัวทอง ซึ่งจากนั้นจะกระจายสินค้าไปสู่แหล่งค้าปลีกในพื้นที่ฝั่งตะวันตกอีกที ถ้าพิจารณาปริมาณการจราจรของรถบรรทุกซึ่งเคยใช้เส้นทางในฝั่งตะวันออกเปลี่ยนมาใช้เส้นทางในฝั่งตะวันตกมากขึ้นเนื่องจากไม่ต้องพบกับปัญหาการจราจรในเมืองมากนัก จนทำให้สัดส่วนของรถบรรทุกบนถนนวงแหวนรอบนอกเพิ่มมากขึ้น จนปัจจุบันมีถึง 40% ของรถทั้งหมดที่ใช้เส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงดลิ่งชันบางบัวทอง แม้ว่าในช่วง 5 ปีหลังจะมีการย้ายเข้าของประชากรมากขึ้น แต่ปริมาณการสัญจรทางน้ำและถนนสายเก่า ก็เพิ่มในอัตราที่ลดลงด้วยอิทธิพลของเส้นทางคมนาคมขนส่งสายใหม่ดังกล่าว การลดลงเป็นไปทั้งด้านการให้บริการและการใช้บริการ ผู้ที่ยังคงใช้เส้นทางเก่าอยู่ก็จะประสบปัญหาเนื่องจากต้องรอนานขึ้น ทำให้เวลาการเดินทางในเส้นทางเก่าเพิ่มมากขึ้น

3.2 อิทธิพลต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชากร สิ่งที่เกิดตามมาจากการที่เกิดเส้นทางคมนาคมใหม่ ๆ ขึ้นมาในพื้นที่เกษตร คือ ทำให้ความเป็นอยู่สะดวกสบายขึ้น ลักษณะความเป็นสังคมเกษตรลดลง สภาพความเป็นเมืองเพิ่มขึ้นในด้านของการรับเอาวัฒนธรรมของคนเมืองในเรื่องของความเป็นอยู่และการเดินทางมาใช้ ประชากรดั้งเดิมในพื้นที่ก็มีทางเลือกในการดำรงชีวิตมากขึ้นสามารถประกอบอาชีพอื่น ๆ นอกจากการทำเกษตร คือ การทำการค้า รับจ้างหรือประชากรที่เป็นลูกหลานเกษตรกรที่มีการศึกษามากขึ้น ก็เข้าทำงานในหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครมากขึ้น

3.3 อิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงประชากร พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีการขยายตัวของประชากรสูงกว่าการเพิ่มตามธรรมชาติในช่วงหลัง เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทำให้พื้นที่ศึกษามีความสะดวกในการเข้าถึงมากขึ้น ประกอบกับพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครยังมีพื้นที่ว่างอีกมาก และอยู่ใกล้กับเขตเมืองมากกว่าเขตบ้านจัดสรรในฝั่งตะวันออก เช่น บางกะปิ ลาดพร้าว ฯลฯ ในปัจจุบันมีหมู่บ้านจัดสรรขยายตัวบนพื้นที่ศึกษามากกว่า 20 แห่ง ใช้พื้นที่มากกว่า 2,000 ไร่และมีจำนวนหน่วยถึง 10,000 หน่วย บางโครงการเป็นโครงการขนาดใหญ่ถึง 2,000 หน่วยขึ้นไป เช่น รัตนาธิเบศร์ บ้านบัวทอง และชวนชื่นพาร์ควิลล์ (ตาราง 6.2) ประชากรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครจึงอพยพเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น การเพิ่มขึ้นของประชากรจึงมีสาเหตุมาจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเป็นหลัก

ตารางที่ 6.2 แสดงจำนวนหน่วยและพื้นที่ของโครงการหมู่บ้านจัดสรรบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์

หมู่บ้าน	หน่วย	พื้นที่ (ไร่)
<u>ถนนวงแหวนรอบนอก</u>	4,546	999
1. ชวนชื่นพาร์ควิลล์	2,000	500
2. ชิดสวน	40	15
3. สวนผักวิลเลจ	97	14
4. เทพประทานวิลเลจ	200	10
5. ศรีธร	30	15
6. บ้านบัวทอง	2,079	400
7. มิตรประชาวิลล่า	60	25
8. บ้านร่มรื่น	40	20
<u>ถนนรัตนาธิเบศร์</u>	4,410	695
1. รัตนาธิเบศร์	3,000	300
2. กฤษฏานคร 10	1,000	200
3. ช. รุ่งเรือง 5	100	52
4. เกล็ดรัตนา	100	60



ตารางที่ 6.2 (ต่อ) แสดงจำนวนหน่วยและพื้นที่ของ โครงการหมู่บ้านจัดสรรบริเวณถนน  
วงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์

หมู่บ้าน	หน่วย	พื้นที่ (ไร่)
5. โปธิทอง 2	40	15
6. ร่มเกล้า 2	40	20
7. ทิวไผ่เหลืองวิลเลจ	30	8
8. ทงส์ประยูร	60	30
9. ศรีรัตนาธิเบศร์	40	10
<u>อื่น ๆ</u>	1,950	540
1. ชลลดา	1,200	300
2. กฤษฏานคร 11	120	100
3. บัวทองเคหะ	500	100
4. บัวทองแลนด์	70	20
5. ทิพย์สุวรรณ	60	20
รวม	10,906	2,234

ที่มา : บ้านฐานชีวิตและทำเนียบธุรกิจบ้านจัดสรร 89

#### 4. ด้านอื่น ๆ

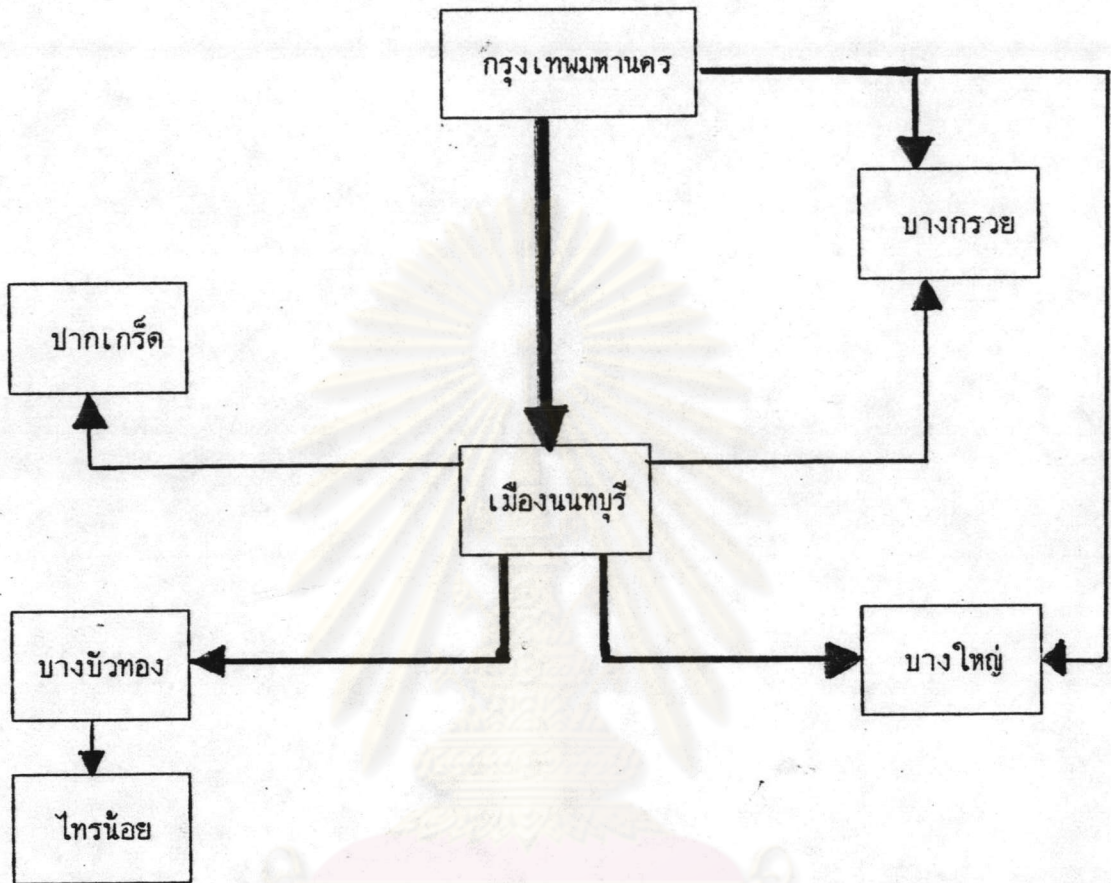
4.1 อิทธิพลต่อพื้นที่ชุมชนเมือง ในอดีตอิทธิพลของกรุงเทพมหานครที่แผ่ไปสู่เขต  
จังหวัดปริมณฑล โดยเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันตก มีจุดรับอิทธิพลจุดใหญ่จุดแรกอยู่อำเภอเมือง จังหวัด  
นนทบุรีแล้วส่งต่อไปยังชุมชนขนาดรองในพื้นที่ต่าง ๆ ในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครอีกที เช่น  
ชุมชนเทศบาลบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ ถ้าพิจารณาจากการเดินทางติดต่อกับเขตเมืองของ  
ประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกซึ่งได้จากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ จะเห็นว่าบางบัวทองมี

การติดต่อสัมพันธ์กับเมืองนนทบุรีในปริมาณที่มากกว่าบางใหญ่แต่ก็เป็นสัดส่วนที่ต่ำกว่า เนื่องจากชุมชนบางบัวทองนั้นใหญ่ด้วยตัวของมันเอง ในขณะที่บางใหญ่ยังต้องพึ่งพาเมืองนนทบุรีอีกมาก ส่วนอำเภออื่น ๆ คือ บางกรวยนั้นเป็นชุมชนเมืองที่โตมากแล้ว และอยู่ติดกับกรุงเทพมหานครจึงสามารถที่จะรับอิทธิพลจากกรุงเทพมหานครได้โดยตรง โดยไม่ต้องผ่านอำเภอเมืองนนทบุรีก่อน ในขณะที่อำเภอไทรน้อยนั้นอยู่ไกลมาก จึงรับอิทธิพลจากความเป็นชุมชนเมืองของบางบัวทองมากกว่าที่จะรับจากเมืองนนทบุรีโดยตรง (แผนภาพที่ 6.1) รูปแบบการติดต่อสัมพันธ์กันของพื้นที่มีอุปสรรคในเรื่องของการเดินทาง คือลักษณะพื้นที่ฝั่งตะวันตกเป็นพื้นที่เกษตรที่มีโครงข่ายคมนาคมทางบกหลักเพียงเส้นทางเดียว คือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ซึ่งนอกจากจะมีสภาพทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ และแคบมากแล้ว ยังมีการให้บริการรถโดยสารประจำทางน้อยมาก สภาพรถแต่ละคันเก่าและมีขนาดเล็กไม่เหมาะกับผู้ใช้บริการซึ่งมีปริมาณมาก การเดินทางติดต่อกับพื้นที่เมืองต้องมีการเปลี่ยนพาหนะในการเดินทางหลายครั้ง เนื่องจากอยู่คนละฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา

อย่างไรก็ตามในภาพรวมแล้ว จะเห็นว่าชุมชนแต่ละแห่งมีการพึ่งพากันเป็นทอด ๆ ชุมชนเล็กก็เป็นดินแดนเบื้องหลังของชุมชนที่ใหญ่กว่า

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

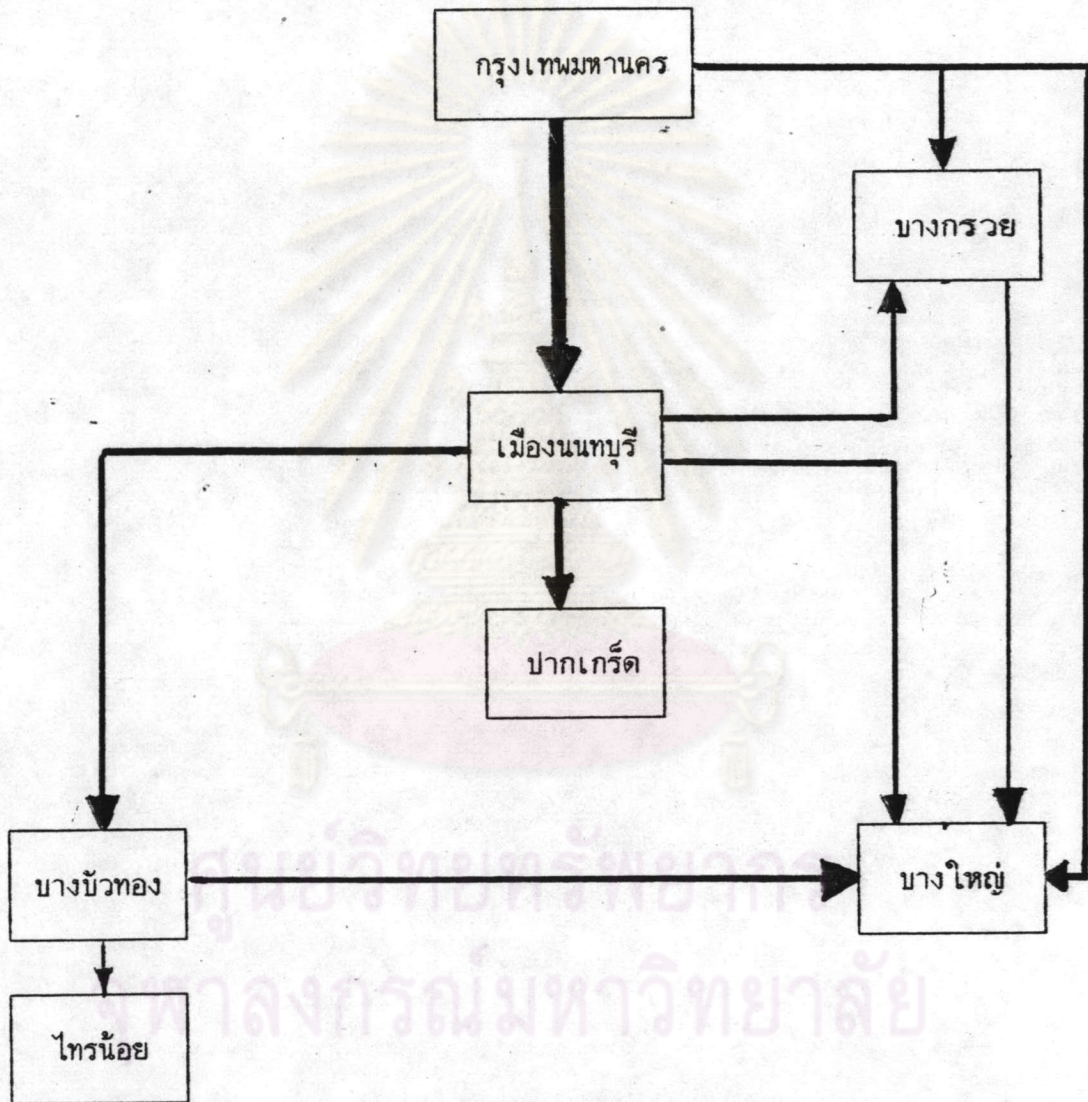
แผนภาพที่ 6.1 แสดงลำดับชั้นของการส่งอิทธิพลของความเป็นเมืองในอดีต



ในปัจจุบันเมื่อถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ตัดผ่านเข้ามา ประกอบกับการเติบโตของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและการขยายตัวของพื้นที่เมือง ความสัมพันธ์ของพื้นที่ในฐานะดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครก็เปลี่ยนแปลงไป เพราะแต่ละพื้นที่จะสามารถติดต่อกับกรุงเทพมหานครได้โดยตรง โดยไม่ต้องผ่านเมืองนนทบุรี บทบาทความสำคัญของนนทบุรีในฐานะที่เป็นชุมชนเมืองแรกที่ได้รับอิทธิพลจากกรุงเทพมหานคร เพื่อจะส่งต่อไปยังส่วนต่าง ๆ ก็ลดลงและบทบาทของบางบัวทองและบางใหญ่ในฐานะที่เป็นชุมชนชนาดรอง ๆ ลงมาที่จะรับอิทธิพลจากเมืองนนทบุรีก็ลดลงแต่บทบาทของ 2 ชุมชนนี้ในการเป็นดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครก็เพิ่มขึ้น ในบางบัวทองเองก็เพิ่มความสำคัญของการเป็นชุมชนศูนย์กลางมากขึ้นบางส่วนของบางใหญ่ก็พึ่งอิทธิพลของบางบัวทองเช่นกัน (แผนภาพที่ 6.2) จากความสัมพันธ์ดังกล่าว ย่านสะพานกรุงธนบุรีและสะพานปิ่นเกล้า จึงเพิ่มความสำคัญต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

ชั้นมาอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่ทำน้ำบางใหญ่ทำน้ำนทบุรีและทำข้างลดความสำคัญต่อพื้นที่ลงอย่างมาก

แผนภาพที่ 6.2 แสดงลำดับชั้นของการส่งอิทธิพลของความเป็นเมืองในปัจจุบัน



## 4.2 อิทธิพลต่อความสัมพันธ์ในฐานะที่เป็นดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานคร

### 4.2.1 อดีต

- พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่เกษตรที่ทำการผลิตทางการเกษตรส่งไปขายเพื่อเป็นอาหารให้แก่ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าทางการเกษตรจากพื้นที่ฝั่งตะวันตกไปสู่แหล่งค้าส่งแห่งใหญ่ของกรุงเทพมหานคร คือ ปากคลองตลาด โดยทางน้ำ

- ประชากรในพื้นที่ยังมีจำนวนน้อย ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่มีความเป็นอยู่แบบง่าย ๆ ทำมาหากินและพักอาศัยในพื้นที่ มีการเดินทางติดต่อกันภายในชุมชน สินค้าอุปโภคบริโภคก็มีการหาซื้อกันในชุมชน

- ดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครในภาคกลางตอนบนและภาคเหนือ เช่น สุพรรณบุรี อยุธยา อ่างทอง แพร่ ฯลฯ สามารถติดต่อกับกรุงเทพมหานครและดินแดนเบื้องหลังอื่นๆ ของกรุงเทพมหานครในภาคอื่นๆ ได้จะต้องผ่านในกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร

### 4.2.2 ปัจจุบัน

- พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครยังคงเป็นแหล่งผลิตผลิตผลทางการเกษตรของกรุงเทพมหานครอยู่ โดยสังเกตจากการขนส่งสินค้าที่เป็นผลิตผลทางการเกษตรจากพื้นที่ฝั่งตะวันตกเข้าสู่ตลาดค้าส่งที่ปากคลองตลาด

- สิ่งชี้ให้เห็นถึงการเป็นพื้นที่ที่เป็นดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครที่เพิ่มมากขึ้นเมื่อมีถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ โดยพิจารณาจากการออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์จากประชากรในพื้นที่ ก็คือ สัดส่วนของประชากรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครมากขึ้น เนื่องจากคนในพื้นที่ที่เป็นรุ่นลูกรุ่นหลานของเกษตรกรดั้งเดิมในพื้นที่ มีการศึกษามากขึ้น ก็เริ่มไปทำงานในสาขาอาชีพอื่นที่อยู่นอกภาคเกษตร แหล่งงานจึงมักอยู่ในเขตเมืองหรือกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการที่ถนนสายใหญ่ๆ หลายสายผ่านเข้ามาในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำรงชีวิตต่างๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ จึงดึงดูดให้ประชากรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครอพยพออกมาอยู่ชานเมืองมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สองข้างถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ เพราะสภาพแวดล้อมที่ดีกว่าในเมืองและสามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งงานในเมืองได้สะดวก

- พื้นที่ดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครที่อยู่ห่างไกล เช่น สุพรรณบุรี สระบุรี หรือจังหวัดอื่นๆ ในภาคกลางตอนบนและภาคเหนือสามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร และภาคอื่นๆ ได้โดยไม่ต้องผ่านใจกลางเมืองในฝั่งตะวันออก

จะเห็นว่าจากอิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนานิเบศร์ส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันตกเพิ่มความสำคัญมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านของการเป็นแหล่งอาหารหรือแหล่งพักอาศัยของประชากรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานคร

โดยสรุปแล้วจะเห็นว่า ผลจากการก่อสร้างถนนไม่ว่าจะเป็นถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงตลิ่งชัน-บางบัวทอง หรือ ถนนรัตนานิเบศร์ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตามบริเวณสองข้างทาง ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่เกษตรในรูปของที่นา และสวนผลไม้-ไม้ยืนต้น ประชากรส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่กินอยู่อาศัยหลบนอนในพื้นที่กลายเป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนการใช้ที่ดินทางการเกษตรลดลงมาก ในขณะที่การใช้ที่ดินนอกภาคเกษตร เพื่อการอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชากรที่มีแหล่งงานในเมืองหลวงก็อพยพมาอยู่ตามชานเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จึงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด สังเกตได้จากจำนวนบ้านจัดสรรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในช่วงเวลา 7 ปีที่ผ่านมา นอกจากนั้นยังก่อให้เกิดสาขาอาชีพใหม่ ๆ เช่น ค้าขายตามตลาดเกษตรตามบริเวณสองข้างทาง การซื้อมอเตอร์ไซด์รับจ้างจากบริเวณริมถนนใหญ่ เข้าสู่ชุมชนเก่า หรือเข้าไปส่งในหมู่บ้านจัดสรร รูปแบบความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษาในฐานะเป็นดินแดนเบื้องหลังของกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนแปลงไป รูปแบบการคมนาคมของพื้นที่ก็เปลี่ยนไปจากอดีต จากการเดินทางเพื่อติดต่อกันในพื้นที่ก็เป็นการเดินทางเพื่อเข้าสู่แหล่งงานและแหล่งการค้าการบริการการในเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาในด้านต่าง ๆ แล้วจะเห็นว่าผลจากการสร้างงานถนนขึ้นมาจะทำให้กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวออกไปอีก โดยเฉพาะในฝั่งตะวันตก ซึ่งได้รับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการมากขึ้น สภาพปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการเป็นเอกนคร (Primate City) ของกรุงเทพมหานครก็จะรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะการจราจรติดขัดบริเวณชานเมือง ในที่นี้คือย่านกรุงธน ปิ่นเกล้า และวิภาวดีรังสิต แต่ถ้าพิจารณาในอีกด้านจะเห็นว่าเป็นการยกระดับความเป็นอยู่ของเกษตรกรในพื้นที่ให้มีทางเลือกในการดำรงชีวิตมากขึ้น ตัวเกษตรกรเองก็พอใจกับสภาพการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้พวกเขาได้มีความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต และการเดินทางติดต่อกันภายในพื้นที่ และการติดต่อกับกรุงเทพมหานครมากขึ้น