



บทที่ 4

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ศึกษา

ถนนสายหลัก : ถนนศรีนครินทร์

ความเป็นมาของโครงการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์

ขนาดและสภาพของถนนศรีนครินทร์

เมื่อปี พ.ศ.2519 คณะรัฐบาลได้พิจารณาเห็นสมควรให้มีการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ (ทางหลวงหมายเลข 3344) เป็นถนนสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและเป็นทางช่วยด้านระบบการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดใกล้เคียง ทั้งนี้ เป็นไปตามการวางระบบถนนโครงการในผังนครหลวงแต่เดิม ที่ได้กำหนดให้กรุงเทพมหานครมีระบบถนนวงแหวน ซ้อนกันเป็นวงรอบชั้นใน วงรอบชั้นกลางและวงรอบชั้นนอก โดยถนนศรีนครินทร์ได้ถูกกำหนดให้วางระดับอยู่ในระบบถนนวงรอบสายนอก ทั้งนี้ โดยมอบหมายให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบทาง ตั้งแต่แยกกลาสาสี่ไปเชื่อมต่อกับทางเก่า ซึ่งเป็นทางลูกรังที่บริเวณถนนบางนา - ตราด โดยมีชื่อเป็นทางการเรียกว่า ทางหลวงหมายเลข 3344 เริ่มต้นที่ ก.ม. 0+000 จากสี่แยกกลาสาสี่จุดบรรจบกับถนนรามคำแหงไปสิ้นสุดที่ ก.ม. 20+211.12 บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) สมุทรปราการ โดยมีเหตุผลในการเปิดทางสายนี้คือ

- ช่วยบรรเทาปริมาณการจราจรในถนนสุขุมวิท สำหรับรถยนต์ที่จะผ่านเขตพระโขนงออกไปสู่ภาคตะวันออก
- ช่วยระบายการจราจรที่จะไปภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว โดยไม่ต้องผ่านเข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครด้วยการใช้เส้นทางลัดอ้อมเมือง

ซึ่งเหตุผลความเป็นมาและประโยชน์ของการเปิดทางสายนี้ จะเห็นได้จากบทความ

การรายงานผลงานตามรายงานในหนังสือทางหลวงสัมพันธ์ ปีที่ 12 ฉบับที่ 9 วันที่ 22 มิ.ย. 2522 หน้า 2 ซึ่งได้รายงานถึงการบรรยายสรุปผลงานการก่อสร้างทางหลวง สายอำเภอบางกะปิ ถนนพัฒนาการ ของเจ้าหน้าที่ทางหลวงให้ นายเจสียว วัชรพุกท์ อธิบดีกรมทางหลวง และคณะ ในขณะนั้น ซึ่งได้เดินทางไปตรวจงานก่อสร้างถนนสายนี้ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างที่ประมาณ ก.ม.2+300 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2522 ดังนี้

"ทางหลวงหมายเลข 3344 สายอำเภอบางกะปิ - ถนนพัฒนาการความยาวสุทธิ 3.382 กม. ก่อสร้างโดย บริษัท เอ. เอส. แอส โขธิเอท เอ็นจิเนียริง จำกัด เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2521 ก่อสร้างแล้วเสร็จ 14 กันยายน 2522 โดยก่อสร้างเป็นทางมาตรฐานช่วงแรก ตอนใกล้ทางแยกไป อ.บางกะปิ ทำเป็นถนนคอนกรีต 6 ช่องจราจร ช่วงต่อไปไปบรรจบกับถนนพัฒนาการ ทำเป็น 4 ช่องจราจร แต่จะขยายเป็น 6 ช่องจราจรต่อไป การก่อสร้างทางหลวงสายนี้ได้รวมงานก่อสร้างท่อประปา, โทรศัพท์, ไฟฟ้าแสงสว่างไว้ด้วย ขณะนี้งานท่อประปา โทรศัพท์เกือบเสร็จแล้วและงานเทคอนกรีตผิวจราจรได้ประมาณ 2.500 กม. เมื่องานคอนกรีตเสร็จก็เริ่มงานไฟฟ้าและงานป้ายจราจรต่อไป"

และสำหรับการก่อสร้างทางหลวงสาย 3344 ช่วงต่อจากนี้ คือเริ่มจากแยกถนนพัฒนาการถึงแยก บางนา - ตราด จะเห็นได้จากรายงานการเปิดใช้ทางหลวง หมายเลข 3344 ของหน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ ทางหลวงสัมพันธ์ ปีที่ 12 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2525 หน้า 3 ซึ่งกล่าวว่า "กรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3344 ตอนถนนพัฒนาการ - พบทางหลวงหมายเลข 34 (สายบางนา - ตราด) รวมระยะทางประมาณ 7.68 กม. ขณะนี้เปิดให้การจราจรผ่านได้อย่างเป็นทางการแล้ว โดยทางหลวงหมายเลข 3344 ที่ก่อสร้าง เริ่มต้นจากสี่แยกถนนพัฒนาการ ตรงมาตัดผ่าน ซอยอ่อนนุช (สุขุมวิท ซอย 77) และ ซอยอุดมสุข (สุขุมวิท ซอย 103) และมาพบกับถนนสายบางนา - ตราด ที่บริเวณกิโลเมตรที่ 4+130 (ห่างจากแยกบางนา ประมาณ 4 กม.)"

ทางสายนี้ก่อสร้างเป็นผิวจราจรแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก คันทางกว้าง 31 เมตร เกาะกลางถนนกว้าง 9 เมตร แบ่งเป็นข้างละ 2 ช่องจราจร (กว้างประมาณช่องละ 2.50 เมตร) เริ่มก่อสร้าง เมษายน 2522 เสร็จสมบูรณ์ กรกฎาคม 2525 ค่าก่อสร้างประมาณ 178.83 ล้านบาท ผู้รับเหมาก่อสร้าง คือบริษัทลัดกษณ์ขนส่งและก่อสร้าง จำกัด

ถนนศรีนครินทร์มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยตามขนาดมาตรฐานของทางสายนี้ ประมาณ 13,100 คัน/วัน ตามขนาดทาง ประโยชน์ของการเปิดให้ใช้ทางสายนี้ คือ

จะเห็นได้ว่า จากรายงานดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความเป็นมาและความสำคัญ ในการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์รวมทั้งรายละเอียดเกี่ยวกับชนิดและขนาดมาตรฐานทาง โดยเฉพาะ ความจุของถนนในส่วนของการจราจรเฉลี่ยของทางสายนี้ตามขนาดมาตรฐานของทางสายนี้ จะอยู่ในราว 13,100 คัน/วัน ซึ่งเป็นจุดที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการรับรถของถนนสายนี้ ที่สอดคล้องกับการจัดประเภทของถนนสายหลักที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนที่เกี่ยวกับความจุของถนนสายหลัก ซึ่งการก่อสร้างถนนสายนี้ทั้งหมดนั้นได้มีการก่อสร้างในครั้งแรก โดยเริ่มทำสัญญาก่อสร้างทาง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2521 โดยมีขั้นตอนการก่อสร้างในรายละเอียดแบ่งไว้เป็นช่วง ๆ ดังนี้

1. ช่วงจากสี่แยกท่าเสาถึงจุดบรรจบกับถนนรามคำแหง ถึง แยกถนนพัฒนาการ (คลองตัน) โดยดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีต 6 ช่องทางจราจร มีมาตรฐานทาง Fd (Fd หมายถึง ทางคู่ที่แบ่งแยกการจราจรไปกลับมีผิวการจราจรกว้างข้างละ 7 เมตร ขึ้นไป) ในลักษณะไปกลับตรงกลางมีเกาะกลาง มีบริษัท เอ. เอส. แอส โซซิเอท จำกัด เป็นผู้ก่อสร้าง ระยะทางประมาณ 3.328 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้าง มกราคม 2521 และก่อสร้างแล้วเสร็จ 14 กันยายน 2522 ตามรายงาน "ทางหลวงสัมพันธ" ปีที่ 9 ฉบับที่ 12 วันที่ 27 มิถุนายน 2522 หน้า 2 มีมูลค่างานตามสัญญา 100,277 ล้านบาท (รายงานประจำปี 2523 กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม)
2. ช่วงจากแยกถนนพัฒนาการ (คลองตัน) ถึง แยกถนนบางนา - ตราด ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีต 4 ช่องทางจราจร ในลักษณะไปกลับโดยมี บริษัท สักขณชนสง และก่อสร้างจำกัด เป็นผู้ก่อสร้างระยะทางประมาณ 7.68 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ กรกฎาคม 2525
3. ช่วงจากสะพานลอยทางข้ามถนนบางนา - ตราด ดำเนินการก่อสร้างเป็นสะพานลอยคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ช่องทางจราจร ในลักษณะไปกลับ เริ่มต้นจาก กม.10+500 ถึง กม.12+100 รวมความยาวทั้งสิ้น 1.5 กม. ลักษณะเป็นสะพาน 6 ช่องจราจร โดยมี บริษัท พรหมวิวัฒน์ เป็นผู้ก่อสร้างค่างานตามสัญญา 173,879,650 ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ มกราคม 2527
4. ช่วงจากทางถนนบางนา - ตราด ถึง ถนนสุขุมวิท ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีต 2 ช่องทางจราจร ในลักษณะไปกลับ โดยมี บริษัท กรุงธนเอนจิเนียริงส์ จำกัด เป็นผู้ก่อสร้างระยะทางประมาณ 8.211 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ พฤษภาคม 2537

จะเห็นได้ว่า ถนนศรีนครินทร์เป็นถนนสายใหม่ที่ยังอยู่ในระหว่างโครงการก่อสร้าง ซึ่งดูจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3344 ช่วงที่ 4 นี้ หรือที่เรียกว่าช่วงสามแยกทางหลวงหมายเลข 34 - สมุทรปราการ ตอน 2 กม.12.00 - กม.20+211.12 ตามรายงานของกรมทางหลวงที่รายงานโดยกองวิเคราะห์วิจัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ถึงลักษณะโครงการและประโยชน์ของทางที่จะได้รับ เมื่อการก่อสร้างถนนช่วงนี้แล้วเสร็จ ไว้ดังนี้ คือ

"โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 - สมุทรปราการ ตอน 2 (บรรจุทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) เริ่มต้นโครงการที่ กม.12+000 - กม.20+211.12 อยู่ในท้องที่เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองสมุทรปราการ ในปัจจุบันมีทางเดิมอยู่แล้ว การจราจรหนาแน่นมากจึงได้ก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีก 2 ช่องจราจร 1 เส้นทางโดยเริ่มการก่อสร้างจากตรงบริเวณเลยแยกกลางศาล จนถึงสามแยกบริเวณที่ทำการไฟฟ้านครหลวง เขตสมุทรปราการ ในตำบลบางเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ อยู่ห่างจากศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ ประมาณ 1 กิโลเมตร และสองข้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ และที่ดินจัดสรรตลอดแนว"

"โครงการก่อสร้างทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3344 ก่อสร้างตามแบบมาตรฐาน F_D ระหว่าง กม.12+000 - กม.15+908.79 (THANON THEPARAK) คว้คันทางกว้าง 14 ม. ผิวจราจรกว้าง 9.80 ม.หนา 0.25 ม. SIDE WALK ด้านซ้ายกว้าง 2.00 ม. ด้านขวาทางมี RAISED WALK ปูด้วยแผ่นคอนกรีตหนา 0.04 ม. และมี RAISED MEDIAN พร้อมด้วย R.C.DITCH หนา 0.07 ม. มีท่อระบายน้ำสองข้างทางตลอด ระหว่าง กม.15+908.79 - กม.20+211.12 ผิวจราจรกว้าง 7.00 ม. เป็นผิว CONCRETE SLAB หนา 0.25 ม. โหล่ทางด้านซ้ายปูผิว ASPHALTIC CONCRETE หนา 0.05 ม. กว้าง 2.50 ม. ส่วนผิวจราจรของถนนเดิมหรือทำการปรับปรุงใหม่เป็นผิว CONCRETE SLAB ค้นทางกว้าง 7.00 ม. โหล่ทางด้านขวาทางของถนนที่ก่อสร้างใหม่ และด้านซ้ายเดิมนั้นมี RAISED MEDIAN พร้อมด้วย R.C. PAVED DITCH หนา 0.07 ม. มีไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจรที่บริเวณทางแยก กม.12+315.026 และทางแยก กม.15+908.79

ประโยชน์ที่จะได้รับ เมื่อได้ก่อสร้างทางสายนี้แล้วเสร็จจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและอุปกรณ์ที่จำเป็นจากนิคมอุตสาหกรรม ที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ได้อีกทางหนึ่ง และยังช่วยระบายการจราจรที่ติดขัดจากสมุทรปราการ ถึง สี่แยกบางนา ในช่วงเช้าและเย็นได้อย่างดี นอกจากนี้ ยังช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น ฟาร์มจระเข้และเมืองโบราณให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น" ตามรายงานผลการก่อสร้าง ทางหลวง 3344 ของ

กระทรวงคมนาคม

จะเห็นได้ว่า ถนนสายนี้ได้ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่องกันมาโดยตลอด ตั้งแต่แยก
ลำสาส์ที่ถนนรามคำแหง ซึ่งมีระยะเวลารวมทั้งสิ้นประมาณ 17 ปี ซึ่งตลอดระยะเวลาของการ
ก่อสร้างและการเปิดให้ใช้เส้นทางเป็นช่วง ๆ มานั้น สภาพของการพัฒนาในพื้นที่ 2 ข้างทาง
ของถนนสายนี้ก็ได้รับเปลี่ยนแปลงและพัฒนาตลอด เห็นได้จาก สภาพการจราจรและจำนวนอาคาร
ร้านค้า ตึกสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน แม้ในขณะที่การก่อสร้างทางช่วงที่ 4 ช่วง
สุดท้ายจะยังไม่แล้วเสร็จก็ดี แต่สภาพลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณ 2 ข้างทางของถนน บน
เส้นทางตอนบน (พื้นที่ศึกษาตอนบน) ที่ได้มีการเปิดให้ใช้เชื่อมกับถนนบางนา - ตราด ได้แล้วนั้น
จากการศึกษาในเบื้องต้น พบว่า ลักษณะของสภาพการพัฒนาทางกายภาพของถนนศรีนครินทร์ช่วงที่
ก่อสร้างเสร็จแล้ว ได้มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเรื่อย ๆ ในแต่ละช่วงเวลาที่ได้ทำการศึกษา
ซึ่งจะได้ทำการศึกษาดังสภาพการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยละเอียดต่อไป

ลักษณะทางกายภาพของถนนศรีนครินทร์

ถนนศรีนครินทร์ จัดเป็นถนนประเภท ถนนสายหลักของเมืองตามผังเมืองกรุงเทพ (ผัง
นครหลวงและผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร) กล่าวคือ เป็นถนนสายหลักในลักษณะถนนวงรอบ
ตามการจำแนกถนนตามลักษณะหน้าที่การใช้งาน ที่ได้จำแนกไว้ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
(สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2524 - 2544,
หน้า 3.59 - 3.60) โดยมีลักษณะของถนนที่รับการจราจรจากถนนสายประธาน เพื่อกระจาย
ไปสู่ถนนสายรอง ถนนเหล่านี้อาจมีการจราจรผ่านเมือง (Thorough Traffic) ผสมอยู่ด้วย ซึ่ง
หากพิจารณาถึงโครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่ถนนศรีนครินทร์ ที่มีความยาวประมาณ 11.22 กิโลเมตร
(ตามพื้นที่ศึกษา) โดยมีจุดเริ่มต้นที่ สี่แยกลำสาส์ หัดตรงลงทางใต้ผ่าน ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท
77 (ซอยอ่อนนุช) ถนนสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) จนถึงถนนบางนา - ตราด ซึ่งถือเป็นถนน
สายประธานนั้น ตามหลักการแบ่งถนนที่กล่าวถึงนี้ ถนนสายหลักประเภทนี้ย่อมให้มีการเชื่อมต่อได้
ตามความจำเป็น แต่อาจจะต้องมีการควบคุมหรือการห้ามจอดรถ เนื่องจากเป็นถนนที่ใช้ประโยชน์
ในการเชื่อมต่อส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน ซึ่งถ้าดูจากโครงข่ายการเชื่อมต่อเชื่อมของถนนแต่ละ
สายที่สัมพันธ์กับถนนศรีนครินทร์แล้ว อาจกล่าวได้ว่า ถนนศรีนครินทร์เป็นถนนสายหลักที่เริ่มจากจุด
ที่มีการจราจรหนาแน่น (ถนนรามคำแหง - แยกลำสาส์) ที่ใช้เส้นทางผ่านออกสู่ภาคตะวันออก

ในขณะที่เดียวกันก็ตัดผ่านถนนสายรอง ซึ่งใช้เป็นถนนที่ระบายการจราจรออกจากจุดศูนย์กลาง กรุงเทพมหานครถึง 4 สาย ในระยะทางรวม 11.229 กิโลเมตร ทั้งนี้ยังไม่นับซอยแยกและถนนสายย่อยที่แยกมาบรรจบหรือตัดเชื่อมจากถนนศรีนครินทร์ออกไป ซึ่งหากพิจารณาโดยเบื้องต้นแล้วจะเห็นได้ว่า โครงข่ายการต่อเชื่อมหรือตัดผ่านของถนนหลาย ๆ สาย ที่เกี่ยวข้องกับถนนศรีนครินทร์ ซึ่งถือ เป็นถนนหลักในการแยกประเภทตามหน้าที่การจราจรใช้ไว้แต่แรกนั้น ไม่เอื้ออำนวยหรือสนับสนุนให้ถนนศรีนครินทร์เป็นถนนสายหลัก (Major Street) ตามที่ได้มีการแบ่งประเภทไว้ตามลักษณะการทำงาน (Alan M. Voorhees Associates, 1996) ซึ่งกำหนดค่าให้ ถนนประเภทนี้ในกลุ่มนี้ ทำหน้าที่เพื่อรับการจราจรอย่างเด่นชัด กล่าวคือ ถนนประเภทนี้ไม่ควรติดด้านหน้าพื้นที่พาณิชย์กรรม ซึ่งเป็นไปตามการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินสองข้างทางของถนนศรีนครินทร์ ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปัจจุบัน (2535) เพื่อให้ถนนรับการเดินทางได้ตั้งแต่ 10,000 ถึง 25,000 เที่ยว/วัน หรือคัน/วัน หรือจากการแบ่งตามมาตรฐานกำหนดสำหรับถนนในเมืองที่กำหนดความจุปกติสำหรับการจราจรที่จะใช้จำนวน 500 คัน/ชั่วโมง/ช่องทาง โดยกองวิศวกรรมจราจรสำนักผังเมือง (การออกแบบและวางผังถนนในเมือง กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง, 2524) นอกจากนี้ยังอาศัยหลักเกณฑ์ ตามหน้าที่การจราจรที่แบ่งตามรายงานการศึกษาการขนส่งในนครหลวง เล่มที่ 1 รายงานสรุปภาษาไทย (กรุงเทพฯ : สำนักงานวางแผนจราจร นครหลวงฝ่ายสาธารณูปโภค และสิ่งแวดล้อม, สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย, 2519) ที่กำหนดค่าให้ถนนสายหลักประเภทนี้มีความจุระหว่าง 1,050 - 3,150 คัน/ชั่วโมง และควรมีการจำกัดกิจกรรมสองข้างทางรวมทั้งการเชื่อมต่อ ซึ่งเป็นการควบคุมการพัฒนาพื้นที่เพื่อป้องกันปัญหาจราจรที่จะเกิดขึ้น

ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพของถนนศรีนครินทร์ในฐานะของถนนสายหลักสายหนึ่งแล้ว ถนนศรีนครินทร์ จึงควรมีลักษณะและคุณสมบัติสอดคล้องกับลักษณะและหลักเกณฑ์การแบ่งถนนประเภทต่าง ๆ ตามที่ได้มีการกำหนดไว้

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาสภาพของถนนศรีนครินทร์ที่ เริ่มต้นก่อสร้างมาแต่แรก ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนหรือถนนวงรอบสายนอก อันเป็นถนนสายหนึ่งซึ่ง เป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบถนนในเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2524 - 2544) ที่มีความยาวตลอดสายประมาณ 27 กิโลเมตร นั้น แต่เดิมทางสายนี้เป็นทางตัดใหม่ทับแนวถนนเดิมที่มีผิวเป็นลูกรัง ซึ่งเป็นถนนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการและกรุงเทพมหานคร เฉพาะด้านทางและปลายทางสภาพพื้นที่ดินเดิม เป็นพื้นที่ดินอ่อนส่วนอื่น ๆ ไม่มีคันทางและเขตทางเดิม สภาพโดยทั่ว

ไปจากการสำรวจจากภาพถ่ายทางอากาศก่อนมีการก่อสร้างทาง จะเป็นที่โล่งและทุ่งนาว่างเปล่า มีบ้านเรือนและชุมชนพักอาศัยเบาบาง (ตาราง 4.1) กระจายตัวตามแนวริมคลองและในปัจจุบัน เมื่อมีการตัดถนนขึ้นแล้ว สภาพโดยทั่วไปจากการเป็นที่โล่งและทุ่งนาว่างเปล่า เมื่อมีการก่อสร้างถนนก็เริ่มมีชุมชนพักอาศัยเกิดขึ้น ลักษณะทางกายภาพของบริเวณสองข้างทางเริ่มเปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการพัฒนาไปตามสภาพ เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ประกอบกับประชากรได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้เกิดมีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นมากโดยขยายตัวไปตามถนนซอยที่แยกจากถนนสายหลักออกไป รวมทั้งมีอาคารพาณิชย์สองข้างทางถนนเกือบตลอดสาย ซึ่งบางแห่งก็เป็นย่านชุมชนและศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ปริมาณการจราจรบนถนนก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และในสภาพปัจจุบันบนถนนศรีนครินทร์ก็เกิดปัญหาการคับคั่งของปริมาณการจราจรซึ่งจะคิดขีตหนาแน่นในหลาย ๆ ช่วง

จากการกำหนดค่าให้ถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนสายหลักที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อช่วยให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงทางภาคตะวันออก เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และคล่องตัวยิ่งขึ้น (ตามคำกล่าวของ ผ.อ.กทม.คต ประธานสภา กทม. ประกอบคำชี้แจงร่างข้อบัญญัติ เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ไร่ หรือ เปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือทางประเภทริมถนนศรีนครินทร์) จึงควรจะต้องมีการกำหนดลักษณะ และขนาดของแนวทางตลอดจนกำหนดมาตรการ เพื่อที่จะควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการก่อสร้างอาคารสองข้างทางที่จะทำใหถนนสายนี้ต้อง เพิ่มภาระในการรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการจราจรในถนนศรีนครินทร์ให้คงมีประสิทธิภาพในการให้บริการการจราจรตามหน้าที่ของถนนสายหลักสายนี้ได้ ตามที่ได้มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างถนนสายนี้ไว้แต่เดิม

ขนาดและสภาพของพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากการขยายตัวของอาคารและสิ่งปลูกสร้างริมถนนศรีนครินทร์ มีการขยายตัวอย่างมาก และในการศึกษาการขยายตัวของเมืองบริเวณพื้นที่ริมถนนสายนี้ ได้กำหนดขนาดแนวทางของพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ไว้ดังนี้ กล่าวคือ ได้แก่พื้นที่สองข้างทางถนนศรีนครินทร์หรือทางหลวงหมายเลข 3344 โดยจะเริ่มต้นจากทิศเหนือ ที่สี่แยกกล้วยาสี่ ลงใต้ไปถึงสี่แยกถนนพัฒนาการ ตัดตรงลงไปถึงแยกถนนบางนา - ตราด โดยในการศึกษานี้จะกำหนดความยาวของถนนจากเหนือลงใต้ไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกถนนบางนา - ตราด ทั้งนี้เป็นไปตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ตามรูปแผนที่ท้ายข้อบัญญัติฯ (แผนที่ 3.1) ซึ่งมีขนาดความยาวของพื้นที่ศึกษาเป็นระยะ

ทางความยาวไปตาม เส้นทางถนนศรีนครินทร์ประมาณ 11.229 กิโลเมตร โดยในการสำรวจการ
ใช้ที่ดินและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อให้ได้ข้อมูลอาคารและการใช้ที่ดินรวมถึง
ข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดพื้นที่ศึกษาไว้มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 17.97 ตาราง
กิโลเมตร โดยทางทิศเหนือจะเริ่มต้นที่จุดตัดบริเวณสี่แยกกล่าสาตี คือบริเวณที่เป็นจุดเริ่มต้นถนน
ศรีนครินทร์ โดยรวมพื้นที่ 2 ข้างทางของถนนเป็นระยะทางความกว้างข้างละ 800 เมตร เป็น
แนวยาวขนานไปตามแนวถนนศรีนครินทร์ จนถึงสุดที่แยกถนนบางนา - ตราด โดยอาศัยเกณฑ์การ
วัดผลกระทบการพัฒนาใน 2 ด้าน ดังนี้คือ

1. ประเมินจากสภาพภูมิศาสตร์ กล่าวคือ เมื่อพิจารณาถึงลักษณะและสภาพทาง
กายภาพของพื้นที่บริเวณสอง 2 ข้างทางของถนนศรีนครินทร์แล้ว ปรากฏว่าสภาพโดยทั่วไป ส่วน
ใหญ่ของพื้นที่ขนานสองข้างทางด้านหลังแนวถนนศรีนครินทร์ จะปรากฏเป็นแนวคลองยาวเกือบ
ขนานกับถนน ตั้งแต่เหนือสุดใต้ ส่วนใหญ่อยู่ภายในรัศมีระยะ 800 เมตร จากแนวถนนทั้ง 2 ข้าง
ด้วยเหตุปัจจัยของสภาพทางภูมิศาสตร์ ดังกล่าว จึงอาศัยสภาพลักษณะทางกายภาพ เช่นนี้ เป็น
เสมือน เครื่องวัดหรือตัวกั้นการพัฒนาหรือกำหนดรัศมีของพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบโดยตรง จากถนน
ศรีนครินทร์โดยถือ เป็น เกณฑ์ในการวัดผลกระทบจากการพัฒนาของถนนดังกล่าว ด้วยการตั้ง
สมมุติฐานในเบื้องต้นว่า ผลกระทบของการพัฒนาควรมีได้ในระยะไม่เกินรัศมี 800 เมตร จาก
แนวริมฝั่งถนนทั้ง 2 ด้าน ตามสภาพภูมิศาสตร์ดังกล่าว

2. ประเมินจากขนาดของถนนศรีนครินทร์ ซึ่งออกแบบให้จัดอยู่ในประเภทของ
ถนนสายหลัก (การออกแบบถนนให้สอดคล้องกับการจราจร นายกรีช สวามิภักดิ์ กองแบบแผนฝ่าย
การโยธา เทศบาลกรุงเทพ หน้า 16 พ.ศ.2514) โดยพิจารณาหลักการออกแบบถนนทาง
วิศวกรรมแล้วเห็นว่าถนนศรีนครินทร์ ควรมีความสามารถในการรับการจราจรต่อวันได้ไม่เกิน
1,050 คันต่อชั่วโมง และมีวัตถุประสงค์ ซึ่งต้องการให้รถวิ่งด้วยความเร็วสูง จึงไม่ควรรับภาระ
การจราจรสองข้างทางที่จะเข้าสู่ถนนโดยตรง ดังนั้นจึงไม่ควรรับพื้นที่บริการสองข้างทางเกินกว่า
800 เมตร เนื่องจากจะทำให้ถนนต้องรับปริมาณการจราจรจำนวนมากจนทำให้ เป็นอุปสรรคต่อ
กระแสการจราจรของถนนสายหลักได้

ดังนั้นในการสำรวจ และ เก็บข้อมูลด้านการใช้อาคารและที่ดินบริเวณริมถนนศรีนครินทร์
ในครั้งนี้ จึงกำหนดขอบเขตและพื้นที่ไว้ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนด
บริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลงใช้ หรือ เปลี่ยนการใช้อาคาร ริมถนนศรีนครินทร์ฯ พ.ศ.2530 โดย
กำหนดพื้นที่สำรวจ 2 ข้างทางริมถนนศรีนครินทร์ไว้เป็นระยะทาง 800 เมตร ยาวตลอด 2 ฝั่ง

บริเวณริมถนน ตั้งแต่ทิศเหนือที่สี่แยกลำสาส์ถึงทิศใต้จดถนนบางนา - ตราด มีระยะทางยาวประมาณ 11.229 กิโลเมตร โดยอาศัยเกณฑ์การวัดผลกระทบการพัฒนาที่ได้กล่าวมาแล้ว

ขนาดและแนวทางของถนนศรีนครินทร์ตามพื้นที่ศึกษา

ขนาดของถนนศรีนครินทร์ เป็นไปตามการกำหนดขั้นตอนการก่อสร้างของกรมทางหลวง ซึ่งแบ่งได้เป็นช่วง ๆ ตามสภาพของถนน ดังนี้คือ

1. ช่วงแรก

- เริ่มจากจุดตัดที่ถนนรามคำแหงจาก สี่แยกลำสาส์ ถึงจุดตัดที่ สี่แยกถนนพัฒนาการ ระยะทางประมาณ 3.382 กิโลเมตร มีเขตทางกว้าง 40 เมตร รวมไหล่ทางเป็นถนนขนาด 6 ช่องการจราจรไป 3 ช่องทางจราจรและกลับ 3 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนนและทางเท้า 2 ข้างทาง

2. ช่วงที่สอง

- เริ่มจากจุดตัดที่ ถนนพัฒนาการที่สี่แยกพัฒนาการ ถึงจุดตัดที่ถนนบางนา - ตราด ระยะทางยาวประมาณ 7.68 กิโลเมตร มีเขตทางกว้าง 40 เมตร รวมไหล่ทางเป็นถนนขนาด 6 ช่องการจราจรไป 3 ช่องจราจรและกลับ 3 ช่องจราจร สภาพถนนไม่มีเกาะกลางถนน แต่มีคูน้ำอยู่กลางถนน สภาพไหล่ทางทั้ง 2 ข้าง ของถนนบางช่วงยังไม่มีก่อสร้างทางเท้า รวมทั้งยังไม่มีวางระบบท่อระบายน้ำทั้งสองข้างทาง (จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาเมื่อเดือน ธันวาคม 2536)

ดังที่ได้กล่าวในหัวข้อที่แล้วว่า ถนนศรีนครินทร์ ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด เป็นเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ตามการกำหนดรายละเอียดเบื้องต้นของกรมทางหลวง เกี่ยวกับมาตรฐานแนวทางของถนนสายหลัก ซึ่งตามโครงการผังนครหลวงถือว่าถนนสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของถนนในระบบถนนวงแหวนรอบนอก โดยถนนสายนี้เปิดให้ใช้ในการสัญจรได้ครบตลอดทั้งสายเมื่อประมาณ ปี พ.ศ.2527 มีสภาพการพัฒนาในพื้นที่เป็นช่วง ๆ ตามสภาพที่จะได้ศึกษาต่อไป ดังนี้

สภาพการพัฒนาดินในพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์

ในอดีต พื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ส่วนใหญ่ เป็นท้องทุ่งนามีบ้านเรือนอยู่อาศัยบางเบา โดยมีการกระจายตัวไปตามแนวริมคลอง เป็นส่วนใหญ่ (ภาพถ่ายทางอากาศแปล เป็นแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินปี 2517 ภาพที่ 4.1 - 4.4 แต่หลังจากที่เริ่มมีการก่อสร้างถนนสายนี้ มีผลทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาสูงขึ้น และปัจจุบันสภาพต่าง ๆ ของพื้นที่ได้ เปลี่ยนแปลงจากเดิมพอจะแบ่งออกเป็นช่วง ๆ ดังนี้คือ

- ช่วงที่ 1 สภาพการพัฒนาของพื้นที่ในปี พ.ศ.2517 (ตั้งแต่ต้น - พ.ศ.2517)
- ช่วงที่ 2 สภาพการพัฒนาของพื้นที่ในปี พ.ศ.2524 (ตั้งแต่ปี 2517 - 2524)
- ช่วงที่ 3 สภาพการพัฒนาของพื้นที่ในปี พ.ศ.2530 (ตั้งแต่ปี 2524 - 2530)
- ช่วงที่ 4 สภาพการพัฒนาของพื้นที่ในปี พ.ศ.2535 (ตั้งแต่ปี 2530 - 2535)
- ช่วงที่ 5 สภาพการพัฒนาของพื้นที่ในปีปัจจุบัน (2537) (ตั้งแต่ปี 2535 - 2537)

มีรายละเอียดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ในแต่ละช่วงพอจะกล่าวได้ดังนี้คือ

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ พ.ศ.2517

1. สภาพทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ ช่วงตั้งแต่แยกถนนรามคำแหงลงไปทางใต้ แต่เดิมยังไม่มีทางตัดถนนศรีนครินทร์ตอนปลาย สภาพของเส้นทางคือ ถนนที่เริ่มจากสี่แยกกล่าวสาสี่ไปถึงแยกถนนพัฒนาการ มีระยะทางประมาณ 3.382 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นถนน 6 ช่องทางจราจรไป 3 กลับ 3 จากนั้นไม่มีเส้นทางถนนตัดผ่าน ตั้งแต่ถนนพัฒนาการอ่อนนุชจนบรรจบถนนบางนา - ตราด สภาพพื้นที่เดิม เป็นที่ดินทุ่งโสงและท้องนา เป็นส่วนใหญ่

2. สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร จากการศึกษาสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ภายในรัศมีระยะ 800 เมตร โดยการแปลภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า การใช้ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่ เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยจำนวน 4,136 หน่วย (หลัง) คิดเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเท่ากับ 2,003,046.45 ตารางเมตร รองลงมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมและคลังสินค้า สถานศึกษา ราชการ และเพื่อการศาสนสถานตามลำดับ ดังสรุปรายละเอียดจำนวนอาคารแต่ละประเภทได้ ดังนี้คือ (ตารางที่ 4.1)

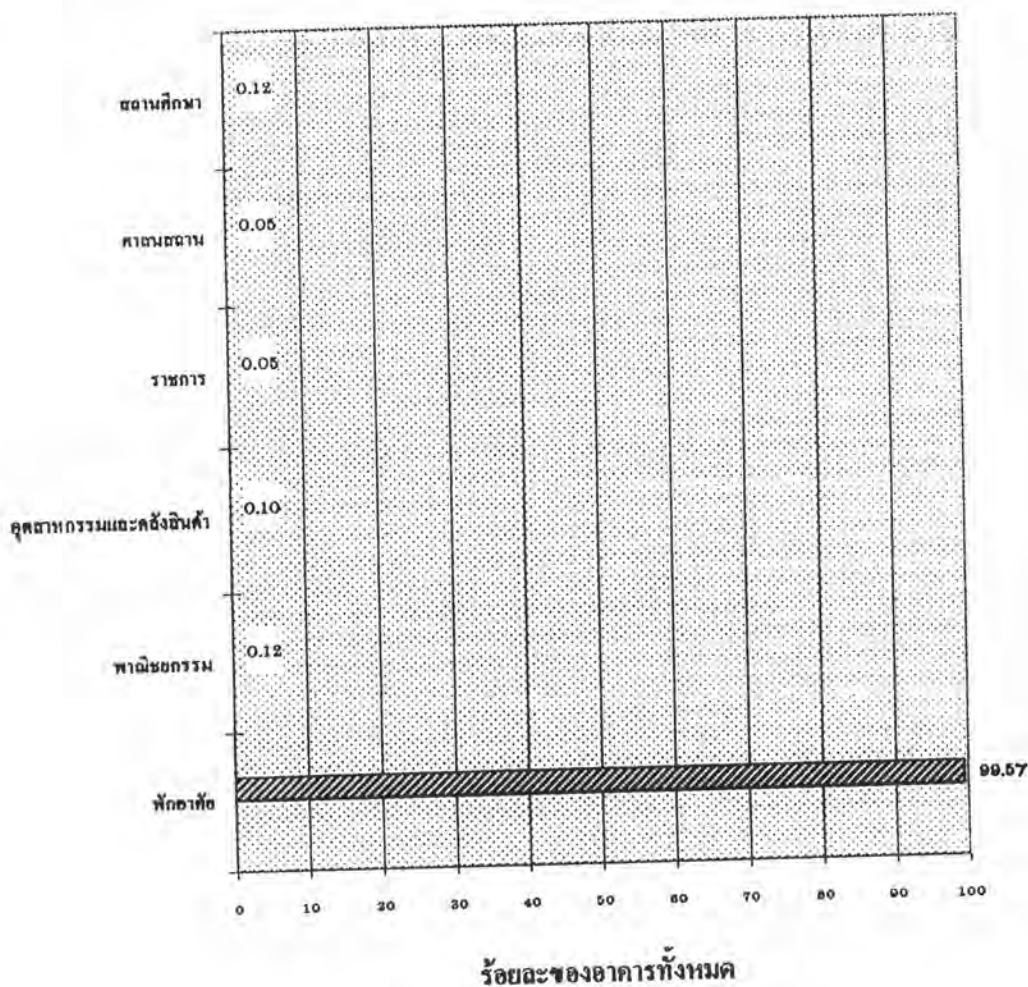
2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา พบว่า

ตารางที่ 4.1 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2517

ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารหน่วยต่อหลัง	ร้อยละของอาคารทั้งหมด
พักอาศัย	4,136	99.57
พาณิชย์กรรม	5	0.12
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	4	0.10
ราชการ	2	0.05
ศาสนสถาน	2	0.05
สถานศึกษา	5	0.12
รวม	4,154	100.00

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาใน ปี พ.ศ.2517



มีอาคารพักอาศัยทั้งหมดจำนวน 4,136 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 99.57 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม ในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมทั้งหมดจำนวน 5 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.12 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีอาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ทั้งหมดจำนวน 4 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.10 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการราชการในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีอาคารราชการ ทั้งหมดจำนวน 2 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.05 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีอาคารเพื่อการศึกษาทั้งหมดจำนวน 5 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.12 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อศาสนสถานในพื้นที่ศึกษา พบว่า มีอาคารเพื่อศาสนสถาน ทั้งหมดจำนวน 2 หน่วย เมื่อคิดเป็นร้อยละ 0.05 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

นอกจากจำนวนอาคารในประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี 2517 ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ส่วนมากยังเป็นที่ว่างทุ่งโล่งและทุ่งนาเป็นส่วนใหญ่ โดยลักษณะการใช้ที่ดินจะพัฒนาไปตามแนวคลองประมาณร้อยละ 70 อีกร้อยละ 30 จะพัฒนาไปตามแนวถนนซอย ซึ่งแยกออกจากถนนสายรองคือถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ถนนสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) คิดเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินรวมทั้งสิ้น 2,060,052.99 ตารางเมตร แยกเป็น (ตามตารางที่ 4.2, 4.3)

- พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยจำนวน 2,003,046.45 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 97.23 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมดในปีที่สำรวจ

- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมจำนวน 4,158.18 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.20 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมดในปีที่สำรวจ

- อุตสาหกรรมและคลังสินค้าจำนวน 32,232.32 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.56 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมดในปีที่สำรวจ

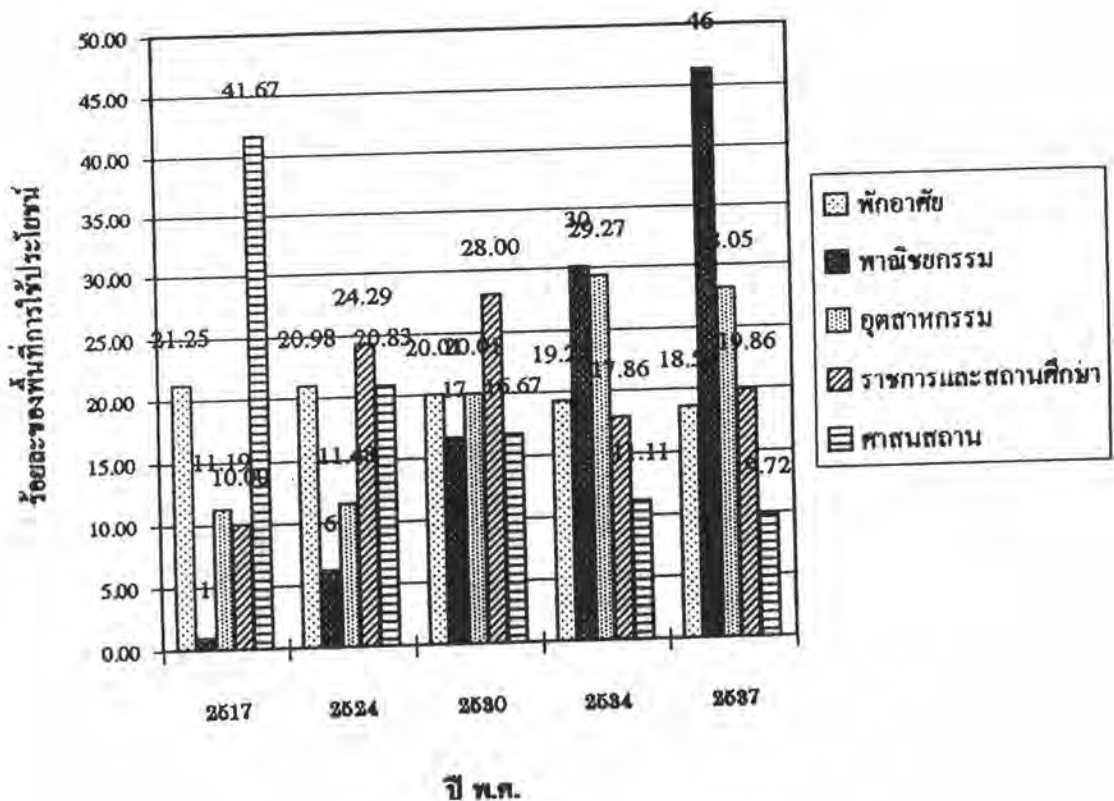
- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อราชการและสถานศึกษาจำนวน 14,361.40 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.70 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมดในปีที่สำรวจ

ตารางที่ 4.2 แสดงร้อยละของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในแต่ละช่วงปีที่ทำการศึกษา

ปี พ.ศ.	2517	2524	2530	2534	2537
พักอาศัย	97.23	95.99	91.57	88.09	84.63
พาณิชยกรรม	0.20	1.32	3.57	6.49	9.99
อุตสาหกรรม	1.56	1.60	2.79	4.08	3.91
ราชการและสถานศึกษา	0.70	1.70	1.96	1.25	1.39
ศาสนสถาน	0.30	0.15	0.12	0.08	0.07
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงร้อยละของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในแต่ละช่วงปีที่ทำการศึกษา

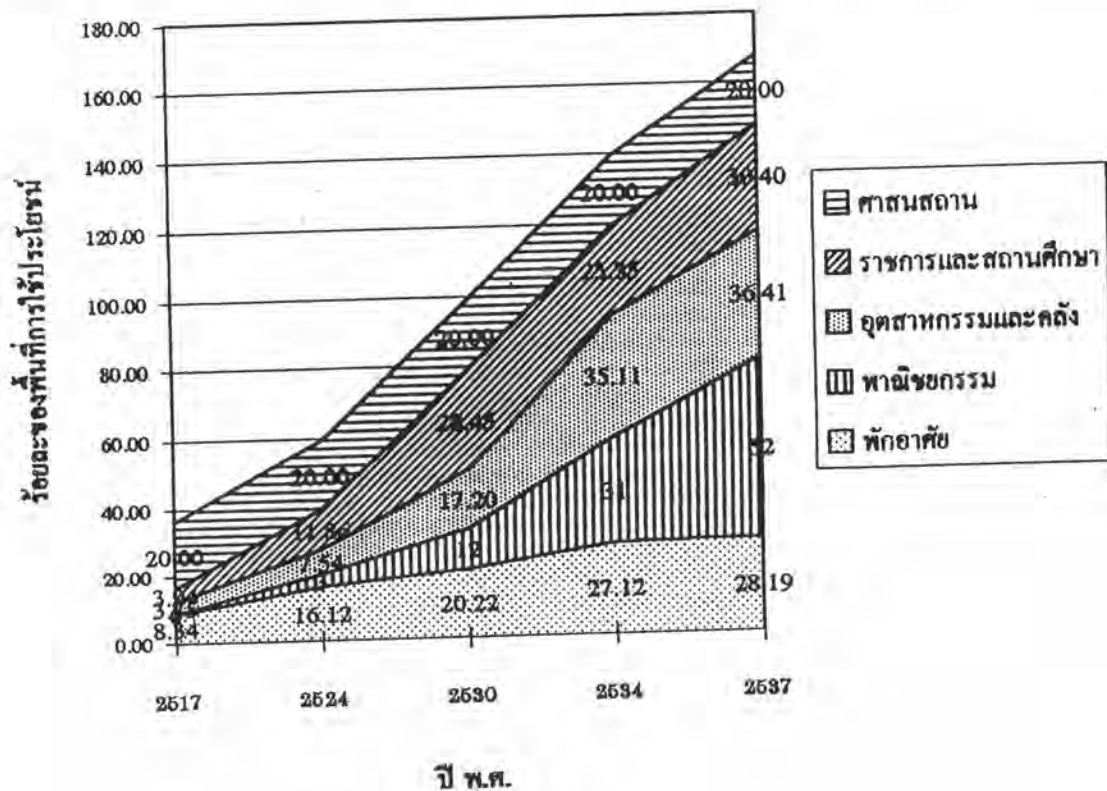


ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงจำนวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในแต่ละช่วงเวลาที่ทำการศึกษา

ปี พ.ศ.	พักอาศัย	พาณิชยกรรม	อุตสาหกรรมและคลัง	ราชการและสถานศึกษา	ศาสนสถาน	รวม
2517	2,003,046.45	4,158.18	32,232.32	14,361.40	6,254.64	2,060,052.99
2524	3,870,261.51	53,323.98	64,804.82	43,282.15	6,254.64	4,037,927.08
2530	4,855,018.46	189,076.24	147,856.54	103,807.11	6,254.64	5,302,012.99
2534	6,512,071.04	480,112.09	301,876.11	92,522.53	6,254.64	7,392,836.41
2537	6,769,518.59	799,448.25	313,048.13	110,941.83	6,254.64	7,999,211.44

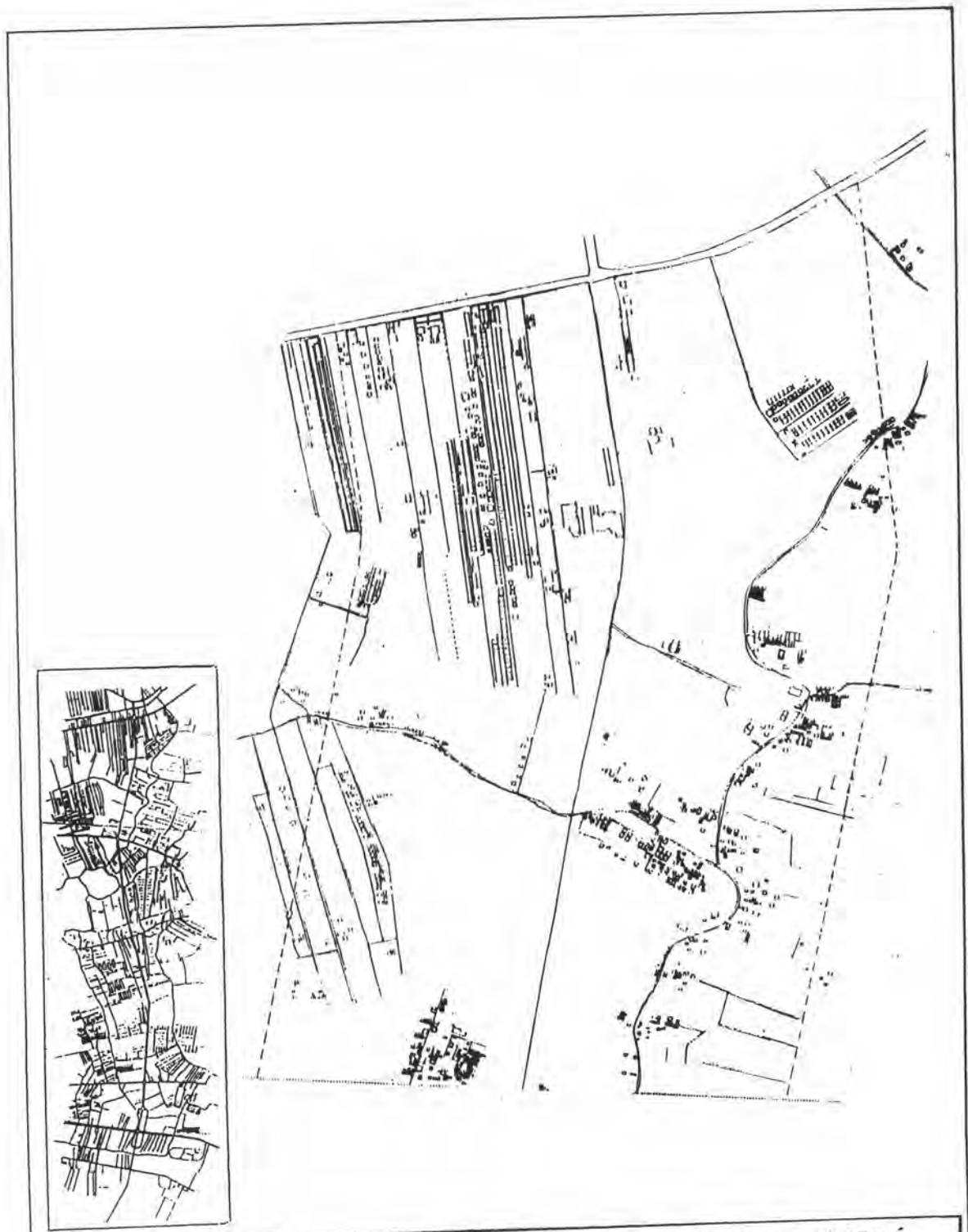
ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงร้อยละของจำนวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในแต่ละช่วงปี



- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศาสนาจำนวน 6,254.64 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.30 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมดในปีที่สำรวจ

จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อการพักอาศัย และมีลักษณะของการกระจายตัวตามแนวเส้นทางคมนาคมอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ในส่วนทิศเหนือหรือส่วนบนของพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ จะมีการกระจายตัวตามแนวริมคลองโคกแก้วด้านทางฝั่งทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่จะเป็นการกระจายตัวไปตามถนนซอยหลายสายที่แยกจากถนนสายย่อยที่ตัดเชื่อมจากถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) และถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) ในลักษณะของหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ เนื่องจากบริเวณนี้จะใช้ถนนซอยอ่อนนุชและถนนซอยอุดมสุข เป็นเส้นทางจราจรเข้าสู่ตัวเมืองชั้นในได้สะดวกกว่าการใช้เส้นทางน้ำ ดังจะเห็นได้จากแผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งแปล จากภาพถ่ายทางอากาศแผ่นที่ 4.1 - 4.8 ที่แสดงการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปี พ.ศ. 2517


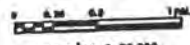


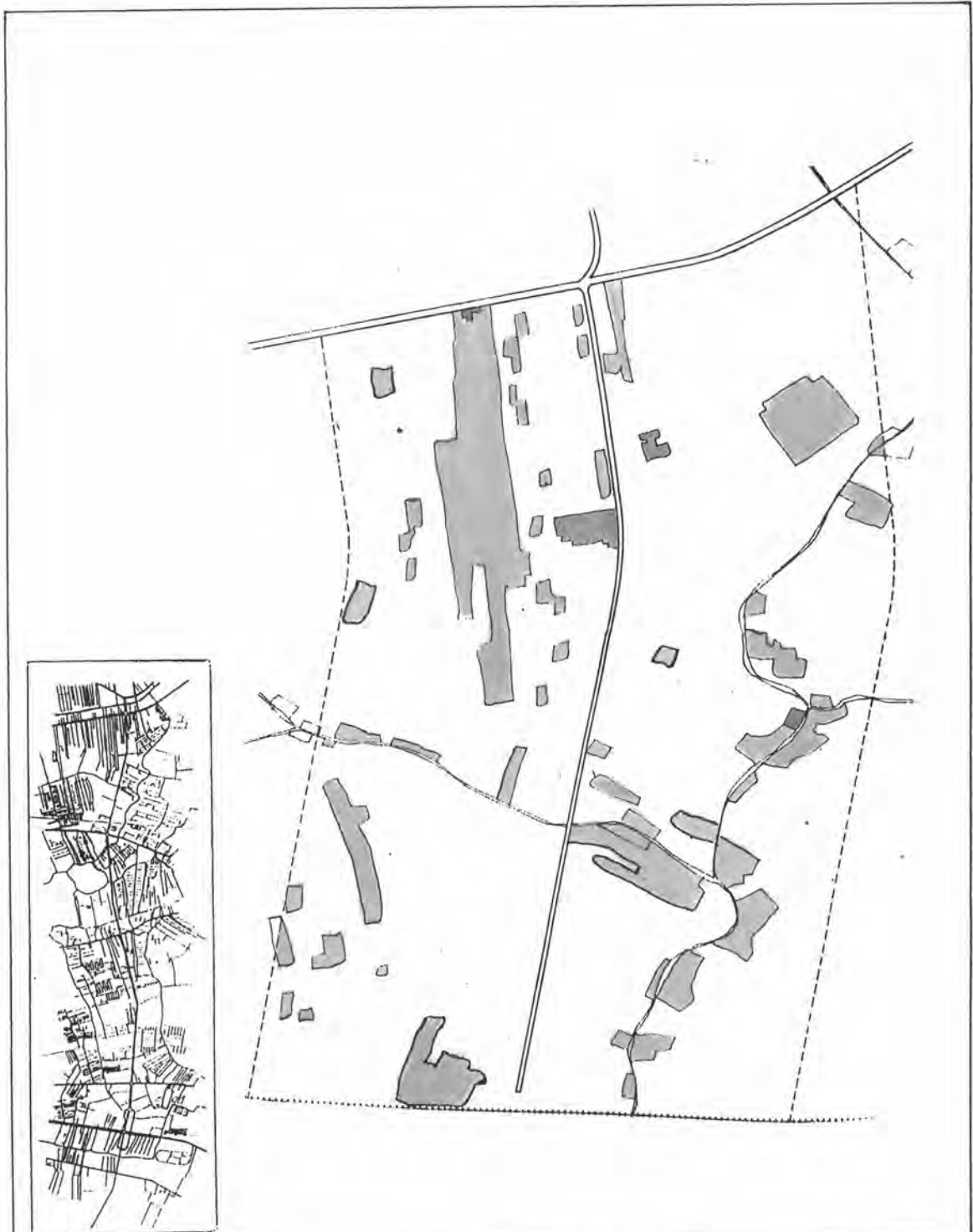
มาตราการควบคุมการขยายตัวของเขตเทศบาลเมืองนคร ภาควิทยา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง อาณาบริเวณ ปี พ.ศ. 2517

<input type="checkbox"/> จุดสวนธรรม	<input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย	<input type="checkbox"/> ราชการ	<input type="checkbox"/> ที่ว่าง
<input type="checkbox"/> พาณิชยกรรม	<input type="checkbox"/> ศาสนา	<input type="checkbox"/> สถานบริการศึกษา	

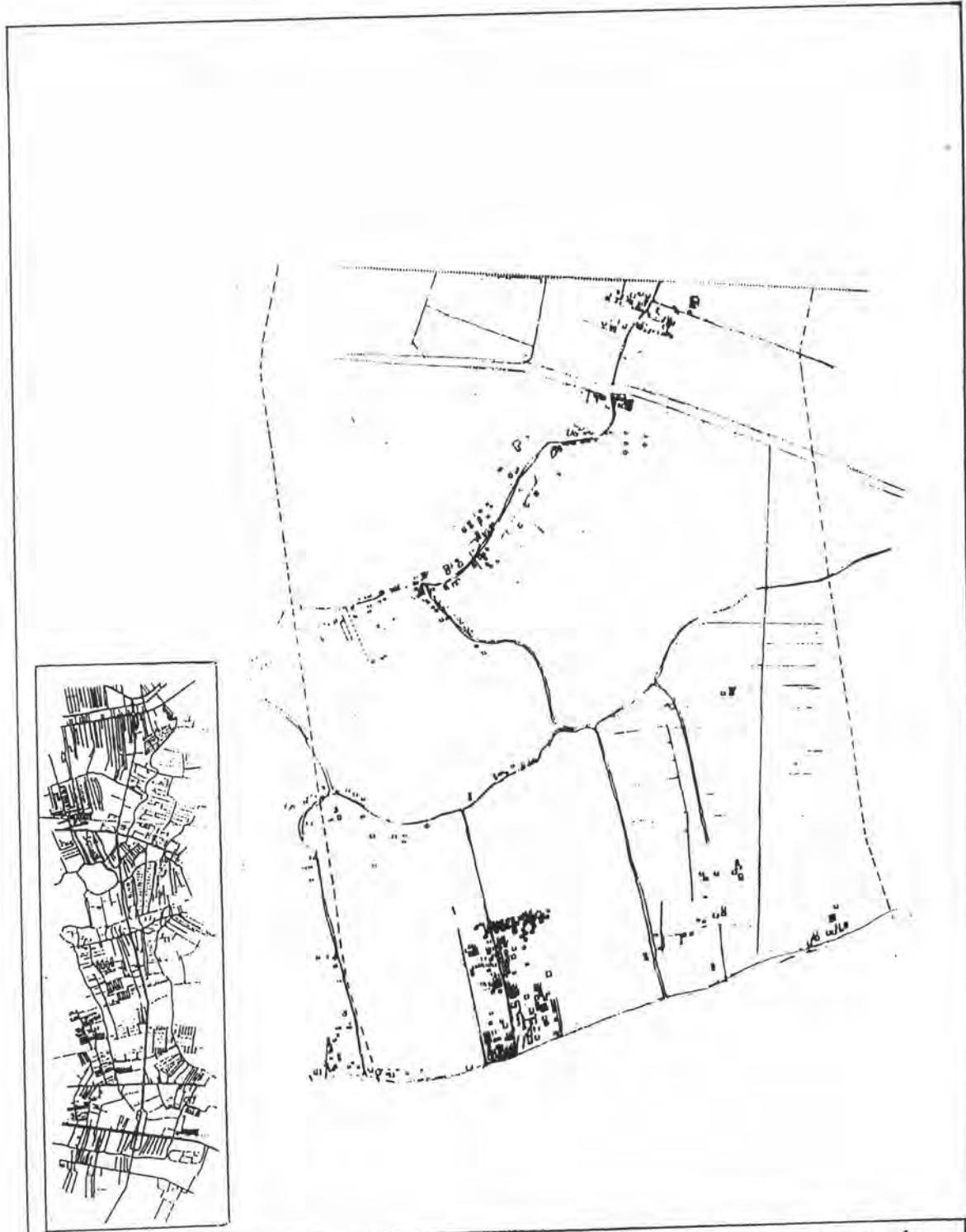
ที่มา : ภาควิทยาทางบรรณานุกรม ปี 2517

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>~~~~~ ระบายน้ำ</p>	  1:20,000
แผ่นที่ 4.1	



มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

<p>แผนที่แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2517</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>จุดสวนกรม</p> <p>พาณิชย์</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>ที่อยู่อาศัย</p> <p>ศาสนา</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>ราชการ</p> <p>สถานบริการศึกษา</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">□ ที่ว่าง</p>	<p>จุดสวนกรม</p> <p>พาณิชย์</p>	<p>ที่อยู่อาศัย</p> <p>ศาสนา</p>	<p>ราชการ</p> <p>สถานบริการศึกษา</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <p>ถนน</p> <p>คลอง</p> <p>ทางรถไฟ</p>	<p style="text-align: center;">0 0.20 0.4 1.00</p> <p style="text-align: center;">มาตราส่วน 1:20,000</p>
<p>จุดสวนกรม</p> <p>พาณิชย์</p>	<p>ที่อยู่อาศัย</p> <p>ศาสนา</p>	<p>ราชการ</p> <p>สถานบริการศึกษา</p>			
<p>แผนที่ 42</p>					



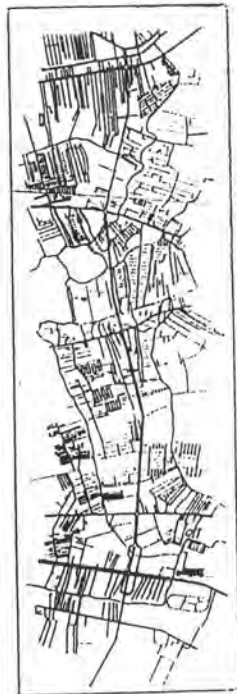
มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2517

□ อาคารกรม	□ ที่อยู่อาศัย	□ราชการ	□ ที่ว่าง
□พาณิชย์	□ศาสนา	□สถานการศึกษา	

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2517

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~~~~~~ คลอง</p> <p>+++++ ทางรถไฟ</p>	
<p>พื้นที่ 4.3</p>	<p>มาตราส่วน 1:20,000</p>



มาตราการควบคุมการขยายตัวของอาคารตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การวิจัยที่ดิน ปี พ.ศ. 2517

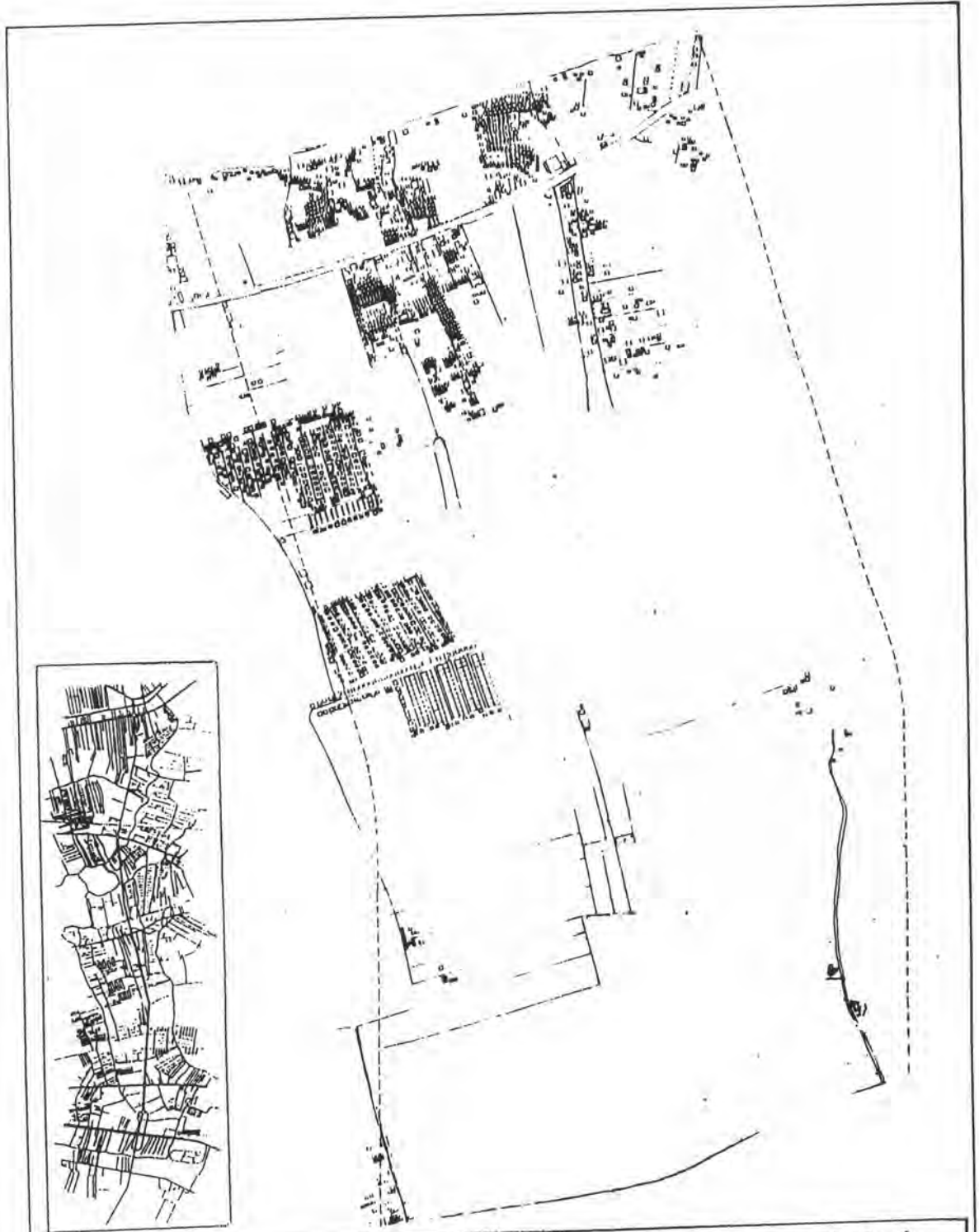
- | | | | |
|-----------|--------------|--------------------|---------|
| จุดสาทรรม | ที่อยู่อาศัย | ราชการ | ที่ว่าง |
| พาณิชย | ศาสนา | สถานประกอบการศึกษา | |

- สัญลักษณ์
- | | |
|--|---------|
| | ถนน |
| | คลอง |
| | ทางรถไฟ |

แผนที่ 4.4



0 0.25 0.5 1 กม.
มาตราส่วน 1:20,000





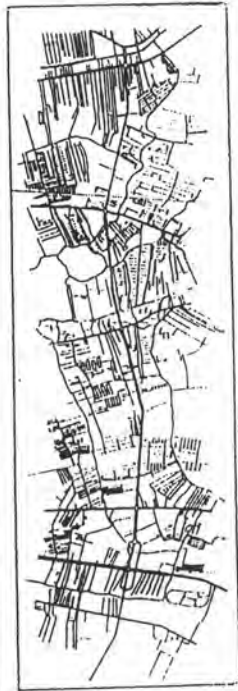
มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร เขตวัฒนา : ถนนศรีนครินทร์

แผนผังแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2517

<input type="checkbox"/> อาคารมอธรรม	<input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย	<input type="checkbox"/> ราชการ	<input type="checkbox"/> ที่ว่าง
<input type="checkbox"/> พาณิชยกรรม	<input type="checkbox"/> สวน	<input type="checkbox"/> สถานประกอบการศึกษา	

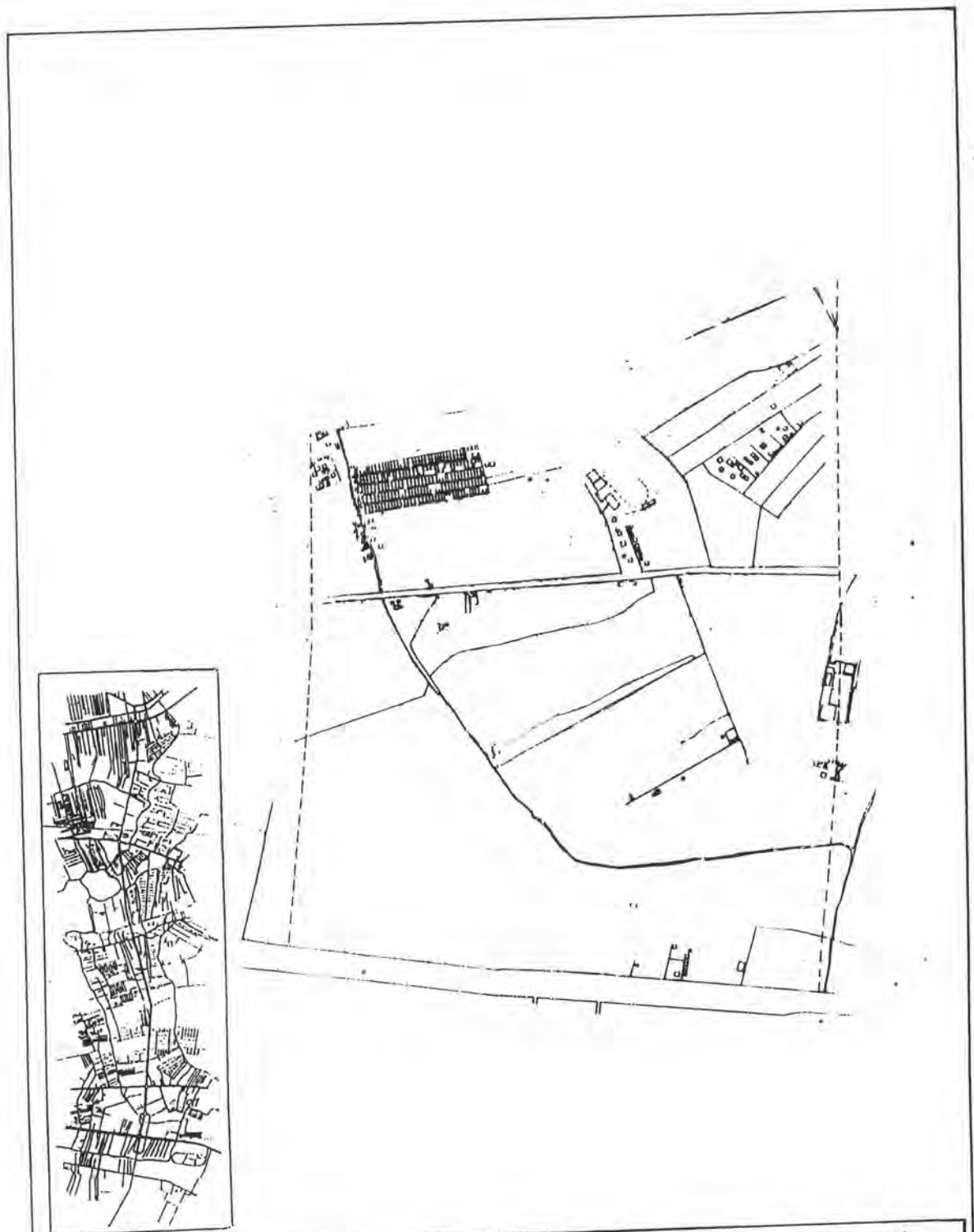
ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2517

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>..... พายัพไฟฟ้า</p>	  1: 20,000
เนื้อที่ 4.5	



มาตรฐานการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

<p>แผนที่แสดง ภาววิทัศน์ ปี พ.ศ. 2517</p>		<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>----- สายรถไฟ</p>		 <p>0 0.20 0.4 1 กม.</p> <p>มาตราส่วน 1: 20,000</p>
<p>■ จุดสถานีรถ</p> <p>■ พาณิชยกรรม</p>	<p>■ ที่อยู่อาศัย</p> <p>■ ศาสนา</p>	<p>■ราชการ</p> <p>■สถาบันการศึกษา</p>	<p>□ ที่ว่าง</p>	
<p>แผนที่ 4.6</p>			<p>แผ่นที่</p>	



มาตรฐานควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนผังแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2517

- จุดสาธารณะ
- ศาลา
- ศาลาการ
- ศาลาการศึกษา
- ศาลา
- ศาลา
- ศาลา
- ศาลา

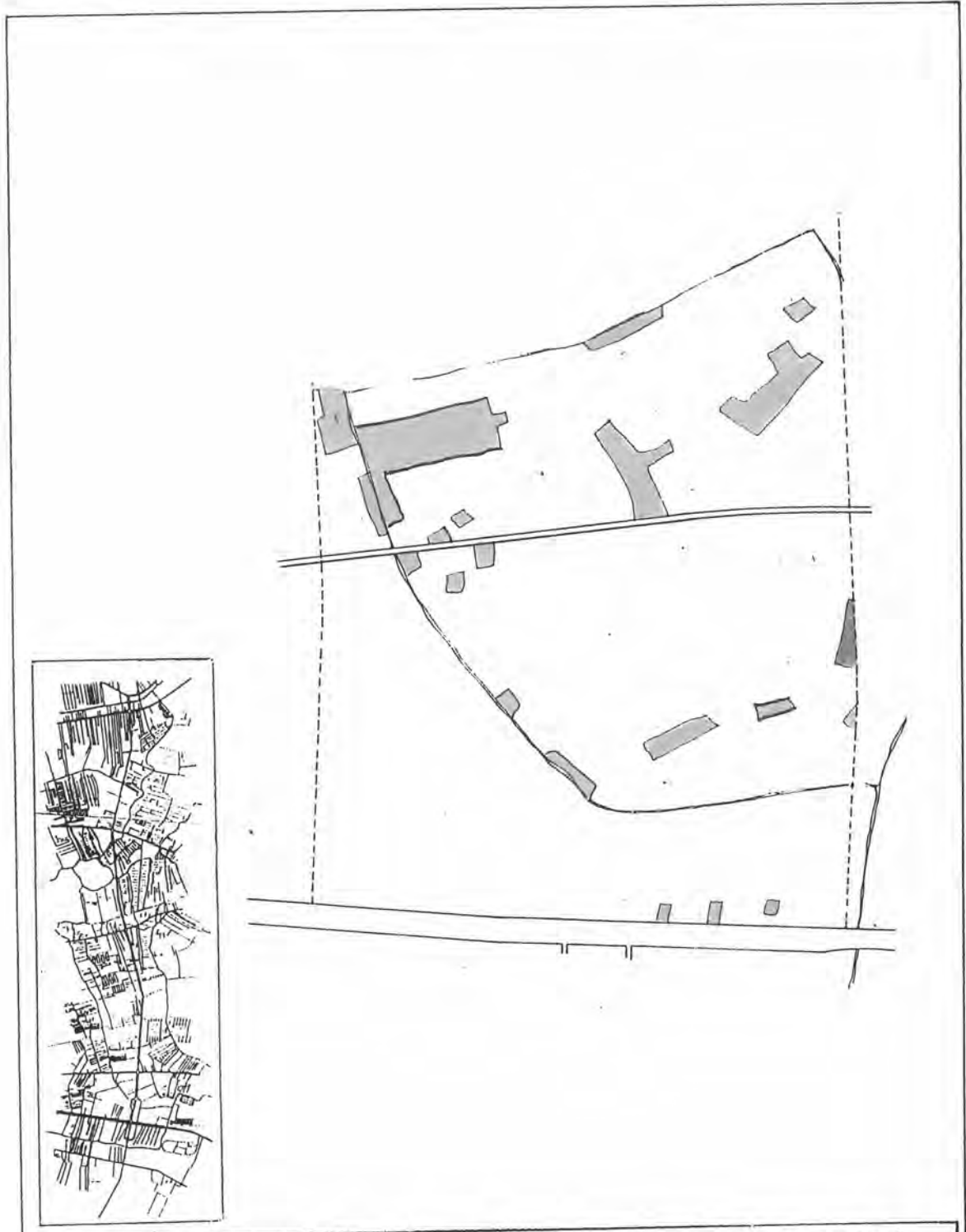
ที่มา : มาตรฐานทางอาคาร ปี 2517

- สัญลักษณ์
- ถนน
 - คลอง
 - ทางรถไฟ



มาตราส่วน 1:20,000

แผ่นที่ 4.7



มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ภาคใต้กษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การจำกัดพื้นที่ ปี พ.ศ. 2517

จุดสาธารณะ	ที่อยู่อาศัย	ราชการ	ที่ว่าง
พาณิชย์	ศาสนา	สถาบันการศึกษา	

สัญลักษณ์

- ถนน
- คลอง
- ทางรถไฟ

แผนที่ 48

มาตราส่วน 1:20,000

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ พ.ศ. 2524

1. สภาพทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ ช่วงตั้งแต่แยกถนนรามคำแหงลงไปทางใต้ ตัดผ่านถนนพัฒนาการ ถนนซอยอ่อนนุช และถนนซอยสุขุมวิท 103 จนมาบรรจบกับถนนบางนา - ตราด มีความยาวประมาณ 11.229 กิโลเมตร มีเขตทางกว้าง 30 - 40 เมตร ลักษณะผิวการจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ช่องทางการจราจรของถนนสายนี้ตั้งแต่บริเวณจากแยกถนนรามคำแหงถึงแยกถนนพัฒนาการมีลักษณะเป็นถนน 6 ช่องทาง (ไป 3 ช่องทางการจราจรกลับ 3 ช่องทางจราจร) และจากถนนพัฒนาการจนถึงถนนบางนา - ตราด เป็นถนน 4 ช่องทางจราจร ไป 2 ช่องทางกลับ 2 ช่องทาง

2. สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารจากการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ในระยะ 800 เมตร จากภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า การใช้ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยคิดเป็นพื้นที่ 3,870,261.51 ตารางเมตร รองลงมาเป็นอาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้าและอาคารพาณิชย์กรรม ตามลำดับ ดังสรุปรายละเอียดแต่ละประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 4.4)

2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพักอาศัย พบว่า มีอาคารเพื่อการพักอาศัยทั้งหมดจำนวน 9,988 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 98.96 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีการศึกษา

2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์ พบว่า มีอาคารเพื่อการพาณิชย์ทั้งหมดจำนวน 58 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.57 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีการศึกษา

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า พบว่า มีอาคารเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในพื้นที่สำรวจทั้งหมดจำนวน 36 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.36 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ทำการศึกษ

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการสถานที่ราชการ พบว่า มีอาคารสถานที่ราชการทั้งหมดจำนวน 3 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีการศึกษา

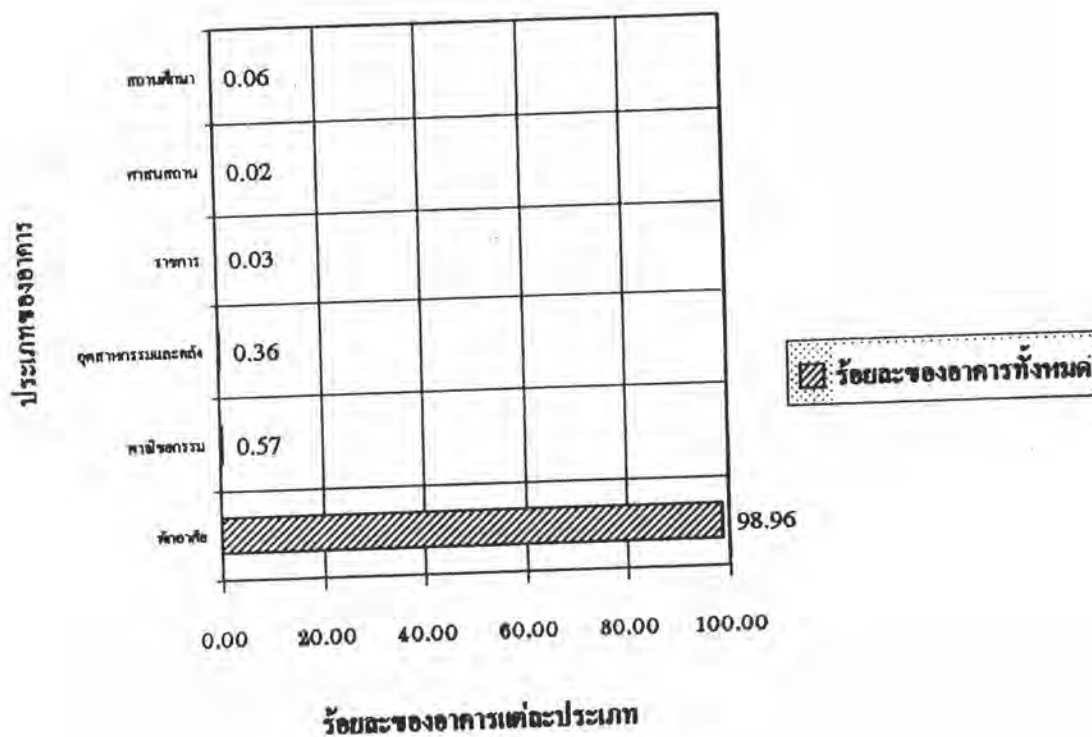
2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการสถานศึกษา พบว่า มีอาคารสถานศึกษาทั้งหมดจำนวน 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่สำรวจ

ตารางที่ 4.4 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2524

ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารหน่วยต่อหลัง	ร้อยละของอาคารทั้งหมด
พักอาศัย	9,988	98.08
พาณิชย์กรรม	58	1.16
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	36	0.60
ราชการ	3	0.04
ศาสนสถาน	2	0.02
สถานศึกษา	6	0.10
รวม	10,093	100.00

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2524



2.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการศาสนสถาน พบว่า มีอาคารศาสนสถานทั้งหมดจำนวน 6 หน่วยหรือคิดเป็นร้อยละ 0.06 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

จะเห็นได้ว่า จากการสำรวจโดยการแปลภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า ในปี พ.ศ.2524 การใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้นจาก เดิมกว่าหนึ่งเท่าตัวคือ เพิ่มจากจำนวนอาคารรวมทั้งหมดในปี พ.ศ.2517 จำนวน 4,154 หน่วย เป็น 10,093 หน่วย ในปี 2524 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นในประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย และการพาณิชยกรรม โดยมีรูปแบบการกระจายตัวตามแนวถนนศรีนครินทร์และถนนซอยตามหมู่บ้านที่ตัดเชื่อมมาจาก ถนนสุขุมวิท 77 และถนนสุขุมวิท 103 เป็นลำดับ

กล่าวคือ พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ได้เพิ่มขึ้นจากจำนวน 4,136 หน่วย ในปี 2517 เป็นจำนวน 9,988 หน่วย คิดเป็นร้อยละของการเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 99.56 ลดลงเป็นร้อยละ 98.96 ของพื้นที่ทั้งหมดในปีนี้ อาคารพาณิชยกรรมเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 0.12 เป็นร้อยละ 0.57 หน่วย อาคารอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 0.10 เป็นร้อยละ 0.36 พื้นที่อาคารราชการจากร้อยละ 0.05 เป็นร้อยละ 0.03 พื้นที่อาคารเพื่อการศาสนสถานเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 0.5 เป็นร้อยละ 0.02 และพื้นที่เพื่อการศึกษาเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 0.12 เป็นร้อยละ 0.06 จากร้อยละของอาคารรวมทั้งหมดในแต่ละปีนั้น ๆ (ตารางที่ 4.5) โดยคิดเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินรวมทั้งสิ้น 4,037,927.08 ตารางเมตร โดยแยกเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์เพื่อการพักอาศัยจำนวน 3,870,261.51 ตารางเมตร พื้นที่พาณิชยกรรมจำนวน 53,323.98 ตารางเมตร พื้นที่เพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้าจำนวน 64,804.82 ตารางเมตร และพื้นที่เพื่อการศึกษาและราชการจำนวน 43,282.15 ตารางเมตร พื้นที่เพื่อศาสนสถานยังคงเดิมคือ 6,254.64 ตารางเมตร (ตารางที่ 4.3)

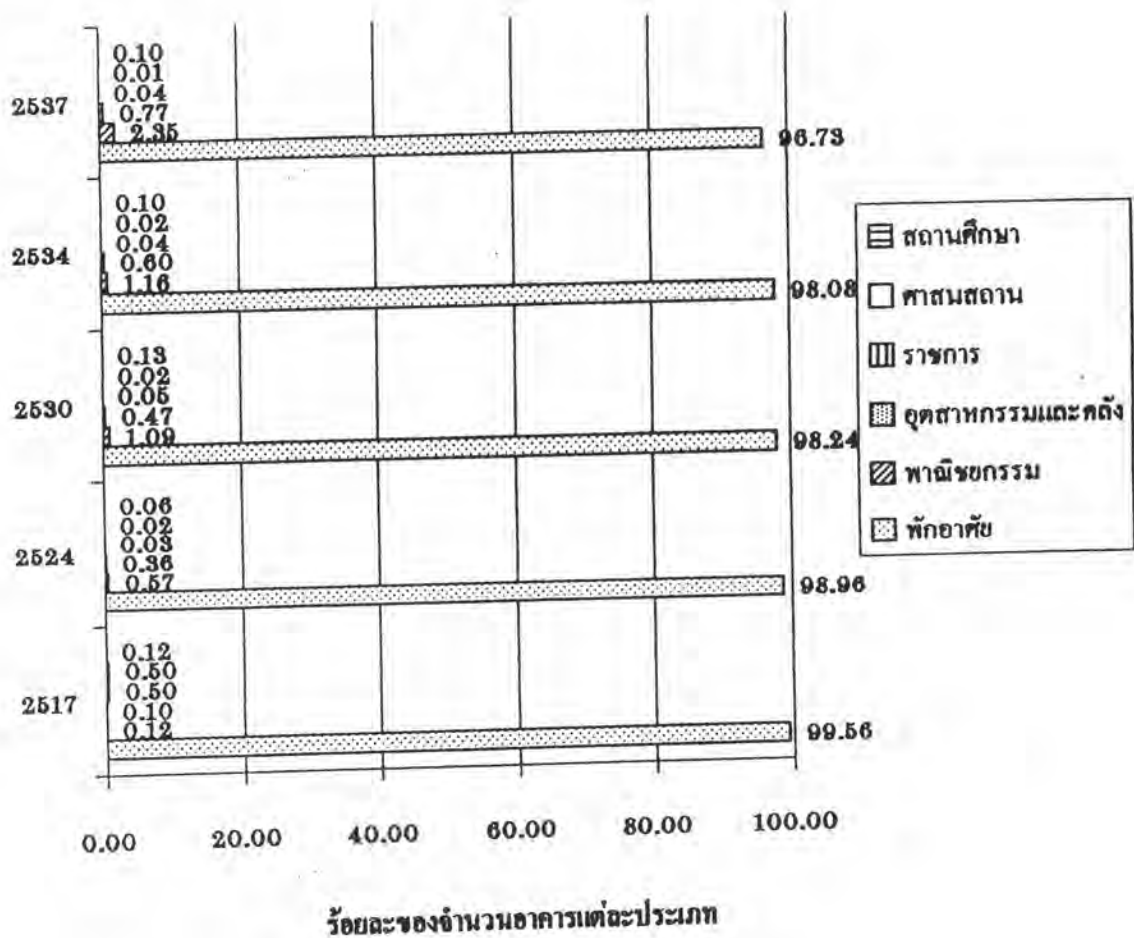
จะเห็นได้ว่าจำนวนอาคารรวมในปี พ.ศ.2524 ตามตารางที่ 4.4 เพิ่มขึ้นจากปี 2517 ถึง 2.43 เท่า ในขณะที่อาคารพักอาศัยเพิ่มขึ้น 2.41 เท่า อาคารพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น 11.6 เท่า อาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 9 เท่า อาคารราชการเพิ่ม 1.5 เท่า อาคารศาสนสถานคงเดิมและอาคารสถานศึกษาก็เพิ่มขึ้น 1.2 เท่า กล่าวคือ เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วอาคารทุก ๆ ประเภทจะเพิ่มขึ้นเป็นลำดับคือ อาคารพาณิชยกรรม อาคารอุตสาหกรรม อาคารพักอาศัย อาคารราชการและอาคารสถานศึกษา ซึ่งหากจะคิดจากจำนวนพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นร้อยละของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่ละประเภทในแต่ละปี ดังในตารางที่ 4.2 แล้ว จะเห็นว่าร้อยละของพื้นที่พักอาศัยลดลงจากปี พ.ศ.2517 จากร้อยละ 97.23 เป็นร้อยละ 95.99

ตารางที่ 4.5 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารรวมในแต่ละประเภทที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาแยกในแต่ละปีการศึกษา

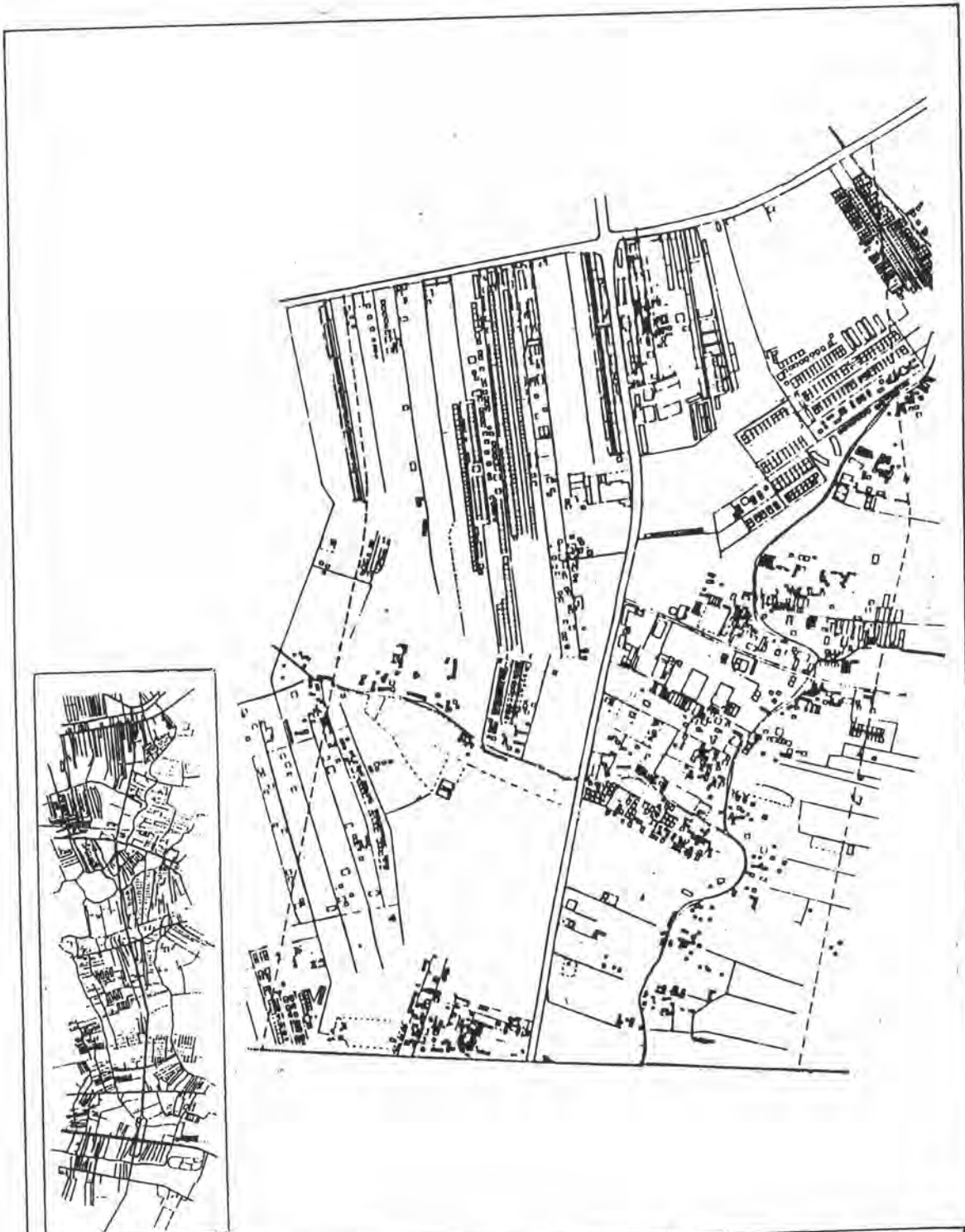
ปี พ.ศ.	จำนวนอาคารแต่ละประเภทในช่วงปีการศึกษา						รวมทุกประเภท
	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	คลัง+อุตสาหกรรม	ราชการ	ศาสนสถาน	สถานศึกษา	
2517	99.56	0.12	0.10	0.50	0.5	0.12	100
2524	98.96	0.57	0.36	0.03	0.02	0.06	100
2530	98.24	1.09	0.47	0.05	0.02	0.13	100
2534	98.08	1.16	0.60	0.04	0.02	0.10	100
2537	96.73	2.35	0.77	0.04	0.01	0.10	100

ที่มา : จากการศึกษา


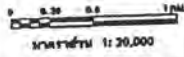
แผนภูมิที่ 4.5 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาแยกในแต่ละปีการศึกษา



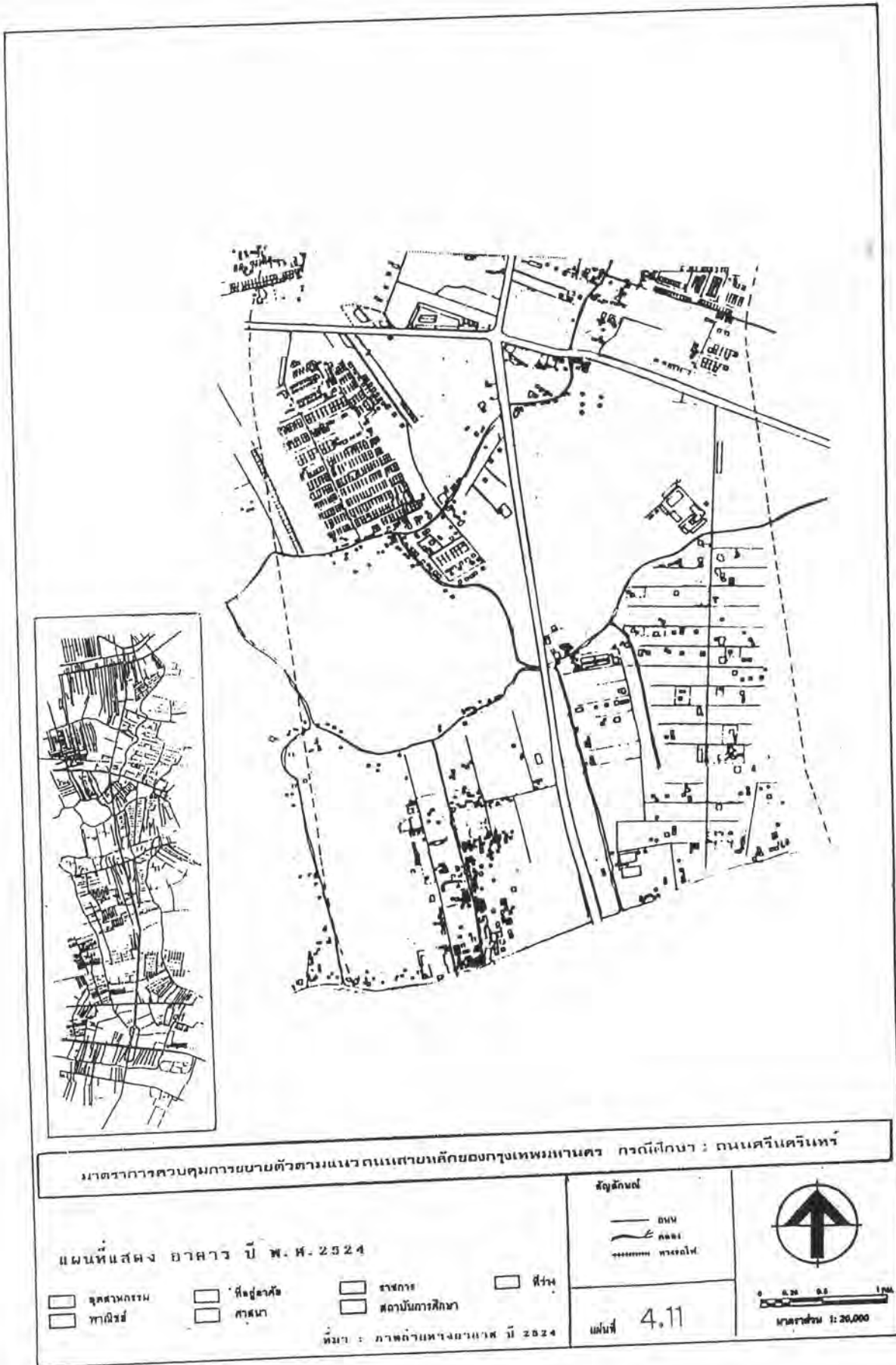
ในปี พ.ศ. 2524 พื้นที่พายุขยกรมเพิ่มขึ้นจากปี 2517 จากร้อยละ 0.20 เป็นร้อยละ 1.32 พื้นที่
อุตสาหกรรมและคลังสินค้าเพิ่มจากร้อยละ 1.56 เป็นร้อยละ 1.60 และหากพิจารณาถึงการ
เปลี่ยนแปลงของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินรวมจะเพิ่มขึ้นจากปี 2517 เพียง 1.96 เท่า คือเพิ่ม
จากจำนวน 2,060,052.99 ตารางเมตร เป็น 4,037,927.08 ตารางเมตร แต่พื้นที่การใช้
ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการพายุขยกรมเพิ่มขึ้นถึง 12.82 เท่า พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าเพิ่ม
ขึ้น 3.01 เท่า จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเป็นการเพิ่มขึ้นทั้งในจำนวนอาคารรวมและพื้นที่การใช้
ประโยชน์ที่ดินรวม ที่เพิ่มขึ้นสูงมาก ปรากฏการณ์ของการเพิ่มขึ้นโดยรวมทั้งนี้ น่าจะเป็นผลมา
จาก การเปิดใช้เส้นทางคมนาคม หรือถนนศรีนครินทร์ช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ที่ดำเนินการก่อสร้าง
เสร็จเกือบสมบูรณ์ ซึ่งอาจนับเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีการพัฒนาเกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าวอย่าง
รวดเร็วจนเห็นได้ชัด ซึ่งอัตราส่วนร้อยละของการเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่จะเพิ่มขึ้นในส่วนของอาคารและ
การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพายุขยกรมและอุตสาหกรรม ที่มีลักษณะการกระจายตัวไปตามเส้น
ทางถนนตรอกซอย อย่างเห็นได้ชัด จากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน (แผ่นที่ 4.9 - 4.16) ซึ่ง
แปลจากภาพถ่ายทางอากาศ

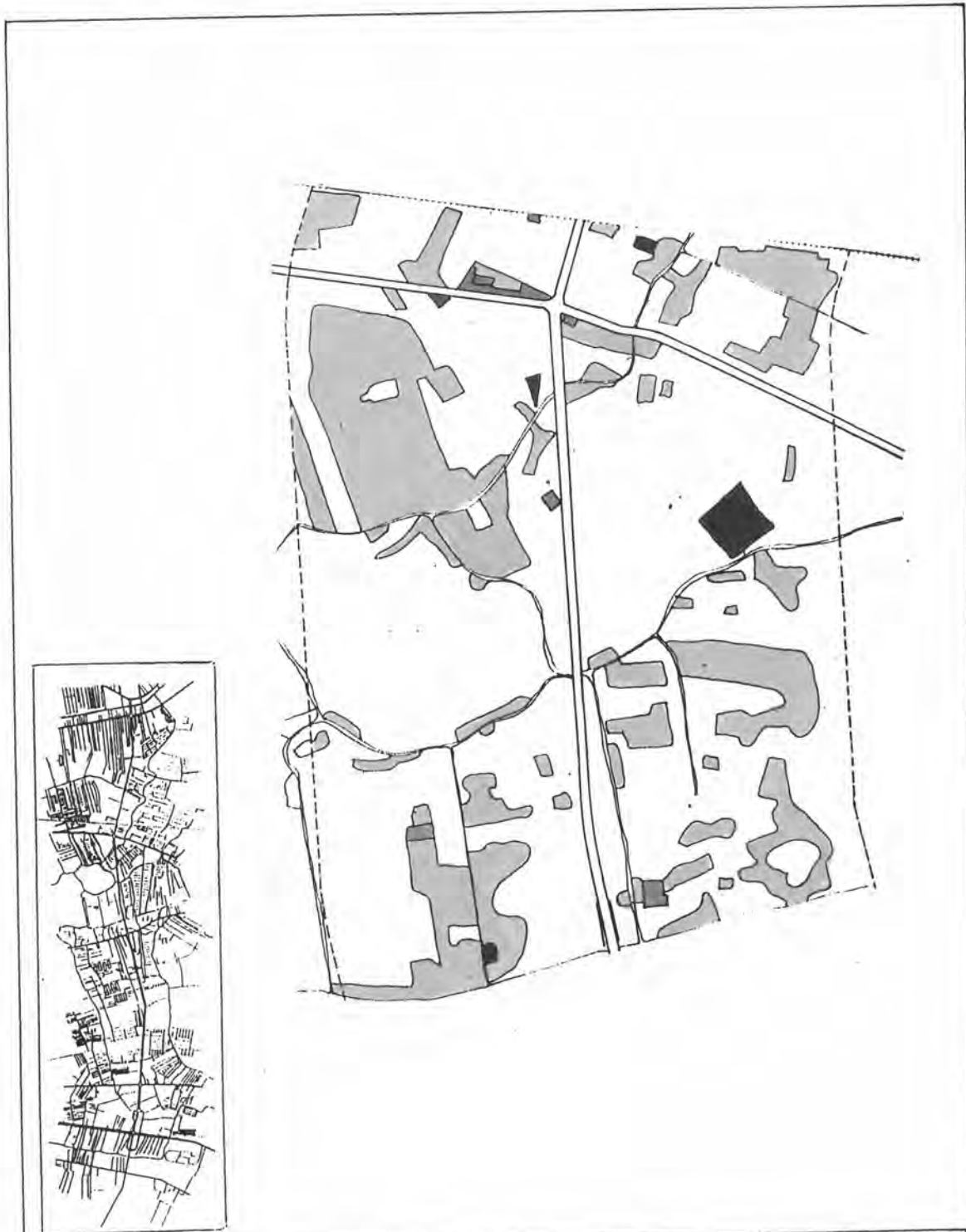


มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร พิกัดได้กษา : ถนนศรีนครินทร์


<p>แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2524</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">□ หอสมุด</td> <td style="width: 25%;">□ ที่จอดรถ</td> <td style="width: 25%;">□ โรงอาหาร</td> <td style="width: 25%;">□ หอพัก</td> </tr> <tr> <td>□ อาคาร</td> <td>□ สนาม</td> <td>□ สถาบันการศึกษา</td> <td></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2524</p>	□ หอสมุด	□ ที่จอดรถ	□ โรงอาหาร	□ หอพัก	□ อาคาร	□ สนาม	□ สถาบันการศึกษา		<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>..... ทางรถไฟ</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>มาตราส่วน 1:20,000</p> </div>
□ หอสมุด	□ ที่จอดรถ	□ โรงอาหาร	□ หอพัก							
□ อาคาร	□ สนาม	□ สถาบันการศึกษา								
แผ่นที่ 4.9										

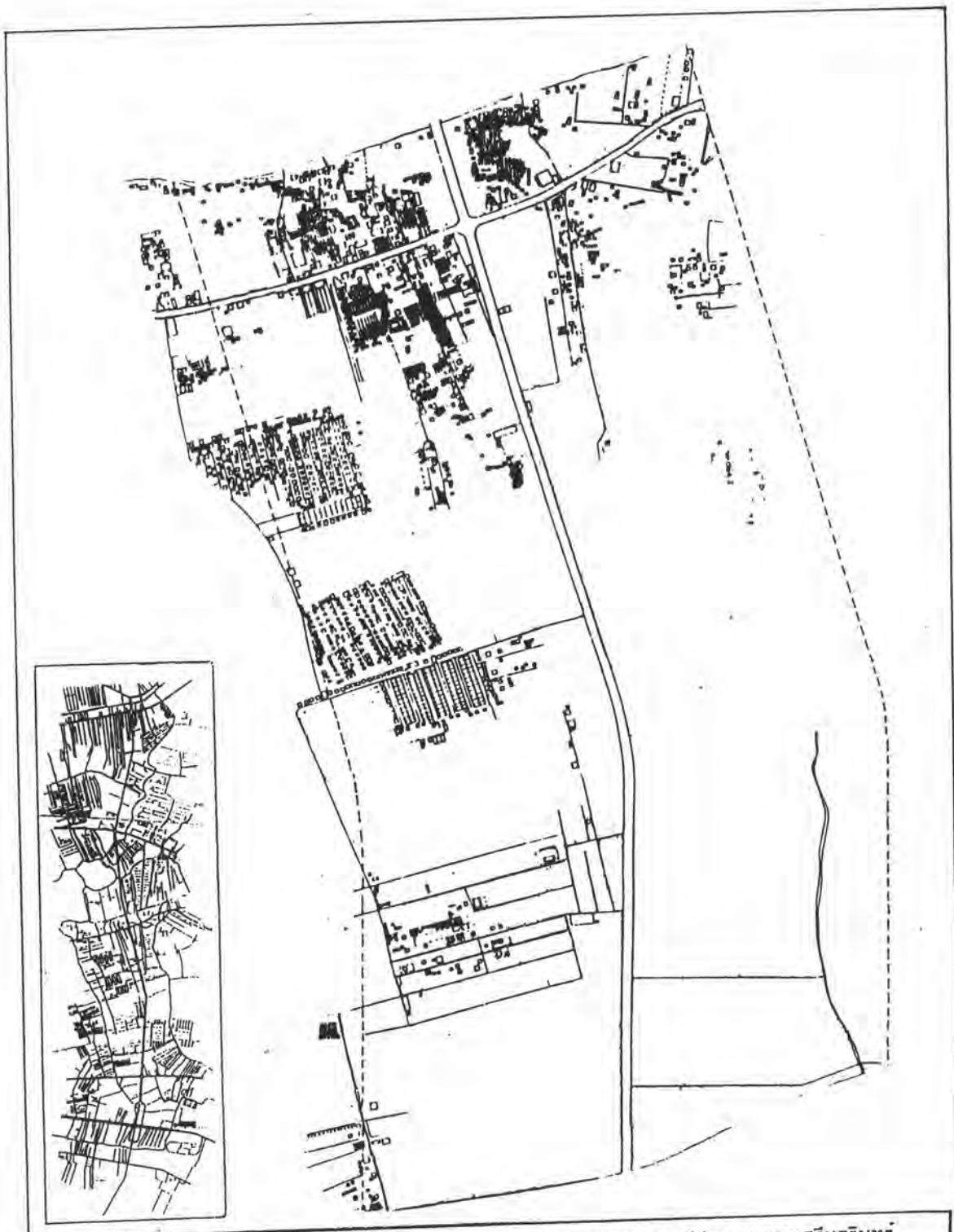




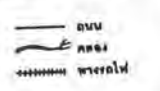

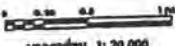
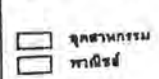
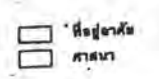
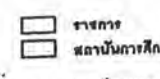


มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กวดมศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

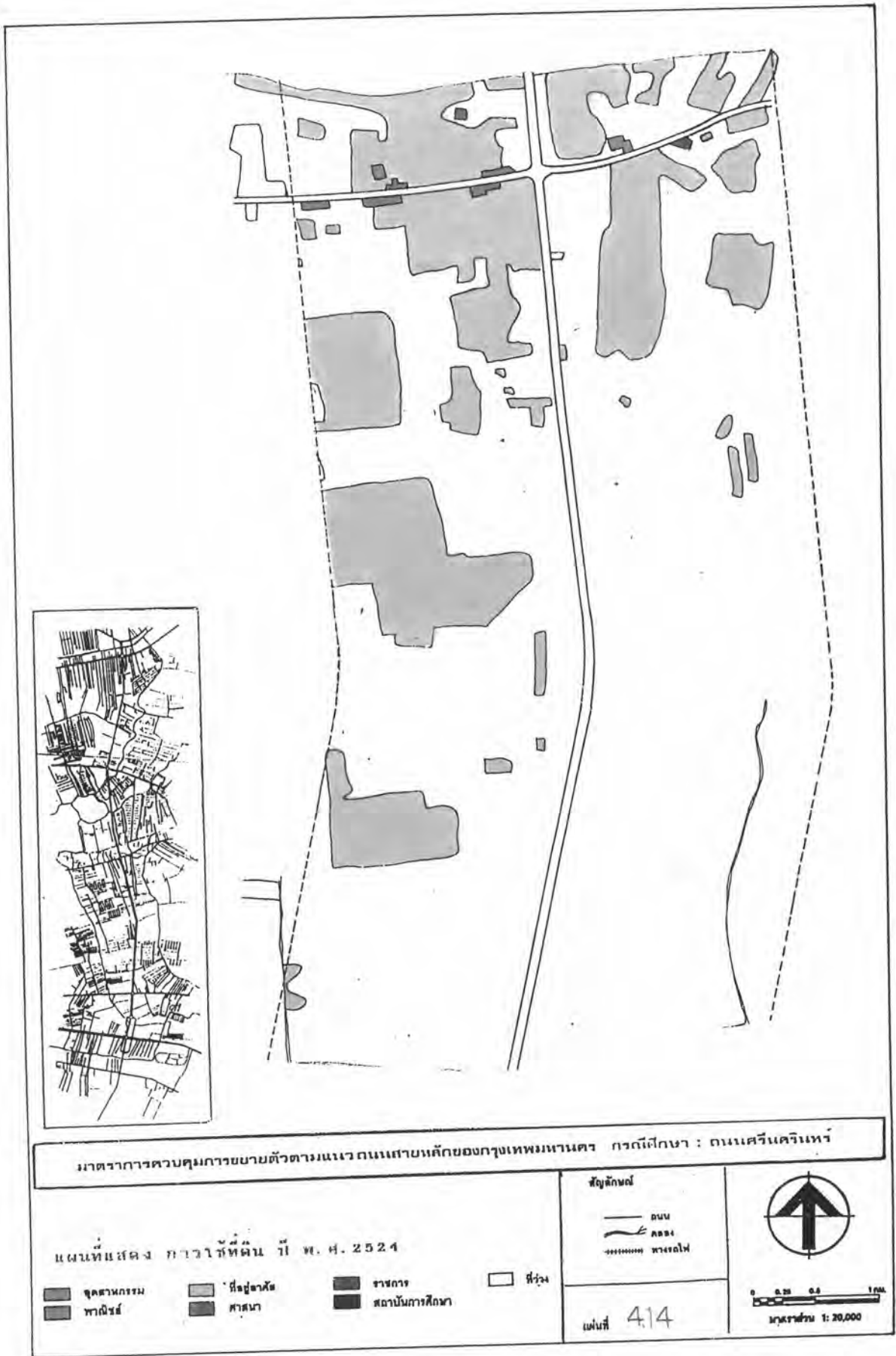
<p>แผนที่แสดง การจำกัด ปี พ.ศ. 2524</p>		<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>■ อาคารกรม</p>	<p>■ ที่อยู่อาศัย</p>	<p>— ถนน</p>	
<p>■ พาณิชยกรรม</p>	<p>■ สนาม</p>	<p>~ คลอง</p>	
<p>■ราชการ</p>	<p>■สถานบริการศึกษา</p>	<p>==== รางรถไฟ</p>	<p>0 0.25 0.5 1.0 KM</p>
<p>□ ที่ว่าง</p>		<p>แผนที่ 412</p>	<p>มาตราส่วน 1:20,000</p>

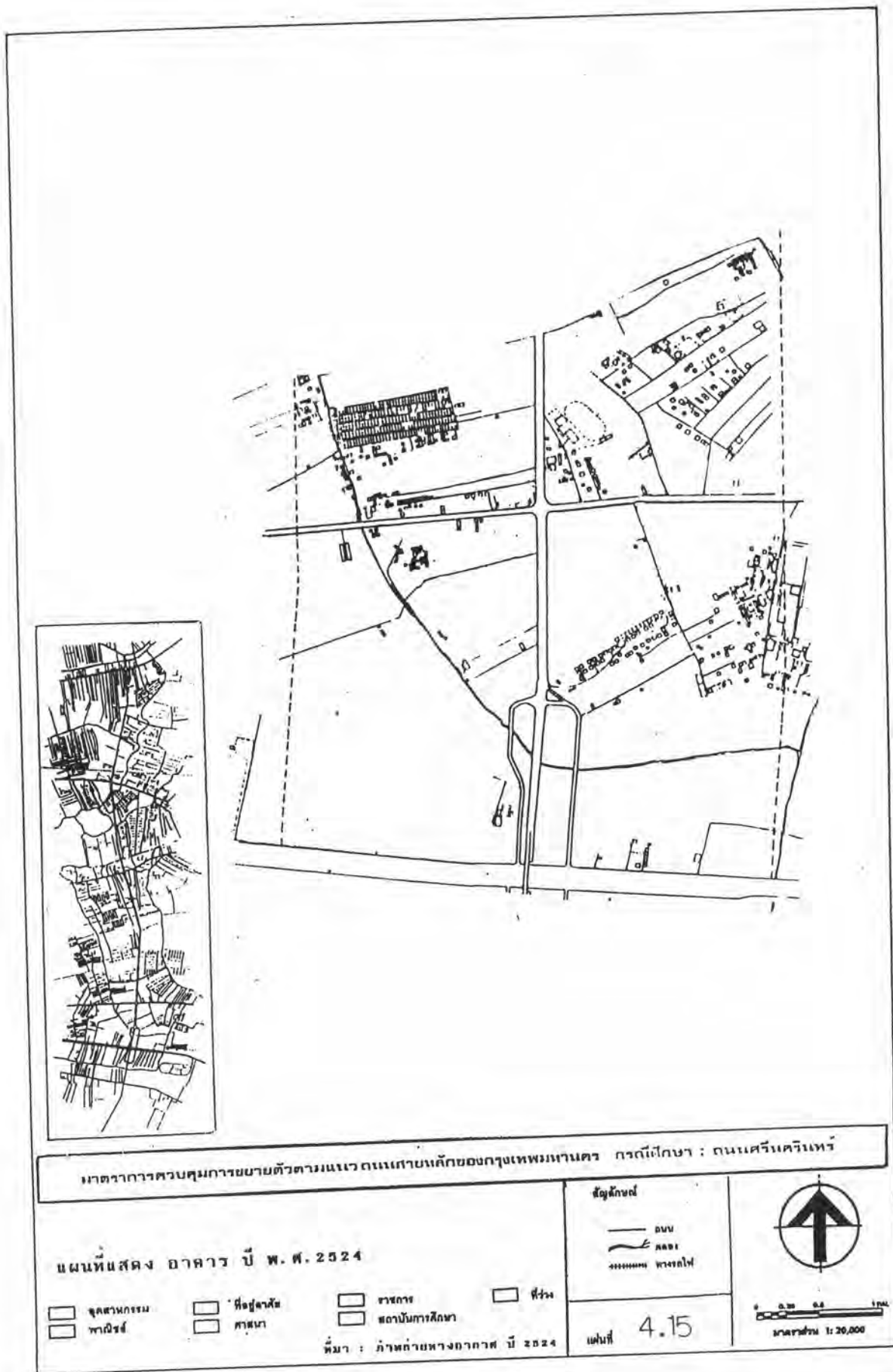


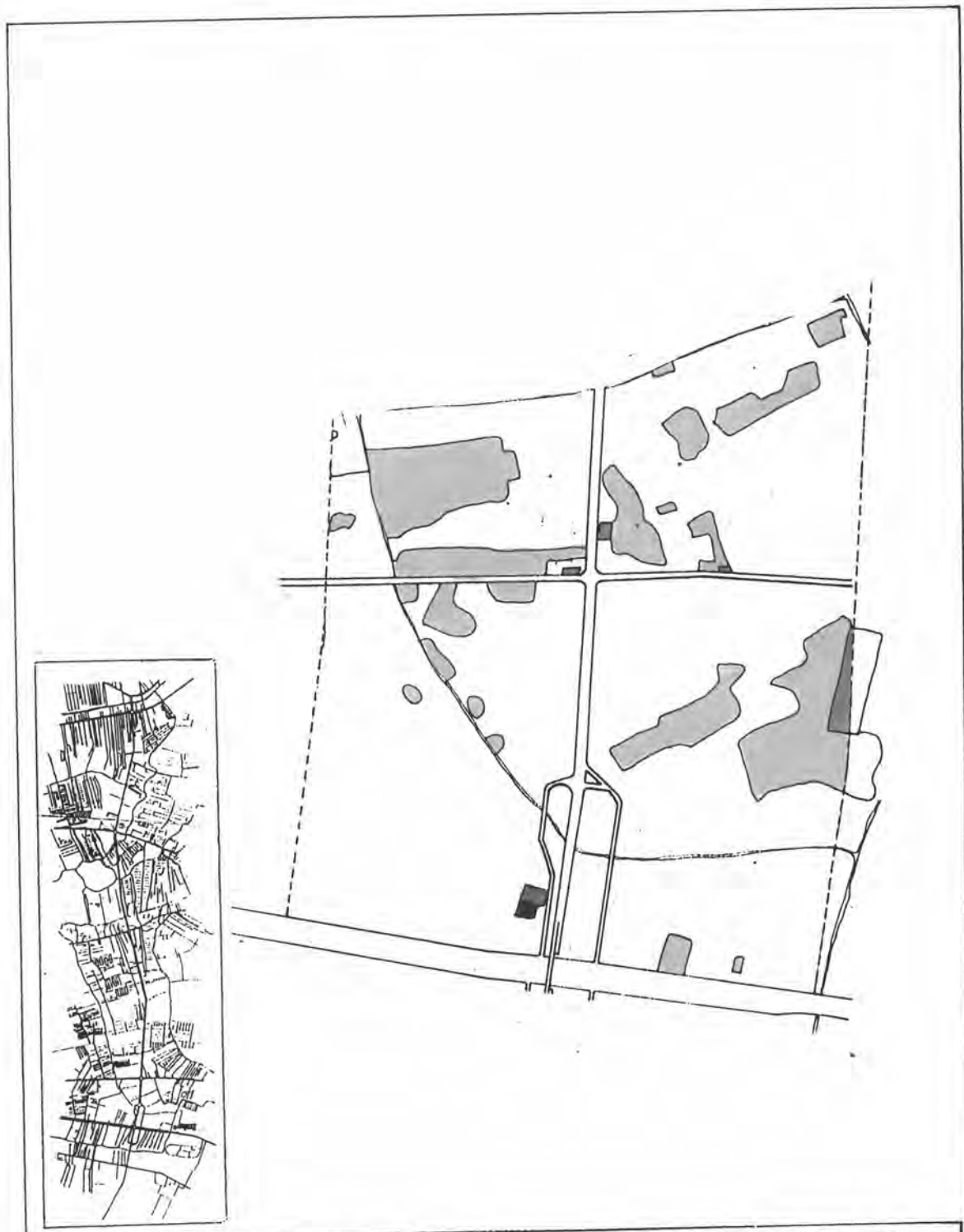
มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนผังแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2524		สัญลักษณ์ 	  ขนาดพื้นที่ 1:20,000
			

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2524





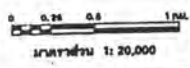


มาตรฐานการควบคุมการขยายตัวของตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีที่ถนน : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การไว้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2524

- | | | | |
|------------|--------------|-----------------|---------|
| จุดสวนกรม | ที่อยู่อาศัย | ราชการ | ที่ว่าง |
| พาณิชยกรรม | ศาสนา | สถานบริการศึกษา | |

- สัญลักษณ์
- ถนน
 - คลอง
 - ทางรถไฟ



แผ่นที่ 416

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ พ.ศ. 2530

1. สภาพทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ ในช่วงนี้จะปรากฏอาคารบ้านเรือนริมถนนเพิ่มขึ้น ในประเภทของการใช้อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมตามบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ การเดินทางและการจราจรเริ่มหนาแน่น

2. สภาพการใช้ที่ดินและอาคาร จากการสำรวจสภาพการใช้ที่ดินและอาคารบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ในระยะ 800 เมตร พบว่า การใช้ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยคิดเป็นพื้นที่ 4,855,018.46 ตารางเมตร รองลงมาเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ตามลำดับดังสรุปรายละเอียดแต่ละประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 4.6)

2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพักอาศัย พบว่า มีอาคารพักอาศัยทั้งหมดจำนวน 11,566 หน่วยหรือคิดเป็นร้อยละ 98.24 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

2.2 การใช้ประโยชน์และอาคารพาณิชย์ พบว่า มีอาคารพาณิชย์ในพื้นที่สำรวจ ทั้งหมดจำนวน 129 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 1.09 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้า พบว่า มีอาคารอุตสาหกรรม ทั้งหมดจำนวน 55 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.47 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสถานที่ราชการ พบว่า อาคารสถานที่ราชการในพื้นที่สำรวจทั้งหมดมีจำนวน 6 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.05 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสถานศึกษา พบว่า มีอาคารสถานศึกษาทั้งหมดจำนวน 15 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.13 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

2.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารศาสนสถาน พบว่า มีอาคารศาสนสถานทั้งหมดจำนวน 2 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.02 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในปีที่ศึกษา

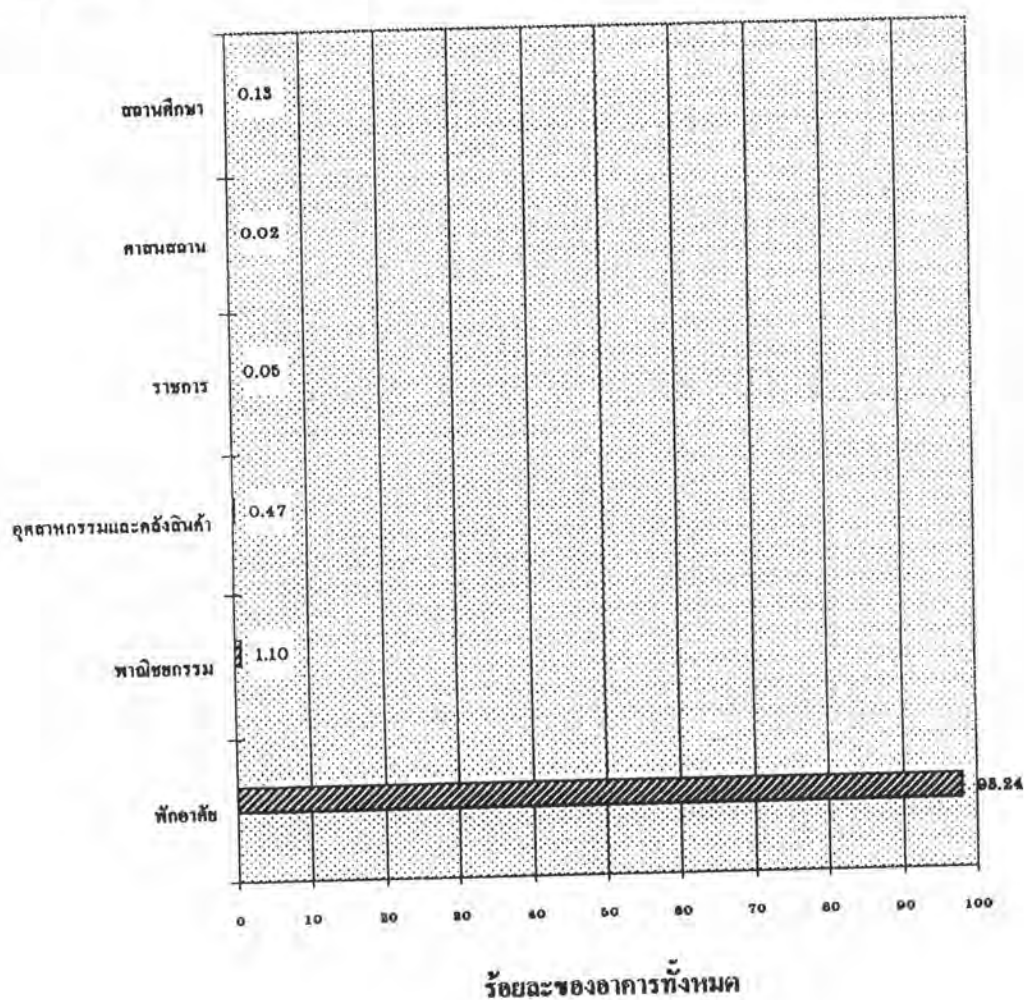
จากการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ศึกษา พบว่า ในช่วงนี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นในประเภทพาณิชย์กรรมจำนวนกว่า 1 เท่าตัว กล่าวคือ อาคารพักอาศัยเพิ่มขึ้นจาก 9,988 หลัง เป็น 11,566 มีพื้นที่เท่ากับ 4,855,018.46 ตารางเมตร อาคารพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 58 หลัง เป็น 129 หลัง มีพื้นที่ 189,076.24 ตารางเมตร

ตารางที่ 4.6 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2530

ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารหน่วยก่อสร้าง	ร้อยละของอาคารทั้งหมด
พักอาศัย	11,566	98.24
พาณิชย์กรรม	129	1.09
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	55	0.47
ราชการ	6	0.05
ศาสนสถาน	2	0.02
สถานศึกษา	15	0.13
รวม	11,773	100.00

ที่มา : จากการศึกษ

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2530



อาคารอุตสาหกรรม - คลังสินค้าเพิ่มจาก 36 หลัง เป็น 55 หลัง มีพื้นที่ 147,856.54 ตารางเมตร ประเภทการใช้อาคารที่ไม่เปลี่ยนแปลงคือ อาคารศาสนสถานและการศึกษา เมื่อคิดรวมทั้งสิ้นในช่วงเวลาดังกล่าวในพื้นที่ศึกษา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทรวมกันจำนวน 530,292.99 ตารางเมตร (ตารางที่ 4.3)

เมื่อพิจารณาถึงการเพิ่มขึ้นของอาคารแล้ว จะเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ.2530 อาคารที่เพิ่มขึ้นมาก ยังคงเป็นอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมอยู่เช่นเดิม กล่าวคือจำนวนอาคารพักอาศัยเพิ่มจากปี พ.ศ.2524 เท่ากับ 2.22 เท่า หากคิดเป็นจำนวนของอาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในปี พ.ศ.2530 จะเพิ่มขึ้นเท่ากับ 1.5 เท่า หรือเพิ่มจากร้อยละ 0.36 เป็นร้อยละ 0.47 (ตารางที่ 4.4, 4.6) ในขณะที่การเพิ่มขึ้นของอาคารพักอาศัย ยังคงเพิ่มขึ้นในจำนวนที่ลดลงคือ เพิ่มขึ้นเพียง 1.1 เท่า หรือจากการเพิ่มขึ้นร้อยละ 98.96 ลดลงเหลือเพียงการเพิ่มขึ้นร้อยละ 98.24 ในปี 2530 ในขณะที่ประเภทอื่น ๆ ก็ยังคงมีการเพิ่มขึ้นที่ลดลงหรือคงที่

ซึ่งหากพิจารณาจากตารางที่ 4.7 แล้วจะเห็นได้ว่าการเพิ่มขึ้นของอาคารแต่ละประเภทในแต่ละปีที่ทำการศึกษานั้น ในปี 2524 อาคารจะเพิ่มขึ้นทุกประเภทโดยเฉพาะอาคารพักอาศัย อุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม ซึ่งเพิ่มขึ้นมากจนทำให้ตัวเลขการเพิ่มขึ้นโดยรวมของอาคารทุกประเภทเพิ่มขึ้นถึง 10.35 จากปี 2517 ที่มีอยู่ร้อยละ 7.35 เป็นร้อยละ 17.86 ซึ่งน่าจะเป็นผลจากการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ ซึ่งได้มีการเปิดใช้แล้วเกือบจะตลอดสาย และเมื่อพิจารณาถึงการเพิ่มขึ้นของอาคารในปี 2530 แล้ว จะพบว่า การเพิ่มขึ้นของอาคารพักอาศัยลดลงเหลือเพียงเป็นการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2.85 รวมทั้งอาคาร อุตสาหกรรม อาคาร ราชการ และอื่น ๆ ก็มีร้อยละการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารลดลงจากปี 2524 จนทำให้จำนวนการเพิ่มขึ้นโดยรวมของอาคารทุกประเภทลดลงเหลือร้อยละ 3.43 กล่าวคือ จากเดิมร้อยละ 17.86 เพิ่มขึ้นในปี 2530 เป็น 20.83 ยกเว้นการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรมเพียงประเภทเดียวที่ยังคงมีการเพิ่มขึ้นจากเดิม ซึ่งมีอาคารอยู่ร้อยละ 7.99 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 17.65 ในปี 2530 เพิ่มขึ้นมากกว่าปี 2524 ถึงร้อยละ 9.66 สาเหตุที่การเพิ่มขึ้นโดยรวมของจำนวนอาคารในปี 2530 ลดลงทั้งนี้ อาจสืบเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นสูงมากในช่วงปี 2524 ที่ผ่านมาได้หมายถึง การขยายตัวของอาคารและการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็ว กล่าวคือมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมาก อาจด้วยสาเหตุปัจจัยการก่อสร้างถนน ซึ่งเป็นเครื่องกระตุ้นการพัฒนา ผลจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นในอัตราที่สูงมากจากเดิม รวมกับราคาที่ดินที่ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นตามผลการพัฒนาในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นอาจมีส่วนทำให้การขยายตัวของอาคารประเภทอื่น ๆ ลดลง ยกเว้นอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม มีสัดส่วนการเพิ่มขึ้นไม่ลดลง

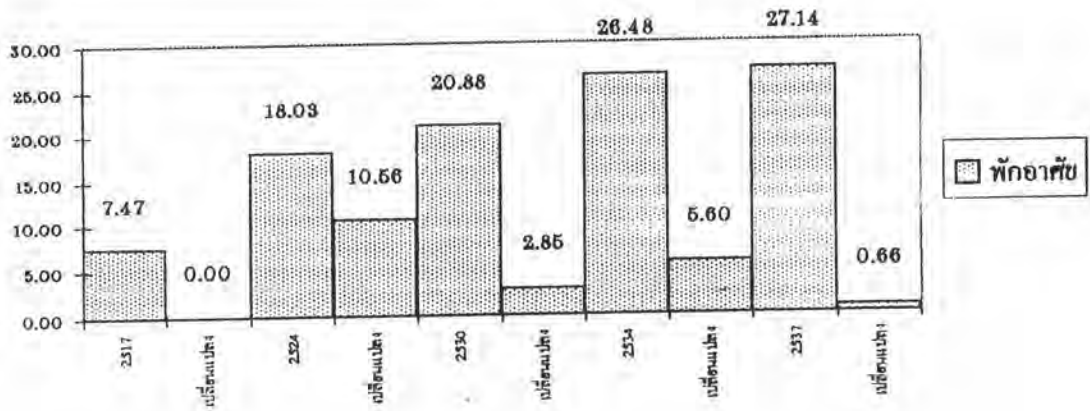
เนื่องจากความต้องการใช้อาคาร เพื่อการพาณิชย์กรรมสามารถแบกรับราคาที่ดินต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ได้มากกว่าการใช้อาคาร และที่ดินเพื่อกิจการอื่น ๆ ซึ่งในที่นี้จะไม่พิจารณาถึงการเพิ่มขึ้นของ อาคารประเภทราชการซึ่งจำนวนร้อยละของการเพิ่มขึ้นเพิ่มจาก 4.35 เป็น 13.05 (ตาราง 4.7) ถือว่า การใช้อาคารประเภทนี้ไม่อยู่ในขีดจำกัดในส่วนของต้นทุนราคาที่ดิน เช่นเดียวกับการใช้อาคารประเภทพักอาศัยหรืออื่น ๆ ยิ่งกว่านั้นกลับมีส่วนช่วยเสริมให้เห็นชัดเจนถึงสภาพการพัฒนาในพื้นที่เดิมชัดเจนจากการที่มีหน่วยงานรัฐในการให้บริการประชาชนในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจนับ เป็นปัจจัยอีกปัจจัยหนึ่งที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาในพื้นที่ให้มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ตาม เหตุผลในด้านการอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนในพื้นที่ แม้ว่าในภาพรวมแล้วการเพิ่มขึ้นจะลดลงก็ตาม แต่การเพิ่มขึ้นก็เกิดขึ้นสูงมากในประเภทการใช้ที่ดินที่ก่อให้เกิดการขยายตัวใน ด้านการพัฒนาอย่างมาก คือด้านพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และคลังสินค้า ซึ่งน่าจะเป็นผลทำให้ จำนวนการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรม ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะมีการพัฒนาเกิดขึ้น ในพื้นที่มากขึ้นด้วย ทั้งนี้ โดยพิจารณาได้จากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งแปลจากภาพถ่ายทาง อากาศแผนที่ 4.17 - 4.24

ตารางที่ 4.7 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารรวมที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละช่วงปีที่ทำการศึกษายกเว้นในแต่ละประเภทอาคาร

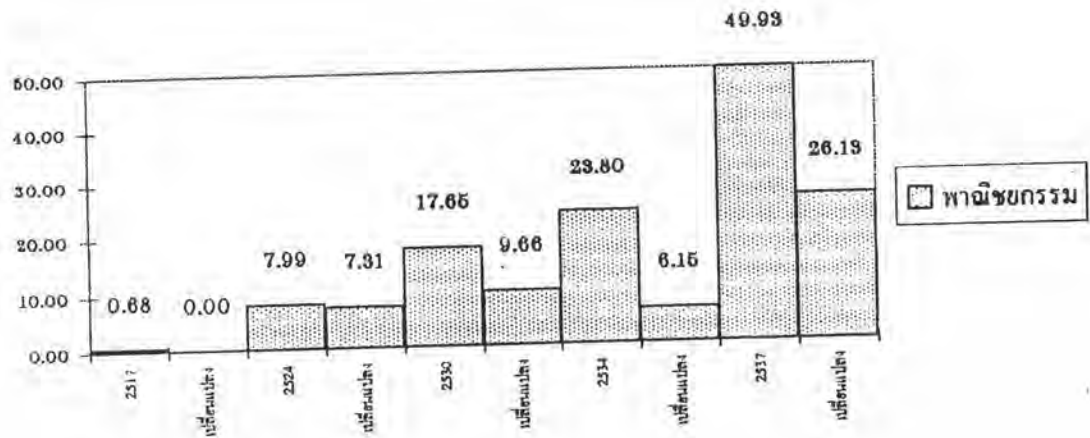
ปีพ.ศ.	จำนวนอาคารต่อประเภทในช่วงปีที่ศึกษา							รวมทุกประเภท
	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	คลัง-อุตสาหกรรม	ราชการ	พาณิชยกรรม	สถานศึกษา	รวมทุกประเภท	
2517	8.92	0.68	1.31	8.69	20	8.92	7.35	
เปลี่ยนแปลง	-	-	-	-	-	-	-	
2524	10.71	7.99	11.80	13.04	20	10.71	17.86	
เปลี่ยนแปลง	1.79	7.31	10.49	4.35	-	1.79	10.35	
2530	26.78	17.65	18.03	26.09	20	26.78	20.83	
เปลี่ยนแปลง	16.07	9.66	6.23	13.05	-	16.07	3.43	
2534	26.78	23.80	29.51	26.09	20	26.78	26.46	
เปลี่ยนแปลง	-	6.15	11.48	-	-	-	5.65	
2537	26.78	49.93	39.35	26.09	20	26.78	27.50	
เปลี่ยนแปลง	-	26.13	9.84	-	-	-	1.04	
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100	100.00	100.00	

ที่มา : จากการศึกษา

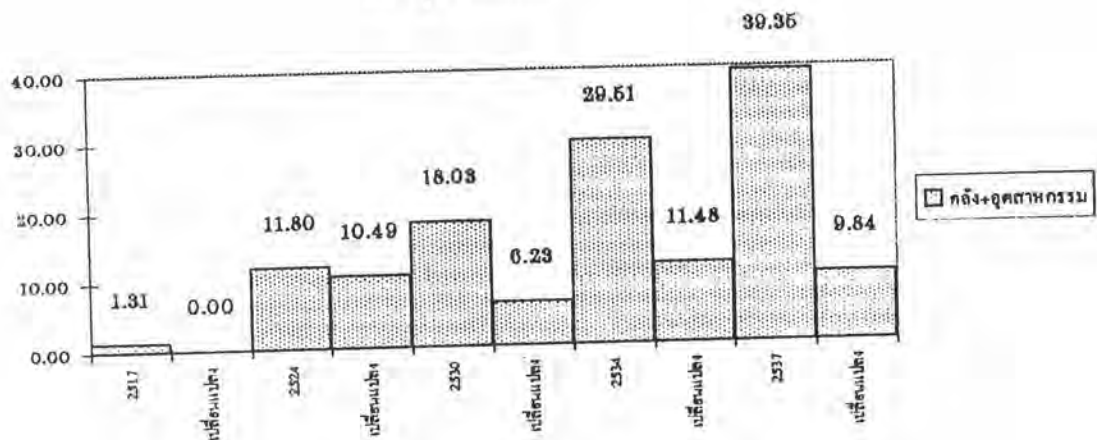
แผนภูมิที่ 4.7 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารรวมที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละช่วงปีการศึกษา แยกในแต่ละประเภทอาคาร
พักอาศัย



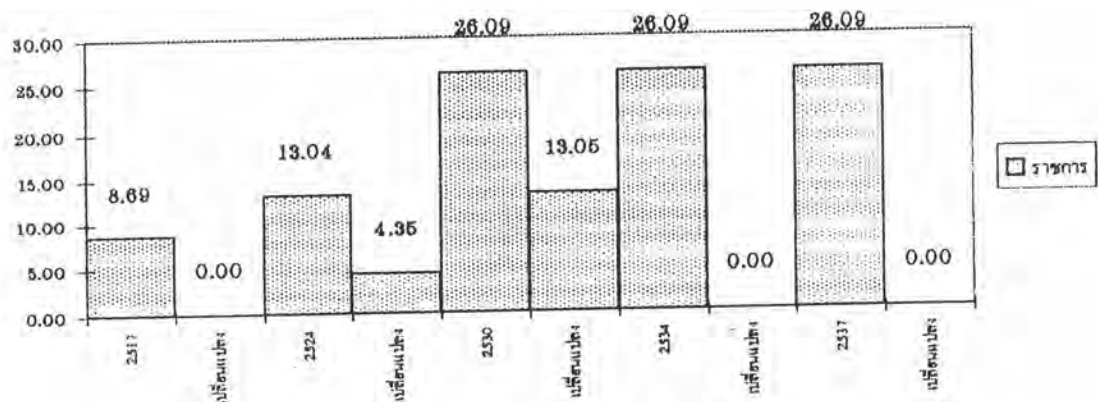
พาณิชย์กรรม



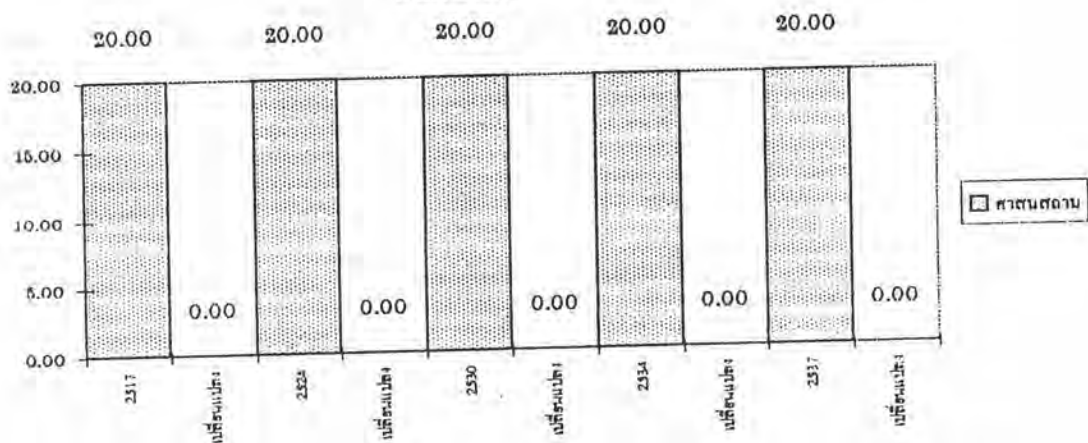
คลัง+อุตสาหกรรม



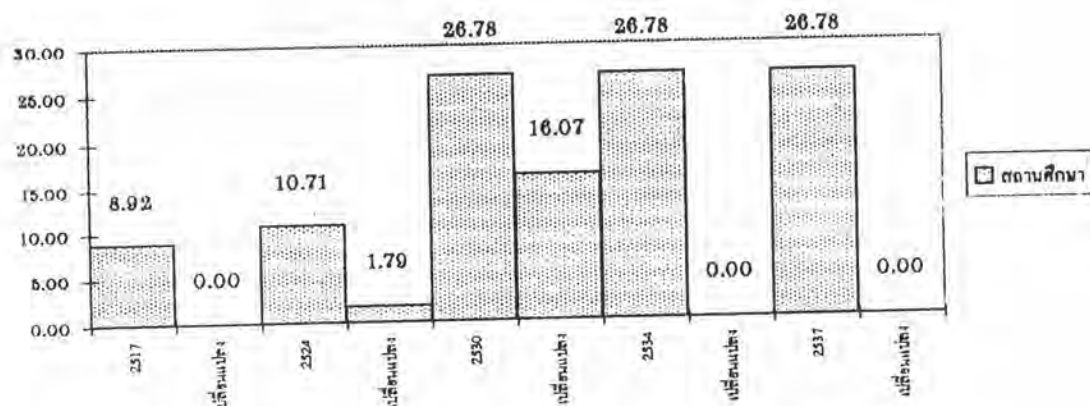
ราชการ

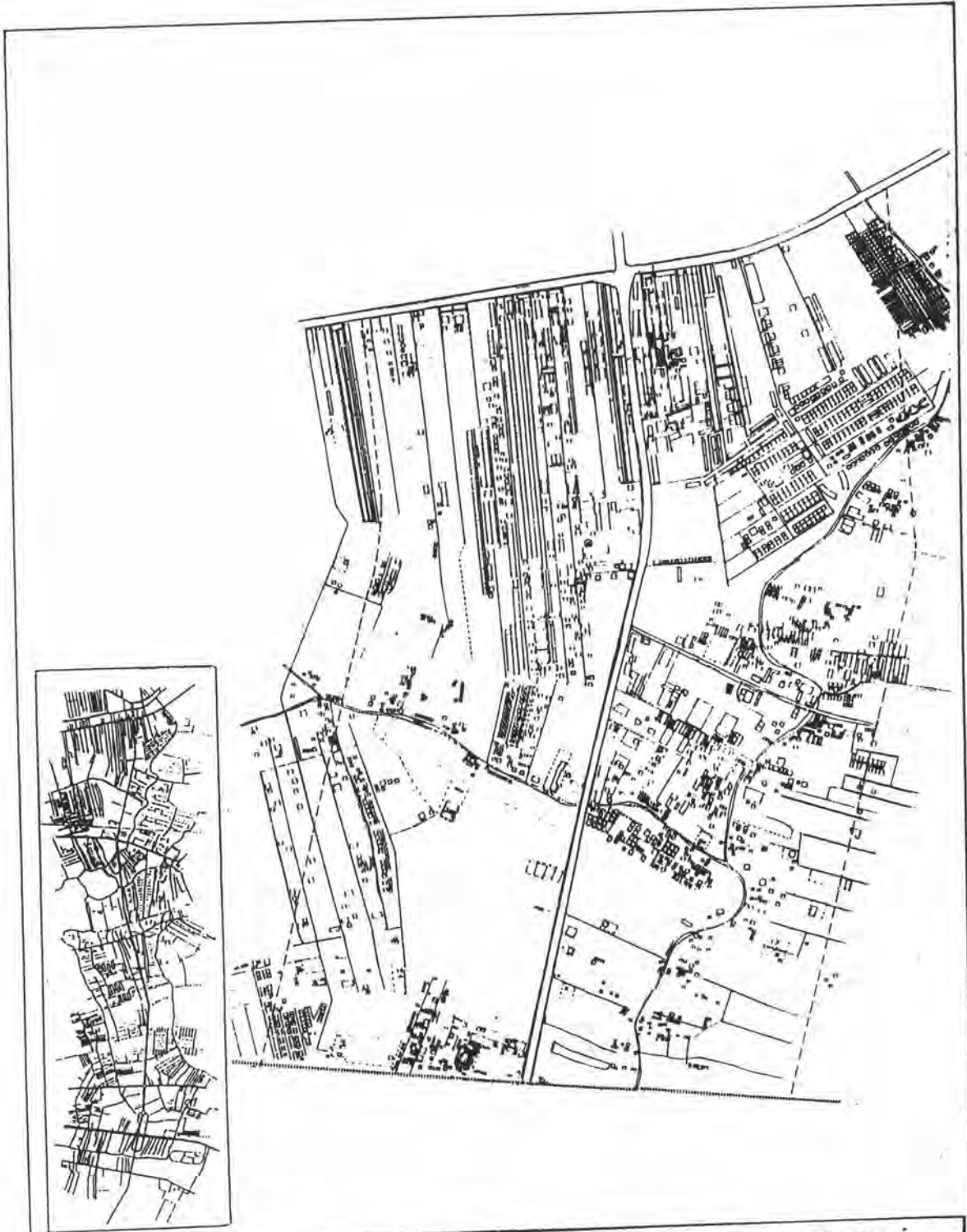


ศาสนสถาน



สถานศึกษา







มาตรฐานการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

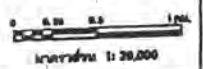
แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2530

- | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> จุดสาธารณะ | <input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย | <input type="checkbox"/> ราชการ | <input type="checkbox"/> สีว่าง |
| <input type="checkbox"/> พาณิชยกรรม | <input type="checkbox"/> ศาสนา | <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา | |

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2530

- สัญลักษณ์
-  ถนน
 -  คลอง
 -  ทางรถไฟ

พื้นที่ 4.17





มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ภาคใต้ของ : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การวางที่ดิน ปี พ.ศ. 2530

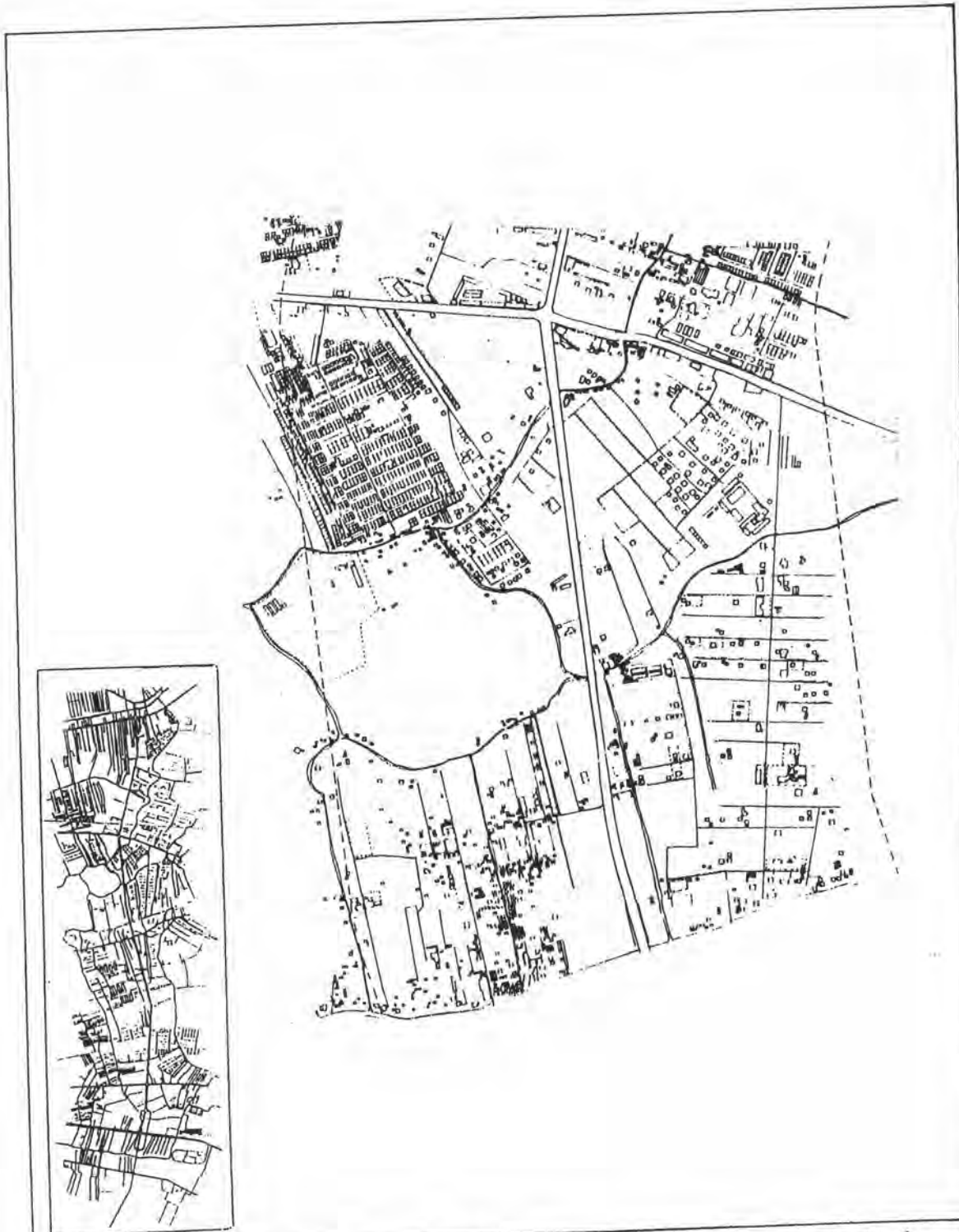
จุดสาธารณะ	ที่อยู่อาศัย	อาคาร	ที่ว่าง
ทางเดิน	ศาสนา	สถาบันการศึกษา	

สัญลักษณ์

ถนน	
ทางน้ำ	
ทางรถไฟ	

แผ่นที่ 4.18

มาตราส่วน 1:20,000



มหาวิทยาลัยการควบคุมการขยายตัวของตัวชุมชนในเขตเทศบาลนครของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

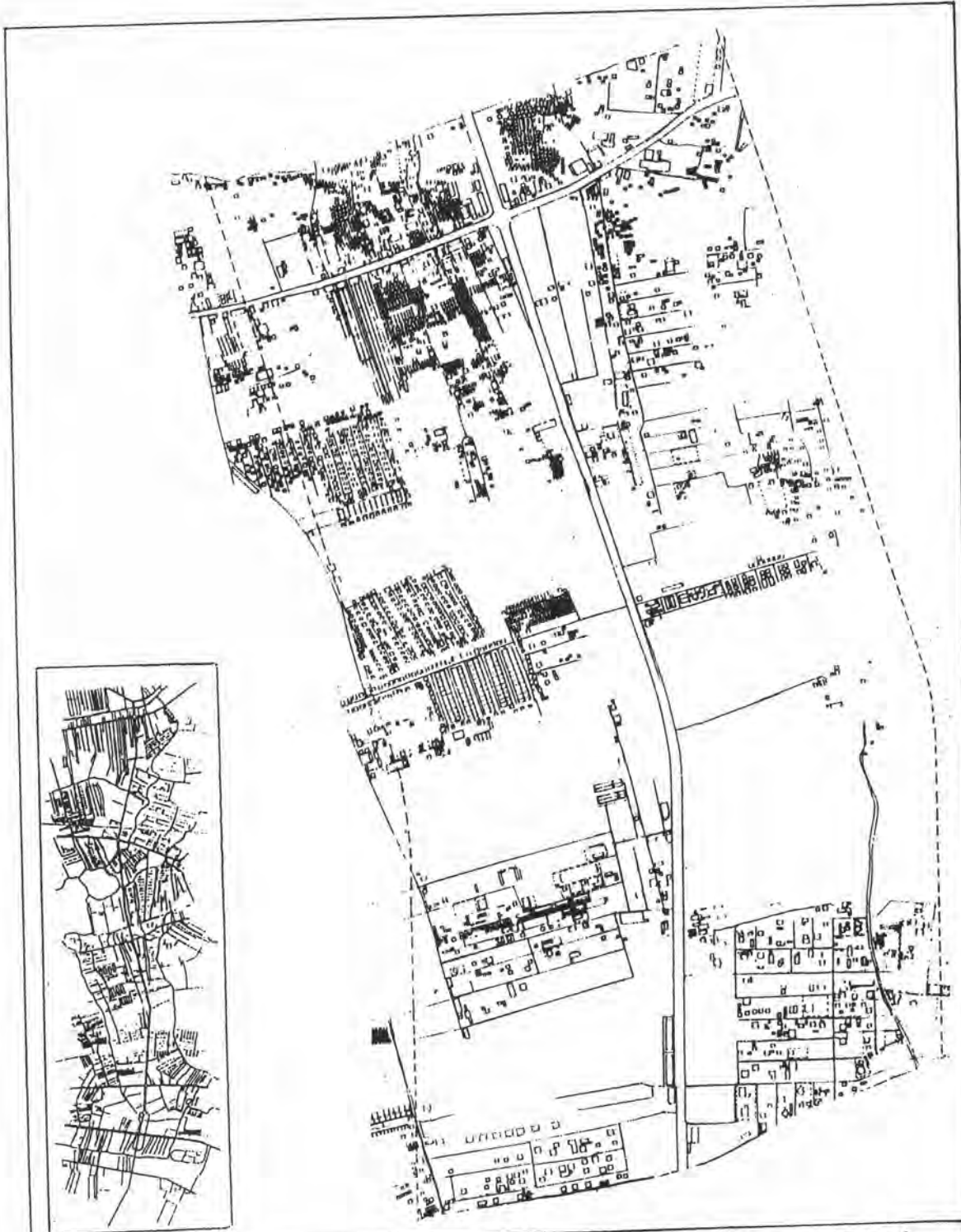
แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2530

□ อาคารกรม	□ ที่อยู่อาศัย	□ ศาลา	□ ศาลาพักผ่อน
□ ทางเดิน	□ สวน	□ สนามกีฬา	□ สนาม

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2530

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>--- ทางรถไฟ</p>	<p style="text-align: center;">0 0.20 0.4 1 Km</p> <p style="text-align: center;">มาตราส่วน 1:20,000</p>
พื้นที่ 4.19	







มาตรฐานการควบคุมการขยายตัวของชุมชนแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

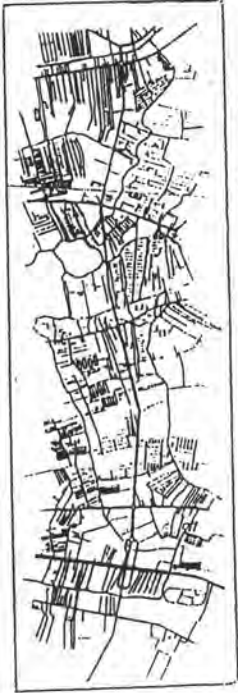
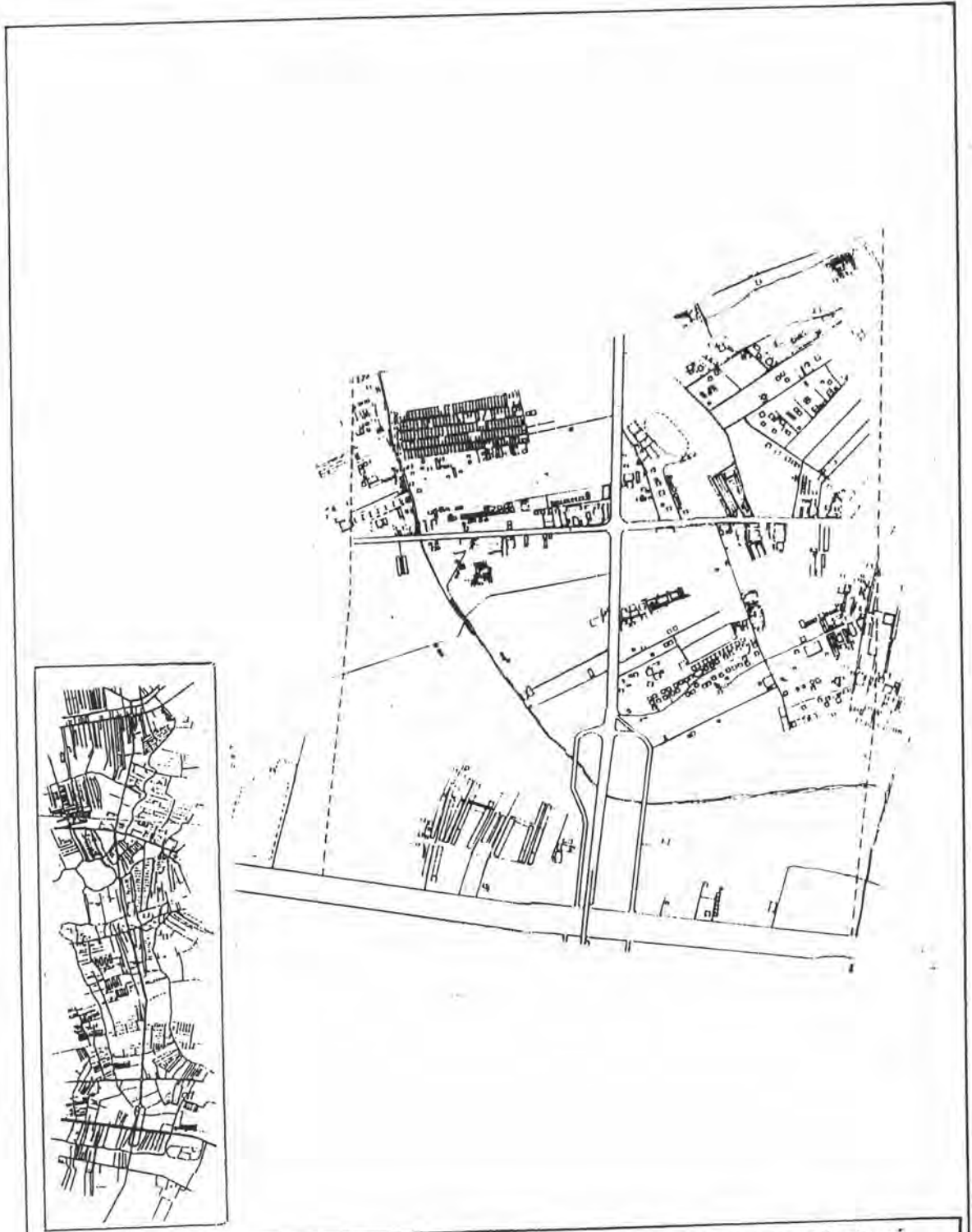
แผนแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2530

<input type="checkbox"/> จุดรวมกรม	<input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย	<input type="checkbox"/> ราชการ	<input type="checkbox"/> ที่ว่าง
<input type="checkbox"/> พาณิชยกรรม	<input type="checkbox"/> ศาสนา	<input type="checkbox"/> สถานับการศึกษา	

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2530

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>— รางรถไฟ</p> <p>~~~~~ ทางรถไฟ</p>	
<p>พื้นที่ 4.21</p>	 <p>มาตราส่วน 1:20,000</p>








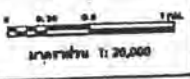
มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2530

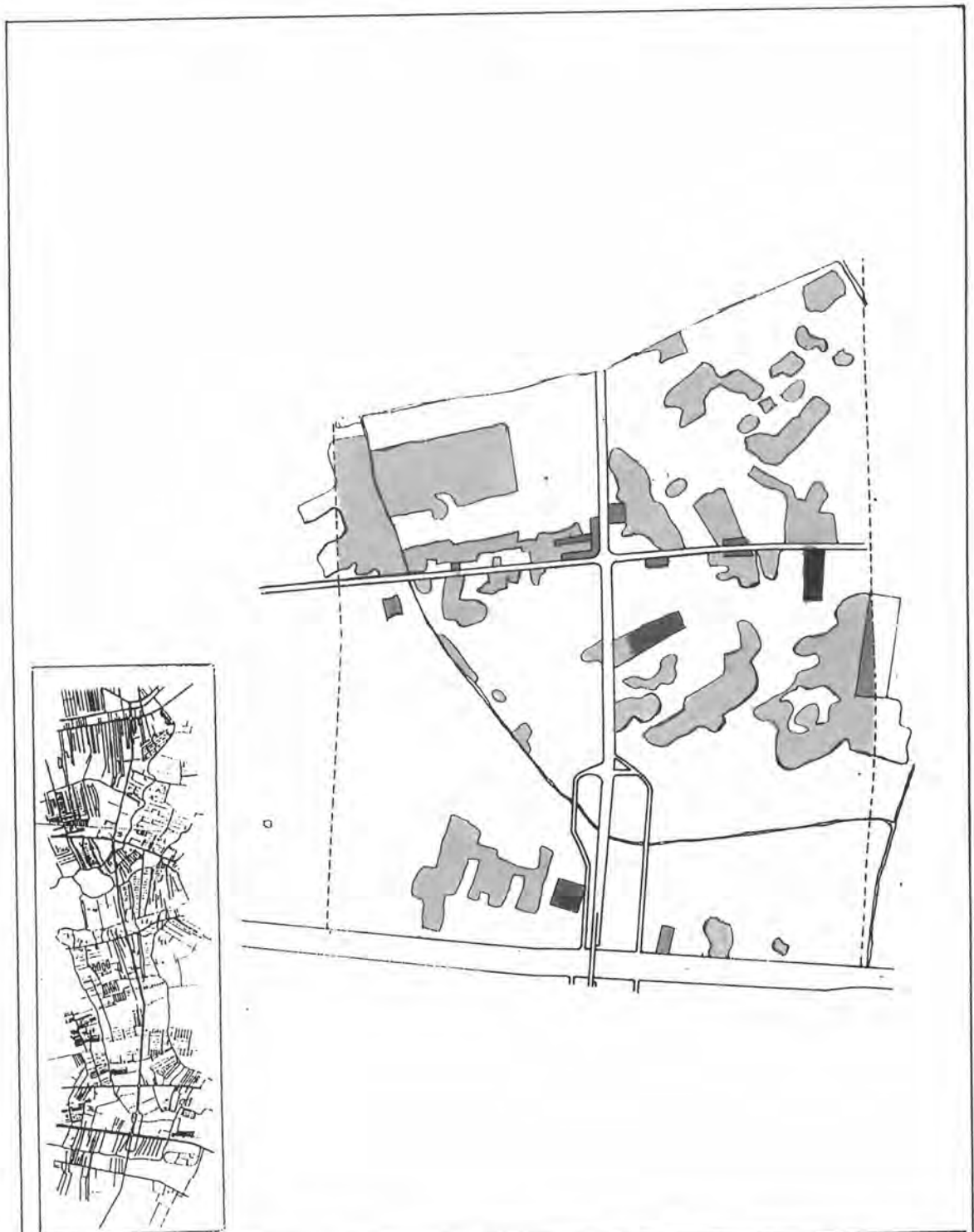
- จุดควบคุม
- ศาลา
- อาคาร
- สนามกีฬา
- หอพัก
- หอสมุด

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2030

สัญลักษณ์
 อาคาร
 ถนน
 ทางรถไฟ



พื้นที่ 4.23



มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การวางที่ดิน ปี พ.ศ. 2530

- | | | | |
|-----------|--------------|----------------|---------|
| จุดรวมกรม | ที่อยู่อาศัย | ราชการ | ที่ว่าง |
| พาณิชย์ | ศาสนา | สถาบันการศึกษา | |

- สัญลักษณ์
- ถนน
 - คลอง
 - ทางรถไฟ



แผ่นที่ 4.24

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ พ.ศ. 2534

1. สภาพทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ ช่วงตั้งแต่แยกถนนรามคำแหง ลงไปทางใต้ ตัดผ่านถนนพัฒนาการ ถนนซอยอ่อนนุช และถนนซอยสุขุมวิท 103 จนมาจบกับถนนบางนา - ตราด ซึ่งมีความยาวประมาณ 11.229 กิโลเมตร ในช่วงระยะนี้ปรากฏว่ามีอาคารและสิ่งก่อสร้างหนาแน่นขึ้น โดยจะเกิดขึ้นในลักษณะ เกาะกลุ่มเรียงรายตามแนวถนนมากขึ้น

2. สภาพการใช้ที่ดินและอาคาร จากการสำรวจสภาพการใช้ที่ดินและอาคาร บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ในระยะ 800 เมตร จากภาพโดยทางอากาศ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่ เป็นอาคารพักอาศัย คิดเป็นพื้นที่ 6,512,071.04 ตารางเมตร รองลงมา เป็นอาคารพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม ฯลฯ ตามลำดับดังสรุปรายละเอียดแต่ละประเภท ดังนี้ (ดูตารางที่ 4.8)

2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพักอาศัย พบว่า มีอาคารพักอาศัย ทั้งหมดจำนวน 14,663 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 98.08 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพาณิชย์ พบว่า มีอาคารพาณิชย์ ทั้งหมดจำนวน 174 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 1.16 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอุตสาหกรรม พบว่า มีอาคารอุตสาหกรรม ทั้งหมดจำนวน 90 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสถานที่ราชการ พบว่า มีอาคารสถานที่ราชการทั้งหมด จำนวน 6 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.04 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสถานศึกษา พบว่า มีอาคารสถานศึกษา ทั้งหมดจำนวน 0.15 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.10 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

2.6 อาคารศาสนสถาน พบว่า มีอาคารศาสนสถานทั้งหมดจำนวน 2 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของจำนวนอาคารทั้งหมด

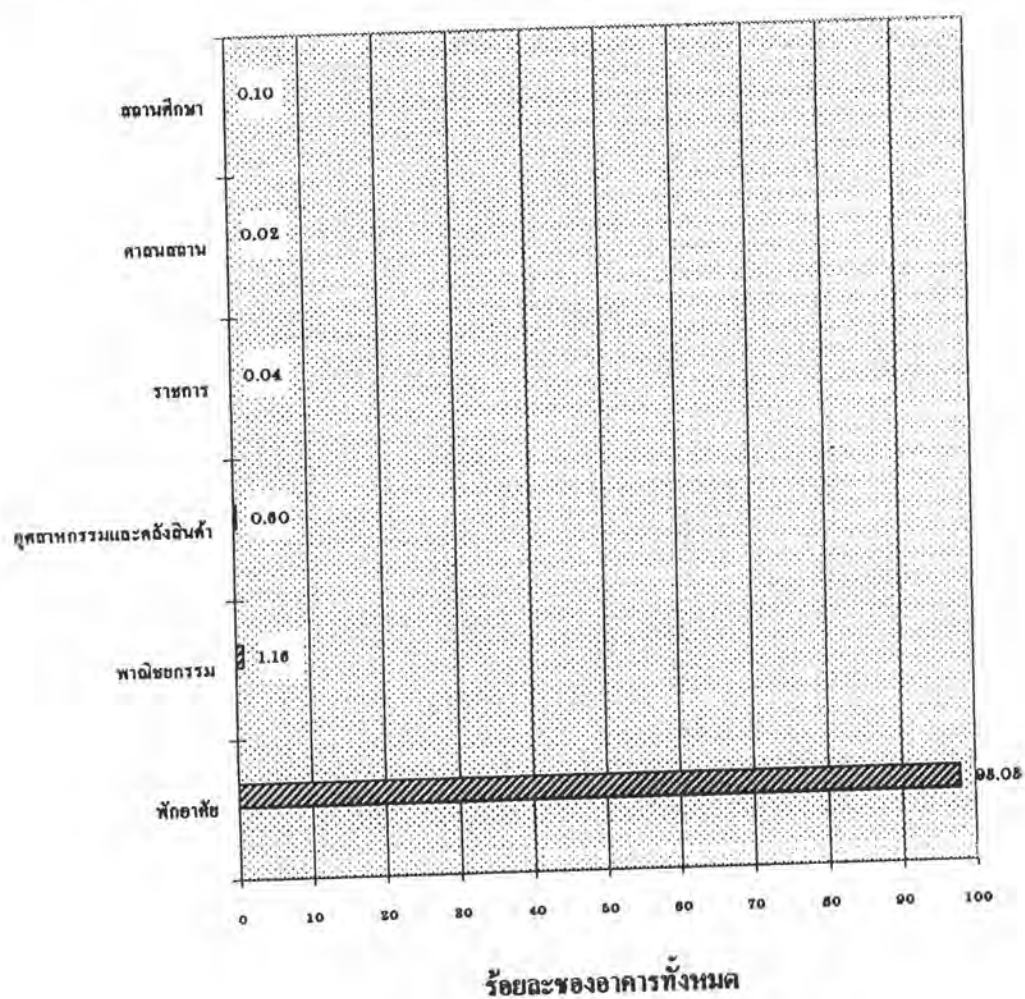
จากการศึกษา พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2534 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพิ่มขึ้นมากขึ้น 3 ประเภทการใช้ กล่าวคือ อาคารพักอาศัยเพิ่มขึ้นจากจำนวน 11,566 หน่วย เป็น 14,663 หน่วย เพิ่มขึ้น 3,097 หน่วย รวมการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยทั้งสิ้น 6,512,071.04 ตารางเมตร หรือ คิดเป็นร้อยละ 98.08 ของพื้นที่การใช้ทั้งหมดในปี การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม มีจำนวนอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นจาก 129 หน่วย เป็น 174 เพิ่มขึ้น 45 หน่วย คิดเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมทั้งสิ้น 480,112.09 ตารางเมตร

ตารางที่ 4.8 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2534

ประเภทอาคาร	จำนวนอาคารหน่วยต่อหนึ่ง	ร้อยละของอาคารทั้งหมด
พักอาศัย	14,663	98.08
พาณิชยกรรม	174	1.16
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	90	0.60
ราชการ	6	0.04
ศาสนสถาน	2	0.01
สถานศึกษา	15	0.10
รวม	14,950	100.00

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2534

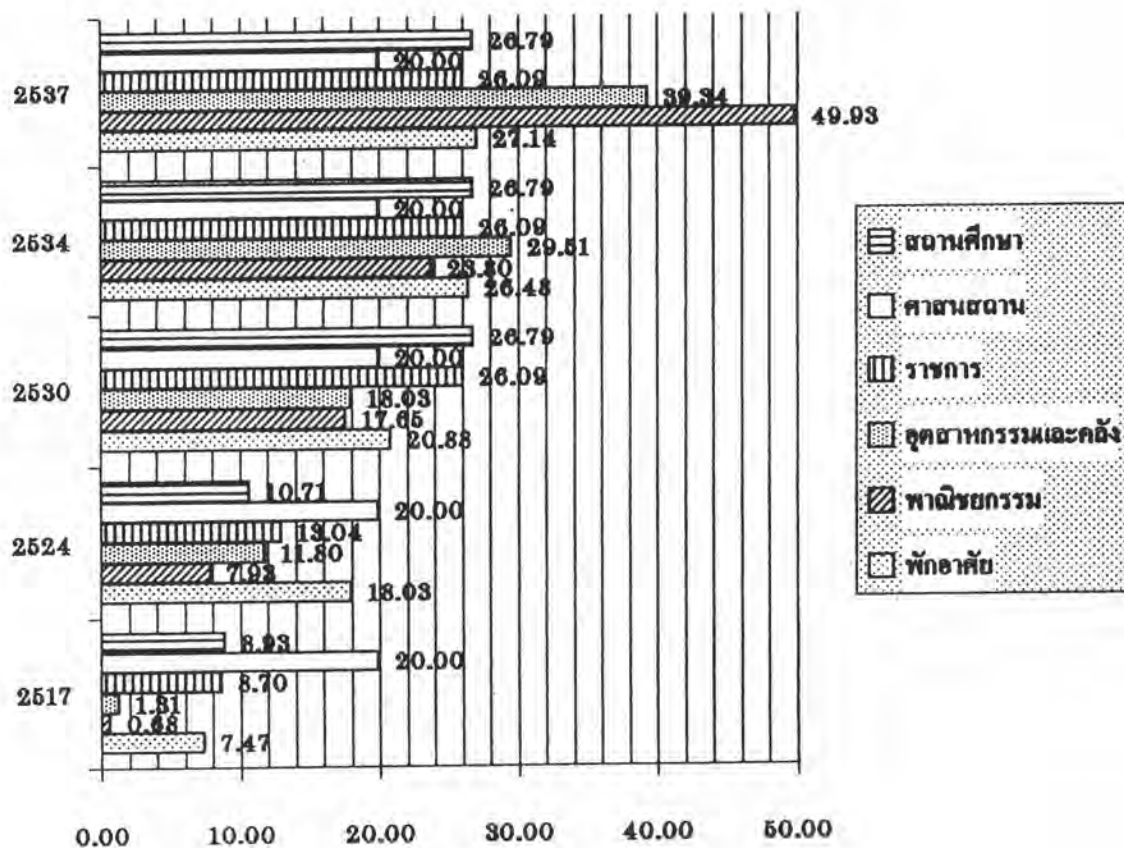


ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนอาคารรวมในแต่ละประเภทอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปีการศึกษา ตั้งแต่ พ.ศ. 2517 - 2537

ปีพ.ศ.	จำนวนอาคารแต่ละประเภทในช่วงปี ที่ศึกษา						รวมทุกประเภท
	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	คลัง+อุตสาหกรรม	ราชการ	ศาสนสถาน	สถานศึกษา	
2517	4,136	5	4	2	2	5	4,154
2524	9,988	58	36	3	2	6	10,093
2530	11,566	129	55	6	2	15	11,773
2534	14,663	174	90	6	2	15	14,950
2537	15,031	365	120	6	2	15	15,539

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

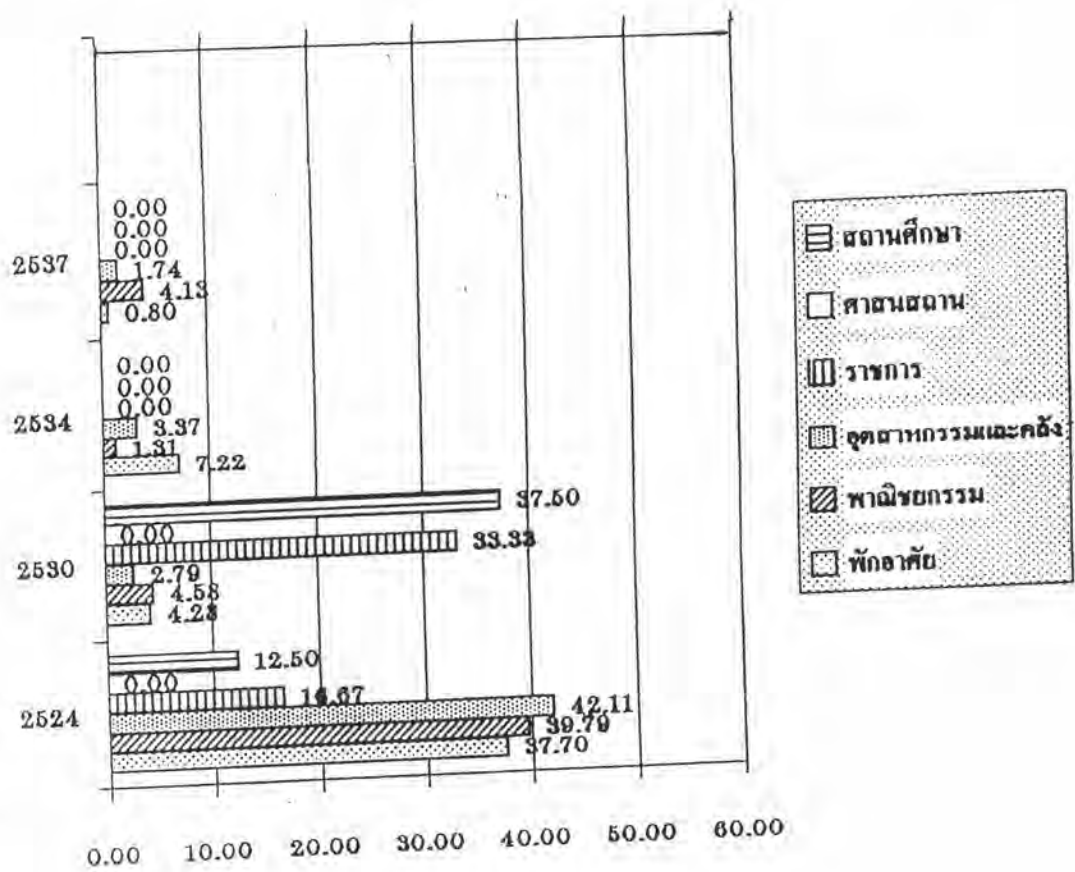


ตารางที่ 4.10 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารแต่ละประเภทตั้งแต่ ปี 2517 - 2537

ปี พ.ศ.	จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี					
	อาคารพักอาศัย	พาณิชย์รวม	คลังอุตสาหกรรม	ราชการ	ศาสนสถาน	สถานศึกษา
2524	141	1,060	800	50	-	50
2530	16	122	53	100	-	150
2534	27	35	64	-	-	-
2537	3	110	33	-	-	-
2524 - 2537	187	1,337	950	150	-	200

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารแต่ละประเภทตั้งแต่ปี 2517 -2537

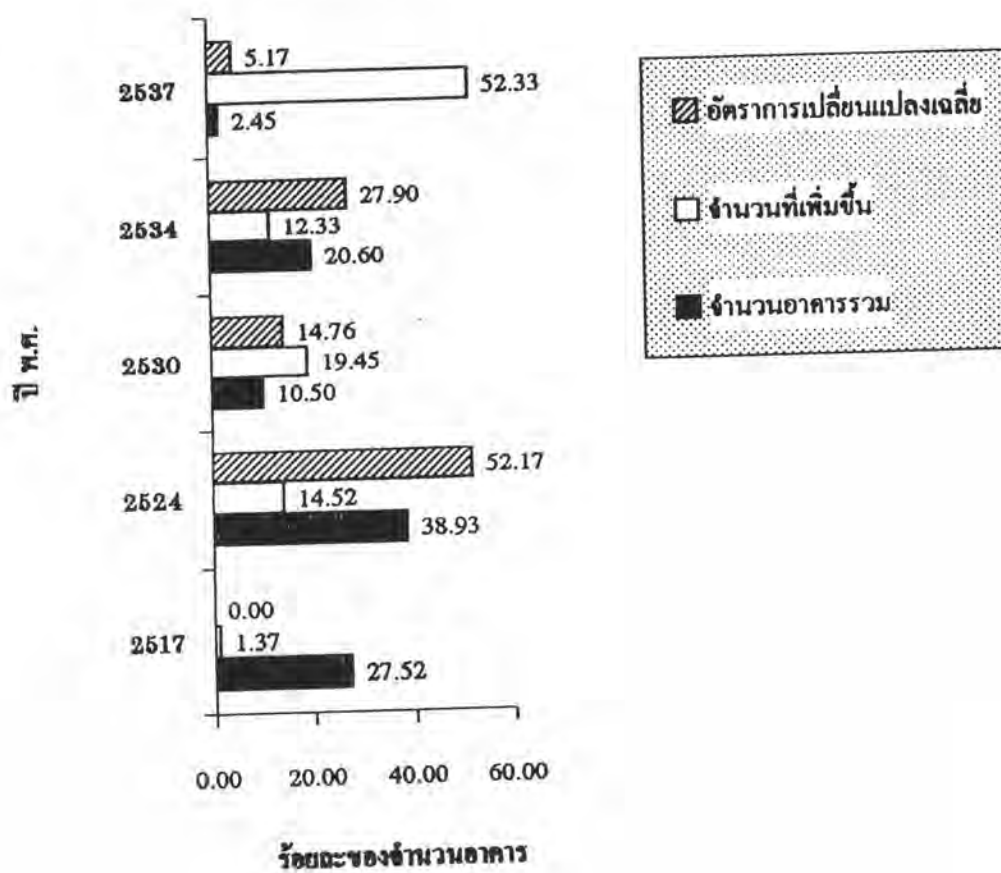


ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนอาคารรวม จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นและอัตราการเพิ่มขึ้นในพื้นที่

ปี พ.ศ.	จำนวนอาคารรวม	จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย
2517	4,154	0	0
2524	10,093	5939	52.17
2530	11,773	1680	14.76
2534	14,950	3177	27.90
2537	15,539	589	5.17

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.11 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารรวม ร้อยละของจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นและร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้นในพื้นที่



หรือร้อยละ 6.49 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อคลังสินค้าและอุตสาหกรรมจำนวน 301,876.11 ตารางเมตร หรือร้อยละ 4.08 ประเภทการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงคือ อาคารสถานที่ราชการ สถานศึกษาและศาสนสถาน คิดเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทจำนวน 7,392,836.41 ตารางเมตร (ตารางที่ 4.3)

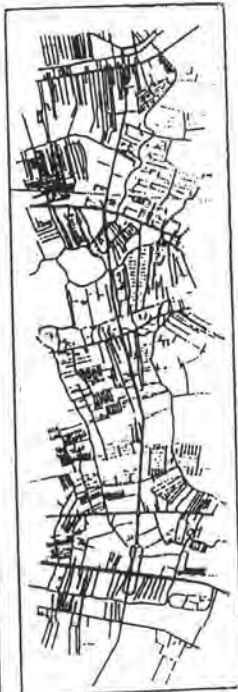
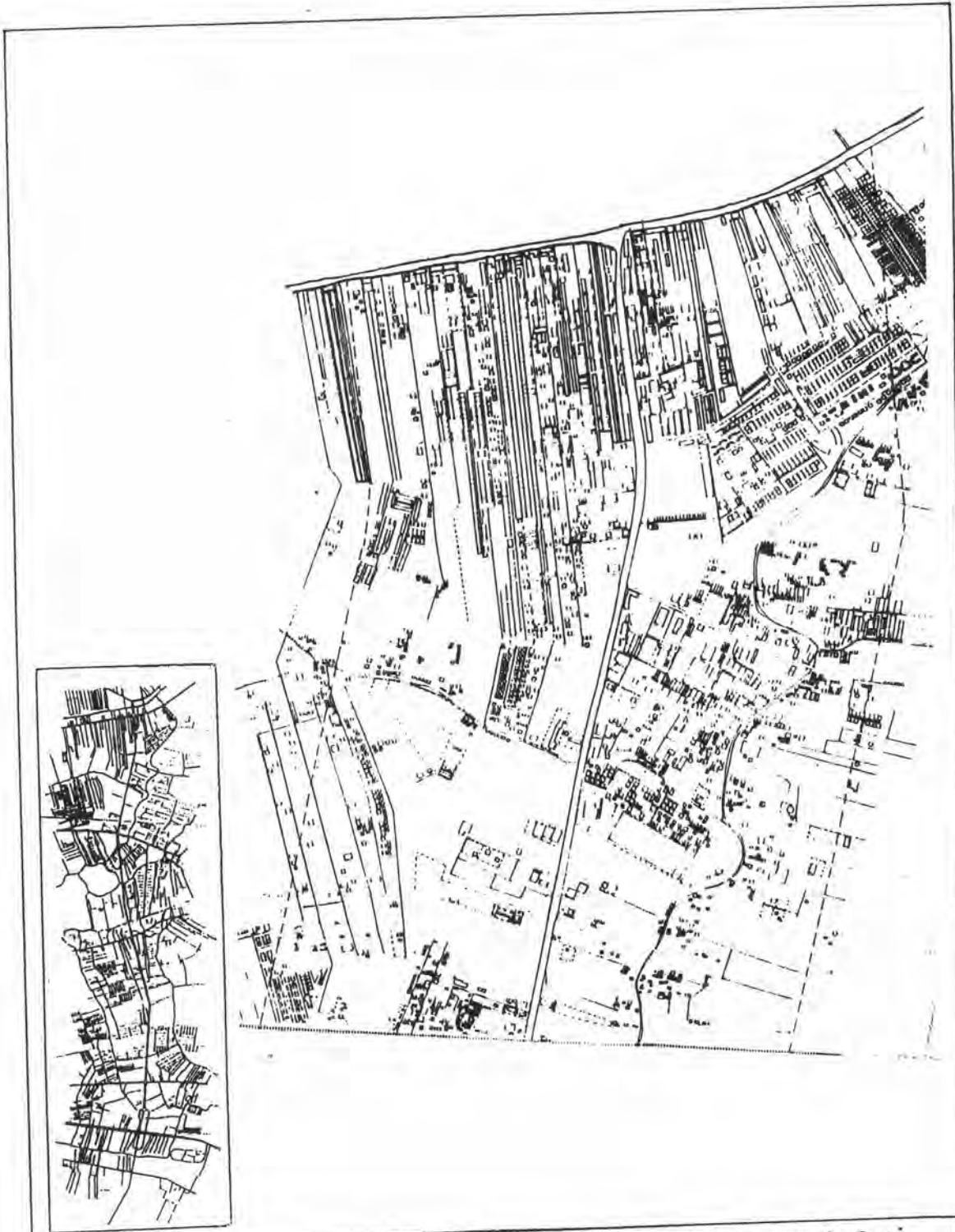
จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ.2534 จำนวนการเพิ่มขึ้นของอาคารรวมทุกประเภทตามตารางที่ 4.9 จะเพิ่มขึ้นจากปี 2530 นั้นแสดงว่าจำนวนอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่เมื่อมาพิจารณาในแต่ละประเภทของอาคารตามตารางที่ 4.7 และ 4.10 แล้วพบว่าอาคารที่มีจำนวนการเพิ่มขึ้นลดลงคือ อาคารพาณิชย์กรรม กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 17.65 ในปี 2530 เป็นร้อยละ 23.80 เพิ่มขึ้นเพียง 6.15 แต่อาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้า กลับมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปี 2530 จากร้อยละ 18.03 เป็นเพิ่มขึ้นปี 2534 ร้อยละ 29.51 เพิ่มขึ้น 11.44 ในขณะที่อาคารพักอาศัยเพิ่มขึ้นจากปี 2530 จากร้อยละ 20.88 เป็นร้อยละ 26.48 เพิ่มขึ้น 5.68 ส่วนประเภทอื่น ๆ คงเดิม หากเปรียบเทียบการเพิ่มของพื้นที่อาคารแล้ว ปี 2534 พื้นที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นจากปี 2530 เท่ากับ 1.3 เท่า พื้นที่พาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นจากปี 2530 เท่ากับ 2.5 เท่า พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าลดลงจากปี 2530 จาก 2.2 เท่าเหลือเพียง 2 เท่า (ตารางที่ 4.3)

จากสภาพการเปลี่ยนแปลงในปี 2534 นี้ จะเห็นได้ว่าจำนวนอาคารและจำนวนพื้นที่ของกิจกรรมประเภทพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมกลับลดลง ในขณะที่จำนวนอาคารและพื้นที่การใช้อาคารของกิจกรรมประเภทพักอาศัยกลับเพิ่มขึ้น ทั้ง ๆ ที่ในปี 2530 มีจำนวนการเพิ่มขึ้นลดลงน้อยกว่าปี 2534

จากสภาพการเปลี่ยนแปลงดังนี้ ดูเหมือนการพัฒนาในพื้นที่ชะลอตัวลง แต่เมื่อพิจารณาการเพิ่มของจำนวนอาคารและพื้นที่ทั้ง 2 อย่างแล้ว ในปี 2534 การเพิ่มขึ้นโดยรวมทั้งอาคารและพื้นที่มีมากกว่าปี 2530 ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 4.11 และ 4.3 จึงไม่อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาชะลอตัวลงในขณะนี้ แต่หากเป็นการชะลอตัวของจำนวนอาคารและพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในประเภทพาณิชย์และอุตสาหกรรม และหากพิจารณาถึงปัจจัยการกำหนดรูปแบบอาคารในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเป็นตัวแปรของการพิจารณาพื้นที่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวแล้ว เห็นว่าในการพิจารณาแล้ว ควรจะเพิ่มขึ้นมากกว่าลดลง จึงอาจเป็นไปได้ว่าผลของการเพิ่มขึ้นที่ลดลงในประเภทของอาคารและพื้นที่พาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม น่าจะมีสาเหตุมาจากการออกข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร ห้ามการก่อสร้างอาคาร 9 ประเภท ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ภายในระยะ

15 เมตร จากริมฝั่งถนนทั้ง 2 ข้าง ซึ่งได้มีการออกประกาศกระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2529 และได้ออกเป็นข้อบัญญัติห้ามใช้อีกครั้งเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2530 โดยอาคารที่ห้ามก่อสร้างได้แก่อาคารประเภทที่ก่อสร้างขยายตัวอย่างรวดเร็วในพื้นที่ นั่นคืออาคารประเภทพาณิชย์กรรมและคลังสินค้า ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2530 ต่อเนื่องมาจากปี 2524 จนมีการสังเกตเห็นว่า การเกิดขึ้นของอาคารดังกล่าวริมถนน จะก่อให้เกิดปัญหาจราจร ดังนั้นจึงมีการกำหนดมาตรการควบคุม โดยการออกประกาศกระทรวงมหาดไทยและออกเป็นข้อบัญญัติบังคับใช้เป็นการถาวรภายใน 1 ปี นับแต่ได้มีการออกประกาศกระทรวงมหาดไทยเพื่อเป็นการจำกัดการขยายตัวของอาคารเหล่านั้นในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ นับแต่วันที่ 7 สิงหาคม 2529 เป็นต้นมา ดังนั้นอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารอื่น ๆ รวม 9 ประเภทตามที่ข้อบัญญัติดังกล่าวควบคุมไว้ จึงไม่มีการขยายตัวในพื้นที่ริมถนนภายในระยะ 15 เมตร กล่าวคือ จะปลูกสร้างได้ก็แต่อาคารพักอาศัยเพียงอย่างเดียว ซึ่งจะสวนทางกับความต้องการใช้ประโยชน์ที่แท้จริง เนื่องจากพื้นที่ริมถนนมีราคาแพงและตอบสนองวัตถุประสงค์ทางการค้าและธุรกิจ มากกว่าการใช้พักอาศัย ซึ่งกฎหมายไม่ได้อนุญาตไว้ จึงอาจเป็นสาเหตุและปัจจัยอย่างหนึ่งที่ทำให้การขยายตัวของอาคารและพื้นที่ในประเภทพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมและคลังสินค้าชะลอลง หรือมีจำนวนเพิ่มขึ้นน้อยกว่าจำนวนที่เพิ่มขึ้นในช่วงปีก่อนหน้านั้น (ปี 2530)

และหากว่าปัจจัยดังกล่าว เป็นต้นเหตุที่ทำให้จำนวนการเพิ่มของอาคารและพื้นที่พาณิชย์กรรม - อุตสาหกรรมน้อยลง ย่อมแสดงว่าการควบคุมโดยมาตรการถอยร่นมีผลในการควบคุมการเจริญเติบโตของอาคารดังกล่าวในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ได้ในช่วงเวลาขณะนั้น ตามผลการศึกษาที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.3, 4.7, 4.11 และจากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งแปลจากภาพถ่ายทางอากาศแผนที่ 4.25 - 4.32 เป็นต้น


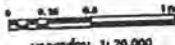


มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนแยกเขตศึกษองกรุงเทพมหานคร ภาควิชา : ดนตรีและบริหาร

แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2534

<p><input type="checkbox"/> จุดสวนกรม</p> <p><input type="checkbox"/> ทางเดิน</p>	<p><input type="checkbox"/> ที่จอดรถ</p> <p><input type="checkbox"/> ศาลา</p>	<p><input type="checkbox"/> รางระบาย</p> <p><input type="checkbox"/> สถานับการศึกษา</p>	<p><input type="checkbox"/> สนาม</p>
---	---	---	--------------------------------------

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2534

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>~~~~~ พารกอล์ฟ</p>	
<p>พื้นที่ 4.25</p>	 <p>มาตราส่วน 1 : 20,000</p>



มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร เขตวัฒนา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การไว้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2534

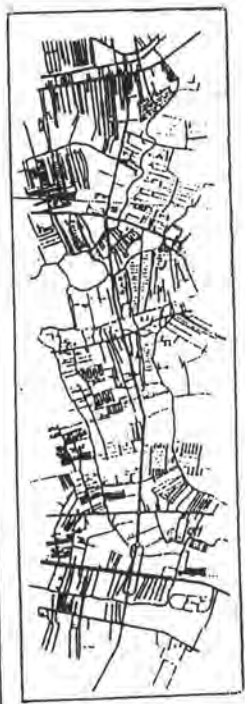
จุดสาธารณะ	ที่อยู่อาศัย	อาคาร	ที่ว่าง
พาณิชยกรรม	ศาสนา	สถานบริการศึกษา	

สัญลักษณ์

- ถนน
- คลอง
- ทางรถไฟ

แผนที่ 4.26

มาตราส่วน 1:20,000



มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนผังแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2534

- | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> จุดสถานีรถ | <input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย | <input type="checkbox"/> อาคาร | <input type="checkbox"/> สวน |
| <input type="checkbox"/> ทางเดิน | <input type="checkbox"/> ศาลา | <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา | |

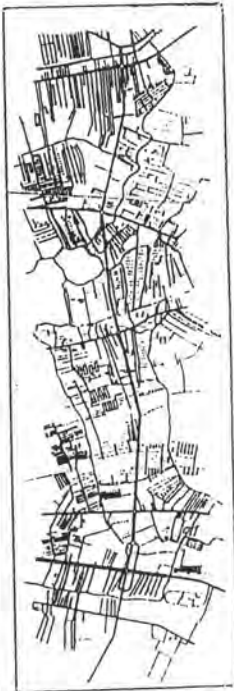
ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2534

สัญลักษณ์
 — ถนน
 ~~~~~ ทางรถไฟ



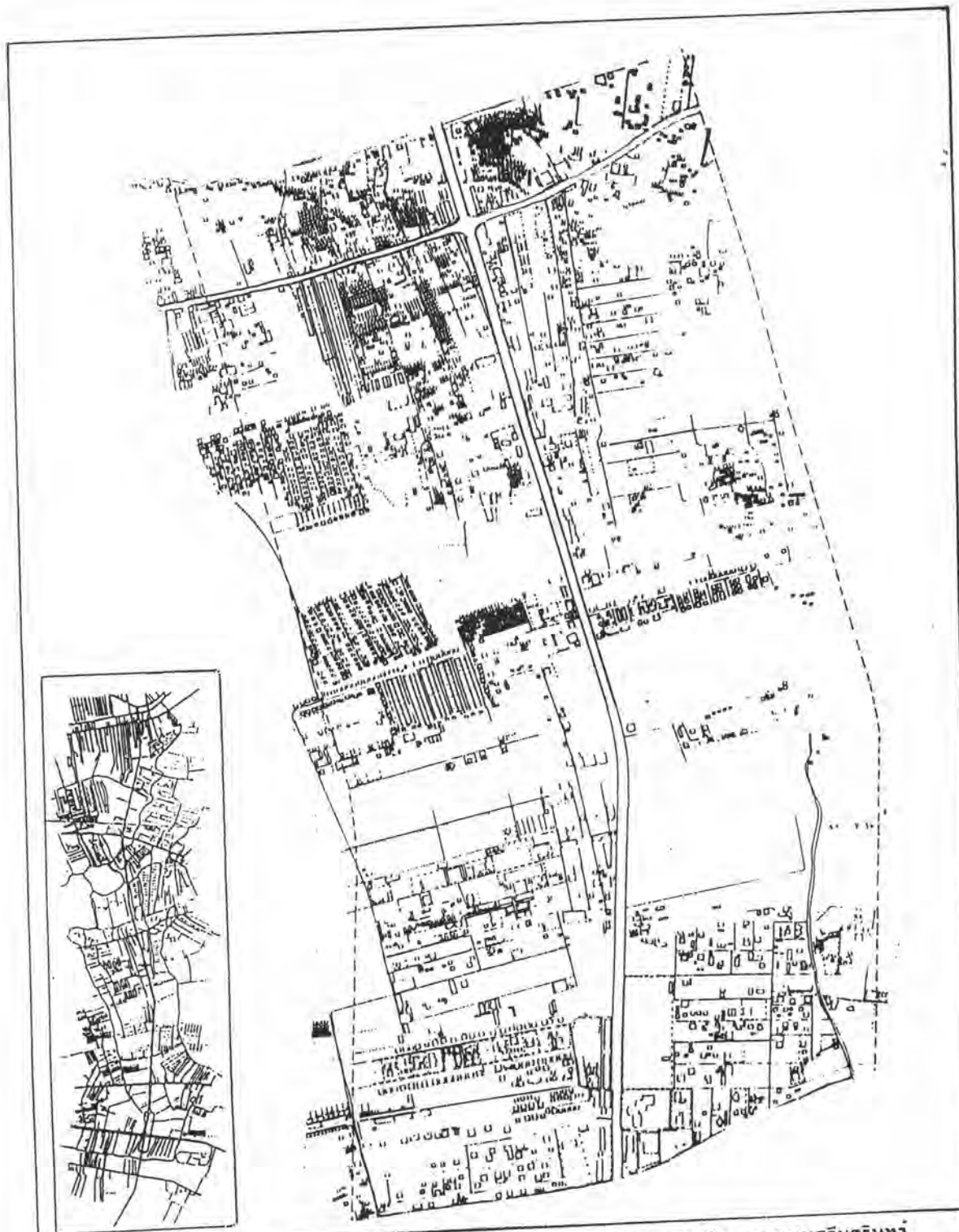
0 0.5 1 KM  
 1:20,000

พื้นที่ 4.27



มาตราการควบคุมการขยายตัวของย่านแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

|                                               |                                  |                                                                 |                                                   |
|-----------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <p>แผนที่แสดง การวิจัยที่ดิน ปี พ.ศ. 2534</p> |                                  | <p>สัญลักษณ์</p> <p>— ถนน</p> <p>~ คลอง</p> <p>--- ทหารรถไฟ</p> |                                                   |
| <p>จุดสาธารณะ</p> <p>พาณิชย์</p>              | <p>ที่อยู่อาศัย</p> <p>ศาสนา</p> | <p>ราชการ</p> <p>สถานบริการศึกษา</p>                            | <p>พื้นที่ว่าง</p>                                |
|                                               |                                  | <p>แผนที่ 428</p>                                               | <p>0 0.20 0.4 1 กม.</p> <p>มาตราส่วน 1:20,000</p> |



กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร ภาคใต้ สาขา : ถนนศรีนครินทร์

แผนผังแสดง การวาง มี พ. ศ. 2534

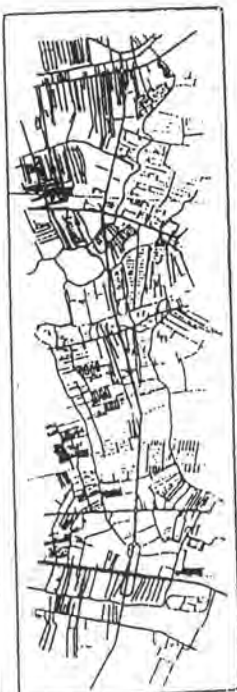
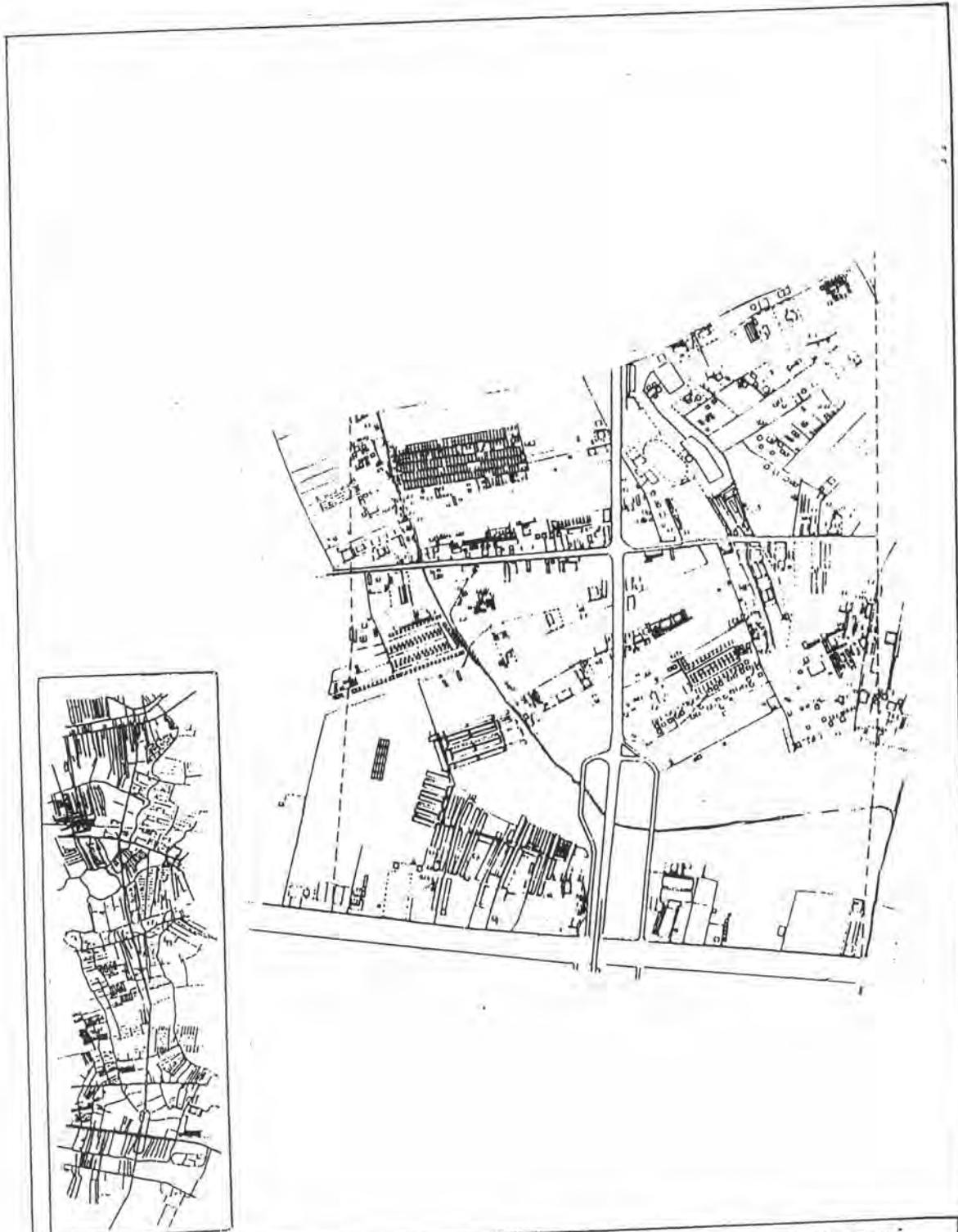
|                            |                  |                      |      |
|----------------------------|------------------|----------------------|------|
| อาคารพาณิชย์<br>บ้านเดี่ยว | ทางหลวง<br>ทางบก | ทางบก<br>ทางน้ำ/คลอง | แปลง |
|----------------------------|------------------|----------------------|------|

วันที่ : 12 ตุลาคม พ.ศ. 2534



|                                                                |                           |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>สัญลักษณ์</p> <p> ถนน</p> <p> ทางบก</p> <p> ทางน้ำ/คลอง</p> |                           |
| <p>พื้นที่ 4.29</p>                                            | <p>มาตราส่วน 1:20,000</p> |







มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์  
 แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2534

|                                                                                                    |                                                                                                   |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p> <input type="checkbox"/> จุดสถานีรถ<br/> <input type="checkbox"/> ทางเดิน                 </p> | <p> <input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย<br/> <input type="checkbox"/> ศาลา                 </p> | <p> <input type="checkbox"/> โรงการ<br/> <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา                 </p>        | <p> <input type="checkbox"/> สวน                 </p>                                                                                                                                      |
| ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2534                                                                    |                                                                                                   | <p>                 สัญลักษณ์<br/>                 — ถนน<br/>                 ~~~~~ ทางรถไฟ             </p> | <br><br>1:20,000 |
|                                                                                                    |                                                                                                   |                                                                                                              | เนื้อที่ 4.31                                                                                                                                                                              |





การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ พ.ศ. 2537

1. สภาพทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ ช่วงตั้งแต่แยกถนนรามคำแหงลงไปทางใต้ตัดผ่านถนนพัฒนาการ ถนนซอยอ่อนนุช และถนนซอยสุขุมวิท 103 จนมาจบกับถนนบางนา - ตราด ในช่วงเวลาที่ได้สำรวจจําแนกนี้ ได้ปรากฏการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร เป็นอาคารสูง ศูนย์การค้า อาคารและสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ เกิดขึ้นบริเวณริมถนนศรีนครินทร์เพิ่มขึ้นเป็นจํานวนมาก

2. สภาพการใช้ที่ดินและอาคาร จากการสำรวจสภาพการใช้ที่ดินและอาคาร บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ในระยะ 800 เมตร จากภาพถ่ายทางอากาศ และการสำรวจพื้นที่ เพื่อดูการเปลี่ยนแปลงในปี พ.ศ. 2537 พบว่า การใช้ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยรองลงมา เป็นอาคารพาณิชย์กรรม อาคารอุตสาหกรรม ตามลำดับ ดังสรุปรายละเอียดแต่ละประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 4.12)

2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพักอาศัย พบว่า มีอาคารพักอาศัยทั้งหมดจํานวน 15,031 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 96.73 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม พบว่า มีอาคารพาณิชย์กรรมทั้งหมดจํานวน 365 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 2.35 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการอุตสาหกรรม พบว่า มีอาคารอุตสาหกรรมทั้งหมดจํานวน 120 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.77 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสถานที่ราชการ พบว่า มีสถานที่ราชการทั้งหมดจํานวน 6 หน่วย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.04 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการสถานศึกษา พบว่า มีอาคารสถานศึกษาทั้งหมดจํานวน 15 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.10 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

2.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารศาสนสถาน พบว่า มีอาคารศาสนสถานทั้งหมดจํานวน 2 หน่วยคิดเป็นร้อยละ 0.01 ของจํานวนอาคารทั้งหมด

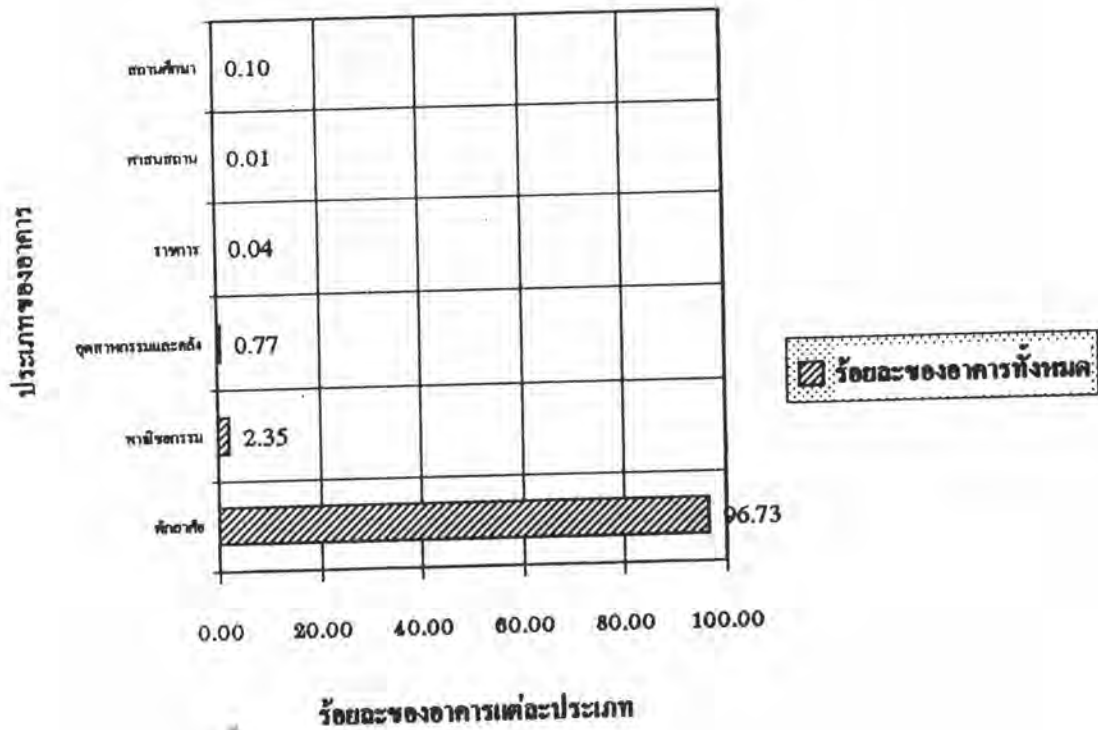
จะเห็นได้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2537 จากการสำรวจพบว่า อาคารและการใช้ที่ดินประเภทที่เพิ่มขึ้นมากคือการใช้ประโยชน์ในอาคารและที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม กล่าวคือ พบว่า อาคารพาณิชย์กรรม เพิ่มขึ้นจาก 174 หน่วยเป็น 365 หน่วย เพิ่มขึ้นจากปี 2525 จํานวน 191

ตารางที่ 4.12 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2537

| ประเภทอาคาร             | จำนวนอาคารหน่วยท้องถิ่น | ร้อยละของอาคารทั้งหมด |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| พักอาศัย                | 15,031                  | 96.73                 |
| พาณิชย์กรรม             | 365                     | 2.35                  |
| อุตสาหกรรมและคลังสินค้า | 120                     | 0.77                  |
| ราชการ                  | 6                       | 0.04                  |
| ศาสนสถาน                | 2                       | 0.01                  |
| สถานศึกษา               | 15                      | 0.10                  |
| <b>รวม</b>              | <b>15,539</b>           | <b>100.00</b>         |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2537

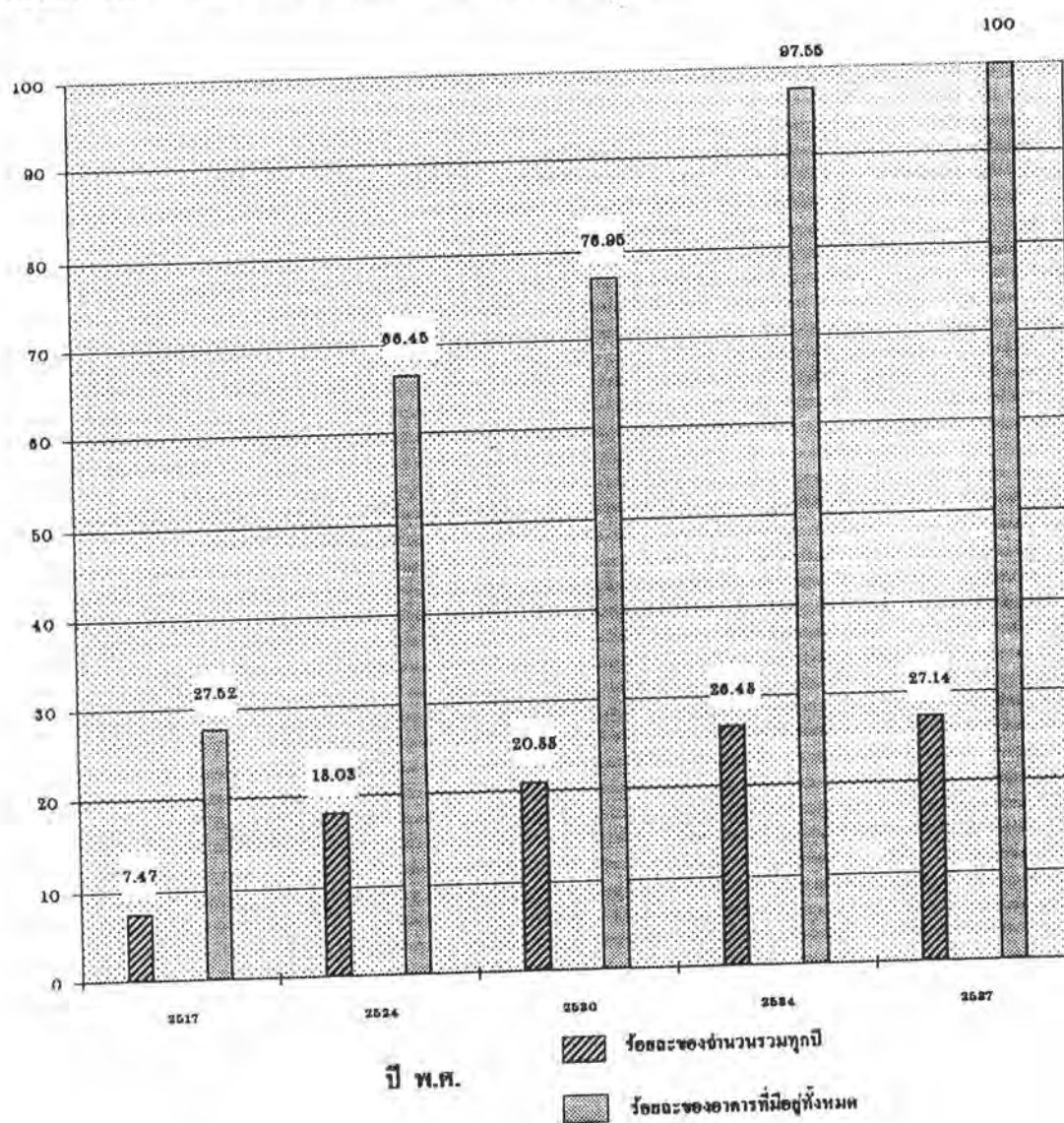


ตารางที่ 4.13 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารพักอาศัยที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคาร | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 4,136      | 7.47                   | 27.52                          |
| 2524    | 9,988      | 18.03                  | 66.45                          |
| 2530    | 11,566     | 20.88                  | 76.95                          |
| 2534    | 14,663     | 26.48                  | 97.55                          |
| 2537    | 15,031     | 27.14                  | 100.00                         |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.13 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารพักอาศัยที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี



หน่วย คิดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมทั้งสิ้น 799,448.25 ตารางเมตร หรือคิดเป็นร้อยละของจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น 26.13 และส่วนใหญ่มุ่งเพิ่มขึ้นบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ ช่วงจากแยกถนนอ่อนนุชถึงถนนอุดมสุขและช่วงต้นถนนที่แยกสาส์ตามแนวริมถนนและ เมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้นของอาคารและพื้นที่การใช้ประโยชน์ประเภทอื่น ๆ แล้วพบว่า อาคารพักอาศัยมีจำนวนอาคารเพิ่มขึ้นจากปี 2534 จากการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 เหลือเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.66 อาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.48 เหลือเป็นการเพิ่มขึ้นเพียง 9.84 ส่วนในประเภทอื่น ๆ คงเดิม โดยมีตัวเลขรวมทุกประเภทที่เพิ่มขึ้นของอาคารในปี 2537 คิดเป็นร้อยละของการเพิ่มขึ้นเท่ากับ 1.04 ลดลงจากปี 2534 และลดลงกับคงที่ในทุก ๆ ประเภทการใช้ (ตารางที่ 4.7) ยกเว้นประเภทการใช้อาคารและที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งเพิ่มขึ้นสูงมากทั้งจำนวนอาคารและพื้นที่ก่อสร้างคือ ในปี 2537 การเพิ่มขึ้นของพื้นที่การใช้รวมทุกประเภทเท่ากับ 606,375.03 ตารางเมตร คือเพิ่มขึ้นจากปี 2534 จาก 7,392,836.41 ตารางเมตร เป็น 7,999,211.44 ตารางเมตร ในจำนวนนี้พื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นจากปี 2534 เท่ากับ 319,336.16 ตารางเมตร คือเพิ่มขึ้นจาก 480,112.09 ตารางเมตร เป็น 799,448.25 ตารางเมตร ในขณะที่พื้นที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นเท่ากับ 257,447.55 ตารางเมตร จากเดิมในปี 2534 ซึ่งมีพื้นที่ 6,512,071.04 ตารางเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 6,769,518.59 ตารางเมตร และพื้นที่อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นเท่ากับ 11,172.02 ตารางเมตร จาก 301,876.11 ตารางเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 313,048.13 ตารางเมตร (ตารางที่ 4.3) จะเห็นว่าพื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เพิ่มขึ้นรวมกันทุกประเภท ซึ่งน่าจะแสดงให้ทราบว่าพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนี้ได้ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชยกรรมมากกว่าประเภทอื่น ๆ จึงเป็นข้อที่น่าสังเกตว่า การควบคุมโดยมาตรการควบคุมการเจริญเติบโตของอาคารพาณิชยกรรม บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ซึ่งมีการประกาศใช้อยู่ คือข้อบัญญัติถอยร่นที่ได้ประกาศใช้ เมื่อปี 2530 และได้มีการประเมินผลกระทบที่น่าจะมีผลทำให้การขยายตัวของอาคารประเภทพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ในบริเวณนี้ขยายตัวน้อยลงในปี 2534 นั้น เพราะเหตุไรจึงไม่เกิดผลบังคับหรือใช้ไม่ได้ผลในเวลาต่อมา ซึ่งหากปัจจัยเดิมที่กล่าวไว้ ยังคงบังคับใช้ได้ผลแล้วเหตุไร การเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารและพื้นที่พาณิชยกรรมในบริเวณนี้ จึงมีขยายตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าที่ได้มีการลดลงในปี 2534 ซึ่งหากพิจารณาโดยสภาพลักษณะเบื้องต้นของการพัฒนาในพื้นที่แล้ว การพัฒนาบนถนนศรีนครินทร์ในประเภทพาณิชยกรรม ในบริเวณพื้นที่ริมถนนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเด่นจากสภาพปัจจุบัน เพราะปรากฏเป็น



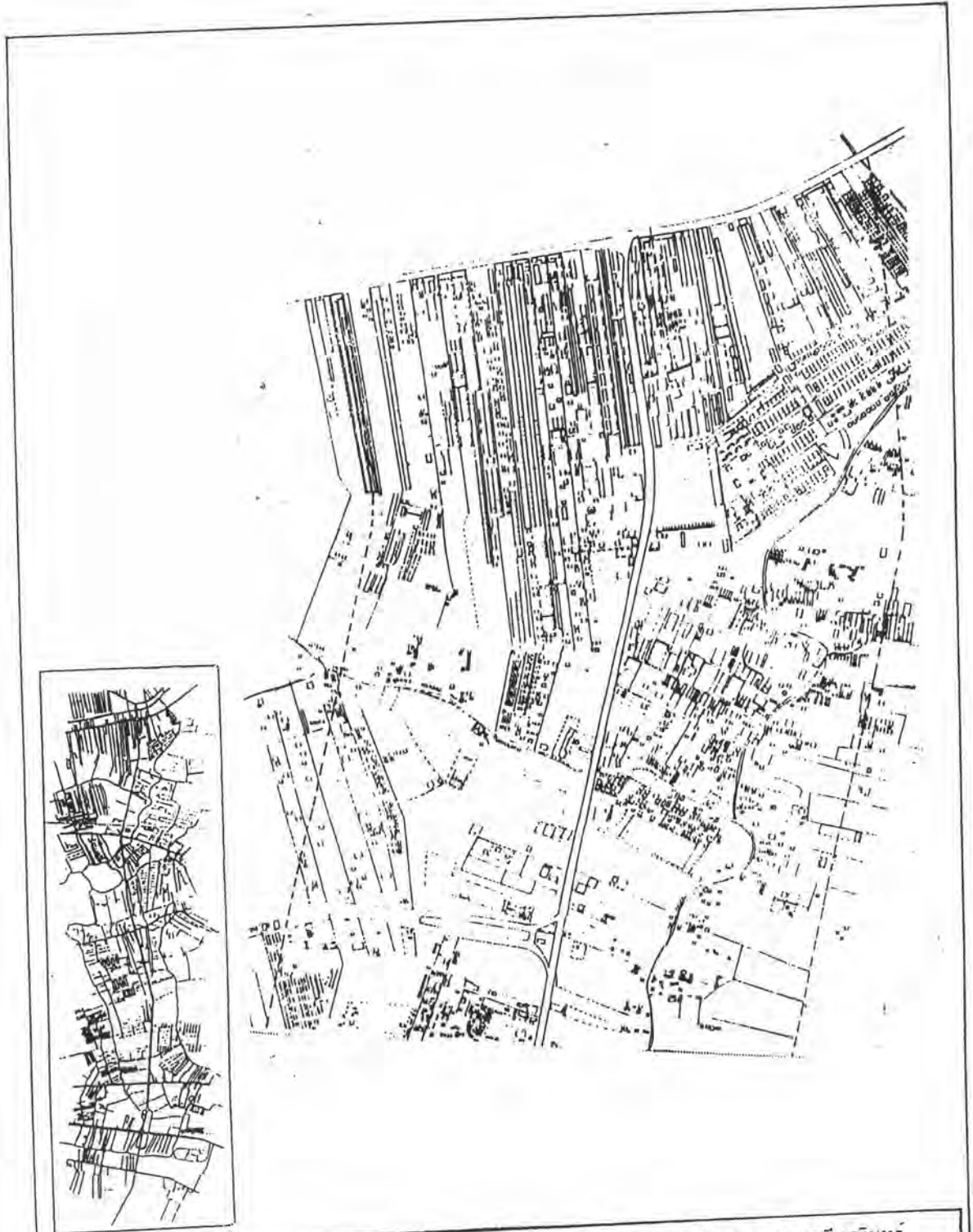
อาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง และศูนย์การค้าต่าง ๆ เกิดขึ้นบริเวณริมถนนศรีนครินทร์เป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นมากในช่วงนี้ ซึ่งควรจะได้ศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยดังกล่าวในการศึกษามาตรการควบคุมการเจริญเติบโตบริเวณถนนสายหลัก โดยเฉพาะ เกี่ยวกับการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปี 2535 ซึ่งกำหนดให้ การใช้อาคารและที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย เท่านั้น แต่เพราะเหตุไร ในช่วงที่มีการประกาศใช้มาตรการทางผังเมืองฉบับดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากการควบคุมโดยข้อบัญญัติเดิมอยู่แล้ว การเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม จึงกลับเพิ่มขึ้นสูงมาก

สำหรับการพิจารณาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารในพื้นที่ศึกษาที่ได้ศึกษามาในตอนต้นนี้ก็ เพื่อที่จะได้นำข้อมูลตัวเลขการเปลี่ยนแปลงจำนวนอาคาร และพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินไปศึกษาความสัมพันธ์ เกี่ยวกับปริมาณการจราจรในบทที่ว่าด้วยการจราจรและมาตรการควบคุมทางผังเมืองในส่วนของกรณีวิเคราะห์การใช้ที่ดิน สภาพการจราจร และประสิทธิภาพในการบังคับใช้มาตรการควบคุมที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน เพื่อพิจารณาถึงผลกระทบและการบังคับใช้ โดยดูจากผลการศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ได้ศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงจำนวนอาคาร และพื้นที่ เป็นช่วง ๆ ในระยะต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวมาทั้งหมดในส่วนของจำนวนอาคารและพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาซึ่งได้สำรวจและแปลจากภาพถ่ายทางอากาศของปีนั้น ๆ ซึ่งทำการพิจารณาโดยการนับตัวอาคารในแต่ละปีและคำนวณพื้นที่ การใช้เพื่อให้เกิดทราบถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงที่ได้ทำการศึกษามา ดังผลการศึกษาตามตัวเลขในตาราง แผนที่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนที่แสดงอาคาร ในพื้นที่ศึกษาในปี 2517, 2524, 2530, 2534 และ 2537 ซึ่งแปลจากภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ 4.1 - 4.40 รวมทั้งข้อมูลจำนวนพื้นที่การใช้และจำนวนอาคาร ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้คำนวณและตรวจนับไว้ในแต่ละช่วงจากแผนที่ แผนที่ 4.1 - 4.40 เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในการรายงานเพื่อการวิเคราะห์ ดังที่ได้เสนอไว้ตามตารางที่ 4.1 - 4.34 เป็นต้น ซึ่งสามารถสรุปผลการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้อาคารและที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

กล่าวคือจากข้อมูลผลการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารริมถนนศรีนครินทร์ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่ผ่านมา พบว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ชี้ให้เห็นถึงพัฒนาการของพื้นที่ในแต่ละช่วง ซึ่งทำให้สามารถนำมาประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่จากผลของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพได้เป็นช่วง ๆ ดังนี้คือ

ในระยะช่วงก่อนการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ (ปี พ.ศ. 2517 - พ.ศ. 2524) พื้นที่





มหาวิทยาลัยควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ภาคใต้ของ : ถนนศรีนครินทร์

|                                        |                                     |                                                     |                           |
|----------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|
| <p>แผนผังแสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2537</p>   |                                     | <p>สัญลักษณ์</p> <p>—— ถนน</p> <p>~~~~~ ทางรถไฟ</p> |                           |
| <p>□ จุดควบคุม</p> <p>□ ทางรถไฟ</p>    | <p>□ ที่อยู่อาศัย</p> <p>□ สนาม</p> | <p>□ อาคาร</p> <p>□ สถาบันการศึกษา</p>              | <p>□ ที่ว่าง</p>          |
| <p>ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2526</p> |                                     | <p>พื้นที่ 4.33</p>                                 | <p>มาตราส่วน 1:20,000</p> |

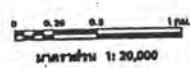


มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์  
 ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2537

- |            |              |                |         |
|------------|--------------|----------------|---------|
| จุดราชการ  | ที่อยู่อาศัย | ราชการ         | ที่ว่าง |
| พาณิชยกรรม | สวน          | สถาบันการศึกษา |         |

- สัญลักษณ์
- ถนน
  - คลอง
  - ทางรถไฟ



แผ่นที่ 434



มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2537

- อาคารรวม
  - ห้างค้าปลีก
  - อาคาร
  - ที่ว่าง
  - พาณิชยกรรม
  - สถานศึกษา
  - สถานบริการสุขภาพ
- ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2536

สัญลักษณ์  
 ถนน  
 คลอง  
 ทางรถไฟ



พื้นที่ 4.35  
 ไร่

มาตราส่วน 1:20,000



มาตราการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การวิจัยที่ดิน ปี พ.ศ. 2537

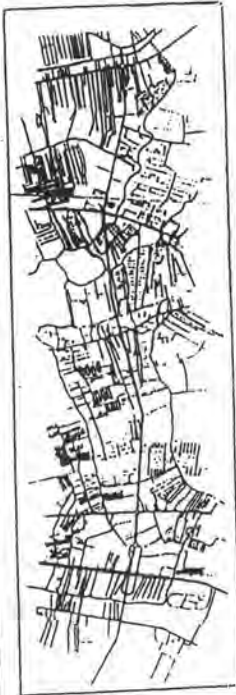
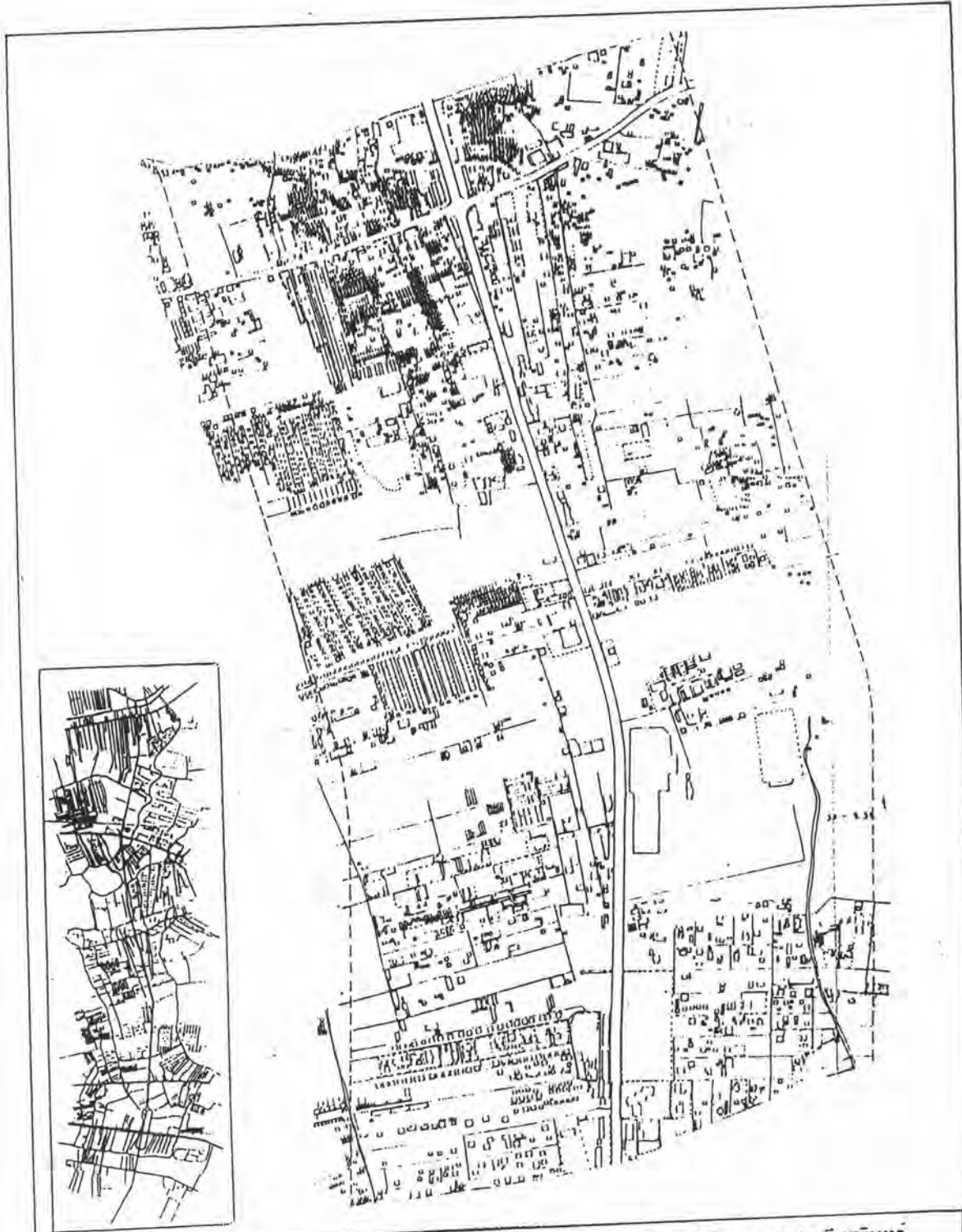
|            |              |                |         |
|------------|--------------|----------------|---------|
| จุดสวนกรม  | ที่อยู่อาศัย | ราชการ         | ที่ว่าง |
| พาณิชยกรรม | สวน          | สถาบันการศึกษา |         |

สัญลักษณ์

|         |  |
|---------|--|
| ถนน     |  |
| คลอง    |  |
| ทางรถไฟ |  |

แผนที่ 436




มาตราส่วน 1:20,000



มาตรการควบคุมการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร บริเวณถนน : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง อาคาร ปี พ.ศ. 2537

- |                                    |                                       |                                    |                               |
|------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> จุดควบคุม | <input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย | <input type="checkbox"/> อาคาร     | <input type="checkbox"/> ทุ่ง |
| <input type="checkbox"/> ทางเดิน   | <input type="checkbox"/> ทางน้ำ       | <input type="checkbox"/> สถานีรถไฟ |                               |
- ที่มา : การสำรวจทางอากาศ ปี 2534

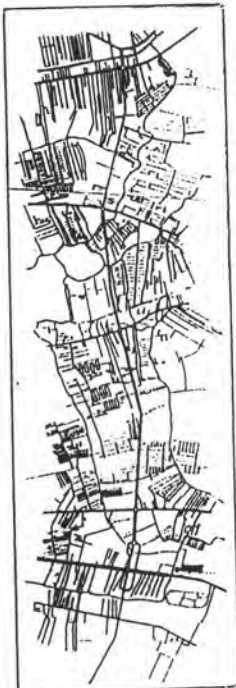
สัญลักษณ์  
 เส้น  
 น้ำ  
 ทางรถไฟ



0 50 100  
 เมตร  
 1:20,000

แผ่นที่ 4.37



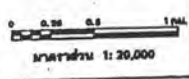


มาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : ถนนศรีนครินทร์

แผนที่แสดง การวิจัยดิน ปี พ.ศ. 2537

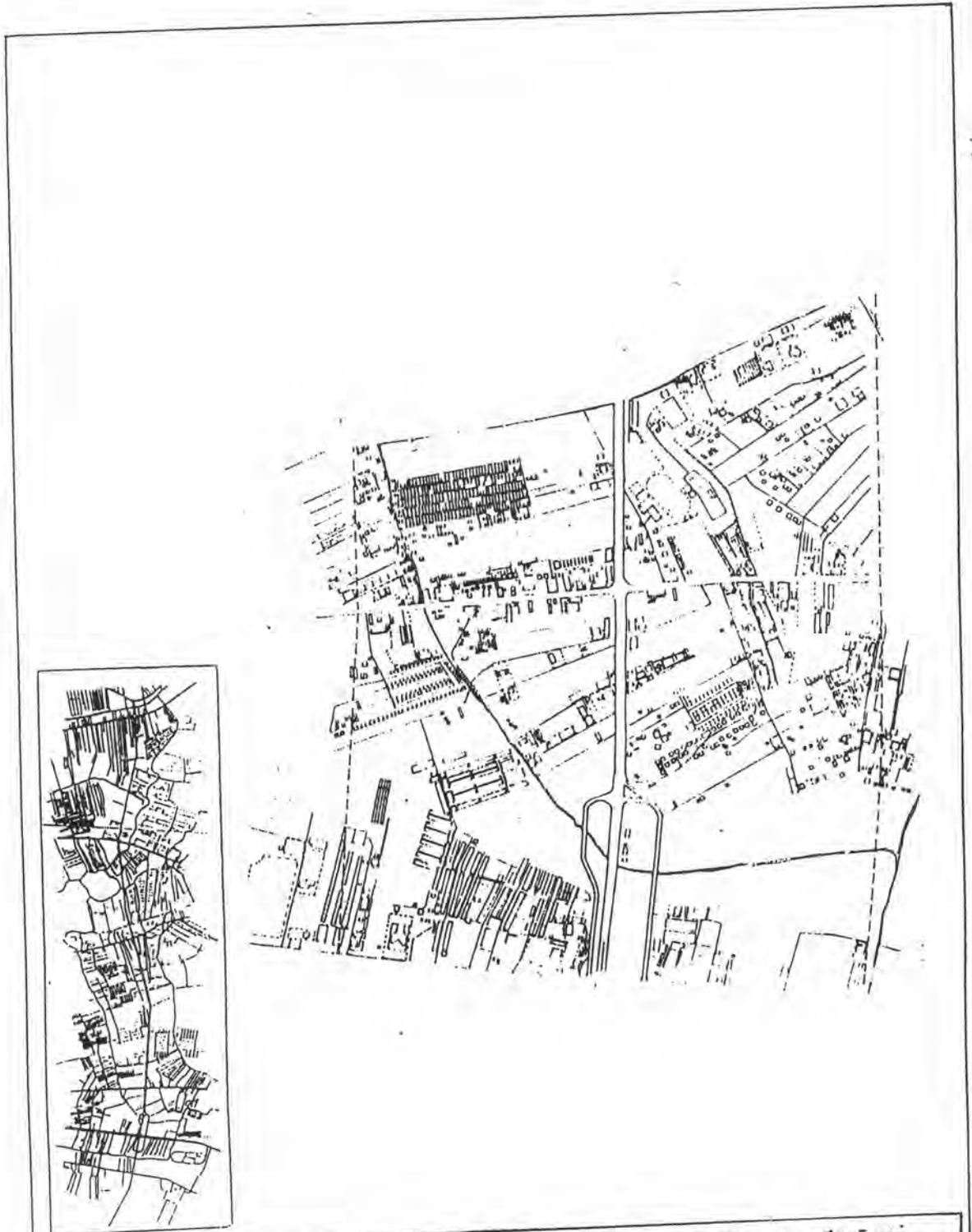
- เขตพาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัย
- ราชการ
- ที่ว่าง
- พาณิชยกรรม
- สวน
- สถาบันการศึกษา

- สัญลักษณ์
- ถนน
  - ~ คลอง
  - ##### ทางรถไฟ

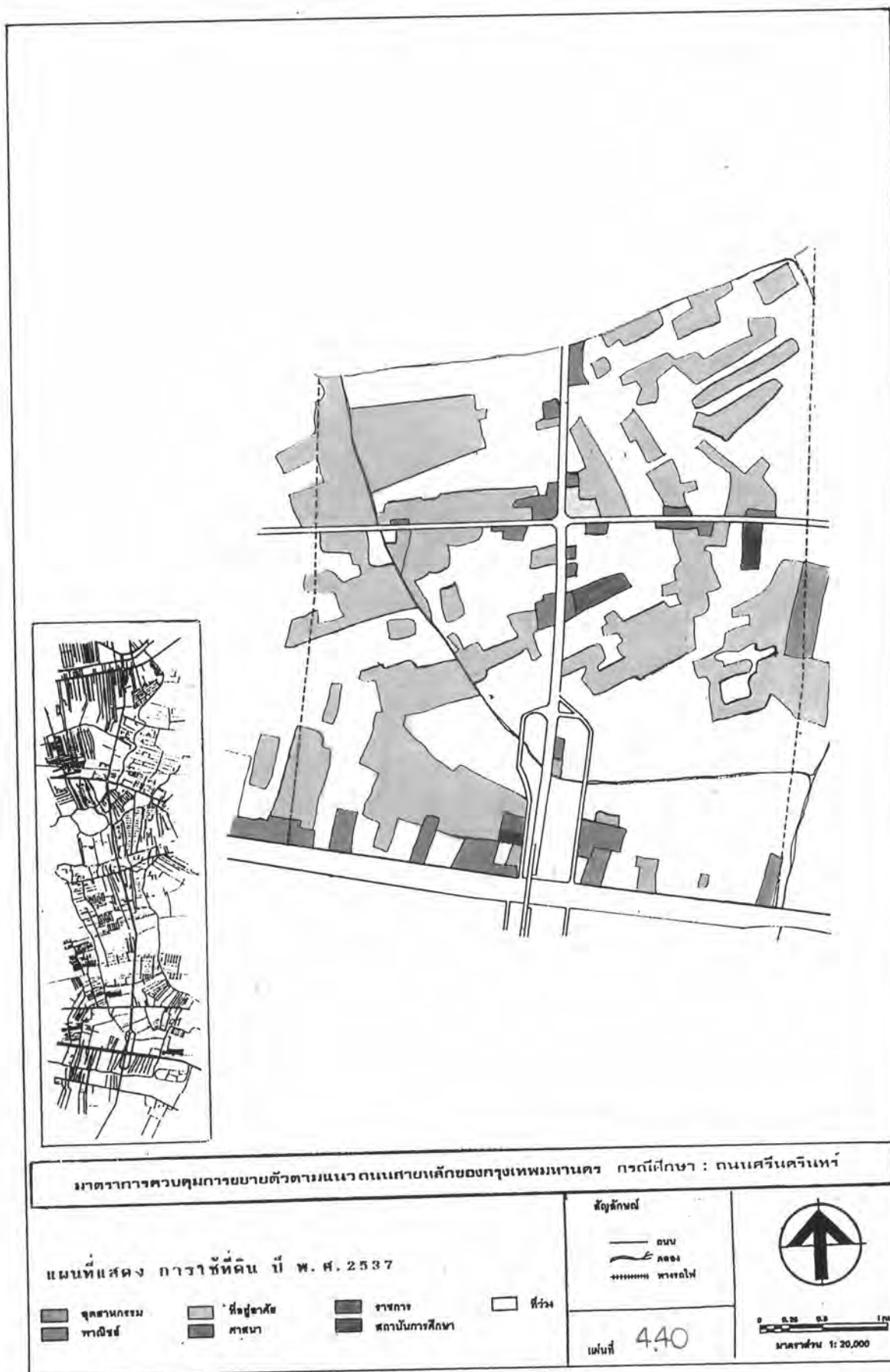


แผนที่ 438

มาตราส่วน 1:20,000



มาตรการควบคุมการขยายตัวของถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ภาคใต้ของ : ถนนศรีนครินทร์  
 แผนที่แสดง อาณาบริเวณ ปี พ.ศ. 2537  
 ๑ จุดควบคุม ๒ ทางรถไฟ ๓ ที่อยู่อาศัย ๔ ศาลา ๕ ราชการ ๖ สถาบันการศึกษา ๗ สวน  
 ที่มา : ภาควิชาวางผังเมือง ปี 2536  
 สัญลักษณ์  
 ถนน  
 ทางรถไฟ  
 แผนที่ 4.39  
 ๐ ๑๐๐ ๒๐๐ ๓๐๐ เมตร  
 มาตรฐาน 1:20,000



บริเวณที่ศึกษา จากแยกกล่าวสาถึงถนนบางนา - ตราด สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินยังบางเบาและ  
 เห็นได้ว่าในช่วงแรกคือตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา จะเกิดการขยายตัวตามแนวริมคลองหัวหมาก เป็น  
 ส่วนใหญ่ กล่าวคือ การพัฒนาจะอาศัยปัจจัยด้านเส้นทางคมนาคมเป็นหลัก แต่เนื่องจากขณะนั้นถนน  
 หนทางยังน้อยและประชาชน ยังนิยมอยู่อาศัยใกล้แหล่งน้ำหรือเส้นทางสัญจรทางน้ำ เพื่อสะดวกใน  
 การไปมาและเพื่อสะดวกในการใช้อุปโภคบริโภค ประกอบกับยังไม่มี การตัดถนนศรีนครินทร์ช่วง  
 ปลายในตอนใต้ของพื้นที่ศึกษา คงมีแต่การเดินทางตามแนวทางเดินจาก ถนนรามคำแหง - แยก  
 พัฒนาการ ประชาชนที่อยู่อาศัยจึงเป็นประชาชนในพื้นที่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่คือ การพักอาศัย  
 และเพาะปลูกไม้ใช้การค้าและธุรกิจเป็นหลัก จนกระทั่งเมื่อได้มีการดำเนินการก่อสร้างถนน  
 ศรีนครินทร์ในปี พ.ศ. 2521 การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเริ่มเกาะกลุ่มตามแนวถนนหลักและถนนซอย  
 ให้เห็นได้ชัด ในส่วนของพื้นที่ด้านใต้ นั้นจะปรากฏจากภาพถ่ายทางอากาศให้เห็นถึงการใช้ที่ดินส่วน  
 ใหญ่จะเป็นไปเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งกระจายอยู่ตามแนวคลองเคสีดและตามแนวถนนซอยที่แยกจาก  
 ถนนสุขุมวิท 77 และถนนสุขุมวิท 103 เป็นต้น เห็นได้จากตารางที่ 4.1 และแผนที่แสดงการใช้  
 ประโยชน์ที่ดินในปี 2517 (แผ่นที่ 4.1 - 4.8) ซึ่งแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี 2517 ให้เห็น  
 ได้ว่ามีการพัฒนาที่อยู่อาศัย เกิดอยู่ตามริมคลองและถนนซอย เป็นส่วนใหญ่

จากตารางแสดงจำนวนอาคารในพื้นที่ศึกษา ตารางที่ 4.7 และ 4.9 จะเห็นได้ว่า  
 อาคารที่เพิ่มขึ้นตลอดเมื่อคิดเป็นร้อยละแล้ว การใช้อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมและ  
 คลังสินค้าจะเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยจะลดจำนวนอาคารลงทุกปี เช่นกัน  
 และเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4.13 และ 4.14 จะพบว่าร้อยละของอาคารพักอาศัยที่มีอยู่เดิม  
 คือร้อยละ 27.52 ของจำนวนอาคารพักอาศัยรวมในปีปัจจุบันจาก เดิมก่อนมีการก่อสร้างถนน จนถึง  
 ในช่วงปี พ.ศ. 2524 ซึ่งเป็นปีที่มีการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์มีจำนวนอาคารเพิ่มขึ้นคิดเป็น  
 ร้อยละ 66.45 (ตารางที่ 4.13) ของอาคารพักอาศัยทั้งหมดและคิดเป็นร้อยละของอาคารพัก  
 อาศัยที่เพิ่มขึ้นคือ 53.68 (ตารางที่ 4.14) โดยในช่วงปีที่มีการก่อสร้างถนนถึงปีที่มีการออกข้อ  
 บัญญัติห้ามก่อสร้างอาคารในปี 2530 จะมีจำนวนอาคารพักอาศัยคิดเป็นร้อยละ 76.95 และคิด  
 เป็นร้อยละของอาคารพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นคือ 14.49 และจากปีที่มีการออกข้อบัญญัติห้ามก่อสร้าง  
 อาคารบางประเภทในปี 2530 จนถึงปีที่มีการประกาศใช้ผังเมืองรวมในปี 2534 มีอาคารพัก  
 อาศัยคิดเป็นร้อยละ 97.55 ของอาคารรวมและคิดเป็นอัตราร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้นคือ 28.47  
 และจากปีที่มีการออกประกาศใช้ผังเมืองรวมในปี 2534 จนถึงปัจจุบันคือปี 2537 มีอาคารพัก  
 อาศัยคิดเป็นร้อยละ 100 ของอาคารพักอาศัยทั้งสิ้นและคิดเป็นร้อยละของอาคารพักอาศัยที่เพิ่มขึ้น  
 ในช่วงนี้เท่ากับ 3.36 (ตารางที่ 4.13, 4.14)

ในการพิจารณาเกี่ยวกับอาคารพักอาศัยทั้งสิ้น จะเห็นว่าช่วงจากปี 2517 ก่อนการก่อสร้างถนนถึงปี 2524 ที่มีการก่อสร้างถนน จำนวนอาคารพักอาศัยจะเปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 53.68 และเพิ่มขึ้นอีกเป็นร้อยละ 14.49 ในปี 2530 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 28.47 จากปีที่มีข้อบัญญัติห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภทบังคับใช้ แต่จะสังเกตเห็นได้ว่าอัตราเพิ่มขึ้นลดลงและกลับเพิ่มขึ้นอีกในช่วงดังกล่าวที่มีการห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภท และหลังจากมีการประกาศใช้ผังเมืองรวมในปี 2535 อัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นได้ลดลงเหลือ 3.36

เมื่อพิจารณาจากร้อยละของอาคารพักอาศัยที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในแต่ละปี พบว่าในปี 2524 จะมีการเปลี่ยนของอาคารเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือร้อยละ 53.68 และรองลงมาคือร้อยละ 28.47 ในปี 2534 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.49 ในปี 2530 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.36 ในปี 2537 ตามลำดับ จากตารางที่ 4.14 พบว่า ในปี 2524 จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 53.68 คือเพิ่มมากที่สุด และในปี 2537 จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นต่ำสุดคือร้อยละ 3.36 ดังมีรายละเอียดการพัฒนา ดังนี้คือ

- อาคารพักอาศัยมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2524 คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 53.68 ปี 2534 เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.47 ปี 2530 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.49 และ ปี 2537 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.36 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.14)

- อาคารพาณิชย์กรรม จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2537 คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 53.05 ปี 2530 เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.72 ปี 2524 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.74 และ ปี 2534 เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.49 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.15)

- อาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้า จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2534 คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.18 ปี 2524 เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.57 ปี 2537 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.87 และปี 2530 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.38 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.16)

- อาคารราชการ จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2530 คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 75 ปี 2524 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 และไม่เพิ่มขึ้นอีก (ตารางที่ 4.17)

- อาคารศาสนสถาน จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นในปี 2524 สูงสุดและไม่เพิ่มขึ้นอีก (ตารางที่ 4.18)

- อาคารสถานศึกษา จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2530 คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 90.09 และ ปี 2524 เพิ่มร้อยละ 9.91 ตามลำดับและไม่เพิ่มขึ้นอีก (ตารางที่ 4.19)

และจากตารางที่ 4.20 จะพบว่าอัตราร้อยละเฉลี่ยของการเปลี่ยนแปลงอาคารรวมทั้ง

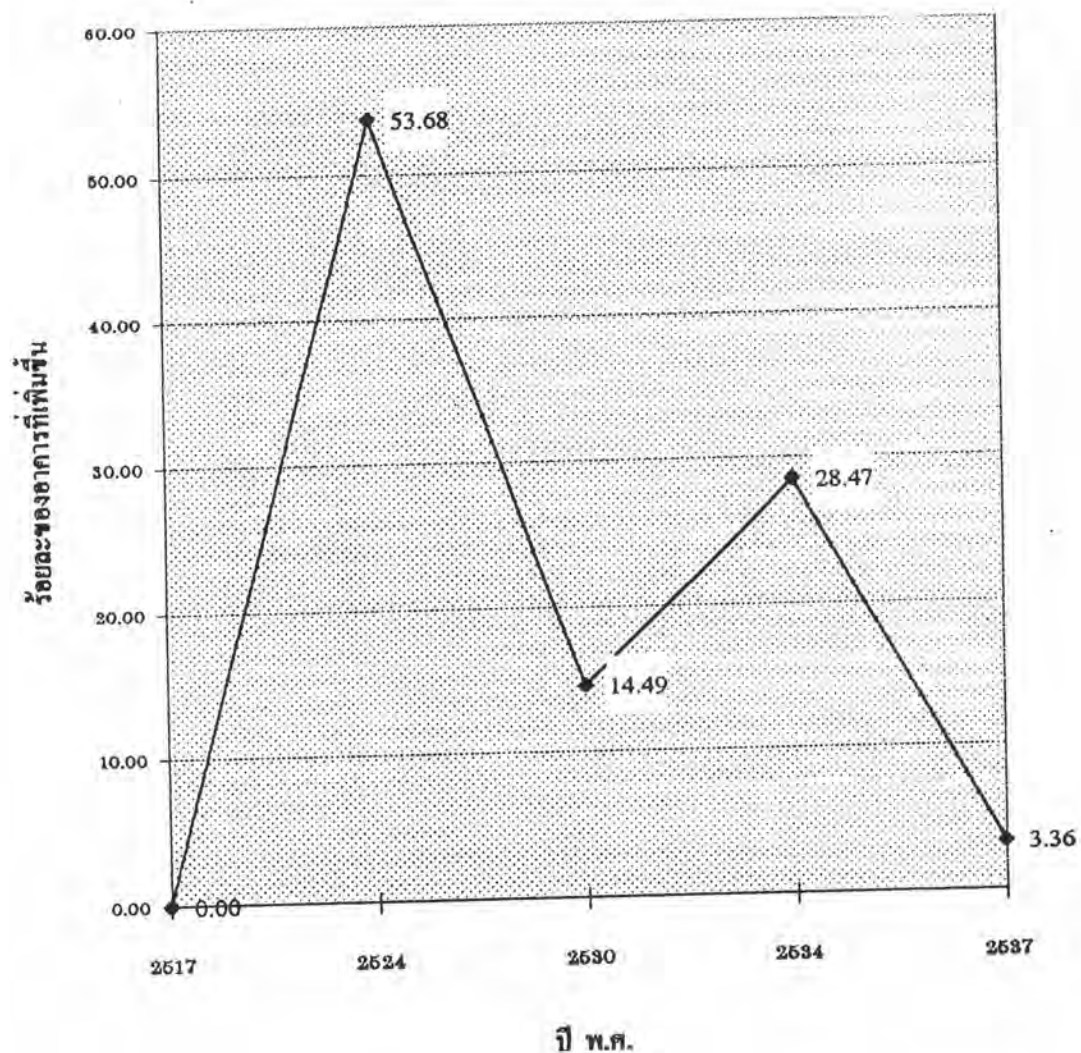


ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนอาคารพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีและอัตราการเปลี่ยนแปลง

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในทันที | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้น |
|---------|-------------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 4,136             | -                      | -                          |
| 2524    | 9,988             | 5,852                  | 53.68                      |
| 2530    | 11,566            | 1,578                  | 14.49                      |
| 2534    | 14,663            | 3,097                  | 28.47                      |
| 2537    | 15,031            | 368                    | 3.36                       |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.14 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี



6 ประเภทนั้นอัตราเพิ่มสูงสุดจะอยู่ในปี 2524 คือเพิ่มขึ้น ร้อยละ 52.17 และเพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.76 ในปี 2530 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 27.90 ในปี 2534 และเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.17 ในปี 2537 และจากตารางที่ 4.5 และ 4.9 ทำให้ทราบว่าในปี พ.ศ.2517 มีอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์กรรม และอาคารอุตสาหกรรมอยู่ร้อยละ 99.56, 0.12 และ 0.10 ตามลำดับ ปีพ.ศ.2524 มีอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์กรรม อาคารอุตสาหกรรม อาคารราชการ อาคารสถานศึกษา และอาคารสถานศึกษาอยู่ร้อยละ 98.96, 0.57, 0.36, 0.03, 0.02 และ 0.06 ตามลำดับปี พ.ศ.2530 มีอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์ อาคารอุตสาหกรรม อาคารราชการ อาคารสถานศึกษา อาคารศาสนสถาน อยู่ร้อยละ 98.24, 1.09, 0.47, 0.05, 0.13, 0.02 ตามลำดับและปี พ.ศ.2534 มีอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์ อาคารอุตสาหกรรม อาคารสถานศึกษา อาคารราชการ และอาคารศาสนสถาน อยู่ร้อยละ 98.08, 1.16, 0.60, 0.10, 0.04, 0.02 ตามลำดับและในปี 2537 มีอาคารพักอาศัย อาคารพาณิชย์ อาคารอุตสาหกรรม อยู่ร้อยละ 96.73, 2.35, 0.77 ตามลำดับ นอกนั้นคงมีอยู่เหมือนเดิม

เห็นได้ว่าอาคารพักอาศัยจะมีจำนวนมากกว่าอาคารอื่น ๆ ทุกปี แต่ร้อยละของการเพิ่มขึ้นจะลดลงทุก ๆ ปี ซึ่งตรงข้ามกับอาคารพาณิชย์กรรม ที่เพิ่มขึ้นทุกปีคือ ในปี 2524 ซึ่งเกินช่วงที่มีการตัดถนนศรีนครินทร์จะเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 14.74 และเพิ่มขึ้น ในปี 2530 ถึงร้อยละ 19.72 และอัตราเพิ่มลดลงเหลือร้อยละ 12.49 ในปี 2534 ซึ่งเป็นปีที่มีการใช้บังคับข้อบัญญัติห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภทซึ่งได้มีการประกาศใช้บังคับตั้งแต่ปี 2530 และกลับมีอัตราเพิ่มขึ้นสูงขึ้นอีกในปีถึงร้อยละ 53.05 ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 4.9 และ 4.15

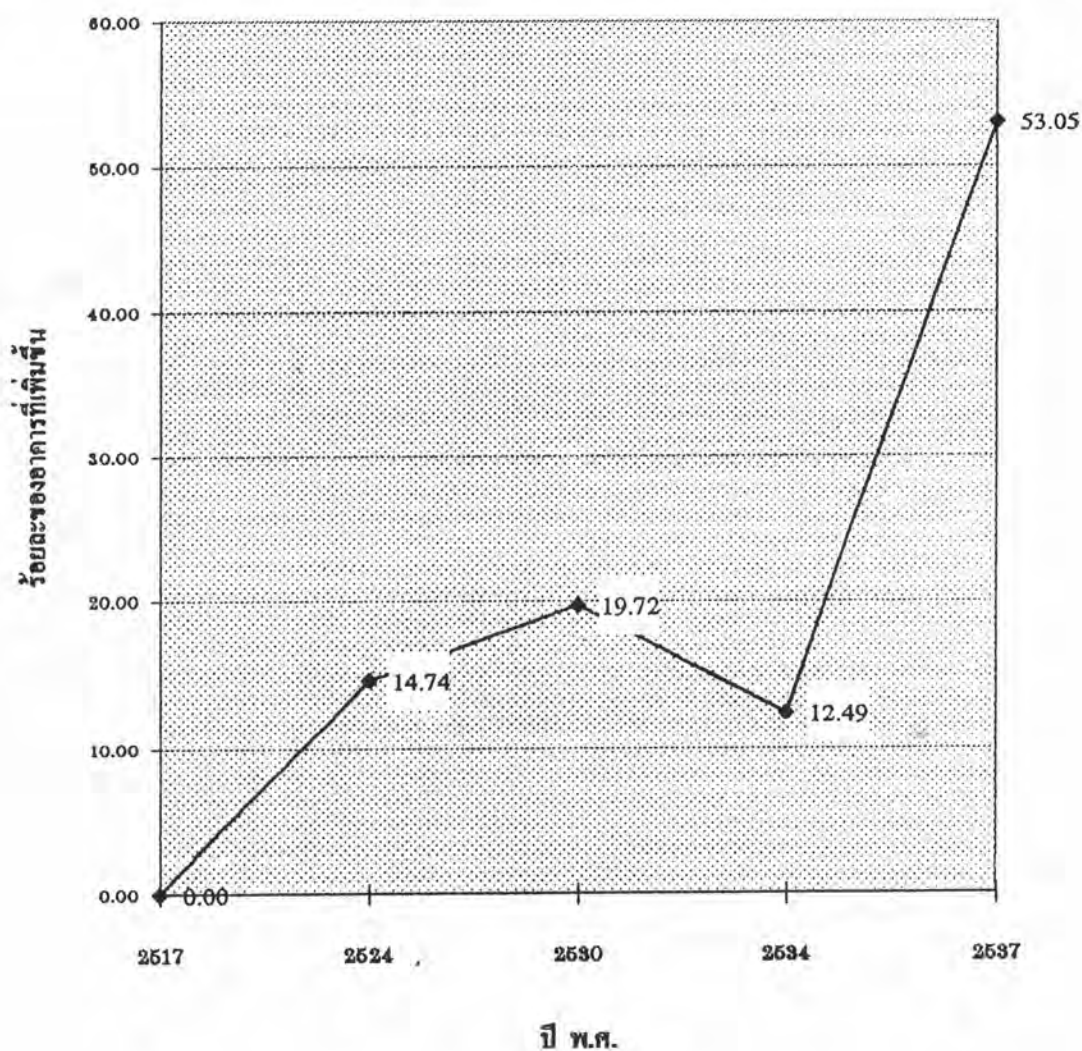
และเมื่อมาพิจารณาเกี่ยวกับอาคารพาณิชย์กรรมแล้ว จะเห็นว่าสัดส่วนของจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมที่มีอยู่ในปี 2517, 2524, 2530, 2534 และ 2537 จะเท่ากับร้อยละ 1.37, 15.89, 35.34, 47.67 และ 100.00 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.21) โดยเมื่อมาพิจารณาจากจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นแล้ว จะพบว่าอาคารพาณิชย์กรรมที่เพิ่มขึ้นจากปี 2517 จำนวนเท่ากับร้อยละ 14.17, 19.72, 12.49, 53.05 ในปี 2524, 2530, 2534, 2537 โดยลำดับ (ตารางที่ 4.15) ซึ่งจะเห็นว่าร้อยละของอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรมนี้ โดยเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นโดยตลอด กล่าวคืออัตราการเพิ่มขึ้นในช่วงนี้จะสูงกว่าทุก ๆ ปีที่ได้ทำการศึกษา เมื่อมองถึงความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดิน กับการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง ในช่วงเวลาการศึกษา ปัจจัยด้านคมนาคมดูจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นการพัฒนาในพื้นที่นี้มากกว่าสิ่งอื่น กล่าวคืออาคารพาณิชย์กรรมในปี 2524 จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.74 ปี 2530 เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.72

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีและอัตราการเปลี่ยนแปลง

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในทันที | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้น |
|---------|-------------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 5                 | -                      | -                          |
| 2524    | 58                | 52                     | 14.74                      |
| 2530    | 129               | 71                     | 19.72                      |
| 2534    | 174               | 45                     | 12.49                      |
| 2537    | 365               | 191                    | 53.05                      |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

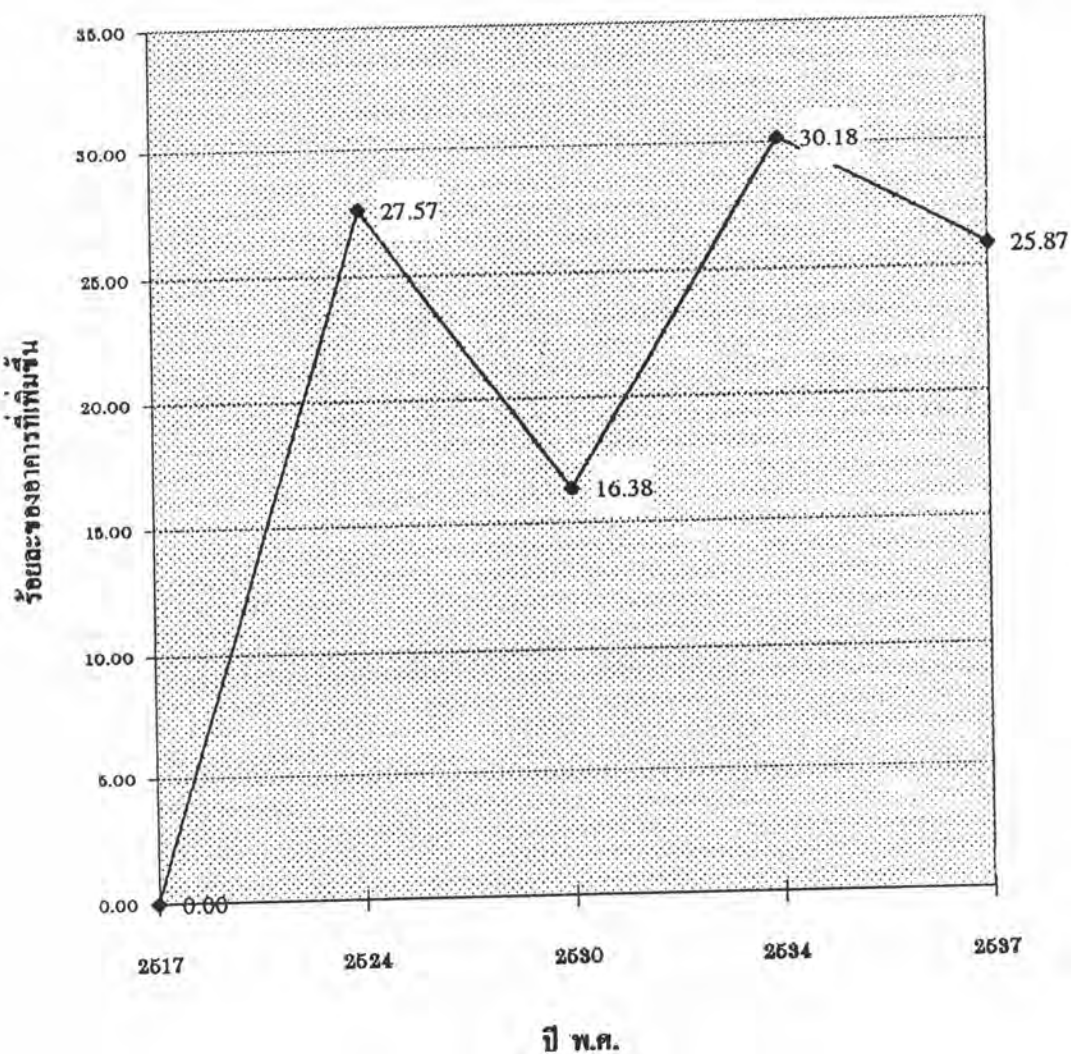


ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีและอัตราการเปลี่ยนแปลง

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้น |
|---------|---------------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 4                   | -                      | -                          |
| 2524    | 36                  | 32                     | 27.57                      |
| 2530    | 55                  | 19                     | 16.38                      |
| 2534    | 90                  | 35                     | 30.18                      |
| 2537    | 120                 | 30                     | 25.87                      |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี



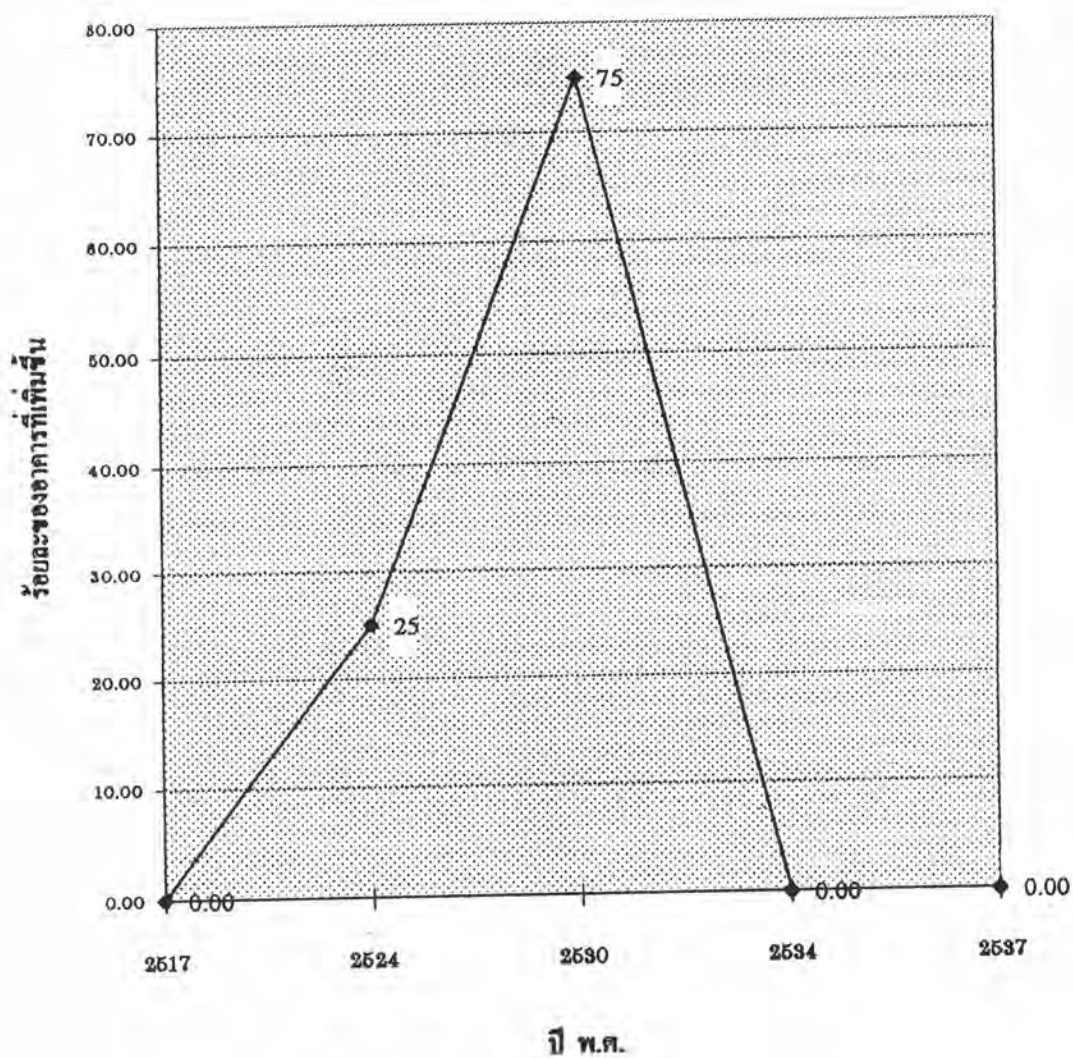


ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนอาคารราชการที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีและอัตราการเปลี่ยนแปลง

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในที่นี้ | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้น |
|---------|--------------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 2                  | -                      | -                          |
| 2524    | 3                  | 1                      | 25                         |
| 2530    | 6                  | 3                      | 75                         |
| 2534    | 6                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง             |
| 2537    | 6                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง             |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารราชการที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี



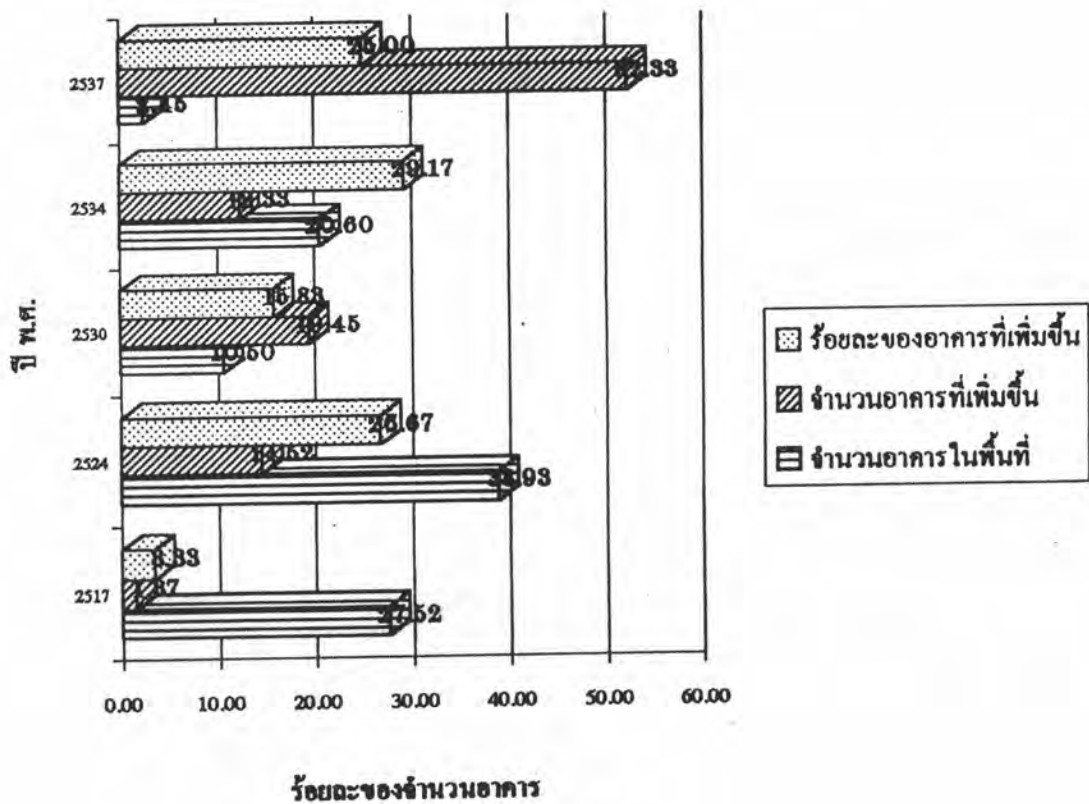


ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนอาคารสถานศึกษาที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีและอัตราการเปลี่ยนแปลง

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอาคารที่เพิ่มขึ้น |
|---------|---------------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 5                   | -                      | -                          |
| 2524    | 6                   | 1                      | 10                         |
| 2530    | 15                  | 9                      | 9                          |
| 2534    | 15                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง             |
| 2537    | 15                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง             |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารสถานศึกษาที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

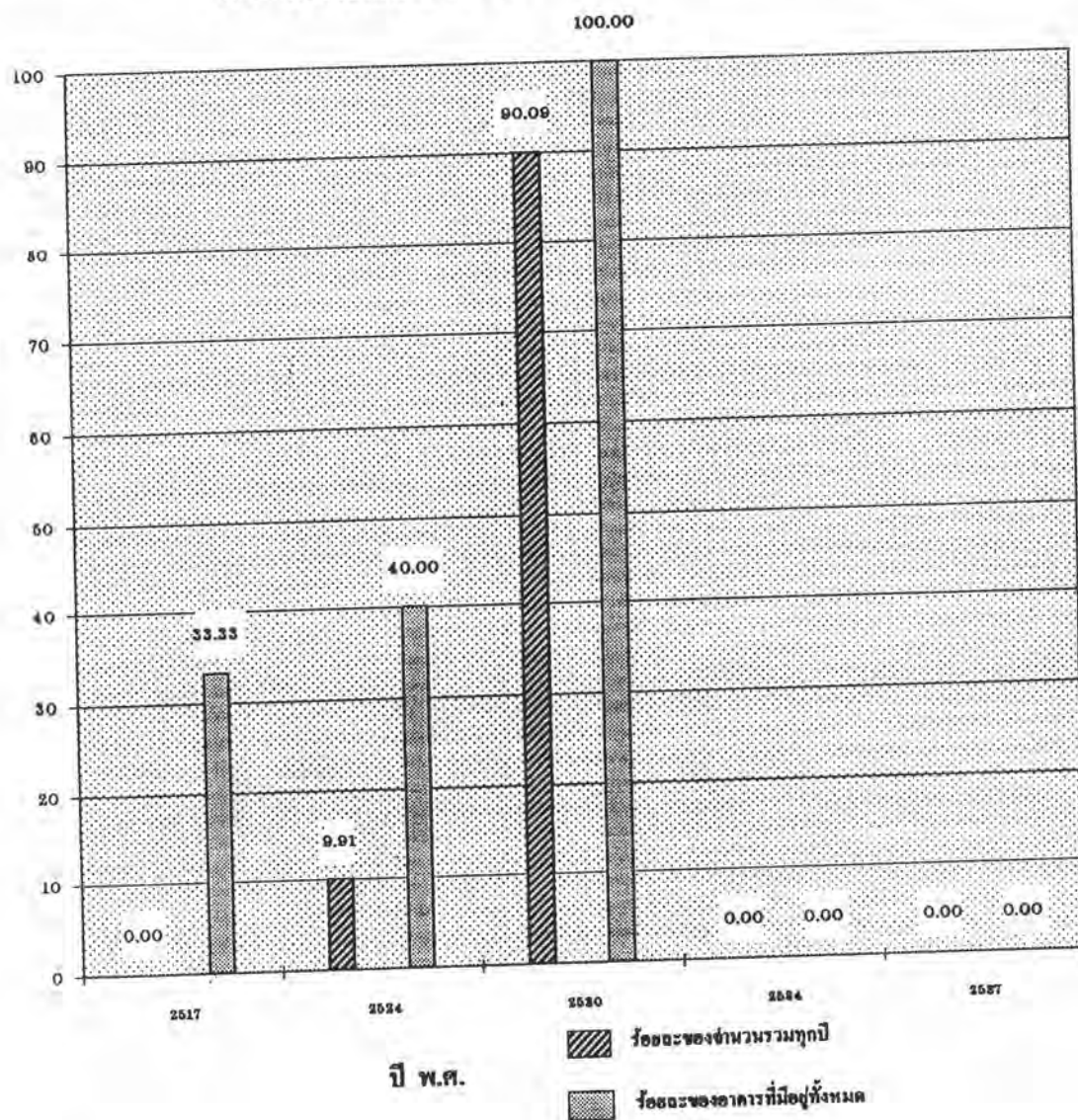


ตารางที่ 4.19 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารสถานศึกษาที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 5                   | -                      | 33.33                          |
| 2524    | 6                   | 9.91                   | 40.00                          |
| 2530    | 15                  | 90.09                  | 100.00                         |
| 2534    | 15                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |
| 2537    | 15                  | ไม่เปลี่ยนแปลง         | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.19 แสดงร้อยละของจำนวนรวมทุกปีและร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมดประเภทของอาคารสถานศึกษา



และลดลง ในปี 2534 เหลือร้อยละ 12.49 และกลับเพิ่มขึ้นอีกในปี 2537 เป็น 53.05 เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงของอาคารพาณิชย์กรรม โดยลำดับแล้ว พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงในปี 2534 คือ เพิ่มขึ้นเพียง 12.49 ในขณะที่อัตราการเปลี่ยนได้เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี และหากวิเคราะห์ถึงสภาพการพัฒนาที่ควรจะต้องเติบโตมากขึ้น เป็นลำดับแล้ว ทำให้ต้องพิจารณาถึงเหตุปัจจัยที่มีผลกระทบต่อจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นในปี 2534 ค่าสุดเพียง ร้อยละ 12.49 ในขณะที่ควรจะต้องเพิ่มขึ้นมากกว่าจำนวนดังกล่าวที่เพิ่มขึ้นน้อยกว่าในปี 2524 (ตารางที่ 4.15)

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้นครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสัดส่วน และจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เปลี่ยนแปลงในช่วงเวลา แต่ละช่วงที่ทำการศึกษา ซึ่งพอจะสรุปได้ว่า

ในช่วงเวลาแต่ละช่วงที่กำหนดไว้ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงนั้น ๆ แล้วจะทำให้เห็นความสัมพันธ์และผลกระทบของปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาได้ดังนี้คือ

#### ช่วงที่ 1 ปี พ.ศ. 2517 - ปี พ.ศ. 2524

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วงนี้ในเบื้องต้น จะเห็นได้ว่า ปัจจัยทางด้านการคมนาคมขนส่ง มีผลต่อรูปแบบและการกระจายตัวของการใช้ที่ดิน กล่าวคือ ในช่วงนี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นไปเพื่อการพักอาศัยเป็นหลัก และรูปแบบการกระจายตัวจะกระจายตัวตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำและถนนซอย (แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน ปีพ.ศ. 2517 แผ่นที่ 4.1 - 4.4) เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวยังไม่มีการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาแต่เดิมอาศัยปัจจัยทางเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่ใช้อยู่เป็นหลักสำคัญ นั่นคือ ลำคลองต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ เนื่องจากการไปมาติดต่อส่วนใหญ่ยังอาศัยแม่น้ำลำคลอง ในขณะที่ยังไม่มี การก่อสร้างถนน สาธารณูปโภคประเภทน้ำกินน้ำใช้จำเป็นต้องอาศัยจากธรรมชาติ คือ แม่น้ำลำคลอง เป็นหลัก การตั้งถิ่นฐานหรือการอยู่อาศัยจึงเกิดการพัฒนาใกล้แหล่งน้ำเป็นส่วนใหญ่ เห็นได้จากการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี 2517 ซึ่งยังไม่ได้มีการก่อสร้างถนนโดยเฉพาะการกระจายตัวตามแนวลำคลองโคกวิคในพื้นที่ตอนเหนือด้านฝั่งทิศตะวันออก และการกระจายตัวของในพื้นที่ตอนล่างด้านฝั่งทิศตะวันตก ซึ่งจะเกิดการกระจายตัว เกาะกลุ่มตามแนวลำคลองเคสีด และแนวถนนตรอกซอยตามหมู่บ้าน ซึ่งตัดเชื่อมมาจากถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) และ ถนน

สูญวิทย์ 103 (ชอยอุตมสุข) เป็นต้น หลังจากนั้นเมื่อพิจารณาแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2524 (แผนที่ 4.5 - 4.8) ซึ่งเป็นปีที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ช่วงที่ 2 โดยมี การเปิดใช้ช่วงที่ 1 และกำลังดำเนินการเพื่อเปิดใช้ถนนในช่วงที่ 2 พบว่าในปี 2524 นี้มีอาคาร เพิ่มขึ้นรวมทุกประเภทคิดเป็นร้อยละ 17.86 ของอาคารรวมทุกปี (ตารางที่ 4.7) โดยมีอัตรา เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 52.17 (ตารางที่ 4.20) จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนา และการขยายตัวสูงขึ้นในช่วงนี้ น่าจะได้แก่การก่อสร้างสาธารณูปโภคชิ้นส่วนของการคมนาคม ด้านถนนเป็นสำคัญ กล่าวคือ อัตราการเพิ่มขึ้นในช่วงนี้สูงกว่าทุก ๆ ปีที่ได้ทำการศึกษา เมื่อ กล่าวถึงเฉพาะความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดิน กับการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง ในช่วง เวลาที่ศึกษานี้ ปัจจัยด้านคมนาคมคือการก่อสร้างถนนดูจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นการพัฒนาในพื้นที่นี้มากกว่า สิ่งอื่น

#### ช่วงที่ 2 ปี พ.ศ. 2524 - พ.ศ. 2530

จากการสำรวจข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงนี้พบว่า จำนวนอาคารทุกประเภท ที่มีอยู่ในปีนี้คิดเป็นร้อยละ 20.83 กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจากปี 2524 อยู่ร้อยละ 3.43 จากเดิม ร้อยละ 17.86 (ตารางที่ 4.7) แต่อัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารรวมกลับลดลง จากร้อยละ 52.17 เป็นร้อยละ 14.76 (ตารางที่ 4.20) ในขณะที่ร้อยละของจำนวนอาคารเพื่อพักอาศัย ก็มีอัตราการเพิ่มขึ้นลดลงจากร้อยละ 53.68 เหลือ 14.49 (ตารางที่ 4.14) แต่จำนวนอาคาร เพื่อการพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นจาก 14.74 เป็นร้อยละ 19.72

เมื่อก้าวโดยรวมแล้ว จำนวนอาคารรวมเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 20.83 (ตารางที่ 4.7) แต่อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารรวมตามตารางที่ 4.20 ลดลงเหลือร้อยละ 14.76 และ อัตราเพิ่มขึ้นลดลงถึงร้อยละ 37.4 (อัตราเพิ่มของจำนวนอาคารรวมในปี 2524 เท่ากับ 52.17 แต่อัตราเพิ่มของจำนวนอาคารรวมในปี 2530 เท่ากับ 14.76 ต่างกันถึง 37.4) และลดลงใน ทุก ๆ ประเภทการใช้ที่ดิน ยกเว้น จำนวนอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร เพื่อการพาณิชย์ ราชการ และ สถานศึกษา

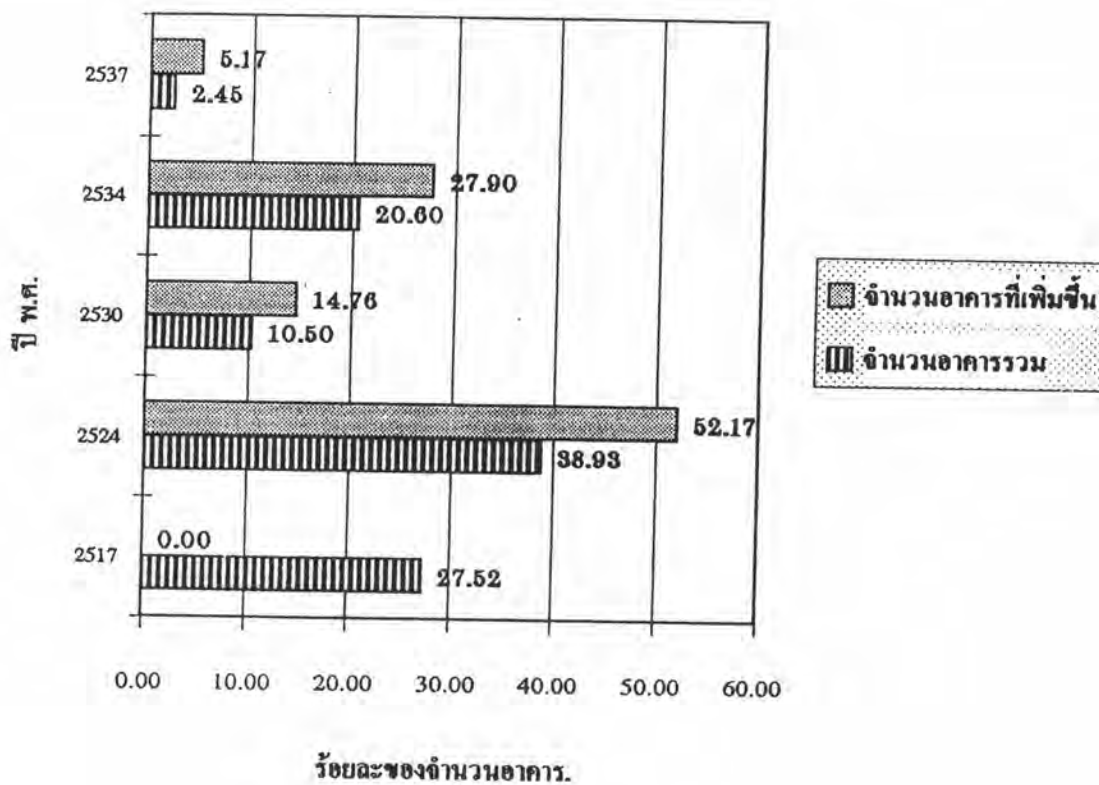
ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ความสัมพันธ์ของการก่อสร้างถนนมีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินยังคงเพิ่มขึ้น แต่ อัตราการเพิ่มขึ้นกลับลดลงในทุก ๆ ประเภทการใช้ยกเว้นการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร เพื่อ การพาณิชย์ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถนนยังเป็นปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดการพัฒนา โดยเฉพาะการ

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนอาคารรวม อาคารที่เพิ่มขึ้นและร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้นในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารรวม | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | ร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้น |
|---------|---------------|------------------------|----------------------------|
| 2517    | 4,154         | -                      | -                          |
| 2524    | 10,093        | 5,939.00               | 52.17                      |
| 2530    | 11,773        | 1,680.00               | 14.76                      |
| 2534    | 14,950        | 3,177.00               | 27.90                      |
| 2537    | 15,539        | 589.00                 | 5.17                       |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารรวมและร้อยละของจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น



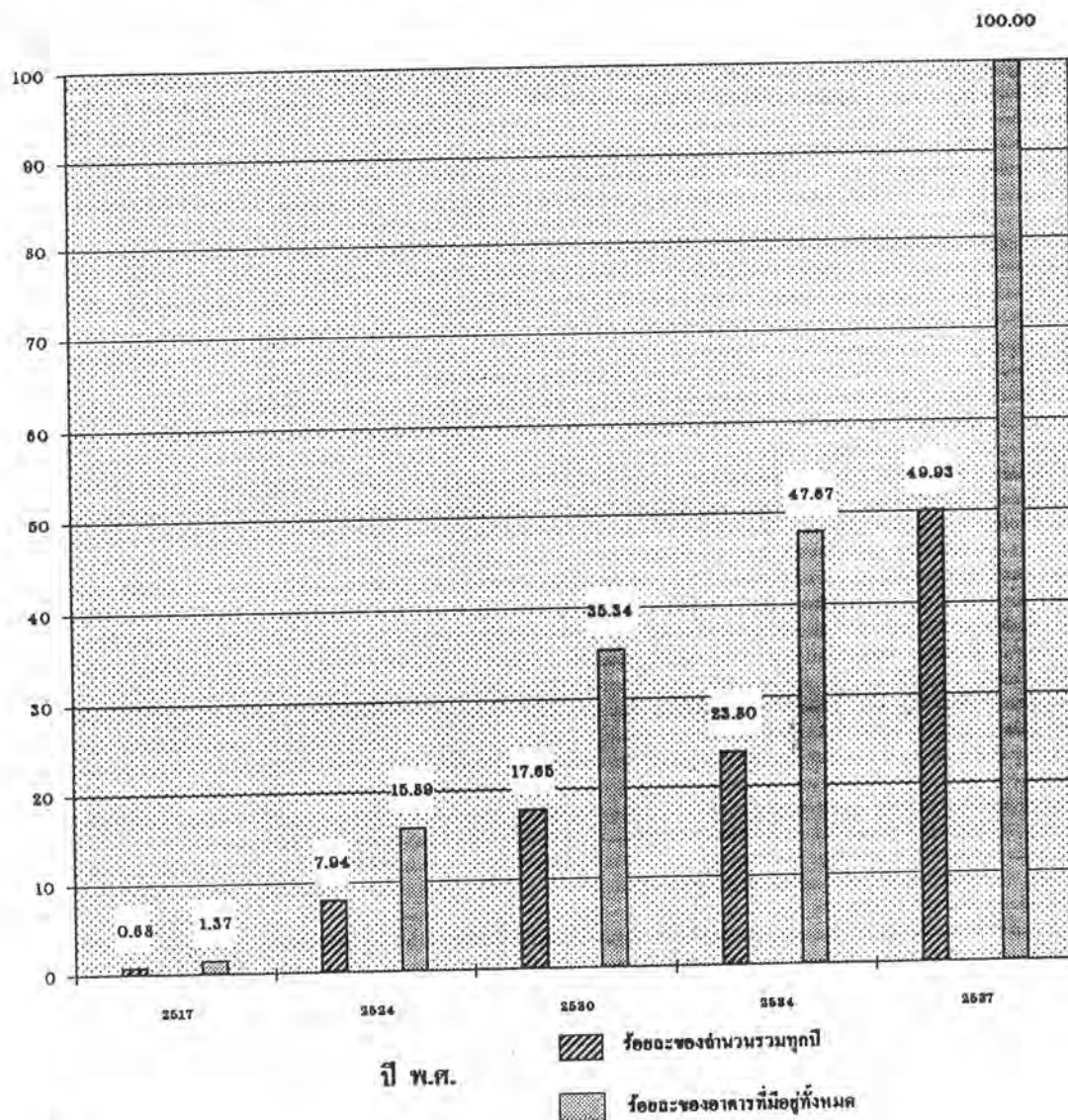


ตารางที่ 4.21 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 5                   | 0.68                   | 1.37                           |
| 2524    | 58                  | 7.94                   | 15.89                          |
| 2530    | 129                 | 17.65                  | 35.34                          |
| 2534    | 174                 | 23.80                  | 47.67                          |
| 2537    | 365                 | 49.93                  | 100.00                         |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.21 แสดงร้อยละของจำนวนรวมทุกปีและร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมดประเภทของอาคารพาณิชย์กรรม



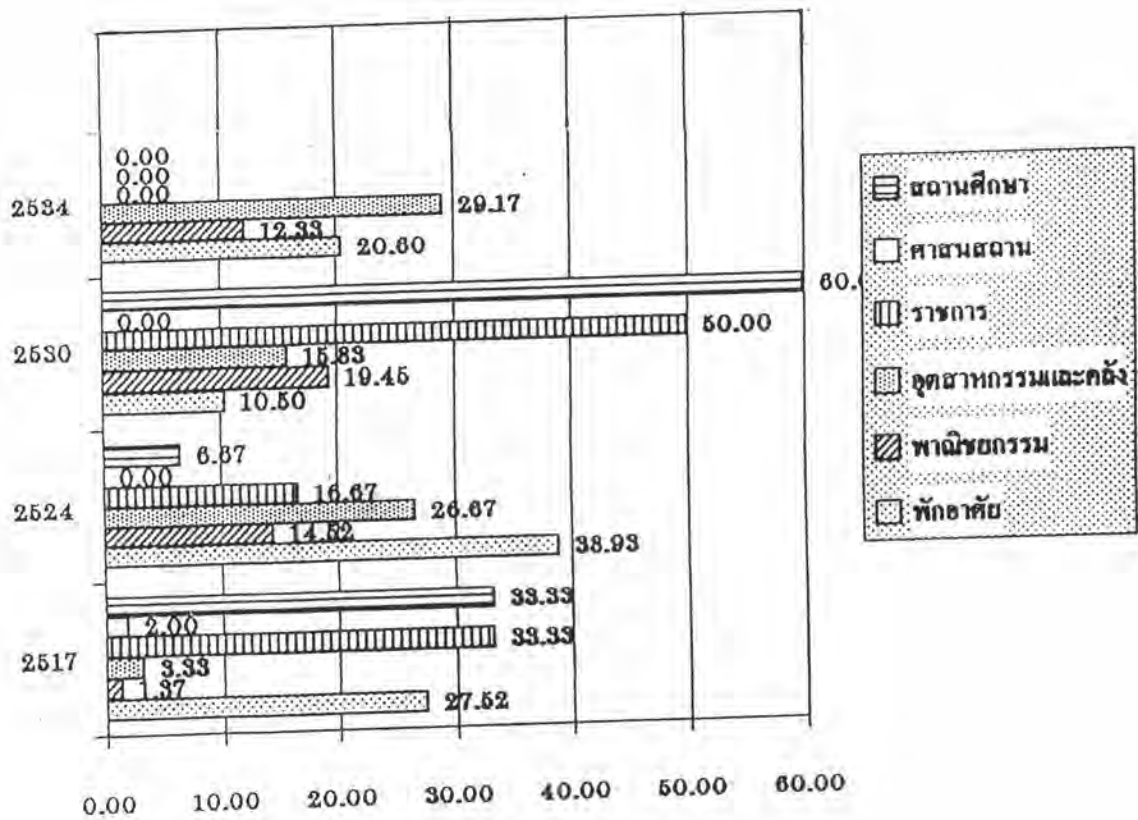
พัฒนาในด้านพาณิชย์กรรม ซึ่งยังคงเพิ่มขึ้นโดยตลอด ถึงแม้ว่าในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นลดลงก็ตาม แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมก็ยังคงมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น เห็นได้จากสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นในตารางที่ 4.22 ซึ่งหากวิเคราะห์ต่อไปแล้วอาจพบว่าถนนมิได้ เป็นปัจจัยเพียงอย่างเดียวในการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังจะเห็นได้ว่าในขณะที่ช่วงที่ 1 ซึ่งมีการก่อสร้างถนนแล้วนั้น อัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารจะสูงมากจนถึงร้อยละ 52.17 (ตารางที่ 4.20) และในช่วงถัดมาอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารรวมกลับลดลงเหลือร้อยละ 14.73 และกลับไปเพิ่มขึ้นอีกในช่วงที่ 3 ซึ่งหากพิจารณาจากสภาพการพัฒนาแล้วในขณะที่มีการก่อสร้างถนนสายหลักคือถนนศรีนครินทร์ขึ้นแล้วนั้น ความเจริญต่าง ๆ ก็เริ่มเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ 2 ข้างทางของถนนด้วย ซึ่งก็อาจทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นการพัฒนาจึงลดตัวลงคือไม่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงเท่าช่วงก่อน ซึ่งจากการวิเคราะห์ดังกล่าวน่าจะสอดคล้องกับการประกาศใช้บัญชีกำหนดจำนวนราคาที่ดินตามราคาตลาด ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2527 ตามเอกสารอ้างอิง (ภาคผนวก) ซึ่งกำหนดให้ที่ดินติดถนนศรีนครินทร์ (พัฒนาการ ถึงบางนา - ตราด) ลึกจากริมถนนเข้าไปไม่เกิน 40 เมตร ราคาตารางวาละ 10,000 บาท ในขณะนั้น และที่อื่น ๆ ในบริเวณนี้ แต่ไม่ติดถนนราคาตารางวาละ 5,000 บาท , 3,000 บาท (บัญชีกำหนดจำนวนราคาที่ดินตามราคาตลาด มหาคไทย, กระทรวง, กรมที่ดินสวัสดิการสำนักงานกลาง) ซึ่งถือว่าเป็นราคาที่สูงมากในขณะนั้น จึงน่าจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารรวมลดลงรวมทั้งอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารเกือบทุกประเภทก็ลดลงด้วย เห็นได้จากสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของอาคารพักอาศัยที่ลดลงจากร้อยละ 38.93 เป็นร้อยละ 10.50 แม้ในอาคารอุตสาหกรรมสัดส่วนการเพิ่มขึ้นก็ลดลงจากร้อยละ 26.67 เหลือ 15.83 ด้วย (ตารางที่ 4.22) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการที่ราคาที่ดินสูงขึ้นการพัฒนาย่อมเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย หากจะพัฒนาเพิ่มขึ้นอาจจะไม่คุ้มกับราคาที่ดินที่สูงขึ้นในช่วงนั้น แม้ในขณะที่มีความต้องการให้เกิดการพัฒนา แต่ก็ไม่สามารถสู้ราคาที่เพิ่มขึ้นในการจะนำมาเป็นต้นทุนเพื่อใช้ เป็นที่อยู่อาศัย เพียงอย่างเดียวในบริเวณที่กำลังเกิดการพัฒนาย่างมากได้ จึงอาจเป็นเหตุให้อัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารพักอาศัยลดลงเหลือร้อยละ 14.49 จากเดิมร้อยละ 53.68 ในปี 2524 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผลของการตัดถนนสายใหม่มีผลทำให้ราคาที่ดินในท้องตลาดสูงขึ้นจนทางราชการต้องมีการปรับบัญชีประเมินตามราคาตลาด ในขณะที่เดียวกันเมื่อราคาที่ดินเพิ่มขึ้นกำลังซื้อเพื่อการพักอาศัยก็อาจจะลดลง แม้ว่าจะมีความต้องการมากขึ้นก็ตาม เนื่องจากในความเป็นจริงถนนทำให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่และ เมื่อมีการเกิดขึ้นของถนนลักษณะการใช้ที่ดินริมถนนย่อม

ตารางที่ 4.22 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เกิดขึ้นในแต่ละปีที่ทำการศึกษา

| ปีท.ศ.   | จำนวนอาคารแต่ละประเภทในวรัศปีการศึกษา |            |                   |        |          |           |              |
|----------|---------------------------------------|------------|-------------------|--------|----------|-----------|--------------|
|          | พักอาศัย                              | พาณิชย์รวม | อุตสาหกรรมและคลัง | ราชการ | ศาสนสถาน | สถานศึกษา | รวมทุกประเภท |
| 2517     | 28                                    | 1.37       | 3.33              | 33.33  | 2        | 33.33     | 27           |
| 2524     | 39                                    | 14.52      | 26.67             | 16.67  | -        | 6.67      | 38           |
| 2530     | 11                                    | 19.45      | 15.83             | 50     | -        | 60        | 11           |
| 2534     | 21                                    | 12.33      | 29.17             | -      | -        | -         | 20           |
| 2537     | 2                                     | 52.33      | 25                | -      | -        | -         | 4            |
| รวมทุกปี | 100                                   | 100        | 100               | 100    | 100      | 100       | 100          |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.22 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เกิดขึ้นในแต่ละปีที่ทำการศึกษา

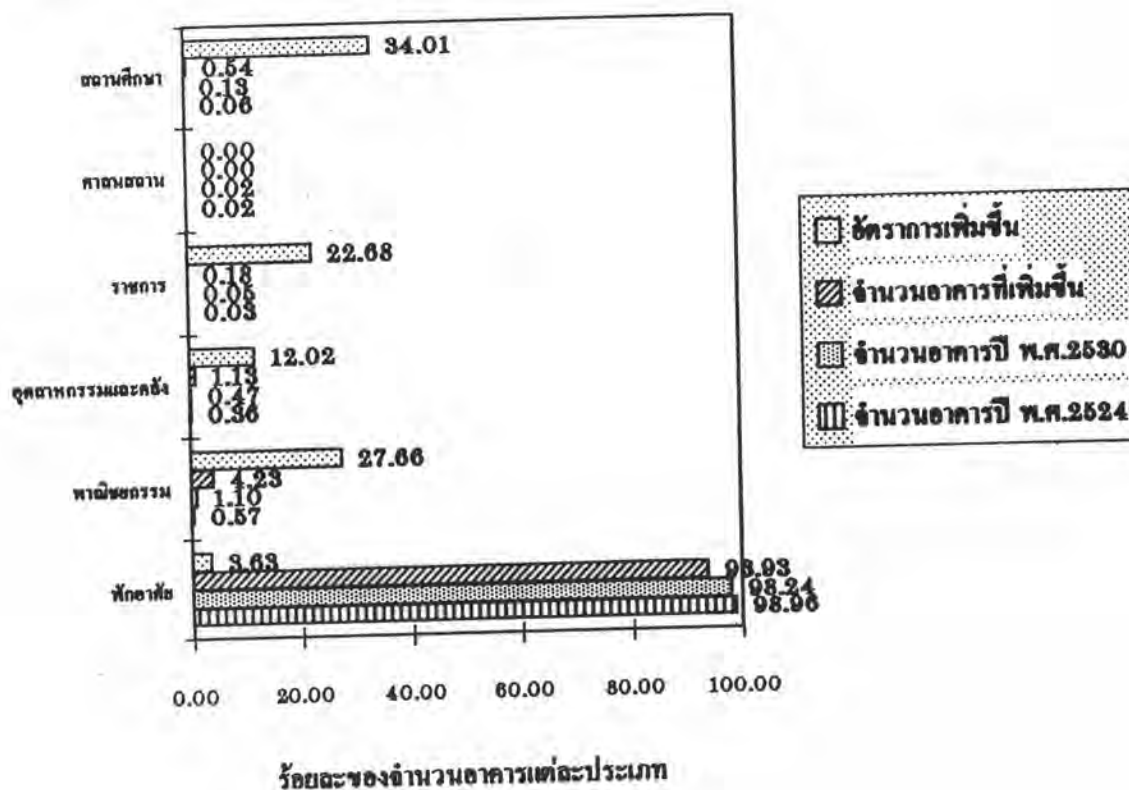


ตารางที่ 4.23 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารแต่ละประเภท จากปี พ.ศ.2524 - 2530  
(ปี พ.ศ.2530)

| ประเภทอาคาร | จำนวนอาคาร ปี พ.ศ.2524 | จำนวนอาคาร ปี พ.ศ.2530 | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | อัตราการเพิ่มขึ้น |
|-------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| พักอาศัย    | 9,988                  | 11,566                 | 1,578                  | 16                |
| พาณิชย์กรรม | 58                     | 129                    | 71                     | 122               |
| อุตสาหกรรม  | 36                     | 55                     | 19                     | 53                |
| ราชการ      | 3                      | 6                      | 3                      | 100               |
| ศาสนสถาน    | 2                      | 2                      | -                      | -                 |
| สถานศึกษา   | 6                      | 15                     | 9                      | 150               |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.23 แสดงร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารแต่ละประเภท จากปี พ.ศ.2524 - 2530





เปลี่ยนแปลงไป เมื่อมีการพัฒนาในท้องที่มากกว่าที่ดินยอม เปลี่ยนแปลงมาก กล่าวคือ เมื่อราคาที่ดินแพงขึ้นยอมส่งผลถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละประเภทด้วย โดยเฉพาะประเภทของการพักอาศัย ยกเว้นประเภทของการใช้ที่ดินและอาคาร เพื่อการพาณิชย์กรรมที่ยังคงเพิ่มขึ้นในที่นี้อาจกล่าวได้ว่า เพราะการเกิดขึ้นของถนนสายใหม่ส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่ในส่วนนี้ เพิ่มขึ้น เนื่องจากปัจจัยการเกิดขึ้นของถนน และการประเมินจากการปรับบัญชีกำหนดราคาที่ดินตามราคาตลาด ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2527 ปรับราคาที่ดินให้สูงขึ้นก็เนื่องจากการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้สูงขึ้น และเมื่อมีการก่อสร้างถนนก็มีการพัฒนาเพิ่มขึ้น ราคาที่ดินจึงสูงขึ้นด้วย การพัฒนาในด้านพาณิชย์กรรมก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นแม้จะได้รับผลกระทบจากการปรับบัญชีกำหนดราคาที่ดินที่ประกาศใช้จนมีผลทำให้การพัฒนาโดยรวมชะลอตัวลงก็ตาม แต่การพัฒนาด้านคมนาคมก็ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการพาณิชย์กรรมให้ยังคงเพิ่มขึ้นอีก ถึงแม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการปรับราคาประเมินของกรมที่ดินด้วยก็ตาม แต่เพราะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ ยังมีความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะก่อให้เกิดผลประโยชน์คุ้มค่ากับราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้นได้ ดังนั้น การปรับบัญชีราคาประเมินที่ดินให้สูงขึ้น จึงไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่จะเป็นตัวกำหนดการพัฒนาประเภทนี้ได้ทั้งหมด และจากการสำรวจและวิเคราะห์ในชั้นต้นนี้ ทำให้ทราบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงที่นำเสนอไว้ก็คือ การปรับบัญชีกำหนดราคาที่ดินที่สูงขึ้นกับการเกิดขึ้นของถนนสายใหม่ ทั้ง 2 ปัจจัยดูจะเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อรูปแบบและการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้ได้ชัดเจนที่สุด โดยเฉพาะในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยและการพาณิชย์กรรม (แผนที่ 4.9 - 4.16)

### ช่วงที่ 3 ปี พ.ศ. 2530 - ปี พ.ศ. 2534

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงนี้ ปรากฏว่าจำนวนร้อยละของอาคารรวม ยังคงเพิ่มขึ้นกล่าวคือ มีจำนวนอาคารรวมทั้งสิ้น 14,950 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 26.46 ของอาคารที่มีอยู่ในพื้นที่ทั้งหมด โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14.76 เป็นร้อยละ 27.90 (ตารางที่ 4.20) โดยมีร้อยละของอัตราการเปลี่ยนแปลง แต่ละประเภทเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยคือ อัตราเพิ่มของที่พักอาศัยจะมีอัตราเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16 เป็นร้อยละ 27 และอุตสาหกรรมจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53 เป็น 64 แต่มีเพียงประเภทเดียวที่ลดลงจากร้อยละ 122 เหลือร้อยละ 35 ในประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม (ตารางที่ 4.23



และ 4.24)

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่าผลกระทบจากปัจจัยการปรับบัญชีราคาที่ดินในปี 2527 น่าจะลดบทบาทและความสำคัญลง เพราะ เมื่อเวลาผ่านไปที่ดินมีการพัฒนามากขึ้น ความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีตัวเร่ง การพัฒนาคือถนนสายใหม่ดูจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้มีการพัฒนามากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มของอาคารรวมและอัตราการเปลี่ยนแปลงยังเพิ่มขึ้นตลอด(ตารางที่ 4.20, 4.25) แต่จากตารางที่ 4.10 ในเบื้องต้นจากการวิเคราะห์ร้อยละของการเปลี่ยนแปลง ปรากฏว่าการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์จะมีร้อยละของการเพิ่มขึ้นลดลง 7.23 หรือลดลงจากร้อยละ 19.72 เหลือร้อยละ 12.49 หรืออัตราการเพิ่มลดลงจาก 122 เหลือ 35 (ตารางที่ 4.15, 4.25) คิดเป็นร้อยละของจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นลดลงจาก 4.23 เหลือ 1.42 (ตารางที่ 4.27) ในขณะที่จำนวนอาคารและอัตราการเพิ่มขึ้นก็เพิ่มจาก 11,773 หลัง เป็น 14,950 (ตารางที่ 4.9) หรือเพิ่มจากร้อยละ 20.83 เป็นร้อยละ 26.46 (ตารางที่ 4.7) และอัตราการเปลี่ยนแปลงรวมก็เพิ่มจากร้อยละ 14.76 เป็นร้อยละ 27.90 (ตารางที่ 4.20) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาในพื้นที่ยังคงเพิ่มขึ้นจากปัจจัยด้านการคมนาคม และผลกระทบจากราคาที่ดินที่ปรับตัวสูงขึ้นไม่มีผลทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้พื้นที่เพื่อการพักอาศัยลดลงอีก เนื่องจากสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารเพื่อพักอาศัยเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 10.5 เป็นร้อยละ 20.60 (ตารางที่ 4.22) กล่าวคือร้อยละของอาคารซึ่งมีการลดลงได้เพิ่มขึ้นจากการลดลงในช่วงก่อน

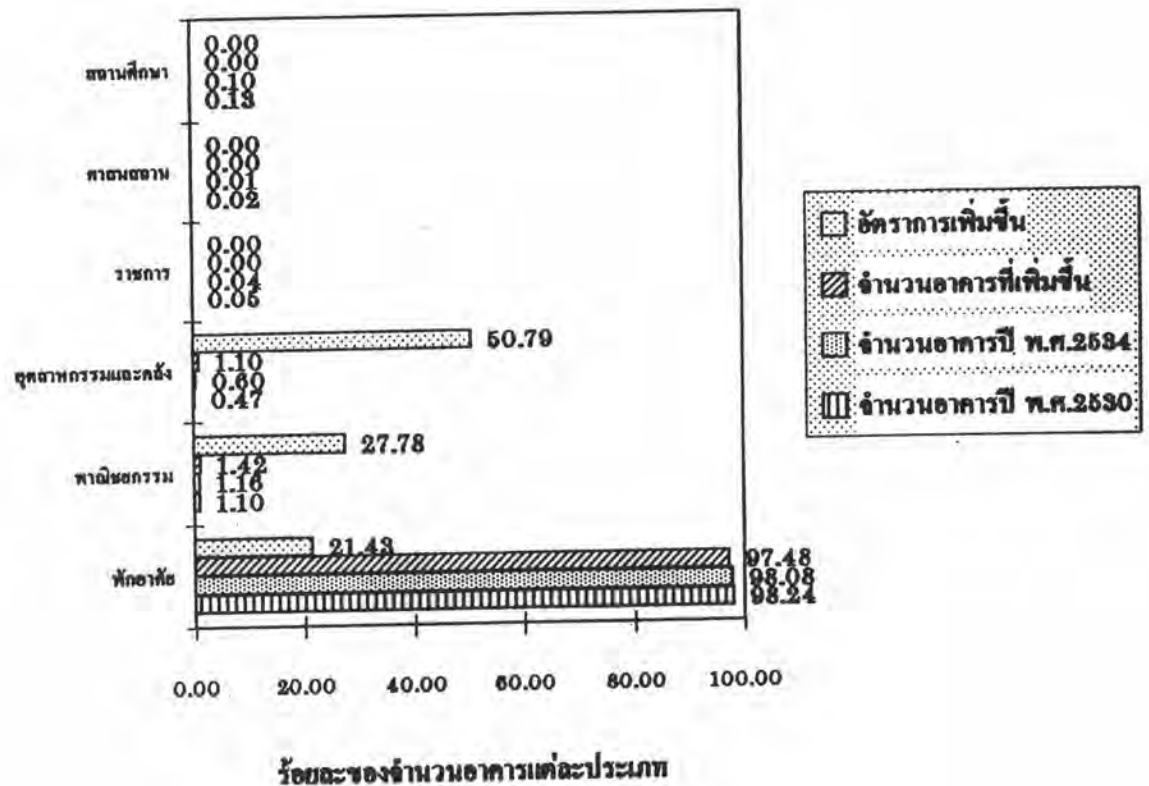
ในขณะที่เกี่ยวกับการตัดสินใจทำให้เกิดการพัฒนาถึงแม้ราคาที่ดินจะสูงขึ้นแต่ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมย่อมได้รับแรงกระตุ้นที่ตรงเป้าหมายในการประกอบกิจการ ดังจะเห็นได้จากในช่วงปีก่อนหน้านี้ ซึ่งมีการประกาศใช้บัญชีกำหนดอัตราราคาประเมินที่ดินให้มีราคาสูงขึ้นในปี 2527 ก็ยังไม่มีผลให้อัตราเพิ่มของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ลดลงแต่อย่างใด ในทางตรงข้ามกับเพิ่มจากร้อยละ 14.52 เป็นร้อยละ 19.45 ในช่วงก่อนหน้านี้ แต่จากตารางที่ 4.22 จะเห็นได้ว่าร้อยละของจำนวนอาคารพาณิชย์กรรมในช่วงนี้ (2530-2534) กลับลดลงจากร้อยละ 19.45 เหลือร้อยละ 12.33 กล่าวคือ อัตราการเพิ่มขึ้นลดลงจาก 122 เหลือเพียง 35 ทั้ง ๆ ที่จำนวนอาคาร โดยรวมเพิ่มขึ้นจาก 1,680 เป็น 3,177 หรือเห็นได้จากร้อยละของอาคารรวม ที่เพิ่มจากร้อยละ 10.81 เป็นร้อยละ 20.45 (ตารางที่ 4.25, 4.22) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นกลับลดลงมากในช่วงนี้ เมื่อพิจารณาตามเหตุผลต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วอัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมไม่ควรจะลดลง เนื่อง

ตารางที่ 4.24 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารแต่ละประเภท จากปี พ.ศ. 2530 - 2534 (ปี พ.ศ.2534)

| ประเภทอาคาร | จำนวนอาคาร ปี พ.ศ.2530 | จำนวนอาคาร ปี พ.ศ.2534 | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น | อัตราการเพิ่มขึ้น |
|-------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| พักอาศัย    | 11,566                 | 14,663                 | 3,097                  | 27                |
| พาณิชย์กรรม | 129                    | 174                    | 45                     | 35                |
| อุตสาหกรรม  | 55                     | 90                     | 35                     | 64                |
| ราชการ      | 6                      | 6                      | -                      | -                 |
| ศาสนสถาน    | 2                      | 2                      | -                      | -                 |
| สถานศึกษา   | 15                     | 15                     | -                      | -                 |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.24 แสดงร้อยละของอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารแต่ละประเภท จากปี พ.ศ.2530 - 2534

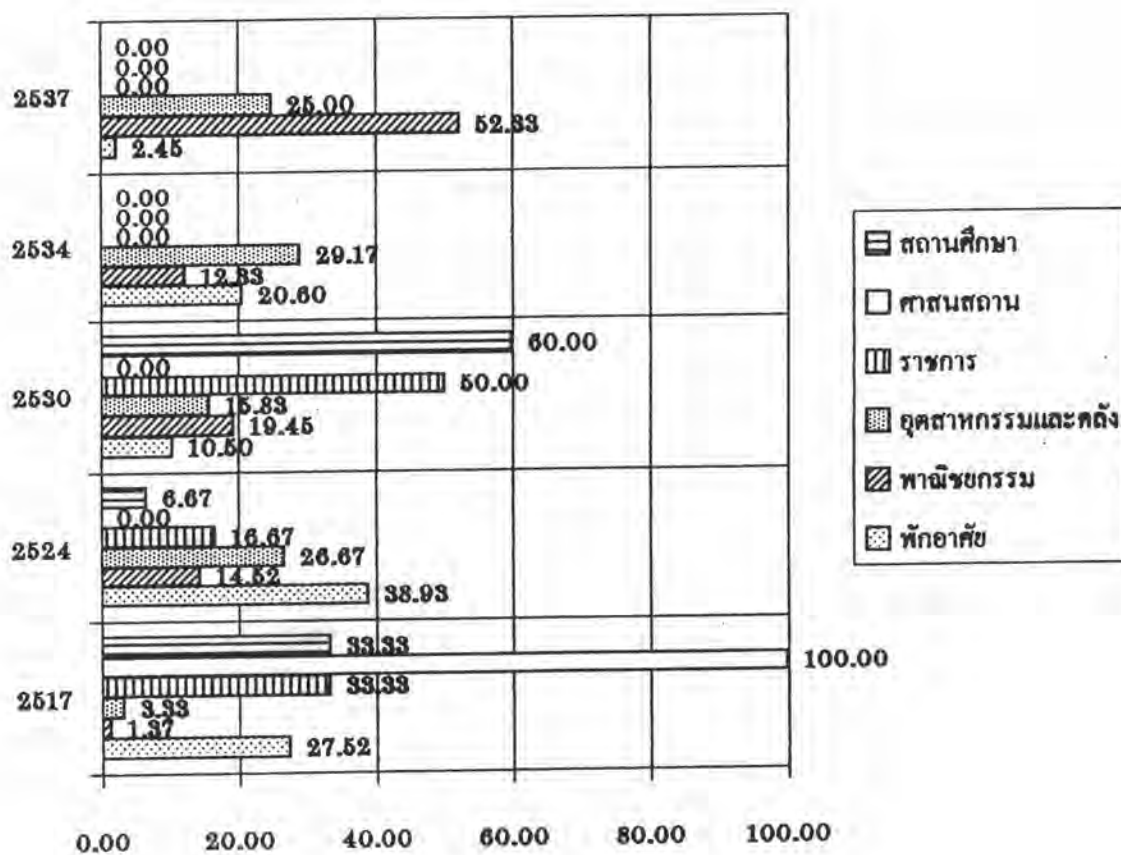


ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีที่ทำการศึกษา

| ปี พ.ศ.  | จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี |             |                |        |          |           |        |
|----------|---------------------------------|-------------|----------------|--------|----------|-----------|--------|
|          | อาคารพักอาศัย                   | พาณิชย์กรรม | คลังอุตสาหกรรม | ราชการ | ศาสนสถาน | สถานศึกษา | รวม    |
| 2517     | 4,136                           | 5           | 4              | 2      | 2        | 5         | 4,154  |
| 2524     | 5,852                           | 53          | 32             | 1      | -        | 1         | 5,939  |
| 2530     | 1,578                           | 71          | 19             | 3      | -        | 9         | 1,680  |
| 2534     | 3,097                           | 45          | 35             | -      | -        | -         | 3,177  |
| 2537     | 368                             | 191         | 30             | -      | -        | -         | 589    |
| รวมทุกปี | 16,081                          | 366         | 120            | 6      | 2        | 15        | 16,680 |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.25 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีที่ทำการศึกษา

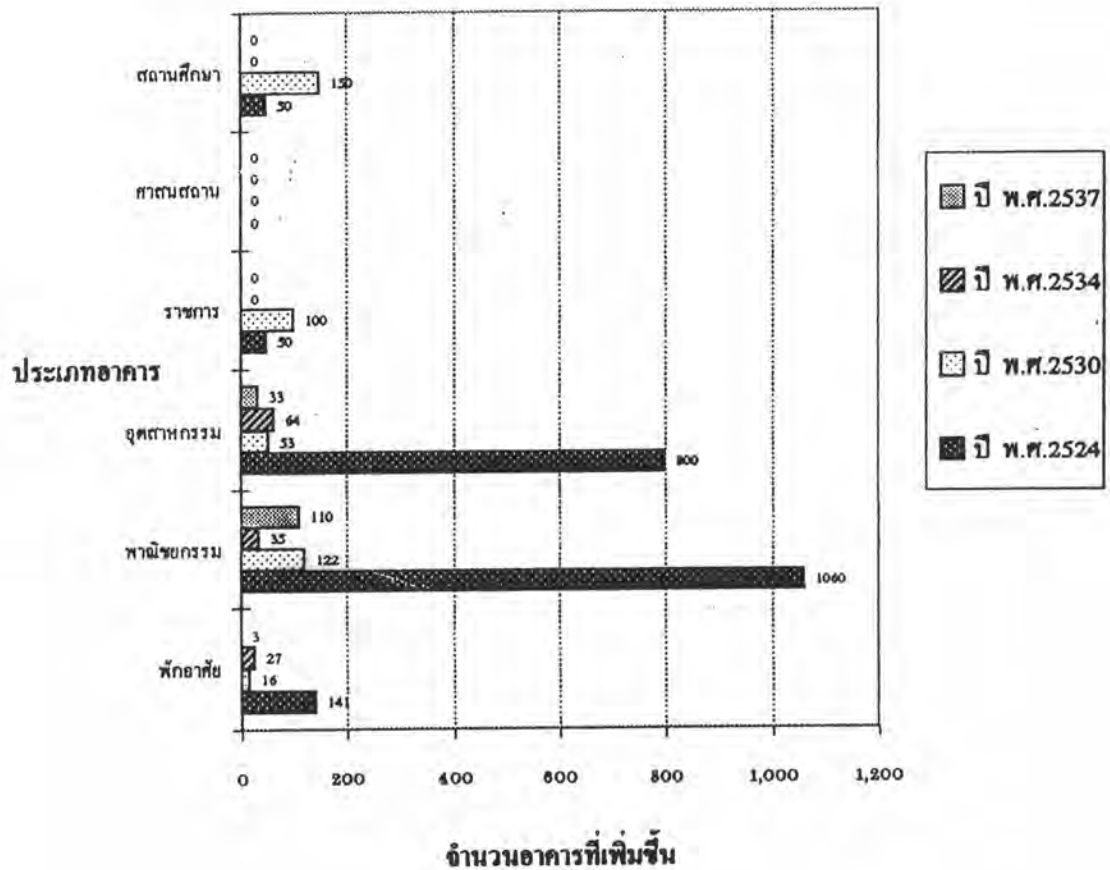


ตารางที่ 4.26 แสดงอัตราการเพิ่มของอาคารแต่ละประเภทในแต่ละช่วงปีที่ทำการศึกษา

| ประเภทอาคาร | ปี พ.ศ. 2517 - 2524<br>(แสดงการเพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ.2524) | ปี พ.ศ. 2524 - 2530<br>(แสดงการเพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ. 2530) | ปี พ.ศ. 2530 - 2534<br>(แสดงการเพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ.2534) | ปี พ.ศ. 2534 - 2537<br>(แสดงการเพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ.2537) |
|-------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| พักอาศัย    | 141                                                        | 16                                                          | 27                                                         | 3                                                          |
| พาณิชย์กรรม | 1,060                                                      | 122                                                         | 35                                                         | 110                                                        |
| อุตสาหกรรม  | 800                                                        | 53                                                          | 64                                                         | 33                                                         |
| ราชการ      | 50                                                         | 100                                                         | -                                                          | -                                                          |
| ศาสนสถาน    | -                                                          | -                                                           | -                                                          | -                                                          |
| สถานศึกษา   | 50                                                         | 150                                                         | -                                                          | -                                                          |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.26 แสดงอัตราการเพิ่มของอาคารแต่ละประเภทในแต่ละช่วงปีที่ทำการศึกษา

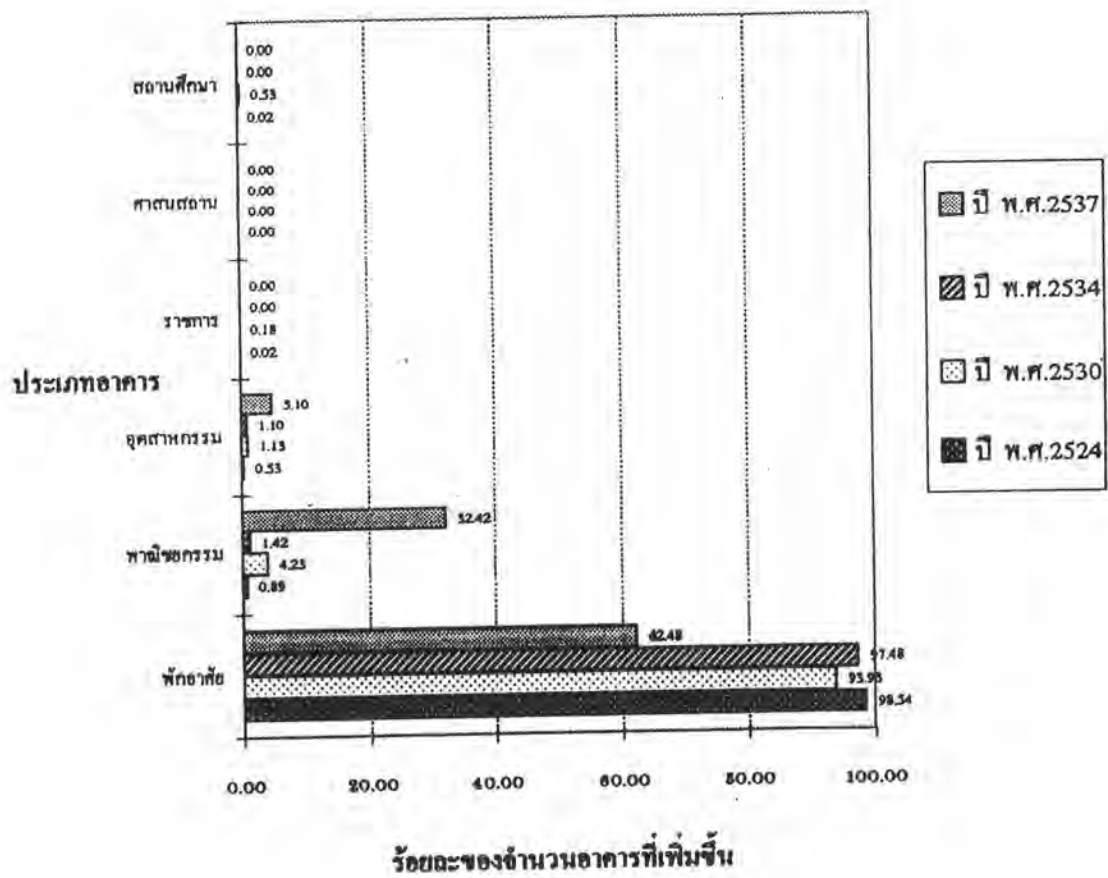


ตารางที่ 4.27 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในปี 2524 - 2537

| ประเภทอาคาร | ร้อยละของ<br>จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ. 2534 | ร้อยละของ<br>จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ. 2530 | ร้อยละของ<br>จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ. 2534 | ร้อยละของ<br>จำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้น<br>ในปี พ.ศ. 2537 |
|-------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| พักอาศัย    | 98.54                                                 | 93.93                                                 | 97.48                                                 | 62.48                                                 |
| พาณิชย์กรรม | 0.89                                                  | 4.23                                                  | 1.42                                                  | 32.42                                                 |
| อุตสาหกรรม  | 0.53                                                  | 1.13                                                  | 1.10                                                  | 5.10                                                  |
| ราชการ      | 0.02                                                  | 0.18                                                  | -                                                     | -                                                     |
| ศาสนสถาน    | -                                                     | -                                                     | -                                                     | -                                                     |
| สถานศึกษา   | 0.02                                                  | 0.53                                                  | -                                                     | -                                                     |
| รวมประเภท   | 100.00                                                | 100.00                                                | 100.00                                                | 100.00                                                |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.27 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในปี 2524 - 2537



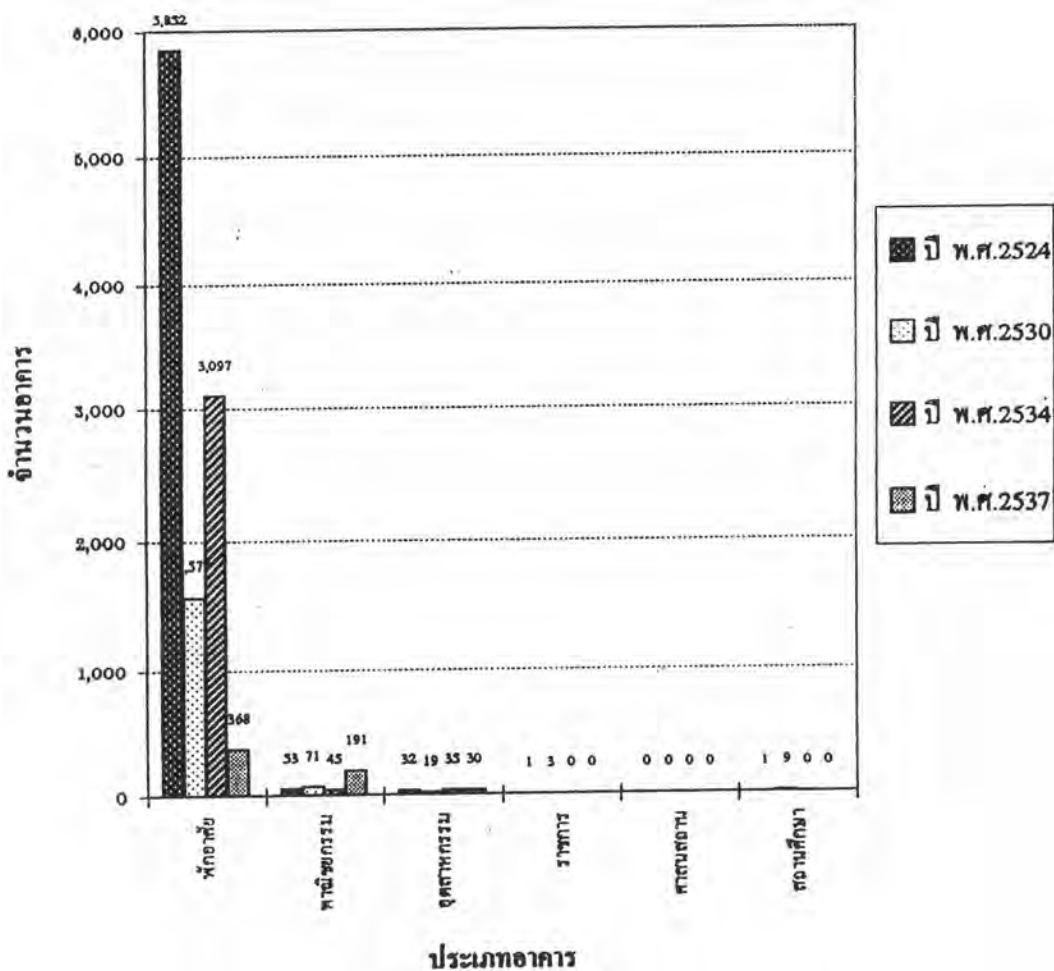


ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละช่วงที่ทำการศึกษา

| ประเภทอาคาร | ปี พ.ศ.2524 | ปี พ.ศ.2530 | ปี พ.ศ.2534 | ปี พ.ศ.2537 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| พักอาศัย    | 5,852       | 1,578       | 3,097       | 368         |
| พาณิชย์กรรม | 53          | 71          | 45          | 191         |
| อุตสาหกรรม  | 32          | 19          | 35          | 30          |
| ราชการ      | 1           | 3           | -           | -           |
| ศาสนสถาน    | -           | -           | -           | -           |
| สถานศึกษา   | 1           | 9           | -           | -           |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.28 แสดงจำนวนอาคารแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละช่วงที่ทำการศึกษา



จากการตัดถนนน่าจะ เป็นปัจจัยให้เกิดการพัฒนาและราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้นน่าจะเป็นตัวชี้ว่าการพัฒนาในพื้นที่มีมาก ดังนั้นร้อยละของจำนวนอาคารที่เพิ่มขึ้นและการเพิ่มขึ้นก็ไม่น่าจะลดลงถึงระดับอยู่ที่ร้อยละ 1.42 (ตารางที่ 4.27)

อย่างไรก็ดีการวิเคราะห์ในเบื้องต้นนี้ อาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงนี้ที่เพิ่มเข้ามาอีกปัจจัยหนึ่ง อาจเป็นการกำหนดมาตรการควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองในส่วนของการประกาศใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ห้ามก่อสร้างอาคาร 9 ประเภทในบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ ภายในระยะ 15 เมตร จากริมถนนทั้งสองข้าง ซึ่งกำหนดห้ามมิให้อาคารประเภทที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรก่อสร้างได้กล่าวคือ อาคารที่ห้ามได้แก่ อาคารประเภทตึกแถว หรืออาคารห้องแถว อาคารขนาดใหญ่ โรงมโหรี โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า หรือโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น จะเห็นได้ว่า เมื่อพื้นที่มีการพัฒนามากขึ้นย่อมต้องเอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจการค้า แม้ว่าราคาที่ดินจะเพิ่มขึ้นก็ยังไม่อาจกล่าวได้ว่า จะเป็นปัจจัยกำหนดการใช้อาคารและที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมลดลง ดังตัวอย่างจากการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษาในช่วงก่อนหน้าี้ เพราะในทางตรงข้ามยิ่งที่ดินราคาแพงมากความต้องการการใช้ประโยชน์ด้านนี้ย่อมต้องเกิดเพิ่มขึ้นในขณะที่การใช้ที่ดิน เพื่อการพักอาศัยอาจจะลดลง เพราะไม่อาจสู้ต้นทุนราคาที่ดินที่สูงขึ้นซึ่งจะต้องซื้อเพื่อนำมาเป็นที่อยู่อาศัยได้ ดังนั้น อาจกล่าวสรุปได้ว่าการที่จำนวนอัตราเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย เพิ่มขึ้นจากการลดลงในช่วงก่อน อาจเป็นเพราะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโดยรวมที่เพิ่มขึ้น โดยดูจากการปรับราคาประเมินในการซื้อขายที่ดินที่ประกาศใช้ใหม่ แสดงว่าผลจากการปรับขึ้นราคาประเมินที่ดินไม่ใช่ว่าปัจจัยสำคัญในการกำหนดจำนวนอาคารพักอาศัยในช่วงนี้ให้ลดลง เพราะร้อยละของอาคารพักอาศัยกลับเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 10.50 ในปี 2530 เป็นร้อยละ 20.60 ในปี 2534 (ตารางที่ 4.22) แต่ในขณะที่เดียวกันการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ไม่ควรจะลดลงในขณะที่ปัจจัยต่าง ๆ แสดงถึงการพัฒนาที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยอัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตลอด แต่กลับลดลงในช่วงนี้ทั้ง ๆ ที่จำนวนร้อยละของอาคารรวมทั้งเพิ่มขึ้นในช่วงนี้ก็เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10.81 เป็นร้อยละ 20.45 (ตารางที่ 4.22) ซึ่งหากนำมาวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบในช่วงนี้ คือ ช่วงตั้งแต่ปี 2530 - 2534 น่าจะเกี่ยวข้องกับการประกาศใช้ข้อบัญญัติห้ามก่อสร้างอาคารริมถนนศรีนครินทร์ภายในระยะ 15 เมตร ที่ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2530 เพื่อวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาจราจรในถนนศรีนครินทร์ โดยการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้าและศูนย์

การค่าเป็นตน จึงคาดว่าจากการประกาศใช้ข้อบัญญัติดังกล่าว อาจมีส่วนทำให้การขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ในช่วงนี้ลดลง กล่าวคือ อัตราการเพิ่มขึ้นลดลงดังจะเห็นได้จากร้อยละของจำนวนอาคารที่เปลี่ยนแปลงซึ่งลดลงเหลือเพียง 12.33 จากร้อยละ 19.45 ในช่วงก่อนตามตารางที่ 4.22 หรือเปลี่ยนแปลงในลักษณะของอัตราการเพิ่มขึ้นที่ลดลงในช่วงนี้ตามตารางที่ 4.10 จาก 122 เหลือ 53 ดังข้อมูลซึ่งได้อธิบายมาแล้ว

#### ช่วงที่ 4 ปี พ.ศ. 2534 - ปี พ.ศ. 2537

จากข้อมูลการแปลภาพถ่ายทางอากาศและการสำรวจเก็บข้อมูล ทำให้ทราบถึงจำนวนอาคารรวมในพื้นที่ศึกษาโดยประมาณ จากการจแนงนับทั้งสิ้นจำนวน 15,539 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 27.50 ของทุก ๆ ปี (ตารางที่ 4.9) อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลงรวมเท่ากับ 5.17 (ตารางที่ 4.20) ลดลงจากร้อยละ 27.90 เหลือ 22.73 กล่าวคืออัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารรวมในปี 2537 มีเพียง 5.17 ลดลงจากปี 2534 ถึง 22.73

จากตารางข้อมูลแสดงให้เห็นว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารส่วนใหญ่ลดลง กล่าวคือการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมีจำนวนลดลงจากช่วงก่อนเหลือร้อยละ 20.60 (ตารางที่ 4.22) คือ เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงจะพบว่าอาคารเพื่อการพักอาศัยในปี 2534 เท่ากับร้อยละ 20.60 ลดลงเหลือร้อยละ 2.45 ในปี พ.ศ.2537 (ตารางที่ 4.22) ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 12.33 เป็นร้อยละ 52.33 และแนวโน้มในช่วงดังกล่าวที่แสดงให้เห็นจากตาราง คืออาคารเกือบทุกประเภทมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง ยกเว้นการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมเพียงอย่างเดียวที่เทียบเป็นร้อยละของอัตราเพิ่มแล้วจะเพิ่มจากร้อยละ 35 ในปี 2534 เป็นร้อยละ 110 ในปี 2537 (ตารางที่ 4.10) การเปลี่ยนแปลงในช่วงนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากคือ การเปลี่ยนแปลงที่ลดลงของอาคารพักอาศัยและการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรม

กล่าวคือ ถึงแม้ว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยรวมจะลดลงแต่อัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมีอัตราส่วนการเพิ่มขึ้นสูงมาก ทั้งนี้เมื่อวิเคราะห์ในเบื้องต้นถึงแรงและปัจจัยที่ส่งเสริมให้อัตราการพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นแล้ว อาจจะไม่สามารถบอกอะไรได้ชัดเจน นอกจากในช่วงนี้ การพัฒนาได้ขยายตัวมากขึ้นทั้งในด้านของเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศและผลกระทบจากการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายใหม่ ๆ เป็นวงแหวนโดยรอบเกือบครบทั้งหมด รวมทั้งการก่อสร้างปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ (3344) ช่วงที่ 2

ต่อจากสะพานลอยรถข้ามที่ถนนบางนา - ตราด ซึ่งใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออก (นิคมอุตสาหกรรม) เข้าสู่กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้การขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยยังมีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างต่อเนื่องในพื้นที่ทางฝั่งตะวันออก จากถนนศรีนครินทร์ต่อไปตามเส้นทางถนนสายบางนา - ตราด ช่วงที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับแยกถนนศรีนครินทร์ตัดถนนบางนา - ตราด ที่จะออกสู่ชลบุรี จะมีสภาพการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารปรากฏเป็นโครงการและอาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัย ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ๗ เป็นจำนวนมากกระจายตัวออกไปจากถนนศรีนครินทร์ตามเส้นทางถนนบางนา - ตราด ออกสู่ภาคตะวันออก ซึ่งหากมองในแง่ของการพัฒนาแล้ว อัตราการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์กรรมและสำนักงาน เปลี่ยนแปลงมากขึ้นอย่างมาก ในขณะที่คาดว่า การลดลงหรือชะลอตัวลงของอาคารประเภทพาณิชย์กรรมในช่วงก่อนหน้านี้ เป็นผลจากการประกาศใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครห้ามปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ - ศูนย์การค้าและอาคารอื่น ๆ รวม 9 ประเภท ในระยะ 15 เมตร จากริมถนนศรีนครินทร์ จนมีผลทำให้การขยายตัวมีอัตราลดลงดังผลการศึกษานี้ตารางที่ 4.10 แต่กลับเพิ่มขึ้นในช่วงนี้ ในอัตราส่วนที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบ เป็นอัตราส่วนของการเพิ่มขึ้นที่เปลี่ยนแปลงในช่วงนี้

ดังนั้นจึงเห็นควรพิจารณาถึงจุดที่เกิดการเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงกันข้าม เช่นนี้ ว่าเป็นเพราะปัจจัยใดที่ส่งผลกระทบต่อให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น สำหรับการการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม นอกเหนือไปจากการเพิ่มขึ้นตามผลของการพัฒนาที่ได้รับจากการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ เนื่องจากในปีก่อนหน้านี้ร้อยละของจำนวนอาคารที่เกิดในประเภทพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นมีเพียงร้อยละ 14.52 และ 19.45 ในปีก่อนออกข้อบัญญัติ ฯ และกลับลดลงเหลือร้อยละ 12.33 ในปี 2534 หลังจากมีการประกาศใช้ข้อบัญญัติ ฯ แต่กลับเพิ่มขึ้นอย่างมากถึงร้อยละ 52.33 ในขณะที่ปัจจัยทั้ง 3 อย่าง กล่าวคือ ราคาที่ดินที่ปรับใหม่ ข้อบัญญัติที่เพิ่งใช้บังคับและการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ที่ดำเนินการเสร็จแล้ว ก็คือปัจจัยตัวเดียวกับเมื่อช่วงการพัฒนาในตอนก่อนหน้านี้

ดังนั้นจึงควรวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงในช่วงระยะ ซึ่งมีการพัฒนาในเวลาที่ผ่านมา มีปัจจัยตัวใดที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ นอกเหนือไปจากปัจจัยตัวเดิมที่กล่าวถึงทั้ง 3 ประการ ซึ่งจากการคาดการณ์ขั้นต้นพบว่าในช่วงปี 2534 - 2537 มีปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อพฤติกรรม การเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ ที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของอาคารประเภทพาณิชย์กรรมในครั้งนี้ว่า น่าจะมีส่วนสัมพันธ์กับการประกาศใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการกำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่พักอาศัย เป็นส่วนใหญ่ โดยห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรม แต่มีข้อยกเว้นให้ใช้พื้นที่ได้ร้อยละ 10 ของแต่ละบริเวณ ซึ่งหากจะพิจารณา



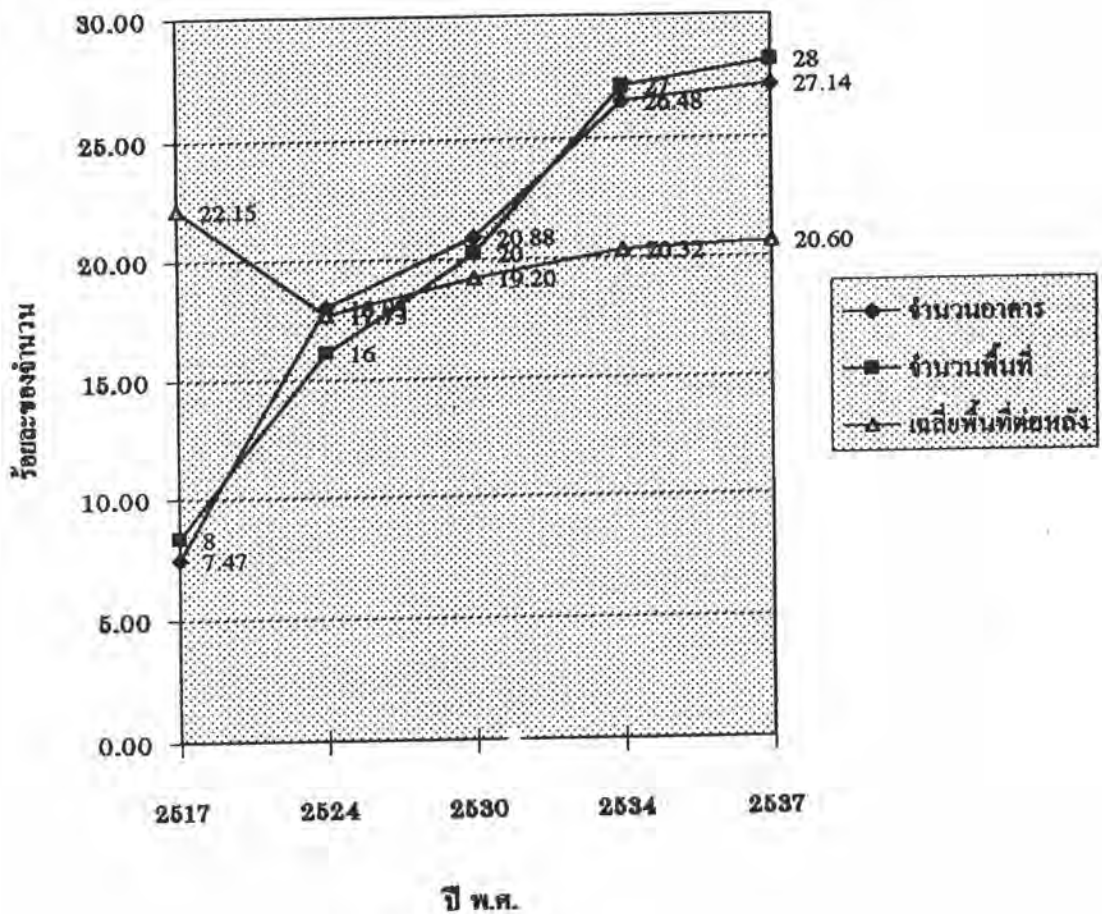


ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่พักอาศัยที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคาร | จำนวนพื้นที่ | เฉลี่ยพื้นที่ต่อหลัง |
|---------|------------|--------------|----------------------|
| 2517    | 4,136      | 2,003,046.45 | 484.30               |
| 2524    | 9,988      | 3,870,261.51 | 387.49               |
| 2530    | 11,566     | 4,855,018.46 | 419.76               |
| 2534    | 14,663     | 6,512,071.04 | 444.12               |
| 2537    | 15,031     | 6,769,518.59 | 450.37               |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.29 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่พักอาศัยที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

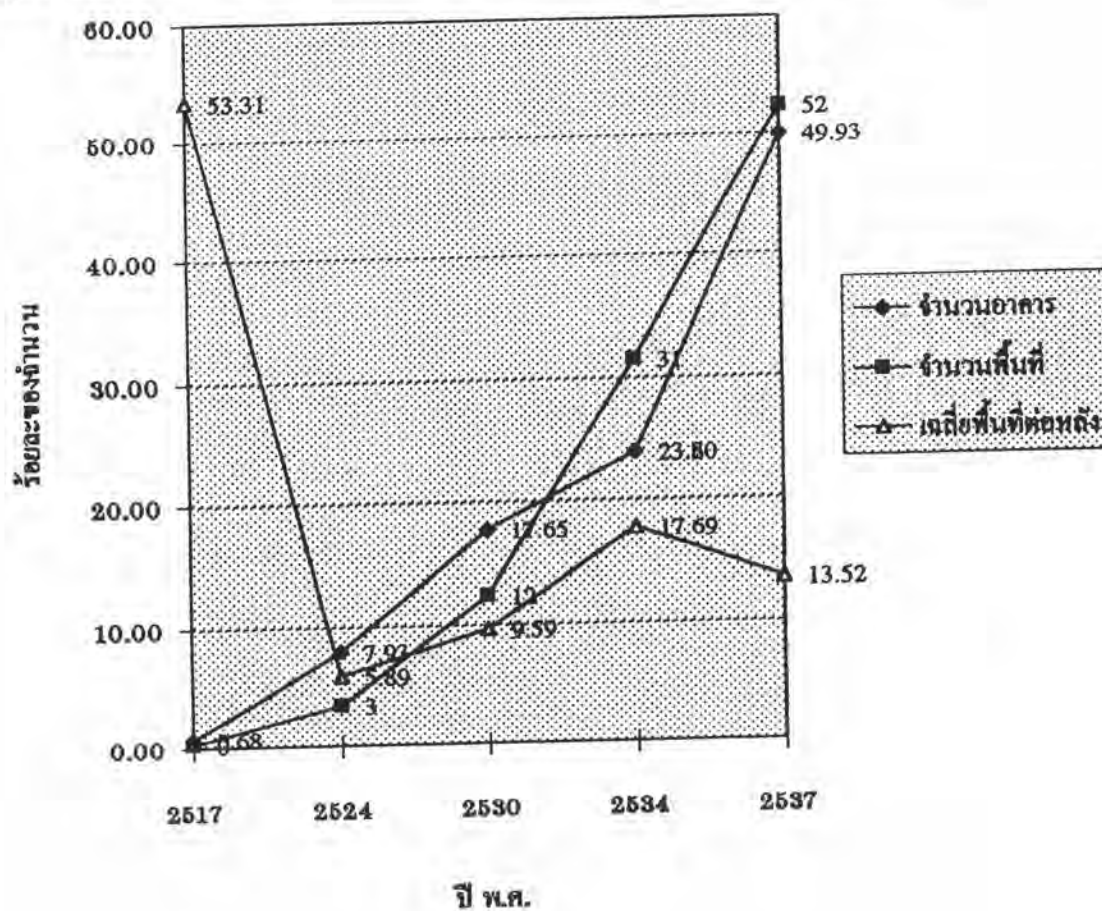


ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่พาณิชย์รวมที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคาร | จำนวนพื้นที่ | เฉลี่ยพื้นที่ต่อห้อง |
|---------|------------|--------------|----------------------|
| 2517    | 5          | 4,158.18     | 8,316.36             |
| 2524    | 58         | 53,323.98    | 919.38               |
| 2530    | 129        | 189,076.24   | 1,495.70             |
| 2534    | 174        | 480,112.09   | 2,759.27             |
| 2537    | 365        | 799,448.25   | 2,109.27             |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.30 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่พาณิชย์รวมที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

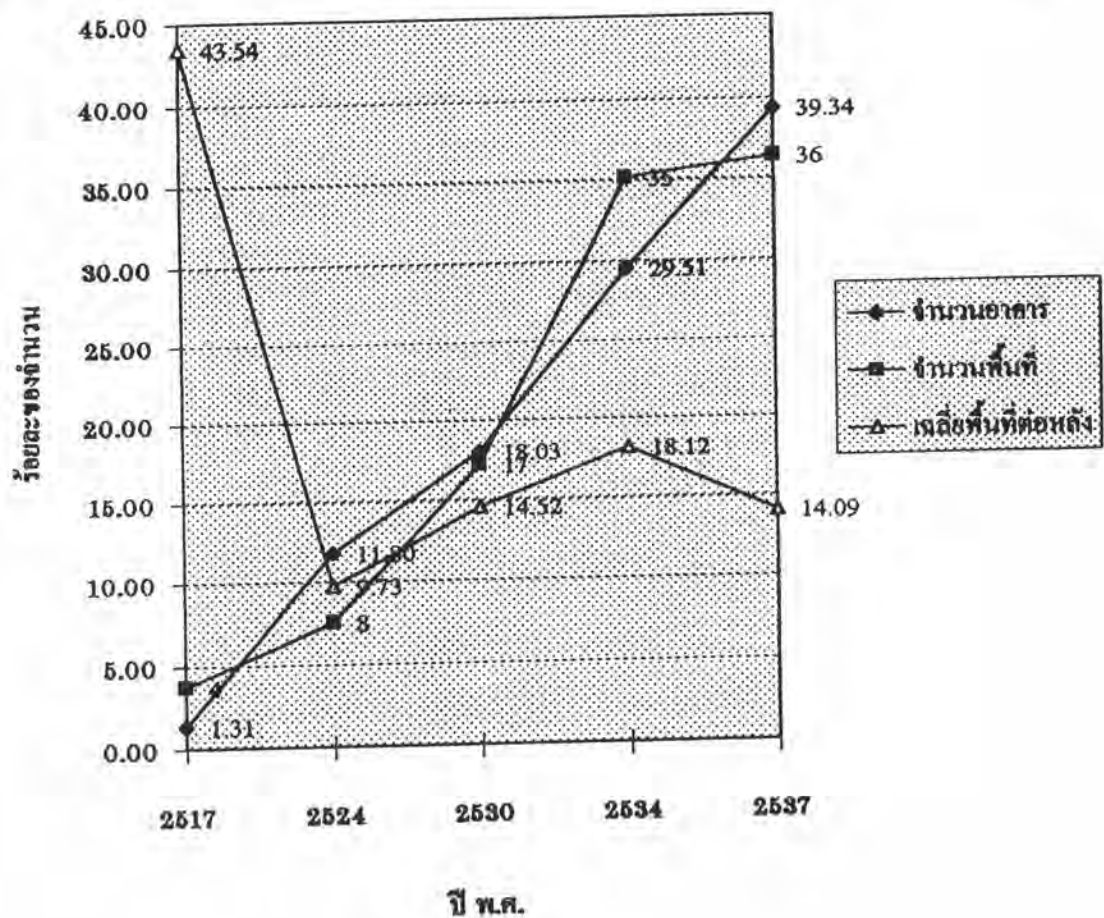


ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่แต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคาร | จำนวนพื้นที่ | เฉลี่ยพื้นที่ต่อหลัง |
|---------|------------|--------------|----------------------|
| 2517    | 4          | 32,232.32    | 8,058.08             |
| 2524    | 36         | 64,804.82    | 1,800.13             |
| 2530    | 55         | 147,856.54   | 2,688.30             |
| 2534    | 90         | 301,876.11   | 3,354.17             |
| 2537    | 120        | 313,048.13   | 2,608.73             |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.31 แสดงจำนวนอาคารและพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่แต่ละปี

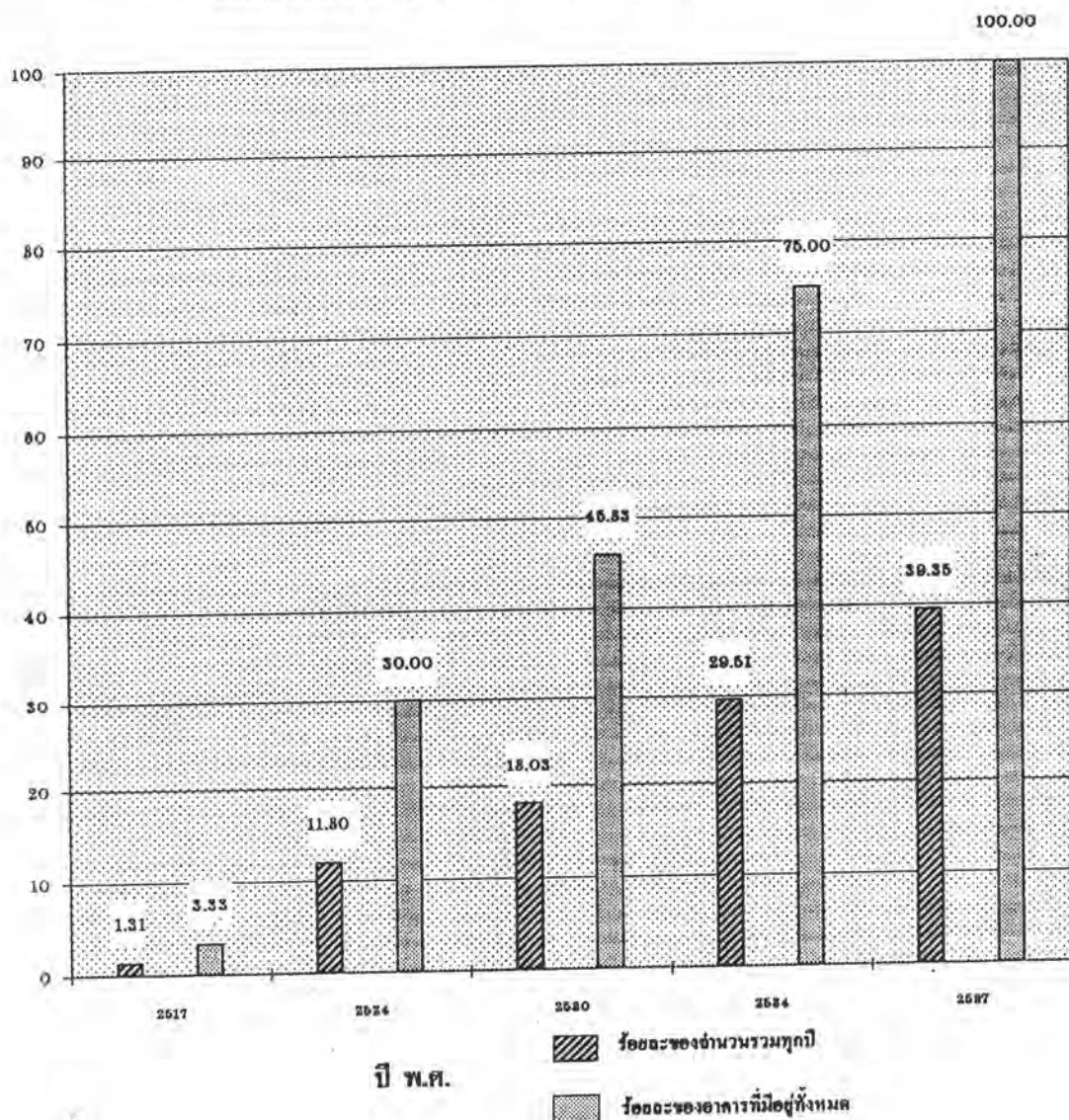


ตารางที่ 4.32 แสดงร้อยละของจำนวนอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา  
ในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 4                   | 1.31                   | 3.33                           |
| 2524    | 36                  | 11.80                  | 30.00                          |
| 2530    | 55                  | 18.03                  | 45.83                          |
| 2534    | 90                  | 29.51                  | 75.00                          |
| 2537    | 120                 | 39.35                  | 100.00                         |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.32 แสดงร้อยละของจำนวนรวมทุกปีและร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด  
ประเภทของอาคารอุตสาหกรรมและคลังสินค้า



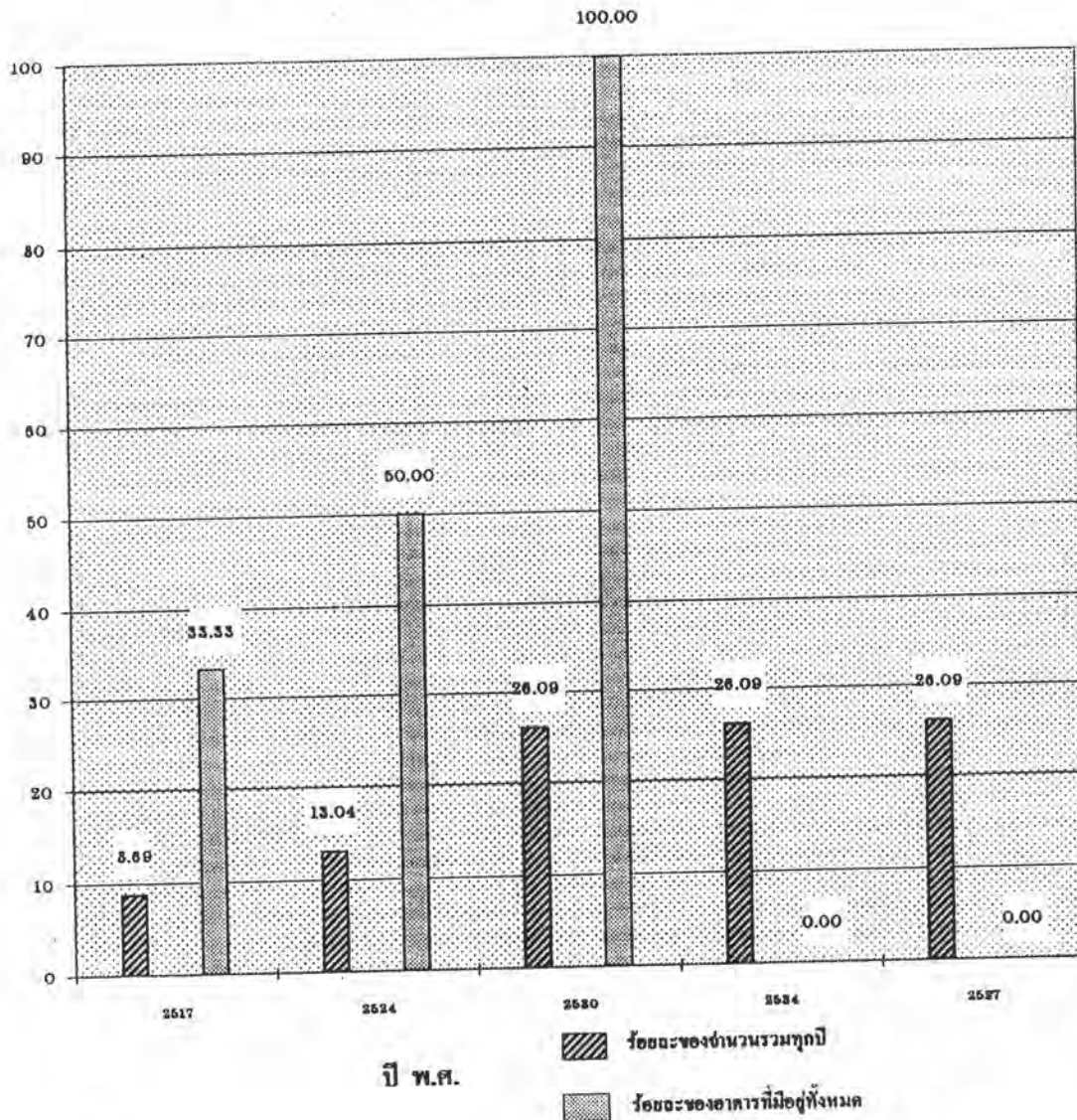


ตารางที่ 4.33 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารราชการที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 2                   | 8.69                   | 33.33                          |
| 2524    | 3                   | 13.04                  | 50.00                          |
| 2530    | 6                   | 26.09                  | 100.00                         |
| 2534    | 6                   | 26.09                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |
| 2537    | 6                   | 26.09                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.33 แสดงร้อยละของจำนวนรวมทุกปีและร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมดประเภทของอาคารราชการ



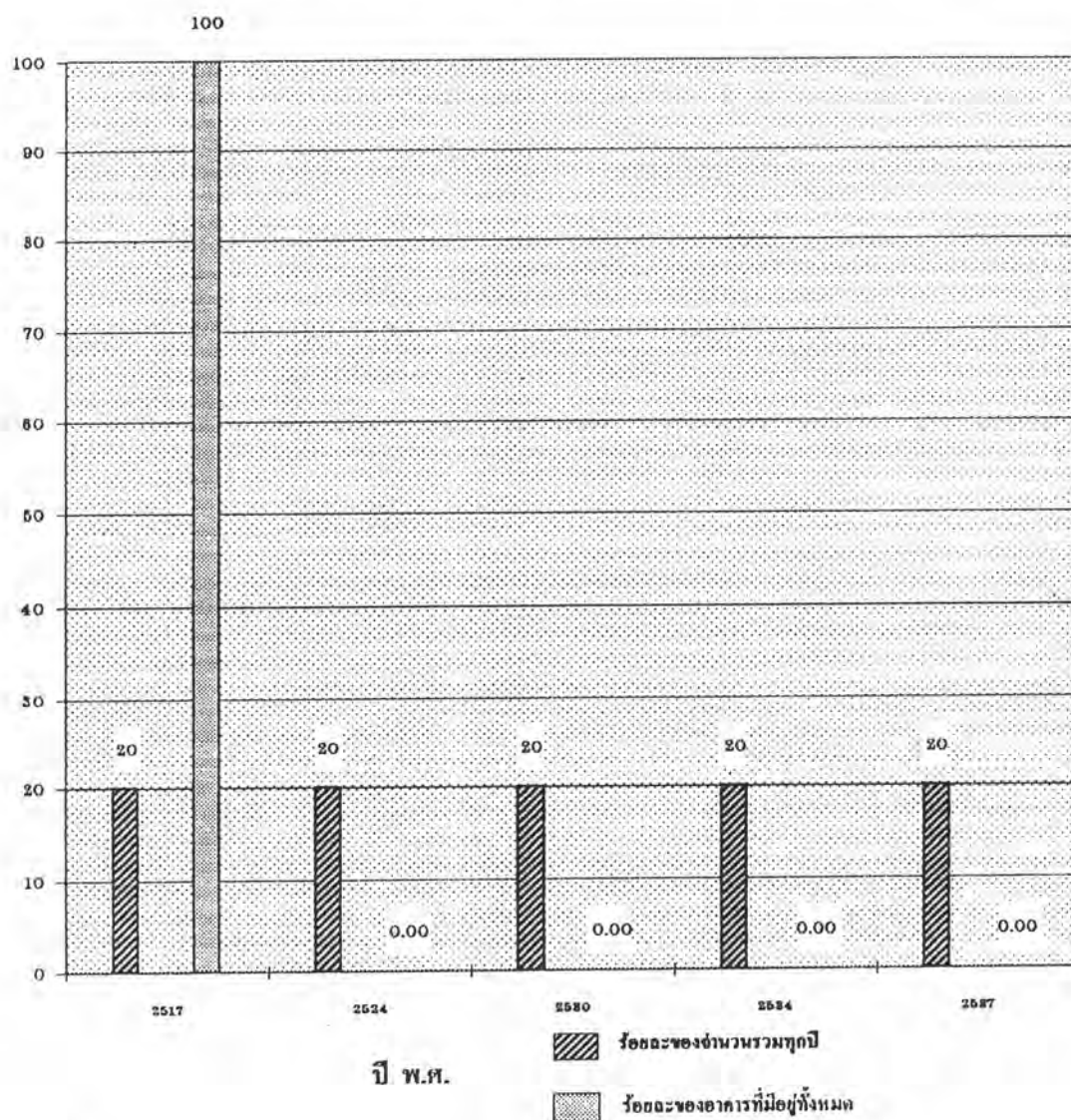


ตารางที่ 4.34 แสดงร้อยละของจำนวนอาคารศาสนสถานที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาในแต่ละปี

| ปี พ.ศ. | จำนวนอาคารในพื้นที่ | ร้อยละของจำนวนรวมทุกปี | ร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมด |
|---------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| 2517    | 2                   | 20.00                  | 100.00                         |
| 2524    | 2                   | 20.00                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |
| 2530    | 2                   | 20.00                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |
| 2534    | 2                   | 20.00                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |
| 2537    | 2                   | 20.00                  | ไม่เปลี่ยนแปลง                 |

ที่มา : จากการศึกษา

แผนภูมิที่ 4.34 แสดงร้อยละของจำนวนรวมทุกปีและร้อยละของอาคารที่มีอยู่ทั้งหมดประเภทของอาคารศาสนสถาน



ดังนั้นจึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ตลอดช่วงระยะเวลาตั้งแต่ช่วงที่ 1 - ช่วงที่ 4 ซึ่งได้ทำการศึกษาสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลในเบื้องต้นถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษานั้นพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่สอดคล้องกับคำกล่าวของหลาย ๆ ฝ่าย ยิ่งเมื่อประเมินปัจจัยต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเป็นตัวส่งเสริมให้ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีส่วนได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวจริงแล้ว ยังต้องคิดถึงสภาพการพัฒนาในพื้นที่ให้มาก เนื่องจากแนวโน้มและข้อมูลสนับสนุนชี้ให้เห็นถึงแนวคิดและหลักการ ที่กล่าวไว้ถึงการพัฒนาและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะนี้ เพราะรูปแบบการพัฒนาและการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้นมีส่วนใกล้เคียงกับการพัฒนาที่หลาย ๆ ฝ่ายกำลังหาทางแก้ไขปัญหานั้น นั่นคือ การพัฒนาที่ขยายตัวเป็นย่านการค้ายาวไปตามแนวริมฝั่งถนนสายหลัก โดยพิจารณาจากการสำรวจข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งพัฒนา ก่อนมีการก่อสร้างถนนสายหลักและช่วงระยะตั้งแต่ เริ่มก่อสร้างถนนจน เปิดใช้กระทั่งมีการควบคุมการขยายตัว เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวต่าง ๆ เหล่านี้ เห็นได้ว่าสภาพทางกายภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีถนนสายหลักคือถนนศรีนครินทร์ เป็นตัวชักนำให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วในรูปแบบของ Ribbon Development ประกอบกับปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ทำให้ต้องพิจารณาว่าการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างไรจึงต้องมีการควบคุมและมาตรการควบคุมที่ได้ใช้ดำเนินการอยู่ขณะนี้ มีผลเพียงไร

เพราะ เป็นที่ทราบโดยทั่วไปแล้วว่าการพัฒนาในลักษณะของการแผ่ลามไปตามแนวริมฝั่งถนน (Ribbon Development) ดังเช่น การพัฒนาที่เกิดขึ้นกับถนนศรีนครินทร์ในขณะนี้ ได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและปัญหาอื่น ๆ ติดตามมา โดยเฉพาะปัญหาการจราจรซึ่งดูจะเป็นสิ่งขัดขวางการพัฒนาและบั่นทอนทรัพยากรที่มีความสามารถในการใช้ประโยชน์ได้น้อยลง จึงไม่อาจละเลยได้ เนื่องจากปัญหาการจราจรคือ ปัญหาใหญ่และจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ทำให้ต้องคำนึงถึงปัญหาการจราจรซึ่งจะเกิดขึ้น เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าถนนศรีนครินทร์จัด เป็นถนนสายหลักตามการจัดแบ่งทั้งตามหน้าที่การใช้สอยและหน้าที่การให้บริการ ซึ่งได้กล่าวไว้แล้ว เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความสามารถในการรับรถต่อวันในการกำหนดมาตรฐานความจุ เพื่อการรักษาสภาพการ เป็นถนนสายหลักที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อการจราจรผ่าน เมืองชั้น เป็นวัตถุประสงค์หลักในการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ครั้งแรกตามมาตรฐานของระบบถนนในโครงการผังนครหลวงแต่ เดิมนั้นไม่ควรจะเกินจากจำนวนที่ อยู่ระหว่าง 10,000 - 25,000 คันต่อวัน มิฉะนั้นแล้วปัญหาการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ที่ต้อง

ผจญกับการจราจรติดขัดยอมหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากความสามารถในการรับรถหรือความจุของถนนศรีนครินทร์นั้น เป็นไปตามมาตรฐานของถนนสายหลัก ซึ่งก่อสร้างไว้เพื่อประสงค์จะให้ทำหน้าที่หลักคือใช้สอยเพื่อการจราจร โดยเน้นการเคลื่อนที่ของยานพาหนะเพื่อการให้บริการพื้นที่ข้างเคียง

แต่จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการรับรถของถนนสายหลักหรือถนนศรีนครินทร์กำลังหมดไป เนื่องจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยเฉพาะการกระจายตัวในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกิดเรียงรายขยายตัวไปตามแนวยาวตามริมฝั่งถนนศรีนครินทร์ที่ในขณะนี้ ส่วนแล้วแต่ เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดปริมาณการจราจรจำนวนมากจนคาดว่าจะเกินขีดความสามารถในการรับรถตามขนาดความจุของถนนสายหลักสายนี้ที่จะต้องรับปริมาณการจราจรจำนวนกว่า 40,000 คัน/วัน ตามการสำรวจและอาจจะถึง 80,000 คัน/วัน ตามการคาดการณ์ล่วงหน้าในเบื้องต้นถึงปริมาณการจราจรที่เกิดจากโครงการชิดคอนสแควร์ และโครงการอื่น ๆ รวมทั้งโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้นอย่างเช่นโครงการสุภาพงษ์นครินทร์ เป็นต้น โดยเฉพาะเมื่อพิจารณา รวมไปถึงทั้งพื้นที่ในส่วนของการใช้พื้นที่ เพื่อกิจกรรมอื่นหรือแม้แต่โครงการต่าง ๆ ที่คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ต่อปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นบนถนนศรีนครินทร์แล้ว ทำให้เห็นว่าน่าจะก่อปัญหาการจราจรให้กับถนนศรีนครินทร์ให้ยิ่งติดขัดเพิ่มขึ้นและหากไม่ควบคุม หรือหยุดยั้งให้ได้แล้ว ปัญหาการจราจรบนถนนศรีนครินทร์จะเต็มท้องถนนและติดขัดจนไม่อาจขับเขยื้อนได้เลย และที่สำคัญ ภาพของการพัฒนาตามแนวถนนสายหลักกับปัญหาการจราจรจะยิ่งชัดเจนขึ้นจนกลายเป็นเสมือนปัญหาเดิม ๆ ที่เกิดซ้ำแล้วซ้ำอีก ทั้งนี้เห็นได้จากจำนวนปริมาณการจราจรที่คาดว่าถนนศรีนครินทร์จะต้องแบกรับพื้นที่บริการและกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดจำนวนรถยนต์ในท้องถนนในแต่ละประเภท โดยคำนวณจากอาคารและพื้นที่ในแต่ละกิจการที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเห็นได้จากการรวบรวมและสำรวจข้อมูลการจราจรที่จะได้ศึกษาต่อไป ในรายละเอียดเกี่ยวกับปริมาณการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ โดยการศึกษาเกณฑ์ที่ ก่อให้เกิดการเดินทางของกิจกรรมแต่ละประเภท โดยใช้เกณฑ์ที่เคยมีผู้ศึกษาไว้ แล้วนำมาคำนวณหาปริมาณการจราจรจากจำนวนอาคารและการใช้ที่ดินในพื้นที่ เพื่อดูปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ แล้วนำมาพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development บนถนนศรีนครินทร์ ในการศึกษาเกี่ยวกับการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ ซึ่งจะได้กล่าวอย่างละเอียด ในการศึกษาในที่ว่าด้วยการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ : ถนนสายหลัก

อนึ่ง จากผลการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้ศึกษา มาแล้วนั้น อาจกล่าวได้ว่า

การพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ริมถนนช่วงจากถนนรามคำแหงที่สี่แยกสถานีถึงถนนบางนา - ตราด ควร  
จะต้องควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการอย่างจริงจัง ซึ่งมาตรการหรือแนวทางที่กล่าวถึงเป็น  
หลักเกณฑ์ทั่ว ๆ ไป ที่ได้มีการนำมาใช้เพื่อป้องกัน และแก้ไขปัญหการพัฒนาที่เกิดการขยายตัว  
ตามแนวถนนสายหลักที่มีใช้ปฏิบัติ เป็นแนวทางในเรื่องดังกล่าวอยู่ขณะนี้ ได้แก่ มาตรการควบคุม  
ทางผังเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการควบคุมที่ใช้อยู่ในบริเวณพื้นที่  
ศึกษา ในบทที่ว่าด้วยมาตรการและวิธีการควบคุมต่อไป