

ผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคาร
ภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

IMPACTS OF THE BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION (BMA) ORDINANCE WITH
SPECIFIED AREAS RESTRICTED FROM CONSTRUCTION AND MODIFICATION OF BUILDING
WITHIN 15-METER SETBACK ALONG MAJOR STREETS



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and

Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนด
บริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร
จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก

โดย

นางสาวณัฐภาส วรปทุม

สาขาวิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจตุรติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.พนันท์ ตาปนานนท์)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ณัฐภาส วรปทุม : ผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและ
 ดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก (IMPACTS OF THE
 BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION (BMA) ORDINANCE WITH SPECIFIED AREAS
 RESTRICTED FROM CONSTRUCTION AND MODIFICATION OF BUILDING WITHIN 15-METER
 SETBACK ALONG MAJOR STREETS) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อ. ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์,
 221 หน้า.

กรุงเทพมหานครได้ตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในการควบคุมบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารภายในระยะ
 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก จำนวน 37 สาย โดยระบุวัตถุประสงค์ไว้เพื่อป้องกันการเกิด
 ปัญหาจราจรและเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก การตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวมีความ
 หลากหลาย ทั้งข้อบัญญัติฯ ที่เป็นการควบคุมบริเวณริมถนนสายหลักที่มีการตัดไว้นานแล้ว และที่เป็นการควบคุม
 บริเวณริมถนนสายหลักที่ตัดใหม่ ซึ่งมีผลแตกต่างกันในการก่อสร้างอาคารและลักษณะการใช้ที่ดิน เนื่องจาก
 ข้อบัญญัติฯ จะมีผลบังคับใช้กับอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างและดัดแปลงภายหลังการบังคับใช้เท่านั้น อาคารที่
 มีอยู่ก่อนหรืออาคารประเภทที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างจะได้รับการยกเว้น

การศึกษานี้ จะดำเนินการวิเคราะห์ถึงนโยบายการให้พื้นที่ถอยร่น 15 เมตร โดยการรวบรวมข้อมูลปีที่
 มีการก่อสร้างถนน เปรียบเทียบกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ เพื่อหาข้อสังเกตเกี่ยวกับถนนที่มีการบังคับใช้ข้อบัญญัติ
 ฯ ดังกล่าว และดำเนินการสำรวจถนนที่กำหนดจากการเลือกอย่างมีเงื่อนไขให้เป็นพื้นที่ศึกษาจำนวน 5 สาย เพื่อ
 ติดตามสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว รวมถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะถอยร่น 15 เมตร
 เพื่อวิเคราะห์ว่ามีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ หรือไม่ อย่างไร

ผลการศึกษาพบว่าความแตกต่างของปีที่มีการสร้างถนนและปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ขนาดแปลงที่ดิน
 รูปแบบถนน และตำแหน่งที่ตั้งของถนน ส่งผลให้เกิดสภาพการถอยร่นที่ต่างกัน โดยลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินใน
 ระยะถอยร่น 15 เมตร สามารถแบ่งเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ พื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว และลาน
 เอนกประสงค์ พบว่าจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นในถนนที่เป็นพื้นที่ศึกษาทั้งห้า มีการใช้เป็นที่จอดรถและทาง
 สัญจรเฉลี่ยประมาณร้อยละ 76 ซึ่งถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นในด้านการส่งเสริมให้
 เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ แต่ยังไม่บรรลุประโยชน์ในด้านการแก้ไข
 ปัญหาจราจร เพราะยังคงพบปริมาณการจราจรมากและปัญหาการติดในช่วงเวลาเร่งด่วนแม้ในถนนที่มีการถอยร่น
 เป็นสัดส่วนสูง ขณะเดียวกันบริเวณที่ไม่มีมีการถอยร่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่มีตึกแถวจำนวนมากกลับได้รับ
 ผลกระทบจากข้อบัญญัติฯ ด้วยข้อจำกัดของแปลงที่ดินทำให้ไม่สามารถพัฒนาได้อีกเลย ซึ่งเป็นผลกระทบต่อแปลง
 ที่ดินในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและชั้นกลางที่มีมูลค่าสูงและมีศักยภาพในการพัฒนาให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ แต่
 กลับไม่สามารถสร้างพัฒนาอาคารใหม่ได้

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2560

5973330325 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: THE BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION (BMA) ORDINANCE / SETBACK / MAJOR STREETS

NATTAPA WORRAPATUM: IMPACTS OF THE BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION (BMA) ORDINANCE WITH SPECIFIED AREAS RESTRICTED FROM CONSTRUCTION AND MODIFICATION OF BUILDING WITHIN 15-METER SETBACK ALONG MAJOR STREETS. ADVISOR: PORNSAN VICHENPRADIT, Ph.D., 221 pp.

Bangkok Metropolitan Administration (BMA) has enacted several local ordinances to control building construction within 15-meter area from several major streets. The number of streets with ordinance enforcement is 37. The purposes of these ordinances are declared as to prevent traffic problem and to keep streetscape in good order. Streets with these ordinances are various from old major ones to newly constructed ones. This cause differences in the result of enforcement both in building construction and land use, because the ordinances affect only specific types of buildings built or modified after ordinance enforcement, and they are not retroactive to existing buildings.

This research starts by collecting data of construction years and ordinance enforcement years of those major streets, in order to find patterns of 15-meter setback regulation. And then Physical surveys in conditionally selected 5 study areas are conducted, in order to observe the implementation of setback according to the ordinances, and to find out types of land use in 15-meter setback area whether they conform to purposes of those ordinances or not.

One of findings is that time-lag between year of street construction and year of ordinance enforcement, land plot size, pattern of street of location cause differences in setback condition. There are 4 types of land use in 15-meter setback area which can be identified as parking lot, road, green area and plaza. And it shows that average ratio of 15-meter setback area in 5 cases which is used as parking lot and road are 76 percent, therefore it conforms the purposes in the way to promote owners of buildings along main streets to be responsible for providing parking lots. But it does not attain the purposes to reduce traffic problems, because there is still lots of traffic and traffic congestion on streets in rush hours, even in streets with high ratio of setback. On the other hand, in 15-meter setback area with incompliant existing buildings there still exist big amount of shophouses affected by the ordinances, because land plot size limitation obstructs redevelopment. This causes high effect in inner and middle area of Bangkok, where land value and development potential are so high that new buildings are hardly developed in the future.

Department: Urban and Regional Planning Student's Signature

Field of Study: Urban and Regional Planning Advisor's Signature

Academic Year: 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์ ที่ได้ให้คำแนะนำ แนวทาง แนวความคิด และวิธีการในการศึกษา ตลอดจน สละเวลาอันมีค่าคอยติดตามและให้โอกาสแก่ข้าพเจ้ามาโดยตลอด ตลอดจนอาจารย์ท่านอื่น ๆ ในสาขาวิชาการ วางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ช่วยแนะนำและให้ข้อคิดเกี่ยวกับงานวิจัยชิ้นนี้แก่ข้าพเจ้า

ขอขอบคุณประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา และกรรมการ สอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ และ รองศาสตราจารย์ ดร.นพนนท์ ตาปนานนท์ ที่ช่วยให้คำแนะนำ จนสามารถปรับปรุงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณบุคลากรทุกท่านในหน่วยงานของภาครัฐ ทั้งสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักการโยธา กรมพัฒนาที่ดิน กรมแผนที่ทหาร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ช่วยเหลือในด้านข้อมูล ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์นี้

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ บิดา มารดา น้องชาย คุณย่า และคุณยาย ที่คอยเป็นกำลังใจ เป็นคนพาไป สรรวจพื้นที่ เป็นกำลังใจ และโอกาสทางการศึกษาตลอดมา รวมถึงเพื่อน ๆ พี่ ๆ และน้อง ๆ ที่คอยสนับสนุน ให้กำลังใจ และช่วยเหลือข้าพเจ้ามาโดยตลอด ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไป ได้ดี



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	11
สารบัญแผนภูมิ.....	12
สารบัญรูปภาพ.....	14
บทที่ 1 บทนำ.....	18
1.1 ความเป็นมาของการวิจัย.....	18
1.2 คำถามการวิจัย.....	19
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	19
1.4 วัตถุประสงค์ในการวิจัย.....	20
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	20
1.5.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา.....	20
1.5.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่.....	21
1.6 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย.....	22
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย.....	22
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการถอยร่น.....	23
2.1.1 เจตนารมณ์ของการกำหนดระยะร่น.....	23
2.1.2 การกำหนดระยะร่นในประเทศไทย.....	24
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคาร.....	25

2.2.1 การควบคุมอาคารในประเทศไทย	25
2.2.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือ เปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท	28
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาถนนสายหลัก	35
2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานของประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร	35
2.3.2 ประเภทของถนนในเมือง	37
2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร	39
2.3.4 แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร	42
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	45
2.5 การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย	48
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	50
3.1 ประเภทของงานวิจัย	50
3.2 ตัวแปรและตัวชี้วัด	50
3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	51
3.4 แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	56
3.5 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างสำหรับข้อมูล	58
3.6 การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลวิจัย	62
3.6.1 ประเด็นในการวิเคราะห์	62
3.6.2 วิธีการประมวลผล	62
3.7 ข้อจำกัดในการวิจัย	67
3.8 กรอบในการดำเนินการวิจัย	67
บทที่ 4 การประมวลผลทางการศึกษา	69
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ	69

4.1.1 การตราข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานครฯ	69
4.1.2 การเลือกตัวอย่างพื้นที่ศึกษา	75
4.2 วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	80
4.2.1 ริมถนนแจ้งวัฒนะ	80
4.2.2 ริมถนนนวมินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1)	94
4.2.3 ริมถนนรามอินทรา	106
4.2.4 ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี)	121
4.2.5 ริมถนนกัลปพฤกษ์	135
4.2.6 สรุปรายบท	150
บทที่ 5 การวิเคราะห์และเปรียบเทียบ	153
5.1 การเปรียบเทียบการศึกษาจากบทที่ 4	153
5.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ	161
5.2.1 จำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ	161
5.2.2 ขนาดแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ	163
5.2.3 ลักษณะอาคารที่พบบนพื้นที่ศึกษา	165
5.2.4 ลักษณะแปลงที่ดินที่พบบนพื้นที่ที่ไม่มีการถอยร่นและพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา	169
5.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น	172
5.3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นจำแนกตามลักษณะการใช้งาน	172
5.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นจำแนกตามรูปแบบอาคารและถนน ตัวอย่าง	178
5.3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นที่มีการใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถและ ทางสัญจร จำแนกตามรูปแบบอาคารและถนนตัวอย่าง	182
5.4 สรุปผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ	184
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	187

6.1 สรุปผลการศึกษา	187
6.2 ข้อสังเกตเรื่องการควบคุมและออกแบบเมือง	191
6.3 ข้อเสนอแนะ	193
.....	196
รายการอ้างอิง.....	196
ภาคผนวก	199
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	221



สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	บริเวณถนนที่มีตราข้อบัญญัติฯ ในการควบคุมบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารภายในระยะที่กำหนด	29
ตารางที่ 2	อาคารห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ.....	32
ตารางที่ 3	แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	56
ตารางที่ 4	ข้อมูลถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ที่ผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้.....	58
ตารางที่ 5	ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถนนที่ผ่านเกณฑ์ทั้ง 14 สายตัดผ่าน.....	60
ตารางที่ 6	การจัดกลุ่มถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ 4 ช่วงปี.....	73
ตารางที่ 7	ข้อมูลของพื้นที่เลือกศึกษา.....	75
ตารางที่ 8	ปริมาณการจราจรของพื้นที่เลือกศึกษา	76
ตารางที่ 9	ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนของพื้นที่เลือกศึกษา	77
ตารางที่ 10	อาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ของพื้นที่เลือกศึกษา	78
ตารางที่ 11	สรุปสัดส่วนการวิเคราะห์และเปรียบเทียบของพื้นที่ศึกษา.....	155
ตารางที่ 12	ตัวอย่างรูปแบบอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่น	166
ตารางที่ 13	ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ. 2559 - 2562.....	171
ตารางที่ 14	การจำแนกรูปแบบของพื้นที่จอดรถ.....	172
ตารางที่ 15	การจำแนกรูปแบบของทางสัญจร.....	174
ตารางที่ 16	จำนวนแปลงที่ดินที่จำแนกตามรูปแบบอาคารและถนนตัวอย่าง	178
ตารางที่ 17	การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของอาคารขนาดใหญ่	182
ตารางที่ 18	การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของอาคารทั่วไป	182
ตารางที่ 19	การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของตึกแถว	183
ตารางที่ 20	การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของแปลงที่ดินที่ไม่มีอาคาร	183

แผนภูมิที่ 26	สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์.....	125
แผนภูมิที่ 27	สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์.....	125
แผนภูมิที่ 28	สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์.....	134
แผนภูมิที่ 29	สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	137
แผนภูมิที่ 30	สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	138
แผนภูมิที่ 31	สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	138
แผนภูมิที่ 32	สัดส่วนระยะทางกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	139
แผนภูมิที่ 33	สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	139
แผนภูมิที่ 34	สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	140
แผนภูมิที่ 35	สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณถนนกัลปพฤกษ์.....	149
แผนภูมิที่ 36	จำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นและไม่ถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ.....	161
แผนภูมิที่ 37	จำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนา.....	162
แผนภูมิที่ 38	สัดส่วนของขนาดแปลงที่ดินกับการถอยร่นบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	163
แผนภูมิที่ 39	จำนวนอาคารที่พบบนพื้นที่ศึกษา.....	165
แผนภูมิที่ 40	จำนวนแปลงที่ดินในบริเวณที่ไม่มีถอยร่นกับการสร้างอาคารใหม่.....	169
แผนภูมิที่ 41	จำนวนแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนากับการสร้างอาคารใหม่.....	170
แผนภูมิที่ 42	สรุปจำนวนแปลงที่ดินกับการสร้างอาคารใหม่บริเวณพื้นที่ศึกษา.....	171
แผนภูมิที่ 43	รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่พบบริเวณพื้นที่ถอยร่นของพื้นที่ศึกษา.....	175
แผนภูมิที่ 44	รูปแบบพื้นที่จอดรถและทางสัญจรที่พบบนพื้นที่ศึกษา.....	176
แผนภูมิที่ 45	สภาพการถอยร่นในปัจจุบัน.....	184
แผนภูมิที่ 46	แนวโน้มการถอยร่นในอนาคต.....	185

สารบัญรูปภาพ

รูปที่ 1 ตัวอย่างบริเวณริมถนนที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ.....	19
รูปที่ 2 บริเวณของพื้นที่ศึกษาตัวอย่างถนน 5 สาย.....	21
รูปที่ 3 การจำแนกลำดับศักดิ์และการเชื่อมโยงถนน.....	38
รูปที่ 4 มาตรฐานระยะห่างจำแนกตามลำดับศักดิ์ของถนน.....	38
รูปที่ 5 โครงข่ายถนนวงแหวนในปัจจุบัน.....	41
รูปที่ 6 ตัวอย่างบริเวณที่มีการถอยร่นและไม่ถอยร่น.....	52
รูปที่ 7 ตัวอย่างรูปแบบอาคารที่พบ.....	52
รูปที่ 8 ตัวอย่างรูปแบบอาคารขนาดใหญ่.....	52
รูปที่ 9 ตัวอย่างรูปแบบอาคารทั่วไป.....	53
รูปที่ 10 ตัวอย่างรูปแบบตึกแถว.....	53
รูปที่ 11 ตัวอย่างรูปแบบบ้านพักอาศัย.....	53
รูปที่ 12 ตัวอย่างโครงสร้างอาคารชั่วคราว.....	53
รูปที่ 13 ตัวอย่างอาคารอุตสาหกรรม.....	54
รูปที่ 14 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ.....	54
รูปที่ 15 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นทางสัญจร.....	54
รูปที่ 16 ตัวอย่างพื้นที่จอดรถและทางสัญจรที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น.....	54
รูปที่ 17 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียว.....	55
รูปที่ 18 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นลานเอนกประสงค์.....	55
รูปที่ 19 ตัวอย่างพื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์ที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น.....	55
รูปที่ 20 ประชากรทั้งหมด 37 สาย และประชากรกลุ่มตัวอย่าง 5 สาย.....	61
รูปที่ 21 ตัวอย่างการนับจำนวนแปลงที่ดินทั้งหมด.....	62
รูปที่ 22 ตัวอย่างการนับจำนวนแปลงที่ดินในแต่ละประเภท.....	63
รูปที่ 23 วิธีการวัดระยะทางของแปลงที่ดินในแต่ละประเภท.....	63
รูปที่ 24 วิธีการนับจำนวนอาคารที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น.....	64
รูปที่ 25 ตัวอย่างวิธีการนับการใช้ประโยชน์บนแปลงที่ดิน 1 แปลง.....	64

รูปที่ 26 ตัวอย่างวิธีการนับการใช้ประโยชน์บนแปลงที่ดิน 4 แปลง.....	65
รูปที่ 27 ตัวอย่างวิธีการวัดระยะทางของพื้นที่จอตรดและทางสัญจรบนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น	65
รูปที่ 28 ตัวอย่างวิธีการวัดระยะทางของพื้นที่สีเขียวและลานบนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น.....	66
รูปที่ 29 ตัวอย่างวิธีการนับจำนวนแปลงที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของอาคาร	66
รูปที่ 30 ตัวอย่างแปลงที่ดินที่มีการใช้งานในระยะถอยร่น แต่ไม่พบอาคาร	67
รูปที่ 31 ตัวอย่างแปลงที่ดินที่พบอาคารหลายประเภท	67
รูปที่ 32 กรอบการดำเนินการวิจัย.....	68
รูปที่ 33 บริเวณถนนสายหลักที่มีการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ และข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	72
รูปที่ 34 กลุ่มถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ 4 ช่วงปี	74
รูปที่ 35 บริเวณของพื้นที่ศึกษา.....	79
รูปที่ 36 บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ.....	80
รูปที่ 37 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ	85
รูปที่ 38 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ.....	86
รูปที่ 39 การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ	87
รูปที่ 40 ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ	88
รูปที่ 41 สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ.....	89
รูปที่ 42 รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ	90
รูปที่ 43 พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ	91
รูปที่ 44 พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ	92
รูปที่ 45 บริเวณถนนนวมินทร์.....	94
รูปที่ 46 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนนวมินทร์.....	100
รูปที่ 47 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนนวมินทร์.....	101
รูปที่ 48 การใช้ประโยชน์อาคารและขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนนวมินทร์	102
รูปที่ 49 สภาพการถอยร่นและรูปแบบของอาคารบริเวณริมถนนนวมินทร์.....	103
รูปที่ 50 พื้นที่เชิงจราจร พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนวมินทร์	104
รูปที่ 51 บริเวณถนนรามอินทรา	106
รูปที่ 52 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนรามอินทรา	112

รูปที่ 53	ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนรามอินทรา	113
รูปที่ 54	การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนรามอินทรา	114
รูปที่ 55	ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนรามอินทรา.....	115
รูปที่ 56	สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนรามอินทรา	116
รูปที่ 57	รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา.....	117
รูปที่ 58	พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา	118
รูปที่ 59	พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา.....	119
รูปที่ 60	บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	121
รูปที่ 61	ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์	126
รูปที่ 62	ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	127
รูปที่ 63	การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	128
รูปที่ 64	ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์	129
รูปที่ 65	สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	130
รูปที่ 66	รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์	131
รูปที่ 67	พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	132
รูปที่ 68	พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์	133
รูปที่ 69	บริเวณถนนกัลปพฤกษ์.....	135
รูปที่ 70	ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	141
รูปที่ 71	ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	142
รูปที่ 72	การใช้ประโยชน์ที่อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	143
รูปที่ 73	ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์	144
รูปที่ 74	สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์.....	145
รูปที่ 75	รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์.....	146
รูปที่ 76	พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์	147
รูปที่ 77	พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์	148
รูปที่ 78	ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ.....	150
รูปที่ 79	ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นทางสัญจร.....	150

รูปที่ 80 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียว.....	150
รูปที่ 81 แสดงตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่ลานเอนกประสงค์	151
รูปที่ 82 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่จอดรถ	151
รูปที่ 83 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวและมีที่จอดรถด้านใน	151
รูปที่ 84 แสดงตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง.....	151
รูปที่ 85 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหมู่บ้าน.....	152
รูปที่ 86 ตัวอย่างบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น.....	152
รูปที่ 87 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และอาคารมีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร	177
รูปที่ 88 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และลึกเกินกว่า 15 เมตร.....	177
รูปที่ 89 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีแปลงที่ดินมีลักษณะที่ดินพอดีกับระยะถอยร่น 15 เมตร.....	177
รูปที่ 90 การใช้ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นตึกแถวที่กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินแบ่งเป็นแต่ละคูหา.....	180
รูปที่ 91 การใช้ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นตึกแถวที่กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเป็นของนิติบุคคล.....	181
รูปที่ 92 รูปแบบการจอดรถสองฝั่งและฝั่งเดียวบริเวณที่มีการถอยร่น	186
รูปที่ 93 บริเวณที่จอดรถแต่มีการใช้งานเป็นอย่างอื่น	186
รูปที่ 94 ตัวอย่างแปลงที่ดินขนาดเล็กที่ไม่สามารถถอยร่นได้ ตึกแถวที่ไม่มีการถอยร่นและการจอดรถริมถนน	191
รูปที่ 95 ตัวอย่างความไม่ต่อเนื่องของการถอยร่นและการไม่ถอยร่น	192
รูปที่ 96 ตัวอย่างภูมิทัศน์ริมถนนที่เป็นพื้นที่จอดรถ.....	192
รูปที่ 97 ตัวอย่างภูมิทัศน์ริมถนนที่เป็นพื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์	192
รูปที่ 98 ตัวอย่างรูปแบบพื้นที่จอดรถระหว่างจอดได้ฝั่งเดียวกับจอดได้ 2 ฝั่ง.....	195
รูปที่ 99 ตัวอย่างการถอยร่นและมีแนวพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติม	195
รูปที่ 100 ตัวอย่างที่จอดรถที่มีการสงวนสิทธิ์การใช้งาน	195

บทที่ 1

บทนำ

จากหัวข้อการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ในบทนี้จะกล่าวถึงความ เป็นมาของการวิจัยที่นำไปสู่คำถาม สมมติฐาน วัตถุประสงค์ ขอบเขตงานวิจัย ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย และ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัยชิ้นนี้

1.1 ความเป็นมาของการวิจัย

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 8 ของพื้นที่เมือง นับว่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานของความเป็นเมืองที่มีการสัญจรอย่างสะดวกที่ควรมีพื้นที่ถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่เมืองทั้งหมดประมาณร้อยละ 20 ถึง 25 (ศูนย์บริการวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553) และการมีระยะห่างของถนน ลำดับคีย์ต่าง ๆ มาก ส่งผลให้ถนนสายหลักต้องรองรับปริมาณยานพาหนะจากถนนสายรองมากเกินไปจนเกินกว่าความสามารถในการรองรับที่ได้ออกแบบไว้ จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรตามมา นอกจากการที่ถนนไม่เพียงพอแล้วยังพบว่าถนนสายหลักเกิดการใช้น้ำที่ที่ผิดไป ลำดับคีย์ของถนนมีบทบาทหน้าที่ต่างกัน ถนนสายหลักเป็นการจราจรผ่านเมือง ที่ทำหน้าที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งต้องการความคล่องตัวสูง ในขณะที่การให้บริการพื้นที่ สองข้างทางของถนนเป็นหน้าที่ของถนนสายรองและระบบการจราจรภายในตัวเมืองซึ่งต้องการควบคุมให้แยกจาก กัน เพื่อป้องกันไม่ให้ถนนสายหลักทำหน้าที่ให้ความเคลื่อนไหวการจราจรต้องรับภาระหน้าที่ในการให้บริการแก่ พื้นที่สองข้างทางอันเป็นหน้าที่ของถนนสายรอง การที่กรุงเทพมหานครไม่ได้มีการกำหนดมาตรการในการควบคุม อย่างเพียงพอแต่แรก จึงเริ่มเกิดการขยายตัวของชุมชนไปตามแนวถนนสายหลัก การเจริญเติบโตนี้ทำให้เกิดย่าน การค้าที่วางตัวไปตามแนวถนนสายหลักขึ้น เนื่องจากบริเวณใจกลางเมืองเดิมเริ่มหนาแน่นรวมไปถึงราคาที่ดินใน เมืองเริ่มสูงขึ้น ดังนั้นการค้าและธุรกิจจึงเริ่มขยายไปตามถนนสายใหม่ๆที่ตัดขึ้น เพราะตั้งอยู่ตามแนวถนนสายหลัก ของเมืองที่มีความสะดวกในการเข้าถึง สามารถรองรับความต้องการของคนในพื้นที่รวมถึงที่ดินในบริเวณนี้มีราคา ถูกกว่าในเมืองเป็นการลดต้นทุนในการลงทุน ซึ่งการที่ถนนสายหลักได้กลายเป็นที่ตั้งของกิจกรรมการค้าและธุรกิจ ต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางของถนนสายหลัก การที่ถนนสายหลักของเมืองต้องทำหน้าที่เป็นถนนสายรองใน ขณะเดียวกันก็ต้องให้บริการแก่ชุมชนสองฟากของถนนที่เกิดขึ้นในลักษณะย่านการค้าและมียานพาหนะผ่านเข้า ออกหรือแวะจอดเพื่อใช้บริการจากกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรมเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดขึ้น มากขึ้น

จากปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการวางแผนในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านคมนาคม เนื่องจากเชื่อว่าระบบถนนกับการคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินและปริมาณการจราจรมีความสำคัญและมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ดังนั้นกรุงเทพมหานครจึงได้มีการตราข้อบัญญัติในการควบคุมการบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรและ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก (กองควบคุมทางผังเมือง, 2558) เหตุผลในการประกาศใช้ ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว คือ ถนนสายหลักเป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญที่เชื่อมต่อพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร มี แนวโน้มในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เพิ่มขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมา และเพื่อความ เป็นระเบียบ

เรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง นอกจากนี้ยังทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น โดยเริ่มมีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2509 โดยถนนเส้นแรกที่มีการควบคุมคือ บริเวณริมถนนศรีอยุธยา ภายในระยะ 14 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2524 มีการตราข้อบัญญัติฯ ถนนเส้นที่ 2 คือ บริเวณริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3) เกิดการตราข้อบัญญัติฯ อย่างต่อเนื่องจนถึงในปี พ.ศ. 2548 มีถนนสายหลักที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว ทั้งหมดจำนวน 37 สาย



รูปที่ 1 ตัวอย่างบริเวณริมถนนที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

จากความเป็นมาของการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ที่กล่าวว่า การถอยร่นภายในระยะ 15 เมตร จะช่วยป้องกันปัญหาจราจรและเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก จึงเป็นที่มาของการวิจัยนี้ ที่จะติดตามสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว รวมถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะถอยร่น 15 เมตร

1.2 คำถามการวิจัย

- 1) ในบริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก มีสภาพการถอยร่นเป็นอย่างไร
- 2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นระยะ 15 เมตร ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ดังกล่าวเป็นอย่างไร มีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ หรือไม่
- 3) ผลกระทบที่เกิดจากการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก เป็นอย่างไร

1.3 สมมติฐานการวิจัย

- 1) ในบริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว จะมีสภาพการถอยร่นน้อยในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก และมีสภาพการถอยร่นที่มากกว่าในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย โดยการถอยร่นเกิดขึ้นเฉพาะอาคารที่สร้างใหม่

- 2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นระยะ 15 เมตร มีการใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถมาก ช่วยลดปัญหาการจอดรถบริเวณริมถนนสายหลัก ซึ่งถือว่ามีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ
- 3) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ส่งผลกระทบต่อการสร้างอาคารใหม่โดยเฉพาะในแปลงที่ดินที่มีขนาดจำกัด

1.4 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาและสำรวจลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก
- 2) เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบผลของพื้นที่ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น และสรุปผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ
- 3) เพื่อเสนอแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติฯ

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

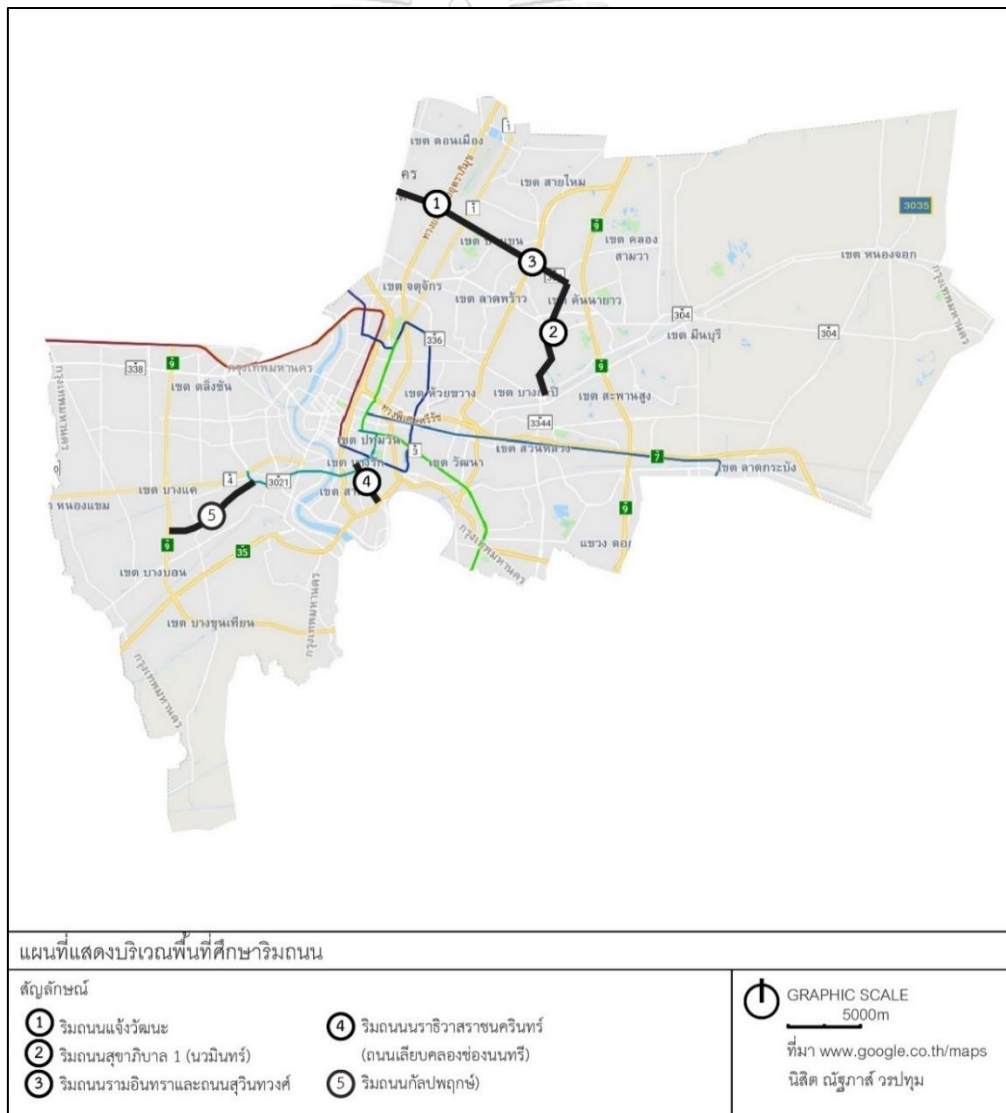
1.5.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

- 1) การศึกษาข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ปีที่มีการสร้างถนน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ความกว้างของเขตทาง จำนวนช่องจราจร รูปแบบถนนและโครงข่ายถนน ตำแหน่งที่ตั้ง ปริมาณการสัญจร ระดับการให้บริการ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางช่วงเวลาเร่งด่วน อาคารที่มีการห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น
- 2) การวิเคราะห์ผลการสำรวจของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดแปลงที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น
- 3) การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ
- 4) การศึกษาความสอดคล้องของการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลักกับการนำไปปฏิบัติจริง
- 5) สรุปผลการดำเนินการวิจัยและข้อเสนอแนะ

1.5.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

ริมถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก จำนวน 37 สาย โดยเลือกศึกษาเชิงลึกจากตัวอย่างถนน 5 สาย การเลือกตัวอย่างถนนจะมีการสร้างเกณฑ์ในการเลือก ได้แก่ การเลือกตัวอย่างถนนจากในกลุ่มช่วงเวลาที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใกล้เคียงกัน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ปีที่มีการก่อสร้างถนน รูปแบบถนน ความยาว ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และตำแหน่งที่ตั้ง เพื่อให้ครอบคลุมตัวแปรทั้งหมด และเพื่อศึกษาถึงความแตกต่างของสภาพการถอยร่นรวมไปถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่พบในระยะ 15 เมตร

ตัวอย่างถนน 5 สาย ได้แก่ บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณริมถนนนวมินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1) บริเวณริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) และบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 บริเวณของพื้นที่ศึกษาตัวอย่างถนน 5 สาย

1.6 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย

- 1) การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ จากการศึกษาและเก็บรวบรวมเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องของข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว และเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เหตุผลในการตราข้อบัญญัติฯ ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ และปีที่มีการก่อสร้างถนน
- 2) การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ จากการสำรวจและสังเกตการณ์ เพื่อนำมาเปรียบเทียบถึงการเปลี่ยนแปลง และเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน เช่น สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ขนาดแปลงที่ดิน รูปแบบอาคารที่พบ สภาพการถอยร่นและการไม่ถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ รวมไปถึงการสอบถามเพื่อถามผู้ที่ใช้งานพื้นที่บริเวณที่ศึกษาถึงกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ศึกษามาวิเคราะห์ถึงความสอดคล้องในการตราข้อบัญญัติฯ กับการนำไปใช้จริง ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและสอบถาม
- 4) การสรุปผลการวิจัย โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาสรุปและเสนอแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะถอยร่น 15 เมตร ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์กับการตราข้อบัญญัติฯ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

- 1) ทราบถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนสายหลักที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก
- 2) ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก
- 3) สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในการวางแนวทางการใช้พื้นที่ที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลักต่อไป

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ได้มีการค้นคว้าหลักการ แนวความคิด ทฤษฎีต่าง ๆ ที่มีประเด็นเกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการถอยร่น
 - 1) เจตนารมณ์ของการกำหนดระยะร่น
 - 2) การกำหนดระยะร่นในกรุงเทพมหานคร
2. แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคาร
 - 1) การควบคุมอาคารในประเทศไทย
 - 2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภท
3. แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาถนนสายหลัก
 - 1) แนวคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานของประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร
 - 2) ประเภทของถนนในเมือง
 - 3) แนวคิดเกี่ยวกับโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร
 - 4) แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
5. การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการถอยร่น

ในส่วนของการถอยร่น จะกล่าวถึงแนวคิดของการกำหนดระยะร่นทั้งที่พบในต่างประเทศ และในประเทศไทย เพื่อศึกษาถึงความหมายและเจตนารมณ์การกำหนดใช้ระยะร่น

2.1.1 เจตนารมณ์ของการกำหนดระยะร่น

Thomas D. Horne (1969) ได้กล่าวไว้ใน Zoning: Setback Lines: A Reappraisal ว่าการกำหนดระยะร่นเป็นส่วนหนึ่งของวิธีการควบคุมความหนาแน่น และมีการใช้ระยะร่นในสหรัฐอเมริกาภายใต้การบังคับของรัฐ ในการถือเอาที่ดินใด ๆ ในประเทศไปทำสาธารณประโยชน์ ซึ่งในข้อบัญญัติของเมืองฮาร์ตฟอร์ด รัฐคอนเนตทิคัต ปี ค.ศ. 1799 ได้อธิบายว่า ระยะร่น คือ แนวระยะหลังถนนในที่ดินของเจ้าของที่ดินนั้น ๆ ที่เจ้าของที่ดินจะถูกควบคุมการห้ามสร้างอาคารบางประเภทในบริเวณระยะถอยร่นนี้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น การกำหนดแนวระยะร่นจัดทำโดยเมือง ภายใต้การบังคับของรัฐในบริเวณแปลงที่ดินที่ติดกับถนน ซึ่งกฎหมายนี้จะมีการควบคุมการสร้างอาคารที่แตกต่างกันไปตามบริบทของพื้นที่ แม้จะมีการกำหนดระยะเดียวกัน เช่น บางบริเวณห้ามสร้างอะไรเลยในแนวระยะร่นนี้ แต่บางบริเวณสามารถสร้างสนามหญ้าหรือลานเอนกประสงค์ได้ในระยะนี้ได้

เจตนาของกรมการวางผังในช่วงแรก มีการกำหนดระยะถอยร่นขึ้นสำหรับการขยายถนนในอนาคตให้กว้างขึ้น แม้ว่าเจ้าของที่ดินจะถูกสิทธิรอนในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีข้อจำกัด แต่การขยายถนนในอนาคตเป็นสิทธิของรัฐในการถือเอาที่ดินใด ๆ ในประเทศไปทำสาธารณประโยชน์ ทำให้เจ้าของที่ดินได้รับค่าชดเชยสำหรับที่ดินที่ต้องเสียไป การกำหนดระยะถอยร่นในช่วงหลัง มักอยู่ในเขตพื้นที่ของชุมชน ที่กำหนดโดยเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ภายใต้พระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อประโยชน์ต่อสุขภาพความปลอดภัยและสวัสดิการของชุมชน โดยห้ามเจ้าของที่ดินที่ติดกับถนนสาธารณะสร้างอาคารที่อยู่ใกล้กว่าระยะทางที่ระบุไว้จากถนน เพราะผลจากความหนาแน่นของประชากรในชุมชนเมืองที่เพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนแปลงเมืองที่มีความซับซ้อนขึ้นในช่วงปัจจุบัน

การนำระยะร่นมาใช้ในกรณีที่ไม่มีการขยายถนนในอนาคต จะเป็นการกำหนดระยะถอยร่นเพิ่มพื้นที่ลานและต้นไม้ พื้นที่ในระยะร่นดังกล่าวจะสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น ป้องกันการเกิดอัคคีภัยโดยการเพิ่มระยะห่างระหว่างอาคารให้มากขึ้น ช่วยให้มีอากาศและแสงที่เพียงพอ รวมไปถึงช่วยลดอันตรายที่มีมรดกซึ่งเป็นผลมาจากการสร้างสิ่งกีดขวาง และลดความแออัดของถนนด้วยการจำกัดขนาดของอาคาร นอกจากนี้ยังมีการกำหนดระยะร่นเพื่อความสวยงามของด้านหน้าอาคารในบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจ และพื้นที่อนุรักษ์มรดกและวัฒนธรรม

City of Bellevue, WA (2017) ได้กล่าวไว้ในเรื่อง Building Setbacks ว่า ระยะร่น คือ บริเวณที่มีการห้ามก่อสร้างอาคารบางชนิดตามกฎหมาย วัดจากแนวเขตที่ดินทั้งด้านหน้า ด้านข้างและด้านหลัง หรือมีการวัดจากกึ่งกลางถนน ระยะร่นอาคารนอกจากถูกกำหนดไว้สำหรับขยายถนนในอนาคตแล้ว ยังมีการถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ก่อสร้างทางเท้า ซึ่งเจ้าของที่ดินสามารถสร้างส่วนประกอบสาธารณะที่ช่วยเสริมภาพลักษณ์และสภาพด้านหน้าอาคารให้งดงาม เช่น ชานบ้าน ลาน เติลียง ชายคา ระแนงไม้ โครงสร้างชั่วคราวตามแบบที่อนุญาต หรือสร้างส่วนต่อขยายที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำฝนหรือการรักษาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ นอกจากนี้ สระว่ายน้ำ รั้วอาคารใต้ดิน ลานจอดรถ หลังคาที่จอดรถ หรือปรับปรุงทางเดิน เช่น แผ่นหินปูพื้น หรือ กำแพงกันดิน ซึ่งจะทำให้ภูมิทัศน์ของถนนและรูปแบบของอาคารมีความเป็นระเบียบ และมีทางเท้าที่เหมาะสมกับการเดิน

Larimer County Planning Department (2017) ได้กล่าวไว้ในเรื่อง Setbacks ว่า ระยะร่น คือ ระยะที่อาคารถูกกำหนดให้มีการเว้นที่ว่างจากแนวเขตถนน เขตแม่น้ำ หรือเขตที่ดิน ระยะร่นถูกกำหนดขึ้น เพื่อรักษาหรือปรับปรุงความปลอดภัย เพื่อป้องกันอัคคีภัย เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภค เพื่อลดผลกระทบจากเสียงรบกวน เพื่อรักษาลักษณะของพื้นที่ เพื่อไม่ให้อาคารถูกวางไว้ใกล้กันเกินไป เพื่อเพิ่มความปลอดภัยด้านหน้าอาคาร และเพิ่มพื้นที่สวน

วิทยา ทรงกิตติภักดิ์ (2557) ได้กล่าวในเอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง FAR BCR OSR ว่า Setback หรือการถอยร่นจากแนวถนนของต่างประเทศ เป็นเครื่องมือในการควบคุมความหนาแน่นของอาคารเพื่อรักษาแนวความกว้างของขนาดเขตทาง เพื่อความปลอดภัยในกรณีเกิดเพลิงไหม้ รองรับการขยายถนนในอนาคต รวมถึงเพื่อรักษาลักษณะของเมือง

2.1.2 การกำหนดระยะร่นในประเทศไทย

จากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่มีวัตถุประสงค์ในการตราขึ้นเพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย ป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การจราจร ตลอดจนการอื่นที่จำเป็น ได้ระบุว่าสามารถกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย และใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารชนิดใดหรือประเภทใด โดยให้

อำนาจในการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นกำหนด ในกฎกระทรวงพบว่ามีการกำหนดระยะถอยร่นจากถนนสาธารณะ แหล่งน้ำสาธารณะ แนวเขตที่ดินผู้อื่น การกำหนดระยะร่นของอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เพื่อความปลอดภัยของประชาชน

พบการกำหนดระยะร่นตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ในบริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ย. 1 เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยบริเวณชานเมือง และบริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ย. 2 เพื่อรองรับการขยายตัวของอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมือง โดยกำหนดให้มีที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า 2 เมตร

นอกจากนี้ในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีการกำหนดระยะร่นจากเขตทางหลวง ในกรณีที่มีเมื่อมีความจำเป็นจะต้องควบคุมทางเข้าออกทางหลวง เพื่อให้การจราจรบนทางหลวงเป็นไปโดยรวดเร็วและสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวง และมีการถอยร่นตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท บริเวณถนนสายหลักเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก

สรุปได้ว่าการกำหนดระยะร่นที่พบในต่างประเทศมีเจตนารมณ์เพื่อรองรับการขยายถนนในอนาคต เพื่อรักษาหรือปรับปรุงความปลอดภัย เพื่อป้องกันอัคคีภัย เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภค เพื่อลดผลกระทบจากเสียงรบกวน เพื่อไม่ให้อาคารถูกวางไวใกล้กันเกินไป เพื่อเพิ่มความสวยงามด้านหน้าอาคาร เพื่อรักษาลักษณะของเมืองและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ในขณะที่การกำหนดระยะร่นที่พบในประเทศไทยมีเจตนารมณ์เพื่อความปลอดภัย เพื่อป้องกันอัคคีภัย เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัย เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก เมื่อนำเจตนารมณ์ของต่างประเทศกับประเทศไทยมาเปรียบเทียบกัน พบว่าเจตนารมณ์ในการกำหนดระยะร่นของประเทศไทยมีความแตกต่างจากเจตนารมณ์ของต่างประเทศที่มีการกำหนดระยะถอยร่นในด้านเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร ซึ่งในการกำหนดระยะร่นของต่างประเทศไม่พบเจตนารมณ์ดังกล่าว

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคาร

2.2.1 การควบคุมอาคารในประเทศไทย

1) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

อนุพงษ์ โพร่งประภา (2540) ได้กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคาร ไว้ในงานวิจัยเรื่องกฎหมายควบคุมอาคารบริเวณชายฝั่งทะเล โดยแบ่งเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคารในอดีตและปัจจุบัน ดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคารในอดีต การควบคุมอาคารของประเทศไทยในอดีต ยังไม่มีแนวคิดที่จะควบคุมอาคารในเรื่องการก่อสร้างอาคารให้มีความมั่นคงแข็งแรง เพียงแต่เน้นในเรื่องของความสะอาดเนื่องจากต้องการดูแลเรื่องโรคภัยของประชาชนเท่านั้น ต่อมาเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ขึ้น รัฐบาลจึงแนวคิดที่จะป้องกันอัคคีภัยและระงับอัคคีภัยที่เกิดจากอาคาร เพื่อให้อาคารที่สร้างขึ้นใหม่ในบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้มีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยและถูกสุขอนามัย จึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคารก่อสร้างในเขตเพลิงไหม้ พ.ศ. 2476 ซึ่งควบคุมเฉพาะบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้เป็นจุด ๆ ไป แต่ในบริเวณอื่นนอกเหนือจากบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้นั้นไม่มีกฎหมายควบคุมอาคาร ทำให้ผู้ก่อสร้างอาคารไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย ความแข็งแรง หรือสุขลักษณะ รวมไปถึง

สร้างผิดหลักผังเมือง ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อยู่อาศัยรวมไปถึงผู้อยู่ข้างเคียง ในที่สุดจึงมีแนวคิดที่จะควบคุมการก่อสร้างอาคารทั่วไป เพื่อให้การก่อสร้างอาคารนั้นมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยกับผู้อยู่อาศัย บริเวณใกล้เคียง กระทรวงมหาดไทยจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2478 ต่อ คณะรัฐมนตรี จะใช้ในท้องที่ใดให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกา ส่วนข้อบังคับและรายละเอียดในหลักการต่าง ๆ จะ ออกเป็นกฎกระทรวงหรือเทศบัญญัติให้เหมาะสม โดยจะควบคุมเฉพาะอาคารที่อยู่ติดทางสาธารณะ หรืออยู่ใน ระยะ 10 เมตร จากทางสาธารณะหรือในระยะที่ไกลกว่า 10 เมตร แต่เป็นระยะที่ยาวเท่ากับส่วนสูงของอาคาร

แนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมอาคารในปัจจุบัน เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะปรับปรุงกฎหมายตาม กฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคารในเขตเพลิงไหม้ พ.ศ. 2476 และพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ให้ทันต่อความเจริญก้าวหน้า การขยายตัวของเมืองและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการควบคุมเกี่ยวกับ ความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัยจากอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การ สถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

นพนนท์ ตาปานานท์ ได้กล่าวไว้ในเอกสารคำสอนวิชา 2503544 การควบคุมการวางผังและออกแบบ เมือง เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมอาคาร ดังนี้

การควบคุมอาคารในปัจจุบันอยู่ภายใต้อำนาจตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งตราขึ้น เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร ตลอดจนการอื่นที่จำเป็น (มาตรา 8) เป็นการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการก่อสร้างอาคาร และกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการ ก่อสร้างในเขตเพลิงไหม้ที่มีอยู่เดิม และรวมให้เป็นกฎหมายฉบับเดียวกัน ข้อกำหนดของการควบคุมที่มีประเด็น เกี่ยวข้องกับการผังเมือง ได้แก่

- ลักษณะ แบบ รูปทรง ลวดลาย เนื้อที่และที่ตั้งของอาคาร
- ลักษณะ ระดับ เนื้อที่ว่างภายนอกอาคาร หรือแนวอาคาร
- ระยะหรือระดับระหว่างอาคารกับอาคาร หรือเขตที่ดินของผู้อื่น หรือระหว่างอาคารกับถนน ตรอก ซอย ทางเท้า หรือที่สาธารณะ
- พื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กับลรถ และทางเข้าออกของรถสำหรับอาคารบางชนิด หรือ บางประเภท ตลอดจนลักษณะและขนาดของพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นดังกล่าว
- บริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย และใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารชนิดใดหรือประเภทใด การควบคุมอาคารตามข้อกำหนดดังกล่าวอาจเป็นได้ในลักษณะที่เป็นกฎกระทรวง หรือเป็นข้อบัญญัติ ท้องถิ่น

2) กฎกระทรวง

นพนนท์ ตาปานานท์ ยังได้กล่าวไว้ในเอกสารคำสอนวิชา 2503544 การควบคุมการวางผังและออกแบบ เมือง เกี่ยวกับกฎกระทรวง ดังนี้

การควบคุมอาคารในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการผังเมือง ซึ่งตราเป็นกฎกระทรวงที่ออกโดยอาศัย อำนาจแห่งพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ซึ่ง กำหนดให้มีพื้นที่ที่ใช้เป็นที่จอดรถยนต์ ที่กับลรถยนต์ และทางเข้าออกรถยนต์สำหรับอาคารบางประเภทที่ใช้ใน

บริการสาธารณะเพื่อหาประโยชน์ รวมทั้งกฎกระทรวงฉบับที่ 41 (พ.ศ. 2537) ซึ่งได้ปรับปรุงลักษณะและขนาดของ ที่จอดรถยนต์ และระยะห่างของอาคารจอดรถยนต์จากเขตที่ดิน นอกจากนี้ในประเด็นของการควบคุมอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวงฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2550) ได้ กำหนดอัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารกับพื้นที่ดิน การกำหนดระยะถอยร่นจากแนวเขตที่ดิน และการกำหนดขนาด ความกว้างที่ต่ำสุดของถนนอันเป็นที่ตั้งของอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ

ทั้งนี้ยังมีกฎกระทรวงที่ใช้ในการควบคุมเฉพาะบริเวณ เช่น การควบคุมอาคารในระยะ 15 ถึง 250 เมตร จากเขตทางของถนนสายหลักหรือทางหลวงของแผ่นดิน ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ (กฎกระทรวงฉบับที่ 24 พ.ศ. 2533) ถนนรัตนภิเษก (กฎกระทรวงฉบับที่ 25 พ.ศ. 2533) เป็นต้น เพื่อการป้องกันปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจาก กิจกรรมบริเวณสองฟากของถนน อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงส่วนใหญ่ที่ใช้ในการควบคุมเฉพาะบริเวณ มี วัตถุประสงค์เพื่อการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น บริเวณชายหาดบางแสน (กฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ. 2494) เป็นต้น ซึ่งการควบคุมโดยการออกเป็นกฎกระทรวงมักจะใช้ในกรณีที่การควบคุมดังกล่าวเป็นไปเพื่อผล ในขอบเขตที่กว้างขวาง หรือในพื้นที่ที่มีรูปแบบการปกครองท้องถิ่นยังไม่สมบูรณ์

3) ข้อบัญญัติท้องถิ่น

นพพันธ์ ตาปานนท์ ยังได้กล่าวถึงข้อบัญญัติท้องถิ่น โดยยกตัวอย่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ดังนี้

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร มีทั้งที่เป็นการควบคุมเฉพาะบริเวณซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างมิได้ และการควบคุมโดยทั่วไปซึ่งได้แก่ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 (ออกโดย อาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479) ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางผัง เมืองได้มีการกำหนดแนวอาคารและระยะต่าง ๆ ประกอบด้วย การกำหนดระยะถอยร่นแนวอาคารห่างจากทาง สาธารณะและแนวเขตที่ดิน หรือการกำหนด Set Back การกำหนดสัดส่วนระหว่างความสูงอาคารกับระยะจาก ผังด้านหน้าอาคารจดแนวถนนฝั่งตรงข้าม หรือการกำหนด Sky Exposure รวมทั้งการกำหนดที่ว่างอัน ปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุมของอาคารที่ใช้เป็นที่พักอาศัย และอาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม และอาคาร สาธารณะซึ่งไม่ได้เป็นที่พักอาศัย หรือการกำหนด Building Coverage Ratio เป็นต้น

นอกจากนี้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการผังเมืองและใช้บังคับเฉพาะบริเวณ ได้แก่ การกำหนดบริเวณซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างขึ้นมิได้ และการห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้ อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ประกอบด้วย การควบคุมบริเวณที่มีคุณค่าของสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น การ ควบคุมอาคารในระยะ 15 เมตรจากเขตทางของถนนสายหลัก การบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การ ควบคุมอาคารบริเวณพื้นที่รองรับการระบายน้ำฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2558) ได้กล่าวไว้ในกฎหมายผังเมืองเพื่อประชาชน ถึง ข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร ดังนี้

กรุงเทพมหานคร ได้มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 แห่ง พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบาง ประเภทที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ภูมิทัศน์ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง โดยจำแนกตาม วัตถุประสงค์ของการควบคุมได้ 7 ประการ คือ

- เพื่ออนุรักษ์โบราณสถาน และบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
- เพื่อรักษาความปลอดภัยในสถาบันระดับสูง และบริเวณที่สมควรรักษาเป็นพิเศษเฉพาะแห่ง
- เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของบริเวณที่อยู่อาศัย
- เพื่อกำหนดพื้นที่รับน้ำตามโครงการป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร
- เพื่อสงวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ใกล้เมือง
- เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย
- เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์ของเมือง

2.2.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2560) ได้กล่าวไว้ใน ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครด้านการผังเมือง ว่าเจตนารมณ์ของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ สำหรับการป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก มีดังนี้ สดุดุปลรรคการไหลของยานพาหนะ โดยการห้ามจอดรถริมถนน ส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ และส่งเสริมทัศนียภาพริมถนน โดยมีข้อกำหนดและมาตรการ ดังนี้

- 1) การควบคุมการใช้ประโยชน์อาคาร (Building Use Restriction) โดยการห้ามกิจการบางประเภทที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรและเกิดความไม่เป็นระเบียบริมถนน เช่น อาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งการควบคุมนี้อาจทำควบคู่ไปกับการออกข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 2) การควบคุมขนาดอาคาร (Building Size Control) ไม่ให้มีขนาดใหญ่โตเกินไป จะช่วยรักษาทัศนียภาพริมถนน
- 3) การควบคุมระยะอาคารจากแนวถนน ช่วยรักษาทัศนียภาพริมถนน และเว้นระยะ ๑๕ เมตรให้เจ้าของที่ดินหรืออาคารปรับปรุงพื้นที่จอดรถและทางเข้า

กองควบคุมทางผังเมือง (2558) ได้กล่าวไว้ในกฎหมายผังเมืองเพื่อประชาชน ดังนี้

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครที่ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญที่เชื่อมต่อพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ

ในปี พ.ศ. 2509 ถนนเส้นแรกที่มีการควบคุมคือ ริมถนนศรีอยุธยาภายในระยะ 14 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2524 ได้มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวบริเวณริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3) ภายในระยะ 15 เมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2528 - 2535 มีการตราข้อบัญญัติฯ เพิ่มอีก 21 สาย และในปี พ.ศ. 2540 - 2548 มีตราข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนสายหลักเพิ่มอีก 14 สาย รวมเป็นทั้งหมด 37 สาย ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 บริเวณถนนที่มีตราข้อบัญญัติฯ ในการควบคุมบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารภายในระยะที่กำหนด

ลำดับที่	ปีที่มีการตราข้อบัญญัติ	ระยะถอยร่น(เมตร)	ถนน	บริเวณ	รูปแบบถนน
1	2509	14	ริมถนนศรีอยุธยา	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนราชปรารภถึงแยกตัดกับถนนพระรามที่ 6	กรุงเทพมหานครชั้นใน
2	2524 และ 2545	15	ริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเจ้าพระยา ตั้งแต่ถนนเจริญกรุงถึงทางแยกตัดกับถนนวงเวียนสี่ และจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก จากกับจุดตัดถนนเจริญกรุงจนจุดถนนพระราม 3 ถนนพระราม 3 จนถึงถนนรัชดาภิเษก และถนนรัชดาภิเษกไปจนถึงทางแยกถนนสุนทรโกษา	กรุงเทพมหานครชั้นใน
3	2528	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (อโศก-วิภาวดี)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนอโศก-ดินแดน และถนนเลียบคลองสามเสนฝั่งเหนือ จนถึงถนนวิภาวดีรังสิต	กรุงเทพมหานครชั้นใน-กลาง
4	2529	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (ตากสิน-ท่าพระ)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินไปทางทิศเหนือจนถึงถนนเพชรเกษม	กรุงเทพมหานครชั้นใน
5	2530	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก ช่วงถนนวงศ์สว่าง ตั้งแต่เชิงสะพานพระราชมารดา 6 จนถึงถนนประชาชาษฎร์	กรุงเทพมหานครชั้นใน
6	2530	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (สุนทรโกษา-สุขุมวิท)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุนทรโกษาไปทางทิศเหนือจนถึงถนนสุขุมวิท	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
7	2530	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง-คลองเปรม)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรัชดาภิเษก ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนประชาชาษฎร์ จนถึงคลองเปรมประชากร	กรุงเทพมหานครชั้นใน-กลาง
8	2530	15	ริมถนนศรีนครินทร์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนศรีนครินทร์ ตั้งแต่ถนนรามคำแหงไปทางทิศใต้จนถึงถนนบางนา-ตราด	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
9	2530	15	ริมถนนพระรามที่ 9	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนพระรามที่ 9 ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนรัชดาภิเษกจนถึงถนนรามคำแหง	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
10	2531	15	ริมถนนรามคำแหง (ถนนสุขาภิบาล 3)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรามคำแหงตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนศรีนครินทร์ไปจนถึงถนนสุวินทวงศ์	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง-นอก
11	2531	15	ริมถนนสุขาภิบาล 1 (ถนนนวมินทร์)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขาภิบาล 1 ตั้งแต่ถนนรามคำแหงจนถึงถนนรามอินทรา	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
12	2532	15	ริมถนนแจ้งวัฒนะ	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญจนถึงคลองประปา	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
13	2532	15	ริมถนนสุขาภิบาล 2 (ถนนเสรีไทย)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขาภิบาล 2 ตั้งแต่แยกถนนสุขาภิบาล 1 จนถึงถนนรามอินทรา	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง-นอก
14	2534	15	ริมถนนสะพานกรุงธน - ดลิ่งชัน (ถนนสีรินธร) ริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (ถนนบรมราชชนนี)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสะพานกรุงธน-ดลิ่งชัน ตั้งแต่แยกถนนเจริญสุขุมวิทจนถึงถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรีตั้งแต่แยกถนนเจริญสุขุมวิทจนถึงทางรถไฟสายใต้	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง-นอก
15	2534	15	ริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญจนถึงถนนรามคำแหง	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง-นอก

ลำดับที่	ปีที่มีการ ตราข้อบัญญัติ	ระยะถอย วัน(เมตร)	ถนน	บริเวณ	รูปแบบถนน
16	2535	15	ริมถนนพระรามที่ 2	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนพระรามที่ 2 ตั้งแต่แยกถนนสุขสวัสดิ์ไปสุดเขตกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพฯชั้นกลาง-นอก
17	2535	15	ริมถนนบรมราชชนนี	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนบรมราชชนนี ตั้งแต่คลองควายไปจนถึงบริเวณควบคุมการก่อสร้างอาคารตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 16	กรุงเทพฯชั้นนอก
18	2535	15	ริมถนนร่มเกล้า	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนร่มเกล้า ตั้งแต่จุดบรรจบกับถนนสุวินทวงศ์จนถึงถนนรามคำแหง และจากเขตถนนฟากตะวันตกของถนนร่มเกล้า ตั้งแต่จุดตัดกับถนนรามคำแหงจนถึงถนนสุขุมวิท 77	กรุงเทพฯชั้นนอก
19	2535	15	ริมถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่คลองบางจากไปจนถึงถนนพระรามที่ 2	กรุงเทพฯชั้นกลาง-นอก
20	2535	15	ริมถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขุมวิท 77 ตั้งแต่ถนนศรีนครินทร์จนถึงถนนร่มเกล้า	กรุงเทพฯชั้นนอก
21	2535	15	ริมถนนสุวินทวงศ์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุวินทวงศ์ ตั้งแต่คลองตันไทรจตุสดมภ์เขตกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพฯชั้นนอก
22	2535	15	ริมถนนคลองกรุงและถนนเชื่อม สัมพันธ์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนคลองกรุง ตั้งแต่คลองกอไผ่ไปจนถึงถนนสุวินทวงศ์ และถนนเชื่อมสัมพันธ์ตั้งแต่ถนนสุวินทวงศ์จนถึงถนนเลียบวารี	กรุงเทพฯชั้นนอก
23	2535	15	ริมถนนกรุงธนบุรี	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนกรุงธนบุรีตั้งแต่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินจนถึงเชิงลาดสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน	กรุงเทพฯชั้นใน
24	2540	15	ริมถนนสายเชื่อมต่อ ถนนเพชรบุรี-ถนนพระราม 9	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสายเชื่อมต่อกับถนนเพชรบุรีกับถนนพระราม 9 (ช่วงตอนปลายถนนเพชรบุรี) ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนเพชรบุรีจนถึงทางแยกตัดกับถนนพระราม 9	กรุงเทพฯชั้นใน
25	2540	15	ริมถนนเหนือ-ใต้	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเหนือ-ใต้ ตั้งแต่ถนนสารไปจนถึงถนนพระราม 3	กรุงเทพฯชั้นใน
26	2540	15	ริมถนนคูขนนระบบทางด่วน สายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (เอกมัย)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนคูขนนระบบทางด่วนสายรามอินทรา-ถนนสุขุมวิท 63	กรุงเทพฯชั้นใน-กลาง
27	2540	15	ริมถนนราชมรรคา-ราชมรรคา (ถนนเลียบคลองชองนันทรี)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนราชมรรคา-ราชมรรคา ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์จนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา	กรุงเทพฯชั้นใน
28	2540	15	ริมถนนทางหลวงสายกรุงเทพ- ชลบุรี (สายใหม่)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนทางหลวงสายกรุงเทพ-ชลบุรี ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนศรีนครินทร์ ต่อจากถนนพระราม 9 ตั้งแต่ถนนรามคำแหงจนถึงถนนศรีนครินทร์	กรุงเทพฯชั้นกลาง
29	2542	6	ริมถนนพุทธมณฑลสาย 3	จากเขตถนนพุทธมณฑลสาย 3 ทั้งสองฟาก ตั้งแต่ทางรถไฟสายใต้จนถึงถนนเพชรเกษม	กรุงเทพฯชั้นนอก
30	2542	15	ริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์- นวมินทร์(สุขาภิบาล 1)	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์-นวมินทร์ ตั้งแต่ถนนพหลโยธินจนถึงถนนนวมินทร์	กรุงเทพฯชั้นกลาง

ลำดับที่	ปีที่มีการตราข้อบัญญัติ	ระยะถอยวัน(เมตร)	ถนน	บริเวณ	รูปแบบถนน
31	2542	15	ริมถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเพชรเกษม	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเพชรเกษม	กรุงเทพมหานครชั้นกลาง
32	2546	15	ริมถนนอุทยาน	พื้นที่บริเวณที่ 1 จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนอุทยาน ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนพุทธมณฑลสาย 3 จนถึงแนวขนานซึ่งห่างจากแนวเขตที่ดินของพุทธมณฑลในระยะ 1000 เมตร และพื้นที่บริเวณที่ 2 คือ พื้นที่ที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ 1 ออกไปอีกเป็นระยะ 35 เมตร ตลอดแนว	กรุงเทพมหานครชั้นนอก
33	2547	15	ริมถนนกัลปพฤกษ์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์	กรุงเทพมหานครชั้นนอก
34	2547	15	ริมถนนราชพฤกษ์	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนราชพฤกษ์	กรุงเทพมหานครชั้นนอก
35	2548	15	ริมถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3	กรุงเทพมหานครชั้นใน
36	2548	15	ริมถนนหลวงแพ่ง	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนหลวงแพ่ง ตั้งแต่คลองหัวตะเข้จนถึงเขตกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานครชั้นนอก
37	2548	15	ริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ตั้งแต่ช่วงถนนพระรามที่ 3 จนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา และตั้งแต่จุดตัดของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมจนถึงเขตกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานครชั้นใน-กลาง

อาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะรัศมีตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว เมื่อนำมาสรุปเป็นตารางที่ 2 พบว่าส่วนใหญ่ประกอบด้วยอาคารห้ามก่อสร้างอาคาร 9 ประเภท ได้แก่ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าวภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนน ซึ่งเน้นห้ามก่อสร้างอาคารที่จะก่อให้เกิดปัญหาจราจรคืออาคารประเภทพาณิชยกรรม เมื่อเทียบกับประเภทอาคารที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม พ.ศ. 2556 พบว่าข้อบัญญัติฯ ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษา ระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เเพง และที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน ยกเว้นบริเวณริมถนนอุทยาน และริมถนนราชพฤกษ์ที่มีการห้ามก่อสร้างอาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม อาคารชุดยกเว้นอาคารอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว และถนนศรีอยุธยาที่มีการห้ามก่อสร้างอาคารสาธารณะแต่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างโรงแรม และพบว่ามีการห้ามก่อสร้างเต็นท์ เเพงหรือแผงลอย ในปี พ.ศ. 2509 ได้แก่ บริเวณริมถนนศรีอยุธยา และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นไป ได้แก่ บริเวณริมถนนอุทยาน ริมถนนกัลปพฤกษ์ ริมถนนราชพฤกษ์ ริมถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 ริมถนนหลวงแพ่ง และริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ถนน	อาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะยอร์น (ตามข้อบัญญัติฯ)	อาคารที่ไม่ได้ห้ามก่อสร้าง*
ริมถนนอุทัย	อาคารอยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ ห้องแถว ตึกแถว หอถังน้ำที่มีความสูงเกิน 10 เมตร อาคารที่สูงเกิน 10 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1000 ตร.ม. สนามกอล์ฟ โรงงาน โรงซ่อม กัดอาคาร สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ อาคารเก็บสินค้า สถานบริการ โรงมหรสพ ตลาด โรงแรม สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สุสาน เปีงหรือแผงลอย ป้าย สวนสนุก	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว สำนักงาน สถานบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
ริมถนนกัลปพฤกษ์	อาคารพาณิชย์ ห้องแถว ตึกแถว อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร สนามกอล์ฟ โรงงาน โรงซ่อม กัดอาคาร คลังสินค้า สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่บริการ โรงมหรสพ โรงแรม ตลาด สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สวนสนุก เต้นท์ เปีงหรือแผงลอย ป้าย อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน สถานบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
ริมถนนราชพฤกษ์	อาคารอยู่อาศัย ยกเว้นบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ ห้องแถว ตึกแถว อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร สนามกอล์ฟ โรงงาน โรงซ่อม กัดอาคาร คลังสินค้า สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่บริการ โรงมหรสพ โรงแรม ตลาด สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สวนสนุก เต้นท์ เปีงหรือแผงลอย ป้าย อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร อาคารที่มี	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว สำนักงาน สถานบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
ริมถนนสายเชื่อมต่อบริเวณระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม เต้นท์เปีงหรือแผงลอย อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน 15 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2000 ตารางเมตร ยกเว้นอาคารเพื่อประโยชน์เกี่ยวกับสาธารณูปโภค ป้าย	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม กัดอาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีที่รับส่งสินค้า การซื้อขายเก็บเศษวัสดุ การกำจัดขยะ สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
ริมถนนหลวงแพ่ง, ริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม เต้นท์เปีงหรือแผงลอย อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน 15 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2000 ตารางเมตร ยกเว้นอาคารเพื่อประโยชน์เกี่ยวกับสาธารณูปโภค	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม กัดอาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

* จำแนกตามประเภทอาคารที่กำหนดในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

แนวคิดในการกำหนดระยะยอร์น 15 เมตร

ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือ เปลี่ยนการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภทริมถนนศรีนครินทร์ทั้งสองฟากในท้องที่ แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ และแขวงสวนหลวง แขวงบางบอน แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530 ได้ให้เหตุผลในการกำหนดระยะห่างจากเขตถนน 15 เมตร ว่าได้กำหนดจากมาตรฐานตึกแถวทั่วไปที่นิยมปลูกสร้างในระยะลึกประมาณ 12 เมตร รวมกับระยะทางเดินหลังอาคารอีก 3 เมตร รวมเป็น 15 เมตร เพื่อลดหรือชะลอปริมาณการก่อสร้างอาคารตึกแถว อาคารพาณิชย์กรรม ศูนย์การค้า ซึ่งเชื่อว่าจะเป็นอาคารที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรให้เกิดขึ้นน้อยลง โดยพิจารณาว่าระยะ 15 เมตร เป็นระยะที่เจ้าของที่ดินจะได้รับความกระทบกระเทือนน้อยที่สุด และมีความเป็นไปได้ในการใช้บังคับเนื่องจากการกำหนดระยะเช่นนี้ได้เคยมีเทศบัญญัติของเทศบาลนครกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณ ซึ่งอาคารบางชนิดจะปลูกสร้างขึ้นมิได้ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2509 กำหนดห้ามปลูกสร้างอาคารบางชนิด รวมทั้งห้องแถว ตึกแถว ภายในระยะ 14 เมตร ริมถนนศรีอยุธยา รวมทั้งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภท พ.ศ. 2524 ซึ่งกำหนดมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถวหรือ

ตึกแถว ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเจ้าพระยาด้วย รวมทั้งถนนสายอื่น ๆ อีกหลายสาย ซึ่งได้เคยใช้ระยะดังกล่าวในการควบคุมไว้แล้ว

สุลักษณ์ สังข์รุ่ง (2538) ได้กล่าวในงานวิจัย เรื่อง การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของ กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์ ว่าการก่อสร้างถนนสายใหม่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนอย่างรวดเร็ว จากสภาพที่อยู่อาศัย ที่ว่าง และพื้นที่เกษตรกรรม มาเป็นการปลูกสร้างอาคารประเภทต่าง ๆ เช่น อาคารตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม โรงแรมและอาคารอื่น ๆ ซึ่งเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแทบทั้งสิ้น ทางกรุงเทพมหานครได้ตระหนักถึงปัญหาเหล่านี้ จึงมีการกำหนดมาตรฐานการควบคุมขึ้น คือ มาตรการควบคุมการก่อสร้างอาคารบริเวณริมถนน ที่เรียกว่า ข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท

ยงยุทธ ตรีรัตนพิทักษ์ (2538) ได้กล่าวในงานวิจัย เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการก่อสร้างริมถนนสายหลัก : ศึกษากรณีถนนรัชดาภิเษก ช่วงตั้งแต่แยก อ.สม.ท. ถึงทางแยกต่างระดับรัชวิภา ว่าข้อกำหนดระยะ 15 เมตร นี้มีความใกล้เคียงกับความลึกของตึกแถวโดยทั่วไป รวมทั้งระยะถอยร่นตามกฎหมาย ซึ่งเท่ากับเป็นการห้ามสร้างตึกแถว อาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ในช่วงระยะห่าง 15 เมตรนี้ ถ้าเปรียบเทียบกับความลึกของตึกแถวดังกล่าว หมายความว่าข้อห้ามนี้เป็นการห้ามสร้างตึกแถวได้หนึ่งแถว พบตัวอย่างปัญหาของการสร้างตึกแถวเรียงรายบริเวณสองฟากฝั่งถนนลาดพร้าว ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน และมีการใช้ประโยชน์พื้นผิวถนนหน้าตึกแถวเป็นที่ประกอบกิจการต่าง ๆ รวมถึงเป็นที่จอดรถ ทำให้เป็นที่กีดขวางการจราจร จึงเป็นการสะสมปริมาณรถที่วิ่งบนถนนสายเหล่านี้ เนื่องจากรถไม่สามารถวิ่งเร็วได้ ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัด ด้วยเหตุนี้เอง ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครจึงมีข้อกำหนดห้ามก่อสร้างในระยะ 15 เมตร เพื่อป้องกันการก่อสร้างตึกแถวริมถนนสายหลัก โดยคาดหวังว่าจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้ แต่ถนนสายหลักบางสายมีการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะของกิจกรรมที่มีผู้ใช้บริการมาก เช่น สร้างเป็นศูนย์การค้า โรงแรม สำนักงาน ซึ่งเป็นอาคารใหญ่ และทางศูนย์การค้าสร้างถอยร่นระยะใกล้แนว 15 เมตร ทำให้ส่งผลกระทบต่อจราจรเมื่อมีผู้ใช้บริการ คือ รถที่วิ่งเข้าออกตัวอาคารจะต้องหาที่จอดรถในอาคาร หรือต้องมีการจอดรถรอให้ผู้ที่มาก่อนจอดรถให้เรียบร้อยก่อน จึงอาจขวางทางไม่ให้รถคันถัดไปวิ่งต่อได้ ซึ่งจะทำให้มีการสะสมปริมาณการจราจรจนออกสู่ถนนสาธารณะจนอาจทำให้เสียช่องทางการจราจรในถนนสายหลัก และจะมีผลกระทบกับการจราจรในบริเวณโดยรอบดังกล่าว แต่หากเทียบกับการไม่มีข้อกำหนดระยะ 15 เมตร แล้วจะก่อให้เกิดปัญหามากยิ่งกว่า

สรุปได้ว่าการที่กรุงเทพมหานครมีกำหนดระยะร่นด้วยการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดอุปสรรคการไหลของยานพาหนะ โดยการห้ามจอดรถริมถนน ส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ และส่งเสริมทัศนียภาพริมถนน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นวัตถุประสงค์ในด้านปัญหาจราจร เมื่อพิจารณาจากเจตนารมณ์ในการกำหนดระยะร่นตามหลักสากลแล้ว เป็นประเด็นที่แตกต่างออกไป

จากข้อมูลของการห้ามก่อสร้างอาคารในระยะถอยร่น พบว่ามีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทพาณิชย์กรรม ซึ่งการห้ามดังกล่าวอาจมีแนวโน้มที่จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่เกิดจากการจอดรถริมถนน หรือการชะลอรถในบริเวณที่มีกิจกรรมพาณิชย์กรรม และพบว่าข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวไม่ได้มีการบังคับใช้เพื่อขยายถนนหรือเพื่อรักษาแนวกำแพงถนน เนื่องจากไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารอยู่อาศัยรวม บ้านเดี่ยว สำนักงาน นอกจากนี้ยังพบว่า ในการกำหนดระยะถอยร่นนั้นไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนว่าให้สร้างที่จอดรถในบริเวณที่มีการถอยร่น เป็นเพียงแต่การห้ามก่อสร้างอาคารเท่านั้น ซึ่งผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์อย่างไรก็ได้

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาถนนสายหลัก

ในส่วนของแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาถนนสายหลัก จะกล่าวถึงวิวัฒนาการในการเกิดเมือง การตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร โครงข่ายถนนเพื่อให้ทราบถึงรูปแบบของโครงข่ายถนน หน้าที่หลักของถนนในแต่ละประเภท และสามารถวิเคราะห์ถึงหน้าที่ของถนนสายหลักในปัจจุบันที่พบว่ามีการใช้งานเป็นอย่างไร และปัญหาจราจรในปัจจุบัน

2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานของประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร

Patrick Geddes (1915) ได้กล่าวว่าเมืองจะมีวิวัฒนาการเกิดขึ้นตามลำดับขั้นตอนดังนี้

- 1) **ขั้นเริ่มต้นรวมตัวกันเป็นศูนย์ (inflow)** เป็นขั้นตอนที่เกิดการรวมตัวกันหนาแน่นขึ้นเรื่อย ๆ จนมีลักษณะเป็นชุมชนเมือง
- 2) **ขั้นสร้างความหนาแน่นเป็นเมือง (build up)** เป็นขั้นตอนที่มีการก่อสร้างอาคารอยู่หนาแน่นในศูนย์กลางเมืองและเริ่มมีการขยายตัวออกไป
- 3) **ขั้นขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมือง (back flow)** เป็นขั้นตอนที่เมืองขยายออกสู่ภายนอกและศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรม
- 4) **ขั้นเมืองเจริญเติบโตแบบกระจาย (sprawling mass)** และศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรมลง

ฐนิตา เสือป่า (2540) ไว้กล่าวไว้ในงานวิจัยเรื่องการวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองกรณีศึกษาเขตมีนบุรี ซึ่งสรุปปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของเมืองและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเมือง ดังนี้

ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของเมือง รูปร่างลักษณะและทิศทางในการขยายตัวของเมืองนั้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง แต่เดิมศูนย์กลางเมืองดั้งเดิมจะเป็นย่านธุรกิจใจกลางเมือง และก่อนที่จะมียานยนต์ใช้ในการคมนาคม เมืองจะมีรูปร่างเป็นวงกลม ต่อมาเมื่อมีการนำยานยนต์เข้ามาใช้ในการขนส่งมวลชน ทำให้เกิดการขยายเมืองแผ่ออกจากย่านธุรกิจดั้งเดิมออกไปตามเส้นทางคมนาคม ต่อจากนั้นบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟหรือสถานีรถยนต์ตามชานเมือง จะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อย ๆ ตามแนวเส้นทางหลักที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้นชุมชนขนาดเล็กชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุด จะกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมืองไปและท้ายที่สุดพื้นที่ว่างที่อยู่ตอนในระหว่างถนนก็จะค่อย ๆ เจริญขึ้น

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของเมืองจะขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมในแนวราบจากศูนย์กลางของเมืองไปสู่ชนบท ซึ่งเป็นการเกิดใหม่ในลักษณะที่เป็นแนวเส้นตรง (ribbon

development) การขยายตัวจะแผ่ออกไปเรื่อย ๆ ครอบคลุมพื้นที่ที่ไม่มีแรงหรือปัจจัยใด มาต่อต้านการขยายตัวนั้น เมื่อการคมนาคมและการเข้าสู่พื้นที่ไม่สะดวก การให้บริการการเดินทางไม่ดีพอ ไม่มีความปลอดภัยแรงต้านทานการขยายตัวธรรมชาติก็จะเกิดขึ้นที่ละน้อย ๆ จนในที่สุดการขยายตัวในแนวราบของเมืองเริ่มมีปัญหาจนไม่คุ้มค่ากับการขยายตัวต่อไป

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2536) ได้สรุปรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมไปถึงถึงสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการตั้งถิ่นฐานในรูปแบบต่าง ๆ ไว้ในหนังสือ เรื่องการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ทฤษฎี และแนวปฏิบัติ มีรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน 3 แบบ ดังนี้

- 1) รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบรวมศูนย์ (Cluster Settlement) เป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานเก่าแก่ของไทยอันเนื่องมาจากความสะดวกตามธรรมชาติ เช่น เกิดตามแหล่งน้ำ แหล่งแร่ และที่เพาะปลูกที่อุดมสมบูรณ์หรือตามเส้นทางคมนาคม มีอาคารบ้านเรือนหลายหลังสร้างล้อมรอบ บ่อน้ำ ตลาด วัด โรงเรียน หรือบ้านของผู้นำ ต่อมาเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น จะมีการขยายตัวเป็นกลุ่มออกจากศูนย์กลางอย่างชัดเจน นอกเหนือจากจะยึดเอาปัจจัยทางธรรมชาติ ไว้เป็นตัวกำหนดขอบเขตอย่างหยاب ๆ เช่น แนวคลอง ทิวไม้ หรือสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ เป็นต้น รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบรวมศูนย์ นอกจากจะเป็นตัวบ่งชี้ถึงคุณลักษณะทางสังคม ประเพณี วัฒนธรรมแล้ว ยังบ่งชี้ถึงความต้องการความปลอดภัย อันเนื่องมาจากการรวมกลุ่มกัน และการประหยัดพื้นที่เพาะปลูกไว้สำหรับหมู่บ้านด้วยเช่นกัน
- 2) รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบกระจัดกระจาย (Scattered Settlement) รูปแบบนี้จะเข้าไปในลักษณะของการตั้งถิ่นฐานของตัวบ้าน ที่ตั้งอยู่กระจัดกระจายจากกัน โดยมากจะตั้งกระจัดกระจายกันไปตามไร่นา สวน มีศูนย์บริการชุมชน ได้แก่ วัด โรงเรียน สถานีอนามัย ห่างจากที่พักอาศัย ลักษณะรูปแบบเกิดจากสภาพสังคมที่ขบอบอยู่โดดเดี่ยว พวกที่จับจอง บุกรุกที่ดิน เพื่อความสะดวกในการประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรม เป็นต้น หมู่บ้านรูปแบบนี้พบมากทางภาคกลางตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตลอดจนภาคใต้ ตามสวนยาง สวนมะพร้าว และสวนผลไม้ โดยทั่วไปรูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบกระจัดกระจายนี้จะมีความสัมพันธ์กับไร่นา หรือพื้นที่เกษตร กับระยะทางที่ต้องเดินทางไปประกอบอาชีพที่ต้องไม่ไกลจากที่อยู่อาศัย รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบกระจัดกระจาย เป็นตัวบ่งชี้ถึงสภาวะการขาดแคลนพื้นที่เพาะปลูก เช่น บริเวณที่ราบสูง และปัญหาการเสื่อมโทรมของพื้นที่ดิน เป็นต้น
- 3) รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบแนวเส้นตรง (Linear Settlement) เป็นรูปแบบที่มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนตามแนวริมน้ำ ชายฝั่งทะเล หรือตามแนวเส้นทางคมนาคม รูปแบบดังกล่าวพบมากบริเวณลุ่มน้ำเจ้าพระยา และลำน้ำต่าง ๆ ส่วนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบตามลุ่มน้ำ มูล และชี สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบตามแนวชายฝั่งทะเล หรือในระยะที่มีพัฒนาการของการสร้างเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน ทางรถไฟ

สุลักษณ์ สังข์รุ่ง (2538) ได้กล่าวในงานวิจัย เรื่อง การควบคุมการขยายตัวของกรุงเทพมหานครตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์ ว่าการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร มีพัฒนาการและการเจริญเติบโตในลักษณะของการขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมในลักษณะของแนวเส้นตรง (Linear Settlement) โดยไม่ได้การวางแผนพัฒนาจึงเกิดในรูปแบบของ Ribbon Development ในอดีตกรุงเทพมหานครมีรูปแบบการขยายตัวหรือการตั้งถิ่นฐานโดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ซึ่งรูปแบบการตั้งถิ่นฐานยังคง

เดิมมาจนถึงปัจจุบัน แต่เปลี่ยนมาอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบกเป็นหลัก จึงมีการขยายตัวแผ่ลามออกไปตามเส้นทางถนนในลักษณะของ Ribbon Development เช่นเดียวกัน โดยในปัจจุบันจะมีการขยายตัวออกไปทุกทิศทางตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญ สาเหตุเกิดจากบริเวณศูนย์กลางเมืองแต่เดิมหนาแน่นขึ้น จนไม่สามารถขยายกิจการออกไปได้ ประกอบกับสภาพการจราจรที่เริ่มติดขัดในศูนย์กลางเมือง จึงเกิดการสร้างศูนย์กลางเมืองใหม่ขึ้นในพื้นที่ที่สะดวกกว่า โดยอาศัยปัจจัยทางด้านการคมนาคมด้วยเส้นทางการเดินทางที่เกิดขึ้นใหม่ เป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการขยายตัวของเมืองและศูนย์กลางธุรกิจใหม่

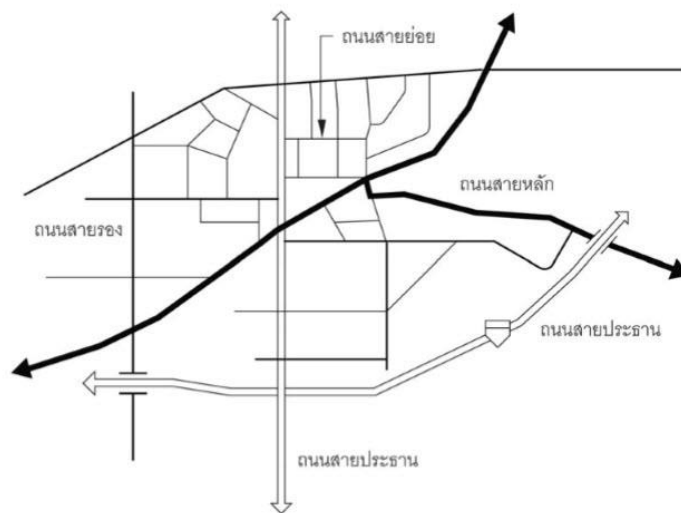
ภาณุพงศ์ ชัตติโยทัยวงศ์ (2558) ได้กล่าวในงานวิจัยเรื่อง อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการพัฒนาโครงการเชิงพาณิชย์ตามแนวถนนสายหลัก: กรณีศึกษา เซ็นทรัลพลาซาขอนแก่น ซึ่งได้มีการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการพัฒนาตามแนวถนนสายหลัก ว่ามีสาเหตุหลักมาจากการพัฒนาบนถนนสายหลักสู่พื้นที่รอบนอกมากขึ้น ตัวเมืองมีความหนาแน่นมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนเลือกที่จะอยู่อาศัยไกลเมืองแต่ยังอยู่บนถนนสายหลัก และได้ยกตัวอย่างกรุงเทพมหานครว่าเมื่อโตเดี่ยว ทำให้เกิดการก่อสร้างขยายถนนสายหลักจากพื้นที่รอบนอกมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถสัญจรมายังกรุงเทพมหานครได้สะดวกขึ้น แม้ว่าผังเมืองรวมจะมีการบังคับใช้ แต่ประชาชนก็ยังเลือกที่จะพักอาศัยตามแนวถนนสายหลักเพื่อความสะดวกในการสัญจรเข้าสู่ตัวเมืองกรุงเทพฯ ซึ่งอาจส่งผลในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดขึ้นเพียงแค่ว่าที่ดินที่ติดอยู่กับถนนสายหลักเท่านั้น ส่วนที่ดินที่อยู่ถัดออกไปจะไม่ได้รับการใช้ประโยชน์ในด้านอื่น นอกจากการเป็นที่ดินเกษตรกรรม หรือที่ดินเปล่า ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวได้เกิดขึ้นกับจังหวัดต่าง ๆ ในภูมิภาคของประเทศไทยเช่นกัน เนื่องจากการเจริญเติบโตของเมืองนั้นเกิดจากการที่เมืองมีศูนย์กลางเพียงหนึ่งเดียว ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนในลักษณะ Ribbon Development

2.3.2 ประเภทของถนนในเมือง

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (2544) ได้กล่าวถึงประเภทของถนนในเมือง (Urban Street Type) ไว้ในเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม โดยแบ่งตามลักษณะขนาด หน้าที่การในการใช้งานและลำดับความสำคัญ (รูปที่ 3-4)

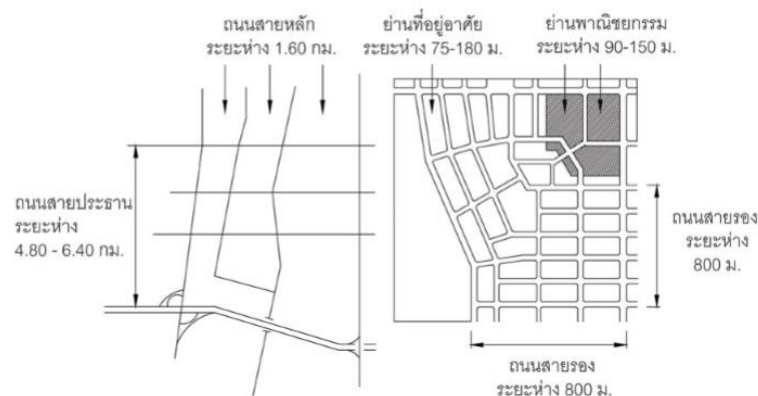
- 1) ถนนสายประธาน (Principal Arterial or Expressway or Freeway) เป็นถนนซึ่งมีเส้นทางที่ต่อเนื่องระหว่างเมืองหรือภูมิภาคและรองรับปริมาณการจราจรสูง ประกอบด้วยยานพาหนะหลากหลาย เช่น รถยนต์บรรทุก รถยนต์โดยสาร และรถยนต์ที่วิ่งระหว่างเมือง สำหรับถนนสายประธานภายในพื้นที่เมืองอาจเป็นทางหลวงแผ่นดินที่วิ่งผ่านเมือง หรืออ้อมรอบนอกเป็นถนนเลี้ยวเมือง ให้บริการการเดินทางระยะไกล ใช้ความเร็วสูงโดยเฉลี่ย 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจัดทำเป็นถนนทางด่วนพิเศษมีการควบคุมทางเชื่อมต่อไม่ให้เกิดทางร่วมทางแยกใกล้กันเกินกว่า 1,500 เมตร และมีมาตรฐานระยะห่าง 4.8 – 6.4 กิโลเมตร
- 2) ถนนสายหลัก (Major Arterial) เป็นโครงข่ายถนนสายหลักซึ่งมีเส้นทางที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงภายในเมือง ใช้สำหรับการผ่านเข้า - ออกเมือง หรือชุมชน เป็นถนนที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองในเขตที่อยู่อาศัย เขตอุตสาหกรรม เขตพาณิชย์กรรมและธุรกิจการค้า โดยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานและถนนสายรอง ความเร็วเฉลี่ย 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ควบคุมทางเชื่อมต่อบานกลาง และมีมาตรฐานระยะห่าง 1.6 กิโลเมตร

- 3) ถนนสายรอง (Collector Street) เป็นถนนที่ใช้สำหรับกระจายการจราจร โดยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักและถนนย่อย ทำหน้าที่เป็นถนนสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละย่าน ใช้ความเร็วค่อนข้างต่ำเฉลี่ย 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความคมทางเชื่อมน้อย และมีมาตรฐานระยะห่าง 0.8 กิโลเมตร
- 4) ถนนสายย่อย (Local Street) หรือถนนซอย เป็นถนนภายในพื้นที่แต่ละย่านที่เชื่อมต่อจากถนนสายรอง มีหน้าที่รองรับการจราจรจากจุดต่าง ๆ ภายในย่านโดยตรง ทำหน้าที่เป็นถนนภายในย่าน สำหรับการเข้าออกอาคารสถานที่และแปลงที่ดินสู่ถนนสายรอง มีเขตทางประมาณ 8 – 12 เมตร ความเร็วเฉลี่ย 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่มีการควบคุมการเชื่อมต่อ ในบริเวณที่อยู่อาศัยอาจทำเป็นถนนปลายตัน หรือถนนวนกลับทางเดิม ถนนสายย่อยในย่านพาณิชยกรรมมีมาตรฐานระยะห่างประมาณ 90 – 150 เมตร และในย่านที่อยู่อาศัยมีมาตรฐานระยะห่างประมาณ 75 – 180 เมตร



รูปที่ 3 การจำแนกลำดับศักดิ์และการเชื่อมโยงถนน
ที่มา : Planning and Urban Design Standards, 2006

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4 มาตรฐานระยะห่างจำแนกตามลำดับศักดิ์ของถนน
ที่มา : Planning and Urban Design Standards, 2006

ในปัจจุบันมีการใช้งานของถนนสายหลักที่ทำหน้าที่รองรับการจราจรผ่านเมือง และต้องการความคล่องตัวสูงเพื่อทำหน้าที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ กลับกลายเป็นถนนที่ให้บริการพื้นที่สองข้างทางของถนนที่เกิด

จากการขยายตัวของชุมชนตามแนวถนน ซึ่งควรเป็นหน้าที่ของถนนสายรอง ทำให้ถนนสายหลักมียานพาหนะจำนวนมาก ผ่านเข้าออกหรือแวะจอด ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวเน้นการควบคุมในบริเวณถนนสายหลัก

จากรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร (2553) ได้กล่าวถึงโครงสร้างของกรุงเทพมหานคร ดังนี้

กรุงเทพมหานครในปัจจุบันได้มีพื้นที่เมือง ที่ขยายตัวต่อเนื่องกับพื้นที่เมืองในจังหวัดปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม เมื่อวิเคราะห์รูปแบบและโครงสร้างของกรุงเทพมหานครตามแบบจำลอง Peripheral Model คือ การเกิดพื้นที่เมืองบริเวณชานเมืองมหานครที่สัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งในแนวถนนวงแหวนและรัศมี จะเห็นได้ถึงการกระจตัวของมหานครที่เกิดขึ้นจากอิทธิพลของถนนวงแหวน ได้แก่ ถนนกาญจนาภิเษก และถนนรัศมีต่าง ๆ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิตและทางด่วนอุดรรัถยา (ดอนเมืองโทลเวย์) ถนนพระราม 9 และทางหลวงหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์กรุงเทพ - ชลบุรี) ถนนบางนา - ตราดและทางด่วนบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ถนนพระราม 2 ถนนและทางยกระดับบรมราชชนนี และทางด่วนอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด) ซึ่งความสามารถเข้าถึงได้โดยโครงข่ายถนนวงแหวนและถนนรัศมีดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดสภาพการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยชานเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์การค้าและสำนักงาน ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้า ศูนย์ราชการ นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น นอกจากนี้การพัฒนาที่ได้ก่อให้เกิดศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมขึ้นใหม่ในพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดังกล่าวแล้ว สภาพการพัฒนาโดยการขยายพื้นที่ของเมืองยังได้ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนบทบาททางเศรษฐกิจและสังคมของศูนย์กลางเมืองและชุมชนที่มีอยู่เดิม นอกเหนือจากการพัฒนาซึ่งได้เกิดขึ้นในพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยผลจากการพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนและถนนรัศมีดังกล่าวแล้ว การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ได้ก่อให้เกิดการก่อสร้างอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัยประเภทอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่ขึ้นตามแนวสายทางระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งได้ส่งผลต่อความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร

2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร

สำนักงานโยธา. (2557) ได้กล่าวถึงการพัฒนาโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร ไว้ในจดหมายเหตุเล่าเรื่องถนนเมืองบางกอก ว่ากรุงเทพมหานครมีการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางอย่างหลากหลาย ซึ่งโครงข่ายถนนเกิดจากเส้นทางของถนนกับทางร่วมทางแยก ประกอบกันเป็นโครงข่ายรูปแบบต่าง ๆ กัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากแบบของเมืองและการใช้ที่ดินภายในตัวเมือง ซึ่งแต่ละรูปแบบจะมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันไป

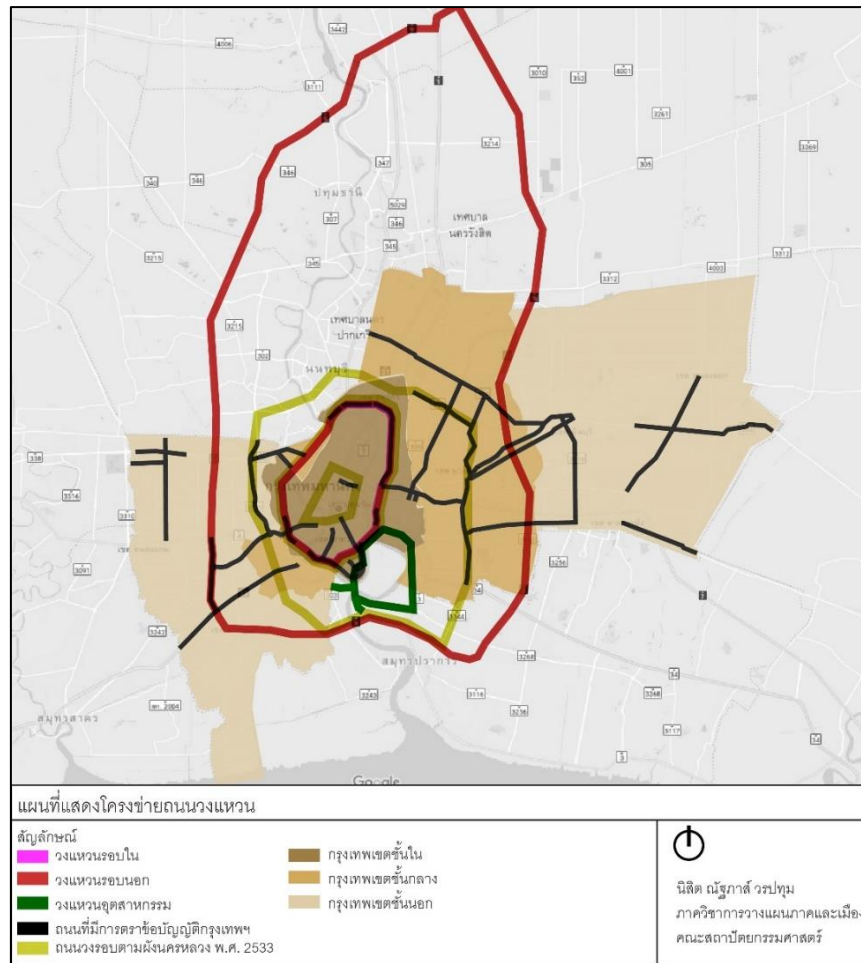
จิรพัฒน์ โชติกไกร (2531) ได้กล่าวไว้ในหนังสือ วิศวกรรมการทาง ถึงรูปแบบโครงข่ายถนน ดังนี้

- 1) แบบตาราง (Grid Network) ประกอบด้วยถนนตามแนวยาวและตามแนวขวางตัดตั้งฉากซึ่งกันและกัน เป็นตารางสี่เหลี่ยมกว้างยาวเท่ากัน ประมาณ 1,000 เมตร ข้อดี คือ มีเส้นทางให้เลือกเดินทางได้ หลากหลาย มีความสามารถในการเข้าถึงสูง ช่วยกระจายความเจริญได้ทั่วถึง ข้อเสีย คือ มีทางร่วมทาง แยกมาก การเดินทางจากมุมหนึ่งไปอีกมุมหนึ่งของเมืองใช้ระยะทางไกล ผ่านจุดตัดหลายแห่ง
- 2) แบบรัศมี (Radial Network) เป็นถนนแยกออกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองโดยรอบ และมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้น ๆ ลักษณะคล้ายใยแมงมุม ข้อดี คือ สามารถเดินทางเข้าสู่ ศูนย์กลางได้อย่างรวดเร็ว มีลักษณะรวมศูนย์ แต่มีข้อเสีย คือ ไม่มีเส้นทางอื่นให้เลือกเดินทางมากนัก ความสามารถในการเข้าถึงต่ำ ความหนาแน่นมุ่งสู่ศูนย์กลาง การจราจรติดขัด
- 3) แบบวงแหวน (Circumferential Network) มีลักษณะเป็นวงล้อมรอบศูนย์กลาง มีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น โดยเพิ่มวงแหวนรอบโครงข่ายรัศมีเป็นชั้น ๆ เพื่อลดการกระจุกตัวของปริมาณการจราจร ที่ศูนย์กลาง มีข้อดีคือ ลดการเข้าหาศูนย์กลาง และกระจายความหนาแน่นในพื้นที่รอบนอก แต่มีข้อเสีย คือ วงกลมล้อมรอบศูนย์กลางทำให้ระยะทางยาวขึ้น
- 4) แบบแนวยาว (Linear Network) เป็นโครงข่ายในพื้นที่ที่จำกัด ความเจริญของเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง ตามถนนสายหลักและมีถนนสายย่อยแยกออกมา ซึ่งจะติดขัดเมื่อเมืองขยายตัวขึ้น ข้อดีคือชุมชนสองฟาก ได้รับบริการสะดวก แต่มีข้อเสียคือ การกำหนดศูนย์กลางทำได้ยาก

เมื่อวิเคราะห์ลักษณะโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่าในพื้นที่ชั้นในมีรูปแบบโครงข่ายถนนแบบ ตาราง ในขณะที่พื้นที่ชั้นนอกที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองมีรูปแบบถนนแบบรัศมีกระจายออกจากศูนย์กลาง เมืองไปยังชานเมือง และในปัจจุบันพบว่าการสร้างโครงข่ายถนนรูปแบบวงแหวนเพื่อเชื่อมต่อถนนรัศมี

สำนักงานโยธา. (2557) ได้กล่าวไว้ในจดหมายเหตุเล่าเรื่องถนนเมืองบางกอก ว่าถนนวงแหวนใน กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑลในปัจจุบันมีแนวนวงแหวน 3 วง ดังนี้ (รูปที่ 5)

- 1) วงแหวนรอบใน (ถนนรัชดาภิเษก) เป็นถนนสายประธานที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบโครงข่ายถนน ในฝั่งเมืองกรุงเทพฯ ใช้เวลาในการก่อสร้าง 23 ปี มีระยะทางตลอดเส้นทาง 45 กิโลเมตร โดยใช้เส้นทาง เดิม 18 กิโลเมตร และก่อสร้างเส้นทางใหม่อีก 27 กิโลเมตร
- 2) วงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่รอบนอกกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดย ไม่จำเป็นต้องวิ่งผ่านเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ทั้งยังเป็นเส้นทางหลักเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับโครงข่าย ถนนที่สามารถเดินทางไปได้ทุกภูมิภาคทั่วประเทศ โดยเชื่อมสู่ตะวันตก ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และ พระนครศรีอยุธยา มีระยะทางรวม 68 กิโลเมตร เข้าถึงตะวันออก เชื่อมพระนครศรีอยุธยา กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี เส้นทางหลักสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมระยะทาง 63 กิโลเมตร และมุ่งหน้าสู่ใต้ เชื่อมสมุทรปราการและกรุงเทพฯ ระยะทาง 35 กิโลเมตร
- 3) วงแหวนอุตสาหกรรม เป็นถนนวงแหวนรอบเล็ก รองรับขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพต่อเนื่องไป ยังพื้นที่อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการและภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ เพื่อไม่ให้รถบรรทุกขนาดใหญ่แล่นเข้าไปในตัวเมือง มีระยะทาง 25 กิโลเมตร



รูปที่ 5 โครงข่ายถนนวงแหวนในปัจจุบัน

เมื่อนำโครงข่ายถนนวงแหวนตามที่สำนักงานโยธา (2557) ได้กล่าวไว้ มาซ้อนทับกับถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว ได้แผนที่ดังรูปที่ 5 พบว่าถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มีทั้งถนนที่มีรูปแบบโครงข่ายเป็นแบบวงแหวน แบบรัศมี แบบตาราง และแบบแนวยาว ซึ่งพบถนนที่มีลักษณะเป็นรูปแบบวงแหวนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จำนวน 8 สาย ได้แก่ บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก (อโศก - วิภาวดี ตากสิน - ท่าพระ วงศ์สว่าง สุขุมโกษา - สุขุมวิท และวงศ์สว่าง - คลองเปรม) ริมถนนพระราม 3 ริมถนนกาญจนาภิเษก และริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม นอกจากนี้เมื่อนำผังนครหลวงที่เคยมีการเสนอแนะการวางแนวทางการคมนาคมด้วยการจัดสร้างถนนรอบเมืองและถนนสายหลักสำคัญหลาย ๆ สาย โดยการกำหนดให้มีการก่อสร้างถนนไว้ 3 ระบบ คือ ระบบถนนรัศมี ระบบถนนวงรอบ และระบบถนนผ่านเมือง มาร่วมกันเป็นโครงข่ายเดียวกัน ดังที่งานวิจัยของ สุลักษณ์ สังข์รุ่ง (2538) ได้กล่าวไว้ว่าระบบถนนวงรอบในผังนครหลวง ประกอบไปด้วยถนนวงรอบสายใน สายกลาง และวงรอบสายนอก เมื่อนำซ้อนทับกับถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในรูปที่ 5 พบว่าบริเวณริมถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนที่ถูกกำหนดไว้เป็นถนนวงรอบสายกลางเช่นเดียวกับที่พบในปัจจุบันกลายเป็นถนนวงแหวนรอบใน และพบว่าบริเวณริมถนนศรีนครินทร์ ริมถนนสุขุมวิท 1 (ถนนนวมินทร์) ริมถนนราชพฤกษ์ และริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ เป็นถนนสายหลักที่เคยถูกกำหนดไว้เป็นถนนวงแหวนรอบนอกของเมืองเพื่อเชื่อมโยงบริเวณย่านต่าง ๆ รอบนอก ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีศูนย์กลางเมืองได้โดยสะดวกและเพื่อเป็นทางลัดอ้อมเมืองสำหรับการขนส่งระหว่างภูมิภาคนอกเขตนครหลวง

2.3.4 แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

1) สถานการณ์ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร สาเหตุและมาตรการในการแก้ไข

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว เกิดการอพยพของผู้คนจำนวนมากเข้ามาหาแหล่งงานและแหล่งเงินในกรุงเทพฯ จำนวนคนที่เข้ามาอยู่อาศัย ทำงาน จึงเพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณ ทำให้ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการและสอดคล้องกับวิถีชีวิต ซึ่งยังนำมาสู่ปัญหาการจราจรติดขัดจนถึงทุกวันนี้ ในอดีตกรุงเทพมหานครได้มีการดำเนินการจัดทำผังนครหลวง พ.ศ. 2533 ซึ่งเน้นระบบคมนาคมโดยรถเป็นหลัก ทำให้การพัฒนาโครงข่ายถนนมีความสลับซับซ้อนและไม่เป็นระเบียบ รวมไปถึงการขยายแนวถนนสายหลักเป็นรัศมี จากใจกลางเมืองออกไปยังชานเมืองโดยรอบ ซึ่งในช่วง พ.ศ. 2500 – 2524 การจราจรในกรุงเทพฯ มีความยืดหยุ่นและคล่องตัว สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ในขณะที่ปัจจุบันมีความต้องการในการใช้รถมากขึ้น ทำให้มีปริมาณรถยนต์สูงกว่าความสามารถในการรองรับของถนนจึงเกิดปัญหาการจราจรตามมา

จากรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร (2553) ได้กล่าวว่า กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 8 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจากเกณฑ์มาตรฐานของความเป็นเมืองที่มีการสัญจรอย่างสะดวก ควรมีพื้นที่ถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่เมืองทั้งหมดประมาณร้อยละ 20 ถึง 25 ดังนั้น ปัญหาของระบบคมนาคมขนส่งจึงมีสาเหตุมาจากปริมาณถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่เมืองที่มีน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐานมาก และการมีระยะห่างของถนนลำดับศักระยะต่าง ๆ มาก ส่งผลให้ถนนสายหลักต้องรองรับปริมาณยานพาหนะจากถนนสายรองมากเกินไปเกินกว่าความสามารถในการรองรับที่ได้ออกแบบไว้ นำมาซึ่งปัญหาการจราจร เมื่อถนนมีพื้นที่การจราจรน้อยก็ส่งผลให้การขนส่งสาธารณะที่มีอยู่น้อย คือ รถประจำทางสามารถวิ่งรับผู้โดยสารได้น้อยเพียงลงความไม่สะดวกจากการขนส่งสาธารณะจึงผลักดันให้ผู้ใช้รถใช้ถนนใช้ยานพาหนะส่วนตัว เป็นการเพิ่มปริมาณรถยนต์บนทางถนนมากขึ้น นอกจากถนนที่ไม่เพียงพอแล้วยังพบว่าถนนสายหลักยังเกิดการใช้งานที่ผิดไป ถนนสายหลักที่รองรับการจราจรผ่านเมือง และทำหน้าที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ต้องการความคล่องตัวสูง ในขณะที่การให้บริการพื้นที่สองข้างทางของถนนเป็นหน้าที่ของถนนสายรองและระบบการจราจรภายในเมือง การที่กรุงเทพมหานครไม่ได้มีการกำหนดมาตรการในการควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดินตามแนวถนนอย่างเพียงพอแต่แรก ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนไปตามแนวถนนสายหลัก ซึ่งการเจริญเติบโตนี้ทำให้เกิดย่านการค้าที่เรียงตัวตามแนวถนนสายหลักขึ้น ส่งผลให้ถนนสายหลักได้กลายเป็นที่ตั้งของกิจกรรมการค้าและธุรกิจต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง ทำให้มียานพาหนะจำนวนมาก ผ่านเข้าออกหรือแวะจอดเพื่อใช้บริการจากกิจกรรมประเภทพาณิชย์กรรมนั้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น

2) สาเหตุของปัญหาจราจร

สาเหตุของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น นอกจากการที่กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ยังเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ หลายด้าน โดย วิริยา วิชา (2542) ได้สรุปสาเหตุของปัญหาจราจร ไว้ในวารสารวิชาการ เรื่อง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร: สภาพปัญหา สาเหตุ การแก้ไข และอนาคต ดังนี้

2.1) ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ และการขยายตัวของชุมชน

- การขยายตัวของพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นผลมาจากการปรับปรุงการก่อสร้างถนนสายหลัก สายรอง รวมทั้งการขยายเส้นทางการเดินทางการเดินทางให้ไกลออกจากศูนย์กลางเมืองมากขึ้น ทำให้เมืองขยายตัวออกไปตามแนวราบตลอดสองฟากถนนสายหลัก แต่กลับละเลยการพัฒนาถนนสายรอง และถนนสายย่อยเพื่อเชื่อมโยงถนนสายหลักอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังได้กลายเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งการจ้างงาน ทำให้อัตราเฉลี่ยการเพิ่มของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ กับ ปริมาณพล สูงกว่าอัตราเฉลี่ยการเพิ่มของประชากรทั้งประเทศ

2.2) ปัญหาของระบบโครงข่ายถนน ระบบถนนและปริมาณการจราจร

- ปัญหาระบบโครงข่ายถนน การขยายตัวของเมืองที่เป็นไปตามแนวราบตามถนนสายหลัก ที่แยกออกจากใจกลางเมือง และการละเลยการพัฒนา ถนนสายรอง และถนนสายย่อยเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ดังกล่าว ทำให้ระบบโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครไม่สมบูรณ์ เกิดการแออัดบนถนนสายหลักโดยทั่วไป เกิดปัญหาซอยลึกเข้าถึงลำบาก และการมีระยะห่างของถนนลำดับคึกซ์ต่าง ๆ มาก ทำให้เกิดเมืองในลักษณะ บล็อกขนาดใหญ่ (superblock)
- ปัญหาจุดตัดของรถไฟกับถนนสายหลัก จุดตัดระหว่างทางรถไฟ และถนนสายสำคัญดังกล่าว มีจำนวน ขบวนรถไฟ และจำนวนรถยนต์วิ่งผ่านจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดเมื่อต้องหยุดให้ขบวนรถไฟวิ่งผ่าน
- พื้นที่การจราจรมีน้อย กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.737 ตร.กม ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กรุงเทพมหานครมีความยาวถนนรวมทั้งสิ้น 4,076.13 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ถนนเท่ากับ 58.46 ตาราง กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 3.76 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเมื่อรวมกับพื้นที่ถนนในส่วนรับผิดชอบ โดยกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานครจะมีพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 8 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจากเกณฑ์มาตรฐานของความเป็นเมืองที่มีการสัญจรอย่างสะดวก ควรมีพื้นที่ถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่เมืองทั้งหมดประมาณร้อยละ 20 ถึง 25
- ระบบถนนและปริมาณการจราจร ปัจจุบันถนนในกรุงเทพมหานคร ยังไม่มีการจำแนกประเภทของถนน ไว้อย่างชัดเจน เช่น ประเภทถนนทางด่วน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง หรือถนนสายย่อย ทำให้การควบคุมการใช้พื้นที่สองข้างถนน หรือควบคุมการเชื่อมต่อ ไม่สามารถกระทำได้ให้สมวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างถนนที่แท้จริง ถนนสายหลักต่าง ๆ เช่น ถนนรัชดาภิเษก ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรเกษม ถนนจรัญสนิทวงศ์ ก็ไม่สามารถควบคุมให้เกิดประโยชน์เพื่อการจราจรอย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาการจอดรถบนผิวจราจร การวางของ หรือสินค้าบนผิวจราจร การที่มีขอยมาเชื่อมกับถนนสายหลักมากเกินไป มีจุดกลับรถจำนวนมากบนถนนสายหลัก สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้ไม่สามารถใช้ถนนเพื่อการเดินทางในระยะไกล ได้อย่างสะดวก นอกจากนี้บนถนนสายหลักต่าง ๆ ก็มีปริมาณการจราจร ใกล้เคียง หรือสูงกว่าความสามารถของถนนที่สามารถรองรับปริมาณการจราจร

2.3) ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม

- ระบบรถโดยสารประจำทาง ยังไม่เพียงพอที่จะบริการประชากรในกรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการเกิดปัญหาในด้านการขาดทุน จำนวนรถไม่เพียงพอ
- ระบบขนส่งมวลชนด่วน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่ยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนด่วนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละเป็นจำนวนมาก ประชาชนส่วนใหญ่จึงจัดการรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลักในการเดินทาง

2.4) ระเบียบวินัยในการใช้ถนน ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนหนึ่งมาจากกรณีของผู้ขับขี่พาหนะกระทำความผิดจากการสำรวจเกือบร้อยละ 93.67 เห็นว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่เคารพกฎหมาย เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ในขณะที่การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรก็มีปัญหาจากสาเหตุที่สำคัญที่สุด ในความเห็นของตำรวจ คือ ผู้ขับขี่ขาดวินัยไม่เคารพกฎหมาย

2.5) ปัญหาองค์กรบริหาร ปัญหาการประสานขององค์กรบริหาร การจัดการจราจรไม่มีเนื้อหาของกฎหมายแม่บทโดยตรง และองค์กรของหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการจัดการจราจรยังขาดเอกภาพ มีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงาน

3) มาตรการในการแก้ไขปัญหารถติด

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ (2538) ได้สรุปมาตรการในการแก้ไขปัญหารถติด ไว้ในเอกสารประกอบการสอน วิชาวิศวกรรมขนส่ง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่ การแก้ไขปัญหารถติดโดยพิจารณาอุปสงค์การเดินทาง (Demand side consideration) และการแก้ไขปัญหารถติดโดยพิจารณาอุปทานอุปสงค์การเดินทาง (Supply side consideration)

3.1) การแก้ไขปัญหารถติดโดยพิจารณาอุปสงค์การเดินทาง คือ การแก้ไขปัญหามุ่งเน้นการจัดการการควบคุม และการเปลี่ยนแปลงความต้องการการเดินทางให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับองค์ประกอบรองรับการเดินทางที่มีอยู่ วิธีการที่นิยมใช้ ได้แก่ การควบคุมความต้องการการเดินทาง (Travel demand management) โดยมีมาตรการที่นิยมนำมาประยุกต์ใช้ เช่น

- การสัญจรร่วมกัน
- การสนับสนุนด้านการเงิน เช่น การให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยได้รับการลดหย่อนภาษี
- การเหลื่อมเวลาทำงาน เปลี่ยนเวลาเดินทางจากในชั่วโมงเร่งด่วนไปอยู่นอกชั่วโมงเร่งด่วน
- การใช้มาตรการด้านผังเมือง

3.2) การแก้ไขปัญหารถติดโดยพิจารณาอุปทานรองรับการเดินทาง คือ การแก้ไขปัญหามุ่งเน้นการจัดการ การก่อสร้าง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เพียงพอกับความ ต้องการใช้ทรัพยากรที่เพิ่มขึ้น วิธีการที่นิยมใช้ ได้แก่

- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้คน
- การปรับปรุงประสิทธิภาพของบริการรถโดยสารประจำทาง
- การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ควบคุมการจราจร
- การจัดการการจราจร
- การพัฒนาระบบโครงข่ายถนน

สรุปได้ว่าในปัจจุบันเมืองจะมีการขยายตัวไปอย่างรวดเร็วตามแนวริมถนนสายหลัก การพัฒนาของเมืองไปตามแนวเส้นตรงไปตามเส้นทางคมนาคม หากไม่ได้รับการวางแผนหรือมีการควบคุมการพัฒนาไว้ก่อน จะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาแบบ Ribbon Development เนื่องจากมีการพัฒนาไปในแนวยาวไกลออกไปเรื่อย ๆ การให้บริการของรัฐก็จะต้องมีการขยายการบริการออกไป และยังเกิดปัญหาการจราจรติดขัด การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า และการขาดแคลนบริการของรัฐ จากปัญหาด้านการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ และการขยายตัวของชุมชน รวมไปถึงปัญหาของโครงข่ายถนนไม่เพียงพอ ปริมาณการจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการจราจรแออัด ดึงกล่าวขึ้น ซึ่งเป็นมาตรการทางด้านผังเมือง ที่แก้ไขปัญหารถติดโดยมุ่งเน้นการจัดการควบคุมการก่อสร้างอาคารหรือห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภทภายในระยะ 15 เมตร บริเวณสองฟากของถนนสายหลัก เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร ทำให้การขยายตัวของเมืองไปตามแนวราบตลอดสองฟากของถนนมีความเป็นระเบียบและทำให้การใช้งานของถนนสายหลักเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างถนน

แนวทางแก้ปัญหารถติดของกรุงเทพมหานครมีหลายวิธี ซึ่งการถอยร่นก็ถูกนำมาใช้เป็นวิธีการหนึ่ง เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก ลดอุปสรรคการไหลของยานพาหนะ โดยการห้ามจอดรถริมถนน ส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ และส่งเสริมทัศนียภาพริมถนน เมื่อวิเคราะห์แล้วคาดว่าจะเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เนื่องจากสาเหตุของปัญหารถติดในปัจจุบันเกิดจากโครงข่ายถนนที่ไม่เพียงพอ

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาผลการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก มีดังนี้

1) ยงยุทธ ตรีรัตนพิทักษ์ (2538) การบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดระยะ 15 เมตร จากเขตถนนถึงตัวอาคาร โดยเลือกศึกษาบริเวณสองฟากฝั่งถนนรัชดาภิเษก ช่วงตั้งแต่สี่แยก อ.สม.ท. ถึงทางแยกต่างระดับวิภาวดี

วัตถุประสงค์การวิจัย คือ เพื่อศึกษาผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต ด้านสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภูมิทัศน์และผังเมือง มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลดี ผลเสีย และปัญหาอุปสรรคในการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าว เพื่อให้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเลือกศึกษาบริเวณสองฟากฝั่งถนนรัชดาภิเษกช่วงตั้งแต่สี่แยก อ.สม.ท. ถึงทางแยกต่างระดับวิภาวดี

ผลการวิจัย พบว่า จากปัญหาที่มีการก่อสร้างตึกแถว หอแถว อาคารริมถนนและการพัฒนาตามถนนสายหลัก จนทำให้เกิดปัญหาการจราจร เป็นที่มาของหลักการหรือแนวคิดที่จะใช้การกำหนดระยะห่าง 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก เพราะความเจริญของกรุงเทพมหานครที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการสร้างเมืองบริเวณริมถนนสายหลักอย่างกระจัดกระจายและไม่มีความเป็นระเบียบ ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งข้อกำหนดระยะ 15 เมตร มีความใกล้เคียงกับความลึกของตึกแถวโดยทั่วไป รวมทั้งระยะถอยร่นตามกฎหมาย ซึ่งเท่ากับห้ามสร้างตึกแถว อาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ในช่วงระยะห่าง 15 เมตรนี้ ดังนั้นเจ้าของที่ดินย่อมสูญเสียการใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรติดขัดและทำให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเชิงของภูมิสถาปัตย์ นอกจากนี้อาคารที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีพื้นที่

ใช้สอยขนาดใหญ่ รวมไปถึงมีผู้ใช้งานจำนวนมาก ได้แก่ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงแรม โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งตลอดเส้นทางของถนนรัชดาภิเษกพบว่าการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฉบับดังกล่าวทำให้เจ้าของที่ดินในพื้นที่ไม่มีการก่อสร้างอาคารตามที่ข้อบัญญัติฯ กำหนดไว้ ยกเว้นอาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือได้รับอนุญาตให้สร้างก่อนข้อบัญญัติฯ นี้มีผลบังคับใช้ โดยประกอบไปด้วยบ้านเดี่ยว ตึกแถว พื้นที่ว่าง รวมไปถึงอาคารชั่วคราวประเภทเต็นท์ขายรถยนต์มือสอง ขายวัสดุก่อสร้าง จึงทำให้ไม่ค่อยมีปัญหาการจราจรมากนัก นอกจากนี้การบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว บริเวณถนนรัชดาภิเษก ช่วงตั้งแต่สี่แยก

อ.ส.ม.ท. ถึงทางแยกต่างระดับวิภาวดี ถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ตามหลักการและเหตุผลของการตราข้อบัญญัติฯ แต่ยังไม่บรรลุประโยชน์ในด้านการแก้ไขปัญหาจราจร เพียงแต่สามารถบรรเทาปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าว นับว่ามีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจร เพราะการที่ให้อาคารต่าง ๆ ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จะต้องถอยร่นไปอีก 15 เมตร ทำให้เป็นการขยายระยะเพื่อชะลอการเคลื่อนตัวของรถให้เข้าออกช้าลง มีพื้นที่ที่รองรับปริมาณรถส่วนหนึ่งบนพื้นที่ระยะ 15 เมตร จึงนับว่าข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวได้ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรไปได้ส่วนหนึ่ง

ข้อเสนอแนะการวิจัย เพื่อให้เป็นไปตามหลักการและเป้าหมายของการกำหนดระยะห่างระหว่างตัวอาคารกับถนนหลัก ควรคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างความกว้างของถนนกับลักษณะอาคารที่จะใช้ ซึ่งจะทำได้ถึงปริมาณการจราจรและจำนวนคนที่จะไปใช้บริการ และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย การกำหนดระยะห่างดังกล่าว ควรจะมีผลบังคับกับการก่อสร้างอาคารที่ดำเนินการทั้งโดยภาครัฐและภาคเอกชน เนื่องจากในปัจจุบัน การปลูกสร้างอาคารของหน่วยงานภาครัฐยังไม่ต้องมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดระยะ 15 เมตร นอกจากนี้ยังควรนำหลักการก่อสร้าง Super Block มาใช้เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรโดยใช้ถนนสายรองใน Super Block รองรับปริมาณการจราจรก่อนออกไปสู่ถนนสายหลัก แทนที่จะมีการตัดถนนทางเข้าอาคารบริเวณถนนสายหลักนี้ และควรนำมาตรการภาษีมาใช้เป็นเครื่องมือ โดยให้ถือว่าระยะ 15 เมตร เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ หากอาคารใดปลูกสร้างห่างออกไปจากระยะ 15 เมตร เท่าใดก็จะได้รับการพัฒนาส่วนลดภาษีโรงเรือนในอัตราก้าวหน้า

2) สุลักษณ์ สัจรุ่ง (2538) การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์

วัตถุประสงค์การวิจัย คือ เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาของการพัฒนาตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร การขยายตัวของเมืองตามแนวถนนศรีนครินทร์ การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนน โดยการใช้วิธีการควบคุมทางผังเมือง รวมไปถึงศึกษาความสัมพันธ์และผลกระทบของการขยายตัวและวิธีการควบคุมการขยายตัว เนื่องจากแนวความคิดที่จะควบคุมการขยายตัวหรือการใช้อาคารและที่ดินริมถนนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบการเคลื่อนที่ของการจราจรในถนน เพราะการขยายตัวและการใช้ที่ดินริมถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครที่มีมาแต่เดิมนั้นมักจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านการจราจร ซึ่งถนนศรีนครินทร์ มีการกำหนดแนวทางการก่อสร้างให้อยู่ในประเภทถนนสายหลัก ซึ่งเป็นถนนความเร็วสูงที่มีการเชื่อมต่อน้อย จากการกำหนดแนวทางการดังกล่าวจึงมีการกำหนดมาตรการควบคุมบทบาทหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์

ผลการวิจัย พบว่า ปริมาณการจราจรที่เกิดจากสภาพการพัฒนาของพื้นที่บนถนนศรีนครินทร์ มีปริมาณที่เกินขีดความสามารถของถนนที่จะรองรับได้ตามมาตรฐานของถนนสายหลัก เนื่องจากสภาพการพัฒนาพื้นที่ริมถนน

ศรีนครินทร์ มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่กระจายตัวไปตามแนวถนนมากขึ้น มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างรวดเร็ว ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นก่อนที่กฎหมายควบคุมจะมีผลบังคับใช้ถึง 4 ปี หลังจากที่ได้มีการบังคับใช้ข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เกิดการพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานและอาคารขนาดใหญ่ที่ถอยร่นตามกฎหมายเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งขนาดของอาคารยังคงก่อให้เกิดปริมาณการจราจรที่มากขึ้นจากการใช้สอยอาคาร วัตถุประสงค์หลักในการควบคุมด้วยกฎหมายบังคับระยะร่นแนวอาคาร 15 เมตร คือ การลดปัญหาการจราจรติดขัด จากการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดยานพาหนะของผู้ที่มาใช้สอยอาคาร จึงมีการพิจารณาหาความเป็นไปได้ในการดำเนินการโดยเพิ่มหลักการ และกฎเกณฑ์สำหรับอาคารพาณิชย์หรืออาคารอื่น ๆ ให้ลดการรบกวนและส่งผลต่อการพัฒนาน้อยที่สุด

ข้อเสนอแนะการวิจัย เพื่อที่จะทำให้ถนนศรีนครินทร์สามารถเป็นถนนสายหลักที่ใช้เพื่อการจราจรได้ตรงตามวัตถุประสงค์ในการวางผังโดยไม่ถูกรบกวนจากผลการพัฒนาที่ดินของพื้นที่ ได้แก่ ด้านวิศวกรรม โดยอาศัยการวางโครงข่ายถนนให้เป็นไปตามลำดับประเภทของถนนตามเกณฑ์มาตรฐาน ทางเดินรถควรมีการจัดช่องแบ่งทางเดินรถที่ใช้ความเร็วสูงแยกออกจากรถที่ต้องการเข้าใช้สอยอาคาร หรือมีการควบคุมการเข้าออกทางเชื่อมต่อกับถนนศรีนครินทร์โดยเลี้ยวซ้ายออกเท่านั้นและมีการเปิดเกาะกลางถนนให้เป็นจุดกลับรถ รวมไปถึงการจัดให้มีการสร้างถนนสายรอง เพื่อช่วยเสริมโครงข่ายถนนให้เกิดความสามารถในการใช้ถนนศรีนครินทร์มากขึ้น ด้านมาตรการควบคุมโดยการกำหนดระดับความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ให้สอดคล้องกับการวางผังถนนตามมาตรฐาน การเพิ่มความสามารถในการใช้ที่ดินบางแปลง ให้มีการผ่อนผันการอนุญาตปลูกสร้างอาคารบางชนิดในระยะ 15 เมตร จากเขตทางสำหรับพื้นที่บางบริเวณซึ่งต้นหรือถูกจำกัดด้วยถนนสาธารณะด้านหลัง แต่พื้นที่เหล่านี้จะต้องใช้ทางเข้าออกรถยนต์สู่ถนนศรีนครินทร์ในจุดที่กำหนดให้เท่านั้น นอกจากนี้การใช้อาคารหรือกิจกรรมในพื้นที่ซึ่งควรพิจารณาหลักเกณฑ์หรือข้อกำหนดจำกัดพื้นที่อาคารต่อหนึ่งหลังเพื่อป้องกันการเกิดอาคารหรือโครงการขนาดใหญ่พื้นที่สองข้างทางที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรตามมา เพราะเมื่ออาคารประเภทนี้อยู่ใกล้เขตทางหรือเป็นอาคารกิจกรรมที่ทำให้ผู้คนมาใช้จำนวนมาก เช่น หอประชุม โรงแรม โรงมหรสพ โรงแรม ห้างสรรพสินค้า สำนักงานและอาคารสูง มักเป็นอาคารที่จะก่อให้เกิดปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงมากและมักทำให้มีการจราจรล้นหลามออกมาบนผิวจราจร

3) ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง (2549) การจัดทำแนวทางในการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า บริเวณถนนศรีนครินทร์

วัตถุประสงค์การวิจัย คือ ศึกษาลักษณะทางกายภาพ โอกาสและอุปสรรคของพื้นที่โล่งที่ไม่มีมีการใช้ประโยชน์ริมถนน ในการพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนและนันทนาการของชุมชน รวมไปถึงการเสนอแนวความคิดในการปรับปรุงพื้นที่ริมถนนและทางเดินเท้าของถนนศรีนครินทร์ให้มีระบบ รองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในระยะถอยร่น

ผลการวิจัย พบว่าถนนศรีนครินทร์มีข้อกำหนดเกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น คือ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ในเรื่องข้อกำหนดบริเวณห้ามปลูกสร้างอาคารในระยะถอยร่น 15 เมตรจากเขตทาง และกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในเรื่องข้อกำหนดให้มีพื้นที่จากแนวเขตทางไม่น้อยกว่า 2 เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ ซึ่งพบว่าอาคารส่วนใหญ่มีระยะถอยร่น 15 เมตร จากเขตทาง โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารขนาดใหญ่ นอกจากนี้การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นของอาคารส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่เพื่อเป็นทางเท้า ลานจอดรถ

ลานเอนกประสงค์ หรือพื้นที่ประกอบการค้า จึงสามารถที่จะใช้พื้นที่ในระยะ 2 เมตร จากเขตทางเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้หรือเป็นพื้นที่นันทนาการได้ นอกจากนี้ยังพบว่าบางพื้นที่บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ มีการปลูกสร้างอาคารชั่วคราว อาคารกึ่งถาวรในพื้นที่ระยะถอยร่น 15 เมตร จากเขตทาง ในส่วนของอาคารถาวรที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ระยะถอยร่น อาจเกิดได้จาก 3 กรณี ได้แก่ อาคารสร้างก่อนที่จะมีการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดระยะถอยร่น 15 เมตร จากเขตทาง ซึ่งบริเวณริมถนนศรีนครินทร์มีการออกข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2530 อาคารปลูกสร้างในระยะถอยร่น 15 เมตร จากเขตทางตามข้อบัญญัติฯ แต่เนื่องจากการขยายช่องทางการจราจร ทำให้พื้นที่ในระยะถอยร่นระหว่างอาคารกับแนวเขตทางลดลง และอาคารมีการต่อเติมพื้นที่หน้าอาคารออกมาเป็นพื้นที่ค้าขาย

ข้อเสนอแนะการวิจัย ถนนศรีนครินทร์เป็นถนนสายหลักที่มีการใช้งานอย่างหนาแน่น การขยายพื้นที่ถนนเพื่อรองรับจำนวนรถที่มากขึ้น ทำให้พื้นที่ระยะถอยร่นของอาคารจากเขตทางลดน้อยลง หรือไม่มีระยะถอยร่นเลย ดังนั้นการออกแบบเพื่อปรับปรุงพื้นที่ริมถนนและทางเท้าให้เป็นไปตามแนวคิดภาพรวมของถนน จะทำได้เฉพาะกับพื้นที่หน้าอาคารที่มีระยะถอยร่นเพียงพอ ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของภูมิทัศน์บริเวณริมถนน

2.5 การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย

จากภาพรวมของแนวคิดและทฤษฎีที่ได้ทำการทบทวนมา ในปัจจุบันพบว่าการใช้งานของถนนสายหลักที่ต้องการความคล่องตัวสูงเพื่อทำหน้าที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ กลีบกลายเป็นถนนที่ให้บริการพื้นที่สองข้างทางของถนนที่เกิดจากการขยายตัวของชุมชนตามแนวถนน ซึ่งควรเป็นหน้าที่ของถนนสายรอง ทำให้ถนนสายหลักมียานพาหนะจำนวนมาก ผ่านเข้าออกหรือแวะจอด ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้พบว่ากรุงเทพมหานครมีการใช้ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวในการป้องกันการเกิดปัญหาจราจรบริเวณถนนสายหลัก โดยคาดหวังให้มีการถอยร่นกับอาคารประเภทพาณิชยกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งการนำระยะร่นมาใช้นี้หากเปรียบเทียบกับเจตนารมณ์ของต่างประเทศแล้วพบว่ามีความแตกต่างกัน เพราะไม่พบเจตนารมณ์ในการกำหนดระยะร่นเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรในต่างประเทศ และพบช่องว่างของข้อบัญญัติฯ ในการกำหนดระยะถอยร่น ที่ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนว่าให้สร้างที่จอดรถในบริเวณที่มีการถอยร่น ซึ่งการถอยร่นเป็นเพียงวิธีการหนึ่งที่กรุงเทพมหานครนำมาใช้ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก ลดอุปสรรคการไหลของยานพาหนะ โดยการห้ามจอดรถริมถนน ส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ และส่งเสริมทัศนียภาพริมถนน เมื่อวิเคราะห์แล้วคาดว่า เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เนื่องจากสาเหตุของปัญหาจราจรในปัจจุบันเกิดจากโครงข่ายถนนที่ไม่เพียงพอ และพบว่ามีรถติดถนนใหม่น้อยมาก

ซึ่งจากงานวิจัยที่ได้ทำการทบทวนมาทั้งหมด พบว่ายังไม่มีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อวิเคราะห์ถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นตามข้อบัญญัติฯ รวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น มีเพียงแค่การวิเคราะห์กรณีศึกษาเพียงบางถนน แต่ก็ยังไม่ได้มีการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณด้านการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ อย่างจริงจัง ซึ่งอาจจะทำให้เห็นผลของการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ นี้ไม่ชัดเจนนัก งานวิจัยนี้จึงจะมีการเพิ่มเติมด้วยการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์มาวิเคราะห์โดยนำแนวคิดและทฤษฎีที่ได้ทบทวนมาปรับใช้ใน 4 ประเด็น ได้แก่ การเปรียบเทียบผลการศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อการถอยร่นของข้อบัญญัติฯ การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น สรุปผลการ

วิเคราะห์และเปรียบเทียบ เพื่อศึกษาว่าปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจากการที่กรุงเทพมหานครเลือกวิธีในการแก้ไขปัญหาจราจรที่แตกต่างจากที่ควรจะเป็น และเสนอแนะว่าข้อบัญญัติฯ ควรมีอยู่หรือไม่ควรมีอยู่ต่อไป

ส่วนสาเหตุของการเกิดอาคารที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ระยะถอยร่น จะนำการศึกษาของ คำรงค์ศักดิ์ สังก์ทอง (2549) ที่กล่าวว่าเกิดจากอาคารสร้างก่อนที่จะมีการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร อาคารปลูกสร้างในระยะถอยร่น 15 เมตร แต่การขยายช่องทางการจราจร ทำให้พื้นที่ในระยะถอยร่นระหว่างอาคารกับแนวเขตทางลดลง และอาคารมีการต่อเติมพื้นที่หน้าอาคารออกมาเป็นพื้นที่ค้าขาย นำมาวิเคราะห์ในพื้นที่ศึกษาต่อไป และนำแนวทางขั้นตอนในการวิจัยของ ยงยุทธ ตรีรัตนพิทักษ์ (2538) และสุลักษณ์ สังข์รุ่ง (2538) มาปรับใช้ในงานวิจัยในด้านผลดีผลเสียและปัญหาอุปสรรคในการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว เพื่อหาข้อสรุปถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อสภาพการถอยร่น ความสอดคล้องของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการถอยร่นกับวัตถุประสงค์ในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครที่กล่าวว่าเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบนถนนสายหลัก และสรุปว่าข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวมีความจำเป็นในการนำไปบังคับใช้หรือไม่ มีการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้นี้มากน้อยเพียงใด และอาคารที่เกิดขึ้นบนบริเวณที่มีการถอยร่น ยังส่งผลต่อการจราจรบนถนนไม่ว่าจราจรหรือไม่



บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการดำเนินการวิจัย ของงานวิจัยเรื่อง ผลกระทบของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก โดยแบ่งการอธิบายเป็นประเด็น ดังนี้

1. ประเภทของงานวิจัย
2. ตัวแปรและตัวชี้วัด
3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
5. ประชากรกลุ่มตัวอย่างสำหรับข้อมูล
6. การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลวิจัย
7. ข้อจำกัดในการวิจัย
8. กรอบในการดำเนินการวิจัย

3.1 ประเภทของงานวิจัย

งานวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงประจักษ์ (Empirical Research) ที่มีการเก็บข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งใช้วิธีการเชิงคุณภาพ และวิธีการเชิงปริมาณ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นหลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวในด้านความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ว่าเกิดจากตัวแปรใด โดยมีรายละเอียดในเรื่องตัวแปรและตัวชี้วัด กลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล การประมวลผลและการวิเคราะห์ผล

3.2 ตัวแปรและตัวชี้วัด

ตัวแปรและตัวชี้วัดด้านปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติตามการบังคับใช้ของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก โดยจะมีการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระหว่างถนน ดังนี้

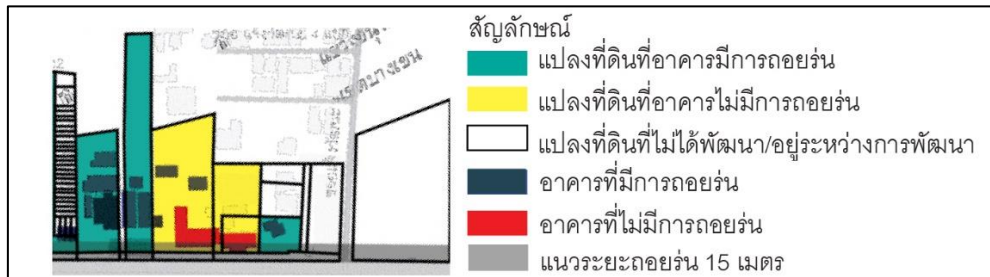
- 1) ตัวแปรต้นหลัก ได้แก่ ถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาที่มีการตราข้อบัญญัติฯ
ตัวแปรต้นย่อย ได้แก่ ปีที่มีการสร้างถนน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ความกว้างของเขตทาง จำนวนช่องจราจร รูปแบบถนนและโครงข่ายถนน ตำแหน่งที่ตั้ง ปริมาณการสัญจร ระดับการให้บริการ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางช่วงเวลาเร่งด่วน อาคารที่มีการห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น
- 2) ตัวแปรตาม ได้แก่ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดแปลงที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นที่แตกต่างกัน
- 3) ตัวชี้วัด ได้แก่ การถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นที่เป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจร โดยมีการกำหนดเกณฑ์ว่าหากมีจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นเกินกว่าร้อยละ 50 ถือว่ามีความสอดคล้องกับการตราข้อบัญญัติฯ และหากมีจำนวนแปลงที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถหรือทางสัญจรเกินกว่าร้อยละ 50 ถือว่ามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ของการใช้พื้นที่ในระยะถาวร คือ การส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

- 1) การทบทวนเอกสาร ข้อมูลที่นำมาใช้ในการดำเนินการวิจัย ส่วนหนึ่งมาจากการศึกษาและเก็บรวบรวมเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยสืบค้นข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ดังนี้
 - ข้อมูลถนนที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลักและพื้นที่ที่มีการตราข้อบัญญัติฯ รวมไปถึงข้อมูลอาคารที่มีการห้ามก่อสร้างในระยะถาวร จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างฯ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ
 - ข้อมูลพื้นที่ที่มีการก่อสร้างถนนและข้อมูลทั่วไปของถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จากสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
 - ข้อมูลปริมาณการจราจรและความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน จากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
 - ข้อมูลผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 รวมถึงรายการข้อกำหนดประกอบผัง จากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
 - ข้อมูลแผนที่ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ที่ต้องนำมาปรับปรุงเป็นแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารขนาดแปลงที่ดิน สภาพการถาวรตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถาวร อันได้แก่ แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศและแปลงที่ดิน จากกรมที่ดิน และแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารและข้อกำหนดผังเมืองรวม จากระบบภูมิสารสนเทศ บนระบบเครือข่าย สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 2) การสำรวจภาคสนามในเบื้องต้นโดยใช้ภาพถ่ายอากาศจากกูเกิ้ลเอิร์ธ และสำรวจพื้นที่อย่างละเอียดตลอดทั้งสองฟากของริมถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา ด้วยแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบันเพื่อสำรวจการถาวรของอาคาร รูปแบบอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ที่มีการถาวร
- 3) การจัดประเภทของข้อมูล
 - 3.1) สำรวจสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร และขนาดแปลงที่ดินที่พบ
 - 3.2) สำรวจในพื้นที่ศึกษาว่าอาคารมีการถาวรเป็นระยะ 15 เมตร ตามข้อบัญญัติฯ หรือไม่ ด้วยการนับแปลงอาคารที่มีการถาวรหรือไม่ถาวร ในแปลงที่ดิน 1 แปลง โดยแบ่งเป็น 3 กรณี ดังนี้ (รูปที่ 6)
 - กรณีพบว่าอาคารที่ไม่มีถาวรอยู่ในที่ดินแปลงนั้นหรือมีอาคารชั่วคราวที่มีการใช้งานของระยะถาวรนอกเหนือจากการเป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว ลานเอนกประสงค์ซึ่งไม่มีอาคารถาวรด้านหลัง ถือว่าแปลงที่ดินนั้นไม่มีการถาวร

- กรณีที่พบว่าอาคารมีการถอยร่นระยะตั้งแต่ 15 เมตรเป็นต้นไป หรือพบอาคารชั่วคราวที่มีการใช้งานของระยะถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว ลานเอนกประสงค์ หรือเป็นอาคารชั่วคราวที่มีอาคารถาวรอยู่ด้านหลัง และนอกจากนี้หากพบว่าแปลงที่ดินเป็นสถานีน้ำมัน จะถือว่าแปลงที่ดินนั้นมีการถอยร่น
- กรณีที่ไม่พบอาคารบนแปลงที่ดินจะถือว่าแปลงที่ดินนั้นเป็นแปลงที่ดินที่ไม่ได้พัฒนาหรืออาจอยู่ในระหว่างการพัฒนา



รูปที่ 6 ตัวอย่างบริเวณที่มีการถอยร่นและไม่ถอยร่น

- 3.3) สํารวจรูปแบบอาคารที่พบ โดยในงานวิจัยนี้ได้จัดประเภทอาคารที่พบออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ อาคารขนาดใหญ่ อาคารทั่วไปที่สูงไม่เกิน 23 เมตร ตึกแถว บ้านพักอาศัย และโครงสร้างชั่วคราว (รูปที่ 7)



รูปที่ 7 ตัวอย่างรูปแบบอาคารที่พบ

- อาคารขนาดใหญ่ คือ อาคารที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้พื้นที่อาคารหรือส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่อาคาร รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกัน เกิน 2,000 ตารางเมตร หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไปและมีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร รวมไปถึงอาคารขนาดใหญ่พิเศษและอาคารสูงที่สูงเกินกว่า 23 เมตร



รูปที่ 8 ตัวอย่างรูปแบบอาคารขนาดใหญ่

- อาคารทั่วไป คือ อาคารสำนักงาน รวมไปถึงอาคารอยู่อาศัย อาคารชุด อาคารอยู่อาศัยรวม ที่สูงไม่เกิน 23 เมตร



รูปที่ 9 ตัวอย่างรูปแบบอาคารทั่วไป

- ตึกแถว ห้องแถว อาคารพาณิชย์ คือ อาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องกันเป็นแถวตั้งแต่สองคูหาขึ้นไปมีผนังร่วมแบ่งอาคารเป็นคูหา



รูปที่ 10 ตัวอย่างรูปแบบตึกแถว

- บ้านพักอาศัย



รูปที่ 11 ตัวอย่างรูปแบบบ้านพักอาศัย

- โครงสร้างอาคารชั่วคราว คือ อาคารที่มีการต่อเติมเพิงออกมาจากอาคารถาวร มีความสูงไม่เกิน 9 เมตร รวมไปถึงสถานีน้ำมันที่มีลักษณะเป็นโครงสร้างที่มีหลังคา ร้านค้าที่มีลักษณะรื้อถอนได้ง่าย



รูปที่ 12 ตัวอย่างโครงสร้างอาคารชั่วคราว

- อาคารอุตสาหกรรม คือ อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงงาน รวมไปถึงอาคารที่ใช้เป็นพื้นที่สำหรับเก็บสินค้า



รูปที่ 13 ตัวอย่างอาคารอุตสาหกรรม

- 3.4) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น โดยจะพิจารณาเฉพาะบริเวณที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณที่ไม่มีการถอยร่นจะไม่นำมาพิจารณา ในงานวิจัยนี้แบ่งรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะถอยร่น เป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ พื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว และลานอเนกประสงค์

- พื้นที่จอดรถ บริเวณด้านหน้าอาคาร

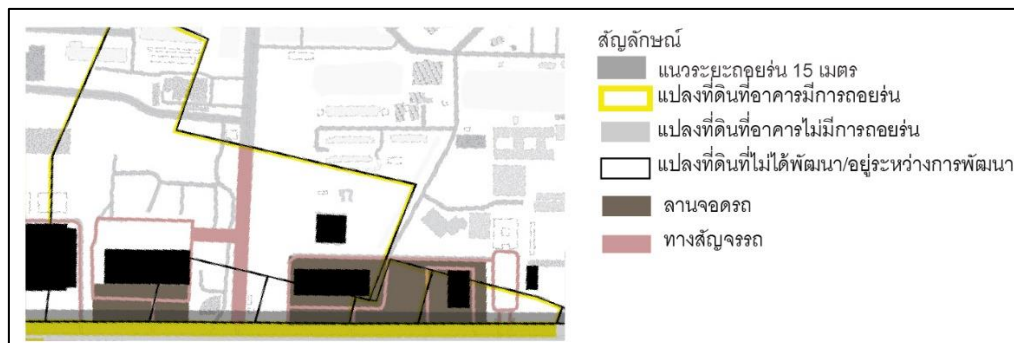


รูปที่ 14 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ

- ทางสัญจร สำหรับสัญจรเข้าสู่แปลงที่ดิน หรืออาคารต่าง ๆ



รูปที่ 15 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นทางสัญจร



รูปที่ 16 ตัวอย่างพื้นที่จอดรถและทางสัญจรที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น

- พื้นที่สีเขียว แบ่งเป็นบริเวณที่มีการใช้งานเป็นส่วน และบริเวณที่ไม่มีการใช้งานที่อาจเป็นพื้นที่สีเขียว รกร้าง สนามหญ้าโล่ง หรือมีแนวรั้วกันไม่ให้คนภายนอกเข้ามาใช้งาน

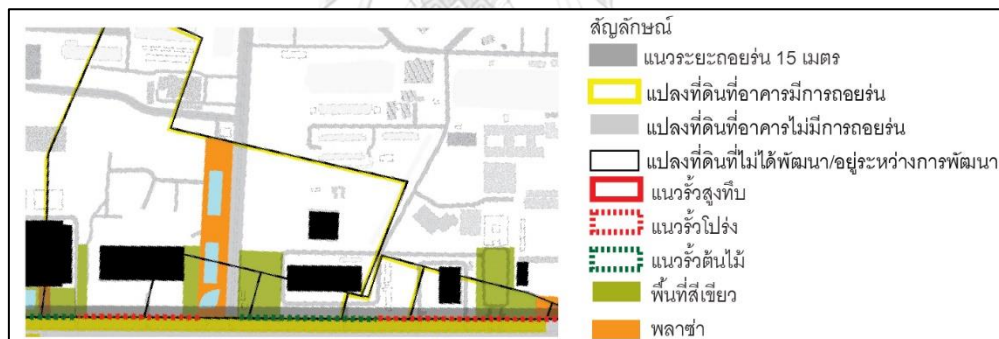


รูปที่ 17 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียว

- ลานเอนกประสงค์ แบ่งเป็นบริเวณที่มีการใช้งานและไม่มีการใช้งาน



รูปที่ 18 ตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นลานเอนกประสงค์



รูปที่ 19 ตัวอย่างพื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์ที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น

3.4 แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตารางที่ 3 แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเด็นงานวิจัย	ตัวแปร	ค่าตัวแปร	แหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูล	เครื่องมือที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการประมวลผล
ถนนที่มี การจราจร ข้อบัญญัติ ดังกล่าว	ปีที่มีการตรา ข้อบัญญัติฯ	1. ช่วงปี พ.ศ. 2509 – 2532 2. ช่วงปี พ.ศ. 2534 – 2535 3. ช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2542 4. ช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2548	ศึกษาข้อมูลและตำแหน่งที่ตั้งจากข้อบัญญัติกทม. เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างฯ	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูล	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Word, Excel)
	รูปแบบถนน	1. แบบตาราง 2. แบบวงแหวน 3. แบบรัศมี 4. แบบแนวยาว	ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์รูปแบบและโครงข่ายถนนจากกูเกิ้ลเอิร์ธ	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูล	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Word, Excel)
	ตำแหน่งที่ตั้ง	1. เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน 2. เขตกรุงเทพมหานครชั้นกลาง 3. เขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก	ศึกษาข้อมูลและตำแหน่งที่ตั้งในเขตกรุงเทพจากกูเกิ้ลเอิร์ธ	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูล	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Word, Excel)
	ปริมาณการจราจรและระดับการให้บริการ	1. ระดับการให้บริการ A (ค่า V/C Ratio 0.00 – 0.60) 2. ระดับการให้บริการ B (ค่า V/C Ratio 0.61 – 0.70) 3. ระดับการให้บริการ C (ค่า V/C Ratio 0.71 – 0.80) 4. ระดับการให้บริการ D (ค่า V/C Ratio 0.81 – 0.90) 5. ระดับการให้บริการ E (ค่า V/C Ratio 0.91 – 1.00) 6. ระดับการให้บริการ F (ค่า V/C Ratio มากกว่า 1.00)	ศึกษาข้อมูลจากตารางสถิติปริมาณการจราจรของสำนักงานจราจรและขนส่งฯ และคำนวณค่า V/C Ratio	แบบสังเกตการณ์และตารางคำนวณระดับการให้บริการ	โปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	ความเร็วเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน	1. ความเร็วเฉลี่ย 10 – 20 กม./ชม. 2. ความเร็วเฉลี่ย 21 – 35 กม./ชม. 3. ความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 36 กม./ชม.	ศึกษาข้อมูลจากตารางสถิติของสำนักงานจราจรและขนส่งฯ	แบบสังเกตการณ์	โปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	อาคารที่มีการห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น	1. อาคารที่มีการห้ามก่อสร้าง 9 ประเภท 2. อาคารที่มีการห้ามก่อสร้างนอกเหนือจาก 9 ประเภท	ศึกษาข้อมูลและจากข้อบัญญัติกทม. เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างฯ	แบบสังเกตการณ์	โปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)

ประเด็นงานวิจัย	ตัวแปร	ค่าตัวแปร	แหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูล	เครื่องมือที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการประมวลผล
การถอยร่นตามข้อบัญญัติดังกล่าว	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	1.ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย 2.ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง 3.ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก 4.พาณิชย์กรรม 5.อุตสาหกรรม 6.สถาบันราชการ 7.สถาบันทหาร	ศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ แหล่งข้อมูลจากสำนักผังเมือง	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูล	ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	ขนาดแปลงที่ดิน	1.แปลงที่ดินขนาด 21 -50 ตร.ม 2.แปลงที่ดินขนาด 51 – 100 ตร.ม 3.แปลงที่ดินขนาด 101 – 400 ตร.ม 4.แปลงที่ดินขนาด 401 – 2,000 ตร.ม 5.แปลงที่ดินขนาด 2,000 ตร.ม ขึ้นไป	วัดขนาดแปลงที่ดินจากระบบค้นหารูปแปลงที่ดิน กรมที่ดิน	ระบบเผยแพร่รูปแบบแปลงที่ดิน	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	แปลงที่ดินที่มีการถอยร่นและไม่ถอยร่น	1.แปลงที่ดินที่อาคารไม่มีการถอยร่น 2.แปลงที่ดินที่อาคารไม่มีการถอยร่น	สำรวจพื้นที่ในเบื้องต้น, ระบุระยะที่มีการถอยร่นโดยศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูลและแบบสังเกตการณ์	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	รูปแบบอาคารที่พบ	1.อาคารขนาดใหญ่ 2.อาคารทั่วไป 3.ตึกแถว 4.บ้าน 5.โครงสร้างอาคารชั่วคราว	สำรวจพื้นที่ในเบื้องต้น, นับจำนวนอาคาร, ศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูลและแบบสังเกตการณ์	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)
	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น	1.พื้นที่จอดรถ 2.ทางสัญจร 3.พื้นที่สีเขียว 4.ลานเอนกประสงค์	สำรวจพื้นที่ในเบื้องต้น, ศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	แผนที่สำหรับบันทึกข้อมูลและภาพถ่าย	แผนที่และโปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel)

การจัดกลุ่ม	ลำดับที่	ปีที่สร้างถนน	ปีที่มีการตราข้อบัญญัติ	ระยะถอยร่น (เมตร)	ชื่อถนน	ระยะห่าง คำนวณจากปี ก่อสร้างถนน ถึงปีที่ตรา ข้อบัญญัติ (ปี)	ความยาว ถนนที่ออก ข้อบัญญัติ (กม.)	การใช้ ประโยชน์ ที่ดินสีแดง หรือสีส้ม	รูปแบบถนนที่ ตัดผ่านในเขต กรุงเทพ
กลุ่มที่ 2 ช่วงปีที่มีการตราข้อบัญญัติ พ.ศ. 2534 - 2535	14	2522	2534	15	ริมถนนสะพานกรุงธน - ดลิ่งชัน (ถนนสีรินธร) ริมถนน บางกอกน้อย-นครชัยศรี(ถนนบรมราชชนนี)	12	7.86	ผ่าน	เขตชั้นกลาง-นอก
	15	2493	2534	15	ริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์	41	18.58	ผ่าน	เขตชั้นกลาง-นอก
	16	2508	2535	15	ริมถนนพระรามที่ 2	27	14.84	ผ่าน	เขตชั้นกลาง-นอก
	17	2524	2535	15	ริมถนนบรมราชชนนี	11	5.57	ไม่ผ่าน	เขตชั้นนอก
	18	N/A	2535	15	ริมถนนร่มเกล้า	N/A	10.22	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	19	N/A	2535	15	ริมถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก)	N/A	7.69	ผ่าน	เขตชั้นกลาง-นอก
	20	N/A	2535	15	ริมถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช)	N/A	11.24	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	21	2493	2535	15	ริมถนนสุวินทวงศ์	42	13.74	ไม่ผ่าน	เขตชั้นนอก
	22	N/A	2535	15	ริมถนนคลองกรุงและถนนเชื่อมสี่มัมพันธ์	N/A	13.89	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	23	2522	2535	15	ริมถนนกรุงธนบุรี	13	1.53	ผ่าน	เขตชั้นใน
	กลุ่มที่ 3 ช่วงปีที่มีการตราข้อบัญญัติ พ.ศ. 2540 - 2542	24	N/A	2540	15	ริมถนนสายเชื่อมต่อกถนนเพชรบุรี-ถนนพระราม 9 (ถนน เพชรพระราม)	N/A	0.83	ผ่าน
25		2531	2540	15	ริมถนนเหนือ-ใต้ (ถนนเจริญราษฎร์)	9	2.23	ผ่าน	เขตชั้นใน
26		2527	2540	15	ริมถนนคูขานระบบทางด่วนสายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (ถนนเอกมัย)	13	13.16	ผ่าน	เขตชั้นใน-กลาง
27		2530	2540	15	ริมถนนราชมรรคาถนนนครินทร์ (ถนนเลียบคลองชองนพรี)	10	5.1	ผ่าน	เขตชั้นใน
28		N/A	2540	15	ริมถนนทางหลวงสายกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่)	N/A	4.2	ผ่าน	เขตชั้นกลาง
29		N/A	2542	6	ริมถนนพุทธมณฑลสาย 3	N/A	10.2	ไม่ผ่าน	เขตชั้นนอก
30		2535	2542	15	ริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์- นวมินทร์ (ถนนประเสริฐมนูกิจ-สุขาภิบาล 1)	7	7	ผ่าน	เขตชั้นกลาง
31	2533	2542	15	ริมถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับ ถนนเพชรเกษม (ถนนราชพฤกษ์)	9	4.25	ผ่าน	เขตชั้นกลาง	
กลุ่มที่ 4 ช่วงปีที่มีการตราข้อบัญญัติ พ.ศ. 2546 - 2548	32	2494	2546	15	ริมถนนอุทัยวาน	52	3.48	ไม่ผ่าน	เขตชั้นนอก
	33	2537	2547	15	ริมถนนกัลปพฤกษ์	10	7.26	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	34	2533	2547	15	ริมถนนราชพฤกษ์	14	9.28	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	35	2542	2548	15	ริมถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนน พระรามที่ 3 (ถนนยานนาวา)	6	1.8	ผ่าน	เขตชั้นใน
	36	N/A	2548	15	ริมถนนหลวงแพ่ง	N/A	8.29	ผ่าน	เขตชั้นนอก
	37	2539	2548	15	ริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	9	1.87	ผ่าน	เขตชั้นใน-กลาง
		ไม่ผ่านเกณฑ์							
		ผ่านเกณฑ์							

จากการสืบค้นข้อมูลของปีที่มีการก่อสร้างถนน การจัดอันดับกลุ่มปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ก่อน - หลัง และรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ดังตารางที่ 4 ทำให้สามารถแบ่งกลุ่มของถนนตามช่วงเวลาที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใกล้เคียงกันออกเป็น 4 กลุ่ม เมื่อจัดเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวไว้ มีถนนที่ผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 14 สาย ดังตารางที่ 5

- กลุ่มที่ 1 ช่วงปี พ.ศ. 2509 – 2532 มีถนนที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 6 สาย
- กลุ่มที่ 2 ช่วงปี พ.ศ. 2534 – 2535 มีถนนที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 3 สาย
- กลุ่มที่ 3 ช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2542 มีถนนที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 3 สาย
- กลุ่มที่ 4 ช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2548 มีถนนที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 2 สาย

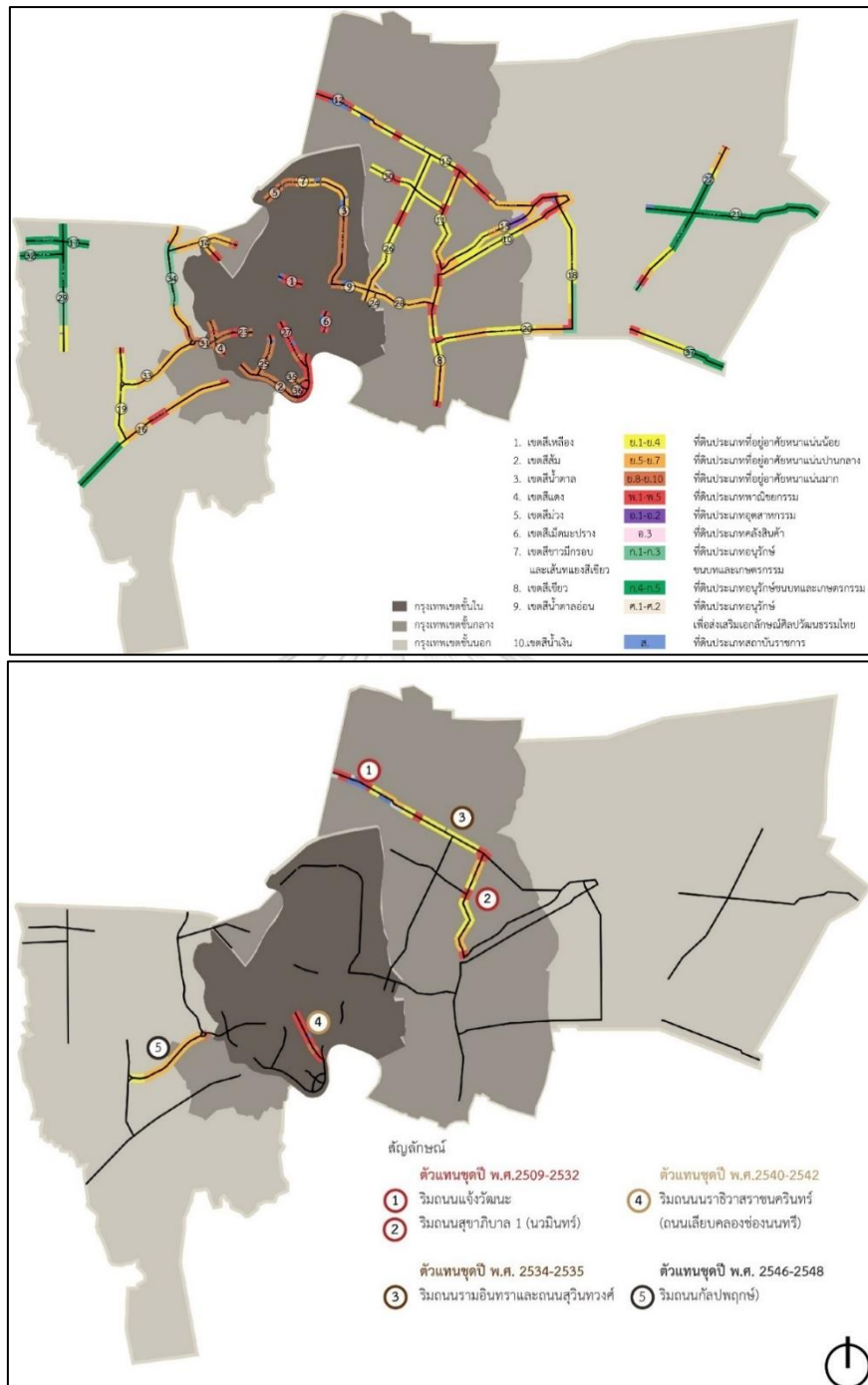
ตารางที่ 5 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถนนที่ผ่านเกณฑ์ทั้ง 14 สายตัดผ่าน

ถนน	กรุงเทพมหานครชั้นใน				กรุงเทพมหานครชั้นกลาง				กรุงเทพมหานครชั้นนอก				
	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี	สี
กลุ่มที่ 1													
ริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3)													
ริมถนนรัชดาภิเษก (อโศก-วิภาวดี)													
ริมถนนศรีนครินทร์													
ริมถนนรามคำแหง (ถนนสุขาภิบาล 3)													
ริมถนนสุขาภิบาล 1 (ถนนนวมินทร์)													
ริมถนนแจ้งวัฒนะ													
กลุ่มที่ 2													
ริมถนนสะพานกรุงธน - ตลิ่งชัน (ถนนสิรินธรและ ริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี(ถนนบรมราชชนนี)													
ริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์													
ริมถนนพระรามที่ 2													
กลุ่มที่ 3													
ริมถนนคู่ขนานระบบทางด่วนสายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (เอกชัย)													
ริมถนนราชมราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบคลองจั่นนทวี)													
ริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์- นวมินทร์													
กลุ่มที่ 4													
ริมถนนกัลปพฤกษ์													
ริมถนนอารพพฤกษ์													

จากตารางที่ 5 จะเห็นว่าถนนที่ตัดผ่านการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ซึ่งการพัฒนาที่ดินเป็นไปได้ยาก มีข้อจำกัดมากในเชิงการพัฒนาอาคารจึงเลือกที่จะไม่พิจารณา ทำให้ได้ตัวอย่างของถนนในกลุ่มที่ 2 คือบริเวณริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ที่มีการตัดผ่านกรุงเทพมหานครชั้นกลางและนอก ได้ ตัวอย่างของถนนในกลุ่มที่ 4 คือบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ที่มีการตัดผ่านเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและนอก จากนั้นเมื่อพิจารณาพร้อมกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ และปีที่มีการก่อสร้าง ทำให้ได้ถนนนวมินทร์ที่มีการตัดผ่านเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและนอก และถนนแจ้งวัฒนะที่มีการตัดผ่านกรุงเทพมหานครชั้นกลางเป็นตัวอย่างในกลุ่มที่ 1 เมื่อพิจารณาดูแล้วยังขาดถนนที่ตัดผ่านกรุงเทพมหานครชั้นในจึงเลือกบริเวณริมถนนราชมราธิวาสราชนครินทร์ที่มีการตัดผ่านกรุงเทพมหานครชั้นในเป็นตัวอย่างของกลุ่มที่ 3 รวมเป็นถนนตัวอย่างทั้งหมด 5 สาย

หลังจากที่มีการเลือกถนนตัวอย่างทั้งหมด 5 สาย เพื่อเป็นตัวอย่างของถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในแต่ละกลุ่ม ขอบเขตของบริเวณที่จะทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพจากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนที่เป็นตัวอย่าง แบ่งได้ดังนี้ (รูปที่ 20)

- 1) บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญจนถึงคลองประปา วัดความยาวของถนนได้ 5 กิโลเมตร
- 2) บริเวณริมถนนนวมินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1) จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขาภิบาล 1 ตั้งแต่ถนนรามคำแหงไปทางทิศเหนือจนถึงถนนรามอินทรา วัดความยาวของถนนได้ 8.79 กิโลเมตร
- 3) บริเวณริมถนนรามอินทรา จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรามอินทรา เลือกพิจารณาตั้งแต่บริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญจนถึงทางแยกตัดกับถนนนวมินทร์ วัดความยาวของถนนได้ 8 กิโลเมตร
- 4) บริเวณริมถนนราชมราธิวาสราชนครินทร์ จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนราชมราธิวาสราชนครินทร์ ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์จนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา วัดความยาวของถนนได้ 5.1 กิโลเมตร
- 5) บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์ วัดความยาวของถนนได้ 7.26 กิโลเมตร



รูปที่ 20 ประชากรทั้งหมด 37 สาย และประชากรกลุ่มตัวอย่าง 5 สาย

3.6 การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลวิจัย

3.6.1 ประเด็นในการวิเคราะห์

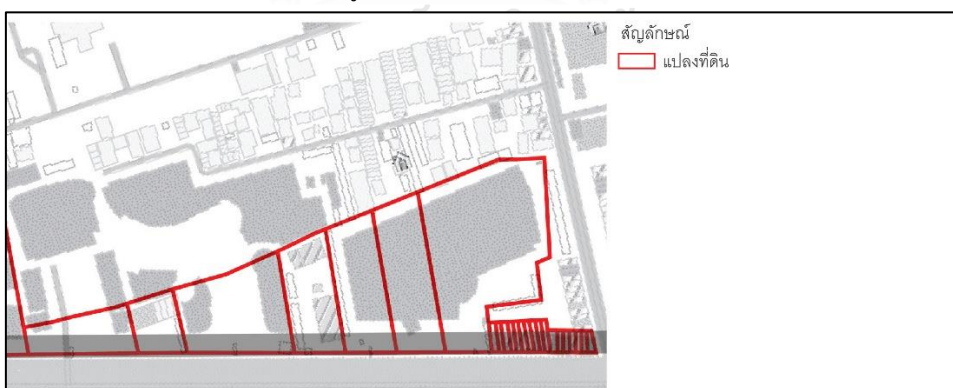
เพื่อศึกษาถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นว่าพื้นที่ศึกษามีสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ มากน้อยอย่างไร และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นอย่างไร ประเด็นที่จะวิเคราะห์แบ่งออกเป็น สภาพโดยทั่วไป ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร ขนาดแปลงที่ดิน สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคารที่พบในพื้นที่ถอยร่น และการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น โดยจะมีการนับจำนวนแปลงที่ดิน บริเวณริมถนนในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด และวัดระยะทางบริเวณริมถนนทั้งในบริเวณที่มีการถอยร่นและในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น เพื่อหาสัดส่วนระหว่างบริเวณที่มีการถอยร่นและบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น ส่วนในเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น จะมีการจำแนกประเภทที่พบ นับจำนวนแปลงที่ดินและวัดระยะทางเฉพาะในบริเวณที่มีการถอยร่นเท่านั้น ซึ่งคู่มือวิธีการประมวลผลได้ในข้อ 3.6.2

3.6.2 วิธีการประมวลผล

การวิเคราะห์เริ่มต้นจากการนำแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนที่แสดงรูปแปลงที่ดิน บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ที่เป็นแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร มาแปลงรูปเป็นแผนที่ลักษณะแปลงที่ดิน สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น และการใช้พื้นที่ในระยถอยร่น เพื่อนำมาศึกษาถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น โดยทำการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาในแต่ละฟากของแนวลอนก่อน จากนั้นจึงนำทั้งสองฟากของถนนมาวิเคราะห์ร่วมกันว่าตัวแปรใดบ้างที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้นี้ โดยแบ่งวิธีในการประมวลผลได้ 6 วิธี ดังนี้

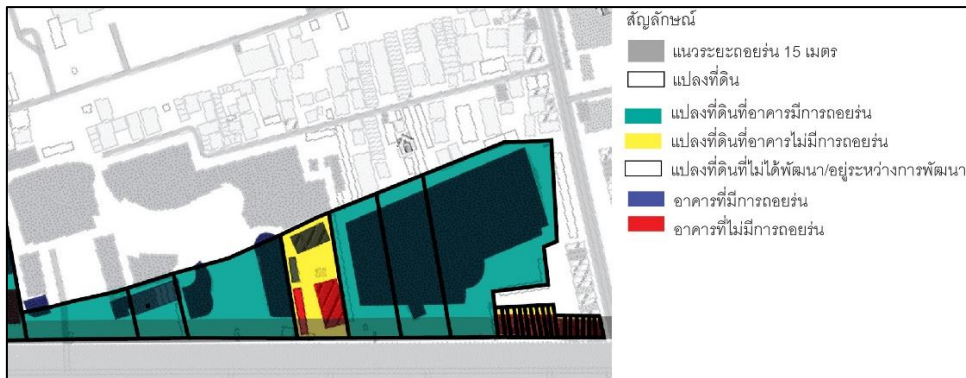
- i. วิธีที่ 1 ใช้กับการวิเคราะห์ลักษณะแปลงที่ดิน สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

โดยนับตามกรรมสิทธิ์ของแปลงที่ดิน อาคารในแปลงที่ดินนั้นจะต้องมีการถอยร่นทั้งหมด จึงจะนับว่าแปลงที่ดินนั้นมีการถอยร่น (รูปที่ 21 – 22)



รูปที่ 21 ตัวอย่างการนับจำนวนแปลงที่ดินทั้งหมด

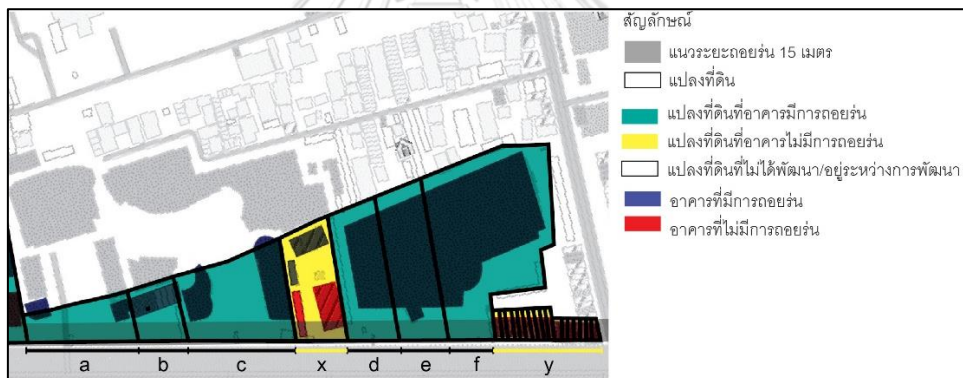
- จำนวนแปลงที่ดินทั้งหมด = 24 แปลง



รูปที่ 22 ตัวอย่างการนับจำนวนแปลงที่ดินในแต่ละประเภท

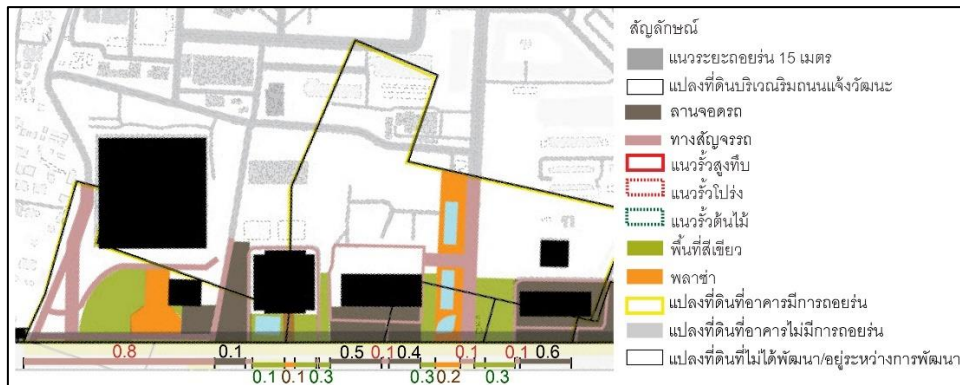
- จำนวนแปลงที่ดินที่อาคารมีการถอยร่น = 6 แปลง
- จำนวนแปลงที่ดินที่อาคารไม่มีการถอยร่น = 18 แปลง

- II. วิธีที่ 2 ใช้กับการวิเคราะห์ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ โดยวัดตามระยะทางของแปลงที่ดิน แยกออกไปเป็นแต่ละประเภท และนำระยะทางที่วัดได้มารวมกัน (รูปที่ 23)



รูปที่ 23 วิธีการวัดระยะทางของแปลงที่ดินในแต่ละประเภท

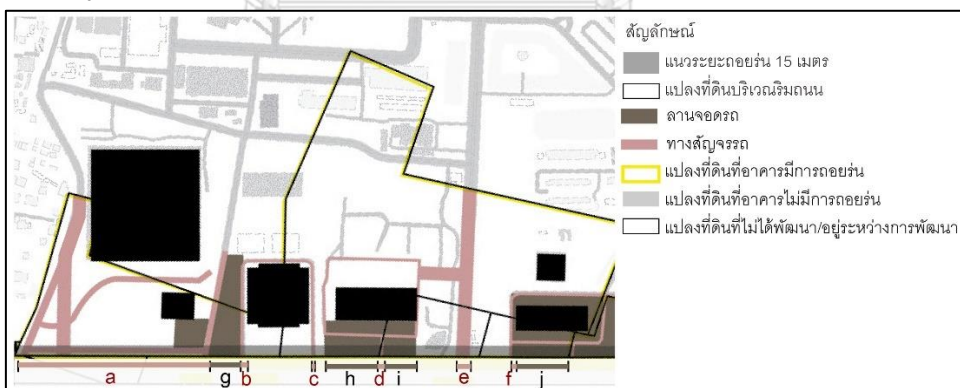
- ระยะทางที่อาคารมีการถอยร่น = $a+b+c+d+e+f$
- ระยะทางที่อาคารไม่มีการถอยร่น = $x+y$



รูปที่ 26 ตัวอย่างวิธีการนับการใช้ประโยชน์บนแปลงที่ดิน 4 แปลง

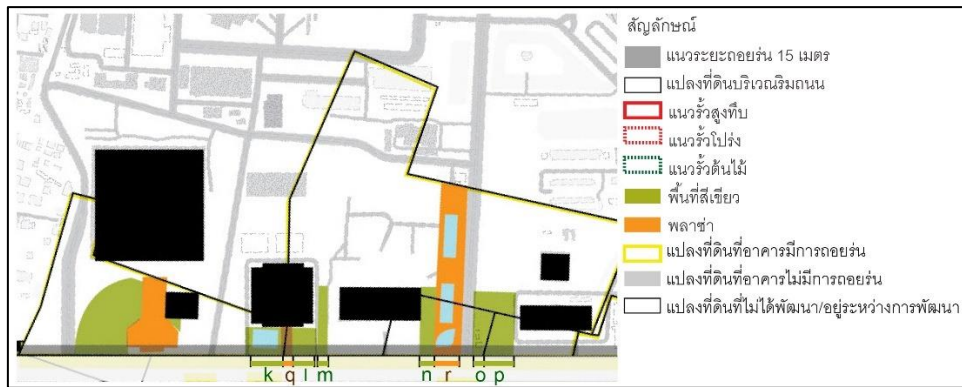
- พื้นที่จอดรถ	= 0.1+0.5+0.4+0.6	= 1.6	แปลง
- ทางสัญจร	= 0.8+0.1+0.1+0.1	= 1.1	แปลง
- พื้นที่สีเขียว	= 0.1+0.3+0.3+0.3	= 1.0	แปลง
- พื้นที่ลานเอนกประสงค์	= 0.1+0.2	= 0.3	แปลง
	รวม	= 4	แปลง

V. วิธีที่ 5 ใช้กับการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น จำแนกตามลักษณะการใช้งาน โดยวัดระยะประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นตามระยะทางของการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละรูปแบบ โดยการหาระยะทางของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น ในแต่ละประเภทมารวมกัน ได้แก่ ระยะทางที่เป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว ลานเอนกประสงค์ (รูปที่ 27 - 28)



รูปที่ 27 ตัวอย่างวิธีการวัดระยะทางของพื้นที่จอดรถและทางสัญจรบนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น

- พื้นที่จอดรถ	= g+h+i+j
- ทางสัญจร	= a+b+c+d+e+f



รูปที่ 28 ตัวอย่างวิธีการวัดระยะทางของพื้นที่สีเขียวและลานบนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น

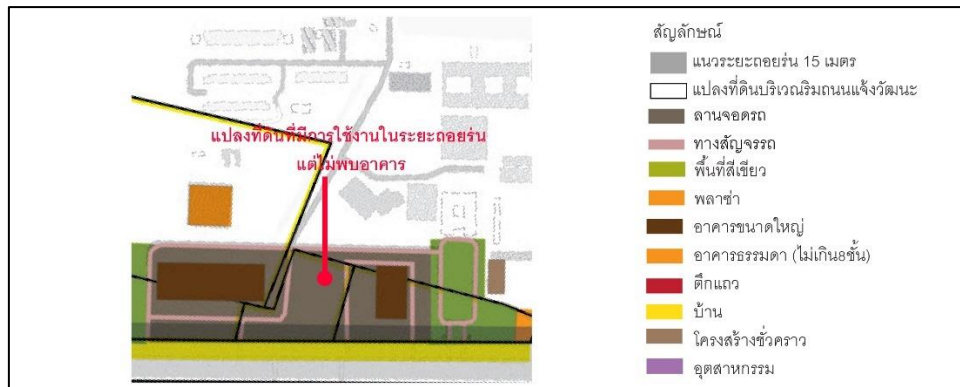
- พื้นที่สีเขียว = $k+l+m+n+o+p$
- พื้นที่ลานเอนกประสงค์ = $q+r$

VI. วิธีที่ 6 ใช้กับการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่น จำแนกตามรูปแบบอาคาร โดยนับจำนวนแปลงที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและจากรูปแบบของอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่น เพื่อหาว่าอาคารประเภทนี้ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นอะไร โดยถือว่าทุกแปลงที่ดินตามกรรมสิทธิ์เป็น 1 แปลง ในกรณีที่แปลงที่ดินมีการใช้งานพื้นที่ถอยร่นมากกว่า 1 รูปแบบต่ออาคารนั้น ๆ ที่ดินแปลงนั้นจะแบ่งการนับออกเป็นส่วน ๆ จากจำนวนเต็ม 1 แปลง จากนั้นโดยการวัดระยะทางแต่ละประเภท จากนั้นนำมาทำเป็นสัดส่วน การจำแนกประเภทของอาคารแบ่งเป็น อาคารขนาดใหญ่ อาคารทั่วไป บ้าน ตึกแถว อาคารชั่วคราว ในกรณีที่แปลงที่ดินมีอาคารมากกว่า 1 ประเภท จะจัดอยู่ในกลุ่มอาคารหลายประเภท และแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นแต่ไม่พบว่ามีอาคารอยู่บนแปลงที่ดินนั้น ซึ่งอาจเกิดจากการรวมแปลงที่ดิน จะจัดอยู่ในกลุ่มประเภทแปลงที่ดินที่ไม่พบอาคาร (รูปที่ 29 – 31)

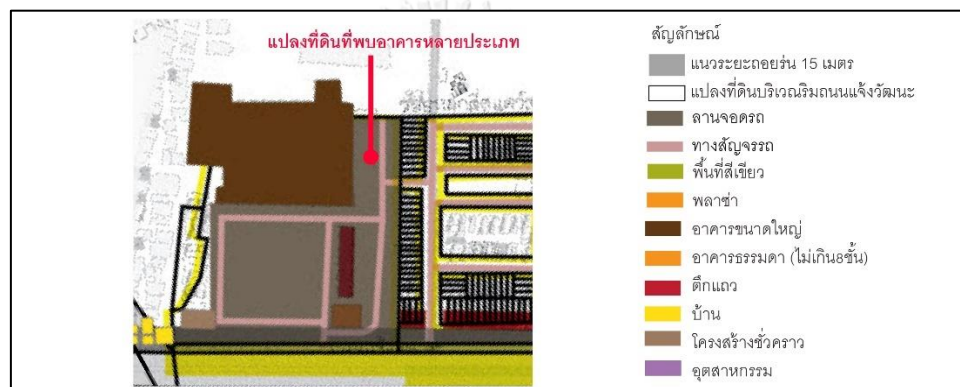


รูปที่ 29 ตัวอย่างวิธีการนับจำนวนแปลงที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของอาคาร

- รูปแบบอาคารที่พบ : อาคารขนาดใหญ่
- พื้นที่จอดรถ = $0.1+0.5+0.4+0.6$ = 1.6 แปลง
 - ทางสัญจร = $0.8+0.1+0.1+0.1$ = 1.1 แปลง
 - พื้นที่สีเขียว = $0.1+0.3+0.3+0.3$ = 1.0 แปลง
 - พื้นที่ลานเอนกประสงค์ = $0.1+0.2$ = 0.3 แปลง



รูปที่ 30 ตัวอย่างแปลงที่ดินที่มีการใช้งานในระยะถาวร แต่ไม่พบอาคาร



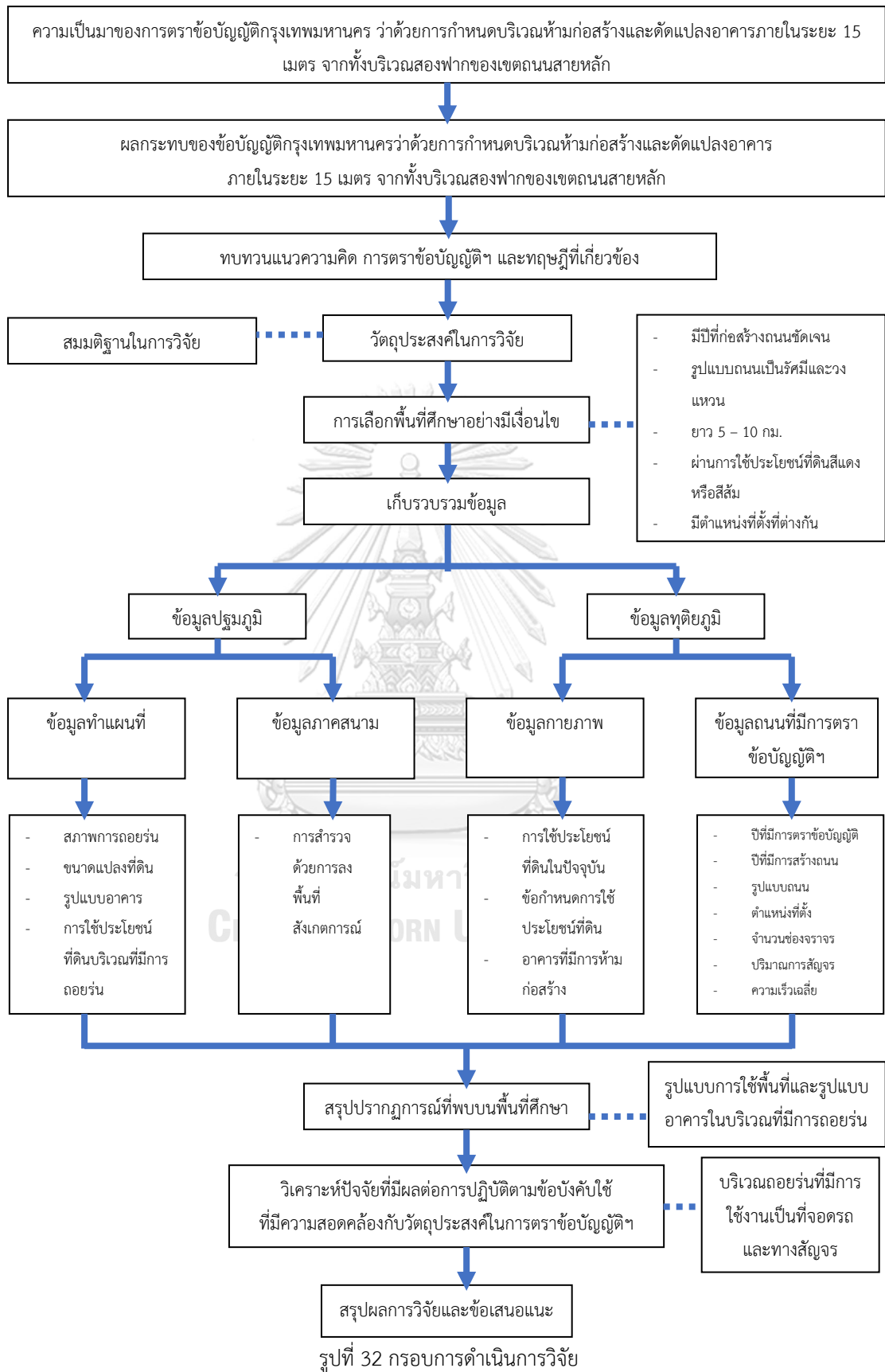
รูปที่ 31 ตัวอย่างแปลงที่ดินที่พบอาคารหลายประเภท

3.7 ข้อจำกัดในการวิจัย

- 1) แผนที่ข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) ไม่ได้มีการจัดทำทุกปี ดังนั้นจึงต้องมีการสำรวจสภาพการใช้พื้นที่รวมถึงรูปแบบอาคารที่พบในปัจจุบัน
- 2) ข้อมูลแผนที่แปลงที่ดินและแผนที่รูปแบบอาคารมาจากคนละหน่วยงาน ทำให้ฐานข้อมูลไม่ได้อยู่ในฐานเดียวกัน จึงทำให้ขาดความต่อเนื่องในการนำมาศึกษาวิเคราะห์ต้องนำมาซ้อนทับกันเอง
- 3) ข้อมูลปริมาณการจราจรมีความจำกัด เพราะไม่ได้ปีการเก็บข้อมูลทุกปี

3.8 กรอบในการดำเนินการวิจัย

ในด้านกรอบในการดำเนินการวิจัย จะแสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยในภาพรวมที่เริ่มต้นจากความ เป็นมาในการวิจัย ไปสู่วัตถุประสงค์และสมมติฐาน แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การเก็บรวบรวมข้อมูล และนำข้อมูล มาวิเคราะห์และประมวลผล เพื่อสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังรูปที่ 32



บทที่ 4

การประมวลผลทางการศึกษา

บทนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์บริเวณถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว ถึงการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้จากข้อมูลที่ได้จากการสืบค้นและสำรวจพื้นที่ศึกษา แบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ส่วน ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลในการตราข้อบัญญัติฯ และการวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา โดยมีการวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
 - 1) การตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
 - 2) การเลือกตัวอย่างพื้นที่ศึกษา
2. วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา 5 สาย
 - 1) ถนนแจ้งวัฒนะ
 - 2) ถนนนวมินทร์
 - 3) ถนนรามอินทรา
 - 4) ถนนราชมรรคา
 - 5) ถนนกัลปพฤกษ์

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

วิเคราะห์ข้อมูลในการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ โดยสืบค้นข้อมูลของปีที่มีการก่อสร้างถนน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ความยาวของถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ การแบ่งช่วงเวลาของการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใกล้เคียงกัน เพื่อนำไปสู่การเลือกพื้นที่ศึกษาอย่างมีเงื่อนไขที่ได้กล่าวไปข้างต้น

4.1.1 การตราข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้มีการตราข้อบัญญัติท้องถิ่น ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรและเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลัก โดยมีถนนสายหลักที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวทั้งสิ้นจำนวน 37 สาย จากการศึกษาพบว่าเริ่มมีการตราข้อบัญญัติฯ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 โดยบริเวณที่มีการควบคุมคือ บริเวณริมถนนศรีอยุธยาภายในระยะ 14 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2524 ได้มีการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนเจ้าพระยา (ถนนพระราม 3) ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก

เมื่อพิจารณาถึงตำแหน่งของถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวในเขตกรุงเทพฯ¹ สามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็นกรุงเทพมหานครชั้นใน ชั้นนอก และชั้นกลาง พบว่ามีถนนที่ตัดเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่กรุงเทพฯเขตชั้นในทั้งหมด 9 สาย ถนนเชื่อมต่อกรุงเทพฯเขตชั้นกลาง 8 สาย กรุงเทพฯในเขตชั้นนอก 10 สาย ถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯเขตชั้นใน-เขตชั้นกลางทั้งหมด 4 สาย ถนนเชื่อมต่อกรุงเทพฯเขตชั้นกลาง-เขตชั้นนอก 6 สาย นอกจากนี้ยังพบว่าถนนแต่ละเส้นมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย ที่แสดงถึงตำแหน่งถนนสายหลักที่มีการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ และข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณริมถนนทั้งสองฟาก (รูปที่ 33)

หากสังเกตปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 จนถึงปี พ.ศ. 2548 พบว่าปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จะอยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน บางส่วนพบว่ามีถนนที่ตราข้อบัญญัติฯ ในปีเดียวกันและมีการเว้นช่วงไปประมาณ 2 – 5 ปี ถึงมีการตราข้อบัญญัติฯ อีก จึงสามารถแบ่งช่วงของการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใกล้เคียงกันได้เป็น 4 กลุ่ม ตั้งแต่กลุ่มที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มานานแล้ว ไปจนถึงกลุ่มที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใหม่ที่สุด นอกจากนี้ยังพบว่าถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในช่วงปีเดียวกันจะมีลักษณะใกล้เคียงกัน เช่น เป็นถนนสายหลักที่มีการพัฒนามายาวนาน เป็นถนนที่มีการสร้างเพื่อขยายออกไปนอกเขตกรุงเทพฯชั้นใน หรือเป็นถนนที่สร้างขึ้นได้ไม่นาน ดังนั้นกลุ่มของการตราข้อบัญญัติฯ ที่ใกล้เคียงกันได้แก่ (รูปที่ 34 และตารางที่ 6)

1) ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2509 – 2532 จำนวน 13 สาย

เป็นการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนสายหลักเดิมที่มีอยู่แล้ว รวมไปถึงบริเวณถนนวงแหวนรอบในของกรุงเทพมหานคร ถนนส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นในและชั้นกลาง ได้แก่ ถนนศรีอยุธยา ถนนเจ้าพระยา (พระราม3) ถนนรัชดาภิเษก (อโศก-วิภาวดี) ถนนรัชดาภิเษก (ตากสิน-ท่าพระ) ถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง) ถนนรัชดาภิเษก(สุนทรโกษา-สุขุมวิท) ถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง-คลองเปรม) ถนนศรีนครินทร์ ถนนพระราม 9 ถนนรามคำแหง (ถนนสุขาภิบาล 3) ถนนสุขาภิบาล 1 (ถนนนวมินทร์) ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนสุขาภิบาล 2 (ถนนเสรีไทย)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

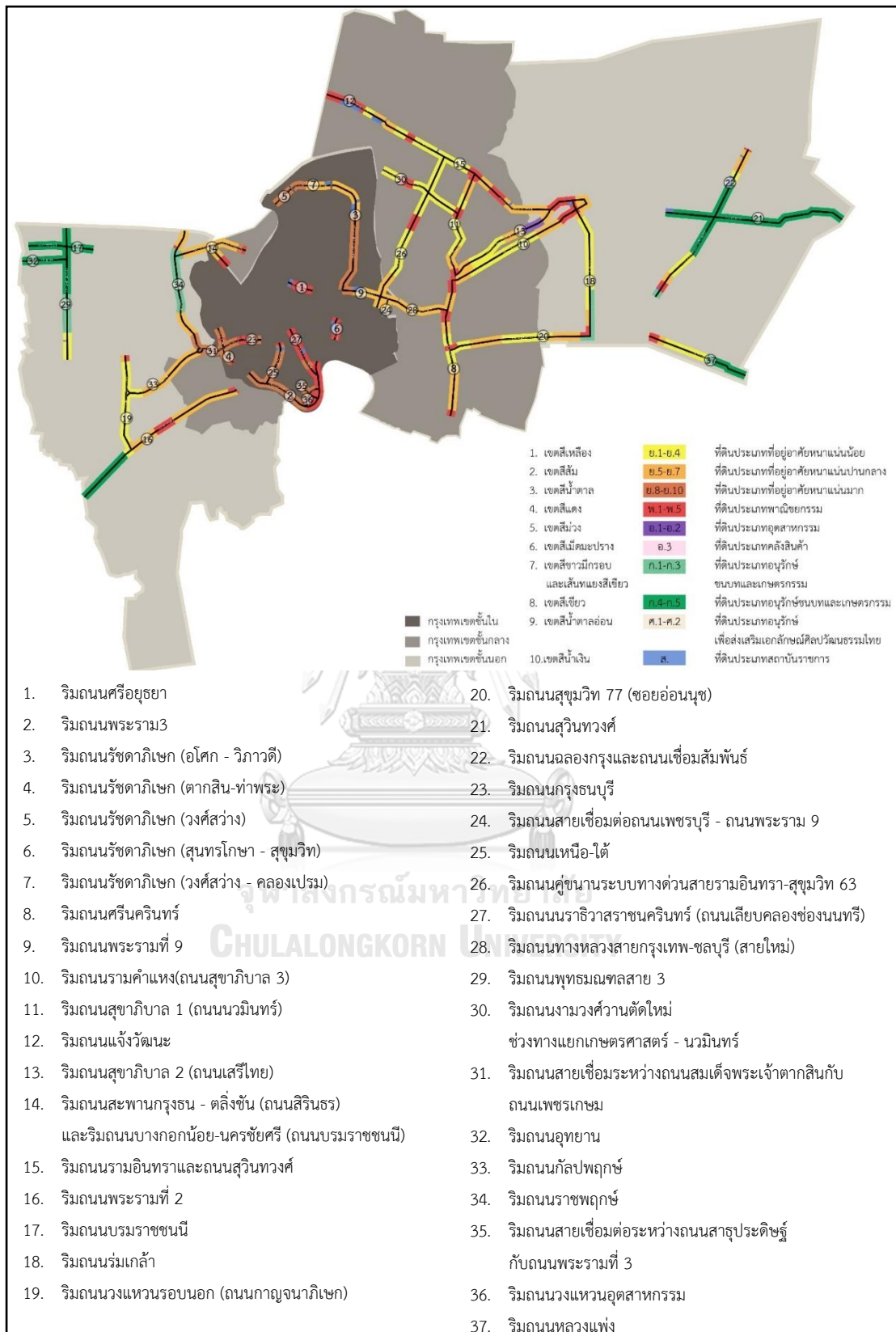
¹ ในปี พ.ศ. 2544 กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ได้จัดแบ่งเขตทั้ง 50 สำนักงานเขตออกเป็น 3 กลุ่ม ตามที่ตั้งของพื้นที่ ได้แก่

1. เขตชั้นใน ประกอบด้วย 21 เขตปกครอง คือ พระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน บางรัก ยานนาวา สาทร บางคอแหลม ดุสิต บางซื่อ พญาไท ราชเทวี ห้วยขวาง คลองเตย จตุจักร ธนบุรี คลองสาน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ดินแดง วัฒนา

2. เขตชั้นกลาง ประกอบด้วย 18 เขตปกครอง คือ พระโขนง ประเวศ บางเขน บางกะปิ ลาดพร้าว บึงกุ่ม บางพลัด ภาษีเจริญ จอมทอง ราษฎร์บูรณะ สวนหลวง บางนา ทุ่งครุ บางแค วังทองหลาง คันนายาว สะพานสูง สายไหม

3. เขตชั้นนอก ประกอบด้วย 11 เขตปกครอง คือ มีนบุรี ดอนเมือง หนองจอก ลาดกระบัง ดลิ่งชัน หนองแขม บางขุนเทียน หลักสี่ คลองสามวา บางบอน ทวีวัฒนา

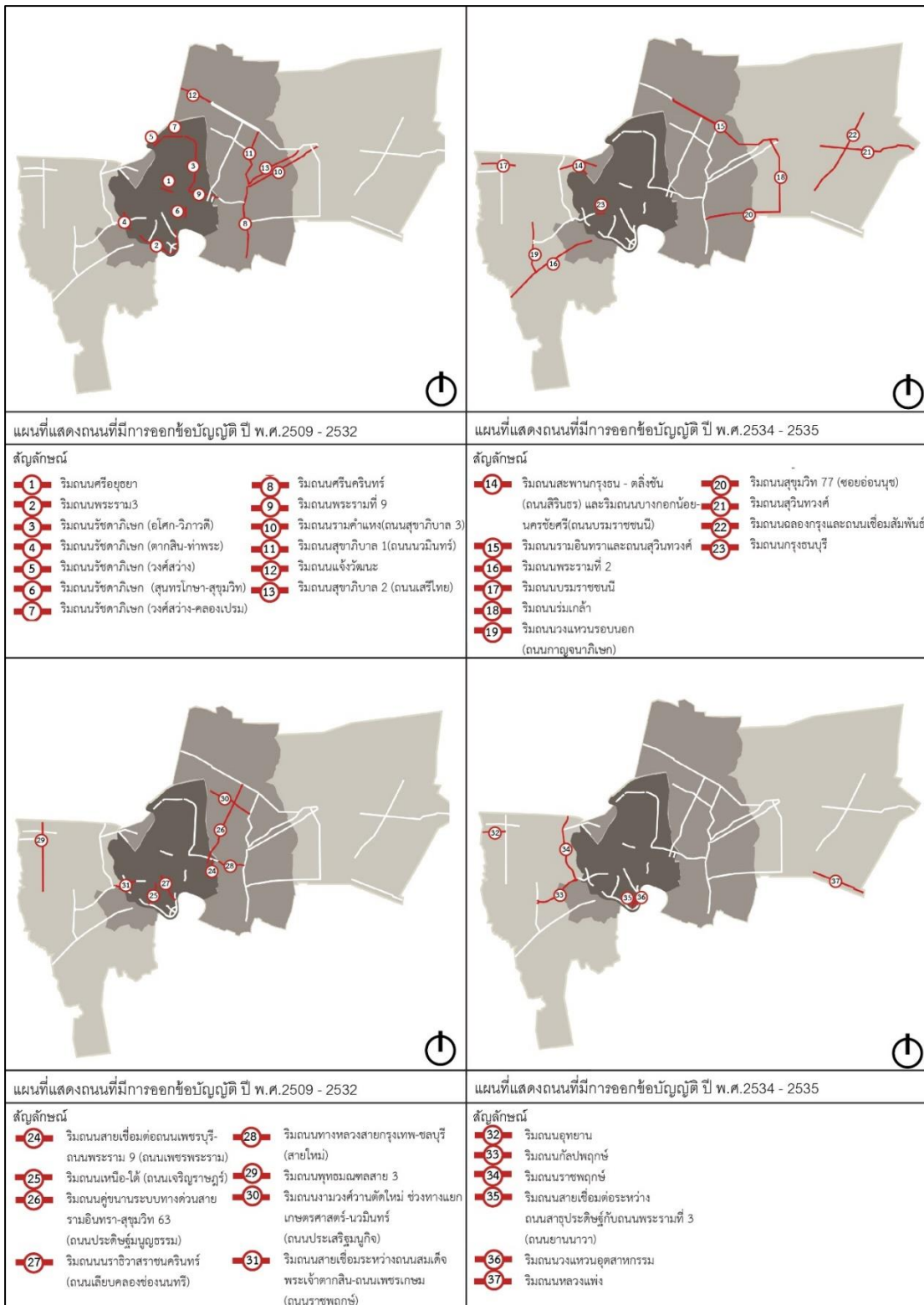
- 2) ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2534 – 2535 จำนวน 10 สาย
 เป็นการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนชานเมืองที่ขยายออกไป ถนนส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและชั้นนอก และเชื่อมต่อในแนวตะวันออกตะวันตก ได้แก่ ถนนสะพานกรุงธน - ตลิ่งชัน (ถนนสิรินธร) และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี (ถนนบรมราชชนนี) ถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ ถนนพระรามที่ 2 ถนนบรมราชชนนี ถนนร่มเกล้า ถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ถนนสุวินทวงศ์ ถนนฉลองกรุงและถนนเชื่อมสัมพันธ์ และถนนกรุงธนบุรี
- 3) ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2540 - 2542 จำนวน 8 สาย
 เป็นการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนที่สร้างขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2530 เป็นถนนที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในกรุงเทพฯ ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และถนนบางเส้นตัดใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ได้แก่ ถนนสายเชื่อมต่อถนนเพชรบุรี - ถนนพระราม 9 (ถนนเพชรพระราม) ถนนเหนือ - ใต้ (ถนนเจริญราษฎร์) ถนนคู่ขนานระบบทางด่วนสายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (ถนนประดิษฐ์มนูธรรม) ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ถนนทางหลวงสายกรุงเทพฯ - ชลบุรี (สายใหม่) ถนนพุทธมณฑลสาย 3 ถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์ - นวมินทร์ (ถนนประเสริฐมนูกิจ) และถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเพชรเกษม (ถนนราชพฤกษ์)
- 4) ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2548 จำนวน 6 สาย
 เป็นการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนที่มีการตัดใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นนอกที่สามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ถนนอุทยาน ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ ถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนสาธิตประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 (ถนนยานนาวา) ถนนหลวงแพ่ง และถนนวงแหวนอุตสาหกรรม



รูปที่ 33 บริเวณถนนสายหลักที่มีการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ และข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตารางที่ 6 การจัดกลุ่มถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ 4 ช่วงปี

การจัด กลุ่ม	ลำดับที่	ปีที่ สร้าง ถนน	ปีที่มีการ ตรา ข้อบัญญัติ	ปีที่เปิด ใช้	ระยะ ถอยร่น (เมตร)	ชื่อถนน	ระยะห่าง คำนวณจากปี ก่อสร้างถนน ถึงปีที่ตรา ข้อบัญญัติ(ปี)	ความยาว ถนนที่มี การตรา ข้อบัญญัติ (กม.)
กลุ่มที่ 1	1	2441	2509	N/A	14	ริมถนนศรีอยุธยา	68	1.92
	2	2514	2524และ 2545	2521	15	ริมถนนเจ้าพระยา (พระราม3)	10 และ 31	9.53
	3	2514	2528	2524	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (อโศก-วิภาวดี)	14	9.63
	4	2514	2529	2530	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (ตากสิน-ท่าพระ)	15	3.07
	5	2514	2530	2531	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง)	16	2
	6	2514	2530	2531	15	ริมถนนรัชดาภิเษก(สุนทรโกษา-สุขุมวิท)	16	1.83
	7	2514	2530	2531	15	ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง-คลองเปรม)	16	3.2
	8	2519	2530	2529	15	ริมถนนศรีนครินทร์	16	10.87
	9	2508	2530	N/A	15	ริมถนนพระราม 9	22	4.46
	10	2506	2531	N/A	15	ริมถนนรามคำแหง (ถนนสุขาภิบาล 3)	25	12.27
	11	2505	2531	N/A	15	ริมถนนสุขาภิบาล 1 (ถนนนวมินทร์)	26	8.76
	12	2476	2532	N/A	15	ริมถนนแจ้งวัฒนะ	56	5
	13	N/A	2532	N/A	15	ริมถนนสุขาภิบาล 2 (ถนนเสรีไทย)	N/A	9.29
กลุ่มที่ 2	14	2522	2534	2527	15	ริมถนนสะพานกรุงธน - ดลิ่งชัน (ถนนสิรินธร) ริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี(ถนนบรมราชชนนี)	12	7.86
	15	2493	2534	N/A	15	ริมถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์	41	18.58
	16	2508	2535	N/A	15	ริมถนนพระรามที่ 2	27	14.84
	17	2524	2535	2527	15	ริมถนนบรมราชชนนี	11	5.57
	18	N/A	2535	N/A	15	ริมถนนร่มเกล้า	N/A	10.22
	19	N/A	2535	N/A	15	ริมถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก)	N/A	7.69
	20	N/A	2535	N/A	15	ริมถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช)	N/A	11.24
	21	2493	2535	N/A	15	ริมถนนสุวิทวงศ์	42	13.74
	22	N/A	2535	N/A	15	ริมถนนคลองกรุงและถนนเชื่อมสัมพันธ์	N/A	13.89
	23	2522	2535	N/A	15	ริมถนนกรุงธนบุรี	13	1.53
กลุ่มที่ 3	24	N/A	2540	N/A	15	ริมถนนสายเชื่อมต่อดถนนเพชรบุรี-ถนนพระราม 9 (ถนนเพชรพระราม)	N/A	0.83
	25	2531	2540	2540	15	ริมถนนเหนือ-ใต้ (ถนนเจริญราษฎร์)	9	2.23
	26	2527	2540	N/A	15	ริมถนนคู่ขนานระบบทางด่วนสายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (ถนนเอกมัย)	13	13.16
	27	2530	2540	N/A	15	ริมถนนราอิวาสรามนครินทร์ (ถนนเลียบคลองช่องนนทรี)	10	5.1
	28	N/A	2540	N/A	15	ริมถนนทางหลวงสายกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่)	N/A	4.2
	29	N/A	2542	N/A	6	ริมถนนพุทธมณฑลสาย 3	N/A	10.2
	30	2535	2542	N/A	15	ริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์-นวมินทร์ (ถนนประเสริฐมนูกิจ-สุขาภิบาล 1)	7	7
	31	2533	2542	N/A	15	ริมถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนพรเกษม (ถนนราชพฤกษ์)	9	4.25
กลุ่มที่ 4	32	2494	2546	2542	15	ริมถนนอุทยาน	52	3.48
	33	2537	2547	N/A	15	ริมถนนกัลปพฤกษ์	10	7.26
	34	2533	2547	N/A	15	ริมถนนราชพฤกษ์	14	9.28
	35	2542	2548	N/A	15	ริมถนนสายเชื่อมต่อระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 (ถนนยานนาวา)	6	1.8
	36	N/A	2548	N/A	15	ริมถนนหลวงแพ่ง	N/A	8.29
	37	2539	2548	N/A	15	ริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	9	1.87



รูปที่ 34 กลุ่มถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ 4 ช่วงปี

4.1.2 การเลือกตัวอย่างพื้นที่ศึกษา

การเลือกตัวอย่างพื้นที่ศึกษา มีการเลือกตัวอย่างพื้นที่ศึกษาจากพื้นที่บริเวณริมถนนสายหลักจากทั้งหมด 37 สาย ที่มีการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลักอย่างมีเกณฑ์ในการเลือก เพื่อให้ครอบคลุมตัวแปรทั้งหมดครบทั้ง 4 ช่วงปี ได้แก่

- 1) มีการเลือกตัวอย่างถนนจากในกลุ่มช่วงเวลาที่มีการตราข้อบัญญัติ ที่ใกล้เคียงกัน
- 2) มีข้อมูลปีในการก่อสร้างถนนที่ชัดเจน
- 3) มีรูปแบบถนนรัศมี และถนนวงแหวนในเขตกรุงเทพมหานคร
- 4) มีช่วงความยาวของถนนระหว่าง 5 – 10 กิโลเมตร
- 5) มีตำแหน่งที่ตั้งในเขตกรุงเทพที่ต่างกัน
- 6) เป็นถนนที่ผ่านการใช้ประโยชน์ที่ดินสีแดง (ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม) หรือสีส้ม (ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก) มีแนวโน้มที่จะกระตุ้นให้เกิดพาณิชย์กรรมมาก และคาดว่าจะมีการกระจุกตัวของอาคารมาก

จากเกณฑ์ดังกล่าว ทำให้สามารถเลือกพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด 5 บริเวณ (รูปที่ 35) จากที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 3.5 ซึ่งพื้นที่ศึกษาจะมีการเลือกออกมาจากในแต่ละกลุ่มของช่วงเวลาที่มีการตราข้อบัญญัติ ที่ใกล้เคียงกันตามที่ได้กล่าวไว้ เพื่อศึกษาถึงปรากฏการณ์ที่พบถึงสภาพของการถอยร่นและผลกระทบของข้อบัญญัติ ซึ่งมีข้อมูลดังตารางที่ 7 - 10

ตารางที่ 7 ข้อมูลของพื้นที่เลือกศึกษา

ลำดับที่	ชื่อถนน	ช่วงเวลาการตราข้อบัญญัติ (พ.ศ.)	ปีที่ตราข้อบัญญัติ (พ.ศ.)	ปีที่สร้างถนน (พ.ศ.)	ระยะห่างปีที่ตรา - ปีที่สร้าง (ปี)	ความยาวของถนน (กม.)	ความกว้างของเขตทาง (ม.)	ความกว้างผิวจราจร (ม.)	ความกว้างช่องจราจร (ม.)	จำนวนช่องจราจร	รูปแบบถนน	ตำแหน่งที่ตั้งในกรุงเทพฯ
1	ริมถนนแจ้งวัฒนะ	2509 - 2532	2532	2476	56	5	30 - 46	26 - 35	3.25 - 3.5	8 - 10	ถนนวงแหวน	เขตชั้นกลาง
2	ริมถนนนวมินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1)	2509 - 2532	2531	2505	26	8.79	32	20	3.25	6	ถนนวงแหวน	เขตชั้นกลาง
3	ริมถนนรามอินทรา	2534 - 2535	2534	2493	41	8*	35 - 40	26	3.25	8	ถนนวงแหวน	เขตชั้นกลาง
4	ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบคลองช่องนนทรี)	2540 - 2542	2540	2530	10	5.1	60	30	3.25	6 - 8	ถนนรัศมี	เขตชั้นใน
5	ริมถนนกัลปพฤกษ์	2546 - 2548	2547	2537	10	7.26	35	24	3.5	4	ถนนรัศมี	เขตชั้นกลางและชั้นนอก

* เลือกศึกษาในช่วง กม.1 - กม.8

จากตารางที่ 7 ข้อมูลถนนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณที่มีความแตกต่าง พบว่าถนนที่เก่าที่สุดและมีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติ มาก คือ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทรา และถนนนวมินทร์ ซึ่งเป็นถนนรูปแบบวงแหวนที่อยู่ในเขตกรุงเทพชั้นกลาง ในขณะที่ถนนที่มีการสร้างขึ้นใหม่และมี

ระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย คือ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งเป็นถนนรูปแบบบริติชในเขตกรุงเทพฯชั้นใน และถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นถนนรูปแบบบริติชชานเมืองที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นกลางและชั้นนอก นอกจากนี้ถนนกัลปพฤกษ์มีจำนวนช่องจราจรน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับถนนทั้ง 5 สาย คือมีจำนวนช่องจราจร 4 ช่อง ในขณะที่ถนนสายอื่นมีจำนวนช่องจราจร 6 – 10 ช่อง

ตารางที่ 8 ปริมาณการจราจรของพื้นที่เลือกศึกษา

ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/จุดที่สำรวจ	จำนวนช่องจราจร	ปริมาณจราจร (คัน/วัน)														
			ปีที่สำรวจ														
			2555	v/c ratio	ระดับการให้บริการ	2556	v/c ratio	ระดับการให้บริการ	2557	v/c ratio	ระดับการให้บริการ	2558	v/c ratio	ระดับการให้บริการ	2559	v/c ratio	ระดับการให้บริการ
ถนนแจ้งวัฒนะ	เมืองทอง	8	N/A	N/A	N/A	103123	0.72	C	N/A	N/A	N/A	110188	0.77	C	N/A	N/A	N/A
	การสื่อสาร	10	N/A	N/A	N/A	96828	0.54	A	77838	0.43	A	92268	0.51	A	N/A	N/A	N/A
	หลักสี่	8	N/A	N/A	N/A	38607	0.27	A	N/A	N/A	N/A	37097	0.26	A	N/A	N/A	N/A
ถนนพหลโยธิน	โพธิ์แก้ว	6	54745	0.51	A	51059	0.47	A	N/A	N/A	N/A	52980	0.49	A	N/A	N/A	N/A
	นวมินทร์ - ศรีบูรพา	6	N/A	N/A	N/A	39073	0.36	A	36409	0.34	A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นวมินทร์ - แอปเปิ้ลแลนด์	6	33775	0.31	A	N/A	N/A	N/A	32002	0.30	A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	บางเขน	6	13593	0.13	A	N/A	N/A	N/A	11559	0.11	A	N/A	N/A	N/A	10336	0.10	A
ถนนรามอินทรา	ลาดปลาเค้า	8	N/A	N/A	N/A	89188	0.61	B	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	92192	0.64	B
ถนนนราธิวาส	นราธิวาส - พระรามที่ 3	6	11172	0.10	A	N/A	N/A	N/A	9549	0.01	A	N/A	N/A	N/A	11617	0.01	A
	นราธิวาส - จันทน์	6	40233	0.37	A	41374	0.38	A	N/A	N/A	N/A	41036	0.38	A	N/A	N/A	N/A
	สาทร - นราธิวาส	8	29523	0.21	A	33265	0.23	A	N/A	N/A	N/A	29877	0.21	A	N/A	N/A	N/A
	สีลม - นราธิวาส	8	29511	0.20	A	26999	0.19	A	N/A	N/A	N/A	27346	0.19	A	N/A	N/A	N/A
	กัลปพฤกษ์ - เอกชัย 36	4	N/A	N/A	N/A	42948	0.596	A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	46000	0.63	B

(สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2559)

หมายเหตุ v/c ratio คือ ค่าดัชนีความติดขัด

ระดับการให้บริการของ (Highway Capacity Manual, 2000) กำหนดสภาพของการจราจรไว้ดังนี้

- ระดับการให้บริการ A (ค่า V/C Ratio 0.00 – 0.60) ปริมาณจราจรต่ำ รถสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุดที่ไม่ถูกจำกัด ปริมาณความหนาแน่นต่ำ และรถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างอิสระในกระแสจราจร ผู้ขับขี่สามารถคงระดับความเร็วตามที่ต้องการได้โดยไม่เกิดความล่าช้า
- ระดับการให้บริการ B (ค่า V/C Ratio 0.61 – 0.70) ปริมาณจราจรคงตัว ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร การเคลื่อนตัวถูกจำกัดเล็กน้อย ความล่าช้าที่เกิดขึ้นไม่สร้างความลำบากและความเครียดต่อผู้ขับขี่
- ระดับการให้บริการ C (ค่า V/C Ratio 0.71 – 0.80) ปริมาณการจราจรคงตัว แต่ความสามารถในการเคลื่อนตัวถูกจำกัดมากขึ้นด้วยปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ความเร็วในการขับขี่ยังอยู่ในระดับที่น่าพอใจ แต่สภาพบริเวณสัญญาณไฟหรือความยาวของแถวรอให้เกิดความล่าช้าได้
- ระดับการให้บริการ D (ค่า V/C Ratio 0.81 – 0.90) ปริมาณการจราจรไม่คงตัว การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรเพียงเล็กน้อยสามารถก่อให้เกิดความล่าช้าได้มากขึ้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ถูกจำกัดในการเคลื่อนตัวจากระดับความเร็วที่ต้องการ ขาดความสะดวกสบายในการสัญจร แต่ยังคงอยู่ในระดับที่พอทนได้
- ระดับการให้บริการ E (ค่า V/C Ratio 0.91 – 1.00) ความเร็วในการขับขี่เป็นครั้งหนึ่ง หรือหนึ่งในสามของความเร็วสูงสุด ปริมาณการจราจรไม่คงตัวและเกิดการหยุดชะงักเป็นระยะสั้น ๆ ความหนาแน่นของการจราจรสูงขึ้น ความยาวแถวคอยมีมากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความล่าช้า
- ระดับการให้บริการ F (ค่า V/C Ratio มากกว่า 1.00) กระแสการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกสัญญาณไฟ ความเร็วต่ำลงอย่างมาก และเกิดการหยุดชะงักเป็นช่วงระยะเวลาสั้นหรือยาวเนื่องจากการจราจรก่อนจะติดขัด

จากตารางที่ 8 พบว่าปริมาณการจราจรและระดับการให้บริการมีความจำกัดของข้อมูล เพราะมีปีที่ไม่มีข้อมูลอยู่มาก ซึ่งพบว่าปริมาณการจราจรในแต่ละปีไม่ได้มีความแตกต่างกันมาก ยกเว้นถนนกัลปพฤกษ์ที่ระดับการให้บริการมีความเปลี่ยนแปลงจากระดับ A เป็น B ซึ่งอาจเกิดจากการที่ถนนชานเมืองอย่างถนนกัลปพฤกษ์มีการพัฒนาที่เพิ่มขึ้น ถนนที่มีปริมาณการจราจรต่อวันมากที่สุด คือ ถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งในช่วงแยกเมืองทองมีระดับการให้บริการมากที่สุด คือ ระดับ C คือปริมาณการจราจรมีความคงตัวแต่ความสามารถในการเคลื่อนตัวถูกจำกัดมากขึ้นด้วยปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งถือว่าสภาพการจราจรติดขัด ในขณะที่ถนนแจ้งวัฒนะในช่วงอื่นมีระดับการให้บริการระดับ A คือ มีปริมาณการจราจรต่ำ สภาพการจราจรมีความคล่องตัว เนื่องจากในช่วงแยกการสื่อสารเดิมมีจำนวน 8 ช่องจราจร แต่มีการขยายจำนวนช่องจราจรเพิ่มอีก 2 ช่อง เป็น 10 ช่องจราจรทำให้สามารถรองรับปริมาณรถได้มากขึ้น นอกจากนี้พบระดับการให้บริการระดับ B คือ ปริมาณจราจรคงตัว การเคลื่อนตัวของสภาพการจราจรพอใช้ ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร การเคลื่อนตัวถูกจำกัดเล็กน้อย คือบริเวณ ถนนรามอินทรา และถนนกัลปพฤกษ์ ส่วนถนนนวมินทร์ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีระดับการให้บริการระดับ A มีปริมาณการจราจรต่ำ สภาพการจราจรมีความคล่องตัว

ตารางที่ 9 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนของพื้นที่เลือกศึกษา

ชื่อถนน	ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)									
	ปี 2555		ปี 2556		ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
ถนนแจ้งวัฒนะ	40.24	37.47	22.16	25.58	22.25	23.70	20.56	21.75	21.69	24.77
ถนนนวมินทร์	27.64	27.57	26.38	26.18	27.41	25.14	24.79	26.25	24.40	24.93
ถนนรามอินทรา	29.71	36.04	31.64	35.44	35.49	41.70	27.71	35.54	24.16	33.39
ถนนนราธิวาสฯ	11.41	17.38	12.16	14.31	13.73	18.31	11.47	17.24	10.09	15.77
ถนนกัลปพฤกษ์	48.41	48.89	49.37	47.93	49.31	51.03	42.97	45.17	38.13	43.27

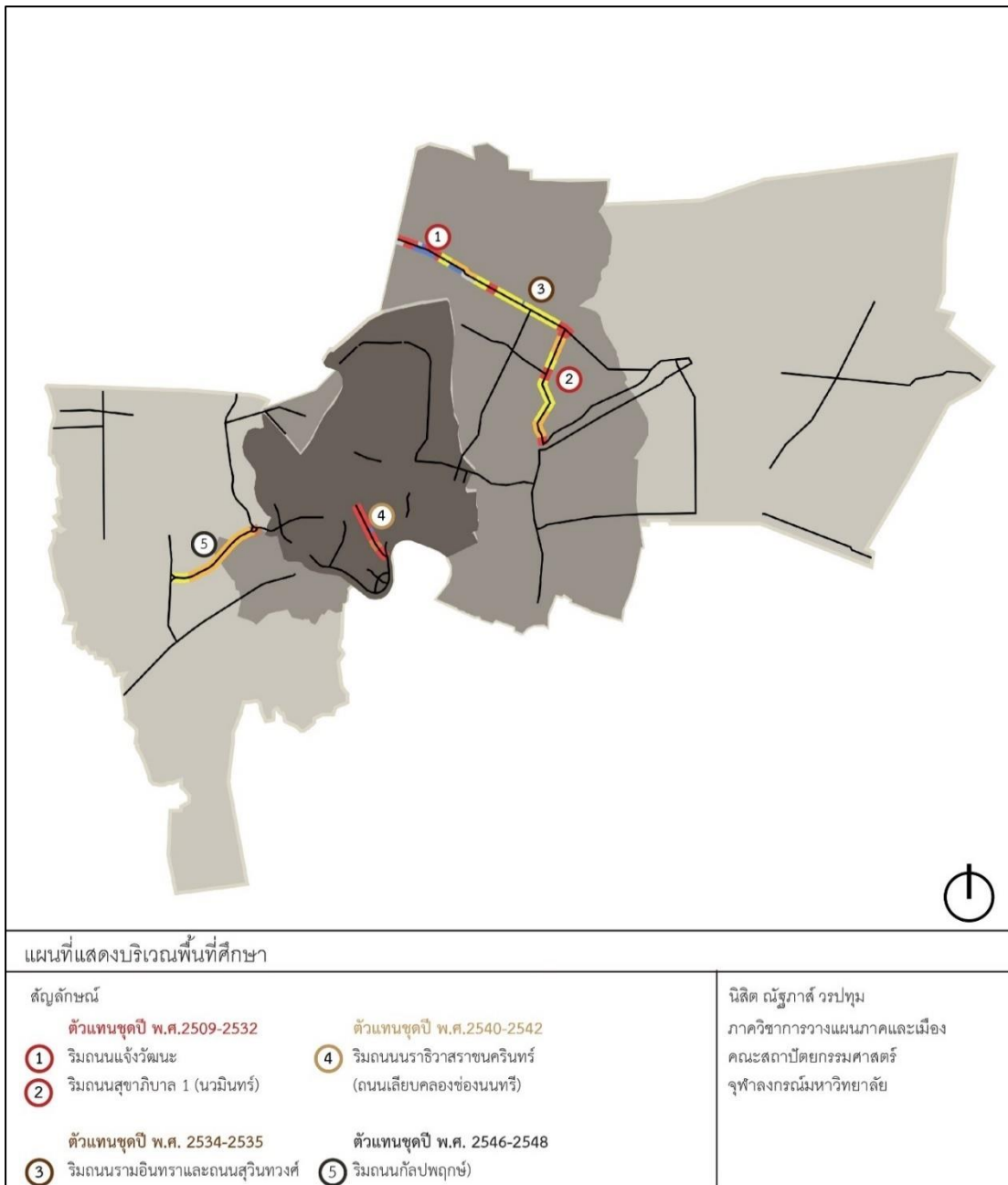
(สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2559)

จากตารางที่ 9 พบว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีความเร็วเฉลี่ยที่ต่ำกว่าถนนสายอื่นอย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นถนนที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน และอยู่ใจกลางเมืองมีการใช้งานที่มีความหนาแน่นสูง ในขณะที่พบว่าถนนกัลปพฤกษ์ เป็นถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยสูงที่สุด เนื่องจากเป็นถนนชานเมืองที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นกลางและเขตชั้นนอก นอกจากนั้นถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทรา และถนนนวมินทร์ มีความเร็วที่ใกล้เคียงกัน จากข้อมูลของปีก่อนหน้าพบว่าความเร็วของถนนมีแนวโน้มที่จะลดลง เช่น ถนนแจ้งวัฒนะมีความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดจากในปี พ.ศ. 2555

ตารางที่ 10 อาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ของพื้นที่เลือกศึกษา

ลำดับ ที่	ชื่อถนน	อาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น (ตามข้อบัญญัติฯ)	อาคารที่ไม่ได้ห้ามก่อสร้าง
1	ริมถนนแจ้งวัฒนะ	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เติง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
2	ริมถนนนวมินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1)	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เติง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
3	ริมถนนรามอินทรา	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เติง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
4	ริมถนนราวีราษฎร์ นครินทร์ (ถนนเลียบ คลองช่องนนทรี)	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 2 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 1 เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน 12 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1000 ตารางเมตร	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม ภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เติง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน
5	ริมถนนกัลปพฤกษ์	ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร สนามกอล์ฟ ศูนย์การค้า โรงงาน โรงซ่อม ภัตตาคาร คลังสินค้า สถานที่เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานบริการ โรงมหรสพ โรงแรม ตลาด สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สวนสนุก เติงที่ เติงหรือแผงลอย ป้าย อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร	บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

จากตารางที่ 10 พบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษามีอาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ที่เหมือนกัน 9 ประเภท ได้แก่ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม แต่ถนนกัลปพฤกษ์ที่มีการตราข้อบัญญัติฯ เมื่อปี พ.ศ. 2547 มีอาคารที่ห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่นเพิ่มเติมจากเดิม ได้แก่ สนามกอล์ฟ ภัตตาคาร สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานบริการ ตลาด สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สวนสนุก เติงที่ เติงหรือแผงลอย ป้าย ดังนั้นอาคารที่ข้อบัญญัติฯ ไม่ได้ห้ามก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่เหมือนกัน ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา และที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน



รูปที่ 35 บริเวณของพื้นที่ศึกษา

4.2 วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

เน้นการวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาที่เลือกมา 5 สาย โดยในแต่ละพื้นที่ศึกษาแบ่งการสำรวจพื้นที่ออกเป็น ข้อมูลพื้นฐานของถนน สภาพโดยทั่วไปในปัจจุบันของถนน การห้ามก่อสร้าง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์อาคาร ลักษณะแปลงที่ดิน สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น และการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น

4.2.1 ริมถนนแจ้งวัฒนะ



รูปที่ 36 บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ

ข้อมูลพื้นฐาน ถนนแจ้งวัฒนะ ช่วงอนุสาวรีย์ท้าวสุริยวงษ์ - คลองประปา เป็นถนนสายเก่าแก่ที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 8 มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนรอบนอกศูนย์กลางเมืองที่เชื่อมระหว่าง 2 จังหวัดคือ กรุงเทพมหานคร (เขตบางเขนและหลักสี่) และ นนทบุรี (อำเภอปากเกร็ด) ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพชั้นกลาง มีความยาวประมาณ 5 กิโลเมตร ขนาด 8 - 10 ช่องจราจร มีความกว้างของเขตถนน 30 - 46 เมตร เป็นถนนที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2476 มีการตราข้อบัญญัติฯ เมื่อปี พ.ศ. 2532 และมีช่วงระยะห่างระหว่างปีที่ก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ คือ 56 ปี

สภาพโดยทั่วไป ถนนแจ้งวัฒนะบริเวณคลองประปาถึงแยกหลักสี่ พบว่าเป็นที่ตั้งของกองพันทหารราบที่ 2 กรมทหารราบที่ 1 มหาดเล็กรักษาพระองค์ฯ กองร้อยลาดตระเวนระยะไกลที่ 1 กองพลที่ 1 ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ เทสโก้โลตัส บีทีเอสแจ้งวัฒนะ ศูนย์การค้าไอทีสแควร์ และยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ที่รวมหน่วยงานราชการต่าง ๆ ไว้นั้นที่เดียวกัน รวมทั้งสิ้น 29 หน่วยงาน เช่น กระทรวงยุติธรรม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงการต่างประเทศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฯลฯ รวมไปถึงมีพื้นที่ขององค์กรขนาดใหญ่ เช่น บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไปรษณีย์ไทย และในบริเวณแยกหลักสี่ถึงอนุสาวรีย์ท้าวสุริยวงษ์ เป็นที่ตั้งของย่านสถานศึกษา คือ โรงเรียนมัธยมสาธิตวัดพระศรีมหาธาตุ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร อาคารพุทธวิซาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ศูนย์การค้าแมกซ์แวลู หลักสี่ และกลุ่มอาคารคอนโดมิเนียมริมน้ำเงินที่ 15 (รูปที่ 37)

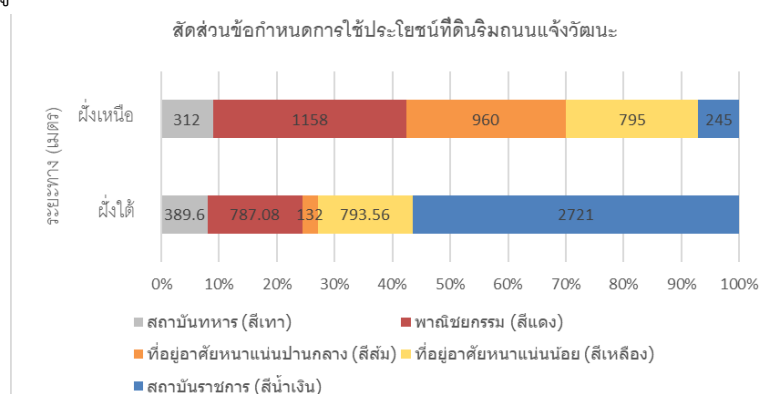
การห้ามก่อสร้าง ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2532 ในข้อ 3 ได้กล่าวว่

ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญไปทางทิศตะวันตกจนถึงคลองประปา ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวพบว่าไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภท บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เฝิง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฯ ฉบับนี้ คือ ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 23 มีนาคม 2531 ซึ่งมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศนั้นมีผลบังคับให้ประกาศฯ ดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณดังกล่าว จึงจำต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการตรวจสอบผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายตลอดระยะทาง 5 กิโลเมตร บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือพบว่าประกอบไปด้วยที่ดินประเภทสถาบันทหารวัดระยะทางได้ 0.31 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 9 ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมวัดระยะทางได้ 1.15 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 33 ที่ดินประเภทสถาบันราชการวัดระยะทางได้ 0.24 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 0.96 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 28 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 0.79 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 23

บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้พบว่าส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยที่ดินประเภทสถาบันราชการวัดระยะทางได้ 2.72 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 56 ที่ดินประเภทสถาบันทหารวัดระยะทางได้ 0.38 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8 ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมวัดระยะทางได้ 0.78 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 0.13 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 0.79 คิดเป็นร้อยละ 16 (รูปที่ 38)

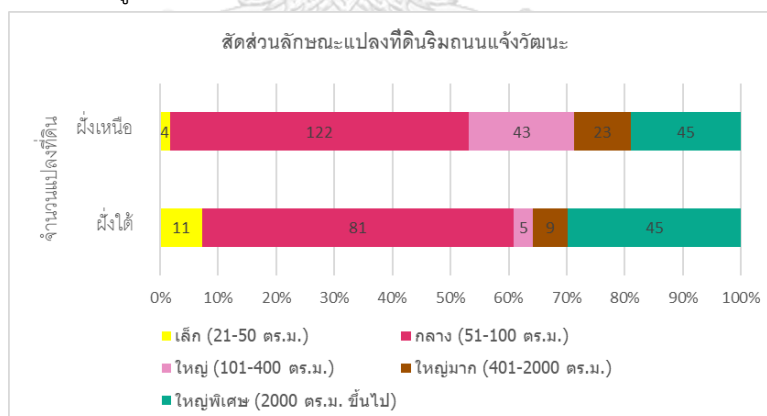


แผนภูมิที่ 1 สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

การใช้ประโยชน์อาคารและโครงสร้างถนน พบว่ามีอาคารที่อยู่ในแปลงที่ดินที่ติดบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะมีความหลากหลาย แบ่งออกเป็น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้า การใช้ประโยชน์แบบผสม สถาบันการศึกษา สถาบันราชการ สถาบันทหาร นันทนาการและเกษตรกรรม นอกจากนี้ยังพบว่าช่วงสี่แยกคลองประปาถึงสี่แยกหลักสี่ มีการกระจุกตัวของอาคารประเภทพาณิชยกรรมอยู่บริเวณสี่แยกในลักษณะอาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่และส่วนใหญ่เป็นตึกแถว ในช่วงกลางของถนนมีการกระจุกตัวของอาคารขนาดใหญ่ประเภทสถาบันราชการและรัฐวิสาหกิจ ในช่วงสี่แยกหลักสี่ถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ พบการกระจุกตัวของอาคารประเภทสถาบันการศึกษา รวมไปถึงอาคารประเภทอุตสาหกรรม และพบบ้านพักอาศัยกระจุกตัวอยู่บริเวณริมคลอง นอกจากนี้ยังพบว่ามีกลุ่มคอนโดมิเนียมที่มีการสร้างขึ้นใหม่กระจุกตัวอยู่บริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ บริเวณที่โล่งเริ่มมีการพัฒนาเป็นอาคารของสถาบันราชการ และคอนโดมิเนียม และพบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีจำนวนจุดกลับรถ 8 จุด มีจุดตัดของถนนสายหลักจำนวน 3 จุด และมีถนนสายรองที่รองรับการกระจายตัวของการจราจรจำนวน 7 สาย ซึ่งมีทั้งที่เข้าสู่บริเวณศูนย์ราชการและบริเวณที่อยู่อาศัย (รูปที่ 39)

ลักษณะแปลงที่ดิน พบว่าบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือมีแปลงที่ดินทั้งหมด 237 แปลง ประกอบด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 4 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 122 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 43 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 23 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 45 แปลง

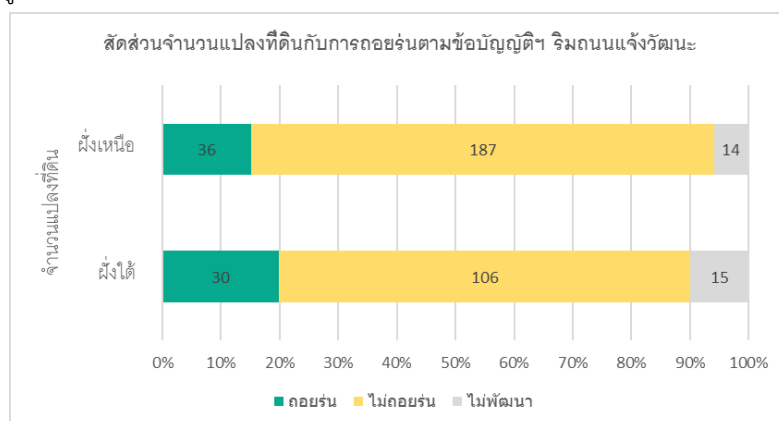
ในขณะที่บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้มีแปลงที่ดินทั้งหมด 151 แปลง ประกอบด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 11 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 81 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 5 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 9 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 45 แปลง ซึ่งแปลงที่ดินขนาดใหญ่พิเศษที่พบมักจะอยู่ในบริเวณของสถานีราชการและสถาบันทหาร (ภาพที่ 40)



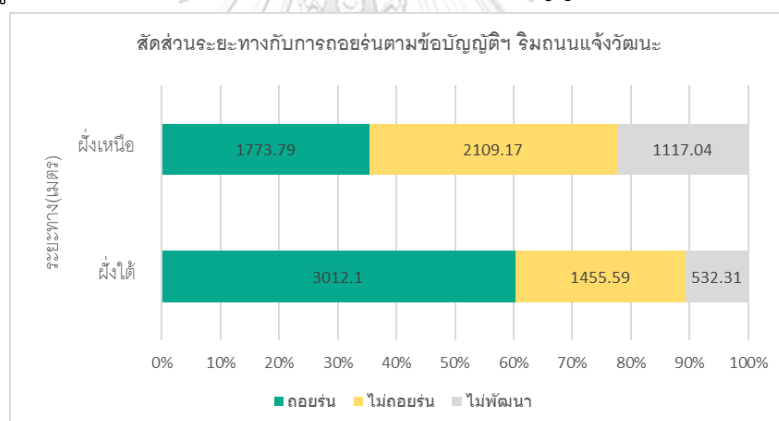
แผนภูมิที่ 2 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ พบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือซึ่งมีแปลงที่ดินทั้งหมด 237 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 36 แปลง คิดเป็นร้อยละ 15 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 187 แปลง คิดเป็นร้อยละ 79 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 14 แปลง คิดเป็นร้อยละ 6 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือตลอดความยาว 5 กิโลเมตร พบว่า มีการถอยร่น 1.77 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 35 ไม่มีการถอยร่น 2.10 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 42 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 1.11 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 22

บริเวณถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 151 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 30 แปลง คิดเป็นร้อยละ 20 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 106 แปลง คิดเป็นร้อยละ 70 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 15 แปลง คิดเป็นร้อยละ 10 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ตลอดความยาว 5 กิโลเมตร พบว่า มีการถอยร่น 3.01 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 60 ไม่มีการถอยร่น 1.45 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 29 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 0.53 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11 (รูปที่ 41)



แผนภูมิที่ 3 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

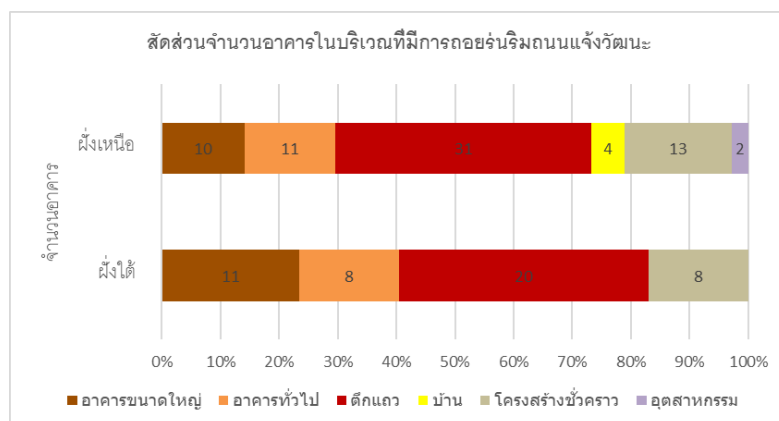


แผนภูมิที่ 4 สัดส่วนระยะทางกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น พบว่าตลอดแนวถนนแจ้งวัฒนะมีรูปแบบการใช้งานของอาคารที่หลากหลาย ทั้งอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นห้างสรรพสินค้า อาคารของศูนย์ราชการ อาคารที่พักอาศัย อาคารที่สูงไม่เกิน 8 ชั้น ตึกแถวที่มีการถอยร่นจากแนวถนน 15 เมตร บ้านพักอาศัย และโครงสร้างอาคารชั่วคราว บริเวณถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 36 แปลง มีอาคารที่อยู่ในแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 71 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 10 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 11 อาคาร ตึกแถวจำนวน 31 คูหา แบ่งเป็นตึกแถว 8 คูหา พบว่าตั้งอยู่บนที่ดินที่มีลักษณะเป็นกรรมสิทธิ์เดียวกัน 1 แปลง และตึกแถวอีก 23 คูหาพบว่ามีที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 1 แปลง เพื่อถอยร่นและสร้างตึกแถวบ้านจำนวน 4 หลัง โครงสร้างชั่วคราวจำนวน 13 อาคาร และอาคารประเภทอุตสาหกรรมจำนวน 2 อาคาร

บริเวณถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 30 แปลง มีอาคารที่อยู่ในแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 31 อาคาร พบว่าอาคารในทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่ 11 อาคาร อาคารทั่วไป

จำนวน 8 อาคาร ตึกแถวจำนวน 20 คูหา ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่มีลักษณะเป็นกรรมสิทธิ์เดียวกัน 4 แปลง ในขณะที่ ตึกแถวที่ไม่มีการถอยร่น มักจะอยู่บนที่ดินขนาดเล็กแปลงละ 1 คูหา และโครงสร้างชั่วคราวจำนวน 8 อาคาร (รูปที่ 42)

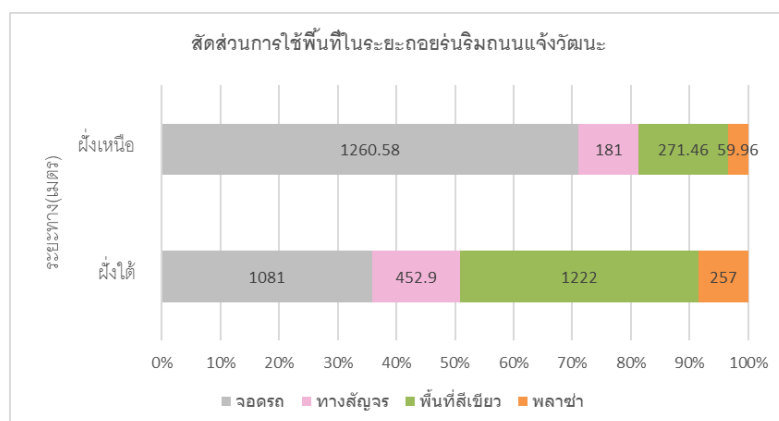


แผนภูมิที่ 5 สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น พบว่าบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือที่มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 1.77 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.26 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 71 ทางสัญจร 0.18 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 10 พื้นที่สีเขียว 0.27 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15 และลานอเนกประสงค์ 0.06 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3

ในขณะที่บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ที่มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 3.01 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.08 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 37 ทางสัญจร 0.45 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15 พื้นที่สีเขียว 1.22 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 42 และลานอเนกประสงค์ 0.25 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 9 (รูปที่ 43-44)

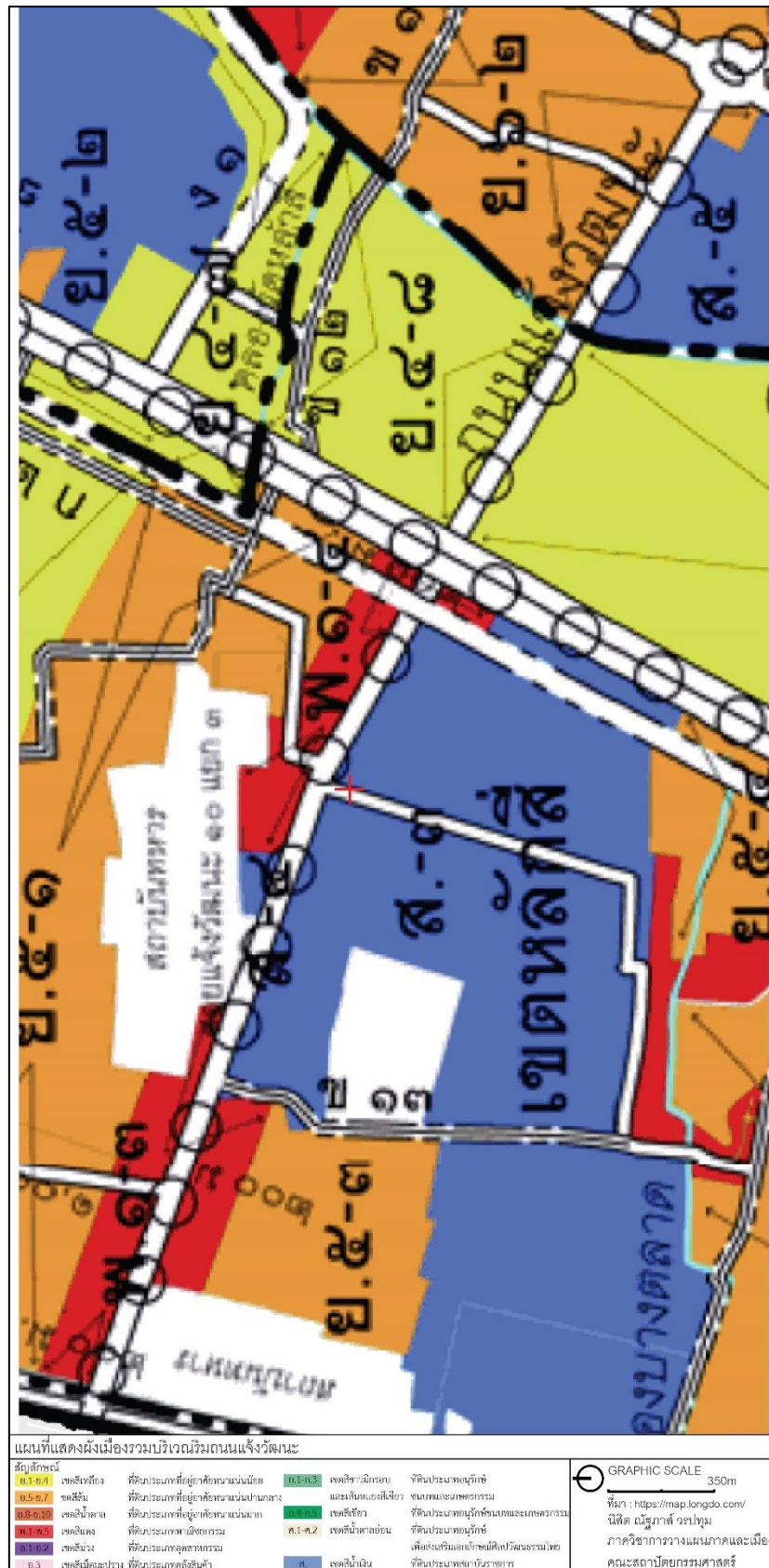
ตึกแถวแบบใหม่ที่มีการถอยร่นจะมีการใช้พื้นที่ด้านหน้าอาคารเป็นที่จอดรถ เมื่อได้สอบถามแล้วพบว่า เป็นกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหรือของตนเอง มีบางส่วนเท่านั้นที่มีการต่อเติมอาคารชั่วคราวออกมา ส่วนอาคารขนาดใหญ่โดยเฉพาะในบริเวณศูนย์ราชการ ด้านหน้าอาคารบริเวณพื้นที่ถอยร่น มักมีทั้งพื้นที่จอดรถ พื้นที่สีเขียวและลานอเนกประสงค์



แผนภูมิที่ 6 สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



รูปที่ 37 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



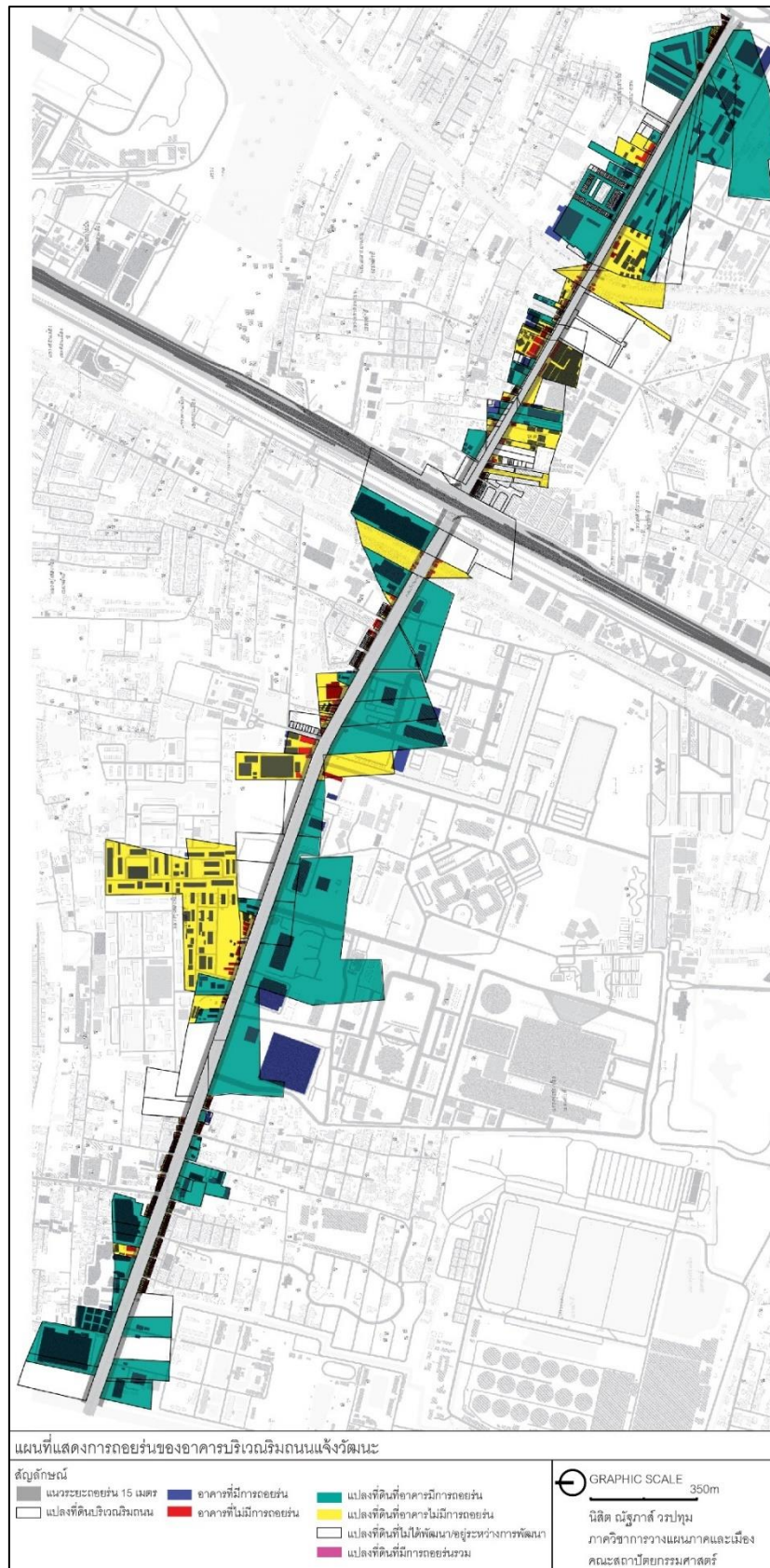
รูปที่ 38 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



รูปที่ 39 การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



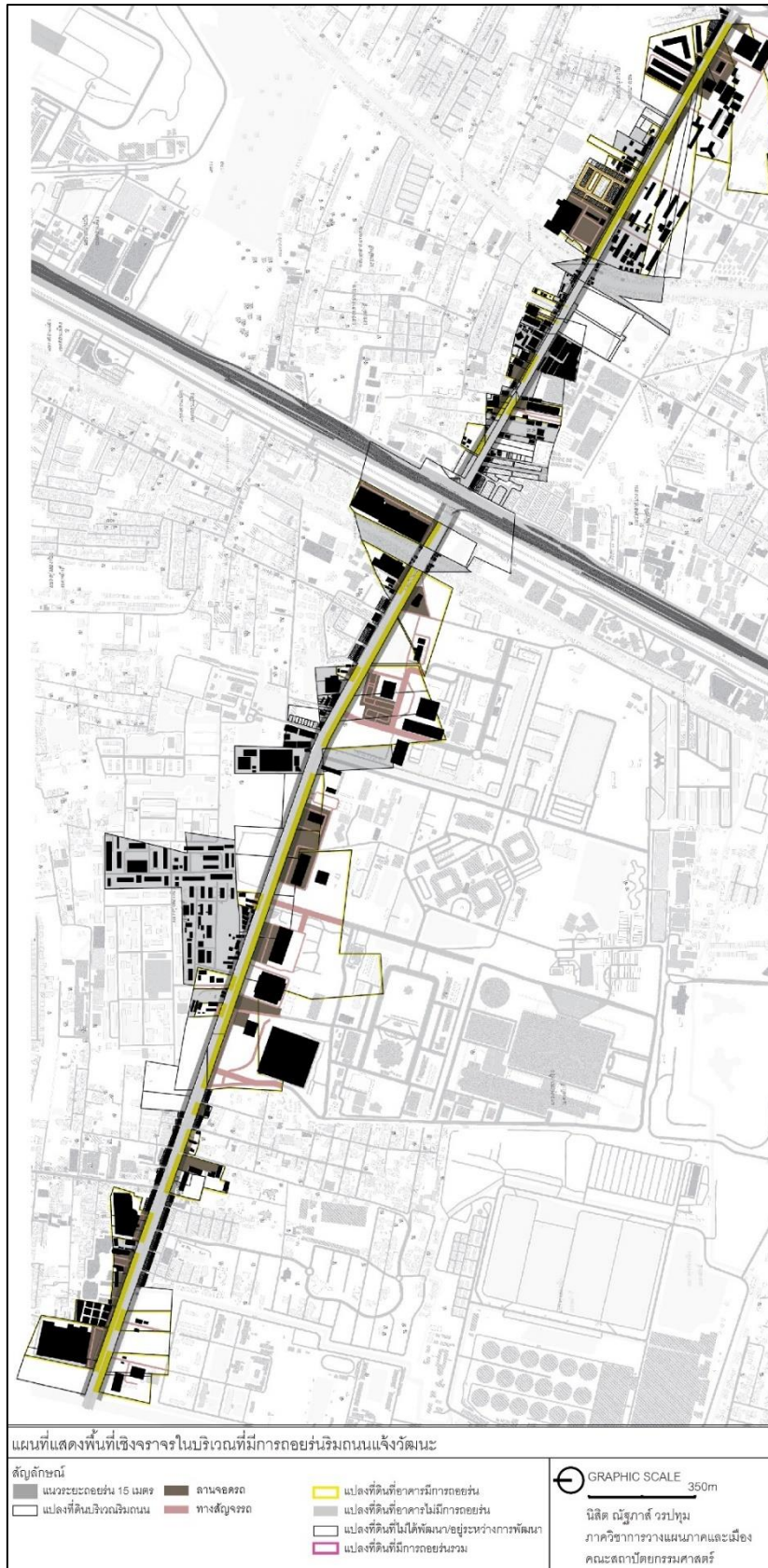
รูปที่ 40 ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



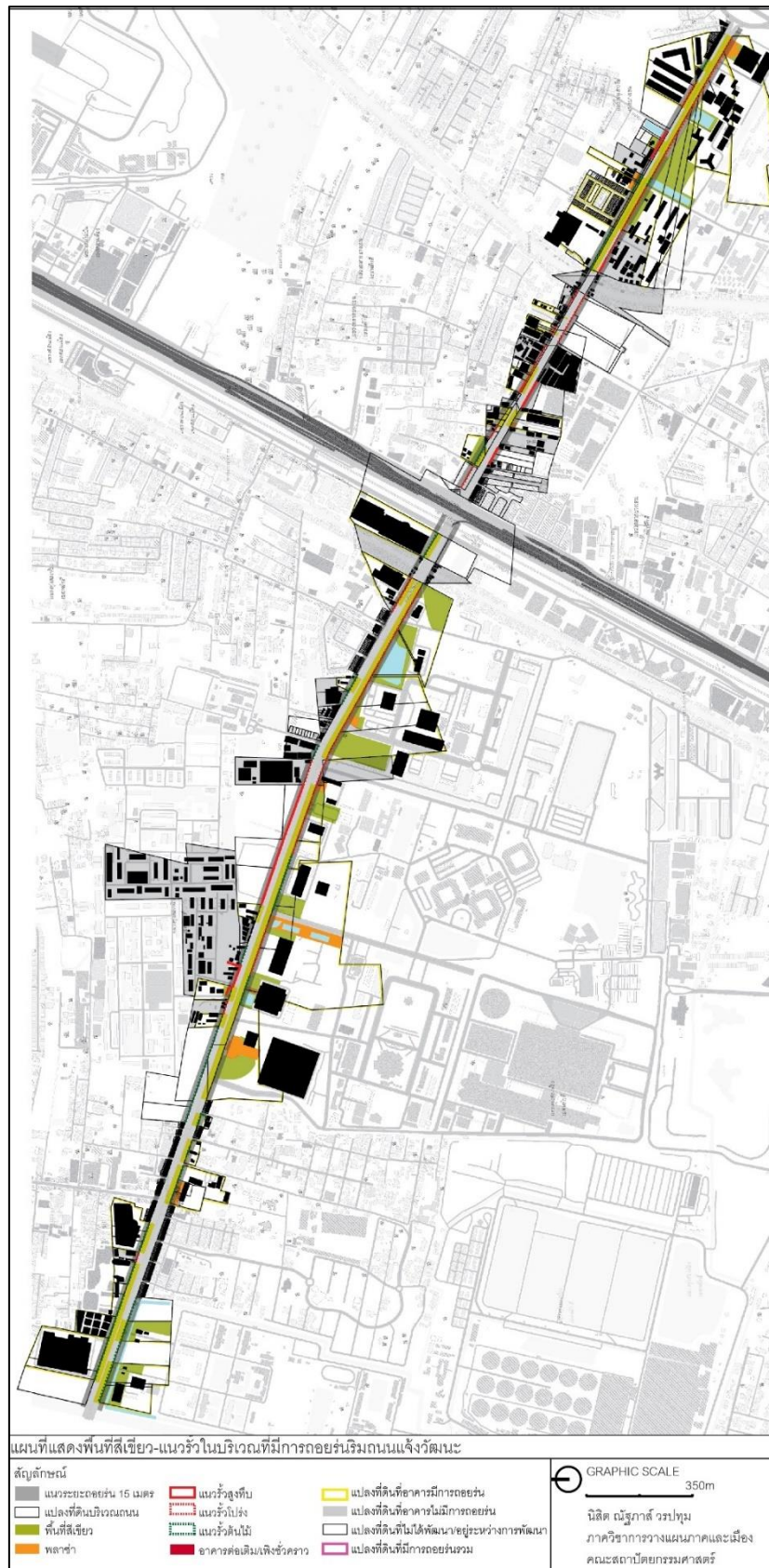
รูปที่ 41 สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ



รูปที่ 42 รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ

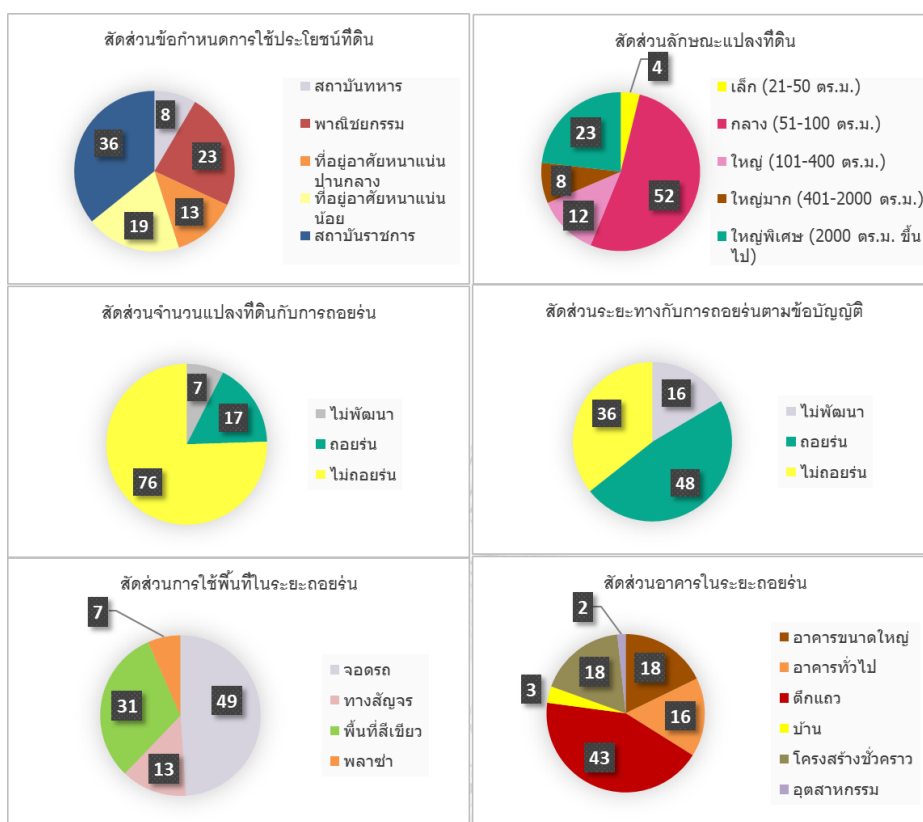


รูปที่ 43 พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ



รูปที่ 44 พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนแจ้งวัฒนะ

สรุปผลการสำรวจบริเวณถนนแจ้งวัฒนะทั้ง 2 ฟาก



แผนภูมิที่ 7 สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะ

ถนนแจ้งวัฒนะเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดนนทบุรีและกรุงเทพมหานคร และอยู่ในย่านศูนย์ราชการ ซึ่งเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งหน่วยงานอิสระอื่น ๆ และที่สำคัญถนนแจ้งวัฒนะเป็นถนนที่มีการวางแนวรถไฟฟ้าสายสีชมพูในอนาคต เมื่อนำถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟากมารวมกันพบว่า ถนนแจ้งวัฒนะประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) มากที่สุดถึงร้อยละ 52 รองลงมาคือแปลงที่ดินขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม. ขึ้นไป) ร้อยละ 23 หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2532 บริเวณทั้งสองฟากของถนนแจ้งวัฒนะเกิดแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นร้อยละ 17 ของแปลงที่ดินทั้งหมด วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 48 ซึ่งเป็นที่ของสถาบันราชการ สถาบันทหาร และเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ แปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นร้อยละ 76 วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 36 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กและการทำงานของอาคารเป็นตึกแถว สัดส่วนของระยะทางการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น เป็นพื้นที่ที่จอดรถร้อยละ 49 ทางสัญจรร้อยละ 13 พื้นที่สีเขียวร้อยละ 31 และลานเอนกประสงค์ร้อยละ 7 สัดส่วนจำนวนอาคารที่พบที่มีการถอยร่นมากที่สุดคือตึกแถวร้อยละ 43 รองลงมาคืออาคารขนาดใหญ่และอาคารชั่วคราวร้อยละ 18

4.2.2 ริมนถนนวามินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1)



รูปที่ 45 บริเวณถนนวามินทร์

ข้อมูลพื้นฐาน ถนนวามินทร์เดิมชื่อถนนสุขาภิบาล 1 เนื่องจากในสมัยอดีตกรุงเทพฯ ปกครองด้วยรูปแบบสุขาภิบาล และในสมัยนั้นเขตสุขาภิบาลกับเทศบาลจะอยู่ตามแหล่งชุมชนและอาจขยายไปทั้งเขตอำเภอ แต่ไม่ได้ครอบคลุมทั้งจังหวัด ที่ได้ชื่อว่าถนนสุขาภิบาลอาจหมายถึง ถนนที่อยู่ในเขตสุขาภิบาลนั้น หรือเป็นถนนที่สุขาภิบาลนั้นดูแล ในสมัยก่อนการเดินทางระหว่างอำเภอบางกะปิกับคันทนายาวต้องใช้เดินทางเดินเรือในคลองแสนแสบเท่านั้น การตัดถนนวามินทร์เชื่อมต่อกับถนนรามอินทรา ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกและเป็นการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ชานเมือง (สำนักการโยธา, 2557)

ถนนวามินทร์ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นกลาง ในพื้นที่เขตบางกะปิ เขตบึงกุ่ม และเขตคันทนายาว มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนหรือวงรอบสายนอกภายใต้โครงข่ายตามผังนครหลวง มีความยาวประมาณ 8.7 กิโลเมตร ขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างของเขตถนน 32 เมตร ถนนวามินทร์เป็นถนนเก่าแก่ในอำเภอบางกะปิ เริ่มต้นจากสี่แยกบางกะปิ บริเวณจุดตัดถนนลาดพร้าว ถนนเสรีไทย และถนนพวงศิริ ในพื้นที่แขวงคลองจั่น จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่เขตบึงกุ่ม จนไปจุดถนนรามอินทรา ที่แยกวามินทร์ (กม. 8) ในพื้นที่เขตคันทนายาว เนื่องจากพบว่ามีความแออัดของถนนวามินทร์ (ถนนสุขาภิบาล 1) ปรากฏอยู่ในแผนที่ท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเปลี่ยนแปลงเขตสุขาภิบาลบางกะปิ จังหวัดพระนคร ("ราชกิจจานุเบกษา," 2505, 20 มีนาคม) แต่ปีก่อนหน้านี้ไม่พบถนนสายนี้ จึงสันนิษฐานว่ามีการก่อสร้างถนนในช่วงปี พ.ศ. 2505 มีการตราข้อบัญญัติฯ เมื่อปี พ.ศ. 2531 และมีช่วงระยะห่างระหว่างปีที่ก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ คือ 26 ปี

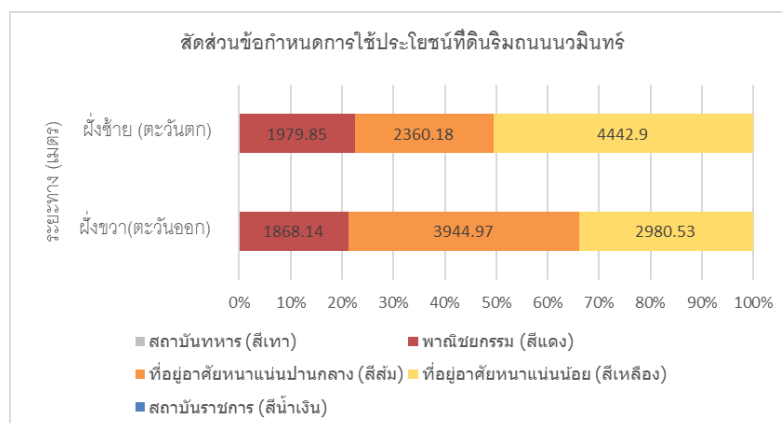
สภาพโดยทั่วไป ถนนวามินทร์บริเวณแยกวามินทร์ กม. 8 ถึงจุดตัดบริเวณถนนวามินทร์-รามอินทรา พบว่าเป็นที่ตั้งของกลุ่มพีคคอนโดทาว์น เทสโก้โลตัส วามินทร์ โรงพยาบาลพญาไท วามินทร์ บริเวณจุดตัดถนนวามินทร์-รามอินทราถึงบริเวณจุดตัดถนนประเสริฐมนูกิจ พบว่าเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ แมกซ์แวลู บิ๊กซีมาร์เก็ต สุขาภิบาล 1 โรงเรียนบดินทรเดชา 2 ตลาดปัฐวิกรณ์ และสนามกีฬาแกรนด์สปอร์ต บริเวณจุดตัดถนนประเสริฐมนูกิจถึงแยกการเคหะ พบว่าเป็นที่ตั้งของสำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 9 วัฒบางเตย โรงเรียนวัฒบางเตย โรงเรียนโสมาภา (วามินทร์) ตลาดอินทรรักษ์ และคอนโดมิเนียมพินิพาร์ค วามินทร์ - ศรีบูรพา และบริเวณแยกการเคหะถึงแยกบางกะปิพบว่าเป็นที่ตั้งของเคหะชุมชนคลองจั่นตลอดแนวถนน นอกจากนี้ยังพบว่าเป็นที่ตั้งของการเคหะแห่งชาติ สวนวามินทร์ภิรมย์ สวนพฤกษชาติคลองจั่น สนามกีฬาคลองจั่น สำนักงานที่ดินบางกะปิ โรงเรียนบ้านบางกะปิ โรงเรียนบางกะปิ สรรพากรพื้นที่ 18 และสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว (รูปที่ 46)

การห้ามก่อสร้าง ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนสุขาภิบาล 1 ทั้งสองฟากในท้องที่แขวงคันทนายาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2531 ในข้อ 3 ได้กล่าวว่า ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าวภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขาภิบาล 1 ตั้งแต่ถนนรามคำแหงไปทางทิศเหนือจนถึงถนนรามอินทรา จากข้อบัญญัติฯ พบว่าไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภท บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เเพง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฯ ฉบับนี้ คือ ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนสุขาภิบาล 1 ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงคันทนายาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 6 มกราคม 2531 ซึ่งมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศนั้นมีผลบังคับให้ประกาศฯ ดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการตรวจสอบผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบริเวณริมถนนนวมินทร์ พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทตลอดระยะทาง 8.7 กิโลเมตร โดยบริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตกพบว่าประกอบไปด้วยที่ดินประเภท ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 1.97 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 23 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 2.36 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 27 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 4.44 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 51

บริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออกพบว่าส่วนใหญ่ประกอบไปด้วย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 1.86 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 3.94 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 45 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 2.98 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 24 (รูปที่ 47)

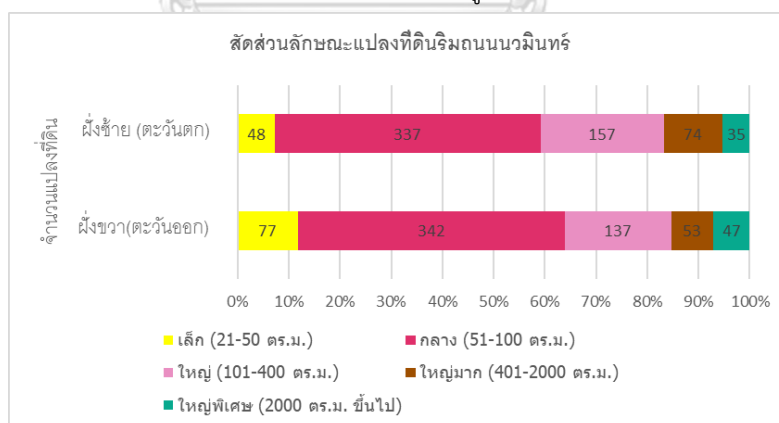


แผนภูมิที่ 8 สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนนวมินทร์

การใช้ประโยชน์อาคารและโครงสร้างถนน พบว่าการใช้ประโยชน์อาคารบนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนนวมินทร์ แบ่งออกเป็น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้า การใช้ประโยชน์แบบผสม สถาบันราชการและนันทนาการ นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณแยกของแต่ละช่วงของถนนนวมินทร์จะมีการกระจุกตัวของอาคารประเภทพาณิชยกรรมในลักษณะของตึกแถวและอาคารขนาดใหญ่ ช่วงแยกนวมินทร์ (กม. 8) ไปจนถึงแยกการเคหะ เริ่มมีอาคารชุดสำหรับอยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นบริเวณแยกนวมินทร์ ช่วงกลางของถนนมีการกระจุกตัวของอาคารประเภทการใช้ประโยชน์แบบผสมระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยในรูปแบบของตึกแถวตลอดถนน และพบอาคารประเภทอุตสาหกรรม บริเวณแยกการเคหะบริเวณแยกบางกะปิถึง พบว่าเป็นโครงการเคหะชุมชนคลองจั่น ของการเคหะแห่งชาติตลอดช่วงถนน ซึ่งประกอบไปด้วย กลุ่มบ้านพักอยู่อาศัย กลุ่มอาคารชุด สนามกีฬา รวมไปถึงพบสถานที่ราชการกระจุกตัวอยู่บริเวณแยกบางกะปิ และพบว่าบริเวณถนนนวมินทร์มีจำนวนจุดกลับรถ 10 จุด มีจุดตัดของถนนสายหลักจำนวน 4 จุด และมีถนนสายรองที่รองรับการกระจายตัวของจราจรไปยังถนนสายอื่นจำนวน 15 สาย (รูปที่ 48)

ลักษณะแปลงที่ดิน พบว่าบริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 651 แปลง ประกอบด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 48 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 337 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 157 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401-2,000 ตร.ม) 74 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 35 แปลง

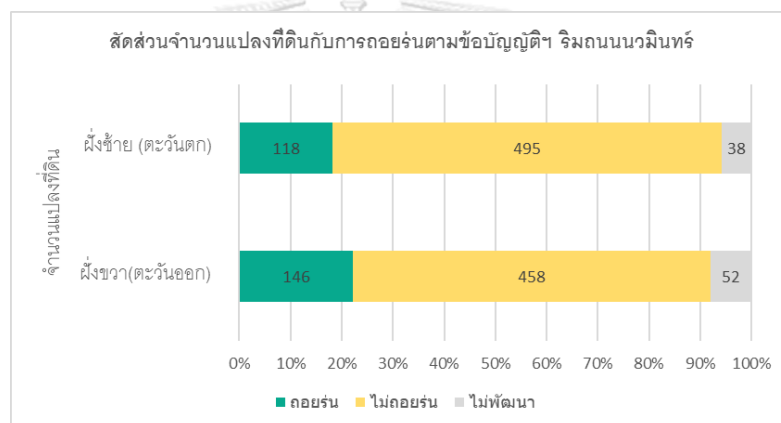
บริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 656 แปลง ประกอบด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 77 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 342 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 137 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 53 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 47 แปลง ซึ่งแปลงที่ดินขนาดใหญ่พิเศษที่พบมักจะเป็นลักษณะด้านหน้าแคบแต่ลึก นอกจากนี้ยังพบว่าตลอดทั้งสองฟากของถนนนวมินทร์ส่วนใหญ่ประกอบด้วยที่ดินขนาดกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของตึกแถว (รูปที่ 48)



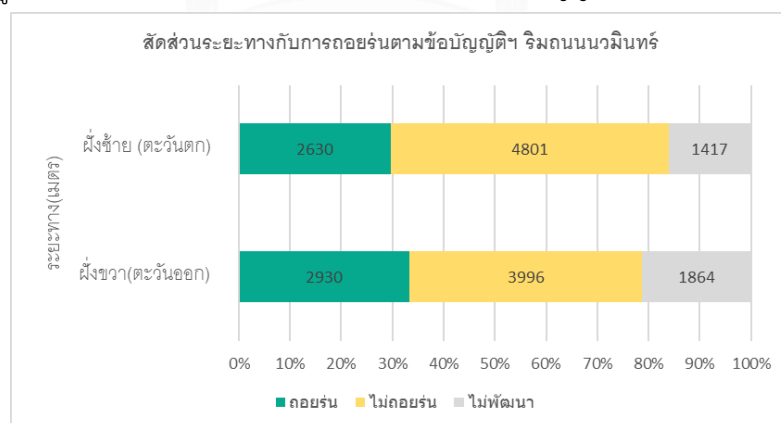
แผนภูมิที่ 9 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนนวมินทร์

สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ พบว่าบริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 651 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 118 แปลง คิดเป็นร้อยละ 18 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 495 แปลง คิดเป็นร้อยละ 76 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทตึกแถว และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 38 แปลง คิดเป็นร้อยละ 6 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตกตลอดความยาว 8.7 กิโลเมตร พบว่ามีการถอยร่นฯ 2.63 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 30 ไม่มีการถอยร่นฯ 4.8 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 54 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 1.41 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16

บริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 656 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 146 แปลง คิดเป็นร้อยละ 22 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 458 แปลง คิดเป็นร้อยละ 70 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 52 แปลง คิดเป็นร้อยละ 8 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก พบว่ามีการถอยร่นฯ 2.93 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 33 ไม่มีการถอยร่นฯ 3.99 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 45 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 1.86 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21 (รูปที่ 49)



แผนภูมิที่ 10 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนนวมินทร์

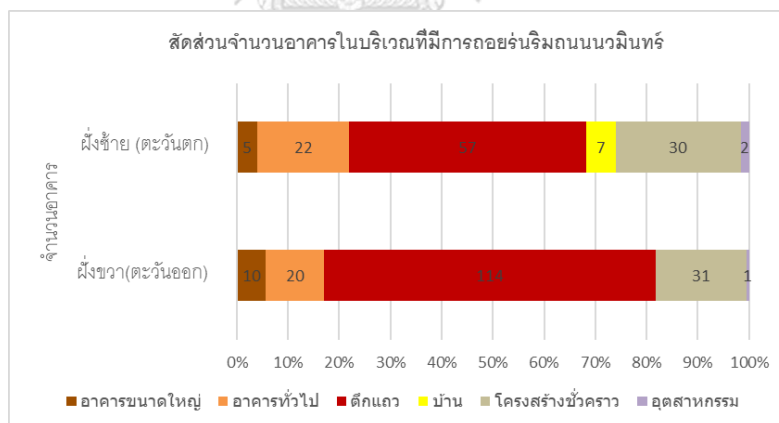


แผนภูมิที่ 11 สัดส่วนระยะทางกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนนวมินทร์

รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น พบว่าตลอดแนวถนนนวมินทร์มีรูปแบบการใช้งานของอาคารที่หลากหลาย ทั้งอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์การค้า อาคารที่พักอาศัย อาคารที่สูงไม่เกิน 8 ชั้น ตึกแถวที่มีการถอยร่นจากแนวถนน 15 เมตร บ้านพักอาศัย และโครงสร้างชั่วคราว บริเวณถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตก มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 118 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 123 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 5 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 22 อาคาร ตึกแถวจำนวน 57 คูหา ซึ่งพบว่าเป็นตึกแถวที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล 23 แปลง จำนวน 21 คูหา และมีการกั้นที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 6 แปลง เพื่อถอยร่นและเป็นตึกแถวอีกจำนวน 36 คูหา บ้านจำนวน 7 หลัง โครงสร้างชั่วคราวจำนวน 30 อาคาร และอาคารประเภทอุตสาหกรรมจำนวน 2 อาคาร

บริเวณถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 146 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 176 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 10 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 20 อาคาร ซึ่งเป็นอาคารทั่วไปในรูปแบบอาคารชุดอยู่อาศัยของการเคหะที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์เดียวกัน 3 แปลง จำนวน 12 อาคาร ตึกแถวจำนวน 114 คูหา ซึ่งพบว่าเป็นตึกแถวที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล 78 แปลง จำนวน 78 คูหา ที่ดินกรรมสิทธิ์เดียวกัน 4 แปลง จำนวน 20 คูหา และพบว่ามีที่ดินกั้นที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 1 แปลง เพื่อถอยร่นและเป็นตึกแถวอีกจำนวน 16 คูหา โครงสร้างชั่วคราวจำนวน 31 อาคาร และอาคารประเภทอุตสาหกรรมจำนวน 1 อาคาร (รูปที่ 49)

อาคารที่มีการถอยร่นมักพบว่าเป็นอาคารขนาดใหญ่บนที่ดินที่มีขนาดใหญ่มากพอ ตึกแถวที่มีการถอยร่นในกรรมสิทธิ์ของตนเอง รวมไปถึงหมู่บ้านจัดสรรที่ดินด้านหน้าเป็นตึกแถวซึ่งกรรมสิทธิ์ด้านหน้าที่ถอยร่นมักเป็นของนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร

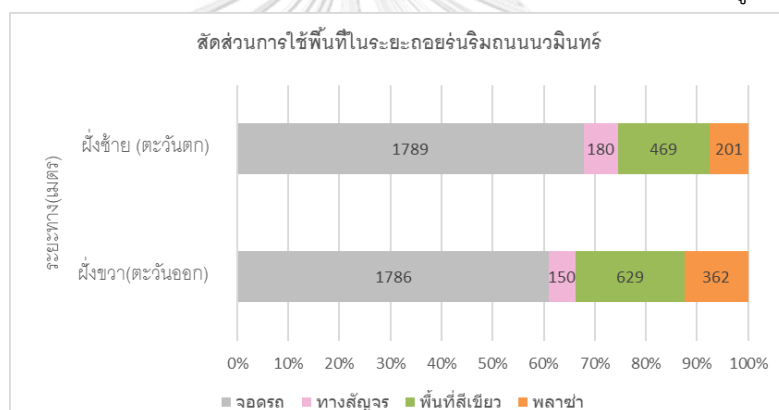


แผนภูมิที่ 12 สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนนวมินทร์

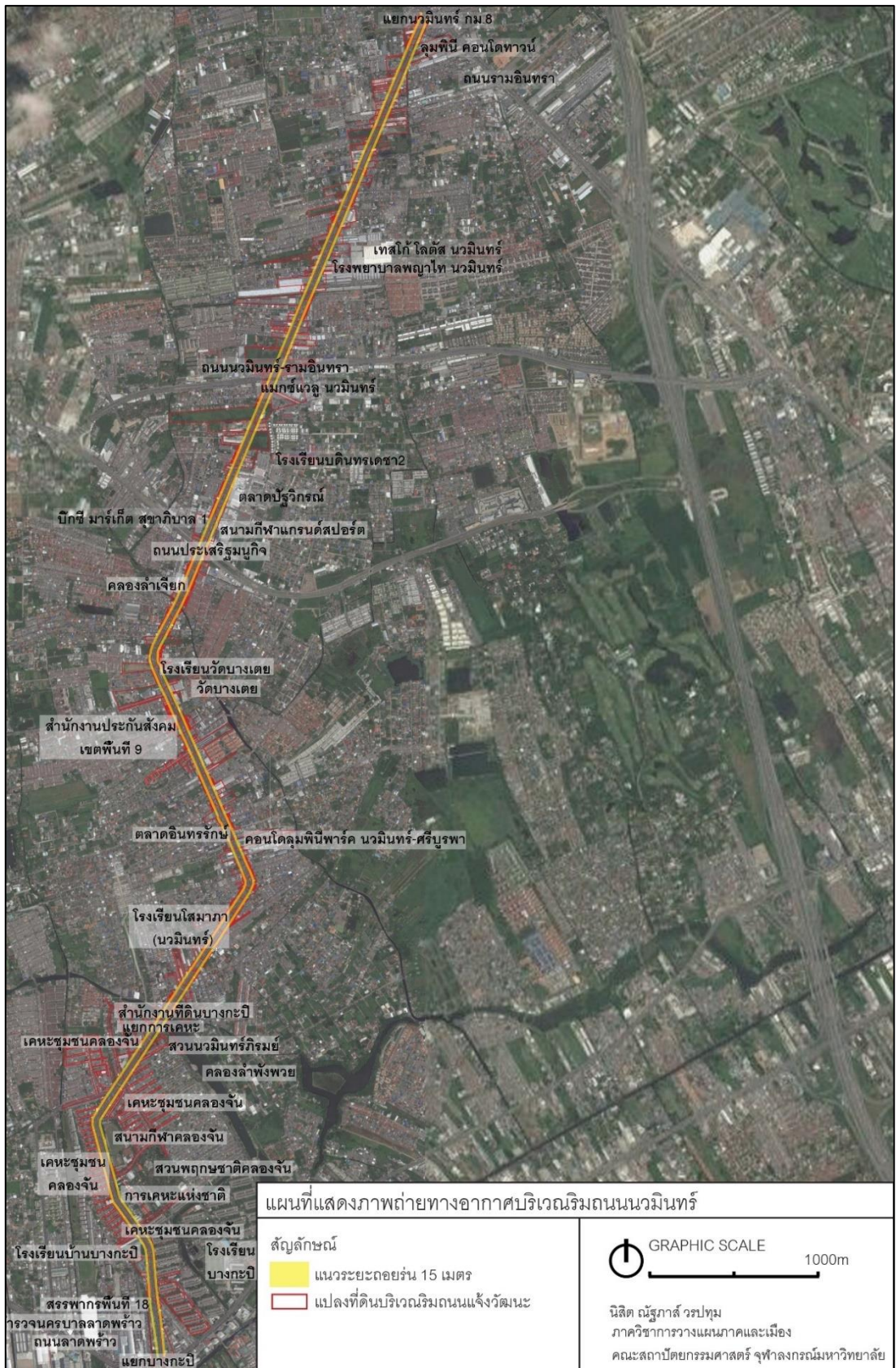
การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น พบว่าบริเวณบริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันตก มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 2.63 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.78 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 68 ทางสัญจร 0.18 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7 พื้นที่สีเขียว 0.46 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 18 และลานอเนกประสงค์ 0.20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8

บริเวณริมถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 2.93 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.78 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 61 ทางสัญจร 0.15 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 5 พื้นที่สีเขียว 0.62 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21 และลานอเนกประสงค์ 0.36 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 12 (รูปที่ 50)

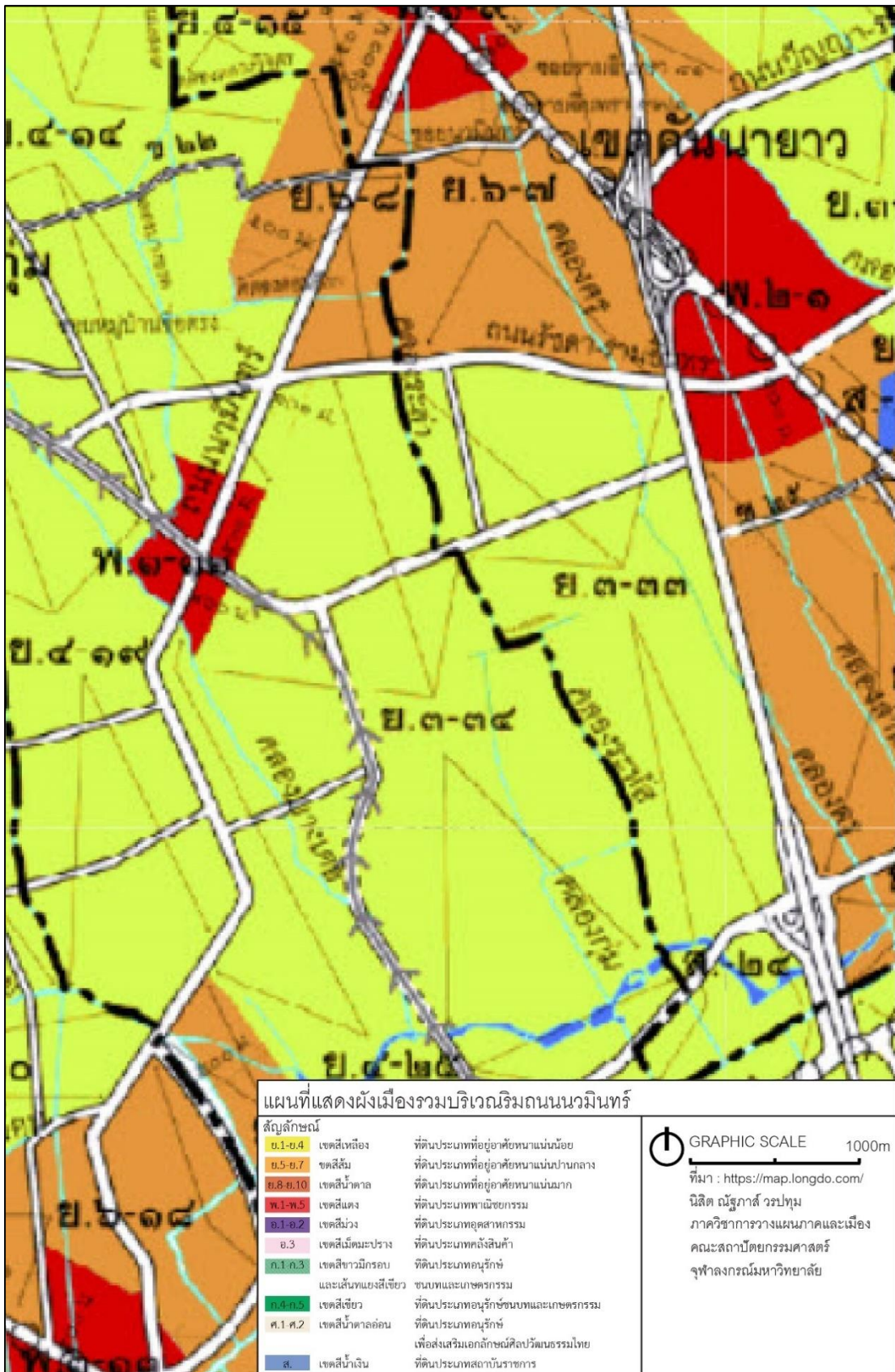
นอกจากนี้ยังพบความแตกต่างกันในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นของตึกแถว โดยตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง จะมีการกันรั้ว ต่อเติมเพิงอย่างเห็นได้ชัดบนถนนนวมินทร์นี้ ส่วนตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหมู่บ้าน ในระยะถอยร่น 15 เมตร จะเป็นพื้นที่จอดรถส่วนรวม แต่ก็ยังพบการต่อเติมอาคารในบริเวณนี้อยู่บ้าง อาคารขนาดใหญ่พบว่าในบริเวณระยะถอยร่นด้านหน้าเป็นพื้นที่จอดรถ ส่วนอาคารจำพวกคอนโดมิเนียมที่มีความหนาแน่นของคนมากกว่าด้านหน้ามักเป็นพื้นที่สีเขียว และมีที่จอดรถอยู่ภายในโครงการ



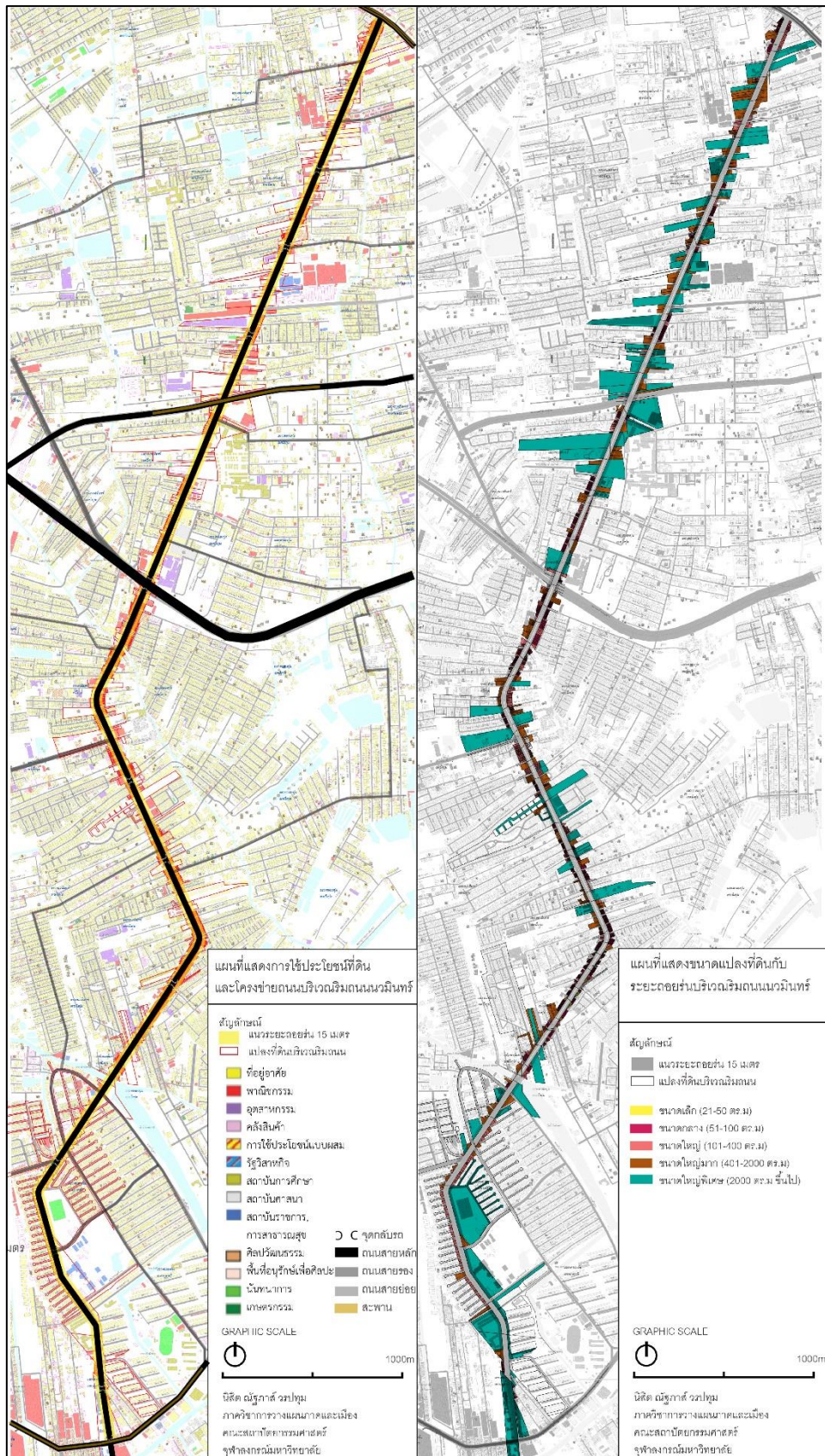
แผนภูมิที่ 13 สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนนวมินทร์



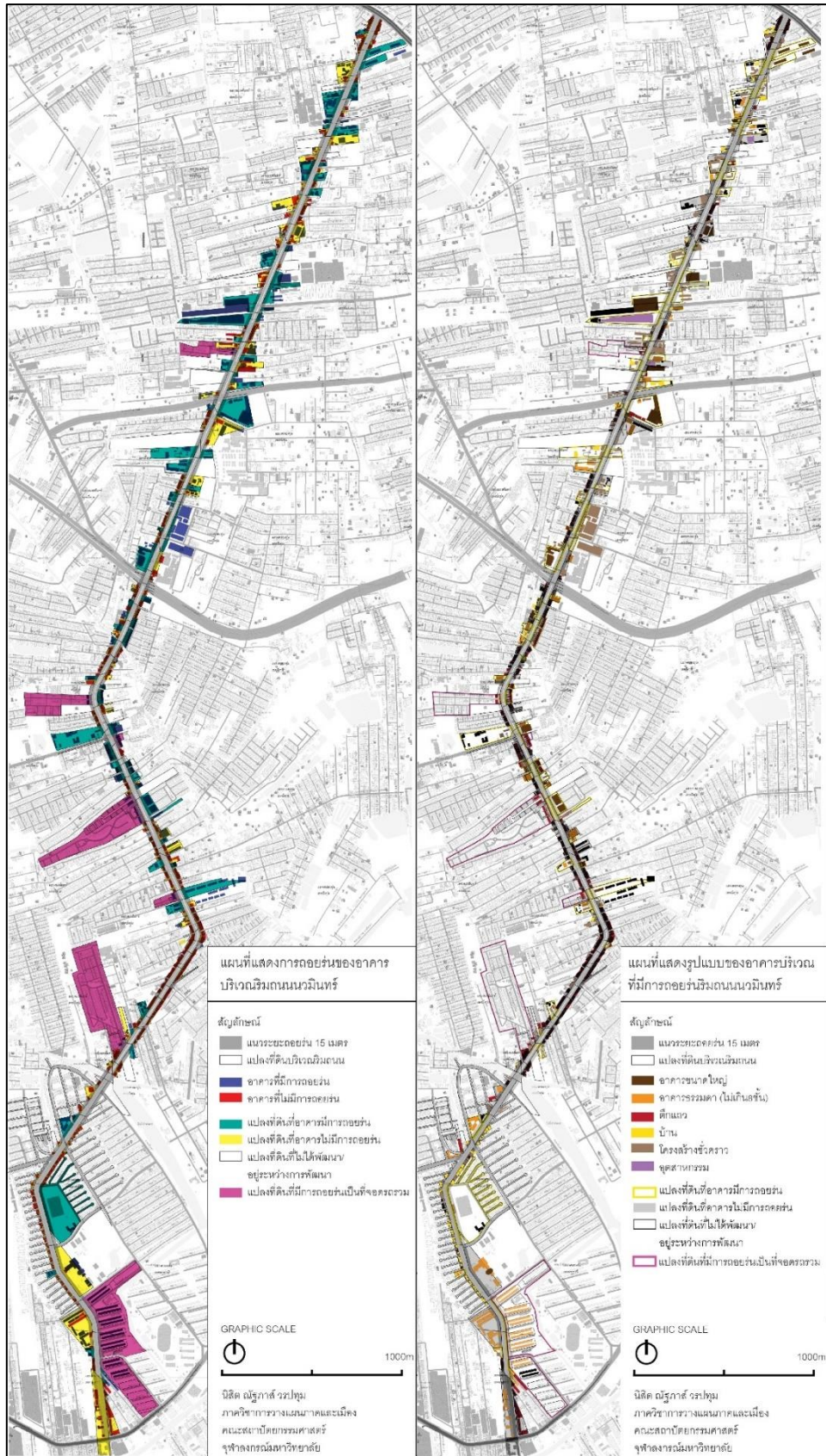
รูปที่ 46 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนนวมินทร์



รูปที่ 47 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนนวมินทร์



รูปที่ 48 การใช้ประโยชน์อาคารและขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนนวมินทร์

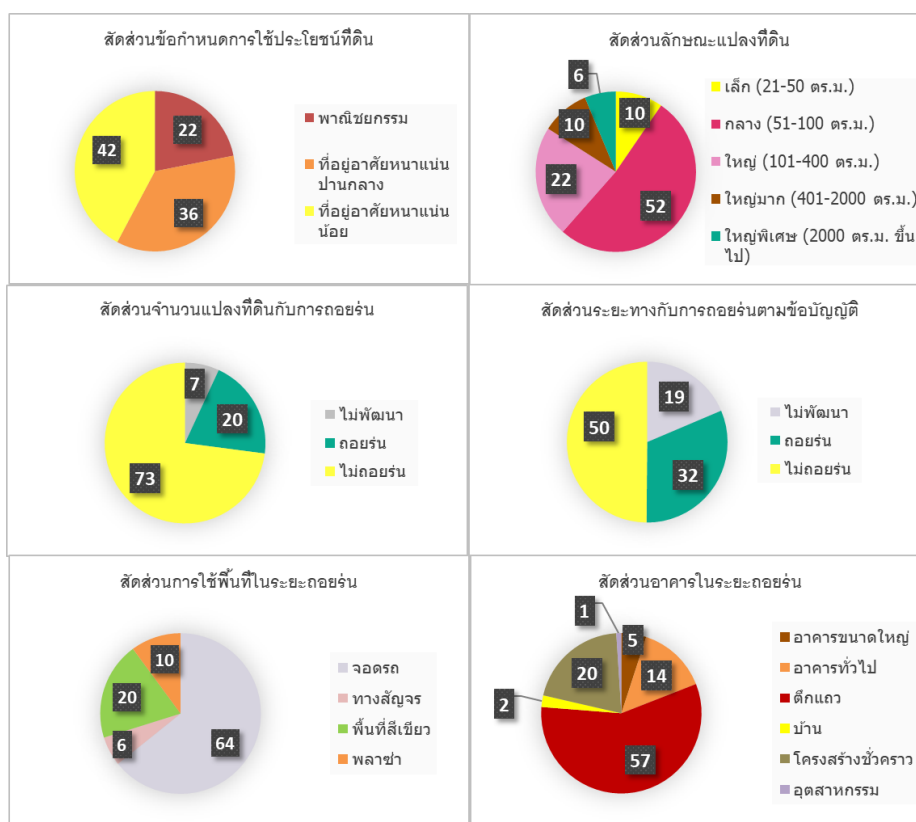


รูปที่ 49 สภาพการถอยร่นและรูปแบบของอาคารบริเวณริมถนนนวนมิตร



รูปที่ 50 พื้นที่เชิงจรรยา พื้นที่สี่เหลี่ยมและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นดินถนนวินทร์

สรุปผลการสำรวจบริเวณถนนนวมินทร์ทั้ง 2 ฟาก



แผนภูมิที่ 14 สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณริมถนนนวมินทร์

ถนนนวมินทร์หรือถนนสุขาภิบาล 1 เป็นถนนเก่าแก่ในอำเภอบางกะปิ มีการก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2505 เพื่อใช้ในการคมนาคมระหว่างอำเภอคันนายาวและอำเภอบางกะปิ โดยเชื่อมต่อระหว่างแยกบางกะปิ บริเวณจุดตัดถนนลาดพร้าว ถนนเสรีไทย และถนนพวงศิริ จนไปจดถนนรามอินทราที่แยกนวมินทร์ (กม. 8) เมื่อนำถนนนวมินทร์ทั้งสองฟากมารวมกันพบว่า ถนนนวมินทร์ประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) มากที่สุดถึงร้อยละ 52 รองลงมาคือแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) ร้อยละ 22 หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2531 บริเวณทั้งสองฟากของถนนนวมินทร์เกิดแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นร้อยละ 20 ของแปลงที่ดินทั้งหมด วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 32 แปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นร้อยละ 73 วัดสัดส่วนของระยะทางการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น เป็นพื้นที่ที่จอดรถร้อยละ 64 ทางสัญจรร้อยละ 6 พื้นที่สีเขียวร้อยละ 20 และลานเอนกประสงค์ร้อยละ 10 สัดส่วนจำนวนอาคารที่พบที่มีการถอยร่นมากที่สุดคือตึกแถวร้อยละ 57 รองลงมาคืออาคารชั่วคราวจำพวกสถานีบริการน้ำมันร้อยละ 20

4.2.3 ริมนถนนรามอินทรา



รูปที่ 51 บริเวณถนนรามอินทรา

ข้อมูลพื้นฐาน ถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ ตั้งอยู่ระหว่างเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและชั้นนอก มีความยาวประมาณ 19 กิโลเมตร เป็นถนนที่สร้างเมื่อ พ.ศ. 2493 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตามพระราชบัญญัติเวนคืนที่พัทธกษัตริรัฐธรรมนูญ ไปสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฉะเชิงเทรา มีการตราข้อบัญญัติฯ เมื่อปี พ.ศ. 2534 และช่วงระยะห่างระหว่างปีที่สร้างกับปีที่ตราข้อบัญญัติฯ คือ 41 ปี

ถนนรามอินทรา เริ่มต้นที่จุดตัดระหว่างถนนแจ้งวัฒนะกับถนนพหลโยธินที่วงเวียนหลักสี่ (อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ) ตัดกับถนนวัชรพลที่ทางพิเศษฉลองรัช ตัดกับถนนนวมินทร์ที่แยกนวมินทร์ (ถนนรามอินทรา กม. 8) ตัดกับถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9) จนไปสิ้นสุดที่จุดตัดระหว่างถนนสุวินทวงศ์และถนนเสรีไทยที่แยกมีนบุรี ถนนเส้นนี้มีการแบ่งชื่อเรียกออกเป็น 2 ตอน ตั้งแต่วงเวียนหลักสี่ (อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ) ถึงจุดตัดระหว่างถนนสุวินทวงศ์และถนนเสรีไทยที่แยกมีนบุรี เรียกว่า ถนนรามอินทรา ส่วนถนนต่อจากนั้นไปจนถึงจังหวัดฉะเชิงเทราเรียกว่า ถนนสุวินทวงศ์ (สำนักการโยธา, 2557)

การศึกษาครั้งนี้จะสำรวจบริเวณถนนรามอินทรา ที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก โดยจะทำการศึกษาตั้งแต่กิโลเมตรที่ 1 จนถึงกิโลเมตรที่ 8 (วงเวียนหลักสี่ถึงแยกนวมินทร์) มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนรอบนอกศูนย์กลางเมืองที่เชื่อมต่อระหว่างถนนแจ้งวัฒนะเข้าสู่ย่านศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ถนนพหลโยธินเข้าไปในเมือง โดยเริ่มต้นที่บริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ มีทางด่วนสายรามอินทรา - อัจฉรงค์ขนานไปกับแนวถนนประดิษฐ์มูธรรม ซึ่งเชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่เขตเมืองกับพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ และไปจบถนนนวมินทร์บริเวณแยกนวมินทร์ (ถนนรามอินทรา กม. 8) รวมระยะทาง 8 กิโลเมตร มีขนาด 8 ช่องจราจร และมีความกว้างกว้าง 35 – 40 เมตร

สภาพโดยทั่วไป ในช่วงต้นถนนรามอินทราบริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญถึงแยกวัดลาดปลาเค้า พบว่าเป็นที่ตั้งของสถาบันทหาร กองพันทหารราบที่ 2 กรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์ ค่ายทหาร 17 รามอินทรา ศูนย์พัฒนากีฬากองทัพบก สนามมวยลุมพินี สถานศึกษามหาวิทยาลัยเกริก ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ คือ เซ็นทรัลพลาซารามอินทรา และคอนโดลุ่มพินิทาวน์ รามอินทรา-หลักสี่ บริเวณแยกวัดลาดปลาเค้าถึงจุดตัดถนนประดิษฐ์มูธรรมเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ บิ๊กซีเอ็กซ์ตร้า ฟู้ดแลนด์ ซุปเปอร์มาร์เก็ต รามอินทรา คอมมูนิตี้มอลล์อีสปาร์ค โครงการการเคหะรามอินทรา ตึกคอนโดรามอินทรา สถานีเครื่องรับตำรวจสื่อสาร กองบิน

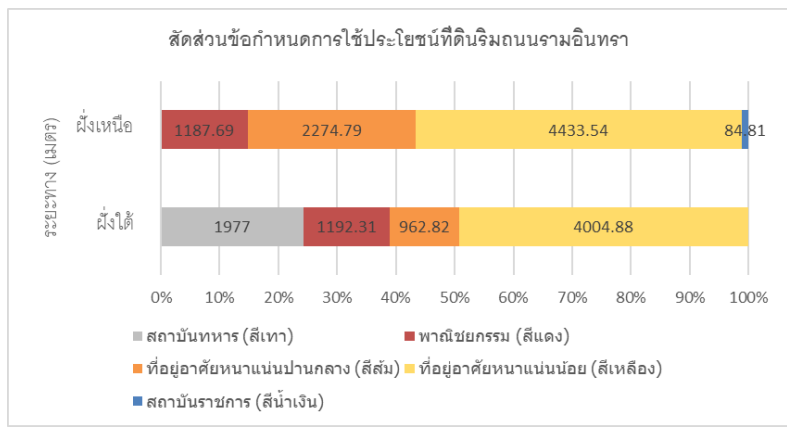
ตำรวจ และสวนวัชราภิรมย์ บริเวณจุดตัดถนนประดิษฐ์มนูธรรมถึงแยกนวมินทร์ กม. 8 เป็นที่ตั้งของสวนวัชราพล สำนักงานพัฒนาสมรรถนะครูและบุคลากรอาชีวศึกษา ศูนย์บริการรถยนต์ ศูนย์การค้า กม. 8 เฟลส บริเวณหัวมุมแยกนวมินทร์ กม. 8 (รูปที่ 52)

การห้ามก่อสร้าง ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ ทั้งสองฟากในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง เขตบางเขต แขวงจระเข้บัว เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม แขวงคันทายาว เขตบึงกุ่ม และแขวงบางชัน แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2534 ในข้อ 3 ได้กล่าวว่า ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรามอินทรา และถนนสุวินทวงศ์ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนถึงจุดกึ่งถนนรามคำแหง จากข้อบัญญัติฯ พบว่าไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภท บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เฝิง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฯ ฉบับนี้ คือ ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ ทั้งสองฟากในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง แขวงบางเขต แขวงจระเข้บัว เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม แขวงคันทายาว เขตบึงกุ่ม และแขวงบางชัน แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2533 ซึ่งมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศนั้นมีผลบังคับให้ประกาศฯ ดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณดังกล่าว จึงจำต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการตรวจสอบผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบริเวณริมถนนรามอินทราพบว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายตลอดระยะทาง 8 กิโลเมตร โดยบริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งเหนือพบว่าประกอบไปด้วย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 1.18 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15 ที่ดินประเภทสถาบันราชการวัดระยะทางได้ 0.08 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 2.27 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 29 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 4.43 คิดเป็นร้อยละ 56

บริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งใต้พบว่าส่วนใหญ่ประกอบไปด้วย ที่ดินประเภทสถาบันทหารวัดระยะทางได้ 1.97 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 24 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 1.19 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 0.96 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 12 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 4.00 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 49 (รูปที่ 53)

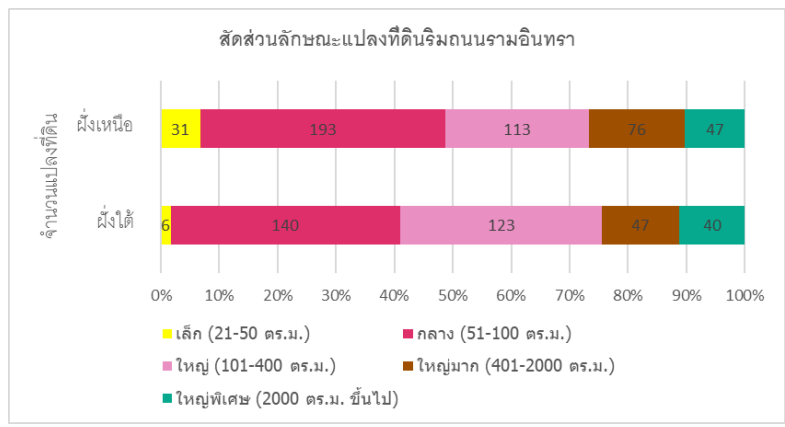


แผนภูมิที่ 15 สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนราวมอินทรา

การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนน พบว่าการใช้ประโยชน์อาคารบนแปลงที่ดินบริเวณนราวมอินทรา มีความหลากหลาย แบ่งออกเป็น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้า การใช้ประโยชน์แบบผสม สถาบันราชการ สถาบันทหารและนันทนาการ นอกจากนี้บริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญเป็นที่ตั้งของสถาบันทหาร ศูนย์พัฒนากีฬาทหารบกที่เป็นพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ สนามมวยลุมพินี นอกจากนี้ยังมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณแยกต่าง ๆ และพบอาคารประเภทตึกแถวบริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ พบศูนย์บริการรถยนต์กระจายตัวอยู่ตามแนวถนน เริ่มมีโครงการที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียมเกิดขึ้น ตั้งแต่บริเวณแยกวัดลาดปลาเค้ามีการกระจุกตัวของอาคารประเภทตึกแถวที่มีการใช้ประโยชน์แบบผสมระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ซึ่งพบมากในบริเวณแยกวัดลาดปลาเค้าและแยกนวมินทร์ กม. 8 นอกจากนี้ยังพบโครงการที่อยู่อาศัยต่าง ๆ กระจายตัวอยู่ในซอยของบริเวณนราวมอินทรา และพบว่าบริเวณนราวมอินทรา มีจำนวนจุดกลับรถ 7 จุด มีจุดตัดของถนนสายหลักจำนวน 3 จุด และมีถนนสายรองที่รองรับการกระจายตัวของการจราจรจำนวน 15 สาย (รูปที่ 54)

ลักษณะแปลงที่ดิน พบว่าบริเวณนราวมอินทราผึ่งเหนือ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 460 แปลง ประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 31 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 193 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 113 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 76 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 47 แปลง

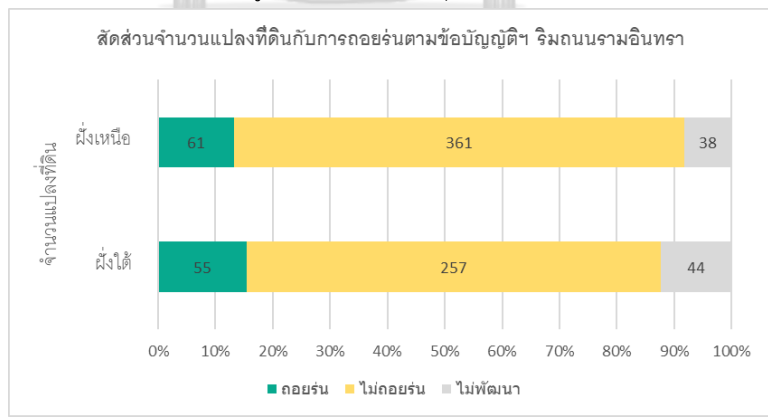
บริเวณนราวมอินทราผึ่งใต้ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 356 แปลง ประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 6 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 140 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 123 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 47 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 40 แปลง (รูปที่ 55)



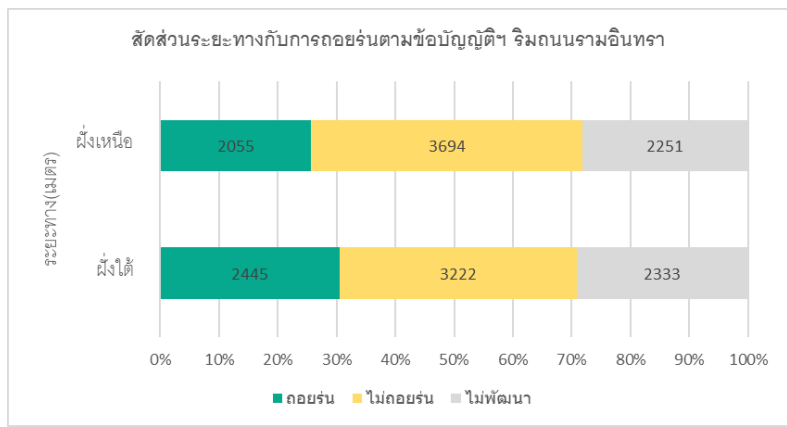
แผนภูมิที่ 16 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนรามอินทรา

สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ พบว่าบริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งเหนือ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 460 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 61 แปลง คิดเป็นร้อยละ 13 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 361 แปลง คิดเป็นร้อยละ 78 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทตึกแถว และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง อีก 38 แปลง คิดเป็นร้อยละ 8 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนรามอินทราฝั่งเหนือ ตลอดความยาว 8 กิโลเมตร พบว่ามีการถอยร่นฯ 2.05 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 28 ไม่มีการถอยร่นฯ 3.69 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 46 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 2.25 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 28

บริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งใต้ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 356 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 55 แปลง คิดเป็นร้อยละ 15 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 257 แปลง คิดเป็นร้อยละ 72 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 45 แปลง คิดเป็นร้อยละ 12 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนรามอินทราฝั่งใต้ พบว่ามีการถอยร่นฯ 2.44 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 31 ไม่มีการถอยร่นฯ 3.22 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 40 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 2.33 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 29 (รูปที่ 56)



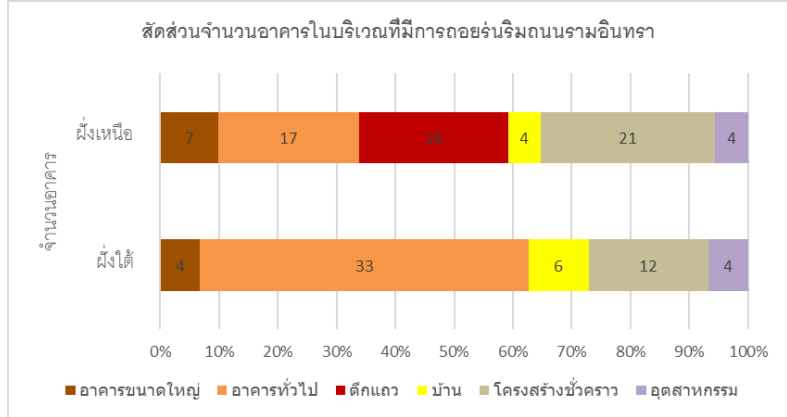
แผนภูมิที่ 17 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนรามอินทรา



แผนภูมิที่ 18 สัดส่วนระยะทางการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนรามอินทรา

รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น พบว่าตลอดแนวถนนรามอินทรา มีรูปแบบการใช้งานของอาคารที่หลากหลาย ทั้งอาคารขนาดใหญ่ อาคารที่พักอาศัย อาคารที่สูงไม่เกิน 8 ชั้น ตึกแถวที่มีการถอยร่นจากแนวถนน 15 เมตร บ้านพักอาศัย และโครงสร้างชั่วคราว บริเวณถนนรามอินทราฝั่งเหนือ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 61 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 71 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 7 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 17 อาคาร ตึกแถวจำนวน 18 คูหา ซึ่งแบ่งเป็นตึกแถวที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล 3 แปลง จำนวน 3 คูหา และพบว่ามีการกันที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 1 แปลง เพื่อถอยร่นและเป็นตึกแถวอีกจำนวน 15 คูหา บ้านจำนวน 4 หลัง โครงสร้างชั่วคราวจำนวน 21 อาคาร และอาคารประเภทอุตสาหกรรมจำนวน 4 อาคาร

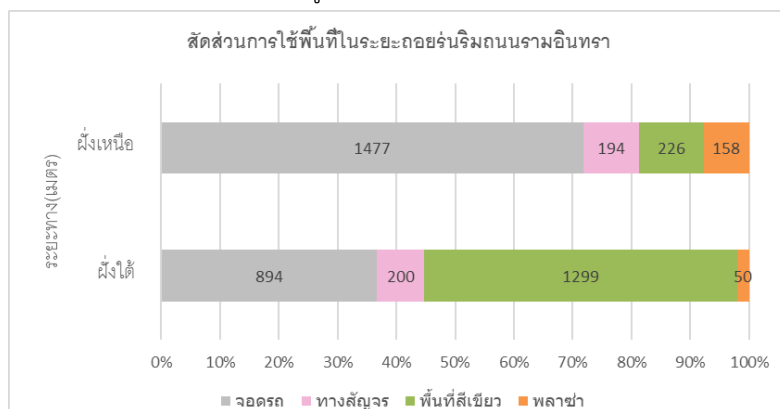
บริเวณถนนรามอินทราฝั่งใต้ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 55 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 59 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่ 4 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 33 อาคาร บ้านจำนวน 6 หลัง โครงสร้างชั่วคราวจำนวน 12 อาคาร และอาคารประเภทอุตสาหกรรมจำนวน 4 อาคาร ซึ่งไม่พบตึกแถวที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ในบริเวณถนนรามอินทราฝั่งใต้ (รูปที่ 57)



แผนภูมิที่ 19 สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนรามอินทรา

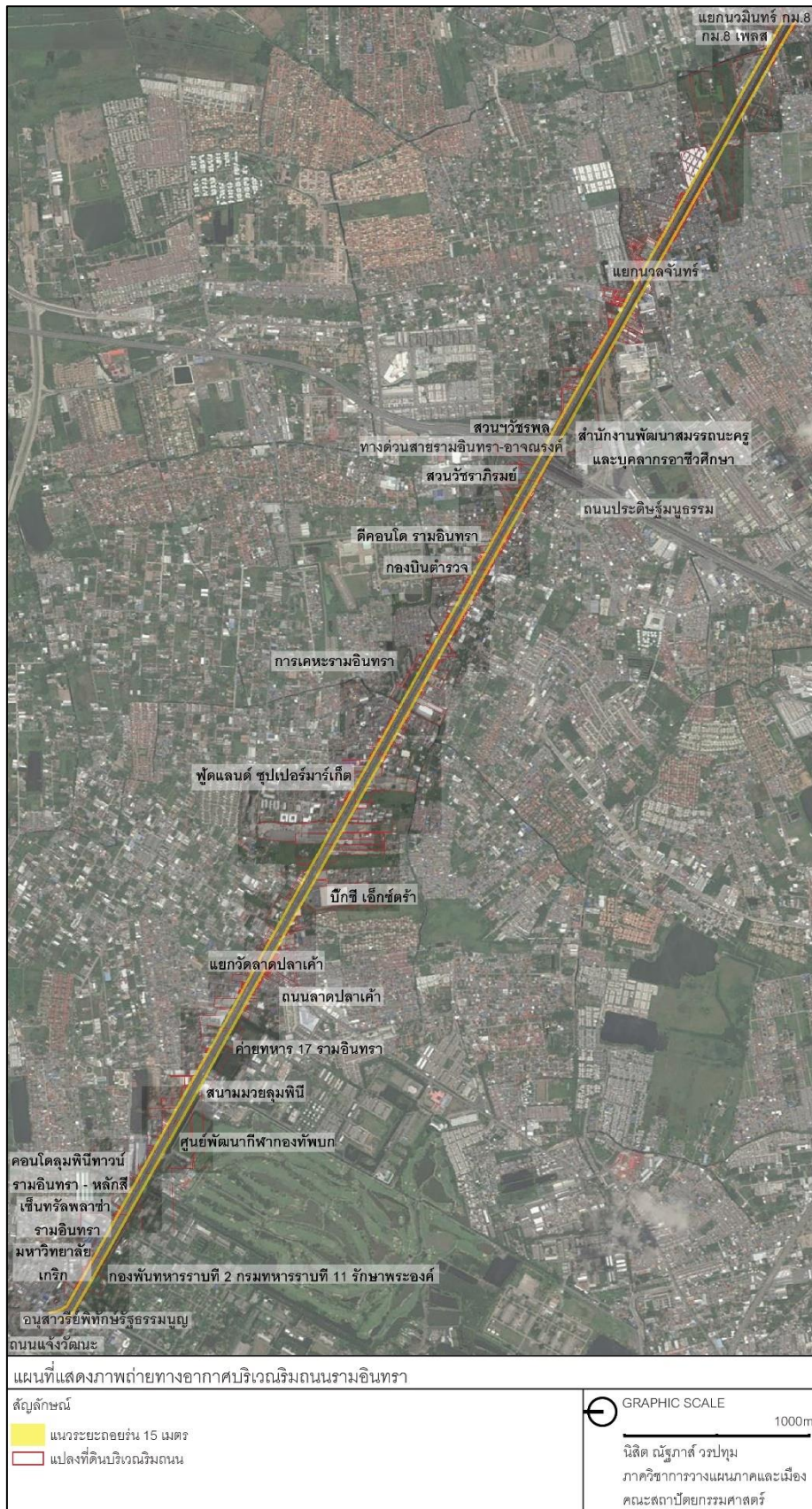
การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น พบว่าบริเวณบริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งเหนือ มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 2.05 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.47 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 72 ทางสัญจร 0.19 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 9 พื้นที่สีเขียว 0.22 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11 และลานอเนกประสงค์ 0.15 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8

ในขณะที่บริเวณริมถนนรามอินทราฝั่งใต้ มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 2.44 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 0.89 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 37 ทางสัญจร 0.20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8 พื้นที่สีเขียว 1.29 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 53 และลานอเนกประสงค์ 0.05 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2 (รูปที่ 58 - 59)



แผนภูมิที่ 20 สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนรามอินทรา

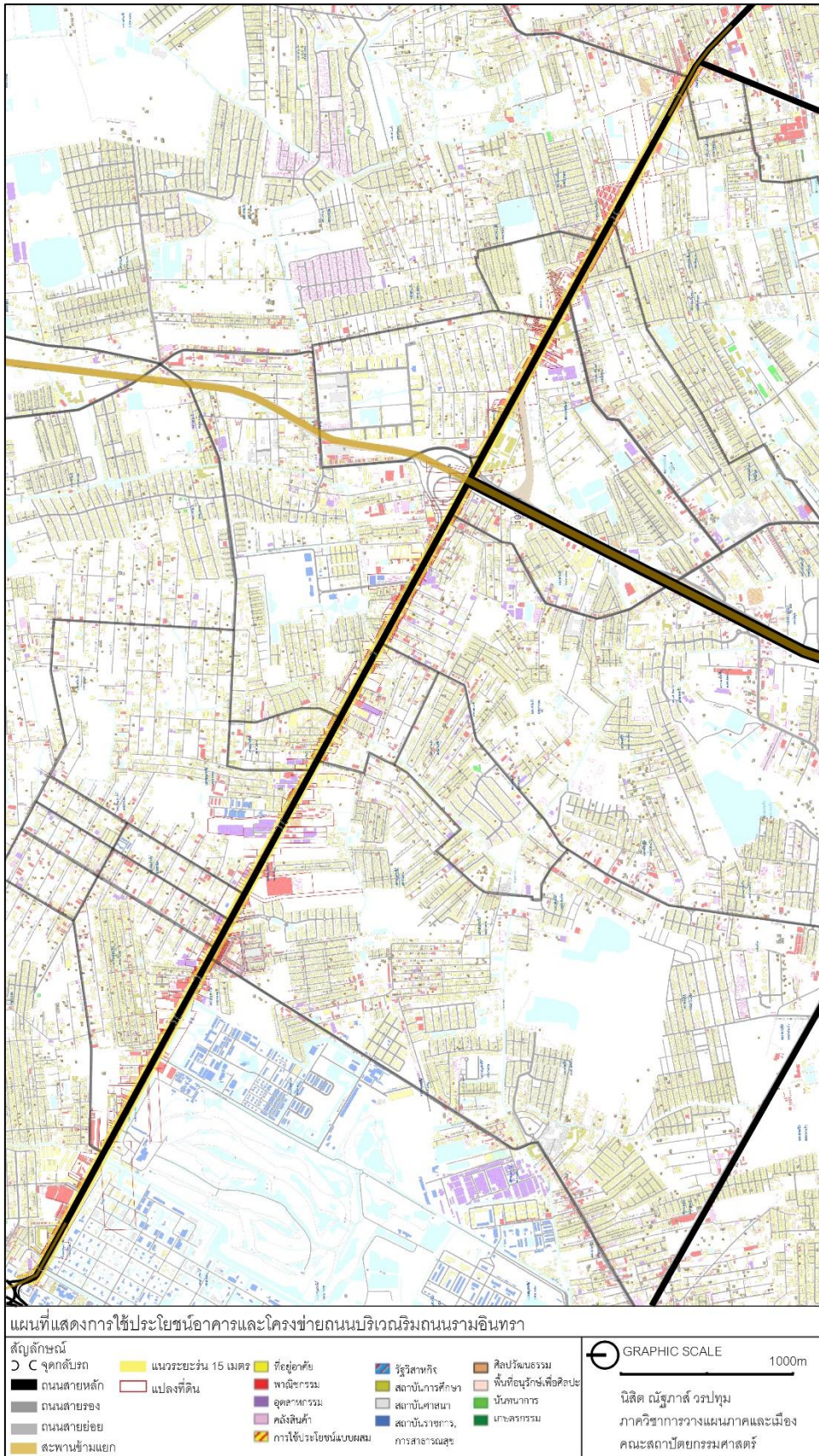




รูปที่ 52 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนรามอินทรา



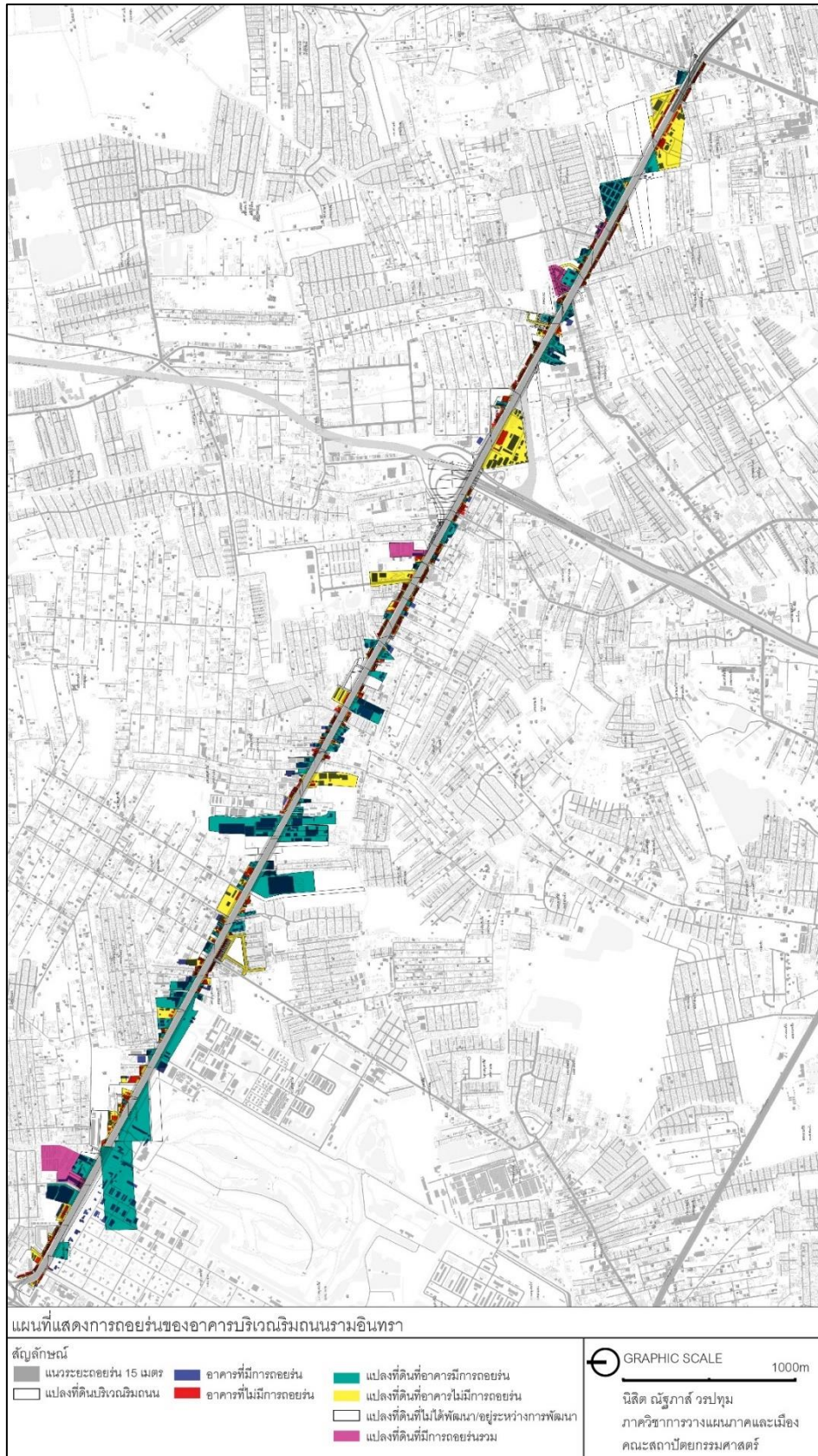
รูปที่ 53 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนรามอินทรา



รูปที่ 54 การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนรามอินทรา



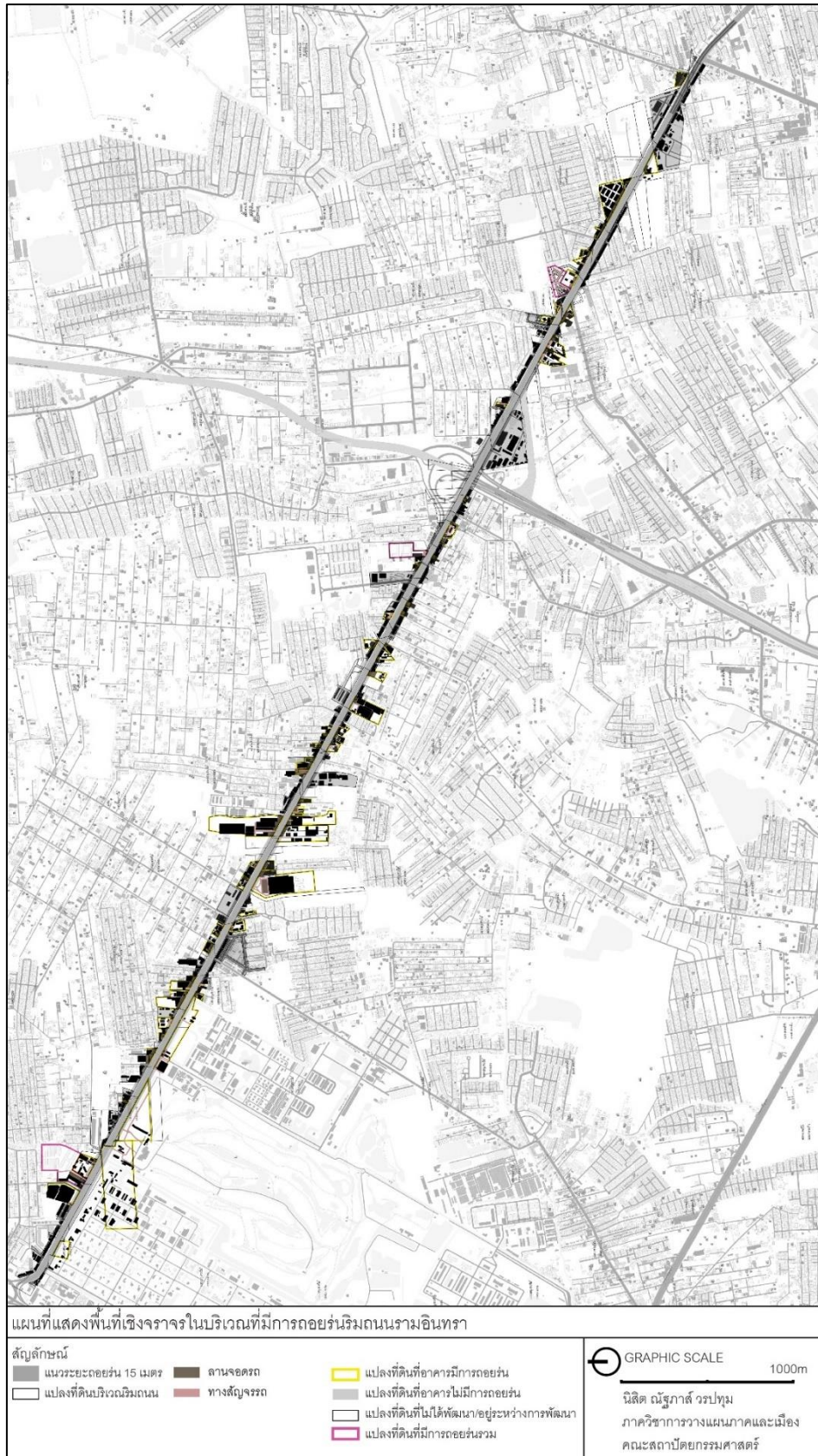
รูปที่ 55 ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนรามอินทรา



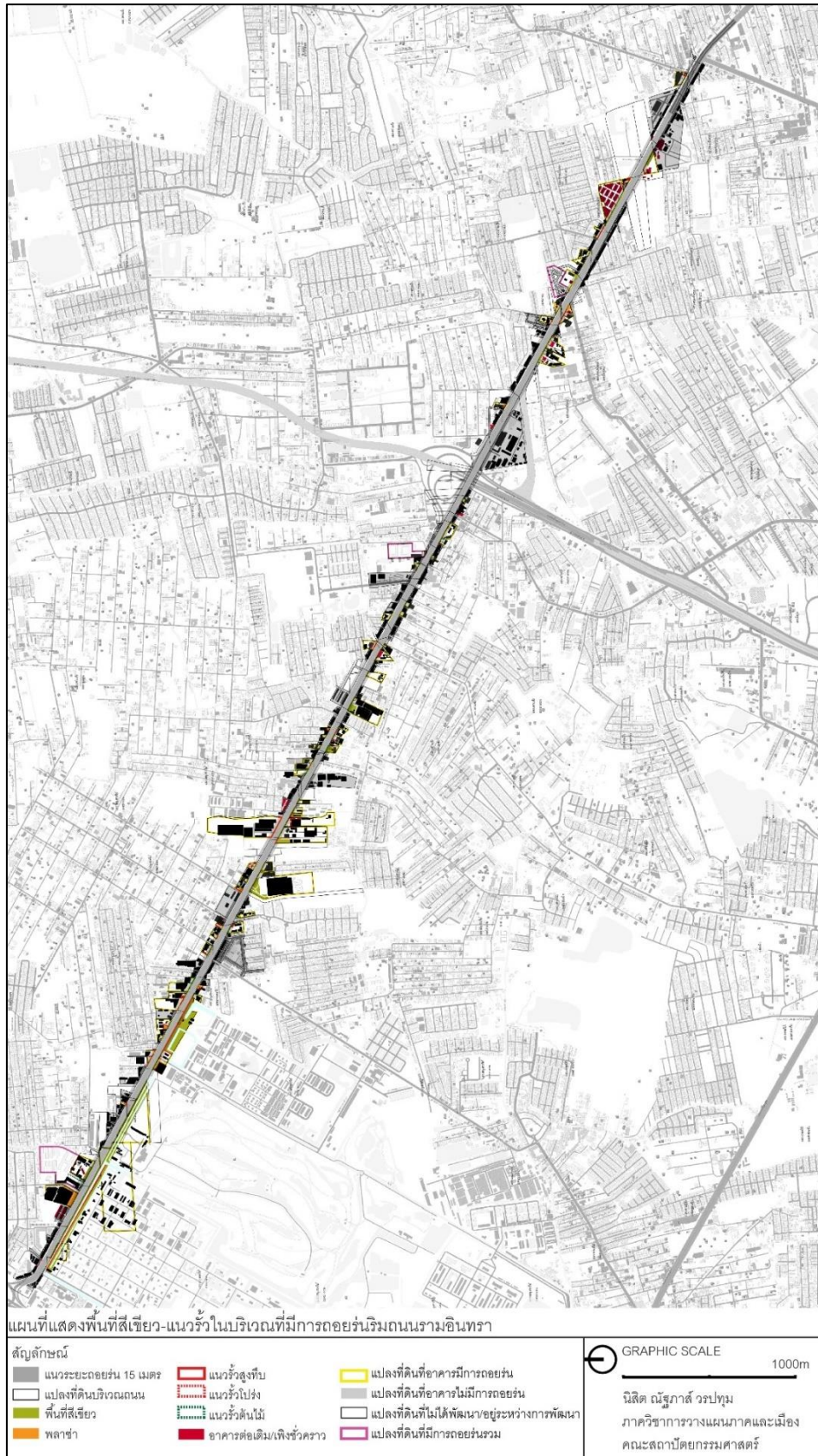
รูปที่ 56 สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนรามอินทรา



รูปที่ 57 รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา

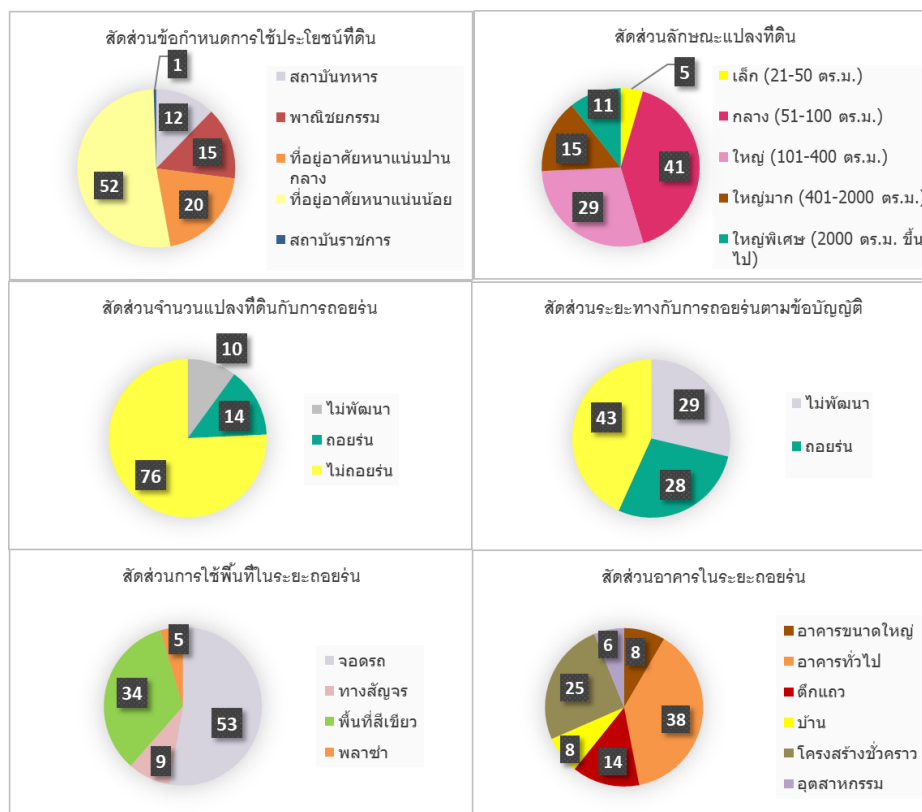


รูปที่ 58 พื้นที่เชิงจรรยาในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา



รูปที่ 59 พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนรามอินทรา

สรุปผลการสำรวจบริเวณถนนรามอินทราทั้ง 2 ฟาก



แผนภูมิที่ 21 สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณริมถนนรามอินทรา

ถนนรามอินทราเป็นถนนเก่าแก่ที่สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2493 บริเวณที่ทำการศึกษาคือถนนช่วงที่เริ่มต้นที่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ไปจนถึงบริเวณแยกนวมินทร์ (ถนนรามอินทรา กม. 8) ซึ่งเชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่เขตเมืองกับพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ เมื่อนำถนนรามอินทราทั้งสองฟากมารวมกันพบว่า ถนนแฉ่งวัฒนธรรมประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม.) มากที่สุดถึงร้อยละ 41 รองลงมาคือแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม.) ร้อยละ 29 หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2535 บริเวณทั้งสองฟากของถนนรามอินทราเกิดแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นร้อยละ 14 ของแปลงที่ดินทั้งหมด วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 28 แปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นร้อยละ 76 วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 43 ซึ่งแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กและการทำงานของอาคารเป็นตึกแถวรวมไปถึงอาคารที่มีการก่อสร้างก่อนการตราข้อบัญญัติฯ สัดส่วนของระยะทางการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น เป็นพื้นที่จอดรถร้อยละ 53 ทางสัญจรร้อยละ 9 พื้นที่สีเขียวร้อยละ 34 และลานเอนกประสงค์ร้อยละ 5 สัดส่วนจำนวนอาคารที่พบว่ามีการถอยร่นมากที่สุดคืออาคารทั่วไปร้อยละ 38 รองลงมาคืออาคารชั่วคราวร้อยละ 25 อาคารที่คาดว่าจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คือ ตึกแถว ซึ่งตึกแถวที่มีการถอยร่นที่พบบนถนนรามอินทรา พื้นที่ด้านหน้าเป็นของนิติบุคคลแต่มีการใช้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม มีการสร้างเพิงต่อเติม และอาคารประเภทคอนโดมิเนียมที่มีการรวมแปลงที่ดินเพื่อถอยร่น จะมีการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นเป็นทั้งพื้นที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว และทางเข้าโครงการ อาคารขนาดใหญ่ประเภทพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่และเล็ก สามารถทำที่จอดรถด้านใน พื้นที่บริเวณระยะถอยร่นจึงเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์

4.2.4 ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี)



รูปที่ 60 บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ข้อมูลพื้นฐาน ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เริ่มต้นจากถนนสุรวงศ์ในพื้นที่แขวงสุรวงศ์ เขตบางรัก ตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เลียบบคลองช่องนนทรี ตัดกับถนนสีลม เข้าสู่พื้นที่แขวงสีลม ตัดกับถนนสาทร เข้าสู่พื้นที่เขตสาทร โดยฝั่งซอยเลขคี่เป็นท้องที่แขวงทุ่งมหาเมฆ ส่วนฝั่งซอยเลขคู่เป็นท้องที่แขวงยานนาวา แล้วมุ่งสู่ท้องที่แขวงทุ่งวัดดอนตัดกับถนนจันทน์ จนไปสิ้นสุดที่ถนนพระรามที่ 3 มีลักษณะเป็นถนนรศมีที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครชั้นใน มีความยาวประมาณ 5 กิโลเมตร มีขนาด 6 - 8 ช่องจราจร กว้าง 60 เมตร ถนนสายนี้เป็นถนนที่ตัดขึ้นตามโครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535 - 2539 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ซึ่งเชื่อมต่อกับคลองย่อยอีกหลายสาย ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำให้แก่พื้นที่กรุงเทพฯ (สำนักการโยธา, 2557)

ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ที่เชื่อมระหว่างย่านสีลมและย่านพระราม 3 ซึ่งเป็นถนนที่ตัดผ่านเขตเศรษฐกิจชั้นในของกรุงเทพฯ คือ ย่านสีลม-สาทร ย่านศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ เริ่มก่อสร้างถนนเมื่อปี พ.ศ. 2530 (สุทธิพิศ ทีพหัศจรรย์, 2541) มีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2540 มีช่วงระยะห่างระหว่างปีที่สร้างกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ คือ 10 ปี

สภาพโดยทั่วไป ถนนนราธิวาสราชนครินทร์บริเวณสะพานช่องนนทรีจุดตัดระหว่างถนนสาทรเหนือ และถนนสาทรใต้ พบว่าเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรี รวมไปถึงมีการให้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) ตั้งแต่ช่วงสถานีช่องนนทรีไปจนถึงท่าพระ ทำให้ในบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานต่าง ๆ ได้แก่ ตึกมหานครซึ่งเป็นตึกที่สูงที่สุดในประเทศไทย อาคารสารทศแควร์ อาคารสาทรนครทาวเวอร์ เอ็มไพร์ทาวเวอร์ สาทร และบางกอกซิตี้ทาวเวอร์ รวมไปถึงคอนโดมิเนียมต่าง ๆ บริเวณสะพานช่องนนทรีถึงแยกจันทน์ - นราธิวาส เป็นที่ตั้งของสถานศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ การไฟฟ้านครหลวง สถานีย่อยเย็นอากาศ ศูนย์การค้าส่งแม่โคโร สาทร บริเวณแยกจันทน์ไปถึงแยกพระรามที่ 3 พบว่าเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ เทสโก้โลตัสพระราม 3 ดิไอพพระราม 3 วัดโพธิ์แมนคุณาราม โครงการหมู่บ้านจัดสรร และพบคอนโดมิเนียมอยู่บริเวณแยกพระราม 3 (รูปที่ 61)

การห้ามก่อสร้าง ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟากในท้องที่แขวงสุรศักดิ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2540 ในข้อ 3 ได้กล่าวว่า ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง ห้าง

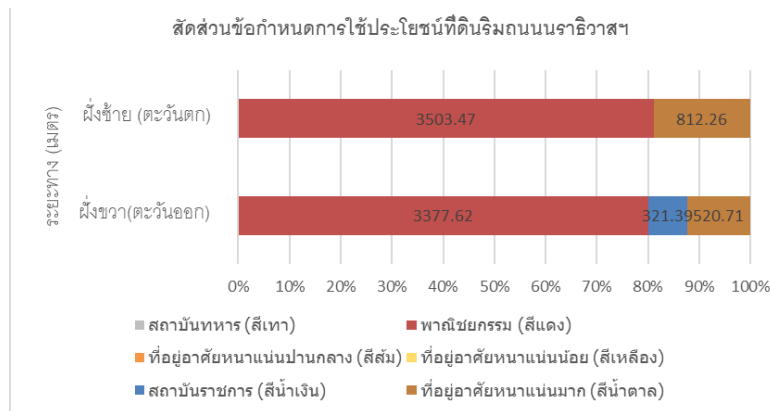
แถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 2 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 1 เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน 12 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1000 ตารางเมตร หรือตัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนจดแม่น้ำเจ้าพระยา และมีให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคาร ดังต่อไปนี้ อาคารพาณิชย์ชั้นเดียวสูงไม่เกิน 4 เมตร จากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารมีพื้นที่รวมกันไม่เกิน 50 ตารางเมตร ห่างจากเขตถนนไม่น้อยกว่า 6 เมตร และอยู่ห่างจากอาคารอื่นไม่น้อยกว่า 6 เมตร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีระยะห่างจากสถานีบริการอื่นตามแนวถนนฟากเดียวกันเกินกว่า 2,000 เมตร และอาคารจอดรถยนต์ที่ดินที่มีความสูงจากระดับถนนไม่เกิน 1.20 เมตร ให้ห่างจากเขตถนนและที่ดินไม่น้อยกว่า 3 เมตร ซึ่งจากข้อบัญญัติฯ พบว่าไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เฝิง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมืองและอำนวยความสะดวกแก่การจราจร เห็นสมควรควบคุมการก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทภายในระยะ 15 เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติฯ นี้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน กรุงเทพฯเขตชั้นในเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ มีแหล่งงานกระจุกตัว รวมไปถึงพาณิชยกรรมหลักของกรุงเทพฯ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และมีระบบเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครออกไปโดยรอบ รวมไปถึงระบบขนส่งสาธารณะทางราง ซึ่งพื้นที่บริเวณกรุงเทพฯเขตชั้นในมีแนวโน้มในการพัฒนาความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น ตามถนนสายหลัก และรอบสถานีรถไฟฟ้า

จากการตรวจสอบผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ตลอดระยะทาง 5 กิโลเมตร พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นประเภทพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ โดยบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตกพบว่าประกอบไปด้วย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 3.50 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 81 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากวัดระยะทางได้ 0.81 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19

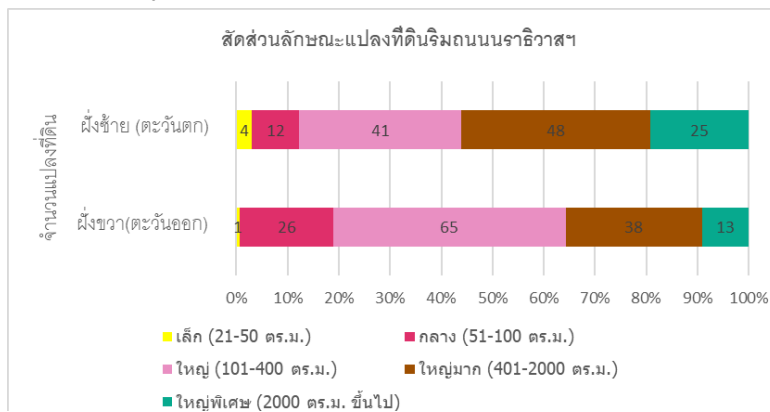
บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออกพบว่าประกอบไปด้วยที่ดินประเภทสถาบันราชการวัดระยะทางได้ 0.32 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมวัดระยะทางได้ 3.37 คิดเป็นร้อยละ 80 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากวัดระยะทางได้ 0.52 คิดเป็นร้อยละ 12 (รูปที่ 62)



แผนภูมิที่ 22 สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์

การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนน พบว่า การใช้ประโยชน์อาคารบนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์แบ่งออกเป็น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม คลังสินค้า การใช้ประโยชน์แบบผสม และสถาบันการศึกษา บริเวณจุดตัดถนนสุรวงศ์พบการกระจุกตัวของอาคารประเภทพาณิชยกรรมอย่างหนาแน่น ทั้งในรูปแบบของตึกแถวและอาคารสูง ไปจนถึงช่วงแยกสาทร-ราธิวาส (สะพานช่องนนทรี) บริเวณแยกสาทร-ราธิวาสถึงแยกพระรามที่ 3 เป็นการใช้อาคารแบบผสมระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย พบโครงการที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียมกระจายอยู่ตามแนวถนน อาคารสำนักงาน โครงการหมู่บ้านจัดสรร อาคารศูนย์การค้าขนาดใหญ่ รวมไปถึงสถานศึกษา บริเวณแยกพระรามที่ 3 - ราธิวาส พบว่าเป็นอาคารประเภทพาณิชยกรรมในรูปแบบตึกแถว และอาคารขนาดใหญ่ โครงการที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียม และชุมชนที่อยู่อาศัยเดิมในรูปแบบบ้านและตึกแถว นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์มีจำนวนจุดกลับรถ 4 จุด มีจุดตัดของถนนสายหลักจำนวน 6 จุด และมีถนนสายรองที่รองรับการกระจายตัวของจราจรจำนวน 6 สาย (รูปที่ 63)

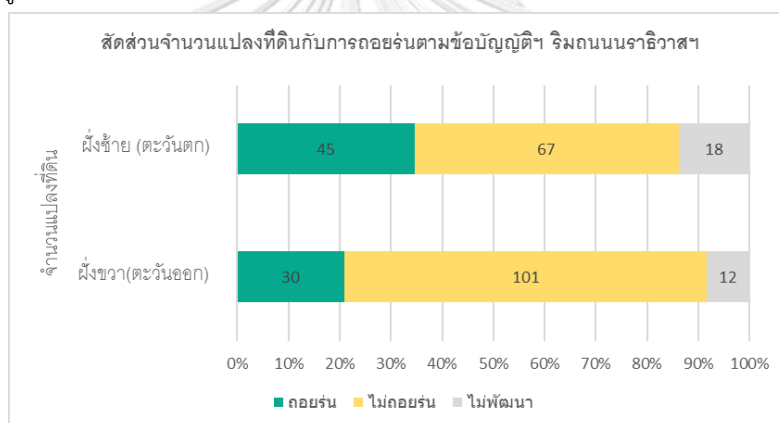
ลักษณะแปลงที่ดิน พบว่าบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตก (ฝั่งซ้าย) มีแปลงที่ดินทั้งหมด 130 แปลง ประกอบไปด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 4 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 12 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 41 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 48 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 25 แปลง ในขณะที่บริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก (ฝั่งขวา) มีแปลงที่ดินทั้งหมด 143 แปลง ประกอบไปด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 1 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 26 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 65 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 38 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 13 แปลง (รูปที่ 64)



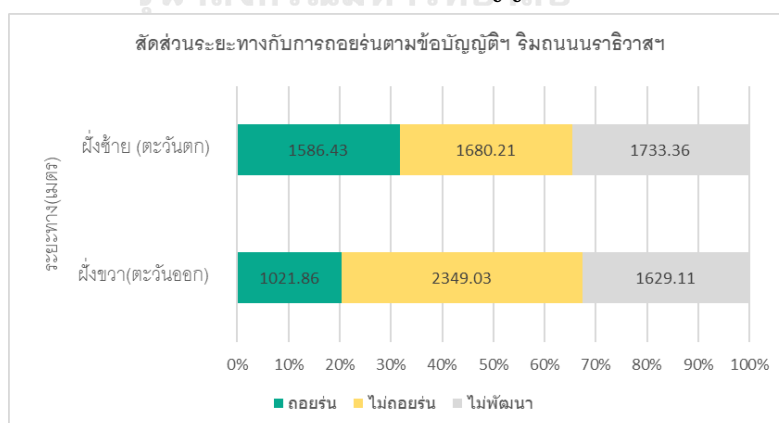
แผนภูมิที่ 23 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์

สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ พบว่าบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 130 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 45 แปลง คิดเป็นร้อยละ 35 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 67 แปลง คิดเป็นร้อยละ 52 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทตึกแถว บ้าน รวมไปถึงอาคารที่สร้างก่อนการตราข้อบัญญัติ และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 18 แปลง คิดเป็นร้อยละ 14 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตกตลอดความยาว 5 กิโลเมตร พบว่ามีการถอยร่น 1.58 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 32 ไม่มีการถอยร่นฯ 1.68 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 34 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 1.73 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 35

บริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก มีแปลงที่ดินทั้งหมด 143 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 30 แปลง คิดเป็นร้อยละ 21 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 101 แปลง คิดเป็นร้อยละ 71 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 12 แปลง คิดเป็นร้อยละ 8 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนนวมินทร์ฝั่งตะวันออก พบว่ามีการถอยร่นฯ 1.02 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 20 ไม่มีการถอยร่น 2.34 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 47 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 1.62 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 33 (รูปที่ 65)



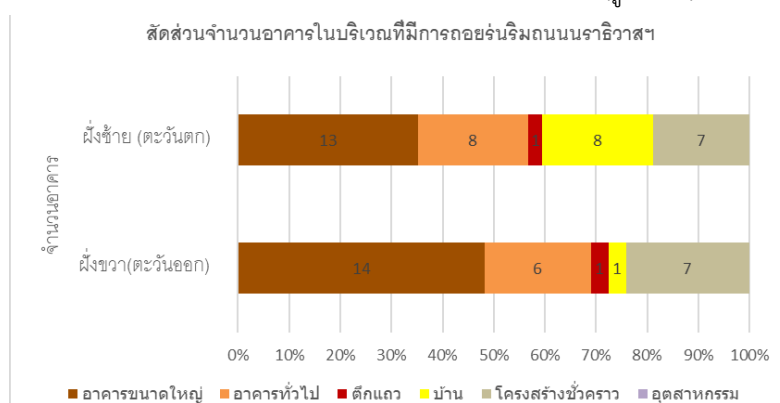
แผนภูมิที่ 24 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์



แผนภูมิที่ 25 สัดส่วนระยะทางกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์

รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น พบว่าตลอดแนวถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีรูปแบบการใช้งานของอาคารที่หลากหลาย บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตก มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 45 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 37 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วยอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงจำนวน 13 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 8 อาคาร ตึกแถวจำนวน 1 คูหา ซึ่งเป็นตึกแถวที่หันด้านข้างออกสู่ถนน บ้านจำนวน 8 หลัง และโครงสร้างชั่วคราวจำนวน 7 อาคาร

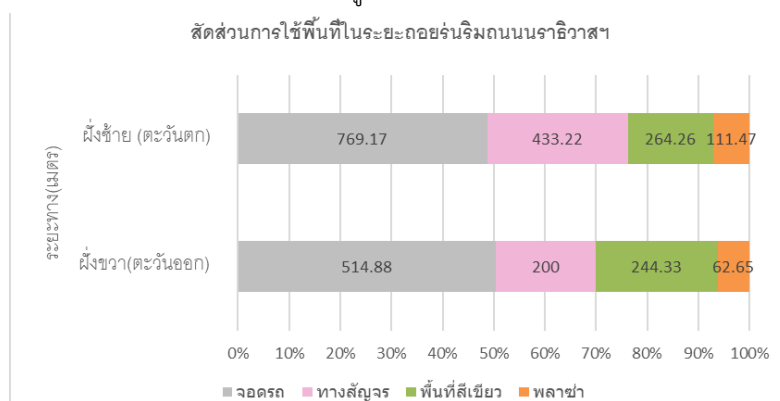
บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 30 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 29 อาคาร พบว่าประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงจำนวน 14 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 6 อาคาร ตึกแถวจำนวน 1 คูหา ซึ่งเป็นตึกแถวที่หันด้านข้างออกสู่ถนนโดยมีชอยเพื่อเข้าสู่โครงการ บ้านจำนวน 1 หลัง และโครงสร้างชั่วคราวจำนวน 7 อาคาร (รูปที่ 66)



แผนภูมิที่ 26 สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์

การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น พบว่าบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันตก มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 1.58 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 0.76 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 49 ทางสัญจร 0.43 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 27 พื้นที่สีเขียว 0.26 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 17 และลานอเนกประสงค์ 0.11 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7

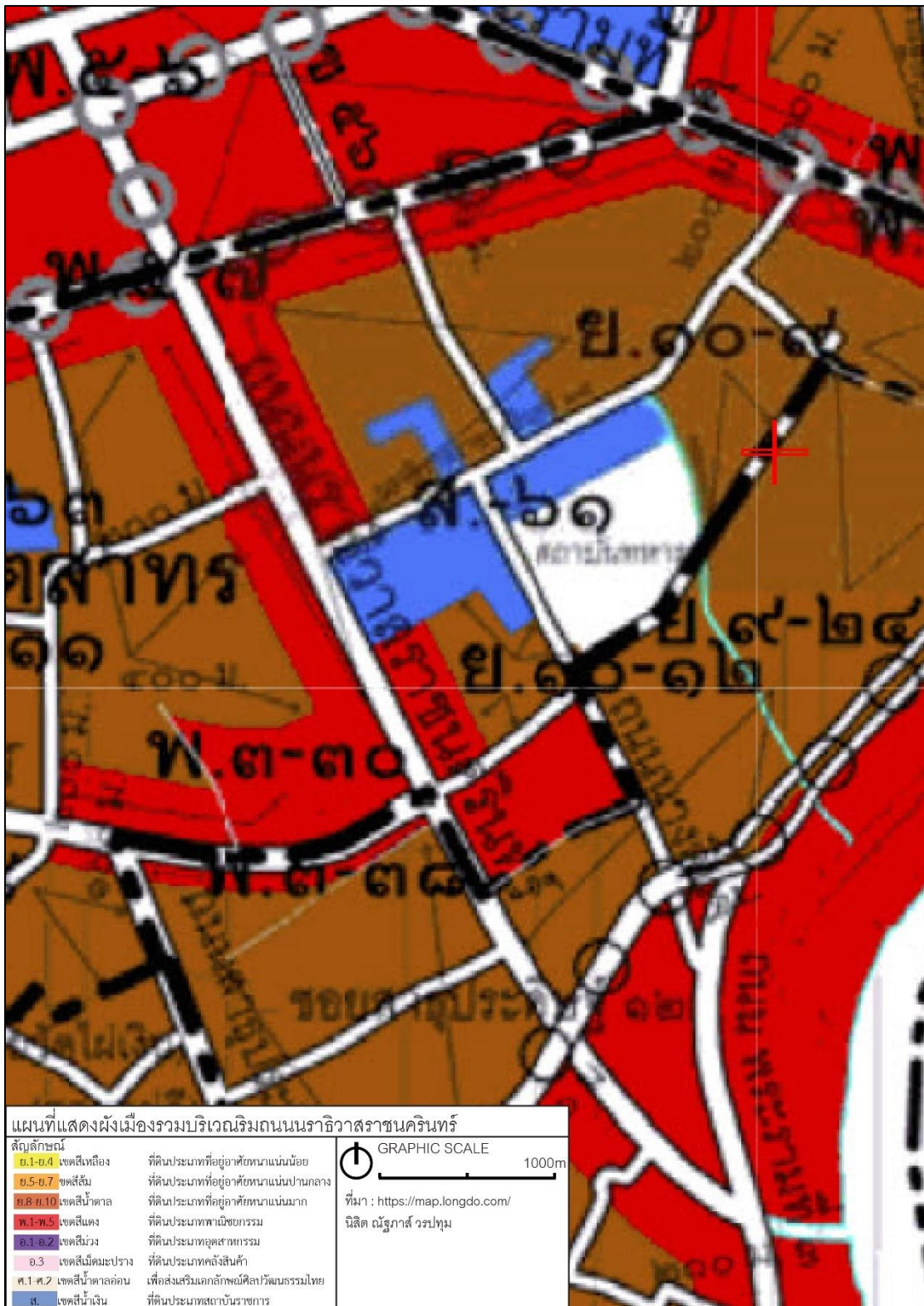
บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออก มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 1.02 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 0.51 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 50 ทางสัญจร 0.20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 20 พื้นที่สีเขียว 0.44 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 24 และลานอเนกประสงค์ 0.06 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6 (รูปที่ 67 - 68)



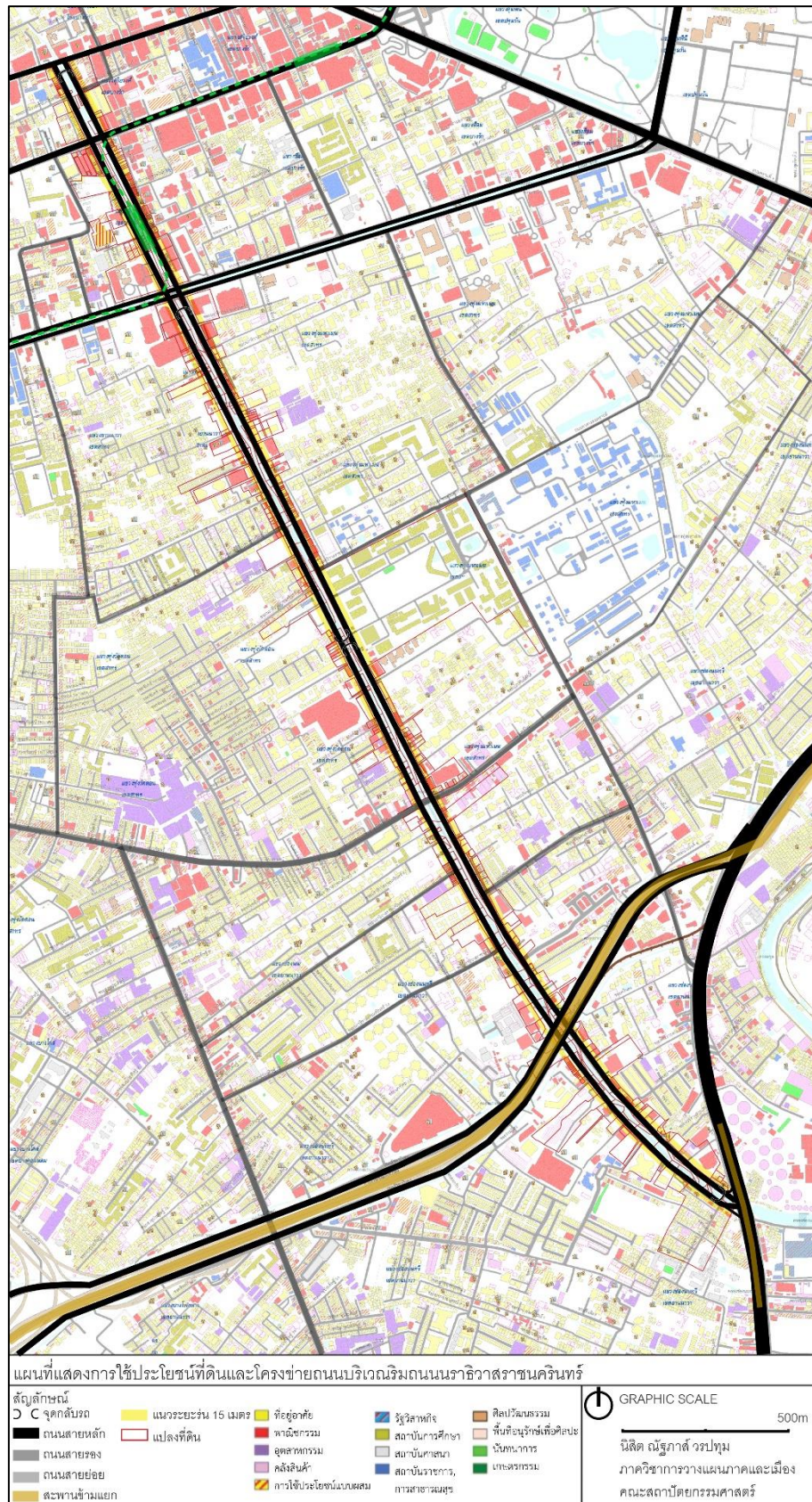
แผนภูมิที่ 27 สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์



รูปที่ 61 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนนราธิวาสราชชนนครินทร์



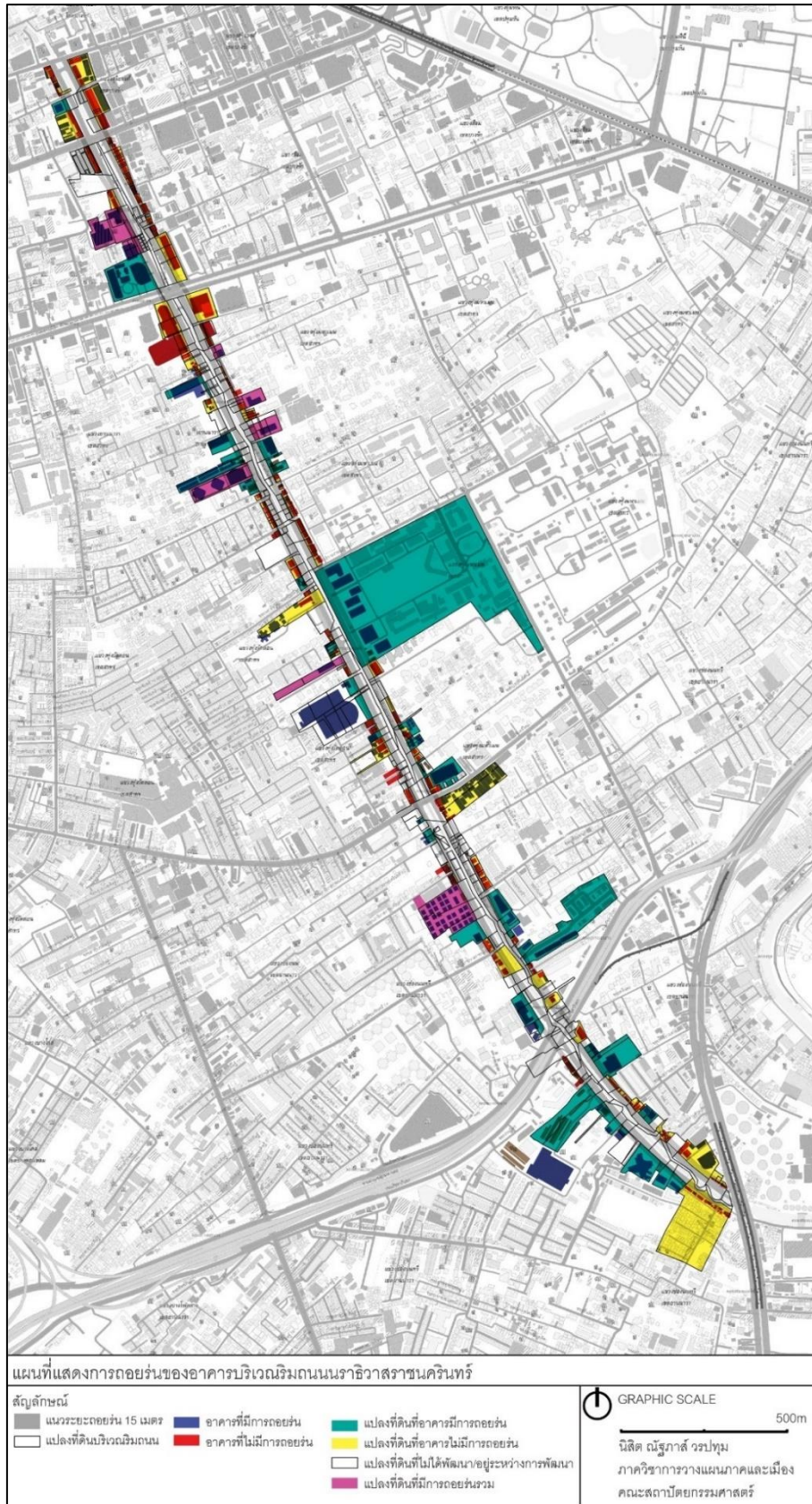
รูปที่ 62 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์



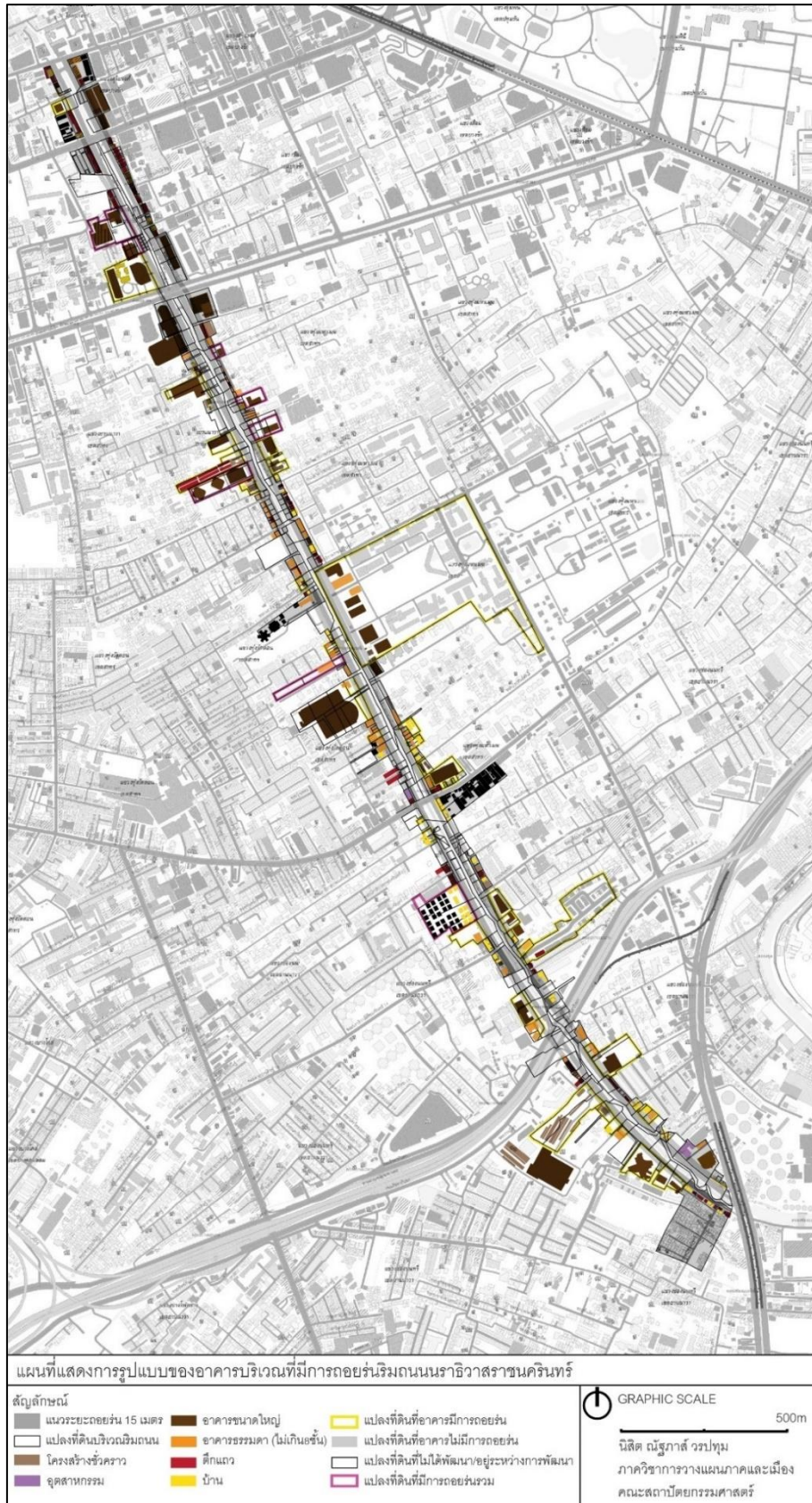
รูปที่ 63 การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนราชีวาสราชนครินทร์



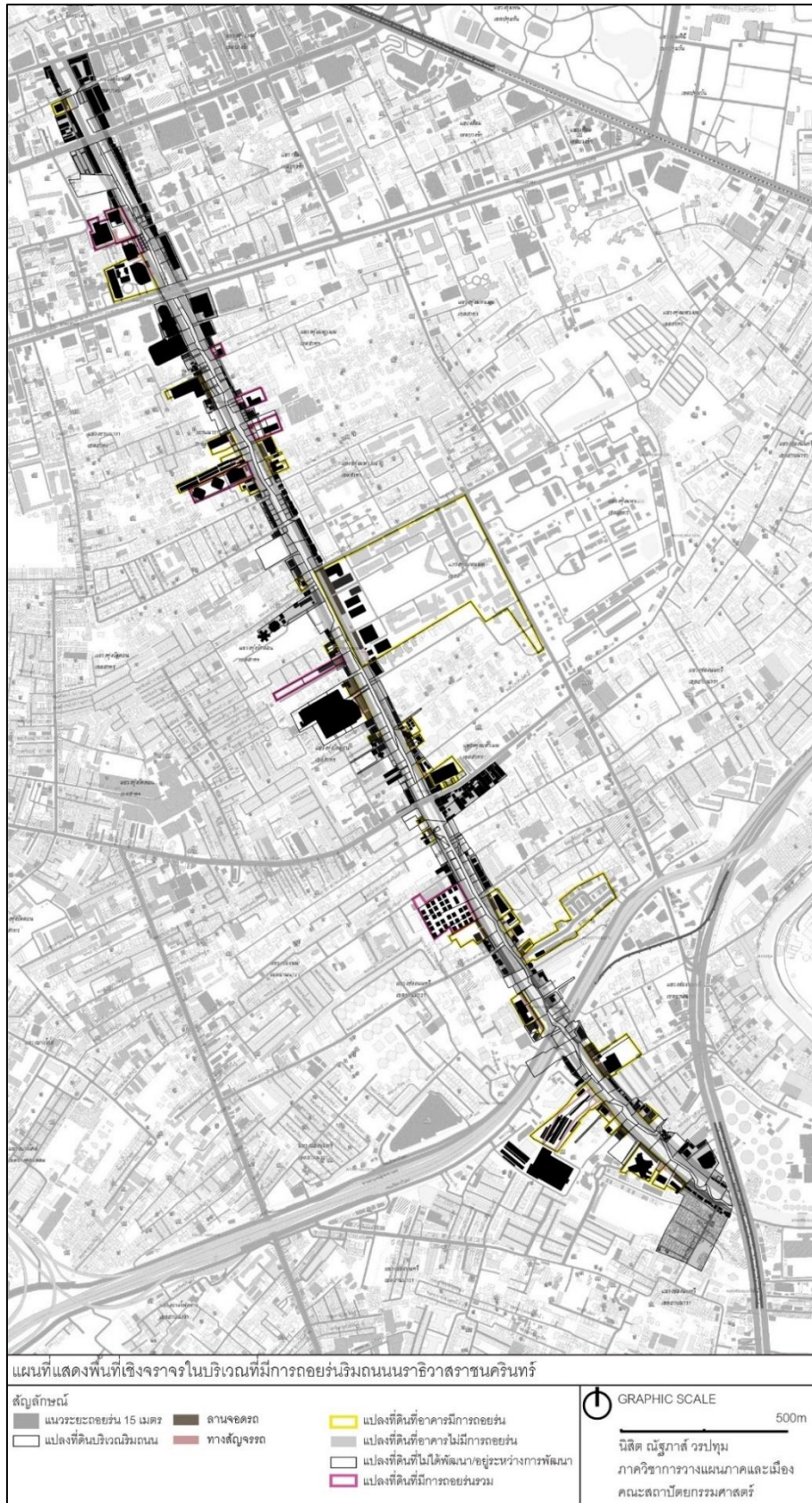
รูปที่ 64 ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนราธิวาสราชนครินทร์



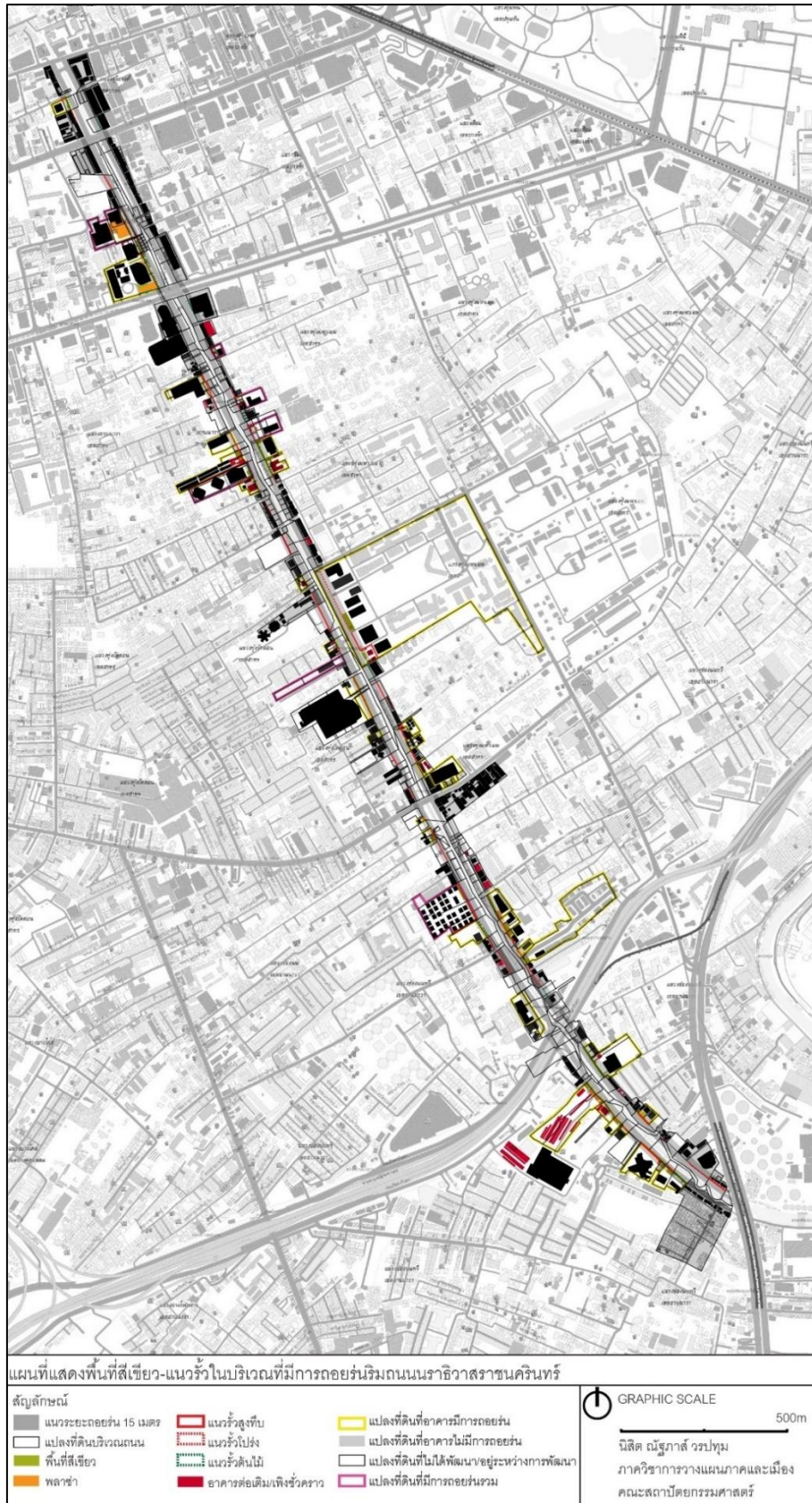
รูปที่ 65 สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนราวีวาสราชนครินทร์



รูปที่ 66 รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนราธิวาสราชนครินทร์

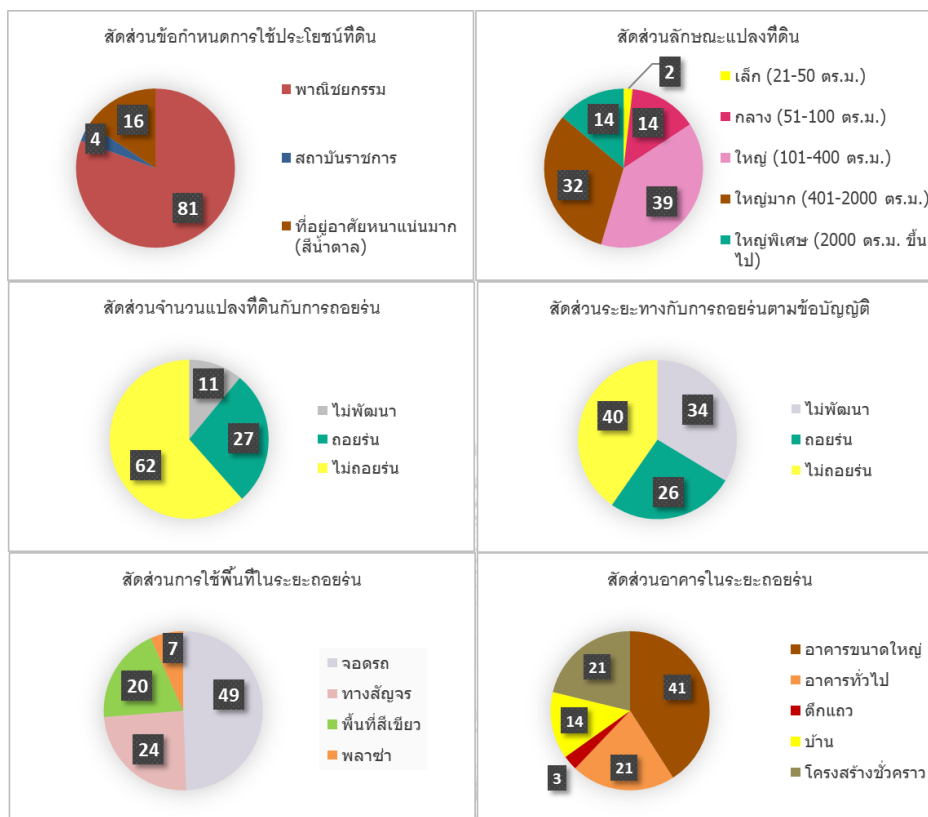


รูปที่ 67 พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์



รูปที่ 68 พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์

สรุปผลการสำรวจบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ทั้ง 2 ฟาก



แผนภูมิที่ 28 สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์

ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ระหว่างย่านสีลมและย่านพระราม 3 ซึ่งตัดผ่านเขตเศรษฐกิจชั้นในของกรุงเทพฯ คือ ย่านสีลม-สาทร ถนนสายนี้มีสถานีรถไฟฟ้ามหานครตั้งอยู่รวมไปถึงมีการให้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) ตั้งแต่ช่วงสถานีช่องนนทรีไปจนถึงท่าพระ เมื่อนำถนนนราธิวาสราชนครินทร์ทั้งสองฟากมารวมกัน พบว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม.) มากที่สุดถึงร้อยละ 39 รองลงมาคือแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก (401 - 2000 ตร.ม.) ร้อยละ 32 หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ในปี พ.ศ. 2540 บริเวณทั้งสองฟากของถนนนราธิวาสราชนครินทร์เกิดแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นร้อยละ 27 ของแปลงที่ดินทั้งหมด วัดสัดส่วนระยะทางได้ร้อยละ 26 แปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นร้อยละ 62 วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 40 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กและการใช้งานของอาคารเป็นตึกแถว บ้าน รวมถึงอาคารที่มีการก่อสร้างก่อนการตราข้อบัญญัติฯ สัดส่วนของระยะทางการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น เป็นพื้นที่จอดรถร้อยละ 49 ทางสัญจรร้อยละ 24 พื้นที่สีเขียวร้อยละ 20 และลานเอนกประสงค์ร้อยละ 7 สัดส่วนจำนวนอาคารที่พบที่มีการถอยร่นมากที่สุดคืออาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงร้อยละ 41 ในขณะที่พบตึกแถวที่มีการถอยร่นบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์น้อยที่สุด อาคารสูงที่เป็นทั้งสำนักงาน พาณิชยกรรม รวมถึงอาคารที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดที่มีการสร้างใหม่ พบว่ามีทั้งที่สร้างอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และมีการรวมแปลงที่ดินเพื่อถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นพบว่าเป็นทั้งพื้นที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว และทางเข้าโครงการ

4.2.5 ริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 69 บริเวณถนนกัลปพฤกษ์

ข้อมูลทั่วไป ถนนกัลปพฤกษ์อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและชั้นนอก เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนราชพฤกษ์และถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งสามารถเดินทางไปยังย่านที่สำคัญของกรุงเทพฯได้ เช่น ย่านสาทร ย่านอุตสาหกรรมพระราม 2 เพชรเกษมที่สามารถเชื่อมไปถึงนครปฐมและสมุทรสาคร

ถนนกัลปพฤกษ์มีความยาวประมาณ 7 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นถนนรัศมีที่เชื่อมต่อระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกและกรุงเทพมหานครชั้นใน มีขนาด 4 ช่องจราจร กว้าง 35 เมตร และมีโครงการที่จะขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร โดยที่ไม่ได้มีการเวนคืนที่ดิน สร้างเมื่อ พ.ศ. 2537 ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตจอมทอง เขตภาษีเจริญ เขตบางขุนเทียนและเขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2537 เพื่อขยายและเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างพื้นที่ตอนในของกรุงเทพฯ กับบริเวณรอบนอกโดยสร้างเสร็จและเปิดการจราจรเมื่อ พ.ศ. 2545 ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวงชนบท มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ.2547 ระยะห่างระหว่างปีที่สร้างกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวคือ 10 ปี

สภาพโดยทั่วไป ถนนกัลปพฤกษ์บริเวณจุดตัดถนนกาญจนาภิเษก เป็นที่ตั้งของสวนสาธารณะกัลปพฤกษ์ โครงการค้าปลีกขนาดใหญ่ สำเพ็ง 2 ตลาดฮอลล์แลนด์ ตลาดสดฉัตรนคร สนามฟุตบอลไพโรจิตรสปอร์ต อาคารขนาดใหญ่ที่เป็นพาณิชย์กรรม ได้แก่ บิ๊กซี แม็คโคร และเทสโก้โลตัส สาขา กัลปพฤกษ์ ศูนย์การค้าโมโรวด์ทาวน์ ศูนย์บริการรถยนต์ โรงเรียนนานาชาติบริติชโคลัมเบีย รวมไปถึงโครงการที่อยู่อาศัยหลายประเภท ได้แก่ คอนโดมิเนียม หมู่บ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ และทาวน์โฮม (รูปที่ 70)

การห้ามก่อสร้าง ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง แขวงบางบอน เขตบางบอน และแขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2547 ในข้อ 4 ได้กล่าวไว้ว่า ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง ดังต่อไปนี้

- 1) อาคารพาณิชย์
- 2) ห้องแถว ตึกแถว
- 3) อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร
- 4) อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร
- 5) อาคารที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมสนามกอล์ฟ

- 6) ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า อาคารแสดงสินค้า
- 7) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน
- 8) โรงซ่อม สร้างหรือบริการรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ทุกชนิด
- 9) ภัตตาคารหรือร้านอาหาร
- 10) คลังสินค้า อาคารเก็บสินค้า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่มีลักษณะในทำนองเดียวกันที่ใช้เก็บ พัก หรือขนถ่ายสินค้าหรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรืออุตสาหกรรม หรือเพื่อประกอบกิจการรับส่งสินค้า
- 11) สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- 12) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ ห้องบรรจุก๊าซ และสถานีบริการก๊าซ ตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- 13) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ
- 14) โรงแรมสห
- 15) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
- 16) ตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
- 17) สถานีขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
- 18) อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดที่มีพื้นที่ทุกชั้นในหลังคาเดียวกันหรือหลายหลังรวมกันเกิด 20 ตารางเมตร
- 19) อาคารที่ใช้เพื่อประกอบกิจการสวนสนุก หรือจัดให้มีการเล่นสเก็ตโดยมีแสงเสียงประกอบหรือการเล่นอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน
- 20) เตินท์ เฝิงหรือแผงลอย
- 21) ป้าย หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายชื่อถนน ตรอก ซอย ป้ายทางราชการ ป้ายชื่อสถานประกอบกิจการที่มีพื้นที่รวมกันไม่เกิน 5 ตารางเมตร
- 22) อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร
- 23) อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร

ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์

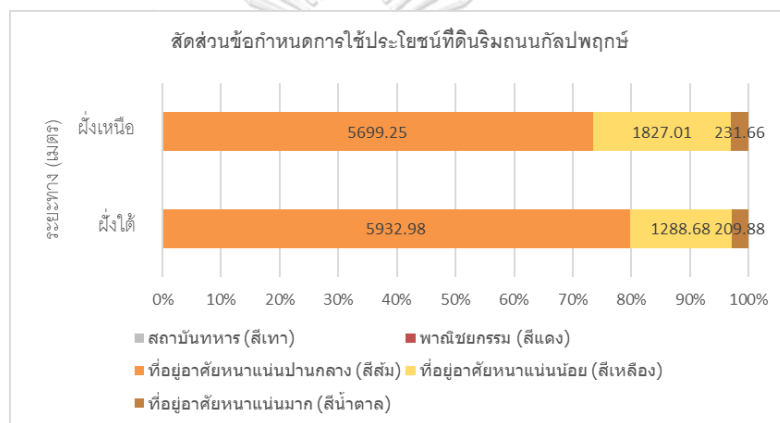
นอกจากนี้การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า ในกรณีอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดของชั้นสูงสุด สำหรับป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นอย่างอื่นตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ ให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร จากข้อบัญญัติฯ พบว่าไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภท บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฯ ฉบับนี้ คือ เนื่องจากถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่ก่อสร้างในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีจุดเชื่อมต่อกับถนนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนสุขาภิบาล 1 ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งปัจจุบันบริเวณริมถนนสายนี้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารยังไม่หนาแน่น พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่าง ดังนั้นเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง การผังเมือง การอำนวยความสะดวกแก่การจราจร การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และควบคุมความหนาแน่นของอาคาร สมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้

หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทภายในระยะ 15 เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติฯ นี้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการตรวจสอบผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทตลอดระยะทาง 7 กิโลเมตร โดยบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งเหนือพบว่าประกอบด้วย ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากวัดระยะทางได้ 0.23 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 5.69 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 73 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 1.82 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 24

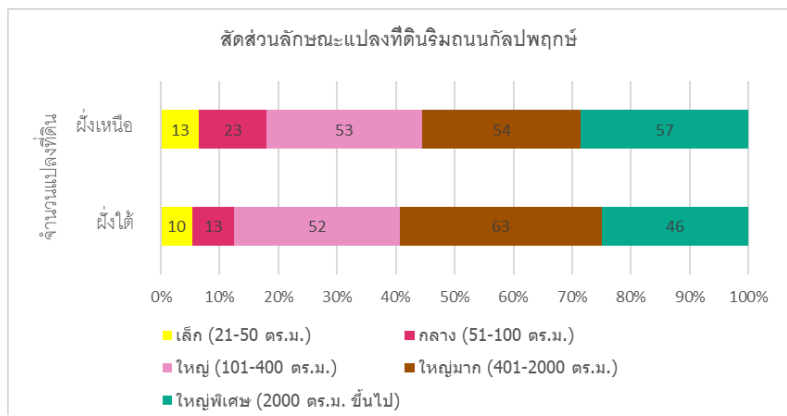
บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งใต้ พบว่าส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากวัดระยะทางได้ 0.20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางวัดระยะทางได้ 5.93 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 80 และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยวัดระยะทางได้ 1.28 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 17 (รูปที่ 71)



แผนภูมิที่ 29 สัดส่วนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์

การใช้ประโยชน์อาคารและโครงข่ายถนน พบว่าการใช้ประโยชน์อาคารบนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ แบ่งออกเป็น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม การใช้ประโยชน์แบบผสม สถาบันการศึกษาและนันทนาการ บนถนนกัลปพฤกษ์มีโครงการที่อยู่อาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียม หมู่บ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ และทาว์นโฮม เกิดขึ้นตลอดบริเวณ 2 ฝั่งของถนน รวมไปถึงอาคารประเภทพาณิชยกรรมที่พบส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณด้านหน้าโครงการที่อยู่อาศัย และกระจายตัวอยู่บนถนนกัลปพฤกษ์ ในรูปแบบอาคารขนาดใหญ่และตึกแถว นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณถนนกัลปพฤกษ์มีจำนวนจุดกลับรถ 4 จุด มีจุดตัดของถนนสายหลักจำนวน 2 จุด และมีจุดตัดของถนนสายรองที่รองรับการกระจายตัวของการจราจรจำนวน 2 จุด (รูปที่ 72)

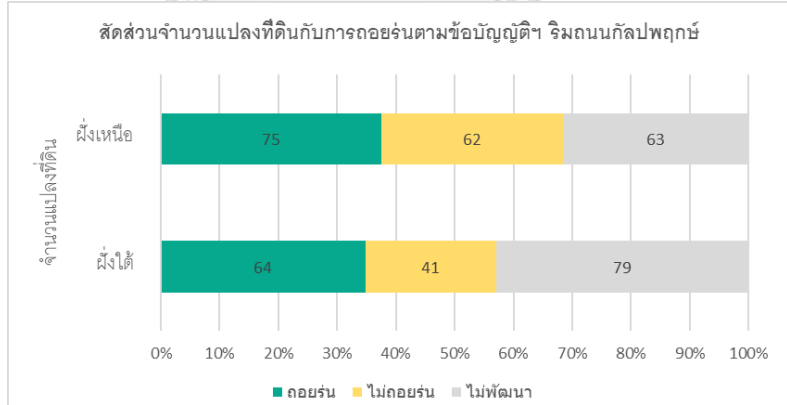
ลักษณะแปลงที่ดิน พบว่าบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งเหนือ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 200 แปลง ประกอบไปด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 13 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 23 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 53 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 54 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 57 แปลง บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งใต้ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 184 แปลง ประกอบไปด้วย แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) 10 แปลง ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) 13 แปลง ขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม) 52 แปลง ขนาดใหญ่มาก (401 - 2,000 ตร.ม) 63 แปลง และขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม ขึ้นไป) 46 แปลง (รูปที่ 73)



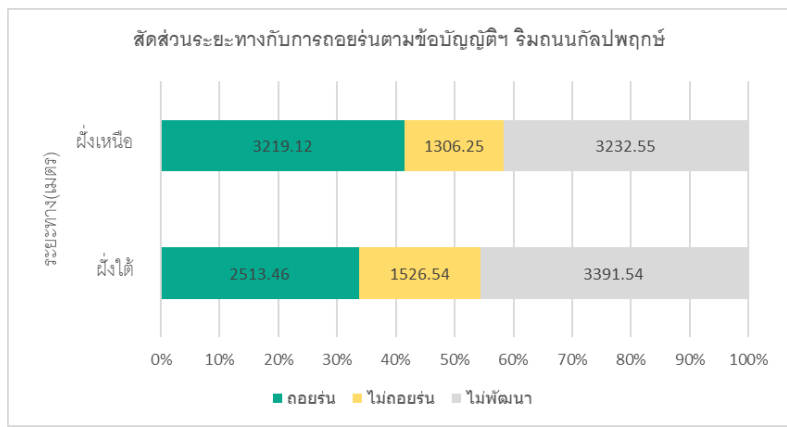
แผนภูมิที่ 30 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์

สภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ พบว่าบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ผึ่งเหนือ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 200 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 75 แปลง คิดเป็นร้อยละ 38 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 63 แปลง คิดเป็นร้อยละ 32 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 63 แปลง คิดเป็นร้อยละ 31 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนกัลปพฤกษ์ผึ่งเหนือ ตลอดความยาว 7 กิโลเมตร พบว่ามีการถอยร่นฯ 3.21 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 41 ไม่มีการถอยร่นฯ 1.30 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 17 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 3.23 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 42

บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ผึ่งใต้ มีแปลงที่ดินทั้งหมด 184 แปลง มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 64 แปลง คิดเป็นร้อยละ 35 ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 41 แปลง คิดเป็นร้อยละ 22 และเป็นที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงอีก 79 แปลง คิดเป็นร้อยละ 43 เมื่อคิดสัดส่วนความยาวของแปลงที่ดินที่ติดถนนกัลปพฤกษ์ผึ่งใต้ พบว่ามีการถอยร่นฯ 2.51 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 34 ไม่มีการถอยร่นฯ 1.52 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21 และเป็นที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุง 3.39 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 46 (รูปที่ 74)



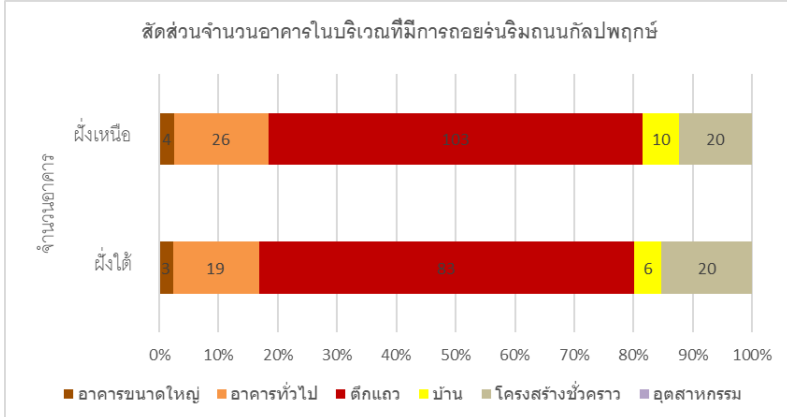
แผนภูมิที่ 31 สัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



แผนภูมิที่ 32 สัดส่วนระยะทางการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์

รูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น พบว่าตลอดแนวถนนกัลปพฤกษ์มีรูปแบบการใช้งานของอาคารที่หลากหลาย ทั้งอาคารขนาดใหญ่ อาคารที่พักอาศัย อาคารที่สูงไม่เกิน 8 ชั้น ตึกแถวที่มีการถอยร่นจากแนวถนน 15 เมตร บ้านพักอาศัย และโครงสร้างชั่วคราว บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งเหนือ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 75 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 163 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 4 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 26 อาคาร ตึกแถวจำนวน 103 คูหา แบ่งเป็นตึกแถวที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล 12 แปลง จำนวน 12 คูหา กรรมสิทธิ์เดียวกัน 2 แปลง จำนวน 22 คูหา และพบว่าการกั้นที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 10 แปลง (3 หมู่บ้าน) เพื่อถอยร่นและเป็นตึกแถวอีกจำนวน 69 คูหา บ้านจำนวน 10 หลัง และโครงสร้างชั่วคราวจำนวน 20 อาคาร

บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งใต้ มีที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ 64 แปลง มีอาคารริมถนนที่อยู่บนที่ดินที่มีการถอยร่นทั้งหมด 131 อาคาร พบว่าอาคารในจำนวนทั้งหมดนี้ประกอบไปด้วย อาคารขนาดใหญ่จำนวน 3 อาคาร อาคารทั่วไปจำนวน 19 อาคาร ตึกแถวจำนวน 83 คูหา แบ่งเป็นตึกแถวที่อยู่บนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์เดียวกัน 3 แปลง จำนวน 8 คูหา และพบว่าการกั้นที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล 13 แปลง (5 หมู่บ้าน) เพื่อถอยร่นและเป็นตึกแถวอีกจำนวน 75 คูหา บ้านจำนวน 6 หลัง และโครงสร้างชั่วคราวจำนวน 20 อาคาร (รูปที่ 75)

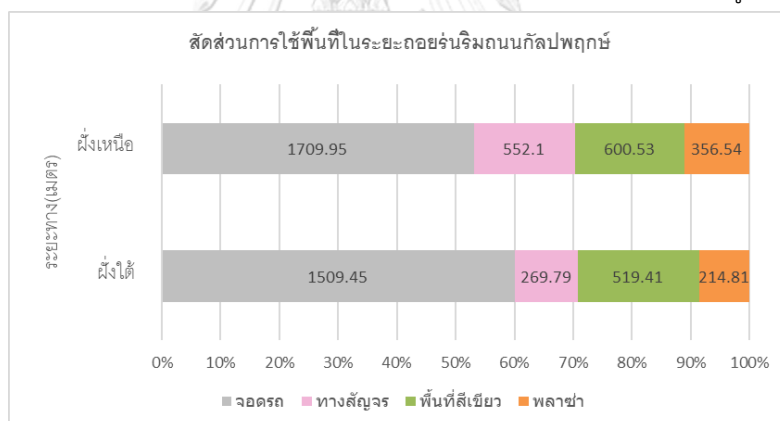


แผนภูมิที่ 33 สัดส่วนจำนวนอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์

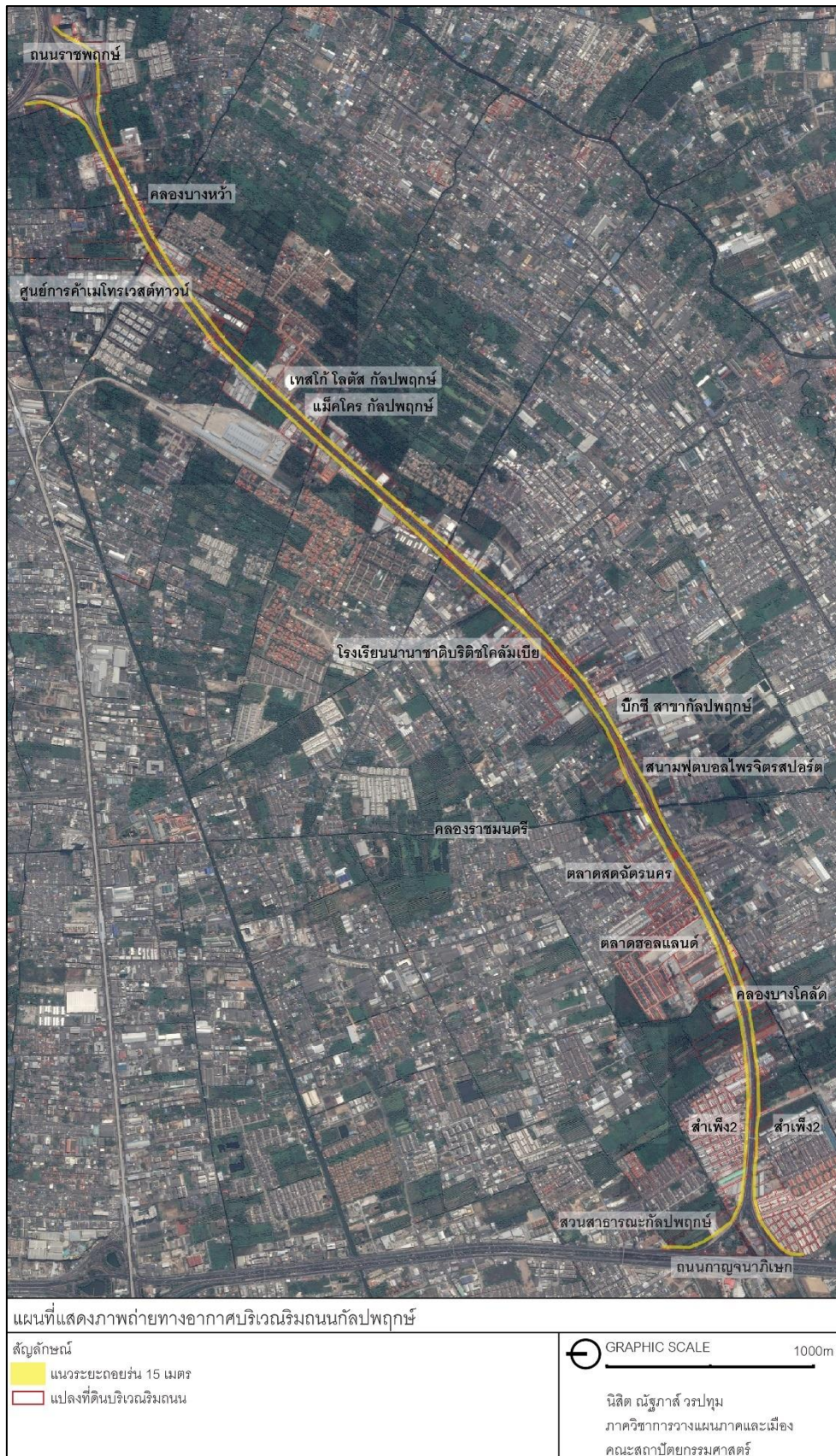
การใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น พบว่าบริเวณบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งเหนือ มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 3.21 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.70 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 53 ทางสัญจร 0.55 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 17 พื้นที่สีเขียว 0.60 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19 และลานอเนกประสงค์ 0.35 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11

ในขณะที่บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ฝั่งใต้ มีความยาวของแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น 2.51 กิโลเมตร มีสัดส่วนของความยาวในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถ 1.50 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 60 ทางสัญจร 0.26 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11 พื้นที่สีเขียว 0.51 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21 และลานอเนกประสงค์ 0.21 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 9 (รูปที่ 76 - 77)

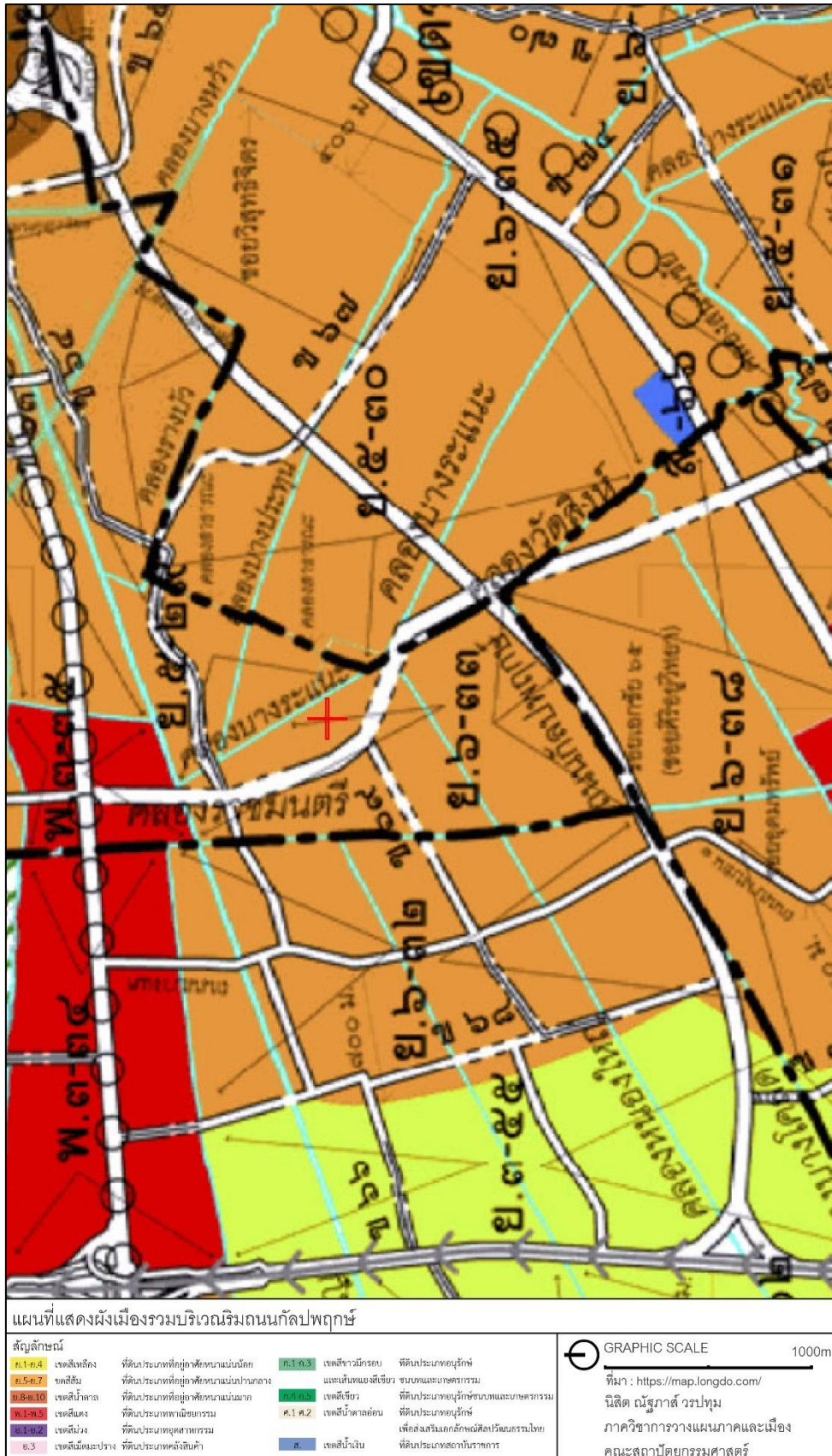
อาคารที่คาดว่าจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คือ ดิ๊กแถว ซึ่งดิ๊กแถวที่พบบนถนนกัลปพฤกษ์เป็นดิ๊กแถวที่สร้างขึ้นใหม่ แบ่งเป็นเป็นดิ๊กแถวที่ตั้งอยู่บนพื้นที่กรรมสิทธิ์ของตนเอง กรรมสิทธิ์เดียวกัน และกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหมู่บ้าน การใช้พื้นที่บริเวณระยะถอยร่นมีความแตกต่างกัน บริเวณที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองจะพบว่ามีการกันรั้ว ต่อเติมกันสาดออกมา บริเวณที่เป็นกรรมสิทธิ์เดียวกันพบว่ามีการใช้พื้นที่เป็นที่จอดรถร่วมกัน ส่วนที่เป็นของนิติบุคคล ด้านหลังจะเป็นลักษณะโครงการหมู่บ้านจัดสรร พบว่าพื้นที่ถอยร่นมีทั้งเป็นที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว ทางเข้าโครงการ นอกจากนี้อาคารอื่น ๆ ที่พบ ยังมีการใช้พื้นที่บริเวณระยะถอยร่นเป็นร้านค้าแฟ มี การต่อเติมกันสาดสำหรับวางสิ่งของ ลักษณะเด่นที่พบได้เด่นชัดบริเวณถนนกัลปพฤกษ์คือ หมู่บ้านจัดสรรใหม่ที่เกิดขึ้นจะมีการถอยร่น พื้นที่อาคารบริเวณด้านหน้าที่มีการถอยร่นจะเป็นดิ๊กแถว หรืออาคารศูนย์การค้า



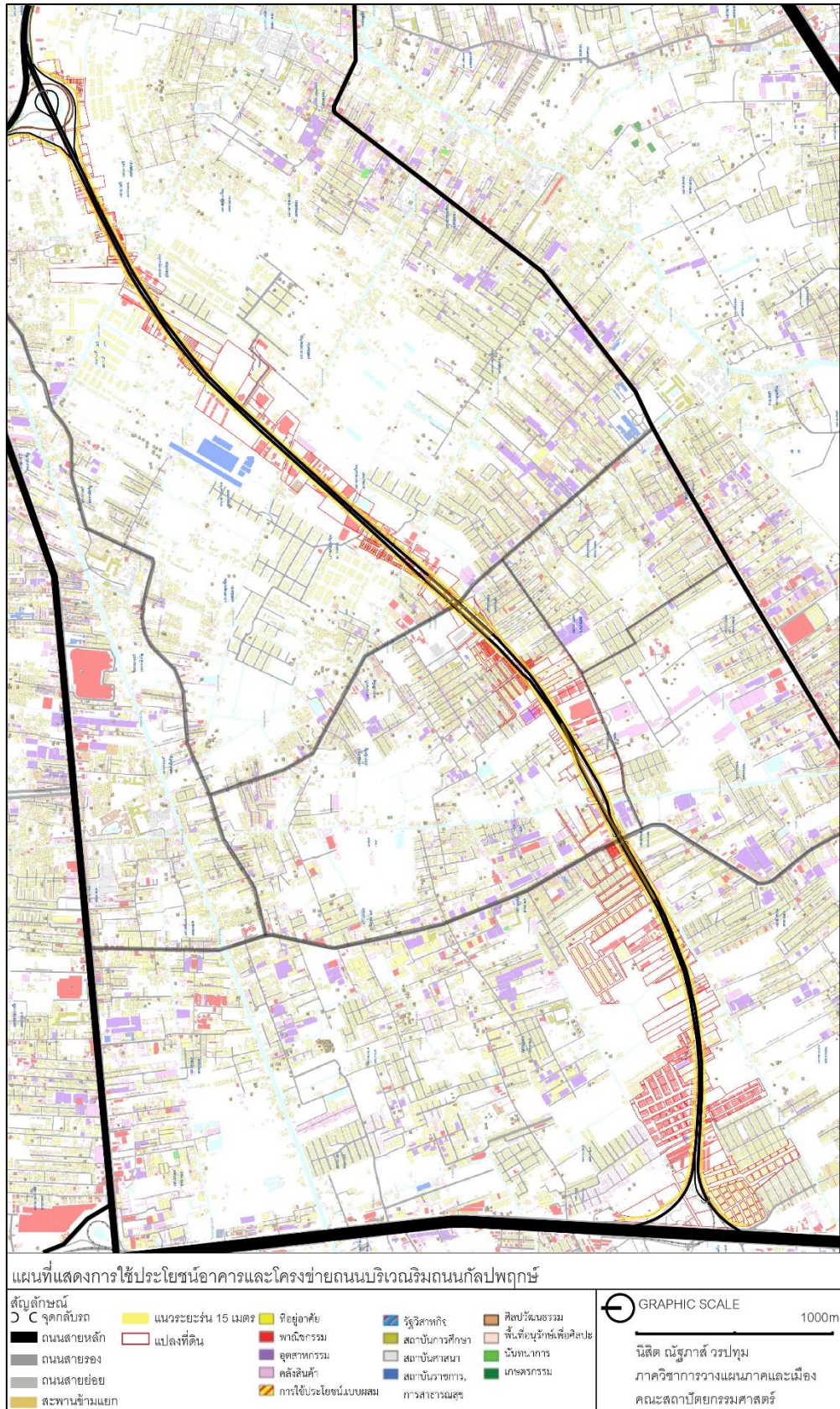
แผนภูมิที่ 34 สัดส่วนของระยะทางในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



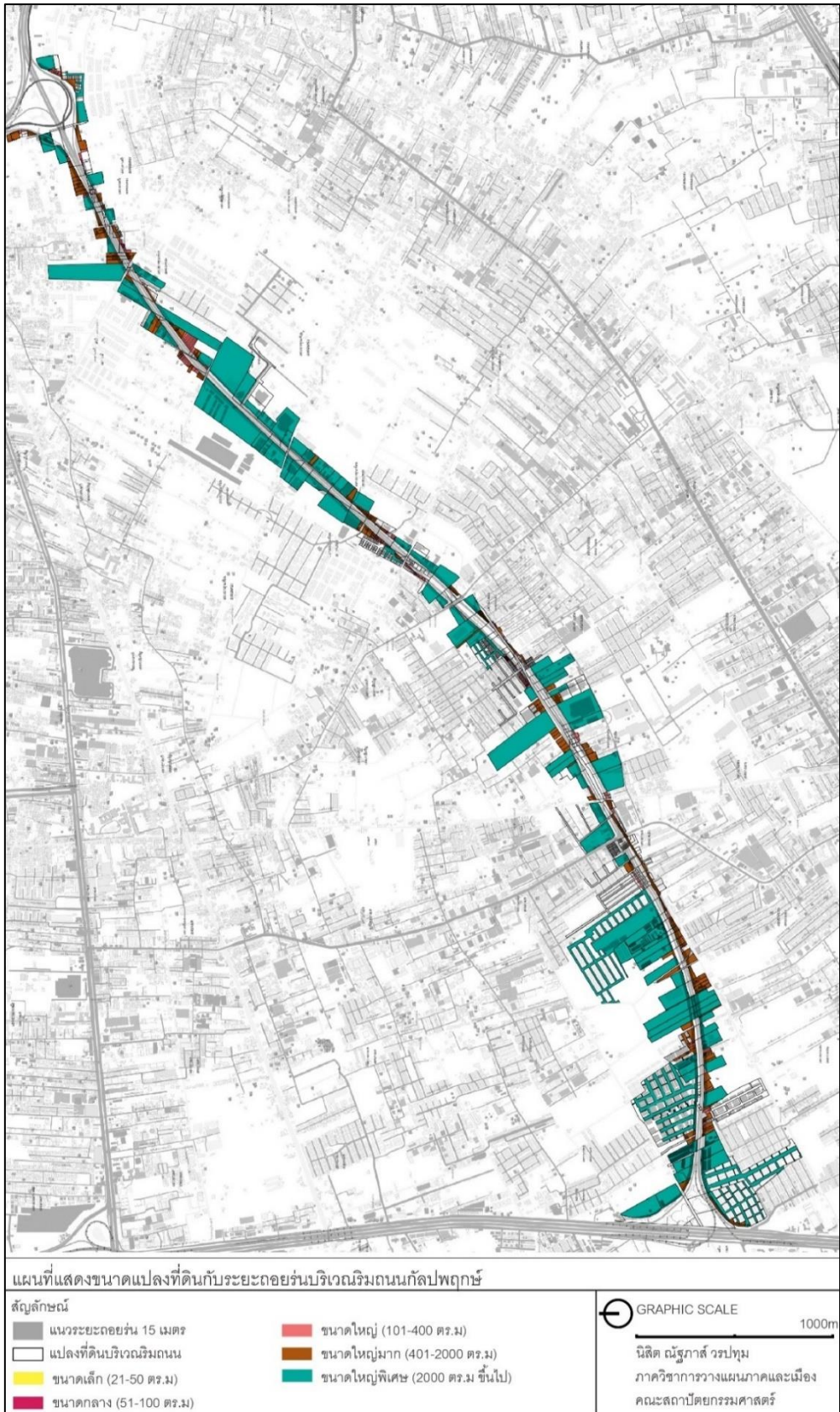
รูปที่ 70 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 71 ผังเมืองรวมบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 72 การใช้ประโยชน์ที่อาคารและโครงข่ายถนนบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 73 ขนาดแปลงที่ดินกับระยะถอยร่นบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 74 สภาพการถอยร่นของอาคารบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 75 รูปแบบของอาคารบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์

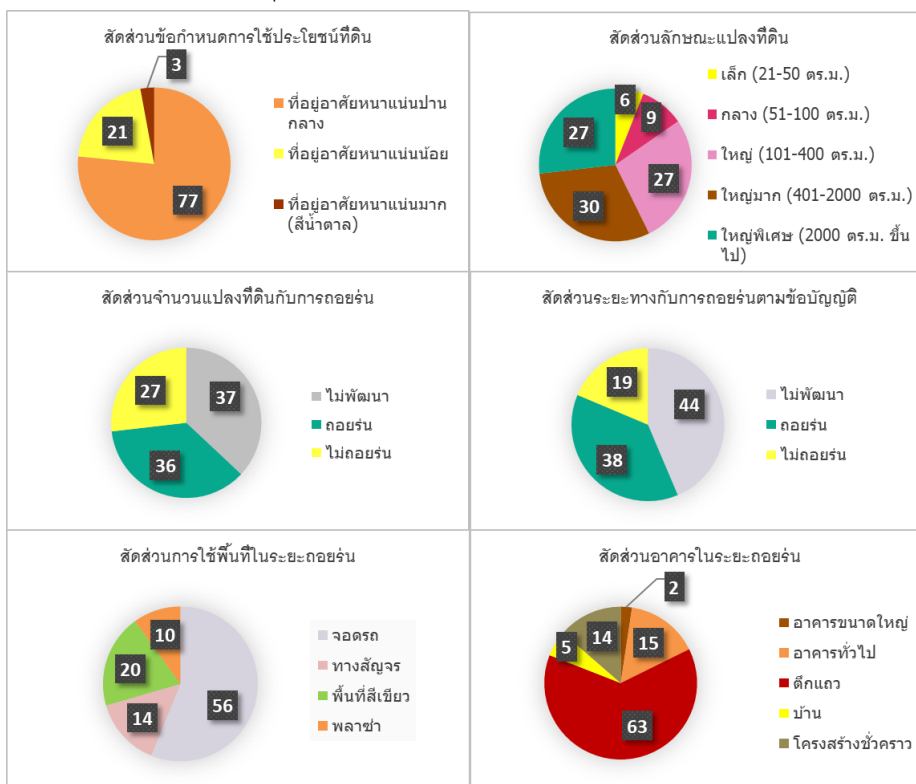


รูปที่ 76 พื้นที่เชิงจราจรในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์



รูปที่ 77 พื้นที่สีเขียวและแนวรั้วในบริเวณที่มีการถอยร่นริมถนนกัลปพฤกษ์

สรุปผลการสำรวจบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ทั้ง 2 ฟาก



แผนภูมิที่ 35 สัดส่วนเปรียบเทียบบริเวณถนนกัลปพฤกษ์

ถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนราชพฤกษ์และถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งสามารถเดินทางไปยังย่านที่สำคัญของกรุงเทพฯ ได้ เช่น ย่านสาทร ย่านอุตสาหกรรมพระราม 2 เพชรเกษมที่สามารถเชื่อมไปถึงนครปฐมและสมุทรสาคร เมื่อนำถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟากมารวมกันพบว่า ถนนกัลปพฤกษ์ประกอบไปด้วยแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก (401 – 2,000 ตร.ม.) มากที่สุดถึงร้อยละ 30 รองลงมาคือแปลงที่ดินขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตร.ม. ขึ้นไป) และแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 - 400 ตร.ม.) ร้อยละ 27 หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2547 บริเวณทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์เกิดแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นร้อยละ 36 วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 38 แปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นร้อยละ 27 วัดสัดส่วนของระยะทางได้ร้อยละ 19 ส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กและการใช้งานของอาคารเป็นตึกแถวและบ้านสำหรับอยู่อาศัย และยังเหลือแปลงที่โล่งที่ยังไม่มีการพัฒนาอีกถึงร้อยละ 37 ส่วนมากเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่และเล็ก สัดส่วนของระยะทางการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น เป็นพื้นที่จอดรถร้อยละ 56 ทางสัญจรร้อยละ 14 พื้นที่สีเขียวร้อยละ 20 และลานเอนกประสงค์ร้อยละ 10

4.2.6 สรุปท้ายบท

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 พื้นที่ พบว่ามีข้อบัญญัติฯ มีความต่างกัน โดยถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ก่อนปี พ.ศ. 2535 จะมีการห้ามก่อสร้างหรือเหตุผลในการตราข้อบัญญัติฯ เหมือนกัน กล่าวคือ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ และถนนรามอินทรา มีการตราข้อบัญญัติฯ ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่บัญญัติว่าถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ประกาศนั้นมีผลบังคับให้ประกาศฯ ดังกล่าวเป็นอันยกเลิก ในขณะที่ถนนที่มีการตราข้อบัญญัติฯ หลังปี พ.ศ. 2540 จะมีการห้ามก่อสร้างที่เพิ่มเติมรายละเอียดของอาคารบางประเภทและเหตุผลในการตราข้อบัญญัติฯ ที่ต่างไปจากเดิม กล่าวคือ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่ก่อสร้างในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีจุดเชื่อมต่อกับถนนที่สำคัญ ซึ่งปัจจุบันบริเวณริมถนนสายนี้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารยังไม่หนาแน่น เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง การผังเมือง การอำนวยความสะดวกแก่การจราจร การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และควบคุมความหนาแน่นของอาคาร จึงจำเป็นต้องมีการตราข้อบัญญัติฯ

ความต่างกันของข้อมูลถนนใน 5 พื้นที่ศึกษา ส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้ที่ต่างกัน แต่กลับพบรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณที่มีการถอยร่นในลักษณะเดียวกัน แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ การใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว และลานเอนกประสงค์ (รูปที่ 78 - 81)



รูปที่ 78 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ



รูปที่ 79 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นทางสัญจร



รูปที่ 80 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียว



รูปที่ 81 แสดงตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่ลานเอนกประสงค์

นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณที่มีการถอยร่นมักเกิดกับอาคารประเภทอาคารขนาดใหญ่และตึกแถวแบบใหม่ที่มีการถอยร่นในกรรมสิทธิ์ของตนเอง รวมไปถึงหมู่บ้านที่ด้านหน้าเป็นตึกแถวซึ่งกรรมสิทธิ์ด้านหน้าที่ถอยร่นมักเป็นของนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร ตึกแถวใน 2 รูปแบบนี้จะพบว่าจะมีความแตกต่างกันในการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น

- 1) อาคารขนาดใหญ่ พบว่ามีทั้งการใช้พื้นที่ในบริเวณระยะถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ และเป็นพื้นที่สีเขียวที่มีพื้นที่จอดรถอยู่ภายในโครงการ

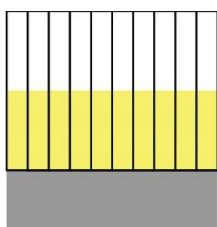


รูปที่ 82 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่จอดรถ



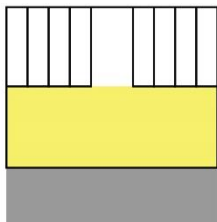
รูปที่ 83 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวและมีที่จอดรถด้านใน

- 2) ตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง จะมีการกันรั้ว ต่อเติมเพิงอย่างชัดเจน



รูปที่ 84 แสดงตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง

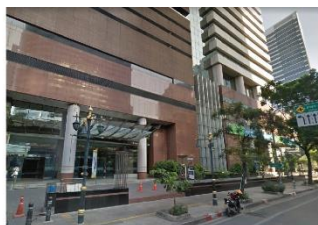
- 3) ดึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร ในระยะถอยร่น 15 เมตร จะเป็นพื้นที่จอดรถส่วนรวม แต่ก็ยังพบการต่อเติมอาคารในบริเวณนี้อยู่บ้าง



รูปที่ 85 ตัวอย่างการใช้พื้นที่ถอยร่นของดึกแถวที่ด้านหน้าเป็นกรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลหมู่บ้าน

ในขณะที่บริเวณที่ไม่มีการถอยร่นพบว่ามีรูปแบบการใช้งานของอาคาร ส่วนมากเป็นดึกแถวที่ด้านหน้าเป็นพาณิชย์กรรม และโครงสร้างอาคารชั่วคราวที่ต่อเติมหน้าอาคาร นอกจากนี้ยังสามารถสังเกตเห็นได้ว่าอาคารดังกล่าวตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดเล็กที่ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้อีกหากทุกอาคารเดิม อาคารที่ไม่มีการถอยร่นจากแนวถนน อาจเกิดได้จาก 4 กรณี

- 1) อาคารสร้างก่อนที่จะมีการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
- 2) อาคารปลูกสร้างในระยะถอยร่น 15 เมตร จากเขตทางตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร แต่เนื่องจากการขยายช่องทางการจราจร ทำให้พื้นที่ในระยะถอยร่นระหว่างอาคารกับแนวเขตทางลดลง
- 3) อาคารมีการต่อเติมพื้นที่หน้าอาคารออกมาเป็นพื้นที่ค้าขาย
- 4) อาคารบางประเภทที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น



รูปที่ 86 ตัวอย่างบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น

บทที่ 5

การวิเคราะห์และเปรียบเทียบ

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลของพื้นที่ศึกษา ถึงประสิทธิภาพของการบังคับใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก โดยแบ่งออกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. การเปรียบเทียบผลการศึกษาจากบทที่ 4
2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ
3. การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น
4. สรุปผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ

5.1 การเปรียบเทียบการศึกษาจากบทที่ 4

เมื่อนำผลการสำรวจที่ได้จากบทที่ 4 มาเปรียบเทียบกับตารางที่ 11 พื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณที่มีข้อมูลที่แตกต่างกันส่งผลให้พบปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นดังนี้

1) สัดส่วนของข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 บริเวณพื้นที่ศึกษามีความหลากหลาย โดยพบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่สถาบันราชการในสัดส่วนที่สูงที่สุด ถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์ยกรรมในสัดส่วนที่สูงที่สุด ถนนกัลปพฤกษ์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในสัดส่วนที่สูงที่สุด ถนนนวมินทร์ และถนนรามอินทรา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยในสัดส่วนที่มากที่สุด นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะและถนนรามอินทรา มีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่สถาบันทหาร

2) สัดส่วนของขนาดแปลงที่ดิน

บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ และถนนรามอินทรา พบแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 – 100 ตร.ม) ในสัดส่วนที่สูงที่สุด โดยส่วนมากจะเป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์กรรมประเภทตึกแถว บ้าน ที่ไม่มีการถอยร่น เนื่องจากไม่มีพื้นที่มากพอให้ก่อสร้างอาคารใหม่หากต้องทุบอาคารทิ้งและถอยร่นอีก 15 เมตร ในขณะที่บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์ พบแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ตั้งแต่ 101 ตร.ม ขึ้นไปในสัดส่วนที่สูงที่สุด และบริเวณที่พบแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ตั้งแต่ 2,000 ตร.ม ขึ้นไป ในสัดส่วนที่สูงที่สุด คือ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนกัลปพฤกษ์

3) สัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

พบว่าพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณมีสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นอยู่ระหว่างร้อยละ 14 – 38 และสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีถอยร่นอยู่ระหว่างร้อยละ 27 – 76 เมื่อเทียบกับการวัดระยะทางของบริเวณที่มีการถอยร่นพบว่าที่สัดส่วนอยู่ระหว่างร้อยละ 26 – 48 และวัดระยะทางของบริเวณที่ไม่มีถอยร่นอยู่ระหว่างร้อยละ 19 – 50 แสดงว่าบริเวณที่มีการถอยร่นมักจะเกิดในบริเวณที่แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่ เพราะแม้จะนับจำนวนแปลงที่ดินได้น้อยแต่กลับวัดระยะทางได้มากกว่า ในทางกลับกันบริเวณที่ไม่มีถอยร่นมักจะเกิดในแปลงที่ดินขนาดเล็ก เพราะนับจำนวนแปลงที่ดินได้มากแต่กลับวัดระยะทางได้น้อยกว่า ซึ่งถนนกัลปพฤกษ์มีจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นและจำนวนแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนามากที่สุด แต่ถนนแจ้งวัฒนะวัดระยะทางของบริเวณที่มีการถอยร่นได้มากที่สุด เนื่องจากขนาดของแปลงที่ดินที่ใหญ่และเป็นของสถาบันราชการ

4) สัดส่วนของจำนวนรูปแบบอาคารที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น

อาคารที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่นมากที่สุดคือ อาคารประเภทตึกแถว ซึ่งพบมากที่สุดบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์ อาคารที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่นลำดับถัดมา คือ อาคารขนาดใหญ่และอาคารทั่วไป ซึ่งพบอาคารขนาดใหญ่ที่สุดในบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนแจ้งวัฒนะ อาคารทั่วไปพบมากที่สุดบริเวณถนนรามอินทรา บริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์ที่พบอาคารขนาดใหญ่ในสัดส่วนที่สูงที่สุด พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในสัดส่วนที่สูงที่สุดถึงร้อยละ 81 และยังเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง จึงทำให้ถนนราธิวาสราชนครินทร์เอื้อต่อการพัฒนาอาคารที่มีความหนาแน่นสูง

5) สัดส่วนการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น

พบว่าการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นมีความหลากหลาย แบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ คือ การใช้งานเป็นที่จอดรถทางสัญจร พื้นที่สีเขียว และลานเอนกประสงค์ แต่พบว่าพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณ มีการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นเป็นที่จอดรถมีสัดส่วนที่สูงที่สุด คือ มีสัดส่วนระหว่างร้อยละ 49 – 64 ซึ่งถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น คือ การส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ โดยพบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนราธิวาสราชนครินทร์มีสัดส่วนการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 49

ตารางที่ 11 สรุปสัดส่วนการวิเคราะห์และเปรียบเทียบของพื้นที่ศึกษา

นับตามระยะทางของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
ทหาร (สีเทา)	8	0	12	0	0
พาณิชย์กรรม (สีแดง)	23	22	15	81	0
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม)	13	36	20	0	77
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)	19	42	52	0	21
สถาบันราชการ (สีน้ำเงิน)	36	0	1	4	0
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล)	0	0	0	16	3
รวม	100	100	100	100	100
นับตามแปลงที่ดินของขนาดแปลงที่ดิน	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
เล็ก (21-50 ตร.ม.)	4	10	5	2	6
กลาง (51-100 ตร.ม.)	52	52	41	14	9
ใหญ่ (101-400 ตร.ม.)	12	22	29	39	27
ใหญ่มาก (401-2000 ตร.ม.)	8	10	15	32	30
ใหญ่พิเศษ (2000 ตร.ม. ขึ้นไป)	23	6	11	14	27
รวม	100	100	100	100	100
นับตามแปลงที่ดินของการถอยร่น	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
ถอยร่น	17	20	14	27	36
ไม่ถอยร่น	76	73	76	62	27
ว่าง/ไม่พัฒนา	7	7	10	11	37
รวม	100	100	100	100	100
นับตามระยะทางของการถอยร่น	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
ถอยร่น	48	32	28	26	38
ไม่ถอยร่น	36	50	43	40	19
ว่าง/ไม่พัฒนา	16	19	29	34	44
รวม	100	100	100	100	100
นับตามจำนวนรูปแบบอาคารในพื้นที่ถอยร่น	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
อาคารขนาดใหญ่	18	5	8	41	2
อาคารทั่วไป	16	14	38	21	15
ตึกแถว	43	57	14	3	63
บ้าน	3	2	8	14	5
โครงสร้างชั่วคราว	18	20	25	21	14
อุตสาหกรรม	2	1	6	0	0
รวม	100	100	100	100	100
นับตามระยะทางของการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนนวมินทร์	ถนนรามอินทรา	ถนนราชีวาสา	ถนนกัลปพฤกษ์
จอดรถ	49	64	53	49	56
ทางสัญจร	13	6	9	24	14
พื้นที่สีเขียว	31	20	34	20	20
ลานเอนกประสงค์	7	10	5	7	10
รวม	100	100	100	100	100

หมายเหตุ ตัวเลข คือ ร้อยละของผลการสำรวจที่พบในแต่ละหัวข้อของบทที่ 4

เมื่อนำข้อมูลที่ได้จากตารางที่ 7 – 10 มาเปรียบเทียบกับผลการสำรวจข้อมูลพื้นฐานในบทที่ 4 ตามตารางที่ 11 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1) ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ และปีที่มีการก่อสร้างถนน

จากปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ และปีที่มีการก่อสร้างถนน สามารถแบ่งกลุ่มถนนในพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ กับปีที่มีการสร้างถนนมาก (ถนนเก่า) ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2476 ถนนนวมินทร์ที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2505 และถนนรามอินทราที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2493 และกลุ่มถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ กับปีที่มีการสร้างถนนน้อย ได้แก่ ถนนราชมงคลนครินทร์ที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2530 และถนนกัลปพฤกษ์ที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2537 ซึ่งพบว่าถนนที่มีถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก จะพบแปลงที่ดินขนาดกลาง 51-100 ตารางเมตร มากที่สุด ในขณะที่ถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย จะพบแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก 401 -2,000 ตารางเมตร มากที่สุด

เมื่อดูสัดส่วนของสภาพการถอยร่นแล้วพบว่าการถอยร่นจะเกิดขึ้นมากกับถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย ได้แก่ ถนนนครราชสีมาและกัลปพฤกษ์ที่มีระยะห่างเพียง 10 ปี ในขณะที่ถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะที่มีระยะห่าง 56 ปี ถนนรามอินทราที่มีระยะห่าง 41 ปี และถนนนวมินทร์ที่มีระยะห่าง 26 ปี จะเกิดการถอยร่นได้น้อยกว่า ทำให้การพัฒนาอาคารใหม่ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ จึงเป็นไปได้ยาก ยกเว้นบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ที่พบว่ามีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการถึงร้อยละ 36 เป็นแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ จึงทำให้เกิดการถอยร่นในบริเวณที่เป็นพื้นที่ราชการ ดังนั้นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของรัฐ ยังสามารถพัฒนาต่อไปได้ นอกจากนี้บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ถือว่าเป็นถนนที่ใหม่ที่สุดในกลุ่มพื้นที่ศึกษา ที่มีสัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นสูงที่สุด ทำให้พบอาคารที่สร้างใหม่ในรูปแบบของโครงการหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม ซึ่งมีการปฏิบัติตามข้อบัญญัติฯ และยังมีพื้นที่ว่างที่ยังสามารถพัฒนาได้อีกมากที่สุดเมื่อเทียบกับถนนสายอื่น

2) รูปแบบและลักษณะโครงข่ายถนน

รูปแบบถนนในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มถนนรูปแบบวงแหวนที่มีลักษณะเป็นถนนวงล้อมรอบของศูนย์กลางเมือง ซึ่งเป็นถนนที่เน้นการเปิดพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมบริเวณสองฟากของถนนที่ไม่ได้ต้องการการเชื่อมโยงที่เร็ว เมื่อเทียบกับพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณถนนที่มีลักษณะวงแหวน ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา และกลุ่มถนนรูปแบบรัศมีที่มีลักษณะเป็นถนนแยกออกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองโดยรอบ เป็นถนนที่ต้องการการเชื่อมโยงที่เร็วเพราะต้องมีการขนส่งจากศูนย์กลางไปยังชานเมือง ซึ่งการใช้พื้นที่ส่วนมากมักจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ได้แก่ ถนนนครราชสีมาและถนนกัลปพฤกษ์ จากผลการศึกษาพบว่าบริเวณถนนที่มีรูปแบบวงแหวนมีสภาพการ

ถอยร่นที่น้อยกว่าถนนที่มีรูปแบบรัศมี พบแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็กกว่าและมักเป็นที่อยู่อาศัย ยกเว้นถนนแจ้งวัฒนะที่มีพื้นที่สถาบันราชการจึงพบแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่เป็นของรัฐ และในบริเวณถนนที่มีรูปแบบรัศมีจะมีสภาพการถอยร่นที่มากกว่า และพบอาคารขนาดใหญ่ ยกเว้นบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ที่พบที่อยู่อาศัยในรูปแบบหมู่บ้านจัดสรรเนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของถนน

นอกจากนี้ถนนบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีลักษณะโครงข่ายถนนในลักษณะก้างปลา คือ เป็นถนนสายหลักที่มีการเชื่อมต่อกับถนนสายย่อยในลักษณะแคบและลึก ซึ่งทำให้มีโครงข่ายถนนสายรองมารองรับบริเวณถนนสายหลักด้านหลังน้อยมาก ทำให้พบการใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นที่จอดรถและทางสัญจรในการเข้าสู่แปลงที่ดินมาก ยกเว้นถนนแจ้งวัฒนะที่พบว่าบริเวณที่มีการถอยร่นมีการใช้งานเป็นที่จอดรถในสัดส่วนที่น้อยกว่า และมีแปลงที่ดินของรัฐขนาดใหญ่ และมีการตัดถนนสายรองเข้าไปในบริเวณดังกล่าว จึงพบพื้นที่บริเวณด้านหน้ามีการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่อย่างอื่นด้วย นอกจากนี้ยังพบว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนสายเดียวที่มีโครงข่ายถนนในลักษณะตาราง ซึ่งมีโครงข่ายถนนสายรองมารองรับด้านหลังและมีจุดตัดมากกว่าถนนสายอื่น พบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นที่จอดรถในสัดส่วนที่น้อยกว่าถนนสายอื่นเพียงเล็กน้อย สรุปได้ว่ารูปแบบการใช้งานพื้นที่ในบริเวณที่มีการถอยร่น ขึ้นอยู่กับจำนวนถนนที่เชื่อมโยงต่อจากถนนสายหลักว่ามีจำนวนมากน้อยแค่ไหน หากถนนเส้นนั้นมีถนนในรูปแบบตารางรองรับด้านหลังหรือเป็นแปลงที่ดินของรัฐขนาดใหญ่ อาจมีแนวโน้มที่ถนนสายนั้น ๆ ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถบริเวณด้านหน้า

3) เขตทางและจำนวนช่องจราจร

แม้ว่าถนนนราธิวาสราชนครินทร์จะมีขนาดเขตทางที่กว้างที่สุดถึง 60 เมตร แต่เนื่องจากเป็นถนนเลียบลดช่องจราจร จึงทำให้ถนนนราธิวาสมีขนาดผิวจราจรที่ใกล้เคียงกับถนนในพื้นที่ศึกษาสายอื่น จำนวนช่องจราจรของถนนบริเวณพื้นที่ศึกษาพบว่ามีความใกล้เคียงกันคือมีจำนวนช่องจราจร 6 - 8 ช่อง ยกเว้นถนนแจ้งวัฒนะในช่วงศูนย์ราชการจะมีช่องจราจรจำนวน 10 ช่อง ถนนแจ้งวัฒนะมีการขยายจำนวนช่องจราจรบริเวณฝั่งศูนย์ราชการจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร โดยมีระยะทางยาวประมาณ 1.2 กิโลเมตร เพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นจากการเปิดใช้ศูนย์ราชการแห่งใหม่ ซึ่งได้รับมอบที่ดินราชพัสดุจากกรมธนารักษ์มาทำการก่อสร้างปรับปรุง นอกจากนี้ยังพบว่าถนนกัลปพฤกษ์ที่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่สูงที่สุดแต่กลับมีจำนวนช่องจราจรเพียง 4 ช่องเท่านั้น เนื่องจากถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่มีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและเป็นถนนที่มีสัดส่วนของพื้นที่ว่างสูง และพบอาคารขนาดใหญ่ในสัดส่วนที่น้อยมาก ดังนั้นถนนกัลปพฤกษ์จึงอาจไม่ได้มีความต้องการในการใช้งานของอาคารมากดังเช่นถนนสายอื่น สรุปได้ว่าจำนวนช่องจราจรนั้นมีความสัมพันธ์กับการใช้งานของอาคาร บริเวณที่มีการใช้งานของอาคารมากถนนจะมีจำนวนช่องจราจรมาก เช่น ถนนแจ้งวัฒนะช่วงศูนย์ราชการ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ช่วงสีลมและสาทร ในขณะที่ถนนที่ไม่ได้มีการใช้งานของอาคารมากหรือเป็นที่อยู่อาศัยจะมีจำนวนช่องจราจรที่น้อยกว่า เช่น ถนนนวมินทร์ ถนนกัลปพฤกษ์

4) ปริมาณการสัญจรและระดับการให้บริการ

จากข้อมูลจราจรพบว่า ถนนสายหลักในบริเวณพื้นที่ศึกษาบางช่วงมีปริมาณจราจรมากเกินกว่าที่ถนนสายหลักรองรับได้ ซึ่งตามหลักการวางรูปแบบถนนสายหลักเพื่อความสอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่ถนนต้องรองรับ ถนนสายหลักโดยทั่วไปรับการจราจรวันละ 10,000 ถึง 25,000 เที่ยวต่อวัน ซึ่งเป็นปริมาณการจราจรที่รถจะวิ่งบนถนนได้อย่างไม่ติดขัด (Alan M. Voorhees, 1966) จากข้อมูลพบว่าถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษาบางช่วงมีปริมาณการจราจรเกินมาตรฐาน คือ มีปริมาณการจราจรมากกว่า 25,000 คันต่อวัน ซึ่งได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะทั้งสาย ถนนนวมินทร์ตั้งแต่บริเวณจุดตัดถนนรามอินทราไปจนถึงแยกแฮปปี้แลนด์ ถนนรามอินทราทั้งสาย ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ตั้งแต่บริเวณแยกสุรวงศ์ไปจนถึงจุดตัดถนนจันทน์ และถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสาย ซึ่งจากตารางที่ 8 ในบทที่ 4 พบว่าปริมาณการจราจรไม่แตกต่างกันในปีก่อนหน้าและอาจมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น เมื่อวิเคราะห์ค่าดัชนีความติดขัด สามารถแบ่งออกเป็น กลุ่มถนนที่มีระดับการให้บริการระดับ A ปริมาณการจราจรต่ำ รถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างอิสระในกระแสจราจร ได้แก่ ถนนนวมินทร์ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ กลุ่มถนนที่มีระดับการให้บริการระดับ B ปริมาณการจราจรคงตัว ความเร็วถูกจำกัดด้วยสภาพการจราจร ได้แก่ ถนนรามอินทรา ถนนกัลปพฤกษ์ และกลุ่มถนนที่มีระดับการให้บริการระดับ C ปริมาณการจราจรคงตัว แต่ความสามารถในการเคลื่อนตัวถูกจำกัดมากขึ้นด้วยปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งจากผลการสำรวจพบว่าถนนในกลุ่มที่มีระดับการให้บริการระดับ A พบว่าเป็นถนนที่มีจุดตัดของถนนสายหลักมากที่สุด ทำให้เกิดการกระจายปริมาณการจราจรไปยังถนนสายอื่น ในขณะที่กลุ่มอื่น ๆ เป็นถนนที่มีจุดตัดของถนนสายหลักในจำนวนที่น้อยกว่าตามลำดับจึงทำให้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นกว่า สรุปได้ว่าปริมาณการจราจรไม่ได้มีความสัมพันธ์กับสภาพการถอยร่น เพราะจากผลการสำรวจที่ได้มีความไม่สัมพันธ์กัน เช่น พบว่าถนนที่มีสัดส่วนของบริเวณที่ไม่ถอยร่นสูงที่สุดอย่างถนนนวมินทร์กลับเป็นถนนที่มีปริมาณการจราจรต่ำที่สุด ในขณะที่ถนนที่มีสัดส่วนการถอยร่นสูงที่สุดอย่างถนนกัลปพฤกษ์กลับพบว่ามีปริมาณการจราจรที่สูงในระดับหนึ่ง แต่ปริมาณการจราจรมีอาจความสัมพันธ์กับโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกัน ดังที่พบในถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่มีสัดส่วนของบริเวณที่มีการถอยร่นสูงเป็นอันดับที่ 2 และพบว่ามีปริมาณการสัญจรต่ำ เมื่อพิจารณาแล้วพบว่ามีจุดตัดของถนนสายหลักมากที่สุด

5) ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน

จากเกณฑ์มาตรฐานถนนสายหลักควรมีความเร็วเฉลี่ย 65 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ผลการสำรวจพบว่าถนนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 บริเวณ มีความเร็วเฉลี่ยที่ต่ำกว่าเกณฑ์ทั้งหมด ซึ่งจากข้อมูลย้อนหลังพบว่าความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีแนวโน้มที่จะลดลงทุกปี แม้ว่าจะมีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ แต่ก็ยังเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่พบสามารถแบ่งได้เป็น กลุ่มที่มีความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 10 – 20 กม./ชม. ได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ กลุ่มที่มีความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 21 – 35 กม./ชม. ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ

ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา และกลุ่มที่มีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 36 กม./ชม. ขึ้นไป ได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนที่วิ่งผ่านเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครอย่างถนนราธิวาสราชนครินทร์ที่พบว่าปริมาณการจราจรที่ต่ำ มีรถไฟฟ้าตัดผ่าน กลับพบว่ามีความเร็วเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วนที่ต่ำที่สุด ทั้ง ๆ ที่ถนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนสร้างใหม่และพบที่อยู่อาศัยจำนวนน้อยกว่าถนนสายอื่น แต่การพบจุดตัดและแยกไฟแดงจำนวนมาก รวมไปถึงการพบอาคารขนาดใหญ่และการใช้งานประเภทพาณิชยกรรมมาก ทำให้รถติดและวิ่งได้ช้า จากปริมาณการสัญจรที่ต่ำที่สุดแต่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำในช่วงโมงเร่งด่วน แสดงว่าเกิดปัญหาจราจรติดขัดแค่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น ในขณะที่ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ และถนนรามอินทรา พบตึกแถวในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่สูงมาก ซึ่งอาจส่งผลต่อความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช่นเดียวกัน ถนนกัลปพฤกษ์ที่พบว่ามีความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนมากที่สุดอาจเกิดจากตำแหน่งที่ตั้งของถนนและลักษณะอาคารที่พบ เพราะบนถนนกัลปพฤกษ์พบตึกแถวที่ไม่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่ต่ำที่สุดและพบอาคารพาณิชย์น้อยที่สุด ดังนั้นการใช้งานของอาคารและลักษณะของถนนที่อยู่ในศูนย์กลางเมืองส่งผลให้การจราจรยังคงติดขัด เช่น บนถนนรัชดาที่ต้องการความเร็วอย่างถนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งมีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่าถนนวงแหวนที่ไม่ได้ต้องการความเร็ว ดังนั้นการกำหนดระยะถอยร่น 15 เมตร เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรอาจเป็นการใช้เครื่องมือในการแก้ปัญหาที่แตกต่างจากหลักการของระยะร่นที่ควรจะเป็น ถนนที่มีการถอยร่นทั้งในสัดส่วนที่สูงหรือต่ำยังพบว่าการจราจรยังคงติดในช่วงเวลาเร่งด่วนที่เป็นช่วงที่มีผู้ใช้งานบนถนนมากที่สุด เพราะไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างการถอยร่นกับความเร็วเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วน

6) ตำแหน่งที่ตั้งของถนน

ตำแหน่งที่ตั้งของถนนที่พบในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งเป็น ถนนที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน ได้แก่ ถนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นกลาง ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา และถนนที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นกลางและชั้นนอก ได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ จากผลการศึกษาพบว่าถนนที่อยู่ในเขตชั้นกลางมีสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นน้อยที่สุดและมีสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นมากที่สุด นอกจากนี้ถนนในเขตกรุงเทพฯชั้นในจะพบอาคารที่มีการถอยร่นเป็นอาคารประเภทขนาดใหญ่ที่สุดและพบอาคารประเภทตึกแถวน้อยมาก ถนนที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นกลางจะพบอาคารประเภทตึกแถวเป็นสัดส่วนที่สูงทั้งในบริเวณที่มีการถอยร่นและไม่มีการถอยร่น ยกเว้นถนนรามอินทราที่เป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังเขตกรุงเทพฯชั้นนอกที่ในบริเวณที่มีการถอยร่นพบการพัฒนาอาคารประเภทตึกแถวน้อยมาก นอกจากนี้ด้วยตำแหน่งที่ตั้งของถนนแจ้งวัฒนะที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ของศูนย์ราชการ จึงทำให้พบอาคารขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ถนนที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นกลางและชั้นนอกที่สามารถเชื่อมต่อไปยังเขตกรุงเทพฯชั้นในอย่างถนนกัลปพฤกษ์ จะพบอาคารชั่วคราวเป็นจำนวนมากในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น เช่น เติร์ตถยนต์ ร้านอาหาร เนื่องจากเป็นถนนชานเมืองที่สร้างใหม่จึงมีแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนา ในขณะที่ถนนที่มีความเก่าจะพบว่ามีการถอยร่นมากกว่า รูปแบบการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นจะมีความใกล้เคียงกันในแต่ละกลุ่มของตำแหน่งที่ตั้ง ถนนในเขตกรุงเทพฯชั้นในไม่พบการใช้รูปแบบที่จอดรถด้านหน้าอาคารประเภทตึกแถว เพราะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นและแปลงที่ดินมีราคาสูง จึงไม่เอื้อต่อการพัฒนา

อาคารในลักษณะดังกล่าว ในทางกลับกันพบว่าถนนในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลาง จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่จอดรถด้านหน้าอาคารประเภทตึกแถว ในขณะที่ถนนชานเมืองที่มีราคาที่ดินต่ำที่สุด พบความหลากหลายในการประโยชน์ที่ดินด้านหน้าบริเวณที่มีการถอยร่นทั้งเป็นพื้นที่จอดรถและพื้นที่สีเขียวเพื่อเพิ่มภูมิทัศน์ให้แก่โครงการที่อยู่อาศัย ดังนั้นตำแหน่งที่ตั้งของถนนส่งผลกับการพัฒนาอาคาร รูปแบบอาคารที่พบและสภาพการถอยร่น

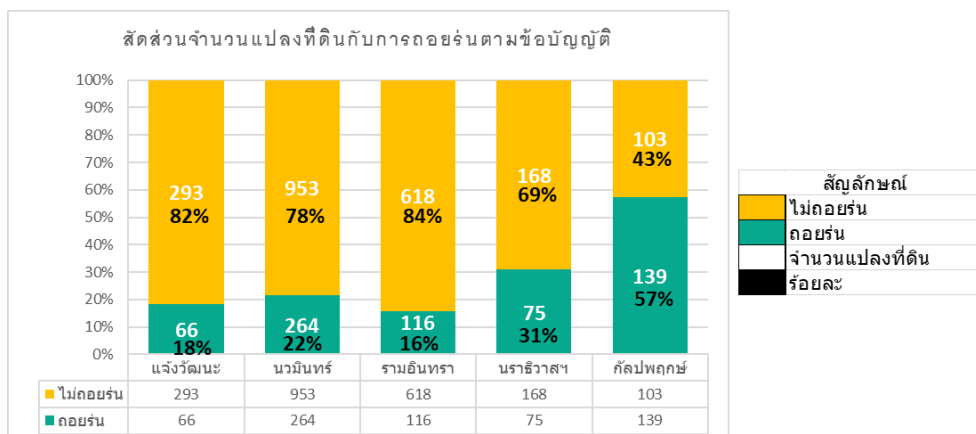
สรุปได้ว่าตัวแปรที่สามารถอธิบายปรากฏการณ์การถอยร่นได้ดีที่สุด คือ ระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ขนาดแปลงที่ดิน รูปแบบถนนที่เป็นวงแหวนและรัศมีที่ส่งผลให้แนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความต่างกัน ตำแหน่งที่ตั้งของถนนที่ส่งผลให้อาคารมีรูปแบบต่างกัน ตัวแปรดังที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้เกิดสภาพการถอยร่นที่แตกต่างกัน ในขณะที่ตัวแปรอื่นไม่พบความสัมพันธ์กับสภาพการถอยร่น เช่น ถนนที่พบสัดส่วนการถอยร่นที่สูงที่สุด ได้แก่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งมีรูปแบบเป็นถนนรัศมีและมีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ เท่ากัน แต่พบว่าความเร็วเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วนมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง การพบความเร็วเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วนสูงที่สุดบนถนนกัลปพฤกษ์ที่เป็นถนนรัศมีที่ตั้งอยู่ชานเมือง ที่พบสัดส่วนการถอยร่นสูงเนื่องจากมีพื้นที่ที่ยังไม่ถูกพัฒนา ในขณะที่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ที่พบสัดส่วนการถอยร่นสูงเป็นลำดับที่สองกลับพบความเร็วเฉลี่ยในช่วงโมงเร่งด่วนต่ำที่สุด ดังนั้นความเร็วเฉลี่ยที่พบน่าจะเป็นผลพวงมาจากตำแหน่งที่ตั้งของถนน นอกจากนี้รูปแบบการใช้งานพื้นที่ในบริเวณที่มีการถอยร่นอาจขึ้นอยู่กับจำนวนถนนสายรองที่เชื่อมโยงต่อและรูปแบบอาคารที่พบ

การเกิดปรากฏการณ์การถอยร่นมากในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ กับปีที่มีการก่อสร้างถนนน้อย ซึ่งมีรูปแบบรัศมี เนื่องจากนัยยะของถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่ตั้งอยู่ชานเมือง ทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานเป็นการใช้งานเดี่ยว เช่น บ้านเดี่ยว อาคารอยู่อาศัยรวม ทำให้การสร้างที่อยู่อาศัยอาจไม่ต้องตามข้อบัญญัติฯ แต่รูปแบบการอยู่อาศัยสมัยใหม่ชานเมืองมักเป็นโครงการหมู่บ้านจัดสรร ที่ด้านหน้ามีการถอยร่นและเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ดังที่พบจำนวนตึกแถวจำนวนมากที่มีการถอยร่นบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ นอกจากนี้ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนที่อยู่ในพื้นที่ใจกลางเมืองที่มีความหนาแน่น ซึ่งมีรูปแบบอาคารมีแนวโน้มที่จะเป็นอาคารสูง การสร้างอาคารจึงมีการถอยร่นอยู่แล้ว เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่คุ้มค่า ดังที่พบอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงจำนวนมากบริเวณถนนดังกล่าว ในขณะที่ถนนรูปแบบวงแหวน มักมีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสานทำให้เกิดรูปแบบพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยในรูปแบบของตึกแถวจำนวนมาก ทำให้ถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ กับปีที่มีการก่อสร้างถนนมาก ซึ่งมีรูปแบบวงแหวน ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางพบอาคารประเภทตึกแถวในสัดส่วนที่สูงทั้งในบริเวณที่มีการถอยร่นและบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น ถนนในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางทำให้เกิดการพัฒนาอาคารที่มักเป็นที่อยู่อาศัยมานาน และการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยส่งผลให้ขนาดแปลงที่ดินมีขนาดเล็กและจำกัด ซึ่งทำให้ไม่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ดังนั้นตัวแปรเหล่านี้จึงส่งผลต่อการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ที่พบอาคารประเภทตึกแถวที่ไม่มีการถอยร่นเป็นสัดส่วนที่สูงมาก

5.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

เพื่อวิเคราะห์ถึงปรากฏการณ์การถอยร่นที่เกิดขึ้นว่ามีสภาพการถอยร่นมากน้อยเพียงใด ขนาดแปลงที่ดินที่พบประเภทของอาคารที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น โดยประมวลผลวิจัยด้วยวิธีการนับตามกรรมสิทธิ์ของแปลงที่ดิน (I) การวัดตามระยะทางของแปลงที่ดิน (II) จำแนกประเภทอาคารและนับจำนวนของอาคารที่พบ (III)

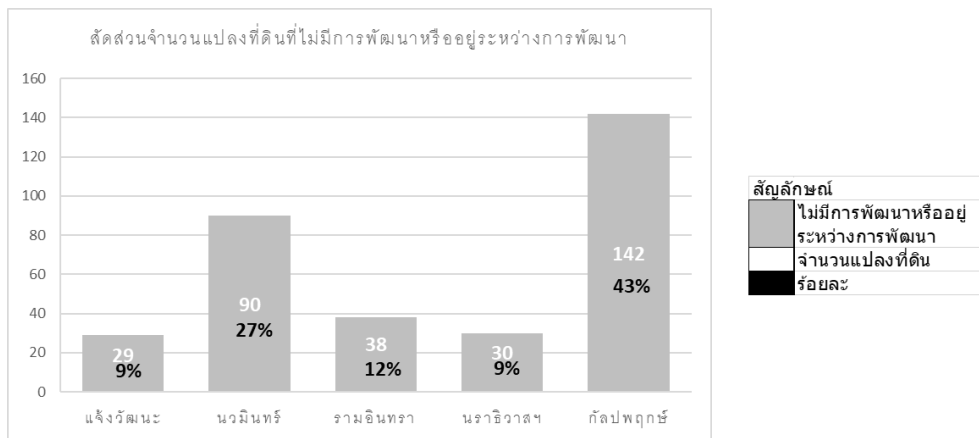
5.2.1 จำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ



แผนภูมิที่ 36 จำนวนแปลงที่ดินกับการถอยร่นและไม่ถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

การถอยร่นตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนแปลงที่ดิน ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวนแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ เรียงลำดับจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนนวมินทร์ ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทรา

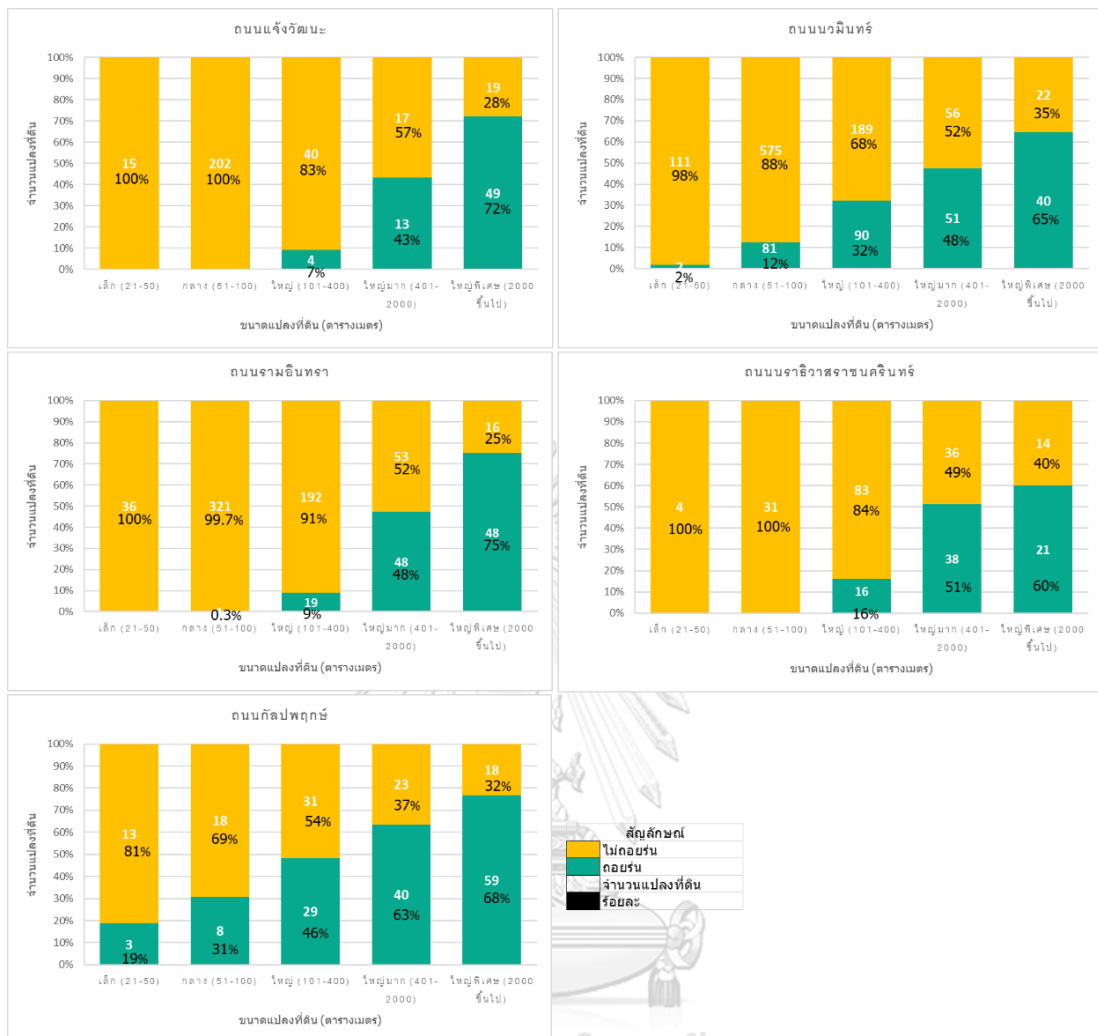
จำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ เรียงลำดับจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ ถนนรามอินทรา ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์ สาเหตุที่พบแปลงที่ดินจำนวนมากยังไม่มีการถอยร่น เนื่องจากเป็นถนนที่มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลามานานแล้ว เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2476 และถนนรามอินทราที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2493 มีการถอยร่นน้อยกว่าถนนกัลปพฤกษ์ที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2537 อย่างชัดเจน รวมไปถึงปีที่สร้างถนนและปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จากการศึกษาพบว่าถนนที่มีระยะห่างของปีมาก จะส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบัญญัติฯ ระยะห่างของปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่ตราข้อบัญญัติฯ หากมีระยะห่างมาก เช่น ถนนแจ้งวัฒนะที่มีระยะเวลาระหว่างถึง 56 ปี หรือถนนรามอินทราที่มีระยะเวลาระหว่างถึง 41 ปี จะส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้ นอกจากนี้รูปแบบถนน และตำแหน่งที่ตั้งก็ส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้เช่นเดียวกัน เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา เป็นถนนรูปแบบวงแหวนที่เน้นการเปิดพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลาง บริเวณสองฟากของถนนจะเป็นที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ต้องการการเชื่อมต่อโย่งที่เร็ว ดังนั้นจึงพบจำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นจำนวนมาก เพราะอาคารได้มีการสร้างก่อนที่จะมีการตราข้อบัญญัติฯ มานานมากแล้ว



แผนภูมิที่ 37 จำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนา

จำนวนแปลงที่ดินที่ไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนา เรียงลำดับจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา ถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนแจ้งวัฒนะ สาเหตุที่พบแปลงที่ดินจำนวนมากยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนามากที่สุดบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ เนื่องจากถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่ ตัดผ่านบริเวณที่เคยเป็นพื้นที่สวน พื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาบางส่วนจึงยังเป็นพื้นที่สวนขนาดใหญ่ ถนนนวมินทร์พบแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวกว้างยังไม่มีการพัฒนาและแปลงที่ดินขนาดกลางที่เกิดจากการทุบอาคารประเภทตึกแถวแต่เนื่องจากการตราข้อบัญญัติฯ ขึ้น ทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้ ถนนรามอินทราพบแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่ยังไม่มีการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สีเขียวกว้าง ถนนนราธิวาสราชนครินทร์พบว่าแปลงที่ดินขนาดใหญ่บางส่วนอยู่ระหว่างการพัฒนาและเป็นพื้นที่ว่าง แปลงที่ดินขนาดกลางจะมีขนาดเท่ากับระยะถอยร่น 15 เมตร จึงกลายเป็นพื้นที่ที่ไม่มีการสร้างอาคาร และถนนแจ้งวัฒนะพบแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่ส่วนมากอยู่ระหว่างการพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ทั้งอาคารประเภทสถาบันราชการและอาคารประเภทที่อยู่อาศัยและมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่บางส่วนที่ปล่อยรกร้างไม่มีการพัฒนา

5.2.2 ขนาดแปลงที่ดินกับการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ



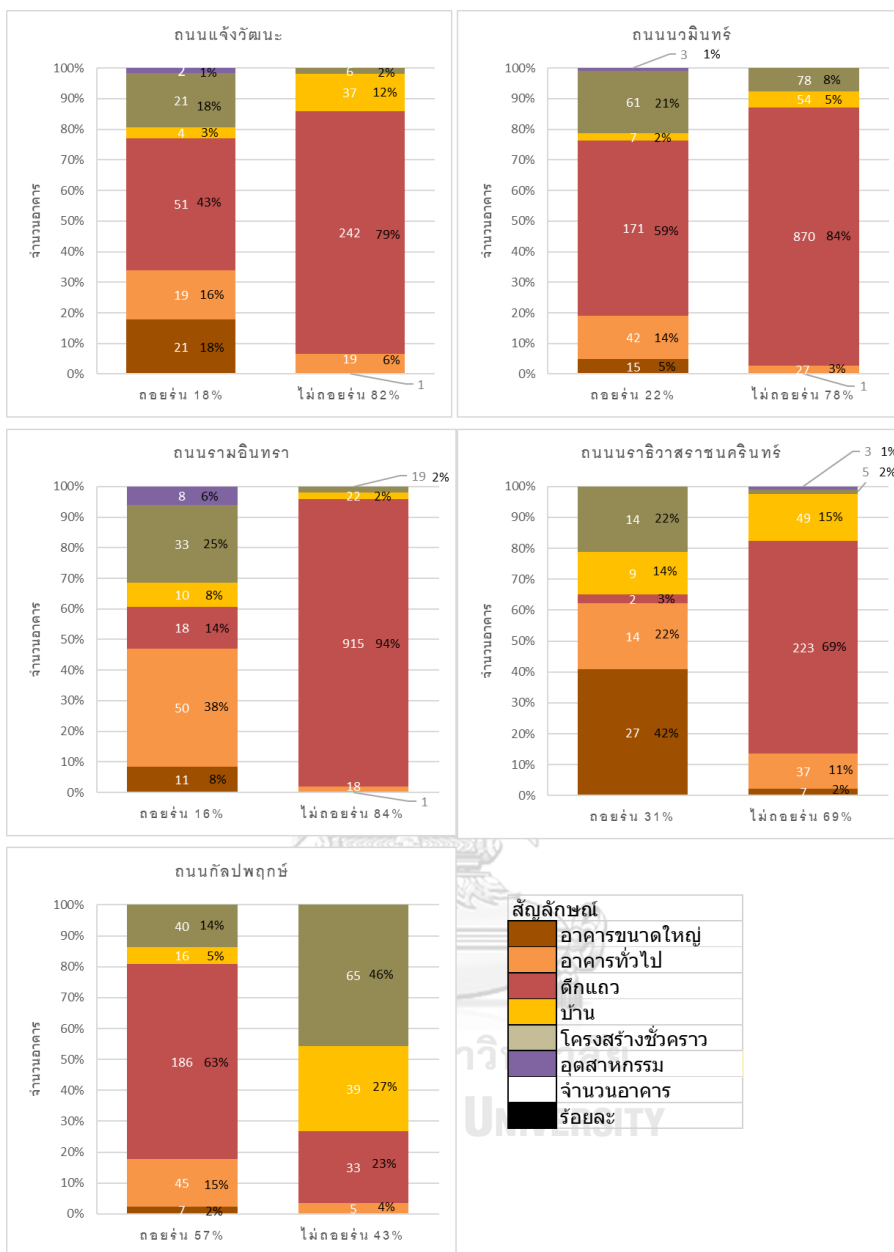
แผนภูมิที่ 38 สัดส่วนของขนาดแปลงที่ดินกับการถอยร่นบริเวณพื้นที่ศึกษา

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของขนาดแปลงที่ดินระหว่างแปลงที่ดินที่มีการถอยร่นและแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นในแต่ละพื้นที่ศึกษาจากแผนภูมิที่ 38 พบว่าขนาดแปลงที่ดินมีผลต่อการถอยร่นของอาคาร การถอยร่นจะเกิดขึ้นในแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่กว่าแปลงที่ดินขนาดเล็ก สัดส่วนการถอยร่นที่พบมีแนวโน้มเหมือนกันทุกถนน คือจะมีการถอยร่นในแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก (401 – 2,000 ตารางเมตร) และแปลงที่ดินขนาดใหญ่พิเศษ (2,000 ตารางเมตร ขึ้นไป) ในแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตารางเมตร) แปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตารางเมตร) และแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 - 400 ตารางเมตร) แทบจะไม่มีมีการถอยร่นเกิดขึ้น ยกเว้นถนนบางสายเท่านั้น เช่น บริเวณถนนพหลโยธินพบการถอยร่นบนแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ซึ่งแปลงที่ดินดังกล่าวเป็นลักษณะของตึกแถวที่มีกรรมสิทธิ์เป็นของตนเองในแต่ละคูหา บริเวณถนนรามอินทราพบว่ามีแปลงที่ดินขนาดใหญ่และขนาดใหญ่พิเศษที่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่มากกว่าถนนสายอื่น แปลงที่ดินขนาดใหญ่ไม่เกิน 400 ตร.ม มักเป็นส่วนหนึ่งของทางเข้าด้านหน้า พื้นที่ด้านหน้าของอาคารทั่วไป หรือคอนโดเนียม บริเวณถนนราชมรรคาพบว่ามีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่มีการถอยร่นมากเป็นส่วนหนึ่งของแปลงที่ดินที่สร้างอาคารสูง คอนโดเนียม

และบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ พบว่ามีการถอยร่นในทุกขนาดของแปลงที่ดิน มีลักษณะของการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเดียวกัน หรือเป็นแปลงที่ดินนิติบุคคลของโครงการที่อยู่อาศัยต่าง ๆ ทั้งหมู่บ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์

ความแตกต่างของปีที่มีการสร้างถนน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ รูปแบบถนนและตำแหน่งที่ตั้งของถนนทำให้เกิดลักษณะของอาคารริมถนนที่ต่างกัน ถนนที่สร้างมานานแล้ว เช่น ถนนแจ้งวัฒนะที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2476 ถนนรามอินทราที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2493 และถนนวชิรธรรมสารที่สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2505 ด้วยรูปแบบของถนนวงแหวนและตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นกลาง จึงพบการขยายตัวของอาคารไปตามแนวถนนซึ่งมักเป็นอาคารประเภทตึกแถวตลอดแนวถนน แม้จะมีการตราข้อบัญญัติฯ เกิดขึ้นแต่ด้วยขนาดของแปลงที่ดินที่จำกัด ทำให้ตึกแถวเหล่านี้จะไม่เกิดการพัฒนาดังนั้นขนาดของแปลงที่ดินจึงส่งผลต่อการปฏิบัติตามข้อบัญญัติฯ แต่ถนนแจ้งวัฒนะพบแปลงที่ดินขนาดใหญ่มากกว่า 2,000 ตร.ม. จำนวนมากซึ่งส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินของรัฐ ทำให้ถนนแจ้งวัฒนะมีศักยภาพที่จะพัฒนาอาคารให้มีความหนาแน่นมากขึ้นได้ในบริเวณแปลงที่ดินดังกล่าว ซึ่งน่าจะเป็นการพัฒนาในลักษณะอาคารสำนักงานของราชการ ส่วนถนนราธิวาสราชนครินทร์ที่ตัดขึ้นมาใหม่ในช่วงปี พ.ศ. 2530 หรือถนนกัลปพฤกษ์ที่ตัดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2537 มีรูปแบบเป็นถนนริมน้ำพบว่าการปฏิบัติตามข้อบัญญัติฯ มากกว่า และเกิดอาคารรูปแบบใหม่มากกว่าถนนที่สร้างมานานแล้ว นอกจากนี้บริเวณที่ถนนตัดผ่านก็ยังเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนาอาคาร เช่น ถนนราธิวาสราชนครินทร์ตัดผ่านบริเวณกรุงเทพฯ ชั้นในรวมไปถึงผ่านศูนย์กลางธุรกิจย่านสีลมสาทร ทำให้พบอาคารประเภทตึกแถวน้อยมาก แต่กลับเกิดการพัฒนาอาคารที่มีความหนาแน่นสูงที่มีพื้นที่ใช้สอยมากบริเวณสถานีรถไฟฟ้าชองนนทรี เช่น อาคารสูง คอนโดมิเนียม ในขณะที่ถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนชานเมืองที่ตัดผ่านบริเวณกรุงเทพฯ ชั้นกลางและนอกที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน จะพบโครงการที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นในลักษณะหมู่บ้านจัดสรรรูปแบบใหม่มากกว่าถนนในพื้นที่ศึกษาบริเวณอื่น

5.2.3 ลักษณะอาคารที่พบบนพื้นที่ศึกษา



แผนภูมิที่ 39 จำนวนอาคารที่พบบนพื้นที่ศึกษา

ลักษณะอาคารที่พบบนพื้นที่ศึกษาจากแผนภูมิที่ 39 พบว่ามีสัดส่วนของตึกแถวมากทั้งในบริเวณที่มีการถอยร่นและบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น ตึกแถวที่ถอยร่นมักเป็นตึกแถวแบบใหม่ที่มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรประกอบอยู่ข้างหลังโดยแปลงที่ดินด้านหน้าริมถนนจะเป็นของนิติบุคคลและมีขนาดใหญ่ แต่ถ้าพบตึกแถวบนแปลงที่ดินขนาดกลางมักเป็นตึกแถวที่มีการสร้างหลังจากการตราข้อบัญญัติฯ และกรรมสิทธิ์ที่ดินถูกแบ่งเป็นแต่ละคูหา ตึกแถวที่ไม่ถอยร่นมักเป็นตึกแถวรุ่นเก่าที่ไม่มีโครงการที่อยู่อาศัยประกอบอยู่ข้างหลัง มีเพียงกลุ่มตึกแถวริมถนนเพียงอย่างเดียวที่พบว่าตึกแถวมีสัดส่วนที่ไม่ถอยร่นเยอะ เนื่องมาจากขนาดของแปลงที่ดินที่เล็กจนไม่สามารถทาบอาคารทิ้งแล้วสร้างใหม่ได้

ตารางที่ 12 ตัวอย่างรูปแบบอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่น

	ถนนแจ้งวัฒนะ	ถนนพหลโยธิน	ถนนรามอินทรา	ถนนราชมรรคา	ถนนกัลปพฤกษ์
อาคารขนาดใหญ่					
อาคารทั่วไป					
ตึกแถว					
บ้าน					
โครงสร้างชั่วคราว					
อุตสาหกรรม					

ถนนในพื้นที่ศึกษาแต่ละเส้นมีทำเลและตำแหน่งที่ตั้งต่างกัน ทั้งเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอก รวมไปถึงการมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ต่างกัน ทำให้ลักษณะของอาคารที่เกิดขึ้นบนถนนแต่ละเส้นมีความแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาพื้นที่ศึกษาทั้งหมดพบว่าถนนรามอินทราชั้นในมีอาคารขนาดใหญ่มากที่สุด โดยอาคารขนาดใหญ่ที่พบมีทั้งอาคารที่มีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร และอาคารสูงที่สูงเกินกว่า 23 เมตร เนื่องจากมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน ผ่านศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร มีสถานีรถไฟฟ้าตัดผ่าน มีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากที่สุด รวมไปถึงมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่จำนวนมาก จึงทำให้อาคารขนาดใหญ่ที่มีความหนาแน่นสูงมากกว่าตึกแถว บริเวณถนนแจ้งวัฒนะพบอาคารขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สอง เนื่องจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินถูกกำหนดไว้เป็นสถาบันราชการจึงมีแปลงที่ดินของรัฐฯ ที่มีขนาดใหญ่มาก ๆ และเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ทำให้เกิดอาคารของหน่วยงานราชการขนาดใหญ่ นอกจากนี้พบว่าเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมที่มีความหนาแน่นมากขึ้นเพื่อรองรับแหล่งงานในบริเวณถนนดังกล่าว

ถนนที่พบตึกแถวที่มีการถอยร่นมากที่สุดคือถนนกัลปพฤกษ์ เนื่องจากถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่มีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยใหม่เกิดขึ้นมากมาย เนื่องจากเป็นถนนที่สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งถือว่าเป็นใหม่ที่สุดในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด จึงทำให้พบตึกแถวรุ่นเก่าที่ไม่มีถอยร่นน้อยสุด ถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่เชื่อมต่อเขตกรุงเทพมหานครบริเวณชั้นในไปจนถึงชั้นนอก ทำให้มีการพัฒนาเกิดขึ้นเรื่อย ๆ โครงการที่อยู่อาศัยที่พบบนถนนกัลปพฤกษ์นี้มีหลายรูปแบบทั้ง บ้านจัดสรร ตึกแถว คอนโดมิเนียม ส่วนถนนนวมินทร์พบตึกแถวที่มีการถอยร่นมากเป็นลำดับที่สอง เนื่องจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบนถนนนวมินทร์ส่วนใหญ่เป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จึงมีตึกแถวเกิดขึ้นตลอดแนวถนนเป็นจำนวนมากทั้งตึกแถวรุ่นใหม่ที่มีการถอยร่นและตึกแถวรุ่นเก่าที่ไม่มีถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนรามอินทราพบว่าการถอยร่นเกิดขึ้นบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ซึ่งไม่เอื้อให้เกิดการพัฒนาเป็นตึกแถว ดังนั้นบริเวณที่มีการถอยร่นพบว่าเป็นตึกแถวน้อยมาก แต่กลับเป็นอาคารทั่วไปประเภทอาคารสำนักงาน ศูนย์บริการรถยนต์

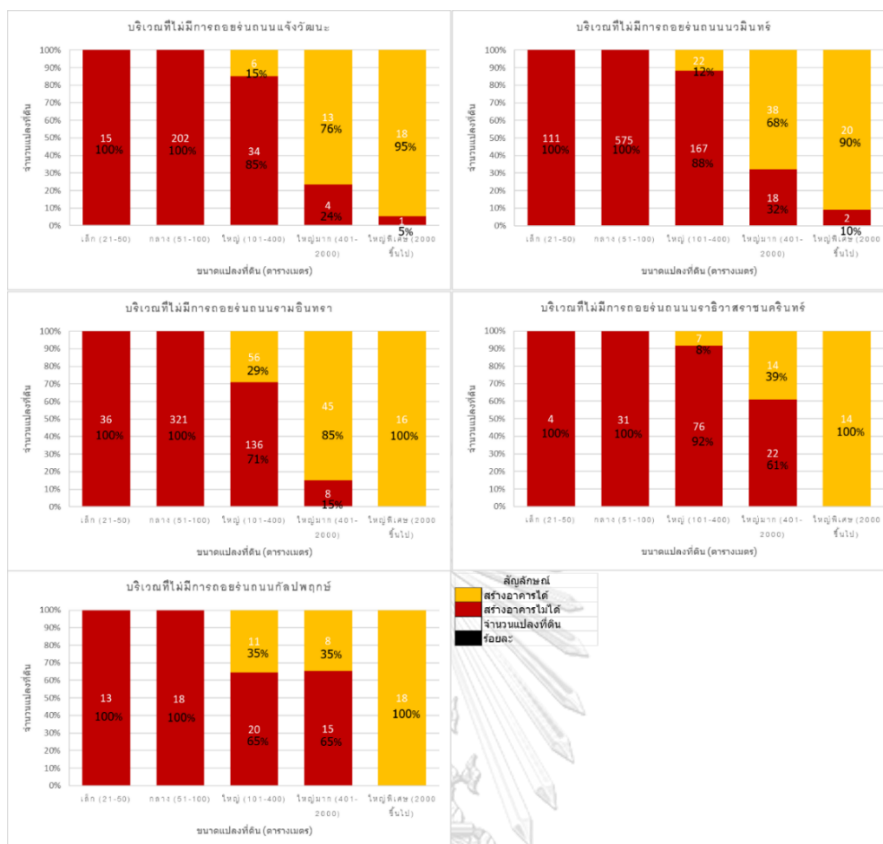
เมื่อพิจารณาอาคารที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างในระยะถอยร่น จากตารางที่ 10 ในบทที่ 4 เพื่อศึกษาว่าบริเวณถนนในพื้นที่ศึกษามีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทใดบ้าง และพบอาคารประเภทดังกล่าวมากน้อยหรือไม่ ซึ่งพบว่าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ ถนนรามอินทรา และถนนราธิวาสราชนครินทร์ มีการห้ามก่อสร้างอาคาร 9 ประเภทในระยะถอยร่นที่เหมือนกัน คือ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้าหรือโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในบริเวณระยะถอยร่นไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภท บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุม ภัตตาคาร สวนสนุก หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เเพง และที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน ในขณะที่บริเวณถนนกัลปพฤกษ์มีการห้ามก่อสร้างอาคารในระยะถอยร่นที่เพิ่มเติมจากเดิม คือ สนามกอล์ฟ ภัตตาคาร สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่บรรจุก๊าซ สถานบริการ ตลาด สถานีขนส่ง อาคารเลี้ยงสัตว์ สวนสนุก เติร์ท เเพงหรือแผงลอย และป้าย

ผลที่ได้จากการสำรวจอาคารที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างในบริเวณที่มีการถอยร่น เช่น บ้านเดี่ยว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน สถานศึกษา พบที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในสัดส่วนที่ต่ำด้วยลักษณะของถนนสายหลัก ยกเว้นถนนกัลปพฤกษ์ที่พบบ้านเดี่ยวในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับตึกแถวในบริเวณที่มีการถอยร่นเนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่ชานเมืองที่เอื้อต่อการสร้างที่อยู่อาศัย พบว่าส่วนใหญ่มีลักษณะหันด้านหลังออกสู่ถนนเนื่องจากมีการสร้างมาก่อนที่จะมีการตัดถนน ในขณะที่หมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่บริเวณถนนดังกล่าวจะพบการถอยร่นและพบการสร้างอาคารพาณิชย์กรรมด้านหน้า อาคารอยู่อาศัยรวมที่พบโดยมากจะพบในลักษณะอาคารสูงซึ่งมีการถูกบังคับให้ถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ อยู่แล้ว ในขณะที่ที่อยู่อาศัยรวมที่ไม่ใช่อาคารสูง เช่น คอนโดมิเนียมที่สูงไม่เกิน 8 ชั้น ที่มักพบบริเวณถนนรามอินทรา และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่ามีการถอยร่นเกินกว่า 15 เมตร ยกเว้นอาคารที่สร้างมานานมากแล้วอย่างอาคารที่อยู่อาศัยรวมของการเคหะแห่งชาติบริเวณถนนรามอินทราที่ไม่มีถอยร่นซึ่งมีจำนวนน้อยมาก และอาคารประเภทสำนักงานหรือสถานศึกษาที่พบในบริเวณที่ไม่มีถอยร่นมีสัดส่วนน้อยเช่นเดียวกัน

สรุปได้ว่าอาคารที่ได้รับผลกระทบจากข้อบัญญัติฯ นี้ คือ อาคารประเภทตึกแถว จากขนาดแปลงที่ดินที่จำกัดทำให้ตึกแถวไม่สามารถสร้างใหม่เป็นอาคารอยู่อาศัยรวม หรืออาคารอื่น ๆ ได้ ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นว่าพบตึกแถวในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่สูงมากโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและชั้นกลาง ข้อบัญญัติฯ ทำให้อาคารที่คาดว่าจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรยังคงอยู่ และไม่สามารถปรับปรุงอาคารได้ทำให้เป็นการเสียโอกาสในการพัฒนา ในขณะที่การสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทตึกแถวที่ต้องถอยร่นอาคารจากแนวถนน 15 เมตร แม้ว่าจะรองรับการประมาณรถยนต์ได้ส่วนหนึ่ง แต่ทางเข้าออกของอาคารเหล่านี้ที่ออกสู่ถนนหลักโดยตรงยังทำให้รถต้องมีการจอดรออยู่บนถนนสายหลักซึ่งส่งผลต่อปัญหาจราจร นอกจากนี้ถนนกัลปพฤกษ์ในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นพบเด็ทท์ เฝิงหรือแผงลอยที่เป็นเด็ทท์รถมือสอง ตลาด ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ในสัดส่วนที่สูงมาก ทั้ง ๆ ข้อบัญญัติฯ มีการห้ามก่อสร้างเด็ทท์ เฝิงหรือแผงลอย แต่อาคารเหล่านี้ไม่ใช่ปัญหาเพราะสามารถรื้อถอนได้ง่ายหากในอนาคตเกิดการเปลี่ยนแปลงจะทำให้บริเวณดังกล่าวสามารถถอยร่นได้ บริเวณถนนสายหลักในอนาคตหากมีการพัฒนาอาคารสูงหรือพาณิชย์กรรมมีแนวโน้มว่าจะเกิดการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

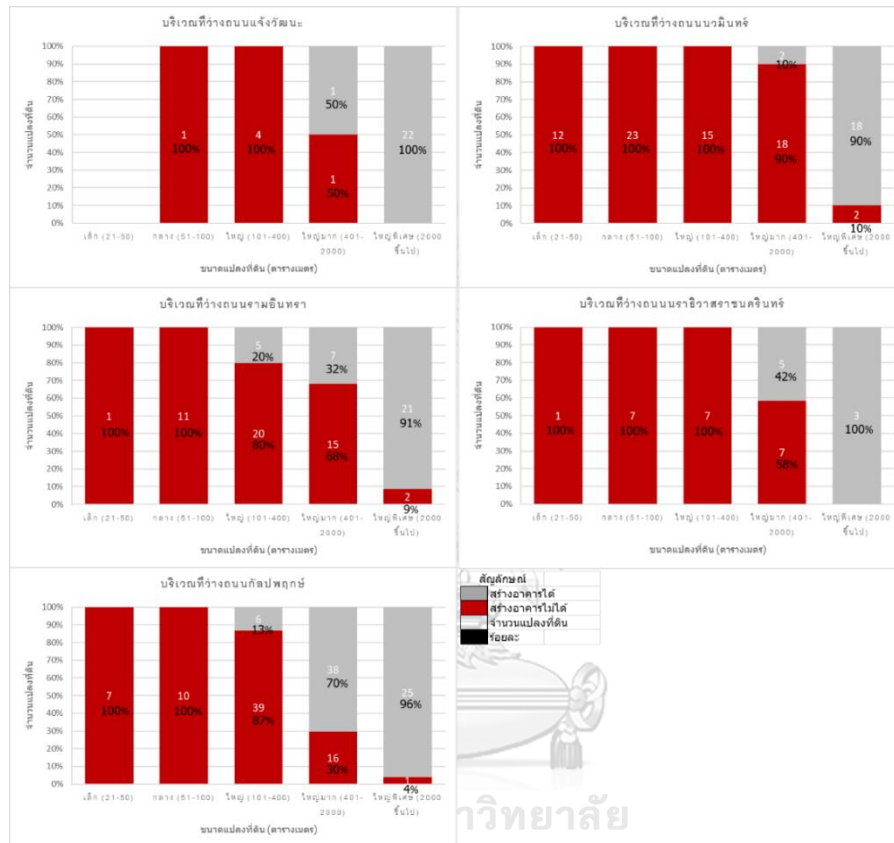
ในขณะที่บ้านเดี่ยวซึ่งเป็นอาคารที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้างพบว่ามีโอกาสเกิดขึ้นในสัดส่วนที่น้อยมากบนถนนในพื้นที่ศึกษา การห้ามก่อสร้างอย่างมีเงื่อนไขบนถนนชานเมืองอาจไม่จำเป็นต้องมีการยกเว้นการก่อสร้างบ้านเดี่ยว เพราะหากมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่จะเกิดการถอยร่นอยู่แล้ว นอกจากนี้อาคารประเภทตึกแถวในเขตกรุงเทพฯ ชั้นนอกพบว่ามีอาคารถอยร่นและเกิดพื้นที่กิจกรรมการค้าในรูปแบบตึกแถวที่ด้านหน้าเป็นที่จอดรถของนิติบุคคล ดังนั้นในอนาคตการตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนชานเมืองในเขตกรุงเทพฯ อาจไม่ได้มีเจตนารมณ์เพื่อป้องกันปัญหาจราจรแต่เปลี่ยนเป็นเพื่อภูมิทัศน์และรักษาทัศนียภาพริมถนน เพราะถ้ามีการยกเว้นการห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภท เช่น บ้านเดี่ยว หรืออาคารอยู่อาศัยรวม อาจยังไม่ตอบโจทย์ด้านการรักษาทัศนียภาพริมถนนตามที่บทที่ 2 ได้กล่าวไว้ ดังนั้นเพื่อให้เกิดบรรยากาศของการอยู่อาศัย หรือรองรับการขยายถนนในอนาคตอาจกำหนดให้เกิดการถอยร่นในระยะดังกล่าวทั้งหมด

5.2.4 ลักษณะแปลงที่ดินที่พบบนพื้นที่ที่ไม่มีการถอยร่นและพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา



แผนภูมิที่ 40 จำนวนแปลงที่ดินในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นกับการสร้างอาคารใหม่ เมื่อพิจารณาเฉพาะแปลงที่ดินบนพื้นที่ที่ไม่มีการถอยร่น พบสัดส่วนแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นในทุกระดับขนาดของแปลงที่ดิน เมื่อพิจารณารูปร่างของแปลงที่ดินในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของขนาดแปลงที่ดินในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น พบว่าบางแปลงที่ดินที่มีขนาดตั้งแต่ 101 ตร.ม ขึ้นไปยังมีโอกาสสร้างอาคารใหม่ได้หากทุกอาคารเดิมทิ้ง ซึ่งรูปร่างของอาคารที่พบจะมีลักษณะลึกลับเกินกว่าระยะ 15 เมตร ในแปลงที่ดินขนาดใหญ่ (101 – 400 ตร.ม) ที่สามารถสร้างอาคารได้มักจะเป็นแปลงที่ดินที่มีความลึก 30 เมตรขึ้นไป ในขณะที่แปลงที่ดินที่ไม่มีโอกาสพัฒนาอาคารใหม่พบสัดส่วนสูงมากในทุกถนนบนพื้นที่ศึกษา คือ ร้อยละ 100 เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 – 50 ตร.ม) และขนาดกลาง (51 – 100 ตร.ม) ซึ่งส่วนใหญ่มีรูปร่างของแปลงที่ดินที่ต้นพอดีกับระยะถอยร่น คือ 15 เมตร และหากต้องทุบอาคารเดิมและมีการถอยร่นจะทำให้บริเวณดังกล่าวไปก็ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้ บริเวณดังกล่าวจะกลายเป็นพื้นที่ว่างที่เจ้าของที่ดินเสียสิทธิ์ในการพัฒนาอาคารจากบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ นอกจากนี้แปลงที่ดินขนาดกลางส่วนใหญ่จะพบว่าเป็นอาคารประเภทตึกแถวที่ยังมีการใช้งานด้านพาณิชย์กรรม ที่ไม่สามารถทุบอาคารและสร้างใหม่ได้เช่นกัน ซึ่งบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นดังกล่าวยังส่งผลให้เกิดการจอตระบริเวณผิวจราจรซึ่งมีจำนวนแปลงที่ดินที่สูงมาก เช่น บริเวณถนนนวมินทร์พบจำนวนแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 – 100 ตร.ม) ที่ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้ถึง 575 แปลง ในขณะที่แปลงที่ดินขนาดใหญ่มากตั้งแต่ 401 ตร.ม ขึ้นไป พบว่ามีแปลงที่ดินบางส่วนที่ไม่สามารถสร้างอาคารได้หากต้องมีการถอยร่น แปลงที่ดินลักษณะนี้มักจะเป็น

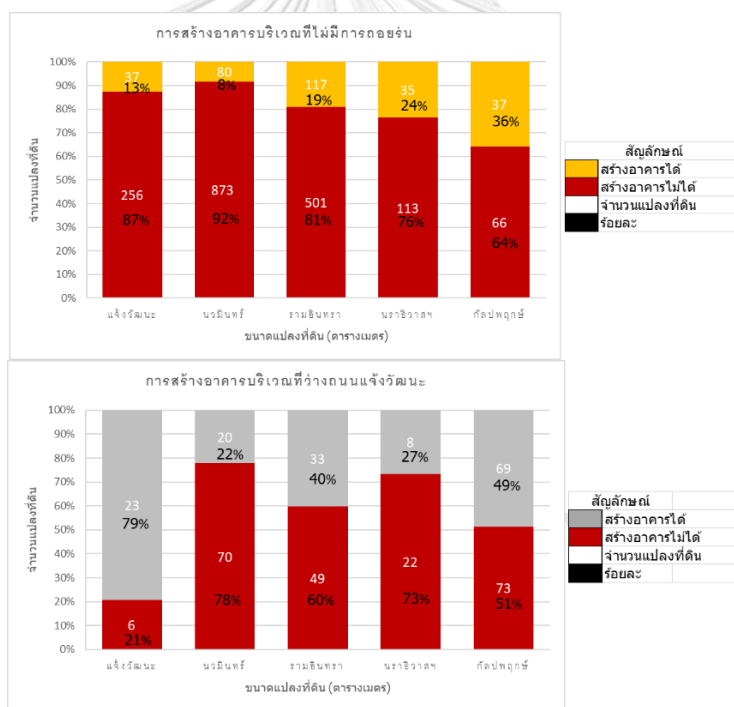
แปลงที่ดินที่ตื้น มีความลึกเพียง 15 เมตร ซึ่งแปลงที่ดินลักษณะนี้จะไม่สามารถสร้างอาคารอะไรได้เลย ยกเว้นการก่อสร้างอาคารบางประเภทที่ข้อบัญญัติฯ ไม่ได้ห้ามก่อสร้าง เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว อาคารอยู่อาศัยรวม สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ประชุมภัตตาคาร หน่วยงานคอนกรีตผสมเสร็จ (ชั่วคราว) สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานศึกษาระดับอุดมศึกษา ป้ายโฆษณา เเพง ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน ซึ่งอาคารที่สามารถสร้างได้นั้นไม่เกิดการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและทำให้เจ้าของต้องเสียที่ดินขนาดใหญ่ไปโดยเปล่าประโยชน์



แผนภูมิที่ 41 จำนวนแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนา

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะแปลงที่ดินบนพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา พบว่ามีแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 – 50 ตร.ม) และแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 – 100 ตร.ม) บนถนนในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้เลย นอกจากการก่อสร้างอาคารบางประเภทที่ข้อบัญญัติฯ ไม่ได้ห้ามก่อสร้าง ในขณะที่แปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ (101 – 400 ตร.ม) พบว่ามีแปลงที่ดินบางส่วนที่สามารถสร้างอาคารที่มีการถอยร่นได้ หากแปลงที่ดินนั้นมีความลึกมากกว่า 15 เมตร และพบว่ามีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ตั้งแต่ 401 ตร.ม ขึ้นไป ที่ไม่สามารถสร้างอาคารได้ เนื่องจากรูปร่างของแปลงที่ดินที่ค่อนข้างตื้นพอดีกับระยะถอยร่น 15 เมตร แปลงที่ดินดังกล่าวจะมีลักษณะตื้นและกว้างไปตามแนวถนน ซึ่งจากข้อบัญญัติฯ ทำให้เจ้าของที่ดินต้องเสียสิทธิ์ในการก่อสร้างอาคารไป ทั้ง ๆ ที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ดังนั้นข้อบัญญัติฯ ทำให้แปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) แปลงที่ดินขนาดกลาง (51 – 100 ตร.ม) เสียสิทธิ์ในการพัฒนาอาคารทั้งหมด และแปลงที่ดินขนาดอื่น ๆ ที่มีความลึกพอดีกับระยะถอยร่นเสียสิทธิ์ในการพัฒนาเช่นเดียวกัน

จากแผนภูมิที่ 42 พบว่าในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นมีจำนวนแปลงที่ดินที่ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้หากต้องทุบอาคารแล้วสร้างใหม่เป็นจำนวนมากซึ่งมีสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 50 บนถนนทั้ง 5 ในพื้นที่ศึกษา และพบว่ามีจำนวนแปลงที่ดินที่ว่างที่ไม่สามารถพัฒนาอาคารได้อีกด้วย บริเวณดังกล่าวจะกลายเป็นที่ว่าง ซึ่งเมื่อเทียบราคาที่ดินในตารางที่ 13 พบว่าในบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนแจ้งวัฒนะที่มีราคาประเมินที่ดินค่อนข้างสูงกว่าถนนสายอื่น หากเป็นที่ดินแปลงเล็กที่สุด (21 - 50 ตร.ม) บนถนนแจ้งวัฒนะ เจ้าของที่ดินก็ไม่มีโอกาสในการพัฒนาหรือซื้อขายที่ดินอีกเลย ซึ่งเป็นที่ดินมูลค่าประมาณ 650,000 – 1,625,000 เพราะไม่สามารถสร้างอาคารอื่นที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ และหากเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่านี้ก็จะเสียสิทธิ์ในการพัฒนาที่ดินที่มีมูลค่ามาก นอกจากจะมีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินด้านหลัง นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณที่เป็นแปลงที่ดินของรัฐจะมีขนาดใหญ่มาก เช่น บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทรา ซึ่งรัฐไม่ได้รับผลกระทบหรือเสียผลประโยชน์ใด ๆ จากการตราข้อบัญญัติฯ นี้ แต่การที่มีการตราข้อบัญญัติฯ เกิดขึ้นในบริเวณที่ไม่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ได้ ในขณะที่มูลค่าของที่ดินมีราคาสูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง ส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะแปลงที่ดินของเอกชน เนื่องจากสิ่งที่สามารถสร้างได้เป็นอาคารที่ไม่ได้สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งทำให้เกิดการเสียโอกาสในการพัฒนาอาคารใหม่



แผนภูมิที่ 42 สรุปจำนวนแปลงที่ดินกับการสร้างอาคารใหม่บริเวณพื้นที่ศึกษา ตารางที่ 13 ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ. 2559 - 2562

พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร		
ลำดับที่	ชื่อหน่วยที่ดิน	ราคาประเมินที่ดิน (บาท/ตารางวา)
1	ถนนแจ้งวัฒนะ	130,000 - 140,000
2	ถนนนวมินทร์	85,000 - 90,000
3	ถนนรามอินทรา	95,000 - 100,000
4	ถนนราธิวาส	280,000 - 600,000
5	ถนนกัลปพฤกษ์	45,000 - 57,000

(สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน, 2559)

5.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น

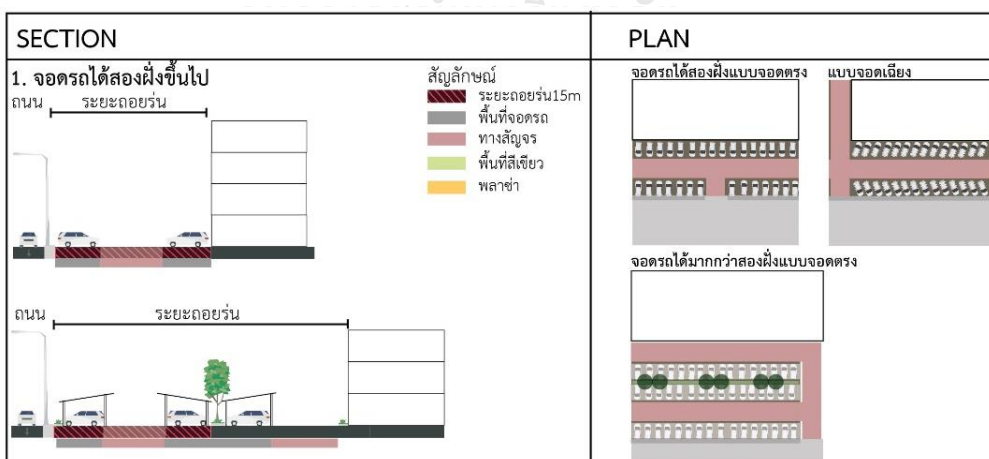
เพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบอาคาร รูปแบบการใช้พื้นที่จอดรถและทางสัญจรในบริเวณที่มีการถอยร่น จึงแบ่งการวิเคราะห์และวิธีในการประมวลผลเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

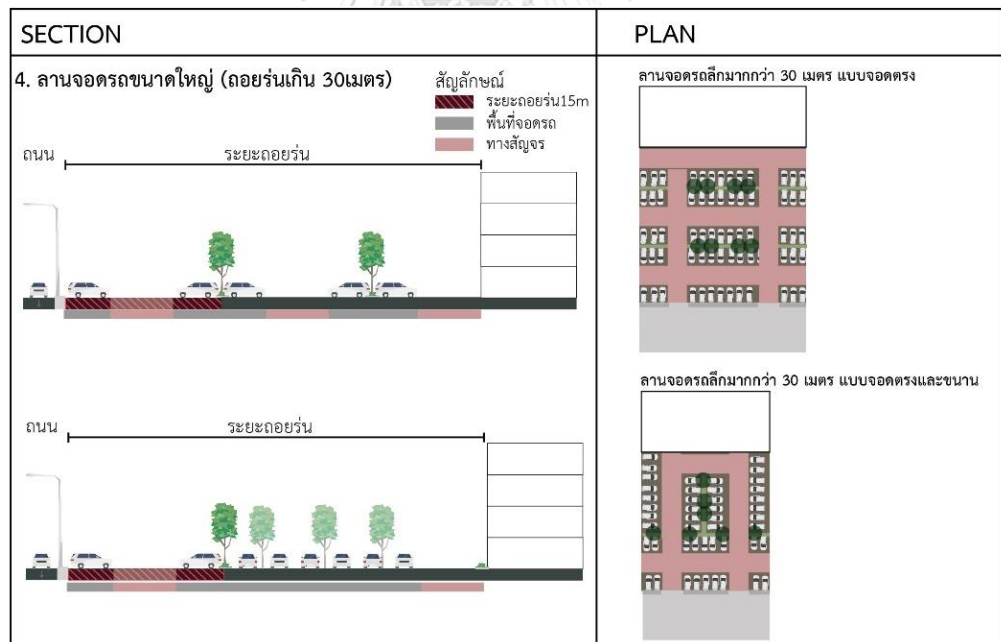
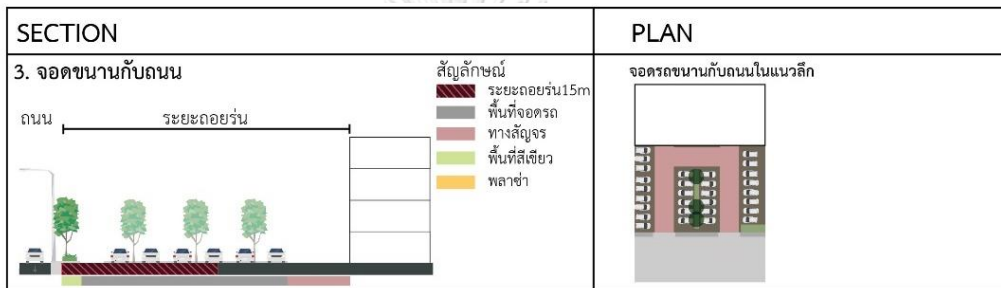
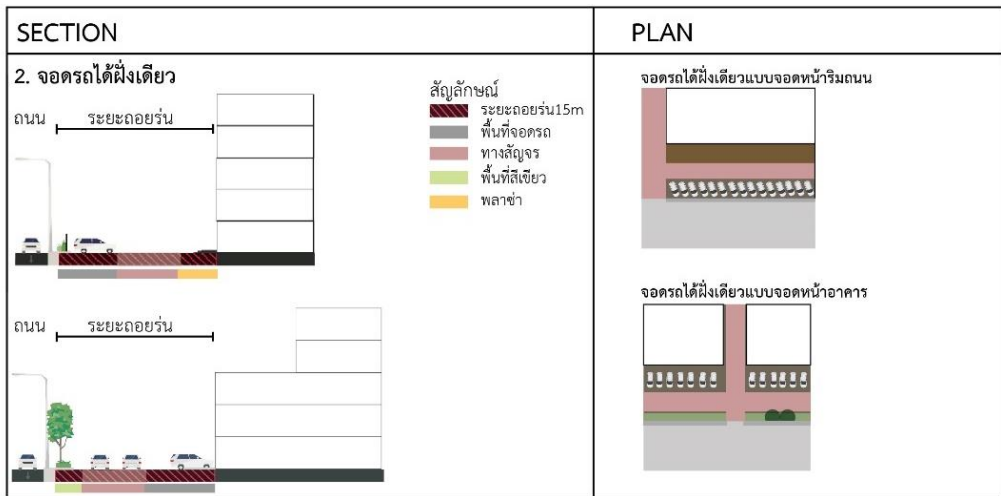
5.3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นจำแนกตามลักษณะการใช้งาน

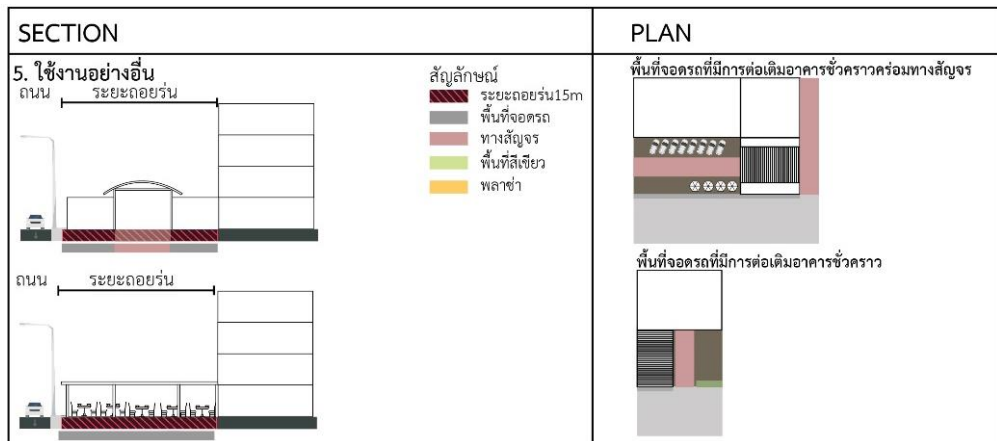
เพื่อวิเคราะห์ว่าในบริเวณที่มีการถอยร่นมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไร แบ่งเป็นกี่รูปแบบ โดยประมวลผลวิจัยด้วยวิธีการนับจำนวนแปลงที่ดินจากประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่อาคารมีการถอยร่น โดยนับตามแปลงที่ดินที่บริเวณที่มีการถอยร่น (IV) และวัดระยะทางของประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นในแต่ละรูปแบบ (V) ดังที่ได้อธิบายไว้ในบทที่ 3 ซึ่งพบรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นทั้งหมด 4 รูปแบบ ได้แก่ พื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียว และลานเอนกประสงค์

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นทั้งหมด 4 รูปแบบ ยังสามารถจำแนกรูปแบบของการใช้งานได้ดังนี้ พื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์ จำแนกได้เป็น มีการใช้งานที่สามารถให้คนทั่วไปมาใช้งานหรือเป็นพื้นที่สำหรับผู้ใช้อาคาร และไม่มีการใช้งานอาจเป็นพื้นที่สีเขียวกร้าง สนามหญ้าโล่ง หรือมีแนวรั้วกันไม่ให้คนภายนอกเข้ามาใช้งาน จากวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณริมถนนสายหลักที่สำคัญ จึงเน้นการจำแนกรูปแบบและวิเคราะห์ในเรื่องพื้นที่จอดรถและทางสัญจรเป็นหลัก ซึ่งหลังจากการสำรวจพื้นที่ที่สามารถจำแนกรูปแบบของพื้นที่จอดรถออกเป็น 5 รูปแบบ ได้แก่ จอดรถได้สองฝั่งขึ้นไป จอดรถได้ฝั่งเดียว จอดขนานกับถนน ลานจอดรถขนาดใหญ่ที่อาคารมีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร และการใช้งานพื้นที่จอดรถเป็นอย่างอื่น เช่น ต่อเติมเพิงชั่วคราวเป็นร้านค้า ร้านอาหาร ร้านกาแฟ หรือวางสิ่งของต่าง ๆ ดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่จอดรถ

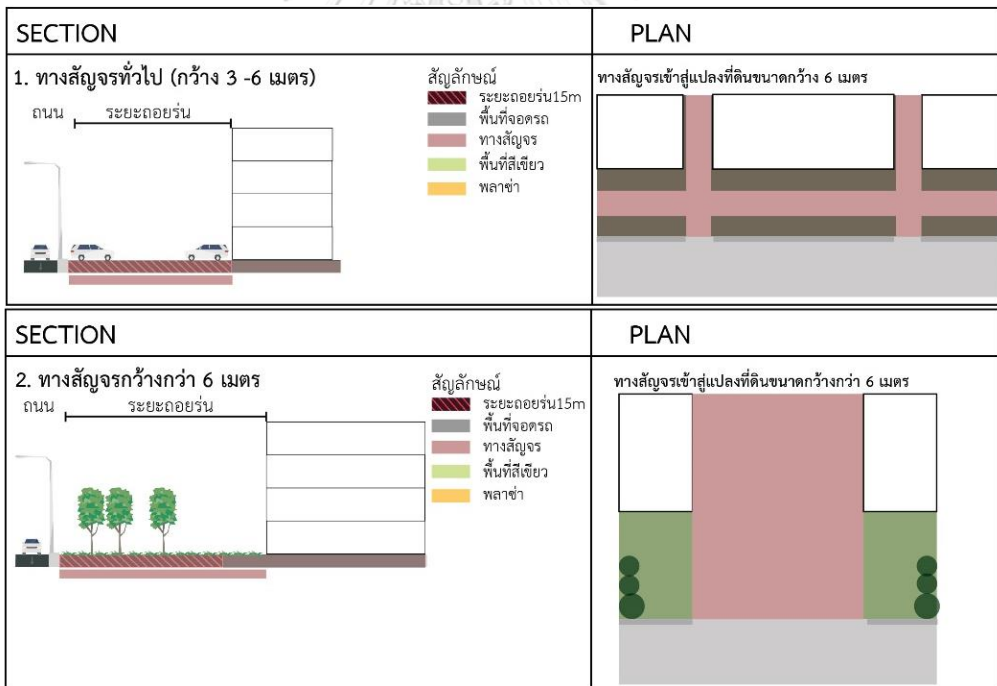






ทางสัญจรสามารถจำแนกได้เป็น 2 รูปแบบ คือทางสัญจรในการเข้าแปลงที่ดินทั่วไป ขนาด 3-6 เมตร และทางสัญจรขนาดกว้างเกินกว่า 6 เมตร ซึ่งมักพบมากในทางเข้าโครงการหมู่บ้านจัดสรรใหม่ โครงการคอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน หรือทางเข้าศูนย์ราชการ ดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 การจำแนกรูปแบบของทางสัญจร



การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นจำแนกตามลักษณะการใช้งาน

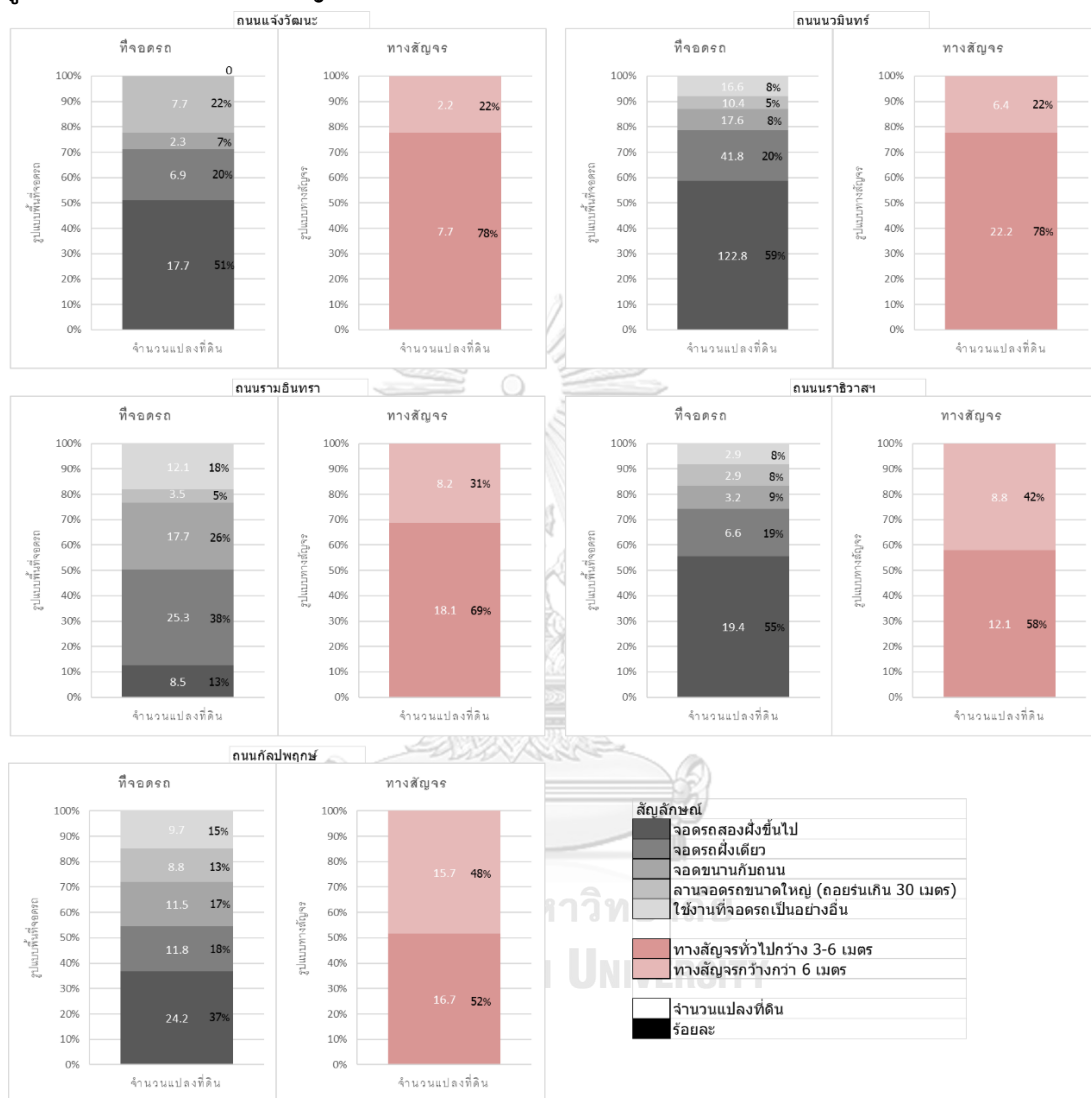


แผนภูมิที่ 43 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่พบบริเวณพื้นที่ถอยร่นของพื้นที่ศึกษา

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น แบ่งเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ แปลงที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่จอดรถ แปลงที่ดินที่ใช้เป็นทางสัญจร แปลงที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่สีเขียว และแปลงที่ดินที่ใช้เป็นลานเอนกประสงค์ จากแผนภูมิที่ 43 พบว่าแปลงที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่จอดรถมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ มีสัดส่วนจำนวนแปลงที่ดินอยู่ที่ร้อยละ 47 - 58 ยกเว้นถนนนวมินทร์ที่พบจำนวนแปลงที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่จอดรถมากที่สุดถึงร้อยละ 79 แต่เมื่อเทียบกับสัดส่วนของระยะทางที่มีการใช้พื้นที่จอดรถแล้วค่อนข้างต่างกัน สาเหตุมาจากขนาดแปลงที่ดินเนื่องจากแปลงที่ดินไม่ได้มีขนาดใหญ่มาก และการพัฒนาอาคารส่วนใหญ่เป็นตึกแถวที่มีกรรมสิทธิ์ของตนเองต่อ 1 คูหา จึงทำให้นับจำนวนแปลงที่ดินที่มีการใช้พื้นที่ในระยยะถอยร่นเป็นที่จอดรถได้มากกว่าถนนสายอื่น บริเวณถนนรามอินทรา นอกจากจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถยังพบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียวที่มีสัดส่วนระยะทางมากกว่าถนนสายอื่น เมื่อเทียบสัดส่วนระหว่างจำนวนแปลงและระยะทางแล้วพบว่าพื้นที่สีเขียวที่มีการถอยร่นจะอยู่ในแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่มาก ๆ ทั้งที่เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สถาบันทหารและศูนย์การค้า เมื่อคิดสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถรวมกับทางสัญจร

ของพื้นที่ศึกษาได้ค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ 76 ซึ่งถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ในระยะถาวร คือ การส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ

รูปแบบพื้นที่จอดรถและทางสัญจรที่พบ



แผนภูมิที่ 44 รูปแบบพื้นที่จอดรถและทางสัญจรที่พบบนพื้นที่ศึกษา

จากการจำแนกรูปแบบพื้นที่จอดรถและทางสัญจร ดังที่ได้อธิบายไว้ในตารางที่ 14 และ 15 เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการจอดในแต่ละพื้นที่ดังแผนภูมิที่ 44 พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่จอดรถที่จอดได้ 2 ฝั่ง มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 ยกเว้นถนนรามอินทราที่จะมีสัดส่วนของที่จอดรถฝั่งเดียวมากกว่า เนื่องจากพบว่าเป็นอาคารทั่วไปที่มีการถาวรมากที่สุด และแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ ดังนั้นความต้องการในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถาวรจึงขึ้นอยู่กับเจ้าของแปลงที่ดินนั้น ๆ พบการใช้พื้นที่เป็นลานจอดรถขนาดใหญ่ที่อาคารมีการถาวรเกินระยะ 30 เมตร มากที่สุดบริเวณถนนแจ้งวัฒนะเนื่องจากเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่จึงมีการสร้างลานจอดรถขนาดใหญ่เพื่อรองรับผู้เข้ามาติดต่อราชการ ส่วนแปลงที่ดินที่ใช้เป็นทางสัญจรจะพบว่ามีสัดส่วนที่

ใกล้เคียงกัน คือเป็นถนนทางเข้าแปลงที่ดินขนาดทั่วไปกว้าง 3-6 เมตร แต่พบว่าบริเวณถนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนกัลปพฤกษ์มีสัดส่วนของทางสัญจรที่กว้างกว่า 6 เมตร มากกว่าถนนสายอื่น เมื่อสำรวจแล้วพบว่าทางสัญจรลักษณะดังกล่าวจะเป็นทางเข้าโครงการหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม และอาคารสูง

การเกิดรูปแบบของพื้นที่จอดรถ แบ่งเป็น 3 กรณีตามขนาดของแปลงที่ดิน

- 1) กรณีที่แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และอาคารมีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร จะพบรูปแบบพื้นที่จอดรถเป็นลานขนาดใหญ่ เพราะไม่นิยมสร้างอาคารขนาดใหญ่ติดด้านหน้าถนน (รูปที่ 87)

ลานจอดรถขนาดใหญ่



รูปที่ 87 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีที่แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และอาคารมีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร

- 2) กรณีที่แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และลึกเกินกว่า 15 เมตร พบได้ในอาคารทั่วไป เช่น สำนักงาน ซึ่งแปลงที่ดินไม่ได้มีขนาดใหญ่เท่ากรณีที่ 1 รูปแบบการจอดรถที่พบ คือ การจอดเรียงซ้อนกันในแนวลึกลงไปจนถึงด้านหน้าอาคาร (รูปที่ 88)

จอดรถที่เรียงซ้อนกันในแนวลึก



รูปที่ 88 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีที่แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่และลึกเกินกว่า 15 เมตร

- 3) กรณีที่แปลงที่ดินมีลักษณะตันพอดีกับระยะถอยร่น 15 เมตร จะพบว่าเป็นพื้นที่จอดรถที่จอดได้ฝั่งเดียว หรือพื้นที่จอดรถที่จอดได้ 2 ฝั่ง หากเป็นพื้นที่ที่ห้วมุมจะมีการจอดรถระหว่างกัน รวมไปถึงการใช้พื้นที่จอดรถเป็นอย่างอื่นร่วมอยู่ด้วย เช่น ต่อเติมอาคารชั่วคราวออกมา (รูปที่ 89)

จอดรถได้สองฝั่ง



จอดรถบริเวณพื้นที่ห้วมุม



การต่อเติมโครงสร้างชั่วคราว



รูปที่ 89 ตัวอย่างที่จอดรถกรณีที่แปลงที่ดินมีลักษณะตันพอดีกับระยะถอยร่น 15 เมตร

5.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นจำแนกตามรูปแบบอาคารและถนนตัวอย่าง

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ว่าอาคารรูปแบบต่าง ๆ ที่พบในบริเวณที่มีการถอยร่น มีการใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นพื้นที่จอดรถหรือทางสัญจรที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการตราข้อบัญญัติฯ หรือไม่ โดยประมวลผลวิจัยด้วยวิธีการนับจำนวนแปลงที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและจากรูปแบบของอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่น เพื่อหาว่าอาคารประเภทนี้ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นอะไร (VI)

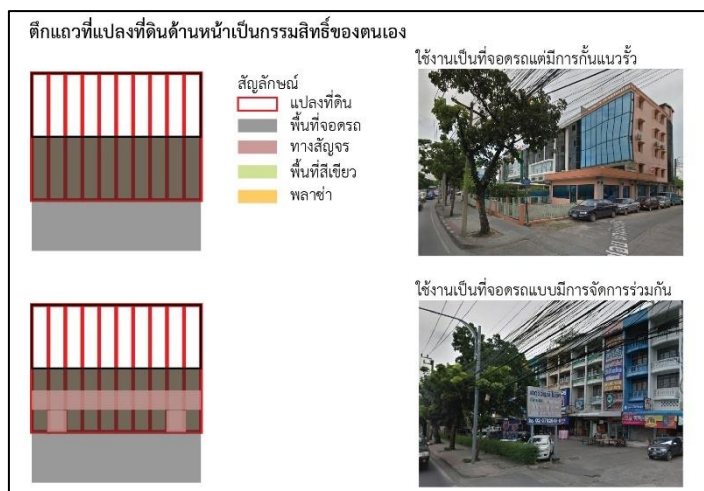
ตารางที่ 16 จำนวนแปลงที่ดินที่จำแนกตามรูปแบบอาคารและถนนตัวอย่าง

	อาคารขนาดใหญ่	ร้อยละ	อาคารทั่วไป	ร้อยละ	ตึกแถว	ร้อยละ	ไม่มีอาคาร										บ้าน	ชั่วคราว	โรงงาน	หลายประเภท
							ลักษณะอาคารตามหลังแปลงที่ดิน													
							อาคารใหญ่และทั่วไป	ร้อยละ	ตึกแถว	ร้อยละ	อื่นๆ	โรง	รวม	ร้อยละ						
ถนนแจ้งวัฒนะ	ที่จอดรถ	14.7	61.3	5.9	53.6	0.7	23.3	0.9	90	1.8	90	0	0	2.7	90	0	7	1.9	1.7	
	ทางสัญจร	2.6	10.8	0.5	4.55	0.3	10	0.1	10	0.2	10	0	0	0.3	10	1	4.8	0.1	0.3	
	พื้นที่สีเขียว	4.7	19.6	2.7	24.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5.3	0	0	
	พลาซ่า	2	8.33	1.9	17.3	2	66.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	
	รวม	24	100	11	100	3	100	1	100	2	100	0	0	3	100	3	18	2	2	
ถนนรามอินทรา	ที่จอดรถ	5.8	48.3	27.8	73.2	93.8	98.7	11.4	75	8.2	91	7	28	54.7	72.9	2.6	21.6	1.2	1.7	
	ทางสัญจร	1.5	12.5	4.5	11.8	0.6	0.63	0.8	5.3	0.8	8.9	0	11	12.5	16.7	2.4	5.9	0.5	0.7	
	พื้นที่สีเขียว	2.4	20	3	7.89	0	0	2	13.2	0	0	0	4	5.8	7.73	1	3.3	0.3	1.6	
	พลาซ่า	2.3	19.2	2.7	7.11	0.6	0.63	1	6.6	0	0	0	1	2	2.67	0	1.2	0	0	
	รวม	12	100	38	100	95	100	15.2	100	9	100	7	44	75	100	6	32	2	4	
ถนนงามวิวัฒนา	ที่จอดรถ	5.4	54	32.6	69.4	2	66.7	0.8	80	2	100	0	6	8.8	55	4.5	9.1	2.8	1.9	
	ทางสัญจร	2.7	27	9.8	20.9	0	0	0.2	20	0	0	0	3	3	18.8	1.7	6.6	0.3	2.2	
	พื้นที่สีเขียว	0.9	9	3.6	7.66	0	0	0	0	0	0	0	4	4.2	26.3	3.8	1.9	0.9	1.9	
	พลาซ่า	1	10	1	2.13	1	33.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.3	0	0	
	รวม	10	100	47	100	3	100	1	100	2	100	0	13	16	100	10	18.9	4	6	
ถนนรามธำมาสนี	ที่จอดรถ	8.6	57.3	13	81.3	0.8	26.7	6.2	34	0	0	0	2	8.2	37.3	2	1.7	0	0.7	
	ทางสัญจร	4.8	32	3	18.8	0.6	20	3.3	18	0	0	0	0	3.7	16.8	3.5	5.2	0	0.1	
	พื้นที่สีเขียว	0.9	6	0	0	1.6	53.3	6.5	36	0	0	0	2	8.1	36.8	3.5	1.6	0	0.2	
	พลาซ่า	0.7	4.67	0	0	0	0	2	11	0	0	0	0	2	9.09	0	0.5	0	0	
	รวม	15	100	16	100	3	100	18	100	0	0	0	4	22	100	9	9	0	1	
ถนนกำแพงเพชร	ที่จอดรถ	4.4	62.9	27	75	2.9	15.3	2.7	90	8.2	43	0	7	17.4	41.4	1.7	9.1	0	3.5	
	ทางสัญจร	1.3	18.6	5	13.9	0.6	3.16	0.1	3.3	2.8	15	0	10	13.6	32.4	1.3	9.4	0	1.2	
	พื้นที่สีเขียว	1.3	18.6	3.4	9.44	0.5	2.63	0.2	6.7	8	42	1	2	11	26.2	5.2	1.3	0	0.3	
	พลาซ่า	0	0	0.6	1.67	15	78.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0.8	0.2	0	1	
	รวม	7	100	36	100	19	100	3	100	19	100	1	19	42	100	9	20	0	6	

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่พบมากที่สุดในแต่ละรูปแบบอาคาร

พื้นที่ศึกษาทั้ง 5 จะพบว่าอาคารเกือบทุกประเภทส่วนใหญ่จะถูกใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถ (ตารางที่ 16) อาคารขนาดใหญ่และอาคารทั่วไปจะมีการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณที่มีการถอยร่นเหมือนกัน คือเป็นพื้นที่จอดรถมากที่สุด ตึกแถวที่กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นแปลงเดี่ยวตามแต่ละคูหาจะจัดอยู่ในกลุ่มตึกแถว ตึกแถวที่พบบนถนนเก่าที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในมักมีการใช้งานเป็นที่จอดรถ เช่น บริเวณถนนรามอินทราพบสัดส่วนการใช้งานเป็นที่จอดรถมากที่สุด ในขณะที่ตึกแถวของถนนใหม่ที่อยู่ในเขตชานเมืองจะมีการใช้งานที่หลากหลายกว่า เช่น บริเวณถนนกำแพงเพชรที่พบการใช้เป็นพื้นที่ลานเอนกประสงค์ด้วยนั้น เนื่องจากเป็นตึกแถวรุ่นเก่าที่สร้างมาก่อนการตัดถนนเมื่อมีการตัดถนนผ่านบริเวณริมถนนกำแพงเพชรตึกแถวบริเวณนี้จึงหันด้านหลังสู่ถนน ถึงแม้จะพบมีสัดส่วนสูงแต่ในความเป็นจริงพบจำนวนเพียง 15 แปลงที่ดินที่มีขนาดกลางเท่านั้น ส่วนบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทราและถนนรามธำมาสนีพบจำนวนอาคารประเภทตึกแถวที่มีการถอยร่นในสัดส่วนที่น้อยมาก เนื่องจากสภาพแนวโน้มการพัฒนาและขนาดของแปลงที่ดินไม่เอื้อต่อการสร้างตึกแถว นอกจากนี้ตึกแถวที่พื้นที่ด้านหน้าเป็นของนิติบุคคลจะถูกจัดอยู่ในกลุ่มไม่มีอาคาร เพราะมีการแบ่งแปลงที่ดินเป็นของนิติบุคคลเพื่อถอยร่นก่อนสร้างตึกแถวแปลงที่ดินในลักษณะดังกล่าวมีสัดส่วนการใช้พื้นที่บริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถมากเช่นกัน ยกเว้นบริเวณถนนรามธำมาสนีพบตึกแถว และบริเวณถนนกำแพงเพชรที่มีการใช้งานเป็นที่สีเขียวด้วย ซึ่งวิเคราะห์อาคารในแต่ละประเภทได้ดังนี้

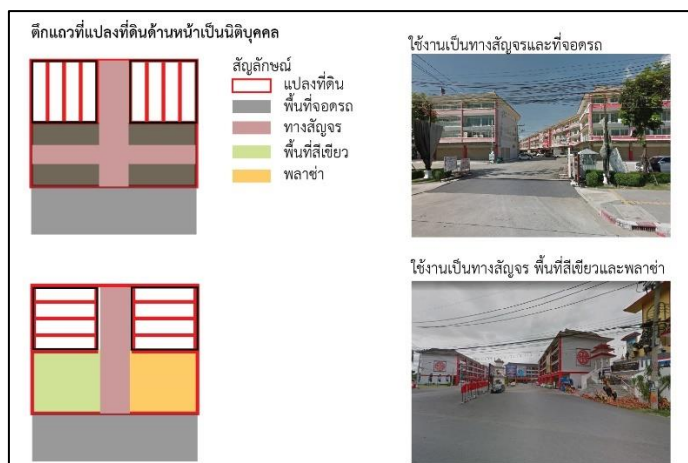
- 1) อาคารขนาดใหญ่ พบว่ามีจำนวนแปลงที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ ยกเว้นบริเวณถนนนวมินทร์ที่จำนวนแปลงที่ดินมีการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่จอดรถร้อยละ 48 เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าอาคารขนาดใหญ่ประเภทคอนโดมิเนียมที่สูงเกินกว่า 23 เมตร มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่การใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นจึงเป็นพื้นที่สีเขียว และมีพื้นที่ให้จอดรถอยู่ด้านในโครงการ นอกจากนี้อาคารขนาดใหญ่ประเภทศูนย์การค้าที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่จะมีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นลานจอดรถขนาดใหญ่ บริเวณด้านหน้าอาจเป็นลานเอนกประสงค์หรือพื้นที่สีเขียว ดังที่พบบนถนนรามอินทรา อาคารสำนักงานสูงที่มีผู้ใช้งานจำนวนมากที่พบมากบนถนนนราธิวาส บริเวณที่มีการถอยร่นมักจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นลานเอนกประสงค์หรือพื้นที่สีเขียวหรือทางสัญจรในการจอดรถรับส่งคน การถอยร่นเกิน 30 เมตร พบมากที่สุดบนถนนแจ้งวัฒนะเนื่องจากเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการ การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงมีความหลากหลายและมีขนาดใหญ่มากกว่าบนถนนอื่น
- 2) อาคารทั่วไป พบว่ามีจำนวนแปลงที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะพบว่ามีหลากหลายของการใช้พื้นที่บริเวณถอยร่น เพราะถนนแจ้งวัฒนะเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการ และสถานศึกษาที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ดังนั้นจึงพบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณด้านหน้าเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์ บริเวณถนนนวมินทร์อาคารทั่วไปที่มีการใช้งานเป็นอาคารสำนักงาน ศูนย์บริการรถยนต์จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่จอดรถ ยกเว้นอาคารชุดอยู่อาศัยของโครงการการเคหะแห่งชาติที่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่สีเขียวและทางสัญจรสำหรับเข้าโครงการ ขณะที่อาคารทั่วไปประเภทร้านอาหาร อาจมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านหน้าเป็นลานเอนกประสงค์สำหรับเป็นที่นั่ง
- 3) ดิ็กแถวที่แปลงที่ดินแบ่งเป็นแต่ละคูหา ในถนนเก่าจะพบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถในแปลงที่ดินของตนเองมากกว่าแปลงที่ดินที่มีดิ็กแถวในถนนใหม่ ดังที่พบบริเวณถนนนวมินทร์ เนื่องจากแทบจะไม่พบแปลงที่ดินลักษณะนี้อีกแล้วบนถนนใหม่ พื้นที่ด้านหน้าของกลุ่มดิ็กแถวที่พบบนถนนใหม่จะเป็นของนิติบุคคลที่มีการจัดการร่วมกันซึ่งจะไปกล่าวในบริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคารแต่แปลงด้านหลังเป็นดิ็กแถวต่อไป การใช้ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นดิ็กแถวที่กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินแบ่งเป็นแต่ละคูหาจะพบทั้งที่มีการกั้นแนวรั้วออกมาถึงริมถนน หรือมีการจัดการร่วมกันในกรณีที่ดินดิ็กแถวมีกิจกรรมพาณิชย์กรรมรวมอยู่ด้วย (รูปที่ 90)



รูปที่ 90 การใช้ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นตึกแถวที่กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินแบ่งเป็นแต่ละคูหา จำนวนแปลงที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถในบริเวณ กลุ่มถนนเก่า ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์และถนนรามอินทรา ยกเว้นกลุ่มถนนใหม่ คือ บริเวณถนน นราธิวาสที่พบตึกแถวที่มีการถอยร่นเพียงกลุ่มเดียว และบริเวณถนนกัลปพฤกษ์พบโครงการที่อยู่อาศัยใน รูปแบบอาคารพาณิชย์เกิดขึ้นจำนวนมาก การใช้งานของพื้นที่มีความหลากหลายมากกว่า ดังนั้นแปลงที่ดินที่มี การถอยร่นที่พบอาคารประเภทตึกแถว ที่พื้นที่ด้านหน้าเป็นพื้นที่ของนิติบุคคลหมู่บ้าน จึงมีความหลากหลาย ของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นมากกว่า ทั้งพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่สีเขียวหรือลาน เอนกประสงค์

- 4) บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร พบว่ามักเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก ที่มีความลึกเท่ากับระยะถอยร่น คือประมาณ 15 เมตร จึงทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารได้ บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคารพบว่ามีสัดส่วนการใช้งานเป็นพื้นที่ จอดรถมากที่สุด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

- บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร ที่ด้านหลังเป็นแปลงที่ดินของอาคารขนาดใหญ่และอาคารทั่วไป
- บริเวณถนนแจ้งวัฒนะพบว่ามีการแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่ไม่มีอาคารเป็นพื้นที่จอดรถซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์ ราชการแจ้งวัฒนะ บริเวณถนนนราธิวาสแปลงที่ดินที่ไม่มีอาคารมักเป็นส่วนหนึ่งของอาคารสูงทั้งอาคาร สำนักงานและคอนโดมิเนียม มีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเพื่อเป็นการเปิดทางเข้า-ออกโครงการ หรือ เป็นพื้นที่ด้านหน้าอาคารที่มีการใช้งานที่หลากหลายทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่สีเขียว
- บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร ที่ด้านหลังเป็นตึกแถว มักพบว่าแปลงที่ดินลักษณะนี้เป็นของนิติบุคคล หมู่บ้าน ที่มีการกันพื้นที่ด้านหน้าให้เป็นพื้นที่ถอยร่นและมีการสร้างอาคารประเภทตึกแถวด้านหลัง แม้ว่า จำนวนแปลงที่ดินนับได้น้อย แต่นับตึกแถวที่อยู่ด้านหลังได้อีกหลายคูหาดังที่เห็นในจำนวนอาคารที่มีการ ถอยร่น เนื่องจากข้อจำกัดของการสร้างระบบการนับ ในกลุ่มถนนเก่ามักใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ แต่ในกลุ่มถนนใหม่จะมีความหลากหลายมากกว่า เช่น บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ที่มักพบการใช้ประโยชน์ ที่ดินเป็นทางเข้า-ออกโครงการ ที่จอดรถ พื้นที่สีเขียว หรือลานเอนกประสงค์ (รูปที่ 91)



รูปที่ 91 การใช้ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นตึกแถวที่กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเป็นของนิติบุคคล

- บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร ที่ด้านหลังเป็นอาคารอื่น ๆ นอกเหนือจากอาคารขนาดใหญ่ อาคารทั่วไป และตึกแถว เช่น ด้านหลังแปลงที่ดินที่ไม่มีอาคาร เป็นบ้านพักอาศัย เป็นอาคารชั่วคราวของตลาด การใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นทั้งที่จอดรถและใช้เป็นอย่างอื่น เช่น พื้นที่ค้าขาย พื้นที่วางของ
 - บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร ที่ด้านหลังไม่มีอาคาร พบว่าเป็นที่โล่งแต่เป็นส่วนหนึ่งของอาคารที่มีการถอยร่น เช่น พื้นที่ลานจอดรถด้านข้างของอาคาร
- 5) บ้าน การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณด้านหน้ามีความหลากหลายขึ้นอยู่กับความต้องการของเจ้าของบ้าน มักพบการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจรเข้าบ้านหรือพื้นที่สีเขียว และมีแนวรั้วล้อมรอบบริเวณบ้าน นอกจากนี้บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ที่มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นมากมาย บริเวณด้านหน้ามักมีการกันเป็นพื้นที่สีเขียวและซุ้มโครงการทางเข้าหมู่บ้าน
 - 6) อาคารชั่วคราว โดยมากพบว่าเป็นสถานีสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งมักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจร บริเวณที่เป็นมุมหรือเศษเหลือของแปลงที่ดินมักจะมีการใช้งานเป็นพื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์ หากเป็นร้านซ่อมรถ ร้านค้า ตลาด พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ถอยร่นเป็นที่จอดรถ และใช้เป็นอย่างอื่น เช่น ที่วางของ ที่นั่ง
 - 7) โรงงานอุตสาหกรรม พบว่าจำนวนแปลงที่ดินเกินกว่าร้อยละ 50 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ ยกเว้นบริเวณถนนนราธิวาสและถนนกัลปพฤกษ์ที่ไม่พบอาคารประเภทโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณที่มีการถอยร่น
 - 8) อาคารหลายประเภท พบบริเวณแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่มีการถอยร่นแตกต่างกันไปตามการใช้งานของอาคาร หากเป็นกลุ่มอาคารหลายประเภทบริเวณสถานีสถานีบริการน้ำมัน การใช้ประโยชน์ที่ดินมักเป็นพื้นที่จอดรถ ทางสัญจร และพื้นที่สีเขียว หากพบว่าเป็นกลุ่มอาคารสำนักงานและอาคารขนาดใหญ่ หรือศูนย์การค้า มักเป็นลานจอดรถขนาดใหญ่ และมีพื้นที่สีเขียวในบริเวณที่เป็นเศษเหลือของแปลงที่ดิน

5.3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นที่มีการใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจร

จำแนกตามรูปแบบอาคารและถนนตัวอย่าง

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์อาคารที่จะมีแนวโน้มการใช้งานสูงและอาจก่อให้เกิดปัญหา ซึ่งได้แก่ อาคารขนาดใหญ่ อาคารทั่วไป ตึกแถวและบริเวณที่ไม่มีอาคาร ว่ามีรูปแบบพื้นที่จอดรถและทางสัญจรเป็นอย่างไร โดยจากประมวลผลวิจัยด้วยวิธีการนับจำนวนแปลงที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและจากรูปแบบของอาคารในบริเวณที่มีการถอยร่น (VI) ในข้อ 5.3.2 มาจำแนกประเภทและวิเคราะห์ในรายละเอียดเรื่องพื้นที่จอดรถและทางสัญจร

1) อาคารขนาดใหญ่

ตารางที่ 17 การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของอาคารขนาดใหญ่

อาคารขนาดใหญ่	ถนนแจ้งวัฒนะ		ถนนพหลโยธิน		ถนนรามอินทรา		ถนนราชมงคล		ถนนกัลปพฤกษ์	
	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ
พื้นที่จอดรถ										
1.1 สองฝั่งขึ้นไป	6.6	42	3.3	57	2.1	39	6.2	72	0	0
1.2 ฝั่งเดียว	3.3	21	1.7	29	1.8	33	1.6	19	1.8	41
1.3 ถอยร่นเกิน30เมตร	4.9	31	0.8	14	0.5	9	0	0	1.9	43
1.4 ใช้งานอย่างอื่น	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6	14
1.5 ขนานกับถนน	0.8	5	0	0	1	19	0.8	9	0.1	2
รวม	15.6	100	5.8	100	5.4	100	8.6	100	4.4	100
ทางสัญจร										
2.1 กว้างกว่า6เมตร	0.9	33	1	67	1.2	44	1.5	31	0.9	69
2.2 ทั่วไป 3-6เมตร	1.8	67	0.5	33	1.5	56	3.3	69	0.4	31
รวม	2.7	100	1.5	100	2.7	100	4.8	100	1.3	100

พบว่ามีการจอดรถในรูปแบบ 2 ฝั่งมาก และพบว่ามีอาคารขนาดใหญ่ที่มีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร ทำให้เกิดลานจอดรถขนาดใหญ่ขึ้น และไม่พบการใช้งานที่จอดรถเป็นอย่างอื่นเลย ยกเว้นถนนกัลปพฤกษ์ที่พบว่ามีวางสิ่งของบนพื้นที่จอดรถ ในลักษณะร้านค้าขายอุปกรณ์ก่อสร้าง และไม่พบการจอดรถในรูปแบบ 2 ฝั่งบนถนน สายนี้ อาคารขนาดใหญ่มักตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก ๆ ดังนั้นรูปแบบพื้นที่จอดรถจึงมีความหลากหลาย

2) อาคารทั่วไป

ตารางที่ 18 การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของอาคารทั่วไป

อาคารทั่วไป	ถนนแจ้งวัฒนะ		ถนนพหลโยธิน		ถนนรามอินทรา		ถนนราชมงคล		ถนนกัลปพฤกษ์	
	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ
พื้นที่จอดรถ										
1.1 สองฝั่งขึ้นไป	3	51	19.3	69	4.3	13	7.3	56	12.1	45
1.2 ฝั่งเดียว	1	17	1.6	6	15.7	48	3	23	4.5	17
1.3 ถอยร่นเกิน30เมตร	1.9	32	2	7	0.7	2	0	0	1.4	5
1.4 ใช้งานอย่างอื่น	0	0	0	0	3.7	11	1	8	5.2	19
1.5 ขนานกับถนน	0	0	4.9	18	8.2	25	1.7	13	3.8	14
รวม	5.9	100	27.8	100	32.6	100	13	100	27	100
ทางสัญจร										
2.1 กว้างกว่า6เมตร	0	0	0	0	0.2	2	0.6	20	0	0
2.2 ทั่วไป 3-6เมตร	0.5	100	4.5	100	9.6	98	2.4	80	5	100
รวม	0.5	100	4.5	100	9.8	100	3	100	5	100

พบว่ามีการจอดรถในรูปแบบ 2 ฝั่งเกินกว่าร้อยละ 50 ยกเว้นบนถนนรามอินทราและถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งอาคารมักตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ จึงมีรูปแบบจอดรถอื่น ๆ ด้วยขึ้นอยู่กับความต้องการเจ้าของอาคารนั้น ๆ และยังพบว่ามีอาคารทั่วไปที่มีการถอยร่นเกินกว่า 30 เมตร ทำให้เกิดลานจอดรถขนาดใหญ่ขึ้น

3) ดึกแถว

ตารางที่ 19 การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของดึกแถว

ดึกแถว	ถนนแจ้งวัฒนะ		ถนนนวมินทร์		ถนนรามอินทรา		ถนนราชมิวาสฯ		ถนนกัลปพฤกษ์	
	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ
1.1 สองฝั่งขึ้นไป	0	0	82.9	88	0	0	0	0	0.9	31
1.2 ฝั่งเดียว	0	0	3.3	4	2	100	0	0	1.3	45
1.3 ถอยร่นเกิน30เมตร	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
1.4 ใช้งานอย่างอื่น	0	0	4	4	0	0	0.8	100	0.7	24
1.5 ขนานกับถนน	0.7	100	2.6	3	0	0	0	0	0	0
รวม	0.7	100	93.8	100	2	100	0.8	100	2.9	100
ทางสัญจร	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ	จำนวนแปลง	ร้อยละ
2.1 กว้างกว่า6เมตร	0	0	0	0	0.2	2	0.4	67	0.1	17
2.2 ทั่วไป 3-6เมตร	0.3	100	0.6	100	9.6	98	0.2	33	0.5	83
รวม	0.3	100	0.6	100	9.8	100	0.6	100	0.6	100

พบรูปแบบการจอดรถสองฝั่งขึ้นไปเกินกว่าร้อยละ 50 แต่ไม่ได้พบบนถนนพื้นที่ที่ศึกษาทุกเส้น เนื่องจากถนนรามอินทราและถนนราชมิวาสฯประชาชนนครินทร์พบจำนวนดึกแถวที่มีการถอยร่นน้อยมาก เมื่อพิจารณากรรมสิทธิ์แปลงที่ดินแล้วพบว่าจอดรถแบบสองฝั่งขึ้นไป ส่วนใหญ่จะมีการจัดการร่วมกันแม้จะเป็นแปลงที่ดินของตนเองหรือเป็นก็ตาม ส่วนการใช้พื้นที่จอดรถที่จอดได้ฝั่งเดียวมักเป็นแปลงที่ดินของตนเองที่มักพบการกันแนวรั้วขึ้นมาในการใช้งานเพื่ออยู่อาศัยหรือสำนักงานด้วย ส่วนรูปแบบการจอดรถขนานกับถนนของดึกแถวที่พบมักจะมีการถอยร่นเกินกว่า 15 เมตร จึงมีการจอดรถขนานกับถนนในแนวลึก นอกจากนี้พบการใช้พื้นที่จอดรถเป็นอย่างอื่นในบริเวณดึกแถวที่หันด้านข้างออกสู่ถนน ได้แก่บริเวณถนนนวมินทร์และถนนกัลปพฤกษ์ รวมถึงด้านหน้าดึกแถวบนถนนนวมินทร์ก็พบว่า บริเวณที่ใช้เป็นพื้นที่จอดรถมีการสร้างเพิงต่อเติมออกมา

4) แปลงที่ดินที่ไม่มีอาคาร

ตารางที่ 20 การใช้งานบริเวณที่มีการถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถและทางสัญจรของแปลงที่ดินที่ไม่มีอาคาร

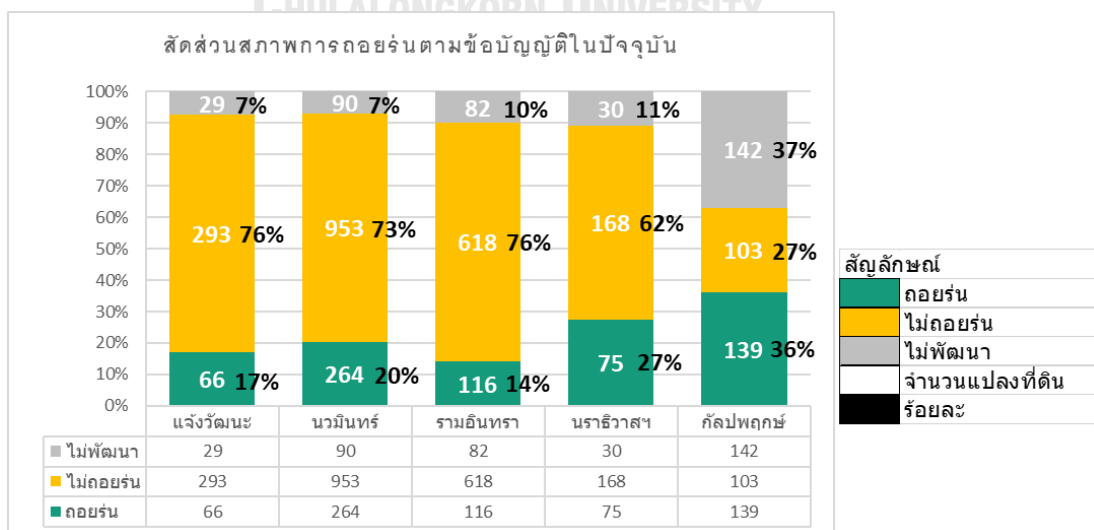
ไม่มีอาคาร	ถนนแจ้งวัฒนะ				ถนนนวมินทร์				ถนนรามอินทรา				ถนนราชมิวาสฯ				ถนนกัลปพฤกษ์			
	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว
1.1 สองฝั่งขึ้นไป	1.8	66.7	0	1.8	10.9	19.9	4.4	6.5	1.6	18.2	0	0	4.4	53.7	3.4	0	9.3	53.4	0	7.3
1.2 ฝั่งเดียว	0	0.0	0	0	25.1	45.9	5	1.7	1.6	18.2	0.8	0	0.5	6.1	0.5	0	1.7	9.8	0	0.8
1.3 ถอยร่นเกิน30เมตร	0.9	33.3	0.9	0	1.2	2.2	0	0	1.6	18.2	0	0	2.9	35.4	1.9	0	4.6	26.4	2.7	0
1.4 ใช้งานอย่างอื่น	0	0	0	0	9	16.5	1	0	2.0	22.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.5 ขนานกับถนน	0	0	0	0	8.5	15.5	1	0	2.0	22.7	0	0	0.4	4.9	0.4	0	1.8	10.3	0	0.1
รวม	2.7	100	0.9	1.8	54.7	100.0	11.4	8.2	8.8	100	0.8	0	8.2	100	6.2	0	17.4	100	2.7	8.2
ทางสัญจร	จำนวนแปลง	ร้อยละ <td>ใหญ่และกว้าง</td> <td>ดึกแถว</td> <td>จำนวนแปลง</td> <td>ร้อยละ</td> <td>ใหญ่และกว้าง</td> <td>ดึกแถว</td> <td>จำนวนแปลง</td> <td>ร้อยละ</td> <td>ใหญ่และกว้าง</td> <td>ดึกแถว</td> <td>จำนวนแปลง</td> <td>ร้อยละ</td> <td>ใหญ่และกว้าง</td> <td>ดึกแถว</td> <td>จำนวนแปลง</td> <td>ร้อยละ</td> <td>ใหญ่และกว้าง</td> <td>ดึกแถว</td>	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว	จำนวนแปลง	ร้อยละ	ใหญ่และกว้าง	ดึกแถว
2.1 กว้างกว่า6เมตร	0	0	0	0	1.2	9.6	0.2	0.2	1.2	40	0	0	1.4	37.8	1	0	7.8	57.4	0	2.5
2.2 ทั่วไป 3-6เมตร	0.3	100	0.1	0.2	11.3	90.4	0.6	0.6	1.8	60	0	0	2.3	62.2	2.3	0	5.8	42.6	0.1	0.3
รวม	0.3	100	0.1	0.2	12.5	100	0.8	0.8	3	100	0	0	3.7	100	3.3	0	13.6	100	0.1	2.8

บริเวณที่แปลงที่ดินไม่มีอาคาร และมีการใช้งานของพื้นที่จอดรถที่หลากหลาย เช่น หากเป็นแปลงที่ดินที่ด้านหลังเป็นอาคารขนาดใหญ่และอาคารทั่วไปจะพบรูปแบบการจอดรถที่หลากหลายขึ้นอยู่กับเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน หากแปลงที่ดินด้านหลังเป็นดึกแถว จะเป็นดึกแถวแบบใหม่ที่แปลงที่ดินติดถนนด้านเป็นส่วนหนึ่งของนิติบุคคลหมู่บ้าน จะเห็นว่าบริเวณถนนนวมินทร์ที่เป็นถนนเก่าจะใช้งานเป็นที่จอดรถเพียงอย่างเดียว ขณะที่ถนนใหม่อย่างถนนกัลปพฤกษ์ พบว่าเป็นลักษณะของโครงการที่อยู่อาศัยที่มีการใช้งานเป็นที่จอดรถที่จอดได้สองฝั่ง ในกรณีที่ดึกแถวหันด้านข้างออกสู่ถนนพื้นที่ด้านหน้าจะใช้งานเป็นที่สีเขียว และยังใช้เป็นทางสัญจรเข้าโครงการที่ถนนมีขนาดกว้างกว่า 6 เมตร ตามกฎหมาย

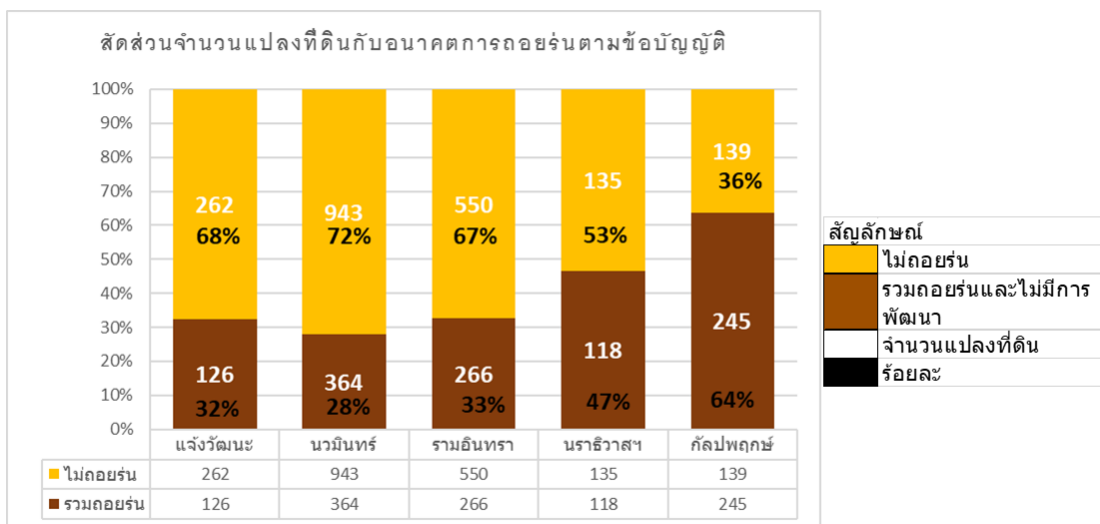
จากผลการศึกษา สามารถสรุปได้ว่า อาคารขนาดใหญ่มักจะไม่ได้รับผลกระทบจากข้อบัญญัติฯ นี้ อาคารขนาดใหญ่ที่เป็นสำนักงานหรือคอนโดมิเนียมต้องถอยร่นตามกฎหมายอาคารอยู่แล้ว รวมถึงอาคารขนาดใหญ่จำพวกศูนย์การค้าจะมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่มาก ในขณะที่การใช้งานพื้นที่ด้านหน้าบริเวณที่ถอยร่นจะขึ้นอยู่กับความต้องการของเจ้าของ เช่น คอนโดมิเนียม อาจมีการสร้างแนวรั้วต้นไม้ เพื่อความเป็นส่วนตัวและความสวยงาม ศูนย์การค้า สถานที่ราชการอาจมีลานจอดรถขนาดใหญ่เพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ และมีพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์เพื่อรองรับคน ดังนั้นอาคารที่ได้รับผลกระทบจากข้อบัญญัติฯ นี้จึงเป็นอาคารประเภทตึกแถว ตึกแถวที่ไม่ถอยร่นบนถนนเก่าจะไม่สามารถทุบอาคารแล้วสร้างใหม่ได้เลยเนื่องจากขนาดแปลงที่ดินที่จำกัด ดังนั้นตึกแถวเก่าจะคงสภาพแบบนั้นไปตลอด ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาอาคารเสื่อมโทรม นอกจากนี้พบตึกแถวรูปแบบใหม่บนถนนใหม่ซึ่งเป็นบริเวณที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่หรือเกิดการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน ตึกแถวด้านหน้าจะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการด้านหลังด้วย การสร้างโครงการในลักษณะนี้มักเกิดการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ

5.4 สรุปผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ

- การถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวที่พบในปัจจุบันมีสัดส่วนต่ำสุดอยู่ที่ร้อยละ 14 สูงสุดที่ร้อยละ 36 ดังแผนภูมิที่ 45 แต่เนื่องจากมีสัดส่วนของแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนา กลายเป็นว่าในอนาคตหากนับรวมแปลงที่ดินที่ยังไม่มีการพัฒนาหรืออยู่ระหว่างการพัฒนากับแปลงที่ดินที่มีการถอยร่น และแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นที่มีโอกาสสร้างอาคารใหม่ได้ เมื่อคิดสัดส่วนต่อจำนวนแปลงทั้งหมดดังแผนภูมิที่ 46 จะพบว่าบริเวณที่มีการถอยร่นจะมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณถนนที่สร้างขึ้นใหม่ คือ ถนนกัลปพฤกษ์ หากสร้างอาคารใหม่ จะเกิดการถอยร่นถึงร้อยละ 64 ซึ่งจะถือว่าบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ในการตราข้อบัญญัติฯ อย่างมากเพราะเกิดการถอยร่นในสัดส่วนที่สูง ดังนั้นปัญหาของข้อบัญญัติฯ คือ บริเวณที่ไม่มีการถอยร่นซึ่งพบว่ามีสัดส่วนที่สูงมากบนถนนที่มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลานานและมีแปลงที่ดินมีขนาดต้นพอดีกับระยะถอยร่น 15 เมตร จะไม่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ได้และอาจจะส่งผลต่อการจอดรถบนผิวถนนต่อไป



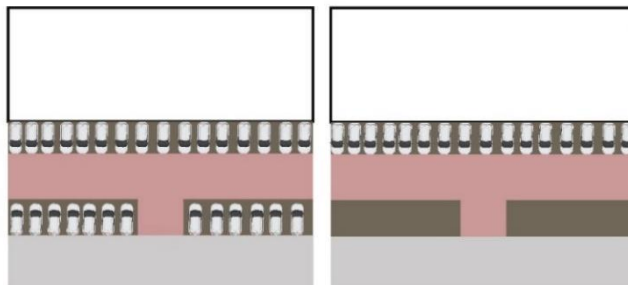
แผนภูมิที่ 45 สภาพการถอยร่นในปัจจุบัน



แผนภูมิที่ 46 แนวโน้มการถอยร่นในอนาคต

- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสัญจรและพื้นที่จอดรถ พบว่าในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ถูกใช้เป็นที่จอดรถและในกรณีที่เกี่ยวข้องทางสัญจรเป็นส่วนหนึ่งของการจราจรไปด้วย มีสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินและระยะทางเฉลี่ยประมาณร้อยละ 76 ซึ่งสำหรับการใช้พื้นที่บริเวณที่มีการถอยร่นดังกล่าวถือว่าเป็นบรรลุดังกล่าวประสงค์ในการตราข้อบัญญัติฯ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร ในด้านการปฏิบัติตามและการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถ แต่ยังไม่บรรลุประโยชน์ในด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพราะยังพบปริมาณการจราจรมากและปัญหาการติด นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในบริเวณที่ถอยร่นที่ไม่มีการใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถหรือทางสัญจร แต่กลับเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์ อาคารที่มีการใช้งานในพื้นที่ถอยร่นเป็นลักษณะดังกล่าวมักเป็นอาคารขนาดใหญ่ประเภทอาคารสูง อาคารสำนักงาน อาคารศูนย์การค้า คอนโดมิเนียม ซึ่งมีการใช้งานของคนมาก พบว่าอาคารเหล่านี้มักตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่และมีการทำที่จอดรถด้านใน เพราะที่จอดรถเพียงด้านหน้าบริเวณระยะถอยร่นไม่เพียงพอแก่ผู้ใช้งาน อาคารประเภทตึกแถวเช่นเดียวกัน หากด้านหน้าไม่ได้สร้างที่จอดรถ จะพบว่ามีที่จอดรถอยู่ด้านในโครงการ หรือด้านหลัง ดังนั้นการใช้งานดังกล่าวถือว่าเป็นผลดีในด้านภูมิทัศน์ที่ถนนได้ประโยชน์อีกทั้งยังมีที่จอดรถที่เพียงพอแก่ผู้ใช้งาน
- จากการสำรวจพบว่าประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น ส่วนใหญ่ถูกใช้เป็นที่จอดรถบนพื้นที่ศึกษาทุกเส้น ซึ่งเป็นส่วนที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในด้านการจอดรถบนผิวถนนได้ในระดับหนึ่ง แต่ในการใช้งานของพื้นที่จอดรถยังพบว่ามีรูปแบบที่จอดรถได้มากและจอดได้น้อย รูปแบบการจอดรถแบ่งที่พบออกเป็น 5 รูปแบบ หากไม่นับลานจอดรถขนาดใหญ่ของอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารทั่วไปที่จอดรถได้จำนวนมาก รูปแบบการใช้พื้นที่จอดรถที่มีประสิทธิภาพที่สุดของอาคารประเภทตึกแถว คือ การจอดสองฝั่งขึ้นไป แต่ยังมีบริเวณที่จอดรถได้ฝั่งเดียวประมาณร้อยละ 20 ซึ่งประสิทธิภาพในการจอดรถหายไปครึ่งหนึ่งของบริเวณที่จอดรถได้ 2 ฝั่ง (รูปที่ 92)

ตัวอย่างรูปแบบการจอดรถ 2 ฝั่งของตึกแถว 10 คูหา (40 เมตร) จอดได้ 30 คัน ในขณะที่หากเป็นรูปแบบการจอดรถฝั่งเดียวของตึกแถว 10 คูหา (40 เมตร) จะจอดได้เพียง 16 คัน



รูปที่ 92 รูปแบบการจอดรถสองฝั่งและฝั่งเดียวบริเวณที่มีการถอยร่น

รูปแบบการจอดรถได้ 2 ฝั่งหรือฝั่งเดียว มักขึ้นอยู่กับความใหม่ของการพัฒนา การเกิดที่จอดรถที่จอดได้ฝั่งเดียวของตึกแถวมักเกิดจากกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านหน้าที่เป็นของตนเองหรือมีที่จอดรถด้านในโครงการ ในขณะที่รูปแบบการจอดรถได้ 2 ฝั่ง มักเกิดจากกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านหน้าเป็นของนิติบุคคล รูปแบบที่จอดรถฝั่งเดียวหากมีการใช้งานเป็นที่อยู่อาศัยทั่วไปอาจไม่ส่งผลต่อปัญหาการจราจรเพราะเป็นรถของเจ้าของ แต่หากมีการใช้งานเพื่อพาณิชยกรรมด้วย รูปแบบการจอดรถแบบ 2 ฝั่งจะมีประสิทธิภาพมากกว่าและอาจเป็นคำตอบที่ดีสำหรับภาพรวมของการพัฒนาเมือง

- พบบริเวณที่ทำได้เพื่อจอดรถแต่ไม่ได้จอดรถ กลับเป็นเพียงร้านค้า ร้านอาหาร ร้านกาแฟ หรือที่ว่างของ พบการใช้งานในลักษณะดังกล่าวข้างบนถนนรามอินทราและกัลปพฤกษ์ หากเป็นตึกแถวที่ด้านหน้ามีการสร้างเพิงร้านค้าออกมา จะทำให้เสียประสิทธิภาพในการจอดรถอย่างมาก เนื่องจากทำให้ไม่มีที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้งาน ซึ่งจะเกิดปัญหาการจอดรถบริเวณริมถนนตามมา (รูปที่ 93)



รูปที่ 93 บริเวณที่จอดรถแต่มีการใช้งานเป็นอย่างอื่น

การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพสูงสุดของข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว คือ การพัฒนาในรูปแบบโครงการที่อยู่อาศัยแบบใหม่ ที่มีตึกแถวอยู่ด้านหน้า และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่จอดรถในรูปแบบที่สามารถจอดได้สองฝั่งขึ้นไป แต่พบว่าข้อบัญญัติฯ มีข้อจำกัดในหลายถนน เนื่องจากขนาดของแปลงที่ดินรวมไปถึงแนวโน้มในการพัฒนาของถนนตามตำแหน่งที่ตั้งในแต่ละพื้นที่ศึกษา ดังที่เห็นว่าถนนรูปแบบวงแหวนที่มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน มีระยะห่างระหว่างปีที่สร้างกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก และตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางที่มีที่อยู่อาศัยจำนวนมากจะมีสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ เกิดขึ้นน้อยกว่าถนนรูปแบบรัศมีที่สร้างขึ้นใหม่ ซึ่งมีระยะห่างระหว่างปีที่สร้างกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ที่สั้นกว่า ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครชั้นในที่มีรูปแบบอาคารมีแนวโน้มที่จะเป็นอาคารสูง และตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอกที่ยังมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่ยังไม่ถูกพัฒนา

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการศึกษาของงานวิจัย ในด้านประสิทธิภาพของการบังคับใช้ข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก สภาพการถอยร่นและรูปแบบการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นมีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวหรือไม่ รวมไปถึงข้อสังเกตที่พบและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

6.1 สรุปผลการศึกษา

ตอบคำถามการวิจัย

- 1) คำถามการวิจัยข้อแรก บริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก มีสภาพการถอยร่นเป็นอย่างไร

จากการศึกษาพบว่าความแตกต่างของปีที่มีการสร้างถนน ปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ขนาดแปลงที่ดินรูปแบบถนน ตำแหน่งที่ตั้งของถนน ส่งผลให้เกิดสภาพการถอยร่นที่ต่างกัน คือ ถนนรูปแบบวงแหวนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก (ถนนเก่า) มีแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) จำนวนมาก และมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นกลางที่มีที่อยู่อาศัยจำนวนมาก ถนนจะมีสัดส่วนของสภาพการถอยร่นน้อย แต่ในทางกลับกันถนนรูปแบบธรรมดาที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย (ถนนใหม่) มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชานเมือง จะมีสัดส่วนของสภาพการถอยร่นที่มากกว่า หากรวมบริเวณที่ไม่มีการพัฒนาและแปลงที่ดินที่ไม่มีการถอยร่นที่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ได้เข้าไปด้วยในกลุ่มถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย จะมีโอกาสเกิดการถอยร่นเพิ่มมากขึ้นถ้าแปลงที่ดินบริเวณนั้นเกิดการพัฒนา ซึ่งจะทำให้มีสัดส่วนของการถอยร่นเพิ่มขึ้นมากกว่าในกลุ่มถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก ที่แทบจะไม่เหลือพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนานอกจากสภาพการถอยร่นที่เกิดขึ้นน้อย นอกจากเรื่องช่วงระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ แล้ว ยังพบว่าอาคารตราข้อบัญญัติฯ นี้ส่งผลให้อาคารเก่าที่มีอยู่เดิมไม่สามารถที่มีอยู่จำนวนมาก ไม่สามารถทุบอาคารเดิมทิ้งแล้วสร้างใหม่ได้ โดยเฉพาะอาคารที่ตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดเล็ก (21 - 50 ตร.ม) ขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) จะไม่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ได้ทั้งหมด ในขณะที่แปลงที่ดินที่ขนาด 100 ตร.ม ขึ้นไป ที่ความลึก 15 - 25 เมตร ลักษณะด้านหน้าที่ดินริมถนนกว้างแต่ตื้น จะส่งผลให้แปลงที่ดินลักษณะนี้ไม่สามารถสร้างอาคารประเภทอื่นได้นอกจากอาคารที่ไม่ได้ห้ามก่อสร้าง ซึ่งจากการศึกษาพบว่าตึกแถวมีสัดส่วนที่อยู่ในบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นจำนวนมาก ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้เลยที่อาคารประเภทตึกแถวที่สร้างมาก่อนการตราข้อบัญญัติฯ จะมีการทุบทิ้งแล้วสร้างใหม่ เพราะตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดเล็ก ทำให้บนถนนจะคงสภาพของอาคารเก่านี้ไปตลอด ตึกแถวเก่านี้จะเป็นปัญหาที่พบของบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ และปัญหาการจอร์ถบนผิวจราจรต่อไป

- 2) คำถามการวิจัยข้อที่สอง ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นระยะ 15 เมตร ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครดังกล่าวเป็นอย่างไร มีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ หรือไม่

ลักษณะการใช้ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่น แบ่งเป็น 4 รูปแบบ คือ การใช้เป็นพื้นที่จอดรถ การใช้เป็นทางสัญจร การใช้เป็นพื้นที่สีเขียว และการใช้เป็นลานเอนกประสงค์ จากผลการศึกษาพบว่าถนนในบริเวณที่มีการถอยร่นมีสัดส่วนแปลงที่ดินของการทำงานเป็นที่จอดรถที่ใกล้เคียงกันคือประมาณร้อยละ 50 ซึ่งเมื่อรวมกับทางสัญจรซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการจราจรไปด้วย จะมีสัดส่วนของจำนวนแปลงที่ดินและระยะทางเฉลี่ยประมาณร้อยละ 76 ซึ่งสำหรับการใช้พื้นที่บริเวณที่มีการถอยร่นดังกล่าวถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่น ในด้านการส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ อาคารที่มีการสร้างหลังจากการตราข้อบัญญัติฯ จะปฏิบัติตามข้อบังคับใช้นี้ แต่ยังไม่บรรลุประโยชน์ในด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพราะยังพบปริมาณการจราจรมากและปัญหาการติดในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้นการนำระยะร่นมาใช้เพียงแต่สามารถบรรเทาปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น บริเวณถนนสายหลักที่มีโครงข่ายของถนนสายรองมารองรับด้านหลัง บริเวณนี้จะพบการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถน้อยกว่า หากบริเวณที่มีการถอยร่นไม่มีการใช้งานเป็นที่จอดรถจะมีการใช้งานเป็นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์จะมีการทำพื้นที่จอดรถด้านในอาคารรองรับการใช้งานทดแทนพื้นที่ในระยะถอยร่นริมถนน ดังนั้นบริเวณที่มีการถอยร่นจะมีแนวโน้มที่มีการใช้งานเป็นที่จอดรถมาก ในถนนสายหลักที่ไม่มีโครงข่ายถนนสายรองมารองรับแม้ว่าจะมีการถอยร่นและมีการใช้งานเป็นที่จอดรถแต่ก็ยิ่งเกิดปัญหาการจราจรติดขัด สาเหตุนอกจากอาคารที่เป็นพาณิชย์กรรมแล้วยังเกิดจากทางเข้าออกของอาคารที่อยู่บนถนนสายหลัก ทำให้รถต้องมาจอดบริเวณผิวถนน ในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีถนนสายรองรองรับด้านหลังถนนสายหลักน้อยกว่ามาตรฐาน จึงทำให้เกิดบล็อกขนาดใหญ่ และมีปริมาณการจราจรมากเกินกว่าความจุถนนที่สามารถรับได้ ทำให้ยังเกิดปัญหาการติด การถอยร่นระยะ 15 เมตร เพื่อทำเป็นที่จอดรถจึงสามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้เพียงจำนวนหนึ่งเท่านั้น นอกจากนี้บริเวณที่ไม่มีถอยร่นยังคงเป็นประเด็นที่ควรหาทางป้องกันปัญหาจราจรมากกว่าบริเวณที่มีการถอยร่น เพราะอาคารไม่สามารถทุบทิ้งแล้วสร้างใหม่ได้ ไม่มีการจัดทำพื้นที่จอดรถรองรับ หากเป็นอาคารที่ด้านหน้าเป็นกิจกรรมพาณิชย์กรรมจะส่งผลให้เกิดการจอดรถบริเวณผิวจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารประเภทตึกแถว

- 3) คำถามการวิจัยข้อที่สาม ผลกระทบที่เกิดจากการตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก เป็นอย่างไร

หลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ พบว่าอาคารที่มีการสร้างมาก่อนในบริเวณที่ไม่มีถอยร่น และแปลงที่ว่าง เกิดปัญหาในการพัฒนาอาคารใหม่เนื่องจากข้อจำกัดของแปลงที่ดิน หากเป็นแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็ก (21 – 50 ตร.ม) และแปลงที่ดินขนาดกลาง (51 - 100 ตร.ม) เนื่องจากรูปร่างของแปลงที่ดินที่ติดพอดีกับระยะถอยร่น คือ 15 เมตร ทำให้แปลงที่ดินลักษณะดังกล่าวไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้ทั้งหมด ซึ่งมีจำนวนมากในถนนที่มีตำแหน่งที่ตั้งในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและถนนที่สร้างมานานแล้วในเขตกรุงเทพฯ ชั้นกลาง มักพบว่าอาคารประเภทตึกแถวเกิดผลกระทบที่จะสร้างอาคารใหม่ นอกจากนี้พบว่าแปลงที่ดินบางแปลงที่มีขนาดตั้งแต่

101 ตร.ม. ขึ้นไป ไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้เช่นเดียวกันหากต้องมีการถอยร่น เนื่องจากแปลงที่ดินมีลักษณะ ตื้น มีความลึกเพียง 15 เมตร แม้ว่าข้อบัญญัติฯ จะห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภทแต่ก็เป็นการห้ามก่อสร้างอาคารที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ในปัจจุบันที่แปลงที่ดินมีราคาสูงขึ้นโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน และชั้นกลาง การที่ถูกจำกัดการก่อสร้างอาคารด้วยข้อบัญญัติฯ ส่งผลให้เจ้าของต้องเสียที่ดินไปโดยเปล่าประโยชน์ และอาคารเก่าที่ไม่สามารถสร้างใหม่ได้จะเกิดความเสื่อมโทรมไปเรื่อย ๆ ดังนั้นจึงควรเปิดโอกาสให้มีการเปลี่ยนแปลงโดยการยกเลิกข้อบัญญัติฯ โดยระยะถอยร่นที่ควรบังคับใช้กับอาคารประเภทตึกแถว คือ ระยะถอยร่นทั่วไปที่มีการกำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 น่าจะเพียงพอ เพื่อไม่ให้เกิดอาคารเก่าตึกค้างที่ไม่สามารถสร้างใหม่ได้ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและชั้นกลาง ในขณะที่ถนนในเขตชานเมืองจะเป็นอีกเรื่องหนึ่ง

ตอบสมมติฐานการวิจัย

- 1) ในบริเวณที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จะมีสภาพการถอยร่นน้อยในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก และมีสภาพการถอยร่นที่มากกว่าในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย โดยการถอยร่นเกิดขึ้นเฉพาะอาคารที่สร้างใหม่

สมมติฐานนี้เป็นจริง เพราะพบความสัมพันธ์ระหว่างสภาพการถอยร่นกับระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ จริง แต่หลังการวิจัยพบว่ามีปัจจัยอื่นเกี่ยวข้องด้วย นอกจากสัดส่วนของสภาพการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ที่เกิดในบริเวณถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ น้อย (ถนนใหม่) มากกว่าถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก (ถนนเก่า) ทั้งนี้ยังพบว่าการถอยร่นยังมีผลสอดคล้องกับขนาดแปลงที่ดิน รูปแบบถนน และตำแหน่งที่ตั้งของถนน ซึ่งทำให้เกิดสภาพการถอยร่นที่แตกต่างกัน ดังที่พบบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ที่เป็นรูปแบบรัศมีถนนที่สร้างใหม่ที่มีสัดส่วนการถอยร่นมากที่สุดถึงร้อยละ 57 มีสัดส่วนของการไม่ถอยร่นร้อยละ 43 ซึ่งเป็นถนนสายเดียวที่มีสัดส่วนการถอยร่นเกินกว่าร้อยละ 50 ในขณะที่ถนนที่มีระยะห่างระหว่างปีที่มีการก่อสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ มาก ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนนวมินทร์ และถนนรามอินทรา ซึ่งเป็นถนนรูปแบบวงแหวน มีสัดส่วนการถอยร่นอยู่ที่ร้อยละ 16 - 22 ซึ่งมีบริเวณที่ไม่มีการถอยร่นอยู่ถึงร้อยละ 69 - 84 และพบว่าการถอยร่นเกิดขึ้นเฉพาะอาคารที่สร้างใหม่ ดังที่เห็นพบว่ามีตึกแถวเก่าที่ไม่มีการถอยร่นเป็นจำนวนมาก

- 2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่มีการถอยร่นระยะ 15 เมตร มีการใช้งานเป็นพื้นที่จอดรถมาก ช่วยลดปัญหาการจอดรถบริเวณริมถนนสายหลัก ซึ่งถือว่ามีผลสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการตราข้อบัญญัติฯ

สมมติฐานนี้เป็นจริงเพียงส่วนหนึ่ง เพราะเมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการถอยร่นพบว่ามีสัดส่วนการใช้เป็นที่จอดรถและทางสัญจรเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 76 ซึ่งถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ในการตราข้อบัญญัติฯ เพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น คือ ด้านการส่งเสริมให้เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนสายหลักร่วมรับผิดชอบในการเตรียมที่จอดรถ แต่ปริมาณการจราจรและความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนไม่ได้มีความสัมพันธ์กับสภาพการถอยร่นแม้จะมีการใช้งานเป็นที่จอดรถ เพราะจากผลการสำรวจที่ได้มีความไม่สัมพันธ์กัน ดังที่พบ

ปริมาณการจราจรมากและมีความเร็วเฉลี่ยต่ำในช่วงเวลาเร่งด่วน ถนนที่มีการถอยร่นทั้งในสัดส่วนที่สูงหรือต่ำ ยังพบว่าการจราจรยังคงติดในช่วงเวลาเร่งด่วนที่เป็นช่วงที่มีผู้ใช้งานบนถนนมากที่สุด ซึ่งอาจเกิดจากการเข้าออกของรถบริเวณอาคารที่อยู่บนถนนสายหลัก

- 3) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ส่งผลกระทบต่อการสร้างอาคารใหม่โดยเฉพาะในแปลงที่ดินที่มีขนาดจำกัด

สมมติฐานนี้เป็นจริง การตราข้อบัญญัติฯ บริเวณถนนสายหลักส่งผลต่อแปลงที่ดินที่มีขนาดใหญ่ และมีความลึกมาก ๆ ในขณะที่ส่งผลเสียต่อแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็ก และแปลงที่ดินขนาดกลางทั้งหมด รวมไปถึงแปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่า 100 ตร.ม. ที่มีความลึกพอดีกับระยะถอยร่น ซึ่งแปลงที่ดินที่มีรูปร่างดังกล่าวจะไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้ ทำให้เจ้าของที่ดินเสียสิทธิ์ในการพัฒนาไป โดยเฉพาะแปลงที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในที่มีมูลค่าสูง ทั้ง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอาคารให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ แต่กลับไม่สามารถสร้างอะไรได้นอกจากการปล่อยเป็นที่ว่างหรือสร้างอาคารที่ได้รับการยกเว้นซึ่งไม่ได้สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ดังนั้นอาคารเก่าที่ไม่สามารถสร้างใหม่โดยเฉพาะอาคารประเภทตึกแถวที่ได้รับผลกระทบจากการตราข้อบัญญัติฯ อย่างมาก เนื่องจากแปลงที่ดินของตึกแถวมีขนาดจำกัด และพบสัดส่วนการไม่ถอยร่นสูงมากในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง ซึ่งจะคงสภาพอาคารเดิมไปตลอดการใช้งานบริเวณริมถนนสายหลัก เพราะไม่สามารถสร้างอาคารใหม่ได้

สรุปได้ว่าการนำระยะร่นกับถนนมาใช้เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร เป็นการใช้หลักการของระยะร่นกับถนนที่แตกต่างจากหลักการที่กำหนดไว้แต่เดิม ซึ่งตามเจตนารมณ์ของระยะร่นมีไว้เพื่อขยายถนนในอนาคต มักใช้กับการสร้างถนนที่ไม่ใหญ่มากในครั้งแรกด้วยการเวนคืนที่ดินไว้ส่วนหนึ่ง และบังคับระยะร่นไว้เพื่อการขยายถนนในอนาคต ส่วนระยะร่นกับแนวอาคาร มีเจตนารมณ์เพื่อรักษาแนวอาคารให้มีความต่อเนื่องกันตลอดแนวถนน หรือมีการกำหนดระยะร่นเพื่อป้องกันอัคคีภัย วางสาธารณสุขโรค แต่การกำหนดระยะร่นเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจรโดยการเว้นพื้นที่ว่างหน้าอาคารในระยะ 15 เมตร ส่งผลกระทบต่อเจ้าของที่ดินบริเวณริมถนนเพราะทำให้เจ้าของที่ดินเสียพื้นที่โดยเปล่าประโยชน์ แม้ว่าระยะร่นนี้จะมีการระบุประเภทอาคารบางประเภทที่อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรให้ถอยร่นซึ่งส่วนใหญ่มีการห้ามก่อสร้างที่คล้ายกัน คือ อาคารที่เกี่ยวกับพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม ในขณะที่อาคารที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีการถอยร่น แต่ความจริงกลับพบว่าอาคารประเภทสำนักงาน หรืออาคารชุดอยู่อาศัยที่ไม่ได้มีการห้ามก่อสร้าง มีการใช้งานของคนจำนวนมากเช่นกัน

การป้องกันการเกิดปัญหาจราจรยังมีการป้องกันโดยวิธีการอื่นโดยที่เจ้าของที่ดินจะไม่เสียพื้นที่ในระยะ 15 เมตร เช่น การทำถนนขนานกับถนนสายหลักเพื่อกระจายรถยนต์เข้าสู่พื้นที่ใช้งาน การตัดโครงข่ายถนนสายรองและย่อยเพิ่มเพื่อรองรับการเปิดพื้นที่ให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน ทำให้รถยนต์สามารถเข้าไปจอดได้โดยไม่ต้องจอดรอบถนนสายหลัก ดังนั้นการนำหลักการระยะร่นกับถนนมาใช้ที่ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ดั้งเดิม ทำให้ส่งผลกระทบต่ออาคารที่สร้างขึ้นมาก่อนการตราข้อบัญญัติฯ และแปลงที่ดินที่มีความลึกพอดีกับระยะร่นจะเกิดปัญหาในการปรับตัว

เช่น ดึกแถวเดิมที่มีอยู่ ถ้ามีการรื้อก็จะกลายเป็นที่ว่างที่ไม่สามารถสร้างอะไรได้ ทำให้อาคารจะคงสภาพอยู่แบบเดิมไปตลอด หรือพื้นที่ว่างที่มีความลึกพอติดกับระยะถอยร่นก็เสียสิทธิ์ในการสร้างอาคารบนแปลงที่ดิน ไม่สามารถสร้างอาคารได้

6.2 ข้อสังเกตเรื่องการควบคุมและออกแบบเมือง

- พื้นที่ที่มีการถอยร่นเกิดขึ้นได้ยาก

เนื่องจากปีที่มีการสร้างถนน ระยะห่างระหว่างปีที่มีการสร้างถนนกับปีที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ขนาดของแปลงที่ดิน รูปแบบถนน และตำแหน่งที่ตั้งของถนน ส่งผลต่อสภาพการถอยร่น ความเป็นไปได้ที่อาคารจะก่อ โดยเฉพาะดึกแถวจะถอยร่นเป็นไปได้น้อยมากเนื่องจากขนาดแปลงที่ดินที่จำกัด มีขนาดพอติดกับระยะถอยร่น ดังนั้นจึงไม่มีโอกาสที่อาคารนั้นจะถอยร่นได้หากไม่มีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินกัน ส่วนถนนที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่ยังไม่มีการพัฒนาจะมีโอกาสที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ มากกว่า ซึ่งพบมากบริเวณถนนชานเมือง

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณทั้งสองฟากของถนนสายหลักมีข้อจำกัด เพราะไม่สามารถบังคับให้เกิดการถอยร่นกับถนนทั้งสองสายได้ ข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวจะส่งผลดีกับแปลงที่ดินขนาดใหญ่หรือถนนที่สร้างใหม่ แต่ไม่สามารถบังคับใช้กับแปลงที่ดินขนาดเล็กหรือถนนที่สร้างมานานแล้ว แปลงที่ดินที่ไม่สามารถถอยร่นได้ อาคารจะเก๋าลงไปเรื่อย ๆ จนเกิดความเสื่อมโทรม และยังคงเกิดปัญหาการจอดรถบริเวณริมถนนในช่วงอาคารที่ไม่มีการถอยร่นซึ่งมักพบว่าเป็นอาคารประเภทดึกแถว (รูปที่ 94)



รูปที่ 94 ตัวอย่างแปลงที่ดินขนาดเล็กที่ไม่สามารถถอยร่นได้ ดึกแถวที่ไม่มีการถอยร่นและการจอดรถริมถนน

- ความไม่ต่อเนื่องของการถอยร่น

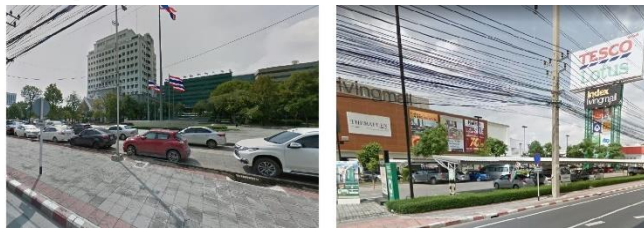
บริเวณที่มีการถอยร่นมักไม่มีความต่อเนื่องกัน เพราะไม่ได้เกิดการถอยร่นกับถนนทั้งสองสาย รวมไปถึงข้อบัญญัติฯ มีการห้ามก่อสร้างอาคารเพียงบางประเภทเท่านั้น ยังพบอาคารที่สามารถสร้างในระยะร่นได้ เช่น บ้านเดี่ยว อาคารอยู่อาศัยรวม เป็นต้น จากผลการสำรวจพบว่าถนนบางสายมีการถอยร่นเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น อีกร้อยละ 80 เป็นบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น ดังนั้นจึงเป็นเรื่องยากมากที่จะเกิดความต่อเนื่องกัน ซึ่งพบอาคารที่มีการถอยร่นสลับกับอาคารที่ไม่มีการถอยร่น หรือมีการถอยร่นแต่เปิดกำแพงของแปลงที่ดินข้างที่ติดกัน ความต่อเนื่องของการถอยร่นมักจะเกิดเฉพาะอาคารที่อยู่ในพื้นที่โครงการเดียวกันเท่านั้น (รูปที่ 95)



รูปที่ 95 ตัวอย่างความไม่ต่อเนื่องของการถอยร่นและการไม่ถอยร่น

- การสร้างภูมิทัศน์ริมถนนที่ดี

บริเวณที่มีการถอยร่นมักกลายเป็นพื้นที่จอดรถที่มุ่งแต่แก้ปัญหาจราจร ซึ่งพบว่ามีข้อเสียเช่นกัน บริเวณพื้นที่ถอยร่นอาจกลายเป็นพื้นที่จอดรถ ลานจอดรถขนาดใหญ่ ทำให้ถนนมีสภาพไม่เอื้อต่อการเดิน สายตาการเฝ้าระวังบนถนนหายไป ในขณะที่บริเวณที่มีการถอยร่นแต่มีการใช้งานเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์ โดยมีที่จอดรถอยู่ด้านในกลับส่งผลดีต่อภูมิทัศน์บริเวณริมถนนมากกว่า (รูปที่ 96 - 97)



รูปที่ 96 ตัวอย่างภูมิทัศน์ริมถนนที่เป็นพื้นที่จอดรถ



รูปที่ 97 ตัวอย่างภูมิทัศน์ริมถนนที่เป็นพื้นที่สีเขียวและลานเอนกประสงค์

6.3 ข้อเสนอแนะ

การใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างและตัดแปลงอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากทั้งบริเวณสองฟากของเขตถนนสายหลัก ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันปัญหาจราจรนั้นไม่เป็นไปตามหลักการของสากลที่มีเจตนารมณ์ในการกำหนดระยะร่นเพื่อรองรับการขยายถนนในอนาคต เพื่อรักษาหรือปรับปรุงความปลอดภัย เพื่อป้องกันอัคคีภัย เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภค เพื่อลดผลกระทบจากเสียงรบกวน เพื่อไม่ให้อาคารถูกวางไว้ใกล้กันเกินไป เพื่อเพิ่มความสวยงามด้านหน้าอาคาร เพื่อรักษาลักษณะของเมืองและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ในขณะที่เดียวกันการแก้ปัญหาจราจรควรใช้วิธีอื่นซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์มากกว่าการกำหนดระยะถอยร่น เช่น การตัดถนน เนื่องจากไม่พบความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณการจราจร รถยังคงติดแม้ว่าอาคารจะมีการถอยร่นมากหรือน้อย ตามวัตถุประสงค์หลักในการตราข้อบัญญัติฯ นี้คงจะเป็นการที่เห็นการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้โดยแปลงที่ดินที่มีการสร้างอาคารประเภทพาณิชย์กรรมมีการถอยร่นไปหมดเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร แต่ความเป็นจริงจากจำนวนคนที่มาใช้งานอาคารที่มาก และโครงข่ายถนนที่ไม่เพียงพอ ก็เป็นเหตุให้เกิดปัญหาจราจรติด ดังนั้นการป้องกันปัญหาจราจรด้วยการตราข้อบัญญัติฯ ดังกล่าวจึงบรรลุผลได้ยาก เพราะติดข้อจำกัดในหลาย ๆ อย่าง เช่น พบว่าข้อบัญญัติฯ ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควรบนถนนสายเก่า บนถนนสายเก่ามีสภาพการถอยร่นน้อยมาก สาเหตุของการไม่ถอยร่นเนื่องจากเป็นถนนเก่าที่สร้างมานานแล้ว มีระยะห่างระหว่างการตราข้อบัญญัติฯ มาก ทำให้มีอาคารเก่าที่สร้างขึ้นมาก่อนที่จะมีการตราข้อบัญญัติฯ รวมถึงแปลงที่ดินมีขนาดเล็กทำให้ไม่สามารถทุบอาคารแล้วสร้างใหม่ได้ นอกจากนี้บริเวณที่มีการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ ไม่ได้ต้องการสร้างกำแพงถนนเพราะไม่ได้ควบคุมการก่อสร้างอาคารอีกหลายประเภท ดังนั้นความต่อเนื่องของกำแพงถนนจะหายไป กลายเป็นพื้นที่ลานจอดรถที่ส่งผลต่อภูมิทัศน์ของเมืองสลับกับบริเวณที่ไม่มีการถอยร่น

การปฏิบัติตามข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว ถือว่าบรรลุวัตถุประสงค์ตามหลักการและเหตุผลของการตราข้อบัญญัติฯ ในระดับหนึ่ง เพราะอาคารที่มีการใช้พื้นที่ถอยร่นเป็นพื้นที่จอดรถมีสัดส่วนค่อนข้างสูง แต่พบว่ายังมีข้อบกพร่องอยู่เนื่องจากข้อบัญญัติฯ นี้มักใช้ได้กับอาคารใหม่ ผลกระทบหลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ คือ อาคารเก่าที่มีอยู่เกินครึ่งก็จะเป็นปัญหาที่ไม่สามารถทุบทิ้งแล้วสร้างใหม่ได้ด้วยขนาดและรูปร่างที่จำกัดของแปลงที่ดิน ทำให้จะคงอาคารในลักษณะนั้นตลอดไป แม้ว่าจะมีการตราข้อบัญญัติฯ แล้วแต่ยังพบปัญหาการจราจรติดขัดอยู่ แสดงว่าการเลือกใช้ระยะร่นมาเพื่อแก้ปัญหาจราจรอาจจะไม่บรรลุผลเท่าที่ควร แต่ในเชิงของความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนน และช่วยในเชิงของการลดภาระของการจอดรถริมถนนได้ระดับหนึ่ง ข้อสังเกตที่พบคือข้อบัญญัติฯ มีการระบุไว้ชัดเจนว่าห้ามก่อสร้างอาคารประเภทใดบ้าง แสดงว่าเจตนารมณ์ของข้อบัญญัติฯ นี้ห้ามก่อสร้างอาคารที่มีแนวโน้มสร้างปัญหาจราจร ที่ไม่มีพื้นที่จอดรถรองรับ ทำให้เกิดการจอดรถบนผิวถนนอาจเพื่อไปซื้อของ ส่งของ หรือจอดรถรับส่งคน แต่ในความเป็นจริงแล้วอาคารที่ไม่ได้ห้ามก่อสร้างก็ยังมีจำนวนผู้ใช้สอยมากที่มีโอกาสก่อให้เกิดปัญหาจราจรเช่นกัน เช่น อาคารประเภทสำนักงาน อาคารชุดอยู่อาศัย ภัตตาคาร แต่อาคารกลุ่มนี้มีที่จอดรถรองรับมากกว่าและมีการใช้งานเป็นเวลา แสดงว่าข้อบัญญัติฯ นี้ต้องการให้มีการเว้นระยะร่นเพื่อรองรับการสัญจรที่จะจอดเพื่อรอรับส่งคน จุดซื้อของ ซึ่งเกิดการใช้งานในลักษณะนี้ตลอดทั้งวัน ข้อบัญญัติฯ อาจไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของการถอยร่นตามหลักการของสากล แต่สามารถช่วยแก้ปัญหาจราจรได้ส่วนหนึ่ง จากผลที่พบว่าประมาณ 76 เปอร์เซ็นต์ มีการใช้งานเป็นที่จอดรถกับทางสัญจรนั้นช่วยเพิ่มพื้นที่ในการรองรับรถยนต์จากถนนได้ หากต้องการป้องกันการเกิดปัญหาจราจรและการถอยร่นอย่างมีประสิทธิภาพจึงขอเสนอแนะดังนี้

บริเวณเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง

ควรมีการยกเลิกการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ กับถนนสายหลักในเมือง เพราะจากผลการศึกษาพบว่าถนนในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง หรือถนนที่ถูกพัฒนามานานแล้วจะมีอาคารถาวรเกิดขึ้นจำนวนมาก ทำให้มีสภาพการถอยร่นในสัดส่วนที่ต่ำมาก และการปฏิบัติตามข้อบังคับใช้เป็นไปได้อย่างเพราะบริเวณดังกล่าวพบตึกแถวที่ไม่มีการถอยร่นจำนวนมากซึ่งมีแปลงที่ดินขนาดเล็ก ทำให้เกิดปัญหาในการพัฒนาไม่ได้จำนวนมาก ดังนั้นการยกเลิกการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ น่าจะมีผลดีมากกว่าในการฟื้นฟูอาคารริมถนนเหล่านี้ เพราะอาจช่วยแก้ปัญหาในด้านอาคารเสื่อมโทรมที่ไม่สามารถพัฒนาได้ โดยจำเป็นต้องมีเรื่องของการจัดการจราจรวิธีอื่น และควรสำรวจลักษณะแปลงที่ดินบริเวณริมถนนสายหลักก่อนที่จะมีการตราข้อบัญญัติฯ ว่าถนนดังกล่าวมีขนาดและรูปร่างของแปลงที่ดินที่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ให้เป็นไปตามข้อบัญญัติฯ ได้หรือไม่ และมีแปลงที่ดินที่ไม่สามารถพัฒนาได้จำนวนมากหรือไม่ เพราะจากผลการศึกษาพบว่าหลังจากที่มีการตราข้อบัญญัติฯ ส่งผลให้เจ้าของที่ดินที่มีแปลงที่ดินขนาดเล็กริมถนนสายหลักไม่สามารถพัฒนาอาคารใหม่ได้เป็นจำนวนมาก ผลกระทบของข้อบัญญัติฯ นี้ทำให้เกิดการรอนสิทธิในการพัฒนา อาคารเก่าที่ตั้งอยู่บนแปลงที่ดินขนาดเล็ก หรือแปลงที่ดินที่มีด้านหน้ากว้างแต่ต้นเกิดการสร้างใหม่ไม่ได้

จากการศึกษาพบว่ากรุงเทพมหานครเลือกใช้ระยระร่นมาใช้เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร ซึ่งเป็นวิธีที่แตกต่างจากวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของระยระร่น ปริมาณการสัญจรยังคงคับคั่งและมีความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนที่ต่ำ ดังนั้นกรุงเทพมหานครควรเลือกวิธีการแก้ไขปัญหาการจราจรวิธีอื่น แทนจากการนำข้อบัญญัติฯ มาใช้ เช่น การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเพิ่มถนนสายรองรองรับหน้าที่ต่อจากถนนสายหลักเพื่อลดการเกิดบล็อกรถขนาดใหญ่ หรือมีการทำถนนขนานกับถนนสายหลักเพื่อกระจายการจราจรในการเข้าออกอาคาร รวมไปถึงการจัดการจราจรวิธีอื่น ไม่ใช่การคาดหวังให้เอกชนมีการถอยร่นอาคารเพื่อให้ได้ที่จอดรถเพิ่ม

บริเวณเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก

แม้ว่าการถอยร่นจะไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาจราจรโดยตรง แต่การถอยร่นช่วยรองรับการจอดรถที่คาดว่าจะล้นออกมาบริเวณผิวจราจร แต่ในเชิงปฏิบัติตามกลับเป็นไปได้อย่างในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลางด้วยข้อจำกัดในเชิงพื้นที่ ดังนั้นข้อบัญญัติฯ ดังกล่าว ควรบังคับใช้กับถนนชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก หากเป็นถนนที่ตัดใหม่ในพื้นที่ที่เคยเป็นแปลงเกษตรแปลงที่ดินมักจะมีขนาดใหญ่จำนวนมากและพบอาคารเก่าน้อย จึงมีประสิทธิภาพในการพัฒนาและสมเหตุสมผลกับลักษณะการใช้งานของคน เพราะในพื้นที่ชานเมืองจะมีการใช้รถยนต์ในการสัญจรมาก แต่ควรมีการระบุวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนไม่ใช่แค่การกำหนดระยระร่นเพื่อแก้ปัญหาจราจร เช่น ถ้าจะกำหนดให้อาคารพาณิชย์กรรมมีการถอยร่น ควรระบุว่ามีการกำหนดระยระร่นเพื่อสนับสนุนให้เอกชนทำพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่ของตนเองและเพื่อรองรับการใช้งาน ซึ่งจะทำให้เมืองมีความเป็นระเบียบมากขึ้น โดยขอเสนอว่าให้ประกาศการบังคับใช้ข้อบัญญัติฯ ไปพร้อม ๆ กับการก่อสร้างถนนใหม่ หรือถนนชานเมือง เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากการใช้ข้อบัญญัติฯ นี้ และจะทำให้พบความต่อเนื่องของการถอยร่นตามข้อบัญญัติฯ มากกว่า

นอกจากนี้ในบริเวณที่มีการถอยร่น ควรเสนอให้มีรูปแบบการจอดรถได้ 2 ฝั่ง โดยเฉพาะในบริเวณที่แปลงที่ดินมีขนาดจำกัด เพราะการจอดรถได้ 2 ฝั่ง เป็นรูปแบบการจอดรถที่จอดได้ประสิทธิภาพที่สุด แต่หากมีแปลงที่ดิน

ที่มีขนาดใหญ่ การทำที่จอดรถด้านหลังเพื่อให้มีการใช้พื้นที่ด้านหน้าเป็นพื้นที่สีเขียวหรือลานเอนกประสงค์ก็ส่งผลดีต่อภูมิทัศน์ริมถนนเช่นกัน

พื้นที่จอดรถที่จอดรถได้ฝั่งเดียว



พื้นที่จอดรถที่จอดรถสองฝั่ง (มีประสิทธิภาพมากกว่า)



รูปที่ 98 ตัวอย่างรูปแบบพื้นที่จอดรถระหว่างจอดได้ฝั่งเดียวกับจอดได้ 2 ฝั่ง

เนื่องจากพบว่าถนนในเมืองใช้มีรถยนต์เป็นหลัก ดังนั้นจึงมีแนวโน้มว่าพื้นที่ถอยร่นจะถูกใช้งานเป็นที่จอดรถ นอกจากการถอยร่นตามวัตถุประสงค์ของข้อบัญญัติฯ อาจเสนอให้มีการปรับภูมิทัศน์ให้แนวถนนมีความต่อเนื่องหรือนำเนินมากขึ้น ไม่รู้สึกเปลี่ยว ด้วยการเพิ่มแนวพื้นที่สีเขียวในบริเวณที่มีการถอยร่นและควบคุมการสร้างเพิงหรือต่อเติมอาคารต่าง ๆ และมีโครงสร้างชั่วคราวที่มีลักษณะการให้ร่มเงาเพื่อให้เกิดภูมิทัศน์ เพื่อสร้างภูมิทัศน์ที่ดีของถนนและรักษากำแพงถนนของคนเดินเท้า ทำให้เกิดลักษณะของเมืองที่ดี (รูปที่ 99) ดังที่ ศูนย์บริการวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2553) ได้กล่าวไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร ว่าความต่อเนื่องของภูมิทัศน์เมืองในพื้นที่ทั่วไปที่น่าจะมีขึ้นได้ อย่างน้อยที่สุดอาจเกิดจากระดับและรูปแบบของโครงสร้างป้องกันแดดฝนสำหรับคนเดินเท้า



รูปที่ 99 ตัวอย่างการถอยร่นและมีแนวพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติม

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นการบริหารจัดการพื้นที่ในระยะถอยร่น เนื่องจากกรรมสิทธิ์ของบริเวณที่มีการถอยร่นยังคงเป็นที่ดินของเอกชน ซึ่งในบางพื้นที่ยังพบที่จอดรถที่มีการสงวนสิทธิ์การใช้งาน (รูปที่ 100) หากข้อบัญญัติฯ มีการระบุว่ามีกำหนดระยะร่นเพื่อสนับสนุนให้เอกชนทำพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่ของตนเองและเพื่อรองรับการใช้งานนั้น มีนัยยะเพื่อประโยชน์สาธารณะ ประเด็นด้านการบริหารจัดการพื้นที่ระยะร่นอาจเป็นประเด็นที่ต้องมีการพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป



รูปที่ 100 ตัวอย่างที่จอดรถที่มีการสงวนสิทธิ์การใช้งาน

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองควบคุมทางผังเมือง. (2558). *กฎหมายผังเมืองเพื่อประชาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง.

จิรพัฒน์ โชติโกกร. (2531). *วิศวกรรมการทาง*. กรุงเทพมหานคร: พิสิกส์เซ็นเตอร์.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. (2536). *การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ทฤษฎีและแนวปฏิบัติ*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชันชนก กิตต์นิธิ. (2550). *การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล*. สารนิพนธ์มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น.

ฐนิตา เสือป่า. (2540). *การวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษาเขตมีนบุรี*. (วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.

ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง. (2549). *แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์และทางเท้า ถนนศรีนครินทร์*. (วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.

นพรัตน์ ตาปานานท์. *เอกสารคำสอนวิชา 2503544 การควบคุมการวางผังและออกแบบเมือง: ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*.

บวรวิทย์ เปรื่องวงศ์. (2543). *อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองส่วนท้องถิ่นตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะกรณีกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ภาณุพงศ์ ชัดดีโยทัยวงศ์. (2558). *อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการพัฒนาโครงการเชิงพาณิชย์ตามแนวถนนสายหลัก: กรณีศึกษา เซ็นทรัลพลาซ่าขอนแก่น*. (วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.

ยงยุทธ ตรีรัตนพิทักษ์. (2538). *การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการก่อสร้างริมถนนสายหลัก : ศึกษากรณีถนนรัชดาภิเษก ช่วงตั้งแต่แยก อ.ส.ม.ท. ถึงทางแยกต่างระดับรัชวิภาวดี*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต), คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.

ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเปลี่ยนแปลงเขตสุขาภิบาลบางกะปิ จังหวัดพระนคร. (2505, 20 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 79

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522. (2522, 14 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 96 ฉบับพิเศษ ตอนที่ 80.

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้ หรือ เปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนศรีนครินทร์ทั้งสองฟากในท้องที่ แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ และแขวงสวนหลวง แขวงบางบอน แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530. (2530, 13 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 102 ฉบับพิเศษ ตอนที่ 48. ภาคผนวก

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. (2535, 18 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 109 ตอนที่ 52.

- กฎกระทรวงฉบับที่ 55 พ.ศ. 2543. (2543, 7 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 117
- กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556. (2556, 16 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 130 ตอนที่ 41 ก.
- วิทยา ทรงกิตติภักดี. (2557). *FAR BCR OSR*. กรุงเทพมหานคร: กองผังเมืองเฉพาะ.
- วิริยา วิชา. (2542). ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร: สภาพปัญหา สาเหตุ การแก้ไข และอนาคต. *วารสารวิชาการสภาอาจารย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*, 4(1), 46-53.
- ศูนย์บริการวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2553). *รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพมหานคร.
- สมาคมสถาปนิกสยาม. (2559). ข้อบัญญัติกทม. เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างฯ. เข้าถึงข้อมูลเมื่อ วันที่ 15 กันยายน 2559 จาก <http://www.asa.or.th/en/node/98703>
- ส่วนมาตรฐานผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐานเมือง. (2544). *เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง*. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง.
- สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2559). *สถิติจราจร ปี 2559*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานจราจรและขนส่ง.
- สำนักงานโยธา. (2557). *จดหมายเหตุแล้วเรื่องถนนเมืองบางกอก: รัชกาลที่ 6-9* (เล่ม. 2). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานโยธา.
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. (2540). *โครงการการศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลทางปฏิบัติ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. (2544). *รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร 2544 (Bangkok: State of the Environment 2001)*. กรุงเทพมหานคร: กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2560). ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครด้านการผังเมือง. เข้าถึงข้อมูลเมื่อ วันที่ 18 มิถุนายน 2561 จาก <http://bmaordinance.org/>
- สุทิพย์ ทิพย์สุวรรณ. (2541). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการบริหารงบประมาณ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการระบบระบายน้ำและถนนเลียบบคลองช่องนนทรีของกรุงเทพมหานคร*. (รัฐศาสตรมหาบัณฑิต), คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2551). *เอกสารประกอบการสอนวิชาวิศวกรรมขนส่ง*. ชลบุรี: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุรียน ประภาสวัต. (2538). *ปัญหาการบังคับใช้และวินิจฉัยสั่งการของเจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต), บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุลักษณ์ สังข์รุ่ง. (2538). *การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์*. (วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- อนุพงษ์ โพร้งประภา. (2540). *กฎหมายควบคุมอาคารบริเวณชายฝั่งทะเล*. (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ภาษาอังกฤษ

City of Bellevue. (2017). Building Setbacks. retrieved 18 June 2018 from

<https://development.bellevuewa.gov/zoning-and-land-use/zoning-requirements/building-setbacks/>

Department, L.C.P. (2017). Setbacks. retrieved 18 June 2018 from

<https://www.larimer.org/planning/setbacks>

Thomas D. Horne. (1969). Zoning: Setback Lines: A Reappraisal *William & Mary Law Review*, 10(3).

Transportation Research Board. (2000). *Highway Capacity Manual*. United States of America: The National Academy of Sciences.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ฉบับพิเศษ หน้า ๔๕

เล่ม ๑๐๖ ตอนที่ ๒๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรืออาคารบางประเภท ริมถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๒

โดยที่เป็นการสมควรมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรืออาคารบางประเภท ริมถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กรุงเทพมหานคร โดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรืออาคารบางประเภท ริมถนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟากในท้องที่แขวง

ฉบับพิเศษ หน้า ๔๖

เล่ม ๑๐๖ ตอนที่ ๒๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒

อนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง
เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๒”

ข้อ ๒ ขอบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราช
กิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคาร
พาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า
โรงงานอุตสาหกรรม หรือตัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายใน
ระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่
อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญไปทางทิศตะวันตกจนถึงคลองประปา

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ
ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับ
ข้อ ๓

ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวัน
ที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังก่อสร้างหรือตัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนิน
การตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๒

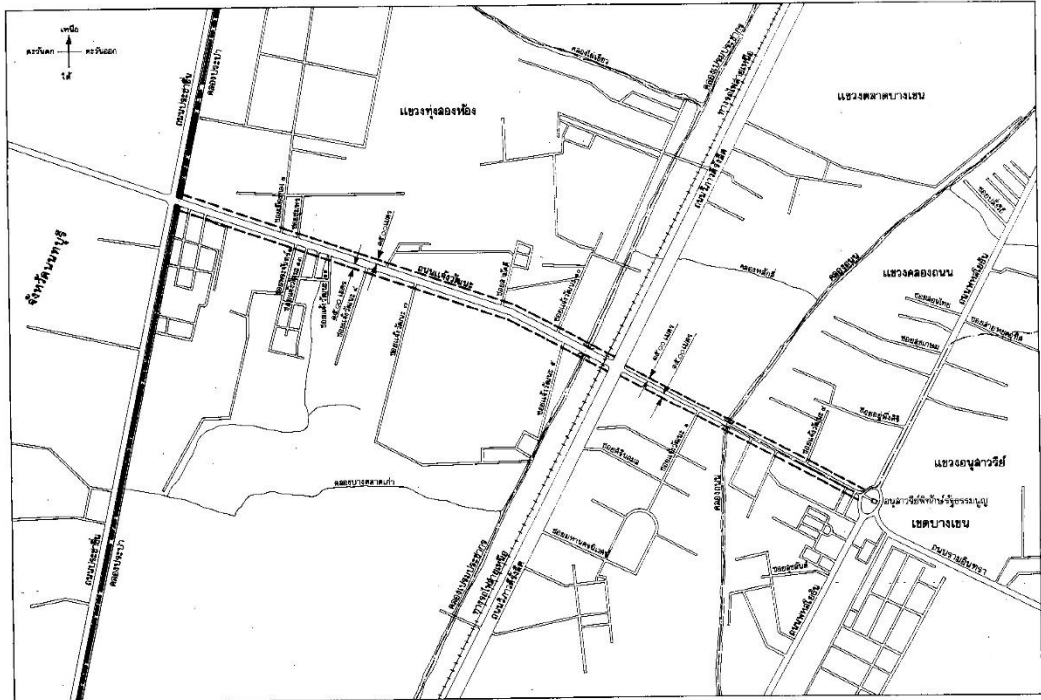
พลตรี จำลอง ศรีเมือง

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
ริมถนนแจ้งวัฒนะที่คลองพาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองจั่น
และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๒

มาตราส่วน



เครื่องหมาย

- ==== บริเวณที่กำหนดห้ามก่อสร้าง คัดแปลง
- ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
- ==== เขตของจังหวัด
- ==== เขตของนคร
- ==== ทางหลวง ถนน ทางรถไฟ
- ==== อู่พลา
- ==== แม่น้ำ ลำคลอง
- ==== ทางรถไฟ

กรุงเทพมหานคร

ด้านทะเบียนกรุงเทพมหานคร

สมพงษ์ วัฒนศิริ

(นายกเทศมนตรี กรุงเทพมหานคร)

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

.....

(นายศิริชัย วัฒนศิริ)

รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ฉบับพิเศษ หน้า ๔๗

เล่ม ๑๐๖ ตอนที่ ๒๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้ข้อมัญญัตินี้ คือ ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนแจ้งวัฒนะทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงตลาดบางเขน แขวงคลองถนน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๓๑ ซึ่งมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อมัญญัตินี้ก่อนภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศนี้มีผลใช้บังคับให้ประกาศดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราข้อมัญญัตินี้

๔๓๕

เล่ม ๑๐๕ ตอนที่ ๒๑๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๑

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภท ริมถนนสุขุมวิท ๑ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงคันนายาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๑

โดยที่เป็นการสมควรมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนสุขุมวิท ๑ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงคันนายาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กรุงเทพมหานคร โดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนสุขุมวิท ๑ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงคันนา

๔๔๐

เล่ม ๑๐๕ ตอนที่ ๒๑๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๑

ยาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๑”

ข้อ ๒ ขอบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราช
กิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์
อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงาน
อุตสาหกรรม หรือตัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าวภายในระยะ
สี่ห้าเมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนสุขุมวิท ๑ ตั้งแต่ถนน
รามคำแหงไปทางทิศเหนือจนถึงถนนรามอินทรา

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ
ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓

ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวันที่
ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังก่อสร้างหรือตัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนิน
การตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๓๑

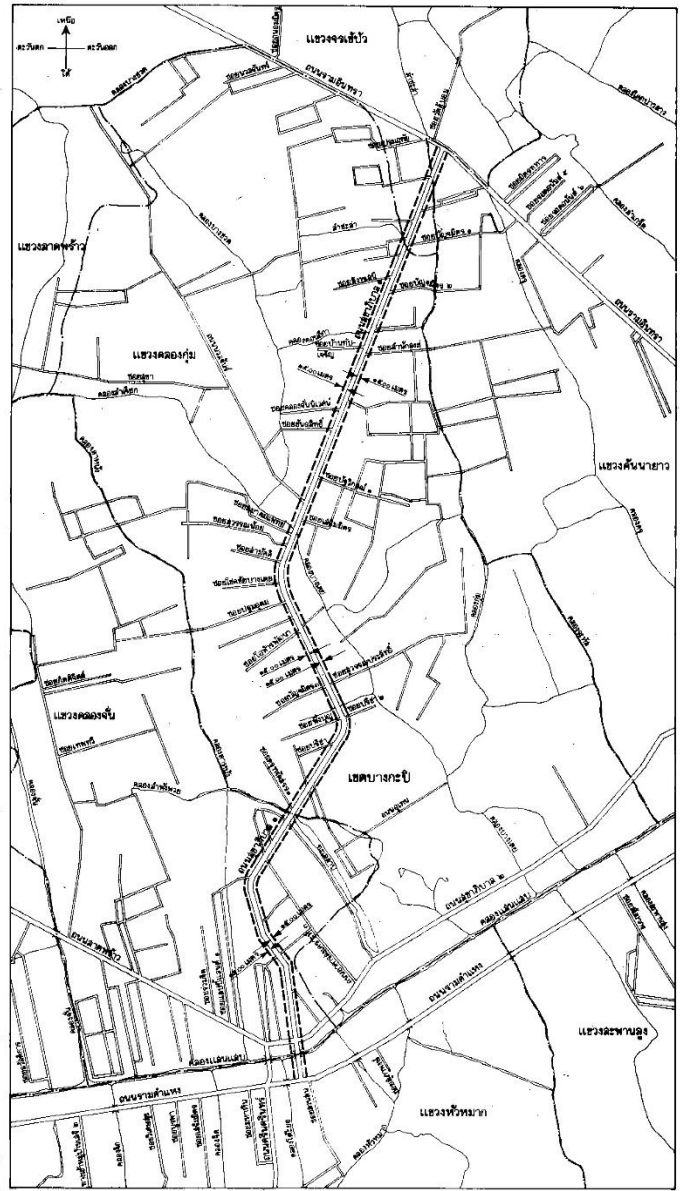
พลตรี จำลอง ศรีเมือง

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
ริมถนนสุขุมวิทบางสาย ในท้องที่แขวงคันนายาว แขวงจระเข้บัว แขวงคลองจั่น แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๑

มาตราส่วน



- เครื่องหมาย**
- แนวเขตห้ามบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
 - เขตคลอง
 - เขตคลองแขวง
 - ทางหลวง ถนน ตรอก ซอย
 - รั้วพยาน
 - แม่น้ำ ลำคลอง

กองสั่งเมือง
 สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

 (น.ส. สาภาณี จันทร์เจริญสุข)
 ผู้อำนวยการกองสั่งเมือง
 (นายศุภสิทธิ์ วราภิศ)
 รองปลัดกรุงเทพมหานคร
 ศึกษาภายในตำแหน่งปลัดกรุงเทพมหานคร

๔๔๑

เล่ม ๑๐๕ ตอนที่ ๒๑๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๑

หมายเหตุ.— เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนสาขาภิบาล ๑ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงคันนายาว แขวงจรเข้บัว แขวงคลองกุ่ม แขวงคลองจั่น และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๓๑ ซึ่งมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศนี้มีผลใช้บังคับ ให้ประกาศดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภทภายในบริเวณดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้

ฉบับพิเศษ หน้า ๕
เล่ม ๑๐๘ ตอนที่ ๕๕ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๔

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้
อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนรามอินทรา
และถนนสุขุมวิท ทั้งสองฟาก
ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
แขวงจรัญเขี้ยว เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม
แขวงคันนายาว เขตบึงกุ่ม และแขวงบางชัน
แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๔

โดยที่เป็นการสมควรมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนรามอินทราและถนนสุขุมวิท ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน แขวงจรัญเขี้ยว เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม แขวงคันนายาว เขตบึงกุ่ม และแขวงบางชัน แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

ฉบับพิเศษ หน้า ๖

เล่ม ๑๐๘ ตอนที่ ๕๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๔

ข้อ ๑ ขอบัญญัตินี้เรียกว่า “ขอบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้อาคารหรือเปลี่ยนการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนรามอินทรา และถนนสุวินทวงศ์ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน แขวง จรเขี้ยว เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม แขวงคันทนายาว เขตบึงกุ่ม และ แขวงบางชัน แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๔”

ข้อ ๒ ขอบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศใน ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงาน อุตสาหกรรม หรือตัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะ สิบห้าเมตรจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนรามอินทรา และถนน สุวินทวงศ์ ตั้งแต่อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนจดกับถนนรามคำแหง

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายขอบัญญัตินี้

ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ขอบัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้น ไม่ขัดกับข้อ ๓

ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวันที่ ขอบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังก่อสร้างหรือตัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนินการ ตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ฉบับพิเศษ หน้า ๗

เล่ม ๑๐๘ ตอนที่ ๕๕ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๔

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๔

พลตรี จำลอง ศรีเมือง

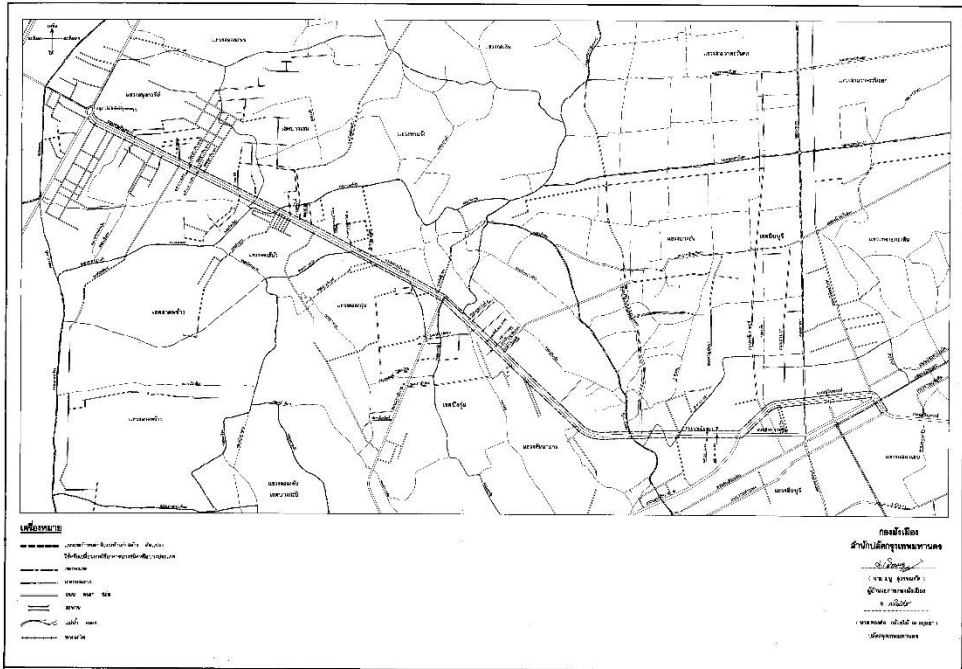
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ฉบับพิเศษ หน้า ๘

เล่ม ๑๐๘ ตอนที่ ๕๕ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๔

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ ได้มีประกาศ
กระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยน
การใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนรามอินทราและถนนสุขุมวิท ทั้ง
สองฟาก ในท้องที่แขวงอนุสาวรีย์ แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน แขวงจรเข้บัว
เขตลาดพร้าว แขวงคลองกุ่ม แขวงคั่นยาว เขตบึงกุ่ม และแขวงบางชัน
แขวงมีนบุรี แขวงแสนแสบ เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม
๒๕๓๓ ซึ่งมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติ
ว่าถ้าไม่มีการออกกฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่
ประกาศนั้นมีผลใช้บังคับให้ประกาศดังกล่าวเป็นอันยกเลิก และโดยที่
กรุงเทพมหานครเห็นสมควรห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคาร
บางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติ
กรุงเทพมหานครนี้

แผนที่ท้ายสัญญาที่กรุงเทพมหานคร
เพื่อ กำหนดพื้นที่ก่อสร้าง ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ที่วิทยาเขตเชียงใหม่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
บริเวณตำบลช้างเผือกและตำบลศรีภูมิ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ แขวงเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่
และเขตตำบล ศรีภูมิ และตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ กรุงเทพมหานคร
M.A. ๒๕๖๓



หน้า ๓๑

เล่ม ๑๑๕ ตอนที่ ๕๐ ง

ราชกิจจานุเบกษา

๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิด
หรือบางประเภท ริมนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี)
ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา
แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี
เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๕๐

โดยที่เป็นการสมควรตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกำหนดบริเวณ
ห้ามก่อสร้างดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนน
ราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวง
สุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน
เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒
แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ และ
มาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘
กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้
ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนด
บริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
ริมนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่

หน้า ๓๒

เล่ม ๑๑๕ ตอนที่ ๕๐ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน
เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๐”

ข้อ ๒ ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ
โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่น
น้อยกว่า ๒ เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า ๑ เมตร อาคารที่มี
ความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกินสิบสองเมตร อาคารที่มีพื้นที่
รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกินหนึ่งพันตารางเมตร หรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็น
อาคารดังกล่าวภายในระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนพระราชวิ
ราชนครินทร์ (ถนนเลียบคลองช่องนนทรี) ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์ไปทาง
ทิศตะวันออกเฉียงใต้จนจดแม่น้ำเจ้าพระยาตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคาร ดังต่อไปนี้

(๑) อาคารพาณิชย์ชั้นเดียวสูงไม่เกิน ๕ เมตร จากระดับถนนถึง
ส่วนที่สูงที่สุดของอาคารมีพื้นที่รวมกันไม่เกิน ๕๐ ตารางเมตร ห่างจากเขตถนน
ไม่น้อยกว่า ๖ เมตร และอยู่ห่างจากอาคารอื่นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร

(๒) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีระยะห่างจากสถานีบริการอื่น
ตามแนวถนนฟากเดียวกันเกินกว่า ๒,๐๐๐ เมตร

(๓) อาคารจอดรถยนต์ใต้ดินที่มีความสูงจากระดับถนนไม่เกิน
๑.๒๐ เมตร ให้ห่างจากเขตถนนและเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๓ เมตร

หน้า ๓๓

เล่ม ๑๑๕ ตอนที่ ๕๐ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อมัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามเปลี่ยน
การใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓

ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือดัดแปลงก่อนวันที่ข้อมัญญัตินี้
ใช้บังคับ และยังก่อสร้างหรือดัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาต
ต่อไปได้

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อมัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๐

พิจิตต รัตตกุล

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

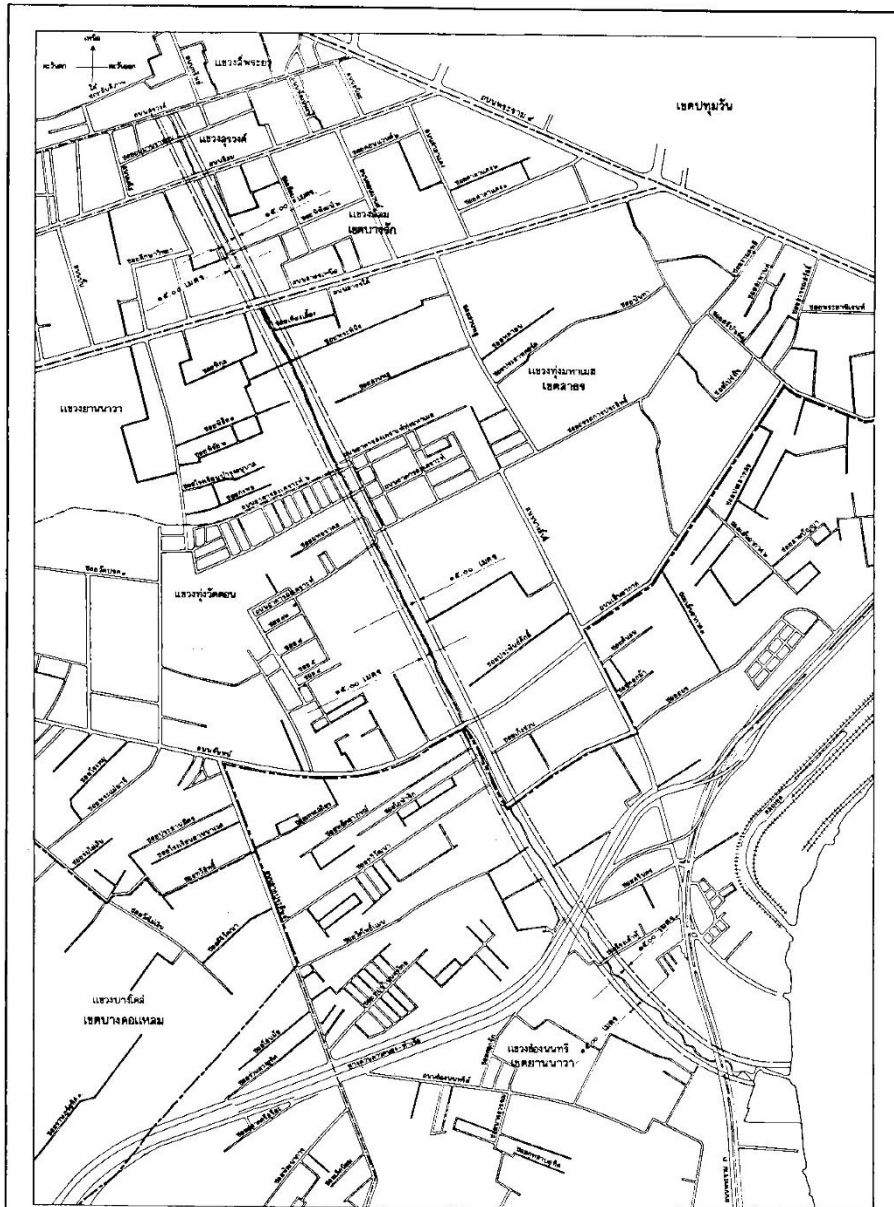
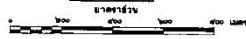
แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณกั้นก่อสร้าง คัดลอก ใช้หรือเปลี่ยนแปลงทางระบายน้ำหรือประปา

บริเวณบวรวิจิตรราชนคร (ถนนเลียบคลองถนนศรี) ที่อยู่ทาง ในท้องที่แขวงจรูญดี แขวงสี่มด เขตบางรัก

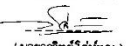
แขวงยานนาวา แขวงทุ่งพญาศรี แขวงวัดโสมนัส และแขวงช่องนนท์ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

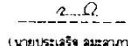
พ.ศ. ๒๕๕๐



- เครื่องหมาย**
- แยกเขตกำหนดกั้นก่อสร้าง คัดลอก
 - ใช้หรือเปลี่ยนแปลงทางระบายน้ำหรือประปา
 - เขตสองจังหวัด
 - เขตสองเขต
 - เขตสองแขวง
 - ทางหลวง ถนน ทางรถไฟ
 - สะพาน
 - แม่น้ำ ลำคลอง
 - ทางรถไฟ

อำนาจบังคับเมือง


 (นายทวีพงษ์ ใจยิ่งทอง)
 ผู้ว่าราชการอำเภอบางกอก


 (นายประเสริฐ อรรถธนาภา)
 ปลัดกรุงเทพมหานคร

หน้า ๓๔

เล่ม ๑๑๕ ตอนที่ ๕๐ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง และอำนวยความสะดวกแก่การจราจร เห็นสมควรควบคุมการก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในระยะ ๑๕ เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือ
บางประเภทริมถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษี
เจริญ เขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง แขวงบางบอน เขตบางบอน
และแขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2547

โดยที่เป็นการสมควรตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครว่าด้วยกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง แขวงบางบอน เขตบางบอน และแขวงบางแค กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 มาตรา 49 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และมาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้เรียกว่า "ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง แขวงบางบอน เขตบางบอน และแขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2547"

ข้อ 2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้มิให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้าง หรือดัดแปลง เชื้อน สะพาน อุโมงค์ ทางหรือท่อระบายน้ำ กำแพง ประตูและรั้ว

ข้อ 4 ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

- (1) อาคารพาณิชย์
- (2) ห้องแถว ตึกแถว
- (3) อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร
- (4) อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร
- (5) อาคารที่ใช้ในการประกอบกิจการสนามกอล์ฟหรือสนามฝึกซ้อมกอล์ฟ
- (6) ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า และอาคารแสดงสินค้า
- (7) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน
- (8) โรงซ่อม สร้าง หรือบริการรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ทุกชนิด
- (9) ภัตตาคารหรือร้านอาหาร
- (10) คลังสินค้า อาคารเก็บสินค้า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่มีลักษณะในทำนองเดียวกันที่ใช้เก็บ พัก หรือขนถ่ายสินค้าหรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรืออุตสาหกรรม หรือเพื่อประกอบกิจการรับส่งสินค้า
- (11) สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่ายชายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- (12) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ ห้องบรรจุก๊าซ และสถานีบริการก๊าซ ตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว

2 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

- (13) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ
- (14) โรงมหรสพ
- (15) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
- (16) ตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
- (17) สถานีขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
- (18) อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดที่มีพื้นที่ทุกชั้นในหลังเดียวกัน หรือหลายหลังรวมกันเกิน 20 ตารางเมตร
- (19) อาคารที่ใช้เพื่อประกอบกิจการสวนสนุก หรือจัดให้มีการเล่นสเก็ตโดยมีแสงหรือเสียงประกอบหรือการเล่นอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน
- (20) เต็นท์ เฝิง หรือแผงลอย
- (21) ป้าย หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายชื่อถนน ตรอก ซอย ป้ายทางราชการ ป้ายชื่อสถานประกอบกิจการที่มีพื้นที่รวมกันไม่เกิน 5 ตารางเมตร
- (22) อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 4 เมตร
- (23) อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 2 เมตร

ทั้งนี้ ภายในระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อ 5 การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นลาดฟ้า ในกรณีอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยา ให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด สำหรับป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร

ข้อ 6 ภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามข้อ 4 ห้ามมิให้บุคคลใดตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารใดๆ ให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 4

ข้อ 7 อาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามข้อ 4 ก่อนหรือในวันที่ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ แต่ห้ามตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารดังกล่าวให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 4

ข้อ 8 อาคารที่ได้รับใบอนุญาตหรือใบรับแจ้งการก่อสร้าง ตัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรือที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการนั้นก่อนวันที่ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ใช้บังคับ และยังคงสร้าง ตัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้ไม่แล้วเสร็จให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ แต่จะขอเปลี่ยนแปลงการอนุญาตหรือการแจ้งให้เป็นการขัดต่อข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ไม่ได้

ข้อ 9 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ประกาศ ณ วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2547

สมัคร สุนทรเวช

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฉบับนี้ คือ เนื่องจากถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่ก่อสร้างในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีจุดเชื่อมต่อกับถนนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนสุขาภิบาล 1 ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งปัจจุบันบริเวณริมถนนสายนี้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารยังไม่หนาแน่น พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่าง ดังนั้น เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง การผังเมือง การอำนวยความสะดวกแก่การจราจร การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และควบคุมความหนาแน่นของอาคาร สมควร ห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทภายในระยะ 15 เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

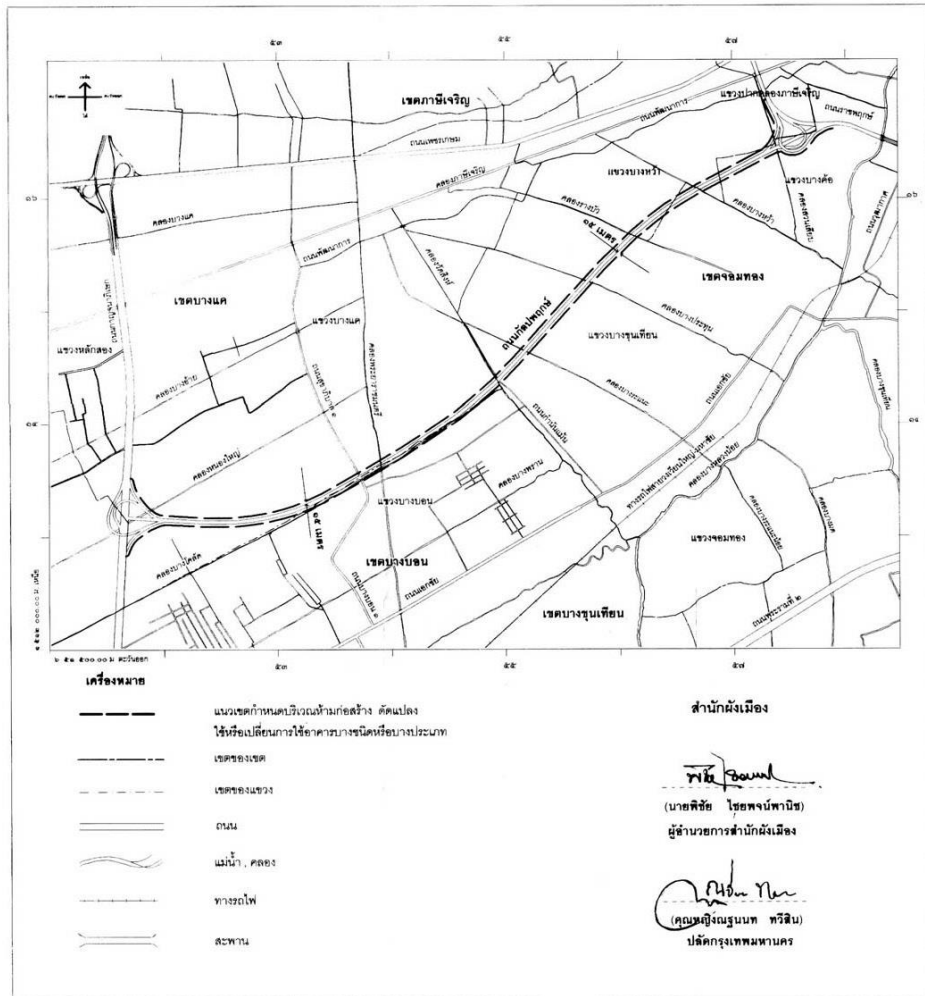
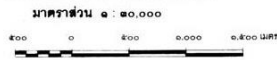
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 67 ง วันที่ 18 มิถุนายน 2547

กฎหมายอาคาร

แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลง ใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท
ริมถนนกัลปพฤกษ์ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ
แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง แขวงบางบอน เขตบางบอน และแขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๕๘



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ – นามสกุล นางสาวณัฐภาส วรปทุม

วัน เดือน ปีเกิด 30 มีนาคม 2536

วุฒิการศึกษา

ปริญญาการวางผังเมืองบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำเร็จการศึกษา 2559

เข้าศึกษาในระดับปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2559



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY