



บทที่ 3

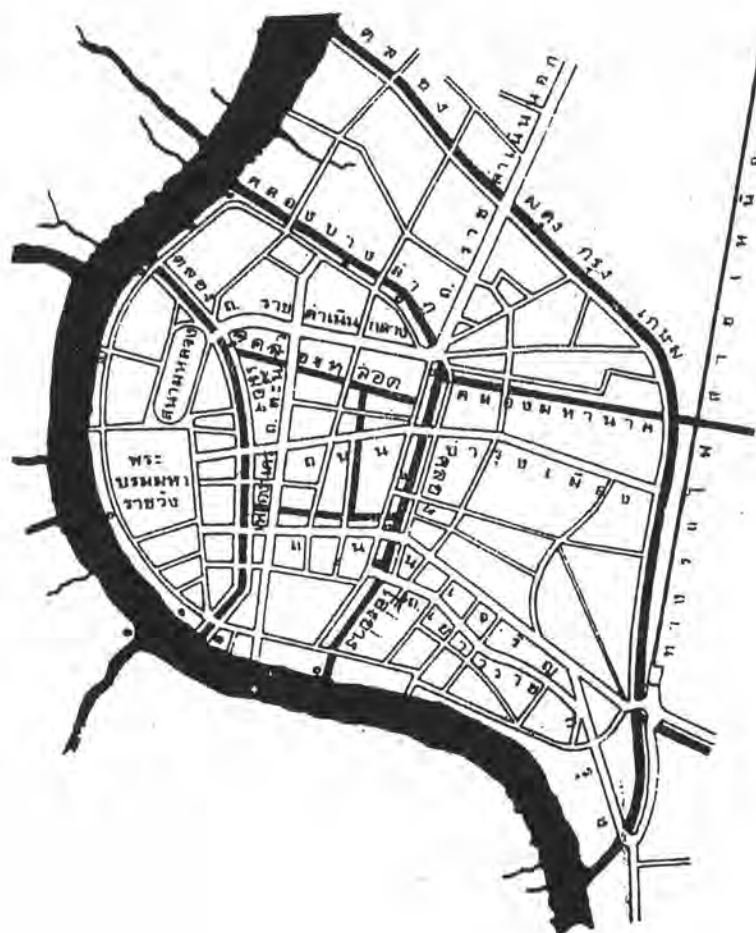
รูปแบบการพัฒนาและปัญหาของกรุงเทพมหานคร

พัฒนาการของกรุงเทพมหานคร

การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร : อดีต - ปัจจุบัน

ประเทศไทยมีกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงตั้งแต่ พ.ศ.2326 กรุงเทพมหานครในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์มีจำนวนประชากรไม่มากนัก การคมนาคมอาศัยทางน้ำธรรมชาติ เศรษฐกิจส่วนใหญ่ยังทำเพื่อการยังชีพมากกว่าการค้า ลักษณะการตั้งถิ่นฐานจึงหนาแน่น บริเวณริมฝั่งแม่น้ำ คูคลองธรรมชาติที่เข้า เป็นเส้นทางในการคมนาคมติดต่อภายในเมืองและระหว่างเมือง จนกระทั่งถึงสมัยรัชกาลที่ 4 เริ่มประมาณ พ.ศ.2394 ประเทศไทยเริ่มมีการติดต่อกับต่างประเทศในด้านการค้า การสอนศาสนา ซึ่งมีผลทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะมีการสร้างเส้นทางคมนาคม ทั้งทางบกและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ถนนสายแรกที่สร้างขึ้นคือ ถนนเจริญกรุง สร้างเมื่อ พ.ศ.2404 - 2412 ต่อมาได้มีการสร้างถนนอีกหลายสาย เช่น ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร นอกจากนี้มีการขุดคลองและขยายคลองอีกหลายแห่ง เช่น คลองผดุงกรุงเกษม คลองแสนแสบ คลองเปรมประชากร คลองสามเสน คลองพระโขนง เป็นต้น จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมดังกล่าว มีผลทำให้กรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นเมืองที่มีกำแพงเมืองล้อมรอบและมีคลองล้อมกำแพงเมืองอีกชั้นหนึ่ง บริเวณภายในเมืองจะมีศูนย์กลางอยู่ 2 แห่ง แห่งหนึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองและการบริหารประเทศ คือพระบรมมหาราชวัง ส่วนอีกแห่งหนึ่งเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าและ เศรษฐกิจของประเทศ และพื้นที่ของกรุงเทพมหานครในปลายสมัยรัชกาลที่ 4 ขยายมาจตุคลองบางลำพูต่อกับคลองพระโขนง (รูปที่ 3.1)

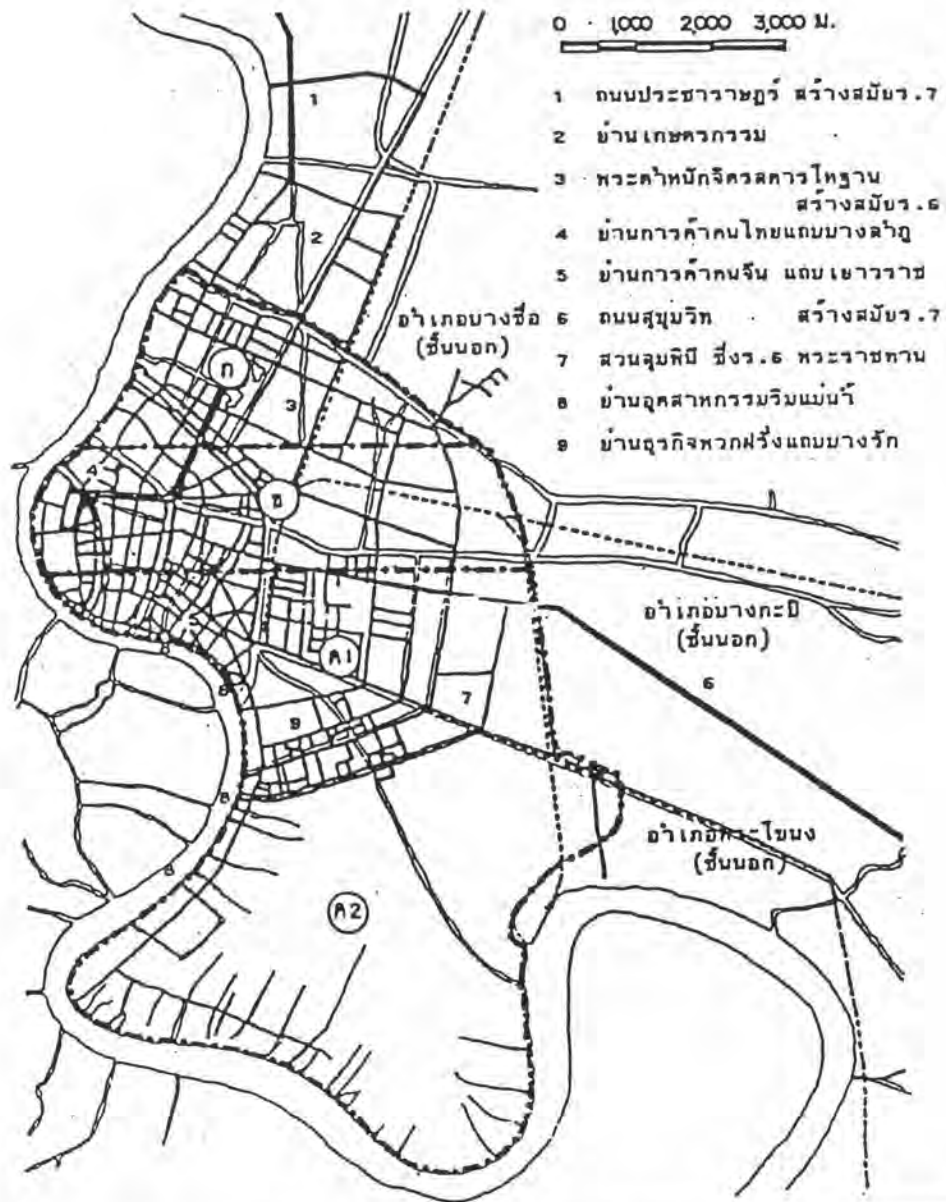
ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประมาณปี พ.ศ.2411 ได้มีการพัฒนาประเทศทุก ๆ ด้าน ได้แก่การสร้างเส้นทางคมนาคมโดยมีการสร้างถนนเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย เช่น ถนนราชดำเนิน เชื่อมระหว่างพระบรมมหาราชวังกับพระราชวังใหม่ที่สวยงาม สร้างทางรถไฟ สร้างสวนสาธารณะ เช่น สวนลุมพินี สวนดุสิต สร้างศูนย์การค้าที่ถนนเยาวราช ศูนย์กลางสถานีรถไฟที่หัวลำโพง สวน



รูปที่ 3.1 แผนที่แสดงอาณาเขตกรุงเทพมหานครในสมัยรัชกาลที่ 5

การขยายพื้นที่ของกรุงเทพมหานครสมัยนั้นมีมากขึ้น ประมาณปลายรัชกาลที่ 5 พ.ศ.2443 ได้ขยายพื้นที่ไปจดคลองผดุงกรุงเกษม (รูปที่ 3.1) โดยมีพื้นที่ประมาณ 13.3 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 600,000 คน ความหนาแน่นของประชากร 46,153 คนต่อตารางกิโลเมตร

สมัยรัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7 การขยายตัวของกรุงเทพมหานครได้ขยายเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เพราะความเจริญของประเทศทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง มีการติดต่อกับชาวต่างประเทศมากยิ่งขึ้นและมีการจ้างชาวต่างประเทศมาช่วยในการวางผังเมืองด้วยแต่ยังมิได้มีการกำหนดนโยบายที่แน่นอนนัก การขยายตัวของกรุงเทพมหานครในสมัยนี้เริ่มจากบริเวณถนนสี่พระยา ถึงบริเวณถนนตกเรียกว่า เขตชาวตะวันตก (European Section) ซึ่งประกอบด้วยบริเวณย่อย ๆ



- 0 1000 2000 3000 ม.
- 1 ถนนพระราชาราชบุรี สร้างสมัยร.7
 - 2 บ้านเกษรกรรม
 - 3 พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน สร้างสมัยร.6
 - 4 บ้านการค้าคนไทยแถบบางลำภู
 - 5 บ้านการค้าคนจีน แถบเขาวราช
 - 6 ถนนสุขุมวิท สร้างสมัยร.7
 - 7 สวนลุมพินี ซึ่งร.6 พระราชทาน
 - 8 บ้านอุตสาหกรรมริมแม่น้ำ
 - 9 บ้านธุรกิจหวกฝรั่งแถบบางรัก

ก	ข	ค1	ค2
ทองเหนื่อ	ทองกลาง	ทองใต้	
พระราชวังใหม่ วังเจ้านาย บ้านเรือนคหบดี ถนนกว้างๆ คยไม้ระยับ บรรยากาศสงบ	พระราชวังเดิม วัดสำคัญๆ ที่ทำการรัฐบาล คึกแถวรอบๆ บ้านใจกลาง เมื่อก่อน	อาคารพาณิชย์สูงๆ วัดและบ้านพักอาศัย สถาบันการศึกษา อาคารราชการ อาคารที่ทำการ สถานทูต	ท่าเรือ อู่เรือ โรงเลื่อย โรงสี สวนผลไม้ ไร่นา

รูปที่ 3.2 ผังการใช้ที่ดินหลักในเขตอำเภอชั้นในกรุงเทพมหานคร สมัยรัชกาลที่ 7

ที่มา : จากวิวัฒนาการทางกายภาพของกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งตะวันออก : ตั้งแต่ก่อนเริ่มสร้างกรุงจนถึงสมัยเปลี่ยนแปลงระบบการปกครอง, ก้าวร กุลชล และ ทรงสรรค์ นิลกำแหง

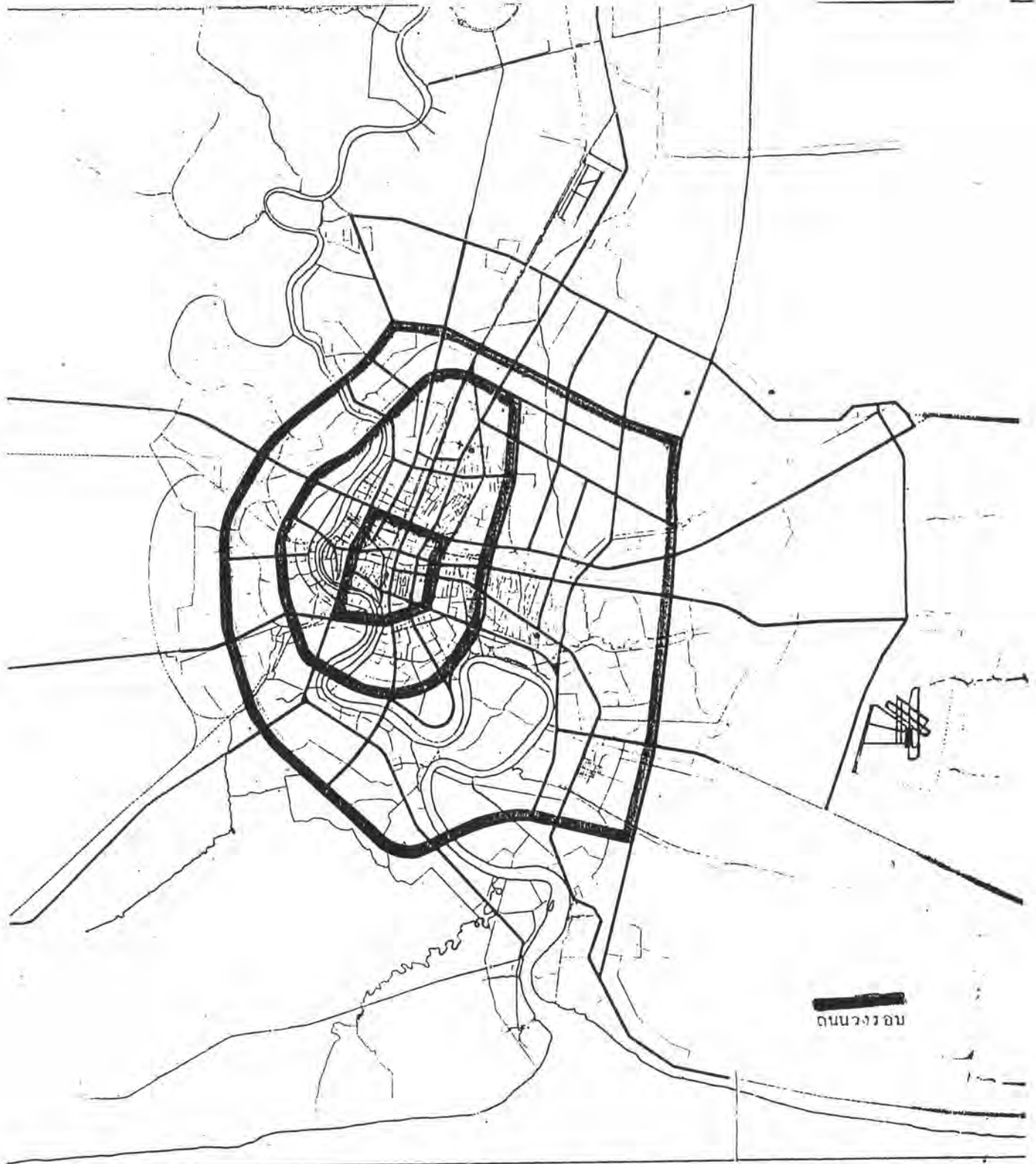
3 บริเวณด้วยกัน คือ บริเวณที่หนึ่งเป็นที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณสีลม บางรัก สาทร บริเวณที่สอง เป็นบริเวณการค้าได้ขยายตัวตามแนวสองฝั่งของถนนตก และบริเวณที่สาม คือ บริเวณอุตสาหกรรม ได้ขยายตัวเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับบริเวณด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นแหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมภายในครัวเรือน ลักษณะการตั้งถิ่นฐานในบริเวณแหล่งเกษตรกรรมนี้จะอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง พื้นที่ของกรุงเทพมหานครประมาณ พ.ศ. 2475 มีทั้งหมดประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร ประชากรประมาณ 700,000 คน ความหนาแน่นของประชากร 17,500 คนต่อตารางกิโลเมตร

จะเห็นว่าเมืองหลวงของประเทศไทย ในระยะ 150 ปีที่ผ่านมา ยังไม่ได้มีโครงการวางแผนการใช้ที่ดินของเมืองหลวงอย่างแท้จริง แม้แต่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองใหม่ตั้งแต่ พ.ศ. 2475 เป็นต้นมาประเทศขาดความเอาใจใส่จากผู้บริหารประเทศ ดังนั้นการขยายตัวของเมือง เป็นไปตามความพอใจของรัฐบาลและเอกชน มีผลทำให้การขยายตัวเป็นไปอย่างรวดเร็ว

ประมาณ พ.ศ. 2500 รัฐบาลไทยได้ขอความร่วมมือจากองค์การยูซอม (USOM) ประเทศสหรัฐอเมริกา และได้ให้บริษัทลิทฟิลด์ (Litchfield Whithing Bowne) มาทำการสำรวจและวางโครงการผังเมืองกรุงเทพมหานคร ใช้เวลาดำเนินการสำรวจวางโครงการเป็นเวลา 3 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2500 - 2503 หลังจากนั้นบริษัทเสนอต่อรัฐบาลโดยทำเป็น "ผังนครหลวงโครงการ 30 ปี" เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 - 2533 สรุปใจความสำคัญดังนี้คือ เสนอให้รวมกรุงเทพ ธนบุรี บางส่วนของนนทบุรี สมุทรปราการ เข้าเป็นเมืองเดียวกัน มีลักษณะพื้นที่เมืองหลวงเป็นรูปนิ้วมือ โดยมีนิ้วมือยื่นออกไปจากศูนย์กลาง และให้มีการสร้างถนนในลักษณะวงล้อหรือใยแมงมุมซึ่งประกอบด้วยถนนหลักเป็นรัศมีออกจากศูนย์กลาง และมีถนนวงแหวนเป็นชั้น ๆ เชื่อมระหว่างถนนหลัก (รูปที่ 3.3) การวางผังเมืองแบบนี้ถือว่าเป็นแบบประหยัดเกี่ยวกับสาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง โครงการนี้เสนอให้ขยายอาณาเขตทางพื้นที่ของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น 6 เท่าตัวและขยายทางด้านประชากร 2.5 เท่า คือให้มีประชากรทั้งหมดประมาณ 4.5 ล้านคน แต่โครงการนี้เป็นอันต้องล้มเลิกไปโดยยังไม่ได้นำมาใช้ เพราะในระยะนั้นประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลในการบริหารประเทศหลายครั้งนั่นเอง

ในระยะหลังต่อมาประมาณ พ.ศ. 2514 กองผังเมือง สำนักปลัดเทศบาลกรุงเทพมหานคร ได้จัดทำผังเมืองชั้นฉบับหนึ่งเรียกว่า "โครงการนครหลวงกรุงเทพ พ.ศ. 2543" เสนอต่อสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ โดยมีสาระสำคัญคือให้ขยายพื้นที่กรุงเทพมหานครออกไปให้มีขนาดถึง 840 ตาราง

กิโลเมตร เพื่อรับจำนวนประชากร 6.5 ล้านคน และส่งเสริมระบบการขนส่งมวลชน ปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมและสิ่งแวดล้อม แต่โครงการนี้ก็ยังมีได้มีการพิจารณาที่จะนำมาใช้แต่อย่างใด สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2505 เห็นว่าโครงการที่ทำขึ้นทั้งสองฉบับยังไม่เหมาะสม เนื่องจากประมาณการเกี่ยวกับตัวเลขทางด้านประชากรและด้านเศรษฐกิจต่ำกว่าความเป็นจริง ดังนั้นใน พ.ศ.2513 จึงได้ร่าง "ผังนครหลวง" เป็นโครงการ 20 ปี เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2513 - 2533 โดยมีใจความสำคัญ คือ การรวมพื้นที่ 4 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี สมุทรปราการ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 740 ตารางกิโลเมตร สามารถรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นได้ 6.5 ล้านคน มีการสร้างเส้นทางคมนาคมตัดถนนวงแหวนภายในและถนนวงแหวนรอบนอกเมือง (รูปที่ 3.3) มีการสร้างเมืองหลัก (Growth Center) ของประเทศ เพื่อเป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เมืองหลักดังกล่าวจะเลือกเมืองที่มีอยู่แล้วในแต่ละภูมิภาค เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการพัฒนาเมืองหลักนั้น ๆ จากแนวความคิดทฤษฎี รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและปรากฏการณ์การขยายตัวของเมืองและการพัฒนาการของกรุงเทพมหานครในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่า กรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นเนื่องจากบทบาทและหน้าที่ของการเป็นเมือง ที่เป็นเสมือนเมืองศูนย์รวมทุก ๆ กิจกรรม ในลักษณะของการเป็นเมืองหลวง และเป็นเมืองเดียวในประเทศที่รวมเอาทุกสิ่งทุกอย่างที่สะดวกสบายในเกือบจะทุก ๆ ด้านมาไว้ที่เมืองเมืองเดียวแห่งนี้ หากแต่ในขณะที่เดียวกันกลับปราศจากการควบคุมหรือการวางแผนพัฒนาที่เหมาะสม กล่าวคือ การพัฒนาหรือการขยายตัว และการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นโดยไม่มีเป้าหมาย หรือแผนผังของชุมชนที่ชัดเจนพอ จะใช้เป็นแนวทางในการขึ้นำการพัฒนาไว้ในลักษณะของการวางแผนคาดการณ์ล่วงหน้าถึงผลกระทบของการพัฒนา ผลก็คือสังคมส่วนรวมมักจะได้รับ ความเสียหายอย่างหนักจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นตามยถากรรม ทั้งด้านสภาพแวดล้อม และเงินทุนที่ใช้จ่ายไปสำหรับการขนส่งและการบริการอื่น ๆ ที่จำเป็นซึ่งต้องนำมาใช้จ่ายเพื่อจัดการกับผลเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้น การวางหลักการด้านการคมนาคมขนส่งให้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการคาดการณ์ล่วงหน้า จึงเป็นแนวทางหนึ่ง ซึ่งหน่วยงานของรัฐได้ให้ความสำคัญและใช้เป็นแนวทางของการวางผังเมืองที่ดี ดังจะเห็นได้จากการวางระบบถนนวงรอบตามผังนครหลวง ทั้งนี้ เพราะการควบคุมและการวางแผนหรือผังเมืองด้วยเทคโนโลยีของการคมนาคมขนส่ง และการใช้ที่ดินที่เหมาะสมสัมพันธ์ ซึ่งกันและกันจะทำให้เมืองน่าอยู่และมีสภาพแวดล้อมที่ดีตามขอบเขตของการวางแผน ไม่ขยายตัวกระจุกกระจายหรือเจริญเติบโตไปตามยถากรรมอย่างไร้ทิศทาง ดังนั้น จึงมีความพยายามในการควบคุมกำหนดพื้นที่บริเวณ



—	ถนนทางเร็ว	EXPRESSWAY	—	ถนนสายหลัก	MAJOR ROAD
—	ถนนสายเลียบประธาน	PRIMARY ARTERIALS	—	ถนนทางหลวง	HIGHWAY
		MAJOR THOROUGHFARE BOULEVARD	—	ถนนทางหลวงจังหวัด	PROVINCIAL HIGHWAY

ผังนครหลวง ปรับปรุงครั้งที่ ๓
 ระบบถนน **หนึ่งระดับ**
 สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 3.3 แสดงถนนวงรอบตามผังนครหลวงปรับปรุงครั้งที่ 1



THE URBANIZED AREA OF BANGKOK - THONBURI FOR THE YEAR 1943 (B.E. 1986 A.D.) WAS APPROXIMATELY 8330 RAJ OR 3330 ACRES

SCALE: 1:92,000



THE URBANIZED AREA OF BANGKOK - THONBURI FOR THE YEAR 1970 (B.E. 1933 A.D.) WAS APPROXIMATELY 14,970 RAJ OR 10,860 ACRES

SCALE: 1:92,000



THE URBANIZED AREA OF BANGKOK - THONBURI FOR THE YEAR 1981 (B.E. 1934 A.D.) WAS APPROXIMATELY 21,500 RAJ OR 15,800 ACRES

SCALE: 1:92,000



THE URBANIZED AREA OF BANGKOK - THONBURI FOR THE YEAR 1991 (B.E. 1934 A.D.) WAS APPROXIMATELY 21,500 RAJ OR 15,800 ACRES

SCALE: 1:92,000

รูปที่ 3.4 ลักษณะการขยายพื้นที่ชุมชนของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2443-2501

ซึ่งเกิดปัญหาหรือคาดว่าจะเกิดปัญหาได้มีมาตรการหรือวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็น แนวทางในการควบคุมการพัฒนาภายใต้นโยบายของผังเมืองใหญ่ที่ใช้ เป็นแผนหรือ เป็นแนวทางการพัฒนา ทั้งนี้ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาหรือการขยายตัวอย่างไม่มีระบบการพัฒนา หรือไม่มีแนวทางในการควบคุมการพัฒนาที่ดีของเมือง เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ในบริเวณนั้น ๆ เป็นไปในแนวทางที่เหมาะสม ซึ่งแนวความคิดดังกล่าวเหล่านี้ มีหลายฝ่ายพยายามจะดำเนินการให้สำเร็จตามเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เห็นได้จากการเริ่มต้นวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดกรอบการพัฒนา และแก้ปัญหาการเจริญเติบโตของเมืองอย่างไม่มีระเบียบให้ได้รับการพัฒนาตามแนวทางที่วางไว้ เพื่อจะได้ป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าว เนื่องจากในปัจจุบันเมืองเริ่มมีความสับสนในกิจกรรมและหน้าที่ของเมืองมากขึ้น

การวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ในระยะหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา ระยะนี้มีประชากรอพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานครอย่างมาก ทำให้เมืองเจริญเติบโตและเกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็วจนหลายฝ่ายเห็นว่าเป็นการเจริญเติบโตอย่างไร้ทิศทาง จึงมีการจัดทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2524 - 2544) และได้ประกาศใช้ในเวลาต่อมา โดยก่อนหน้านี้มีคณะผู้เชี่ยวชาญ ลิตช์ฟิลด์ ไวท์ดิง บราวน์ (Litchfield Whiting Bowne and Associates) ได้ทำการศึกษาและจัดทำแผนชื่อ (Greater Bangkok Plan 2533) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า "ผังลิตช์ฟิลด์" ขึ้นใช้ เป็นผังแม่บทของการพัฒนากรุงเทพมหานครอีกส่วนหนึ่งด้วย โดยในแผนฉบับดังกล่าวได้มีข้อเสนอแนะสำหรับการวางแนวทางการคมนาคมด้วยการจัดสร้างถนนรอบเมืองและถนนสายหลักสายสำคัญ ๆ หลายสาย รวมทั้งมีการกำหนดที่จอดรถให้มืออย่างเพียงพอเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหการจราจรในใจกลางนครหลวงและในบริเวณโดยรอบ ๆ ของเขตนครหลวงเพื่อให้สภาพการจราจรเป็นไปด้วยดีโดยสะดวก ด้วยการวางโครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมติดต่อกับเมืองต่าง ๆ ให้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้โดยการกำหนดให้มีการก่อสร้างถนนไว้ 3 ระบบ มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง กล่าวคือ มีการกำหนดให้มี ระบบถนนรัศมี ระบบถนนวงรอบ และระบบถนนผ่านเมือง โดยมีสาระสำคัญเพื่อการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งของเมือง ซึ่งต่อมาเมื่อได้มีการดำเนินการปรับปรุง "ผังนครหลวง" ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ฉบับสมบูรณ์ ก็ได้มีการวางโครงข่ายถนนโครงการ เป็นระบบคมนาคมของผังนครหลวงเอาไว้ โดยมีประเภทของ

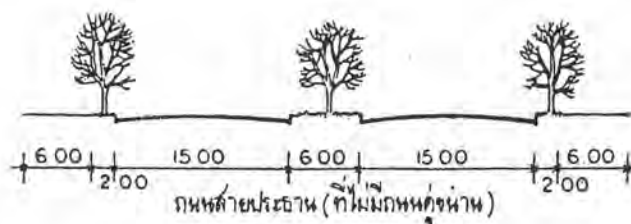
ถนนที่จะรวม เป็นระบบคมนาคมของผังนครหลวงไว้เป็นประเภทต่าง ๆ ตามกฎหมายดังนี้ คือ

1. ถนนความเร็วสูง (Expressway) ความมุ่งหมายของถนนประเภทนี้ เพื่อให้มีความสามารถในการรับปริมาณการจราจรสูงและมีการเดินทางระยะไกล เป็นถนนที่มีหลายทางวิ่ง มีเกาะแบ่งกลาง มีจุดเชื่อมต่อเฉพาะทางแยกกับถนนสายประธานหรือถนนสายเอก หรือบางจุดที่อาจทำได้เท่านั้น การเชื่อมต่อต้องเป็นแบบต่างระดับ

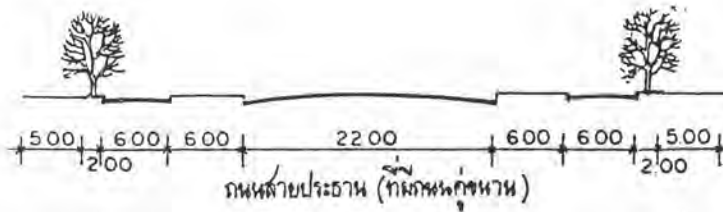


2. ถนนสายประธาน (Primary Arterial) ถนนประเภทนี้มีความมุ่งหมายที่รับปริมาณการจราจรมาก และความเร็วไม่สูงนัก อยู่ในระดับปานกลางใช้ เป็นถนนเชื่อมต่อกับถนนความเร็วสูง (Expressway) และเชื่อมเพื่อรับการจราจรผ่านเมือง หรือเชื่อมกับถนนทางหลวง แยกออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

ลักษณะที่ 1 เป็นถนนที่แยกเป็นทางขึ้นสองโดยไม่มีทางคู่ขนานสายในมีทางวิ่ง 4 - 6 ทาง และให้มีที่สำหรับจอดรถในถนนด้วยทั้งสองข้าง อาจจะมีเกาะกลางหรือไม่ก็ได้



ลักษณะที่ 2 เป็นถนนที่แยกเป็นทางขึ้นสองโดยมีทางคู่ขนานสายในด้วยมีทาง
 ว่าง 4 - 6 ทาง มีเกาะกลางหรือไม่ก็ได้

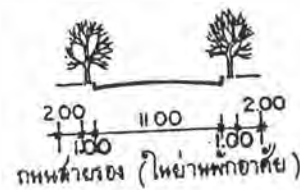


3. ถนนสายเอก (Major Road) ถนนประเภทนี้มีความมุ่งหมายเพื่อรับปริมาณ
 การจราจรจากถนนสายรอง แล้วไปเชื่อมต่อกับถนนสายประธาน หรือถนนความเร็วสูง หรือถนน
 สายทางหลวงที่สำคัญ ประกอบด้วยทางวิ่ง 4 ทาง และทางจอดทั้งสองข้าง ไม่จำเป็นต้องมี
 เกาะกลาง ยกเว้น มีเขตทางมากหรือเพื่อสาธารณูปโภคที่ต้องอยู่ในถนนนี้เท่านั้น

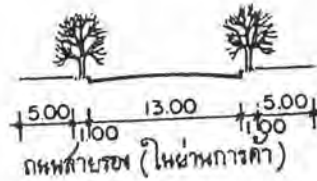


4. ถนนสายรอง ถนนประเภทนี้มีความมุ่งหมายให้การจราจรจากการใช้ที่ดิน
 ที่ผ่านโดยตรงแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

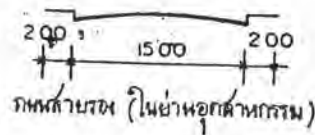
1. ถนนย่านพักอาศัย ประกอบด้วยทางวิ่ง 2 ทาง ทางจอด 1 หรือ
 2 ทาง



2. ถนนย่านธุรกิจ ประกอบด้วยทางวิ่ง 2 ทาง ทางจอด 2 ทาง



3. ถนนย่านอุตสาหกรรม ประกอบด้วยทางวิ่ง 2 ทาง ทางจอด 2 ทาง
แต่แผนการที่จัดที่จอดไว้บนถนนในย่านอุตสาหกรรมแล้ว ทางจอดก็ไม่มีค่าจำเป็น



ระบบถนนในผังนครหลวงได้ใช้ถนนทั้งสามประเภท คือ ถนนสายตรง ถนนวงรอบ และ ถนนผ่านเมือง มารวมกัน เป็นโครงข่ายอันเดียวกันโยงยึดการใช้ที่ดินแต่ละประเภท เข้าด้วยกัน ทั้งหมดโดยมีศูนย์กลางอยู่ในบริเวณวงเวียนใหญ่ วงเวียนเล็ก ทางฝั่งธนบุรี กับบริเวณพระบรมมหาราชวังถนนราชดำเนินกลาง ภูเขาทอง ถนนเพชรบุรี จุดกลางกรณีมหาวิทยาลัย บางรัก และ ถนนสาทร ทางฝั่งพระนคร เป็นขอบเขตศูนย์กลางล้อมรอบด้วยถนนวงรอบสายใน โดยมีถนนปัจจุบันเชื่อมโยงเข้าด้วยกันเป็นวงรอบ โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทร และ ถนนเชื่อมต่อกับถนนตากสิน นอกจากถนนวงรอบสายในที่แล้ว ยังได้เพิ่มถนนประเภทนี้อีกถึง 2 วงซ้อนกัน คือถนนวงรอบสายกลางซึ่งวนจากสะพานกรุงเทพขึ้นไปตามถนนจรดสนิทวงศ์ทางฝั่งธนบุรี ข้ามสะพานพระราม 6 ล้อมรอบนอกบริเวณอาคารสงเคราะห์ห้วยขวางผ่านบริเวณถนนอโศกลงมาบรรจบกับถนนขนานแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนถนนวงรอบสายนอก ออกแบบขึ้นเพื่อเชื่อมโยงบริเวณย่านต่าง ๆ รอบนอก ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มาสู่ศูนย์กลางเมืองได้โดยสะดวกและเพื่อเป็นทาง

ลัดอ้อม เมืองสำหรับการขนส่งระหว่างภูมิภาคนอกเขตนครหลวง ถนนวงรอบสายนี้ เป็นถนนใหม่แทบ ทั้งสิ้นโดยอ้อมทางเหนือสุดถึงถนนงามวงศ์วาน ทางตะวันออกสุดถึงเขตบางกะปิ ทางใต้สุดถึง สำโรงและทางตะวันตกสุดถึงบางแค และตั้งขึ้นทางผังธนบุรีตามลำดับ (รูปที่ 3.3) ซึ่งปรากฏ ตามแผนที่แสดงขอบเขตของผังโครงการและระบบถนน วาระที่ 1 พ.ศ. 2515 - 2519 ของ ผังนครหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ในประเภทของถนนก่อสร้างใหม่ครั้งโครงการ ตามแผนที่ที่แสดงไว้จะเห็นได้ว่าแนวถนนตามเส้นประ ดังกล่าวคือ ถนนศรีนครินทร์ ช่วงตั้งแต่รามคำแหงถึงถนน บางนา - ตราด และหากพิจารณาตามแผนที่แสดงขอบเขตผังโครงการและระบบถนน วาระที่ 3 พ.ศ. 2525 - 2529 ของผังดังกล่าวนี้ ในประเภทของถนนปรับปรุงหรือถนนก่อสร้างใหม่ก็จะ พบว่า ถนนศรีนครินทร์เป็นแนวถนนโครงการที่จะทำการก่อสร้างขึ้นใหม่ เพื่อให้เป็นถนนวงแหวน หรือวงรอบสายนอก (ภายใต้โครงข่ายถนนตามผังนครหลวง) เพื่อเชื่อมโยงบริเวณย่านต่าง ๆ รอบนอก และเพื่อเป็นทางลัดอ้อมเมืองสำหรับการขนส่งระหว่างภูมิภาคนอกเขตนครหลวง ทั้งนี้ เพื่อความสัมพันธ์ของระบบถนนที่สมบูรณ์ ตามขนาดมาตรฐานเพื่อใช้ติดต่อซึ่งกันและกันเป็นไปโดย สะดวกและรวดเร็ว โดยการออกแบบให้มีหน้าที่กระจายการจราจรจากส่วนในของตัวเมืองออกไป สู่ออกนอก หรือเป็นทางลัดอ้อมเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ทั้งนี้ เพื่อการประหยัดเวลาและเพื่อ ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

อนึ่ง เมื่อพิจารณาระบบถนนตามผังนครหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 แล้ว จะเห็นได้ว่า มาตรฐานของถนนศรีนครินทร์ตามผังโครงการคือ ถนนสายประธานประเภท Major Thoroughfare หรือ Major Street ในลักษณะของ Ring Road หรือถนนวงแหวน หรือวงรอบ โดยถูกจัดอยู่ในลำดับของถนนวงรอบสายนอก ซึ่งจะถูกกำหนดให้สร้างขึ้นใหม่เพื่อช่วยบรรเทาการจราจรในใจกลางเมืองและเพื่อเป็นทางลัดอ้อมเมืองสำหรับการจราจรผ่านเมือง ซึ่งโดยทั่วไปแล้วการจราจร ในเมืองหนึ่ง ๆ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ การจราจรผ่านเมือง (Through traffic) กับการจราจรภายในตัวเมือง (Local Traffic) (อัน นิรมาน เหมินทร์, "ปัญหาการจราจรทางบกในประเทศไทย, "บทความจากการสัมมนาเกี่ยวกับวิชาผังเมืองและสถาปัตยกรรม 2510) การจราจรผ่านเมืองได้แก่การจราจรที่สามารถผ่านศูนย์กลางเมืองไปสู่ด้านตรงข้ามได้โดยไม่ติดขัดซึ่ง อาจจะทำให้โดยการเบี่ยงเส้นทางจากพื้นที่ใจกลางเมือง (Burns, Wilfred New Town for Old : The technique of Urban Renewal (London : Leonard Hill, 1963) เส้นทางการจราจรลักษณะนี้ต้องการความคล่องตัวในด้านการเคลื่อนไหวจราจรสูง ส่วนการให้บริการ พื้นที่สองข้างทางของถนน เป็นหน้าที่ของถนนสายรองและระบบการจราจรภายในตัวเมือง ซึ่งต้อง

มีการควบคุมให้แยกจากกัน เพื่อป้องกันมิให้ถนนสายประธาน หรือสายหลักซึ่งทำหน้าที่ เพื่อการเคลื่อนไหวการจราจรต้องรับภาระหน้าที่ในการให้บริการแก่พื้นที่สองข้างทางอัน เป็นหน้าที่ของถนนสายรองเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระในการรับปริมาณการจราจรมากขึ้น และการที่กรุงเทพมหานคร ยังไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมอย่างพอเพียงมาแต่แรก จึงมีชุมชนเกิดขึ้นตามยถากรรม (Haphazard Growth) สองข้างถนน (อันนิมมาน เหมินทร์, เรื่องเดิม.) เป็นแบบชุมชนที่ขยายตัวไปตามยาว บริเวณสองข้างของถนน (Ribbon Development) หากเป็นถนนสายสำคัญ ๆ แล้วบริเวณพื้นที่สองข้างถนนก็จะกลายเป็นย่านการค้าบนเส้นทางหลวง (The principal Business Thoroughfare) เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรี ถนนเพชรเกษม เป็นต้น ถนนเหล่านี้เป็นถนนสายหลัก (Major Arterial) (สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร : รายงานด้านการคมนาคมและขนส่ง) ของเมืองแต่ต้องมาทำหน้าที่ถนนสายรองในขณะเดียวกัน เพราะต้องให้บริการแก่ชุมชนสองข้างทางที่เกิดขึ้นในลักษณะย่านการค้า และการมียานพาหนะจำนวนมากผ่าน เข้าออกหรือแวะจอดใช้บริการจากกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรมเป็นจำนวนมากทั้ง 2 ข้างทางของถนน จึงสร้างความคับคั่งและยังก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากขึ้น ดังนั้น ในการที่ผังลัทธิศิลป์และผังนครหลวง มีสาระสำคัญของการวางแผนปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งท่านเองเดียวกัน จึงนับเป็นการวางแผนทางกำหนดการควบคุมการพัฒนาเมืองแนวทางหนึ่ง ในแนวความคิดทางการวางผังเมือง นอกจากนี้ยังมีหลายฝ่ายได้ให้ความสำคัญต่อระบบการคมนาคมขนส่งและการวางผังถนนในเมือง เนื่องจากเชื่อว่าระบบถนนกับการคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินและปริมาณการจราจรมีความสำคัญและมีความสัมพันธ์ ซึ่งกันและกันดังจะได้ศึกษาถึงแนวความคิดเหล่านี้ต่อไป

หลักการวางผังคมนาคมขนส่ง : ระบบถนน

กล่าวกันว่า การวางรูปแบบของระบบถนนที่ดีจะมีส่วนช่วยสนับสนุนวัตถุประสงค์ของการใช้ที่ดินให้เหมาะสมในขณะเดียวกันการหมุนเวียนการจราจรก็จะคล่องตัว แต่ในทางกลับกันหากรูปแบบของระบบถนนกับการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่สัมพันธ์กันก็อาจจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และปัญหาอื่น ๆ ติดตามมา

วิลเฟรด โอเวน (Wilfred Owen) (วิลเฟรด โอเวน, เมืองสะดวก, แปลจาก "The Accessible City" โดยดอนอมมวล ๗ บัอมเพอร์ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ,

2520) กล่าวว่า "เทคโนโลยีของการคมนาคมขนส่งจะมีประโยชน์อย่างมากสำหรับ เมืองก็ต่อเมื่อการคมนาคมขนส่ง เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาทั้งหมด" ทั้งนี้ก็เพราะการคมนาคมมีส่วนกำหนดรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เมือง นอกเหนือจากการกำหนดข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแล้ว ระบบการคมนาคมขนส่งก็เป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากระบบการคมนาคมขนส่งเป็นเสมือนการเปิดพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ให้มีการเข้าถึงได้โดยสะดวกและการคมนาคมที่เกิดขึ้นโดยมิได้มีการวางแผนและคาดการณ์ล่วงหน้าก็อาจจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและปัญหาอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้เมืองขาดความสะดวกสบายและลดความน่าอยู่ลง จะเห็นได้ว่าถนนกับการเจริญเติบโตของเมืองมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ ระบบการคมนาคมขนส่งจะเป็นตัวกำหนดรูปแบบและทิศทางการพัฒนาเมือง และเมื่อศึกษาถึงลักษณะการขยายตัวของกรุงเทพมหานครแล้ว จะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันเจริญเติบโตขึ้นมาก เนื่องจากบทบาทและหน้าที่ของเมืองที่เป็นเสมือนเมืองที่เป็นศูนย์รวมของทุก ๆ กิจกรรม หากแต่ในขณะที่เมืองเจริญเติบโตและขยายตัวขึ้นมากนั้นก็กลับปรากฏว่าปราศจากแผนการควบคุมและการวางแผนที่เหมาะสม ทำให้การขยายตัวและการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครขาดเป้าหมาย เป็นแนวทางที่ชัดเจน ดังนั้น จึงมักจะเกิดความเสียหายทั้งด้านสภาพแวดล้อมและเงินทุนที่ใช้จ่ายไปสำหรับการจัดการกับผลเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะฉะนั้น การวางหลักการด้านการคมนาคมขนส่งให้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงเป็นแนวทางหนึ่งของการวางผังเมืองที่ดี เพราะ เทคโนโลยีของการคมนาคมขนส่งและการใช้ที่ดินจะทำให้เมืองน่าอยู่และมีสภาพแวดล้อมที่ดีไม่ขยายตัวหรือเจริญเติบโตไปตามยถากรรมอย่างไรทิศทาง จึงควรอย่างยิ่งที่จะมีการกำหนดค่าให้มาตรการ หรือวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นแนวทางในการปรับปรุงหรือเป็นแนวทางการพัฒนา เพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดจากการพัฒนาหรือการขยายตัวของเมือง เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีระบบและสอดคล้องกับบริเวณอื่น ๆ ของเมืองโดยไม่สร้างปัญหาต่อสังคมและส่วนรวมขึ้น

เมื่อมาพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงและเติบโตของกรุงเทพมหานคร หรือ "บางกอก" เมื่อก่อนที่จะเป็นกรุงรัตนโกสินทร์หรือกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนี้ พื้นที่แถบบริเวณอันเป็นที่ตั้งของเมืองหลวงของประเทศไทยนี้ได้เริ่มมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงเรื่อยมา เห็นได้จากบันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ ในศตวรรษที่ 17 ซึ่งบรรยายเกี่ยวกับอาณาจักรสยามไว้เมื่อปีพุทธศักราช 2160 - 2161 (จดหมายเหตุการอนุรักษกรุงรัตนโกสินทร์, สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 พ.ศ. 2525) ที่กล่าวว่ากรุงศรีอยุธยา เมืองหลวงของประเทศไทย เป็นเมืองที่เจริญรุ่งเรือง ที่ตั้งของเมืองมีชื่อว่า "บางกอก" ๗ ที่นี้เป็นที่ตั้งของด่านภาษีคาผานทาง

บางกอกจึงถือ เป็น เมืองด่านที่สำคัญมาตลอดตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา การพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของเมืองในช่วงนี้ส่วนหนึ่ง เกิดขึ้นจากปัจจัยสำคัญคือ ที่ตั้งของเมือง ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาอันอำนวยความสะดวกแก่การนำสินค้าไปมาและ เพื่อติดต่อด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้เมื่อพิจารณาจากแผนผัง "บางกอก" ในสมัยกรุงธนบุรี เป็นราชธานีก็จะได้เห็นว่า แม่น้ำและลำคลองต่าง ๆ มีความสำคัญต่อเมืองในการติดต่อสัญจรไปมาอย่างมาก ความสำคัญของเส้นทางติดต่อทางน้ำ เห็นได้ชัด เจนที่สุดในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี เมื่อเริ่มสร้างพระนครในสมัยพุทธศักราช 2326 (สมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 33) มีการขุดคลองรอบกรุง คลองบางลำภูถึงคลองโอง่าง อีกทั้งคลองหลอดและคลองใหญ่กับคลองมหานาค การขุดคลองก็เพื่อเป็นการชักน้ำเข้ามาใช้และใช้เป็นที่ระบายน้ำออกจากเมือง ซึ่งในขณะนั้นบ้านเมืองยังไม่มียาควานพาหนะและถนน ตรอก ซอย ก็มีไม่มากนัก คูคลองจึงเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญมากในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนต้น (ดังปรากฏให้เห็นได้ตามแผนผังแสดงแนวคลองและกำแพงกรุงรัตนโกสินทร์ (สมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 38) ความต้องการพื้นที่ริมแม่น้ำสำหรับเป็นที่จอดเรือแพอยู่อาศัยและสำหรับทำการค้าขาย เริ่มปรากฏขึ้นบริเวณที่เป็นพื้นที่ริมแม่น้ำหรือลำคลอง ที่เริ่มมีผู้คนหนาแน่นจับกลุ่ม เรียงตัวตามแนวเส้นทางคมนาคมสองฝั่งลำน้ำ และเริ่มมีการพัฒนาจนกลายเป็นย่านที่เจริญเติบโต เป็นศูนย์กลางการค้าและการค้าเป็นธุรกิจ และเป็นชุมชนหนาแน่นกลายเป็นแหล่งการค้าขายที่คึกคักที่สุดในสมัยนั้น ดังเช่น ย่านตลาดสามเพ็ง (พื้นที่เหนือริมคลองวัดสามเพ็ง) กับย่านตลาดน้อย (พื้นที่ใต้คลองวัดสามเพ็ง) เป็นต้น

สภาพทางกายภาพของเมืองในตอนต้นสมัยรัตนโกสินทร์นี้ ได้ปรากฏเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่ใช้เป็นหลักสำคัญหลายสายและราษฎรทั้งหลายจะพักอาศัยอยู่ตามริมน้ำเป็นส่วนใหญ่ โดยการปลูกเรือแพจอดอยู่ตามริมคลองและริมแม่น้ำทั้งใน และนอกพระนคร เพื่อความสะดวกในการคมนาคม เนื่องจากในสมัยนี้อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคม และการขยายตัวของเมืองจะอาศัย เส้นทางคมนาคมทางน้ำทำให้เกิด เป็นลักษณะของการเปลี่ยนแปลงและขยายตัวในลักษณะแผ่ลามไปตาม เส้นทางคมนาคม หรือพื้นที่บริเวณแนวริมฝั่งคลองและริมแม่น้ำทั้งสองฝั่ง เนื่องจากเป็น เส้นทางคมนาคมที่ใช้สำหรับ เดินทางไปมาติดต่อค้าขายกันได้โดยตลอด เห็นได้จากในสมัยรัชกาลที่ 1 ซึ่งโปรดฯให้มีการขุดคลองรอบกรุงในครั้งนั้นอาณาเขตเฉพาะตัวของพระนครขยายพื้นที่จาก 1,029 ไร่ ออกเป็น 2,589 ไร่ โดยอาศัยปัจจัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก (สมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์, หน้า 50)

จึงอาจกล่าวได้ว่า การขยายตัวของเมืองหรือการพัฒนาในสมัยนี้ มีสาเหตุมาจากปัจจัย

สำคัญอันหนึ่งคือ เส้นทางคมนาคม ดังจะเห็นได้จากลักษณะการพัฒนาหรือการขยายตัวของเมืองในสมัยนี้ที่อาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำ คือ แม่น้ำ - ลำคลอง เป็นปัจจัยหลักที่ให้ความสะดวกสบายในการไปมาติดต่อจนก่อให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบของการขยายตัวแผ่ลามไปตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ในลักษณะที่อาจเรียกได้ว่าเป็นการพัฒนาในรูปแบบของ Ribbon Development ซึ่งอาจนึกได้ว่า การพัฒนาในรูปแบบดังกล่าว ได้เกิดขึ้นตั้งแต่ก่อนสมัยรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2400 ที่เริ่มมีการตัดถนนสายใหม่ ๆ กล่าวคือ การพัฒนาหรือการขยายตัวของเมือง ในลักษณะของการพัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคมได้ เริ่มมีขึ้นตั้งแต่เมื่อสมัยที่รัชกาลที่ 1 ได้ทรงโปรดฯให้มีการขุดคลองรอบกรุงขึ้น ในสมัยนั้นบ้านเมืองมีการพัฒนาและขยายตัวแผ่ลามออกไปตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำ เห็นได้จากการเกิดชุมชนและศูนย์กลางทางน้ำ เช่น ย่านตลาดสามเพ็ง หรือย่านตลาดน้อย (พื้นที่ใต้คลองวัดสามเพ็ง) ตามที่กล่าวมาแล้ว จึงนับเป็นจุดเริ่มต้นของรูปแบบการขยายตัวในลักษณะของการพัฒนาไปตามแนวเส้นทางคมนาคม หรือที่เรียกว่า Ribbon Development สำหรับการคมนาคมทางบกในสมัยนั้นส่วนใหญ่ใช้ตรอกและถนนค่อนข้างน้อย จนกระทั่งเมื่อประมาณปีพุทธศักราช 2400 ในรัชสมัยของรัชกาลที่ 4 ก็เริ่มมีการตัดถนนสายใหม่ ๆ ขึ้น เช่น ถนน New Road และถนนเจริญกรุง ในการสร้างถนนเจริญกรุงนี้ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงนำเอาวิธีการขยายความเจริญทางการค้ามาใช้ให้ปรากฏขึ้น โดยการสร้างตึกแถวขึ้นเดี่ยวตามสองฟากของถนนเป็นระยะ ๆ แล้วทรงพระราชทานแก่พระโอรสและพระราชธิดาเพื่อเก็บผลประโยชน์ ตึกแถวเหล่านี้ส่วนมากเป็นร้านค้าของคนจีนและฝรั่ง จึงทำให้ถนนเริ่มมีบทบาทและความสำคัญในทางการค้าและเริ่มมีการขยายตัวทางการค้าโดยอาศัยเส้นทางถนนมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อเริ่มก่อสร้างถนนบำรุงเมืองขึ้นนั้น เจ้าของที่ดินริมถนนต่างก็สร้างตึกแถวห้องแถวสำหรับทำการค้าและให้เช่าเพื่อทำการค้าบริเวณริมถนน เพราะเป็นถนนสายหลักที่สำคัญ ย่านการค้าซึ่งแต่ก่อนอยู่ตามริมแม่น้ำลำคลองก็เริ่มก่อตัวขึ้นที่ริมถนน เริ่มมีการติดตั้งตลาดริมถนน เช่น ตลาดเก่า ตลาดบางรัก ทำให้พระนครหรือบางกอกเจริญเติบโตและขยายตัวกว้างขวางออกไป ความเจริญเติบโตปรากฏขึ้นให้เห็นได้ชัดเจนในตอนกลางศตวรรษที่ 19 (หน่วยวิจัยสมาคมศาสตร์ แห่งประเทศไทย, "การเติบโตของชุมชนในภาคกรุงเทพมหานคร" วิจารณ์สมาคมศาสตร์ แห่งประเทศไทย, 2519 หน้า 36) ด้วยนโยบายการเปิดการค้าอย่างเสรีและนโยบายการค้ากับต่างประเทศของรัชกาลที่ 4 ซึ่งทำให้เขตเมืองมีการติดต่อกับพ่อค้าตะวันตกขึ้น และสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือการสร้าง ความทันสมัยให้แก่เขตเมืองด้วยการสร้างถนนเจริญกรุง (New Road) ขึ้นเป็นถนนสายแรกของกรุงเทพมหานคร (เรื่องเดียวกัน หน้า 37) ในครั้งนั้น นับเป็นการเริ่มต้นการขยายตัวของ

ชุมชนเมือง การมีระบบถนนขึ้นในในประเทศไทย นับเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อลักษณะการเจริญเติบโตของเมืองในเวลาต่อมา ซึ่งแต่เดิม เขตที่อยู่อาศัยและเขตการค้าจะหนาแน่นแออัดกันอยู่ทางน้ำ (เรื่องเดียวกันหน้าเดียวกัน) แต่เมื่อมีการสร้างถนนขึ้นก็พบว่าระบบถนนเป็นวิธีการขนส่งและการคมนาคมที่สะดวกและดีกว่า ประชาชนเป็นจำนวนมาก เริ่มที่จะใช้การสัญจรทางบกแทนทางน้ำมากขึ้น แม้ว่ากรุงเทพมหานครจะอยู่ใกล้กับปากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งสมัยแรกๆ มีการคมนาคมด้วยเรือ ที่สามารถติดต่อกับต่างประเทศได้ง่ายมาตั้งแต่ระยะเริ่มตั้งกรุงเทพมหานคร แต่เมื่อวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีและการขนส่งระหว่างประเทศทันสมัยขึ้น กรุงเทพมหานครได้ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, รายงานการปรับปรุงผังนครหลวง ครั้ง 1 ฉบับสมบูรณ์ กรุงเทพมหานคร, โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2517, หน้า 11) การคมนาคมทางบกก็เริ่มมีบทบาทมากขึ้นและเริ่มมีการวางแผนขยายเมืองหลวงไปทางเหนือ โดยเฉพาะบริเวณอำเภอคูสิต ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ในสมัยนี้การก่อสร้างถนนนับเป็นปัจจัยสำคัญของการส่งเสริมการพัฒนา ประชาชนเริ่มหนาแน่น ชุมชนและการอยู่อาศัยเริ่ม เปลี่ยนจากการอาศัยเส้นทางสัญจรทางน้ำมาเป็นทางบก หรือใช้เส้นทางถนนเป็นสำคัญ กอรกับในสมัยนี้ได้มีการก่อสร้างถนนมากมายหลายสาย และเริ่มมีการพัฒนาเมืองแบบทันสมัย ความเจริญจึงขยายตัวออกไปตามเส้นทางที่ถนนตัดผ่าน ย่านการค้าสำคัญ ๆ เริ่มเกิดขึ้นตามสองข้างทางถนนที่ตัดใหม่ นับเป็นการเปลี่ยนแปลงตัวปัจจัยการพัฒนาหรือการขยายตัวของเมือง จากเดิมที่เคยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ในลักษณะของการพัฒนาหรือการขยายตัวแผ่ลามไปตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ มาเป็นการพัฒนาที่ขยายตัวแผ่ลามไปตามเส้นทางคมนาคมทางบกโดยอาศัยถนนเป็นปัจจัยของการขยายตัว หากแต่รูปแบบการขยายตัวยังคงเดิม กล่าวคือ ยังคงเป็นการพัฒนาหรือการขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคม หรือที่เรียกว่า การพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development อยู่ในเช่นเดิม ในขณะที่ความเจริญของบ้านเมืองก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาให้กับกรุงเทพมหานคร เช่นเดียวกับมหานครใหญ่แห่งอื่น ๆ ด้วย กล่าวคือ ความเจริญทางเศรษฐกิจ และสังคมกลับเป็นถึงขั้นทอนตัวเองด้วยการทำลายสภาพธรรมชาติให้ลดความน่าอยู่และทำให้เมืองขาดความสะอาดเรียบร้อย ความเป็นระเบียบของเมืองได้ถูกทำลายลงอย่างรวดเร็วเร็วก่อให้เกิดปัญหานับประการ ประกอบกับเมืองหรือกรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นในลักษณะของความเป็นเมืองที่เป็นแหล่งรวมความเจริญและสถาบันสำคัญทั้งปวงของชาติ สภาพของกรุงรัตนโกสินทร์หรือ "บางกอก" ซึ่งเป็นเสมือนเมืองเอกหรือเอกนคร (primate city) เพียงเมืองเดียวของประเทศไทย จึงดูเหมือนต้องเค็มภาวะหน้าที่ขึ้นในการให้บริการแก่ประชากร

ใน เมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ดังจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตและจำนวนการเพิ่มของประชากรในนครหลวงที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ (ตารางที่ 3.1, 3.2, 3.3 ท้ายบท) ทั้งนี้เพราะปัจจัยในการพัฒนาทุกอย่างเกิดขึ้นที่กรุงเทพมหานคร จนเมืองหลวงกลายเป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การปกครองและการคมนาคม เป็นแหล่งงานและยังเป็นศูนย์กลางการศึกษาทุกระดับ มีการย้ายถิ่นของประชาชนจำนวนมากประชากรและพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้นโดยตลอดทำให้เมืองเติบโตและขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมทั้งในแนวตั้งและแนวนอนอย่างปราศจากการวางแผน เกิดการสับสนปนเประหว่างการใช้ที่ดินเพื่อกิจการต่าง ๆ โดยปราศจากการวางแผนการใช้ที่ดิน ทำให้การใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ผสมปนเปกันในแต่ละบล็อก ซึ่งโดยมากแล้วยานพาหนะกรรมจะกระจุกตัวในส่วนใจกลางเมืองและเรียงรายหนาแน่นอยู่ตามริมถนนและตรอกซอยที่ติดกับถนนใหญ่ ซอกซอยเหล่านี้จะเป็นทางเท้าหรือทางเดินคนสุดท้าย ซึ่งการพัฒนาในลักษณะนี้ทำให้เมืองต้องประสบกับปัญหาใหญ่ ๆ หลายประการ เช่น ปัญหาการเติบโตอย่างรวดเร็วระเบียบของเมืองที่ขาดการควบคุม ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาความแออัด และปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการจราจรที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนที่เป็นไปอย่างหนาแน่นอีกทั้งชนิดและประเภทของอาคารก็ไม่มีความสัมพันธ์กับถนนที่สร้างไว้ เช่น ต้องการสร้างถนนที่มีไว้ให้รถผ่านได้อย่างรวดเร็วแต่กลับมีแหล่งการค้าหรือศูนย์การค้าหรืออาคารพาณิชย์เกิดขึ้นริมถนนเป็นจำนวนมากมาย ทำให้มีปริมาณรถเข้าออกมาก การเข้ายานพาหนะในการไปมาติดต่อ เพื่อการเข้าใช้สอยบริการในบริเวณนี้ก็มีมากตามไปด้วย จึงทำให้เกิดความคับคั่งของยานพาหนะ สภาพการจราจรที่ต้องการความคล่องตัวในถนนประเภทที่กำหนดไว้เพื่อการจราจรความเร็วสูงก็เริ่มหนาแน่นติดขัด นอกจากนี้ การก่อสร้างระบบถนนตามโครงการยังขาดโครงข่ายถนนสายรอง ถนนเชื่อมซอย ถนนเชื่อมตรอก มาช่วยลดความคับคั่งของถนนสายหลัก ดังจะเห็นได้ โดยเมื่อเมืองย่างเข้าสู่ความเจริญอย่างสมัยใหม่ ในรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ซึ่งมีการสร้างถนนหลายสายที่สำคัญ ๆ เช่น ถนนเยาวราช ถนนเพ็ชรนคร ถนนพายุรัต ถนนราชวิถี ถนนศรีอยุธยา และถนนพระรามที่ 5 เมืองก็เริ่มขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วโดยอาศัยเส้นทางคมนาคมเหล่านี้และจากการที่กรุงเทพมหานครได้กลายเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญคือ "ถนน" ซึ่งมีลักษณะเป็นรัศมีพุ่งกระจายออกจากจุดศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร ออกไปยังชุมชนต่าง ๆ โดยรอบพัฒนาการของเมืองก็เริ่มขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมอย่างไม่มีขอบเขต เนื่องจากมิได้มีการวางแผนหรือมาตรการควบคุมใด ๆ ในสมัยนั้น จนกิจกรรมประเภทต่าง ๆ และพื้นที่เมืองกับพื้นที่ชนบท

ที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วไม่สามารถแยกแยะออกจากกันได้อย่างชัดเจน มีการใช้ที่ดินหลาย ๆ ประเภทสับสนปนเปกัน ทำให้เกิดการเดินทางติดต่อระหว่างชุมชนภายในโดยรอบและชุมชนต่างชุมชนนั้น โดยลักษณะของการเดินทางจะต้องพุ่งตรงผ่านเข้ามาในศูนย์กลางเมือง ก่อนที่จะเดินทางออกไปอีกด้านหนึ่ง จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งขึ้นภายในใจกลางเมือง และส่งผลกระทบต่อขยายวงกว้างออกไป

การขยายตัวของกรุงเทพมหานครตามที่กล่าวมาในช่วงหลังจากตอนต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนต้นนั้น ได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาทางด้านผังเมือง รวมถึงระบบการคมนาคมขนส่งของเมืองก็เริ่มมีปัญหาในการเดินทางโดยเส้นทางรถยนต์ที่เริ่มติดขัดไม่คล่องตัว ส่วนหนึ่งของปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นจากการเจริญเติบโตของเมืองปราศจากแผนการควบคุมหรือที่เรียกกันว่าเป็นการขยายตัวตามยถากรรม (Haphazard Growth) โดยเฉพาะเมื่อเมืองเริ่มพัฒนาขึ้นแบบเมืองสมัยใหม่ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งทรงก่อสร้างถนนสายใหม่ ๆ หลายสาย ก็ยังทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวริมถนนมากขึ้นและการมีระบบถนนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจากเดิม ที่ใช้การติดต่อทางน้ำมาเป็นการติดต่อที่ใช้การคมนาคมทางบกแทน การขยายตัวของเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วโดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบกหรือถนน ปัญหาต่าง ๆ ก็เริ่มเกิดขึ้น เป็นต้นว่า ปัญหาการใช้ที่ดิน การจราจร ชยะและสิ่งปฏิกูล เพราะการเติบโตและการพัฒนาของเมืองหรือกรุงเทพมหานครขาดแผนและแนวทางที่มีการคาดการณ์ถึงอนาคตมารองรับหรือ ถึงแม้จะมีแต่ก็อาจไม่ครอบคลุมได้หมด เนื่องจากกรุงเทพมหานคร ได้กลายเป็นศูนย์กลางที่ใหญ่ที่สุดและการพัฒนาในทุก ๆ ด้านกลายเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลกระทบ จนกลายเป็นปัญหาของเมืองที่เพิ่มมากขึ้น ตามปริมาณการพัฒาที่เกิดขึ้นเท่า ๆ กัน

จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจากทางน้ำมาเป็นทางบกในระยະนี้ ซึ่งทำให้การพัฒนาที่มีลักษณะรูปแบบการขยายตัวของชุมชนที่กระจายออกไปตาม เส้นทางคมนาคมขนส่งทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งสาเหตุก็เนื่องจากการก่อสร้างถนนติดต่อกันหลายสายทางสองด้านนี้ จนกระทั่งในระยะปัจจุบันซึ่งกรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นในทุกด้านและทุกบทบาท จนทำให้กรุงเทพมหานครมีลักษณะของเมืองโดดเดี่ยว หรือเมืองเอกเมืองเดียว (Primate City) (สิทธิ์พิลด์ ไวท์ดิง บราวน์ และคณะ, ประวัติความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร ศิลปกร, ฉบับที่ 2 พฤษภาคม 2524, หน้า 56 - 74) ของประเทศไทย แต่เนื่องจากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นโดยปราศจากการวางแผนหรือการวางผังเมืองในตอนแรกที่จะรองรับการเจริญเติบโตของเมือง และของจำนวนประชากรที่

เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งโดยการเพิ่มขึ้น เพราะการอพยพหลังไหลเข้ามาและการเพิ่มขึ้นโดยธรรมชาติ อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างกระจัดกระจาย ไร้ทิศทาง และมีการขยายตัวไปสู่เขตชานเมืองที่อยู่รอบ ๆ โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบก เป็นสำคัญ ลักษณะของการขยายตัวหรือการกระจายตัวของชุมชนจะเป็นไปในลักษณะของการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักซึ่ง เชื่อมต่อไปยังบริเวณชานเมืองและเขตจังหวัดปริมณฑล กล่าวคือจะมีการขยายตัวไปตามทางหลวงสายหลัก เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรเกษม และถนนสุขุมวิท (ปัญชา วิทยาสรรณะ, "กรุงเทพมหานคร 2525," อนุสาร อ.ส.ท. ฉบับที่ 9 เมษายน 2525, หน้า 71 - 78) ลักษณะการขยายตัวดังกล่าวนี้เป็นลักษณะการเติบโตของย่านธุรกิจการค้าที่วางตัวไปตามแนวถนนสายหลักในลักษณะของ Ribbon Development ซึ่งการเจริญเติบโตมักจะวางตัวตามแนวถนนสายหลักของเมืองที่ตัดขึ้นใหม่ สาเหตุหนึ่งก็เนื่องจากบริเวณภายในใจกลางเมืองเดิมเริ่มหนาแน่นจนไม่สามารถขยายพื้นที่การให้บริการแก่ลูกค้าได้พอเพียง นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาหนัก ในเรื่องการจราจรติดขัดรวมทั้งราคาที่ดินก็เริ่มสูงขึ้น ดังนั้นการค้าและธุรกิจจึงเริ่มขยายไปเกิดขึ้นตามถนนสายใหม่ที่ตัดขึ้น เพราะการตั้งอยู่ตามแนวถนนสายหลักของเมือง เป็นที่เข้าใจว่าจะ เป็นตำแหน่งที่มีความสะดวกในการเข้าถึงซึ่งจะอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดีต่อการค้า และที่สำคัญที่ดินในบริเวณนี้ยังมีราคาที่ถูกกว่าในย่านการค้าภายในศูนย์กลางธุรกิจของเมือง จึงเป็นการลดต้นทุนในการลงทุน นอกจากนั้นการตั้งอยู่ริมถนนสายสำคัญ ๆ ยังสามารถมองเห็นได้ง่ายและสื่อสารสะดวก จากประชากรที่สัญจรผ่านไปมา (สมชาย เตชะพรหมพันธ์, ภูมิศาสตร์เมือง กรุงเทพมหานคร รุ่งวัฒนา 2525, หน้า 75) ย่านธุรกิจที่เจริญเติบโตในรูปแบบที่กล่าวถึงนี้ได้แก่ บริเวณ ถนนสีลม ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธินหรืออย่าง เช่น ย่านที่เจริญเติบโตใหม่ ๆ เช่น ถนนรัชดาภิเษก ถนนรามอินทรา ถนนบึงเกล้านครชัยศรี และถนนศรีนครินทร์ เป็นต้น ซึ่งในสภาพปัจจุบันพื้นที่สองข้างทางของถนนสายหลัก เหล่านี้ได้กลายเป็นที่ตั้งของกิจกรรมการค้า และธุรกิจหลาย ๆ ประเภท ในลักษณะของการขยายตัวเป็นแนวยาวไปตามเส้นทางถนนในลักษณะของ Ribbon Development และในที่สุดต่างก็ต้องประสบกับปัญหาหนักที่แก้ไขได้ยากยิ่งในขณะนี้ นั่นคือ ปัญหาการจราจร โดยเฉพาะย่านธุรกิจที่กล่าวถึงเจริญเติบโตอย่างมากในรูปแบบที่กล่าวถึงนี้ ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง ก็คือพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ พื้นที่แถบนี้กำลังมีการขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ในบริเวณพื้นที่ช่วงจากสี่แยกลำสาลีที่ถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด ซึ่งแต่เดิมถนนสายนี้มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างตามระบบถนนโครงการในผังนครหลวงให้มีไว้ เพื่อใช้เป็นถนน เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับ เมืองภูมิภาคในรูปแบบถนนวงรอบ (รูปที่ 3.3) และ

เพื่อ เป็นถนนที่รองรับการจราจรแบบผ่านเมืองหรืออ้อมเมืองเพียงอย่างเดียว โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้ เป็นถนนความเร็วสูง และมีขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์ตามที่ได้กำหนดไว้ในผังนครหลวงฉบับปรับปรุงใหม่ครั้งที่ 1 ซึ่งได้กำหนดคำให้ถนนสายนี้ทำหน้าที่เป็นเสมือน ถนนวงแหวนหรือถนนวงรอบสายนอก เพื่อการจราจรผ่านเมืองสู่ภูมิภาคที่ลัดอ้อมเมืองโดยหลีกเลี่ยงย่านชุมชนหนาแน่นกลางเมือง ทั้งนี้เมื่อต้องการความสะดวกรวดเร็วในการสัญจร โดยวางโครงการให้ถนนสายนี้ทำหน้าที่คล้ายถนนสายประธาน หรือ Major Street และให้เป็นถนนความเร็วสูง และหากได้พิจารณาถึงการออกพระราชบัญญัติผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ในส่วนของแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ท้ายกฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535 เกี่ยวกับการวางแผนระบบถนนในโครงการตามผังเมืองรวมฉบับนี้แล้วจะ เห็นได้ว่า ถนนศรีนครินทร์ ยังคงได้รับการกำหนดบทบาทหน้าที่ของถนนไว้คงเดิม กล่าวคือ ในการบัญญัติผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับนี้ มิได้มีการเปลี่ยนแปลงบทบาท และหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์ให้ผิดไปจากเดิมที่ได้กำหนดไว้ในผังนครหลวง ซึ่งจะ เห็นได้จากการกำหนดคำให้พื้นที่สองข้างทางของถนนศรีนครินทร์ เป็นพื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เกือบทั้งหมด จึงเห็นว่าผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน (2535) ยังคงประสงค์ให้ถนนสายนี้ทำหน้าที่เป็นถนนความเร็วสูง เพื่อใช้เป็นทางลัดอ้อมเมืองสู่ภูมิภาคที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วและความคล่องตัวในการจราจรอยู่ เช่นเดิม แต่จากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ที่ปรากฏอยู่ขณะนี้ เป็นลักษณะการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าและธุรกิจ เป็นส่วนใหญ่อันที่ประกอบไปด้วยศูนย์การค้า อาคารสูง และอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่จำนวนมาก กล่าวคือ มีการพัฒนาพื้นที่ 2 ข้างทางของถนนศรีนครินทร์ โดยการก่อสร้างอาคาร สิ่งก่อสร้าง สำนักงาน และอาคารพาณิชย์กรรมมากมาย จนพื้นที่บริเวณนี้กลายเป็นย่านธุรกิจใหม่ในแถบบริเวณชานเมืองรอบนอกที่กำลังเจริญเติบโต และขยายตัวอย่างรวดเร็ว และได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง (Traffic Generator) เกิดภาวะไม่คล่องตัวในการสัญจรยานพาหนะบนถนนศรีนครินทร์เพิ่มขึ้น เห็นได้จากการสำรวจในเบื้องต้นถึงปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางถนนดังกล่าว นอกจากนั้น จากสภาพการพัฒนาที่เกิดขึ้นริมถนนศรีนครินทร์ ในปัจจุบันยังเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดปรากฏการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนสายนี้แต่เดิมที่ต้องการให้มีการสร้างไว้เพื่อร่นระยะเวลาในการเดินทางออกสู่ภูมิภาค เพื่อความสะดวกรวดเร็วตามที่ได้จัดประเภทไว้ให้เป็นถนนในระบบถนนโครงการตามผังนครหลวง ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ที่มีไว้แต่เดิมในการวางโครงการก่อสร้างถนนสายนี้

จากการศึกษาถึงพัฒนาการและการขยายตัวของกรุงเทพมหานครเท่าที่ผ่านมา จะเห็นได้จากบทความที่กล่าวถึงการขยายตัวของเมือง ซึ่งบรรยายไว้ในสรุปแผนพัฒนาของกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับแผนการประสานทิศทางการขยายตัวของเมืองโดยกล่าวว่า

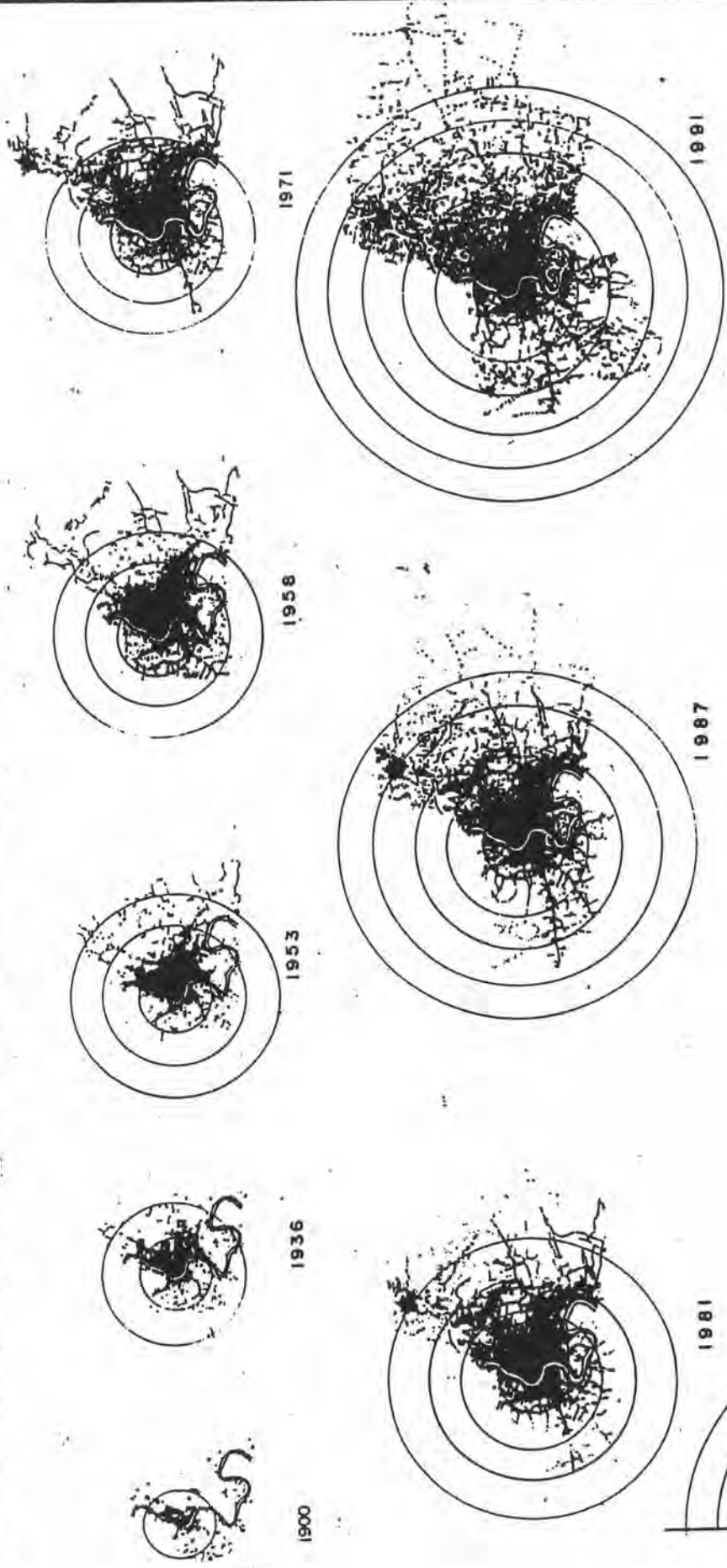
" เมื่อกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศ ในปี 2353 มีพื้นที่อยู่ประมาณ 3.5 ตร.กม. ต่อมา ในปี 2480 จึงเริ่มมีการกำหนดให้เป็นเขตการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น มีพื้นที่ประมาณ 43 ตร.กม. และได้ขยายขอบเขตเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 1,569 ตร.กม. ในปัจจุบัน โดยความเจริญของเมืองได้แผ่ขยายออกนอกเขตกรุงเทพมหานคร ไปเชื่อมต่อกับ 5 จังหวัดปริมณฑล ได้แก่ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาครและนครปฐม จนเป็นเขตเศรษฐกิจเดียวกัน รวมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งสิ้นประมาณ 7,639 ตร.กม.

การเติบโตของกรุงเทพมหานคร ได้เริ่มขยายตัวอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 เมื่อปี 2504 เป็นต้นมา เนื่องจากรัฐบาลได้เน้นการพัฒนาโครงสร้างบริการพื้นฐานของประเทศให้เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร จึงทำให้กรุงเทพมหานครมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และส่งผลให้พื้นที่เมืองขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นไปตามกลไกของระบบตลาด อย่างไรก็ตามการขยายตัวของเมืองดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหาตามมาหลายประการ กล่าวคือ การขยายตัวของเมืองได้แผ่ลามไปตามเส้นทางสายหลัก Ribbon Development โดยเฉพาะทางด้านเหนือและตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้มีพื้นที่ว่างเปล่าระหว่างถนนสายหลัก ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเป็นจำนวนมาก พื้นที่ว่างเปล่าเหล่านี้ เป็นบริเวณที่บริการสาธารณูปการหลักยังไม่ถึง จึงเป็นการใช้ที่ดินอย่างไม่มีประสิทธิภาพและไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ความล่าช้าในการนำมาตรการทางผังเมืองมาใช้ควบคุมให้มีการปฏิบัติได้ทำให้ขาดกรอบนโยบายที่จะชี้แนะให้การใช้ที่ดินเป็นระเบียบ การใช้ที่ดินในปัจจุบันจึงมีลักษณะปะปนและขัดแย้งกัน "การขยายตัวของกรุงเทพมหานครซึ่งมีลักษณะแผ่ลามไปตามเส้นทางสายหลักก็จะได้จากการที่กรุงเทพมหานครมีลักษณะการขยายตัวไปตามแนวถนนสายสำคัญ ๆ หลายสาย เช่น (ทรรษา คำทอง, 2530)

ทิศเหนือ	มีการเจริญเติบโตและขยายตัวไปตาม แนวถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดี - รังสิต และถนนกรุงเทพ - นนทบุรี
ทิศตะวันออก	มีการเจริญเติบโตและขยายตัวไปตาม แนวถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนเพชรบุรี ถนนพระรามสี่ และถนนสุขุมวิท

รูปที่ 3.5

แสดง การขยายตัวของ BUILT-UP AREA ของกรุงเทพมหานคร

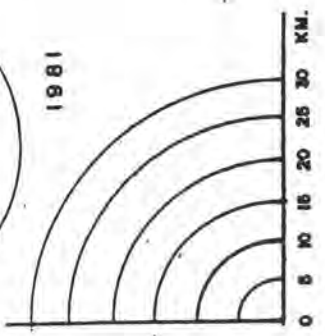


งานแผนที่ 1 ผ่านสำรวจและแผนที่
กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
กรุงเทพมหานคร

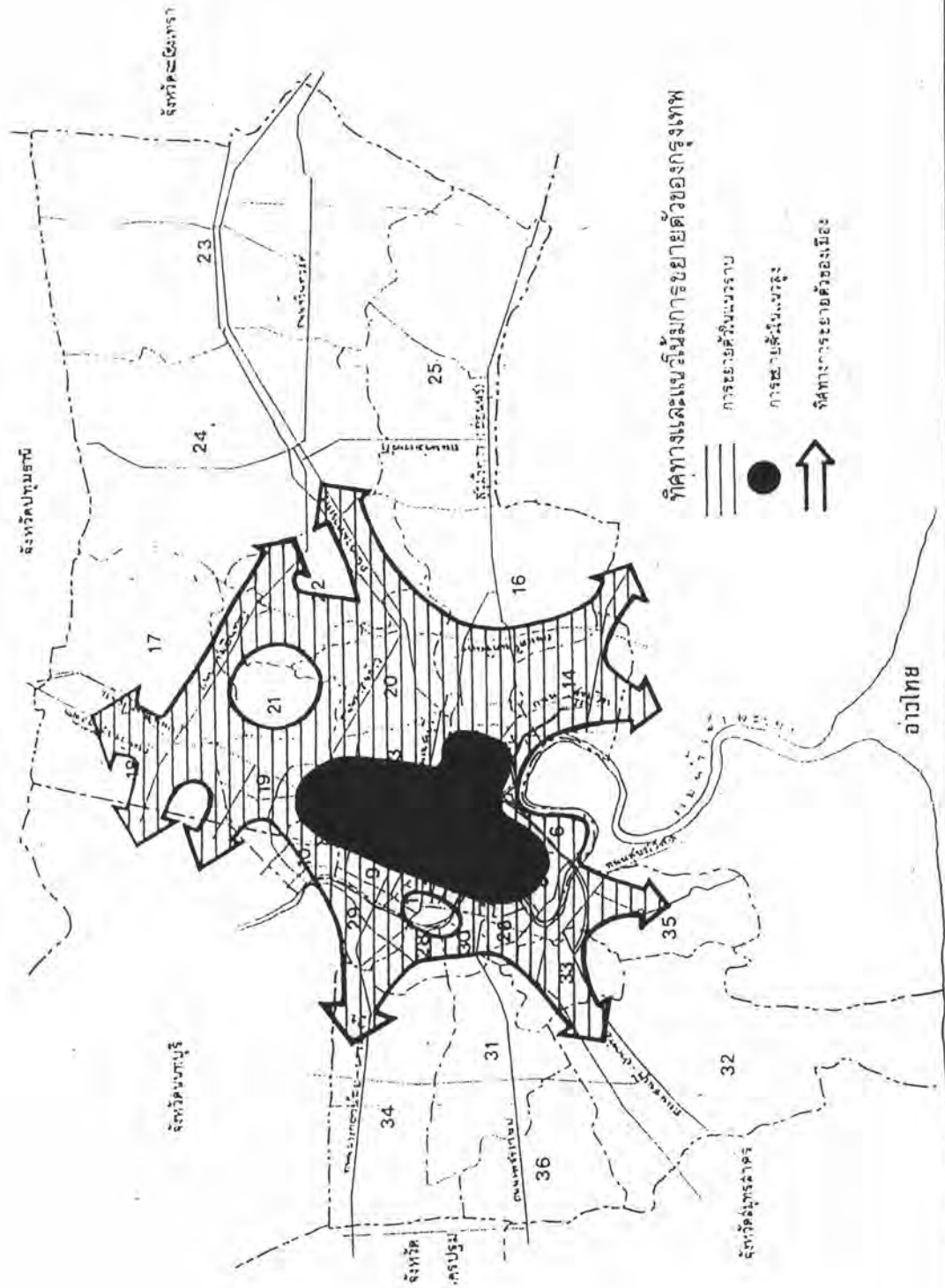
■ BUILT-UP AREA

ผังเมือง กรุงเทพมหานคร

LITCHFIELD WHITTING BROWN AND ASSOCIATES
BASIC PLANNING " INFORMATION 1972" PLANNING DIVISION, BMA.



รูปที่ 3.6 แสดงทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร



ทิศใต้	มีการเจริญเติบโตและขยายตัวไปตามแนวถนนสุขุมวิท ไปเจ้าสมิงพราย และถนนสุขสวัสดิ์	ถนน
ทิศตะวันตก	มีการเจริญเติบโตไปตามแนว ถนนเจริญสนิทวงศ์ และถนนพระ เจ้าตากสิน	

จึงอาจกล่าวได้ว่าการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร จากอดีตจนถึงปัจจุบันพอสรุปได้ว่า กรุงเทพมหานครมีพัฒนาการ และการเจริญเติบโตในลักษณะของการขยายตัวออกไปตาม เส้นทางคมนาคมตามแนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน ในลักษณะของ Linear Settlement โดยมีได้มีการวางแผนการพัฒนาจึงเกิดในรูปแบบของ Ribbon Development โดยมีรูปแบบของการขยายตัว หรือการตั้งถิ่นฐานโดยการอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลักใน ตอนต้นรัชกาลที่ 1 ซึ่งเห็นได้ชัดจากการทรงโปรดฯให้มีการขุดคลองรอบกรุง หลังจากนั้นรูปแบบ การตั้งถิ่นฐานยังคงเดิม กล่าวคือ ยังคงเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางคมนาคมแต่ได้เปลี่ยนปัจจัยหลัก ในการตั้งถิ่นฐานมา เป็นการอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบกโดยอาศัยถนน เป็นปัจจัยสำคัญในการตั้ง ถิ่นฐาน หลังจากนั้น จึงมีการขยายตัวแผ่ลามออกไปตาม เส้นทางถนนในลักษณะของ Ribbon Development ซึ่งเห็นได้ชัดในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ทรงโปรดฯให้มีการตัดถนนสายใหม่เพิ่มมากขึ้น และการพัฒนาหรือการขยายตัวดังกล่าว ยังคงดำเนินสืบเนื่องมาจนปัจจุบัน กล่าวคือ กรุงเทพ มหานคร ในปัจจุบันจะมีการขยายตัวออกไปทุกทิศทุกทางตามแนว เส้นทางคมนาคมสายหลักที่สำคัญ ๆ และจากการที่กรุงเทพมหานคร มีศูนย์กลางทางการค้าอยู่หลายแห่งและมีการขยายตัวออกไป รอบนอกโดยอาศัยเส้นทางถนนมากขึ้น สาเหตุหนึ่งก็เนื่องมาจาก บริเวณเดิมของศูนย์กลางธุรกิจ ของเมืองแต่เดิมหนาแน่นขึ้น จนไม่สามารถขยายกิจการออกไปได้ ประกอบกับสภาพการจราจรที่ เริ่มติดขัดคับคั่งภายในศูนย์กลางเมือง จึงเกิดการสร้างศูนย์กลางใหม่ขึ้นในพื้นที่ที่สะดวกกว่า โดย อาศัยปัจจัยทางการคมนาคมที่สะดวกด้วย เส้นทางการเดินทางที่เกิดขึ้นใหม่ (ถนนสายใหม่ที่ตัด เพิ่มขึ้น) เป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการขยายตัวของเมืองและศูนย์กลางธุรกิจการค้าใหม่ ๆ ขึ้นใน หลาย ๆ แห่ง และปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวก็เกิดขึ้นตามมาอย่างไม่ อาจจะหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งหากมิได้มีการวางแผนหรือการวางแผนทาง เพื่อการแก้ไขปัญหามาไว้ล่วงหน้าก่อนจะมีการพัฒนาในลักษณะที่ก่อให้เกิดปัญหานั้นภายหลัง เช่น ที่กรุงเทพมหานครกำลังประสบ ปัญหาหนักอย่างหนึ่งที่เกิดจากการพัฒนาในลักษณะดังกล่าว นั่นคือ ปัญหาจราจรติดขัด และบริเวณ หนึ่งซึ่งกำลังเกิดปรากฏการณ์ดังกล่าวและอาจคาดเดาได้จากการศึกษาในเบื้องต้นว่า การพัฒนา จะดำเนินไป เช่นเดียวกับที่เคยเกิดขึ้นกับพื้นที่ริมถนนหลาย ๆ สาย ซึ่งประสบปัญหาที่ได้กล่าวมา

แล้วและทั้ง ๆ ที่หลายหน่วยงานของรัฐได้มีมาตรการควบคุมการพัฒนา เพื่อ เป็นแนวทางป้องกัน ปัญหาดังกล่าว เช่น มาตรการถอยร่นนอกเขต 15 เมตร, มาตรการควบคุมความสูงของอาคาร หรืออย่าง เช่นข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครไว้แล้วก็ตาม แต่ ปรากฏการณ์ของการขยายตัว ดังกล่าวก็ยังมีแนวโน้มให้เห็นว่าการพัฒนาตามแนวริมฝั่งถนน ใน ลักษณะของ Ribbon Development กำลังจะเกิดขึ้นซ้ำกับที่เคยเกิดขึ้นมาก่อนแล้ว ตัวอย่าง ของพื้นที่งานที่นี้ก็คือ พื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ ซึ่งเป็นถนนสายหลักสายหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ที่กำลังเจริญเติบโต และมีการขยายตัวออกไปตามแนวถนนในส่วนของการค้าและธุรกิจอย่าง เห็น ได้ชัดเจนขณะที่มีมาตรการควบคุมบังคับใช้

จากการศึกษาในเบื้องต้นถึงสภาพการพัฒนาที่กำลังเกิดขึ้นบนถนนศรีนครินทร์ ซึ่งถือเป็นถนนสายหลักและเป็นส่วนหนึ่งของระบบถนนวงแหวนหรือถนนวงรอบแต่เดิม ซึ่งได้รวมการกำหนด มาตรฐานให้ทำหน้าที่ของถนนสายหลัก (Major Street) ที่ออกแบบให้เป็นถนนความเร็วสูงเพื่อ รับการจราจรผ่านเมืองและให้มีการ เชื่อมต่อน้อยนั้น ในปัจจุบัน เนื่องจากภาวะบีบถนนศรีนครินทร์ ช่วงจากสี่แยกลำสาลีที่ถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด มีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นย่าน ธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ที่วางตัวตามแนวถนน (Principal Business Thoroughfare) ใน ลักษณะของ Ribbon Development อย่างเห็นได้ชัดเจนริมฝั่งถนนทั้งสองด้าน เช่นเดียวกับที่ ถนนสายสำคัญหรือถนนสายหลักหลายสายของกรุงเทพมหานคร เคยประสบกับการพัฒนา เช่นนี้มาก่อน ซึ่งก็ยัง เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้และโดยที่พื้นที่บริเวณสองข้างทางของถนนศรีนครินทร์กำลังพัฒนา เป็นย่าน ธุรกิจและศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ตัวอย่าง เช่น ศูนย์การค้าช็องคอนสแควร์ ศูนย์การค้า เสรี เซ็นเตอร์ และอื่น ๆ ซึ่งล้วน เป็นต้น เหตุหนึ่งที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาการจราจรบนถนนดังกล่าวอย่าง หลีก เหลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นหากปราศจากการวางแผนการกำหนดแนวทางหรือมาตรการควบคุมที่ เหมาะสม เพื่อชักนำให้การพัฒนาบนถนนศรีนครินทร์ เป็นการพัฒนาที่ไม่ส่งผลกระทบต่อ เดิมไปด้วยปัญหา หรือให้มีปัญหาป้อยที่สุดแล้ว ถนนสายหลักสายนี้ก็จะต้องประสบกับปัญหาจราจรและต้องทำหน้าที่ ผิดประ เภทของถนนที่ตั้งไว้อย่างแน่นอน กล่าวคือ ถนนศรีนครินทร์อาจจะต้องทำหน้าที่ เป็นทั้งถนน สายหลักและถนนสายรองในเวลาเดียวกัน สุดท้ายปริมาณการใช้ยวดยานพาหนะก็จะ เกินขีดความ สามารถถนนที่จะรองรับได้และในที่สุดก็จะต้องประสบกับปัญหาการจราจรคับคั่ง อันเนื่องมา จากการเกิดขึ้นของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางที่ไม่มีการวางแผนควบคุม ปัญหาของ การใช้ที่ดินสองข้างทางของถนนที่ปน เป็ดประ เภทหรือขัดกับสภาพของพื้นที่และไม่สอดคล้องกับแนว ทางการพัฒนา รวมทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาการให้บริการสาธารณะที่เมืองไม่สามารถบริการได้

อย่างทั่วถึงต่าง ๆ เหล่านี้ แม้ว่าในขณะที่จะมีการใช้มาตรการควบคุม เพื่อการป้องกันและแก้ไข ปัญหาไว้ก่อนแล้ว แต่ผลของการขยายตัวอย่างรวดเร็วในด้านประชากรและพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไปตามยถากรรม (Haphazard) และขาดการควบคุมหรือประเมินผล เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีระเบียบและเหมาะสมตามที่ควร ผลจากการขยายตัวที่ปราศจากการควบคุม หรือติดตามประเมินผลในอดีตรวมกับการทำให้ เสรีภาพ เกินขอบ เขตในการใช้พื้นที่ก่อสร้างอาคารตามใจชอบและ การจัดสรรที่ดินติดถนนซอยโดยเสรี เกิดถนนตรอกซอยไม่ได้มาตรฐานมากมาย เป็นตัวอย่างของการขยายตัวของเมืองที่แผ่ลามไปตามแนวยาว (Ribbon Development) (อัน นิมมานเหมินทร์, 2510) ซึ่งการขยายตัวในลักษณะนี้ นอกจากจะส่งผลให้เกิดพื้นที่ตามอด (Pocket Areas) ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จำนวนมากแล้ว ยังทำให้การเตรียมการสาธารณูปโภคต่าง ๆ สำหรับชุมชน การขนถ่ายขยะและสิ่งปฏิกูลตลอดจนการป้องกันภัย เป็นไปอย่างลำบากและไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในเรื่องของการให้บริการ เก็บขนขยะและน้ำเสียซึ่งรัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณมากเกินความจำเป็น ซึ่งสภาพการดังกล่าวดูเหมือนกำลังจะเกิดขึ้นบนถนนศรีนครินทร์ ให้เห็นอีกแห่งหนึ่ง ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครตามบทบาทและหน้าที่ของการเป็นเมืองหลวงเมืองเดียวที่รวมการพัฒนาทุก ๆ อย่างไว้โดยมิได้คำนึงถึงการวางแผนควบคุมไว้ล่วงหน้า หรือความไม่มีประสิทธิภาพของแผนพัฒนาหรือแผนชิ้นงานในการพัฒนา ดังนั้นเมืองหลวงหรือกรุงเทพมหานครในขณะนี้จึงเต็มไปด้วยปัญหาต่าง ๆ มากมาย และปัญหาหลาย ๆ อย่างเกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะที่กล่าวถึงนั่นเอง

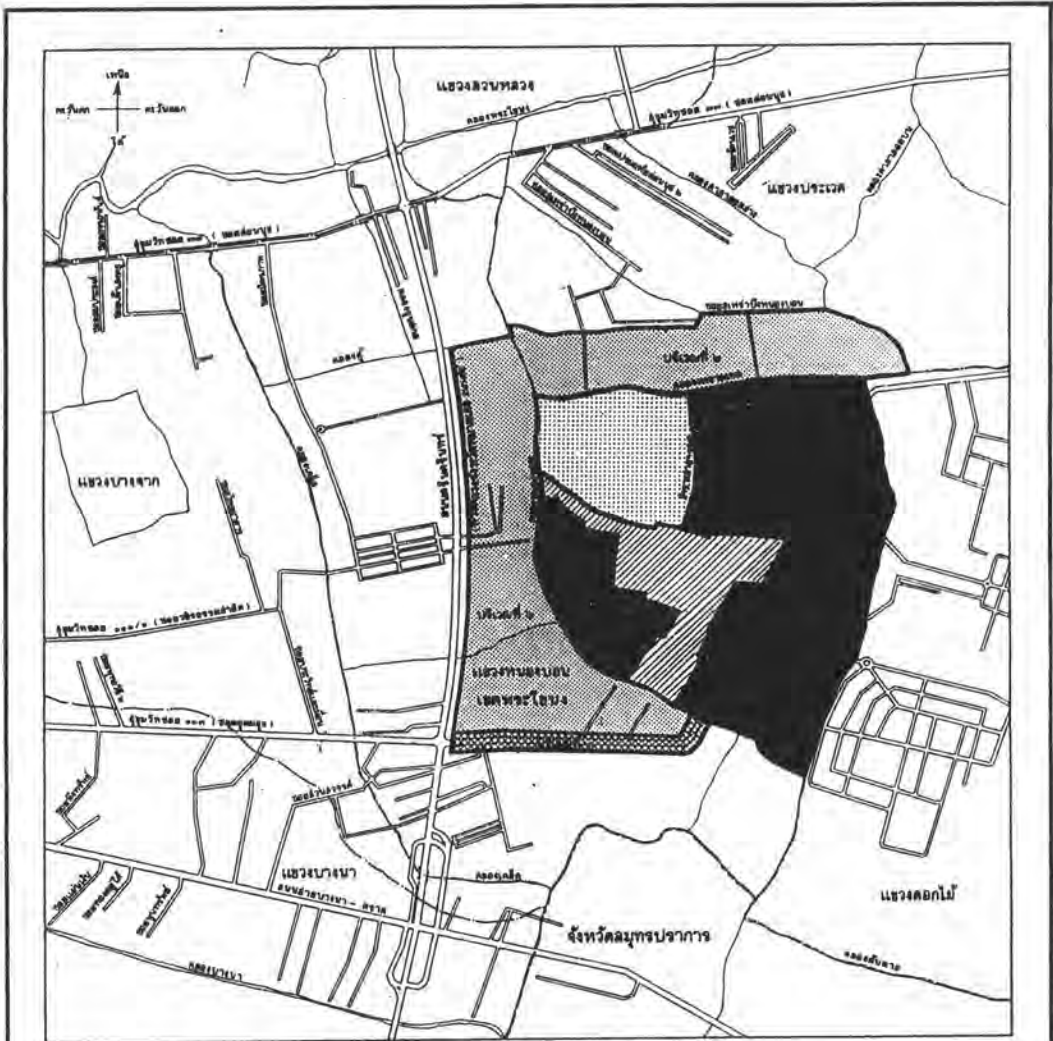
สำหรับพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ซึ่งใช้ เป็นพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ เดิมก่อนมีการพัฒนาเป็นย่านการค้าและธุรกิจ เช่นในปัจจุบันนี้ ได้มีการออกกฎหมายควบคุมการใช้อาคารและที่ดินเพื่อป้องกันมิให้เกิดผลกระทบด้านปัญหาการจราจรจากการใช้ที่ดินผิดประเภทไว้ก่อนแล้ว แต่เป็นที่น่าสังเกตอย่างหนึ่งคือการเกิดขึ้นของถนนในช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. 2520 - 2524 และ พ.ศ. 2526 ซึ่งถนนสามารถเปิดให้บริการในการสัญจรได้นั้น มิได้ปรากฏให้เห็นถึงการวางแผนในการใช้มาตรการควบคุมมาเป็นเครื่องมือในการขึ้นากการพัฒนาแต่อย่างใด จนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2530 จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายควบคุม โดยการห้ามมิให้มีการก่อสร้างอาคารประเภทที่เชื่อว่าจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้ง 2 ฝั่ง ที่มีชื่อว่าข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณก่อสร้าง คัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท บริเวณถนนศรีนครินทร์ทั้ง 2 ฝากฯ พ.ศ. 2530 ตามแผนที่แสดงขอบเขตการควบคุมตามมาตรการดังกล่าว (แผนที่ 3.1) และแม้กระทั่ง ข้อบัญญัติควบคุมความสูงของอาคารบางชนิด

ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร บางชนิดหรือบางประเภทในบริเวณรอบสวนหลวง ร.9 ฯ พ.ศ.2532 (แผนที่ 3.2) ซึ่งออกมาควบคุมการพัฒนาพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ฝั่งตะวันออก เสมือนหนึ่งจะมีทำให้เกิดการขยายตัวไปในลักษณะที่จะเกิดปัญหา แต่ผลจากการออกข้อบัญญัติห้ามปลูกสร้างอาคารบางชนิด ดังกล่าว ดูเหมือนจะเข้าเกินกว่าจะควบคุมการพัฒนาพื้นที่ 2 ข้างทางของถนนมิให้มีการพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development ได้ ความล่าช้าของการออกมาตรการควบคุมการพัฒนาได้ทั้งช่วงห่างจากการดำเนินการวางระบบถนนโครงการสายนี้ เมื่อครั้งมีการปรับปรุงฝั่งนครหลวง จนกระทั่ง เมื่อมีการก่อสร้างถนนสายนี้แล้วเสร็จ ในปี พ.ศ.2524 ก็ปรากฏว่าการวางมาตรการควบคุมใด ๆ จากรัฐยังมีได้มีการดำเนินการทั้งสิ้น จนสภาพการพัฒนามันเป็นธรรมชาติของการตั้งถิ่นฐานได้ขยายตัวไปตาม เส้นทางถนนสายนี้ก่อนแล้ว นอกจากนี้ยังปรากฏว่าสภาพการพัฒนามันในพื้นที่บริเวณนี้ กลับสวนทางกับมาตรการควบคุมดังกล่าว ดังจะเห็นได้จาก ในช่วงระยะเวลาของการออกกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2535 มาใช้บังคับควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ให้ใช้เพื่อการพักอาศัย เป็นส่วนใหญ่ หากแต่สภาพการพัฒนามันในพื้นที่ในช่วงดังกล่าวนี้ ได้เกิดการขยายตัวในส่วนของการค้าและพาณิชยกรรมที่กฎหมายห้ามไว้ในพื้นที่ดังกล่าว เป็นจำนวนมาก จนปรากฏให้เห็นชัดว่าการพัฒนามันแนวโน้ม เป็นไปตามแนวความคิดและคำกล่าวของหลาย ๆ ฝ่าย กล่าวคือ ลักษณะการพัฒนาจะมีการก่อสร้างและขยายตัวไปตามแนวริมถนนในประเภทของอาคาร เพื่อการพาณิชยกรรมมากขึ้นและผลกระทบที่ตามมาคือพื้นที่ถนนศรีนครินทร์ ก็ต้องประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งในการศึกษาเบื้องต้นพบว่าสภาพการจราจรบนถนนสายนี้ เริ่มหนาแน่นติดขัดมากขึ้น ปริมาณรถบนถนนที่เพิ่มขึ้นและการเข้า - ออก จากทางเชื่อมของอาคารต่าง ๆ ที่ติดกับถนนสายหลักสายนี้โดยตรงก็เป็นสาเหตุหนึ่ง ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวนี้ด้วย

ในการศึกษาปี จึงมีความมุ่งหมายในขั้นสุดท้าย ที่จะหาแนวทางการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร โดยเสนอแนะแนวทางและมาตรการที่มีผลและใช้ได้ผลจริงในทางปฏิบัติ โดยพยายามจะให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่ริมถนนและสภาพการพัฒนาทางเศรษฐกิจของพื้นที่ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดปัญหาของเมือง โดยจะใช้วิธีการและมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นแนวทางในการปฏิบัติและ เนื่องจากพื้นที่บริเวณที่ทำการศึกษานี้อยู่ในพื้นที่เขตพระโขนง เขตสวนหลวง เขตบางกะปิ และเขตประเวศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานครที่ยังมีที่ว่างอยู่ และตามแผนการใช้ที่ดินในอนาคต

แผนที่ 3.2

แผนที่กำหนดเขตปฏิรูปกรุงเทพมหานคร
 เรื่อง กำหนดบริเวณที่มรดกช้าง คัดแปลง ใช้ที่ดินเป็น
 การใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท บริเวณโดย
 ขอบสวนหลวง ร.๔ ในท้องที่แขวงหนองบอน
 แขวงประเวศ เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร
 พ.ศ. ๒๕๓๒



คำอธิบาย

- แนวเขตกำหนดบริเวณที่มรดกช้าง คัดแปลง
- ใช้ที่ดินเป็นอาคารบางชนิดหรือบางประเภท
- บริเวณสวนหลวง ร.๔
- บริเวณที่ ๕ หรือ ๑ กำหนดที่ดินที่บริเวณสวน ร.๔ พ.ศ. ๒๕๓๑
- บริเวณที่ ๑
- บริเวณที่ ๒
- บริเวณที่ ๓
- เขตคลอง
- เขตคลองอิฐ
- ทางหลวง ถนน ตรอก ซอย
- รางรถไฟ
- แม่น้ำ ลำคลอง

กองผังเมือง

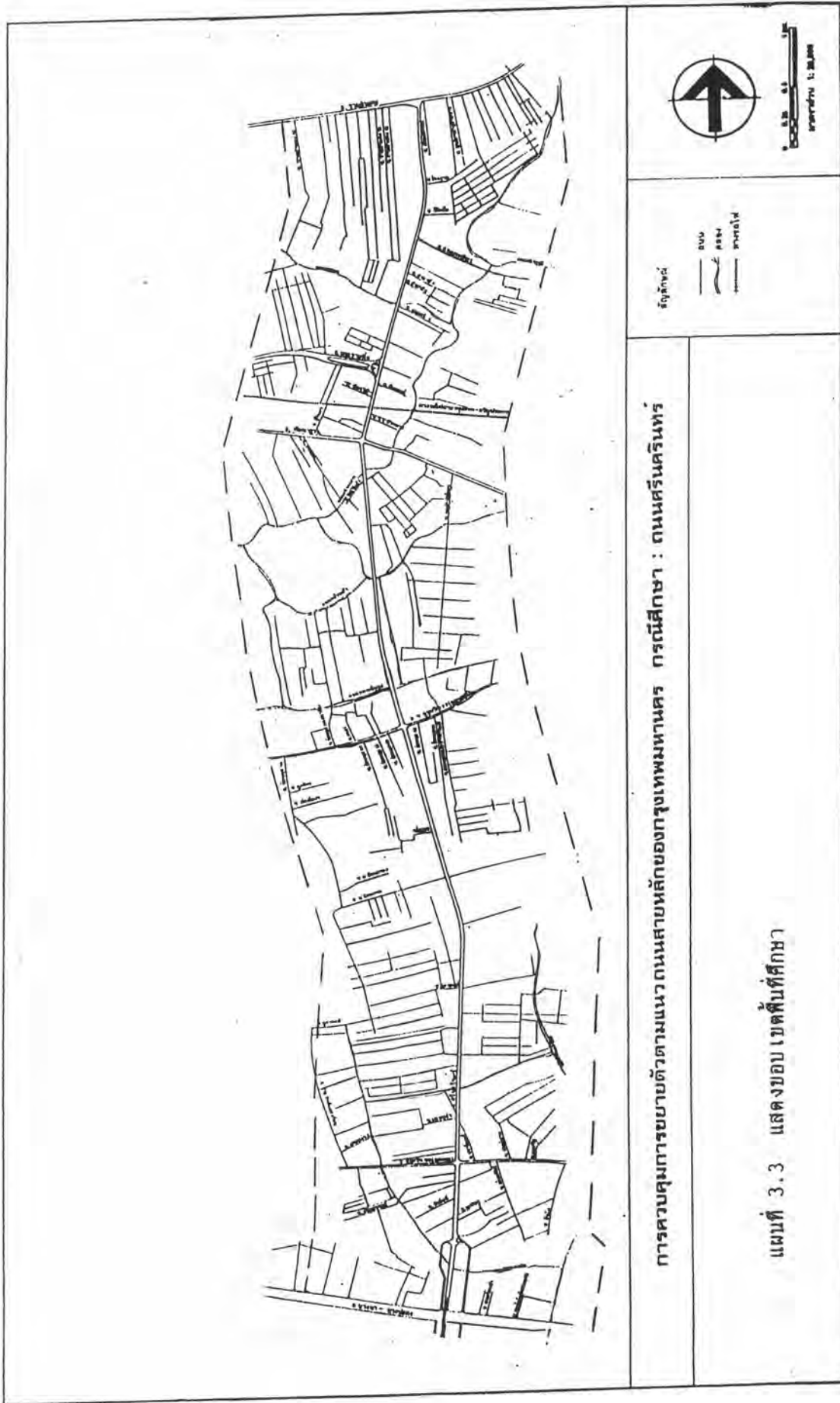
สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
 สมาน. งาม/๒๒/๒๕.
 (น.ร. อานนท์ จันทร์เจริญสุข)
 ผู้อำนวยการกองผังเมือง

 (นาย ศร กวดตานนท์)
 รองปลัดกรุงเทพมหานคร
 ศึกษากิจในด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ปี 2544 (สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ.2524 - 2544), หน้า 3.12) กำหนดให้บริเวณดังกล่าว เป็นพื้นที่รองรับการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือที่เรียกว่าพื้นที่สีเหลือง เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการใช้ที่ดินในบริเวณดังกล่าวจึงควร เป็นไป เพื่อการพัฒนาอาศัย แต่จากสภาพการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน อาจคาดการณ์ได้ว่า บริเวณดังกล่าวจะมีการพัฒนาและขยายตัวในส่วนของการก่อสร้างและงานสถาปัตยกรรม เพิ่มขึ้นในประเภทของพาณิชยกรรม ในลักษณะของธุรกิจและอาคารสำนักงาน หรือศูนย์การค้ามากขึ้นในบริเวณพื้นที่ริมฝั่งตลอดแนวถนนสายหลัก เส้นนี้

อนึ่ง พื้นที่ศึกษาในครั้งนี้คือ บริเวณถนนศรีนครินทร์ช่วงตั้งแต่สี่แยกลำสาส์ที่ถนนรามคำแหงถึงแยกถนนบางนา - ตราด (แผนที่ 3.3) และเนื่องจากถนนเส้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของถนนในโครงการระบบ ถนนวงรอบสายนอกตามผังนครหลวง และยังคงหน้าที่เดิมไว้ตามผังผังแสดงโครงการคมนาคมตามผังเมืองปัจจุบันที่ได้กำหนดบทบาท และหน้าที่ของถนนเส้นนี้ให้เป็นถนนที่ช่วยทางด้านระบบการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดใกล้เคียง เพื่อการจราจรความเร็วสูง นอกจากนี้ยังมีส่วนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางที่ถนนตัดผ่าน เพราะการตัดถนนสายใหม่ ๆ ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่ใหม่ในบริเวณที่ถนนตัดผ่านซึ่งก็จะทำให้มีค่าของความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) สูงขึ้นด้วย การใช้ที่ดินในบริเวณนี้จึงมีแนวโน้มที่จะ เป็นไป เพื่อการค้าและธุรกิจรวมทั้งการอยู่อาศัยหนาแน่นมากขึ้น สภาพดังกล่าวกำลัง เป็นไปตามแนวความคิดและการคาดการณ์เกี่ยวกับปัญหาสำคัญที่จะติดตามมา นั่นคือ ปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินสับสนปนเป ไม่มีความสัมพันธ์กับหน้าที่และวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างถนนศรีนครินทร์ เพราะถนนดังกล่าวสร้างขึ้นเพื่อใช้ เป็นถนนที่ต้องการจราจรวิ่งผ่านด้วยความเร็วสูง และเป็นถนนที่จัดอยู่ในประเภทของถนนสายหลัก เพื่อรับการจราจรผ่านเมือง แต่เมื่อมีแหล่งการค้าและกิจกรรมธุรกิจรวมทั้งศูนย์การค้าขนาดใหญ่เกิดขึ้นหนาแน่นทั่วไป ทั้งในบริเวณพื้นที่สองฝั่งถนนก็ย่อมจะทำให้มีปริมาณรถในถนน เพิ่มขึ้นและพื้นที่ดังกล่าวก็จะมีปริมาณรถ เข้า - ออกตลอดเวลา เป็นสาเหตุให้รถที่วิ่งผ่านต้องผ่นความเร็ว หยุด หรือชะลอจอดจนเกิดการคับคั่งของการจราจรในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ ยังส่งผลให้เกิดปัญหาในส่วนของการให้บริการของรัฐและสุขภาพของประชาชน เช่น จะทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนสาธารณสุขปึก ปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นพิษ ปัญหาจราจรและปัญหายื่น ๆ ติดตามมา

ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จึงมีแนวความคิดที่จะศึกษา เพื่อหามาตรการในการดำรงรักษาบทบาทของถนนสายหลักและศึกษาการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการขยายตัว



ตามแนวดนสายหลักโดยใช้พื้นที่บริเวณศรีนครินทร์ และเงื่อนไขของระยะเวลาตามที่ได้มีการออก
 มาตรการควบคุมการพัฒนาริมถนนในแต่ละช่วง เป็นตัวแบ่งขอบเขตเวลาในการศึกษา เพื่อวัตถุประสงค์
 ประสงค์ที่จะควบคุมการขยายตัวตามแนวดนสายหลักของกรุงเทพมหานคร และแก้ไขปัญหาที่เกิด
 จากการพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development โดยการเสนอแนะวิธีการหรือมาตรการ
 ต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น การห้ามก่อสร้างอาคารบางประเภท การจำกัดการเชื่อมต่อของถนน
 สายย่อย หรือถนนซอย การจำกัดกิจกรรมสองข้างทางตามแนวดน หรือการเสนอแนวทาง
 หรือแผนการพัฒนาพื้นที่ด้านหลังของถนน เพื่อชะลอหรือหยุดยั้งการพัฒนาตามแนวดน เป็นต้น ทั้งนี้
 โดยคำนึงถึงสภาพ เศรษฐกิจและการพัฒนา โดยเฉพาะการพัฒนาตามแนวเส้นทางถนน รวมถึง
 ปัญหาของการคมนาคม กับแผนการใช้ถนนสายรองและถนนสายหลัก ซึ่งแนวทางหรือความเป็นไป
 ได้ในการเสนอมาตรการควบคุมการขยายตัวตามแนวดนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ในการ
 ศึกษาพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ในครั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อมูลการศึกษาพื้นที่ศึกษาที่จะได้ทำการศึกษา
 ในบทต่อไป

อย่างไรก็ดี อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาและการเจริญเติบโตของเมืองในปัจจุบันมีปัจจัย
 สำคัญอันหนึ่ง เป็นตัวกำหนดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวอย่างเห็นได้ชัดนั้น คือถนน ไม่ว่า
 จะเป็นถนนประเภทใดก็ตามการพัฒนาจะเกิดขึ้นได้เสมอ แล้วแต่ว่าประเภทของถนนกับการพัฒนา
 ประเภทไหนจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อส่วนรวมมากจนกลายเป็นปัญหาที่ต้องหาทางแก้ไข ดังนั้น
 การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาตามแนวดน โดยเฉพาะการพัฒนาตามแนวดนสายหลัก จะทำให้
 ทราบถึงขีดความสามารถและปัญหาของถนนที่จะสามารถรองรับการพัฒนาในประเภทใดได้โดยไม
 เกิดผลเสียหาย ทั้งนี้ เพื่อจะได้ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาและการกำหนดบทบาทการพัฒนา
 ให้เหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรในกรุงเทพ พ.ศ. 2527 - 2531

เขต	2527	2528	2529	2530	2531
พระนคร	112,332	114,124	111,875	104,791	102,382
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	89,330	89,539	87,955	83,412	81,440
ปทุมวัน	157,330	155,868	143,199	145,110	146,499
สัมพันธวงศ์	52,816	52,397	51,121	50,089	48,377
บางรัก	88,197	91,088	90,672	88,554	87,175
ยานนาวา	396,420	410,288	415,703	414,235	412,311
ดุสิต	558,832	565,339	562,990	561,979	572,455
พญาไท	357,726	360,603	359,604	350,780	340,473
ห้วยขวาง	239,742	247,274	255,774	262,262	265,164
พระโขนง	594,902	614,854	629,386	650,572	664,248
บางเขน	483,717	520,861	548,078	581,508	606,201
บางกะปิ	356,033	386,005	409,785	442,420	478,748
หนองจอก	54,952	56,863	57,704	60,142	61,417
มีนบุรี	66,966	70,289	74,052	81,110	86,558
ลาดกระบัง	50,541	56,023	59,070	63,875	65,311
ธนบุรี	267,616	273,542	274,176	274,949	269,975
คลองสาน	139,444	142,590	143,719	146,781	145,901
บางกอกน้อย	285,265	291,035	294,938	297,324	298,390
บางกอกใหญ่	104,716	107,486	106,732	108,171	107,548
ภาษีเจริญ	211,125	219,606	228,202	236,572	243,195
บางขุนเทียน	240,835	254,597	265,453	286,165	300,858
ตลิ่งชัน	81,349	85,559	90,135	98,552	104,538
ราษฎร์บูรณะ	131,550	140,245	148,166	154,177	157,124
หนองแขม	52,946	57,303	60,426	65,822	70,491
รวม	5,174,082	5,363,378	5,468,915	5,609,352	5,716,779

ที่มา : จากแผนกเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.2 ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2531 - 2536 เรียงตามจำนวนประชากร (พ.ศ.2536)

ลำดับเขต	2531	2532	2533	2534	2535	2536
1. บางเขน	243,195	257,120	255,345	261,432	262,991	268,020
2. คลองเตย	276,978	271,748	252,300	251,431	256,951	242,766
3. บางเขน	199,670	209,429	208,567	221,274	235,100	241,611
4. บางกะปิ	214,519	225,443	231,707	235,494	232,506	233,392
5. ดอนเมือง	206,925	215,825	226,813	235,155	218,437	227,802
6. ธนบุรี	269,975	264,471	262,384	259,345	227,980	220,892
7. ปทุม	147,634	162,037	178,143	188,789	204,662	214,479
8. บางเขน	190,044	196,165	204,333	209,461	200,835	201,541
9. บางนา	228,234	228,409	204,967	201,261	212,035	192,005
10. บางนา	199,606	201,185	205,324	207,239	183,637	179,972
11. บางกอกน้อย	153,018	163,228	143,355	160,168	176,281	177,387
12. บางเขน	304,854	304,103	189,246	189,873	176,540	175,305
13. คลอง	267,601	257,654	177,502	175,663	178,525	172,890
14. บางนา	*	*	*	*	*	170,934
15. บางนา	157,124	164,724	165,818	169,036	165,001	168,973
16. บางนา	182,249	189,383	171,043	174,976	166,380	167,762
17. บางนา	145,372	163,554	161,309	143,567	138,208	134,970
18. บางนา	148,897	149,769	150,985	150,288	136,339	133,956
19. บางนา	118,609	129,490	124,346	130,546	126,932	133,500
20. บางนา	116,595	121,327	115,758	120,732	128,761	131,888
21. บางนา	145,901	147,407	122,409	121,780	136,118	131,101
22. บางนา	104,538	113,131	119,649	126,205	124,937	130,425
23. บางนา	148,242	146,503	143,526	142,095	131,702	127,377
24. บางนา	146,499	137,710	139,592	138,071	123,371	119,887
25. บางนา	86,558	92,741	94,232	100,618	109,508	116,250
26. บางนา	197,226	203,312	200,826	205,906	205,127	114,886
27. บางนา	112,239	107,401	97,380	95,175	112,203	111,037
28. บางนา	*	*	*	*	*	106,203
29. บางนา	70,491	77,618	80,834	86,439	96,632	103,521
30. บางนา	107,548	109,036	103,885	102,600	102,975	100,408
31. บางนา	115,172	117,468	110,797	110,139	102,962	100,405
32. บางนา	102,382	98,487	92,701	90,522	91,590	89,076
33. บางนา	265,164	272,071	266,407	266,604	252,605	87,253
34. บางนา	81,440	76,940	85,260	86,397	85,941	83,680
35. บางนา	65,311	66,684	65,685	68,926	76,605	81,432
36. บางนา	87,175	81,518	86,653	85,421	73,276	70,838
37. บางนา	61,417	62,272	60,821	61,682	64,139	65,668
38. บางนา	48,377	47,480	47,035	46,281	44,349	43,220
รวม	5,606,985	5,723,091	5,439,081	5,512,628	5,453,653	5,572,712

หมายเหตุ : * ยังไม่มีการแบ่งลำดับเขตเป็น 38 เขต

ที่มา : จากสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 3.3 ประชากรในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล กับหัวราชอาณาจักร พ.ศ. 2530 - 2535

	2530	2531	2532	2533	2534	2535
หัวราชอาณาจักร	53,873,172	54,960,917	55,888,393	56,303,273	56,961,030	57,788,985
กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล	8,292,009	8,509,386	8,729,335	8,538,610	8,701,374	8,661,228
กรุงเทพมหานคร	5,609,352	5,716,779	5,832,843	5,546,937	5,620,591	5,562,141
เขตปริมณฑล	2,682,657	2,792,607	2,895,492	2,991,673	3,080,783	3,099,087
นครปฐม	619,518	630,805	646,803	657,182	664,190	671,386
นนทบุรี	571,871	596,381	627,667	668,760	703,187	698,704
ปทุมธานี	415,193	435,409	441,930	452,693	465,968	484,586
สมุทรปราการ	741,905	789,060	829,412	854,883	882,164	871,806
สมุทรสาคร	334,170	340,952	349,680	358,155	365,274	372,605

ที่มา : จากสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย