



บทที่ 7

บทสรุปและ เสนอแนะ

สาระสำคัญของการศึกษา

การศึกษา เพื่อหาแนวทางในการควบคุมการขยายตัวของ เมืองตามแนวถนนศรีนครินทร์ ขวางจากแยกถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด สืบเนื่องมาจากแนวความคิดที่จะควบคุมการขยายตัวหรือการใช้อาคารและที่ดินริมถนนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบการเคลื่อนที่ของการจราจรในถนน ทั้งนี้เพราะการขยายตัวและการใช้ที่ดินริมถนนสายหลักสำคัญ ๆ ของกรุงเทพมหานครที่มีมาแต่เดิมนั้น มักจะก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ติดตามมา โดยเฉพาะปัญหาในด้านจราจร เป็นต้น ถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนสายหลัก ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบถนนวงแหวน หรือวงรอบ (Circumferential Street) ตามการกำหนดแนวทางของระบบถนนโครงการในผังนครหลวงแต่เดิม และโดยความสำคัญแล้ว ถนนสายนี้จะทำหน้าที่ในการกระจายการจราจรจากส่วนในของเมืองออกสู่บริเวณรอบนอก หรือใช้เป็นเส้นทางผ่านเมืองเพื่อการขนส่งสู่ภูมิภาคใกล้เคียง โดยหลีกเลี่ยงย่านการจราจรคับคั่งภายในใจกลางเมือง ดังนั้นจึงมีการกำหนดแนวทางในการก่อสร้างถนนสายนี้ให้อยู่ในประเภทของถนนสายหลัก (Major Street) กล่าวคือให้ใช้เป็นถนนความเร็วสูงที่มีการเชื่อมต่อน้อย และด้วยความตระหนักถึงการกำหนดแนวทางดังกล่าวจึงมีการกำหนดมาตรการควบคุมบทบาทหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์ และเพื่อควบคุมการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนดังกล่าวจะเห็นได้จากกรณีที่ดินที่บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ในช่วงที่ทำการศึกษานี้มีกฎหมาย และมาตรการทางผังเมืองควบคุมอยู่หลายฉบับ เช่น ข้อบัญญัติจัดอัยรณ 15 เมตร ข้อบัญญัติควบคุมความสูงของอาคารรอบสวนหลวง ร.9 ข้อบัญญัติควบคุมการขออนุญาตตัดคันดินทางเท้า รวมทั้งข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าทุก ๆ ฉบับมีผลในทางควบคุมมิให้เกิดการพัฒนาหรือการขยายตัวตามแนวริมถนนศรีนครินทร์อย่างรวดเร็ว ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดปัญหาแก่พื้นที่เหมือนกันในทุก ๆ มาตรการที่กล่าวถึง ประกอบกับสภาพการพัฒนาพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ เริ่มเปลี่ยนแปลงไป เป็นย่านพาณิชยกรรมที่กระจายตัวไปตามแนวดถนนมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารที่เพิ่มขึ้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ซึ่งกรุงเทพมหานครก็ได้กำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารภายในระยะ 15 เมตร จากเขตทางเข้าไปทั้งสองฟากของถนน สำหรับถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหง ถึงถนนบางนา - ตราด นั้น มีการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดขึ้นก่อนที่กฎหมายควบคุมจะมีผลบังคับใช้ถึง 4 ปี (ถนนก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้เต็มเส้นทางในปี 2526 กฎหมายควบคุมฉบับแรกประกาศใช้ในปี 2529) ในช่วงระยะเวลา 4 ปีนี้ พื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว จนมีสภาพเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและราคาที่ดินก็ได้ขยับตัวสูงขึ้นมาก ทว่าหลังจากการควบคุมโดยห้ามมิให้ปลูกสร้างอาคารบางประเภทในระยะ 15 เมตร จากเขตทางทั้ง 2 ฟากของถนน การเจริญเติบโตของพื้นที่ศึกษาก็ชะลอลง แต่แล้วกลับปรากฏเป็นอาคารสำนักงานและอาคารขนาดใหญ่ที่ถอยร่นตามกฎหมายเพิ่มขึ้นอย่างมาก ภายหลังจากที่ได้มีการบังคับใช้ข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เมื่อพิจารณาเจตนารมณ์ในการควบคุมด้วยกฎหมายบังคับระยะรัศมีอาคาร 15 เมตร แล้วเห็นว่า แท้จริงนั้นต้องการลดปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการใช้พื้นที่ถนน เป็นที่จอดรถยนต์ของผู้ที่เข้ามาใช้ซอยอาคาร และในการพิจารณาแนวทางเพื่อรักษาสภาพการจราจรในถนนศรีนครินทร์ให้มีความคล่องตัว โดยผ่อนผันระยะรัศมีอาคารสำหรับที่ดินบริเวณที่มีความลึกจากเขตทางน้อย โดยบังคับที่จอดรถด้านข้างอาคารหรือด้านหลัง เป็นสิ่งที่ควรได้รับความสนใจไว้ในการกำหนดมาตรการควบคุม ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการใช้ที่ดินแปลงเล็กที่มีความลึกน้อย ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาคอขวดคล่องกับสภาพเศรษฐกิจ และเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นอีกแนวทางหนึ่ง แต่ทั้งนี้ต้องให้ความสำคัญในการพิจารณาข้อกำหนดและมาตรการควบคุมการพัฒนาโดยเฉพาะในรายหรือโครงการที่คาดว่าจะก่อให้เกิดปัญหาได้อย่างมาก ดังนั้นจึงควรพิจารณาหาความเป็นไปได้ในการดำเนินการโดยเพิ่มหลักการ และกฎเกณฑ์สำหรับอาคารพาณิชย์หรืออาคารขนาดใหญ่ประเภทอื่น ๆ ให้ลดการรบกวนและให้ส่งผลกระทบต่อพัฒนาน้อยที่สุด

แนวทางแก้ไขปัญหามาจากการขยายตัวตามแนวริมถนน

หลังจากที่ได้ทำการศึกษาแล้ว เห็นว่าบริเวณพื้นที่ศึกษานี้ควรจะได้รับพัฒนาาร่วมกันระหว่าง สภาพทางกายภาพของถนนในด้านวิศวกรรมและการควบคุมโดยการใช้อาคารตามมาตรการ เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรอันเกิดจากการขยายตัวของอาคารริมถนน พอสรุปได้ดังนี้

1. แนวทางแก้ไขทางด้านวิศวกรรมจราจร

1.1 ทางเดินรถ

แนวทางการปรับปรุงทางเดินรถ อาศัยหลักการออกแบบและวางผังถนนในเมือง รวมทั้งแนวความคิดจากโครงการของกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร เป็นข้อเสนอแนะดังนี้

1.1.1 ควรจัดแบ่งช่องทางเดินรถ ที่ใช้ความเร็วสูงแยกออกจากรถที่ต้องการ เข้าใช้ซอยอาคาร เพื่อการให้บริการของอาคารริมถนน ในพื้นที่ถนนด้วย เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (Markings) ในลักษณะที่คล้ายการมิดถนนคู่ขนาน (Frontage Road) เพื่อแก้ไขปัญหาการติดขัดหรือชะลอตัวของรถในทางตรงที่มีความเร็วสูง ในขณะที่ยังไม่สามารถมิดถนนคู่ขนานได้

1.1.2 ควบคุมให้การเข้าออกทางเชื่อมต่อกถนนศรีนครินทร์ เป็นการเลี้ยวซ้ายออกเท่านั้น ทั้งนี้เป็นแนวความคิดที่สัมพันธ์กับโครงการของกองวิศวกรรมจราจรที่ เสนอแนะให้ปรับปรุงช่องเปิด เกาะกลางถนน เป็นที่ เลี้ยวกลับรถ โดยตำแหน่งที่เหมาะสมให้เปิดเป็นช่องทาง เลี้ยวกลับรถได้ขึ้น ควรอยู่ใกล้และก่อนถึงทางแยกซึ่งมีสัญญาณไฟควบคุมและปิดช่องเปิด เกาะที่อยู่บริเวณกลาง ๆ ทางแยกเดิมทั้งหมด รถที่วิ่งมาในถนนศรีนครินทร์และต้องการ เข้าสู่พื้นที่ทางด้านขวามือจะต้องวิ่งรถไป เลี้ยวกลับในบริเวณใกล้ทางแยกซึ่งอาศัยการควบคุมของสัญญาณไฟช่วยให้การ เลี้ยวกลับของรถนั้นมีความปลอดภัยขึ้น จากนั้นจึงมา เลี้ยวซ้ายเข้าพื้นที่ที่ต้องการ ในทางเองเดียวกันรถที่ออก จากทาง เชื่อมทั้งหมดจะต้อง เลี้ยวซ้ายออกไปก่อนแล้วกลับรถก่อนถึงทางแยกหลัก เพื่อไปยังทิศทางตรงข้าม การ เลี้ยวรถในลักษณะนี้จะ เป็นอุปสรรคแก่รถซึ่งวิ่งในทางน้อยลง

1.1.3 จัดให้มีการจัดสร้างถนนสายรอง เพื่อช่วย เสริมโครงข่ายถนนให้เกิดความสามารถในการใช้ถนนศรีนครินทร์มากขึ้น ในบริเวณพื้นที่ 2 ผังถนนในพื้นที่ด้านหลังของเขตทางเท่าที่จะดำเนินการได้ ในขณะที่เดียวกัน ก็ส่งเสริมให้มีการสร้างถนนคู่ขนานกับถนนศรีนครินทร์เพิ่มขึ้น เพื่อจะช่วยลดหรือจำกัดจำนวนทาง เชื่อมต่อกับถนนสายหลักให้น้อยลง เพราะการมิดถนนด้านหลัง ยังเพิ่มโอกาสที่จะ เปิดให้มีการพัฒนาพื้นที่ซึ่งอยู่ลึก เข้าไปให้มีการพัฒนาในพื้นที่ด้านหลังได้มากขึ้นปัญหา เรื่องพื้นที่ตาบอดก็จะลดน้อยลง ซึ่งจะเป็นการ เพิ่มพูนประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจให้แก่ที่ดินในบริเวณนั้น เองด้วย

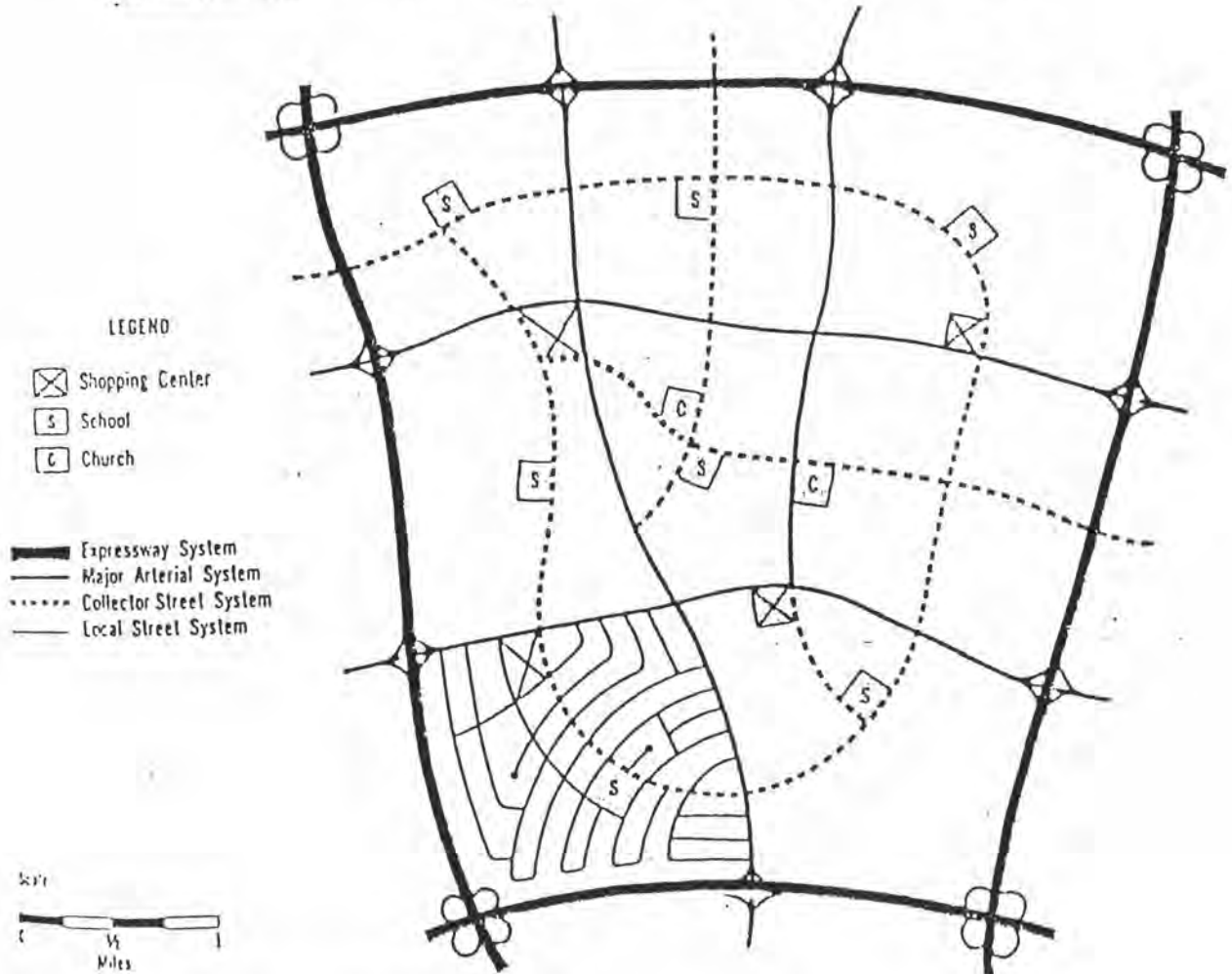
อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ในส่วนของการแก้ไข

ทางด้านวิศวกรรมจราจรที่กล่าวไว้ เป็นเพียงแนวทางที่สามารถกระทำได้ทันทีในบางส่วนที่สามารถกระทำได้ แต่อาจจะหวังให้เกิดผลในทางป้องกันและแก้ไขปัญหาโดยตรง เป็นสิ่งที่หวังผลได้น้อย เนื่องจากสภาพถนนและพื้นที่ 2 ข้างทางในขณะนี้ขยายตัวสูงมาก ทั้งปัญหาปริมาณการจราจรจำนวนมากที่เคลื่อนที่อยู่นบนถนน ในปัจจุบันก็ไม่สามารถจะจำกัดให้ลดลงได้ด้วยวิธีการดังกล่าว เพราะการพัฒนาที่เกิดขึ้นมีผลกระทบที่ก่อให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่ ซึ่งต้องใช้เส้นทางถนนสายนี้ยอม เกิดมีขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อรวมกับปริมาณการจราจรผ่านเมืองแล้ว ความจุของถนนศรีนครินทร์ไม่สามารถจะรองรับได้ ในสภาพที่จะก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ได้อย่างสองตัว ปัญหาการจราจรติดขัดจึงยังไม่อาจบรรเทาลงได้อย่างสิ้นเชิง เพียงแต่ลดปัญหาการรวมกันการจราจรในเส้นทางผ่านของรถทางตรงลงได้ในบางส่วน จนกว่าจะมีการเพิ่มพื้นที่ถนนด้วยวิธีการทางด้านวิศวกรรมจราจรให้มีความจุของถนนสัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์ เพื่อให้ได้สัดส่วนกัน ซึ่งคงจะไม่สามารถขยายถนนออกได้ นอกจากการพิจารณาถึงการเพิ่มถนนสายรองถนนสายย่อยหรือถนนท้องถิ่นให้เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เพื่อเป็นการถ่ายเทและลดปริมาณการจราจรในถนนสายหลักหรือในพื้นที่คือถนนศรีนครินทร์ลงบ้าง ซึ่งก็จะทำให้มีปริมาณรถยนต์ที่สัมพันธ์และได้สัดส่วนกันกับความจุของถนน อีกทั้งโครงข่ายความสัมพันธ์ตามลำดับของถนนแต่ละประเภทก็จะเป็นไปตามลำดับมาตรฐานของถนน (ผังโครงข่ายถนนตามข้อ เสนอแนะ) ซึ่งเป็นเรื่องที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องหาทางศึกษาและแก้ไขโดยด่วน เพื่อมิให้เกิดการสูญเสียต่อ เศรษฐกิจจำนวนมากศาล ในการเผาผลาญน้ำ เชื้อเพลิงของรถยนต์ที่ติดขัด และการสูญเสียเวลาของผู้ใช้รถใช้ถนนในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งข้อ เสนอแนะตามผังโครงข่ายถนนดังกล่าวอาศัยหลักการวางถนนตามมาตรฐานเพื่อความสามารถในการรับปริมาณการจราจร จากเกณฑ์ที่คำนวณได้จากการสำรวจการจราจรที่ดำเนินการศึกษาครั้งนี้

โครงข่ายถนนในเมือง จะเกิดจากการวางรูปแบบของระบบถนนโดยการ เชื่อมต่อถนนแต่ละประเภทให้เป็นไปตามลำดับ (ภาพที่ 7.1) กล่าวคือ จากอาคารสูงถนนสายย่อย จากถนนสายย่อยสู่ถนนสายรอง จากถนนสายรองสู่ถนนสายหลัก และจากถนนสายหลักไปสู่ถนนสายประธาน ซึ่งจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามตัวอย่าง ในการจัดวางระบบถนนเรียงตามลำดับประเภท ทำให้ทราบ ว่า ถนนสายประธานหรือทางด่วนควรมีระยะห่างในการ เชื่อมต่อในลำดับของถนนสายหลักในระยะทางประมาณ 1.6 - 4.8 กิโลเมตร หรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3.2 กิโลเมตร ส่วนถนนสายหลักควรมีระยะห่างในการ เชื่อมต่อในลำดับของถนนสายรองในระยะ เท่ากับ 1.6 กิโลเมตร และถนนสายรองควรมีระยะห่าง ในการ เชื่อมต่อในลำดับของถนนท้องถิ่นในระยะ เท่ากับ 0.8

SUMMARY OF STREET CLASSIFICATION CRITERIA

Element	System			
	Expressway	Major Arterial	Collector	Local
<u>Service Function</u>				
movement	primary	primary	equal	secondary
access	none	secondary	equal	primary
principal trip length	over 3 miles	over 1 mile	under 1 mile	under 1/2 mile
use by transit	express	regular	regular	none, except C.B.D.
<u>Linkage</u>				
Land Uses	major generators & C.B.D.	secondary generators & C.B.D.	local areas	individual sites
Rural Highways	interstate & state primary	state primary & secondary	county roads	none
<u>Spacing</u>				
Percentage of System	0 - 8	1 mile	1/2 mile	----
			20 - 35	65 - 80



SOURCE: Standards for Street Facilities and Services, Procedure Manual 7A, National Committee on Urban Transportation, U.S. Administration Service, Chicago, Ill. 1956.

ภาพที่ 7.1 ตัวอย่างในการจัดวางระบบถนน เรียงตามลำดับประเภท

กิโลเมตร จากเกณฑ์ดังกล่าวนี้ เมื่อได้นำมาพิจารณาพื้นที่ศึกษาแล้วพบว่า โครงข่ายถนนที่มีอยู่มีได้ มีโครงข่าย เป็นไปตามลำดับตามมาตรฐานดังกล่าวแต่อย่างไร

ในการ เสนอแนะให้มีการจัดสร้างถนนสายรอง ในผังโครงข่ายถนนตามข้อ เสนอแนะ จึงอาศัยหลัก เกณฑ์ดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาข้อ เสนอแนะการวางผังถนนในพื้นที่ศึกษาตาม แผนที่ผังโครงการถนนในพื้นที่ศึกษาที่ได้ เสนอแนะไว้ในหัวข้อที่ว่าด้วยการ เสนอแนะการแก้ไขปัญหา

2. แนวทางแก้ไขทางด้านมาตรการควบคุม

2.1 การเพิ่มความสามารถในการใช้ที่ดินบางแปลง

2.1.1 ให้มีการผ่อนผันการอนุญาตปลูกสร้างอาคารภายในระยะ

15 เมตร จากเขตทางสำหรับพื้นที่บางบริเวณซึ่งดินหรือถูกจำกัดด้วยถนนสาธารณะด้านหลัง แต่ทั้งนี้พื้นที่ เหล่านั้นจะต้องใช้ทาง เข้าออกรถยนต์ส่วนบุคคลเฉพาะจุดที่กำหนดไว้เท่านั้น การจราจรภายในพื้นที่ให้ใช้ถนนด้านหลังซึ่งจัดสร้างขึ้นมา หรือเป็นทางสาธารณะที่มีอยู่แล้วและให้ใช้พื้นที่ด้านข้างอาคารหรือด้านหลังอาคาร เป็นที่จอดรถโดยการออกกฎหมายมาบังคับใช้ และอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างได้แต่ละหลังจะต้องไม่ได้รับการยินยอมให้มิทาง เชื่อมต่อโดยตรงกับถนนสายหลักอย่างเด็ดขาดและหากในบริเวณนี้มีการอนุญาตตัดคันดินทางเท้าไว้ก่อนแล้ว กรุงเทพมหานครอาจทำการยกเลิกได้ เนื่องจากมีข้อบังคับกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขการอนุญาต (ข้อบังคับด้านหลังของหนังสืออนุญาตที่ใช้ในการอนุญาตตัดคันดินทางเท้า เป็นการ เข้าออกรถยนต์ ข้อที่ 8 " เมื่อกรุงเทพมหานครจะให้เลิกกิจการที่ขออนุญาตนี้ด้วยเหตุใด เมื่อใด ผู้ขออนุญาตจะเลิกกิจการที่ทำนี้พื้นที่โดยไม่มี เรียกหรือค่าเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใด.....") เมื่อได้มีการผ่อนผันให้มีการปลูกสร้างอาคารได้ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตทางแล้วอย่างไรก็ตามควรต้องมีการกำหนดหลัก เกณฑ์บางประการ เพิ่มเติมด้วย ในอันที่จะควบคุมสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของถนนศรีนครินทร์ให้สอดคล้องกับแนวทางและมาตรการควบคุมที่ใช้อยู่

2.1.2 การใช้อาคาร หรือกิจกรรมในพื้นที่ แม้ว่าข้อ เสนอแนะใน

หัวข้อที่แล้ว เห็นควรให้มีการผ่อนผันการปลูกสร้างอาคารบางชนิด นอกจากประเภทอาคารพักอาศัยภายในระยะ15 เมตร จากเขตทาง แต่ยังไม่สมควรผ่อนผันทุกประเภทอาคาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารตึกแถวและศูนย์การค้าขนาดใหญ่ โรงแรม อาคารสำนักงาน อาคารสูงซึ่งมีพื้นที่โครงการจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังควรพิจารณาหลัก เกณฑ์หรือข้อกำหนดจำกัดพื้นที่อาคารต่อหนึ่งหลัง เพื่อป้องกันการเกิดอาคารหรือโครงการขนาดใหญ่ ในพื้นที่สองข้างทางที่อาจส่งผลกระทบจากการพัฒนาให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ติดตามมาโดย เฉพาะสภาพปัญหาการจราจร เป็นต้น เพราะ เมื่ออาคาร

ประเภทนี้อยู่ใกล้เขตเส้นทางถนนมากเท่าใด ก็ย่อมก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในผิวจราจรได้มาก รวมทั้งอาคารซึ่งมีกิจกรรมที่ทำให้คนมาชุมนุมกันมาก เช่น หอประชุม โรงแรม ห้างสรรพสินค้า สำนักงานและอาคารสูง ฯลฯ ซึ่งเป็นอาคารที่มีกระจกก่อให้เกิดปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นสูงมากและมีกระจกจะทำให้มีการจราจรรถล้มหลามออกมาในผิวจราจรได้เสมอ

เมื่อวิเคราะห์ดูตามเหตุผลและความเป็นไปได้จากผลการศึกษาแล้วพบว่า อาคารเพื่อกิจการพาณิชยกรรม และประเภทอาคารสำนักงานมีแนวโน้มที่จะพัฒนามากขึ้นในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงนี้ อาคารดังกล่าวหากจัดการให้มีที่จอดรถอย่างเหมาะสมและเพียงพอ ตลอดจนการอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดขนาด พื้นที่อาคารและการใช้ถนนสายรองและถนนสายย่อยมาช่วยเสริมโครงข่ายถนนสายหลักแล้ว ก็น่าที่จะปลูกสร้างได้โดยไม่จำเป็นต้องรื้อแนวอาคารถึง 15 เมตร เมื่อได้พิจารณาโดยละเอียดและคาดว่า จะไม่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการจราจรในถนนให้ห้อยลงไปกว่าการควบคุมที่ใช้บังคับอยู่ขณะนี้ ในทางตรงกันข้ามกลับน่าจะทำให้การเลื่อนไหลของการจราจรในถนนศรีนครินทร์สองตัวขึ้น เพราะจะลดจำนวนครั้งของการหยุดชะงักในบริเวณจุดตัดกระแสการจราจรลง เมื่อพิจารณาถึงการบังคับให้มีการใช้พื้นที่ด้านหลังหรือพื้นที่ด้านข้างอาคารเป็นพื้นที่จอดรถ และการเข้าออกถูกห้ามมิให้มีการเข้าออกสู่เส้นทางถนนสายหลักได้โดยตรง ซึ่งการควบคุมอาจเป็นการกำหนดให้มีการเข้าออกได้ตามจุดที่กำหนดบังคับไว้โดยกฎหมาย หรือโดยการใช้พื้นที่ด้านข้างเป็นถนน เลียบข้าง หรือโดยการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ด้านในที่อยู่ด้านหลังด้วยการพัฒนาระบบการคมนาคมให้กลายเป็นถนนสายรองเพิ่มขึ้นต่างๆ เหล่านี้ ปัญหาการควบคุมการก่อสร้างภายในระยะ 15 เมตร ที่ขึ้นอยู่กับปัจจุบันอาจไม่ใช่สาระสำคัญในการควบคุม เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในถนนสายศรีนครินทร์หรือถนนสายหลักสายอื่น ๆ ได้ตามแนวทางที่กล่าวมา

สำหรับที่จอดรถของอาคารต่าง ๆ ในพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์อาจมีจำนวนตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว แต่ควรกำหนดขนาดพื้นที่อาคารซึ่งกำหนดให้มีการจอดรถให้มีรายละเอียดในส่วนของพื้นที่ว่างของอาคาร และพื้นที่จอดรถให้ได้สัดส่วนในการใช้พื้นที่ว่างและพื้นที่จอดรถให้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้อาคารทั้งหมดในบริเวณนี้ต้องมีที่จอดรถของตนเอง

จากการศึกษาได้แสดงให้เห็นแล้วว่า พื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราดมีการพัฒนาเป็นย่านการค้าตามแนวถนนในลักษณะของ Ribbon Development และโดยการประเมินผล ซึ่งได้พิสูจน์ด้วยผลการศึกษาในพื้นที่ศึกษาแล้วย่านการค้าลักษณะนี้ก่อให้เกิดปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจร อันเป็นการขัดแย้งกับบทบาทและจุดประสงค์ในการก่อ

สร้างถนนศรีนครินทร์ นอกจากนี้ ยังเป็นต้นเหตุแห่งปัญหาอื่น ๆ อีก ในขณะที่เกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ปัญหาต่าง ๆ ที่ตามมาไม่ว่าปัญหาการจราจร ปัญหาการให้บริการสาธารณะูปโภคและอื่น ๆ เป็นสิ่งที่จะต้องเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงควรคำนึงถึงการวางแผน และหาทางแก้ไขปัญหาระหว่างหน้าก่อนที่จะการพัฒนาจะส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาในพื้นที่ให้เกิดความเสียหาย เกินกว่าที่จะแก้ไขได้

แนวทางในการกำหนดมาตรการควบคุม

แนวทางการควบคุมการขยายตัวทางกายภาพของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ในช่วงนี้ ควรจะสอดคล้องกับสภาพ เศรษฐกิจและไม้ทำลายบพทพทหน้าทีของถนนสายหลักสายนี้ด้วย อนึ่ง จากผลการศึกษาที่ผ่านมา เห็นได้ว่าสภาพการพัฒนาที่เกิดขึ้นริมถนนและสภาพการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ในปัจจุบันควรได้รับการกำหนดมาตรการหรือแนวทางควบคุมและการแก้ไขปัญหาคือควรพิจารณา ดังนี้

1. การใช้ที่ดินและความหนาแน่น ควรจำกัดประเภทอาคารที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามขนาดของอาคาร และโครงการรวมทั้งอาคารที่มีขนาดใหญ่มาก ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดปริมาณการจราจรในท้องถิ่นมากขึ้นจากการใช้สอยอาคาร โดย เน้นหรือชี้เฉพาะอาคารริมถนนเป็นหลัก เพื่อควบคุมการพัฒนาหรือการขยายตัวตามแนวถนนสายหลัก

2. การจราจรและการขนส่ง ควรกำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อและแนวรับอาคารตามขนาดของอาคาร และสภาพการใช้สอยอาคารมากกว่าการใช้หลักเกณฑ์ที่ตายตัวเป็นข้อกำหนดควบคุมการพัฒนา เช่น กฎหมายผังเมืองรวม, กฎหมายข้อบัญญัติต่าง ๆ

3. มาตรการทางกฎหมาย ควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการพัฒนา เช่น กฎหมายผังเมืองรวม, กฎหมายข้อบัญญัติต่าง ๆ

ซึ่งข้อพิจารณาต่าง ๆ เหล่านี้จะได้นำไปพิจารณา เสนอแนะในรายละเอียดต่อไป

ดังนั้น แนวความคิดดังกล่าว และข้อเสนอแนะแนวทางการควบคุมการขยายตัวทางกายภาพของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหง ถึง ถนนบางนา - ตราด จึงกำหนดขึ้นภายใต้วัตถุประสงค์และ เป้าหมายดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง (การไร้ที่ดิน) ริมถนนให้มีประสิทธิภาพและไม่ก่อผลกระทบหรือทำให้เกิดการรบกวนน้อยที่สุดและทั้งนี้ ยังจะได้ช่วยลดความแออัดในเขตศูนย์กลางธุรกิจขึ้นไปด้วย
2. เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างการควบคุมบทบาทของถนนสายหลัก กับการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากที่ดินซึ่งถูกปล่อยทิ้งรกร้างว่างเปล่าด้านหลังหรือพื้นที่สองข้างทางที่ถูกควบคุมด้วยกฎหมายถอยร่น 15 เมตร
3. สนับสนุนให้การเคลื่อนไหวของการจราจร (Traffic Flow) ในถนนเป็นไปอย่างคล่องตัว โดยระดับของการให้บริการแก่พื้นที่ริมถนนหรือการไร้ประโยชน์ที่ดินและอาคารริมถนน จะต้องได้รับการควบคุมให้เป็นอุปสรรคต่อการจราจรในถนนสายหลักน้อยที่สุด
4. ส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานการควบคุมที่ให้ผลอย่างจริงจัง ด้วยแนวทางที่สอดคล้องกับลักษณะกายภาพของพื้นที่และการยอมรับของประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

เป้าหมายและวิธีการในการดำเนินการ

1. อาศัยแนวทางด้านวิศวกรรมจราจรโดยการออกแบบทางเรขาคณิต (Geometric Design) เพื่อจัดระเบียบการจราจรในถนนเสริมครีทรให้มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย
2. อาศัยแนวทางด้านมาตรการทางผังเมืองกำหนดการไร้ที่ดินและอาคารริมถนนให้สอดคล้องกับสภาพทาง เศรษฐกิจที่มีผลจากการพัฒนาเมืองและการขนส่ง
3. เสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการควบคุมการไร้ที่ดินและอาคารให้สอดคล้องกับการควบคุมการขยายตัวของเมืองและรักษาวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างถนนเสริมครีทรไว้ให้เป็นถนนสายหลักที่มีประสิทธิภาพตามหลักการ เดิมของผังนครหลวงและผัง เมืองรวมกรุง เทพมหานคร
4. เสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้แก่ชุมชนริมถนนเสริมครีทรช่วงจากถนนรามคำแหง ถึงถนนบางนา - ตราด โดยการกำหนดความหนาแน่นให้พอเหมาะ
5. ให้ผู้ถือปฏิบัติตามแนวทางที่ เสนอแนะควบคุมได้รับประโยชน์ส่วนตัวร่วมกับประโยชน์ส่วนรวมบนพื้นฐานของความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ

จากวัตถุประสงค์และ เป้าหมายดังกล่าว จึงนำมากำหนด เป็นแนวทางการควบคุมโดยได้พิจารณาจากรายงานด้านการคมนาคมและขนส่งของผัง เมืองกรุง เทพมหานคร ซึ่ง เสนอให้มีการ

แบ่งประเภทถนนตามหน้าที่การให้บริการ และในการศึกษานี้ได้แบ่งถนนไว้เป็น 4 ประเภท ซึ่งได้กล่าวโดยละเอียดไว้แล้ว สำหรับถนนศรีนครินทร์ถือเป็นถนนสายหลักและถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบถนนวงแหวนรอบนอกที่ถูกกำหนดโดยสำนักผังเมืองตามผังนครหลวง และผังเมืองรวมฉบับปัจจุบันให้ทำหน้าที่เป็นถนนสายหลัก จึงควรเสนอแนะให้มีมาตรการควบคุมบทบาทหน้าที่ถนนศรีนครินทร์ต้องทำหน้าที่เป็นทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง ในเวลาเดียวกันโดยใช้หลักการจำกัดการเชื่อมต่อของถนนสายย่อยหรือถนนซอย รวมทั้งจำกัดกิจกรรมสองข้างทางซึ่งกำลังพัฒนาให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรในถนนสายหลักให้น้อยที่สุด ซึ่งโดยธรรมชาติการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร การก่อสร้างถนนสายหลักสำคัญ ๆ สายใหม่ได้เปิดให้มีการพัฒนาพื้นที่ใหม่ซึ่งถนนนั้นตัดผ่านและย่านธุรกิจการค้ามักจะเกาะตัวอยู่ตามแนวถนนเส้นนั้น ๆ ซึ่งมีมักจะกลายเป็นอุปสรรคและจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรในถนนติดขัดในภายหลัง และตามที่ได้ทราบจากการศึกษาแล้วว่าถนนเพื่อบริการรถยนต์ให้เคลื่อนที่สะดวกสบาย จะสามารถให้บริการแก่พื้นที่ข้างทางได้น้อยและหากเปรียบเทียบอันดับของถนนที่ผู้เชี่ยวชาญจัดแบ่งไว้ ถนนศรีนครินทร์ควรอยู่ในประเภทของถนนสายหลัก (Major Street) ซึ่งตามการศึกษาควรจัดให้มีทางต่างระดับบริเวณทางแยกสำคัญ ๆ ส่วนทางแยกระดับเดียวกัน น่าที่จะได้รับการออกแบบอย่างเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรที่ปลอดภัยในการเคลื่อนที่ไปได้อย่างคล่องตัว โดยใช้ความเร็วค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญยังถือว่าถนนในระดับนี้ ยังไม่อาจจะเลยการพิจารณาเรื่องทางเชื่อมต่อทางเข้าออกของพื้นที่ริมถนน แม้ว่าจะไม่เน้นให้เป็นหน้าที่หลักก็ตาม แต่ก็ควรคำนึงถึงปริมาณการจราจรที่ถนนประเภทนี้ จะสามารถรองรับได้ในขณะที่ประสิทธิภาพและหน้าที่ของถนนจะรองรับการให้บริการได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้น จึงได้พิจารณาถึงการจราจรและการจัดระเบียบการจราจรและการขนส่งไว้ในลำดับต่อไป เพื่อพิจารณาสภาพพื้นที่และเสนอแนะแนวทางควบคุมบริเวณพื้นที่ศึกษา ดังนี้คือ

1. การจราจรและการขนส่ง ในพื้นที่ทั่วไปการจราจรและขนส่งจะแบ่งได้เป็น

- การจราจรติดต่อกับภายนอก
- การจราจรภายในพื้นที่

1.1 การจราจรติดต่อกับภายนอก

ปัจจุบันพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ ชวงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราดเป็นพื้นที่สะดวกในการติดต่อเข้าถึง และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภายในของกรุงเทพมหานครกับพื้นที่รอบนอก จึงเป็นเส้นทางผ่านของผู้ที่พักอาศัยชานเมืองทางด้าน

ตะวันออก เพื่อเข้าสู่ย่านธุรกิจชั้นใน โดยมีถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท 77, และ สุขุมวิท 103 เหล่านี้ เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งไปสู่ย่านต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้ โครงการซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อด้านการจราจรแก่พื้นที่ริมถนน ศรีนครินทร์ อีกโครงการหนึ่งคือโครงการก่อสร้างห้างสรรพสินค้าซีคอนสแควร์ชอปปิงคอมเพล็กซ์ กับศูนย์การค้าเสรี เช่น เดอะรามฮ้างโครงการโรงแรม และอาคารสูงขนาดใหญ่ โครงการอื่น ๆ คาดว่า จะก่อให้เกิดอัตราความคับคั่งของการจราจรบนถนนในอัตราที่เพิ่มขึ้นสูงมากและโครงการที่สำคัญ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อแนวทางการควบคุมการพัฒนาพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงนี้ก็คือโครงการปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ช่วงต่อจากแยกถนนบางนา - ตราด ถึง ถนนสุขุมวิท ที่สมุทรปราการ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นโครงการ และ เส้นทางสายหลักที่สำคัญในการชักนำให้เกิดการเดินทางและ ปริมาณการจราจรจำนวนมากให้เข้าออกสู่พื้นที่ตาม เส้นทางถนนดังกล่าว

1.2 การจราจรภายในพื้นที่

จากการศึกษาซึ่งคาดว่าพื้นที่ศึกษานี้ จะได้รับผลกระทบจาก โครงการศูนย์การค้าซีคอนสแควร์และห้างสรรพสินค้าเสรี เช่น เดอะ รามฮ้างรวมทั้งอาคารสูงหรืออาคาร พักอาศัยขนาดใหญ่ และโครงการก่อสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ ซึ่งกำลังดำเนินการก่อสร้างและที่อยู่ ในระหว่างขออนุญาตในบริเวณริมถนนสายนี้ ช่วงจากแยกถนนพัฒนาการถึงถนนบางนา - ตราด จากผลการศึกษาการขยายตัวของอาคารพาณิชย์และที่ดิน ซึ่งเพิ่มปริมาณเพิ่มขึ้นโดยลำดับจากที่ได้ทำ การศึกษามาคาดว่า จะส่งผลกระทบให้เกิดการเพิ่มปริมาณการเดินทางและการจราจรโดยรถยนต์ ส่วนตัวมากขึ้น รวมทั้งจำนวนเที่ยวผ่านของการจราจรศูนย์กลางก็จะ เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของ อาคารและสิ่งก่อสร้าง การปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ช่วงจากแยกถนนบางนา - ตราด ถึง สมุทรปราการจนเกินขีดความสามารถตามมาตรฐานความจุของพื้นที่ถนนจะสามารถรองรับให้เกิด การบริการการจราจรที่คล่องตัวตามมาตรฐานได้

2. การจัดระเบียบการจราจรและการขนส่ง

ตามหลักการออกแบบถนนให้สามารถทำหน้าที่สำหรับการเคลื่อนที่ของยานยนต์ (Mobility) และการบริการพื้นที่ข้างทาง (Land Access) ควบคู่กันไปได้นั้น อาจกระทำ ได้โดยแบ่งแยกถนนให้ทางรถวิ่งเร็วแยกออกจากถนนเลียบผ่านหน้าที่ดิน (Frontage Road) ที่มี ไว้สำหรับรถวิ่งช้า เพราะถนนเลียบผ่านหน้าที่ดิน (Frontage Road) มักจะทำหน้าที่ด้านการ บริการ การเข้าถึงพื้นที่ข้างทาง (Accessibility) ซึ่งทำให้ที่ดินริมถนนมีอิสระในการพัฒนาได้มาก ส่วนถนนช่องทางสำหรับทางรถวิ่งเร็ว (Carriage Way) นั้น เป็นส่วนที่จำเป็นจะต้องได้รับ

การควบคุมช่องทางเชื่อมต่อเข้าออก แต่เนื่องจากถนนศรีนครินทร์ที่ทำการศึกษามี เขตทางกว้าง 30 - 40 เมตร เป็นถนนขนาด 6 ช่องทางจราจร โดยแบ่งออกเป็น 2 ข้าง ด้วยเกาะกลางถนน ทิศทางละ 3 ช่องทางจราจร โดยมีได้มีการจัดสร้างถนน เลียบข้างไว้แต่แรกและ เสาที่ได้ทำการศึกษามา การควบคุมการเข้าออกของรถยนต์ซึ่ง เชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์จากที่ดินด้านข้างนั้น เป็นเพียงหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตตัดคันดินทางเท้าของกรุงเทพมหานคร สำหรับที่ดินของเอกชน เมื่อไม่มีทางออกด้านอื่นและ/หรือไม่อยู่ในเกณฑ์ต้องห้ามตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) ข้อ 8 (1) และ 8 (2) (ภาคผนวก) ก็จะสามารถเชื่อมทางรถยนต์เข้าออกสู่ถนนศรีนครินทร์ได้ทุกแปลงแม้ในข้อกำหนดเงื่อนไขของกรมทางหลวงก็ไม่มีมาตรฐานของระยะห่างของทางเชื่อมทางหลวง ประกอบกับถนนศรีนครินทร์ช่วงจากแยกถนนพัฒนาการยังไม่มี เขตทางเท้าในบางช่วง จึงทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของอาคารและสิ่งก่อสร้างริมถนนสามารถ เข้า-ออกสู่ถนนศรีนครินทร์ได้โดยตรง ดังนั้น เมื่อสภาพของถนนศรีนครินทร์กำลังขยายตัวประกอบกับมีทางเชื่อมให้รถยนต์สามารถ เข้าออกได้กระจายทั่วไปตามแนวถนน ย่อมทำให้การจราจรด้วยความเร็วสูงในถนนศรีนครินทร์ลดความเร็วและความปลอดภัยลง และการเคลื่อนที่ของการจราจรก็จะ เป็นไปได้ในอัตราที่ช้าลง

ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา

จากผลการศึกษาที่ผ่านมาและแนวทางที่เสนอแนะไว้แล้ว จึงได้พิจารณาเสนอ เป็นข้อเสนอแนะทางด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการใช้มาตรการควบคุมทางกฎหมายร่วมกัน ดังนี้คือ

I. การแบ่งแยกการจราจรในพื้นที่ถนน

ควรมีการแยกช่องทางการจราจรความเร็วสูงออกจากช่องทางการจราจร ความเร็วต่ำ โดยอาศัยพื้นฐานการจัดระเบียบการจราจรเพื่อที่จะบังคับให้การจราจร เป็นไปตามความต้องการ การแบ่งแยกการจราจรสามารถกระทำได้โดยการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Devices) ประเภทเครื่องหมายการจราจรบนผิวทาง (Markings) ให้สื่อความหมายการแบ่งแยกช่องทางเดินรถ เพราะการใช้เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเพื่อแบ่งแยกการจราจรที่มีลักษณะการเคลื่อนที่ที่แตกต่างกัน มีข้อดี คือ

- สามารถดำเนินการปรับปรุงเพื่อจัดระเบียบการจราจรได้สะดวก รวดเร็ว โดยไม่กระทบกระเทือนโครงสร้างที่ออกแบบไว้แล้ว และเป็นวิธีการที่ใช้งบประมาณน้อย และดำเนินการได้ทันที เนื่องจากถนนศรีนครินทร์ได้มีการออกแบบให้ถนน เลียบข้างไว้แต่แรก

- การใช้เครื่องหมายบนผิวจราจร แบ่งแยกลักษณะการเคลื่อนที่ของรถอาจนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรของพื้นที่บริเวณนี้ เพื่อให้รถที่ต้องการเดินทางไกลไหลผ่านได้เร็วและคล่องตัว โดยการกันรถซึ่งมาใช้พื้นที่ริมถนนให้วิ่งได้ในช่องทางใน คล้ายการมีถนน เลียบข้าง

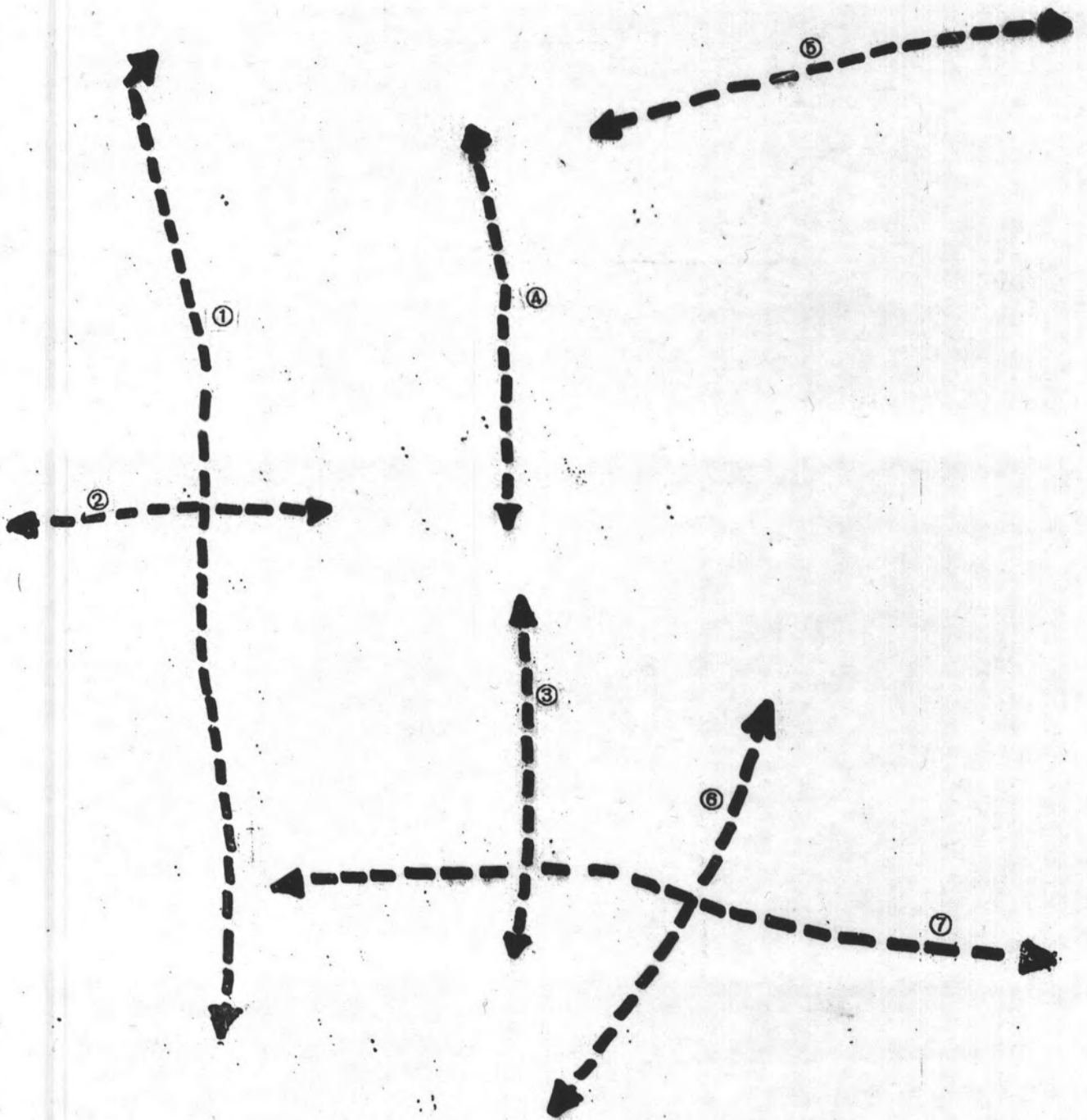
2. การจัดสร้างถนนสายรอง เสริมถนนสายหลัก

ศึกษาความเป็นไปได้ในการเพิ่มถนนสายรอง เพื่อช่วยเสริมถนนศรีนครินทร์ กล่าวคือ หากที่ดินซึ่งติดถนนศรีนครินทร์นั้นสามารถใช้ทางหรือถนน เส้นอื่น เป็นทางเข้าออกโดยไม่จำเป็นต้องเข้าออกโดยตรงด้วยการเชื่อมต่อกับถนนศรีนครินทร์แล้ว การพัฒนาและการใช้ที่ดินเหล่านั้น อาจกล่าวได้ว่า แทบจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาแก่การจราจรในถนนศรีนครินทร์ หรือจะเป็นปัญหาที่แต่ในบริเวณที่กำหนดให้ เป็นทางร่วม เข้าออกที่จะต้องควบคุมไว้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้ที่ดินซึ่งพัฒนาขึ้นริมถนนนั้นสามารถไปใช้ถนนสายรอง ย่อมเอื้ออำนวยประสิทธิภาพการจราจรในถนนศรีนครินทร์ได้ดีกว่าการที่ที่ดินทุกแปลงต้อง เชื่อมต่อทางเข้าออกกับถนนศรีนครินทร์โดยตรงจนกลายเป็นอุปสรรคแก่รถที่วิ่งในทางตรง ดังตัวอย่างการวางระบบถนนสายรองตาม เกณฑ์มาตรฐานตามข้อ เสนอแนะ ซึ่งเสนอให้มีการวางแนวถนนสายรอง เพิ่ม เต็มในพื้นที่ โดยอาศัย เกณฑ์การศึกษาจากต่างประเทศที่ได้อ้างไว้แล้ว มาใช้ในการกำหนดแนวถนนสายรองเพิ่ม เต็มจากแนวถนนตามการ เสนอแนะ ในการศึกษาเพื่อการวางแผนพัฒนาเขตประเวศ อีกจำนวน 7 สาย กล่าวคือ

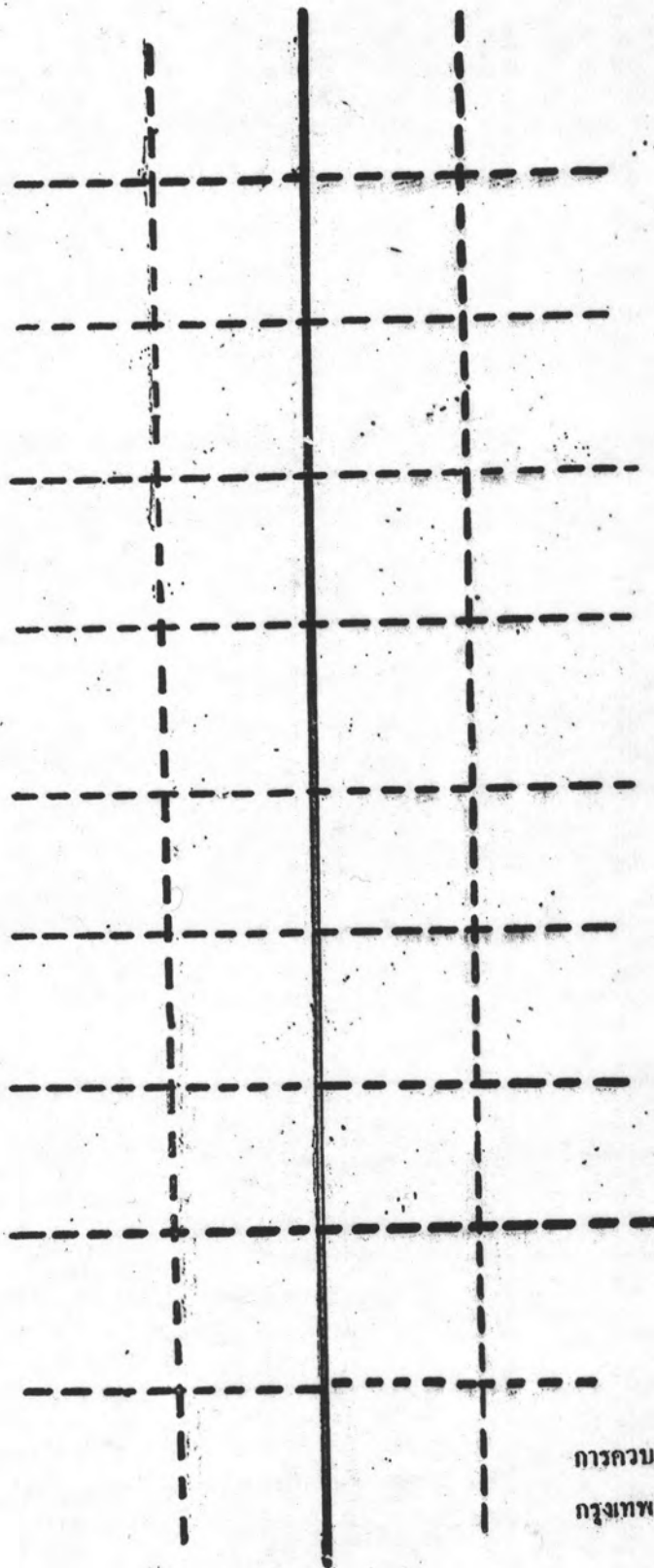
การเสนอแนะแนวถนนสายรอง (1) (3) (4) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับพื้นที่ด้านหลังแนวถนนสายหลัก (ถนนศรีนครินทร์) โดยแนวถนนสายรอง (1) (3) และ (4) จะช่วยระบายการจราจรจากถนนลาดพร้าวและถนนรามคำแหงสู่ถนนพัฒนาการ, สุขุมวิท 77, สุขุมวิท 103 สู่ถนนบางนา - ตราด นับเป็นการเพิ่มพื้นที่ถนน เพื่อให้การจราจรสู่ภาคตะวันออกมีเส้นทางเพิ่มขึ้น โดยไม่ต้องใช้ถนนศรีนครินทร์เพียงเส้นเดียว

นอกจากนี้ แนวถนนสายรอง (6) ยังช่วยเสริมโครงข่ายถนนตามข้อ เสนอแนะของ การศึกษา เพื่อจัดทำแผนพัฒนา เขตประเวศ ในลักษณะ เชื่อมต่อให้เกิดถนนสายรองในลักษณะคู่ขนานเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับถนนสายรอง (1) (3) (4) อีก 1 สาย

สำหรับแนวถนนสายรอง (2) (5) (7) เป็นการ เสนอแนะแนวถนนสายรองเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มถนนสายรองให้ได้ตาม เกณฑ์ในพื้นที่ซึ่งกว้างเกินความสามารถของถนนสายรอง ที่มีอยู่แต่เดิมจะบริการได้ตามมาตรฐาน เช่น ถนนสายรอง (2) จะช่วยระบายการจราจรจากถนน



การควบคุมการขยายตัวตามแนวแกนสายหลักของ
กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษานานาชาติ
แดง : ระบบดาวตรงตามข้อเขาเอทะเล

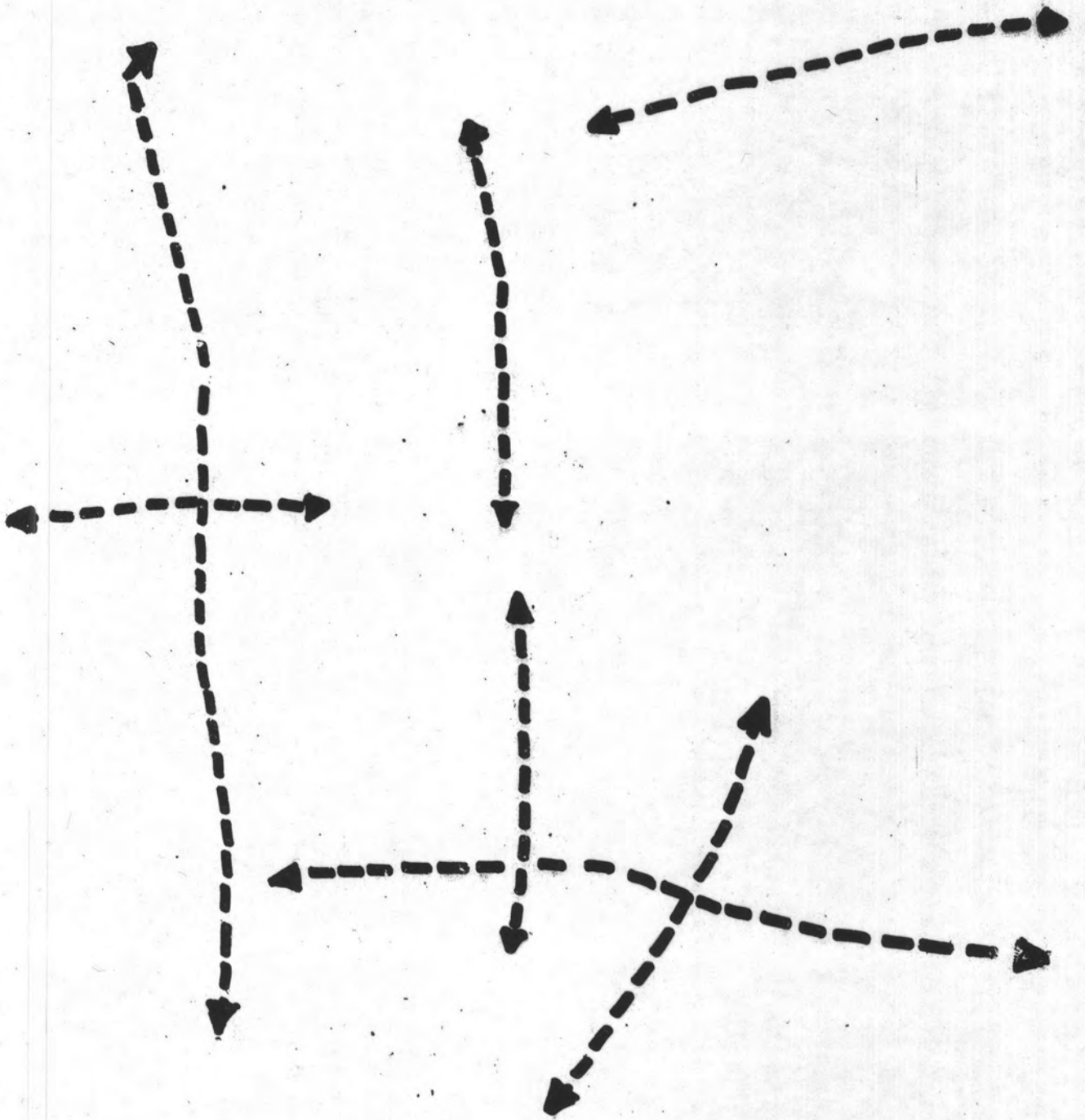


สัญลักษณ์

- ถนนสายหลัก
- - - ถนนสายรอง

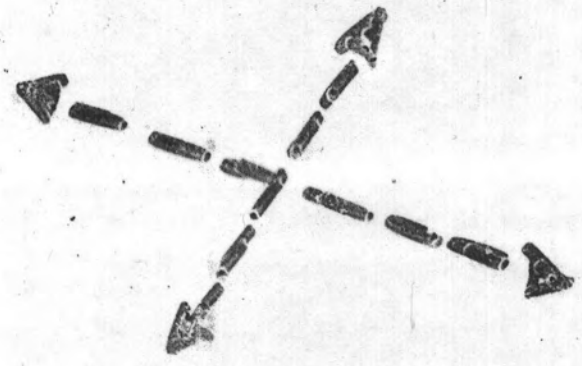
การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของ
กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์

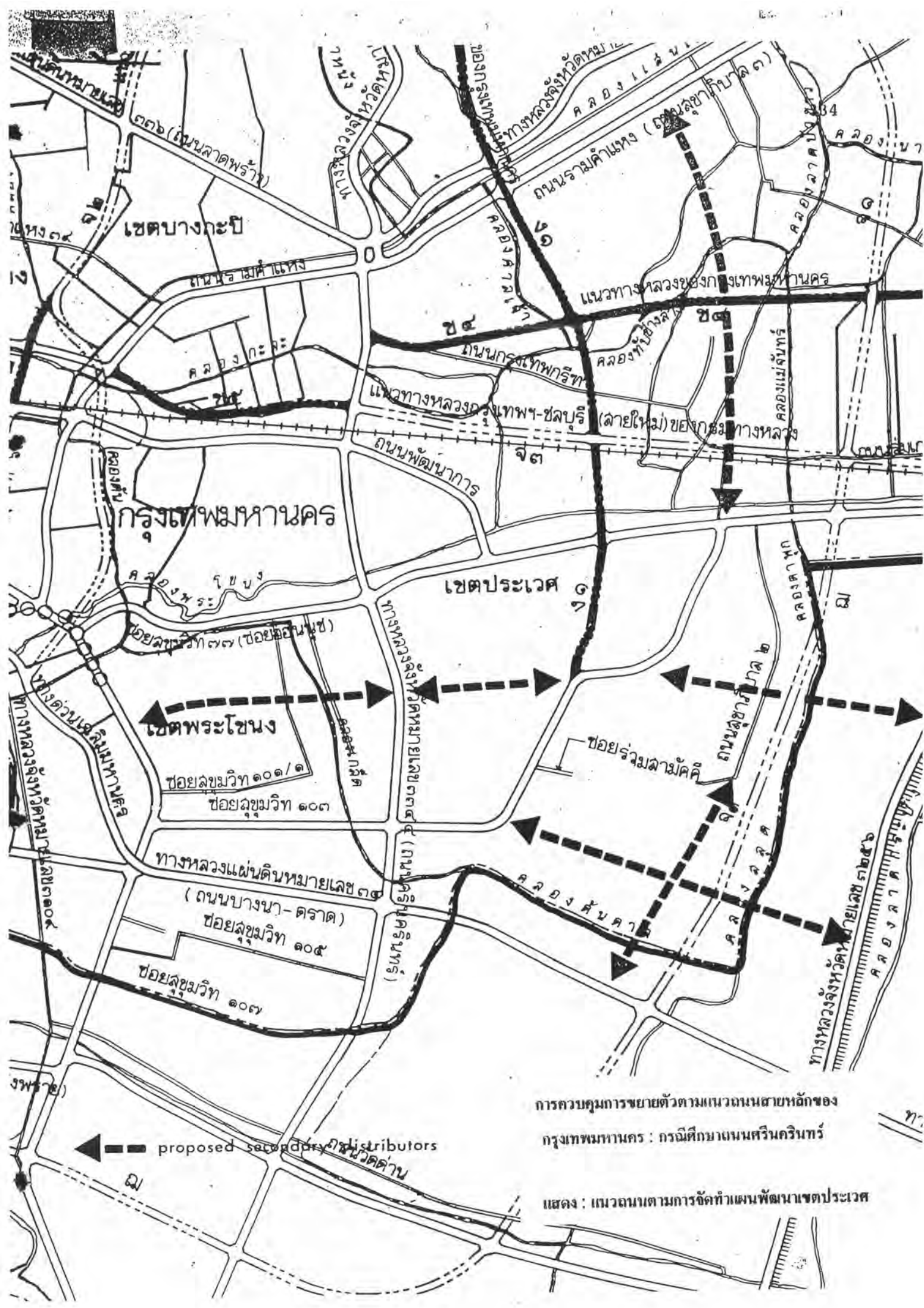
แสดง : ลำดับถนนตามเกณฑ์มาตรฐาน



การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของ
กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์

แสดง : ระบบถนนสายรองตามข้อเสนอแนะ





การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของ
 กรุงเทพมหานคร : กรมศึกษาถนนนครินทร์

แสดง : แนวถนนตามการจัดทำแผนพัฒนาเขตประเวศ

proposed secondary distributors

←

ศรีนครินทร์สุถนนรามคำแหง เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากถนนศรีนครินทร์, พัฒนาการ, สุขุมวิท 77 และแนวถนนสายรอง (7) จะช่วยระงับการจราจรจากถนนสุขุมวิทสู่ภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรในถนนศรีนครินทร์

อย่างไรก็ตาม การเสนอแนะแนวถนน (1) - (7) เป็นเพียงข้อเสนอแนะตามผลการศึกษาเพื่อ เป็นแนวทางแสดงให้ทราบถึงโครงข่ายถนนตามมาตรฐานที่ควรจะเป็น ดังนั้น หากมีการจัดสร้างถนนสายรองและถนน เลียบข้างคู่กับถนนศรีนครินทร์ในส่วนที่สามารถทำได้ คาดว่าการเดินทางของยานพาหนะในถนนศรีนครินทร์จะมีความคล่องตัวขึ้น และยังอาจสามารถแก้ปัญหาพื้นที่ตามอดหรือพื้นที่ว่างเปล่าด้านหลังอาคารได้ด้วย ดังนั้น การพัฒนาตามแนวถนนสายหลักในขณะที่มีถนนสายรองและถนน เลียบข้างขนานไปด้วย จะดีกว่าปล่อยให้มีการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักเพียงอย่างเดียว จนเกิดผลกระทบและก่อให้เกิด เป็นปัญหาการจราจรติดขัดหนาแน่น จนเกินขีดความสามารถของถนนสายหลักที่จะให้บริการและรองรับการจราจรได้พร้อม ๆ กันในเวลาเดียวกัน

3. การควบคุมการใช้อาคารหรือกิจกรรมในพื้นที่

ปัญหาสำคัญที่ทำให้ย่านธุรกิจชั้นในต้องขยายตัวออกมาอยู่ในพื้นที่ เปิดใหม่ซึ่งมีระบบโครงข่ายบริการขั้นพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพก็ เนื่องมาจากความแออัด และการขาดแคลนที่จอดรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันได้กลายเป็นสิ่งจำเป็นในการคมนาคมติดต่อธุรกิจและการให้บริการแก่ลูกค้าอย่างมาก ประกอบกับราคาที่ดิน ในศูนย์กลางมีราคาเพิ่มสูงขึ้น เป็นผลให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นจนบีบลงทุนและนักธุรกิจไม่สามารถสู้ต้นทุนที่ดินที่แพงขึ้นได้ จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าโครงการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ได้ เกิดขึ้นในพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์เป็นจำนวนมาก ซึ่งพอจะสรุปได้ว่ามีการก่อสร้างอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่สำคัญอยู่หลายแห่ง เริ่มจากตอนเหนือของพื้นที่ศึกษาลงมา คือช่วงจากแยกถนนรามคำแหง - ถนนพัฒนาการ มีอาคารมั่นคงประกันภัยอยู่ในบริเวณที่ดินฝั่งตะวันออกกำลังดำเนินการก่อสร้างเป็นอาคารขนาดใหญ่ สูง 18 ชั้น การก่อสร้างอยู่ในขั้นตบแต่งและเตรียมเปิดใช้ เป็นอาคารสำนักงานอาคารสำนักงาน ที เอฟ กรุ๊ป อยู่ในบริเวณที่ดินฝั่งตะวันตก เป็นอาคารสูง 12 ชั้น ใช้เป็นอาคารสำนักงานอยู่ติดกับอาคาร LENSO HOUSE และช่วงจากแยกถนนพัฒนาการถึงถนนบางนา - ตราด ยังมีอาคารขนาดใหญ่ต่าง ๆ อีกหลายอาคาร เช่น

- โครงการก่อสร้างสำนักงานใหม่ ของบริษัทออลูมิเนียมแอนดักลาส จำกัด ซึ่งอยู่ในบริเวณที่ดินด้านฝั่งตะวันออก เป็นอาคารขนาดใหญ่สูง 22 ชั้น

- โครงการก่อสร้างอาคารรีเจนท์ ศรีนครินทร์ เป็นอาคารพักอาศัยและสำนักงานอยู่ในบริเวณที่ดินด้านฝั่งตะวันตกเป็นอาคารขนาดใหญ่ สูง 32 ชั้น จำนวน 2 อาคาร
- โครงการก่อสร้างอาคารนครา ซึ่งอยู่ทางด้านฝั่งตะวันออกเป็นอาคารสำนักงานและพักอาศัยขนาดใหญ่ สูง 22 ชั้น
- โครงการศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ เป็นอาคารศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ในบริเวณฝั่งตะวันออกมีพื้นที่โครงการ 800 ไร่ พื้นที่อาคารประมาณ 60,000 ตารางเมตร
- โครงการห้างสรรพสินค้าเสรีเซ็นเตอร์ เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ สูง 5 ชั้น อยู่ถัดจากโครงการซีคอนสแควร์
- โครงการก่อสร้างอาคาร บริษัท นูโบริลส์โบทันิค จำกัด (NOVOTEL) อยู่ในบริเวณฝั่งตะวันออก เป็นอาคารขนาดใหญ่ สูง 22 ชั้น

นอกจากนี้ ยังมีอาคารและสิ่งก่อสร้างใหม่ ๆ ที่เพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งล้วนแต่เป็นการเพิ่มภาระการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ให้เพิ่มสูงขึ้น และจากปรากฏการณ์นี้ แสดงให้เห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่บริเวณริมถนนศรีนครินทร์ ชวงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด ปัจจุบันอยู่ในสภาพของการขยายตัวตามแนวถนนอย่างเต็มที่และมีแนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจสูง ดังนั้น แม้ว่าตามที่ศึกษามาแล้ว จะแสดงให้เห็นว่าถนนศรีนครินทร์มีการใช้พื้นที่อาคารเป็นย่านการค้าและสำนักงานในอัตราที่สูง จนทำให้เกิดจำนวนเที่ยวการเดินทางของยานยนต์เข้ามาสู่พื้นที่สูงด้วย ดังจึงสมควรจะได้มีการควบคุมอาคารและการใช้พื้นที่อาคารเพื่อควบคุมพื้นที่ว่าง โดยปราศจากสิ่งปกคลุมและพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินให้มีความหนาแน่นพอเหมาะและมีการเจริญเติบโตภายใต้การควบคุม ซึ่งถือเป็นแนวทางหนึ่งในทางปฏิบัติ เพื่อการผังเมืองได้ เพราะสภาพการพัฒนาของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ได้เกิดการพัฒนาอาคาร และการใช้ที่ดินในประเภทที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเพิ่มขึ้นในปริมาณที่สูง โดยเฉพาะโครงการและอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งไม่ถูกควบคุมจากมาตรการหรือกฎหมายใด ๆ ในการควบคุมกำหนดขนาดพื้นที่อาคารบางประเภท เพื่อให้เกิดผลดีต่อเมืองซึ่งในการนี้ควรพิจารณาเป็นการเฉพาะรายในเรื่องของพื้นที่อาคารต่อพื้นที่จอตระม และพื้นที่ว่างด้วยขนาดหรือ เกณฑ์ที่ได้ทำการศึกษาถึงความเหมาะสมก่อนจะได้มีการประกาศใช้

ดังนั้นโดยวัตถุประสงค์สุดท้ายของการศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางการควบคุมการขยายตัวทางกายภาพของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ชวงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด ก็เพื่อป้องกันมิให้การใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์หรือถนนสายหลักอื่น ๆ ต้องมีผลกระทบต่อสภาพ

การจราจรในถนนรวมทั้งเพื่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพไม้อัดคับคั่งดังที่เคยเกิดขึ้นกับพื้นที่ใจกลางเมืองหรือย่านการค้าตามถนนสายหลักทั่ว ๆ ไป ของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งเพื่อเป็นการป้องกันการหยุดยั้งหรือชะลอการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร อันเนื่องจากการเติบโตเป็นย่านการค้าริมถนน เหล่านี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรคับคั่งขึ้น และทำให้เมืองขยายตัวออกไปเรื่อย ๆ ในขณะที่พื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ก็ยังเป็นพื้นที่ใหม่ แต่จากสภาพการพัฒนาที่เกิดขึ้นนับว่าบริเวณดังกล่าว เป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากพื้นที่ชั้นในได้ดี ดังนั้น เพื่อเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ให้ลดความแออัด จากการเป็นย่านการค้าริมถนนและชะลอการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนสายหลัก เห็นว่าควรกำหนดให้มีพื้นที่ว่างและพื้นที่จอดรถเหลือจากการปลูกสร้างอาคารให้เป็นไปตามรูปแบบ ชนิด ประเภท ขนาดของอาคารบางประเภทให้เป็นระเบียบหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน เพื่อนำมากำหนดเป็นหลักเกณฑ์การควบคุมการพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อการค้า การพาณิชย์กรรมและสำนักงาน ในพื้นที่ซึ่งต้องการควบคุมด้วย

จากลักษณะการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงที่ทำการศึกษ พบว่า มีอาคารขนาดใหญ่ซึ่งเป็นอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้าและอาคารสูงจำนวนมาก จึงเห็นได้ว่าการขยายตัวของอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหง ถึง ถนนบางนา - ตราด ควรหาวิธีการควบคุมการขยายตัว ซึ่งโดยทั่วไปแล้วความแออัดส่วนใหญ่จะเกิดจากการปลูกสร้างอาคารตึกแถว อาคารขนาดใหญ่ และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์กรรม อาคารประเภทนี้นอกจากจะเป็นปัญหาในด้านการใช้ที่ดินแล้ว ยังพบว่า เป็นอาคารที่ก่อให้เกิดการจอดรถริมถนนหน้าอาคารมากที่สุดด้วย ในขณะที่กรุงเทพมหานครขาดแคลนพื้นที่สีเขียวและเต็มไปด้วยมลภาวะ การมีมาตรการกำหนดขนาดพื้นที่ว่างในการใช้ที่ดินโดยหลัก เกณฑ์การผ่อนผันอาคารตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 181 (พ.ศ. 2537) ออกตามความใน พ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ. 2518 ที่ได้กำหนดหลัก เกณฑ์การอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ ในที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยโดยการ กำหนดให้พื้นที่ว่าง 30 เปอร์เซ็นต์ หรือ ORS. ไม่เกิน 30 เปอร์เซ็นต์ซึ่งต้องนำมาจัดให้เป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับปลูกต้นไม้ไว้ไม่ต่ำกว่าครึ่งหนึ่งด้วย จากหลัก เกณฑ์การผ่อนผันตามกฎหมายกระทรวงฉบับดังกล่าว เห็นว่าเป็นข้อดีในส่วนของข้อกำหนดขนาดอาคารต่อพื้นที่ดิน พื้นที่ว่าง FAR และ ORS ให้เป็นหลักเกณฑ์เฉพาะตามขนาดของอาคารที่ควบคุม เนื่องจากถนนศรีนครินทร์เป็นถนนที่เตรียมการไว้สำหรับปริมาณการจราจรจำนวนมากย่อมก่อให้เกิดเสียงดังและอากาศเสียได้มากตามมา เป็นสัดส่วน ฉะนั้นการกำหนดให้ทุกอาคารมีพื้นที่สีเขียวปลูกต้นไม้ เท่ากับช่วยเสริม

สร้างบรรยากาศที่ดี และจัดสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปให้น่าอยู่ยิ่งขึ้น และโดยที่การขยายตัวหรือ การพัฒนาการใช้ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหง ถึงถนนบางนา - ตราด จากการศึกษาและแนวโน้มทำให้ได้รู้ถึงการขยายตัว เป็นย่านการค้าและพาณิชยกรรมมากขึ้น แต่เพื่อมิให้ การใช้ที่ดินนั้นไปทำลายบทบาทหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์อัน เป็นประ เภทถนนสายหลัก ที่จะต้อง ฝ่าเสี่ยงการจราจรให้ เลื่อนไหลไปได้อย่างสะดวก จึงเห็นว่าควรจะได้มีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้การปลูกสร้างอาคารประ เภทดังกล่าวมีความหนาแน่นน้อยลง

อย่างไรก็ตาม คาดว่าพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหง ถึงถนนบางนา-ตราด ในขอบ เขตที่ทำการศึกษ จะมีโอกาสพัฒนาและมีการใช้ที่ดินและอาคาร เพื่อการพักอาศัยเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการพัฒนา เพื่อ เป็นย่านการค้าหรือพาณิชยกรรมและการบริการ นอกจากบริเวณซึ่งอยู่ใกล้ จาก เขตทางด้านหลังที่ดิน เหล่านี้ เข้าไปซึ่งมีการจัดสรร เป็นหมู่บ้านและมีถนนซอย สาธารณูปโภค น้ำ-ไฟฟ้า แล้วจึงจะมีการใช้ที่ดิน เพื่อการพักอาศัยมากขึ้น ดังนั้นบทบาทในอนาคตของพื้นที่นี้จึงมี แนวโน้มการพัฒนา เป็นย่านพาณิชยกรรมได้มากกว่า และจากการศึกษาการ เติบโตทางที่เกิดขึ้น เนื่อง จากการใช้ที่ดินประ เภทต่าง ๆ นั้น ย่านพาณิชยกรรมก่อให้เกิดการเติบโตทางได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ผลจากการศึกษาอ้างกล่าวได้ว่า พื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์มีแนวโน้มที่จะต้องพัฒนา เป็นย่าน พาณิชยกรรม ดังนั้น ปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในถนนศรีนครินทร์ช่วงนี้จะต้อง เพิ่มขึ้นมาก ทั้งนี้ เป็นการยืนยันให้ทราบ ว่า การปล่อยให้มีการพัฒนาและขยายตัวไปตามแนวถนนสายหลักโดย ปราศจากการควบคุม ไม่ว่าจะเป็นถนนเส้นใดก็ตามสุดท้ายสภาพการพัฒนาและปัญหาจากการขยาย ตัวดังกล่าวย่อมต้องเกิดขึ้นได้เสมอ ซึ่งไม่ เพียงแต่ เฉพาะในบริเวณพื้นที่ริมถนน เท่านั้น แม้แต่พื้นที่ ถัดจากบริเวณริมถนน ที่มีทางเข้าออก เชื่อมต่อกับถนนศรีนครินทร์ ก็ยังมีผลทำให้ปริมาณการจราจร ในถนน เพิ่มขึ้นด้วย

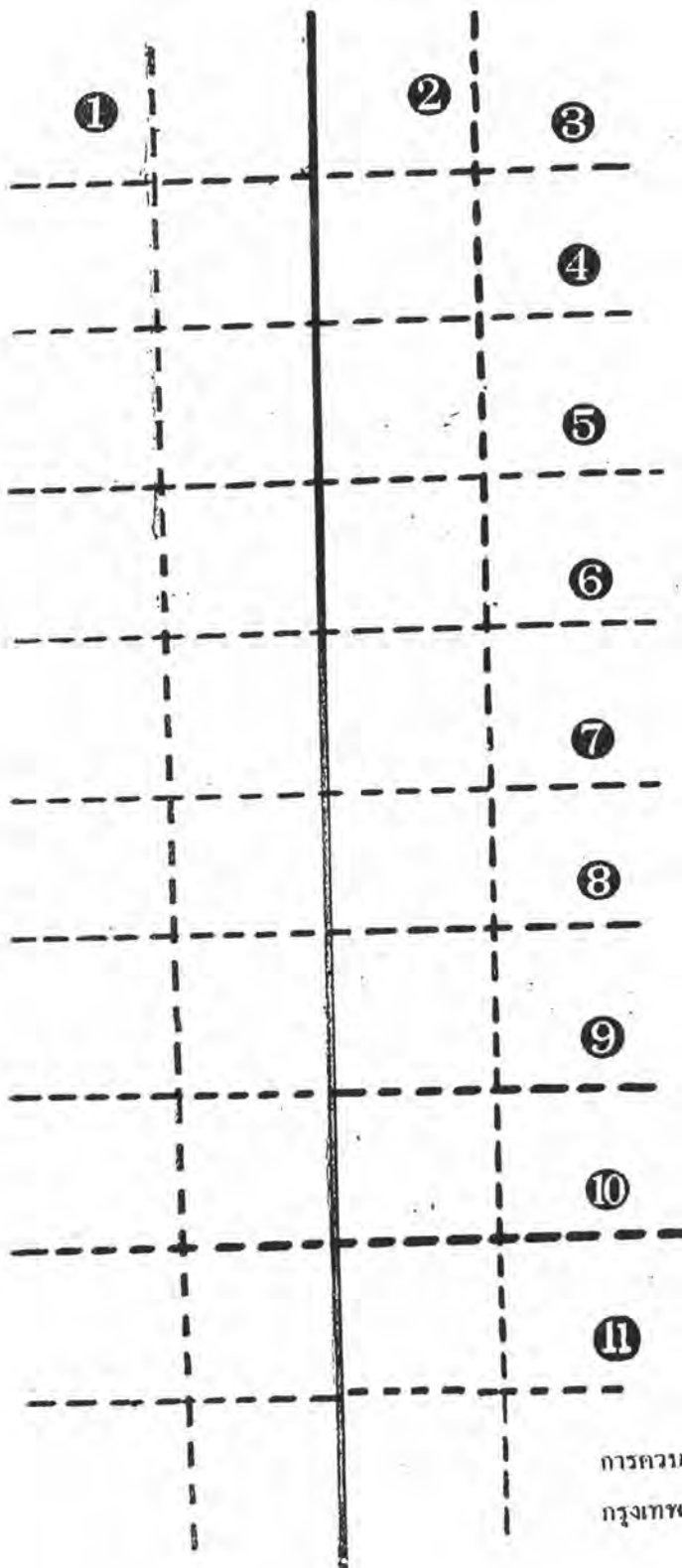
ในส่วนของการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนศรีนครินทร์โดยแนวทางที่ได้ทำการศึกษา และเสนอแนะนี้ จึงมุ่ง เน้นการจัดสภาพแวดล้อมของพื้นที่บริเวณริมถนนโดยการควบคุมการใช้ที่ดิน และอาคารริมถนนให้มีการพัฒนาตามความ เหมาะสมกับสภาพ เศรษฐกิจและสังคม การใช้อาคาร หรือการขยายตัวของเมือง ในพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ไม่ควรจะ เป็นอุปสรรคแก่การจราจรในถนน ศรีนครินทร์ ซึ่งกรุงเทพมหานครได้กำหนดมาตรการควบคุมการปลูกสร้างอาคารริมถนนโดยการ ออกกฎหมายแม่บทและกฎหมายท้องถิ่น เฉพาะกรณีไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะมีสภาพ การพัฒนามาก่อนหน้านี้ นอกเหนือจากการบังคับความสูงของอาคารตามข้อบัญญัติฯรอบสวนหลวง ร.9 ซึ่งดูเหมือนจะเป็น การบังคับ ใญ่ให้มีผล ในทางควบคุมการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งถนนศรีนครินทร์ฝั่งตะวันออกได้บางส่วนตามที่

กล่าวมาแล้วยังได้มีการนำ ก.ม.ฉบับอื่น ๆ มาใช้ด้วย เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในการควบคุมการขยายตัวทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด คงเป็นไปเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมของเมืองให้น่าอยู่ด้วยความรู้สึกของความไม่แออัด ขณะเดียวกันก็หาทางพยายามที่จะป้องกันมิให้ประชาชนผู้เข้ามาใช้สอยอาคารซึ่งอยู่ในเขตริมทางสร้างปัญหาความคับคั่งการจราจร (Traffic Congestion) ที่จะ เป็นอุปสรรคแก่การเคลื่อนไหวของการจราจร (Traffic Flow) ในถนนสายหลักได้ ซึ่งนอกจากการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรโดยการจัดระบบการจราจรตามที่กล่าวไปแล้วกับการควบคุมการใช้ที่ดินและอาคารโดยอาศัยมาตรการต่าง ๆ นับเป็นอีกวิธีการซึ่งจะช่วยเสริมประโยชน์ในการพัฒนาให้เหมาะสมขึ้น ซึ่งตามข้อเสนอแนะการกำหนดขนาดอาคารต่อพื้นที่ว่างในพื้นที่ศึกษาที่จะเสนอแนะต่อไปนี้ เป็นการคิดพื้นที่ว่างจากพื้นที่ศึกษาตามกฎหมายอาคารและกฎหมายผังเมือง โดยการคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้น จากการศึกษาตามผังการกำหนดถนน ในแต่ละประเภทตามลำดับ กล่าวคือ ตามผังสมมุติดังกล่าว (ภาพที่ 7.2) กำหนดอยู่ในพื้นที่ความยาว 11.2 กิโลเมตร และกว้างข้างละ 1.6 กิโลเมตร ดังนี้ ถนนสายรอง (1)-(11) สามารถรับปริมาณการจราจรได้ 13,500 คัน (เฉลี่ยจากเกณฑ์มาตรฐาน) เมื่อรวมกับความจุของถนนสายหลักตามมาตรฐานอีก 25,000 แล้วคิดค่าความจุตามมาตรฐานของถนนสายรอง และถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาตามตัวอย่างจะสามารถรับปริมาณการจราจรได้ประมาณวันละ 38,500 คันต่อวัน ในขณะที่มีการวางผังตามตัวอย่างแล้ว

เมื่อมาพิจารณาการกำหนดประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษาตามผังเมืองรวม พบว่า พื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเหลืองเพื่อพักอาศัยหนาแน่นน้อย และให้ใช้เพื่อกิจการอื่นได้ อีกร้อยละ 10 หากพิจารณาจากข้อกำหนดการใช้ที่ดินดังกล่าวในกรณีของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีพื้นที่เท่ากับ 17.96 ตารางกิโลเมตร จะสามารถใช้พื้นที่เพื่อการพักอาศัยได้เท่ากับ 15.9 ตารางกิโลเมตร และใช้เพื่อกิจการอื่น ๆ ได้ 2.06 ตารางกิโลเมตร และการใช้พักอาศัยจะใช้ได้เต็มที่เท่ากับ 11.5 ตารางกิโลเมตร อีก 4.7 ตารางกิโลเมตร ใช้เป็นที่ว่าง สำหรับการใช้ที่ดินเพื่อกิจการอื่นตาม ยกเว้น ให้พิจารณาเป็นการใช้ในพื้นที่ประเภทกิจการพาณิชย์ ซึ่งมีข้อกำหนดพื้นที่ว่าง 10 เปอร์เซ็นต์ จึงใช้สอยได้เท่ากับ 1.8 ตารางกิโลเมตร และใช้เป็นที่ว่างเท่ากับ 0.26 ตารางกิโลเมตร

ดังนั้น เมื่อนำจำนวนการใช้ที่ดินจากผลการศึกษาในบทก่อนมามาคำนวณเกี่ยวกับการ



สัญลักษณ์

- ถนนสายหลัก
- - - ถนนสายรอง

การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของ
กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์

แสดง : ลำดับถนนตามเกณฑ์มาตรฐาน

จรรยาบรรณพื้นที่ศึกษาจะพบว่า พื้นที่ศึกษามีการใช้สอยพื้นที่รวมทั้งสิ้นคิดเป็น 44.50 เปอร์เซ็นต์ จาก 72 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งสามารถใช้ได้ตามการพิจารณาจากข้อกำหนดผังเมือง และจะเหลือเป็นพื้นที่ว่างเฉลี่ยประมาณ 28 เปอร์เซ็นต์ และเมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรในปัจจุบัน จากการศึกษานถนนศรีนครินทร์ ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 66,979 คัน หากตามผังโครงข่ายดังกล่าวในการศึกษาครั้งนี้ ในขณะที่มีการก่อสร้างโครงข่ายถนนเต็มตามผังตัวอย่างจะสามารถรับการจราจรได้จำนวน 38,500 คัน คิดเป็นพื้นที่การใช้ได้เท่ากับ 25 เปอร์เซ็นต์ จากจำนวนที่ใช้ได้ทั้งหมด 72 เปอร์เซ็นต์

ดังนั้น หากพิจารณาจากแนวโน้มสภาพการพัฒนามาในปัจจุบัน หากมีการใช้พื้นที่ครบทั้ง 72 เปอร์เซ็นต์ เมื่อนำมาเทียบหาปริมาณการจราจร ตามผลการศึกษาการจราจรโดยอาศัยเหตุและปัจจัย เช่น เดียวกันแล้วจะก่อให้เกิดการจราจรในจำนวนเท่ากับ 108,371 คัน ซึ่งจะอยู่ในเกณฑ์ที่มากกว่าปริมาณการจราจรที่โครงข่ายถนนสายหลัก และถนนสายรองตามมาตรฐานแนวทางการกำหนดไว้ตามตัวอย่างจะรองรับได้ กล่าวคือ เมื่อมีการใช้พื้นที่เต็มจะก่อให้เกิดการจราจรในพื้นที่เท่ากับ 108,371 คัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ความสามารถในการรับรถของถนนในขณะที่โครงข่ายเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด จะอยู่ในปริมาณตามเกณฑ์เพียง 38,500 คัน ซึ่งต่ำกว่ามาก แต่ในทางกลับกันหากว่าในขณะที่โครงข่ายถนนเป็นไปตามมาตรฐานตามตัวอย่าง ความสามารถในการรับปริมาณการจราจรของถนนต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่จะต่ำกว่าการเกิดขึ้นของปริมาณการจราจรจากอาคารในพื้นที่ในปริมาณที่แตกต่างกัน กล่าวคือ จะมีปริมาณการจราจรเท่ากับ 108,371 แต่ถนนจะรับได้เพียง 38,500 คัน ดังนั้น หากมิได้มีการกำหนดความหนาแน่นของอาคารให้ข้อยลงความสามารถของถนนตามโครงข่ายดังกล่าว ก็จะไม่เพียงพอต่อปริมาณการจราจร เนื่องจากในขณะที่พื้นที่ศึกษามีการควบคุมความหนาแน่น เฉพาะอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่โดยกำหนดค่าใช้พื้นที่ได้ 10 : 1 หรือ FAR 10 : 1 นอกเหนือจากนี้คงเป็นไปตามข้อกำหนดพื้นที่ว่างและระยะร่นตามกฎหมายควบคุม

ดังนั้น หากพิจารณาจากผลการศึกษาดังกล่าวแล้ว อาจกล่าวได้ว่าพื้นที่ศึกษา เป็นพื้นที่เพื่อการใช้พักอาศัยหนาแน่นน้อย เมื่อพิจารณาจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพการพัฒนาและสภาพการจราจรแล้ว เห็นว่าค่า FAR 10 : 1 ที่บังคับใช้เกี่ยวกับอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ควรลดลง เพื่อให้ความหนาแน่นสำหรับอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาในอนาคตมีอัตราความหนาแน่นที่น้อยกว่าในปัจจุบัน โดยการเทียบปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ที่ดินต่อความสามารถของถนนตาม เกณฑ์ ดังตัวอย่างที่สามารถจะรองรับได้ กล่าวคือ

เมื่อการใช้ที่ดินในปัจจุบันคิดเป็น 44 เปอร์เซ็นต์ ก่อให้เกิดการจรรยาจรรยาจากการศึกษาเป็นจำนวน 66,979 คน ดังนั้น หากต้องการให้โครงข่ายถนนตามเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งสามารถรับปริมาณจราจรได้เพียง 38,500 คน สามารถให้บริการได้ตามเกณฑ์มาตรฐานแล้ว ควรจะมีการใช้ที่ดินเพียง 25 เปอร์เซ็นต์ ดังนั้น ข้อเสนอแนะการควบคุมความหนาแน่นของอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงในพื้นที่ศึกษาดมเจ็อนไซ และปัจจัยจากผลการศึกษาที่ผ่านมา จึงกำหนดให้ใช้ค่า FAR 0.4 : 1 จึงจะเป็นอัตราที่ถนนตามโครงข่ายสามารถจะรับได้และจะทำให้พื้นที่ศึกษามี สภาพการจราจรเหมาะสมกับสภาพการพัฒนา เนื่องจากจะทำให้โอกาสเกิดขึ้นของอาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจร ความหนาแน่น และปัญหาอื่น ๆ ลดปริมาณและขนาดพื้นที่ลงให้ได้ขนาดและจำนวนที่เหมาะสมกับขนาดของพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้รับการกำหนดประเภทการใช้และโครงข่ายถนนตามมาตรฐานไว้แล้วตามตัวอย่าง

อนึ่ง ข้อเสนอแนะ FAR 0.4 : 1 ในการเสนอแนะครั้งนี้ ใช้เหตุผลและปัจจัยจากการศึกษาพื้นที่ศึกษาเป็นการเฉพาะกรณี โดยอาศัยข้อมูลตัวเลขการจราจร การใช้ที่ดินที่เก็บจากพื้นที่ศึกษาและนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดค่าให้ เป็นข้อเสนอแนะที่จะใช้กับกรณีของพื้นที่ศึกษา ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่า การกำหนดค่า FAR ให้เหมาะสมใช้ได้ทั่วไปกับพื้นที่พักอาศัยแห่งอื่น ๆ คงเป็นสิ่งที่วัดความเหมาะสมได้ยาก เนื่องจากปัจจัยในการพัฒนาของพื้นที่แต่ละพื้นที่ย่อมแตกต่างกันโดยเฉพาะโครงข่ายถนน ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาสภาพการพัฒนาของพื้นที่โดยละเอียด โดยเฉพาะโครงข่ายของสาธารณูปโภคคนสวนของถนน รวมทั้ง ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อให้ได้ข้อมูลมากที่สุดก่อน จึงจะนำมาพิจารณาที่กำหนดค่า FAR ในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมต่อไป

อนึ่ง ที่จอดรถเป็นส่วนสำคัญอันหนึ่งของปัญหาการจราจรที่เคยมีการศึกษาที่แสดงให้เห็นว่า นอกจากขนาดของเมืองมีผลต่อปริมาณของปัญหาที่จอดรถแล้ว อัตราส่วนของการเดินทางไปทำงานและติดต่อธุรกิจมีอยู่ 50 ถึง 60 เปอร์เซ็นต์ของการเดินทางทั้งหมด อีกนัยหนึ่งการเดินทางเพื่อไปซื้อของจะลดลงตามสัดส่วนขนาดของเมือง แม้ว่าจะมีการแปรผันบ้างในจำนวนการเดินทางที่แท้จริง การเดินทางเพื่อการอื่น (หาหมอกทำฟัน คูภาพยนตร์ และอื่น ๆ) เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน เมื่อขนาดของเมืองเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญที่สุดที่ได้พบคือ ความต้องการร่วมกันในพื้นที่ว่างสำหรับคนที่ทำงานในย่านศูนย์กลางธุรกิจ และคนที่มีธุรกิจติดต่อในย่านนั้นทั้งในเวลาและนอกเวลาเร่งด่วน ก็คือผู้จอดรถตลอดวันและผู้จอดรถนานซึ่งผูกพันกับพื้นที่ว่างที่เจ้าของร้านค้าจัดหาไว้บริการ การจัดที่จอดรถที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งอันหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาการจราจรได้

การที่นำเอา เรื่องการจัดที่จอดรถมากล่าวรวมไว้ในเรื่องนี้ เพราะเห็นว่าจากการศึกษาสภาพการพัฒนาบนถนนศรีนครินทร์ พบว่า พื้นที่บริเวณนี้มีการพัฒนาเป็นอาคารประเภท ซึ่งต้องมีที่จอดรถตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) อยู่เป็นจำนวนมากจึงเห็นว่าควรคำนึงถึง เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การจอดรถให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่ต้องการควบคุมการพัฒนาไว้ด้วย จึงนำมากล่าวไว้ และด้วยเหตุที่ตามการศึกษาเห็นว่า ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนน รามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด ควรจะได้รับการผ่อนผันให้ปลูกสร้างอาคารได้ภายในระยะ 15 เมตร จากเขตทาง ทั้งนี้ ให้เว้นระยะที่วางด้านหน้าเขตทางอย่างน้อยที่สุด 4.5 เมตร และกำหนดพื้นที่จอดรถไว้ด้านข้างให้ได้ตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดและตามหลัก เสนอแนะที่กล่าวไปแล้ว ซึ่งเชื่อว่าน่าจะสามารรถแก้ปัญหาที่จอดรถด้านหน้าที่ไม่สามารถจัดหาได้ในขนาดพื้นที่แปลงที่ดิน ซึ่งมีความลึกไม่มากและทั้งนี้ยังสามารถนำมาใช้ เพื่อหลีกเลี่ยงลักษณะอาคารที่จะปลูกสร้าง เป็น ตึกแถวตามแนวถนนได้อีกด้วย ซึ่งจะช่วยให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินได้คุ้มค่าและเหมาะสมขึ้น โดยไม่กระทบกระเทือนต่อบทบาทหน้าที่ของถนนศรีนครินทร์ เพื่อเป็นทางเลือกในการควบคุมโดย ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ อาคารบางประเภทริมถนนในระยะ 15 เมตร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งอาจจะขัดกับสภาพ เศรษฐกิจ ในปัจจุบัน ประกอบกับหากได้อาศัยการออกแนวทางและการจัดสร้างถนนสายรอง รวมทั้งถนน เรียบข้างที่ด้านหน้าหรือด้านหลังอาคาร เท่าที่จะทำได้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณรถยนต์ต่อปริมาณความจุของถนนสายหลักตามที่ได้กล่าวไปแล้วในตอนต้น มาช่วยจัดการ จราจรก็คาดว่าจะช่วยให้การ เคลื่อนที่ของการจราจรบนถนนศรีนครินทร์จะมีอุปสรรคและอุบัติเหตุ น้อยลง อีกทั้งการจัดให้มีที่จอดรถนอกแนวถนน (OFF Street Parking) ไม่ว่าจะเป็นลักษณะใด หากได้กำหนดไว้เพียงพอ เพียงและ เป็นมาตรฐานเดียวกัน สำหรับผู้ประกอบการค้าในพื้นที่นั้น เชื่อว่านอกจากจะเป็นการสนับสนุนมาตรการห้ามจอดรถในถนนแล้วผู้มาติดต่อธุรกิจและลูกค้าก็จะ ได้รับความสะดวกสบายในการ เดินทาง เข้ามາใช้พื้นที่ โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรรบกวน ผู้อื่นในท้องถนนนั้น ๆ การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนเหล่านี้ จึงควรรื้อมาตรการห้ามจอดรถใน ถนน แต่โดยที่อาคารพาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นตามแนวถนนก่อนหน้านี้ไม่ได้เตรียมการในเรื่องการจัดให้มีที่จอดรถไว้การจัดหาที่ดินเพิ่มขึ้น เพื่อการนี้ก็มีปัญหาในเรื่องราคาที่ดินซึ่งสูงมาก ดังนั้น การ กำหนดมาตรการหรือวิธีการไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะมีการพัฒนาเกิดขึ้น โดยคำนึงถึงสภาพ เศรษฐกิจ และประโยชน์ของส่วนรวม เป็นสำคัญ จึงเป็นสิ่งที่ควรคำนึงถึงให้มากที่สุดสำหรับผู้มีหน้าที่ในการดำเนินการในส่วนนี้

จากการศึกษาสภาพพื้นที่และแนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ ในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านพาณิชยกรรมนั้น ประเภทการใช้อาคารที่น่าจะได้รับการควบคุม ได้แก่ ประเภทการใช้อาคาร เพื่อ เป็นสำนักงานและ เพื่อกิจการพาณิชยกรรม แต่คงมิได้รวมความถึงการเกิดขึ้นของโครงการขนาดใหญ่ เช่น ศูนย์การค้าช้อปปิ้งและศูนย์การค้าเสรี เช่น เซ็นเตอร์รวมทั้งโครงการใหญ่ ๆ อย่างเช่น โครงการสุภาพงษ์นครินทร์ และอื่น ๆ ซึ่งดูจะเป็นปรากฏการณ์นอกการคาดการณ์ที่สร้างภาระในการรองรับปริมาณการจราจรให้ถนนศรีนครินทร์อย่างมาก ซึ่งหากมองในแง่ของเศรษฐกิจส่วนรวมแล้ว โครงการดังกล่าวน่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรมากที่สุดขณะนี้ อย่างไรก็ตาม ห้างสรรพสินค้าขนาดกลางและร้านค้าย่อยน่าจะเหมาะสมกว่า นอกเหนือจากอาคารสำนักงานและอาคารพาณิชยกรรมแล้ว ไม่ว่าจะมีการพัฒนาและการใช้ประโยชน์อาคารเป็นสำนักงาน อาคารพาณิชย์ สถานที่ราชการหรือศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่บริเวณริมถนนศรีนครินทร์หรือพื้นที่ริมถนนสายหลักอื่น ๆ ก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่มาใช้อาคาร เหล่านั้นและ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความคับคั่งของการจราจรในถนนแล้ว ข้อสำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ ควรจะได้มีการกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถสำหรับอาคารดังกล่าว เป็นกรณีพิเศษ

การบังคับใช้มาตรการควบคุม

ในความเป็นไปได้ของแนวทางการควบคุมการขยายตัวตามแนวริมถนนสายหลัก ที่เสนอแนะในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งผลจากการศึกษามีความเห็นว่า ด้วยความสะดวกในการเข้าถึงเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการตัดสินใจตั้งที่ทำการใหม่ของราชการ และเอกชนทั้งที่เป็นนิติบุคคลและบุคคลธรรมดา การขยับขยายร้านค้าของผู้ประกอบการและการขนส่ง เสริมด้วยการเกิดขึ้นของโครงการขนาดใหญ่จะผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนศรีนครินทร์ ในรูปแบบที่เข้มข้นในเชิงเศรษฐกิจยิ่งขึ้น จากที่เห็นได้ชัดคือการปลูกสร้างอาคารขนาดใหญ่ เป็นสำนักงานของผู้ประกอบการธุรกิจทางการเงิน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงแรม และอาคารสำนักงานต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ขณะนี้ แสดงให้เห็นว่าในอนาคตจุดวิกฤตของปัญหาจราจรจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนเมื่อประเมินถึงสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ซึ่งยังคงมีการก่อสร้างและขยายตัวต่อไปเรื่อย ๆ อีกเป็นจำนวนมาก จึงเห็นว่าควรจะมีการพิจารณาทบทวนมาตรการควบคุมที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันตามแนวทางที่กฎหมายได้ควบคุมไว้ ว่าจะ เป็นแนวทางในการใช้มาตรการควบคุมตาม

แนวทางบังคับของกฎหมายในปัจจุบันที่มีอยู่ เดิมได้เพียงไร กล่าวคือ

1. ข้อบังคับการร่นแนวอาคารด้านหน้าจากเขตทาง 15 เมตร หากว่ามีที่ดินปลูกสร้างอาคารลึกประมาณ 20-30 เมตร ก็จะก่อสร้างไม่ได้ ดังนั้น จึงเสนอแนะให้ศึกษาและหาวิธีทดแทนแก้ไขให้ได้ประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย แต่ควรคำนึงถึงพื้นที่อาคาร พื้นที่ว่าง พื้นที่จอดรถ และการใช้อาคาร เป็นหลักในการพิจารณาแก้ไขด้วย ดังรายละเอียดที่กล่าวมาแล้ว

2. ควรจะได้มีการพิจารณาในรายละเอียดของลักษณะโครงการ พื้นที่อาคาร พื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่าง สำหรับอาคารประเภทควบคุม เพื่อนำไปกำหนด เป็นกฎเกณฑ์บังคับที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ในโครงการที่คาดว่าจะหรือ เชื่อว่าจะส่งผลกระทบต่อส่วนรวมให้มีเกณฑ์การควบคุมที่แตกต่าง เป็นการ เฉพาะ ตามขนาดของพื้นที่โครงการที่ได้มีการกำหนดไว้เป็นมาตรฐานเดียวกันนั้นจะเป็นแนวทางซึ่งนำมาปฏิบัติให้เกิดผลได้

สิ่งที่สำคัญ คือ ควรมีการศึกษาหาแนวทางในการจัดให้มีการสร้างถนนสายรองเพื่อช่วยเสริมถนนศรีนครินทร์ที่ด้านหลังของที่ดินในบริเวณที่สามารถทำได้ในขนาดความกว้างไม่ต่ำกว่า 4 ช่องทางจราจร เพื่อเป็นทางติดต่อภายในพื้นที่และใช้ เป็นถนนสายรอง เสริมถนนสายหลักในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสามารถของพื้นที่ถนนสายหลักให้เพียงพอต่อปริมาณจราจรซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนที่สูงมาก

ผลจากการควบคุมตามแนวทางที่เสนอแนะ คาดว่าจะสามารถควบคุมการขยายตัวของอาคารและการเชื่อมต่อทางเข้าออกสู่ถนนสายหลักลงได้มาก และการยินยอมให้ปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ที่มีใช้ตึกแถวโดยไม่ต้องร่นแนวอาคารถึง 15 เมตร โดยใช้พื้นที่ด้านข้างหรือด้านหลังเป็นที่จอดรถ ก็จะช่วยปรับปรุงรูปแบบของอาคาร เป็นลักษณะของกลุ่มแทนการปลูกสร้าง เป็นอาคารตึกแถว นอกจากนี้ ยังควรพิจารณาถึงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งทำให้การใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่นมีฐานะ เหมือนสิ้นสภาพบังคับจากการเร่งรีบขออนุญาตในส่วนที่ยกเว้นไว้ นอกจากนี้แล้ว ในกรณีของการก่อสร้างอาคารชดเชยข้อบัญญัติท้องถิ่นแต่ เจ้าพนักงานอนุญาตให้ก่อสร้างได้ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กรณีดังกล่าว แม้ว่าจะได้มีกฎหมายกำหนดความกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ในภายหลังแล้วก็ตาม แต่ผลจากการบัญญัติกฎหมายของผู้ร่างกฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพและการดำเนินการชักชวนข้อสงสัย เพื่อแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว มิได้ดำเนินการโดยรวดเร็ว ซึ่งจะเป็นด้วยขั้นตอนของกฎหมายหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติขาดความเอาใจใส่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ผลของการบัญญัติกฎหมายไม่ชัดเจนก็ทำให้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ยั้ง เสมือนว่าไม่ได้มีอยู่ จนเกิดกรณีอาคารชดเชยข้อบัญญัติ เกิดขึ้นในระยะดังกล่าว เป็นจำนวนมาก

ในการนี้ควรจะได้มีการคำนึงถึงผลของการบังคับใช้ ซึ่งควรพิจารณาดำเนินการในลักษณะของระเบียบการขออนุญาตก่อสร้างอาคารที่ได้มีอยู่ไว้เป็นหลักเกณฑ์เพิ่มเติม การกำหนดเป็นข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครแต่เพียงอย่างเดียว เนื่องจากกระทำได้ง่ายและรวดเร็วกว่า และด้วยแนวทางตามนี้ คาดว่าจะทำให้การควบคุมการขยายตัวตามแนวริมถนนสายหลักสามารถที่จะกระทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสภาพทาง เศรษฐกิจ พร้อมกับสามารถจัดระเบียบการจราจรสำหรับรถยนต์ที่จะเข้ามาติดต่อกับพื้นที่ริมถนน เหล่านี้ได้ การเข้าออกสู่พื้นที่นั้นจะมีถนนด้านหลังหรือด้านข้าง เป็นที่จัดเรียงลำดับแถวของรถก่อนแจกจ่ายไปยังที่จอดรถแต่ละหน่วย ทั้งนี้แต่ละอาคารจะต้องจัดให้มีพื้นที่ สำหรับการจอดรถอย่างเพียงพอด้วย และทางราชการอาจสามารถให้การส่งเสริมในด้านการจัดที่จอดรถนอกเขตถนน (Off-Street Parking) ด้วยการลดหรือยกเว้นการจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดินสำหรับพื้นที่ที่ใช้เป็นลานจอดรถยนต์ รวมทั้งการสนับสนุนการก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์แก่เอกชน เพื่อให้ถนนเป็นที่ปลอดการจอดรถและสามารถใช้ประโยชน์ในการรับปริมาณการจราจรได้สูง เพิ่มความสามารถของความจุถนนที่ได้ก่อสร้างไว้

ซึ่งแนวทางการควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด ตามที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่า มีจุดมุ่งหมายหลักอยู่ที่ การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารรวมทั้งการควบคุมประสิทธิภาพของการจราจรในระดับของถนนสายหลัก (Major Street) ในขณะที่พื้นที่ริมถนนดังกล่าวยังคงมีสภาพความเป็นพื้นที่ เศรษฐกิจตามราคาที่ดินซึ่งเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นได้ โดยลักษณะของการควบคุมที่เสนอแนะนี้ได้คำนึงถึงความพยายามที่จะลดหรือจำกัดต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความคับคั่ง และเป็นอุปสรรคต่อความคล่องตัวในการจราจรบนถนนศรีนครินทร์ แต่ยังคงต้องการให้กิจการค้าริมถนนยังคงสามารถให้บริการแก่ลูกค้าที่ผ่านไปมาได้โดยมีการอำนวยความสะดวกในเรื่องของที่จอดรถซึ่งได้ เสนอแนะแนวทางปฏิบัติไว้แล้ว กล่าวคือ พื้นที่ด้านหน้าอาคารมีราคาสูงและค่าราคาของความสะดวกก็สูงด้วย เพราะประชาชนสามารถ เข้าถึงได้โดยสะดวก อันเป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่แนวทางการพัฒนาที่เน้นถึงการจัดทำถนนสายรองและถนน เลียบข้างที่ด้านหลังที่ดินหรือการจัดพื้นที่ด้านข้างให้เป็นที่จอดรถยนต์แทนที่จะเป็นพื้นที่ด้านหน้า แม้ว่าจะมีความเป็นไปได้ค่อนข้างน้อยในสภาพที่พื้นที่มีการพัฒนาไปจนเกือบเต็มที่แล้วก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม เป็นสิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสมควรจะได้พิจารณาแก้ไขปัญหา เฉพาะจุดนี้โดย เร็ว เพื่อใช้เป็นแนวทางต่อไป ในกรณีของการพัฒนาริมถนนสายหลักสายใหม่ที่จะได้มีการจัดสร้างขึ้นไป

สำหรับการกำหนดค่าใช้พื้นที่ด้านหลังของที่ดิน เป็นถนนสายรอง สำหรับติดต่อกายในพื้นที่

เป็นการสอดคล้องกับการจัดระบบการจราจรภายในพื้นที่ นอกจากนี้ กิจการค้าในส่วนที่ติดต่อกับเขตทางถึงแม้จะไม่สามารถติดต่อกับลูกค้าที่เดินทางมาโดยรถยนต์โดยตรงได้ แต่เมื่อมีการปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกันก็จะทำให้ความรู้สึกที่ว่าไม่สะดวกขึ้น เป็นเรื่องที่เป็นระเบียบปฏิบัติ เพื่อความเป็นระเบียบของสังคม ซึ่งต้องปฏิบัติเหมือน ๆ กัน จึงไม่จำเป็นต้องสรรคต่อการใช้บริการแก่ผู้เดินเท้าจากจุดจอดรถมาใช้บริการในพื้นที่ซึ่งร้านค้านั้น ๆ ตั้งอยู่ อย่างไรก็ตามการพิจารณาจัดเพิ่มเส้นทางถนนเลียบข้าง ถนนท้องถิ่นและถนนสายรองก็ควรให้ความสำคัญเท่า ๆ กับการทบทวนพิจารณาในเรื่องของความหนาแน่น (FAR) ขนาดพื้นที่อาคารและประเภทการใช้ประโยชน์อาคารที่ควรจะมีการกำหนดไว้ เพราะจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นในถนนสายหลัก ถนนสายหลักให้หมดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรได้ในสภาพที่เหมาะสม ซึ่งหากเป็นไป เช่นนั้นแล้วการพัฒนาที่เกิดขึ้นก็จะไม่เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่นั้น ๆ แต่อย่างไร

ข้อ เสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการ เสนอแนะแนวทางการควบคุมการขยายตัว เพื่อการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์ช่วงจากถนนรามคำแหงถึงถนนบางนา - ตราด โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมการขยายตัวของ เมืองตามแนวถนนสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งเกิดจากความขัดแย้งระหว่างบทบาทหน้าที่ของถนนสายหลัก กับการพัฒนาการใช้ที่ดินริมถนน เป็นย่านการค้า ขอบเขตของการศึกษานี้ได้มุ่ง เน้นถึงการศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณริมถนนที่ได้เปลี่ยนแปลงไป อันเป็นผลมาจากความสะดวกในการ เข้าถึงโดยถนนสายหลัก ซึ่งทำให้บริเวณดังกล่าวกลายเป็นพื้นที่ เศรษฐกิจชานเมืองใหม่อีกแห่งหนึ่ง ก่อนที่รัฐจะได้ เข้ามาดำเนินการควบคุม เพื่อรักษานบทบาทหน้าที่ของถนนและการพัฒนาได้ทันกับกระบวนการพัฒนาที่เกิดขึ้นไปก่อนแล้ว ดังนั้น การศึกษาจึงจำกัดเพียงการ เสนอแนะแนวทางการควบคุมการขยายตัวของเมืองในลักษณะของการพัฒนาพื้นที่ตามแนวถนน เพื่อรักษาคุณภาพของการพัฒนาในเชิง เศรษฐกิจกับการคงไว้ซึ่งความคล่องตัวของจราจรในถนนสายหลัก อันเป็นปัญหาสำคัญที่กำลัง เป็นผล เสียต่อ เศรษฐกิจส่วนรวมและ เบียดเบียนเหตุแห่งปัญหาอื่น ๆ

อย่างไรก็ตาม ถนนจะทำหน้าที่ได้ดีสมกับบทบาทนั้นย่อมต้อง เริ่มจากพื้นฐานในการวางระบบถนนตามที่ได้ศึกษาและ เสนอไว้แต่ เริ่มแรกก่อน เนื่องจาก เป็นที่ยอมรับแล้วว่ารูปแบบของระบบถนนที่ดีสามารถประสานการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวได้ดี

พร้อมทั้งยังช่วยทำให้เกิดความคล่องตัวของระบบการจราจรอีกด้วย ดังนั้น การส่งเสริมให้ถนน
 ศรีนครินทร์ ทำหน้าที่ของถนนสายหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพนอกจากการพัฒนาพื้นที่สองข้างทาง
 ภายใต้การควบคุมตามแนวทางที่เสนอแนะไว้ในการศึกษาแล้ว การพิจารณาปรับปรุงระบบถนน
 ภายในย่านให้ เป็นไปตามหลักการจัดลำดับประเภทของถนนและการกำหนดหน้าที่ของถนนในประ
 เภทต่าง ๆ ตามมาตรฐานการจัดลำดับถนนโดยอาศัย เส้นทางของถนนซอยที่มีอยู่ เดิมหรือสร้างขึ้นใหม่
 เพื่อเสริมสร้างให้เกิด เป็นโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ขึ้น รวมทั้งการศึกษาความ เหมาะสมของค่า
 FAR เป็นข้อที่ควรมีการศึกษาและพิจารณาต่อไป ถึงแม้จะเป็น เรื่องที่ต้องกระทบกระ เทือนส่วนรวม
 ในส่วนย่อยหน่วยใดหน่วยหนึ่ง จากการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินการดังกล่าวก็ตาม ผู้ศึกษา
 ยังคงเสนอแนะให้มีการศึกษาและพิจารณาดำเนินการจากหน่วยงานของรัฐ เพราะ เป็นเรื่องที่ต้อง
 ให้ความสำคัญและควรมีการทบทวนวิธีการและมาตรการที่ใช้บังคับมาก่อนและที่จะบัญญัติบังคับขึ้น
 ใช้นั้นให้มีประสิทธิภาพโดยมีรายละเอียดชัดเจนและมีความ เป็นจริงได้ในการบังคับใช้นั้น
 กล่าวคือ ในการบัญญัติกฎหมายหรือมาตรการ ควรมีรายละเอียดและการแยกแยะในส่วนสำคัญของ
 บทบังคับให้รัดกุมขึ้น โดยอาศัยหลักวิชาและการพิจารณาศึกษาอย่างจริงจังจากนักวิชาการด้าน
 ผังเมืองรวมจากหลาย ๆ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะด้านการคมนาคม ด้าน เศรษฐกิจ
 หรือด้านกฎหมาย เป็นการ เฉพาะด้านให้มากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ถนนสายหลักคงทนบาทความเป็น
 ถนนสายหลักที่ดี ในขณะที่เดียวกับการพัฒนาของพื้นที่ เมืองในบริเวณดังกล่าวยังคงได้รับการพัฒนา
 เพิ่มขึ้นในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงขึ้น เพื่อให้คุ้มค่าทาง เศรษฐกิจของ เอกชนและส่วนรวม อย่าง
 ไรก็ตาม ควรต้องคำนึงถึงผลของการขยายตัวในด้านอื่น ๆ ด้วย และยังคงจะต้องคำนึงถึงผลที่
 มีต่อการพัฒนาทางด้าน เศรษฐกิจและสังคมของชุมชน ซึ่งย่อมจะมีผลต่อการพัฒนาทางด้าน เศรษฐกิจ
 และสังคมของชาติ อันจะ เป็นการสอดคล้องกับแนวนโยบายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม
 แห่งชาติอีกด้วย