

บทที่ 3

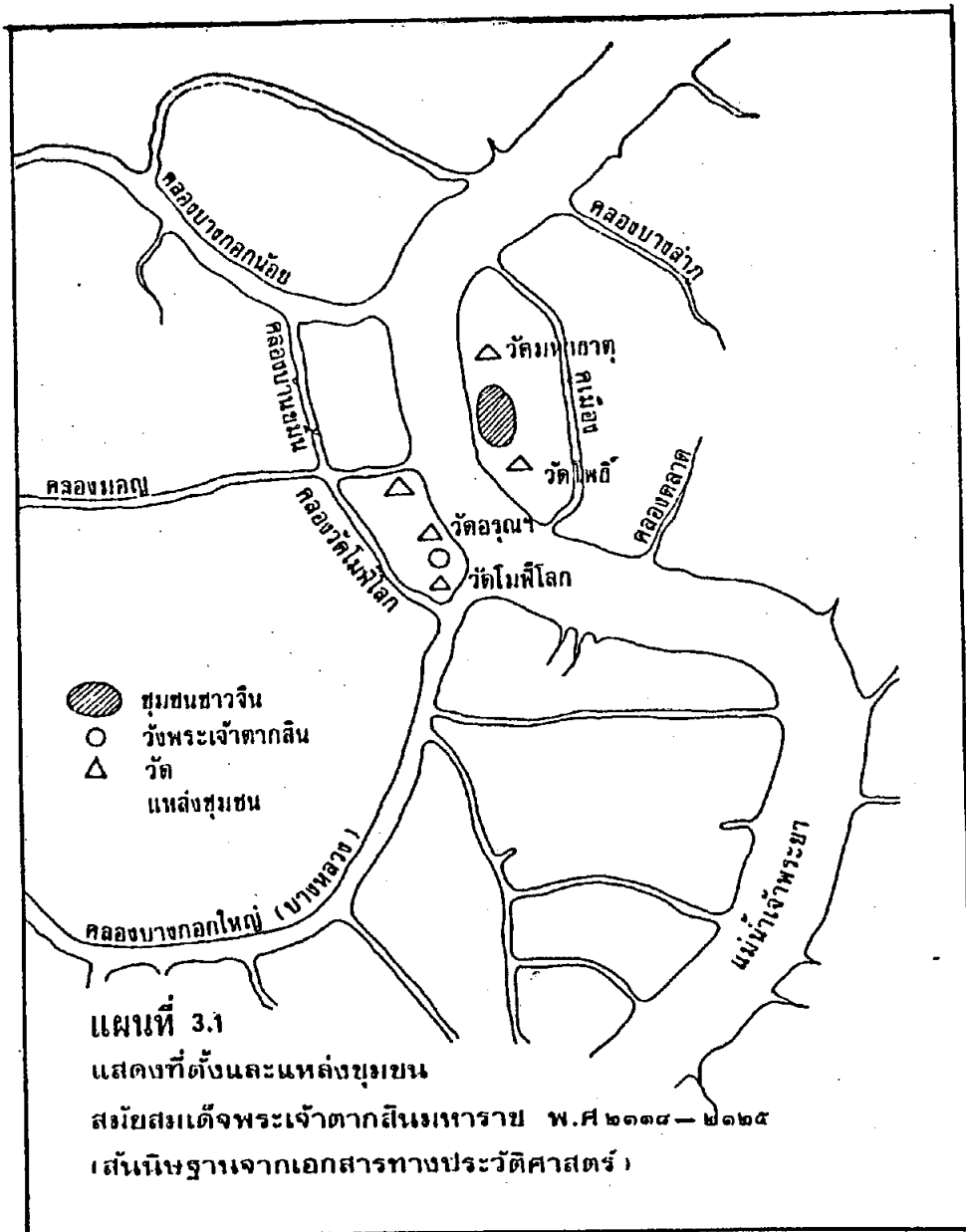
กรุงเทพมหานครและระบบการสัญจร

นับตั้งแต่กรุงเทพฯ ได้รับการสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศในสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรี เป็นต้นมา กรุงเทพฯที่เคยเป็นเริ่มขยายตัว กลายเป็นเมืองที่มีระบบซับซ้อนมากขึ้นมีอาณาเขตกว้างขวางมากขึ้น จนเป็นเมืองขนาดใหญ่ที่มีปัญหาต่าง ๆ ดังเช่นปัจจุบัน การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ได้ส่งผลถึงลักษณะความเป็นเมือง ความต้องการในด้านการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งความต้องการในการเดินทางสัญจรเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในด้านการสัญจรของกรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงประวัติวิวัฒนาการของความเป็นเมือง และสภาพปัจจุบัน เพื่อให้เข้าใจถึง สภาพของกรุงเทพมหานคร เติบโตขึ้น.

1. ประวัติและวิวัฒนาการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร.

กรุงเทพมหานครเดิมรู้จักกันในชื่อว่า บางกอก เป็นเมือง^{หน้า}ด้านมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งจะเห็นได้จากสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชเห็นความสำคัญของเมืองบางกอกว่าตั้งอยู่บริเวณหักโค้งเลี้ยวของแม่น้ำ อยู่ริมแม่น้ำระหว่างปากน้ำกับกรุงศรีอยุธยา ซึ่งเป็นเมืองผ่านสำคัญทางการค้าหลักชัยภูมิของเมืองยังมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์อีกด้วย¹ ประชากรประกอบอาชีพการประมง เมืองบางกอกนี้อยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 25 กิโลเมตร จากปากแม่น้ำ กรุงเทพฯหรือบางกอกจึงเป็นแหล่งการค้ามาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว จนกระทั่งถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้อพยพเมืองหลวงมาอยู่ที่บางกอกเพราะกรุงธนบุรีเป็นเมืองเอกแต่ยากแก่การป้องกัน แต่บางกอกแม้จะเป็นที่ลุ่มแต่ก็มีลักษณะเป็นแหลม มีลำน้ำเป็นขอบเขตอยู่กว่าครึ่ง จึงป้องกันได้ง่ายนอกจากนั้น ที่ราบ

¹ ทรงสรรค์ นิลกำแพง สุวีริรัตน์ วงศ์เสงี่ยม นัยนา แยมสาขา และโกสุม กอบกุด.



ลุ่มอันกว้างใหญ่ออกท่าแห่งพระนครฝั่งตะวันออกที่เรียกว่าทะเลตม ใช้เป็นที่ทำนาปลูกข้าว เลี้ยงพลเมือง ทำให้บางกอกมีความสำคัญมากขึ้น และเป็นชุมชนเมืองตั้งแต่นั้นมา และมีการขยายตัวเรื่อยมาจนถึงปัจจุบันนี้. ซึ่ง^{แนว}เน้นลักษณะการขยายตัวได้ดังนี้.

ระยะแรกสมัยรัชกาลที่ 1-3 (2325 - 2394)

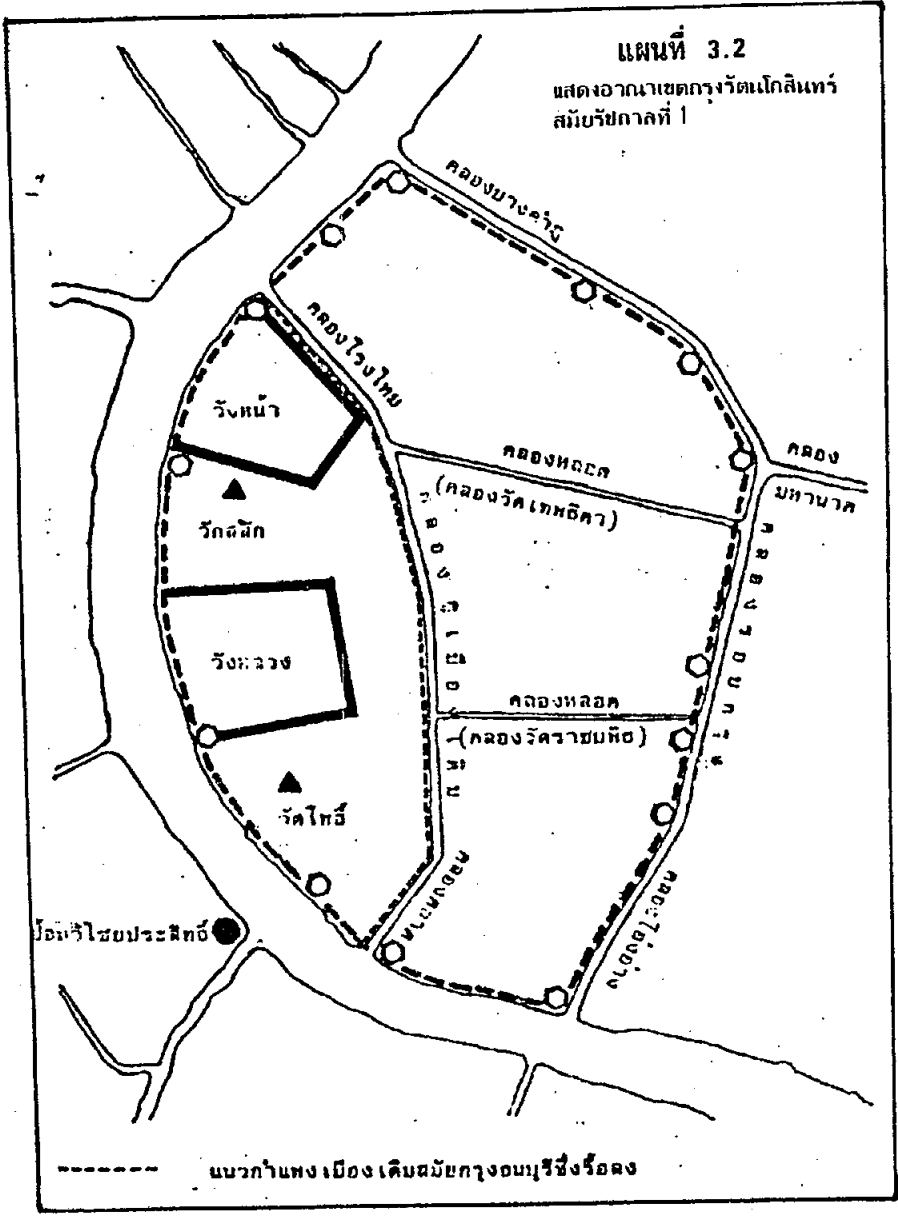
ในรัชกาลที่ 1 ทรงมีภาระกิจทางด้านการป้องกันประเทศและภัยของกรุงเทพฯ ในขณะนั้นก็คือความคิดที่ว่าพม่าอาจจะยกทัพใหญ่ลงมาตีกรุงเทพฯ ก็อาจจะ เป็นได้ฉะนั้นในรัชกาลนี้โครงสร้างของเมืองกรุงเทพฯ จึงเน้นหนักในทางเสริมความแข็งแรงทางด้านการป้องกันพระนคร โปรดให้คลองตลอดเป็นคูเมืองชั้นใน และคลองบางลำภูและคลองโอ่งอ่าง เป็นคูเมืองอีกชั้นหนึ่ง เรียกชื่อว่าคลองรอบกรุง²

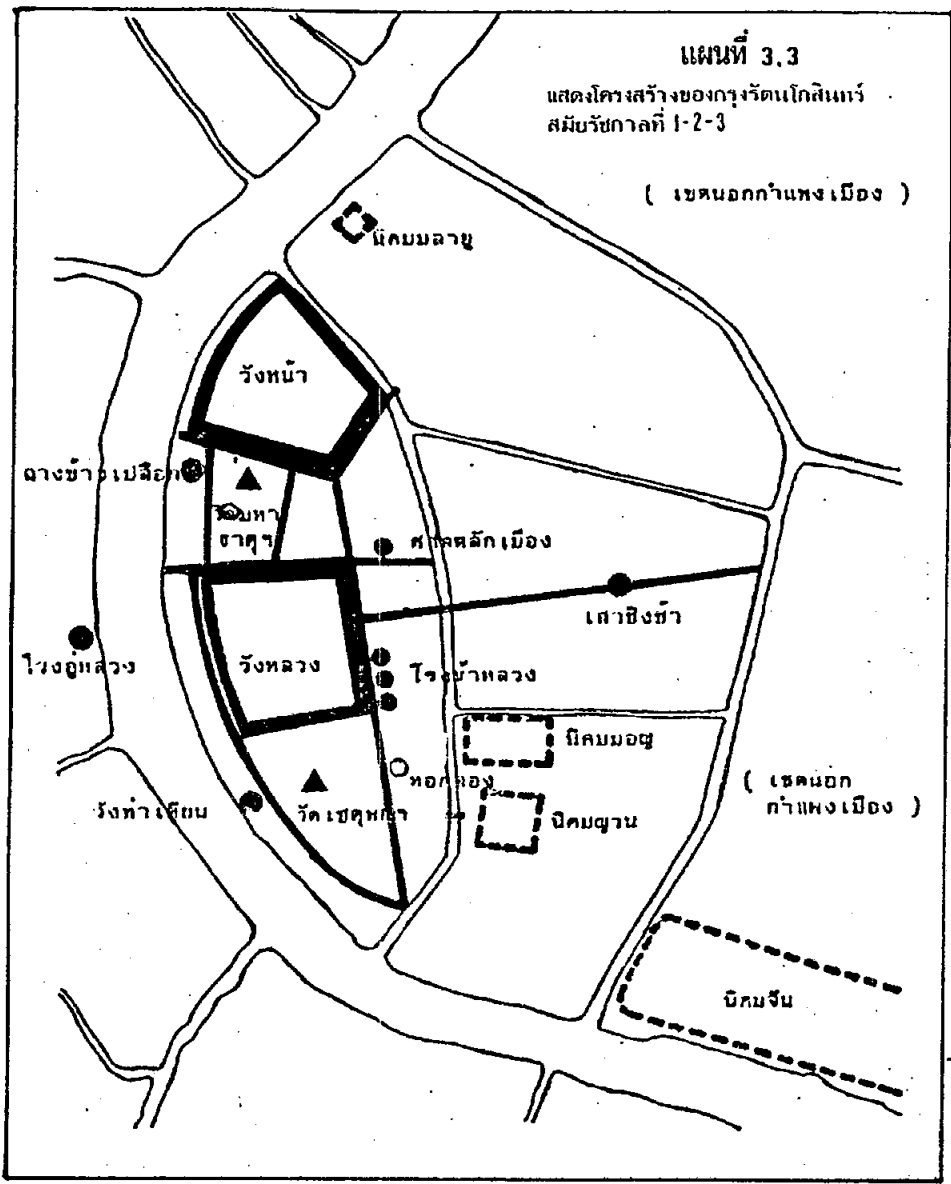
ในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้สร้างถนนประชิดท่าแห่งพระบรมมหาราชวังด้านใต้ เป็นถนนตัดกลางระหว่างเขตพระบรมมหาราชวังกับเขตวัดพระ เขตพนวิมลมังคลาราม ถนนสายนี้เรียกว่า ถนนท้ายวัง

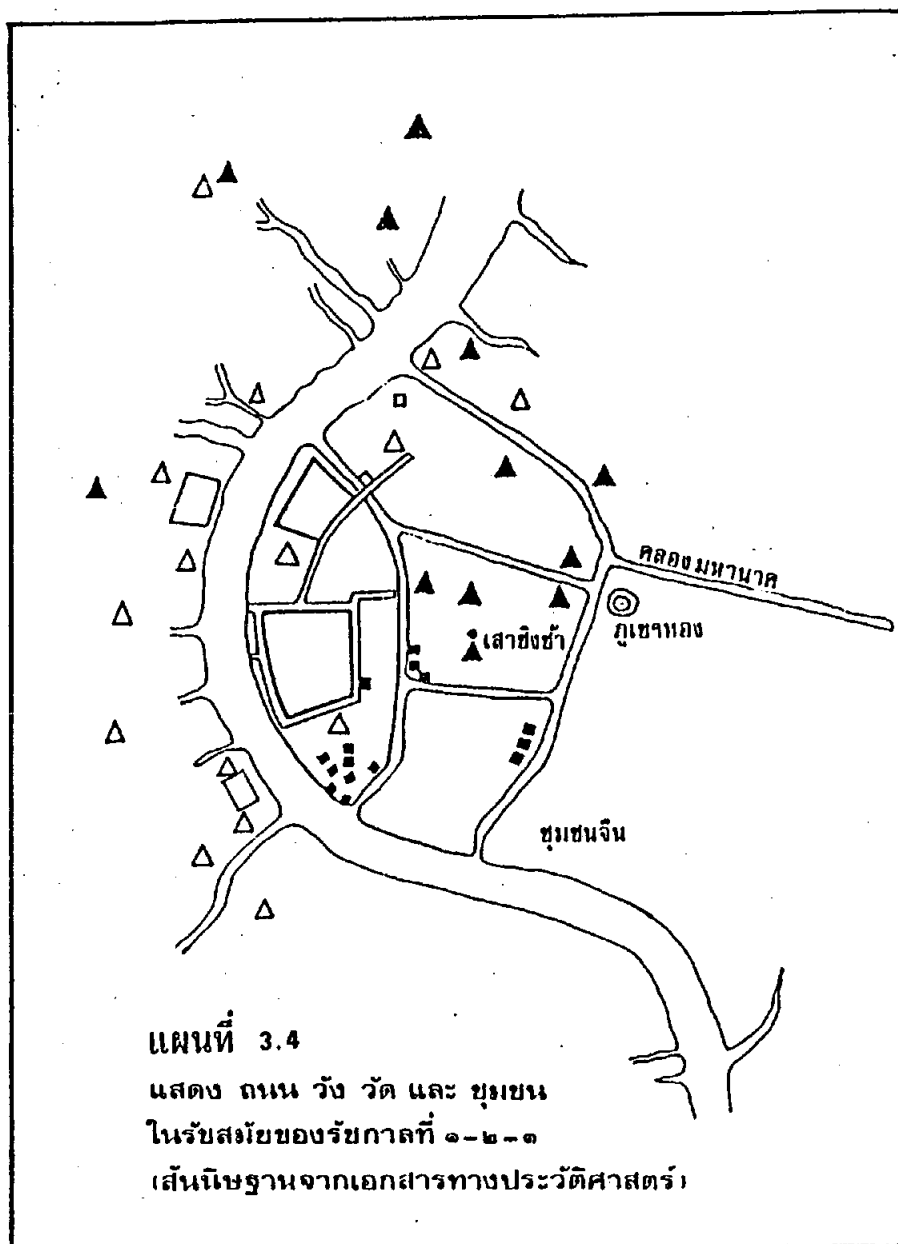
ในสมัยรัชกาลที่ 3 โปรดให้ขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขุนากซึ่งจะทะเลออกแม่น้ำบางปะกง และขุดคลองด้านจากวัดปากน้ำริมคลองบางกอกใหญ่ไปจนถึงคลองบางขุนเทียน ขุดลอกคลองบางขุนเทียนไปจนถึงวัดกก วัดเลา

จะเห็นได้ว่ากรุงเทพฯ ในสมัยเริ่มแรกตั้งเป็นเมืองหลวงนี้ มีอาณาเขตภายในคูเมืองและท่าแห่งเมืองเท่านั้น. โดยภายในเขตคูเมืองเดิม เป็นที่ตั้งของพระบรมมหาราชวัง หน้า วังหลวง และสถานที่ราชการ ส่วนบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุง เป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการและประชาชน ประชาชนอาศัยอยู่ในพระนครมีจำนวนน้อย จึงสามารถเลือกตั้งบ้านเรือนตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองที่ขุดขึ้นไปทางใต้ของพระนครบริเวณคลองสามแห่ง (สำเพ็ง) กับย่านตลาดน้อย เป็นที่อยู่อาศัยของพวกเขาจนเป็นย่านที่เจริญและค้าขายที่ดีที่สุด ส่วนทางด้านบ้านหม้อและพาหุรัด เป็นที่อยู่อาศัยของพวกเขา.

² ปุณ ภาณุ สุวรรณมาศ, การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325 - 2525 , "วารสารธรรมศาสตร์







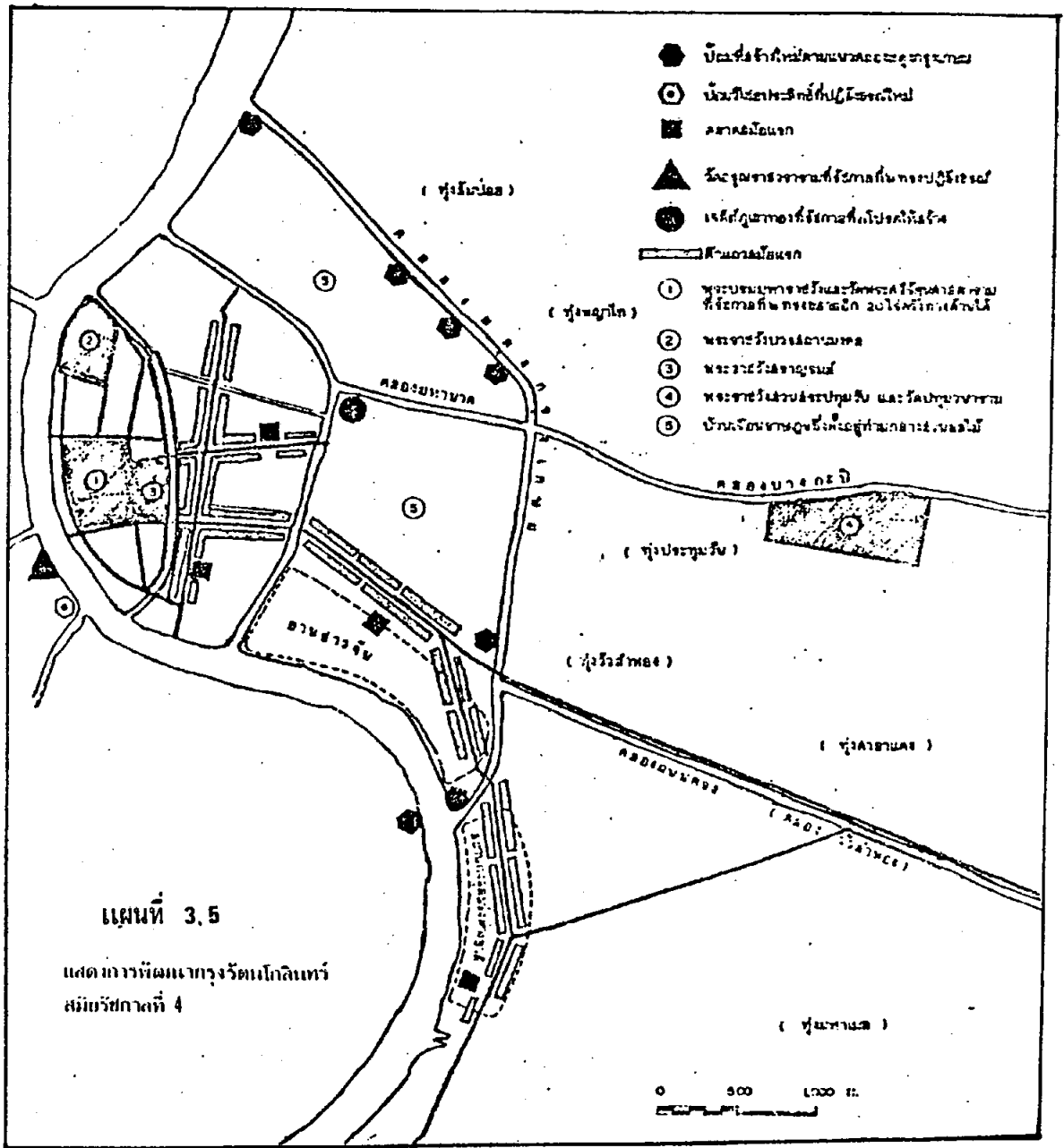
การคมนาคมในระยะนี้ส่วนใหญ่ใช้ทางน้ำถึงแม้ว่าจะมีถนนหลายสาย เช่น ถนนหน้าจักรวรรดิวังหลวง จักรวรรดิวังหน้า เสาชิงช้า ท่าช้างวังหลัง พระจันทร์ หน้าวัดมหาธาตุ สาม เHING ท้ายวัง แต่ก็ไม่นิยมใช้เพราะผู้คนอาศัยตามริมฝั่งแม่น้ำ, ฝั่งคลอง ✓

ระยะที่ 2 รัชกาลที่ 4 - 5 (2394 - 2453)

กรุงเทพมหานครเริ่มเติบโตเป็นเมืองการค้าในสมัยรัชกาลที่ 4 เนื่องมาจากสนธิสัญญา Bowring ที่ทำกับอังกฤษในปี พ.ศ. 2398 และสนธิสัญญากับนานาประเทศที่ตามมาทีหลัง นอกจากนั้นจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น เมืองขยายออกไปนอกกำแพงเมืองตามฝั่งแม่น้ำและลำคลอง และขยายออกไปทางตะวันออก จนถึงทุ่งวัวลำพอง ทุ่งสัมปอ่ย และทุ่งสามเสน และได้ขุดคลองเป็นราชอาณาจักรเขตใหม่ในปีพ.ศ. 2394 คือขุดคลอง, ผดุงกรุงเกษม ทำให้เนื้อที่เพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่า ของของเดิม

การใช้ที่ดินเปลี่ยนอย่างรวดเร็วตั้งแต่รัชกาลที่ 4 - 5 มีการใช้ถนน สายแรก ๆ คือถนนสายตรง (เป็นมูลดิน เกิดจากการขุดคลอง) ปัจจุบันคือ ถนนพระราม 4 ถนนที่เป็นทางการคือถนนเจริญกรุง เมืองเริ่มขยายมาทางใต้ หวักพ่อค้าต่างประเทศและทูตานุทูตต่างได้รับอนุญาตให้มีที่ดินของตัวเองตั้งอยู่ริมน้ำด้านใต้ เช่น สถานทูตโปรตุเกส สถานทูตฝรั่งเศส สถานทูตอังกฤษ ดังนั้นย่านใต้คลองกรุงเกษมจึงเป็นย่านที่ชาวต่างประเทศชอบตั้งบ้านเรือนและร้านโรงมาก ต่อมามีการสร้างถนนเพิ่มขึ้น เช่น สีลม บำรุงเมือง เพื่อองครในสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากปรับปรุงถนนเดิม แล้วยังมีการสร้างถนนเพิ่มอีกมากมาย ที่สำคัญได้แก่ถนนราชดำเนิน แบ่งเป็น 3 ตอน คือ ราชดำเนินนอก ราชดำเนินใน ราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นตัวสำคัญในการเป็นพื้นที่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือและด้านเหนือ โดยเริ่มมีการสร้างสวนดุสิตและวังพญาไท ต่อมาเมื่อหกวกเจ้านายและขุนนางชั้นสูงมาสร้างวังและบ้านเรือนตาม .

ย่านการค้าเริ่มก่อตัวขึ้นที่ริมถนนประปราย เพราะมีคนไปมาตามท้องถนนมากขึ้น การตั้งตลาดตามริมถนนจึงเริ่มแพร่หลายขึ้น ส่วนมากเป็นตลาดริมถนนเจริญกรุง เช่น ตลาดบ้านทราย ตลาดบางรัก ตลาดเก่า ตลาดบ้านหม้อ และตลาดหน้าคูก ตำบลที่ประชาชนอยู่หนาแน่นมากที่สุดในระยะนี้คือ ตั้งแต่บ้านหม้อ บ้านญวน ลงไปถึงคลองรอบกรุง ส่วนภาย



นอกกำแพงมีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่นบริเวณสามเพ็ญและตลาดน้อย การเป็นเจ้าของที่ดินและอาคารเริ่มมีมากขึ้น เกิดจากที่ดินที่พระเจ้าอยู่หัวพระราชทานให้ข้าราชการก็ได้มีการนำมาปลูกให้เช่า เป็นจำนวนมาก หอการค้าต่างประเทศในยุคนั้นจะต้องเช่าอาคาร เรือนแถว และที่ดินเพื่อปลูกทำการค้า เช่น บำรุงเมือง เฟื่องนคร (ที่หลวงให้เช่า) และแถบแพรง-สรรพศาสตร์ กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่ยังเป็นของหลวงอยู่¹

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเมืองในระยะนี้กระจายตัวออกมาในพื้นที่ระหว่างคลองชั้นสอง (คือ คลองบางลำภู-โอ่งอ่าง) กับคลองรอบนอก (คือ ผดุงกรุงเกษม) และกระจายตัวออกตามเส้นทาง 3 สายคือ ราชดำเนิน บำรุงเมือง เจริญกรุง โดยมีวังพระเจ้าแผ่นดินเป็นศูนย์กลางทำการบุกเบิกไปถึงด้านเหนือแถบวังดุสิต ตะวันตกแถบวังใหม่ (ปทุมวัน) ทางใต้ย่านเจริญกรุง /

ระยะที่ 3 รัชกาลที่ 6-8 (2453-2489)

2453 กรุงเทพฯ มีการการขยายตัวมากขึ้น มีชุมชนหนาแน่นเพิ่มขึ้นมีถนนหนทางรถยนต์เพิ่มขึ้นหลายสาย เช่น ถนนพระราม 4 ถนนสาทร ถนนพญาไท มีโรงเรียนข้าราชการพลเรือน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ บริเวณใกล้เคียงแถบสนามม้ายังเป็นสวนและทุ่งนาเป็นหย่อม ๆ จนถึงพระโขนง สถานที่ราชการทหารอยู่ทางทิศเหนือทางเขตดุสิต เลียบไปก็เป็นสวนและทุ่งนาเช่นกัน ส่วนทางทิศใต้บริเวณถนนสาธรมีสถานทูตเยอรมันและอิตาลี รวมทั้งบริเวณสีลม สีพระยา และสุรวงศ์ มีบ้านผู้คนเริ่มอาศัยอยู่โดยย้ายมาจากเขตเมืองเก่าส่วนใหญ่เป็นพวกขุนนางและเจ้านาย ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยามีคนหนาแน่น โดยเฉพาะแถบบางรักก็มีห้างร้านโรงงาน ย้ายสถานทูตอังกฤษจากริมแม่น้ำเจ้าพระยามาอยู่ที่ถนนเพลินจิต มีถนนเพชรบุรีไปติดกับถนนราชปรารภและถนนราชดำริ ในยุคนี้ชุมชนได้กระจายออกอย่างรวดเร็ว ศูนย์กลางการค้าก็ยังคงอยู่ในบริเวณเมืองชั้นใน กรุงเทพฯ จะขยายออกเป็นย่าน เช่น ย่านพักอาศัยแถบสีลมและสาทร ย่านการค้าคนจีนแถบเยาวราช ย่านการค้า

¹ มานพ พงศทัต, "พัฒนาการการใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร", เอกสารประกอบการเขียนรายงานของ TISCO (2526) : 226-236.

คนไทยอยู่แถบบางลำภู ย่านธุรกิจฝั่งแถบบางรัก ย่านอุตสาหกรรม เลียบไปตามชายฝั่ง
แม่น้ำเจ้าพระยา ย่านเกษตรกรรมอยู่ตอนเหนือของเมือง

✓ ในสมัยรัชกาลที่ 7 ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครองกรุงเทพฯ มีการแบ่งเขต
พื้นที่ปกครองเป็นอำเภอขึ้นในและชั้นนอก ดังนี้/

1. เขตเมืองชั้นในตอนเหนือ ได้แก่ เขตอำเภอดุสิต และนางเลิ้ง การใช้ที่ดินยังมี
ความหนาแน่นต่ำ ประกอบด้วยวังเจ้านาย บ้านดี ๆ ถนนร่มรื่น
2. เขตเมืองชั้นในตอนกลาง ได้แก่ เขตอำเภอพระนคร เป็นเขตที่หนาแน่นด้วย
ตึกกรม บ้านเรือนขุนนาง ข้าราชการ วัดสำคัญ ๆ กระจกรวง ทบวง กรม และพระบรม-
มหาราชวัง
3. เขตเมืองชั้นในตอนใต้ เป็นเขตที่รวมของกิจกรรมเมือง เช่น อาคาร ร้านค้า
ตึกแถว ท่าเรือ โกดังริมแม่น้ำ มหาวิทยาลัย สถานทูต โรงพยาบาล ได้แก่ อำเภอสัมพันธวงศ์
ป้อมปราบศัตรูพ่าย บางรัก ปทุมวัน บ้านทเวาย
4. เขตเมืองชั้นนอกทั้งหมด ประกอบด้วย 4 อำเภอคือ อำเภอบางซื่อ บางเขน
บางกะปิ พระโขนง ส่วนใหญ่เป็นท้องนา ไร่ผัก ยกเว้นทางเหนือเป็นที่ตั้งของกรมทหาร
สนามบิน

ระยะที่ 4 ปัจจุบัน

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ มีการเติบโตช้าลง แต่เมื่อเริ่มมีการประกาศ
ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก (2504) ถึงปัจจุบันเป็นฉบับที่ 5 (2525-
2529) กรุงเทพฯ มีการเติบโตอย่างรวดเร็วจนมีลักษณะเป็นเมืองโดดเดี่ยว (Primate
City) ทั้งนี้โดยการเปรียบเทียบกับกรุงเทพฯ กับเมืองที่ใหญ่เป็นที่ 2 คือ เชียงใหม่ จะเห็น
ว่าในพ.ศ. 2490 กรุงเทพฯ โตกว่าเชียงใหม่ 20 เท่า และเพิ่มเป็น 26 เท่าในพ.ศ. 2503
และเป็น 32 เท่าในพ.ศ. 2510 จนถึงพ.ศ. 2524 กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่กว่า
เชียงใหม่ 62 เท่า ทั้งนี้โดยการเปรียบเทียบจำนวนประชากรกรุงเทพฯ กับประชากรใน
เขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องมาจากว่ากรุงเทพฯ ในสมัยปัจจุบันมีอาณาเขตเท่าเดิม แต่จำนวน

ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาก

จากการศึกษาค้นคว้าวิจัยโครงสร้างกรุงเทพฯ แล้ว จะเห็นว่ากรุงเทพฯขยายตัวอย่างกว้างขวางมากจากเริ่มแรกสร้างกรุง พ.ศ. 2325 (ร.ศ. 1) ดังนี้¹

การขยายเนื้อที่และพลเมืองของกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. 2325 - พ.ศ. 2526

(ร.ศ. 1 - ร.ศ. 202)

พ.ศ.	เนื้อที่ : ไร่ (โดยประมาณ)	พลเมือง (โดยประมาณ)
2325-2394	2,163	50,000
2394 (ร.ศ. 70)	6,489	400,000
2443 (ร.ศ. 119)	8,125	600,000
2479 (ร.ศ. 155)	26,875	-
2501 (ร.ศ. 177)	56,250	1,602,461
2511 (ร.ศ. 187)	143,750	2,600,000
2523 (ร.ศ. 199)	264,191	5,200,000
2526 (ร.ศ. 202)	980,460	5,018,327

กรุงเทพฯ ตั้งแต่ 2325 จนถึงปัจจุบันจึงกลายเป็นเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องมาจากรับความเจริญของตะวันตกโดยเฉพาะในช่วงรัชกาลที่ 4 และที่ 5 แต่กรุงเทพฯ ไม่มีเทศบัญญัติการใช้ที่ดิน² จึงไม่มีการจำกัดของเขตในการใช้ที่ดิน ทำให้กรุงเทพฯเกิดปัญหาหลายด้าน เช่น

¹ บุปผานาฏ สุวรรณมาศ, "การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ : โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325-2525," หน้า 29.

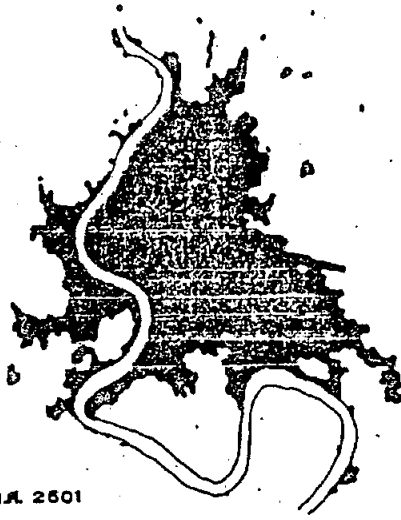
² พัทธมาศ พิริตกุล, "วิจารณ์ : การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ : โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325-2525," วารสารธรรมศาสตร์ 11 (มีนาคม 2525) : 42-44.

แผนที่แสดงการขยายตัว 3.6
ของกรุงเทพมหานคร
ในระยะต่างๆ

พ.ศ. 2443
13 กม²



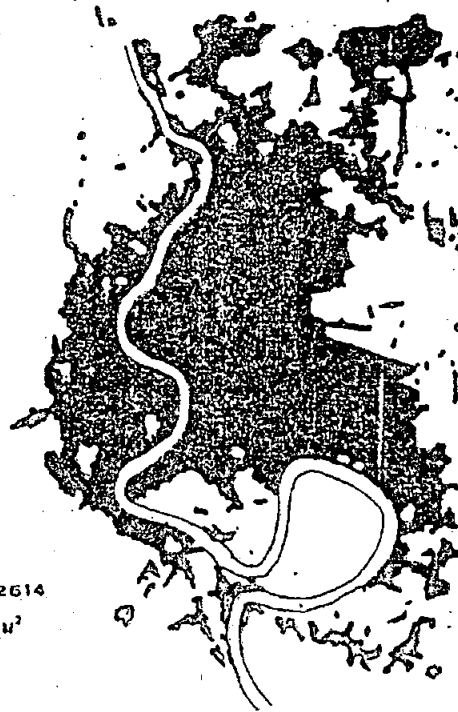
พ.ศ. 2501
96 กม²



พ.ศ. 2478
43 กม²



พ.ศ. 2614
184 กม²



พ.ศ. 2524
254 กม²



ที่มา: พ.ศ. 2443 - 2501 ศึกษาโดย นิพนธ์นิพนธ์ วิจารณ์ชวาวร ณรงค์ แอนดริโอซอ
พ.ศ. 2514 - 2524 ศึกษาโดย กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

1. ปัญหาความแออัดของอาคารและสิ่งก่อสร้าง
2. ปัญหาการจราจร
3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ
4. ปัญหาการทรุดตัวของที่ดินในกรุงเทพฯ เป็นต้น

2. ประชากรกรุงเทพมหานคร

ประชากรเป็นตัวแปรที่สำคัญตัวหนึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของเมือง จากตารางที่ 3.1 และแผนภูมิที่ 3.1 พบว่าการขยายตัวของประชากรกรุงเทพมหานคร มีอัตราที่สูงมาก โดยเฉพาะภายหลังปี พ.ศ. 2490 เป็นต้นมาคือจาก 1,178,881 คนในปี 2490 เป็น 1,831,007 คนในปี 2500 และในปี 2510 ก็ได้เพิ่มเป็น 3,123,602 คน เพิ่มจากปี 2500 ร้อยละ 71 ในช่วงนี้อัตราเพิ่มประชากรโดยเฉลี่ยเท่า 7.06 ซึ่งเป็นช่วงที่สูงมากเมื่อเทียบกับระยะตั้งแต่ พ.ศ. 2510-2520 มีอัตราการเพิ่มประชากรเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 4.63 คือประชากรในปี 2520 เพิ่มจากปี 2510 ร้อยละ 46.32 จากตัวเลขดังกล่าว จะเห็นได้ว่าในช่วง 30 ปี กรุงเทพมหานครมีประชากรเพิ่มขึ้นถึง 3,391,670 คน คือเพิ่มเป็น 3 เท่าตัว ซึ่งโดยลำพังจากอัตราเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติอาจจะไม่สูงเท่านี้ นั่นหมายความว่า การรวมถึงอัตราเพิ่มของประชากรที่อพยพเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ ด้วย เนื่องจากในระบายนั้น รัฐบาลมุ่งพัฒนากรุงเทพฯ จนกลายเป็นศูนย์กลางของทุกสิ่ง ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เป็นที่ตั้งของรัฐบาล การศึกษา ศูนย์กลางธุรกิจ ตลาดแรงงานจนกลายเป็นเมืองที่มีลักษณะเป็น Primate City เมื่อเทียบกับเมืองอันดับ 2 ของไทย คือเมืองเชียงใหม่แล้ว ปรากฏว่าในปี 2513 กรุงเทพฯมีประชากรมากกว่าเมืองเชียงใหม่ถึง 2,824,434 คน หรือประมาณ 30 เท่า

จากตารางที่ 3.2 จะเห็นว่าในช่วง พ.ศ. 2503, 2513 และ 2523 มีผู้ย้ายถิ่นจากภาคต่าง ๆ ของประเทศเข้าสู่กรุงเทพมหานคร จากปี 2503 มีจำนวนผู้ย้ายถิ่น 353,240 ได้เพิ่มเป็น 820,367 คนในปี 2513 คือเพิ่มเป็นร้อยละ 35 แต่ในช่วงอีก 10 ปีหลัง จำนวนผู้ย้ายถิ่นลดลง ในจำนวนใกล้เคียงต้นปี 2503 คือมีเพียง 349,134 คน เนื่องจากนโยบายของรัฐ เริ่มหันไปพัฒนาชนบทนั่นเอง

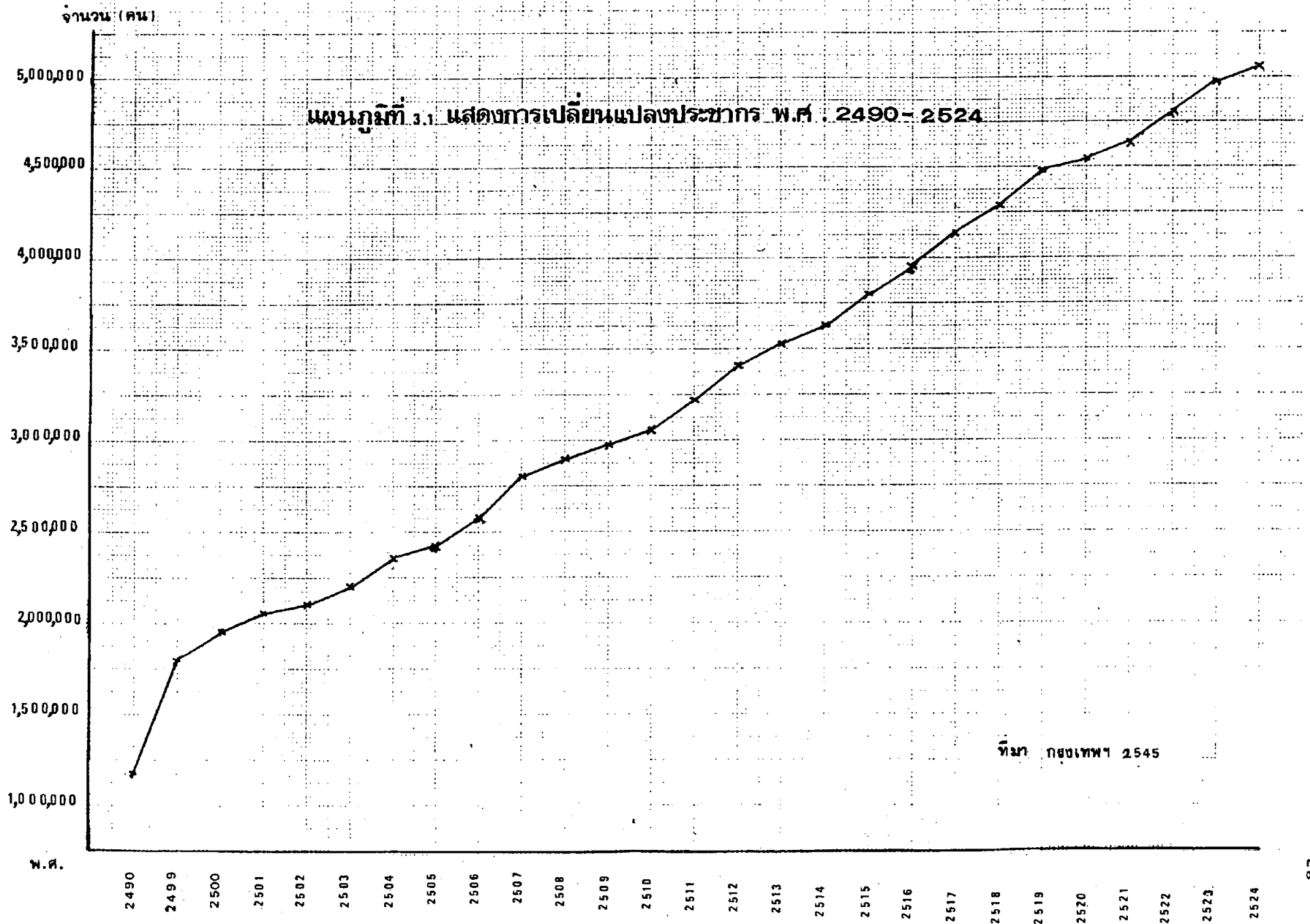
ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร และอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี

ตั้งแต่ พ.ศ. 2490-2524

พ.ศ.	จำนวนประชากร	อัตราเพิ่มของประชากร เฉลี่ยต่อปี
2490	1,178,881	
2499	1,779,321	5.532
2500	1,831,007	
2501	2,008,344	
2502	2,074,306	
2503	2,168,657	
2504	2,305,484	
2506	2,428,658	7.059
2508	2,698,236	
2507	2,801,118	
2508	2,896,352	
2509	2,982,341	
2510	3,123,602	
2511	3,248,413	
2512	3,362,552	
2513	3,518,629	
2514	3,659,474	
2516	3,828,148	4.832
2518	3,987,081	4
2517	4,129,609	
2518	4,282,937	
2519	4,437,748	
2520	4,570,551	
2521	4,698,287	
2522	4,827,281	
2523	4,981,631	3.219
2524	5,159,223	

ที่มา : การฉายภาพประชากรกรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ 2545 ดร.สรชัย ศิลาบุตรและคณะ





ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ย้ายถิ่น เข้ากรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2503, 2513, 2523

จำแนกตามภูมิภาคที่เกิด

ภาค	พ.ศ. 2503		พ.ศ. 2513		พ.ศ. 2523	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลาง	246,238	69.71	515,608	62.85	146,338	41.91
เหนือ	34,306	9.71	92,190	11.24	47,640	13.65
ตะวันออกเฉียงเหนือ	51,692	14.63	148,111	18.05	118,469	33.93
ใต้	21,004	5.95	64,458	7.86	36,697	10.51
รวม	353,240	100.00	820,367	100.00	349,134	100.00

ที่มา : สำนะโนประชากรและการเคหะ พ.ศ. 2503, 2513, 2523

สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

เพื่อให้เห็นถึงการขยายตัวของประชาชนอย่างชัดเจน จึงได้ทำการศึกษาจำนวนประชากรในพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เพื่อดูถึงลักษณะการเปลี่ยนแปลง และการกระจายตัวในแต่ละเขต เพราะถ้าจำนวนประชากรเพิ่มในเขตรอบเมืองมากขึ้น นั้นหมายความว่าความต้องการเดินทางจากแหล่งที่อยู่เข้าสู่ศูนย์กลางย่อมมีมากขึ้นด้วย

2.1 จำนวนประชากร ปี 2526

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดระดับเขต จะเห็นได้ว่าเขตที่มีประชากรมากที่สุดคือเขตพระโขนง รองลงมาคือเขตดุสิต และเขตบางเขน โดยมีประชากร 578,541, 550,369 และ 457,544 คน ส่วนเขตที่มีประชากรน้อยที่สุดคือเขตลาดกระบัง มีประชากร 48,836 คน จากจำนวนประชากรทั้งหมด ตารางที่ 3.3 สามารถจัดขนาดของประชากรเป็นกลุ่มได้ 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 มีประชากรมากกว่า 500,000 คนขึ้นไป ได้แก่ เขตพระโขนง และเขตดุสิต รวม 2 เขต คิดเป็นร้อยละ 22.50 ของประชากรทั้งกรุงเทพฯ โดยเขตพระโขนงเป็นเขตที่อยู่ในเขตชั้นกลาง ซึ่งรองรับการขยายตัวของเขตชั้นใน และมีแนวโน้มการขยายตัวในความเป็นเมืองมากขึ้น ส่วนเขตดุสิตอยู่ในย่านของศูนย์กลางเมือง เป็นแหล่งที่ตั้งของที่ทำการทั้งภาครัฐบาลและเอกชน โดยเฉพาะหน่วยงานของทหาร นอกจากนี้ยังมีการบริการด้านการคมนาคมขนส่งสะดวก ทำให้เข้าถึงพื้นที่นั้น ๆ ได้สะดวก จึงเป็นสิ่งดึงดูดให้ประชากรเข้าไปอาศัยอยู่มาก

การกระจายตัวของประชากรในกลุ่มนี้ นอกจากกระจุกตัวอยู่ตามย่านธุรกิจการค้า ศูนย์ชุมชนย่อยแล้วยังกระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคม เช่น สุขุมวิท และบริเวณริมคลองหลายสาย ซึ่งประชาชนในเขตพระโขนงนี้ก็ยังสามารถใช้ประโยชน์ของคลองในการเป็นเส้นทางสัญจร ปริโภค และเพื่อเกษตรกรรมด้วย

กลุ่มที่ 2 มีประชากรระหว่าง 350,000-500,000 คน ประกอบด้วยเขตบางเขน และเขตยานนาวา ซึ่งเป็นเขตชั้นกลางทั้ง 2 เขตที่กำลังขยายตัวในด้านเป็นที่พักอาศัย โดยเฉพาะในเขตบางเขนมีโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นมากมาย ตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ถนนรามอินทรา และถนนพหลโยธิน ส่วนเขตยานนาวามีโรงงานอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3.3 แสดงจำนวนประชากรและการจัดกลุ่มขนาดประชากร กรุงเทพมหานครปี 2526

ลำดับที่	เขต	จำนวนประชากร	ลำดับกลุ่ม
1	พระโขนง	578,641	กลุ่มที่ 1 จำนวนประชากรมากกว่า 500,000 คน
2	ดุสิต	550,369	
3	บางเขน	467,644	กลุ่มที่ 2 จำนวน ประชากรระหว่าง 350,000 - 500,000 คน
4	ยานนาวา	392,279	
6	พญาไท	348,319	กลุ่มที่ 3 จำนวนประชากรระหว่าง 250,000 - 350,000 คน
8	บางกะปิ	335,171	
7	บางกอกน้อย	283,296	
8	ธนบุรี	267,767	
9	ห้วยขวาง	236,739	กลุ่มที่ 4 จำนวนประชากรระหว่าง 150,000 - 250,000 คน
10	บางขุนเทียน	232,632	
11	ภาษีเจริญ	207,409	
12	คลองสาน	139,738	กลุ่มที่ 5 จำนวนประชากรระหว่าง 100,000 - 150,000 คน
13	ราชบุรีระณะ	127,728	
14	ปทุมวัน	114,820	
15	พระนคร	113,376	
16	บางกอกใหญ่	104,024	
17	ป้อมปราบ	92,950	กลุ่มที่ 6 จำนวนประชากรน้อยกว่า 100,000 คน
18	บางรัก	88,868	
19	ตลิ่งชัน	78,985	
20	มีนบุรี	64,266	
21	หนองจอก	64,001	
22	สัมพันธวงศ์	60,248	
23	หนองแขม	60,248	
24	ลาดกระบัง	48,836	
	รวม	5,018,327	

กระจายตัวอยู่มาก. จึง เป็นแหล่งงานที่สำคัญบริเวณหนึ่งของกรุง เทพ

กลุ่มที่ 3 มีประชากรระหว่าง 250,000-350,000 คน ประกอบด้วย เขต พญาไท เขตบางกะปิ เขตบางกอกน้อย และเขตธนบุรี รวม 4 เขต เป็นเขตชั้นใน 2 เขต คือเขตพญาไท เขตธนบุรี อีกสองเขตเป็นเขตชั้นกลาง คือเขตบางกะปิ และเขตบางกอกน้อย

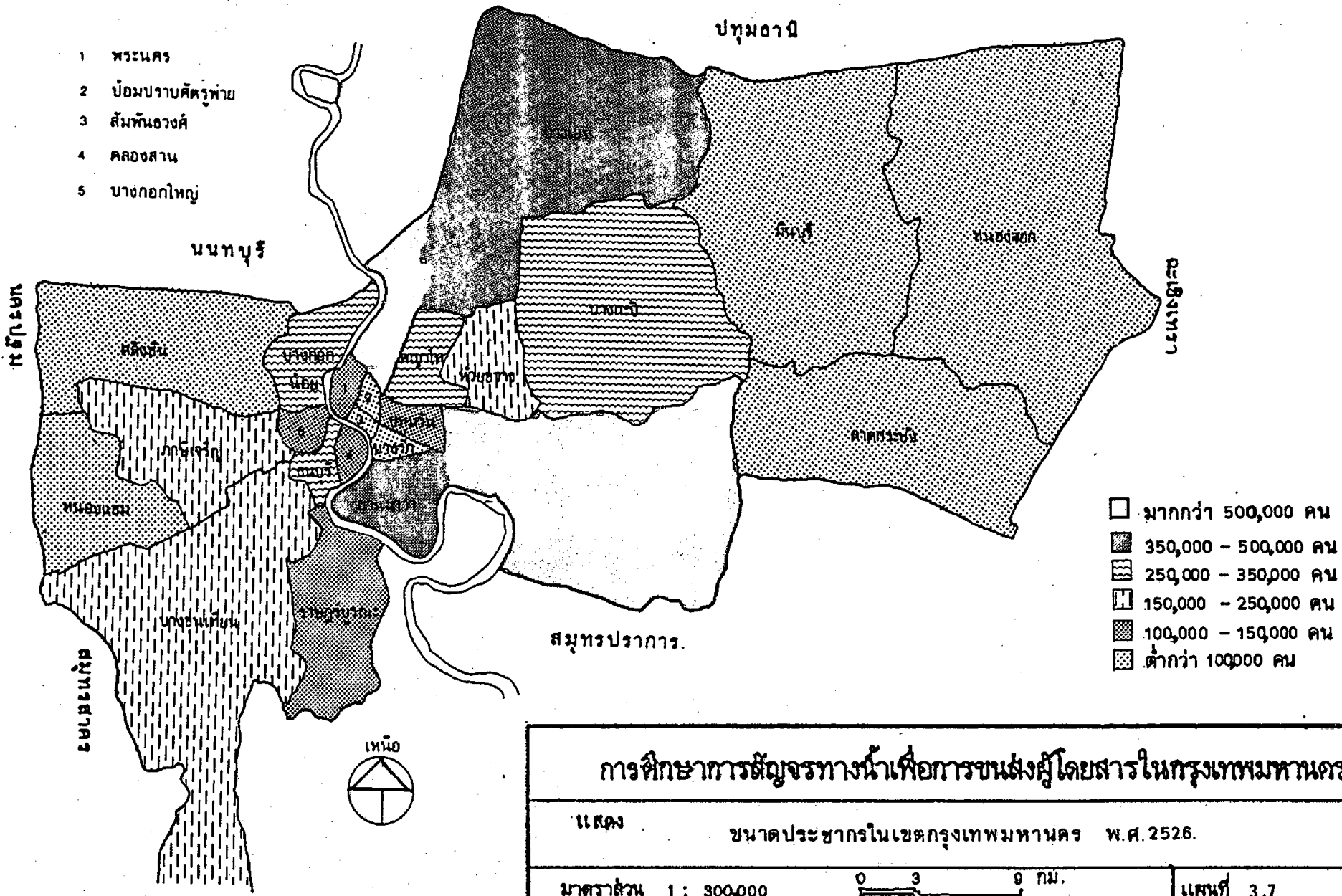
เขตธนบุรี เป็นเขตที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นและ เกือบเต็มพื้นที่ ทั้งนี้ เพราะ เป็นย่านพักอาศัยดั้งเดิมของประชากรฝั่งธนบุรี และยังมีศูนย์กลางชุมชนที่สำคัญ เช่น ย่านวงเวียนใหญ่ ลาดหญ้า เป็นต้น ส่วนเขตพญาไท เป็นเขตที่มีสถาบันราชการสำคัญ และ สถานศึกษาหลายแห่ง อีกทั้งมีการเติบโตของกิจกรรมทางการค้าค่อนข้างสูง ศูนย์กลางธุรกิจ ประเภทห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ และศูนย์กลางชุมชน เกาะตัวอยู่ตาม เส้นทางคมนาคม ของเขตนี้ จึง เป็นปัจจัยดึงดูดให้ประชากรเข้ามาอยู่มากขึ้น

สำหรับเขตบางกะปิ และเขตบางกอกน้อย เป็นแหล่งพักอาศัยที่สำคัญ โดยเฉพาะเขตบางกะปิ เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรรและแฟลตของการเคหะแห่งชาติหลายโครงการ ส่วนเขตบางกอกน้อยนั้นประชากรจะอาศัยอยู่หนาแน่นบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และถนน จรัลสนิทวงศ์ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเขต

กลุ่มที่ 4 มีประชากรระหว่าง 150,000-250,000 คน ได้แก่ เขตห้วยขวาง บางขุนเทียน และภาษีเจริญ เป็นกลุ่มที่มีประชากรปานกลาง โดยเขตห้วยขวางเป็นเขตชั้นในที่กำลังมีการขยายตัวในด้านเป็นที่พักอาศัย โดยเฉพาะบริเวณถนนรัชดาภิเษก มีหมู่บ้านจัดสรร และแฟลตของการเคหะแห่งชาติอยู่หลายสิบหน่วย และมีการเปลี่ยนแปลงของประชากรใน ทางที่เพิ่มค่อนข้างสูง ส่วนเขตภาษีเจริญเป็นเขตที่อยู่ในเขตต่อเมือง เป็นแหล่งที่พักอาศัยที่ สำคัญแห่งหนึ่งในฝั่งธนบุรี

สำหรับเขตบางขุนเทียน เป็นเขตชั้นนอกเพียงเขตเดียวที่มีประชากรอาศัยอยู่ มากเป็นอันดับหนึ่ง เพราะกำลังขยายตัวในด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญ

กลุ่มที่ 5 มีประชากรระหว่าง 100,000-150,000 คน ประกอบด้วย เขต คลองสาน ราษฎร์บูรณะ ปทุมวัน พระนคร และบางกอกใหญ่ รวม 5 เขต โดยมีเขต



- 1 พระนคร
- 2 ป้อมปราบศัตรูพ่าย
- 3 สัมพันธวงศ์
- 4 คลองสาน
- 5 บางกอกใหญ่

- มากกว่า 500,000 คน
- 350,000 - 500,000 คน
- ▨ 250,000 - 350,000 คน
- ▧ 150,000 - 250,000 คน
- ▩ 100,000 - 150,000 คน
- ต่ำกว่า 100,000 คน

การศึกษาการตั้งูจรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร		
แสดง	ขนาดประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526.	
มาตราส่วน 1 : 300,000		แผนที่ 3.7

ราชบุรี ฐานะ เป็น เขตที่อยู่ในเขตชั้นกลางเพียงเขตเดียว อีก 4 เขตเป็นเขตที่อยู่ในเขตชั้นใน ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะเขตคลองสาน เขตบางกอกใหญ่ และเขตพระนคร สำหรับเขตพระนครและเขตปทุมวัน เป็นเขตที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญทั้งของรัฐบาลและเอกชน ศูนย์กลางชุมชนที่สำคัญ ๆ อยู่ในทั้ง 2 เขตนี้ โดยที่ในเขตพระนครเป็นศูนย์กลางชุมชนดั้งเดิม เช่น สำเพ็ง พายุรีด ท่าเตียน ส่วนในเขตปทุมวันเป็นศูนย์กลางใหม่ เช่น สยามสแควร์ ราชประสงค์ เป็นต้น

ส่วนเขตราชบุรี ฐานะ ประชากรจะกระจุกตัวอยู่ตามริมถนนสายสำคัญ ๆ เช่น ถนนสุขสวัสดิ์ และบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และกระจายตัวอยู่เบาบางในย่านเกษตรกรรม

กลุ่มที่ ๑ เป็นกลุ่มที่มีประชากรน้อยกว่า 100,000 คน ได้แก่ เขตป้อมปราบ บางรัก คลิ่งชัน มีนบุรี หนองจอก สัมพันธวงศ์ หนองแขม และลาดกระบัง รวม 8 เขต เป็นเขตที่อยู่ในเขตชั้นใน ที่มีความหนาแน่นประชากรสูง 3 เขตคือ เขตป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ และบางรัก แต่ละเขตเป็นเขตที่มีพื้นที่น้อยระดับ แต่มีประชากรอาศัยอยู่มาก เพราะเป็นแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญทั้งระดับชาติและระหว่างประเทศ ดังนั้นประชากรที่เคลื่อนย้ายออกมาจากเขตที่มีความหนาแน่นมากขึ้น ส่วนอีก 5 เขต เป็นเขตที่อยู่ในเขตชั้นนอก ซึ่งมีพื้นที่เกษตรกรรมมากกว่าพื้นที่เมือง ประกอบกับระบบการคมนาคมยังไม่สะดวก จึงเป็นเหตุให้ประชากรอาศัยอยู่อย่างเบาบาง

จากการแบ่งกลุ่มนี้ จะสังเกตได้ว่าขนาดประชากรตั้งแต่ 250,000 คนขึ้นไปนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณเขตชั้นกลาง ซึ่งเป็นเขตพักอาศัยและมีแนวโน้มของการเพิ่มจำนวนประชากรมากกว่าเขตอื่น ๆ

2.2 ความหนาแน่นประชากร

การพิจารณาความหนาแน่นประชากรในกรุงเทพมหานคร โดยคิดจากจำนวนประชากรเขตต่อพื้นที่เขต ซึ่งไม่มีการหักส่วนที่เป็นพื้นที่ว่าง ถนน แม่น้ำ พบว่าในปี พ.ศ. 2526 กรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย 3,199 คนต่อตารางกิโลเมตร

ตาราง 3.4 แสดงความหนาแน่นประชากรกรุงเทพมหานคร จำแนกรายเขต พ.ศ. 2526

เขตปกครอง	พื้นที่ (กม. ²)	จำนวนประชากร 2526	ความหนาแน่นประชากร (คน/กม. ²)
พระนคร	5.536	113,378	20,480
ป้อมปราบ	1.931	92,950	48,136
ปทุมวัน	8.369	114,820	13,720
สัมพันธวงศ์	1.416	53,504	37,785
บางรัก	5.536	88,869	16,053
ดุสิต	22.210	550,369	24,780
พญาไท	17.429	348,319	19,870
ห้วยขวาง	22.679	235,739	10,395
รวมทั้งพระนคร	85.106	1,595,946	18,753
ธนบุรี	8.629	287,787	31,042
คลองสาน	8.051	139,736	23,093
บางกอกใหญ่	6.18	104,024	16,832
รวมทั้งธนบุรี	20.857	511,527	24,525
รวมเขตชั้นใน	105.963	2,107,473	12,869
ยานนาวา	36.908	392,279	10,628
พระโขนง	143.658	578,541	4,030
บางเขน	169.31	457,544	2,702
บางกะปิ	158.781	335,171	2,111
รวมทั้งพระนคร	498.061	1,763,535	19,472
บางกอกน้อย	23.304	283,296	12,157
ภาษีเจริญ	53.947	207,409	3,845
ราษฎร์บูรณะ	42.874	127,728	2,979
รวมทั้งธนบุรี	120.125	618,431	5,148
รวมทั้งกลางทั้งหมด	619.186	2,381,966	3,847

ตารางที่ 3.4 แสดงความหนาแน่นประชากรกรุงเทพมหานคร จำแนกรายเขต พ.ศ. 2526 (ต่อ)

เขตปกครอง	พื้นที่ (กม) ²	จำนวนประชากร 2526	ความหนาแน่นประชากร (คน/กม ²)
หนองจอก	236.261	54,001	269
มีนบุรี	174.331	64,266	269
ลาดกระบัง	123.859	48,836	394
รวมฝั่งพระนคร	534.451	167,113	313
บางขุนเทียน	181.156	232,532	1,284
ดลิ่งชัน	79,898	78,995	991
หนองแขม	48.283	50,248	1,041
รวมฝั่งธนบุรี	309.137	361,775	1,170
รวมชั้นนอก	843.588	528,888	627
รวมฝั่งพระนคร	1,118.618	3,526,584	3,153
รวมฝั่งธนบุรี	450.119	1,491,733	3,314
รวมทั้งหมด	1,568.737	5,018,327	3,199

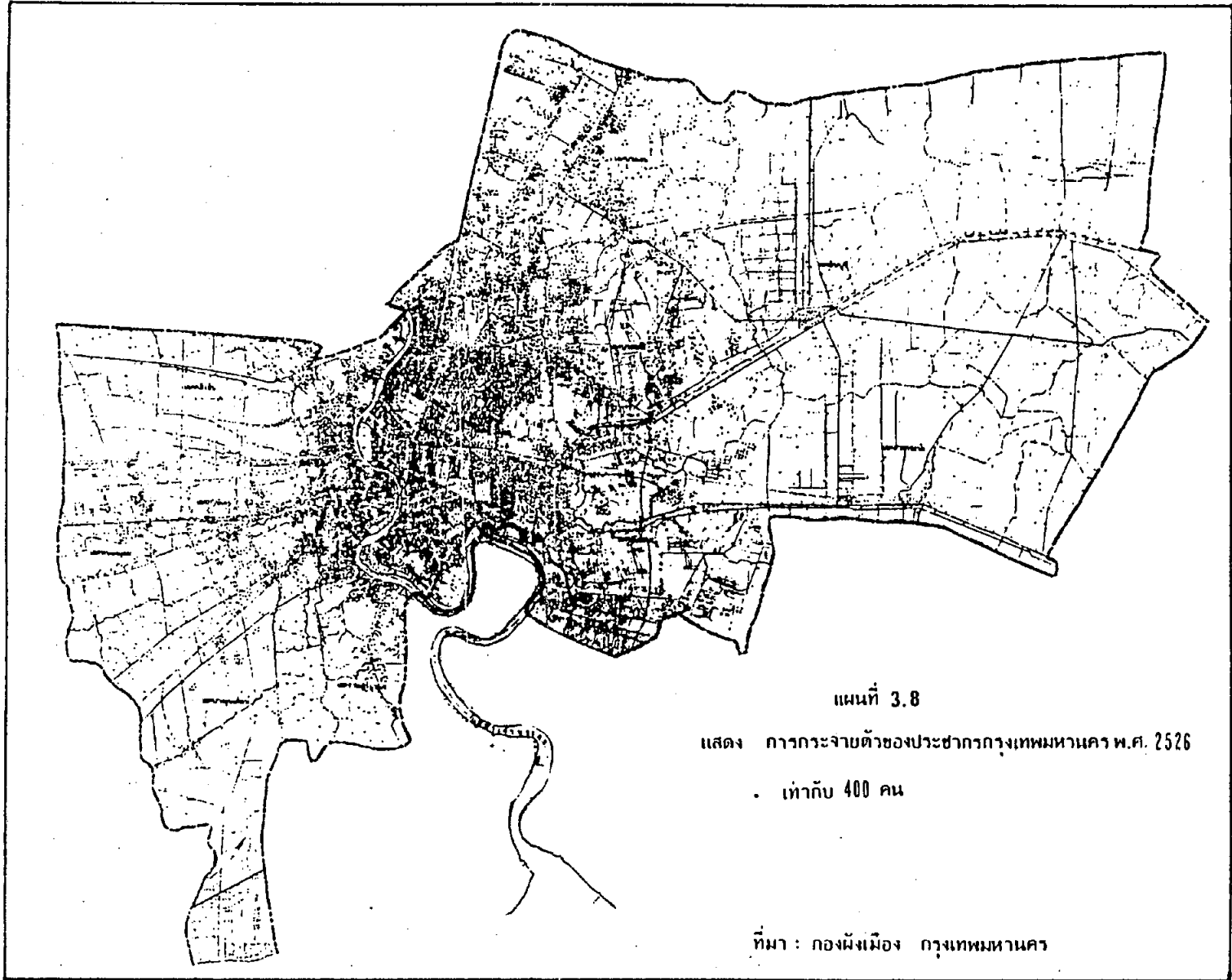
ที่มา : กองสังเมือง กรุงเทพมหานคร.

จากพื้นที่รวมทั้งหมดของกรุงเทพมหานครคือ 1,568.64 ตารางกิโลเมตร มีการกระจายตัวของประชากร ดังนี้

เขตชั้นใน ซึ่งมี 11 เขตนั้น เป็นเขตที่มีประชากรหนาแน่นที่สุด เพราะรองรับประชากรถึงร้อยละ 42 ของประชากรทั้งหมดด้วยพื้นที่เพียงร้อยละ 6.75 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยเขตป้อมปราบ มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุดถึง 48,136 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตที่มีความหนาแน่นรองลงมาได้แก่ เขตสัมพันธวงศ์ ธนบุรี ดุสิต คลองสาน พระนคร พญาไท บางกอกใหญ่ บางรัก และปทุมวัน โดยที่เขตป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ บางรัก เป็นเขตที่มีการใช้พื้นที่ในกิจกรรมเศรษฐกิจมาก จึงมีปัญหาด้านความแออัดของอาคาร และประชากรสูงกว่าเขตอื่น ๆ

เขตชั้นกลาง มีพื้นที่ 619.186 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 2,381,966 คน เป็นเขตที่มีความหนาแน่นปานกลาง และค่อนข้างหนาแน่น คือตั้งแต่ 2,111-12,156 คนต่อตารางกิโลเมตร ที่ค่อนข้างหนาแน่นมีเขตบางกอกน้อยและเขตยานนาวาคือ 12,156 และ 10,628 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนเขตที่มีความหนาแน่นปานกลาง มีเขตพระโขนง ภาษีเจริญ ราชบุรีบูรณะ บางเขน บางกะปิ เขตเหล่านี้แม้จะมีประชากรมาก แต่ก็มีพื้นที่มากพอที่จะรองรับการขยายตัวของประชากรได้ การกระจายตัวของประชากรในเขตชั้นกลาง ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ตามศูนย์ชุมชน และตามเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก และเนื่องจากในบางเขตยังมีพื้นที่เกษตรกรรมปะปนอยู่ จึงมีที่ว่างบางส่วนอยู่ลึกจากถนนใหญ่เข้าไป ซึ่งก็มีประชากรอาศัยอยู่ แต่เบาบางกว่า และในบริเวณเหล่านี้ระดับการให้บริการด้านคมนาคมยังต่ำอยู่มาก

เขตชั้นนอก เป็นส่วนที่มีความหนาแน่นประชากรเบาบางที่สุด โดยเฉพาะ 3 เขตทางฝั่งพระนคร คือหนองจอก มีนบุรี และลาดกระบัง มีพื้นที่ทั้งหมด 534.451 ตารางกิโลเมตร แต่มีความหนาแน่นเฉลี่ยเพียง 313 คน ในขณะที่พื้นที่ทางฝั่งธนบุรีนั้น เขตบางขุนเทียนมีความหนาแน่นสูงที่สุดในกลุ่มคือ 1,284 คน เหตุที่ประชากรในกลุ่มนี้มีความหนาแน่นเบาบาง เพราะเป็นส่วนที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ และยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมาก อีกทั้งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองมาก ระบบสาธารณูปโภคไม่ค่อยเพียงพอ การเดินทางไม่ค่อยสะดวก ประชากรที่อาศัยอยู่ในส่วนนี้ ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่ต้องอาศัยน้ำในการทำเกษตรกรรม จึงกระจาย



ตัวอยู่ตามคลองที่แผ่กระจาย เป็นโครงร่างทั่วพื้นที่

สรุป ความหนาแน่นและการกระจายตัวของประชากรในกรุงเทพมหานคร จะมี ความสัมพันธ์กับระยะทางห่างจากศูนย์กลาง กล่าวคือในบริเวณเขตชั้นในจะมีการรวมตัวของ ประชากรหนาแน่นมาก และประชากรจะกระจายตัว เกือบทั่วพื้นที่ เพราะ เป็น เขตที่มีการ คมนาคมสะดวก มีถนนตัด เข้าสู่พื้นที่มาก ถัดออกมาคือ เขตชั้นกลาง จะมีประชากรอาศัยอยู่ หนาแน่น เฉพาะย่านธุรกิจการค้า ย่านอุตสาหกรรม ย่านบริการ ซึ่งมักจะอยู่บริเวณที่มี เส้น ทางคมนาคมตัดผ่าน หรือ เป็นจุด เชื่อมของเส้นทางคมนาคม ส่วนเขตชั้นนอก เป็น เขตที่มี ประชากรเบาบางมาก เพราะ เป็น เขตที่มีความ เป็นเมืองน้อยกว่าส่วนอื่น ๆ

2.3 การเปลี่ยนแปลงประชากร พ.ศ. 2518-2526

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงในระดับเขต หมายถึงการพิจารณาว่าในพื้นที่แต่ละ เขตของกรุงเทพมหานคร ในช่วงเวลาหนึ่งจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นหรือลดลงเท่าไร ทั้งนี้ เพราะการทราบถึงการเพิ่มหรือลดลงในเขตใด เขตหนึ่งนั้น ทำให้ทราบถึงแนวโน้มของการ ขยายตัวของเมือง ซึ่งมีผลถึงเรื่องการจัดหาเครื่องสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยเฉพาะ เส้นทางคมนาคมได้

จากตารางที่ 3.5 พบว่าในช่วงพ.ศ. 2518-2526 กรุงเทพมหานคร มี ประชากรเพิ่มถึง 561,526 คน คือเพิ่มเป็นร้อยละ 12.91 จากประชากรปี 2518 เขตที่มี ประชากรเพิ่มสูงสุดได้แก่ เขตบางเขน ซึ่งมีประชากรเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 84.59 ของ ประชากรในปี 2518 หรือคิดเป็นร้อยละ 37.10 ของการเพิ่มประชากรทั้งหมดในกรุงเทพ- มหานคร รองลงมาได้แก่ เขตบางกะปิและเขตห้วยขวาง ซึ่งมีประชากรเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 34.05 และ 25.29 ของการเพิ่มประชากรทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร ส่วนเขตที่มี ประชากรลดลงมากที่สุดคือ เขตพญาไท คิดเป็นร้อยละ 28.35 จากประชากรทั้งหมด และ เพื่อที่จะให้เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงประชากรอย่างชัดเจน จึงขอแยกพิจารณาออกตามพื้นที่ ใน 3 ลักษณะคือ เขตชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก ดังนี้

เขตชั้นใน

การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในเขตเมืองมี 2 ลักษณะคือ

1. การเปลี่ยนแปลงในทางลดลงในช่วง พ.ศ. 2518-2526 เขตที่มีการเปลี่ยนแปลงในทางลดลง ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบ ปทุมวัน สัมพันธวงศ์ บางรัก ญาไท และคลองสาน โดยเขตป้อมปราบมีอัตราการลดลงมากที่สุดคือร้อยละ 53.81 จากประชากรปี 2518 รองลงมาคือเขตปทุมวัน และเขตสัมพันธวงศ์ ส่วนเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงในอัตราน้อยที่สุดคือ เขตคลองสาน คือร้อยละ 3.03

2. การเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้นมีอยู่เพียง 4 เขต ที่มีการเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้น เขตที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือเขตห้วยขวาง มีประชากรเพิ่มขึ้นถึง 142,034 คน หรือร้อยละ 151.58 จากประชากรปี 2518 ในขณะที่อีก 3 เขต คือธนบุรี บางกอกใหญ่ และดุสิต มีอัตราเพิ่มน้อยมากคือร้อยละ 13.59, 11.47 และ 8.13 เท่านั้น

จะเห็นได้ว่า เขตที่มีการเปลี่ยนแปลงของประชากรในทางลดลง ส่วนใหญ่เป็นเขตที่มีความหนาแน่นทางประชากรสูง มีการใช้ที่ดินหนาแน่นผสมปะปนระหว่าง ที่อยู่อาศัย ธุรกิจ การค้า สถานที่ราชการต่าง ๆ ซึ่งทำให้เกิดความแออัด ยากที่จะขยายออกไปในแนวราบได้ จึงมีการเคลื่อนย้ายของประชาชนออกจากเขตเมืองมากขึ้น

เขตชั้นกลาง

ลักษณะการเปลี่ยนแปลงประชากร เป็นไปในทางที่เพิ่มขึ้นเกือบทุกเขต ยกเว้นเขตบางกอกน้อย ซึ่งมีอัตราการลดร้อยละ 18.41 ในขณะที่เขตทางฝั่งพระนคร ได้แก่ เขตบางเขน เขตบางกะปิ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมากกว่าถึงร้อยละ 83.59, 132.82 ซึ่งมากที่สุด ในเขตต่อเมือง ส่วนเขตที่อยู่ทางฝั่งธนบุรี เขตที่มีการเพิ่มอัตราการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดคือ เขตราษฎร์บูรณะคิดเป็นร้อยละ 45.36 จากประชากรปี 2518

ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของประชากร ในเขตชั้นกลางเป็นไปในลักษณะเดียวกับการใช้ที่ดิน คือเขตเหล่านี้เป็นเขตที่อยู่อาศัยใหม่ที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเขตบางเขน บางกะปิ



เขตชั้นนอก

จำนวนประชากรในเขตชั้นนอก มีการเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้นทุกเขต โดยที่เขตบางขุนเทียนมีอัตราการเพิ่มมากที่สุดคือร้อยละ 86.35 จากประชากรปี 2518 ทั้งนี้ เพราะเขตบางขุนเทียน เป็นเขตที่มีการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรม ใกล้เขตเมืองและมีเส้นทางคมนาคมที่ติดต่อ เป็นเขตเดียวในเขตชานเมืองกับเขตอื่น ๆ ได้สะดวก ที่มีความหนาแน่นทางประชากรสูง ในขณะที่เขตหนองจอกมีการเพิ่มเพียงร้อยละ 15.07

ในเขตชั้นนอกนี้ ในปี 2518 มีประชากรเพียง 340,370 คน และในปี 2526 มีประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 528,888 คน คือเพิ่มเพียง 188,518 คน คิดเป็นร้อยละ 33.57 ของการเพิ่มประชากรทั้งหมด จัดเป็นเขตที่มีการเพิ่มประชากรน้อยมาก

สรุป การเปลี่ยนแปลงประชากร จะเห็นว่าประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้นในส่วนที่เป็นเขตชั้นกลาง โดยเฉพาะในเขตที่มีเส้นทางคมนาคมสะดวก ที่สามารถติดต่อกับเขตอื่น ๆ และเข้าสู่ศูนย์กลางได้ง่าย (ดูได้จากจำนวนถนนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละเขต) เช่นเขตบางกะปิ มีถนนสายรามคำแหง เพชรบุรีตัดใหม่ สุขุมวิท 71 และลาดพร้าว ส่วนเขตบางเขน มีสายวิภาวดีรังสิต พหลโยธิน และรัชดาภิเษก เป็นต้น ส่วนเขตชั้นนอก แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงประชากรในทางเพิ่มขึ้น แต่ก็ในอัตราส่วนที่น้อยกว่าเขตชั้นกลาง เนื่องจากการคมนาคมในเขตชานเมืองยังไม่สะดวก และห่างไกลจากเขตเมืองมาก

ตาราง 3.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรกรุงเทพมหานคร จำนวนรายเขต พ.ศ. 2528

ลำดับที่	เขตปกครอง	จำนวนประชากร (คน)		การเปลี่ยนแปลงประชากร		
		2518	2528	จำนวน	Relative change	Absolute change
1.	พระนคร	128,118	113,976	- 14,142	- 11.51	- 2.63
2.	ป้อมปราบ	201,226	92,950	- 108,276	- 53.81	- 19.28
3.	ปทุมวัน	227,413	114,820	- 112,593	- 49.51	- 20.05
4.	สัมพันธวงศ์	80,298	53,504	- 26,794	- 33.37	- 4.77
5.	บางรัก	106,900	88,868	- 18,031	- 16.87	- 3.21
6.	ดุสิต	409,747	550,389	93,315	8.13	5.93
17.	พญาไท	505,487	346,319	- 159,168	- 31.49	- 28.35
8.	ห้วยขวาง	93,705	235,739	142,034	151.58	25.29
	รวมทั้งพระนคร	1,752,894	1,595,946	- 156,945	- 8.95	- 27.95
9.	ธนบุรี	235,738	267,787	32,029	13.59	5.70
10.	คลองสาน	144,101	139,736	- 4,365	- 3.03	- 0.78
11.	บางกอกใหญ่	93,316	104,024	10,708	11.47	1.91
	รวมทั้งธนบุรี	473,155	511,527	38,372	8.11	6.83
	รวมทั้งเขตชั้นใน	2,226,049	2,107,473	- 118,576	- 5.33	- 21.12
12.	ยานนาวา	358,964	392,279	33,315	9.28	5.93
13.	พระโขนง	445,483	578,541	133,078	29.87	23.70
14.	บางเขน	248,220	457,544	208,324	83.59	37.10
15.	บางกะปิ	143,962	335,171	191,209	132.82	34.05
	รวมทั้งพระนคร	1,197,609	1,783,535	565,926	47.25	100.78
16.	บางกอกน้อย	347,216	283,296	- 63,920	- 18.41	- 11.38
17.	ภาษีเจริญ	150,379	207,409	57,030	37.92	10.16
18.	ราชบุรีบูรณะ	87,871	127,728	39,855	45.38	7.10
	รวมทั้งธนบุรี	585,466	618,431	32,965	5.63	5.87
	รวมทั้งชั้นกลางทั้งหมด	1,783,075	2,381,966	598,891	33.59	1.07

ตาราง ๖. แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรกรุงเทพมหานคร จำนวนรายเขต พ.ศ. 2526 (ต่อ)

ลำดับที่	เขตปกครอง	จำนวนประชากร (คน)		การเปลี่ยนแปลงประชากร		
		2518	2526	จำนวน	Relative change	Absolute change
19.	หนองจอก	46,939	64,001	7,072	15.07	1.28
20.	มีนบุรี	46,342	64,266	17,924	38.68	3.19
21.	ลาดกระบัง	34,951	48,836	13,885	39.73	2.47
	รวมฝั่งพระนคร	128,232	167,113	38,881	30.32	6.92
22.	บางขุนเทียน	124,781	232,532	107,751	86.35	19.19
23.	ตลิ่งชัน	55,048	78,885	23,948	43.50	4.26
24.	หนองแขม	32,308	50,248	17,940	55.53	3.19
	รวมฝั่งธนบุรี	212,138	361,775	149,637	70.54	26.65
	รวมชั้นนอก	340,370	528,888	188,518	55.39	33.57
	รวมฝั่งพระนคร	3,078,735	3,526,594	447,859	14.55	79.76
	รวมฝั่งธนบุรี	1,270,759	1,491,733	220,974	17.39	39.35
	รวมทั้งหมด	4,349,494	5,018,327	661,526	12.91	900.00

ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร.

3. โครงสร้างการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร

การใช้ที่ดินภายในเมืองที่แตกต่างกัน เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการเคลื่อนที่เดินทางซึ่งจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางมักจะอยู่คนละพื้นที่ ส่วนใหญ่จุดต้นทางจะเป็นบริเวณที่พักอาศัยของประชาชน ในขณะที่จุดปลายทางอาจเป็นสถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานประกอบการด้านธุรกิจ หรือสวนสาธารณะ โดยที่สถานที่ต่าง ๆ เหล่านี้ถูกเชื่อมด้วยระบบการคมนาคมภายในเมือง นอกจากนั้นยังมีการใช้ที่ดินส่วนหนึ่งเพื่อเป็นเส้นทางสัญจรด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าระบบการขนส่งกับการใช้ที่ดินมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน การเปลี่ยนแปลงสิ่งหนึ่งก็ย่อมส่งผลกระทบต่ออีกสิ่งหนึ่งด้วย

3.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

จากตารางที่ 3.6 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน พ.ศ. 2501-2511 และ พ.ศ. 2511-2526 พบว่าอัตราการขยายตัวของการใช้ที่ดินในช่วงแรกคือ พ.ศ. 2501-2511 มีอัตราสูงกว่าในระยะหลังคือช่วง พ.ศ. 2511-2526 โดยในระยะแรกมีอัตราการเติบโต (growth rate) ประมาณ 8.89 ต่อปี แต่ในระยะหลังช่วง พ.ศ. 2511-2526 ลดลงเหลือประมาณ 6.32 ต่อปี ประเภทการใช้ที่ดินที่มีอัตราการเพิ่มสูงสุดในระยะแรกคือ การใช้ที่ดินสำหรับด้านพาณิชยกรรม มีอัตราการเติบโตประมาณ 16.98 ต่อปี รองลงมาคือการใช้ที่ดินด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และถนน มีอัตราการเติบโต 14.90 ส่วนในระยะหลังการใช้ที่ดินด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเพิ่มขึ้นมากที่สุดประมาณ 9.91 รองลงมาคือการใช้ที่ดินด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (แผนภูมิที่ 3.2)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินนี้ เมื่อดูพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นพบว่า ในระยะ 10 ปีแรกคือช่วง พ.ศ. 2501-2511 มีการใช้ที่ดินประเภทเมืองเพิ่มขึ้น 63,944.8 ไร่ และในระยะหลังคือช่วง พ.ศ. 2511-2526 มีการใช้ที่ดินประเภทเมืองเพิ่มขึ้นประมาณ 168,239.08 ไร่ ซึ่งมีรายละเอียดของการใช้ที่ดินที่สำคัญดังนี้

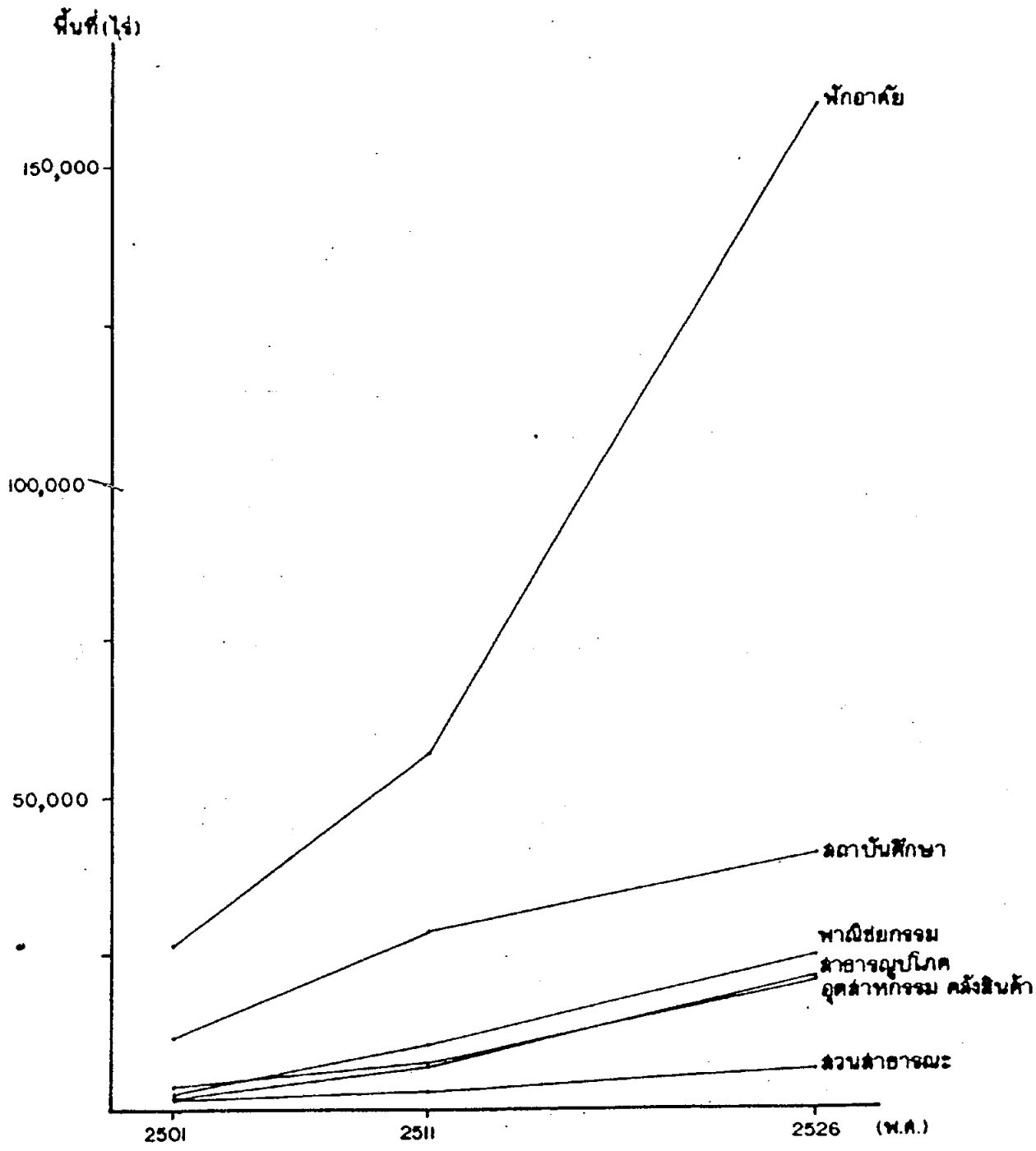
1. การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย เป็นประเภทการใช้ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมากที่สุดทั้ง 2 ช่วง คือในช่วงแรก พ.ศ. 2501-2511 เพิ่มขึ้นประมาณ 30,308.3 ไร่ หรือร้อยละ 47.40 ของพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้นทั้งหมด และในช่วงหลังคือ

ตารางที่ 3.6 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2501, 2511 และ

2526

ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ. 2501-2511			พ.ศ. 2511-2526		
	ไร่	ร้อยละ	R	ไร่	ร้อยละ	R
พักอาศัย	30,308.3	47.40	7.92	102,755.98	61.08	7.12
พาณิชย์กรรม	7,418.8	11.60	16.98	14,491.88	8.61	6.09
อุตสาหกรรม/คลังสินค้า	3,342.2	5.23	6.59	13,245.75	7.87	7.28
สาธารณูปโภคและถนน	5,160.7	8.07	14.90	21,497.18	12.78	9.91
สถาบันศึกษา ศาสนาสถาน และสถานที่ราชการ	16,763.1	26.21	9.48	12,498.67	7.42	2.48
สวนสาธารณะ	853.7	1.40	5.04	3,758.82	2.24	8.38
รวม	63,844.8	100.00	8.89	166,239.08	100.00	6.32

ที่มา: จินดนา นพพันธ์, การศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย เขตบางกะปิ, 2529



แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน พ.ศ. 2501- 2511-2526

พ.ศ. 2511-2526 พื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นประมาณ 102,755.98 ไร่ หรือร้อยละ 61.08 ของพื้นที่ประเภทเมืองที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากมีชุมชนเกิดขึ้นมากมายในเขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก โดยเฉพาะในเขตบางกะปิ พระโขนง เพราะความเจริญของศูนย์กลางเริ่มกระจายออกไปโดยรอบ

2. การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม ในช่วงแรกมีการขยายตัวน้อยกว่าในช่วงที่สอง คือในช่วง พ.ศ. 2501-2511 เพิ่มขึ้นประมาณ 7,416.8 ไร่ หรือร้อยละ 11.60 ของพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้น แต่ในช่วงหลังเพิ่มขึ้นประมาณ 14,491.88 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 8.61 ของพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้น การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม มีการเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับสามรองจากการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัย และสถานที่ราชการ

การขยายตัวของพาณิชย์กรรมนั้น จะอยู่ในรูปของอาคารตึกแถวตามริมถนนที่ตัดใหม่ ที่ขยายไปทางทิศเหนือ ทิศตะวันออก การค้าลักษณะนี้มักจะมีลักษณะเป็นการค้าปลีกหรือในบริเวณสี่แยก และเป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคม จะมีการค้าที่ดีเป็นธุรกิจประเภทการค้า การเงิน โรงแรม ที่ค่อ ๆ ขยายตัวจนกลายเป็นศูนย์การค้าแห่งใหม่ เช่นบริเวณราชประสงค์ ปทุมวัน บริเวณเหล่านี้จะดึงดูดลูกค้าจากทุกมุมเมือง และการค้าในลักษณะนี้ก็ได้เริ่มขยายออกไปตามแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากยิ่งขึ้น เช่น ย่านวงเวียนใหญ่ ลาดพร้าว พระโขนง เป็นต้น

3. การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม มีการเพิ่มน้อยมากในช่วงแรก คือคิดเป็นร้อยละ 5.23 ของพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้นหรือประมาณ 3,342.2 ไร่ แต่ในช่วงหลังมีการเพิ่มมากขึ้นในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการเพิ่มของการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการคือประมาณ 13,245.75 ไร่ หรือร้อยละ 7.87 ของพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้น

การเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินประเภทนี้มากขึ้นในบริเวณทางด้านใต้ และด้านตะวันตกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร เช่น เขตยานนาวา ราษฎร์บูรณะ พระโขนง และบางขุนเทียน แต่เดิมการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม และคลังสินค้า อยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าเรือกรุงเทพ และบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีทั้งอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ต่อมาการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทนี้เพิ่มมากยิ่งขึ้นในทิศทางเดียวกัน และด้าน

ตะวันตกเฉียงใต้ เช่น เขตราชบุรีบูรณะ และบางขุนเทียน

4. การใช้ที่ดินเพื่อสถาบันราชการ สถานศึกษาและศาสนาในช่วงแรกคือ พ.ศ. 2501-2511 มีการเพิ่มมากเป็นอันดับสอง รองจากการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย คือ ประมาณ 16,763.1 ไร่ หรือร้อยละ 26.21 ของพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น แต่ในช่วงหลังการเพิ่มของการใช้ที่ดินประเภทนี้มีเพียงร้อยละ 7.42 ของพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น การใช้ที่ดินประเภทนี้เดิมอยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร คือบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ และบริเวณใกล้เคียง ต่อมาได้มีการขยายออกไปในเขตชั้นในอื่น ๆ และเขตชั้นกลางมากขึ้น

5. การใช้ที่ดินเพื่อสาธารณูปโภค และถนน ในช่วง พ.ศ. 2501-2511 เพิ่มขึ้นประมาณ 5,160.7 ไร่ หรือร้อยละ 8.07 ของพื้นที่ที่เพิ่ม สำหรับในช่วงหลังเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับสองของพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมด คือประมาณ 21,497.18 ไร่ หรือร้อยละ 12.78

เนื่องจาก เมืองได้ขยายเพิ่มมากขึ้น ความต้องการในด้านสาธารณูปโภคก็ย่อมมากขึ้นตามการขยายของเมือง โดยเฉพาะในเขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก

6. การใช้ที่ดินเพื่อสวนสาธารณะ มีการเพิ่มน้อยมาก เมื่อคิดเป็นสัดส่วนกับการเพิ่มของพื้นที่เมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในเขตชั้นใน เป็นส่วนที่ขาดแคลนสวนสาธารณะมาก ปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะจัดหาที่ดินเพื่อเป็นสวนสาธารณะมากยิ่งขึ้น

3.2 การใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2526

การใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร อาจจำแนกประเภทของการใช้ที่ดินได้ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ที่มีวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน หรือคล้ายคลึงกันได้ 6 ประเภทคือ

1. การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย
2. การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม
3. การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม รวมถึงคลังสินค้า
4. การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถาบันราชการ รวมทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
5. การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถานศึกษาและศาสนสถาน
6. การใช้ที่ดินเป็นที่ว่าง สวนสาธารณะ และพื้นที่ทำการเกษตรกรรม

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 1,568.737 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 24 เขต โดยแบ่งออกเป็นเขตชั้นใน 11 เขต ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบฯ ปทุมวัน สัมพันธวงศ์ บางรัก ดุสิต พญาไท ห้วยขวาง ธนบุรี บางกอกใหญ่ และคลองสาน มีพื้นที่ร้อยละ 6.76 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

เขตชั้นกลางมี 7 เขต มีพื้นที่ร้อยละ 39.46 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตยานนาวา พระโขนง เขตบางเขน บางกะปิ บางกอกน้อย ภาษีเจริญ ราษฎร์บูรณะ และเขตชั้นนอกมี 6 เขต ได้แก่ เขตหนองจอก มีนบุรี ลาดกระบัง บางขุนเทียน ดลิ่งชัน หนองแขม มีพื้นที่ร้อยละ 53.78 ของพื้นที่ทั้งหมด นับเป็นส่วนที่มีพื้นที่มากที่สุดของกรุงเทพมหานคร

ในส่วนต่าง ๆ เหล่านี้ จะปรากฏการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ รวมปะปนกันอยู่พอจะพิจารณาแยกประเภทได้ดังนี้ (ตารางที่ 3.7 และ 3.8 แผนที่ 3.9)

1. การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย

การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 16 ของการใช้ที่ดินทั้งหมดหรือประมาณ 255 ตารางกิโลเมตร นับว่าเป็นการใช้ที่ดินที่มากที่สุดของพื้นที่ที่พัฒนาแล้ว โดยกระจายอยู่ในเขตชั้นกลาง เป็นอันดับหนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 70 ของพื้นที่พักอาศัยทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเขตชั้นในมีเพียงร้อยละ 12.34 และเขตชั้นนอก มีร้อยละ 16.78 ของพื้นที่พักอาศัยทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเป็นรายเขต ปรากฏว่าเขตที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมากที่สุดคือ เขตบางเขน รองลงมาคือ เขตบางกะปิ และเขตพระโขนง ทั้ง 3 เขตนี้มีพื้นที่เพื่อการพักอาศัยถึงร้อยละ 55.01 ของพื้นที่พักอาศัยทั้งหมด ทั้งนี้ เพราะ เป็นเขตที่มีหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก เกิดขึ้นตามเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ เช่นถนนลาดพร้าว ถนนสุขาภิบาล 1 ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน และถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นย่านพักอาศัยของผู้มีรายได้สูง ส่วนเขตที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยในระดับรองลงมาคือ เขตยานนาวา ภาษีเจริญ บางกอกน้อย เขตที่มีการใช้ที่ดินประเภทนี้น้อยที่สุดในเขตชั้นกลางคือ

ตารางที่ 3.7 แสดงการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร แยกเป็นรายเขต พ.ศ. 2526

เขตปกครอง	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
1. พระนคร							
(ตร.กม)	0.292	1.400	0.025	2.487	0.933	0.398	5.535
	5.28	25.29	0.45	44.93	16.86	7.19	100.00
2. ป้อมปราบ	0.241	0.984	0.000	0.405	0.251	0.000	1.881
	12.81	52.31	-	21.53	13.34	-	100.00
3. ปทุมวัน	2.101	2.030	0.000	1.679	1.133	1.426	8.369
	25.11	24.26	-	20.06	13.54	17.04	100.00
4. สัมพันธวงศ์	0.000	1.045	0.000	0.240	0.131	0.000	1.416
	-	73.80	-	16.95	9.25	-	100.00
5. บางรัก	2.328	1.550	0.025	1.197	0.436	0.000	5.536
	42.05	28.00	0.45	21.62	7.88	-	100.00
6. ดุสิต	4.248	1.375	1.075	8.216	1.626	5.672	22.21
	19.12	6.19	4.84	36.98	7.32	25.54	100.00
7. ญาไท	5.378	2.520	0.100	7.976	1.085	0.370	17.429
	30.86	14.46	0.58	45.76	6.22	2.12	100.00
8. ห้วยขวาง	8.274	1.721	0.137	2.033	0.411	10.103	22.679
	36.48	7.59	0.61	8.96	1.81	44.55	100.00
รวมฝั่ง พระนคร	22.864	12.625	1.362	24.233	6.006	17.969	85.055
	26.88	14.84	1.60	28.49	7.06	21.13	100.00
9. ธนบุรี	2.883	1.848	0.410	1.340	0.764	1.381	8.626
	33.42	21.42	4.75	15.53	6.86	16.01	100.00
10. คลองสาน	2.542	0.978	0.440	1.288	0.419	0.386	6.051
	42.01	16.13	7.27	21.29	6.92	6.38	100.00

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

เขตปกครอง	หักอาศัย	พาณิชยกรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
11. บางกอกใหญ่	3.215	0.700	0.250	1.163	0.498	0.354	6.180
	52.02	11.33	4.05	18.62	8.08	5.73	100.00
รวมฝั่งธน	8.640	3.524	1.100	3.791	1.681	2.121	20.857
	41.42	16.90	5.27	18.18	8.08	10.17	100.00
รวมชั้นใน	31.504	18.149	2.462	28.024	7.687	20.090	105.918
	29.73	15.25	2.32	26.48	7.28	18.97	100.00
12. ยานนาวา	12.512	1.760	4.570	8.968	1.785	7.314	36.909
	33.90	4.77	12.38	24.30	4.84	19.82	100.00
13. พระโขนง	44.449	5.750	8.505	9.055	1.943	75.857	143.559
	30.98	4.01	4.53	6.31	1.35	52.84	100.00
14. บางเขน	49.407	4.775	2.35	34.47	4.218	74.09	169.31
	29.18	2.82	1.39	20.36	2.49	43.76	100.00
15. บางกะปิ	46.812	3.750	2.275	3.774	1.91	90.932	149.283
	31.22	2.52	1.52	2.53	1.30	60.91	100.00
รวมฝั่ง พระนคร	152.980	16.035	15.700	56.267	9.856	248.193	499.031
	30.86	3.21	3.15	11.28	1.98	49.73	100.00
16. บางกอกน้อย	9.336	1.875	0.275	3.868	0.669	7.281	23.304
	40.06	8.05	1.18	16.60	2.87	31.24	100.00
17. ภาษีเจริญ	11.305	1.850	1.325	4.341	1.114	34.212	53.947
	20.88	3.08	2.48	8.04	2.06	63.42	100.00
18. ราษฎร์บูรณะ	7.341	0.900	3.05	1.561	0.515	29.507	42.874
	17.12	2.10	7.11	3.64	1.20	68.82	100.00

ตารางที่ 3.7 (ต่อ)

เขตปกครอง	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
รวมฝั่งธนบุรี	27.982	4.425	4.950	9.767	2.298	71.00	120.125
	23.29	3.68	3.87	8.13	1.91	59.11	100.00
รวมทั้งหมด ชั้นกลาง	180.962	20.460	20.35	66.034	12.154	319.193	619.186
	29.23	3.30	3.29	10.66	1.96	51.55	100.00
19. ทนองจอก	4.127	0.125	0.181	4.377	0.607	226.834	236.261
	1.75	0.05	0.08	1.85	0.26	96.01	100.00
20. มีนบุรี	10.725	0.394	1.250	1.837	0.542	159.583	174.331
	6.15	0.23	0.72	1.05	0.31	91.54	100.00
21. ลาดกระบัง	8.647	0.350	4.375	2.104	1.705	106.678	123.859
	6.98	0.28	3.53	1.70	1.38	86.13	100.00
รวมทั้ง พระนคร	23.499	0.869	5.816	8.318	2.854	493.095	534.451
	4.40	0.16	1.09	1.56	0.53	92.28	100.00
22. บางขุนเทียน	10.679	1.375	2.921	4.273	1.748	180.16	181.156
	5.89	0.76	1.61	2.36	0.96	88.41	100.00
23. คลิ่งชัน	4.75	0.225	0.068	2.923	0.726	71.007	79.698
	5.96	0.28	0.08	3.67	0.91	89.10	100.00
24. ทนองแขม	3.92	0.38	0.918	1.933	0.594	40.538	48.283
	8.12	0.79	1.90	4.00	1.23	83.96	100.00
รวมฝั่งธนบุรี	19.349	1.980	3.907	9.129	3.068	271.705	309.138
	6.28	0.64	1.26	2.98	0.99	87.89	100.00

ตารางที่ 3.7(ต่อ)

เขตปกครอง	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
รวมชั้นนอก (ต.ร.กม.)	42.848	2.849	9.723	17.447	5.922	764.800	843.589
	5.08	0.34	1.15	2.07	0.70	90.68	100.00
รวมสิ่ง พระนครทั้งหมด	199.343	29.529	22.878	88.818	18.716	759.257	1118.617
	17.82	2.84	2.05	7.94	1.67	67.87	100.00
รวมสิ่งธนบุรี ทั้งหมด	55.971	9.929	9.657	22.887	7.047	344.828	450.117
	12.43	2.05	2.15	5.04	1.565	76.61	100.00
รวมทั้งหมด	255.314	39.458	32.535	111.508	25.793	1104.083	1568.734
	16.27	2.52	2.07	7.11	1.64	70.38	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง

ตารางที่ 3.8 แสดงร้อยละของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526

เขตปกครอง	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
1. พระนคร							
(ตร.กม)	0.292	1.400	0.025	2.487	0.933	0.398	5.535
	0.11	3.56	0.08	2.23	3.82	0.04	0.35
2. ป้อมปราบ	0.241	0.984	0.000	0.405	0.251	0.000	1.881
	0.09	2.49	-	0.36	0.97	-	0.12
3. ปทุมวัน	2.101	2.030	0.000	1.679	1.133	1.426	8.369
	0.82	5.14	-	1.51	4.40	0.14	0.53
4. สัมพันธวงศ์	0.000	1.045	0.000	0.240	0.131	0.000	1.416
	-	2.85	-	0.22	0.51	-	0.09
5. บางรัก	2.328	1.550	0.025	1.197	0.438	0.000	5.536
	0.91	3.93	0.08	1.08	1.69	-	0.35
6. ยานนาวา	12.512	1.760	4.570	8.968	1.785	7.314	36.909
	4.90	4.46	14.05	8.06	6.93	0.72	2.35
7. ดุสิต	4.248	1.375	1.075	8.218	1.626	5.672	22.21
	1.88	3.49	3.30	7.38	6.31	0.56	1.42
8. หนองจอก	5.378	2.520	0.100	7.976	1.085	0.370	17.429
	2.11	6.39	0.31	7.17	4.21	0.04	1.11
9. วัฒนา	8.274	1.721	0.137	2.033	0.411	10.103	22.679
	3.24	4.36	0.42	1.83	1.60	1.00	1.45
10. พระโขนง	44.449	5.750	6.505	9.055	1.943	75.857	143.559
	17.41	14.57	19.99	8.13	7.54	7.48	9.15
11. บางเขน	49.407	4.775	2.35	34.47	4.218	74.09	169.31
	19.35	12.10	7.22	30.96	16.37	7.31	10.79

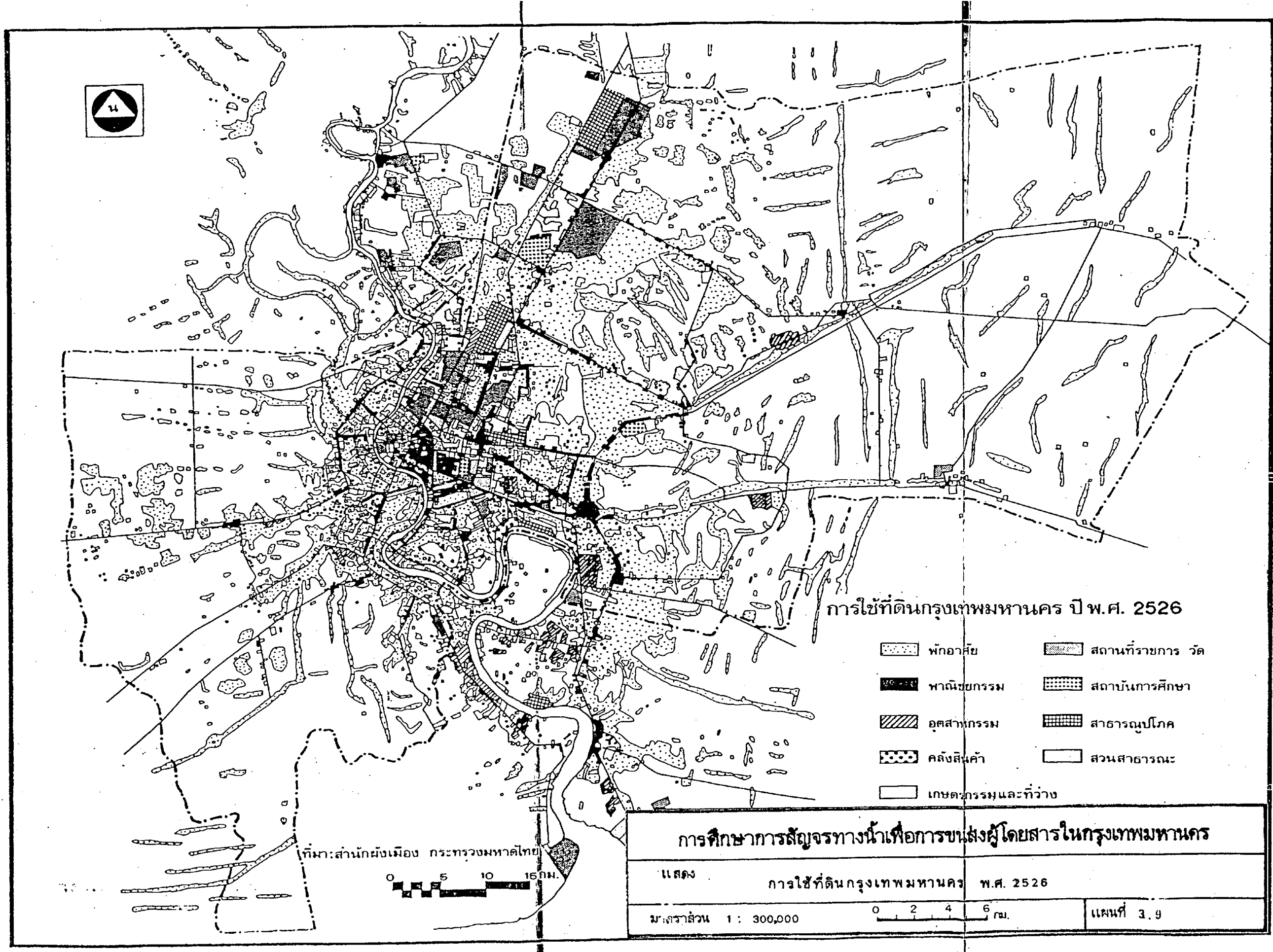
ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

เขตปกครอง	หัตถอาชีพ	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
12. บางกะปิ	48.812	3.760	2.275	3.774	1.91	90.832	149.289
	18.28	9.50	6.99	3.39	7.41	6.97	9.51
13. หนองจอก	4.127	0.125	0.191	4.377	0.607	228.834	236.261
	1.82	0.32	0.59	3.90	2.36	22.37	15.06
14. มีนบุรี	10.725	0.384	1.250	1.837	0.542	159.583	174.331
	4.20	1.00	3.84	1.65	2.10	15.74	11.11
15. ลาดกระบัง	8.847	0.350	4.375	2.104	1.705	16.678	123.658
	3.39	0.89	13.45	1.89	6.82	1.65	7.89
16. ธนบุรี	2.883	1.848	0.410	1.340	0.764	1.381	8.828
	1.13	4.88	1.28	1.20	2.97	0.14	0.55
17. คลองสาน	2.542	0.976	0.440	1.288	0.419	0.386	6.051
	1.00	2.47	1.35	1.16	1.63	0.04	0.39
18. บางกอกน้อย	9.336	1.875	0.275	3.686	0.669	7.281	23.304
	3.66	4.75	0.88	3.31	2.60	0.72	1.49
19. บางกอกใหญ่	3.215	0.700	0.250	1.183	0.498	0.354	6.180
	1.28	1.77	0.77	1.05	1.93	0.04	0.39
20. ภาษีเจริญ	11.305	1.650	1.325	4.341	1.114	34.212	53.947
	4.43	4.18	4.07	3.90	4.32	3.37	3.44
21. บางขุนเทียน	10.679	1.375	2.921	4.279	1.748	160.16	181.58
	4.18	3.48	8.99	3.84	6.78	15.79	11.57
22. คลิ่งชัน	4.75	0.225	0.068	2.923	0.726	71.007	79.698
	1.86	0.58	0.21	2.83	2.82	7.00	5.08

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

เขตปกครอง	พักอาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	สถานศึกษา ศาสนา	ที่ว่าง	รวม
23. ราชบุรี	7.341	0.900	3.05	1.561	0.515	29.507	42.874
	2.88	2.28	9.37	1.40	2.00	2.91	2.73
24. หนองแขม	3.92	0.38	0.918	1.939	0.594	40.538	48.283
	1.54	0.96	2.82	1.74	2.31	4.00	3.08
กรุงเทพ- มหานคร	265.31	39.458	32.535	111.926	25.763	1014.083	1569.14
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง



การใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2526

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

ที่ทำการสำนักงานเมือง กระทรวงมหาดไทย



การศึกษาการสัญจรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร		
แสดง	การใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2526	
มาตราส่วน 1 : 300,000		แผนที่ 3.9



เขตราชบุรีบุรีณะ สำหรับเขตชั้นนอกมีพื้นที่เพื่อการพักอาศัยรวม 42.848 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.78 ของการใช้ที่ดินประเภทนี้ โดยมีเขตมินบุรี มีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากที่สุด รองลงมาคือ เขตบางขุนเทียน ซึ่งมีขนาดพื้นที่การใช้ที่ดินใกล้เคียงกันคือ 10.725 และ 10.679 ตารางกิโลเมตร ส่วนเขตชั้นในนั้น เนื่องจากมีการปะปนกัน ระหว่างการใช้พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และการค้าจึงยากที่จะกำหนดได้อย่างชัดเจนว่า ย่านใดเป็นย่านที่อยู่อาศัยแท้จริง ปรากฏว่าจากตาราง เขตสัมพันธวงศ์ไม่มีย่านพักอาศัยเลย ในเขตชั้นในนี้ แม้ว่าจะมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่สูง แต่การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยน้อยกว่าส่วนอื่น ๆ กล่าวคือมีเพียง 31.504 ตารางกิโลเมตร เขตที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมากที่สุดคือ เขตห้วยขวาง ซึ่งเป็นเขตที่มีการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยอย่างรวดเร็ว

2. การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม

มีการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมทั้งหมด 39.458 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.52 ของพื้นที่ทั้งหมด ในเขตชั้นกลาง มีพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมร้อยละ 51.84 มากกว่าเขตชั้นในที่มีร้อยละ 40.92 และเขตชั้นนอกที่มีร้อยละ 7.23 ซึ่งมีการใช้ที่ดินเพื่อการค้าน้อยมาก เขตที่มีพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรมมากที่สุด เป็นอันดับหนึ่ง เมื่อเทียบกับพื้นที่พาณิชย์กรรมทั้งหมด ได้แก่เขตพระโขนง มีร้อยละ 14.57 รองลงมาคือเขตบางเขน มีร้อยละ 12.10 และเขตบางกะปิ มีร้อยละ 9.51 ทั้ง 3 เขตมีพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมรวมกับคิดเป็นร้อยละ 36 ส่วนที่เหลือกระจายอยู่ตามเขตชั้นใน และเขตชั้นกลาง

เมื่อศึกษาการใช้ที่ดินภายในเขต จะเห็นว่าพื้นที่ในเขตชั้นในแต่ละเขต จะมีสัดส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมเป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ในเขตเดียวกัน โดยเฉพาะเขตสัมพันธวงศ์ มีสัดส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการค้าน้อยที่สุดถึงร้อยละ 73 รองลงมาคือ เขตป้อมปราบ ซึ่งเป็นย่านธุรกิจการค้าของคนจีน ในลักษณะตึกแถวริมถนน และธุรกิจประเภทการเงิน การธนาคาร นอกจากนั้นยังมีบริษัท ตลาดการค้า ตลอดจนห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ที่ดึงดูดให้ประชาชนมาติดต่อซื้อขายในแต่ละวันจะมีประชาชนส่วนหนึ่ง จากเขตต่อเมืองและเขตชานเมือง เดินทางมาเพื่อทำงาน ตามแหล่งธุรกิจเหล่านี้

3. การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่า 10,000 แห่ง กระจายอยู่ทั่ว ๆ ไป การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมนี้มีพื้นที่ร้อยละ 2.07 ของพื้นที่ กรุงเทพมหานคร หรือประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร การกระจายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม พบว่าร้อยละ 1.9 ของพื้นที่กรุงเทพฯ อยู่ในเขตพระโขนง มีร้อยละ 14 อยู่ในเขตยานนาวา และมีร้อยละ 13 อยู่ในเขตลาดกระบัง สำหรับเขตพระโขนงและเขตยานนาวา อยู่ในเขตชั้นกลาง ที่มีย่านอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ เช่น ย่านคลองเตย ย่านสาธุประดิษฐ์ และบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตยานนาวา ส่วนในเขตชานเมือง พบว่าเขตลาดกระบัง บางขุนเทียน มีการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมมาก เพราะมีนิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ อุตสาหกรรมในเขตชั้นนอก ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อการผลิตที่ต้องการพื้นที่มากและมักจะกระจุกตัวรวม เป็นกลุ่มตาม เส้นทางคมนาคม เช่น สายดาวคะนอง-จอมทอง ถนนเอกชัย ในเขตบางขุนเทียน เป็นต้น

ถ้าพิจารณาการใช้ที่ดินเป็นรายเขต พบว่าเขตยานนาวา เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากที่สุดถึงร้อยละ 12 ของพื้นที่เขต รองลงมาคือเขตคลองสาน และเขตราชบุรีบูรณะ มีพื้นที่การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมร้อยละ 7.27 และ 7.11 ตามลำดับ

4. การใช้ที่ดินเพื่อสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ

เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็น เมืองหลวงของประเทศ จึงเป็นศูนย์รวมของการปกครอง การบริหาร ดังนั้นสถานที่ราชการ ภัตตาคารและพลเรือน ส่วนใหญ่จึงรวมตัวอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถานที่ราชการ รวมทั้งประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ และถนน มีประมาณ 111.326 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 7.11 ของพื้นที่ กรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถาบันราชการ และสาธารณูปโภค จะกระจุกตัวอยู่ในเขตชั้นกลาง ซึ่งมีการใช้ที่ดินเพื่อการนี้ถึง 66 ตารางกิโลเมตร โดยมีเขตบางเขน มีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.96 ของพื้นที่กรุงเทพทั้งหมด รองลงมาคือเขตพระโขนง ยานนาวา ดุสิต และพญาไท

เมื่อพิจารณาเป็นรายเขต พบว่า ในเขตพญาไท มีสัดส่วนการใช้ที่ดิน เพื่อเป็นสถาบันราชการ และสาธารณูปโภค คิดเป็นร้อยละ 45.76 ของพื้นที่เขตมากที่สุด รองลงมาคือ เขตพระนคร คิดเป็นร้อยละ 44.93 และ เขตดุสิต คิดเป็นร้อยละ 36.99

จากสัดส่วนการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในแต่ละส่วนของกรุงเทพมหานคร ปรากฏว่าพื้นที่ในเขตชั้นในทั้งหมด 105.916 ตารางกิโลเมตร มีสัดส่วนของการใช้ที่ดิน เพื่อเป็นสถาบันราชการมาก เป็นอันดับสองรองจากการใช้ที่ดิน เพื่อ เป็นที่อยู่อาศัย

5. การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถานศึกษา และศาสนา

มีการใช้ที่ดิน เพื่อเป็นสถานศึกษา และศาสนา คิดเป็นร้อยละ 1.64 หรือ ประมาณ 25.793 ตารางกิโลเมตร โดยที่เขตบางเขนมีสัดส่วนการใช้ที่ดิน หรือเป็นสถานศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 16.37 ของพื้นที่ทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเป็นรายเขต เขตที่มีการใช้ที่ดิน เพื่อเป็นสถานศึกษามากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับเขตอื่น ๆ คือเขตพระนคร รองลงมาคือ เขตปทุมวัน บ่อมปราบ ที่มีอยู่ ที่สุดคือ เขตหนองจอก มีการใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถานศึกษาและศาสนาเพียง 0.607 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 0.26 ของพื้นที่เขต

6. การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่ว่าง สวน

ที่ว่างในที่นี้รวมพื้นที่ที่เป็นที่นา สวนผลไม้ สวนสาธารณะ และที่ว่างอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้พัฒนา ปรากฏว่าในเขตกรุงเทพมหานคร มีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากที่สุด ประมาณ 1,104.083 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 70.38 ของพื้นที่กรุงเทพ ทั้งหมด เมื่อพิจารณาจากภาพรวม พบว่ากรุงเทพมหานครยังมีที่ว่างหลงเหลืออยู่ในเขตชั้นกลาง เช่นเขตบางกะปิ พระโขนง บางเขน รวมกันคิดเป็นร้อยละ 27 ของพื้นที่กรุงเทพ และเขตชั้นนอก ที่มีพื้นที่ว่างรวมกันทั้งหมดร้อยละ 69 ของพื้นที่ว่าง

เมื่อพิจารณาระดับเขตนั้น เขตชั้นนอก จะมีสัดส่วนของที่ว่างมากกว่าการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ คือร้อยละกว่า 80 ของพื้นที่เขต ส่วนเขตชั้นในมีที่ว่างอยู่น้อยมาก บางเขตไม่มีเลย เช่น เขตบ่อมปราบ สัมพันธวงศ์ บางรัก เป็นต้น

4. การใช้ที่ดินหลัก

การใช้ที่ดินหลัก เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถือว่าเป็นกิจกรรมที่เด่นที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้ที่ดินประเภทเดียวกับในทุก ๆ เขต โดยพิจารณาจากพื้นที่การใช้ที่ดินในแต่ละเขตว่ามีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยของการใช้ที่ดินประเภทเดียวกันทั้ง 24 เขต โดยใช้วิธีการของ Nelson's Researches.

การศึกษาเรื่องการใช้ที่ดินหลักนี้ เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาถึงรูปแบบการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานครในรูปของการเดินทางติดต่อกันระหว่างแหล่งงาน และสถานศึกษา ที่เป็นจุดหมายปลายทางของการเดินทาง (Destination) ซึ่งมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ และสถาบันการศึกษา กับจุดต้นทาง (Origin) ซึ่งมีการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

การใช้ที่ดินที่ถือเป็นแหล่งงานนั้น สามารถจำแนกได้ 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ¹

1. แหล่งงานเพื่อการค้าพาณิชย์ (Commercial Area) เป็นแหล่งงานที่ให้ผลตอบแทนต่องานสูง ได้แก่ พวกรถนาคร บริษัท ห้างร้านที่สำคัญ แหล่งงานเหล่านี้มักจะกระจายตัวอยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน ย่านธุรกิจ หรือบริเวณที่มีการคมนาคมและการเข้าถึงสะดวก

2. แหล่งการค้าเพื่อบริการ (Commercial Service Area) เป็นแหล่งงานที่ให้บริการแก่การค้าและชุมชน เป็นงานที่ให้ผลตอบแทนแต่ไม่มากเท่าประเภทแรก แหล่งงานพวกนี้ ได้แก่ ตลาด ร้านค้าย่อย บริการด้านอื่น เช่น ร้านอาหาร กิจการประเภทเหล่านี้จะกระจายอยู่ตามชุมชนที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น และตามเส้นทางคมนาคม

¹ มานพ พงศทัต, "รวม เรื่องอาคารชุดของประเทศไทย" (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527), หน้า 2-12.

แหล่งงานทั้ง 2 ประเภท จัดอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พาณิชยกรรม ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดให้เกิดการเดินทางมากไม่ใช่เฉพาะ เป็นเพียงแหล่งงานเท่านั้น แต่เพื่อจุดประสงค์ด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น เพื่อการสังคม ธุรกิจส่วนตัว เป็นต้น

3. อุตสาหกรรม ที่ตั้งของอุตสาหกรรม มักจะไม่อยู่ในเขตเมือง แต่จะตั้งห่างจากชุมชน เพราะบริเวณที่มีอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะมีปัญหาเกี่ยวกับของเสียที่เป็นพิษ ต่อการดำรงชีวิต แต่ในกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมมักจะกระจายอยู่ ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และปนอยู่กับการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ไม่มีบริเวณที่เป็นเขต อุตสาหกรรมโดยเฉพาะ

4. สถาบันราชการ เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางของการ บริหาร ปกครอง จึงเป็นที่ตั้งของหน่วยราชการต่าง ๆ ซึ่งเป็นแหล่งงานที่สำคัญ ที่ทำให้มีงาน ประมาณ 250,000 คน ที่ตั้งของสถานที่ราชการ มักจะตั้งอยู่ในเขตชั้นใน และ เขตชั้นกลาง ซึ่งจะมีการเดินทางเข้าออกระหว่างพื้นที่ของข้าราชการ และประชาชน เฉลี่ยวันละ 200,000 คนต่อวัน

จากวิธีการดังกล่าว พอจะสรุปการใช้ที่ดินหลักในแต่ละเขตของกรุงเทพมหานคร ได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลักประเภทเดียว รวม 6 เขต ได้แก่

กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่มีการใช้ที่ดินหลักเป็นที่ว่าง สวน หุ่นา ได้แก่ เขตหนองจอก มีนบุรี บางขุนเทียน คลิ่งชัน หนองแขม และภาษีเจริญ

2. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลัก 2 ประเภท รวม 4 เขต ได้แก่

กลุ่มที่ 2 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมระหว่างที่อยู่อาศัย และสถาบันราชการ ได้แก่ เขตบางกอกน้อย เพียงเขตเดียว

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัย และที่ว่าง ได้แก่ เขตห้วยขวาง และบางกะปิ รวม 2 เขต

กลุ่มที่ 4 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมระหว่างอุตสาหกรรม และที่ว่าง
ได้แก่ เขตลาดกระบัง เพียงเขตเดียว

3. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลัก 3 ประเภท รวม 8 เขต ได้แก่

กลุ่มที่ 5 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมระหว่างที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม
และสถาบันราชการ ได้แก่ เขตยานนาวา เพียงเขตเดียว

กลุ่มที่ 6 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม
และที่ว่าง ได้แก่ เขตพระโขนง เพียงเขตเดียว

กลุ่มที่ 7 เป็นกลุ่มที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างพณิชยกรรม สถาบัน
ราชการ และสถานศึกษา ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบฯ และสัมพันธวงศ์ รวม 3 เขต

กลุ่มที่ 8 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัย สถาบันราชการ
และสถานศึกษา ได้แก่ เขตบางเขน เพียงเขตเดียว

กลุ่มที่ 9 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างอุตสาหกรรม สถาบัน
ราชการ และสถานศึกษา ได้แก่ เขตดุสิต เพียงเขตเดียว

กลุ่มที่ 10 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างอุตสาหกรรม สถานศึกษา
และที่ว่าง ได้แก่ เขตราชบุรีบูรณะ เพียงเขตเดียว

4. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลัก 4 ประเภท รวม 5 เขต ได้แก่

กลุ่มที่ 11 เป็นกลุ่มที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัย พณิชยกรรม
สถาบันราชการ และสถานศึกษา ได้แก่ เขตปทุมวัน พญาไท บางรัก และธนบุรี รวม 4 เขต

กลุ่มที่ 12 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมระหว่างที่พักอาศัย อุตสาหกรรม
สถาบันราชการ และสถานศึกษา ได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ เพียงเขตเดียว

5. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลัก 5 ประเภท รวม 7 เขต ได้แก่

กลุ่มที่ 13 เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักผสมระหว่างที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถาบันราชการ และสถานศึกษา ได้แก่ เขตคลองสาน

ผลการศึกษานี้ เมื่อนำมาประกอบการพิจารณาว่าพื้นที่ใดเป็นเขตที่มีสัดส่วนการใช้ที่ดินแบบ L1 และ L6 ซึ่งจัดเป็นแหล่งส่งของการเดินทาง (Origin) และแหล่งรับการเดินทาง (Destination) ของประชาชน ซึ่งมีสัดส่วนการใช้ที่ดินแบบ L2, L3, L4, L5 เด่นชัด แล้วสามารถสรุปได้ดังนี้ (แผนภูมิที่ 3.3 ถึง 3.14)

1. เขตที่มีการใช้ที่ดินหลักเป็นที่ว่าง สวน หุ่นา คือ เขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตหนองจอก มีนบุรี บางขุนเทียน คลิ่งชัน หนองแขม และภาษีเจริญ เขตเหล่านี้ถือเป็นเขตที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีประชาชนส่วนหนึ่ง เดินทางไปยังเขตอื่น
2. เขตที่มีสัดส่วนการใช้ที่ดินผสมระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ว่าง ได้แก่ เขตห้วยขวาง และบางกะปิ เขตเหล่านี้ถือเป็นบริเวณที่เป็นที่อยู่อาศัย คือ เป็นจุดต้นทางของการเดินทาง (Origin)
3. เขตที่เป็นทั้งที่อยู่อาศัย และแหล่งงาน อยู่รวมกัน ได้แก่ เขตบางรัก ญาไท ธนบุรี คลองสาน ดุสิต บางกอกใหญ่ ยานนาวา บางเขน บางกอกน้อย ราษฎร์บูรณะ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใน เขตเหล่านี้จะมีการเดินทางใน 2 ลักษณะคือ เดินทางไปทำงานนอกเขต และเดินทางไปทำงานภายในเขต ขณะเดียวกันก็จะมีประชากรจากเขตอื่น เดินทางเข้ามาทำงานในเขตเหล่านี้ด้วย
4. เขตที่มีสัดส่วนของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันศึกษา และศาสนา ซึ่งถือเป็นแหล่งงานที่สำคัญมากกว่าประเภทอื่น ๆ ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบ พุทธรักษา สัมพันธวงศ์ เขตเหล่านี้จะมีประชาชนจากเขตอื่น ๆ เดินทางเข้ามาทำงาน

สำหรับเขตพระโขนง แม้ว่าจะมีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม แทรกอยู่เพียงร้อยละ 4.5 ในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย และที่ว่าง แต่จากจำนวนการจ้างงาน (ตารางที่ 3.12) แสดงให้เห็นว่า เขตพระโขนงเป็นแหล่งงานที่สำคัญแห่งหนึ่ง เขตพระโขนง จึงมีประชาชน เดินทางเข้าและออกจากเขตไปทำงาน เขตอื่นด้วย

ตารางที่ 3.9 ร้อยละของการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในแต่ละเขตเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของการใช้ที่ดินแต่ละประเภท
ทั่วกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528

ลำดับ	เขตการปกครอง	พิกาศัย	พาณิชย์กรรม	อุตสาหกรรม	สถาบันราชการ	สถาบันศึกษา	ที่ว่าง	รวม
1	พระนคร	5.27	25.29	0.45	44.94	16.86	7.19	100.00
2	ป้อมปราบ	12.81	52.31	-	21.53	13.34	-	100.00
3	ปทุมวัน	25.10	24.28	-	20.06	13.54	17.04	100.00
4	สัมพันธวงศ์	-	73.80	-	16.95	9.25	1.	100.00
5	บางรัก	42.25	28.00	0.45	21.62	7.88	-	100.00
6	ยานนาวา	39.90	4.76	12.38	24.30	4.84	19.82	100.00
7	ดุสิต	19.12	6.19	4.88	36.99	7.32	25.54	100.00
8	พญาไท	30.88	14.46	0.58	45.76	8.22	2.12	100.00
9	ห้วยขวาง	36.48	7.59	0.81	8.96	1.81	44.55	100.00
10	พระโขนง	30.96	4.01	4.53	6.31	1.35	52.84	100.00
11	บางเขน	29.18	2.82	1.39	20.36	2.49	43.76	100.00
12	บางกะปิ	31.22	2.52	1.52	2.53	1.30	60.91	100.00
13	หนองจอก	1.75	0.05	0.08	1.85	0.25	96.01	100.00
14	มีนบุรี	6.15	0.23	0.72	1.05	0.31	91.54	100.00
15	ลาดกระบัง	8.98	0.28	3.53	1.70	1.38	86.13	100.00
16	ธนบุรี	33.42	21.43	0.75	15.53	8.86	16.01	100.00
17	คลองสาม	42.01	16.13	7.27	21.29	8.92	6.38	100.00
18	บางกอกน้อย	40.06	8.05	1.18	16.60	2.87	31.24	100.00
19	บางกอกใหญ่	52.02	11.33	4.04	18.82	8.06	5.73	100.00
20	ภาษีเจริญ	20.96	3.08	2.46	8.04	2.06	63.42	100.00
21	บางขุนเทียน	5.89	0.76	1.61	2.36	0.96	88.41	100.00
22	ตลิ่งชัน	5.95	0.28	0.08	3.67	0.91	89.11	100.00
23	ราชบุรีบูรณะ	17.12	2.10	7.11	3.64	12.01	68.82	100.00
24	หนองแขม	8.12	0.79	1.90	4.00	1.23	83.96	100.00
	รวม \bar{X}	23.61	12.88	2.74	15.35	5.57	41.69	100.00

ตารางที่ 3.10 แสดงร้อยละของการใช้ที่ดินหลักในแต่ละเขต พ.ศ. 2526

ลำดับ	เขตการปกครอง	L ₁ พักอาศัย	L ₂ พาณิชยกรรม	L ₃ อุตสาหกรรม	L ₄ สถาบันราชการ	L ₅ สถาบันศึกษา	L ₆ ที่ว่าง	L อื่น ๆ
1	พระนคร		25.29		44.94	16.86		12.81
2	ป้อมปราบฯ		52.31		21.53	13.34		12.81
3	ปทุมวัน	25.10	24.28		20.06	13.54		17.04
4	สัมพันธวงศ์		73.80		16.95	9.25		1.00
5	บางรัก	42.05	28.00		21.62	7.88		0.45
6	ยานนาวา	39.90		12.38	24.30			28.42
7	ดุสิต			4.88	36.99	7.32		31.73
8	พญาไท	30.86	14.46		45.76	6.22		2.70
9	ห้วยขวาง	36.48					44.55	18.97
10	พระโขนง	30.86		4.53			52.84	11.67
11	บางเขน	29.18			20.36		43.76	6.70
12	บางกะปิ	31.22					60.91	7.87
13	หนองจอก						96.01	3.99
14	มีนบุรี						91.54	8.46
15	ลาดกระบัง			3.53			86.13	10.34
16	ธนบุรี	33.42	21.43		15.53	8.86		18.76
17	คลองสาน	42.01	16.13	7.27	21.29	8.92		6.38
18	บางกอกน้อย	40.06			18.60			43.97
19	บางกอกใหญ่	52.02		4.04	18.82	8.06		17.06
20	ภาษีเจริญ						63.42	36.58
21	บางขุนเทียน						66.41	11.58
22	คลองตัน						89.11	10.89
23	ราษฎร์บูรณะ			7.11		12.01	68.82	22.86
24	หนองแขม						63.96	16.04
รวม	กรุงเทพมหานคร	23.61	12.88	2.74	15.35	5.57	41.69	-

ที่มา : ตารางที่ 3.9

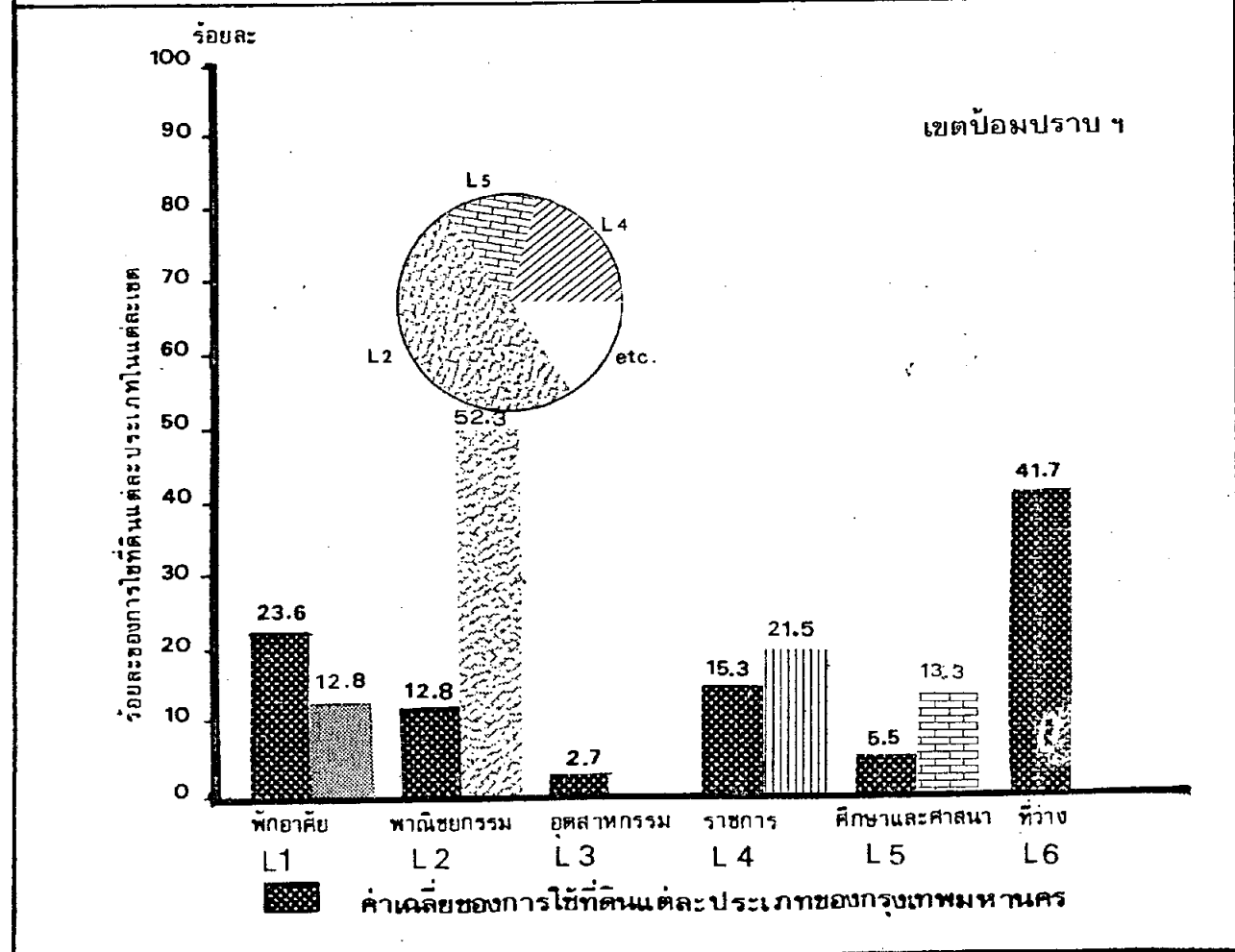
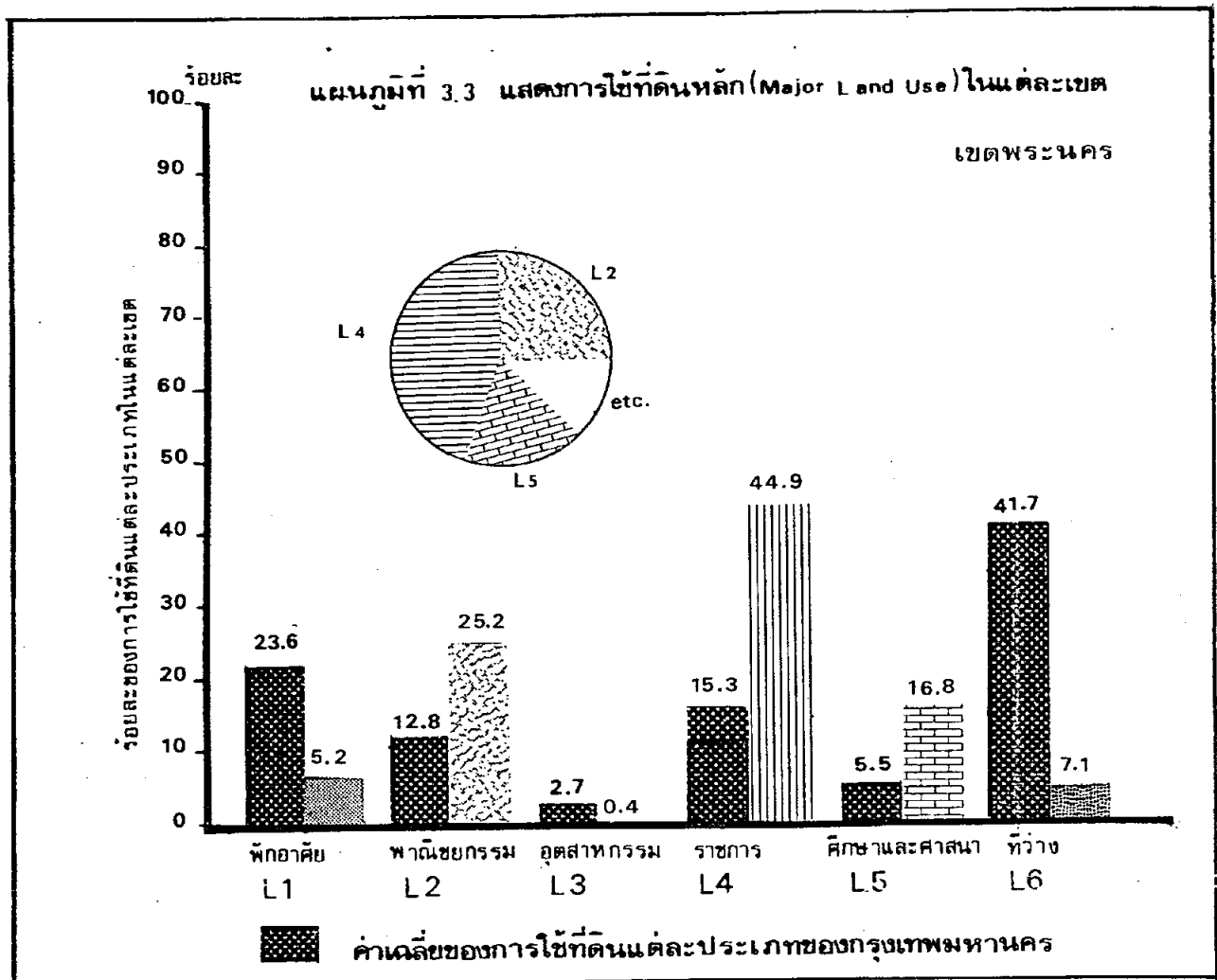
ตารางที่ 3.11 แสดงกลุ่มของเขตที่มีการใช้ที่ดินหลักประเภทเดียวกัน พ.ศ. 2526

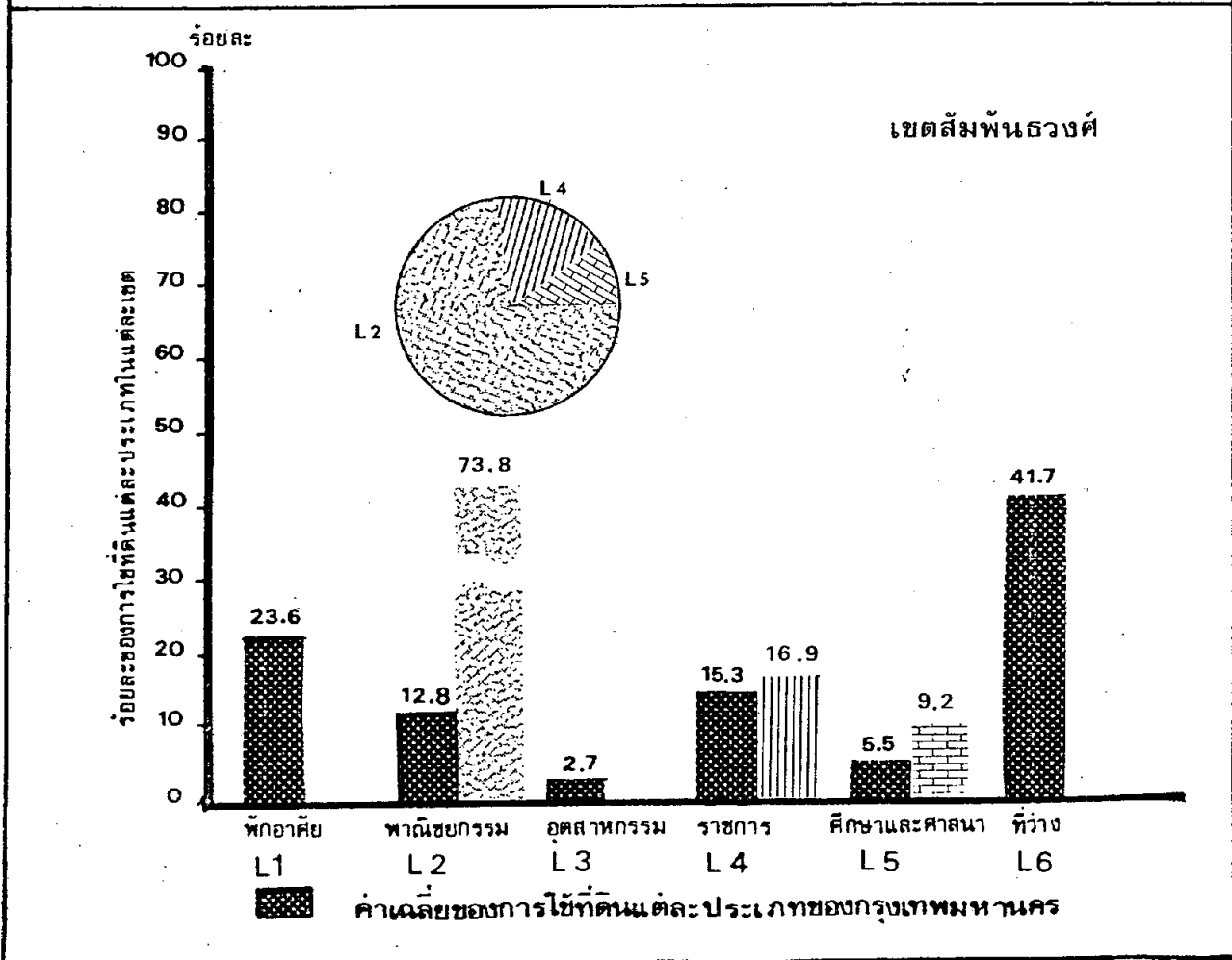
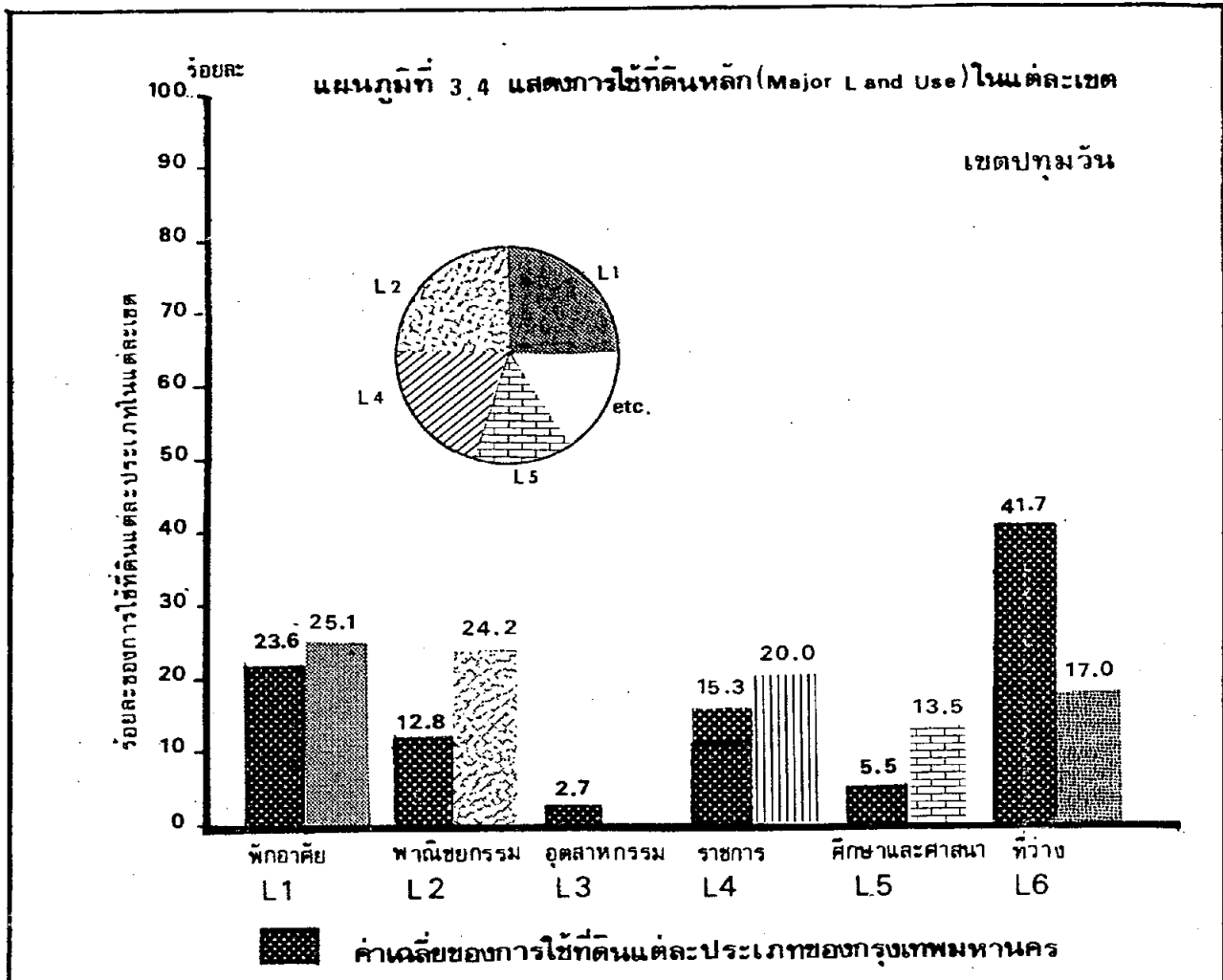
กลุ่ม	การใช้ที่ดินหลัก	เขตปกครอง	จำนวนเขต	หมายเหตุ
1	L_6	หนองจอก, มีนบุรี, บางขุนเทียน คลองชัน, หนองแขม, ภาษีเจริญ	6	L_1 = ย่านพักอาศัย
2	$L_1 + L_4$	บางกอกน้อย	1	L_2 = ย่านพาณิชย์กรรม
3	$L_1 + L_6$	ห้วยขวาง, บางกะปิ	2	L_3 = ย่านอุตสาหกรรม
4	$L_3 + L_6$	ลาดกระบัง	1	L_4 = ย่านสถาบันราชการ และสาธารณูปโภค
5	$L_1 + L_3 + L_4$	ยานนาวา	1	L_5 = ย่านสถาบันการศึกษา และศาสนสถาน
6	$L_1 + L_3 + L_6$	พระโขนง	1	L_6 = ที่ว่าง, สวน, หุ่นา
7	$L_1 + L_4 + L_6$	บางเขน	1	
8	$L_2 + L_4 + L_5$	พระนคร, ป้อมปราบฯ, สัมพันธวงศ์	3	
9	$L_3 + L_4 + L_5$	ดุสิต	1	
10	$L_3 + L_5 + L_6$	ราชบุรีpurณะ	1	
11	$L_1 + L_2 + L_4 + L_5$	ปทุมวัน, ภาษีโท, บางรัก, ธนบุรี	4	
12	$L_1 + L_3 + L_4 + L_5$	บางกอกใหญ่	1	
13	$L_1 + L_2 + L_3 + L_4 + L_5$	คลองสาน	1	

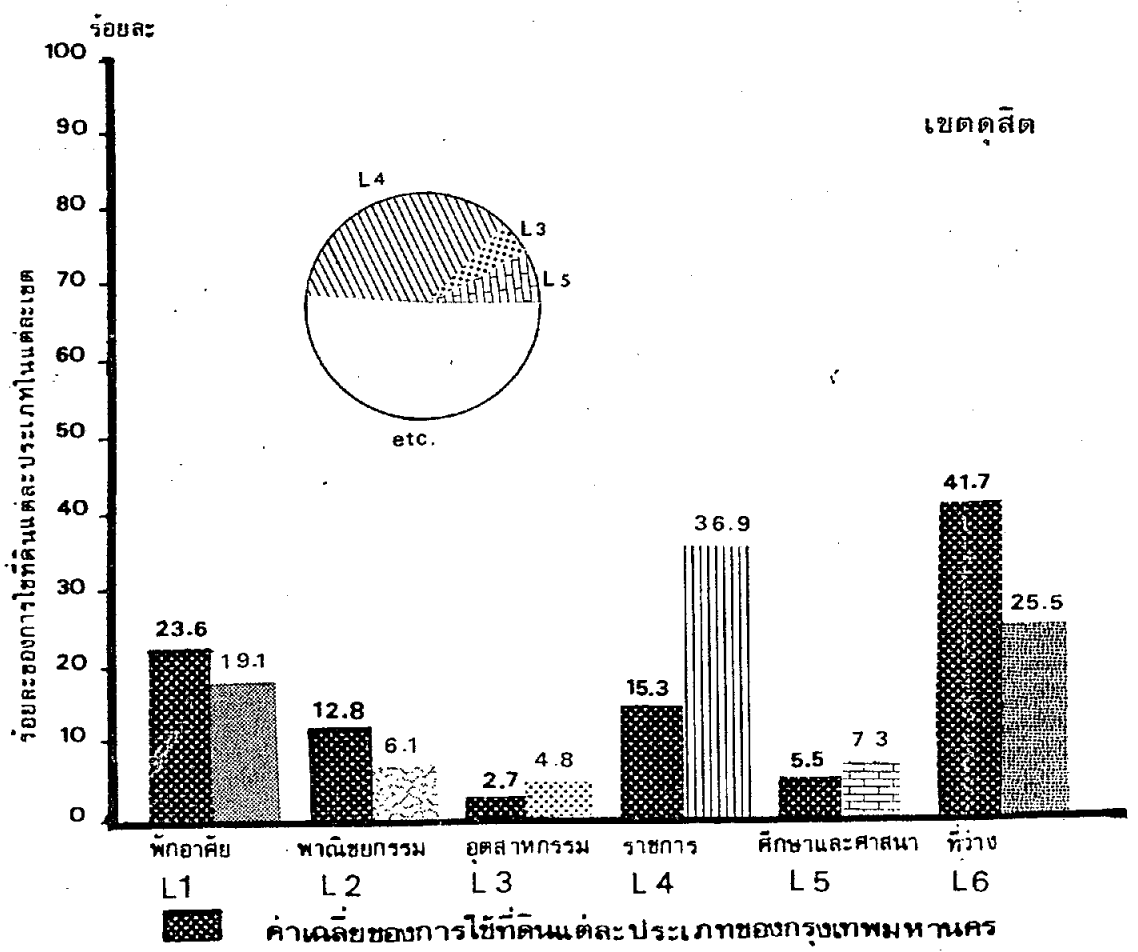
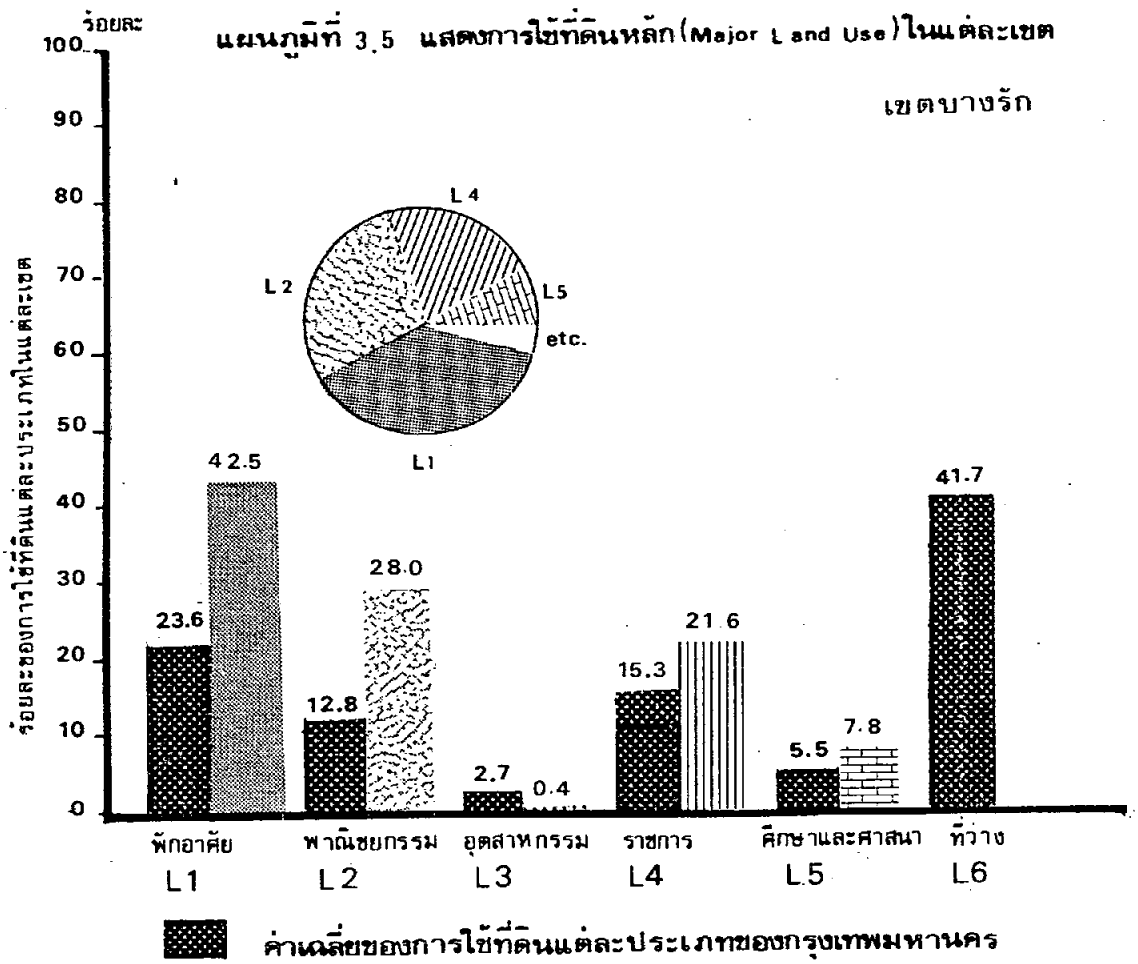
ที่มา : จากการคำนวณการหาการใช้ที่ดินหลักโดยวิธี Nelson's Research

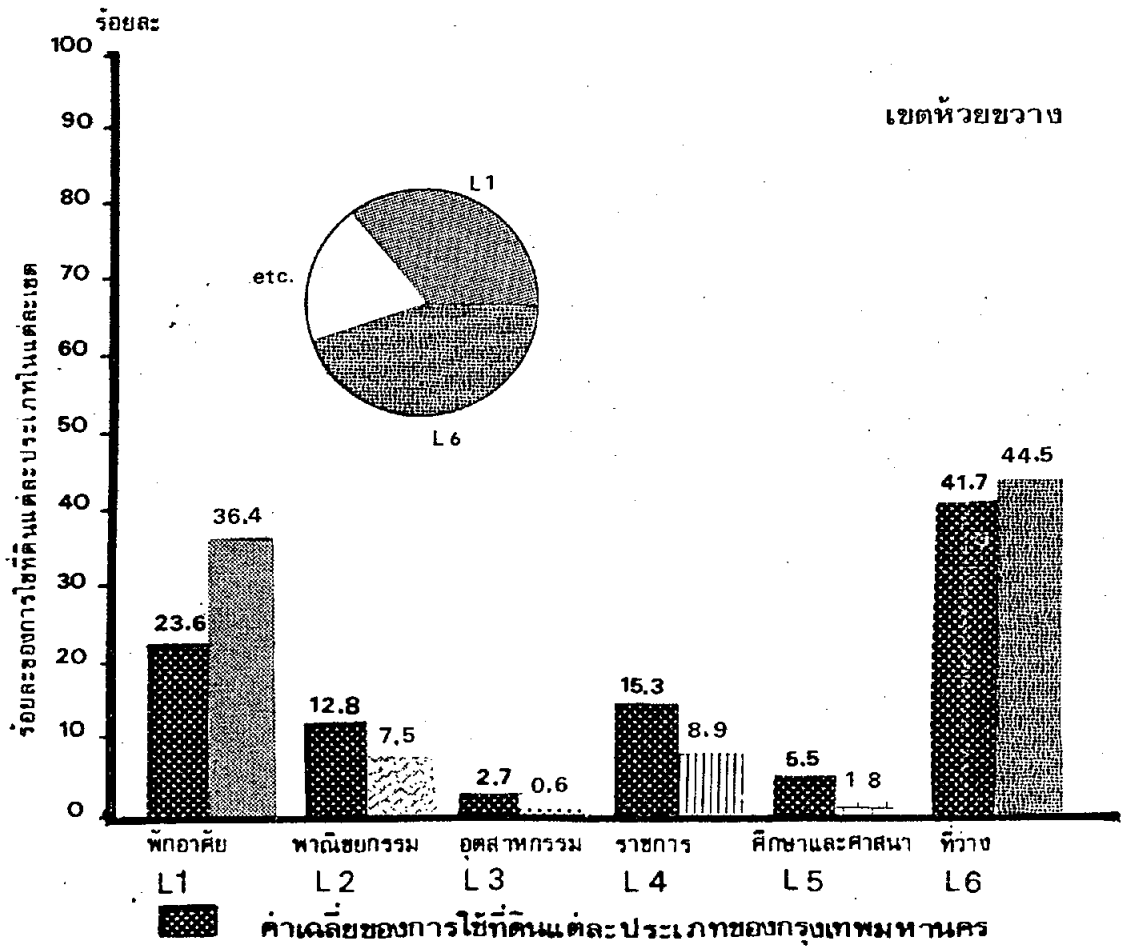
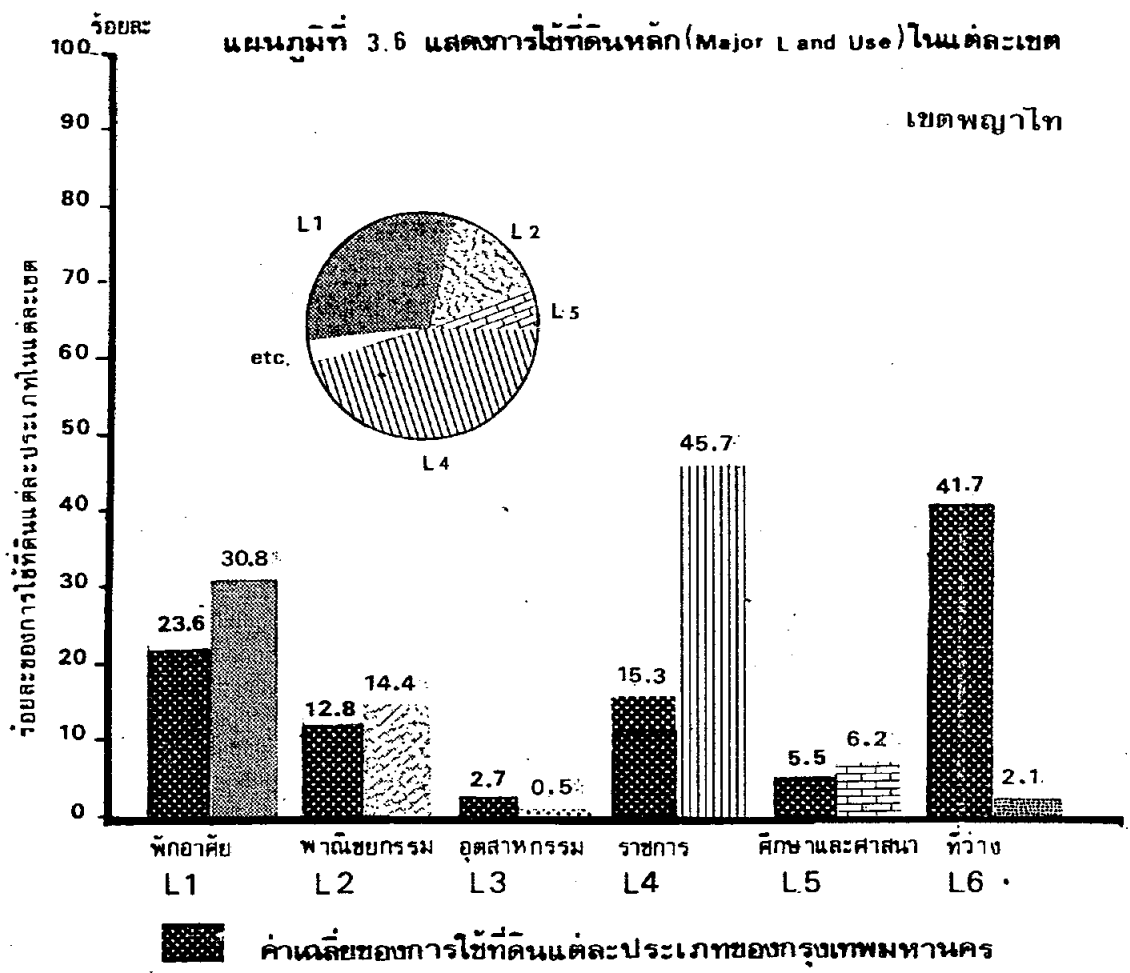
ตารางที่ 3.9 และ 3.10

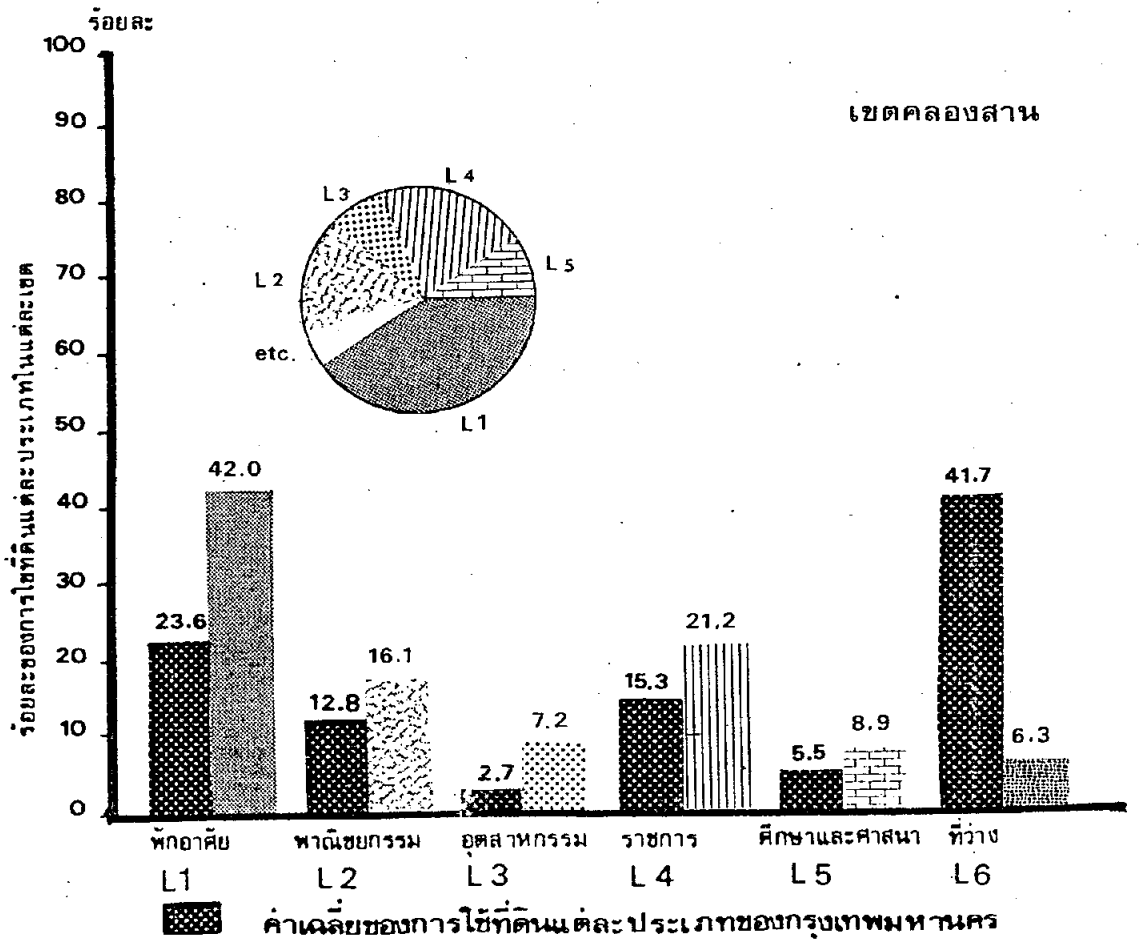
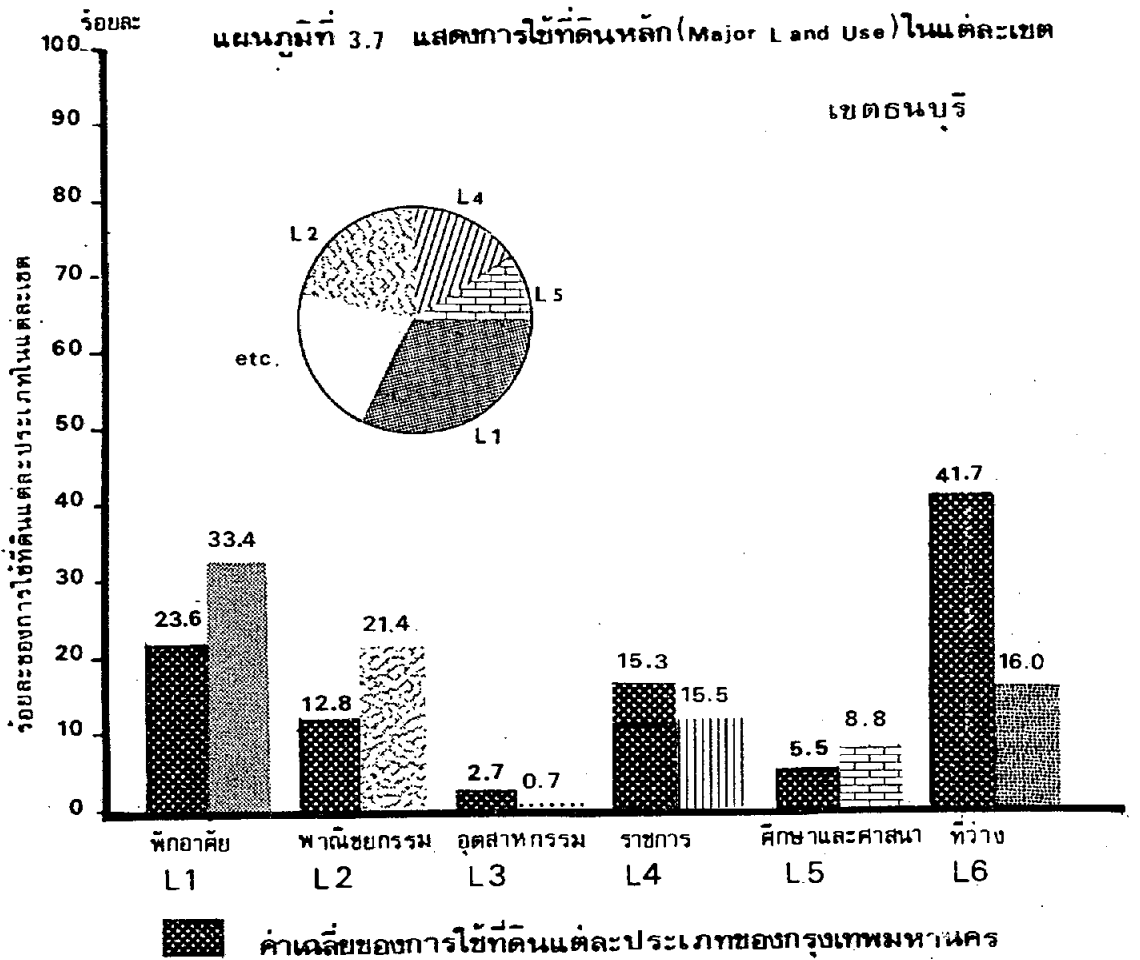
แผนภูมิที่ 3.9 ถึง 3.14

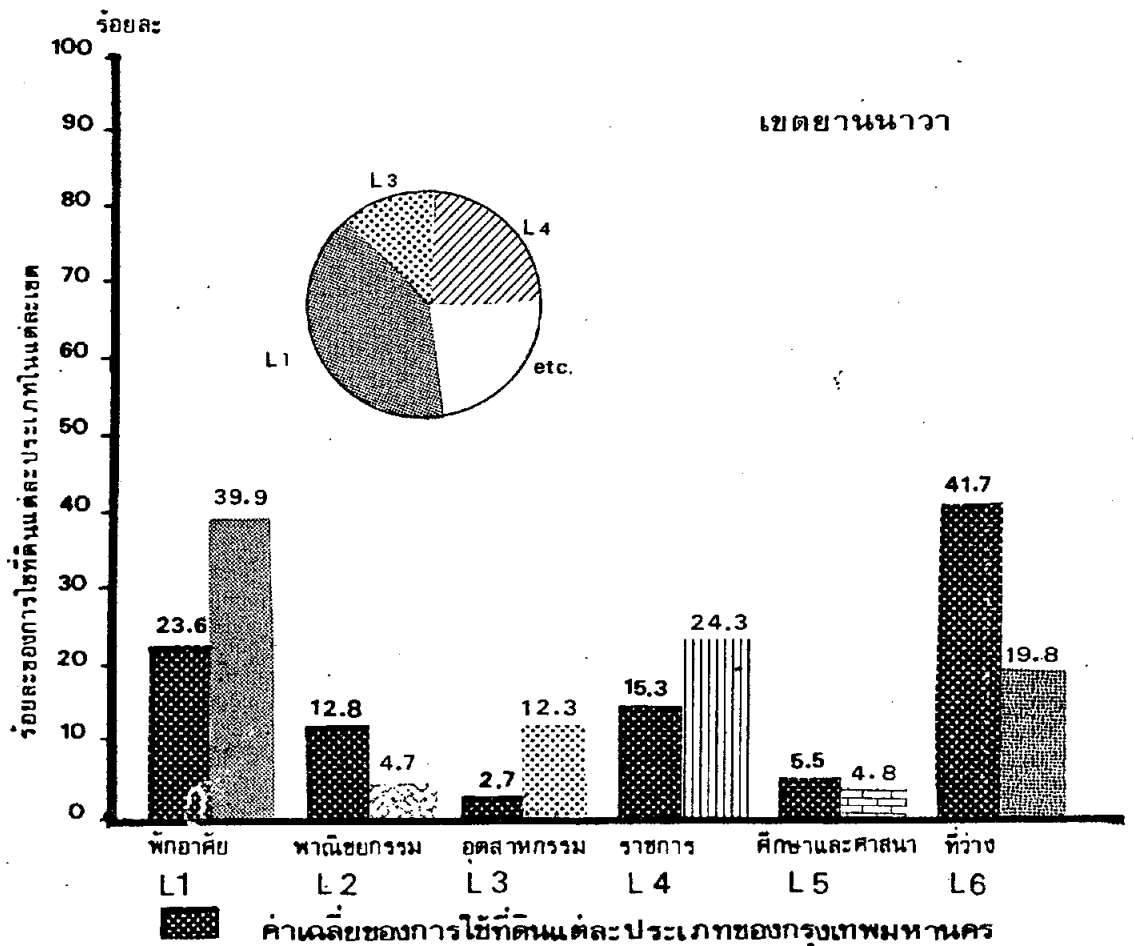
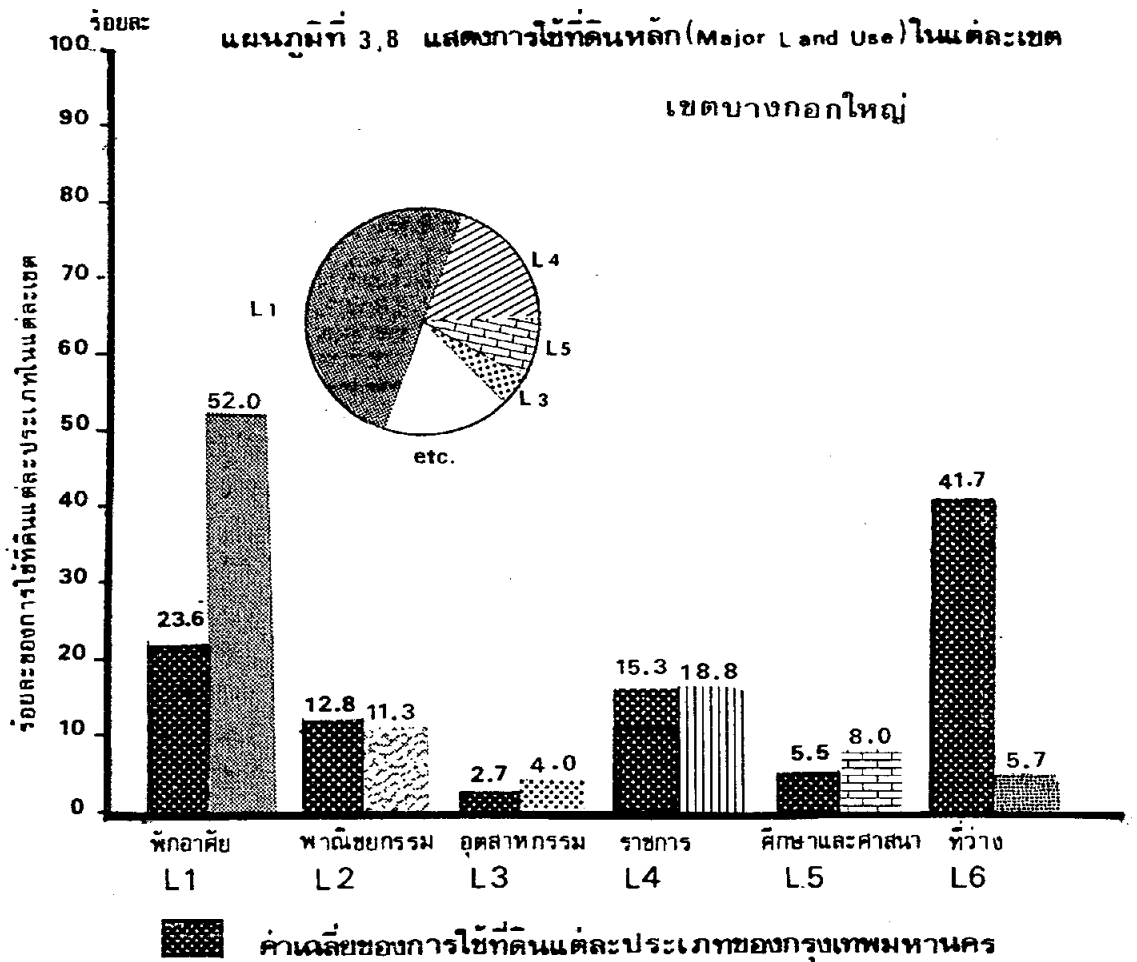


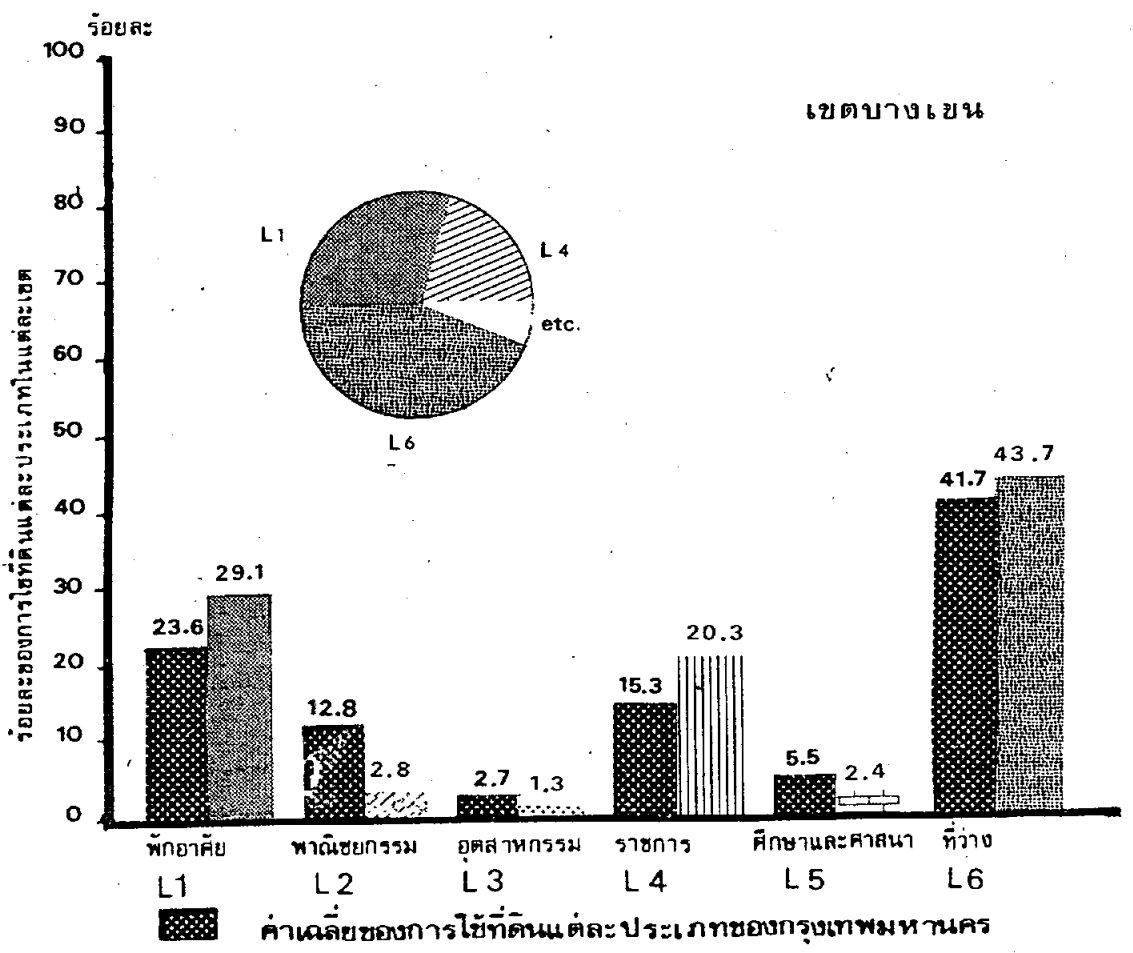
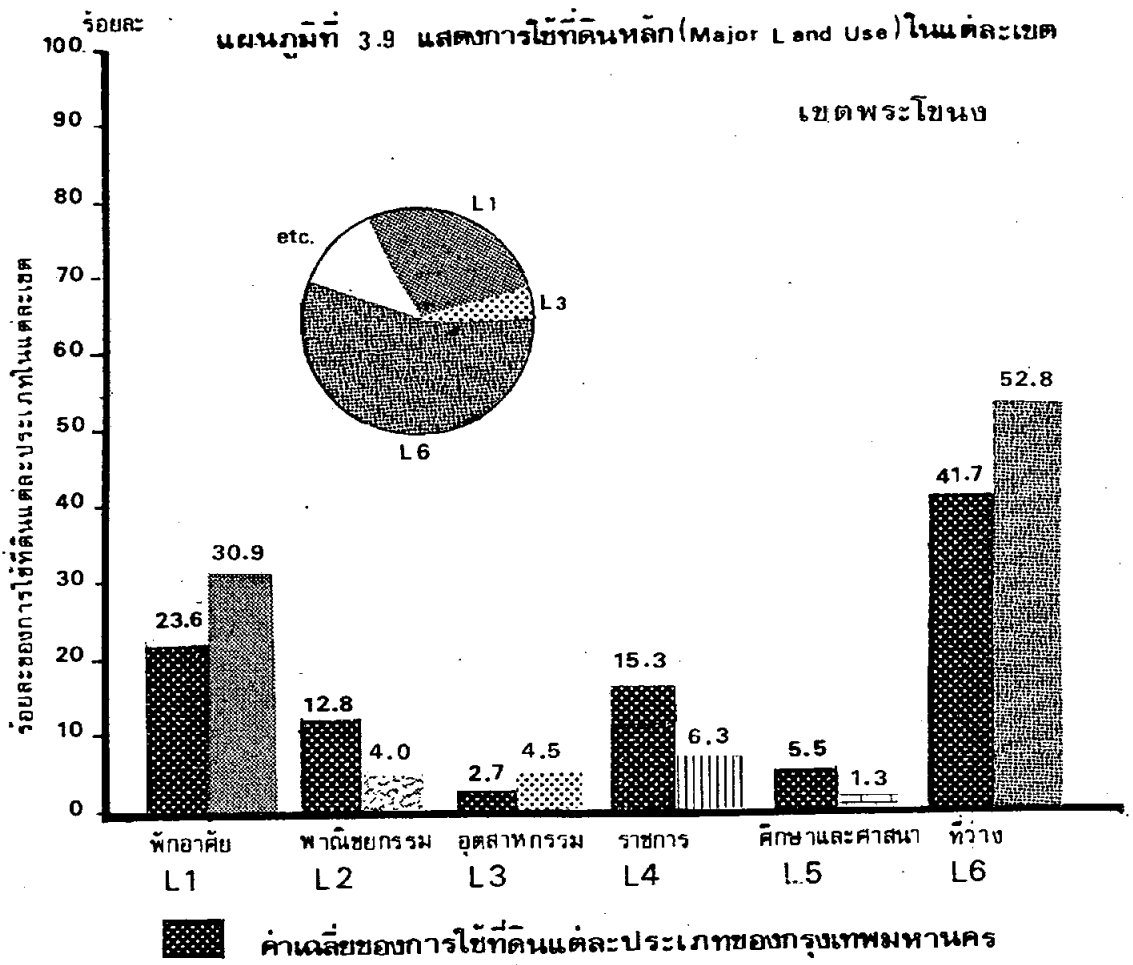


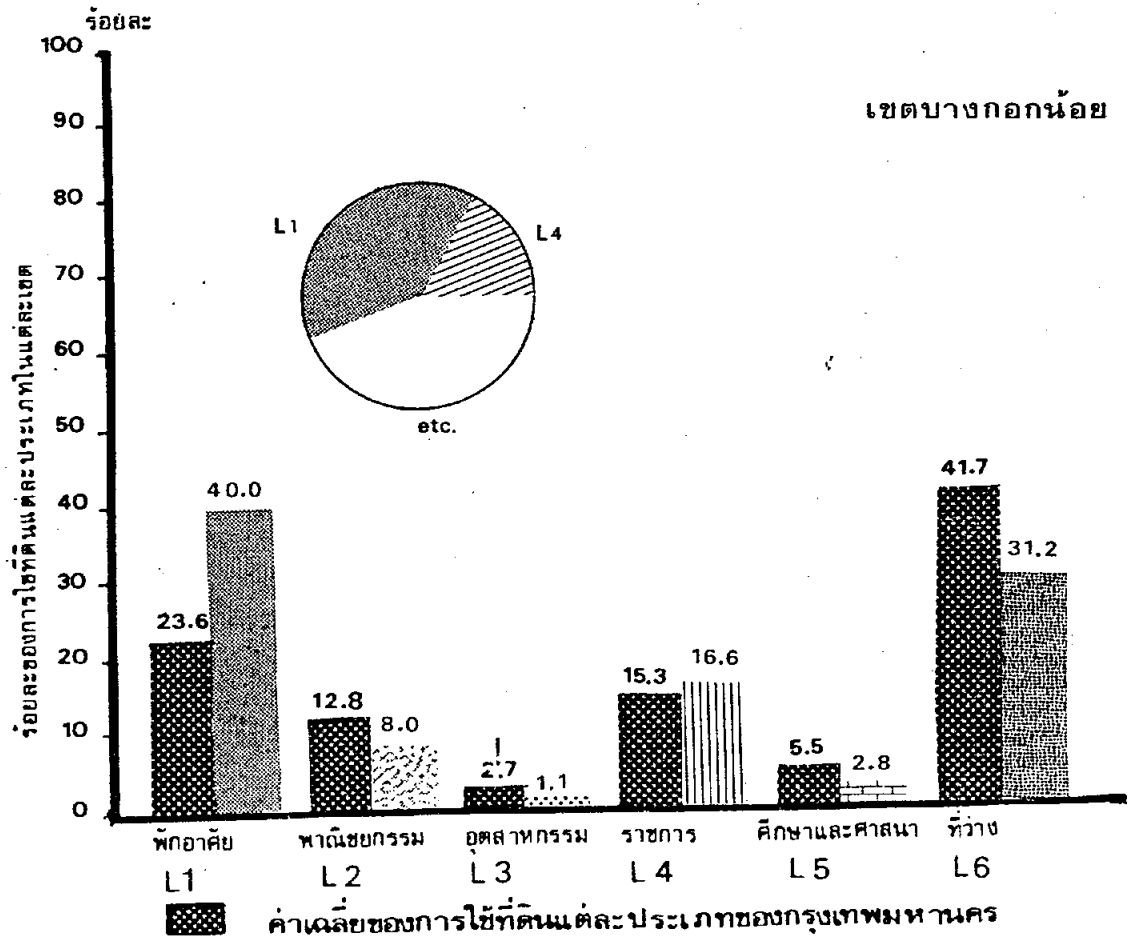
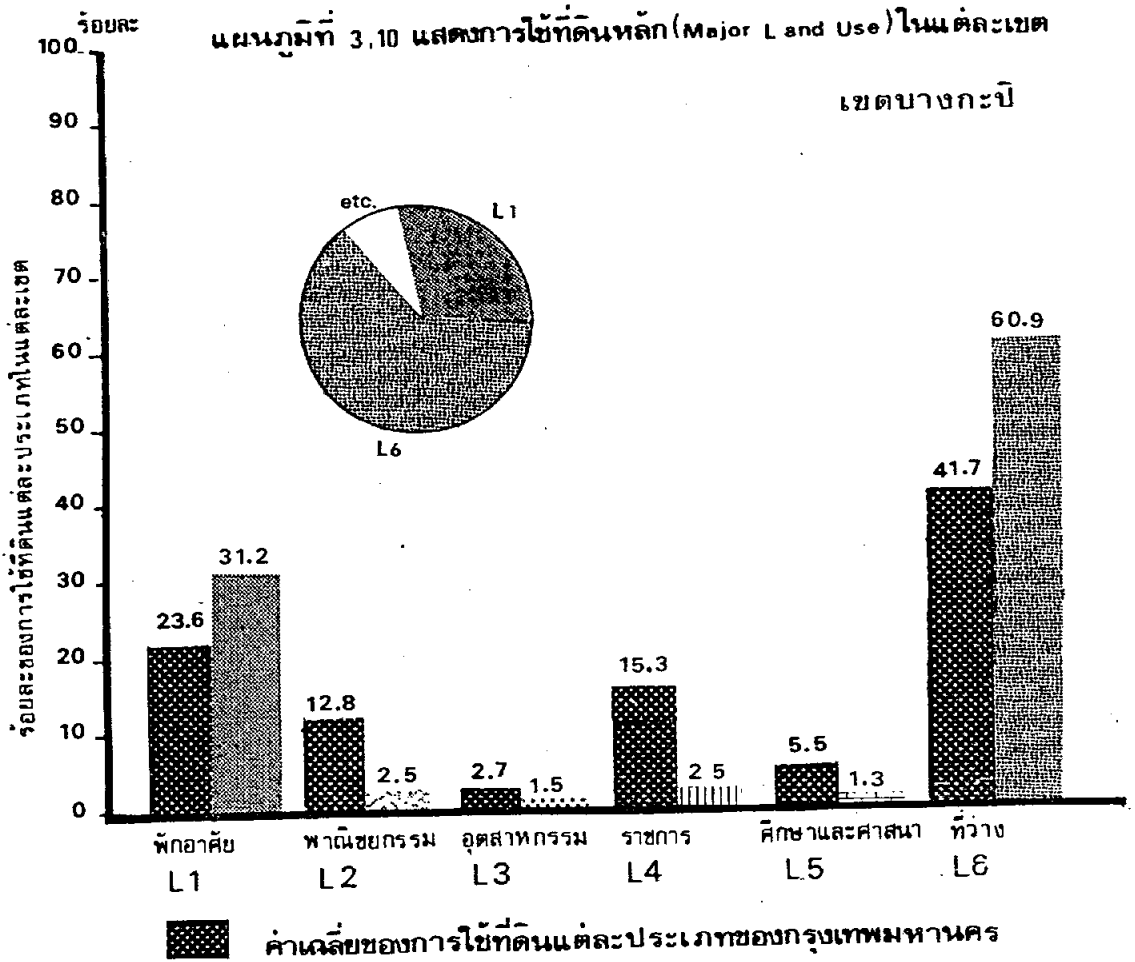


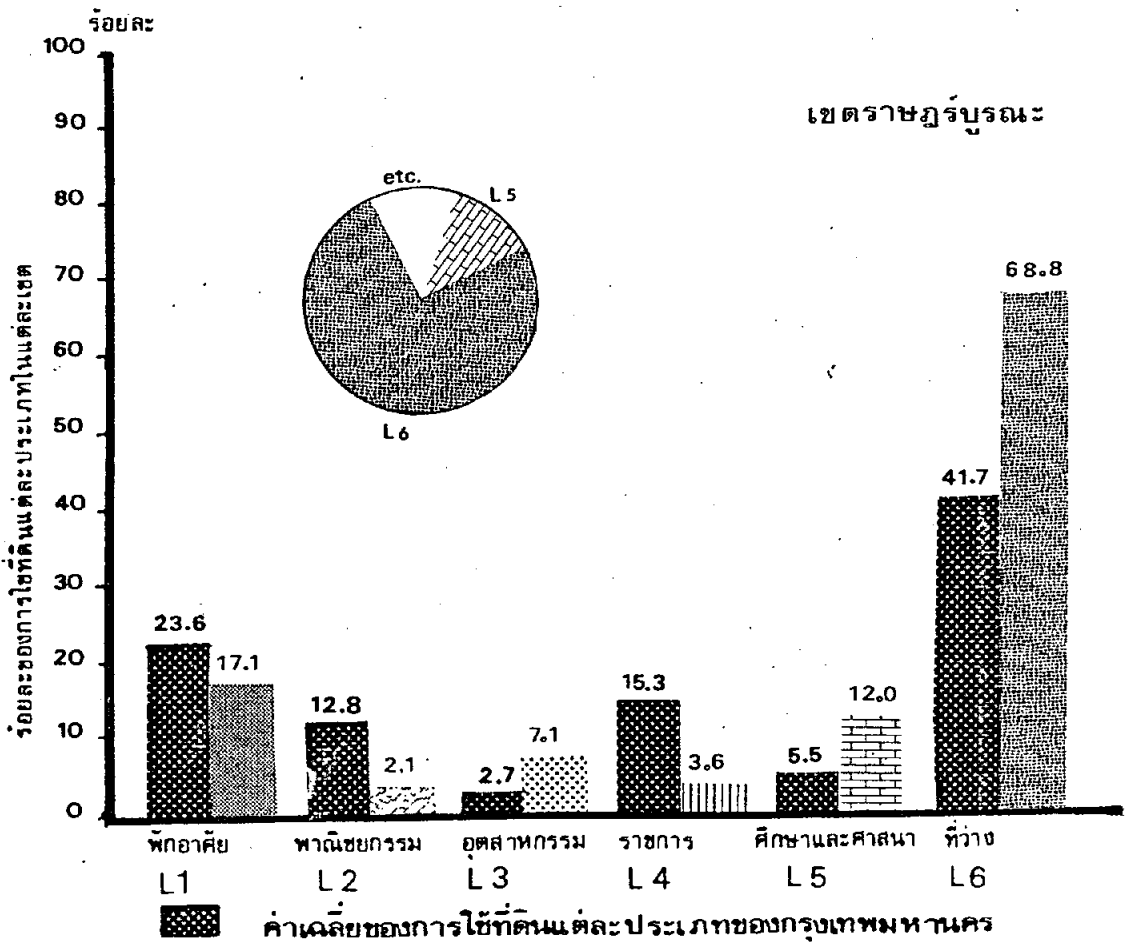
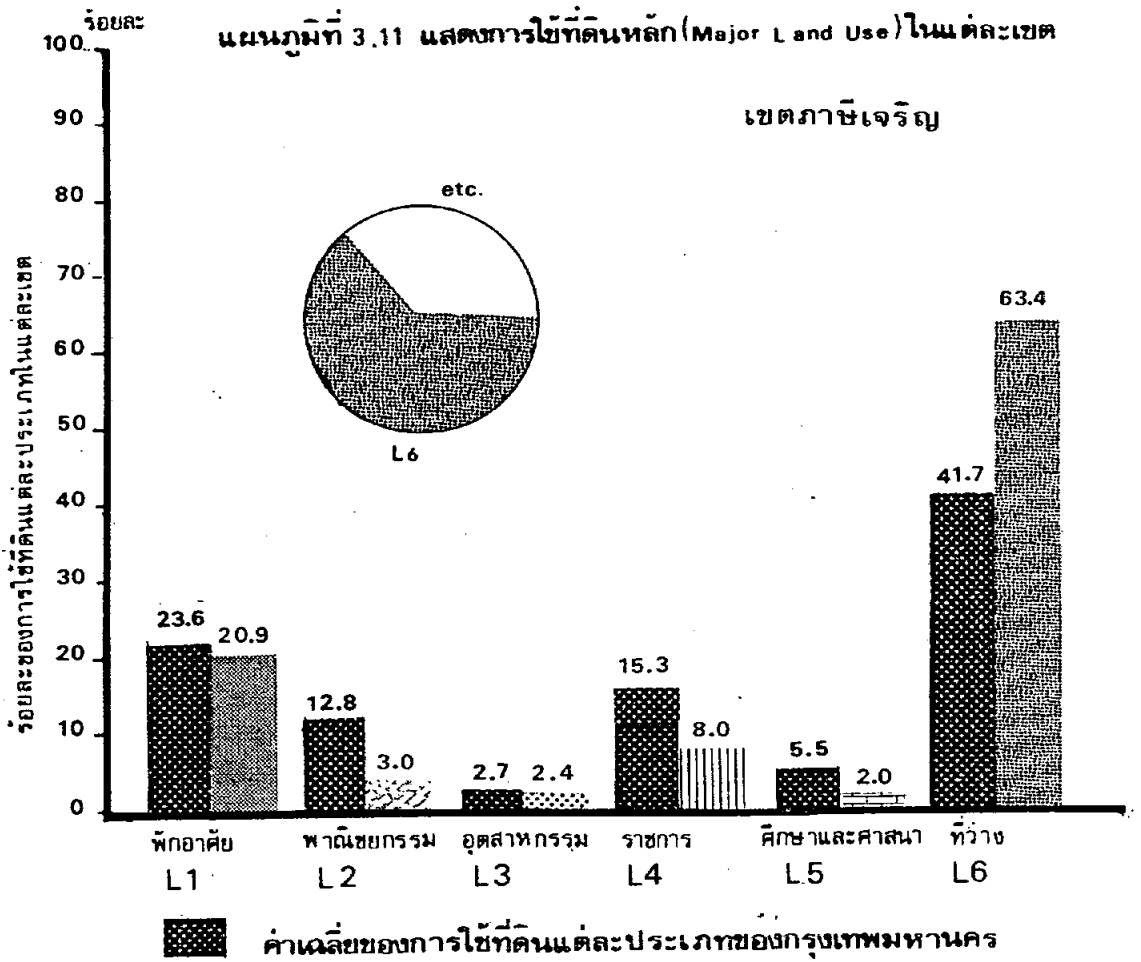




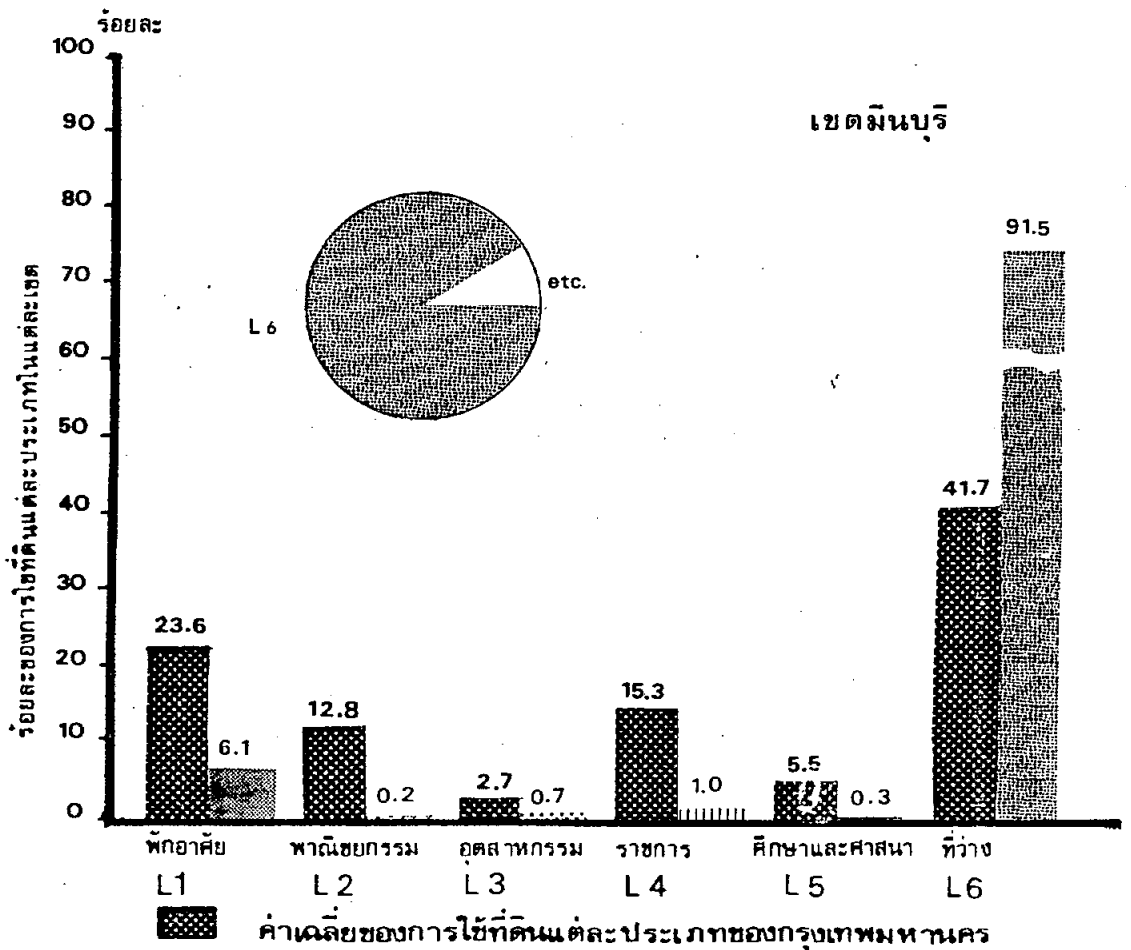
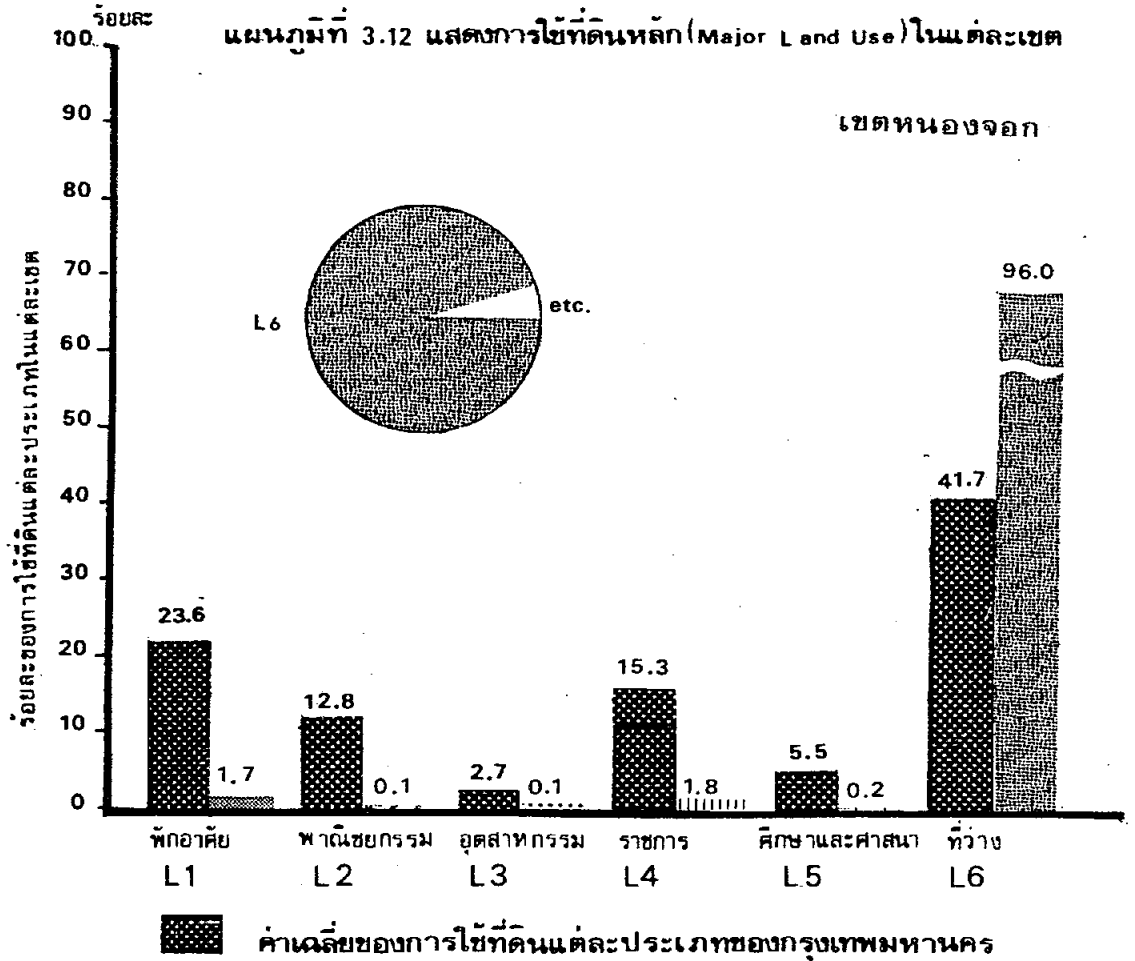


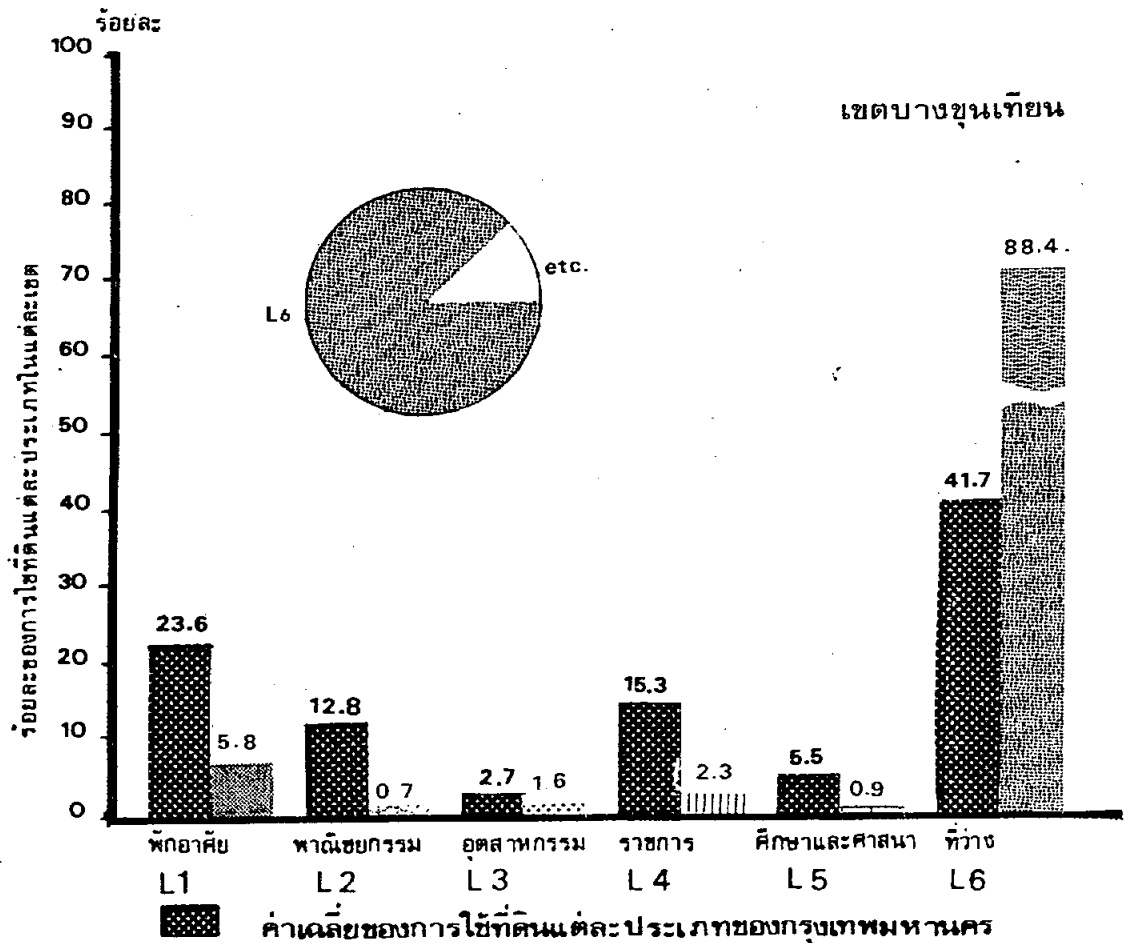
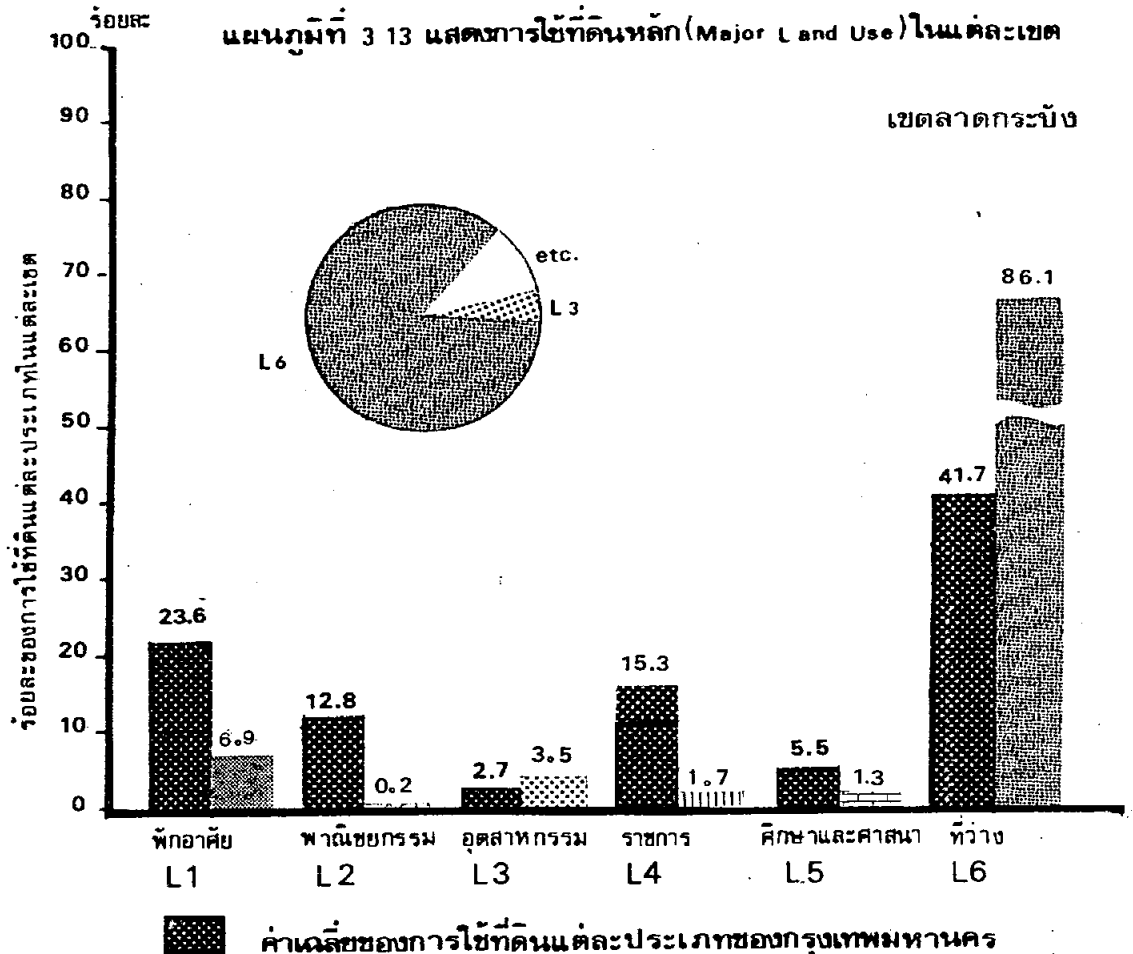


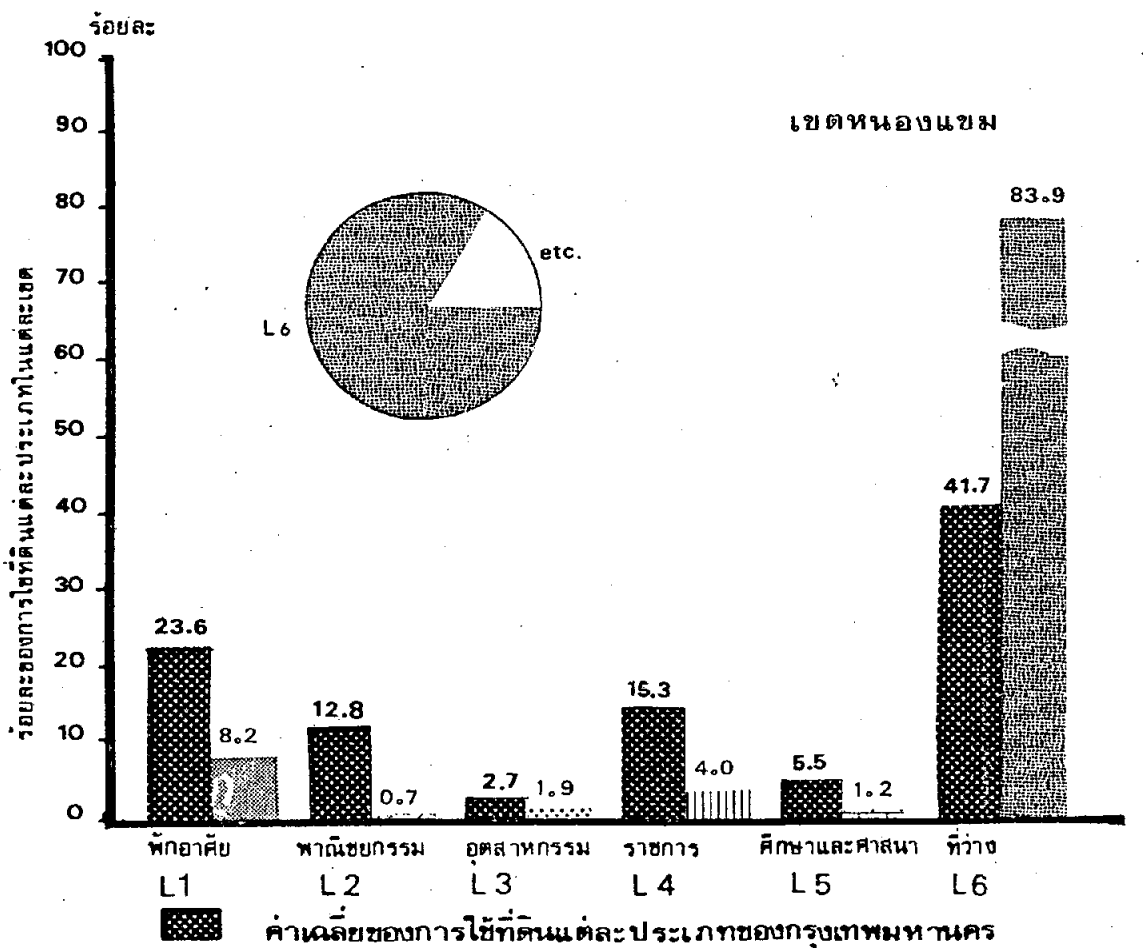
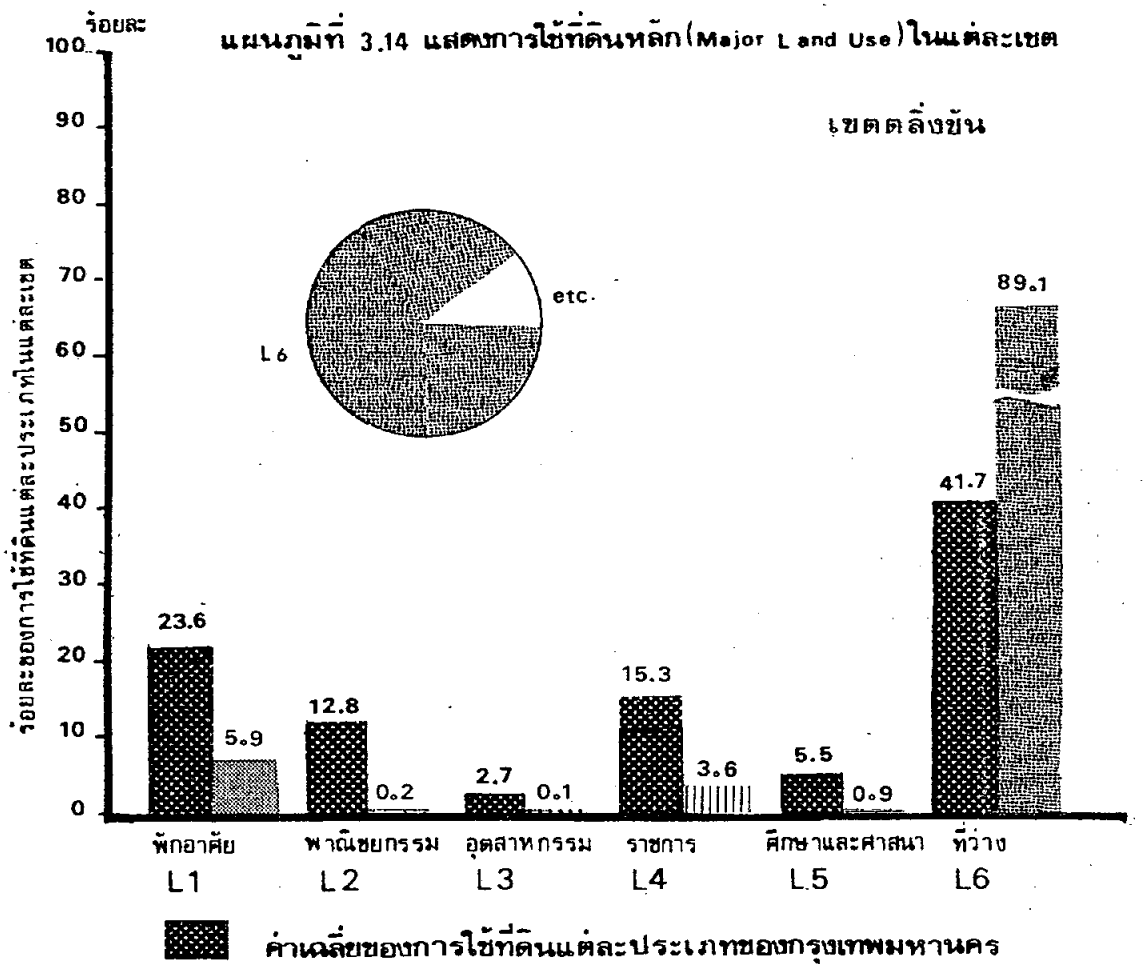




แผนภูมิที่ 3.12 แสดงการใช้ที่ดินหลัก (Major Land Use) ในแต่ละเขต



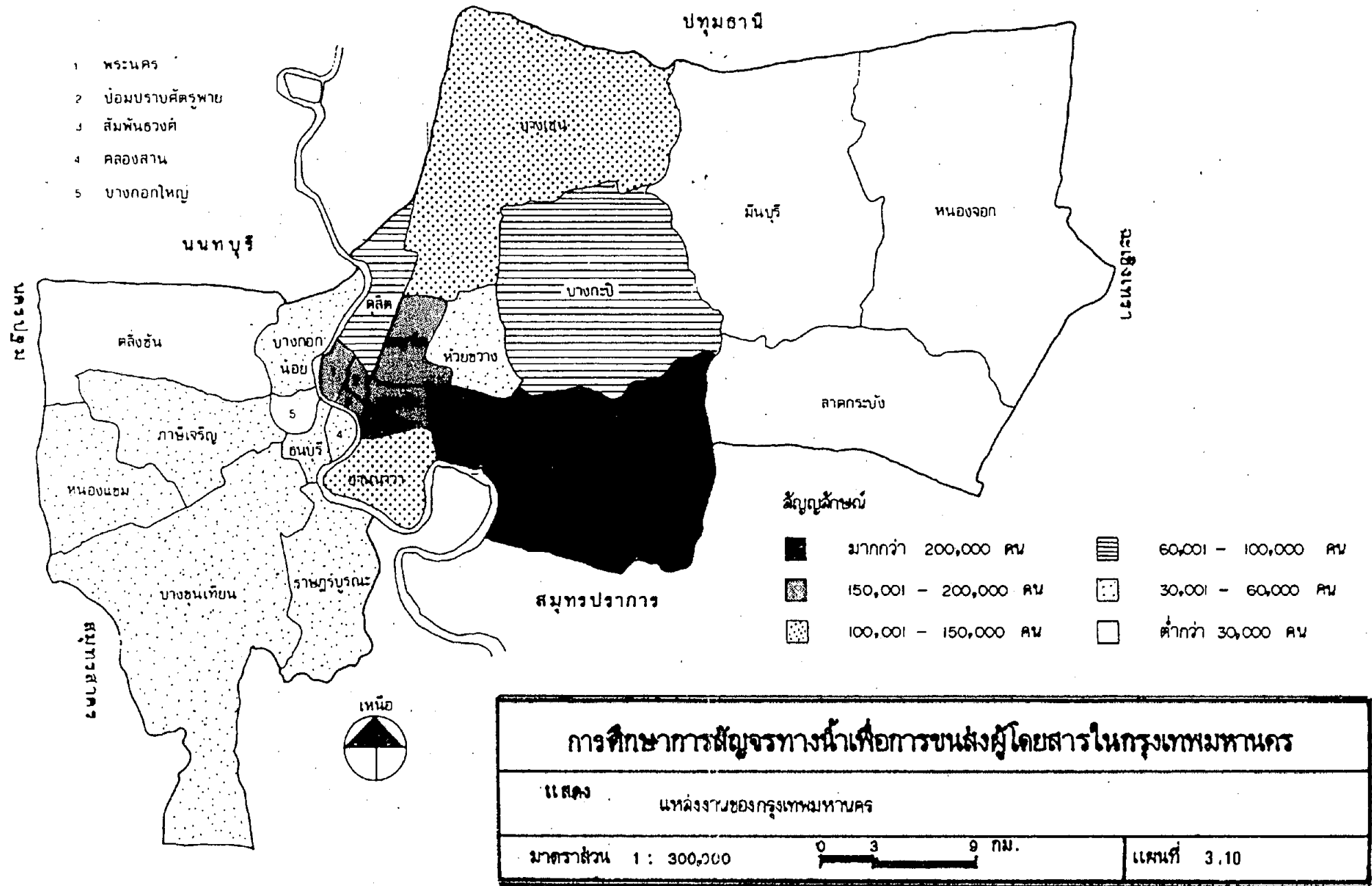




ตารางที่ 3.12 จำนวนการจ้างงานของกรุงเทพมหานครจำแนกเป็นรายเขต พ.ศ.
2525 และ พ.ศ.2545

เขต	การจ้างงาน		
	พ.ศ. 2525	พ.ศ. 2545	GR.
หนองจอก	18,300	24,180	1.4
มีนบุรี	16,170	33,450	3.7
ลาดกระบัง	18,380	54,670	5.6
ตลิ่งชัน	8,220	10,550	1.3
หนองแขม + ภาษีเจริญ	73,101	73,010	0
บางขุนเทียน	54,010	54,010	0
บางกะปิ	71,530	213,620	5.6
บางเขน	112,720	262,910	4.3
ราชบุรีpurณะ	57,240	57,240	0
พระโขนง	216,390	251,160	1
ห้วยขวาง	58,910	149,370	4.8
ยานนาวา	120,960	259,810	3.9
บางกอกใหญ่	20,980	39,470	3.2
บางกอกน้อย	51,210	106,410	3.7
พระนคร	185,310	185,310	0
คลองสาม	36,700	56,660	2.2
ดุสิต	76,220	76,220	0
บางรัก	253,530	274,120	.4
ปทุมวัน	152,240	226,600	2.0
พญาไท	163,410	192,520	.8
ธนบุรี	49,400	96,150	3.5
สัมพันธวงศ์	156,190	156,190	0
ป้อมปราบ	175,370	175,370	0
กรุงเทพมหานคร	2,148,400	3,033,000	11.7

ที่มา: JICA





5. แหล่งงานในกรุงเทพมหานคร

แหล่งงานในที่นี้ พิจารณาจากจำนวนการจ้างงานรวมของสถานที่ราชการ โรงงาน อุตสาหกรรม สถานบริการ ร้านค้า งานด้านเกษตรกรรมและอื่น ๆ จากรายงานการศึกษาเรื่อง " The Second Stage Expressway System in the Greater Bangkok " ของ Japan Internation Cooperation Agency ได้ศึกษาเรื่องการจ้างงานของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพบว่า เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครปี 2525 กรุงเทพมหานครมีการจ้างงานในสาขาต่าง ๆ ประมาณ 2,148,400 คน (ตารางที่ 3.12) โดยเขตที่มีการจ้างงานมากที่สุดคือ เขตบางรัก มีประมาณ 253,530 คนรองลงมาคือเขตพระโขนง พระนคร ป้อมปราบ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินของเขตเหล่านี้ที่มีสัดส่วนของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และสถานที่ราชการมากกว่าประเภทอื่น ๆ จากจำนวนตัวเลขการจ้างงาน ทำให้เห็นว่า เขตที่มีการจ้างงานมากส่วนใหญ่จะอยู่ทางด้านฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในเขตชั้นใน จะมีการจ้างงานสูง ๆ และลดลงในกลุ่มเขตชั้นกลาง ในขณะที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีการจ้างงานในปริมาณน้อย และน้อยมากในเขตชั้นนอก คือเขตลาดกระบัง หนองจอก มีนบุรี และดลิ่งชัน (แผนที่ 3.10)

6. ระบบการสัญจรในกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันระบบการสัญจร ในเขตกรุงเทพมหานครแบ่งได้เป็น 2 ระบบใหญ่ ๆ คือ

1. ระบบการสัญจรทางบก ซึ่งได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สาธารณะ
รถไฟ
2. ระบบการสัญจรทางน้ำ ได้แก่ระบบเรือข้ามฟากแม่น้ำ เรือข้ามเลียบบแม่น้ำ
และ เรือหางยาว

ระบบการสัญจรทั้ง 2 ระบบ นี้ต่างก็มีรูปแบบ และบทบาทในการเอื้ออำนวยให้การเดินทางของประชาชน ไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว สะดวก ประหยัดและปลอดภัย

การศึกษาระบบโครงข่ายการสัญจร และสภาพการจราจรในส่วนนี้ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาร่วมกับการใช้ที่ดิน การใช้ที่หลักข้างต้น เพื่อแสดงให้เห็นถึงลักษณะการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครว่ามีรูปแบบอย่างไร

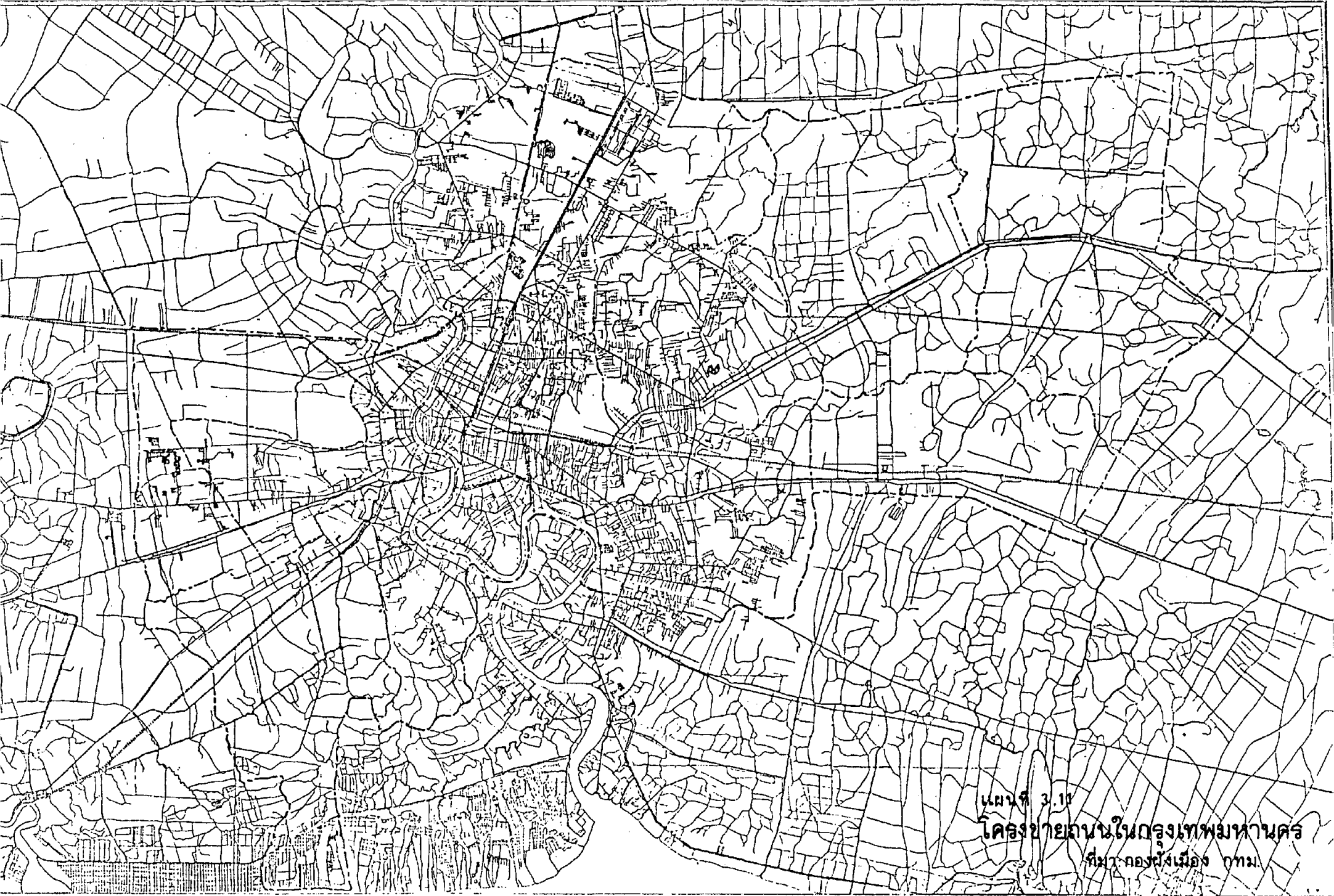
6.1 ระบบการสัญจรทางบก

6.1.1 ระบบถนน

ปัจจุบันในเขตกรุงเทพมหานคร มีถนนยาวรวมประมาณ 1,500 กิโลเมตร ประกอบด้วยถนนสายสำคัญและถนนซอย พอจะพิจารณาแบ่งเป็นส่วน ๆ ได้ ดังนี้ (แผนที่ 3.11)

6.1.1.1 ภายในเขตใจกลางกรุงเทพมหานคร บริเวณที่ล้อมรอบด้วยแม่น้ำเจ้าพระยา คลองผดุงกรุงเกษม และทางรถไฟสายเหนือ รูปแบบของถนนเป็นลักษณะตารางเหลี่ยม (Grid System) ซึ่งประกอบด้วยด้วยถนนต่าง ๆ เช่น ถนนราชวิถี ถนนศรีอยุธยา ถนนหลานหลวง ถนนราชดำเนินกลาง ถนนบำรุงเมือง ถนนเจริญกรุง ในแนวตะวันออก - ตะวันตก และมีถนนพระรามที่ 5 เป็นแนวเหนือ - ใต้ ถนนเหล่านี้ส่วนใหญ่ค่านพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมสูง

6.1.1.2 ภายนอกกรอบใจกลางกรุงเทพมหานคร มีถนนที่มีรูปแบบผิดไปจากรูปแบบตารางเหลี่ยม เป็นถนนที่ไม่มีรูปแบบที่แน่นอน โดยประกอบด้วยถนนสายหลัก ที่พุ่งเป็นรัศมีออกจากใจกลางเมือง (Radial road) ออกสู่พื้นที่โดยรอบของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ถนนบางกอกน้อย - นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม ถนนดาวคะนอง - จอมทอง ถนนธนบุรีปากท่อ และถนนพุทธมณฑลสาย 2 ซึ่งเป็นถนนหลักทางฝั่งธนบุรี ส่วนฝั่งพระนครมี ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนพญาไท ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนเหล่านี้ เป็นถนนสายหลักที่อยู่ห่างกันมาก ทำให้พื้นที่ถูกแบ่งออกเป็นผืนใหญ่ ขาดถนนสายย่อยตัดเชื่อม จึงทำให้การเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ ไม่ค่อยสะดวก และถนนเหล่านี้ยังต้องรับปริมาณการจราจรเข้า ออก จากพื้นที่ใกล้เคียงมาก จึงเกิดความคับคั่งของการจราจรบนถนนสายหลักเกือบทุกสาย



แผนที่ 3.10

โครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร

ที่มา กองผังเมือง กทม.

6.1.1.3 ถนนวงแหวน (Ring Road) เป็นถนนวงรอบพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครเป็นชั้น ๆ ตั้งแต่ศูนย์กลางเมืองออกมาถึงพื้นที่ชานเมือง ซึ่งปัจจุบันยังไม่ครบวงจร แต่พอจะกำหนดได้ดังนี้

ก. วงแหวนชั้นใน (Inner Ring) ถนนซึ่งล้อมรอบเกาะเมือง 3 เขต คือพระนคร เขตป้อมปราบ และเขตสัมพันธวงศ์ ถนนสายนี้ได้แก่ ถนนเลียบบำแม่น้ำเจ้าพระยา คลองผดุงกรุงเกษม คลองบางลำภู คือถนนพระสุเมรุ ถนนมหาราช ฯลฯ

ข. วงแหวนชั้นกลาง (Middle Ring) ถนนวงรอบชั้นกลางผ่านพื้นที่ทั้งฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี คือถนนรัชดาภิเษก โดยเริ่มต้นจากสะพานกรุงเทพฯ ตัดผ่านถนนเจริญกรุง ถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ เลียบเข้าบริเวณท่าเรือคลองเตยตัดข้ามถนนพระรามที่ 4 ข้ามถนนสุขุมวิท ข้ามแนวถนนอโศกตัดผ่านถนนอโศก - ดินแดน ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ยกกระดบลอดข้ามถนนวิภาวดีรังสิต ทางรถไฟสายเหนือ คลองเปรมประชากร ลดระดับลงตัดถนนประชาชื่น ถนนประชาราษฎร์ ถนนวงศ์สว่าง ขึ้นสะพานพระรามที่ 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทับเส้นถนนจรัลสนิทวงศ์ ถึงสามแยกท่าพระ ตัดผ่านถนนเพชรเกษมตรงไปสะพานกรุงเทพ ยาวทั้งสิ้น 45 กิโลเมตร ปัจจุบันยังดำเนินการไม่ครบวง เหลือช่วงถนนสุขุมวิท - ถนนสุนทรโกษา ช่วงถนนวิภาวดีรังสิต - ถนนวงศ์สว่าง และจะตัดโค้งช่วงถนนเลียบบำแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม คือ ถนนนางลิ้นจี่ ถึง วัดไกร

ถนนสายนี้ จะอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ในการเดินทางจากทิศเหนือไปทิศใต้ จากทิศตะวันออกไปตะวันตก ได้โดยไม่ต้องผ่านศูนย์กลางเมือง เป็นการแบ่งเบาภาระการจราจรในศูนย์กลางเมืองและยังสะดวกสำหรับผู้เดินทางจากเมืองไปยังทางหลวงสายต่าง ๆ ได้

ค. วงแหวนชั้นนอก (Outer Ring) ถนนวงรอบเขตชั้นนอกของกรุงเทพและจังหวัดใกล้เคียง ขณะนี้มีการดำเนินการเป็นบางช่วง ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้มีโครงการก่อสร้างอยู่แล้ว ซึ่งพิจารณาได้เป็น 4 ตอน ดังนี้ (แผนที่ 3.12)

ตอนที่ 1 เริ่มที่กิโลเมตร 0 อำเภอบางบัวทอง ผ่านท้องที่อำเภอบางใหญ่ บางกรวย จังหวัดนนทบุรี และนาคีลิ่งกัน กรุงเทพมหานคร แล้วตัดกับถนนสายบางกอก-น้อย - นครชัยศรี รวมทั้งทางเชื่อมกับสะพานกรุงธนบุรี และสะพานปิ่นเกล้า พบกับถนนเพชรเกษมที่บางแค ตัดกับสายธนบุรี - ปากท่อ ยาวทั้งสิ้น 33 กิโลเมตร ถนนช่วงบางบัวทอง - ดลิ่งชัน ก่อสร้างเสร็จแล้ว ส่วนดลิ่งชัน - บางแค คาดว่าจะเสร็จในเดือนกันยายน ปี 2529

ตอนที่ 2 เริ่มจากจุดตัดที่สายธนบุรี - ปากท่อ ไปทางสายดาวคะนอง - ป้อมพระจุลฯ จากนั้นก็จะเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ข้ามไปทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตัดกับทางหลวงสายบางนา - สมุทรปราการ และทางสายสำโรง บางพลี บางบ่อ และถนนเทพารักษ์ ยาวทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร


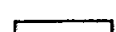


ตอนที่ 3 เริ่มจากจุดตัดที่ถนนเทพารักษ์ ขึ้นไปทางเหนือผ่านทางสายบางนา-ตราด ประมาณกิโลเมตรที่ 4 แล้วไปตัดทางหลวงสายใหม่ ซึ่งจะเริ่มจากปลายซอยอโศก ขนานกับทางรถไฟ ไปยังลาดกระบัง และไปตัดทางสายบางกระบือ - มีนบุรี รวมระยะทางทั้งสิ้น 26 กิโลเมตร

ตอนที่ 4 จากปลายทางสายบางกระบือ - มีนบุรี ไปตัดสายหลักสี่ - มีนบุรี และสายแยกไปตามอำเภอลำลูกกา แล้วไปตัดถนนพหลโยธิน พบทางสายเอเชียตอนเหนือของด่านเก็บค่าธรรมเนียม ผ่านทางบางปะอิน ซึ่งเป็นปลายทางประมาณกิโลเมตรที่ 136 รวมระยะทางทั้งสิ้น 53 กิโลเมตร

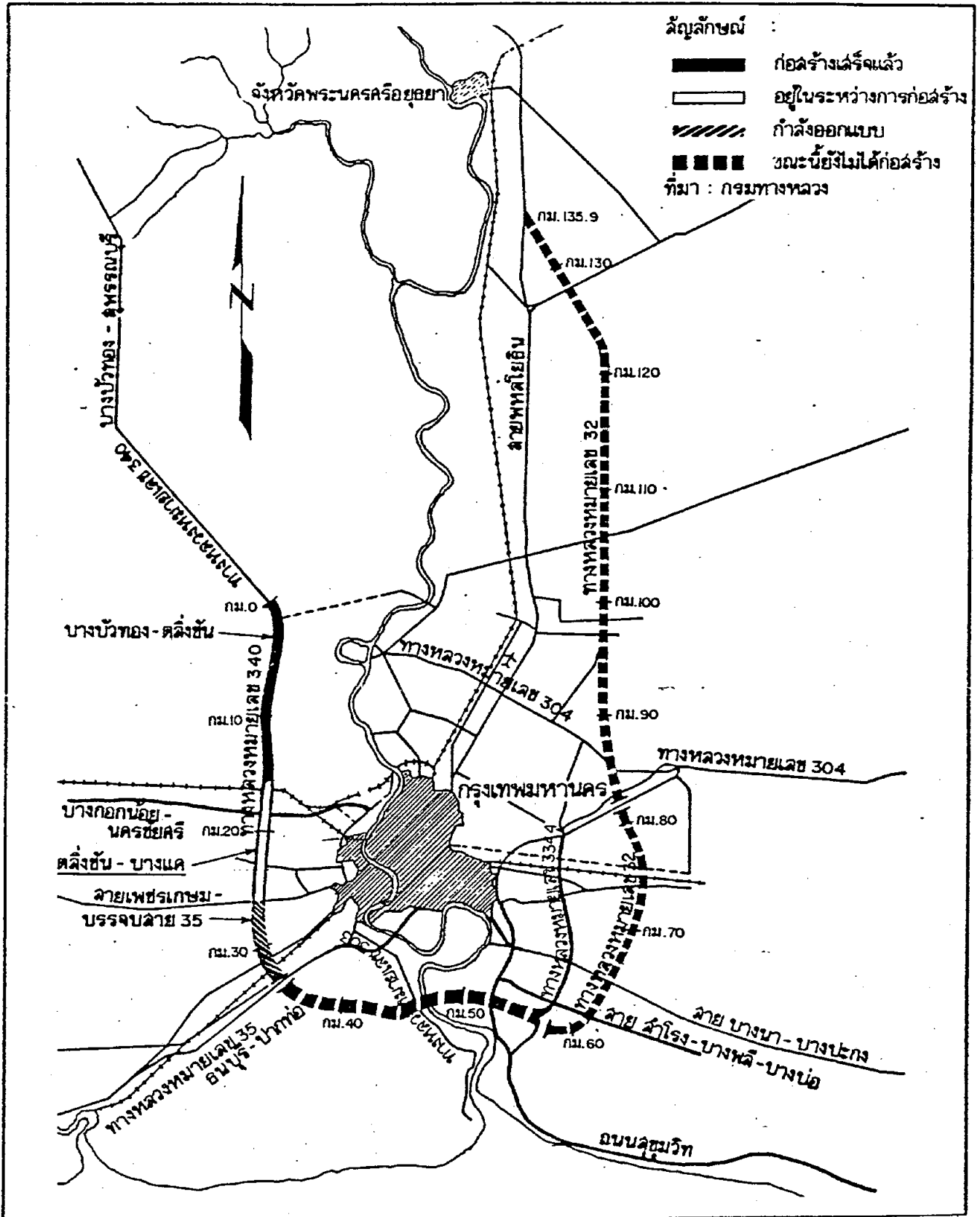
6.1.1.4 ระบบทางด่วนพิเศษ หมายถึงถนนหรือทางที่จัดสร้างเป็นทางวิ่งสำหรับรถยนต์ ซึ่งมีการควบคุมการเข้า - ออก เฉพาะจุดที่ทำทางไว้เท่านั้น การก่อสร้างทางด่วน อาจจะเป็นคนละระดับกับถนนเดิม เพื่อช่วยให้ยานยนต์ที่วิ่งบนทางด่วนสามารถวิ่งไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว

ทางด่วนระยะที่ 1 ประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย ที่เชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินสายประธาน ติดต่อกันไปยังภาคเหนือที่ดินแดง ภาคตะวันออกที่แยกบางนา และภาคใต้ที่ถนนธนบุรี - ปากท่อ โดยมีบริเวณท่าเรือ เป็นจุดศูนย์กลาง

สัญลักษณ์ :

-  ก่อสร้างเสร็จแล้ว
-  อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง
-  กำลังออกแบบ
-  ขณะนี้ยังไม่ได้ก่อสร้าง

ที่มา : กรมทางหลวง



การศึกษาการตั้งอุจรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร

แสดง ทางหลวงวงแหวนรอบนอก

มาตราส่วน

แผนที่ 3.12

ระยะทางทางด่วนทั้ง 3 สาย รวมทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ดังรายละเอียดดังนี้

1. ทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ มีระยะทาง 8.9 กิโลเมตร แนวทางเริ่มต้นที่วิภาวดีรังสิต โดยเป็นทางยกระดับลอยทับถนนดินแดง บริเวณที่ทำการ เขตพญาไท เดิม ขนานกับทางรถไฟสายแม่น้ำด้านทิศตะวันตก ข้ามถนนเพชรบุรี ซึ่งมีการขยับขึ้นลง เพื่อไปทางท่าเรือ ข้ามถนนเพลินจิต มีทางขยับขึ้นลง ข้ามถนนพระราม 4 เข้าถนนเชื้อเพลิง แล้วเลี้ยวไปตามทางรถไฟ เข้าท่าเรือคลองเตย บริเวณนี้ จะมีทางแยกระดับไปบางนา ตอนหนึ่งและไปดาวคะนองอีกตอนหนึ่ง ทางด่วนนี้ก่อสร้างเสร็จตั้งแต่ พ.ศ. 2521 เสร็จเดือนตุลาคม พ.ศ. 2524 และเปิดให้ใช้เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2525

2. ทางด่วนสายบางนา - ท่าเรือ มีระยะทางประมาณ 7.9 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากทางด่วนสายดินแดง- ท่าเรือ ที่ทางแยกต่างระดับบริเวณถนนเกษมราษฎร์ แล้วขนานไปกับคลองหัวลำโพง ขนานไปกับถนนทางรถไฟเก่าสายปากน้ำ ทับสี่แยกขนานไป ลงทางหลวงสายบางนา-ตราด

3. ทางด่วนสายดาวคะนอง - ท่าเรือ มีระยะทาง 10 กิโลเมตร มีแนวเชื่อมกับทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ และบางนา - ท่าเรือ ที่บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนนางลิ้นจี่ แล้วขนานไปกับคลองวัดไกรด้านตะวันตก ผ่านถนนรัชดาภิเษก แล้วข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นสะพานช่วงยาว แบบ Cable - Stayed Bridge แล้วผ่านถนนราษฎร์บูรณะ ถนนสุขสวัสดิ์ ไปเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินสายธนบุรี - ปากท่อ บริเวณกิโลเมตรที่ 1 ทางด่วนระยะนี้อยู่ในระหว่างก่อสร้าง

ระบบทางด่วนนี้ เมื่อเปิดบริการแล้ว สามารถช่วยบรรเทาการจราจรที่ติดขัดบนถนนหลัก ๆ เช่น สุขุมวิท เพชรบุรี ได้ทั้งยังช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางของรถที่เข้าออกจากกรุงเทพมหานครไปยังบริเวณรอบนอกกรุงเทพมหานครด้วย

6.1.1.5 จำนวนและอัตราส่วนของถนนในแต่ละพื้นที่

ถนนในกรุงเทพมหานครประกอบด้วย

1. ถนนสายหลัก มีเขตความกว้างตั้งแต่ 30 เมตร

ขึ้นไป มีทั้งหมด 125 สาย

2. ถนนสายรอง จำนวน 333 สาย สามารถ-

จำแนกจำนวนถนน เป็นรายเขตได้ดังนี้

ตารางที่ 3.13 แสดงจำนวนถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกรายเขต

เขต	จำนวน (สาย)	ถนนหลัก (สาย)	ถนนรอง (สาย)	รวม (สาย)
พระนคร	6	36	42	
ป้อมปราบ	1	17	18	
สัมพันธวงศ์	-	14	14	
ปทุมวัน	7	22	29	
บางรัก	2	22	24	
ยานนาวา	3	13	16	
ดุสิต	7	31	38	
พญาไท	11	20	31	
ห้วยขวาง	7	10	17	
พระโขนง	15	17	32	
บางกะปิ	6	13	19	
บางเขน	7	18	25	
หนองจอก	3	11	14	
มีนบุรี	12	4	16	
ลาดกระบัง	4	4	8	
ธนบุรี	5	12	17	
คลองสาน	4	8	12	
บางกอกใหญ่	2	8	10	
บางกอกน้อย	7	8	15	
ภาษีเจริญ	1	8	9	

ตารางที่ 3.13 (ต่อ)

เขต \ จำนวน	ถนนหลัก (สาย)	ถนนรอง (สาย)	รวม (สาย)
บางขุนเทียน	5	12	17
ตลิ่งชัน	4	13	17
ราษฎร์บูรณะ	3	6	9
หนองแขม	3	6	9

ที่มี: กองผังเมืองกรุงเทพมหานคร

จากตาราง 3.13 แสดงว่าพื้นที่ที่มีจำนวนถนนมากเป็นพื้นที่ในเขตชั้นใน ซึ่งเขตพระนครเป็นเขตที่มีจำนวนมากที่สุด ส่วนเขตที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ เขตลาดกระบัง มีเพียง 8 สาย และเมื่อพิจารณาที่ถนนต่อพื้นที่เขต จากตารางที่ 3.14 ปรากฏว่า

พื้นที่เขตชั้นใน มีทั้งหมด 11 เขต มีพื้นที่รวมกันประมาณ 105,963 ตารางกิโลเมตร มีถนนสายหลัก 52 สาย สายรอง 200 สาย คิดเป็นพื้นที่ถนนเพียง 6,558,431 ตารางเมตร หรือประมาณร้อยละ 6.19 ของพื้นที่รวม กลุ่มในเขตชั้นในซึ่งเป็นเขตเมืองนั้นตามมาตรฐาน พื้นที่ถนนในย่านธุรกิจกลางใจเมืองควรจะมีความร้อยละ 25 - 30 ของพื้นที่เมือง ดังนั้นจึงก่อให้เกิดปัญหาพื้นที่ถนนไม่สมดุลกับจำนวนยานพาหนะที่เข้าออกพื้นที่บริเวณใจกลางเมือง และถนนส่วนใหญ่ในเขตนี้เป็นถนนแคบไม่ได้มาตรฐานยากต่อการขยาย นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถด้วย

พื้นที่เขตชั้นกลาง มีทั้งหมด 7 เขต มีพื้นที่รวมกันประมาณ 619,186 ตารางกิโลเมตร มีถนนหลัก 42 สาย สายรอง 83 สาย คิดเป็นพื้นที่ถนนประมาณ 2.25 ของพื้นที่รวมของเขตเมือง

ตารางที่ 3.14 แสดงอัตราส่วนร้อยละของพื้นที่ถนนต่อเนื้อที่เขต จำนวนความรายเขต

เขต	พื้นที่ถนน	
	พื้นที่ (ตร.ม)	% ของเนื้อที่เขต
พระนคร	683,580	11.97
ป้อมปราบ	378,183	19.01
สัมพันธวงศ์	118,982	8.47
ปทุมวัน	742,049	8.86
บางรัก	400,760	7.24
ดุสิต	1,484,715	6.68
ห้วยขวาง	1,207,096.5	5.71
หัวขวง	689,414.3	3.58
ธนบุรี	379,342	4.398
คลองสาน	327,022	6.40
บางกอกใหญ่	158,279	2.58
ยานนาวา	1,013,027	2.85
พระโขนง	3,210,267	2.24
บางกะปิ	2,072,227	11.30
บางเขน	5,184,840	3.05
บางกอกน้อย	886,724	0.26
ภาษีเจริญ	1,008,655	1.87
ราชบุรีบูรณะ	581,214	1.35
หนองจอก	2,274,400	10.96
มีนบุรี	113,620	11.37
ลาดกระบัง	1,250,540	11.01
บางขุนเทียน	2,805,380	11.55
คลองตัน	2,075,000	12.604
หนองแขม	1,065,875	2.207
รวม	30,090,280.8	1.92

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

พื้นที่เขตชั้นนอก มีทั้งหมด 6 เขต มีพื้นที่รวม 849,588 ตารางกิโลเมตร มีถนนสายหลัก 31 สาย สายรอง 50 สาย คิดเป็นพื้นที่ถนนร้อยละ 1.92 ของพื้นที่รวมของเขตเมือง เมื่อพิจารณาทั้งกรุงเทพฯ ปรากฏว่า กรุงเทพฯมีอัตราส่วนของพื้นที่ถนนเพียงร้อยละ 1.92 เท่านั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์ที่มีแนวโน้มจะเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งในบางพื้นที่ของกรุงเทพฯ ยังไม่มีระบบถนน โดยเฉพาะในบริเวณเขตชั้นนอก ประชาชนจึงต้องอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่

6.1.2 ระบบการรถไฟ

เส้นทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร มีดังนี้

สายเหนือ เริ่มต้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ ผ่านเขตปทุมวัน ดุสิต บางเขน รวมระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร

สายตะวันออก เริ่มต้นจากสถานีรถไฟกรุงเทพ ผ่านเขตพญาไท พระโขนง และลาดกระบัง รวมระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร

สายใต้ ออกจากสถานีต้นทางใต้ 2 สถานีคือสถานีรถไฟกรุงเทพและสถานีบางกอกน้อย ผ่านเขตปทุมวัน ดุสิต บางเขน และตลิ่งชัน รวมระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร

ทั้ง 3 สายนี้มีสถานีเปิดทำการทั้งหมด 18 แห่ง และจุดรับส่งผู้โดยสารชั่วคราวสำหรับรถชานเมืองอีก 9 แห่ง แม้ว่าสถานีมีส่วนใหญ่สามารถเชื่อมต่อกับระบบถนนในกรุงเทพมหานครได้อย่างดี แต่ก็มีการใช้บริการของรถไฟ น้อยมาก จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่น ในการศึกษาความเหมาะสมของทางด่วนขั้นที่ 2 พบว่าในปี พ.ศ. 2525 มีการใช้รถไฟ ในกรุงเทพมหานครเพียงร้อยละ 10.30 ของการเดินทางทั้งหมด

6.1.3 การขนส่งสาธารณะมวลชน

การขนส่งสาธารณะ เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญยิ่งของชาวเมือง ประชาชนร้อยละ 90 เดินทางโดยอาศัยระบบขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันในเขต

กรุงเทพมหานคร มีระบบการขนส่งสาธารณะแบบมวลชนทางบก 2 ประเภท คือ
รถประจำทาง และรถสองแถว ซึ่งการใช้รถประจำทางมักจะมีปัญหายุ่งยาก เนื่องจาก

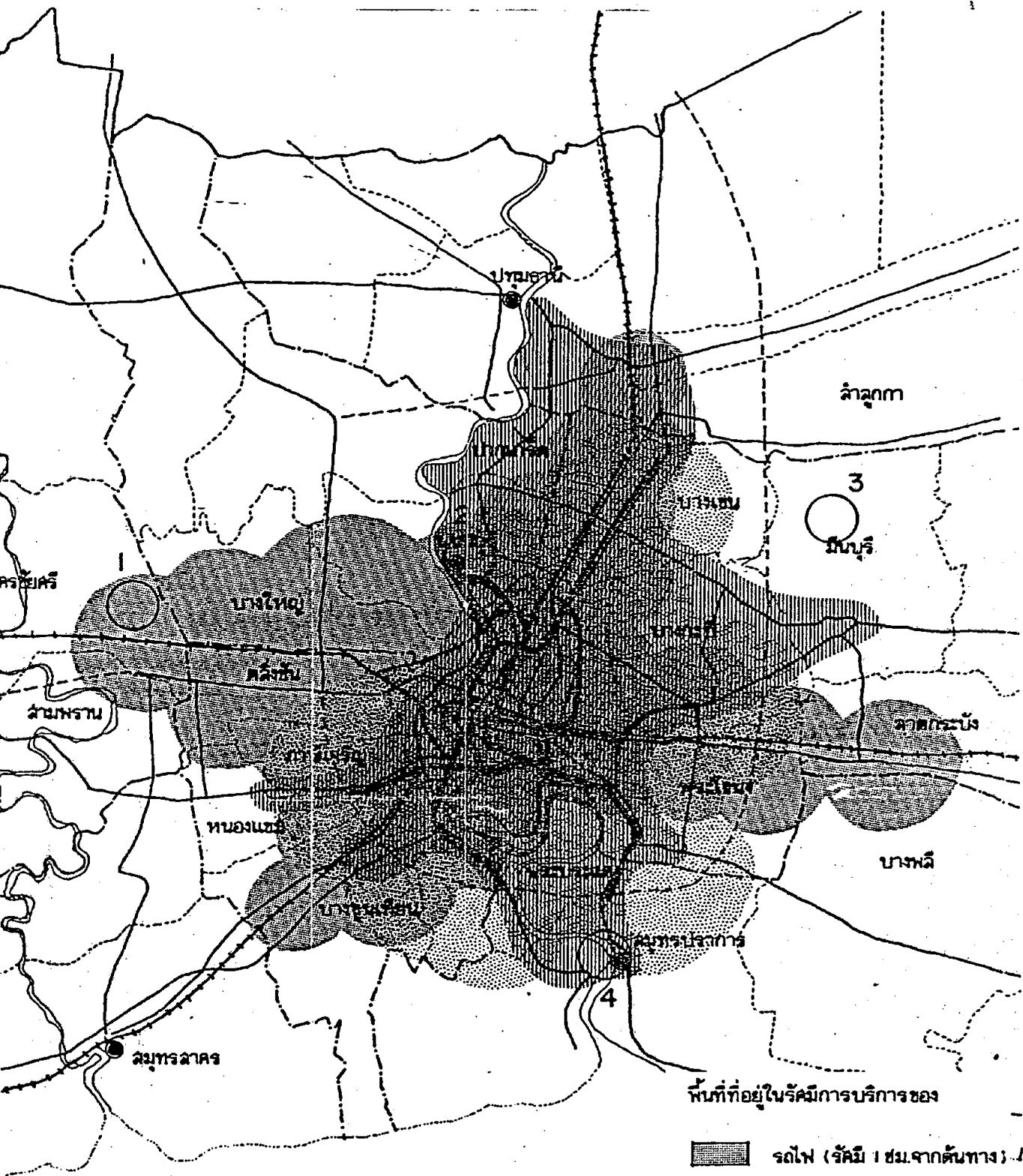
1. จำนวนรถประจำทาง ไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสาร
2. เส้นทางซ้ำซ้อนกัน สาเหตุจากไม่มีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถในระยะ
เริ่มแรกของการรวมกิจการรถประจำทาง

ในระยะเริ่มแรกของการเดินรถประจำทางนั้น เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน โดย
แต่ละเส้นทาง เอกชนจะเป็นผู้กำหนด เพื่อให้สามารถรับผู้โดยสารได้มากที่สุด ต่อมาเมื่อ
มีการรวมบริษัทเอกชนเข้ามา เป็นบริษัทมหาชนขนส่ง แล้วเปลี่ยนเป็นองค์การขนส่งมวลชน

ในปี 2526 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ มีรถประจำทางมากกว่า 5,600
คันมีเส้นทางเดินรถ 136 สาย โดยมีผู้โดยสารเฉลี่ย 3,775,195 คนต่อวัน มีเส้นทาง
วิ่งอยู่บนถนนสายสำคัญ ๆ เส้นทางทั้งหมด สามารถแบ่งเป็นกลุ่มใหญ่ ได้ 4 กลุ่มดังนี้

1. เส้นทางที่มีลักษณะเป็นแนวทะแยง เป็นเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นและปลาย
ทางอยู่นอกศูนย์กลางเมือง โดยมีแนวทางผ่านเข้าภายในศูนย์กลางเมือง
2. เส้นทางที่เป็นแนวรัศมี เป็นเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ภายในศูนย์กลางเมือง
และมีจุดปลายทางอยู่ในเขตชานเมือง
3. เส้นทางที่มีลักษณะวงกลมวิ่งรอบศูนย์กลางเมือง โดยมีจุดเริ่มต้น และ
จุดปลายทางอยู่ที่จุดเดียวกัน
4. เส้นทางที่มีลักษณะอ้อมศูนย์กลางเมือง เป็นเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้น และ
ปลายทางอยู่นอกเมือง โดยมีแนวที่ไม่ผ่านเข้าศูนย์กลางเมือง

จากการศึกษาของกองวิศวกรรม สำนักผังเมือง พบว่าการกระจายตัวของ
ผู้โดยสาร ขึ้น - ลง รถประจำทาง จะหนาแน่นอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองและเขต
ต่อเมือง ได้แก่ บริเวณสะพานพุทธ ทั้งฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรีบริเวณสนามหลวง
บริเวณประตูน้ำ และบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ บริเวณดังกล่าวมีเส้นทางรถประจำทาง
วิ่งผ่านมาก และเป็นศูนย์รวมของรถประจำทางด้วย



ที่มา: JICA การศึกษาความเป็นไปได้ของระบบ
ทางด่วนช่วงที่ 2, 1983 และการวิเคราะห์

การศึกษาการตั้งอุจรรทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร	
แสดง	พื้นที่ที่อยู่ในรัศมีการบริการสาธารณะ
มาตราส่วน	แผนที่ 3.13

6.1.4 ระบบรถยนต์ส่วนบุคคล

เมื่อเมืองขยายมากขึ้น ความต้องการในด้านการเดินทางก็ย่อมเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้ปริมาณของยานพาหนะเพิ่มจำนวนขึ้นตามไปด้วยตาราง 3.15 พบว่า ในช่วงพ.ศ. 2520 - 2525 ปริมาณยานพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 14.5 ต่อปี โดยมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยของยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์มากที่สุด คือร้อยละ 22.8 ต่อปี

และถ้าพิจารณาจากจำนวนยานพาหนะในแต่ละประเภท พบว่ารถยนต์ส่วนบุคคลมีการจดทะเบียนมากที่สุดคือในปี พ.ศ. 2525 มียานพาหนะประเภทนี้ถึง 375,568 คัน และมีแนวโน้มว่าปริมาณของรถยนต์ส่วนบุคคล จะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในด้านการจราจรอย่างมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงมีนโยบายส่งเสริมระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 3.1 แสดงการจดทะเบียนรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร 2520-2525

ประเภท	2520	2521	2522	2523	2524	2525	อัตราเพิ่ม ต่อปี/ปี
รถยนต์ส่วนบุคคล	227,628	284,847	281,167	299,082	333,076	375,668	10.5
รถยนต์รับจ้าง, สามล้อ	22,634	21,292	21,292	21,410	21,410	21,109	-1.4
จักรยานยนต์	121,148	129,078	136,266	172,008	289,702	339,848	22.8
รถยนต์บรรทุกขนาดกลาง	62,377	66,058	77,666	65,377	63,884	65,032	0.4
รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่	-	-	23,300	29,277	34,155	37,239	16.9
รถยนต์โดยสาร	10,376	10,892	12,884	9,698	12,615	15,599	6.5
รวม	444,963	475,167	541,628	587,160	754,944	873,958	14.5

ที่มา : กองทะเบียนกรมตำรวจ

6.1.5 ปริมาณการจราจร

6.1.5.1 ปริมาณการจราจรในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร

ในปี 2527 เฉพาะพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งล้อมรอบด้วยแม่น้ำเจ้าพระยา คลองสามแสบ และทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ มีปริมาณการเข้า - ออก พื้นที่สูงถึง 1,387,000 คันต่อวัน ทั้งนี้ยังไม่ได้รวมการจราจรภายในพื้นที่ ในจำนวนนี้เป็นการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 514,000 คันต่อวัน หรือร้อยละ 37 เป็นการเดินทางเข้า - ออกทางด้านเหนือ 305,000 คันต่อวันหรือร้อยละ 22 และด้านตะวันออก 568,000 คันต่อวัน หรือร้อยละ 41 ของการเดินทาง

จากปริมาณการจราจร บนถนนสายสำคัญ ๆ จะเห็นได้ว่ามีถนนสามสายที่มีปริมาณการจราจรมากกว่า 100,000 คันต่อวัน ได้แก่ ถนนเพลินจิต (บริเวณใต้ทางด่วน) ถนนพระราม 4 (ใต้ทางด่วน) และถนนราชวิถี (บริเวณดินแดง) ซึ่งมีปริมาณการจราจร 168,315,159 และ 106,647 คันต่อวัน (ตาราง 3.16 แผนภูมิ 3.15, 3.16) ถนนเหล่านี้ เป็นถนนรัศมีที่พุ่งออกจากศูนย์กลาง ในแนวตะวันออกกับตะวันตกที่เชื่อมบริเวณที่อยู่อาศัย คือ เขตบางกะปิ เขตพระโขนง กับศูนย์กลางของเมือง ส่วนถนนที่มีปริมาณการจราจรน้อยกว่า 100,000 คันต่อวัน แต่จัดอยู่ในประเภทที่มีการจราจรสูงมาก คือ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ (ประตูน้ำ) ถนนพหลโยธิน (อนุสาวรีย์ชัยฯ) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อของการสับเปลี่ยนยานพาหนะสำหรับผู้โดยสารขนส่งสาธารณะด้วย (แผนที่ 3.14)

เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่าสะพานที่อยู่บริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร คือ สะพานพระปกเกล้า (สะพานพุทธฯใหม่) สะพานพระเจ้าตากสิน และสะพานพระปิ่นเกล้า มีปริมาณการจราจรมากกว่า 100,000 คันต่อวัน ส่วนสะพานกรุงธนฯ และสะพานกรุงเทพ มีปริมาณการจราจรประมาณ 50,000 คันต่อวัน แสดงให้เห็นถึงการเดินทางติดต่อระหว่าง 2ฝั่งว่ามีปริมาณความต้องการสูงโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งรีบ เข้าระหว่าง 8.00 - 9.00 น. มีปริมาณรถวิ่งในชั่วโมงสูงสุด ถึงสะพานพระปกเกล้า 9,051 คัน สะพานพระเจ้าตากสิน มี 9,008 คันและสะพานพระปิ่นเกล้า 7,263 คันซึ่งมีปริมาณใกล้เคียงกับ

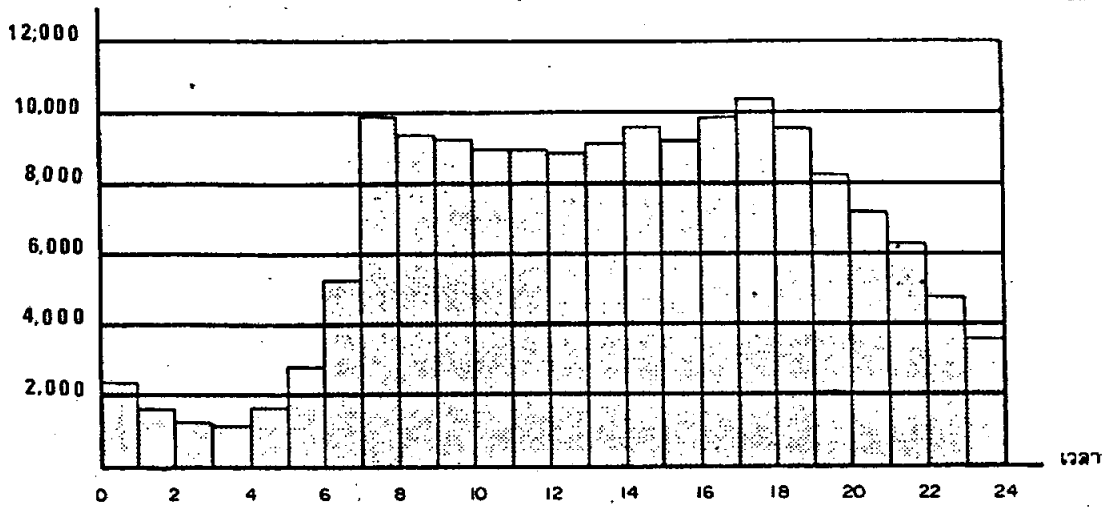
ตารางที่ 3.16 แสดงปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2527

ชื่อกถนน	เฉลี่ยต่อวัน (คัน)	ช่วงสูงสุด (เช้า)	ปริมาณในช่วงโมง สูงสุด (คัน)	สัดส่วน (%)
พระรามที่ 6 (คลองประปา)	62,267	7.00 - 8.00	3,202	5.14
สวรรคโลก	31,260	8.00 - 9.00	2,747	8.79
พระรามที่ 6 (ราชวิถี)	38,961	8.00 - 9.00	2,606	6.69
กีฬาม	18,121	8.00 - 9.00	1,871	10.03
ราชสีมา	22,856	8.00 - 9.00	1,871	7.31
สามเสน (ศรียาม)	60,833	7.00 - 8.00	2,802	15.51
สะพานกรุงธน	55,384	8.00 - 9.00	3,826	6.91
สะพานพระปิ่นเกล้า	122,202	7.00 - 8.00	7,269	5.94
สะพานพระปกเกล้า	140,294	8.00 - 9.00	9,051	6.45
สะพานพระเจ้าตากสินฯ	137,085	8.00 - 9.00	9,008	6.57
สะพานกรุงเทพฯ	59,349	8.00 - 9.00	3,761	6.26
พระรามที่ 4 (ใต้ทางด่วน)	169,152	7.00 - 8.00	8,938	5.42
เพลินจิต (ใต้ทางด่วน)	188,315	8.00 - 9.00	9,894	5.95
วิฑู	37,188	10.00 - 11.00	2,154	5.80
เพชรบุรีตัดใหม่ (ประตูน้ำ)	90,401	8.00 - 9.00	4,381	4.82
มักกะสัน	7,708	7.00 - 8.00	608	7.89
ราชวิถี (ดินแดง)	108,647	8.00 - 9.00	5,800	5.44
พหลโยธิน (อนุสาวรีย์)	80,711	9.00 - 10.00	4,901	6.07
รวม	1,388,711		85,385	6.16

ที่มา : สำนักผังเมือง

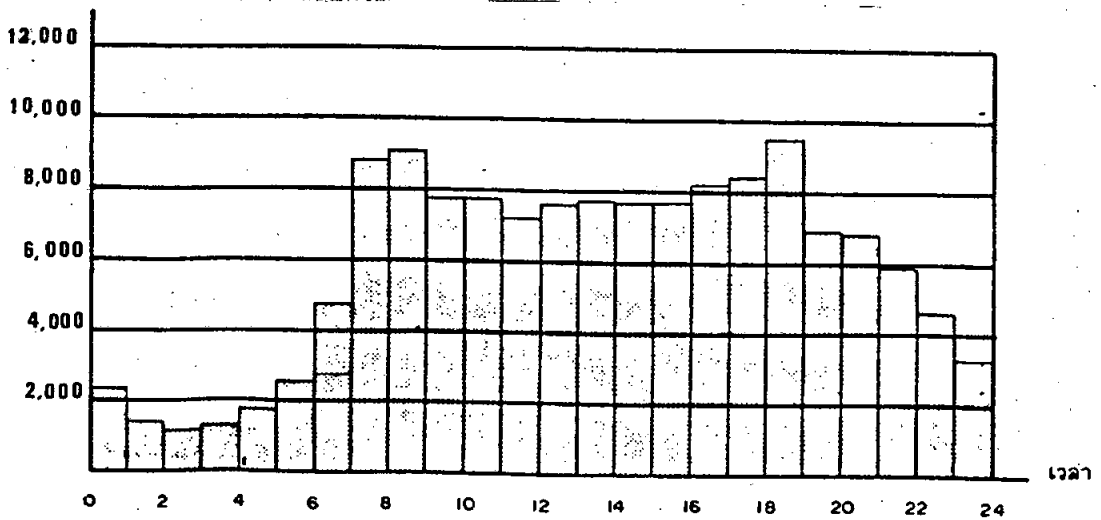
แผนภูมิ 3.15

ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)



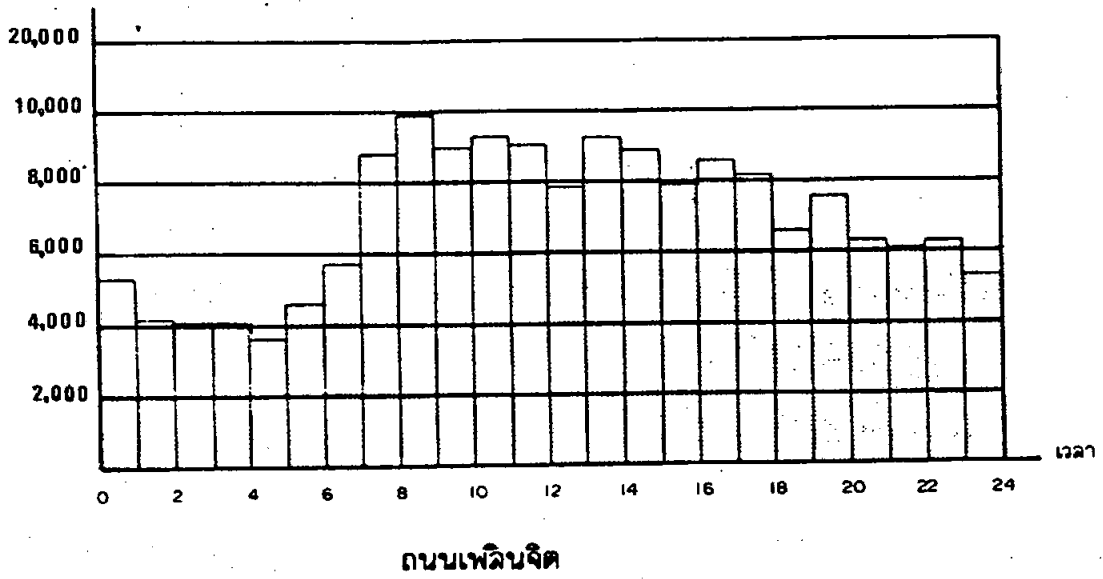
ถนนพระรามที่ 4

ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)

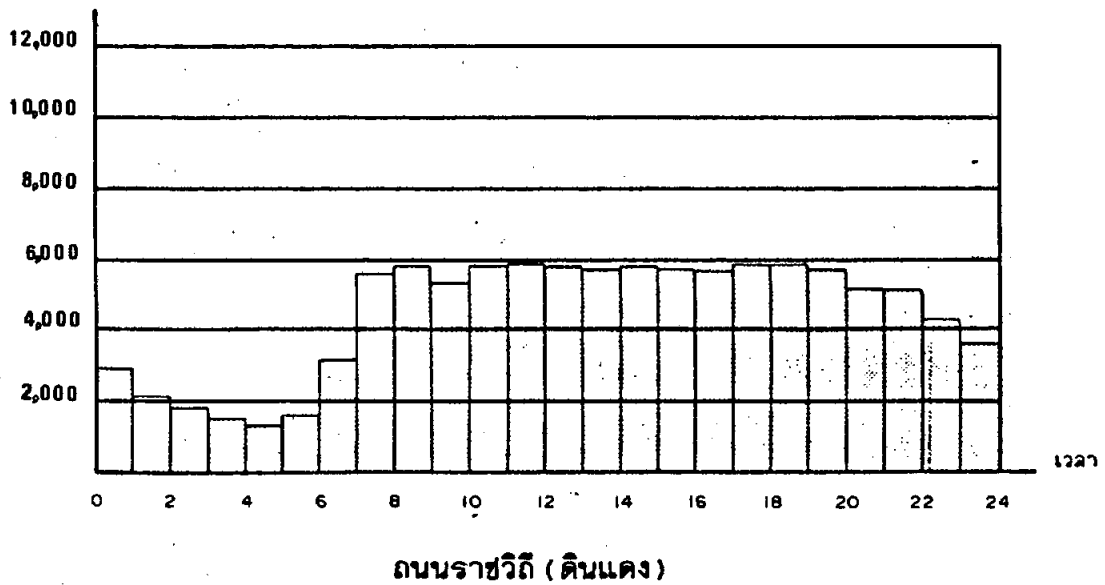


สะพานพระปกเกล้า

ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)



ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)

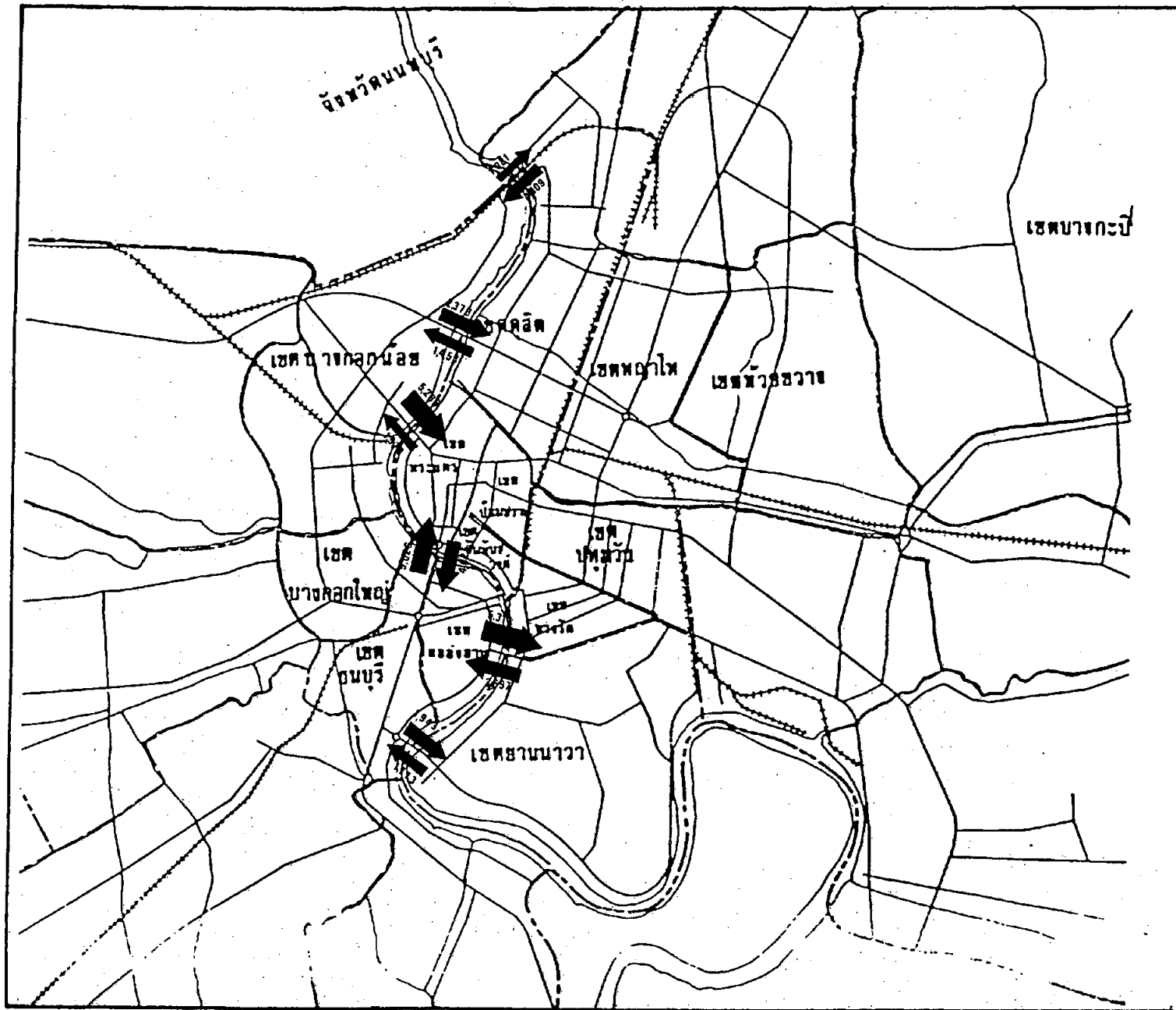


ตารางที่ ๑. เปรียบเทียบปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า บนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

หน่วย : คันต่อชั่วโมง

สะพาน	ช่วงเวลา	ไปพระนคร	ไปธนบุรี	รวม
พระราม ๘	7.00 - 8.00	1,081	1,309	2,390
กรุงธนฯ	8.00 - 9.00	2,373	1,453	3,826
พระปิ่นเกล้า	7.00 - 8.00	5,285	1,978	7,263
พระปกเกล้า	8.00 - 9.00	5,028	4,025	9,051
พระเจ้าตากสินฯ	8.00 - 9.00	5,311	3,897	9,008
กรุงเทพฯ	8.00 - 9.00	1,843	1,773	3,716
รวม		21,019	14,236	35,254

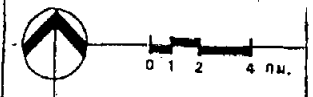
ที่มา : สำนักผังเมือง, พ.ศ. 2527



การศึกษาการตั้งโครงทางน้ำ
เพื่อการชลประทานโดยลัด
ในกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.15
แสดง ปริมาณการกระจายต่อชั่วโมงสูงสุด
ช่วงเข้านานสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา

ที่มา: สำนักผังเมือง
กระทรวงมหาดไทย



ปริมาณการจราจรบนถนน พระรามที่ 4 และถนนเพลินจิต ซึ่งเป็น เส้นทางติดต่อระหว่าง
เขตเมืองกับเขตชานเมืองและ เขตนอกเมือง

สำหรับการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า บนสะพาน
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (ตารางที่ 3.17 , แผนที่ 3.15) เมื่อพิจารณาจากทิศทาง
การเดินทาง ปรากฏว่า มีการเดินทางข้ามจากฝั่งธนบุรี ไปยังฝั่งพระนคร ถึง 21,019
คันต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 59.62 ของการเดินทางบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
แสดงให้เห็นว่าประชาชน เดินทางไปทำงานและไปโรงเรียนในฝั่งพระนครมาก เนื่องจาก
แหล่งและสถานศึกษาส่วนใหญ่ตั้งอยู่ทางฝั่งพระนคร ในขณะที่ย่านพักอาศัยอยู่ทางฝั่งธนบุรีสูง

6.1.6.2 ปริมาณการจราจรรอบบริเวณใจกลางเมือง

จากตารางที่ 3.18 ปี พ.ศ. 2523 และ 2527
พบว่าปริมาณการจราจรบน เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ช่วงบางเขน - รังสิต มี
ปริมาณการจราจรสูงถึง 62,318 คันต่อวัน ในปี 2527 รองลงมาคือ ถนนสุขุมวิท ช่วง
บางนา - สะพานคลองด่าน มีปริมาณการจราจรประมาณ 46,996 คันต่อวัน อันดับสาม
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 336 ช่วงลาดพร้าว - บางกะปิ มีปริมาณการจราจรเท่ากับ
41,377 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2523 ในอัตราร้อยละ 5.19 (แผนที่ 3.16)

เมื่อพิจารณาจากเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรสูงดัง
กล่าวจะเห็นว่า ถนนเหล่านี้เป็นถนนสายหลักจากบริเวณทางตอนเหนือจากกรุงเทพในเขต
บางเขน และรังสิต ในเขตจังหวัดปทุมธานี จากบริเวณตะวันออกเฉียงเหนือ และตะวันออก
ออกคือบริเวณบางกะปิ พระโขนง สมุทรปราการ เข้าสู่กรุงเทพมหานคร ดังนั้นในแต่ละ
ละวัน จึงมีปริมาณการจราจรสูงมาก และในอนาคตถ้าปริมาณการสัญจรเพิ่มมากขึ้น ก็จ
เกินความสามารถของถนนที่จะรับได้ (ตารางที่ 3.19)

6.2 ระบบการสัญจรทางน้ำ

เส้นทางน้ำ เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของ กรุงเทพมหานครมาตั้งแต่
อดีต ทั้งนี้เพราะสภาพตามภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครเอื้ออำนวย กล่าวคือเป็นเมือง
ที่ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างหรือดินแดนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ มีลักษณะ

ตารางที่ 3.18 แสดงปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ปี พ.ศ. 2523 และ พ.ศ. 2527

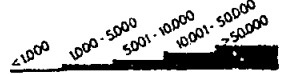
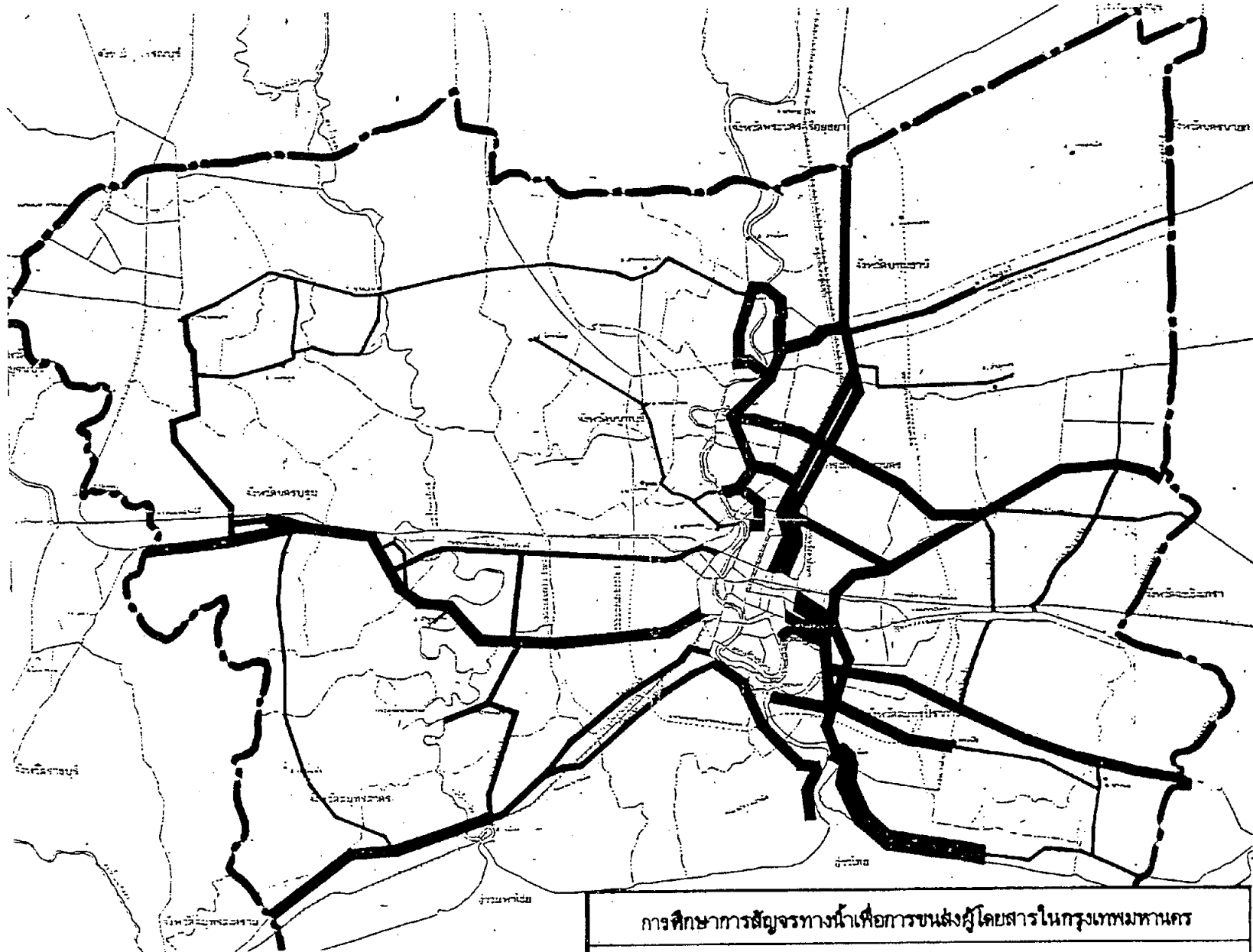
(คัน : วัน)

vtc No.	Termini	Car & Taxi		Light Vehicle		Heavy Vehicle		Total		Growth Rate
		2523	2527	2523	2527	2523	2527	2523	2527	
1	ดอนเมือง-รังสิต	8242	17495	1706	9857	3246	12231	11194	39583	37.13
1	รังสิต-บางปะอิน	-	11100	-	9118	-	13398	-	33618	-
3	บางนา-สะพานคลองด่าน	18263	18276	9392	11648	11402	17071	37057	46995	6.12
3	สะพานคลองด่าน-บางปะกง	488	324	896	1087	1296	1555	2710	2966	2.28
4	ภาษีเจริญ-สมุทรสาคร	-	13152	-	8315	-	17378	-	38843	-
4	สมุทรสาคร-ถนนเลียบริมเมืองนครปฐม	-	5977	-	6582	-	13285	-	24844	-
4	ถนนเลียบริมเมืองนครปฐม	2820	4552	2187	4883	8371	8802	13378	18237	8.05
4	นครปฐม-คานกระเบื้อง	-	3818	-	5444	-	10327	-	19589	-
31	บางเขน-รังสิต	-	32739	-	11989	-	17810	-	62318	-
34	บางนา-บางบ่อ	6269	7789	3801	3771	5549	8895	15813	20455	6.99
35	ดาวคะนอง-แม่น้ำท่าจีน	3809	3105	2241	2946	3255	3064	9305	9115	-0.51
35	สะพานแม่น้ำท่าจีน-สมุทรสงคราม	2419	3668	2469	4214	3434	4327	6322	12207	-
301	คลองบางเขน-ติวานนท์	-	12858	-	5917	-	6780	-	24953	-
302	เกษตรศาสตร์-แคราย	11547	13904	3859	6611	5944	4414	21450	24929	3.83
303	ดาวคะนอง-ป้อมพระจุล	11408	11549	8130	9877	5216	9208	24752	30434	5.30
304	หลักสี่-มีนบุรี	4915	17451	2220	6378	4427	9983	11582	36810	33.58
304	หลักสี่-ปากเกร็ด	9350	11191	3428	4601	3555	4441	18333	20233	5.49
305	รังสิต-ฉะลบุรี	2299	3134	1988	3221	1027	2215	5292	8570	12.81
305	ฉะลบุรี-องครักษ์	-	1930	-	1242	-	1048	-	4221	-
306	สะพานกรุงธน-แคราย	-	12820	-	388	-	598	-	2162	-
306	สะพานพระราม๘-บางขุน	3307	6830	1799	4583	3842	10075	8948	21289	24.20
306	บางขุน-รังสิต	-	3215	-	4242	-	5071	-	12528	-
307	ทางหลวงหมายเลข๖2-ปทุมธานี	-	3286	-	2189	-	4835	-	10290	-
321	นครปฐม-บางเลน	-	1880	-	2884	-	2839	-	7263	-

ตารางที่ 3.18 (ต่อ)

Vtc No.	Termini	Car & Taxi		Light Vehicle		Heavy Vehicle		Total		Growth Rate
		2523	2527	2523	2527	2523	2527	2523	2527	
308	ลาดพร้าว-บางกะปิ.	25285	27478	4118	7835	4393	5963	33797	41377	5.19
8	บางกอกน้อย-นครชัยศรี	888	4028	855	1287	681	3373	2204	8866	40.82
10	บางบัวทอง-สุพรรณบุรี	-	3421	-	2861	-	3618	-	9590	-
11	จรัลสนิทวงศ์-บางปะการ	-	3788	-	805	-	2591	-	7184	-

ที่มา : กรมทางหลวง



การศึกษาการสำรวจทางน้ำเพื่อการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร	
แสดง	ปริมาณการจราจร ปี 2526 (จำนวนคัน/วัน)
มาตราส่วน	แผนที่ 3.16

ตารางที่ 3.19 แสดงถนนที่ประมาณการจราจรเกินความสามารถรับได้ (National Highway)

Route No.	Termini	Capacity (Vch/Day)	Traffic Volume (Vch/Day)			
			2527	2529	2534	2539*
1	ดอนเมือง-รังสิต	64,500	39,583	44,475	59,518	79,649*
1	รังสิต-บางปะอิน	64,285	33,616	37,771	50,546	67,642*
3	บางนา-สะพานคลองด่าน	64,285	46,995	52,804	70,663*	94,563*
4	ภาษีเจริญ-สมุทรสาคร	64,285	38,843	43,644	58,406	78,160*
31	บางเขน-รังสิต	107,500	62,318	70,021	93,703	125,396*
301	คลองบางเขน-ติวานนท์	43,000	24,353	27,363	36,618	49,003*
302	เกษตรศาสตร์-แคราย	43,000	24,929	28,010	37,484	50,162*
303	ดาวคะนอง-ป้อมพระจุล	21,500	30,434*	34,196*	45,761*	61,239*
304	หลักสี่-มีนบุรี	43,000	36,810	41,360	55,348*	74,069*
306	ลาดพร้าว-บางกะปิ	64,500	41,377	46,491	62,216	83,259*

ตารางที่ (ต่อ) ถนนที่ประมาณการจราจรเกินความสามารถรับได้ (Provincial Highway)

Route No.	Termini	Capacity (Vch/Day)	Traffic Volume (Vch/Day)			
			2527	2529	2534	2539
3104	สาย 303-พระประแดง	21,500	30,765*	34,568*	46,259*	61,905*
3107	หัวหมาก-บางกะปิ	43,000	35,176	39,524	52,892*	70,781*


หมายเหตุ * over capacity

ที่มา : กรมทางหลวง



ภูมิประเทศเป็นที่ราบใหญ่ต่อเนื่องกันค่อย ๆ จากเขาลงสู่ทะเล สูงจากระดับทะเลปานกลาง ประมาณ 2 เมตรมีแม่น้ำและลำคลองหลายสายไหลผ่านสู่อ่าวไทย แม่น้ำสายสำคัญที่ถือเป็นเส้นชีวิตของประชาชนคือแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำที่ขนานซ้ายขวา คือแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกง อีกทั้งมีลำคลองธรรมชาติที่เป็นสาขาแยกจากแม่น้ำใหญ่มากมาย เมื่อเกิดเป็นชุมชนและชุมชนได้ขยายตัวมากขึ้น จึงจำเป็นต้องขุดคลองเพิ่มขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ กันในแต่ละสมัย เช่น สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนั้น การขุดคลองเป็นแนวรอบเมือง เพื่อป้องกันการรุกรานจากข้าศึก เพื่อเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการลำเลียงกำลังคน อาวุธ และเสบียงอาหาร

เพื่อเป็นเส้นทางในการคมนาคมระหว่างเมือง¹ อีกทั้งยังเป็น เส้นทางขนส่ง
ผลผลิตจากแหล่งผลิตมายังจุดที่เป็นชุมชน เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้า ซึ่งทำให้เกิดชุมชนริมฝั่ง
แม่น้ำและคลองมากยิ่งขึ้น เช่น ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีตลาดบนแพ ตลาด
น้ำแถมคลองบางหลวง คลองบางกอกน้อย คลองมอญ เป็นตลาดของชุมชนขนาดย่อมที่ใช้
สอยกันเองในชุมชนตะวันตก การสัญจรในระยะนี้ก็จะมีการเดินทางจากฝั่งตะวันตกที่เป็น
ย่านพักอาศัย มาประกอบอาชีพทางฝั่งตะวันออก จึงมีการสัญจรติดต่อระหว่าง 2 ฝั่งเป็น
ประจำ ต่อมาวัตถุประสงค์ของการขุดคลองเริ่มเปลี่ยนไป เพราะการเพิ่มของประชากร
แต่ก็ยังคงความสำคัญของการขุดคลองเพื่อใช้เป็นประโยชน์ในด้านการคมนาคมอยู่ ในสมัย
รัชกาลที่ 4 ได้มีการขุดคลองควบคู่ไป กับการสร้างถนนทางตะวันตก และมีการสร้างสะพาน
ข้ามคลองในบริเวณที่ถนนกับคลองมาพบกัน เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากถนนและคลอง
อย่างทั่วถึง นอกจากนี้การขุดคลองในสมัยนี้ ก็เพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก เป็นการเพิ่มผลผลิต

 ¹ ปิยนาด บุนนาค ดวงพร นพคุณ สุวัฒนา ธาดานิติ. คลองในกรุง-
เทพา: ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี

(กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 35

ให้กับประชาชน และมีข้าวส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศเพิ่มขึ้นด้วย¹ จึงมีการใช้คลองเพื่อขนส่งผลผลิตมากยิ่งขึ้น ในสมัยนี้การเดินทางของประชาชนจะอาศัยทางน้ำและเดินเป็นส่วนใหญ่ พาหนะทางน้ำ มีเรือแจว เรือพาย และเรือกรรเชียง ต่อมาเพื่อเทคโนโลยีของตะวันตก เริ่มแพร่เข้ามาในประเทศไทย ก็มีการใช้เรือกลไฟทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ อีกทั้งมีเรือแพอยู่ตามริมน้ำมากมาย ทำให้มีการใช้ทางน้ำเป็นเส้นทางสัญจรมาก ก่อให้เกิดปัญหาการคมนาคมทางน้ำขึ้น ดังนั้น พ.ศ. 2400 จึงมีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการคมนาคมทางน้ำขึ้น 2 ฉบับ คือพระราชบัญญัติและกฎหมายท้องน้ำฉบับหนึ่ง และพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำน้ำและในคลองอีกฉบับหนึ่ง เพื่อควบคุมให้การสัญจรทางน้ำมีระเบียบมากยิ่งขึ้น ต่อมาแม้ว่าจะมีการสร้างถนนเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงมีการขุดคลอง และทำนุบำรุงรักษาคคลองตลอดมา เพราะคลองเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีมาแต่อดีต จึงง่ายที่จะทำนุบำรุงให้คงอยู่

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมาประชากรของกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาประเทศให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลหันมาพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจสมัยที่ 1 พ.ศ. 2504-2509 มีการนำเอาเทคโนโลยีทันสมัยเข้ามาใช้ โดยเฉพาะรถยนต์ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จึงได้มีการถมคลองสร้างถนนเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากร เช่น คลองอรชร ถมเป็นถนนอังรีดูนังต์ คลองหัวลำโพง เป็นถนนพระราม 4 คลองที่เคยเป็นเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะคลองในเขตเมือง เช่น คลองโอ่งอ่าง คลองบางลำพู จึงกลายเป็นท่อระบายน้ำขนาดใหญ่เท่านั้น ปัจจุบัน มีการใช้แม่น้ำและคลองเป็นเส้นทางสัญจรอยู่ แต่เป็นเพียงบางพื้นที่ โดยเฉพาะทางฝั่งตะวันตกและเขตรอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะได้ศึกษาในรายละเอียดต่อไป

6.2.1 ระบบโครงข่ายแม่น้ำและคลอง

ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ยังมีคลองอยู่เป็นจำนวนมาก ที่มีขนาดและสภาพที่แตกต่างกันไป ซึ่งเมื่อรวมคลองเหล่านี้เข้ากับแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว ทำให้เห็นชัดว่าโครงข่ายของคลองสามารถเชื่อมต่อกัน เป็นระบบทั่วกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียง

¹ กิตติ ตันไทย, "คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453)"

(วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), หน้า 28.

สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ในพื้นที่และระหว่างพื้นที่ได้เป็นอย่างดี (ดูแผนที่ 3.17)

ปัจจุบัน คลองที่อยู่ในความดูแลของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร มีทั้งหมด 452 คลอง อยู่ทางฝั่งพระนคร 254 คลอง ฝั่งธนบุรี 198 คลอง¹ ซึ่งกระจายตัวอยู่ใน เขตต่าง ๆ (ดูรายชื่อคลองในภาคผนวก) มีบทบาทหน้าที่แตกต่างกันคือเพื่อการคมนาคม เพื่อ การระบายน้ำ เพื่อการชลประทานและเพื่ออุปโภคบริโภค

เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของคลองในแง่การคมนาคมขนส่งจะขอพิจารณาระบบ คลองตามขนาดความกว้างออกเป็น 3 ระดับ คือ (แผนที่ 3.18))

1. คลองสายหลัก
2. คลองสายรอง
3. คลองสายย่อย

1. คลองสายหลัก เป็นคลองที่มีความกว้างเกิน 15 เมตรขึ้นไป และเชื่อมโยงพื้นที่หลายพื้นที่เข้าด้วยกัน การใช้ที่ดินริมคลองจะหนาแน่นในเขตชั้นใน เบาบางในเขต ชั้นกลาง และเป็นพื้นที่เกษตรในเขตชั้นนอก คลองเหล่านี้ เป็นเส้นทางลำเลียงผลผลิตทาง เกษตรกรรม สินค้า และผู้โดยสารเข้ามายังเขตเมืองชั้นใน ได้แก่

คลองสำเหร่ คลองบางกอกใหญ่ คลองดาวคะนอง คลองสนามชัย
 คลองบางซื่อ คลองสามเสน คลองบางเขน คลองแสนแสบ คลองมอญ
 คลองพระโขนง คลองตัน คลองลาดพร้าว คลองถนน คลองบางกอกน้อย
 คลองชักพระ คลองบางปะแก้ว คลองราษฎร์บูรณะ คลองทวีวัฒนา
 คลองภาษีเจริญ คลองสามวา คลองประเวศบุรีรัมย์ คลองลำพระองศ์
 คลองหลวงแพ่ง คลองมหาสวัสดิ์

ที่มา 1 : สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร.

ที่มา 2 : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร.

การศึกษาการสำรวจทางน้ำ
เพื่อการชลประทาน
ในกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.18

แสดง
ความกว้างคลอง
ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

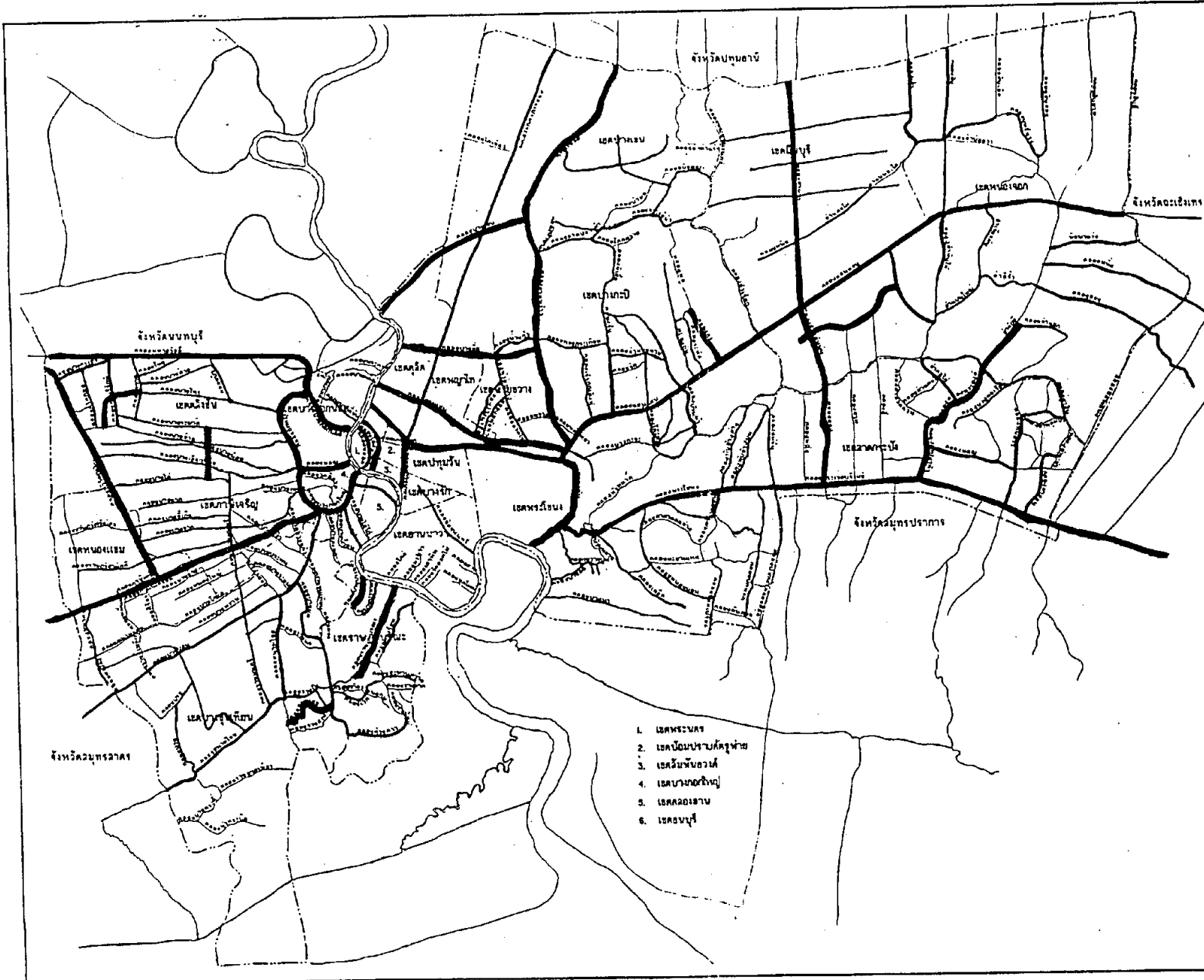
- 3-8 ม.
- 9-15 ม.
- มากกว่า 15 ม.

ที่มา:

กองผังเมือง กทม



มาตราส่วน
0 ๕ ๑๐ ๕๐ ๑๐๐



1. เขตพระนคร
2. เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
3. เขตสัมพันธวงศ์
4. เขตบางกอกใหญ่
5. เขตคลองเตย
6. เขตธนบุรี

2. คลองสายรอง เป็นคลองที่มีความกว้างตั้งแต่ 9/15 เมตร ส่วนใหญ่เป็น
คลองที่อยู่ในเขตห้วยกลาง และเขตชานชั้นใน ได้แก่ คลองเปรมประชากร คลองหนองบอน
คลองศาลาลอยบน คลองศาลาลอยล่าง คลองจั่น คลองบางบำหรุ คลองค้ำควาว คลอง-
รางขมิ้น คลองบางมด คลองสอง คลองบึงใหญ่ คลองซอยที่เก่า คลองลำหินใต้ คลอง
บางขุนเทียน คลองลำแบนใหญ่ คลองลำแขก คลองลำบ่อยาว คลองลำตันไทร คลองลำหินใต้
คลองสินสี คลองลำตาอิน คลองลำพะยอม คลองสิบสอง คลองหลุมบัว คลองลำชะล่า คลองบัว
คลองบางคูเวียง คลองศรีบุรีรักษ์ คลองศรีศุภผล คลองบ้านไทร คลองบางพระม คลองบางน้อย

3. คลองย่อย มีความกว้างตั้งแต่ 3-8 เมตร คลองเหล่านี้ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม
น้อยกว่า ส่วนใหญ่จะเป็นเรือพายช่วงสั้น ๆ มีบางคลองที่มีเรือโดยสารวิ่งบ้าง ได้แก่
คลองปึกหลัก คลองปากน้ำ คลองมะขามเทศ คลองชั้นแตก คลองบ้านป่า คลองจันทร์พร
คลองทับช้างล่าง คลองต้นตาลคลองหัวหมาก คลองโคกลาด คลองกะละ คลองตาผูก คลองแม่จัน
คลองบางนา คลองบางนางจัน คลองบางเคล็ด คลองวังใหญ่ คลองลำสาละ คลองเวก คลอง
บางพระาน คลองหัวกระบือ คลองบางช้าง คลองยายจำปี คลองรางจาก คลองวัดนางชี คลอง
บางเชือกหนัง คลองราชสามัคคี คลองบางอ้าย คลองบางแวก คลองหนองใหญ่ คลองบางโคลัด
คลองราชมนตรี คลองบางประทุน คลองขวาง คลองบางจาก คลองบางเหลี่ย คลองบางระณะ
ใหญ่ คลองหนึ่ง คลองสี่ คลองสาม คลองลำตันไทร คลองสี่ประเวศ คลองบางบอน คลองลำอิรัก
คลองเจียรดับ คลองลำพุทธา คลองควาย คลองบางตาล คลองโพธิ์ คลองบางระมาต คลองท้อ
คลองวัดไก่อเตี้ย คลองศิริธร คลองหมื่นเข้ม คลองราษฎรเจริญสุข คลองมหาศร คลองกำนัน
ประทีป คลองตาปลั่ง คลองกำนัน เสี่ยงม

การคมนาคมในคลองดังกล่าวข้างต้น มีลักษณะการสัญจรทั้งที่เป็นส่วนตัว โดยใช้เรือ
แจว เรือยนต์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือหางยาว และการขนส่งสาธารณะที่รับส่งผู้โดยสารในลักษณะ
จ้างเหมา และวิ่งประจำเส้นทาง ในการศึกษาจะพิจารณาเฉพาะระบบการขนส่งสาธารณะ
ที่วิ่งประจำเส้นทางในคลอง และการขนส่งสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งสามารถจำแนก
ได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. เรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา

เรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นกิจการของทั้งรัฐบาลและเอกชน ที่ให้บริการแก่ประชาชน เฉพาะจุด สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เป็นการบริการระยะทางสั้น ๆ โดยมีท่าเรืออยู่ตามจุดต่าง ๆ ตลอดลำน้ำเจ้าพระยาตั้งแต่จังหวัดสมุทรปราการ จนถึงจังหวัดนนทบุรี ซึ่งไม่มีจุดเชื่อมต่อหรือสะพานข้ามแม่น้ำ หรือในบริเวณที่เป็นการติดต่อระหว่างย่านพักอาศัยกับแหล่งงาน ที่มีการจราจรคับคั่งบนสะพานข้ามแม่น้ำ

2. เรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

เรือด่วน เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นกิจการของเอกชนในรูปของบริษัท คือบริษัท เรือด่วน มีลักษณะการให้บริการผู้โดยสาร ไปตามความยาวของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่จังหวัดนนทบุรี จนถึงวัดพระไกร กรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรของถนนเลียบแม่น้ำได้

3. เรือทางยาว

เป็นกิจการของเอกชน ที่ใช้เรือทางยาว บริการรับส่งผู้โดยสารจากแหล่งพักอาศัยไปยังแหล่งงานหรือศูนย์กลางชุมชน เส้นทางส่วนใหญ่จะติดต่อระหว่างพื้นที่ที่ลึกเข้าไปทางด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และระหว่างพื้นที่ที่ระบบถนนยังไม่ดีพอ แต่มีการใช้คลอง เป็นเส้นทางสัญจรลักษณะ เส้นทางวิ่งของเรือทางยาว จึงมีหลายลักษณะ คือ แบบที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 2 ฝั่ง แบบที่รับส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ตามคลอง หรือในพื้นที่ลึกเข้าไปด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมกับพื้นที่ฝั่งตะวันออก และแบบที่รับส่งผู้โดยสารที่อยู่ตามคลอง เฉพาะในพื้นที่ส่วนลึก

ลักษณะการขนส่งทางน้ำทั้ง 3 นี้ จะได้มีการศึกษาในรายละเอียดต่อไป

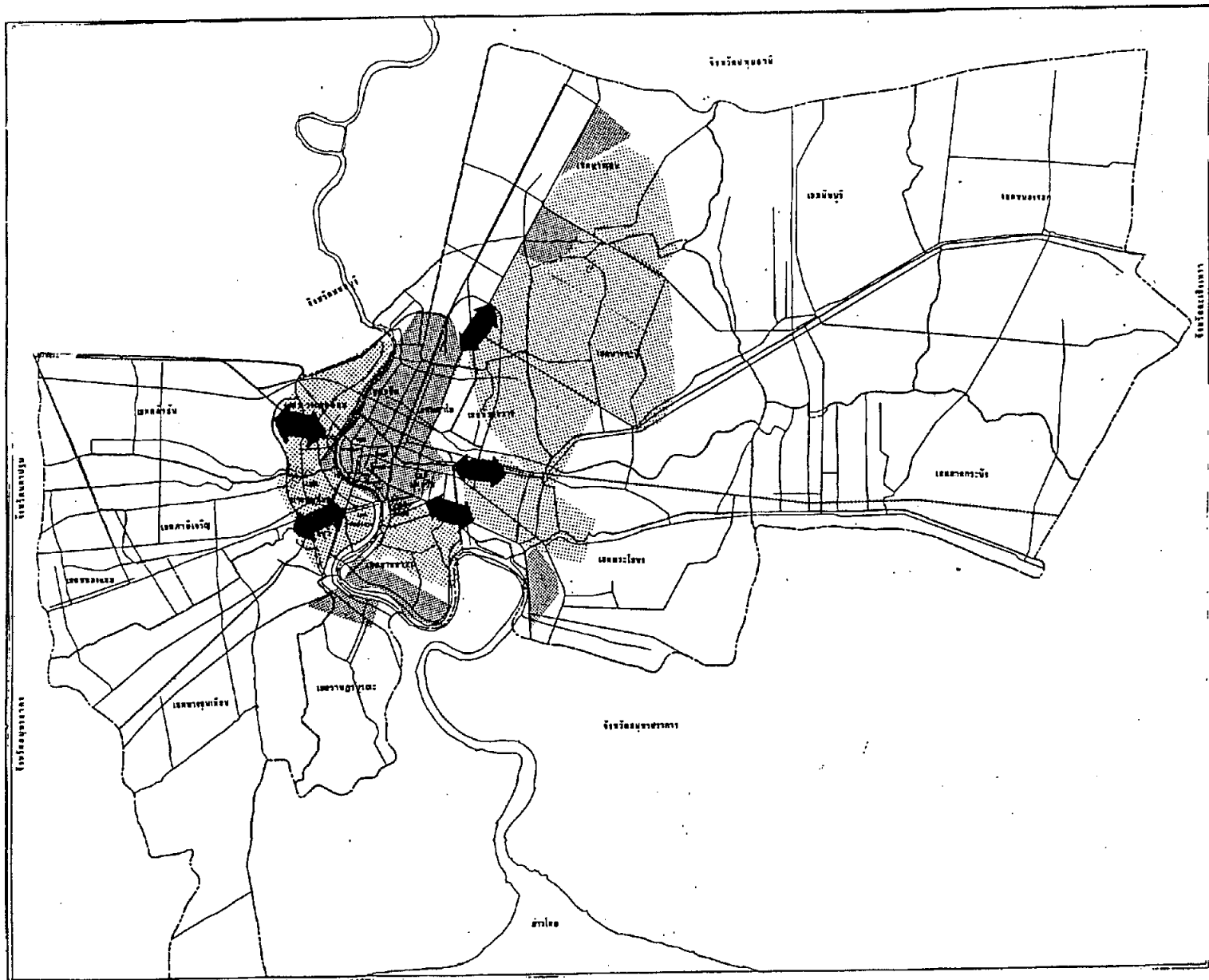
6.3 สรุปรูปแบบการเดินทางของประชากรและสภาพการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานคร

มทานคร

รูปแบบการขนส่งของแต่ละเมืองนั้น ขึ้นอยู่กับรูปแบบการเดินทางของประชาชน และความถี่ของการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังที่ทำงานร้านค้า โรงเรียน หรือใช้บริการอื่น ๆ โดยคำนึงถึงบริเวณที่ตั้งที่มีความสัมพันธ์กับเส้นทางที่จะไป สำหรับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการเจริญเติบโต ในลักษณะแบบการรวมศูนย์ คือกิจกรรมทุกประเภท ทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม แม้แต่การบริการรวมตัวกันอยู่ภายในเขตเมือง ในขณะที่พักอาศัยมีการเพิ่มและขยายออกไปสู่ชานเมือง ดังนั้น จึงมีการเคลื่อนที่ของประชากรจากบริเวณรอบ ๆ เข้ามายังบริเวณที่เป็นศูนย์กลาง (CBD) ซึ่งเป็นแหล่งงานใหญ่ ซึ่ง มานพ พงศทัต ได้ทำการศึกษาถึงลักษณะการเดินทางของประชากรกรุงเทพ และได้สรุปไว้ว่า ในชั่วโมงเร่งรีบเช้า จะมีประชากรเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลาง คิดเป็นร้อยละ 60 ของการเดินทางทั้งหมดในขณะที่การเคลื่อนที่ภายใน CBD เอง หรือเคลื่อนที่จาก CBD ไปสู่ชานเมือง และจากชานเมืองไปชานเมือง มีเพียงร้อยละ 40 เท่านั้น

ลักษณะการเดินทางของประชากรนี้เมื่อพิจารณาดู จะเห็นว่าสอดคล้องกับรูปแบบของการใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 3.9) คือศูนย์กลางของธุรกิจ และสถาบันราชการ อยู่ในบริเวณใจกลางเมืองแม้ว่าปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร จะมีการขยายศูนย์กลางย่อยออกไป (แผนที่ 3.19) ตามชุมชนต่าง ๆ ก็ตาม แต่ศูนย์กลางที่ถือเป็น CBD ของกรุงเทพมหานคร ก็ยังเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางของประชากร ดังนั้นเมื่อพิจารณารูปแบบการใช้ที่ดินประกอบกับการใช้ที่ดินหลักของแต่ละเขต และปริมาณการสัญจร ในเส้นทางหลักที่เข้าสู่ศูนย์กลางเมือง ดังได้ศึกษาแล้ว (แผนที่ 3.14 และตาราง 3.16) จะสามารถเห็นลักษณะการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 3.20) และสภาพการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร ได้ในพื้นที่ทั่ว ๆ ไป ซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้



¹ Manop Bongsadadt, The Analysis of Bangkok & Thonburi Transportation, p. 44.




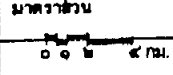
**การศึกษาการตั้งจุดประต่อน้ำ
เพื่อการขนส่งน้ำโดยรถบรรทุก
ในกรุงเทพมหานคร**

แผ่นที่ 3.20

แสดง ลักษณะการเดินทางของ
ประชาชนในกรุงเทพฯ

 ที่อยู่อาศัย
 แหล่งโรงงาน

ที่มา:



 0 ๑ ๒ ๔ กม.

เขตชั้นใน

เขตชั้นในประกอบด้วย เขตทั้งหมด 11 เขต เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่น โดยทั่วไปเป็นย่านการค้า โดยเฉพาะบริเวณชุมชนเดิม เช่น ย่านพาหุรัด สำเหร่ เยาวราช ซึ่งอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ ป้อมปราบ บางรัก ซึ่งเป็นเขตที่มีแหล่งงานมากที่สุดแห่งหนึ่ง จึงทำให้มีการจราจรพลุกพล่านตลอดวัน ถนนในเขตเหล่านี้ มีขนาดไม่กว้างมากนัก มีประมาณ 2-4 ช่องทางเป็นอย่างมาก สานกันเป็นตารางถี่ ๆ แบบที่เรียกว่า Grid Iron ทำให้เกิดจุดติดของถนนมากมายและก่อให้เกิดชุมชนต่อเนื่องกันอย่างไม่เว้นว่าง อาคารที่หักอาศัยเป็นตึกแถว ที่ว่างมีน้อยขาดแคลนที่จอดรถ จึงมีการใช้พื้นที่ถนน เป็นที่จอดรถด้วย

ส่วนเขตปทุมวัน พญาไท ดุสิต และพระนคร เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่นเช่นกัน ทั้งยังเป็นพื้นที่ที่รวมของแหล่งงาน สถานศึกษา อันได้แก่ สถาบันราชการ ทางสรรพสินค้า ขนาดใหญ่ แหล่งธุรกิจที่สำคัญ มหาวิทยาลัย และโรงเรียน จึงทำให้มีสภาพการจราจรหนาแน่น ทั้งในช่วงเช้า และช่วงเย็น อัตราของถนนต่อพื้นที่ในเขตชั้นในนี้ อยู่ในอัตราที่สูง ซึ่งสูงที่สุดในเขตป้อมปราบ คือร้อยละ 19.01

เมื่อดูภาพรวม จากลักษณะความหนาแน่นของพื้นที่ถนนแล้ว จะเห็นว่า อัตราความหนาแน่นสูงรวมตัวอยู่ใน เขตชั้นในและค่อย ๆ เบาลงลงในพื้นที่รอบ ๆ

เขตชั้นกลาง

เขตชั้นกลาง เป็นเขตที่มีพื้นที่มากกว่าพื้นที่เขตชั้นในและมีที่ว่างมากกว่า ชุมชนในเขตนี้จะรวมตัว เป็นกลุ่ม ๆ ตามถนนสายสำคัญ ๆ และบริเวณที่ติดต่อกับเขตชั้นใน ความหนาแน่นของถนนมีอัตราส่วน เป็นอันดับรองจากเขตชั้นใน แต่เนื่องจากมีพื้นที่มาก จึงทำให้สัดส่วนถนนต่อพื้นที่เขตน้อย ถ้าพิจารณาเฉพาะพื้นที่ถนน เป็นรายเขต พบว่าเขตบางเขนมีความยาวของถนนมากที่สุด คือ 5, 164, 940 ตารางกิโลเมตรถนนในเขตชั้นกลางนี้ นอกจากถนนสายหลักแล้ว ถนนที่มีอยู่เป็นถนนสายเล็ก ๆ ที่ทอดเข้าไปในพื้นที่ตามย่านที่หักอาศัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชอยตันไม่ค่อยมีการติดต่อกับถนนสายประธาน หรือสายหลักอื่น ๆ ประชาชนในกลุ่มย่านที่หักอาศัย จึงจำเป็นต้องใช้ถนนสายหลักที่มีอยู่อย่างจำกัดร่วมกัน ทำให้ปริมาณการใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อเข้าไปใกล้เขตเมือง ดังจะเห็นได้จากถนนสายสุขุมวิท เพชรบุรีตัดใหม่ ลาดพร้าว จรัลสนิทวงศ์ เพชรเกษม ซึ่งเป็นรัศมีพุ่งจากศูนย์กลางไปสู่บริเวณโดยรอบ

เขตชั้นนอก

เขตชั้นนอก ประกอบด้วยเขต 6 เขต ที่อยู่รอบนอกสุดของกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินแบบเกษตรกรรม ประชาชนอาศัยอยู่เบาบาง ดังนั้นถนนในส่วนนี้มีน้อยไม่ค่อยมีจุดตัดหรือทางแยก ชุมชนใหญ่มักจะอยู่ตามแนวถนน และบริเวณปากซอย ส่วนชุมชนเก่าจะเกาะตัวไปตามแม่น้ำและลำคลอง ไม่มีถนนเข้าถึงพื้นที่ในบางส่วน จึงต้องอาศัยการสัญจรทางน้ำ