บทที่ 5

บทวิเคราะห์พื้นที่ในเขตอิทธิพลถนนวัชรพลและถนนสายไหม

ในบทนี้จะเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ในเชิงพื้นที่ของพื้นที่ที่อยู่ในเขตอิทธิพลถนนวัชรพลและถนนสายไหม โดยจะกล่าวถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังจากมีการพัฒนาและปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมรวมถึงถนนโครงข่าย อันจะนำมาซึ่งผลกระทบในด้านต่าง ๆ ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ อีกทั้งการคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวของชุมชนในอนาคตจากศักยภาพของพื้นที่และโครงการพัฒนาจากภาครัฐ เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

5.1 การเปลี่ยนแปลงศักยภาพของถนน

จากสภาพในอดีตถนนวัชรพลและถนนสายไหมมีลักษณะเป็นเพียงถนนสายย่อยที่ใช้สัญจรเฉพาะภายในพื้นที่ หรือที่เรียกว่า ถนนภายในท้องถิ่น (Local Roads) มิได้มุ่งเน้นให้บริการในระยะที่ไกล ๆ เป็นเส้นทางที่ช่วยให้เข้าถึงพื้นที่ในส่วนต่าง ๆ ซึ่งหน้าที่หลักของถนนท้องถิ่นจะทำการรับการจราจรจากแหล่งที่อยู่อาศัยโดยตรงแล้วเชื่อมต่อกับถนนสายรอง เป็นถนนที่ให้บริการการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) เป็นหลัก การเคลื่อนที่ของรถ (Mobility) บนถนนสายนี้จึงต่ำ (องอาจ : 2539) ซึ่งในอดีต ชุมชนที่ใช้บริการจากถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนเชื่อมโยงอื่น ๆ ได้แก่กลุ่ม ชุมชนเกษตรกรรมที่มีการตั้งถิ่นฐานกระจายอยู่ทั่วทั้งพื้นที่ การเดินทางในสมัยก่อนจะเป็นการเดินทางเพื่อออกไปยังถนนสายหลักที่ตั้งอยู่ล้อมรอบพื้นที่ ได้แก่ ถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา ซึ่งถนนสายหลักทั้ง 2 สายนี้จะเป็นเส้นทางที่สำคัญในการเดินทางเข้าสู่เขตพื้นที่ชั้นกลางและชั้นในของกรุงเทพมหานครต่อไป

แต่ในช่วงระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา ชุมชนพักอาศัยบริเวณเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานครเริ่มมีการขยายตัวสูงขึ้น ทำให้เกิดความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มสูงขึ้นตาม จึงเป็นสาเหตุให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ ๆ ในบริเวณชานเมืองหลายแห่งด้วยกัน โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางถนนสายย่อยต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพในการสัญจรมากยิ่งขึ้น สำหรับในพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานครในเขตบางเขนและเขตสายไหม ก็เกิดสภาพการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวเช่นกัน โดยในระยะนั้น ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา ถนนวัชรพลและถนนสายไหม เริ่มได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทและหน้าที่จากเดิมที่เป็นเพียงถนนสัญจรภายในท้องถิ่นที่มีปริมาณการจราจร (traffic volume) ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจากลักษณะทางกายภาพของถนนเอง รวมไปถึงการขาด

โครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ เปลี่ยนบทบาทหน้าที่มาเป็นถนนสายรอง (Collector Roads/Secondary Roads) นั้น ทำให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เพิ่มสูงขึ้น โดยบทบาทของถนนสายรองจะมีศักยภาพในการรองรับรถได้ระหว่าง 800 – 1,250 คัน / ชม. (Norconsult : 1997) ซึ่งจากการศึกษา พบว่าในปัจจุบันถนนวัชรพลและถนนสายไหมมีปริมาณการจราจรอยู่ในระดับดังกล่าว จึงทำให้สามารถจัดให้อยู่ในประเภทของถนนสายรองหรือที่เรียกว่า Collector Roads ได้ นอกจากการสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นแล้วนั้น การมีโครงข่ายเชื่อมโยงกับถนนสายประธาน (Major Arterials / Primary Arterials) เส้นอื่น ๆ ก็ยิ่งทำให้ถนนวัชรพลและถนนสายไหมมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่เพิ่มยิ่งขึ้น โดยทางทิศเหนือของเขตสายไหม จะเชื่อมต่อกับชุมชนในอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นชุมชนพักอาศัยชานเมืองพื้นที่ขนาดใหญ่แห่งหนึ่ง การเชื่อมต่อระหว่างถนนสายไหมกับถนนลำลูกกา และในทางทิศตะวันตก ถนนสายไหมยังมีเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนเลียบคลองสองต่อไปยังถนนพหลโยธินทางด้านชุมชนพักอาศัยและย่านพาณิชยกรรมบริเวณตลาดสะพานใหม่ และบริเวณทิศใต้ ถนนวัชรพลจะเชื่อมกับถนนรามอินทราและทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์และชุมชนพักอาศัยบนถนนรามอินทรา เป็นต้น

จากการเปลี่ยนแปลงบทบาทและหน้าที่ของถนนวัชรพลและถนนสายไหมจากลักษณะเดิมที่มีบทบาทเพียงการเป็นถนนในท้องถิ่นและมีการพัฒนาปรับปรุงจนกลายเป็นถนนสายรองของพื้นที่ที่ทำหน้าที่ทั้งการเป็นถนนบริการภายในท้องถิ่นและเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ขนาดใหญ่ทางด้านเหนือตะวันตก และใต้ของพื้นที่ศึกษาเข้าด้วยกันนั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ตามมามากมาย ด้วยเหตุที่การพัฒนาและปรับปรุงถนนจะเป็นตัวนำที่สำคัญในการก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่และยังเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน นับได้ว่าการเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้เป็นการเปิดพื้นที่ชานเมืองขนาดใหญ่ที่ถูกปิดล้อมด้วยถนนสายหลักทั้ง 3 สาย ให้มีการเข้าถึงสูงขึ้น

5.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายถนน

5.2.1 โครงข่ายถนนภายในพื้นที่

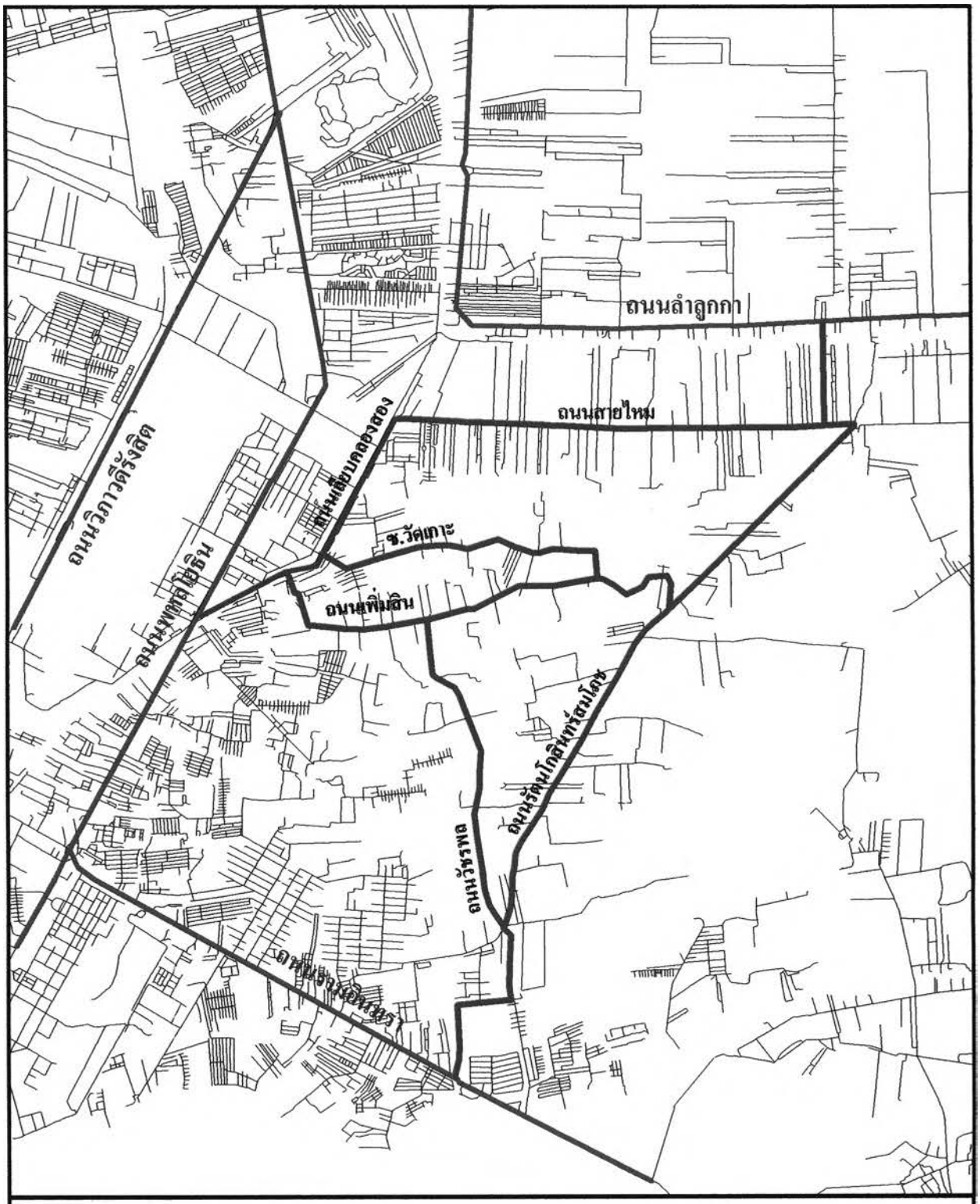
ดังที่ได้กล่าวมาแล้วถึงเส้นทางถนนที่มีความสำคัญต่อพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบไปด้วยถนน 3 สายหลัก ได้แก่ ถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนเส้นแกนกลางคือ ถนนรัตนโกสินทร์-สมโภชนั้น ในปัจจุบันหลังจากการปรับปรุงโครงสร้างของถนนแล้ว ทำให้เส้นทางถนนทั้ง 3 สายสามารถเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายถนนขนาดใหญ่ของพื้นที่ โดยตอนเหนือสุดของพื้นที่ มีถนนสายไหมเป็นถนนเส้นแกนหลัก ทอดตัวในแนวตะวันตก-ตะวันออก ยาวขนานกับแนวคลองหกวาและหมอนสี่สิบ ซึ่งด้านตะวันตกของถนนสายไหมจะเชื่อมต่อกับถนนเลียบคลองสองและถนนพหลโยธิน ส่วน

ด้านตะวันออกจะเชื่อมต่อกับถนนลำลูกกาจุดหนึ่งและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชและถนนหทัยราษฎร์อีกจุดหนึ่ง และ พื้นที่ตอนกลางถัดลงมา มีถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชเป็นถนนเส้นแกนสำคัญ โดยถนนวัชรพลจะทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ จากถนนเพิ่มสินลงมา ส่วนถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจะมี เส้นทางยาวทอดตัวในแนวตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้ นอกจากนั้นแล้วบริเวณตอนกลางของพื้นที่ยังมีถนนเพิ่มสินและซอยวัดเกาะเป็นเส้นแกนตอนกลางของพื้นที่ทอดตัวในแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมระหว่างถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ส่วนพื้นที่ตอนล่างสุดมีถนน วัชรพลเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อมาจากถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นแนวยาวลงมาจนจรดกับถนนรามอินทรา นอกจากนั้นแล้วโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ยังประกอบไปด้วยซอยย่อยขนาดต่าง ๆ ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นโดยกลุ่มเอกชนต่าง ๆ เช่น โครงการหมู่บ้านจัดสรร เคหะชุมชน เป็นต้น โดยจะจัดการสร้างถนนซอยเหล่านี้ขึ้นเองเมื่อมีการเข้ามาก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกในการ เดินทางเข้าออกระหว่างพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ซอยจตุโชติ ซอยหมู่บ้านแสงธรรม ซอยหมู่บ้านอรุณธรเป็นต้น

แต่เมื่อพิจารณาต่อไปถึงรูปแบบโครงข่ายถนนทั้งหมดแล้ว จะพบว่า ถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่เหล่านี้มิได้มีรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมาจากโครงข่ายถนนที่ได้มีการวางแผนขึ้นมาก่อน ทั้งนี้ถนนเหล่านี้กลับเกิดขึ้นมาจากการพัฒนาของถนนภายในท้องถิ่นที่มีมาแต่อดีต ทำให้เมื่อหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงบทบาทและหน้าที่ของถนนให้มีความสำคัญในระดับที่สูงขึ้นแล้ว จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อระบบการจราจรและการเปลี่ยนแปลงในด้านอื่นๆ ตามมาในที่สุด ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อของผลกระทบที่มีต่อพื้นที่

5.2.2 โครงข่ายถนนระหว่างพื้นที่

การเปลี่ยนแปลงบทบาทและหน้าที่ของถนนท้องถิ่นมาเป็นถนนสายรองในระดับเขตนั้น นอกจากจะมีผลกระทบต่อระบบโครงข่ายถนนภายในพื้นที่แล้ว ยังส่งผลต่อการเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อีกด้วย เนื่องจากเหตุที่ว่า ในช่วงเวลาเดียวกันนั้นเส้นทางถนนภายนอกพื้นที่โดยรอบก็ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเช่นเดียวกัน อันได้แก่ การขยายและปรับปรุงถนนรามอินทราและถนนลำลูกกา การก่อสร้างทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ และถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนาภายในพื้นที่เป็นอย่างยิ่ง ซึ่งทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาที่เริ่มแผ่ขยายเข้ามาโดยรอบจะเป็นตัวกระตุ้นให้พื้นที่เกิดการพัฒนารวดเร็วยิ่งขึ้น ดังนั้นเมื่อปัจจัยภายนอกได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ประกอบกับการพัฒนาของปัจจัยภายในที่ได้รับการพัฒนาเช่นเดียวกัน จึงทำให้เกิดการเชื่อมโยงของระหว่างโครงข่ายของถนนทั้งหมด ทำให้ศักยภาพของการเป็นโครงข่ายถนนระหว่างพื้นที่มีสูงมากยิ่งขึ้น และกลายเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่เชื่อมโยงพื้นที่ให้สามารถเดินทางได้ทั่วถึงกัน เกิดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่สูงขึ้นนั่นเอง



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.1 ถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศึกษากับชุมชนข้างเคียง	สัญลักษณ์ ถนนสายสำคัญ ถนนที่ศึกษา	N มาตราส่วน 1 : 100000

5.3 สภาพการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่

5.3.1 ลักษณะการเดินทาง

หลังจากได้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนวัชรพลและถนนสายไหมแล้ว ทำให้เส้นทางในพื้นที่มีความเชื่อมโยงเข้าถึงกัน เกิดเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ดังกล่าวในข้างต้น ลักษณะเช่นนี้มีความสำคัญต่อการสัญจรเป็นอย่างยิ่ง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง ทั้งในด้านปริมาณการจราจรและพฤติกรรมของผู้สัญจร ดังต่อไปนี้

1) ปริมาณการจราจร (จำนวนรถที่สัญจรผ่านพื้นที่)

เนื่องจากถนนวัชรพลและถนนสายไหม เป็นถนนสายรองในบริเวณชานเมือง การจราจรยังไม่มีความหนาแน่นนัก จึงทำให้ไม่มีข้อมูลที่ทำการจัดเก็บจากสำนักการจราจรขนส่งทางบก ซึ่งจะทำการเก็บข้อมูลเฉพาะในถนนสายหลักเป็นสำคัญ ดังนั้นข้อมูลที่ต้องการนำมาใช้ประกอบการศึกษาจึงจัดเก็บจากการแจงนับปริมาณรถที่สัญจรผ่านพื้นที่ โดยแบ่งจุดนับปริมาณการจราจรดังต่อไปนี้

(1) ถนนวัชรพลช่วงต้น

(2) ถนนวัชรพลช่วงปลาย

(3) ถนนสายไหม

(4) ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช

(5) ถนนเลียบคลองสอง

จากตารางที่ 5.1-5.5 แสดงปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในพื้นที่ศึกษาจำนวน 5 เส้นทาง ซึ่งมีปริมาณที่แตกต่างกันออกไป เส้นทางที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นมากที่สุดคือ บริเวณถนนวัชรพลช่วงต้นและถนนเลียบคลองสอง และจากการสังเกตในระหว่างเก็บข้อมูลพบว่า ในเส้นทางถนนวัชรพลทั้ง 2 ช่วงและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช จะประสบปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณห้าแยกวัชรพลและปากทางเข้าออกระหว่างถนนวัชรพลและถนนรามอินทราทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น และในเส้นทางถนนวัชรพลทั้ง 2 ช่วงและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจะมีปริมาณรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปและ 10 ล้อขึ้นไป ผ่านเข้าและออกมากกว่าถนนสายอื่น ๆ อันได้แก่ รถบรรทุกสินค้า, รถโดยสารประจำทาง, รถขนขยะและรถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น โดยกว่าร้อยละ 80 ของจำนวนรถขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป จะเป็นประเภทรถขนขยะ เนื่องจากบริเวณกม.ที่ 3 ของถนนรัตนโกสินทร์สมโภช แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน เป็นจุดขนถ่ายขยะของสำนักงานรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร จึงทำให้ในช่วงเช้าจะมีรถขนขยะวิ่งผ่านเข้าและออกในบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมากกว่ารถประเภทอื่น ๆ ส่วนรถยนต์ขนาด 4 ล้อ เป็นทั้งรถที่มาจากชุมชนภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่

ตารางที่ 5.1 ปริมาณจราจรถนนวัชรพลช่วงต้น

ประเภทรถ	ปริมาณจราจร (คัน)	ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU)
1.รถยนต์นั่ง, รถโดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	14,857	14,857
2.รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	356	712
3.รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	152	456
4.รถจักรยานยนต์	2,595	865
รวม	**17,960**	**16,890**

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 5.2 ปริมาณจราจรถนนวัชรพลช่วงปลาย

ประเภทรถ	ปริมาณจราจร (คัน)	ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU)
1.รถยนต์นั่ง, รถโดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	7,665	7,665
2.รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	304	608
3.รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	48	144
4.รถจักรยานยนต์	2,653	884
รวม	**10,670**	**9,301**

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 5.3 ปริมาณจราจรถนนสายไหม

ประเภทรถ	ปริมาณจราจร (คัน)	ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU)
1.รถยนต์นั่ง, รถโดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	12,795	12,795
2.รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	411	822
3.รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	285	855
4.รถจักรยานยนต์	3,417	1,139
รวม	**16,908**	**15,611**

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 5.4 ปริมาณจราจรถนนรัตนโกสินทร์สมโภช

ประเภทรถ	ปริมาณจราจร (คัน)	ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU)
1.รถยนต์นั่ง, รถโดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	10,190	10,190
2.รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	740	1,480
3.รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	522	1,566
4.รถจักรยานยนต์	3,150	1,050
รวม	**14,602**	**14,286**

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

ในบริเวณถนนสายไหม ในช่วงเช้าทั้งขาเข้าและขาออก จะมีปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงเช้าระหว่างเวลา 7.00-8.00 น. ส่วนในช่วงเย็นระหว่างเวลา 16.00-18.00 น. โดยเส้นทางขาออกไปยังถนนลำลูกกานั้นสามารถเดินทางออกไปยังถนนพหลโยธินได้เช่นกัน จึงทำให้มีปริมาณรถวิ่งผ่านบริเวณจุดนี้มากกว่าปกติ โดยประเภทของรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป และ 10 ล้อขึ้นไปนั้น ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้าเกษตร รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกน้ำมัน เนื่องจากรถขนาดใหญ่เหล่านี้จะเดินทางมาจากจังหวัดใกล้เคียงทางตอนเหนือ ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดนครนายก เป็นต้น เพื่อขนสินค้าเข้ามายังเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยเดินทางผ่านเส้นทางภายในพื้นที่ แต่อีกส่วนหนึ่งก็เป็นการขนสินค้าเข้ามายังสถานที่ต่าง ๆ ได้แก่ ตลาดวงศกร โครงการหมู่บ้านจัดสรร และสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น

ถนนเลียบคลองสอง เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่ทำการนับปริมาณจราจร เนื่องจากถนนสายดังกล่าวเป็นถนนเชื่อมต่อเข้าออกระหว่างถนนสายไหมและถนนวัชรพล กับ ถนนพหลโยธิน ซึ่งทำให้รถที่ต้องการวิ่งผ่านเข้าและออกพื้นที่ออกสู่ถนนสายหลักต้องใช้เส้นทางถนนเลียบคลองสองด้วย โดยช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ได้แก่ ช่วงเช้าระหว่างเวลา 7.00-8.00 น. และช่วงเย็น 16.00-18.00 น. ซึ่งในช่วงเช้าจะมีปริมาณรถยนต์ 4 ล้อ ในขาออกมากกว่าขาเข้า เป็นทั้งรถยนต์ที่มาจากภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษาโดยใช้เส้นทางในพื้นที่ศึกษาเป็นเส้นทางลัดจากถนนรามอินทราและถนนลำลูกกาเพื่อออกสู่ถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาและสถานที่ราชการที่สำคัญหลายแห่ง (ข้อมูลจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้สัญจร) ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ในบริเวณถนนเลียบคลองสองค่อนข้างประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและเย็น สำหรับรถที่มีขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป โดยส่วนใหญ่เป็นประเภทรถโดยสารที่ให้บริการภายในพื้นที่ โดยมีต้นทางอยู่ที่ตลาดสะพานใหม่และปลายทางอยู่ที่วัดเกาะ ชุมชนพักอาศัยบนถนนสายไหม และวัดหนองใหญ่ เป็นต้น

ปริมาณการจราจรที่ผ่านเข้าและออกพื้นที่ในบริเวณ 5 เส้นทางนี้ อันได้แก่ถนนวัชรพลช่วงต้น ถนนวัชรพลช่วงปลาย ถนนสายไหม ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช และถนนเลียบคลองสอง จะมีความหนาแน่นมากในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น โดยบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากที่สุด คือ ถนนวัชรพลช่วงต้นบริเวณจุดเข้าและออกถนนรามอินทรา บริเวณห้าแยกวัชรพล และ ถนนเลียบคลองสอง โดยปริมาณจราจรจำนวนมากเหล่านี้จะมาจากผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่เองและจากผู้สัญจรที่ใช้เส้นทางในพื้นที่เพื่อเป็นเส้นทางลัดไปยังถนนสายอื่น ๆ จึงทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งยังส่งผลกระทบด้านลบในด้านอื่น ๆ ตามมา เช่น มลภาวะทางอากาศและเสียง อุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นต้น

ตารางที่ 5.5 ปริมาณจราจรถนนเลียบคลองสอง

ประเภทรถ	ปริมาณจราจร (คัน)	ปริมาณจราจรต่อวัน (PCU)
1.รถยนต์นั่ง, รถโดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	10,020	10,020
2.รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	185	370
3.รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	52	156
4.รถจักรยานยนต์	2,569	856
รวม	**12,826**	**11,402**

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

และจากการคำนวณในหน่วย PCU เป็นดังนี้

ประเภท	PCU
1. รถจักรยานยนต์	3:1
2. รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก 4 ล้อ	1:1
3. รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1:2
4. รถโดยสารและรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป	1:3

สมมติฐานของการศึกษา

1. ใช้ปริมาณการจราจรโดยการแจงนับจากถนนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 เส้นทาง
2. ใช้ Passenger Car Unit ของกรมทางหลวง
3. ใช้ข้อกำหนดของกรมทางหลวง กำหนด 1 ช่อง รองรับรถยนต์ได้สูงสุด 2,200 คัน/ชั่วโมง
4. ให้ V เป็นค่าปริมาณการจราจร (จากหน่วย PCU) ต่อชั่วโมงสูงสุด มาคำนวณค่า V/C Ratio นำมาเปรียบเทียบค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้สูงสุดไม่เกิน 80%
5. อนุมานปริมาณการจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด = 25 % ของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน

ตารางที่ 5.6 ค่า V/C Ratio ของถนนสายต่าง ๆ

เส้นทาง	ปริมาณจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด (PCU)	ค่า V/C Ratio
1.ถนนวัชรพลช่วงต้น	16,890	48
2.ถนนวัชรพลช่วงปลาย	9,301	53
3.ถนนสายไหม	15,611	44
4.ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช	14,286	41
5.ถนนเลียบคลองสอง	11,402	65

* คิดจากปริมาณการจราจรต่อชั่วโมงสูงสุด 25%ของปริมาณจราจร/ปริมาณรองรับรถยนต์ได้สูงสุด(2,200*จำนวนช่องจราจร)*100

ที่มา : จากการคำนวณของผู้ศึกษา

จากตารางที่ 5.6 แสดงค่า V/C Ratio ของถนนสายต่าง ๆ ซึ่งพบว่าถนนเลียบคลองสองจะมีค่าสูงที่สุด รองลงมาได้แก่ ถนนวัชรพลช่วงปลาย และถนนวัชรพลช่วงต้น แต่ค่า V/C Ratio ดังกล่าว

มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้สูงสุดไม่เกิน 80% ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ถนนทั้ง 5 เส้นทาง มีความสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างเพียงพอ แต่จากการศึกษาภาคสนามประกอบทำให้ทราบได้ว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนถนนทั้ง 5 เส้นทาง กลับประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (เวลา 6.00 – 8.00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (เวลา 16.00 – 18.00 น.) ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ ทั้งจากปริมาณรถที่มีอย่างหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณจราจรจำนวนมากเหล่านี้มาจากรถภายในพื้นที่ศึกษาเองและรถจากภายนอกพื้นที่ศึกษาที่ใช้เส้นทางในพื้นที่เป็นเส้นทางลัด อีกทั้งการจัดระเบียบการจราจรที่ยังไม่มีประสิทธิภาพก็มีส่วนทำให้เกิดสภาพปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณปากทางเข้าและออกระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง

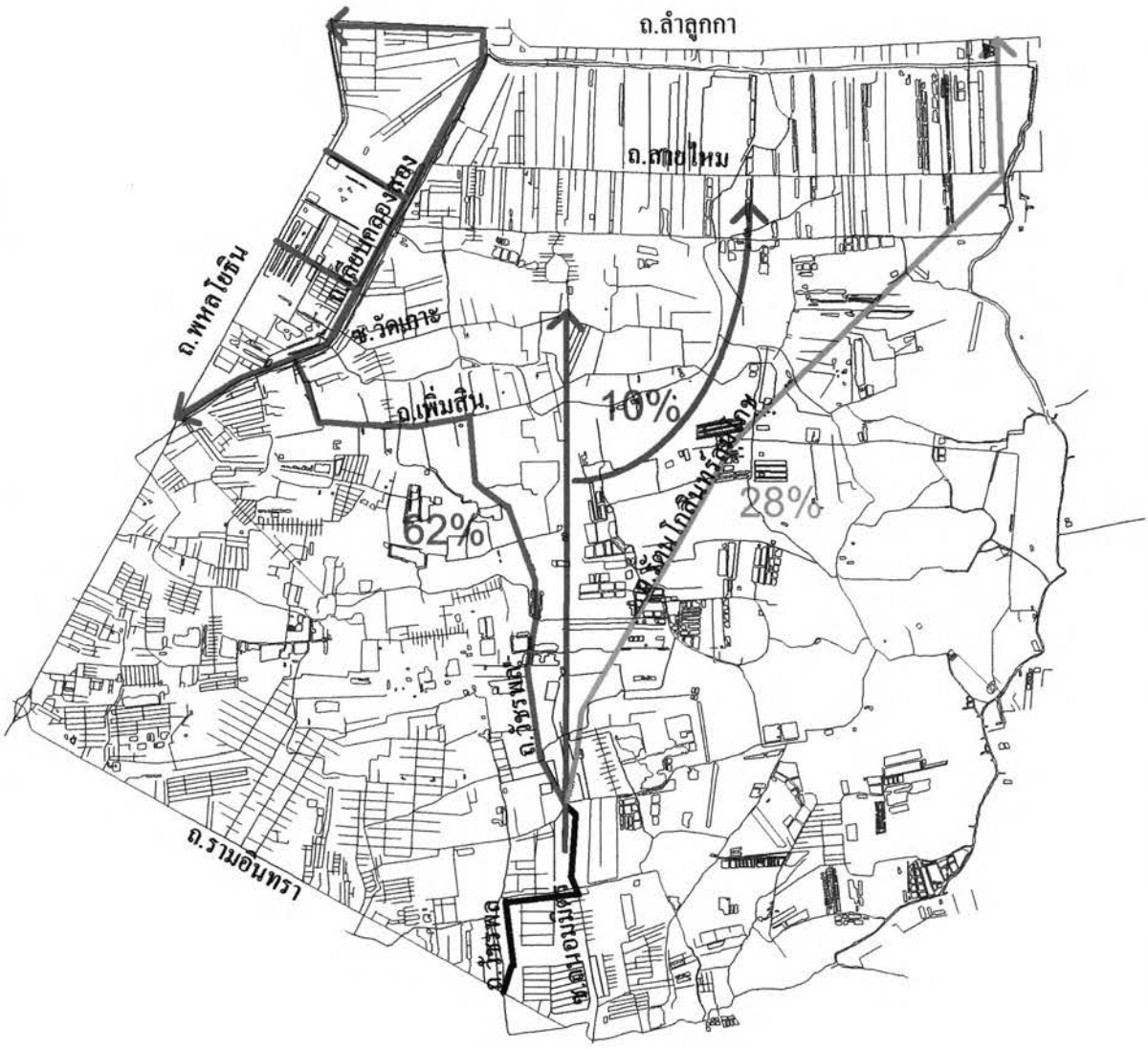
2) พฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจร

จากการสอบถามผู้สัญจรผ่านเข้าและออกพื้นที่ศึกษาโดยรถยนต์ ณ จุดสอบถาม 3 จุด ได้แก่ บริเวณปากทางเข้าและออกถนนรามอินทรา , ปากทางเข้าและออกถนนลำลูกกา และปากทางเข้าและออกถนนพหลโยธิน ทั้ง 3 จุด ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

จากตารางที่ 5.7 แสดงถึงพฤติกรรมการสัญจรของผู้เดินทางผ่านเข้ามายังบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีถนนต้นทางและปลายทางอยู่ที่ถนนสายหลักทั้ง 3 สาย โดยผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนรามอินทรา จะมีปลายทาง คือ ภายในพื้นที่ศึกษา จำนวนร้อยละ 10 และมีปลายทางเพื่อเดินทางไปสู่ถนนพหลโยธินและถนนลำลูกกา จำนวนร้อยละ 62 และ ร้อยละ 28 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ที่เดินทางเข้ามาทางถนนพหลโยธิน มีปลายทางอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา จำนวนร้อยละ 8 และต้องการเดินทางเพื่อออกไปยังถนนรามอินทราและถนนลำลูกกา จำนวนร้อยละ 54 และ ร้อยละ 34 ตามลำดับ สำหรับผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนลำลูกกา มีปลายทางภายในพื้นที่ศึกษาร้อยละ 12 และเดินทางไปยังถนนรามอินทราและถนนพหลโยธิน จำนวนร้อยละ 66 และ ร้อยละ 22 ตามลำดับ (แผนที่ 5.2,5.3 และ 5.4)

ตารางที่ 5.7 ร้อยละของผู้สัญจรผ่านถนนสายหลักต้นทางและปลายทาง

จุดปลายทาง / จุดเดินทางเข้า	ถนนรามอินทรา	ถนนลำลูกกา	ถนนพหลโยธิน	ภายในพื้นที่ศึกษา
ถนนรามอินทรา	-	28	62	10
ถนนลำลูกกา	66	-	22	12
ถนนพหลโยธิน	54	38	-	8



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.2 จุดปลายทางของผู้สัญจรที่ผ่านเข้ามาทางถนนรามอินทรา **ที่มา การสำรวจภาคสนาม**	**สัญลักษณ์** เส้นทางเดินทางจากถ.รามอินทรา-พหลโยธิน เส้นทางเดินทางจากถ.รามอินทรา-ลำลูกกา เดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษา	N มาตราส่วน 1 : 120000

ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.3 จุดปลายทางของผู้สัญจรที่ผ่านเข้ามาทางถนนลำลูกกา **ที่มา การสำรวจภาคสนาม**	**สัญลักษณ์** เส้นทางเดินทางจากถ.ลำลูกกา-พหลโยธิน เส้นทางเดินทางจากถ.ลำลูกกา-รามอินทรา เดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษา	N มาตราส่วน 1 : 120000

ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.4 จุดปลายทางของผู้สัญจรที่ผ่านเข้ามาทางถนนพหลโยธิน

ที่มา การสำรวจภาคสนาม

สัญลักษณ์

- เส้นทางเดินทางจากถ.พหลโยธิน-รามอินทรา
- เส้นทางเดินทางจากถ.พหลโยธิน-ลำลูกกา
- เดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษา

N

มาตราส่วน 1 : 120000

ดังจะเห็นได้ว่า ผู้สัญจรเหล่านี้ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษาเพื่อใช้เส้นทางภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดจากถนนสายหลักแต่ละสายไปยังถนนสายหลักอีกสายหนึ่งอย่างเห็นได้ชัด

2.1) <u>ผู้สัญจรขาเข้า</u>

ผู้สัญจรขาเข้า ได้แก่ ผู้ที่เดินทางเพื่อผ่านเข้ามายังพื้นที่ศึกษา โดยเดินทางผ่านเข้ามาทางถนนสายหลักที่สำคัญ 3 สาย ได้แก่ ถนนรามอินทรา ถนนลำลูกกา และถนนพหลโยธิน โดยมีจุดต้นทางและจุดปลายทางที่แตกต่างกันออกไป ทั้งที่อยู่ภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ ดังต่อไปนี้

<u>จุดต้นทาง</u>

ตารางที่ 5.8 และแผนภูมิที่ 5.1 แสดงจุดต้นทางของผู้สัญจรขาเข้าในบริเวณที่เดินทางเข้ามาจากถนนสายหลักสายต่าง ๆ ดังนี้

- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนรามอินทรา จะมีต้นทางอยู่ภายในพื้นที่เขตบางเขน อันได้แก่ ชุมชนที่ตั้งอยู่บนถนนรามอินทราและถนนพหลโยธิน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 44 อีกส่วนหนึ่งมาจากพื้นที่ในเขตติดต่อกับเขตบางเขนและเขตสายไหม ได้แก่ เขตมีนบุรี, เขตจตุจักร, เขตบึงกุ่ม จำนวนร้อยละ 36 และจำนวนร้อยละ 20 เดินทางมาจากพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ไกลออกไป ได้แก่ เขตพระโขนง, เขตบางนา, เขตคลองเตย และจังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น โดยใช้เส้นทางเชื่อมต่อจากทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ มาลงยังถนนวัชรพล

- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนลำลูกกา จะเป็นผู้สัญจรที่เดินทางมาจากพื้นที่ในเขตติดต่อ ได้แก่ อำเภอลำลูกกา อำเภอธัญบุรี ในจังหวัดปทุมธานี คิดเป็นจำนวนร้อยละ 85 และเป็นผู้สัญจรที่เดินทางมาจากพื้นที่อื่น ๆ ได้แก่ จังหวัดนครนายก, สิงห์บุรี, อ่างทอง และอยุธยา เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 15 ของผู้ที่เดินทางเข้ามาทางถนนลำลูกกา

- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนพหลโยธิน ผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาจากถนนพหลโยธิน จำนวนร้อยละ 75 มีต้นทางของการเดินทางอยู่ในเขตบางเขนและเขตสายไหม ส่วนร้อยละ 20 มีต้นทางจากพื้นที่เขตติดต่อ ได้แก่ เขตดอนเมือง, เขตจตุจักร, เขตหลักสี่ เป็นต้น และร้อยละ 5 เป็นผู้ที่เดินทางมาจากพื้นที่อื่น ๆ ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี , จังหวัดปทุมธานี เป็นต้น

ตารางที่ 5.8 จุดต้นทางของผู้สัญจรขาเข้า

จุดต้นทาง / จุดเดินทางเข้า	เขตบางเขนและสายไหม	พื้นที่เขตติดต่อ	พื้นที่อื่น ๆ
ถนนรามอินทรา	44	36	20
ถนนลำลูกกา	-	85	15
ถนนพหลโยธิน	75	20	5

<u>จุดปลายทาง</u>

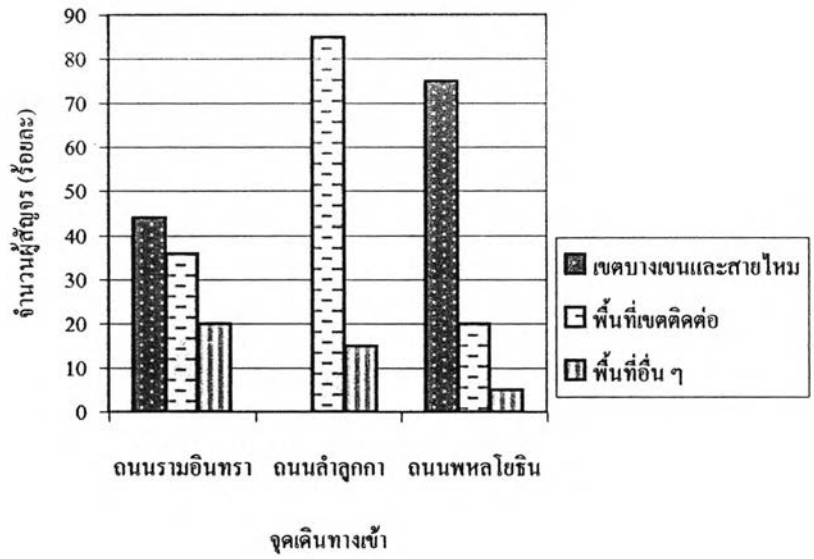
ตารางที่ 5.9 และแผนภูมิที่ 5.2 แสดงจุดปลายทางของผู้สัญจรขาเข้าในบริเวณที่เดินทางเข้ามาจากถนนสายหลักสายต่าง ๆ ดังนี้

- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนรามอินทรา มีจุดปลายทางภายในพื้นที่ศึกษาจำนวนร้อยละ 10 และร้อยละ 90 มีจุดปลายทางอยู่ที่ภายนอกพื้นที่ เนื่องจากการใช้ เส้นทางภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดเพื่อเดินทางต่อออกไปยังสถานที่สำคัญในบริเวณถนนพหลโยธิน เช่น กองทัพอากาศ, โรงพยาบาลภูมิพล, โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา และตลาดสดสะพานใหม่ เป็นต้น ซึ่งบางส่วนจะเดินทางต่อออกไปยังพื้นที่ทางตอนเหนือ ได้แก่ อำเภอ รังสิต และจังหวัดปทุมธานี เป็นต้น นอกจากนั้นแล้ว ผู้สัญจรที่เดินทางมาจากถนนรามอินทรายังเดินทางออกมาทางสถานที่ต่าง ๆ บนถนนลำลูกกา ได้แก่ แหล่งงานต่าง ๆ และในบางกลุ่มจะใช้เส้นทางถนนลำลูกกาเดินทางต่อไปยังเส้นทางคลองรังสิต อำเภอธัญบุรีและจังหวัดนครนายก เป็นต้น

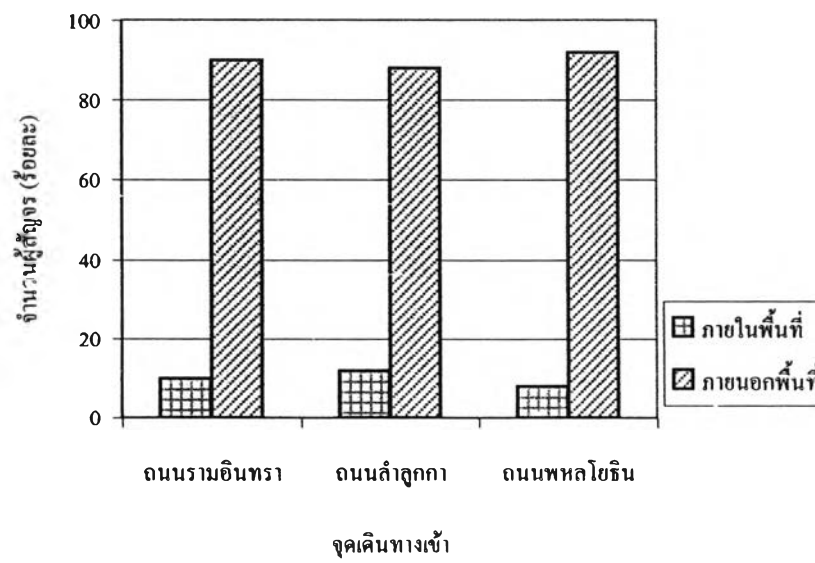
- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนลำลูกกา มีจุดปลายทางคือภายในพื้นที่ศึกษาจำนวนร้อยละ 12 และภายนอกพื้นที่ศึกษา จำนวนร้อยละ 88 อันได้แก่ พื้นที่ในบริเวณเขตต่าง ๆ เช่น เขตบึงกุ่ม, เขตบางกะปิ, เขตมีนบุรี, เขตหนองจอก, เขตสวนหลวง, เขตราษฎร์บูรณะ, เขตจตุจักร, เขตลาดพร้าว, เขตบางนา และเขตห้วยขวาง เป็นต้น

- กลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเข้ามาทางถนนพหลโยธิน มีจุดปลายทางคือภายในพื้นที่ศึกษาจำนวนร้อยละ 8 และภายนอกพื้นที่ศึกษาจำนวนร้อยละ 92 ซึ่งในกลุ่มของผู้สัญจรที่มีจุดปลายทางอยู่ภายนอกพื้นที่นั้น จะมีพื้นที่ปลายทางในพื้นที่ระยะไม่ไกลเท่าไรนัก อันได้แก่ อำเภอลำลูกกาและอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี, เขตบางเขน, เขตบึงกุ่ม, เขตบางกะปิ และเขตลาดพร้าว เป็นต้น

แผนภูมิที่ 5.1 จุดต้นทางของผู้สัญจรขาเข้า



แผนภูมิที่ 5.2 จุดปลายทางของผู้สัญจรขาเข้า



ตารางที่ 5.9 จุดปลายทางของผู้สัญจรขาเข้า

จุดปลายทาง / จุดเดินทางเข้า	ภายในพื้นที่	ภายนอกพื้นที่
ถนนรามอินทรา	10	90
ถนนลำลูกกา	12	88
ถนนพหลโยธิน	8	92

2.2 <u>ผู้สัญจรขาออก</u>

ผู้สัญจรขาออก ได้แก่ ผู้ที่เดินทางออกมาจากพื้นที่ศึกษา โดยเดินทางออกไปยังถนนสายหลักที่สำคัญ 3 สาย ได้แก่ ถนนรามอินทรา ถนนลำลูกกา และถนนพหลโยธิน และมีจุดต้นทางและจุดปลายทางที่แตกต่างกันออกไป ทั้งภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ ดังต่อไปนี้

<u>จุดต้นทาง</u>

ตารางที่ 5.10 จุดต้นทางของผู้สัญจรขาออก

จุดต้นทาง / จุดเดินทางออก	ภายในพื้นที่	ภายนอกพื้นที่
ถนนรามอินทรา	54	46
ถนนลำลูกกา	66	34
ถนนพหลโยธิน	48	52

จากตารางที่ 5.10 และแผนภูมิที่ 5.3 แสดงจุดต้นทางของผู้สัญจรขาออก โดยกลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเพื่อออกไปยังถนนรามอินทรา เป็นผู้สัญจรที่เดินทางมาจากภายในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นจำนวนร้อยละ 54 และมาจากภายนอกพื้นที่ จำนวนร้อยละ 46 โดยเป็นกลุ่มของผู้ที่เข้ามาใช้เส้นทางในพื้นที่เพื่อเป็นทางลัด ส่วนกลุ่มผู้สัญจรที่เดินทางเพื่อออกไปยังถนน ลำลูกกา เป็นผู้สัญจรที่เดินทางมาจากภายในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นจำนวนร้อยละ 66 และมาจากภายนอกพื้นที่ จำนวนร้อยละ 34 และกลุ่ม

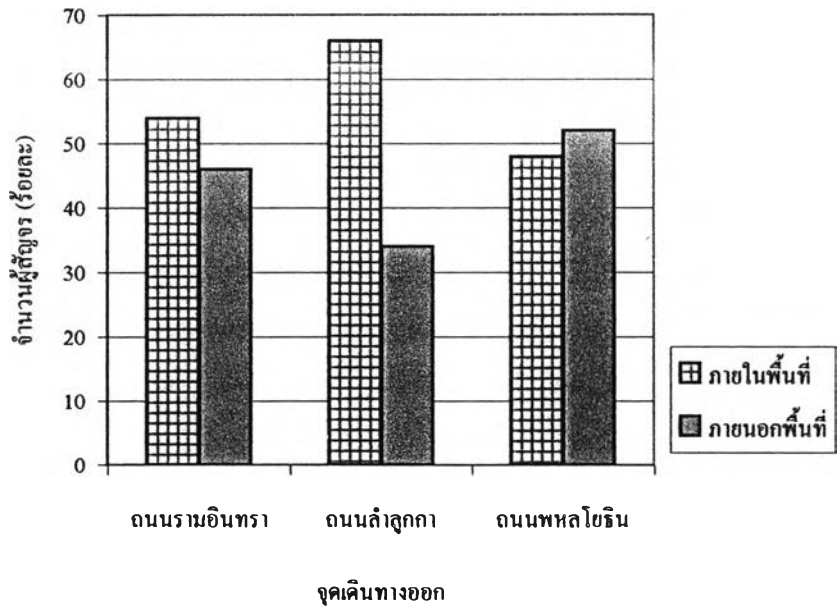
ผู้สัญจรที่เดินทางเพื่อออกไปยังถนนพหลโยธิน เป็นผู้สัญจรที่เดินทางมาจากภายในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นจำนวนร้อยละ 48 และมาจากภายนอกพื้นที่ จำนวนร้อยละ 52

ตารางที่ 5.11 จุดปลายทางของผู้สัญจรขาออก

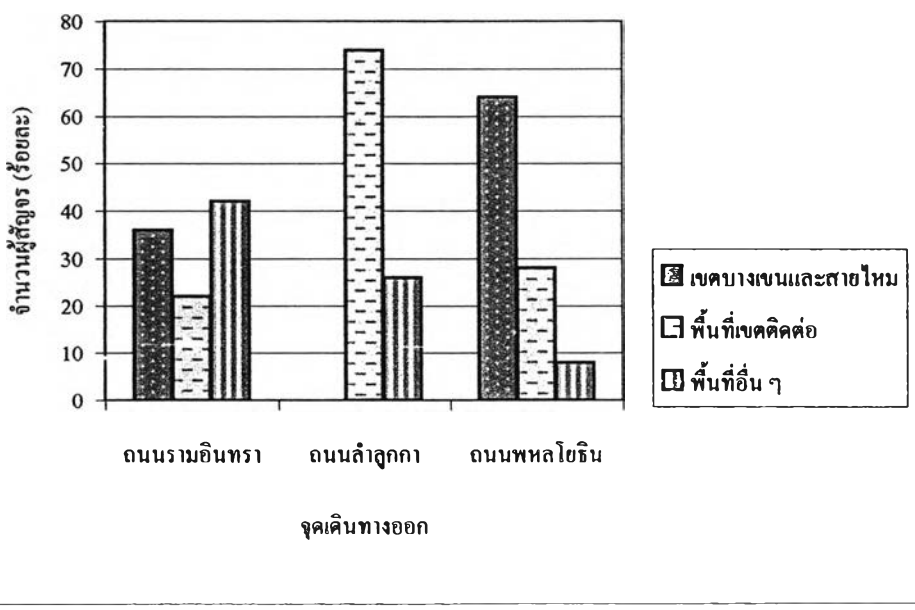
จุดปลายทาง / จุดเดินทางออก	เขตบางเขนและสายไหม	พื้นที่เขตติดต่อ	พื้นที่อื่น ๆ
ถนนรามอินทรา	36	22	42
ถนนลำลูกกา	-	74	26
ถนนพหลโยธิน	64	28	8

ตารางที่ 5.11 และแผนภูมิที่ 5.4 แสดงจุดปลายทางของผู้สัญจรขาออกจาก พื้นที่ซึ่งมีจำนวนแตกต่างกันออกไปคือ ผู้สัญจรที่เดินทางออกมายังถนนรามอินทรา มีจุดปลายทางอยู่ภายในพื้นที่เขตบางเขน จำนวนร้อยละ 36 , พื้นที่เขตติดต่อกับเขตบางเขนและเขตสายไหม จำนวนร้อยละ 22 และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ไกลออกไป จำนวนร้อยละ 42 ส่วนผู้สัญจรที่เดินทางออกมายังถนนลำลูกกามีจุดปลายทางยังพื้นที่เขตติดต่อกับเขตบางเขนและเขตสายไหมจำนวนร้อยละ 74 และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ไกลออกไป จำนวนร้อยละ 26 และสุดท้ายเป็นกลุ่ม ผู้สัญจรที่เดินทางออกมายังถนนพหลโยธิน จะมีจุดปลายทางอยู่ภายในพื้นที่เขตบางเขน จำนวนร้อยละ 64 , พื้นที่เขตติดต่อกับเขตบางเขนและเขตสายไหม จำนวนร้อยละ 24 และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ไกลออกไป จำนวนร้อยละ 8

แผนภูมิที่ 5.3 จุดต้นทางของผู้สัญจรขาออก



แผนภูมิที่ 5.4 จุดปลายทางของผู้สัญจรขาออก



2.2) <u>พฤติกรรมการใช้ถนนสายหลักของผู้อาศัยในพื้นที่</u>

สำหรับกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่มีพฤติกรรมการใช้ถนนสายหลักไม่แตกต่างกันมากนัก ดังแสดงในตารางที่ 5.12 และแผนภูมิที่ 5.5 กล่าวคือ ผู้อยู่อาศัยโดยส่วนใหญ่แล้วร้อยละ 83.33 ใช้ถนนรามอินทรา รองลงมาเป็นถนนพหลโยธิน ร้อยละ 65.56 และถนนลำลูกการ้อยละ 23.61 ตามลำดับ และตารางที่ 5.13 ,แผนภูมิที่ 5.6 แสดงถึงความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อบริเวณที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 79.12 ใช้รถบริการสาธารณะ ร้อยละ27.22 และเป็นผู้ที่ใช้ทั้งรถส่วนตัวและรถประจำทาง ร้อยละ 6.39 ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วผู้อยู่อาศัยร้อยละ 65 ประสบปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณห้าแยกวัชรพล รองลงมาเป็นบริเวณปากทางเข้าออกถนนพหลโยธิน ร้อยละ 42.8 และเมื่อแยกกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยตามบริเวณถนนทั้ง 3 สาย พบว่า ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ของถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุดในบริเวณห้าแยกวัชรพล คือ ร้อยละ 82.5และ87.5 ตามลำดับ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดที่ผ่านเข้าและออกยังถนนรามอินทรา ซึ่งผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มักใช้เส้นทางนี้เป็นจำนวนมากดังกล่าวในข้างต้น อีกทั้งปริมาณรถจากภายนอกพื้นที่ที่ผ่านเข้าและออกมีปริมาณสูง จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างยิ่ง

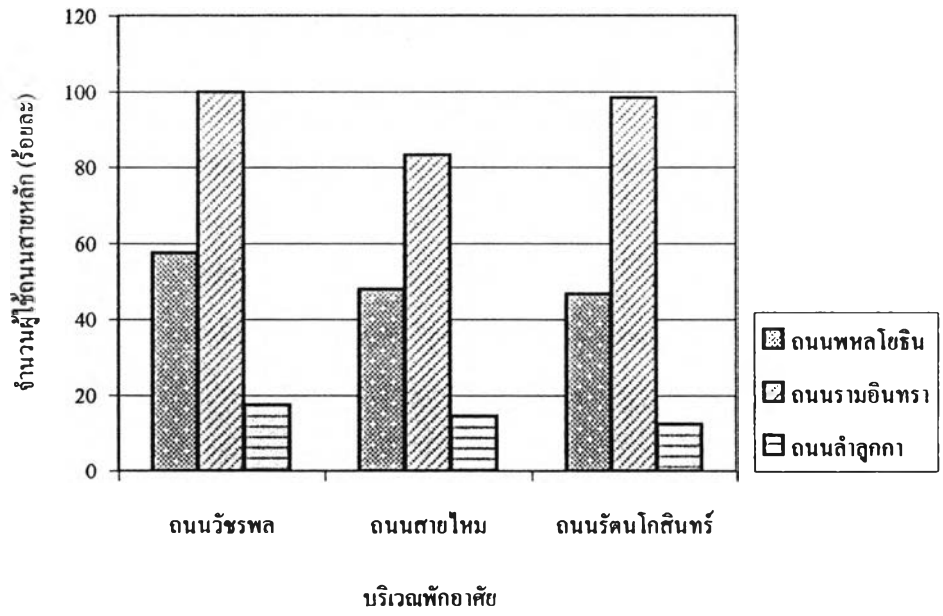
ตารางที่ 5.12 พฤติกรรมการใช้ถนนสายหลักของกลุ่มผู้อยู่อาศัย (n = 360)

เส้นทาง	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
ถนนพหลโยธิน	57.5	47.9	46.7	65.6
ถนนรามอินทรา	100	83.3	98.3	83.3
ถนนลำลูกกา	17.5	14.6	12.5	23.6

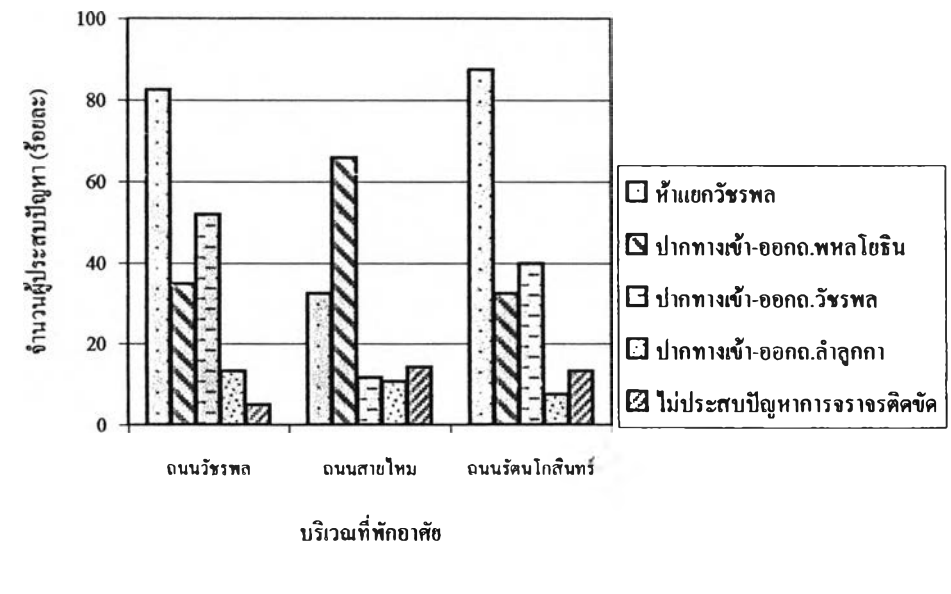
ตารางที่ 5.13 ความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อบริเวณที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัด (n = 360)

บริเวณที่ประสบปัญหา	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
ห้าแยกวัชรพล	**82.5**	32.5	**87.5**	**65.0**
ปากทางเข้า-ออกถนนพหลโยธิน	35.0	**65.8**	32.5	42.8
ปากทางเข้า-ออกวัชรพล	52.0	11.7	40	33.1
ปากทางเข้า-ออก ถนนลำลูกกา	13.3	10.8	7.5	9.7
ไม่ประสบปัญหาการจราจรติดขัด	5.0	14.2	13.3	10.6

แผนภูมิ 5.5 พฤติกรรมการใช้ถนนสายหลักของผู้อาศัยในพื้นที่



แผนภูมิที่ 5.6 ความคิดเห็นต่อบริเวณที่ประสบปัญหาจราจรติดขัด



อีกทั้งการใช้เส้นทางถนนสายรองทั้ง 3 สาย คือ ถนนวัชรพล ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช และถนนสายไหม เพื่อเป็นเส้นทางเดินลัดจากถนนสายหลักสายหนึ่งไปยังถนนสายหลักอีกสายหนึ่ง ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ทั้งผลดีและผลเสีย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างทั้ง 360 กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 5.14 ความคิดเห็นต่อการที่มีรถจากภายนอกพื้นที่ใช้ ถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นเส้นทางลัดผ่านไปยังถนนสายอื่น ๆ (n = 360)

ความคิดเห็น	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
1) ดี ; เนื่องจาก	**83.3**	**59.2**	**59.2**	**67.2**
1.1 ก่อให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น	37.5	13.3	10.8	20.6
1.2 ทำให้พื้นที่มีความเจริญขึ้น	40.8	38.3	44.2	41.1
1.3 ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น	18.3	14.2	10	14.2
1.4 ช่วยระบายรถจากถนนสายหลัก ลดปัญหาการจราจรติดขัด	71.7	10.8	13.3	31.9
1.5 อื่น ๆ	0.8	2.5	4.2	2.5
2) ไม่ดี ; เนื่องจาก	**58.3**	**49.2**	**61.7**	**56.4**
2.1 เกิดความพลุกพล่านจากปริมาณรถที่มีเพิ่มขึ้น	45.0	37.5	35.8	39.4
2.2 ทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น	48.3	36.7	41.7	42.2
2.3 เกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น	22.5	20.0	38.3	26.9
2.4 เกิดปัญหาอาชญากรรมเพิ่มขึ้น	12.5	15.8	21.7	16.7

หมายเหตุ : ตอบทั้งดีและไม่ดี 29 คน

จากตารางที่ 5.14 ผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนวัชรพลร้อยละ 83.3 มีความเห็นว่า การที่รถจากภายนอกพื้นที่ใช้ถนนทั้ง 3 สาย เพื่อเดินทางผ่านไปยังถนนสายหลักนั้น ก่อให้เกิดผลดี โดยที่ ร้อยละ 40.8 มีความเห็นว่าจะทำให้พื้นที่มีความเจริญมากขึ้นจากการเข้าถึงของพื้นที่ที่มีมากขึ้น และร้อยละ 37.5 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดรายได้ต่อคนในพื้นที่จากการแวะซื้อสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณย่านชุมชนหนาแน่น เช่น บริเวณถนนวัชรพลและถนนสายไหม ส่วนร้อยละ 58.3 เห็นว่า ก่อให้เกิดผลเสีย เพราะทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น คิดเป็นร้อยละ 48.3 และเกิดการพลุกพล่านจากปริมาณรถร้อยละ 45

ทางด้านผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนสายไหมก็มีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ร้อยละ 59.2 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดผลดี โดยทำให้พื้นที่มีความเจริญขึ้น คิดเป็นร้อยละ 38.3 และร้อยละ 49.2

มีความเห็นว่าก่อให้เกิดผลเสีย อันเนื่องมาจากความพลุกพล่านของปริมาณรถที่มีเพิ่มขึ้น ร้อยละ 37.5 และทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้นร้อยละ 36.7

ส่วนผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภชนั้นมีความเห็นแตกต่างบ้างเล็กน้อย โดยที่ร้อยละ 59.2 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดผลดี เนื่องจากร้อยละ 44.2 มีความเห็นว่าจะทำให้พื้นที่มีความเจริญมากยิ่งขึ้น และร้อยละ 39.4 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดความพลุกพล่านของปริมาณรถที่มีเพิ่มขึ้น แต่ร้อยละ 61.7 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจากร้อยละ 41.7 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดการจราจรติดขัดมากขึ้น และร้อยละ 38.3 มีความเห็นว่าการใช้ถนนภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น

แต่โดยภาพรวมแล้วผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ร้อยละ 67.2 มีความเห็นว่าการใช้ถนนสายรองภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดจะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย โดยให้เหตุผลว่าทำให้พื้นที่มีความเจริญขึ้น คิดเป็นร้อยละ 41.1 และร้อยละ 31.9 เห็นว่าจะสามารถช่วยระบายรถจากถนนสายหลัก เป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ แต่ผู้อยู่อาศัยร้อยละ 56.4 มีความเห็นว่าการใช้ถนนสายรองภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี โดยร้อยละ 42.2 มีความเห็นว่า จะทำให้เกิดการจราจรติดขัดภายในพื้นที่มากขึ้น และร้อยละ 39.4 มีความเห็นว่าจะก่อให้เกิดความพลุกพล่านของปริมาณรถที่มีเพิ่มขึ้น

จากการศึกษาข้อมูลการเดินทางเบื้องต้น จากกลุ่มตัวอย่างทั้งที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่และผู้สัญจรที่เดินทางผ่านพื้นที่ ทำให้ทราบได้ว่า ปริมาณการจราจรที่มีค่อนข้างสูงนั้นมาจากการเดินทางผ่านพื้นที่เพื่อใช้เส้นทางภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดมากกว่าการมีจุดปลายทางในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้เนื่องมาจากการพัฒนาโครงข่ายถนนภายในพื้นที่มีศักยภาพสูงเพิ่มขึ้นจากในอดีต ทำให้การใช้เส้นทางเหล่านี้เป็นทางลัดช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางและประหยัดเวลาในการเดินทางได้อีกด้วย

5.3.2 ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 4 พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในปีล่าสุด (พ.ศ.2540) พื้นที่ศึกษาในบริเวณถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนรัตนโกสินทร์สมโภช โดยส่วนใหญ่แล้วมีการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมประเภทที่พักอาศัยมากกว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น (ยกเว้นพื้นที่ว่างเปล่า) ประกอบกับมีย่านพาณิชยกรรมในพื้นที่บางแห่ง ตารางที่ 5.15 แสดงถึงประเภทอาคาร/บ้าน ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็นกลุ่มที่พักอาศัยจำนวน 320 กลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 88.89) โดยแบ่งออกเป็นประเภทหมู่บ้านจัดสรร 256 กลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 71.11) และชุมชนพักอาศัยทั่วไป (เป็นชุมชนที่อยู่นอกเหนือจากหมู่บ้านจัดสรร ได้แก่ ชุมชนริมคลอง ชุมชนแออัด

เป็นต้น) ร้อยละ 17.78 และอาคารพาณิชย์ร้อยละ 11.11 และตารางที่ 5.16 แสดงถึงระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะเข้ามาอยู่ในช่วงไม่เกิน 6 ปี โดยแบ่งเป็น กลุ่มที่เข้ามาอยู่ในระยะ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.44 ในระยะ 3-6 ปี ร้อยละ 26.11 และอยู่ในระยะ 6-10 ปี ร้อยละ 12.22 ส่วนผู้อยู่อาศัยก่อนมีการปรับปรุงและขยายถนน คืออยู่อาศัยมานานมากกว่า 10 ปี มีเพียง ร้อยละ 18.61

ตารางที่ 5.15 ประเภทอาคาร,บ้าน ของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร/บ้าน	จำนวน	ร้อยละ
หมู่บ้านจัดสรร	256	71.11
ชุมชนพักอาศัยทั่วไป	64	17.78
อาคารพาณิชย์	40	11.11
รวม	360	100.00

ตารางที่ 5.16 ระยะเวลาที่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยในพื้นที่ศึกษา

ระยะเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	49	13.61
1-3 ปี	106	29.44
3-6 ปี	94	26.11
6-10 ปี	44	12.22
มากกว่า 10 ปี	67	18.61
รวม	360	100.00

ตารางที่ 5.17 การตั้งถิ่นฐานและการย้ายถิ่นของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยในพื้นที่ศึกษา

สถานะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ย้ายมาจากที่อื่น	317	88.06
อาศัยมาแต่ดั้งเดิม	43	11.94
รวม	360	100

ตารางที่ 5.18 ระยะเวลาที่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยที่ย้ายมาจากที่อื่น (n = 317)

ระยะเวลา	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
ต่ำกว่า 1 ปี	6.0	4.4	4.4	14.8
1-3 ปี	11.0	5.7	14.5	31.2
3-6 ปี	11.7	8.5	11.4	31.5
6-10 ปี	5.4	5.4	3.8	14.5
มากกว่า 10 ปี	1.9	5.4	0.6	7.9
รวม	36.0	29.3	34.7	100.0

จากตารางที่ 5.17 และ 5.18 แสดงถึงการตั้งถิ่นฐาน และระยะเวลาที่อาศัยของประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยร้อยละ 88.0 เป็นผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น และร้อยละ 11.9 เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาแต่ดั้งเดิม โดยผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่นส่วนใหญ่แล้วจะมีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในช่วงระหว่าง 3-6 ปี มากที่สุด จำนวนร้อยละ 31.5 รองลงมาอาศัยอยู่เป็นเวลา 1-3 ปี ร้อยละ 31.23 และ อาศัยอยู่มากกว่า 10 ปี น้อยที่สุด จำนวนร้อยละ 7.9 ของประชากรที่ย้ายมาจากที่อื่น

ตารางที่ 5.19 เหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยที่ย้ายมาจากที่อื่น (n = 317)

เหตุผล	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
การเข้าถึงจากการขยายถนน	12.9	10.7	11.4	**35**
การเข้าถึงจากการตัดถนนเพิ่ม	8.5	-	-	8.5
อยู่ใกล้ถนนสายหลัก	15.8	**11.3**	**13.9**	**41**
โครงการทางด่วน /ถนนวงแหวน	14.2	3.8	12.6	30.6
ราคาที่ดินถูก	4.7	6.6	5.7	17
สามารถจ่ายค่าบ้านได้	7.9	**11.0**	**13.6**	32.5
อยู่ใกล้ชุมชน แหล่งบริการ	3.5	4.4	1.6	9.5
อยู่ใกล้โรงเรียนบุตร	5.7	4.4	4.1	14.2
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	12.6	10.4	5.4	28.4
มีสภาพแวดล้อมที่ดี	14.8	7.6	7.9	30.3
สัญจรไปพื้นที่อื่นได้สะดวก	**16.7**	8.5	11.4	**36.6**
มีสาธารณูปโภคครบ	10.4	5.4	8.8	24.6
อื่น ๆ	0.9	0.9	5.7	7.5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ตารางที่ 5.19 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยที่ย้ายมาจากที่อื่นจำนวน 317 กลุ่มตัวอย่าง โดยมีเหตุผลแตกต่างกันไปดังต่อไปนี้ กลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณถนนวัชรพลมีความเห็นว่า การอาศัยอยู่ในบริเวณถนนวัชรพลสามารถสัญจรไปพื้นที่อื่นได้สะดวก จำนวนร้อยละ 16.7 รองลงมาร้อยละ 15.8 มีความเห็นว่า ถนนวัชรพลเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนนสายหลัก ส่วนกลุ่มผู้อาศัยอยู่บริเวณถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชมีความเห็นคล้ายกัน โดยร้อยละ 11.3 และ 13.9 มีความเห็นว่า พื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่ใกล้กับถนนสายหลัก รองลงมาร้อยละ 11.0 และ 13.6 มีความเห็นว่า สามารถจ่ายค่าบ้านได้ ตามลำดับ

ตารางที่ 5.20 ระยะทางจากอาคาร,บ้าน ไปยังถนนสายรอง ของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยในพื้นที่ศึกษา (n = 360)

ระยะทาง	ถนน วัชรพล		ถนนสายไหม		ถนนรัตนโกสินทร์		รว ม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 เมตร	42	**35.00**	14	11.67	8	6.67	64	**17.78**
51-100 เมตร	18	15.00	27	22.50	12	10.00	57	15.83
101-150 เมตร	2	1.67	10	8.33	8	6.67	20	5.56
151-200 เมตร	11	9.17	5	4.17	11	9.17	27	7.50
201-300 เมตร	6	5.00	22	18.33	13	10.83	41	11.39
301-500 เมตร	8	6.67	10	8.33	16	13.33	34	9.44
มากกว่า 500 เมตร	33	27.50	32	**26.67**	52	**43.33**	117	**32.50**
รวม	120	100.00	120	100.00	120	100.00	360	100.00

ตารางที่ 5.21 ความคิดเห็นที่มีต่อการมีอาคารพาณิชย์ตั้งเรียงตัวอยู่ตามแนวถนน ของกลุ่มตัวอย่างผู้อาศัยในพื้นที่ศึกษา (n = 360)

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เป็นการปิดทางเข้า – ออกที่ดิน	9	2.6
2. เป็นการปิดทางเข้า – ออกที่อยู่อาศัย	26	7.4
3. การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรถริมถนน	177	**50.6**
4. ขาดความมงคงามทางทัศนียภาพในบริเวณถนน	117	33.4
5. กิจกรรมตามริมถนนก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	140	40.0
6. อื่น ๆ	39	11.1

จากตารางที่ 5.20 พบว่า ในแต่ละถนนสายรองทั้ง 3 สาย จะมีอาคาร/บ้านตั้งอยู่ห่างจากถนนในระยะทางที่แตกต่างกันไป โดยผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนวัชรพลส่วนใหญ่แล้ว ร้อยละ 35 จะอาศัยอยู่ติดกับถนนในระยะต่ำกว่า 50 เมตร ซึ่งได้แก่ อาคารพาณิชย์ ร้านค้าต่าง ๆ ส่วนผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจะอาศัยอยู่ในระยะมากกว่า500 เมตรจากถนนคิดเป็น ร้อยละ 26.67 และ 43.33 ตามลำดับ และเมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นที่มีต่อการมีอาคารพาณิชย์ตั้งเรียงตัวอยู่ตามแนวถนนทั้ง 3 สาย ดังตารางที่ 5.21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยทั้งหมด 360 ตัวอย่าง มีความเห็นว่าจะทำให้เกิดการจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรถริมถนน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50.6 รองลงมาร้อยละ 40 เห็นว่ากิจกรรมที่มีอยู่ตามริมถนนจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น และร้อยละ 33.4 ให้ความเห็นว่าทำให้ขาดความงดงามทางทัศนียภาพในบริเวณถนน

5.3.3 การประกอบอาชีพเกษตรกรรม

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างในเรื่องการประกอบอาชีพเกษตรกรรม ดังแสดงในตารางที่ 5.22 , 5.23 และ 5.24 พบว่า มีผู้ที่เคยประกอบอาชีพเกษตรกรรมจำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.33 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด โดยจะอาศัยอยู่ในบริเวณถนนสายไหมมากที่สุดเป็นจำนวน 20 ราย ซึ่งในปัจจุบันในจำนวนผู้ที่เคยประกอบอาชีพเกษตรกรรม 30 รายนี้ ยังคงมีผู้ประกอบอาชีพเกษตรกรรมอยู่ จำนวน 10 ราย และผู้ที่เปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น ๆ จำนวน 20 ราย โดยสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงอาชีพ ส่วนใหญ่แล้ว ให้ความคิดเห็นว่า เนื่องมาจาก พื้นที่มีความเจริญมากขึ้น จากการขยายตัวของโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยต่าง ๆ มีจำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.33 ของผู้ที่เคยประกอบอาชีพเกษตรกรรมทั้งสิ้น รองลงมา จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 30 ให้ความเห็นว่าไม่สามารถประกอบอาชีพได้โดยลำพัง เนื่องจากขาดแรงงานทางด้านเกษตรกรรม

ตารางที่ 5.22 จำนวนผู้ที่อาศัยมาแต่ดั้งเดิมที่เคยประกอบอาชีพเกษตรกรรม (n = 43)

สถานะ	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม (คน)
เคย	2	20	8	30
ไม่เคย	0	10	3	13
รวม	2	30	11	43

ตารางที่ 5.23 การประกอบอาชีพในปัจจุบันของผู้ที่เคยประกอบอาชีพเกษตรกรรม (n = 30)

สถานะ	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม (คน)
ยังคงทำเกษตรกรรม	0	7	3	10
เปลี่ยนแปลงอาชีพ	2	13	5	20
รวม	2	20	8	30

ตารางที่ 5.24 สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงอาชีพเกษตรกรรม (n = 20)

สาเหตุ	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม (คน)
รายได้ต่ำ	-	2	-	2
ทำไม่ไหว	-	5	4	9
ไม่เป็นที่นิยม	-	5	-	5
ต้องการขายที่ดิน	-	4	1	5
พื้นที่เจริญมากขึ้น	2	10	1	13
อื่น ๆ	-	2	1	3

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

5.3.4 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในด้านต่าง ๆ

จากการสอบถามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในด้านต่าง ๆ ที่มีต่อการพัฒนาถนนโดยการขยายและปรับปรุงถนนแต่ละเส้นทาง จากแต่ละกลุ่มผู้อยู่อาศัยในแต่ละบริเวณถนนทั้ง 3 เส้นทาง จำนวนเส้นทางละ 120 กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีความคิดเห็นดังต่อไปนี้

1) ถนนวัชรพล

ตารางที่ 5.25 ความคิดเห็นที่มีต่อการขยายถนนวัชรพลจากถนนราดยางขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องจราจร (ปี พ.ศ.2529)

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) เกิดผลดี ; เนื่องจาก	**115**	**95.8**
1.1 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น	93	77.5
1.2 มีกิจกรรมร้านค้าอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น	43	35.8
1.3 ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น	23	19.2
1.4 ก่อให้เกิดอาชีพและสร้างรายได้	55	45.8
1.5 ชุมชนเจริญขึ้นจากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	55	45.8
1.6 อื่น ๆ	2	1.7
2) เกิดผลเสีย ; เนื่องจาก	**40**	**33.3**
2.1 มีความพลุกพล่านของกิจกรรมมากขึ้น	21	17.5
2.2 ปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น	32	26.7
2.3 การจราจรติดขัดมากขึ้น	25	20.8
2.4 ปัญหามลพิษทางเสียง อากาศ	15	12.5
2.5 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	13	10.8
2.6 เกิดความแออัดของประชากรมากขึ้น	11	9.2
2.7 เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น	8	6.7
2.8 อื่น ๆ	2	1.7

หมายเหตุ : จำนวนผู้ที่ตอบทั้งเกิดผลดีและเกิดผลเสีย = 35 คน (n รวม = 120)

จากตารางที่ 5.25 ผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนวัชรพล ร้อยละ 95.8 มีความเห็นว่า การขยายถนนวัชรพล ก่อให้เกิดผลดี เนื่องมาจากเหตุผลสำคัญที่สุด คือ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น คิดเป็นร้อยละ 77.5 ส่วนร้อยละ 33.3 มีความเห็นว่า การขยายถนนก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจาก โดยส่วนใหญ่แล้วมีความเห็นว่าการขยายถนนทำให้มีปริมาณรถหนาแน่นสูงขึ้นและก่อให้เกิดการจราจรติดขัดภายในพื้นที่มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.26 ความคิดเห็นที่มีต่อการตัดถนนวัชรพลเพิ่มต่อจากเส้นทางเดิม (ปี พ.ศ.2529)

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) เกิดผลดี ; เนื่องจาก	**116**	**96.7**
1.1 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น	90	75.0
1.2 มีกิจกรรมร้านค้าอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น	35	29.2
1.3 ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น	21	17.5
1.4 ก่อให้เกิดอาชีพและสร้างรายได้	39	32.5
1.5 ชุมชนเจริญขึ้นจากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	55	45.8
1.6 อื่น ๆ	7	5.8
2) เกิดผลเสีย ; เนื่องจาก	**31**	**25.8**
2.1 มีความพลุกพล่านของกิจกรรมมากขึ้น	7	5.8
2.2 ปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น	21	17.5
2.3 การจราจรติดขัดมากขึ้น	20	16.7
2.4 ปัญหามลพิษทางเสียง อากาศ	15	12.5
2.5 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	9	7.5
2.6 เกิดความแออัดของประชากรมากขึ้น	8	6.7
2.7 เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น	2	1.7
2.8 อื่น ๆ	1	0.8

หมายเหตุ : จำนวนผู้ที่ตอบทั้งเกิดผลดีและเกิดผลเสีย = 27 คน (n รวม = 120)

ในส่วนของการตัดถนนวัชรพลเพิ่มต่อจากเส้นทางเดิมนั้นพบว่าร้อยละ 96.7 มีความเห็นว่าก่อให้เกิดผลดี เนื่องจากสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ซึ่งถนนเส้นตัดใหม่นี้จะมีเส้นทางเชื่อมต่อกับซอยเพิ่มสินเพื่อไปยังถนนพหลโยธิน ส่วนร้อยละ 25.8 มีความเห็นว่า การตัดถนน

วัชรพลเพิ่มต่อจากเส้นทางเดิมก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจากปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น และก่อให้เกิดการจราจรติดขัดมากขึ้น

2) ถนนสายไหม

ตารางที่ 5.27 ความคิดเห็นที่มีต่อการปรับปรุงถนนสายไหมจากถนนดันดินเป็นถนนราดยางขนาด 2 ช่องจราจร (ปี พ.ศ.2527) : กลุ่มผู้อาศัยดั้งเดิม

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) เกิดผลดี ; เนื่องจาก	**44**	**89.8**
1.1 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น	31	63.3
1.2 มีกิจกรรมร้านค้าอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น	9	18.4
1.3 ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น	8	16.3
1.4 ก่อให้เกิดอาชีพและสร้างรายได้	8	16.3
1.5 ชุมชนเจริญขึ้นจากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	20	40.8
1.6 อื่น ๆ	2	4.1
2) เกิดผลเสีย ; เนื่องจาก	**15**	**30.6**
2.1 มีความหลุกหล่านของกิจกรรมมากขึ้น	2	4.1
2.2 ปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น	10	20.4
2.3 การจราจรติดขัดมากขึ้น	12	24.5
2.4 ปัญหามลพิษทางเสียง อากาศ	8	16.3
2.5 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	8	16.3
2.6 เกิดความแออัดของประชากรมากขึ้น	8	16.3
2.7 เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น	7	14.3
2.8 อื่น ๆ	2	4.1

หมายเหตุ : 1) เป็นความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง 49 คน เนื่องจากเป็นผู้อยู่อาศัยมานานมากกว่า 10 ปี ซึ่งเป็นช่วงที่มี การเปลี่ยนแปลง ปรับปรุงถนนสายไหม 2) จำนวนผู้ที่ตอบทั้งเกิดผลดีและเกิดผลเสีย = 10 คน

จากการสอบถามผู้อยู่อาศัยจำนวน 49 คน ซึ่งเป็นผู้อาศัยที่มีถิ่นกำเนิดอยู่ในพื้นที่ศึกษาและอาศัยอยู่ก่อนที่จะมีการขยายและปรับปรุงถนนสายไหม จากถนนดันดินเป็นถนนราดยาง พบว่า ร้อยละ 89.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยนี้ มีความเห็นว่า การขยายและปรับปรุงถนน ก่อให้เกิดผลดี เนื่องจากเหตุผล

ที่ตอบมากที่สุด คือ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น แต่ร้อยละ 30.6 เห็นว่า การปรับปรุงถนนก่อให้เกิดผลเสียเนื่องมาจากปริมาณรถที่เข้ามาใช้ถนนมีมากขึ้น ทำให้เกิดการจราจรติดขัดมากขึ้น

ตารางที่ 5.28 ความคิดเห็นที่มีต่อการขยายถนนสายไหมจากถนนราดยางขนาด 2 ช่องจราจร เป็น ถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องจราจร (ปี พ.ศ.2539)

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) เกิดผลดี ; เนื่องจาก	**109**	**90.8**
1.1 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น	102	85.0
1.2 มีกิจกรรมร้านค้าอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น	25	20.8
1.3 ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น	22	18.3
1.4 ก่อให้เกิดอาชีพและสร้างรายได้	22	18.3
1.5 ชุมชนเจริญขึ้นจากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	50	41.7
1.6 อื่น ๆ	5	4.2
2) เกิดผลเสีย ; เนื่องจาก	**28**	**23.3**
2.1 มีความพลุกพล่านของกิจกรรมมากขึ้น	10	8.3
2.2 ปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น	20	16.7
2.3 การจราจรติดขัดมากขึ้น	13	10.8
2.4 ปัญหามลพิษทางเสียง อากาศ	17	14.2
2.5 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	10	8.3
2.6 เกิดความแออัดของประชากรมากขึ้น	13	10.8
2.7 เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น	1	0.8
2.8 อื่น ๆ	3	2.5

หมายเหตุ : จำนวนผู้ที่ตอบทั้งเกิดผลดีและเกิดผลเสีย = 17 คน (ถ รวม = 120)

ในส่วนความคิดเห็นที่มีต่อการขยายถนนสายไหมในปี พ.ศ.2540 จากถนนราดยางขนาด 2 ช่องจราจร เป็น ถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องจราจรนั้น พบว่า ร้อยละ 90.8 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 120 ตัวอย่าง เห็นว่า ก่อให้เกิดผลดี เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้นและทำให้ชุมชนมีความเจริญขึ้น ส่วนร้อยละ 23.3 เห็นว่าก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจากร้อยละ 16.7 มีความเห็นว่าทำให้ปริมาณรถมีความหนาแน่สูงขึ้น และร้อยละ 14.2 มีความเห็นว่าปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศ

3) **ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช**

ตารางที่ 5.29 ความคิดเห็นที่มีต่อการขยายถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจากถนนราดยางขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องจราจร (ปี พ.ศ. 2529)

ความคิดเห็น	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) เกิดผลดี ; เนื่องจาก	**110**	**91.7**
1.1 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น	96	80.0
1.2 มีกิจกรรมร้านค้าอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น	38	31.7
1.3 ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น	22	18.3
1.4 ก่อให้เกิดอาชีพและสร้างรายได้	31	25.8
1.5 ชุมชนเจริญขึ้นจากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค	65	54.2
1.6 อื่น ๆ	0	0.0
2) เกิดผลเสีย ; เนื่องจาก	**46**	**38.3**
2.1 มีความหลุกหล่านของกิจกรรมมากขึ้น	10	8.3
2.2 ปริมาณรถมีความหนาแน่นสูงขึ้น	24	20.0
2.3 การจราจรติดขัดมากขึ้น	29	24.2
2.4 ปัญหามลพิษทางเสียง อากาศ	17	14.2
2.5 ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	23	19.2
2.6 เกิดความแออัดของประชากรมากขึ้น	8	6.7
2.7 เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น	10	8.0
2.8 อื่น ๆ	5	4.2

หมายเหตุ : จำนวนผู้ที่ตอบทั้งเกิดผลดีและเกิดผลเสีย = 36 คน (n รวม = 120)

ผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ร้อยละ 91.7 มีความเห็นว่า การขยายถนนวัชรพล ก่อให้เกิดผลดี เนื่องมาจากเหตุผลสำคัญที่สุด คือ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 80 ของผู้ตอบทั้งหมด ส่วนร้อยละ 38.3 มีความเห็นว่า การขยายถนนก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจาก โดยส่วนใหญ่แล้วมีความเห็นว่า การขยายถนนทำให้มีปริมาณรถหนาแน่นสูงขึ้นและก่อให้เกิดการจราจรติดขัดภายในพื้นที่มากยิ่งขึ้น

5.4 ผลกระทบต่อพื้นที่

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประกอบกับการสอบถามความคิดเห็นจากประชากรที่อาศัยอยู่ในท้องถิ่น ทำให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากการพัฒนาและปรับปรุงถนนวัชรพล ถนนสายไหมและถนนเชื่อมโยงอื่น ๆ ของพื้นที่ศึกษานั้น และพบการเปลี่ยนแปลงในลักษณะต่าง ๆ ต่อพื้นที่อย่างมากมาย ทั้งในแง่ผลกระทบทางด้านบวกและผลกระทบทางด้านลบ โดยการศึกษาผลกระทบเหล่านี้จะเป็น แนวทางอันจะนำไปสู่ การแก้ไขปัญหาและการวางแผนพัฒนาพื้นที่ต่อไป

5.4.1 ผลกระทบด้านบวก

ผลกระทบด้านบวกที่ได้รับจากการพัฒนา ปรับปรุงและขยายถนนวัชรพลและถนนสายไหม ให้เป็นถนนสายรองที่มีศักยภาพสูงขึ้นจากอดีต มีอยู่หลายประการด้วยกัน ทั้งในแง่ผลที่มีต่อการเดินทาง, การเข้าถึงพื้นที่, การเพิ่มมูลค่าของที่ดิน, การลดปริมาณการจราจรบนถนนสายหลัก และการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น เป็นต้น

1) การเดินทางสัญจร

ผลกระทบด้านบวกในแง่ของการเดินทางนั้น พบว่า จะเกิดผลดีในด้านการเดินทางทั้งต่อชุมชนภายในพื้นที่และชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะในแง่ของความสะดวกที่เกิดจากการเดินทางที่รวดเร็วขึ้นจากในอดีต ซึ่งจากการศึกษา พบว่า หลังจากที่มีการปรับปรุงถนนสายต่าง ๆ รวมไปถึงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อทั่วถึงกันได้แล้วนั้น ทำให้เกิดการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้นจากเดิมทั้งการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาและการเดินทางระหว่างพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา โดยในแง่ของระยะทาง พบว่า หากใช้เส้นทางในพื้นที่ศึกษาเป็นเส้นทางลัดจะทำให้การเดินทางจากจุดตัดระหว่างถนนลำลูกกากับถนนสายไหมไปยังจุดตัดระหว่างถนนรามอินทรากับถนนวัชรพล มีระยะทางน้อยกว่าเส้นทางปกติถึง 12.3 กม. และระยะทางจากถนนลำลูกกา ไปยังถนนพหลโยธินบริเวณปากซอยพหลโยธิน 54 เส้นทางลัดจะมีระยะทางน้อยกว่าเส้นทางปกติ 4.5 กม. ส่วนระยะทางจากถนนพหลโยธินไปยังถนนรามอินทรา เส้นทางลัดจะมีระยะทางมากกว่าเส้นทางปกติ 1.6 กม. (ตารางที่ 5.30) แต่ทั้งนี้ ผู้สัญจรส่วนใหญ่ก็ยังคงเลือกเดินทางผ่านเส้นทางลัดเป็นจำนวนมาก เนื่องจากการสัญจรในเส้นทางปกติบนถนนสายหลักจะต้องเดินทางผ่านจุดทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรถึง 4 แห่ง ซึ่งจะประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น แต่หากใช้เส้นทางลัดจะพบจุดทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรเพียง 1 แห่งเท่านั้น คือ บริเวณห้าแยกวัชรพล

ตารางที่ 5.30 ระยะทางแตกต่างระหว่างเส้นทางปกติและเส้นทางลัด

เส้นทาง	ระยะทางปกติ	เส้นทางลัด	ส่วนต่าง
1. จุดแยกสายไหม-ลำลูกกา ไป จุดแยกวัชรพล-รามอินทรา	23.1 กม.	10.84 กม.	12.26 กม.
2. จุดแยกสายไหม-ลำลูกกา ไป จุดแยกช.พหลฯ54-พหลโยธิน	14.7 กม.	10.2 กม.	4.5 กม.
3. จุดแยกช.พหลฯ54-พหลโยธิน ไป จุดแยกวัชรพล-รามอินทรา	8.4 กม.	10 กม.	- 1.6 กม.

2) ราคาที่ดิน

การพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้มีประสิทธิภาพสูงยิ่งขึ้น ส่งผลทำให้ราคาที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น (Robert C Lieb : 1978) ในแง่ที่ว่า พื้นที่ที่อยู่ติดกับริมถนนที่มีการเข้าถึงพื้นที่ได้สูงกว่าพื้นที่บริเวณอื่น ๆ จะสามารถพัฒนาให้มีการใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมการค้าต่าง ๆ อันก่อให้เกิดผลตอบแทนกลับมาในรูปของสินทรัพย์ จึงทำให้มูลค่าของที่ดินเหล่านี้สูงขึ้นหลังจากที่ถนนตัดผ่าน โดยจะพบว่าภายหลังการพัฒนาและปรับปรุงถนนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาแล้วนั้น จะส่งผลให้มูลค่าของที่ดินเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย โดยในอดีตช่วงก่อนการพัฒนาและปรับปรุงถนนในพื้นที่ (ก่อนปี พ.ศ.2529) ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษามีราคาโดยเฉลี่ยไร่ละ 60,000 –80,000 บาท (ตารางวาละ 150-200 บาท) แต่ภายหลังการพัฒนาและปรับปรุงถนนหลังจาก ปี พ.ศ.2529 เป็นต้นมา ทำให้ราคาประเมินที่ดินในพื้นที่ศึกษามีราคาเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัว โดยใน ปี พ.ศ.2537 มีราคาที่ดินโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่างตารางวาละ 5,000-12,000 บาท ก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจการซื้อขายที่ดินเพื่อให้ได้ผลตอบแทนกลับมาในรูปสินทรัพย์ของกลุ่มผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์

3) การลดปริมาณการจราจรบนถนนสายหลัก

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ผลดีอีกประการหนึ่งก็คือ ในการพัฒนาและปรับปรุงถนนภายในพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นถนนในระดับสายรอง จะช่วยลดปริมาณการจราจรจากถนนสายหลัก ซึ่งเป็นเส้นทางเก่าที่มีการติดขัดสูง โดยการเกิดถนนเส้นใหม่จะทำให้ปริมาณรถบนถนนเส้นเก่าลดจำนวนลง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนนได้ (Sharp และ Jennings : 1976) ซึ่งถนนที่กล่าวถึงก็คือ ถนนสายหลักทั้ง 3 สายที่ตั้งอยู่โดยรอบ พื้นที่ ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา และถนนลำลูกกา และจากผลการวิเคราะห์จะเห็นได้ว่า มีปริมาณรถจำนวนมากที่มีความต้องการเดินทางระหว่างถนนสายหลักทั้ง 3 สายนี้และจะเข้ามาใช้เส้นทางลัดผ่านถนนวัชรพล ถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นปริมาณมากขึ้น

5.4.2 ผลกระทบด้านลบ

1) ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ

จากการศึกษาพบว่าในบริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ในหลายๆแห่ง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินขาดความเป็นระเบียบ ไม่มีการกำหนดรูปแบบที่ชัดเจน โดยเฉพาะในบริเวณสองฝั่งของถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจะมีการขยายตัวการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขาดความเป็นระเบียบมากกว่าพื้นที่ในบริเวณถนนสายไหม ซึ่งในสองกลุ่มพื้นที่ดังกล่าวจะมีการพัฒนาการเติบโตของชุมชนที่มีความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากรูปแบบของระบบคลองในบริเวณถนนสายไหมที่ทอดตัวในแนวตะวันตก-ตะวันออกทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ของถนนสายไหมจึงทำให้รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณถนนสายไหมค่อนข้างเป็นระเบียบมากกว่าพื้นที่ในบริเวณถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช กล่าวคือ การขยายตัวการใช้ประโยชน์ที่ดินจะมีลักษณะเป็นแปลงที่ดินทอดตัวยาวไปจากแนวถนนสายไหมจนจรดกับแนวคลองทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ อันได้แก่ คลองหกวาและคลองหมอนสี่สิบ ซึ่งแตกต่างจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ที่มีลักษณะกระจัดกระจายอยู่ตลอดแนวถนนทั้งสองฝั่ง อีกทั้งการเติบโตการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ยังเป็นไปในลักษณะของการเติบโตธรรมชาติตามยะถากรรม (Haphazard Growth) ดังจะเห็นได้จากการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินนับตั้งแต่อดีตเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน (บทที่ 4) ซึ่งสภาพการณ์ดังกล่าวนี้ เกิดขึ้นเนื่องมาจากการขาดข้อกำหนดและมาตรการควบคุมการเติบโตพื้นที่ในบริเวณชานเมืองดังเช่นพื้นที่ศึกษานี้ เพราะนอกจากการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม พ.ศ.2535 ซึ่งกำหนดให้บริเวณพื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยแล้วนั้น ก็ยังไม่มีข้อกำหนดอื่นใดอีก ที่จะนำมาควบคุมการเติบโตของพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวนี้ได้ จึงทำให้การเติบโตของชุมชนเกิดพัฒนาอย่างไร้ระเบียบ ขาดการวางแผนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบในด้านลบอื่นๆ ตามมา เช่น ปัญหาการขยายตัวของชุมชนตามแนวถนน ปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น

2) การเติบโตของชุมชนตามแนวยาวถนน (Ribbon Development)

จากการศึกษาพบว่า การตั้งถิ่นฐานของประชากรในพื้นที่บริเวณถนนวัชรพลและถนนสายไหมจะมีลักษณะเกาะตัวหนาแน่นเป็นแนวยาวไปตามถนนสายแกนทั้ง 3 สาย ตลอดจนแนวคลองที่สำคัญ ได้แก่ ถนนวัชรพล ถนนสายไหม ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช คลองหกวา คลองสอง คลองหมอนสี่สิบและคลองพระยาสุเรนทร์ เป็นต้น นอกจากการเกาะตัวตามพื้นที่ริมถนนและคลองแล้วก็มีการกระจุกตัวตามบริเวณที่เป็นศูนย์กิจกรรม (NODE) ตามแนวถนนและบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายหลักและสายรอง เช่น บริเวณปากทางเข้าออกถนนวัชรพล ห้าแยกไฟแดงถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช และ ทางแยกระหว่างถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นต้น

ด้วยสาเหตุต่าง ๆ เหล่านี้เกิดขึ้นมาจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเมื่อมีการตัดถนนเข้ามายังพื้นที่ชานเมืองหรือพื้นที่ที่ยังไม่กลายเป็นเมือง ซึ่งจะก่อให้เกิดชุมชนหนาแน่นสองข้างทางยาวตลอดถนน (Wilfred:1966) ทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางสูง ลักษณะการตั้งถิ่นฐานดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมามากมาย ไม่ว่าจะเป็นการขาดแคลนระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์, ระบบขนส่งสาธารณะ, และแหล่งสาธารณูปการอื่น ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ทำให้ประชาชนต้องเดินทางออกไปใช้บริการจากภายนอกพื้นที่ ซึ่งตั้งอยู่ห่างไกลจากย่านพักอาศัย นอกจากนั้นแล้วการพัฒนาในรูปแบบของ Ribbon Development ยังก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาอีก เช่น ปัญหาพื้นที่ตาบอด (landlocked area) ปัญหาการจราจรติดขัดจากการจอดรถริมถนน และปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น

นอกจากนั้นแล้ว การตั้งชุมชนพักอาศัยในบริเวณริมสองฝั่งถนนจะทำให้ คุณภาพชีวิตของผู้อยู่อยู่อาศัยลดลง (Robert C. Lieb :1978) เนื่องจากการพัฒนาหน้าที่ของถนนวัชรพล ถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจากถนนท้องถิ่นเป็นถนนสายรองและการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ย่านสำคัญขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่ง ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรบนถนนสายต่าง ๆ เหล่านี้มีเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งประเภทของรถที่สัญจรผ่านไปมาก็มีทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์ขนาดใหญ่ที่บรรทุกสินค้าเข้ามาจากต่างจังหวัดทางถนนลำลูกกาตอนเหนือของพื้นที่ ด้วยลักษณะเช่นนี้จึงทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนบ่อยครั้ง เกิดการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินและส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในละแวกพื้นที่สองฝั่งถนนเป็นอย่างยิ่ง

3) ปัญหาต่อคุณภาพชีวิต

การเกิดรูปแบบการพัฒนาและเติบโตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่ชานเมืองที่ถูกเปิดพื้นที่ขึ้นใหม่ โดยการพัฒนาและปรับปรุงถนนท้องถิ่นภายในพื้นที่ศึกษาให้มีประสิทธิภาพในการสัญจรสูงขึ้นนี้ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในละแวก อันได้แก่ ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในด้านอุบัติเหตุ พบว่าในช่วงเวลากลางคืนแสงสว่างบนท้องถนนมีไม่เพียงพอต่อการขับขี่ยวดยาน โดยตลอดเส้นทางของถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนวัชรพลช่วงปลายและถนนสายไหม ยังไม่มีการติดไฟส่องทางถนน ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุในการสัญจรบ่อยครั้ง อีกทั้งการพัฒนาถนนให้มีศักยภาพสูงยิ่งขึ้นยังส่งผลต่อความเร็วของรถที่สัญจรผ่านที่มีความเร็วในการสัญจรสูงยิ่งขึ้น และทำให้เกิดอุบัติเหตุเช่นกัน

นอกจากนั้นแล้ว จะเห็นได้ว่า การเกิดพื้นที่ที่พัฒนาขึ้นใหม่ควบคู่ไปกับพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนา ก็ทำให้เกิดลักษณะของพื้นที่โดดเดี่ยวและปล่อยว่างในหลาย ๆ แห่ง อันจะส่งผลต่อการเกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหาโจรขโมย ปัญหาแหล่งมั่วสุม ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม และปัญหายาเสพติด เป็นต้น

4) ปัญหาพื้นที่ว่าง

จากการศึกษาวิวัฒนาการการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่ ปี พ.ศ.2524 จนถึงปี พ.ศ.2540 ทำให้พบว่า สัดส่วนของพื้นที่ว่างเปล่า ปล่อยร้างมีเพิ่มสูงขึ้น โดยมีการเปลี่ยนแปลงมาจากพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิม ทั้งนี้เป็นผลอันเนื่องมาจากในช่วง ปี พ.ศ.2535 เป็นต้นมา ตลาดค้าธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว นักลงทุนมีความนิยมในการซื้อที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาหรือการขายเปลี่ยนมือกับนักลงทุนรายอื่นต่อไป

โดยเฉพาะพื้นที่ในแถบชานเมืองซึ่งมีแรงดึงดูดต่อการลงทุนค่อนข้างสูงเนื่องมาจากมีระดับของราคาที่ดินค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ในเขตเมืองและมีสภาพแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติแบบชานเมืองสามารถพัฒนาให้เป็นย่านพักอาศัยได้เป็นอย่างดี จึงทำให้นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เกิดความต้องการซื้อที่ดินเก็บไว้เป็นจำนวนมาก แต่ในช่วงเวลาถัดมานับตั้งแต่ ปี พ.ศ.2540 เป็นต้นมานั้น การขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เริ่มชะลอลง เนื่องมาจากวิกฤตเศรษฐกิจตกต่ำของประเทศ ทำให้ธุรกิจการซื้อขายที่ดินต้องชะลอลงตามสภาพเศรษฐกิจ ที่ดินหลายแหล่งที่ถูกกว้านซื้อไปไม่มีการลงทุนในโครงการพัฒนาใด ๆ ปล่อยให้เป็นเพียงพื้นที่ว่างเปล่า

โดยสภาพการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นต่อพื้นที่ในเขตอิทธิพลของถนนวัชรพลและถนนสายไหมอย่างชัดเจน ซึ่งในปัจจุบัน (พ.ศ.2540) มีพื้นที่ว่างคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 57 ของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2524 ที่มีเพียงร้อยละ 26 นับเป็นการเพิ่มขึ้นทวีคูณถึงเท่าตัว จากในช่วงปี พ.ศ. 2524 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะมีการพัฒนาและปรับปรุงถนน โดยพื้นที่ว่างเหล่านี้ส่วนใหญ่มาจากการซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไรของกลุ่มนักลงทุนและส่วนหนึ่งมาจากการปล่อยรกร้างของเกษตรกรที่ไม่สามารถทำการเพาะปลูกต่อไปได้ด้วยข้อจำกัดหลายประการ

ด้วยสภาพการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้จึงทำให้ที่ดินจำนวนมากที่มีศักยภาพในการพัฒนาได้ในพื้นที่ศึกษา กลายเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ทั้ง ๆ ที่พื้นที่เหล่านี้มีศักยภาพในการพัฒนาก็ตาม อีกทั้งในพื้นที่บางแห่งกลายเป็นที่รกร้างเสื่อมโทรม เป็นพื้นที่ที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมได้ง่าย เกิดเป็นภัยต่อคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในละแวกพื้นที่ และเกิดการสูญเสียคุณค่าทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา

5) ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากลักษณะของพื้นที่ที่ขาดการวางแผนล่วงหน้า ที่เรียกกันว่า unplanned area ทำให้เมื่อเกิดการพัฒนาระบบคมนาคมเข้าไปยังพื้นที่และเกิดชุมชนขยายตัวตามการพัฒนานั้น ทำให้รัฐไม่สามารถจัดการด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอได้

จากตารางที่ 5.31 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาของระบบโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าโดยรวมทั้งหมดแล้วผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ร้อยละ 72.2 ประสบปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปการต่าง ๆ อันได้แก่ โรงพยาบาล, สถานีอนามัย, ที่ทำการไปรษณีย์และธนาคาร เป็นต้น รองลงมาเป็นปัญหาด้านรถบริการสาธารณะภายในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 70.6 และปัญหาบริการโทรศัพท์, ไฟฟ้า, ถนนซอย และน้ำประปา ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน และเมื่อแยกกลุ่มผู้อยู่อาศัยออกเป็นแต่ละถนน พบว่า ผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนวัชรพลประสบปัญหาด้านระบบสาธารณูปการและบริการไฟฟ้าสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65 รองลงมาเป็นรถบริการสาธารณะ ร้อยละ 63.3 ส่วนในกลุ่มของผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนสายไหมจะประสบปัญหาด้านระบบสาธารณูปการสูงที่สุดเช่นเดียวกับผู้อยู่อาศัยบริเวณถนน วัชรพล ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 70.8 รองลงมาเป็นปัญหาทางด้านรถบริการสาธารณะและน้ำประปา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.7 และ 63.3 ตามลำดับ และในกลุ่มผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภชจะประสบปัญหาด้านรถบริการสาธารณะสูงที่สุด รองลงมาเป็นปัญหาด้านระบบสาธารณูปการและบริการโทรศัพท์ คิดเป็น ร้อยละ 81.7 ,80.8 และ 64.2 ตามลำดับ

ดังจะเห็นได้ว่า ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมีความมากน้อยแตกต่างกันไปตามทำเลที่ตั้งของแต่ละพื้นที่ย่านที่อยู่อาศัยตามแนวถนน เช่น ผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนวัชรพลและถนนสายไหมจะประสบปัญหาทางด้านสาธารณูปการเป็นสัดส่วนที่ต่ำกว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เนื่องจากบริเวณถนนทั้ง 2 สายจะตั้งอยู่ใกล้กับถนนสายหลักมากกว่าถนนรัตนโกสินทร์สมโภช จึงทำให้สามารถไปใช้บริการจากแหล่งสาธารณูปการที่มีอยู่ในย่านถนนสายหลัก อันได้แก่ ถนนรามอินทราและถนนพหลโยธิน ได้สะดวกกว่าผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นต้น

และเมื่อพิจารณาถึงปัญหานี้ในฐานะของภาครัฐบาลที่มีหน้าที่ในการจัดบริการให้กับประชาชนแล้วก็จะเห็นได้ว่า ถ้ารูปแบบการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐานยังกระจัดกระจายไม่สม่ำเสมอทั่วทั้งพื้นที่อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบันแล้ว การลงทุนขยายการบริการโครงสร้างพื้นฐานไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีการตั้งถิ่นฐานเบาบางก็จะยากลำบากและใช้การลงทุนสูง ซึ่งกลายเป็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นในอนาคตจึงจำเป็นต้องมีการวางแผนเพื่อกำหนดรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานให้ชัดเจนว่าบริเวณใดจะเป็นการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น บริเวณใดเบาบาง และบริเวณใดเป็นศูนย์กลางชุมชนแล้วจึงจะสามารถจัดวางโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาอย่างเดิมคือชุมชนขยายตัวไปก่อนแล้วโครงสร้างพื้นฐานจึงตามไปภายหลัง

ตารางที่ 5.31 การประสบปัญหาหรือขาดแคลนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ชนิด / ประเภท	ถนนวัชรพล	ถนนสายไหม	ถนนรัตนโกสินทร์	รวม
1.สาธารณูปการต่าง ๆ	**65.0**	**70.8**	**80.8**	**72.2**
2. น้ำประปา	47.5	63.3	53.3	54.7
3. น้ำบาดาล	13.3	19.2	20.0	17.5
4. ไฟฟ้า	65.0	52.5	55.8	57.8
5.โทรศัพท์	59.2	50.8	64.2	58.1
6.ระบบระบายน้ำ	44.2	46.7	27.5	39.4
7.ถนนซอย	60.0	50.0	59.2	56.4
8.รถบริการสาธารณะ	63.3	66.7	**81.7**	**70.6**
9.สภาพแวดล้อมทั่วไป	52.5	43.3	48.3	48.1
10.อื่น ๆ เช่น โจรขโมย ยาเสพติด	10.8	13.3	20.0	14.7

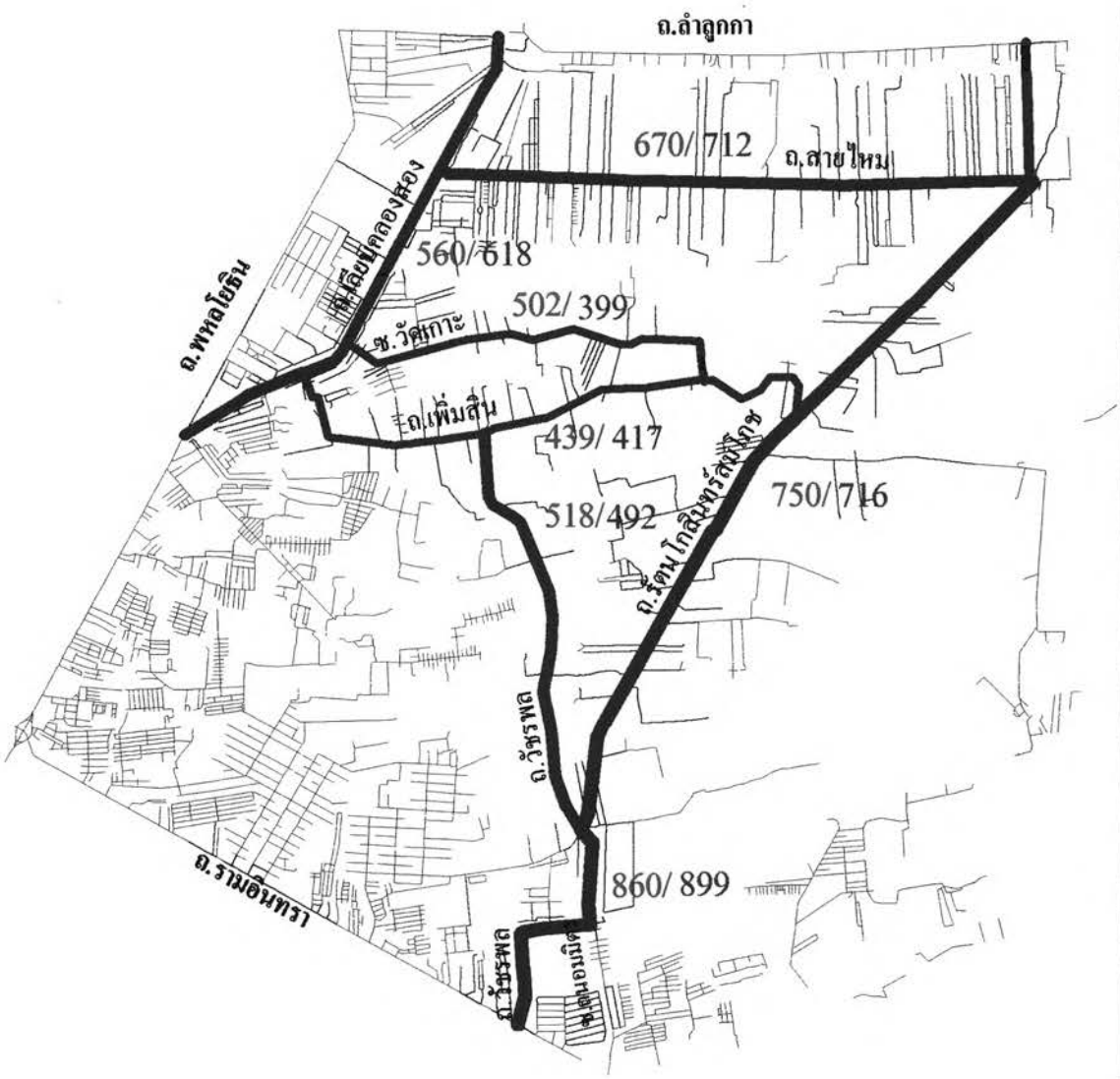
6) ปัญหาการจราจรติดขัด

เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยถนนสายหลักทั้ง 3 สาย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นย่านที่อยู่อาศัย ทำให้ในช่วงเวลาที่มีความต้องการในการเดินทางสูง ได้แก่ ในเวลาเช้า (6.00 -10.00น.) และเย็น (16.00-20.00 น.) ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน (rush hour) ผู้คนส่วนใหญ่ต้องเดินทางออกจากแหล่งที่พักอาศัยไปยังภายนอกพื้นที่เพื่อเดินทางไปยังแหล่งงาน สถานศึกษา และอื่น ๆ ทำให้บริเวณปากทางเข้าออกหรือจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและถนนสายหลัก ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น อีกทั้งการที่มีปริมาณรถจากภายนอกเข้ามาใช้เส้นทางภายในพื้นที่เป็นเส้นทางลัดในการเดินทางระหว่างพื้นที่ ทั้งนี้เป็นผลอันเนื่องมาจากการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางภายในพื้นที่ให้เกิดความสะดวกในการเดินทางสูงขึ้น ในแง่ของการประหยัดเวลาและลดระยะการเดินทางลง ด้วยเหตุนี้เองจึงทำให้มีปริมาณการจราจรในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้นตามมาอีกด้วย

จากแผนที่ 5.5 และ 5.6 แสดงปริมาณจราจรของถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนวัชรพลช่วงต้น ถนนวัชรพลช่วงปลาย ถนนสายไหม ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนเลียบคลองสอง ถนนเพิ่มสินและซอยวัดเกาะ ซึ่งถนนสายดังกล่าวเป็นถนนสายรองภายในพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการสัญจรระหว่างภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ โดยถนนที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติได้แก่ ถนนวัชรพล รองลงมาเป็นถนนรัตนโกสินทร์สมโภช และถนนสายไหม และจากการศึกษาพบว่าถนนทั้ง 5 เส้นทาง มีค่า V/C Ratio ไม่สูงกว่าค่ามาตรฐานที่กรมทางหลวง

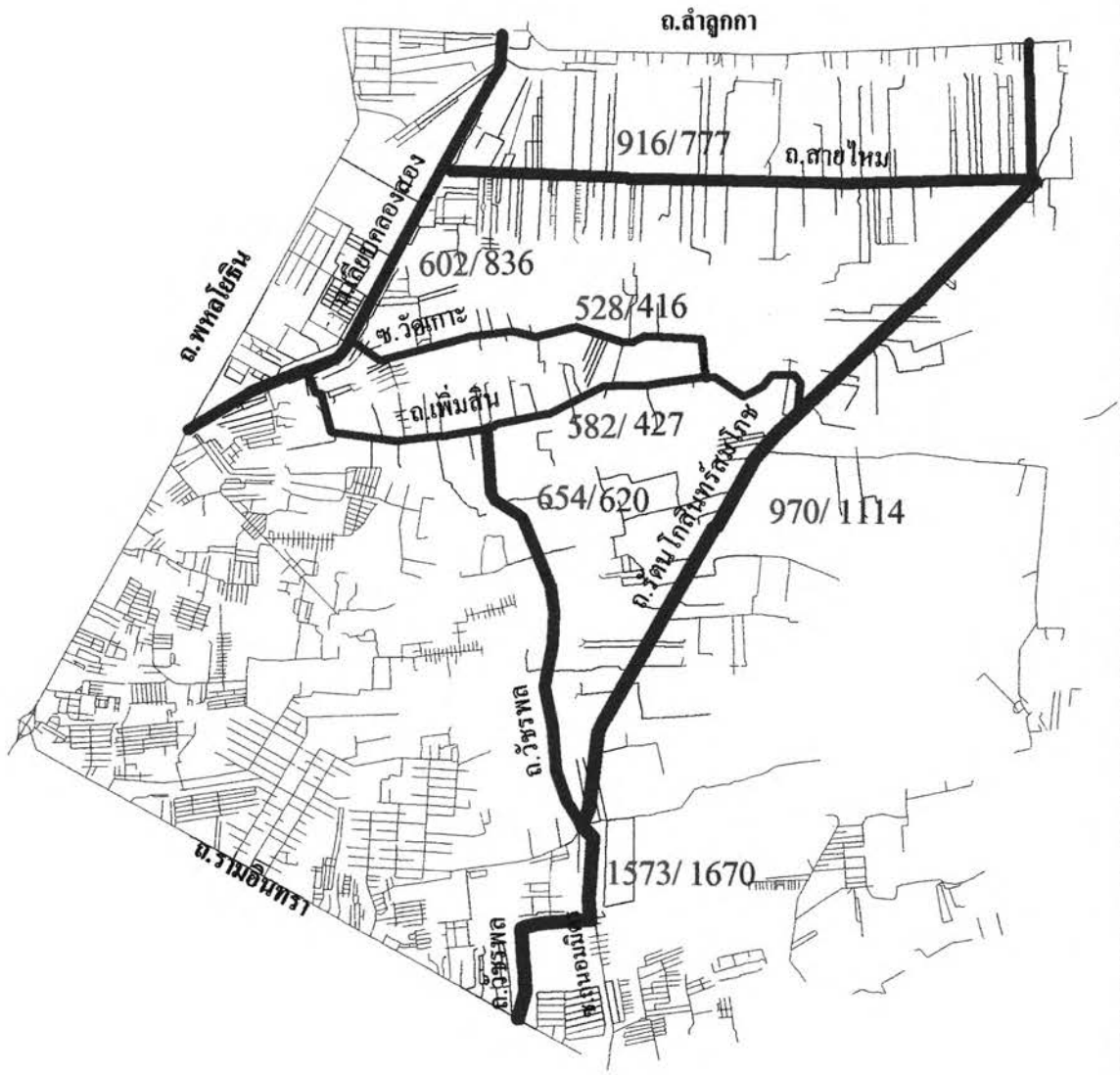
กำหนดไว้ แสดงว่าถนนสายต่าง ๆ มีความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรได้เป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ถนนเหล่านี้ก็ยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากลักษณะทางกายภาพของถนนส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งมาจากการจัดการด้านระบบจราจร โดยสาเหตุทางด้านกายภาพของถนน ได้แก่ ถนนมีช่องจราจรน้อย ถนนแคบ ถนนชำรุด เป็นต้น ส่วนปัญหาด้านการจัดการด้านระบบจราจร ยกตัวอย่างเช่น บริเวณห้าแยกวัชรพลมีถนนถึง 5 สายที่มาบรรจบกันทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนไม่สามารถระบายรถได้ทันกับปริมาณรถที่ผ่านเข้าและออกพื้นที่ศึกษา การจอดรถริมถนนตลอดเส้นทางทำให้จำนวนช่องจราจรบนถนนลดจำนวนลง นอกจากนั้นแล้วก็ยังมีสาเหตุมาจากปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักโดยรอบของพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณถนนพหลโยธินทำให้ปริมาณรถจากภายในพื้นที่ไม่สามารถระบายออกสู่ถนนสายหลักได้ทัน

และจากการสอบถามประชากรผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด พบว่า ร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 24 ของประชากร ให้ความเห็นว่า หลังจากการพัฒนาและปรับปรุงถนนแล้วก่อให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มยิ่งขึ้น ซึ่งในปัจจุบันปัญหาเช่นนี้ยังไม่ส่งผลรุนแรงต่อพื้นที่มากนัก แต่ในอนาคตคาดว่าหากมีการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนเพิ่มสูงขึ้น ก็ยิ่งจะทำให้ปัญหาที่เกิดจากการจราจรติดขัดอาจวิกฤตและรุนแรงทวีคูณขึ้นมากกว่าในปัจจุบันได้ หากยังมิได้มีการวางแผนพัฒนาโครงข่ายของเส้นทางและควบคุมบริเวณปากทางเข้าออกหรือจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและถนนสายหลักให้มีการถ่ายเทการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน



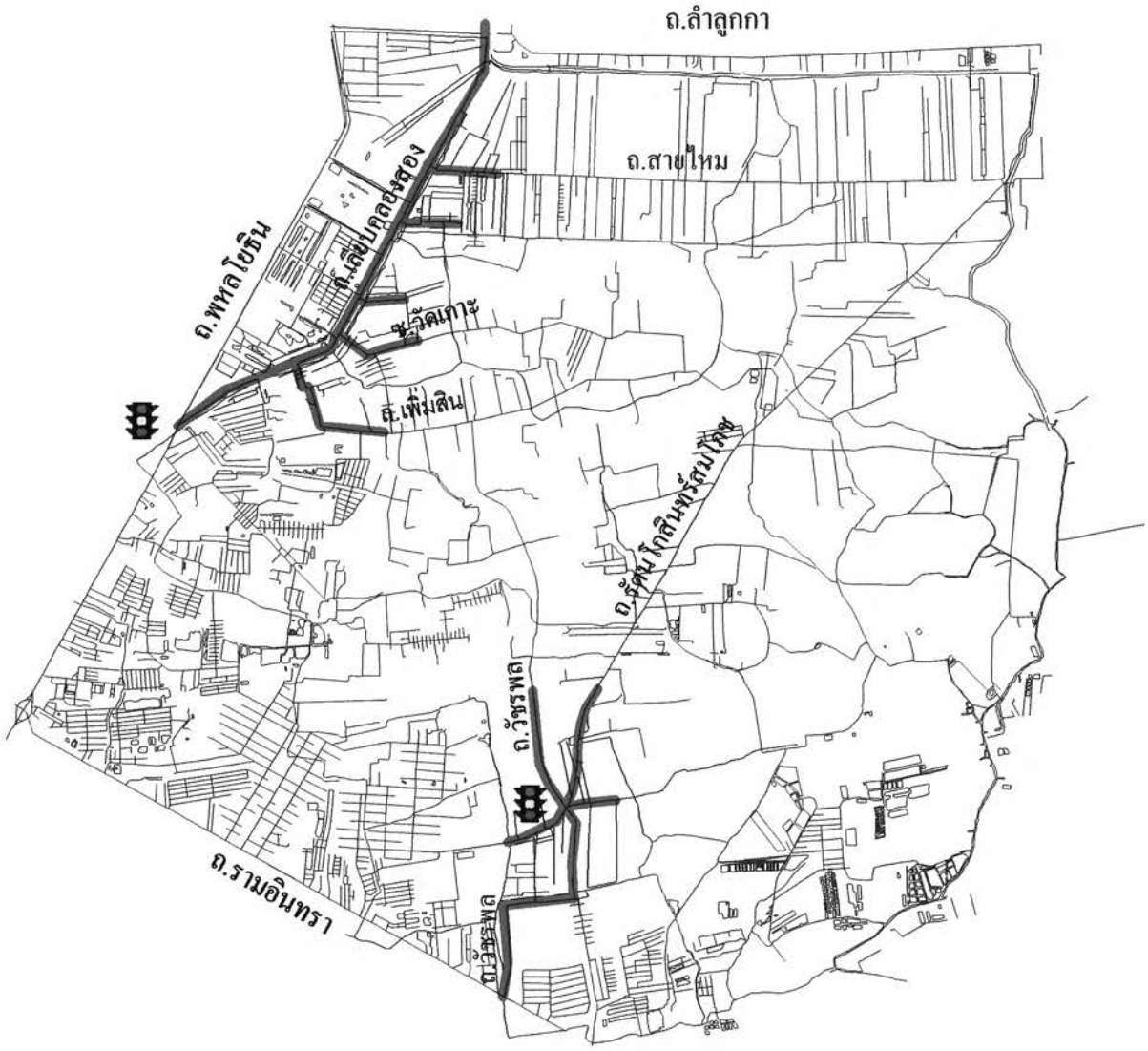
ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่5.5 ปริมาณจราจรช่วงเวลาปกติ (เฉลี่ยระหว่าง 10.00-15.00 น.)	สัญลักษณ์	N
	560 ปริมาณจราจรขาเข้า	
	618 ปริมาณจราจรขาออก	
ที่มา การสำรวจภาคสนาม		มาตราส่วน 1 : 120000



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่5.6 ปริมาณจราจรช่วงเวลาเร่งด่วน (เฉลี่ยระหว่าง 6.00-9.00 น.และ 16.00-19.00 น.)	สัญลักษณ์	N
ที่มา การสำรวจภาคสนาม	560 ปริมาณจราจรขาเข้า 618 ปริมาณจราจรขาออก	มาตราส่วน 1 : 120000



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.7 บริเวณที่ประสบปัญหาจราจรติดขัด **ที่มา การสำรวจภาคสนาม,** **การวิเคราะห์**	**สัญลักษณ์** บริเวณที่การจราจรติดขัด สัญญาณไฟจราจร	**N** **มาตราส่วน 1 : 120000**

7) **ปัญหาการขาดแคลนรถบริการสาธารณะ**

จากการพัฒนาและปรับปรุงถนนภายในพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่มากยิ่งขึ้น ทำให้การตั้งถิ่นฐานของชุมชนพักอาศัยเกิดการขยายตัวตามเส้นทางคมนาคมเข้ามายังพื้นที่ตอนในเพิ่มมากขึ้นตาม ทั้ง ๆ ที่ นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน การให้บริการรถบริการสาธารณะโดยเอกชนก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในการสัญจรของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในระยะที่ไกลจากถนนสายหลักมากเท่าใด ก็ยิ่งประสบปัญหาการเดินทางมากเท่านั้น อีกทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นการให้บริการรถบริการสาธารณะจะเกิดการขาดแคลนสูงมากทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทำให้บางส่วนต้องใช้บริการจากรถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งมีราคาแพงกว่าและเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและบ่อยครั้งกว่า ซึ่งจากการสอบถามผู้อยู่อาศัยในเรื่องการใช้ยานพาหนะในการเดินทางออกยังภายนอกพื้นที่ พบว่า ร้อยละ 65 ของผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถส่วนตัว , ร้อยละ 28 ใช้บริการจากรถสาธารณะ และร้อยละ 57 ใช้ทั้งรถส่วนตัวและรถสาธารณะ โดยกลุ่มผู้อาศัยที่ประสบปัญหามากที่สุด ได้แก่ ผู้อาศัยอยู่ในบริเวณถนนรัตนโกสินทร์สมโภช รองลงมาเป็นถนนสายไหมและถนนวัชรพล ทั้งนี้เนื่องมาจากถนนรัตนโกสินทร์สมโภชเป็นกลุ่มของชุมชนพักอาศัยที่ตั้งขึ้นใหม่เมื่อไม่นานมานี้ ทำให้การให้บริการรถบริการสาธารณะซึ่งเป็นของบริษัทเอกชน ยังไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอต่อความต้องการ

5.5 ศักยภาพของพื้นที่เพื่อการพัฒนาในอนาคต

5.5.1 บทบาทของถนนวัชรพลและถนนสายไหมที่มีต่อการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

บทบาทและหน้าที่โดยทั่วไปของถนนนั้น นอกจากการให้บริการในด้านการเดินทางสัญจรแล้ว ถนน ยังก่อให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ในแต่ละแห่งและเชื่อมเอาพื้นที่แต่ละบริเวณให้สามารถเดินทางได้ทั่วถึงกัน อีกทั้งถนนยังเป็นปัจจัยที่สำคัญในการก่อให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งบทบาทและหน้าที่ดังกล่าวนี้ก็เกิดขึ้นกับถนนวัชรพลและถนนสายไหมในลักษณะเช่นเดียวกัน กล่าวคือ ในช่วงที่มีการพัฒนา ปรับปรุง ถนนวัชรพลและถนนสายไหม อีกทั้งการตัดถนนเพิ่มเติมนั้น ก็ทำให้พื้นที่หลาย ๆ บริเวณในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสูงขึ้น และเส้นทางถนนสามารถเชื่อมต่อกันทั่วทั้งพื้นที่เกิดเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่ขึ้น อีกทั้งยังมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลักภายนอกพื้นที่ถึง 3 แห่ง คือ ถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทราและถนนลำลูกกา ผลที่ได้จากการพัฒนาถนนครั้งนี้ก็คือ มีปริมาณจราจรผ่านเข้ามายังเส้นทางในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น การเกิดชุมชนพักอาศัยขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นและพื้นที่เกษตรกรรมที่ลดลงอย่างรวดเร็ว โดยพื้นที่ส่วนหนึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็นย่านที่พักอาศัยชานเมืองและส่วนหนึ่งกลายเป็นพื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่มีการทำประโยชน์ใด ๆ โดยจากการสอบถามนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และนักลงทุนนั้น โดยส่วนใหญ่นั้นต่างก็มีความต้องการที่จะพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ แต่เนื่องจากการได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำดังกล่าวในข้างต้น ทำให้การลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้

ดังจะเห็นได้ว่าบทบาทและหน้าที่ของถนนวัชรพลและถนนสายไหมในระยะแรกหลังจากที่มีการพัฒนาโดยเปลี่ยนแปลงลำดับศักย์ของถนนจากถนนท้องถิ่นมาเป็นถนนสายรองนั้น จะมีบทบาทต่อการขยายตัวของชุมชนเพิ่มขึ้นในระดับหนึ่ง ซึ่งการขยายตัวของชุมชนเหล่านี้ นอกจากจะมีปัจจัยที่สำคัญ คือ ถนน แล้วนั้น ก็ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เข้ามามีอิทธิพลต่อการขยายตัวเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม , ราคาที่ดิน, แหล่งงาน หรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ก็ตาม โดยการเติบโตของชุมชนนั้นยังคงดำเนินเรื่อยมาในอัตราที่ไม่สูงเพิ่มไปจากในอดีตมากนัก จนกระทั่งในช่วงปลายปี พ.ศ.2538 เกิดภาวะวิกฤตเศรษฐกิจตกต่ำทั่วทั้งประเทศ ทำให้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซึ่งเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศประเภทหนึ่งได้รับความกระทบกระเทือนเช่นเดียวกัน ภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำนี้เป็นปัจจัยภายนอกที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการชะลอตัวการเติบโตของชุมชนพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยระหว่างปี พ.ศ.2536-2540 ที่มีอัตราการเพิ่มที่ต่ำกว่าในช่วงปี พ.ศ. 2530-2536 ถึงร้อยละ 89 และในปัจจุบัน (พ.ศ.2542) การขยายตัวของธุรกิจที่พักอาศัยก็มีจำนวนที่ลดลงจากอดีตมากโดยจะเห็นได้จากการมีโครงการพักอาศัยเกิดขึ้นใหม่เพียง 2 แห่งเท่านั้น และที่เหลือเป็นโครงการพักอาศัยที่เปิดตัวมาก่อน ปี พ.ศ.2542 และยังคงดำเนินการด้านการตลาดอยู่

ด้วยลักษณะเช่นนี้ อาจกล่าวได้ว่า การขยายตัวของชุมชนในช่วงแรกเกิดขึ้นจากปัจจัยทางด้านการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่เป็นสำคัญและการเติบโตยังคงดำเนินเรื่อยมาจนกระทั่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจึงทำให้การขยายตัวของชุมชนพักอาศัยต้องชะลอตัวลง ซึ่งสามารถมองได้อีกแง่มุมหนึ่งว่า หากมิได้รับผลกระทบจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจแล้ว การเติบโตของชุมชนในพื้นที่ศึกษาน่าจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในอัตราปกติที่เคยเป็นมา ซึ่งเป็นการเพิ่มตามธรรมชาติของการเติบโตพื้นที่ในบริเวณชานเมืองโดยทั่วไปที่ได้รับการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคคือ ถนน เป็นสำคัญ

ด้วยเหตุนี้จึงสามารถสรุปได้ว่า บทบาทและศักยภาพของถนนวัชรพลและถนนสายไหมที่มีต่อการเติบโตของชุมชนตั้งแต่อดีตนั้น (ปี พ.ศ.2527 เป็นต้นมา) มีบทบาทอยู่ในระดับหนึ่ง แต่เนื่องจากการได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอก ได้แก่ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งมีอิทธิพลมากกว่าจึงทำให้ปัจจัยทางด้านกายภาพที่มีความสำคัญคือถนนนั้นลดบทบาทลงจากเดิม ทำให้การขยายตัวของชุมชนไม่สามารถเกิดขึ้นตามแนวโน้มดังอดีตอีกต่อไปได้ อีกทั้งในปัจจุบันถนนในพื้นที่ศึกษาเหล่านี้ทำหน้าที่สำคัญในการเป็นเส้นทางรถวิ่งผ่าน (Through road) โดยรถจากภายนอกพื้นที่ มิได้เป็นเส้นทางที่รถจะจอดหรือแวะเพื่อประกอบกิจกรรมเหมือนกับถนนสายอื่น ๆ ทั้งนี้เนื่องมาจากลำดับศักย์ของถนนที่เป็นถนนในระดับสายรอง กิจกรรมต่าง ๆ จึงไม่มีความหนาแน่นเท่ากับถนนสายหลักอื่น ๆ ทำให้แรงดึงดูดของพื้นที่ในการเกิดกิจกรรมประเภทต่าง ๆ มีไม่สูงนัก

จากสภาพความเป็นไปดังที่กล่าวมาในขั้นต้นนี้ จะทำให้สามารถกล่าวถึงบทบาทและศักยภาพของถนนวัชรพลและถนนสายไหมที่มีต่อการขยายตัวของชุมชนในอนาคตได้ว่า บทบาทของถนนทั้ง 2 สายยังคงมีอยู่ต่อไปแต่มีอยู่ในระดับที่ลดลงจากเดิม ซึ่งจะทำให้การขยายตัวของชุมชนในช่วงกว่า 10 ปีข้างหน้า (ระยะเวลาเท่ากับช่วงเวลาที่ทำการศึกษาพัฒนาการ การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาภายหลังการพัฒนา การปรับปรุงและการตัดถนนนับจาก ปี พ.ศ. 2527 จนถึง ปี พ.ศ.2540) มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นจากบริเวณที่เป็นย่านชุมชนดั้งเดิมในสัดส่วนที่ไม่สูงนัก โดยอาจมีการพัฒนาขึ้นจากกลุ่มอาคารร้านค้าในย่านเดิม ๆ ซึ่งแนวโน้มการขยายตัวของชุมชนที่เกิดขึ้นจากศักยภาพของถนนภายในพื้นที่ศึกษาจะมีการขยายตัวการใช้ประโยชน์ที่ดินออกใน 3 กลุ่มประเภทหลัก ดังต่อไปนี้คือ

1) ย่านพาณิชยกรรม

ในปัจจุบันประชากรในพื้นที่ยังคงใช้บริการจากย่านพาณิชยกรรมในระดับเขต ได้แก่ ย่านบริการการค้าแถบตลาดสะพานใหม่ ถนนพหลโยธิน ซึ่งมีกิจกรรมหลากหลายและหนาแน่น แต่เนื่องจากชุมชนที่เกิดใหม่ มีการกระจายตัวอยู่ทางด้านตะวันออก ได้แก่พื้นที่บริเวณถนนวัชรพลและถนนสายไหมซึ่งตั้งอยู่ไกลจากย่านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ที่มีอยู่เพียงแห่งเดียว ความต้องการการใช้บริการจากชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคตจึงไม่เพียงพอทั่วทั้งพื้นที่ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มการเกิดย่านพาณิชยกรรมในระดับแขวงเพิ่มขึ้น โดยพัฒนาจากกลุ่มอาคาร ร้านค้าเดิม แบ่งออกเป็น 3 บริเวณ ได้แก่

- บริเวณถนนวัชรพลช่วงต้น เนื่องจากในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนากิจกรรมในบริเวณถนนวัชรพลช่วงต้น ให้มีความหลากหลายมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากการมีห้างสรรพสินค้าสยามจัสโก้เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2539 นอกจากนั้นแล้วยังมีจำนวนอาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้นเกือบตลอดทั้ง 2 ฝั่งของถนน อีกทั้งกลุ่มอาคารพาณิชย์และโครงการพักอาศัยแบบอาคารชุดถนอมมิตรพาร์คทางฝั่งตะวันตกของถนนวัชรพล การเติบโตย่านพาณิชยกรรมในบริเวณถนนวัชรพลช่วงต้นมีแนวโน้มที่หนาแน่นเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันยังมีที่ว่างเหลือที่จะพัฒนาได้อีก และมีแนวโน้มจะขยายตัวขึ้นไปทางทิศเหนือบริเวณห้าแยกวัชรพลตามแนวถนนวัชรพลช่วงปลายและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช

- พื้นที่โดยรอบตลาดวงศกร ตลาดวงศกรตั้งอยู่บริเวณสามแยกถนนสายไหมที่จะตัดออกสู่ถนนลำลูกกา ปัจจุบันให้บริการแก่ประชาชนผู้พักอาศัยอยู่ในละแวกถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชเป็นส่วนใหญ่ พื้นที่โดยรอบตลาดเป็นร้านค้าทั่วไปและมีอาคารพาณิชย์กระจายอยู่ไม่กี่แห่ง สินค้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในตลาดมีการขนส่งมาจากจังหวัดทางด้านเหนือที่เข้ามาทางถนนลำลูกกา ได้แก่ ปทุมธานี นครนายก อยุธยา เป็นต้น ในอนาคตขอบเขตการให้บริการของตลาดวงศกรจะมีระยะไกลจากเดิมเนื่องจากปริมาณและประเภทสินค้าที่เป็นแบบการขายส่ง อีกทั้งการพัฒนาโครงการตัดถนนทหัยราษฎร์ที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่ทางด้านตะวันออกกับพื้นที่ศึกษาเข้าด้วยกัน จากลักษณะดังกล่าวนี้ จะทำให้พื้นที่โดยรอบมีการขยายตัวของกลุ่มอาคารพาณิชย์เพิ่มสูงขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตชุมชนที่จะเกิดขึ้นต่อไป

- ปากทางถนนเพิ่มสินและซอยวัดเกาะ ย่านการค้าและบริการบริเวณปากทางถนนเพิ่มสินและซอยวัดเกาะเป็นย่านการค้าที่มีความเก่าแก่กว่าใน 2 พื้นที่ในข้างต้น เนื่องจากชุมชนที่ตั้งอยู่โดยรอบเป็นชุมชนเก่าที่ขยายตัวมากจากชุมชนบนถนนพหลโยธิน ทำให้ย่านการค้าบริเวณนี้มีการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป จนในปัจจุบันมีอาคารพาณิชย์เกิดขึ้นค่อนข้างหนาแน่นและให้บริการแก่ ชุมชนพักอาศัยที่ตั้งอยู่โดยรอบ ในอนาคตการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมบริเวณนี้จะแผ่ขยายเพิ่มจากกลุ่มพื้นที่เดิมไม่มากนัก ชุมชนโดยรอบสามารถใช้บริการจากตลาดสะพานใหม่ได้สะดวกกว่าใน 2 พื้นที่แรก เนื่องจากการเดินทางจากบริเวณดังกล่าวไปยังถนนพหลโยธินมีระยะทางที่ใกล้และสะดวก

2) ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในปัจจุบันมีอยู่เพียงแห่งเดียว คือ บริเวณชุมชนพักอาศัยด้านตะวันตกของถนนเพิ่มสินและซอยวัดเกาะ ซึ่งมีความได้เปรียบกว่าบริเวณอื่น ๆ เนื่องจากสามารถเดินทางติดต่อกับถนนพหลโยธินได้สะดวก ย่านที่พักอาศัยในย่านนี้ประกอบด้วย อาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม, อาคารสูง 5-7 ชั้น แนวโน้มการขยายตัวของย่านนี้ จะมีความหนาแน่นยิ่งขึ้นจนสามารถพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมระดับย่านแห่งใหม่ได้ และจะขยายตัวย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลางออกมาตามแนวถนนทางด้านตะวันออก โดยอาคารประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝดหรือบ้านแถวอาจถูกทดแทนด้วยอาคารประเภทที่อยู่อาศัยห้องชุดหลายหน่วย ความสูงไม่เกิน 7 ชั้น เนื่องจากถูกควบ

คุมจากข้อบัญญัติควบคุมอาคารสูงของกรุงเทพมหานคร ในบริเวณที่ถนนซอยมีความกว้างไม่ถึง 12 เมตร

3) ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

แนวโน้มการขยายตัวของชุมชนพักอาศัยในพื้นที่ศึกษาโดยส่วนใหญ่จะเป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เนื่องจากการกำหนดบทบาทของพื้นที่ตามผังเมืองรวมและศักยภาพของพื้นที่เอง โดยปัจจุบันย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจะตั้งอยู่ตามแนวถนนวัชรพล ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช และถนนสายไหม ซึ่งในอนาคตมีแนวโน้มการขยายตัวแผ่ออกไปด้านในของพื้นที่ โดยเฉพาะถนนรัตนโกสินทร์สมโภชและถนนวัชรพลช่วงปลายที่ยังมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก การขยายตัวของชุมชนจะแผ่เข้าไปยังพื้นที่ที่มีสาธารณูปโภค โดยเฉพาะบริเวณที่มีถนนผ่านเข้าไป

ส่วนที่ดินประเภทสถานที่ราชการและศาสนสถาน ในปัจจุบันมีการกระจายตัวอยู่ในบริเวณด้านตะวันตกของเขตบางเขนและเขตสายไหมตามแนวถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา ได้แก่ กรมธนารักษ์ และศาสนา ซึ่งในอนาคตพื้นที่เหล่านี้มีแนวโน้มที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ประกอบกับจากข้อกำหนดของผังเมืองรวมที่พื้นที่ศึกษาถูกกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นการอยู่อาศัย มิใช่อาคารขนาดใหญ่ สถาบันราชการ ... ดังนั้นในอนาคตพื้นที่สถานที่ราชการและศาสนสถาน มีแนวโน้มที่คงที่และไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม

5.5.2แผนและโครงการพัฒนาของรัฐที่มีผลกระทบต่อศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

แผนและโครงการของภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวของชุมชนในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน ซึ่งดำเนินการจัดทำโดยกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ประกาศใช้และมีผลบังคับใช้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2542 ได้กำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมในส่วนของพื้นที่ศึกษา ซึ่งตั้งอยู่ในเขตบางเขนและเขตสายไหมดังต่อไปนี้

1) ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดให้พื้นที่ในบริเวณที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่ดินเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งมีอยู่ 5 บริเวณ คือ บริเวณหมายเลข 1.3, 1.5, 1.6, 1.14 และ 1.24 (แผนที่ 5.8) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งมิใช่อาคารขนาดใหญ่หรืออาคาร

สูง สถาบันราชการ และการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ แต่มีข้อกำหนดเพิ่มเติมในบริเวณที่ 1.6 คือ กำหนดให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวนี้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวหรือบ้านแฝด สถาบันราชการ และการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

ด้วยข้อกำหนดของผังเมืองรวมนี้จะพบว่า การเติบโตของชุมชนในอนาคตมีแนวโน้มการขยายตัวเป็นย่านชุมชนพักอาศัยที่มีระดับความหนาแน่นต่ำ แต่นอกจากนี้ยังมีการกำหนดโครงการเส้นทางคมนาคมในอนาคตอีก 2 โครงการ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาได้แก่โครงการเชื่อมถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภช-นิมิตรใหม่และโครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ส่วนต่อเนื่อง ดังมีรายละเอียดในส่วนต่อไป

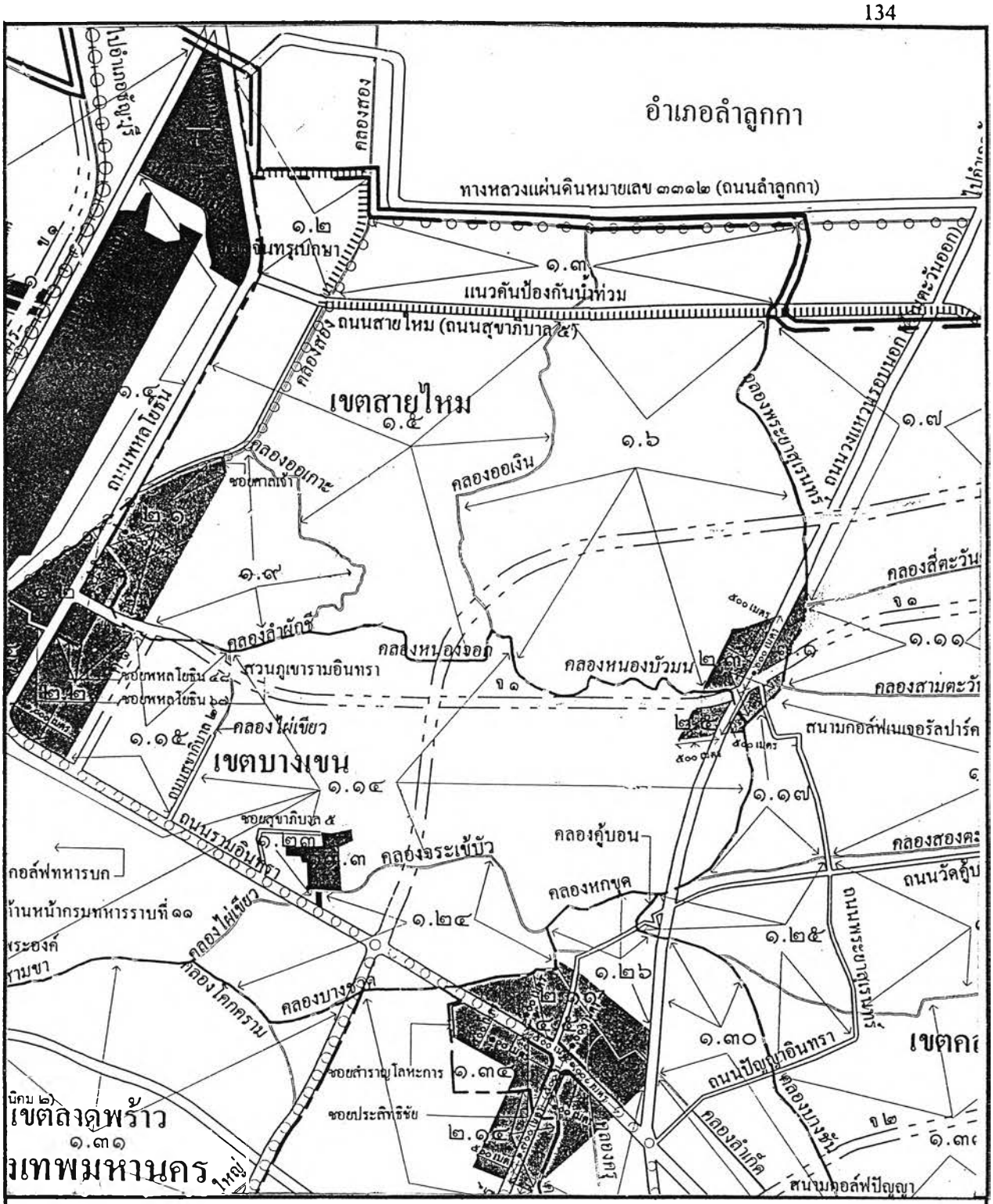
2) โครงการเชื่อมถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภช-นิมิตรใหม่

โครงการถนนเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภช-นิมิตรใหม่ เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบดูแลของกรุงเทพมหานคร และเป็นโครงการที่บรรจุอยู่ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2542 โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายปริมาณการจราจรจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่ที่ชั้นในบริเวณด้านตะวันออกของเขตบางเขนและพื้นที่เขตสายไหม และเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนพื้นที่บริเวณแขวงคลองถนน แขวงออเงิน ในเขตสายไหม และแขวงท่าแร้ง เขตบางเขน และเพื่อบรรเทาการจราจรบริเวณสี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทรา

ตามรายการประกอบแผนผังแสดงโครงการคมนาคมขนส่งท้ายกฎกระทรวง ฉบับ 414 (พ.ศ.2542) กำหนดการก่อสร้างถนนสายดังกล่าวเป็นถนนสาย จ ๑ มีแนวเส้นทางเริ่มจากซอยพหลโยธิน 50 ตัดไปเชื่อมกับถนนรัตนโกสินทร์สมโภช มีระยะทาง 4.9 กิโลเมตร มีความกว้างเขตทาง 40 เมตร มีเกาะกลางถนนและทางเท้าข้างละ 6.5 เมตร มีช่องทางเดินรถ 4 ช่องจราจร (แผนที่ 5.9) โดยการก่อสร้างโครงการนี้จะสามารถเพิ่มศักยภาพในการเดินทางเข้าออกของพื้นที่ตอนในด้านตะวันออกของเขตบางเขนและเขตสายไหมได้มากขึ้น และแก้ปัญหาจราจรของทั้ง 2 เขตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) โครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ ส่วนต่อเนื่อง

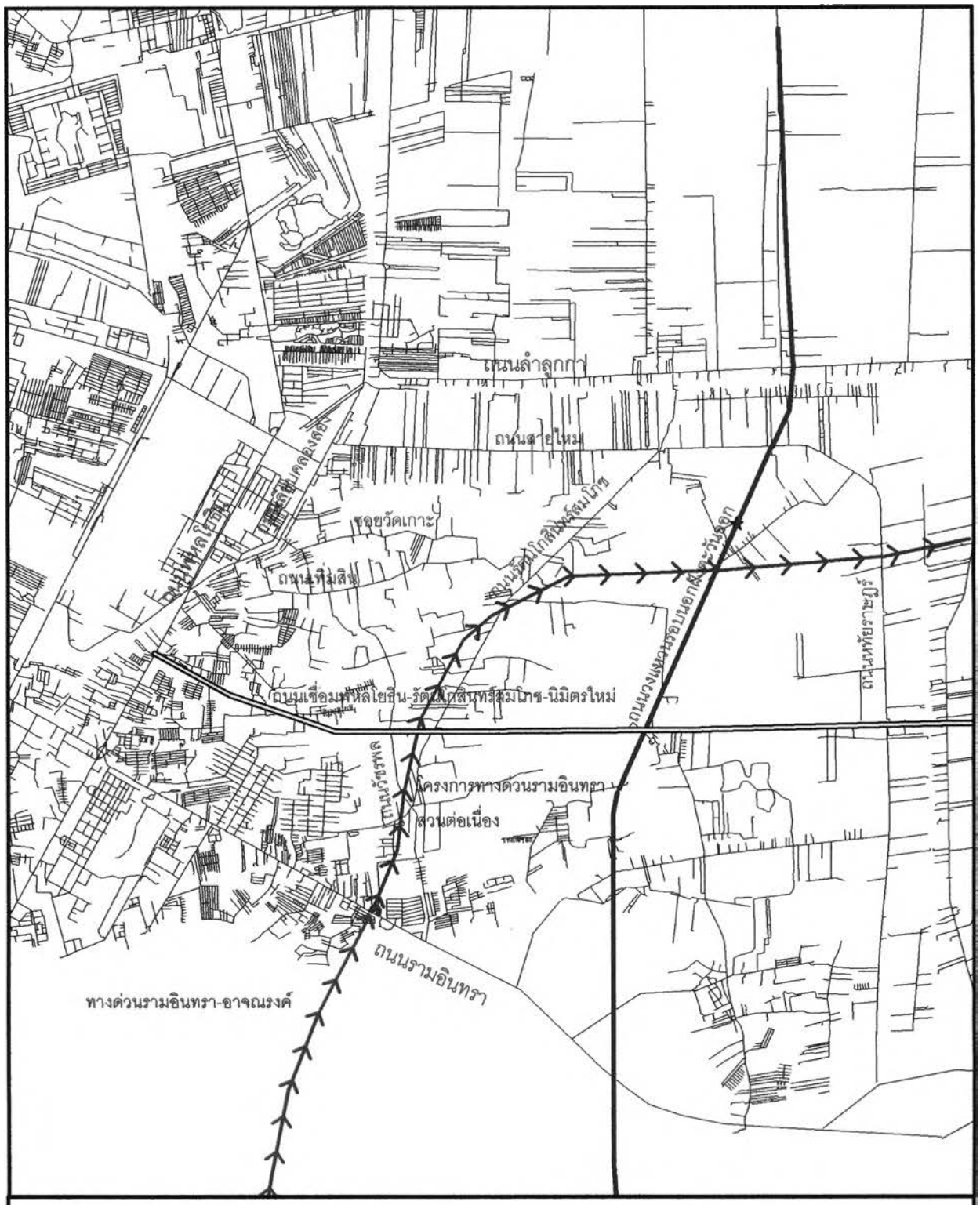
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอโครงการทางด่วนส่วนขยายต่อเนื่องจากถนนรามอินทราขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านพื้นที่ในแขวงท่าแร้ง เขตอนุสาวรีย์ และแขวงออเงิน เขตสายไหม ไปตัดกับทางหลวงวงแหวนรอบนอกผ่านจังหวัดปทุมธานีและนครนายก โดยโครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ส่วนต่อเนื่องนี้ เป็นโครงการระยะยาวที่ถูกบรรจุอยู่ในแผนที่โครงการคมนาคมเช่นเดียวกัน



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.8 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542)
ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

ที่มา สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร มาตราส่วน 1 : 75,000



ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวัชรพลและถนนสายไหมต่อการพัฒนาทางกายภาพ
ในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.9 ที่ตั้งถนนโครงการ ทางด่วน และ
และถนนวงแหวนรอบนอก

ที่มา สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- ถนนเชื่อม
- โครงทางด่วนในอนาคต
- ทางด่วน
- ถนนวงแหวนรอบนอก

N

มาตราส่วน 1 : 140000

การมีเส้นทางคมนาคมสายใหม่เพิ่มขึ้นในอนาคตจะทำให้พื้นที่ศึกษาโดยรอบถนนวัชรพลและถนนสายไหมมีศักยภาพในด้านการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการตัดถนนเชื่อมถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภช-นิมิตรใหม่ จะทำให้เกิดจุดตัดระหว่างถนนเส้นดังกล่าวกับถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภช อันจะก่อให้เกิดการขยายตัวชุมชนเพิ่มสูงขึ้นในบริเวณจุดตัดทั้ง 2 แห่งนี้ ในรูปแบบของอาคารพาณิชย์และร้านค้าย่อยต่าง ๆ โดยรอบพื้นที่ ประกอบกับการมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นบนถนนสายใหม่นี้ จะทำให้การเชื่อมต่อของถนนโครงการกับถนน วัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์เกิดเป็นโครงข่ายใหม่ขึ้นอีกโครงข่ายหนึ่ง และมีปริมาณการจราจรบนถนนวัชรพล ถนนสายไหม ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เพิ่มสูงขึ้นจากอดีต

บทบาทของถนนโครงการนี้จะทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานที่ตัดผ่านพื้นที่และทำหน้าที่เป็นเส้นทางสัญจรระหว่างพื้นที่ทางด้านตะวันตกของเขตบางเขน ไปยังพื้นที่ด้านตะวันออกของเขตไปยังบริเวณเขตคลองสามวา โดยมีถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชที่ทำหน้าที่เป็นถนนระดับสายรอง รองรับและกระจายปริมาณการจราจรออกจากถนนสายหลักออกไปยังพื้นที่ทางด้านทิศใต้สู่ถนนรามอินทราและพื้นที่ทางทิศเหนือสู่ถนนสายไหมและถนนลำลูกกา

ในส่วนของโครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ ส่วนต่อเนื่อง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านข้อมูลในรายละเอียดของโครงการที่ชัดเจนเกี่ยวกับบริเวณจุดขึ้นและลงทางด่วน ที่จะเชื่อมต่อกับเส้นทางภายในพื้นที่ศึกษา จึงทำให้ยังไม่สามารถคาดการณ์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ แต่คาดว่าการเกิดเส้นทางด่วนในบริเวณพื้นที่ศึกษา จะทำให้ถนนวัชรพล ถนนสายไหมและถนนรัตนโกสินทร์ได้รับผลกระทบในด้านปริมาณการจราจรที่จะมีเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน

ด้วยสภาพการเกิดโครงการตัดถนนสายใหม่และการก่อสร้างโครงการทางด่วนพาดผ่านพื้นที่ศึกษาในอนาคตอันใกล้นี้ จะก่อให้เกิดการเพิ่มบทบาทของถนนสายรอง อันได้แก่ ถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ในการช่วยรองรับและกระจายปริมาณการจราจรจากถนนโครงการออกไปยังถนนสายหลักสายอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี และด้วยสภาพการณ์ดังกล่าวนี้ จะทำให้อนาคตภาพของพื้นที่ศึกษามีศักยภาพในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากถนนวัชรพลและถนนสายไหม รวมถึงถนนโครงข่ายในพื้นที่ มีอิทธิพลเพิ่มสูงขึ้นในการเป็นตัวนำการพัฒนาพื้นที่ และเป็นตัวดึงดูดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

จากการคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวของชุมชนในบริเวณถนนวัชรพล ถนนสายไหมและถนนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา ดังที่ได้กล่าวมานั้น เป็นการแสดงถึงแนวโน้มการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ทั้งที่เกิดขึ้นจากศักยภาพของถนนวัชรพลและถนนสายไหมเอง และเกิดขึ้นจากศักยภาพของโครงการพัฒนาในอนาคตจากภาครัฐตามข้อกำหนดผังเมืองรวม 2542 ซึ่งลักษณะดังกล่าวในข้างต้นนี้ จะสามารถนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาและแนวทางการพัฒาพื้นที่ซึ่งจะได้เสนอในบทต่อไป