



บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ

1. กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.1 สภาพกายภาพ

1.1.1 สภาพภูมิศาสตร์

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของพื้นที่ราบภาคกลาง ตอนล่างในเขตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำท่าจีน พื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบต่ำ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 2 เมตร ความต่างระดับมีน้อย พื้นที่ทางด้านตะวันตกแถบจังหวัด นครปฐมสูงประมาณ 2-7 เมตร และค่อย ๆ ลาดต่ำมาทางตะวันออกด้านกรุงเทพมหานครและ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ยเพียง 1.5-2 เมตร เท่านั้น

จากหลักฐานทางธรณีวิทยาเชื่อได้ว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกิดจากการเคลื่อนตัวต่ำลงของเปลือกโลก ทำให้ชายฝั่งทะเลมีอาณาเขตลึกเข้าไปจนถึงจังหวัด อุตรดิตถ์ ต่อมาภายหลังอิทธิพลของแม่น้ำพัดพาเอาโคลนตะกอนจากเขตที่สูงทางภาคเหนือมาสะสม พอกพูนเป็นเวลานาน จนในที่สุดเกิดแผ่นดินงอกขยายลงมาทางใต้เป็นที่ราบใหญ่ภาคกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลถือเป็นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ

ลักษณะภูมิอากาศของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะคล้ายคลึงกับภาค กลาง โดยอยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุม มีความแตกต่างของอุณหภูมิระหว่างฤดูร้อนและฤดูหนาว ไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้ทะเล อุณหภูมิเฉลี่ยในฤดูร้อนประมาณ 28.5 องศาเซลเซียส ฤดูหนาวจะลดต่ำลงเฉลี่ยประมาณ 25.8 องศาเซลเซียส และจะลดต่ำสุดในเดือนมกราคม เฉลี่ย ประมาณ 20.4 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,500 มิลลิเมตร ระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงกุมภาพันธ์ ฝนจะน้อยลง อากาศจะเย็นลงเนื่องจากอิทธิพลลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลประกอบด้วยพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาครและนครปฐม มีเนื้อที่รวมประมาณ

7,639 ตารางกิโลเมตรหรือ 4,774,324 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.53 ของเนื้อที่ประเทศทั้งหมด หากพิจารณาในด้านที่ตั้งให้มีความสัมพันธ์กับภูมิภาคอื่นของประเทศ จะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานคร และปริมณฑลตั้งอยู่ในตำแหน่งกลางระหว่างภาคต่าง ๆ ทำให้สะดวกในการเดินทางเข้าถึง จากความเหมาะสมทางด้านที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางนี้ ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความสำคัญจนเป็นหัวใจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นทั้งเมืองหลวง และศูนย์รวมความสำคัญในทุก ๆ ด้าน เช่น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและการปกครอง

1.1.2 การใช้ที่ดิน

ในปี พ.ศ. 2529 กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการถือครองที่ดินทางการเกษตรทั้งหมด 2,717,235 ไร่ คิดเป็น 56.0% ของเนื้อที่ทั้งหมด และเป็นเขตผักอาศัย 96,144 ไร่ คิดเป็น 2% ของเนื้อที่ทั้งหมด ที่เหลืออีก 42% เป็นเนื้อที่ที่ไม่ได้จำแนก เช่น แหล่งน้ำ พื้นที่เมือง และที่ว่างที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้ เป็นต้น

ในการใช้ที่ดินทางการเกษตรสามารถแบ่งได้เป็น 7 ส่วนใหญ่ ๆ คือ เป็นพื้นที่สำหรับทำนา ปลูกพืชไร่ สวนไม้ผล-ไม้ยืนต้น สวนผัก-ไม้ดอก พืชหญ้า ที่รกร้างว่างเปล่า และอื่น ๆ โดยพื้นที่นามีมากที่สุดคือมีถึง 69.4 % ของพื้นที่เกษตรทั้งหมด หรือประมาณ 1,886,669 ไร่ รองลงมาคือ สวนผลไม้-ไม้ยืนต้น มี 15.2 % พืชไร่ 9.0 % สวนผัก-ไม้ดอก 3.3 % ที่เหลือเป็นพืชหญ้าที่รกร้างว่างเปล่า และพื้นที่ใช้ประโยชน์อื่น ๆ (ตารางที่ 3.1)

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในช่วงปี 2520 - 2529

จากตารางที่ 3.2 พื้นที่ใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตรของทุกจังหวัดใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มลดลงอย่างมากในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา คือลดลงเป็นพื้นที่ 670,158 ไร่ หรือประมาณ 20 % ของพื้นที่เกษตรใน 2520 โดยลดลงในอัตราเฉลี่ย - 2.2 % ต่อปี จังหวัดที่มีพื้นที่เกษตรลดลงมากที่สุดคือ นครปฐม และกรุงเทพมหานครคิดเป็น 23.7 % และ 22.0 % ของการเปลี่ยนแปลงทั้งหมด ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงแล้วจะเห็นว่ากรุงเทพมหานครและนนทบุรีเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปีสูงมากคือลดลง -3.1 และ -2.5 % ตามลำดับ โดยจังหวัดสมุทรปราการจะเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่เกษตรลดลงน้อยที่สุดทั้งในด้านสัดส่วนของพื้นที่เกษตรที่ลดลงและอัตราการลดของพื้นที่เกษตร

ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้ที่ดินของ กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2529

หน่วย : ไร่

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่ทั้งหมด	ป่าไม้	ที่พืักอาศัย	เนื้อที่ถือครองทางการเกษตร								ไม่ได้จำแนก
				รวม	ที่นา	พืชไร่	ไม้ผลยืนต้น	สวนผัก ไม้ดอก	ทุ่งหญ้า	กร้างว่างเปล่า	อื่นๆ	
กทม.	978,263	-	14,591	373,865	280,231	1,468	48,812	27,743	115	11,646	3,850	589,807
นนทบุรี	388,939	-	7,247	198,698	161,174	1,414	30,297	2,639	-	2,150	1,024	182,994
ปทุมธานี	953,660	-	18,282	746,769	603,407	690	124,343	8,155	-	2,433	7,741	188,609
นครปฐม	1,355,204	-	38,856	911,573	518,215	238,723	88,576	38,820	3,270	8,003	15,966	404,775
สมุทรปราการ	627,558	-	9,778	291,845	214,380	-	54,178	1,610	-	393	21,284	325,933
สมุทรสาคร	545,217	-	7,390	194,485	109,262	2,548	65,569	11,973	-	905	4,228	343,342
รวม	4,848,841	-	96,144	2,717,235 (100%)	1,886,669 (69.4)	244,843 (9.0)	411,775 (15.2)	90,940 (3.3)	3,385 (0.1)	27,530 (1.0)	54,093 (2.0)	20,354,662

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตารางที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรระหว่าง ปี พ.ศ. 2520 - 2529

หน่วย : ไร่

จังหวัด	เนื้อที่ถือครองทางการเกษตร		การเปลี่ยนแปลง (2529 - 2520)	ร้อยละของยอดรวม การเปลี่ยนแปลง	อัตราการเปลี่ยนแปลง เฉลี่ยต่อปี (%)
	2520	2529			
กรุงเทพฯ	521,553	373,865	-147,688	22.0	-3.1
นนทบุรี	252,233	198,698	-57,535	8.6	-2.5
ปทุมธานี	872,248	746,769	-125,479	18.7	-1.6
นครปฐม	1,070,354	911,573	-158,781	23.7	-1.6
สมุทรปราการ	336,141	291,845	-44,296	6.6	-1.5
สมุทรสาคร	330,864	194,485	-136,379	20.4	-1.5
รวม	3,387,393	2,717,235	-670,158	100.0	-2.2

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไว้ในผังภาค กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2527 ว่า พื้นที่เมืองมีเพียง 100 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 62,500 ไร่ และมีประชากรเพียง 2 ล้านคน ในปี 2503 ต่อมาในปี 2510 มีพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้นเป็น 250 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 156,250 ไร่ และในปี 2523 มีพื้นที่เมืองทั้งสิ้น 500 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 312,500 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7 ของพื้นที่ภาค มีประชากรเมืองถึง 6 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 43 ของประชากรเมืองของประเทศ จะเห็นว่าพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้น 5 เท่า และประชากรเมืองเพิ่มขึ้น 3 เท่าในเวลา 20 ปี เมื่อพิจารณาการเติบโตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอดีตจนถึงปัจจุบันจะเห็นว่าการขยายตัวทั้งด้านพื้นที่และประชากร ลักษณะการขยายตัวเป็นการขยายตัวโดยรอบทิศทาง ตามเส้นทางคมนาคมสำคัญ โดยเฉพาะทิศเหนือและทิศตะวันออก จะมีการขยายตัวสูง ส่วนทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เริ่มมีการขยายตัวในอัตราสูงเมื่อมีการตัดถนนวงแหวน ถนนรัตนธิเบศร์ ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี และถนนสายอื่น ๆ ผ่านพื้นที่ฝั่งตะวันตกทำให้การเดินทางจากพื้นที่ใกล้เคียงและดินแดนเบื้องหลัง ไปสู่จุดหมายปลายทางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่อื่น ๆ ได้สะดวกขึ้น

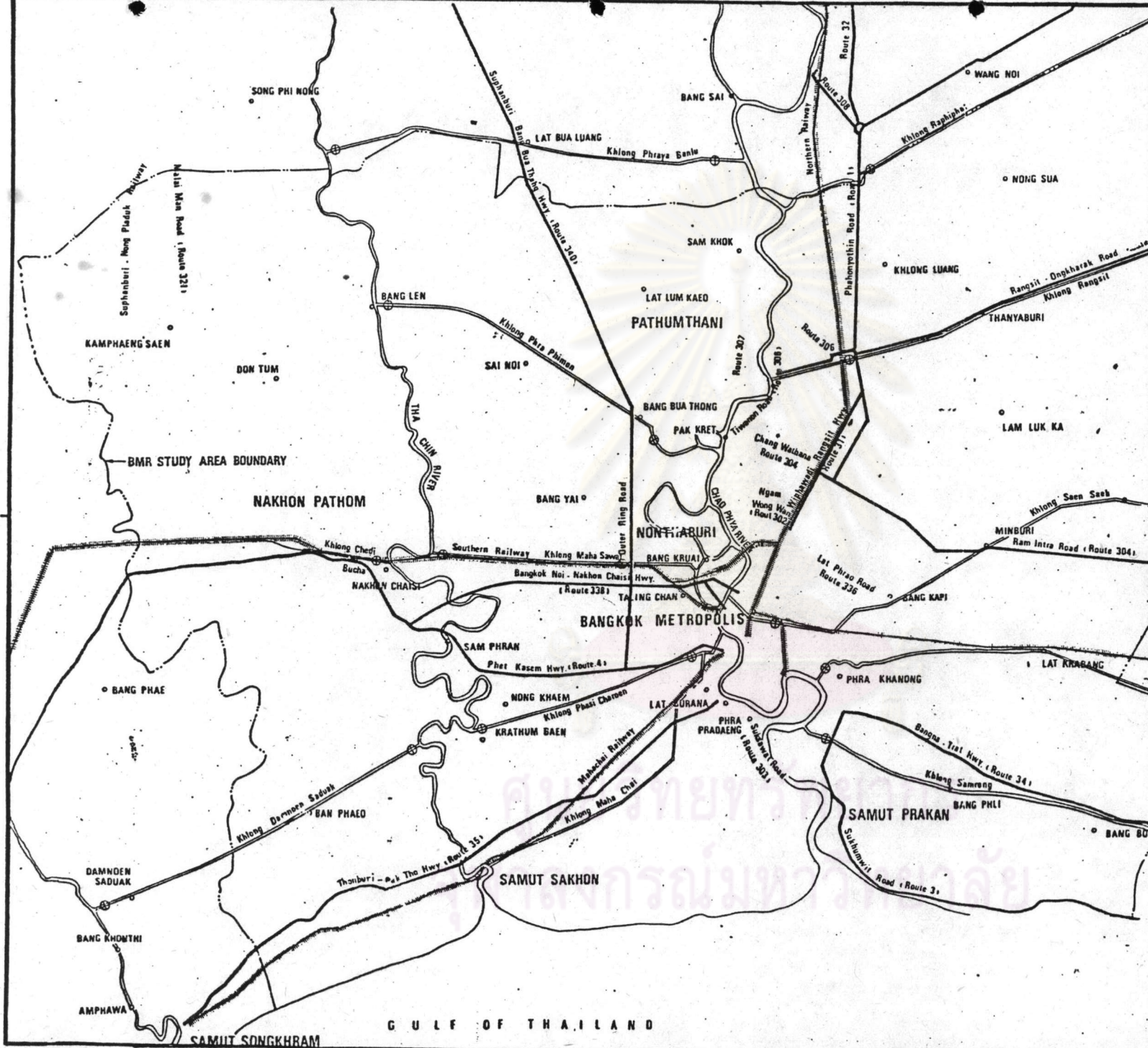
1.1.3 ระบบการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล¹

กรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมของเส้นทางขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศและเป็นประตูสำคัญที่เปิดสู่การค้าระหว่างประเทศ (แผนที่ 3.1)

การขนส่งทางถนนมีความสำคัญมากที่สุดในประเภทการขนส่งทุกประเภท โดยให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งทั้งหมด การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งสินค้า และให้บริการขนส่งผู้โดยสารข้ามฟากในบางพื้นที่ ส่วนการขนส่งทางรถไฟเป็นการให้บริการทั้งผู้โดยสารและบรรทุกสินค้า ในระยะทางที่ค่อนข้างไกลและทางไกลเป็นหลัก

โดยเหตุที่รูปแบบโครงข่ายถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีลักษณะเป็นรัศมีแยกออกจากศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ประมาณสิบสาย และมีทางหลวงจังหวัดซึ่งเป็นเหมือนรัศมีย่อยมาเชื่อมกับทางหลวงสายหลัก และกระจายไปสู่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, ข้อเสนอการพัฒนากทม.และปริมณฑล : แนวทางการพัฒนาหลักและแผนงานการลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (2530 - 2534), 2529, หน้า 29



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและ
ถนนรัตนวิเชียร ต่อพื้นที่
ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แสดง : โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง
ในกรุงเทพและปริมณฑล
แผนที่ : 3.1



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา
การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

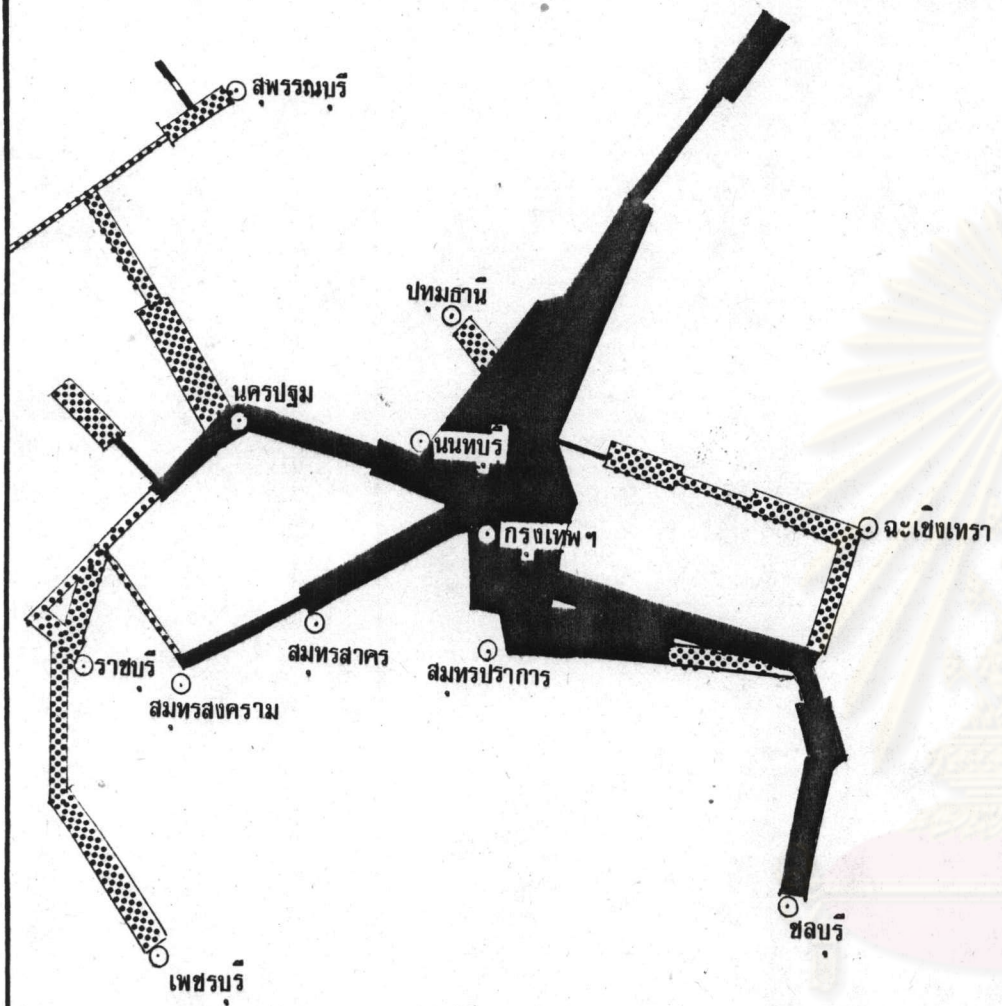
- สัญลักษณ์ :
- เขตการศึกษา BMR
 - ==== ทางรถไฟ
 - ถนน
 - ~ แม่น้ำ ลำคลอง

ตารางที่ 3.3 แสดงปริมาณการจราจรบนถนนสายต่างๆ

ถนน	AVERAGE DAILY TRAFFIC BY TYPE							% OF TRUCK	% OF CAR	BI-TRI MOTOR CYCLE
	CAR & TAXI	LIGHT BUS	HEAVY BUS	LIGHT TRUCK	MEDIUM TRUCK	HEAVY TRUCK	TOTAL			
BANGKOK NOI - NAKHONCHAI SRI	15406	103	532	4256	6187	172	26656	39.8	57.8	1354
OUTER RING ROAD (BBT - NO. 338)	4455	287	329	705	1267	1491	8534	40.6	52.2	648
BANG BUATHONG - KHLONG BANLU BRIDGE	3015	455	367	659	988	85	5567	31.1	54.1	648
KHLONG BANLU BRIDGE - BAN SALI	2742	133	180	297	495	36	3883	21.3	70.6	767
BAN SALI - SUPHAN BURI (1)	1772	53	219	670	372	677	3763	45.7	47.1	425
BAN SALI - SUPHAN BURI (2)	965	253	183	1111	589	495	359	61.0	26.8	1776

ที่มา : กรมทางหลวง

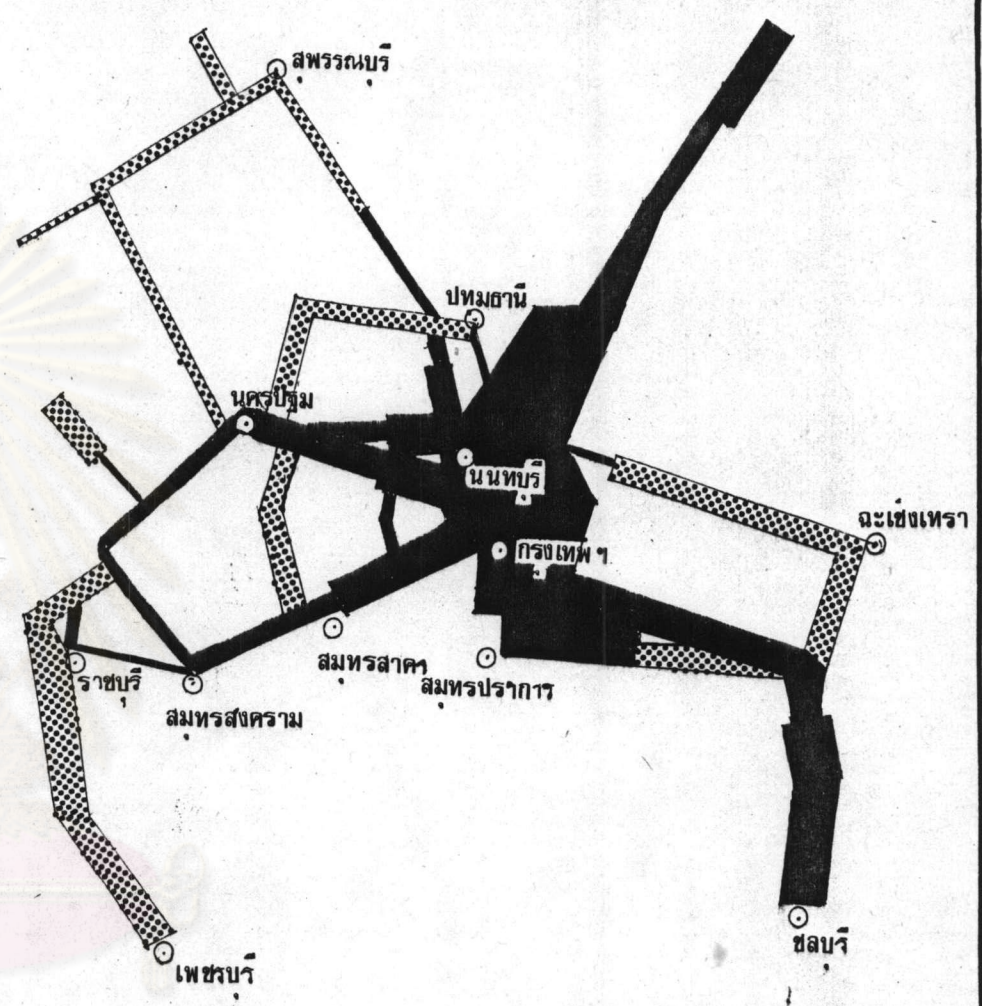
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



MAP 3.2 TRAFFIC FLOW MAP 1975

	OVER 5001 ADT.	= 10000	VEH.
	1001 — 5000 ADT.	= 5000	VEH.
	500 — 1000 ADT.	= 1000	VEH.

SOURCE : DEPARTMENT OF HIGHWAY



MAP 3.3 TRAFFIC FLOW MAP 1986

	OVER 5001 ADT.	= 10000	VEH.
	1001 — 5000 ADT.	= 5000	VEH.
	500 — 1000 ADT.	= 1000	VEH.

SOURCE : DEPARTMENT OF HIGHWAY

ปริมาณพล รูปแบบดังกล่าว ซึ่งถึงสภาพการสัญจรของยานพาหนะจะแออัดคับคั่งในกรุงเทพฯ และ บริเวณรอบ ๆ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทเด่นของกรุงเทพฯ ที่มีต่อการจราจรและขนส่งภาคนครหลวงยิ่งขึ้น และพบว่าปริมาณการจราจรกำลังขยายตัวเกือบทุกแห่ง การขยายตัวปริมาณการจราจรของทางหลวงแผ่นดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี และทางหลวงจังหวัดเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ต่อปี ปริมาณการจราจร และขนส่งที่สำคัญและกำลังเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คือการขนส่งของรถบรรทุกซึ่งมีถึงร้อยละ 40 ของปริมาณการจราจรทางหลวงทั้งหมด (ตารางที่ 3.3 และแผนที่ 3.2-3.3)

ส่วนการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ต่างไปจากเขตปริมาณพล การขยายตัวของปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เกินกว่าพื้นผิวการจราจรที่มีอยู่จะรองรับไว้ได้ โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงการเร่งด่วน

ในเรื่องของ โครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครได้ขยายตัวอย่างมาก ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาแต่ขาดการวางแผนและการควบคุมที่ดี ผลก็คือโครงข่ายถนนยังขาดความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ยังไม่พิจารณาถึงปัญหาด้านสมรรถภาพของถนนทำให้ระบบการจราจรเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

พื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงไว้อย่างดีและปัญหาด้านสมรรถภาพมีน้อย อย่างไรก็ตามในอดีตที่ผ่านมาการพัฒนามุ่งเน้นการก่อสร้างทางหลวงสายหลักมากเกินไป ละเลยการก่อสร้างทางสายย่อยและซอยแยกต่าง ๆ และเพิ่งจะเริ่มมีการก่อสร้างถนนสายย่อยขึ้นมาไม่กี่สายเมื่อสองสามปีที่ผ่านมา เป็นผลทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองแผ่ลามออกไปตามเส้นทางสายประธานทุกทิศทาง (Ribbon Development) ความเจริญในรูปแบบนี้ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงและเกิดสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีเท่าที่ควร

1.2 โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

1.2.1 สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ

ในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครและมีปริมาณพลนั้น ได้ศึกษาจากความแตกต่างของข้อมูลค่าผลผลิตระหว่างปี 2518-2528 (ตารางที่ 3.4) ในปี พ.ศ. 2518 นั้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศร้อยละ 38.5 เป็นมูลค่าการผลิตที่ได้จากพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมาณพล โดยมีสาขาเศรษฐกิจหลัก ที่ทำรายได้ให้มากในพื้นที่ดังกล่าวคือ สาขาอุตสาหกรรม และการค้า ที่มีสัดส่วน

ตาราง 3.4 ผลผลิตรวมของประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี 2518 และ 2528 ตามราคาคงที่ ปี 2515

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ. 2518					ปี พ.ศ. 2528				
	ประเทศ	%	กทม.ปริมณฑล	%	% จากประเทศ	ประเทศ	%	กทม.ปริมณฑล	%	% จากประเทศ
AGRICULTURE	62,083.2	30.5	4,108.9	5.2	6.6	87,895.7	23.2	5,534.0	3.3	6.3
MINING	2,485.0	1.2	49.4	0.1	2.0	6,012.0	1.6	282.5	0.2	4.7
MANUFACTURING	36,831.7	18.1	26,745.1	34.2	72.6	78,927.3	20.8	60,545.6	36.2	76.7
CONSTRUCTION	8,514.3	4.2	3,803.4	4.9	44.7	17,602.7	4.7	8,510.0	5.1	48.3
ELECTRICITY & WATER	3181.2	1.6	2,034.2	2.6	63.9	8,875.2	2.3	4,591.8	2.7	51.7
TRANSPORTATION	13,445.5	6.6	5,798.4	7.4	43.1	26,242.1	6.9	14,321.4	8.5	54.6
TRADE	35,774.1	17.6	13,273.2	16.9	37.1	59,496.9	15.7	21,449.0	12.8	36.1
BANKING	9,629.0	4.7	7,274.5	9.3	75.5	29,388.2	7.8	19,910.6	11.9	67.8
OWNER	3,555.3	1.7	1,012.1	1.3	28.5	5,594.0	1.5	2,029.5	1.2	36.3
PUBLIC	8,359.0	4.1	3,299.2	4.1	38.6	14,873.0	3.9	4,825.6	2.9	32.4
SERVICES	19,703.6	9.7	10,944.2	14.0	55.5	43,854.0	11.6	25,374.5	15.2	57.9
TOTAL	203,561.9	100.0	78,272.6	100.0	-	378,761.1	100.0	167,374.5	100.0	-
					38.5					44.2

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หมายเหตุ : ตัวเลข 38.5 และ 44.2 คือ เปอร์เซนต์การผลิตรวมของกรุงเทพมหานครคิดเทียบจากประเทศ

การผลิตถึง 34.2 % และ 16.9 % ของการผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนข้อมูลในปีล่าสุดคือปี พ.ศ. 2528 มูลค่าการผลิตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสัดส่วนขึ้นมากเป็น 44.2 % ของการผลิตรวมของประเทศ ซึ่งสาขาอุตสาหกรรมเป็นสาขาที่โดดเด่นที่สุดคือมีสัดส่วนถึง 36.2 % ของผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนการค้ามีมูลค่าการผลิตเพิ่มขึ้น แต่มีสัดส่วนผลผลิตลดลงเหลือเพียง 12.8 % ส่วนสาขาที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่นี้คือสาขาการบริการ ซึ่งมีสัดส่วนของมูลค่าการผลิตถึง 15.2 % ของผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะเวลา 10 กว่าปี ที่ผ่านมามีปรากฏว่าพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีอัตราเพิ่มของมูลค่าผลผลิตต่อปีเฉลี่ยถึง 11.4 % ซึ่งมากกว่าอัตราเพิ่มของประเทศซึ่งมีเพียง 8.6% เท่านั้น โดยจังหวัดที่มีอัตราเพิ่มสูงกว่าอัตราเพิ่มของประเทศคือ ปทุมธานี (15.7%) กรุงเทพมหานคร (11.6%) สมุทรปราการ (11.2%) และนนทบุรี (9.1%) ส่วนจังหวัดที่มีอัตราเพิ่มต่ำกว่าอัตราเพิ่มของประเทศคือ นครปฐม (8.5%) และสมุทรสาคร (5.7%) อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในด้านของมูลค่าการผลิตแล้ว กรุงเทพมหานครก็เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าผลผลิตรวมมากที่สุด ทั้งในปี 2518 (79.5% ของผลผลิตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) และปี 2528 (80.3 %) และมูลค่าผลผลิตรวมที่เพิ่มขึ้นโดยเพิ่มขึ้น 72,198.3 ล้านบาท คิดเป็น 81 % ของการเพิ่มผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (มูลค่าการเพิ่มผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีมูลค่า 89,101.9 ล้านบาท) หรือคิดเป็น 41.2 % ของการเพิ่มของประเทศ โดยภาพรวมของการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศปรากฏว่าร้อยละ 50.9 ของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่วนรวมเป็นผลมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ตารางที่ 3.5)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.5 ผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2518 และ 2528

หน่วย : ล้านบาท

พื้นที่	พ.ศ. 2518		พ.ศ. 2528		มูลค่าการผลิที่เพิ่ม (2528 - 18)	อัตราเพิ่ม (%)
	มูลค่าการ ผลิต	%	มูลค่าการ ผลิต	%		
กทม.	62,232.4	79.5	134,430.7	80.3	72,198.3	11.6
นนทบุรี	1,652.9	2.1	3,153.5	1.9	1,500.6	9.1
ปทุมธานี	2,733.0	3.5	7,018.9	4.2	4,285.9	15.7
สมุทรปราการ	6,739.0	8.6	14,298.6	8.5	7,559.6	11.2
สมุทรสาคร	2,225.7	2.9	3,485.1	2.1	1,259.4	5.7
นครปฐม	2,689.6	3.4	4,987.7	3.0	2,298.1	8.5
กทม. ปริมณฑล	78,272.6	100	167,374.5	100	89,101.9	11.4
ประเทศ	203,561.9	(38.5)	378,761.1	(44.2)	175,199.2 (50.9)	8.6

ที่มา : คัดจากตารางที่ 3.4

หมายเหตุ : % ในวงเล็บหมายถึง % ของมูลค่ารวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเทียบกับประเทศ

การดำเนินนโยบายการค้าและอุตสาหกรรมที่ผ่านมา ได้มีส่วนกระตุ้นให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยเห็นได้จากการขยายตัวการผลิตนอกภาคเกษตรกรรมของประเทศ ร้อยละ 60 เป็นผลผลิตที่ได้จากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (มูลค่าผลผลิตนอกภาคเกษตรของประเทศมีมูลค่า 145,859.7 ล้านบาท มูลค่าผลผลิตนอกภาคเกษตรของพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 87,443.7 ล้านบาท (ตาราง 3.6 และ 3.7 แผนที่ 3.4 และ 3.5)

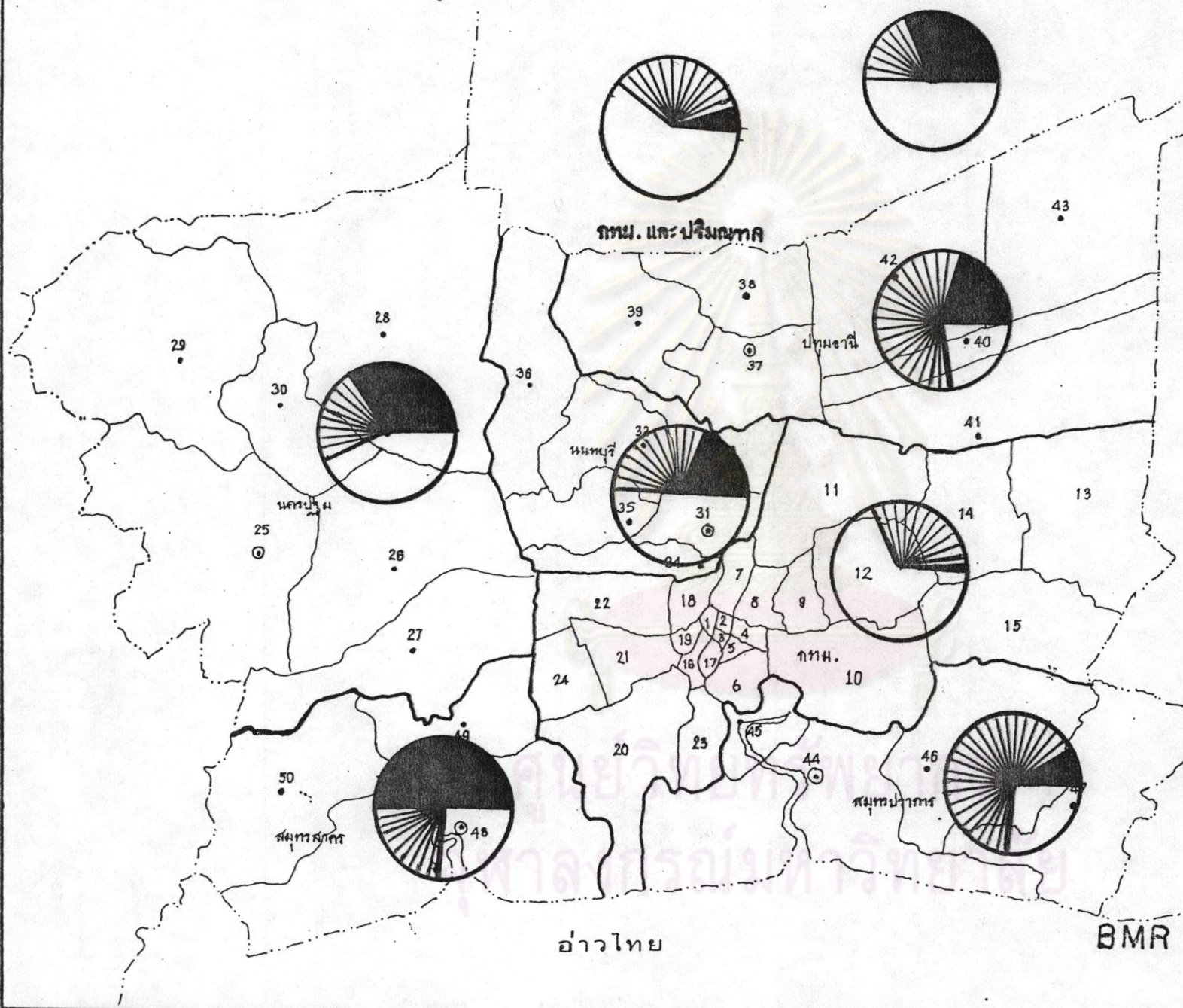
ตารางที่ 3.6 การเปลี่ยนแปลงผลผลิตรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายสาขา

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	อัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปี (%)							
	เกษตรกรรม -เหมืองแร่		อุตสาหกรรม		บริการ-อื่น ๆ		รวม	
	ผลผลิต เพิ่ม	%	ผลผลิต เพิ่ม	%	ผลผลิต เพิ่ม	%	ผลผลิต เพิ่ม	%
กทม.	316.8	4.7	23,828.9	12.4	48,052.6	11.3	72,198.3	11.6
นนทบุรี	51.7	1.6	305.0	6.1	1,143.9	13.6	1,500.6	9.1
ปทุมธานี	290.9	5.3	3,089.9	19.5	905.1	14.9	4,285.6	15.7
สมุทรปราการ	387.7	6.7	5,401.1	12.3	1,770.8	10.0	7,559.6	11.2
สมุทรสาคร	-96.2	-8.5	562.7	10.8	792.9	13.7	1,259.4	5.7
นครปฐม	707.3	7.7	612.9	10.0	977.6	8.5	2,298.1	8.5
กทม. ปริมณฑล	1,658.2	4.0	33,800.5	12.6	53,643.4	11.3	89,101.9	11.4
ประเทศ	29,339.5	4.5	42,095.6	11.4	103,764.1	10.2	175,199.2	8.6

ที่มา : คัดจากตารางที่ 3.4

ประเทศ






ชื่อเขตและอำเภอ

1. เขตพระนคร	26. อ. บางบาล
2. เขตอ้อมน้อย-อ้อมใหญ่	27. อ. บางบัวทอง
3. เขตดอนเมือง	28. อ. บางบาล
4. เขตจตุจักร	29. อ. บางบาล
5. เขตบางรัก	30. อ. บางบาล
6. เขตยานนาวา	31. อ. เมืองนนทบุรี
7. เขตดุสิต	32. อ. บางบัวทอง
8. เขตดุสิต	33. อ. บางบาล
9. เขตวัฒนา	34. อ. บางบาล
10. เขตราชเทวี	35. อ. บางบาล
11. เขตบางเขน	36. อ. บางบาล
12. เขตบางกะปิ	37. อ. เมืองปทุมธานี
13. เขตคลองเตย	38. อ. บางบาล
14. เขตปทุมธานี	39. อ. บางบาล
15. เขตสาทร	40. อ. บางบาล
16. เขตปทุมธานี	41. อ. บางบาล
17. เขตคลองสาน	42. อ. บางบาล
18. เขตบางกอกน้อย	43. อ. บางบาล
19. เขตบางกอกใหญ่	44. อ. เมืองสมุทรปราการ
20. เขตบางขุนเทียน	45. อ. บางบาล
21. เขตภาษีเจริญ	46. อ. บางบาล
22. เขตเมืองใหม่	47. อ. บางบาล
23. เขตราชบุรี	48. อ. เมืองสมุทรสาคร
24. เขตหนองแขม	49. อ. บางบาล
25. อ. เมืองบางบัวทอง	50. อ. บางบาล

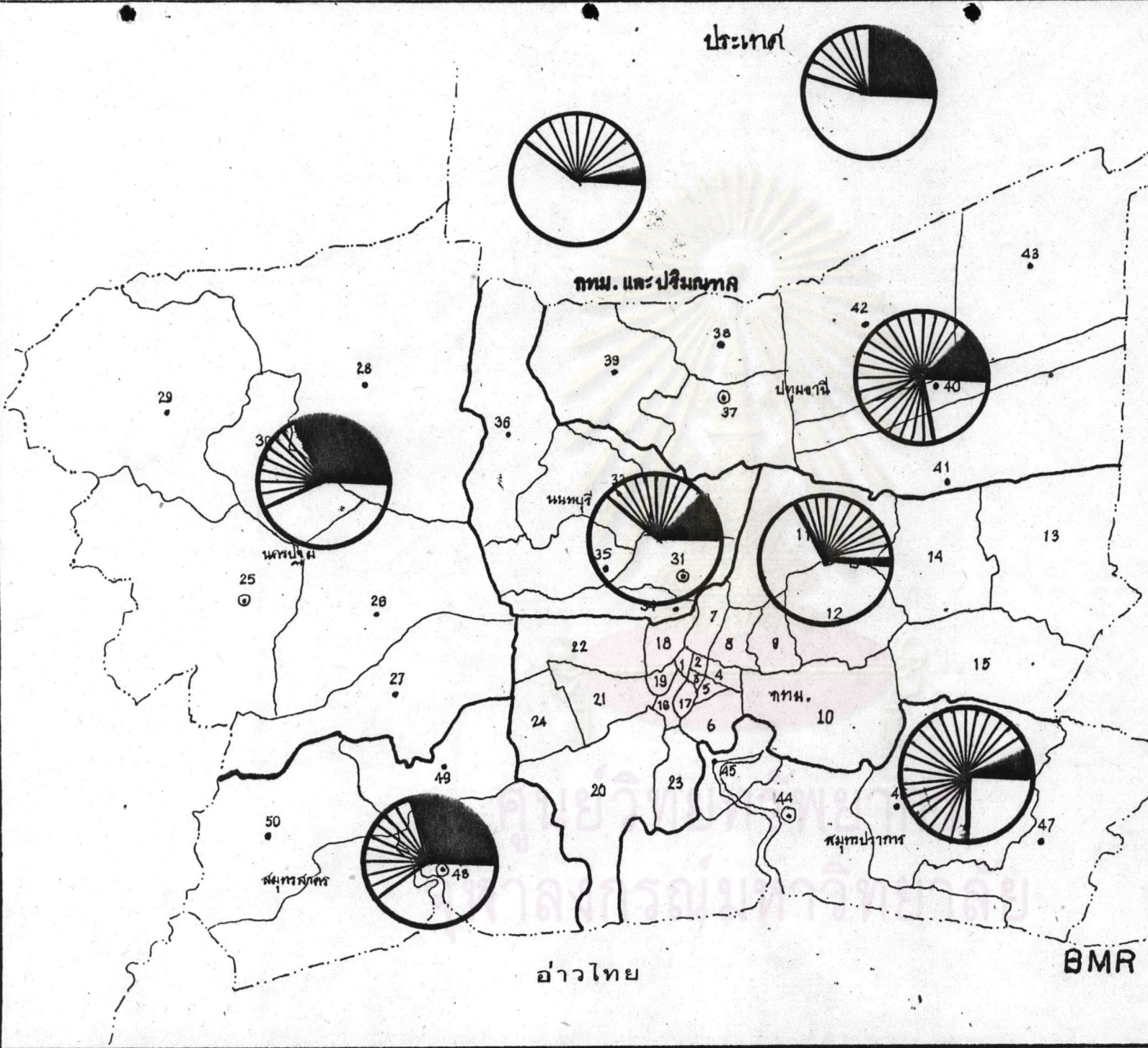
แสดง : สัดส่วนการผลิของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปี 2518

สัญลักษณ์ :

-  เกษตรกรรม - เหมือนแตร
-  อุตสาหกรรม
-  บริการ และ อื่น ๆ

แผนที่ 3.4




ประเทศ



ชื่อเขตและอำเภอ

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. เขตจตุจักร | 26. อ.นาขินคิรี |
| 2. เขตนวมบรมศรีสงคราม | 27. อ.สามวา |
| 3. เขตนนทบุรี | 28. อ.เมือง |
| 4. เขตนครปฐม | 29. อ.กำแพงแสน |
| 5. เขตนางรุก | 30. อ.สอง |
| 6. เขตนานนทบุรี | 31. อ.เมืองนนทบุรี |
| 7. เขตกุวิลา | 32. อ.บ้านบัวทอง |
| 8. เขตกงา | 33. อ.ปากเกร็ด |
| 9. เขตกิ่งขวาง | 34. อ.บางคาบ |
| 10. เขตกะโหลก | 35. อ.บางใหญ่ |
| 11. เขตกงา | 36. อ.โพธารน |
| 12. เขตกงา | 37. อ.เมืองสมุทรสาคร |
| 13. เขตกงา | 38. อ.สามโคก |
| 14. เขตกงา | 39. อ.ลาดหลุมแก้ว |
| 15. เขตกงา | 40. อ.อู่ทอง |
| 16. เขตกงา | 41. อ.อู่ทอง |
| 17. เขตกงา | 42. อ.สองหลวง |
| 18. เขตกงา | 43. อ.หนองเสือ |
| 19. เขตกงา | 44. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 20. เขตกงา | 45. อ.พระประแดง |
| 21. เขตกงา | 46. อ.บางพลี |
| 22. เขตกงา | 47. อ.บางบ่อ |
| 23. เขตกงา | 48. อ.เมืองสมุทรสาคร |
| 24. เขตกงา | 49. อ.กระทุ่มแบน |
| 25. อ.เมืองกาญจนบุรี | 50. อ.บ้านคา |

แสดง : สัดส่วนการผลิตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปี 2528

- สัญลักษณ์
-  เกษตรกรรม-เหมืองแร่
 -  อุตสาหกรรม
 -  บริการ และ อื่น ๆ

แผนที่ 3.5

ตารางที่ 3.7 ร้อยละของผลผลิตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายสาขา

	เกษตรกรรม เหมืองแร่		อุตสาหกรรม		บริการ-อื่น ๆ		รวม	
จังหวัด	2518	2528	2518	2528	2518	2528	2518	2528
กทม.	1.1	0.7	30.7	32.8	68.2	67.3	100	100
นนทบุรี	19.1	11.6	30.2	25.5	50.7	62.9	100	100
ปทุมธานี	20.0	11.9	57.8	66.6	22.2	21.5	100	100
สมุทรปราการ	8.6	6.8	65.1	68.5	26.3	24.7	100	100
สมุทรสาคร	50.6	29.6	23.3	31.0	26.1	39.4	100	100
นครปฐม	34.3	32.7	22.8	24.6	42.9	42.7	100	100
กทม. ปริมณฑล	5.3	3.5	34.2	36.2	60.5	60.3	100	100
ประเทศ	31.7	24.8	18.1	20.8	50.2	54.4	100	100

ที่มา : คัดจากตาราง 3.4

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางหลักทางอุตสาหกรรม และการค้าต่าง
ประเทศ (ผลผลิตอุตสาหกรรมของกรุงเทพมหานครมีถึง 56.6 % ของผลผลิตอุตสาหกรรมทั้ง
ประเทศ) ดังนั้น กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเป็นตัวจักรสำคัญที่ทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจ
ของประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ประสิทธิภาพของภาคมหานครนี้
เห็นได้ชัดจากการที่ประเทศไทยสามารถเข้าไปแข่งขันในตลาดโลกได้ ในที่นี้อาจกล่าวได้ว่าเมื่อ
การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้นในอนาคต ขึ้นอยู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรมแล้วความ
ก้าวหน้าในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ย่อมขึ้นอยู่กับความสำเร็จของการวางแผนพัฒนา
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าของประเทศโดยส่วนรวม

1.2.2 การประมาณการณ์ทางเศรษฐกิจ

เป็นที่คาดว่าผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเพิ่มเร็วกว่าผลผลิตรวมของประเทศ สาเหตุสำคัญมาจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสาขาบริการ ส่วนการขยายตัวสาขาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม จะเพิ่มขึ้นช้ากว่าการขยายตัวสาขาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมของประเทศ คาดว่าสัดส่วนผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 44.3 ของผลผลิตรวมทั้งประเทศในปี พ.ศ. 2529 เป็นร้อยละ 50.4 ในปี พ.ศ. 2544 ซึ่งแม้ว่าสัดส่วนผลผลิตของสาขาอุตสาหกรรมจะลดลงจากร้อยละ 74.9 เป็นร้อยละ 70.6 ก็ตาม (ตารางที่ 3.8 และ 3.9)

อิทธิพลของกรุงเทพมหานครในด้านต่าง ๆ ในภาคมหานคร มีแนวโน้มที่จะลดลง คาดว่าการขยายตัวของทุกสาขาการผลิตจะมีอัตราเพิ่มต่ำกว่าอัตราเพิ่มเฉลี่ยของภาค แต่อย่างไรก็ดี ในช่วงแผนฯ ฉบับที่ 6 คาดว่าสาขาบริการจะมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วประมาณร้อยละ 7.5 และเมื่อสิ้นศตวรรษนี้ กรุงเทพมหานครจะมีบทบาทนำทางด้านกิจกรรมการบริการ ได้แก่ การค้า การเงิน และการธนาคาร เนื่องจากมูลค่าการผลิตมีมากกว่าร้อยละ 50

ตารางที่ 3.8 การประมาณการณ์ผลผลิตรวมของประเทศ ปี พ.ศ. 2529 - 2544
(ราคาคงที่ ปี 2515)

หน่วย : พันล้านบาท

สาขาการผลิต	มูลค่าการผลิต			อัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี (%)	
	2529	2534	2544	2529 - 2534	2534 - 2544
เกษตรกรรม	88.4	100.9	129.8	2.7	2.6
อุตสาหกรรม	82.1	109.4	188.8	5.9	5.6
บริการ	45.3	59.4	97.3	5.6	5.1
อื่น ๆ	179.1	224.8	337.5	4.7	4.1
รวม	394.9	494.5	753.4	4.6	4.3

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 3.9 การประมาณการผลผลิตรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
พ.ศ. 2529 - 2544 (ราคาคงที่ปี 2515)

หน่วย : พันล้านบาท

สาขาการผลิต	มูลค่าการผลิต			อัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปี (%)	
	2529	2534	2544	2529-2534	2534-2544
กทม.-ปริมณฑล					
เกษตรกรรม	5.6	6.1	7.1	1.7	1.6
อุตสาหกรรม	61.5	80.2	133.2	5.5	5.2
บริการ	25.0	36.1	73.0	7.6	7.3
อื่น ๆ	83.0	106.6	166.2	5.1	4.3
รวม	175.1	228.9	379.4	5.5	5.2
กทม.					
เกษตรกรรม	0.7	0.8	0.9	1.6	1.4
อุตสาหกรรม	40.4	48.7	68.6	3.8	3.5
บริการ	22.7	32.5	65.2	7.5	7.2
อื่น ๆ	68.3	85.7	123.8	4.7	3.7
รวม	132.0	167.8	258.5	4.9	4.4
จ. ปริมณฑล					
เกษตรกรรม	4.9	5.3	6.2	1.7	1.6
อุตสาหกรรม	21.2	31.5	64.6	8.3	7.4
บริการ	2.3	3.5	7.8	8.5	8.2
อื่น ๆ	14.7	20.8	42.4	7.2	7.4
รวม	43.1	61.2	120.9	7.3	7.1

ที่มา : รายงานการศึกษาสาขาการจ้างงานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ, สำนักงานคณะกรรมการ
การพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ของผลผลิตรวม ส่วนในจังหวัดปริมณฑลสาขาการผลิตต่าง ๆ จะมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และสูงกว่าอัตราเพิ่มเฉลี่ยของภาค ยกเว้นสาขาเกษตรกรรม ดังนั้นจึงคาดได้ว่าโครงสร้างการผลิตมีแนวโน้มที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ระหว่างสาขาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม¹

การประมาณการณ์ด้านเศรษฐกิจ ชี้ให้เห็นถึงบทบาทของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต กล่าวคือการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอดีตรัฐบาลมุ่งส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยมีกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญและเป็นแหล่งที่ตั้งของกิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมด้วย ต่อมารัฐบาลเริ่มให้ความสนใจสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมที่ใช้ปัจจัยการผลิตภายในประเทศ ทำให้บทบาทของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลลดลงไปจากเดิม นอกจากนี้รัฐบาลยังสนับสนุนให้ปรับปรุงกิจการบริการในส่วนภูมิภาค เพื่อดึงดูดให้อุตสาหกรรมการผลิตโยกย้ายไปสู่ส่วนภูมิภาคมากขึ้น ทำให้ตลาดในประเทศขยายตัวกว้างขวางออกไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบการกระจายความเจริญขึ้นด้วย ซึ่งในเรื่องนี้มีปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการโยกย้ายในลักษณะดังกล่าว ได้แก่ ต้นทุนเนื่องจากการดำเนินการอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง และยังมีความไม่ประหยัดเกิดขึ้นหลายทาง อาทิ ราคาที่ดิน ความแออัด คับคั่งของการจราจร และค่าจ้างแรงงาน อย่างไรก็ตามกรุงเทพมหานครและปริมณฑลก็ยังมีสำคัญอย่างมากในการเป็นแหล่งข้อมูล ข่าวสารและการบริการ ทำให้กิจการต่าง ๆ ยังคงอยู่ในพื้นที่นี้ ส่วนการกระจายไปในพื้นที่อื่น ๆ มักจะเป็นการขยายสาขาการผลิตของกิจการออกไป

สรุปได้ว่า กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะยังคงเป็นศูนย์กลางความเจริญอยู่ต่อไป แต่ก็มีแนวโน้มที่จะกระจายความเจริญออกไปยังส่วนภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ระดับความเป็นเอกนครของกรุงเทพมหานครลดลง

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ข้อเสนอการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล : แนวทางการพัฒนาหลักและแผนงานการลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (2530 - 2534), 2529. หน้า 63

1.3 โครงสร้างประชากร

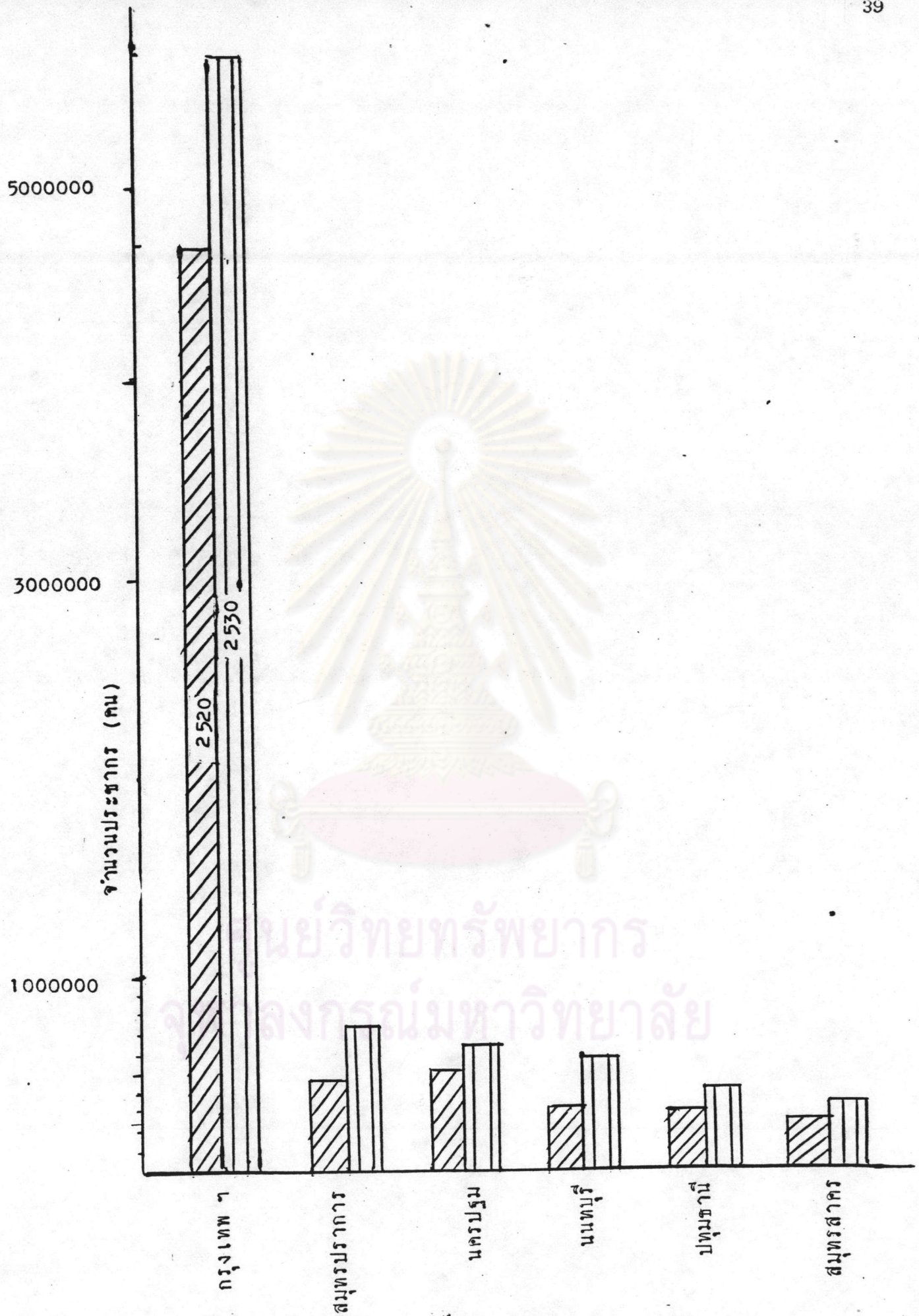
1.3.1 ลักษณะและการเปลี่ยนแปลงประชากรระหว่าง ปี พ.ศ. 2513-2530

ในปี พ.ศ. 2530 ประชากรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มเป็น 8.3 ล้านคน โดยเพิ่มจากปี 2520 ที่มีประชากร 6.5 ล้านคน คิดเป็นอัตราเพิ่มเฉลี่ย 2.8 % ต่อปี โดยจังหวัดที่มีประชากรเพิ่มในอัตราเฉลี่ยต่อปีสูงสุด คือนนทบุรี และสมุทรปราการ ซึ่งเป็นจังหวัดที่อยู่ใกล้ และมีความสัมพันธ์กันทางเศรษฐกิจและสังคมกับกรุงเทพมหานครอย่างใกล้ชิด โดยเป็นแหล่งผลิตสินค้าและแหล่งพักอาศัยของประชากรที่มีแหล่งงานในกรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ ส่วนกรุงเทพมหานครนั้นมีอัตราเพิ่มของประชากรเพียง 2.0 % ต่อปี เนื่องจากในเขตใจกลางเมืองมีความหนาแน่นมาก และมีปัญหาในการดำรงชีวิตมาก เช่น ความแออัด และสภาพแวดล้อมเป็นพิษ นอกจากนี้ในปัจจุบันก็ได้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นในการดำรงชีวิตขึ้นมากในบริเวณชานเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ฝั่งตะวันตก จึงเป็นแรงจูงใจให้ประชากรอพยพมาตั้งบ้านเรือนในเขตชานเมืองมากขึ้น (ตารางที่ 3.10 และแผนภูมิภาพที่ 3.1)

ตารางที่ 3.10 แสดงจำนวนและการเปลี่ยนแปลงประชากรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2520 - 2530

จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)		การเปลี่ยนแปลงประชากรปี 2520-30	
	2520	2530	การเปลี่ยนแปลง (คน)	%
กทม.	4,658,585	5,609,352	950,768	2.0
นนทบุรี	319,146	571,871	252,725	7.9
ปทุมธานี	301,843	415,193	113,350	3.8
สมุทรปราการ	465,845	741,905	276,060	5.9
สมุทรสาคร	250,073	334,170	84,097	3.4
นครปฐม	506,780	619,518	112,738	2.2
กทม. ปริมณฑล	6,502,272	8,292,009	1,789,737	2.8

ที่มา : สำนักงานทะเบียนราษฎร



แผนภูมิ 3.1 แสดงจำนวนประชากรปี 2520 และ 2530

ตารางที่ 3.11 แสดงความหนาแน่นของประชากรรายจังหวัด ปี 2520 และ 2530

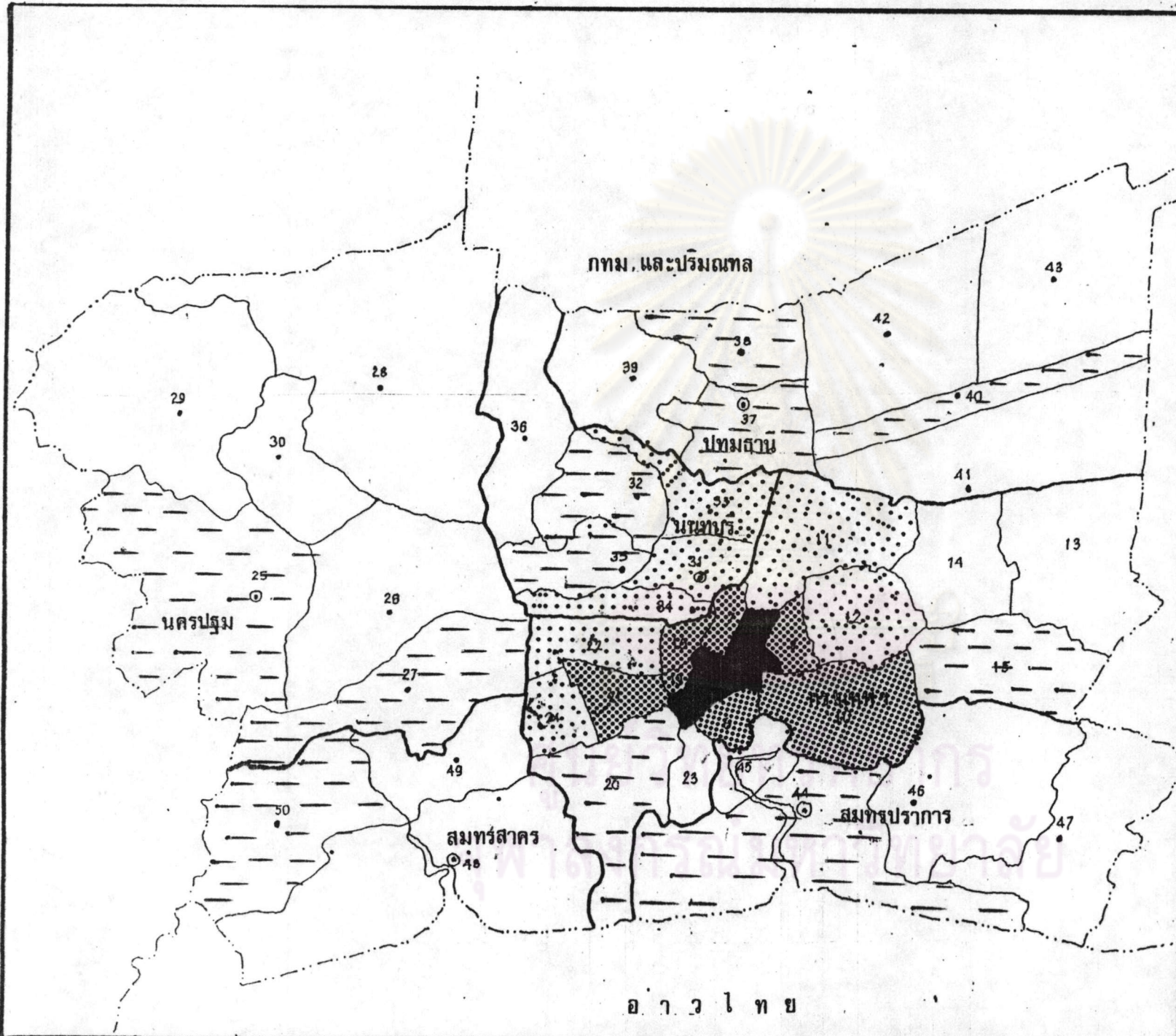
จังหวัด	พื้นที่ (กม. ²)	ประชากร (คน)		ความหนาแน่น (คน/กม. ²)	
		2520	2530	2520	2530
กรุงเทพ	1,568.736	4,658,585	5,609,352	2,970	3,576
นนทบุรี	622.751	319,146	571,871	405	918
ปทุมธานี	1,528.157	301,843	415,193	198	272
สมุทรปราการ	890.280	465,845	741,905	523	833
สมุทรสาคร	851.224	250,073	334,170	294	393
นครปฐม	2,177.770	506,780	619,518	233	285
รวม	7,638.919	6,502,272	8,292,009	851	1,086

ที่มา : สำนักงานทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย

1.3.2 ความหนาแน่นของประชากร

จากตารางที่ 3.11 และแผนที่รูปที่ 3.6 - 3.7 จะเห็นว่าพื้นที่ที่มีประชากรกระจุกตัวอยู่หนาแน่นที่สุดคือกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประชากรเฉลี่ยต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร สูงสุดคือ 3,576 คน โดยเฉพาะในเขตชั้นในมีความหนาแน่นสูงถึง 24,000 คนต่อตารางกิโลเมตรโดยเฉลี่ย

ในจังหวัดปริมณฑลนั้น จังหวัดนนทบุรี เป็นจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดคือมีถึง 918 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาได้แก่สมุทรปราการมีความหนาแน่นของประชากร 833 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนจังหวัดที่มีประชากรเบาบางที่สุดคือ จังหวัดปทุมธานี มีประชากรหนาแน่นเพียง 272 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนมากประชากรจะหนาแน่น



ชื่อเขตและอำเภอ

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. เขตราชบุรี | 26. อ.บึงสามพัน |
| 2. เขตฉะเชิงเทรา | 27. อ.บ้านนา |
| 3. เขตชัยนาท | 28. อ.บางบาล |
| 4. เขตสุพรรณบุรี | 29. อ.บ้านแพรก |
| 5. เขตอ่างทอง | 30. อ.ดอนเจดีย์ |
| 6. เขตลพบุรี | 31. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 7. เขตอุทัย | 32. อ.บางบัวทอง |
| 8. เขตสุโขทัย | 33. อ.บางกรวย |
| 9. เขตชัยนาท | 34. อ.บางบัวทอง |
| 10. เขตราชบุรี | 35. อ.บางบาล |
| 11. เขตสุพรรณบุรี | 36. อ.บ้านนา |
| 12. เขตอ่างทอง | 37. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 13. เขตลพบุรี | 38. อ.บ้านแพรก |
| 14. เขตอุทัย | 39. อ.บางกรวย |
| 15. เขตสุโขทัย | 40. อ.บางบัวทอง |
| 16. เขตชัยนาท | 41. อ.บางบาล |
| 17. เขตราชบุรี | 42. อ.บ้านนา |
| 18. เขตฉะเชิงเทรา | 43. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 19. เขตชัยนาท | 44. อ.บางบัวทอง |
| 20. เขตสุพรรณบุรี | 45. อ.บางบาล |
| 21. เขตอ่างทอง | 46. อ.บ้านนา |
| 22. เขตลพบุรี | 47. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 23. เขตอุทัย | 48. อ.บางบัวทอง |
| 24. เขตสุโขทัย | 49. อ.บางบาล |
| 25. อ.เมืองราชบุรี | 50. อ.บ้านนา |

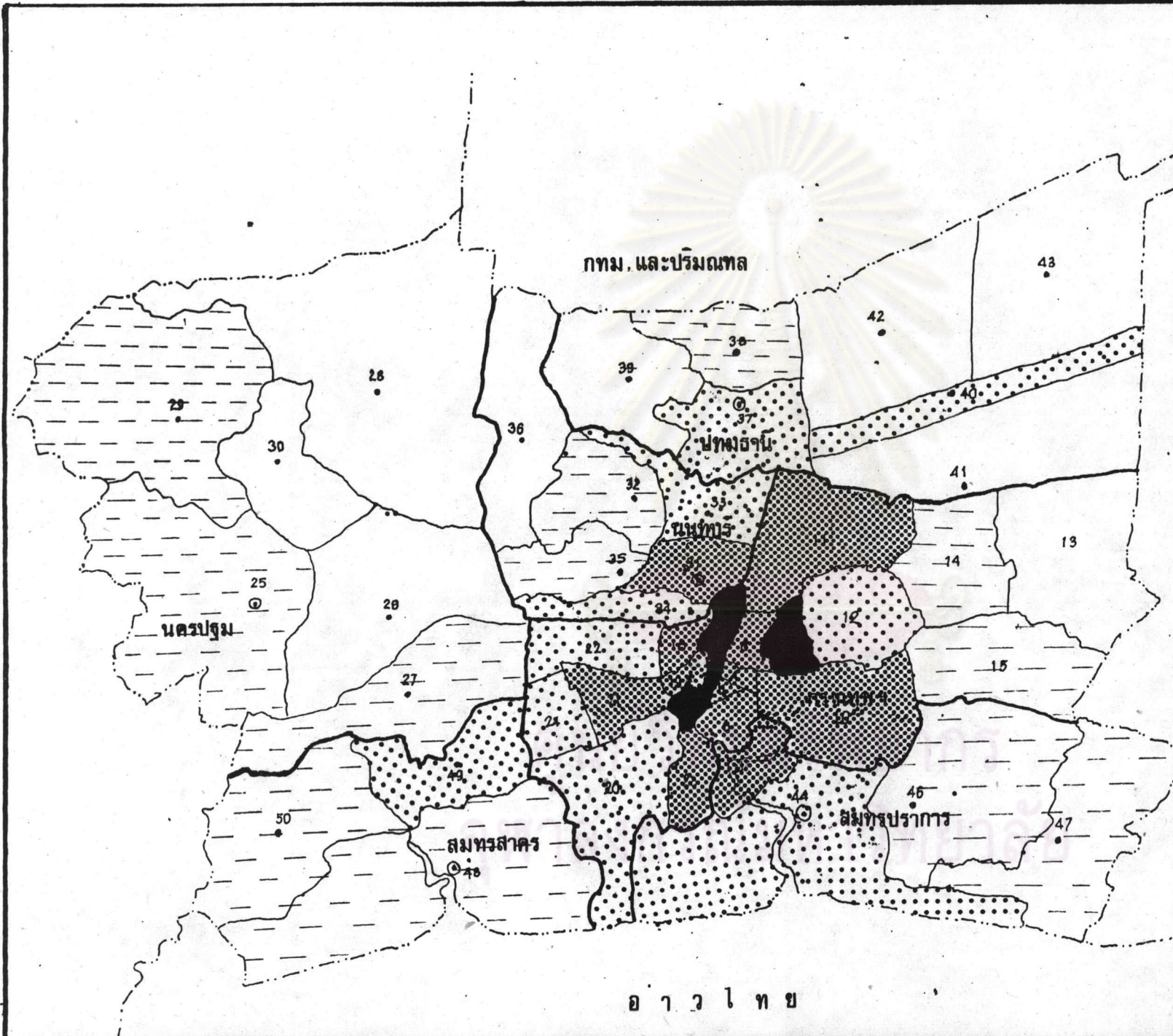
แสดง : ความหนาแน่นของประชากร

พ.ศ. 2520

แผนที่ : 3.6

สัญลักษณ์

	< 300	คน/กม. ²
	301 - 600	"
	601 - 3000	"
	3001 - 20000	"
	> 20000	"



ชื่อเขตและอำเภอ

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| 1. เขตพระนคร | 26. อ.บึงสามพัน |
| 2. เขตเมืองโบราณ(สมุทรปราการ) | 27. อ.สาขางาม |
| 3. เขตอินทร์ทวารวดี | 28. อ.บางเขน |
| 4. เขตสมุทรปราการ | 29. อ.ลำพองชน |
| 5. เขตบางรัก | 30. อ.คลองขุม |
| 6. เขตบางนา | 31. อ.เมืองนนทบุรี |
| 7. เขตดุสิต | 32. อ.บางบัวทอง |
| 8. เขตพญาไท | 33. อ.ปากเกร็ด |
| 9. เขตห้วยขวาง | 34. อ.บางกรวย |
| 10. เขตราชโขนง | 35. อ.บางใหญ่ |
| 11. เขตบางเขน | 36. อ.ไท่หน้จวน |
| 12. เขตบางกระษัตรี | 37. อ.เมืองสมุทรสาคร |
| 13. เขตคลองเตย | 38. อ.สามโคก |
| 14. เขตปทุมธานี | 39. อ.สาขาทองกั้ |
| 15. เขตสาครบุรี | 40. อ.สีคบุรี |
| 16. เขตหนองจอก | 41. อ.ลำลูกกา |
| 17. เขตคลองสาม | 42. อ.คลองหลวง |
| 18. เขตบางกอกน้อย | 43. อ.คลองเขื่อน |
| 19. เขตบางกอกใหญ่ | 44. อ.เมืองสมุทรปราการ |
| 20. เขตบางขุนเทียน | 45. อ.พระประแดง |
| 21. เขตภาษีเจริญ | 46. อ.บางน้ |
| 22. เขตมีนบุรี | 47. อ.บางบ่อ |
| 23. เขตราชบุรี | 48. อ.เมืองสมุทรสาคร |
| 24. เขตดอนเมือง | 49. อ.กระทุ่มแบน |
| 25. อ.เมืองกาญจนบุรี | 50. อ.บ้านขั้ |

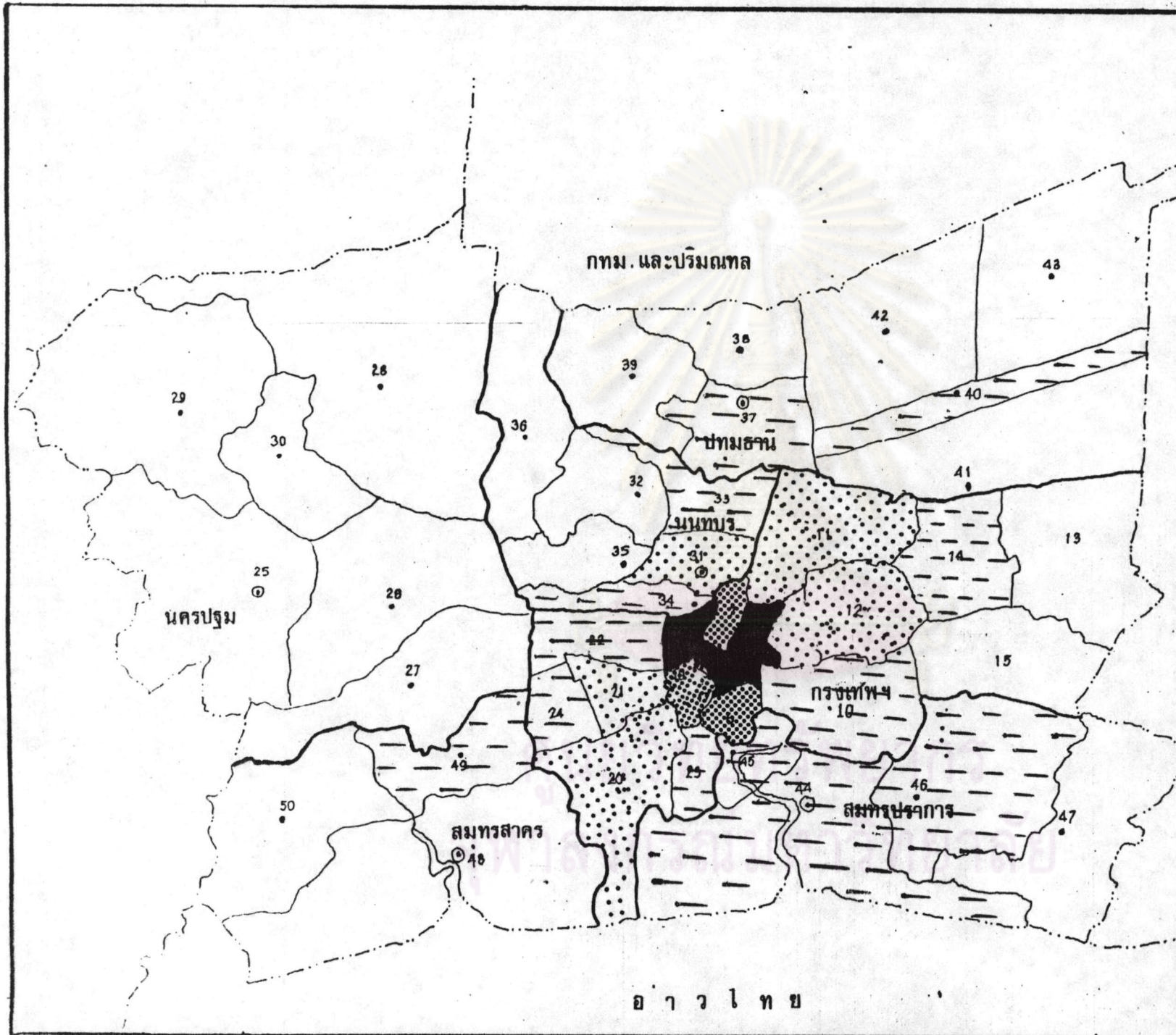
แสดง : ความหนาแน่นของประชากร

พ.ศ. 2530

แผนที่ : 3.7

สัญลักษณ์

	< 300	คน/กม. ²
	301 - 600	"
	601 - 3000	"
	3001 - 20000	"
	>20000	"








ชื่อเขตและอำเภอ

1. เขตบางนา	26. อ.บ้านเขว้า
2. เขตฉะเชิงเทรา	27. อ.สามชุก
3. เขตฉะเชิงเทรา	28. อ.บางแพะ
4. เขตชลบุรี	29. อ.กันทรวิชัย
5. เขตบางศรี	30. อ.คอนสาร
6. เขตอำนาจ	31. อ.เมืองสมุทร
7. เขตจันทบุรี	32. อ.บ้านฉาง
8. เขตสุราษฎร์	33. อ.นาแก
9. เขตชัยภูมิ	34. อ.นากลาง
10. เขตสระบุรี	35. อ.บางใหญ่
11. เขตบางเขน	36. อ.ไทรน้อย
12. เขตบางศรี	37. อ.เมืองสมุทร
13. เขตบางศรี	38. อ.สามโคก
14. เขตฉะเชิงเทรา	39. อ.ราชบุรี
15. เขตฉะเชิงเทรา	40. อ.อู่ตะเภา
16. เขตฉะเชิงเทรา	41. อ.อ่างทอง
17. เขตฉะเชิงเทรา	42. อ.หนองบัว
18. เขตฉะเชิงเทรา	43. อ.หนองบัว
19. เขตฉะเชิงเทรา	44. อ.เมืองสมุทร
20. เขตฉะเชิงเทรา	45. อ.ราชบุรี
21. เขตฉะเชิงเทรา	46. อ.บางศรี
22. เขตฉะเชิงเทรา	47. อ.บางศรี
23. เขตฉะเชิงเทรา	48. อ.เมืองสมุทร
24. เขตฉะเชิงเทรา	49. อ.ราชบุรี
25. อ.เมืองสมุทร	50. อ.บ้านเขว้า

แสดง : การเปลี่ยนแปลงความหนาแน่น ปี 2520 - 2530
แผนที่ 3.8

สัญลักษณ์

-  เขตชนบท
-  พื้นที่กำลังเปลี่ยนแปลง
-  พื้นที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว
-  พื้นที่ขยายตัวลดลง
-  พื้นที่อมตว

ที่สุดนี้อำเภอเมืองของแต่ละจังหวัด แต่ในพื้นที่ปริมณฑล ความหลากหลายของกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ ทำให้ประชากรไปกระจุกตัวอยู่ในอำเภอที่มีกิจกรรมที่พิเศษที่ไม่ใช่อำเภอเมือง เช่น อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการมีความหนาแน่นถึง 3,809 คนต่อตารางกิโลเมตร ในขณะที่อำเภอเมืองหนานนึ่งเพียง 1,033 คนต่อตารางกิโลเมตร เช่นเดียวกับอำเภอกระทุ่มแบนของจังหวัดสมุทรสาครมีความหนาแน่น 621 คนต่อตารางกิโลเมตร ในขณะที่อำเภอเมืองมีเพียง 351 คนต่อตารางกิโลเมตร เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีโรงงานมากและอยู่ใกล้กับเขตเมืองของกรุงเทพมหานครมากกว่าอำเภอเมืองของแต่ละจังหวัดนั่นเอง

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของความหนาแน่นในช่วงที่ผ่านมา จะเห็นว่าเขตเมืองชั้นในถึงจุดอิ่มตัว ไม่สามารถจะเพิ่มความหนาแน่นได้อีก อัตราการขยายตัวจึงลดลงจนติดลบ เช่นเขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตปทุมวัน เขตสัมพันธวงศ์และเขตบางรัก ประชากรจึงเริ่มออกไปตั้งถิ่นฐานตามชานเมือง ในจังหวัดปริมณฑลที่สามารถเดินทางสู่แหล่งงานในกรุงเทพมหานครได้สะดวก ทำให้พื้นที่รอบนอกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยมีการขยายตัวของประชากรในอัตราสูงมากถึงร้อยละ 10-20 ต่อปี เช่น อำเภอเมือง และอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร เช่น บางขุนเทียนและบางกะปิ (แผนที่ 3.8)

1.3.3 การกระจายตัวของประชากร

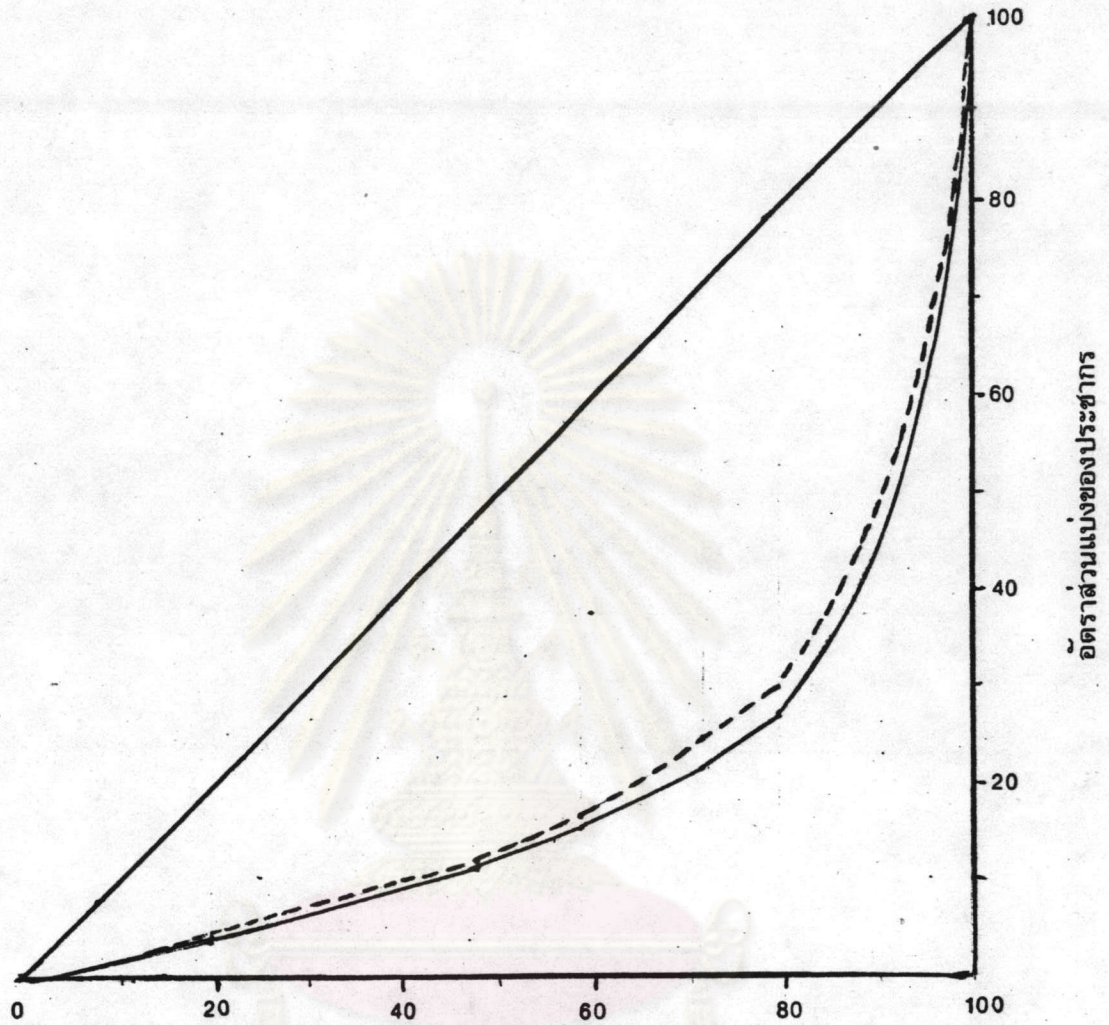
จากการวัดการกระจายตัวของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว พบว่าการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่ทั้ง 2 ปี มีค่าเข้าตรรกษณ์การกระจายตัวของประชากรเข้าใกล้ 0 ซึ่งแสดงว่า การตั้งถิ่นฐานของประชากรมีการกระจายตัวมาก และมีแนวโน้มในการกระจายตัวเพิ่มขึ้นจาก 0.51 ในปี 2520 เป็น 0.49 ในปี 2530 (ค่าตรรกษณ์ลดลงแสดงว่าการกระจายตัวเพิ่มขึ้น) (ตารางที่ 3.12 และแผนภูมิภาพที่ 3.2)

$$\text{ค่าตรรกษณ์ในการกระจายตัว} = \frac{\text{ร้อยละสะสมของพื้นที่} - \text{ร้อยละสะสมของประชากร}}{\text{ร้อยละสะสมของพื้นที่}}$$

ตารางที่ 3.12 แสดงการกระจายตัวของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี 2513 - 2530

จังหวัด	พื้นที่		ขนาดประชากร (คน)						อัตราส่วนสะสม (%)		
			พ.ศ. 2520		พ.ศ. 2530		ความหนาแน่น (คน/กม. ²)		พื้นที่	% ของขนาดประชากร	
	ตร.กม.	%	คน	%	คน	%	2520	2530		%	2520
ปทุมธานี	1528.157	20.0	301,843	4.6	415,193	5.0	198	272	20.0	5.2	5.0
นครปฐม	2177.770	28.5	506,780	7.8	619,518	7.5	233	285	48.5	14.5	12.5
สมุทรสาคร	851.224	11.1	250,073	3.9	334,170	4.0	294	393	59.6	18.9	16.5
สมุทรปราการ	890.240	11.7	465,845	7.2	741,905	9.0	523	833	71.3	26.2	25.5
นนทบุรี	622.751	8.2	319,146	4.9	571,871	6.9	513	918	79.5	32.1	32.4
กทม.	1,568.737	20.5	4,658,585	71.6	5,609,352	67.6	1,970	3576	100.0	100.0	100.0
รวม	7,638.919	100.0	6,502,272	100.0	8,292,009	100.0	851	1,086	378.9	185.2	191.9

ที่มา : สำนักงานทะเบียนราษฎร



อัตราส่วนแบ่งของพื้นที่

--- ปี 2530

— ปี 2520

แผนภูมิ 3.2 แสดงการกระจายตัวของประชากร

การศึกษาได้คาดว่า ประชากรของกรุงเทพฯ จะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าในจังหวัดปริมณฑล ในช่วง 10 ปีข้างหน้า คิดเป็นจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 2.4 ล้านคน สัดส่วน 1 ใน 2 ของประชากรที่เพิ่มขึ้นนี้ มีจำนวนประชากรประมาณ 1.14 ล้านคน อยู่ในกรุงเทพมหานคร ส่วนที่เหลือจะกระจายไปอยู่ในจังหวัดนนทบุรีและสมุทรปราการ สำหรับนครปฐมยังมีลักษณะเป็นชนบทอยู่มาก มีอัตราเพิ่มของประชากรค่อนข้างต่ำ การประมาณการณ์ประชากรกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นการประมาณการณ์ถึงทุก 5 ปี จนถึงปี 2540 โดยใช้ข้อมูลแนวโน้มในอดีตของแต่ละพื้นที่เป็นข้อมูลพื้นฐาน (ตาราง 3.13)

ตารางที่ 3.13 การประมาณการณ์ประชากรกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2535 และ 2540

หน่วย : คน

จังหวัด	2520	2530	2535	2540
กรุงเทพมหานคร	4,658,585	5,609,352	6,155,198	6,754,160
นนทบุรี	319,416	571,871	765,189	1,024,724
ปทุมธานี	301,843	415,193	486,950	571,109
สมุทรปราการ	465,845	741,905	936,271	1,181,558
สมุทรสาคร	250,073	334,170	386,294	446,548
นครปฐม	506,780	619,518	684,969	757,336
รวม	6,502,272	8,292,009	9,414,871	10,735,435

โดยสรุปแล้วจะเห็นว่า กรุงเทพฯและปริมณฑลมีการขยายตัวทั้งด้านพื้นที่ เศรษฐกิจและประชากร ในด้านพื้นที่ การขยายตัวเป็นไปโดยรอบทิศทางตามเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ เริ่มมีการขยายตัวในอัตราสูงเมื่อมีถนนวงแหวนรอบนอก ถนนรัตนาธิเบศร์ และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งเพิ่มความสะดวกในการเดินทางจากพื้นที่ใกล้เคียงและดินแดนเบื้องหลัง ไปสู่จุดหมายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่อื่น ๆ ประกอบกับเขตใจกลางเมือง ประชากรที่กระจุกตัวอยู่ก็ถึงจุดอิ่มตัว จึงเริ่มอพยพออกไปอยู่ตามเขตชานเมืองใน

จังหวัดใกล้เคียง ที่มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดถนนสายใหม่ ๆ ซึ่งทำให้สามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งงานได้สะดวกแม้จะอยู่ในเขตชานเมือง

ทางด้านเศรษฐกิจก็มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่เริ่มลดบทบาทลง เนื่องจากมีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในประเทศ ประกอบกับการลงทุนในกรุงเทพต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก จึงทำให้อุตสาหกรรมและธุรกิจบางอย่างหันออกไปเลือกที่ตั้งในภูมิภาคมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม กรุงเทพมหานครและปริมณฑลก็ยังคงเป็นศูนย์กลางความเจริญ และเป็นตัวจักรสำคัญในการพัฒนาประเทศ เนื่องจากยังคงเป็นศูนย์กลางในเรื่องของข้อมูล ข่าวสาร การบริการ และการบริหารประเทศ

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครนั้นแม้จะมีบทบาทน้อยเมื่อเทียบกับฝั่งตะวันออก แต่ปัจจุบันกำลังเป็นพื้นที่ที่ได้รับความสนใจให้เป็นพื้นที่ที่จะรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นการขยายตัวของประชากร พื้นที่เมือง หรือโรงงานอุตสาหกรรมก็ตาม เนื่องจากมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ โดยเฉพาะระบบถนน ที่นับว่าเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่และ เป็นแรงดึงดูดให้มีการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่และการอพยพเข้าของประชากรในจังหวัดใกล้เคียง

2. พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

2.1 สภาพกายภาพ

2.1.1 สภาพภูมิศาสตร์

พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในฝั่งตะวันตก ประกอบไปด้วยพื้นที่อำเภอลาดหลุมแก้ว และบางส่วนของอำเภอเมือง และอำเภอสสามโคก จังหวัดปทุมธานี อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางกรวย อำเภอไทรน้อย และบางส่วนของ อำเภอเมือง และปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เขตตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ภาษีเจริญ ราษฎร์บูรณะ หนองแขม และบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐมทั้งจังหวัด จังหวัดสมุทรปราการในบางส่วนของอำเภอเมือง และอำเภอพระประแดง และ จังหวัดสมุทรสาครทั้งจังหวัด

พื้นที่ทั้งหมดที่กล่าวมา เป็นพื้นที่ที่อยู่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครหรือฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา แต่พื้นที่ที่อยู่สองข้างถนนวงแหวนรอบนอกและรัตนานิเบศร์ และ

ได้รับอิทธิพลจากถนนดังกล่าวโดยตรงคือ อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางกรวย และบางส่วนของ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

พื้นที่ดังกล่าวมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเพียง 6 เมตร และมีความสูงแตกต่างกันน้อยมาก แหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญนอกจากน้ำฝนแล้ว คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีคลองซอยแยกออกไปมากมายเต็มพื้นที่ ซึ่งใช้เป็นทั้งแหล่งน้ำทางการเกษตรและใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำที่สำคัญมากในอดีต ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ผ่านพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จึงทำให้เปลี่ยนมาใช้เส้นทางถนนกันมากขึ้น คลองที่สำคัญ ๆ ได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองมหาสวัสดิ์ คลองบางม่วง คลองบางใหญ่ คลองบางไผ่และคลองพระพิมล

ลักษณะดิน ดินที่พบทั่วไปในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นดินที่เกิดจากการทับถมของตะกอนที่ถูกลำน้ำพัดพามา มีลักษณะเป็นดินเหนียวการระบายน้ำลงความอุดมสมบูรณ์ปานกลางถึงสูง เหมาะแก่การปลูกข้าวและพืชผักผลไม้ มีชื่อเรียกและการใช้ประโยชน์ต่าง ๆ ดังนี้ (แผนที่ 3.9)

1. ดินชุดบางเขน (Br : Bang Khen Series)

เป็นดินที่พบมากที่สุด เกิดจากการทับถมของตะกอน น้ำกร่อย พบมากในเขตที่ราบห่างจากชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ น้ำท่วมเฉพาะฤดูฝน เป็นดินที่มีดินบนลึกประมาณ 30 ซม. เป็นดินเหนียวมีสีเทาเข้มถึงดำ การระบายน้ำเลว ปฏิกริยาของดินเป็นกรดเล็กน้อย (ค่าความเป็นกรดเป็นด่าง 6.0-6.5) ความอุดมสมบูรณ์ค่อนข้างสูง เหมาะแก่การปลูกข้าวแบบนาดำบางแห่งที่ติดกับคลองสามารถทำนาได้ปีละ 2 ครั้ง ไม่เหมาะแก่การปลูกพืชไร่ เนื่องจากการระบายน้ำของดินไม่ดี และน้ำหนักท่วม ถ้ายกร่องให้สูงก็จะปลูกผักหรือพืชไร่ได้บ้าง

2. ดินชุดบางเลน (BI-Ca : Cacareous Variet)

พบมากรองจากชุดบางเขน พบในที่ราบน้ำท่วมถึง เป็นดินที่ตื้นชั้นบนลึกประมาณ 30-60 ซม. เกิดจากการทับถมของตะกอนน้ำทะเล มีการระบายน้ำเลว ดินมีสีเทาเข้มถึงดำ ปฏิกริยาของดินมีความเป็นกลาง มีความอุดมสมบูรณ์สูง เหมาะแก่การปลูกข้าวแบบนาหว่าน เพราะเป็นพื้นที่ที่น้ำท่วมถึงไม่เหมาะแก่การปลูกพืชไร่



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก

และ

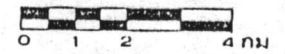
ถนนรัตนวิเบศร์

ต่อ

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.9

แสดง ประเภทของดิน



ที่มา: กองสำรวจดิน

- สัญลักษณ์ :
- Bang len (BI-ca)
 - Bang len (BI)
 - Bang len (BI-r)
 - Bangkhen
 - Bangkok
 - Thonburi
 - Sena
 - Thanyaburi
 - Bangkhen
 - Overwash phase
 - Ayutthaya
 - Rangsit
 - Ongkharak
 - Undifferentiated ridged acid soil

3. ดินชุดบางกอก (Bk : Bangkok Series)

พบมากในเขตที่ราบน้ำท่วมไม่ถึง พื้นที่เกือบราบเรียบ มีดินบนลึกประมาณ 25-30 ซม. ดินเป็นดินเหนียวบางที่ก็เป็นโคลน สีพื้นเป็นสีเทาเข้มถึงดำ ปฏิกริยาของดินเป็นกรดเล็กน้อยถึงปานกลาง (ค่าความเป็นกรดเป็นด่าง 6.0-7.0) มีการระบายน้ำเลว ความอุดมสมบูรณ์ค่อนข้างสูงถึงสูง จัดเป็นดินชั้นหนึ่งสำหรับการปลูกข้าว ถ้าน้ำมากจะปลูกข้าวในฤดูแล้งได้ พืชไร่ที่ปลูกได้เช่น ถั่ว ข้าวโพด แตงโม โดยทั่วไปจะปลูกข้าวนาดำให้ผลผลิตประมาณ 40 ถึงต่อไร่

4. ดินชุดบางเลน (Bl : Bang Len Series)

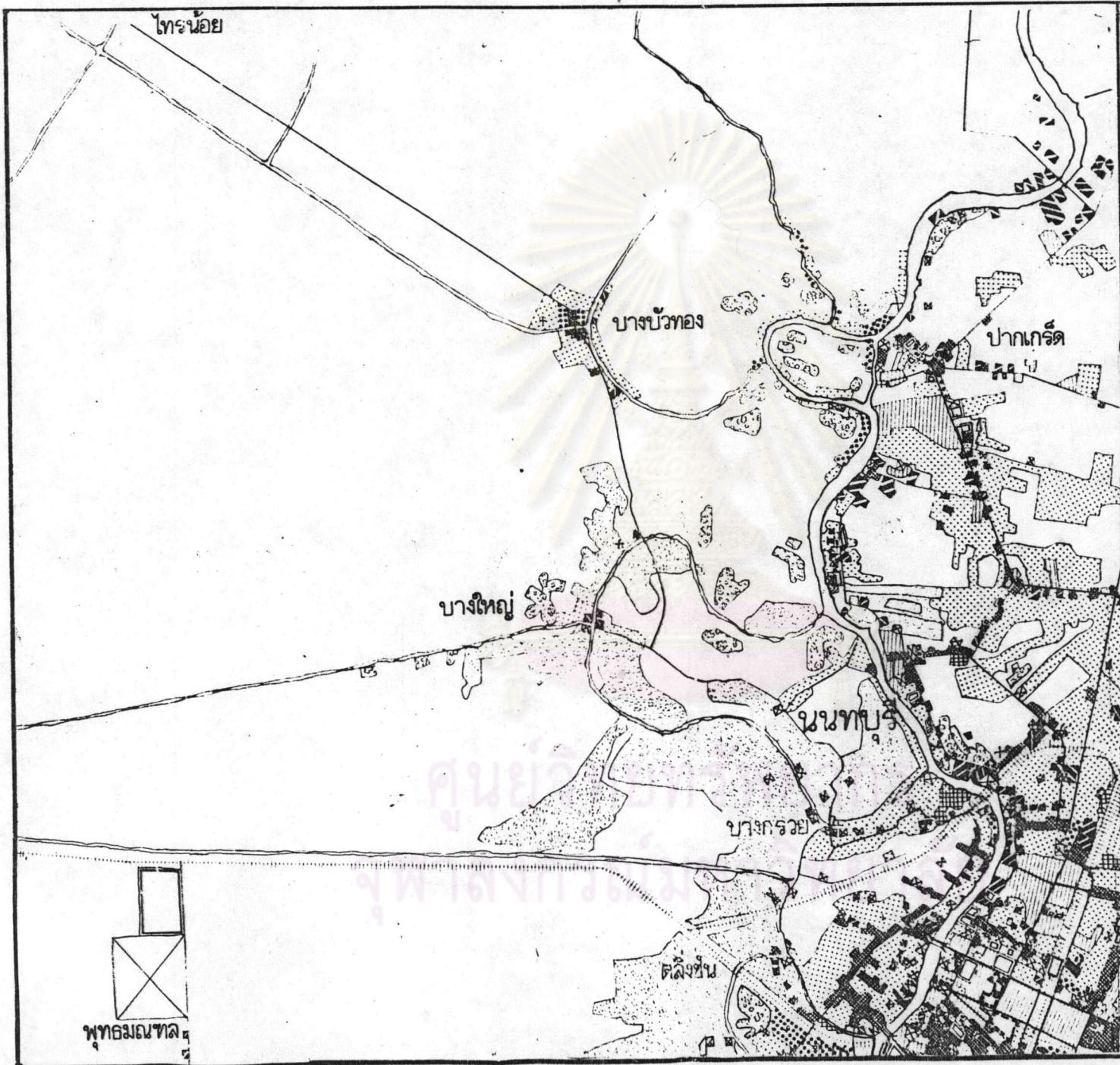
พบในที่ราบน้ำท่วมถึง เป็นดินเหนียว มีการระบายน้ำเลว สีพื้นดินสีเทาเข้มมากจนถึงดำ ดินบนลึกประมาณ 30-60 ซม. ปฏิกริยาของดินเป็นด่าง มีความอุดมสมบูรณ์สูง ดินดี เหมาะแก่การปลูกข้าว โดยทั่วไปปลูกข้าวแบบนาหว่าน ผลผลิต 40-50 ถึงต่อไร่ ถ้ามีการป้องกันไม่ให้น้ำจากแม่น้ำท่วมได้และเปลี่ยนจากนาหว่านเป็นนาดำและใส่ปุ๋ยจะช่วยเพิ่มผลผลิตได้มาก

บริเวณที่เหลือ ทางตอนเหนือของพื้นที่เป็นดินชุดเสนารังสิตและบางเลน (Bl - r) ซึ่งมีสัดส่วนน้อย ล้วนเป็นดินเหนียว มีการระบายน้ำเลว แต่จะมีปฏิกริยาความเป็นกรดจัดในดินชุดรังสิตและชุดเสนา ที่มีค่าความเป็นกรดเป็นด่างถึง 4.5-5.0 นิยมปลูกข้าวแบบนาหว่านในบริเวณที่มีดินประเภทต่าง ๆ นี้

จากลักษณะดินที่มีความอุดมสมบูรณ์ค่อนข้างสูงถึงสูงและมีปริมาณน้ำที่มากพอ ทำให้เขตพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครเป็นเขตเพาะปลูกที่ผลิตสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าว ผลไม้ ผัก ฯลฯ ส่งเป็นอาหารให้แก่ประชากรในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง

2.1.2 การใช้ที่ดิน

พื้นที่ส่วนใหญ่ของฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่เกษตรกว่า 80 % (แผนที่ 3.10 และ 3.11) เมื่อพิจารณาตัวเลขแสดงการถือครองทางการเกษตรแล้ว จะเห็นว่า ร้อยละ 76.2 จะเป็นที่นา รองลงมาคือ สวนผลไม้และไม้ยืนต้น ในช่วงปี 2521-2531 พื้นที่เกษตรถูกบุกรุกเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่เมือง โดยมากอยู่ในฝั่งตะวันออก ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดนนทบุรี ได้รายงานไว้ว่าพื้นที่เกษตรในจังหวัดนนทบุรี มีการเปลี่ยนแปลงการใช้



ภาควิชาการวางผังนภาคและเมือง

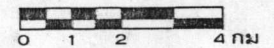
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนวิเบศร์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

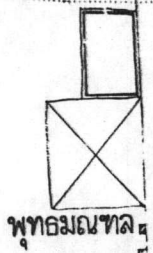
แผนที่ : 3.10

แสดง : การใช้ที่ดิน พ.ศ. 2520

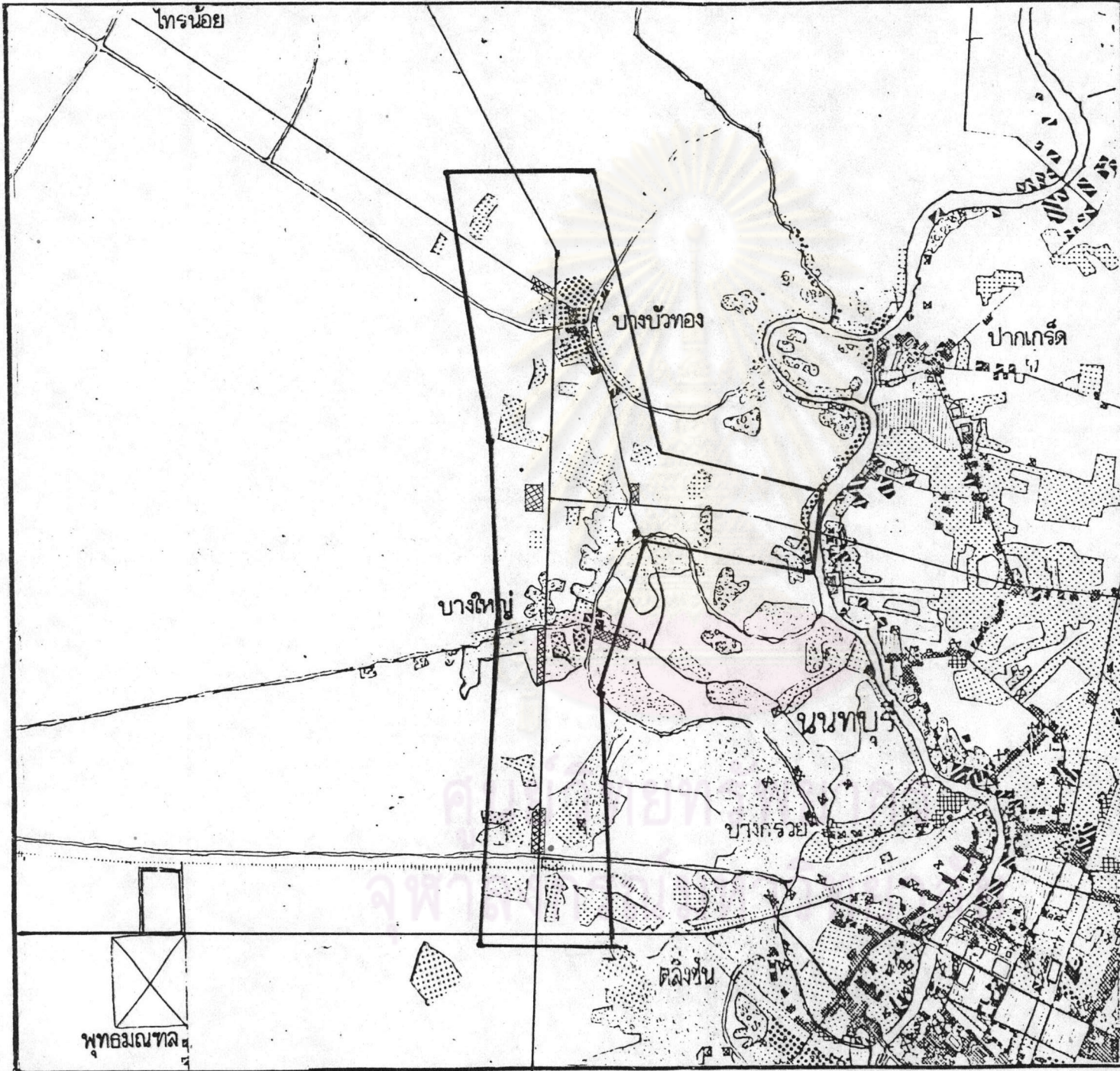


ที่มา : กรมแผนที่ทหาร
สำนักผังเมือง

- สัญลักษณ์ :
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
 - สวนสาธารณะ
 - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
 - อาคารรูปโถง อาคารรูปการ
 - พานิชยกรรม
 - สวนสาธารณะ
 - อุตสาหกรรม
 - และคลังสินค้า
 - สวนผลไม้
 - สถาบันราชการ
 - บ่อปลา
 - สถาบันการศึกษา
 - ที่งนา



พุทธมณฑล



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง

อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ


ถนนรัตนวิเบศร์

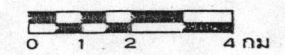
— ตล

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร




แผนที่ : 3.11

แสดง : การใช้ที่ดิน พ.ศ. 2530

(เฉพาะในเขต )



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร
สำนักผังเมือง

- สัญลักษณ์ :
-  ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
 -  ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
 -  ศาลาชุมชน
 -  สวนสาธารณะ
 -  สวนผลไม้
 -  สวนสาธารณะ
 -  สวนผลไม้
 -  สวนสาธารณะ
 -  สวนผลไม้

พุทธมณฑล

ตารางที่ 3.14 แสดงการถือครองทางการเกษตรของจังหวัดนนทบุรี ในปี 2521และ2531

หน่วย : ไร่

อำเภอ	พื้นที่ถือครองทั้งสิ้น		นาข้าว		ไร่	สวนผลไม้-ไม้ยืนต้น		ผัก		ไม้ดอก-ไม้ประดับ	
	2521	2531	2521	2531	2521-2531	2521	2531	2521	2531	2521	2531
เมือง	14,718	9,495	3,374	3,111	-	11,164	6,334	180	-	-	50
ปากเกร็ด	26,607	17,772	20,043	12,342	-	5,779	5,219	785	209	-	2
บางกรวย	18,982	24,106	1,793	1,200	-	13,393	11,411	3,796	6,495	-	5,000
บางบัวทอง	57,715	48,682	52,541	41,950	-	3,231	3,744	1,943	2,552	-	436
บางใหญ่	49,385	42,084	39,578	32,735	-	8,992	7,321	815	1,230	-	798
ไทรน้อย	104,547	94,842	98,516	89,289	-	5,409	4,752	622	593	-	208
รวม	271,954	236,981	215,845	180,627	-	47,968	38,781	8,141	11,079	-	6,494

ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดนนทบุรี

ประโยชน์เป็นแสนไร่ เช่น เปลี่ยนจากที่นาหรือสวนผลไม้เป็นบ้านจัดสรร จากสวนผลไม้เป็นไร้ฝักและสวนไม้ดอก-ไม้ประดับ หรือจากพื้นที่ที่ทำการเกษตรกลายเป็นพื้นที่ที่รอการเปลี่ยนแปลงแทน โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของการถือครองทางการเกษตรในภาพรวม -1.3 % ต่อปี เมื่อพิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทแล้วพบว่า ที่นามีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือ มีพื้นที่ลดลงถึง 35,218 ไร่ คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ย -1.6 % ต่อปี และไม้ผล-ไม้ยืนต้นลดลง 9,187 ไร่ หรือ -1.9% ต่อปี โดยจะลดมากในช่วง 3 ปีหลัง (2528-2531) ในขณะที่ไร้ฝักจะเพิ่มมากในช่วงปี 2521-2528 กว่า 6,000 ไร่ แต่หลังจากปี 2528 แล้วก็ถูกบุกรุกเพื่อพัฒนาเป็นที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรเสียส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในเขตอำเภอบางบัวทอง ส่วนไม้ดอก-ไม้ประดับ มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอำเภอบางกรวย ซึ่งส่วนใหญ่ทำการเกษตรในรูปแบบของการปลูกไม้ดอก-ไม้ประดับใส่กระถางขายตามข้างทางถนนวงแหวนรอบนอก (ตาราง 3.14)

การใช้ที่ดินในปัจจุบัน พื้นที่เกษตรถูกรุกรานมากขึ้นมากในเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ด และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ส่วนพื้นที่เกษตร ที่มีแนวโน้มว่าจะถูกบุกรุกในอัตราที่สูงที่สุดคือ พื้นที่สองข้างถนนวงแหวนรอบนอก ถนนรัตนาธิเบศร์และบางกอกน้อย-นครชัยศรี ซึ่งถือว่าเป็นตัวการสำคัญในการเปิดพื้นที่เกษตรเพื่อให้เป็นแหล่งพักอาศัย พานิชยกรรมและอุตสาหกรรมมากขึ้น

2.1.3 ระบบจราจรและขนส่ง

ในการเดินทางของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตก ของกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางการเดินทางหลัก ๆ คือ (ตารางที่ 3.15-3.16 และแผนที่ 3.12-3.13)

1. ทางน้ำ ถือว่าเป็นเส้นทางการเดินทางที่สำคัญมาก โดยมีคลองสายหลักที่ประชากรใช้ในการเดินทางประจำคือ

- คลองมหาสวัสดิ์ มีจุดเปลี่ยนพาหนะจุดใหญ่ที่สุดอยู่ที่ท่าช้าง (ระหว่างทางมีจุดเปลี่ยนพาหนะจุดย่อย อยู่บริเวณปากคลองมหาสวัสดิ์ช่วงที่บรรจบกับคลองบางกอกน้อย บริเวณวัดชัยพฤกษ์มาลา) มีเรือโดยสารสายคุณโกย-ฉิมพลีให้บริการเป็นเรือหางยาวมีจุดหมายปลายทางที่ท่าช้าง

- คลองแม่น้ำอ้อม การเดินทางโดยใช้คลองนี้มีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางระหว่างทำนายนนทบุรี-ทำนابقางใหญ่ ระหว่างทางไม่มีจุดเปลี่ยนพาหนะจุดใหญ่ ๆ ที่เด่นชัด มีการให้บริการทั้งเรือโดยสารทางยาวและเรือสองตอน

- คลองบางใหญ่ มีเรือโดยสารสายทต-ทำนابقางใหญ่ ในช่วงเช้าของวันจันทร์-ศุกร์ จะมีเรือทางยาวแล่นจากคลองบางใหญ่จนถึงท่าช้างต่อเที่ยวด้วย โดยใช้เส้นทางคลองบางใหญ่-คลองอ้อม-คลองบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยา

- คลองบางกอกน้อย มีเรือโดยสารที่ใช้เส้นทางน้อยอยู่ 4 สายด้วยกันคือ บางใหญ่-ท่าช้าง, บางม่วง-ท่าช้าง, มหาสวัสดิ์-ท่าช้าง (หรือคุณโกย-ฉิมพลี) และคลองชักพระ-ท่าช้าง ซึ่งในปัจจุบันมีการให้บริการเหมือนเดิมคือ บางใหญ่-ท่าช้างและคลองมหาสวัสดิ์-ท่าช้าง ส่วนอีก 2 สายมีการให้บริการเฉพาะช่วงเช้าและเย็นเพียง 2-3 เที่ยวเท่านั้น เนื่องจากหันไปใช้การเดินทางทางบกแทน

- คลองพระพิมล-คลองบางบัวทอง มีเรือโดยสารทางยาวให้การบริการระหว่างบางบัวทอง-ไทรน้อยและบางบัวทอง-ทำนายนนทบุรี

ตารางที่ 3.15 แสดงจำนวนเรือโดยสารทางยาว ณ ท่าเรือต่างๆ

หน่วย : เที่ยว/วัน.

เส้นทาง	จำนวนเรือโดยสาร (เที่ยวไป + กลับ)		หมายเหตุ
	พ.ศ. 2524	พ.ศ. 2528	
1. ท่าช้าง-บางเขื่อนกั้น	66	34	ลด 22
2. ท่าช้าง-บางใหญ่	206	255	เพิ่ม 49
3. บางใหญ่-นนทบุรี	159	139	ลด 20
4. นนทบุรี-ไทรมา	87	86	ลด 1
5. ปากเกร็ด-พระอุดม	104	101	ลด 3
6. ปากเกร็ด-บางบัวทอง	236	163	ลด 73
7. คุณโกย-ฉิมพลี	107	91	ลด 16

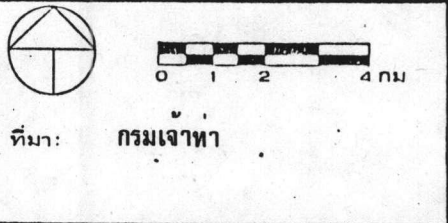
ที่มา : กรมเจ้าท่า



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนธนาธิบดี
ต.ค.
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.13
แสดง ปริมาณการจราจรของเรือ
ทางยาว พ.ศ. 2528



สัญลักษณ์	ปริมาณจราจร	หน่วย
--- (thin dashed line)	< 100	เที่ยว/วัน
— (thin solid line)	101 - 151	"
— (medium solid line)	151 - 200	"
— (thick solid line)	201 - 250	"
— (very thick solid line)	251 - 300	"
— (thickest solid line)	> 300	"

ตารางที่ 3.16 แสดงการโดยสารเรือทางยาว ณ ท่าเรือต่าง ๆ

(หน่วย : คน/วัน)

เส้นทาง	จำนวนเรือโดยสาร (เที่ยวไป+กลับ)		หมายเหตุ
	พ.ศ. 2524	พ.ศ. 2528	
1. ท่าช้าง-บางเขือกหนึ่ง	810	472	ลด 338
2. ท่าช้าง-บางใหญ่	4331	5975	เพิ่ม 1644
3. บางใหญ่-นนทบุรี	3067	2279	ลด 788
4. นนทบุรี-ไทรมา	1628	1214	ลด 414
5. ปากเกร็ด-พระอุดม	2673	2467	ลด 206
6. ปากเกร็ด-บางบัวทอง	4745	3743	ลด 1002
7. คูณโกย-ฉิมพลี	1575	1671	เพิ่ม 96

ที่มา : กรมเจ้าท่า

โดยสรุปในการสัญจรทางน้ำของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร นั้น มีเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทาง (พิจารณาจาก ปริมาณการให้และการใช้บริการเรือโดยสารประจำทางของกรมเจ้าท่า) คือคลองบางกอกน้อยโดยผู้โดยสารส่วนใหญ่มาจากคลองบางใหญ่ และคลองมหาสวัสดิ์แล้วเชื่อมต่อกับคลองบางกอกน้อยไปออกแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีจุดหมายปลายทางหรือจุดเปลี่ยนพาหนะที่ท่าช้างส่วนใหญ่การให้บริการเรือโดยสารประจำทางจะมีการใช้บริการของผู้โดยสารลดลง เนื่องจากการพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ซึ่งมีการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ให้ความสะดวกในการเดินทางมาก และสามารถเข้าถึงเขตชั้นในได้รวดเร็ว แต่เส้นทางที่ยังมีการให้และการใช้บริการเรือโดยสารประจำทางมากที่สุดและเพิ่มมากขึ้นคือสายท่าช้าง-บางใหญ่ ซึ่งใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย และสิ้นสุดเส้นทางที่ทำน้ำอำเภอบางใหญ่ ที่การให้บริการยังคงมีอยู่มากเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของประชากรในบริเวณริมคลองบางกอกน้อย ซึ่งสามารถเข้าถึงแหล่งงานในพื้นที่เมืองฝั่งตะวันออกได้อย่างสะดวกเพียงวิธีเดียวคือ การสัญจรทางน้ำ

2. ทางบก ในอดีตเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางนอกจากทางน้ำแล้ว ประชากรนิยมใช้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย) ซึ่งนับว่าเป็นโครงหลักของพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครนอกจากนั้นก็มียถนนสายวัดศรีประวัติ-บางขุนนนท์ ซึ่งสภาพถนนไม่ว่าจะเป็นทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 หรือถนนสายวัดศรีประวัติ-บางขุนนนท์ มีสภาพทรุดโทรม ผิวถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ มีช่องทางแคบและไม่มีไหล่ทาง โดยเฉพาะทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ช่วงเข้าอำเภอบางกรวย ในปัจจุบันได้เกิดเส้นทางคมนาคมทางบกบนพื้นที่หลายสายด้วยกัน เช่น ทางหลวงพิเศษหมายเลข 340 (ช่วงตลิ่งชัน-บางบัวทอง) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 338 (บางกอกน้อย-นครชัยศรี) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340 (บางบัวทอง-สุพรรณบุรี) และถนนรัตนธิเบศร์ (กรมโยธาธิการเป็นผู้รับผิดชอบ) ฯลฯ ซึ่งปัจจุบันมีการให้บริการรถโดยสารประจำอยู่ 5 สายด้วยกัน คือ สาย 337 (บางบัวทอง-วัดปากน้ำ) สาย 134 (บางบัวทอง-สวนจตุจักร) สาย 127 (บางบัวทอง-ปิ่นเกล้า) สาย 128 (บางใหญ่-กรุงธน) สายบางบัวทอง-บางใหญ่ โดย 2 สายแรกใช้เส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก-ถนนรัตนธิเบศร์ ส่วนสาย 127 และ 128 ใช้เส้นทางถนนวงแหวนรอบนอก และถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ส่วนสายสุดท้ายเป็นการเดินทางภายในพื้นที่ฝั่งตะวันตกโดยใช้ถนนวงแหวนรอบนอก นอกจากนั้นก็ยังมีเส้นทางเก่า คือ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ซึ่งยังคงมีการใช้บริการมากเช่นกัน คือ สาย 337 (เก่า) มี 3 เส้นทาง โดยมีจุดเริ่มต้นที่ทำนายนทบุรีและมีจุดหมายปลายทาง 3 จุด คือ อำเภอบางกรวย อำเภอบางใหญ่ และอำเภอบางบัวทอง แต่ปัจจุบันลดความสำคัญลง เนื่องจากมีการก่อสร้างถนนสายหลักสายใหม่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษหมายเลข 340 หรือที่รู้จักกันในชื่อของถนนวงแหวนรอบนอก และอีกเส้นหนึ่งคือถนนรัตนธิเบศร์ ถนนสองสายนี้เป็นถนนสายหลักที่ได้ทำการศึกษาอิทธิพลต่อพื้นที่ศึกษามีรายละเอียดเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของแต่ละโครงการดังนี้ (แผนที่ 3.14-3.15)

ถนนวงแหวนรอบนอก (The Outer Ring Road)

ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครเส้นนี้ กรมทางหลวงได้ริเริ่มขึ้นมาและได้รับความเห็นชอบจากสำนักผังเมือง เดิมได้บรรจุอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519)


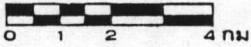
วัตถุประสงค์ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรซึ่งติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยให้รถที่มาจากภาคต่าง ๆ เช่น ภาคเหนือ ภาคกลางด้านตะวันออกและตะวันตก หรือทางภาคใต้ สามารถเดินทางไปยังภาคอื่น ๆ ได้ โดยไม่ต้องผ่านเข้ากรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย






เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนธนิษธานีเบสท์
ต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่: 3.14
แสดง: ระบบจราจรและขนส่งของพื้นที่
ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
(อดีต)

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร

สัญลักษณ์ :

-  ทัดตั้งจังหวัด
-  ทัดตั้งอำเภอ
-  ทางรถไฟ
-  ถนน
-  แม่น้ำ

ลักษณะของโครงการ

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร หรือถนนวงแหวนรอบนอกชั้นแบ่งออกเป็น 4 ตอน มีระยะทางทั้งสิ้น 136 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดแต่ละตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เริ่ม กม.ที่ 0 ที่อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี อยู่ที่บริเวณจุดตัดของทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางบัวทอง-ไทรน้อย) กับแนวต่อเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340 (บางบัวทอง-สุพรรณบุรี) และสิ้นสุดตอนที่ 1 ที่บริเวณจุดตัดกับถนนสายธนบุรี-ปากท่อรวมความยาวทั้งสิ้น 33 กิโลเมตร ในการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 3 ช่วงคือ

- ช่วงที่ 1 บางบัวทอง-ตลิ่งชัน กม. ที่ 0+225 อำเภอ บางบัวทอง-กม. 15+931.60 ตลิ่งชันยาวทั้งสิ้น 15.689 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างเมื่อ 19 เมษายน 22 เป็นทางแบบ 2 ช่องจราจร แต่ช่วงต่อระหว่างอำเภอบางใหญ่และบางกรวย-ตลิ่งชัน เป็นแบบ 4 ช่องจราจร มีไหล่ทางด้านในปลูกหญ้า (Sodding) ผิวจราจรลาดยางค่าก่อสร้างประมาณ 143 ล้านบาท สร้างเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2524

- ช่วงที่ 2 ตลิ่งชัน-บางแค เริ่มจากจุดตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 338 (บางกอกน้อย-นครชัยศรี) ถึงถนนเพชรเกษมบริเวณบางแค ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นทางมาตรฐาน SD แบบ 4 ช่องจราจร (ทางมาตรฐาน SD คือ ถนนที่สร้างเพื่อรองรับปริมาณการจราจรมากกว่า 8,000 คันต่อวัน ผิวจราจรชั้นสูง ความกว้างของทางที่แบ่งแยกการจราจรไป-กลับกว้างข้างละ 7 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.60 เมตร) ผิวจราจรเป็นคอนกรีต ค่าก่อสร้างประมาณ 304 ล้านบาท สร้างเมื่อกันยายน 2529

- ช่วงที่ 3 แยกทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม)-ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (ธนบุรี-ปากท่อ) ระยะทาง 7.7 กิโลเมตร เป็นทางมาตรฐาน SD แบบ 4 ช่องจราจร ผิวคอนกรีต สร้างเมื่อต้นปี 2531 วงเงิน 304 ล้านบาท

ตอนที่ 2 จากบริเวณถนนธนบุรี-ปากท่อ ไปตัดกับสายดาวคะนอง-ป้อมพระจุล และเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาไปฝั่งตะวันออกตัดทางหลวงสายบางนา-สมุทรปราการและลำโรง-บางพลี-บางบ่อ-คลองด่าน (ถนนเทพารักษ์) รวมระยะทาง 23 กิโลเมตร

ตอนที่ 3 จากตอนที่ 4 ขึ้นไปทางเหนือไปตัดทางสายหลัก 4 มีนบุรี และสายแยกไปลำลูกกา แล้วไปตัดถนนพหลโยธิน พบทางสายเอเชียตอนเหนือของด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง อำเภอบางปะอิน ซึ่งเป็นปลายทางของถนนวงแหวนบริเวณกิโลเมตรที่ 136 ตอน 3 นี้ยาว 53 กิโลเมตร

ตอนที่ 4 เริ่มจากจุดตัดถนนเทพารักษ์ขึ้นไปทางเหนือผ่านถนนบางนา-ตราด ประมาณกิโลเมตรที่ 9 แล้วไปตัดทางหลวงสายใหม่ ซึ่งเริ่มจากปลายซอยอโศกขนานกับทางรถไฟไปยังลาดกระบังและไปตัดทางสายบางกะปิ-มีนบุรีรวมยาวประมาณ 26 กิโลเมตร

ตอนที่ 2 - 4 จากบางขุนเทียน ไปสิ้นสุดโครงการที่อำเภอบางปะอิน นั้นเนื่องจากสถานการณ์ทางการเงินไม่อำนวย รัฐบาลจึงมีนโยบายให้เอกชนมาลงทุนก่อสร้างเป็นทางหลวงสัมปทาน

งบประมาณ โครงการนี้เป็นโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ แต่ในระหว่างแผนฯ 3 นั้น แหล่งเงินกู้ต่าง ๆ ไม่มีนโยบายที่ให้ความสนใจในการลงทุนถนนสายนี้ โครงการจึงถูกเลื่อนมาจนกระทั่งถึงช่วงแผนฯ 4 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการและประกอบกับในปี พ.ศ. 2519 รัฐบาลเดนมาร์กได้จัดสรรเงินกู้เดนมาร์กไม่มีดอกเบี้ยจำนวนหนึ่งให้แก่รัฐบาลไทยที่จะดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ กรมทางหลวงจึงได้ขอใช้เงินกูนี้นั้นส่วนหนึ่งมาทำการสำรวจหาแนวทางที่เหมาะสมใช้เวลา 1 ปีเศษ (กรกฎาคม 2520 - ตุลาคม 2521) ผลการศึกษาสรุปว่าโครงการนี้ควรเร่งดำเนินการอย่างรีบด่วน จะใช้เงินทั้งสิ้นในการก่อสร้าง 4,500 ล้านบาท (ค่าก่อสร้าง 3,600 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 700 ล้านบาท ค่าสำรวจ ออกแบบและคุมงาน 200 ล้านบาท) ระยะทางทั้งสิ้น 136 กิโลเมตร แต่ถ้าคิดเฉพาะช่วงที่ 1 ตอนที่ 1 ซึ่งเป็นตอนที่ทำการศึกษานั้น เสียค่าการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 18-20 ล้านบาท โดยบริษัทสหกลเอ็นจิเนียริ่งจำกัดเป็นผู้ประมูลได้ในวงเงิน 412,997,314 บาท กำหนดก่อสร้าง 800 วันนับแต่วันลงนาม (17 เมษายน 2522) ซึ่งการก่อสร้างจริงแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2524 เลยกำหนดไปประมาณ 4-5 เดือน

ทางหลวงพิเศษสายวงแหวนรอบนอกมีความสำคัญต่อประเทศมากเพราะว่าจะมีส่วนช่วยลดการจราจรที่คับคั่งอยู่ในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ทางหลวงพิเศษสายนี้ได้สอดคล้องกับโครงการถนนรัชดาภิเษกและโครงการระบบทางด่วนที่กรุงเทพมหานครและการทางพิเศษเป็นผู้ดำเนินการ โครงการต่าง ๆ นี้ได้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องเชื่อมโยงกันและสำนักผังเมืองให้ความเห็นชอบด้วยทั้งสิ้น ทางกรมทางหลวงคาดไว้ว่าในปี พ.ศ. 2533 การจราจรบนถนนสายนี้

บางส่วนจะมีถึง 17,000 คันต่อวัน และบางส่วน เช่น อุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีถึง 60,000 คันต่อวัน

ถนนรัตนธิเบศร์ (Ratanathibet Road)

ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมกับโครงข่ายทางหลวง จึงมอบให้กรมโยธาธิการดำเนินการ ดั้งนั้นประมาณปลายเดือนธันวาคม 2521 กรมโยธาธิการจึงได้ดำเนินการศึกษา สืบหาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ด้านต่างๆ ที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นดังกล่าว โดยขั้นแรกได้สำรวจความเหมาะสมรวม 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และตอนใต้ของท่าเรือกรุงเทพ ในที่สุดเห็นสมควรดำเนินการเพียง 2 แห่งแรก คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2522 ให้กรมโยธาธิการเป็นเจ้าของเรื่องดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนบริเวณจังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี โดยแต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการขึ้นชุดหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา" ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหลาย ๆ ฝ่าย เช่น อธิบดีกรมโยธาธิการ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมอัยการ ผู้แทนสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีและปทุมธานี โดยมีนายจินดา กุลวัทธิ เป็นผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

กรมโยธาธิการได้มอบให้หน่วยงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กองแผนงาน กรมโยธาธิการรับผิดชอบดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และถนนบริเวณจังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี ในฐานะที่ผู้อำนวยการโครงการเป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการอำนวยการ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตโครงการทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และบริเวณใกล้เคียงเป็นการสนับสนุนการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ไปยังบริเวณปริมณฑล
2. เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคม และขนส่งระหว่างภาคเหนือ หรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันตก และภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคใต้ โดยไม่ต้องใช้เส้นทางผ่านกรุงเทพมหานคร

ลักษณะของโครงการ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนบริเวณจังหวัด
นนทบุรี ประกอบด้วย

1. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลบางกระสอบและตำบลไทรมา อำเภอมะเมือง จังหวัดนนทบุรี ลักษณะเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงความยาวของตัวสะพาน 329.10 เมตร เชิงลาดสะพานด้านละ 108 เมตร รวมความยาวทั้งสิ้น 545.1 เมตร ผิวจราจรแบ่งเป็น 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 4 เมตร ความกว้างของสะพานรวมทั้งคันหินและราวสะพาน กว้าง 21.80 เมตร และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อสะพานนี้เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2528 ว่า "สะพานพระนั่งเกล้า"

2. ถนนเชื่อมต่อกับเชิงลาดสะพานทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับทางหลวงฝั่งตะวันออก โดยตัดกับทางหลวงหมายเลข 3110 (นนทบุรี-สนามบึงน้ำ) ที่ กม.3+620 ต่อเลยไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 306 (ติวานนท์) ที่กม.7+900 และบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 302 (งามวงศ์วาน) ที่บริเวณสามแยกแคลาย ส่วนฝั่งตะวันตกไปตัดกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 (บางกรวย-บางบัวทอง) ที่กม.16+180 และเลยไปบรรจบกับทางหลวงพิเศษสายวงแหวนรอบนอกช่วงตลิ่งชัน-บางบัวทอง ที่ กม. 4+800 ลักษณะถนนเป็นแบบ 4 ช่องจราจร (4 - Lane Divided Highway) ผิวจราจรกว้างข้างละ 7 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ความกว้างของคันทาง 11 เมตร ประกอบด้วยสะพานข้ามคลองจำนวน 4 สะพาน ความยาวของถนนฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร 7.062 กิโลเมตร ฝั่งตะวันออก 4.871 กิโลเมตรรวมความยาวของสายทางทั้งสิ้น 12.478 กิโลเมตร

ระยะเวลาดำเนินการ

1. สักรวจออกแบบ กรมโยธาธิการได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2523 ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Pacific Consultants International Co., Ltd. ร่วมกับ Chiyoda Engineering Consultants Co., Ltd. แห่งประเทศญี่ปุ่น ร่วมกับบริษัท T.P.O. Sullivan and Partners แห่งสหราชอาณาจักรและบริษัท Asian Engineering Consultants Crop. Ltd. แห่งประเทศไทยเป็นผู้สำรวจออกแบบในวงเงินค่าจ้าง 21,346,053 บาท

2. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดที่จะเวนคืนในท้องที่ อำเภอบางใหญ่ บางบัวทอง และอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี เพื่อดำเนินการก่อสร้างงานตามโครงการ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2524 ทำการเวนคืนจนถึงปี 2528 มีเนื้อที่ถูกเวนคืนประมาณ 448 ไร่ มีสิ่งปลูกสร้างที่จะต้องรื้อถอน 183 ราย

3. การดำเนินการก่อสร้าง ได้ว่าจ้างบริษัท Sumitomo Construction Co., Ltd. แห่งประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้รับจ้างเหมาก่อสร้างลงนามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2525 วงเงินค่าจ้างโครงการนี้ 215,420,000 บาท กับอีก 3,088,435,000 เยน ระยะเวลาดำเนินการโครงการนี้คาดไว้ 24 เดือน แต่แล้วเสร็จจริง ๆ และเปิดใช้เมื่อ 1 เมษายน 2528

งบประมาณ

1. กรมโยธาธิการ ได้รับความสนับสนุนจากสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ดำเนินงานการกู้เงินจากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โฟ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (O.E.C.F.) งวดที่ TVIII-3 สำหรับเป็นค่าก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้างเป็นเงิน 5,840,000,000 เยน ในอัตราดอกเบี้ย 3 % ต่อปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี กำหนดใช้คืนภายใน 30 ปี

2. ค่าก่อสร้าง เฉพาะโครงการนนทบุรีนี้ 215,420,000 บาท กับอีก 3,088,435,000 เยน คิดเป็นเงินไทยทั้งสิ้น 505,771,495 บาท (รวมโครงการนนทบุรีและปฐมธานี คิดค่าก่อสร้างเป็นเงินไทยทั้งสิ้น 645,817,650 บาท ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเงินญี่ปุ่น 3,972,000,000 เยน)

ถนนทั้งสองเส้นอยู่ในมาตรฐาน SD คือ มาตรฐานของถนนที่เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรอง (นอกเมือง) ที่มีเขตทางประมาณ 40-60 เมตร (แม้ว่าถนนรัตนธานีเบศรีนั้นกรมโยธาธิการจะเป็นผู้สร้าง แต่ลักษณะของถนนเทียบได้กับมาตรฐานนี้) ซึ่งนับเป็นทางหลวงสายรองที่ตัดเพื่อเชื่อมโยงกับถนนสายประธานให้เป็นโครงข่ายต่อเชื่อมทั่วประเทศ โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอก เป็นทางหลวงที่ได้ออกแบบเป็นพิเศษ เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ จึงมีระบบควบคุมทางเชื่อมเป็นอย่างดี เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เหตุที่รถแล่นด้วยความเร็ว เพราะถนนดังกล่าว ถ้าดูจากวัตถุประสงค์แล้วจะทำหน้าที่เป็นถนนผ่านเมือง รถจึงแล่นด้วยความเร็ว ส่วนถนนรัตนธานีเบศรีนั้นทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน โดยเป็นตัวรับขบวนยานที่ขนส่งผู้โดยสารจากเขตพักอาศัยในฝั่งตะวันตก ไปสู่แหล่งงานในฝั่ง

ตะวันออก และรับรถยนต์ที่บรรทุกสินค้ามาจากภาคกลางตอนบน และภาคเหนือ เช่น สระบุรี อ่างทอง แพร่ ฯลฯ เพื่อส่งต่อไปให้กับถนนวงแหวนรอบนอกไปสู่จุดหมายในภาคใต้และภาคกลางแถบ ตะวันตก เช่น กาญจนบุรี นครปฐม ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ฯลฯ โดยเบี่ยงออกจากเส้นทางเดิม ที่ต้องผ่านใจกลางเมืองในฝั่งตะวันออก

ถนนดังกล่าวได้สร้างขึ้นมาในพื้นที่ ถือว่ามีความสำคัญเนื่องจากจะเป็น โครงข่ายเชื่อมต่อกันไปสู่จุดหมายต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองหลวง จากการทำพื้นที่ฝั่งตะวันตก ของกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ที่มีการเพิ่มโครงข่ายของถนน ทำให้มีความเหมาะสมในการรองรับ การขยายตัวของกรุงเทพมหานครจึงได้ทำการศึกษว่า ถนนสายดังกล่าวมีบทบาทต่อชุมชนในด้าน ไตบ้าง

2.2 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพ มหานคร ที่ทำการสำรวจตัวอย่างเพื่อออกแบบสอบถามและสัมภาษณ์

ประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก และถนนรัตนธิเบศร์ทั้งหมดอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรีอันได้แก่ อำเภอบางกรวย อำเภอบางบัวทอง อำเภอบางใหญ่ อำเภอไทรน้อย และบางส่วนของอำเภอเมืองและอำเภอบางกรวย คิดเป็น ประชากรทั้งสิ้น 226,337 คน คิดเป็น 46.6 % ของประชากรจังหวัดนนทบุรี โดยส่วนใหญ่จะอยู่ใน อำเภอบางกรวย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรเพิ่มมากที่สุด ในอัตราเฉลี่ยถึง 5.2 % ต่อปี รองลงมาคือ อำเภอเมือง ในเขตตำบลไทรมี้า ซึ่งแต่เดิมเกาะตัวอยู่เฉพาะบริเวณริมแม่น้ำ เจ้าพระยา แต่ปัจจุบันจะมีประชากรที่อพยพมาจากจังหวัดใกล้เคียงจะกระจายไปอยู่ในพื้นที่บริเวณ ถนนรัตนธิเบศร์เสียมาก อีกส่วนหนึ่งก็จะเกาะตัวในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก ในเขตตำบล บางรักใหญ่อำเภอบางบัวทองและตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ ซึ่งจากการแจกนับหลังคาเรือน จากภาพถ่ายทางอากาศ (ตาราง 3.16 ก แผนที่ 3.17) จะเห็นได้ชัดว่าบริเวณนี้มีการขยาย ตัวของหมู่บ้านจัดสรรมาก ส่งผลให้อัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนหลังคาเรือนของประชากร เพิ่มขึ้นในอัตรา 92.8 % ต่อปีทีเดียว ส่วนเขตอื่นซึ่งมีการลงทุนของธุรกิจบ้านจัดสรรมากจนส่งผล ให้มีอัตราการเปลี่ยนแปลงสูงเช่นกันคือ ถนนวงแหวนรอบนอกช่วงต่อจากสามแยกถนนรัตนธิเบศร์ ถึงชุมชนบางบัวทองบริเวณคลองพระพิมล อีกบริเวณหนึ่งคือ ถนนวงแหวนรอบนอกในเขตตลิ่งชัน ที่ เหลือก็จะกระจายอยู่ตามริมคลองและแม่น้ำสายสำคัญสายต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะเป็นประชากรดั้ง เดิมในพื้นที่ (ตารางที่ 3.16 ก และ 3.16 ข แผนที่ 3.16 - 3.17 ข)

ตารางที่ 3.16 ก แสดงจำนวนอาคารบนพื้นที่สอปข้างถนนวงแหวนรอบนอกและถนน
รัตนวิเบศร์

หน่วย : หลัง

พื้นที่	ปี 2520	ปี 2530			อัตราการเปลี่ยนแปลง (2520-2530)	
		บ้านเดี่ยว	บ้านจัดสรร	รวม	ก	ข
1. เขตตลิ่งชัน	312	616	302	918	9.7	19.4
2. คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางคูเวียง	516	588	132	720	1.4	4.0
3. คลองคูเวียง - คลองบางม้วง	399	552	10	562	3.8	4.1
4. คลองบางม้วง - คลองบางกระบือ	796	902	25	927	1.3	1.6
5. ถนน 3215 ช่วงเข้า อำเภอบางใหญ่	877	979	50	1,029	1.2	1.7
6. สามแยกถนน 302-340	333	400	3,023	3,423	2.0	92.8
7. ถนน 302 ช่วงแยก ถนน 3215	693	869	40	909	2.5	3.1

ศูนย์วิทยพัทยาการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.16 ก (ต่อ) แสดงจำนวนอาคารบนพื้นที่ลอบข้างถนนวงแหวนรอบนอกและ
ถนนรัตนาธิบดี

หน่วย : หลัง

พื้นที่	ปี 2520	ปี 2530			อัตราการเปลี่ยนแปลง (2520-2530)	
		บ้านเดี่ยว	บ้านจัดสรร	รวม	ก	ข
8. ถนน 302 ต่อจาก ช่วง 7	428	568	160	728	3.3	7.0
9. ถนน 340 จากช่วง 7 ถึงคลองพระพิมล	922	1,037	1,728	2,765	1.2	20.0
10. คลองพระพิมล- คลองลำวี	576	686	170	856	1.9	4.9
รวม	5,852	7,197	5,640	12,837	2.3	11.9

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ

หมายเหตุ : - ถนน 3215 คือ ถนนบางกรวย-ไทรน้อย

ถนน 302 คือ ถนนรัตนาธิบดี

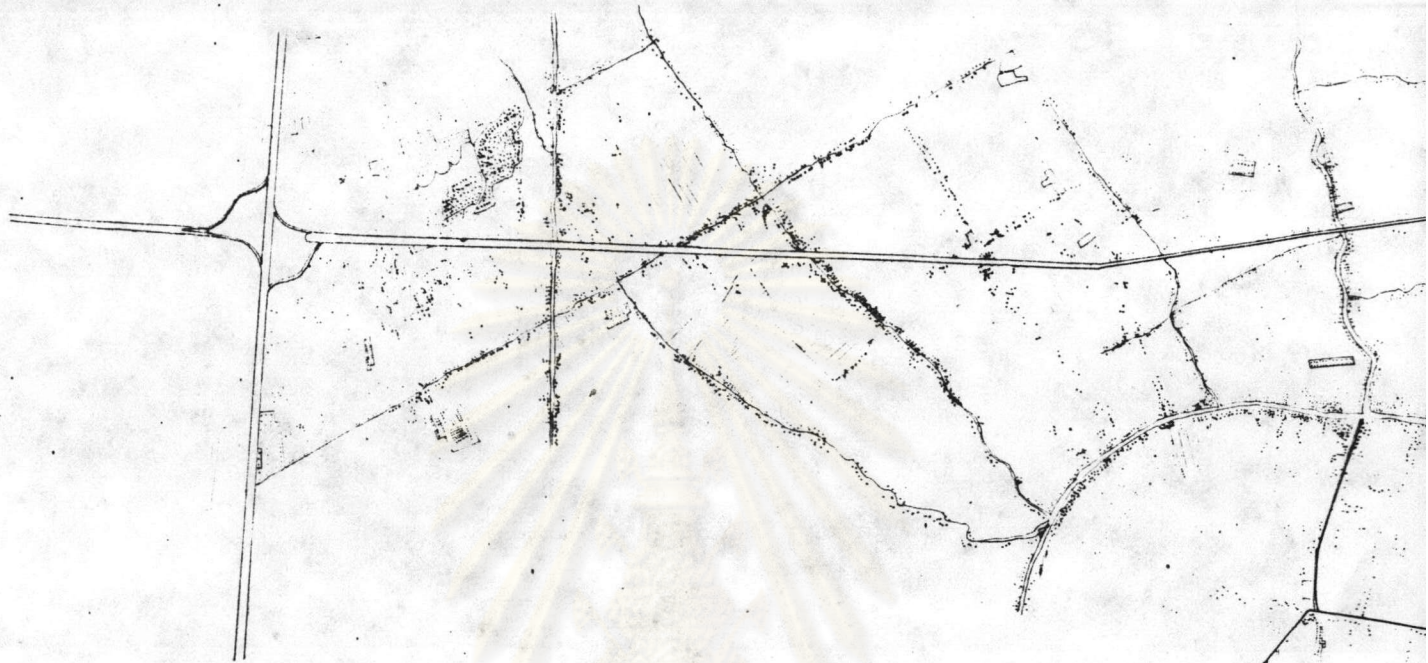
ถนน 340 คือ ถนนวงแหวนรอบนอก

- อัตราการเปลี่ยนแปลง ในช่อง ก คิดเปรียบเทียบ ปี 2530 เฉพาะบ้านเดี่ยว
ส่วนช่อง ข คิดรวมบ้านจัดสรรด้วย

- ตัวเลขบ้านจัดสรร คิดเฉพาะที่มีผู้เข้าอาศัยแล้วเท่านั้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.16 ข แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครใน
เขตจังหวัดนนทบุรี : เปรียบเทียบก่อนและหลังมีถนนวงแหวน
รอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์

พื้นที่	จำนวนประชากร (คน)			อัตราการเปลี่ยนแปลง	
	2520	2525	2530	2520-2525	2525-2530
1. ฝั่งตะวันออก					
อ. เมือง	82,710	116,802	211,723	8.2	16.3
อ. ปากเกร็ด	32,899	47,284	93,811	8.7	19.7
รวม	115,609	164,086	305,534	8.4	17.3
2. ฝั่งตะวันตก					
อ. เมือง	29,163	34,466	40,702	3.6	3.6
อ. ปากเกร็ด	26,969	30,419	35,768	2.6	3.5
อ. บางกรวย	48,615	56,814	71,514	3.4	5.2
อ. บางบัวทอง	37,814	41,136	47,428	1.8	3.1
อ. บางใหญ่	31,761	33,762	38,238	1.3	2.7
อ. ไทรน้อย	29,215	30,800	32,693	1.1	1.2
รวม	203,537	227,397	266,337	2.3	3.4
รวม	319,146	391,483	571,871	4.5	9.2

ที่มา : สำนักงานทะเบียนราษฎร์ กรมการปกครอง

ในการศึกษาได้ทำการออกแบบสอบถามทั้งหมด 378 ชุด โดยแบ่งพื้นที่ที่จะออกแบบสอบถามเป็น 5 บริเวณใหญ่ ๆ คือ ริมถนนวงแหวนรอบนอก ริมถนนรัตนธิเบศร์ ริมถนนสายเก่า (ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215) ชุมชนเก่า และริมคลองสายสำคัญ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 3.17 แผนที่ 3.18)

ตารางที่ 3.17 แสดงจำนวนการออกแบบสอบถามในพื้นที่แต่ละเขต

พื้นที่	จำนวนแบบสอบถาม (คน)	ร้อยละ
ถนนวงแหวนรอบนอก	95	25
ถนนรัตนธิเบศร์	42	11
ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215	68	18
ชุมชนเก่า	115	31
คลองสายสำคัญ ๆ	58	15
รวม	378	100

ที่มา : แบบสอบถาม

1. บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก เริ่มตั้งแต่บริเวณที่ติดกับถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ในเขตตลิ่งชันถึงบริเวณสุดถนนวงแหวนรอบนอกในเขตอำเภอบางบัวทอง พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขตตำบลปลายบาง มหาสวัสดิ์ บางคูเวียง ของอำเภอบางกรวย ตำบลบางม่วง บางใหญ่ เสาธงหิน ของอำเภอบางใหญ่ และตำบลบางรักใหญ่ นิมลราช บางบัวทอง ของอำเภอบางบัวทอง

2. บริเวณถนนรัตนธิเบศร์ เริ่มจากบริเวณที่บรรจบกับถนนวงแหวนรอบนอกถึงสะพานพระนั่งเกล้า อยู่ในเขตตำบลเสาธงหิน ของอำเภอบางใหญ่ ตำบลบางรักใหญ่ ของอำเภอบางบัวทอง และตำบลบางรักน้อย ไทรมา ของอำเภอเมืองนนทบุรี



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย






เรื่อง
อิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอก
และ
ถนนรัตนาธิเบศร์
ที่มีต่อ
พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.18
แสดง การแบ่งพื้นที่ในการออกแบบ
แบบสอบถามและสัมภาษณ์

ทิศเหนือ

0 1 2 4 กม

สัญลักษณ์

-  เขตถนนวงแหวนรอบนอก
-  เขตถนนรัตนาธิเบศร์
-  เขตทางหลวงจังหวัด no.3215
-  เขตชุมชนเก่า
-  เขตริมคลองสายสำคัญ

3. บริเวณทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3215 ได้แก่ พื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอบางบัวทอง ในเขตตำบลบางบัวทอง นิมลราช และบางรักใหญ่ และบางส่วนของอำเภอเมืองและอำเภอบางใหญ่ ถนนสายนี้เริ่มจากบางกรวย-ไทรน้อย โดยมีแยกที่สำคัญ 2 แยก คือ แยกไปทำนายนทบุรี และแยกเข้าอำเภอบางใหญ่

4. บริเวณชุมชนเก่า ได้แก่ ชุมชนบางบัวทองและชุมชนบางใหญ่ ซึ่งตามจริงแล้วยังมีชุมชนใหญ่อยู่อีก 1 บริเวณคือ ชุมชนบางกรวย แต่ชุมชนนั้นอยู่ห่างจากถนนวงแหวนรอบนอกมาก อิทธิพลที่ได้รับจึงมีน้อยมาก ในเขตอำเภอบางกรวยจึงสอบถามในบริเวณที่ถนนตัดผ่านคือ ตำบลปลายบาง มหาสวัสดิ์ และบางคูเวียงแทน

- ชุมชนบางบัวทอง เป็นชุมชนที่ใหญ่ที่สุดและทวีความสำคัญขึ้นเนื่องจากในบริเวณใกล้เคียงมีบ้านจัดสรรมากจึงถือว่าเป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชย์กรรมของพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

- ชุมชนบางใหญ่ ได้แก่ ฝั่งตลาดบางใหญ่และชุมชนฝั่งที่ว่าการอำเภอบางใหญ่

5. บริเวณคลองสายสำคัญ ๆ ได้แก่ คลองบางม่วง บางใหญ่ บางกระบือ บางแพรงและคลองบางพลู ส่วนบริเวณคลองอื่น ๆ ที่ไม่ได้กล่าวถึงนั้นตัวชุมชนอยู่ในบริเวณที่ถนนตัดผ่านพอดี จึงถูกจัดรวมอยู่ในบริเวณริมถนนสายใหม่ เช่นชุมชนคลองมหาสวัสดิ์ คลองบางคูเวียง และคลองพระพิมล ส่วนคลองอ้อมนั้นจัดอยู่ในเขตชุมชนเก่าบางใหญ่

2.2.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ประชากรที่อาศัยในเขตพื้นที่สำรวจที่ทำการสำมะตวอย่างขึ้นมา 378 รายนั้น ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย รับราชการ-รัฐวิสาหกิจและเป็นเกษตรกร (มีสัดส่วน 23.8, 21.7 และ 15.9% ตามลำดับ) โดยประชากรที่มีอาชีพค้าขายจะมีสัดส่วนสูงสุดในเขตชุมชนเก่าตลาดบางบัวทองคือ คิดเป็น 44.5% ของประชากรทั้งหมดที่ทำการสำมะตวอย่างในเขตชุมชนตลาดเก่าบางบัวทอง โดยทำการค้าขายอยู่กับบ้าน ส่วนพื้นที่ที่มีผู้ถูกสัมภาษณ์ทำอาชีพรับราชการ-รัฐวิสาหกิจเป็นสัดส่วนสูงสุด คือบริเวณริมถนนรัตนาธิบดี คือมีประชากรที่ทำอาชีพนี้ถึง 35.7% ของประชากรทั้งหมดที่สำมะตวอย่างในเขตถนนรัตนาธิบดี ส่วนบริเวณที่มีเกษตรกรเป็นสัดส่วนมากที่สุดคือบริเวณชุมชนริมคลองสายสำคัญ

ตารางที่ 3.18 แสดงข้อมูลเฉพาะผู้ถูกสัมภาษณ์

หน่วย : คน

	อาชีพ		ระดับการศึกษา		เงินเดือน		ที่ทำงาน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ก	12	3.2	164	43.4	206	54.5	102	27.0
ข	36	9.5	91	24.1	94	24.9	68	18.0
ค	82	21.7	62	16.4	50	13.2	47	12.4
ง	43	11.4	61	16.1	3	0.8	82	21.1
จ	60	15.9			4	1.1	5	1.3
ฉ	9	2.4			-	-	10	2.6
ช	90	23.8			21	5.5	46	12.2
ซ	24	6.3					6	1.6
ฅ	22	5.8					12	3.2
รวม	378	100.0	378.0	100.0	378	100.0	378	100.0

หมายเหตุ :

	อาชีพ	การศึกษา	เงินเดือน	ที่ทำงาน
ก	คือ พ่อบ้าน-แม่บ้าน	ประถมฯ	ไม่เกิน 3000	บ้าน
ข	" นักเรียน-นักศึกษา	มัธยมฯ	3001-5000	พื้นที่สำรวจ
ค	" ข้าข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ	อาชีวฯ	5001-10000	ทำนันทน์, จ.นนท์
ง	" ลูกจ้างกิจการเอกชน	อุดมศึกษา	10001-15000	แคลาย, บางเขน, บางกะปิ
จ	" เกษตรกร	ไม่ตอบ	15001-20000	ปากคลองตลาด
ฉ	" ว่างงาน		มากกว่า 20000	ฝั่งธนบุรี
ช	" ค้าขาย		ไม่ตอบ	ฝั่งพระนคร
ซ	" รับจ้าง			อื่น ๆ
ฅ	" บริการ			ไม่ตอบ

ที่มา : แบบสอบถาม

ประชากรส่วนใหญ่จะมีการศึกษาในระดับประถมศึกษาคือมีถึง 43.4% ของประชากรทั้งหมดที่ทำการสุ่มตัวอย่าง โดยเป็นประชากรที่มีระดับรายได้ไม่เกิน 3,000 บาท ถึง 54.5% จะเห็นว่าส่วนใหญ่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมไม่สูงนัก เมื่อพิจารณาจากระดับการศึกษา และรายได้โดยมักจะประกอบอาชีพค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ หรือทำการเกษตรในเขต บ้านหรือพื้นที่สำรวจเป็นส่วนใหญ่ ส่วนประชากรที่ทำงานนอกบ้าน มักจะมีแหล่งงานในย่านเคลาย บางเช่น บางกะปิ เป็นส่วนใหญ่ (ตารางที่ 3.18)

2.2.2 สภาพการอยู่อาศัย

ครัวเรือนที่ทำการสำรวจ เป็นครัวเรือนดั้งเดิมในพื้นที่ถึง 55.6% ที่เหลือเป็นประชากรที่อพยพมาจากที่อื่น ส่วนมากเป็นการย้ายถิ่นจากจังหวัดใกล้เคียง เช่นกรุงเทพมหานคร ชลบุรี หรือเป็นประชากรที่มาทำงานทำในกรุงเทพ จากจังหวัดตาก ร้อยเอ็ด เป็นต้น รองลงมาคือการย้ายภายในตำบล ย้ายระหว่างอำเภอและระหว่างตำบล (คิดเป็น 35.1, 28.6, 20.2, และ 16.1% ของประชากรที่อพยพมาจากที่อื่น ตามลำดับ) ลักษณะการย้ายถิ่นภายในตำบลจะเป็นการย้ายจากที่อยู่เก่าซึ่งไกลจากแหล่งงาน และมีการสัญจรไม่สะดวก

จากแบบสอบถาม ได้ทำการหาความสัมพันธ์ของปัจจัยในการเลือกที่ตั้ง โดยใช้วิธีสหสัมพันธ์แบบ Multiple Correlation เพื่อจะหาว่าปัจจัยใดมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้ง โดยมีปัจจัยที่นำมาพิจารณา คือ ที่ตั้งที่ใกล้แหล่งงาน (X_1) ที่ตั้งที่มีการสัญจรสะดวก (X_2) ที่ตั้งที่มีพื้นที่กว้างขวาง (X_3) ที่ตั้งที่เข้าถึงชุมชนโดยสะดวก (X_4) และที่ตั้งที่เป็นภูมิสำเนาของตนเอง (X_5) ซึ่งรายละเอียดในการคำนวณได้แสดงไว้ในภาคผนวก

จากการคำนวณในขั้นแรก โดยการหาค่า Simple Correlation
จากสูตร

$$r_{ij} = \frac{n \sum x_i x_j - \sum x_i \sum x_j}{\sqrt{[n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2] [n \sum x_j^2 - (\sum x_j)^2]}}$$

ค่า r_{ij} ที่หาได้คือ

	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5
X_1	1.00	0.36	-0.14	0.51	-0.05
X_2		1.00	0.11	0.01	0.77
X_3			1.00	0.48	0.35
X_4				1.00	-0.36
X_5					1.00

และคำนวณต่อในขั้นที่ 2 โดยหาค่า Multiple Correlation จาก

สูตร

$$r_{123} = \sqrt{\frac{r_{12}^2 + r_{13}^2 - 2r_{12}r_{13}r_{23}}{(1 - r_{23}^2)}}$$

ผลที่ได้คือ

r_{123}	=	0.51	r_{145}	=	0.53
r_{124}	=	0.62	r_{234}	=	0.12
r_{125}	=	0.63	r_{235}	=	0.79
r_{134}	=	0.67	r_{245}	=	0.83
r_{135}	=	0.14	r_{345}	=	0.74

จากค่า Multiple Correlation จะเห็นว่า r_{245} มีค่ามากที่สุด แสดงว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของประชากรในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครทั้ง 5 เขต คือการเป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรสะดวก สามารถเข้าถึงชุมชนได้ง่าย และเป็นภูมิลาเนาของตนเอง

ครัวเรือนส่วนใหญ่มีการถือครองบ้านและที่ดินเป็นของตนเอง แต่บางส่วนก็เช่าเฉพาะที่ดิน เช่น บริเวณริมถนนวงแหวนรอบนอกในเขตวัดศรีประวัติ ที่ดินเป็นของวัด

เขตชุมชนตลาดบางบัวทอง ที่ดินบางส่วนเป็นของสุเหร่า และของเทศบาล และชุมชนฝั่งตลาด บางใหญ่ที่เป็นของสุขาภิบาลบางม่วงขนาดของบ้านส่วนใหญ่ไม่เกิน 75 ตารางวา โดยมีขนาดต่ำกว่า 30 ตารางวาถึง 153 ครัวเรือนหรือ 40.4% ของครัวเรือนทั้งหมด(ตาราง 3.19-3.21)

ในส่วนของที่ทำกิน และที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองที่อยู่ใกล้ถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนธิเบศร์นั้น ประชากรไม่มีที่ดินทำกินถึง 41.5% (โดยเขตที่ประชากรไม่มีที่ทำกินเป็นสัดส่วนสูงสุดอยู่ในเขตตลาดบางบัวทอง ตลาดบางใหญ่และบริเวณถนนสายเก่า โดยเฉพาะที่ติดกับถนนวงแหวน มีสัดส่วนของครัวเรือนที่ไม่มีที่ทำกิน 59.3, 57.4 และ 54.4% ตามลำดับ) อีก 55.8% เป็นครัวเรือนที่มีที่ดินทำกินโดยมีขนาดถือครอง 1-5 ไร่ เป็นส่วนใหญ่ และ 6-10 ไร่รองลงมา (ตารางที่ 3.20) ส่วนใหญ่เป็นส่วนผลไม้ เช่น สวนทุเรียน กัลย มะนาว มะพร้าว ฯลฯ มีมากในเขตอำเภอบางใหญ่และบางกรวย รองลงมาได้แก่ นาข้าว ไร้ฝัก ไร้ไม้ดอก-ไม้ประดับ โดยนาข้าว-ไร้ฝัก มีมากในเขตอำเภอบางบัวทองและไทรน้อย ส่วน ไร้ไม้ดอก/ไม้ประดับ จะเกาะตัวไปตามริมถนนวงแหวนรอบนอกโดยเฉพาะบริเวณใกล้ดลิ่งชั้น

ตารางที่ 3.19 ลักษณะการถือครองบ้านและที่ดิน

ลักษณะการถือครอง		บ้าน		ที่ดิน	
บ้าน	ที่ดิน	ครัวเรือน	ร้อยละ	ครัวเรือน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของบ้าน-ที่ดิน	กรรมสิทธิ์ของตนเอง	267	70.6	211	55.8
เป็นเจ้าของบ้าน-เช่าที่ดิน	เช่า	56	14.8	10	2.7
เช่าบ้าน-เช่าที่ดิน	ไม่มี	38	10.1	157	41.5
บ้านหลวง		17	4.5		
รวม	รวม	378	100.0	378	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ตารางที่ 3.20 แสดงขนาดการถือครองบ้าน

ขนาดการถือครอง (ตารางวา)	ครัวเรือน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30	153	40.4
31-50	133	35.2
51-75	43	11.4
76-100	25	6.6
101-200	6	1.6
201-400	16	4.2
401-800	1	0.3
มากกว่า 2 ไร่	1	0.3
รวม	378	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม

ตารางที่ 3.21 แสดงขนาดการถือครองที่ดินทำกิน

ขนาดการถือครอง (ไร่)	ครัวเรือน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1	36	16.3
1-5	92	41.6
6-10	55	24.9
11-15	8	3.6
16-20	7	3.2
21-50	15	6.8
มากกว่า 50	8	3.6
รวม	378	100.0

ที่มา : แบบสอบถาม