



บทที่ 1

บทนำ

ในประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างประเทศไทยเรา มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการปรับโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ระบบการคมนาคมขนส่งนับเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งประการหนึ่ง เนื่องจากเป็นตัวรองรับกิจกรรมต่างๆ เป็นการให้บริการสนับสนุนระบบการผลิตและการตลาดให้เชื่อมโยง เข้าด้วยกัน และเป็นเครื่องกระจายความเจริญและการพัฒนาต่างๆ ดังแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)⁽¹⁾ ได้กล่าวไว้ในจุดประสงค์ประการที่สองของแผนฯ ว่า เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศสามารถปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์เศรษฐกิจของโลก ตามแนวทางในการพึ่งตนเองได้มากขึ้น ให้มีการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งและการสื่อสารควบคู่กันไป Larry Sternstein⁽²⁾ ได้เสนอแนะถึงการพัฒนาเมืองและชุมชนว่า จำเป็นต้องมีการลงทุนและปรับปรุงด้านสาธารณูปโภคและถนน ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวก อันเป็นการกระตุ้นและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทาง เศรษฐกิจขึ้น

การพัฒนาโครงการในระบบการคมนาคมขนส่ง ส่วนใหญ่แล้วต้องใช้เงินจำนวนมาก จำเป็นต้องอาศัยเงินกู้จากต่างประเทศเพราะงบประมาณมีจำกัด ดังนั้นในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ มักจะพิจารณาทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อชี้ให้เห็นว่า โครงการนั้นให้ผลประโยชน์ตอบแทนคุ้มค่าแก่การลงทุน โดยไม่ได้นำปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม และผลกระทบที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ เข้ามาเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาตัดสินใจโครงการด้วย จึงทำให้โครงการพัฒนานั้นไม่ได้รับผลประโยชน์สูงสุดเท่าที่ควร อีกทั้งอาจจะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมได้ ทั้งนี้เพราะโครงการในระบบคมนาคมขนส่งนี้ มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับปัจจัยหลายอย่าง อาทิเช่น สภาพเศรษฐกิจ สังคม ประชากร เป็นต้น ดังนั้นหากได้มีการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ประกอบด้วยแล้ว ก็จะสามารถทำให้ทราบถึงผลดีผลเสียที่แท้จริงของโครงการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการวางแผนและพัฒนาโครงการอื่นๆ ต่อไป

ความเป็นมาและความสำคัญ

กรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นเรื่อยมา นับตั้งแต่ได้รับการสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2325 หรือประมาณ 204 ปีมาแล้ว แต่การขยายตัวเฟื่องจะ เป็นไปอย่างรวดเร็วภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และเห็นได้อย่างชัดเจนเมื่อเริ่มยุคการพัฒนา เศรษฐกิจสมัยใหม่ตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่หนึ่ง พ.ศ. 2504-2509 ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครมีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม และอุตสาหกรรม ในขณะที่เดียวกันจำนวนประชากรก็เพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่มากกว่า ความเจริญในด้านอื่นๆ ก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสถิติ จำนวนประชากรที่รวบรวมโดยกองการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ปรากฏว่า ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2527 กรุงเทพมหานครมีประชากรรวมทั้งสิ้น 5,174,682 คน อาศัย อยู่ในพื้นที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร

การที่กรุงเทพมหานคร เป็น เมืองหลวงและ เป็น เมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม คมนาคม และเป็นที่ตั้งที่ทำการรัฐบาล โรงเรียน มหาวิทยาลัย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทาง เศรษฐกิจและสังคมให้เหมาะสม อีกทั้งกรุงเทพมหานครประกอบด้วยเมืองใหญ่สองเมืองคือ พระนครทางฝั่งตะวันออก และธนบุรี ทางฝั่งตะวันตก โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาอันกว้างใหญ่คั่นกลางอยู่ เมืองทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน อย่างใกล้ชิด ทั้งในด้านประวัติศาสตร์และการปกครองมีความผูกพันทางด้าน เศรษฐกิจและสังคม ต่อกัน ทำให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องเดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีวันหนึ่งๆ เป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์และสอดคล้องกับสภาพสภาวะความ ต้องการที่เกิดขึ้น และ เพื่อ อำนวยความสะดวกรวดเร็วแก่การเดินทาง ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบ สำคัญขององค์ประกอบหนึ่งที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนา จึงมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้น ซึ่งในปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยารวม 7 แห่ง ได้แก่ สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระรามหก สะพานกรุงธน สะพานกรุงเทพ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพาน สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และสะพานสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งหลังจากเปิดใช้ สะพานเหล่านี้แล้ว มีประชาชนจำนวนมากหันมานิยมใช้การเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยใช้ สะพานมากกว่าแบบอื่นๆ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และ เกิดการพัฒนาพื้นที่ ในบริเวณใกล้เคียงกับสะพานทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เป็นจำนวนมาก

ดังนั้นในการศึกษานี้ จึงได้เลือกสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชและพื้นที่บริเวณใกล้เคียงทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีมา เป็นตัวอย่างการศึกษา เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม ประชากร การใช้ที่ดิน บริการ - สาธารณูปโภค การคมนาคม ตลอดจนทัศนคติของประชาชนที่มีต่อสะพาน อันจะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการประเมินผลโครงการและพัฒนาโครงการอื่นๆ ต่อไป

แนวความคิดในการศึกษา

คำว่าผลกระทบนี้ สามารถอธิบายได้ว่า เป็นความแตกต่างของปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องในสภาพที่มีโครงการกับสภาพที่ไม่มีโครงการ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้หมายถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับโครงการ ซึ่งในกรณีของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ประชากร การใช้ที่ดิน บริการสาธารณูปโภค และการคมนาคมในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับสะพาน ซึ่งถือได้ว่ามีผลกระทบจากสะพานเด่นชัดมากกว่าในพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไป สิ่งที่จะใช้เป็นพื้นฐานในการเปรียบเทียบเพื่อหาผลกระทบจึงมิใช่สภาพปัจจุบัน แต่เป็นสภาพในอนาคตของปัจจัยนั้นในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้เป็นเพราะว่า ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาเสมอ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้อาจเกิดขึ้นจากสาเหตุต่างๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ ดังนั้นในการศึกษานี้จึงมีการวิเคราะห์ข้อมูลของปัจจัยที่เกี่ยวข้องแล้วคาดคะเนไปในอนาคตอัน เป็นสภาพที่ไม่มีโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบของโครงการที่มีต่อบริเวณนั้นๆ นอกจากนี้ในการศึกษาวิจัยนี้ยังทำการสำรวจความรู้สึกนึกคิดของประชาชนที่ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช รวมถึงประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง แล้วนำผลมาเปรียบเทียบ เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบและความต้องการที่แท้จริงของประชาชนที่มีต่อสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้อย่างถูกต้อง และแน่นอนยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม ประชากร การใช้ที่ดิน บริการสาธารณูปโภคและการคมนาคมในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง
2. เพื่อให้ทราบถึงคุณลักษณะของการเดินทางของประชาชนที่ใช้สะพานนี้
3. เพื่อศึกษาลักษณะการเจริญเติบโตของพื้นที่บริเวณใกล้เคียง อันเป็นผลเนื่องมาจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

ประเภทงานวิจัย

เป็นงานวิจัยในสาขาวิศวกรรมโยธา ประเภทงานสำรวจ (Survey) และงานวิจัยประยุกต์ (Applied Research)

พื้นที่ศึกษา

ในการศึกษานี้ได้เลือกสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เป็นตัวอย่างการศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช อันได้แก่ พื้นที่ในเขตบางรัก และเขตยานนาวา ทางฝั่งพระนคร เขตคลองสาน และเขตธนบุรี ทางฝั่งธนบุรี เป็นพื้นที่ศึกษา ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1. สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เป็นสะพานที่เปิดใช้งานมานานเพียงพอที่จะก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นได้
2. เป็นสะพานที่อยู่ห่างจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งอื่น ในระยะทางเพียงพอที่จะแสดงผลกระทบด้วยตัวเอง
3. เขตพื้นที่ผลกระทบทั้ง 4 เขต อันได้แก่ เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรี มีความเป็นอิสระต่อการพัฒนาตนเอง
4. เขตพื้นที่ผลกระทบดังกล่าวครอบคลุมถึง เขตชั้นใน ซึ่งมีบทบาทสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ และมีความหนาแน่นประชากรค่อนข้างสูง ได้แก่ เขตบางรัก เขตคลองสาน เขตธนบุรี และเขตชั้นกลาง อันได้แก่ เขตยานนาวา
5. พื้นที่ผลกระทบครอบคลุมถึงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น

วิธีการศึกษา

ในการศึกษาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อพื้นที่ใกล้เคียงนี้ขั้นแรกจะเป็นการกำหนดขอบเขตพื้นที่ใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ซึ่งได้แก่ พื้นที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับสะพานทั้งทางฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี โดยพิจารณาถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม การใช้ที่ดิน บริการสาธารณูปโภค การคมนาคม และทัศนคติของประชาชนที่มีต่อสะพาน ซึ่งมีการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งขั้นปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ใช้วิธีการออกสำรวจแบบสอบถาม โดยการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสะพานทั้ง 4 เขต อันได้แก่ เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรี นอกจากการสัมภาษณ์โดยตรงแล้ว ยังมีการแจกแบบสอบถามออกไป และขอให้ส่งกลับคืนมาทาง

ไปรษณีย์ รวมทั้งการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ เพื่อให้ทราบข้อมูลในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้สะพาน ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา อาชีพ สถานที่อยู่ และที่ทำงาน พาหนะที่ใช้เดินทาง รายได้ เป็นต้น
- ลักษณะการใช้สะพาน ได้แก่ ความบ่อยครั้ง วัตถุประสงค์ เส้นทางที่ใช้
- ผลประโยชน์ที่ได้รับ ได้แก่ ด้านการเดินทาง การใช้ที่ดิน การจ้างงาน ประชากร ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม
- การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ใกล้เคียงทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี
- ความคิด เห็น เกี่ยวกับความต้องการสะพานอื่น เพิ่มเติม

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ใช้วิธีการศึกษาจากเอกสารต่างๆ ของทางราชการ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการ กรมการปกครอง กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า กรมตำรวจ กรมสรรพากร สำนักผังเมือง การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย ฯลฯ เพื่อรวบรวมข้อมูลเป็นรายเขตและรายบิที่ทั่วกรุงเทพมหานคร ย้อนหลังก่อนมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชจนถึงปัจจุบัน เกี่ยวกับ

- จำนวนประชากร
- การย้ายถิ่นของประชากร
- จำนวนบ้านพักอาศัย
- การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ
- การจ้างงาน
- การศึกษา
- สภาพการเงิน ได้แก่ ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีป้าย ภาษีการค้า ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีเงินได้นิติบุคคล รายรับและรายจ่ายของกรุงเทพมหานคร
- ระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ บริการไฟฟ้า บริการประปา และบริการโทรศัพท์
- ปริมาณการจราจรทางบก
- ปริมาณการจราจรทางน้ำ ได้แก่ บริการเรือข้ามฟาก เรือด่วน และเรือหางยาว
- อุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง
- ฯลฯ

หลังจากนั้น ก็ทำการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมทั้งการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อบริเวณต่างๆ เหล่านี้ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงดังกล่าว โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติและการกำหนดค่าคะแนนต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของประชาชน ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงผลกระทบทั้งผลดีและผลเสียที่แท้จริงของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้จะทำการประเมินผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อพื้นที่ใกล้เคียง อันได้แก่ เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรีเท่านั้น ทั้งนี้เพราะในเขตที่อยู่ห่างไกลออกไป ย่อมได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาอื่นๆ ด้วย และไม่มี ความเด่นชัดเพียงพอ

ในการศึกษานี้ ข้อมูลส่วนใหญ่ได้มาจากการรวบรวมเอกสาร และข้อมูลระดับทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ซึ่งอยู่กระจัดกระจายในหลายหน่วยงาน ข้อมูลบางประเภทอาจจะแตกต่างกันบ้าง ซึ่งในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบนี้ จำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่แม่นยำและเป็นรายพื้นที่และรายปี โดยต่อเนื่องตั้งแต่ก่อนมีโครงการ จนถึงหลังจากโครงการเปิดใช้งานแล้ว จึงจะทำการวิเคราะห์ได้ ดังนั้นข้อมูลใดที่มีไม่ครบถ้วน ก็ไม่สามารถที่จะทำการวิเคราะห์ผลกระทบได้ ส่วนข้อมูลปฐมภูมินั้น ได้จากการสำรวจและสัมภาษณ์แบบสอบถามจากกลุ่มประชาชนที่ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และที่อยู่ในบริเวณพื้นที่เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรี ซึ่งอาจจะมีความผิดพลาดเกิดขึ้นได้บ้าง อันเนื่องมาจากการตอบคำถามไม่ตรงกับความเป็นจริงของประชาชน

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ผลกระทบที่แท้จริงของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม ประชากร การใช้ที่ดิน การจราจร และการคมนาคมประเภทอื่น ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต อันได้แก่ เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรี
2. ทราบถึงผลดีและผลเสียของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
3. ทราบถึงความรู้สึกนึกคิด และความต้องการที่แท้จริงของประชาชนที่มีต่อสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

4. แนวทางในการวางแผนและพัฒนาโครงการสะพานอื่นๆ ต่อไป รวมถึงโครงการพัฒนาอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง
5. แนวทางในการกำหนดนโยบายด้านการคมนาคมขนส่ง ผังเมือง และสิ่งแวดล้อม
6. เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานของรัฐและเอกชน ที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องกับงานด้านการคมนาคมขนส่ง



บทที่ 2

สภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานคร

ประวัติความเป็นมา

พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงสถาปนากรุงเทพมหานครขึ้นเป็นราชธานี เมื่อปี พ.ศ. 2325 โดยมีพระราชดำริว่า กรุงธนบุรี เมืองหลวงเดิมซึ่งตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยานั้น ไม่มีความเหมาะสมในทางยุทธศาสตร์ และมีความยากลำบากต่อการขยายเมืองออกไป จึงเริ่มมีการก่อสร้างราชธานีใหม่ขึ้น มีการขุดรากก่อกำแพงรอบพระนครตามแนวคลองรอบกรุงและฝั่งแม่น้ำ ประชาชนอาศัยอยู่ในกำแพงพระนครและริมแม่น้ำลำคลองใกล้เคียงกับกำแพงเมือง นอกจากนั้นเป็นที่ลุ่ม เป็นป่ากร้างว่างเปล่า

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประชากรในเขตกำแพงเมืองพระนครเพิ่มมากขึ้น จึงโปรดให้ขยายเมืองออกไปอีกชั้นหนึ่ง ด้วยการขุดคลองผดุงกรุงเกษมขึ้น ช่วยให้ประชาชนที่ดั่งบ้านเรือนและทำสวนอยู่ในบริเวณที่คลองผ่าน สามารถชักน้ำมาใช้ประโยชน์ให้แก่พื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น ในรัชสมัยนี้ได้เปิดเมืองติดต่อกับต่างประเทศอย่างกว้างขวาง ได้พระราชทานที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษม เป็นต้นไป ซึ่งปัจจุบันเรียกว่า ย่านสี่พระยาและบางรัก เป็นที่ตั้งสถานกงสุลต่างประเทศ ทำให้ชาวต่างประเทศตั้งโรงเรียนร้านค้าอยู่อย่างหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว มีการก่อสร้างถนนเจริญกรุง เริ่มจากวัดพระเชตุพนผ่านย่านลำเพ็ญของชาวจีน ไปย่านบางรักของชาวตะวันตก นอกจากนั้นยังมีการก่อสร้างและปรับปรุงถนนที่สำคัญๆ อีกหลายสาย เช่น ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร ถนนสีลม ส่วนการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ ได้แก่ คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนตรง คลองสีลม คลองมหาสวัสดิ์ เป็นต้น ทำให้กรุงเทพมหานครวิวัฒนาการก้าวหน้าไปอย่างมาก การค้าขยายตัวมากขึ้น

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้ขุดคลองสวัสดิ์-เปรมประชากร อันเป็นการบุกเบิกที่ดินทำมาหากินของประชาชนด้านเหนือของพระนคร คลองช่องนนทรี คลองวัดสามปลื้ม คลองบางรัก คลองสระปทุม คลองราชดำริ ทำให้เกิดชุมชนขึ้นอีกมาก โปรดให้สร้างพระราชวังสวนดุสิตขึ้น และมีพระราชดำริขยายฝั่งเมืองกรุงเทพมหานครออกไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ให้สร้างถนนราชดำเนินเพื่อเชื่อมพระบรมมหาราชวังกับสวนดุสิต ถนนสามเสนขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นไปทางเหนือ ถนนช่างสี (ถนนราชวิถี)

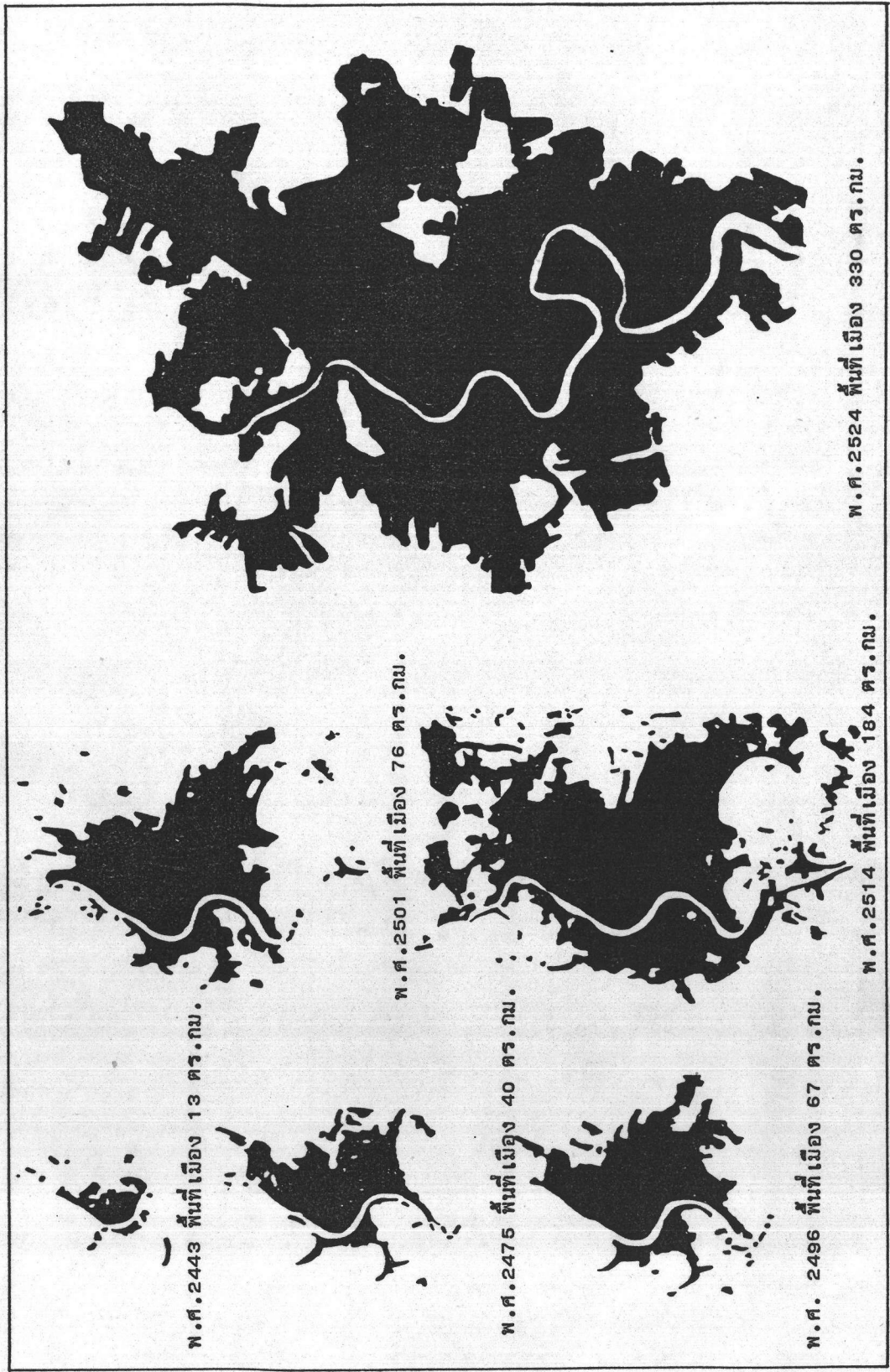
ถนนดวงตะวัน (ถนนศรีอยุธยา) ถนนลก (ถนนพระรามที่ห้า) ถนนกรุงเกษม ถนนเยาวราช ทำให้กรุง เทพมหานครในรัชสมัยนี้เป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัยมาก และได้เจริญอย่างมั่นคง จนถึง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ถนนหนทางรุ่มรื่น มีคูคลองขนานกับถนน การใช้ที่ดิน และระบบสาธารณูปโภคมีสัดส่วนที่เหมาะสม หลังจากนั้นมากรุง เทพมหานครก็เจริญเติบโตออกไป โดยปราศจากการวางแผนและความคุมจึงเกิดปัญหาต่างๆ ตามมามากมาย ได้แก่ ปัญหาการจราจร คับคั่ง ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม ปัญหาอากาศเสีย น้ำเสีย ปัญหาการระบายน้ำ และอื่นๆ ดังที่เห็นในปัจจุบันนี้

การขยายตัวของ เมือง

ในระยะเริ่มแรก กรุง เทพมหานครมีลักษณะเป็นรูปเมืองป้อม มีเนื้อที่ 4.14⁽³⁾ ตารางกิโลเมตร เท่านั้น จำนวนประชากรไม่มีหลักฐานชัดเจน ทราบแต่ว่าเป็นเพียงชุมชนเล็กๆ อาศัยอยู่ใน เขตกำแพงพระนครและริมแม่น้ำลำคลองใกล้เคียงกับกำแพงเมือง ต่อมาในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้ขยาย เมืองออกไปโดยขุดคลองผดุงกรุง เกษม เป็นคูเมืองชั้นนอก มีป้อมปึกกาตั้งอยู่เป็นระยะ ประชาชนจึงแผ่ขยายสร้างบ้านเรือนออกมา ทำให้ตัวพระนครมีพื้นที่เพิ่มขึ้น เป็น 8.88 ตารางกิโลเมตร

ครั้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการขยายตัวเมืองออกไป อีก มีชุมชนเกิดขึ้นมาก ในราว พ.ศ. 2443 มีพื้นที่เมืองเพิ่มเป็น 13.3 ตารางกิโลเมตร มี ประชากรประมาณ 600,000 คน หลังจากนั้นมาร์กิ้นนโยบายรวมรัศความเจริญ (High Centralization) ให้แก่เมืองหลวง เรื่อยมา จนถึง พ.ศ. 2475 มีพื้นที่เมืองเป็น 40 ตาราง กิโลเมตร มีประชากรประมาณ 700,000 คน ใน พ.ศ. 2501 พื้นที่เมืองเพิ่มเป็น 76 ตาราง กิโลเมตร จำนวนประชากร 1,622,461 คน ต่อมา พ.ศ. 2514 มีพื้นที่เป็น 184 ตาราง กิโลเมตร มีประชากร 3,659,474 คน ใน พ.ศ. 2524 มีพื้นที่เมือง 330 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 5,331,402 คน และในปี พ.ศ. 2526 พื้นที่เมืองขยายเป็น 450 ตารางกิโลเมตร มีประชากรทั้งสิ้น 5,018,327 คน ดังแสดงการขยายตัวของกรุง เทพมหานครในภาพที่ 2.1

จากภาพที่ 2.2 จะเห็นได้ว่าในช่วงแรกๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2325 - 2443 กรุง เทพ- มมหานครมีอัตราการขยายตัวของ เมืองค่อนข้างช้า เฉลี่ยประมาณ 0.08 ตารางกิโล เมตรต่อปี เท่านั้น ทั้งนี้เป็นเพราะว่าในช่วงนี้เพิ่งจะมีการตัดถนนและขุดคูคลองให้กว้างขวางขึ้น บ้านเมือง มีการวางผังและบริการที่ดี ชุมชนยังไม่ขยายตัวกระจุกกระจายมากนัก ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2443-2500 ตัวเมืองเริ่มมีการขยายตัวรวดเร็วขึ้น เฉลี่ยประมาณ 1.50 ตารางกิโล เมตรต่อปี



ภาพที่ 2.1 แผนที่แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2443-2524

ที่มา : (4), (5), (6), (7)