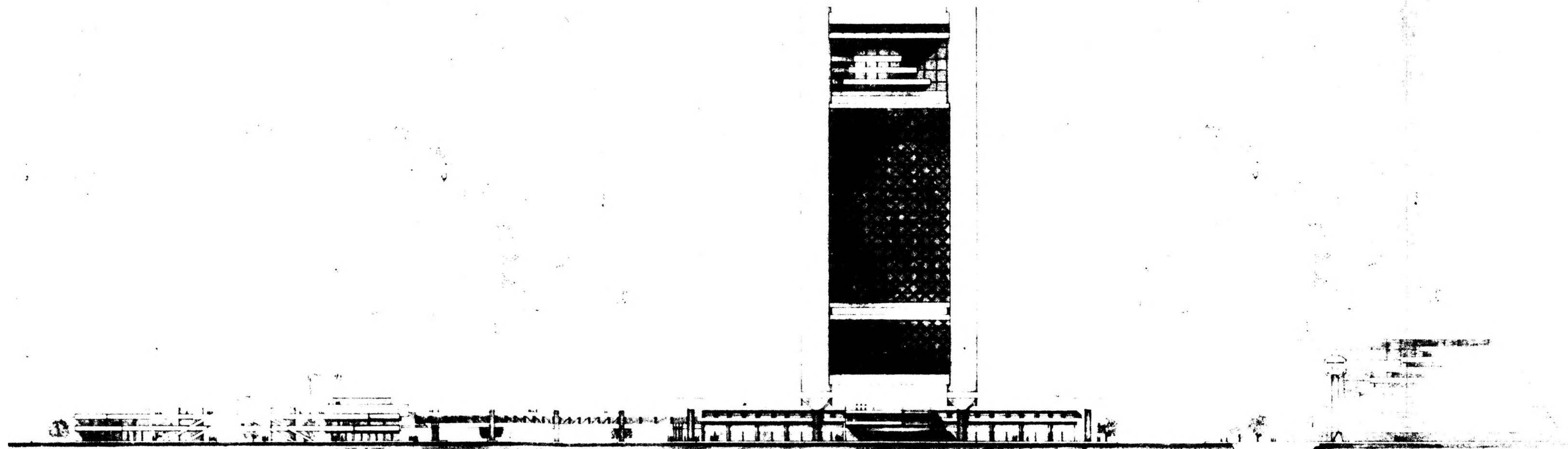
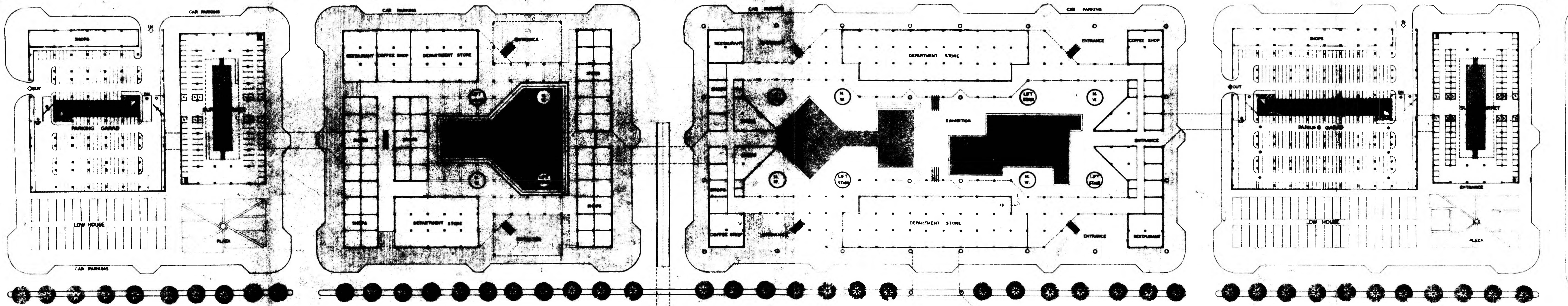


หน้า 7

หน้า 1



NORTH ELEVATION 1 : 500



บทสรุป

สำหรับงานวิทยานิพนธ์ศูนย์การค้าของกรุง เทพมหานครในอนาคตนั้น เนื้อหาของงานวิทยานิพนธ์ แบ่งออกเป็น ๒ ชั้น คือ

ชั้นที่ ๑ ทาที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุด เพื่อที่จะทำศูนย์การค้าสำหรับ เมืองในอนาคต เมื่อพลเมืองของกรุง เทพฯ ขยายตัวออกไป เพิ่มขึ้นเป็น ๘ ล้านคน โดยเฉพาะทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุง เทพฯ ซึ่งคาดว่าจะมีพลเมือง เพิ่มขึ้นในระยะ ๑๐ ปี ข้างหน้ามีไม่ต่ำกว่า ๑ ล้านคน

ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับงานชั้นที่ ๑ ได้แก่

- ๑ กฎหมายผัง เมือง เกี่ยวกับการแบ่ง เขตการใช้ที่ดินของกรุง เทพฯ
- ๒ ทิศทางของการขยายตัวของชุมชนต่าง ๆ ในกรุง เทพฯ
- ๓ สภาพการคมนาคมของ เมืองในอนาคต
- ๔ ความสามารถของการขยายตัวทางด้านสาธารณูปโภคในส่วนต่าง ๆ ของกรุง เทพฯ
- ๕ สภาพโครงสร้างทาง เศรษฐกิจของสังคมของกรุง เทพฯ ในอนาคต
- ๖ นโยบายการพัฒนา เมืองหลวงและการปกครองของประเทศ

ชั้นที่ ๒ จากสภาพที่ดินและตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์การค้าในชั้นที่ ๑ มาทำโครงการละเอียดของศูนย์การค้าโดยอาศัยจำนวนพล เมืองของกรุง เทพฯ ที่เพิ่มขึ้น ๑ ล้านคน และบางส่วนจากย่าน เก้าของ เมืองประมาณ ๔ แสนคน มา เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจขั้นต้น

ข้อบกพร่องและอุปสรรคของงานที่ทำคือ

ขาดสถิติที่แน่นอนของข้อมูลต่าง ๆ ในชั้นที่ ๑ เช่น

ข้อ ๑ กฎหมายผัง เมือง เกี่ยวกับการแบ่ง เขตที่ดินที่แน่นอนยังไม่มี การบังคับใช้ และผัง เมืองของกรุง เทพฯ ซึ่งหน่วยงานของรัฐบาล เป็นผู้ทำก็ขัดแย้งกันเอง เช่น ผังกรุง เทพฯ ของสำนักผัง เมืองขัดแย้งกับ ผังของกรุง เทพฯของ เทศบาลกรุง เทพมหานคร ทำให้เกิดความไม่แน่นอนขึ้น

ข้อ 2 นโยบายการขยายตัวของเมืองไม่ได้มีการทำกรวิจัยและวางเวใหญ่คองกับความ
เป็นจริงของสภาพที่แท้จริงของกรุงเทพฯ

ข้อ 3 สภาพของการคมนาคมในอนาคตที่จะแก้ไขทางด้านการจราจรต่าง ๆ ยังไม่มี
นโยบายการเข้ชีวิตชีวิตหนึ่งเพื่อนำมาแก้ไขทางด้านการจราจรอย่างจริงจัง

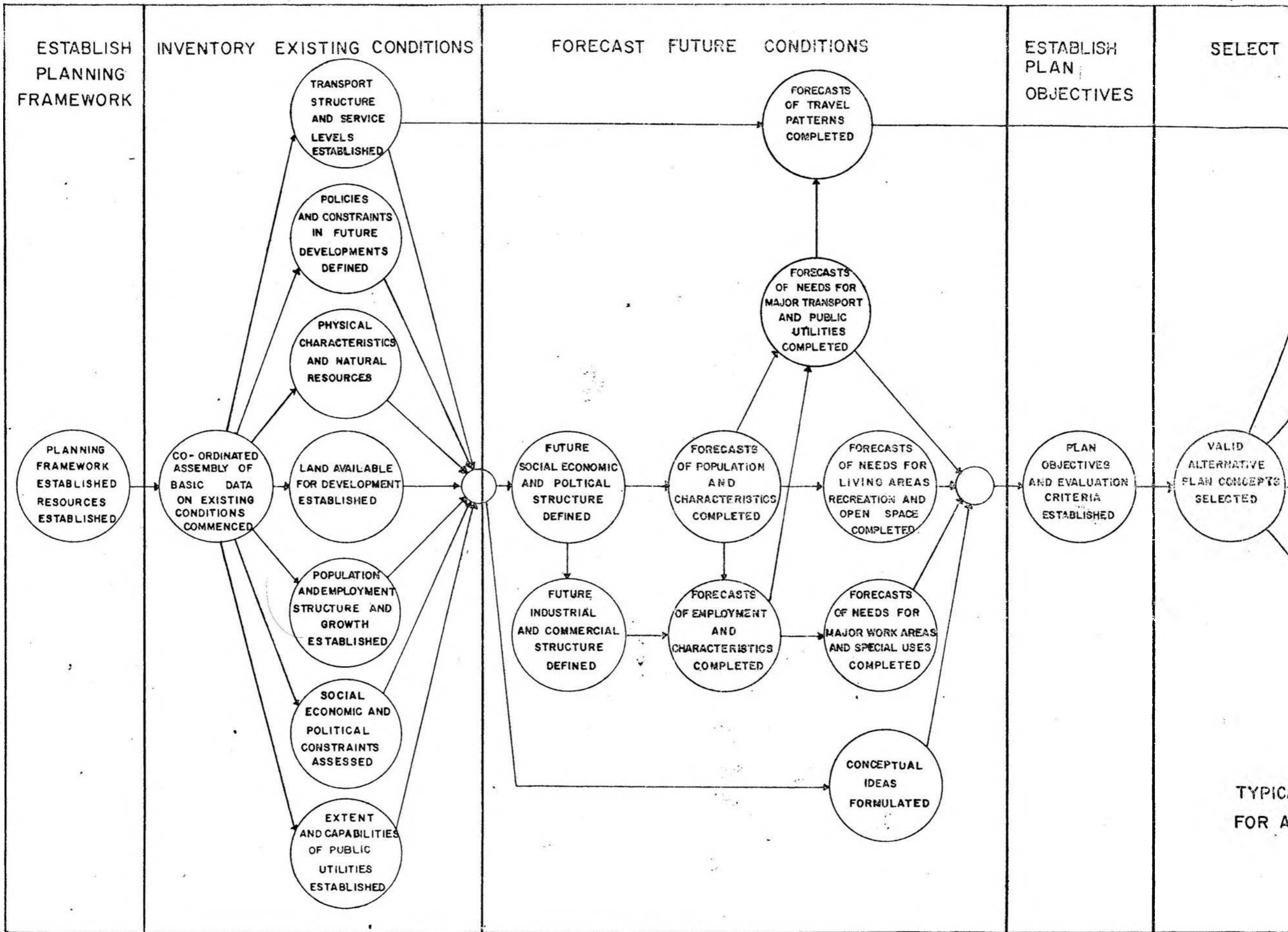
ข้อ 4 ความสามารถของระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ มีจำกัด เนื่องจาก
งบประมาณรายโคของรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ มีไม่เพียงพอสำหรับการขยายงานออกไปโค
โดยเฉพาะนี้ทาเรื่อง ถนน ทางระบายน้ำโสโครก ระบบกำจัดของเสีย และขยะ

ข้อ 5 โครงสร้างทางเศรษฐกิจของสังคมของกรุงเทพฯ อ่อนแอมาก จะเห็นโคจากความ
แตกต่างของระดับรายโคของสังคมมีมากขึ้นทุกวัน

ข้อ 6 นโยบายการปกครองของประเทศไทยไม่มั่นคงทำให้การลงทุนภายในประเทศไทยน้อยลง
และทำให้โครงการศูนย์การค้าแห่งนี้ขาดหลักประกันที่มั่นคง

ดังนั้น ผลเสียส่วนใหญ่ของโครงการนี้จึงมาจากการขาดข้อมูลที่แน่นอนทำให้
โอกาสของความเป็นจริงของโครงการมีน้อยลง และผลประโยชน์ที่สามารถนำไปโคโค
ตรงมีน้อย แต่การศึกษานี้เป็นเพียงตัวอย่างและแนวทางอื่นหนึ่งซึ่งยังมีอีกหลาย ๆ แนวทาง
และโครงการที่อาจเป็นไปโค ฉะนั้น ผลประโยชน์ที่โคจึงเป็นไปในลักษณะทางอ้อม เสริม
สร้างทรคนะศคที่คิงงานให้แกสังคม เป็นข้อคคสำหรับบุคคลที่มองไปเนอนาคต หากคยในที่
เหมาะสมให้แกสังคมแล้ว

ภาคผนวก



TYPICAL FOR A

ราชคาริหาร เขต

ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้ตั้งของศูนย์การค้าหลายแห่งด้วยกันและต่างก็ได้รับความนิยมและความสนใจจากบรรดาผู้ประกอบการและประชาชน มากน้อยแตกต่างกันไปแตกต่างกันไป และตั้งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ศูนย์การค้าแต่ละแห่งจะพยายามจัดทให้เป็นเครื่องดึงดูดลูกค้า เคามากน้อยเท่าใด

ราชคาริหาร เขต เป็นศูนย์การค้าแห่งใหม่ ซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ ซึ่งจะเสร็จเรียบร้อยและเปิดในวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 2516 ภายหลังจากการก่อสร้างไม่มีอุปสรรคใด ๆ

ภายในบริเวณเนื้อที่ 10 ไร่เศษ ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับศูนย์การค้าบางระลังค์ โดยสถาปนิก ทวีศักดิ์ วัฒนโรจนวงศ์ แห่งสำนักงานออกแบบ ทวีศักดิ์ ชัยอา และสหภาพ ได้เป็นผู้ออกแบบ ศูนย์การค้าราชคาริหาร เขต ให้เป็นศูนย์การค้าที่สะดวกสบายในประเภทนี้ และด้วยความหวังและความตั้งใจของสถาปนิก บริษัทราชคาริหาร เขต ได้รับนิยชอบเป็นผู้ออกแบบการตกแต่งอาคาร ก่อสร้างทั้งหมด โดยมอบหมายให้ บริษัทพัฒนาการ จำกัด เป็นผู้ออกแบบการก่อสร้าง ซึ่งขณะนี้กำลังเร่งทำการก่อสร้างเพื่อที่จะให้เสร็จเรียบร้อยตามกำหนดที่เห็นไว้

อาคารของศูนย์การค้าราชคาริหาร เขต ประกอบด้วยส่วนหนึ่งเป็นศูนย์การค้า คือ อาคารคานหามา 5 ชั้น เติร์ด 1 ชั้น และอาคารสำหรับสำนักงานอีก 5 ชั้น ซึ่งอยู่ทางด้านหลัง สำหรับศูนย์การค้าทั้งหมด เดิมทีเนื้อที่ 9,000 ตารางเมตร (5 ไร่เศษ) และลานจอดรถอีก 5 ชั้น ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการจอดรถได้ ประมาณ 500 คัน

ด้วยความตั้งใจของสถาปนิก เพื่อที่จะให้ราชคาริหาร เขต เป็นศูนย์การค้าที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งและสมบูรณ์แบบแห่งแรกในประเทศไทย อาคารศูนย์การค้าจัดไว้สำหรับร้านค้าทั้งหมด 200 ร้าน รวมทั้งชั้นใต้ดินแต่ละชั้น ผู้ที่เข้าไปในศูนย์การค้าก็สามารถจะขึ้นบันไดขึ้นไปทุก ๆ ชั้น ไปยังที่จอดรถ และเดินเข้าเบย์คานหามาต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและสำหรับผู้ที่เดินเข้า เป็นศูนย์การค้า ก็สามารถจะขึ้นบันไดแต่ละชั้นโดยอาศัยบันไดเลื่อนที่ติดตั้งกันทุก ๆ ชั้น

เคโดยอาศัยบันไดเชื่อมที่ติดต่อกันทุก ๆ ชั้นโดยสะดวกสบายที่สุด ภายในตัวอาคารทั้งหมดใช้
เครื่องปรับอากาศ

ศูนย์การค้าแห่งนี้ ครอบคลุมพื้นที่ซึ่งเป็นส่วนแท้ ตรงกลางของตัวอาคาร เป็นของ
ทางเคมารุ ซึ่งมีทั้งหมด 4 ชั้นควบกัน เป็นที่แน่นอนว่าจะเป็นที่รวมสรรพสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในระ
เทศไทยได้ เพราะเนื้อที่กว้างขวาง เมื่อเปรียบเทียบกับทางสรรพสินค้าแห่งอื่น ๆ แห่ง
นี้และอาจเป็นจุดดึงดูดให้ประชาชนหันความนิยมเข้า เป็นในศูนย์การค้ามากองขึ้น

สวนอาคารด้านหลังซึ่งตั้งอยู่บนอาคารของที่จอดรถ จักไว้สำหรับอาคารสำนักงาน
อีก 5 ชั้น เนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 5,000 ตารางเมตร ซึ่งจะไม่ชนกับอาคารศูนย์การค้า และ
ความสะดวกสบายของผู้เช่าอาคารสำนักงานเหล่านี้ ก็ครอบคลุมไปถึง 3 ตัวควบกัน และลิฟท์
สำหรับขนของโดยเฉพาะอีก 1 ตัว

ลักษณะอันพิเศษของศูนย์การค้าราชดำริที่จะเห็นได้ว่า อาคารแต่ละชั้นนั้น เคียง
ออกเป็นห้อง ๆ และเป็นชั้น ๆ ไม่ต่อเนื่องกัน แต่ละชั้นเช่นเดียวกับลักษณะของห้องแถวตัว
หัว เป้ ผู้จะเช่า เบนระกอบการค้าจะ เคียงห้องของแต่ละชั้นโดยเฉพาะ เมื่อชั้นบนหรือชั้นล่าง
และแต่ละห้องนั้นอยู่โดยรอบของทาง ไทย เคมารุ ซึ่งผู้เช่า เบนศูนย์การค้าสามารถจะเลือก
ย่นสินค้าของแต่ละร้าน เคโดยสะดวก แม้แต่ชั้นเดียวกันก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน ยกเว้นชั้นที่ 4
กับชั้นที่ 5 เท่านั้นที่ต่อเนื่องกันเพื่อจุดประสงค์ใหญ่ระกอบการค้า ชั้นที่ 5 เป็นที่สำหรับเก็บ
ของหรือเป็นสถานที่ผลิตอุปกรณ์ระกอบบางอย่างเท่านั้นเอง

บนอาคารของศูนย์การค้าที่เป็นคาคฟ้า หรือชั้นที่ 6 จักไว้เป็นสถานที่สำหรับพัก
ผ่อนซึ่งมีทั้งสวน สนามเด็กเล่น ภัตตาคาร และไนท์คลับ เบนเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ครึ่ง เป็น
เนื้อที่ที่กว้างขวางพอที่จะจักเป็นสถานที่พักผ่อนใจได้เป็นอย่างดี

ลักษณะของกรวางผังของศูนย์การค้าราชดำริหรือาร เซ็นนี้พอจะพิจารณาได้ ว่า
เป็นศูนย์การค้าที่สมบูรณ์แห่งหนึ่งในเมืองไทย อย่าง ไม่ค่อยสงสัย

เงื่อนไขของผู้ที่จะระกอบการค้าขายในอาคารราชดำรินี้ จะมีสิทธิ์อยู่ภาย
เคสัญญา 20 ปี และเมื่อพ้นจากเวลานี้แล้วก็จะทำสัญญาต่อกับ นายจินดา ณ ลงชล ซึ่ง
เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินแห่งนี้ และชยคกลางของบริษัทราชดำริหรือาร เซ็น เมื่อครบ 20 ปี

แล้ว ทุนบริการที่แท้จริงจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของที่ดินคือ เข็ม ซึ่งเป็นเงินยืมส่วนตัว ๆ เบ
ของวงการค้า กอ. วางเนบ์จูนัน

ทางด้านการก่อสร้าง มีบริษัทประมวลพัฒนาการ ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ค
เนินการก่อสร้าง เคเบ็คเคียว เมมีบู้ทาเค ๆ และการก่อสร้างค่าเงินใบอย่างเรียบร้อย
ทุกประการ และจะเสร็จสิ้นตามวันเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน ซึ่งใช้เวลาการก่อสร้างทั้งสิ้น
13 เดือน การก่อสร้างครั้งนี้ จัดว่าเป็นความสำเร็จของงานชิ้นสำคัญชิ้นหนึ่งของบริษัทเพราะ
เหตุว่าการประสานงานต่าง ๆ ค่าเงินใบอย่างดีที่สุด

คุณเจริญ วงบริษัท ซึ่งเป็นวิศวกรควบคุมการก่อสร้างของบริษัทประมวลพัฒนา
การก่อสร้าง จำกัด เบ็คเคียวว่า งานก่อสร้างเป็นใบอย่างเรียบร้อยนับตั้งแต่เริ่มการก่อสร้าง
เป็นต้นมา การออกเข็มในครั้งแรกก็คิดว่าจะประสบปัญหาในเรื่องน้ำเค็ม ซึ่งจะเบ็คเคียวร
เนกการก่อสร้างเป็นอย่างมาก แต่ปรากฏไม่มีอะไร จะมีบู้ ทาก็เรื่องนำจากบนดินเค็มลง
สู่เบื้องล่าง แต่อย่างไรก็ตาม นับว่าเรียบร้อยดี คุมตวรรคบางอย่างนั้นยอมจำนนต้องเกิดขึ้น
เพราะเหตุว่าการก่อสร้างทั่วเบ็คเคียวจะไม่พบตวรรคเค็มนั้น ย่อมเป็นใบไม่เก ขึ้นอยู่แต่ว่าจะ
มีมากน้อย เพียงเคเท่านั้นเอง

การก่อสร้างทั่วไปนั้น ย่อมมีผลิตภัณฑ์ใหม่ในวงการก่อสร้างเสมอ อย่างเช่นที่
ราชคัวิทาร์ เขตนี้ คุณเจริญ กล่าวว่ ที่น่าในใจสำหรับวงการก่อสร้างและเห็นสมควรที่จะ
เบ็คเคียวก็คือ การใช้อลูมิเนียมเป็นฝาเพดาน แทนที่จะใช้วัสดุสำหรับทำฝาเพดานอย่างที่เคย
กระทำกันมาแล้วทั่ว ๆ ไป แต่เคใช้อลูมิเนียมมาเซแทน ซึ่งทำเหตุสวยงามขึ้น เนกานการ
ก่อสร้างก็กระทำเคเร็วกว่า ค่าแรงงานต่ำกว่า และสำคัญที่สุด ก็คือ ทนทานกว่า เมื่อเซ
อลูมิเนียมแทนแล้วการที่จะต้องทำความสะอาดและบำรุงรักษากระทำได้ง่ายกว่า

ราชคัวิทาร์ เขตขณะนี้การก่อสร้างเคค่าเงินใบแล้ว 90 % และจะสามาร
เสร็จเรียบร้อยตามกำหนด

ส่วนการตกแต่งอื่น และการก่อสร้างบางอย่าง ๆ นั้น เป็นหน้าที่ของบริษัทราช
คัวิทาร์ เขต เพราะเหตุว่าบริษัทประมวลพัฒนาการ เคเป็นผู้รับเหมาคู่เพียงกรก่อสร้าง
ส่วนการติดตั้งแอร์คอนดิชัน ไฟฟ้า น้ำประปา แยกตัวกับการก่อสร้าง การตกแต่งภายในบาง
ส่วนโดยเฉพาะไทย เคมารู ก็ทางบริษัทเป็นผู้ดำเนินการเอง

สิ่งที่พอจะพิสูจน์ได้ในขณะนี้คือ

แม้ว่าสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน จะอยู่ในสภาพที่ค่อนข้างไม่สู้จะดีนัก การลงทุนในด้านการก่อสร้าง ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา เป็นผลแสดงให้เห็นว่าอยู่ในลักษณะที่เม่นาพอเจกก็ตาม แต่ว่ายังมีผู้ลงทุนจำนวนไม่ย่อยที่เลิกผลในด้านการค้า เป็นอย่างคิ และกลาที่จะลงทุนอยู่เดิมอ ๆ ศูนย์การการค้าเสรีก็เป็นตัวขางหนึ่งของการลงทุนที่มองเห็นอนาคตว่าจะเคิบระสพพความล้าเรีจ เมะเมถึง 100 เปอร์เซนต์ แคก็เมดเือง ทั้งนออม มีนอุมกับผลงาเนที่แเคคงขอกมาจะเคิบการคอรับจากบระชาชนมากนอຍเป็นเ้าคิ

บางกอกบารบาร

นครหลวงกรุงเทพธนบุรี กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จากความเป็นกรุง
เทพพระมหานคร ซึ่งอยู่คนละภาคฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับธนบุรี มาเป็นนครหลวง ซึ่งรวมเอา
กรุงเทพฯ และธนบุรี เข้าเวทวกัน ความโน้มเอียงของการขยายตัวของนครหลวงคงมิได้สิ้นสุด
ดุคดงตรงที่กรุงเทพฯ เขารวมกับธนบุรี วันหนึ่งข้างหน้า เราจะโคอินข่าวคือเบือกว่า นคร
หลวงประกอบไปด้วยจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งเคยแยกกันอยู่ถึง 4 จังหวัด คือ กรุงเทพฯธนบุรี
สมุทรปราการ และนนทบุรี

เมื่อถึงระยะนั้นก็คงจะมีพระราชบัญญัติผังเมืองนครหลวงขึ้นแล้ว กฎหมายฉบับนั้น
คงระบุให้เห็นแน่ชัดว่านครหลวงอันโอเอศของประเทศไทย ได้จัดให้มีการแบ่งอาณาเขตต่างๆ
เช่น บริเวณที่เป็นทางราชการ และชุมนุมชนหนาแน่น บริเวณที่เป็นที่ทำการของรัฐ บริเวณ
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และเม่หนาแน่น นอกจากนั้นก็คงจะมีบริเวณที่กันไว้
สำหรับเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ บริเวณเพื่อการอุตสาหกรรม

ถนนสายใหญ่ที่ข้อนกันเป็นวงหงจะผ่านบริเวณต่าง ๆ เพื่อให้การคมนาคมในบริเวณ
เหล่านั้นสะดวกทั่วถึง และรวดเร็ว ลาน้ำเจ้าพระยาคงไหลผ่านกลางนครหลวงและคงเป็น
สายโลหิตใหญ่ที่หล่อเลี้ยงให้เกิดความอุดมสมบูรณ์ขึ้นแก่แผ่นดินของนครหลวง โดยทั่วไปลาน้ำ
เจ้าพระยา คงเป็นเพียงเส้นทางสัญจรทางน้ำขนาดใหญ่ที่เรือแพนันทชนิดอื่นเอาพิรยอันอุดม
จากภาคต่าง ๆ มาสู่โรงงานอุตสาหกรรมให้ น้อย และขนส่งสู่เรือสินค้าขนาดเล็ก ออกไปจำ
หน่ายยังดินแดนอัน เกดแดนไกล แต่ลาน้ำเจ้าพระยาจะเป็นทางระบายน้ำเข้าและออกที่สำคัญ
สำหรับนครหลวงของประเทศไทย

และเมื่อถึงเวลานั้น พลเมืองของนครหลวง ก็จะเพิ่มมากขึ้นจนอาจนับได้ถึง
6,300,000 คน พลเมืองของนครหลวงเหล่านี้ จะมีอาชีพและความเป็นอยู่แตกต่างกันไป
ที่เป็นพ่อค้า ข้าราชการก็มี ที่เป็นแม่บ้าน เป็นนักเรียนก็มี ที่เป็นนักอุตสาหกรรม และผู้เช้แรง
งาน ปฏิบัติงานอยู่ตามโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ก็มี ผู้คนเป็นจำนวนมากของนครหลวง
ไม่เพียงแต่จะยังมีแหล่งประกอบอาชีพเท่านั้น หากแต่ยังต้องมีแหล่งกลางเนกรรชื้อหาจับจ่าย

เครื่องอุปโภคบริโภคที่มีความจำเป็นสำหรับชีวิต และข้อหาความบันเทิงต่าง ๆ เนิบและ
ลักษณะที่แตกต่างกัน เป

ควมขอมูลและแนวโน้มที่ปรากฏในขณะนี้ และกำลังจะเกิดขึ้น เบนวันข้างหน้า
หากเราจะศึกษา เขตของจังหวัดทั้งสี่รวมไว้เป็นอาณาบริเวณเดียวกัน เราจะเห็นได้ว่าบริเวณ
ประจวบฯ ราชบุรี และชุมพรมีลักษณะเกือบจะเป็นศูนย์กลางของนครหลวงที่จะเกิดขึ้นใหม่
เป็นเรื่อที่น่าประหลาดอะ เรคือ เื่ออีกเมื่อปรากฏในข้อเท็จจริงว่า ศูนย์กลางนครหลวงซึ่งเค
เคิมมา เคยแอ็คคัปปั้งทั้งการช้อการขายกันอยู่ในบางวังบูรพา พาทุริค ล่าเพ็ง เนนเขาวราช
และราชวงศ และเจริญรุง กำลังเปลี่ยนแปลงมาหาศูนย์ ใหม่ของนครหลวงย่านเก่าที่เคอเนื่อง
เนนไปควมผูกพันแคก่อนมา แม้ยังมีผู้คนหนาแน่นอยู่แต่ก็เกิดปัญหาต่าง ๆ ที่ศึกษากันมา เมื่อจับ
ดิน เช่น ความจำเป็นทางการจราจรท่าแห่ของจักเสนาทางทะเล จร เคควมเนนทางเคียวหรือ
วันเว่ย การจจรเคเติมเคควมยากลำบาก การขนส่งวัตถุเคิบหรือสินค้าเข้า เื่อจำหน่ายท่า
เคในเวลาจำกัด ขณะเดียวกันที่ผู้อาศัยของผู้มีพลังช้อสูงก็ทยอยห่างออกเื่อเรื่อย ๆ

เคิมที่เคียวเราจะเห็นลักษณะความเป็นอยู่ของผู้คนในนครหลวงว่า ผู้มีฐานะเคิมมี
กำลังช้อสูงมีที่พักอาศัยอยู่ในย่านถนนพลา เท รองเมือง สีพระยา สุรวงศ สีลม ศาทร แต่แล้ว
ย่านธุรกิจการทกก็ขยายตัวออกมาอมเอาพื้นที่ในถนนดังกล่าวเป็นย่านจจรแอ็คเคควมผู้คนใน
ชั่วโมงของการทำงาน ผู้ที่เคออยู่อาศัยในย่านต่าง ๆ เหล่าเนนเมื่อเกิดควมรำคาญ เคควมเคียง
และควมเมงะควกในการอยู่อาศัยควมลงข และเมื่อเครับการ เสนอราคาจากแรงช้อ
ของส่วนธุรกิจการทก เป็นมูลค่าอันทวรพึงพอใจ ท่านเหล่านั้นและครอบครัวก็พากันทยอยออกจาก
เขตที่ชคยเป็นที่อยู่อาศัย เื่ออยู่เื่อทางไกลออกเื่อตามลำดับ

ควมลักษณะที่เกิดขึ้นเช่นนี้ ศูนย์กลางของนครหลวงจึงเปลี่ยนแปลงจากจุดเคิมมาหาที่
ใหม่และกัพว่าบริเวณรอบประจวบฯ และชุมพรและระพณเคิมโลก สิ่งที่ไม่เคยมมีเครศาคคคมาเคอนจึงเกิด
ขึ้น แฉงลยและทาบเรที่เคยขายอาหารล่าเรจรรูคี่ว่าการคัปคิเคเนย่านประจวบฯ คี่กว่า บาง
ล่าพูและสพณัน พอคคานาเร่มมยเห็นแล่วว่าการขยายเคื่อมาอาหารเคฉาง ๆ เนนแ่นประจวบฯ
ขยายเคียวเร็ว ขยายเคิมมากกว่าที่เคยมาอยู่ในบางล่าพู และพาทุริค พอคคานาเคค บากก
แ่นคานา เร่มชคชวกันหนีออกจากย่านแอ็คคัของเนนเขาวราช มาสู่ประจวบฯ บางเป็นกลุ่มก่อน

และจะเกี่ยวข้องกับหอคา เทรื่องเพชรทองก็เริ่มของหายากขึ้นเหมาะสมควรที่จะหนีออกจากหัว เเม็ค
และบ้านหมอ

เกรงกลัวเกรงพากันมองหาหาทำเลที่ที่หอคา ะหว่างหัว เเนนสี่ลมคาน เจริญกรุง
มาจนจรบ ะคูน่า เจริญโลกคูนัยกลางของนคร หลาวง เบ็ลั่นหึ แลวอัย่าง เริงจิง

เหตุผลดังกล่าวเป็นข้อพิจารณาสำคัญ ในคานการ ลงทุนพัฒนา คูนการ คา เหมขึ้นเม
จะมีผู้อย่างวา คูนการ คา เกิดขึ้นเป็นคอกเตค มีทองแฉวที่สร้างขึ้นเพื่อกการ คาพาณิชย์ เกิดขึ้นนับ
หมื่นทอง ผู้ลงทุนพากันยอชัยเบ เพราะ เหมผู้อยหรือเชิงทอง เถลานั้น จะ เป็นเบ เคหรือ เม
เมื่อการ คิคพัฒนา คูนการ คา ขึ้น เหมมิ ไคพิจารณา ถึงขอ เติจจริงที่ เคกล่าวมา แลวางคณ

"บางกอกบazaar" เกิดขึ้นมาจากการ เครครวญึงส่วน เคลวนเสื่อ และค
ความ เคบโศของนคร หลาวงทุกแง่มุม ฉนั้นเมื่อที่คินของสำนักงาน ทรพิบลิน ลวนพร ะมทา กษัตริย์
โกลสะพาน เจริญโลกคาน เเนนราชคาวี มีความ เหมสมควรด้วยลักษณะ กาง ๆ ทั้งบวง "บางกอก
บazaar" จึง เกิดขึ้น เคควความ เหม เเนนผลสำเร็จที่จะ เคมีส่วนร่วม เเนนการ พัฒนานคร หลาวง เเท
เจริญคองามขึ้น, นลักษณะอันถูกต้อง ที่คินคังกว่าจะมีเนื้อที่ 20 ไร่ 90 คารางวา มีหน้ากว้าง
ซิค เเนนราชคาวี เพียง 50 เมตร แต่กัลิกาวและมีส่วนกว้างซิคคอง แฉน แฉน บรัชย เมตร

ขอมูลค่าง ๆ คังกล่าวมิ เคเป็นอุบสรรค เเทบริษัท หลกรุง. เทพพัฒนา จักคิ โดยมี
บริษัท ไบร เกรฟรึฟ คีเซน ซึ่ง มีลเกบนิค บูรินทร วงคองวน ลเกบนิคบริฎา จากลสหรัฐอเมริกา
เออขอจกการ ทรพิบลินอย่างสะ เอื้อคิง เเนนลงความ เเทตรงกันวา เคพัฒนา เหมทั้งทาง เคาออกเค
สะควคหลายคาน เเซ เหม เเนนออกคาน เเนนราชคาวีสองทาง และอขาไปทางคาน เเนนเพชร บูรี
โดยมี สะพานข้ามคอง แฉน แฉน ไคของลายการ เแกบ ุทอื่น ๆ ก็คองทำ เค เมาากนัก

การออกแบบและวางผังของ บูรินทร วงคองวน และฝ่ายจคิการ ของบริษัท หลกรุง
เทพพัฒนา จักคิ เเนงตัว เมื่อกำหนดลักษณะของการแบ่งไซที่คินคังนี้

คานซิค เเนนราชคาวี

1. ยาคารพาณิชย์อัสระ 5 หลัง ขนาด 3.00 × 6.50 สูงสามชั้น
2. ยาคารการคา 32 คูท ขนาดคูทละ 6.00 × 17.00 เมตร สูงสี่ชั้น
มีทางเดินระหว่างอาคารกว้าง 10.00 เมตร และมุ่งหมาย เหมให้คังคากัน แคคณคณมของทาง

เดิน 1.50 เมตร มีโดยตลอด

3. อาคารสรรพสินค้าแบบดีพาร์ทเมนต์สตรี มีเนื้อที่ขายสินค้าและตู้จอร์ โบมา โคเมนน้อยกว่า 10,000 ตารางเมตร ที่อาคารมีเครื่องปรับอากาศเหนือชายคาของเคดลอค ฟี และมีจอกรงเหล็กสำหรับบูมา เซบรีการ ของทางสรรพสินค้าอีก 95 คัน

คานซิคคดองแสนแถบ และมีทางออกสู่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนราชดำริ

4. อาคารการค้าสองระดับ 135 คูหา ขนาดคูหาละ 4.00 x 12.00 เมตร มีบันไดเลื่อนระหว่างอาคารที่อยู่ระดับล่างและอาคารที่อยู่ระดับบน และมีพื้นที่ว่างระดับล่างเพื่อใช้เป็นจอกรงเหล็กเคดอีกไม่น้อยกว่า 228 คัน ลักษณะดังกล่าวสอดคล้องกับศูนย์การค้า อาณา โมอาน่า เนฮาวาย

5. อาคารสำนักงานพาณิชย์ เพื่อเช่าพื้นที่ทำสำนักงานต่าง ๆ ขนาด 19.00 x 55.00 เมตร มีเครื่องปรับอากาศส่วนกลาง บริเวณเหนือมิของอาคารโหลมาเมมอ ทุกฤดูกาลและมีจอกรงเหล็กอีก 80 คัน

6. พื้นชั้นคาคพา (ระดับบน) แบ่งเป็นจอกรงเหล็กขนาดใหญ่ซึ่งจะจอกรงเหล็ก รวม 408 คัน

7. พื้นลอร์ระดับบนเป็นอีกส่วนหนึ่งที่เกิดประโยชน์ขนาดเล็กเป็นอ่างคี่ และ เคแบ่งบริเวณเวคังนี้

ก. ภัตตาคาร สูงสองชั้น ขนาดประมาณ 600 ตารางเมตรต่อชั้น และมี บริเวณขายอาหารกลางแจ้ง เคคางหก

ข. ภัตตาคารขนาดใหญ่ เพื่อขายอาหาร เทยและมีกรแสดงนารุคิปปเทย ประกอบเพื่อนักท่องเที่ยว ขนาด 22.00 x 6.00 เมตร

ค. ห้องโถงเพื่อการแสดงนิทรรศการสินค้า ขนาด 22.00 x 6.00 เมตร

ง. อาคารศูนย์การค้า 25 คูหา สูงสามชั้น ขนาดคูหาละ 4.00 x 12.00 เมตร

แบบของ "บางกอกบาซาร์" ผ่านกรพิจารณาของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และเทศบาลนครหลวงด้วยความเรียบร้อย และการก่อสร้างก็ได้เริ่มลงมือมาตั้ง

แต่กลางปี พ.ศ. 2511 ส่วนแรกของโครงการคืออาคารพาณิชย์อิตระ 5 หลัง และอาคารพาณิชย์ ขนาด 6.00 x 16.00 เมตร อีก 32 หลัง ซึ่งประมาณว่าจะเสร็จเรียบร้อยราวปลายปี พ.ศ. 2515

งานเนโโครงการส่วนที่สองคือการสร้างอาคารพาณิชย์สองระดับ ซึ่งจะกำหนดเริ่มต้นในเดือนกรกฎาคม และมีกำหนดแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2516 แล้วจากนั้นจึงจะดำเนินงานให้แก่โครงการลำดับที่สาม คือ การก่อสร้างอาคารสรรพสินค้าและอาคารสำนักงาน

วิศวกรกำกับการออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง "บางกอกบazaar" คือ ดร. รัชฎ์ กุญจนวิชัย และกรก่อสร้างอาคารทั้งหมดเป็นฝีมืองานของบริษัท สหกรุงเทพพัฒนาเอง สิ่งที่น่าสนใจใน "บางกอกบazaar" นอกจากจะเป็นการริเริ่มนำสิ่งใหม่ คืออาคารพาณิชย์สองระดับมาสู่ประเทศไทยแล้วการริเริ่มขยายห้องที่มีขนาดหน้ากว้างโดยทั่วไป 4.00 เมตร มาเป็นขนาด 6.00 เมตร ก็เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางดังจะเห็นได้จากระยะเวลาของการเปิดเหของอาคารตามโครงการแรกก็มีผู้ซื้ออาคาร เบแล้วทั้งหมด อาคารดังกล่าวแม้จะกำหนดขนาดไว้เพียงสี่ชั้นแต่ผู้ซื้ออาคารยัง ไคแม่พันลอบ เป็นชั้นที่ห้าซ่อนอยู่ในพื้นที่ล่างของอาคารอีกควยทุกห้อง

"บางกอกบazaar" เกิดขึ้นด้วยความมั่นใจในการดำเนินการที่ถูกคองและควยการแนะนำสิ่งใหม่อันเป็นประโยชน์ในการพัฒนาทรหลวงมาสู่ประเทศไทย และเชื่อว่าเมื่อโครงการนี้เสร็จจัดเต็มบูรณะในปี พ.ศ. 2518 ก็จะเป็นตัวอย่างที่ควรได้รับการวิเคราะห์ผลต่อไปในภายหน้า ไคเป็นอย่างดี

"บางกอกบazaar" ประมาณว่าจะเซเงินเพื่อพัฒนาโครงการนี้ เป็นมูลค่า 140,000,000 บาท (หนึ่งร้อยสี่สิบล้านบาท)

ศูนย์การค้าสยาม

การเติบโตของนครหลวง ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา เป็นที่ประจักษ์เห็นได้อย่าง ชัดเจนเปลี่ยนแปลงก้าวไปสู่อุณหภูมิร้อนอย่างมากมาย เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะสิบ ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่มี โรงแรมหรู ๆ เกิดขึ้น ศูนย์การค้า อาคารขนาดใหญ่และสูงขึ้นไป เรื่อย ๆ และนั่นหมายถึงความก้าวหน้าทางสถาปัตยกรรม และการก่อสร้างยิ่งขึ้นอีกกว่าและ ที่ล้ำค่าที่สุด ก็คือ การขยายตัวในด้านการค้า และเศรษฐกิจของประเทศอย่างแน่นอน

ศูนย์การค้า เป็นธุรกิจที่ได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มนักลงทุนทั้งหลายทั้งชาว ไทยและชาวต่างประเทศ และขณะเดียวกันความต้องการของผู้นับถือการค้าโดยทั่ว เบิกหัว สูงขึ้น จะให้ควาศูนย์การค้าต่าง ๆ ที่ก่อสร้างขึ้นมาทั่วไปเป็นเครื่องวัดความต้องการ ได้เป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้ผู้นับถือการลงทุนจะต้องพิจารณาถึงสถานที่ของชุมชนเป็นสำคัญ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของผู้จะเช่า ไปประกอบการค้าในศูนย์การค้าแห่งนั้นด้วย และนับว่า ข้อ เบิกหัวคือตัวอาคาร จะต้องอยู่ในลักษณะที่ดี เพื่อเซเป็นจุดสนใจดึงดูดประชาชนที่จะเช่า เบชมและ เลือกซื้อของ ได้รับความสะดวกสบาย

ศูนย์การค้าที่จะกล่าวถึงนี้คือ "ศูนย์การค้าสยาม" หรือ "สยามเซ็นเตอร์" ซึ่ง ขณะนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างอยู่ และกำหนดจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน นี้ ซึ่งล้ำค่ากว่าตึกสูงที่บริษัทผู้รับเหมาทำไวล่องเคื่อน "ศูนย์การค้าสยาม" ตั้งอยู่ในบริเวณ โรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัล ถนนพหลโยธินถนนพระราม 1 และ ถนนช่างศิลป์ถนนพญาไท

เมื่อพิจารณาถึงสถานที่โดยสภาพทั่ว เบแล้วจะเห็นได้ว่า เป็นชุมชนที่ล้ำค่ามาก แห่งหนึ่ง มีระเบียบจำทางผ่านหลายสายและถนนพระราม 1 เป็นที่รวมจากถนนหลายสายต่าง ๆ เช่น ถนนเขาวราช เจริญกรุง สุขุมวิท และสายเล็กอื่น ๆ ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ทั้งการบระกอบอาชีพและธุรกิจทั่ว เบ และที่ล้ำค่าที่สุดก็คือคานตรงข้ามเป็นสยามลแควร์ และมีโรงพยาบาลชั้นหนึ่ง ถึง 3 โรงควบกันและเนบบริเวณเคียวกัน ก็เป็นโรงแรมชั้นหนึ่งที่พักสำหรับ ชาวต่างประเทศ

การลงทุน

ศูนย์การค้าสยามกอดสร้างภายในบริเวณเนื้อที่ 20 ไร่ ในอาณาเขตของวังสระปทุม โดยบริษัท บางกอกอินเตอร์คอนติเนนตัล ซึ่งเป็นบริษัทเจ้าของโรงแรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัล เงบประมาณแรกกอดสร้างเป็นเงิน 56,300,000 บาท สัญญาเช่าที่ดินกับเจ้าของที่ดินเป็นระยะเวลา 60 ปี และเมื่อครบกำหนดคตามสัญญาแล้วทรัพย์สินทั้งหมดจะตกเป็นของเจ้าของที่ดิน ลักษณะศูนย์การค้า

บริษัทหลุยส์เนอเจอร์ ออกแบบการกอดสร้าง เป็นบริษัทที่ได้รับความเชื่อถือในผลงานมาแล้วหลายแห่ง ในการออกแบบสถานที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง เช่นที่ สนามกีฬากรีฑา หัวหมาก ท่าอากาศยานดอนเมือง ร้านแสดงสินค้าสำหรับ ในการแสดงสินค้านานาชาติหัวหมาก โรงงานกระดาษ และอื่น ๆ อีกหลายแห่ง

ลักษณะของศูนย์การค้าเป็นตึกอาคารสี่ชั้น ชั้นล่างโอบรอบเป็นกระจก ซึ่งจะโอบรอบชั้นใต้ดินรวมผลึกหัวเบ โอบรอบโอบรอบในการใช้สินค้า และชั้นดอง ตาม และดี ผนังโอบรอบเป็นกระเบื้อง

ภายในอาคารระกอบเบคควทางเคินโอบรอบ เพื่อให้เข้ามาซื้อของสดกินชมเอาเคโดยสะดวก มีบันไดเลื่อนสำหรับขึ้นบันไดแต่ละชั้นติดต่อกันหมด 3 ชุด พร้อมควเครื่องทำความเย็นตลอดถึงกันทั้งอาคารในระคับความเย็นค่ากว่าอากาศภายนอก 3 องศาโดยสมมาเสมอ สำหรับชั้นเคคิน เคจคเวสำหรับที่จอยครเนนคเคทั้งหมด 100 คัน และภายในบริเวณคานขางอีกประมาณ 100 คัน

พื้นที่โดยสังเขปของศูนย์การค้าสยามงบประมาณโดยผู้ออกแบบไว้ดังนี้

ชั้นเคคิน	5304	ตารางเมตร
จอยครค	4985	"
ทางเคิน	406	"
ชั้นที่หนึ่ง	5304	"
คานคังงานให้เซา	3245	"
คานที่ว่างสำหรับคานคังงาน	2055	"

โดยทั่วไปแล้วบ้านเมืองเรายังมีทัศนคติเรื่องธุรกิจเริ่มแค่งงกันข้ามกับจะมีมาก
เสียด้วย แต่ว่าโอกาสที่จะครบระดับความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับองค์กรที่คบหาและคานวณกัน
เป็นหลักว่ามีทิศทางทางการเงิน บุคคลที่ทำงาน และการศึกษาของพนักงานในการทำงาน
เป็นสำคัญที่จะช่วยให้อุทิศทุกประเภทผ่านพ้นไปได้โดยราบรื่น

ศูนย์การค้าสยามเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนที่ค่อนข้างสูง และเมื่อการค้าเน้นการ
ทุกอย่างเคเป็นไปอย่างถูกต้องทุกอย่าง บุคคลที่ทำงานมีประสบการณ์ที่ดี และส่วนประกอบอื่นที่
เหมาะสมจึงทำให้ศูนย์การค้าแห่งนี้มีผลตอบแทนสำเร็จขึ้นมาอย่างน่าพึงพอใจและดูเหมือนว่า คู่ป
ลธุรกิจต่าง ๆ แทบจะกล่าวได้ว่าไม่มีเลย

การก่อสร้าง

ในด้านการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาทำการก่อสร้างคือ บริษัทอิตาเลียนไทย คี
เวลสทอปเมนต์ จำกัด เมื่อเอ่ยชื่อของบริษัทก่อสร้างแห่งนี้แล้ว บ่อมเป็นที่รู้จักกันดีในวงการทั่ว
ไปว่ามีผลงานในการก่อสร้างมามากมาย และงานแต่ละอย่างที่บริษัทได้รับมาดีเป็นหลังระ
กันเคเป็นอย่างดี จนกระทั่งได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลให้เป็นบริษัทรับฉีกชอบในการก่อ
สร้างถนนสายสำคัญ ๆ และสถานที่ตั้งสำคัญ ของรัฐบาล กล่าวคือว่าเป็นบริษัทก่อสร้างบริษัท
เคียวที่รับงานก่อสร้างจากรัฐบาลมากที่สุด ทั้งที่บริษัทนี้เป็นบริษัทของคนไทย

การก่อสร้างศูนย์การค้าสยามเป็นไปอย่างเร่งรีบมาก แม้ว่าจะมีสัญญาการก่อ
สร้างที่กำหนดเวลาจะแล้วเสร็จก็ตามเวลา แต่ก็จำเป็นต้องล่าช้าออกไปอีกทั้งนี้เพราะเหตุว่า
งานก่อสร้างได้เริ่มในฤดูฝนพอดี งานดินจึงเป็นการวางโครงสร้างเนระยะเริ่มแรกต้องประ
สพปัญหาในเรื่องดินฟ้าอากาศมาก งานดินที่กำหนดไว้ในระยะเวลา 2 เดือน ต้องเลื่อนออก
ไปเป็น 4 เดือน มีเหตุนี้เป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้เพราะ ในฤดูฝนการทำงานตอกเข็ม
เป็นไปอย่างล่าช้ามาก เบนางวันสามารถทำงานได้เพียง 10 เบอรเซนคเท่านั้น เพราะ
ต้องเสียเวลาในการดูน้ำออกจากไคคิน และพร้อมกับการตอกเข็มไปเป็นตัว ซึ่งเป็นเรื่องที
ยุ่งยากมากที่สุดสำหรับงานก่อสร้างเมื่อระดับนี้ ทนฤดูฝน ส่วนงานอื่น ๆ นั้นเป็นไปอย่างเรียบ
ร้อย เมื่องานพื้นดินเสร็จแล้วก็เริ่มทำไคซึ่งบางอย่างต้องทำงานล่วงเวลาอย่างไร
ก็ตาม การล่าช้าออกไปอีก 2 เดือนนั้น นับว่าเป็นเวลาที่ไม่มากเลยสำหรับงานใหญ่ขนาดนี้

เครื่องทำความเย็นในระบบเครื่องทำความเย็นขนาดเครื่องละ 285 ตัน 3 เครื่อง ความเย็นหนึ่งตันเท่ากับปริมาณ น้ำแข็งหนึ่งพันกิโลกรัม และระบายความเย็นออกเบตามแต่จะขึ้น 22 ตัน ซึ่งจะทำให้อุณหภูมิภายในอาคารสม่ำเสมอ ให้ความสบายเป็นอย่างมากอุณหภูมิต่าง ๆ คึกคักอยู่บนหลังคาทั้งหมด

ไฟฟ้า คึกคักหม้อแปลงไฟ ขนาด 12,000 โวลต์ พอเพียงกับกระแสไฟทั่วทั้งหมคภายในอาคารและคึกคักอยู่บนหลังคาเช่นเดียวกัน

ลิฟท์ - บันไดเลื่อน

อาคาร ของสยามเซนเตอร์ อาจกล่าวได้ว่า มีบันไดเลื่อนมากที่สุดแห่งหนึ่ง คือ มีถึง 3 อัน ชั้นละ 3 ตัว และลิฟท์สำหรับขนส่งสินค้าอีก 2 ตัว เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนสินค้าของผู้ประกอบการที่อยู่ในอาคารวัดคูหา

สยามเซนเตอร์ ได้นำเอาวัดคูหา ๆ เข้ามา เช่นในอาคารหลังนี้อีกสองอย่างก็คือ ขอบของชั้นบันได ซึ่งเป็นสิ่งเล็กน้อยแต่มีจะดูกลมงามแบบเดียว แต่โดยความจริงแล้วเป็นจุดอันตรายอย่างหนึ่งของตู้เซาอาคาร เพราะตรงขอบของบันไดนั้น มักจะลื่นเมื่อเท้าก้าวเข้าเบรค การรับน้ำหนักตัวเอง เมื่ออยู่ในความแวงที่พอคึกคักอาจจะทำให้ตกลงมาได้ วิศวกร ได้นำเอาวัสดุที่มีเนื้อเป็นวัสดุกันลื่นเข้าคึกไว้ ซึ่งเมื่อคึกเขาไปแล้วจะเกิดการพลัดตกลงจะเป็นเพราะลื่นนั้นไม่มีเลย วัสดุกันลื่นนี้ทำให้ช่วยเขาเป็นอย่างมาก ซึ่งวิศวกร ได้ให้คำแนะนำว่า เหมาะสำหรับโรงแรม หรือ โรงภาพยนตร์ เป็นอย่างมาก อีกทั้งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำขึ้นภายในประเทศอีกด้วย ราคาก็ไม่แพงเมื่อเทียบกับความปลอดภัยทั่วไป

อีกอย่างหนึ่งก็คือ "ตุลเชค" หรือที่เรียกกันว่า กำบังแดด ที่สามารถมองกันแสงแดดได้ 100 เปอร์เซ็นต์ เหมาะสำหรับภูมิประเทศ โดยเฉพาะเมืองไทยเรามาก และมีอาคารเข้างานพ่นทวนมากอีกด้วย ก็เป็นสิ่งที่น่าสนใจมากสำหรับงานก่อสร้างของสยามเซนเตอร์ ดิยูอาเช่าประกอบการค้า

คณะกรรมการของบริษัท ได้วางเงื่อนไขเช่าไว้เป็นระยะเวลา ครั้งละ 3 ปี เนอัตร่าเช่า ชั้นที่หนึ่ง (ต่อตารางเมตร) เดือนละ 140 บาท ชั้นที่ 2 และที่ 3 เดือนละ 100 บาท และชั้นที่ 4 เดือนละ 60 บาท ในการเช่าผู้เช่าจะต้องจ่ายเงินมัดจำค่าเช่าเป็นจำนวน 6 เดือน และค่าเช่าล่วงหน้าอีก 3 เดือน ทั้งนี้โดยไม่มีเงินพิเศษอื่น หรือ

ที่เรียกว่าเงินกินเบรดาเผื่อข้างเค จากการเปิดเผยของบริษัท กล่าววาชณะนี้ได้รับปริมาณ
ความต้องการถึง 51 เบอร์ ชนิดแล้ว และคาดว่าจะเพิ่มรอบเบอร์ ชนิดภายในระยะ
เวลาไม่เกินสองปีเป็นอย่างช้า ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าการดำเนินธุรกิจในการก่อสร้าง
ยังเป็นธุรกิจในการก่อสร้างอยู่ ยังเป็นธุรกิจที่น่าพอใจมาอยู่ขณะนี้ แม้ว่าสภาพ
เศรษฐกิจทั่วไปจะอยู่ในฐานะที่ขมขื่นจะดูก็มากก็นักก็ตาม

โครงการศูนย์การศึกษา

การวางโครงการเพื่อสร้างศูนย์การศึกษาแห่งนี้ บริษัทบางกอกอินเตอร์คอน
ติเนนตัล ได้กำหนดไว้เป็นโครงการใน 3 ระยะด้วยกัน ศูนย์การศึกษาที่กำลังก่อสร้างอยู่ใน
ขณะนี้ เป็นโครงการที่ 1 และเมื่อเสร็จแล้วก็จะก่อสร้างศูนย์การศึกษา ในลักษณะคล้ายคลึงกัน
คือ เป็นอีกเป็นโครงการที่ 2 โดยเริ่มก่อสร้างจากที่ก่อสร้างแล้ว เบื้องต้นวางไว้บนที่ดินและ
โครงการที่ 3 ก็คือ เป็นตัวอาคารสูง 40 ชั้น ซึ่งจะเป็นอาคารที่สูงที่สุดในประเทศ เพื่อเน
อนาคต การดำเนินงานแต่ละโครงการนั้นขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของผู้ประกอบการ
เป็นหลัก และเกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจการค้า เป็นสำคัญ อีกด้วย ขณะนี้กำลังพิจารณา
โครงการที่เห็นใจว่าจะเหมาะสมและบังเกิดผลมากน้อยเท่าใด อย่างเร็วก็ตาม จากโครง
การที่ 1 ซึ่งกำลังดำเนินอยู่ในขณะนี้ย่อมเป็นเครื่องวัดถึงความต้องการของตลาด ได้มากพอ
สมควรที่จะประกอบการพิจารณา เห็นโอกาสดี

เป็นที่น่าพอใจอย่างมากสำหรับการก่อสร้างที่ยังคงเป็นธุรกิจที่ดำเนินอยู่ได้เป็น
อย่างนี้ แม้ว่าจะมีการกล่าวขวัญกันในเรื่องนี้กันว่า สภาพเศรษฐกิจในขณะนี้ค่อนข้างต่ำ
และท่าเหตุการณ์ทุกอย่างรอบเรายัง

ศูนย์การศึกษา สีส้ม - สุรวงศ์

จากการร่วมมือกันระหว่างบริษัทวิทยุสื่อสารวิทยุสื่อสาร จำกัด และบริษัท เติงเอง จำกัด พร้อมทั้งวิศวกร คือ คุณวีระ สุวรรณกุล และวิศวกร กรุงเทพมหานคร ก็เคยปรากฏศูนย์การศึกษาที่ดำเนินที่ใหม่และทันสมัยแห่งหนึ่ง นั่นคือ ศูนย์การศึกษา สีส้ม - สุรวงศ์

การลงทุนในศูนย์การศึกษา สีส้ม - สุรวงศ์ นี้มีมา โดยลงทุนดำเนินการ เติงระเมินสถาปนากิจการเชิงธุรกิจ เคียงข้างมาเสมอ เพราะศูนย์การศึกษาแห่งนี้ ได้รับความยอมรับจากนักการศึกษาและนักธุรกิจอย่างอบอุ่น ปรากฏว่าอาคารเป็นจำนวนกว่า 30% โดยผู้ซื้อและจ้างของแล้ว

เหตุผลที่ว่าทำไม ศูนย์การศึกษา สีส้ม - สุรวงศ์ นี้ จึงได้รับการยอมรับจากนักธุรกิจท่านนั้น เพราะการแรกขึ้นอยู่กับ การวางผังอาคารและแบบโครงสร้างที่ดี ของคุณวีระ สุวรรณกุล วิศวกรโดยจัดให้มีทางเข้าออกแต่ละคอก เชื่อมต่อกันทั้งคานสีส้มและสุรวงศ์ จัดให้มีบันไดเวียนกลาง กว้างถึง 12 เมตร นั่นหมายความว่า การจราจรติดและคับคั่งเป็นอันหนักเบา และรวมทั้งสร้างอาคารพักถึง 5 ชั้น สำหรับพัก เติงระมาต 300 คน เติงโครงการ เติงคนแต่ปรากฏว่า เมื่อพิจารณาถึงความเจริญ ที่เห็นอยู่ปัจจุบันและอนาคต ทำให้ของขยายโครงการ เรื่องที่จอยคร โดยเปลี่ยนแบบโครงสร้าง เติงอาคารพาณิชย์ หลังขนาดอาคารพักออกเป เป็นอาคารจอดพัก เติงที่สองชั้น อาคารพัก เติงที่สองนี้กลับเหี้ยกว่าอาคารหลังแรกตามโครงการเดิม โดยสูงถึง 7 ชั้น และรับพัก เติงถึง 700 คน รวมเป็นมีอาคารพักถึง 2 หลัง จุคนรวม 1,000 คน

ในเรื่องแบบของอาคารพัก เติงนี้ คุณวีระ วิศวกรกล่าวว่า การที่ออกแบบ ทางขึ้นลงลาดตรงและเมชัน และขึ้นลงคนละคานไม่สวนทางเคียวกัน แทนที่จะเซแบบทางโถงวน ก็เพื่อจัดนัก เติงทางโถงบังสายตาและบรรดา เติง ยังคงคอยดูดู เติงว่าทางข้างหน้าปลอดคร เติง

เหตุผลอีกประการหนึ่งทำให้เกิดความมั่นใจแก่นักธุรกิจ ผู้ซื้อหรือเช่าอาคารนอก เติง เติงจากความเหมาะสมของทำเลการศึกษา และธุรกิจแล้วก็คือความมั่นคงถาวร เติงโครงสร้างของตัวอาคาร เพราะบรรดาวิศวกร เติงร่วมงาน เติงให้เห็นใน เติงนี้มาก จนช่างผู้ปฏิบัติงาน เติง

ของบริษัท แสงทก จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับเหมาเนกการวางอาคารของศูนย์การค้าแห่งนี้กล่าวว่า โครงสร้างศูนย์การค้า ดีสม - ดุรวงศ์ นี้ใช้วัสดุโครงสร้างหนักมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงเหล็ก

เรื่องโครงสร้างนี้ วิศวกรหัวหน้าโครงการ เคยชี้แจงว่า อาคารของศูนย์การค้าแห่งนี้ เคยออกแบบไว้เพื่ออนาคตของผู้ซื้อหรือผู้เช่า กล่าวคือ โครงสร้างทกมแบบนี้เนื้อเวสำหรับรับน้ำหนักเพิ่มขึ้นในกรณีที่ยาจจะมีกรณีติดต่อกับอาคารเพิ่มอีกชั้น เบื่ออีก โครงสร้างนี้ก็สามารรับน้ำหนักได้

กล่าวคือการก่อสร้าง แล้วเสร็จ และส่งมอบงานไปแล้วประมาณ 60 % ถึงแม้ตัวอาคารทั้งหมดจะยังไม่แล้วเสร็จเติมคานาโครงการดี แต่ธุรกิจของศูนย์การค้า ดีสม - ดุรวงศ์ ก็ริเริ่มขึ้นแล้ว โดยการตกแต่งภายในของอาคาร ในส่วนที่ส่งมอบแล้วนี้ กำลังดำเนินการแบบอย่างเร่งรีบ เพื่อเปิดดำเนินการค้าธุรกิจได้ในเร็ววันนี้

ศูนย์การศึกษาสะพานขาว

ในเนื้อที่อันกว้างใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานคร บริษัทเซี่ยงหลินสะพานขาวกำลังจะเป็นที่กำเนิดของศูนย์การศึกษาแห่งใหม่โดยสมบูรณ์ในอีก 3 ปีข้างหน้าแล้ว ซึ่งเขาจะกล่าวว่า เป็นศูนย์การศึกษาที่ใหญ่ที่สุดในเมืองไทยก็คงจะไม่ผิด

ศูนย์การศึกษาค้างกลาวนี้ มีชื่อเรียกว่า "ศูนย์การศึกษาสะพานขาว" สร้างอยู่บนเนื้อที่ ๕๐ ไร่ เป็นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ อาณาบริเวณเริ่มตั้งแต่เซี่ยงหลินสะพานขาว ฝั่งขวาของคลองคูกรุงเกษม ทางด้านเหนือจากเซี่ยงหลินสะพาน เบจกหลังโรงพยาบาลสมิธชั่น ทางด้านใต้ จากเซี่ยงหลินสะพาน เบจกบ้านมนังคศิลา โครงการนี้บริษัทบางกอกสหวิวัฒนา จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ

บริษัทบางกอกสหวิวัฒนา จำกัด จักว่าเป็นบริษัทก่อสร้างที่อยู่ในระดับแนวหน้าบริษัทหนึ่ง ผลงานของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นที่เชื่อถือเนื่องจากรัฐวิภาต ดังนั้น จึงมีมติขององคมนตรีว่า การก่อสร้างศูนย์การศึกษาแห่งนี้ จะเป็นแบบด้วยความบริสุทธิ์ ความงามและเป็นที่เชื่อถือในความปอดคล้อง

จากการพบกับนายเกียรติ เชื้อชูเกียรติ กรรมการผู้จัดการของบริษัทบางกอกสหวิวัฒนา จำกัด ใ้รับการเปิดเผยว่า ความจริงแล้วการก่อสร้างศูนย์การศึกษาสะพานขาวนั้น ได้เริ่มมาเมื่อเกือบ 3 ปีที่แล้ว งานก่อสร้างศูนย์การศึกษาแห่งนี้มีปัญหาอุปสรรคมากในเรื่องการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเก่า ๆ ที่ไม่เป็นระเบียบและบ้านเรือนที่มีบรรยากาศอันสวยงามแน่นอนแต่ก็ดำเนินไปเร็วขยับและเมื่อสัก 2 ปีที่ผ่านมาจึงได้เริ่มลงมือสร้างตามโครงการ โดยได้แบ่งโครงการเป็น 3 ชั้น

ตามลักษณะของศูนย์การศึกษาแห่งนี้ ทางด้านใต้จะประกอบด้วย อาคารดังต่อไปนี้ คือ

- หอสมุดการศึกษา 7 หลัง
- โรงภาพยนตร์ 2 โรง
- แพลตฟอร์มอู่อาศัย 2 หลัง
- ศาลที่ทำการ 1 หลัง

รวมค่าโครงการ เป็นค่าก่อสร้างที่จะต้องใช้ทั้งสิ้น 200,000,000 บาท การก่อสร้างในขั้นแรกนั้น บริษัทบางกอกทวิจนา จำกัด จะเริ่มทำการก่อสร้างโรงภาพยนตร์ และศูนย์การค้าทางคานโต (ตรงข้ามกรมประชาตงเคราะห์) ก่อนขั้นที่สองจะเริ่มสร้างแหล่งศูนย์การค้าและโรงภาพยนตร์ทางคานเหนือ และขั้นสุดท้ายจึงจะสร้างตึกที่ทำการทางคานโต งานก่อสร้างเนชเนนิเคเลริจไบแลวประมาณ 1 ปี ของโครงการ คือเพียงการสร้างโรงภาพยนตร์บาร์ริส และอาคารพาณิชย์หลังโรงภาพยนตร์บาร์ริส เท่านั้น โดยการสร้างของบริษัทเอง

สำหรับการก่อสร้างขั้นที่ 2 บริษัท ไคเริ่มคอกเดา เข็มบริเวณพื้นที่ที่เหลือทั้งหมดแล้ว โดยคาดว่าจะไคเซ็ผู้รับเหมามา เสนอราคาก่อสร้างเนขั้นที่ 2 เนเร็ว ๆ นี้และประมาณเดือนมีนาคมตงจะลงมือก่อสร้างขั้นที่ 2 ต่อจากนั้นก็เริ่มสร้างตามโครงการขั้นสุดท้าย ซึ่งจะตงให้เสร็จภายในเวลาอีก 3 ปีข้างหน้า

เกี่ยวกับลักษณะของอาคาร ค่าโครงการทั้งหมดพอแต่พิจารณาไคคือ อาคารพาณิชย์จะมีลักษณะเป็นรูปโค้งครึ่งวงกลม คานหน้ากว้าง 4.50 เมตร คานหลังกว้าง 3.60 เมตร ลึก 11 เมตร โรงภาพยนตร์มี 2 โรงมีขนาดจุผู้ชมไค 1200 (คือโรงบาร์ริส ซึ่งสร้างเสร็จแล้ว) และขนาด 1400 ที่นั่ง แลคมี 2 หลังคือ เอพ 1 และ เอพ 2 เอพ 2 และ เอพ 1 อยู่ทางฝั่งโรงภาพยนตร์บาร์ริส สูง 9 ชั้น ชั้นที่ 1 - 2 เป็นร้านค้ ชั้นที่ 3 - 9 เป็นที่พักอาศัย ที่มีขนาด 168 ยูนิค แลคเอพ 2 สูง 7 ชั้น ชั้นที่ 1 - 2 เป็นร้าน ชั้นที่ 3 - 7 เป็นที่อยู่อาศัย มีขนาด 130 ยูนิค สุดท้ายเป็นตึกที่ทำการ สูง 15 ชั้น มีที่จอดรถยนต์ชั้นล่าง

ทางคานเทศนคเหมที่ตงเกบนิคเคบร รงเข็นขึ้นมา เพื่อเหเป็นที่ตจูกคตาและช่วยงามกว่าศูนย์การค้าอื่น ก็คือ อาคารพาณิชย์ที่มีรูปโค้งเป็นครึ่งวงกลม นายเกียรติไคเบ็คเผยว่า อาคารพาณิชย์คังกลาวนี้ เป็นอาคารที่แบกเบงจากศูนย์การค้าอื่น ๆ มาก เพราะจึงแม่ว่าจะเนเป็นการบรหะคเเนอที่เนกรก่อสร้างเหาคเน็ค แต่จุกบรตงคเณ็ค ก็เพื่อที่จะมุ่งเนคานความสวยงามเป็นคเณ็ค เพราะเนศูนย์การค้าคังนี้เนอกจากจะมีที่ทำการ ทางร้านแลวยังเป็นที่อยู่อาศัยอีกด้วย จึงเป็นผลงานที่บริษัทภูมิเจมาก ซึ่งก็เป็นเบตามวัตถุประสงค์ของ

บริษัทฯ

การวางแปลคดีเช่นเดียวกัน บริษัทมุ่งที่จะให้เป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้นานกลาง โดยจะเช่าซื้อระยะยาว ค่ายวิชั่นเชื่อว่าจะทำให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เช่ามากในเรื่องความสะดวกสบายต่าง ๆ

ตามความเห็นของนายเกียรติ เชื่อว่าเมื่อศูนย์การค้าสะพานขาวสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วจะเป็นศูนย์การค้าที่ใหญ่ที่สุดแถวกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในเมืองหลวง ได้มากที่สุดทีเดียว

จึงเป็นที่หวังว่าในอนาคตอันใกล้นี้ ในเมืองหลวงของประเทศไทยจะเคยมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นอีกแห่งหนึ่ง อาจจะเป็นศูนย์การค้าที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในเมืองไทยก็ได้ เพราะขณะนี้บ้านเมืองกำลังเจริญ รุกหน้าทางคมนาคม การก่อสร้างอาคารตึกต่าง ๆ ก็เจเจริญขึ้นเป็นลำดับพร้อมกันนั้นก็ได้มีการนำเอาวิทยาการแปลก ๆ ใหม่ ๆ มาใช้ในการก่อสร้างควบ

การวางโครงการสำหรับประชากรที่มีการกินอยู่แบบในเมืองในอนาคต

ได้มีโครงการที่เกี่ยวกับเรื่องของประชากรทั้งหมด 2 จุด จุดหนึ่งทำโดย
สถาปัตย์แห่งชาติ และอีกจุดหนึ่งทำโดยสหประชาชาติอาศัยจาก ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับความ
เจริญเติบโตที่แตกต่างกัน โครงการของสถาปัตย์แห่งชาตินั้น ได้ค่าที่แตกต่างกันระหว่าง
70,219 ล้าน ถึง 86,082 ล้าน แล้วเฉลี่ยเป็นค่ากลางออกมา 76,185 ล้านคน แต่
สำหรับที่เข้ในรายงานนี้จะอาศัยตัวเลขของทาง สถาปัตย์แห่งชาติที่มีค่าเฉลี่ยที่ต่ำกว่านั้นคือ
76,185 ล้านคน จากกรทจะถือว่า ประชากรทั่วประเทศจะมากขึ้นเป็น 2 เท่า ใน
ระหว่างปี 1970 ถึง 2000 ถึงแม้จะเร่งการวางแผนครอบครัวก็ตาม

โครงการระดับความเป็นเมืองในอีก 30 ปีข้างหน้า

การวางนโยบายในเรื่องของระดับความเป็นเมืองในอนาคต โดยเฉพาะใน
ระยะเวลาที่ห่างออกไปถึงปี 2,000 เป็นการเสี่ยงสำหรับทุก ๆ ประเทศ และไม่มีวิธีที่
สมบูรณ์จริง ๆ ผู้สำรวจประชากรทั่วไป พิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น อัตราการเจริญเติบโต
โตของการกินอยู่แบบในเมืองภายในอนาคต อัตราการอพยพจากชนบทเข้าสู่เมือง และจาก
บรรลพการณ์ที่ปรากฏแก่เมืองอื่น ๆ ว่า เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วอย่างไรบ้าง แต่ก็ยังมีปัจจัยที่
นำพิจารณาเป็นปัจจัยมูลฐานมากกว่า เช่นอะไร เป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจของประเทศ เน
ประเทศที่มีความก้าวหน้าส่วนมาก การยกระดับความเป็นเมืองสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด กับ
ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม ถึงแม้จะแสดงออกมาอย่างชัดเจนว่าความเป็นเมือง
มาจากเหตุและผลอันนี้ จะช่วยลักษณะของความสัมพันธ์แบบเดียวกันก็ตาม โลกแห่งการ
พัฒนา ยังมีหลักฐานที่ค่อนข้างน้อยมากเพราะว่าตัวเลขที่จำกัดและความจริงที่ว่า บางประเทศความ
เป็นเมืองได้ก่อตัวขึ้นเร็วกว่า Industrialization แต่อย่างไรก็ตาม สิ่ง
ที่เกิดขึ้นจะไม่ปรากฏเป็นกรณีในประเทศไทย ซึ่งจะรักษาระดับความเป็นเมืองถึงแม้ว่าอัตรา
ความเจริญทางเศรษฐกิจจะสูงก็ตาม เกือบปล่อยให้เมืองเล็ก ๆ เจริญขึ้น การ
เปลี่ยนแปลงหรือการขยายตัวทางระดับความเป็นเมืองขึ้นมา จะทำให้ปรากฏให้เห็นถึงความ
เป็นจริงตามที่กล่าวมาแล้ว

มีอยู่ 2 โครงการ ที่ทำเกี่ยวกับจำนวนประชากรที่มีภารกิจในชุมชนเมือง
เนอภาคของประเทศไทย โครงการอื่นที่จัดทำโดย N.E.D.B. และโครงการ
อีกอันที่จัดทำโดยสหประชาชาติ เนื่องจากว่ามี ทิศทางจำกัดความหรือลักษณะพื้นฐาน
ของความเป็นเมืองแตกต่างกันดังที่กล่าวแล้วในตอนต้นของบทความนี้

ศึกษาจากโครงการที่นับความเป็นเมืองของท้องถิ่นต่าง ๆ ตั้งแต่ 20,000
คนขึ้นไป และจากพื้นฐานอันนี้แสดงให้เห็นถึงระดับของความเป็นเมืองจาก ในปี 1970
ซึ่งมีระดับเพิ่มขึ้น 12.1 % และเป็น 21.1 % ในปี 2000 และสมมติให้อีก 2.1 %
(หรือ 10 % ของประชากรที่อยู่ในเมืองใหญ่) เป็นประชากรที่อาศัยในเมืองเล็กที่มีประ
ชากรน้อยกว่า 20,000 คน ดังนั้นอัตราของพลเมืองที่มีภารกิจในชุมชนเมืองทั้งหมด เท่ากับ
23.5 % ของประชากรทั้งประเทศ สำหรับขององค์การสหประชาชาติ อาศัย
Thailand's Current Urban Definition และรู้สึกว่าจะถูกต้องกับความความเป็นจริง
มากกว่า โครงการนี้แสดงให้เห็นว่าระดับของความเป็นเมืองเพิ่มขึ้นจาก 14.6 % ในปี
1970 เป็น 27.0 % ในปี 2000 เทียบเท่ากับโครงการ ของสหประชาชาติแห่งชาติ
ซึ่งพลเมืองทั้งหมด 76.135 ล้านคนแล้ว หมายความว่าในเวลาอันรวดเร็วเราจะจะมี คน
อาศัยหรือมีภารกิจในชุมชนเมืองถึง 20.57 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นอีก 15 ล้านคน จากปี
1970 ดังนั้น ขณะที่ประชากรทั้งหมดทั่วประเทศเพิ่มขึ้น 2 เท่า ประชากรที่มีภารกิจใน
ชุมชนเมืองได้เพิ่มขึ้นเกือบเป็น 4 เท่า ระหว่างปี 1970 - 2000

องค์ประกอบในการวางแผนรับมือกับความเติบโตของชุมชนเมือง

จากการเปรียบเทียบของโครงการดังกล่าวมาแล้ว ย่อมเป็นการแสดงให้เห็น
ว่า 3 ใน 8 (หรือ 15 ล้านของ 40 ล้านคน) ของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในประเทศไทย
ตั้งแต่ปี 1970 ถึง 2000 ซึ่งจะมาอยู่ในบริเวณที่เป็นเมือง และเป็นที่ยึดถือได้อย่างแน่นอน
ว่าระดับความเป็นเมืองใหญ่โตขึ้นอย่างไม่น่าหวั่นวิตกได้ เพราะการไม่เอาใจใส่ของ
นโยบายการพัฒนาราชอาณาจักร และเป็นที่ยึดถือว่าการที่ประชากรมาอยู่ในเมืองเป็นจำนวน
27 % ของประเทศไทยในปี 2000 นั้น ยังจะเป็นตัวเลขที่ค่ามากที่สุดส่วนความเป็นเมือง

ของประเทศไทย เอเชีย ถึงแม้ว่าประชากรที่เกิดหรือเพิ่มในชนบทจะสูงกว่าอัตราส่วนของการเพิ่มก็จะเป็นเพียง 80 % เท่านั้น ดังนั้นในศูนย์กลางที่เป็นเมืองของราชอาณาจักร ก็ไม่มีการเตรียมการเพื่อจะรับมือกับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นอีก 4 เท่าตัวนั้น ค่าใช้จ่ายผูกพันที่ต้องเสียให้กับความของการในการเสริมโครงสร้างสังคม และบริการที่ต่ำกว่ามาตรฐานนั้น สำหรับในเมืองย่อมสูงกว่าชนบทมาก ดังนั้นการลงทุนเพื่อสาธารณูปโภคสำหรับ 15 ล้านคนที่มีถิ่นที่อยู่แบบเมืองที่เพิ่มขึ้นนั้น อาจสูงกว่า 25 ล้านคนที่อาศัยในชนบท (แต่ผลตอบแทนของการลงทุนย่อมใหญ่กว่าแน่)

ดังนั้นเป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลไทยของมีการวางแผนเพื่อรับมือกับการเพิ่มขยายความเป็นเมืองของชาติในแผนพัฒนาของชาติ ส่วนที่เหลือในข้อความนี้จะเป็นส่วนที่พูดถึงว่าอะไรควรจะเป็นองค์ประกอบของอะไรเป็นแผนยุทธศาสตร์ได้ อันแรกศึกษาถึงกฎเกณฑ์ที่จะใช้เบ็ดเตล็ดสุดท้าย และแล้ววางเส้นทางหรือผลลัพท์ที่จะเป็นไปได้ และสุดท้ายแนะนำบางปัจจัยที่จะเข้าไปถึงเป้าหมายที่ต้องการ

กฎเกณฑ์สำหรับ Urbanization Planning ในประเทศไทย

ประเด็นพื้นฐานที่สามารถตั้งขึ้นคือ อะไรคือ pattern และ program ที่ควรพัฒนาสำหรับให้ความสะดวกแก่ประชากร 15 ล้านคน ที่มีถิ่นความเป็นอยู่แบบเมืองในประเทศไทย ในปี 2000 อะไรจะเป็นองค์ประกอบที่สำหรับ Optimum spatial pattern ของความเป็นเมืองในราชอาณาจักร จะเอางานประเภทใดบ้างจากงานใหม่ ๆ ที่เพิ่มขึ้น จะทำอย่างไรกับความของการเนคานบริการสาธารณะของเมือง เช่น การระบาย การสาธารณูปโภค การไฟฟ้า การขนส่ง อาคารที่อยู่อาศัย ฯลฯ จะจัดให้ได้อย่างไร และจะทำอย่างไรจึงจะได้แผนยุทธศาสตร์สำหรับการเจริญเติบโตของเมืองที่โดยผลที่สุด

ประเด็นพื้นฐานอันนี้ประกอบด้วยประเด็นย่อย ๆ หลายประเด็นด้วยกันคือ

1. จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นนี้จะมีสัดส่วนใดที่จะมาอยู่ในกรุงเทพฯ หรือควรอยู่ในกรุงเทพฯ และสัดส่วนใดจะเบียดอยู่ยังเมืองอื่น ๆ ในราชอาณาจักร กรุงเทพฯ แบ่ง

ประชากรที่อยู่ในเมืองไว้ในกรุงเทพฯ ค่ายอัตราส่วนเค็มแล้ว ในปี 2000 กรุงเทพฯ จะมีประชากรถึง 11.5 ล้านคน และถ้าจะลดลงเมื่อก่อนจำนวนนี้ก็คือเมื่อแบ่งเขตเมืองที่เพิ่มขึ้นโดยการกระจายความเจริญ ไปสู่แห่งอื่นนอกเหนือกรุงเทพฯ ถ้ากรุงเทพฯ มีประชากรตามทิวเขาเป็น 7.5 ล้านคน (ซึ่งเป็นระดับที่สำนักงานเมืองกระทรวงมหาดไทยตั้งไว้) นั่นหมายความว่าประชากรที่มีกรกินอยู่แบบเมืองอีก 13 ล้านคน ต้องไปอยู่ที่อื่น หรือเป็นการเพิ่มประชากรให้แก่เมืองอื่น ๆ ถึง 10.8 ล้านคน ภายในช่วงระยะเวลา 30 ปี ข้าพเจ้าเชื่อมั่นว่ามีไม่วันจะเป็นความจริงเกิดขึ้นที่กรุงเทพฯ อยู่ในระดับประชากรต่ำกว่า 7 - 7.5 ล้านคนได้ และการจำกัดพื้นที่แห่งมหานครนั้นเพื่ออยู่ในขอบเขตอันนี้จะคงมีแผนอย่างใดเยี่ยมที่ดูดีกว่าจะบรรจบมันลง เด่นลักษณะนี้

2. เราควรจัดการกับกรณีพิเศษของการกินอยู่แบบเมืองทั่วประเทศไทย นอกเหนือกรุงเทพฯ. คออย่างไร? ตามมหานคร กรุงเทพฯ มีประชากรในขอบเขตระหว่าง 7 ถึง 11.5 ล้านคน. เราสามารถพูดได้ว่าประชากรอีก 9.1 ถึง 13.6 ล้านคน จะไปอยู่ยังเมืองต่างต่าง ในปี 2000 ซึ่งหมายความว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นอีก 6.8 ถึง 11.3 ล้าน ในต่างจังหวัด. ในความเป็นจริงก็เป็นที่รู้แก่ใจแล้วว่าทุก ๆ หนทางที่แบ่งประชากรที่มีกรกินอยู่แบบในเมืองที่เกิดขึ้นใหม่ไปอยู่ยังต่างจังหวัดน่าจะมีอิทธิพล ต่อขนาดของกรุงเทพฯ ได้. ถ้าบรรณาธิการที่จะจำกัดการเติบโตของเมืองหลวงให้เท่าที่เป็นไปได้แล้ว ศูนย์กลางการ เป็นเมืองอื่น ๆ ก็ต้องได้รับการพัฒนาคล้ายกับกรุงเทพฯ เพื่อรับความเจริญเติบโตและขอให้เป็นอย่างนี้จริง แล้วเศรษฐกิจจากภายนอก รวมทั้งสิ่งบันเทิงอย่างกรุงเทพฯ จะเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับต่างจังหวัด ซึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางประชากรที่เพิ่มขึ้นใหม่

ความต้องการที่จะพัฒนาความเจริญเติบโตไปต่างจังหวัดนั้น สิ่งที่น่าสนใจคือ ยุคอุตสาหกรรม ยุคสหกรณ์. มาระเบิดเกิดที่สามารถออกจากกรุงเทพฯ และเบตังหลักแหล่งยังเมืองอื่นได้. ยุคสหกรณ์อะไรที่เชื่อมโยง กับยุคสหกรณ์และบริการประเภทอื่น ซึ่งต้องการ A large complex ยุคสหกรณ์และการเคลื่อนไหวอื่น ๆ อะไรบางอย่างที่สามารถแยกจาก complex ที่ว่านั้น และตั้งไว้ในศูนย์กลางเล็ก ๆ อีกแห่ง? คำถามเหล่านี้ของ คอบควยการพิจารณาในทุกประเภทของเศรษฐกิจและความเคลื่อนไหวของสังคม มันก็เป็นสิ่ง

สำคัญ เช่นเดียวกันนี้ว่าขนาดของความเป็นเมืองของประเทศไทยจะต้องเป็นแบบแคมโครงการผังภาพ หรือให้เบกันโค จึงจะสามารถบรรจุดึงจุดประสงค์ที่จะทำให้เกิดการสมดุลย์ในการพัฒนาภาคโค

ความสะดวกสำหรับ Urban growth นอกกรุงเทพา สามารถบรรจุดึงจุดประสงค์สำเร็จโดยอาศัยตัวกลาง 4 ข้อ ดังนี้คือ

- 2.1 ขยายเมืองสำคัญรองจากรุงเทพา ที่เลือกไวแแล้ว 9 เมือง
- 2.2 ขยายเมืองเล็ก ๆ
- 2.3 สร้างเมืองใหม่
- 2.4 พัฒนาระบบเมืองควาเทียมจะสร้างขัใหม่หรือขยายจากเมืองเก่าก็โคระบบกรุงเทพา

✓ การขยายเมืองสำคัญรองจากรุงเทพา ซึ่งมีจำนวนจำกัด

เป็นวิธีการที่มองเห็นโคชัดที่สุดที่จะปรับปรุงให้เป็น center โค เมืองเคิมที่บุกพิจารณานั้นคงมีลักษณะที่พอจะลงทุนเพื่อขยายโครงสร้างของดังคิมขัโค แห่งหนึ่งทีพอจะเป็นไปโคก็โค ที่รัฐบาต เทยเตรียมทีจะเบดิ้นทาเวือน้ำตักที่ตัดคหีบ จากทาเวือทาง การทหารมา เป็นทาเวือทคณิซอและพัฒนาเป็นขานอุตสาหกรรมให้ขัขันั้น ศูนย์กลางเคิมแห่งอื่น ๆ ทีไม่อยู่ในภาคกลางก็ลามาขยายโค เช่น ผังภาคสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือก็มีศูนย์กลางสำคัญ 4 เมืองเนภาคนั้น (โคราช, ขอนแกน, อุคร และอุบล) เป็นคณควรจะนำมาศึกษาพิจารณาว่าเหมาะสมสำหรับการลงทุนเพื่อขยายโครงสร้างของเมืองเพื่อไม่เป็นการบกฐานะของเมืองทั้ง 2 นี้ ทางทีคิควรเลือกเนภาคอื่น ๆ บกเวน ภาคกลาง

ตัวกลางอันที 2 ทีจะช่วยให้ความเป็นเมืองทีเกิดขึ้นใหม่เม่มารวมอยู่ในกรุงเทพ นั้นคือ สันนิคณการขยายเมืองเล็ก ๆ ในภาคพื้นชนบทเนประเทศ เช่นมีนโยบายช่วยเหลือและปรับปรุงภาคพื้นชนบทโคโดยตรง เนกรณีการปรับปรุงความเป็นเมืองในทองถิ่นชนบทควรเป็นแบบบรณะนีบรณะนอมมากกว่าการแข่งขักัน

อีกวิธีหนึ่งที่จะเป็นไปได้คือ สร้างเมืองใหม่ขึ้นมาเป็นจุด เนติตั้งซึ่งเชื่อมโยง
ไว้สำหรับการพัฒนา โครงการพัฒนาสำคัญ ๆ เช่น โครงการชุดคลองคอคอดกระในภาคใต้
ของประเทศไทย อาจจัดให้มีเมืองใหม่เกิดขึ้นที่นั่น หรืออาจสร้างขึ้นในภาคที่มีระดับความ
เป็นเมืองต่ำก็ในพื้นที่ซึ่งอยู่ในเส้นทางของการพัฒนาของความเข้มแข็งเมืองในทางใด ๆ ถึง
แม้ว่าจากประสบการณ์ทั่ว ๆ ไปในการสร้างเมืองขึ้น เกมของดินเบสองค์ค่าเช่าจำนวนมาก
โดยทั่วไปแล้ว การขยายเมืองเดิมให้เพิ่มขึ้น แต่ก็อาจใช้ได้ในบางโอกาสที่เหมาะสม
สำหรับเป็นแผนคู่คู่กับการขยายตัวของเมือง

พื้นที่ที่เหมาะสมที่สุดที่อยู่บนเส้นทางของการพัฒนาความเข้มแข็งเมืองในภาคกลางนั้นก็คือ
ที่คั่นระบบกรุงเทพฯ ประชากรที่มีการกินอยู่แบบเมืองล้วนแต่ของประเทศไทย ไม่อยู่ในตัวกรุง
กรุงเทพฯ แล้วก็อยู่ระบบกรุงเทพฯ เนรัคมี 75 กิโลเมตร จากใจกลางนครหลวง ดังนั้น
วิธีนี้กลายเป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะช่วยลดขนาดของกรุงเทพฯ คือสร้างเมืองดาวเทียมขึ้นของกรุง
กรุงเทพฯ เพื่อรับเอาการขยายตัวของกรุงเทพฯ มาดูเมืองเหล่านี้ เมืองดาวเทียมเหล่านี้
อาจเป็นเมืองเก่า เช่น อุดรธานี หนองคาย หรือชลบุรี หรืออาจเป็นเมืองใหม่ก็ได้ แต่
อย่างไรก็ตามควรห่างจากนครหลวงพอสมควร เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดในนครหลวง
ซึ่งจะมีลักษณะการเจริญ เป็นกลุ่มใหญ่ยิ่งขึ้น การที่จะสร้างเมืองใหม่ขึ้นที่รังสิต เรียกว่า
นาวันนคร นั้น มันเกิดกรุงเทพฯ เกินไป และจะกลายเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯ มาก
กว่าจะเป็นเมืองหัวเองแบบเมืองดาวเทียม

3. จะต้องมี การเลือกแผนยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม อันเนื่องจากการเชื่อมโยงกัน
อย่างสูงของวิธีการ 4 อย่างที่กล่าวมาแล้ว จะเช่นนโยบายชาติเห็น หรือ อะไร เป็นหัว
ควบคุมและหัวจรดกันซึ่งสามารถเท่าเทียมลคคืออิทธิพลของ pattern และ nature
ของการพัฒนา เมืองในประเทศไทยภาคกลางเอาหรือยอมรับแผนธรรมดา ๆ นโยบาย คือไม่
นี้ควรที่จะเคย แรกสุด รวมถึงกระดูน (เช่น ภาษีค่า และเงินรัฐบาสดอกเบี้ยค่า) และ
ควบคุม (โดยการเหลืทธิ) ก็จะมีอิทธิพลต่อการตั้งโรงงาน เช่น ตัวอย่าง ยับยั้งการเจริญ
หรือขยายกิจการในกรุงเทพฯ แต่สนับสนุนให้เบต่ากิจการในต่างจังหวัด ข้อที่ดองเป็นขึ้น

ที่ทำแหลมบูรณขึ้น คือจัดสรรสาธารณูปโภคและการบริการสาธารณะในสถานที่ ๆ ใน แผน
ตั้งเหล่านี้อาจรวมถึงสาธารณูปโภคในเมือง เช่น การระบาย การสาธารณสุข และไฟฟ้า
กำลัง การศึกษา ตลอดจนการดูแลสุขภาพ (แผนพัฒนาที่ให้มีทิวทัศน์หลาย ๆ แห่งในต่าง
จังหวัดเป็นขั้นหนึ่งในวิธีการนี้) หรือการลงทุนก่อสร้างของรัฐบาล เช่น อาคารลงเคราะห์
ชั้นสุดท้าย รัฐบาลควรตั้งที่ทำการของรัฐบาลเพิ่มเป็นที่คิดค่าธรรมเนียม รัฐบาลกับประชาชนใน
แผนทั้งหมด ซึ่งแม้ว่าจำเป็นการสิ้นเปลืองค่าเช่ามากในการย้ายเมืองหลวง ออกจากกรุง
เทพา แต่หน่วยราชการบางส่วนก็สมควรจะกระจายออกไปในเวลาอันสมควร

ทางเลือกที่เป็นไปได้อีกสำหรับแผนการขยายความเป็นเมืองแห่งชาติ

มีวิธีการที่ลึกลับข้ออื่น ในการกำหนดและการวางแผนในประเทศไทย
ข้าพเจ้าอยากให้อ่าง่าย ๆ ที่จะหาว่าแผนอันไหนจะดูเขาทำว่า ทางเลือก 4 ทาง
คือเป็น พิสูจน์ให้เห็นถึงวิธีการที่เหมาะสมสำหรับราชอาณาจักร

ทางเลือกที่ 1 ตามกระแสแนวโน้มคือไป

สำหรับ pattern ของ Urbanization ในอนาคต หนทางหนึ่งที่จะ
เป็นไปได้คือ บ่อยขึ้นเป็นไปตามลักษณะปัจจุบัน และรักษาความเป็นเอก ในเมืองใหญ่
อย่างกรุงเทพฯ เว เป็นไปอย่างนี้ในปี 1970 กรุงเทพฯ มีประชากร 56.1 % ของประ
ชากรทั้งหมด มันก็มีประชากรสูงถึง 11.5 ล้านคน ในจำนวนประชากรที่อยู่ในเมืองทั่ว
ประเทศ 20.5 ล้านคน ในปี 2000 และให้เมือง 10 เมือง ที่รองจากกรุงเทพฯ รักษา
ระดับอัตราเดิมในปี 1970 เมืองเหล่านั้นจะมีประชากรเพิ่มขึ้น 3.85 เท่า จะอยู่ในระดับ
จาก 340,000 (ที่เชียงใหม่) ถึง 120,000 คน (ที่ขอนแก่น) ลัดตีสืบคงไม่เพิ่ม ตาม
อัตราส่วนอื่นนี้ เพราะว่าการลงทุนที่นั่นจะทำให้ประชากรสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างน้อยก็
จะอยู่ในระดับ 150,000 คน ถึงแม้ว่าจะไม่มีการสร้างหาเรือพาณิชย์ก็ตาม และประชากร
ในเมืองซึ่งค่าหัว 20,000 คนนั้น ก็ยังเป็นสัดส่วนลดน้อยลง เมื่อเทียบกับประชากรที่
มีการกินอยู่แบบในเมืองทั้งหมด อาจเหลือประมาณ 10 % ในปี 2000 (ดูแผนผัง 3 และ

แผนที่รูปที่ 1) ภาพขาวแฉะทะเลเอือกดงเบ วิธีนี้ประชากรอาจเพิ่มมากกว่าที่คิดไว้ก็ได้ เพราะว่ามีอัตราการเพิ่มของประชากรอาจมากขึ้นในไม่กี่ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตามไม่ว่าในกรณีใด วิธีนี้ทางนี้ไม่น่าถูกพิจารณา แต่ที่ยกขึ้นมาก็เพื่อให้เป็นภาพสะท้อนเตือนรัฐบาลว่า เราควรมีนโยบายเลือกทางที่จะรับมือกับการขยายตัวของพลเมืองในอนาคต

ทางเลือกที่ 2 เพิ่มความสำคัญ เบียงเมืองชั้น 2

การเติบโตแบบนี้อาจจัดได้ในลักษณะเลือกเอาสิ่งประกอบบางอย่างเน้นครหลวง เบียงไว้ในเมืองเหล่านั้น เช่น อุตสาหกรรมสำคัญ ๆ บางประเภท และก็จะมีส่วนทำประชากรในกรุงเทพฯ อาจอยู่ในระดับเพียง 7.5 ล้านคน โคนแทนที่จะมากถึง 11.5 ล้านคน เป็นอันว่าความสามารถลดประชากรลงได้ถึง 4 ล้านคน ถึงแม้ว่าความสามารถของเมืองที่เลือกนี้จะรู้ได้ว่าการศึกษาถึงรายละเอียดก็ยาก การพิจารณาในข้อแรก ก็พอจะหาเมืองที่มีประสิทธิภาพเหล่านั้น ได้ 4 เมือง คือ สัตหีบ โคราช เชียงใหม่ และหาดใหญ่ สงขลา ถ้าสัตหีบมีโครงการปรับปรุงเป็นท่าเรือพาณิชย์ และเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมใหญ่ และการลงทุนมหาศาลทางการทหารที่ตั้งเบียงในที่นั้นแล้ว จะทำให้เมืองมีพลเมืองเพิ่มเป็น 1.5 ล้านคน ในปี 2000 หรืออาจสูงกว่านี้ (ระหว่าง 2 - 2.5 ล้าน) แต่หากเราเชื่อว่าจะเป็น 1.5 ล้าน ควรจะเป็นตัวเลขที่เกิดความเป็นจริงมากกว่า โคราชเป็นประตูทางด่านเบียงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อาจขยายเชิงโคเนจจำนวนพลเมือง 1.5 ล้านคน เน้นลักษณะเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคม สำหรับเชียงใหม่ภาคเหนือ และหาดใหญ่ - สงขลา ในภาคใต้นั้น อาจมีประชากรเพิ่มเป็น 1.9 ล้าน ในปี 2000 ถึงแม้ว่าตัวเลขเหล่านี้จะกะประมาณอย่างง่าย ๆ แต่เป็นที่เชื่อแน่ว่าเมืองไทยต้องการมีเมืองอย่างน้อย 4 เมือง ที่มีประชากรเกิน 1 ล้านคน ที่จะช่วยสมดุอย่างภาคของ กรุงเทพฯ และศูนย์กลางแห่งอื่น ภาคใต้สมมติฐานของแผนอันนี้ การขยายพลเมืองของกรุงเทพฯ ที่ภาคใต้นี้จะถูกควบคุมได้ เพียงแต่อาศัยการโยกย้ายประชากรที่จากที่อื่น ในเมืองอื่น ๆ ก็จะเติบโตถึงขอบเขต 300,000 - 500,000 และเป็นศูนย์กลางที่เอือกดงเบียง จาก 4 เมืองหลัก การกระจายพลเมืองที่เป็น เน้นได้แต่เพียง 3 และแผนที่รูปที่ 2

ทางเลือกที่ 3 กระจายความเป็นเมืองออกไปให้มากขึ้น

วิธีนี้แทนที่จะมุ่งพัฒนาเมืองชั้นสอง เพื่อรับพลเมืองจากเมืองหลวงและเซนโย นายสร้างเมืองใหม่และพัฒนาเมืองดาวเทียมระบบกรุงเทพฯ เนชณะเคียวกันก็ให้เมืองสอง ขยายตัวขึ้นแต่เมใหญ่เท่าทางเลือกที่ 2 เช่น ลัดคหีบ และโคราช อาจให้มีประชากรเพิ่ม เป็น 1 ล้านคน ในปี 2000 และมีเมืองชั้น 2 อื่น ๆ ก็มีประชากรน้อยกว่าแนวทางเลือกที่ 2 แล้วไปพัฒนาเมืองใหม่ในที่ซึ่งที่นำพัฒนาได้ (เช่น ที่ซึ่งจะผูกคสองกระ เป็นคน) หรือ เน ภาคที่เมมีศูนย์กลางเมืองใหญ่ ๆ (เช่น ตลอดฝั่งภาคใต้ของอ่าวไทย) ภาสร้างเมืองใหญ่ 8 แห่งด้วยจำนวนประชากรเฉลี่ย 250,000 ต่อเมือง ศูนย์กลางใหม่เหล่านี้ก็จะสามารถ รับประชากร ไปเป็นจำนวน 2 ล้านคน ทางที่คี่แผนนี้ควรรวมทั้งการพัฒนา เมืองดาวเทียม ภายใต้อาครอบกรุงเทพฯ โดยอาศัยเมืองเดิม เช่น อัญญา นครปฐม สมุทรสาคร ชนบุรี ฤๅละละ เชียงเทรา และเพิ่มหนึ่งหรือสองเมืองใหม่ สามารถเบคักันการขยายตัวของกรุงเทพ ใคในระดับ 200,000 ในแต่ละเมือง 6 เมืองรวมกันก็ใค 1.2 ล้านคน นโยบาย เมือง ดาวเทียมเมเพียงแต่จะช่วยให้จำนวนพลเมืองเพิ่มกระจาย ใคทั่วประเทศแล้ว ยังช่วยลดการ เพิ่มพลเมืองของกรุงเทพฯ ใคอยู่ในระดับ 7 ล้านคน ผลของการกระจายแสดงไว้ในตาราง 3 และแผนที่รูปที่ 3

ทางเลือกที่ 4 EMPHASIS ON NEW LINEAR CORRIDORS

โดยทางทฤษฎีแล้ว มีอีกหลายวิธีที่สามารถใช้ใคในการที่จะรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 15 ล้านคน เช่น กระจายไปยังเมืองเล็ก ๆ ทั่วไชนนบท คลยคน ราชอาณาจักร เป็นคน เนที่นทางเลือกสุดท้ายที่เราพิจารณา คือมีลักษณะเป็นรากฐานที่เป็น ใคใคมากกว่า โดยการรับปรุง ตลอดฝั่งอ่าวไทย มีสิ่งแสดงถึงแนวโน้มที่พอจะพิจารณาถึงการพัฒนาเมืองชายฝั่ง ซึ่งเชื่อมกันอย่างหลวม ๆ อยูบางแล้ว โดยตั้งชักรุงบางอย่าง เช่น เนที่มีคุณภาพใคเพื่อเชื่อมเทเขาเรลกับกรุงเทพฯ ซึ่งเนจริงขึ้นมาแล้ว โดยมีเนนคักใคทางตะวันออกคอกับลัดคหีบและระยอง และทางหลวง สายใหม่จากกรุงเทพฯ ไปยังเพชรบุรี ซึ่งจะกลายเป็นการเชื่อมเมืองต่าง ๆ ในคานทาง

ตะวันตก และบางทีถ้าเราอาศัยทางที่ตัดขึ้นมา เป็นประโยชน์ในการพัฒนาที่ดินที่คือเพียงกับ
ขึ้นมา เป็นเมือง ซึ่งตามที่นักศึกษา A.IT. กลุ่มหนึ่งได้เสนอไว้ โดยให้ยาวทั้งหมด
300 กิโลเมตร ตลอดฝั่ง ตั้งแต่ระยอง ถึง เพชรบุรี หนากว้าง 6 กิโลเมตร โดยทฤษฎี
แล้วที่ดินเหล่านี้ จะสามารถรับประชากรได้ถึง 18 ล้านคน ใช้วิถีคิดเฉลี่ย 10,000 คนต่อ
เนื้อที่หนึ่งตารางกิโลเมตร ดังนั้นเรายังมีเนื้อที่อีกมากสำหรับการพัฒนา อย่างเรกก็ตาม
เราอาจใช้แผนที่ที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากกว่า โดยการปรับปรุงแยกบริเวณดังกล่าว
ให้เป็นสถานที่ตากอากาศพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ ออกเป็นแห่ง ๆ ซึ่งก็จะ
สามารถรับประชากรได้ถึง 5 ล้านคน เขามาใน Linear Corridor นี้ แต่วิธีการนี้
จะทำให้เกิดเป็นศูนย์กลางเมืองอย่างวิธีแรก ๆ ออกทำไปจากชายฝั่ง แต่ก็ไม่เหมาะวิธี
อันที่ 2 และที่ 3 พิจารณาในค่านิยมแล้ว แผนนี้จะช่วยทดแทนทางออกแบบ การขยายตัว
แบบตามยาว (Linear Corridors) เพื่อรับประชากรที่เกิดจากการขยายตัวอย่างไม่
สมดุลของกรุงเทพฯ นอกจากนี้แล้ว แบบนี้ยังนำพิจารณาที่มีผลดีในค่าน่าใช้จ่าย ถูกหลัก
เกณฑ์ทางเศรษฐกิจมากกว่าการขยายเมืองแบบเพิ่มศูนย์กลางเพื่อกรุงเทพฯ ทาง
เลือกที่ 4 นี้ มีรูปในตาราง 3 และแผนที่ รูปที่ 4 และ 5

หลักเกณฑ์หรือข้อพิจารณาสำหรับการเลือกแผนพัฒนาที่เหมาะสม

ในขั้นแรก ควรศึกษาเปรียบเทียบถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียไปในการจัดและ
บูรณะแก้ไขโครงสร้างสังคมที่ต่ำกว่าระดับ และการบริการที่จะให้เป็นเมืองขึ้นมา สำหรับเน
พื้นที่ต่าง ๆ กับสภาพภูมิประเทศแตกต่างกันและความหนาแน่นของเมือง ในทางความเป็น
จริง ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการปรับปรุงพัฒนาเมืองเมื่อเทียบคยตัวกับจำนวนประชากรที่
เท่ากันและมีกิจกรรมที่เหมือนกับกรุงเทพฯ แล้วค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้กับ Linear Corridor
จะน้อยกว่า แต่เราจะรู้ได้อย่างไร เราว่า ณ ระดับไหน ค่าใช้จ่ายอันนี้จะค่าที่สุด เช่น ที่
ไพเราะ เราจะรู้ได้อย่างไร ค่าใช้จ่ายสำหรับบูรณะโครงสร้างสังคมจะค่าที่สุดที่ ระดับ
ประชากร 320,000 750,000 คนหรือ 1.5 ล้านคนกันแน่ มีเหตุผลอันนี้ยังมีอีกมาก
และยังต้องมีการการคณหาอย่างหนักต่อไป

แต่ความแตกต่างในเรื่องค่าใช้จ่ายสำหรับการพัฒนานั้นเป็นเพียง Criteria
อันหนึ่งที่จะพิจารณาเลือกแผนเท่านั้น จุดหมายอันสำคัญของการพัฒนาเมือง คือ ต้องรู้อุป
สงค์ที่ชัดเจน รวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาแห่งชาติเพื่อจะกระทำให้การพัฒนารากสม
มูลยิ่งขึ้น จะช่วยลดความไม่เสมอภาคในระดับภาค หรือพัฒนาเมืองเพื่อการพัฒนาระยะ
Industrial Capital ให้เคยลึที่สุด เช่น โรงงานหรืออุตสาหกรรม ประเภทหนึ่ง
กำหนดที่ตั้งอยู่ที่หนึ่งแล้วอาจเป็นผลเสียหายต่ออุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ ในเวลาเดียวกัน
ดังนั้น การพัฒนาเมืองอาจพิจารณาจากการหาที่ตั้งที่เหมาะสมให้แก่ อุตสาหกรรมประเภท
นั้น ๆ นอกจากนี้ ยังควรพิจารณาถึงผลดีที่เพิ่มขึ้นของแต่ละแผนว่า แผนไหนจะดีกว่ากัน

หลักเกณฑ์อื่น ๆ อาจรวมถึงการประเมินข้อเปรียบเทียบระหว่าง การกระทบ
กระเทือนที่เกิดขึ้นจากแต่ละแผนที่มีต่อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ หรือเกรตค่าของแต่ละแผน
ที่จะผลิตผลถึงคุณมากที่สุด จากสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น บรรทัดฐานของความอ่อนตัว
(flexibility) ก็ควรถูกพิจารณาเช่นเดียวกัน เพราะว่าการเลือกแผนควรจัดหาลำ
หรับอัตราการเติบโตที่พอเป็นเบ็ดในความเป็นเมืองของพื้นที่นั้น ๆ โดยเฉพาะ

ยังต้องการการค้นคว้าอีกมากก่อนจะถึงเวลานั้น รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญ
มากขึ้นนับว่าทุกสิ่งที่จะเกิดแก่ ความเป็นเมืองในอนาคต และพยายามร่างแบบโครง
การที่เข้มแข็งขึ้นสำหรับปัญหาเหล่านั้น เพราะว่าการลงทุนในสมัยนี้จะถูกกว่าเสียค่าใช้จ่าย
น้อยกว่าการลงทุนในสมัยถูก ซึ่งขณะนี้กรุงเทพฯ มีพลเมืองใกล้ 12 ล้านคน ไปแล้ว

2. โครงสร้างของระบบการขนส่งและความสามารถทางด้านการบริการ การขนส่งในกรุงเทพ มหานคร

จะเห็นได้ว่า ประชากรของเราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพิ่มที่สูงมาก ใน 20 ปี
ข้างหน้า เราคงมีเมืองใหญ่ ๆ ขนาดกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นอีกหลายเมือง เพราะ
ความโครงการเรา เมื่อต้องการที่จะให้พลเมืองที่เพิ่มขึ้นนั้นอยู่ที่กรุงเทพมหานคร เพียงแห่งเดียว
เรามีเมืองใหญ่ ๆ หลายเมืองเกิดขึ้นแล้ว การคิดก่อสร้างรวมทั้งการขนส่งของกรุงเทพฯ
กับเมืองอื่นก็จะมีมากขึ้นเป็นเงาตามตัว สถานการณ์การขนส่งของกรุงเทพมหานคร จะคง

เตรียมการเพื่อรับกับเหตุการณ์เช่นนี้ เช่นเดียวกัน เมื่อเช่นนั้นจะเกิดความวุ่นวายขึ้นมาก
ในระยะเวลาสั้น

ในด้านโครงการจัดถนนนั้น ระบบถนนเป็นสิ่งที่สำคัญมาก ดังนั้น จะเห็นได้จากจำนวนตัวเลขของจำนวนรถยนต์ที่ปรากฏแสดงให้เห็นว่า จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งก็เป็นผลจากการขยายตัวของเมือง เป็นเหตุให้เกิดปัญหาของการจราจรที่ติดขัดในเมือง โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ดังการสำรวจที่เคยกล่าวถึง

ประวัติศาสตร์ของการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานครฯ เริ่มพิจารณาตั้งแต่ปี 2500

พ.ศ. 2500	ผู้เชี่ยวชาญอเมริกันเข้ามาวางผังเมืองนครหลวง ได้พบว่า การจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้เริ่มติดขัด และในปีนั้น ได้เริ่มมีการจ้างชาวอเมริกันมาร่างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้นอีก 2 สะพาน คือสะพานกรุงเทพฯ และสะพานกรุงธนฯ และในปี 2500 นี้ ได้เริ่มมีการทามเซรแลมลอแบบไฮแรงงานถนน ซึ่งมีประมาณ 10,000 คัน (ต่อจากนั้นมาจนถึงปี พ.ศ. 2503 การจราจรในกรุงเทพมหานคร ค่อยมีความคล่องตัวขึ้นบ้าง
พ.ศ. 2503	การจราจรเริ่มติดขัดอีก ได้มีการเลิกจ้างเกือบทุกสาย พร้อมทั้งได้เลิกไฟฟ้ายาวหัวลำโพง - บางน้ำ และสายคลองสาน - วงเวียนใหญ่ ทั้งยังทามเบรรถ่วงในเวลาเช้าและเวลาเย็น ซึ่งเป็นระยะที่มีการจราจรที่หนาแน่น ได้มีการถมคลองเพื่อสร้างและขยายถนนให้กว้างขึ้นอีกด้วย
พ.ศ. 2513	มีการทามเบรรถ่วงทุก 10 ล้อ วงตั้งแต่ 6.00 น. ถึง 23.00 น. และได้จ้างผู้เชี่ยวชาญเข้ามาทำการสำรวจ และร่างสะพานข้ามแม่น้ำที่ท่าช้างวังหน้า
พ.ศ. 2514	รัฐบาลได้รับความช่วยเหลือจากประเทศเยอรมันตะวันตก โดยได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเข้ามาศึกษาและสำรวจการวางแผนการจราจร เพื่อเตรียมรับ

สภาพการในอนาคต

สถิติยานพาหนะของกรุงเทพมหานคร ที่จดทะเบียนและต่ออายุในปี 2510 - 14

ลำดับ	ประเภทรถ	2510	2511	2512	2513	2514
1.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	67,227	81,095	87,603	100,381	113,520
	" " ยกเวนภาษี	7,825	7,545	21,033	26,652	30,295
2.	รถยนต์บรรทุกสาธารณะ	2,235	4,918	5,683	7,501	6,800
3.	รถยนต์นั่งสาธารณะ	8,998	8,882	8,891	8,892	6,993
4.	รถยนต์ประจำทาง	2,796	3,736	3,568	4,194	4,572
5.	รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	24,639	24,726	22,036	25,147	25,890
6.	รถจักรยานยนต์	44,892	53,168	46,347	55,295	56,431
7.	ยกเวนภาษี	2,408	6,139	14,069	16,069	17,101
8.	พวงรถจักรยานยนต์	16	21	20	22	24
9.	พวงรถยนต์	378	246	288	1,181	554
10.	ใบอนุญาตพิเศษ (ขายแดง)	-	-	795	848	395
11.	รถแทรกเตอร์	4,837	4,404	4,972	6,975	6,269
	ยกเวนภาษี	-	-	900	1,455	1,350
12.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	4,454	9,083	14,007	17,421	19,635
	ยกเวนภาษี	2,993	3,141	4,050	5,995	5,340
13.	รถยนต์รับจ้างพิเศษ	121	161	173	197	187
14.	รถยนต์ลากจูง	307	244	327	375	346
	ยกเวนภาษี	68	1,034	172	191	148
15.	รถเข็น (ยกเวนภาษี)	175	265	339	431	447
16.	รถยนต์สามล้อสาธารณะ	6,855	6,701	6,764	6,799	6,803

ลำดับ	ประเภทรถ	2510	2511	2512	2513	2514
17.	รถยนต์ผู้มีสิทธิทางการทูต	632	865	127	990	1,100
18.	รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	-	-	-	-	375
19.	รถยนต์บริการ ไม่เกิน 7 คน	-	-	-	-	1,222
20.	รถยนต์บริการ เกิน 7 คน	-	-	-	-	197
	รวมทั้งสิ้น	188,939	226,292	258,672	303,746	319,441

เกณฑ์ความหนาแน่นของประชากร ในเขตนครหลวง
และจำนวนเจ้าของรถยนต์ พ.ศ. 2513 - 2533

นครหลวงกรุงเทพมหานคร

	2513	2523	2533
จำนวนคน (เรือนล้าน)	4.0	6.2	9.2
ความหนาแน่นของประชากร (ต่อ 6 ไร่)	76	118	174
จำนวนยานยนต์ (เรือนพัน)	206	539	1,163
จำนวนคนต่อ 1 คัน	19	12	8

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทุกประเภท และยังเป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ในสมัยก่อน รถไฟเป็นเส้นทางสายหลักที่สำคัญ แต่ในปัจจุบันนี้ เกิดความสำคัญลง ทั้งนี้เพราะการขนส่งด้วยรถยนต์มีความสะดวก รถโดยสารประจำทางก็ให้ความสะดวกพอสมควร ในอนาคตอันใกล้ กรุงเทพมหานครอันเป็นศูนย์กลางของทางหลวงจากทุกภาค จะมีทางหลวงเป็นรัศมีออกไปหลายภาคและหลายสาย การคมนาคมเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ด้วยเส้นทางหลวงจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรอย่างแน่นอน

นับจวบจนนี้ ไร่ที่ใช้เพื่อการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานคร มีไร่เบรกรุก โดยสาร ไร่ชนคณังสวนบุคคล ไร่เทือกสี่ สามล้อเครื่อง และจักรยานยนต์ ในการพิจารณา การเพิ่มจำนวนจะไม่พิจารณาการเพิ่มสามล้อเครื่อง เนื่องจากกำลังจะให้เลิกเพราะหมดสภาพไร่ ไร่เทือกสี่มีจำนวนจำกัด จำนวนไร่ชนคจะมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 10 % - 11 % คอปี

การพิจารณาจำแนกประเภทต่าง ๆ พร้อมทั้งจำนวนที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้ โดยพิจารณาจาก พ.ศ. 2510 จนถึง พ.ศ. 2533 ดังนี้

- ในปี พ.ศ. 2510 มีไร่ชนคเบรกรุกจำนวน 24,276 ไร่ เกษตรกรอัตราการผลิตปานกลางร้อยละ 12 คอปี และลดลงเหลือร้อยละ 2 คอปีแล้ว ในปี พ.ศ. 2533 คาดว่าจะมีไร่เบรกรุกประมาณ 36,500 ไร่
- ในปี 2510 มีไร่ชนคโดยสาร 2,912 ไร่ เกษตรกรอัตราการผลิตสูงจากร้อยละ 4.8 คอปีแล้ว ในปี 2533 คาดว่าจะมีไร่ชนคโดยสาร 8,300 ไร่
- ในปี พ.ศ. 2510 ไร่ชนคณังสวนบุคคลมีจำนวน 77,669 ไร่ จากอัตราการเพิ่มร้อยละ 20 คอปี ลดเหลือ ร้อยละ 5 ในปี พ.ศ. 2523 และการเพิ่มเนื้อที่อัตราดังกล่าว จะคงทั่วคอปีจนถึงปี พ.ศ. 2533 จะได้จำนวนไร่ชนคถึง 503,014 ไร่ หรือเฉลี่ยประมาณ 13 ไร่ คอปีจนทั่ว 1 ไร่ แต่เกษตรกรอัตราเพิ่มมีละ 10,700 ไร่ทุกๆปี ในปี 2533 จะมีไร่ชนคประมาณ 323,769 ไร่ทุก ๆ ปี หรือเฉลี่ยประมาณ 20 ไร่ คอปี ไร่ชนคสวนทั่ว 1 ไร่
- ส่วนไร่จักรยานยนต์นั้น ในปี พ.ศ. 2510 มี 47,610 ไร่ เกษตรกรอัตราการผลิตปานกลางจากร้อยละ 22 คอปี จะลดลงเหลือร้อยละ 4 ในปี 2523 และคาดว่าอัตราการเพิ่มจะทรงตัวเนื้อที่ไร่เพิ่มจนถึงปี พ.ศ. 2533 จะมีไร่จักรยานยนต์ทั้งสิ้น 402,330 ไร่ แต่เกษตรกรอัตราเพิ่มที่คงที่ ประมาณ 7,000 ไร่คอปีแล้ว ในปี พ.ศ. 2533 ก็จะมีไร่จักรยานยนต์ 203,610 ไร่

จำนวนตัวเลขที่กล่าวมาในข้างต้น เป็นครุรชนที่ชี้ให้เห็นถึงสภาพที่จะเป็นไป

ย่านสำคัญ ๆ วมมาก ตามจุดที่ตั้งต่าง ๆ เช่น ย่านอุตสาหกรรม ย่านคลังสินค้า ย่านสถาบัน
ทางราชการ ย่านที่พักอาศัยความหนาแน่นต่าง ๆ กันโดยรอบ ย่านต่าง ๆ เหล่านี้จำ
เป็นจะต้องมีการยึดโยงสัมพันธ์กันด้วยระบบถนนที่สมบูรณ์และมีขนาดตามมาตรฐาน เพื่อให้
มีการติดต่อซึ่งกันและกันด้วยระบบถนนที่สมบูรณ์ โดยคล่องและสะดวกรวดเร็ว

ระบบถนนของเมือง หรือชุมชนความหนาแน่นสูงมักมีเมือง สรุปรวมเป็นแบบ
มาตรฐานได้ 3 ระบบ คือ

1. ระบบถนนประเภทสายตรงเป็นรัศมี (Radious Road) พุ่งตรงจาก
บริเวณภายนอกมาสู่ศูนย์กลางของตัวเมือง หรือเชื่อมตรงระ
หว่างจุดศูนย์กลางย่อย ๆ ภายในบริเวณเมืองเดียวกัน ถนน
ประเภทนี้ต้องมีมาตรฐานแบบถนนสายประธานมีช่องว่างวิ่งไม่
ต่ำกว่า 6 ช่องทางวิ่งออกแบบให้สามารถรับปริมาณการจราจร
ได้มากที่สุดของเมืองนี้
2. ระบบถนนประเภทวงแหวนหรือถนนวงรอบ (Circum ferential Road)
ออกแบบให้มีหน้าที่ในการกระจายการจราจรจากส่วนต่าง ๆ ใน
ตัวเมืองออกใบดูรอบนอก หรือเป็นทางลัดยอมเมืองสำหรับชาว
ยานที่ ไม่ต้องการผ่านเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น
3. ระบบถนนประเภทผ่านเมือง (Cross Town Road) โดยการผ่านใจ
กลางเมืองจากเหนือจดใต้ จากตะวันออกจรดตะวันตกและเชื่อม
กับถนนสายตรงต่อไปยังเมืองอื่น ๆ ถนนแบบนี้ออกแบบให้มีช่อง
ทางวิ่งตั้งแต่ 6 - 8 ช่องทางวิ่ง และมีการคั่นแต่งอย่างงาม
คควัยคน ไม่และสายไฟฟ้าประจำถนนเป็นถนนแบบระดับเมือง
ในเมืองที่ใหญ่มาก ๆ อาจจะมีถนนแบบนี้คั่นกันเป็นเป็นหลาย
แนวก็ได้ความความจำเป็น โดยมีระยะห่างระหว่างกันไม่เกิน
กว่า 3 กิโลเมตร

สำหรับระบบถนนในผังนครหลวง ได้ใช้ระบบถนนทั้ง 3 ประเภท ทั้งถนนแบบ

ลายตรง แบบวงรอบ และแบบผ่านเมือง มาร่วมกันเป็นโครงข่ายอันเดียวกัน โยงการยึด
ใช้ที่ดินแต่ละประเภทเข้าด้วยกันทั้งหมด โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณวงเวียนใหญ่ วงเวียน
เล็กทางฝั่งธนบุรี กับบริเวณพระมหาราชวัง ถนนราชดำเนินกลาง ภูเขาทอง ถนนเพชรบุรี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บางรัก ถนนสาทรทางฝั่งพระนคร เป็นเขตของศูนย์กลาง ล้อมรอบ
ด้วยถนนวงแหวนรอบใน โดยเชื่อมโยงถนนปัจจุบันเข้าด้วยกันให้เป็นวงแหวนเสริมเคอร์รอบ
ด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสีลม และถนนเชื่อมคออับวงเวียนใหญ่

นอกจากถนนวงแหวนรอบในแล้ว ยังได้เพิ่มถนนประเภทนี้อีกถึง 2 วงซ้อนกัน
คือ ถนนวงแหวนรอบกลาง ซึ่งวนจากสะพานกรุงเทพ ขึ้นไปตามถนนจรัลสนิทวงศ์ทางฝั่ง
ธนบุรี ข้ามสะพานพระราม 6 ออกรอบนอกบริเวณอาคารสูงเฉพาะที่ควมขวางผ่านถนนอโศก
ลงมารวมกับถนนที่เลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่กำลังดำเนินการ เว้นพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน
เป็นวงกลมชั้นกลาง ส่วนถนนวงแหวนรอบนอกออกแบบขึ้นเพื่อเชื่อมโยงบริเวณต่าง ๆ รอบ
นอกที่เกิดขึ้นในอนาคตเข้ามาสู่ศูนย์กลางเมือง คลองเตย และเพื่อเป็นทางลัดเชื่อมเมืองสำหรับ
การขนส่งระหว่างภูมิภาคนอกเขตนครหลวง ถนนวงรอบนี้เป็นถนนใหม่แทบทั้งสิ้น โดยอ้อม
ทางเหนือสุด ถึง ถนนงามวงศ์วาน ทางนนทบุรี ทางตะวันออกสุดถึงอำเภอบางกะปิ ทางใต้
สุดถึง ลำโพง และทางตะวันตกสุด ถึง บางแค และตลิ่งชัน ทางฝั่งธนบุรีที่สำคัญ

โครงการระบบถนนของฝั่งนครหลวง จะทำให้บรรเทาความแออัดของการจราจร
ในเขตความหนาแน่นของนครหลวงลงได้ อันเนื่องมาจาก ความสะดวกที่จะตัดย่นระหว่าง
แต่ละจุด โดยการเชื่อมวงรอบเป็นทางลัดผ่าน โดยที่ไม่ต้องตัดผ่านส่วนที่หนาแน่นของเจ
กกลางเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสาร และรถขนส่งซึ่งวิ่งระหว่างจังหวัด จากนคร
หลวงไปยังแต่ละภาค ซึ่งก็เป็นสาเหตุใหญ่สาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด และจะกล่าว
ในบทความต่อไป

แล้วถึงระบบการขนส่งทางถนน ในปัจจุบันความต้องการในการบริการ
ขนส่งโดยสารรถยนต์ ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากทั้งภายในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร และต่าง
จังหวัด ทั้งในการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

สมเด็จพระเพทราชา ขยายเขตพระนครออกไปทางคานัน ทรงโปรดให้ผูกคูพระนคร
ใหม่ตั้งแต่ทางบางลำภูออกเหนือวัดสามปลื้มและสร้างกำแพงใหม่โดยรอบ ในสมัยรัชกาลที่
3 สี่งราชปาลกัวซ เมื่อแรกมากรุงเทพฯ (ในปี 2375) มีความชื่นชมกับพระนครมาก
ชาวต่างประเทศที่เคบพบเห็นพอใจและแปลกใจมาก จะเห็นได้จากข้อความที่เห็นเขียนไว้ว่า
"ไม่มีรั้วเล็กคันเคียวในกรุงเทพฯ ใครจะเบโหนก็ไซ้เรือ ในกลางเมืองหรือเนย่านการค้า
นาน ๆ จะพบทางเคินนูอยู่แฉ่นใหญ่ ๆ บาง

ครันถึงในสมัยรัชกาลที่ 4 เอิทรงขยายเขตพระนครออกเบออีกตามแนวคลอง
ที่โปรดให้ขุดขึ้นเป็นคูใหม่ ซึ่งพระราชทานนามว่า "คลองผดุงกรุงเกษม" ใน พ.ศ.
2400 โปรดให้ขุดคลองขึ้นอีกสายหนึ่งคือจากคลองผดุงกรุงเกษม ตรงหัวลำโพงลงไปถึง
คลองพระเชินง ถึงคินที่ขุดขึ้นเคตทางฝั่งคลองคานเหนือฝั่งเคียว แล้วรียบให้เรียบทำเป็น
ถนนลงเบจนคลองคอง โปรดให้เรียกชื่อฝั่งคลองนี้ว่า "คลองเนตรง" (ในสมัยรัชกาล
ที่ 6 คึงชื่อว่า ถนนพระราม 4) ค้อมาจึงสร้างถนนสี่ลม เจริญกรุง บำรุงเมือง เพื่องนคร
ขึ้นอีก

พระบาทสมเด็จพระจุลจอกเกล้าฯ เป็นผู้ทรงพระปรีชาสามารถทั้งยังมีรัชกาล
อันยาวนาน ในสมัยพระองค์เอง เอิทรงปรับรุงกรุงเทพฯ เบลิยนรูปเป็นอันมาก พระองค์
โปรดให้สร้างอาคารค่าง ๆ มากมาย โปรดให้สร้างถนนเพิ่มเคิมขึ้นอีก หลายสาย
สะพานหลายแห่ง ในคองท่ายแห่งรัชกาลเอิทรงสร้างสะพานขึ้นทุกปี เบิกเซในงานเฉลิม
พระชนมพรรษา เช่น สะพานเฉลิมโลก สะพานเฉลิมหลา ฯลฯ รถมา รถมารง รถมารก รถม
ยนคิ คดอดจนวนเอิก็เริ่มมีแพร่หลายในรัชกาลนี้ รเวางนี้ในชั้นแรกเซรเมลาดากแทน เมื่อมี
เอิไฟแล้วจึงเบลิยนเป็นเซเครืองเอิไฟ การเอิไฟและรเวางเป็นของบริษััททำมาก่อน เมื่อ
ดินสัมบทานแล้วรัฐบาลจึงทำค้อมา ระยะแรกของกรพัฒนาประเทศในกรขนลงและกรย้ง
เมือง ได้มีการสร้างทางรถไฟคองค่าง ๆ มีนโยบายเนการสร้างเมืองค่าง ๆ เช่น
อุบลราชธานี ลงขลา จันทรบุรี ฯลฯ พระองค์เอิคิเบคางประเทศรวม ๆ คร้ง คือ ชาว
สิงคโปร์ อินเคีย พม่า และยุโรปทรงนำวัฒนธรรมและความเจริญเนคินเคนเหล่านั้มาปรับ
รุงบำรุงบ้านเมือง เอิโปรดให้ขยายพระนครออกเบทางเหนือทรงสร้างสวนดุสิตขึ้นคิคค้อมัน

ควย คือ เขาคินวนาในปัจจุบันนี้

ในสมัยรัชกาลที่ 6 สมัยที่ท่านทรงศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด ในสมัยนั้นยังเหลืออยู่ในเรื่องของ Garden City พระองค์ทรงมีความประทับใจในเมืองที่มีธรรมชาติและคนเม โดยมีการจัดสวนให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ พระองค์ทรงพระราชทานเนื้อที่ส่วนพระคลังข้างที่ให้สร้างสวนลุมพินีขึ้น โดยทรงมีความมุ่งหมายจะมีงานใหญ่ เรียกว่า "สยามรัฐพิธีมหามงคล" เป็นการฉลองที่เสด็จเสด็จถวัลย์ราชสมบัติ ครบ 15 ปี บริบูรณ์ เสร็จจากงานแล้วจะพระราชทานที่ดินให้เป็นสวนพักผ่อนหย่อนใจของชาวพระนคร เค้จักการชุกชุมและตกแต่งสถานที่ เปบาง

ในสมัยรัชกาลที่ 7 ปัญหาในทางการเมืองมีมาก มีการกบฏและสงครามภายใน หลังจากตั้งสงบลงแล้ว ก็มีการปรับปรุงเมืองเป็นการใหญ่ เค้มีการวางแผนราชดำเนินอันเป็นถนนที่เรียกเค้ว่าเป็นถนน City Beautiful ซึ่งเป็นถนนที่เป็นเกียรติแก่บ้านเมือง

ในสมัยรัชกาลที่ 9 สมัยที่จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นหัวหน้าคณะปฏิวัติ เค้มีนโยบายในการวางผังเมืองใหม่ โดยผู้เชี่ยวชาญในคันค่าง ๆ โดยการวางผัง ลิตซ์ฟิลด์ (Litchfield) ขึ้น แต่เค้เค้มีการดำเนินงานตามนโยบายบางส่วน ในสมัยต่อมา เมื่อบรรดาชนพลเมืองมีมากเข้า จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี เกิดปัญหาในคันการจราจร ต้องมีการสร้างถนนเพิ่มเติมพร้อมทั้งการปรับปรุงถนนเค้เดิมให้ดีขึ้นและให้เค้ความมาคราฐาน มีการถมคลองบางส่วนเพื่อเพิ่มเนื้อที่ถนนให้กว้างขึ้น เนื่องจากฉิวจราจร ไม่มีเพียงพอแก่การจราจร มีการวางแผนเชื่อมแต่ละจังหวัด จึงทำให้มีการติดเค้ซึ่งกันและกัน ในตอนแรกก็มีประชากรไม่มากนัก นานเข้าประชากรเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งมีการติดเค้กันเนคันทางเศรษฐกิจและธุรกิจค่าง ๆ ทำให้มีผู้เดินทางมากขึ้น นานเข้าก็มีการติดเค้ระหว่างภาค

กรุงเทพมหานครฯ เป็นศูนย์กลางของความเจริญทั้งหลายของประเทศเป็นที่ตั้งคนจากล่วนค่าง ๆ มาอยู่ที่นี่ การเดินทางจากภาคหนึ่งของประเทศไทยไปยังอีกภาคหนึ่งจะต้องมานเข้ามาเนใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานครฯ แล้วจึงคือไปยัง อีกภาคหนึ่ง การเดินทางมีทั้งทางรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเมล์โดยสาร ซึ่งจัดขึ้นระหว่าง จังหวัดระหว่างภาค หรือระหว่างจังหวัดแต่ละจังหวัดกับกรุงเทพมหานครฯ