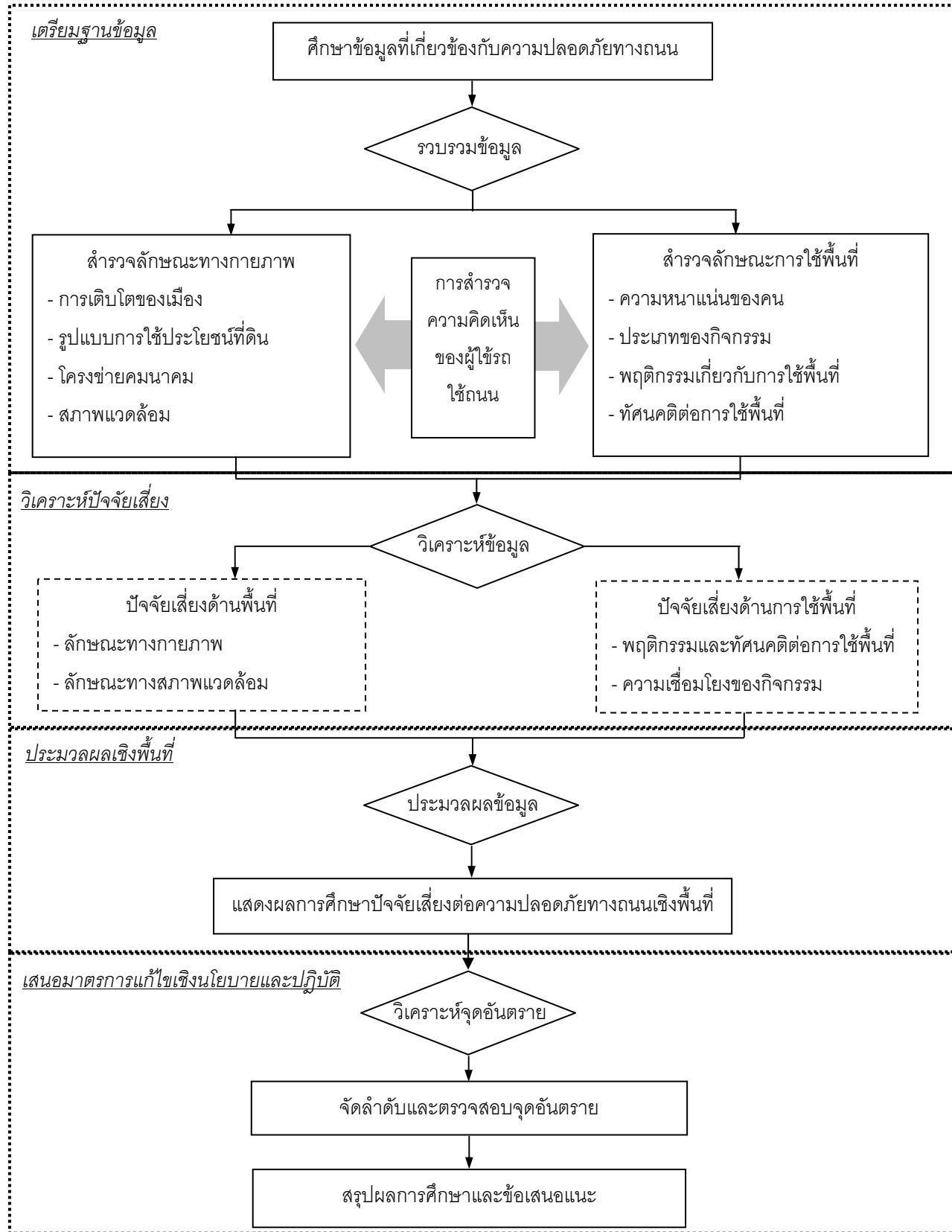


3. 6 สรุปกรอบการดำเนินการวิจัย

ในการศึกษานี้ได้มีการดำเนินการวิจัยโดยดังแสดงในภาพที่ 3.1

ภาพที่ 3.1 กระบวนการดำเนินการวิจัย



รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 3-7

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

บทที่ 4

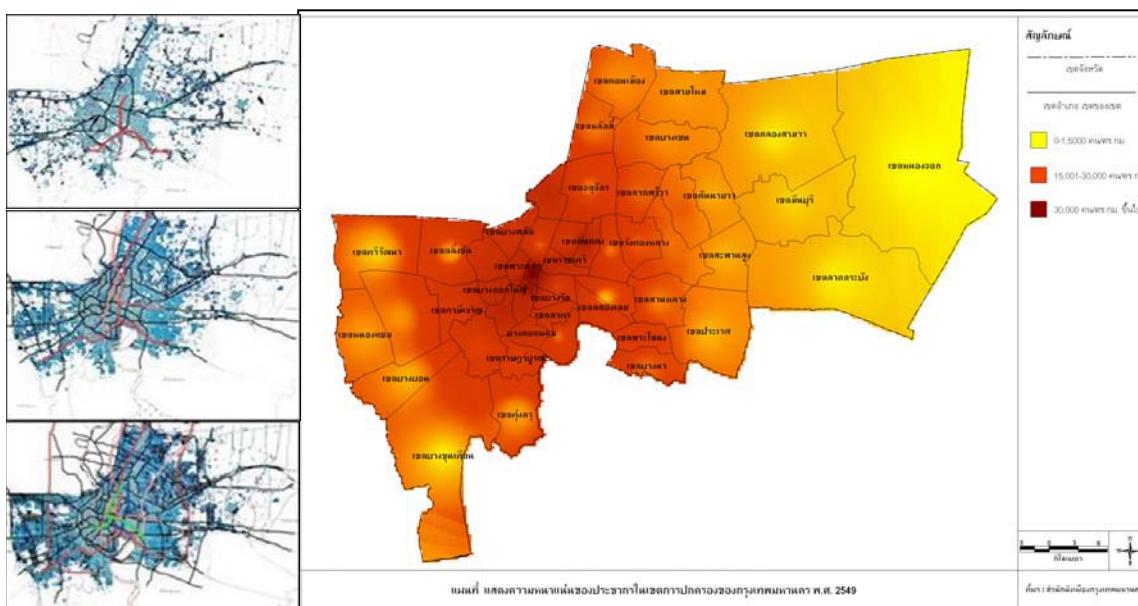
พื้นที่ศึกษา-เขตพรมแดน

ในการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนนั้นจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาในเรื่องขององค์ประกอบต่างๆของเมืองอันส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งในเขตพรมแดน จังหวัดกรุงเทพมหานคร เป็นบริเวณที่เริ่มมีการขยายตัวของเมืองและถนนเป็นบริเวณแรกๆ ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งลักษณะเด่นทางคมนาคมในพื้นที่บริเวณดังกล่าว มีลักษณะเป็นถนนสายหลัก และถนนทางหลวงที่มีการเข้าถึงสะดวก และสามารถเชื่อมต่อไปยังศูนย์กลางกิจกรรมต่างๆ จึงเป็นบริเวณที่มีปริมาณจราจรที่คับคั่ง อันนำมาซึ่งปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นในการศึกษานี้จึงได้ศึกษาภาพรวมเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการวิเคราะห์ปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน

4.1 ภาพรวมปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ด้วยปัญหาการเพิ่มขึ้นของประชากรและทิศทางของเมืองทำให้เกิดการกระจุกตัวของประชากรอย่างหนาแน่นในบริเวณใจกลางเมือง ดังแสดงในภาพที่ 4.1

ภาพที่ 4.1 ความหนาแน่นของประชากรใน 50 เขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร



ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, พ.ศ. 2550

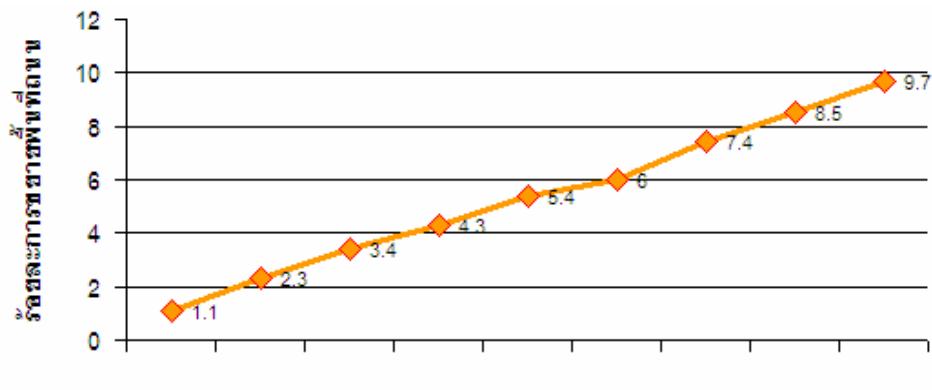
รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 4-1

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของเมืองสอดคล้องกับลักษณะของเส้นทางคมนาคมในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีลักษณะเป็นเส้นรัศมีมุ่งเข้าหาจุดศูนย์กลางจากทุกทิศทาง ซึ่งส่งผลต่อการเดินทางให้ประชาชนเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น และเมื่อประชาชนหนาแน่นขึ้นก็เกิดปัญหาอื่นๆตามมาเป็นลำดับ โดยการพัฒนาที่ผ่านมาได้เน้นเฉพาะการขยายถนนและเส้นทางด่วนพิเศษ ทำให้การขยายตัวในวงกว้างไปสู่พื้นที่โดยรอบ ทำให้เมืองมีพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่ขนาดใหญ่กว่าที่ควร ขนาดของเมืองที่มีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยหลา萬 และใหญ่ (มีพื้นที่ครอบคลุมมาก) ทำให้ประชาชนที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณชานเมืองต้องเดินทางโดยเฉลี่ยไกลขึ้นในการเข้าสู่ใจกลางเมือง และทำให้เกิดที่ว่างเปล่าในเมืองเป็นอันมาก (Super Block พื้นที่ถนนปิดล้อมขนาดใหญ่หรือไม่สามารถเข้าถึงได้) และในขณะเดียวกันทำให้ภาคธุรกิจต้องแบกภาระในการลงทุนเพื่อให้มีการคมนาคมโดยเฉลี่ยต่อหัวของประชากรมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น เมื่อมีการขยายถนนและเส้นทางด่วนพิเศษเป็นจำนวนมากทำให้การเดินทางต้องพึ่งพาหนทางส่วนบุคคล ซึ่งอัตราส่วนการใช้รถส่วนบุคคล รถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีถึงร้อยละ 55 ในขณะที่สัดส่วนการใช้รถขนาดมหลุณร้อยละ 45 (โครงการ TDMCI, สนข., 2547.)

ภาพที่ 4.2 จะเห็นได้ว่าถนนมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 เพื่อรองรับกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทำให้การพัฒนาเมืองมีต้นทุนสูง ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวยังไม่เป็นไปตามพระราชบัญญัติการผังเมือง ทำให้เกิดการเติบโตของเมือง ซึ่งยังคงจะอยู่ที่กรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ หากนำผังเมืองที่จะออกมายังบังคับ พิจารณาร่วมกับปัจจัยด้านความหนาแน่น จะพบว่าขนาดของเมืองจะสามารถรับประชากรได้เพียง 30-35 ล้านคน ขณะที่กรุงเทพมหานครทุกวันนี้ (พ.ศ. 2551) มีประชากรจำนวนสูงถึง 10 ล้านคน แต่สถิติที่ปรากฏในสำมะโนครัวมีเพียง 6 ล้านคน ซึ่งส่งผลให้การจะต้องเดินทางเพิ่มขึ้นในอนาคต

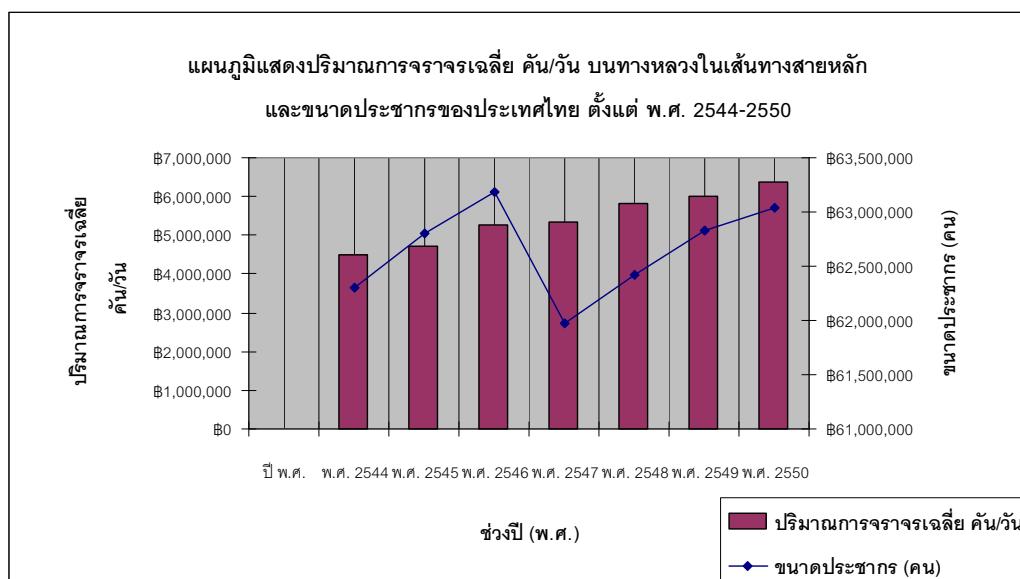
ภาพที่ 4.2 อัตราการขยายพื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535-2543



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, พ.ศ. 2549

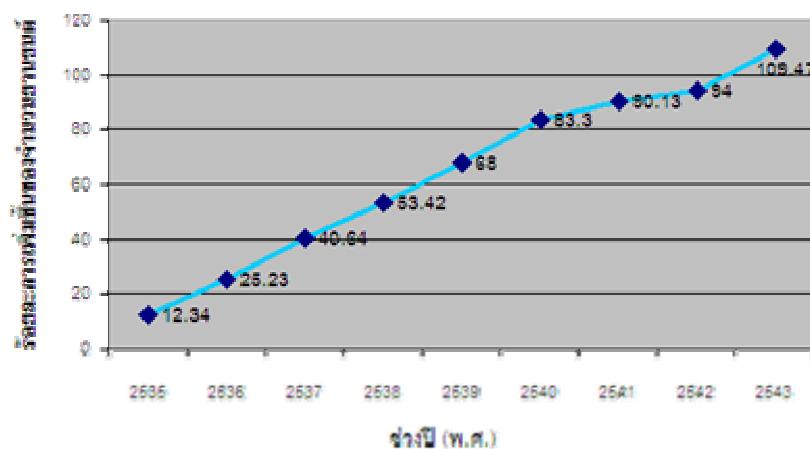
ภาพที่ 4.3 แสดงสถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ย คัน/วัน บนทางหลวงในเส้นทางสายหลักและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2544-2550 พบว่าปริมาณการจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของประชากรประเทศไทย แม้ว่าใน พ.ศ. 2546-2547 จำนวนประชากรจะลดลงอย่างรวดเร็ว จาก 63,189,479 คน เหลือเพียง 61,973,621 คน ซึ่งอาจเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ และเป็นช่วงของปัญหาทางการเมือง แต่อย่างไรก็ตามปริมาณการจราจรยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และประชากรที่เพิ่มจำนวนสูงขึ้นนี้เองได้ส่งผลให้จำนวนการครอบครองรถยนต์ซึ่งมีจำนวนสูงขึ้น ดังแสดงในภาพที่ 4.4

ภาพที่ 4.3 สถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ย คัน/วัน ของถนนทุกประเภทบนทางหลวงในเส้นทางสายหลักและขนาดประชากรของประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2547-2550



ที่มา: กรมทางหลวง (www.doh.go.th) และกรมการป่าไม้ (www.dopa.go.th), พ.ศ. 2551

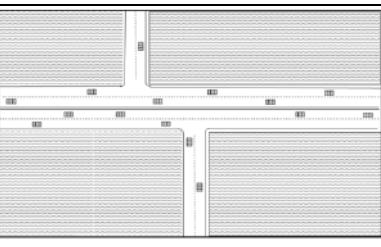
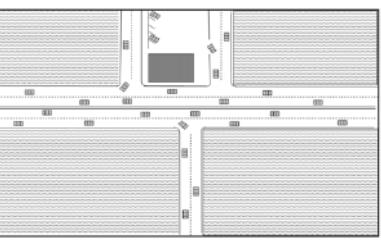
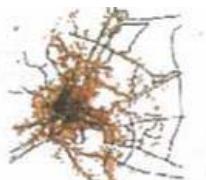
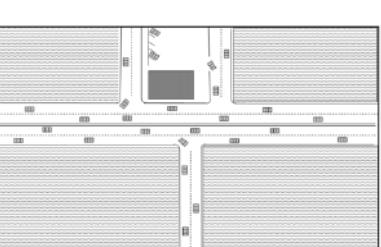
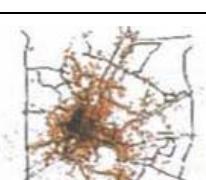
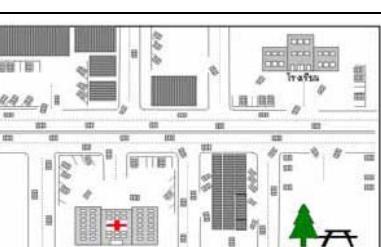
ภาพที่ 4.4 อัตราเปลี่ยนแปลงจำนวนยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535-2543



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

โดยพบว่าอัตราเปลี่ยนแปลงจำนวนยานยนต์ในกรุงเทพมหานครนั้นมีอัตราการเพิ่มขึ้นของยานยนต์สูงถึงร้อยละ 15 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่มีความต่างกันมากกับเมื่อเทียบอัตราเพิ่มขึ้นขยายตัวของถนนประมาณร้อยละ 1 โดยปรากฏการณ์ดังกล่าวอาจเป็นส่วนหนึ่งซึ่งส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย ซึ่งผลกระทบที่ต่างๆ คือ การพัฒนาระบบถนนและระบบเศรษฐกิจจันชาดแนวทางและมาตรการในการควบคุมปัญหาที่จะตามมาที่ชัดเจน โดยผลกระทบหลักอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นจากการขาดการควบคุมการพัฒนาเมือง ซึ่งปราศจากมาตรการและการควบคุมก็คือ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะบริเวณที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนกับอาคารสิ่งก่อสร้างอย่างเช่นทางเข้าออก ตวอก ซอย ทางแยก ทางกลับรถ โดยความสัมพันธ์ของปัญหาดังกล่าวแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 การขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครและการพัฒนาระบบถนน ตั้งแต่ พ.ศ. 2503-2533

ปี พ.ศ.	การขยายตัวของเมือง	การพัฒนาถนน
พ.ศ. 2503 เริ่มมีการก่อสร้างถนน	 1960	
พ.ศ. 2513 มีการขยายโครงข่ายของถนน	 1970	
พ.ศ. 2523 โครงข่ายของถนนเริ่มขยายตัวมากขึ้น	 1980	
พ.ศ. 2533 โครงข่ายของถนนขยายตัวครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดและมีการพัฒนาตามริมถนนมากขึ้น	 1990	

ที่มา: ดร. คำรบลักษ์ สุรัสวดี, การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้นำและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง, 2543

การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

The Study of Urban Factors Influencing on Road Safety through Public Participation Process

จากการสำรวจข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข้อเสนอแนะสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (พ.ศ. 2550) พบว่า การที่ระบบการคมนาคมขนส่งขยายตัวและจำนวนยานพาหนะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นนั้น เป็นปัจจัยที่วัดอย่างหนึ่งของระบบการขนส่ง ซึ่งส่งผลให้อัตราการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น โดยจะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรประเทศไทยโดยตลอดระยะเวลา 2 ทศวรรษที่ผ่านมา (พ.ศ. 2527 และระหว่าง พ.ศ. 2537-2548) พบร่างจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เท่า (จาก 11,720 คน ใน พ.ศ. 2527 เป็น 107,222 คน ใน พ.ศ. 2548) โดยมีผู้เสียชีวิตคิดเป็น ชั่วโมงละ 1.47 คน วันละ 36 คน ปีละกว่า 13,000 คน ใน พ.ศ. 2548 อัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงขึ้นเป็น 21 คนต่อแสนประชากร (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ,2549) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ดังแสดงในตารางที่ 4.2) ใน พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นปีที่ดูเหมือนว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุขึ้นสูงสุดถึง 102,610 รายและเริ่มมีแนวโน้มลดลง แต่เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2548 จำนวนอุบัติเหตุได้เพิ่มขึ้นเป็น 122,040 ราย ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ดังแสดงสถิติปัญหาจราจรของประเทศไทย ในตารางที่ 4.2 ไม่น้อยกว่าแสนล้านบาทต่อปี

ตารางที่ 4.2 สถิติอุบัติเหตุจราจรประเทศไทย (ต่อแสนประชากรและต่อหน่วยยานพาหนะ) พ.ศ. 2527 และระหว่าง พ.ศ. 2537-2548

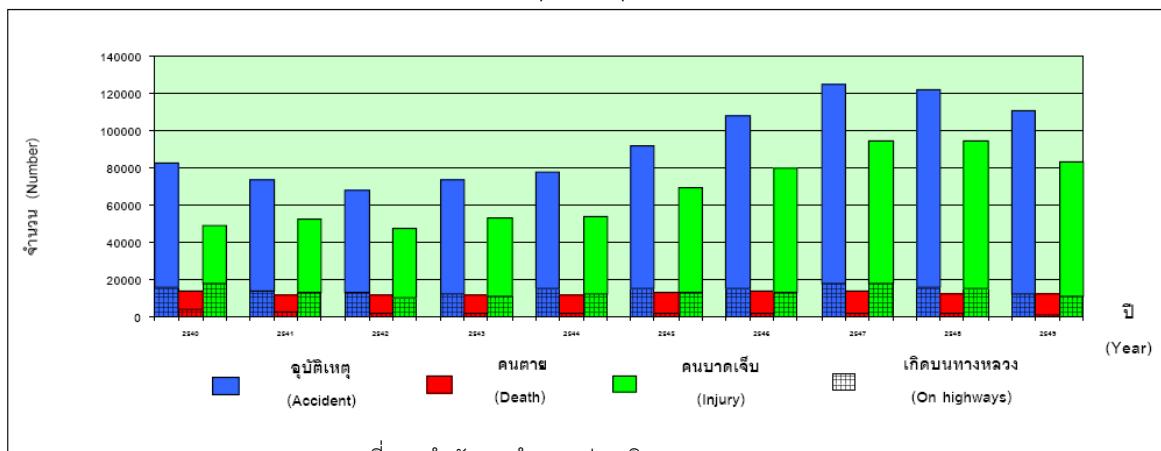
ปี	จำนวน					อัตราการตาย		อัตราการบาดเจ็บ	
	อุบัติเหตุ	ผู้ตาย	ผู้บาดเจ็บ	ประชากร	ยานพาหนะ	ต่อ 100,000 ประชากร	ต่อ 10,000 ยานพาหนะ	ต่อ 100,000 ประชากร	ต่อ 10,000 ยานพาหนะ
2527	18,445	2,908	8,812	50,583,105	N.A.	5.75	N.A.	17.42	N.A.
2537	102,610	15,146	43,451	59,095,419	12,579,903	25.63	12.04	73.68	34.61
2538	94,362	16,727	50,718	59,460,382	14,097,719	28.13	11.87	85.30	35.98
2539	88,556	14,405	50,044	60,116,182	16,093,896	23.96	8.95	83.25	31.10
2540	82,336	13,836	48,761	60,816,227	17,666,240	22.75	7.83	80.18	27.60
2541	73,725	12,234	52,538	61,466,178	18,860,512	19.90	6.49	85.47	27.86
2542	67,800	12,040	47,770	61,661,701	20,096,536	19.53	5.99	77.47	23.77
2543	73,737	11,988	53,111	61,878,746	20,835,684	19.37	5.75	85.83	25.49
2544	77,616	11,652	53,960	62,308,887	22,589,185	18.70	5.16	86.60	23.89
2545	91,623	13,116	69,313	62,799,872	24,517,250	20.89	5.35	110.37	28.27
2546	107,565	14,446	81,070	63,079,765	26,378,862	22.90	5.48	128.52	30.73
2547	124,530	13,766	94,164	61,973,621	20,624,719	22.21	6.68	151.94	45.66
2548	122,040	12,858	94,364	62,418,054	25,266,294	20.60	5.09	151.18	37.34

ที่มา : สำนักงานตำรวจนครบาล กรมการปกครองและการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 4-5

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

ภาพที่ 4.5 แนวโน้มอุบัติเหตุของประเทศไทย



ที่มา: สำนักงานตำรวจนครบาล, พ.ศ. 2551

เมื่อพิจารณาภาพรวมของอุบัติเหตุจราจรในภูมิภาคทั้งหมด พบว่า ภาคและจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนมากที่สุด คือจังหวัดกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งอาจสรุปได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางของระบบคมนาคมขนส่งและเป็นศูนย์กลางของเมืองในด้านต่างๆ จึงมีปริมาณการจรามากกว่าบริเวณอื่น ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุจราจร จึงมีมากกว่าเมืองอื่นๆด้วย และอาจถือได้ว่ากรุงเทพมหานคร คือตัวแทนของเมืองส่วนใหญ่หรืออย่างน้อยเป็นแบบที่เมืองส่วนใหญ่ กำลังไล่ตามดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

ปี	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล			ภูมิภาค			ทั่วประเทศ		
	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
	(ครั้ง)	(คน)	(คน)	(ครั้ง)	(คน)	(คน)	(ครั้ง)	(คน)	(คน)
2541	46,800	732	18,920	26,925	11,502	33,618	73,725	12,234	52,538
2542	40,178	1,718	20,681	27,622	10,322	27,089	67,800	12,040	47,770
2543	43,485	1,582	20,362	30,252	10,406	32,749	73,737	11,988	53,111
2544	45,711	1,519	22,854	31,905	10,133	31,106	77,616	11,652	53,960
2545	48,507	1,734	23,488	43,116	11,382	45,825	91,623	13,116	69,313
2546	46,806	1,491	23,597	60,759	12,521	56,095	107,565	14,012	79,692
2547	55,381	865	23,597	69,149	12,901	70,567	124,530	13,766	94,164
2548	52,533	1,048	24,491	69,589	11,823	69,954	122,122	12,871	94,445
2549	53,419	1,483	25,067	57,266	11,208	58,223	110,685	12,691	83,290
2550	47,516	1,302	23,124	54,236	11,190	55,905	101,752	12,492	79,029

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจนครบาล, พ.ศ. 2551

รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 4-6

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าการเจริญเติบโตของเมืองและการขยายตัวของถนน ได้ส่งผลต่อปัญหาหลายด้าน โดยเฉพาะปัญหาด้านความปลอดภัยของถนน อันจะเห็นได้ว่าการเจริญเติบโตของเมืองส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเข้มข้น มีส่วนให้เกิดการเดินทางเข้าสู่พื้นที่นั้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดปริมาณการจราจรอันมหาศาล ดังเช่นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่มีทั้งการใช้ประโยชน์อาคารทั้งภาพแบบของที่อยู่อาศัย ที่มีความหนาแน่นสูง แหล่งพาณิชยกรรม สถานที่ราชการ ดังกล่าว ล้วนเป็นปัจจัยที่ดึงดูดการจราจร แต่จะเห็นได้ว่าระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เอง ไม่สามารถรองรับและสร้างความสะดวกให้แก่ผู้เดินทางได้อย่างเพียงพอ คนเป็นจำนวนมากที่มีรถยนต์ส่วนตัวจึงใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งเหตุดังกล่าวเป็นตัวที่เพิ่มปริมาณการจราจร และนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจร

ด้วยเหตุนี้ จึงได้เลือกพื้นที่ในเขตพวนคร กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่กรณีศึกษา เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่เริ่มเกิดกระบวนการเป็นเมือง และการเจริญเติบโตของเมือง เป็นศูนย์กลางกิจกรรมและความเจริญต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางหน่วยงานราชการ ศูนย์กลางธุรกิจการค้า ศูนย์กลางคมนาคม ขนส่ง ศูนย์กลางการเงินธนาคาร และศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรมประวัติศาสตร์ โดยความเป็นศูนย์กลางในหลายด้านนี้เอง นำมาซึ่งปัญหาจราจร และนำไปสู่ปัญหาความปลอดภัยทางถนน จึงเป็นประเด็นที่จำเป็นต้องศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับปัจจัยของเมืองอย่างยั่งยืนต่อไป

4.2 แผนพัฒนาและปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

4.2.1 แผนการพัฒนาระดับประเทศ ประเทศไทยได้มีการพัฒนาภายใต้ “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ” รวม 10 ฉบับ ซึ่งมีส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง สามารถสรุปได้ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509)	วัตถุประสงค์	แผนการพัฒนาด้านขนส่ง
	มุ่งเน้นที่จะเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมและส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชนเป็นพิเศษและให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น	เน้นการพัฒนาภาพรวมการขนส่งของประเทศไทย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาทางหลวงแผ่นดินให้มีการดำเนินการอย่างมีโครงสร้างที่ชัดเจน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการปรับปรุงกิจกรรมโดยสารและรถสินค้าให้มีสมรรถภาพ สะดวกและรวดเร็ว ด้านการขนส่งทางน้ำ ได้บำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำให้เรือเดินได้โดยสะดวก ปรับปรุงท่าเรือในภาคใต้ที่ส่งข้าวและภูเก็ต การปฏิบัติงานพัฒนาการขนส่งทางอากาศในระยะของแผนฉบับแรก ได้แก่ การปรับปรุงท่าอากาศยานกรุงเทพฯ โดยการสร้างทางวิ่งสายตะวันออกเพิ่มขึ้นอีก 1 และการปรับปรุงก่อสร้างสนามบินต่างจังหวัดให้ได้มาตรฐานแล้วเสร็จ 5 แห่ง คือ สนามบินพิษณุโลก ลำปาง เชียงราย แม่ฮ่องสอน และหนองคาย นอกจานั้น ยังได้จัดซื้อที่ดินเพื่อเตรียมการก่อสร้างสนามบินพานิชย์แห่งที่สองด้วย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514)	วัตถุประสงค์	แผนการพัฒนาด้านขนส่ง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519)	มุ่งเน้นที่การเจริญเติบโตที่สมดุลระหว่างเศรษฐกิจและสังคม โดยเพิ่มการพัฒนาสังคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สาธารณสุข และการศึกษา	<p>นโยบายรัฐมีความมุ่งหมายจะจัดให้มีระบบการคมนาคมและขนส่งที่ก้าวทันความต้องการในด้านการติดต่อกับต่างประเทศนั้น รัฐมีนโยบายจะจัดตั้งพานิชย์น้ำวิ่งสายสุนย์กลางการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินอีก 1,700 กิโลเมตร รวมเป็น 11,300 กิโลเมตรใน พ.ศ. 2514 ทางหลวงจังหวัด 2,100 กิโลเมตร ปรับปรุงกิจกรรมไฟ โทรศัพท์ โทรคมนาคม และไฟฟ้าในประเทศ การรถไฟสายส่วนภูมิภาค เชียงแสน บางพระ – สัตหีบ และบางซื่อ – คลองตัน การขนส่งทางน้ำจะสำรวจและก่อสร้างท่าเรือแห่งที่สอง ท่าเรือภาคใต้ และจัดตั้งพานิชย์น้ำแห่งชาติ การขนส่งทางอากาศจะสำรวจเพื่อก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ <p>เสริมสร้างระบบการขนส่งและการคมนาคมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องและอำนวยความสะดวกแก่การพัฒนาเศรษฐกิจสาขาอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาทางหลวงจะยังคงมีความสำคัญสูง ทั้งนี้จะมุ่งไปทางด้านพัฒนาทางหลวงจังหวัดมากยิ่งขึ้น ให้ความสำคัญแก่การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศมากขึ้น การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ยังคงเน้นหนักไปในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเพิ่มพูนแก่ความต้องการ นอกจานี้ จะส่งเสริมให้การรถไฟปรับปรุงการบริการให้สามารถอำนวยการบริการขนส่งชานเมืองให้มากขึ้น ให้มีการสำรวจเพื่อวางแผนปรับปรุงและก่อสร้างท่าเรือทะเลลึกทั้งทางผังตะวันออกและทางภาคใต้ให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจ ให้ปรับปรุงสนามบินนานาชาติแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสูง และมีขีดความสามารถพอกเพียงกับภาระการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น พานิชย์น้ำจะดำเนินไป โดยการส่งเสริมให้มีบริษัทเดินเรือเอกชนของไทยที่เป็นปีกแผ่นส่วนกิจการเดินเรือของรัฐนั้นจะมีการลงทุนเพิ่มเติมเฉพาะในกรณีที่ได้มีการศึกษาผลได้ผลเสียทางเศรษฐกิจ <p>มุ่งเน้นที่จะเร่งพัฒนาทางเศรษฐกิจและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้มั่นคงและเร่งทำการฟื้นฟูบูรณะทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะแรก จะให้มีหน่วยงานกลางเพื่อประสานงานด้านการก่อสร้างและการควบคุมการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุด และการจัดที่จอดรถนอกถนน ระยะที่สอง เร่งรัดการดำเนินงานตามแผนหลักในเรื่องการตัดถนนใหม่และการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายต่างๆ ให้มีความสัมพันธ์กันในด้านการจราจร ระยะที่สาม เร่งรัดการดำเนินงานเกี่ยวกับระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนปรับปรุงการบริหารงานรับประจำทาง ตลอดจนวางแผนการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและการส่งเสริมให้มีโรงเรียนประจำท้องถิ่น หรือส่งเสริมให้มีโรงเรียนที่มีนักเรียนจำนวนมากกระจายการจัดตั้งสาขาของโรงเรียนออกไปตามแหล่งชุมชนต่างๆ

ฉบับที่	วัตถุประสงค์	แผนการพัฒนาด้านขั้นส่ง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)	ปรับระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยให้สามารถรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลกในอนาคต ขณะเดียวกันก็ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมให้มีการกระจายผลการพัฒนาให้ถึงมือชาวชนบทที่ยากจนให้ทั่วถึง	<p>เป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางบกของแผนพัฒนาฯฉบับที่ 5 คือ ให้มีการขยายตัวของโครงสร้างถนนลง ยกเว้นทางหลวงในชนบท นอกจานั้น รัฐฯกำหนดเป้าหมายวิธีการลงทุนพัฒนาทางหลวงให้สามารถเลี้ยงตัวเองโดยเรียกเก็บจากผู้ใช้ทางให้มากที่สุด โดยรัฐมีเป้าหมายให้ผู้ใช้ทางต้องเสียค่าบริการในอัตราที่เหมาะสมและเป็นธรรม เช่นเดียวกับการขนส่งด้านอื่นๆ เช่น ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งต้องเลี้ยงตัวเองมาโดยตลอดและรัฐเข้าไปชดเชยน้อยมากส่วนการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างระบบทางด่วนเพิ่มขึ้น 1 สาย และระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) ไม่เกิน 2 สาย เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดใน กทม. ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติม 3 แห่งบริเวณนนทบุรี ปทุมธานี และช่วงนนทบุรีถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา ก่อสร้างระบบถนน และจัดระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนในเมืองและระหว่างเมืองให้สอดคล้องกับการขนส่งประเภทอื่นด้วย
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534)	ยกระดับการพัฒนาประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าเพื่อให้ประชาชนชาวไทยมีรายได้คุณภาพชีวิต ความเป็นอยู่และสภาพจิตใจที่ดีขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> เน้นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางให้มีผู้นิยมใช้มากขึ้น โดยเพิ่มรถใหม่ทุกแทนของเดิม จัดทำทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ในเส้นทางสายหลัก เริ่มพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบอื่น เพื่อมาเสริมระบบรถโดยสารประจำทางภายใต้ข้อจำกัดทางการเงินของประเทศไทย ปรับปรุงขยายโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบโดยเน้นการก่อสร้างถนนเชื่อมช่วงขาดตอนถนนสายรองและถนนย่อยและถนนเข้าไปสู่พื้นที่ว่างเปล่าให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินของผังเมืองรวม
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)	ให้มีความสมดุลระหว่างการพัฒนาในเชิงปริมาณ คุณภาพ และความเป็นธรรมในสังคมควบคู่กันไป เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่มีคุณภาพและยั่งยืน เริ่มให้ความสำคัญต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	<p>แผนพัฒนาฯฉบับที่ 7 ได้กำหนดเป้าหมาย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> การแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจรและจัดระบบขนส่งในเมือง พัฒนาโครงข่ายระบบทางด่วนระหว่างเมืองหรือทางหลวงพิเศษที่ควบคุมทางเข้า-ออกเป็นระบบที่สมบูรณ์เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพสูง และช่วยกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค พัฒนาการขนส่งทางถนน รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งระบบห้องให้ทันต่อความต้องการในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ พัฒนาโครงข่ายถนนและรถไฟ ให้ตอบสนองการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมโดยก่อสร้างปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานทางให้สามารถเชื่อมระหว่างแหล่งวัตถุคิบ แหล่งผลิต และผู้บริโภค

ฉบับที่	วัตถุประสงค์	แผนการพัฒนาด้านขั้นสูง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)	เปลี่ยนแนวคิดการพัฒนาจากเดิมที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลักเพียงอย่างเดียว เป็นการเน้นให้คุณเป็นศูนย์กลาง มีการพัฒนาโดยใช้หลักภูมานภา	<ul style="list-style-type: none"> ให้ความสำคัญลำดับแรกต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเตรียมการขยายโครงข่ายออกไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร ใช้ระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาชุมชนชานเมือง ชุมชนเมืองใหม่ และศูนย์ธุรกิจให้กระจายออกไปอย่างเป็นระบบ เพื่อลดความแออัดภายในเมืองและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน จัดให้มีสถานีก่อสร้างระบบขนส่งในย่านใจกลางกรุงเทพมหานครเพื่อเชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)	นำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> ใช้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายโทรคมนาคม ท่าอากาศยาน และท่าเรือหลัก รวมทั้งกิจกรรมพาณิชย์น้ำ จัดหาพลังงานให้เพียงพอ กับความต้องการอย่างมีคุณภาพ ปรับปรุงกระบวนการจัดเตรียมโครงการให้มีความสมบูรณ์ โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ภาระหนี้ของประเทศ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และวิถีชีวิตริมแม่น้ำ และสนับสนุนให้มีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดำเนินการแปรสภาพรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอน โดยให้ความสำคัญ ทั้งในด้านการปรับองค์กรและการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงาน เพื่อลดภาระการลงทุนภาครัฐ และเป็นทางเลือกให้ประชาชนได้รับบริการที่ดี มีคุณภาพ ดีขึ้น
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)	มีเป้าหมายพัฒนาคน ชุมชน เศรษฐกิจ ฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ยังคงให้เกิดธรรมาภิบาลขั้นในทุกภาคส่วนของสังคม โดยเฉพาะในการบริหารจัดการประเทศด้วย	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิตให้เชื่อมถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน และพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากร และกลไกการขับเคลื่อนอยุธยาสตร์ สนับสนุนการใช้ภาพแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น พัฒนาโครงข่ายและบริการสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุนและมุ่งเน้นให้มีการแข่งขันด้านการให้บริการอย่างเสรี

4.2.2 แผนการพัฒนาระดับจังหวัด (แผนการพัฒนากรุงเทพมหานคร)

กรุงเทพฯได้มีการดำเนินงานการพัฒนาภายใต้ “แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร” รวม 6 ฉบับ โดยเริ่มใช้ฉบับที่ 1 เมื่อ ปี พ.ศ.2520 จากการทบทวนแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในฉบับต่างๆ พบว่า แต่ละฉบับมีรายละเอียดดังนี้

รายละเอียดแผน	โครงการด้านคมนาคม
แผนพัฒนาฉบับที่ 1	พ.ศ. 2520-2524
เป็นแผนแม่บท ในการพัฒนากรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครต้องประสบกับปัญหาต่างๆ หลายด้าน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการใช้ที่ดิน ระบบการจราจร และระบบสาธารณูปโภคภายในเขตกรุงเทพมหานคร ให้มีประสิทธิภาพโดยสอดคล้องกับผังเมือง	โครงการด้านการในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 1 ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ➤ สะพานสมเด็จพระบรมราชลาภ (2522) ➤ สะพานพระปะเกล้า (2524) ➤ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) สายดินแดง - ท่าเรือ (2524)
แผนพัฒนาฉบับที่ 2	พ.ศ. 2525-2529
ดำเนินการพัฒนาในด้านต่างๆ คือการป้องกันน้ำท่วม การระบายน้ำ การกำจัดน้ำเสีย การรักษาความสะอาด การพัฒนารายได้ การใช้ที่ดินและระบบจราจร การสาธารณูปโภค การพัฒนาสังคม การบูรณะและปรับปรุงเมือง เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาของกรุงเทพมหานครจากความเจริญ	โครงการด้านการขนส่งในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 2 ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ➤ สะพานพระราม 9 (2527) ➤ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) สายบางนา - ท่าเรือ (2526)
แผนพัฒนาฉบับที่ 3	พ.ศ. 2530-2534
มีจุดมุ่งหมายหลักที่จะยกระดับการให้บริการแก่ประชาชนในกรุงเทพมหานคร ควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาน้ำท่วมในด้านต่างๆ ที่ประสบมาตั้งแต่อดีต และมีการพัฒนาการใช้ที่ดิน ระบบจราจร และสาธารณูปโภคให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญในด้านต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ กำหนดพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม ➤ ศึกษาและกำหนดมาตรฐานการดำเนินการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ➤ ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงระบบถนนสายหลัก - รอง ➤ ก่อสร้างเชื่อมต่อถนน ตروع ซอย เพื่อลดปัญหาความคับคั่ง แออัดในการจราจรช้าช้อนเลี้นทาง ➤ จัดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ เพื่อให้การจราจรเกิดสภาพคล่องตัว <p>โครงการด้านการในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 3 ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - สะพานพระราม 3 - สะพานพระราม 7 - ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) สายดาวคนอง - ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 5 มีนาคม 2530 - โครงการไฮป์เวลล์ (2534)

การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

The Study of Urban Factors Influencing on Road Safety through Public Participation Process

รายละเอียดแผน	โครงการด้านความคุ้มครอง
แผนพัฒนาฉบับที่ 4	พ.ศ. 2535-2539
พิจารณาปัญหาด้านการใช้ที่ดินควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาจราจร	<p>โครงการด้านการในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 4 ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ สะพานพระราม 8 ➤ ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อาจณรงค์) (2539) ➤ ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) <ul style="list-style-type: none"> ● ส่วน A เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 (2536) ● ส่วน B สายหลัก มีแนวเส้นต่อ กับส่วนเอที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท แล้วไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่บริเวณบางโคลล์ (2539) ● ส่วน C เชื่อมกับทางพิเศษส่วน A โดยเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ (2536)
แผนพัฒนาฉบับที่ 5	พ.ศ. 2540-2544
พิจารณาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	<p>โครงการด้านการในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 5 ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) ➤ ส่วน D เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรี (2543) ➤ โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชน (2542)
แผนพัฒนาฉบับที่ 6	พ.ศ. 2545-2549
ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแกนความคิดหลักในการพัฒนาแบบองค์รวม และประชาชนมีส่วนร่วมในการดูแลบ้านเมืองด้วยกระบวนการที่หลากหลายในระดับต่างๆ อย่างใกล้ชิด โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค และการผสานเมือง	<p>ด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค มีมุ่งมั�สตร์ในการพัฒนา ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ควบคุมปริมาณจราจรให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ➤ พัฒนาประสิทธิภาพของระบบจราจรและการขนส่ง ➤ ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ➤ สร้างเสริมความปลอดภัยในการสัญจรและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ➤ เพิ่มโอกาสการใช้บริการขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานครให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ➤ ปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ➤ เสริมสร้างวัฒนธรรมจราจรและเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาระบบการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภค ➤ ปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดสรรงหรัพย์การ ➤ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคด้านการจราจรและขนส่ง <p>โครงการด้านการในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ● โครงการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ (MRT) (2546)

รายงานฉบับสมบูรณ์ทุกพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 4-12

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

4.2.3 สรุปการทบทวนแผนพัฒนา

จากการทบทวนแผนการพัฒนาประเทศไทย ภายใต้ “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ” รวม 10 ฉบับ ในด้านการขนส่ง พบร่วม

- ฉบับที่ 1-3 เป็นการกำหนดภาพกว้างของการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทยโดยรวม
- ฉบับที่ 4-6 มีความชัดเจนของแผนและแนวทางการดำเนินงานและมีพัฒนาการที่น่าสนใจ โดยเริ่มจาก การก่อสร้างถนน สะพานข้ามทางแยก โครงข่ายทางด่วนยกระดับ และระบบขนส่งมวลชน จนถึง แนวคิดการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการเก็บเงินค่าใช้ถนน ในแผนพัฒนาฯ
- ฉบับที่ 7-10 ซึ่งได้กำหนดแนวคิดและเป้าหมายของการพัฒนาระบบขนส่งอย่างกว้าง ๆ โดยไม่มีความชัดเจนในมาตรการดำเนินการ ในส่วนของแผนการพัฒนากรุงเทพมหานครที่เกี่ยวกับทางด้านการขนส่ง คมนาคมนั้น มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศไทยเพียงในส่วนที่เกี่ยวกับการก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อม โดยต่อ กอ กชอย สะพานข้ามทางแยก สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และโครงข่ายทางด่วนยกระดับ เท่านั้น ส่วนแนวคิดการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยการเก็บเงินค่าใช้ถนน ไม่ได้ถูกบรรจุไว้ใน แผนฯ จึงไม่ได้มีการดำเนินการจนกระทั่งปัจจุบัน

จะเห็นได้ว่าจากแผนพัฒนาและนโยบายต่างๆ ส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตของเมือง และการขยายตัวของระบบคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในจังหวัดกรุงเทพมหานคร เขตเมืองชั้นใน ซึ่ง สามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาได้ดังนี้

- ช่วงระหว่าง พ.ศ. 2325-2443 ซึ่งเป็นช่วงแรกของการก่อตั้งเมืองหลวงนั้น การเพิ่มจำนวนประชากรนั้น ค่อนข้างซ้ำมาก เพราะในขณะนั้นเป็นช่วงที่มีการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเมือง โดยมีพื้นที่เพียง 18 ตารางกิโลเมตร จึงมีจำนวนประชากร 600,000 คน
- ต่อมาหลังจากเกิดสังคมโลกครั้งที่ 2 จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นำไปสู่การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการอุปโภคบริโภค เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น จากเดิม 1.6 ล้านคน เมื่อ พ.ศ. 2491 เป็น 5.4 ล้านคนใน พ.ศ. 2529
- ประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 5.6 ล้านคน เมื่อ พ.ศ. 2542 การเติบโตของจำนวนประชากรใน กรุงเทพมหานครที่ผ่านมาส่วนใหญ่เกิดจากการย้ายถิ่น ทำให้ประชากรในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ปัจจุบัน ณ สิ้นปี พ.ศ. 2550 กรุงเทพมหานครมีประชากร ประมาณ 5.7 ล้านคน (คิดเป็นร้อยละ 9.1 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ)

4.3 ข้อมูลทางด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพรมคร

4.3.1 สถิติอุบัติเหตุ

ในการศึกษาสถิติทางอุบัติเหตุจราจรของพื้นที่ศึกษานั้นได้พิจารณาจากสถิติของเขตพื้นที่รับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาลภาค 1 และภาค 6 เนื่องจากเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษา ซึ่งมีสถานีตำรวจนครบาลที่ดูแลพื้นที่ในเขตพรมครได้แก่ สน.นาเล็ง, สน.ชันสสคราม และ สน.พระราชนิเวศน์ อยู่ในการควบคุมดูแลของกองบังคับการตำรวจนครบาลภาค 1 และภาค 6 ดังแสดงในภาพที่ 4.6 โดยมีสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรและความเสียหายที่เกิดขึ้นบุคคลดังแสดงในตารางที่ 4.4 และตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.4 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรสภาพในเขตพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม ปี 2546 และปี 2547

พื้นที่	รับแจ้ง (ราย)	ประภาพที่เกิดขึ้นปี 2546													ทรัพย์สินเสียหาย มูลค่า (บาท)	
		คดเมือง พื้นที่	จังหวัด	สามัคคี	จังหวัดยานยนต์	สามัคคี เครื่อง	รถยนต์	รถตู้	บิ๊กไบค์	รถโดยสาร ชนิดใหญ่	บอกรถ 6 ล้อ	บอกรถ 10 ล้อ	สามัคคี	แท็กซี่	อื่นๆ	
บก.น. 1	10,511	574	205	165	6,938	176	3,962	331	3,810	592	545	1,160	26	92	243	211,213,299
บก.น. 6	7,298	267	290	24	6,399	40	1,437	175	2,472	494	231	304	37	41	214	136,892,625
กทม.	107,565	5,548	2,378	782	66,110	2,002	44,337	3,551	31,099	4,509	3,762	5,510	403	5,555	2,256	1,750,964,040
พื้นที่	รับแจ้ง (ราย)	ประภาพที่เกิดขึ้นปี 2547													ทรัพย์สินเสียหาย มูลค่า (บาท)	
		คดเมือง พื้นที่	จังหวัด	สามัคคี	จังหวัดยานยนต์	สามัคคี เครื่อง	รถยนต์	รถตู้	บิ๊กไบค์	รถโดยสาร ชนิดใหญ่	บอกรถ 6 ล้อ	บอกรถ 10 ล้อ	สามัคคี	แท็กซี่	อื่นๆ	
บก.น. 1	8,615	300	21	33	3,188	210	5,616	158	995	468	93	59	-	651	220	บก.น. 1
บก.น. 6	4,386	302	33	38	22,703	187	2,101	69	977	281	74	231	6	487	207	บก.น. 6
กทม.	54,807	2,491	489	198	26,643	1,250	31,384	1,667	11,589	2,489	1,339	1,905	32	5,769	1,268	กทม.

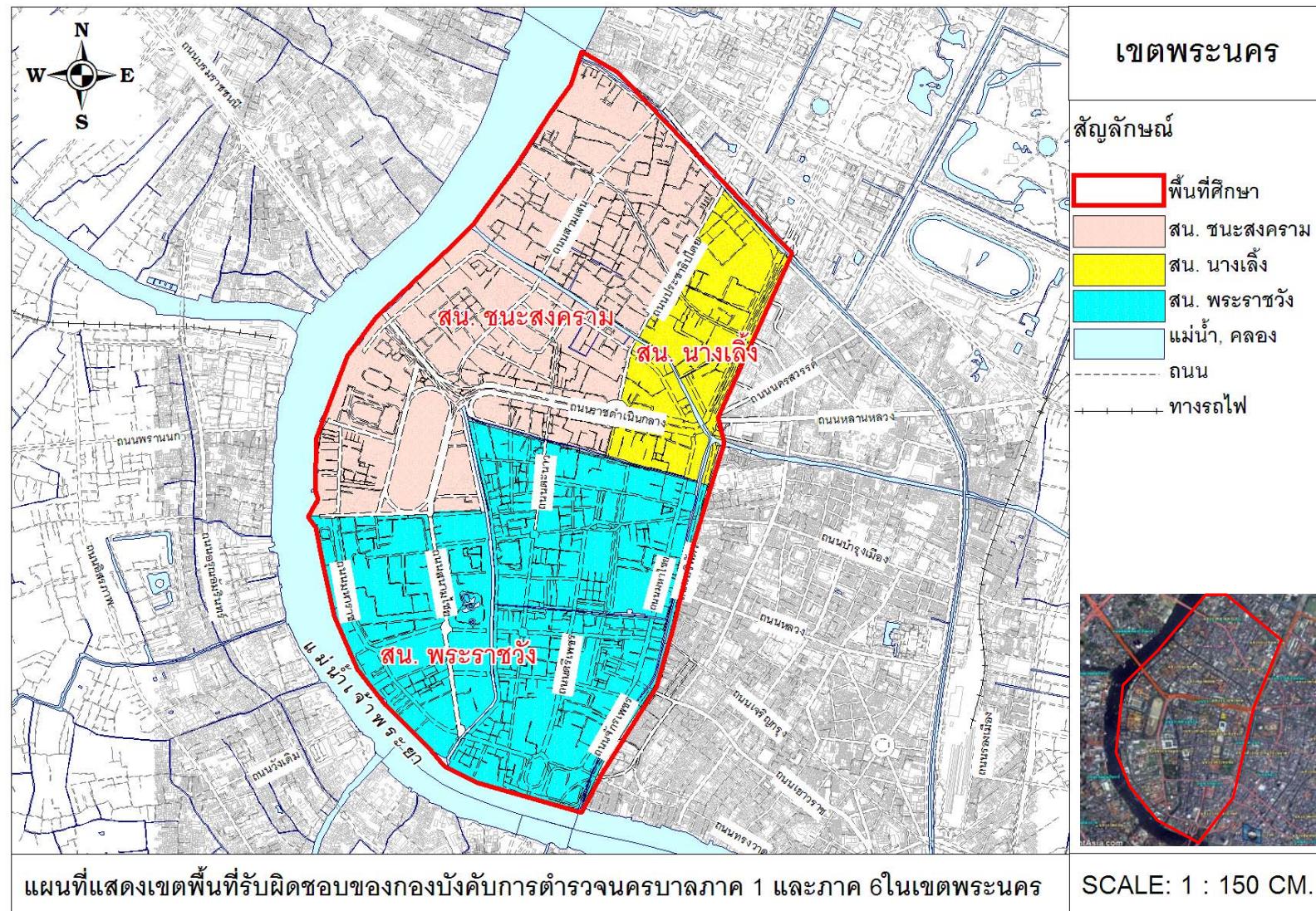
ตารางที่ 4.5 ความเสียหายที่เกิดขึ้นบุคคลในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่เดือนมกราคม – ธันวาคม ปี 2546 และปี 2547

พื้นที่ ปี 2546	ความเสียหายที่เกิดขึ้นบุคคล							ผู้ต้องหา					ไม่รู้ตัว
	ตาย			บาดเจ็บสาหัส		บาดเจ็บเล็กน้อย		จับกุม		หลบหนี			
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
บก.น. 1	1,443	351	1,794	1,275	497	5,441	1,800	7,464	602	400	29	675	
บก.น. 6	748	193	941	965	368	4,950	1,928	3,992	609	501	12	581	
กทม.	11,431	2,581	14,012	12,203	4,863	44,877	17,749	67,615	8,764	3,497	222	6,235	
พื้นที่ ปี 2547	ความเสียหายที่เกิดขึ้นบุคคล							ผู้ต้องหา					ไม่รู้ตัว
	ตาย			บาดเจ็บสาหัส		บาดเจ็บเล็กน้อย		จับกุม		หลบหนี			
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
บก.น. 1	41	11	52	90	34	1,748	811	5,895	920	53	2	50	
บก.น. 6	59	11	70	26	8	2,090	670	4,114	702	22	1	163	
กทม.	680	135	815	1,497	470	15,556	5,784	43,609	5,772	308	12	2,949	

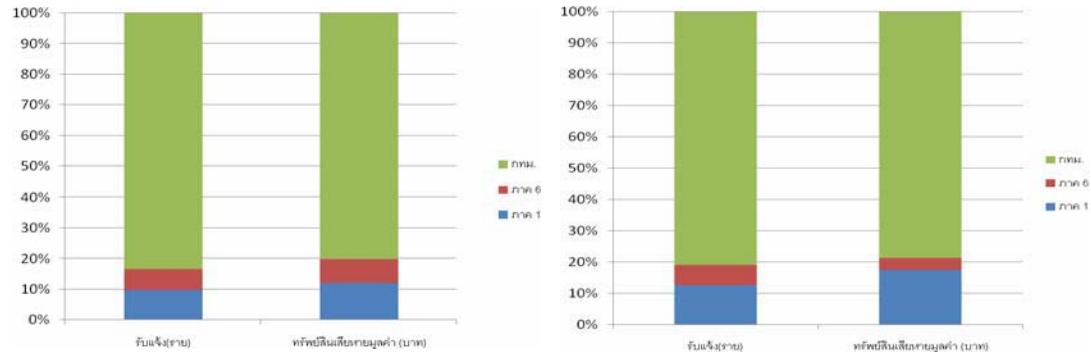
รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่ 4-14

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

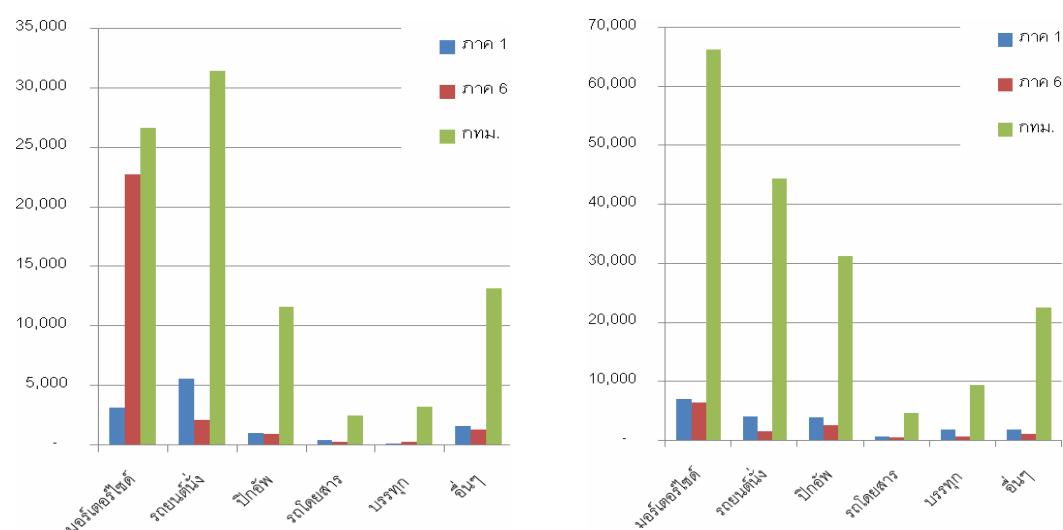
ภาพที่ 4.6 เขตพื้นที่รับผิดชอบของ กองบังคับการตำรวจนครบาลภาค 1 และภาค 6



ภาพที่ 4.7 เปรียบเทียบจำนวนการรับแจ้งเหตุอุบัติภัยจราจร และ มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย ของกองบังคับการตำรวจนครบาลภาค 1 ภาค 6 และ กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2546 และ ปี 2547



ภาพที่ 4.8 เปรียบเทียบประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุของกองบังคับการตำรวจนครบาลภาค 1, ภาค 6 และ กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2546 และ ปี 2547



4.4 ความสำคัญของพื้นที่ศึกษา

เขตพวนครเป็น 1 ใน 50 เขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร อยู่ในกลุ่มเขตกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่ง ถือเป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมทางฝั่งพระนคร เนื่องจาก มีสถานที่สำคัญทั้งทางด้านวัฒนธรรมและด้านการเมืองการปกครอง ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก มีเนื้อที่ ประมาณ 5.536 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,460 ไร่

4.4.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

เขตพัฒนาครัวเรืองอยู่บนเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นบริเวณตะวันตกสุดของฝั่งพระนคร มีอาณาบริเวณติดต่อกับเขตข้างเคียง (ดังแสดงในภาพที่ 4.9 และภาพที่ 4.10) ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตดุสิต มีคลองผดุงกรุงเกษมเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตสัมพันธวงศ์ มีถนนราษฎร์ด้านนอกและคลองรอบกรุง (คลองโถ่่อ่าง) เป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ ติดต่อกับเขตคลองสานและเขตธนบุรี มีแนวกี่กกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย และเขตบางพลัด มีแนวกี่กกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต

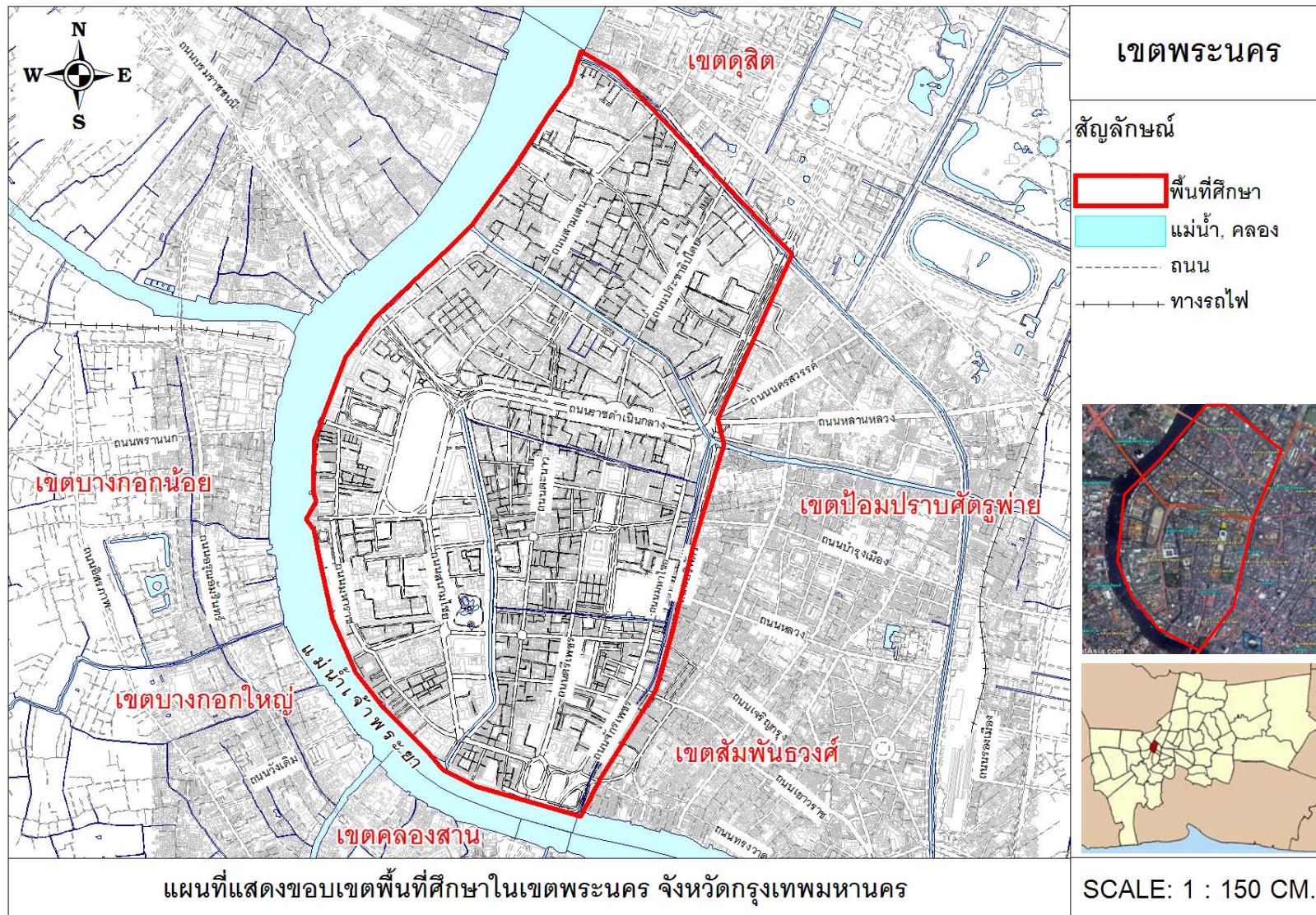
4.4.2 ความเป็นมาของพื้นที่

เขตพัฒนาครัวเรืองมีฐานะเป็น อำเภอชานะส่งคราม ขึ้นกับกรมนគบาล มีที่ว่าการอำเภอตั้งอยู่ที่ถนนจกรพงษ์ ติดกับวัดชนะส่งครามด้านหนือ ในวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2458 ได้มีประกาศยกเลิกอำเภอชานในแต่เดิมและตั้งอำเภอชานในขึ้นใหม่ 25 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพระราชนคร อำเภอชานะส่งคราม อำเภอสำราญราษฎร์ อำเภอพาหุรัด อำเภอจักรวรรดิ อำเภอสัมพันธวงศ์ อำเภอสามแยก อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย อำเภอสามยอด อำเภอทางเลี้ยง อำเภอบางขุนพรหม อำเภอสามเสน อำเภอคุ้สิต อำเภอพญาไท อำเภอประเจี้ยน อำเภอประทุมวัน อำเภอบางรัก อำเภอสาธร อำเภอบ้านทวย อำเภอบางพลัด อำเภออมรินทร์ อำเภอหงสาวรัม อำเภอราษฎร์ อำเภอบุปผาราม และอำเภอบุคคล ต่อมาในวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2471 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกาเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการรวมพื้นที่อำเภอพาหุรัด อำเภอสำราญราษฎร์ อำเภอพระราชนคร และอำเภอชานะส่งครามเป็นอำเภอเดียวกัน เรียกว่า อำเภอพัฒนา ตามประกาศยุบรวมอำเภอและกิ่งอำเภอในจังหวัดพระนครและธนบุรี (ภายหลังได้ยุบอำเภอสามยอดและอำเภอบางขุนพรหมเข้ามาร่วมด้วย) และในปี พ.ศ. 2515 ได้มีประกาศคณะปฏิริจัดระเบียบการปกครองในเขตพัฒนาครัวเรืองใหม่ อำเภอพัฒนาจึงได้รับการเปลี่ยนแปลงฐานะเป็น เขตพัฒนา กรุงเทพมหานคร

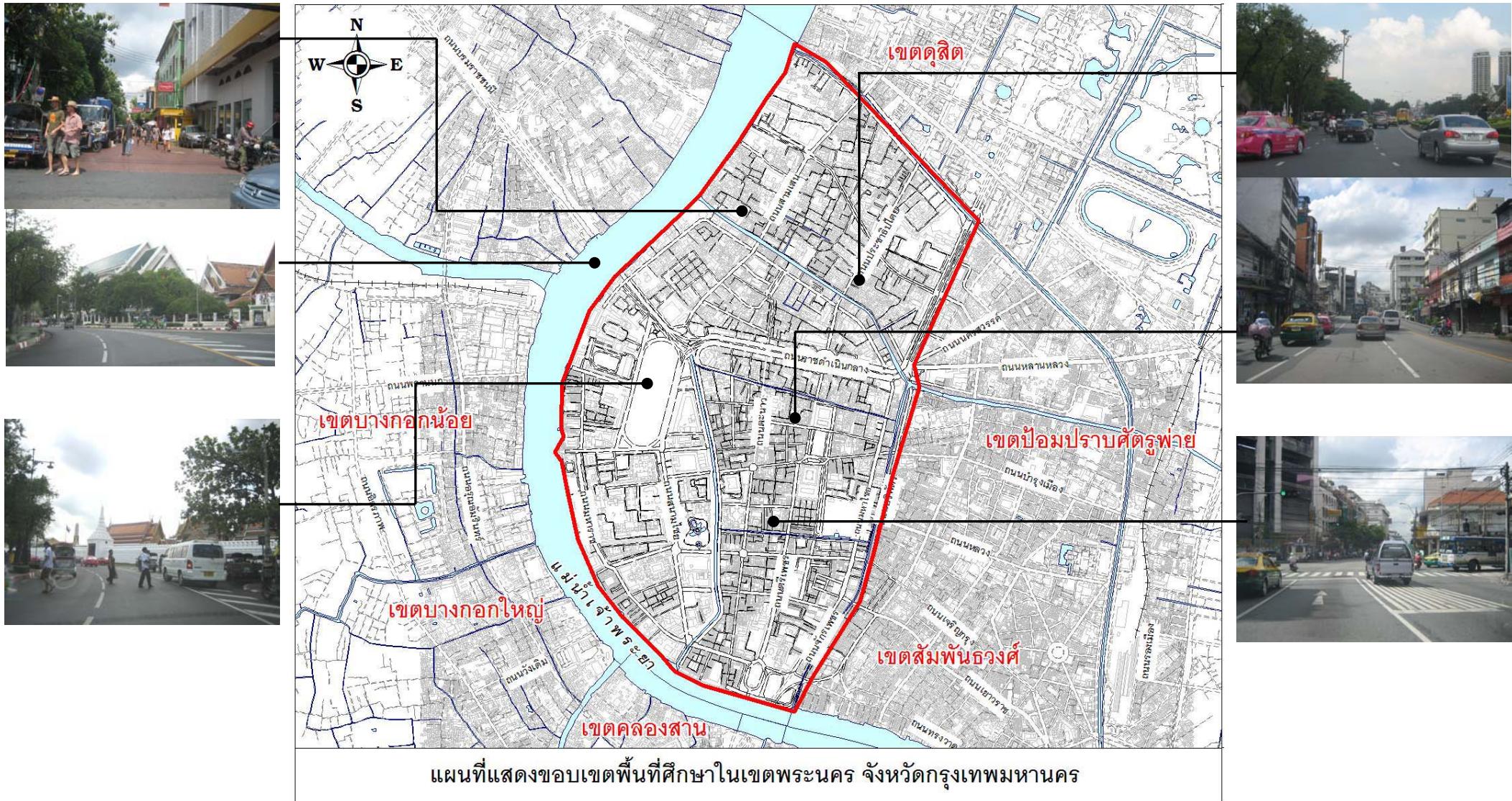
4.4.3 ลักษณะการปกครอง เขตพัฒนาครัวเรือง มีการแบ่งเขตการปกครองย่อยออกเป็น 12 แขวง ได้แก่

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1) แขวงพระบรมมหาราชวัง | 7) แขวงวัดบวรนิเวศน์ |
| 2) แขวงวังบูรพาภิรมย์ | 8) แขวงตลาดยอด |
| 3) แขวงวัดราชนพิพิธ | 9) แขวงชานะส่งคราม |
| 4) แขวงสำราญราษฎร์ | 10) แขวงบ้านพานถม |
| 5) แขวงศาลาเจ้าพ่อเสือ | 11) แขวงบางขุนพรหม |
| 6) แขวงเส้าชิงช้า | 12) แขวงวัดสามพระยา |

ภาพที่ 4.9 พื้นที่ศึกษา (เขตพระนคร)



ภาพที่ 4.10 สภาพแวดล้อมพื้นที่ศึกษา (เขตพะนนคร)

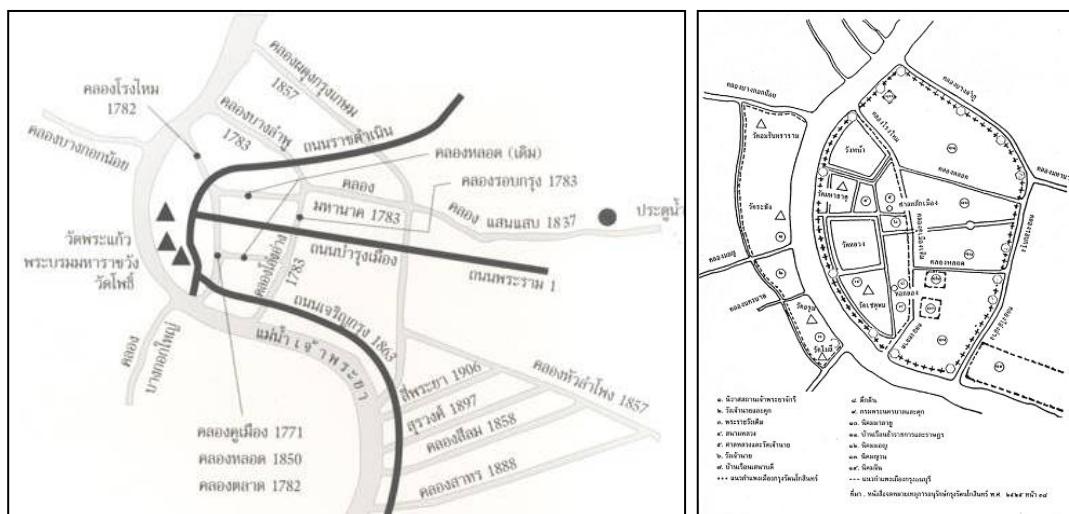


4.4.4 ลักษณะทางกายภาพและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

(1) วิวัฒนาการด้านการใช้ที่ดินของพื้นที่โดยรอบเขตพรมแดน

เขตพรมแดน เป็นที่ตั้งเมืองหลวงแห่งใหม่ของประเทศไทยในรัชสมัยของพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก (รัชกาลที่ 1) แห่งราชวงศ์จักรินันต์ มีพื้นที่เมืองประมาณ 2,589 ไร่ (4.14 ตารางกิโลเมตร) เท่านั้น สำหรับจำนวนประชากรไม่มีหลักฐานชัดเจน โดยประชาชนอาศัยอยู่ในเขตกำแพงเมืองและ ริมแม่น้ำลำคลอง ใกล้เคียงกับกำแพงเมือง นอกนั้นเป็นที่ลุ่มและป่ากร้างว่างเปล่า (ภาพที่ 4.11)

การขยายตัวทางพื้นที่ เกิดขึ้นในพื้นที่ด้านใต้และด้านตะวันออกนอกกำแพงเมือง เมื่อมีการพัฒนาคุคลอง และโครงข่ายถนน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ เมื่อมีการติดต่อกับชาวบุรุษ ทำให้พื้นที่เมือง แบ่งออกเป็นเมืองเก่าในเขต กำแพงและคุคลองเดิม และเมืองที่ขยายใหม่ทางด้านหน้า ด้านตะวันออก และด้านใต้ (กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ,2542)



ภาพที่ 4.11 แนวคดองและกำแพงกรุงเก่าต้นゴสินทร์สมัยแรก

ที่มา: สตีฟ แวน บีค และ จีรันน์ พิตรปีชา, พ.ศ. 2542 และ ท้องต่อ กล่าวมีมี ณ อยุธยา, พ.ศ. 2545

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) พระบรมราชูปถัมภ์เปิดประเทศทำการค้าด้วย การลงนามในสนธิสัญญาเบวาร์วิ่ง เปิดการค้ากับอังกฤษ และสนธิสัญญากับประเทศอื่น เช่น ฝรั่งเศส อเมริกา ในระยะเวลาต่อมา เมืองเติบโตขยายอย่างรวดเร็ว การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นกับการเปลี่ยนในวิถีชีวิต มีผลถึงรูปแบบทางกายภาพและโครงสร้างของเมือง เมืองเปลี่ยนจากสังคมดั้งเดิมสู่การเป็นเมืองทันสมัยยุคใหม่ พร้อมกับรูปแบบทางผังเมืองที่เป็นแบบตะวันตก ประชาชนในเขตกำแพงเมืองเพิ่มมากขึ้น จึงโปรดให้ขยายเมืองออกไปอีกชั้นหนึ่ง ด้วยการขุดคุลองผดุงกรุงเกษมเป็นคูเมืองชั้นนอก มีป้อมปึกการตั้งอยู่เป็นระยะ มีการเปลี่ยนระบบการสัญจราทางน้ำมาเป็นทางบก โดยการสร้างถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เพื่อนคร ถนนสีลม ชุมชนได้ขยายมาทาง ทิศใต้ของ

การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

The Study of Urban Factors Influencing on Road Safety through Public Participation Process

เมือง มีการก่อสร้างอาคาร ร้านค้าตามแบบต่างๆ ที่มีหลักฐานว่าในปี พ.ศ. 2443 นั้นพื้นที่เมืองมี
ประมาณ 8,330 ไร่ (13.32 ตารางกิโลเมตร) โดยมีประชากรประมาณ 600,000 คน

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้ทรงขยายเมืองออกไปทางทิศเหนือ (ภาพที่ 4.12) ด้วยการสร้างพระราชวังดุสิต สวนและวังต่างๆ พระราชทานแก่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าวรวงศ์วิริยรัตน์ วังจันทร์ วังปารุสกิริย์ วังจิตราวดา วังอัมพร วังสุนันทา ฯลฯ



ภาพที่ 4.12 โครงสร้างรัตตนโกสินทร์คุปลายรัชกาลที่ 5

ທອງທ່ອງ ກລ້ວຍໄມ້ ນ ອູ້ຮູ້ຍາ, 2545

เขตเมืองไม่อาจกำหนดได้ด้วยแนวกำแพง คุ คลอง อีกต่อไป เขตเมืองซึ่นในยังคงเป็น
พระบรมมหาราชวัง วัดและบ้านชุมนุง รวมทั้งวังเจ้านายและสถานที่ราชการ ที่อยู่อาศัยของประชาชน
ทั่วไป เริ่มเปลี่ยนจากในน้ำขึ้นมาบนบก การสัญจรทางน้ำก็ได้ลดบทบาทลง มีการสร้างถนนเป็นจำนวนมาก
มาก เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมการขนส่ง และมีการสร้างระบบประปาอีกด้วย การตัดถนนใหม่ทำให้มีการใช้
ม้าเป็นพาหนะ มีรถม้า รถลาก รถราง และรถยนต์ การที่ที่อยู่อาศัยเปลี่ยนแปลงมาอยู่บนบก ทำให้การใช้
ที่ดินมีความหลากหลายมากขึ้น ไม่เพียงแต่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังใช้เพื่อการค้า
อุตสาหกรรม การเก็บสินค้า โรงเรียน โรงพยาบาล สถานบริการต่างๆ ตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

เมื่อมีการสร้างถนนเป็นจำนวนมาก สภาพการคมนาคมทางน้ำได้เริ่มทรุดโทรมเปลี่ยนสภาพตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระมหามนูเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) เป็นต้นมา จึงได้มีการติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและติดตั้งเครื่องจักรกลต่างๆ ที่ช่วยให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้การค้าและเศรษฐกิจของประเทศไทยเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ปรับปรุงสภาพน้ำมูลคงกึ่งระดับสูงลงให้สอดคล้องกับการใช้รถยนต์ ทำให้เรือไม่สามารถผ่านได้อีกต่อไป (ท้องต่อ กล่าวไปเมื่อ ณ อยุธยา, 2545)

(2) การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรอบเขตพรมแดนในปัจจุบัน

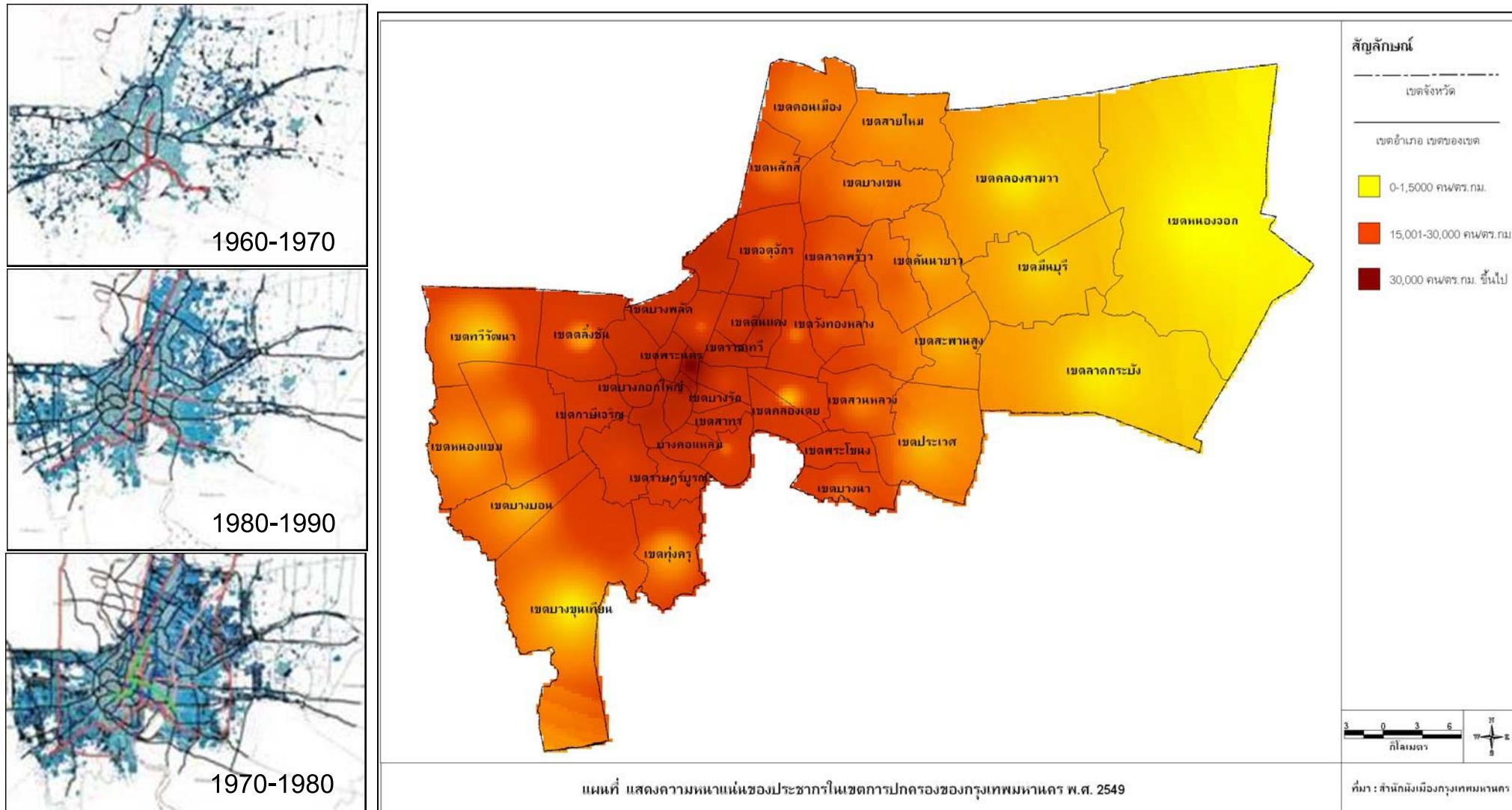
พื้นที่นี้ได้แก่บริเวณเขตชั้นในของเมือง ซึ่งเป็นเขตชุมชนหนาแน่น การใช้ที่ดินประกอบไปด้วยที่พักอาศัยหนาแน่นสูง แหล่งพาณิชยกรรม สถาบันราชการ ตั้งเรียงรายทั้ง 2 ฝั่งตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา โดยพื้นที่นี้จะครอบคลุมอาคารย่านสถาบันราชการ ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมือง ซึ่งย่านอาคารสถาบันราชการส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ และพื้นที่ถัดขึ้นไปตอนบน สำหรับพื้นที่ตอนล่างถัดจากเกาะรัตนโกสินทร์ลงมาจนถึงสะพานตากสินจะเป็นแหล่งพาณิชยกรรม ใกล้กับบริเวณศูนย์กลางเมือง (CBD) ในช่วงนี้จึงมีอาคารประกอบหนาแน่นโดยเฉพาะอาคารสูงจะเกิดขึ้นมาทั้งสองฝั่งแม่น้ำ ซึ่งพื้นที่นี้จัดเป็นพื้นที่มีความสำคัญทั้งในทางประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ และเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของเมือง

ลักษณะของการตั้งชุมชนภายในเขตพรมแดนส่วนใหญ่จะประกอบด้วยที่พักอาศัยหนาแน่นสูง แหล่งพาณิชยกรรม สถาบันราชการ และสถาบันการศึกษา โดยพื้นที่ทางด้านเหนือและด้านตะวันตกจะมีที่ตั้งของอาคารสถาบันราชการอยู่เป็นจำนวนมาก ขณะที่กิจกรรมประเพณย่างการค้าและพาณิชยกรรมจะเกิดบริเวณตามแนวถนนและจุดตัดของถนน

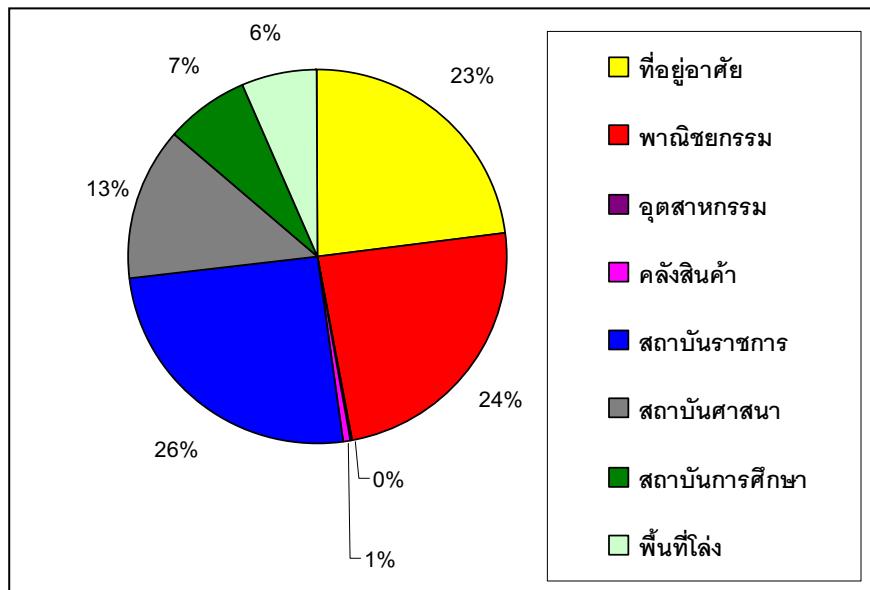
สำหรับพื้นที่ทางด้านใต้โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกใกล้สะพานพระราม 9 ที่มีถนนพระราม 3 เลียบแม่น้ำนั้นเป็นพื้นที่ เขตธุรกิจใหม่ (New CBD) ส่งผลให้มีกิจกรรมผสมผสานระหว่างศูนย์กลางพาณิชยกรรม กับย่านที่พักอาศัยหนาแน่น ส่วนแหล่งงานราชการจะกระจุกตัวบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และพื้นที่ถัดขึ้นไปตอนบนสำหรับแหล่งพักอาศัยจะมีทั้งแหล่งพักอาศัยในเมือง และย่านพักอาศัยนอกเมือง โดยบริเวณหรือย่านสำคัญต่างๆ ของเมืองดังกล่าว จะมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแกนเชื่อมให้มีปฏิสัมพันธ์กันตั้งแต่เดิมใน ภาพที่ 4.13

จากภาพที่ 4.14 แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพรมแดน พบว่าลักษณะการใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนนิช្ញานได้ว่าพื้นที่เขตพรมแดนเป็นบริเวณศูนย์กลางสถาบันราชการ รองลงมา คือการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (ร้อยละ 24) และที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 23) ตามลำดับ

ภาพที่ 4.13 การใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบการขยายตัวของเขตพรมแดนครัว

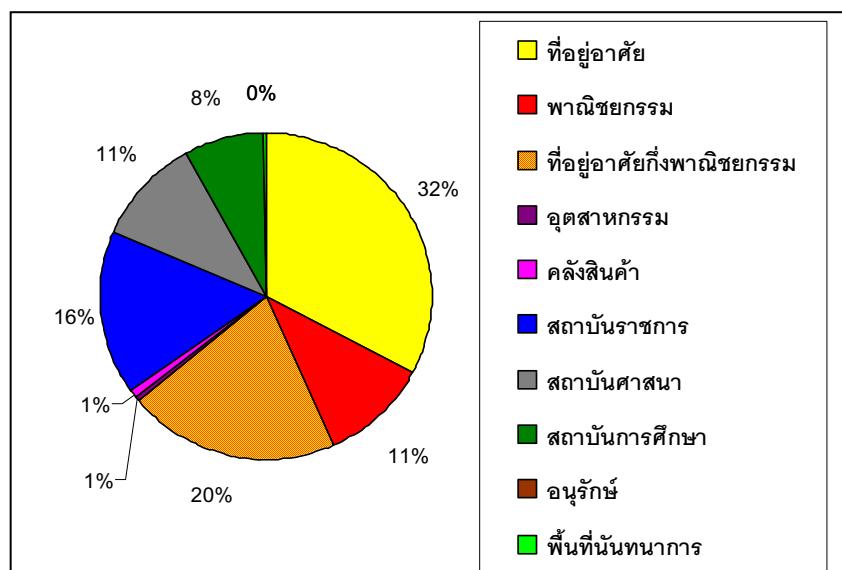


ภาพที่ 4.14 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพวนคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร

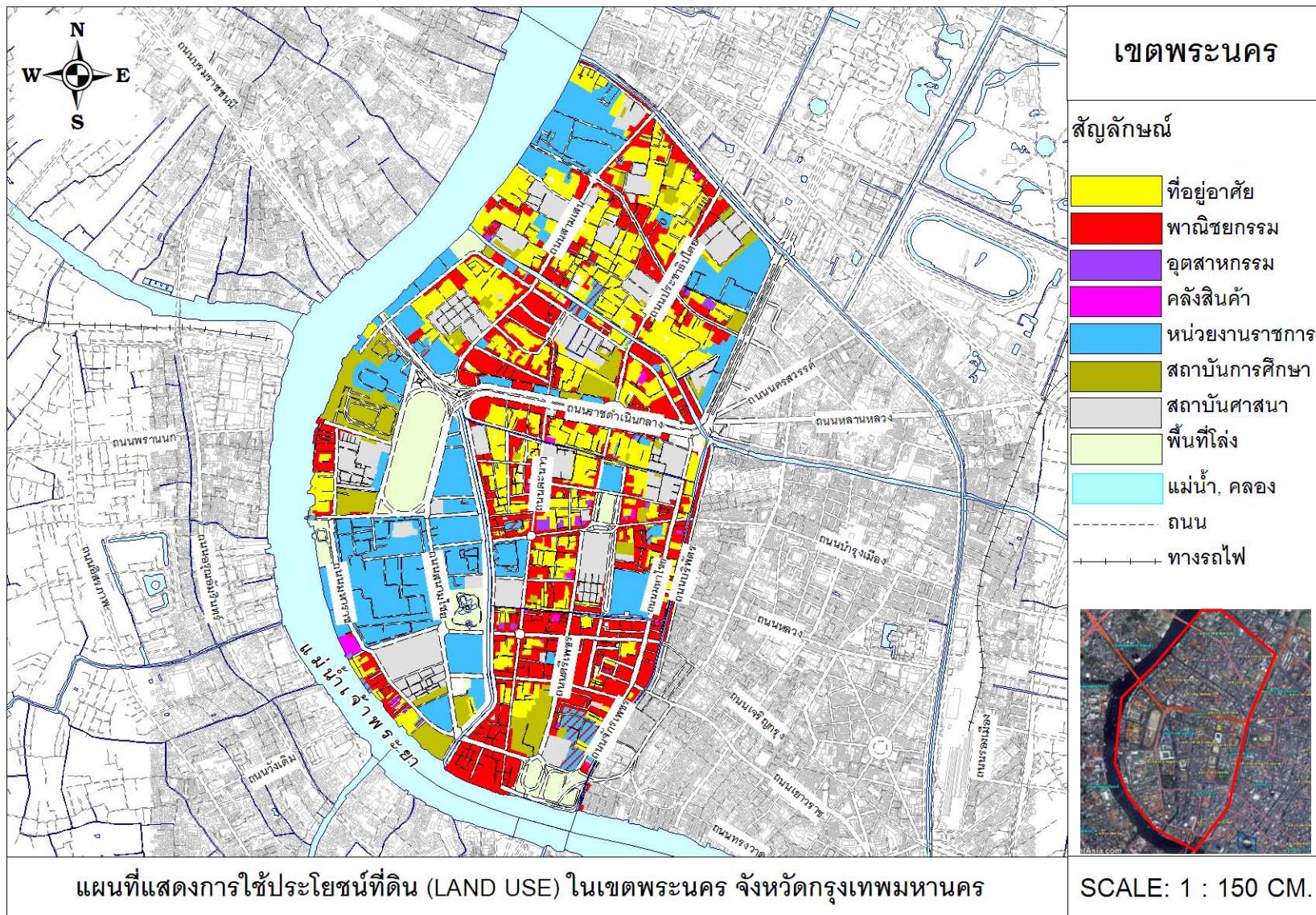


จากการที่ 4.15 แสดงสัดส่วนลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพวนคร พบว่าลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32 ของพื้นที่ทั้งหมด สันนิษฐานได้ว่าพื้นที่เขตพวนครเป็นบริเวณที่เป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการเป็นเมือง และการขยายตัวของเมือง อีกทั้งเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆ ส่งผลให้มีการดึงดูดให้คนเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่มากกว่าบริเวณอื่นๆ รองลงมา คือการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยกับพาณิชกรรม (ร้อยละ 20) และสถาบันราชการ (ร้อยละ 16) ตามลำดับ โดยลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพวนครนี้ได้แสดงในภาพที่ 4.16

ภาพที่ 4.15 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพวนคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 4.16 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพระนคร

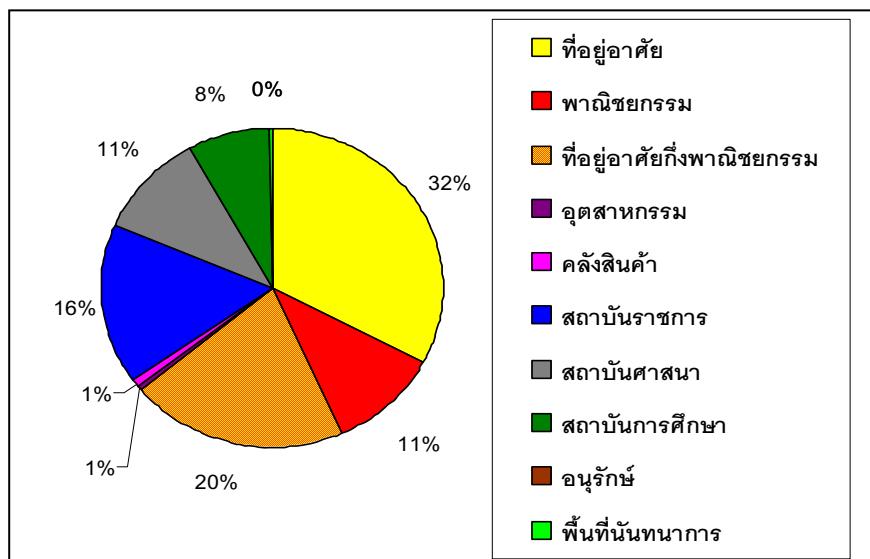


รายงานฉบับสมบูรณ์ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่

สำนักคณะกรรมการการอุดมศึกษาและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

จากภาพที่ 4.17 แสดงสัดส่วนลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพรมคร พบว่าลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32 ของพื้นที่ทั้งหมด ต้นนี้ใช้สูงสุดได้รับพื้นที่เขตพรมครเป็นบริเวณที่เป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการเป็นเมือง และการขยายตัวของเมือง อีกทั้งเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆ สองผลให้มีการดึงดูดให้คนเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่มากกว่าบริเวณอื่นๆ รองลงมา คือการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม (ร้อยละ 20) และสถาบันราชการ (ร้อยละ 16) ตามลำดับ

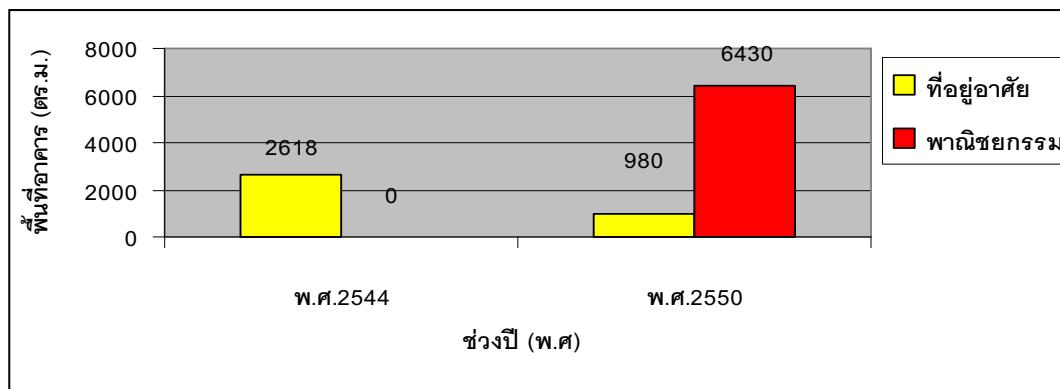
ภาพที่ 4.17 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพรมคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร



จากภาพที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ระหว่าง พ.ศ. 2544 กับ พ.ศ. 2550 ในเขตพรมคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่า พื้นที่อาคารในปี พ.ศ. 2544 ส่วนใหญ่ เป็นอาคารประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งมีพื้นที่อาคารทั้งสิ้นรวม 2,618 ตร.ม. และเมื่อปี พ.ศ. 2550 ภายในระยะเวลา 6 ปี พบว่ามีพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอาคารประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งมีพื้นที่อาคารทั้งสิ้นรวม 6,430 ตร.ม. แต่พื้นที่อาคารประเภทที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มลดลง เหลือเพียง 980 ตร.ม.

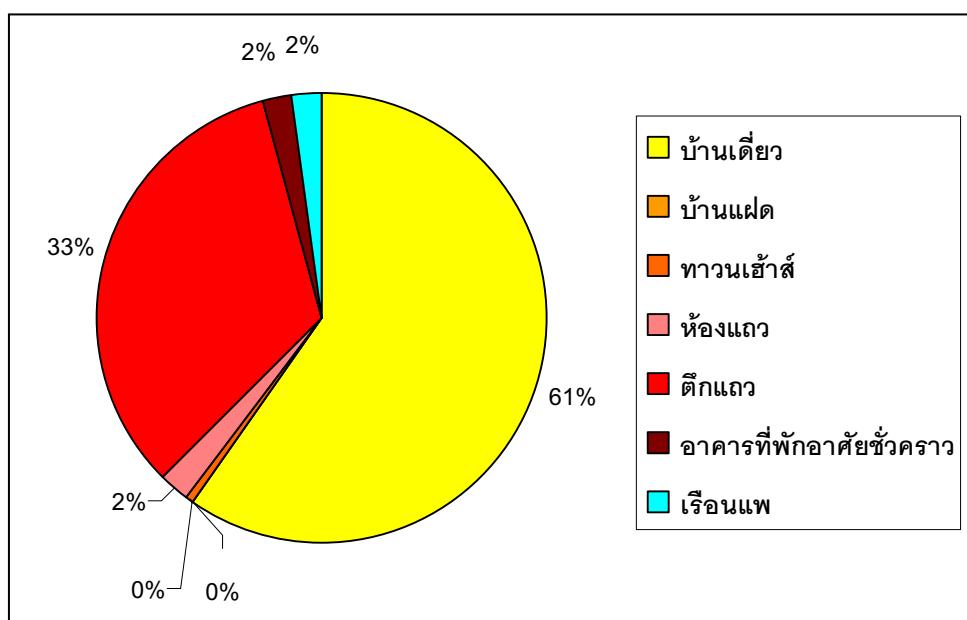
ภาพที่ 4.18 การเบริ่งเทียบสัดส่วนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง

ระหว่าง พ.ศ. 2544 กับ พ.ศ. 2550 ในเขตพวนคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร



จากภาพที่ 4.19 แสดงสัดส่วนประเภทอาคารในเขตพวนคร พบว่าลักษณะประเภทอาคารส่วนใหญ่จะเป็นอาคารประเภทบ้านเดี่ยว คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมา คือ ตึกแฝด (ร้อยละ 33) อาคารที่พักอาศัยชั้นคาวา เช่น แฟลต โรงแรม ห้องแภว และอาคารเรือนแพ (ร้อยละ 2) ตามลำดับ

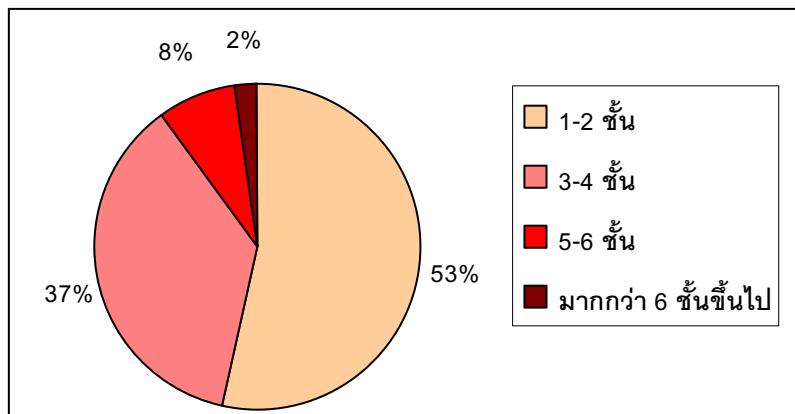
ภาพที่ 4.19 สัดส่วนประเภทอาคารในเขตพวนคร จังหวัดกรุงเทพมหานคร



จากภาพที่ 4.20 แสดงจำนวนชั้นอาคารในเขตพวนคร พบว่าจำนวนชั้นอาคารส่วนใหญ่จะมีจำนวนชั้น 1-2 ชั้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53 ของพื้นที่ทั้งหมด สนับนิชชูนได้ว่าพื้นที่บริเวณดังกล่าวอยู่ในกลุ่มเขตอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ไม่สามารถปลูกสร้างอาคารสูงได้ และการที่ไม่สามารถมีจำนวนชั้นอาคารได้

สูงมากนัก ส่งผลให้ความหนาแน่นของพื้นที่เบาบางลง รองลงมาเมื่อจำนวนชั้นอาคาร 3-4 ชั้น (ร้อยละ 37) และ 5-6 ชั้น (ร้อยละ 8) ตามลำดับ โดยลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพรมแดน ประเภทอาคารในเขตพรมแดน และจำนวนชั้นอาคารในเขตพรมแดน ได้แสดงในภาพที่ 4.21 ภาพที่ 4.22 และ ภาพที่ 4.23 ตามลำดับ

ภาพที่ 4.20 สัดส่วนจำนวนชั้นอาคารในเขตพรมแดน จังหวัดกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 4.21 ลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารในเขตพรมแดน

