

### บทที่ 3

#### สภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตั้งอยู่ระหว่างตอนกลางของประเทศ มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 7,758.125 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,848,839 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.51 ของพื้นที่ทั้งประเทศ โดยแบ่งเขตการปกครองเป็น 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาครโดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้ (แผนที่ 3.1)

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดอยุธยา

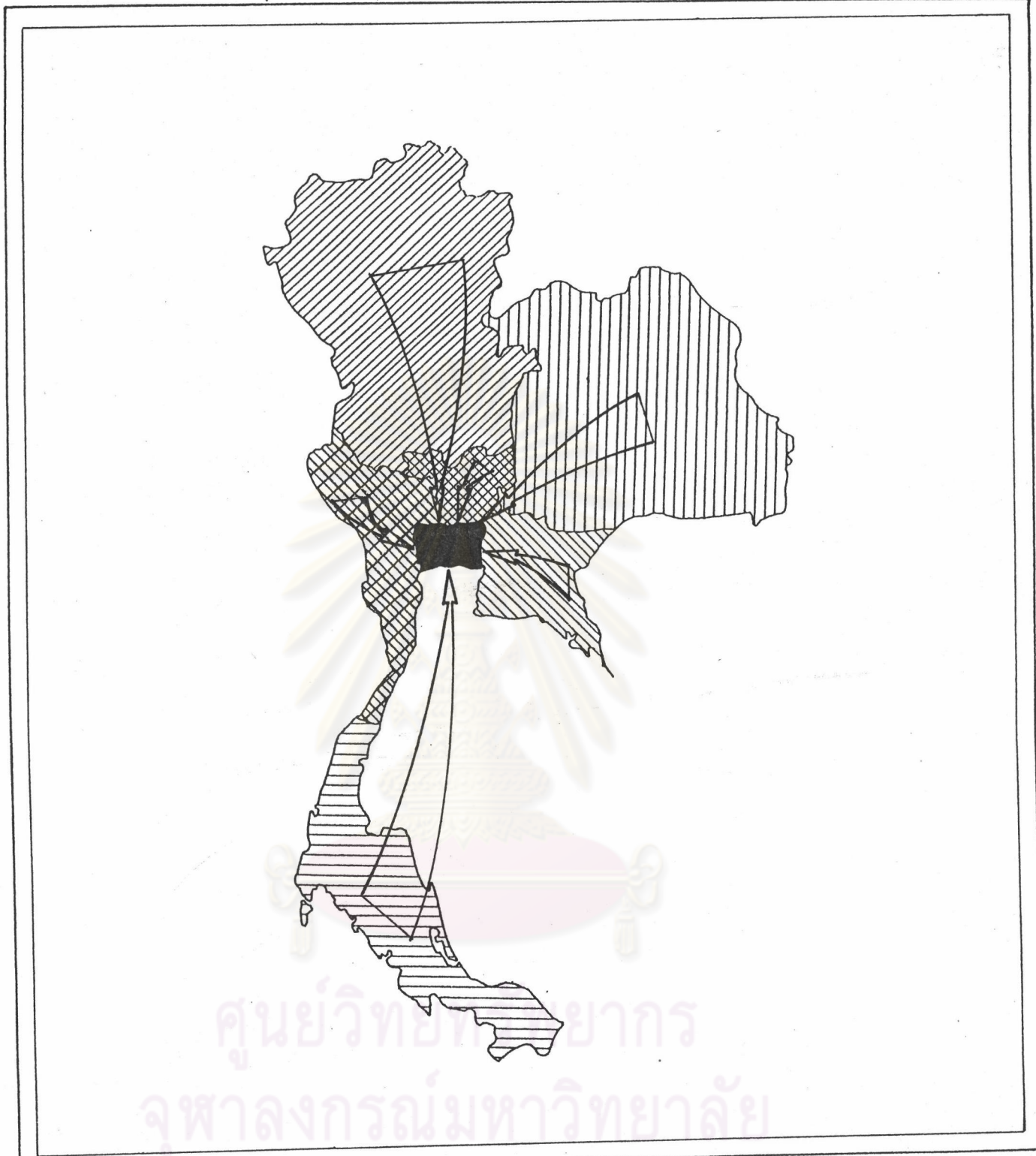
ทิศใต้ ติดต่อกับ อ่าวไทย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดกาญจนบุรีและจังหวัดราชบุรี

จากการที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตั้งอยู่ในตำแหน่งกลางระหว่างภาคต่างๆ ทำให้การติดต่อกับภาคต่างๆ ทำได้สะดวกในระยะทางที่ใกล้เคียงกันและความเหมาะสมในด้านที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลาง กรุงเทพมหานครจึงเป็นทั้งเมืองหลวงและศูนย์รวมความสำคัญในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการปกครอง และเป็นเหตุผลที่ก่อให้เกิดการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางมากกว่าภาคอื่นๆ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ศูนย์วิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสาร  
รถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แสดง  
ภาคต่างๆ ในประเทศไทย

แผนที่ 3.1

สัญลักษณ์

- กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ▣ ภาคกลาง
- ▤ ภาคตะวันออก
- ▥ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ▧ ภาคเหนือ
- ▨ ภาคใต้



### 3.1 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

ในช่วงของการดำเนินงานตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภายในประเทศหลายประการ ซึ่งระยะแรกๆ เนื่องมาจากการดำเนินนโยบายต่างๆ ของรัฐบาลเช่น นโยบายทางการคลังการพัฒนาการส่งออกการส่งเสริมการลงทุนและการส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงกว่าเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี โดยมีอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 9.5 ในปี 2530 ขึ้นเป็นอัตราร้อยละ 11.6 ในปี 2531 และในปี พ.ศ. 2532 มีการขยายตัวอัตราร้อยละ 11.0<sup>1</sup> ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจคือ กำลังซื้อของประชาชนในประเทศเพิ่มขึ้น การขยายตัวของการส่งออกได้ส่งผลให้ภาคเอกชนขยายการลงทุน โดยเฉพาะในธุรกิจก่อสร้างและธุรกิจการส่งออก ส่วนในภาครัฐบาลก็ได้เพิ่มการลงทุนเพื่อขยายบริการโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเศรษฐกิจเหล่านี้ส่งผลดีในการช่วยยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชาชนโดยทั่วไป ในขณะที่เดียวกันก็ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการคือ ปัญหาด้านการบริหารประเทศ ปัญหาการให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ทันต่อความต้องการของประชาชน ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือ และปัญหาการกระจายรายได้เป็นต้น

และเมื่อพิจารณาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดในปี 2523 และ 2531 พบว่ากรุงเทพมหานครมีสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสูงที่สุด (ตามราคาปี 2515) ตามด้วยสมุทรปราการและปทุมธานี โดยในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา ลำดับความสำคัญของทั้ง 3 จังหวัดไม่ได้เปลี่ยนแปลง ในส่วนของ 3 จังหวัดปริมณฑลที่เหลือจังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญในด้านผลผลิตน้อยที่สุด ส่วนจังหวัดนครปฐมนั้นสูญเสียลำดับความสำคัญให้กับจังหวัดสมุทรสาครในช่วง 8 ปี ที่ผ่านมา เนื่องจากอุตสาหกรรมจำนวนมากได้ขยายตัวในจังหวัดสมุทรสาครมากกว่าจังหวัดนครปฐม ในขณะที่จังหวัดนครปฐมมีผลผลิตภาคเกษตรที่ยังคงไม่ลดลงมากนักเหมือนกับจังหวัดสมุทรสาคร (ตารางที่ 3.1 และ 3.2)

ในด้านของอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด พบว่าปทุมธานีมีอัตราเติบโตสูงสุดในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา ตามด้วยกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ นครปฐมมีอัตราการเติบโตต่ำที่สุดในช่วงเวลาดังกล่าว ในช่วงพ.ศ. 2523-2531 สัดส่วนของภาคอุตสาหกรรมลดลงในทุกจังหวัด ยกเว้นสมุทรสาครและนครปฐม ส่วนภาคบริการนั้นมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นทุกจังหวัด

<sup>1</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายได้ประชาชาติประเทศไทย, 2533.



ส่วนภาคเกษตรนั้นลดความสำคัญลงทุกจังหวัด และลดลงมากที่สุดในจังหวัดสมุทรสาคร สาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องจากความตกต่ำด้านการประมงของจังหวัดนี้ และเมื่อพิจารณาภาพรวมทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะพบว่าทั้งภาคการเกษตร (ซึ่งมีสัดส่วนน้อยที่สุด) และภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลดลงในช่วง 8 ปีดังกล่าว คงมีภาคบริการเท่านั้นที่มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น โดยอัตราการเติบโตของภาคบริการนั้นอยู่ระดับสูงสุดร้อยละ 9.3 ซึ่งสูงกว่าอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปีของกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งอยู่ในระดับร้อยละ 8.5 ส่วนภาคอุตสาหกรรมนั้น มีอัตราเติบโตเป็นลำดับที่ 2 ร้อยละ 8 ซึ่งต่ำกว่าอัตราเติบโตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมกัน สมุทรปราการนั้นได้สูญเสียความเป็นผู้นำด้านการขยายตัวของอุตสาหกรรมเนื่องจากขยายจนเกือบจะอิ่มตัวแล้วให้กับภาคบริการ ซึ่งมีอัตราเติบโตสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนสมุทรสาครและปทุมธานียังมีการขยายตัวของอุตสาหกรรม ในอัตราสูงกว่าร้อยละ 10 ต่อปี และเมื่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมตลอดลงในจังหวัดปทุมธานี ในที่สุดภาคบริการก็จะเข้ามาแทนที่ ในฐานะที่เป็นสาขานำของการพัฒนาในจังหวัดนี้เช่นเดียวกับจังหวัดอื่นๆ (ตารางที่ 3.2 และ 3.3)

ตารางที่ 3.1 สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี พ.ศ.2523 และปี 2531

จังหวัด	2523		2531		อัตราการเจริญเติบโต 2523-2531
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	
กรุงเทพมหานคร	105,894.1	81.20	211,420.0	81.90	8.60
นนทบุรี	2,383.5	1.80	4,395.0	1.70	7.60
ปทุมธานี	3,816.8	2.90	9,187.0	3.56	11.0
สมุทรปราการ	11,643.7	8.90	23,175.0	8.98	8.60
สมุทรสาคร	2,981.0	2.30	5,177.0	2.01	6.90
นครปฐม	3,656.9	2.80	4,798.0	1.86	3.40
รวมทั้งหมด	130,376.0	100.00	258,152.0	100.00	8.50

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ตารางที่ 3.2 เปรอ์เซ็นต์การกระจายผลิตภัณฑ์มวลรวมแยกตามภาคการผลิตปี พ.ศ.2523 และ  
ปีพ.ศ. 2531

จังหวัด	ภาคการเกษตร		ภาคอุตสาหกรรม		ภาคบริการ		รวมทั้งหมด	
	2523	2531	2523	2531	2523	2531	2523	2531
กรุงเทพมหานคร	1.0	1.3	41.8	40.0	57.1	58.7	100.0	100.0
นนทบุรี	14.6	11.0	44.3	40.1	41.1	48.8	100.0	100.0
ปทุมธานี	12.8	8.1	68.6	63.6	18.6	28.3	100.0	100.0
สมุทรปราการ	6.7	5.0	78.7	66.8	14.6	28.1	100.0	100.0
สมุทรสาคร	44.1	12.7	30.5	51.4	25.5	35.9	100.0	100.0
นครปฐม	31.0	24.8	29.0	33.0	40.0	42.2	100.0	100.0
รวมทั้งหมด	4.0	2.7	45.3	43.3	50.7	54.0	100.0	100.0

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 3.3 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมแยกตามภาคการผลิตปีพ.ศ.2523 และ  
ปี พ.ศ. 2531

จังหวัด	ภาคการเกษตร	ภาคอุตสาหกรรม	ภาคบริการ	รวมทั้งหมด
กรุงเทพมหานคร	11.0	8.1	9.0	8.6
นนทบุรี	4.2	6.4	9.8	7.6
ปทุมธานี	5.3	10.0	16.3	11.0
สมุทรปราการ	5.0	6.6	16.8	8.6
สมุทรสาคร	-8.7	13.4	11.2	6.9
นครปฐม	0.6	5.0	4.1	3.4
รวมทั้งหมด	3.6	8.0	9.3	8.5

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



### 3.2 ลักษณะประชากร

#### 3.2.1 ลักษณะทั่วไปของประชากร

ในปี 2532 ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีประชากรรวม 8,728,335 คน คิดเป็นร้อยละ 14.84 ของประชากรรวมทั้งประเทศ โดยอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวน 5,832,843 คน หรือร้อยละ 66.49 ของภาค ประชากรส่วนที่เหลือกระจายอยู่ในพื้นที่ปริมณฑล โดยในจังหวัดปริมณฑลมีประชากรมากที่สุด คือจังหวัดสมุทรปราการมีจำนวน 829,412 คนคิดเป็นร้อยละ 9.46 ของประชากรทั้งภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รองลงมาได้แก่จังหวัดปทุมธานีคิดเป็นร้อยละ 7.37 ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ยของภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1,125 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่นสูงสุดคือ 3,727 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาได้แก่ จังหวัดนนทบุรีมีความหนาแน่นของประชากร 1,009 คนต่อตารางกิโลเมตร และจังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม และปทุมธานี ตามลำดับ (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 แสดงพื้นที่ จำนวน และความหนาแน่นของประชากรในภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีพ.ศ.2532

จังหวัด	พื้นที่ (กม2)	จำนวนประชากร (คน)	ร้อยละ	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
กรุงเทพมหานคร	1,565.737	5,832,843	66.49	3,727
ปทุมธานี	2,168.327	646,803	7.37	298
นนทบุรี	622.303	627,667	7.16	1,009
นครปฐม	1,525.856	441,930	5.04	290
สมุทรปราการ	1,004.092	829,412	9.46	826
สมุทรสาคร	872.347	349,680	3.99	401
รวมภาคมหานคร	7,758.125	8,728,335	100.00	1,125
รวมทั้งประเทศ	513,114.500	55,888,393	-	109

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



### 3.2.2 การเปลี่ยนแปลงประชากร

ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของประชากรของภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงปี 2523-2532 (ตารางที่ 3.5) ปรากฏว่ามีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.31 ต่อปี สูงกว่าในระดับประเทศเล็กน้อย คือมีอัตราการเพิ่มร้อยละ 2.11 ต่อปี ทั้งนี้เนื่องมาจากการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและพื้นที่โดยรอบของกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนเป็นย่านการค้าและสถานที่ทำงานมากขึ้น อีกทั้งราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้นทำให้ประชากรขยายตัวออกมายังบริเวณรอบๆ กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ดังจะเห็นได้ว่าจังหวัดนนทบุรีมีอัตราการเพิ่มของประชากรสูงสุด คือร้อยละ 6.92 ต่อปี รองลงมาคือสมุทรปราการคือร้อยละ 6.09 ปทุมธานี ร้อยละ 4.02 ต่อปี สมุทรสาครร้อยละ 3.52 ต่อปี นครปฐมร้อยละ 1.69 ต่อปี โดยจะเห็นว่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของประชากรต่อปีต่ำที่สุดคือเพียงร้อยละ 1.46 เท่านั้น

ตารางที่ 3.5 จำนวนและอัตราการเพิ่มของประชากรของภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จังหวัด	จำนวนประชากร				อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี (%)			
	2523	2526	2529	2532	2523- 2526	2526- 2529	2529- 2532	2523- 2532
กทม.	5,153,902	5,018,327	5,468,915	5,832,843	-0.88	2.99	2.22	1.46
นครปฐม	561,346	585,931	617,596	646,803	1.46	1.80	1.58	1.69
นนทบุรี	386,741	456,588	525,475	627,667	6.02	5.03	6.48	6.92
ปทุมธานี	324,468	357,809	402,080	441,930	3.43	4.12	3.30	4.02
สมุทรปราการ	535,858	623,514	689,631	829,412	5.45	3.53	6.76	6.09
สมุทรสาคร	265,464	296,714	327,677	349,680	3.92	3.48	2.24	3.52
กทม.และปริมณฑล	7,227,779	7,338,883	8,031,374	8,728,335	0.51	3.15	2.89	2.31
ทั่วประเทศ	46,961,338	49,515,074	52,969,204	55,888,393	1.81	2.33	1.84	2.11

ที่มา: กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย

และเมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของอัตราการเพิ่มของประชากรระหว่างปี 2535-2539 ซึ่งอยู่ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 และปี 2539-2548 ที่มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้คาดการณ์ไว้พบว่ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ก็ยังเป็นแหล่งที่มีการเติบโตของประชากรมากที่สุด แต่อัตราการเติบโตของประชากรที่อาศัยอยู่รอบๆ กรุงเทพมหานครมีอัตราเพิ่มสูงกว่าในส่วนศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 3.6) และเมื่อพิจารณาถึงประชากรในเขตเมือง ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (ตารางที่ 3.7) จะพบว่าสัดส่วนของประชากรในเขตเมืองร้อยละ 15.01 ของการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั่วประเทศ สัดส่วนดังกล่าวลดลงเหลือร้อยละ 11.78 ในช่วงปี 2539-2548 โดยอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปีในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ประมาณร้อยละ 1.55 เปรียบเทียบกับอัตราการเติบโตของ 5 จังหวัดรอบๆ กรุงเทพมหานครซึ่งสูง ถึงร้อยละ 4.83 ในช่วงเดียวกันและจากการศึกษาของดร.ธีระ อชกุล<sup>2</sup> ยังพบว่ามีจำนวนประชากรจำนวนมากโดยเฉพาะในเขตรอบๆ กรุงเทพมหานครตั้งถิ่นฐานอยู่นอกเขตเทศบาลเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาทางด้านบริการพื้นฐานเข้าไปไม่ถึง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของประชากรนอกเขตเทศบาลนี้ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองในช่วงเวลากลางวันมากขึ้นด้วย

จากตารางที่ 3.8 เมื่อพิจารณาถึงการกระจุกตัวของผลผลิตและแรงงานจากตัวเลขของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนคนงานและจำนวนทุนทั้งหมดของประเทศที่ได้จดทะเบียนไว้พบว่าร้อยละ 50 ของโรงงานที่ได้จดทะเบียนปีพ.ศ. 2532 ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ว่าจ้างคนงานโรงงานมากกว่าร้อยละ 62 และที่มากที่สุดคือมากกว่าร้อยละ 81 ของทุนทั้งหมดตกอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากตัวเลขนี้จะเห็นกรุงเทพมหานครจริงๆ นั้นมีโรงงานที่ใช้ทุนน้อยกว่าโรงงานในเขตปริมณฑล แสดงถึงลักษณะของโรงงานขนาดเล็กและใช้ทุนน้อยกว่าแต่ดึงดูดแรงงานได้ถึงร้อยละ 31 ของคนทำงานในโรงงานทั้งหมดของประเทศ จึงแสดงได้ว่ากรุงเทพมหานครยังเป็นศูนย์กลางของโรงงานอุตสาหกรรมและการว่าจ้างแรงงานนอกการเกษตรอยู่ต่อไป

<sup>2</sup>Teera Ashakul, Urban Population, Employment Distribution and Settlement Patterns, Background Report No2-2, TDRI, 1990.



ตารางที่ 3.6 การคาดประมาณการสัดส่วนและอัตราการเจริญเติบโตของประชากรระหว่างปี

2535-2539, 2539-2548

จังหวัด	ปี	ประชากร (คน)	% ประชากร	ส่วนเปลี่ยนแปลง ประชากร	% ส่วนเปลี่ยนแปลง		อัตราการเจริญเติบโต 2535-2539 2539-2548
					ประชากร	ประชากร	
<b>กรุงเทพมหานคร</b>							
	2535	6,363,661	11.03				
	2539	6,770,467	11.11	406,806	12.40		1.55
	2548	7,577,220	11.18	806,753	11.81		1.25
<b>ปริมณฑล</b>							
	2535	2,963,658	5.14				
	2539	3,301,546	5.42	337,888	10.30		2.70
	2548	4,106,897	6.06	805,351	11.79		2.43
<b>กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>							
	2535	9,327,319	16.17				
	2539	10,072,013	16.52	744,694	22.70		1.92
	2548	11,684,117	17.24	1,612,104	23.60		1.65
<b>ทั่วประเทศยกเว้นกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>							
	2535	48,349,319	83.83				
	2539	50,885,077	83.48	2,535,758	77.30		1.28
	2548	56,104,882	82.76	5,219,805	76.40		1.09
<b>รวมทั้งประเทศ</b>							
	2535	57,676,638	100.00				
	2539	60,957,091	100.00	3,280,452	100.00		1.38
	2548	67,788,999	100.00	6,831,909	100.00		1.18

ที่มา: Teera Ashakul, "Urban Population, Employment Distribution and Settlement Patterns" Background Report No.2-2, TDRI, 1990.

ตารางที่ 3.7 การคาดประมาณการสัดส่วนและอัตราการเจริญเติบโตของประชากรเมืองระหว่างปี  
2535-2539, 2539-2548

จังหวัด	ปี	ประชากร (คน)	% ประชากร	ส่วนเปลี่ยนแปลง ประชากร	% ส่วนเปลี่ยนแปลง		อัตราการเจริญเติบโต 2535-2539 2539-2548
					ประชากร	ประชากร	
<b>กรุงเทพมหานคร</b>							
	2535	6,363,661	32.94				
	2539	6,770,467	30.73	406,806	15.01		1.55
	2548	7,577,220	26.24	806,753	11.78		1.25
<b>ปริมณฑล</b>							
	2535	1,672,529	8.66				
	2539	2,029,117	9.21	356,588	13.16		4.83
	2548	2,971,495	10.29	942,377	13.76		4.24
<b>กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>							
	2535	8,036,190	41.59				
	2539	8,799,584	39.94	763,394	28.17		2.27
	2548	10,845,715	36.53	1,749,130	25.54		2.01
<b>ทั่วประเทศยกเว้นกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</b>							
	2535	11,284,031	58.41				
	2539	13,230,802	60.06	1,946,771	71.83		3.98
	2548	18,330,475	63.47	5,099,672	74.46		3.62
<b>รวมทั้งประเทศ</b>							
	2535	19,320,221	100.00				
	2539	22,030,387	100.00	2,710,165	100.00		3.28
	2548	28,879,190	100.00	6,848,803	100.00		3.01

ที่มา: Teera Ashakul, "Urban Population, Employment Distribution and Settlement Patterns" Background Report No.2-2, TDRI, 1990.



ตารางที่ 3.8 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม คนงาน และทุนในปี พ.ศ. 2532

	จำนวนโรงงาน		คนงาน		ทุน	
	โรง	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
กทม.	18,997	38.28	450,738	31.47	88,248	13.45
กทม.และปริมณฑล	29,948	50.28	888,818	62.06	533,516	81.13
นอกกทม.และปริมณฑล	19,673	49.72	543,456	37.94	122,849	18.87
ทั่วประเทศ	49,621	100.00	1,432,274	100.00	656,365	100.00

ที่มา: Factory Directory, Ministry of Industry

### 3.3 การใช้ที่ดิน

#### 3.3.1 ลักษณะการใช้ที่ดิน

จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกทม.ได้ส่งผลให้การใช้ที่ดินในเขตปริมณฑลคือจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร เปลี่ยนแปลงไปจากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรม สนามกอล์ฟ และกิจกรรมอื่นๆ เป็นจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2532 เขตปริมณฑล มีพื้นที่รวมทั้งหมด 3,870,578 ไร่ โดยแบ่งพื้นที่เป็นการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คือที่พักอาศัยอุตสาหกรรม เกษตรกรรม สนามกอล์ฟ พื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และพื้นที่อื่นๆ พบว่าในเขตปริมณฑลนี้มีการใช้พื้นที่ในการเกษตรกรรมมากที่สุดคือ 2,907,329 ไร่หรือร้อยละ 75.11 ของพื้นที่ในเขตปริมณฑลทั้งหมด รองลงมาคือใช้พื้นที่เป็นที่พักอาศัย 648,189 ไร่ หรือร้อยละ 16.75 โดยจะพบว่าจังหวัดนนทบุรีมีการใช้พื้นที่เป็นที่พักอาศัยสูงที่สุดในเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร คือ 90,406 ไร่ หรือร้อยละ 23.24 เนื่องจากมีการขยายตัวของบ้านจัดสรรและหมู่บ้านเข้าไปมาก รองลงมาคือ นครปฐม ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร โดยที่จังหวัดสมุทรปราการนั้นมีการใช้พื้นที่ทางด้านเกษตรกรรมน้อยกว่าทุกๆ จังหวัด เนื่องจากมีอุตสาหกรรมเข้ามาตั้งอยู่ในสมุทรปราการมากกว่าจังหวัดอื่น โดยจะเห็นได้จากสมุทรปราการมีการใช้พื้นที่ด้านอุตสาหกรรม ร้อยละ 7.48 รองลงมาคือสมุทรสาครร้อยละ 2.58 ปทุมธานีร้อยละ 1.71 และนนทบุรีกับนครปฐมมีไม่ถึงร้อยละ 1 (ตารางที่ 3.9)

ตารางที่ 3.9 การใช้ที่ดินของจังหวัดในเขตปริมณฑลปี พ.ศ. 2532

จังหวัด	ที่พักอาศัย	อุตสาหกรรม	เกษตรกรรม	สนามกอล์ฟ	ที่ไม่ใช้ประโยชน์	อื่นๆ	หน่วย: ไร่
							พื้นที่จังหวัดทั้งหมด
ปทุมธานี	144,825	16,266	747,730	2,393	18,942	23,504	953,660
	15.19	1.71	78.41	0.25	1.99	2.46	100.00
นนทบุรี	90,406	3,426	273,151	236	8,190	13,530	388,939
	23.24	0.88	70.23	0.06	2.11	3.48	100.00
สมุทรสาคร	93,482	46,940	433,049	3,229	14,960	35,898	627,558
	14.90	7.48	69.01	0.51	2.38	5.72	100.00
สมุทรปราการ	71,788	14,083	403,898	519	18,341	36,588	545,217
	13.17	2.58	74.08	0.10	3.36	6.71	100.00
นครปฐม	247,688	7,403	1,049,501	447	3,520	46,645	1,355,204
	18.28	0.55	77.44	0.03	0.26	3.44	100.00
เขตปริมณฑล	648,189	88,118	2,907,329	6,824	63,953	156,165	3,870,578
	16.75	2.28	75.11	0.18	1.65	4.03	100.00

ที่มา: กองวางแผนการใช้ที่ดิน, กรมพัฒนาที่ดิน

### 3.3.2 จำนวนและการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรร

อัตราการเพิ่มของประชากรเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งผลให้ธุรกิจที่อยู่อาศัยขยายตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามเขตเมือง ซึ่งมีแหล่งการจ้างงานทำให้ประชากรเข้าไปรวมตัวเพื่อแสวงหาการทำงานและเมื่อมีการหลั่งไหลเข้าไปรวมตัวกันอยู่ตามเขตเมือง ทำให้เกิดผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยและการคมนาคม โดยเฉพาะเมื่อราคาที่ดินย่านใจกลางเมืองสูงขึ้น จึงมีการขยายตัวออกไปตามชานเมืองโดยรอบ หมู่บ้านจัดสรรเริ่มมีขึ้นเมื่อประมาณปีพ.ศ.2510 และมีการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น



เรื่อย ๆ จนถึงปีพ.ศ.2516 เป็นปีที่มีการก่อสร้างบ้านจัดสรรมากที่สุด ในช่วงแรกทั้งที่มีมาตรการต่างๆ เกี่ยวกับการควบคุมการจัดสรรที่ดินประกาศใช้ในปีพ.ศ.2515 แต่โครงการส่วนใหญ่ยังคงเป็นโครงการต่อเนื่อง หลังจากปีพ.ศ.2517 ก็ลดลงและหลังจากปีนี้การก่อสร้างบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นอย่างช้า ๆ จนถึงปีพ.ศ.2523 เป็นปีที่มีการก่อสร้างมากที่สุด และมากกว่าปีพ.ศ.2516 ด้วยแต่เมื่อถึงปีพ.ศ.2524 การก่อสร้างเริ่มลดลงอีกครั้งหนึ่งและหลังจากปีพ.ศ.2524 การก่อสร้างเพิ่มขึ้นในปริมาณคงที่จนกระทั่งถึงปีพ.ศ.2529 รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายและมาตรการต่างๆ ที่ส่งผลให้ธุรกิจที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรรขยายตัวต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน จากตารางที่ 3.12 แสดงสถิติที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้น ในช่วงปีพ.ศ.2530-2534 พบว่าในปีพ.ศ.2534 พื้นที่ในกรุงเทพมหานครมีที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นจำนวน 89,851 หน่วย เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2533 ที่ผ่านมา 17,800 หน่วย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.7 โดยเขตที่มีที่อยู่อาศัยเพิ่มมากที่สุดคือ เขตบางกะปิมีจำนวน 10,754 หน่วย และเขตที่มีการเพิ่มสูงระหว่าง 5,000-10,000 หน่วยได้แก่ เขตบึงกุ่ม ภาษีเจริญ บางเขน ดอนเมือง และเขตประเวศ

ส่วนยอดสะสมของจำนวนที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรรในช่วงปี พ.ศ. 2530-2534 มีจำนวนทั้งสิ้น 317,068 หน่วย โดยเพิ่มขึ้นมากในบริเวณเขตเมืองชั้นกลาง ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตชานเมืองที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว และเขตที่มีการสะสมเพิ่มมากขึ้นที่สุดได้แก่ เขตบางกะปิ จำนวน 46,431 หน่วย และเขตที่มีการสะสมสูงมากระหว่าง 20,001-40,000 หน่วยได้แก่ เขตบางเขน พระโขนง และภาษีเจริญ เขตที่มีการสะสมค่อนข้างสูงคือระหว่าง 10,000-20,000 หน่วยได้แก่ เขตตลิ่งชัน บึงกุ่ม หนองแขม มีนบุรี บางขุนเทียน และราษฎร์บูรณะ ส่วนพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในส่วนใหญ่ เช่น บ่อมพร้าวฯ สัมพันธวงศ์ บางรัก และปทุมวัน มีการเพิ่มสะสมในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา น้อยมากคือไม่เกิน 1,000 หน่วย เนื่องจากพื้นที่เหล่านี้เป็นเขตที่มีความหนาแน่นสูง เป็นย่านธุรกิจการค้าและราคาที่ดินสูงมาก ในปัจจุบันจึงไม่เหมาะสมที่จะจัดสรรเป็นอยู่อาศัย

และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงของที่อยู่อาศัยและบ้านจัดสรรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 จังหวัดคือ จังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี และปทุมธานี พบว่าจากปีพ.ศ.2533 ที่อยู่อาศัยในเขตปริมณฑลมีอัตราการขยายตัวมากกว่าในเขตกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่ที่มีการขยายตัวมากที่สุดคือจังหวัดสมุทรปราการมีอัตราการขยายตัวสูงถึง 65.5 รองลงมาคือ นนทบุรี ร้อยละ 43.1 และอำเภอเมืองปทุมธานีมีการขยายตัวในอัตราที่ลดลงร้อยละ -56.7 ทั้งนี้คาดว่า การขยายตัวส่วนใหญ่อยู่นอกเขตอำเภอเมืองปทุมธานี เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปีในช่วงปีพ.ศ.2530-2534 แล้วพบว่าในเขตปริมณฑลก็ยังคงมีการเปลี่ยนแปลง

เฉลี่ยต่อปีสูงกว่าในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะจังหวัดปทุมธานีกลับมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี สูงที่สุดถึงร้อยละ 40.7 รองลงมาได้แก่จังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรีและกรุงเทพมหานครคิดเป็น อัตราการขยายตัวร้อยละ 37.6, 25.7 และ 21.9 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.10)

### 3.3.3 ทิศทางการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและหมู่บ้านจัดสรร

ที่อยู่อาศัยและหมู่บ้านจัดสรรในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะอยู่ทางด้าน ตะวันออกของกรุงเทพมหานครในระยะประมาณ 10-20 กิโลเมตรจากใจกลางกรุงเทพมหานคร โดยอยู่อย่างหนาแน่นช่วงประมาณ 10-15 กิโลเมตรและหนาแน่นน้อยลงในช่วง 15-20 กิโลเมตร ส่วนบริเวณอื่นๆ มีการกระจายตัวค่อนข้างเบาบาง โดยมีลักษณะที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางการคมนาคม และใกล้ย่านชุมชน เส้นทางการคมนาคมสายสำคัญๆ ที่เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรรได้แก่ (แผนที่ 3.9)

ถนนรามอินทรา เป็นย่านที่สำคัญแห่งหนึ่งของธุรกิจที่อยู่อาศัยซึ่งอยู่ชานเมือง รอบนอกด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างเขตบางเขนกับเขต บางกะปิจึงส่งผลให้มีการขยายตัวรวดเร็วมากและเมื่อถนนรามอินทราขยายจาก 2 เลนเป็น 4 เลน แล้วการเดินทางเข้ามาในเขตกรุงเทพฯ ขึ้นในก็สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีโครงการ ในอนาคตที่จะตัดถนนเข้ามาในย่านนี้คือ โครงการทางด่วนเอกมัย-รามอินทรา ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ โครงการถนนวงแหวนสายตะวันออก แนวถนนส่วนหนึ่งจะตัดผ่านถนนรามอินทรา ช่วงปลาย ซึ่งโครงการต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้บ้านจัดสรรเกิดขึ้นใหม่เป็นจำนวนมาก

ย่านโชคชัย 4 วังหิน-ลาดปลาเค้า พื้นที่ระหว่างบางเขนกับบางกะปินี้ อยู่ใน กรอบของถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา สุขุมวิท 1 และถนนลาดพร้าว ซึ่งตามซอย เหล่านี้มีโครงการ บ้านจัดสรรอยู่เป็นจำนวนมากและลึกเข้าไปเรื่อยๆ ในบรรดาซอยเหล่านี้โชคชัย 4 จากถนนลาดพร้าวเป็นซอยที่มีโครงการบ้านจัดสรรมากที่สุด และซอยนี้สามารถทะลุผ่านไปยัง สี่แยกวังหินและทะลุไปยังถนนรามอินทรา โดยผ่านลาดปลาเค้าและไปยังถนนพหลโยธินและผ่าน ซอยเสนานิคม 1

ถนนแจ้งวัฒนะห้าแยกปากเกร็ด และติวานนท์ทำเลย่านนี้ติดต่อกับเส้นทางสำคัญ ของกรุงเทพฯ เช่นถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน นอกจากนี้ยังมีโครงการปรับปรุง และตัดถนนสายใหม่รวม 3 สาย คือสายเลียบบคลองเปรมประชากร ซึ่งเป็นถนนคู่ขนานกับถนน วิภาวดีรังสิต บริเวณที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นที่ดินของกรมชลประทานจึงไม่มีปัญหาเรื่องการเวนคืน



แต่กลับเป็นการเปิดทำเลที่ดินให้ได้รับการพัฒนาอีกเป็นจำนวนหลายร้อยไร่ สายที่ 2 คือทางด่วนสายบางโคล่-แจ้งวัฒนะโดยปลายทางจะสิ้นสุดลงที่ถนนแจ้งวัฒนะระหว่างกิโลเมตรที่ 3-4 ซึ่งระหว่างนี้การทางพิเศษฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการให้เอกชนเข้ามาลงทุนรับสัมปทานก่อสร้าง ส่วนสายที่ 3 คือการปรับปรุงถนนประชาชื่นตอนที่ 3 โดยเริ่มจากสี่แยกพงษ์เพชรเลียบริมคลองประปาด้านตะวันตกไปจนถึงถนนแจ้งวัฒนะ

ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี หรือที่นิยมเรียกว่าถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรีเป็นถนนที่ตัดใหม่ได้ไม่นานนัก แต่ขยายกว้างเพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครด้านฝั่งธนบุรี ทำเลบ้านจัดสรรปิ่นเกล้า-นครชัยศรีเป็นบริเวณที่เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นที่อยู่อาศัยเพราะเป็นย่านเปิดใหม่สภาพแวดล้อมส่วนใหญ่ยังเป็นทุ่งโล่งไม่มีโรงงานอุตสาหกรรม และบางส่วนของพื้นที่คือแถวถนนพุทธมณฑลสาย 2 ถนนวงแหวนรอบนอกบางช่วงถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียวด้วย

ถนนพุทธมณฑลสาย 2, 3 และ 4 เป็นถนนสายรองเชื่อมระหว่างถนน ปิ่นเกล้า-นครชัยศรีกับถนนเพชรเกษม เนื่องจากเป็นพื้นที่ตัดใหม่และบางส่วนยังอยู่ในเขตพื้นที่ สีเขียว สภาพแวดล้อมส่วนใหญ่เป็นทุ่งโล่ง แต่มีโครงการบ้านจัดสรรกระจายอยู่ทั่วไป แม้ว่าถนนพุทธมณฑลสายต่างๆ จะมีปัญหาเรื่องรถเมล์ แต่พื้นที่นี้เป็นทิศทางหลักในการขยายตัวของเมืองซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้จะมีการตัดถนนและปรับปรุงถนนอีกหลายสาย

ถนนบางนา-ตราด เป็นย่านที่มีการจัดสรรมากแห่งหนึ่งของบริเวณชานเมืองของกรุงเทพฯ ผู้ที่อยู่อาศัยในแถบนี้สามารถเดินทางไปทำงานหรือติดต่อธุรกิจได้อย่าง รวดเร็ว โดยผ่านทางด่วนชั้นที่ 1 สายบางนา-ท่าเรือ หรือหากเดินทางไปยังชายฝั่งทะเลตะวันออกก็ต้องใช้เส้นทางนี้เป็นหลัก

ถนนเทพารักษ์ เป็นถนนสายข้างเคียงกับถนนบางนา-ตราด และได้รับอิทธิพลจากทางด่วนเช่นกัน และมีโครงการบ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากพอสมควร

ถนนศรีนครินทร์-อ่อนนุช ในอนาคตมีโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 คือสายโรงกรองน้ำสามเสน-ศรีนครินทร์ ซึ่งปลายทางของทางด่วนจะมาลงที่ศรีนครินทร์ โดยชุมชนที่เกิดขึ้นเป็นย่านชุมชนต่อเนื่องจากถนนสุขุมวิท

นอกจากนี้ยังมีการกระจายตัวของบ้านจัดสรรตามถนนพัฒนาการและรามคำแหงอีกด้วย การขยายตัวของที่อยู่อาศัยและหมู่บ้านจัดสรรเหล่านี้ไม่ต่างจากการขยายตัวของเมืองมากนักคือจะมีการขยายตัวไปในทิศทางเดียวกัน โดยการขยายตัวของเมืองเริ่มต้นจากบริเวณเกาะ



ตาราง 3.10 สถิติที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในช่วงปีพ.ศ. 2530-2534 ในเขตกรุงเทพมหานคร และ 3 จังหวัดในปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ)

เขต	2530	2531	2532	2533	2534	รวม	สัดส่วน ร้อยละ	การขยายตัว 2533-2534 (%)	การขยายตัว 2530-2534 (%ต่อปี)
บางกะปิ	10265	8803	10234	6375	10754	46431	10.74	68.69	
บางเขน	5074	9669	9679	6059	5976	36457	8.43	-1.37	
พระโขนง	4490	5362	9897	6420	3659	29828	6.90	-43.01	
ภาษีเจริญ	3346	3704	4973	5227	6674	23924	5.53	27.68	
ตลิ่งชัน	1972	2469	2231	5092	4925	16689	3.86	-3.28	
บึงกุ่ม	0	0	2452	6223	7649	16324	3.77	22.91	
หนองแขม	1227	2199	1723	4627	2942	12718	2.94	-36.42	
มีนบุรี	1171	2322	2667	2798	3262	12220	2.83	16.58	
บางขุนเทียน	1896	2576	2512	2744	2398	12126	2.80	-12.61	
ราษฎร์บูรณะ	1150	2505	2495	2991	2719	11860	2.74	-9.09	
ดอนเมือง	0	0	805	3169	5775	9749	2.25	82.23	
ประเวศ	0	0	598	3222	5630	9450	2.19	74.74	
ห้วยขวาง	1830	1586	1476	1156	3304	9352	2.16	185.81	
บางกอกน้อย	1876	1763	1674	692	841	6846	1.58	21.53	
ลาดพร้าว	0	0	1111	1658	3601	6370	1.47	117.19	
จอมทอง	0	0	564	2269	3087	5920	1.37	36.05	
ยานนาวา	1944	1762	1093	454	586	5839	1.35	29.07	
คลองเตย	0	0	267	1861	3398	5526	1.28	82.59	
ลาดกระบัง	533	755	982	1152	1863	5285	1.22	61.72	
คูสิต	1091	1606	1006	541	751	4995	1.15	38.82	
พญาไท	497	1919	840	256	896	4408	1.02	250.00	
จตุจักร	0	0	485	1174	1739	3398	0.79	48.13	
หนองจอก	279		954	759	927	3168	0.73	22.13	
ธนบุรี	874	593	714	258	349	2788	0.64	35.27	
บางพลัด	0	0	90	1070	1492	2652	0.61	39.44	
บางซื่อ	0	0	126	961	869	1956	0.45	-9.57	
บางกอกใหญ่	159	425	414	321	449	1768	0.41	39.88	
บางคอแหลม	0	0	257	792	505	1554	0.36	-36.24	
คลองสาน	296	373	309	274	254	1506	0.35	-7.30	
ราชเทวี	0	0	50	322	985	1357	0.31	205.90	
พระนคร	55	39	231	79	777	1181	0.27	883.54	
ปทุมวัน	85	257	31	84	406	863	0.20	383.33	
สาทร	0	0	12	623	205	840	0.19	-67.09	
บางรัก	94	169	250	17	51	581	0.13	200.00	
สัมพันธวงศ์	489	0	6	12	20	527	0.12	66.67	
ป้อมปราบฯ	69	37	54	17	53	230	0.05	211.76	
<b>รวม</b>	<b>40762</b>	<b>51142</b>	<b>63262</b>	<b>71749</b>	<b>89771</b>	<b>316686</b>	<b>73.23</b>	<b>25.12</b>	<b>21.9</b>
อ.เมืองสมุทรปราการ	2927	5578	5099	6903	17521	38028	8.79	153.82	
อ.บางพลี	2119	3183	2631	4207	2537	14677	3.39	-39.70	
อ.พระประแดง	1680	2199	2403	3483	4086	13851	3.20	17.31	
<b>รวม</b>	<b>6726</b>	<b>10960</b>	<b>10133</b>	<b>14593</b>	<b>24144</b>	<b>66556</b>	<b>15.39</b>	<b>65.45</b>	<b>37.6</b>
อ.เมืองนนทบุรี	2756	1969	2289	5840	9895	22749	5.26	69.43	
อ.เมืองปากเกร็ด	1246	1416	1556	1977	1882	8077	1.87	-4.81	
อ.บางกรวย	1114	1002	1339	1097	978	5530	1.28	-10.85	
<b>รวม</b>	<b>5116</b>	<b>4387</b>	<b>5184</b>	<b>8914</b>	<b>12755</b>	<b>36356</b>	<b>8.41</b>	<b>43.09</b>	<b>25.7</b>
อ.เมืองปทุม	749	962	1452	6777	2938	12878	2.98	-56.65	40.7
<b>รวม</b>	<b>53353</b>	<b>67451</b>	<b>80031</b>	<b>102033</b>	<b>129608</b>	<b>432476</b>	<b>100.00</b>	<b>27.03</b>	<b>24.9</b>

ที่มา: ธนาคารอาคารสงเคราะห์





รัตนโกสินทร์ออกมาในบริเวณเขตชั้นกลางและชั้นนอก จะแตกต่างกันบ้างก็เพียงแต่การขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรเริ่มต้นจากบริเวณเขตชั้นกลาง แล้วขยายตัวออกไปบริเวณรอบนอกมากขึ้น และมีแนวโน้มการขยายตัวออกไปทางด้านตะวันออกและทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเขตที่มีแนวโน้มว่าที่อยู่อาศัยและหมู่บ้านจัดสรรจะยังคงมีปริมาณเพิ่มขึ้น

### 3.4 โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญที่สุดของประเทศ โดยเส้นทางคมนาคมสายหลักจะแยกกระจายเป็นรัศมีออกจากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดในเขตปริมณฑลไปเชื่อมติดต่อกับจังหวัดในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ระบบการคมนาคมที่สำคัญมีดังนี้

#### 1. การคมนาคมทางบก

ก. ทางรถยนต์ เป็นการคมนาคมขนส่งที่มีบทบาทสำคัญที่สุดในปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ ระหว่างกรุงเทพมหานครกับปริมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ มี 3 ทิศทางสำคัญดังนี้

- กรุงเทพมหานครกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีถนนพหลโยธิน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) เป็นถนนสายหลัก ผ่านจังหวัดในเขตปริมณฑลคือ จังหวัดปทุมธานี
- กรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออก ติดต่อกันโดยถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) และถนนบางนา-ตราด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ผ่าน จังหวัดสมุทรปราการ
- กรุงเทพมหานครกับภาคใต้และภาคตะวันตก มีถนนเพชรเกษม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4) และถนนธนบุรี-ปากท่อ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35) ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร และนครปฐม

นอกจากนี้มีถนนสำคัญรองลงไปซึ่งเชื่อมติดต่อกับระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดในเขตปริมณฑลและระหว่างจังหวัดในปริมณฑลด้วยกัน คือ

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302, 306 และ 307 เชื่อมกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี



- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 เริ่มต้นจากอำเภอปากเกร็ดจังหวัดนนทบุรี ผ่านกรุงเทพมหานครไปติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 จากสุขาภิบาลประชาธิปไตย จังหวัด ปทุมธานี
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 321 แยกจากถนนเพชรเกษมที่จังหวัด นครปฐม ผ่านอำเภอเมืองฯ อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐมไปติดต่อกับจังหวัดสุพรรณบุรี
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338 อยู่ในระหว่างการก่อสร้างสามารถใช้บริการ ได้บางส่วน เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปเชื่อมต่อกับอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340 เริ่มต้นจากเทศบาลเมือง บางบัวทอง จังหวัด นนทบุรีไปติดต่อกับจังหวัดสุพรรณบุรี

เนื่องจากความสำคัญของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้มีการคมนาคม ติดต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่รอบนอกมีเป็นจำนวนมาก ถนนที่มีปริมาณการจราจรสูง ได้แก่ ถนนสายสำคัญภายในเมืองและถนนสายหลักที่แยกกระจายจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การจราจรจะลดลงเมื่อห่างจากบริเวณศูนย์กลางเมืองและเบาบางในเขตชนบทรอบนอก ถนนสาย สำคัญที่มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงได้แก่ ถนนสุขุมวิทช่วงตั้งแต่บางนาถึงสมุทรปราการสำหรับ ถนนในเขตกรุงเทพมหานครปริมาณการจราจรจะสูงมากในเขตเมืองชั้นในที่เป็นย่านธุรกิจ การค้า และเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นและลดลงในเขตเมืองชั้นกลางและพื้นที่ชนบทรอบนอก

ข. ระบบทางด่วน เป็นรูปแบบการคมนาคมที่ทันสมัยเพื่อเสริมระบบการคมนาคม ที่มีอยู่เดิม และสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปัจจุบันและอนาคต ทางด่วนพิเศษระยะแรกมี 3 เส้นทางรวมระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ 27.1 กิโลเมตร สามารถเปิดบริการได้แล้ว 3 เส้นทางคือ ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ และทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ

ค. การรถไฟ กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางรถไฟที่สำคัญที่สุด โดยมี ชุมทางรถไฟอยู่ที่หัวลำโพง มีเส้นทางรถไฟติดต่อกับภาคต่างๆ ของประเทศดังนี้

- สายเหนือ จากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ ผ่านจังหวัดปทุมธานีมีสถานีรถไฟในเขต ปริมณฑลที่สำคัญ คือสถานีดอนเมือง
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ แยกจากทางรถไฟสายเหนือที่ชุมทาง บ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



- สายใต้ จากกรุงเทพฯ ถึงสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัด นครปฐม มีสถานีสำคัญในเขตปริมณฑล คือ สถานีตลิ่งชัน สถานีจรัญฯ สถานีนครปฐม
- สายตะวันออกจากกรุงเทพฯถึงอรัญประเทศ จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านสถานีในเขตปริมณฑลที่สำคัญ คือสถานีหัวหมาก สถานีลาดกระบัง ศรีษะจรเข้
- สายแม่กลอง จากกรุงเทพฯ ที่สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร ไปสิ้นสุดที่จังหวัดสมุทรสาคร

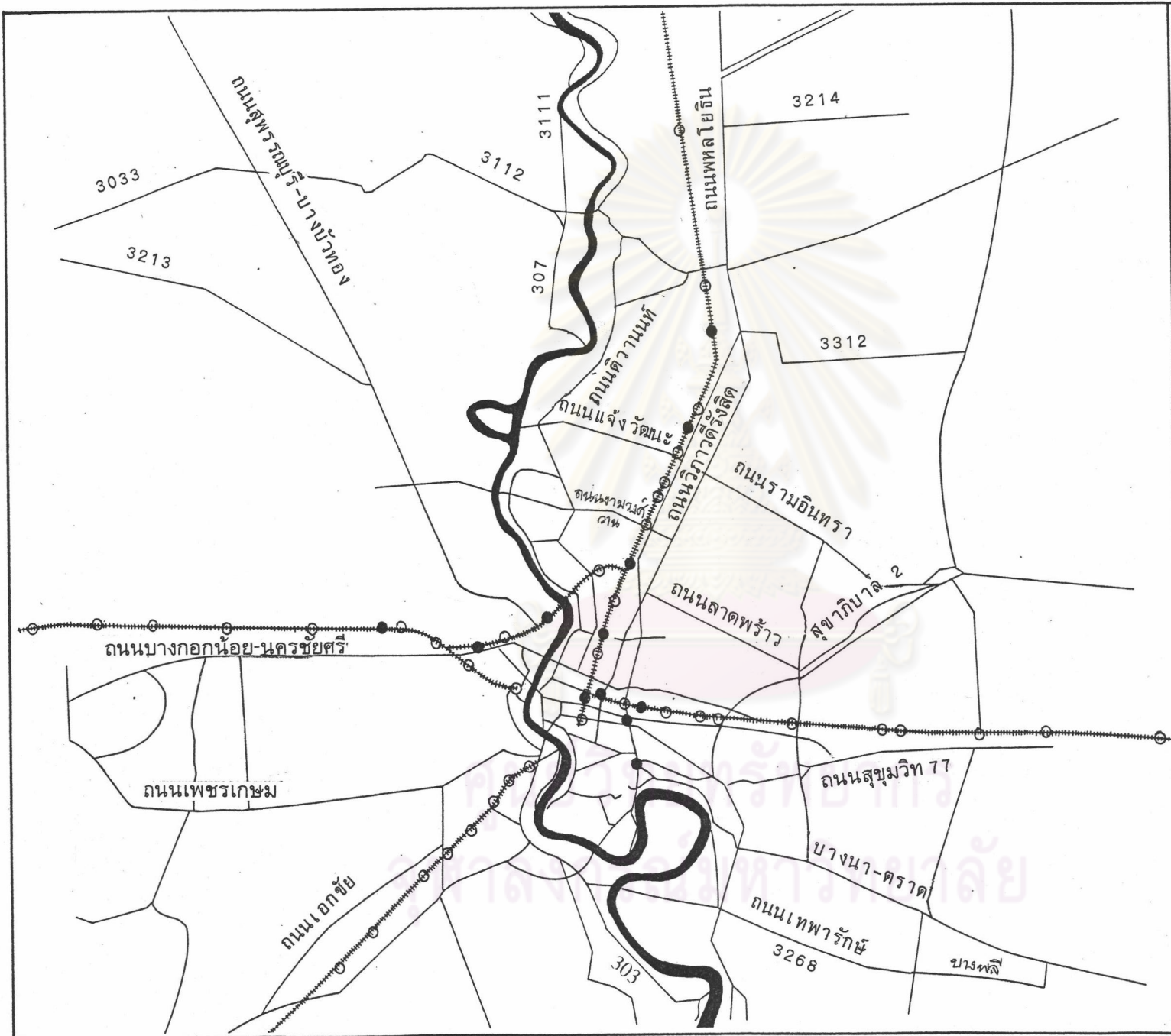
2. การคมนาคมทางน้ำ เป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งดั้งเดิมแต่ในปัจจุบันลดความสำคัญลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากประสบการแข่งขันจากการคมนาคมทางรถไฟและทาง รถยนต์ ซึ่งเป็นรูปแบบคมนาคมที่มีความสะดวกรวดเร็วกว่า

เส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีความสำคัญที่สุดประเทศคือ แม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีปริมาณน้ำมากพอที่จะใช้เดินเรือได้ตลอดปี เส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญ คือเส้นทางกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ และนครสวรรค์-ตะพานหิน นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำสายอื่นที่พอจะใช้ประโยชน์ในการเดินเรือได้ในฤดูแล้ง ได้แก่ แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำน้อย และ แม่น้ำป่าสัก

สำหรับการคมนาคมทางน้ำที่มีความสำคัญในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบันมีความสำคัญน้อยมาก เส้นทางน้ำที่ยังคงใช้ประโยชน์ในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและวัสดุก่อสร้างจากพื้นที่รอบนอกมายังกรุงเทพมหานครได้แก่ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่จังหวัดปทุมธานี ผ่านกรุงเทพมหานครได้แก่ เส้นทางแม่น้ำท่าจีนตั้งแต่จังหวัดนครปฐมถึงจังหวัดสมุทรสาคร นอกจากนี้มีคลองเชื่อมต่างๆ อีกได้แก่ คลองดำเนินสะดวก คลองภาษีเจริญ คลองพระยาบรรลือ คลองรังสิต คลองพระพิมล

3. การคมนาคมทางอากาศ ในภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีสนามบินพาณิชย์ที่สำคัญ คือสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินพาณิชย์ที่มีการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่สำคัญแห่งหนึ่งในภาคพื้นเอเชีย ปัจจุบันมีโครงการปรับปรุงสนามบินแห่งนี้การคมนาคมทางอากาศจะต้องมีบทบาทและความสำคัญมากยิ่งขึ้นในอนาคต ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รัฐบาลได้มีโครงการจัดตั้งสนามบินแห่งใหม่ ซึ่งปัจจุบันมีที่ดินบริเวณหนองจอกในจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ในขั้นดำเนินการศึกษาอยู่นอกจากนั้นในภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีสนามบินทหารอยู่อีก 2 แห่ง คือที่ บน.ดอนเมือง และที่กำแพงแสน จังหวัดนครปฐม



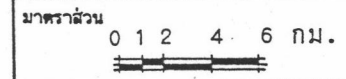


สัญลักษณ์

- โคจรข่ายถนน
- ⋯⋯⋯⋯⋯ เส้นทางรถไฟ
- สถานีรถไฟ

การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสาร  
รถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แสดง โคจรข่ายการคมนาคมขนส่ง



แผนที่ 3.3

### 3.5 สรุปสภาพทั่วไปของภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นภาคที่ได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้ง เพราะตั้งอยู่ใจกลางของประเทศและมีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจสูงสุด เป็นที่รวมของสถาบันเงินทุน ตลาดแรงงาน สินค้า ตลอดจนอุตสาหกรรมและการบริการต่างๆ มากที่สุดในประเทศ และมีการรวมตัวกันของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ชั้นกลาง และบริเวณจังหวัดที่ต่อเนื่องคือ นนทบุรี และสมุทรปราการ ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้พื้นที่เมืองแผ่ขยายต่อเนื่องกันเป็นบริเวณกว้างมาก จนมีผลกระทบต่อการทำงานของบริการด้านสาธารณสุข โภค การจราจร การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่

ภาคมหานครมีอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในภาคบริการเพิ่มขึ้นในทุกจังหวัด รองลงมาคือภาคอุตสาหกรรม ส่วนภาคการเกษตรเริ่มลดความสำคัญลง ทำให้แรงงานในภาคการเกษตรมีการโยกย้ายเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม ก่อให้เกิดการเดินทางเข้าสู่แหล่งงาน และจากสถิติของการจดทะเบียนโรงงาน ชี้ให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครมีการกระจุกตัวของแรงงาน ซึ่งเป็นเขตที่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ใช้ทุนน้อย แต่ดึงดูดแรงงานได้ถึงร้อยละ 31 ของคนทำงานในโรงงานทั้งหมดของประเทศ และกรุงเทพมหานครก็ยังคงเป็นเศรษฐกิจของโรงงานอุตสาหกรรม และการว่าจ้างแรงงานนอกการเกษตร

ประชากรของกรุงเทพและปริมณฑลมีการกระจุกตัวกันอยู่มากในกรุงเทพมหานคร โดยในกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงสุดคือ 3,727 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ นนทบุรี 1,009 คนต่อตารางกิโลเมตร และจังหวัดอื่นๆ ยังมีความหนาแน่นไม่มากนัก แต่จากการเปลี่ยนแปลงของประชากรในกรุงเทพและปริมณฑลนั้น พบว่าประชากรเริ่มขยายตัวออกมายังเขตปริมณฑล เนื่องจากในเขตปริมณฑลมีอัตราการเพิ่มของประชากร โดยเฉพาะในเขต นนทบุรี สมุทรปราการ และปทุมธานี ในขณะที่กรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของประชากรต่ำที่สุดในภาคมหานคร และจากการคาดการณ์ของ TDR ถึงอัตราการเจริญเติบโตของประชากรเมืองในกรุงเทพและปริมณฑลในช่วงปี 2539-2549 ว่าในเขตปริมณฑลก็ยังคงมีการเพิ่มขึ้นของประชากรมากกว่าในเขตกรุงเทพมหานคร อีกทั้งมีการตั้งถิ่นฐานอยู่นอกเขตเทศบาลรอบๆ กรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองในช่วงเวลากลางวันมากขึ้น

และในด้านพื้นที่พบว่า เป็นชุมชนเมืองที่มี การกระจายตัวของประชากรและการใช้ที่ดินปะปนกันและกรุงเทพมหานครได้ขยายตัวออกทุกทิศทุกทาง โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่าน การ



ขยายตัวของกรุงเทพมหานครได้มีผลต่อการใช้ที่ดินในจังหวัดต่างๆ ของปริมณฑล โดยมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยและเกิดขึ้นในลักษณะเดียวกัน คือ บริเวณสองข้างถนนที่ตัดผ่านไป การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ เกิดขึ้นอย่างสับสนมีการใช้ที่ดินสลับกันระหว่างที่อยู่อาศัยกับโรงงาน อุตสาหกรรมบนถนนเดียวกัน ผู้คนอพยพออกไปอยู่ในเขตชานเมือง และมีการเดินทางเข้าสู่ ศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ทำให้สาธารณูปโภคสาธารณูปการ ไม่เพียงพอกับความต้องการและเกิดปัญหาต่างๆ ตามมา โดยเฉพาะปัญหาจราจร จึงต้องมีการ ทหาระบบขนส่งสาธารณะหรือการขนคนสู่แหล่งงานต่างๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็วเข้ามาใช้เพื่อรองรับ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย