

โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต  
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Development of the area surrounding Asoke and Nana Transit Stations, Bangkok



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology  
Department of Architecture and Urban Design , Faculty of Architectural and Design  
Rajamangala University of Technology Rattanakosin  
Academic Year ๒๐๑๗

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา กรุงเทพมหานคร  
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นางสาว ปัทมา อนุสนธิ์  
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ ราศี ทองเงิน  
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่บริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา โดยการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ สอบถามและบันทึกภาพถ่ายเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ทำการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่โครงการนำมาวิเคราะห์ถึงศักยภาพ ปัญหาและแนวทางการพัฒนาในอนาคต และสรุปแนวทางการพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่ บริเวณดังกล่าวเพื่อรองรับกิจกรรมจากผู้ใช้งานรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา

การศึกษาพื้นที่พบว่า เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นอย่างมากเนื่องจากปัจจัยการเปลี่ยนถ่ายสัญจรและระบบโครงข่ายการสัญจรที่มีหลากหลายประเภททั้งบนดินและใต้ดิน อีกทั้งยังตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ดี กล่าวคือ อยู่ระหว่างเมืองชั้นในของกรุงเทพและสามารถเชื่อมต่อไปยังชานเมืองได้โดยสะดวก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ต้องการการพัฒนาการเชื่อมต่อที่ดีเพื่อรองรับปริมาณและกิจกรรมสำคัญต่างๆ ของประชาชนจำนวนมากที่สัญจรผ่านเข้ามาในพื้นที่

จึงทำให้เกิดแนวทางเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ออกแบบให้แต่ละพื้นที่มีความเชื่อมต่อกันด้วยกิจกรรมและทางเดินเท้า ให้เกิดความสั่นไหวและต่อเนื่องของพื้นที่กิจกรรมภายในโครงการ มีจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งมวลชนเชื่อมต่อกับพาณิชยกรรมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อกันให้สามารถเข้าถึงได้โดยง่ายสะดวกสบาย ส่งเสริมพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ของชาติให้เป็นพื้นที่ส่งเสริมความโดดเด่นของวัฒนธรรม

ลายมือชื่อนักศึกษา..... ลายมืออาจารย์ที่ปรึกษา.....  
 สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis topic : Development of the area surrounding Asoke and Nana Transit Stations, Bangkok

Provider : Pattama Anuson

Adviser : Rasee Tong-Ngern

Faculty : Faculty of Architecture and Design

### Abstracts

This thesis is to study physical, economic and social aspects of the areas around the Asoke and Nana stations the data is collected by surveying, asking and recording. Then it is analyzed to find the potential and problems of the area to make a summary of physical development in order to accommodate activities for users around the Asoke and Nana BTS stations.

It is found that it is a very potential development area due to the transfer hub and a variety of roaming networks, both underground and on-the-ground. It is located between the inner city of Bangkok and easily accessible to the suburbs. This is the area that needs to develop to be a good connection to accommodate the volume and important activities of many people passing through the area.

The proposed development of the area around the station is designed to connect each area with activities and pedestrians with the flow and continuity of the project area. There is a turning point in mass transit connecting to business to promote interconnection and it is easily accessible. It also promotes the unique space of the nation as a cultural prominence area.

Provider signature..... Adviser signature .....

Department of Architecture and Urban Design Academic year 2017

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จรุดังไปได้ด้วยดี เนื่องจากการได้รับความช่วยเหลือและคำแนะนำจากบุคคลหลายๆท่าน ทางผู้ศึกษาจึงขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ราศี ทองเงิน ที่ให้คำแนะนำแนวทางต่างๆ อยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งยังติดตามความก้าวหน้าของงานอย่างใกล้ชิด สม่ำเสมอ ช่วยชี้แนะจุดบกพร่อง ดิชมสิ่ง ที่นักศึกษาแนะนำเสนอโดยตลอด ขอขอบคุณอาจารย์ที่ได้สละเวลาอันมีค่าของอาจารย์ในการตรวจแบบหรือ ให้คำปรึกษาในทุกกรณี

ขอขอบพระคุณอาจารย์และคณะกรรมการการสอบวิทยานิพนธ์สาขาสถาปัตยกรรมและการ ออกแบบชุมชนเมืองที่คอยให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ คำติชมในการทำวิทยานิพนธ์ จนสามารถปรับปรุง วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้เสร็จสมบูรณ์และลุล่วงไปได้อย่างดี

ขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบที่ช่วยให้ความรู้ ความสามารถ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นในการเข้าเรียนมาจนถึงขั้นตอนฉบับสมบูรณ์ของวิทยานิพนธ์ให้เข้าใจใน สาขาวิชาชีพได้อย่างดี

ขอขอบคุณหน่วยงานต่างๆที่ให้ความร่วมมือเกี่ยวกับข้อมูลที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ตลอดจน คำแนะนำต่างๆ

ขอขอบคุณครอบครัว เพื่อน รุ่นพี่และรุ่นน้องที่คอยให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนอย่างตลอด มาทั้งเป็นกำลังใจ การช่วยเหลือในการทำงานในขั้นตอนต่างๆ และขอบคุณครอบครัวที่สนับสนุนทางด้าน กำลังทรัพย์ตลอดการศึกษา

นางสาว ปัทมา อนุสนธิ์  
ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



## สารบัญ

	หน้า
ใบอนุญาตวิทยานิพนธ์	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฉ
สารบัญแผนที่	ฐ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๑-๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๓
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๕
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๗
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๘
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๘
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดการพัฒนาเมืองโดยเน้นระบบการสัญจร	๒-๑
๒.๒ แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	๒-๓
๒.๓ กรณศึกษา	
๒.๓.๑ Tokyo Station Yaesu Development Project	๒-๔
๒.๓.๒ Kowloon Station, Hong Kong	๒-๕
สรุปบทที่ ๒	๒-๖
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๖

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
3.1.1.4 โครงสร้างสาธารณูปโภค	3-๙
3.1.1.5 โครงสร้างสาธารณูปการ	3-๙
3.1.2 ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ	3-๑๖
3.1.2.1 ลักษณะชุมชนและประชากร	3-๑๖
3.1.2.2 กิจกรรมเศรษฐกิจและสังคม	3-๒๑
3.1.3 กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	3-๒๒
3.1.3.1 กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	3-๒๒
3.1.3.2 โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	3-๒๔
3.2 พื้นที่โครงการ	3-๒๗
3.2.1 การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	3-๒๗
3.2.2 ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่	3-๒๙
3.2.3 ข้อมูลด้านกายภาพ	3-๓๐
3.2.3.1 โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	3-๓๐
3.2.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	3-๓๒
3.2.3.3 การใช้ประโยชน์อาคาร	3-๓๕
3.2.3.4 กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	3-๓๘
3.2.3.5 โครงสร้างสาธารณูปการ	3-๔๐
3.2.3.6 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	3-๔๒
3.2.3.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	3-๔๕
3.2.3.๘ ความสูงอาคาร	3-๔๖
3.2.3.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	3-๔๙
3.2.3.๑๑ ความเป็นสถานที่	3-๕๒
3.2.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	3-๕๒
3.2.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	3-๕๒
3.2.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	3-๕๒
สรุปบทที่ 3	3-๕๗
<b>บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ</b>	
4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
4.1.1 ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
4.1.2 ปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๑
4.2 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
4.2.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๒
4.2.2 การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๔

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส	๔-๖
๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๘
๔.๓ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๑๐
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๑๐
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่ สรุปบทที่ ๔	๔-๑๑ ๔-๑๒
<b>บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ</b>	
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๑.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๕-๑
๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๒.๑ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร	๕-๔
๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง	๕-๔
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ	๕-๗
๕.๓.๑ ผังแม่บทโครงการ	๕-๗
๕.๓.๒ รายละเอียดโครงการ	๕-๙
๕.๓.๒.๑ โครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑	๕-๙
๕.๓.๒.๒ โครงการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมและ โครงการปรับปรุงทางเดินเท้า	๕-๑๑
๕.๓.๒.๓ โครงการศูนย์การเรียนรู้ ด้านเทคโนโลยีและพลังงาน	๕-๑๒
๕.๓.๒.๔ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม	๕-๑๔
๕.๓.๒.๕ โครงการพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	๕-๑๖
๕.๓.๒.๖ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสวนสาธารณะ	๕-๑๘
๕.๓.๒.๗ โครงการบริการกลุ่มชาวต่างชาติ	๕-๒๐
๕.๓.๒.๘ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตะวันออกกลาง	๕-๒๑
๕.๓.๒.๙ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเกาหลี	๕-๒๒
๕.๓.๒.๑๐ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน	๕-๒๔
๕.๓.๒.๑๑ โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัย	๕-๒๖
๕.๓.๓ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๒๗
๕.๓.๔ ทัศนียภาพมุมมอง	๕-๒๘
๕.๓.๕ รูปแบบการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ	๕-๒๙
สรุปบทที่ ๕	๕-๓๐
<b>บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b>	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา	๖-๑



## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	๖-๒
๖.๒.๑ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๖-๒
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ประวัตินักศึกษา	



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๒.๑ เปรียบเทียบระหว่างแนวความคิด TOD และ TDZ	๒-๓
ตารางที่ ๓.๑ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในเขตพัฒนา	๓-๑๖
ตารางที่ ๓.๒ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนแออัด	๓-๑๗
ตารางที่ ๓.๓ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนเมือง	๓-๑๘
ตารางที่ ๓.๔ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในเคหะชุมชน	๓-๑๙
ตารางที่ ๓.๕ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนบ้านจัดสรร	๓-๒๐
ตารางที่ ๓.๖ จำนวนประชากรเขตพัฒนาและเขตคลองเตย ทะเบียนราษฎร ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙	๓-๒๐
ตารางที่ ๔.๑ วิเคราะห์จุดแข็งก่อนการพัฒนาพื้นที่	๔-๒
ตารางที่ ๔.๒ วิเคราะห์จุดอ่อนก่อนการพัฒนาพื้นที่	๔-๔
ตารางที่ ๔.๓ วิเคราะห์โอกาสก่อนการพัฒนาพื้นที่	๔-๖
ตารางที่ ๔.๔ วิเคราะห์ภัยคุกคามก่อนการพัฒนาพื้นที่	๔-๘
ตารางที่ ๕.๑ ข้อเสนอแนะการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ	๕-๒๖



## สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปที่ ๒.๑ แสดงแนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Oriented Development)	๒-๑
รูปที่ ๒.๒ แสดงโครงการ Tokyo Station Yaesu	๒-๔
รูปที่ ๒.๓ แสดงสถานีเกาลูน	๒-๕
รูปที่ ๓.๑ แสดงโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน	๓-๒๔
รูปที่ ๓.๒ แสดงโครงการ Bike Route เชื่อมสวนใหญ่ใจกลางเมือง	๓-๒๕
รูปที่ ๓.๓ แสดงโครงการ Singha Complex	๓-๒๖
รูปที่ ๓.๔ แสดงอาคารพักอาศัย	๓-๑๕
รูปที่ ๓.๕ แสดงอาคารพาณิชย์กรรม	๓-๑๕
รูปที่ ๓.๖ แสดงอาคารประเภทอื่นๆ	๓-๑๖
รูปที่ ๓.๗ แสดงมวลอาคารขนาดเล็ก	๓-๔๒
รูปที่ ๓.๘ แสดงมวลอาคารขนาดกลาง	๓-๔๒
รูปที่ ๓.๙ แสดงมวลอาคารขนาดใหญ่	๓-๔๒
รูปที่ ๓.๑๐ แสดงที่ว่างขนาดใหญ่	๓-๔๓
รูปที่ ๓.๑๑ แสดงอายุอาคาร	๓-๔๕
รูปที่ ๓.๑๒ แสดงสภาพอาคาร	๓-๔๕
รูปที่ ๓.๑๓ แสดงวัสดุอาคาร	๓-๔๕
รูปที่ ๓.๑๔ แสดงอาคารสูง ๑-๕ ชั้น	๓-๔๖
รูปที่ ๓.๑๕ แสดงอาคารสูง ๖-๑๐ ชั้น	๓-๔๖
รูปที่ ๓.๑๖ แสดงอาคารสูง ๑๐ ชั้น ขึ้นไป	๓-๔๗
รูปที่ ๓.๑๗ แสดงศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๔๙
รูปที่ ๓.๑๘ แสดงขอบเขต (Edge)	๓-๔๙
รูปที่ ๓.๑๙ แสดงเส้นทาง (Path)	๓-๕๐
รูปที่ ๓.๒๐ แสดงย่าน (District)	๓-๕๐
รูปที่ ๓.๒๑ แสดงศูนย์รวมกิจกรรม (Node)	๓-๕๑
รูปที่ ๓.๒๒ แสดงจุดหมายตา	๓-๕๑
รูปที่ ๓.๒๓ แสดงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	๓-๕๓
รูปที่ ๓.๒๔ แสดงบริเวณชอยสุ่มวิท ๔ เวลากลางวัน	๓-๕๓
รูปที่ ๓.๒๕ แสดงบริเวณชอยสุ่มวิท ๑๑ เวลากลางวัน	๓-๕๓
รูปที่ ๕.๑ แสดงวิสัยทัศน์ในอนาคตของพื้นที่	๕-๑
รูปที่ ๕.๒ แสดงแนวคิดในการออกแบบ	๕-๓
รูปที่ ๕.๓ แสดงผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๘
รูปที่ ๕.๔ แสดงผังขยายโครงการปรับปรุงท่าสรรพสินค้า Terminal๒๑	๕-๙

## สารบัญรูปภาพ(ต่อ)

	หน้า
รูปที่ ๕.๕ แสดงโครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑	๕-๙
รูปที่ ๕.๖ แสดงรูปแบบอาคาร	๕-๑๐
รูปที่ ๕.๗ แสดงรูปตัดห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑	๕-๑๐
รูปที่ ๕.๘ แสดงผังขยายพื้นที่พาณิชย์กรรม	๕-๑๑
รูปที่ ๕.๙ แสดงโครงการปรับปรุงทางเดินเท้า	๕-๑๑
รูปที่ ๕.๑๐ แสดงผังขยายพื้นที่พาณิชย์กรรม	๕-๑๒
รูปที่ ๕.๑๑ แสดงโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม	๕-๑๒
รูปที่ ๕.๑๒ แสดงโครงการศูนย์การเรียนรู้ ด้านเทคโนโลยีและพลังงาน	๕-๑๓
รูปที่ ๕.๑๓ แสดงรายละเอียด Street Furniture	๕-๑๓
รูปที่ ๕.๑๔ แสดงรายละเอียดแนวคิดในการออกแบบอาคาร	๕-๑๓
รูปที่ ๕.๑๕ แสดงผังขยายพื้นที่ผสมผสาน	๕-๑๔
รูปที่ ๕.๑๖ แสดงโครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม	๕-๑๔
รูปที่ ๕.๑๗ รูปตัดบริเวณทางเดินลอยฟ้า	๕-๑๕
รูปที่ ๕.๑๘ แสดงรายละเอียด Street Furniture	๕-๑๕
รูปที่ ๕.๑๙ แสดงโครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม	๕-๑๕
รูปที่ ๕.๑๒๐ แสดงผังขยายพื้นที่ผสมผสาน	๕-๑๖
รูปที่ ๕.๑๒๑ แสดงโครงการปรับปรุงสวนสาธารณะ	๕-๑๖
รูปที่ ๕.๑๒๒ แสดงรูปตัดบริเวณสวนสาธารณะ	๕-๑๗
รูปที่ ๕.๑๒๓ แสดงโครงการพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	๕-๑๗
รูปที่ ๕.๑๒๔ แสดงรูปแบบแนวคิดอาคาร	๕-๑๗
รูปที่ ๕.๑๒๕ แสดงผังขยายพื้นที่ผสมผสาน	๕-๑๘
รูปที่ ๕.๑๒๖ แสดงโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสวนสาธารณะ	๕-๑๘
รูปที่ ๕.๑๒๗ แสดงแนวคิดรูปแบบอาคาร	๕-๑๙
รูปที่ ๕.๑๒๘ แสดงโครงการพัฒนาด้านพื้นที่ผสมผสาน	๕-๑๙
รูปที่ ๕.๑๒๙ แสดงผังขยายพื้นที่ผสมผสาน	๕-๒๐
รูปที่ ๕.๓๐ แสดงโครงการบริการกลุ่มชาวต่างชาติ	๕-๒๐
รูปที่ ๕.๓๑ แสดงผังขยายพื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม	๕-๒๑
รูปที่ ๕.๓๒ แสดงโครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตะวันออกกลาง	๕-๒๑
รูปที่ ๕.๓๓ แสดงผังขยายพื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม	๕-๒๒
รูปที่ ๕.๓๔ แสดงโครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเกาหลี	๕-๒๒
รูปที่ ๕.๓๕ แสดงรูปแบบ Street Furniture	๕-๒๓

สารบัญรูปภาพ(ต่อ)

	หน้า
รูปที่ ๕.๓๖ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน	๕-๒๔
รูปที่ ๕.๓๗ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน	๕-๒๔
รูปที่ ๕.๓๘ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน	๕-๒๕
รูปที่ ๕.๓๙ แสดงรูปแบบ Street Furniture	๕-๒๕
รูปที่ ๕.๔๐ แสดงผังขยายพื้นที่อยู่อาศัย	๕-๒๖
รูปที่ ๕.๔๑ แสดงโครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัย	๕-๒๖
รูปที่ ๕.๔๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๒๗
รูปที่ ๕.๔๓ ทิศนียภาพมุมสูง	๕-๒๘



## สารบัญแนพื้นที่

	หน้า
แผนที่ ๑.๑ แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๑-๔
แผนที่ ๑.๒ แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ	๑-๖
แผนที่ ๓.๑ แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๒
แผนที่ ๓.๒ แสดงระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๕
แผนที่ ๓.๓ แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๗
แผนที่ ๓.๔ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๘
แผนที่ ๓.๕ แสดงโครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๐
แผนที่ ๓.๖ แสดงสถานีรถไฟและท่าเรือ	๓-๑๑
แผนที่ ๓.๗ แสดงสถานศึกษา	๓-๑๒
แผนที่ ๓.๘ แสดงสถานพยาบาล	๓-๑๓
แผนที่ ๓.๙ แสดงสถานีตำรวจ	๓-๑๔
แผนที่ ๓.๑๐ แสดงสวนสาธารณะ	๓-๑๕
แผนที่ ๓.๑๑ แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๑๖
แผนที่ ๓.๑๒ แสดงการสัญจรพื้นที่โครงการ	๓-๑๗
แผนที่ ๓.๑๓ แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๑๘
แผนที่ ๓.๑๔ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๑๙
แผนที่ ๓.๑๕ แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๒๐
แผนที่ ๓.๑๖ แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๓-๒๑
แผนที่ ๓.๑๗ แสดงโครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๒๒
แผนที่ ๓.๑๘ แสดงพื้นที่ว่างและมวลอาคาร	๓-๒๓
แผนที่ ๓.๑๙ แสดงความสูงอาคาร	๓-๒๔
แผนที่ ๓.๒๐ แสดงกิจกรรมช่วงเวลาเช้า	๓-๒๕
แผนที่ ๓.๒๑ แสดงกิจกรรมช่วงเวลากลางวัน	๓-๒๖
แผนที่ ๓.๒๒ แสดงกิจกรรมช่วงเวลากลางคืน	๓-๒๗
แผนที่ ๔.๑ แสดงวิเคราะห์ จุดแข็ง	๔-๓
แผนที่ ๔.๒ แสดงวิเคราะห์ จุดอ่อน	๔-๕
แผนที่ ๔.๓ แสดงวิเคราะห์ โอกาส	๔-๗
แผนที่ ๔.๔ แสดงวิเคราะห์ ภัยคุกคาม	๔-๙
แผนที่ ๕.๑ แสดงแนวคิดในการออกแบบ	๕-๑
แผนที่ ๕.๒ แสดงระบบโครงข่ายการสัญจร	๕-๒
แผนที่ ๕.๓ แสดงพื้นที่ว่างและมวลอาคาร	๕-๓

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนา ตังอยู่ในเขตการปกครองของสำนักงานเขตวัฒนา และสำนักงานเขตคลองเตย มีบริบทของพื้นที่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัย ต่อมาเริ่มมีการพัฒนาอาคารเป็นตึกแถวเพื่อการค้า และเมื่อมีการสร้างรถไฟฟ้า(BTS) ทำให้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารสำนักงาน และที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้ปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนา มีความหนาแน่น ทั้งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และแหล่งงาน เนื่องจากเป็นจุดบรรจบกันของถนนหลัก ๓ สาย คือ ถนนโศภณตริ ถนนรัชดาภิเษก และ ถนนสุขุมวิท ทำให้ชอกชอยเส้นทางต่างๆ สามารถไปยังย่านสำคัญทั่วกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก ตามมาด้วยการเป็นศูนย์เชื่อมการเดินทางของรถไฟฟ้าสองสายทั้งระบบรถไฟฟ้า(BTS) รถไฟใต้ดิน(MRT)

ในปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและนา ถือเป็นย่านที่เป็นหัวใจหลักของกรุงเทพมหานคร คือศูนย์กลางการคมนาคมหลักจุดหนึ่งของเมืองหลวง ซึ่งเป็นสี่แยกหลักใจกลางกรุงเทพมหานครรวมของการคมนาคมอันทันสมัยสะดวกสบายหลากหลายรูปแบบ ที่ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเลือกพักอาศัยและทำงานอยู่บริเวณนี้ ในพื้นที่มีอาคารสำนักงานทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ และในอนาคตพื้นที่บริเวณแยกโศก-เพชรบุรียังจะเป็นจุดเชื่อมโยงของพื้นที่ธุรกิจ(CBD) ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการเข้ามาใช้งานในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งในพื้นที่ยังมีที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นในพื้นที่อีกมากมาย และมีกลุ่มผู้ใช้งานที่หลากหลาย เนื่องจากบริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาเป็นย่านธุรกิจในระดับนานาชาติ ซึ่งมีสำนักงาน ที่อยู่อาศัยและโรงแรมรองรับกลุ่มชาวต่างชาติ ส่งผลให้พื้นที่มีการอยู่อาศัยที่หนาแน่น ทำให้พื้นที่นี้มีการพัฒนารูปแบบการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ มีทั้งระบบรถไฟฟ้า(BTS) รถไฟใต้ดิน(MRT) นอกจากนี้ ๒ ระบบนี้ยังสามารถให้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ได้ คือ เรือโดยสารและรถไฟฟ้า Airport link เพื่อรองรับการใช้งานของพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางแห่งการเชื่อมต่อ โดยกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรภายนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำงานภายในพื้นที่ จึงทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนา มีการพัฒนาการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ โดยแผนพัฒนาราชการของเขตวัฒนา และเขตคลองเตย กำหนดยุทธศาสตร์ให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอต่อพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่เป็นแหล่งธุรกิจและพาณิชยกรรมที่หนาแน่น ให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกคน โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพตามข้อกำหนดของกรุงเทพมหานคร แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๗๕

บริบทพื้นที่ของบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา ที่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัย ต่อมาเมื่อมีการเข้าถึงของรถไฟฟ้า(BTS) ที่ถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักในปัจจุบัน ทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาเกิดการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานรถไฟฟ้า(BTS) ทำให้จากเดิมเป็นเพียงพื้นที่อยู่อาศัย กลายเป็นพื้นที่ผสมผสานทางด้านพาณิชยกรรม แหล่งงาน และอาคารพักอาศัย ประเภทคอนโดมิเนียมมากขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยแนวราบ เช่น บ้านเดี่ยวหายไป ส่วนในปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาถือเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นทางด้านพาณิชยกรรมและแหล่งงานที่ค่อนข้างสูง รวมไปถึงกลุ่มคนที่มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติทำให้มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมในพื้นที่

## ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

### ๑.๒.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑.๒.๑.๑ เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนาเนาให้เต็มศักยภาพของการพัฒนาในพื้นที่โครงการ

๑.๒.๑.๒ เพื่อทำการออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีจุดเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคม พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

๑.๒.๑.๓ เพื่อทำการออกแบบการพัฒนาพื้นที่รองรับการสัญจรที่จะเข้าถึงพื้นที่โครงการและชี้้นำการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

๑.๒.๑.๔ เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจบริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนาเนา เพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่

๑.๒.๑.๕ เพื่อวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนความต้องการในอนาคตของบริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนาเนา

๑.๒.๑.๖ เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เป็นไปได้และสามารถดำเนินการในอนาคต



### ๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

#### ๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

##### ๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

พื้นที่เขตวัฒนาและเขตคลองเตย ตั้งอยู่บริเวณทางทิศเหนือของถนนสุขุมวิท ช่วงตอนต้นของถนนสุขุมวิท โดยมีขอบเขตของพื้นที่ศึกษาดังนี้

ทิศเหนือ จรดทางรถไฟสายตะวันออก

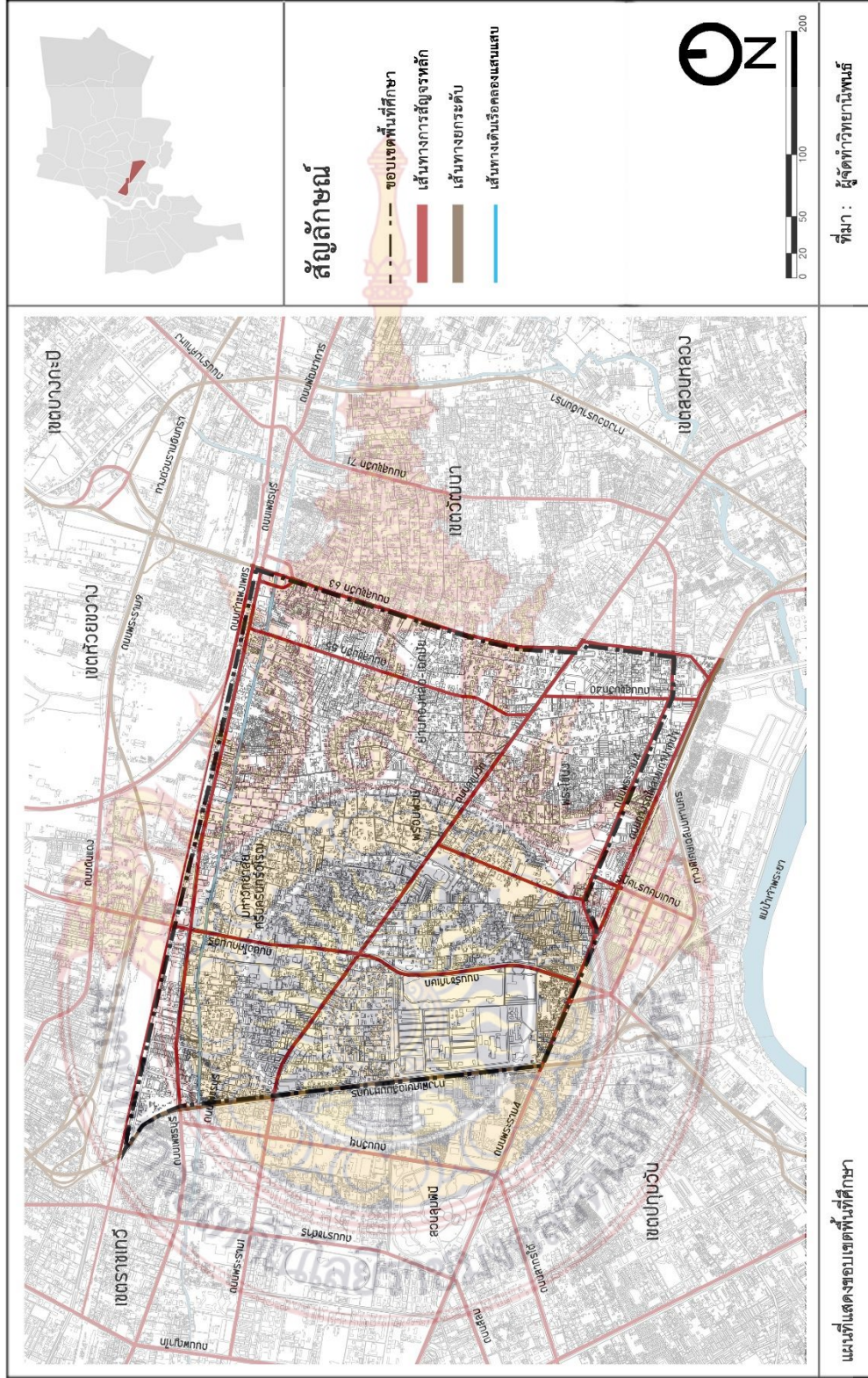
ทิศใต้ จรดถนนพระราม ๔

ทิศตะวันออก จรดถนนสุขุมวิท ๖๓ และสุขุมวิท ๔๒

ทิศตะวันตก จรดทางพิเศษเฉลิมมหานคร

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่รวมประมาณ ๑๕.๖๕ ตารางกิโลเมตร (๙,๗๘๑ ไร่)





แผนที่ ๑.๑ แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : จากการศึกษของผู้วิจัย

## ๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดโศกและสถานีรถไฟฟ้านานา ซึ่งเป็นย่านศูนย์คมนาคมและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญ โดยมีขอบเขตของพื้นที่โครงการดังนี้

ทิศเหนือ จรดซอยสุขุมวิท ๑๑ และซอยร่วมใจ

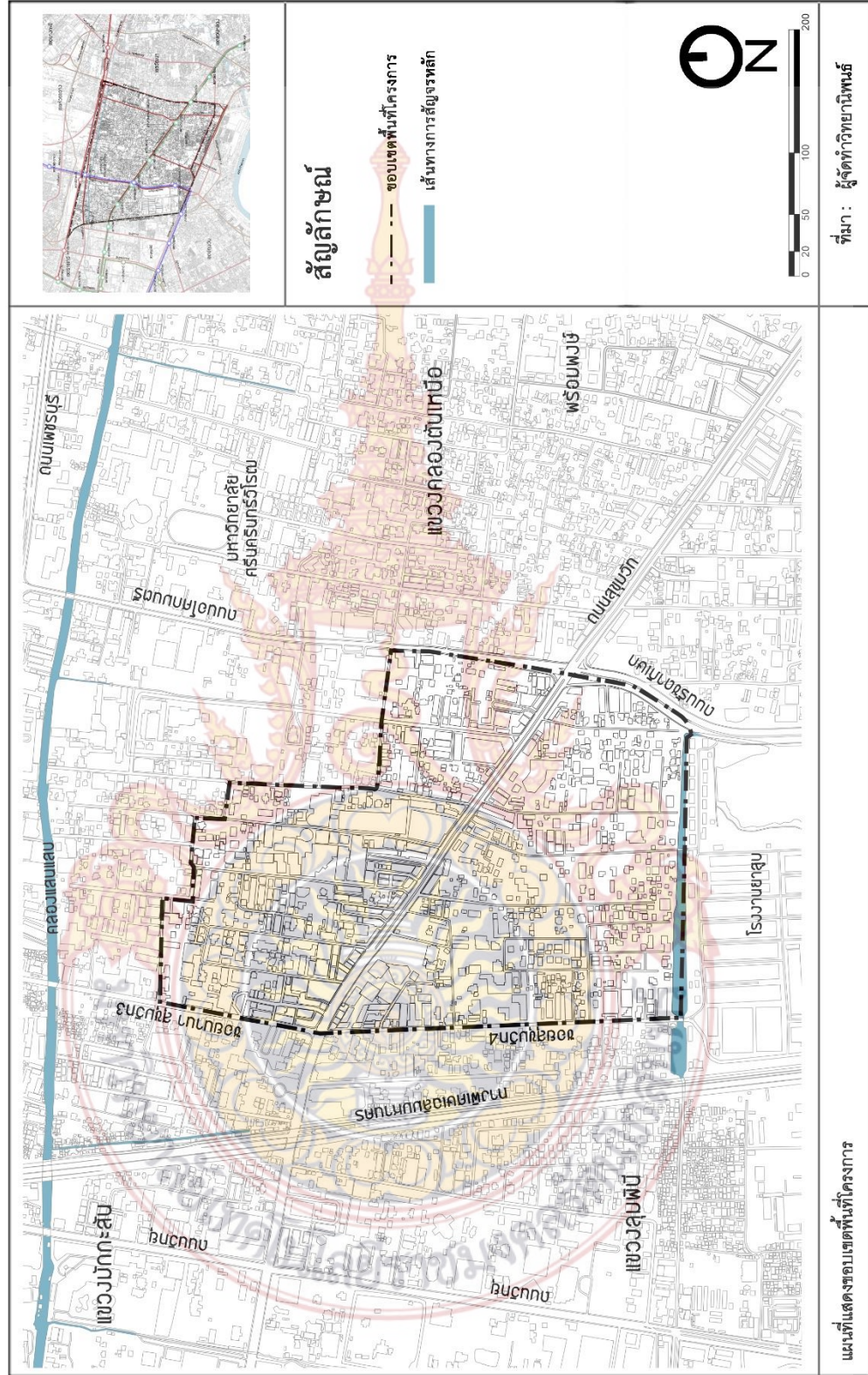
ทิศใต้ จรดเลียบบคลองระบายน้ำ

ทิศตะวันออก จรดถนนอโศกมนตรี

ทิศตะวันตก จรดซอยสุขุมวิท ๓ และซอยสุขุมวิท ๔

พื้นที่โครงการที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่รวมประมาณ ๐.๘๙ ตารางกิโลเมตร (๕๙๓.๗ ไร่)





แผนที่ ๑.๒ แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาข้อมูลด้านธุรกิจพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย ความเป็นอยู่ และลักษณะทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ

๑.๓.๒.๒ ศึกษาบทบาทปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของพื้นที่

๑.๓.๒.๓ ศึกษาลักษณะทางสังคม รูปแบบวิถีชีวิต ลักษณะการค้าและเศรษฐกิจในพื้นที่

๑.๓.๒.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ ด้านที่อยู่อาศัย เศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อมและ ระบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

๑.๓.๒.๕ จัดทำรายละเอียด / เสนอแนวทางในการพัฒนาธุรกิจ พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย บริเวณสถานีอโศกและสถานีนา

๑.๓.๒.๖ ดำเนินการออกแบบการพัฒนาพื้นที่ให้ครอบคลุมเนื้อหาทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเป็นไปได้

### ๑.๔ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสม และความเป็นไปได้ของโครงการ

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่บริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนา

๑.๔.๓ ศึกษาและรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและระดับพื้นที่โครงการ จำแนกได้ ๒ ระดับคือ

๑.๔.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม แผนนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ ศึกษาประวัติศาสตร์และความเป็นมาของพื้นที่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

๑.๔.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง อื่นๆ ตลอดจนความต้องการในอนาคตของพื้นที่บริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนา

๑.๔.๕ ประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมในการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีอโศกและสถานีนา

๑.๔.๖ วางผังแม่บท จัดทำงานออกแบบทางกายภาพ (ได้แก่ แผนผัง รูปตัด ทัศนียภาพ) แบบขยายส่วนสำคัญ หุ่นจำลอง และรายละเอียดประกอบแบบ

๑.๔.๗ สรุปการศึกษา นำเสนอผลสรุปแผนงาน ขั้นตอนและผลการออกแบบพร้อมทั้งข้อเสนอแนะในการศึกษา เพื่อประเมินผลการศึกษา แนวทางการออกแบบการดำเนินโครงการ และจัดทำรายงานต่อไป

## ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ นำข้อมูลของพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา สร้างความภูมิใจให้กับคนในพื้นที่

๑.๕.๒ นำผลงานออกแบบโครงการที่เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา เข้าสู่การพิจารณาทางเลือกของเอกชนและภาครัฐ

๑.๕.๓ แสดงรูปแบบกิจกรรมด้านศูนย์กลางการคมนาคมและจุดเชื่อมต่อ ด้านธุรกิจและพาณิชยกรรม ที่ต่อเนื่องในระยะการเดินเท้ากับระบบขนส่งระหว่างพื้นที่/อาคาร/พื้นที่ว่าง เพื่อประหยัดพลังงานและลดภาวะโลกร้อน

๑.๕.๔ ได้แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา ที่เหมาะสมกับรูปแบบกิจกรรมในพื้นที่และเพิ่มการใช้งานพื้นที่ภายในให้เต็มศักยภาพของพื้นที่

๑.๕.๕ ได้แนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะปัญหาและศักยภาพใกล้เคียงกัน

๑.๕.๖ ส่งเสริมบทบาทหลักของพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา ให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมและแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

๑.๕.๗ ผลศึกษาและผลงานสามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีโศกและสถานีนาา ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

## ๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ การพัฒนา คือ การใช้แนวความคิดทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์ เข้ามาแก้ไขปัญหา และเพิ่มศักยภาพของพื้นที่นั้นๆ ให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๑.๖.๒ รอบสถานีรถไฟฟ้าโศกและนาา คือ พื้นที่บริเวณข้างเคียงสถานีรถไฟฟ้า ที่มีความสัมพันธ์กันในด้านใดด้านหนึ่ง เช่น การเชื่อมต่อกันของโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมต่อกันของชุมชนเมือง การเชื่อมต่อกันของสังคมวัฒนธรรม เป็นต้น โดยโศกและนาา คือ ย่านที่มีแหล่งงาน อาคารสำนักงานใหญ่ แหล่งที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลาย และแหล่งพาณิชยกรรม

## บทที่ ๒

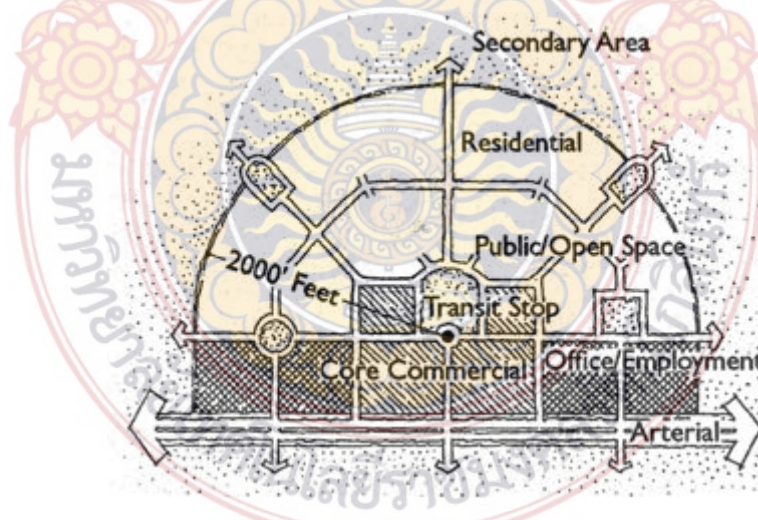
### แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากบริบทพื้นที่ของบริเวณรอบสถานีสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา ที่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัยระดับกลางต่อมาเมื่อมีการเข้าถึงของรถไฟฟ้า(BTS) ทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนาโดยบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา มีการพัฒนาพาณิชยกรรม แหล่งงาน และที่อยู่อาศัย โดยมีการพัฒนาตามแนวคิดที่เหมาะสมกับพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้างานี้

๑. แนวคิด การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Oriented Development)
๒. แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนการใช้พื้นที่กิจกรรม (Transit Development Zone)

#### ๒.๑ แนวคิด การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Oriented Development)

แนวความคิดการพัฒนาเมืองโดยเน้นระบบการสัญจร (TOD / Transit-Oriented Development) เป็นแนวคิดของ ปีเตอร์ คาลโทรล (Peter Calthorpe) สถาปนิกและนักผังเมืองชาวอเมริกัน ในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ โดยพยายามส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากต้องการให้พื้นที่เมืองกระชับมากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ในการเดินทาง ส่งเสริมให้ใช้การเดินเท้าเป็นหลัก และใช้การขนส่งมวลชนในการเดินทางเชื่อมต่อกันในแต่ละเมืองมีหลักการ ดังนี้



รูปที่ ๒.๑ แสดงแนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Oriented Development)  
ที่มา : [http://www.cuurp.org/B\\_resource/B\\_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf](http://www.cuurp.org/B_resource/B_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf)

สืบค้นวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๑) Relationship to Transit and Circulation: พื้นที่ของเมืองจะต้องมีตำแหน่งที่สัมพันธ์กับการเดินเท้าภายในเวลา ๑๐ นาทีที่จะไปสู่จุดขึ้นลงระบบขนส่งการคมนาคมต่างๆ

๒) Mix of Uses: ความหลากหลายของการใช้พื้นที่ในชุมชนรวมถึงความหลากหลายในด้านรูปแบบ ราคา และลักษณะของอาคารที่พักอาศัย ซึ่งเชื่อมกับพื้นที่สาธารณะ ขนาดใหญ่และยังมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบของหน่วยชุมชนอีกด้วย

๓) Street and Circulation System: ระบบของถนนหนทางควรมีระเบียบแบบแผนที่ชัดเจนจดจำได้รวมถึงความสัมพันธ์กันภายในชุมชน จุดขึ้นลงระบบขนส่ง ย่านการค้า โรงเรียนและสวนสาธารณะถนนหนทางนั้นจะต้องมีชีวิตชีวา

๔) General Design Criteria: องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมต่างๆของอาคารในชุมชน จะต้องสัมพันธ์กับถนนหนทางและทางเท้า ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงทางขอบเขตด้านพื้นที่สาธารณะ ของชุมชน รวมถึงการให้ความสำคัญกับสัดส่วนมนุษย์

จากแนวความคิดดังกล่าวการพัฒนาพื้นที่รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร จะส่งผลให้ชุมชนและระบบเศรษฐกิจเกิดการพัฒนาโดยรวม ดังต่อไปนี้

๑) เมืองจะได้เตรียมการและจัดหาที่อยู่อาศัยและระบบการสัญจรที่หลากหลาย (Provides Housing and Mobility Choices) แก่ประชาชน

๒) ช่วยยกระดับคุณภาพของสภาพแวดล้อม (Improves Environmental Performance)

๓) ประหยัดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Results in Infrastructure Cost Saving) โดยการใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันระหว่างชุมชนและระบบขนส่งมวลชน

๔) สนับสนุนการมีสุขภาพและวิถีชีวิตที่ดี (Helps Support Healthy Lifestyles) โดยการอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนแบบกระชับซึ่งใช้ทางเดินเป็นระบบการสัญจรเชื่อมต่อหลักภายใน ชุมชน

๕) สร้างความแข็งแกร่งให้ กับระบบการขนส่งมวลชน (Strengthens Transit System) การมีชุมชนหรือย่านที่มีความกระชับขนาดใหญ่ตั้งอยู่รายรอบสถานีจะช่วยให้ปริมาณการเดินทางของประชาชนมีเสถียรภาพ

๖) สร้างมูลค่าให้เกิดอย่างถาวร (Create Lasting Values) ทั้งต่อชุมชนและสถานี อันได้แก่ มูลค่าทางสังคมที่เกิดจากความสัมพันธ์ของสมาชิกภายในชุมชน และมูลค่าทาง เศรษฐกิจที่เกิดจากใช้สอยของประชาชนในพื้นที่ พาณิชยกรรมบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

๗) ลดภาวะโลกร้อน (Reduces Greenhouse Gas Emissions) การเติบโตของ ระบบขนส่งมวลชนหมายถึงการลดลงของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึงการลดภาระการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงและการระบายอากาศพิษจากการขับซี ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของระบบขนส่งมวลชนจึง ถือเป็น การลดภาวะโลกร้อนในทางตรง



## ๒.๒ แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone)

แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (TDZ / Transit Development Zone) เริ่มมาจากองค์กร Royal Institution of Chartered Surveyors หรือ RICS ของประเทศอังกฤษ โดยที่มุ่งเน้นการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยเฉพาะ ซึ่งในแนวคิด TDZ นั้นให้ความสำคัญกับพื้นที่รอบ ๆ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยพยายามเพิ่มความหนาแน่นของจำนวนประชากรโดยรอบพื้นที่ ซึ่งในประเทศอังกฤษส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเก่าซึ่งมีบริบทหรืออาคารอยู่หนาแน่นแต่ขาดการพัฒนาให้เข้ากับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยองค์ประกอบที่สำคัญของแนวคิดในการพัฒนา คือ

- ๑) โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการสัญจรโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
- ๒) การใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างผสมผสานหรือความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ๓) การเชื่อมโยงของบริเวณต่าง ๆ รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร สรุปแนวความคิดนี้คือการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีนั้นต้องมีความหนาแน่นที่เพิ่มมากขึ้นและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานในพื้นที่ และตั้งอยู่บริเวณที่มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่เป็นชุมชนเมืองในปัจจุบัน โดยที่เน้นในเรื่องของการเข้าถึงการเชื่อมโยงและการรวมตัวของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ตารางที่ ๒.๑ เปรียบเทียบระหว่างแนวความคิด TOD และ TDZ

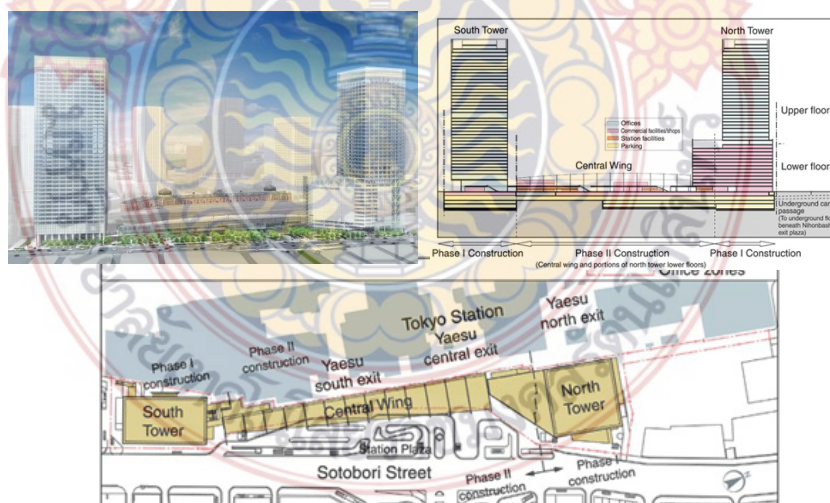
องค์ประกอบ	TOD	TDZ
ความหนาแน่น	ความหนาแน่นสูงและต่ำ ระบบขนส่งสาธารณะพื้นฐาน	ความหนาแน่นสูง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ
การใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน	การพัฒนาในแนวราบ จำเป็นต้องขยายพื้นที่พัฒนา	การพัฒนาในแนวตั้ง พัฒนาในพื้นที่จำกัด
ที่ตั้งและขนาดของการใช้ประโยชน์พื้นที่	ระยะเวลาเดินเท้า ๕-๑๐ นาที รัศมีในการพัฒนา ๔๐๐ เมตร พัฒนาในชุมชนใหม่ที่ตั้งบริเวณนอกชุมชนเมือง	ระยะเวลาเดินเท้า ๕-๑๐ นาที รัศมีในการพัฒนา ๔๐๐ เมตร พัฒนาในชุมชนเมืองปัจจุบันที่ตั้งภายในชุมชนเมือง
โครงสร้างพื้นฐานด้านการสัญจร	ระบบโครงข่ายถนน และระบบโครงสร้างขนส่งสาธารณะ	ระบบโครงสร้างขนส่งมวลชนสาธารณะ
การเชื่อมโยงบริเวณต่างๆ	การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก ยังเกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์	การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก การใช้รถยนต์น้อยมาก

ที่มา : [http://www.cuurp.org/B\\_resource/B\\_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf](http://www.cuurp.org/B_resource/B_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf) สืบค้นวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

## ๒.๓ กรณีศึกษา

### ๒.๓.๑ Tokyo Station Yaesu Development Project

เป็นโครงการที่มีเป้าหมายเพื่อสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้กับเมืองโตเกียว บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟโตเกียวได้รับการกำหนดพื้นที่สำหรับการพัฒนาเมืองระดับนานาชาติ โดยออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ด้านธุรกิจการค้าและการแลกเปลี่ยนระหว่างพื้นที่ Yaesu ด้านสถานีโตเกียว ซึ่งโครงการจะพัฒนาควบคู่ไปกับพื้นที่ Yaesu station plaza โดยทั้ง ๒ พื้นที่จะเป็นการ Renewed Development ที่คำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ ซึ่ง Tokyo Station เป็นจุดการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของโตเกียว โดยโครงการนี้เป็นการออกแบบ Station Plaza เป็นจุดการเปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่ง ทั้งระบบราง ระบบขนส่งมวลชนและทางรถยนต์ และมีพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างตำแหน่งที่ตั้งสถานีจุดของแต่ละระบบการขนส่ง เพื่อสร้างศักยภาพของการใช้งาน และการจัดการพื้นที่และระบบการสัญจรของคน ประกอบกับการมีพื้นที่จอดรถที่รองรับการใช้งานของคนที่มาใช้งานในพื้นที่ โดยมีการใช้งานแต่ละประเภทภายในอาคารอย่างเต็มประสิทธิภาพของอาคารและพื้นที่โดยรอบ และมีการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ อาคาร และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยสามารถใช้การเดินเท้าในการเชื่อมต่อกันระหว่างระบบขนส่ง ระบบการสัญจรของคน และการออกแบบพัฒนาพื้นที่ที่ตอบสนองกับการใช้งานและศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งโครงการนี้สามารถนำมาเป็นกรณีศึกษาในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ด้านธุรกิจและเศรษฐกิจของเมือง ประกอบกับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมือง ซึ่งมีรูปแบบการใช้งานของพื้นที่ อาคารที่หลากหลาย และการเชื่อมต่อของระบบต่างๆที่เกิดความต่อเนื่องกันของทุกระบบและครอบคลุมการใช้งานของพื้นที่และพื้นที่ข้างเคียง



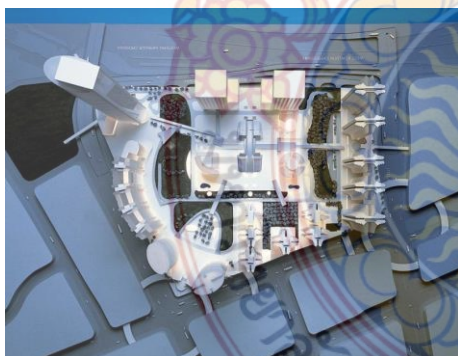
รูปที่ ๒.๒ แสดงโครงการ Tokyo Station Yaesu

ที่มา : <http://www.jreast.co.jp/e/press/๒๐๐๔๐๙๐๓/> สืบค้นวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

### ๒.๓.๒ Kowloon Station, Hong Kong

สถานีเกาลูน ถือได้ว่าเป็นสถานีใจกลางย่านการค้าของพื้นที่ในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง สาธารณรัฐประชาชน สถานีเกาลูนนั้นเป็นสถานีที่เป็นจุดตัดของ Mass Transit Railway (MTR) ที่สำคัญ ของฮ่องกงคือรถไฟสายสีส้ม Tung Chung Line และรถไฟสายสีเขียว Airport Express ซึ่งมีการใช้งานของผู้โดยสารกว่า ๑๐,๐๐๐ คน/วัน ซึ่งถือได้ว่าเป็นความพลุกพล่านของผู้คนในย่านที่ถือว่าเป็นหัวใจของเมือง โดยทั้งนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง ประเภทต่างๆ ทั้งระบบรางและรถโดยสารประจำทาง มีบริการ Shuttle Bus สำหรับนักท่องเที่ยวสู่โรงแรมชั้นนำในย่าน Tsim Sha Tsui และ Yau Ma Tei เป็น ศูนย์รวมระบบคมนาคมและจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคม เนื่องจากใกล้สถานีรถไฟโดยสารและสถานีรถไฟ สายสีแดง Tsuen Wan Line บนถนน Jordan ทั้งนี้ผู้คนยังสามารถสัญจรระหว่างสถานีและพื้นที่ พาณิชยกรรมโดยรอบด้วยทางเชื่อมต่อชั้นใต้ดินระหว่างอาคารและบันไดเลื่อน

โดยทั้งนี้สถานีเกาลูนนั้นได้ดำเนินการ ภายใต้นโยบายการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone) ความหมายโดยสรุป ของแนวความคิดนี้คือ การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการ สัญจรที่ตื้นนั้นต้องการความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้น มีการใช้ ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานในพื้นที่และตั้งอยู่บริเวณที่ มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่เป็น ชุมชนเมืองในปัจจุบัน



รูปที่ ๒.๓ แสดงสถานีเกาลูน

ที่มา : <http://www.farrells.com/projects/kowloon-station-masterplan/>

## สรุปบทที่ ๒

สรุปแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าสถานีโตเกียวและสถานีนานา มีแนวคิดที่จะพัฒนาพื้นที่และกรณีศึกษา ดังนี้

### ๑. แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone)

โดยแนวความคิดจะพยายามให้ความสำคัญกับการเดินเท้า การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทาง เป็นแนวทางของการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสานและสามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกันโดยใช้การเดินเท้า

### ๒. แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone)

โดยแนวความคิดนี้จะเน้นถึงความสำคัญของบริเวณรอบๆจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เน้นความหนาแน่นของประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน ขนาดของพื้นที่ที่เหมาะสมแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านการสัญจร การเชื่อมโยงของบริเวณต่างๆ รอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมไปถึงการรวมตัวของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่

### ๓. กรณีศึกษา Tokyo Station Yaesu Development Project

โดยออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ด้านธุรกิจการค้าและการแลกเปลี่ยนระหว่างพื้นที่ Yaesu ด้านสถานีโตเกียว ซึ่งโครงการจะพัฒนาควบคู่ไปกับพื้นที่ Yaesu station plaza โดยทั้ง ๒ พื้นที่จะเป็นการ Renewed Development คำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ ซึ่ง Tokyo Station เป็นจุดการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของโตเกียว โดยโครงการนี้เป็นการออกแบบ Station Plaza เป็นจุดการเปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่ง ทั้งระบบราง ระบบขนส่งมวลชนและทางรถยนต์ และมีพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างตำแหน่งที่ตั้งสถานีจอดของแต่ละระบบการขนส่ง เพื่อสร้างศักยภาพของการใช้งาน และการจัดการพื้นที่และระบบการสัญจรของคน ประกอบกับการมีพื้นที่จอดรถที่รองรับการใช้งานของคนที่มาใช้งานในพื้นที่

### ๔. กรณีศึกษา Kowloon Station, Hong Kong

โดยการออกแบบสถานีเกาลูนนั้นดำเนินการภายใต้แนวความคิดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Development Zone) โดยสรุปแนวความคิดนี้คือ การออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ตื้นนั้นต้องการความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานในพื้นที่และตั้งอยู่บริเวณที่มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่เป็นชุมชนเมืองในปัจจุบัน

## บทที่ ๓

### การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑ พื้นที่ศึกษา

##### ๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

##### ๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษากำหนดพื้นที่บริเวณเขตวัฒนาและเขตคลองเตย ซึ่งเป็นพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เมืองชั้นในและพื้นที่เมืองชั้นนอกด้วยถนนสายสำคัญ เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนรัชดา เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ศึกษาอยู่ใกล้จุดขึ้น-ลงทางพิเศษ และทางด่วน ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองชั้นนอกได้เป็นอย่างดี โดยมีขอบเขตของพื้นที่ศึกษาดังนี้

ทิศเหนือ           จรดทางรถไฟสายตะวันออก

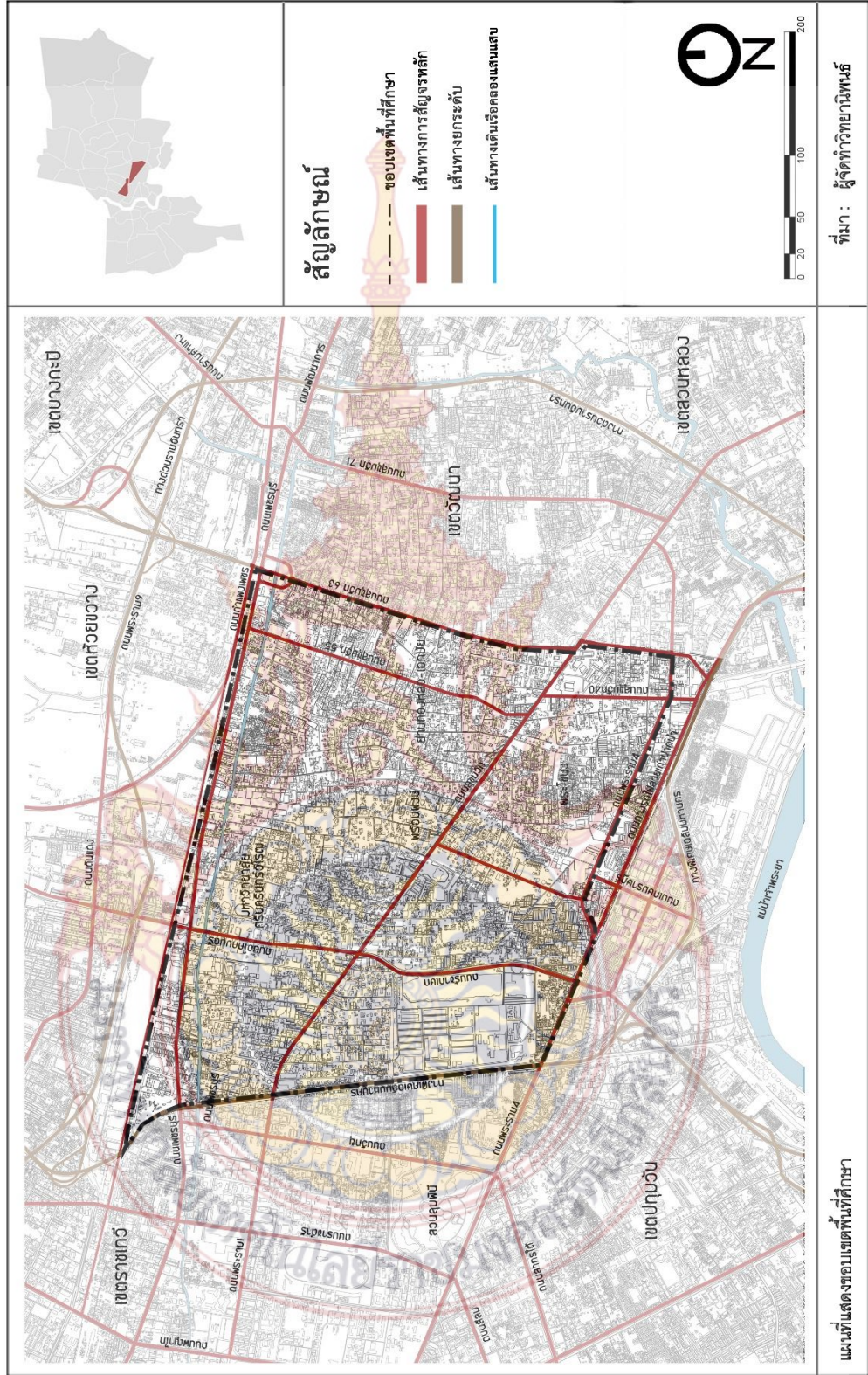
ทิศใต้               จรดถนนพระราม ๔

ทิศตะวันออก       จรดถนนสุขุมวิท ๖๓ และสุขุมวิท ๔๒

ทิศตะวันตก       จรดทางพิเศษเฉลิมมหานคร

โดยครอบคลุมพื้นที่ ๒ เขตการปกครอง ๔ แขวง ได้แก่ แขวงคลองเตย แขวงคลองเตยเหนือ แขวงคลองตัน แขวงคลองตันเหนือ





แผนที่ ๓.๑ แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

#### ๑) การสัญจรทางถนน

เส้นทางคมนาคมที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ มีเส้นทางสายหลัก และทางยกระดับ เป็นโครงข่ายที่เชื่อมทั้งในระดับเมืองและระดับย่านประกอบด้วย

##### (๑) โครงสร้างทางยกระดับ

(๑.๑) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร(สายดินแดง – ท่าเรือ) อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา เป็นถนนที่วางตัวในทิศตะวันตก – ตะวันออก ความกว้าง ๖ ช่องจราจร

##### (๒) ถนนสายประธาน

(๒.๑) ถนนสุขุมวิท ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ สายบางนา-หาดเล็ก เป็นหนึ่งในทางหลวงแผ่นดินสายประธานทั้งสิ้นของประเทศไทย จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนเพลินจิต เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีเส้นทางไปตามชายทะเลภาคตะวันออก และสิ้นสุดที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางยาวทั้งสิ้นประมาณ ๔๘๘ กิโลเมตร กว้าง ๖ ช่องจราจร

##### (๓) ถนนสายหลัก

(๓.๑) ถนนเพชรบุรี อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา เชื่อมต่อถนนพิษณุโลก และถนนพัฒนาการ วางตัวตามแนวทิศตะวันตก – ตะวันออก กว้าง ๖ ช่องจราจร

(๓.๒) ถนนพระรามที่ ๔ อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา เริ่มตั้งแต่ทางแยกหอนมี (แยกจากถนนเจริญกรุง) ข้ามคลองผดุงกรุงเกษมที่สะพานเจริญสวัสดิ์ ผ่านสถานีหัวลำโพง สามย่าน ไปบรรจบถนนสุขุมวิท กว้าง ๘ ช่องจราจร

(๓.๓) ถนนอโศกมนตรี เป็นถนนสายสั้น ๆ ในกรุงเทพมหานคร มีความยาวประมาณ ๑.๓ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่แยกอโศกมนตรีซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนรัชดาภิเษก มุ่งไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดที่แยกอโศก-เพชรบุรีซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนเพชรบุรี ปัจจุบันถนนเส้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของวงแหวนรัชดาภิเษก กว้าง ๔ ช่องจราจร

(๓.๔) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงแหวนรอบในของกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อถนนวงศ์สว่างและถนนอโศกมนตรี กว้าง ๘ ช่องจราจร

##### (๔) ถนนสายรอง

(๔.๑) ถนนสุขุมวิท ซอย ๓ เชื่อมต่อแยกมิตรสัมพันธ์ กับแยกนานา อยู่ในพื้นที่ศึกษา เป็นถนนเลนเดียว กว้าง ๔ ช่องจราจร

(๔.๒) ถนนสุขุมวิท ซอย ๕๕ เชื่อมต่อแยกทองหล่อ กับถนนเพชรบุรี มีความยาวประมาณ ๒.๕ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ศึกษา ขนาด ๖ ช่องจราจร

(๔.๓) ถนนสุขุมวิท ซอย ๖๓ เชื่อมต่อแยกเอมมายใต้ กับถนนประดิษฐ์ธรรมญู สามารถไปเชื่อมต่อกับถนนเพชรบุรี ขนาด ๔ ช่องจราจร

## (๕) ระบบขนส่งรถไฟฟ้า

(๕.๑) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจุดต้นสถานี บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพญาไท ไปถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีทั้งหมด ๙ สถานี เป็นระบบขนส่งรางเดียวในปัจจุบันที่เชื่อมต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้ามาสู่ใจกลางเมือง

(๕.๒) รถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงสถานีนานาชาติถึงสถานีเอกมัย โดยมีระยะทางรวมจาก ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบริง - สมุทรปราการ รวมเป็นระยะทางประมาณ ๒๕ กิโลเมตร ทั้งยังมีส่วนเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินและแอร์พอร์ตลิงค์

(๕.๓) รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินหรือรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล วิ่งจากสถานีบางซื่อ - หัวลำโพง เป็นสถานีใต้ดินทั้งโครงการ มีสถานีในพื้นที่ศึกษา ๔ สถานี ได้แก่ สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีคลองเตย เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ที่สถานีอโศก

## (๖) ระบบทางเดินเรือ

(๖.๑) ท่าเรือโดยสารตลอดคลองแสนแสบ โดยมีท่าเรืออยู่ภายในพื้นที่ศึกษา ๘ ท่าเรือด้วยกัน ประกอบด้วย

(๖.๑.๑) นานาเหนือ

(๖.๑.๒) สะพานอโศก

(๖.๑.๓) ท่าเรือ มศว.ประสานมิตร

(๖.๑.๔) อิตัลไทยทาวเวอร์

(๖.๑.๕) สุเหร่าบ้านดอน

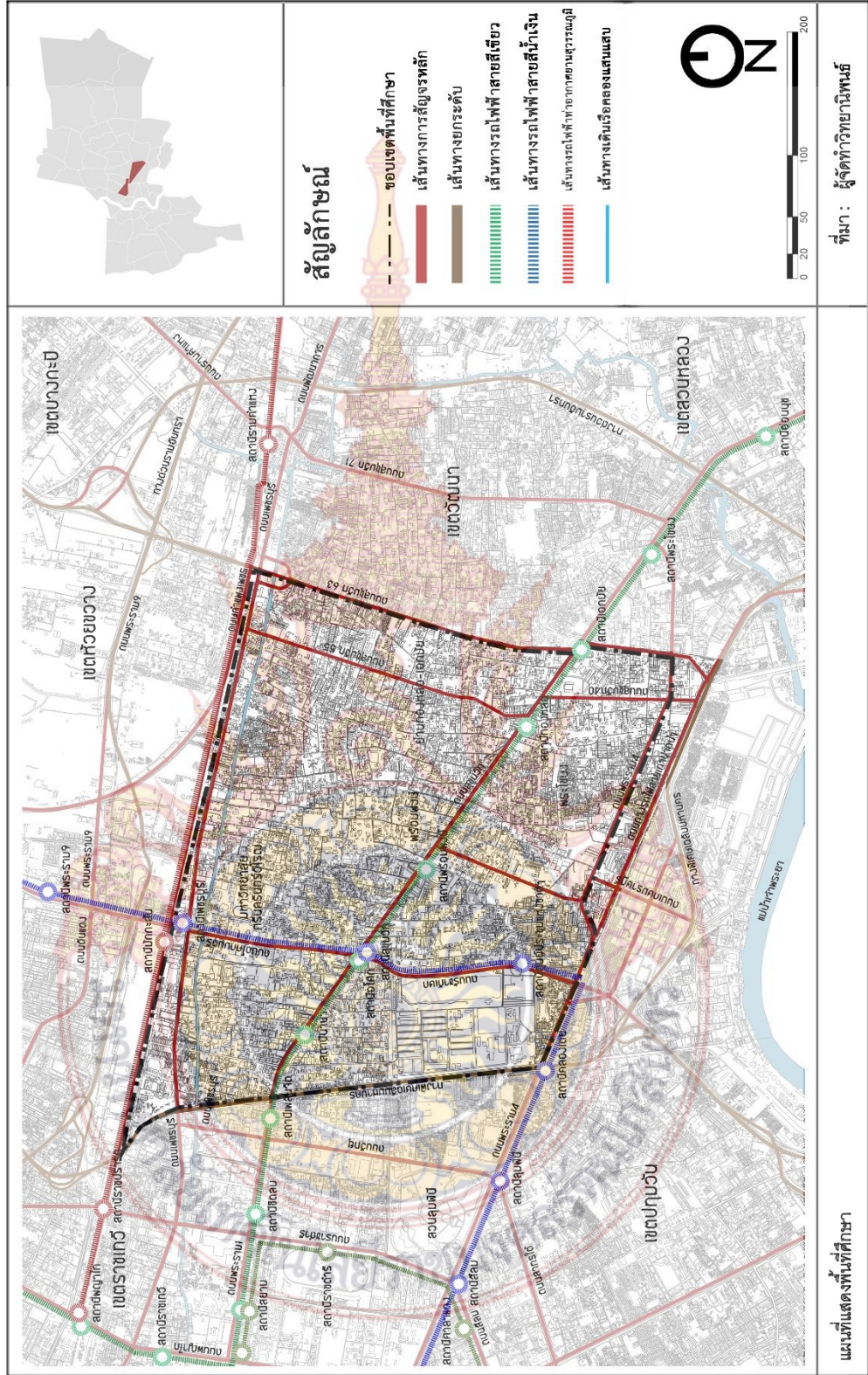
(๖.๑.๖) วัดใหม่ช่องลม

(๖.๑.๗) ทองหล่อ

(๖.๑.๘) ท่าเรือชาญอิสระ







แผนที่ ๓.๒ แสดงระบบโครงข่ายการสัญจร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

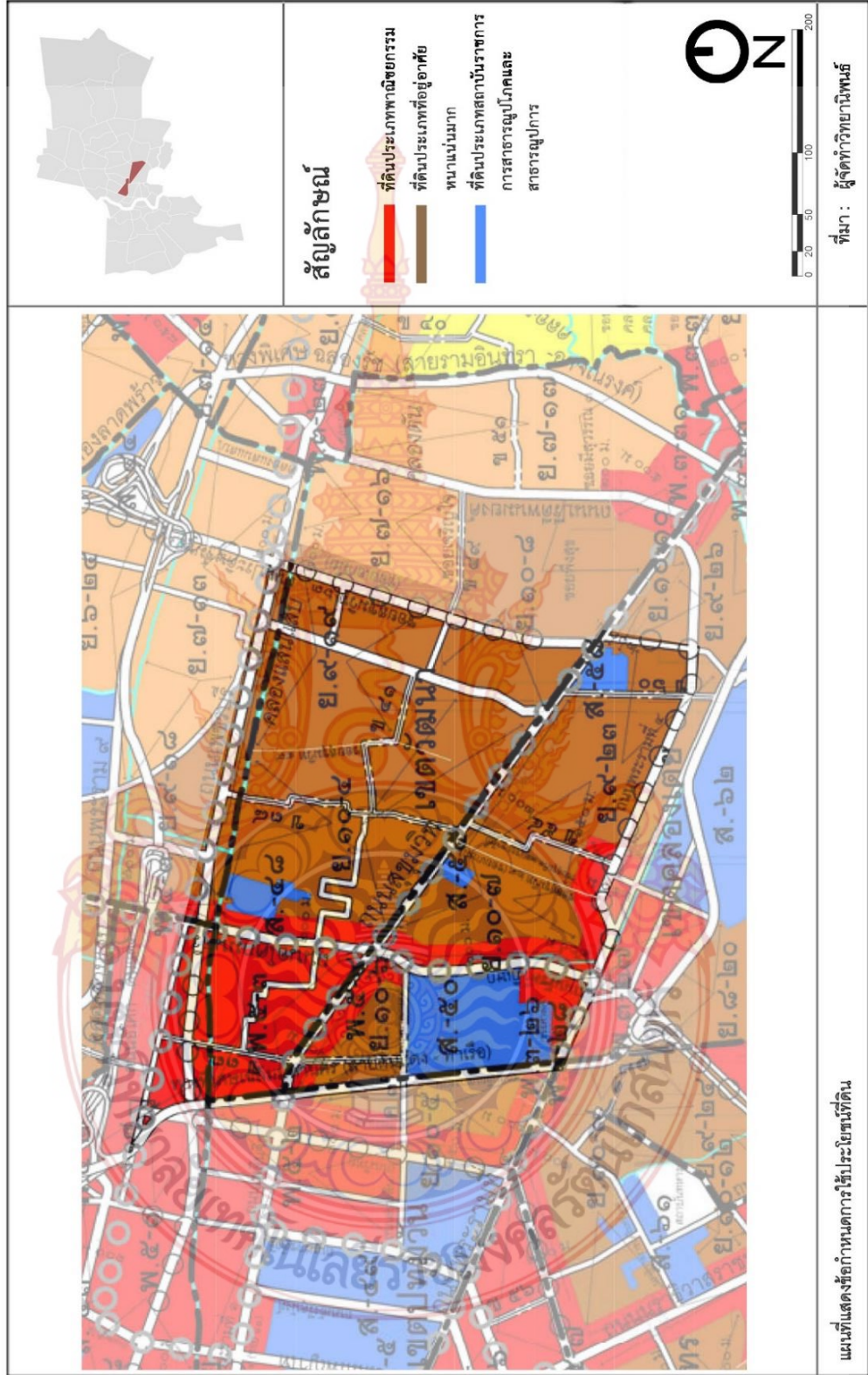
### ๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกภูกระทรง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖

- ๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย.๙ , ย.๑๐ กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล
- ๒) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.๕ กำหนดไว้เป็นสีแดง
- ๔) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ส.๔๘, ส.๕๐, ส.๕๔, ส.๕๘ กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน

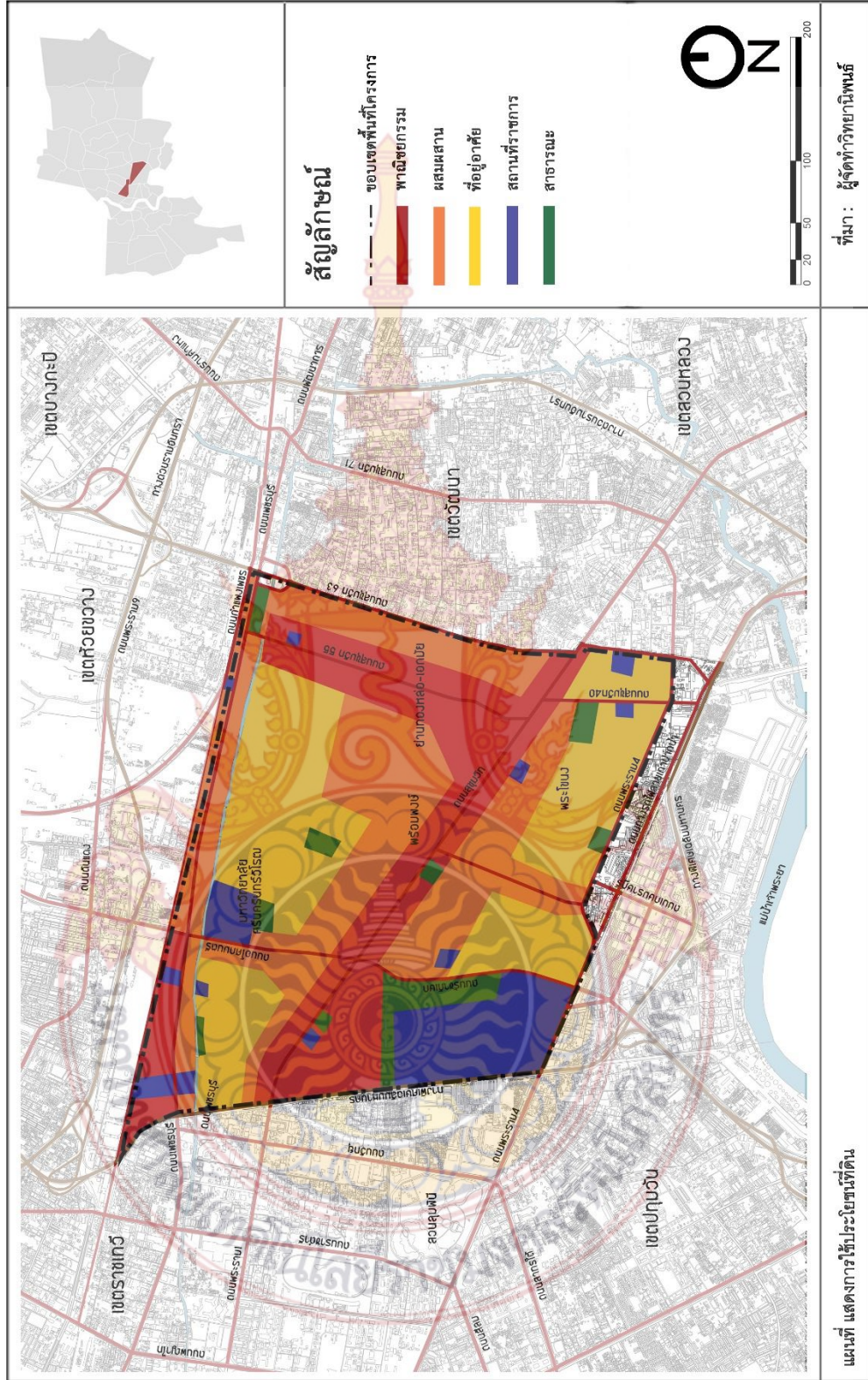
จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พื้นที่เขตวัฒนาและเขตคลองเตย ถูกกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ให้เป็นที่พักอาศัยเป็นหลัก จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบัน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพักอาศัยจำนวนมากเป็นไปตามข้อกำหนดผังเมือง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสถานที่ราชการขนาดใหญ่หลายแห่ง คือ โรงเรียนยาสูบ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ อุทยานเบญจสิริ และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา(ท้องฟ้าจำลองกรุงเทพฯ) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นมาเป็นจำนวนมากบริเวณถนนเพชรบุรี ถนนอโศกมนตรี ถนนสุขุมวิท และถนนรัชดา เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ย่านอโศก โดยมีแนวโน้มของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อยู่หลายประเภท เช่น อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ อาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ อาคารพักอาศัยรวม (คอนโดมิเนียม)





แผนที่ ๓.๓ แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๓.๔ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

(๑) ระบบไฟฟ้า การไฟฟ้านครหลวงมีพื้นที่รับผิดชอบบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด โดยแบ่งพื้นที่ให้บริการออกเป็นทำการไฟฟ้านครหลวงซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นเขตเมืองชั้นใน มีการจ่ายไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่โครงการทั้งหมดอย่างเพียงพอต่อความต้องการ

(๒) ระบบประปา โดยอยู่ในเขตบริการของการประปาสาขาพระโขนง ซึ่งมีพื้นที่จ่ายน้ำ ๙๙๕ ลิตร/กม. โดยที่อยู่ในเขตอิทธิพลสูญจ่ายน้ำคลองเตยและสำโรงมีระบบสายประธานและสายรองครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ทั้งถนนสุขุมวิทและถนนสรรพาวุธ สภาพการใช้น้ำปัจจุบันในพื้นที่จากสถิติการจำหน่ายน้ำของการประปานครหลวงในช่วง ๕ ปี พบว่าอัตราการใช้น้ำในปัจจุบันของพื้นที่เขตเท่ากับ ๔๙๕ ลิตร/คน/วัน

### ๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

สาธารณูปการขั้นพื้นฐานภายในพื้นที่ศึกษามีดังต่อไปนี้

(๑) สถาบันการศึกษา โดยในพื้นที่มีสถาบันการศึกษา ตั้งแต่ระดับประถม – มัธยมศึกษา-ปลาย โดยส่วนใหญ่ในพื้นที่จะมีระดับมัธยมศึกษาอยู่ในพื้นที่ และสถาบันอุดมศึกษาขนาดใหญ่อยู่ในพื้นที่ คือ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒน์ มีรัศมีการบริการที่ทั่วถึง

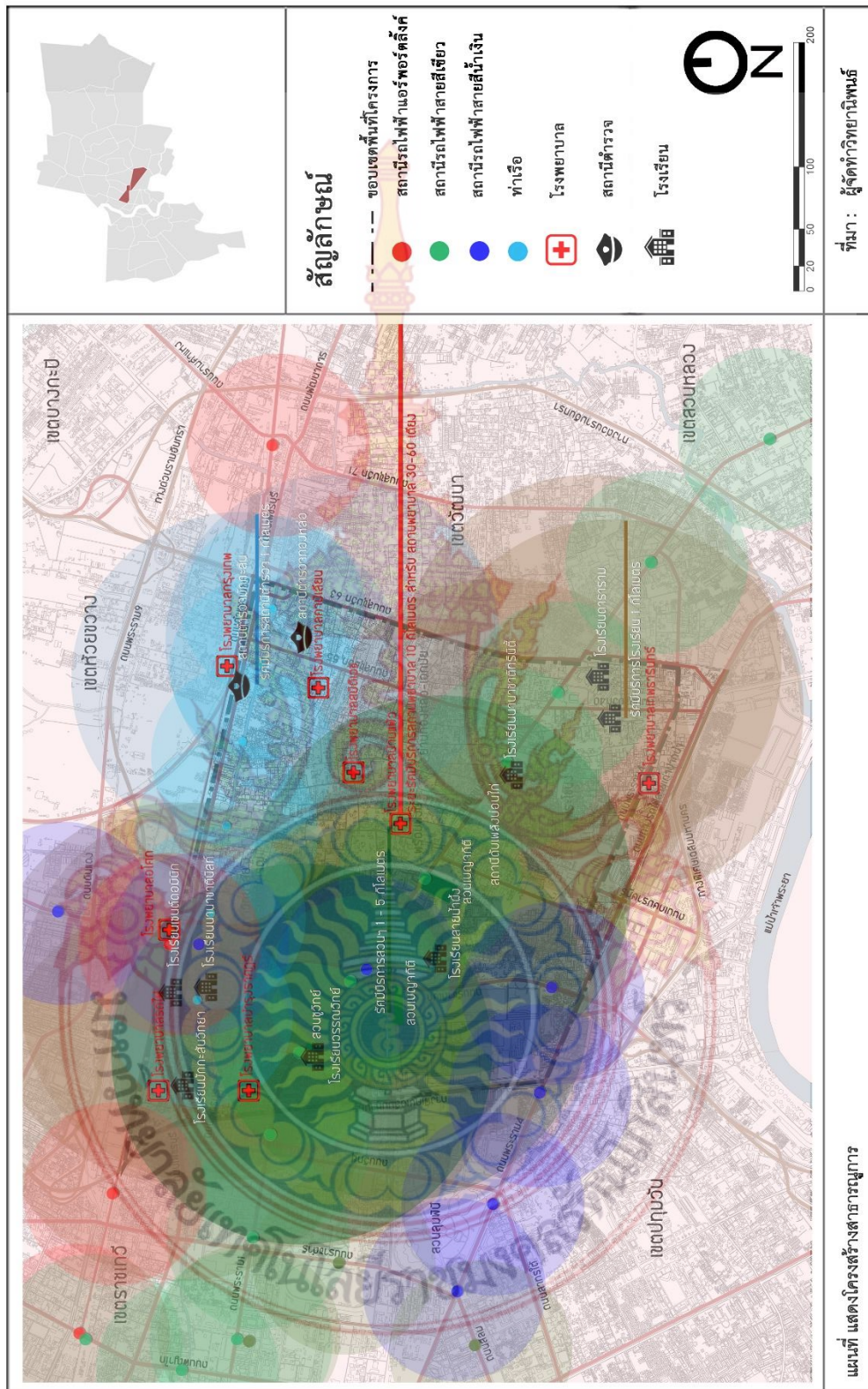
(๒) สถานพยาบาล โดยในพื้นที่ศึกษามีสถานพยาบาลตั้งแต่ขนาดเล็ก ไปจนถึงสถานพยาบาลขนาดใหญ่ระดับเมือง ซึ่งมีรัศมีการบริการที่ทั่วถึง

(๓) สถานีรถไฟ ในพื้นที่มีระบบขนส่งทางรางผ่านอยู่หลายสายประกอบด้วยรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีน้ำเงิน และสถานีรถไฟแอร์พอดลิง ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ศึกษามีความสะดวกและยังสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟสายอื่นๆในอนาคต และรวมถึงท่าเรือได้

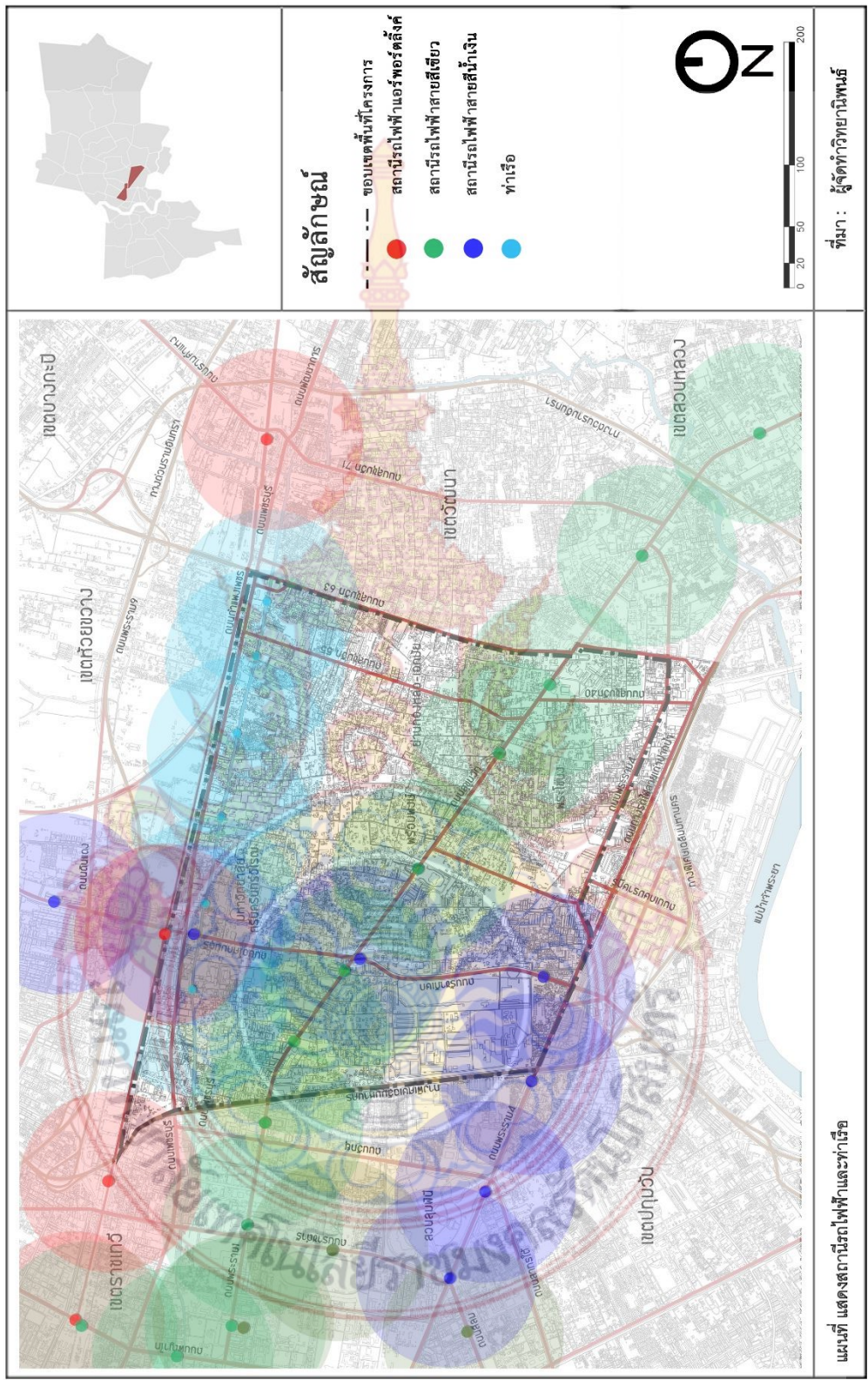
(๔) ท่าเรือ โดยท่าเรือจะมีจุดจอดอยู่ตามแนวเส้นคลองแสนแสบโดยในพื้นที่มีท่าเรือที่สามารถเชื่อมต่อกับตัวสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบได้

(๕) สถานีตำรวจ ในพื้นที่ศึกษามีสถานีที่ราชการระดับท้องถิ่น คือสำนักงานที่ดินพระโขนง สำนักงานขนส่งสาขาพระโขนง

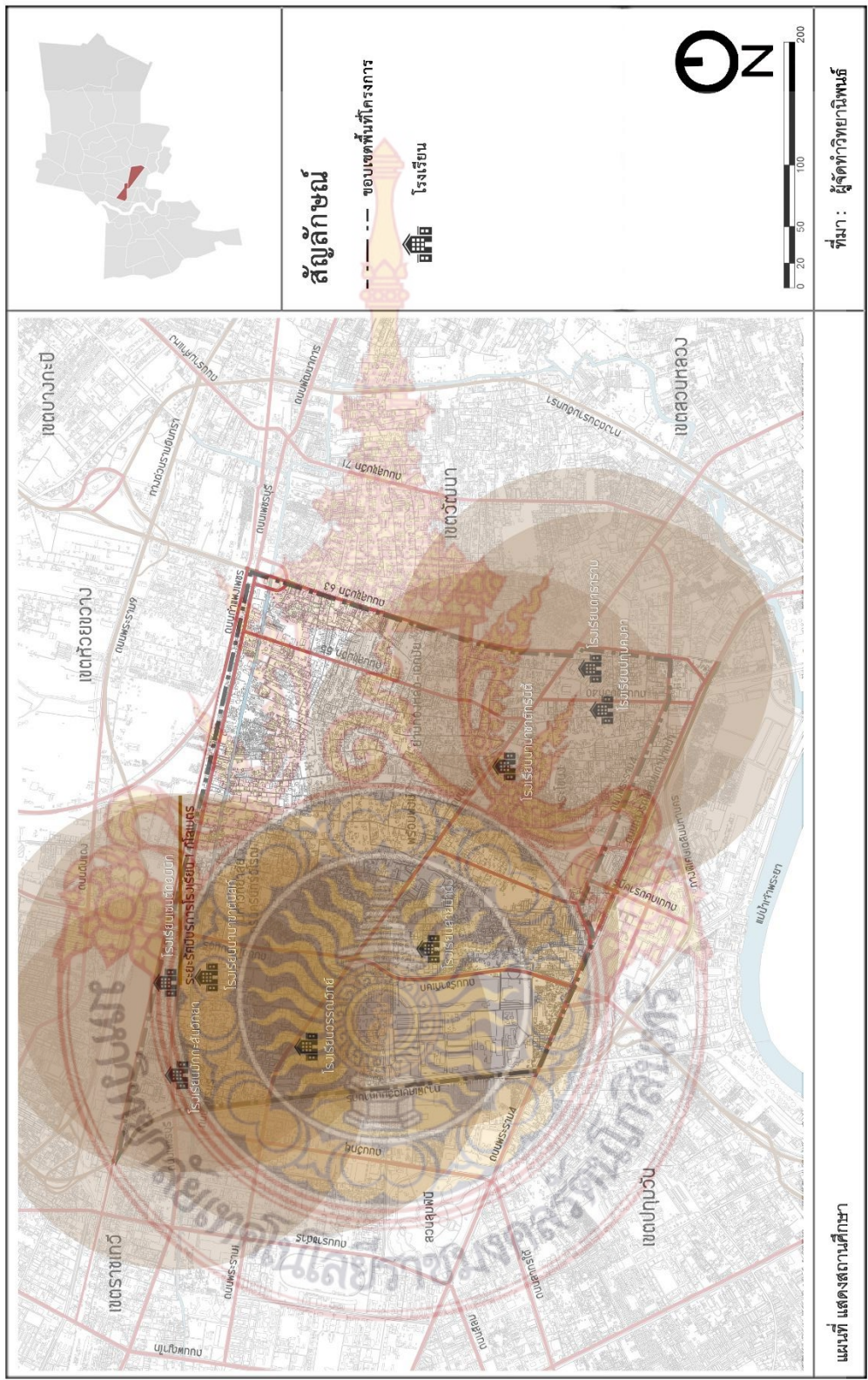
(๖) สวนสาธารณะ มี ๓ แห่ง คือสวนชูวิทย์ ตั้งอยู่บริเวณปากซอยสุขุมวิท ๑๐ สวนเบญจกิติ ตั้งอยู่บริเวณถนนรัชดา อยู่ติดกับศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท อยู่ติดกับศูนย์การค้าดิเอ็มโพเรียม



แผนที่ ๓.๕ แสดงโครงสร้างสาธารณูปการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

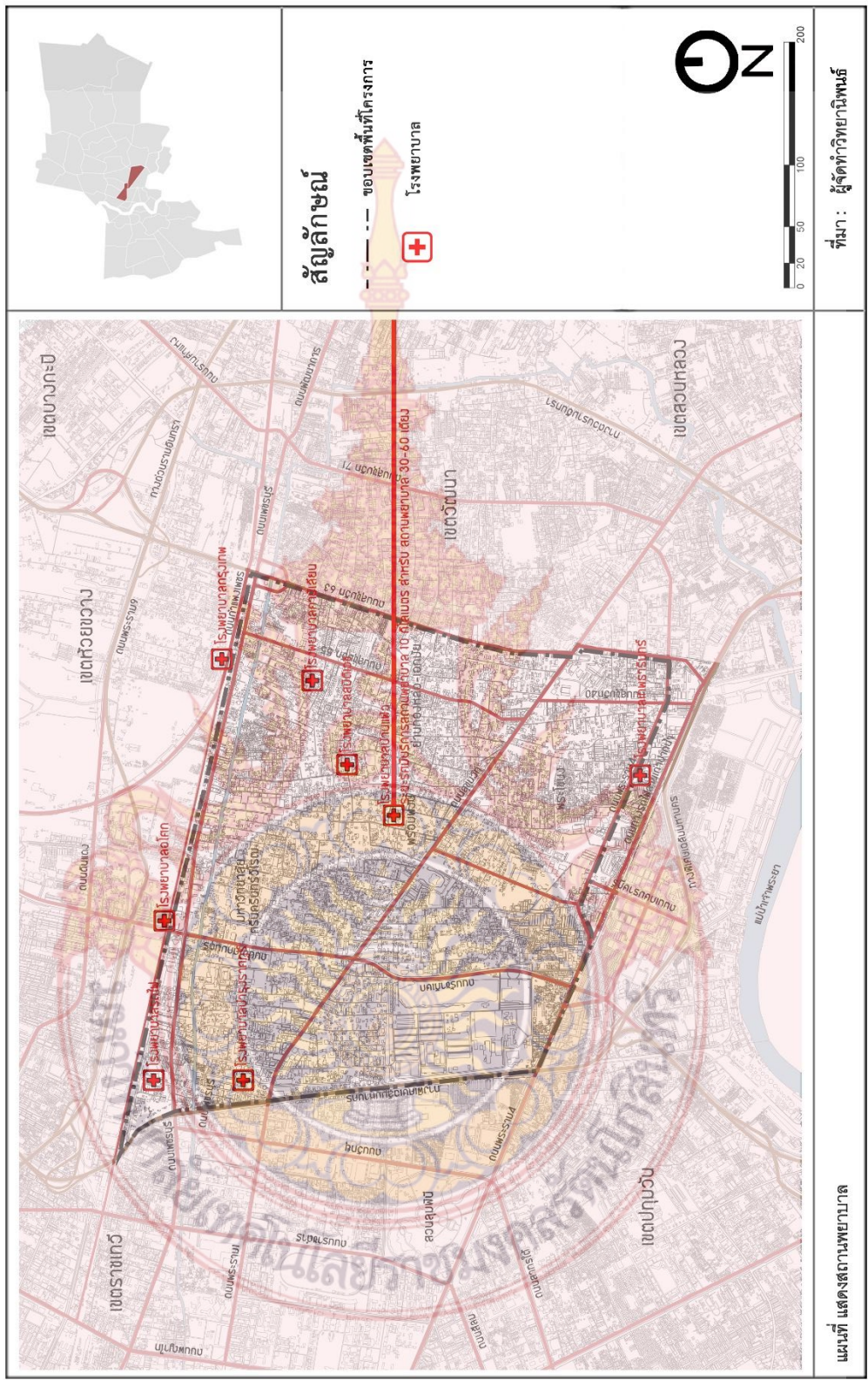


แผนที่ ๓.๖ แสดงสถานีผลิตไฟฟ้าและท่าเรือ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

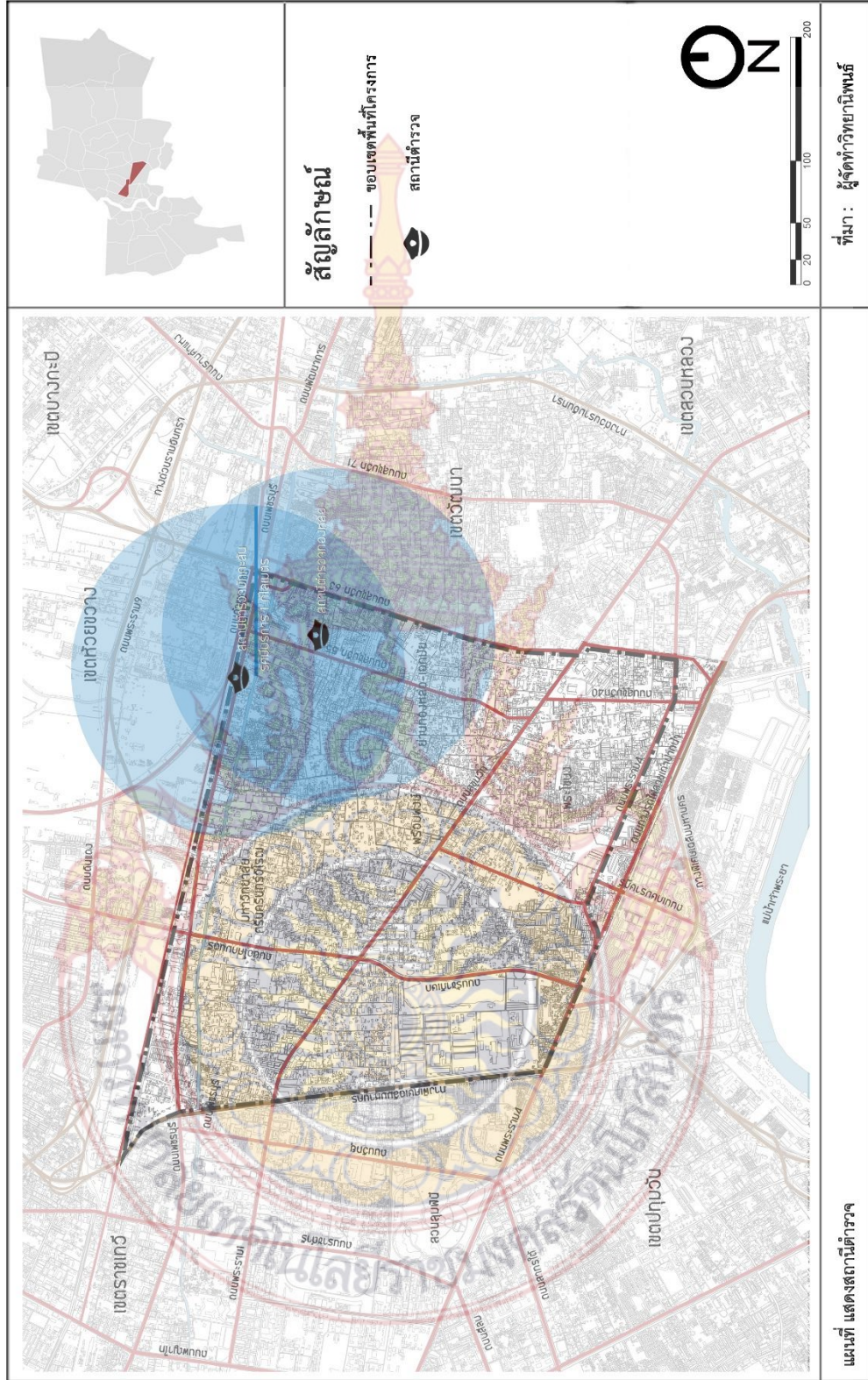


แผนที่ ๓.๗ แสดงสถานศึกษา  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

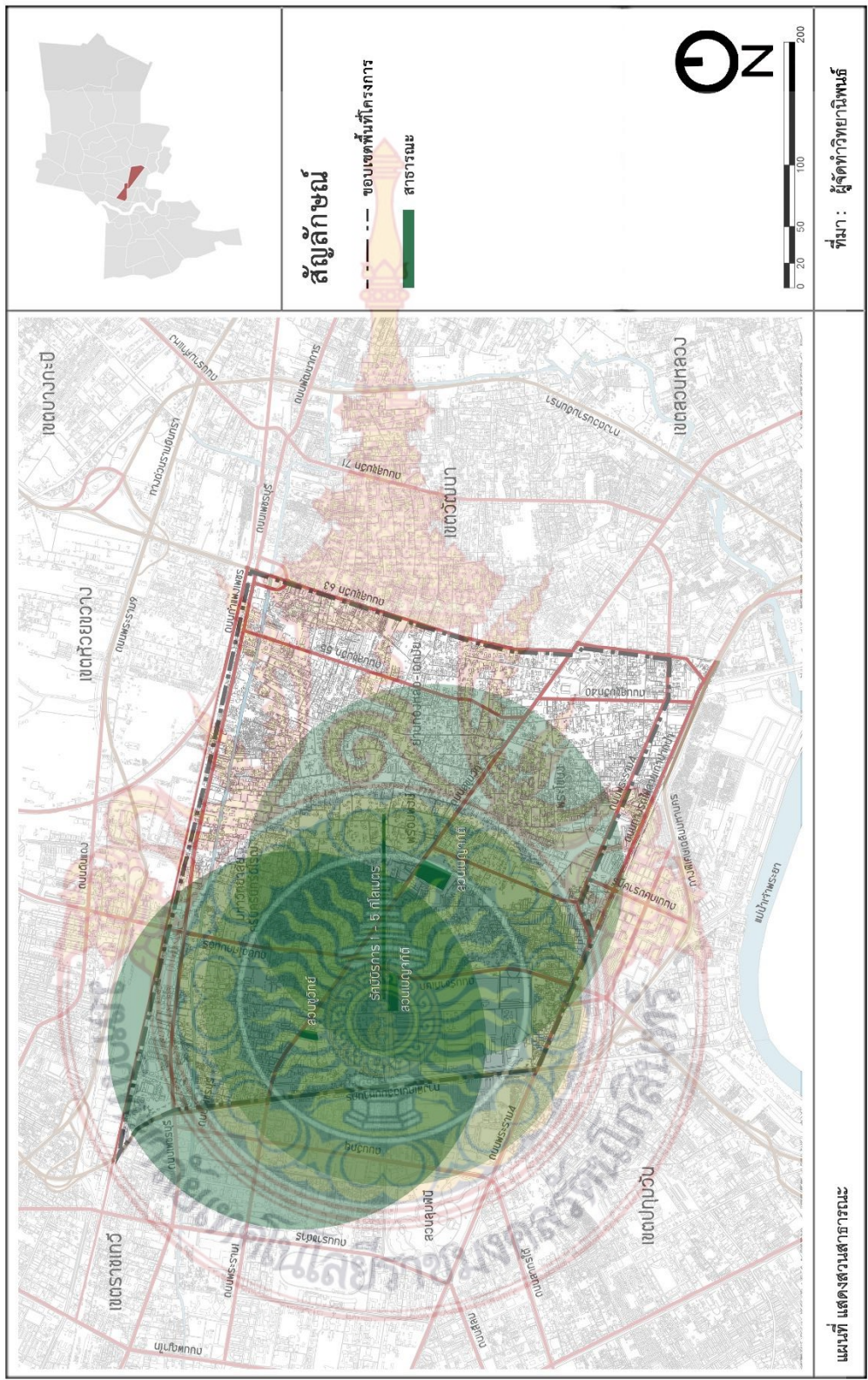




แผนที่ ๓.๘ แสดงสถานพยาบาล  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๓.๙ แสดงสถานที่สำรวจ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๓.๑๐ แสดงสวนสาธารณะ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

## ๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

## ๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

๑) ลักษณะชุมชน พื้นที่ศึกษามีบริบทของพื้นที่เป็นที่พักอาศัย ที่มีความหนาแน่นมากโดยเฉพาะบริเวณเขตวัฒนา ประชากรในพื้นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แต่ประชากรภายนอกพื้นที่เข้ามาใช้งาน เพราะในพื้นที่เขตวัฒนามีแหล่งงานและห้างสรรพสินค้าภายในพื้นที่หลายแห่ง จึงทำให้ภายในพื้นที่ช่วงเวลากลางวันและช่วงเย็นมีกิจกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่

(๑) ในเขตวัฒนานั้นจะมีชุมชนที่พักอาศัยรวมแล้วกว่า ๑๗ ชุมชน มีลักษณะการแบ่งเขตชุมชนเป็นซอยที่พักอาศัย แต่พิจารณาจากลักษณะทางกายภาพแล้วไม่ว่าจะเป็นอาคาร ถนน ทางเท้า ทำให้การแบ่งเขตชุมชนนั้นเป็นไปได้ยาก โดยชุมชนทั้ง ๑๗ ชุมชนมีดังนี้  
ตารางที่ ๓.๑ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในเขตวัฒนา

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง
๑	เฉลิมอนุสรณ์	ริมทางรถไฟสายชองนนทบุรี ใกล้ซอยสุขุมวิท ๑ แขวงคลองเตยเหนือ
๒	รื่นฤดี	ซอยรื่นฤดี ถ.สุขุมวิท ๑ แขวงคลองเตยเหนือ
๓	ประชัญคดี	ถ.สุขุมวิท ๓๙ ซอยซอยพร้อมพงษ์ แขวงคลองตันเหนือ
๔	สุหร่าบ้านดอน	ช.ประเสริฐสิทธิ์ ถ.สุขุมวิท ๔๙/๑๔ แขวงคลองตันเหนือ
๕	แจ่มจันทร์	ช.แจ่มจันทร์ ถ.สุขุมวิท ๖๓ แขวงคลองตันเหนือ
๖	คลองเป็ง	(ลีลานุช) ช.เอกมัย ๑๙ ถ.สุขุมวิท ๖๓ แขวงคลองตันเหนือ
๗	หลังสวนสน.ทองหล่อ	หลังสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ ถ.สุขุมวิท ๕๕ (ทองหล่อ) แขวงคลองตันเหนือ
๘	มีสุวรรณ ๒	ช.มีสุวรรณ ๒ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงพระโขนงเหนือ
๙	นวลจิตร์	ช.เอกมัย ๓๐ ถ.สุขุมวิท ๖๓ แขวงคลองตันเหนือ
๑๐	ชวาลา	ช.ชวาลา ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงคลองตันเหนือ
๑๑	ข้างสะพานคลองตัน	ช.สุขุมวิท ๗๑ ข้างสะพานคลองตัน แขวงคลองตันเหนือ
๑๒	เกษมสำราญ	หมู่บ้านเกษมสำราญ ช.พัฒนาเวศม์ ๕ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงคลองตันเหนือ
๑๓	พัฒนาบ้านสามอิน	ระหว่าง ช.พานิชอนันต์ ถึง ช.พัฒนาเวศม์ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงคลองตันเหนือ
๑๔	ศาลาลอย	ช.มีสุวรรณ ๓ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงพระโขนงเหนือ
๑๕	พิบูลเวศม์	ช.พิบูลเวศม์ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงพระโขนงเหนือ
๑๖	มีสุวรรณ ๓	ช.มีสุวรรณ ๓ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงพระโขนงเหนือ
๑๗	สุหร่าบ้านมะเขือ	ช.สุหร่าบางมะเขือ ถ.สุขุมวิท ๗๑ แขวงพระโขนงเหนือ

ที่มา : สำนักงานเขตวัฒนา

(๒) ในเขตคลองเตยนั้นจะมีชุมชนที่พักอาศัยรวมแล้วกว่า ๔๑ ชุมชน มีลักษณะการแบ่งเขตชุมชนตามลักษณะของชุมชน ในลักษณะทางกายภาพของชุมชน มี ๔ ลักษณะดังนี้

(๒.๑) ชุมชนแออัด เป็นลักษณะชุมชนเข้าไปในพื้นที่ของผู้อื่น โดยเฉพาะของหน่วยงานราชการ ลักษณะเป็นบ้านเรือนที่ปลูกติดกันอย่างไว้ระเบียบ ขาดความมั่นคงในที่อยู่อาศัย เพราะเกิดปัญหาเรื่องไฟไหม้และการไล่อพยพครั้ง มี ๒๓ ชุมชนดังนี้

ตารางที่ ๓.๒ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนแออัด

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง
๑	ชุมชนเกาะกลาง	๑๐๙/ ๙๖ ซอยสุขุมวิท ๔๘ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๒	ชุมชนลือค ๑-๒-๓	ไม่มีเลขที่ ซอย ดำรงลัทธิพัฒนา ๕ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๓	ชุมชนคลองเตยลือค ๔-๕-๖	๔/๑๙๘ ชุมชนลือค๔-๕-๖ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๔	ชุมชนซอยเจริญสุข	๓๒/ ๒ ซอยเจริญสุข แขวง/เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๕	ชุมชนตลาดปิ้ง	ไม่มีเลขที่ (เป็นที่ของเอกชนที่เจ้าของที่ดินเปิดรานขายของ เซน เครื่องนอน เสื้อผ้า)
๖	ชุมชนน้องใหม่	๑๒/ ๙ ถนนอาจณรงค์ แขวงคลองเตย เขต คลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๗	ชุมชนบ้านกล้วย	๑๑๐๔ ถนนริมทาง รถไฟสายเก่า แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐ (บ้านประธานชุมชน คุณสุพรรณิ เทียมสีหา)
๘	ชุมชนพัฒนาใหม่	ชุมชนพัฒนาใหม่ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๙	ชุมชนพัฒนาเอเชีย	ภายในชุมชนพัฒนาเอเชีย ถ.ริมทางรถไฟ ซองนนทรี แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐
๑๐	ชุมชนร่มเกล้า	๓๘๗ ชุมชนร่มเกล้า ถ.อาจณรงค์ เขตคลองเตย กทมฯ
๑๑	ชุมชนร่วมใจสามัคคี	๗๘๖ ชุมชนร่วมใจสามัคคี ถนนริมทางรถไฟสายปากน้ำ แขวง คลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๑๒	ชุมชนริมคลองไฟ สิ้นหีโต	๖/ ๔๐ ซอยไฟสิ้นหีโต ถนนพระราม ๔ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๑๓	ชุมชนริมคลองพระ โขนง	ไม่มีข้อมูล
๑๔	ชุมชนริมคลองสามัคคี	ซอยชุมชนริมคลองสามัคคี ถนนอาจณรงค์ แขวงคลองเตย เขต คลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๑๕	ชุมชนริมทางรถไฟสาย ท่าเรือ	๑๑ ถ.ริมทางรถไฟสายท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐

## ตารางที่ ๓.๒ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนแออัด (ต่อ)

๑๖	ชุมชนเริ่มเจริญ	ใช้บ้านประธานชุมชน คือ บ้านของคุณศิริกุล พัฒนเรืองรอง แต่ศูนย์ประสานงานจะใช้ที่บ้านคุณสุรศักดิ์
๑๗	ชุมชนโรงหมู	บ้านประธานชุมชน
๑๘	ชุมชนวัดคลองเตยใน ๑	ตั้งอยู่ ณ ศูนย์สุขภาพ ชุมชนวัดคลองเตยใน ๑ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๑๙	ชุมชนวัดคลองเตยใน ๒	เลขที่ ๒ ชุมชนวัด คลองเตยใน ๒ แขวง คลองเตยเขตคลองเตย กทม. ๑๐๑๑๐ (ใช้เป็นที่ทำ การชุมชนชั่วคราวเพราะที่ทำการชุมชนอยู่ระหว่าง การปรับปรุง)
๒๐	ชุมชนวัดคลองเตยใน ๓	๑ ซอยชุมชนวัด คลองเตยใน ๓ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๒๑	ชุมชนสวนอ้อย	๔๖/ ๕๕ ถนนริมทาง รถไฟสายเก่าปากน้ำ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๓๑๐
๒๒	ชุมชนหมู่บ้านพัฒนา ๗๐ ไร่	๔ แยกมูลนิธิดวงประทีป
๒๓	ชุมชนหัวโค้ง	๒/ ๔๓ ใต้ทางด่วนบางนา-อาจณรงค์ ถนนอาจณรงค์ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐

ที่มา : สำนักงานเขตคลองเตย ปีพ.ศ.๒๕๕๙

(๒.๒) ชุมชนเมือง มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ซึ่งมีทั้งเก่าและใหม่ โดยอาคารพาณิชย์ที่อายุมากกว่า ๓๐ ปีมักเป็นอาคารพาณิชย์ ๒ ชั้นครึ่ง และ อาคารพาณิชย์ใหม่ มักมี ๔ ชั้นครึ่ง โดยอาคารพาณิชย์มักเกาะกลุ่มสร้างพร้อมๆ กันรูปทรงเดียวกัน ประมาณ ๘-๑๐ คูหาต่อการมีช่องว่างระหว่างคูหา

## ตารางที่ ๓.๓ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนเมือง

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง
๑	ชุมชนข้างโรงเรียนวัดสะพาน	๑๙๓๒/ ๒๗ ถนนริม ทางรถไฟสายปากน้ำ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๒	ชุมชนตลาดท่าเรือคลองเตย	๕/๖ ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐
๓	ชุมชนทรัพย์มโนมัย	ยังไม่มี
๔	ชุมชนนภาศัพท์ แยก ๔	ยังไม่มี
๕	ชุมชนหมู่บ้านปิยวัชร	ศาลาเอนกประสงค์ของชุมชนปิยะวัชร ถนนพระราม ๔ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทมฯ ๑๐๑๑๐

## ตารางที่ ๓.๓ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนเมือง (ต่อ)

๖	ชุมชนภูมิจิตร	เป็นบ้านเช่าอยู่ในชุมชนภูมิจิตร ถนนพระราม ๔ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทม. ๑๐๑๑๐
๗	ชุมชนริมคลองวัดสะพาน	เช่าอยู่ (ไม่มีเลขที่) แต่สวนมากจะใช้บ้านประธานชุมชนหรือลานโรงเรียนเด็กเล็กในชุมชนทำงาน
๘	ชุมชนสวนไทร	๖๖๓๑ ถนนริมทาง รถไฟสายปากน้ำ แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กทม. ๑๐๑๑๐
๙	ชุมชนสวัสดิ์	๖๐๕/๑๕ สุขุมวิท ๕๐ แขวง/เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๑๐ (บ้านประธานชุมชน)
๑๐	ชุมชนแสนสบาย-แสนสุข	ยังไม่มี
๑๑	ชุมชนอาคารทรัพย์สิน ๒๖-๗	๑๙๐/ ๔ ซอยไผ่สิงโต ถนนพระราม ๔ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐

ที่มา : สำนักงานเขตคลองเตย ปีพ.ศ.๒๕๕๙

(๒.๓) เคหะชุมชน มีลักษณะเป็นอาคารแฟลตตั้งแต่ ๕ ชั้นขึ้นไป โดยมีทั้งหมด ๒๔ แฟลต ด้วยกัน แยกเป็น ๔ กลุ่มคือ แฟลต ๑-๑๐ แฟลต ๑๑-๑๘ แฟลต ๑๙-๒๒ และ แฟลต ๒๓-๒๔ โดยแต่ละ ห้องจะมีขนาดเดียวกันเช่น ๓๒ ตารางเมตร โดยอาคารแฟลตเป็นการออกแบบให้สมาชิกพักอาศัยเป็นหลักและออกไปทำงานนอกที่พัก แต่จะมีบางห้องดัดแปลงเป็นร้านค้า ร้านอาหาร ร้านซักรีด และร้านเกมส์

## ตารางที่ ๓.๔ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในเคหะชุมชน

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง
๑	ชุมชนเทพ ประทาน	อาคารอเนกประสงค์ หองสานฝัน หองสมุด ชุมชน
๒	ชุมชนแฟลต (๑- ๑๐)	๑๓๕ ใต้อาคาร ๗ แขวง/ เขตคลองเตย กทม. ๑๐๑๑๐
๓	ชุมชนแฟลต ๑๑-๑๘	สำนักงานคณะกรรมการชุมชน แฟลต ๑๑-๑๘ คลองเตย ใต้อาคารแฟลต ๑๗
๔	ชุมชนพัฒนาชุมชนใหม่ (แฟลต ๑๙-๒๒)	๒๐๓ ซอยเคหะ คลองเตย ๓ ถนน ดำรงลัทธิติพิพัฒน์ แขวง/ เขตคลองเตย กทม. ๑๐๑๑๐
๕	ชุมชนแฟลต ๒๓-๒๔	ไม่มีเลขที่ แฟลต ๒๓- ๒๔ อยู่บริเวณโรงหมูหลัง เขตคลองเตย

ที่มา : สำนักงานเขตคลองเตย ปีพ.ศ.๒๕๕๙

(๒.๔) ชุมชนบ้านจัดสรร มีลักษณะเป็นบ้านที่ผู้ประกอบการสร้างขึ้น มีการจัดสาธารณูปโภคที่ดีลักษณะบ้านเป็นระเบียบ  
 ตารางที่ ๓.๕ รายชื่อชุมชนและสถานที่ตั้งในชุมชนบ้านจัดสรร

ลำดับ	ชื่อชุมชน	ที่ตั้ง
๑	ชุมชนตลาดปิ่นพัฒนา	๙๖/๕-๖, ๙๖/๑๐๐ ถ.สุนทรโกษา เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๑๑๐
๒	ชุมชนหมู่บ้านเปรมฤทัย	ไม่มี

ที่มา : สำนักงานเขตคลองเตย ปีพ.ศ.๒๕๕๙

๒) ประชากร ข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น ๒ เขต ได้แก่เขตวัฒนาและเขตคลองเตย มีการเพิ่มขึ้นและลดลง  
 ตารางที่ ๓.๖ จำนวนประชากรเขตวัฒนาและเขตคลองเตย ทะเบียนราษฎร ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

เขต	จำนวนคน (พ.ศ. ๒๕๕๕)	จำนวนคน (พ.ศ. ๒๕๕๖)	จำนวนคน (พ.ศ. ๒๕๕๗)	จำนวนคน (พ.ศ. ๒๕๕๘)	จำนวนคน (พ.ศ. ๒๕๕๙)
วัฒนา	๘๑,๗๕๕	๘๒,๖๓๗	๘๓,๕๒๐	๘๔,๒๑๔	๘๔,๕๒๘
คลองเตย	๑๐๙,๐๐๑	๑๐๘,๐๖๖	๑๐๗,๒๒๑	๑๐๖,๒๓๓	๑๐๔,๒๑๑
ราชเทวี	๗๓,๒๘๐	๗๓,๕๕๐	๗๓,๗๙๐	๗๓,๕๙๗	๗๒,๔๓๖
ห้วยขวาง	๗๗,๗๒๐	๗๘,๒๐๗	๗๘,๙๔๓	๘๐,๐๐๒	๘๐,๗๓๕

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, ๒๕๖๐

จากตารางจะเห็นว่าประชากรในเขตวัฒนาและเขตคลองเตยมีแนวโน้มลดลงทุกปี แต่ประชากรในเขตราชเทวีและห้วยขวางมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากเขตราชเทวีและห้วยขวางในช่วงเวลาดังกล่าวมีการพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียมและโครงการหมู่บ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีประชากรย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่มากขึ้น แต่ในเขตวัฒนาและคลองเตยเป็นชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่นอยู่เดิมแล้ว และเนื่องจากแปลงที่ดินของเขตวัฒนาและคลองเตยมีขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก จึงทำให้ยากต่อการจัดสรรที่ดินเพื่อพัฒนาโครงการต่างๆ

๓) ประชากรแฝง ในพื้นที่มีหอพักและโรงแรมเพื่อรองรับนักศึกษาและชาวต่างชาติทำให้พื้นที่มีกลุ่มประชากรแฝง โดยสังเกตจากฝั่งถนนสุขุมวิทที่มีทั้งหอพักและโรงแรมเกาะกลุ่มกันตามแนวถนนและในซอยต่างๆ



๔) ประชากรจร เนื่องจากในพื้นที่มีสถานีรถไฟ ๓ สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ อีกทั้งยังที่ท่าเรือ และสำนักงานร้านค้าขายต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟ ทำให้มีประชากรเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากในแต่ละวัน เฉลี่ยใน ๕๐,๐๐๐ คน/วัน

#### ๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

ในพื้นที่มีกลุ่มคนที่มีความหลากหลายเชื้อชาติ ทำให้ลักษณะกิจกรรมทางสังคมแตกต่างกันออกไปเช่น

(๑) กลุ่มคนเชื้อชาติไทย ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มากที่สุดในพื้นที่โดยมีแหล่งที่อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ และประชากรที่ย้ายเข้ามาเพื่อประกอบกิจการต่างๆ เช่น ค่าขาย ทำงาน เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้มากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ที่เป็นแหล่งงานและแหล่งการค้า

(๒) กลุ่มคนชาวตะวันออกกลาง ในพื้นที่มีชาวตะวันออกกลางอาศัยอยู่บริเวณซอยสุขุมวิท ๓-๒๓ หรือย่านนานา ย่านนี้มีความเป็นแขกอยู่มาก ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า ร้านอาหาร โดยชาวตะวันออกกลางได้เข้ามาอยู่อาศัยในบริเวณนี้มากกว่า ๔๐ ปี เริ่มตั้งรกราก เปิดเป็นร้านขายผ้า ร้านตัดเสื้อ และร้านค้าอื่นๆที่มีป้ายเป็นภาษาอาหรับ

(๓) กลุ่มคนชาวเกาหลี ในพื้นที่มีชาวเกาหลีอาศัยอยู่บริเวณ ซอยสุขุมวิท ๑๒ ทำธุรกิจร้านค้าสำหรับชาวเกาหลีโดยเฉพาะ เกิดเป็นศูนย์รวมคนเกาหลีที่เต็มไปด้วยสินค้าของชาวเกาหลี ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ร้านขายสินค้าต่างๆ ตามมาด้วยร้านเกี่ยวกับสุขภาพและไลฟ์สไตล์อื่นๆ เช่น ชาวน่า และสปา ร้านตัดผม คาราโอเกะ ศูนย์วัฒนธรรมเกาหลี และซูเปอร์มาร์เก็ต สังเกตว่า ภายในศูนย์การค้านี้ร้านรวงทุกแห่งล้วนติดป้ายเป็นภาษาเกาหลี

(๔) กลุ่มคนชาวญี่ปุ่น ในพื้นที่มีชาวญี่ปุ่นอาศัยอยู่บริเวณสุขุมวิท ๒๑ และย่านเอกมัย เป็นแหล่งรวมชาวญี่ปุ่นที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพมหานคร รวมร้านอาหารและร้านค้าสำหรับชาวญี่ปุ่นเป็นจำนวนมาก อีกทั้งย่านนี้ยังเป็นแหล่งของ Community Mall สำหรับชาวญี่ปุ่น เช่น K Village, Rain hill, A square เป็นต้น และมีแม้กระทั่ง Fuji Super ซูเปอร์มาร์เก็ตที่เอาใจคนญี่ปุ่นโดยเฉพาะ นอกจากนี้ภายในซอยสุขุมวิทช่วงนี้เต็มไปด้วยร้านค้า ร้านนวดและร้านอาหารสำหรับญี่ปุ่น

(๕) กลุ่มชาวต่างชาติ นักท่องเที่ยว โดยจะพบมากบริเวณสถานีรถไฟ เนื่องจากมีโรงแรมที่รองรับกลุ่มคนจากสถานีรถไฟที่เชื่อมต่อยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้มีกลุ่มชาวต่างชาติ ผ่านเข้ามาอย่างต่อเนื่อง และยังมีกลุ่มชาวต่างชาติหรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่

#### (๖) กิจกรรมเศรษฐกิจที่สำคัญ

ในพื้นที่มีแหล่งการค้าเศรษฐกิจ ตั้งแต่ระดับเล็ก ไปจนถึงระดับกลาง ยังขนาดพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่เพื่อตอบสนองความต้องการของพื้นที่ โดยแหล่งเศรษฐกิจจะเกาะกลุ่มกันบริเวณถนนสุขุมวิทเกาะกลุ่มกันตามแนวถนน โดยแหล่งเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบการค้าขนาดใหญ่ เช่น ศูนย์การค้าเทอมินอล ๒๑ ศูนย์การค้าดิเอ็มโพเรียม เป็นต้น และจะมีการค้าขนาดเล็กอยู่ตามซอยต่างๆ เช่น ซอยสุขุมวิท ๕๕ หรือซอยทองหล่อ เป็นต้น

### ๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. ๒๕๕๖ พื้นที่ศึกษาอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๑๒ ประเภท ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ย.๙-๑๙ ย.๙-๒๓ ย.๑๐-๔ ย.๑๐-๖ ย.๑๐-๗ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.๓-๒๘ พ.๕-๓ พ.๕-๔ ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ส.๔๘ ส.๕๐ ส.๕๕ ส.๕๘ โดยมีข้อกำหนดกฎกระทรวงดังนี้

- ข้อ ๑๖ ที่ดินประเภท ย. ๙ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน

(๑) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗ : ๑ ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๗ : ๑

(๒) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ห้า แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๑๗ ที่ดินประเภท ย. ๑๐ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่ต่อเนื่องกับย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน

(๑) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๘ : ๑ ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๘ : ๑

(๒) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๒๐ ที่ดินประเภท พ. ๓ เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป

(๑) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้วหากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๗ : ๑

(๒) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสี่จุดห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๒๒ ที่ดินประเภท พ. ๕ เป็นที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ นันทนาการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(๑) มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๑๐ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้วหากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๑๐ : ๑

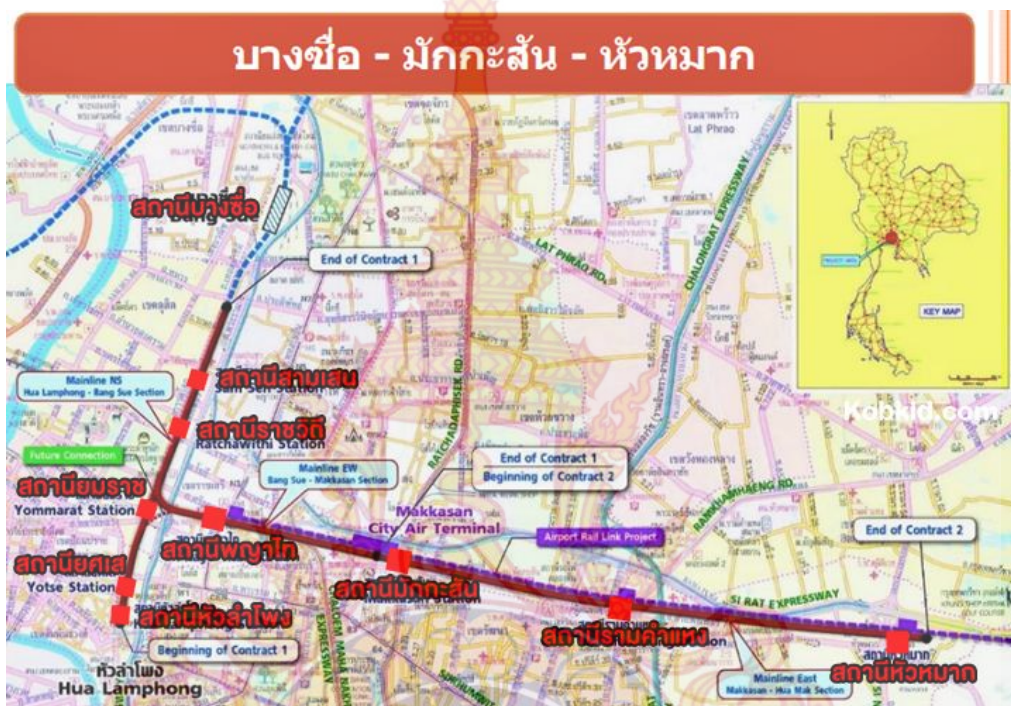
(๒) มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละสาม แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสาม และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๓๓ ที่ดินประเภท ส. เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสถาบันราชการ การศาสนา การศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ให้ใช้ได้เฉพาะการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับ วัตถุประสงค์ตามวรรคหนึ่งหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของรัฐ

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

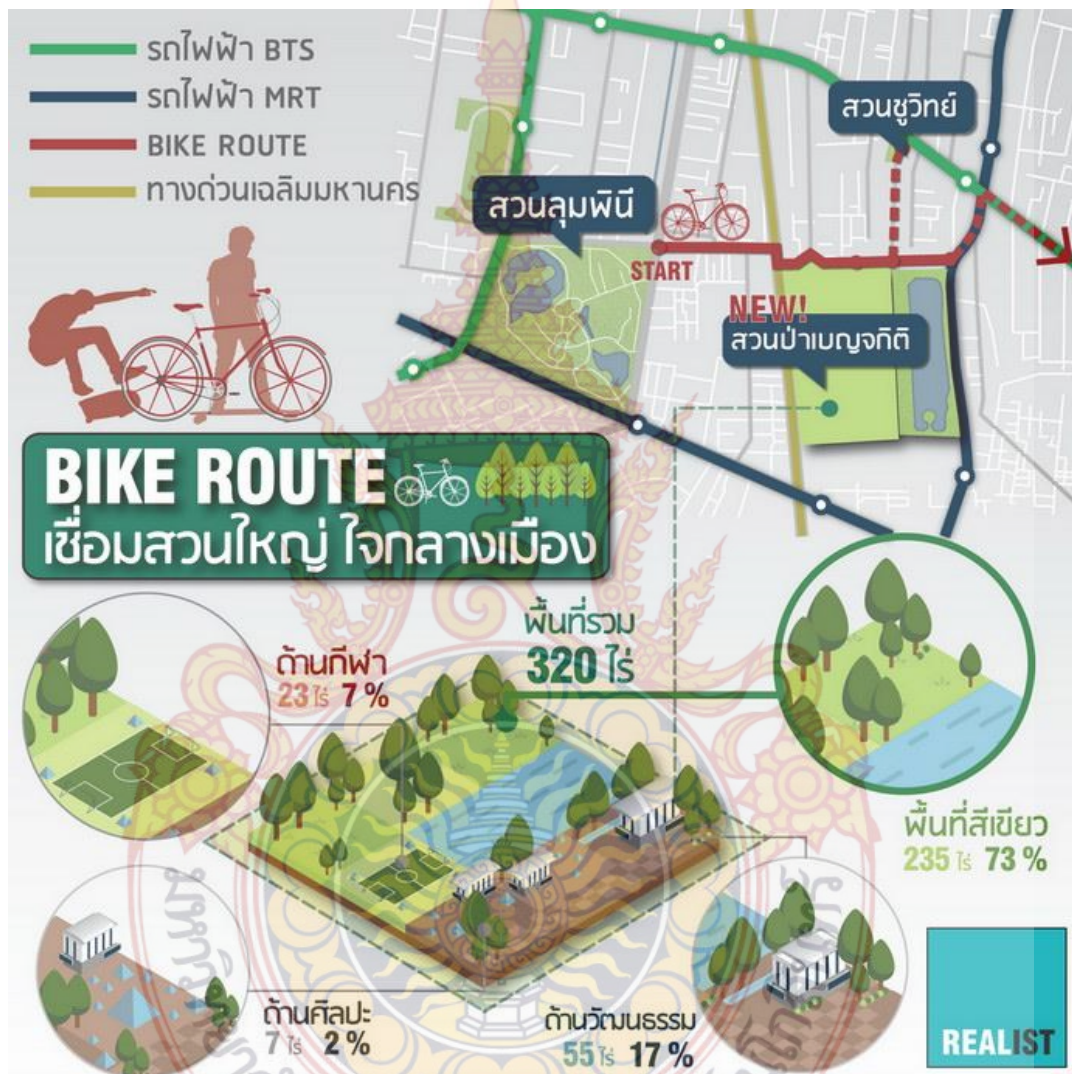
โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ส่วนต่อขยาย มักกะสัน-หัวหมาก สายนี้จะวิ่งตามทางรถไฟให้ประชาชนที่อยู่ชานเมืองและปริมณฑล เข้ามาในกรุงเทพฯ ด้านทิศตะวันออก-ตะวันตกได้สะดวก ไปเชื่อมกับสถานีรถไฟชานเมืองต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาจราจรติด มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ๕๔ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๖ ช่วง เริ่มจากขยายจากบางซื่อไปทางทิศตะวันตก จากสถานีบางซื่อ ไปจบที่สถานีบ้านฉิมพลี จะเป็นช่วงแรกเรียกว่า ช่วงสถานีบางซื่อ-ตลิ่งชัน



รูปที่ ๓.๑ แสดงโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน  
ที่มา : [www.bkkcitisrt.com/ข่าว/๒๗-jul-๒๐๑๖/ได้ใช้แน่-ปี๖๓-รถไฟฟ้าสายแดงเข้ม-แดงอ่อน](http://www.bkkcitisrt.com/ข่าว/๒๗-jul-๒๐๑๖/ได้ใช้แน่-ปี๖๓-รถไฟฟ้าสายแดงเข้ม-แดงอ่อน)

โครงการ Bike Route เชื่อมสวนใหญ่ใจกลางเมือง สวนลุมพินี ที่เป็นสวนสาธารณะแห่งแรกของกรุงเทพฯ มีเส้นทางจักรยานลอยฟ้าเชื่อมไปจนถึงสวนเบญจกิติ ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่โรงงานยาสูบเดิมในส่วนที่ ๑ อนาคตจะมีการขยายพื้นที่สวนส่วนที่ ๒ เข้ามาแทนที่โรงงานยาสูบเดิมทั้งหมด บนพื้นที่ ๓๒๐ ไร่ เรียกว่า สวนป่าเบญจกิติ ปัจจุบันมีการเปิดใช้งานส่วนที่ ๒ ไปแล้วกว่า ๖๑ ไร่ คาดว่าจะเปิดใช้ทั้งหมดในปี ๒๕๖๓ นอกจากนั้น ยังสามารถใช้เส้นทางสุขุมวิทซอย ๑๐ เพื่อเชื่อมไปจนถึงสวนชิววิทย์ที่ตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท หรือเชื่อมไปยังสวนเบญจสิริ ที่อยู่ห่างออกไปได้ จากเส้นทางจักรยานที่กล่าวถึงจะผ่าน ๓ สวนใจกลางเมือง คือ สวนลุมพินี, สวนเบญจกิติ และสวนชิววิทย์ โดยทั้ง ๓ สวนนี้เป็นสวนที่มีขนาดและความพิเศษแตกต่างกันไป เช่น สวนลุมพินี เป็นสวนสาธารณะแห่งแรกของประเทศไทย, สวนชิววิทย์ เป็นสวนสาธารณะเอกชน และสวนเบญจกิติ เป็นสวนที่ตั้งบนพื้นที่โรงงานยาสูบเดิม ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาพื้นที่ สวนเพิ่มเติมเรียกว่า “สวนป่าเบญจกิติ” ซึ่งมีการเปิด

ให้บริการในส่วนของสวนสาธารณะที่ ๑ ไปแล้ว ต่อมาโรงงานยาสูบได้มอบพื้นที่เพิ่มขึ้นอีก ๖๑ ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ในระยะที่ ๑ เพื่อทำเป็น “สวนป่าเบญจกิติ” ตามแบบแปลนของสำนักพระราชวัง พื้นที่สวนปลูกไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ เพื่อเป็นปอดใจกลางเมือง ตอนนี้ในระยะที่ ๑ ได้เปิดให้ใช้งานแล้ว ในอนาคตข้างหน้าโรงงานยาสูบจะทำการส่งมอบพื้นที่ในระยะที่ ๒ และ ๓ รวมแล้วจะเป็นพื้นที่สวนป่าถึง ๓๒๐ ไร่ จะพร้อมเปิดให้บริการทั้งหมดในปี ๒๕๖๓



รูปที่ ๓.๒ แสดงโครงการ Bike Route เชื่อมสวนใหญ่ใจกลางเมือง  
ที่มา : [www.realist.co.th/blog/สวนป่าเบญจกิติ/](http://www.realist.co.th/blog/สวนป่าเบญจกิติ/)

โครงการ Singha Complex เป็นโครงการ Mixed Use ขนาดใหญ่อยู่บริเวณ  
แยกอโศก-เพชรบุรี ด้วยทำเลศักยภาพแห่งอนาคตของ SINGHA COMPLEX จุดเชื่อมต่อสำคัญของย่าน  
ธุรกิจ ศูนย์การประชุมระดับนานาชาติ ห้างสรรพสินค้าชั้นนำและโรงแรมระดับ ๕ ดาว โดยภายใน  
โครงการ จะประกอบไปด้วย

๑. The Office At Singha Complex เป็นอาคารสำนักงานเกรด A
๒. The Retail At Singha Complex เป็น Urban Lifestyle Mall ที่รองรับทั้งผู้ที่  
ทำงานในออฟฟิศและผู้ที่อยู่อาศัยในคอนโดฯ
๓. The ESSE At Singha Complex เป็นคอนโดมิเนียมระดับ Super Luxury



รูปที่ ๓.๓ แสดงโครงการ Singha Complex

ที่มา : [http://www.singhaestate.co.th/th/our\\_business/commercial/s\\_complex](http://www.singhaestate.co.th/th/our_business/commercial/s_complex)

## ๓.๒ พื้นที่โครงการ

### ๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตวัฒนาและเขตคลองเตย และครอบคลุม ๒ แขวง ได้แก่ แขวงคลองเตย และแขวงคลองเตยเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองชั้นในและพื้นที่เมืองชั้นนอกด้วยถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนสุขุมวิทและถนนรัชดาภิเษก โดยการกำหนดขอบเขตของพื้นที่จาก ความหนาแน่นของกิจกรรมต่างๆ ความสัมพันธ์ของพื้นที่ต่อพื้นที่รอบนอก การเข้าถึงพื้นที่ด้านการสัญจรด้วยระบบโดยสารมวลชนต่างๆ เช่นรถไฟฟ้าสายสีเขียวและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมถึงความหลากหลายทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาถือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพหลายด้านที่เอื้อต่อการนำไปสู่การพัฒนา มีขอบเขตของพื้นที่โครงการดังนี้

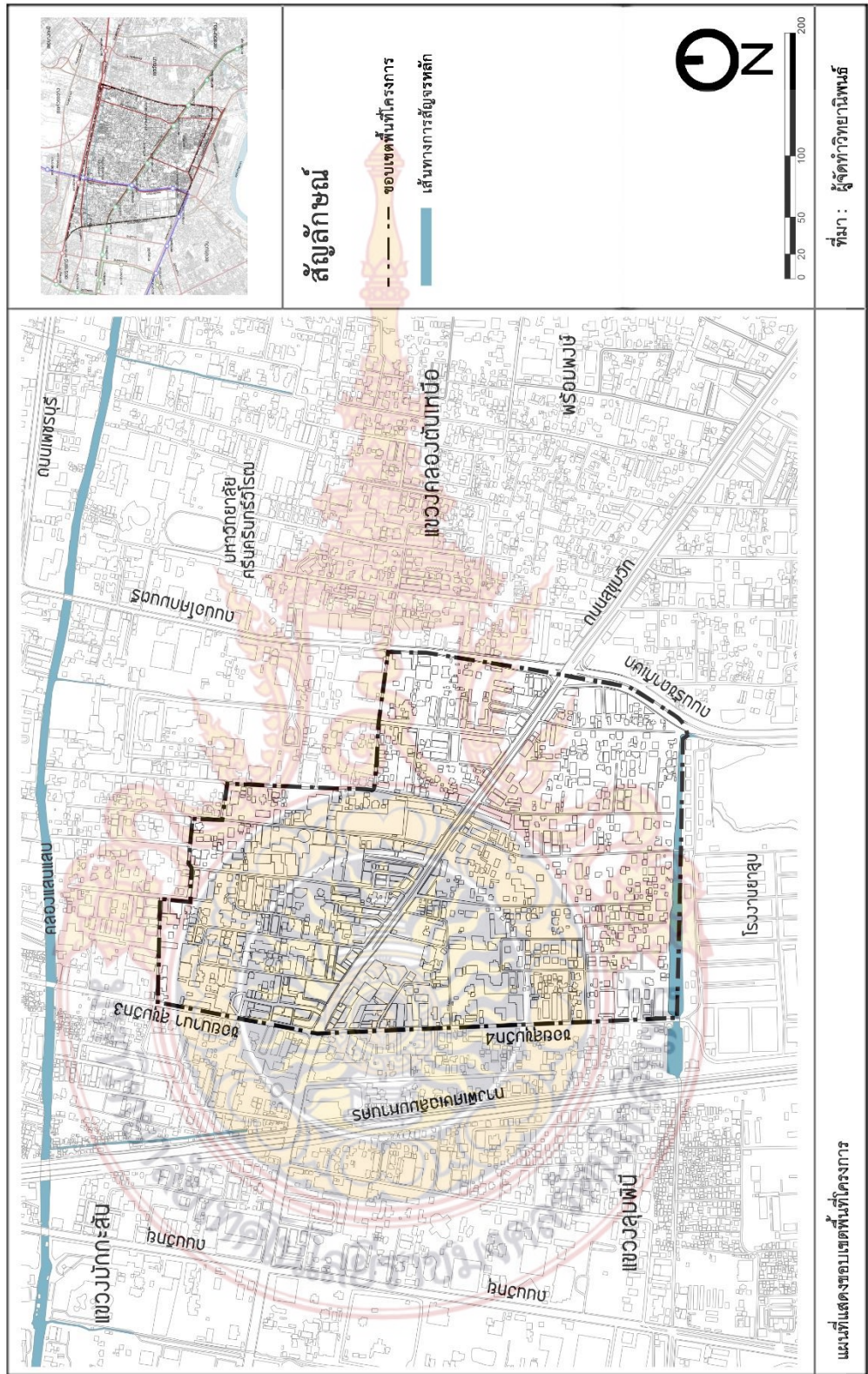
ทิศเหนือ จรดซอยสุขุมวิท ๑๑ และซอยร่วมใจ

ทิศใต้ จรดเลียบบคลองระบายน้ำ

ทิศตะวันออก จรดถนนอโศกมนตรี

ทิศตะวันตก จรดซอยสุขุมวิท ๓ และซอยสุขุมวิท ๔





แผนที่ ๓.๑๑ แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



### ๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟและสถานีนา ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของสำนักงานเขตวัฒนาและสำนักงานเขตคลองเตย แต่เดิมเขตวัฒนาได้มีการแบ่งพื้นที่การปกครองมาจากเขตคลองเตยเนื่องจากเขตคลองเตยมีขนาดใหญ่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง จึงแบ่งพื้นที่การปกครองเป็นเขตคลองเตย๑ ก่อนต่อมาจึงมีการเปลี่ยนชื่อจากเขตคลองเตย๑ มาเป็นเขตวัฒนาในปัจจุบัน โดยมีบริบทของพื้นที่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัย ต่อมาเริ่มมีการพัฒนาอาคารเป็นตึกแถวเพื่อการค้า และเมื่อมีการสร้างรถไฟฟ้า(BTS) ทำให้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารสำนักงาน และที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้ปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟและสถานีนา มีความหนาแน่นทั้งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และแหล่งงาน เนื่องจากเป็นจุดบรรจบกันของถนนหลัก ๓ สาย คือ ถนนอโศกมนตรี ถนนรัชดาภิเษก และ ถนนสุขุมวิท ทำให้ชอกชอยเส้นทางต่างๆ สามารถไปยังย่านสำคัญทั่วกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก ตามมาด้วยการเป็นศูนย์เชื่อมการเดินทางของรถไฟฟ้าสองสายทั้งระบบรถไฟฟ้า(BTS) รถไฟใต้ดิน(MRT)

ในปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟและนา ถือเป็นย่านที่เป็นหัวใจหลักของกรุงเทพมหานคร คือศูนย์กลางการคมนาคมหลักจุดหนึ่งของเมืองหลวง ซึ่งเป็นสี่แยกหลักใจกลางกรุง ศูนย์รวมของการคมนาคมอันทันสมัยสะดวกสบายหลากหลายรูปแบบ ที่ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเลือกพักอาศัยและทำงานอยู่บริเวณนี้ ในพื้นที่มีอาคารสำนักงานทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ และในอนาคตพื้นที่บริเวณแยกอโศก-เพชรบุรียังจะเป็นจุดเชื่อมโยงของพื้นที่ธุรกิจ(CBD) ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการเข้ามาใช้งานในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งในพื้นที่ยังมีที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นในพื้นที่อีกมากมาย และมีกลุ่มผู้ใช้งานที่หลากหลาย เนื่องจากบริเวณรอบสถานีรถไฟและสถานีนาเป็นย่านธุรกิจในระดับนานาชาติ ซึ่งมีสำนักงาน ที่อยู่อาศัยและโรงแรมรองรับกลุ่มชาวต่างชาติ ส่งผลให้พื้นที่มีการอยู่อาศัยที่หนาแน่น ทำให้พื้นที่นี้มีการพัฒนารูปแบบการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ มีทั้งระบบรถไฟฟ้า(BTS) รถไฟใต้ดิน(MRT) นอกจากนี้ ระบบนี้ยังสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ได้ คือ เรือโดยสารและรถไฟฟ้า Airport link เพื่อรองรับการใช้งานของพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางแห่งการเชื่อมต่อ โดยกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรภายนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำงานภายในพื้นที่ จึงทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟและสถานีนา มีการพัฒนาการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่

บริบทพื้นที่ของบริเวณรอบสถานีรถไฟอโศกและนา ที่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัย ต่อมาเมื่อมีการเข้าถึงของรถไฟฟ้า(BTS) ที่ถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักในปัจจุบัน ทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟอโศกและนาเกิดการเปลี่ยนแปลงเพื่อตอบรับกลุ่มคนที่เข้ามาใช้งานรถไฟฟ้า(BTS) ทำให้จากเดิมเป็นเพียงพื้นที่อยู่อาศัย กลายเป็นพื้นที่ผสมผสานทางด้านพาณิชยกรรม แหล่งงาน และอาคารพักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมมากขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยแนวราบ เช่น บ้านเดี่ยวหายไป ส่วนในปัจจุบันพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟอโศกและนาถือเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นทางด้านพาณิชยกรรมและแหล่งงานที่

ค่อนข้างสูง รวมไปถึงกลุ่มคนที่มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติทำให้มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมในพื้นที่

### ๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

#### ๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

เส้นทางคมนาคมที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ มีเส้นทางสายหลัก และทางยกระดับ เป็นโครงข่ายที่เชื่อมทั้งในระดับเมืองและระดับย่านประกอบด้วย

##### (๑) ถนนสายหลัก

(๑.๑) ถนนสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ สายบางนา-หาดเล็ก เป็นหนึ่งในทางหลวงแผ่นดินสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากถนนเพลินจิต เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีเส้นทางไปตามชายทะเลภาคตะวันออก และสิ้นสุดที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางยาวทั้งสิ้นประมาณ ๔๘๘ กิโลเมตร กว้าง ๖ ช่องจราจร

(๑.๒) ถนนอโศกมนตรี เป็นถนนสายสั้น ๆ ในกรุงเทพมหานคร มีความยาวประมาณ ๑.๓ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่แยกอโศกมนตรีซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนรัชดาภิเษก มุ่งไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดที่แยกอโศก-เพชรบุรีซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนเพชรบุรี ปัจจุบันถนนเส้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของวงแหวนรัชดาภิเษก กว้าง ๔ ช่องจราจร

(๑.๓) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงแหวนรอบในของกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อถนนวงศ์สว่างและถนนอโศกมนตรี กว้าง ๘ ช่องจราจร

##### (๒) ถนนสายรอง

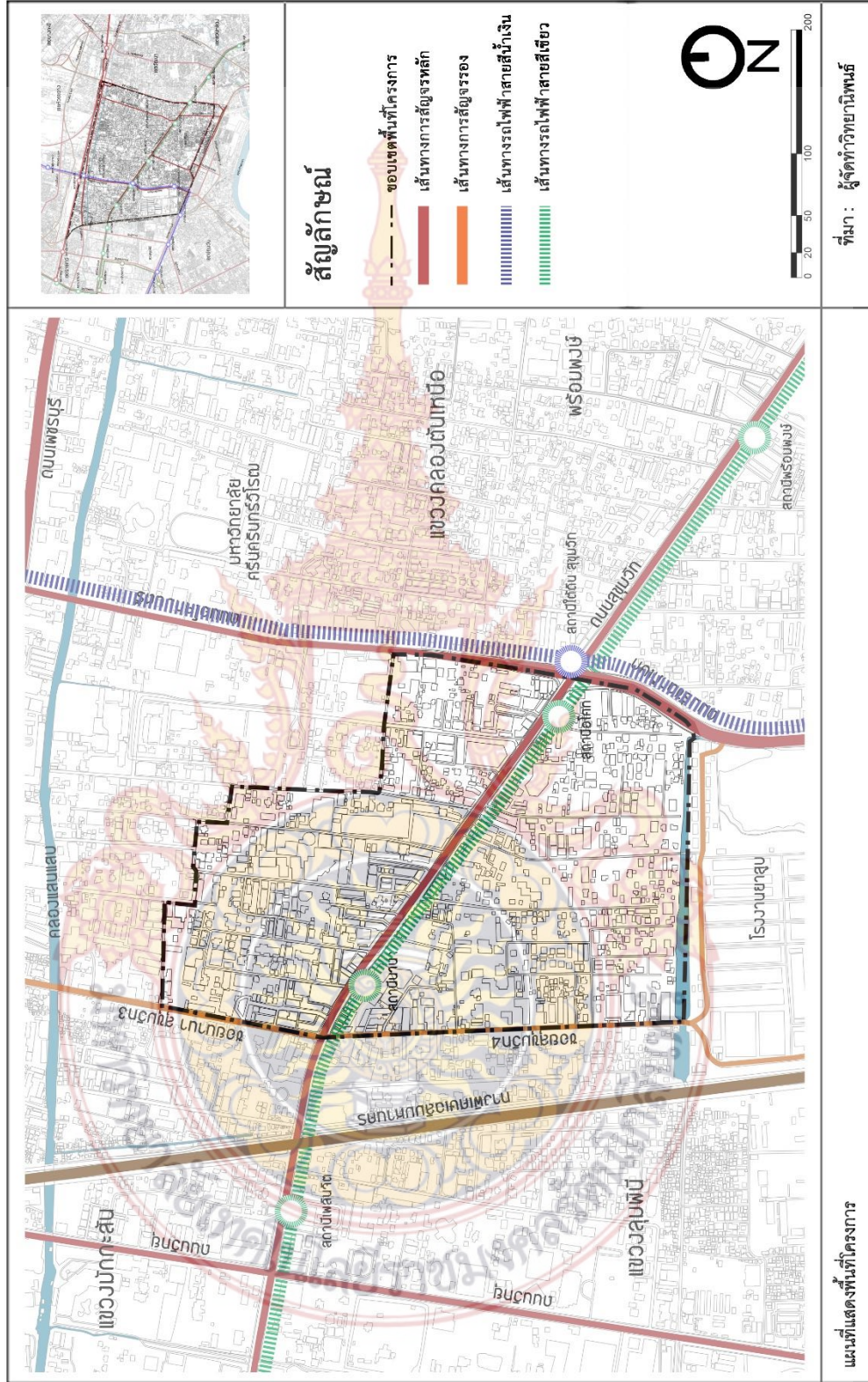
(๔.๑) ถนนสุขุมวิท ๓ เชื่อมต่อแยกนานา เป็นถนนเลนเดียว กว้าง ๔ ช่องจราจร

(๔.๒) ถนนสุขุมวิท ๔ เชื่อมต่อแยกนานา เป็นถนนเลนเดียว กว้าง ๔ ช่องจราจร

##### (๓) ระบบขนส่งรถไฟฟ้า

(๓.๑) รถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงสถานีนาเนาและสถานีอโศก โดยมีระยะทางรวมจาก ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบร์ริง - สมุทรปราการ รวมเป็นระยะทางประมาณ ๒๕ กิโลเมตร ทั้งยังมีส่วนเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินและแอร์พอดลิง

(๓.๒) รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินหรือรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล วิ่งจากสถานีบางซื่อ - หัวลำโพง เป็นสถานีใต้ดินทั้งโครงการ มีสถานีในพื้นที่โครงการคือสถานีสุขุมวิท เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ที่สถานีอโศก



แผนที่ ๓.๑๒ แสดงการสำรวจพื้นที่โครงการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

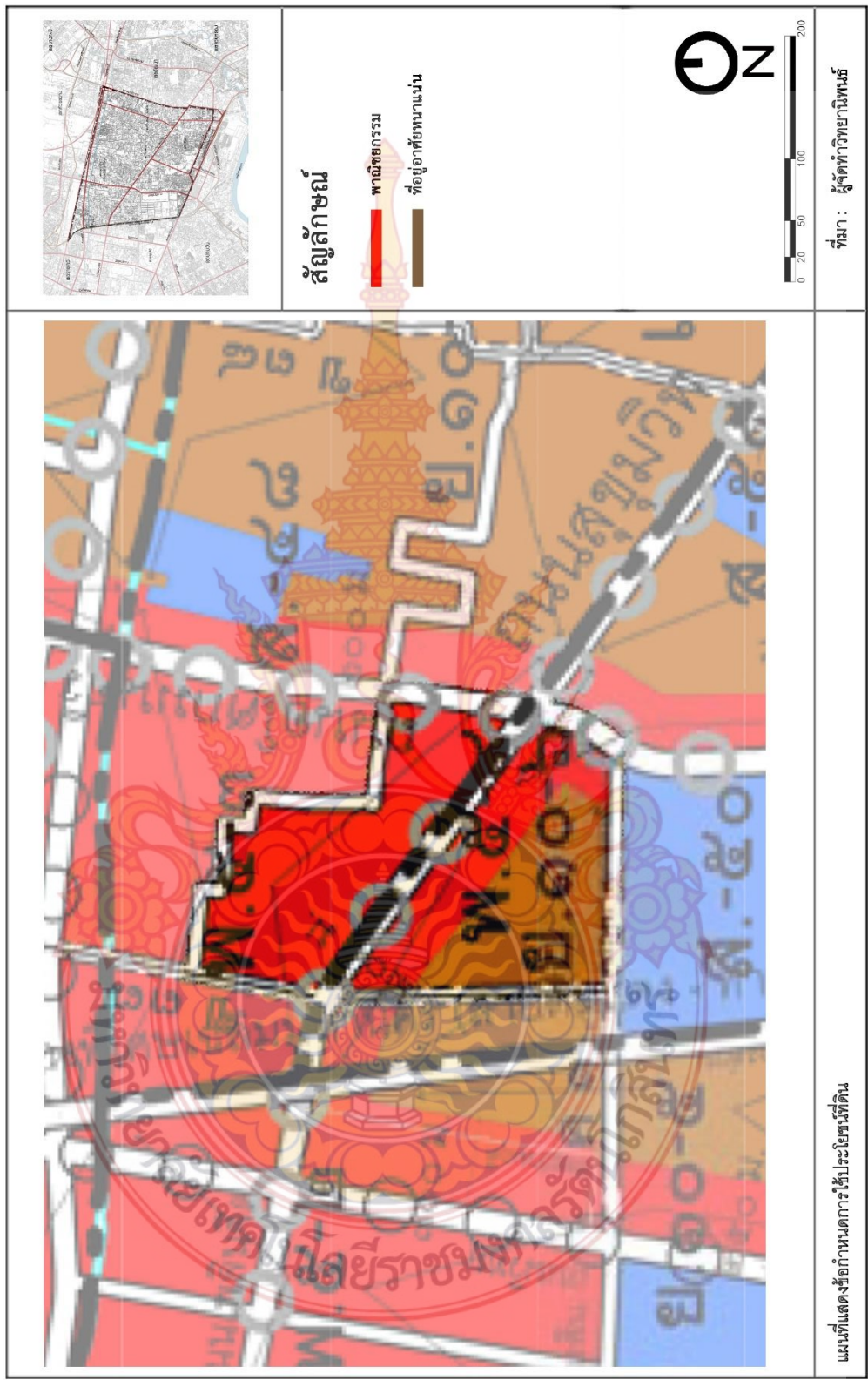
แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกภูกระทรง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖

๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย.๑๐ กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล

๒) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.๕ กำหนดไว้เป็นสีแดง

จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พื้นที่เขต วัฒนาและเขตคลองเตย ถูกกำหนดการใช้ประโยชน์ให้เป็นที่พักอาศัยเป็นหลัก จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบัน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพักอาศัยจำนวนมากเป็นไปตามข้อกำหนดผัง มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นมาเป็นจำนวนมากบริเวณถนนเพชรบุรี ถนนอโศกมนตรี ถนนสุขุมวิท และถนน รัชดา เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ย่านอโศก โดยมีแนวโน้มของการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์อยู่หลายประเภท เช่น อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ อาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ อาคาร พักอาศัยรวม(คอนโดมิเนียม)

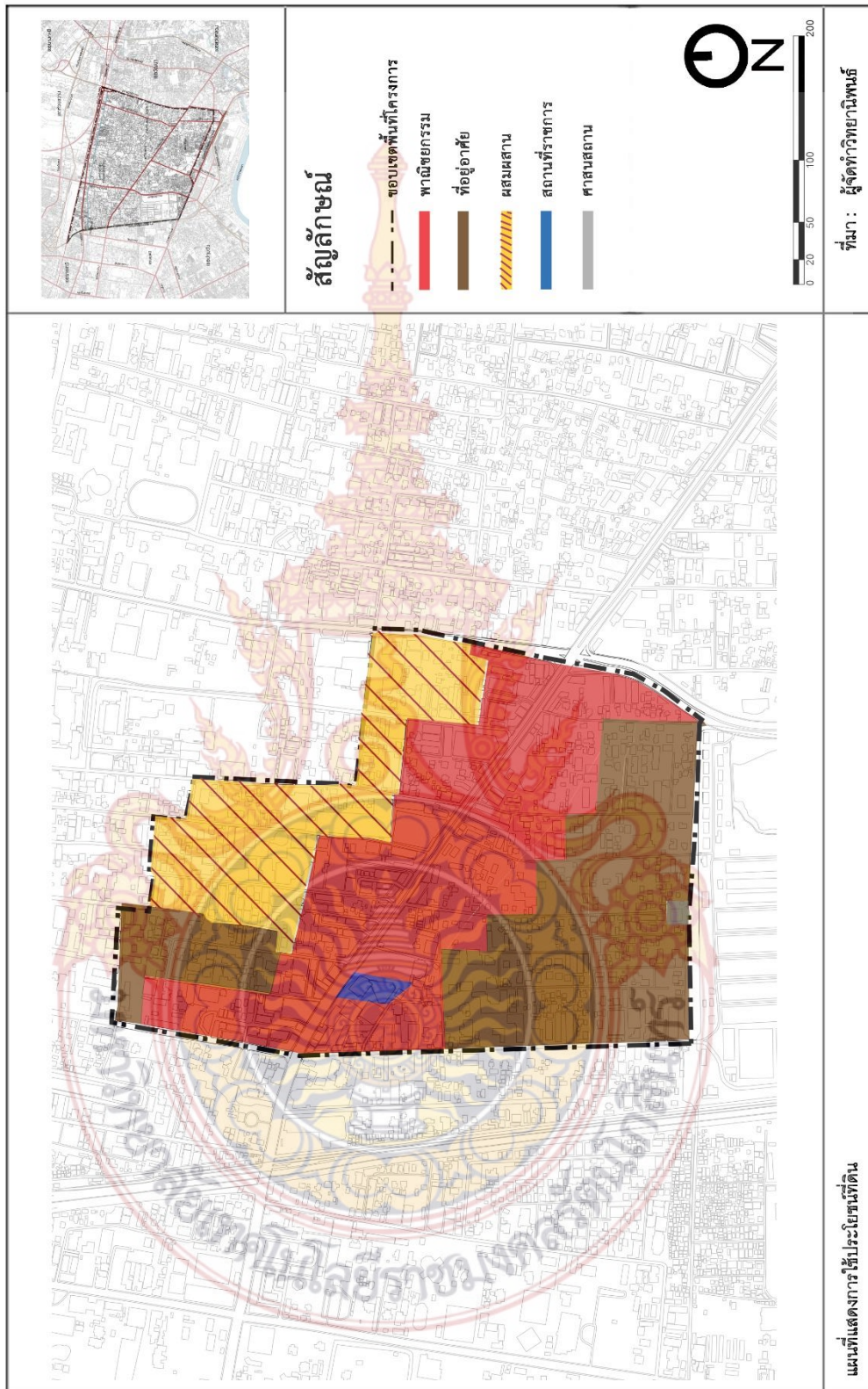




แผนที่ ๓.๑๓ แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
 ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

ที่มา : ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

แผนที่แสดงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน



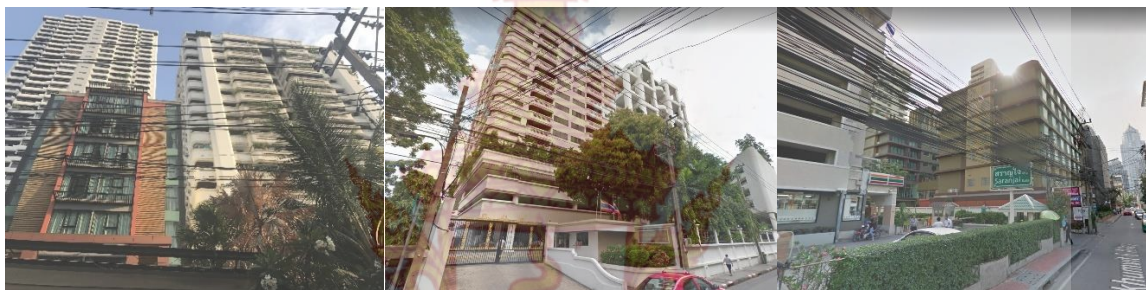
แผนที่ ๓.๑๔ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

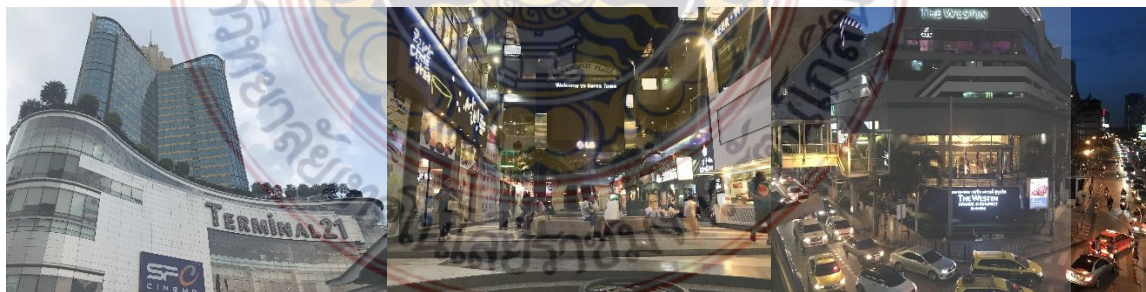
จากการศึกษาในพื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์อาคารที่เป็นที่พักอาศัยเป็นส่วนมาก รองลงมาเป็นอาคารที่ใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออยู่อาศัย แต่ชั้น ๑-๒ จะประกอบกิจการส่วนตัว และเป็นอาคารพาณิชย์กรรมอาคารขนาดใหญ่ที่ใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์ โดยมีการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบอื่นผสมอยู่ด้วย โดยมีรูปแบบอาคารทั้งหมดดังนี้

๑) อาคารพักอาศัย ส่วนมากในพื้นที่มีอาคารอยู่อาศัยประเภทบ้านคอนโดมิเนียมอยู่เป็นจำนวนมาก รองลงมาจะเป็นอาคารพักอาศัยรวม ๔-๕ ชั้น เป็นอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ เพื่อรองรับประชากรแฝงที่เข้ามาอยู่ในพื้นที่ อาคารส่วนมากจะใช้วัสดุที่ใช้เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก เรียงตัวเป็นชอย โดยถนนจะเชื่อมต่อกับถนนสายหลักของคนในชุมชน



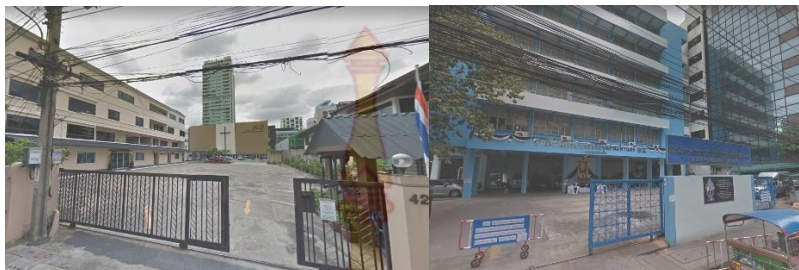
รูปที่ ๓.๔ แสดงอาคารพักอาศัย  
ที่มา : จากการศึกษของผู้วิจัย

๒) อาคารพาณิชย์กรรม ในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งอาคารพาณิชย์ได้ ๒ แบบ ได้แก่ อาคารพาณิชย์ที่มีขนาดน้อยกว่า ๑๐๐๐๐ ตารางเมตร และอาคารพาณิชย์ที่มีขนาดมากกว่า ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่จะกระจายตัวอยู่ทั้งในถนนสุขุมวิทและภายในชอยต่างๆ เช่นชอยสุขุมวิท ๑๑ โดยอาคารส่วนใหญ่จะเป็นพาณิชย์เพื่อพักอาศัยหรือเป็นโรงแรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก และจะมาอาคารพาณิชย์ขนาดเล็กลงมาจะอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท ๓ และสุขุมวิท ๔



รูปที่ ๓.๕ แสดงอาคารพาณิชย์กรรม  
ที่มา : จากการศึกษของผู้วิจัย

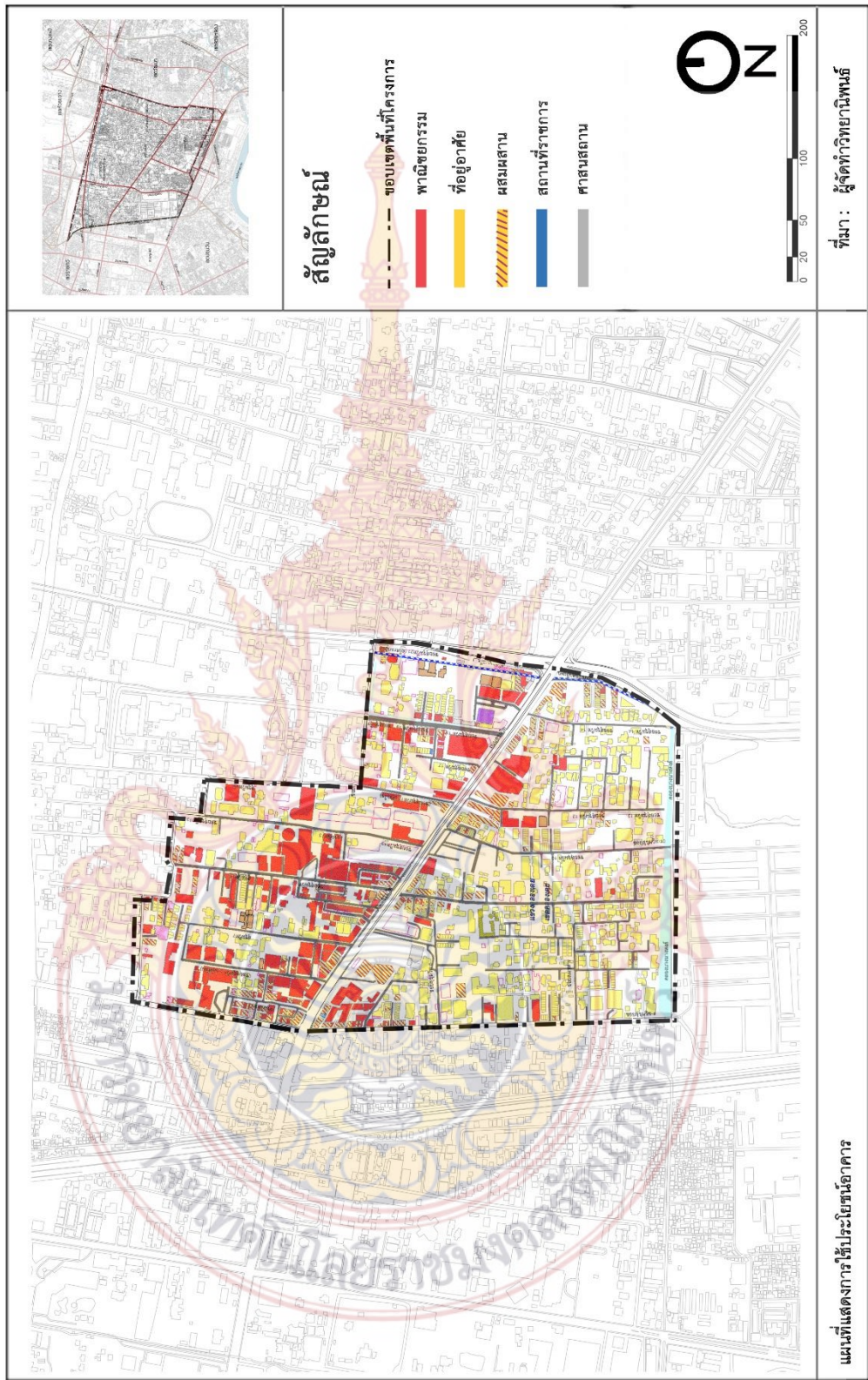
๓) อาคารประเภทอื่นๆ เช่น อาคารศาสนสถาน และอาคารของสถาบันราชการ  
ต่างๆ ที่มีอยู่เป็นส่วนน้อยในพื้นที่โครงการ



รูปที่ ๓.๖ แสดงอาคารประเภทอื่นๆ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย







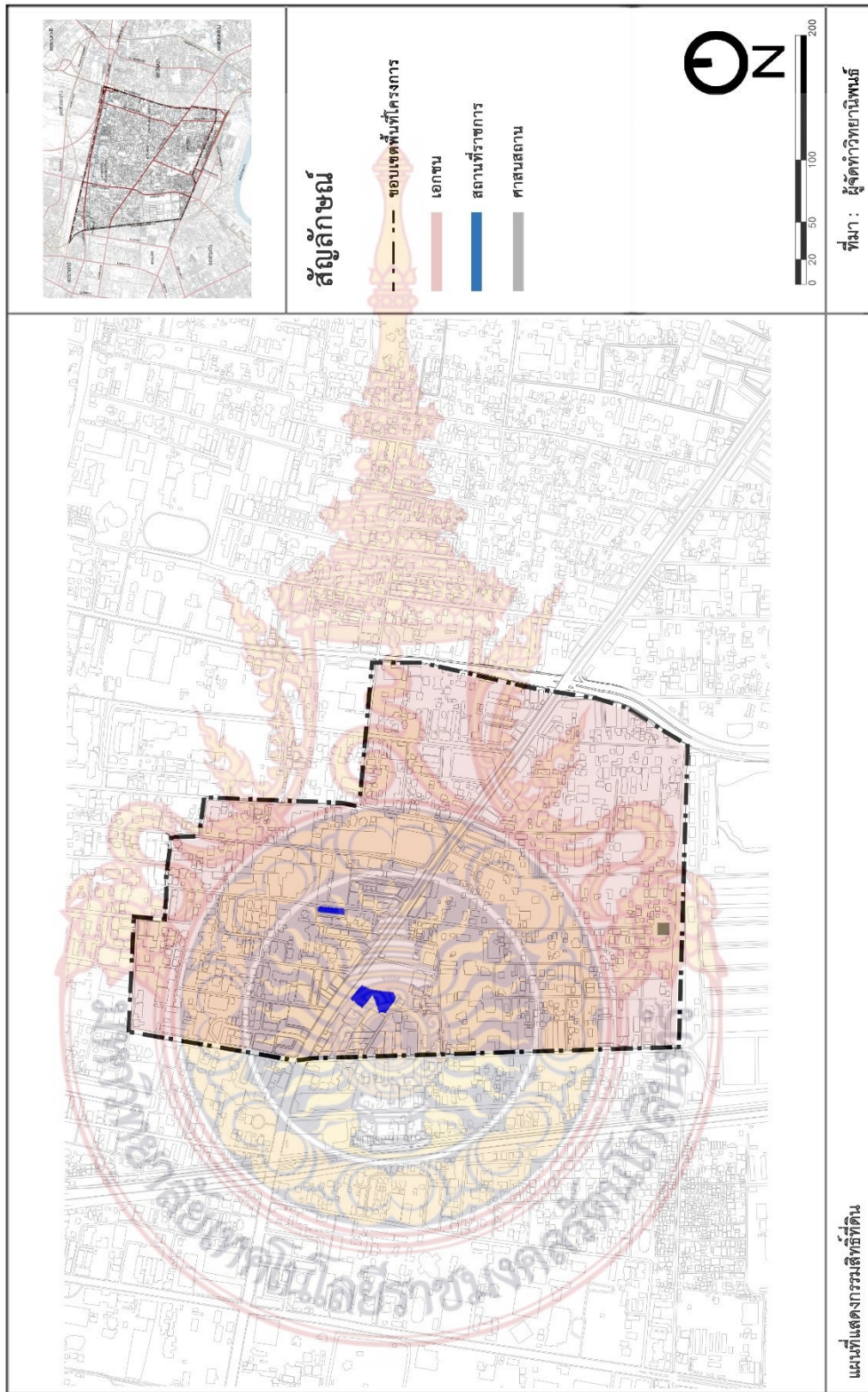
แผนที่ ๓.๑๕ แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

## ๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน

ในพื้นที่โครงการมีกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินอยู่ ๒ ประเภท ดังนี้

- ๑) ที่ดินราชพัสดุ คือแปลงที่ดินของสถาบันราชการ ได้แก่ สถานเอกอัครราชทูต  
สวีเดน ประจำประเทศไทย
- ๒) ที่ดินเอกชน โดยลักษณะที่ดินจะเป็นที่ดินแปลงเล็ก





แผนที่ ๓.๑๖ แสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

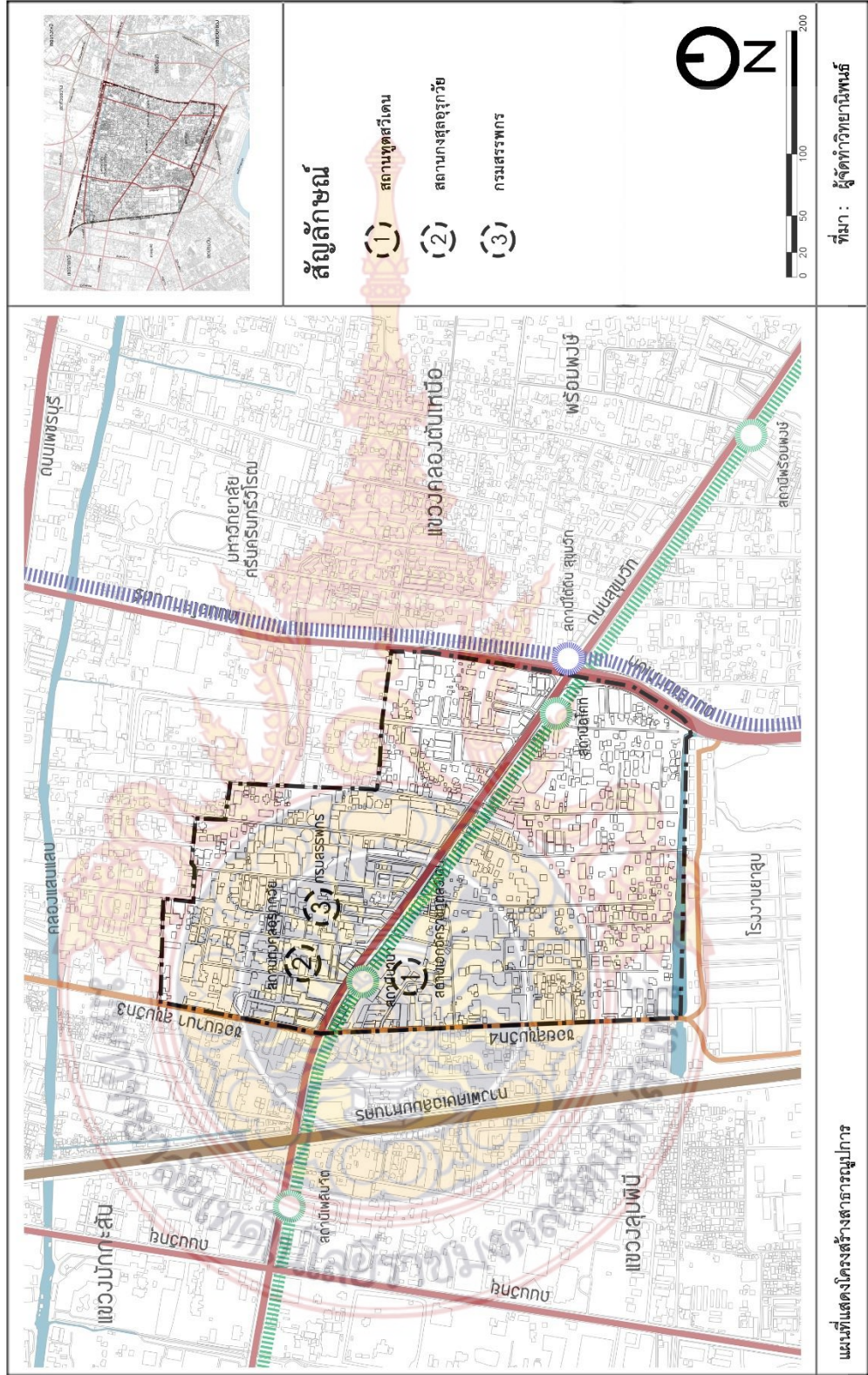
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

ในพื้นที่ศึกษามีสาธารณูปการที่อยู่ในการดูแลของรัฐบาล ได้แก่

สถาบันราชการ ๓ แห่ง ได้แก่ สถานเอกอัครราชทูตสวีเดน สถาน

กงสุลอูรุกวัย และ สำนักงานสรรพากร พื้นที่ ๘



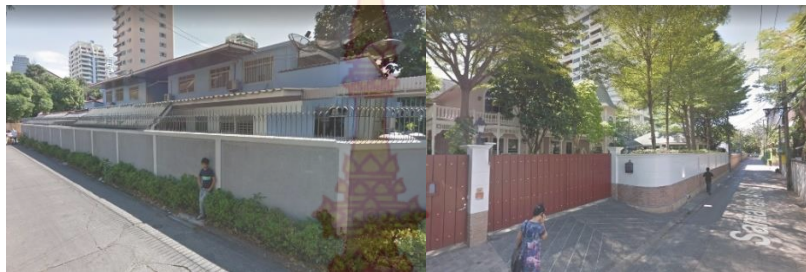


แผนที่ ๓.๑๗ แสดงโครงสร้างสาธารณูปการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

จากการวิเคราะห์มวลอาคารและพื้นที่ว่าง เพื่อวิเคราะห์ลักษณะมวลอาคาร และลักษณะที่ว่าง สามารถแบ่งออกมาได้เป็น ๔ ลักษณะดังนี้

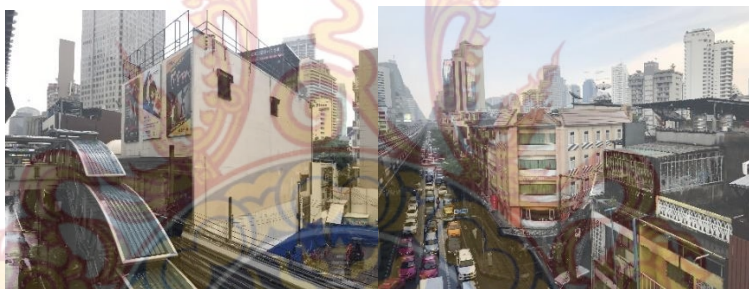
๑) มวลอาคารขนาดเล็ก วางอาคารตามแนวถนนซอย เป็นอาคารบ้านเดี่ยว หรือทาวน์โฮมขนาด ๒-๓ ชั้น อยู่ในภายในซอย



รูปที่ ๓.๗ แสดงมวลอาคารขนาดเล็ก

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒) มวลอาคารขนาดกลาง ส่วนมากเป็นอาคารพาณิชย์ ๔-๕ ชั้น ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการพาณิชย์ อยู่ริมถนนสุขุมวิท ๓ สุขุมวิท ๔ เป็นต้น



รูปที่ ๓.๘ แสดงมวลอาคารขนาดกลาง

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

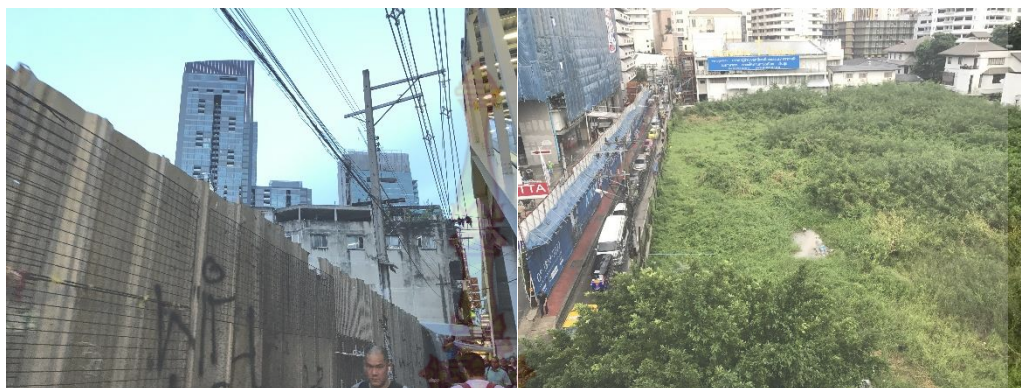
๓) มวลอาคารขนาดใหญ่ ส่วนมากเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ อยู่ริมถนน สุขุมวิทและภายในซอย



รูปที่ ๓.๙ แสดงมวลอาคารขนาดใหญ่

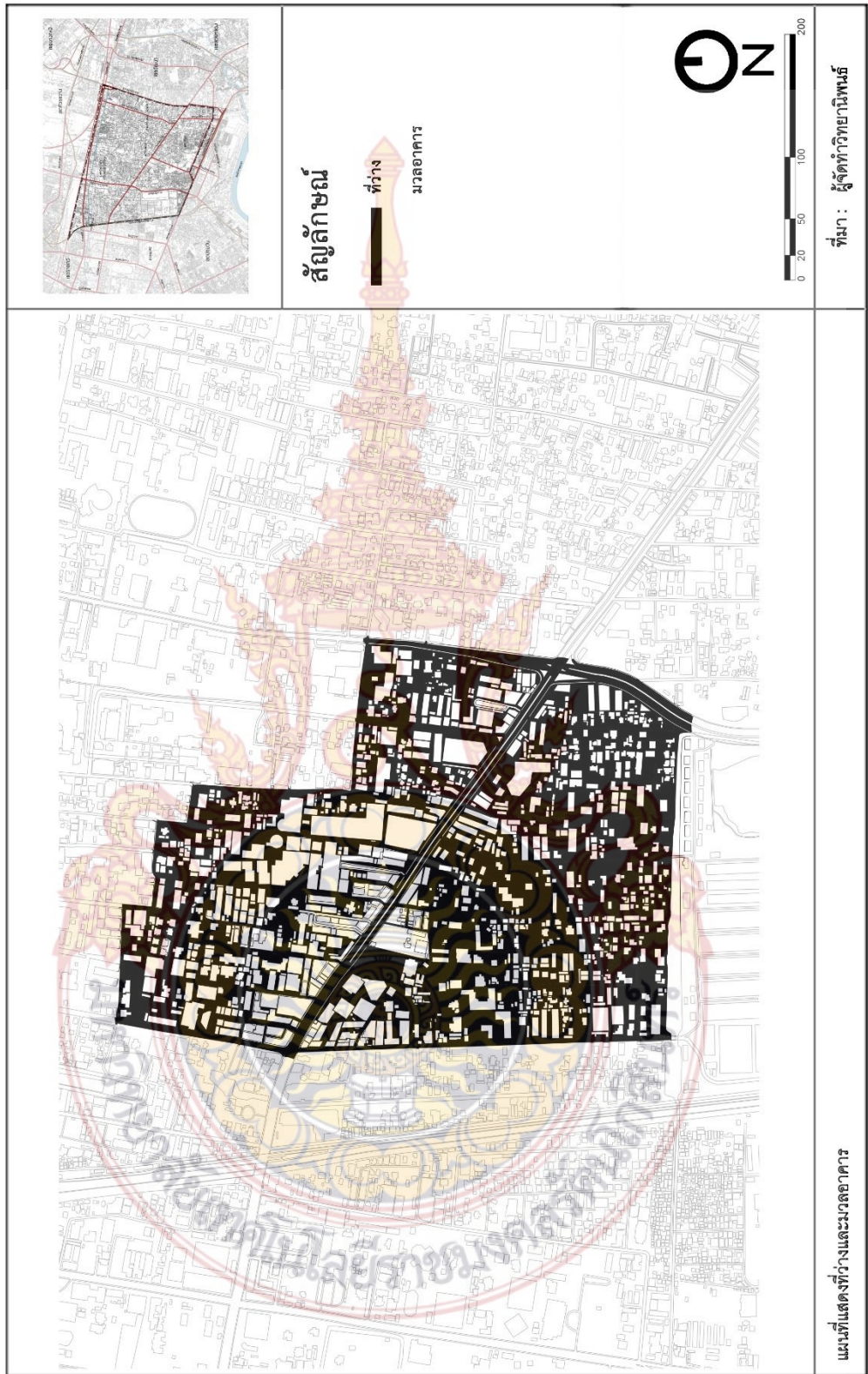
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๓) ที่ว่างขนาดใหญ่ ที่วางไม่ได้ใช้ประโยชน์การพัฒนาเป็นพื้นที่ของเอกชน ที่  
ยังไม่ได้รับการพัฒนา อยู่บริเวณถนนสุขุมวิท บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าสถานีนานา



รูปที่ ๓.๑๐ แสดงที่ว่างขนาดใหญ่  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





แผนที่ ๓.๑๘ แสดงพื้นที่ว่างและมวลดอาคาร

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



### ๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

(๑) อายุอาคาร ลักษณะอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นอาคารที่ไม่เก่าแก่มากนัก อายุอาคารอยู่ที่ประมาณ ๑๐-๑๕ ปี แต่อาคารส่วนใหญ่ไม่ได้รับการฟื้นฟูและบูรณะถูกปล่อยให้เก่าและเสื่อมสลายไปตามเวลา



รูปที่ ๓.๑๑ แสดงอายุอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๒) สภาพอาคาร สภาพอาคารส่วนใหญ่ไม่ได้รับการดูแลเท่าที่ควร แต่อาคารบางประเภทที่มีการใช้ประโยชน์มากหรือเป็นอาคารที่ปรับปรุงใหม่เพื่อการพาณิชย์กรรมก็จะได้รับการปรับปรุงรูปแบบอาคารตามความเหมาะสม



รูปที่ ๓.๑๒ แสดงสภาพอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๓) วัสดุอาคาร วัสดุอาคารที่พบเห็นจากสภาพอาคารอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กทั่วไป โดยจะพบเห็นมากในอาคารประเภทบ้านเดี่ยว ตึกแถว



รูปที่ ๓.๑๓ แสดงวัสดุอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๓.๒.๓.๘ ความสูง

พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่สีแดงพาณิชยกรรมจึงทำให้สามารถสร้างอาคารสูงได้มาก โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จะมีอาคารสูงมากเกาะกลุ่มกันอยู่ในพื้นที่ที่จะแบ่งความสูงอาคารตามประเภทของอาคารเช่น

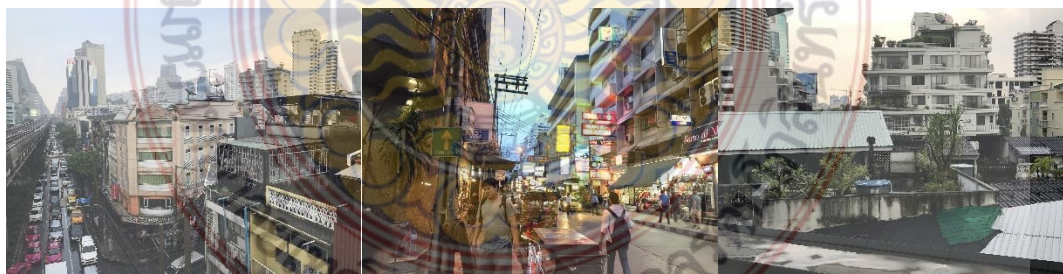
อาคารที่มีความสูง ๑-๕ ชั้น จะเป็นบ้านเดี่ยว อาคารประเภทอาคารพาณิชย์และตึกแถว แยกนานา ตามถนนสุขุมวิท ซอยสุขุมวิท ๓-๔



รูปที่ ๓.๑๔ แสดงอาคารสูง ๑-๕ ชั้น

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

อาคารที่มีความสูง ๖-๑๐ ชั้น จะเป็นอาคารประเภท หอพักโดยจะอยู่บริเวณภายในซอยสุขุมวิท ๖-๑๒



รูปที่ ๓.๑๕ แสดงอาคารสูง ๖-๑๐ ชั้น

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

อาคารที่มีความสูง ๑๐ ชั้นขึ้นไป จะเป็นอาคารประเภท  
ห้างสรรพสินค้า โรงแรมและคอนโดมิเนียม โดยอยู่ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า



รูปที่ ๓.๑๖ แสดงอาคารสูง ๑๐ ชั้น ขึ้นไป  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

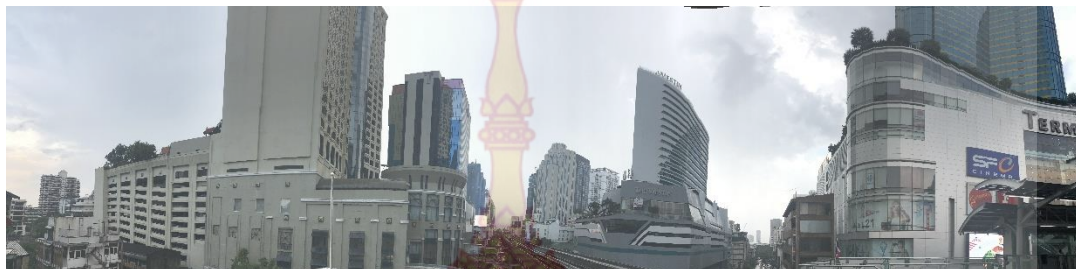




แผนที่ ๓.๑๙ แสดงความสูงอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

มุมมองที่สามารถมองเห็นพื้นที่ได้อย่างเด่นชัด ได้แก่ มุมมองจากสถานีรถไฟฟ้า แต่ก็มีอาคารสูงที่จะมีอิทธิพลต่อการมองเห็นสภาพพื้นที่ โดยมุมมองที่สามารถมองเห็นพื้นที่ได้โดยทั่วคือ มุมมองจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่สามารถมองเห็นการเข้าถึงพื้นที่ได้



รูปที่ ๓.๑๗ แสดงศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๑๐ องค์กรประกอบทางจินตภาพ

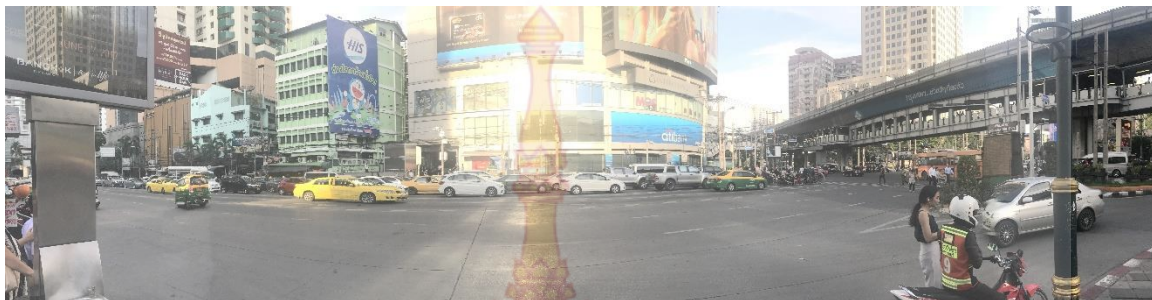
เอกลักษณ์ของพื้นที่โครงการเกิดขึ้นจากความคุ้นเคยของผู้คนที่มีต่อพื้นที่ทำให้เห็นถึงองค์ประกอบต่างๆของเมืองจากพื้นที่โครงการ ดังนี้

(๑) ขอบเขต (Edge) โดยใช้องค์ประกอบเหล่านี้เป็นตัวแบ่งพื้นที่ ได้แก่ ถนนอโศกมนตรี ถนนรัชดาภิเษก คลองระบายน้ำ และซอยสุขุมวิท ๓-๔



รูปที่ ๓.๑๘ แสดงขอบเขต (Edge)  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๒) เส้นทาง (Path) ได้แก่เส้นทางการสัญจรต่างๆในพื้นที่ ประกอบด้วย ถนน  
อโศกมนตรี ถนนรัชดาภิเษก ซอยสุขุมวิท ๓ และซอยสุขุมวิท ๔ โดยเส้นทางการสัญจรทั้งหมดถือเป็น  
เส้นทางการสัญจรหลักในพื้นที่



รูปที่ ๓.๑๙ แสดงเส้นทาง (Path)  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๓) ย่าน (District) ประกอบด้วยย่านต่างๆที่แบ่งออกตามกิจกรรม  
ภายในพื้นที่ ได้แก่ ย่านอโศก โดยย่านนี้จะมีกิจกรรมในช่วงเวลากลางวัน เช่น คนทำงาน นักเรียน  
นักศึกษา ย่านนานา โดยย่านนี้จะมีกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืน เช่น ผับ บาร์ ร้านอาหารต่างๆ



รูปที่ ๓.๒๐ แสดงย่าน (District)  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๔) ศูนย์รวมกิจกรรม (Node) จุดศูนย์รวมกิจกรรมและจุดเปลี่ยนถ่าย  
 ในพื้นที่ จะอยู่ในบริเวณแยกอโศก หรือ รอบสถานีรถไฟฟ้าสถานีอโศก จะเป็นจุดศูนย์รวมกิจกรรมและจุด  
 เปลี่ยนถ่ายในพื้นที่ โดยจุดเปลี่ยนถ่ายจะสามารถเปลี่ยนจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวไปรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้



รูปที่ ๓.๒๑ แสดงศูนย์รวมกิจกรรม (Node)

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

(๕) จุดหมายตา (Landmark) โดยจุดเด่นชัดที่บ่งบอกถึงความเป็น  
 พื้นที่คือ ศูนย์การค้าเทอร์มินอล ๒๑



รูปที่ ๓.๒๒ แสดงจุดหมายตา

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่

ในพื้นที่มีเอกลักษณ์และความเป็นสถานที่อยู่ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีถนนหลักในการสัญจรของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับอยู่ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และมีเอกลักษณ์ของพื้นที่ที่ทำให้นึกถึงภาพความเป็นเอกลักษณ์ได้อย่างชัดเจน หากพูดถึงโอโศกหรือนานาก็จะสามารถสื่อให้เห็นภาพของพื้นที่ได้อย่างชัดเจน

### ๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### ๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ชุมชนในพื้นที่จะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นอาคารประเภทตึกสูง โดยแบ่งประชากรผู้อาศัยหลักออกเป็น ๔ ประเภท ได้แก่

- กลุ่มผู้พักอาศัยอาคารประเภทหอพักโดยส่วนมากจะเป็นกลุ่มนักศึกษาและกลุ่มคนทำงานที่เข้ามาพัก โดยที่ตั้งของที่พักจะอยู่ใกล้แหล่งงานและถนนหลักที่เข้าออกได้อย่างสะดวก

- กลุ่มผู้พักอาศัยอาคารประเภทโรงแรมเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยใช้สถานีรถไฟฟ้าในการสัญจร เนื่องจากสถานีรถไฟฟ้าสามารถเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

- กลุ่มผู้พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมโดยกลุ่มผู้อาศัยดังกล่าวเป็นกลุ่มที่รายได้ค่อนข้างแน่นอน ซึ่งต้องการความรวดเร็วในการเข้าออกสู่ใจกลางเมืองโดยอาคารประเภทคอนโดมิเนียมจะเกาะกลุ่มกันบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

ลักษณะทางสังคม เนื่องจากพื้นที่เป็นชุมชนเมือง คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการมีพฤติกรรมการออกไปทำงานในช่วงเช้าและกลับเข้ามาในพื้นที่ในช่วงเวลาค่ำ ทำให้กิจกรรมทางสังคมต่างๆ สามารถพบเห็นได้ในช่วงเวลาดังกล่าว เช่น การไปสถานบันเทิงในเวลาค่ำ เป็นต้น และมีกลุ่มคนชาวต่างชาติที่เกาะกลุ่มอยู่กันเป็นกลุ่ม เช่น กลุ่มคนชาวเกาหลี กลุ่มคนแขก เป็นต้น

#### ๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจหลักของพื้นที่จะเกาะกลุ่มกันตามจุดสำคัญต่างๆ เช่น บริเวณแยกโอโศกที่มีกิจกรรมในด้าน จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การค้าขาย และบริการ และอีกจุดหนึ่งในพื้นที่คือบริเวณแยกนานา จะมีกิจกรรมในด้าน การค้าขาย แหล่งบันเทิง และการบริการ โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ในบริเวณนี้จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาค่ำถึงดึก แต่ในบริเวณแยกโอโศกนั้นจะเกิดกิจกรรมในช่วงเวลาเช้าถึงเย็นหรือในช่วงเวลากลางวัน โดยกิจกรรมทั้ง ๒ จุดกระจายอยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ที่มีแหล่งเศรษฐกิจขนาดใหญ่เนื่องจากพื้นที่โดยรอบเป็นแหล่งงานและที่อยู่อาศัย ทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์เกิดขึ้นโดยรอบ

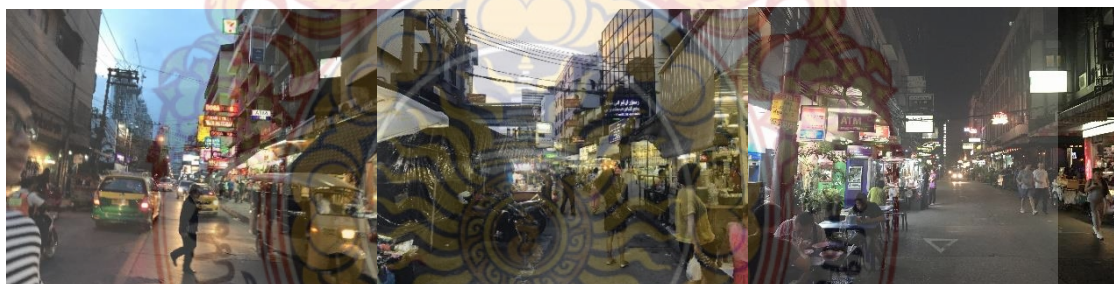




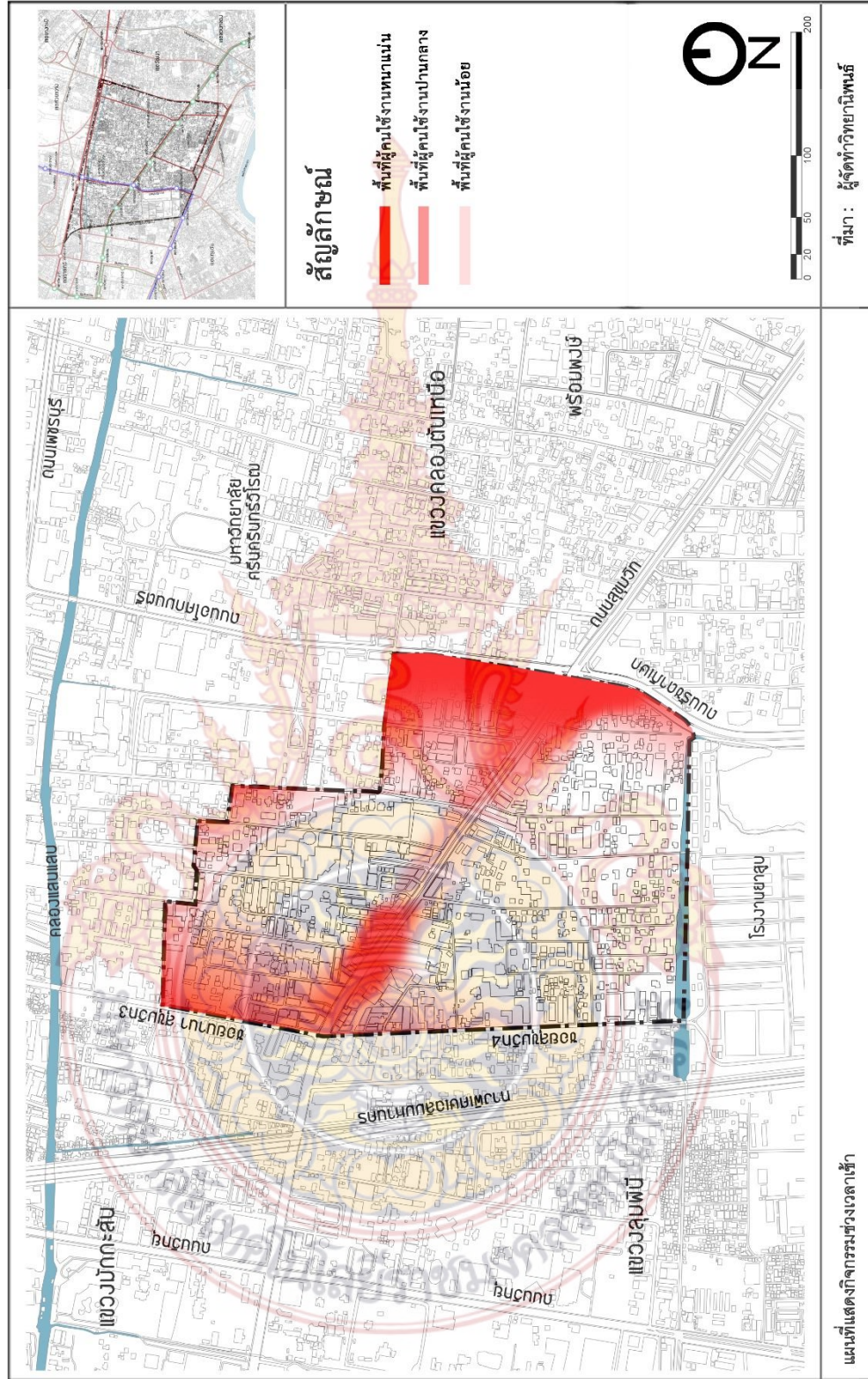
รูปที่ ๓.๒๓ แสดงบริเวณสถานีรถไฟฟ้า  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๓.๒๔ แสดงบริเวณซอยสุขุมวิท ๔ เวลากลางคืน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

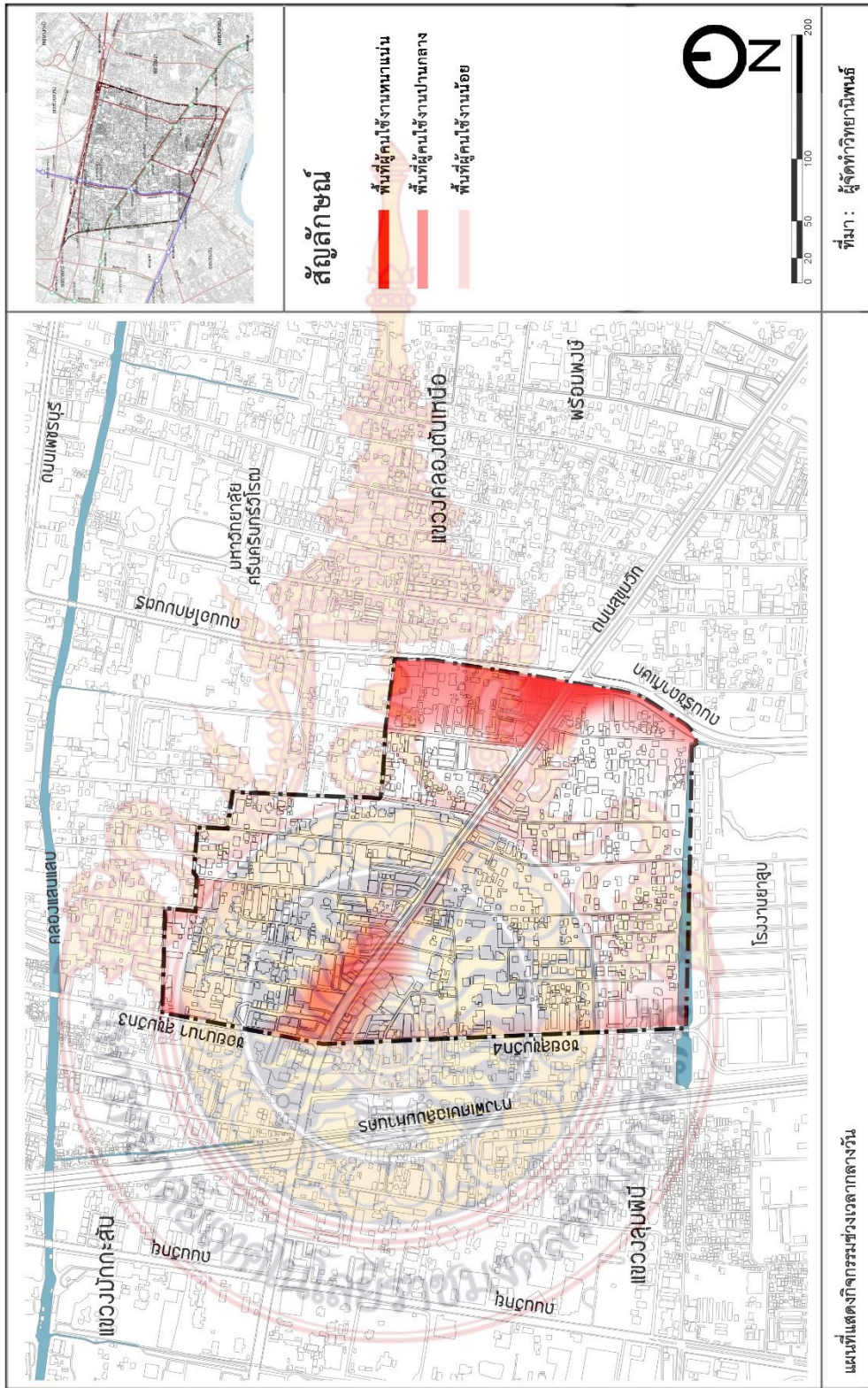


รูปที่ ๓.๒๕ แสดงบริเวณซอยสุขุมวิท ๑๑ เวลากลางคืน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

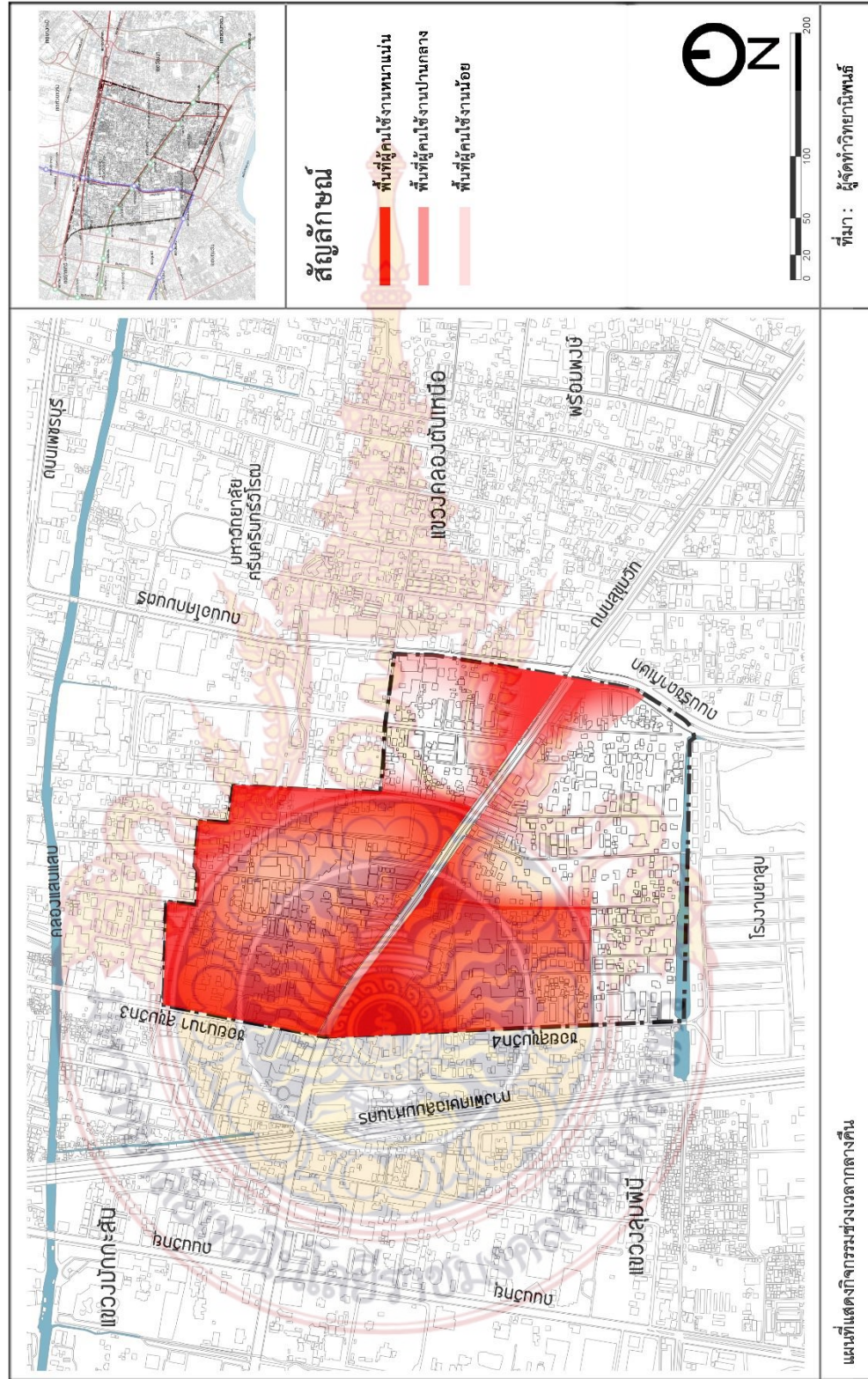


แผนที่ ๓.๒๐ แสดงกิจกรรมช่วงเวลาเช้า  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

แผนที่แสดงกิจกรรมช่วงเวลาเช้า



แผนที่ ๓.๒๑ แสดงกิจกรรมช่วงเวลากลางวัน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๓.๒๒ แสดงกิจกรรมช่วงเวลากลางคืน

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### สรุปบทที่ ๓

จากการศึกษาพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษา บ่งบอกถึงลักษณะทางกายภาพที่เป็นลักษณะเด่นที่ควรแก่การส่งเสริมของพื้นที่ และลักษณะด้อยที่ควรเร่งแก้ไขปัญหาและควรได้รับการพัฒนา โดยลักษณะเด่นของพื้นที่ โดยลักษณะเด่นของพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา ได้แก่ โครงข่ายการสัญจร ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบพื้นที่ใกล้เคียง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และวัฒนธรรมภายในพื้นที่ และลักษณะด้อยของพื้นที่ที่ควรเร่งแก้ไขและพัฒนา ได้แก่ พื้นที่ว่าง พื้นที่รกร้าง เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่อยู่ใจกลางเมือง มีราคาที่ดินที่ค่อนข้างสูง ทำให้ควรค่าแก่การพัฒนาเพื่อให้ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มศักยภาพของพื้นที่ จึงสรุปได้ว่าการศึกษาพื้นที่ตั้งโดยการสำรวจพื้นที่ภาคสนามครั้งนี้ มีรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ขั้นตอนของการวิเคราะห์ในบทที่ ๔ และแนวทางการออกแบบสู่โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาในบทที่ ๕ ต่อไป



## บทที่ ๔

### การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมการออกแบบ

#### ๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

##### ๔.๑.๑ ศักยภาพพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร พื้นที่โครงการมีระบบโครงข่ายการสัญจรที่เข้าถึงได้ง่าย เนื่องจากสามารถเข้าถึงพื้นที่โครงการได้หลายวิธี เช่น ขนส่งสาธารณะ รถไฟฟ้าบนดิน รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ และระบบทางน้ำ สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆของเมืองได้อย่างสะดวกสบาย

๔.๑.๑.๒ ด้านสาธารณูปการ เนื่องจากพื้นที่เป็นศูนย์กลางของย่าน ทำให้มีระบบสาธารณูปการที่ครบถ้วน

๔.๑.๑.๓ ด้านเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่โครงการมีความหลากหลายของประชากรและวัฒนธรรม อีกทั้งยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ทำให้ต้องพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับอย่างเหมาะสม

๔.๑.๑.๔ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบางจุดที่ยังไม่คุ้มค่ากับศักยภาพ สามารถนำมาพัฒนาได้

๔.๑.๑.๕ รูปแบบกิจกรรม เนื่องจากพื้นที่โครงการมีความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรม จึงทำให้พื้นที่เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การค้า แหล่งสถานบันเทิง โรงแรม ห้างสรรพสินค้า และยังมีพื้นที่ที่มีความเอกลักษณ์ที่เกิดจากการรวมกลุ่มกันทางวัฒนธรรมภายในพื้นที่โครงการ

##### ๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๒.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นแหล่งศูนย์กลางธุรกิจและเศรษฐกิจที่สำคัญ จึงขาดความเชื่อมต่อของพื้นที่ และมีถนนสายย่อยที่ไม่ได้รับการพัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และคุณภาพชีวิตที่ไม่ดีตามมา

๔.๑.๒.๒ ด้านเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากภายในพื้นที่โครงการบางจุดมีความแตกต่างกันตามกิจกรรม ทำให้พื้นที่มีความแบ่งแยกกันอย่างชัดเจน

๔.๑.๒.๓ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็กและมีราคาที่ดินค่อนข้างสูง จึงทำให้การพัฒนาได้ค่อนข้างยาก

๔.๑.๒.๔ รูปแบบกิจกรรม เนื่องจากพื้นที่โครงการมีความหนาแน่นของอาคารและกิจกรรมที่ค่อนข้างสูง แต่พื้นที่ยังขาดพื้นที่กิจกรรมนันทนาการที่คนทุกคนภายในพื้นที่สามารถทำร่วมกันได้

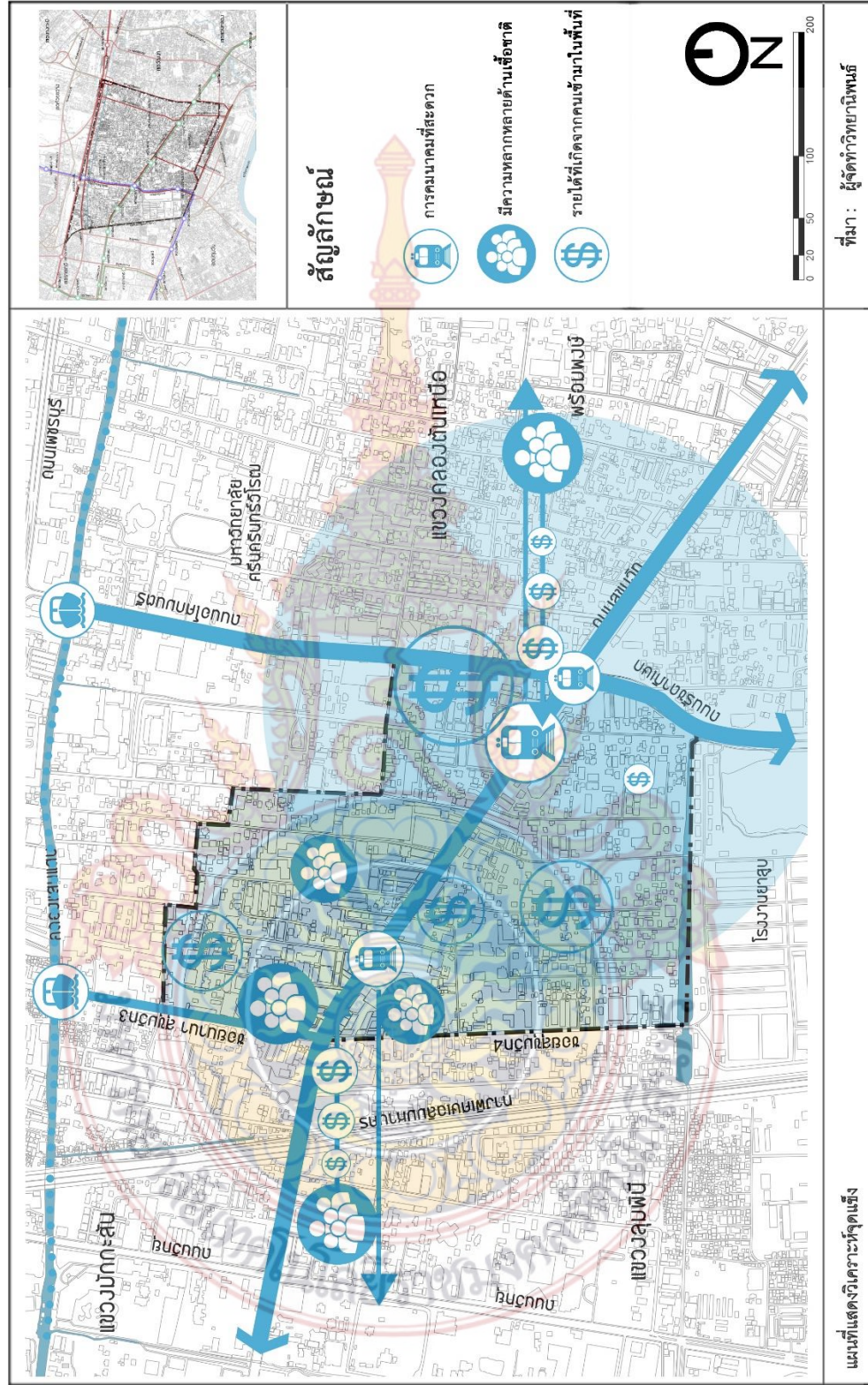
## ๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

### ๔.๒.๑ การประเมินสภาพแวดล้อมภายใน

#### ๔.๒.๑.๑ ตารางที่ ๔.๑ วิเคราะห์จุดแข็งก่อนการพัฒนาพื้นที่

รูปแบบ	จุดแข็ง (Strengths: S)
โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่โครงการมีความสะดวกในการคมนาคม สามารถเข้าถึงได้จาก ถนน สุขุมวิท ถนนรัชดาภิเษก และถนนเพชรบุรีซึ่งเป็นถนนสายหลัก และสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่โดยรอบที่มีความสำคัญของกรุงเทพมหานคร ได้</li> <li>- พื้นที่โครงการมีสถานีรถไฟฟ้า ๒ สายในพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่สามารถเชื่อมต่อไปพื้นที่ต่างๆ ได้ ทำให้พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของกรุงเทพฯ</li> <li>- เป็นศูนย์กลางการบริการขนส่งมวลชน ทั้งทางรถยนต์ ราง และสามารถเชื่อมต่อทางน้ำได้</li> </ul>
เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นพื้นที่เศรษฐกิจของเมือง</li> <li>- มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติ ทำให้พื้นที่เกิดวัฒนธรรมที่หลากหลาย</li> <li>- พื้นที่โครงการมีห้างสรรพสินค้าและโรงแรมชั้นนำ ทำให้พื้นที่มีรายได้จากการเข้ามาใช้งานส่วนนี้</li> <li>- รายได้ในพื้นที่ส่วนหนึ่งมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่ ทำให้มีแหล่งเศรษฐกิจที่หลากหลายเพื่อรองรับคนที่เข้ามาในพื้นที่</li> </ul>
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ดินมีราคาสูงเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมืองและทำเลติดรถไฟฟ้าทั้ง ๒ สาย</li> <li>- มีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน FAR ๑๐ : ๑ สีแดง พื้นที่พาณิชยกรรม ทำให้พื้นที่มีศักยภาพสูง สามารถสร้างอาคารสูงได้ตามข้อกำหนดกฎหมาย</li> </ul>
รูปแบบกิจกรรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นแหล่งรวมกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การค้า โรงแรม แหล่งท่องเที่ยวบันเทิง ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน และที่อยู่อาศัย ดึงดูดให้ผู้คนและนักท่องเที่ยวเข้ามาภายในพื้นที่</li> <li>- มีรูปแบบกิจกรรมที่แตกต่างกัน ตามช่วงเวลาภายในพื้นที่</li> <li>- รูปแบบกิจกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ที่เกิดจากความหลากหลายของชนชาติ</li> </ul>

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ที่มา : ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

แผนที่แสดงวิเคราะห์จุดแข็ง

แผนที่ ๔.๑ แสดงวิเคราะห์ จุดแข็ง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

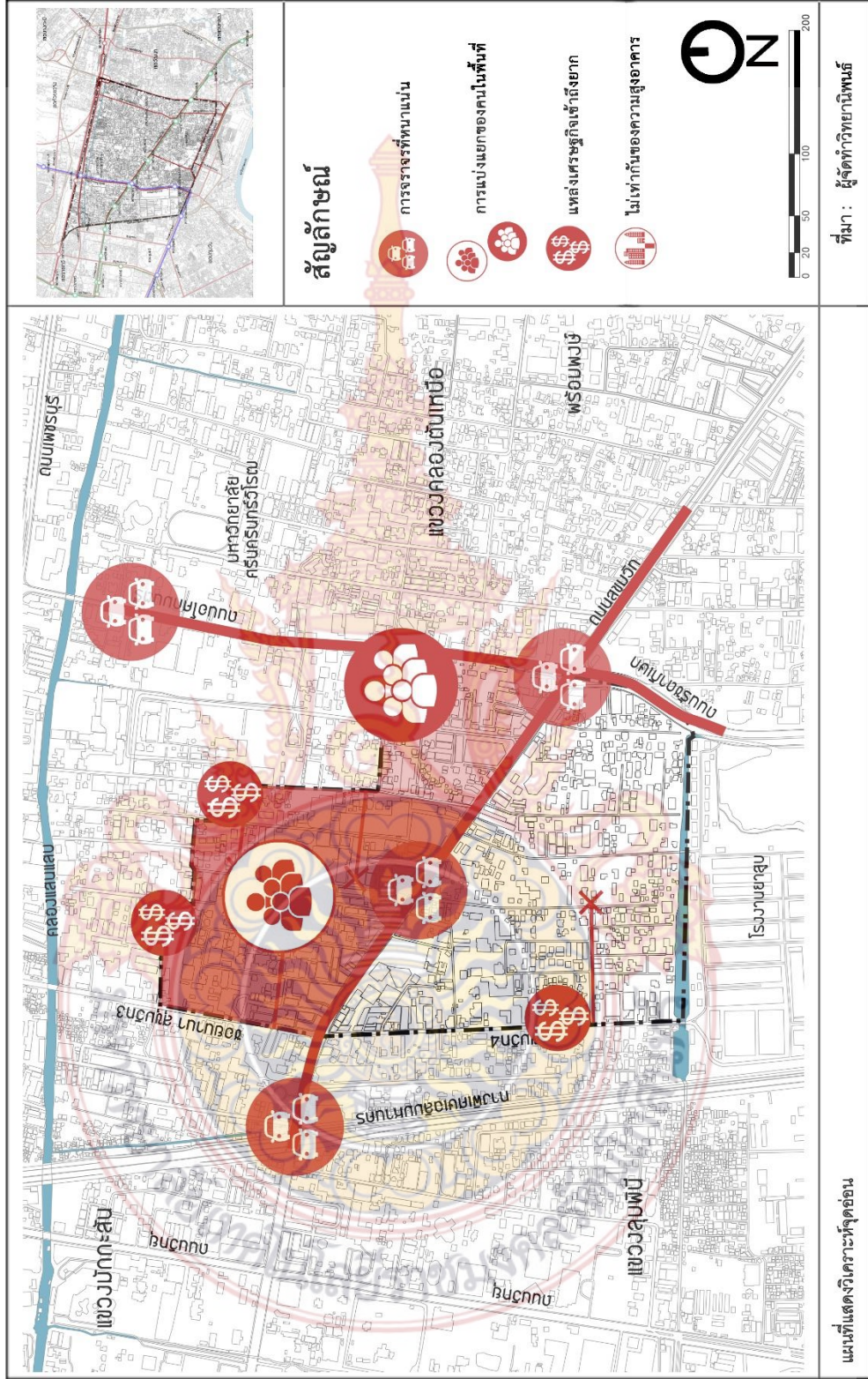


## ๔.๒.๑.๒ ตารางที่ ๔.๒ วิเคราะห์จุดอ่อนก่อนการพัฒนาพื้นที่

รูปแบบ	จุดอ่อน (Weaknesses : w)
โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การสัญจรภายในพื้นที่ขาดประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าพื้นที่จะสามารถเข้าถึงได้หลายเส้นทาง แต่การเดินทางด้วยรถยนต์ยังเป็นการสัญจรหลัก แต่การจราจรในพื้นที่ติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- ถนนภายในพื้นที่มีขนาดที่คับแคบ ไม่มีทางเท้า ทางเท้าถูกยึดโดยกิจกรรมอื่น และขาดการเชื่อมต่อของทางเท้า</li> </ul>
เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การแบ่งแยกระหว่างกลุ่มคนในพื้นที่ ทำให้ในบางพื้นที่มีความแตกต่างกันและมีการเข้าถึงได้ยาก</li> <li>- แหล่งเศรษฐกิจบางแห่งอยู่ในพื้นที่เข้าถึงได้ยาก ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยสำหรับคนภายนอก</li> </ul>
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รูปแบบอาคารที่หนาแน่น สูงต่ำไม่เท่ากันทำให้ตามตรอกซอกซอยบางแห่งถูกล้อมไปด้วยอาคารสูง ทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย</li> </ul>
รูปแบบกิจกรรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีพื้นที่นันทนาการหรือศูนย์รวมกิจกรรม เนื่องจากมีความหนาแน่นของอาคาร</li> </ul>

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่





แผนที่ ๔.๒ แสดงวิเคราะห์ จุดอ่อน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

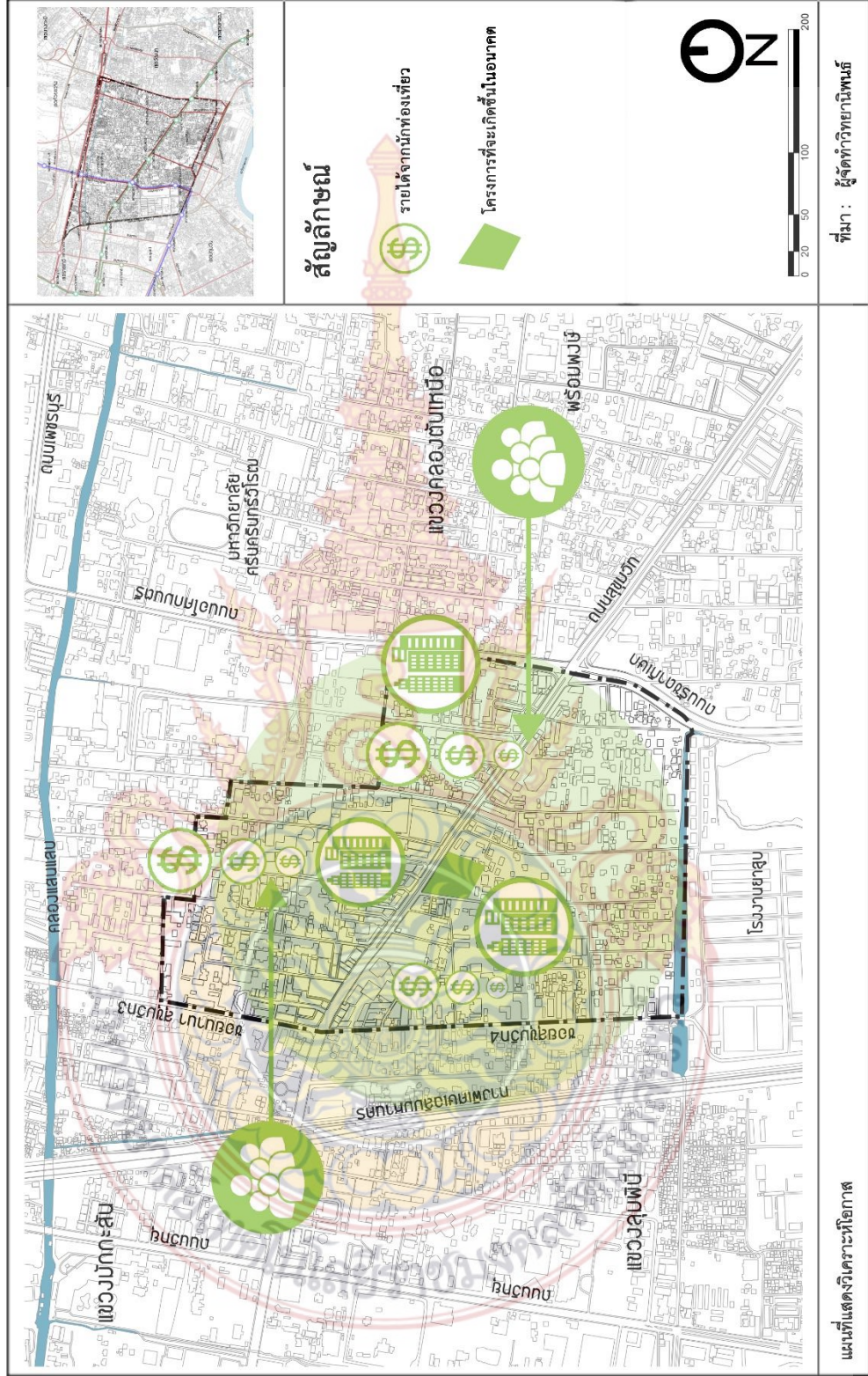
แผนที่แสดงวิเคราะห์จุดอ่อน

## ๔.๑.๑.๓ ตารางที่ ๔.๓ วิเคราะห์โอกาสก่อนการพัฒนาพื้นที่

รูปแบบ	โอกาส (Opportunities : O)
โครงข่ายการสัญจร	-
เศรษฐกิจและสังคม	- กลุ่มชาวต่างชาติที่เข้าใช้งานในพื้นที่ จะทำให้เกิดรูปแบบทำสังคัมและเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น - คอนโดมิเนียมที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ จะทำให้เศรษฐกิจภายในพื้นที่มีเพิ่มสูงขึ้น
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	-
รูปแบบกิจกรรม	- โครงการ Bike Route ที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในพื้นที่ จะทำให้เกิดกิจกรรมใหม่ภายในพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่





แผนที่ ๔.๓ แสดงวิเคราะห์ โอกาส

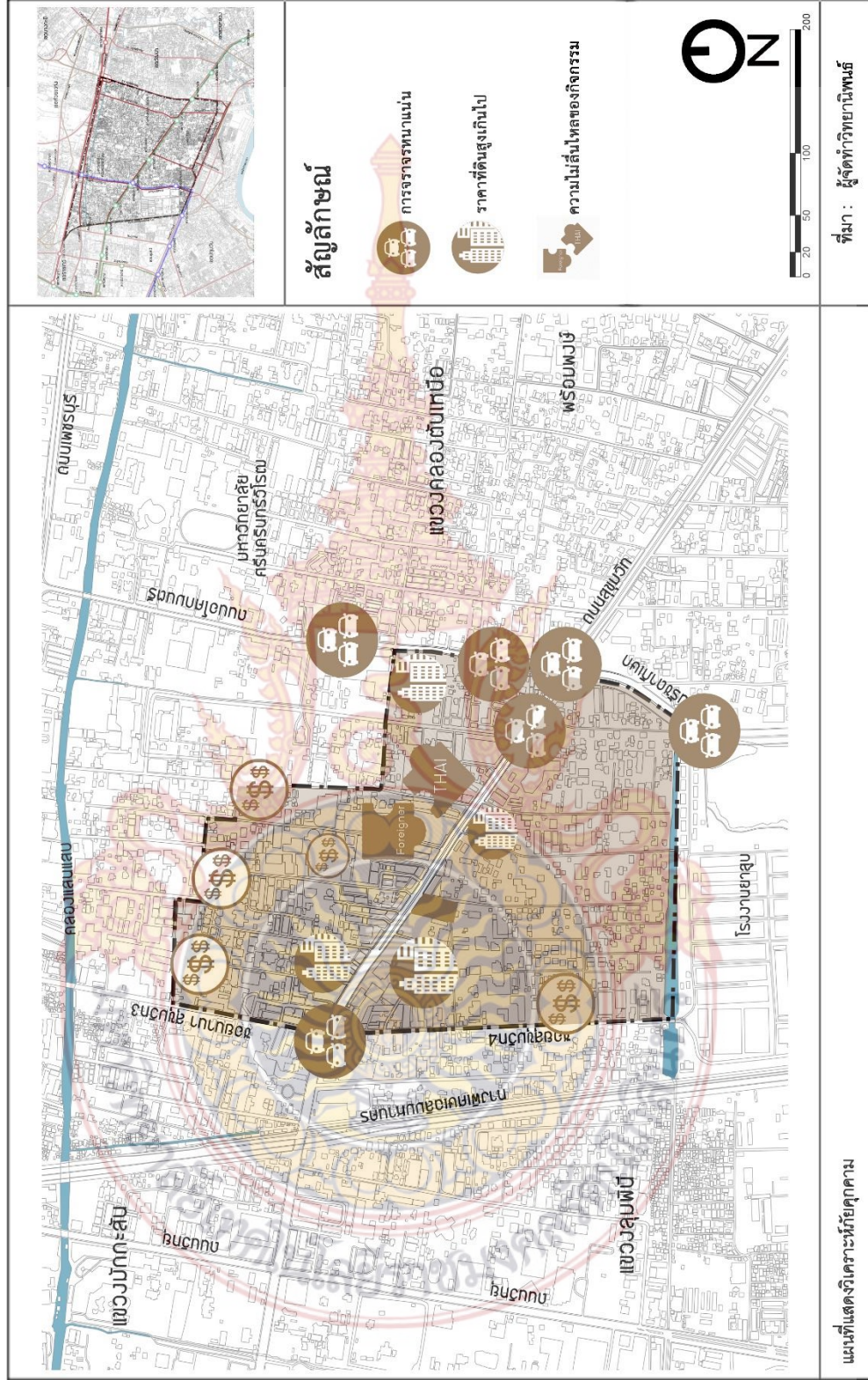
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

## ๔.๑.๑.๔ ตารางที่ ๔.๔ วิเคราะห์ภัยคุกคามก่อนการพัฒนาพื้นที่

รูปแบบ	ภัยคุกคาม (Threats : T)
โครงข่ายการสัญจร	- การสัญจรที่มีปริมาณหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้พื้นที่มีปัญหาด้านการติดขัดการสัญจรสูง
เศรษฐกิจและสังคม	- พื้นที่ทางเศรษฐกิจบางพื้นที่เข้าถึงยาก แหล่งเศรษฐกิจบางแห่งใช้ภาษาท้องถิ่นในการต้อนรับนักท่องเที่ยว
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- มีราคาที่ดินค่อนข้างสูง ทำให้การนำที่ดินมาเป็นพื้นที่สวนสาธารณะไม่คุ้มค่า ทำให้พื้นที่เกิดอาคารขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง - มีสถานทูตภายในพื้นที่ จึงไม่สามารถนำที่ดินมาพัฒนาได้
รูปแบบกิจกรรม	- การเกิดกิจกรรมแตกต่างชนชาติทำให้พื้นที่ไม่มีการเชื่อมต่อของแต่ละพื้นที่ มีความไม่สั่นไหวของพื้นที่กิจกรรม

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่





แผนที่ ๔.๔ แสดงวิเคราะห์ ภัยคุกคาม

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม ในด้านโครงข่ายกัญฉุจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน เศรษฐกิจและสังคม รูปแบบกิจกรรม แสดงให้เห็นถึงศักยภาพ ปัญหา โอกาสในพื้นที่ โดยจะแบ่งเป็นดังนี้

๔.๓.๑ จุดแข็ง ในพื้นที่ เป็นศูนย์กลางการบริการขนส่งมวลชน ทั้งทางรถยนต์ ราง และสามารถเชื่อมต่อทางน้ำได้ สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย เป็นแหล่งรวมกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การค้า โรงแรม แหล่งท่องเที่ยวบันเทิง ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน และที่อยู่อาศัย ดึงดูดให้ผู้คนและนักท่องเที่ยวเข้ามาภายในพื้นที่

๔.๓.๒ จุดอ่อน ในพื้นที่บางจุดการใช้ประโยชน์ที่ดินยังขาดศักยภาพ การสัญจรภายในพื้นที่ขาดประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าพื้นที่จะสามารถเข้าถึงได้หลายเส้นทาง แต่การเดินทางด้วยรถยนต์ยังเป็นการสัญจรหลัก แต่การจราจรในพื้นที่ติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนถนนภายในพื้นที่มีขนาดที่คับแคบ ไม่มีทางเท้า ทางเท้าถูกยึดโดยกิจกรรมอื่น และขาดการเชื่อมต่อของทางเท้า

๔.๓.๓ โอกาส ในพื้นที่มีกลุ่มชาวต่างชาติที่เข้าใช้งานในพื้นที่ จะทำให้เกิดรูปแบบทำสังคและเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น คอนโดมิเนียมที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ จะทำให้เศรษฐกิจภายในพื้นที่มีเพิ่มสูงขึ้น และโครงการที่เข้ามาในพื้นที่ทำให้เกิดรูปแบบของกิจกรรมใหม่ภายในพื้นที่โครงการ

๔.๓.๔ ภาวะคุกคาม ในพื้นที่มีความแตกต่างกันของทั้งกิจกรรมและชนชาติภายในพื้นที่ ทำให้เกิดความไม่เชื่อมต่อกันภายในพื้นที่

### ๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

ในพื้นที่โครงการมีรูปแบบหลากหลายของชุมชน จากการสำรวจและวิเคราะห์พื้นที่ แสดงให้เห็นว่าทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่โครงการนั้น จะแบ่งออกเป็น ๓ รูปแบบ

- ชุมชนตามแนวถนนและบริเวณสถานีรถไฟฟ้า คือกลุ่มชุมชนที่เกิดจากการอยู่อาศัยตามคอนโดมิเนียมมีจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท และอยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งสถานีอโศกและสถานีนา นา มีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นตามจำนวนการเกิดคอนโดมิเนียมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

- ชุมชนภายในซอยสุขุมวิท ๔-๑๒ โดยกลุ่มชุมชนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนบ้านเดี่ยวที่อยู่ภายในซอย ติดกับพื้นที่ของโรงงานยาสูบ มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร เนื่องจากพื้นที่บางจุดได้ถูกพัฒนาเป็นคอนโดมิเนียมโลว์ไรส์ โรงแรม และหอพัก

- ชุมชนต่างชาติ โดยชุมชนกลุ่มนี้จะแบ่งออกเป็น ๒ ชนชาติด้วยกัน คือ

๑. ชุมชนชาวตะวันออกกลาง จะอาศัยอยู่ภายในซอยสุขุมวิท ๓ - ๗ โดยชุมชนชาวตะวันออกกลางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากชนชาติตะวันออกกลางได้มาตั้งถิ่นฐานเป็นเวลา ๓๐-๔๐ ปี ทำให้มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและย้ายมาตั้งถิ่นฐานเพื่อประกอบอาชีพภายในพื้นที่

๒. ชุมชนชาวเกาหลี จะอาศัยอยู่บริเวณ ซอยสุขุมวิท ๑๐ และ ๑๒ โดยชุมชนชาวเกาหลีมีแนวโน้มคงที่เนื่องจาก กลุ่มชาวเกาหลีที่เข้ามาในพื้นที่ไม่ได้เข้ามาเพื่อตั้งถิ่นฐานแต่เข้ามาเพื่อพักอาศัยชั่วคราว

#### ๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี – ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ แสดงให้เห็นถึง ข้อดีและข้อเสียของพื้นที่โครงการ ดังนี้

##### ๔.๕.๑ ข้อดี

๔.๕.๑.๑ โครงข่ายการสัญจร เป็นศูนย์กลางการบริการขนส่งมวลชน ทั้งทางรถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และสามารถเชื่อมต่อทางน้ำได้ สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย

๔.๕.๑.๒ เศรษฐกิจและสังคม เป็นพื้นที่เศรษฐกิจของเมือง มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติ ทำให้พื้นที่เกิดวัฒนธรรมที่หลากหลาย พื้นที่โครงการมีห้างสรรพสินค้าและโรงแรมชั้นนำ ทำให้พื้นที่มีรายได้จากการเข้ามาใช้งานส่วนนี้

๔.๕.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ดินมีราคาสูงเนื่องจากอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง และทำเลติดรถไฟฟ้าทั้ง ๒ สาย มีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน FAR ๑๐ : ๑ สีแดง พื้นที่พาณิชยกรรม ทำให้พื้นที่มีศักยภาพสูง สามารถสร้างอาคารสูงได้ตามข้อกำหนดกฎหมาย

๔.๕.๑.๔ รูปแบบกิจกรรม เป็นแหล่งรวมกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น การค้า โรงแรม แหล่งท่องเที่ยวบันเทิง ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน และที่อยู่อาศัยดึงดูดให้ผู้คนและนักท่องเที่ยวเข้ามาภายในพื้นที่

##### ๔.๕.๒ ข้อเสีย

๔.๕.๒.๑ โครงข่ายการสัญจร การสัญจรภายในพื้นที่ขาดประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าพื้นที่จะสามารถเข้าถึงได้หลายเส้นทาง แต่การเดินทางด้วยรถยนต์ยังเป็นการสัญจรหลัก แต่การจราจรในพื้นที่ติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ถนนภายในพื้นที่มีขนาดที่คับแคบ ไม่มีทางเท้า ทางเท้าถูกยึดโดยกิจกรรมอื่น และขาดการเชื่อมต่อของทางเท้า

๔.๕.๒.๒ เศรษฐกิจและสังคม การแบ่งแยกระหว่างกลุ่มคนในพื้นที่ ทำให้ในบางพื้นที่มีความแตกต่างกันและมีการเข้าถึงได้ยาก

๔.๕.๒.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบอาคารที่หนาแน่น สูงต่ำไม่เท่ากันทำให้ตามตรอกซอกซอยบางแห่งถูกล้อมไปด้วยอาคารสูง ทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย และพื้นที่บางจุดไม่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวมเนื่องจากไม่คุ้มค่าต่อราคาที่ดิน

๔.๕.๒.๔ รูปแบบกิจกรรม ไม่มีพื้นที่นันทนาการหรือศูนย์รวมกิจกรรม เนื่องจากมีความหนาแน่นของอาคาร



## สรุปบทที่ ๔

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเป็นการวิเคราะห์ในด้าน โครงข่ายการสัญจร เศรษฐกิจและสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และรูปแบบกิจกรรม โดยการวิเคราะห์จะอยู่ในเรื่องของศักยภาพและปัญหาของพื้นที่โครงการ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม และข้อดี-ข้อเสีย รวมไปถึงการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ จึงสรุปได้ว่า จากการวิเคราะห์ข้อมูลศักยภาพพื้นที่โครงการในด้านต่าง ๆ มีรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการออกแบบ โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาในบทที่ ๕ ต่อไป



## บทที่ ๕

### การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

#### ๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่



รูปที่ ๕.๑ วิสัยทัศน์ในอนาคตของพื้นที่  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

#### ๕.๑.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

“มหานครแห่งความผสมผสาน” คือ พัฒนาพื้นที่ภายในพื้นที่โครงการให้มีความสอดคล้องกันกับรูปแบบการใช้งานของแต่ละอาคารและแต่ละกิจกรรม ให้พื้นที่ที่มีความผสมผสานของทั้งกิจกรรมรูปแบบอาคาร สามารถรวมอยู่ในพื้นที่เดียวกันได้อย่างลงตัว

“เชื่อมโยงจุดเปลี่ยนถ่าย” คือ เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะให้มีความเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวก สามารถเข้าถึงกันได้อย่างง่าย สร้างความสะดวกสบายให้คนภายในพื้นที่ที่ใช้งานเกิดความสะดวกสูงสุด สร้างความเชื่อมต่อไปยังตัวอาคารภายในพื้นที่

“หลากหลายวัฒนธรรม” คือ ภายในพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่เกิดขึ้น จึงสร้างความเชื่อมต่อของแต่ละพื้นที่ทางวัฒนธรรมหาสามารถอยู่ภายในพื้นที่โครงการได้อย่างสิ้นไหล สามารถเดินเพื่อท่องเที่ยวในแต่ละแหล่งชุมชนทางวัฒนธรรมได้

“กิจกรรมใจกลางเมือง” คือ พัฒนาพื้นที่กิจกรรมให้เชื่อมโยกับระบบขนส่งภายในพื้นที่ เพิ่มพื้นที่กิจกรรมภายในพื้นที่ให้คนภายในและคนภายนอก สามารถมาใช้งานได้อย่างสะดวก สร้างพื้นที่เชื่อมต่อกับโครงการภายนอกพื้นที่

## ๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและการวางผัง

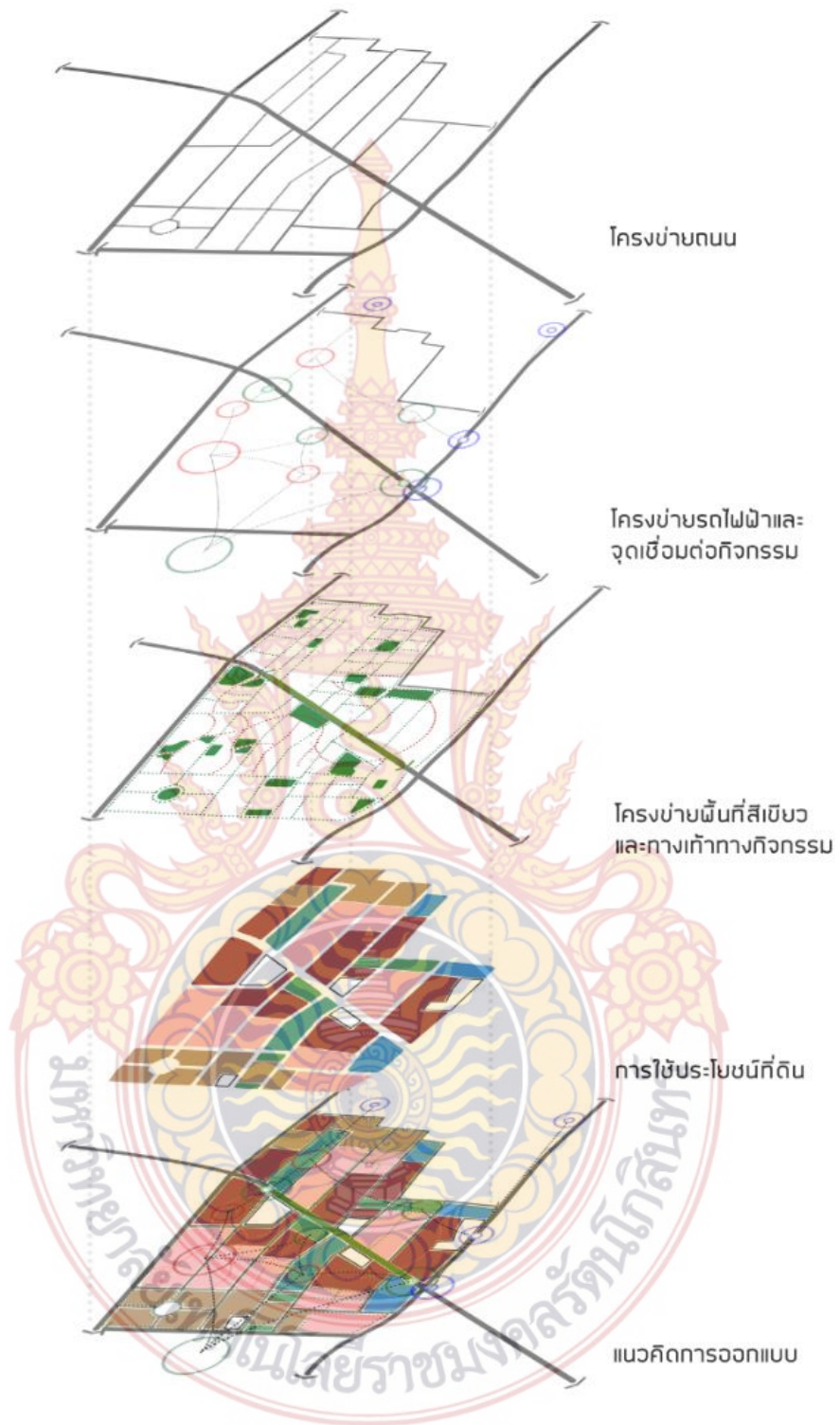
แนวคิดในการออกแบบเพื่อส่งเสริม ให้พื้นที่เป็นพื้นที่จุดเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่างๆ ในพื้นที่โครงการและสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณรอบๆ พื้นที่โครงการได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว มีสวนสาธารณะและการเดินเป็นตัวเลือกระหว่างพื้นที่ โดยมีพื้นที่ออกแบบได้ดังนี้

- พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อกับจุดขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้า อโศกและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสุขุมวิท โดยมีอาคารเป็นพื้นที่เชื่อมต่อ สามารถเข้าไปภายในอาคารห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑ ได้ อีกจุดเชื่อมต่อคือรถไฟฟ้าสถานีนา ออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อกับจุดขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้า โดยมีทางเดินลอยฟ้า(Skywalk) เป็นพื้นที่เปิดโล่งสามารถเชื่อมต่อไปยังส่วนพื้นที่ผสมผสานได้ โดยภายในจะประกอบด้วย อาคารห้างสรรพสินค้า โรงแรม สำนักงาน และ คอนโดมิเนียม

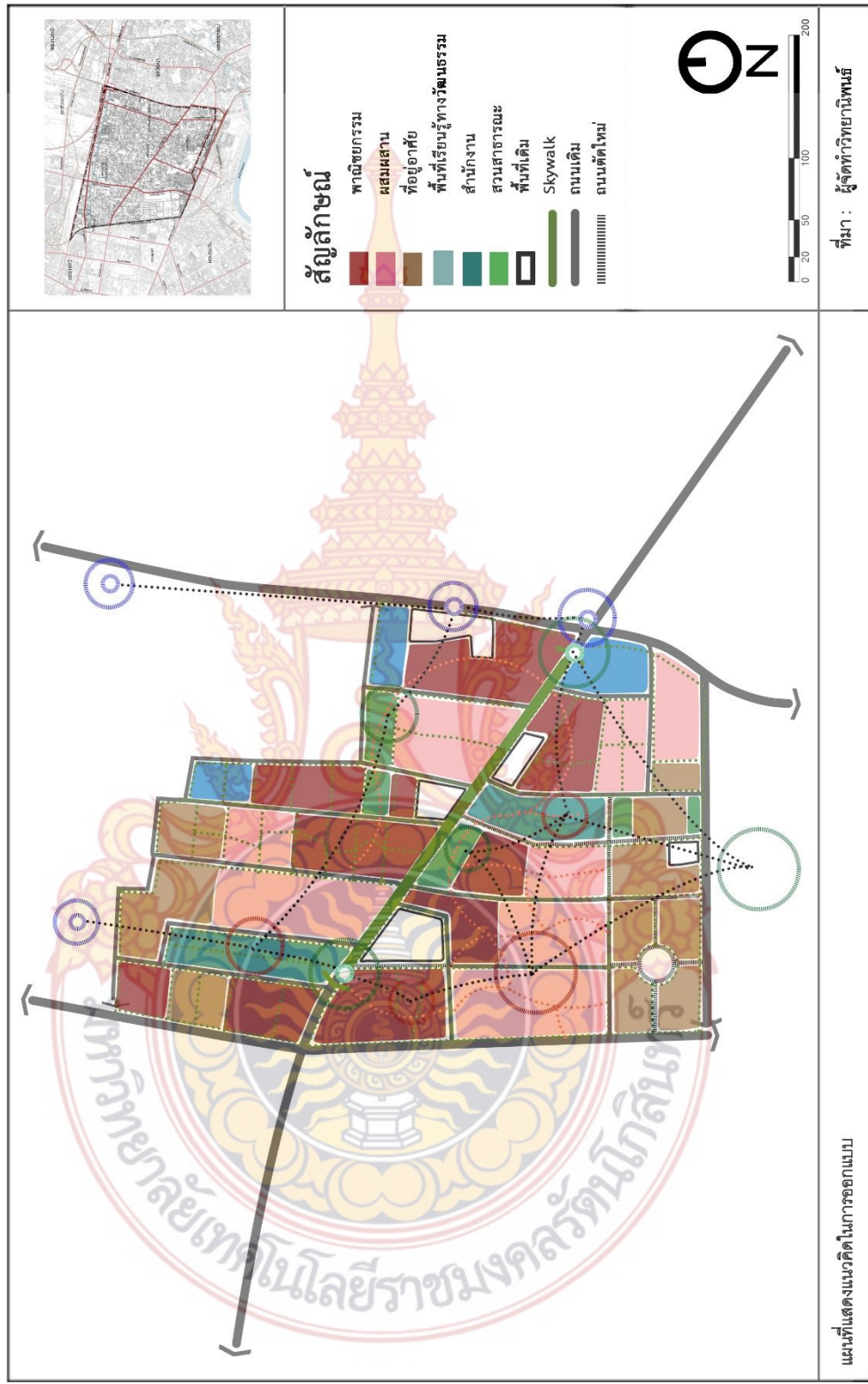
- พื้นที่พาณิชยกรรม ออกแบบให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล สนับสนุนให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินเป็นหลัก โดยใช้ทางเดินตามแนวเส้นทางการเดินเท้า โดยใช้เชื่อมต่อจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งสาธารณะไปยังพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่ ประกอบด้วย สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม พื้นที่การเรียนรู้ทางวัฒนธรรม และสวนสาธารณะขนาดเล็กภายในอาคาร มีกลุ่มอาคารโอบล้อมพื้นที่สาธารณะนี้ไว้ ลักษณะการใช้งานเป็นอาคารผสมผสาน ประกอบด้วยอาคารหลายรูปแบบ เช่น อาคารห้างสรรพสินค้า โรงแรม สำนักงานให้เช่า คอนโดมิเนียม ที่สามารถเชื่อมต่อกันระหว่างตึกได้หลายระดับ พื้นที่เชื่อมต่อกันด้วยสวนสาธารณะ ระดับอาคารใช้ทางเดินลอยฟ้า(Skywalk) เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมระหว่างตึก เป็นต้น

- พื้นที่พักอาศัย ออกแบบให้อยู่ในระยะการเดินเท้า สามารถเข้าถึงได้โดยการเดินเท้า ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางโดยมีแนวแกนเป็นถนนสาธารณะที่มีความปลอดภัยกับการเดิน มีพื้นที่พักผ่อนและพบปะของคนภายในกลุ่มอาคารเดียวกัน เป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน อาคารมีลักษณะปิดล้อมพื้นที่สาธารณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและเป็นส่วนตัว โดยมีพื้นที่พาณิชยกรรมแทรกตัวอยู่เพื่อสร้างความสะดวกสบายให้แก่คนในอาคาร

- พื้นที่ผสมผสาน ออกแบบให้อยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า สามารถเข้าถึงได้โดยการเดิน ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง โดยสามารถเดินเชื่อมต่อจากตัวสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเข้าพื้นที่ได้ สามารถเชื่อมต่อกันด้วยระดับอาคารใช้ทางเดินลอยฟ้า(Skywalk) เชื่อมด้วยสวนสาธารณะเพื่อเข้าไปใช้งานภายในพื้นที่ โดยพื้นที่ผสมผสานจะประกอบด้วยอาคารหลากหลายรูปแบบการใช้งาน ประกอบด้วย ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ที่พักอาศัย และสำนักงาน



รูปที่ ๕.๒ แสดงแนวคิดในการออกแบบ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๕.๑ แสดงแนวคิดในการออกแบบ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๕.๒.๑ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร

การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่แบ่งออกเป็น ๒ ลักษณะคือ

๕.๒.๑.๑ การพัฒนาถนนเดิมที่มีอยู่แล้วให้มีคุณภาพสามารถรองรับการจราจรที่หนาแน่นได้ โดยการขยายถนน เพิ่มพื้นที่ทางเท้าและสวนสาธารณะริมถนน

๕.๒.๑.๒ การพัฒนาถนนใหม่ เพื่อช่วยส่งเสริมถนนเดิม ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีคุณภาพและสะดวกมากขึ้น มีพื้นที่สาธารณะริมถนนมากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการเดิน และกำหนดกิจกรรมใหม่สองฝั่งถนนให้เหมาะสมกับลำดับศักยภาพของถนน

### ๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

การกำหนดตำแหน่งอาคาร สามารถแบ่งออกได้ ๓ ประเภทได้แก่

๑) อาคารพาณิชย์กรรม จะมีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่และสูง อยู่ริมถนนสายหลักเพื่อให้สามารถสร้างอาคารได้เต็มศักยภาพ และเข้าถึงได้ง่ายจากระบบโครงข่ายการสัญจร

๒) อาคารพักอาศัย จะวางตำแหน่งอาคารปิดล้อมที่ว่างขนาดเล็ก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและเป็นส่วนตัว สามารถเข้าถึงได้จากถนนสายย่อยที่มีปริมาณรถไม่มากนัก และอยู่ในรัศมีการเดินถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ

๓) อาคารผสมผสาน จะวางตำแหน่งอยู่ในบริเวณรัศมีการให้บริการของรถไฟฟ้า สะดวกแก่การเข้าไปใช้งาน ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

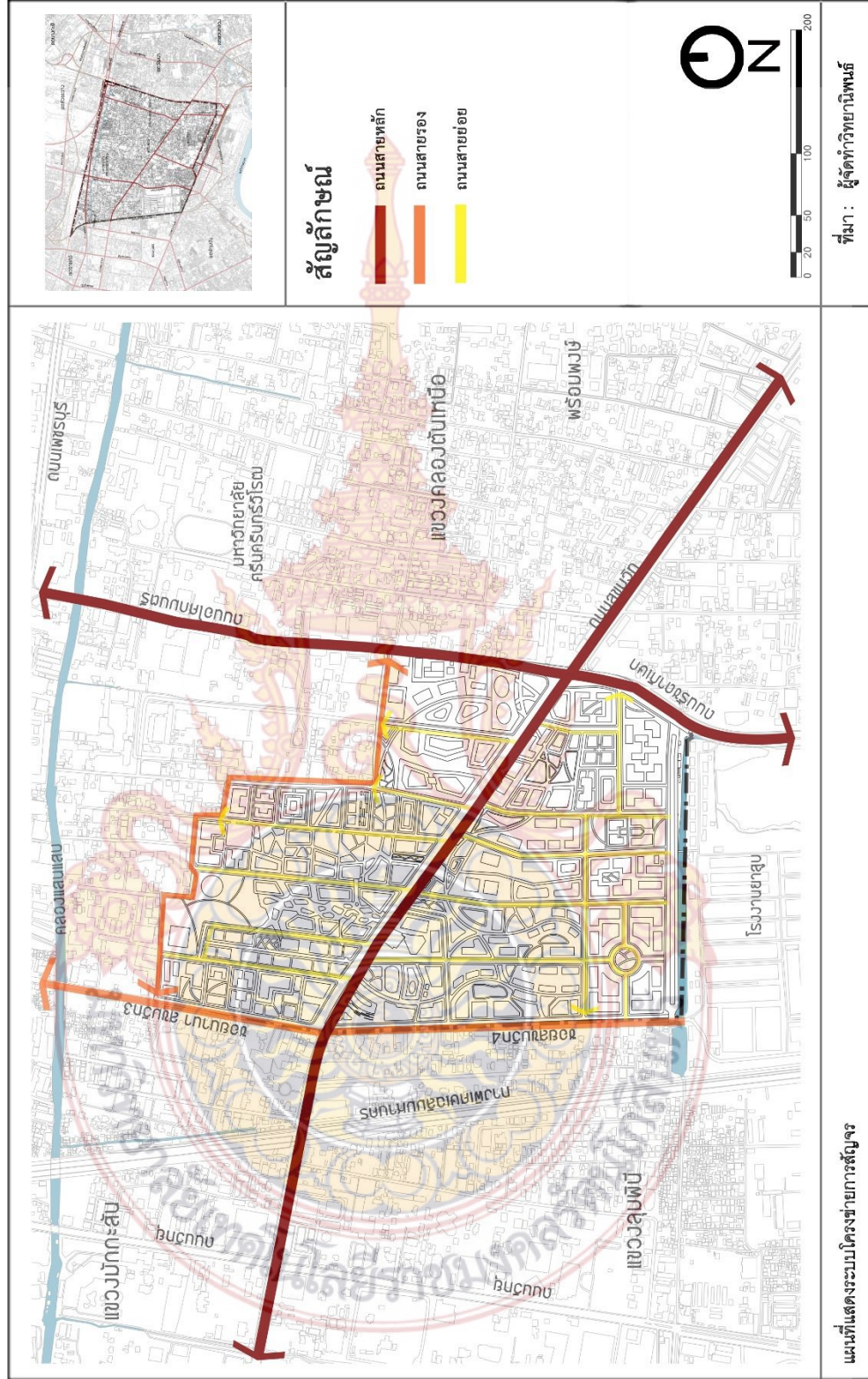
การกำหนดที่ว่าง สามารถแบ่งออกได้ ๓ ประเภทได้แก่

๑) ที่ว่างระหว่างอาคารพักอาศัย มีลักษณะเป็นที่ว่างขนาดเล็ก ใช้เพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ของคนในกลุ่มอาคารหรือชุมชน

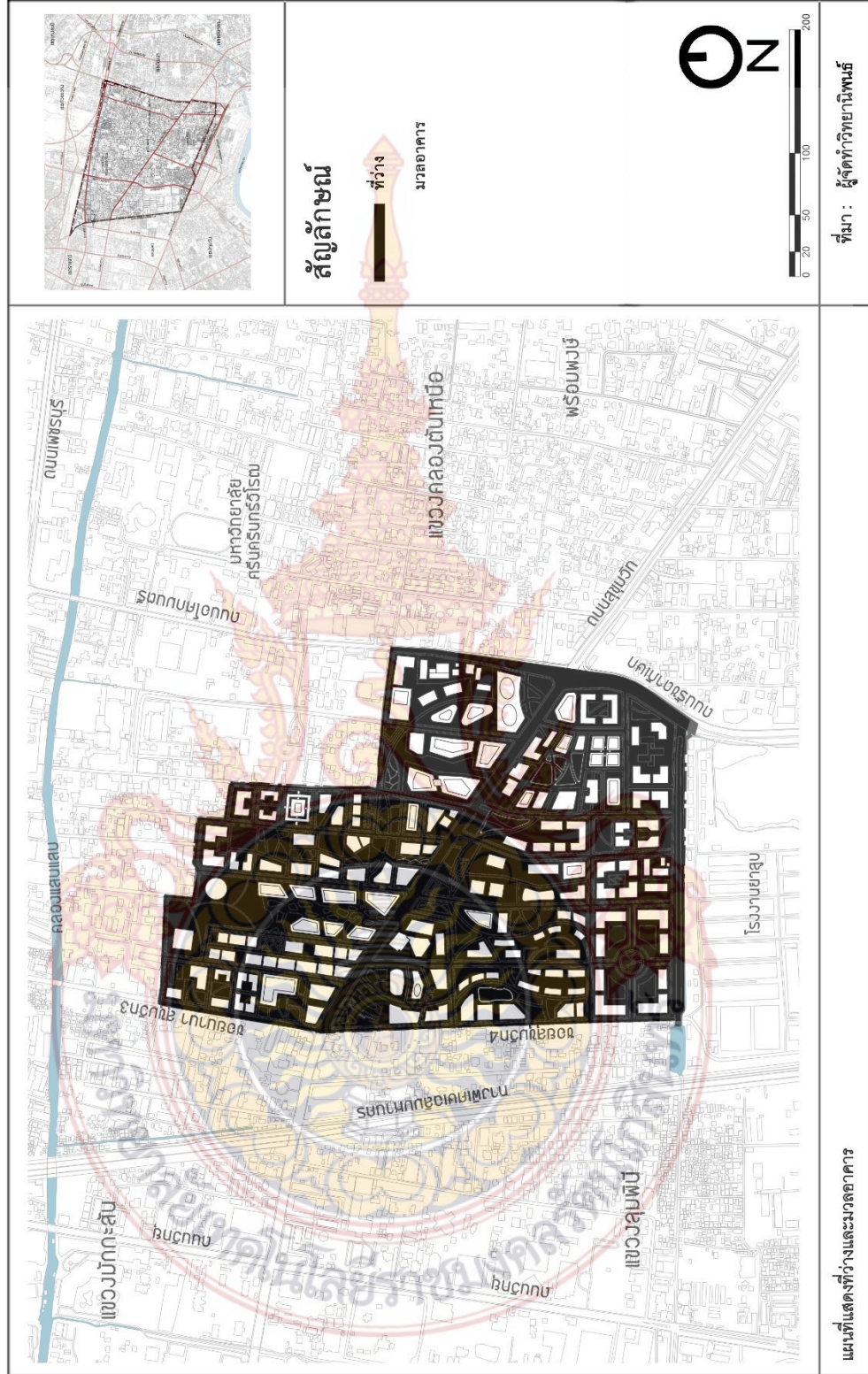
๒) ที่ว่างขนาดใหญ่ ใช้เพื่อเป็นที่พักผ่อนและจุดนัดพบของคนจำนวนมาก

๓) ที่ว่างถนน ใช้เพื่อระบบโครงข่ายการสัญจรให้ทั่วถึงทุกพื้นที่





แผนที่ ๕.๒ แสดงระบบโครงข่ายการสัญจร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



แผนที่ ๕.๓ แสดงที่ว่างและมวลาอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



### ๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ

#### ๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ

การกำหนดรายละเอียดโครงการ ประกอบด้วย ๔ พื้นที่ดังนี้ พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม พื้นที่ผสมผสาน พื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม และพื้นที่อยู่อาศัย โดยมีภาพรวมของพื้นที่โครงการดังนี้



รูปที่ ๕.๓ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๒ รายละเอียดโครงการ

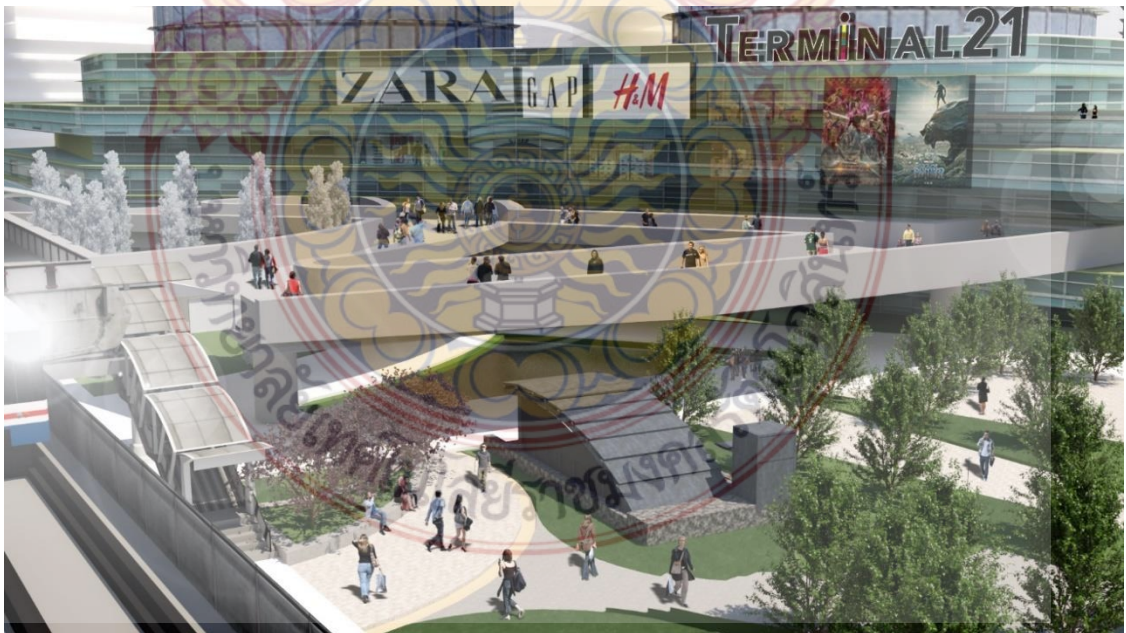
๕.๓.๒.๑ โครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑



รูปที่ ๕.๔ ผังขยายโครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑

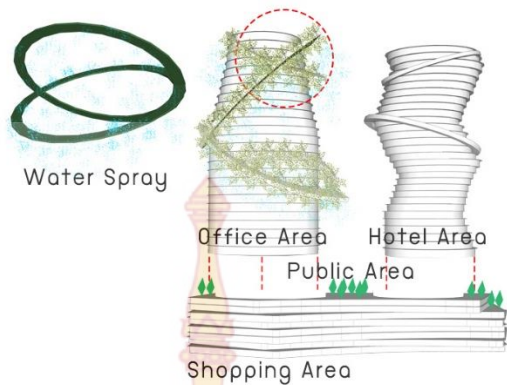
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑



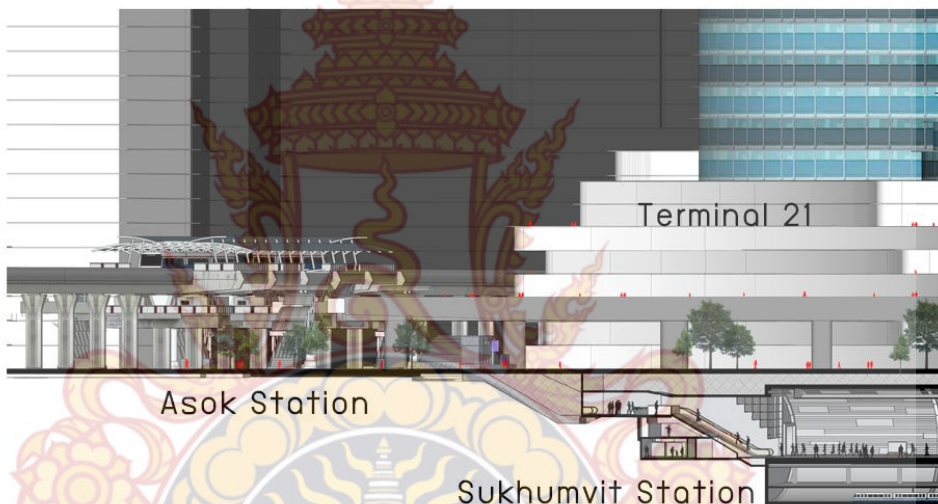
รูปที่ ๕.๕ โครงการปรับปรุงห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๖ รูปแบบอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

Section



รูปที่ ๕.๗ รูปตัดห้างสรรพสินค้า Terminal๒๑  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



๕.๓.๒.๒ โครงการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมและโครงการปรับปรุงทางเดินเท้า



รูปที่ ๕.๘ โครงการพัฒนาด้านพาณิชยกรรม

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

- ๑) โครงการพัฒนาด้านพาณิชยกรรม
- ๒) โครงการปรับปรุงทางเดินเท้า



รูปที่ ๕.๙ โครงการปรับปรุงทางเดินเท้า

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๒.๓ โครงการศูนย์การเรียนรู้ ด้านเทคโนโลยีและพลังงาน



รูปที่ ๕.๑๐ ผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรม  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม



รูปที่ ๕.๑๑ โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒) โครงการศูนย์การเรียนรู้ ด้านเทคโนโลยีและพลังงาน



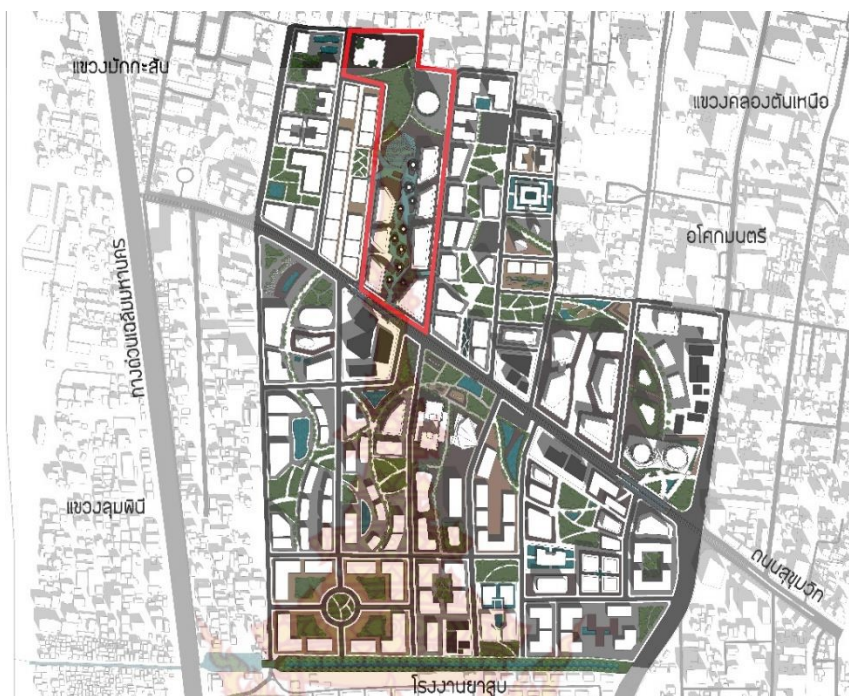
รูปที่ ๕.๑๒ โครงการศูนย์การเรียนรู้ ด้านเทคโนโลยีและพลังงาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๓ รายละเอียด Street Furniture  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

รูปที่ ๕.๑๔ รายละเอียดแนวคิดในการออกแบบอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๒.๔ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม

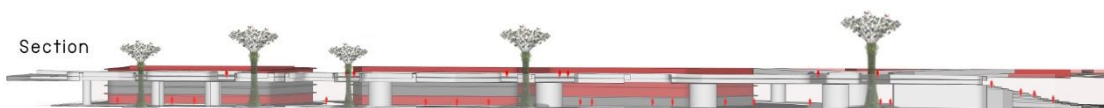


รูปที่ ๕.๑๕ ผังขยายพื้นที่ผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม



รูปที่ ๕.๑๖ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

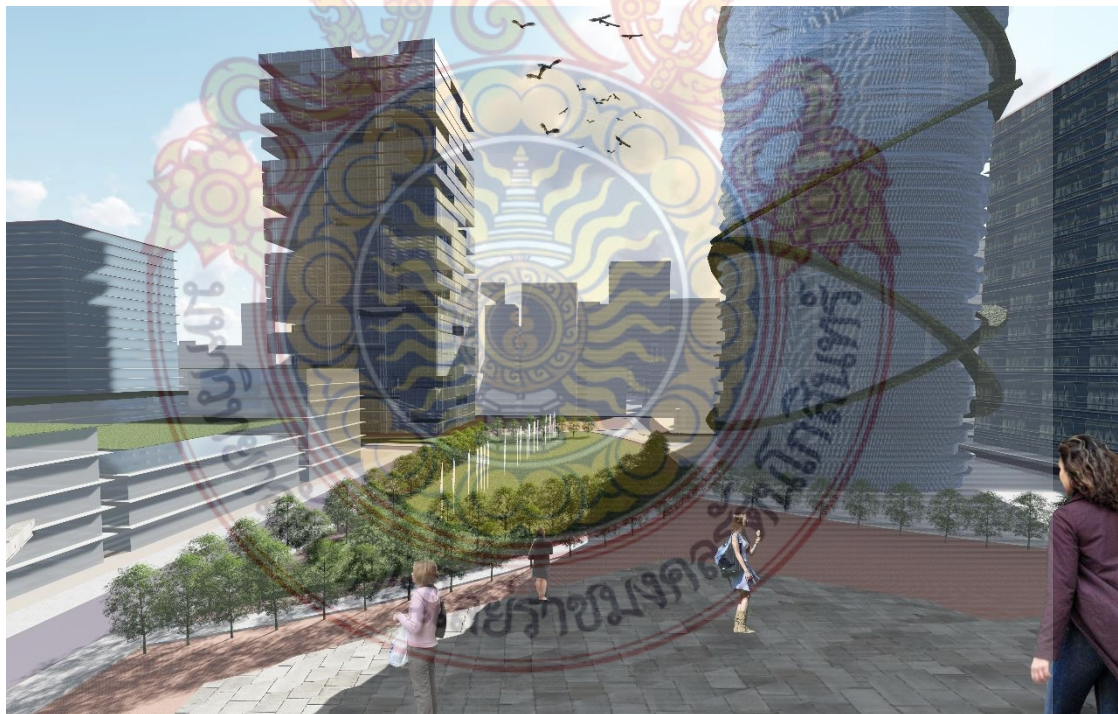


รูปที่ ๕.๑๗ รูปตัดบริเวณทางเดินลอยฟ้า  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

Street Furniture Concept



รูปที่ ๕.๑๘ รายละเอียด Street Furniture  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๙ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรม  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

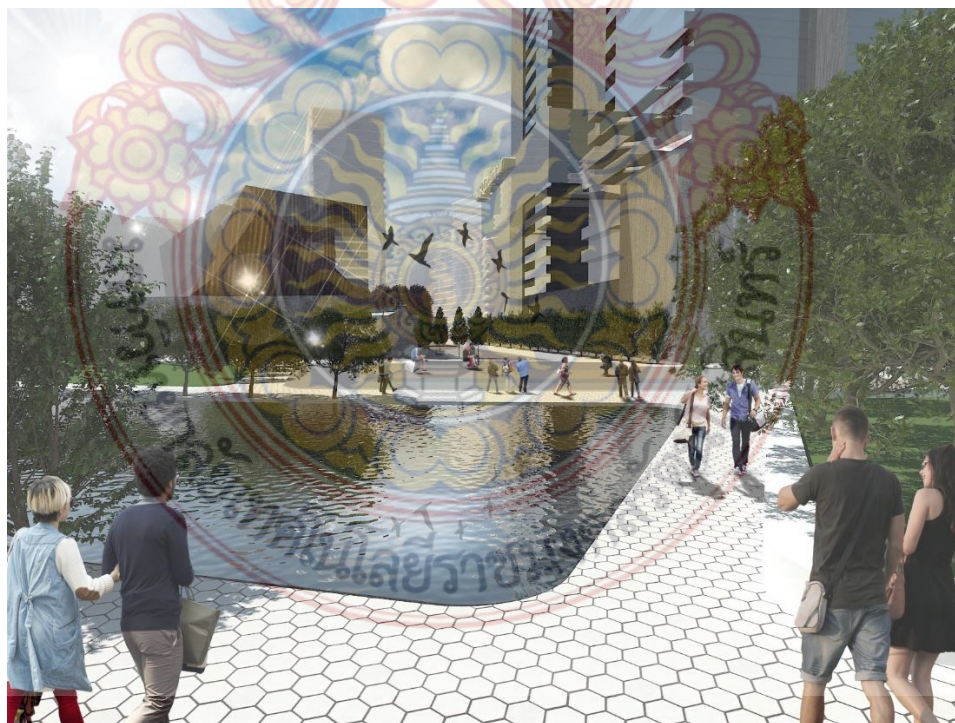


๕.๓.๒.๕ โครงการพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

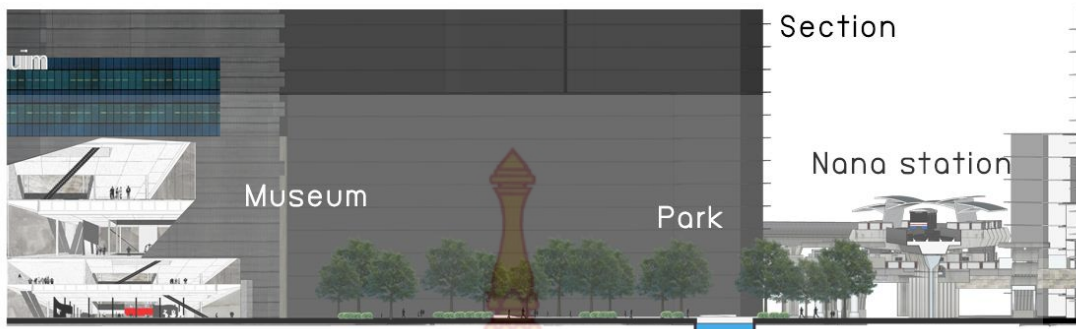


รูปที่ ๕.๒๐ ผังขยายพื้นที่ผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการปรับปรุงสวนสาธารณะ



รูปที่ ๕.๒๑ โครงการปรับปรุงสวนสาธารณะ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๒๒ รูปตัดบริเวณสวนสาธารณะ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒) โครงการพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้



รูปที่ ๕.๒๓ โครงการพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

Building Concept



รูปที่ ๕.๒๔ รูปแบบแนวคิดอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒.๓.๒.๖ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสวนสาธารณะ



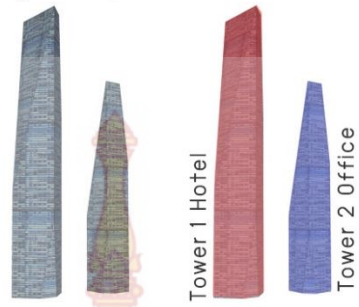
รูปที่ ๕.๒๕ ผังขยายพื้นที่ผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสวนสาธารณะ



รูปที่ ๕.๒๖ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสวนสาธารณะ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

Building Concept



รูปที่ ๕.๒๗ แนวคิดรูปแบบอาคาร  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒) โครงการพัฒนาด้านพื้นที่ผสมผสาน



รูปที่ ๕.๒๘ โครงการพัฒนาด้านพื้นที่ผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



๒.๓.๒.๗ โครงการบริการกลุ่มชาวต่างชาติ



รูปที่ ๕.๒๙ ผังขยายพื้นที่ผสมผสาน

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการบริการกลุ่มชาวต่างชาติ



รูปที่ ๕.๓๐ โครงการบริการกลุ่มชาวต่างชาติ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### ๕.๓.๒.๘ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตะวันออกกลาง



รูปที่ ๕.๓๑ ผังขยายพื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

#### ๑) โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตะวันออกกลาง



รูปที่ ๕.๓๒ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนตะวันออกกลาง

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๒.๓.๒.๙ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเกาหลี



รูปที่ ๕.๓๓ ผังขยายพื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย  
๑) โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเกาหลี

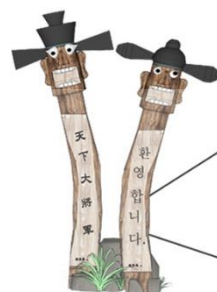


รูปที่ ๕.๓๔ โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเกาหลี  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

รูปแบบความเป็นเอกลักษณ์  
และวัฒนธรรมในพื้นที่



정채성  
ความเป็นเอกลักษณ์ในพื้นที่



สร้างความเป็นเอกลักษณ์  
และมุมมองสายตาในการเข้าสู่พื้นที่

환영  
합니다.  
 ยิน  
ต์  
ต้อนรับ



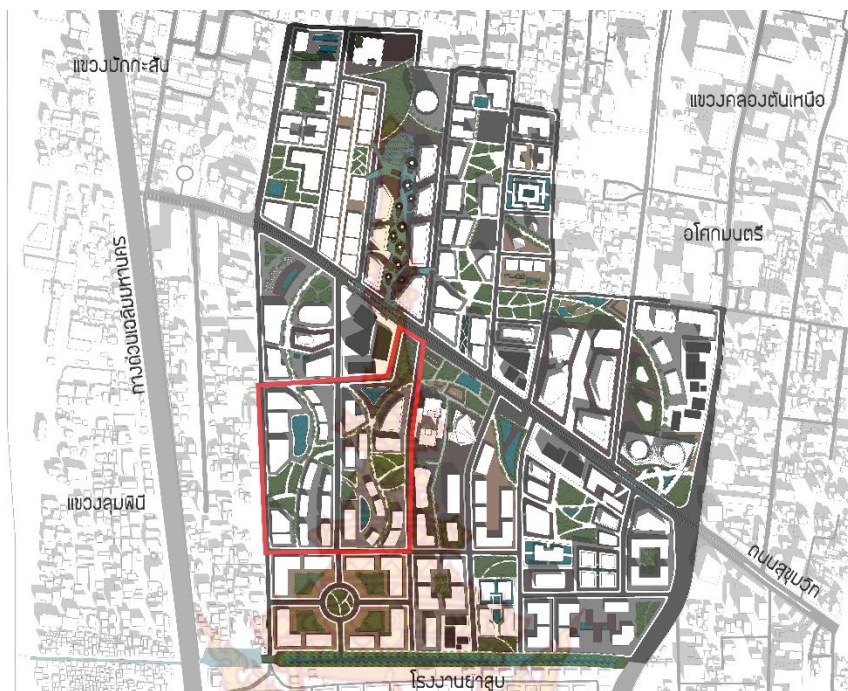
심불  
สัญลักษณ์ของพื้นที่

รูปที่ ๕.๓๕ รูปแบบ Street Furniture  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





๕.๓.๒.๑๐ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน



รูปที่ ๕.๓๖ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๑) โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน



รูปที่ ๕.๓๗ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๓๘ โครงการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมผสมผสาน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

### Street furniture guid



รูปที่ ๕.๓๙ รูปแบบ Street Furniture  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๒.๑๑ โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัย

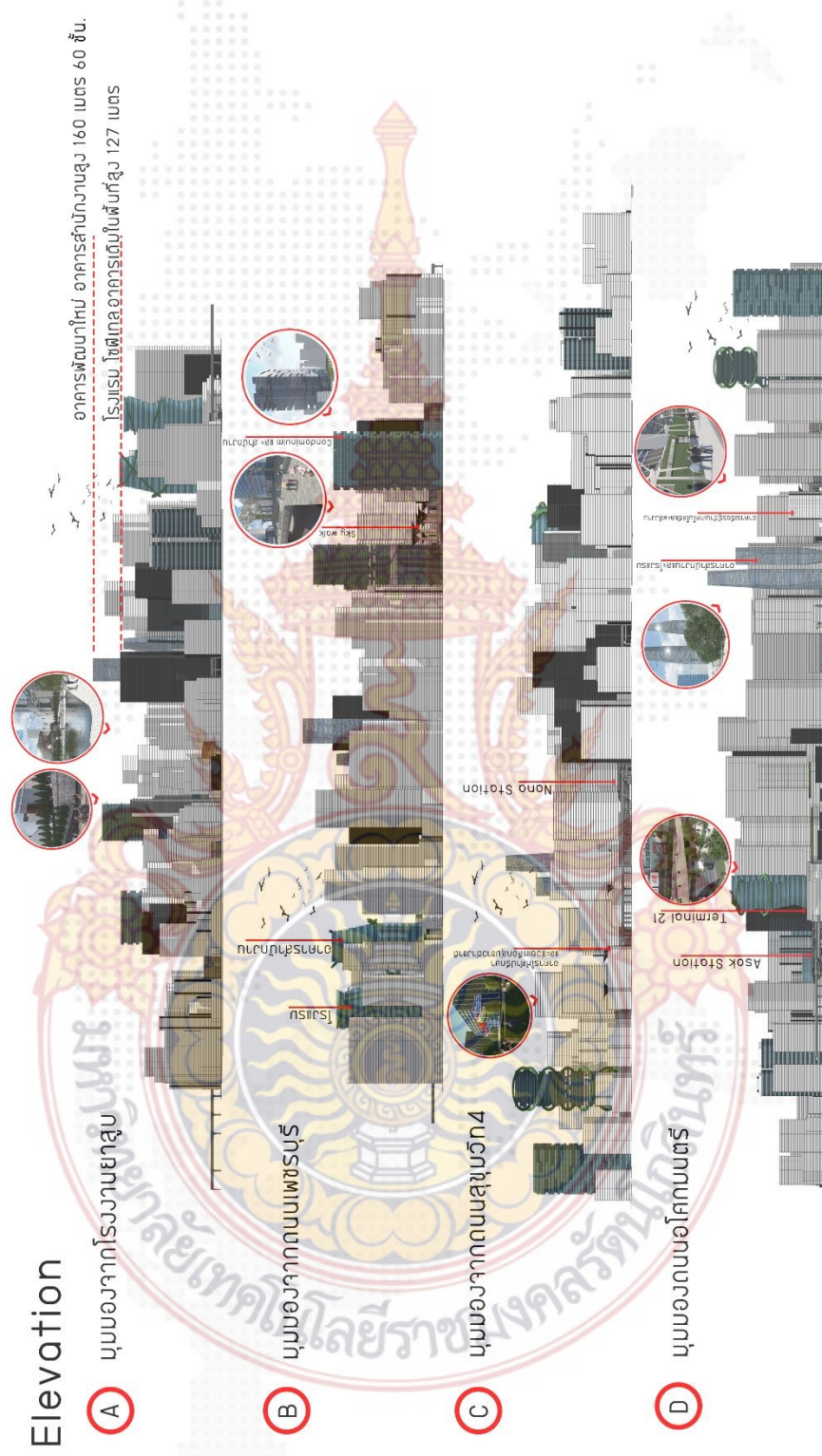


รูปที่ ๕.๔๐ ผังขยายพื้นที่อยู่อาศัย  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย  
๑) โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัย



รูปที่ ๕.๔๑ โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัย  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๓ รูปด้านพื้นที่โครงการ



Elevation

- A มุมมองจากโรงงานยาสูบ
- B มุมมองจากถนนเพชรบุรี
- C มุมมองจากถนนสุขุมวิท 4
- D มุมมองถนนโศภนมิตร

รูปที่ ๕.๔๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย

๕.๓.๔ ทศนิยมภาพมุมมองสูง



รูปที่ ๕.๔๓ ทศนิยมภาพมุมมองสูง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





## สรุปบทที่ ๕

การพัฒนาพื้นที่จุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ภายในและพื้นที่ภายนอกโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกสบาย และปลอดภัย มีการใช้ประโยชน์ที่เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานแบบผสมผสานในแนวตั้งที่มากขึ้น โดยผสมผสานการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เป็นศูนย์การค้าสมัยใหม่ สถานบริการ สำนักงาน และที่พักอาศัย ซึ่งมุ่งเน้นพื้นที่ให้มีลักษณะเป็นที่พักอาศัย ใกล้แหล่งงานและมีการเดินทางสัญจรทั้งในพื้นที่และการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ มีความสะดวกสบาย โดยด้านที่พักอาศัยได้พัฒนาใน ๒ รูปแบบ คือ ที่พักอาศัยในแนวราบ (ที่พักอาศัยแบบทาว์นโฮม) และที่พักอาศัยในแนวตั้ง (คอนโดมิเนียมและเซอร์วิส อพาร์ทเมนต์) ซึ่งการพัฒนาได้มุ่งเน้นการใช้ชีวิตเมืองตามกระแสการพัฒนาที่ได้รับความนิยม



## บทที่ ๖

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### ๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา

โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา กรุงเทพมหานคร นั้นเป็นโครงการที่มีความจำเป็นอย่างมากต่อพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ที่มีศักยภาพและการพัฒนาที่สูงเนื่องจากมีระบบการสัญจรที่หลากหลายทั้งทาง รถ รางและเรือทำให้เกิดกิจกรรมการสัญจรของผู้คนตลอดทั้งวัน และยังพบถึงปัญหาจากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เกิดความถี่ไหลรวมไปถึงปัญหาของพื้นที่พาณิชยกรรมที่ไม่ได้ถูกใช้งานเท่าที่ควร อีกทั้งพื้นที่ยังมีพื้นที่ทางวัฒนธรรมอยู่ภายในโครงการที่จะสามารถพัฒนาให้มีความโดดเด่น ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาภายในพื้นที่มากยิ่งขึ้น

จากการศึกษา วิเคราะห์ และออกแบบ เมื่อมาดูในรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานาพบว่า ในพื้นที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร ทั้งทางรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ที่สำคัญของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว และสามารถเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สามารถเชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ สะดวกต่อนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่จะเข้ามาใช้งานภายในพื้นที่โครงการได้ เนื่องจากการวิเคราะห์พื้นที่ในส่วนแรกนั้น จะเห็นได้ถึงจุดแข็ง และจุดอ่อนในพื้นที่โครงการ ผู้ออกแบบจึงเห็นควรในการเสนอการออกแบบให้พื้นที่สามารถเชื่อมต่อกับได้ด้วยกิจกรรมทางพาณิชยกรรมรอบสถานีเพื่อให้พื้นที่ ๒ ผังถนนสามารถเชื่อมต่อกันและสร้างความเชื่อมต่อของการเดินเท้าให้สอดคล้องกันรวมถึงสอดคล้องกับพื้นที่โดยรอบอย่างพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน ส่งเสริมให้มีกิจกรรมทางเท้าและทางจักรยานที่ต่อเนื่องจากสถานีไปสู่ชุมชนต่างๆ ได้สะดวกปลอดภัย และปรับมุมมองของทัศนียภาพให้เข้ากับการใช้งานจริง



## ๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

### ๖.๒.๑ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๖.๒.๑.๑ พื้นที่พาณิชยกรรม กำหนดให้อาคารประเภทพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้อย่างสะดวกด้วยพื้นที่สาธารณะ

๖.๒.๑.๒ พื้นที่อยู่อาศัย กำหนดให้เป็นอาคารประเภทที่พักอาศัยรวม โดยร้อยละ ๑๐ ของอาคารเป็นพื้นที่จอดรถ ร้อยละ ๒๐ เป็นพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่สาธารณะ และร้อยละ ๗๐ เป็นที่อยู่อาศัย

๖.๒.๑.๓ พื้นที่สำนักงาน การพัฒนาพื้นที่โซนแหล่งงานมีมาตรการการสร้างอาคาร ให้ประหยัดพลังงานเน้นการใช้พลังงานลมและแสงอาทิตย์เป็นหลัก

๖.๒.๑.๔ พื้นที่เรียนรู้ทางวัฒนธรรม กำหนดให้เป็นอาคารประเภทผสมผสาน โดย ร้อยละ ๑๐ ของอาคารเป็นพื้นที่จอดรถ ร้อยละ ๒๐ เป็นพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่สาธารณะ ร้อยละ ๔๐ เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม และร้อยละ ๓๐ เป็นที่อยู่อาศัย

### ๖.๒.๒ มาตรการด้านการสัญจร

๖.๒.๒.๑ เส้นทางสัญจรใหม่ กำหนดให้มีการตัดถนนกว้าง ๑๐ เมตร ทางเท้า ๔ เมตร เข้าถึงพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยากเพื่อลดปัญหาจราจรที่แออัด

๖.๒.๒.๒ ทางเดินเท้า กำหนดให้มีการขยายทางเดินริมถนนกว้าง ๔ เมตร และปลูก ต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาตลอดการเดิน

## ๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ พื้นที่ซึ่งขาดความเป็นบริเวณนานา เนื่องจากปัจจุบันย่านนานามีเอกลักษณ์ที่โดดเด่น ด้วยป้ายโฆษณาร้านค้า ร้านอาหารที่เป็นเอกลักษณ์ โดยในส่วนของกรอบแบบลีสมนำเอาความเป็น เอกลักษณ์ใส่เข้าไปเพิ่มเติม จึงขาดความเป็นพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ไป

๖.๓.๒ การออกแบบอาคารบางพื้นที่ยังมีความไม่สอดคล้องกัน บางพื้นที่ยังมีอาคารที่ไม่เป็น ระเบียบดูแล้วไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

## บรรณานุกรม

- ธรรมาวุฒิ บุญเหลือ, ๒๕๕๙ แนวความคิดการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแบบยั่งยืน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :  
[http://www.cuurp.org/B\\_resource/B\\_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf](http://www.cuurp.org/B_resource/B_data/b๑/๒๕๕๑/๐๘.sustrainpowercitySTDZ.pdf)  
(สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- สำนักงานเขตวัฒนา, ๒๕๕๙ ชุมชนและที่ตั้งในเขตวัฒนา (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :  
<http://www.bangkok.go.th/vadhana/page/sub/๔๐๑๖/%E๐%B๘%๘A%E๐%B๘%B๘%E๐%B๘%A%E๐%B๘%๘A%E๐%B๘%๘A%E๐%B๘%๘A> (สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, ๒๕๕๖. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ปี พ.ศ.๒๕๕๖ - ๒๕๗๕ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร
- BangkokCitiSmart, ๒๕๕๙ ได้ใช้แน่ ปี ๖๓ รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม-สายสีแดงอ่อน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [www.bkkcitismart.com/ข่าว/๒๗-jul-๒๐๑๖/ได้ใช้แน่-ปี๖๓-รถไฟฟ้าสายแดงเข้ม-แดงอ่อน](http://www.bkkcitismart.com/ข่าว/๒๗-jul-๒๐๑๖/ได้ใช้แน่-ปี๖๓-รถไฟฟ้าสายแดงเข้ม-แดงอ่อน) (สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- Condoman, ๒๕๖๐ “ASOKE” HUB OF BANGKOK CONNECTION เชื่อมต่อทุก CBD โดยมี “อโศก” เป็นจุดศูนย์กลาง (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [PROPHOLIC.COM/PROP-TALK/ASOKE-HUB-OF-BANGKOK-CONNECTION-เชื่อมต่อทุก-CBD-โดย/](http://PROPHOLIC.COM/PROP-TALK/ASOKE-HUB-OF-BANGKOK-CONNECTION-เชื่อมต่อทุก-CBD-โดย/) (สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- East Japan Railway Company, ๒๕๕๗ กรณีศึกษา Tokyo Station Yaesu Development Project (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://www.jreast.co.jp/e/press/๒๐๐๕๐๙๐๓/> (สืบค้นวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Realist, ๒๕๖๐ ราคาที่ดินแนวรถไฟฟ้า (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [www.realist.co.th/blog/ราคาที่ดินแนวรถไฟฟ้า/](http://www.realist.co.th/blog/ราคาที่ดินแนวรถไฟฟ้า/) (สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- Realist, ๒๕๖๐ BIKE ROUTE เชื่อมสวนใหญ่ใจกลางเมือง (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [www.realist.co.th/blog/สวนป่าเบญจกิติ/](http://www.realist.co.th/blog/สวนป่าเบญจกิติ/) (สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- Realist, ๒๕๖๐ “Asoke” One of the best office hub (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [www.realist.co.th/blog/asoke-hub/](http://www.realist.co.th/blog/asoke-hub/) (สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- Visitsingapore, ๒๕๖๐ กรณีศึกษา Little India (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://www.visitsingapore.com/see-do-singapore/> (สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๐)



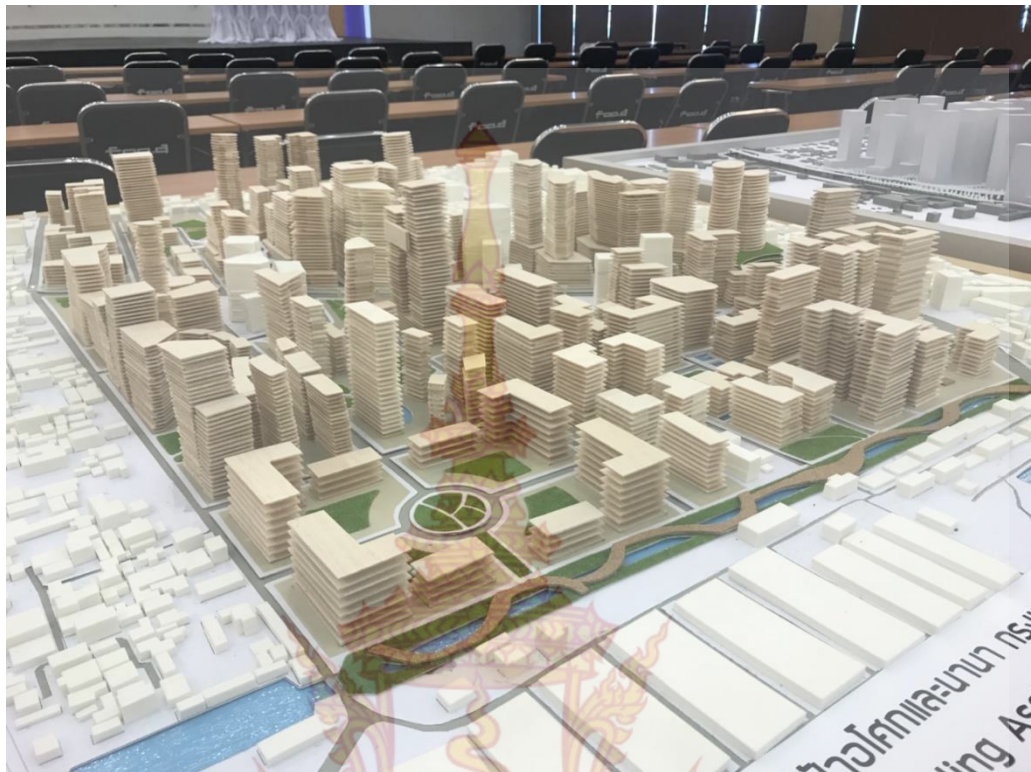
ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ก. การถ่ายทอดแนวความคิดในการออกแบบวางผังของนักศึกษาโครงการ



ข. หุ่นจำลองพื้นที่โครงการ



โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าอโศกและนานา กรุงเทพมหานคร  
Development of the area surrounding Asoke and Nana Transit Stations, Bangkok

ค.การนำเสนอผลงานต่อคณะกรรมการ



## ประวัตินักศึกษา



ชื่อ-สกุล

นางสาว ปัทมา อนุสนธิ์

วัน เดือน ปีเกิด

๓ ธันวาคม ๒๕๓๖

ที่อยู่ปัจจุบัน

๘๖ ถ.สว่างนคร ต.ในเมือง อ.เมือง จ.นครพนม ๔๘๐๐๐

โทรศัพท์

๐๘๑-๒๖๐-๒๘๘๘

E-mail

yyyjeans@gmail.com

ประวัติการศึกษา

ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น พ.ศ. ๒๕๔๙ - ๒๕๕๑

โรงเรียนปิยะมหาราชาลัย จ.นครพนม

ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย พ.ศ. ๒๕๕๒-๒๕๕๔

โรงเรียนสายปัญญา ในพระบรมราชินูปถัมภ์

ระดับอุดมศึกษา กำลังศึกษาอยู่

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

สหกิจศึกษาที่ บริษัท ซีดีแพลน โปรเฟสชันเนล จำกัด

ระยะเวลา ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐

ประสบการณ์การทำงาน

