

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านเกษตร-นวมินทร์ จ.กรุงเทพมหานคร
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นายจิระพงษ์ วงศ์มณี
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ปัญจวิชัย วีระกุล
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านเกษตร-นวมินทร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนา และวิธีการแก้ปัญหาเพื่อตอบรับ กับการเจริญเติบโตของเมืองที่จะเกิดขึ้นตามแนวแกนถนนประเสริฐมนูกิจ ที่จะมีโครงการของภาครัฐ ทั้งโครงการทางด่วน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ซึ่งจะทำให้พื้นที่เดิมที่เคยเป็นพื้นที่รกร้าง รอคอยการพัฒนา ได้เกิดการพัฒนาดังอย่างเต็มประสิทธิภาพ ปัจจุบันพื้นที่ได้ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง เนื่องจากในสมัยก่อนได้มีการตัดถนนประเสริฐมนูกิจ และได้มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐาน จึงทำให้ไม่เกิดความเป็นระเบียบในการจัดการกับเมือง จึงนำไปสู่ประเด็นการศึกษาเพื่อใช้ในการพัฒนาเชิงกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมรวมถึงการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ต่อไป

ผลจากการศึกษาองค์ประกอบเชิงพื้นที่ที่ประกอบกับแผนและโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐได้มีโครงการที่จะส่งเสริมให้พื้นที่ได้เกิดการพัฒนา โดยมีโครงการทางด่วน และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเข้ามาในพื้นที่ จึงส่งเสริมให้เกิดจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญเพิ่มขึ้นในพื้นที่ และทำให้เกิดการพัฒนาเมืองต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

สรุปการวางแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อพาณิชยกรรมย่านเกษตร-นวมินทร์ประกอบด้วย การนำเสนอแนวทางการพัฒนา กำหนดบทบาทของพื้นที่ให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังทำให้พื้นที่ย่านเกษตร-นวมินทร์ได้เกิดการพัฒนาดังอย่างเต็มประสิทธิภาพ และได้เกิดการใช้พื้นที่รกร้างรอการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ลายมือชื่อนักศึกษา..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis Title : Commercial Development Project In Kaset-Nawamin District,Bangkok
 Student : Mr.Jirapong Wongmanee
 Advisor : Mr.Phunjavit Weerakul
 Faculty : Architectural and Design

Abstract

The project on Commercial Area Development of Kaset-Nawamin aims to propose development approaches and solutions for the problems caused by the coming growth of the area along the axis of Prasert Manukit Road. The area of the study is in the development plan of the government including the Expressway Project And the Brown Line sky train. This will make the area formerly a desolation area to be a fully-developed one. The area has long been left empty until Prasert Manukit Road has been built. Since then people have moved to settle in without proper management plan. This leads to the study point of this project. It is expected to study the guidelines for physical development, economy, society, and the further study and analysis of the area.

The results of the study of spatial compositions together with the plans and projects of the governments including the expressway project and the Brown Line sky train, it showed that there will have a significant change and a sustainable development in the area in the future.

According to the development plan for the commercial area of Kaset-Nawamin, the following is the summarized guidelines for its area development. The area should be zoned properly so that the area development can be managed to its fullest and for the maximum benefits.

Student's signature.....

Advisor's signature.....

Department of Architectural and Urban Design

Academic year ๒๐๑๗

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยคำชี้แนะและความกรุณาอย่างยิ่งของ อาจารย์ที่ปรึกษาที่คอยให้คำแนะนำ เสนอกรอบแนวความคิดที่กว้างขึ้นในกระบวนการทำงานรวมทั้งอาจารย์เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้ผู้ศึกษามีอิสระในการใช้ความคิด และรูปแบบการทำงานได้อย่างเต็มที่รวมถึงสละเวลาในการตรวจงานที่ใช้เป็นเวลายาวนาน

ขอขอบพระคุณ คณะกรรมการการตรวจวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ที่สละเวลาทำงานมาช่วยตรวจวิทยานิพนธ์ ช่วยแสดงความคิดเห็น เสนอแนวทางการแก้ไขปรับปรุงข้อผิดพลาดและให้คำติชมตลอดการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ พ่อ แม่ และครอบครัว ที่ให้การสนับสนุนในการเรียนตั้งแต่ต้นจนจบจนปัจจุบัน นอกจากนั้นยังคอยให้กำลังใจ และให้คำปรึกษาอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังสนับสนุนในเรื่องการเงินการใช้จ่าย ในการซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการศึกษา

นายจิระพงษ์ วงศ์มณี

ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



สารบัญ

| | หน้า |
|--|------------|
| ใบอนุญาตปริญญา | ก |
| บทคัดย่อภาษาไทย | ข |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ค |
| กิตติกรรมประกาศ | ง |
| สารบัญ | จ |
| สารบัญตาราง | ช |
| สารบัญภาพ | ฉ |
| สารบัญแผนที่ | ญ |
| บรรณานุกรม | ซ |
| ประวัตินักศึกษา | ฌ |
| ภาคผนวก | ฎ |
| บทที่ ๑ บทนำ | ๑-๑ |
| ๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ | ๑-๒ |
| ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา | ๑-๒ |
| ๑.๓ ขอบเขตการศึกษา | ๑-๒ |
| ๑.๔ ขั้นตอนการดำเนินงาน | ๑-๖ |
| ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | ๑-๖ |
| ๑.๖ คำจำกัดความ | ๑-๖ |
| บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | ๒-๑ |
| ๒.๑ แนวความคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) | ๒-๑ |
| ๒.๒ แนวความคิดในการพัฒนาเมืองใหม่ (New Urbanism) | ๒-๓ |
| ๒.๓ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) | ๒-๔ |
| ๒.๔ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | ๒-๕ |
| ๒.๕ กรณีศึกษา | ๒-๕ |
| ๒.๕.๑ Masdar City ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ | ๒-๕ |
| ๒.๕.๒ เมือง Curitiba | ๒-๙ |
| สรุปบทที่ ๒ | ๒-๑๓ |
| บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง | ๓-๑ |
| 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 | ๓-๕ |

สารบัญ (ต่อ)

| | |
|--|------------|
| | หน้า |
| ๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค | ๓-๖ |
| ๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม | ๓-๘ |
| ๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร | ๓-๘ |
| ๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม | ๓-๘ |
| ๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง | ๓-๘ |
| ๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง | ๓-๘ |
| ๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง | ๓-๑๖ |
| ๓.๒ พื้นที่โครงการ | ๓-๑๗ |
| ๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ | ๓-๑๗ |
| ๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่ | ๓-๑๙ |
| ๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ | ๓-๒๑ |
| ๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง | ๓-๒๑ |
| ๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน | ๓-๒๓ |
| ๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร | ๓-๒๕ |
| ๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน | ๓-๒๗ |
| ๓.๒.๓.๕ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง | ๓-๒๙ |
| ๓.๒.๓.๖ ลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรม | ๓-๓๑ |
| ๓.๒.๓.๗ ความสูงอาคาร | ๓-๓๓ |
| ๓.๒.๓.๘ ศักยภาพในการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่ | ๓-๓๕ |
| ๓.๒.๓.๙ ความเป็นสถานที่ | ๓-๓๗ |
| ๓.๒.๔ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ | ๓-๓๙ |
| ๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม | ๓-๓๙ |
| ๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ | ๓-๓๙ |
| สรุปบทที่ ๓ | ๓-๓๙ |
| บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ | ๔-๑ |
| ๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ | ๔-๑ |
| ๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม | ๔-๒ |
| ๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ภาวะคุกคาม | ๔-๕ |
| ๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน | ๔-๖ |
| ๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่ | ๔-๗ |
| สรุปบทที่ ๔ | ๔-๗ |
| บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดและการออกแบบวางผังโครงการ | ๕-๑ |
| ๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ | ๕-๑ |
| ๕.๒ แนวคิดในการวางผังและออกแบบ | ๕-๑ |

สารบัญ (ต่อ)

| | |
|---|------------|
| | หน้า |
| ๔.๒.๑ แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม | ๕-๒ |
| ๔.๒.๒ แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย | ๕-๒ |
| ๕.๓ กำหนดรายละเอียดแผนงานและโครงการ | ๕-๔ |
| ๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร | ๕-๔ |
| ๕.๓.๑.๑ การพัฒนาถนนเดิม | ๕-๔ |
| ๕.๓.๑.๒ การพัฒนาถนนใหม่ | ๕-๔ |
| ๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน | ๕-๕ |
| ๕.๓.๓ การพัฒนาพื้นที่โล่งและพื้นที่สาธารณะ | ๕-๕ |
| ๕.๔ รายละเอียดการออกแบบ | ๕-๗ |
| ๕.๔.๑ บริเวณย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก | ๕-๗ |
| ๕.๔.๒ บริเวณย่านที่พาณิชยกรรมโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายหรือสถานีรถไฟฟ้า | ๕-๙ |
| ๕.๔.๓ บริเวณย่านอาคารสำนักงาน | ๕-๑๑ |
| ๕.๔.๔ บริเวณย่านผสมผสาน | ๕-๑๓ |
| ๕.๕ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ | ๕-๑๖ |
| สรุปบทที่ ๕ | ๕-๑๗ |
| บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ | ๖-๑ |
| ๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ | ๖-๑ |
| ๖.๑.๑ แนวทางการปรับปรุง และพัฒนาด้านโครงข่ายการสัญจร | ๖-๑ |
| ๖.๑.๑.๑ ปรับปรุงถนนสายหลัก | ๖-๑ |
| ๖.๑.๑.๒ ปรับปรุงถนนสายรอง | ๖-๑ |
| ๖.๑.๑.๓ ปรับปรุงถนนสายย่อย | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒ แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๑ ปรับปรุงย่านที่อยู่อาศัยแนวราบ | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๒ พัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๑ ปรับปรุงย่านที่อยู่อาศัยแนวราบ | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๒ พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๓ พัฒน่าย่านอาคารสำนักงาน | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๔ พัฒนาพื้นที่การใช้งานแบบผสมผสาน | ๖-๑ |
| ๖.๑.๒.๕ พัฒนาพื้นที่ว่าง | ๖-๒ |
| ๖.๒ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย | ๖-๒ |
| ๖.๒.๑ มาตรการด้านการใช้ประโยชน์อาคาร | ๖-๒ |
| ๖.๑.๒.๑ พื้นที่ย่านพาณิชยกรรม | ๖-๒ |
| ๖.๑.๒.๒ พื้นที่ย่านอยู่อาศัย | ๖-๒ |
| ๖.๑.๒.๓ พื้นที่ย่านผสมผสาน | ๖-๒ |

สารบัญ (ต่อ)

| | | |
|-----------------|--------------------------|------|
| ๖.๑.๒.๔ | พื้นที่ย่านอาคารสำนักงาน | หน้า |
| ๖.๑.๒.๕ | พื้นที่สวนสาธารณะ | ๖-๒ |
| ๖.๓ | ข้อเสนอแนะ | ๖-๒ |
| บรรณานุกรม | | ฉ |
| ประวัตินักศึกษา | | ฐ |
| ภาคผนวก | | ท |



สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง ๔.๒.๑ ตารางการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม
ตารางที่ ๕.๕.๑ ข้อเสนอแนะข้อเสนอแนะการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ

๓-๗

๕-๑๖



สารบัญภาพ

หน้า

บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

| | | |
|----------------|---|------|
| ภาพที่ ๒.๖.๑.๑ | กรณีศึกษา Masdar City ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ | ๒-๗ |
| ภาพที่ ๒.๖.๑.๒ | กรณีศึกษา Masdar City ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ | ๒-๘ |
| ภาพที่ ๒.๖.๑.๓ | กรณีศึกษา Masdar City ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ | ๒-๘ |
| ภาพที่ ๒.๖.๒.๑ | กรณีศึกษา เมือง Curitiba | ๒-๑๑ |
| ภาพที่ ๒.๖.๒.๒ | กรณีศึกษา เมือง Curitiba | ๒-๑๒ |
| ภาพที่ ๒.๖.๒.๓ | กรณีศึกษา เมือง Curitiba | ๒-๑๒ |
| ภาพที่ ๕.๑ | concept diagram | ๕-๒ |
| ภาพที่ ๕.๒ | zoning diagram | ๕-๓ |
| ภาพที่ ๕.๓ | master plan | ๕-๖ |
| ภาพที่ ๕.๔ | ตำแหน่งผังขยายโครงการ | ๕-๗ |
| ภาพที่ ๕.๕ | แสดงผังขยายโครงการที่อยู่อาศัย | ๕-๗ |
| ภาพที่ ๕.๖ | แสดงรูปตัดโครงการที่อยู่อาศัย | ๕-๘ |
| ภาพที่ ๕.๗ | แสดงรูปทัศนียภาพ | ๕-๘ |
| ภาพที่ ๕.๘ | ตำแหน่งผังขยายโครงการ | ๕-๙ |
| ภาพที่ ๕.๙ | แสดงผังขยายโครงการตลาดรูปแบบใหม่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า | ๕-๙ |
| ภาพที่ ๕.๑๐ | แสดงรูปตัดโครงการตลาดรูปแบบใหม่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า | ๕-๑๐ |
| ภาพที่ ๕.๑๑ | แสดงรูปทัศนียภาพ | ๕-๑๐ |
| ภาพที่ ๕.๑๒ | ตำแหน่งผังขยายโครงการ | ๕-๑๑ |
| ภาพที่ ๕.๑๓ | แสดงผังขยายโครงการอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย | ๕-๑๑ |
| ภาพที่ ๕.๑๔ | แสดงรูปตัดโครงการอาคารสำนักงาน | ๕-๑๒ |
| ภาพที่ ๕.๑๕ | แสดงรูปทัศนียภาพ | ๕-๑๒ |
| ภาพที่ ๕.๑๖ | ตำแหน่งผังขยายโครงการ | ๕-๑๓ |
| ภาพที่ ๕.๑๗ | แสดงผังขยายของพื้นที่ผสมผสาน | ๕-๑๓ |
| ภาพที่ ๕.๑๘ | แสดงรูปตัดโครงการพื้นที่ผสมผสาน | ๕-๑๔ |
| ภาพที่ ๕.๑๙ | แสดงรูปทัศนียภาพ | ๕-๑๔ |
| ภาพที่ ๕.๒๐ | แสดงรูปทัศนียภาพ | ๕-๑๕ |

สารบัญแนบที่

หน้า

บทที่ ๑ บทนำ

แผนกที่ ๑.๓.๑.๑ ผังแสดงพื้นที่ศึกษา ๑-๓

แผนกที่ ๑.๓.๑.๒ ผังแสดงพื้นที่โครงการ ๑-๕

บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

แผนกที่ ๓.๑.๑.๑ ผังแสดงลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ ๓-๒

แผนกที่ ๓.๑.๑.๒ ผังแสดงโครงข่ายทางสัญจร ๓-๔

แผนกที่ ๓.๑.๒.๔ แสดงระบบสาธารณูปการ ๓-๗

แผนกที่ ๓.๒.๑ ผังแสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ ๓-๑๙

แผนกที่ ๓.๒.๓.๑ ผังแสดงโครงข่ายทางสัญจร ๓-๒๓

แผนกที่ ๓.๒.๓.๒ ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๓-๒๕

แผนกที่ ๓.๒.๓.๓ ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคาร ๓-๒๗

แผนกที่ ๓.๒.๓.๔ ผังแสดงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน ๓-๒๙

แผนกที่ ๓.๒.๓.๕ ผังแสดงมวลอาคารและที่ว่าง ๓-๓๑

แผนกที่ ๓.๒.๓.๖ ผังแสดงลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม ๓-๓๓

แผนกที่ ๓.๒.๓.๗ ผังแสดงความสูงอาคาร ๓-๓๕

แผนกที่ ๓.๒.๓.๘ ผังแสดงศักยภาพในการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่ ๓-๓๗

แผนกที่ ๓.๒.๓.๑๐ ผังแสดงองค์ประกอบทางจินตภาพ ๓-๓๙

บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

แผนกที่ ๔.๒.๑ ผังแสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง โอกาส ๔-๓

แผนกที่ ๔.๒.๒ ผังแสดงการวิเคราะห์จุดอ่อน ภาวะคุกคาม ๔-๔

แผนกที่ ๔.๔ ผังแสดงแนวความคิดในการออกแบบ ๔-๗

แผนกที่ ๔.๕ ผังแสดงแนวความคิดด้านการสัญจร ๔-๙

บรรณานุกรม

- เมืองท่าใหม่ ๒๕๕๙ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :
<http://www.urbanwhy.com/๒๐๑๖/๑๒/๒๐/transit-oriented-development/>
 (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- สำนักพัฒนาการประชาสัมพันธ์ ๒๕๖๐ การพัฒนาเมืองใหม่ยุคโลกาภิวัตน์ (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :
http://hq.prd.go.th/prtechnicaldm/ewt_news.php?nid=๑๖๙๗&filename=index
 (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Condotiddoi ๒๕๕๙ ทีซีซี แลนด์ลงทุนอสังหาให้เช่า ผุดค้ำปลึกแนวรถไฟฟ้าสีแดง (ออนไลน์)
 เข้าถึงได้จาก <http://www.condotiddoi.com> (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Propholic ๒๕๕๗ เพราะอะไรย่าน CREATIVE QUARTIER เกษตรนวมินทร์ จึงเป็นทำเลน่าอยู่
 ไลฟ์สไตล์ดี (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://propholic.com/prop-talk>
 (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Rander Thailand ๒๕๖๑ ทางด่วนชั้นที่ ๓และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :
<https://www.facebook.com/RenderThailand/posts/๑๙๖๗๔๒๘๐๙๐๑๘๔๐๗๗>
 (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- Realist Blog ๒๕๕๙ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีน้ำตาล (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก :
<http://www.realist.co.th/blog/รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล> (๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)



ประวัตินักศึกษา

| | |
|------------------------|---|
| ชื่อ-นามสกุล | นายจิระพงษ์ วงศ์มณี |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๒๗ กันยายน ๒๕๓๗ |
| ที่อยู่ | บ้านเลขที่ ๓๔๒ หมู่๑๔ ต.วัดธาตุ อ.เมือง จ.หนองคาย ๔๓๐๐๐ |
| ประวัติการศึกษา | |
| พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๒ | มัธยมศึกษาปีที่ ๑-๓ โรงเรียนปทุมเทพวิทยาคาร |
| พ.ศ.๒๕๕๓-๒๕๕๕ | มัธยมศึกษาปีที่ ๔-๖ โรงเรียนปทุมเทพวิทยาคาร |
| พ.ศ.๒๕๕๖-ปัจจุบัน | ระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ศาลายา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง |
| ประวัติการทำงาน | |
| พ.ศ. ๒๕๖๐ | ฝึกงานที่ บริษัท CROSS ARCHITECT เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ |







ภาพโมเดลผลงาน



ภาพชาร์ตนำเสนอและโมเดลผลงาน



ภาพบรรยากาศการนำเสนอผลงาน



ภาพบรรยากาศการนำเสนอผลงาน

บทที่ บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

ย่านเกษตร-นวมินทร์ตั้งอยู่ในแขวงจระเข้บัว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร โดยเขตลาดพร้าวเป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของเมืองทางทิศตะวันตก เขตลาดพร้าวจึงมีการพัฒนาตามไปด้วย ทำให้พื้นที่เต็มไปด้วยห้างสรรพสินค้า และที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ย่านเกษตร-นวมินทร์ เดิมทีเป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น มีหมู่บ้านจัดสรรสำหรับทั้งพลเรือนและข้าราชการ ในยุคนั้นนิยมออกนอกเมืองไปอยู่บ้านหลังใหญ่ จึงทำให้ย่านนี้มีความเป็นชุมชนสูงมาก มีโครงการตึกแถว ร้านค้าและร้านอาหารเพื่อตอบโจทย์คนในพื้นที่ ต่อมาเริ่มมีการขยายถนนตัดถนนเส้นใหม่และถนนภายในหมู่บ้านเดิมเริ่มมีการเชื่อมติดกัน จากถนนภายในหมู่บ้านกลายเป็นถนนสาธารณะ ทำให้ไปมาหาสู่กันง่ายขึ้นจากบ้านพักอาศัยติดถนน ทำให้บริเวณนี้พัฒนาเข้าสู่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่น ตามมาด้วยแหล่งพาณิชยกรรมต่างๆที่มารองรับผู้อยู่อาศัยในแถบนี้ บ้านบางหลังจึงได้เปลี่ยนแปลงเป็นอาคารตึกแถว มีร้านค้า ร้านอาหาร สถานบันเทิงต่างๆเพิ่มมากขึ้น ทำให้ย่านมีความคึกคักมากขึ้น ดึงดูดคนเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ตามมาด้วยจำนวนรถที่มากขึ้นจากการใช้ถนนในเวลาพร้อมกัน ในบางช่วงเวลามีการจราจรบริเวณข้างทางทำให้เสียช่องทางจราจร

ในอนาคตภายในพื้นที่จะมีโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือตอน N๒ นี้จัดเป็นโครงการทางพิเศษระยะเร่งด่วนของกรุงเทพมหานครตามแผนที่กำหนดไว้ ๓ ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว รวมทั้งสิ้น ๘ โครงการ แผนที่นั้นประกอบไปด้วยช่วง N๑-N๒-N๓ ที่เริ่มต้นจากบางใหญ่ (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก) ยกระดับไปตามถนนรัตนานิเบศร์ ถนนงามวงศ์วาน ถนนเกษตรฯ-นวมินทร์ แล้วไปสิ้นสุดที่มอเตอร์เวย์เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี ภายหลังจากช่วง N๑ ได้รับแรงต้านจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จึงลดเหลือเฉพาะช่วง N๒ อีกทั้งช่วง N๓ ยังปรับลดเหลือให้เชื่อมถึงแค่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกเท่านั้น สาเหตุจากพื้นที่ช่วงดังกล่าวมีบ้านเรือนประชาชนหนาแน่นมากแล้ว ช่วงก่อนนี้ได้มีแผนศึกษาเพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเพื่อทดแทนทางด่วน แต่แผนล่าสุดปรับเหลือแค่ช่วง N๒ เท่านั้นเชื่อมถึงถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกโดยมีทางขึ้น-ลง ๒ จุดคือจุดเริ่มต้นโครงการใกล้กับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์กับจุดสิ้นสุดโครงการใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก มูลค่าก่อสร้าง รวมค่าควบคุมงานประมาณ ๑.๕ หมื่นล้านบาท

อย่างไรก็ตามในพื้นที่ยังมีปัญหาในเรื่องของการจราจรที่ติดขัดเนื่องจากรถที่มากขึ้นจากการใช้ถนนในเวลาพร้อมกัน ในบางช่วงเวลามีการจราจรบริเวณข้างทางทำให้เสียช่องทางจราจร และยังขาดในเรื่องของระบบขนส่งมวลชนจึงทำให้คนในพื้นที่ต้องใช้รถส่วนตัวเป็นจำนวนมาก และการที่มี

โครงการสร้างทางด่วนเข้ามาในพื้นที่นั้นอาจจะเป็นการเพิ่มปริมาณการใช้รถส่วนตัวมากยิ่งขึ้น จึงได้จัดทำโครงการนี้ขึ้นเพื่อพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ได้อย่างอย่างเต็มประสิทธิภาพ และแก้ปัญหาการจราจรใน

๑.๒ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑.๒.๑ เพื่อพัฒนาโครงข่ายการสัญจรให้ตอบรับกับความต้องการและโครงการในอนาคต และแก้ปัญหา จราจรในพื้นที่

๑.๒.๒ เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๑.๒.๓ เพื่อพัฒนาให้สอดคล้องกับแผนนโยบายและโครงการในอนาคต

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมประมาณ ๑๒.๖๕ ตารางกิโลเมตร

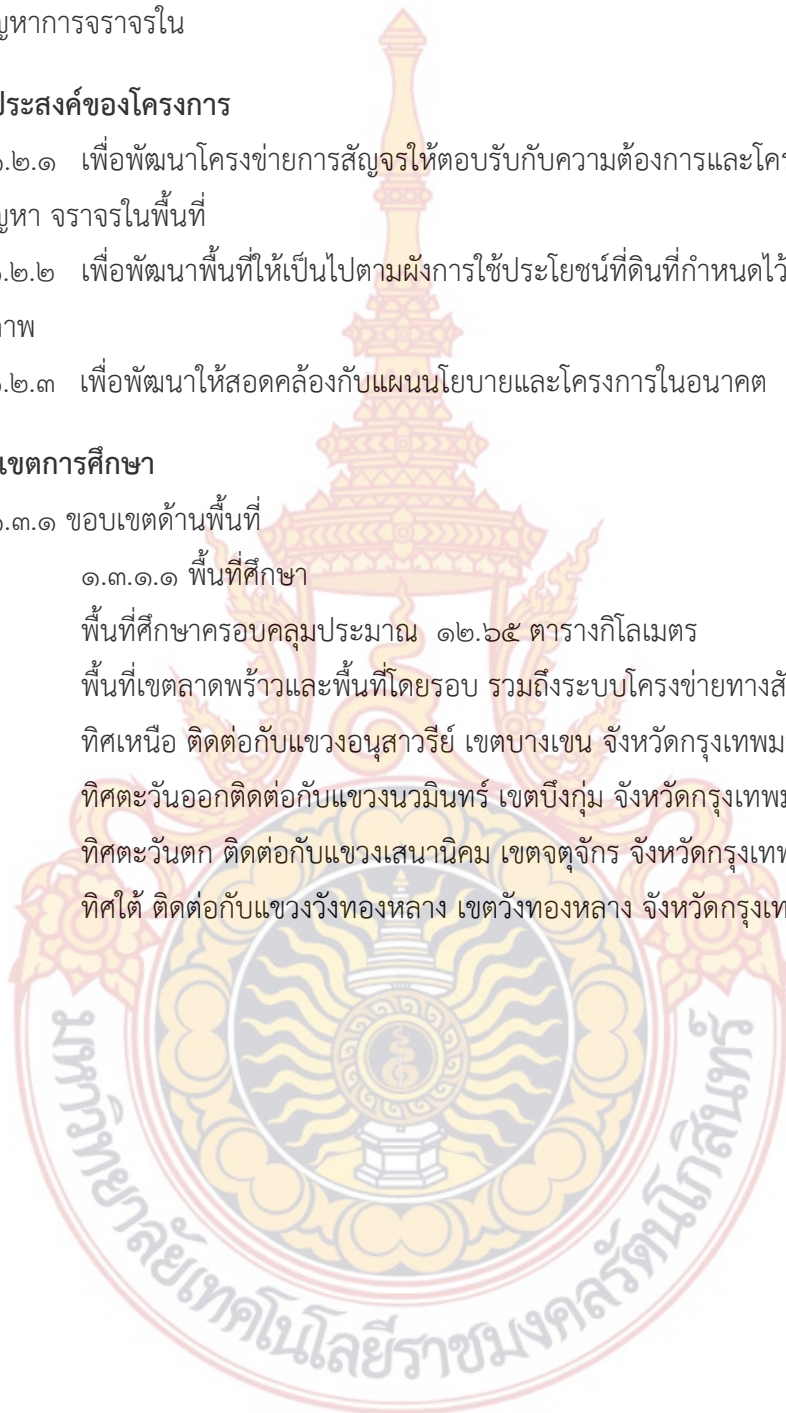
พื้นที่เขตลาดพร้าวและพื้นที่โดยรอบ รวมถึงระบบโครงข่ายทางสัญจรที่เข้าถึงได้

ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ทิศตะวันตก ติดต่อกับแขวงเสนานิคม เขตจตุจักร จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ทิศใต้ ติดต่อกับแขวงวังทองหลาง เขตวังทองหลาง จังหวัดกรุงเทพมหานคร





๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการครอบคลุมประมาณ ๑.๕๐ ตารางกิโลเมตร

| | |
|-------------|-----------------------------|
| ทิศเหนือ | จรดถนนน่านิเวศ ซอย ๒๐๒ |
| ทิศตะวันออก | จรดถนนประเสริฐมนูกิจ ซอย ๒๗ |
| ทิศตะวันตก | จรดซอยเจริญสุข ๔ |
| ทิศใต้ | จรดถนนเสนานิคม ๑ |



๑.๔ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

- ๑.๔.๑ รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ และสำรวจพื้นที่เบื้องต้น
- ๑.๔.๒ ศึกษาปัญหาเบื้องต้นของพื้นที่ ศักยภาพและความน่าสนใจของพื้นที่
- ๑.๔.๓ กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ
- ๑.๔.๔ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี กรณีศึกษาโครงการต่างๆ รวมไปถึงกฎหมายข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่
- ๑.๔.๕ วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้ ทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม
- ๑.๔.๖ วิเคราะห์ข้อมูล ระบุประเด็นปัญหา ศักยภาพของพื้นที่
- ๑.๔.๗ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนของพื้นที่
- ๑.๔.๘ กำหนดโปรแกรมการออกแบบ วางผังพัฒนาพื้นที่
- ๑.๔.๙ ออกแบบและเสนอแนวทางการแก้ปัญหาตามแนวความคิดในการออกแบบ

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑.๕.๑ เป็นการบันทึกประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจของ ย่านเกษตร - นวมินทร์
- ๑.๕.๒ ทำการออกแบบโครงการที่เป็นการพัฒนาพื้นที่ใหม่ให้ผสมผสานเข้ากับความเป็นย่านเดิม
- ๑.๕.๓ ได้แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ที่มีลักษณะปัญหาและศักยภาพใกล้เคียงกัน
- ๑.๕.๔ ผลศึกษาและผลงานสามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาย่านในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

๑.๖ คำจำกัดความ

- ๑.๖.๑ พัฒนาพาณิชยกรรม คือการวางแผนที่พาณิชยกรรมย่านเกษตร-นวมินทร์เพื่อให้รองรับกับ โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่จะส่งผลให้ชุมชนในย่านปรับตัวตามการพัฒนาของย่าน
- ๑.๖.๒ ย่านเกษตร-นวมินทร์ คือย่านที่มีรูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่เป็นประเภทงานบริการ เช่น ร้านอาหารกิน-ดื่มทั้งกลางวันและกลางคืน ผับ บาร์ และมีแหล่งที่อยู่อาศัยในรูปแบบของหมู่บ้านเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ ยังมีถนนสายสำคัญในพื้นที่อีกหลายสาย

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากพื้นที่โครงการนั้น ยังคงมีปัญหาในหลาย ๆ เรื่อง และเพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาในพื้นที่นั้น จำเป็นที่จะต้องศึกษาแนวคิด ทฤษฎีต่าง และกรณีศึกษา ต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับใช้อย่างเป็นเหตุเป็นผล และพัฒนาพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแนวคิดเหล่านี้มีความใกล้เคียงกับการพัฒนาของโครงการ และยังมีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนามากที่สุด

๒.๑ แนวความคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) คุณฐาปนา บุญประวิต

โดยสมาคมวางแผนอเมริกัน (American Planning Association-APA, ๑๙๖๐) แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาดจัดอยู่ในผังแบบผสมผสาน กำหนดแนวทางการแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน

๑. การปรับปรุงกายภาพและโครงการพื้นฐานของเมือง ต้องปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อม โครงสร้างพื้นฐานสรรค์สร้างที่ได้ลงทุนไว้แล้ว และสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมกับการอยู่อาศัย ดังนั้นในการพัฒนาให้เกิดความงาม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องยกระดับกายภาพของพื้นที่ให้เกิดความสมดุลกับโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ประกอบด้วย การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปรับปรุงพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานสีเขียว

๒. การสร้างเสริมความงานและควมมีชีวิตชีวาแก่เมือง ใช้กลยุทธ์การพัฒนาให้เกิดพื้นที่สุนทรียภาพ ภายในเขตเมืองโดยสร้างความสมดุลให้เกิดขึ้นระหว่างทางธรรมชาติกับกิจกรรมการอยู่อาศัย กิจกรรมนันทนาการและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะทำให้ลักษณะของระบบเมืองนิเวศ

๓. การเสริมสร้างความน่าอยู่และความปลอดภัย ความน่าอยู่และความยั่งยืนของที่อยู่อาศัยเกิดจากการผสมผสานของประชาชนทุกระดับรายได้ ซึ่งมีความสัมพันธ์กัน ความงามของเขตที่อยู่อาศัยไม่ได้เกิดจากการเป็นบ้านเดี่ยวราคาแพง หรืออาคารพักอาศัยระดับสูง ซึ่งตั้งอยู่กันเป็นกลุ่มเป็นก้อน

๔. การเสริมสร้างความสะดวกสบาย ความกระชับ โดยมีความประหยัดของเมืองที่งดงามตามความหมายของการเติบโตอย่างชาญฉลาดต้องมีความกระชับ ไม่กระจัดกระจายตามแนวถนน มีความคุ้มค่าในการพัฒนาโครงการพื้นฐานและสาธารณูปการ

เกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาดดังต่อไปนี้

- การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
 - การส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้
 - การออกแบบอาคารและกลุ่มอาคารให้เกาะกลุ่มและการ ออกแบบชุมชน
- ที่กระชับ มีความเป็นระเบียบของกลุ่มอาคาร
- การสร้างชุมชนแห่งการเดินการ ออกแบบปรับปรุงโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน
- ทั่วทั้งชุมชนและระหว่างชุมชน
- การส่งเสริม ๑๖ ทางเลือกการเดินทางที่มีความหลากหลายและสนับสนุน การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน
 - การสงวนรักษาพื้นที่การเกษตร พื้นที่งดงามตามธรรมชาติ พื้นที่ธรรมชาติ พื้นที่ประวัติศาสตร์ และพื้นที่ เสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม
 - การลงทุนพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ในชุมชนที่รัฐได้ลงทุนสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานไว้แล้ว
 - การสร้างความโดดเด่น เอกลักษณ์ และจิตวิญญาณแก่สถานที่ รวมทั้งการ สร้างสถานที่พิเศษที่งดงามภายในบริเวณชุมชน
 - การสร้างระบบการพัฒนาการตัดสินใจด้วยการคาดการณ์อนาคตและคาดการณ์ถึงความคุ้มค่าการลงทุน
 - การกระตุ้นชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วน เสียให้มีส่วนร่วมการวางผังพัฒนาเมือง
- ประเด็นที่ เกี่ยวข้องกับงานคือ
๑. การสนับสนุนการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกันและใช้ประโยชน์ในการ ออกแบบอาคารแบบกระชับ
 ๒. การสร้างโอกาสและทางเลือกของที่อยู่อาศัยสำหรับประชากรทุกระดับรายได้
 ๓. การสนับสนุนการเชื่อมต่อระหว่างย่านและชุมชนด้วยการเดิน
 ๔. การรักษาที่โล่ง พื้นที่ ธรรมชาติที่งดงามและพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม

๒.๒ แนวความคิดในการพัฒนาเมืองใหม่ (New Urbanism) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อริยา อรุณินท์

แนวคิดการพัฒนาเมืองใหม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องตามการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวัน และการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การเดินทาง การขนส่งสินค้า ในศตวรรษที่ ๑๘ ซึ่งเป็นยุคที่เทคโนโลยีระบบขนส่งยังไม่พัฒนา การสัญจรเขตเมืองใช้เดินเท้าเป็นหลัก ทำให้ประชาชนกระจุกตัวในระยะใกล้ ส่วนการเดินทางระหว่างเมืองในระยะไกลเพื่อการติดต่อและขนส่งสินค้าใช้ทางเรือเป็นหลัก เมืองในยุคนี้จึงนิยมตั้งถิ่นฐานริมแม่น้ำ ต่อมาหลังการปฏิวัติอุตสาหกรรมในศตวรรษที่ ๑๙ ใช้เทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งรูปแบบใหม่ จึงเริ่มมีการสร้างรถไฟและรถราง เกิดการพัฒนาเมืองแบบหลายศูนย์กลาง เกิดรูปแบบเมืองรถรางที่การพัฒนากระจุกตัวเป็นแนวเส้นตรงตามแนวเส้นทางรถราง ในศตวรรษที่ ๒๐ เทคโนโลยีการขนส่งมีความก้าวหน้าขึ้น ประดิษฐ์รถยนต์ได้สำเร็จ จนเป็นยานพาหนะหลัก โดยใช้ถนนเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ กลายเป็นรูปแบบที่แพร่หลายไปทั่วโลก

อย่างไรก็ตาม แม้รถยนต์จะช่วยให้เดินทางสะดวก แต่สิ้นเปลือง ใช้พลังงานสูง และใช้พื้นที่มากก่อให้เกิดปัญหาของเมือง เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาการจราจร ทำให้คุณภาพชีวิตลดลง รูปแบบการพัฒนาเมืองโดยใช้รถยนต์จึงไม่ใช่ระบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพตอบสนองวิถีชีวิตของคนเมืองอีกต่อไป ศตวรรษที่ ๒๑ ถือเป็นยุคการเชื่อมโยงซึ่งกันและกันของสังคม โลกกลายเป็นชุมชนหนึ่งเดียวที่เรียกว่า โลกาภิวัตน์ ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง การติดต่อสื่อสาร การผลิต การทำธุรกิจ ค่าขายและการเงินในรูปตลาดเสรี รวมไปถึงการตระหนักถึงปัญหาของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม โดยรับรู้จากการสื่อสารในชีวิตประจำวัน การเดินทางทางอากาศกลายเป็นระบบการขนส่งที่สามารถตอบสนองเศรษฐกิจและวิถีชีวิตยุคใหม่แบบไร้พรมแดน เน้นการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว กระแสการสร้างเมืองใหม่เพื่อตอบสนองการเดินทางทางอากาศกำลังเกิดขึ้นทั่วโลก เพราะสนามบินเป็นเครื่องมือสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการจ้างงาน จึงเกิดรูปแบบการพัฒนาเมืองที่เรียกว่า มหานครท่าอากาศยาน ในขณะเดียวกัน

กระแสการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือเมืองยั่งยืนเริ่มได้รับความนิยม จากภาวะโลกร้อนที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นรูปธรรมไปทั่วโลก แนวทางดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้ออกแบบ โดยใช้พลังงานหมุนเวียน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลม รวมทั้งนำเสนอการพัฒนาเมืองที่มีแหล่งผลิตอาหารของตนเอง ไม่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Zero Carbon) และของเสีย (Zero Waste) ออกจากเมือง สามารถผสมผสานกันกลายเป็นต้นแบบของการพัฒนาเมืองใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของวิถีชีวิตคนในยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งจะพบเห็นกันมากขึ้นทั่วโลก แต่เมืองใหม่ที่กำลังเกิดขึ้นจะไม่แตกต่างกัน จึงขาดความยืดหยุ่นเชิงวัฒนธรรมและวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชียที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง มีวัฒนธรรมและวิถีชีวิตแตกต่างจาก

ประเทศโลกตะวันตก การรับแนวคิดการพัฒนาเมืองใหม่โดยประยุกต์ให้เข้ากับพื้นฐานวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของตน จะนำไปสู่การแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ และรักษาสีงแวดล้อมได้ สามารถสร้างเมืองรูปแบบใหม่ที่สะท้อนเอกลักษณ์ของตนด้วย

๒.๓ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) หมายถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีความหนาแน่นสูง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน แนวคิด TOD มุ่งสร้างกิจกรรมหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยมีที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงานและการใช้ประโยชน์ประเภทอื่นๆ พร้อมกันออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเท้าและใช้จักรยาน เพื่อให้มีทางเลือกในการเดินทางหลากหลาย ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

แนวคิด TOD ได้รับความสนใจในนโยบายการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ สร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนให้ใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ การพัฒนาขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงจะช่วยส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง การที่มีปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนสูงขึ้น นอกจากจะเพิ่มความคุ้มค่าในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีมูลค่าสูงรวมทั้งต้นทุนในการพัฒนาสาธารณูปโภคในพื้นที่ความหนาแน่นสูงแล้ว ยังทำให้มูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ที่พักอาศัยและสำนักงานที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงสูงขึ้น โดยภาครัฐหรือเอกชนที่ลงทุนในการพัฒนาระบบสามารถนำมูลค่าส่วนเพิ่มมาสนับสนุนเป็นส่วนหนึ่งของการลงทุนได้ โดยต้องมีการวางแผนครอบคลุมทุกๆด้าน ได้แก่ผังเมือง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน สาธารณูปโภค สาธารณูปการและมาตรการต่างๆ

แนวคิด TOD เริ่มได้รับความสนใจมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มรายได้จากอสังหาริมทรัพย์ให้กับบริษัทเดินรถ ทำให้บริษัทเดินรถไฟฟ้าไม่ต้องประสบภาวะขาดทุน หรือต้องคิดราคาค่าโดยสารแพง ๆ ซึ่งเป็นการผลักภาระค่าใช้จ่ายไปยังผู้ใช้งานโดยตรง แนวทางการออกแบบย่าน TOD โดย Institute for Transportation and Development Policy

จากแนวคิด TOD ของคาลธอร์ป มีผู้นำไปพัฒนารายละเอียดในเชิงการออกแบบอีกมาก ในที่นี้ขอยกแนวทางการออกแบบย่าน TOD โดย Institute for Transportation and Development Policy ดังนี้

- พัฒนาย่านชุมชนที่สนับสนุนการเดิน (walk)
- ให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (cycle)
- สร้างโครงข่ายถนนและทางเดินที่หนาแน่น (connect)
- พัฒนาพื้นที่ที่อยู่ใกล้ขนส่งมวลชนคุณภาพสูง (public transport)
- วางแผนเพื่อการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mix)
- เพิ่มประสิทธิภาพความจุของขนส่งมวลชนและความหนาแน่น (densify)
- สร้างย่านที่เดินทางในระยะสั้น (compact)
- สนับสนุนให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการควบคุมที่จอดรถและการใช้ถนน (shift)

๒.๔ ข้อมูลเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อริยา อรุณินท์, แนวคิดในการพัฒนาโรงช้ายที่ว่างของเมืองและพื้นที่ที่ถูกกละเลยอย่างมีประสิทธิภาพ

นายฐาปนา บุญยประวีตร, การใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เพื่อหยุดยั้งการเติบโตแบบกระจายตัวของกรุงเทพมหานคร

รองศาสตราจารย์ สิทธิพร ภริมย์รัตน์, การออกแบบชุมชนเมืองที่น่าอยู่ และยั่งยืน

๒.๕ กรณีศึกษา

๒.๕.๑ Masdar City ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

เป็นเมืองใหม่แห่งอนาคตที่สร้างขึ้นบนพื้นทรายพื้นที่ประมาณ ๖ ตารางกิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ประมาณ ๕๐,๐๐๐ คน โดยมีจุดมุ่งหมายให้เป็นเมืองประหยัดพลังงาน ปลอดควันพิษ และขยะ แนวคิดในการสร้างเมืองมาสดาร์มาจากคณะผู้บริหารของเมืองอาบูดาบี ที่ต้องการแสวงหาแนวทางการแก้ไขวิกฤตการณ์พลังงานและรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศจาก ภาวะโลกร้อนรวมทั้งต้องการพัฒนาให้เป็นเมืองที่มีการใช้ทรัพยากรและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ อย่างยั่งยืนส่งผลให้แนวคิดดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากรองการกองทุนสัตว์ป่าโลกที่มี แนวคิดหลักในการพัฒนาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ๑๐ ประการ ตามโครงการ One Planet Living program อาทิการทำให้เมืองมีขยะและของเสียเป็นศูนย์การขนส่งอย่างยั่งยืน การใช้น้ำอย่างยั่งยืน เป็นต้น โครงการนี้ใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ ๒๒,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ ๖๘๒,๐๐๐ ล้านบาท) ออกแบบโดยบริษัท Foster and Partners และคณะผู้บริหารกรุงอาบูดาบีได้

อนุมัติงบประมาณจำนวน ๑๕,๐๐๐ ล้านบาทหรือสิบล้านล้านบาท (ประมาณ ๔๖๕,๐๐๐ ล้านบาท) เพื่อใช้พัฒนาเทคโนโลยีพลังงานสะอาดเป็นเวลา ๕ ปี ซึ่งเริ่มก่อสร้างเมืองในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ และเมืองจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ (SCI Environment, ๒๕๕๑) เมือง Masdar จะเป็นศูนย์กลางเทคโนโลยีสะอาดของโลก พลังงานที่ใช้ในเมืองนี้ต้องเป็นพลังงานทดแทนได้เท่านั้น มีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศน้อยที่สุดตั้งแต่การก่อสร้างจนกระทั่งเข้าอยู่อาศัย เป็นเมืองแห่งการค้นคว้าวิจัย พลังงานทางเลือก และเทคโนโลยีที่ยั่งยืนโดยมีพื้นที่เพื่อการนำเสนอเทคโนโลยีที่ยั่งยืนและเป็นเมืองแห่งความร่วมมือของภาคีต่างๆ เพื่อการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืนนอกจากนั้นเมือง Masdar ยังจะเป็นจุดเชื่อมโยงให้อาบูดาบีเป็นจุดศูนย์กลางด้านพลังงานและความยั่งยืนต่อไปในอนาคต ภายในเมืองถูกวางผังเมืองที่แบ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นย่านต่างๆ ทั้งย่านที่พักอาศัย ย่านธุรกิจ แหล่งงานและสถาบันการศึกษาซึ่งมี Masdar Institute ที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาวิจัยนวัตกรรมต่างๆ เพื่อสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะ มีศูนย์การวิจัยและแปลงพืชเพื่อที่เมืองจะอยู่อย่างพึ่งพาตัวเองได้ จุดเด่นของ Masdar City คือ เมืองจะมีกำแพงล้อมรอบ การใช้พลังงานภายในเมืองจะไม่มีการใช้พลังงานจากคาร์บอน โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้เมืองเป็น The World's First Carbon Neutral Zero Waste City การคมนาคมภายในเมืองจะเป็นระบบรางไม่อนุญาตให้มีการใช้รถยนต์ ๒๐ ระบบโครงข่ายคมนาคมถูกออกแบบให้สามารถเชื่อมโยงกับเมืองต่างๆ โดยรอบประกอบด้วยการคมนาคม ๓ รูปแบบ ได้แก่

๑. Personal Rapid Transit (PRT) เป็นระบบการขนส่งส่วนบุคคลหรือเรียกว่าระบบแท็กซี่ยานพาหนะอัจฉริยะที่คอยให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมง ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานทดแทน
 ๒. Light Rail Transit (LRT) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมระหว่าง เมืองหลวง และสนามบินนานาชาติ
 ๓. Metro and High Speed Rail ซึ่งเป็นการสัญจรในอนาคต ราวปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ที่จะถูกพัฒนาระบบไฟฟ้าใต้ดินเพื่อรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- การออกแบบและวางผังเมืองโดยใช้สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับ สภาพแวดล้อม อาคารและสิ่งก่อสร้างจะเป็นอาคารประหยัดพลังงานแบบอาหรับโบราณ ไม่มีอาคาร สูง โดยจะใช้ประโยชน์จากพลังงานลมให้มากที่สุด การก่อสร้างด้วยวัสดุก่อสร้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโดยอาคารแต่ละหลังจะถูกก่อสร้างให้ชิดและเกาะกลุ่มเพื่อให้เงาตกกระทบของอาคารข้างเคียงช่วยกันแดด สรุปคือจะส่งเสริมให้ชุมชนหันมาใช้พลังงานทดแทนให้มากขึ้น



๒.๕.๑.๑ กรณีศึกษา Masdar City เมือง Masdar ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
ที่มา : <http://www.tcdc.or.th/creativethailand/article/CreativeCity/๑๙๖๐๘>





๒.๕.๑.๒ กรณีศึกษา Masdar City เมือง Masdar ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
ที่มา : <http://www.tcdc.or.th/creativethailand/article/CreativeCity/๑๙๖๐๘>



๒.๕.๑.๓ กรณีศึกษา Masdar City เมือง Masdar ณ กรุงอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
ที่มา : <http://www.tcdc.or.th/creativethailand/article/CreativeCity/๑๙๖๐๘>

๒.๕.๒ เมือง Curitiba

กูรีตีบา คือ เมืองหลวงของรัฐปารานา ประเทศบราซิลในแถบตอนใต้ ในอดีตเป็นเมืองแห่งการเกษตรที่เรียบง่ายและไม่มีใครสนใจ จนถึงช่วงที่คลื่นผู้อพยพจากยุโรปเข้ามาอาศัยตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๘๓๐ เป็นต้นมา ชาวเยอรมัน โปแลนด์ อิตาลี และยูเครน ที่ค่อยๆทยอยเข้ามาหาโอกาสในชีวิตใหม่ในดินแดนแห่งนี้ก็ได้ลงหลักปักฐานพร้อมกับการนำเอาวัฒนธรรมวิถีชีวิต รวมถึงการสร้างงานในลักษณะอุตสาหกรรมแบบท้องถิ่นติดตัวมาด้วย ทำให้เศรษฐกิจจากผู้มาใหม่ได้ก่อร่างสร้างให้เมืองแห่งนี้ค่อยๆเติบโตขึ้น กูรีตีบาจากที่เคยเป็นเมืองทางผ่านและถูกมองข้าม จึงกลับกลายเป็นเมืองขยายทั้งในแง่ของจำนวนประชากรและการเติบโตของเศรษฐกิจที่เริ่มเฟื่องฟูและเหมือนกับเมืองที่กำลังขยายทั่วโลก ตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๙๔๐ เป็นต้นมา กูรีตีบาต้องรับมือกับประชากรใหม่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรที่เข้ามาหาโอกาสในเมืองที่ดูท่าว่าจะมีอนาคตที่สดใสรออยู่ รอบเมืองกูรีตีบาจึงกลายเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัดของผู้คนที่เข้ามาหาโอกาสพร้อมกับความท้าทายใหม่จากปัญหาการจราจรที่เริ่มคับคั่งขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งในขณะนั้นตรงกับช่วงจิ้งหะที่บราซิลเกิดรัฐประหารปี ๑๙๖๔ ตัวแทนผู้นำทางทหารจึงได้คิดแผนพัฒนาเมืองกูรีตีบาที่ชื่อว่า Curitiba of Tomorrow ขึ้นเพื่อวางแผนการใหญ่ที่มุ่งพัฒนาเมืองกูรีตีบาให้กลายเป็นเมืองใหญ่ทันสมัยเหมือนเมืองอื่นๆ ที่พัฒนาแล้ว แต่เมื่อเวลาล่วงผ่านไปกว่า ๗ ปีนับตั้งแต่การรัฐประหาร สัญญาที่เคยให้ไว้กับประชาชนกลับไม่คืบหน้า ต่อมาเมื่อถึงเวลาเปลี่ยนผู้นำของเมืองกูรีตีบา อดีตนายกเทศมนตรีของเมืองกูรีตีบา ๓ สมัยที่ชื่อว่า ไคเม แลร์เนอร์ (Jaime Lerner) ก็ได้ทำให้สัญญาล้มๆ แล้งๆ ที่ชาวเมืองรอคอยถึงการสิ้นสุด เพราะแลร์เนอร์ไม่ได้เข้ามาบริหารเมืองด้วยการให้คำสัญญาใดๆ และเขาก็ไม่ขอเวลานานที่จะเปลี่ยนเมืองนี้ให้ดีขึ้นด้วยทัศนคติส่วนตัวที่ว่า “ทำเลย ปรับทีหลัง” (Act now, Adjust Later)

ระบบขนส่งมวลชนที่ตัดศูนย์ไปหนึ่งตัว ในขณะที่หลายเมืองทั่วโลกแก้ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดบนท้องถนนด้วยการลงทุนสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน แต่แลร์เนอร์ไม่เลือกทางเลือกนี้เพราะเขาเชื่อว่าการลงทุนสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินจะใช้งบประมาณที่สูงเกินไปและระบบการเดินขบวนนี้ขัดกับวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองของเขา ดังนั้นโจทย์ที่ท้าทายคือ เขาจะพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่อย่างไรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นภายใต้งบประมาณที่สมเหตุสมผลและแน่นอนว่าทุกคนต้องสามารถใช้บริการได้ ซึ่งเขาเคยกล่าวถึงความท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนนี้ว่า “ให้ลองตัดศูนย์ออกไปหนึ่งตัวจากเงินงบประมาณของคุณดูสิ นั่นแหละที่ความคิดสร้างสรรค์ของคุณจะบรรเจิด”

การบูรณาการระบบขนส่งมวลชนใหม่ของเมืองกูรีตีบาเกิดขึ้นในปี ๑๙๗๔ โดยแลร์เนอร์และทีมงานของเขาเลือกที่จะพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างรถประจำทางทั้งหมดของเมืองใหม่ให้มีระบบและเครือข่ายเดียวกัน เป็นเสมือนสถานีรถบนดินที่วิ่งให้บริการทั่วทั้งเมือง ทำให้ระบบรถประจำทางกลายเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ถูกลงและรวดเร็วที่สุดที่ชาวเมืองเลือกใช้ และต่อมาในช่วงปี ๑๙๘๐ แลร์เนอร์ยังออกแบบสถานีรถประจำทางใหม่ให้มีลักษณะเป็นท่อขนาดใหญ่ (Tube) ไว้พักผู้โดยสาร

และไว้จ่ายค่าโดยสารก่อนขึ้นรถ และเมื่อรถประจำทางมาถึงก็จะจอดที่หน้าประตู สถานีซึ่งมีระดับความสูงเดียวกันกับตัวรถประจำทาง ผู้โดยสารจึงไม่ต้องแย่งกันขึ้นบันไดรอกให้ยุ่งยาก ซึ่งการออกแบบสถานีรถประจำทางในลักษณะนี้ยังรองรับการให้บริการสำหรับผู้ที่ใช้วีลแชร์อีกด้วย โดยปัจจุบันพบว่า ร้อยละ ๘๕ ของชาวเมืองกูรีตีบาเลือกโดยสารโดยรถประจำทาง ทำให้ในแต่ละวันมีผู้ใช้บริการมากถึง ๒ ล้านคน และระบบรถประจำทางที่ประสบความสำเร็จนี้เอง ทำให้ตอนนี้มีเมืองต่างๆ กว่า ๓๐๐ เมืองทั่วโลกได้นำต้นแบบระบบรถประจำทางของเมืองกูรีตีบาไปปรับใช้ โดยเป็นที่รู้จักกันดีในชื่อว่า รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) หรือ BRT นั่นเอง

เมื่อระบบคมนาคมภายในเมืองเริ่มเข้าที่เข้าทาง ต่อมาแลร์เนอร์และทีมงานจึงได้ริเริ่มโครงการที่มุ่งเน้นการสร้างความยั่งยืนภายในเมือง ดังนั้นโครงการพัฒนาต่างๆ ที่มุ่งเน้นการสร้างความยั่งยืนให้กูรีตีบาจึงถูกสร้างสรรค์ขึ้นโดยการใช้งบประมาณที่ไม่มากนัก แต่อาศัยความร่วมมือกันของคนในเมืองเป็นสำคัญ

The Green Exchange คือโครงการที่เกิดขึ้นในปี ๑๙๘๙ โดยมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้คนควบคู่ไปกับการพัฒนาสิ่งแวดล้อมภายในเมืองกูรีตีบา โดยโครงการนี้จัดขึ้นเพื่อกระตุ้นให้ชาวเมืองคัดแยกขยะเพื่อนำมารีไซเคิล ซึ่งเริ่มแรกได้มีการปลูกฝังเด็กๆ ในโรงเรียนให้ทราบถึงผลดีของการคัดแยกขยะเพื่อให้เด็กๆ เป็นคนกลางที่จะได้กลับไปเล่าและสอนผู้ใหญ่ในบ้านต่อไป รวมทั้งการให้รางวัลชาวเมืองที่ทำการคัดแยกขยะและนำขยะมาแลกเปลี่ยนเป็นตั๋วขึ้นรถประจำทางฟรีและอาหารฟรี ก็เป็นการกระตุ้นประชาชนผู้มีรายได้น้อยได้เป็นอย่างดี รวมทั้งยังกระตุ้นให้เด็กๆ ในโรงเรียนนำขยะที่รีไซเคิลได้มาแลกเปลี่ยนอุปกรณ์การเรียน ขนม และบัตรผ่านเข้าชมโชว์ต่างๆ ที่จัดขึ้นในเมืองอีกด้วย โดยผลสำเร็จของโครงการ The Green Exchange นี้ทำให้กูรีตีบากลายเป็นเมืองที่มีการรีไซเคิลสูงถึง ๗๐ เปอร์เซ็นต์ซึ่งนับว่าสูงที่สุดในโลก และหนึ่งในผลงานที่สร้างสรรค์มาจากขยะในเมืองก็คือ Wire Opera House โอเปร่าเฮาส์กลางสวนในเมืองกูรีตีบาที่เป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวของนักเดินทางเช่นกัน

Solution of the Parks หากย้อนไปในช่วงปี ๑๙๗๐ กูรีตีบามีพื้นที่สาธารณะสีเขียวในเมืองน้อยกว่า ๑ ตารางเมตรต่อประชากร ๑ คน แต่ภายหลังจากนโยบายคืนความยั่งยืนให้เมืองของแลร์เนอร์ กูรีตีบาก็กลายเป็นเมืองที่มีพื้นที่สีเขียวมากกว่า ๕๐ ตารางเมตรสำหรับประชากร ๑ คน โดยพื้นที่สีเขียวที่เกิดขึ้นใหม่เหล่านี้เกิดจากการฟื้นฟูพื้นที่ทิ้งร้าง พื้นที่ทิ้งขยะและเหมืองหินเก่าให้กลายเป็นสวนสาธารณะสำหรับประชาชน โดยที่ชาวเมืองได้อาสาช่วยกันปลูกต้นไม้ในสวนใกล้บ้านเป็นจำนวนรวมแล้วกว่า ๑.๕ ล้านต้น ปัจจุบันเมืองแห่งนี้จึงมีจำนวนสวนย่อมกว่า ๑,๐๐๐ แห่งและสวนใหญ่กว่า ๕ แห่งกระจายตัวอยู่ทั่วมือง โดยสวนใหญ่น้อยภายในเมืองเหล่านี้เองนอกจากจะเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจสำหรับชาวเมืองและเป็นศูนย์เรียนรู้กลางแจ้งสำหรับเด็กและผู้ใหญ่แล้ว บ่อน้ำในสวนแต่ละแห่งยังมีหน้าที่ช่วยระบายน้ำหากเกิดปัญหาน้ำท่วมในเมืองได้อีกด้วย

Industrial Ecology คือ หลักในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมภายในเมืองกูรีตีบากับชาวเมืองและสิ่งแวดล้อมให้เกิดขึ้นอย่างเกื้อกูลและเป็นมิตร โดยการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมต่างๆ ร่วมมือกันทั้งในแง่การแลกเปลี่ยนวัตถุดิบซึ่งกันและกัน อย่างเช่น วัตถุดิบที่จัดว่าเป็นของที่ไม่ใช้ต่อแล้วของโรงงานหนึ่งสามารถนำมาแลกเปลี่ยนให้กับอีกโรงงานหนึ่งที่สามารถนำวัตถุดิบนั้นมาใช้ต่อได้ เป็นต้น รวมถึงการมีมาตรการให้ทุกโรงงานอุตสาหกรรมมีระบบการกำจัดของเสียภายในโรงงานก่อนปล่อยออกสู่สาธารณะ รวมทั้งการยกเว้นภาษีสำหรับพื้นที่เอกชนที่สร้างพื้นที่สีเขียวให้ชุมชน



๒.๕.๒.๑ กรณีศึกษา เมือง Curitiba

ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/blog/smartgrowth/๒๐๑๔/๐๙/๑๔/entry-๑>



๒.๕.๒.๒ กรณีศึกษา เมือง Curitiba

ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/blog/smartgrowth/๒๐๑๔/๐๙/๑๔/entry-๑>



๒.๕.๒.๓ กรณีศึกษา เมือง Curitiba

ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/blog/smartgrowth/๒๐๑๔/๐๙/๑๔/entry-๑>

สรุปบทที่ ๒

จากแนวความคิดและทฤษฎีที่ได้ทำการศึกษาในข้างต้นนั้น ได้นำแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองใหม่ หรือแนวคิดนครบาลนิยมมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ เพื่อลดการใช้ปริมาณรถยนต์ในพื้นที่และหาแนวทางการจัดการกับระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของคนในพื้นที่และมีประสิทธิภาพมากพอที่จะทำให้คนในพื้นที่หันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น นอกจากนี้ ยังสร้างความเชื่อมโยงให้กับตัวพื้นที่ สร้างความหลากหลายของการใช้งานในพื้นที่ ให้พื้นที่นั้นได้พัฒนาไปได้อย่างเต็มประสิทธิภาพผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้



บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

เขตลาดพร้าวเป็น ๑ ใน ๕๐ เขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร อยู่ใน
กลุ่มเขตกรุงเทพเหนือ ซึ่งถือเป็นเขตที่อยู่อาศัยรองรับการขยายตัวของเมือง ทางทิศตะวันออก และ
ตั้งอยู่ทางตอนกลางค่อนไปทางเหนือของฝั่งพระนคร มีอาณาเขตติดกับการปกครองต่าง ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับ เขตบางเขน

ทิศตะวันออก ติดกับ เขตบึงกุ่ม เขตบางกะปิ และเขตวังทองหลาง

ทิศใต้ ติดกับ เขตห้วยขวาง และเขตวังทองหลาง

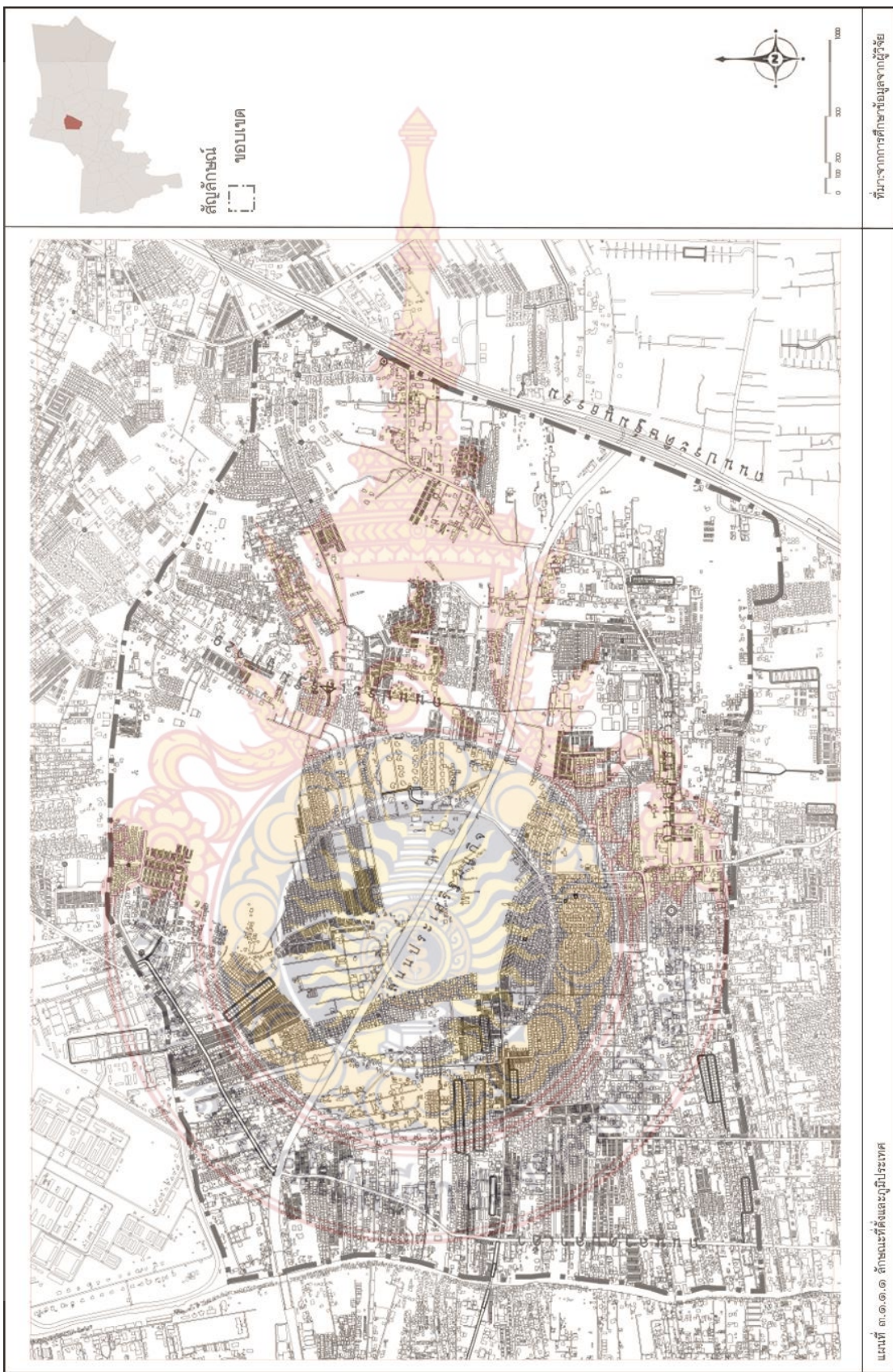
ทิศตะวันตก ติดกับ เขตจตุจักร

เขตลาดพร้าวแบ่งพื้นที่การปกครองย่อยเป็น ๒ แขวง ดังนี้

๑. แขวงลาดพร้าว

๒. แขวงจระเข้บัว

เดิมพื้นที่เขตลาดพร้าวเป็นที่นา มีประชากรตั้งถิ่นฐานกระจายเป็นกลุ่ม
ต่อมามีการเวนคืนที่ดินเพื่อทำถนนประดิษฐานบูรณธรรม และถนนเกษตร – นวมินทร์ ทำให้พื้นที่มีการ
เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น



ที่มาจากการศึกษาข้อมูลจากผู้วิจัย

แผนที่ ๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ทั้งหมด ๑๒.๖๕ ตารางกิโลเมตร หรือ ๗,๙๐๖.๒๕ ไร่มี
การจำแนกของการใช้ที่ดิน ดังนี้

(๑) ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยเป็นส่วนใหญ่เกือบทั้ง
พื้นที่ซึ่งอยู่ในเขตลาดพร้าว

(๒) ประเภทพาณิชยกรรมและหนาแน่นมาก โดยจะอยู่บริเวณ
ส่วนกลางของพื้นที่ โดยจะอยู่บริเวณแยกเสนานิคม๒ เป็นส่วนใหญ่



๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๓.๑.๑.๔.๑ การไฟฟ้า

ในเขตพื้นที่ศึกษา ใช้กระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง เขต
ลาดพร้าว ตั้งอยู่เลขที่ ๘๘ ถนนรามคำแหง แขวงสวนกลาง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร

๓.๑.๑.๔.๒ การประปา

ในพื้นที่ศึกษา อาศัยน้ำประปาเพื่ออุปโภค จากการประปา นคร
หลวง สำนักงานประปาสาลาดพร้าว ตั้งอยู่ เลขที่ ๕๙๑ ซอยจำเนียรเสริม ถนนประชาอุทิศ แขวง
วังทองกลาง เขตวังทองกลาง กรุงเทพมหานคร

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๓.๑.๑.๕.๑ ศาสนา

ในเขตพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ โดยมีวัดในเขตพื้นที่
๒ แห่ง ดังนี้

(๑) วัดลาดปลาเค้า

(๒) วัดสาครสุนัประชาสรรค์

๓.๑.๑.๕.๒ สถานศึกษา

ในเขตพื้นที่ศึกษามีสถานศึกษาคอนข้างน้อยแต่ครอบคลุมทั้งพื้นที่
โดยมีเพียง ๑ แห่ง ดังนี้

(๑) โรงเรียนสตรีวิทยา ๒





๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

พื้นที่ศึกษาครอบคลุม โดยแบ่งเป็น ๒ แขวง ดังนี้

(๑) แขวงจระเข้บัว มีประชากร ๒๗,๖๖๒ คน ๑๑,๗๔๑ ครัวเรือน
ความหนาแน่นของประชากร ๓,๙๒๐.๐๕ คนต่อตารางกิโลเมตร

(๒) แขวงเสนานิคม มีประชากร ๒๐๐๖๕ คน ๑๔,๙๔๙ ครัวเรือน
ความหนาแน่นของประชากร ๗,๐๙๕.๘๙ คนต่อตารางกิโลเมตร

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจุบันเป็นย่านที่มีรูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่เป็นประเภทงานบริการ เช่น ร้านอาหารกิน-ดื่ม ทั้งกลางวันและกลางคืน ผับ บาร์ และแหล่งที่อยู่อาศัยในรูปแบบของหมู่บ้าน เป็นส่วนใหญ่นอกจากนี้ยังมีถนนสายสำคัญในพื้นที่อีกหลายสาย

๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

ที่ดินประเภท ย. ๔ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่มีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมืองซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

(๑) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่

(ก) โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้าย กฎกระทรวงนี้ ที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุขหรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือ สิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมีพื้นที่ ประกอบการไม่เกิน ๓๐๐ ตารางเมตร

(ข) โรงงานจำพวกที่ ๑ และจำพวกที่ ๒ ที่ประกอบกิจการเพื่อการศึกษา วิจัย ออกแบบ ทดสอบ ปรับปรุง และพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือเทคโนโลยีที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุขหรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมีพื้นที่ประกอบการไม่เกิน ๕๐๐ ตารางเมตร

(๒) การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมที่ไม่เข้าข่ายโรงงาน เว้นแต่กรณีที่เป็นหน่วยงานคอนกรีต ผสมเสร็จในลักษณะชั่วคราวที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงเพื่อประโยชน์แก่โครงการ ก่อสร้างนั้น

(๓) คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ไม่ใช่ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และก๊าซธรรมชาติ เพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร

(๔) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว และก๊าซธรรมชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานีบริการก๊าซธรรมชาติ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(๕) การเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้าที่อาจก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

(๖) การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มหรือน้ำกร่อย

(๗) สุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน เว้นแต่เป็นการดำเนินการ ขององค์การทางศาสนา

(๘) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม เว้นแต่

(ก) โรงแรมที่มีจำนวนห้องพักไม่เกิน ๕๐ ห้อง ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทาง ไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ข) โรงแรมที่มีจำนวนห้องพักเกิน ๕๐ ห้อง แต่ไม่เกิน ๘๐ ห้อง ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร

(๙) โรงแรมสหตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(๑๐) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ

(๑๑) การอยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวมที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่

(ก) การอยู่อาศัยที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ข) การอยู่อาศัยที่อยู่ภายใต้การดำเนินการของ กรุงเทพมหานคร การเคหะแห่งชาติ หรือสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย

(๑๒) การประกอบพาณิชย์กรรมที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่ การประกอบพาณิชย์กรรมที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(๑๓) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๓๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่

(ก) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๓๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๕๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ข) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๕๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ค) สำนักงานที่ใช้เพื่อการศึกษา วิจัย ออกแบบ ทดสอบ ปรับปรุง และพัฒนา ผลิตภัณฑ์หรือเทคโนโลยีที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข หรือไม่เป็นมลพิษ ต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมี พื้นที่ประกอบการเกิน ๓๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๕๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ง) สำนักงานที่ใช้เพื่อการศึกษา วิจัย ออกแบบ ทดสอบ ปรับปรุง และพัฒนา ผลิตภัณฑ์หรือเทคโนโลยีที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข หรือไม่เป็นมลพิษ ต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมี พื้นที่ประกอบการเกิน ๕๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

๑๔) การติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายที่มีขนาดเกิน ๑ ตารางเมตร หรือมีน้ำหนักรวมทั้ง โครงสร้างเกิน ๑๐ กิโลกรัม ในบริเวณที่มีระยะห่างจากวัด โบราณสถาน ทางพิเศษ หรือถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางตั้งแต่ ๔๐ เมตร ถึงจุดติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายน้อยกว่า

๕๐ เมตร เว้นแต่ป้ายชื่ออาคาร หรือสถานประกอบการ และป้ายสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงหรือสถานีบริการก๊าซ

- (๑๕) สถานที่เก็บสินค้า สถานีรับส่งสินค้าหรือการประกอบกิจการรับส่งสินค้า
- (๑๖) ศูนย์ประชุม อาคารแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- (๑๗) ตลาด เว้นแต่
- (ก) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- (ข) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- (ค) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๒,๕๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- (๑๘) โรงฆ่าสัตว์หรือโรงพักสัตว์ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการฆ่าสัตว์และจำหน่ายเนื้อสัตว์
- (๑๙) ไซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร
- (๒๐) สถานีขนส่งผู้โดยสาร เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- (๒๑) สวนสนุก เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และมีที่ว่างโดยรอบ จากแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ หรือที่ดำเนินการอยู่ในอาคารพาณิชย์กรรม
- (๒๒) สวนสัตว์
- (๒๓) สนามแข่งรถ
- (๒๔) สนามแข่งม้า
- (๒๕) สนามยิงปืน

(๒๖) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา

(๒๗) การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เว้นแต่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลหรือได้รับอนุญาตให้ ดำเนินการจากกรุงเทพมหานคร

(๒๘) การกำจัดวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย

(๒๙) การซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาด เขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร

(๓๐) การซื้อขายหรือเก็บเศษวัสดุที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือที่ดำเนินการอยู่ในอาคารและ ไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

(๓๑) ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือภายในระยะ ๒๐๐ เมตร จากบริเวณเขตก่อสร้างเพื่อประโยชน์แก่โครงการก่อสร้างนั้น

ที่ดินประเภท พ. ๓ เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์ เป็นศูนย์พาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และ นันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และ จำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ ที่ไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วย การสาธารณสุขหรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมีพื้นที่ประกอบการไม่เกิน ๕๐๐ ตารางเมตร

(๒) การทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมที่ไม่เข้าข่ายโรงงาน เว้นแต่กรณีที่เป็นหน่วยงานคอนกรีต ผสมเสร็จในลักษณะชั่วคราวที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงเพื่อประโยชน์แก่โครงการ ก่อสร้างนั้น

(๓) คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ไม่ใช่ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และก๊าซธรรมชาติ เพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร

(๔) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว และก๊าซธรรมชาติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่สถานี

บริการก๊าซธรรมชาติ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร ร้านจำหน่าย
ก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(๕) การเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้าที่อาจก่อเหตุรำคาญตาม

กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

(๖) การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มหรือน้ำจืด

(๗) สุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปน

สถาน เว้นแต่เป็น การก่อสร้างแทนฌาปนสถานที่มีอยู่เดิม

(๘) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรมที่มีจำนวนห้องพักเกิน ๘๐

ห้อง เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ในระยะ
๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(๙) การอยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวมที่มีพื้นที่อาคารรวม

เกิน ๕,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่

(ก) การอยู่อาศัยที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน ๕,๐๐๐ ตาราง

เมตร แต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖
เมตร หรือตั้งอยู่ในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ข) การอยู่อาศัยที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน ๑๐,๐๐๐ ตาราง

เมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ในระยะ ๕๐๐
เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(๑๐) การประกอบพาณิชยกรรมที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน

๕,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่

(ก) การประกอบพาณิชยกรรมที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน

๕,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่
น้อยกว่า ๑๒ เมตร หรือตั้งอยู่ ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(ข) การประกอบพาณิชยกรรมที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน

๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่
ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

(๑๑) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๕,๐๐๐ ตารางเมตร

เว้นแต่

(ก) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๕,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(ข) สำนักงานที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๑๒) การติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายที่มีขนาดเกิน ๑ ตารางเมตร หรือมีน้ำหนักรวมทั้ง โครงสร้างเกิน ๑๐ กิโลกรัม ในบริเวณที่มีระยะห่างจากวัด โบราณสถาน ทางพิเศษ หรือถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางตั้งแต่ ๔๐ เมตร ถึงจุดติดตั้ง หรือก่อสร้างป้ายน้อยกว่า ๕๐ เมตร และในบริเวณ ที่มีระยะห่างจากจุดศูนย์กลางของอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชน้อยกว่า ๒๐๐ เมตร เว้นแต่ป้ายชื่ออาคารหรือสถานประกอบการ และป้ายสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงหรือสถานีบริการก๊าซ

(๑๓) สถานที่เก็บสินค้า สถานีรับส่งสินค้าหรือการประกอบกิจการรับส่งสินค้า เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร

(๑๔) ศูนย์ประชุม อาคารแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะ ที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบ สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๑๕) สถานสงเคราะห์หรือรับเลี้ยงสัตว์

(๑๖) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่

(ก) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๒,๕๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(ข) ตลาดที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๒,๕๐๐ ตารางเมตร แต่ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตารางเมตร ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๑๗) โรงฆ่าสัตว์หรือโรงพักสัตว์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการฆ่าสัตว์และจำหน่ายเนื้อสัตว์

(๑๘) ไซโลเก็บผลผลิตทางการเกษตร

(๑๙) สถานีขนส่งผู้โดยสาร เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๒๐) สวนสนุก เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทาง ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร หรือ ตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และมีที่ว่างโดยรอบ จากแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ หรือที่ดำเนินการอยู่ในอาคารพาณิชย์กรรม

(๒๑) สวนสัตว์

(๒๒) สนามแข่งรถ

(๒๓) สนามแข่งม้า

(๒๔) สนามยิงปืน

(๒๕) สถานศึกษาระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทาง ไม่น้อยกว่า ๑๖ เมตร หรือตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(๒๖) การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย

(๒๗) การกำจัดวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย

(๒๘) การซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า

(๒๙) การซื้อขายหรือเก็บเศษวัสดุที่มีพื้นที่ประกอบการเกิน ๑๐๐

ตารางเมตร

(๓๐) ที่พักอาศัยชั่วคราวสำหรับคนงาน เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ในหน่วยงานก่อสร้างหรือภายในระยะ ๒๐๐ เมตร จากบริเวณเขตก่อสร้างเพื่อประโยชน์แก่โครงการก่อสร้างนั้น

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

ในพื้นที่มีโครงการของภาครัฐเข้ามี ๒ โครงการ ดังนี้

(๑) โครงการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสี ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) เป็นโครงการที่มีแนวคิดมาจากการศึกษาทบทวนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ที่มีการก่อสร้างเสาตอม่อเตรียมไว้แล้วบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมุนิกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กำหนดให้เป็นเส้นทางเชื่อมกับระบบทางพิเศษระหว่างเมืองด้านตะวันออก-ตะวันตก ทั้งนี้การพัฒนาของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือได้หยุดชะงักลงตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ กระทรวงคมนาคมจึงมีแนวคิดที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีเป็นการทดแทนโดยใช้เสาตอม่อโครงการทางด่วนดังกล่าวให้เกิดประโยชน์และได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาความเป็นไปได้ในเบื้องต้น โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากแยกแคราย (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสายสีชมพู) ไปตามแนว

ถนนงามวงศ์วาน (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีบางเขน) ผ่านแยกเกษตร (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหง (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริเวณแยกลำสาลี) ระยะทางรวมประมาณ ๒๑.๕ กิโลเมตร

(๒) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และส่วนต่อขยายกับทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ตามแนวทางที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) อนุมัติให้ความเห็นชอบในหลักการ โดยให้ดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สนข. และให้ กทพ. พิจารณาแนวทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางยกระดับอุดรภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครที่สนข.อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางพิเศษระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพและลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร



๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ กำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่แขวงจระเข้บัวและแขวงลาดพร้าว มีพื้นที่ประมาณ ๑.๕๐ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๙๓๗.๕ ไร่

| | | |
|-------------|-----|-----------------------|
| ทิศเหนือ | จรด | ถนนเสนานิเวศ ซอย ๑๒ |
| ทิศตะวันออก | จรด | ถนนประเสริฐมุนูกิจ ๒๙ |
| ทิศใต้ | จรด | ถนนเสนานิคม ๑ |
| ทิศตะวันตก | จรด | ซอยเจริญสุข ๔ |



๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

เดิมพื้นที่เป็นที่นา มีประชากรตั้งถิ่นฐานกระจายเป็นกลุ่ม ต่อมาเมื่อมีประกาศเปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตบางเขน เขตลาดพร้าว เขตบึงกลุ่ม เขตประเวศ และตั้งเขตสายไหม เขตคันนายาว เขตสะพานสูง เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๐ ทำให้พื้นที่แขวงจรเข้บัวบางส่วนถูกตัดไป ปัจจุบันจึงมีเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ ต่อมาได้มีการยุบรวมจังหวัดธนบุรี และจังหวัดพระนคร เปลี่ยนเป็นนครหลวงกรุงเทพธนบุรีและกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เปลี่ยนการเรียกเขตการปกครองใหม่ด้วย ตำบลลาดพร้าวจึงได้รับการเปลี่ยนแปลงฐานะเป็น แขวงลาดพร้าว และอยู่ในเขตการปกครองของสำนักงานเขตบางกะปิ ต่อมาในวันที่ ๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๒ จึงได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตบางกะปิ และตั้ง เขตลาดพร้าว และเขตบึงกลุ่ม จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ กระทรวงมหาดไทยได้เปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตลาดพร้าวใหม่ โดยแบ่งพื้นที่แขวงจรเข้บัวเฉพาะส่วนที่อยู่ปากเหนือคลองโคกครามและคลองตาแร่ไปเป็นพื้นที่ของเขตบางเขน และแบ่งพื้นที่บางส่วนของแขวงลาดพร้าวไปจัดตั้งเป็นเขตวังทองหลาง ตามนโยบายของกรุงเทพมหานคร ที่ต้องการจัดขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรของแต่ละเขตให้มีความเหมาะสมใกล้เคียงกัน เพื่อประโยชน์แก่การปกครอง

ถนนประเสริฐมนูกิจ หรือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๑ สายมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์-คันนายาว หรือที่นิยมเรียกกันว่า ถนนเกษตร-นวมินทร์ เป็นเส้นทางจราจรระหว่างท้องที่เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตบึงกลุ่ม และเขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร มีระยะทาง ๑๑.๖๕๖ กิโลเมตร เริ่มจากบริเวณถนนงามวงศ์วานตัดกับถนนพหลโยธินที่สี่แยกเกษตรเขตจตุจักร เป็นถนนขนาด ๘ ช่องทางจราจร มุ่งไปทางทิศตะวันออกในพื้นที่แขวงเสนานิคม ข้ามคลองบางบัวเข้าสู่พื้นที่เขตลาดพร้าวในแขวงจรเข้บัว ตัดกับถนนลาดปลาเค้า จากนั้นมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เข้าสู่แขวงลาดพร้าว ตัดกับถนนสุขคนธสวัสดิ์และถนนประดิษฐ์มนูธรรม เข้าสู่พื้นที่แขวงนวมินทร์ เขตบึงกลุ่ม ข้ามคลองลำเจียก ตัดกับถนนรัชดา-รามอินทรา ซ้อนกับแนวปากทางถนนวลจันทร์และข้ามคลองบางขวดก่อนตัดกับถนนนวมินทร์ เข้าพื้นที่แขวงคลองกุ่ม ตรงไปทางทิศเดิมวกขึ้นทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ข้ามคลองบวบขม ข้ามคลองลำปลาตุ๊กเข้าสู่พื้นที่แขวงรามอินทราเขตคันนายาว และข้ามคลองครุก่อนไปสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๙๐๒ (ถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษกด้านใน) ซึ่งในอนาคตอาจมีการก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับด้วย ชื่อถนนประเสริฐมนูกิจตั้งตามราชทินนามของหลวงประเสริฐมนูกิจ (นายประเสริฐ ศิริสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๔๓๙-พ.ศ. ๒๕๑๒) นักกฎหมายและศาสตราจารย์พิเศษคณะนิติศาสตร์ เคยดำรงตำแหน่งคณบดีคณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ในปี พ.ศ. ๒๕๐๐ ราชทินนามหลวงประเสริฐมนูกิจเป็นราชทินนามคู่กับหลวงประดิษฐ์มนูธรรม (นายปรีดี พนมยงค์ พ.ศ. ๒๔๔๓-๒๕๒๖) เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๖ กรุงเทพมหานคร (ดำริของนายสมัคร สุนทรเวช ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร) ได้ให้ทาง

เขตวังทองหลางและเขตห้วยขวางเปลี่ยนชื่อถนนประดิษฐ์มนูธรรม (เลียบทางด่วนรามอินทรา-อาจ
ณรงค์) เฉพาะช่วงถนนพระราม ๙ ถึงถนนลาดพร้าวเป็นชื่อ "ถนนประเสริฐมนูกิจ" โดยให้เหตุผลว่า
ถนนสายดังกล่าวมีความยาวมาก ทำให้การระบุที่อยู่และชื่อผู้รับทางไปรษณีย์ทำได้ไม่สะดวก อย่างไรก็ตาม
ก็ตาม การเปลี่ยนชื่อถนนประดิษฐ์มนูธรรมช่วงดังกล่าวได้ก่อให้เกิดเสียงคัดค้านขึ้นทั่วไป ทาง
คณะกรรมการกลางตั้งชื่อถนน ตรอก ซอย วงเวียน ทางแยก คลอง สะพาน และสถานที่สำคัญในเขต
กรุงเทพมหานครจึงได้พิจารณาในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้เปลี่ยนชื่อถนนประเสริฐมนูกิจ
กลับมาเป็นถนนประดิษฐ์มนูธรรมตามเดิม จากนั้น เมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๔๙ คณะกรรมการกลางตั้งชื่อ
ถนน ตรอก ซอย วงเวียน ทางแยก คลอง สะพาน และสถานที่สำคัญในเขตกรุงเทพมหานครได้
พิจารณาร่วมกับกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เห็นชอบให้ตั้งชื่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข
๓๕๑ ที่นิยมเรียกกันอย่างไม่เป็นทางการว่า "ถนนเกษตรตัดใหม่" หรือ "ถนนเกษตร-นวมินทร์"
เป็น ถนนประเสริฐมนูกิจ แทน



๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

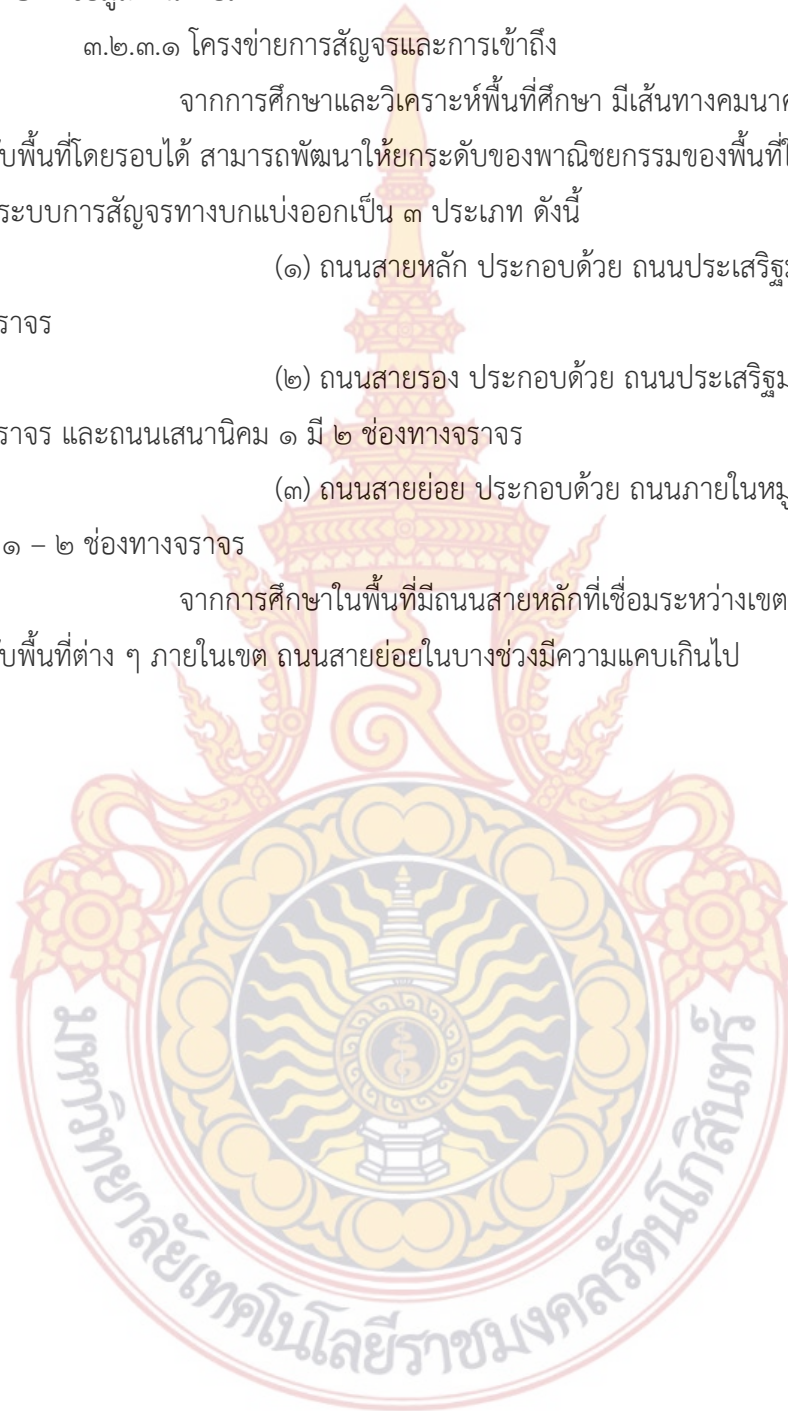
จากการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา มีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้ สามารถพัฒนาให้ยกระดับของพาณิชยกรรมของพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ระบบการสัญจรทางบกแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(๑) ถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนประเสริฐมุนีกิจ มี ๘ ช่องทางจราจร

(๒) ถนนสายรอง ประกอบด้วย ถนนประเสริฐมุนีกิจ๒๙ มี ๒ ช่องทางจราจร และถนนเสนานิคม ๑ มี ๒ ช่องทางจราจร

(๓) ถนนสายย่อย ประกอบด้วย ถนนภายในหมู่บ้าน และถนนเอกชน มี ๑ - ๒ ช่องทางจราจร

จากการศึกษาในพื้นที่มีถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างเขต และถนนสายรองเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในเขต ถนนสายย่อยในบางช่วงมีความแคบเกินไป

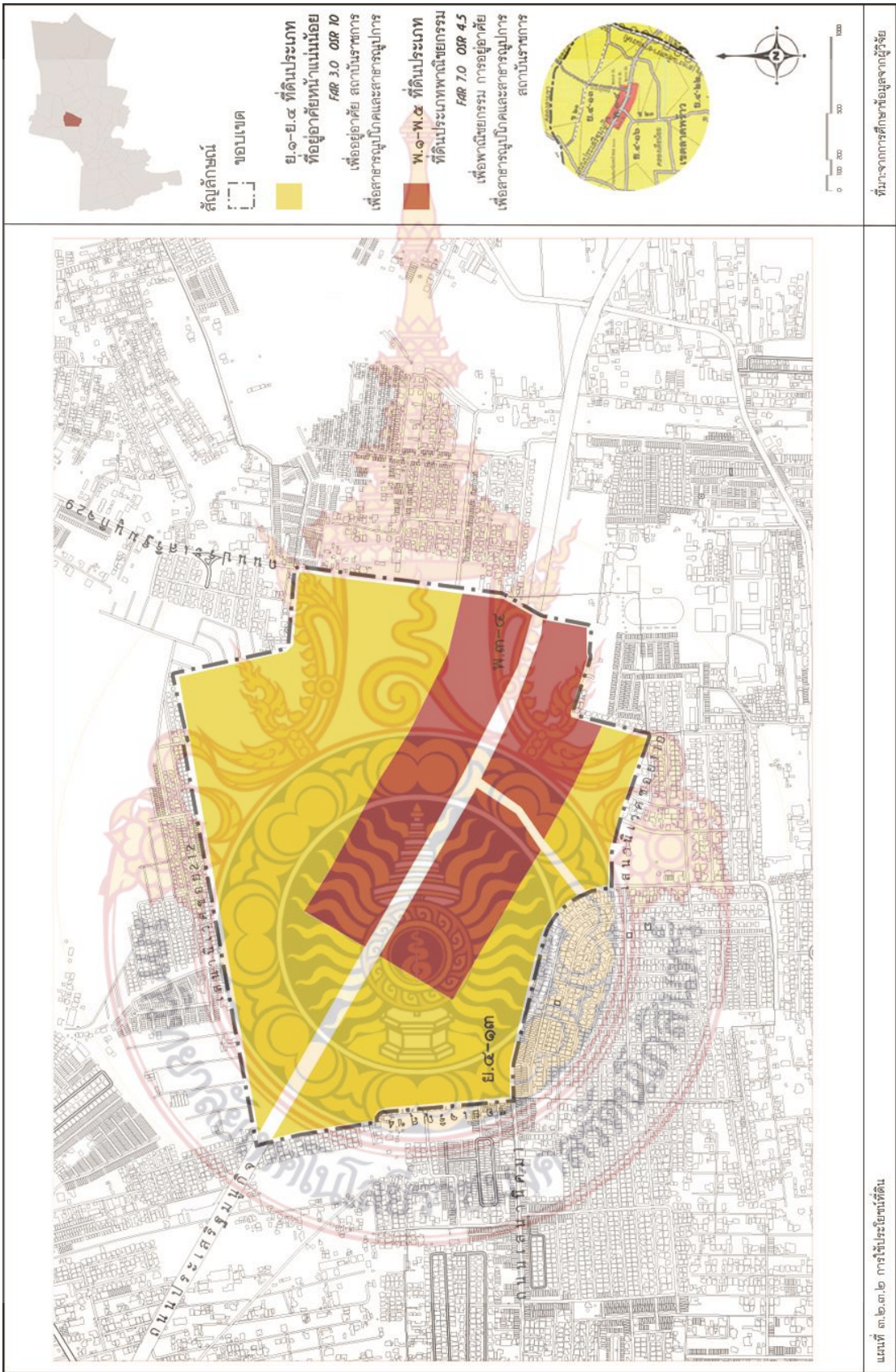


๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ทั้งหมด ๑.๕๐ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๙๓๗.๕ ไร่ มีการจำแนกของการใช้ที่ดิน ดังนี้

- (๑) ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยเป็นส่วนใหญ่เกือบทั้งพื้นที่ซึ่งอยู่ในเขตลาดพร้าว
- (๒) ประเภทพาณิชยกรรมและหนาแน่นมาก โดยจะอยู่บริเวณส่วนกลางของพื้นที่ โดยจะอยู่บริเวณแยกเสนานิคม๒ เป็นส่วนใหญ่





๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

จากการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา การใช้ประโยชน์อาคารในพืชที่มี
ค่อนข้างหลากหลายโดยจำแนกประเภทของอาคารได้ ๔ ประเภท ดังนี้

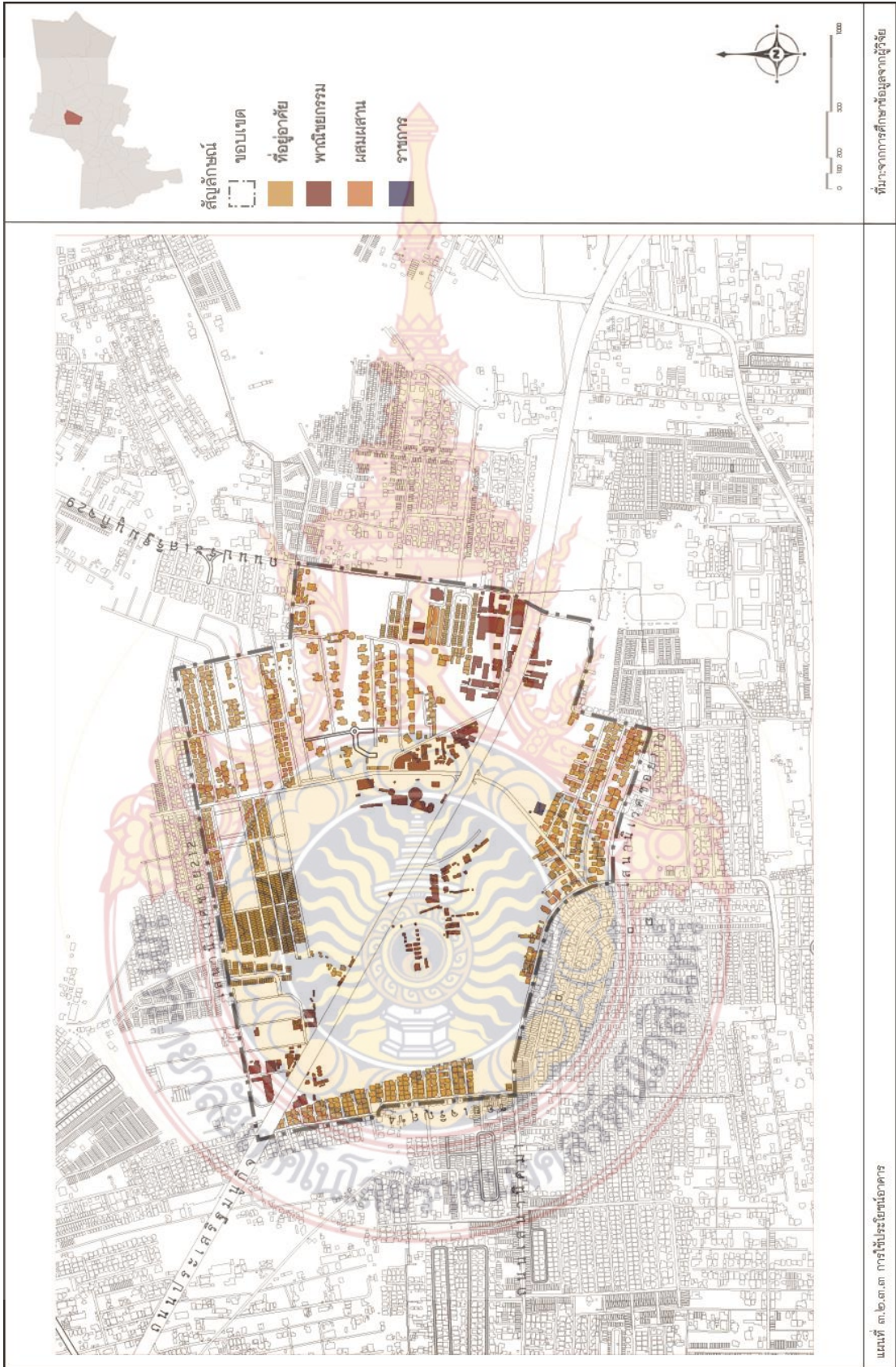
(๑) ที่อยู่อาศัย โดยจะกระจุกตัวอยู่บริเวณทิศเหนือ และทิศใต้ของ
พื้นที่โครงการ และเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่

(๒) พาณิชยกรรม โดยจะเกาะตัวอยู่ตามบริเวณริมถนน และส่วน
ใหญ่เป็นอาคารขนาดใหญ่ และเป็นแหล่งเศรษฐกิจของพื้นที่

(๓) ผสมผสาน โดยจะกระจายอยู่ตามหมู่บ้าน ในลักษณะของ
ร้านค้าร้านอาหาร ที่บริการในขนาดของคนในหมู่บ้าน

(๔) ราชการ เป็นพื้นที่ของ ชุมสายโทรศัพท์เสนานิคม





๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน

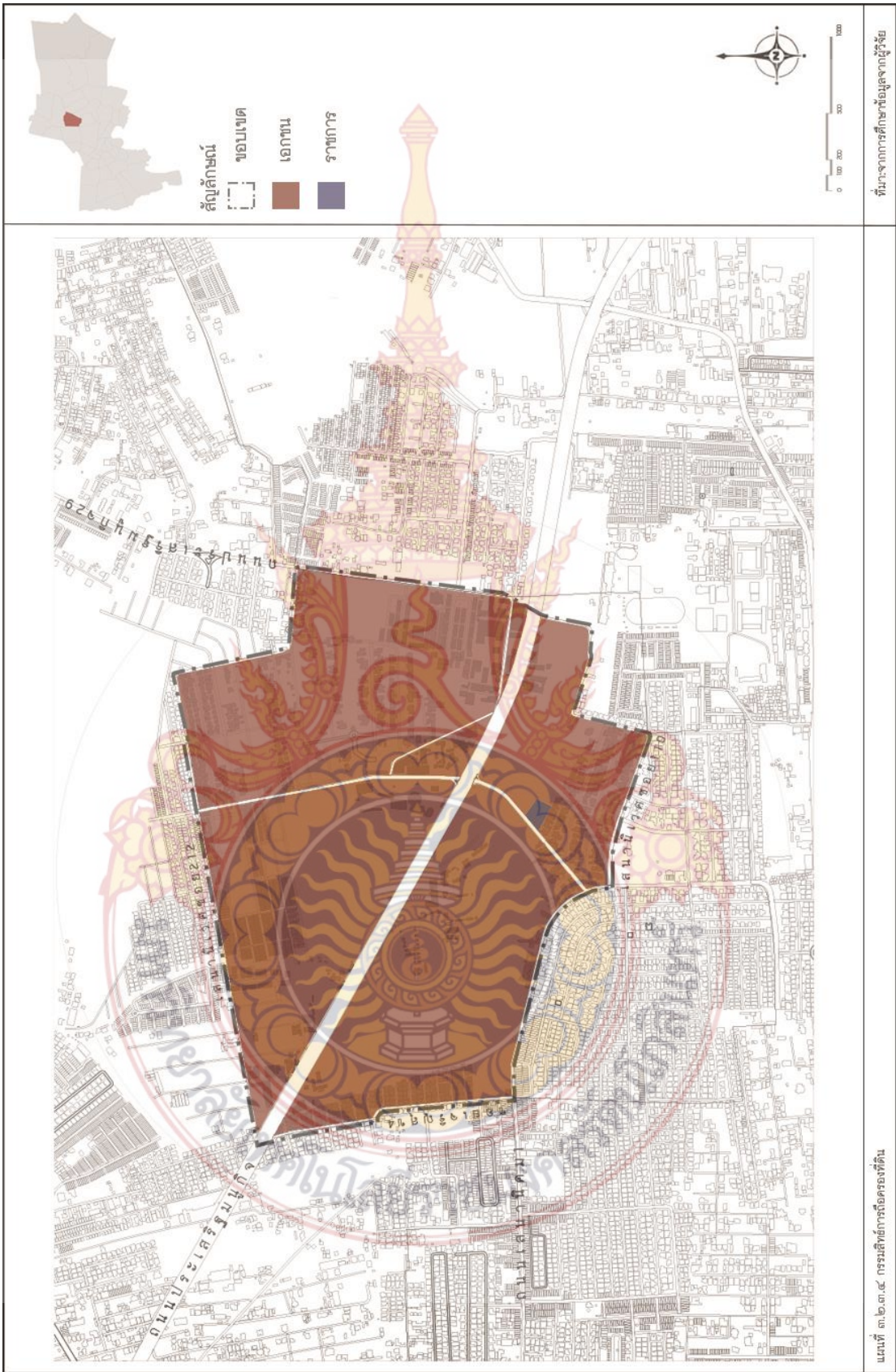
จากการศึกษาในพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่ และจากระวางขอบเขตที่ดินในพื้นที่เป็นระวางขนาดใหญ่ จึงแบ่งพื้นที่การถือครองออกเป็น ๒ ประเภท ดังนี้

(๑) เอกชน การถือครองกรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่ในพื้นที่ เป็นการถือครองโดยเอกชน และพื้นที่ที่ทำการพาณิชย์กรรมเป็นการเช่าพื้นที่เป็นส่วนใหญ่

(๒) ราชการ โดยพื้นที่ราชการนั้นเป็นพื้นที่ของ ชุมสายโทรศัพท์

เสนานิคม





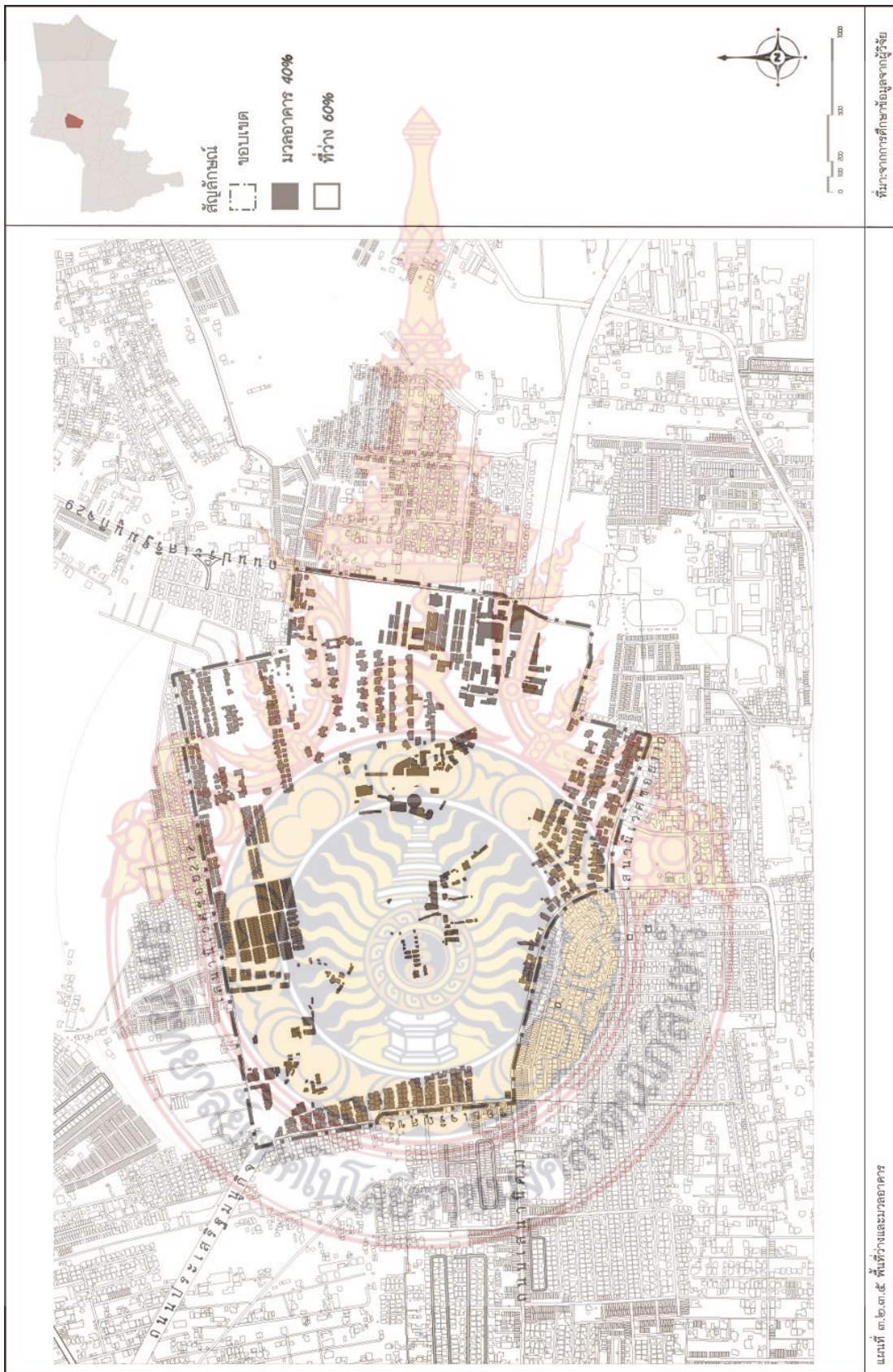
แผนที่ ๓๒๓๔ กรมศิลปากรโครงการที่ดิน

ที่มาจากการศึกษาข้อมูลจากผู้วิจัย

๓.๒.๓.๕ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

พื้นที่มวลอาคารและพื้นที่ว่างในพื้นที่โครงการ มีสัดส่วนที่เกือบจะเท่ากัน โดยพื้นที่ว่างส่วนใหญ่เป็นระวางที่ดินขนาดใหญ่จึงง่ายต่อการพัฒนา





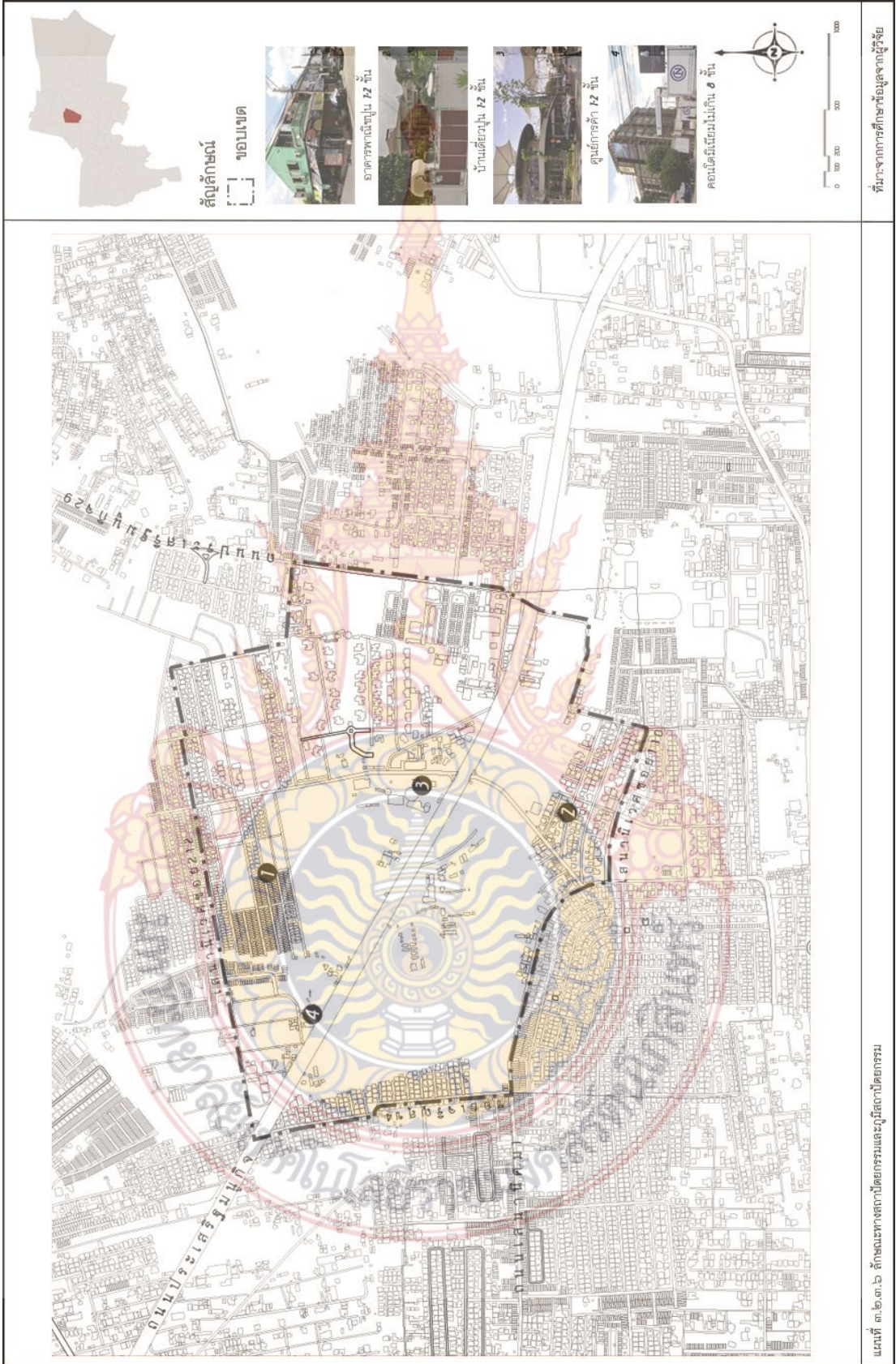
ที่มาจากการศึกษาข้อมูลจากผู้วิจัย

แผนที่ ๓.๒.๓.๕ พื้นที่ว่างและอาคาร

๓.๒.๓.๖ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

ลักษณะสถาปัตยกรรมส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยปูน ๑-๒ ชั้นและเนื่องจากหมู่บ้านในพื้นที่เป็นหมู่บ้านที่เพิ่งสร้างขึ้นได้ไม่นาน จึงทำให้สภาพอาคารยังคงดูใหม่ นอกจากนี้ยังมีอาคารที่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม เป็นอาคารขนาดใหญ่ และยังมีคอนโด ที่เพิ่งเริ่มก่อสร้างขึ้นใหม่ในพื้นที่อีกหลายแห่ง





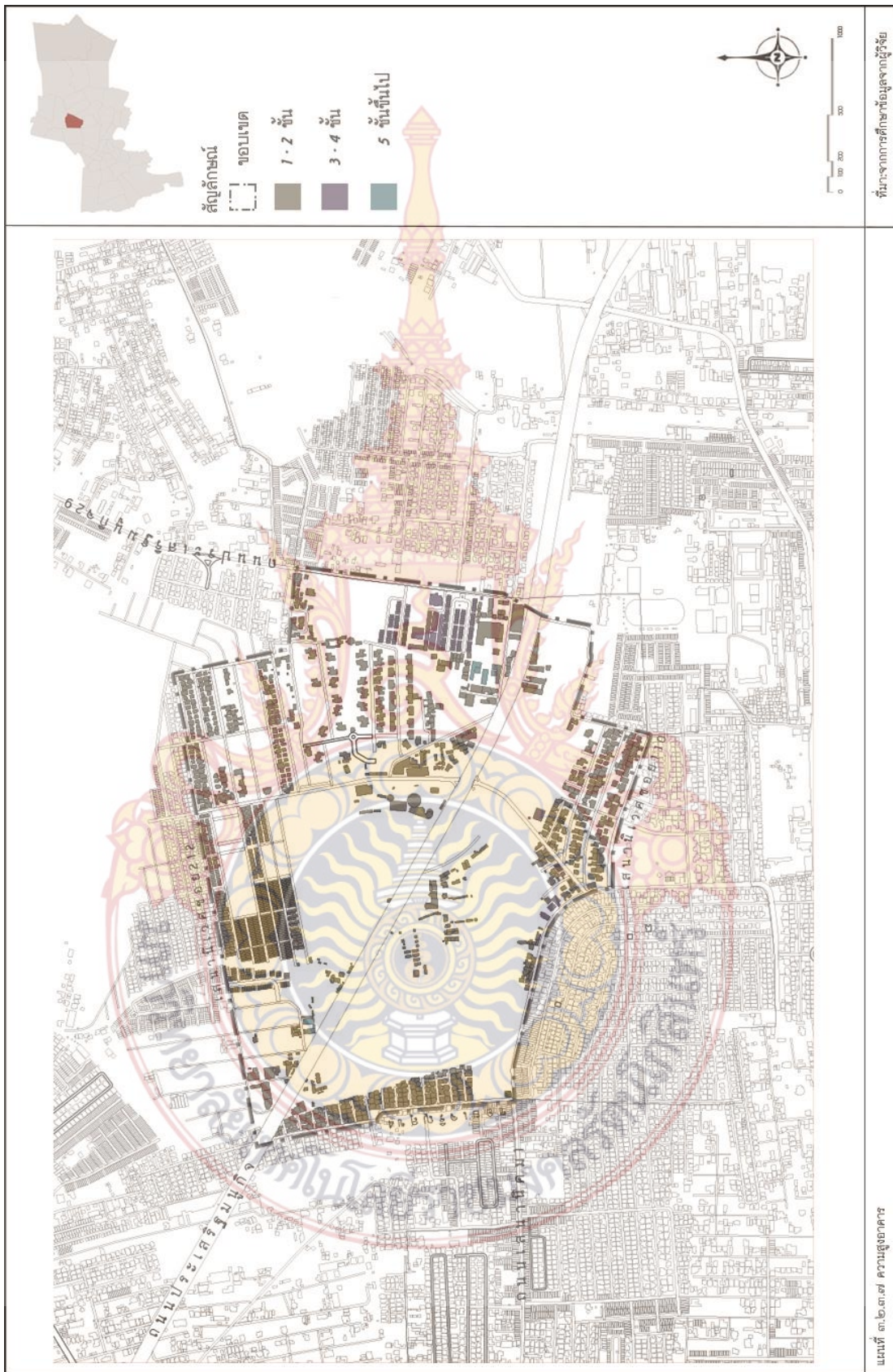
ที่มาจากการศึกษาข้อมูลจากผู้วิจัย

แผนที่ ๓.๒.๓.๖ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

๓.๒.๓.๗ ความสูงอาคาร

จากการศึกษามาในข้างต้น อาคารส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย ในรูปแบบบ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ มีความสูงประมาณ ๑-๒ ชั้น เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นยังมีหอพัก และคอนโด ที่มีความสูงตั้งแต่ ๓-๕ ชั้น แต่ก็เป็นส่วนน้อยในพื้นที่





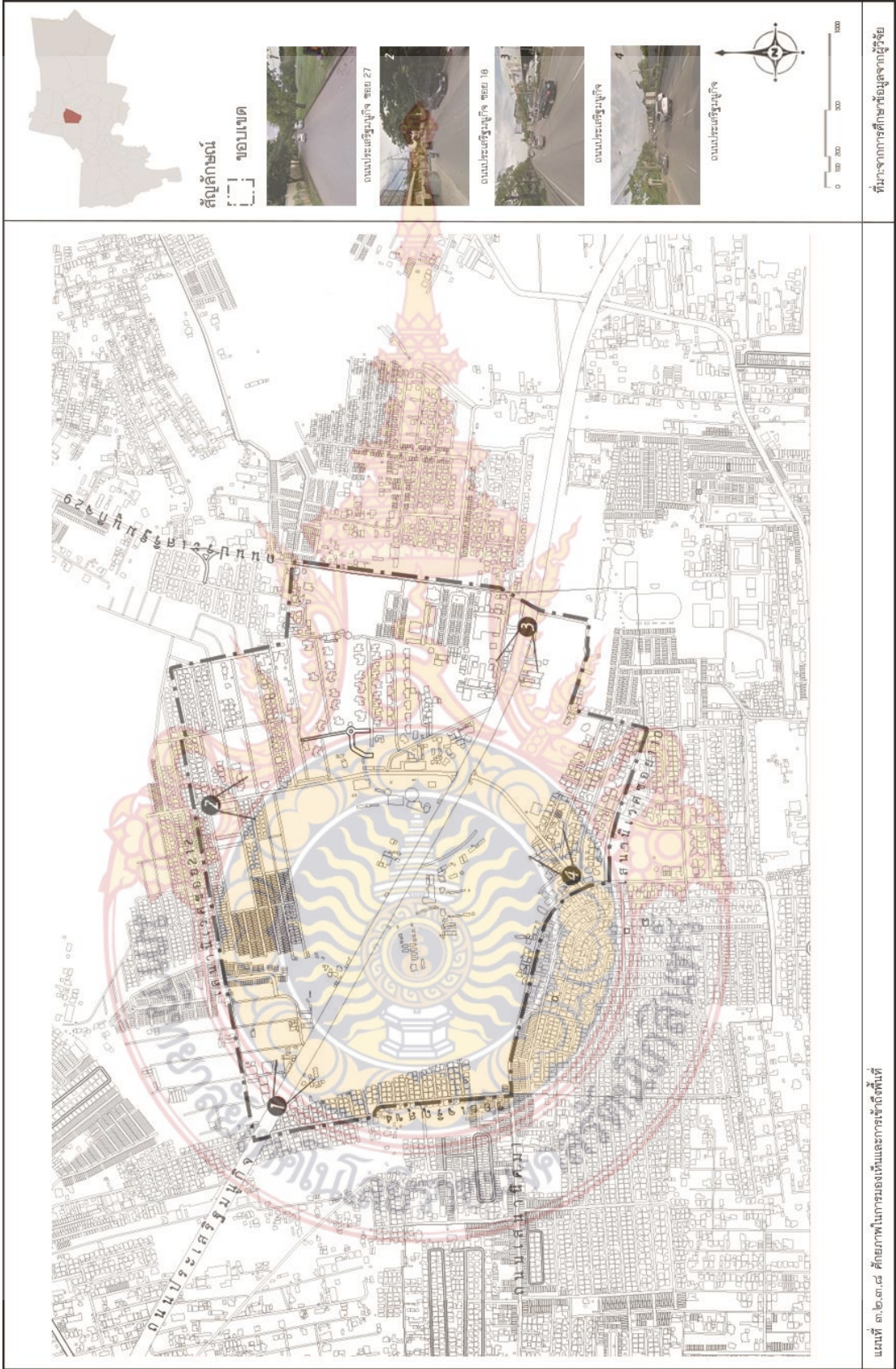
ที่มา: จากการศึกษาข้อมูลจากผู้อยู่อาศัย

แผนที่ ๓.๒๓.๓๗ ความสูงอาคาร

๓.๒.๓.๘ ศักยภาพในการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่โครงการเข้าได้หลากหลายเส้นทาง แต่ตัวพื้นที่ถูกแบ่งพื้นที่
ออกเป็น ๒ ฝั่งใหญ่ ๆ โดยถนนสายหลัก แต่มีบริเวณแยกเสนานิคม๒ ที่ช่วยเชื่อมต่อพื้นที่ทั้ง ๒ ฝั่งให้
เข้าถึงกันได้





สัญลักษณ์

ขอบเขต



ถนนประจักษ์ศิลปาคม ซอย 27



ถนนประจักษ์ศิลปาคม ซอย 18



ถนนประจักษ์ศิลปาคม



ถนนประจักษ์ศิลปาคม

ถนนประจักษ์ศิลปาคม



ที่มา: จากการศึกษาข้อมูลจากผู้ใช้วิจัย

แผนที่ ๓.๒.๓.๘ คือ ภาพในการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

๓.๒.๓.๙ ความเป็นสถานที่

เป็นย่านที่มีรูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่เป็นประเภทงานบริการ เช่น ร้านอาหาร กิน-ดื่ม ทั้งกลางวันและกลางคืน ผับ บาร์ และมีแหล่งที่อยู่อาศัยในรูปแบบของหมู่บ้านเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีถนนสายสำคัญในพื้นที่อีกหลายสาย

๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบทางจินตภาพ

องค์ประกอบทางจินตภาพประกอบด้วย ๕ ส่วน ดังนี้

(๑) ขอบเขต

ทิศเหนือ ใช้แนวถนน เสนานิเวศ ซอย๑๒
 ทิศตะวันออก ใช้แนวถนน ประเสริฐมนูกิจ ๒๙
 ทิศใต้ ใช้แนวถนน เสนานิคม ๑
 ทิศตะวันตก ใช้แนวถนน ซอยเจริญสุข ๔

(๒) เส้นทาง

เส้นทางหลัก ใช้ ถนนประเสริฐมนูกิจ
 เส้นทางรอง ใช้ถนนประเสริฐมนูกิจ ๒๙ และถนนเสนานิคม ๑

(๓) ย่าน

ย่านที่อยู่อาศัย ย่านพาณิชยกรรม และย่านนันทนาการ

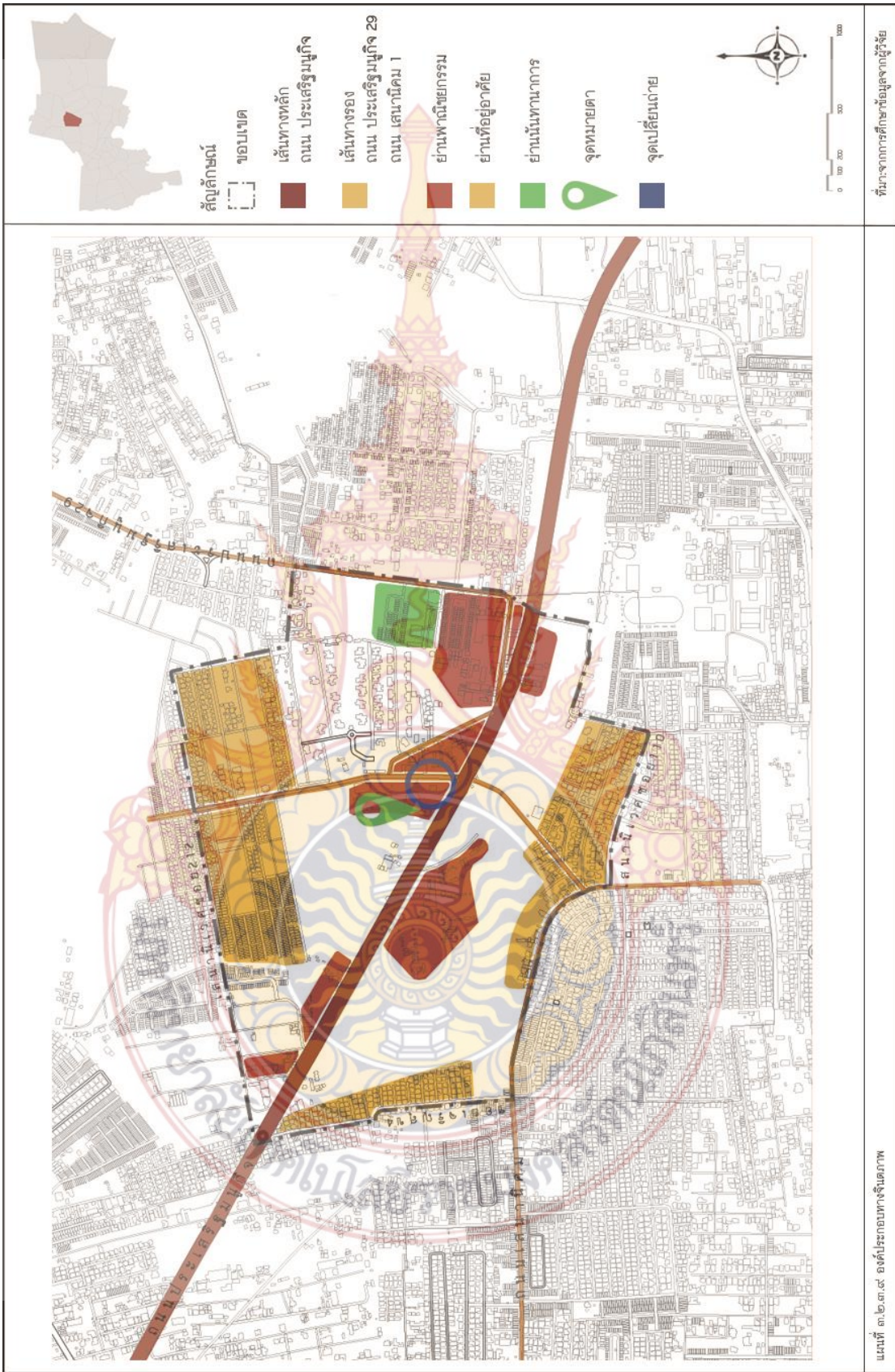
(๔) จุดเปลี่ยนถ่าย

ส่วนใหญ่จะรวมพลที่บริเวณ อเวนิวเกษตร-นวมินทร์

(๕) จุดหมายตา

เป็นศูนย์การค้า อเวนิวเกษตร-นวมินทร์





บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

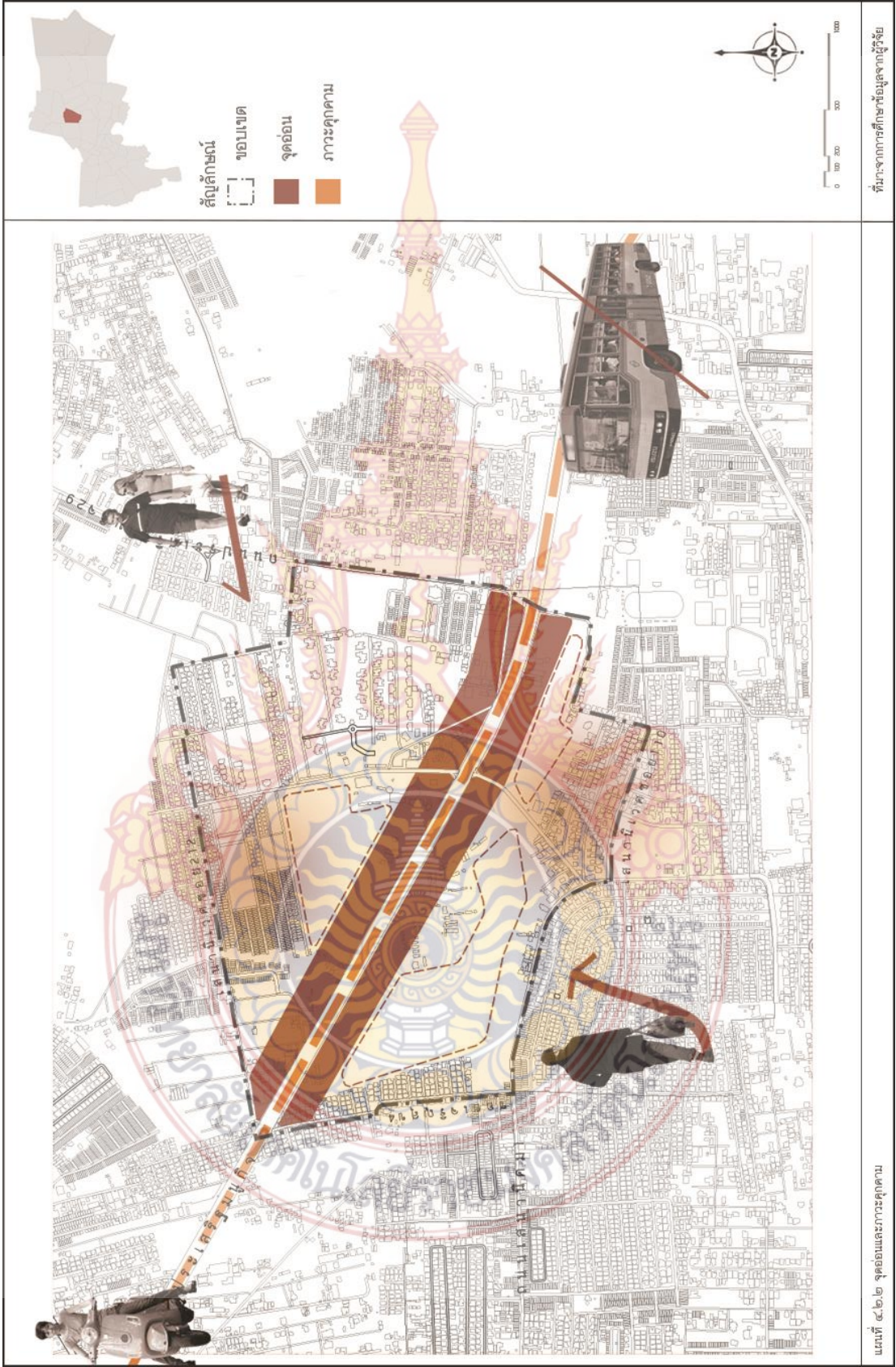
ศักยภาพ เนื่องจากพื้นที่เดิมมีพื้นที่โล่งว่างรอการพัฒนาค่อนข้างมาก และประกอบกับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดให้พื้นที่เป็นพื้นที่เพื่อพาณิชยกรรม การเข้าถึงพื้นที่ก็เข้าถึงได้หลากหลายเส้นทาง ในพื้นที่เองก็มีแหล่งพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ซึ่งเป็นแลนด์มาร์คของพื้นที่ และต่อไปในอนาคตจะมีโครงการไม่ว่าจะเป็นโครงการทางด่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ และยังมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่มี ๑ สถานีในพื้นที่ ทำให้ต่อไปในอนาคตจะมีการเข้ามาของคนที่หลากหลายในด้านของการลงทุนในด้านต่าง ๆ และยังง่ายต่อการพัฒนาเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างรอการพัฒนาอยู่แล้ว

ปัญหา พื้นที่ในปัจจุบันปัญหาที่เห็นได้ชัดเจนคือปัญหาการติดอยู่เป็นประจำ สาเหตุที่ทำให้รถติด เพราะในพื้นที่เองไม่มีระบบขนส่งมวลชนทำให้คนส่วนใหญ่ในพื้นที่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว และพื้นที่ถูกตัดขาดเป็นสองฝั่งด้วยถนนสายหลักขนาดใหญ่ ทำให้การเข้ามาใช้พื้นที่เป็นไปได้ไปยาก ส่งผลให้แหล่งพาณิชยกรรมเดิมในพื้นที่ ให้บริการไม่ครอบคลุมทั้งพื้นที่

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

| | จุดแข็ง | โอกาส | จุดอ่อน | ภาวะคุกคาม |
|---------------------------|---|---|--|--|
| ลักษณะทางกายภาพ | พื้นที่โครงการตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลัก การเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายเส้นทาง มีแลนด์มาร์คระดับย่านอยู่ในพื้นที่ | มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเข้ามาในพื้นที่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างง่ายต่อการพัฒนา | ขาดระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ พื้นที่ถูกแบ่งโดนถนนสายหลัก การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ | ปริมาณรถยนต์ในพื้นที่มีอัตราเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โครงการทางด่วนทำให้รถฝ่ายพื้นที่โดยไม่เข้าถึงพื้นที่ |
| ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม | เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมด้านการบริการร้านอาหารร้านกิน - ดื่ม | มีประชากรเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น | คนส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว แหล่งพาณิชย์กรรมยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ | |
| ลักษณะทางสิ่งแวดล้อม | พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ | | | |

๔.๒.๑ ตารางการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม



๔.๓ สรุปวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

จุดแข็ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่บนถนนสายหลัก ทำให้มีการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย อีกทั้งยังยังมีถนนสายรองที่เข้าถึงพื้นที่ได้ ในตัวพื้นที่มีแลนด์มาร์คระดับย่าน ซึ่งเป็นแหล่งพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ สอดคล้องกับกิจกรรมในพื้นที่ที่เป็นแหล่งพาณิชยกรรมในด้านการบริการ เช่น ร้านอาหาร ร้านกินดื่มต่าง ๆ

จุดอ่อน ในพื้นที่มีปัญหาการติดเนื่องมาจากในพื้นที่ไม่มีระบบขนส่งมวลชนทำให้คนในพื้นที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวกันเป็นจำนวนมาก อีกทั้งพื้นที่ได้ถูกแบ่งออกเป็น ๒ ฝั่งด้วยถนนสายหลักขนาดใหญ่ทำให้มีปริมาณการจราจรอยู่เป็นประจำ และยังมีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็นประสิทธิภาพตามที่ตั้งผังเมืองรวมได้กำหนดประโยชน์การใช้ที่ดินไว้

โอกาส ในอนาคตมีโครงการพัฒนาของภาครัฐถึง ๒ โครงการ คือ โครงการทางด่วน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ซึ่งจะทำให้มีประชากร และการลงทุนเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งยังทำให้พื้นที่โล่งว่างได้มีการพัฒนาให้เกิดประโยชน์และได้ใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ภาวะคุกคาม ปริมาณรถยนต์ในพื้นที่มีอัตราแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และเมื่อมีการเข้ามาของประชากรภายนอกก็ต้องมีการรองรับในเรื่องของสาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้มากยิ่งขึ้น และโครงการทางด่วนเองที่ตัดผ่านพื้นที่ ทำให้รถส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่ไปโดยไม่ได้เข้ามาใช้พื้นที่



๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ในอนาคตมีแนวโน้มที่จะพัฒนาไปในแนวการทำพาณิชย์กรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อที่จะรองรับการเข้ามาของประชากรภายนอก และยังเป็น การเชื่อมต่อพื้นที่สองฝั่งถนนขนาดใหญ่อีกด้วย โดยแบ่งออกเป็น ส่วนต่าง ๆ ดังนี้

พื้นที่พาณิชย์กรรม โดยจะเกาะอยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการสัญจรของคนที่ใช้รถไฟฟ้า และยังเพิ่มประสิทธิภาพให้กับพื้นที่พาณิชย์กรรมเดิม และยังทำให้พื้นที่โล่งว่างได้รับการพัฒนาอย่างเต็มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

พื้นที่อยู่อาศัย จะกระจายตัวออกมาจากบริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยใช้แนวพื้นที่อยู่อาศัยเดิม และพัฒนาให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีปริมาณ และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

พื้นที่ใช้งานแบบผสมผสาน เป็นพื้นที่ที่รองรับความต้องการของประชากรในด้านของความสะดวกสบาย โดยจะมีการใช้งานพื้นที่ได้อย่างหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการอยู่อาศัย ร้านอาหาร นันทนาการ หรือแม้กระทั่งพาณิชย์กรรมก็ตาม

พื้นที่ย่านออฟฟิศ เป็นพื้นที่ที่ทำงานแห่งใหม่เนื่องจากบริเวณนี้ ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าไม่มากนัก ทำให้การเดินทาง หรือการเข้าถึงได้ง่ายและช่วยลดการใช้รถยนต์ได้

พื้นที่แหล่งงาน โดยพื้นที่บริเวณนี้ เดิมเคยเป็นแหล่งงานอยู่แล้วจึงได้ทำการจัดสรรพื้นที่ให้เกิดความมีระเบียบมากยิ่งขึ้น และยังพัฒนาให้ดีขึ้น

พื้นที่สีเขียว เนื่องจากพื้นที่ยังไม่มีพื้นที่สาธารณะ จึงได้จัดทำพื้นที่สาธารณะขึ้น

พื้นที่นันทนาการ ในพื้นที่มีกิจการร้านค้าที่เป็นด้านการบริการ และจัดพื้นที่จากส่วนนันทนาการเดิม และทำการพัฒนาให้เป็นสัดส่วนมากยิ่งขึ้น

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่

ข้อดี พื้นที่มีถนนสายหลักตัดผ่าน และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายเส้นทาง มีแลนด์มาร์คระดับย่านอยู่ในพื้นที่ และมีโครงการที่จะเข้ามาในพื้นที่ และเมื่อมีรถไฟฟ้ายานยนต์สายสีน้ำตาลตัดผ่าน จะทำให้พื้นที่มีการพัฒนาขึ้น และเนื่องจากพื้นที่มีที่โล่งว่างรอการพัฒนาค่อนข้างมากจึงทำให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปได้ง่าย และทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพตามที่ผังเมืองรวมกำหนดไว้

ข้อเสีย เนื่องจากพื้นที่ไม่มีระบบขนส่งมวลชนทำให้คนในพื้นที่มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นจำนวนมาก เป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการติดที่เห็นกันอยู่เป็นประจำ และเนื่องด้วยถนนสายหลักขนาดใหญ่ผ่านในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง จึงทำให้พื้นที่เชื่อมต่อกันได้ยาก

การแก้ปัญหา จากการที่มีรถไฟฟ้ายานยนต์เข้ามาในพื้นที่ทำให้เกิดการพัฒนาตามมา และเมื่อจะทำให้พื้นที่ทั้งสองฝั่งได้เกิดการพัฒนาไปได้พร้อมกัน ก็ต้องเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งสองฝั่งได้ โดยมีแนวทางการแก้ปัญหาคือการเชื่อมทั้งสองฝั่งด้วย สกายวอล์ค หรืออุโมงค์ เพื่อแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายที่แพงเกินไปของพื้นที่ ทำให้พื้นที่ทั้งสองฝั่งได้พัฒนาไปได้พร้อมกัน และยังคงลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้อีกด้วย

สรุปบทที่ ๔

จากข้อมูลทั้งหมด จะเห็นได้ว่าโครงการที่จะเข้ามาในอนาคต จะช่วยให้พื้นที่ได้รับการพัฒนาได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างรอการพัฒนา และยังง่ายที่จะพัฒนาพื้นที่ โดยจะเน้นรูปแบบการพัฒนาไปในทางด้านการพาณิชย์กรรมและแบบผสมผสาน เพื่อรองรับการใช้งานของประชากรที่จะเข้ามาเพิ่มในพื้นที่ และยังเพิ่มกิจกรรมให้กับพื้นที่ มากกว่าจะเป็นแค่ที่อยู่อาศัย และยังเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งหมดให้เชื่อมต่อ และเข้าถึงได้ง่ายและสะดวก เพื่อให้พื้นที่ทั้งหมดได้รับการพัฒนาไปพร้อมกัน และมีการใช้ประโยชน์ของทุกพื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานของทุกกลุ่มคนที่จะเข้ามาในพื้นที่ในอนาคตได้

บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดและการออกแบบวางผังโครงการ

การออกแบบโครงการเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการศึกษาและพัฒนาโครงการ ซึ่งจะแสดงออกในรูปแบบของกายภาพ ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าข้อมูลในระดับนี้ว่าข้อมูลในส่วนนี้เป็นตัวบ่งชี้ผลของการออกแบบโครงการซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคต และเป็นส่วนสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ภาคการศึกษา ข้อมูลที่เป็นตัวนำในการวิเคราะห์โครงการให้ออกมาในรูปของงานออกแบบ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ย่านเกษตร - นวมินทร์ กำหนดให้พื้นที่ที่มีบทบาทของการเป็นย่านเศรษฐกิจใหม่กรุงเทพมหานครตอนบน ที่อยู่อาศัยชั้นดี ควบคู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

๕.๑.๑ วัตถุประสงค์

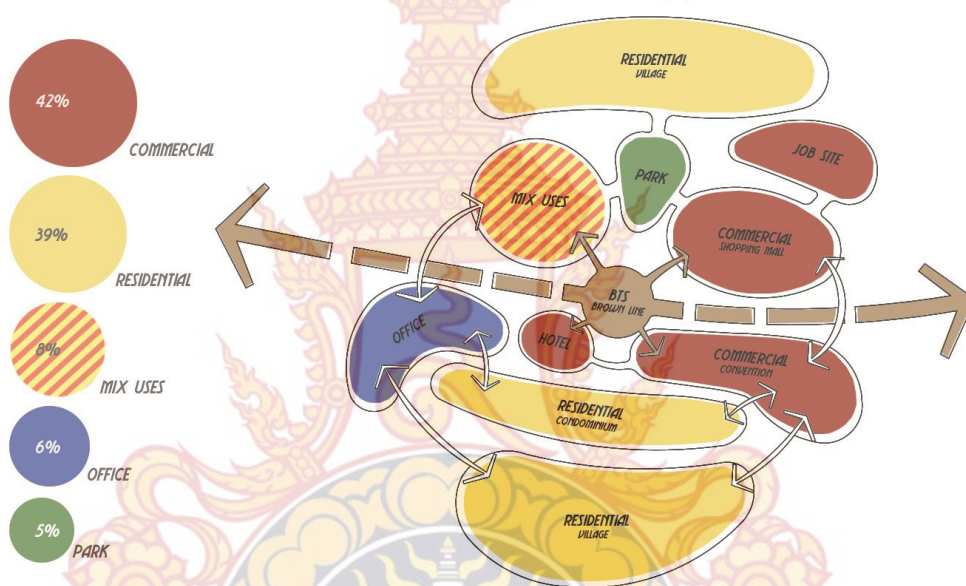
๑. เพื่อพัฒนาพื้นที่ที่รกร้างรอการพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ
๒. เพื่อจัดระบบการสัญจร ให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น
๓. เพื่อพัฒนาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาของโครงการในอนาคตที่จะเข้ามาในพื้นที่
๔. เพื่อพัฒนาให้พื้นที่เกิดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองใหม่ในกรุงเทพมหานครและรองรับประชากรและการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๕.๒ แนวคิดในการวางผังและออกแบบ

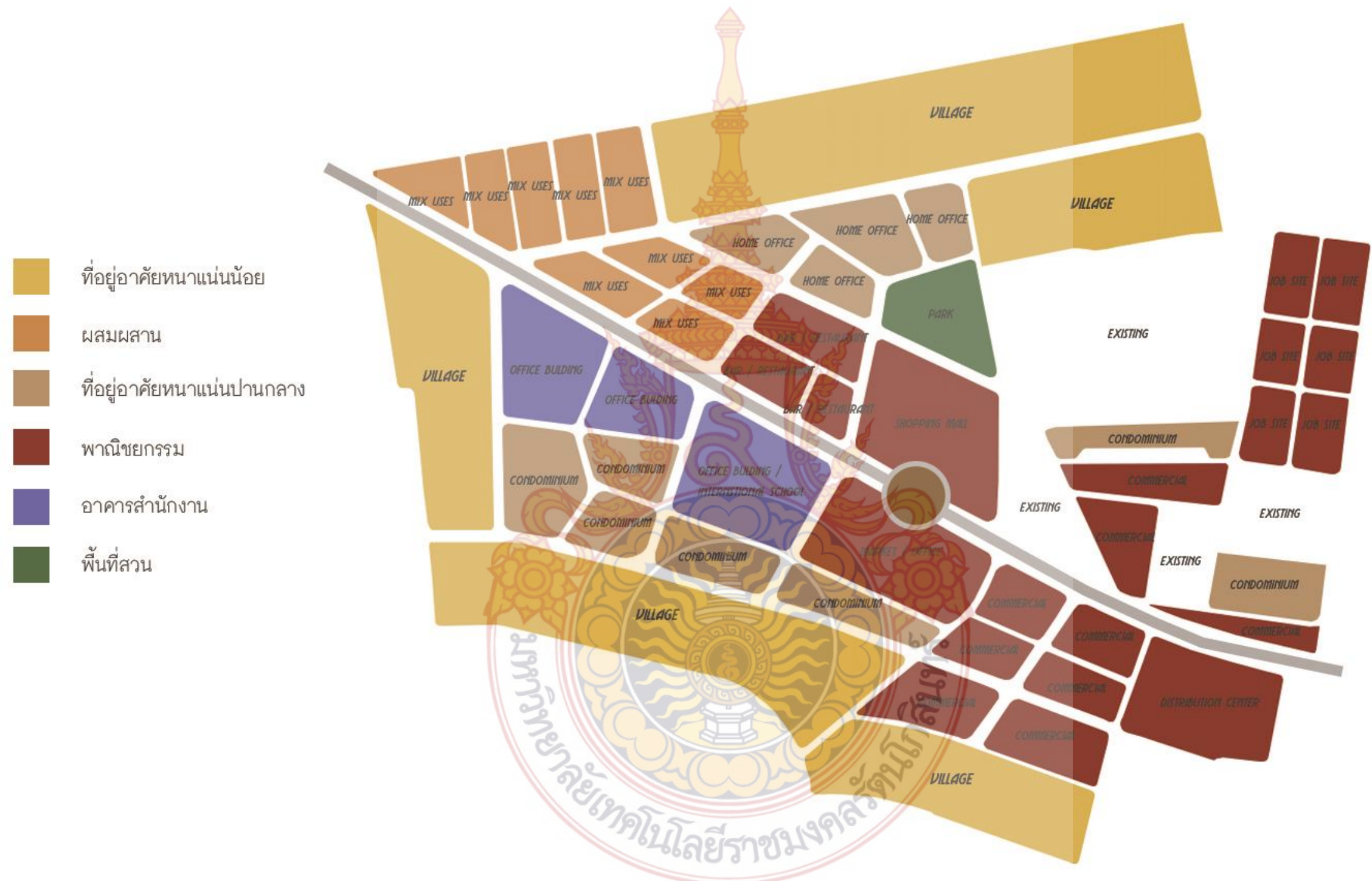
เนื่องจากในพื้นที่โครงการนั้นปัจจุบันเป็นพื้นที่รกร้างรอการพัฒนา แต่ในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครนั้น เอื้อให้พื้นที่บริเวณนี้เหมาะสมกับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ประกอบกับมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลและทางด่วน ที่จะเข้ามาในอนาคต จึงได้ออกแบบพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมเข้ามาในพื้นที่ และได้จัดการระบบการสัญจร ทางเดินเท้า และทางจักรยานเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรม โดยใช้พื้นที่นั้นหนาแน่นและพื้นที่สีเขียวสาธารณะ เป็นจุดเชื่อมต่อของกิจกรรม

๕.๒.๑ แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม ได้มีการออกแบบให้พื้นที่นั้นได้มีการเข้าถึงพื้นที่ที่ง่ายขึ้น และได้พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมนั้นรองรับการขยายตัวของเมืองโดยมีรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเป็นปัจจัยสำคัญ ในการพัฒนาให้เกิดเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมโดยรอบสถานี และนอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่แหล่งของอาคารสำนักงาน หน่วยงานราชการ โรงเรียนนานาชาติ ที่จะเกาะอยู่ตามแนวถนนสายหลัก และเป็นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยในแต่ละโครงการจะมีพื้นที่สีเขียวเป็นส่วนกลางในการเชื่อมกิจกรรม

๔.๒.๒ แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย ได้มีการออกแบบไม่ให้ขัดแย้งกับบทบาทพื้นที่เดิม มากจนเกินไป โดยยังคงบริบทเดิมที่เป็นหมู่บ้านเอาไว้โดยรอบของพื้นที่โครงการ แต่ได้พัฒนาให้ เป็นหมู่บ้านชั้นดีรองรับประชากรในอนาคต และได้มีการสร้างทาวนโฮมเพื่อเป็นแนวกันระหว่างตัว หมู่บ้านกับถนนสายรองของพื้นที่ และในระดับต่อมาได้สร้างรูปแบบที่อยู่อาศัยใหม่ที่เป็น คอนโดมิเนียม และโฮมออฟฟิศเป็นแนวกันของพื้นที่อยู่อาศัยก่อนที่จะเข้าไปถึงพื้นที่พาณิชย์กรรม นอกจากนี้ยังมีในส่วนของทางข้ามต่าง ๆ ที่อยู่ในถนนทุกเส้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และการเข้าถึง พื้นที่ที่สะดวกมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ ๕.๑ concept diagram



ภาพที่ ๕.๒ zoning plan

๕.๓ กำหนดรายละเอียดแผนงานและโครงการ

๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร

การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรแบ่งออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ

๕.๓.๑.๑ การพัฒนาถนนเดิม ให้มีประสิทธิภาพในการรองรับจำนวนรถจากที่จะเข้ามาในพื้นที่โครงการ และพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้า และทางจักรยานให้ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น

๕.๓.๑.๒ การพัฒนาถนนใหม่ ที่จะทำให้เข้าถึงพื้นที่ดินตาบอก ที่แต่เดิมไม่เคยมีโครงข่ายถนนเข้าถึง และยังพัฒนาให้มีทางเดินเท้า และทางจักรยานให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง เพื่อการเชื่อมต่อได้อย่างสะดวกสบาย และช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยมีการกำหนดเขตทางดังนี้



รูปตัดถนนสายรองในพื้นที่
(ย่านพาณิชย์กรรม กว้าง ๒๐ เมตร)

รูปตัดถนนสายย่อยในพื้นที่
(ย่านพาณิชย์กรรม กว้าง ๑๐ เมตร)



โครงข่ายการสัญจรแบบใหม่

โครงข่ายการสัญจรแบบเดิม

๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันนั้นยังไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ถูกต้องตามที่ผังเมืองได้กำหนดและไม่เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่รกร้างรอการพัฒนาแต่ที่ผังเมืองได้กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และยังมีโครงการในอนาคตที่เข้ามาในพื้นที่ ทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และโครงการทางด่วนซึ่งทำให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่สูงมากยิ่งขึ้น และยังพบว่า การเข้าถึงพื้นที่นั้นยังไม่มี การเข้าถึงได้ง่าย ส่งผลให้พื้นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร

จำได้ทำการออกแบบวางผัง โดยเริ่มจากบริเวณที่อยู่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายหรือตัวสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนามากที่สุด ได้จัดวางเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า ตลาดรูปแบบใหม่ อาคารสำนักงาน โรงเรียนนานาชาติ และศูนย์ราชการ โดยในบริเวณที่กระจายออกมาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ในรูปแบบของคอนโดมิเนียม และโฮมออฟฟิศ เพื่อเป็นแนวกันระหว่างพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมกับพื้นที่อยู่อาศัย และบริเวณนอกสุดของพื้นที่โครงการเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ในรูปแบบของบ้านเดี่ยวชั้นดีที่จะรองรับผู้มีรายได้มาก เพื่อไม่ให้แตกต่างจากบริบทพื้นที่เดิมที่เคยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมาก่อน และได้มีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่ได้จัดให้มีสวนสาธารณะระดับชุมชน ให้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกิจกรรมของโครงการต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

๕.๓.๓ การพัฒนาพื้นที่โล่งและพื้นที่สาธารณะ

การพัฒนาพื้นที่โล่งและสาธารณะกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้เป็นจุดเชื่อมต่อจากโครงการหนึ่งไปยังอีกโครงการหนึ่งได้ และยังสามารถใช้เป็นพื้นที่พักผ่อน และส่งเสริมการทำกิจกรรมของคนที่ใช้อาคาร นอกจากนี้ยังมีสวนสาธารณะระดับย่านเป็นจุดเชื่อมต่อกิจการย่านแต่ละย่านในพื้นที่โครงการ และยังสร้างบรรยากาศของเมืองไม่ให้มีแต่ความแข็งกระด้างของอาคาร และยังมีเส้นทางสีเขียวอยู่ในทุกเส้นของถนน ควบคู่ทางเดินเท้าและทางจักรยาน เพื่อเพิ่มความสุขหรือคุณภาพภายในเมืองได้มากยิ่งขึ้น

MASTER PLAN

ZONE A NEW RESIDENTIAL

- CONDOMINIUM LOW RISE
- TOWNHOME
- HOME OFFICE

ZONE B COMMERCIAL

- SHOPPING MALL
- BAR + RESTAURANT
- CO-WORKING SPACE

ZONE C OFFICE BUILDING

- OFFICE BUILDING
- INTERNATIONAL SCHOOL
- THE GOVERNMENT

ZONE D MIX USES

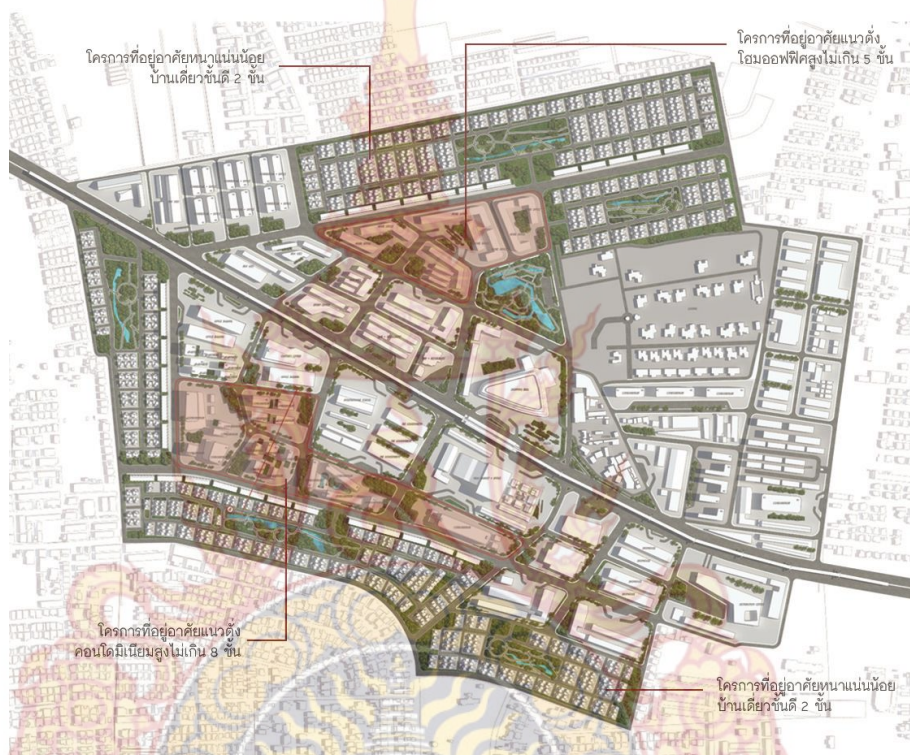
- SPORT CENTER
- OFFICE
- COMMERCIAL



ภาพที่ ๕.๓ master plan

๕.๔ รายละเอียดการออกแบบ

๕.๔.๑ ผังแม่บทระยะที่ ๒ บริเวณย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ที่ออกแบบในรูปแบบของ คอนโดมิเนียม ซึ่งจะเป็นแนวกันให้ตัวที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยกว่าก่อนที่จะเข้าถึงพื้นที่พาณิชยกรรม และยังเป็นพื้นที่เชื่อมต่อให้พื้นที่อยู่อาศัยได้เข้าถึงพื้นที่อาคารสำนักงาน และอาคารศูนย์ราชการ ระยะเวลาการดำเนินงาน ๓-๕ ปี



ภาพที่ ๕.๔ ตำแหน่งผังขยายโครงการ



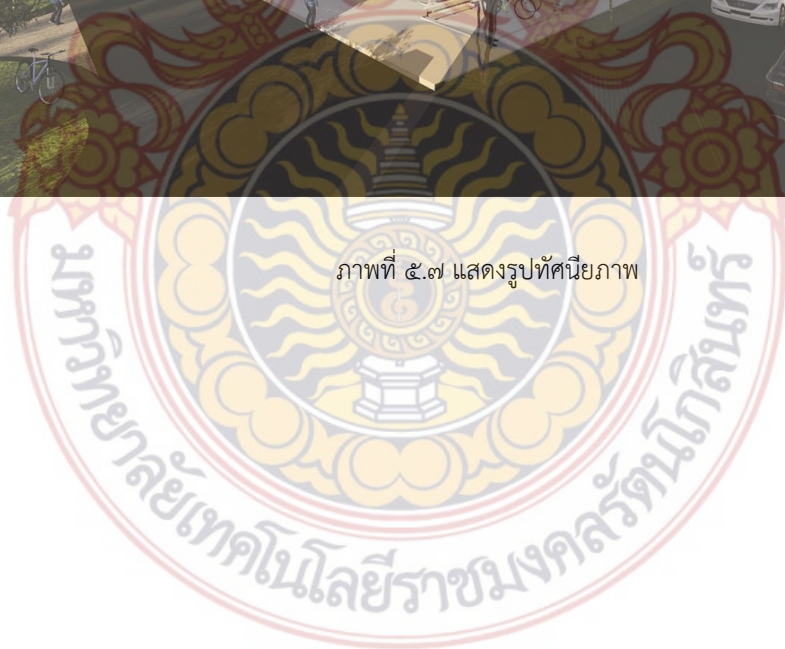
ภาพที่ ๕.๕ แสดงผังขยายโครงการที่อยู่อาศัย



ภาพที่ ๕.๖ แสดงรูปตัดโครงการที่อยู่อาศัย



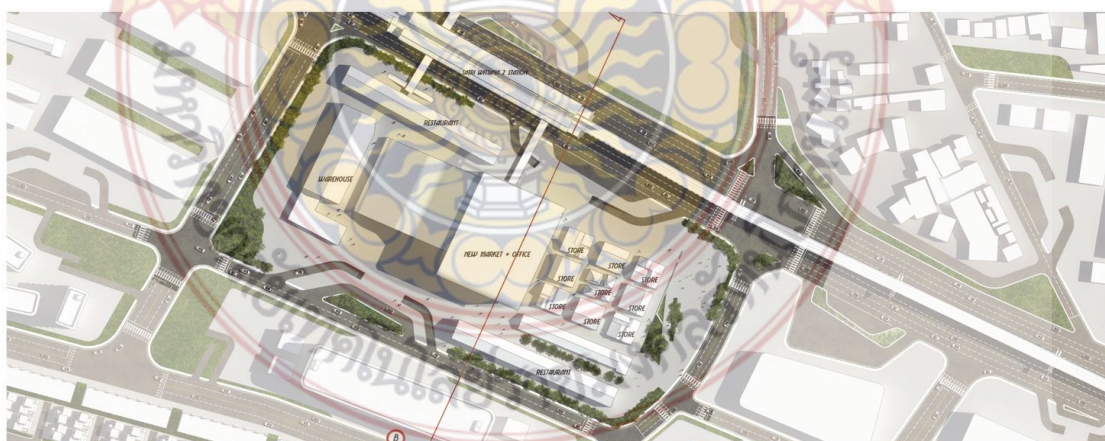
ภาพที่ ๕.๗ แสดงรูปทัศนียภาพ



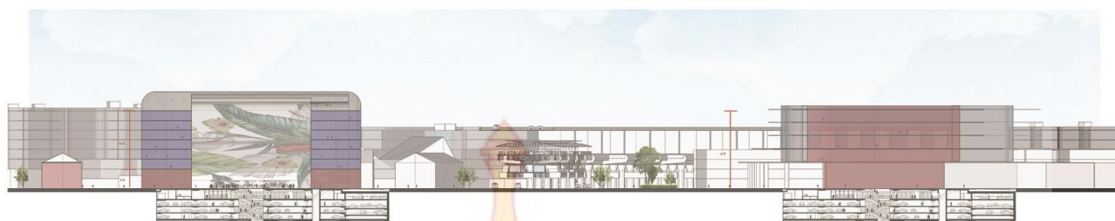
๕.๔.๒ ผังแม่บทระยะที่ ๒-๓ บริเวณย่านพาณิชย์กรรมโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายหรือสถานีรถไฟฟ้า ได้มีการพัฒนาให้เป็นห้างสรรพสินค้า ตลาดรูปแบบใหม่ที่มีอาคารสำนักงานอยู่ด้านบนของตัวตลาด และยังเป็นจุดขึ้นลงของรถไฟฟ้า และเพื่อให้ง่ายต่อการเชื่อมต่อ ได้มีทางเดินลอยฟ้าเชื่อมเข้ามาถึงตัวอาคาร ระยะเวลาการดำเนินงาน ๔-๗ ปี



ภาพที่ ๕.๘ ตำแหน่งผังขยายโครงการ



ภาพที่ ๕.๙ แสดงผังขยายโครงการตลาดรูปแบบใหม่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า



ภาพที่ ๕.๑๐ แสดงรูปตัดโครงการตลาดรูปแบบใหม่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า



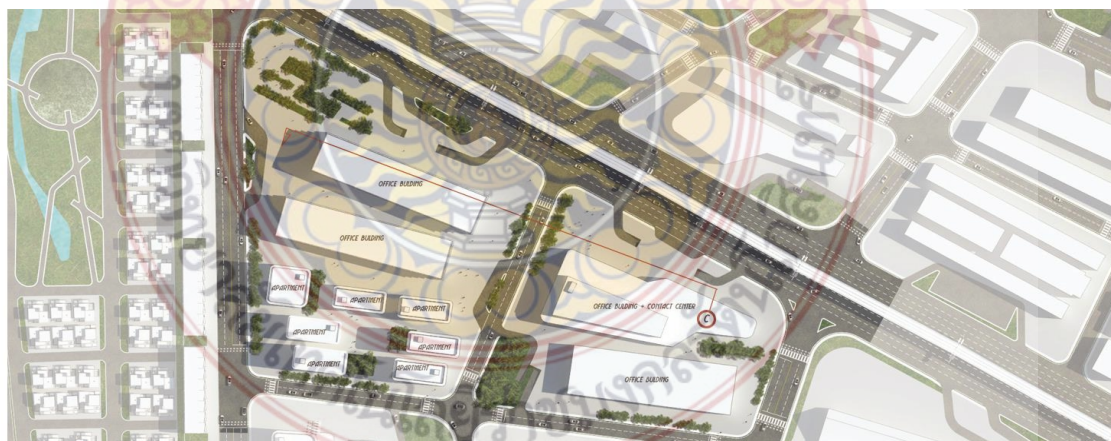
ภาพที่ ๕.๑๑ แสดงรูปทัศนียภาพ



๕.๔.๓ ผังแม่บทระยะที่ ๒ บริเวณย่านอาคารสำนักงาน โดยบริเวณนี้ได้ออกแบบให้อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าและ อยู่บริเวณริมถนนสายหลัก เพื่อการเข้าถึงที่ง่ายและยังรวมถึง โรงเรียนนานาชาติแลพศูนย์ราชการที่อยู่บริเวณเดียวกัน เพื่อความเป็นระเบียบของการจัดสรรพื้นที่ ระยะเวลาการดำเนินงาน ๕-๗ ปี



ภาพที่ ๕.๑๒ ตำแหน่งผังขยายโครงการ



ภาพที่ ๕.๑๓ แสดงผังขยายโครงการอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย

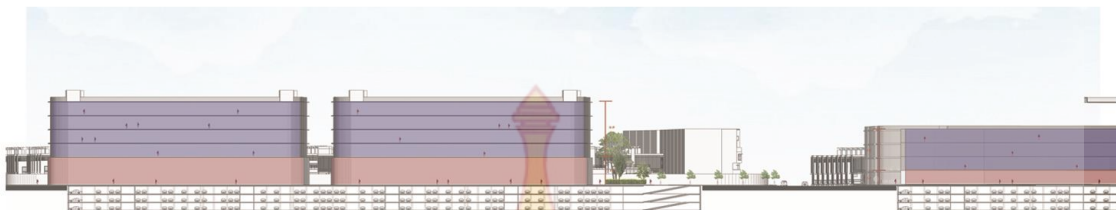


ภาพที่ ๕.๑๔ แสดงรูปตัดโครงการอาคารสำนักงาน



ภาพที่ ๕.๑๕ แสดงรูปทัศนียภาพ



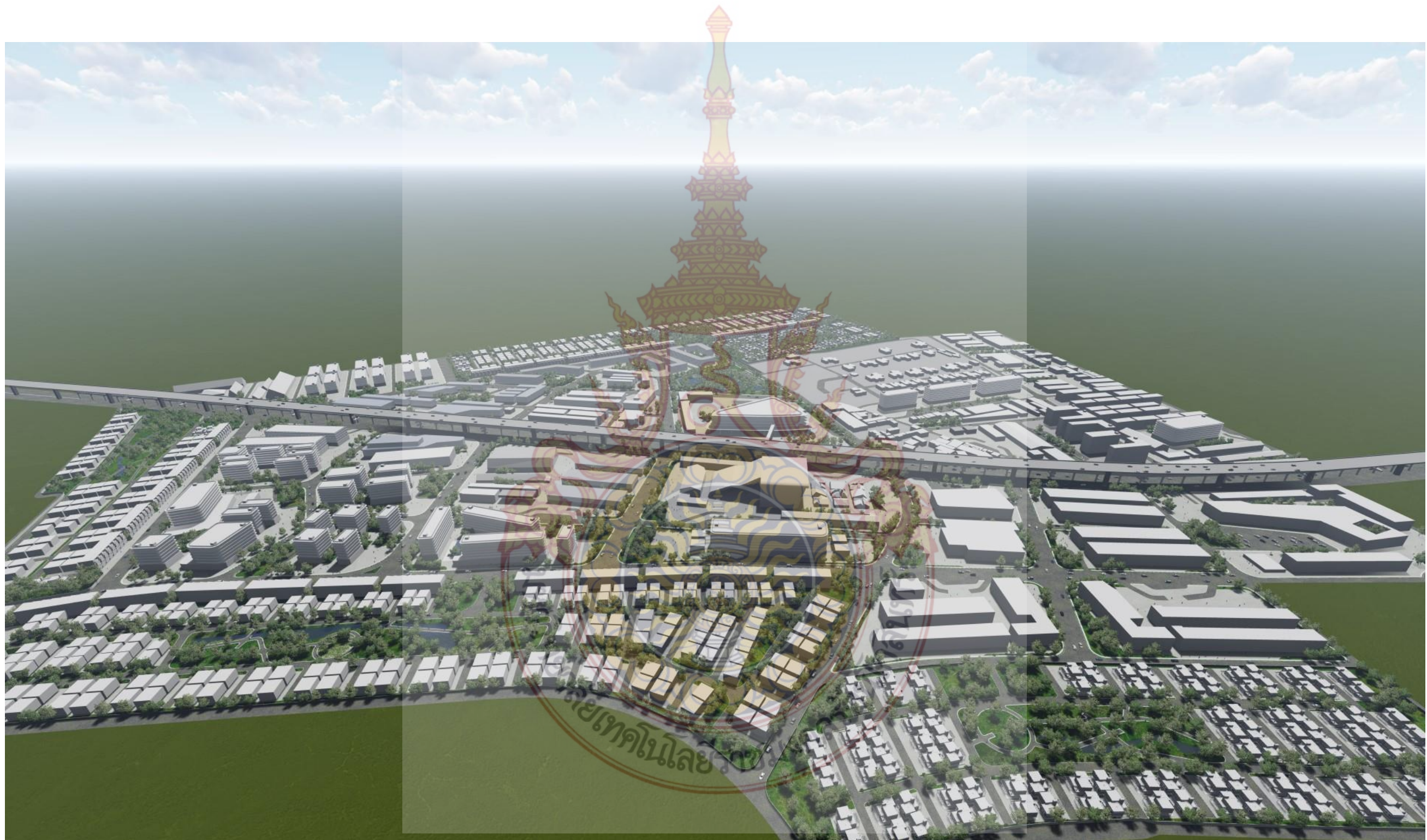


ภาพที่ ๕.๑๘ แสดงรูปตัดโครงการพื้นที่ผสมผสาน



ภาพที่ ๕.๑๙ แสดงรูปทัศนียภาพ





ภาพที่ ๕.๒๐ แสดงรูปทัศนียภาพ

สรุปบทที่ ๕ กำหนดรายละเอียดและการออกแบบวางผังโครงการ

จากการออกแบบโครงการด้วยผลวิเคราะห์มาทั้งหมดนั้น ได้มีการแบ่งพื้นที่ของโครงการออกเป็น ๔ ส่วนได้แก่ ๑) พื้นที่พาณิชยกรรมที่เกาะอยู่ตามแนวถนนสายหลักและโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เช่น ห้างสรรพสินค้า ตลาดรูปแบบใหม่ เป็นต้น ๒) พื้นที่อยู่อาศัยทั้งหนาแน่นน้อยและหนาแน่นมากโดยได้มีการสร้างที่อยู่อาศัยแบบไล่ระดับเพื่อเป็นแนวกันระวางย่านที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม ๓) พื้นที่ผสมผสานโดยพื้นที่ย่านนี้ก็จะเป็นย่านที่รองรับคนที่กระจายมาจากย่านพาณิชยกรรม หรือจากสถานีรถไฟฟ้า และยังรองรับกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่มีอยู่มากในพื้นที่เดิมอยู่แล้ว ๔) พื้นที่อาคารสำนักงานและศูนย์ราชการ ได้กำหนดให้พื้นที่นี้อยู่คู่กับย่านพาณิชยกรรมเพื่อรองรับคนจากภายนอกที่จะเข้ามาสร้างแหล่งงานใหม่ในพื้นที่โครงการ

จากผลการออกแบบมุ่งเน้นพื้นที่ให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจใหม่ของกรุงเทพมหานคร ควบคู่กับการพัฒนาที่ยังคงความเป็นที่อยู่อาศัยที่เป็นบริบทเดิมของพื้นที่และได้มีการพัฒนารูปแบบให้มีความสอดคล้องกับแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่เข้ามาในพื้นที่ส่งผลให้พื้นที่นั้นมีประสิทธิภาพในการพัฒนามากยิ่งขึ้น ทำให้พื้นที่มีแนวโน้มที่จะไปในทิศทางที่กำหนดไว้ได้ดี และยังส่งเสริมให้พื้นที่ได้รับการพัฒนาได้อย่างเต็มที่ ประสิทธิภาพ



บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ

โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านเกษตร - นวมินทร์ จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาพื้นที่รกร้างรอการพัฒนาแต่พื้นที่มีศักยภาพด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ผังเมืองกำหนด อีกทั้งยังมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลและโครงการทางด่วน ที่จะเข้ามาในพื้นที่ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ จากการวิเคราะห์พื้นที่ทั้งหมด พบว่ามีปัจจัยหลายด้านที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เช่น จำนวนการใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในทุกๆปี รายได้ของคนในพื้นที่ การขยายตัวของเมือง โครงการของภาครัฐที่จะเข้ามาในพื้นที่ และเมื่อวิเคราะห์ข้อมูลเหล่านี้แล้วได้นำไปกำหนดเป็นวิสัยทัศน์ในการพัฒนา เพื่อเป็นเป้าหมายในการออกแบบ โดยการออกแบบนั้นจะช่วยให้พื้นที่ถูกพัฒนาได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวทางของโครงการที่จะเข้ามาในอนาคต เช่น การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง เป็นต้น

๖.๑.๑ แนวทางการปรับปรุง และพัฒนาด้านโครงข่ายการสัญจร

๖.๑.๑.๑ ปรับปรุงถนนสายหลัก และเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และพื้นที่สวนบริเวณริมถนนสายหลัก

๖.๑.๑.๒ ปรับปรุงถนนสายรอง โดยการตัดถนนเส้นใหม่ และขยายถนนเส้นเดิมเพื่อเข้าถึงพื้นที่ตาดอก และเป็นการระบายรถจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่โครงการ

๖.๑.๑.๓ ปรับปรุงถนนสายย่อย โดยการตัดถนนเส้นใหม่ให้เข้าถึงพื้นที่โครงการได้ง่ายมากยิ่งขึ้น และเพิ่มพื้นที่การจราจรในย่านที่อยู่อาศัย ให้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

๖.๑.๒ แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๖.๑.๒.๑ ปรับปรุงย่านที่อยู่อาศัยแนวราบให้เป็นเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้มาก และเพิ่มที่อยู่อาศัยแนวตั้ง

๖.๑.๒.๒ พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ และปรับปรุงแหล่งพาณิชยกรรมเดิม เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ตามแนวถนนสายหลักและ โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

๖.๑.๒.๓ พัฒน่าย่านอาคารสำนักงาน อาคารราชการ และโรงเรียนนานาชาติ เพื่อรองรับการใช้งานของคนในและนอกพื้นที่

๖.๑.๒.๔ พัฒนาพื้นที่การใช้งานแบบผสมผสาน เพื่อตอบสนองการใช้งานของคนรุ่นใหม่ และยังรองรับการใช้งานของนักเรียนนักศึกษาในระแวกใกล้เคียง

๖.๑.๒.๕ พัฒนาพื้นที่ว่าง ให้เป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน และเป็นจุดเชื่อมต่อของกิจกรรมในพื้นที่

๖.๒ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย

๖.๒.๑ มาตรการด้านการใช้ประโยชน์อาคาร

๖.๑.๒.๑ พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม กำหนดให้อาคารขนาดใหญ่อยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้ได้อย่างรวดเร็ว และยังสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่บริเวณศูนย์ราชการได้

๖.๑.๒.๒ พื้นที่ย่านอยู่อาศัย กำหนดให้ส่วนนอกสุดของพื้นที่โครงการเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยชั้นดีหรือบ้านเดี่ยว และบริเวณที่ติดกันเป็นทาว์นโฮมเพื่อกั้นระหว่างหมู่บ้านและถนนใหญ่ และเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ประเภท โฮมออฟฟิศ และคอนโดมิเนียม เพื่อเป็นแนวกันก่อนที่จะเข้าไปถึงใจกลางของพื้นที่พาณิชย์กรรม

๖.๑.๒.๓ พื้นที่ย่านผสมผสาน กำหนดให้อยู่บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงกับสถานศึกษา เพื่อรองรับการกระจายตัวของคนที่มาจากรถไฟฟ้า และนักเรียนนักศึกษาที่จะเข้ามาใช้พื้นที่

๖.๑.๒.๔ พื้นที่ย่านอาคารสำนักงาน กำหนดให้อยู่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และอยู่ตามแนวแกนถนนสายหลัก เพื่อความสะดวกในการสัญจร และยังสามารถเข้าถึงได้ง่ายของผู้คนที่เข้ามาใช้อาคารหรือพื้นที่โครงการ

๖.๑.๒.๕ พื้นที่สวนสาธารณะ กำหนดให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะระดับเมือง เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับพื้นที่โครงการ และเป็นจุดเชื่อมต่อของกิจกรรมของแต่ละพื้นที่ อีกทั้งยังมีสวนขนาดเล็ก อยู่ในตามส่วนต่าง ๆ ของโครงการย่อย เพื่อตอบสนองคนที่ใช้อาคารหรือโครงการต่างๆ

๖.๓ ข้อเสนอแนะ

๖.๓.๑ ความเป็นไปได้ของประชากรที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่

๖.๓.๒ เส้นทางสัญจรเดิมยังสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นกว่าเดิมได้

๖.๓.๓ ควรนำเสนอค่า far ของพื้นที่หลังจากการออกแบบแล้ว

๖.๓.๔ ควรนำข้อมูลสนับสนุนที่นำไปสู่การออกแบบหน้าตาอาคารให้ชัดเจน

๖.๓.๕ การศึกษาข้อมูลกิจกรรมเดิมเพื่อนำไปสู่การออกแบบ