

โครงการพัฒนาที่พื้นที่ย่านหลักสี่ กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Development in Laksi District,Bangkok

Sawitree Suesubphan



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 2017

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นางสาวสาวิตรี เสือสีบพันธ์
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ธนาตล เทียงตรง
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ รวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ศักยภาพ จุดแข็ง จุดอ่อน และปัญหาของพื้นที่ย่านหลักสี่ และสรุปเป็นแนวทางนำเสนอโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาของพื้นที่ และตอบรับกับโครงการ แผนพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

จากการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่พบว่าย่านหลักสี่นั้นมีเส้นทางสำคัญตัดผ่านคือ ถนนวิภาวดี ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนกำแพงเพชร ๖ ซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญในการเดินทางจากกรุงเทพฝั่งตะวันตกมายังฝั่งตะวันออก และเป็นเส้นทางออกสู่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อเกิดการพัฒนารองรับกับรถไฟฟ้าจุดศูนย์รวมการขนส่ง การเดินทางออกสู่กรุงเทพมหานคร ทำให้พื้นที่นี้มีความเชื่อมกับเนื้อเมืองเดิมที่เป็นที่อยู่อาศัย มีประชากรจำนวนมากเดินทางเข้าออกพื้นที่ทุกวัน มีรูปแบบสังคมและรูปแบบเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพที่สูงในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ ได้แบ่งออกเป็น ๓ แนวทางใหญ่ๆ คือ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดโครงข่ายระบบถนนที่เชื่อมให้เกิดเมืองใหม่ที่มีประสิทธิภาพ แนวทางการใช้พัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ กิจกรรม และสังคมที่ดี และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความเป็นเมืองที่เอื้อสำหรับการเดินทางในแต่ละย่านให้เชื่อมต่อกันได้สะดวกที่สุด การศึกษาได้เสนอแนวทางการปรับปรุง การพัฒนาพื้นที่ ตลอดจนข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในพัฒนาและการออกแบบพื้นที่หลักสี่ต่อไป

ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Title : Area Development in Laksi District,Bangkok
 Student : Miss Sawitree Suesubphan
 Advisor : Tanadon Tiangtrong
 Faculty : Architecture and Design
 Academic year : 2017

Abstracts

This thesis aims to study the economic characteristics. Data collection is done to analyze the strengths, weaknesses, and problems of the Laksi area. Then summarization is performed as a guideline to present the area development project to solve the area problem for a future development plan.

According to the study, it was found that Laksi district had the important routes; Vibhavadi Road, Chaengwattana Road, and Kamphaengphet ๖ Road. They are major routes from Bangkok to the west coast, to the central and to the northeastern region. With the development of the metro transport center, this area is connected to the old town where there are a lot of housing and people.

The guideline for the development of the Laksi area is divided into ๓ major approaches which are the development of the road network to create a new city effectively, the development of physical areas, activities and good society, and the development of urban areas to facilitate traveling in each district easily. The study proposes the guidelines for improvement of the space development and suggestions on issues associated with Laksi area.

Provider signature.....

Department of Architecture and Urban Design

Adviser signature

Academic 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลุล่วงมิได้ หากไม่ได้รับความกรุณาจากอาจารย์ธนาตล เทียงตรง ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เล่มนี้และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ที่ได้ให้คำปรึกษา คำแนะนำ ในการทำวิทยานิพนธ์ที่สามารถขับเคลื่อนการทำงานมาโดยตลอดจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ สำเร็จลุล่วงมาได้ด้วยดี และขอขอบพระคุณหน่วยงานราชการ และบริษัทที่ให้ความอนุเคราะห์ ข้อมูล ดังต่อไปนี้

- สำนักผังเมืองและโยธาธิการกรุงเทพมหานคร

นางสาวตรี เสือสืบพันธ์

ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



สารบัญ

	หน้า
ใบอนุญาตปริญญา	ก
บทคัดย่อ	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
สารบัญแผนภูมิ	ฒ
สารบัญแผนที่	ณ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๑-๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๒
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๒
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๒
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๒
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๕
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๕
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๕
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๖
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน	๒-๑
๒.๒ ข้อมูลเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๒.๑ การใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เพื่อ	
หยุดยั้งการเติบโตแบบกระจายกระจายของกรุงเทพมหานคร	๒-๒

สารบัญ (ต่อ)

๒.๕	กรณีศึกษา	
	๒.๓.๑	กรณีศึกษาการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี Dhoby Ghaut ประเทศสิงคโปร์
		๒-๓
	๒.๓.๒	กรณีศึกษาริมคลองวอร์ค แชนแซนแอนโทนีโอ เมืองหนึ่งในรัฐเท็กซัส
		๒-๕
	๒.๓.๒	กรณีศึกษาโครงการฟื้นฟูเมือง Waterfront Area Redevelopment Project Tokyo
		๒-๖
	สรุปบทที่ ๒	๒-๙
	บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
	๓.๑	พื้นที่ศึกษา
	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
		๓-๑๐
	๓.๑.๑.๔	โครงสร้างสาธารณูปโภค
		๓-๑๓
	๓.๑.๑.๕	โครงสร้างสาธารณูปการ
		๓-๑๓
	๓.๑.๒	ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ
		๓-๒๓
	๓.๑.๒.๑	ลักษณะชุมชนและประชากร
		๓-๒๔
	๓.๑.๒.๒	กิจกรรมเศรษฐกิจและสังคม
		๓-๒๖
	๓.๑.๓	นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
		๓-๑๙
	๓.๑.๓.๑	กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง
		๓-๒๘
	๓.๑.๓.๒	โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง
		๓-๓๒
	๓.๒	พื้นที่โครงการ
	๓.๒.๑	การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ
		๓-๓๗
	๓.๒.๒	ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่
		๓-๓๙
	๓.๒.๓	ข้อมูลทางกายภาพ
		๓-๔๐

สารบัญ (ต่อ)

๓.๒.๓.๑	โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๔๐
๓.๒.๓.๒	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๔๓
๓.๒.๓.๓	การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๔๖
๓.๒.๓.๔	กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๕๒
๓.๒.๓.๕	โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๕๔
๓.๒.๓.๖	มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๕๕
๓.๒.๓.๗	ความสูงอาคาร	๓-๕๘
๓.๒.๓.๘	ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๖๑
๓.๒.๓.๙	องค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง	๓-๖๒
๓.๒.๓.๑๐	ความเป็นสถานที่	๓-๖๖
๓.๒.๔	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๖๐
๓.๒.๓.๑	สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๖๖
๓.๒.๓.๒	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๖๖
สรุปบทที่ ๓		๓-๗๑
บทที่ ๔	การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	
๔.๑	การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑	ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๒	ปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๒	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
๔.๒.๑	การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๒
๔.๒.๒	การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๕
๔.๒.๓	การวิเคราะห์โอกาส	๔-๘
๔.๒.๔	การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๑๐
๔.๓	สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๑๒
๔.๔	สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๑๔
สรุปบทที่ ๔		๔-๑๕

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๑.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๕-๒
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบวางผัง	๕-๒
๕.๒.๑ โครงข่ายการสัญจร	๕-๗
๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคารสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง	๕-๙
๕.๒.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๑๑
๕.๒.๔ พื้นที่สาธารณะ	๕-๑๓
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๓.๑ ผังแม่บทโครงการ	๕-๑๓
๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๑๕
๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ	๕-๑๖
๕.๓.๓.๑ โครงการพัฒนากลุ่มพาณิชย์กรรมรอบสถานี	๕-๑๖
๕.๓.๓.๒ โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมริมคลอง	๕-๑๘
๕.๓.๓.๓ โครงการพัฒนาพื้นที่เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม	๕-๑๙
๕.๓.๓.๔ โครงการพัฒนาภูมิทัศน์รอบสถานี	๕-๒๑
๕.๓.๓.๕ โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมรอบสถานี	๕-๒๓
๕.๓.๓.๖ โครงการที่อยู่อาศัยริมคลอง	๕-๒๕
๕.๓.๓.๗ โครงการสร้างสวนสาธารณะระดับย่าน	๕-๒๖
๕.๓.๓.๘ โครงการพัฒนาถนน ขยายถนนและเพิ่มทางเท้า	๕-๒๗
๕.๓.๓.๙ การออกแบบ Street Furniture	๕-๒๙
สรุปบทที่ ๕	๕-๓๑
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๒.๑ มาตรการด้านการใช้ประโยชน์อาคาร	๖-๑
๖.๒.๒ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๖-๒

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒
๖.๓.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร	๖-๒
๖.๓.๒ ด้านพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว	๖-๒

ภาคผนวก
 บรรณานุกรม
 ประวัตินักศึกษา



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๓.๑ ขนาดพื้นที่ ความหนาแน่น และจำนวนประชากรกร เขตตอนเมืองและหลักสี่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙	๓-๒๔
๓.๒ จำนวนครัวเรือนเขตตอนเมืองและเขตหลักสี่ตามทะเบียนราษฎร์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘	๓-๒๕
๓.๓ ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา	๓-๓๓
๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็งในด้านต่างๆ	๔-๒
๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อนในด้านต่างๆ	๔-๕
๔.๓ การวิเคราะห์โอกาสในด้านต่างๆ	๔-๘
๔.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคามในด้านต่างๆ	๔-๑๐
๕.๑ ข้อเสนอแนะการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ	๕-๓๐



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
๒.๑ แนวความคิดการพัฒนารอบสถานีรถไฟ	๒-๑
๒.๒ แนวคิดการพัฒนารอบสถานีรถไฟ	๒-๒
๒.๓ เส้นทางรถไฟฟ้าภายในประเทศสิงคโปร์	๒-๔
๒.๔ เส้นทางต่างๆและจุดจอดรถแท็กซี่รอบสถานี Dhoby Ghaut	๒-๔
๒.๕ จุดจอดรถประจำทาง และรูปตัดสถานี Dhoby Ghaut	๒-๕
๒.๗ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารรอบสถานี Dhoby Ghaut	๒-๗
๒.๘ ทศนียภาพ ก่อน-หลัง การพัฒนาริมคลองวอร์ค แชนแซนแอนโทนีโอ	๒-๕
๒.๙ ทศนียภาพริมคลองวอร์ค แชนแซนแอนโทนีโอ	๒-๖
๒.๑๐ ทศนียภาพริมคลองวอร์ค แชนแซนแอนโทนีโอ	๒-๖
๒.๑๑ ภาพถ่ายพื้นที่โครงการก่อนการฟื้นฟู	๒-๗
๒.๑๒ ผังแม่บทโครงการ	๒-๘
๓.๑ ลักษณะของถนนในพื้นที่ศึกษา	๓-๖
๓.๒ ลักษณะของระบบขนส่งทางรางในพื้นที่ศึกษา	๓-๗
๓.๓ ลักษณะรูปตัดของโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ศึกษา	๓-๗
๓.๔ ศาสนสถานภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๓
๓.๕ สถานศึกษาภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๔
๓.๖ สวนสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๔
๓.๗ สถานที่ราชการภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๕
๓.๘ สถานพยาบาลภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๕
๓.๙ ตลาดภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๖
๓.๑๐ สถานีรถไฟภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๖
๓.๑๑ สถานีรถไฟฟ้าภายในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๖
๓.๑๒ กิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่	๓-๒๖
๓.๑๓ กิจกรรมภายในศูนย์การค้า	๓-๒๗
๓.๑๔ กิจกรรมภายในศูนย์ราชการ	๓-๒๗

สารบัญภาพ(ต่อ)

๓.๑๕	กิจกรรมการค้า	๓-๒๘
๓.๑๖	ภาพแสดงกฎหมายการก่อสร้างอาคารใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ	๓-๓๑
๓.๑๗	ภาพแสดงการกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง	๓-๓๒
๓.๑๘	แผนที่ผังแนวคิดการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓-๓๓
๓.๑๙	แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพู	๓-๓๓
๓.๒๐	แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายต่างๆในกรุงเทพ	๓-๓๔
๓.๒๑	แสดงเส้นทางสร้างทางหลวงท้องถิ่นเชื่อมถนนกำแพงเพชร ๖ กับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ	๓-๓๕
๓.๒๑	คลองเปรมประชากรในอดีต	๓-๓๙
๓.๒๒	ย่านหลักสี่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ๕	๓-๓๙
๓.๒๓	อาคารที่อยู่อาศัยแนวราบ	๓-๔๖
๓.๒๕	อาคารที่อยู่อาศัยแนวตั้ง	๓-๔๖
๓.๒๖	อาคารประเภทพาณิชย์กรรม	๓-๔๗
๓.๒๗	อาคารประเภทสถาบันราชการ	๓-๔๗
๓.๒๘	อาคารประเภทอื่นๆ	๓-๔๘
๓.๒๙	ที่ว่างภายในพื้นที่โครงการ	๓-๔๖
๓.๓๐	อาคารที่มีความสูง ๑-๒ ชั้น	๓-๕๘
๓.๓๑	อาคารที่มีความสูง ๒-๔ ชั้น	๓-๕๙
๓.๓๒	อาคารที่มีความสูง ๕ ชั้นขึ้นไป	๓-๕๙
๓.๓๓	แสดงการมองเห็นจากสะพานข้ามคลองสู่พื้นที่โครงการ	๓-๖๑
๓.๓๔	แสดงการมองเห็นจากสะพานลอยสู่พื้นที่โครงการ	๓-๖๑
๓.๓๕	แสดงการมองเห็นจากถนนแจ้งวัฒนะสู่พื้นที่โครงการ	๓-๖๒
๓.๓๖	แสดงเส้นขอบของพื้นที่โครงการ	๓-๖๒
๓.๓๗	แสดงเส้นขอบของพื้นที่โครงการ	๓-๖๒
๓.๓๘	แสดงเส้นทางของพื้นที่โครงการ	๓-๖๓
๓.๓๙	แสดงย่านของพื้นที่โครงการ	๓-๖๓
๓.๔๐	แสดงศูนย์รวมกิจกรรมของพื้นที่โครงการ	๓-๖๓

สารบัญภาพ(ต่อ)

๓.๔๑ แสดงจุดหมายตาของพื้นที่โครงการ	๓-๖๔
๓.๔๒ กิจกรรมภายในศูนย์การค้าไอทีสแควร์	๓-๖๖
๓.๔๓ กิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่	๓-๖๗
๓.๔๔ กิจกรรมบริเวณหน้าวัด	๓-๖๗
๓.๔๕ กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา	๓-๖๗
๔.๑ แสดงจุดแข็งด้านโครงข่ายการสัญจร	๔-๓
๔.๒ แสดงจุดแข็ง ความหลากหลายของชุมชน	๔-๓
๔.๓ แสดงจุดแข็งด้านพื้นที่ว่าง	๔-๓
๔.๔ แสดงจุดอ่อนด้านโครงข่ายการสัญจร	๔-๖
๔.๕ แสดงจุดอ่อนด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร	๔-๖
๔.๖ การสรุปศักยภาพของพื้นที่	๔-๑๓
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๒ Concept Diagram	๕-๒
๕.๓ Concept Diagram	๕-๓
๕.๔ Concept Diagram	๕-๓
๕.๕ Conceptual Plan	๕-๔
๕.๖ Conceptual Plan	๕-๕
๕.๗ Zoning Plan	๕-๖
๕.๘ รูปแบบการออกแบบมวลอาคาร	๕-๙
๕.๙ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๑๕
๕.๑๐ ผังขยายกลุ่มพาณิชยกรรมบริเวณรอบสถานี	๕-๑๖
๕.๑๑ ทศนียภาพบริเวณกลุ่มพาณิชยกรรม	๕-๑๖
๕.๑๒ รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๑๗
๕.๑๓ ผังขยายบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมริมคลอง	๕-๑๘
๕.๑๔ อาคารพาณิชยกรรม	๕-๑๘
๕.๑๕ ทศนียภาพพื้นที่พาณิชยกรรมริมคลอง	๕-๑๘
๕.๑๖ พื้นที่เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๑๙
๕.๑๗ ทศนียภาพบริเวณเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๑๙
๕.๑๘ รูปตัดเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๒๐
๕.๑๙ แนวคิดการพัฒนาภูมิทัศน์รอบสถานี	๕-๒๑

สารบัญภาพ(ต่อ)

๕.๒๐	ผังขยายทัศนียภาพรอบสถานี	๕-๒๒
๕.๒๑	รูปตัด	๕-๒๓
๕.๒๒	ทัศนียภาพก่อน-หลังภูมิทัศน์รอบสถานี	๕-๒๒
๕.๒๓	แนวคิดการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี	๕-๒๓
๕.๒๔	รูปตัดพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี	๕-๒๓
๕.๒๕	ผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี	๕-๒๓
๕.๒๖	ทัศนียภาพก่อน-หลัง พื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี	๕-๒๔
๕.๒๗	ผังขยายบริเวณที่อยู่อาศัยริมคลอง	๕-๒๕
๕.๒๘	ทัศนียภาพก่อน-หลัง ที่อยู่อาศัยริมคลอง	๕-๒๕
๕.๒๙	ผังขยายสวนระดับย่าน	๕-๒๖
๕.๓๐	ทัศนียภาพสวนระดับย่าน	๕-๒๖
๕.๓๑	ผังขยายการพัฒนาถนน	๕-๒๗
๕.๓๓	รูปตัดการตัดถนนใหม่	๕-๒๘
๕.๓๔	ทัศนียภาพก่อน-หลังการขยายถนน	๕-๒๘
๓.๓๕	การออกแบบ Street Furniture	๕-๒๙
๓.๓๖	แนวคิดการออกแบบ Street Furniture	๕-๒๙



สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่

- ๓.๑ แผนภูมิแสดงการเปรียบเทียบของประชากรแต่ละเขตในพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙
- ๓.๒ แผนภูมิแสดงการเปรียบเทียบของครัวเรือนแต่ละเขตในพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘
- ๓.๓ แผนภูมิแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ๓.๔ แผนภูมิมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

หน้า

- ๓-๒๕
- ๓-๒๖
- ๓-๔๓
- ๓-๕๕



สารบัญแนที่

แนที่	หน้า
๑.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๒ ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๔
๓.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๒
๓.๒ โครงการสายการสัญจรทางถนน	๓-๘
๓.๓ โครงการสายการสัญจรทางราง	๓-๙
๓.๔ ฝั่งกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๑๑
๓.๕ ฝั่งการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน	๓-๑๒
๓.๖ สาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๗
๓.๗ ศาสนสถานในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๘
๓.๘ สถานศึกษาในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๙
๓.๙ สวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา	๓-๒๐
๓.๑๐ สถาบันราชการในพื้นที่ศึกษา	๓-๒๑
๓.๑๑ สถานพยาบาลในพื้นที่ศึกษา	๓-๒๒
๓.๑๒ สถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษา	๓-๒๓
๓.๑๓ ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๓๘
๓.๑๔ โครงการสายการสัญจร	๓-๔๒
๓.๑๕ ฝั่งข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๔๔
๓.๑๖ ฝั่งการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน	๓-๔๕
๓.๑๗ ฝั่งการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน	๓-๔๙
๓.๑๘ ฝั่งการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย	๓-๕๐
๓.๑๙ ฝั่งการใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์กรรม	๓-๕๑
๓.๒๐ กรรมสิทธิ์ถือครองที่ดิน	๓-๕๓
๓.๒๑ ฝั่งมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๕๗
๓.๒๒ ความสูงอาคาร	๓-๖๐
๓.๒๓ จิตภาพของเมือง	๓-๖๘
๓.๒๔ กิจกรรมช่วงเวลา ๐๗.๐๐-๐๙.๐๐ น.	๓-๖๙

สารบัญแผนที่(ต่อ)

๓.๒๕ กิจกรรมช่วงเวลา ๑๐.๐๐-๑๔.๐๐ น.	๓-๗๐
๓.๒๖ กิจกรรมช่วงเวลา ๑๕.๐๐-๑๙.๐๐ น.	๓-๗๑
๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๔
๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๗
๔.๓ การวิเคราะห์โอกาส	๔-๙
๔.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๑๑
๕.๑ ผังโครงข่ายการสัญจรใหม่	๕-๘
๕.๒ ผังมวลสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง	๕-๑๐
๕.๓ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินใหม่	๕-๑๒
๕.๔ ผังแม่บทโครงการ	๕-๑๔



บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม,๒๕๕๖ ข้อมูลสภาพการจราจร (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.mot.go.th (สืบค้นวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- เทียวเอง,๒๕๖๐ เมืองตัวอย่างที่ปรับเปลี่ยนพื้นที่รอบแม่น้ำเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.tieweng.com (สืบค้นวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๐)
- ระบบภูมิสารสนเทศ บนเครือข่าย,๒๕๖๐ (ออนไลน์) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เข้าถึงได้จาก : <http://3d-cpd.bangkok.go.th> (สืบค้นวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน,๒๕๕๘ การพัฒนาที่อยู่อาศัยริมคลอง (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก www.codi.or.th (สืบค้นวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- ส่วนบริหารและพัฒนาเทคโนโลยีการทะเบียน,๒๕๖๐ ระบบสถิติทางการทะเบียน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก <http://stat.dopa.go.th> (สืบค้นวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักงานสิ่งแวดล้อม,๒๕๖๐ ข้อมูลสวนสาธารณะกรุงเทพมหานคร (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.minpininteraction.com (สืบค้นวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล,๒๕๕๘ สถิติจำนวนประชากรและเคหะพื้นที่ ความหนาแน่น และจำนวนบ้าน (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.gangkokgis.com (สืบค้นวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- Abhilit Lokre, Sandeep paul,๒๕๕๖ Public Transport Interchanges (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://portfolio.cept.ac.in> (สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- Cory Schouten,๒๕๕๘ Chanel Walk popular,but full of opportunities missed (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.ibj.com/articles (สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐)
- Nicole Anderson ,๒๕๕๖ City planning Approves Lightstone Group’s Pared Down Gowanus Development (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : www.archpaper.com (สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐)

ประวัตินักศึกษา



- ชื่อ -นามสกุล : นางสาวสาวิตรี เสือสีบพันธ์
- วัน เดือน ปีเกิด : ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๓๖
- ที่อยู่ : ๑๓๒ ตำบลมะนาวหวาน อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี
- โทรศัพท์ : ๐๖๔-๗๔๙๑๖๔๕
- อีเมลล์ : mint.arch@gmail.com
- ประวัติการศึกษา : ระดับมัธยมศึกษา
พ.ศ. ๒๕๕๐ -๒๕๕๓ โรงเรียนเศรษฐบุทรบำรุงเพื่อ
ระดับอาชีวศึกษาปี
พ.ศ. ๒๕๕๓ -๒๕๕๖ วิทยาลัยเทคนิคลพบุรี
สาขาสถาปัตยกรรม
ระดับอุดมศึกษา
พ.ศ. ๒๕๕๖ -๒๕๖๐ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบ
สาขา สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง
- ประวัติการทำงาน : ฝึกงานที่สำนักงานผังเมืองและโยธาธิการ จังหวัดลพบุรี
ระยะเวลา ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๔ - ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๔
สหกิจศึกษา ที่บริษัท ชิตี้แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด
ระยะเวลา ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๙





บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่ย่านหลักสี่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยในเมือง มีถนน และโครงข่ายการสัญจรที่ซับซ้อน เข้าถึงยาก ซึ่งประกอบด้วย ทางยกระดับบุดตราภิมุข ถนนกำแพงเพชร ๖ เส้นทางรถไฟ และถนนขนาดใหญ่ คือ ถนนวิภาวดีรังสิต โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกหลักสี่ ที่มีถนนแจ้งวัฒนะ สะพานข้ามแยก ถนนสายย่อยอีกหลายเส้นที่ไม่เชื่อมต่อกัน และโครงการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นอีก ๓ สาย ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีความซับซ้อนในเรื่องของโครงข่ายการสัญจร

ปัจจุบันพื้นที่ย่านหลักสี่ พบปัญหาในพื้นที่คือ พื้นที่ถูกตัดขาดกิจกรรมด้วยถนนขนาดใหญ่ คือ ถนนวิภาวดีรังสิต ทางยกระดับบุดตราภิมุข และทางรถไฟ การเข้าถึงพื้นที่ที่ไม่ดีเท่าที่ควรด้วยถนนที่ไม่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนสายรอง ขนาดของถนนทางย่อย ขนาดทางเท้า ที่ไม่ได้มาตรฐาน และปัญหาการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ที่อยู่อาศัยไม่เป็นระเบียบ แออัด ขาดทัศนียภาพที่ดี และในอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต) รถไฟฟ้ามอเตอร์เวย์ (มีนบุรี-แคราย) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ที่กำลังจะเกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่ย่านนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญ แต่ขาดเชื่อมต่อที่ดีเท่าที่ควร นอกจากนี้พื้นที่นี้มีโครงการพัฒนาที่ตามแผนนโยบายแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๗๕) ที่มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องมุ่งเน้นการพัฒนาเรื่องระบบขนส่งมวลชนให้มีความหลากหลาย ให้สามารถเข้าถึงง่าย มีความคล่องตัว มุ่งเน้นการพัฒนาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม สร้างความกระชับของเมือง

จากปัญหา แผนนโยบายและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่งผลให้พื้นที่นี้ควรได้รับการพัฒนาบริเวณสี่แยกหลักสี่ซึ่งเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญ พัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม จัดระเบียบย่านที่อยู่อาศัย สร้างพื้นที่กิจกรรมให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ ปรับปรุงทัศนียภาพ และแก้ไขการเชื่อมต่อพื้นที่ที่ตัดขาดไม่ต่อเนื่อง ตามแผนนโยบายพัฒนากรุงเทพมหานคร

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ๑.๒.๑ เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ศักยภาพเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา
- ๑.๒.๒ เพื่อศึกษาแนวทางพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่เสื่อมโทรม
- ๑.๒.๓ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนา พื้นที่นั้นนันทนาการ เส้นทางโครงข่ายการสัญจรและจุดเปลี่ยน
ถ่ายการเดินทางให้ต่อเนื่อง เข้าถึงได้สะดวก

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

ศึกษาในส่วนของพื้นที่บริเวณเขตดอนเมืองและเขตหลักสี่ โดยมีขอบเขตพื้นที่ดังนี้

ทิศเหนือ จรดถนนสรงประภา

ทิศตะวันออก จรดถนนพหลโยธิน

ทิศตะวันตก จรดถนนประชาชื่น

ทิศใต้ จรดถนนงามวงศ์วาน

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ ๕๑.๕ ตารางกิโลเมตร (๓๒,๑๘๗.๕ ไร่)

๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

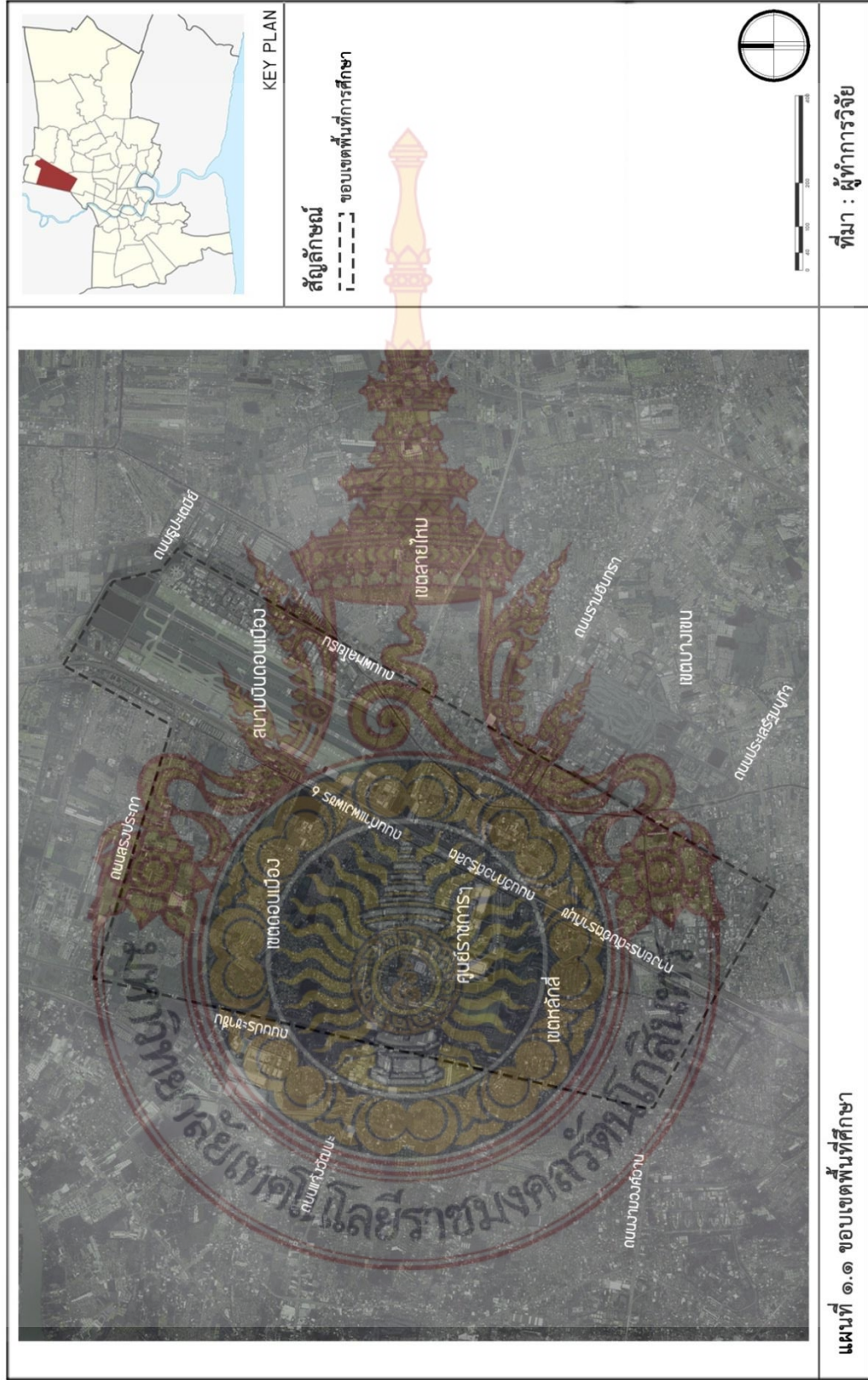
ทิศเหนือ จรดคลองวัดหลักสี่

ทิศตะวันออก จรดถนนวิภาวดีรังสิต

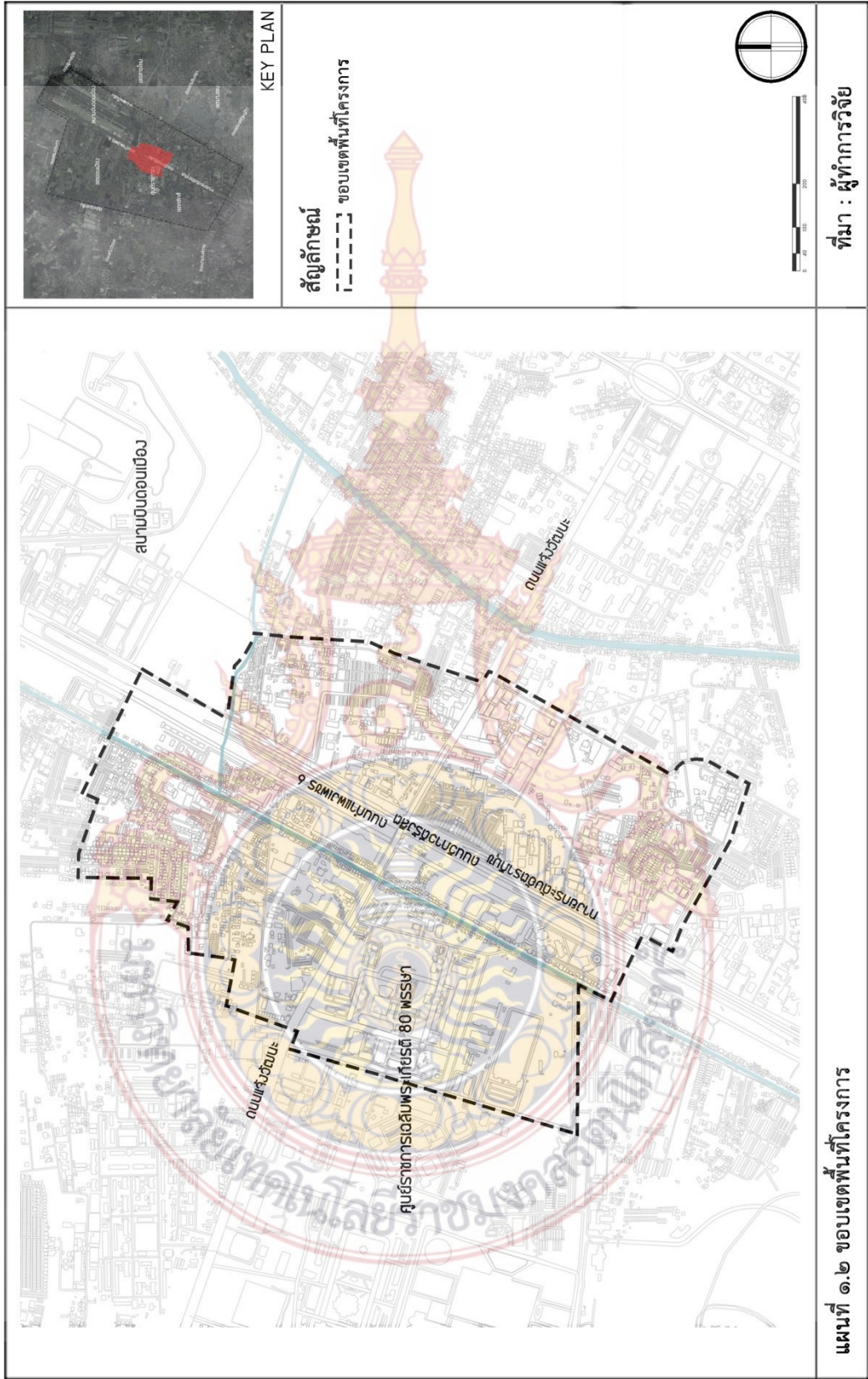
ทิศตะวันตก จรดถนนภายในศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา

ทิศใต้ จรดถนนวิภาวดีรังสิต ๖๔

พื้นที่โครงการครอบคลุมเนื้อที่ ๒.๗๓ ตารางกิโลเมตร (๑,๗๐๖.๒๕ ไร่)



แผนที่ ๑.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



แผนที่ ๑.๒ ขอบเขตพื้นที่โครงการ
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

- ๑.๓.๒.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นรวบรวมข้อมูลจากพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ
- ๑.๓.๒.๒ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางลักษณะทางกายภาพ-สังคม-เศรษฐกิจ รูปแบบโครงการสายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ๑.๓.๒.๓ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกฎหมาย ข้อกำหนดมาตรการต่างๆ
- ๑.๓.๒.๔ จัดทำรายละเอียด เสนอแนวทางการพัฒนา
- ๑.๓.๒.๕ ดำเนินการออกแบบ

๑.๔ ขั้นตอนการดำเนินการ

- ๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของที่ตั้งและความเป็นไปได้ของโครงการ
- ๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิดและทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ศึกษาโครงการ
- ๑.๔.๓ ศึกษาและรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและระดับพื้นที่โครงการ จำแนกได้ ๒ ประเภท
 - ๑.๔.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 - ๑.๔.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ การศึกษาข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ แนวทางการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีศักยภาพและประสิทธิภาพ
- ๑.๔.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความต้องการของอนาคต
- ๑.๔.๕ ประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมที่ใช้ในการพัฒนาปรับปรุง พัฒนา วางผังและออกแบบ
- ๑.๔.๖ วางผังแม่บท จัดทำรายละเอียดทางกายภาพ แบบขยายส่วนที่สำคัญ และหุ่นจำลอง
- ๑.๔.๗ นำเสนอแผนและขั้นตอนสู่การปฏิบัติ รวมทั้งข้อเสนอแนะการศึกษา

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑.๕.๑ ได้ทราบถึงปัญหา ศักยภาพ ตลอดจนความต้องการในอนาคตของพื้นที่เพื่อนำมาใช้ในการออกแบบ

๑.๕.๒ ได้แนวทางในการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่นันทนาการ พื้นที่สาธารณะ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพ

๑.๕.๓ ได้แนวทางการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง รถราง ให้สะดวกมากขึ้น

๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ พัฒนา หมายถึง การพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมแก่สภาพพื้นที่ทั้งในปัจจุบันและอนาคตโดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเพื่อพัฒนาเมืองให้ไปตามกายภาพและแนวโน้มในอนาคต

๑.๖.๒ ย่านหลักสี่ หมายถึง ย่านบริเวณจุดตัดระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตและถนนแจ้งวัฒนะโดยชุมชนที่ตั้งอยู่ที่หลักบอกระยะที่ ๔ ของคลองเปรมประชากร



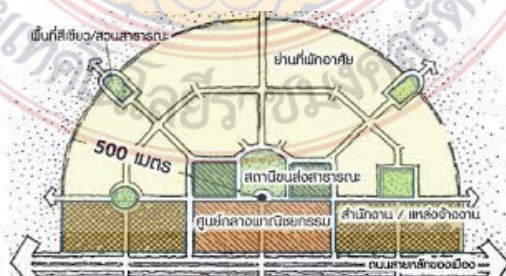
บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันพื้นที่ย่านหลักสี่เป็นที่อยู่อาศัยในเมือง มีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารที่อยู่อาศัยที่หลากหลาย และกระจุกกระจาย โดยบริเวณสี่แยกมีการตัดขาดของพื้นที่ และมีการเข้าถึงที่ยาก ขาดการเชื่อมต่อการเดินทางที่ดีเท่าที่ควร โดยพื้นที่โครงการอยู่โดยรอบสถานีรถไฟสถานีหลักสี่ที่มีเส้นทางรถไฟเกิดขึ้นถึง ๔ เส้น จึงได้นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟขนส่งมวลชนและแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) มาใช้ในการพัฒนาพื้นที่

๒.๑ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development หรือ TOD)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ คือการพัฒนาพื้นที่ที่มีการประโยชน์ใช้สอยอย่างผสมผสานมีระยะรัศมีประมาณ ๐.๖๐ -๑.๐๐ กิโลเมตร โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ นอกจากนี้มีองค์ประกอบที่สำคัญอย่างเช่น บริเวณย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย บริเวณสำนักงาน พื้นที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ โดยได้นำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาพื้นที่ ในด้านของโครงข่ายการสัญจร เพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างทางเดินเท้า ทางถนน และทางราง ที่ปัจจุบันมีปัญหา มีความซับซ้อนของเส้นทาง แก้ไขปัญหาเรื่องโครงข่ายการสัญจรสร้างความโยงของพื้นที่ระหว่างย่านพาณิชยกรรมบริเวณโดยรอบสถานี ซึ่งเป็นพื้นที่กิจกรรมหลัก พื้นที่พาณิชยกรรมรอง ย่านที่อยู่อาศัย และพื้นที่สาธารณะ ให้สามารถเดินทางเท้าได้ทั่วถึง สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก คล่องตัว ที่เน้นการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ การเดินทางโดยรถจักรยาน ลดการใช้รถยนต์ ลดการพลังงาน



ภาพที่ ๒.๑ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ

ที่มา : <http://www.realestatekorat.com/archives/>,สืบค้นวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๒ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ
ที่มา : <http://terrabbkk.com/new/>, สืบค้นวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๒.๒ ข้อมูลเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ การใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) เพื่อหยุดยั้งการเติบโตแบบกระจายตัวของกรุงเทพมหานคร (ที่มา : คุณฐาปนา บุญประเวตร/, สืบค้นวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครจะประกาศบังคับใช้มาเป็นฉบับที่ ๓ แล้ว แต่การควบคุมการเติบโตแบบกระจายตัวตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและมาตรการพิเศษต่างๆ ยังไม่บรรลุผลเป็นไปตามแผนและผังที่วางไว้ จึงทำให้ปัจจุบันพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานครยังเติบโตแบบไร้ทิศทาง ไม่มีขอบเขตที่แน่ชัด ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมการเติบโตแบบกระจายตัวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรุงเทพมหานครจึงน่าจะได้นำเอาแนวคิดการเติบโตแบบชาญฉลาด (Smart Growth) มาประยุกต์ใช้สำหรับการจัดทำกรอบแนวคิด ข้อกำหนด และมาตรการของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครซึ่งจะปรับปรุงใหม่ในอีก ๓ ปีข้างหน้าหรืออาจนำมาเป็นในการจัดทำผังเมืองเฉพาะและการออกข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร โดยผลที่ได้จะทำให้ชุมชนเมืองมีลักษณะเกาะกลุ่ม เกิดขอบเขตที่แน่ชัด และเกิดการพัฒนาคอนกรีตที่ดียิ่งขึ้นกว่าปัจจุบัน

การควบคุมโดยมาตรการพัฒนาศูนย์กลางกิจกรรม

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ ได้กำหนดให้สร้างศูนย์กลางและเขตการพัฒนาในระดับต่างๆ ทั้งในระดับเขตและระดับชุมชน เช่น ศูนย์กลางบริหารราชการ ศูนย์กลางธุรกิจ การค้า ศูนย์กลางการท่องเที่ยว และเขตการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยเชื่อว่า ศูนย์กลางและเขตการพัฒนาที่สร้างขึ้นจะเป็นแม่เหล็กที่จะก่อให้เกิดความจำเริญทางเศรษฐกิจเฉพาะด้านตามวัตถุประสงค์และสามารถรวมเอากิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่างๆ ที่มีอยู่อย่างกระจายตัวมารวมกันเพื่อให้เกิดความกระชับและเป็นเอกภาพ โดยได้นำเอากรอบแนวคิดการพัฒนาเมืองแบบอัดแน่นหรือกระชับ (Compact City) มาใช้เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ตามกรอบแนวคิดซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดเป็น

กลุ่มศูนย์กลางประเภทต่างๆ ให้มีลักษณะกระชับนั้น ได้แบ่งออกเป็นกลุ่มย่อยตามลักษณะของพื้นที่และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตกจำนวน ๑๒ เขต โดยหนึ่งในพื้นที่ คือ

พื้นที่กท ๗ เรียกว่า กลุ่มพระนครเหนือ เขตที่อยู่อาศัยรองรับการขยายตัวของเมืองด้านตะวันออกตอนเหนือ ประกอบด้วย ๕ เขต ได้แก่ เขตบางเขน หลักสี่ ดอนเมือง สายไหม และลาดพร้าว

โดยหลักการสร้างศูนย์กิจกรรมตามแนวคิดที่นำมาใช้เป็นกรอบการวางผังที่ได้กล่าวข้างต้นนี้ เป้าหมายก็เพื่อให้เมืองมีความเชี่ยวชาญในกิจกรรม มีความเป็นเอกลักษณ์และเมืองเกิดความกระชับด้วยการรวมเอากิจกรรมที่คล้ายคลึงกันมาส่งเสริมและพัฒนาร่วมกันซึ่งก็เป็นไปเพื่อสร้างความสมดุลในการส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคม เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับผู้อยู่อาศัย

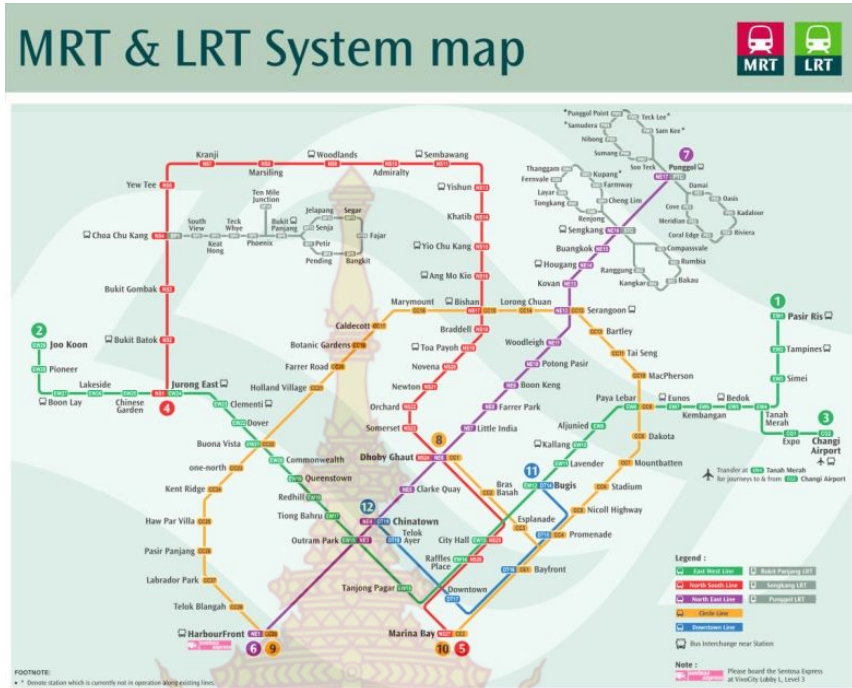
๒.๓ กรณีศึกษา

๒.๓.๑ กรณีศึกษาการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี Dhoby Ghaut ประเทศสิงคโปร์

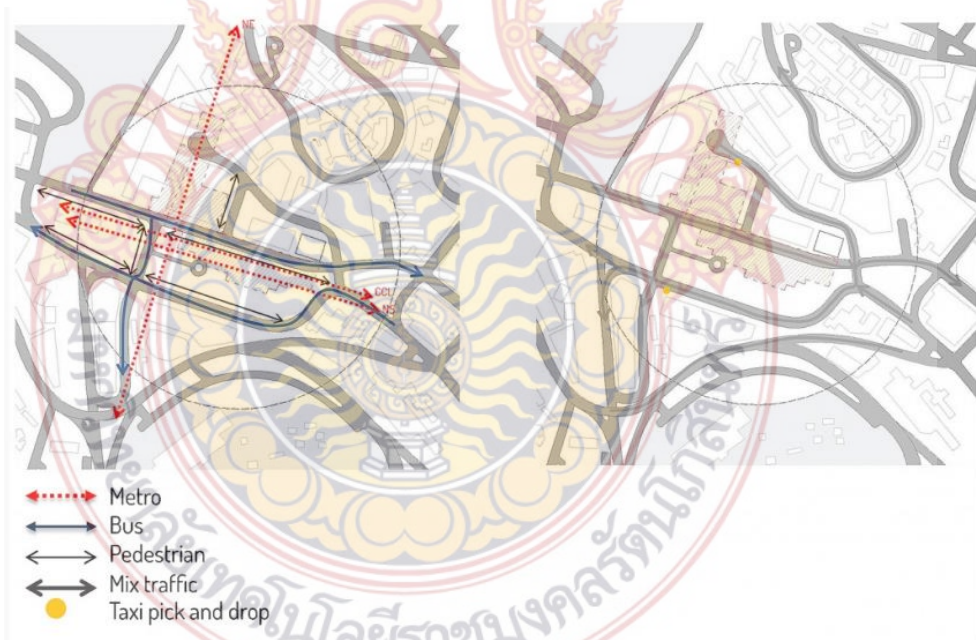
การพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิด Transit Oriented Development หรือ TOD มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศสิงคโปร์เนื่องจากได้มีการจัดทำแผนแนวคิดขึ้นเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ โดยสิงคโปร์เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงด้านการวางแผนเมืองโดยเฉพาะด้านการขนส่งสาธารณะและการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการใช้แนวคิด TOD ใน ๓ ระดับในการวางแผนของประเทศ: ระดับการวางแผนเมือง ระดับการออกแบบในเมืองและระดับการออกแบบสถานี การเลือกสถานีรถไฟใต้ดิน ๔ แห่งในเมืองต่าง ๆ ได้แก่ Raffles Place, Tampines, Toa Payoh และ Sengkang

สถานี Dhoby Ghaut เป็นสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางได้ถึงสามสาย คือ สายสีแดง(North South Line) สายสีม่วง (North East Line) และ สายสีเหลือง (Circle Line) มีการออกแบบเส้นทางที่แตกต่างจากสถานีอื่น คือ เส้นทางเท้า เส้นทางภายในสถานี เส้นทางที่มีการใช้งานอย่างผสมผสาน จุดจอดรถแท็กซี่ จุดจอดรถประจำทาง โดยมีการออกแบบเส้นทางแต่ละประเภทให้มีการเดินทางอย่างราบรื่นและต่อเนื่อง ให้ตอบรับกับพฤติกรรมของผู้ใช้งาน

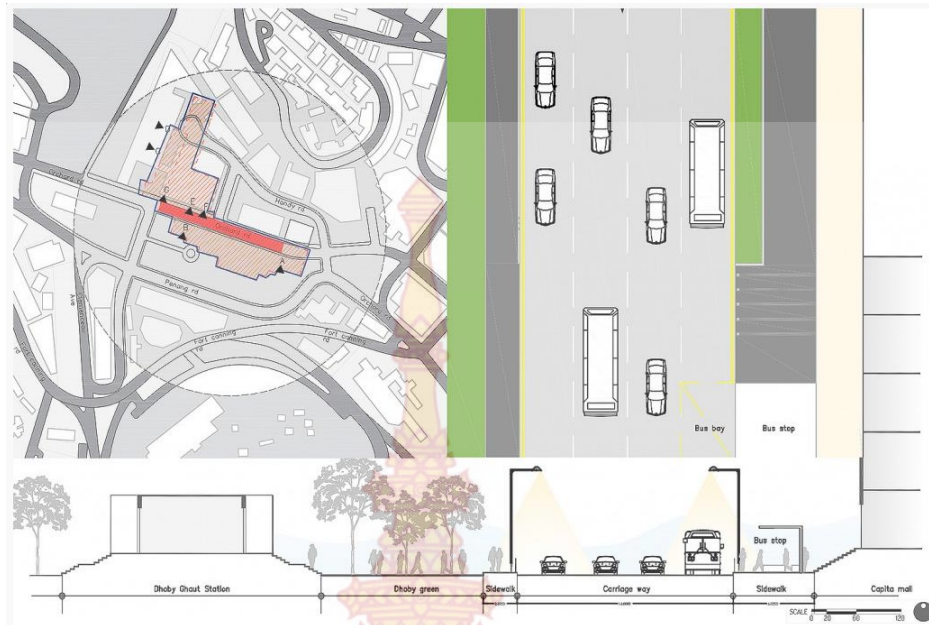
นอกจากการออกแบบเส้นทางจราจรแล้ว มีการออกแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารรอบสถานีให้สอดคล้องกับบริบทของย่าน โดยแบ่งตามสัดส่วนที่เหมาะสม เป็นพื้นที่สถานี พื้นที่อยู่อาศัย ๑๐% พื้นที่เปิดโล่ง ๓๑% พื้นที่พาณิชยกรรม ๕๘% พื้นที่ผสมผสาน ๒% โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ติดรอบสถานีเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ถัดไปจึงเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่ผสมผสาน พื้นที่อยู่อาศัยตามลำดับ



ภาพที่ ๒.๓ เส้นทางรถไฟฟ้าภายในประเทศสิงคโปร์
 ที่มา : <https://my.dek-d.com/boonqia/blog/สืบค้นวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๐>



ภาพที่ ๒.๔ เส้นทางต่างๆและจุดจอดรถแท็กซี่รอบสถานี Dhoby Ghaut
 ที่มา : <http://portfolio.cept.ac.in/สืบค้นวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๐>



ภาพที่ ๒.๕ จุดจอดรถประจำทางและรูปตัดถนนสถานี Dhoby Ghaut
ที่มา : <http://portfolio.cept.ac.in/>, สืบค้นวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๐

๒.๓.๒ กรณีศึกษาริมคลองวอร์ก แชนแซนแอนโทนีโอ เมืองหนึ่งในรัฐเท็กซัส

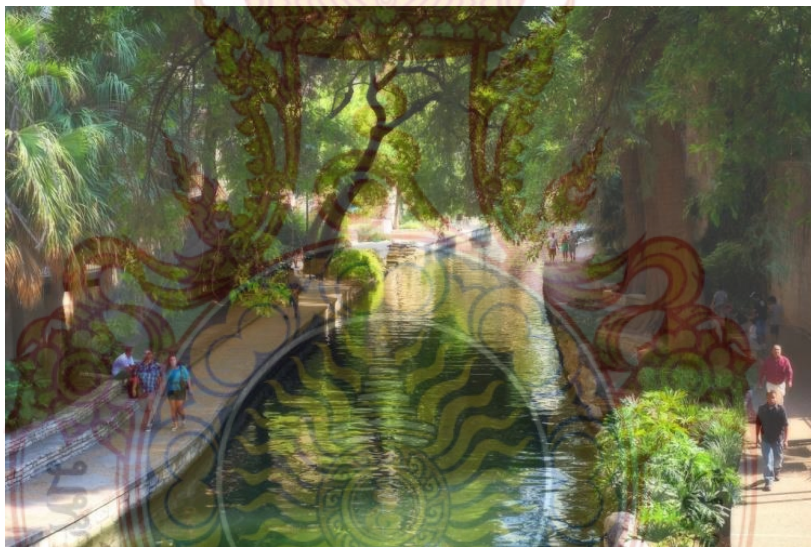
การพัฒนาพื้นที่ริมคลองวอร์ก เป็นการพัฒนาพื้นที่คลองเขตชานเมืองเดิมที่เคยทิ้งให้เสื่อมโทรม ขาดการดูแลรักษา ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ให้เจริญไปพร้อมกับเมือง เพื่อปรับปรุงรักษาสิ่งแวดล้อม พื้นฟูสภาพน้ำ โดยจุดมุ่งหมายที่มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในท้องถิ่นชุมชน ให้มีร้านอาหารริมคลอง มีพื้นที่ค้าปลีกสำหรับชุมชน พื้นที่สาธารณะที่ประกอบด้วย ที่จอดรถ ทางเดินริมคลอง พิพิธภัณฑสถาน พิพิธภัณฑ์สาธารณะที่สามารถใช้เป็นพื้นที่นันทนาการ เพื่อออกกำลังกาย เช่นการวิ่ง ขี่จักรยาน หรือทำกิจกรรมอื่นๆสำหรับครอบครัว รวมถึงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยริมคลองให้มีสภาพเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ลดความแออัด



ภาพที่ ๒.๖ ทัศนียภาพ ก่อน-หลัง การพัฒนาริมคลองวอร์ก แชนแซนแอนโทนีโอ
ที่มา : <https://www.ibi.com/articles/>, สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๗ ทศนียภาพริมคลองวอร์ก แชนแซนแอนโทนีโอ
ที่มา : [https:// www.ibj.com/articles/](https://www.ibj.com/articles/),สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๘ ทศนียภาพริมคลองวอร์ก แชนแซนแอนโทนีโอ
ที่มา : <http://elevation.maplogs.com/poi/>,สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐

๒.๔.๓ กรณีศึกษาโครงการฟื้นฟูเมือง Waterfront Area Redevelopment Project Tokyo

๑) แนวความคิดในการพัฒนา

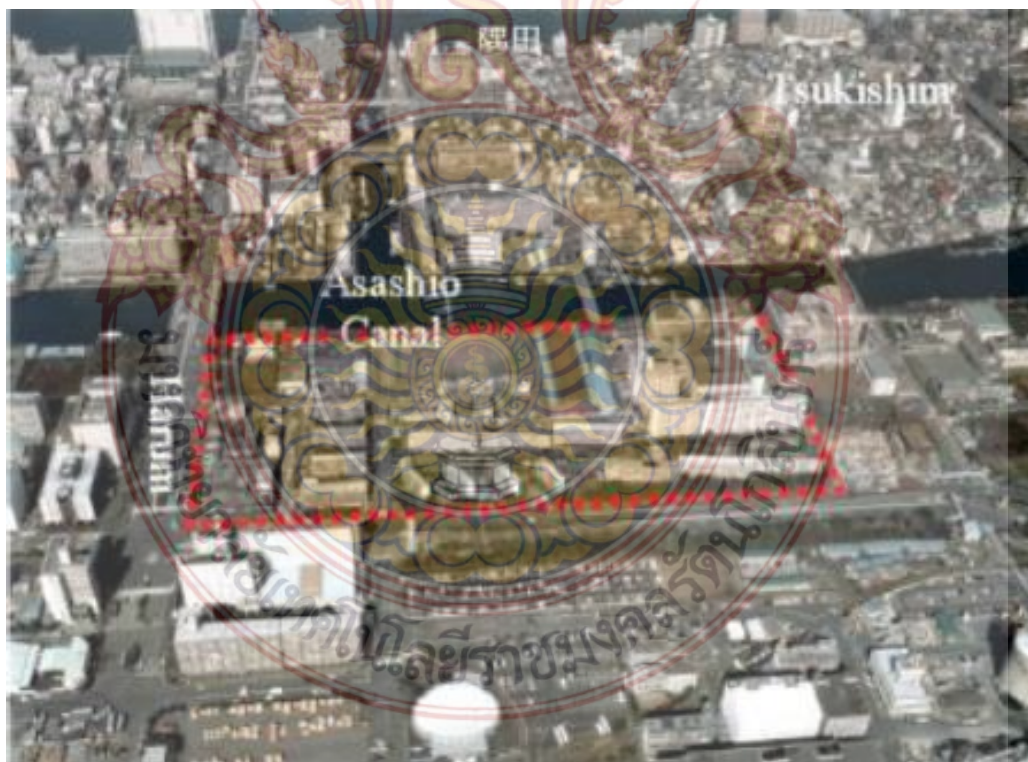
- การสร้างสมดุลของ การพักอาศัย (Residential area) การประกอบธุรกิจ(Business and Commercial area) และพื้นที่การนันทนาการ (Recreational area) เพื่อให้ผู้ที่เข้ามาพักอาศัยในโครงการมีชีวิตที่สมบูรณ์โดยไม่ต้องเดินทางออกไปนอกพื้นที่โครงการ

๒) สภาพปัญหาก่อนการฟื้นฟู

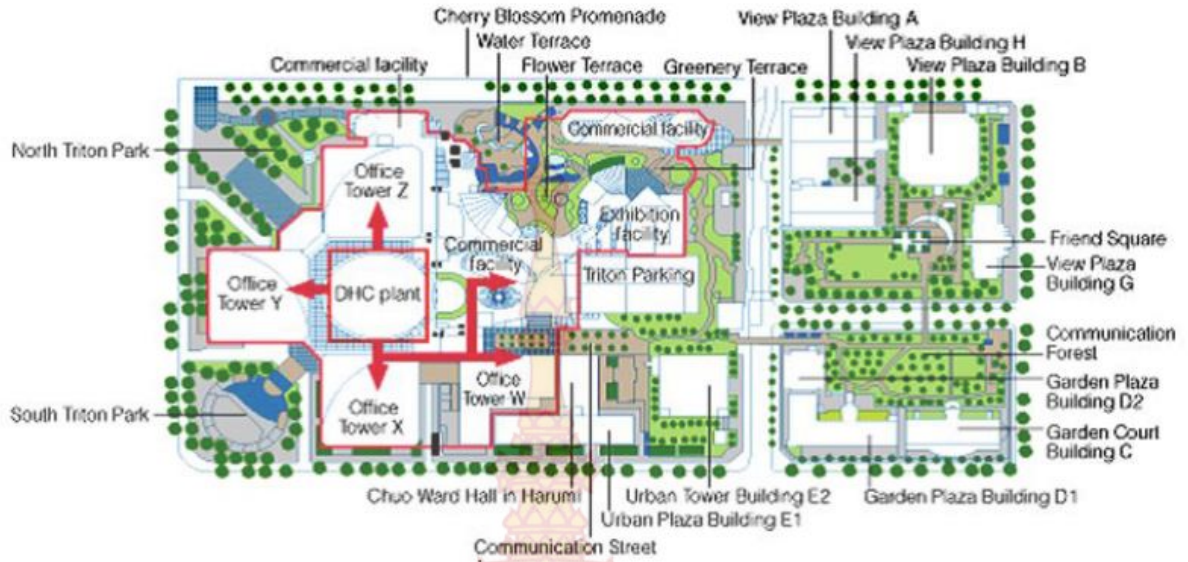
- ลักษณะของพื้นที่เป็นที่ตั้งของอาคารพักอาศัยเก่าแก่ ส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าของคลังเก็บสินค้าเก่าและโรงเรียนสอนขับรถยนต์
- ปัญหาการประโยชน์ใช้ที่ดินซึ่งไม่มีประสิทธิภาพไม่มีพื้นที่พาณิชยกรรมที่เพียงพอสำหรับประชาชน
- การคมนาคมขนส่งไม่มีถนนขนาดที่กว้างขวางเพียงพอเพื่อการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆของกรุงโตเกียว ไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ
- ไม่มีพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวสำหรับประชากรเมือง และพื้นที่ริมน้ำเสื่อมโทรมขาดการดูแล

๓) ผลที่ได้หลังจากการฟื้นฟูและพัฒนาพื้นที่

- เกิดเป็นอาคารชุดพักอาศัย สาธารณูปการด้านธุรกิจและอาคารสำนักงานเพื่อให้ผู้ที่เข้ามาพักอาศัยในโครงการมีชีวิตที่สมบูรณ์โดยไม่ต้องเดินทางออกไปนอกพื้นที่
- เกิดอาคารพาณิชยกรรม และอาคารแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมของพื้นที่
- เกิดแหล่งสาธารณูปการของชุมชน สวนสาธารณะและที่จอดรถ



ภาพที่ ๒.๙ ภาพถ่ายพื้นที่โครงการก่อนการฟื้นฟู
ที่มา : Urban Renaissance Agency/,สืบค้นวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๑๐ ผังแม่บทโครงการ

ที่มา : Urban Renaissance Agency/,สืบค้นวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐



สรุปบทที่ ๒

แนวคิดการพัฒนาได้นำ ๑ แนวคิดที่ใช้ในการพัฒนา คือ

- แนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development หรือ TOD) คือแนวคิดที่ใช้พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน ในระยะรัศมี ๐.๖๐-๑ กิโลเมตร โดยจะใช้แนวคิดนี้กับพื้นที่บริเวณสถานีหลักสี่ พัฒนาในด้านของ โครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายการสัญจร ให้เชื่อมโยงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่อย่างเหมาะสมภายในบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เข้าถึงได้ง่ายขึ้น พัฒนาโครงข่ายการสัญจรเชื่อมต่อการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพที่ดี ทั้งทางเดินเท้า ทางถนน รวมถึงทางราง เพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่หลักสี่ ๑ งานวิจัย คือ

- ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ ได้กำหนดให้สร้างศูนย์กลางและเขตการพัฒนาในระดับต่างๆ ทั้งในระดับเขตและระดับชุมชน โดยรวมเอากิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่างๆ ที่มีอยู่อย่างกระจุกกระจายมารวมกันเพื่อให้ความกระชับ นำเอากรอบแนวคิดการพัฒนาเมืองแบบอัดแน่นหรือกระชับ (Compact City) มาใช้ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดเป็นกลุ่มศูนย์กลางประเภทต่างๆ ได้แบ่งออกเป็นกลุ่มย่อยตามลักษณะของพื้นที่และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตจำนวน ๑๒ เขต โดยหนึ่งในพื้นที่คือ พื้นที่กท ๗ เรียกว่า กลุ่มพระนครเหนือ เขตที่อยู่อาศัยรองรับการขยายตัวของเมืองด้านตะวันออกตอนเหนือ ประกอบด้วย ๕ เขต ได้แก่ เขตบางเขน หลักสี่ ดอนเมือง สายไหม และลาดพร้าวโดยหลักการสร้างศูนย์กลางกิจกรรมตามแนวคิดที่นำมาใช้เป็นกรอบการวางผังที่ได้กล่าวข้างต้นนี้ เพื่อให้เมืองมีความเชี่ยวชาญในกิจกรรม มีความเป็นเอกลักษณ์และเมืองเกิดความกระชับด้วยการรวมเอากิจกรรมที่คล้ายคลึงกันมาส่งเสริมและพัฒนาาร่วมกันซึ่งก็เป็นไปเพื่อสร้างความสมดุลในการส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคม เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับผู้อยู่อาศัย

กรณีศึกษาที่นำมาใช้ในการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ใหม่ได้ยกมา ๓ กรณีศึกษา คือ

- กรณีศึกษาการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี Dhoby Ghaut ประเทศสิงคโปร์ สถานี Dhoby Ghaut เป็นสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางได้ถึงสามสาย คือ สายสีแดง(North South Line) สายสีม่วง (North East Line) และ สายสีเหลือง (Circle Line) มีแนวคิดในการออกแบบเส้นทางที่แตกต่างจากสถานีอื่น คือ เส้นทางเท้า เส้นทางภายในสถานี เส้นทางที่มีการใช้งานอย่างผสมผสาน จุดจอดรถแท็กซี่ จุดจอดรถประจำทาง โดยจะนำแนวความคิดนี้มาพัฒนาในเรื่องของการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เส้นทางการเดินทางทางราง ทางถนน และทางเท้า และจุดจอดรถต่างๆเพื่อส่งเสริมการพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชน

- กรณีศึกษาริมคลองวอร์ก แชนแซนแอนโทนีโอ เมืองหนึ่งในรัฐเทกซัส เป็นกรณีศึกษาที่มุ่งเน้นการพัฒนาคลองเขตชานเมืองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ให้เจริญไปพร้อมกับเมือง ปรับปรุงรักษาสิ่งแวดล้อม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ที่ประกอบด้วย ที่อยู่อาศัย การปลีก และพื้นที่สาธารณะภายในชุมชน

- กรณีศึกษาฟื้นฟูเมืองริมน้ำประเทศญี่ปุ่น เป็นการพัฒนาพื้นที่อาคารพักอาศัยริมน้ำที่เก่า และเสื่อมโทรม พื้นที่รกร้างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ แก้ไขพื้นที่พาณิชยกรรมที่ไม่เพียงพอต่อคนในพื้นที่ พัฒนาพื้นที่ริมน้ำที่ขาดการดูแลให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม





บทที่ ๓
การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาอยู่บริเวณในเขตตอนเมือง และเขตหลักสี่ ซึ่งเป็นพื้นที่อยู่ในกลุ่มกรุงเทพตอนเหนือ มีเนื้อที่ครอบคลุมประมาณ ๕๑.๕ ตารางกิโลเมตร หรือ ๓๒,๑๘๗.๕ ไร่

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษา ศึกษาในบริเวณเขตตอนเมือง โดยพื้นที่ศึกษามีขอบเขต ดังนี้

ทิศเหนือ จรด จรดถนนสรงประภา

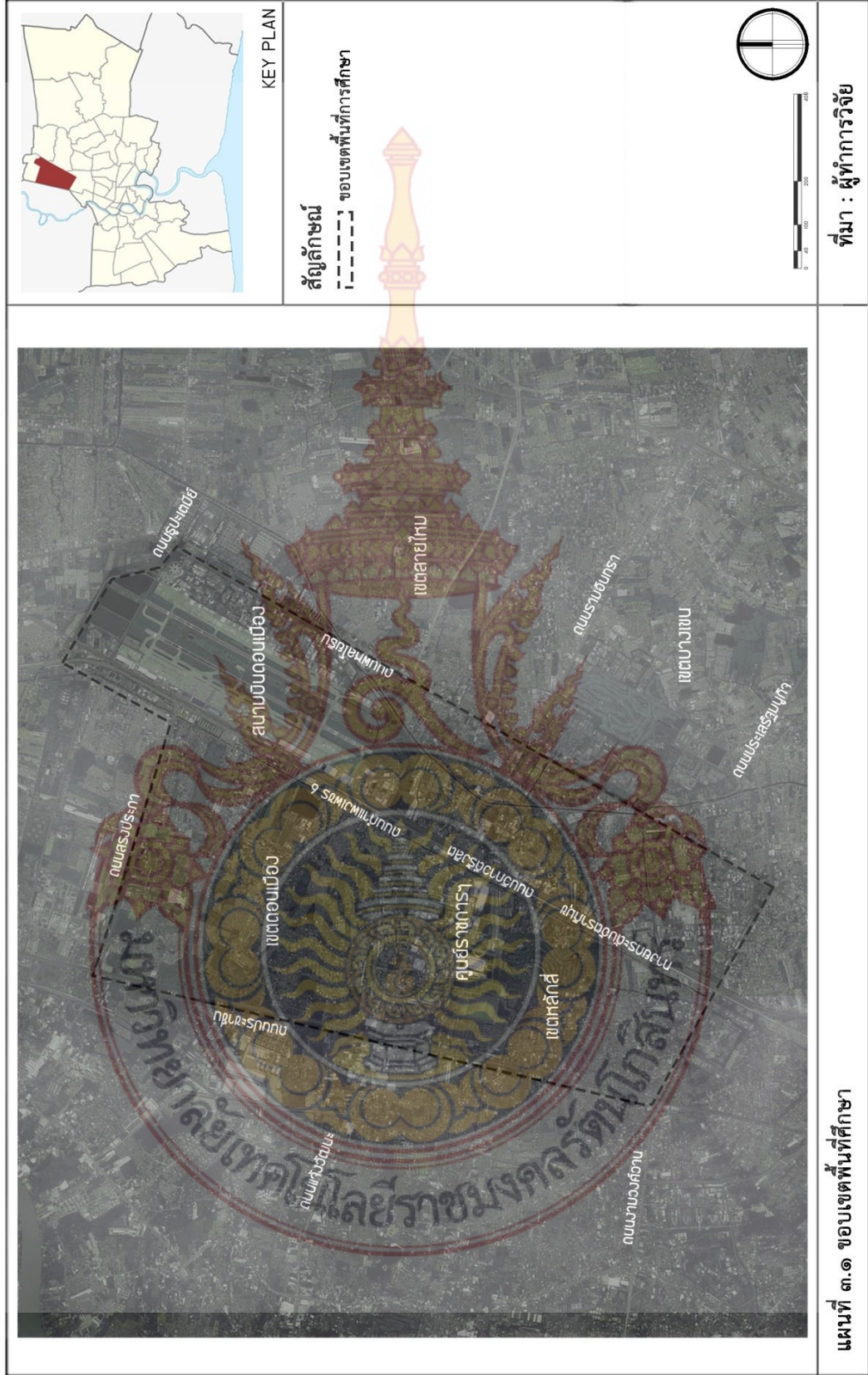
ทิศตะวันออก จรด ถนนพหลโยธิน

ทิศตะวันตก จรด ถนนประชาชื่น

ทิศใต้ จรด ถนนงามวงศ์วาน

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๕๑.๕ ตารางกิโลเมตร (๓๒,๑๘๗.๕ ไร่)





แผนที่ ๓.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

เส้นทางคมนาคมทางบกที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ มีเส้นทางถนนคือ สายประธาน สายหลัก สายรอง ทางด่วนและทางยกระดับ เส้นทางสัญจรทางราง เป็นโครงข่ายที่เชื่อมทั้งในระดับเมืองและระดับย่านประกอบด้วย

๑) ถนนสายประธาน

- ทางยกระดับอุดรธานี ทางพิเศษยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรโดยมีการแบ่งการบริหารจัดการทางยกระดับเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ทางยกระดับดินแดง-ดอนเมือง เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ เป็นทางหลวงสัมปทาน และส่วนทางยกระดับอนุสรณ์สถาน-รังสิต เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ โดยทางยกระดับอุดรธานีมีแนวสายทางเริ่มจากบริเวณเขตดินแดง กรุงเทพมหานคร แล้วสิ้นสุดเส้นทางที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒๘.๒๒๔ กิโลเมตร

๒) ถนนสายหลัก

- ถนนวิภาวดี เริ่มต้นตั้งแต่เขตพญาไท เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานในภาคกลาง เริ่มต้นที่สามแยกดินแดง ตัดผ่านสี่แยกสุทธิสาร (ตัดถนนสุทธิสาร) ห้าแยกลาดพร้าว สี่แยกบางเขน สี่แยกหลักสี่ ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับอนุสรณ์สถาน มีระยะทางรวมทั้งหมด ๒๓.๕๐ กิโลเมตร

- ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นถนนสายหนึ่งในอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เขตหลักสี่ และเขตบางเขน จังหวัดกรุงเทพมหานคร ถนนแจ้งวัฒนะแบ่งเป็น ๓ ช่วง คือ ช่วงท่าเรือปากเกร็ด-ทางแยกปากเกร็ด ช่วงทางแยกปากเกร็ด-คลองประปา และช่วงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ-คลองประปา มีระยะทางรวมทั้งหมด ๘.๗ กิโลเมตร

- ถนนพหลโยธิน เป็นถนนเป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย เริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานครผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สายอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า โดยถนนพหลโยธินในกรุงเทพมหานคร เริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวีเข้าสู่เขตพญาไท ลอดใต้ทางพิเศษศรีรัชตัดผ่านถนนวิภาวดีรังสิตที่แยกลาดพร้าวในเขตจตุจักร ซึ่งตัดกับถนนวิภาวดีรังสิตและถนนลาดพร้าว แล้วผ่านเขตบางเขน และผ่านเขตดอนเมืองกับเขตสายไหมโดยมีถนนพหลโยธินเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองในช่วงตั้งแต่สะพานข้ามคลองถนนถึงแยกลำลูกกา รวมระยะทางยาว ๙๙๔.๗๔๙ กิโลเมตร

- ถนนงามวงศ์วาน เป็นถนนสายหนึ่งในจังหวัดนนทบุรีและกรุงเทพมหานคร เริ่มจากทางแยกแครายซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนติวานนท์และถนนรัตนาธิเบศร์ ไปทางทิศตะวันออก ผ่านบริเวณปากซอยงามวงศ์วาน ๒ ตัดกับทางพิเศษศรีรัช ข้ามคลองประปาและตัดกับถนน

ประชาชนขึ้น ตัดกับถนนกำแพงเพชร ๖ ทางรถไฟสายเหนือ และถนนวิภาวดีรังสิตที่ทางแยกบางเขน
สิ้นสุดที่ทางแยกเกษตรซึ่งเป็นจุดตัดกับถนนพหลโยธิน มีระยะทางรวมทั้งหมด ๔.๖ กิโลเมตร

- ถนนรามอินทรา เริ่มจากวงเวียนอนุสาวรีย์หลักสี่ ไปทางตะวันออก
เฉียงใต้ ผ่านแยกถนนลาดปลาเค้า ตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรมและทางพิเศษฉลองรัช ผ่านทางแยก
ถนนนวมินทร์ ตัดกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ผ่านแยกถนนรัชดาภิเษก-รามอินทรา ผ่าน
แยกถนนสวนสยาม ข้ามคลองบางชันเข้าสู่เขตมีนบุรี และสิ้นสุดที่แยกเมืองมีนบุรี มีระยะทางรวม
ทั้งหมด ๑๕.๒ กิโลเมตร

๓) ถนนสายรอง

- ถนนประชาชน เป็นถนนที่สร้างเลียบริมฝั่งตะวันตกของคลองประปา
ในเขตบางซื่อ จังหวัดกรุงเทพมหานคร, อำเภอเมืองนนทบุรี และอำเภอบางกรวยจังหวัดนนทบุรี มี
ระยะทางรวมทั้งหมด ๑๐.๒ กิโลเมตร

- ถนนสรองประชา เป็นถนนในเขตดอนเมือง จังหวัดกรุงเทพมหานคร
เริ่มต้นตั้งแต่ถนนเขตุฎมาภาศและสิ้นสุดที่สี่แยกศรีสมาน เชื่อมต่อถนนศรีสมาน มีความยาวรวม
ทั้งหมด ๔.๔ กิโลเมตร ถึงแยกประชาอุทิศ เป็นทางหลวง ๒ ช่องจราจร แต่เนื่องจากการใช้บริการถนน
สายนี้เป็นจำนวนมาก เกิดปัญหาจราจรติดขัดช่วงเวลาเร่งด่วน จึงขยายช่องจราจรเป็น ๖ ช่องจราจร
ตลอดสาย

- ถนนกำแพงเพชร ๖ เป็นถนนเลียบริมทางรถไฟสายเหนือ-อีสาน ใน
กรุงเทพมหานคร เส้นทางเริ่มต้นจากถนนกำแพงเพชร ๒ ที่บริเวณข้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ
(จตุจักร) โดยอ้อมไปทางด้านหลังผ่านสถานีรถไฟพหลโยธิน มีเส้นทางขนานกับทางรถไฟสายเหนือ-
ตะวันออกเฉียงเหนือ ฝั่งตะวันออก ไปบรรจบกับถนนเทศบาลสงเคราะห์ ที่หน้าวัดเสมียนนารี จากนั้น
สลับไปขนานกับทางรถไฟฝั่งซ้าย (ตะวันตก) ขึงขนานกับถนนวิภาวดีรังสิต ผ่านสถานีรถไฟบางเขน และ
ถนนงามวงศ์วานที่สี่แยกบางเขน สถานีรถไฟหลักสี่และถนนแจ้งวัฒนะที่สี่แยกหลักสี่ และสถานีรถไฟ
ดอนเมือง แล้วเลียบริมทางรถไฟผ่านที่หยุดรถไฟหลักหก ไปสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟรังสิต (ถนนรังสิต-
ปทุมธานี) ในอดีตถนนสายนี้ใช้ชื่อไม่เป็นทางการว่า ถนนโลคัลโรด และในช่วงเขตจังหวัดปทุมธานีจะ
เป็นของกรมทางหลวงมีฐานะเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๐๘ มีระยะทางรวมทั้งหมด ๔.๓
กิโลเมตร

๔) ระบบขนส่งทางรถไฟ

- รถไฟฟ้ารางดีเซล เส้นทางรถไฟรางดีเซลมีการแบ่งเส้นทางเป็น ๔
สาย โดยเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษา คือ เส้นทางรถไฟสายชานเมือง (กรุงเทพฯ - ชุมทางบ้านภาชี) มี
ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น ๔,๓๔๖ กิโลเมตร

๕) ระบบขนส่งทางรถไฟ

- รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีแผนงานรวมระยะทาง ๑๑๔.๓ กม. ๓๘ สถานี เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี ออยุธยา) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง)

- รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) มีแผนงานรวมระยะทาง ๓๔.๕ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรี จังหวัดกรุงเทพฯ กับจังหวัดนนทบุรี โดยเริ่มต้นจากสี่แยกแคราย จังหวัดนนทบุรี วิ่งไปตามแนวถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนติวานนท์ ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทรา ไปถึงเขตมีนบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ายื่นอีก ๔ สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ายื่นสีส้ม (ตลิ่งชัน – มีนบุรี) เชื่อมต่อรถไฟฟ้ายื่นสีเขียว (หมอชิต-คูคต) และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ายื่นสีแดง (ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต) ที่สถานีหลักสี่

- รถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) มีแผนงานรวมระยะทาง ๑๙ กิโลเมตร มีสถานียกระดับ ๑๖ สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้น ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ที่สถานีหมอชิต วิ่งไปตามแนวถนนสายหลักคือ ถนนพหลโยธิน โดยเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ ๒๕ ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทาง) และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของอาคารจอดรถ

- รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงค์ ส่วนต่อขยาย (พญาไท-ดอนเมือง) โดยเชื่อมต่อจากสถานีพญาไทวิ่งตามแนวถนนกำแพงเพชรเพชร ๖ หรือเส้นทางรถไฟฟ้ายื่นสายสีแดงมุ่งหน้าเข้าสู่สนามบินดอนเมือง





ถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับอุตราภิมุข



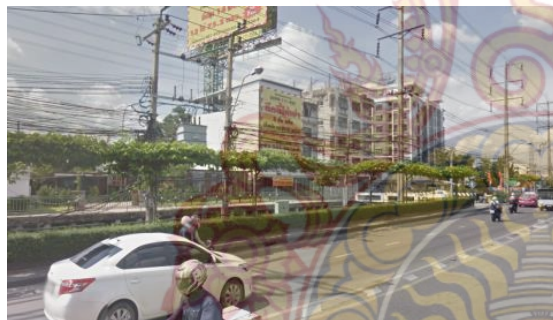
ถนนแจ้งวัฒนะ



ถนนงามวงศ์วาน



ถนนรามอินทรา



ถนนประชาชื่น



ถนนสรองประชา



ถนนกำแพงเพชร ๖

ภาพที่ ๓.๑ : ลักษณะของถนนในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

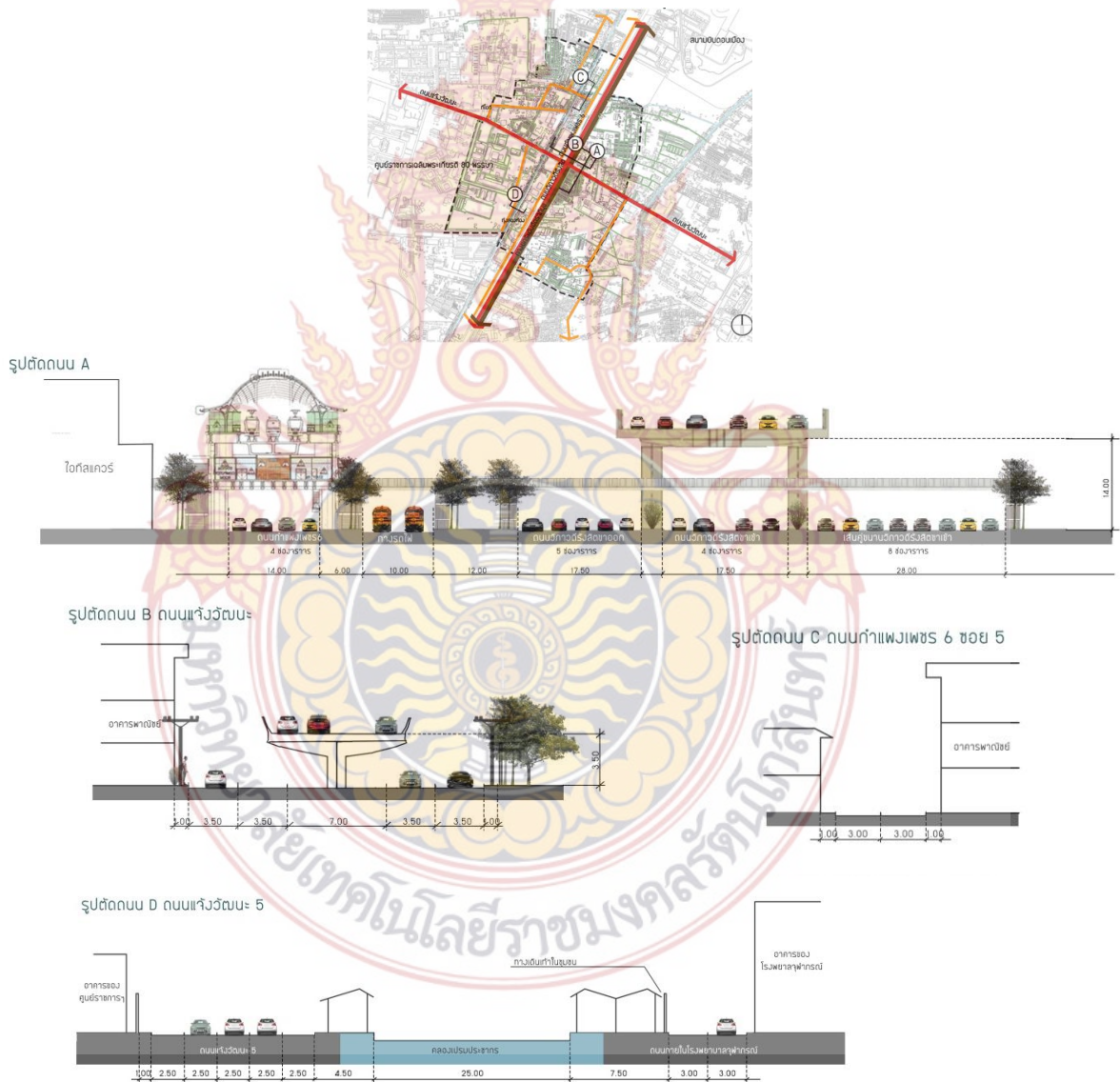


สถานีรถไฟหลักสี่

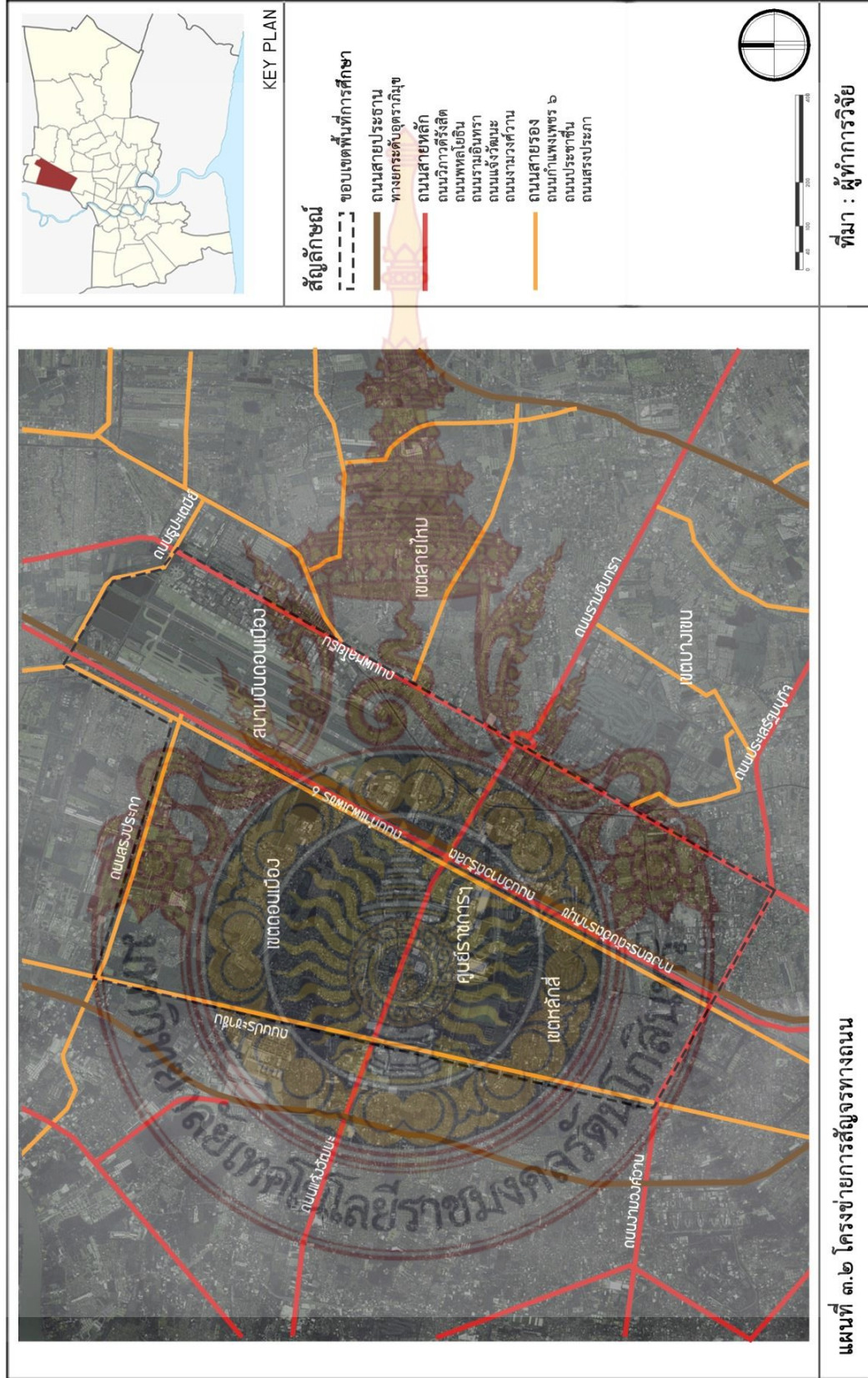


สถานีรถไฟฟ้ามหานครหลักสี่

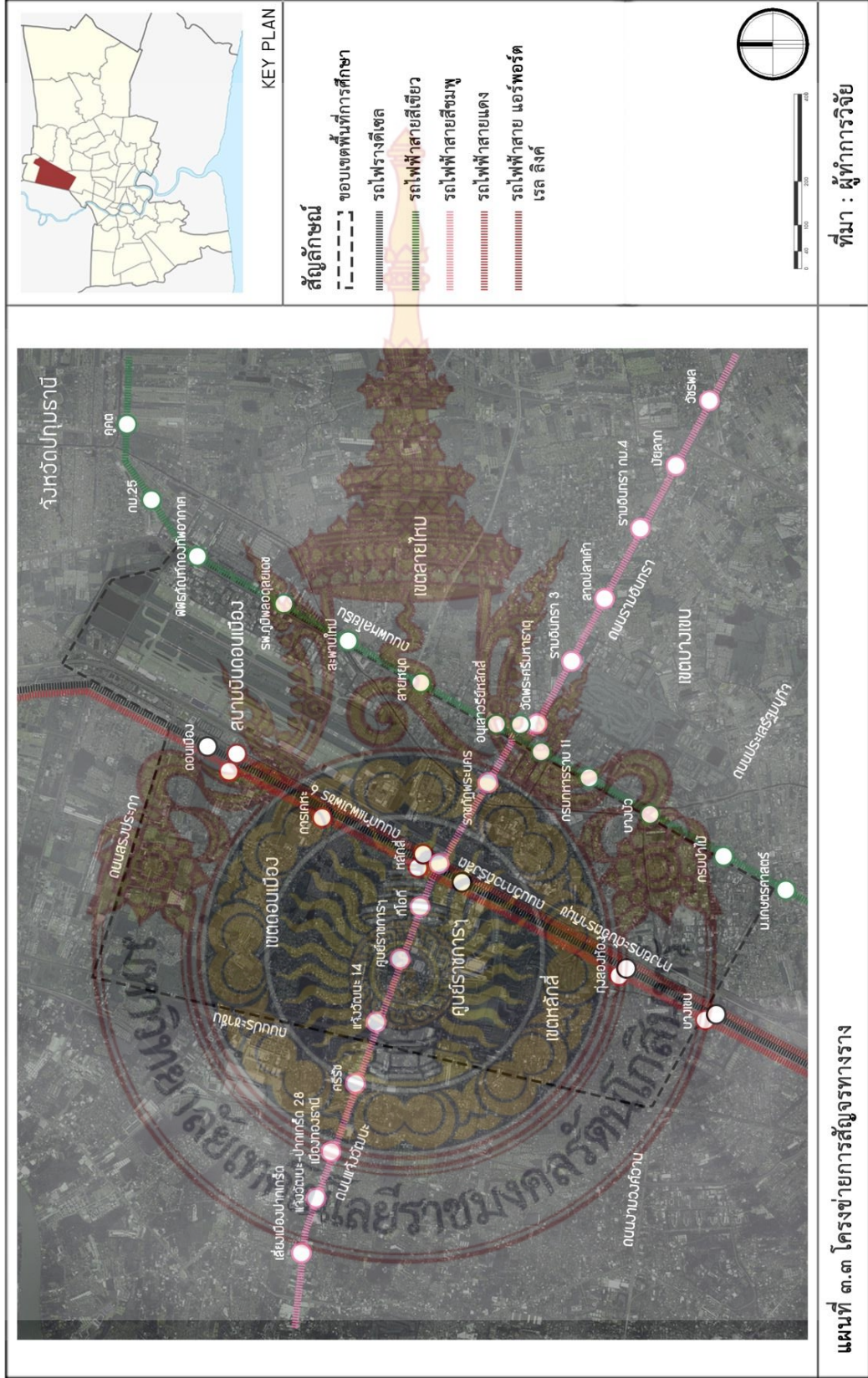
ภาพที่ ๓.๒ : ลักษณะของระบบขนส่งทางรางในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓.๓ : ลักษณะรูปตัดของโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่ ๓.๒ โครงข่ายการสัญจรทางถนน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



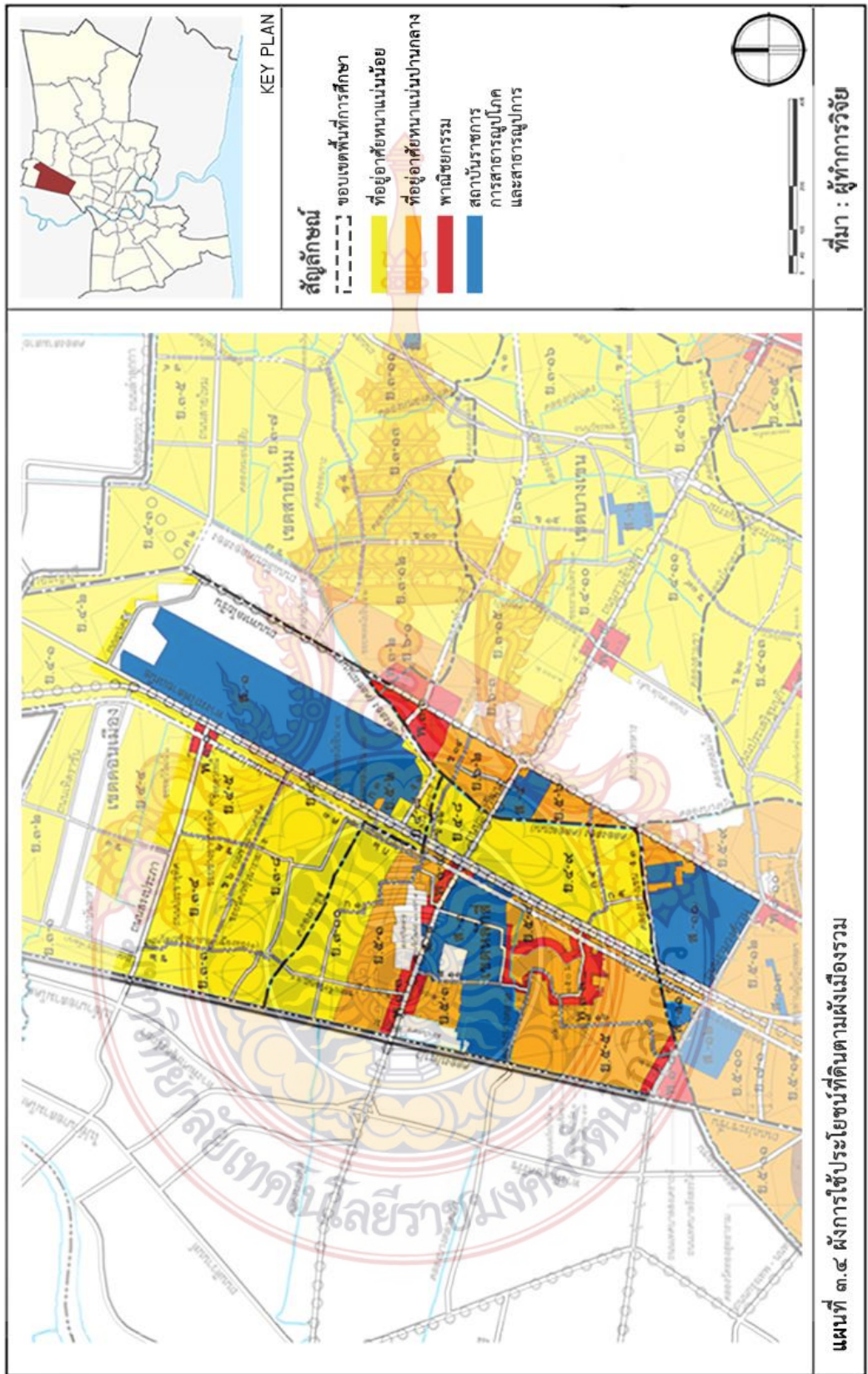
แผนที่ ๓.๓ โครงการสายการสัญจรทางราง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

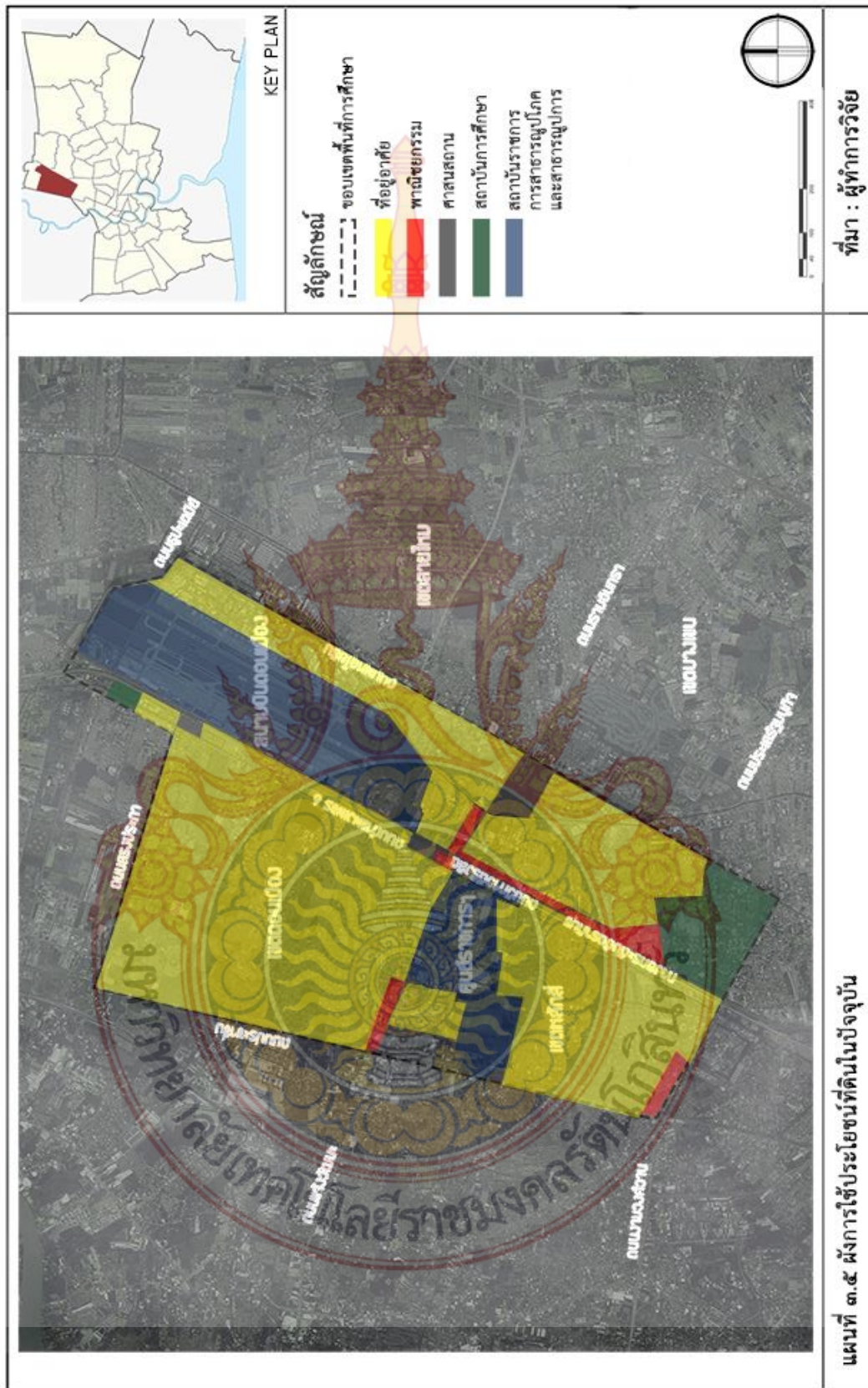
จากการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สีเหลือง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย รองลงมาเป็นพื้นที่สีน้ำเงิน ที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และพื้นที่สีส้ม ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และมีพื้นที่สีแดงบริเวณสี่แยกหลักสี่ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหมู่บ้านจัดสรร ที่มีทั้งประเภท บ้านเดี่ยว แล้วทาว์นเฮ้าส์
- ที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีการใช้ประโยชน์เป็นสถาบันราชการต่างๆ เช่น ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา สนามบินดอนเมือง ฯลฯ
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวจัดสรรโดยส่วนใหญ่
- ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นศูนย์การค้า โรงแรม





แผนที่ ๓.๔ ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ที่มา : สำนักผังเมือง



แผนที่ ๓.๕ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย

๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑) ระบบไฟฟ้า การไฟฟ้านครหลวงมีพื้นที่รับผิดชอบบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด โดยแบ่งพื้นที่ให้บริการออกเป็น ๑๙ ที่ทำการไฟฟ้านครหลวงซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตบริการการไฟฟ้านครหลวง สาขาดอนเมือง มีการจ่ายไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่โครงการทั้งหมดอย่างเพียงพอต่อความต้องการ

๒) ระบบประปา พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตดอนเมืองและเขตหลักสี่ โดยอยู่ในเขตบริการของการประปาสาบางเขน สามารถใช้บริการน้ำได้อย่างเพียงพอ

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑) ศาสนสถาน มี ๗ แห่ง คือ วัดดอนเมืองพระอารามหลวง วัดเวฬุวนาราม (ไม่เซียะ) วัดสีกัน (พุทธสยาม) วัดเทพนิมิตต์ วัดพรหมรังษี วัดสายอำพันเอ็มसार วัดหลักสี่พระอารามหลวง



ภาพที่ ๓.๔ ศาสนสถานภายในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

๒) สถานศึกษามี ๒๒ แห่ง โดยแบ่งเป็นระดับอนุบาลศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา และอุดมศึกษา คือ โรงเรียนวัดดอนเมือง โรงเรียนประชาอุทิศ โรงเรียนวัดเวฬุวนาราม โรงเรียนพระฤทัยดอนเมือง โรงเรียนบริบูรณ์ศิลป์ศึกษา โรงเรียนอนุบาลเกษร โรงเรียนนานาชาติฮาร์วีย์ โรงเรียนกรุงเทพวิเทศศึกษา โรงเรียนนันทนวิทยา โรงเรียนอนุบาลบริบูรณ์ศิลป์ ศูนย์ฯ ก่อนวัยเรียนพรหมรังษี ศูนย์ฯ ก่อนวัยเรียนวัดสีกัน ศูนย์ฯ พัฒนาเด็กเล็ก นปอ. ศูนย์ชุมชนพัฒนาตลาดกลาง โรงเรียนวัดหลักสี่ โรงเรียนทุ่งสองห้อง โรงเรียนบางเขน โรงเรียนการเคหะท่าทราย โรงเรียนในเขตอุดมศึกษา มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ ๓.๕ สถานศึกษาภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจ

๓) สวนสาธารณะ มี ๕ แห่ง คือ สวนรมณีย์ทุ่งสีกัน เขตดอนเมือง สวนสุขภาพเฉลิมพระเกียรติฯ ๘๐ พรรษา สนามกอล์ฟสวนสุขภาพ ทอ.เฉลิมพระเกียรติ ศูนย์พัฒนากีฬากองทัพบก และสวนสุขภาพ เคหะ ชุมชนท่าทราย



ภาพที่ ๓.๖ สวนสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจ

๔) สถานที่ราชการ มี ๔ แห่ง คือ กรมการสื่อสารทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด สำนักงานเขตหลักสี่ สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาดอนเมือง ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ๓๒ หน่วยงาน คือ สำนักงานปลัดกระทรวง

ยุติธรรม กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ กรมคุมประพฤติ ศาลรัฐธรรมนูญ สำนักงานอัยการสูงสุด ศาลฎีกา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ศาลล้มละลายกลาง สำนักกิจการยุติธรรม สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมการพัฒนาชุมชน กรมที่ดิน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมธนารักษ์ สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร ๙ กรมสรรพากร สถาบันพระปกเกล้า สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ (องค์การมหาชน) องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)



ภาพที่ ๓.๗ สถานที่ราชการในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : <http://www.governmentcomplex.com/>, สืบค้นวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐

๕) สถานพยาบาล มี ๕ แห่ง คือ ศูนย์บริการสาธารณสุขสาขาวัดดอนเมือง ศูนย์บริการสาธารณสุขสาขาสีกัน ศูนย์บริการสาธารณสุข ๕๓ ทุ่งสองห้อง โรงพยาบาลมงกุฎวัฒนะ โรงพยาบาลจุฬารัตน์



ภาพที่ ๓.๘ สถานพยาบาลภายในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

๖) ตลาด มี ๕ แห่ง คือ ตลาดพงษ์เพชร ตลาดเคหะทุ่งสองห้อง ตลาดชินมณี ตลาดเมืองทอง ตลาดดอนเมือง



ภาพที่ ๓.๙ ตลาดภายในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : <http://www.zeninnovation.co.th/>. สืบค้นวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐

๗) สถานีรถไฟ ในพื้นที่มีสถานีรถไฟรางดีเซลผ่าน ๔ สถานี คือ สถานีดอนเมือง สถานีหลักสี่ สถานีทุ่งสองห้อง และสถานีบางเขน



ภาพที่ ๓.๑๐ สถานีรถไฟภายในพื้นที่ศึกษา

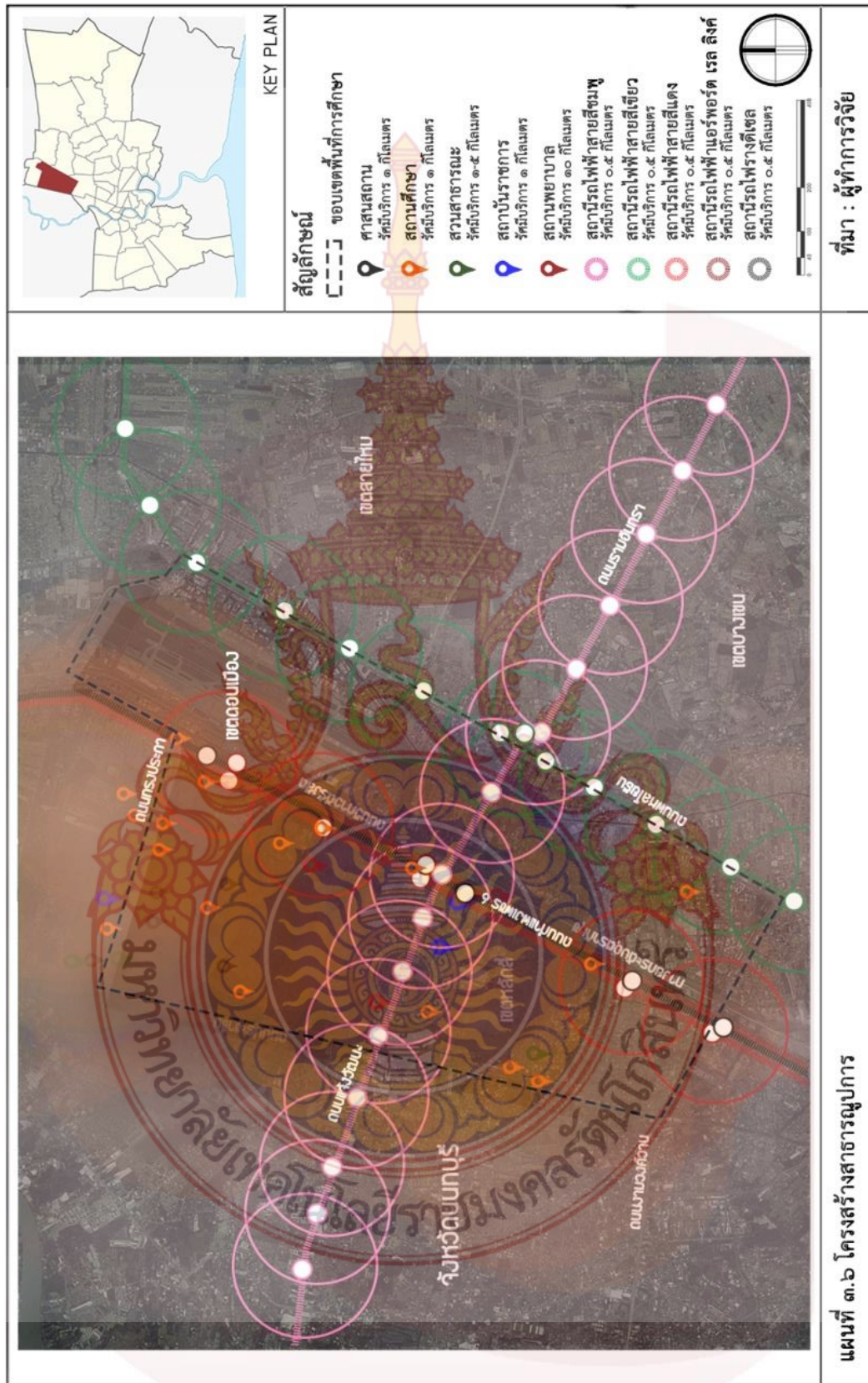
ที่มา : จากการสำรวจ

๘) สถานีรถไฟฟ้า ในพื้นที่ศึกษามีรถไฟฟ้าผ่าน ๔ สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (พญาไท-ดอนเมือง)

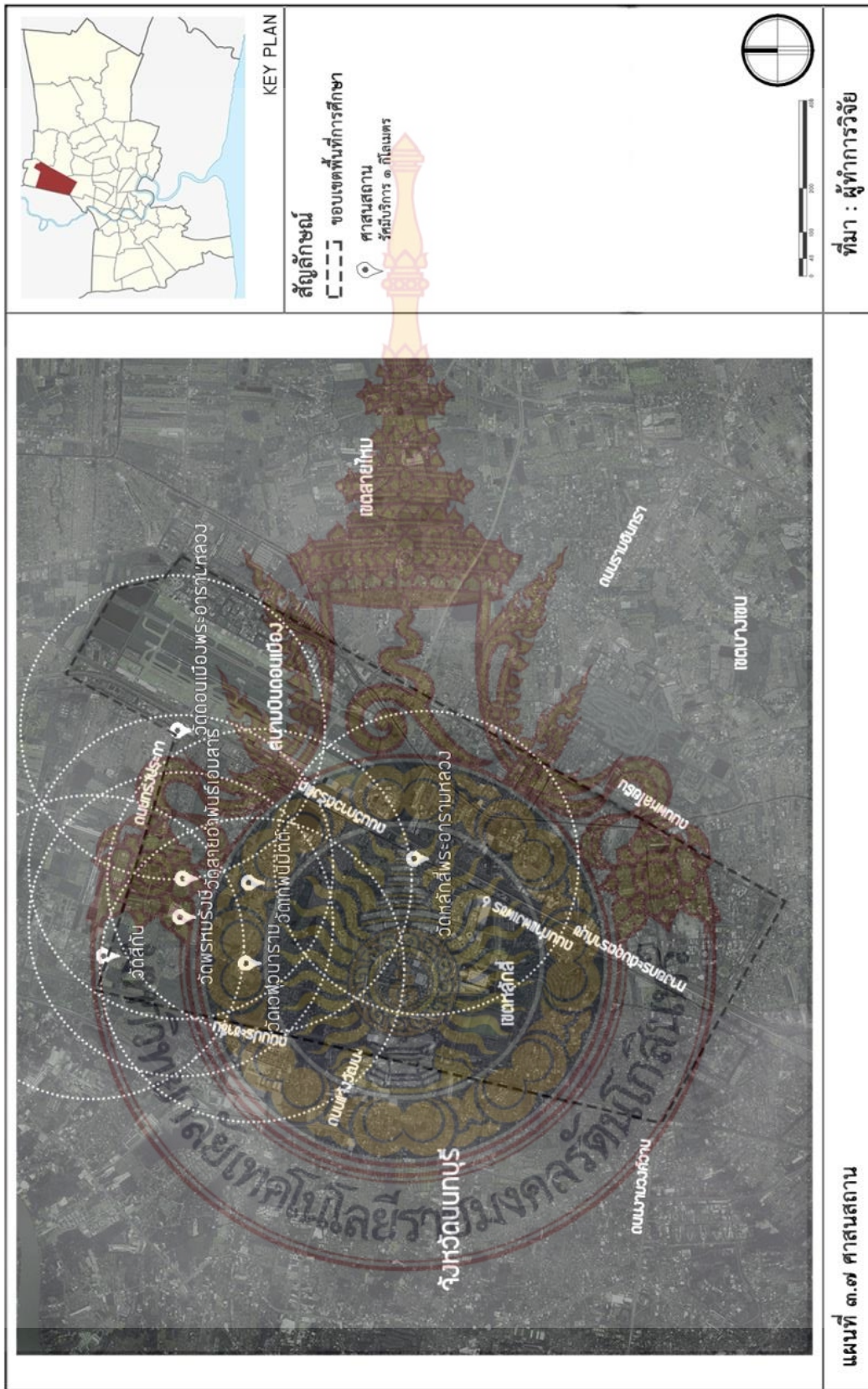


ภาพที่ ๓.๑๑ สถานีรถไฟฟ้าภายในพื้นที่ศึกษา

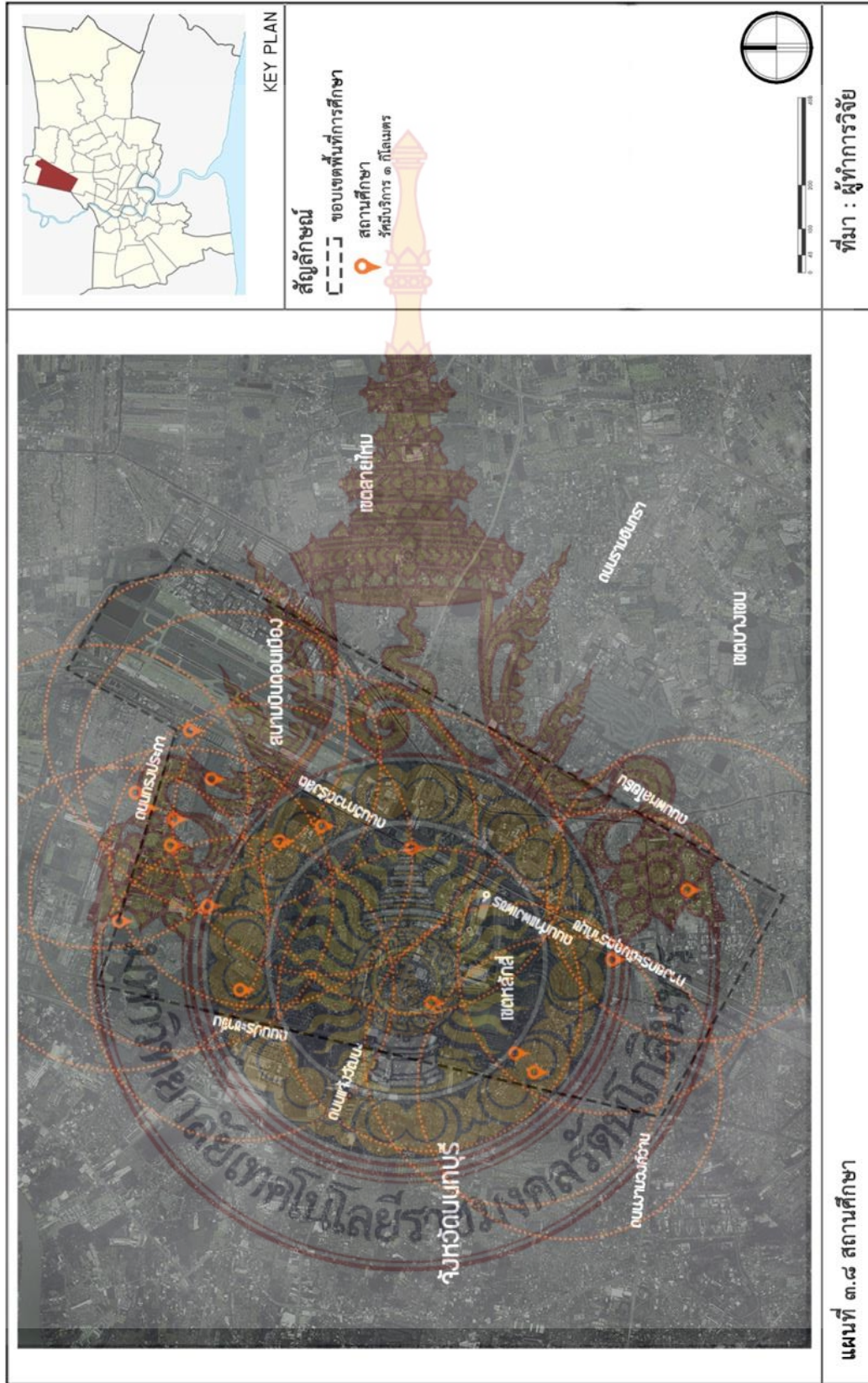
ที่มา : จากการสำรวจ



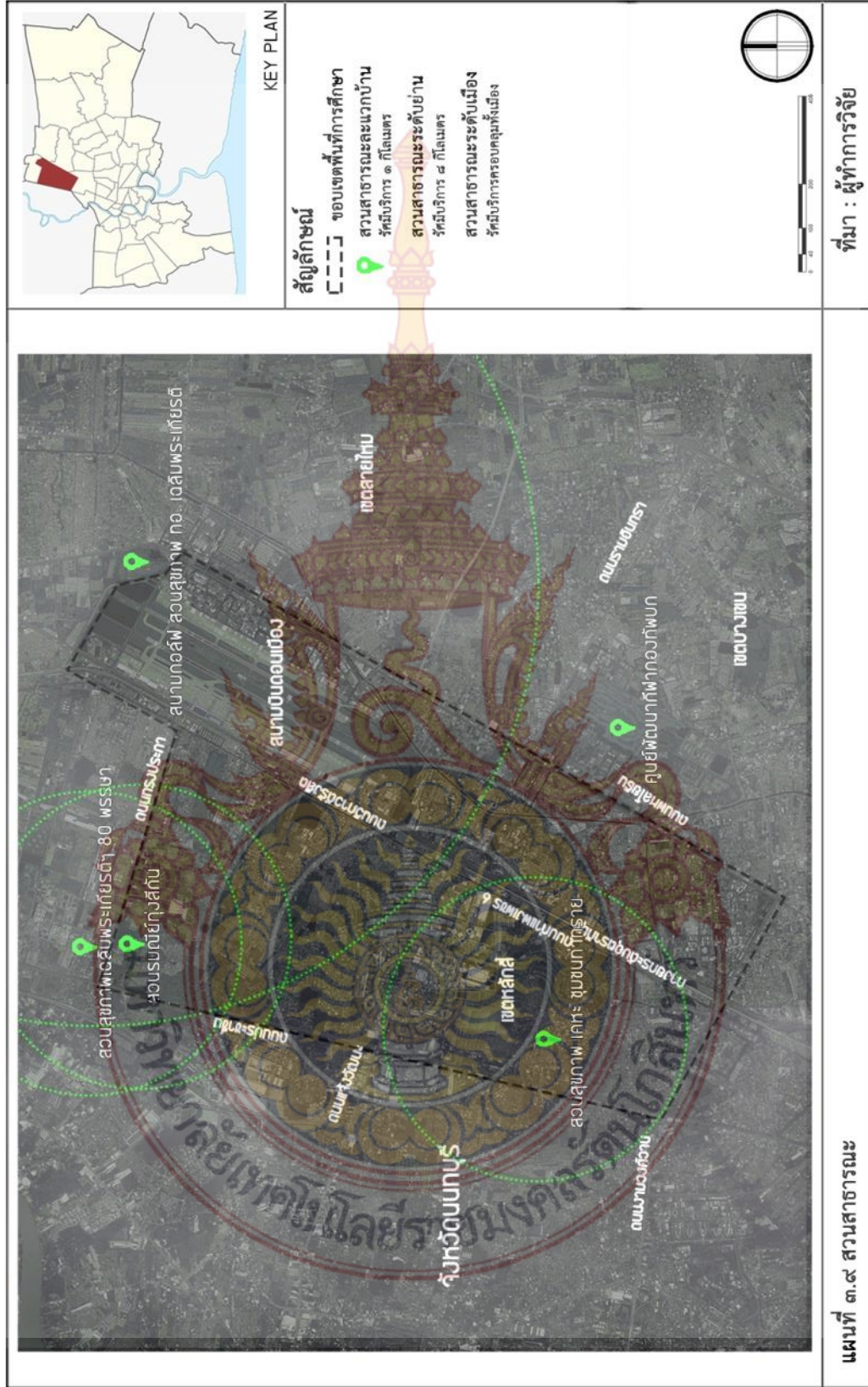
แผนที่ ๓.๖ โครงสร้างสาธารณูปการ
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



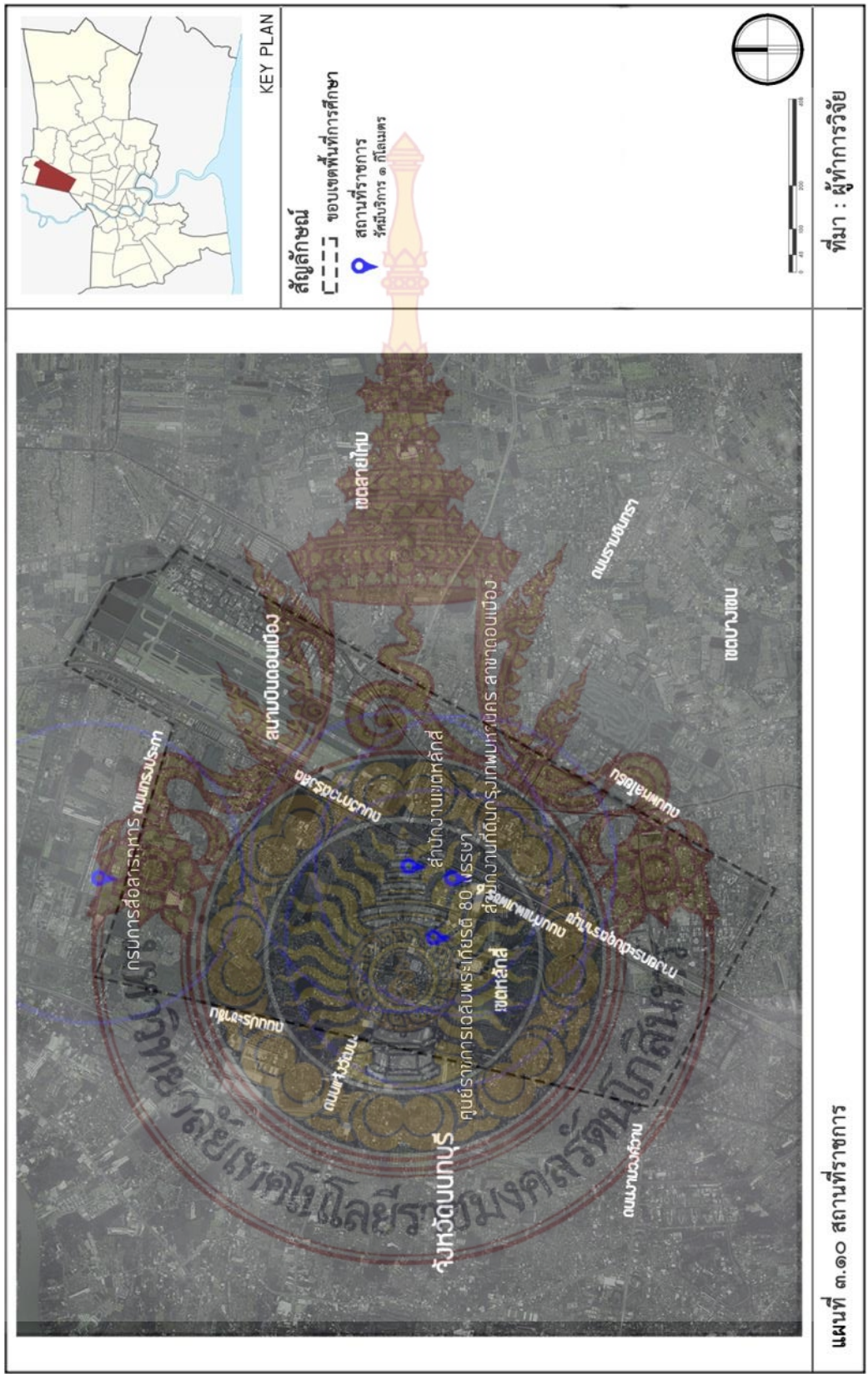
แผนที่ ๓.๗ ศาสนสถานในพื้นที่ศึกษา
 ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



แผนที่ ๓.๘ สถานศึกษาในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



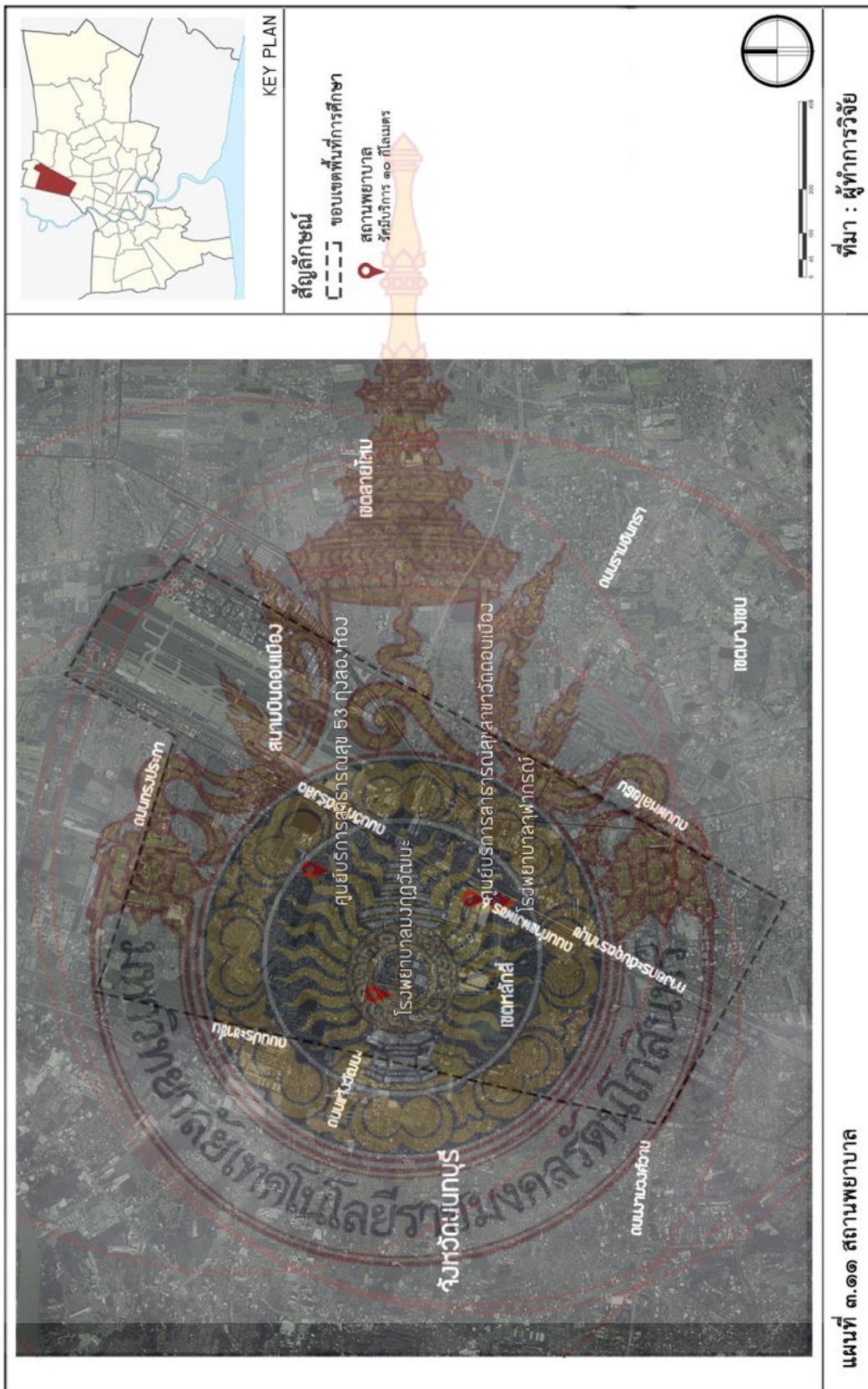
แผนที่ ๓.๙ ส่วนอาคารณะในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



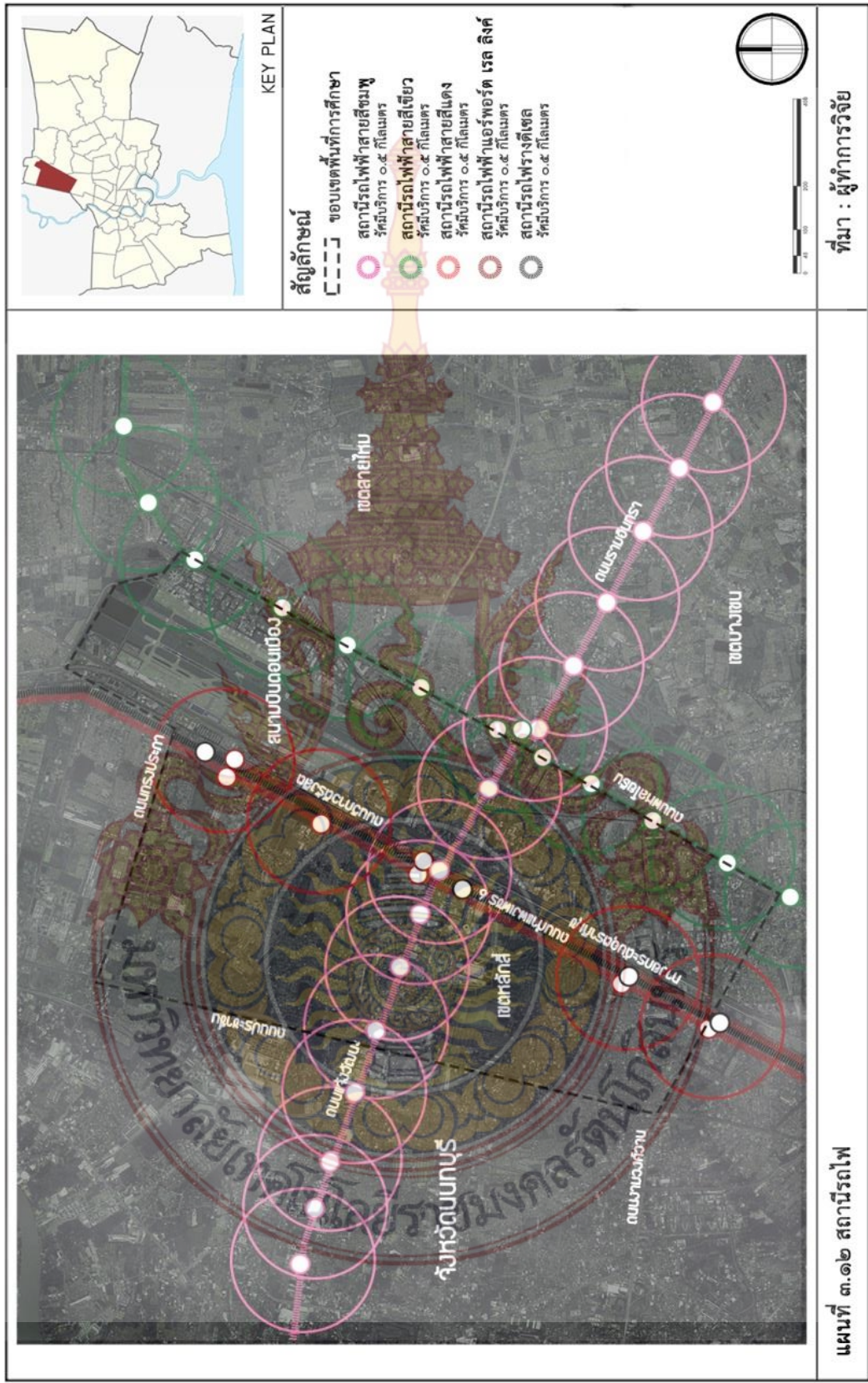
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย

แผนที่ ๓.๑๐ สถานที่ราชการ

แผนที่ ๓.๑๐ สถานที่ราชการในพื้นที่ศึกษา
 ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



แผนที่ ๓.๑๑ สถานพยาบาลในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย



แผนที่ ๓.๑๒ สถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษา
 ที่มา : ผู้ทำการวิจัย

๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

๑) ลักษณะชุมชนของพื้นที่ศึกษาจะอยู่ในเขตหลักสี่ และส่วนหนึ่งอยู่ในเขตดอนเมือง มีบริบทของชุมชนแบ่งออกเป็น ๓ ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ หมู่บ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์ ชุมชนที่พักอาศัยริมคลอง โดยชุมชนริมคลองในเขตหลักสี่ยังไม่มีข้อมูลชุมชนที่ชัดเจน แต่ชุมชนริมคลองในเขตดอนเมืองนั้นมีอยู่ ๑๕ ชุมชน คือ พรหมสัมฤทธิ์ ประชากร ๔ บำเพ็ญประโยชน์ ปู่เจ้าสมิงพราย สะพานปูน พัฒนาการกลาง ประเสริฐเปรมประชา ประชากร ๓ ร่วมมิตรแรงศรัทธา หน้าท่าอากาศยาน ด้านใต้ ซอยสะพานร่วมใจ ร่วมพัฒนา ทำนบร่วมใจ ชุมชนสตรีเหล็กพัฒนา ชุมชนร่วมใจรักคลองเปรม ประชากร ชุมชนวัดดอนเมืองด้านเหนือ

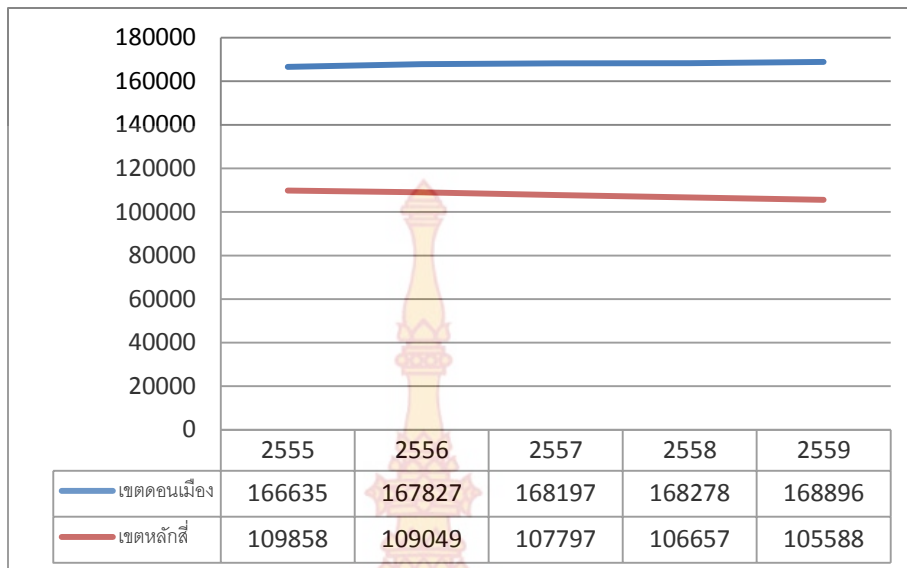
(ที่มา : สำนักเขตดอนเมือง สำนักงานเขตหลักสี่)

๒) ประชากร แบ่งออกเป็น ๒ เขต ได้แก่ เขตดอนเมืองและเขตหลักสี่

รายการ เขต ปี พ.ศ.		พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	ประชากร		
				ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม (คน)
ดอนเมือง	๒๕๕๕	๓๖.๘๐๓	๔,๕๒๘	๘๓,๐๖๕	๘๓,๕๗๐	๑๖๖,๖๓๕
	๒๕๕๖		๔,๕๖๐	๘๓,๗๑๔	๘๔,๑๑๓	๑๖๗,๘๒๗
	๒๕๕๗		๔,๕๗๐	๘๓,๙๐๙	๘๔,๒๘๘	๑๖๘,๑๙๗
	๒๕๕๘		๔,๕๗๒	๘๓,๘๑๙	๘๔,๔๕๙	๑๖๘,๒๗๘
	๒๕๕๙				๘๑,๑๙๑	๘๔,๗๐๕
หลักสี่	๒๕๕๕	๒๒.๘๔๑	๔,๘๑๐	๕๒,๕๙๖	๕๗,๒๖๒	๑๐๙,๘๕๘
	๒๕๕๖		๔,๗๗๔	๕๒,๑๖๔	๕๖,๘๘๕	๑๐๙,๐๔๙
	๒๕๕๗		๔,๗๑๙	๕๑,๔๘๐	๕๖,๓๗๑	๑๐๗,๗๙๗
	๒๕๕๘		๔,๖๗๐	๕๐,๗๙๖	๕๕,๘๖๑	๑๐๖,๖๕๗
	๒๕๕๙				๕๐,๒๓๐	๕๕,๓๕๘

ตารางที่ ๓.๑ ขนาดพื้นที่ ความหนาแน่น และจำนวนประชากรกร เขตดอนเมืองและหลักสี่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

ที่มา : ระบบสถิติทางการทะเบียน

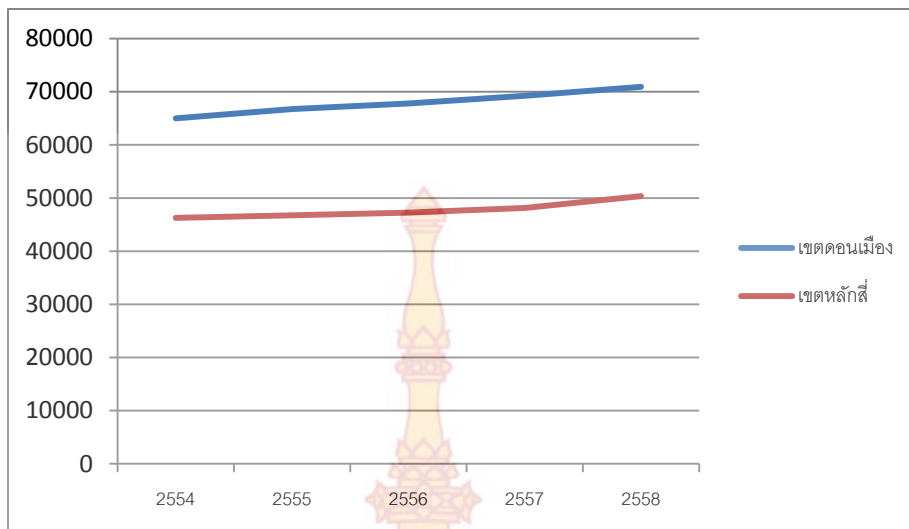


แผนภูมิที่ ๓.๑ แผนภูมิแสดงการเปรียบเทียบของประชากรแต่ละเขตในพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙
ที่มา : ระบบสถิติทางการทะเบียน

จากตารางและแผนภูมิจะเห็นว่าประชากรในเขตดอนเมืองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากในเขตดอนเมืองนั้นมีการพัฒนาโครงการหมู่บ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่ในเขตหลักสี่มีแนวโน้มที่ประชากรลดลงทุกปีเนื่องจากประชากรในเขตหลักสี่นั้นอยู่ในช่วงวัยศึกษา และวัยทำงาน ส่วนใหญ่จึงนิยมออกไปอยู่ที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน

เขต	จำนวน ครัวเรือน (พ.ศ. ๒๕๕๔)	จำนวน ครัวเรือน(พ.ศ. ๒๕๕๕)	จำนวน ครัวเรือน(พ.ศ. ๒๕๕๖)	จำนวน ครัวเรือน(พ.ศ. ๒๕๕๗)	จำนวน ครัวเรือน(พ.ศ. ๒๕๕๘)
ดอนเมือง	๖๕,๐๐๐	๖๖,๗๔๕	๖๗,๗๙๗	๖๙,๒๓๙	๗๐,๙๒๓
หลักสี่	๔๖,๒๖๓	๔๖,๗๖๔	๔๗,๒๗๒	๔๘,๑๓๕	๕๐,๓๗๐

ตารางที่ ๓.๒ จำนวนครัวเรือนเขตดอนเมืองและหลักสี่ตามทะเบียนราษฎร ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘
ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล



แผนภูมิที่ ๓.๒ แผนภูมิแสดงการเปรียบเทียบของคร่าว์เรื่อแต่ละเขตในพื้นที่ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘
ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล

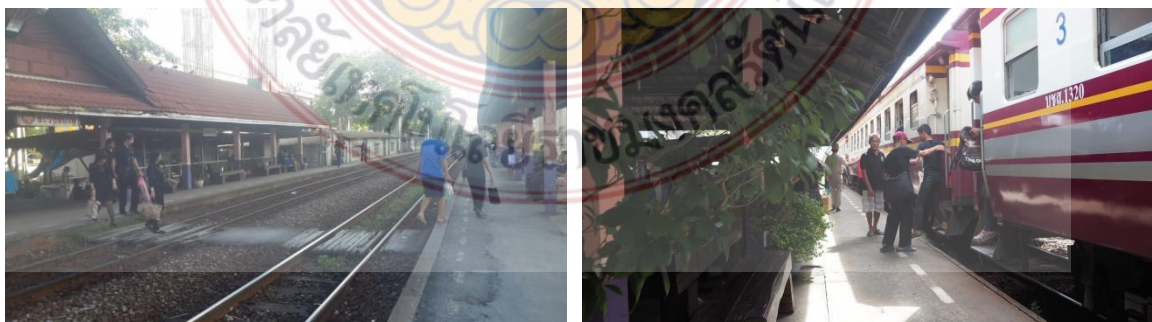
จากตารางและแผนภูมิจะเห็นว่าจำนวนคร่าว์เรื่อในเขตดอนเมืองและเขตหลักสี่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากพื้นที่เขตดอนเมืองและเขตหลักสี่มีโครงการที่พักอาศัยเกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งหมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม ซึ่งมาจากผลกระทบจากโครงการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้น

๓.๑.๓.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ในเขตดอนเมืองและเขตหลักสี่ มีกิจกรรมของพื้นที่มักเกิดขึ้นช่วงเช้า-เย็น และวันหยุด เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่มักจะออกไปทำงานนอกพื้นที่ โดยแบ่งกิจกรรมออกเป็น ๒ ประเภท ดังนี้

๑) กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ กิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษาเกิดขึ้นหลายจุดและหลากหลาย เช่น

๑.๑) สถานีรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณนี้คือกิจกรรมของการสัญจรทางเดินทาง โดยมุ่งหน้าจากกรุงเทพสู่สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีการเดินทางตั้งแต่ช่วงเช้ามีถึง ๒๒.๐๐ น.



ภาพที่ ๓.๑๒ กิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

๑.๒) ศูนย์การค้า กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณศูนย์การค้าเป็นกิจกรรมทางการค้าและบริการ เช่น การชมภาพยนตร์ การทานอาหาร จับจ่ายซื้อของ ซึ่งจะมีผู้ใช้งานมากในช่วงเย็นหลักเลิกงาน เลิกเรียนและวันหยุด



ภาพที่ ๓.๑๓ กิจกรรมภายในศูนย์การค้า
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

๑.๓) ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ เป็นสถานที่ที่รวมหน่วยงานราชการต่างๆ ๒๙ หน่วยงานไว้ในที่เดียวกัน โดยศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะมีกิจกรรมการจัดแสดงงาน กิจกรรมมหรหรรรมแสดงสินค้าต่างๆ ฯลฯ ต่อเนื่องตลอดทั้งปี ช่วงเวลาประมาณ ๑๐.๐๐-๒๒.๐๐ น.



ภาพที่ ๓.๑๔ กิจกรรมภายในศูนย์ราชการ
ที่มา : <http://www.governmentcomplex.com/>,สืบค้นวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๐

๑.๔) ตลาด ในพื้นที่ที่มีตลาดอยู่ ๔ แห่ง คือตลาดพงษ์เพชร ตลาดเคหะทุ่งสองห้องตลาดชินมณี และตลาดดอนเมือง มีกิจกรรมการค้าเกิดขึ้น เป็นการค้าระดับชุมชน มีขายทั้งของสด อาหารสำเร็จรูป สิ่งของอุปโภคและบริโภค โดยจะเปิดประมาณ ๐๘.๐๐-๑๘.๐๐ น. มีการใช้งานจำนวนมากช่วงเช้า



ภาพที่ ๓.๑๕ กิจกรรมการค้า
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. ๒๕๕๖ พื้นที่ศึกษาอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด ๑๐ ประเภท คือ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ย.๓ ย.๔ ย.๕ ย.๖ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.๑ พ.๓ พ.๕ และที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ส.๑ ส.๓ ส.๕ โดยมีข้อกำหนดกระทรวงดังนี้

- ข้อ ๑๐ ที่ดินประเภท ย.๓ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมือง โดยให้มีอัตราส่วนพื้นที่มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๒.๕ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๒.๕ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒.๕ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วน ของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการ

แบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๑๒.๕ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูก ต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๑๑ ที่ดินประเภท ย.๔ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่มี วัตถุประสงค์ เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมืองซึ่งอยู่ในเขตการ ให้บริการของระบบขนส่งมวลชน มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๓ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใด ที่ได้ใช้ ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อ พื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๓ : ๑ และมี อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้อง ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคาร รวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ และให้มี พื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ ของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๑๒ ที่ดินประเภท ย. ๕ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน มี อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๔.๕ : ๑ ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการ แบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวม ต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจาก การแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๔.๕ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖.๕ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือ แบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยก หรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖.๕ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อย กว่าร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ว่าง

- ข้อที่ ๑๓ ที่ดินประเภท ย. ๖ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ศูนย์ชุมชนชานเมือง เขตอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๔.๕ : ๑ ทั้งนี้ที่ดิน แปลงใด ที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคาร รวม ต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๔.๕ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละหกจุดห้าแต่อัตราส่วน ของที่ว่างต้องไม่ต่ำ กว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุม อาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลง ใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่

อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกัน ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละหกจุดห้า และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๑๘ ที่ดินประเภท พ. ๑ เป็นที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมของชุมชน เพื่อกระจายกิจกรรมการค้าและการบริการที่อำนวยความสะดวกต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมือง มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๕ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๕ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖ แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วน ของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของพื้นที่ว่าง

- ข้อ ๒๐ ที่ดินประเภท พ. ๓ เป็นที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์ เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗ : ๑ ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดิน แปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกัน ต้องไม่เกิน ๗ : ๑ และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔.๕ แต่อัตราส่วนของที่ว่าง ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตาม อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔.๕ และให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของพื้นที่ว่าง

ข้อ ๓๓ ที่ดินประเภท ส. เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสถาบันราชการ การศาสนา การศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ให้ใช้ได้เฉพาะการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง กับวัตถุประสงค์ตามวรรคหนึ่งหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของรัฐ

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	Far. ต่อ ๑	Osr. (ร้อยละ)	ความหนาแน่นคน/ไร่
ที่ดินประเภท ย.๓ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	๒.๕	๑๒.๕	๑๖
ที่ดินประเภท ย.๔ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	๓	๑๐	๑๖
ที่ดินประเภท ย. ๕ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	๔	๗.๕	๒๔
ที่ดินประเภท ย. ๖ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	๔.๕	๖.๕	๒๔
ที่ดินประเภท พ. ๑ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	๕	๖	๕๐
ที่ดินประเภท พ. ๓ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	๗	๔.๕	๕๐
ที่ดินประเภท ส. เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ			

ตารางที่ ๓.๓ ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. ๒๕๕๖

๒) กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒

- อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ เช่น แม่น้ำ คูคลอง ลำราง หรือ ลำกระโดง ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า ๑๐ เมตร ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๓ เมตร แต่ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ ๑๐ เมตรขึ้นไป ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร สำหรับอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น บึงทะเลสาบ หรือทะเลต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร ทั้งนี้เว้นแต่ สะพาน เขื่อน รั้ว ท่อระบายน้ำ ท่าเรือ ป้าย อยู่เรือ คานเรือ หรือ ที่วางที่ใช้เป็นที่จอดรถไม่ต้องร่นแนวอาคาร



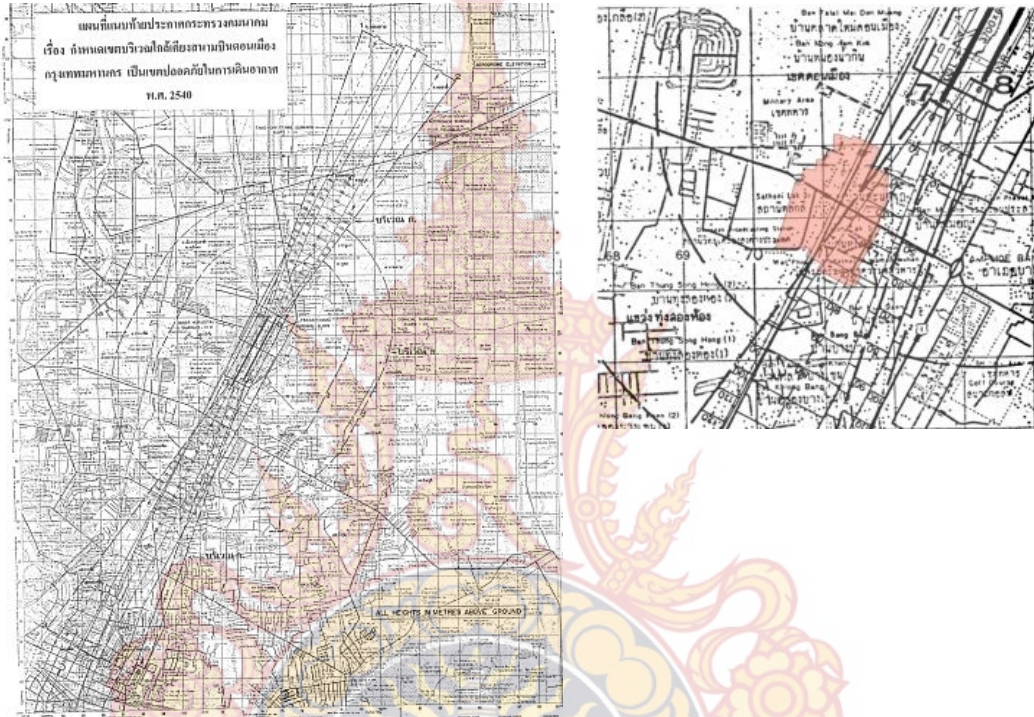
ภาพที่ ๓.๑๖ ภาพแสดงกฎหมายการก่อสร้างอาคารใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ

ที่มา : <http://www.scgbuildingmaterials.com/>, สืบค้นวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๐

๓) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๔๐

- ข้อที่ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ประกาศ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๗

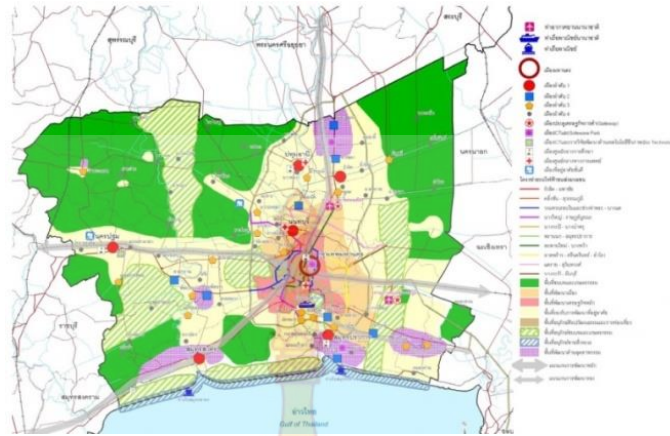
- ข้อที่ ๒ ให้กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ในเขตบริเวณ ก. และ ข.



ภาพที่ ๓.๑๗ ภาพแสดงการกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง
ที่มา : <http://asa.or.th/laws-and-regulations/>, สืบค้นวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๑

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

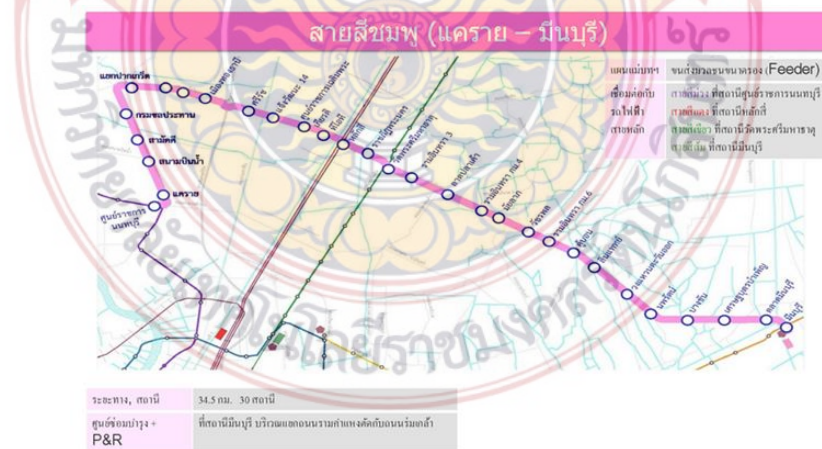
๑) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี ๒๖๐๐ ในส่วนที่ ๔ ผังแนวความคิดการพัฒนาภาค กำหนดให้พื้นที่เขตลาดพร้าว เขตสายไหม เขตหลักสี่ เขตบางเขน และเขตดอนเมือง เป็นกลุ่มที่พักอาศัยรองรับการขยายตัวของเมือง โดยมีบทบาทด้านที่อยู่อาศัยที่รองรับการขยายตัวของตัวเมือง เนื่องจากโครงการและแผนพัฒนาต่างๆในอนาคต



ภาพที่ ๓.๑๘ แผนที่ผังแนวเขตการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง/สืบค้นวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต) มีแผนงานรวม ๑๑๔.๓ กม. ๓๘ สถานี เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวทางการรถไฟเดิมของประเทศไทย เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี ออยุธยา) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง)

๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) มีแผนงานรวม ๓๔.๕ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีกับจังหวัดนนทบุรี เริ่มต้นจากสี่แยกแครายจังหวัดนนทบุรี วิ่งไปตามแนวถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนติวานนท์ แจ้งวัฒนะ และรามอินทรา ไปถึงเขตมีนบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอื่นอีก ๔ สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน – มีนบุรี) เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต) และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต) ที่สถานีหลักสี่



ภาพที่ ๓.๑๙ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพู
ที่มา : <https://www.reviewyourliving.com> /สืบค้นวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) มีแผนงานรวมระยะทาง ๑๙ กิโลเมตร มีสถานียกระดับ ๑๖ สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้น ต่อเนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ที่สถานีหมอชิต วิ่งไปตามแนวถนนสายหลัก คือ ถนนพหลโยธิน โดยเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ ๒๕ ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทาง) และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต)

๕) โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ส่วนต่อขยาย (พญาไท-ดอนเมือง) โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ส่วนต่อขยาย มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังสนามบินดอนเมือง โดยเชื่อมต่อจากสถานีพญาไทวิ่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง มุ่งหน้าเข้าสู่สนามบินดอนเมือง



ภาพที่ ๓.๒๐ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าสายต่างๆในกรุงเทพฯ

ที่มา : <https://www.kobkid.com/>, สืบค้นวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๕) โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นเชื่อมถนนกำแพงเพชร ๖ กับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ เป็นโครงการที่กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นซึ่งเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) ขนาด ๔ ช่องจราจร ๒ ทิศทาง ระยะทางประมาณ ๘๘๑ ม. เขตทางกว้างประมาณ ๑๖.๕-๑๙.๐ ม. พร้อมคันหินทางเท้า ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายเครื่องหมายจราจร และก่อสร้างสะพานข้ามคลองจำนวน ๒ แห่ง เพื่อข้ามคลองเปรมประชากรและคลองบางตลาด เพื่อเชื่อมระหว่างถนนกำแพงเพชร ๖ กับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ ในท้องที่แขวงตลาดบางเขน และแขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่ง



ภาพที่ ๓.๒๑ แสดงเส้นทางสร้างทางหลวงท้องถิ่นเชื่อมถนนกำแพงเพชร ๖ กับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ
ที่มา : <https://www.kobkid.com> /สืบค้นวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๖) โครงการบ้านประชารัฐริมคลอง เป็นโครงการตามนโยบายการจัดระเบียบชุมชนริมคลอง โดยโครงการนำร่องคือ โครงการจัดระเบียบชุมชนริมคลองลาดพร้าวเพื่อแก้ไขปัญหาชุมชนแออัด และการสร้างที่อยู่อาศัยรुक้าแนวลำคลองและทางระบายน้ำ

๗) โครงการปรับปรุงศูนย์การค้าไอทีสแควร์ ไอทีสแควร์มีแนวคิดจะปรับปรุงเปลี่ยนศูนย์การค้าไอทีสแควร์ให้ตอบรับกับรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีการปรับเปลี่ยนอาคารใหม่ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน เพิ่มทางเข้าออกเป็น ๓ ทาง เชื่อมต่อด้วยสกายวอร์ค โดยมีฟังก์ชันดังนี้

ชั้น ๑: จะแบ่งเป็น ๓ โซน ดังนี้

- Event Hall สำหรับจัดกิจกรรมเปิดตัวสินค้า และกิจกรรมการตลาดอื่นๆ
- Platform ลานกิจกรรมภายนอกพลาซ่า
- Model Shop โชว์รูมผลิตภัณฑ์นวัตกรรมเทคโนโลยีหลากหลายแบรนด์

ชั้น ๒: IT-AV-CE-Mobile Trendy

- ตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์ และให้บริการด้านไอทีที่ทันสมัย

ชั้น ๓: IT-AV-CE-Mobile Trendy

- ตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์ และให้บริการด้านไอทีที่ทันสมัย

ชั้นพิเศษ: Convention Hall

- สำหรับจัดกิจกรรมการตลาด หรือ กิจกรรมพิเศษต่างๆ ด้วยพื้นที่ถึง ๓,๐๐๐ ตารางเมตรโดยจะประกอบด้วย “Video Conference” สำหรับจัดการประชุมระหว่างประเทศ ๒ ห้อง และส่วน

“Training Room” สำหรับการจัดอบรมและประชุม ๑ ห้อง ห้องละ ๓๐ คน อาคารสำนักงานที่มี ๑๒ ชั้น จำนวน ๒ อาคาร ตั้งแต่ชั้น ๔ - ๑๒ แบ่งออกเป็น ๓๔ ยูนิต



๓.๒ พื้นที่โครงการ

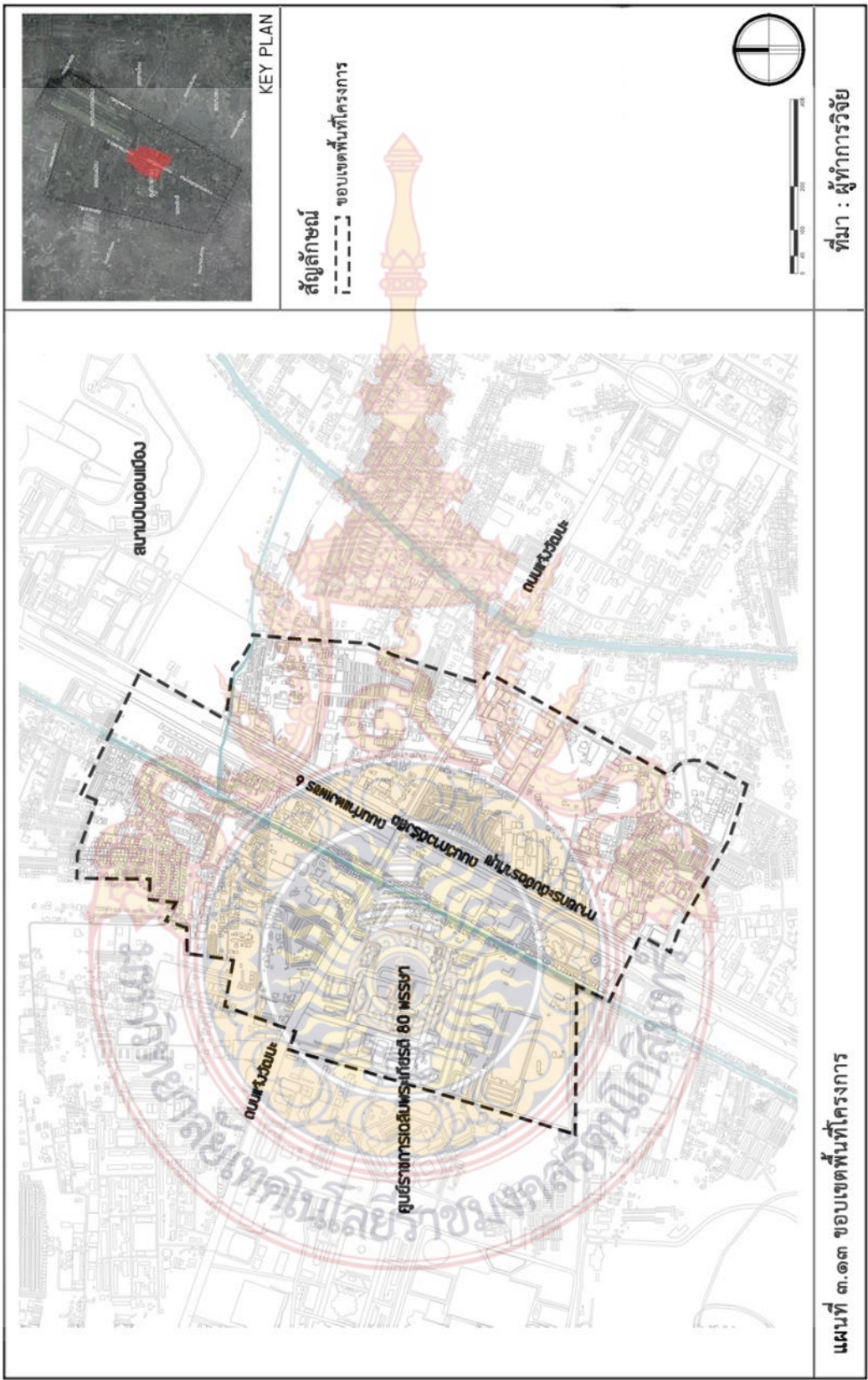
๓.๒.๑ การกำหนดพื้นที่โครงการ

กำหนดพื้นที่โครงการจากปัญหาการตัดขาดของพื้นที่ ชาติศึกษภาพการเข้าถึงที่ดี และบริเวณนี้เป็นจุดตัดระหว่างโครงการรถไฟฟ้า ๓ สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟ แอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากทางจากรถไฟฟ้า รถไฟ และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทำให้พื้นที่โดยรอบมีศักยภาพในการพัฒนา

ทิศเหนือ	จรดคลองวัดหลักสี่
ทิศตะวันออก	จรดถนนวิภาวดีรังสิต
ทิศตะวันตก	จรดถนนภายในศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา
ทิศใต้	จรดถนนวิภาวดีรังสิต ๖๔

พื้นที่โครงการครอบคลุมเนื้อที่ ๒.๗๓ ตารางกิโลเมตร (๑,๗๐๖.๒๕ ไร่)





แผนที่ ๓.๑๓ ขอบเขตพื้นที่โครงการ
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

แผนที่ ๓.๑๓ ขอบเขตพื้นที่โครงการ

๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

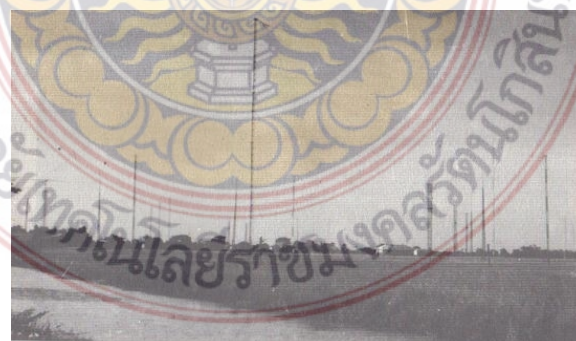
เดิมพื้นที่เขตหลักสี่อยู่ในเขตการปกครองของ สำนักงานเขตบางเขน ต่อมาบริเวณนี้ได้รับ การโอนย้ายไปอยู่ในเขตการปกครองของ สำนักงานเขตดอนเมือง ซึ่งได้รับการจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ต่อมาในพื้นที่เขตดอนเมืองมีประชากรหนาแน่นมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการปกครอง และการบริหารงานราชการ จึงได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตดอนเมือง และ จัดตั้งเขตหลักสี่ เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๔๐ โดยแบ่งพื้นที่ทางทิศใต้ของเขตดอนเมืองมา จัดตั้งเป็นพื้นที่ของเขต

โดยในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการขุดคลองต่าง ๆ เพื่อเป็นทางลัดสู่จังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่รอบนอกพระนครโดยจะกำหนดหลักบอกระยะทางของคลองที่ขุดทุกระยะ ๑๐๐ เส้น หนึ่งในคลองเหล่านั้นก็ได้แก่ คลองเปรมประชากร ซึ่งขุดเชื่อมไปยังอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ชุมชนที่ตั้งอยู่ที่หลักบอกระยะที่ ๔ ของคลองนี้ จึงมีชื่อเรียกว่า "บ้านหลักสี่" ซึ่งชื่อหลักสี่นี้ ได้นำมาใช้เป็นชื่อสถานที่อื่น ๆ ในบริเวณนั้นอีกด้วย คือ วัดหลักสี่ สถานีรถไฟหลักสี่ และสี่แยกหลักสี่ (จุดตัดระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตและถนนแจ้งวัฒนะ)



ภาพที่ ๓.๒๒ คลองเปรมประชากรในอดีต

ที่มา : <https://sites.google.com/>, สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐



บริเวณที่ตั้งเสาอากาศของเครื่องส่งวิทยุ หลักสี่

ภาพที่ ๓.๒๓ ย่านหลักสี่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ๕

ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/>, สืบค้นวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๐

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

เส้นทางหลักที่ใช้ในการเข้าถึงพื้นที่โครงการ ได้แก่

๑) ถนนสายประธาน

- ทางยกระดับบុตตราภิมุข ทางพิเศษยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรโดยมีการแบ่งการบริหารจัดการทางยกระดับเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ทางยกระดับดินแดง-ดอนเมือง เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ และเป็นทางหลวงสัมปทาน และส่วนทางยกระดับอนุสรณ์สถาน-รังสิต เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ ทางยกระดับบុตตราภิมุขมีแนวสายทางเริ่มจากบริเวณเขตดินแดง กรุงเทพมหานคร แล้วสิ้นสุดเส้นทางที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒๘.๒๒๔ กิโลเมตร

๒) ถนนสายหลัก

- ถนนวิภาวดี เริ่มต้นตั้งแต่เขตพญาไท เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานในภาคกลาง เริ่มต้นที่สามแยกดินแดง ตัดผ่านสี่แยกสุทธิสาร ห้าแยกลาดพร้าว สี่แยกบางเขน สี่แยกหลักสี่ สิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับอนุสรณ์สถาน มีระยะทางทั้งหมด ๒๓.๕๐ กิโลเมตร

- ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นถนนสายหนึ่งในอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เขตหลักสี่ และเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ถนนแจ้งวัฒนะแบ่งเป็น ๓ ช่วง คือ ช่วงท่าเรือปากเกร็ด-ทางแยกปากเกร็ด ช่วงทางแยกปากเกร็ด-คลองประปา และช่วงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ-คลองประปา มีระยะทางรวมทั้งหมด ๘.๗ กิโลเมตร

- ถนนรามอินทรา เริ่มจากวงเวียนอนุสาวรีย์หลักสี่ ตัดออกไปทางตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านแยกลาดปลาเค้า ตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม และทางพิเศษฉลองรัช ผ่านแยกนวมินทร์ ตัดกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ผ่านแยกรัชดาภิเษก-รามอินทรา ผ่านแยกสวนสยาม สิ้นสุดที่แยกเมืองมีนบุรี มีระยะทางทั้งหมด ๑๕.๒ กิโลเมตร

๓) ถนนสายรอง

- ถนนกำแพงเพชร ๖ เป็นถนนเลียบบางทางรถไฟสายเหนือ-อีสาน ในกรุงเทพมหานคร เส้นทางเริ่มต้นจากถนนกำแพงเพชร ๒ ที่บริเวณข้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ผ่านสถานีรถไฟพหลโยธิน มีเส้นทางขนานกับทางรถไฟสายเหนือ-ตะวันออกเฉียงเหนือ ฝั่งตะวันออก ไปบรรจบกับถนนเทศบาลสงเคราะห์ ที่หน้าวัดเสมียนนารี จากนั้น สลับไปขนานกับทางรถไฟฝั่งซ้าย (ตะวันตก) ขนานกับถนนวิภาวดีรังสิต ผ่านสถานีรถไฟบางเขน และถนนงามวงศ์วานที่สี่แยกบางเขน สถานีรถไฟหลักสี่และถนนแจ้งวัฒนะที่สี่แยกหลักสี่ และสถานีรถไฟดอนเมือง เลียบทางรถไฟผ่านที่หยุดรถไฟหลักหก ไปสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟรังสิต (ถนนรังสิต-ปทุมธานี) ในอดีตถนนสายนี้ใช้ชื่อไม่เป็นทางการว่า ถนนโลคัลโรด และในช่วงเขตจังหวัดปทุมธานีจะเป็นของกรมทางหลวงมีฐานะเป็น

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕๐๘ (ถนนชุมชนท้องถิ่นเลียบบทางรถไฟสายเหนือ) มีระยะทางรวมทั้งหมด ๔.๓ กิโลเมตร

๔) ระบบขนส่งทางรถไฟ

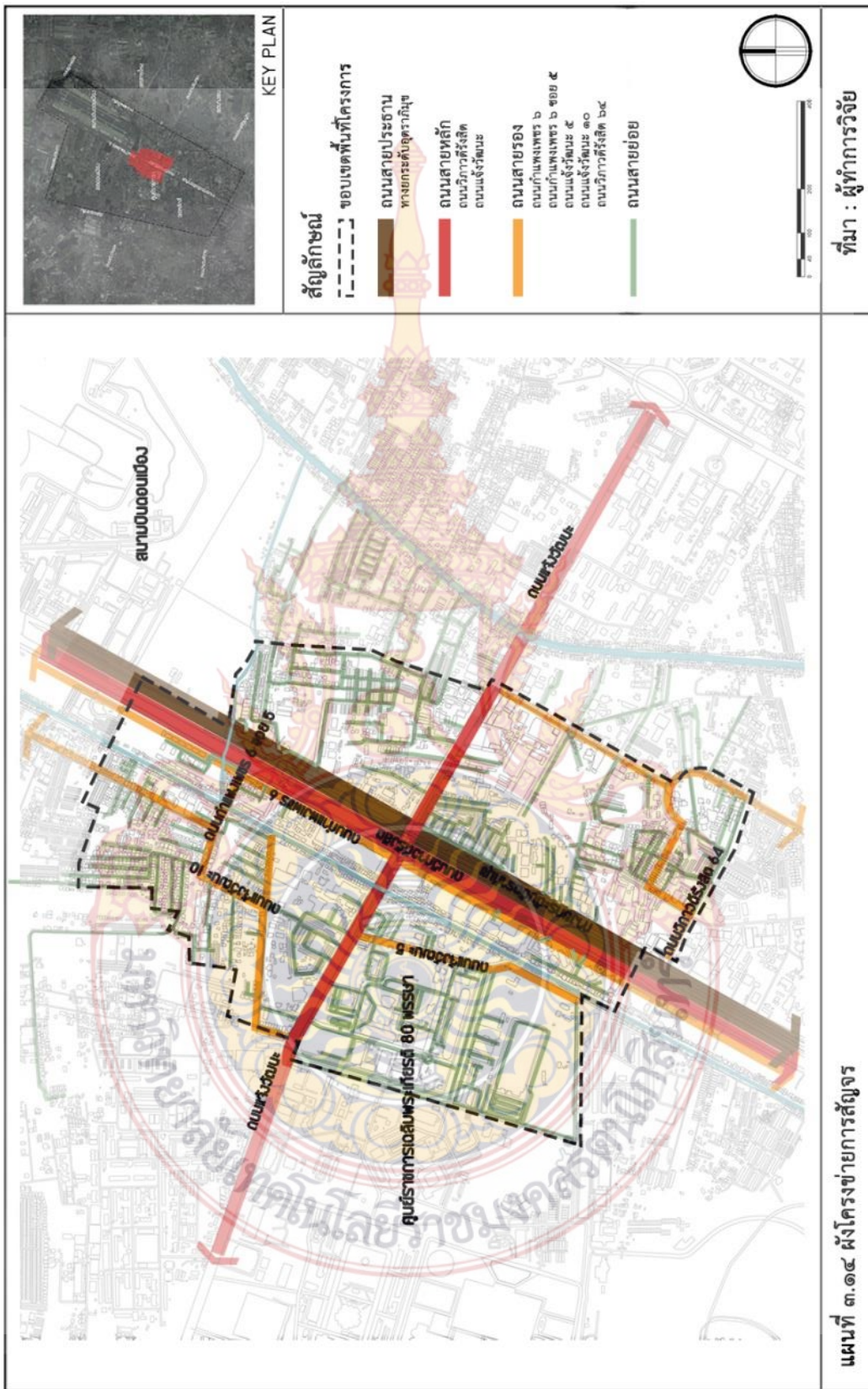
- รถไฟฟ้ารางดีเซล เส้นทางรถไฟรางดีเซลโดยมีการแบ่งเส้นทางเป็น ๙ สาย โดยเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ศึกษา คือ เส้นทางรถไฟสายชานเมือง (กรุงเทพฯ – ชุมทางบ้านภาชี) มีระยะทางที่เปิดการเดินทางแล้ว รวมทั้งสิ้น ๔,๓๔๖ กิโลเมตร

๕) ระบบขนส่งทางรถไฟฟ้า

- รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม มีแผนงานรวม ๑๑๔.๓ กม. ๓๘ สถานี เป็นเส้นทางหลักในแนวเหนือ-ใต้ ตามแนวทางการรถไฟแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (พื้นที่ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี ออยุธยา) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง (หัวลำโพง)

- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) มีแผนงานรวม ๓๔.๕ กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรี จังหวัดกรุงเทพฯกับจังหวัดนนทบุรี เริ่มต้นจากสี่แยกแคราย จังหวัดนนทบุรี วิ่งไปตามแนวถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนติวานนท์ แจ้งวัฒนะ และรามอินทรา ไปถึงเขตมีนบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม (ตลิ่งชัน – มีนบุรี) เชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต) และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต) ที่สถานีหลักสี่

- รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงค์ ส่วนต่อขยาย (พญาไท-ดอนเมือง) โดยเชื่อมต่อจากสถานีพญาไทวิ่งตามแนวถนนกำแพงเพชรเพชร ๖ หรือเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงมุ่งหน้าเข้าสู่สนามบินดอนเมือง

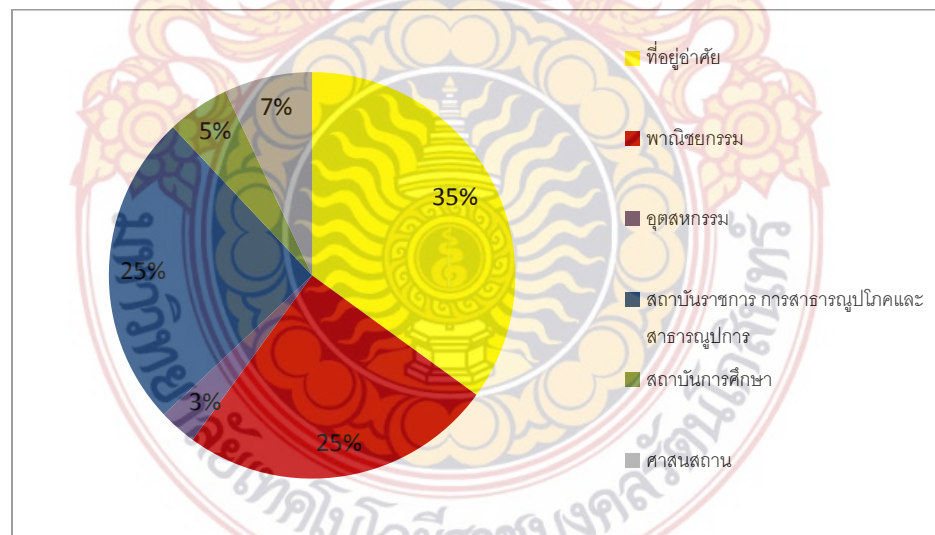


แผนที่ ๓.๑๔ โครงข่ายการสัญจร
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

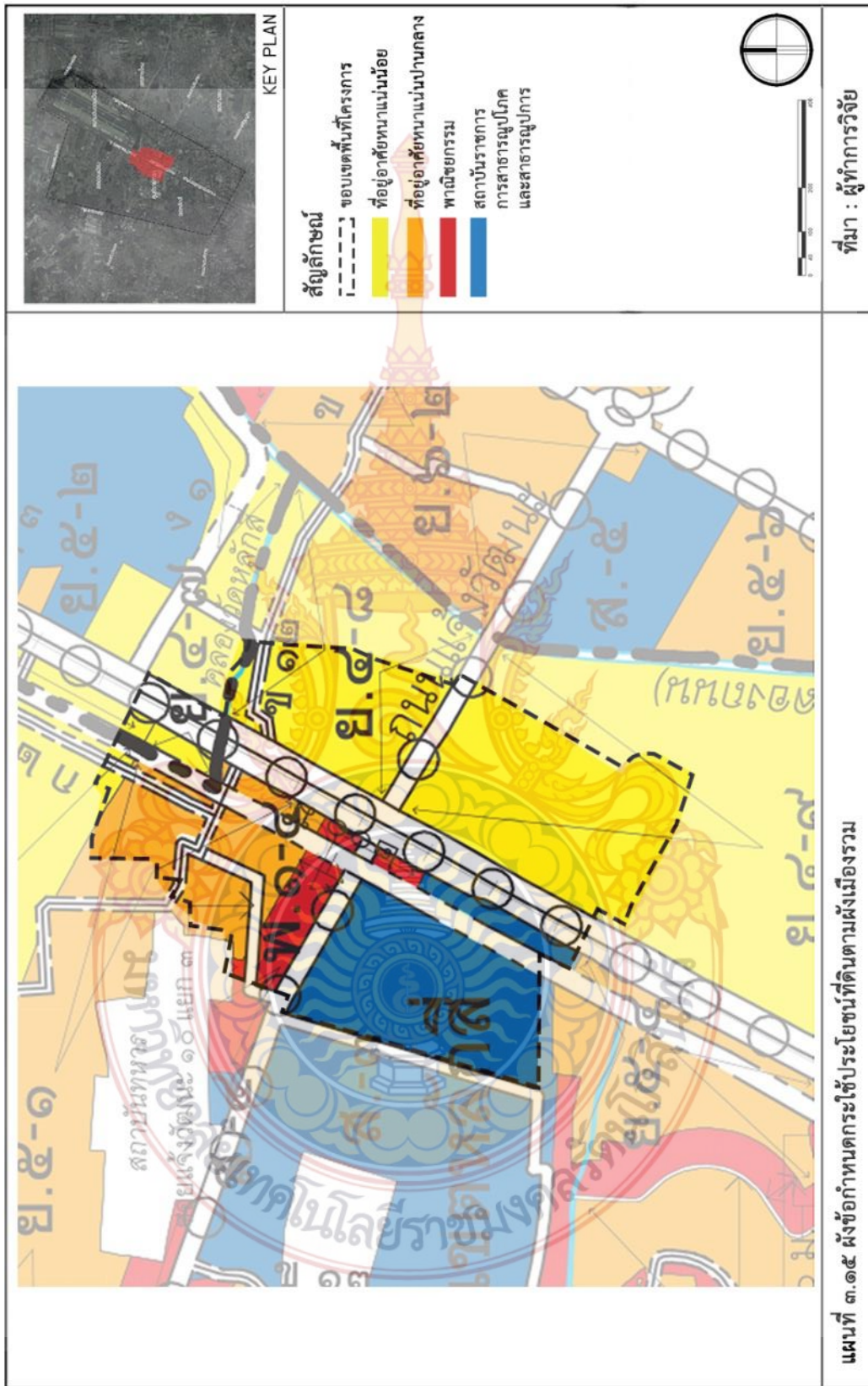
ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้ระบุว่าพื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น ๔ ประเภทด้วยกัน คือ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ย.๔ ที่ปัจจุบันพื้นที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยโดยส่วนใหญ่ โดยมีข้อกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๓ : ๑ และอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมเป็นร้อยละ ๑๐ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ย.๕ ปัจจุบันพื้นที่มีการใช้ประโยชน์เป็น วัด โรงเรียน และที่อยู่อาศัยประเภทอาคารพาณิชย์ ตามแนวถนนกำแพงเพชร ๖ ประเภทบ้านเดี่ยวบริเวณริมคลองเปรมประชากร โดยมีข้อกำหนดอัตราส่วนพื้นที่ต่ออาคารรวมทุกชั้นต่อพื้นที่ดินเป็น ๔:๑ และอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมเป็นร้อยละ ๗.๕ ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม พ.๑ โดยปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นศูนย์การค้า พื้นที่ว่าง และบ้านเดี่ยว โดยมีข้อกำหนดอัตราส่วนพื้นที่ต่ออาคารรวมทุกชั้นต่อพื้นที่ดินเป็น ๕:๑ และอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมเป็นร้อยละ ๖ และที่ดินประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ส.๓ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๒๕๕๐ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครและโรงพยาบาลจุฬารัตน์

พื้นที่โครงการปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดินบางส่วนที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ เช่น ยังมีที่ว่างและบ้านเดี่ยวในที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม โดยสามารถพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพให้สูงขึ้นเต็มประสิทธิภาพตามผังเมืองรวมและโครงการ แผนพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้น

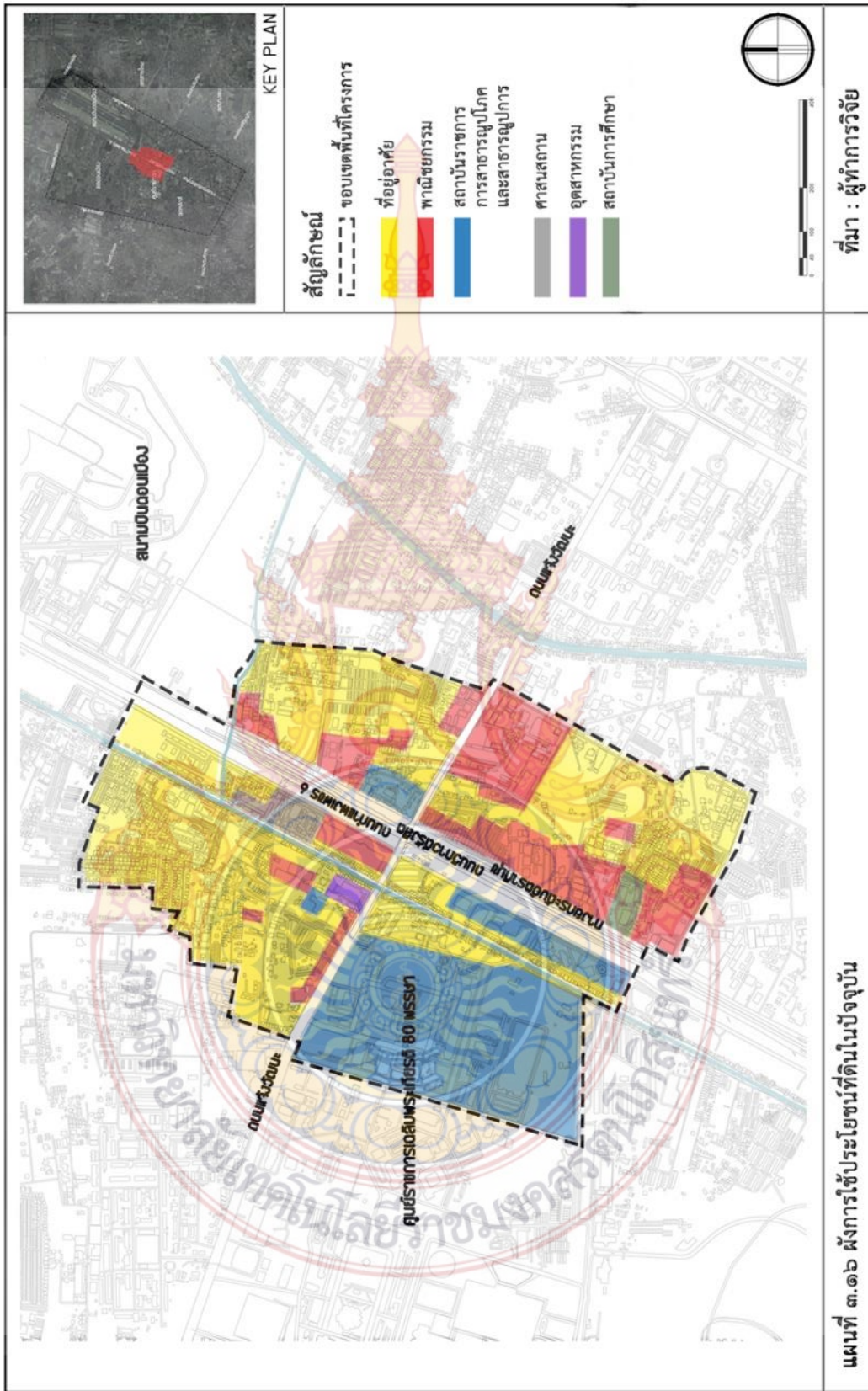


แผนภูมิที่ ๓.๓ แผนภูมิแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



แผนที่ ๓.๑๕ ผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



แผนที่ ๓.๑๖ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบันของพื้นที่พบว่าในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลายโดยแบ่งออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

๑) อาคารประเภทที่อยู่อาศัย จะแบ่งตามประเภทลักษณะของอาคารประกอบด้วย

อาคารที่อยู่อาศัยในแนวราบ จะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว จะอยู่บริเวณถนนถนนสายย่อยแจ้งวัฒนะ ถนนสายย่อยวิภาวดีรังสิตและบริเวณริมคลองเปรมประชากร

อาคารที่อยู่อาศัยในแนวตั้ง อาคารที่อยู่อาศัยจะเป็นประเภทคอนโดมิเนียมโดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร ๖ และอาคารพักอาศัยข้าราชการบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ๕



ภาพที่ ๓.๒๔ อาคารที่อยู่อาศัยแนวราบ
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๓.๒๕ อาคารที่อยู่อาศัยแนวตั้ง
ที่มา : <http://www.smilebangkok.com/>, สืบค้นวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๐

๒) อาคารประเภทพาณิชยกรรม โดยในพื้นที่มีอาคารประเภทพาณิชยกรรมตั้งแต่ขนาดระดับเล็กถึงระดับกลาง โดยพาณิชยกรรมระดับเล็กจะอยู่บริเวณริมสองฝั่งถนนกำแพงเพชร ๖ ซอย ๕ บริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะและริมถนนวิภาวดีรังสิต ๖๔ เป็นอาคารพาณิชย์ประกอบธุรกิจทางการค้าต่างๆ และระดับกลางเป็นศูนย์การค้าไอทีสแควร์บริเวณสี่แยกหลักสี่ อาคารสำนักงาน โชว์รูมรถ และธนาคาร



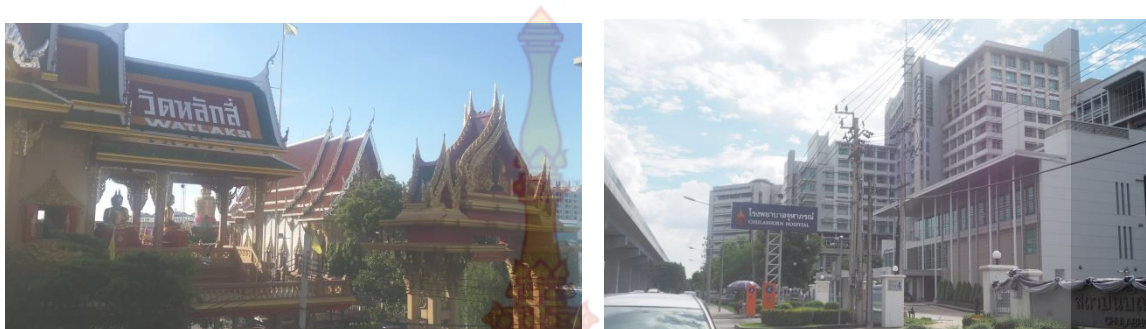
ภาพที่ ๓.๒๖ อาคารประเภทพาณิชย์กรรม
ที่มา : จากการสำรวจ

๓) อาคารสถาบันราชการ เช่น สำนักงานเขตหลักสี่ กรมการกงสุล กระทรวงการต่างประเทศ ศาลปกครองสูงสุด ที่ทำการไปรษณีย์หลักสี่ ฯลฯ



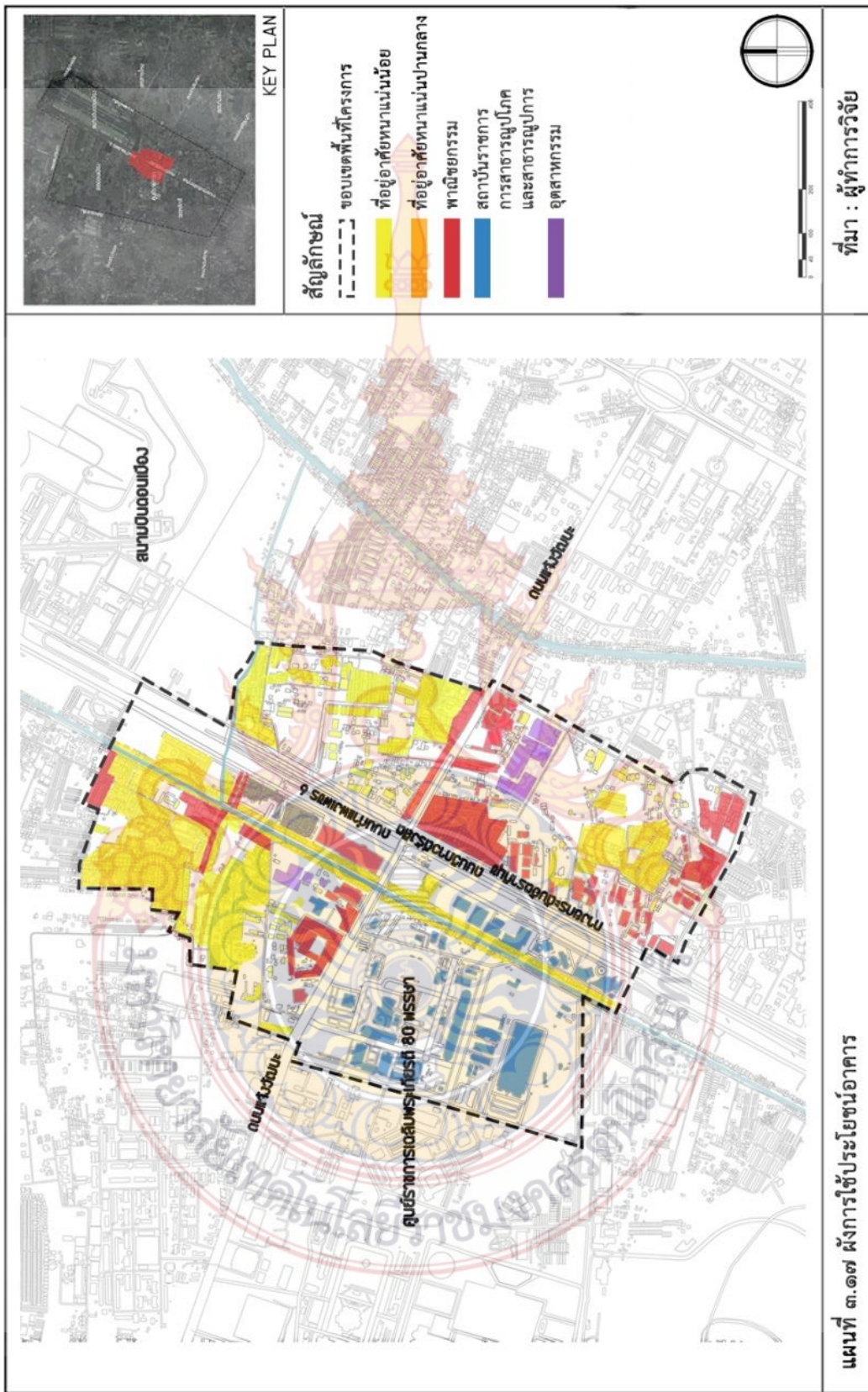
ภาพที่ ๓.๒๗ อาคารประเภทสถาบันราชการ
ที่มา : <http://www.governmentcomplex.com/home.php>

๔) อาคารประเภทอื่นๆ เช่น อาคารศาสนสถาน อาคารโรงงาน อาคารสถาบันการศึกษา อาคารสถานพยาบาล ซึ่งเป็นส่วนน้อยในพื้นที่

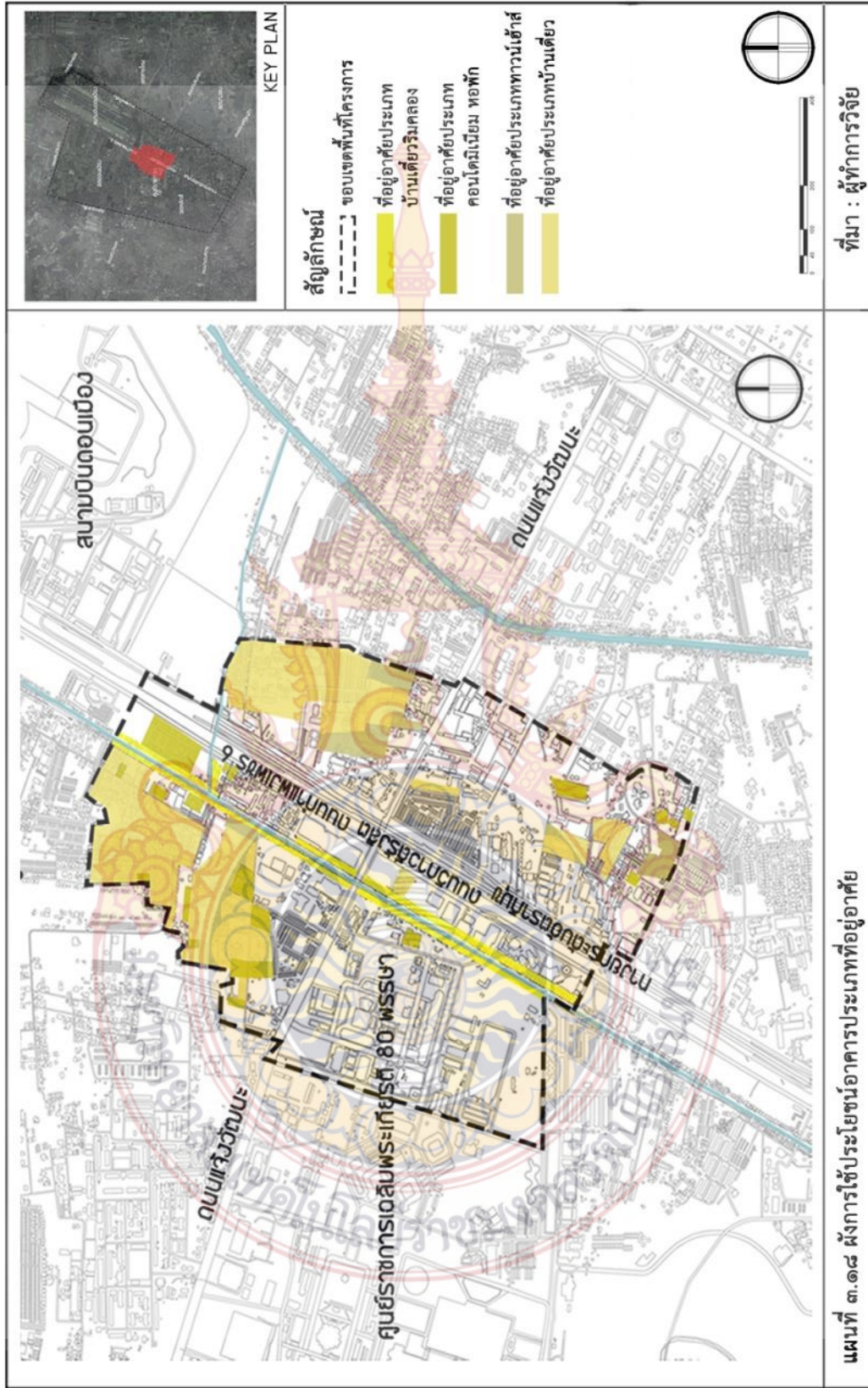


ภาพที่ ๓.๒๘ อาคารประเภทอื่นๆ
ที่มา : จากการสำรวจ





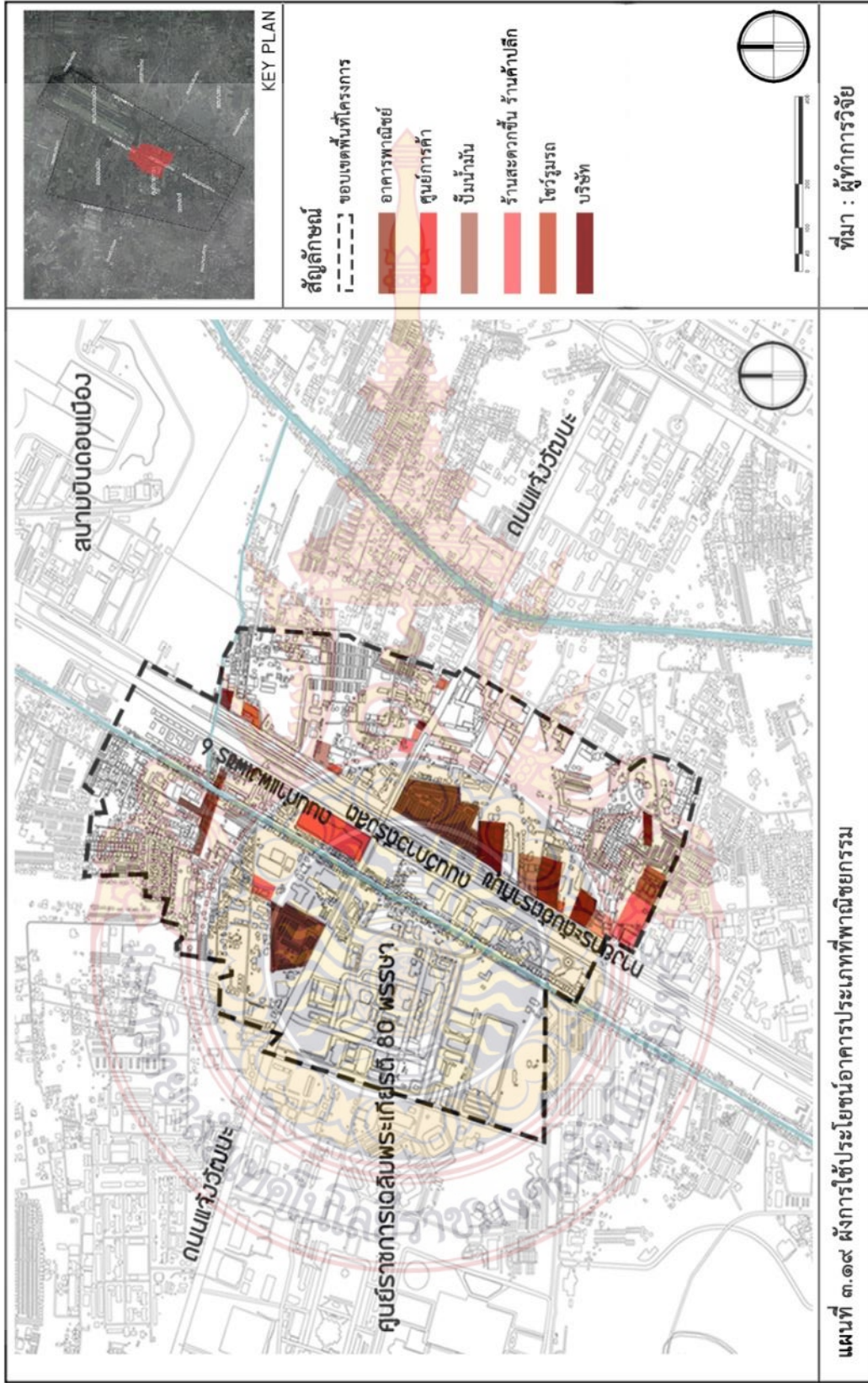
แผนที่ ๓.๑๗ ผังการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ที่มา : ผู้ทำการศึกษา

แผนที่ ๓.๑๘ ผังการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย

แผนที่ ๓.๑๘ ผังการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



แผนที่ ๓.๑๙ ผังการใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์กรรม
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน

ในพื้นที่โครงการมีกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินอยู่ ๔ ประเภท ดังนี้

๑) ที่ดินที่มีการถือครองโดยภาครัฐ ที่ประกอบด้วยที่ดินของกรมธนารักษ์ และที่ดินราชพัสดุ คือแปลงที่ดินของสถาบันราชการ ได้แก่ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ ที่ดินของอาคารพักอาศัยข้าราชการศาลยุติธรรม สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาดอนเมือง สำนักงานเขตหลักสี่และที่อยู่อาศัยริมคลองเปรมประชากร

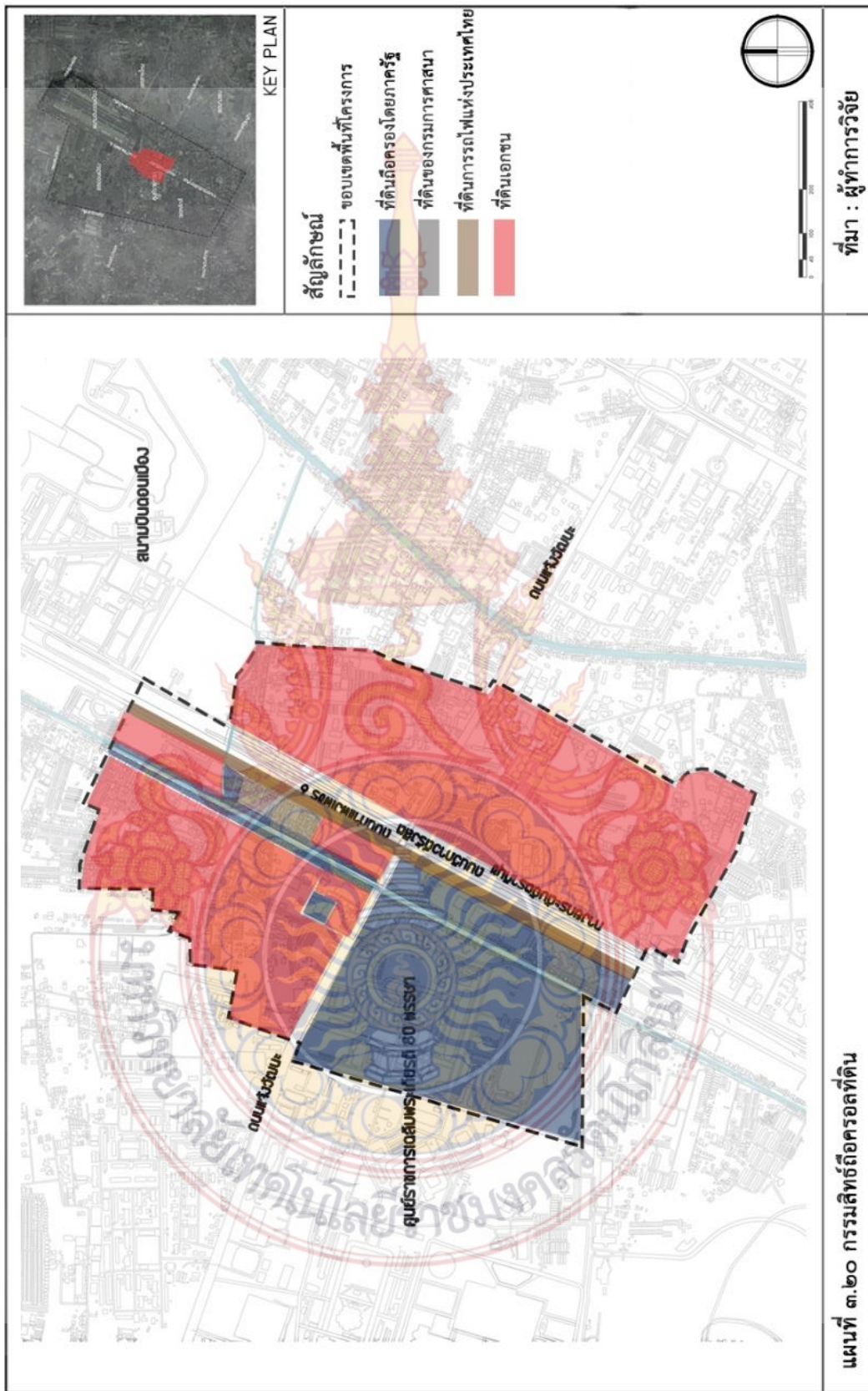
๒) ที่ดินของกรมการศาสนา คือ วัดหลักสี่ และโรงเรียนวัดหลักสี่

๓) ที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย คือแปลงที่ดินตามแนวถนน

กำแพงเพชร ๖

๔) ที่ดินเอกชน





แผนที่ ๓.๒๐ กรรมสิทธิ์ถือครองที่ดิน
 ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑) สถานศึกษา

ในพื้นที่โครงการมีโรงเรียน ๒ แห่ง คือโรงเรียนวัดหลักสี่เป็นโรงเรียนระดับปฐมวัย-ประถมศึกษาปีที่ ๖ สังกัดกรุงเทพมหานครและโรงเรียนไพฑูริคศึกษาเป็นโรงเรียนระดับเตรียมอนุบาล -มัธยมศึกษาปีที่ ๓ สังกัดเอกชน

๒) ศาสนสถาน

ในพื้นที่โครงการมีวัด ๑ แห่ง คือ วัดหลักสี่พระอารามหลวงอยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร ๖ ข้างศูนย์การค้าไอทีสแควร์

๓) สถาบันราชการ

ในพื้นที่โครงการมีสถาบันราชการสถาบันราชการ มี ๕ แห่ง คือ กรมการสื่อสารทหารกองบัญชาการทหารสูงสุด สำนักงานเขตหลักสี่ สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาดอนเมือง ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ๓๒ หน่วยงาน คือ สำนักงานปลัดกระทรวงยุติธรรม กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ กรมคุมประพฤติ ศาลรัฐธรรมนูญ สำนักงานอัยการสูงสุด ศาลฎีกา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ศาลล้มละลายกลาง สำนักกิจการยุติธรรม สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมการพัฒนาชุมชน กรมที่ดิน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมธนารักษ์ สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร ๙ กรมสรรพากร สถาบันพระปกเกล้า สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ (องค์การมหาชน) องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

๔) สถานพยาบาล

ในพื้นที่โครงการมีโรงพยาบาล ๑ แห่ง คือ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ อยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร ๖

๕) สถานีรถไฟ

ในพื้นที่โครงการมีสถานีรถไฟ ๑ แห่ง คือ สถานีรถไฟหลักสี่ และสถานีรถไฟฟ้า ๓ สาย คือ สถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนหลักสี่ สถานีรถไฟสายสีชมพูหลักสี่ และสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอด เรล ลิงค์หลักสี่

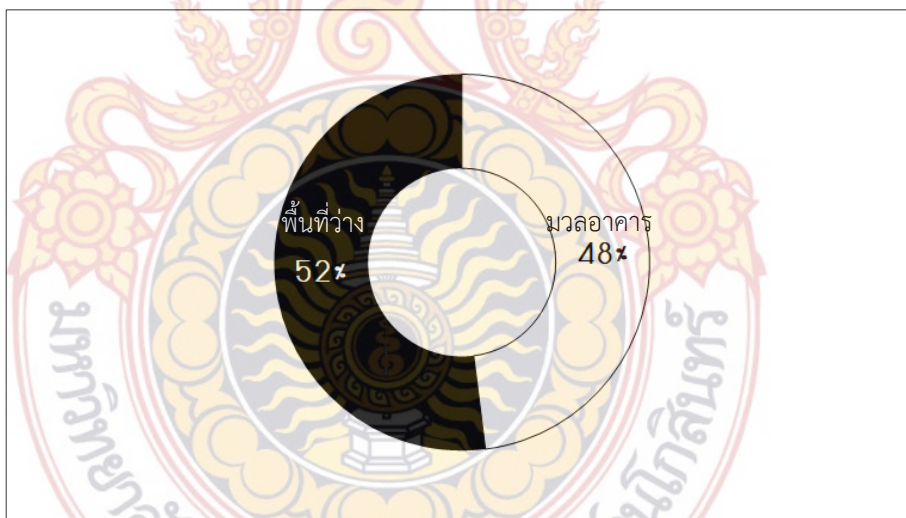
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

การวิเคราะห์มวลอาคาร (Figure)

จากการวิเคราะห์แผนผังมวลอาคารของพื้นที่พบว่า มวลอาคารมีและเกาะกลุ่มกันตามแนวถนนสายหลัก สายรอง สายย่อย และริมคลอง จะมีความหนาแน่นของมวลอาคารบริเวณถนนสายย่อยแจ้งวัฒนะและถนนสายย่อยวิภาวดีรังสิต เป็นมวลอาคารขนาดเล็กที่เป็นที่อยู่อาศัย โดยส่วนใหญ่ โดยมีมวลอาคารขนาดใหญ่บริเวณสายหลักเป็นอาคารสำนักงานเพียงเล็กน้อย และอาคารสถาบันราชการภายในศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ จากการวิเคราะห์มวลอาคารในปัจจุบันพื้นที่โครงการมีมวลอาคารไม่สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ที่ควรมีการพัฒนาในอนาคต

การวิเคราะห์ที่ว่าง (Ground)

จากการวิเคราะห์แผนผังที่ว่างของพื้นที่พบว่า ในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่บริเวณแยกหลักสี่ริมถนนแจ้งวัฒนะ ริมคลองวัดหลักสี่และบริเวณริมถนนกำแพงเพชร ๖ ซึ่งเป็นที่ดินแปลงขนาดใหญ่ โดยสามารถนำไปสู่การออกแบบเพื่อให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ



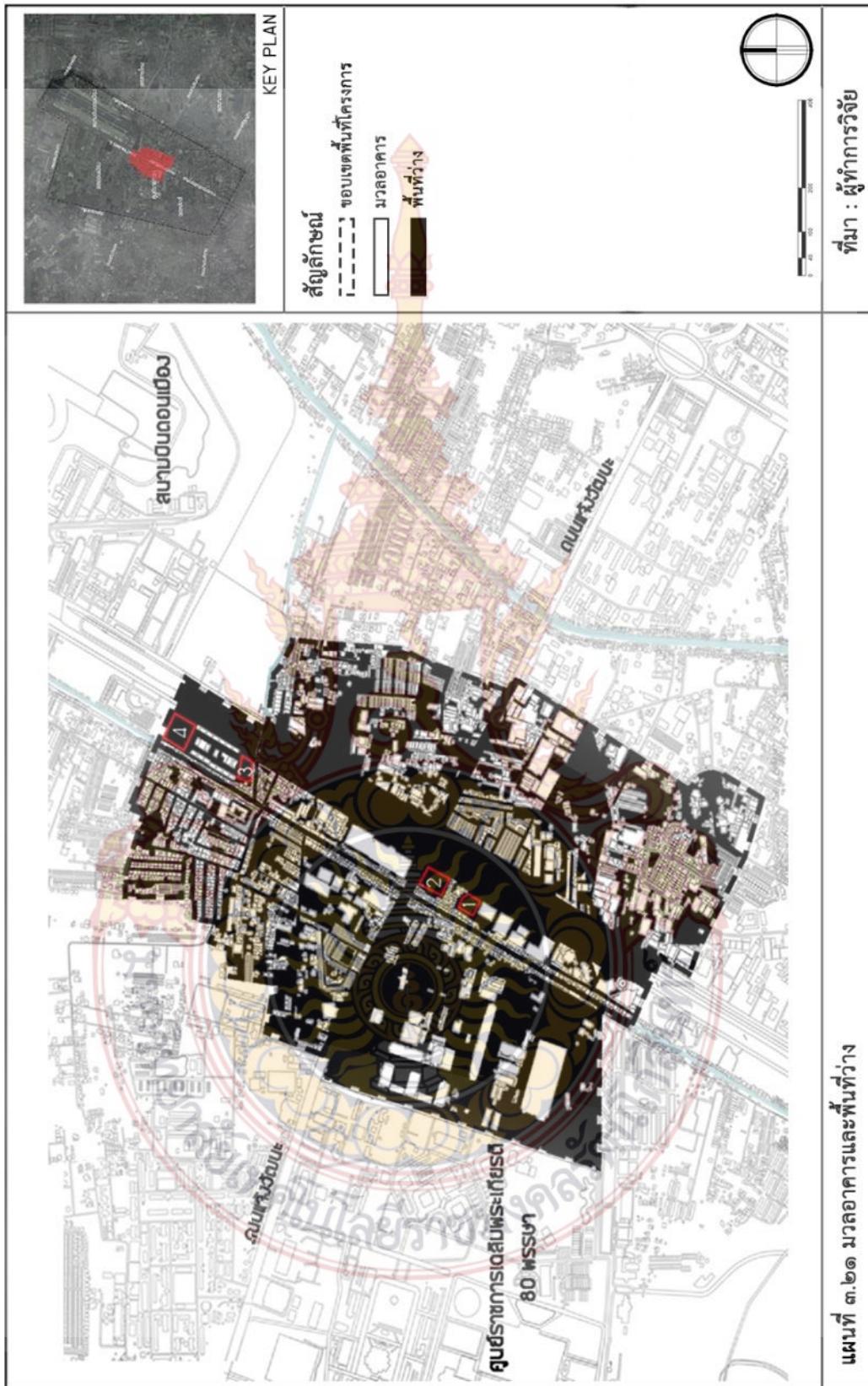
แผนภูมิที่ ๓.๔ แผนผังมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๓.๒๙ ที่วางภายในพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่





แผนที่ ๓.๒๑ ผังมวลอาคารและพื้นที่ว่าง
 ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๗ ความสูงอาคาร

อาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นอาคารที่อยู่อาศัยแนวราบ มีความสูงไม่มากนัก โดยแบ่งระดับความสูง ดังนี้

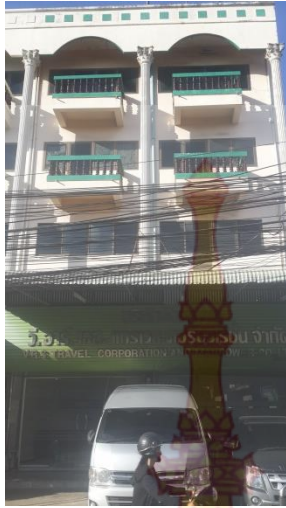
๑) ความสูงอาคาร ๑-๒ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บริเวณริมคลองเปรมประชากรและบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ๑๐

๒) ความสูงอาคาร ๒-๔ ชั้น เป็นอาคารพาณิชย์ซึ่งจะอยู่บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ ๑๐ อาคารสถาบันการศึกษา อาคารศาสนสถาน ซึ่งอยู่บริเวณริมถนนกำแพงเพชร ๖

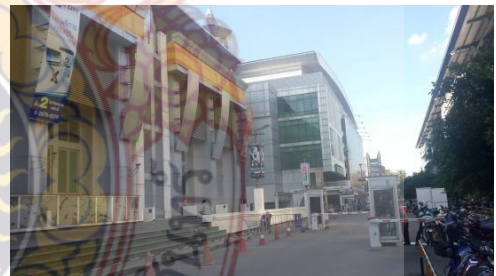
๓) อาคารที่มีความสูง ๕ ชั้นขึ้นไป เป็นอาคารประเภทคอนโดมิเนียม อาคารโรงพยาบาลจุฬารัตน์ ซึ่งอยู่บริเวณถนนกำแพงเพชร ๖ อาคารพักอาศัยข้าราชการและอาคารศูนย์การค้าไอทีสแควร์



ภาพที่ ๓.๓๐ อาคารที่มีความสูง ๑-๒ ชั้น
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓.๓๑ อาคารที่มีความสูง ๒-๔ ชั้น
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓.๓๒ อาคารที่มีความสูง ๕ ชั้นขึ้นไป
ที่มา : จากการสำรวจ



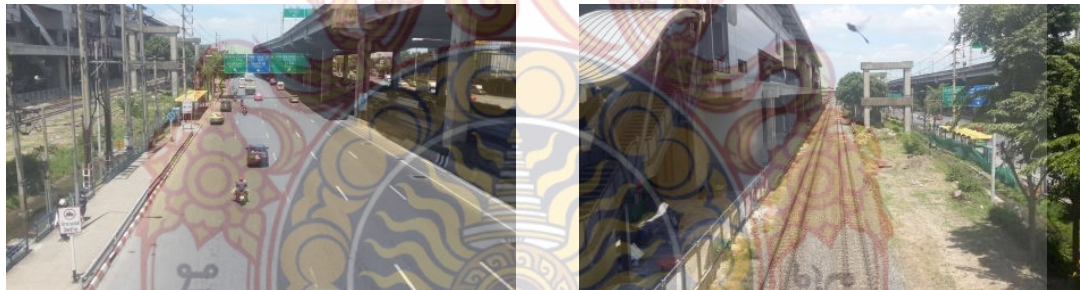
แผนที่ ๓.๒๒ ความสูงอาคาร
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

มุมมองที่สามารถมองเห็นพื้นที่ได้อย่างชัดเจน คือมุมมองจากถนนแจ้งวัฒนะที่สามารถมองเห็นบริบทโดยรวมของพื้นที่ได้อย่างชัดเจน มุมมองจากสะพานลอยและมุมมองจากสะพานข้ามคลอง โดยมุมมองการมองเห็นบริเวณสะพานลอยจะสามารถมองเห็นเส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่ได้อย่างชัดเจน โดยจะเห็นพื้นที่ริมฝั่งถนนได้ค่อนข้างน้อยเนื่องจากพื้นที่มีเส้นทางหลายเส้นทาง และทางยกระดับที่บดบังการมองเห็นบริบทพื้นที่รอบข้างริมฝั่งถนน มุมมองการมองเห็นจากสะพานข้ามคลองนั้นสามารถเห็นสภาพพื้นที่ที่อยู่อาศัยริมคลองปัจจุบันได้อย่างชัดเจน



ภาพที่ ๓.๓๓ แสดงการมองเห็นจากสะพานข้ามคลองสู่พื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๓.๓๔ แสดงการมองเห็นจากสะพานลอยสู่พื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๓.๓๕ แสดงการมองเห็นจากถนนแจ้งวัฒนะสู่พื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบจินตภาพของเมือง

- ขอบเขต (Edge) โดยใช้องค์ประกอบเหล่านี้เป็นตัวแบ่งพื้นที่ ได้แก่ คลอง
เปรมประชากร ถนนกำแพงเพชร ๖ ซอย ๗ ถนนแจ้งวัฒนะ ๑๐ ถนนวิภาวดีรังสิต ๒๗ และถนนวิภาวดี
รังสิต



ภาพที่ ๓.๓๖ แสดงเส้นขอบของพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๓.๓๗ แสดงเส้นขอบของพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

- เส้นทาง (Path) ได้แก่เส้นทางการสัญจรต่างๆในพื้นที่ ประกอบด้วย ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนกำแพงเพชร ๖ ถนนวิภาวดีรังสิต โดยเส้นทางการสัญจรทั้งหมดถือเป็นเส้นทางการสัญจรหลักในพื้นที่



ภาพที่ ๓.๓๘ แสดงเส้นทางของพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

- ย่าน (District) ประกอบด้วยย่านต่างๆที่แบ่งออกตามถนน คลอง ได้แก่ ย่านที่พักอาศัยริมคลอง ย่านที่พักอาศัยริมถนนกำแพงเพชร ๖ ย่านที่พักอาศัยถนนแจ้งวัฒนะ ๑๐ ย่านที่อยู่อาศัยถนนวิภาวดีรังสิต ย่านพาณิชย์กรรมริมถนนแจ้งวัฒนะ ย่านพาณิชย์กรรมริมถนนวิภาวดีรังสิต



ภาพที่ ๓.๓๙ แสดงย่านของพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

- ศูนย์รวมกิจกรรม (Node) จุดศูนย์รวมกิจกรรมในพื้นที่ประกอบด้วย บริเวณศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ บริเวณแยกหลักสี่ ศูนย์การค้าไอทีสแควร์ บริเวณสถานีรถไฟหลักสี่ สถานีรถไฟหลักสี่ หน้าวัดหลักสี่และโรงเรียนวัดหลักสี่



ภาพที่ ๓.๔๐ แสดงศูนย์รวมกิจกรรมของพื้นที่โครงการ

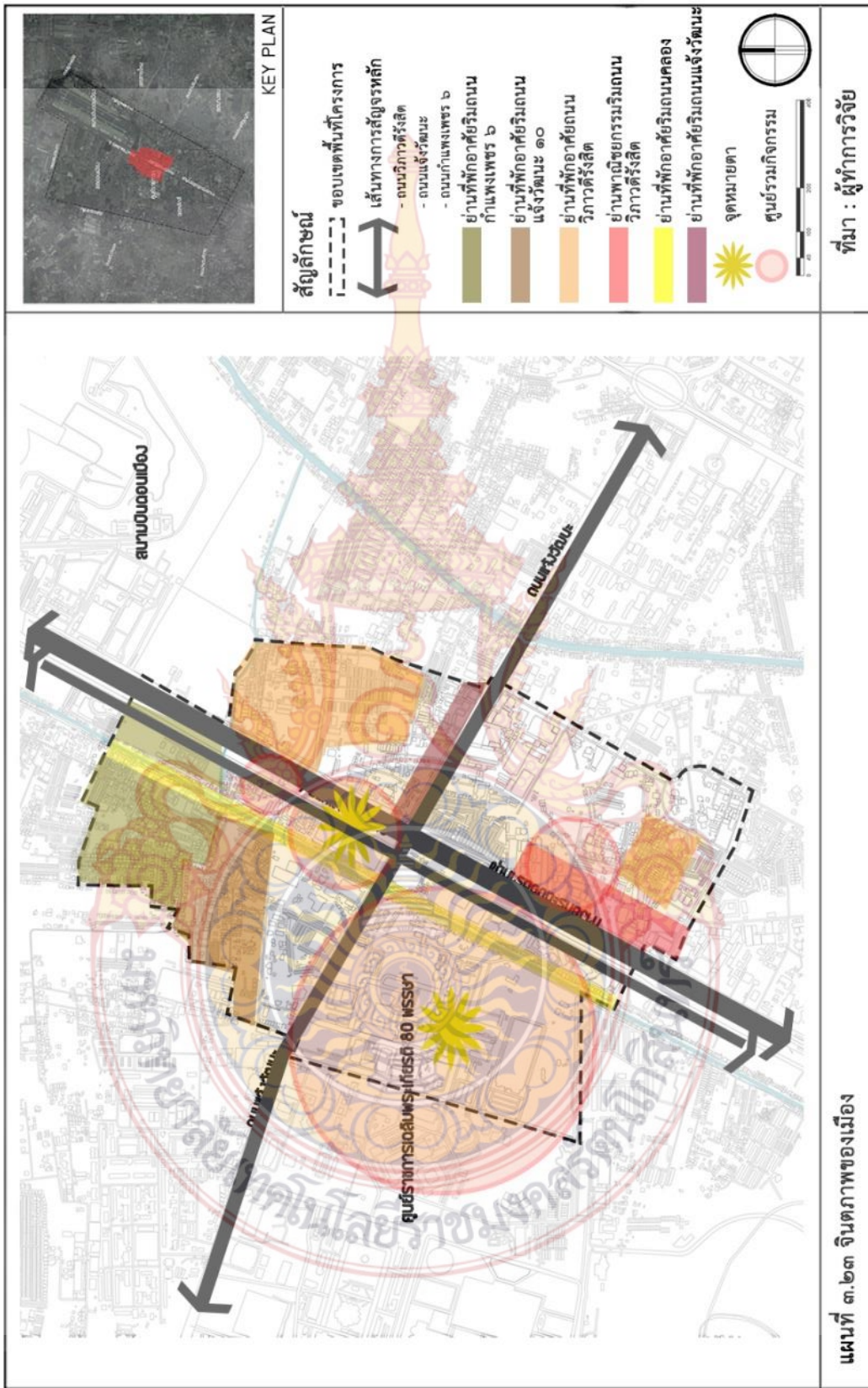
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

- จุดหมายตา (Landmark) โดยจุดเด่นชัดที่บ่งบอกถึงความเป็นพื้นที่คือ สถานีรถไฟฟ้าหลักสี่ สถานีรถไฟหลักสี่ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ และ ศูนย์การค้าไอทีสแควร์หลักสี่



ภาพที่ ๓.๔๑ แสดงจุดหมายตาของพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่





แผนที่ ๓.๒๓ จิตภาพของเมือง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่

ในพื้นที่มีเอกลักษณ์และความเป็นสถานที่อยู่ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่มีถนนหลักในการสัญจรของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับอยู่ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า หากพูดถึงแยกหลักสี่หรือสถานีรถไฟฟ้าหลักสี่และสถานีรถไฟฟ้าหลักสี่ ศูนย์การค้าไอทีสแควร์ จะสามารถสื่อให้เห็นถึงภาพของพื้นที่โครงการได้

๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ชุมชนในพื้นที่จะแบ่งออกเป็น ๓ ลักษณะ คือ ชุมชนที่อยู่อาศัยริมคลอง จะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณริมคลองเปรมประชากรซึ่งที่อยู่อาศัยประเภทบ้านไม้ยกสูง ชุมชนเมืองและชุมชนบริเวณซอยแจ้งวัฒนะ ๑๐ ซอยกำแพงเพชร ๖ มีลักษณะอาคารที่หลากหลาย เป็นทาวน์เฮ้าส์ อาคารพาณิชย์ และบ้านเดี่ยว และคอนโดมิเนียม พาณิชยกรรมภายในพื้นที่เป็นพาณิชยกรรมระดับย่าน มีร้านค้าซึ่งคนในพื้นที่และคนจากภายนอกที่ผ่านเข้ามาสามารถใช้งานได้ ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นประชากรดั้งเดิมที่อยู่มานาน ลักษณะทางสังคม ถ้าเป็นชุมชนเมืองลักษณะทางสังคมจะเป็นต่างคนต่างอยู่ ส่วนชุมชนดั้งเดิมจะมีการรวมกลุ่มกันเพื่อพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและร่วมทำกิจกรรมต่างๆร่วมกัน โดยมีวัดหลักสี่ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางศาสนาหรือเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในชุมชน

๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักในพื้นที่จะมีหลักๆอยู่ ๓ จุดในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าหลักสี่ มีกิจกรรมการเดินทางการสัญจรเดินทางโดยจะเกิดขึ้นซึ่งมักจะคับคั่งในช่วงเช้า ช่วงเย็น และวันหยุดนักขัตฤกษ์ บริเวณไอทีสแควร์จะมีกิจกรรมด้านการค้า และบริการ ภายในศูนย์การค้ามีทั้งร้านเกี่ยวกับไอที เสื้อผ้า ซูเปอร์มาร์เก็ตและศูนย์อาหารที่เปิด ๒๔ ชั่วโมง โดยจะมีผู้คนมาใช้บริการตลอดทั้งวัน และบริเวณริมถนนช่วงวัดหลักสี่ โรงเรียนวัดหลักสี่ ซึ่งจะคับคั่งในช่วงเช้า และช่วงเย็น มีการค้าเล็กน้อยบริเวณหน้าวัด และมีการสัญจรของผู้คนที่เดินทางที่มีทั้งป้ายรถเมล์ วินมอเตอร์ไซด์ ไป-กลับจากที่ทำงาน โรงเรียน



ภาพที่ ๓.๔๒ กิจกรรมภายในศูนย์การค้าไอทีสแควร์

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



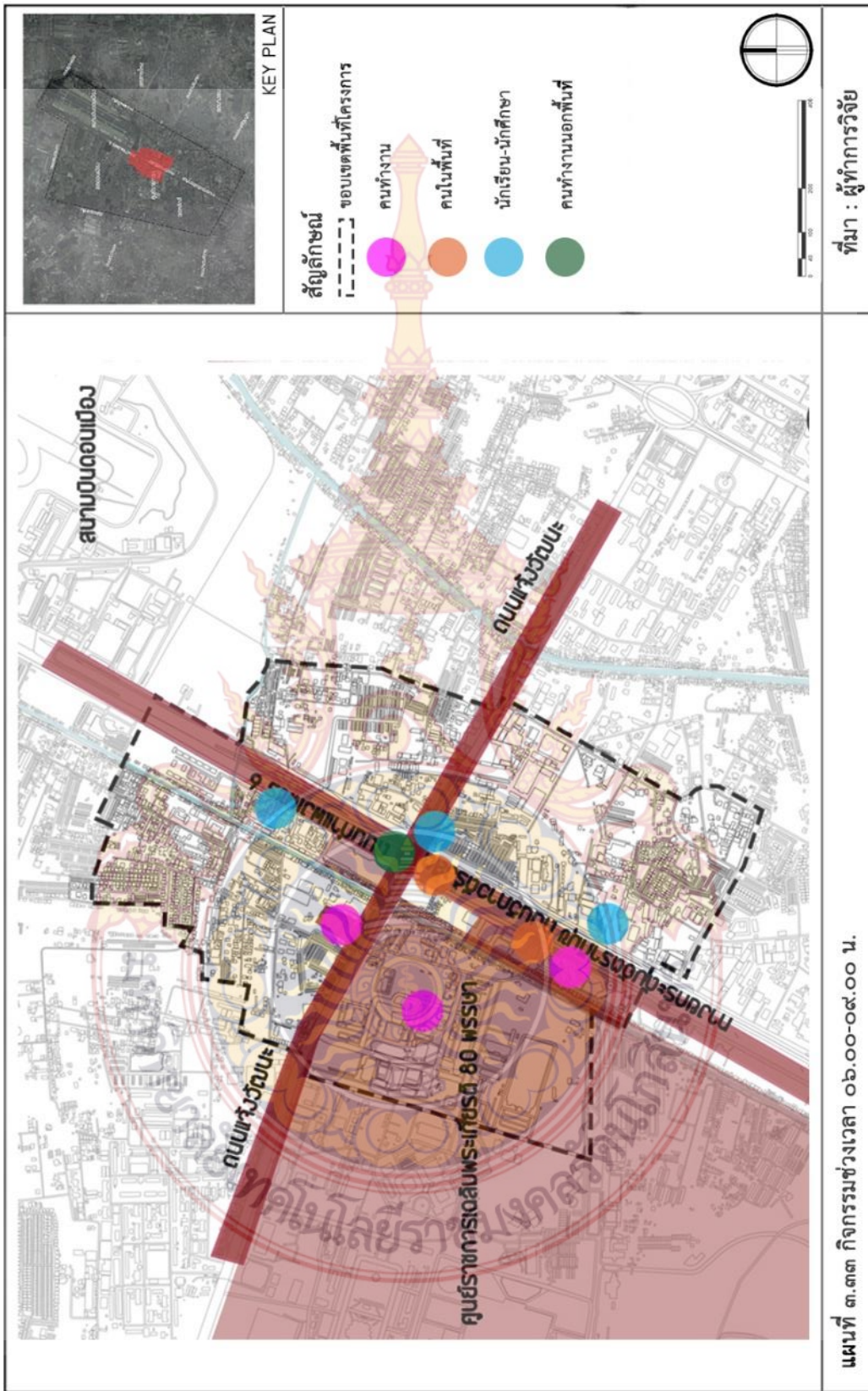
ภาพที่ ๓.๔๓ กิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๓.๔๔ กิจกรรมบริเวณหน้าวัด
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

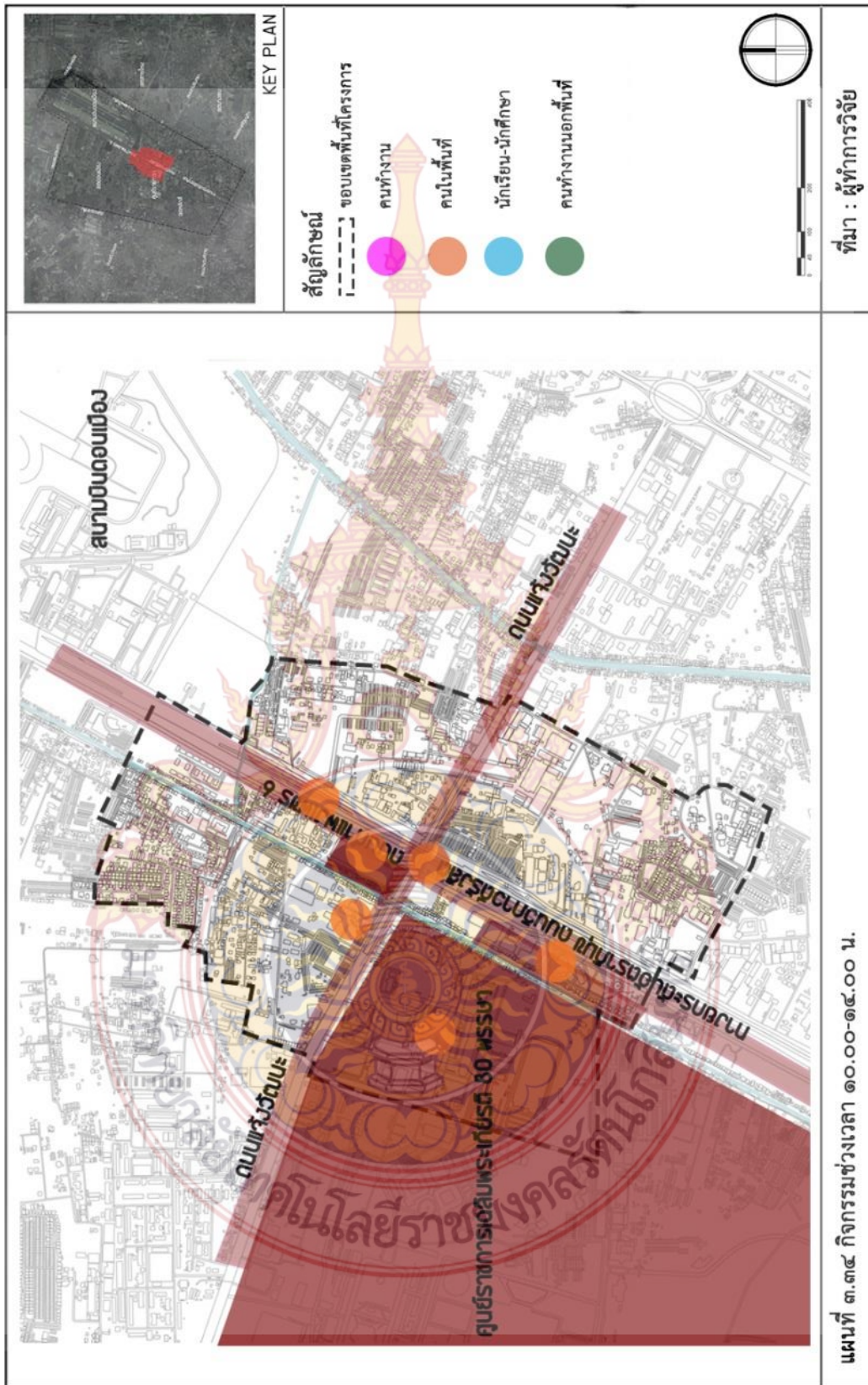
ประเภทผู้ใช้งาน	ช่วงเวลา				การเข้าถึง	กิจกรรม	ความต้องการ
	06.00	10.00	15.00	19.00			
คนทำงาน	[Progress bar showing activity levels across time slots]				รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง รถสองแถว	เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง จับจ่ายใช้สอย แหล่งงาน-ที่พักอาศัย พักผ่อนหย่อนใจ	Entertainment, Transit proza, Commercial, Market place, Service Transit system, Residence
คนทำงานนอกพื้นที่	[Progress bar showing activity levels across time slots]				รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง	เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง จับจ่ายใช้สอย แหล่งงาน	Transit proza, Commercia, Market Place, Service Transit system
นักเรียน-นักศึกษา	[Progress bar showing activity levels across time slots]				รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง รถสองแถว	เดินทางกลับบ้าน จับจ่ายใช้สอย	Entertainment, Transit proza, Transit Stop, Meeting Point
คนในพื้นที่	[Progress bar showing activity levels across time slots]				รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง รถสองแถว	เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง จับจ่ายใช้สอย แหล่งงาน-ที่พักอาศัย พักผ่อนหย่อนใจ	Entertainment, Transit proza, Transit Stop, Service Transit system, Residence

ภาพที่ ๓.๔๕ กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



แผนที่ ๓.๓๓ กิจกรรมช่วงเวลา ๐๖.๐๐-๐๙.๐๐ น.

ที่มา : ผู้ทำวิจัย



แผนที่ ๓.๓๔ กิจกรรมช่วงเวลา ๑๐.๐๐-๑๔.๐๐ น.

ที่มา : ผู้ทำวิจัย



แผนที่ ๓.๓๕ กิจกรรมช่วงเวลา ๑๕.๐๐-๑๙.๐๐ น.

ที่มา : ผู้ทำวิจัย

สรุปบทที่ ๓

ด้านกายภาพ พื้นที่ย่านนี้เป็นย่านพักอาศัยที่รองรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ชานเมืองที่มีสภาพที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม มีการพัฒนาด้านระบบขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้าถึง ๓ สาย ส่งผลให้พื้นที่นี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญด้วยเนื่องจากใกล้สถานที่ราชการหลายแห่ง เป็นเส้นทางไปสนามบินดอนเมือง และเส้นทางการเดินทางออกสู่จังหวัดอื่นในภาคกลาง-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้พื้นที่ย่านนี้มีศักยภาพที่สูงขึ้นในการพัฒนาในอนาคต

ด้านเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจในย่านนี้ถือว่าเป็นแบบกิจกรรมในท้องถิ่นหรือในชุมชน เพราะจากการที่เป็นย่านที่พักอาศัย จึงไม่ได้มีบทบาททางด้านเศรษฐกิจมากนัก มีรูปแบบการค้าขายที่เป็นการค้าขายในละแวกบ้าน มีแยกหลักสี่ที่เป็นจุดรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพราะมีทั้งสถานีรถไฟและศูนย์การค้า นอกจากนั้นจะเป็นรูปแบบของการค้าขายในลักษณะร้านค้าปลีก ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร หาบแรม แผงลอย ตามถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่

ด้านสังคม ลักษณะวิถีชีวิตของคนในย่านนี้อาจแบ่งได้เป็น ๒ ประเภทคือ ๑) ลักษณะชุมชนดั้งเดิม ที่มีการตั้งถิ่นฐานริมคลอง มีบ้านเรือนติดกันทำให้มีการพบปะพูดคุยกันอยู่เสมอของคนรุ่นก่อนหรือยังมีความสนิทสนมกันมานานและ ๒) ลักษณะชุมชนแบบใหม่ คือมีวิถีชีวิตแบบคนเมือง ต่างคนต่างอยู่ จะพบปะพูดคุยกันบ้างก็ต่อเมื่อมีกิจกรรมทางสังคมเกิดขึ้นโดยส่วนตัวของลักษณะชุมชนแบบใหม่เริ่มมีการขยายตัวมากขึ้น ด้วยวิถีชีวิตที่ต้องตื่นนอนออกไปทำงานภายในเมืองหรือนอกบ้านตัวเองแล้วกลับเข้าบ้านในตอนเย็นหรือค่ำ จึงทำให้พื้นที่ที่มีความเงียบเหงาและชบเซาหากไม่มีกิจกรรมสำคัญใดเกิดขึ้น

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

จากข้อมูลด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาวิเคราะห์หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม เพื่อบอกถึงศักยภาพ และปัญหาของโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณ ริมคลองเปรมประชากร เขตหลักสี่ มีจุดมุ่งหมายเพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่อย่างเหมาะสมกับ แนวโน้มและบริบทของพื้นที่ในอนาคต โดยมีประเด็นในการวิเคราะห์ ได้แก่ โครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร โครงสร้างสาธารณูปการ เศรษฐกิจ สังคม และที่ว่าง มี รายละเอียดดังนี้

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากพื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่สำคัญที่เป็นเส้นทางไปสถานที่ราชการหลายแห่ง เป็นเส้นทางไปสนามบินดอนเมืองและเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางออกสู่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยในอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้ามายังถึง ๓ สาย ซึ่งทำให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย

๔.๑.๑.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร ในพื้นที่โครงการ มีพื้นที่ที่ยังใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ และพื้นที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์ หลายแห่ง เช่นพื้นที่ว่างบริเวณแยกหลักสี่

๔.๑.๑.๓ ด้านสาธารณูปการ พื้นที่มีสาธารณูปการที่ครบครัน

๔.๑.๑.๔ ด้านที่ว่าง พื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างที่ปล่อยรกร้างแปลงใหญ่และหลายจุดที่สามารถนำมาพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะได้

๔.๑.๑.๕ ด้านสังคมเศรษฐกิจ ปัจจุบันในพื้นที่โครงการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในเรื่องจำนวนประชากร จำนวนคนสัญจร จากแผนพัฒนาและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ

๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๒.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากพื้นที่มีโครงข่ายการสัญจรของถนนขนาดใหญ่และหลายเส้น การสัญจรทางถนนมีความหนาแน่นในช่วงเวลาเช้าและช่วงเย็น มีการสัญจรรถที่

เร็วและอันตรายสำหรับผู้สัญจรทางเท้า เป็นจุดตัดกับการสัญจรทางราง มีเส้นทางเข้าสู่ชุมชนบางจุดที่คับแคบ เสื่อมโทรม และอันตราย โดยปัจจุบันมีการเชื่อมต่อของพื้นที่ที่ไม่ดีเท่าที่ควร ที่ควรได้รับการพัฒนา

๔.๑.๒.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร พื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ไม่เต็มศักยภาพในบางจุด เช่น บริเวณแยกหลักสี่ พื้นที่อยู่อาศัยโดยรวมมีความเสื่อมโทรม และที่พักอาศัยแออัดและลูกล้ำพื้นที่คลองสาธารณะบริเวณริมคลองเปรมประชากร

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง

๔.๑ วิเคราะห์จุดแข็งของโครงการในด้านต่างๆ

เรื่อง	จุดแข็ง
๑. โครงข่ายการสัญจร	- เป็นเส้นทางการเดินทางออกสู่กรุงเทพตะวันออก กรุงเทพตะวันตก และเป็นทางออกสู่ภาคกลาง-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - มีโครงข่ายการสัญจรทางถนนและทางราง
๒. การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคาร	-
๓. สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	- อยู่ใกล้ท่าอากาศยานดอนเมือง - มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการครบครัน
๔. เศรษฐกิจ และสังคม	- ในพื้นที่ที่มีความหลากหลายของชุมชน - ในพื้นที่มีศูนย์ราชการและใกล้สนามบินดอนเมือง ส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ
๕. ที่ว่าง	- มีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา ที่สามารถนำมาพัฒนาเพื่อสาธารณะประโยชน์ได้

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



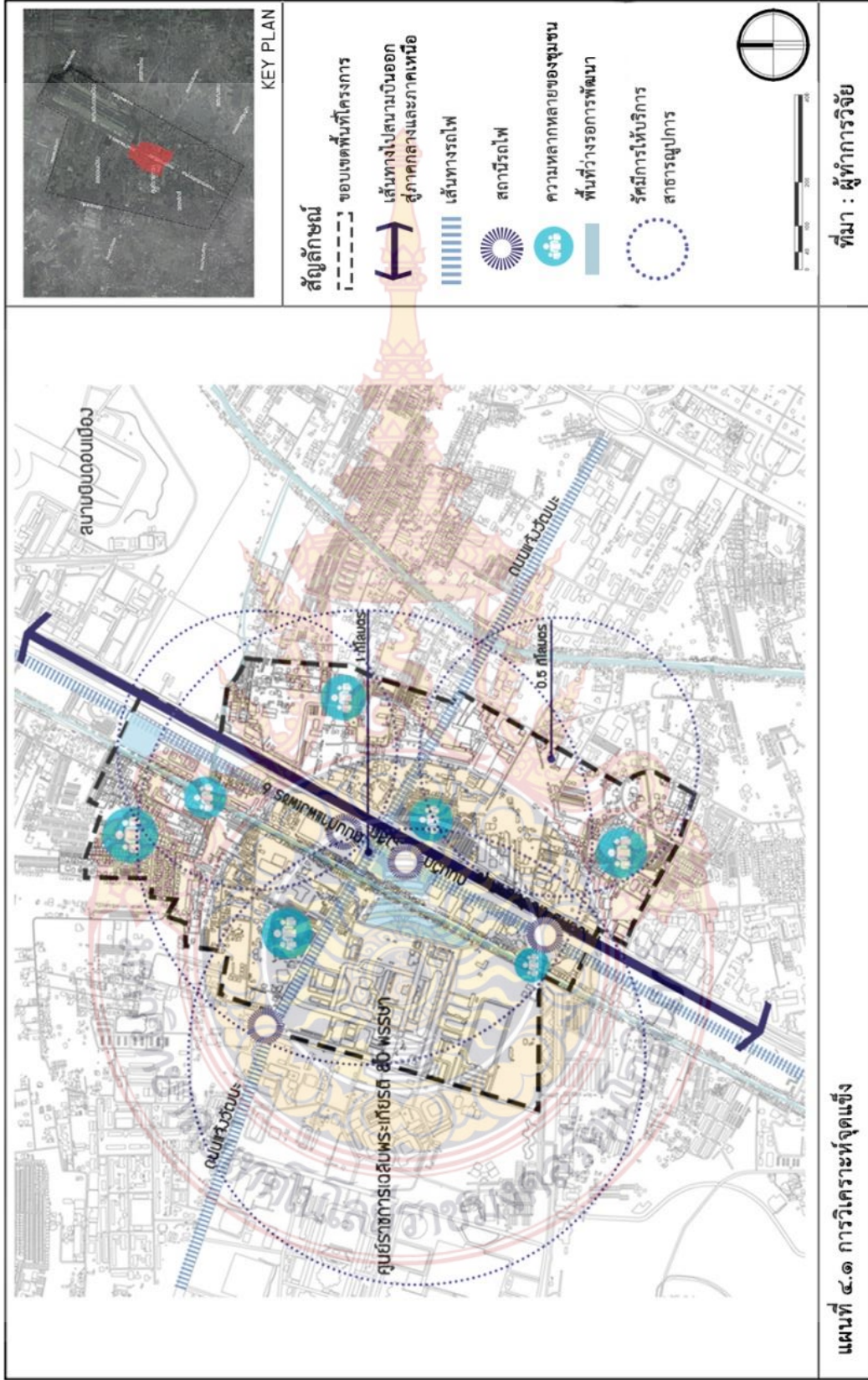
ภาพที่ ๔.๑ แสดงจุดแข็งด้านโครงข่ายการสัญจร
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๔.๒ แสดงจุดแข็ง ความหลากหลายของชุมชน
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๔.๓ แสดงจุดแข็งด้านพื้นที่ว่าง
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



แผนที่ ๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง
 ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน

ตารางที่ ๔.๒ วิเคราะห์จุดอ่อนของโครงการในด้านต่างๆ

เรื่อง	จุดอ่อน
๑.โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> - ในพื้นที่ที่มีทางยกระดับ และถนนหลายเส้นทำให้ขาดการเชื่อมต่อในพื้นที่ มีการสัญจรทางรถยนต์ที่เร็ว หนาแน่นและอันตราย - ทางเท้าในพื้นที่มีขนาดแคบและไม่เชื่อมต่อกันตลอดเส้นทาง - ทางเข้าสู่ที่อยู่อาศัยริมคลอง มีความคับแคบ และเป็นจุดอับที่อาจเกิดอันตราย
๒.การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคาร	<ul style="list-style-type: none"> - ในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่อยู่อาศัยบริเวณริมคลองที่เสื่อมโทรม และไม่เป็นระเบียบส่งผลให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่ดี - ในที่ดินบางแปลงของพื้นที่ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ - พื้นที่รอบสถานีไม่ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพไม่สอดคล้องกับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต - อาคารที่พักอาศัยในบางจุดเป็นอาคารไม้ที่แออัดเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย
๓.สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	-
๔.เศรษฐกิจ และสังคม	- กิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่น้อยเกินไป เมื่อเทียบกับจำนวนบ้านและประชากร
๕.ที่ว่าง	-

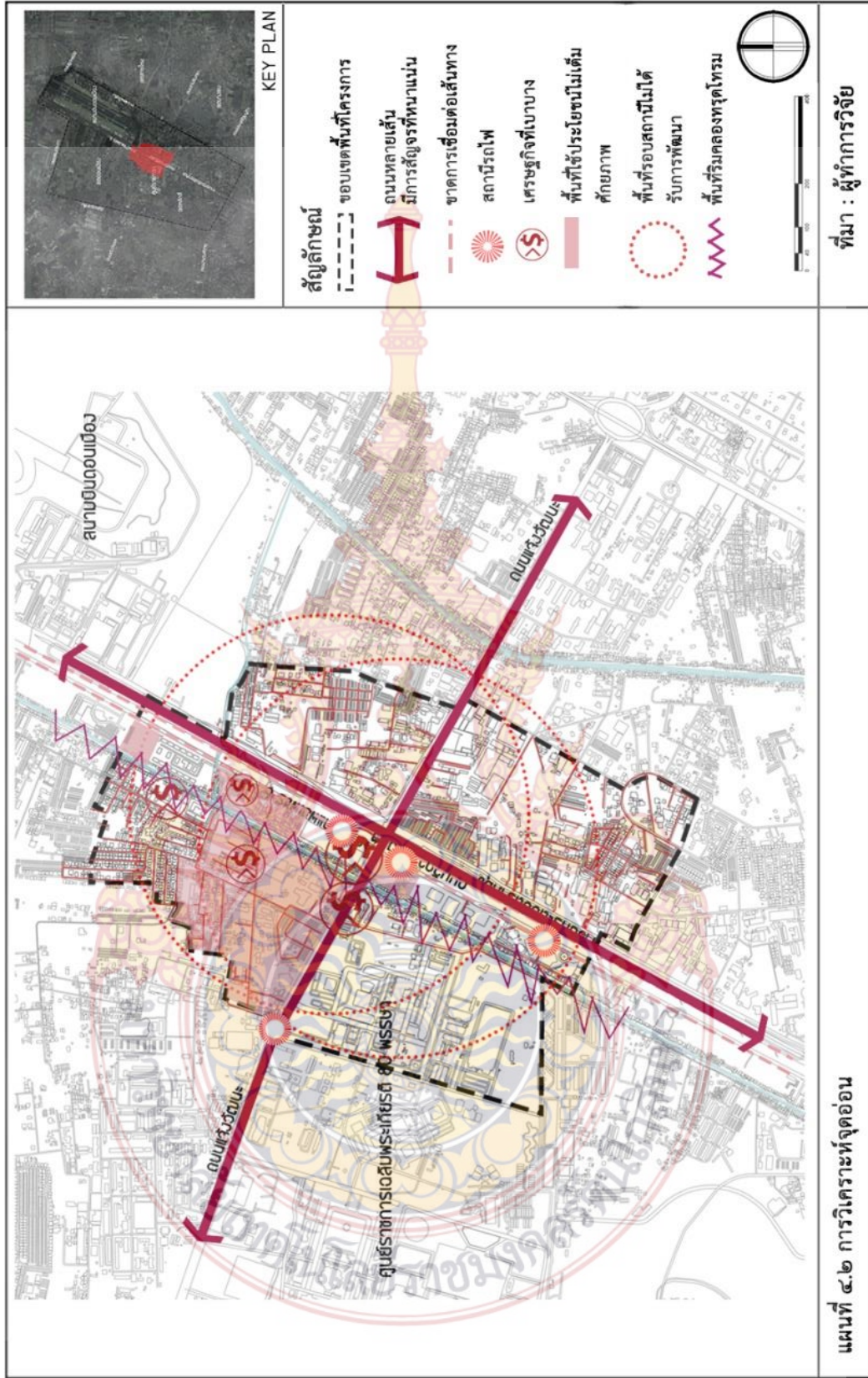
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๔.๔ แสดงจุดอ่อนด้านโครงข่ายการสัญจร
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



ภาพที่ ๔.๕ แสดงจุดอ่อนด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



แผนที่ ๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน
 ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส

ตารางที่ ๔.๓ วิเคราะห์โอกาสของโครงการในด้านต่างๆ

เรื่อง	โอกาส
๑.โครงการสายการสัญจร	- มีโครงการรถไฟฟ้าเข้าสู่พื้นที่ถึง ๓ สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ท เรล ลิงค์ ที่กำลังจะเกิดขึ้น ทำให้เกิดทางเลือกใหม่ในการเดินทางที่สะดวกมากยิ่งขึ้น
๒.การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคาร	- ในที่ดินบางแปลงของพื้นที่ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพที่สามารถนำมาพัฒนาต่อได้
๓.สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	- โครงการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้น ส่งเสริมด้านสาธารณูปการที่ดีให้กับพื้นที่
๔.เศรษฐกิจ และสังคม	- จากโครงการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และรายได้เพิ่มขึ้น
๕.ที่ว่าง	- มีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาที่สามารถนำมาพัฒนาให้เป็นประโยชน์ได้

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๓ การวิเคราะห์โอกาส

ที่มา : ผู้ทำวิจัย

แผนที่ ๔.๓ การวิเคราะห์โอกาส
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

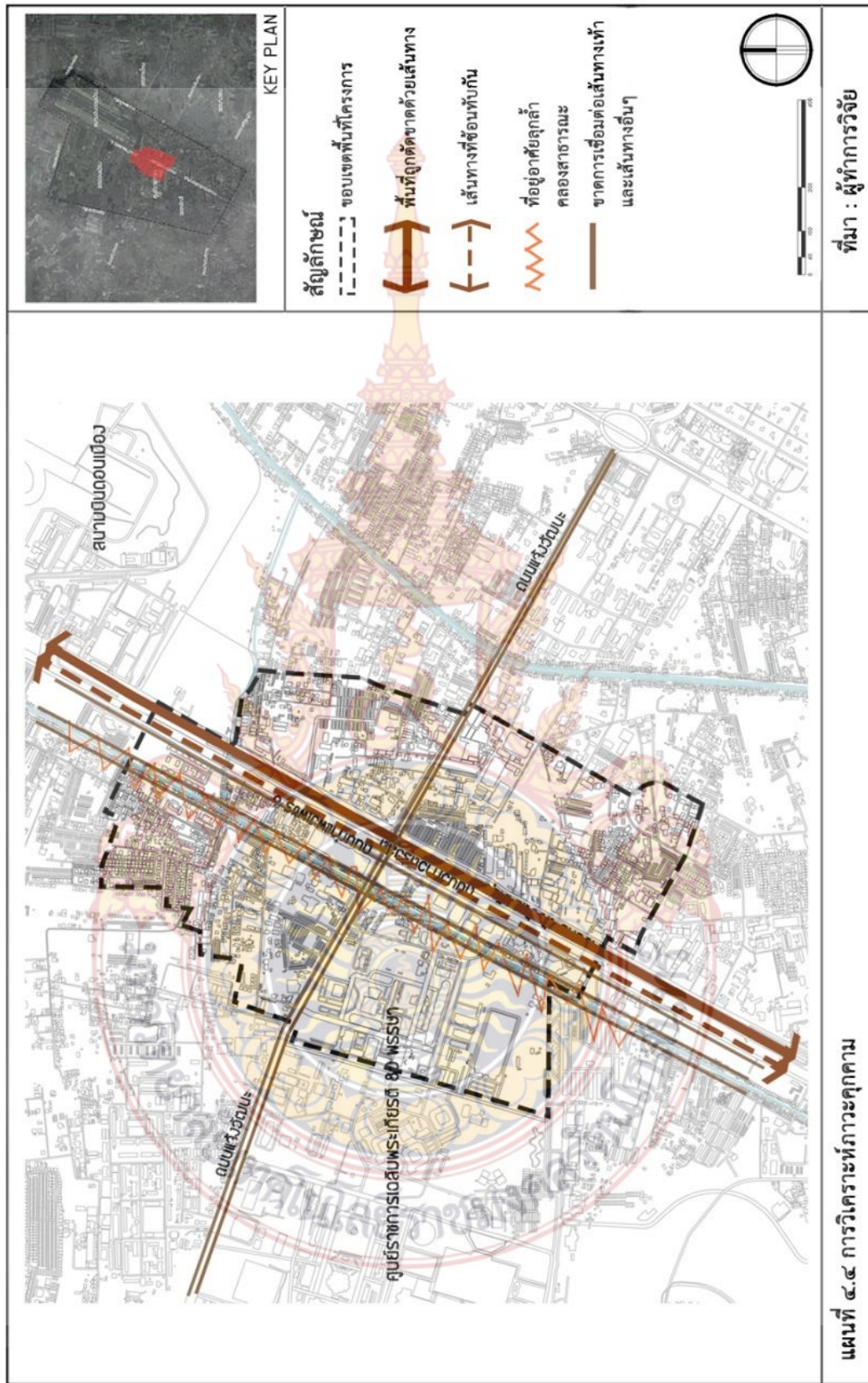
๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

ตารางที่ ๔.๔ วิเคราะห์ภาวะคุกคามของโครงการในด้านต่างๆ

เรื่อง	ภาวะคุกคาม
๑.โครงการข้ายการสัญจร	- ในพื้นที่มีทางยกระดับ ทำให้ขาดการเชื่อมต่อในพื้นที่ มีการสัญจรทางรถยนต์ที่เร็วและหนาแน่นและอันตรายทำให้ไม่มีพื้นที่ทางเท้า
๒.การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคาร	- ที่อยู่อาศัยริมคลองเปรมประชากรบางส่วนลูกค้านักท่องเที่ยว
๓.สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	-
๔.เศรษฐกิจ และสังคม	-
๕.ที่ว่าง	-

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม
 ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๔.๓ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม ในด้านโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เศรษฐกิจและสังคม มีศักยภาพ ปัญหา โอกาส ดังนี้

๔.๓.๑ จุดแข็ง มีโครงข่ายการสัญจรที่หลากหลาย คือ ทางถนน ทางราง เป็นเส้นทางการเดินทาง ไปสถานที่ราชการหลายแห่ง เส้นทางไปสนามบิน เป็นเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกไป จังหวัดนนทบุรี เป็นเส้นทางไปปทุมธานีและจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางออกสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

๔.๓.๒ จุดอ่อน ขาดการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรที่ดี ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ยังไม่เต็มศักยภาพและไม่คุ้มค่า การใช้ประโยชน์ประเภทที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม แออัด ไม่เป็นระเบียบ และการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเภทอื่นๆที่ไม่เป็นระเบียบและไม่เหมาะสม

๔.๓.๓ โอกาส ในอนาคตพื้นที่โครงการมีการพัฒนาด้านโครงข่ายการสัญจรรถไฟฟ้า ๓ สาย คือ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ส่วนต่อขยายที่เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังสนามบินดอนเมือง และรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนกับรถไฟฟ้าสายสีชมพูซึ่งในพื้นที่โครงการคือสถานีหลักสี่ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้า ๒ สายที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกไปจังหวัดนนทบุรี และเชื่อมต่อการเดินทางสำโรง สมุทรปราการไปคูคต จังหวัดปทุมธานี ส่งผลให้พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญ ที่ควรได้รับการพัฒนาให้เหมาะสมกับบริบทในอนาคต

๔.๓.๔ ภาวะคุกคาม ในพื้นที่โครงการมีทางยกระดับ ทำให้ขาดการเชื่อมต่อในพื้นที่ มีการสัญจรทางรถยนต์ที่เร็วและหนาแน่นและอันตรายทำให้ไม่มีพื้นที่ทางเท้า พื้นที่อยู่อาศัยริมคลองมีความแออัด บางส่วนที่ลูก้าพื้นที่คลองสาธารณะส่งผลให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่ดี ไม่สวยงาม เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย พายุซกระกรมในพื้นที่ลดน้อยลง ทำให้คนในพื้นที่ขาดรายได้จากแหล่งเศรษฐกิจ

<p>W</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พื้นที่โครงการที่ยังไม่เชื่อมต่อกับทางถนน ทางราง และทางเท้า 2. มีที่อยู่อาศัยที่เสื่อมโทรมแออัด บางส่วนมูลค่าลดลงสาหัส 3. กิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยไม่ครอบคลุมพื้นที่ 4. พื้นที่โครงการขาดพื้นที่สีเขียว 	<p>S</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นเส้นทางเดินทางออกสู่กรุงเทพมหานคร-ภาคตะวันออก-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2. มีโครงข่ายการสัญจรทางบกและทางรางที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย 	<p>O</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีโครงการรถไฟฟ้า 3 สาย ในพื้นที่ทำให้เกิดทางเลือกในการเดินทางสู่ระดับด้านสาธารณูปโภคและเศรษฐกิจ 2. มีพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพและพื้นที่ว่างรอการพัฒนา 	<p>T</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีทางยกระดับและถนนหลายสายทำให้พื้นที่ถูกตัดขาดกัน 2. มีพื้นที่อยู่อาศัยมูลค่าลดลง ถ้าหากเกิดภัยพิบัติ
<p>W+O วิเคราะห์จุดอ่อน+โอกาส</p> <p>เสริมสร้างและพัฒนาพาณิชย์กรรม กิจการการค้า สร้างพื้นที่สีเขียว</p>	<p>S+O วิเคราะห์จุดแข็ง+โอกาส</p> <p>จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่หลากหลาย ส่งเสริมด้านสาธารณูปโภคและด้านเศรษฐกิจ</p>	<p>+T วิเคราะห์จุดแข็ง+ภาวะฉุกเฉิน</p> <p>พัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงข่ายการสัญจร</p>	<p>W+T วิเคราะห์จุดอ่อน+ภาวะฉุกเฉิน</p> <p>สร้างการเชื่อมต่อ พัฒนาแหล่งที่อยู่อาศัย</p>

ภาพที่ ๔.๖ การสรุปศักยภาพของพื้นที่
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

พื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายรูปแบบ โดยส่วนใหญ่เน้นเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่หลากหลาย พื้นที่พาณิชยกรรม และอื่นๆ จากการสำรวจพบว่าทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่โครงการนั้น จะเกาะและอาศัยอยู่ไปตามแนวคลอง แนวของถนนเนื่องจากสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้สะดวก โดยใช้การขนส่งทางบก และทางราง

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ ทำให้แสดงให้เห็นถึง ข้อดี - ข้อเสีย ของพื้นที่

๔.๕.๑ ข้อดี

(๑) โครงข่ายการสัญจร ในพื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่เส้นทางสำคัญและมีการพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าถึง ๓ สาย ส่งผลให้ควรพัฒนาด้านจุดเปลี่ยนถ่าย การเชื่อมต่อการเดินทาง เช่น เส้นทางเดินเท้า จุดจอดรถรับส่งสาธารณะ พื้นที่จอดรถ เป็นต้น

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคารที่ยังไม่คุ้มค่างับศักยภาพและมีพื้นที่ว่างรอการพัฒนา ที่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์มากขึ้น .

(๓) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ พื้นที่โครงการมีสาธารณูปโภคสาธารณูปการครบครัน

(๔) เศรษฐกิจ และสังคม เนื่องจากพื้นที่มีโครงการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นส่งผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม

(๕) ที่ว่าง พื้นที่มีพื้นที่ว่างแปลงใหญ่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ที่สามารถนำมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะได้

๔.๕.๒ ข้อเสีย

(๑) โครงข่ายการสัญจร ในพื้นที่มีโครงข่ายการสัญจรทางถนน ที่มีหลายเส้นทางทางยกระดับ ถนนสายหลักขนาดใหญ่ ถนนสายรอง และการสัญจรทางราง ทำให้พื้นที่มีความวุ่นวาย ปัญหาเรื่องรถติดในช่วงเวลาเร่งด่วน ขาดการเชื่อมต่อที่ดี ปัญหาเรื่องจุดจอดรถ ที่จอดรถ เป็นต้น

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เต็มศักยภาพในบางพื้นที่ และมีการใช้ประโยชน์อาคารที่ทรุดโทรม แออัด ไม่เหมาะสม

(๓) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

(๔) เศรษฐกิจ และสังคม รูปแบบเศรษฐกิจในพื้นที่มีค่อนข้างน้อยและไม่เพียงพอสำหรับจำนวนบ้านและประชากร

(๕) ที่ว่าง ในพื้นที่โครงการมีพื้นที่รกร้างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ที่อันตรายเป็นจุดอับเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม

สรุปบทที่ ๔

จากการวิเคราะห์ ข้อมูลพื้นที่โครงการ ข้อดีและข้อเสีย รายละเอียดต่างๆโดยแบ่งเป็นเรื่อง โครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สาธารณูปโภคสาธารณูปการ เศรษฐกิจ สังคม และพื้นที่ว่าง โดยพื้นที่มีศักยภาพและปัญหาหลายด้านซึ่งควรได้รับการพัฒนาเพื่อให้เหมาะสมและเพื่อแก้ไขปัญหาของพื้นที่ให้ตอบรับบทบาทในอนาคต



บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

จากการสรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ซึ่งได้วางแนวทางการออกแบบ โดยได้แนวคิด วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ ๓ แนวคิด คือ

- การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีหลักสี่ หมายถึง การพัฒนาพื้นที่สาธารณะพักคอยที่เป็นในรูปแบบของสวนหย่อม และพื้นที่พาณิชยกรรมต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า ศูนย์อาหาร ฯลฯ สำหรับผู้ใช้งานในพื้นที่และผู้ใช้งานสัญจร มีการออกแบบจุดจอดรถสาธารณะ พื้นที่สำหรับจอดรถ
- พัฒนาโครงข่ายการสัญจรเพื่อสร้างความเชื่อมต่อ หมายถึง การออกแบบพัฒนา ปรับปรุงถนนสายย่อยมีการขยายเขตทางและตัดถนนใหม่ เส้นทางเดินเท้า เชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมเข้าด้วยกัน
- พัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและภูมิทัศน์ หมายถึง การจัดระเบียบโซนพื้นที่อยู่อาศัยให้เหมาะสม จัดระเบียบที่อยู่อาศัยที่ลูก้าริมคลอง ออกแบบสร้างสวนสาธารณะสำหรับคนในพื้นที่ ออกแบบปรับปรุงพื้นที่ภูมิทัศน์



ภาพที่ ๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๑.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๕.๑.๑.๑ เพื่อสร้างความโยงของพื้นที่ทั้งด้านการสัญจรให้เชื่อมต่อกัน กับระบบขนส่งสาธารณะ และพื้นที่กิจกรรมของพื้นที่

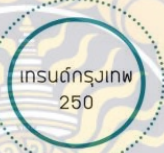
๕.๑.๑.๒ ปรับปรุง และพัฒนาพื้นที่ว่าง พื้นที่ริมคลอง พื้นที่ริมทาง ด้านภูมิทัศน์ พื้นที่สีเขียว เพื่อเป็นพื้นที่พักผ่อนและนันทนาการ

๕.๑.๑.๓ เพื่อจัดระเบียบอาคารที่อยู่อาศัย เสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่ตอบสนองผู้ใช้งานพื้นที่ในอนาคต

๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบวางผัง

จากการศึกษาวิเคราะห์ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการวิเคราะห์ศักยภาพ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ภาวะคุกคาม พบว่าพื้นที่โครงการมีจุดอ่อนและโอกาสในการพัฒนาหลายเรื่อง เช่น เส้นทางสัญจรที่ขาดการเชื่อมต่อกันเนื่องจากภายในพื้นที่มีเส้นทางที่ซับซ้อนและซ้อนทับกันจากทางยกระดับ บริเวณนี้มีการจราจรที่เร็ว แต่ขาดเส้นทางการเดินเท้าที่เหมาะสมและเชื่อมต่อกัน พื้นที่อยู่อาศัยที่ไม่เป็นระเบียบและทรุดโทรมพื้นที่ริมน้ำลุ่มล้าแนวคลองและแอ่ง ขาดพื้นที่สาธารณะของชุมชน พื้นที่รอบสถานียังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพ จึงได้ออกแบบให้ตอบรับบริบทในอนาคต โดยได้นำเทรนด์กรุงเทพฯ ๒๕๐ มาประยุกต์ใช้ในการออกแบบ มีการกำหนดแนวคิดการออกแบบดังนี้

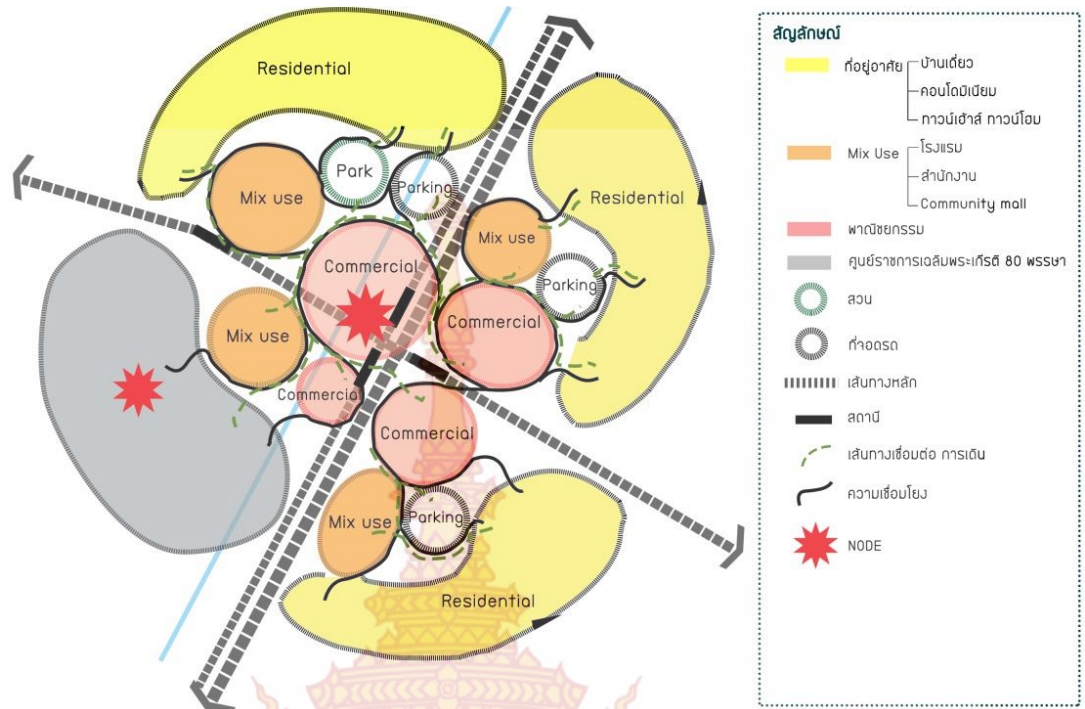
กรุงเทพ 250 เป็นโครงการฟื้นฟูเมืองของกรุงเทพฯที่มีเป้าหมาย เพื่อพลิกฟื้นพื้นที่ย่านเมืองเก่า ให้น่าอยู่ มีประสิทธิภาพ เป็นมหานครระดับโลกในวาระครบ 250 ปี



โดยกรุงเทพ 250 ได้มี 10 เทรนด์การใช้ชีวิตในเมือง

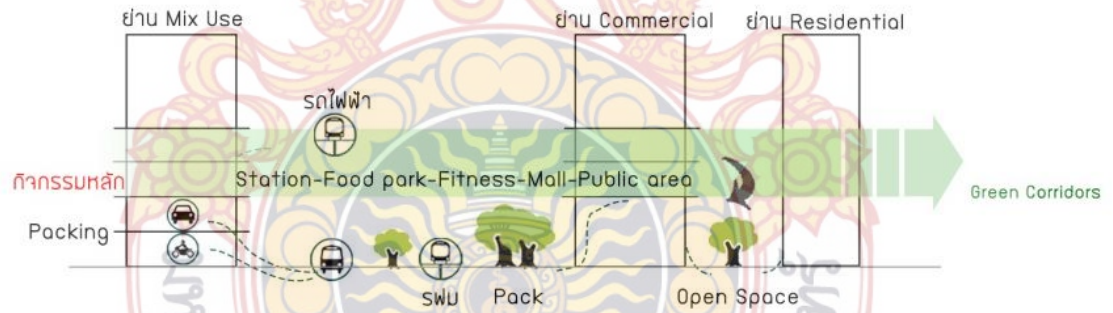


ภาพที่ ๕.๒ Concept Diagram
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

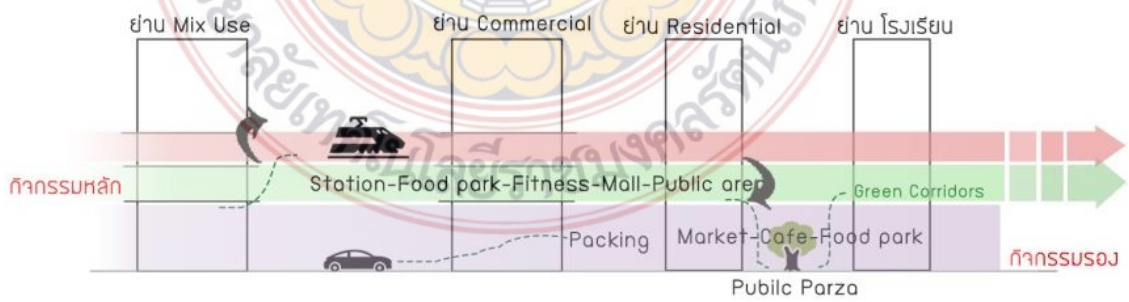


ภาพที่ ๕.๓ Concept Diagram
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

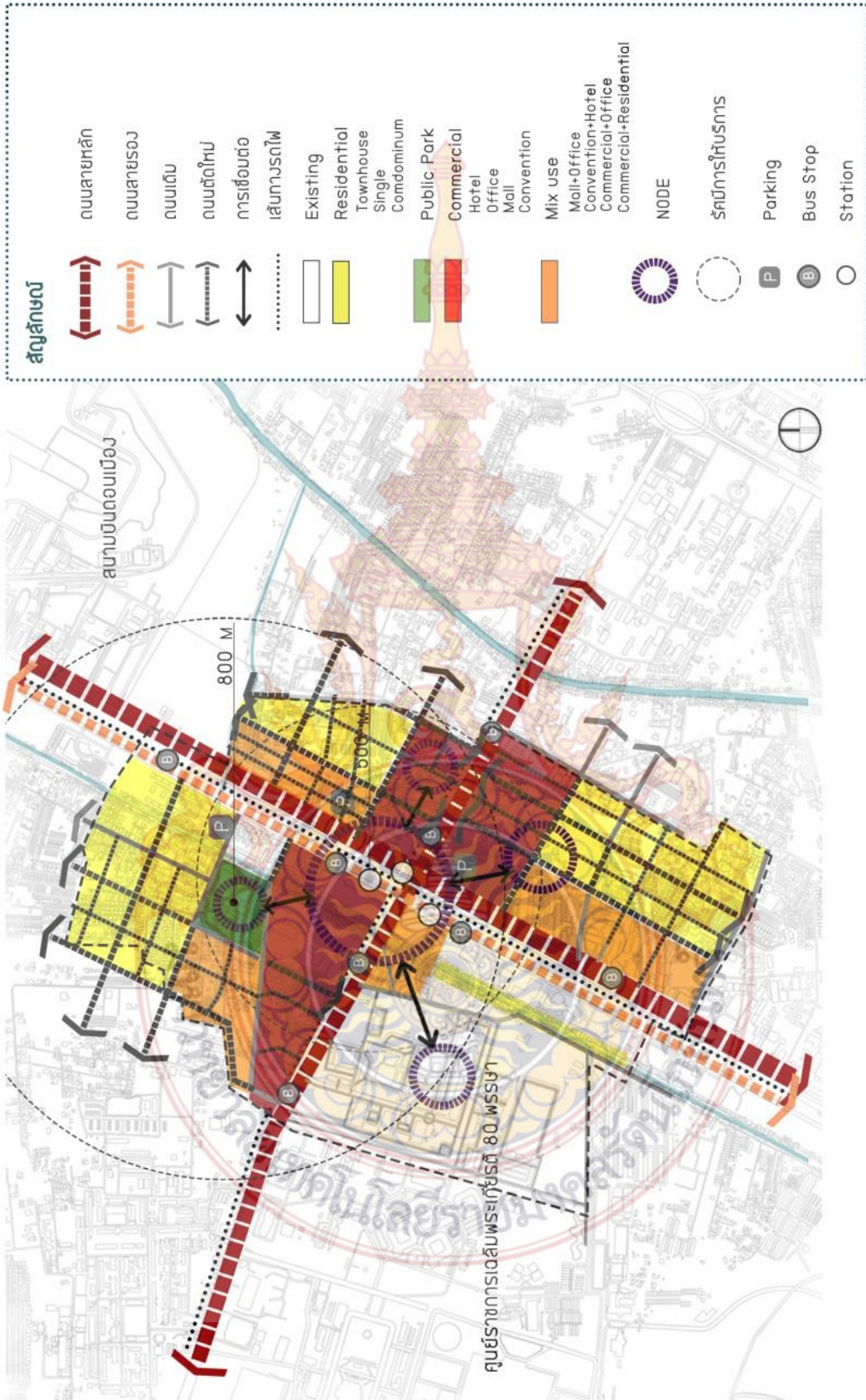
ไดอะแกรมตามแนวถนนแจ้งวัฒนะ



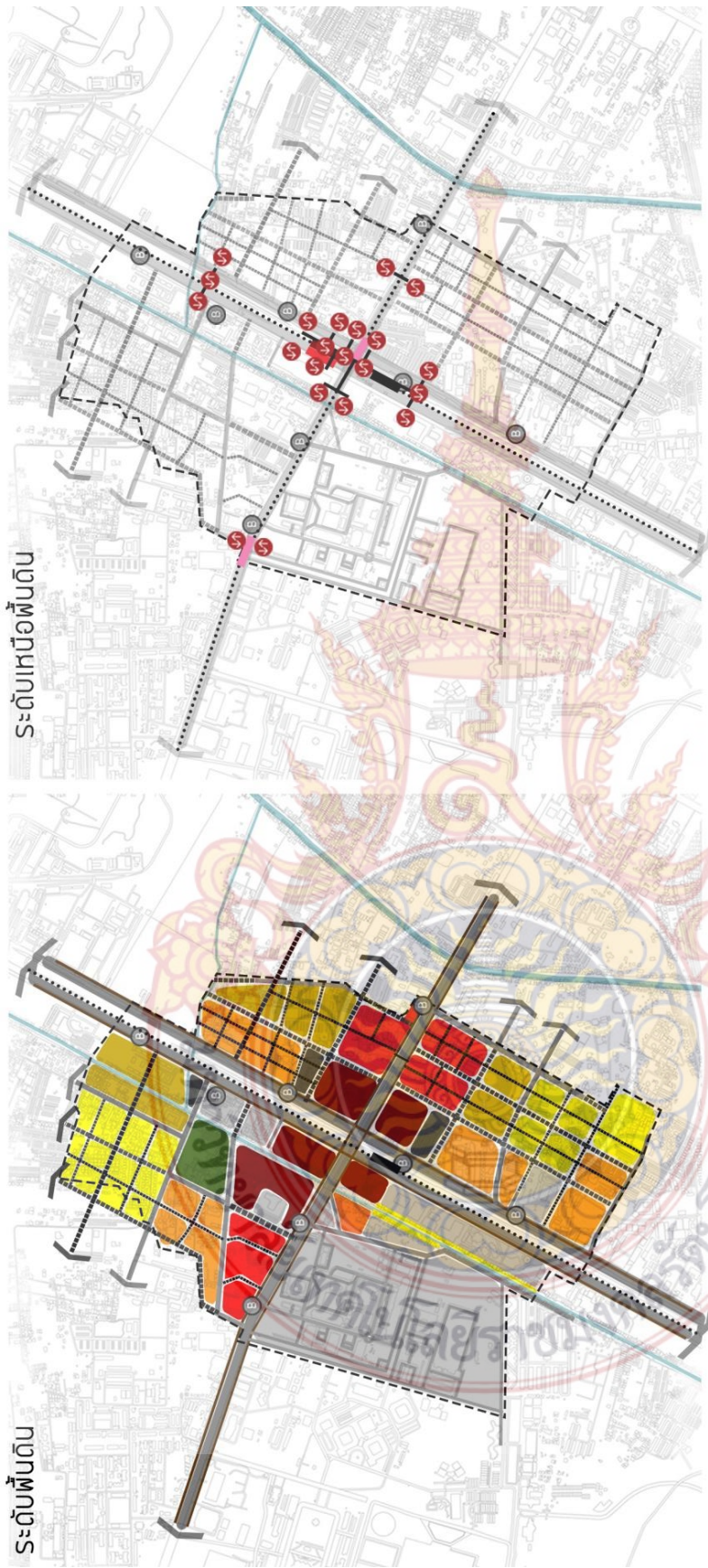
ไดอะแกรมตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต



ภาพที่ ๕.๔ Concept Diagram
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๕ Conceptual Plan
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



สัญลักษณ์

- พลาซ่าชุมชนหนาแน่นปานกลาง
- Mix use
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- Public Park
- พลาซ่าชุมชนหนาแน่นน้อย
- Existing
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- Public Park
- Parking
- Existing
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- Public Park

ภาพที่ ๕.๖ Conceptual Plan

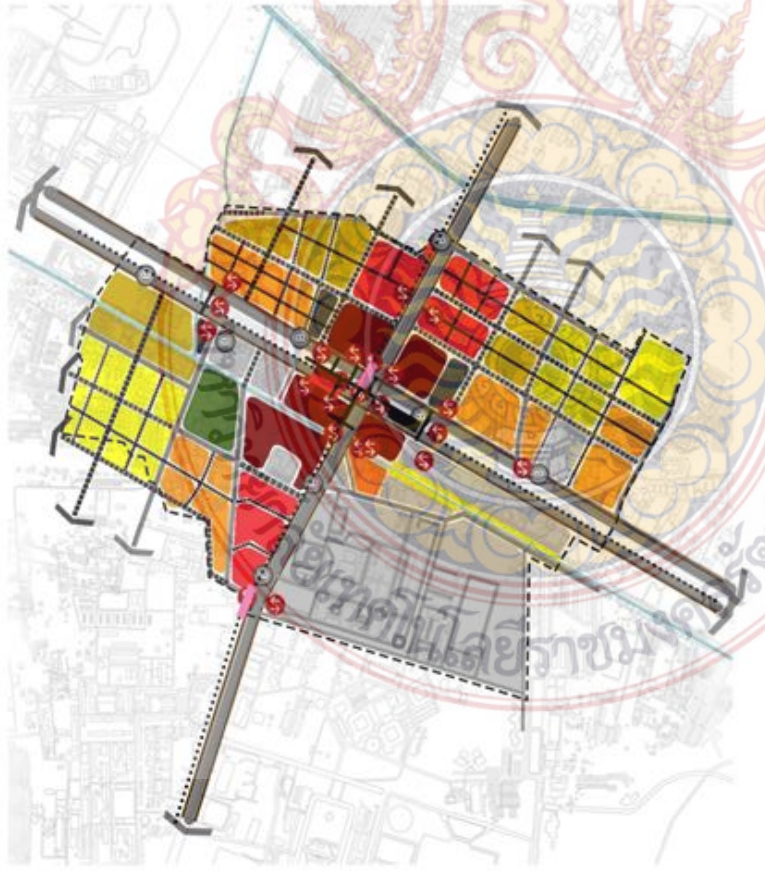
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม พ.ศ.2556

ประเภทการใช้ประโยชน์	พื้นที่ทั้งหมด		จำนวน หน่วย (ท.บ./ไร่)	FAR	ประชากร (ท.บ.)
	(ตารางเมตร)	(ไร่)			
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ย.4	1,059,721	66.2	16	3:1	81,776
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ย.5	589,861	48.1	24	4:1	46,176
พาณิชย์กรรม พ.3	184,990	11.5	50	5:1	28,750
สถาบันราชการ	603,239	37.7	20		7,540
รวม			74		114,242

รายละเอียดที่ดิน

ZONE	พื้นที่ทั้งหมด		จำนวน หน่วย (ท.บ./ไร่)	FAR	ประชากร (ท.บ.)
	(ตารางเมตร)	(ไร่)			
ที่อยู่อาศัย	762,939	47.7	32	3:1	22,896
ที่อยู่อาศัย- พาณิชย์กรรม	844,883	21.5	14	4:1	20,640
พาณิชย์กรรม	616,615	38.5	25	5:1	96,250
สถาบันราชการ	89,085	5.6	4		
รวม	603,239	37.7	25		7,540
รวม			96		147,326



สัญลักษณ์

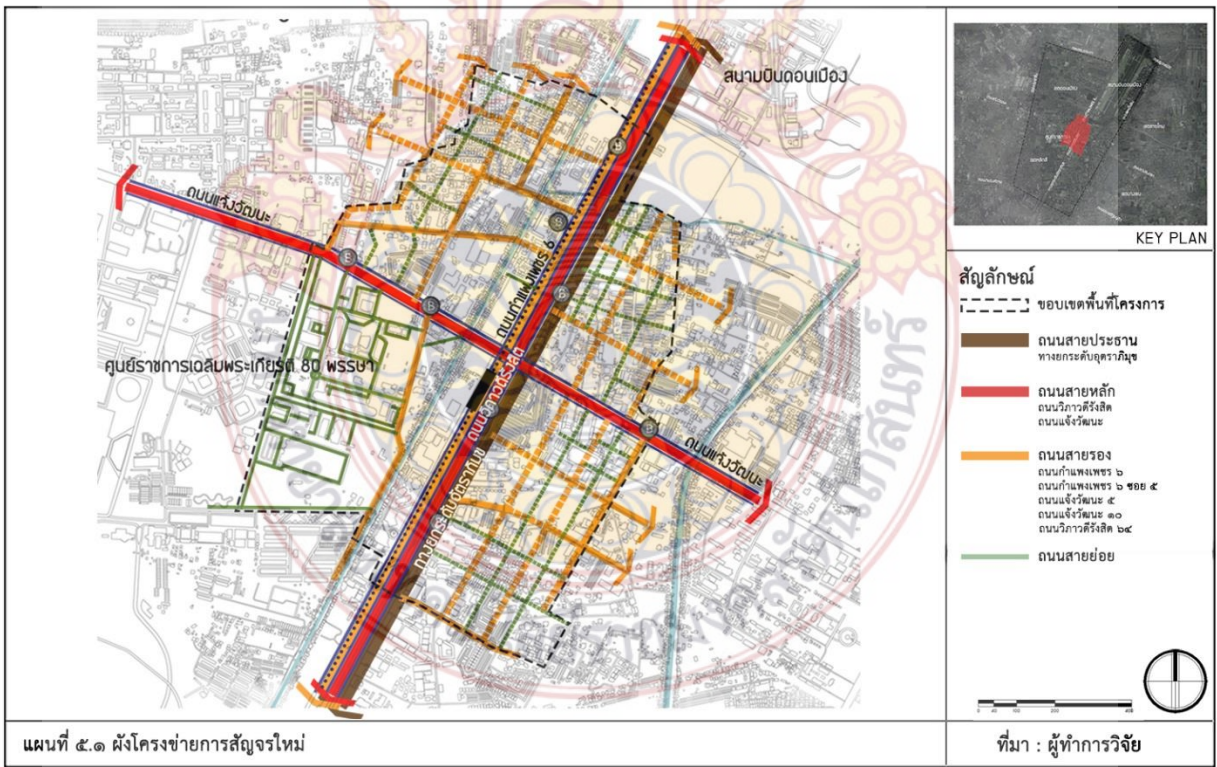
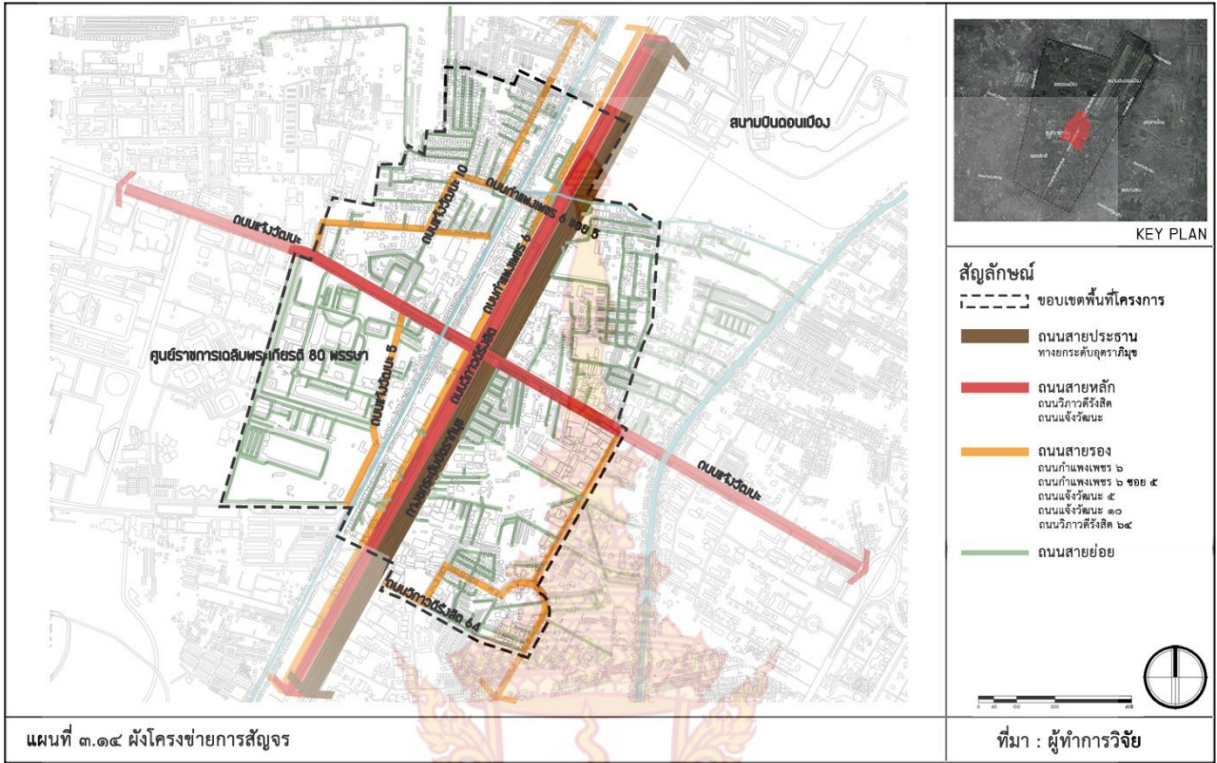
- พาณิชย์กรรมหนาแน่นปานกลาง
- Mix use
- Mall-Office
- Convention-Hotel
- Commercial-Office
- Commercial-Residential
- พาณิชย์กรรมหนาแน่นน้อย
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่น
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- Public Park
- พาณิชย์กรรมหนาแน่น
- Existing
- งานขนส่ง Sky Walk
- จุดจอดรถัก
- สถานีรถไฟฟ้า
- สถานีรถไฟหลายชั้น
- สถานีรถไฟหลายชั้น
- สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต แอส สังก
- เส้นทาง Sky Walk
- ถนนสายหลัก
- ถนน
- ถนนตัดใหม่
- เส้นทางรถไฟ

ภาพที่ ๕.๗ Zoning Plan
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๒.๑ โครงข่ายการสัญจร

กำหนดแนวทางการออกแบบโครงข่ายสร้างความเชื่อมโยงและต่อเนื่องในการเดินทาง ทั้งทางรถยนต์ ทางราง ทางเท้า ทางจักรยาน โดยออกแบบการสัญจรเพิ่มเส้นทางรถยนต์เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ออกแบบโครงข่ายทางรางให้เชื่อมต่อกับทางเท้า ด้วยเส้นทางสกายวอล์ก พัฒนาและเพิ่มเส้นทางเท้าริมถนนที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย สร้างเส้นทางเพิ่มเติมเข้าสู่พื้นที่ที่อยู่อาศัย เส้นทางเข้าสู่พื้นที่สาธารณะ พื้นที่พาณิชยกรรม



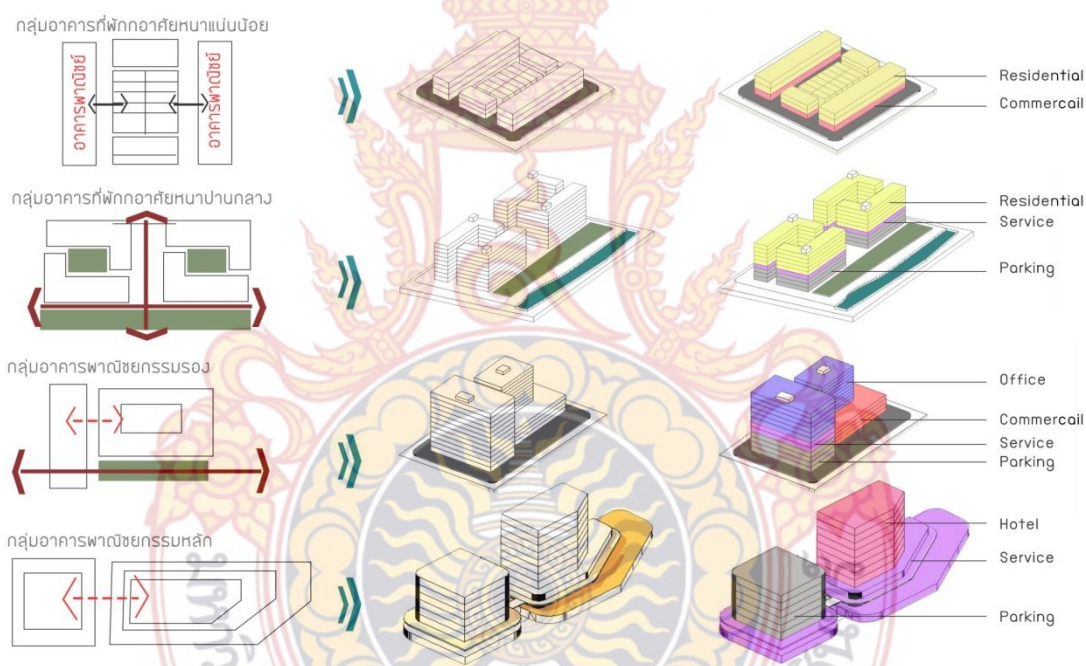


แผนที่ ๕.๑ ผังโครงข่ายการสัญจรใหม่
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๒.๒ การกำหนดตำแหน่งอาคารสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

มีการออกแบบวางบล็อกมวลอาคารใหม่ให้เป็นกลุ่มเป็นก้อนมากขึ้น โดยมีการวางกลุ่มอาคารขนาดใหญ่ บริเวณสถานีรถไฟ อาคารขนาดกลาง และขนาดเล็กลงมาตามลำดับ เพื่อให้กลมกลืนกับบริบทพื้นที่รอบนอก

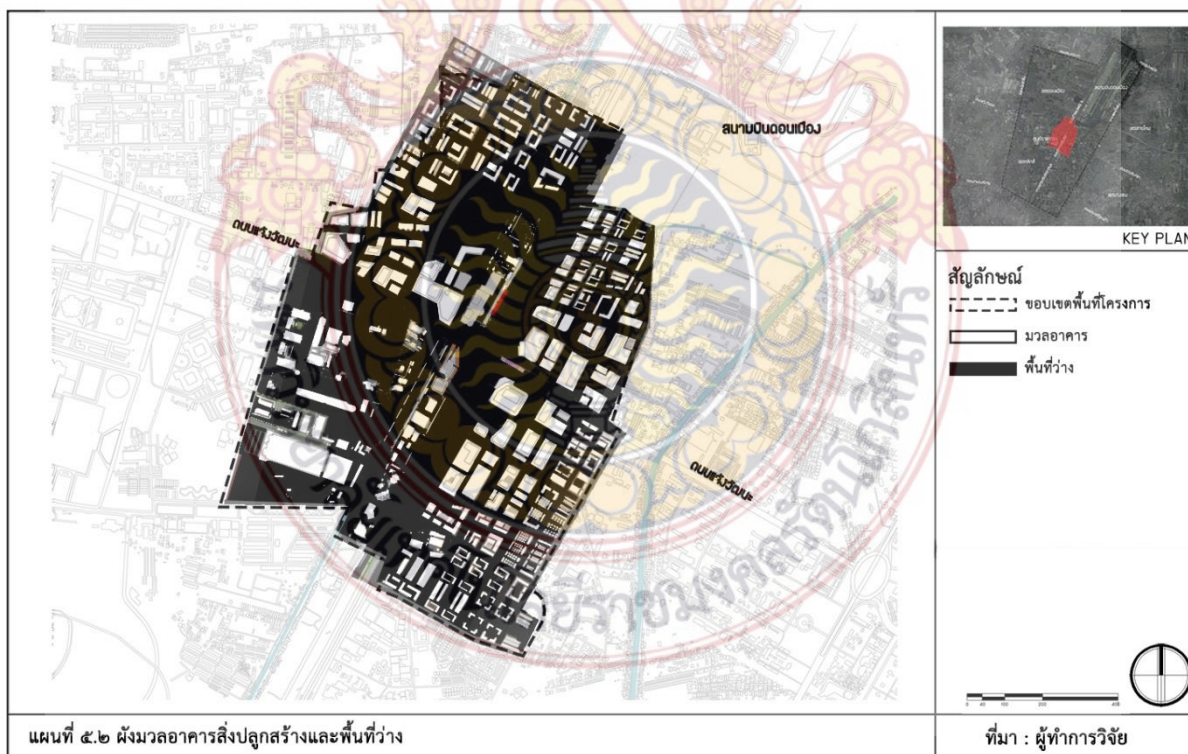
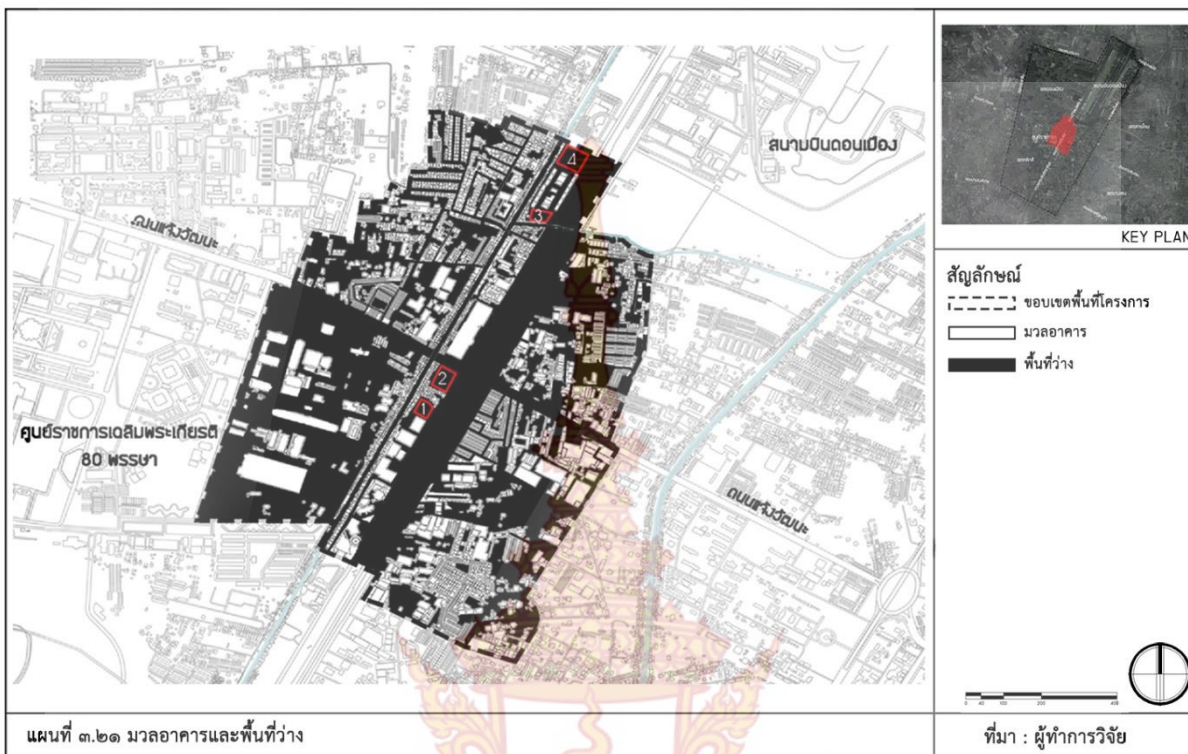
๑) ด้านอาคาร กำหนดการออกแบบอาคารตามบริบทพื้นที่ในอนาคต โดยมีการออกแบบอาคารบริเวณช่วงสี่แยกเป็นอาคารประเภทพาณิชย์กรรมหลักซึ่งเป็นอาคารใหญ่ พาณิชยกรรมรองมีขนาดอาคารเล็กลง เป็นที่อยู่อาศัยรวม และที่อยู่อาศัยจัดสรร ซึ่งมีขนาดเล็กลงมาตามลำดับ มีรูปแบบไปในทิศทางเดียวกันกับพื้นที่รอบนอก จัดระเบียบแนวอาคารให้เป็นไปตามกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพ ตอรับกับพฤติกรรมของผู้ใช้งาน



ภาพที่ ๕.๘ รูปแบบการออกแบบมวลอาคาร

ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๒) พื้นที่ว่าง ปัจจุบันในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างที่ไม่ได้รับการใช้ประโยชน์หลายแห่ง โดยจะพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ



แผนที่ ๕.๒ ผังมวลอาคารสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๒.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทบทบาทในอนาคต พัฒนาปรับปรุงพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่สาธารณะ ให้เชื่อมโยงกันและเหมาะสม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ๑) พื้นที่อยู่อาศัย จากสภาพปัจจุบันที่อยู่อาศัยบริเวณนี้มีความเสื่อมโทรม ไม่เป็นระเบียบ และเบาบางมีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มศักยภาพ มีแนวโน้มมีที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นทุกปี มีโครงการที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเกิดขึ้น โดยออกแบบพัฒนาจัดระเบียบพื้นที่อยู่อาศัยให้เหมาะสม และรองรับผู้ใช้งานคนทำงานจากศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๒๕๕๐ ที่แต่เดิมเดินทางมาจากภายนอกให้อยู่ใกล้แหล่งงาน ออกแบบที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเป็นที่อยู่อาศัยในแนวตั้ง เชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรม พื้นที่สาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- ๒) พื้นที่พาณิชยกรรม ปัจจุบันมีพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่บริเวณแยกหลักสี่สถานีรถไฟฟ้าที่ไม่ได้คึกคักมากนัก โดยวางแผนคิดพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกหลักสี่สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายส่งเสริมด้านพาณิชยกรรม เป็นศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน ธนาคาร ฯลฯ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมหลักรองรับผู้ใช้งานจากคนภายในพื้นที่ จากสนามบิน จากผู้ใช้งานศูนย์ราชการ ที่ภายในมีสถานที่ราชการต่างๆมากมาย มีศูนย์ประชุม และการจัดงานนิทรรศการอีเว้นมากมาย
- ๓) พื้นที่สาธารณะ ในปัจจุบันพื้นที่โครงการมีพื้นที่สาธารณะที่ยังไม่ครอบคลุมและเพียงพอ จึงมีแนวคิดสร้างพื้นที่สาธารณะริมคลอง พื้นที่สาธารณะบริเวณสถานีและบริเวณอื่นเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจให้แก่คนในชุมชน เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกัน เชื่อมโยงพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม

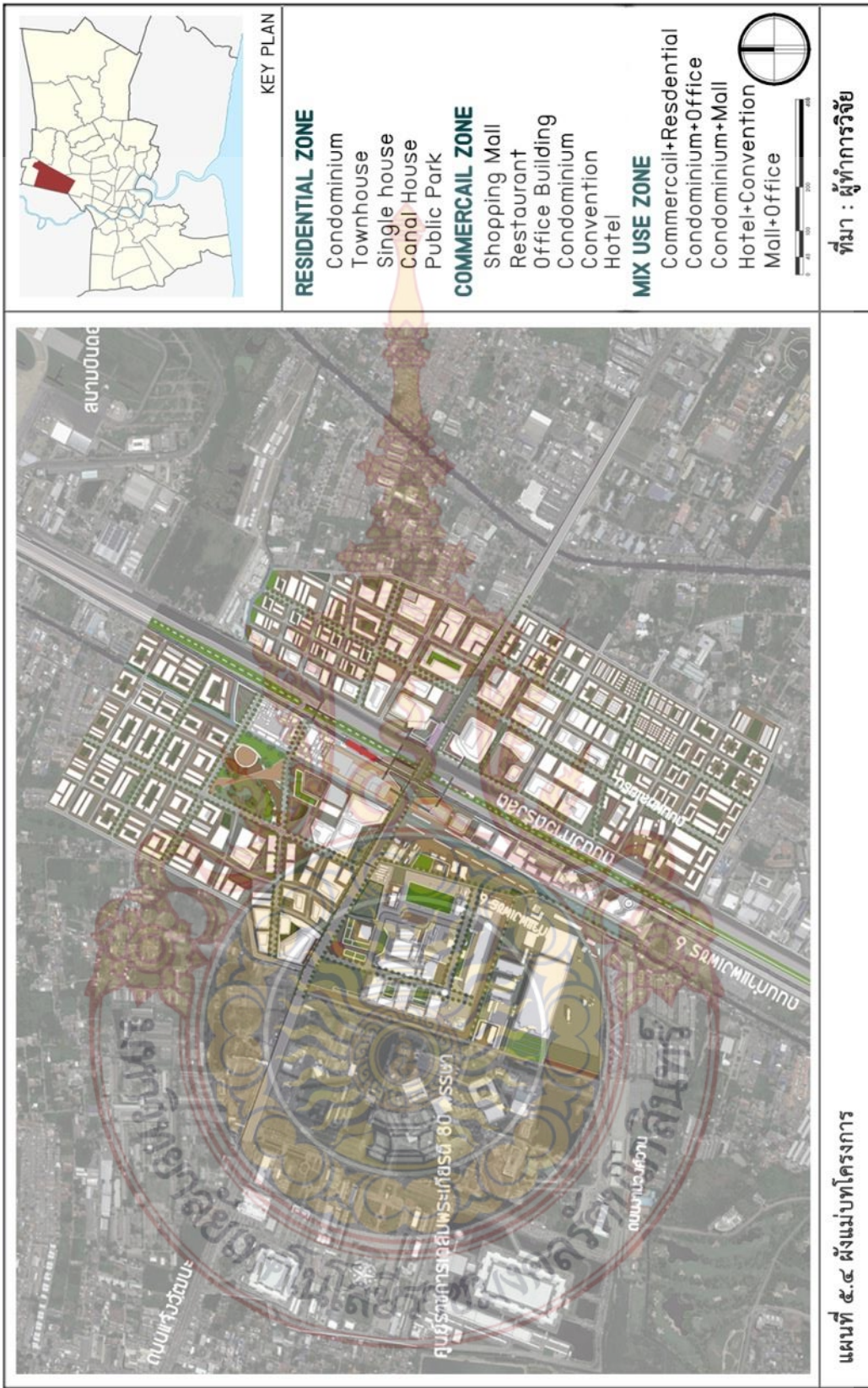
๕.๒.๔ พื้นที่สาธารณะ ภายในพื้นที่โครงการยังขาดพื้นที่สาธารณะที่เพียงพอ จึงได้ออกแบบพื้นที่สาธารณะให้แก่ชุมชน ได้แก่ สวนระดับย่าน พื้นที่สาธารณะริมน้ำ และพัฒนาพื้นที่สาธารณะบริเวณสถานีรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรมและเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่สาธารณะ เข้าด้วยกัน

๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ

๕.๓.๑ ผังแม่บทโครงการ

มีการออกแบบวางผังเฉพาะ ตามแนวความคิด แนวโน้มการพัฒนาของเมือง เป็นแนวทางเสนอแนะการออกแบบในการปรับปรุงพื้นที่ต่างๆภายในโครงการให้บรรลุวัตถุประสงค์ ตามวิสัยทัศน์ ที่ได้กำหนดไว้





แผนที่ ๕.๔ ผังแม่บทโครงการ
ที่มา : ผู้ทำการวิจัย

มุมมองจากถนนวิภาวดีรังสิตขาออก



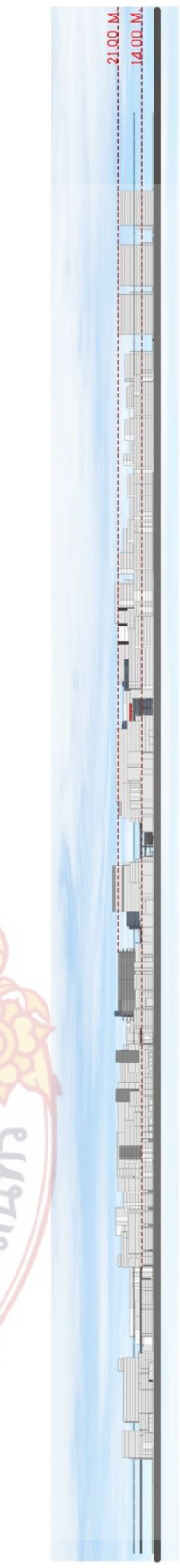
มุมมองจากถนนวิภาวดีรังสิตขาเข้า



มุมมองจากถนนแจ้งวัฒนะ



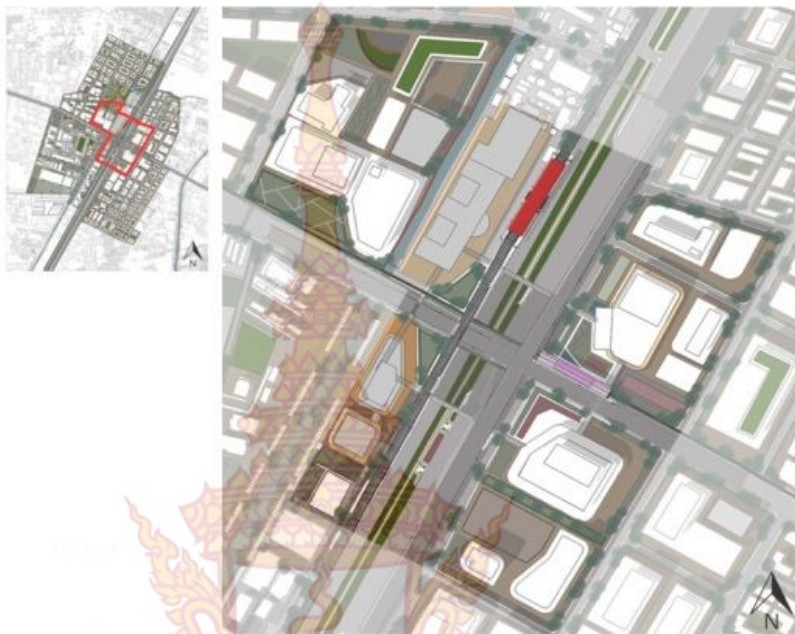
มุมมองจากถนนแจ้งวัฒนะ



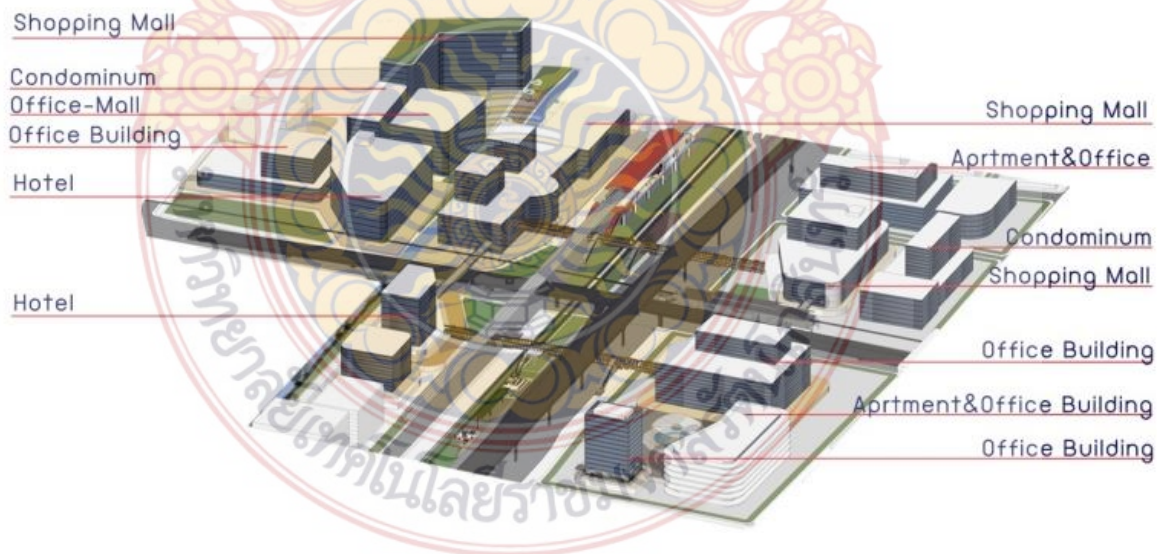
ภาพที่ ๕.๙ รูปด้านพื้นที่โครงการ
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ

๕.๓.๓.๑ โครงการพัฒนากลุ่มพาณิชย์กรรมรอบสถานี



ภาพที่ ๕.๑๐ ผังขยายกลุ่มพาณิชย์กรรมบริเวณรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

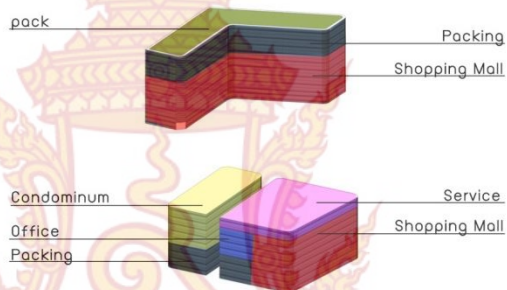


ภาพที่ ๕.๑๑ ทศนียภาพบริเวณกลุ่มพาณิชย์กรรม
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๒ โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมริมคลอง



ภาพที่ ๕.๑๓ ผังขยายบริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรมริมคลอง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๑๔ อาคารพาณิชย์กรรม
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

BEFORE

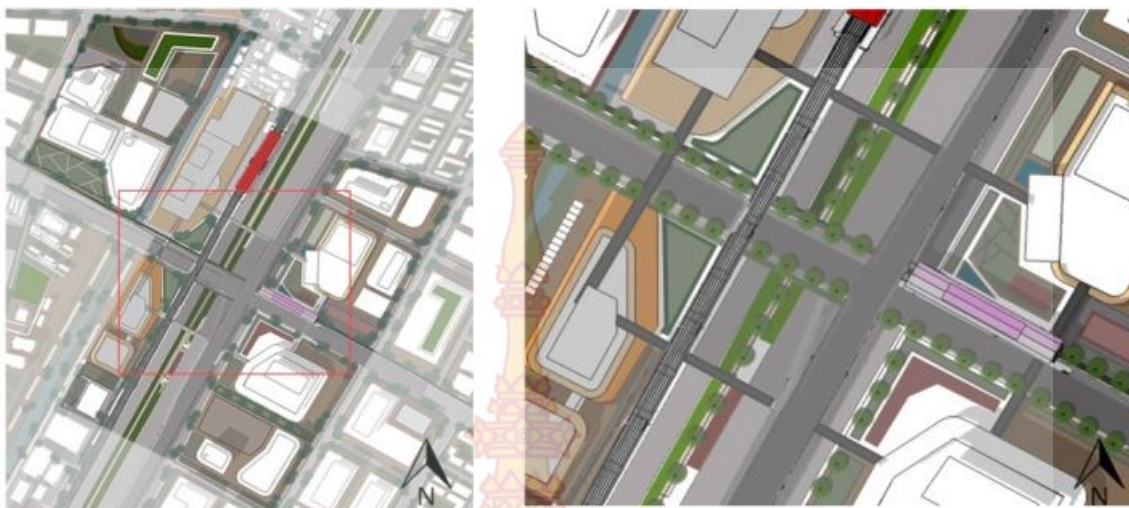


AFTER



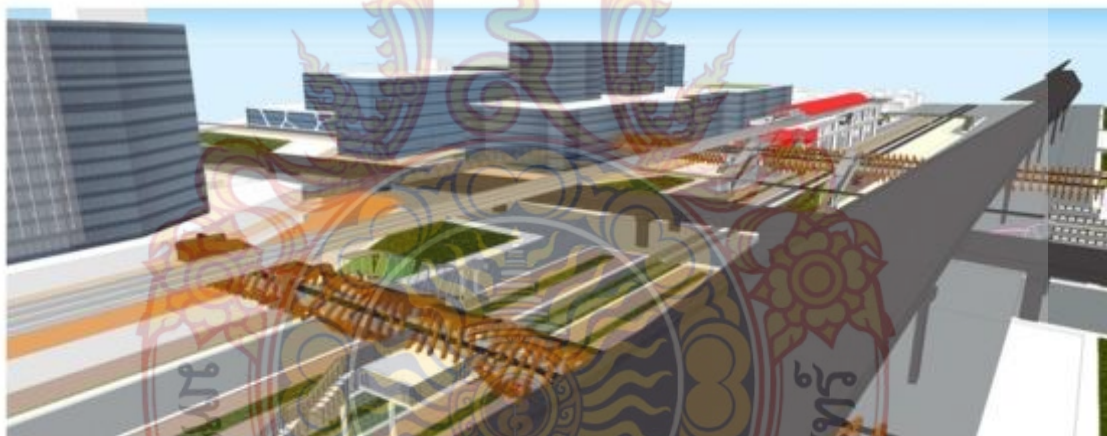
ภาพที่ ๕.๑๕ ทักษณภาพพื้นที่พาณิชย์กรรมริมคลอง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๓ โครงการพัฒนาพื้นที่เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม



ภาพที่ ๕.๑๖ พื้นที่เส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม

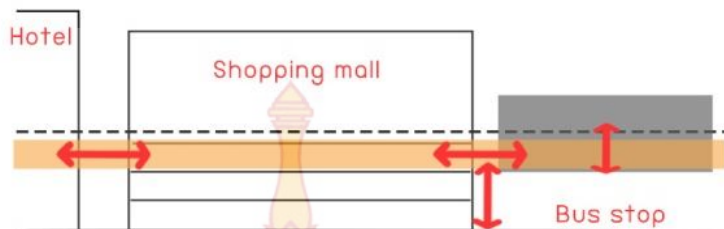
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



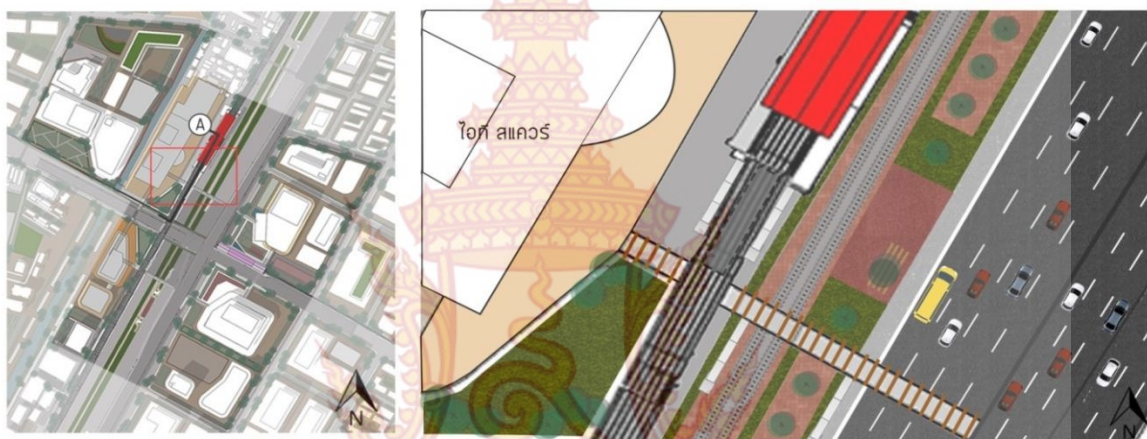
ภาพที่ ๕.๑๗ ทศนียภาพบริเวณเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม

ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๔ โครงการพัฒนาภูมิทัศน์รอบสถานี



ภาพที่ ๕.๑๙ แนวคิดการพัฒนาภูมิทัศน์รอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๒๐ ผังขยายทัศนียภาพรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

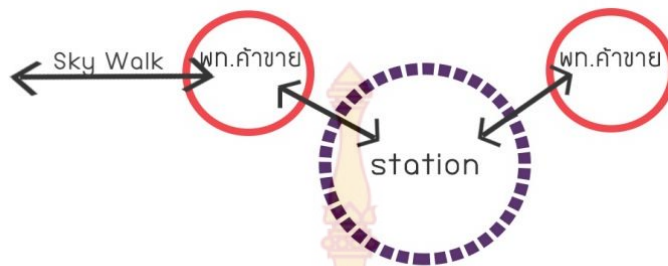


ภาพที่ ๕.๒๑ รูปตัด
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๒๒ ทศนียภาพก่อน-หลังภูมิทัศน์รอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๕ โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี

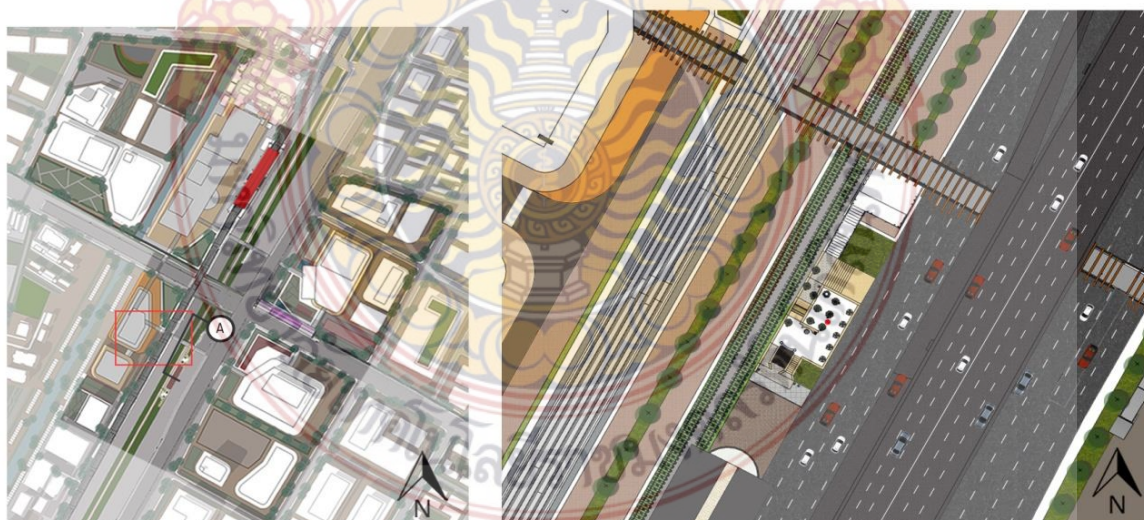


ภาพที่ ๕.๒๓ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



SECTION A

ภาพที่ ๕.๒๔ รูปตัดพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

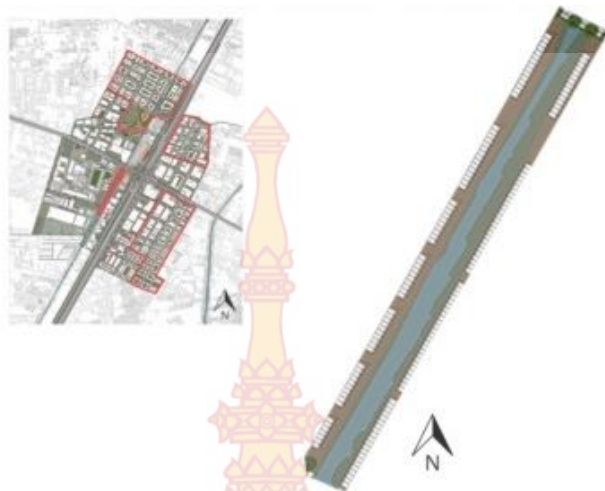


ภาพที่ ๕.๒๕ ผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๒๖ ทศนิยมภาพก่อน-หลัง พื้นที่พานิชยกรรมรอบสถานี
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๖ โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยริมคลอง



แผนที่ ๕.๒๗ ผังขยายบริเวณที่อยู่อาศัยริมคลอง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



AFTER



แผนที่ ๕.๒๘ ทศนียภาพก่อน-หลัง ที่อยู่อาศัยริมคลอง
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๓.๓.๗ โครงการสร้างสวนสาธารณะระดับย่าน



ภาพที่ ๕.๒๙ ผังขยายสวนระดับย่าน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

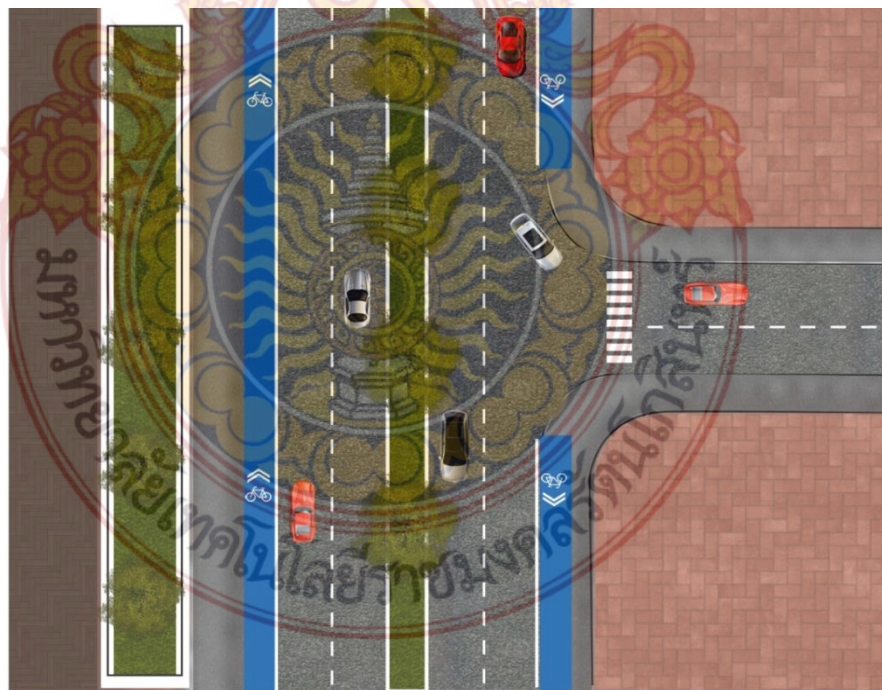


ภาพที่ ๕.๓๐ ทศนียภาพสวนระดับย่าน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

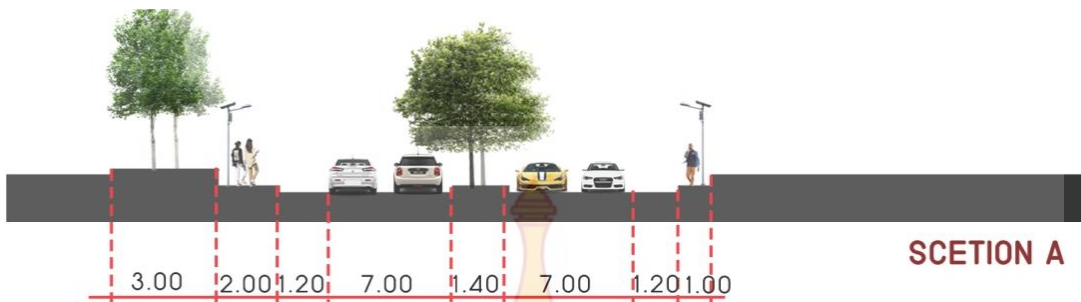
๕.๓.๓.๘ โครงการพัฒนาถนน ขยายถนนและเพิ่มทางเท้า



ภาพที่ ๕.๓๑ ผังเส้นทางการพัฒนาถนน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๓๒ ผังขยายการพัฒนาถนน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



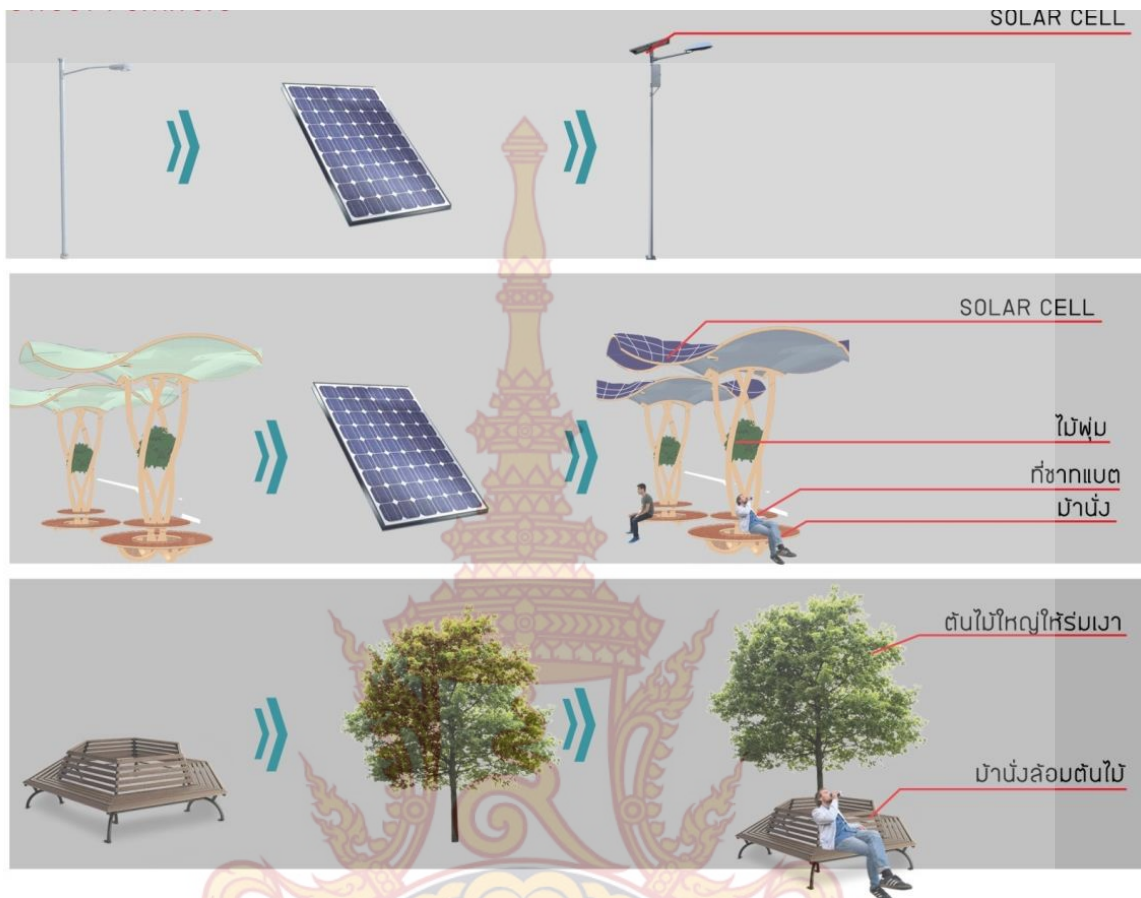
ภาพที่ ๕.๓๓ รูปตัดการตัดถนนใหม่
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๕.๓๔ ทัดนียภาพก่อน-หลังการขยายถนน
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



๕.๓.๓.๖ การออกแบบ Street Furniture



ภาพที่ ๓.๓๕ การออกแบบ Street Furniture
ที่มา : ผู้ทำวิจัย



ภาพที่ ๓.๓๖ แนวคิดการออกแบบ Street Furniture
ที่มา : ผู้ทำวิจัย

๕.๔ ข้อเสนอแนะการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ

ตารางที่ ๕.๑ ข้อเสนอแนะการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะ/โครงการปรับปรุง และพัฒนา	ช่วงการดำเนินการ ๑๕ ปี														
	ระยะที่ ๑					ระยะที่ ๒					ระยะที่ ๓				
	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕
๑. การเตรียมการก่อนการออกแบบ - ประชุมประชาชนครั้งที่ ๑ - ปรับปรุงแก้ไขข้อมูล - ประชุมประชาชนครั้งที่ ๒ - ปรับปรุงแก้ไขข้อมูล - ประชุมประชาชนครั้งที่ ๓ - ปรับปรุงแก้ไขข้อมูล - สรุปผลการประชุม															
๒. การออกแบบพื้นที่โดยแบ่งเป็นแต่ ละด้าน ๒.๑ ด้านการสัญจร - โครงการปรับปรุงถนน กำแพงเพชร ๖ - โครงการปรับปรุงถนน สายย่อย - โครงการปรับปรุงทางเท้า - โครงการสร้างทางเดิน ลอยฟ้า - โครงการตัดถนนสายหลัก - โครงการตัดถนนสายรอง - โครงการตัดถนนสายย่อย ๒.๒ ด้านที่อยู่อาศัย - โครงการพัฒนาอาคารพัก อาศัยริมคลอง - โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย บริเวณถนนกำแพงเพชร ๖ - โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ๑๐ - โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย บริเวณถนนวิภาวดี															

- โครงการพัฒนาย่านที่อยู่อาศัย เพื่อจัดระเบียบอาคารพักอาศัย เพิ่มสวนสาธารณะ พื้นที่พักผ่อนให้แก่คนในชุมชน
- โครงการพัฒนากลุ่มพาณิชยกรรมรอบสถานี เพื่อออกแบบพื้นที่ให้เป็นไปตามบทบาทในอนาคต ส่งเสริมพาณิชยกรรมให้แก่พื้นที่
- โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมริมคลอง ส่งเสริมพาณิชยกรรมให้แก่พื้นที่และเป็นพื้นที่พักคอย พักผ่อน เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน





บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นย่านหลักสี่

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่จัดทำขึ้นเพื่อเพื่อส่งเสริมศักยภาพและแก้ไขปัญหาในพื้นที่ โดยพื้นที่โครงการ ได้นำยกแนวคิดการออกแบบหลักๆมา ๓ แนวคิด คือ แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานี แนวคิดพัฒนาโครงข่ายการสัญจรเพื่อสร้างความเชื่อมต่อ และแนวคิดการพัฒนาที่อยู่อาศัย ภูมิทัศน์ ตามวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

แนวคิดพัฒนาพื้นที่รอบสถานี มีการออกแบบพัฒนาพื้นที่สำหรับพักคอยเป็นอาคารศูนย์การค้า พลาซ่ากิจกรรม ร้านอาหาร คาเฟ่ พื้นที่สาธารณะริมคลอง จุดจอดรถสำหรับรถประจำทางสาธารณะ สร้างที่จอดรถสำหรับจอดแล้วสัญจรด้วยรถไฟฟ้า

แนวคิดพัฒนาโครงข่ายการสัญจรเพื่อสร้างความเชื่อมต่อ มีการออกแบบปรับปรุงพัฒนาในด้านโครงข่าย ขยายถนน ตัดถนนเส้นทางใหม่ สร้างเส้นทางเท้า สกายวอล์ก เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรม

แนวความคิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยและภูมิทัศน์ ออกแบบจัดระเบียบมวลอาคารที่มีความเชื่อมโยงกลมกลืนกัน บล็อกอาคารที่อยู่อาศัย สร้างสวนสาธารณะสำหรับผู้ใช้งานในพื้นที่ ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนน ริมคลอง

๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ

๖.๒.๑ มาตรการด้านการใช้ประโยชน์อาคาร

๖.๒.๑.๑ ย่านพาณิชยกรรม

- ย่านพาณิชยกรรมหลัก กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้งอาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่บริเวณจุดตัดของถนนใหญ่ สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างรวดเร็ว มีพื้นที่จอดรถ และโครงข่ายสีเขียว
- ย่านพาณิชยกรรมรอง กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก มีพื้นที่จอดรถ มีเส้นทางเชื่อมต่อย่านพาณิชยกรรมหลักได้อย่างสะดวก

๖.๒.๑.๒ ย่านที่พักอาศัย

- ที่อยู่อาศัยประเภทที่พักอาศัยรวม กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้งอยู่ริมถนนสายรอง ถัดมาจากย่านพาณิชยกรรม สามารถเดินทางเชื่อมต่อย่านพาณิชยกรรมและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างรวดเร็ว มีพื้นที่จอดรถ พื้นที่เปิดโล่ง และพื้นที่สีเขียว

- ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้ง ถัดออกไปจากที่พักอาศัยรวม มีพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่พักผ่อนสำหรับคนในชุมชน
- ที่พักอาศัยริมคลอง กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้งถอยร่นจากริมคลองมา ๑๐ เมตร และใช้พื้นที่เป็นพื้นที่สีเขียวสำหรับพักผ่อนให้แก่คนในชุมชน

๖.๒.๒ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๖.๒.๒.๑ ย่านพาณิชยกรรม กำหนดให้อยู่ใกล้ระบบขนส่งสาธารณะ และอยู่บริเวณจุดตัด ถนนสายหลักเพื่อให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก

๖.๒.๒.๒ ย่านที่อยู่อาศัย กำหนดให้ที่พักอาศัยรวมตั้งอยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟ สามารถเดินเท้าเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร

๖.๓.๑.๑ การออกแบบรูปแบบของ sky walk ควรมีหลังคาทุกส่วนเพื่อบังแดดบังฝน

๖.๓.๑.๒ การออกแบบเส้นทางเดินเท้าควรคำนึงถึงผู้ป่วยจากโรงพยาบาลจุฬารัตน์ มี ออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ป่วย

๖.๓.๒ ด้านพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว

๖.๓.๒.๑ การออกแบบพื้นที่สาธารณะคำนึงถึง ผู้ใช้งานในกลุ่มของผู้ป่วยจาก โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ซึ่งเป็นผู้ป่วยมะเร็ง ควรมีการออกแบบเพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้งานกลุ่มนี้ด้วย





ภาคผนวก



ศูนย์จำลองโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ กรุงเทพมหานคร



ชาทางโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านหลักสี่ กรุงเทพมหานคร