

โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Development of the PhraNangklao Stations, Nonthaburi

Khajonsak Thanomputza



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Bachelor's Degree of Architecture
Department of Architecture and Urban Design, Faculty of Architecture and Design
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2017

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นายชจรศักดิ์ ถนอมพุดซา
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์สมยศ สติธรรมนนท์
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่บริเวณพระนั่งเกล้าและพื้นที่โดยรอบ โดยการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ สอบถามและบันทึกภาพถ่ายเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า และสรุปแนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่บริเวณ ดังกล่าวเพื่อรองรับการอยู่อาศัย พาณิชยกรรมและกิจกรรมจากกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่และนอกพื้นที่

จากอดีตจนถึงปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาในด้านคมนาคม ด้านที่อยู่อาศัย และด้านพาณิชยกรรมมาโดยตลอดต่อมาได้มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งเป็นโครงการที่ทำให้พื้นที่ย่านพระนั่งเกล้ามีการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในทุกๆด้าน อีกทั้งเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครทำให้มีประชากรเพิ่มมากขึ้นในทุกๆปี เนื่องจากอิทธิพลจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครจึงทำให้กิจกรรมและพื้นที่ต่างๆไม่เพียงพอสำหรับประชากรเดิมและประชากรใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในพื้นที่

การศึกษาพื้นที่พบว่าพื้นที่โครงการมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เกิดเป็นย่านเมืองใหม่ เนื่องจากศักยภาพของพื้นที่โครงการมีความเป็นไปได้ในด้านที่อยู่อาศัยที่เปลี่ยนแปลงจากบ้านเดี่ยว ๒ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยแนวสูงและด้านพาณิชยกรรมที่เปลี่ยนแปลงจากขนาดปานกลางเป็นขนาดใหญ่ บวกกับโครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า โครงการส่วนขยายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีชมพูของทางภาครัฐที่เข้ามาสนับสนุนพื้นที่โครงการเกิดเป็นแรงกระตุ้นเศรษฐกิจ และพื้นที่โครงการจะเกิดเป็น HUB แห่งใหม่ของจังหวัดนนทบุรีที่จะเป็นสถานีรถไฟฟ้าแห่งที่ ๒ ของกรุงเทพและปริมณฑลที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาจากข้อมูลดังกล่าวมาทั้งหมดพื้นที่โครงการจะต้องมีการพัฒนาอย่างถูกต้องโดยมีหลักแนวคิดที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพ

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis Title : Area Development of the Phranangklaio Stations, Nonthaburi
 Author : Mr. Khajornsak Thanomputsa
 Advisors : Prof. Somyos Sathitthamanont
 Faculty : Architecture and Design

Abstract

This thesis aims to study the physical, economic and social aspects of the area of Pranangklaio and surrounding areas. by collecting data from, inquiry and recording. Photo are taken to analyze the potential and problems of the Pranangklaio area and the way to develop Physical area to accommodate housing, businesses and group activities for users in size and outside the area.

From the past to the present, there has been change aspects and development in the transport sector, Residential and the commercial subsequently, the MRT Purple Line Project was launched, which made the area of Pranangklaio District change and develop step by step in every aspect. It is an area. next to Bangkok so increase population is every year. due to the influence of expansion. of Bangkok, activities and areas are not sufficient. for the original and new population

The study showed that the project area has the potential to develop into a new urban area Due to the potential of the project area, there is a possibility of changing housing from ๒-storey detached houses into high-rise residential buildings and medium business to large business. Moreover the Royal Pranangklaio Bridge Project. Blue Line Extension Project and Pink Line supported by the government stimulate the economy. The project area will be the new HUB of Nonthaburi Province, which will be the second BTS Sky Train Station in Bangkok and adjacent to Chaophraya River. The area must be developed properly with the suitable main except for its full potential.

Student's signature

Field of Architect and Urban Design

Advisor's signature

Academic year 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยคำชี้แนะและความกรุณาอย่างยิ่งของอาจารย์สมยศ สติธรรมนนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาที่คอยให้คำแนะนำ เสนอกรอบแนวความคิดที่กว้างขึ้นในกระบวนการทำงานรวมทั้งอาจารย์เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้ผู้ศึกษามีอิสระในการใช้ความคิด และรูปแบบการทำงานได้อย่างเต็มที่รวมถึงระยะเวลาในการตรวจงานที่ใช้เป็นเวลายาวนานจึงขอขอบพระคุณอย่างสูง และที่มากกว่านั้น ขอขอบคุณพ่อ – แม่ ที่คอยสนับสนุนในทุกๆเรื่องทั้งเรื่องเงิน การกินอยู่และเป็นกำลังใจให้ข้าพเจ้ามาโดยตลอดทำให้ข้าพเจ้ามีแรงสู้กับปัญหาต่างๆที่เข้ามาขอขอบคุณอย่างสุดดวงใจ

ขอขอบคุณครอบครัวของผม คุณน้อง คุณน้า คุณพี่ ที่เสียสละเวลา来帮助ตัดโมเดล แนะนำวิธีการทำงานที่ช่วยทำให้งานสวยและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณ นางสาวสุนัน (นัน) อินทรพิมาย ที่อำนวยความสะดวกตลอดระยะเวลาที่ลงพื้นที่เก็บข้อมูล ทั้งสถานที่พักอีกทั้งเป็นกำลังใจและคอยให้คาปรึกษามาโดยตลอดจนงานแล้วเสร็จขอบคุณมากจริงๆ

ขอขอบคุณ นายภูวดล (พีโอ) ทับทัง ที่เสียสละเวลา来帮助ตัดต่อรูปทัศนียภาพโครงการ และให้คำแนะนำในหลายๆด้าน ทำให้งานสวยและเสร็จเร็วขึ้น

จัดทำโดย

นายขจรศักดิ์ ถนนอมพุดชา



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญรูปภาพ	ช
สารบัญแผนที่	ญ
สารบัญตาราง	ฎ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๒
๑.๒.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๑-๒
๑.๒.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๓
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๕
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๗
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	๑-๘
๑.๖ คำสำคัญ (Key word) ของโครงการ	๑-๘
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	๒-๙
๒.๑.๑ ทฤษฎีการพัฒนาคัดเปลี่ยนถ่าย (TOD)	๒-๙
๒.๑.๒ ทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City”	๒-๑๐
๒.๒ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒-๑๒
๒.๒.๑ โครงการที่ ๑	๒-๑๒
๒.๒.๒ โครงการที่ ๒	๒-๑๓
๒.๓ กรณีศึกษา	๒-๑๔
๒.๓.๑ “Kashiwa-no-ha” เมืองชิบะ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	๒-๑๔
๒.๓.๒ Greenwich ประเทศนอร์เวย์	๒-๑๕
สรุปบทที่ ๒	๒-๑๗

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑๘
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑๘
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑๘
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๑๙
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๒๑
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๒๒
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๒๒
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๒๔
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๒๔
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๒๕
๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๖
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๖
๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๘
๓.๑.๓.๒.๑ โครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าปากเกร็ด-สาธิต	๓-๒๘
๓.๑.๓.๒.๒ โครงการสะพานสนามบินน้ำ	๓-๒๙
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๓๐
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๓๐
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๓๑
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๓๒
๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๓๒
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๓
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๔
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๕
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๖
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๗
๓.๒.๓.๗ ความสูงอาคาร	๓-๓๘
๓.๒.๓.๘ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๔๐
๓.๒.๓.๙ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๒
๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๔๔
๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๔๔
๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ	๓-๔๔
สรุปบทที่ ๓	๓-๔๕

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ	
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๔๖
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๔๖
๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๔๗
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๔๘
๔.๒.๑ จุดแข็ง (Strength)	๔-๔๙
๔.๒.๒ ภาวะคุกคาม (Threats)	๔-๕๐
๔.๒.๓ จุดอ่อน (Weakness)	๔-๕๑
๔.๒.๔ โอกาส (Opportunity)	๔-๕๒
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม	๔-๕๓
๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๕๓
๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๕๔
๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์โอกาส	๔-๕๔
๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๕๕
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของพื้นที่โครงการ	๔-๕๖
๔.๕ สรุปการวิเคราะห์ข้อดี – ข้อเสีย และการแก้ของพื้นที่โครงการ	๔-๕๖
๔.๕.๑ สรุปการวิเคราะห์ข้อดี	๔-๕๖
๔.๕.๒ สรุปการวิเคราะห์ข้อเสีย	๔-๕๖
๔.๕.๓ การแก้ของพื้นที่โครงการ	๔-๕๖
สรุปบทที่ ๔	๔-๕๗
บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๕๘
๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๕๙
๕.๒.๑ ด้านพาณิชยกรรม	๕-๕๙
๕.๒.๒ ด้านการสัญจร	๕-๖๐
๕.๒.๓ ด้านพื้นที่สาธารณะ	๕-๖๐
๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ	๕-๖๒
๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๕-๖๒
๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๖๔
๕.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๕-๖๖
๕.๓.๓ มวลอาคาร	๕-๖๘

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ	๕-๗๐
๕.๔.๑ ผังแม่บท	๕-๗๐
๕.๔.๒ ระยะเวลาในการดำเนินการ ๒๐ ปี	๕-๗๑
๕.๔.๓ ผังแม่บทระยะที่ ๑ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๑-๕	๕-๗๒
๕.๔.๓.๑ การพัฒนาระยะที่ ๑ ประกอบด้วย	๕-๗๓
๕.๔.๔ ผังแม่บทระยะที่ ๒ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๕ - ๑๐	๕-๗๔
๕.๔.๔.๑ การพัฒนาระยะที่ ๒ ประกอบด้วย	๕-๗๕
๕.๔.๕ ผังแม่บทระยะที่ ๓ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๑๐ - ๒๐	๕-๗๖
๕.๔.๕.๑ การพัฒนาระยะที่ ๓ ประกอบด้วย	๕-๗๗
๕.๔.๕.๒ การพัฒนาระยะที่ ๓ ประกอบด้วย	๕-๗๘
๕.๔.๖ พื้นที่โครงการขั้นสมบูรณ์	๕-๗๙
สรุปบทที่ ๕	๕-๘๑
บทที่ ๖ สรุปและข้อเสนอแนะ	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ	๖-๘๒
๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ	๖-๘๓
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๘๓
บรรณานุกรม	๘๔
ภาคผนวก	๘๕
ประวัตินักศึกษา	๘๙

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๒.๑ : แสดงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๕๐๐ เมตรตามแนวคิด TOD	๒-๑๐
ภาพที่ ๒.๒ : แสดงแนวความคิดการแบ่งพื้นที่แบบ TOD	๒-๑๑
ภาพที่ ๒.๓ : แสดงแนวคิด smart-city (เมืองอัจฉริยะ)	๒-๑๑
ภาพที่ ๒.๔ : แสดง Master Plan โครงการวางผังพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่	๒-๑๓
ภาพที่ ๒.๕ : แสดง Master Plan โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่ นนทบุรี	๒-๑๔
ภาพที่ ๒.๖ : แสดง Master Plan Kashiwa-no-ha	๒-๑๕
ภาพที่ ๒.๗ : แสดงทัศนียภาพโครงการ Kashiwa-no-ha	๒-๑๕
ภาพที่ ๒.๘ : ภาพแสดงแบบจำลองเมือง	๒-๑๖
ภาพที่ ๓.๑ : ที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณวัดท้ายเมือง	๓-๒๔
ภาพที่ ๓.๒ : ที่อยู่อาศัยแบบใหม่บริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)	๓-๒๔
ภาพที่ ๓.๓ : กิจกรรมค้าขายในพื้นที่ศึกษา	๓-๒๕
ภาพที่ ๓.๔ : การลงทุนก่อสร้างหริมาตรพ์	๓-๒๕
ภาพที่ ๓.๕ : การใช้ระยะสั้น ๖ เมตร จากริมแม่น้ำ	๓-๒๘
ภาพที่ ๓.๖ : ทัศนียภาพท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า	๓-๒๙
ภาพที่ ๓.๗ : เส้นทางโครงการสะพานสนามบินน้ำ	๓-๓๐
ภาพที่ ๓.๘ : การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)	๓-๓๕
ภาพที่ ๓.๙ : อาคารสูง ๑ - ๒ ชั้น	๓-๓๘
ภาพที่ ๓.๑๐ : อาคารสูง ๓ - ๕ ชั้น	๓-๓๘
ภาพที่ ๓.๑๑ : อาคารสูง ๖ ชั้นขึ้นไป	๓-๓๘
ภาพที่ ๓.๑๒ : มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ)	๓-๔๐
ภาพที่ ๓.๑๓ : มุมมองจากถนนรัตนาศิเบศร์	๓-๔๐
ภาพที่ ๓.๑๔ : มุมมองจากท่าหน้าวัดแคนอก	๓-๔๐
ภาพที่ ๓.๑๕ : มุมมองจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ(เขตเหนือ)	๓-๔๑
ภาพที่ ๓.๑๖ : มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) ช่วงบน	๓-๔๑
ภาพที่ ๓.๑๗ : มุมมองจากสะพานพระนั่งเกล้า	๓-๔๑
ภาพที่ ๓.๑๘ : กิจกรรมการค้า	๓-๔๔
ภาพที่ ๓.๑๙ : กิจกรรมด้านที่อยู่อาศัย	๓-๔๕
ภาพที่ ๔.๑ : เชื่อมต่อพาณิชยกรรมย่านแคราย	๔-๔๖
ภาพที่ ๔.๒ : สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า	๔-๔๖
ภาพที่ ๔.๓ : เศรษฐกิจระดับย่าน	๔-๔๗
ภาพที่ ๔.๔ : การเข้าถึงโดยรถสองแถวเพียงประเภทเดียว	๔-๔๗
ภาพที่ ๔.๕ : การจอดรถริมถนนเส้นทางหลักและรอง	๔-๔๗

สารบัญญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๔.๖ : ความเสื่อมโทรมของสาธารณูปโภค	๔-๔๘
ภาพที่ ๔.๗ : สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๕๓
ภาพที่ ๔.๘ : สรุปการวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๕๔
ภาพที่ ๔.๙ : สรุปการวิเคราะห์โอกาส	๔-๕๕
ภาพที่ ๔.๑๐ : สรุปการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๕๕
ภาพที่ ๕.๑ : แสดงวิทัศน์ของพื้นที่โครงการ	๕-๕๘
ภาพที่ ๕.๒ : แสดงแนวคิดการออกแบบพื้นที่โครงการ	๕-๕๙
ภาพที่ ๕.๓ : ภาพพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๕๙
ภาพที่ ๕.๔ : ภาพพื้นที่ด้านการสัญจร	๕-๖๐
ภาพที่ ๕.๕ : ภาพพื้นที่ด้านพื้นที่สาธารณะ	๕-๖๐
ภาพที่ ๕.๖ : แสดงแนวคิดการออกแบบ Zoning Diagram	๕-๖๑
ภาพที่ ๕.๗ : Concept Plan	๕-๖๑
ภาพที่ ๕.๘ : โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า	๕-๗๓
ภาพที่ ๕.๙ : โครงการพัฒนาบริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า	๕-๗๕
ภาพที่ ๕.๑๐ : โครงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่พาณิชยกรรมและสวຍสาธารณะ	๕-๗๗
ภาพที่ ๕.๑๑ : โครงการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา	๕-๗๘
ภาพที่ ๕.๑๒ : ทัศนียภาพโดยรวมพื้นที่โครงการ	๕-๘๐



สารบัญแนที่

	หน้า
แผนทที่ ๑.๑ : ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๑-๔
แผนทที่ ๑.๒ : ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๑-๖
แผนทที่ ๓.๑ : ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๑๘
แผนทที่ ๓.๒ : โครงข่ายคมนาคมพื้นที่ศึกษา	๓-๒๐
แผนทที่ ๓.๓ : โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนพื้นที่ศึกษา	๓-๒๐
แผนทที่ ๓.๔ : การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันพื้นที่ศึกษา	๓-๒๒
แผนทที่ ๓.๕ : ตำแหน่งสาธารณูปการพื้นที่ศึกษา	๓-๒๓
แผนทที่ ๓.๖ : การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันพื้นที่ศึกษา	๓-๒๗
แผนทที่ ๓.๗ : ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๓๑
แผนทที่ ๓.๘ : โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๓๓
แผนทที่ ๓.๙ : การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๔
แผนทที่ ๓.๑๐ : การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๕
แผนทที่ ๓.๑๑ : โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๖
แผนทที่ ๓.๑๒ : มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๗
แผนทที่ ๓.๑๓ : ความสูงอาคาร	๓-๓๘
แผนทที่ ๓.๑๔ : ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๔๒
แผนทที่ ๓.๑๕ : องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๓
แผนทที่ ๔.๑ : การวิเคราะห์จุดแข็งการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๔๘
แผนทที่ ๔.๒ : การวิเคราะห์ภัยคุกคามการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๐
แผนทที่ ๔.๓ : การวิเคราะห์จุดอ่อนการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๑
แผนทที่ ๔.๓ : การวิเคราะห์โอกาสการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๒
แผนทที่ ๕.๑ : โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการแบบเดิม	๕-๖๒
แผนทที่ ๕.๒ : โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการแบบใหม่	๕-๖๓
แผนทที่ ๕.๓ : การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเดิม	๕-๖๔
แผนทที่ ๕.๔ : การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบใหม่	๕-๖๕
แผนทที่ ๕.๕ : การใช้ประโยชน์อาคารแบบเดิม	๕-๖๖
แผนทที่ ๕.๖ : การใช้ประโยชน์อาคารแบบใหม่	๕-๖๗
แผนทที่ ๕.๗ : มวลอาคารแบบเดิม	๕-๖๘
แผนทที่ ๕.๘ : มวลอาคารแบบใหม่	๕-๖๘
แผนทที่ ๕.๙ : ผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๗๐

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

	หน้า
แผนที่ ๕.๑๐ : แสดงแผนการพัฒนาโครงการ	๕-๗๒
แผนที่ ๕.๑๑ : ผังแม่บทระยะที่ ๑	๕-๗๓
แผนที่ ๕.๑๒ : ผังแม่บทระยะที่ ๒	๕-๗๔
แผนที่ ๕.๑๓ : ผังแม่บทระยะที่ ๓	๕-๗๗



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๓.๑ : แสดงจำนวนประชากรชาย - หญิง ปี พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๙	๓-๒๕
ตารางที่ ๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็งการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๔๙
ตารางที่ ๔.๒ การวิเคราะห์ภาวะคุกคามการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๐
ตารางที่ ๔.๓ การวิเคราะห์จุดอ่อนการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๑
ตารางที่ ๔.๔ การวิเคราะห์โอกาสการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๔-๕๒
ตารางที่ ๕.๑ ระยะเวลาในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๕-๗๑



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

สถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่ ณ ตำบลบางกระสอ เทศบาลเมืองนนทบุรี แต่เดิมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเป็นพื้นที่เพาะปลูกเกษตรกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยของประชากรเป็นจำนวนมาก เนื่องด้วยเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครจึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร และความหนาแน่นของมวลอาคาร จังหวัดนนทบุรีจึงได้ยกฐานะตำบลบางกระสอและอีก ๕ ตำบล ขึ้นเป็นเทศบาลเมืองนนทบุรีในปี พ.ศ.๒๔๗๙ เพื่อรองรับความเจริญของพื้นที่ จึงทำให้เทศบาลเมืองนนทบุรีมีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากเป็นอันดับ ๑ ของจังหวัดนนทบุรีซึ่งในปี พ.ศ.๒๕๔๕ - พ.ศ.๒๕๕๕ เทศบาลเมืองนนทบุรีมีประชากรสูงถึง ๓๐๘,๓๗๐ คน

ปัจจุบันย่านพระนั่งเกล้าจึงมีความเปลี่ยนแปลงในด้านประชากรเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ ๐.๗๑% ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดินเฉลี่ยเพิ่มปีละ ๒.๗% เนื่องจากได้รับอิทธิพลการขยายตัวของกรุงเทพมหานครตอนใต้ทำให้ปัจจุบันเกิดการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ทำให้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญของจังหวัดนนทบุรีเพราะตั้งอยู่ในระหว่างจุดตัดหรือแยกที่สามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานและเส้นทางอื่นๆได้ ทำให้เป็นสาเหตุเกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนรัตนาธิเบศร์ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักในการเชื่อมต่อกม.นาคทางบก ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี ซึ่งสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าเป็นสถานีรถไฟฟ้าที่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นอันดับ ๒ ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่งผลให้ย่านพระนั่งเกล้าเป็นพื้นที่ที่มีความได้เปรียบในด้านมุมมองและการเดินทาง จึงทำให้โครงการคอนโดมิเนียมและโครงการหมู่บ้านจัดสรรมาจับจองและสร้างขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลให้พื้นที่เกิดการพัฒนาแบบก้าวกระโดด และในอนาคตจะมีโครงการก่อสร้างท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าและ Sky Walk เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับท่าเรือ ทำให้สถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้ากลายเป็นจุดเชื่อมต่อที่มีความสำคัญของจังหวัดนนทบุรีในด้านคมนาคม ๓ โหมด คือ รถ ราง เรือ ที่คล้ายกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินซึ่งสามารถส่งผลให้ย่านพระนั่งเกล้าเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่ที่มีการคมนาคมที่คับคั่งเชื่อมต่อกิจกรรมของผู้อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครกับผู้อยู่อาศัยย่านชานเมืองเข้าด้วยกัน เกิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากขึ้น และมีการลงทุนของด้านเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น เนื่องด้วยแผนยุทธศาสตร์ในการรองรับการพัฒนาเมือง พ.ศ.๒๕๕๙ ได้มีกำหนดยุทธศาสตร์ที่ ๑.พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่รองรับการอยู่อาศัยของประชาชนทุกระดับ และยุทธศาสตร์ที่ ๓.พัฒนาให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (อ้างอิง : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒) บวกกับการก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ในแนวตั้งที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ ทำให้เห็นแนวทางและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าให้เกิดศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมได้ในอนาคต

ดังนั้นย่านพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรีจะต้องทำการวางแผนรองรับการพัฒนาและป้องกันการพัฒนาจากภาคเอกชน เนื่องจากจังหวัดนนทบุรียังไม่มีมีการประกาศใช้ผังเมืองรวมอย่างเป็นทางการ

ทางการจึงอาจจะเป็นเกิดช่องโหว่ในด้านธุรกิจการลงทุนของภาคเอกชนเพียงฝ่ายเดียว อีกทั้งพื้นที่ ย่านพระนั่งเกล้าเป็นพื้นที่ที่กำลังถูกพัฒนาจึงมีความซับซ้อนน้อยกว่าพื้นที่อื่นๆ เหมาะสมที่จะเป็น Model ต้นแบบการพัฒนาพื้นที่คมนาคมแบบ ๓ โหมด คือ รถ ราง เรือ จึงมีความจำเป็นต้องมีการ วางแผนและออกแบบวางผังการพัฒนาและป้องกันพื้นที่ เพื่อรองรับกิจกรรมการคมนาคมที่ตามมา ด้วยการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ด้วยการพัฒนาให้เป็นพื้นที่กิจกรรมคมนาคมที่ หลากหลายและไม่ซับซ้อน มีสภาพแวดล้อมที่มีความเหมาะสมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรใน พื้นที่ และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยชั้นดีของย่านชานเมืองที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานภายในและภายนอกพื้นที่ได้ อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ยังเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยที่ยั่งยืนในอนาคต

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๑) เพื่อรองรับกิจกรรมด้านคมนาคม ประชากรในอนาคต และเศรษฐกิจใหม่ที่มา จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร
- ๒) เพื่อพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ให้สามารถใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ
- ๓) เพื่อเสนอเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าที่มีการ คมนาคม ๓ โหมด คือ รถ ราง เรือ
- ๔) เพื่อแก้ไขปัญหาของด้านการพัฒนาของภาคเอกชนที่จะทำให้พื้นที่เป็นไปอย่าง ไม่มีระบบ

๑.๒.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี พัฒนาขึ้น เพื่อให้เกิดศักยภาพและประสิทธิภาพในการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกิจกรรมด้านคมนาคมรองรับประชากร และเศรษฐกิจใหม่ในอนาคต ที่ส่งเสริมบทบาทและความต้องการของเมืองเป็นแนวทางการพัฒนาให้ เกิดความคุ้มค่าและสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมือง โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

- ๑) เพื่อศึกษา ลักษณะทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจของพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี
- ๒) เพื่อวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนความต้องการในอนาคต ของพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี
- ๓) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรีที่เหมาะสม และสอดคล้องกับแผนนโยบาย
- ๔) เพื่อทำการออกแบบพื้นที่ให้มีศักยภาพในการรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจาก โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าและพัฒนา ระบบคมนาคมให้มีศักยภาพสูงสุดเพื่อรองรับ ๓ โหมด

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

ศึกษาในพื้นที่เทศบาลเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี โดยครอบคลุมพื้นที่ ๔ ตำบล คือ ตำบลสวนใหญ่ ตำบลบางกระสอบ ตำบลท่าทราย และตำบลตลาดขวัญ โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาดังนี้

ทิศเหนือ จรด คลองท่าทราย

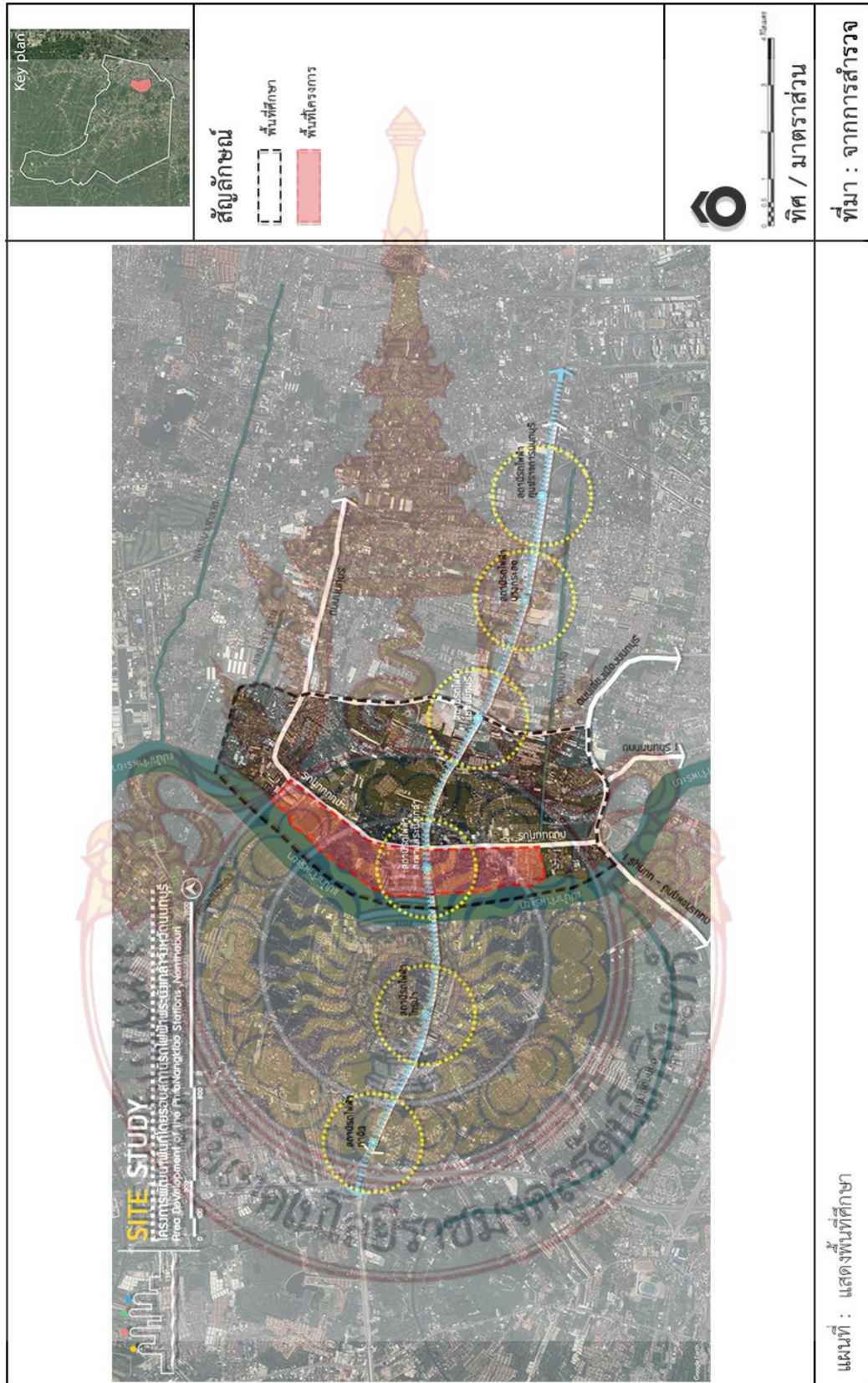
ทิศตะวันออก จรดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันตก จรด ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี

ทิศใต้ จรด ถนนราชพฤกษ์ – นนทบุรี ๑ , ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๗.๑๓ ตารางกิโลเมตร (๔,๔๕๖.๒๕ ไร่) โดยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองนนทบุรี ๒๔,๓๑๒.๕ ตารางกิโลเมตร ขอบเขตที่กำหนดเพื่อศึกษากายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า





แผนที่ ๑.๑ : ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี
 ที่มา : จากการสำรวจ

๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

ทิศเหนือ จรด คลองบางธรณี

ทิศตะวันออก จรดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา

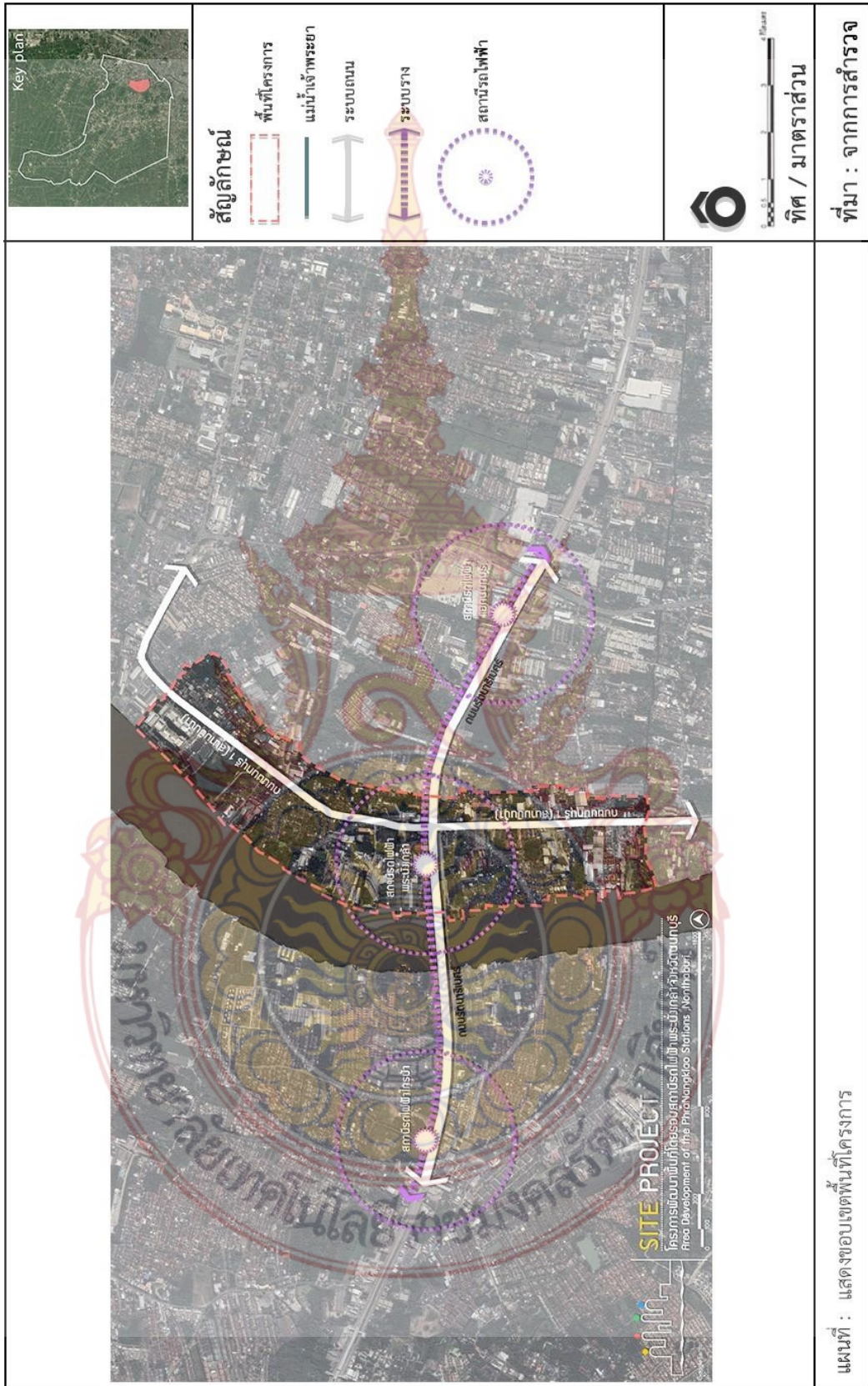
ทิศตะวันตก จรด แนวอาคารที่อยู่อาศัยและแนวอาคารพาณิชย์กรรม

ทิศใต้ จรด คลองบางซื่อ

พื้นที่โครงการครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๖๑ ตารางกิโลเมตร (๑,๐๐๖.๒๕ไร่)

เหตุผลที่กำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ คือ เป็นขอบเขตที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าอีก ทั้งเป็นพื้นที่ที่มีโครงการต่างๆ กำลังจะเกิดขึ้น และเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร





แผนที่ ๑.๒ : ขอบเขตพื้นที่โครงการและพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี
ที่มา : จากการศึกษา

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ทางด้านกายภาพ คมนาคม สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บทบาท ปัญหาและศักยภาพพื้นที่ โดยแบ่งออกดังนี้

๑.๓.๒.๑ ศึกษาลักษณะทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจโดยลักษณะทางกายภาพ จะเป็นการศึกษารูปแบบโครงข่ายการสัญจร, ศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๑.๓.๒.๒ ศึกษาแผนพัฒนาโครงการสร้างจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยาเชื่อมต่อท่าเรือสาทร ส่งผลให้เกิดการพัฒนาย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี และมีผลต่อการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์เพิ่มโอกาสในการพัฒนา

๑.๓.๒.๓ ศึกษาวิเคราะห์แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองในด้านปัญหาที่ต้องแก้ไข

๑.๓.๒.๔ ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของที่ตั้งโครงการ ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่รวมทั้งความเป็นไปได้ในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม กลุ่มผู้ใช้และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๑.๓.๒.๕ เสนอแนวทางการพัฒนาย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี ให้มีแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีต่อผู้คน

๑.๓.๒.๖ ศึกษาลักษณะการออกแบบของเมืองสมัยใหม่ที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการออกแบบทางผังเมือง

๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

๖.๑ ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับลักษณะและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ทั้งวิวัฒนาการทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ผ่านรูปแบบการอธิบายประกอบภาพถ่าย แผนที่และแผนผัง มีขั้นตอนในรายละเอียดดังนี้

๖.๑.๑ เก็บข้อมูลทุติยภูมิประเภท เช่น ผังเมืองรวม แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลทางประวัติศาสตร์ข้อมูลการท่องเที่ยว นโยบายที่เกี่ยวข้องและข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๖.๑.๒ สํารวจพื้นที่เบื้องต้นโดยเก็บข้อมูลจากการสังเกตและสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

๖.๑.๓ ประมวลผลข้อมูลเบื้องต้น เพื่อสรุปลักษณะและวิวัฒนาการด้านต่างๆของพื้นที่ศึกษา

๖.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา กฎหมาย นโยบาย แผนงาน มาตรการทางผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ผ่านข้อมูลทุติยภูมิ ตลอดจนกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องจากการทบทวนวรรณกรรม เพื่อสร้างกรอบแนวคิดหลักของงานวิจัย

๖.๓ ศึกษาและรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและระดับพื้นที่โครงการแยกได้ ๒ ระดับ คือ

๖.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๖.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ การศึกษาประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

๖.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ฯลฯ ตลอดจนความต้องการในอนาคตของย่านพระนั่งเกล้า

๖.๕ ประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมในการวางแผนผังทางกายภาพ กำหนดโปรแกรมการออกแบบ การนำไปสู่รูปแบบการพัฒนาแนวความคิดโปรแกรมการพัฒนา ย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสอดคล้องกับแนวคิดเพื่อนำไปเสนอแนวคิดเชิงกายภาพในการออกแบบทางผังเมือง

๖.๖ วางผังแม่บท จัดทำรายละเอียดทางกายภาพ (เช่น แผนผัง รูปตัด ทัศนียภาพ) แบบขยายส่วนสำคัญและหุ่นจำลอง

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

๑.๕.๑ เป็นการบันทึกลักษณะทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจของย่านสะพานพระนั่งเกล้า

๑.๕.๒ ทำการออกแบบโครงการที่เป็นการพัฒนาพื้นที่ใหม่ ให้ผสมผสานเข้ากับความเป็นย่านเดิมได้อย่างลงตัว

๑.๕.๓ ได้แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะปัญหาและศักยภาพใกล้เคียงกัน

๑.๖ คำสำคัญ (Key word) ของโครงการ

๑.๖.๑ การพัฒนา หมายถึง การวางแผนพัฒนาบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าทำให้สามารถรองรับกิจกรรมคมนาคม ประชากรในอนาคต เศรษฐกิจ อย่างเป็นระบบระเบียบและถูกต้อง

๑.๖.๒ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า หมายถึง พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นของจังหวัดนนทบุรี และเป็นพื้นที่ติดอยู่กับริมแม่น้ำเจ้าพระยาของจังหวัดนนทบุรี

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา

การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษาการพัฒนาพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี มีจุดมุ่งหมายเพื่อนำความรู้จากการค้นคว้ามาใช้เป็นพื้นฐานทางด้านความคิด ด้านการออกแบบ และปัญหาต่างๆที่พบในพื้นที่โครงการเพื่อนำไปสู่การสร้างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาศักยภาพพื้นที่โครงการได้ทั้งด้านประโยชน์การใช้ที่ดินอาคารและกิจกรรมการคมนาคม ๓ โหมด คือ รถ ราง เรือ โดยมีเนื้อหา ดังต่อไปนี้

๒.๑ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑ ทฤษฎีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่าย (TOD)

๒.๑.๒ ทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City”

๒.๒ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ โครงการวางผังพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟฟ้า ตลาดบางใหญ่ วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย (นางสาวเมธชนัน สุขประเสริฐ, ๒๕๕๔)

๒.๒.๒ โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่ นนทบุรี วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย (นายนรุตม์ พูลุส, ๒๕๕๗)

๒.๓ กรณีศึกษา

๒.๓.๑ “Kashiwa-no-ha” เมืองชิบะ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

๒.๓.๒ “Greenwich” ประเทศนิวยอร์ก

๒.๔ สรุปบทที่ ๒

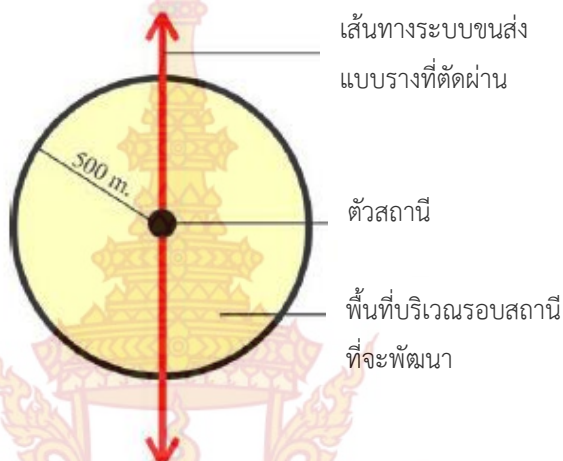
๒.๑ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑ ทฤษฎีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่าย (TOD)

แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) หรือ Transit oriented development (TOD) หมายถึง กระบวนการจัดพื้นที่เมืองให้เกิดความกระชับ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ได้แก่ ที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรม ระบบบริการของเมือง พื้นที่สาธารณะรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ดี ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และทางเดินให้มีคุณภาพสูง (U.S. Department of Transportation Federal Transit Administration, ๒๐๐๙: ๓) เป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบและโครงข่ายการขนส่งมวลชนที่มีอยู่แล้วในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและการเติบโตอย่างยั่งยืนผลักดันให้มีผู้ใช้บริการระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้นเพื่อลดความแออัดของเมืองซึ่งเกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

Peter Cathorpe (๑๙๙๓, อ้างอิงใน ศุภรัักษ์ แข็งเหมือนเหล็ก ๒๕๕๗: ๒๑) โดยให้สาระสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ชุมชนให้เอื้อต่อการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ และมุ่งให้ประชาชนลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือยานพาหนะส่วนตัวอื่นๆให้มีความสำคัญของการเดิน

ทำให้การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทาง ผ่านการออกแบบชุมชนอย่างยั่งยืน (sustainable community design) แนวความคิดนี้ส่งผลที่สำคัญต่อรูปทรงเมืองที่ดี ได้แก่ ความหนาแน่น ประโยชน์ใช้สอยอย่างผสมผสาน รวมไปถึงการมีขนาดชุมชนเมืองที่เหมาะสม และการเชื่อมโยงของบริเวณต่างๆในชุมชนเมือง จะช่วยลดปัญหาการจราจรที่แออัดในพื้นที่ชุมชนเมืองได้อีกด้วย



ภาพที่ ๒.๑ : แสดงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๕๐๐ เมตรตามแนวคิด TOD
ที่มา : Calthorpe and Associate, ๑๙๙๐ cited in Dyett, ๑๙๙๐

๒.๑.๑.๑ หลักการสำคัญของแนวความคิด

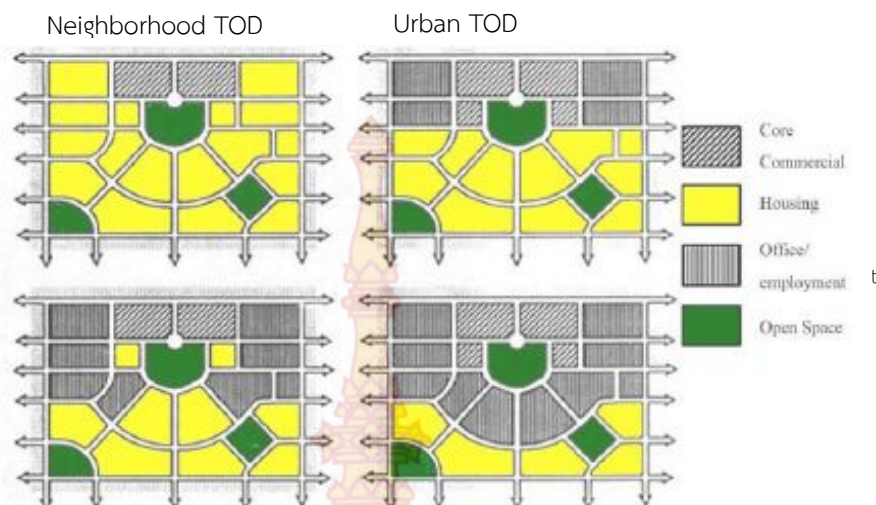
๑) Relationship to Transit and Circulation คือ พื้นที่ของเมืองจะต้องมี ตำแหน่งที่สัมพันธ์กับการเดินเท้าภายในเวลา ๑๐ นาที ในการเข้าถึงระบบขนส่งการคมนาคมต่างๆ

- รัศมีการเดินไม่เกิน 1/2 ไมล์ หรือ ๘๐๐ เมตร สำหรับพื้นที่ไม่เกิน ๑๒๘ เอเคอร์ หรือ ๓๒๔ ไร่
- รัศมีการเดินไม่เกิน 1/4 ไมล์ หรือ ๔๐๐ เมตร สำหรับพื้นที่ไม่เกิน ๔๐๐ เอเคอร์ หรือ ๑,๐๑๒ ไร่ (สำหรับเมืองระดับ C.B.D)

๒) Mix of Uses คือ ความหลากหลายของการใช้พื้นที่ในชุมชนรวมถึง ความหลากหลายในด้านรูปแบบ ราคา และลักษณะของอาคารที่พักอาศัย ซึ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ และยังมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบของหน่วยชุมชนอีกด้วย

๓) Street and Circulation System ระบบของถนนหนทางควรมีระเบียบแบบแผนที่ชัดเจนจดจำได้ รวมถึงความสัมพันธ์กันภายในชุมชน จุดขึ้นลงระบบขนส่ง ย่านการค้า โรงเรียนและสวนสาธารณะ

๔) General Design Criteria องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมต่างๆของอาคารในชุมชน จะต้องสัมพันธ์กับถนนหนทาง และที่สำคัญจะต้องตอบรับกับย่านการค้า ระบบขนส่ง พื้นที่สาธารณะของชุมชน รวมถึงการให้ความสำคัญกับสัดส่วนมนุษย์



ภาพที่ ๒.๒ : แสดงแนวความคิดการแบ่งพื้นที่แบบ TOD. ในพื้นที่เมืองและชานเมืองและสัดส่วนการใช้
ที่มา : Calthorpe and Associate, ๑๙๙๐ cited in Dyett, ๑๙๙๐

โดยเป็นแนวทางของการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน และสามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆเข้าด้วยกัน โดยใช้ทางเดินเท้า แนวความคิดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรวบรวมการเดินทางภายในชุมชนเมืองจนถึงระดับเมือง โดยทั่วไปจะมีศูนย์การพัฒนาอยู่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

๒.๑.๒ ทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City”

สมาร์ทซิตี (smart city) เมืองอัจฉริยะ เป็นรูปแบบการประยุกต์เทคโนโลยีดิจิทัลหรือข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสารในการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของบริการชุมชน เพื่อช่วยในการลดต้นทุน และลดการบริโภคของประชากร โดยยังคงเพิ่มประสิทธิภาพให้ประชาชนสามารถอยู่อาศัยได้ในคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น



ภาพที่ ๒.๓ : แสดงแนวคิด smart-city (เมืองอัจฉริยะ)
ที่มา : www.dtc.co.th/smart-city-เมืองอัจฉริยะ-กับเทคโนโลยี

แนวคิด Smart City ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อให้เกิดชุมชนเมืองที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้อยู่อาศัย และได้รับคุณภาพในการใช้ชีวิตที่สูง เป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัย และมีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่น้อยที่สุดอย่างมีประสิทธิภาพ โดยทำการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเข้าด้วยกันแบบบูรณาการผ่านระบบ IT เพื่อให้การบริหารจัดการเมืองเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

เหตุผลที่ต้องมีการเชื่อมโครงสร้างพื้นฐานเข้าด้วยกันเนื่องจากในอดีตนั้นระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งประปา ไฟฟ้า ก๊าซ คมนาคมขนส่ง บริการสาธารณะของเมืองมักจะแยกกันและดำเนินการแบบต่างคนต่างทำ ดังนั้นนอกจากจะต้องทำให้แต่ละระบบทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดแล้วนั้น ยังต้องทำให้แต่ละระบบทำงานร่วมกันแบบบูรณาการในบริบทของเมืองเพื่อสามารถจัดลำดับความสำคัญในแง่ของการลงทุนและใช้ให้เกิดมูลค่าสูงสุด

ในด้านรัฐศาสตร์ถือว่าแนวคิดด้าน Smart City จะเป็นการจุดประเด็นในการกระจายอำนาจ และ สร้างความสามารถในการบริหารจัดการเมืองของแต่ละท้องถิ่น อีกด้านคือเป็นการสร้างอำนาจให้กับประชาชน และชุมชนในการร่วมกำหนดทิศทาง การแสดงความคิดเห็น และการเข้าถึงข้อมูลต่างๆในการบริหารจัดการเมือง ยกตัวอย่างง่ายๆ เช่น ระบบแจ้งความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานเมืองจากประชาชนผ่านระบบ application ถ้าหากระบบดังกล่าวมีการใช้อย่างต่อเนื่อง มีการแสดงให้เห็นว่าข้อมูลมีผลลัพธ์ต่อการดำเนินงานจริงๆ ก็จะทำให้เกิดความชัดเจนในการวางแผนงานในแต่ละปี รวมถึงงบประมาณให้สอดคล้องกับความเสียหายที่แจ้งเข้ามา จะเป็นการพลิกโฉมการวางแผนงบประมาณของเมืองได้ สรุปที่เลือกแนวความคิดทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City” อยากรให้บริเวณสะพานพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี เป็นรองรับการพัฒนาของโครงการต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในพื้นที่โครงการ และสร้างความสมดุลระหว่างชุมชนกับการพัฒนาให้ไปในทิศทางเดียวกัน

๒.๒ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ โครงการที่ ๑ : โครงการวางผังพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่ วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย (นางสาวเมธชนัน สุขประเสริฐ, ๒๕๕๔)

การศึกษาพื้นที่บางใหญ่พบว่าบางใหญ่เป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางสำคัญ คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษก และถนนรัตนาธิเบศร์ มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการบริการของอำเภอบางใหญ่ ซึ่งมีกิจกรรมทางการค้าหลายรูปแบบในพื้นที่ เมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงทำให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การค้าขาย และการพาณิชย์มากขึ้น ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจะมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการเดินทางเข้าออกกรุงเทพมหานคร ทำให้มีประชากรจำนวนมากเดินทางมาใช้บริการทุกวัน แต่เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๔ พื้นที่บางใหญ่เกิดวิกฤตการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก ผู้คนเกิดความเดือดร้อนในการเดินทางและที่อยู่อาศัย เนื่องจากพื้นที่บางใหญ่เป็นพื้นที่นอกเขตแนวคันกันน้ำของกรุงเทพมหานครดังนั้นจำเป็นต้องมีแนวทางในการป้องกันหรือแนวทางในการพัฒนาเมืองให้สามารถอยู่ร่วมกับน้ำได้



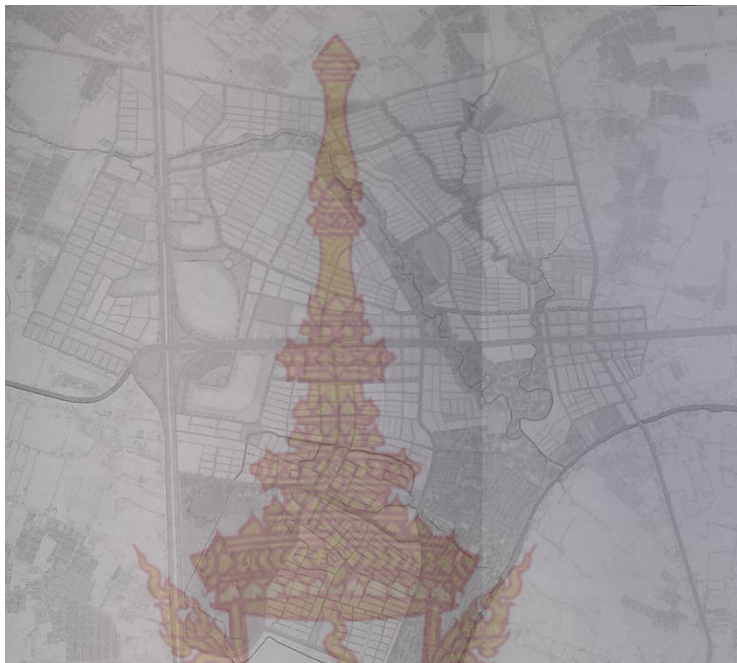
ภาพที่ ๒.๔ : แสดง Master Plan โครงการวางผังพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่
ที่มา : วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย นางสาวเมธชนัน สุขประเสริฐ, ๒๕๕๔

การศึกษาพื้นที่บางใหญ่นำเสนอภาพในอนาคตของการพัฒนาโดยมีระบบรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลางหลัก มีการเชื่อมต่อพื้นที่ยกระดับจากสถานีเข้าสู่ห้างสรรพสินค้า และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ของตลาด ซึ่งเป็นรูปแบบพื้นที่กิจกรรมการค้าขายเดิม เป็นการค้าและการบริการของคนในพื้นที่ ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ในย่านบางใหญ่จะพัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นรองรับจำนวนคนที่ยากขึ้นจากการพัฒนาของระบบรถไฟฟ้า

๒.๒.๒ โครงการที่ ๒ : โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่ นนทบุรี วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย (นายณัฐม พูลรส, ๒๕๕๗)

โดยพื้นที่บางใหญ่นั้นอยู่ในพื้นที่ชานเมือง แต่มีรถไฟฟ้าสายสีม่วงเข้ามาในพื้นที่ และพื้นที่ก็ยังไม่ถึงถนนวงแหวนรอบเมือง และอนาคตจะมีถนนเส้นทางพิเศษมุ่งตรงสู่ถวายเป็นอีกด้วย ทำให้ศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่เพิ่มขึ้น และเนื่องด้วยแยกบางใหญ่ก็เป็นศูนย์กลางของพื้นที่ชานเมืองตะวันตก ที่มีตลาดบางใหญ่ ศูนย์การค้าต่างๆมากมาย และยังมีการลงทุนเข้ามาอีกมาก แต่เนื่องด้วยกฎหมายของพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่ได้กำหนดอย่างแม่นยำ ให้ใช้อ้างอิงตามกรุงเทพมหานคร ทำให้มีโอกาสการพัฒนาที่หลากหลายหลายทิศทางและเกิด การกระจายตัวของการลงทุน และเกิดการเกร็งกำไรของพื้นที่ ทำให้การพัฒนาเป็นบางที่เกิดการใช้งานเมืองไม่เชื่อมต่อกัน อีกทั้งยังมีโครงการจัดสรรที่มากมายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากมีถนนวงแหวนรองรับ ในอดีตทำให้พื้นที่บางใหญ่มีโครงการเกิดขึ้นกระจุกกระจายอยู่ ซึ่งโครงการจัดสรรทำให้เกิดปัญหาการเชื่อมต่อพื้นที่ให้เข้าไปสู่ด้านใน และอีกสาเหตุที่เมืองยังไม่มีแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนทำให้ไม่มีการเข้าไปลงทุนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ที่มั่นคง ทำให้ศักยภาพในการพัฒนาน้อยลง แต่ในอีกแง่มุมพื้นที่

บางใหญ่เป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์ มีแม่น้ำ ลำคลองที่มาก ทำให้มีพื้นที่สีเขียวมากมาย และมีพื้นที่เกษตรเดิมคงอยู่ เหมาะแก่การส่งเสริมพื้นที่



ภาพที่ ๒.๕ : แสดง Master Plan โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่ นนทบุรี
ที่มา : วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย นายนรุตม์ พลูรส, ๒๕๕๗

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ชาดการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ทำให้การพัฒนาพื้นที่ไม่เต็มศักยภาพ จึงเกิดการออกแบบพัฒนาโครงการในพื้นที่บางใหญ่เกิดขึ้น เพื่อให้ตอบรับกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง และเกิดย่านเมืองใหม่เป็นประตูของเมืองใหญ่ทางทิศตะวันตก และเป็นแหล่งพักอาศัยที่ดีชานเมืองที่อยู่ร่วมกับธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน

๒.๓ กรณีศึกษา

๒.๓.๑ “Kashiwa-no-ha” เมืองชิบะ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

เมืองชิบะ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เป็น Smart City ต้นแบบ “เมืองอัจฉริยะ” ที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืนครบวงจร ที่นี้ไม่ใช่แค่เมืองคอนเซปต์ลอยๆ แต่เป็นเมืองที่ถูกออกแบบโดยผ่านการกลั่นกรองทุกรายละเอียด ก่อนที่จะถูกสร้างขึ้น และมีคนใช้ชีวิตอยู่จริง โดยเมืองแห่งนี้เกิดจากความร่วมมือของ ๓ ภาคส่วน คือ รัฐบาล สถาบันการศึกษาและองค์กรเอกชน ซึ่งในเมืองนี้มีทั้งมหาวิทยาลัย ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า โรงพยาบาล และ แหล่งพลังงานรวมอยู่ด้วยกัน Kashiwa-no-ha Smart City (คาชิวะ-โน-ฮา สมาร์ทซิตี) เป็นโครงการระดับแนวหน้าในบริบทของกลยุทธ์สมาร์ทซิตีที่จะถูกนำไปใช้ในการสร้างเมืองใหม่ สำหรับผู้อยู่อาศัย ๒๖,๐๐๐ คน, คนงาน ๑๕,๐๐๐ คน และนักท่องเที่ยว ๑๐ ล้านคนต่อปี ภายใต้นโยบายการสร้างเมืองใหม่ปี ๒๐๓๐ เริ่มมาตั้งแต่ปี ๒๐๑๔-๒๐๓๐ Smart City แห่งนี้มีขนาดพื้นที่กว่า ๒๐๐๐ ไร่ ที่ตั้ง ๒๕ กิโลเมตร จากใจกลางโตเกียว ๒๗ นาที โดยทางด่วนชิบูจา จากอาคิฮาบารา



ภาพที่ ๒.๖ : แสดง Master Plan Kashiwa-no-ha

ที่มา : www.home.co.th/hometips/detail

แนวคิด คือ การเป็นต้นแบบ “เมืองอัจฉริยะ” เป็นเมืองแห่งอนาคต เพื่อแก้ไขปัญหาสังคมเมือง โดยเน้นที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พลังงาน และการพัฒนาอย่างยั่งยืนครบวงจร รูปแบบ Kashiwa-no-ha ได้ถูกออกแบบให้เป็นพื้นที่นำร่องของเมืองใหม่ ซึ่งจะถูกสร้างขึ้นบนพื้นฐานรูปแบบของการอยู่ร่วมกันกับสิ่งแวดล้อม ภายใต้โครงการ “Innovation Campus Concept” โดยมีการส่งเสริมสุขภาพ และควมมีชีวิตที่ยืนยาว และการดูแลของอุตสาหกรรมใหม่ ที่ผสมผสานกันระหว่าง Smart City และสิ่งอำนวยความสะดวกในเมือง รวมถึงที่อยู่อาศัย ร้านค้าปลีก อาคารสำนักงาน โรงแรม และฮอเทล

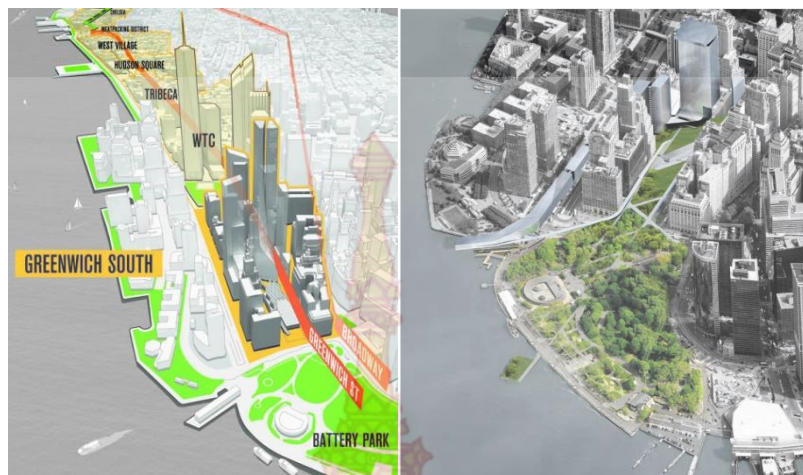


ภาพที่ ๒.๗ : แสดงทัศนียภาพโครงการ Kashiwa-no-ha

ที่มา : www.home.co.th/hometips/detail

๒.๓.๒ Greenwich ประเทศนิวยอร์ก

เป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับ world trade center เป็นสัญลักษณ์ทางเศรษฐกิจของชาวนิวยอร์ก โดย Greenwich ทำหน้าที่สนับสนุนการเติบโตด้วยการเป็นพื้นที่ที่ผู้คนสามารถพักผ่อนและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้ในขณะเดียวกัน จนได้รับบทบาทจากชาวเมืองว่าเป็นเมืองที่น่าอยู่และสเน่ห์



ภาพที่ ๒.๘ ภาพแสดงแบบจำลองเมือง(Greenwich south New York)

ที่มา : <http://www.downtownny.com>

Greenwich South เป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมคางหมูขนาด ๔๑ เอเคอร์ที่ติดกับที่ตั้งของ World Trade Center ทำให้เกิดปัญหาการขาดพื้นที่รองรับการขยายตัวและบทบาทโดยรวมของพื้นที่ต่อเมือง ประกอบกับการเป็นศูนย์กลางของย่านทั้งที่มีลักษณะต่างกันอย่างสิ้นเชิง ย่านธุรกิจสู่อ่านประวัติศาสตร์ในฝั่งตะวันออกและย่านที่พักอาศัยกับศูนย์กลางพาณิชยกรรมรายย่อยในฝั่งตะวันตก ตลอดจนพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่อย่างสวนสาธารณะ (Battery Park) ในทิศใต้ของเมือง ด้วยองค์ประกอบทั้งหมด Greenwich south มีศักยภาพต่อการประสานโครงข่ายเมืองสร้างแรงดึงดูดด้วยการเชื่อมต่อย่านทั้งสี่ที่มีความหนาแน่นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและมีความหลากหลายทางกิจกรรม

Principle ๑ Encourage an intense Mix of Uses การสนับสนุนการใช้ประโยชน์อาคารในยุคสมัยศตวรรษที่ ๒๑ ศูนย์กลางของเศรษฐกิจของเมืองจะถูกโอบล้อมโดยพื้นที่ซึ่งมีการใช้งานที่หลากหลายทั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ร้านค้า และการท่องเที่ยว องค์ประกอบทั้งหมดจะเป็นประเด็นสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืน การผสมผสานการใช้งานประโยชน์อาคารเกิดขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองข้างเคียงส่งผลให้ (Greenwich) ได้รับโอกาสในการหาวิธีการผสมผสานความแตกต่างของบุคคลหลายๆกลุ่มให้เหมาะสม โดยการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีเป้าหมายตระหนักถึงศักยภาพของการทำงานร่วมกันโดยมาจากการจัดสภาพแวดล้อมของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างหลากหลาย

Principle ๒ Reconnect Greenwich Street การฟื้นฟูถนน Greenwich ผ่านตึก World Trade Center เป็นแผนพัฒนาซึ่งสร้างโอกาสมหาศาลของโครงการ Greenwich ซึ่งเปรียบเสมือนทางออกฉุกเฉินของย่าน Lower West Side กับผู้คนที่ต้องการพักผ่อนหลีกเลี่ยงจากความเร่งรีบชั่วขณะ โดยมีการสร้างทางเชื่อมต่อระหว่าง Greenwich south สู่ Tribeca เป็นทางเดินใหม่จากสวน Battery สู่อ่าน High Line ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าในแต่ละปีจะมีผู้คนนับล้านเข้าชม World Trade Center และจากการมีระเบียบรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวดสำหรับตึก World Trade Center จะทำให้เกิดการขวางกั้นผู้คนที่จะเข้ามาในพื้นที่ Greenwich จึงได้มีการสร้างประตูสู่ Manhattan ทำให้มีผู้เข้าชมจำนวนมากและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายทำให้สวนสาธารณะ Battery ต้องรองรับผู้คนนับพันต่อวัน ด้วยความเข้มข้นของกิจในพื้นที่และการพัฒนาไปพร้อมกับสวนสาธารณะ

Battery และการเชื่อมต่อถนนเข้าสู่ Greenwich เป็นเหมือนประตูสู่เมือง สถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ภูมิทัศน์ มุมมองจากถนน ร้านค้าปลีกและการออกแบบรูปแบบถนนจึงทำให้เป็นสัญลักษณ์ของการต้อนรับสู่บ้าน Greenwich

สรุปบทที่ ๒

จากทฤษฎีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่าย (TOD) และทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City” ที่ศึกษาในข้างต้นสามารถนำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ อีกทั้งหลักการของทฤษฎีทั้ง ๒ ทฤษฎีสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี ได้อย่างเหมาะสม โดยการนำทฤษฎีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่าย (TOD) มาใช้พัฒนาในส่วนของคมนาคม ๓ โหมด คือ รถ ราง เรือ ซึ่งย่านพระนั่งเกล้าจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรีในอนาคต โดยทำให้เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสานและสามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกันโดยใช้ทางเท้าภายในระยะเวลา ๑๐ นาที อาทิเช่น กรณีศึกษา Greenwich ประเทศนิวเจอร์ซีย์ ที่มีบทบาทเป็นที่อยู่อาศัยและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในขณะเดียวกัน บวกกับเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองจึงมีการสนับสนุนการใช้ประโยชน์อาคารให้มีศูนย์กลางของเศรษฐกิจเมืองถูกโอบล้อมโดยพื้นที่ที่มีการใช้งานที่หลากหลายทั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ร้านค้า ส่งผลให้สร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืน และทฤษฎี “เมืองอัจฉริยะ” หรือ “Smart City” มาใช้พัฒนาในด้านคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วยความเป็นเมืองที่น่าอยู่ การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่น้อยอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเข้ามาอยู่ด้วยกันผ่านระบบ IT เพื่อให้การบริหารจัดการเมืองเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น กรณีศึกษา “Kashiwa-no-ha” เมืองชิบะ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น โดยเป็นเมืองแห่งอนาคตเพื่อแก้ไขปัญหาสังคม โดยการเน้นไปที่ด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ให้ใช้พื้นที่ผสมผสานกันระหว่างสิ่งอำนวยความสะดวกในเมือง รวมถึงที่อยู่อาศัย ร้านค้า อาคารสำนักงานต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมในทุกมิติ

บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

ตำบลบางกระสอบตั้งอยู่ใน อำเภอเมืองนนทบุรี ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาและเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานคร โดยปัจจุบันมีสภาพทั่วไป เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นของจังหวัดนนทบุรีและเป็นแหล่งศูนย์ราชการที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่การปกครอง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับตำบลท่าทราย (จังหวัดนนทบุรี)

ทิศตะวันออก ติดต่อกับตำบลสวนใหญ่ ตำบลตลาดขวัญ (จังหวัดนนทบุรี)

ทิศใต้ ตำบลบางเขน (จังหวัดนนทบุรี)

ทิศตะวันตก ตำบลไทรม้อ (จังหวัดนนทบุรี) และแม่น้ำเจ้าพระยา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๖.๕๓ ตารางกิโลเมตร(๔,๐๘๑.๒๕ไร่)

โดยอยู่ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี ๗๗.๐๑๘ ตารางกิโลเมตร



แผนที่ ๓.๑ : ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี

ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งของพื้นที่ศึกษามีระบบโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครตอนใต้ และยังเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค โดยอาศัยการเข้าถึงของคมนาคมทางถนนและรางทำให้โครงข่ายในพื้นที่มีความสะดวกสบายรวดเร็ว สามารถแบ่งเป็นคมนาคม ดังนี้

(๑) การสัญจรทางบก

ถนนรัตนานิเบศร์เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี ถนนขนาด ๘ ช่องจราจร เริ่มต้นที่แยกแครายตัดกับถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี-สนามบินน้ำ และตัดกับถนนสนามบินน้ำ ที่ทางแยกสะพานพระนั่งเกล้า จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระนั่งเกล้าและสะพานคู่ขนานสะพานพระนั่งเกล้า และสิ้นสุดระยะทางบนถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ที่ทางแยกต่างระดับบางใหญ่

ถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) เป็นทางหลวงท้องถิ่นสายสำคัญในอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ขนาดถนน ๔ ช่องจราจร โดยอยู่ในเขตเทศบาลนครนนทบุรี ตลอดทั้งสาย ประกอบด้วยถนนสองสายเรียงต่อกันคือถนนนนทบุรี ๑ และถนนสนามบินน้ำ

ถนนราชพฤกษ์ - นนทบุรี ๑ เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทำนํ้านนท์ และตำบลบางศรีเมือง ขนาดถนน ๖ ช่องจราจร

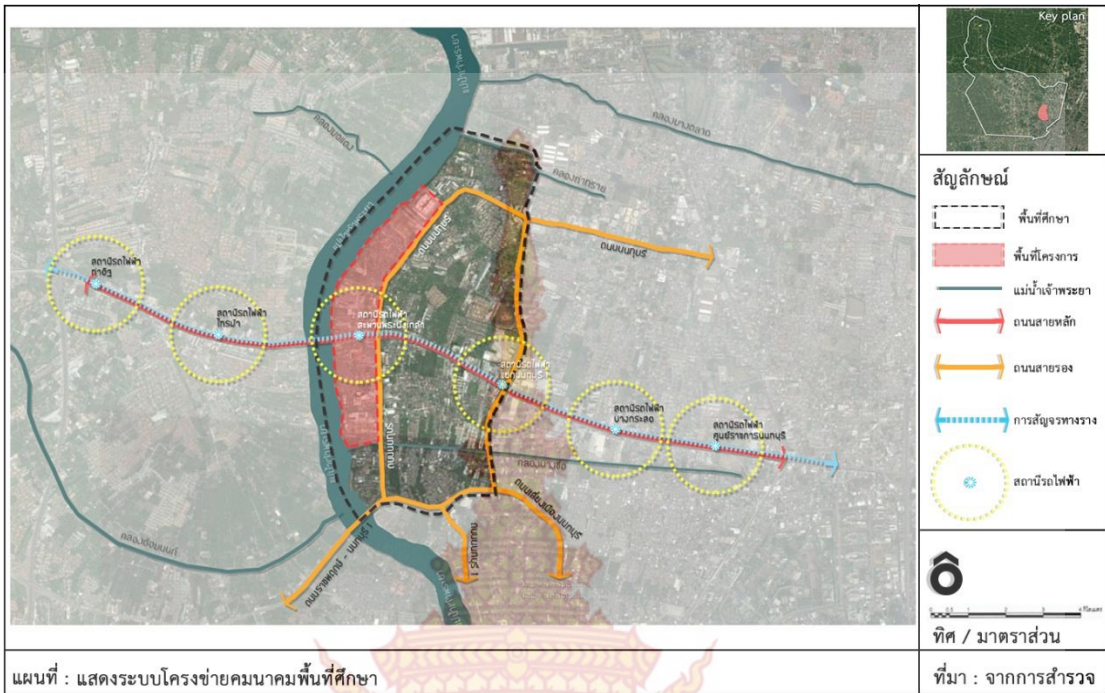
ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี เป็นถนนที่อยู่ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ขนาดถนน ๖ ช่องจราจร เริ่มต้นที่แยกถนนพิบูลสงคราม ไปทางทิศตะวันออกแล้วโค้งขึ้นไปทางทิศเหนือตัดข้ามถนนประชาราษฎร์ จากนั้นจึงโค้งไปทางทิศตะวันตก และสิ้นสุดที่ถนนนนทบุรี ๑

(๒) การสัญจรทางราง

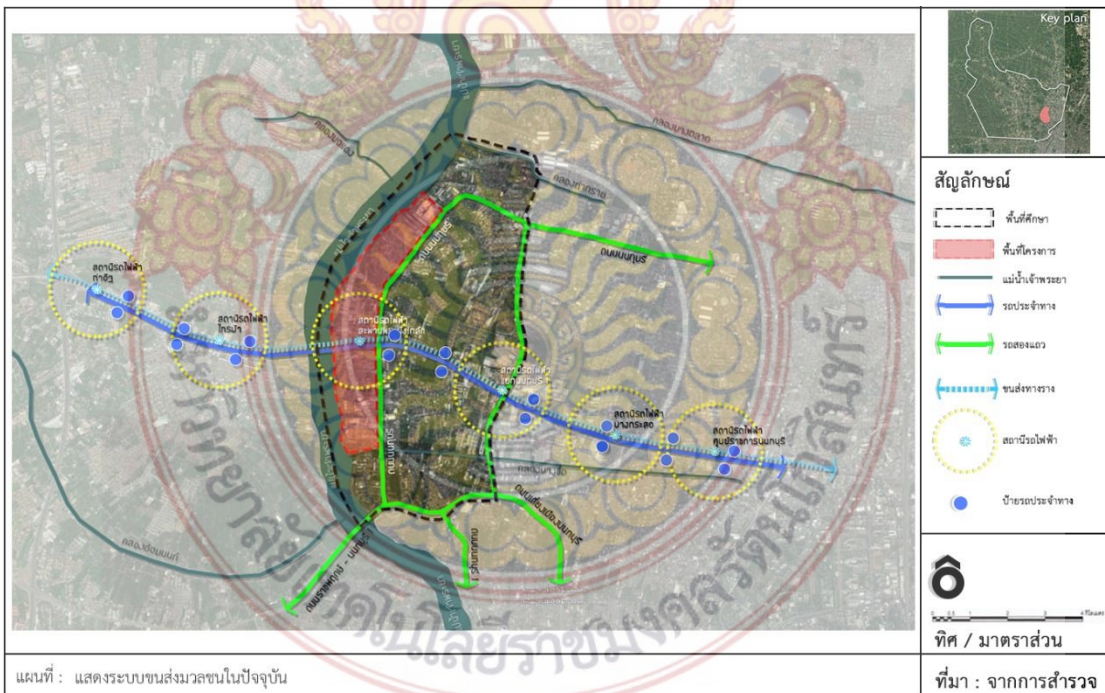
สถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า (MRT Phra nang kela Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้าทางรางในระบบขนส่งของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนในระดับเมืองที่เชื่อมต่อ บางใหญ่ - บางซื่อ โดยมีสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าเป็นสถานีที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพียงสถานีเดียวในจังหวัดนนทบุรี

(๓) ระบบขนส่งมวลชน

รถประจำทางที่ให้บริการในพื้นที่ศึกษามี ๒ ประเภท คือ (๑)รถสองแถวประจำทางที่วิ่งบนถนนนนทบุรี ๑ ได้แก่ สายสารีโซ - ทำนํ้านนท์, ทำนํ้านนท์ - สนามบินน้ำ และ (๒)รถเมล์ประจำทาง ได้แก่ สาย ๑, สาย ๖๔, สาย ๖๙, สาย ๑๙๑, สาย ๑๐๕๓, สาย ๒๐๓, สาย ๒, สาย ๑๘,สาย ๑๓๔, สาย ๓๓๗, สาย ๓๘๘, สาย ๑๐๒๔ วิ่งบนถนนสายหลักรัตนานิเบศร์ และวิ่งบนถนนสายรองถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ), ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี



แผนที่ ๓.๒ : โครงข่ายคมนาคมพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่ ๓.๓ : โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหลักในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ อยู่อาศัย ราชการ ศาสนสถาน พานิชยกรรม สถาบันการศึกษา ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอยู่อาศัยโดยอยู่ในบริเวณถนนสายย่อย เช่น ซอยนนทบุรี ๒๓ ถึง ซอยนนทบุรี ๑๑ และพื้นที่พานิชยกรรมจะเกาะอยู่บริเวณริมถนนสายรอง คือ ถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ), ถนนราชพฤกษ์ - นนทบุรี ๑ และถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรีเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีลักษณะของการใช้ประโยชน์ดังนี้

(๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนมากในพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านทิศตะวันออก - ตะวันตกของถนนนนทบุรี ๑ และทิศตะวันออก - ตะวันตกของถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรีโดยมีลักษณะเป็นชุมชน, หมู่บ้าน, อพาร์ทเมนต์ และคอนโดมิเนียม ที่กระจายตัวอยู่บนถนนสายรอง อาทิเช่น ชุมชนหลังโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า, หมู่บ้านเดอะซิตี, อพาร์ทเมนต์ชัยลัดดา และคอนโดมิเนียมศุภาลัย ซิตี รีสอร์ท เป็นต้น

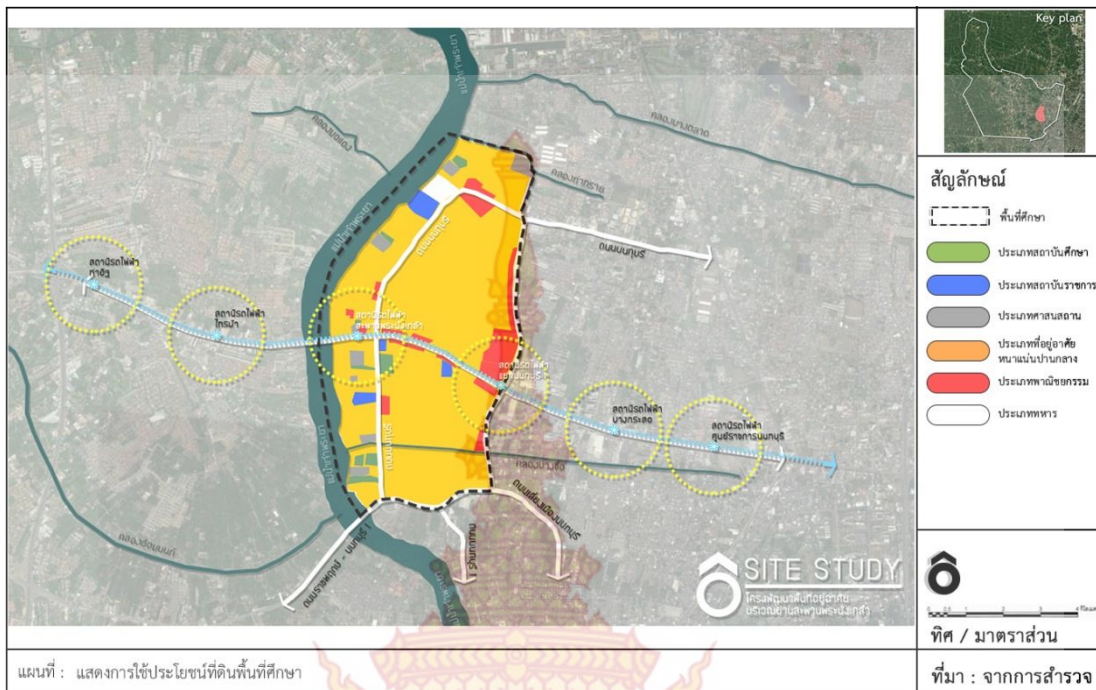
(๒) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ จะอยู่บริเวณริมถนนนนทบุรี ๑ ด้านทิศตะวันออกของถนนซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยเดิม คือ กระทรวงพาณิชย์ และบ้านพักข้าราชการ

(๓) ที่ดินประเภทพานิชยกรรม จะอยู่บริเวณถนนรัตนธิเบศร์ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารยาวตลอดแนวเป็นกิจกรรมการค้าเป็นธุรกิจสำคัญของพื้นที่ศึกษา และบริเวณถนนสายรองที่เป็นกลุ่มอาคารเป็นบางจุด อาทิเช่น บริเวณหน้าโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า, บริเวณตลาดนกฮูก และบริเวณถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)ทางทิศเหนือ เป็นต้น

(๔) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา สถาบันการศึกษาจะกระจายตัวออกไปแต่จะเกาะอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะตั้งอยู่ในถนนสายรองของพื้นที่ศึกษา อาทิเช่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ, โรงเรียนศรีบุญยานนท์, โรงเรียนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ และโรงเรียนวัดตำหนักใต้(วิลาศโอสถานันทนุเคราะห์) เป็นต้น

(๕) ที่ดินประเภทศาสนสถาน จะตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา หรือ ทางทิศตะวันออกของถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) อาทิเช่น วัดแคนอก, วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ และวัดท้ายเมือง เป็นต้น

(๖) ที่ดินของทหารหรือเขตทหาร ตั้งอยู่ในบริเวณทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาอยู่บนถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) ทางทิศตะวันตกของถนน



แผนที่ ๓.๔ : การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

- ๑) ระบบไฟฟ้า การให้บริการด้านไฟฟ้าในตำบลบางกระสอบ คือ การไฟฟ้าเขตนนทบุรี ที่มีเสาไฟฟ้าสูง ๕ เมตร ปักตลอดแนวถนนสายหลักและถนนสายรองเป็นไฟฟ้ากำลังที่จ่ายให้กับชุมชน และแหล่งพาณิชย์กรรมในพื้นที่
- ๒) ระบบประปาการให้บริการด้านประปาในเขตเทศบาลเมืองนนทบุรีอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการประปานครหลวง สาขานนทบุรี แห่งเดียวของพื้นที่ซึ่งมีปริมาณน้ำที่ใช้ประมาณ ๕๐.๒๑ ลูกบาศก์เมตร/คน/เดือน

๓.๑.๒.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

- ๑) สถานศึกษา มีสถานศึกษากระจายตัวอยู่ในพื้นที่ทั้งหมด ๘ แห่ง ได้แก่
 - ๑.๑) โรงเรียนศรีบุญยานนท์
 - ๑.๒) โรงเรียนนครนนท์วิทยา ๑ ท้ายเมือง เทศบาลนครนนทบุรี
 - ๑.๓) โรงเรียนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์
 - ๑.๔) โรงเรียนอัมมสิริศึกษา
 - ๑.๕) โรงเรียนวัดแคนอก
 - ๑.๖) โรงเรียนวัดตำหนักใต้(วิลาศโอสถานนันทนุเคราะห์)
 - ๑.๗) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ (เขตเหนือ)
 - ๑.๘) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ (เขตใต้)

โดยส่วนมากสถานบันการศึกษาเหล่านี้จะตั้งอยู่บริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) ทางทิศตะวันออกของถนน

๒) ศาสนสถาน มีศาสนสถานในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด ๘ แห่ง ได้แก่

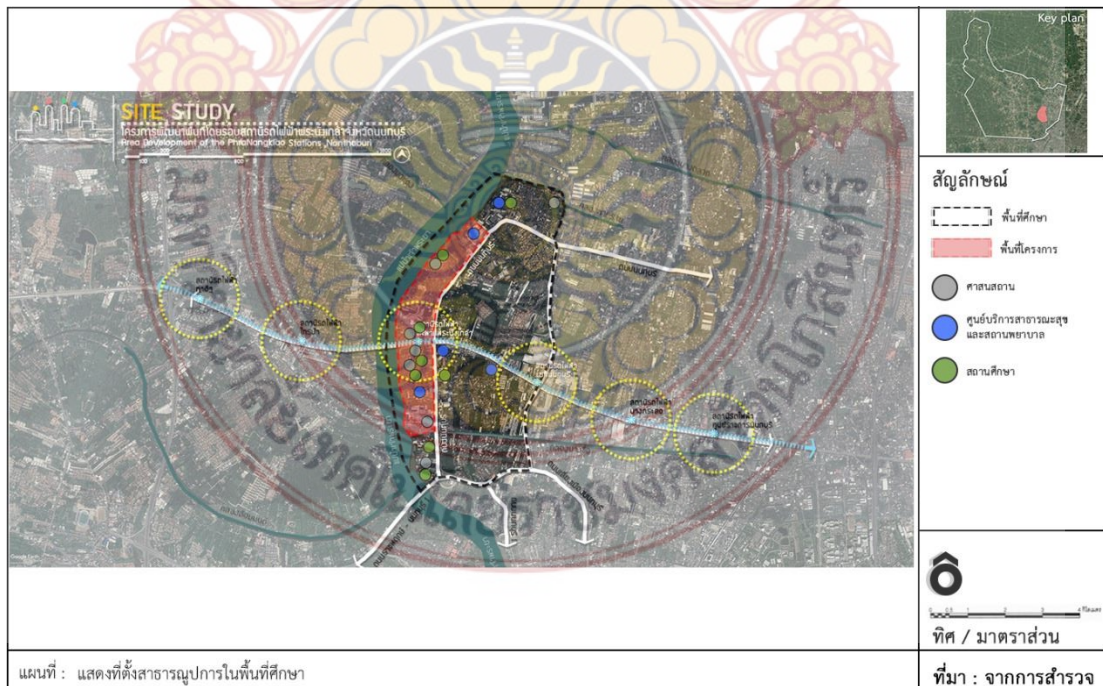
- ๒.๑) วัดท้ายเมือง
- ๒.๒) วัดกลางบางซื่อ
- ๒.๓) วัดแจ้งศิริสัมพันธ์
- ๒.๔) วัดน้อยนอก
- ๒.๕) วัดแคนอก
- ๒.๖) วัดตำหนักใต้
- ๒.๗) วัดชมภูเวก
- ๒.๘) มัสยิดเช็คมุฮัมมัดอาลีชูกรี

ซึ่งศาสนสถานโดยส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาหรือบริเวณทางทิศตะวันออกของถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) ซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมที่อาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก

๓) ศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาล ในพื้นที่มีทั้งหมด ๔ แห่ง

- ๓.๑) โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า
- ๓.๒) โรงพยาบาลศูนย์การแพทย์รัตนวิเบศร์
- ๓.๓) กระทรวงพาณิชย์
- ๓.๔) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองนนทบุรี

ซึ่งการพิจารณาด้วยรัศมีการให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาลในพื้นที่ศึกษาถือว่าเพียงพอต่อการให้บริการประชาชนในพื้นที่



แผนที่ ๓.๕ : ตำแหน่งสาธารณูปการพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

จากลักษณะชุมชนของเขตตำบลบางกระสอ จังหวัดนนทบุรี มีความหลากหลายของเชื้อชาติ ศาสนา และหลากหลายอาชีพ เนื่องจากเดิมทีพื้นที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของจังหวัดนนทบุรี ทำให้มีหลากหลายเชื้อชาติและศาสนา อาทิเช่น ไทย จีน อิสลาม เป็นต้น ที่เข้ามาจับจองพื้นที่อยู่อาศัยในสมัยก่อนและทำธุรกิจค้าขายบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา บวกกับตำบลบางกระสอเป็นเขตการปกครองของเทศบาลเมืองนนทบุรีซึ่งเป็นพื้นที่ติดกับกรุงเทพมหานครตอนเหนือจึงส่งผลให้มีประชากรเข้ามายังพื้นที่แบบต่อเนื่อง เพราะอิทธิพลการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ตำบลบางกระสอมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร แสดงให้เห็นถึงการย้ายถิ่นฐานของประชากรในกรุงเทพมหานครและประชากรจากภูมิภาคอื่นๆเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งงานในพื้นที่ศึกษาประกอบกับมีระบบขนส่งมวลชนทางราง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ที่เข้ามากระตุ้นด้านเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงของพื้นที่ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมเส้นทางรถไฟฟ้าเกิดเป็นชุมชน, หมู่บ้าน, แหล่งงาน เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ ๓.๑ : ที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณวัดท้ายเมือง
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓.๒ : ที่อยู่อาศัยแบบใหม่บริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)
ที่มา : จากการสำรวจ

ลำดับที่(พ.ศ.)	เพศชาย	หญิง	รวม
๒๕๕๕	๑๖๒,๕๔๑	๑๙๔,๘๑๔	๓๕๗,๓๕๕
๒๕๕๖	๑๗๒,๓๘๙	๑๘๕,๖๑๗	๓๕๘,๐๐๖
๒๕๕๗	๑๕๓,๕๔๖	๒๐๖,๓๓๖	๓๕๙,๘๘๒
๒๕๕๘	๑๙๓,๕๔๓	๑๖๘,๙๐๗	๓๖๒,๔๕๐
๒๕๕๙	๑๖๒,๓๕๔	๒๐๐,๑๑๘	๓๖๒,๔๗๒

ตารางที่ ๓.๑ : แสดงจำนวนประชากรชาย - หญิง ปี พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

ที่มา: <http://khonkaen.old.nso.go.th>

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

๑) ด้านการค้าและการบริการ พื้นที่ศึกษามีสถานประกอบการการค้าและการบริการส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการค้าส่ง - ค้าปลีก รองลงมา คือ สถานประกอบการภาคการบริการ และสถานประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

๒) ด้านการลงทุนอสังหาริมทรัพย์ จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาทำให้อาคารและแหล่งเศรษฐกิจต่างๆ เกาะตามแนวรถไฟฟ้า อาทิเช่น ศูนย์โตโยต้า คอมโดมิเนียม หมู่บ้านจัดสรร เป็นต้น



ภาพที่ ๓.๓ : กิจกรรมค้าขายในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ ๓.๔ : การลงทุนอสังหาริมทรัพย์
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ประเด็นยุทธศาสตร์จังหวัดนนทบุรี ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่รองรับการอยู่อาศัยของประชาชน , ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๒) กฎกระทรวงผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี

เป็นข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรีปี พ.ศ.๒๕๔๘ โดยในบริเวณพื้นที่ศึกษา ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด ๗ ประเภท ได้แก่

พื้นที่สีเหลือง ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๒.๑ ถึงหมายเลข ๒.๘๙ ที่กำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบัน ราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

พื้นที่สีส้ม ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๓.๑ ถึงหมายเลข ๓.๕๙ ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสามสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

พื้นที่สีแดง ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๔.๑ ถึงหมายเลข ๔.๔๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

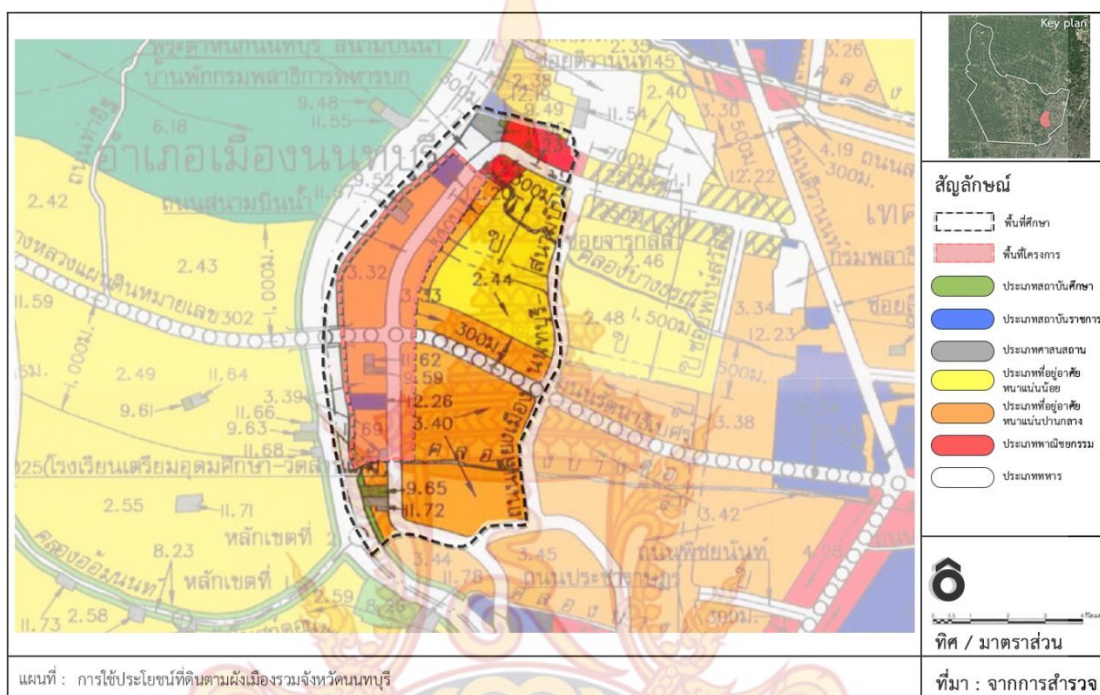
พื้นที่สีเขียวอ่อน ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๘.๑ ถึงหมายเลข ๘.๒๗ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อนให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เฉพาะที่เป็นของรัฐ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

พื้นที่สีเขียวมะกอก ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๙.๑ ถึงหมายเลข ๙.๙๗ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมะกอกให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

พื้นที่สีเทาอ่อน ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๑๑.๑ ถึงหมายเลข ๑๑.๑๔๔ ที่กำหนดไว้เป็นสีเทาอ่อนให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศาสนา การศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

พื้นที่สีน้ำเงิน ที่ดินในบริเวณหมายเลข ๑๒.๑ ถึงหมายเลข ๑๒.๓๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อ กิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

พื้นที่สีขาว อาจเป็นพื้นที่โล่งหรือพื้นที่ใช้งานของเขตทหาร ไม่มีกำหนดข้อควบคุมใดๆ



แผนที่ ๓.๖ : การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจ

๒) เทศบัญญัติเทศบาลนครน่านบุรี

เนื่องจากในเขตเทศบาลนครน่านบุรี มีการเติบโตด้านเศรษฐกิจและประชากรจำนวนมาก ส่งผลให้มีการขยายตัวด้านการก่อสร้างอาคาร แต่ในพื้นที่เทศบาลนครน่านบุรี ยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองที่จะควบคุมการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้มีการก่อสร้างอาคารในแต่ละบริเวณที่เหมาะสมต่อการขยายตัวของชุมชน จึงจำเป็นต้องออกเทศบัญญัติเทศบาลนครน่านบุรีกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทบริเวณเทศบาลนครน่านบุรี

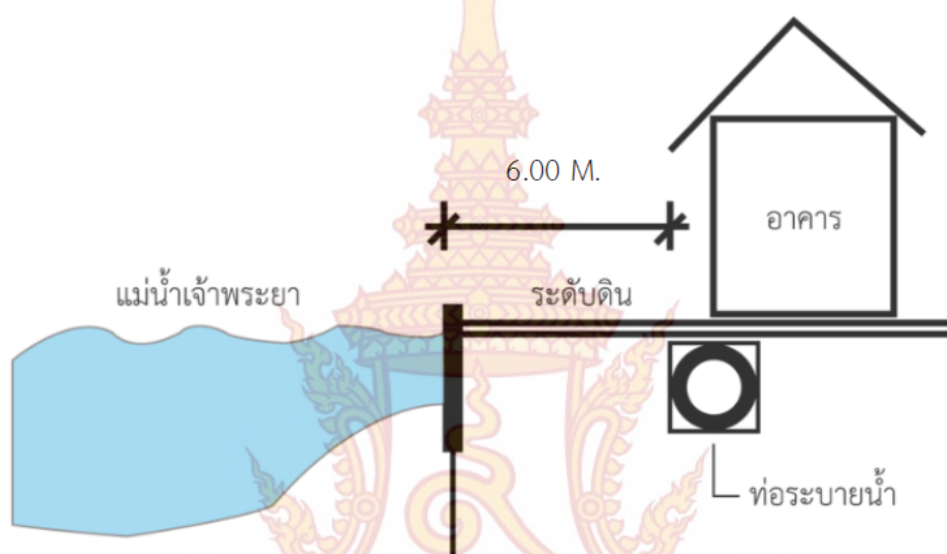
๓) กฎกระทรวงฉบับที่ ๕๕ (พ.ศ. ๒๕๔๓)

ข้อ ๔๒ อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ เช่น แม่น้ำ คู คลอง ลำราง หรือลำกระโดง ถ้าแหล่ง น้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า ๑๐ เมตร ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๓ เมตร แต่ ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ ๑๐ เมตรขึ้นไป ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร

สำหรับอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น บึง ทะเลสาบ หรือทะเล ต้องร่นแนว อาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร

ทั้งนี้ เว้นแต่ สะพาน เชื้อน รั้ว ท่อระบายน้ำ ท่าเรือ ป้าย อุโมงค์ คานเรือ หรือที่วางที่ใช้เป็นที่จอดรถไม่ต้องร่นแนว อาคาร

ข้อ ๔๓ ให้อาคารที่สร้างตามข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ต้องมีส่วนต่ำสุดของกันสาดหรือส่วนยื่นสถาปัตยกรรมสูงจากระดับ ทางเท้าไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร ทั้งนี้ ไม่นับส่วนตบแต่งที่ยื่นจากผนังไม่เกิน ๕๐ เซนติเมตร และต้องมีท่อรับน้ำจากกันสาดหรือ หลังคาต่อแนบหรือฝังในผนังหรือเสาอาคารลงสู่ท่อสาธารณะหรือบ่อพัก



ภาพที่ ๓.๕ การใช้ระยะเส้น ๖ เมตร จากริมแม่น้ำ
ที่มา : โครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ย่านท่าช้างนนทบุรี

๓.๑.๔ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๔.๑ โครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า ปากเกร็ด - สาทร

บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัดมีโครงการจะพัฒนาท่าเรือด่วนในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นศูนย์กลาง HUB ของการเดินทาง โดยเชื่อมโยงรูปแบบรถ-เรือ-ราง ได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับเส้นทางรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยท่าเรือที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้มี ท่าเรือสาทร สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ขณะนี้เปิดให้บริการแล้ว ท่าเรือบางโพ-ท่าเรือราชินี รับกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กำหนดเปิดให้บริการ ปี ๒๕๖๒ ท่าเรือพระราม ๖ รับรถไฟฟ้าสายสีแดง ยังไม่เปิดให้บริการ และท่าเรือพระนั่งเกล้า รับรถไฟฟ้าสายสีม่วง



ภาพที่ ๓.๖ ทศนียภาพท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า
ที่มา : <http://www.thansettakij.com/content/๘๙๐๑>

๓.๑.๕.๒ โครงการสะพานสนามบินน้ำ

ปัจจุบันจังหวัดนนทบุรีมีการพัฒนาค่อนข้างมาก การขยายตัวของเมืองและอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และการเติบโตของที่ดินอสังหาริมทรัพย์ประกอบกับพื้นที่พักอาศัย การพัฒนาภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว จากปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางระหว่างพื้นที่มากขึ้น ทำให้ตัวจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานครและบริเวณโดยรอบ จึงประสบปัญหาการจราจรหนาแน่นและติดขัด ซึ่งสะพานที่ใช้ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการสัญจรของประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง และมีแนวโน้มที่ปัญหาดังกล่าวจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการจราจรในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการศึกษาของแผนแม่บทพบว่า กรมทางหลวงชนบท ควรดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี ดังนั้น กรมทางหลวงชนบท จึงได้ขับเคลื่อนแผนงานดังกล่าว และดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี โดยมอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เทสโก้ จำกัด ให้ศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้งการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม แสดงความคิดเห็นเพื่อวางรูปแบบในการดำเนินโครงการ ซึ่งประกอบด้วย สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และโครงข่ายถนนเชื่อมต่อจากสะพานไปทางทิศตะวันตก บรรจบกับถนนราชพฤกษ์ และเชื่อมต่อสะพานไปทางทิศตะวันออกบรรจบถนนติวานนท์รวมระยะทางประมาณ ๘ กิโลเมตร ซึ่ง

โครงการดังกล่าวจะช่วยกระจายปริมาณการจราจรจากสะพานพระนั่งเกล้า และสะพานพระราม ๔ รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

วัตถุประสงค์ของโครงการมี ๓ ข้อหลักคือ ๑) เพื่อศึกษาแนวทางเลือก และกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสม พร้อมจัดทำแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) ของโครงการสะพานสนามบินน้ำ ๒) เพื่อศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของโครงการ ๓) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของโครงการ



ภาพที่ ๓.๗ เส้นทางโครงการสะพานสนามบินน้ำ

ที่มา : <https://www.isranews.org/isranews-scoop/๕๘๗๗๗-report๐๐-๕๘๗๗๗.html>

๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

การเลือกพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี มีการเลือกจากปัจจัยต่อไปนี้ คือ

- ๑) เป็นพื้นที่อยู่อาศัยของจังหวัดนนทบุรี ที่มีลักษณะทางกายภาพหนาแน่นและแออัดของมวลอาคารและมีศักยภาพที่สามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางชานเมืองได้
- ๒) ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรีกำหนดให้พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเป็นส่วนใหญ่สามารถพัฒนาต่อได้
- ๓) เป็นพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า ที่เป็นสถานีรถไฟฟ้าแห่งที่สองของกรุงเทพมหานครรองจากสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินที่ริมกับแม่น้ำเจ้าพระยา
- ๔) มีโครงการจากภาครัฐที่ส่งเสริมพื้นที่ให้เป็นจุดเชื่อมต่อที่ครบรูปแบบและสำคัญ ของจังหวัดนนทบุรี คือ รถ ราง เรือ

พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี มีพื้นที่ทั้งหมด ๐.๙๓ ตารางกิโลเมตร หรือ ๕๘๑.๒๕ ไร่

- ทิศเหนือ จรดซอยนนทบุรี ๒๓
- ทิศใต้ จรดซอยโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า
- ทิศตะวันออก จรดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา
- ทิศตะวันตก จรดถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ)



แผนที่ ๓.๗ : ขอบเขตพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

ย่านพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่ ณ ตำบลบางกระสอ เทศบาลเมืองนนทบุรี แต่เดิมเป็นพื้นที่เพาะปลูกเกษตรกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยของประชากรเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครจึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอาคาร และความหนาแน่นของมวลอาคาร จังหวัดนนทบุรีจึงได้ยกฐานะตำบลบางกระสอและอีก ๕ ตำบล ขึ้นเป็นเทศบาลเมืองนนทบุรีในปี พ.ศ.๒๔๗๙ เพื่อรองรับความเจริญของพื้นที่ จึงทำให้เทศบาลเมืองนนทบุรีมีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากเป็นอันดับ ๑ ของจังหวัดนนทบุรี ต่อมาใน พ.ศ.๒๕๔๗ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้บรรจุในแผนแม่บทรถไฟฟ้าสายสีม่วงเป็นครั้งแรกและเมื่อเริ่มมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ส่งผลให้มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าด้านอสังหาริมทรัพย์คอนโดมิเนียมและหมู่บ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพัฒนาแบบก้าวกระโดดในด้านพาณิชย์กรรมและด้านที่อยู่อาศัยจนถึงปัจจุบัน

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

ตำบลบางกระสอบตั้งอยู่ใน อำเภอเมืองนนทบุรี เป็นพื้นที่ติดต่อกับ กรุงเทพมหานครในด้านทิศตะวันตกและทิศใต้มากที่สุดในจังหวัดนนทบุรี ทำให้ระบบคมนาคมและระบบขนส่งมวลชนมีความหลากหลายและสะดวก ซึ่งประกอบไปด้วย ระบบโครงข่ายการสัญจรทางบก ระบบโครงข่ายการสัญจรทางราง ระบบการสัญจรทางเท้า และในอนาคตจะมีระบบโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ

๑) ระบบโครงข่ายการสัญจรทางบก

ถนนสายหลัก ถนนรัตนาธิเบศร์เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี ถนนขนาด ๘ ช่องจราจร เริ่มต้นที่แยกแครายตัดกับถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี-สนามบินน้ำ และตัดกับถนนสนามบินน้ำ ที่ทางแยกสะพานพระนั่งเกล้า จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระนั่งเกล้าและสะพานคู่ขนานสะพานพระนั่งเกล้า และสิ้นสุดระยะทางบนถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ที่ทางแยกต่างระดับบางใหญ่

ถนนสายรอง ถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) เป็นทางหลวงท้องถิ่นสายสำคัญในอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ขนาดถนน ๔ ช่องจราจร โดยอยู่ในเขตเทศบาลนครนนทบุรีตลอดทั้งสาย ประกอบด้วยถนนสองสายเรียงต่อกันคือถนนนนทบุรี ๑ และถนนสนามบินน้ำ

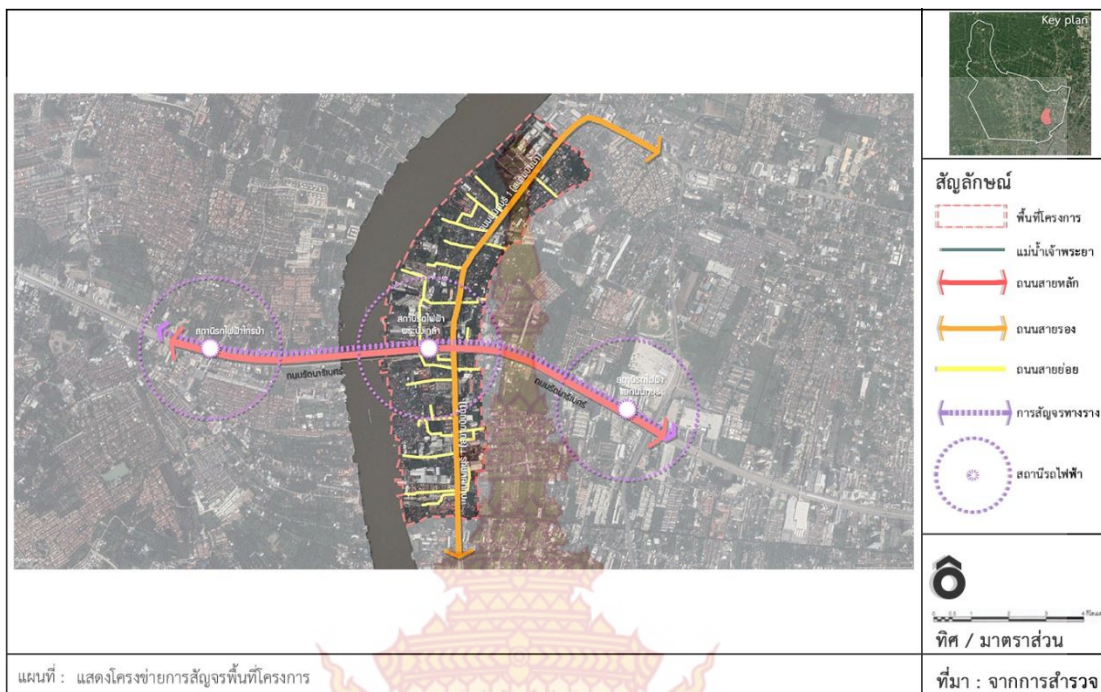
ถนนสายย่อย ได้แก่ ซอยย่อยและตรอกต่างๆ ที่เข้าถึงพื้นที่ภายใน เช่น ซอยนนทบุรี ๒๓ , ซอยนนทบุรี ๑๗ , ซอยนนทบุรี ๑๑ ที่ใช้เพื่อเป็นการเข้าถึงภายในพื้นที่ข้างใน

๒) ระบบโครงข่ายการสัญจรทางราง

สถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า (MRT Phra nang kela Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้าทางรางในระบบขนส่งของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนในระดับเมืองที่เชื่อมต่อ บางใหญ่ – บางซื่อ โดยมีสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าเป็นสถานีที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเพียงสถานีเดียวในจังหวัดนนทบุรี

๓) ระบบทางเดินเท้า

ได้แก่ ทางเดินเท้าตามแนวเส้นถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) ที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตรอกและซอยต่างๆ ได้โดยการเดินเท้า



แผนที่ ๓.๘ : โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายโดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่อยู่อาศัยจะเกาะอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและบริเวณริมถนนสายรอง ซึ่งสามารถจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

๑) **ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย** มีเนื้อที่มากที่สุดในพื้นที่โครงการที่มีรูปแบบลักษณะชุมชน ที่ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนสายรอง เช่น ชุมชนหลังโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า ชุมชนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ เป็นต้น

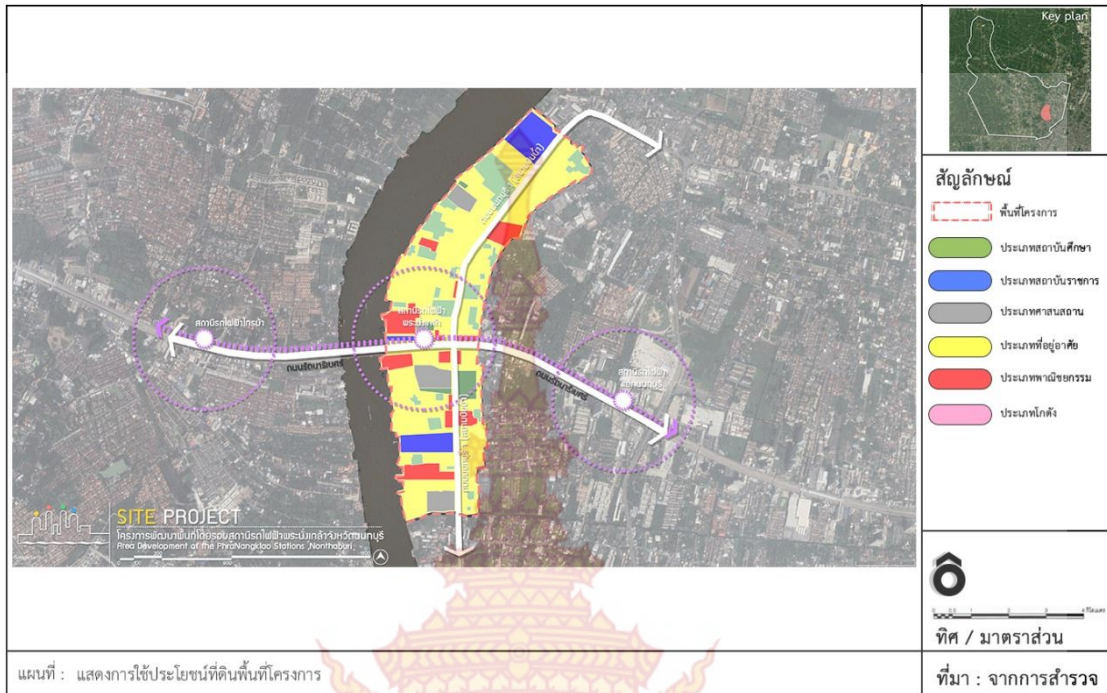
๒) **ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า** ในพื้นที่มีทั้งหมด ๒ แห่ง คือ โกดังท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า และโกดัง บจก. เมโทร ท็อปวูด

๓) **ที่ดินประเภทสถานบันราชการ** ในพื้นที่มีทั้งหมด ๒ แห่ง คือ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า และบริเวณใต้สะพานพระนั่งเกล้า

๔) **ที่ดินประเภทสถานบันการศึกษา** ในพื้นที่มีทั้งหมด ๒ แห่ง คือ โรงเรียนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ และโรงเรียนวัดน้อยนอก

๕) **ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** จะมีลักษณะกิจกรรมทางการค้าบริการ เป็นส่วนใหญ่เป็นระดับชุมชนในพื้นที่โดยจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณวัดน้อยนอกและริมถนนสายรอง

๖) **ที่ดินประเภทสถานบันศาสนา** ในพื้นที่มีอยู่ทั้งหมด ๓ แห่ง คือ วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ , วัดน้อยนอก และวัดแคนอก ที่เป็นจุดรวมกิจกรรมทางศาสนาของคนในชุมชน



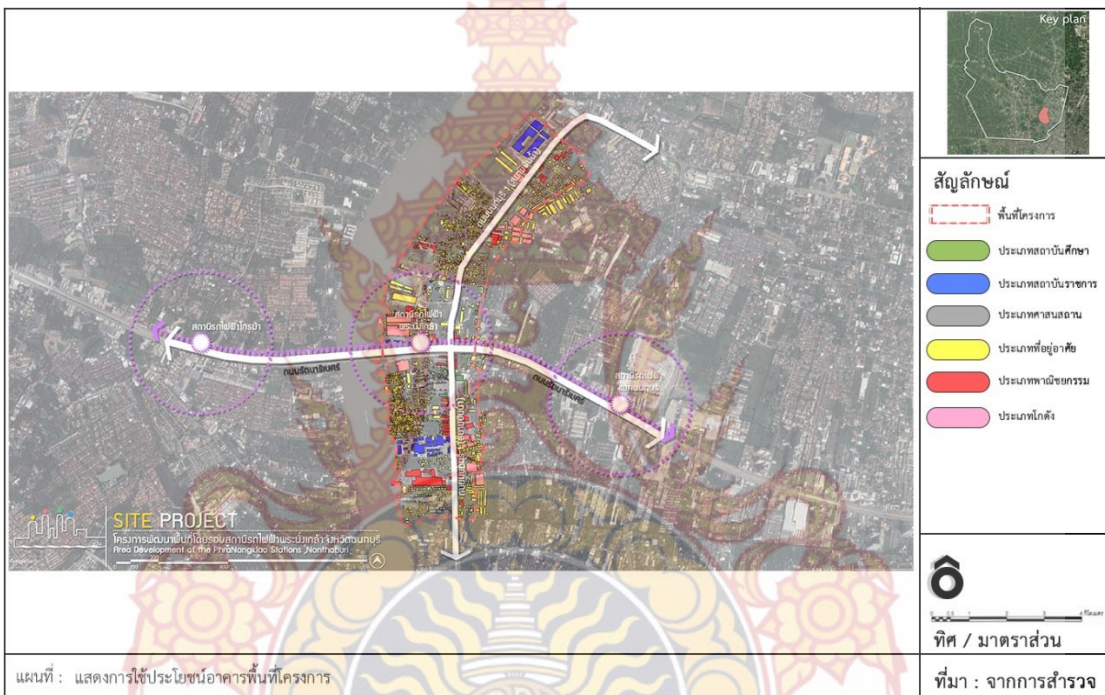
แผนที่ ๓.๙ : การใช้ประโยชน์ที่ดิน
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

- ๑) รูปแบบการใช้อาคารประเภทที่อยู่อาศัย ในพื้นที่มีอยู่ ๒ รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ ๑ อาคารบ้านเดี่ยว โดยส่วนในพื้นที่จะเป็นอาคารบ้านเดี่ยวที่มีลักษณะเป็นอาคารครึ่งไม้ครึ่งปูนสูง ๑ - ๒ ชั้น ซึ่งมีสภาพเก่า-ใหม่ จากการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีม่วง และรูปแบบที่ ๒ เป็นอาคารคอนโดมิเนียมสูง ๒๐ - ๔๐ ชั้น
- ๒) รูปแบบการใช้อาคารประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีลักษณะเป็นอาคารช่วงกว้าง สูง ๗ - ๑๐ เมตร ที่มีขนาดใหญ่ใช้สำหรับเก็บสินค้าต่างๆ
- ๓) รูปแบบการใช้อาคารประเภทสถานบันราชการ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้ามีลักษณะอาคารสูง ๗ - ๑๐ ชั้น โดยมีขนาดใหญ่เพื่อรองรับการมาใช้ของผู้คน
- ๔) รูปแบบการใช้อาคารประเภทสถานบันการศึกษา ในพื้นที่มีทั้งหมด ๒ แห่ง คือ โรงเรียนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ และโรงเรียนวัดน้อยนอก มีลักษณะเป็นอาคารสูง ๔ - ๕ ชั้น
- ๕) รูปแบบการใช้อาคารประเภทพาณิชย์กรรม มีลักษณะอาคารพาณิชย์กรรมในรูปแบบตึกแถวโครงสร้าง ค.ส.ถ. ๓ - ๕ ชั้น โดยเป็นรูปแบบอาคารสมัยใหม่ โดยมีความกว้างและความยาวประมาณ ๑ หูคา ซึ่งมีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานกับที่อยู่อาศัย
- ๖) รูปแบบการใช้อาคารประเภทสถาบันศาสนา ลักษณะเป็นรูปแบบวัดสมัยโบราณที่เป็นจุดรวมกิจกรรมทางศาสนาของคนในชุมชน



ภาพที่ ๓.๘ การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณริมถนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)
ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่ ๓.๑๐ : การใช้ประโยชน์อาคาร
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน

ใหญ่ในพื้นที่โครงการจะมีการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินของภาคเอกชนรายย่อยและที่ดินภาคเอกชนรายใหญ่ และอื่นๆ ซึ่งประกอบด้วยทั้งหมด ๓ ราย ดังนี้

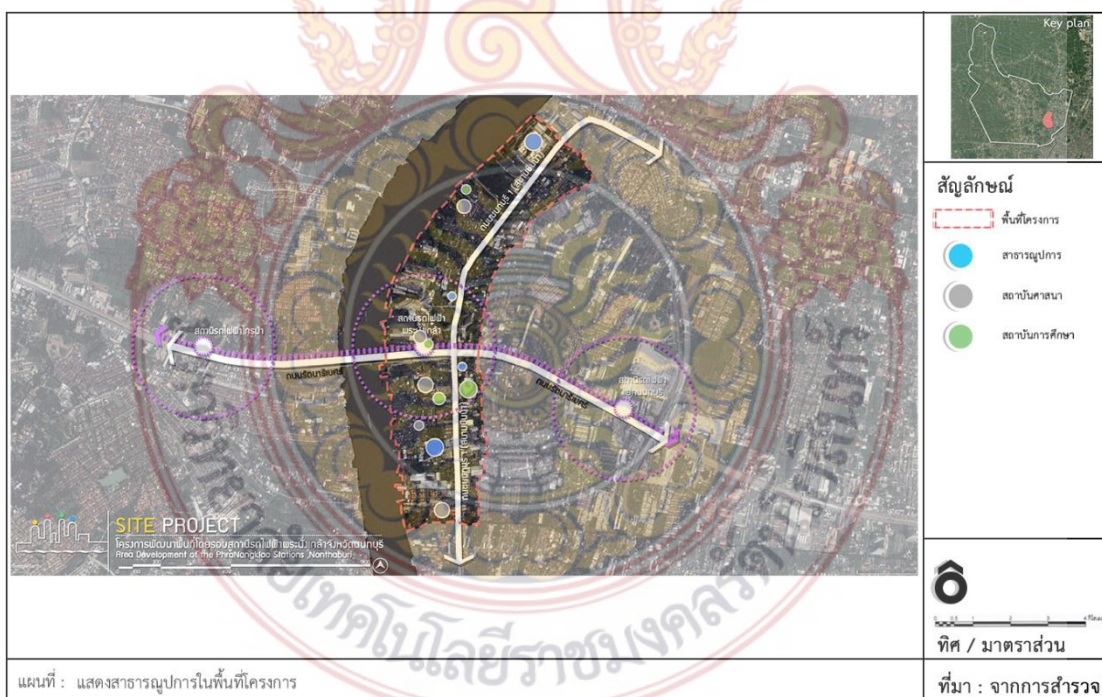
๑) กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชน มีที่ดินของเอกชนรายย่อยและที่ดินเอกชนรายใหญ่ ซึ่งที่ดินเอกชนรายย่อยจะเป็นอาคารบ้านเรือนเดี่ยว และที่ดินของเอกชนรายใหญ่เป็นคอนโดมิเนียมและหมู่บ้านจัดสรรที่กระจายอยู่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบ

๒) กรรมสิทธิ์ที่ดินของหน่วยงานรัฐ เป็นที่ดินของโรงพยาบาลพระนั่งเกล้าที่ติดกับถนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ)

๓) กรรมสิทธิ์ที่ดินของสถาบันศาสนา เป็นที่ดินของวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ , วัดน้อยนอก และวัดแคนอกที่มีเนื้อหาที่เป็นจำนวนลงจากภาคเอกชน

๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

- ๑) สาธารณูปการ บริเวณย่านพระนั่งเกล้า ได้แก่
 - โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า
 - ป้อมตำรวจสนามบินน้ำ
 - ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาสะพานพระนั่งเกล้า
 - กระทรวงพาณิชย์
- ๒) สถาบันศาสนา ที่สำคัญของพื้นที่โครงการ ได้แก่
 - วัดแจ้งศิริสัมพันธ์
 - วัดน้อยนอก
 - วัดแคนอก
 - มัสยิด เชื้อหมูฮำมัดอาลีซูกรี
- ๓) สถาบันการศึกษา ที่สำคัญของพื้นที่โครงการ ได้แก่
 - โรงเรียนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์
 - โรงเรียนวัดน้อยนอก
 - โรงเรียนวัดแคนอก
 - มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์



แผนที่ ๓.๑๑ : โครงสร้างสาธารณูปการ
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

มวลอาคารของพื้นที่ที่มีความหนาแน่นในระดับปานกลาง ซึ่งบริเวณที่มีความหนาแน่นเยอะที่สุดคือบริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้าที่เกาะกลุ่มกันเป็นชุมชนที่แออัด ซึ่งการเปรียบเทียบสัดส่วนของมวลอาคารกับพื้นที่ว่างสามารถแบ่งเป็นทั้งหมด ๔ ประเภท ได้แก่

๑) มวลอาคารขนาดเล็ก ในบริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้าและบริเวณทิศเหนือของพื้นที่โครงการ มีการเกาะกลุ่มกันเป็นชุมชนมีลักษณะอาคารเป็นที่พักอาศัยเดี่ยว

๒) มวลอาคารขนาดกลาง จะมีการเกาะกลุ่มอยู่บริเวณริมถนนนพบุรี (สนามบินน้ำ) มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารสถาบันการศึกษา ความสูง ๑ - ๕ ชั้น

๓) มวลอาคารขนาดใหญ่ จะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณริมสะพานพระนั่งเกล้าซึ่งเป็นโถงที่มีความสูง ๗ - ๑๐ เมตร และโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า

๔) พื้นที่ว่าง ในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างและพื้นที่เปิดโล่งอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา, บริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้าและบริเวณโถงด้านทิศเหนือ



แผนที่ : แสดงมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่ ๓.๑๒ : มวลอาคารและพื้นที่ว่าง
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๗ ความสูงอาคาร

๑) อาคารสูง ๑ - ๒ ชั้น มีลักษณะอาคารที่เป็นบ้านเดี่ยวซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการ ได้แก่ ชุมชนหลังโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า ชุมชนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ ชุมชนวัดน้อยนอก และชุมชนวัดแคนอก และวัดต่างๆในพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๓.๙ อาคารสูง ๑ - ๒ ชั้น

ที่มา : จากการสำรวจ

๒) อาคารสูง ๓ - ๕ ชั้น มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมและตึกแถว ซึ่งเกาะกลุ่มอยู่ในบริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) และอาคารสถาบันการศึกษา



ภาพที่ ๓.๑๐ อาคารสูง ๓ - ๕ ชั้น

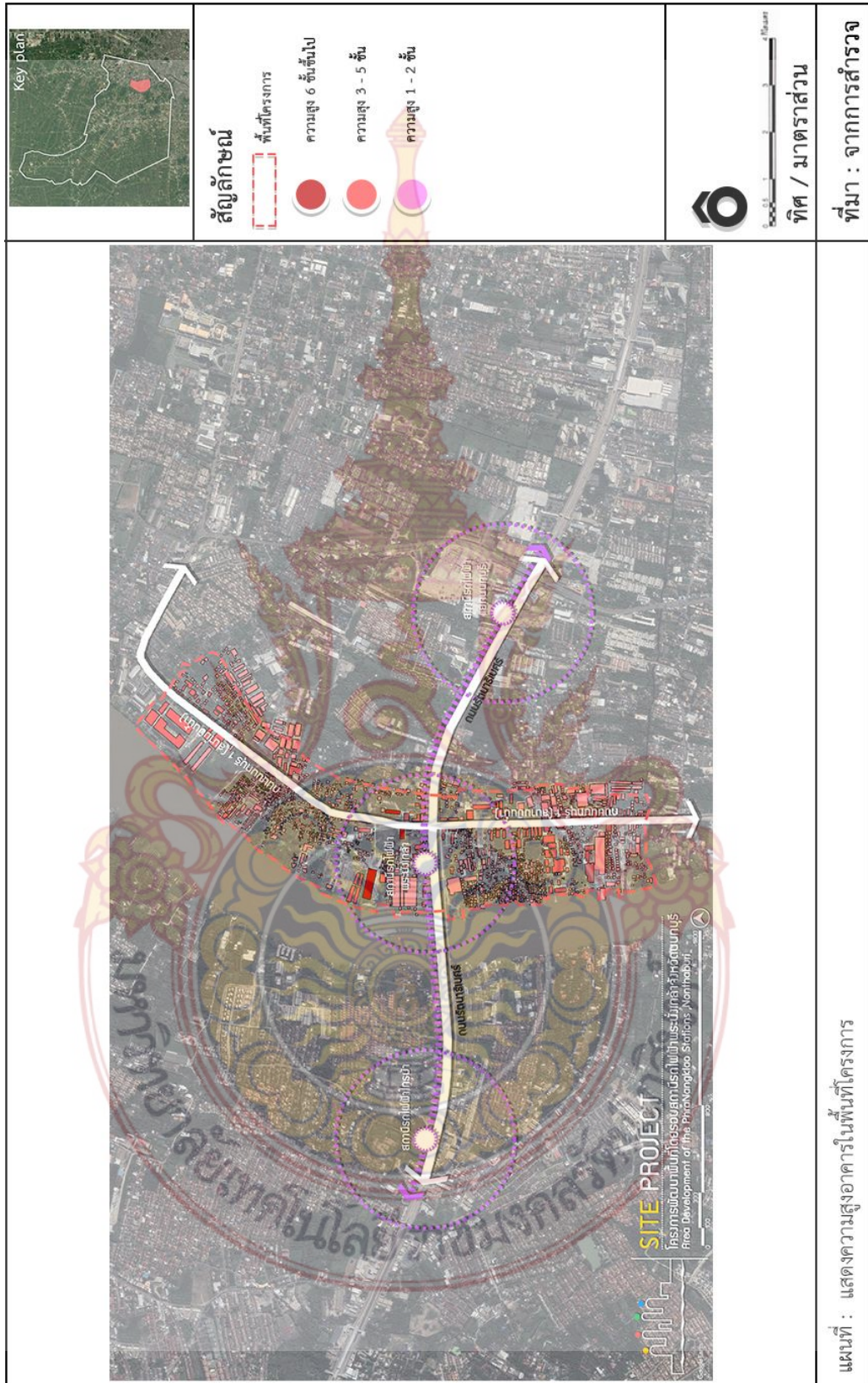
ที่มา : จากการสำรวจ

๓) อาคารสูง ๖ ชั้นขึ้นไป เป็นอาคารที่มีสัดส่วนที่น้อยภายในพื้นที่โครงการ ได้แก่ อาคารโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า อาคารคอนโดมิเนียม



ภาพที่ ๓.๑๑ อาคารสูง ๖ ชั้นขึ้นไป

ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่ ๓.๑๓ : ความสูงอาคาร
ที่มา : จากการศึกษา

แผนที่ : แสดงความสูงอาคารในพื้นที่โครงการ

๓.๒.๓.๘ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

มุมมองที่สำคัญของพื้นที่โครงการแบ่งเป็น ๖ มุมมอง ได้แก่

๑) มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) ช่วงล่าง สามารถมองเห็นกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรม และกิจกรรมค้าขายของพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๓.๑๒ มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ)

ที่มา : จากการสำรวจ

๒) มุมมองจากถนนรัตนาธิเบศร์ สามารถมองเห็นวัดน้อยนอกและอาคารอยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม และสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า



ภาพที่ ๓.๑๓ มุมมองจากถนนรัตนาธิเบศร์

ที่มา : จากการสำรวจ

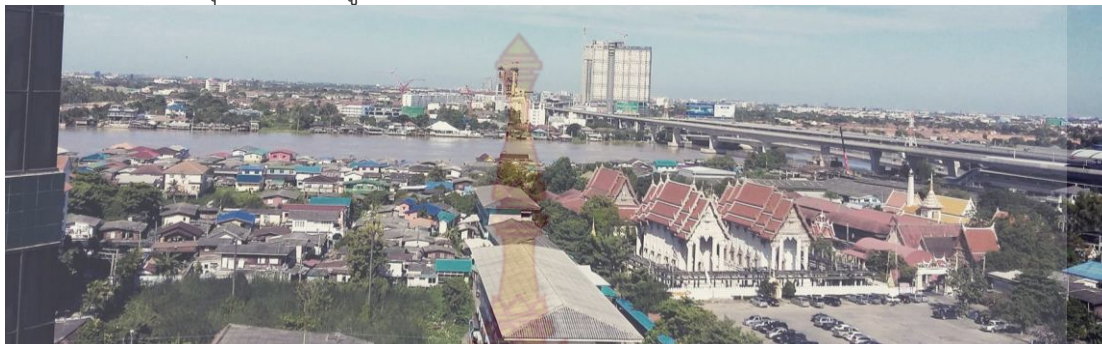
๓) มุมมองจากทำนน้ำวัดแคนอก สามารถมองเห็นวิวิรมแม่น้ำเจ้าพระยา



ภาพที่ ๓.๑๔ มุมมองจากทำนน้ำวัดแคนอก

ที่มา : จากการสำรวจ

๔) มุมมองจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ(เขตเหนือ) สามารถมองเห็นกลุ่มอาคารที่อยู่อาศัยและวัดแจ้งศิริสัมพันธ์



ภาพที่ ๓.๑๕ มุมมองจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ(เขตเหนือ)
ที่มา : จากการสำรวจ

๕) มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) ช่วงบน สามารถมองเห็นกลุ่มอาคารที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมทั้ง ๒ ฝั่งถนน

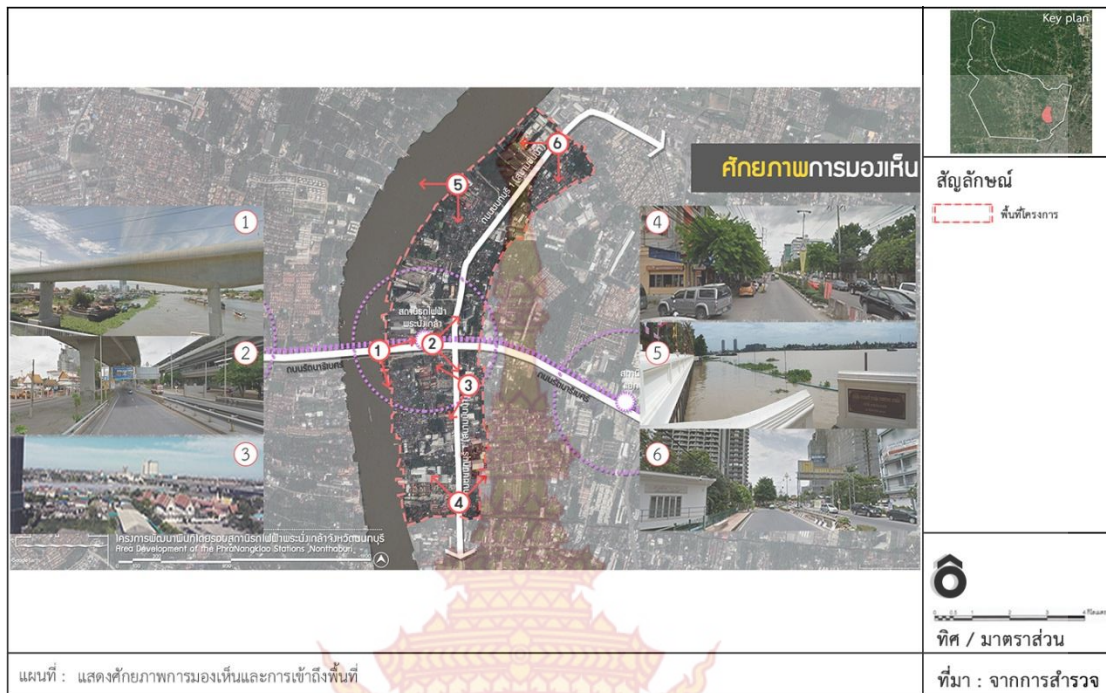


ภาพที่ ๓.๑๖ มุมมองจากบริเวณถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) ช่วงบน
ที่มา : จากการสำรวจ

๖) มุมมองจากสะพานพระนั่งเกล้า สามารถมองเห็นกลุ่มอาคารริมแม่น้ำเจ้าพระยาและโกดังสินค้า



ภาพที่ ๓.๑๗ มุมมองจากสะพานพระนั่งเกล้า
ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่ ๓.๑๔ : ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๙ องค์ประกอบทางจินตภาพ

องค์ประกอบพื้นที่หรือจิตภาพเมือง (Image of the city) เป็นทฤษฎีเพื่อใช้กำหนดเส้นทาง สถานที่ที่มีความสำคัญของพื้นที่รวมถึงพื้นที่ชุมชนโดยรอบ เพื่อสร้างความทรงจำด้านจิตภาพของผู้คนที่เข้ามาใช้พื้นที่สามารถแบ่งได้ทั้งหมด ๕ องค์ประกอบ ดังนี้

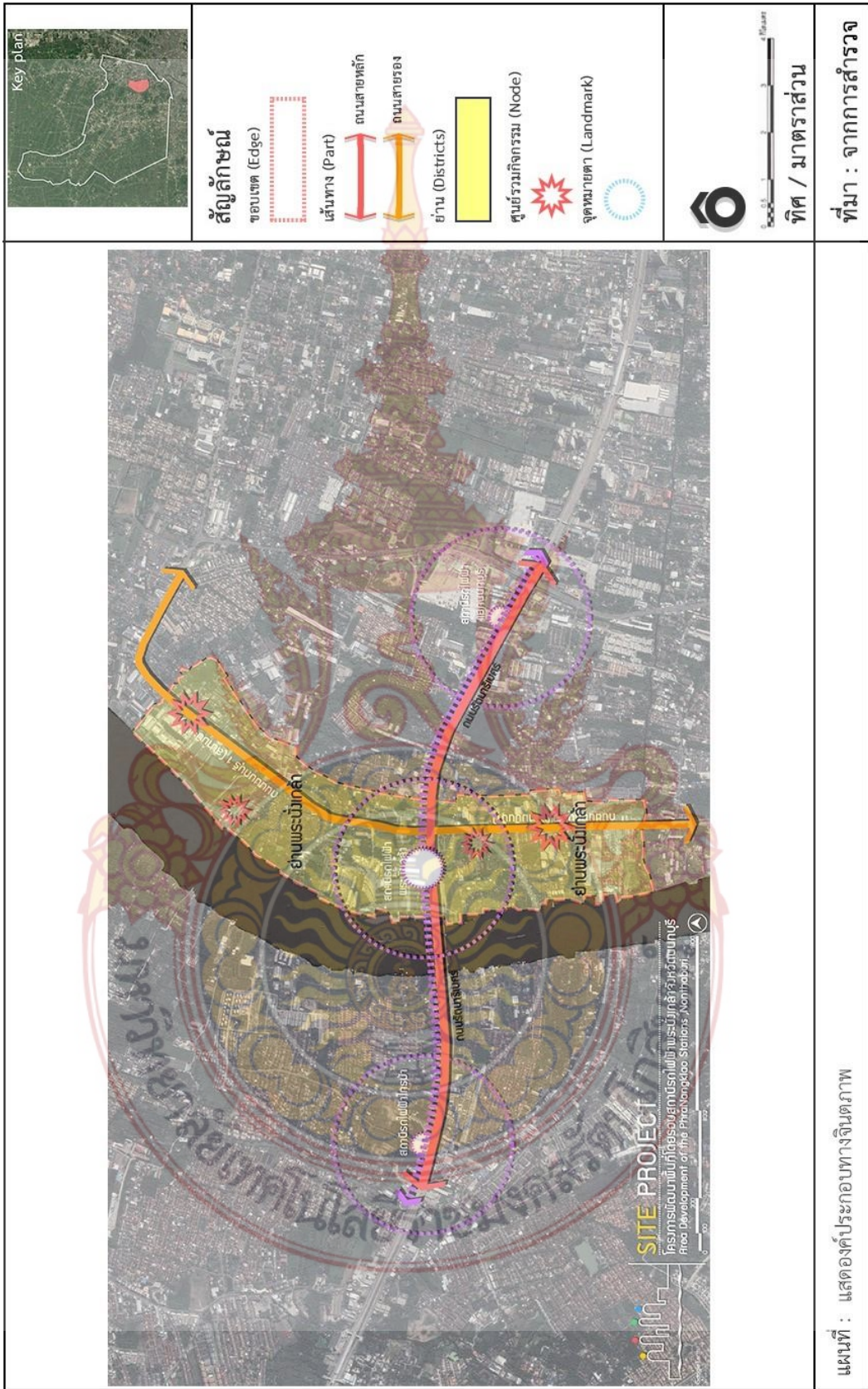
๑) ขอบเขต (Edge) คือ ซอยนนทบุรี ๒๓, ซอยโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า, แม่น้ำเจ้าพระยา, ถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ)

๒) เส้นทาง (Part) คือ เส้นทางสายหลัก ประกอบด้วยถนนรัตนธิเบศร์ และเส้นทางสายรอง คือ ถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ)

๓) ย่าน (Districts) คือ ชุมชนหลังโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า ชุมชนวัดแค นอก ชุมชนวัดแจ้งศิริสัมพันธ์ ชุมชนวัดน้อยนอก

๔) ศูนย์รวมกิจกรรม (Node) คือ ตลาดน้ำประจักษ์รัฐวัดแคนอก โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า วัดแจ้งศิริสัมพันธ์

๕) จุดหมายตา (Landmark) คือ สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า



แผนที่ ๓.๑๕ : องค์ประกอบทางจินตภาพ
ที่มา : จากการศึกษา

๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ตำบลบางกระสอ เป็นตำบลที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองนนทบุรีซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงของเมืองอย่างรวดเร็ว เนื่องจากอิทธิพลการขยายตัวจากกรุงเทพมหานครทำให้มีประชากรเพิ่มขึ้นและความหนาแน่นของมวลอาคารแน่นขึ้นบวกกับการมีรถไฟฟ้าสายสีม่วงทำให้ตำบลบางกระสอมีการพัฒนาไปอย่างก้าวกระโดดทั้งด้านที่อยู่อาศัยที่เปลี่ยนแปลงจากแนวราบเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยแนวสูง และพาณิชยกรรมที่จากเดิมเป็นพาณิชยกรรมระดับชุมชนเปลี่ยนแปลงพาณิชยกรรมระดับย่าน ซึ่งตำบลบางกระสอมีโครงข่ายการคมนาคมที่ครบวงจรที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ชานเมืองและเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้ตำบลบางกระสอเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่รองรับประชากรจากกรุงเทพมหานคร

๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ

๑) กิจกรรมการค้า ชายของพื้นที่โครงการเป็นกิจกรรมที่มีความหลากหลายและจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า และบริเวณริมถนนนนทบุรี๑(สนามบินน้ำ) ซึ่งกิจกรรมค้าขายของพ่อค้าแม่ค้าที่มาใช้พื้นที่ทำให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อประชากรที่สัญจรผ่านและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ ปัญหาของพื้นที่มีดังนี้

- ปัญหาที่จอดรถของผู้ใช้งานพื้นที่ ทำให้พื้นที่บริเวณที่มีกิจกรรมค้าขายมีการจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีรถจอดขวางเส้นทางจราจรเลนที่ ๑ เป็นจำนวนมากทำให้การสัญจรของรถยนต์ไม่สะดวก

- ปัญหาการรुक้าทางเดินเท้า การตั้งร้านค้าหรือวางสิ่งของขวางทางเดินเท้าในพื้นที่โครงการเป็นปัญหาทำให้ผู้ใช้พื้นที่เดินเท้าได้อย่างไม่สะดวกบวกกับทางเท้าที่ไม่สมประกอบ



ภาพที่ ๓.๑๘ กิจกรรมการค้า
ที่มา : จากการสำรวจ

๒) กิจกรรมด้านที่อยู่อาศัย เป็นกิจกรรมที่มีสัดส่วนที่ใหญ่ที่สุดของพื้นที่โครงการ โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยส่วนมากจะเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับกิจกรรมการค้าเนื่องจากอาคารที่พักอาศัยจะเป็นร้านค้าที่ใช้ในรูปแบบผสมผสาน และมีผู้ใช้งานเก่าของพื้นที่และผู้ใช้งานใหม่ในพื้นที่เดียวกัน จึงทำให้กิจกรรมด้านที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถนำมาพัฒนา แต่พื้นที่โครงการนั้นมี พื้นที่ในการรองรับกิจกรรมที่ไม่เพียงพอต่อผู้ใช้งานใหม่และผู้ใช้งานเก่าจึงเกิดเป็นปัญหาต่างๆในพื้นที่โครงการ ปัญหาที่เกิดขึ้นได้แก่

- ขาดพื้นที่สาธารณะที่รองรับกิจกรรมนันทนาการของผู้ใช้งานพื้นที่
- ถนนที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งานเนื่องจากถนนมีความคับแคบ ที่รถไม่สามารถสวนกันได้ ทำให้การสัญจรติดขัดในช่วงเวลาที่เร่งรีบ
- ทางเดินเท้าในพื้นที่โครงการทางเดินเท้าจะมีในบริเวณริมถนนนันทบุรี๑ (สนามบินน้ำ) เท่านั้น ทำให้ในตรอกและซอยต่างๆ ขาดการเชื่อมต่อด้วยทางเดินเท้า
- การเชื่อมต่อการเดินทางของถนนนันทบุรี๑(สนามบินน้ำ)ช่วงบนและถนนนันทบุรี๑(สนามบินน้ำ)ช่วงล่าง ไม่สามารถเชื่อมต่อกันด้วยทางเท้าได้เนื่องจากไม่มีสะพานที่จะใช้ข้าม



ภาพที่ ๓.๑๙ กิจกรรมด้านที่อยู่อาศัย
ที่มา : จากการสำรวจ

สรุปบทที่ ๓

จากการศึกษาข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปได้ดังนี้ พื้นที่จากอดีตจนถึงปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาในด้านคมนาคม ด้านที่อยู่อาศัย และด้านพาณิชยกรรมมาโดยตลอด ต่อมาได้มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งเป็นโครงการที่ทำให้พื้นที่ย่านพระนั่งเกล้ามีการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในทุกๆด้าน อีกทั้งเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครทำให้มีประชากรเพิ่มมากขึ้นในทุกๆปี เนื่องจากอิทธิพลจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครจึงทำให้กิจกรรมและพื้นที่ต่างๆไม่เพียงพอสำหรับประชากรเดิมและประชากรใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในพื้นที่

ปัญหา การเข้าถึงด้วยรถยนต์และขนส่งมวลชนเข้าถึงได้ยากและพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่สามารถเดินเท้าได้ในระยะ ๕๐๐ เมตร และขาดพื้นที่กิจกรรมนันทนาการซึ่งขัดต่อแนวคิด TOD

ศักยภาพ มีพื้นที่ว่างเป็นจำนวนมากที่สามารถพัฒนาต่อได้ เป็นจุดตัดของถนนกับรางสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายเพราะติดกับสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า

บทที่ ๔

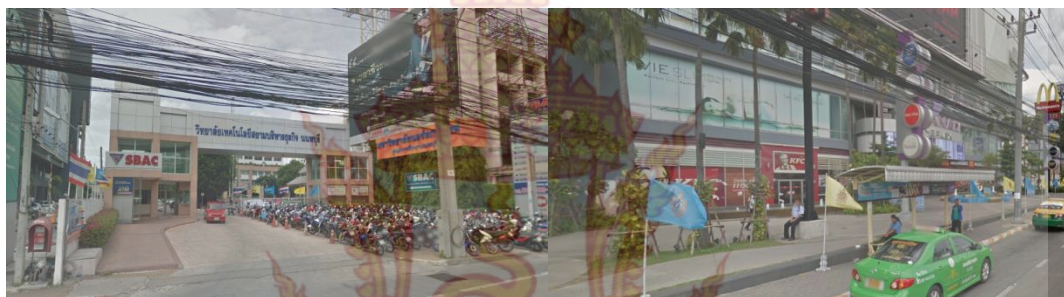
การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่โครงการมีความชัดเจนจึงสามารถสรุปได้เป็นประเด็น ดังนี้

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

- ๑) พื้นที่โครงการโดยส่วนใหญ่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีส้ม ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดินถึง FAR ๕ : ๑
- ๒) พื้นที่โครงการเชื่อมต่อกับย่านที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี เช่น ห้างพันธุ์ทิพย์ ย่านบางใหญ่บางบัวทอง และย่านแคราย



ภาพที่ ๔.๑ เชื่อมต่อพาณิชยกรรมย่านแคราย

ที่มา : จากการสำรวจ

- ๓) สามารถเข้าถึงได้ง่ายโดยมีสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้าตั้งอยู่บนถนนรัตนวิเศษที่อยู่กึ่งกลางของพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๔.๒ สถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า

ที่มา : จากการสำรวจ

- ๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย ส่งผลให้มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ครบคั้นและสมบูรณ์ ซึ่งแสดงถึงความพร้อมในการพัฒนา
- ๕) พื้นที่โครงการมีความหลากหลายของชุมชน ซึ่งตามมาด้วยความเข้มแข็งและความสามัคคีของผู้คนในชุมชน

๖) เศรษฐกิจในพื้นที่เป็นการค้าขายในระดับย่านที่ทำให้ผู้ใช้งานหมุนเวียนอยู่ในพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๔.๓ เศรษฐกิจระดับย่าน
ที่มา : จากการสำรวจ

๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

๑) การเข้าถึงโดยขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถถึงพื้นที่ได้ยากเนื่องจากมีรถสองแถวเพียงประเภทเดียวที่เข้าถึงได้



ภาพที่ ๔.๔ การเข้าถึงโดยรถสองแถวเพียงประเภทเดียว
ที่มา : จากการสำรวจ

๒) พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เข้ามาใช้งาน ทำให้ต้องใช้พื้นที่ริมถนนและริมซอยต่างๆเป็นที่จอดรถและขนส่งสินค้า ซึ่งส่งผลให้พื้นที่หนาแน่นไปด้วยรถยนต์



ภาพที่ ๔.๕ การจอดรถริมถนนเส้นทางหลักและรอง
ที่มา : จากการสำรวจ

๓) การเชื่อมต่อในด้านระบบถนนในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพทำให้พื้นที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างต่อเนื่อง

๔) เส้นทางเดินเท้าในพื้นที่โครงการถูกตัดขาดและการเดินเท้าไม่สามารถเข้าถึงได้ในพื้นที่ซึ่งขัดต่อแนวคิด TOD

๕) ขาดแคลนพื้นที่ว่างและพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนของผู้คนในพื้นที่โครงการ

๖) ปัญหาความเสื่อมโทรมของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ทรุดโทรมและเสี่ยงต่อการถูกท่วม



ภาพที่ ๔.๖ ความเสื่อมโทรมของสาธารณูปโภค
ที่มา : จากการสำรวจ

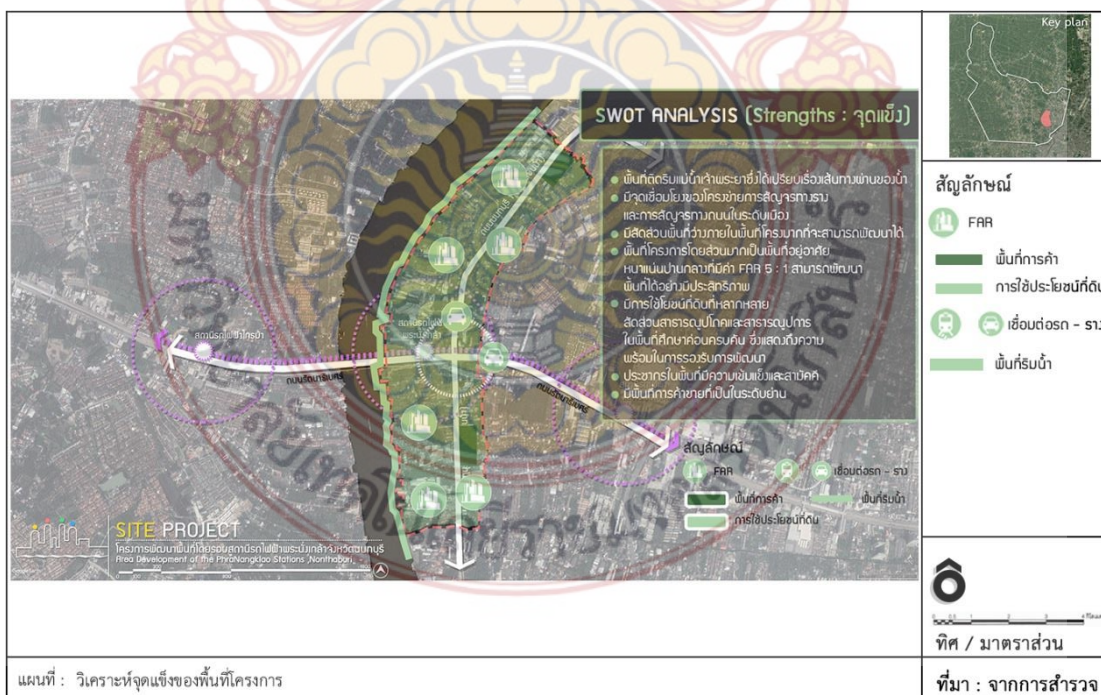
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการศึกษาพื้นที่ย่านพระนั่งเกล้า ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ทำให้ได้แนวทางการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าจังหวัดนนทบุรี และเพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะ และกำหนดแนวความคิดในการวางผัง โดยพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพและรูปแบบกิจกรรมเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งประเด็นที่สำคัญของการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพได้ การคมนาคมสัญจร รถ ราง เรือ การใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบอาคาร และลักษณะภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อออกแบบให้ประชากรที่อยู่เดิมและประชากรที่เพิ่มเข้ามาใหม่ในพื้นที่มีการใช้ชีวิตอย่างสอดคล้อง โดยหาแนวทางในการออกแบบพื้นที่รองรับกิจกรรมใหม่ที่ควรส่งเสริมให้เกิดขึ้นและการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่จะทำให้ประชากรในพื้นที่โครงการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งสามารถสรุปความเป็นไปได้ของโครงการ ดังนี้

๔.๒.๑ จุดแข็ง (Strength)

SWOT Analysis		รายละเอียด
ด้านกายภาพ	โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งได้เปรียบเรื่องเส้นทางผ่านของน้ำ • มีจุดเชื่อมโยงของโครงข่ายการสัญจรทางรางและการสัญจรทางถนนในระดับเมือง
	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> • มีสัดส่วนพื้นที่ว่างภายในพื้นที่โครงการที่จะสามารถพัฒนา • พื้นที่โครงการโดยส่วนมากเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางที่มีค่า FAR ๕ : ๑ สามารถพัฒนาพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ • มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย
	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> • สัดส่วนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษาค่อนข้างครบถ้วน ซึ่งแสดงถึงความพร้อมในการรองรับการพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> • ประชากรในพื้นที่มีความเข้มแข็งและสามัคคี • มีพื้นที่การค้าขายที่เป็นในระดับย่าน

ตารางที่ ๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็งการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

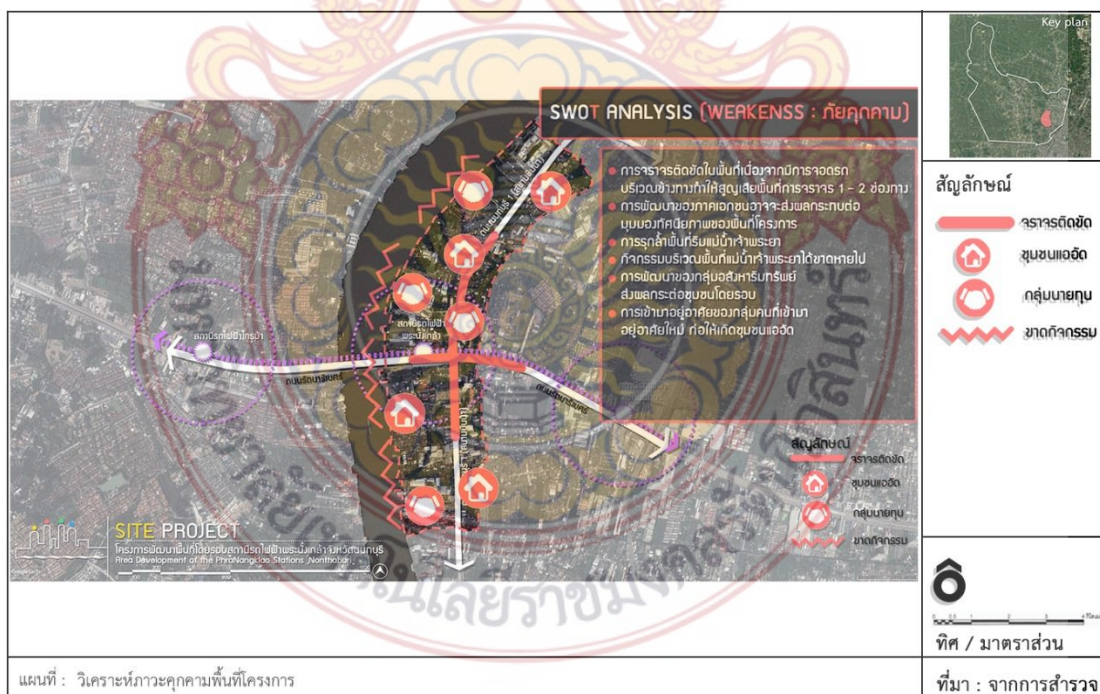


แผนที่ ๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็งการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

๔.๒.๒ ภาวะคุกคาม (Threats)

SWOT Analysis		รายละเอียด
ด้านกายภาพ	โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> การจราจรติดขัดในพื้นที่เนื่องจากการจราจรบริเวณข้างทางทำให้สูญเสียพื้นที่การจราจร ๑ - ๒ ช่องทาง
	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาของภาคเอกชนอาจจะส่งผลกระทบต่อมุมมองทัศนียภาพของพื้นที่โครงการ การรुकล้ำพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมบริเวณพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาได้ขาดหายไป
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาของกลุ่มอสังหาริมทรัพย์อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ การเข้ามาอยู่อาศัยของกลุ่มคนที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่ก่อให้เกิดชุมชนแออัด

ตารางที่ ๔.๒ การวิเคราะห์ภาวะคุกคามการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

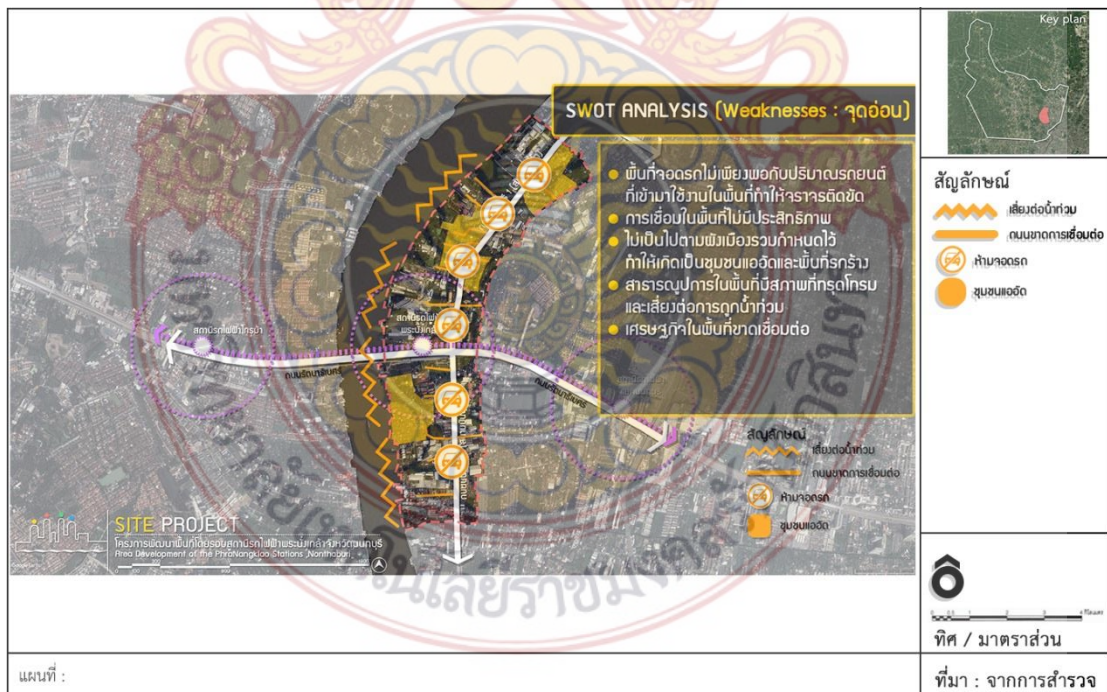


แผนที่ ๔.๒ การวิเคราะห์ภัยคุกคามการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

๔.๒.๓ จุดอ่อน (Weakness)

SWOT Analysis		รายละเอียด
ด้านกายภาพ	โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอกับปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่ทำให้จราจรติดขัด การเชื่อมในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพ
	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> ไม่เป็นไปตามผังเมืองรวมกำหนดไว้ ทำให้เกิดเป็นชุมชนแออัดและพื้นที่รกร้าง
	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> สาธารณูปการในพื้นที่มีสภาพที่ทรุดโทรมและเสี่ยงต่อการถูกน้ำท่วม
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> เศรษฐกิจในพื้นที่ขาดเชื่อมต่อ

ตารางที่ ๔.๓ การวิเคราะห์จุดอ่อนการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

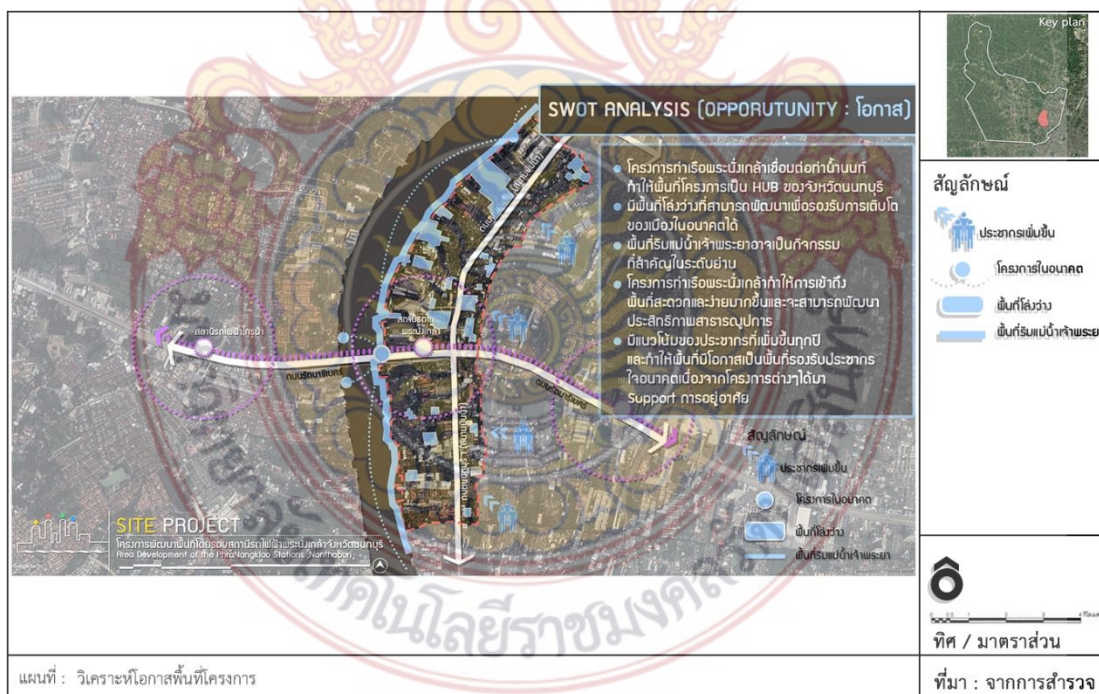


แผนที่ ๔.๓ การวิเคราะห์จุดอ่อนการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

๔.๒.๔ โอกาส (Opportunity)

SWOT Analysis		รายละเอียด
ด้านกายภาพ	โครงข่ายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> โครงการท่าเรือพระนั่งเกล้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานทำให้พื้นที่โครงการเป็น HUB ของจังหวัดนนทบุรี
	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> มีพื้นที่โล่งว่างที่สามารถพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคตได้ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาอาจเป็นกิจกรรมที่สำคัญในระดับย่าน
	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> โครงการท่าเรือพระนั่งเกล้าทำให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวกและง่ายมากขึ้นและจะสามารถพัฒนาประสิทธิภาพสาธารณูปการ
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> มีแนวโน้มของประชากรที่เพิ่มขึ้นทุกปี และทำให้พื้นที่มีโอกาสเป็นพื้นที่รองรับประชากรในอนาคตเนื่องจากโครงการต่างๆได้มา Support การอยู่อาศัย

ตารางที่ ๔.๔ การวิเคราะห์จุดโอกาสการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์



แผนที่ ๔.๓ การวิเคราะห์จุดอ่อนการพัฒนาพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์

๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง

เนื่องด้วยจุดแข็งของพื้นที่โครงการด้านโครงการสัจจกร ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและด้านเศรษฐกิจสังคม สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) ด้านโครงการสัจจกร

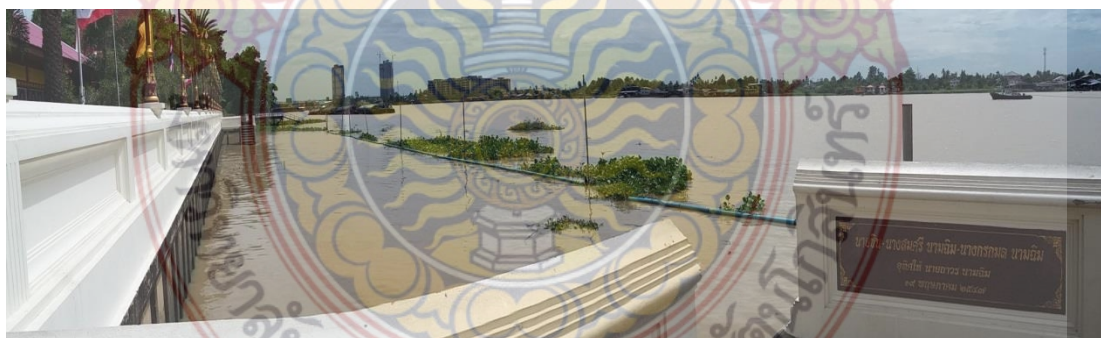
พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถด้านศักยภาพการมองเห็นจากเรือเนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นการเปิดมุมมองที่ดีของโครงการทำให้พื้นที่โครงการมีทัศนียภาพที่สวยงามและน่าเข้ามาใช้งานในพื้นที่ และสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าที่ตั้งอยู่บนถนนรัตนวิเชียรที่อยู่กึ่งกลางพื้นที่โครงการส่งผลการเข้าและออกพื้นที่โครงการสะดวกและรวดเร็วเป็นอย่างมากและยังสามารถเชื่อมต่อกับย่านสำคัญของจังหวัดนนทบุรีและกรุงเทพมหานคร

๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

สัดส่วนพื้นที่ว่างภายในพื้นที่โครงการมีเป็นจำนวนมากที่จะสามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องบวกกับค่า FAR ที่สูงถึง ๕ : ๑ ที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและอีกทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมมีความหลากหลายอยู่แล้วแสดงถึงพร้อมหลากหลายของการใช้งานในพื้นที่ที่ไม่ได้เป็นแค่ที่อยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นพื้นที่แบบผสมผสานทั้งพาณิชยกรรมและกิจกรรมการเดินทาง

๓) ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเศรษฐกิจสังคม

พื้นที่โครงการมีความหลากหลายของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และมีอยู่เป็นจำนวนมากที่ครบถ้วน ซึ่งแสดงถึงความพร้อมในการรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตซึ่งการค่าขายของพื้นที่โครงการเป็นการค้าขายในระดับย่านที่ผู้ใช้งานในบริเวณโดยรอบเข้ามาใช้งานอย่างหลากหลายและเป็นจำนวนมาก



ภาพที่ ๔.๗ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง

ที่มา : จากการสำรวจ

๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์จุดอ่อน

เนื่องด้วยจุดอ่อนของพื้นที่โครงการด้านโครงข่ายการสัญจร ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและด้านเศรษฐกิจสังคม สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) ด้านโครงข่ายการสัญจร

การเชื่อมต่อในพื้นที่โครงการไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากไม่ได้มีการจัดวางที่ถูกต้องเพื่อรองรับการพัฒนาของเมือง ซึ่งพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนรถยนต์เป็นจำนวนมากที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่หรือผ่านบริเวณพื้นที่โครงการทำให้ปริมาณจำนวนรถยนต์มากกว่าปริมาณถนนที่มีอยู่ส่งผลให้การจราจรของพื้นที่โครงการติดขัดเป็นอย่างมาก

๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่โครงการจากอดีตถึงปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาทำให้พื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่ตรงกับผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี ส่งผลเกิดเป็นชุมชนที่แออัดเป็นอย่างมากและมีพื้นที่รกร้างที่ทำให้เกิดเป็นจุดเปลี่ยว

๓) ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเศรษฐกิจสังคม

สาธารณูปโภคของพื้นที่มีความทรุดโทรมและมีระดับอาคารอยู่ต่ำกว่าแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เสี่ยงต่อการถูกน้ำท่วม และเศรษฐกิจในพื้นที่ยังขาดการเชื่อมต่อเนื่องจากจุดเศรษฐกิจในพื้นที่ไม่ได้กระจายตัวออกทำให้ขาดการเชื่อมต่อ



ภาพที่ ๔.๘ สรุปการวิเคราะห์จุดอ่อน

ที่มา : จากการสำรวจ

๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์โอกาส

เนื่องด้วยโอกาสของพื้นที่โครงการด้านโครงข่ายการสัญจร ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและด้านเศรษฐกิจสังคม สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) ด้านโครงข่ายการสัญจร

มีการพัฒนาของขนส่งมวลชนทางเรือ คือ โครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้าที่เชื่อมต่อกับท่าบ้านท่าและเชื่อมต่อกับปากเกร็ดซึ่งเป็นการเชื่อมต่อในระดับเมือง และโครงการที่เป็นส่วนขยายรถไฟฟ้าสายสีม่วง คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีชมพูที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่จะสามารถเชื่อมต่อได้ไปถึงย่านรวมรามอินทราที่เป็นการเชื่อมต่อในระดับเมือง

๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

เนื่องจากพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ให้เกิดประโยชน์ทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมและที่อยู่อาศัยได้ บวกกับพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นโอกาสที่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๓) ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเศรษฐกิจสังคม

เนื่องจากพื้นที่โครงการมีจำนวนประชากรเพิ่มในทุกๆปี ทำให้มีโครงการในด้านต่างๆเกิดขึ้นมา Support ประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีโอกาสนในการพัฒนาโครงการสาธารณูปการในสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่



ภาพที่ ๔.๙ สรุปการวิเคราะห์โอกาส

ที่มา : จากการสำรวจ

๔.๓.๑ สรุปการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

เนื่องด้วยภาวะคุกคามของพื้นที่โครงการด้านโครงข่ายการสัญจร ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและด้านเศรษฐกิจสังคม สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) ด้านโครงข่ายการสัญจร

พื้นที่โครงการบริเวณถนนหลักและถนนซอยย่อยต่างๆมีการจราจรที่ติดขัดเนื่องจากการใช้งานรถยนต์มากกว่าถนนในพื้นที่ทำให้มีรถยนต์จอดอยู่บริเวณข้างถนนสายหลักอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งเสียการจราจรไป ๑ ช่องจราจร อีกทั้งถนนภายในพื้นที่โครงการยังไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างดีมีขอยตันอยู่เป็นจำนวนมาก

๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ภายในพื้นที่โครงการมีการพัฒนาจากภาคเอกชนซึ่งส่งผลให้มีผลกระทบต่อมุมมองและทัศนียภาพของพื้นที่โครงการเนื่องจากภาคเอกชนได้พัฒนาอาคารสูง ที่ไม่เข้ากับบริบทของพื้นที่ในปัจจุบันทำให้เกิดความเลื่อมล้ำทางฐานะ บวกกับการที่ภาคเอกชนรื้อล้างพื้นที่ริมน้ำที่ไม่ใช่ของตัวเองโดยการสร้างที่อยู่อาศัยติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา

๓) ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเศรษฐกิจสังคม

พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาได้ถูกตัดขาดการเข้าถึง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการสร้างอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่ถูกต้อง เช่น การพัฒนาของกลุ่มอสังหาริมทรัพย์ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบของโครงการนั้นๆ และการเข้ามาอยู่อาศัยของกลุ่มคนที่เข้าอยู่อาศัยใหม่ อาจจะทำให้เกิดชุมชนที่แออัด



ภาพที่ ๔.๑๐ สรุปการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

ที่มา : จากการสำรวจ

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของพื้นที่โครงการ

จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาข้างต้นพื้นที่โครงการในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงในด้านที่อยู่อาศัยอย่างเห็นได้ชัดเจน สังเกตได้จากมีโครงการคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการเนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาและมีสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเป็นเหตุผลชั้นดีที่กลุ่มนายทุนด้านอสังหาริมทรัพย์เข้ามาพัฒนาให้เป็นคอนโดมิเนียม โดยที่การเปลี่ยนแปลงบริบทเดิมของพื้นที่ไปอย่างสิ้นเชิงจากเคยเป็นอาคารที่อยู่อาศัยเดี่ยวขนาดกลาง ๒ ชั้น เปลี่ยนแปลงเป็นอาคารที่อยู่อาศัยแนวสูงหรือคอนโดมิเนียมซึ่งโครงการที่อยู่อาศัยในแนวสูงมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงสามารถสรุปได้ว่าที่อยู่อาศัยจะมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียมหรือที่อยู่อาศัยแนวสูง ต่อมาในด้านการสัญจรหรือคมนาคมพื้นที่โครงการได้มีโครงการจากภาครัฐที่มาสสนับสนุนพื้นที่โครงการที่จะทำให้พื้นที่โครงการเป็น HUB ของจังหวัดนนทบุรีเนื่องด้วยการพัฒนาโดยโครงการ ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า และส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายน้ำเงินและสายสีชมพูที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ส่งผลให้พื้นที่โครงการสามารถเชื่อมต่อได้อย่างหลากหลายและเป็นตัวเลือกการเดินทางของผู้ใช้งานได้อย่างดี จึงสามารถสรุปได้ว่าโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่โครงการจะเปลี่ยนแปลงเป็น HUB แห่งใหม่ของจังหวัดนนทบุรีอย่างชัดเจน

๔.๕ สรุปการวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ของพื้นที่โครงการ

๔.๕.๑ สรุปการวิเคราะห์ข้อดี

- ๑) พื้นที่โครงการมีมุมมองที่ดีเนื่องจากอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- ๒) พื้นที่โครงการมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดินถึง FAR ๕ : ๑
- ๓) พื้นที่โครงการเป็นจุดตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า
- ๔) สามารถเดินทางเข้าและออกพื้นที่ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- ๕) มีแหล่งเศรษฐกิจในระดับย่าน
- ๖) พื้นที่โครงการเป็นจุดเชื่อมต่อในระดับเมือง

๔.๕.๒ สรุปการวิเคราะห์ข้อเสีย

- ๑) ขาดแคลนพื้นที่สีเขียวและพื้นที่ทำกิจกรรมนันทนาการ
- ๒) ขาดแคลนทางเดินเท้าที่สามารถนำเข้าไปสู่ภายในพื้นที่
- ๓) ถนนเส้นย่อยมีความคับแคบเกินกว่าที่รถจะสามารถสวนกันได้
- ๔) การเชื่อมต่อของเส้นทางภายในพื้นที่โครงการไม่เชื่อมต่อซึ่งกันและกัน
- ๕) พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้งานในพื้นที่

- ๖) ขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอและทั่วถึงต่อการใช้งานของผู้คนในพื้นที่
- ๗) พื้นที่ในรัศมีรถไฟฟ้า ๕๐๐ เมตร ไม่ถูกใช้ประโยชน์ตามศักยภาพที่เกิดขึ้น

๔.๕.๓ การแก้ไขของพื้นที่โครงการ

- ๑) พัฒนากฎหมายในพื้นที่โครงการเพื่อทำให้เชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์
- ๒) พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานีรถไฟฟ้าสะพานพระนั่งเกล้า
- ๓) พัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อกิจกรรมนันทนาการในพื้นที่โครงการ
- ๔) พัฒนาที่อยู่อาศัยแนวสูงเพื่อตอบสนองศักยภาพที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ๕) พัฒนาเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานภายในพื้นที่โครงการ
- ๖) พัฒนาแหล่งเศรษฐกิจให้เชื่อมต่อกันทั้งพื้นที่โครงการ
- ๗) พัฒนาพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับการใช้งานของจำนวนรถยนต์

สรุปบทที่ ๔

พื้นที่โครงการมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เกิดเป็นย่านเมืองใหม่ เนื่องจากศักยภาพของพื้นที่โครงการมีความเป็นไปได้ในด้านที่อยู่อาศัยที่เปลี่ยนแปลงจากบ้านเดี่ยว ๒ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยแนวสูง และด้านพาณิชยกรรมที่เปลี่ยนแปลงจากขนาดปานกลางเป็นขนาดใหญ่ บวกกับโครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า โครงการส่วนขยายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีชมพูของทางภาครัฐที่เข้ามาสนับสนุนพื้นที่โครงการเกิดเป็นแรงกระตุ้นเศรษฐกิจ และพื้นที่โครงการจะเกิดเป็น HUB แห่งใหม่ของจังหวัดนนทบุรีที่จะเป็นสถานีรถไฟฟ้าแห่งที่ ๒ ของกรุงเทพและปริมณฑลที่อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาจากข้อมูลดังกล่าวมาทั้งหมดพื้นที่โครงการจะต้องมีการพัฒนาอย่างถูกต้องโดยมีหลักแนวคิดที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพ



บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

VISION

พื้นที่ต้นแบบ การออกแบบพื้นที่ขนาด 3 โหมต รท รว เรือ
เพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- สัมเสริมการเป็น HUT เชื่อมต่อด้านคมนาคม 3 โหมต รท รว เรือ
- สัมเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟเพื่อรองรับการใช้งานของเมือง
- พัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยชั้นด้วยชานเมือง
- สัมเสริมกิจกรรมของคนที่ย้ายเข้ามาใหม่และคนที่อยู่อาศัยเดิม
- พัฒนาเป็นพื้นที่สาธารณะริมน้ำเจ้าพระยา

ต้นแบบเมืองสุขภาวะ เชื่อมต่อด้านคมนาคม 3 โหมต สู่คุณภาพชีวิตที่ดี



รูปภาพที่ ๕.๑ แสดงวิทัศน์ของพื้นที่โครงการ

“ต้นแบบเมืองสุขภาวะ เชื่อมต่อด้านคมนาคม ๓ โหมต สู่คุณภาพชีวิตที่ดี”

“ต้นแบบเมืองสุขภาวะ” เป็นวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่สีเขียวและทางเดินเท้าให้เป็นต้นแบบเมืองที่เดินได้เดินดีโดยใช้วัสดุที่มีความหลากหลายในการออกแบบ

“เชื่อมต่อด้านคมนาคม ๓ โหมต” เป็นวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะโดยให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่หลากหลายและมีความเข้มข้นที่สุดในพื้นที่โครงการ

“สู่คุณภาพชีวิตที่ดี” เป็นวิสัยทัศน์การในพัฒนาพื้นที่ทั้งโครงการเพื่อให้ชีวิตของผู้ใช้งานในและนอกโครงการมีการใช้ชีวิตได้อย่างมีคุณภาพและมีความสุข

๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและวางผัง

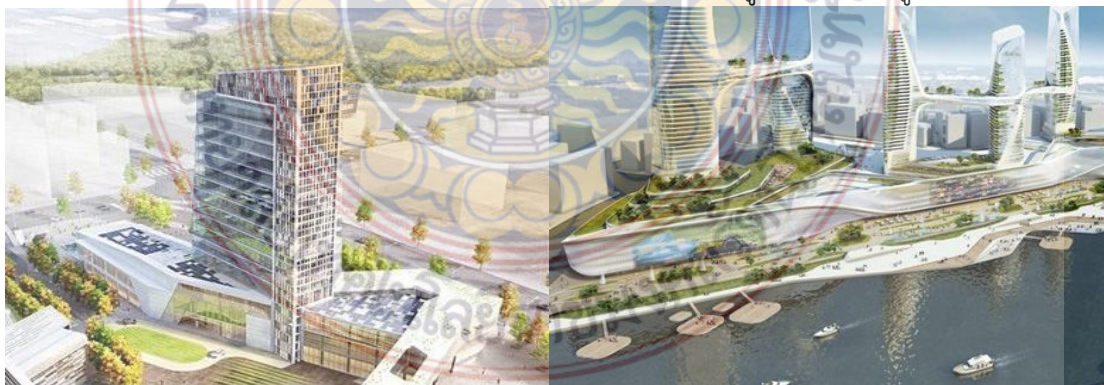


รูปภาพที่ ๕.๒ แสดงแนวคิดการออกแบบพื้นที่โครงการ

มุ่งเน้นแนวคิดให้พื้นที่เป็นย่านเชื่อมต่อบริเวณขนส่ง ๓ รูปแบบ คือ รถ ราง เรือ เพื่อให้เกิดเป็นจุดรวมผู้คนและเป็นจุดกระจายผู้คนที่ใช้งาน ที่รองรับกิจกรรมของผู้คนในโครงการหรือบริเวณใกล้เคียงและจากพื้นที่อื่นๆได้อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงพื้นที่สีเขียว, การเดินเท้าและคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งจากวิสัยทัศน์การพัฒนาสามารถแบ่งออกเป็น ๓ รูปแบบ ดังนี้

๕.๒.๑ ด้านพาณิชยกรรม

พัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าและบริเวณแนวถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) ให้มีประสิทธิภาพอย่างเหมาะสมและเพิ่มศักยภาพด้านพาณิชยกรรมแบบผสมผสานการใช้ประโยชน์อาคารให้เป็นทั้งพื้นที่การค้า พื้นที่สำนักงานและที่อยู่อาศัยในแนวสูง



รูปภาพที่ ๕.๓ ภาพพื้นที่พาณิชยกรรม

ที่มา: www.pinterest.com

๕.๒.๒ ด้านการสัญจร

สร้างพื้นที่เชื่อมโยงกับท่าเรือพระนั่งเกล้าเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้าและเชื่อมต่อระบบรถ เพื่อให้อยู่ในพื้นที่กิจกรรมการค้าหรือแหล่งงานและเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆได้อย่างสะดวก เป็นการกระตุ้นให้พื้นที่กิจกรรมอย่างต่อเนื่อง



รูปภาพที่ ๕.๔ ภาพพื้นที่ด้านการสัญจร

ที่มา: www.pinterest.com

๕.๒.๓ ด้านพื้นที่สาธารณะ

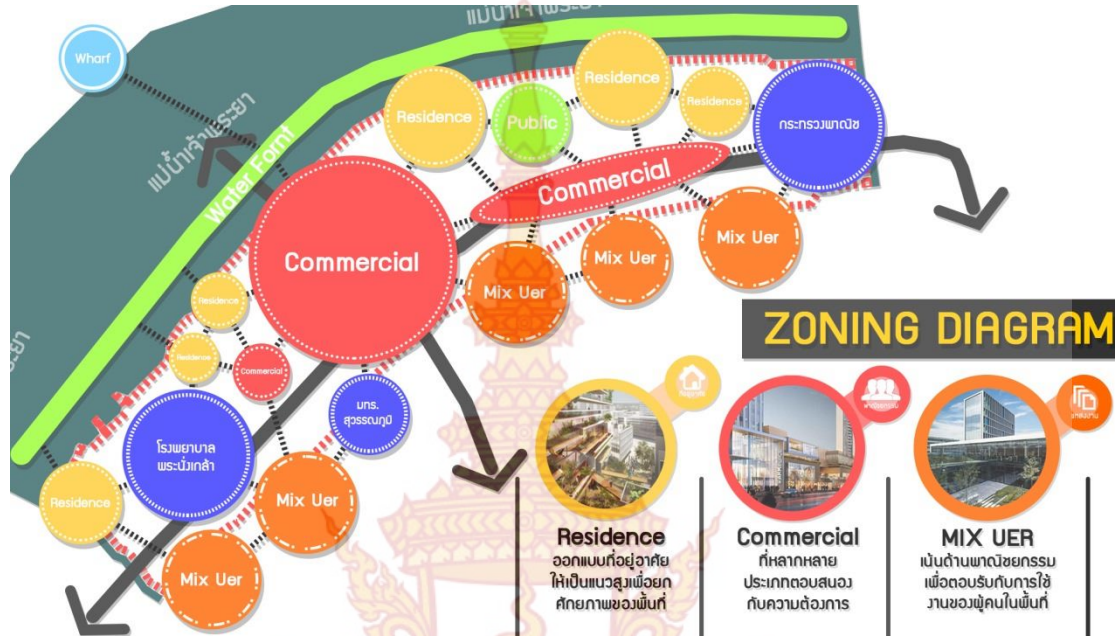
พัฒนาพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพโดยเปิดเป็นพื้นที่ริมน้ำที่สามารถเข้าไปทำกิจกรรมและพักผ่อนหย่อนใจของประชากรทั้งนอกและในพื้นที่ อีกทั้งเพื่อลดปัญหาหามวลพิษทางอากาศ รวมถึงไปถึงพัฒนาทางเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง



รูปภาพที่ ๕.๕ ภาพพื้นที่ด้านพื้นที่สาธารณะ

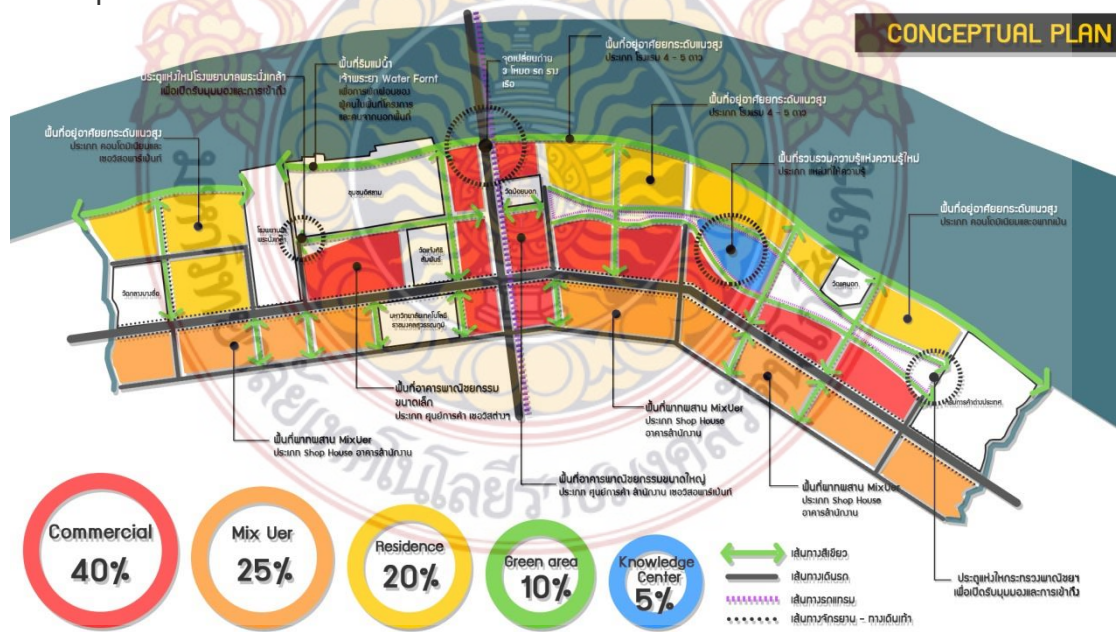
ที่มา: www.pinterest.com

แนวคิดการออกแบบ Zoning Diagram



รูปภาพที่ ๕.๖ แสดงแนวคิดการออกแบบ Zoning Diagram

Concept Plan



รูปภาพที่ ๕.๗ Concept Plan

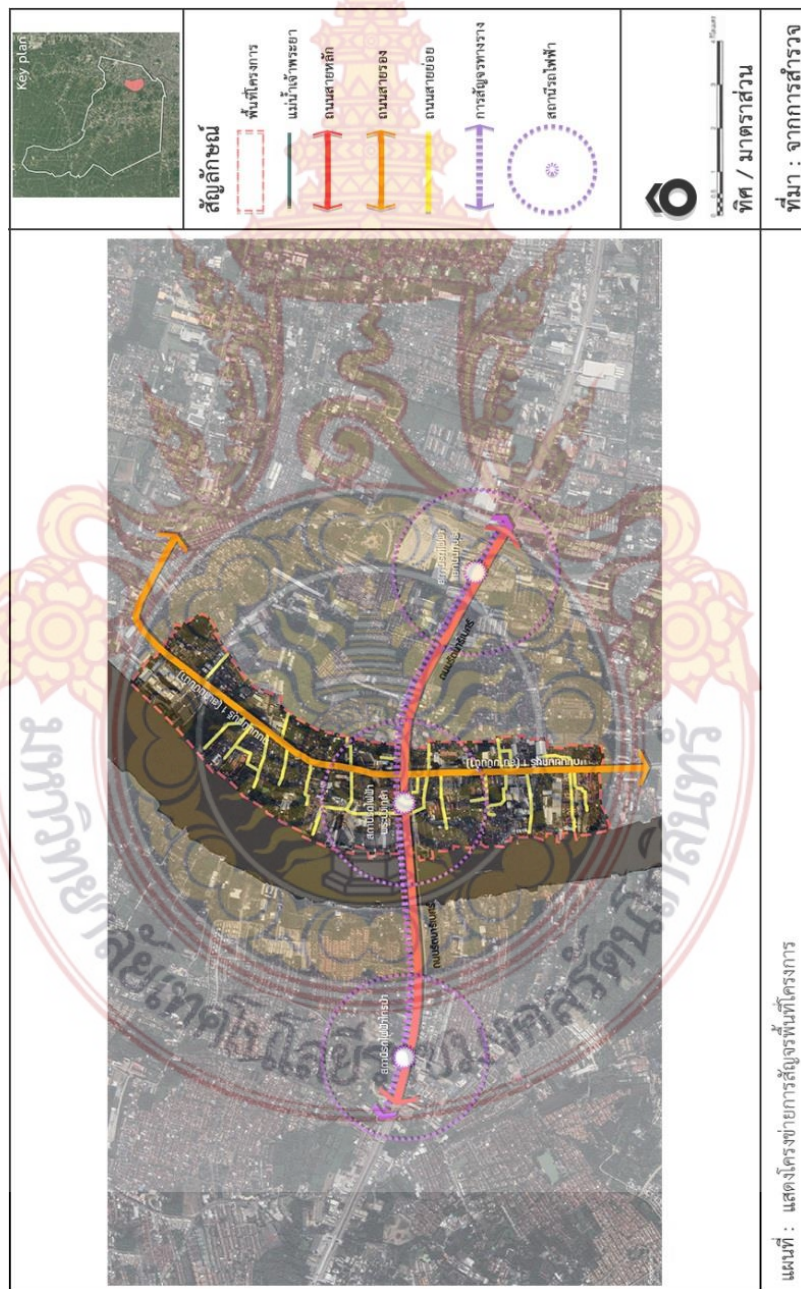
๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ

๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร

การพัฒนา ระบบโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการเป็นการพัฒนาถนนสายย่อยให้มีการเข้าถึงพื้นที่โครงการได้อย่างสะดวก อีกทั้งพัฒนาถนนสายหลักสายรองให้รองรับกับรถไฟฟ้า

การพัฒนาท่าเรือเป็นการพัฒนาให้เป็นท่าเรือพระนั่งเกล้ารองรับประชากรที่เพิ่มมากขึ้นจากเรือด่วนเจ้าพระยาและเรือข้ามฟาก

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเป็นการพัฒนาให้ส่งเสริมให้ทุกคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่ใช้จักรยานเป็นยานพาหนะหลักในการเดินทางภายในย่านพระนั่งเกล้า



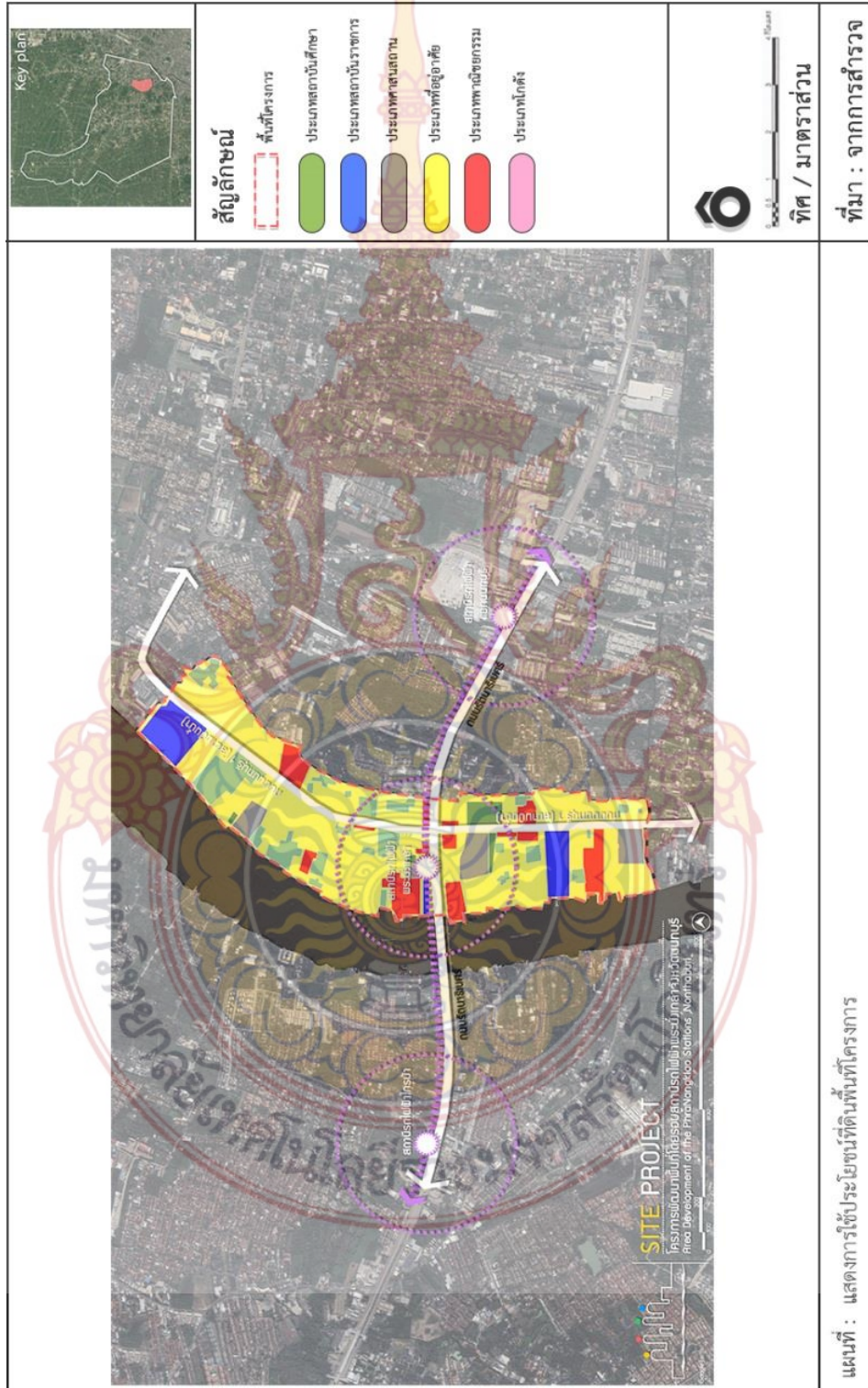
แผนที่ ๕.๑ โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการแบบเดิม



แผนที่ ๕.๒ โครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการแบบใหม่

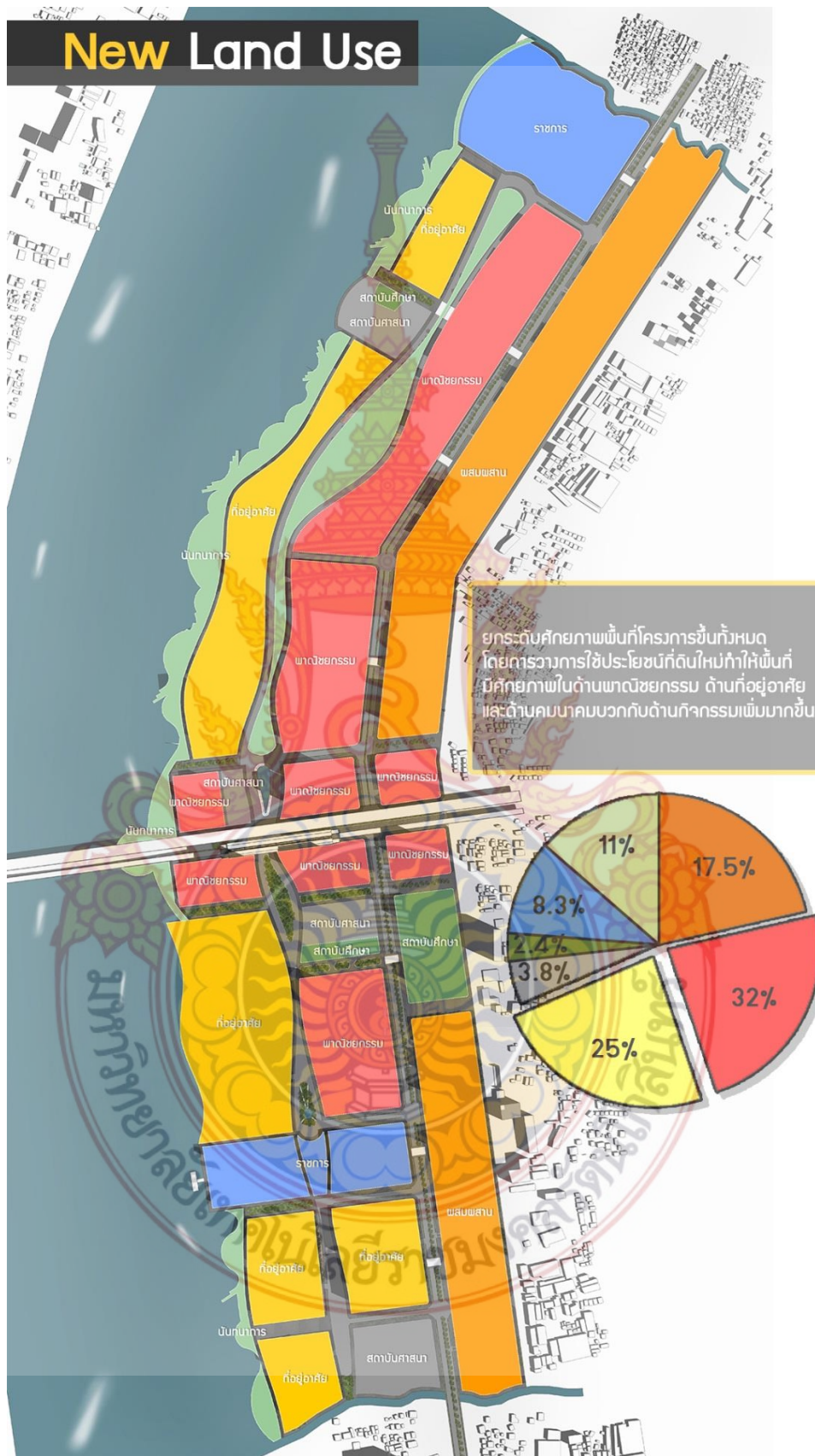
๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โครงการ เป็นพาณิชยกรรมเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร และท่าเรือพระนั่งเกล้า โดยเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาและเปิดแกนพื้นที่สีเขียวเพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆของประชากร อีกทั้งเพื่อเชื่อมต่อได้อย่างต่อเนื่องของพื้นที่โครงการ



แผนที่ : แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โครงการ

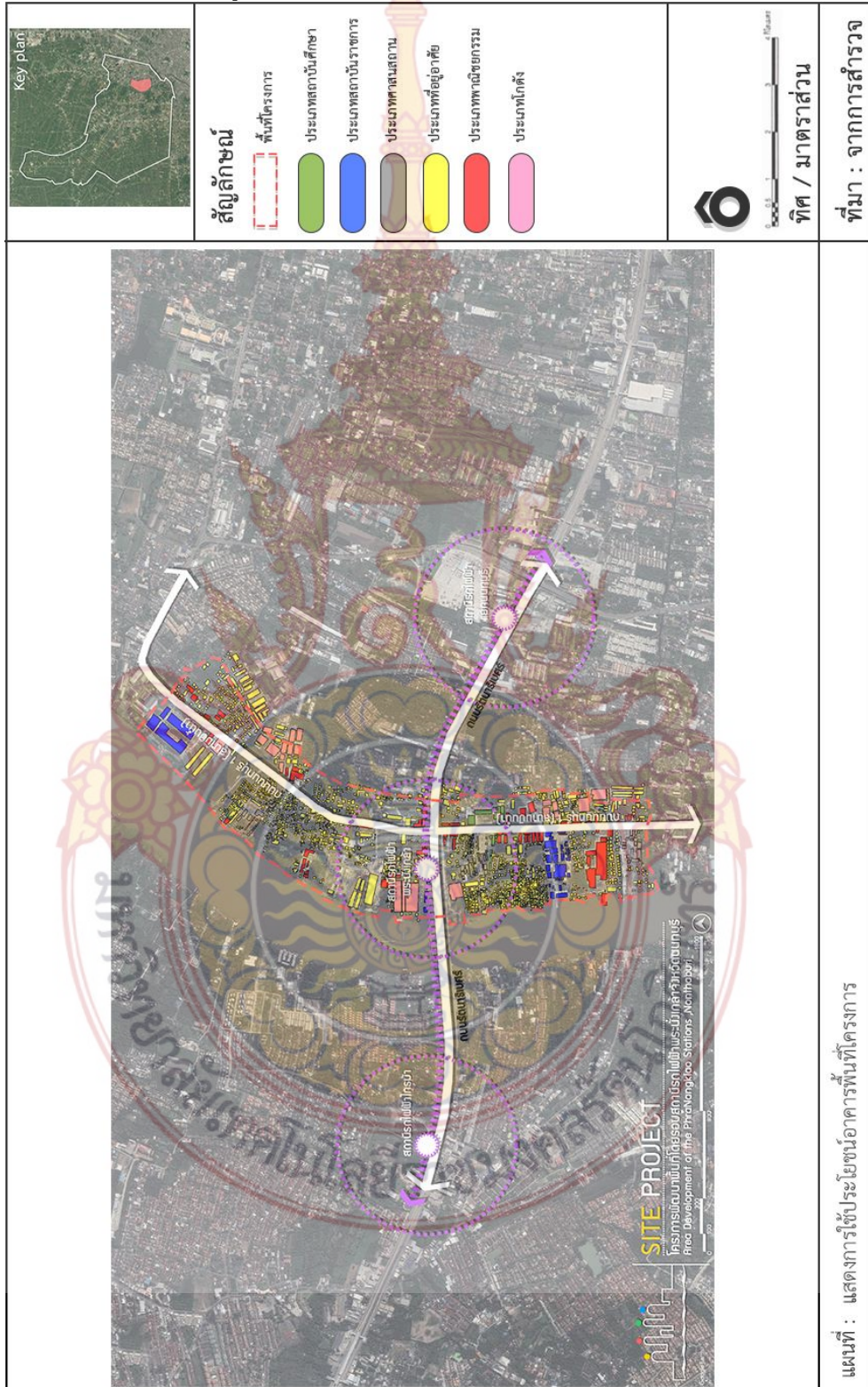
แผนที่ ๕.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเต็ม



แผนที่ ๕.๔ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบใหม่

๕.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การกำหนดการใช้ประโยชน์อาคารพื้นที่โครงการซึ่งได้มีการกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม สำนักงาน ที่อยู่อาศัย ให้มีการใช้งานแบบผสมผสานที่ต่อเนื่องกัน



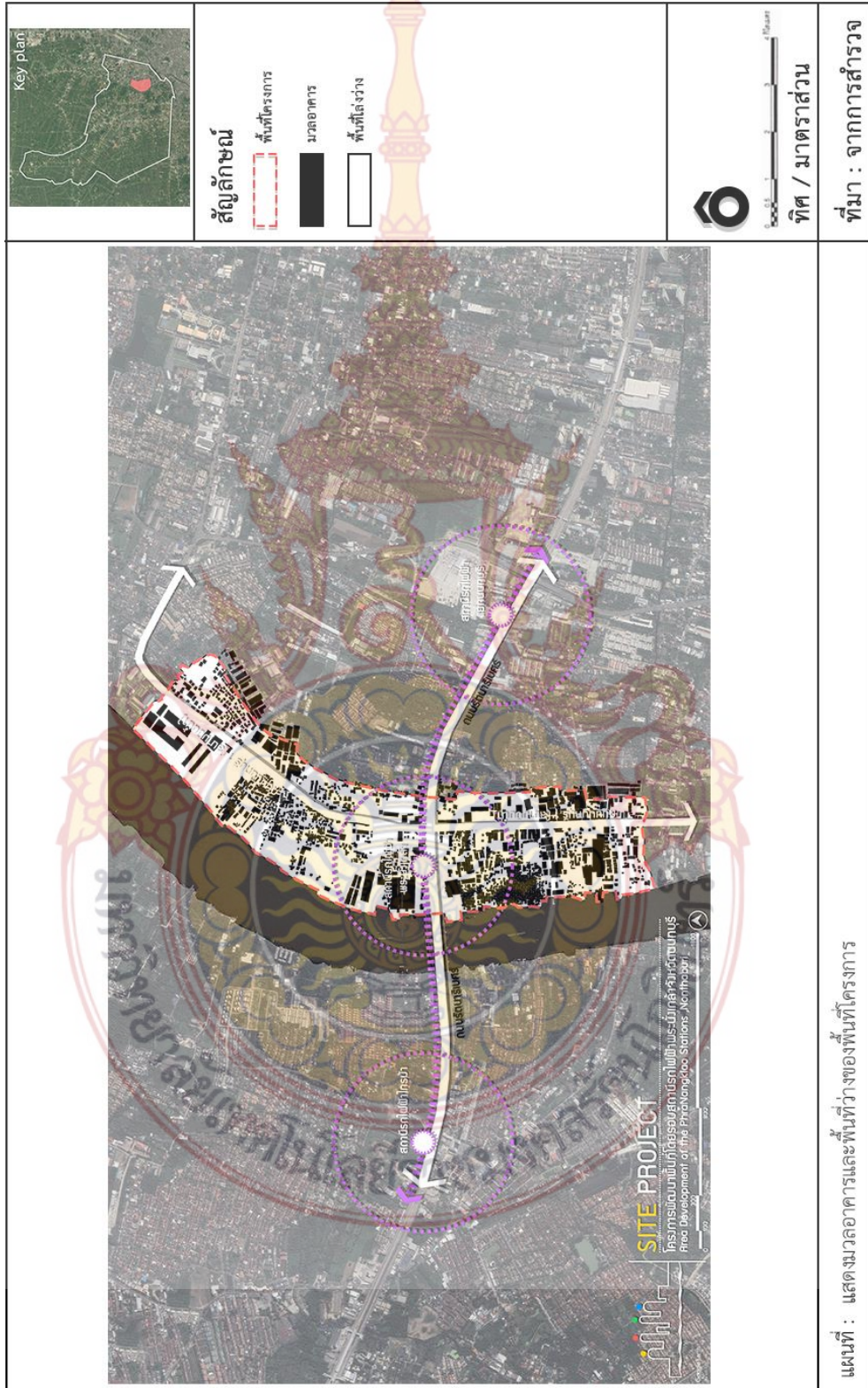
แผนที่ ๕.๕ การใช้ประโยชน์อาคารแบบเดิม



แผนที่ ๕.๖ การใช้ประโยชน์อาคารแบบใหม่

๕.๓.๓ มวลอาคาร

การกำหนดมวลอาคารพื้นที่โครงการนั้นได้กำหนดให้มีมวลอาคารขนาดใหญ่มากขึ้น เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์อาคารในแนวตั้งได้มาก



แผนที่ : แสดงมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่โครงการ

แผนที่ ๕.๗ มวลอาคารแบบเดิม

New Mass building



การกำหนดมวลอาคารพื้นที่โครงการ
นี้บได้กำหนดให้มีมวลอาคารขนาดใหญ่
มากขึ้นเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์อาคาร
ในแนวตั้งได้มาก

- มวลอาคาร
- พื้นที่โล่งว่าง

แผนที่ ๕.๘ มวลอาคารแบบใหม่

๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ

๕.๔.๑ ผังแม่บท

ผังแม่บทพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี
วางแผนระยะในการดำเนินการจนแล้วเสร็จใช้ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ ปี



แผนที่ ๕.๙ ผังแม่บทพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี

๕.๔.๒ ระยะเวลาในการดำเนินการ ๒๐ ปี

การพัฒนาแบ่งช่วงระยะเวลาในการดำเนินการพัฒนาออกเป็น ๓ ช่วง ดังนี้

ข้อเสนอแนะโครงการ	ช่วงระยะเวลาการดำเนินการ																			
	ช่วงที่ 1 ระยะเวลา ปี 2561 - 2566					ช่วงที่ 2 ระยะเวลา ปี 2566 - 2576					ช่วงที่ 2 ระยะเวลา ปี 2576 - 2586									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1.ดำเนินการศึกษ																				
1.1 โครงการพัฒนาถนน																				
• ติดถนนเส้นทางใหม่																				
• พัฒนากบเส้นทางหลักและสายย่อย																				
• พัฒนาเส้นทางถนน TRAM แบบล้อยาง																				
1.2 โครงการพัฒนากาชาวมอเตอร์																				
• วาง Loop และสร้างเส้นทางจักรยาน																				
• วาง Loop และสร้างเส้นทางเดินเท้า																				
2.ด้านพาณิชย์กรร																				
2.1 โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรร																				
• พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง																				
• พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรแนวรถไฟฟ้าสายสีแดง																				
• พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรแนวรถไฟฟ้าสายสีแดง																				
2.2 โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับธุรกิจ																				
• พัฒนาพื้นที่รองรับธุรกิจขนาดเล็																				
• พัฒนาพื้นที่รองรับธุรกิจขนาดใหญ่																				
3.ด้านคุณภาพชีวิต																				
3.1 โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย																				
• พัฒนาที่อยู่อาศัยแบบสูงเพื่อรองรับประชากร																				
3.2 โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ																				
• พัฒนาสวนสาธารณะ																				
• ปรับปรุงภูมิทัศน์โครงการ																				

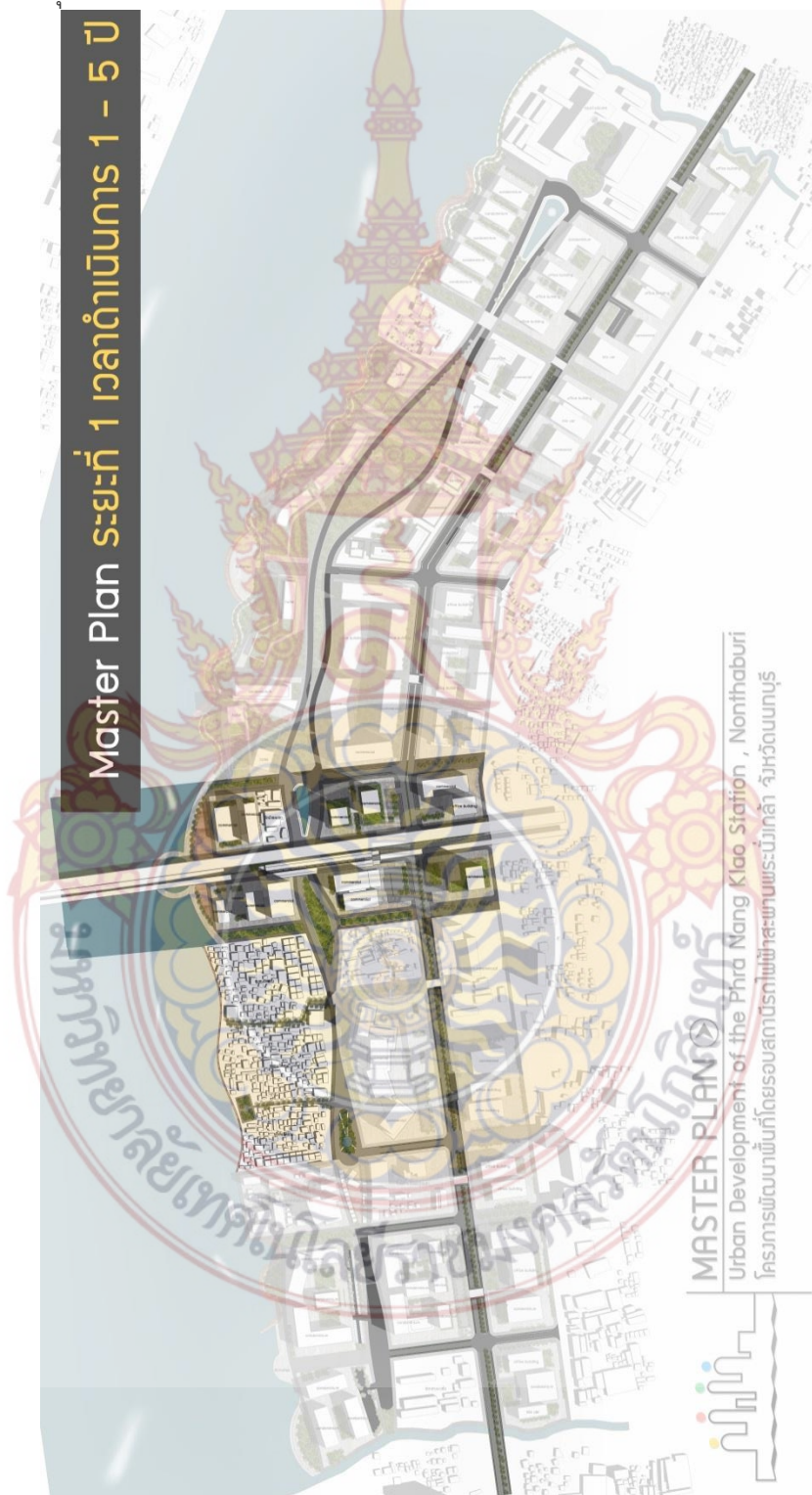
ตารางที่ ๕.๑ ระยะเวลาในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่โครงการ



แผนที่ ๕.๑๐ แสดงแผนการพัฒนาโครงการ

๕.๔.๓ ผังแม่บทระยะที่ ๑ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๑-๕

ประกอบด้วย ดังนี้ พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า พัฒนาท่าเรือพระนั่งเกล้าและพัฒนาชุมชนอิสลาม ให้มีประสิทธิภาพโดยเพิ่มศักยภาพพื้นที่ด้านพาณิชย์แบบผสมผสานและจุดเชื่อมต่อให้เป็นระบบค้ำยันที่มีประสิทธิภาพ



แผนที่ ๕.๑๑ ผังแม่บทระยะที่ ๑

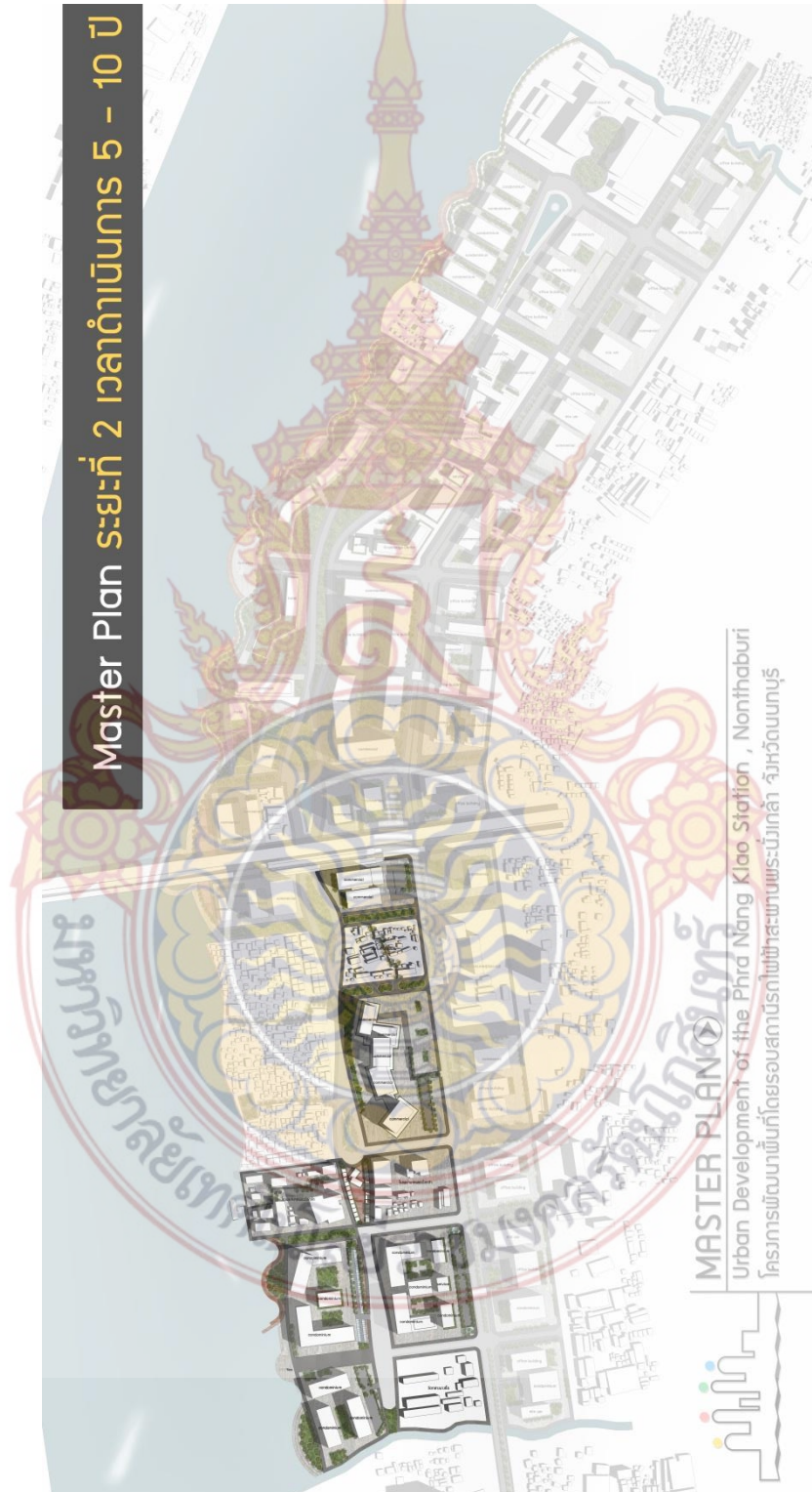
๕.๔.๓.๑ การพัฒนาระยะที่ ๑ ประกอบด้วย
โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า



รูปภาพที่ ๕.๘ โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า

๕.๔.๔ ผังแม่บทระยะที่ ๒ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๕ - ๑๐

ประกอบด้วย ดังนี้ พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อเป็นส่วน Service ของชุมชนอิสลาม โรงพยาบาล มหาวิทยาลัยสุวรรณภูมิ สถานีรถไฟ ,พัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยแนวสูงเพื่อรองรับประชากรในอนาคต และพัฒนาโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า



แผนที่ ๕.๑๒ ผังแม่บทระยะที่ ๒

๕.๔.๔.๑ การพัฒนาระยะที่ ๒ ประกอบด้วย
โครงการพัฒนาบริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า

DETAIL โครงการพัฒนาพื้นที่รอบโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า

■ Plan Block P4

■ BeFore

■ Key Plan

ตารางคำนวณสิ่งปลูกสร้าง											
บล็อก	ขนาดที่ดิน (ตารางเมตร)	FAR	สิ่งปลูกสร้างทั้งหมด (ตารางเมตร)	สิ่งปลูกสร้าง (30% ของสิ่งปลูกสร้าง)	จำนวน (P4)	ขนาดอาคาร	สิ่งปลูกสร้าง Podium (ตร.ม.)	จำนวน Podium	สิ่งปลูกสร้าง Tower (ตร.ม.)	จำนวน Tower	TIS Tower in Podium
P4	36,941	7	258,587	77,576	1,039	4.1	-	-	1,500	39	45,000
						4.2	-	-	1,500	18	15,000
						4.3	-	-	1,500	25	37,500
						4.4	-	-	1,500	19	15,000
						4.5	-	-	1,500	29	30,000



รูปภาพที่ ๕.๙ โครงการพัฒนาบริเวณโรงพยาบาลพระนั่งเกล้า

๕.๔.๕ ผังแม่บทระยะที่ ๓ ระยะเวลาดำเนินการปีที่ ๑๐ - ๒๐

ประกอบด้วย ดังนี้ พัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรม, พัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยแนวสูง, พัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา, พัฒนาสวนสาธารณะและพัฒนาพื้นที่สาธารณะกระทรวงพาณิชย์



แผนที่ ๕.๑๓ ผังแม่บทระยะที่ ๓

๕.๔.๕.๑ การพัฒนาระยะที่ ๓ ประกอบด้วย
โครงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่พาณิชย์กรรมและสวยสาธารณะ

DETAIL โครงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่พาณิชย์กรรม และโครงการพัฒนาสวนสาธารณะ




Plan Block N1,N2,N7,N8,N9

ตารางคำนวณสิ่งปลูกสร้าง

บล็อค	ขนาดที่ดิน (ตารางวา)	FIR	พื้นที่โครงการ (ตารางวา)	พื้นที่อาคาร (ตารางวา)	จำนวนอาคาร	จำนวนชั้น	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	พื้นที่อาคาร (ตร.ม.)	
N1	22,371	7	137,997	47,399	1,183	1.1	8,000	4	32,000	4,414	25	115,350	142,350								
N2	25,299	7	177,951	53,115	1,328	1.1	8,000	16	80,000	2,000	12	76,000	175,168								
N7	11,967	7	63,769	25,131	628	1.1	-	-	-	4,000	20	80,000	80,000								
N8	15,237	7	106,639	31,998	800	1.1	-	-	-	3,000	17	51,000	96,000								
N9	12,502	7	87,514	26,224	656	1.1	2,000	4	8,000	1,500	11	17,000	27,000								



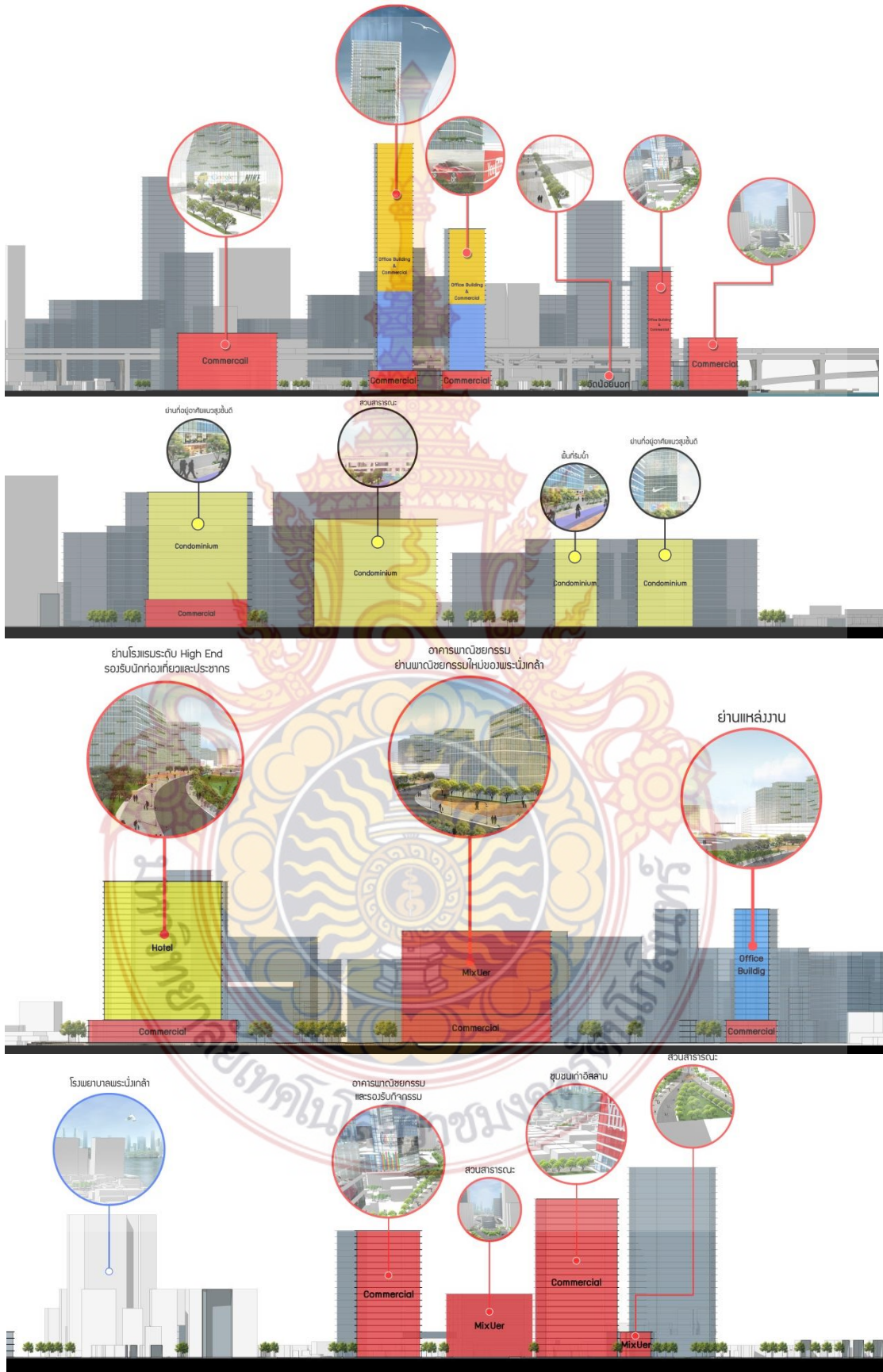
รูปภาพที่ ๕.๑๐ โครงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่พาณิชย์กรรมและสวยสาธารณะ

๕.๔.๕.๒ การพัฒนาระยะที่ ๓ ประกอบด้วย
โครงการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา



รูปภาพที่ ๕.๑๑ โครงการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

๕.๔.๖ พื้นที่โครงการชั้นสมบูรณ์





รูปภาพที่ ๕.๑๒ ทักษณียภาพโดยรวมพื้นที่โครงการ

สรุปบทที่ ๕

การพัฒนาพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานแบบผสมผสานในแนวสูงที่มากขึ้น โดยผสมผสานการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เป็นพาณิชยกรรมรองจากพาณิชยกรรมหลักตามผังเมืองรวม ที่พักอาศัย และพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมุ่งเน้นพื้นที่ให้มีลักษณะเป็นย่านการค้า ย่านแหล่งงาน ย่านอยู่อาศัยและมีการเดินทางสัญจรทั้งในพื้นที่และการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ มีความสะดวกสบาย โดยด้านพาณิชยกรรมได้พัฒนาใน ๒ รูปแบบ คือ พาณิชยกรรมในแนวราบและพาณิชยกรรมแนวตั้ง ซึ่งการพัฒนาได้มุ่งเน้นการใช้ชีวิตเมืองตามกระแสการพัฒนาที่ได้รับความนิยม ด้านที่อยู่อาศัยได้พัฒนา ๒ รูปแบบ คือ ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนท์ และด้านสาธารณะได้พัฒนา ๒ รูปแบบ คือ สวนสาธารณะที่เป็นจุดกึ่งกลางพื้นที่โครงการและพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยา



บทที่ ๖

สรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ

การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นในการหาคำตอบปัญหาในปัจจุบัน โดยตั้งประเด็นที่ความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า ซึ่งจากการวิเคราะห์พื้นที่สู่การออกแบบวางผังโครงการทำให้เกิดแนวทางการแก้ปัญหา โดยในการออกแบบสำหรับพื้นที่พบว่า การแก้ปัญหาด้วยการเพิ่มระบบโครงข่ายถนนให้มีการเชื่อมต่อกันและเป็นการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ให้เชื่อมโยงกับถนนสายหลักอย่างสะดวกมากขึ้น และการจัดโซนพื้นที่พาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการพัฒนาของท่าเรือและสถานีรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการเข้ามาของผู้ใช้งานที่มากขึ้น ซึ่งโครงการมีขนาดใหญ่และต้องมีการร่วมมือกันของหลายฝ่าย เพื่อการพัฒนาทั้งการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการวางระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จะรองรับเมืองที่จะเกิดขึ้นเป็นศูนย์รวมในด้านคมนาคม ๓ โหมดที่จะสามารถรองรับคนจำนวนมากที่จะเข้ามาเพื่อใช้บริการด้านที่อยู่อาศัย ด้านแหล่งงาน และการร่วมมือของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งระยะเวลาในการพัฒนาควรมีการเร่งให้มีการพัฒนา เนื่องจากมีการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าแล้ว ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปการ เพื่อดึงดูดนักลงทุนและผู้อยู่อาศัยใหม่ที่จะเข้ามาในพื้นที่ และจึงเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของพื้นที่ให้เติบโตมากยิ่งขึ้น เป็นแหล่งพาณิชยกรรมและแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีในอนาคต

๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ

การวางผังโครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าพระนั่งเกล้า จังหวัดนนทบุรี วัตถุประสงค์เพื่อเป็นต้นแบบของการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ที่คำนึงถึงการเดินเท้าในรูปแบบต่างๆ ตามแต่ศักยภาพและข้อได้เปรียบของพื้นที่ซึ่งต่างกันไป เพราะฉะนั้นการวางผังการออกแบบเมืองนี้พยายามที่จะสร้างแนวทาง มุมมอง ที่มีความสอดคล้องกันในทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดการสานต่อของหน่วยงานระดับบนสู่หน่วยงานระดับลดหลั่นลงไป โดยมีแผนมาตรการในการพัฒนาดังต่อไปนี้

๖.๒.๑ มาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๖.๒.๑.๑ พื้นที่พาณิชยกรรม กำหนดให้โซนพาณิชยกรรมตั้งอยู่ใกล้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและแนวถนนนนทบุรี ๑ (สนามบินน้ำ) โดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้อย่างสะดวกด้วยสวนสาธารณะ

๖.๒.๑.๒ พื้นที่อยู่อาศัย กำหนดให้พื้นที่โซนที่อยู่อาศัยอาคารที่มีพื้นที่ลาดฟ้าให้ติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์เป็นหลักลดการใช้ไฟฟ้า

๖.๒.๑.๓ พื้นที่ผสมผสาน กำหนดให้พื้นที่โซนผสมผสานอาคารที่มีพื้นที่ลาดฟ้าให้ติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์เป็นหลักลดการใช้ไฟฟ้า

๖.๒.๑.๔ พื้นที่สาธารณะ กำหนดให้พื้นที่ตลอดแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นพื้นที่สาธารณะที่เน้นกิจกรรมทางบกกับทางน้ำและเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจของคนที่ใช้พื้นที่

๖.๒.๑.๕ กำหนดให้เป็นพื้นที่อาคารพักอาศัยรวม โดยร้อยละ ๑๐ ของอาคารเป็นพื้นที่จอดรถ ร้อยละ ๒๐ เป็นพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่สาธารณะ และร้อยละ ๗๐ เป็นที่อยู่อาศัย

๖.๒.๒ มาตรการด้านการสัญจร

๖.๒.๒.๑ ทางจักรยาน, จุดจอดจักรยาน กำหนดให้พื้นที่ที่อยู่ในรัศมีการบริการของรถไฟฟ้าและท่าเรือพระนั่งเกล้าเน้นการให้ความสะดวกในการเดินทางและจอดจักรยานเป็นหลัก

๖.๒.๒.๒ ทางเดินเท้า กำหนดให้มีการขยายทางเดินริมถนนกว้าง ๕ เมตร และปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาตลอดการเดินทาง

๖.๒.๒.๓ เส้นทางสัญจร กำหนดให้มีการขยายเขตทางถนนสายย่อยจากเดิมกว้าง ๖ เมตร ทางเดินเท้ากว้าง ๑.๕ เมตร เป็น ผิวจราจรกว้าง ๘ เมตร ทางเท้ากว้าง ๔ เมตร

๖.๒.๓ มาตรการควบคุมอาคาร

๖.๒.๓.๑ อาคารขนาดใหญ่ไฮโซพาณิชยกรรม กำหนดให้มีความสูงไม่เกินค่า FAR ที่กฎหมายกำหนดไว้

๖.๒.๓.๒ อาคารสูง กำหนดให้มีความสูงไม่เกินค่า FAR ที่กฎหมายกำหนดไว้

๖.๒.๓.๓ อาคารที่สูงไม่เกิน ๑๐ ชั้น กำหนดให้เป็นหลังคา Green Roof เพื่อลดอุณหภูมิภายในตัวอาคารและเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในโครงการ

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ พื้นที่ว่างระหว่างอาคารยังขาดกิจกรรม

๖.๓.๒ แกนการนำไปสู่จุดหมายยังขาดการต่อเนื่อง

๖.๓.๓ รูปแบบของอาคารที่ปิดล้อมพื้นที่โล่งยังคงไม่สอดคล้องกับพื้นที่

๖.๓.๕ การจัดการระบบการสัญจรระหว่างรถยนต์กับจักรยานให้เกิดความปลอดภัยในการใช้

บรรณานุกรม

- นายอรุณ ฟูรส, ๒๕๕๗. โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่นนทบุรี วิทยานิพนธ์ปริญญาตรี สาขา
การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นางสาวเมธชนัน สุขประเสริฐ, ๒๕๕๔. โครงการวางผังพัฒนาการเชื่อมต่อพื้นที่กิจกรรมย่าน สถานี
รถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่ สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กรมเจ้าท่า ๒๕๖๐ โครงการท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า เข้าถึงได้จาก www.thairath.co.th
(สืบค้นข้อมูล ๒๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- สำนักงานสถิติ จังหวัดนนทบุรี ๒๕๕๙ รายงานสถิติจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. ๒๕๕๙ เข้าถึงได้จาก
http://khonkaen.old.nso.go.th/nso/project/search/index.jsp?province_id=๒๙
(สืบค้นข้อมูล ๒๐ กันยายน ๒๕๖๐)
- แผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรี ๔ ปี (พ.ศ.๒๕๕๗-๒๕๖๐) ฉบับทบทวนใหม่ (รอบปี พ.ศ.๒๕๖๐)
[ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : <http://www.nonthaburi.go.th/ยุทธศาสตร์การ>
พัฒนาจังหวัด
(สืบค้นข้อมูล ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐)
- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสนามบินน้ำ เข้าถึงได้จาก
<https://news.voicetv.co.th/business/๕๑๘๐๑๔.html>
(สืบค้นข้อมูล ๒๐ กันยายน ๒๕๖๐)

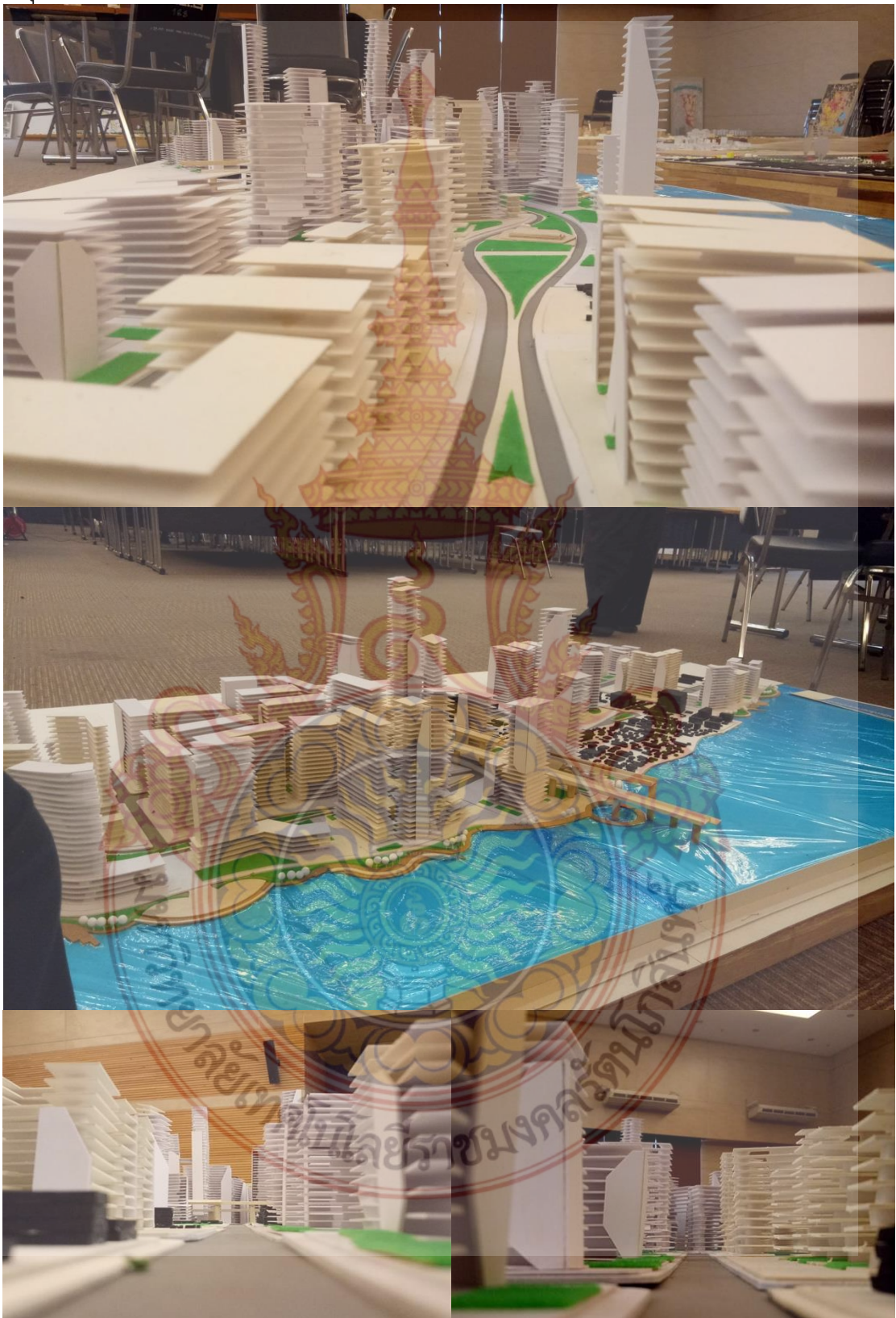




ก. การถ่ายทอดแนวความคิดในการออกแบบวางผังของนักศึกษาโครงการ



ข. หุ่นจำลองพื้นที่โครงการ



ค.การนำเสนอผลงานต่อคณะกรรมการ



ประวัตินักศึกษา



- ชื่อ - นามสกุล** : นายจรศักดิ์ ถนอมพุดชา
- วัน เดือน ปีเกิด** : ๑๐ ตุลาคม ๒๕๓๗
- ที่อยู่** : ๑/๑๑๙ หมู่ ๓ ตำบลบางใหญ่ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
- ประวัติการศึกษา**
- พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๓ ระดับมัธยมศึกษาปีที่ ๑-๓
โรงเรียนสตรีรัตนบุรีบางใหญ่(นนทกิจพิศาล)
อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
- พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ ระดับอาชีวศึกษาปีที่ ๑-๓
วิทยาลัยอาชีวศึกษาเสาวภา สาขาออกแบบ
เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร
- พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ ระดับปริญญาตรี
คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบ
สาขา สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ (ศาลายา)
- ประวัติการทำงาน**
- พ.ศ. ๒๕๕๘ ทำงานที่บริษัท เก้า พีเค กรุ๊ป จำกัด
- พ.ศ. ๒๕๕๙ ทำงานควบคุมการก่อสร้างร้านอาหาร Standalone Bar & Restaurant
ถนนเพชรเกษม ตำบลยายชา อำเภอสสามพราน นครปฐม
- พ.ศ. ๒๕๕๙ ฝึกงานที่ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UDDC)
Urban Design and Development Center
ชั้น ๑๗ อาคารวิทยกิตติ์ สยามสแควร์ ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ