

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA



ปริญญาบัตรนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

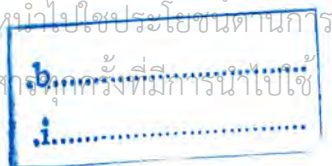
เลขหมู่.....

ปีการศึกษา 2546

เลขที่เขียน 55867

วันเดือนปี 27 พ.ค. 2548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่มีการคืนใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นหากไม่มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำใบเข้า



ปริญญานิพนธ์ : การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ เขตยานนาวา

MAE – NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

นักศึกษา : นางสาวสุพัตรา อัครวานิช รหัส 45035082

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ ผศ. สมพล ดำรงเสถียร

คณะ : ครุศาสตร์อุตสาหกรรม

ภาควิชา : ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม

สาขาวิชา : สถาปัตยกรรม

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ คณะกรรมการตรวจปริญญานิพนธ์ได้ตรวจพิจารณาและเห็นชอบแล้ว
จึงอนุมัติให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
บัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2546

.....
คณบดีคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
(รศ.ดร.รวิวรรณ ชินะตระกูล)

..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ พัสตราภรณ์ มีสิริ)

..... กรรมการ
(อาจารย์ สมสิทธิ์ หวังเจริญ)

..... กรรมการ
(ผศ. สมพล ดำรงเสถียร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการ
(ผศ. สุรศักดิ์ กังขาว)

..... กรรมการ
(ผศ. สุทัศน์ จุฬามณี)

..... กรรมการ
(อาจารย์ สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์)

..... กรรมการ
(อาจารย์ เบญจวรรณ อุบลศิริ)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ทศพร ไสตาบรรลู่)

..... กรรมการ
(อาจารย์ คุ่มพงศ์ หनुบรรจง)

..... กรรมการ
(อาจารย์ อนุพงศ์ อัครพันธุ์พงษ์)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการและเลขานุการ
(อาจารย์ ชูเกียรติ แซ่ตั้ง)

..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
(อาจารย์ ชชาติไท จันเสน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปริญญาานิพนธ์	: การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ เขตยานนาวา MAE – NAM STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA
นักศึกษา	: นางสาวสุพัตรา อัครวานิช รหัส 45035082
อาจารย์ที่ปรึกษา	: อาจารย์ ผศ. สมพล ดำรงเสถียร
คณะ	: ครุศาสตร์อุตสาหกรรม
ภาควิชา	: ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม
สาขาวิชา	: สถาปัตยกรรม

บทคัดย่อ

การศึกษา “โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา” เป็นการศึกษาถึงข้อมูลเบื้องต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูล และกำหนดเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนา โดยออกมาในรูปแบบของการออกแบบและการวางผังในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะพัฒนาจากความเหมาะสมของสภาพปัจจุบัน ศักยภาพ และแนวโน้มที่เกิดจากผลกระทบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7-9 ซึ่งกำหนดให้ประเทศไทยเป็นครัวของโลก มีการพัฒนาด้านการเกษตรในรูปแบบเชิงธุรกิจ ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของประเทศมีการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดต่างและในภูมิภาคเอเชียได้ จากบทบาทหน้าที่ดังกล่าวก่อให้เกิดการพัฒนาด้านการเกษตรมากขึ้นในอนาคต เพราะบริเวณพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ เป็นโครงการศึกษาที่สอดคล้องกับแผนผังพัฒนาเขตยานนาวา ได้เริ่มดำเนินการภายหลังที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนและผังพัฒนาเขตสำเร็จไปแล้ว 3 เขต ได้แก่ เขตคลองเตย เขตประเวศ เขตราชบุรีบูรณะในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องในการเร่งรัดจัดทำแผนพัฒนาเขตของปีงบประมาณ 2535 - 2536 แนวการวางผังการพัฒนาพื้นที่ ได้ยึดถือนโยบายที่เป็นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 คือ มีการวางท่อส่งน้ำมาจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่างๆนอกเมือง ลดการขนส่งด้วยรถที่สิ้นเปลืองและมีอันตราย ทำให้พื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำมีการลดกิจกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคลังน้ำมันลง จึงทำให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเสื่อมโทรม โดยอาจจะมีโครงการพัฒนาด้วยแนวทางดังนี้ คือ บริเวณสถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ ค่อยๆลดบทบาทการขนส่งและคลังสินค้าลดลง แล้วพัฒนาพื้นที่เป็นย่านพาณิชยกรรม สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม คือเป็นศูนย์กลางวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียง คือ บริเวณพื้นที่ถนนพระราม 3 ซึ่งจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรมนานาชาติ เพื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอบสนองและการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ โดยจะสามารถทดแทนผลกำไรกับการ
รถไฟแห่งประเทศไทย ให้ได้ประโยชน์สูงสุด

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้ง และโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ของเขตยาน
นาวากับพื้นที่รอบข้าง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำต่อการเปลี่ยนแปลง
ทางด้านกายภาพและการเจริญเติบโตของพื้นที่และจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเขตยานนาวาเป็น
พื้นที่อยู่ติดกับเขตศูนย์กลางเมือง เขตบางรัก และเขตสาทร แรงกระตุ้นจากทั้ง 2 พื้นที่นี้จึงทำให้
โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้นนั้น นอกจากนี้จะได้รับอิทธิพล
จากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว การดำเนินนโยบายและโครงการของภาครัฐ ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการ
พัฒนาศักยภาพการเจริญเติบโตของพื้นที่ต่อไปในอนาคต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญาานิพนธ์ โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ เขตยานนาวา ฉบับนี้ สามารถทำการศึกษาวเคราะห์สำเร็จสมบูรณ์ด้วยดี เนื่องจากได้รับความช่วยเหลืออนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานราชการและบุคคลหลายฝ่ายและขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

- อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ผศ.สมพล ดำรงเสถียรคอยดูแลและแนะนำขั้นตอนกระบวนการความคิดที่ดีเสมอมา
- ครอบครัวตระกูล อัครวานิช ที่ทำให้ดิฉันได้มีเวลาจนถึงทุกวันนี้
- เพื่อน ๆ ชาวสตูดิโอทุกคนที่อยู่ร่วมต่อสู้กับอุปสรรคต่างๆจนสามารถก้าวไปถึงจุดมุ่งหมายได้พร้อมกัน
- เพื่อน โป้ง เป๊ย แจ็ค ชาญ ที่ตลอดเวลาอันมีค่ามาช่วยงานทำให้งานเสร็จ
- เพื่อนรุ่งอรุณ 2 ทุกคน ที่ให้กำลังใจกันอย่างล้นหลาม

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ทางสถาปัตยกรรมมาตลอด ขอขอบคุณทุกสิ่งทุกอย่างบนโลกใบนี้ที่เป็นครูให้ได้เรียนรู้ตลอดมา ขอขอบคุณความมุ่งมั่น ความพยายามของตัวเองที่ช่วยผลักดันให้ไปถึงจุดมุ่งหมาย

ผู้จัดทำ

นางสาวสุพัทธรา อัครวานิช

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	ง
สารบัญภาพ	จ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 เหตุผลในการเสนอปริญญาโท	4
1.3 ความเป็นมาของปัญหา	5
1.4 แนวทางแก้ปัญหาของปัญหา	6
1.5 วัตถุประสงค์ของปริญญาโท	7
1.6 ขอบเขตของการศึกษาปริญญาโท	7
1.7 วิธีดำเนินการปริญญาโท	8
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
1.9 อภิธานศัพท์	9
บทที่ 2 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	
2.1 การศึกษาในระดับจังหวัด	10
2.1.1 สภาพทั่วไปทางด้านกายภาพ	10
2.1.2 สภาพทั่วไปทางด้านสังคม	18
2.1.3 สภาพทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจ	30
2.1.4 แผนพัฒนาและบทบาทของกรุงเทพมหานคร	30
2.1.5 สรุปผลการศึกษาในระดับจังหวัด	33

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของเขตยานนาวา	
3.1 การศึกษาในระดับชุมชนเมือง	35
3.1.1 การตั้งถิ่นฐานในอดีตและปัจจุบัน	35
3.1.2 สภาพภูมิศาสตร์	36
3.1.3 สภาพปัจจุบันทางสังคม	36
3.1.4 สภาพปัจจุบันทางด้านเศรษฐกิจ	46
3.1.5 บทบาทและความสำคัญของเขตยานนาวา	47
3.1.6 แผนและโครงการสำคัญที่มีผลกระทบต่อเขตยานนาวา	47
3.1.7 ปัญหาสำคัญของเขตยานนาวา	51
3.1.8 สรุปผลการศึกษาในระดับเขต	
3.2 การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	56
3.2.1 ที่ตั้งและขอบเขตของพื้นที่ศึกษา	56
3.2.2 การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	56
3.2.3 ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	56
3.2.4 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา	62
3.2.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน	64
3.2.6 ราคาที่ดิน	64
3.2.7 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	64
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทพื้นที่	
4.1 การวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง	65
4.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	65
4.1.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	65
4.1.3 โครงการพัฒนาของภาครัฐและเอกชน	65
4.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา	69
4.2.1 การขยายตัวของกิจกรรม	69
4.3 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา	69
4.3.1 ข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง	69

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า	
4.3.2	ลักษณะเด่นด้านกิจกรรมรอบพื้นที่	70
4.3.3	ลักษณะเด่นของกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา	70
4.3.4	ลักษณะเด่นด้านการคมนาคม	70
4.4	การวิเคราะห์ปัญหา และข้อจำกัดในการพัฒนา	71
4.4.1	ปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา	71
4.4.2	ปัญหาและข้อจำกัดในการขยายตัวของพื้นที่	71
4.4.3	ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำเจ้าพระยา	72
4.5	การวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษา	72
4.6	การวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการพัฒนา	75
4.6.1	การกำหนดความมุ่งหมายในการวิเคราะห์	75
4.6.2	การกำหนดปัจจัยและค่าของน้ำหนักปัจจัย	75
4.6.3	การกำหนดตัวชี้และเกณฑ์ในการวัด	76
4.6.4	การกำหนดขอบเขตและหน่วยพื้นที่	78
4.6.5	การรวบรวมคะแนนและจัดลำดับขั้น	78
4.6.6	สรุปผลการวิเคราะห์	78
4.7	การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต	81
4.7.1	วิเคราะห์จากแผนพัฒนาต่างๆ	81
4.7.2	วิเคราะห์จากบทบาทในปัจจุบัน	82
4.7.3	สรุปบทบาท และหน้าที่ของพื้นที่ศึกษา	83
บทที่ 5	การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา	
5.1	การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา	84
5.1.1	ความมุ่งหมายของการพัฒนา	84
5.1.2	วัตถุประสงค์	84
5.1.3	เป้าหมาย	85
5.2	การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้พื้นที่โครงการในอนาคต	86
5.3	การวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของประชากร ที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่โครงการ	90

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.3.1 ลักษณะประชากร	90
5.3.2 พฤติกรรมของกลุ่มประชากร	90
5.3.3 การกำหนดพื้นที่กิจกรรมในอนาคต	91
5.3.4 สรุปความต้องการใช้พื้นที่ในอนาคต	92
บทที่ 6 การเสนอแนะแนวทางพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่เฒ่า	
6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่	93
6.2 แนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ	93
6.2.1 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายพื้นที่	94
6.2.2 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม	95
6.2.3 แนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรม	95
6.2.4 แนวความคิดในการกำหนดทางเดินเท้า	99
6.2.5 แนวความคิดในการกำหนดสิ่งปลูกสร้างของพื้นที่	99
6.2.6 แนวความคิดในการกำหนดระยะถอยร่น	100
6.3 สรุปภาพรวมของการออกแบบ	100
6.4 แนวทางดำเนินการให้เป็นไปตามแผนผัง	113
6.4.1 วาระในการพัฒนา	114
6.4.2 มาตรการในการพัฒนา	118
6.4.3 องค์การในการพัฒนา	119
6.4.4 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรการในการพัฒนากับองค์กรในการพัฒนา	119
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	120
7.1 สรุปสาระสำคัญของการศึกษา	120
7.2 ข้อเสนอแนะ	124
บรรณานุกรม	125

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 2.1	แสดงจำนวนประชากร ชาย – หญิง ในรายเขตการปกครองปีพ.ศ.2545	19
ตารางที่ 2.2	สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต	
ตารางที่ 2.3	แสดงมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ในกรุงเทพมหานคร	31
ตารางที่ 2.4	แสดงรายได้เฉลี่ยต่อคนของประชากร	31
ตารางที่ 3.1	แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตยานนาวาปี พ.ศ. 2530 – 2545	45
ตารางที่ 3.2	แสดงความหนาแน่นของประชากรรายแขวงของเขตยานนาวา ปี พ.ศ. 2530 – 2545	45
ตารางที่ 3.3	แสดงปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษา	60
ตารางที่ 4.1	แสดงลักษณะและค่าน้ำหนักของปัจจัย	76
ตารางที่ 4.2	แสดงการกำหนดค่าคะแนนการเข้าถึง	77
ตารางที่ 4.3	แสดงการกำหนดค่าคะแนนราคาที่ดิน	77
ตารางที่ 4.4	แสดงการกำหนดค่าคะแนนความหนาแน่น	78
ตารางที่ 5.1	แสดงจำนวนประชากรในแขวงของนนทบุรีและบางโพธิ์พวง ในระบะการคาดการณ์ 18 ปี	87
ตารางที่ 5.2	แสดงจำนวนประชากรในเขตอิทธิพล ปี 2545 และคาดการณ์ในปี 2560 อัตราการเพิ่มของประชากร	89
ตารางที่ 6.1	แสดงเกณฑ์ในการเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม	98

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 แสดงที่ตั้งกรุงเทพมหานคร	11
ภาพที่ 2.2 แสดงที่ตั้งกรุงเทพมหานคร (ต่อ)	12
ภาพที่ 2.3 แสดงโครงข่ายการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร	16
ภาพที่ 2.4 แสดงเส้นทางการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร	17
ภาพที่ 2.5 แสดงแผนงาน / โครงการพัฒนากรุงเทพมหานคร	32
ภาพที่ 3.1 แสดงที่ตั้งเขตยานนาวา	37
ภาพที่ 3.2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา	38
ภาพที่ 3.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา (ต่อ)	39
ภาพที่ 3.4 แสดงระบบสาธารณูปโภค – สาธารณูปการ	40
ภาพที่ 3.5 แสดงระบบสาธารณูปโภค – สาธารณูปการ (ต่อ)	41
ภาพที่ 3.6 แสดงระบบสาธารณูปโภค – สาธารณูปการ (ต่อ)	42
ภาพที่ 3.7 แสดงระบบโครงข่ายการคมนาคมเขตยานนาวา – สาธ – บางคอแหลม	43
ภาพที่ 3.8 แสดงระบบโครงข่ายการคมนาคมเขตยานนาวา	44
ภาพที่ 3.9 แสดงโครงการที่มีผลต่อการพัฒนา	48
ภาพที่ 3.10 แสดงสภาพปัญหาของเขตยานนาวา	52
ภาพที่ 3.11 แสดงขอบเขตที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา	57
ภาพที่ 3.12 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	58
ภาพที่ 3.13 แสดงระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ศึกษา	61
ภาพที่ 3.14 แสดงราคาที่ดิน	63
ภาพที่ 4.1 แสดงการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาค่าความหนาแน่น	79
ภาพที่ 4.2 แสดงการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาค่าราคาที่ดิน	79
ภาพที่ 4.3 แสดงสรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนา	80
ภาพที่ 6.1 แสดงใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	101
ภาพที่ 6.2 แสดงการออกแบบ	102
ภาพที่ 6.3 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	103
ภาพที่ 6.4 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	104
ภาพที่ 6.5 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	105

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 6.6 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	106
ภาพที่ 6.7 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	107
ภาพที่ 6.8 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	108
ภาพที่ 6.9 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	109
ภาพที่ 6.10 แสดงการออกแบบ (ต่อ)	110
ภาพที่ 6.11 แสดงทัศนียภาพ	111
ภาพที่ 6.12 แสดงหุ่นจำลอง	112
ภาพที่ 6.13 แสดงวาระในการพัฒนาช่วงที่ 1	115
ภาพที่ 6.14 แสดงวาระในการพัฒนาช่วงที่ 2	116
ภาพที่ 6.15 แสดงวาระในการพัฒนาช่วงที่ 3	117



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ เขตยานนาวา เป็นโครงการหนึ่งในโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เน้นการในพื้นที่เมืองชั้นใน ตามนโยบายของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งในปี พ.ศ. 2538 ได้เร่งรัดให้มีการจัดทำแผนผังพัฒนาให้ครบทุกเขต เพื่อรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบต่างๆ ตลอดจนให้มีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตเมืองเก่าควบคู่ไปด้วย ดังนั้นทางสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร จึงกำหนดโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตเมืองชั้นในชั้น ในพื้นที่ของ 10 เขต ได้แก่ เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตดุสิต เขตห้วยขวาง เขตบางซื่อ เขตราชเทวี เขตพญาไทย เขตปทุมวัน และบางรัก โดยใช้งบประมาณประจำปี 2538 ของกรุงเทพมหานคร ด้านการโยธาและระบบจราจร แผนงานพัฒนาการใช้ที่ดินและจราจร

ปัจจุบันการพาณิชยกรรม ด้านการเกษตรนั้นมียุทธศาสตร์สำคัญต่อประเทศเป็นอย่างมาก จากนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนประเทศให้มีการพัฒนาการเกษตรในประเทศไทยให้เป็นครัวของโลก ซึ่งในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การดำเนินงานของการเกษตรล่วงหน้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงการเกษตรจึงต้องปรับให้มีลักษณะเป็นเชิงเกษตรธุรกิจมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการปรับปรุงพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีการพัฒนาสถานีรถไฟแม่น้ำให้เป็นย่านเกษตรพาณิชยกรรม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าสูงสุดและเกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่การรถไฟต่อไปในอนาคต

จากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการยกระดับการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุน ให้ประเทศมีการพัฒนาที่เติบโตตามลำดับ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 3 (พ.ศ. 2504 - 2519) มุ่งพัฒนาด้านเศรษฐกิจเกี่ยวกับการลงทุนในสิ่งก่อสร้างพื้นฐาน การรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจมาตรการการกระจายรายได้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 - 6 (พ.ศ. 2520 - 2534) ส่งเสริมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและการเกษตร เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค พัฒนาฝีมือแรงงาน อุตสาหกรรมการส่งออกและการค้าต่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 - 8 (พ.ศ. 2535 - 2544) ส่งเสริม
 รัฐวิสาหกิจและราชการเสริมสร้างศักยภาพของ"คน "พัฒนาเศรษฐกิจการค้าส่งเสริมอุตสาหกรรมการ
 ท่องเที่ยว

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ว่าด้วยเรื่องเศรษฐกิจ
 พอเพียง พื้นฟูเศรษฐกิจ แก้ปัญหาความยากจน ยกกระดับคุณภาพชีวิต ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง
 และขนาดย่อม ส่งเสริมการส่งออก พัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

เพื่อทำให้เกิดเศรษฐกิจของประเทศมีความมั่นคงขึ้น จึงมีการสร้างบริการพื้นฐานให้สอดคล้องกับ
 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีนโยบายของคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ.2521 คือ มีการวาง
 ท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่างๆนอกเมือง เช่น การวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมัน
 บางจากขึ้นไปยังดอนเมือง การจัดสร้างคลังน้ำมันในบริเวณบางปะอิน หรือการวางท่อน้ำมันและก๊าซ
 จากศรีราชาขึ้นไปสระบุรี ล้วนแต่ต้องการลดการขนส่งด้วยรถที่สิ้นเปลืองและมีอันตราย ทำให้พื้นที่
 สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำมีการลดกิจกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคลังน้ำมันลง ซึ่งย้ายไปยัง
 พหลโยธิน จึงทำให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเสื่อมโทรม จึงควรมี
 การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำซึ่งเดิมเป็นสถานีขนถ่ายสินค้าและคลังน้ำมัน ให้
 สามารถพัฒนาพื้นที่ตามศักยภาพที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ที่ดินสูงสุด เพื่อสอดคล้องกับแผนพัฒนา
 เมืองกรุงเทพมหานครของกระทรวงมหาดไทย และสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองซึ่งสอดคล้องกับ
 วิสัยทัศน์ของผังเมืองกรุงเทพมหานครตามการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1 พ.ศ.
 2542 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 พ.ศ. 2542 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครว่า ในอนาคตจะเป็น
 มหานครที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางกิจกรรมแห่งภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ โดยมีบทบาทสำคัญ
 ในการเป็นศูนย์กลางด้านการบริหารธุรกิจ การเงิน และการธนาคาร ศูนย์กลางการศึกษานานาชาติ
 ศูนย์การสื่อสารโทรคมนาคม และศูนย์กลางวิทยาการด้านข้อมูลข่าวสารที่มีการสื่อสารด้วยเทคโนโลยี
 ระดับสูง นโยบายการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความ
 ประสงค์ที่จะศึกษาจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำให้เป็นพื้นที่มีการใช้
 ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

จากการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำให้
 เศรษฐกิจของประเทศมีความมั่นคงขึ้น ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 - 3 ในปี พ.ศ. 2504 ประชากรมี
 รายได้เฉลี่ย 1,839 บาทต่อคน มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 53,037.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 278,895 ล้าน
 บาทในปี พ.ศ. 2519 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 - 3 ร้อยละ 7.2 ต่อปี
 การขยายตัวด้านคมนาคมร้อยละ 8.2 ต่อปี ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 - 7 มีอัตราการขยายตัวทาง
 เศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 7.5 ต่อปี มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ในปี พ.ศ. 2524 เท่ากับ625,241 ล้านบาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพิ่มเป็น 4,188,929 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2538 แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี และในแผนพัฒนาฉบับที่ 9 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ 5.2 ในปี พ.ศ.2545 และ 6.3 ในปี พ.ศ. 2546 ในปีงบประมาณ 2540 กระทรวงคมนาคมได้งบประมาณเป็นจำนวน 98,191.4 ล้านบาท สำหรับการพัฒนาระบบการคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อีกทั้งการพัฒนา ระบบคมนาคมเชื่อมสู่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ในการเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ในปีงบประมาณประจำปี 2538 ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 - 3 มีอัตราการเพิ่มของประชากรเฉลี่ยร้อยละ 2.6 ต่อปี ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 - 6 มีจำนวนประชากร 57.7 ล้านคน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 - 8 มีจำนวนประชากร 60.8 ล้านคน ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 มีประชากร 62,308,887 ล้านคน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ประเทศไทยแบ่งการปกครองออกเป็น 6 ภาค ภาคกลางเป็นภาคที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นศูนย์กลางความเจริญต่างๆ ไว้ กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่นมากที่สุดคือ 5726203 คนในปี พ.ศ. 2544 ส่วนชนบทธรรมนิยมประเพณี วัฒนธรรมของกรุงเทพฯ นั้นที่สำคัญคือ ประเพณีวันสงกรานต์ ประเพณีลอยกระทง

ประเทศไทย ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จัดอยู่ในเขตร้อนชื้นมีพื้นที่รวม 513,115 ตารางกิโลเมตร สภาพภูมิอากาศแบ่งเป็น 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน ฤดูหนาว ลักษณะภูมิอากาศส่วนมากเป็นที่ราบลุ่มจึงเหมาะแก่การเกษตรกรรม โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำหลักของประเทศ อีกทั้งยังใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำได้อีก จากลักษณะทางกายภาพสามารถแบ่งออกได้ 5 ภาค คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก ซึ่งมีศูนย์กลางธุรกิจการตัวอยู่ที่กรุงเทพมหานคร จากแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 - 9 (พ.ศ.2504 - 2549) ต้องการให้ประเทศก้าวเข้าสู่ความเป็นอุตสาหกรรม พื้นฟูเศรษฐกิจ ส่งเสริมการส่งออก ดังนั้นจึงส่งผลให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและเมืองต่างๆ เช่น เชียงใหม่ สงขลา นครราชสีมา และชลบุรี โดยกำหนดหน้าที่และบทบาทของเมืองแตกต่างกันไป โดยกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางกิจกรรมต่างๆไว้ราคาที่ดินสูงกว่าทุกภาค เนื่องจากเหตุที่ดินมีราคาสูง ทำให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่า ดังนั้นจึงมีรูปแบบสถาปัตยกรรมในทางสูงประกอบกับระบบต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้องในอาคารด้วย เช่น ระบบประปา ระบบโครงสร้าง ฯลฯ

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ เป็นโครงการศึกษาที่สอดคล้องกับแผนผังพัฒนาเขตยานนาวา ได้เริ่มดำเนินการภายหลังที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนและผังพัฒนาเขตสำเร็จไปแล้ว 3 เขต ได้แก่ เขตคลองเตย เขตประเวศ เขตราชบุรีบูรณะในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องในการเร่งรัดจัดทำแผนพัฒนาเขตของปีงบประมาณ 2535 - 2536 แนวการวางผังการพัฒนาพื้นที่ ได้ยึดถือนโยบายที่เป็นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 คือ มีการวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่างๆนอกเมือง ลดการขนส่งด้วยรถที่สิ้นเปลืองและมี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อันตราย ทำให้พื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำมีการลดกิจกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคลังน้ำมันลง จึงทำให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเสื่อมโทรม โดยอาจจะมีการพัฒนาด้วยแนวทางดังนี้ คือ บริเวณสถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ ค่อยๆลดบทบาทการขนส่ง และคลังสินค้าลดลง แล้วพัฒนาพื้นที่เป็นย่านพาณิชยกรรม สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม คือเป็นศูนย์กลางวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียง คือ บริเวณพื้นที่ถนนพระราม 3 ซึ่งจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรมนานาชาติ เพื่อตอบสนองและการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ โดยจะสามารถตอบแทนผลกำไรกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ได้ประโยชน์สูงสุด

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้ง และโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ของเขตนานนากับพื้นที่รอบข้าง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและการเจริญเติบโตของพื้นที่และจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเขตนานนากเป็นพื้นที่อยู่ติดกับเขตศูนย์กลางเมือง เขตบางรัก และเขตสาทร แแรงกระตุ้นจากทั้ง 2 พื้นที่นี้จึงทำให้โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น นอกจากจะได้รับอิทธิพลจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว การดำเนินนโยบายและโครงการของภาครัฐ ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพการเจริญเติบโตของพื้นที่ต่อไปในอนาคต

1.2 เหตุผลในการเสนอปฏิญญานี้

1.2.1 ด้านนโยบาย

- (1) นโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9 ในด้านการพัฒนาเมืองและการใช้ประโยชน์จากที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ
 - (2) เพื่อสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9 ที่เน้นการพัฒนากรุงเทพมหานคร
 - (3) เพื่อสอดคล้องกับแผนพัฒนาของกระทรวงมหาดไทยที่มุ่งเน้นพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร
 - (4) เพื่อสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเขตเมืองชั้นในของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อทำการศึกษาและจัดทำผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ

1.2.2 ด้านเศรษฐกิจ

- (1) เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคงตามนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) เพื่อการส่งเสริมและการพัฒนาด้านการเกษตรและเพื่อก่อให้เกิดการขยายตัวทางภาค

เกษตร

(3) เพื่อการส่งเสริมสนับสนุนให้เมืองเป็นชุมชนศูนย์กลางของพื้นที่เพื่อสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำได้อย่างมีศักยภาพ

1.2.3 ด้านสังคม

(1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางด้านตลาดเกษตรล่วงหน้าเกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเกษตรกร , กลุ่มสหกรณ์ส่งเสริมกิจกรรมการเกษตรที่มีผลโดยตรงต่อโครงการ

(2) เพื่อการเผยแพร่แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ความรู้ทางด้านเทคโนโลยี จากการทำธุรกิจร่วมกัน การผลิต

(3) เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการเกษตรในอนาคต

1.2.4 ด้านกายภาพ

(1) เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งในปัจจุบันและอนาคต

(2) เพื่อเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

(3) เพื่อส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่สถานีรถไฟแม่น้ำ

1.3 ความเป็นมาของปัญหา

1.3.1 ด้านนโยบาย

(1) จากนโยบายของรัฐบาลส่งผลต่อทิศทางการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่สถานีแม่น้ำ ด้วยเครือข่ายคมนาคมและแผนส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นพื้นที่เศรษฐกิจ จากเหตุผลดังกล่าวและด้วยศักยภาพในด้านต่างๆของพื้นที่ โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ มีความเป็นไปได้ที่จะสนับสนุนการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวทางหลักของการพัฒนา

(2) จากนโยบายของตลาดการเกษตรล่วงหน้าที่จะพัฒนาโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างในประเทศและต่างประเทศ

1.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

(1) การกระจายรายได้ยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำและขาดดุลทางการค้า โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจการเกษตร ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต

1.3.3 ด้านสังคม

(1) จากการพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้มีการเจริญเติบโตในกรุงเทพมหานคร มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านเกษตรเชิงพาณิชย์กรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3.4 ด้านกายภาพ

(1) ปัจจุบันบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟแม่น้ำได้ถูกกำหนดให้ลดบทบาทของการคมนาคมด้านการพาณิชย์กรรมขนส่งและคลังน้ำมันลง จึงทำให้เป็นการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวไม่เต็มศักยภาพและไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานคร

1.4 แนวทางการแก้ปัญหา

1.4.1 ด้านนโยบาย

(1) ศึกษาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 - 9 ด้านการพัฒนาและการเกษตรของประเทศ มีการส่งเสริมการขยายตัวของภาคเกษตรล่วงหน้าและมีการลงทุนร่วมกันกับต่างประเทศ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดของรัฐบาลการผลิตให้มีความเพียงพอกับความต้องการของผู้ร่วมลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ

(2) สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐและสามารถตอบสนองต่อความต้องการและการขยายตัวด้านการเกษตรในอนาคต

1.4.2 ด้านเศรษฐกิจ

(1) ศึกษาและทบทวนบทบาทเชิงธุรกิจและศึกษาแนวโน้มของกิจกรรมเชิงธุรกิจที่เหมาะสมของพื้นที่ย่านสถานีแม่น้ำ เช่น การส่งเสริมพื้นที่ที่สอดคล้องและก่อให้เกิดรายได้หรือปัจจัยบวกทางด้านต่างๆแก่พื้นที่

(2) การสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อยกระดับองค์กรและมาตรฐานของสถานีรถไฟแม่น้ำเพื่อเชื่อมสู่ภาคธุรกิจการเกษตรเพื่อเป็นการสนับสนุนการขยายตัวเศรษฐกิจการเกษตร สู่การเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

1.4.3 ด้านสังคม

(1) จัดสร้างปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นและมีส่วนช่วยในการพัฒนาด้านธุรกิจเป็นโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ เป็นตลาดเกษตรล่วงหน้าส่งเสริมให้มีการเผยแพร่การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมหรือทางด้านวิชาการเทคโนโลยีสมัยใหม่โดยมีตลาดกลางเกษตรล่วงหน้าเป็นศูนย์กลางของการเผยแพร่ซึ่งมีผลโดยตรงต่อประเทศชาติ และเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานคร

1.4.4 ด้านกายภาพ

(1) มีการพัฒนาพื้นที่ที่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมด้านทัศนียภาพของแม่น้ำเจ้าพระยา รวมไปถึงการแก้ปัญหาการจราจรของพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง มีการจัดสร้างระเบียบแก่สาธารณะชนและชุมชน

1.5 วัตถุประสงค์ของปฏิญญานิพนธ์

ในการศึกษาเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเพื่อตอบสนองตามนโยบายของแผนพัฒนาและภาครัฐในการพัฒนาด้านการเกษตรของประเทศให้เป็นครัวของโลก สามารถรองรับกิจกรรมและบทบาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต มีความต่อเนื่องกับบทบาทหน้าที่ของท่าเทียบเรือสินค้าเดิม โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังนี้

1.5.1 ด้านนโยบาย

(1) เพื่อศึกษาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 – 9 ว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค และการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากร การพัฒนาสถานีรถไฟแม่น้ำเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคต

1.5.2 ด้านเศรษฐกิจ

- (1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในระดับประเทศ ภาค จังหวัด และรายได้ประชากร
- (2) การส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและการเกษตรของกรุงเทพมหานครส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการค้า การให้บริการและการใช้บริการ
- (3) เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยมีพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจที่มีความมั่นคงโดยมีตลาดเกษตรล่วงหน้าเป็นส่วนหนึ่งในปัจจัยพื้นฐาน
- (4) เพื่อเป็นศูนย์กลางของการแลกเปลี่ยนทางด้านธุรกิจการเกษตร

1.5.3 ด้านสังคม

- (1) เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านกายภาพ โดยการออกแบบและวางผังของการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
- (2) เพื่อรองรับการขยายตัวธุรกิจทางการเกษตรเกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐซึ่งความสำเร็จลุล่วงไปตามแผนที่วางไว้ทุกฝ่าย ก่อให้เกิดการกระจายแหล่งงานโดยโครงการ จะเป็นตัวแปรที่สำคัญที่จะส่งผลให้แหล่งงานได้เกิดขึ้น ก่อให้เกิดการถ่ายทอดวิทยาการด้านอุตสาหกรรม การเกษตรให้สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ

1.5.4 ด้านกายภาพ

- (1) เพื่อเสนอแนะแนวทางและวิธีการในการนำแผนผังไปปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมาย โดยให้เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

1.6 ขอบเขตของการทำปฏิญญานิพนธ์

แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.6.1 ขอบเขตของการศึกษาด้านเนื้อหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) ข้อมูลพื้นฐานระดับประเทศ จังหวัดและชุมชนเมืองพื้นที่ศึกษาโดยอาศัยขอบเขตศึกษาตามประกาศผังเมืองรวมในส่วนของนโยบายเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพเพื่อให้ทราบถึงบทบาทสภาพปัญหา ข้อจำกัด ตลอดจนศักยภาพในการพัฒนา รวมถึงแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

(2) ศึกษาวิเคราะห์ คาดการณ์ประชากร บทบาท กิจกรรมตลอดจนความต้องการของพื้นที่แนวโน้มในอนาคตเพื่อกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ และเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นตลาดการเกษตรล่วงหน้าแห่งใหม่

(3) กำหนดนโยบาย และแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นตลาดการเกษตรล่วงหน้าแห่งใหม่ โดยปฏิบัติการออกแบบวางผังศูนย์ทางด้านกายภาพ

(4) กำหนดวิธีการในการนำแผนและผังไปปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และนโยบายที่ได้กำหนดไว้

1.6.2 ขอบเขตของด้านพื้นที่การศึกษา

พื้นที่ศึกษาลำหรับการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของสถานีรถไฟสายแม่เฒ่า เขตยานนาวา มีพื้นที่ศึกษาในเขตผังเมืองรวม พื้นที่โดยรวมประมาณ 277.50 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	เขตสาทร
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	การทำเรือ เขตคลองเตย
ทิศใต้	ติดต่อกับ	แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งบางกระบือ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดสมุทรปราการ
		เขตเศรษฐกิจพระราม 3

1.7 วิธีดำเนินการศึกษาปริญญาโท

1.7.1 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) ข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ความรู้และทฤษฎีทางการวางผังเมือง เพื่อกำหนดบทบาท แนวโน้มและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ให้เป็นตลาดการเกษตรล่วงหน้าแห่งใหม่ ในเขตยานนาวา

1.7.2 ขั้นตอนการออกแบบและวางผังพัฒนาพื้นที่โครงการ

เป็นการนำเสนอผลการศึกษา แนวความคิด และขั้นตอนต่างๆ ในการออกแบบและวางผังสถานีรถไฟ สายแม่เฒ่า เป็นตลาดการเกษตรล่วงหน้าแห่งใหม่ เขตยานนาวา โดยแบ่งรายละเอียดดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การกำหนดบทบาทของพื้นที่โครงการในอนาคต
- การกำหนดความมุ่งหมาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักในการพัฒนา
- การกำหนดรายละเอียดของโครงการเพื่อการพัฒนาด้านกายภาพ
- กำหนดแนวความคิดในการออกแบบและวางผัง
- ออกแบบและวางผังพัฒนาด้านกายภาพ
- กำหนดวิธีการ ในการนำแผนผังไปปฏิบัติให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.8.1 ผลของการศึกษา จะนำมาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแนวนโยบายสำหรับการพัฒนาพื้นที่ศึกษา เพื่อพัฒนาให้เป็นตลาดการเกษตรล่วงหน้าใหม่ เขตยานนาวา ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับการใช้ที่ดินที่เป็นพาณิชย์กรรมการขนส่งสินค้าเดิม

1.8.2 เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย สำหรับพัฒนาพื้นที่และโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.9 อภิธานศัพท์

1.9.1 MASTER PLAN หมายถึง ผังหรือต้นแบบของพื้นที่โครงการและเป็นรูปแบบของพื้นที่โครงการที่จะมีขึ้นในอนาคต

1.9.2 DEVELOPMENT หมายถึง การวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ เพื่อศึกษาถึงแนวทางการความสัมพันธ์ และปัจจัยในการพัฒนาได้

1.9.3 SITE PLAN หมายถึง ผังบริเวณทั้งหมด ที่แสดงรายละเอียดอาคาร ถนน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ฯลฯ สามารถสร้างความสัมพันธ์ของกิจกรรม หรือแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

1.9.4 ศักยภาพของพื้นที่ หมายถึง พื้นที่ที่มีระบบสาธารณูปโภค- สาธารณูปการ เข้าถึง โดยสะดวกมีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจต่างๆรวมถึงพื้นที่ใกล้เคียง

1.9.5 พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง พื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

ความมุ่งหมายของการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของสภาพปัจจุบันในระดับต่างๆกัน ตั้งแต่ ระดับจังหวัด ระดับชุมชน โดยแบ่งการศึกษาออกเป็นลำดับดังนี้

1. ระดับจังหวัด ทำการศึกษาสภาพปัจจุบัน ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจสังคมและแผนพัฒนาเมืองหลัก
2. ระดับชุมชน ทำการศึกษาสภาพปัจจุบัน ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจสังคมและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนพัฒนาเขตยานนาวา และผังเมืองรวมเขตยานนาวา
3. ระดับพื้นที่ศึกษา ทำการศึกษาสภาพปัจจุบันทางกายภาพเป็นหลักโดยเน้นในด้านสภาพภายในและสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ศึกษา

2.1 การศึกษาในระดับจังหวัด

2.1.1 สภาพทั่วไปทางด้านกายภาพ

(1) ขนาดและที่ตั้ง

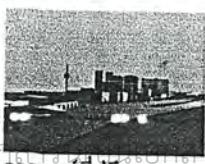
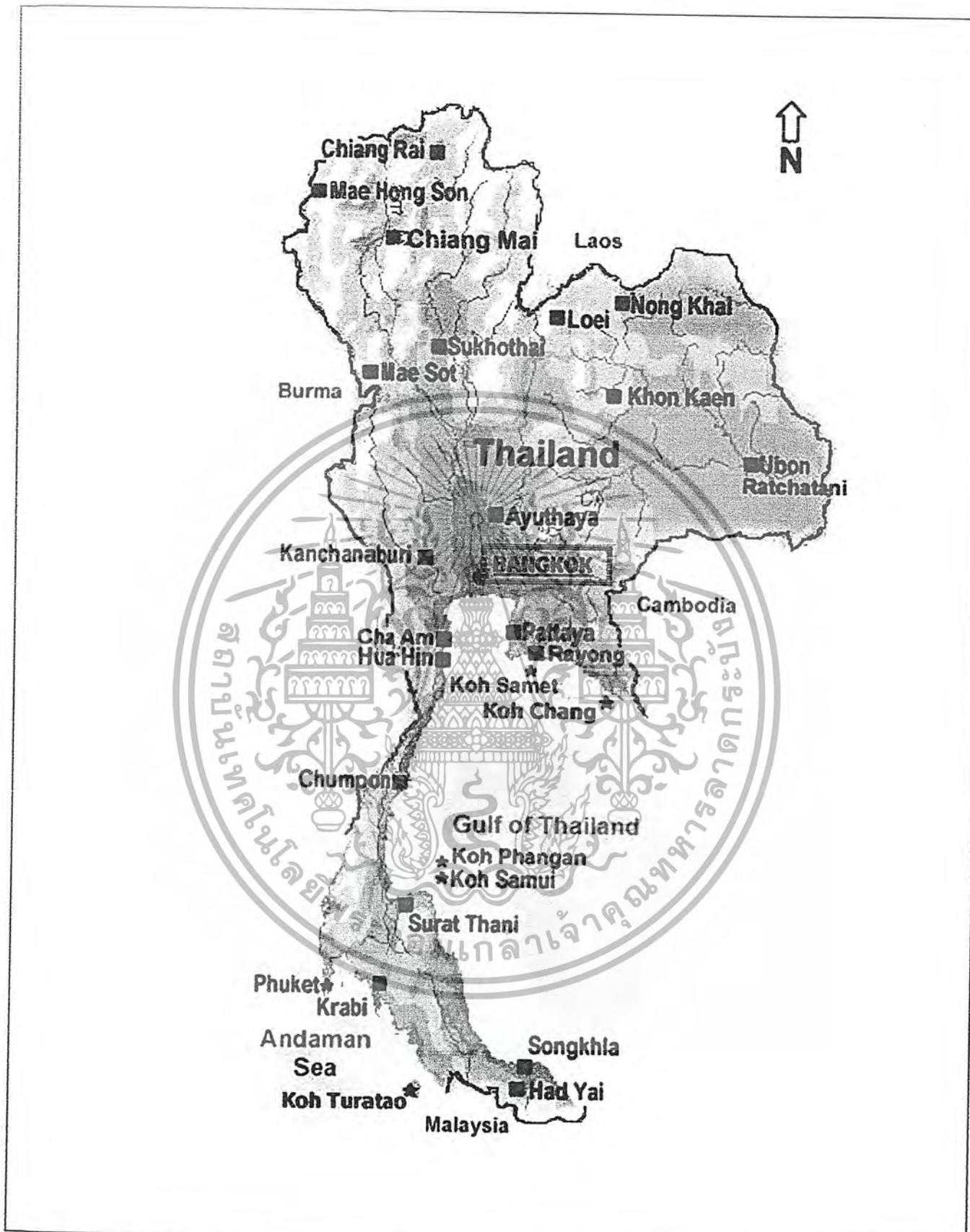
กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ประมาณ 776,957 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.51 ของประเทศไทย ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ $13^{\circ} 30' - 15^{\circ} 5'$ เหนือ และเส้นแวงที่ $99^{\circ} 45' - 10^{\circ} 125'$ ตะวันออก มีพื้นที่ติดต่อกับ 6 จังหวัด แบ่งเขตการปกครองเป็น 50 เขต มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดต่างๆดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับจังหวัดนนทบุรีและปทุมธานี
ทิศใต้	ติดต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับจังหวัดนครปฐมและสมุทรสาคร

(2) ลักษณะภูมิประเทศ

โครงสร้างและลักษณะภูมิประเทศ เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ดินโดยทั่วไปของกรุงเทพฯเป็นดินดอนปากแม่น้ำ จึงเป็นดินอ่อน ดินเหนียวปนทราย แบ่งเป็นดินชั้นเปลือกโลกลึก 1 ถึง 2 เมตร จากผิวดินและชั้นดินเหนียวลึกประมาณ 20 เมตร จากชั้นดินเปลือกโลกที่ระดับความลึก 36 เมตร เป็นชั้นของทรายละเอียด ทรายหยาบ และกรวดต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาจารย์ปริญญา อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

ภาพที่

แบบแสดง : แสดงที่ตั้งกรุงเทพมหานคร

2.1

อีกทั้งหาให้มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยพื้นที่กรุงเทพฯ มีการทรุดตัวประมาณปีละ 10 เซนติเมตร มีระดับความสูงของพื้นที่โดยเฉลี่ยเท่ากับ 1.50 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ได้มีการสำรวจโดยสภาวิจัยแห่งชาติร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย พบว่าความสูงของพื้นที่มีระดับโดยทั่วไปค่อนข้างจะเท่ากัน โดยทางเหนือและทางตะวันตกของกรุงเทพฯ จะมีระดับทั่วไปสูงกว่า 1.50 เมตร แต่ทางด้านทิศใต้จะมีระดับประมาณ 1.00 – 1.50 เมตร ส่วนด้านทิศตะวันออกซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยและเขตอุตสาหกรรม ได้แก่ ย่านบางกะปิ พระโขนง บางนามีระดับต่ำกว่า 1.00 เมตร

(3) ลักษณะภูมิอากาศ

ด้วยกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ในภาคกลาง ทำให้มีอุณหภูมิโดยเฉลี่ยประมาณ 25 – 30 องศาเซลเซียส และมีค่าเฉลี่ยสูงสุดระหว่าง 30 – 35 องศาเซลเซียส โดยจะสูงสุดในเดือนเมษายน – เดือนมิถุนายน ความชื้นสัมพัทธ์ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 75 – 80 % และมีความชื้นสัมพัทธ์สูงสุดในเดือนกันยายน 83 % ต่ำสุดในเดือนธันวาคม กับเดือนมกราคม 74 % แสงแดดและมุมของดวงอาทิตย์ เนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนชื้น ดวงอาทิตย์เคลื่อนตัวในลักษณะอ้อมได้ ทำให้เกิดมุมและร่มเงาที่เปลี่ยนไปตลอดเวลา แสงแดดจะทำมุมระนาบต่ำสุดในเดือนธันวาคมและทำมุมกับระนาบสูงสุดในเดือนมิถุนายน ปริมาณน้ำฝน โดยเฉลี่ยฝนตกชุกที่สุดในช่วงเดือนพฤษภาคม – ตุลาคม โดยมีปริมาณน้ำฝนสูงสุดในเดือนกันยายน โดยเฉลี่ยประมาณ 350 มม. และค่าเฉลี่ยปริมาณน้ำฝนตลอดปีจะอยู่ระหว่าง 100 – 200 มม. กระแสลม เนื่องจากที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นรุ้งที่ 13 45 เหนือและเส้นแวงที่ 10 30 อยู่ในเขตอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ที่พัดผ่านประเทศจีนระหว่างเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดมาจากมหาสมุทรอินเดีย นำความชื้นและฝนเข้ามา

(4) การคมนาคมขนส่ง

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลาง สำหรับการติดต่อระหว่างพื้นที่ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้

การคมนาคมทางบก ประกอบด้วย

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เส้นพหลโยธิน ผ่านนครสวรรค์ไปสิ้นสุดที่เชียงใหม่
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ซึ่งแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เส้นพหลโยธิน ผ่านไปยังนครราชสีมาไปสิ้นสุดที่หนองคาย
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ผ่านไปยังสมุทรปราการไปสิ้นสุดที่ตราด
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ผ่านไปยังนครปฐมไปสิ้นสุดที่พัทลุง
- ทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ , กรุงเทพฯ – เพชรบุรี – ประจวบคีรีขันธ์ , กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี – ลพบุรี – สระบุรี , กรุงเทพฯ – กาญจนบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การคมนาคมทางน้ำ

- แม่น้ำเจ้าพระยา สามารถใช้ในการขนส่งสินค้าในกรุงเทพมหานครไปภาคกลางและภาคใต้ได้ตลอดทั้งปี
- ปัจจุบันมีท่าเรือขนส่งสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำ

การคมนาคมทางอากาศ

- ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเป็นศูนย์กลางการการคมนาคมทางอากาศ นอกเหนือจากการรองรับการโดยสารยังมีทั้งด้านการรองรับการพาณิชย์ เช่น เที่ยวบินเช่าเหมาลำ , การขนส่งสินค้าทางอากาศและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับ C – Check จังหวัดใกล้เคียงสามารถมาใช้ได้โดยสะดวก
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานที่กำลังอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2548

การคมนาคมในเขตเมืองคับคั่ง เนื่องจากความต้องการในการเดินทางในปัจจุบันสูงมากกว่าความสามารถในการรองรับของโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 มีโครงการถนนของกรมทางหลวงที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการที่อยู่บริเวณรอยต่อเขตจังหวัด ซึ่งเป็นโครงการที่จะช่วยให้การจราจรเข้า – ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความคล่องตัวขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งภายในภาคและระหว่างภาค ประกอบด้วย

- โครงการทางหลวงมีนบุรี – ฉะเชิงเทรา
 - โครงการเชื่อมต่อท่าอากาศยานกรุงเทพ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - โครงการคร่อมคลองประปา
 - โครงการทางหลวงพระประแดง – บางขุนเทียน
 - โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (พระประแดง – บางพลี)
 - โครงการทางหลวงกรุงเทพ – ชลบุรีสายใหม่ตอนศรีนครินทร์ – ทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ
 - โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกตอนรามอินทรา – บางพลี
 - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
 - โครงการขยายช่องจราจรทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ – ชลบุรี
- กรมโยธาธิการและผังเมืองมีโครงการก่อสร้างถนนและสะพานในเขตกรุงเทพมหานคร ที่สำคัญจำนวน 9 โครงการ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาจารย์ที่ปรึกษา
อ.สมพล ตีรังเสถียร

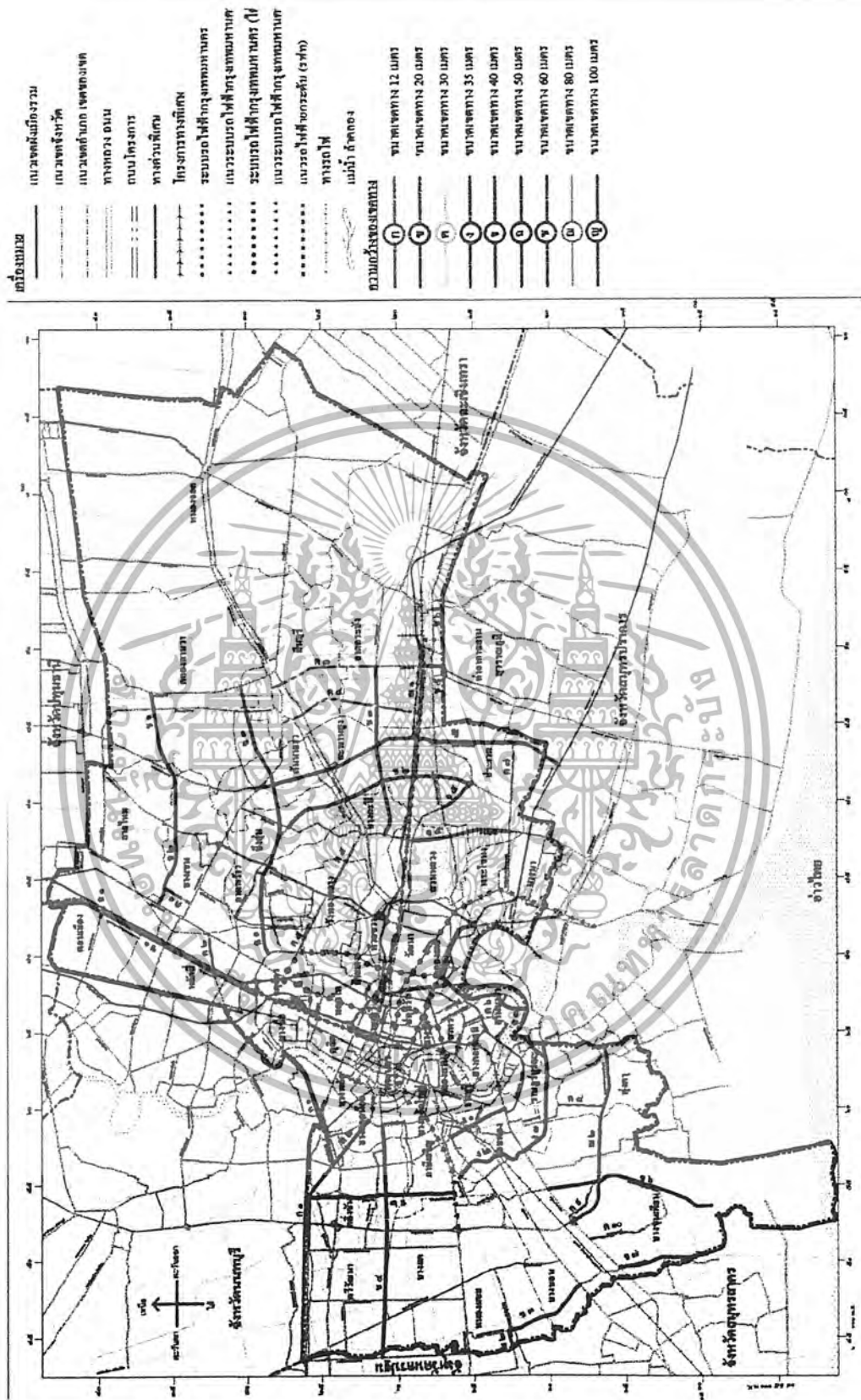
โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : โครงข่ายการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร

ภาพที่

2.3

อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA
 แบบแสดง : เส้นทางการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร
 อีกรหัสที่ปรึกษา : อ.สมพล ตารังเสถียร

ภาพที่ 2.4

(BTS) ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และระบบรถไฟฟ้าในเมือง และรถไฟทางไกลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) เพื่อประกอบเป็นโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ สมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2564

โครงการคมนาคมและขนส่งทางน้ำ

มีการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร การ คมนาคมขนส่งทางน้ำช่วยแบ่งเบาการจราจรทางบกได้บ้าง โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำลำคลอง การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางถนนได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบต่อเชื่อม และถนนเชื่อมท่าเรือ ในส่วนของการเชื่อมต่อกับระบบรางรถไฟฟ้า BTS ร่วมกับกรุงเทพมหานครจัด ให้มีจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ายกกับเรือที่สถานีตากสิน

โครงการคมนาคมและขนส่งทางอากาศ

มีโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างซึ่งคาดว่าจะ เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2548เมื่อก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 100 ล้านคนต่อปี

2.2.2 สภาพทั่วไปทางด้านสังคม

กรุงเทพมหานครมีประชากรในปี พ.ศ. 2545 รวมทั้งสิ้น 5,584,730 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ของประชากรภาคกลาง แบ่งเป็นหญิง 2,900,180 คน ชาย 2,684,550 คน ความหนาแน่นของ ประชากร 3,600 คน ต่อตารางกิโลเมตร มีอัตราการเพิ่มของประชากร 0.77 ต่อปี มีจำนวนบ้าน 1,949,599 หลัง มีรายได้ต่อครัวเรือน 24,365 บาทต่อเดือน รายจ่าย 18,850 บาทต่อเดือน โดย เขตพญาไท เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตดินแดง เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตคลองสาน เขตธนบุรี เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตปทุมวัน เขตบางรัก เขตราชเทวี เขตสัมพันธวงศ์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เป็นเขตที่มีประชากรอาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ เขตพระโขนง เขตบางกะปิ เขตราชบุรีบูรณะ เขตจอมทอง เขตภาษีเจริญ เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตบางนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนประชากร ชาย - หญิง ในรายเขต การปกครอง ปี พ.ศ.2545

เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	ชาย	หญิง	รวม	จำนวนบ้าน
คลองเตย	12.994	69,422	65,881	135,302	52,816
คลองสาน	6.051	53,066	55,790	108,856	28,129
คลองสามวา	110.686	56,607	55,520	107,038	39,549
คันนายาว	25.980	38,034	42,449	80,483	26,917
จตุจักร	32.908	85,547	82,759	171,856	72,767
จอมทอง	26.265	89,037	84,060	173,097	54,662
ดอนเมือง	36.803	60,358	76,987	154,076	53,924
ดินแดง	8.354	39,296	75,550	158,314	46,726
ดุสิต	10.665	83,087	69,112	152,199	28,876
ตลิ่งชัน	29.479	49,215	53,531	102,746	30,830
ทวีวัฒนา	50.219	26,122	30,117	57,198	23,169
ทุ่งครุ	30.741	47,721	50,326	95,942	36,904
ธนบุรี	8.551	88,077	91,478	179,555	41,467
บางกะปิ	28.523	68,022	78,599	146,621	68,406
บางกอกน้อย	11.944	77,691	79,275	156,966	42,972
บางกอกใหญ่	6.180	42,037	44,308	86,345	26,665
บางขุนเทียน	120.687	56,607	60,518	117,125	43,587

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนประชากร ชาย - หญิง ในรายเขต การปกครอง ปี พ.ศ.2545 (ต่อ)

บางเขน	42,123	85,547	89,692	175,239	70,646
บางคอแหลม	10,921	68,022	56,693	116,264	33,368
บางแค	44,456	88,077	85,235	179,381	65,844
บางซื่อ	11,545	79,782	76,942	159,622	45,598
บางนา	18,789	47,409	52,822	101,614	40,704
บางบอน	34,745	56,203	42,922	82,290	37,083
บางพลัด	11,360	56,203	61,797	118,000	35,955
บางรัก	5,536	29,782	31,173	60,955	23,144
บึงกุ่ม	24,311	83,087	65,952	140,926	47,120
ปทุมวัน	8,369	48,741	50,162	98,903	24,665
ประเวศ	52,490	48,741	61,863	128,816	45,259
ป้อมปราบฯ	1,931	36,835	36,736	73,571	18,222
พญาไท	9,595	46,322	44,316	90,638	27,769
พระนคร	5,536	39,296	39,997	79,293	18,571
พระโขนง	13,986	47,529	53,299	100,828	34,325
ภาษีเจริญ	17,834	67,409	72,862	140,271	42,042
มีนบุรี	63,645	51,886	56,170	108,056	35,810
ยานนาวา	16,662	45,019	47,856	92,875	38,922
ราชเทวี	7,126	45,019	50,745	103,453	27,126

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนประชากร ชาย - หญิง ในรายเขต การปกครอง ปี พ.ศ.2545 (ต่อ)

ราษฎร์บูรณะ	15,782	47,721	49,977	97,698	31,722
ลาดกระบัง	123,859	60,358	64,910	125,268	44,019
ลาดพร้าว	21,557	58,342	52,698	113,584	39,545
วังทองหลาง	19,865	77,691	58,377	109,261	44,484
วัฒนา	12,565	46,322	39,082	81,876	41,322
สะพานสูง	28,124	49,215	40,974	76,712	24,043
สาทร	9,326	49,622	52,501	107,797	32,034
สายไหม	44,615	73,739	80,023	153,820	61,620
สัมพันธวงศ์	1,416	18,342	17,932	36,274	13,190
สวนหลวง	23,678	47,529	54,112	114,626	41,602
หนองจอก	236,261	49,622	51,205	100,827	29,600
หนองแขม	35,825	56,122	62,227	118,349	41,276
หลักสี่	22,841	42,037	60,879	120,471	42,996
ห้วยขวาง	15,033	37,739	41,789	79,528	31,607
รวม	1,568,737	2,684,550	2,900,18	5,584,730	1,949,599

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต

เขตปกครอง	พื้นที่ (กม.2)	ความ หนาแน่น (คน/กม.2)	ประชากร		
			ชาย	หญิง	รวม
เขตพระนคร	5.536	14,472	39,707	40,411	80,118
แขวง พระบรมมหาราชวัง	1.647	3,993	3,906	2,671	6,577
แขวงวังบูรพาภิรมย์	0.720	22,716	8,568	7,788	16,356
แขวงวัดราชบพิธ	0.220	21,718	2,300	2,478	4,778
แขวงสำราญราษฎร์	0.230	22,957	2,660	2,620	5,280
แขวงศาลเจ้าพ่อเสือ	0.144	32,521	2,126	2,557	4,683
แขวงเสาชิงช้า	0.153	24,281	1,800	1,915	3,715
แขวงบวรนิเวศ	0.496	18,202	3,987	5,041	9,028
แขวงตลาดยอด	0.193	23,850	2,039	2,564	4,603
แขวงชนะสงคราม	0.339	9,156	1,546	1,558	3,104
แขวงบ้านพานถม	0.414	24,746	4,589	5,656	10,245
แขวงบางขุนพรหม	0.458	16,015	3,935	3,400	7,335
แขวงวัดสามพระยา	0.522	8,456	2,251	2,163	4,414
เขตดุสิต	10.665	14,334	83,321	69,551	152,872
แขวงดุสิต	2.233	20,105	26,651	18,243	44,894
แขวง วชิรพยาบาล	1.074	13,395	6,649	7,737	14,386
แขวงสวนจิตรลดา	1.737	9,453	6,318	6,661	12,979
แขวงสี่แยกมหานาค	0.339	27,496	4,669	4,652	9,321
แขวงถนนนครไชยศรี	5.282	13,497	39,034	32,258	71,292
เขตหนองจอก	236.261	412	47,988	49,393	97,381
แขวงกระทุ่มราย	38.132	546	10,237	10,596	20,833
แขวงหนองจอก	29.992	421	6,238	6,394	12,632
แขวงคลองสิบ	30.849	233	3,531	3,643	7,174
แขวงคลองสิบสอง	38.867	211	4,059	4,147	8,206

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต (ต่อ)

แขวงโคกแฝด	22.524	821	9,115	9,378	18,493
แขวงคูฝิ่งเหนือ	17.750	491	4,297	4,413	8,710
แขวงลำผักชี	33.358	444	7,261	7,544	14,805
แขวงลำด้อยติง	24.789	263	3,250	3,278	6,528
เขตบางรัก	5.536	11,050	29,906	31,269	61,175
แขวงมหาพฤฒาราม	0.889	20,147	8,724	9,187	17,911
แขวงสีลม	2.074	7,457	7,581	7,885	15,466
แขวงสุริยวงศ์	0.820	8,528	3,421	3,566	6,987
แขวงบางรัก	0.689	6,875	2,420	2,317	4,737
แขวงสีพระยา	1.064	15,107	7,760	8,314	16,074
เขตบางเขน	42.123	4,120	84,955	88,603	173,558
แขวงอนุสาวรีย์	18.406	5,829	53,576	53,718	107,294
แขวงท่าแร้ง	33.717	1,965	31,379	34,885	66,264
เขตบางกะปิ	28.523	5,080	67,400	77,496	144,896
แขวงคลองจั่น	12.062	7,054	39,644	45,444	85,088
แขวงหัวหมาก	16.461	3,633	27,756	32,052	59,808
เขตปทุมวัน	8.369	11,939	49,323	50,596	99,919
แขวงรองเมือง	1.300	20,472	13,370	13,243	26,613
แขวงวังใหม่	1.403	11,384	8,191	7,781	15,972
แขวงปทุมวัน	2.181	14,735	15,659	16,479	32,138
แขวงลุมพินี	3.485	7,230	12,103	13,093	25,196
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	1.931	38,311	37,127	36,852	73,979
แขวงป้อมปราบ	0.535	48,465	12,967	12,962	25,929
แขวงวัดเทพศิรินทร์	0.347	32,666	5,841	5,494	11,335
แขวงคลองมอฬาร	0.448	35,440	7,792	8,085	15,877
แขวงบ้านบาตร	0.251	43,335	5,536	5,341	10,877
แขวงวัดโสมนัส	0.350	28,460	4,991	4,970	9,961

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามрайแขวงและเขต (ต่อ)

เขตพระโขนง	13,986	7,186	47,499	52,998	100,497
แขวงบางจาก	13,986	7,186	47,499	52,998	100,497
เขตมีนบุรี	63,645	1,664	50,885	54,992	105,877
แขวงมีนบุรี	28,459	2,648	35,938	39,421	75,359
แขวงแสนแสบ	35,186	367	14,947	15,571	30,518
เขตลาดกระบัง	123,859	983	58,688	63,051	121,739
แขวงลาดกระบัง	10,823	2,817	14,670	15,816	30,486
แขวงคลองสองต้น นุ่น	14,297	3,137	21,558	23,290	44,848
แขวงคลองสาม ประเวศ	17,458	623	5,252	5,620	10,872
แขวงลำปลาทิว	33,752	417	6,856	7,211	14,067
แขวงทับยาว	25,834	591	7,378	7,883	15,261
แขวงชุมทอง	21,695	286	2,974	3,231	6,205
เขตยานนาวา	16,662	5,583	45,170	47,862	93,032
แขวงช่องนนทรี	9,984	5,444	26,391	27,965	54,356
แขวงบางโพธิ์	6,678	5,792	18,779	19,897	38,676
เขตสัมพันธวงศ์	1,416	26,059	18,712	18,187	36,899
แขวงจักรวรรดิ	0,484	23,684	5,935	5,528	11,463
แขวงสัมพันธวงศ์	0,483	29,609	7,215	7,086	14,301
แขวงตลาดน้อย	0,449	24,800	5,562	5,573	11,135
เขตพญาไท	9,595	9,461	46,416	44,364	90,780
แขวงสามเสนใน	9,595	9,461	46,416	44,364	90,780
เขตธนบุรี	8,551	21,152	88,837	92,030	180,867
แขวงวัดกัลยาณ์	0,785	19,056	7,539	7,420	14,959
แขวงศิริบุญศรี	0,691	24,988	8,337	8,930	17,267
แขวงบางยี่เรือ	1,523	22,183	16,496	17,289	33,785
แขวงบุคคโล	3,729	24,463	44,898	46,326	91,224

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามрайแขวงและเขต (ต่อ)

แขวงตลาดพลู	1.823	12,963	11,567	12,065	23,632
เขตบางกอกใหญ่	6.18	14,110	42,490	44,711	87,201
แขวงวัดอรุณ	0.834	23,127	9,942	9,346	19,288
แขวงวัดท่าพระ	5.346	12,704	32,548	35,365	67,913
เขตห้วยขวาง	15.033	5,282	37,978	41,426	79,404
แขวงห้วยขวาง	5.342	4,822	12,590	13,169	25,759
แขวงบางกะปิ	5.408	3,111	8,237	8,588	16,825
แขวงสามเสนนอก	4.283	8,597	17,151	19,669	36,820
เขตคลองสาน	6.051	18,141	53,545	56,228	109,773
แขวงสมเด็จเจ้าพระยา	1.317	17,760	11,649	11,741	23,390
แขวงคลองสาน	0.727	37,435	13,461	13,754	27,215
แขวงบางลำภูล่าง	2.234	14,923	16,183	17,156	33,339
แขวงคลองตันเหนือ	1.773	14,568	12,252	13,577	25,829
เขตตลิ่งชัน	29.479	3,447	48,757	52,843	101,600
แขวงคลองชักพระ	1.251	9,469	5,721	6,125	11,846
แขวงตลิ่งชัน	5.183	5,415	13,446	14,622	28,068
แขวงจิมพลี	7.338	3,204	11,230	12,282	23,512
แขวงบางพรหม	4.253	3,329	6,827	7,363	14,190
แขวงบางระมาด	8.539	1,806	7,455	7,964	15,419
แขวงบางเขิน	2.915	2,937	4,078	4,487	8,565
เขตบางกอกน้อย	11.944	13,159	77,687	79,483	157,170
แขวงศิริราช	1.258	28,649	19,315	16,725	36,040
แขวงบ้านช่างหล่อ	2.076	21,630	22,412	22,491	44,903
แขวงบางขุนนนท์	1.492	7,342	5,230	5,724	10,954
แขวงบางขุนศรี	4.360	9,627	19,729	22,246	41,975
แขวงอรุณอมรินทร์	2.758	8,447	11,001	12,297	23,298
เขตบางขุนเทียน	120.687	943	55,105	58,760	113,865

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต (ต่อ)

แขวงท่าข้าม	84.712	385	15,806	16,803	32,609
แขวงแสมดำ	35.975	2,259	39,299	41,957	81,256
เขตภาษีเจริญ	17.834	7,867	67,603	72,690	140,293
แขวงบางหว้า	5.105	8,228	20,486	21,516	42,002
แขวงบางด้วน	2.514	12,794	15,524	16,639	32,163
แขวงบางจาก	1.394	5,334	3,473	3,962	7,435
แขวงบางแวก	3.022	7,008	10,082	11,097	21,179
แขวงคลองขวาง	2.992	3,086	4,384	4,848	9,232
แขวงปากคลองภาษี เจริญ	1.898	10,974	10,070	10,759	20,829
แขวงคูหาสวรรค์	0.909	8,199	3,584	3,869	7,453
เขตบางคอแหลม	10.921	10,743	57,257	60,070	117,327
แขวงบางคอแหลม	2.749	12,604	17,004	17,680	34,684
แขวงวัดพระยาไกร	2.300	15,977	18,013	18,734	36,747
แขวงบางโคล่	5.872	7,816	22,240	23,656	45,896
เขตประเวศ	52.673	2,389	60,402	65,434	125,836
แขวงประเวศ	22,805	2,727	29,825	32,354	62,179
แขวงหนองบอน	14.513	2,588	18,005	19,550	37,555
แขวงดอกไม้	15.172	4,720	12,572	13,530	26,102
เขตคลองเตย	12.994	10,502	66,516	69,915	136,467
แขวงคลองเตย	7.249	12,448	44,156	46,083	90,239
แขวงคลองตัน	1.895	8,856	8,107	8,676	16,783
แขวงพระโขนง	3.850	7,648	14,253	15,192	29,445
เขตสวนหลวง	23.678	4,789	53,634	59,762	113,396
แขวงสวนหลวง	23.678	4,789	53,634	59,762	113,396
เขตจอมทอง	26.265	6,594	84,201	88,983	173,184
แขวงบางขุนเทียน	5.789	7,479	20,996	22,300	43,296
แขวงบางค้อ	3.375	12,681	20,888	21,912	42,800

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต (ต่อ)

แขวงบางมด	11,918	3,687	21,293	22,649	43,942
แขวงจอมทอง	5,183	8,325	21,024	22,122	43,146
เขตดอนเมือง	36,948	4,084	75,113	75,801	150,914
แขวงสีกัน	36,803	4,101	75,113	75,801	150,914
เขตราษฎร์เทพวิ	7,126	14,454	50,433	52,564	102,997
แขวงทุ่งพญาไท	2,559	19,931	25,419	25,584	51,003
แขวงถนนพญาไท	1,136	10,195	5,425	6,156	11,581
แขวงถนนเพชรบุรี	1,148	16,552	9,152	9,850	19,002
แขวงวังกะลัง	2,283	9,378	10,437	10,974	21,411
เขตลาดพร้าว	21,851	5,017	51,035	58,584	109,619
แขวงลาดพร้าว	14,502	5,844	39,630	45,119	84,749
แขวงจรเข้บัว	7,055	3,525	11,405	13,465	24,870
เขตวัฒนา	12,565	6,480	38,912	42,515	81,427
แขวงคลองเตยเหนือ	2,109	4,218	4,294	4,601	8,895
แขวงคลองตันเหนือ	7,031	6,616	22,305	24,215	46,520
แขวงพระโขนงเหนือ	3,425	7,593	12,313	13,699	26,012
เขตบางแค	44,226	4,002	84,230	92,773	177,003
แขวงบางแค	10,963	5,333	27,954	30,510	58,464
แขวงบางแคเหนือ	11,000	4,384	22,665	25,564	48,229
แขวงบางไผ่	14,150	2,592	17,673	19,010	36,683
แขวงหลักสอง	8,343	4,031	15,938	17,689	33,627
เขตหลักสี่	22,841	5,238	59,321	60,323	119,644
แขวงทุ่งสองห้อง	16,886	5,077	42,205	43,525	85,730
แขวงตลาดบางเขน	5,955	5,695	17,116	16,798	33,914
เขตสายไหม	44,47	3,393	72,588	78,318	150,906
แขวงสายไหม	18,659	2,876	25,412	28,256	53,668
แขวงออเงิน	13,516	1,319	8,458	9,376	17,834
แขวงคลองถนน	12,440	6,383	38,718	40,686	79,404

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต (ต่อ)

เขตคั่นนายาว	25.98	3,063	37,790	41,780	79,570
แขวงคั่นนายาว	25.980	3,063	37,790	41,780	79,570
เขตสะพานสูง	28.308	2,649	35,039	39,951	74,990
แขวงสะพานสูง	28.124	2,666	35,039	39,951	74,990
เขตวังทองหลาง	19.937	5,510	51,310	58,534	109,844
แขวงวังทองหลาง	19.865	5,530	51,310	58,534	109,844
เขตคลองสามวา	110.686	927	49,340	53,216	102,601
แขวงสามวา	24.249	1,060	12,108	13,589	25,697
ตะวันตัก					
แขวงสามวา	40.574	366	7,254	7,612	14,866
ตะวันออก					
แขวงบางชัน	18.644	2,268	20,322	21,965	42,287
แขวงทรายกองดิน	11.396	731	4,052	4,279	8,331
แขวงทรายกองดินใต้	15.823	722	5,604	5,816	11,420
เขตบางนา	18.789	5,368	48,518	52,336	100,854
แขวงบางนา	18.789	5,368	48,518	52,336	100,854
เขตทวีวัฒนา	50.219	1,109	26,469	29,236	55,705
แขวงทวีวัฒนา	21.521	769	8,032	8,525	16,557
แขวงศาลาธรรมสพน์	28.698	1,364	18,437	20,711	39,148
เขตทุ่งครุ	30.741	3,041	44,442	49,054	93,496
แขวงบางมด	12.765	3,448	20,850	23,160	44,010
แขวงทุ่งครุ	17.976	2,753	23,592	25,894	49,486
เขตบางบอน	34.745	2,296	38,744	41,021	79,765
แขวงบางบอน	34.745	2,296	38,744	41,021	79,765
เขตหนองแขม	35.322	3,272	54,948	60,612	115,560
แขวงหนองแขม	18.789	2,699	24,006	26,699	50,705

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรและบ้านในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายแขวงและเขต (ต่อ)

แขวงหนองค้างพลู	17.036	3,807	30,942	33,913	64,855
เขตราษฎร์บูรณะ	15.782	6,091	46,983	49,147	96,130
แขวงราษฎร์บูรณะ	6.716	6,076	19,671	21,136	40,807
แขวงบางปะกอก	9.066	6,102	27,312	28,011	55,323
เขตบางพลัด	11.36	10,453	56,729	62,019	118,748
แขวงบางพลัด	3.296	981	15,385	16,957	32,342
แขวงบางซ้อ	2.846	10,680	14,551	15,847	30,398
แขวงบางบำหรุ	2.332	9,309	10,142	11,566	21,708
แขวงบางยี่ขัน	2.886	11,885	16,651	17,649	34,300
เขตบึงกุ่ม	24.311	5,735	65,378	74,046	139,424
แขวงคลองกุ่ม	24.311	5,735	65,378	74,046	139,424
เขตจตุจักร	32.908	5,188	82,457	88,260	170,717
แขวงลาดยาว	32.908	5,188	82,457	88,260	170,717
เขตดินแดง	8.354	19,101	76,249	83,321	159,570
แขวงดินแดง	8.354	19,101	76,249	83,321	159,570
เขตบางซื่อ	11.545	13,813	77,089	82,377	159,466
แขวงบางซื่อ	11.545	13,813	77,089	82,377	159,466
เขตสาทร	9.326	11,596	52,749	55,399	108,148
แขวงวัดทุ่งดอน	3.195	15,771	24,399	25,989	50,388
แขวงยานนาวา	2.090	15,539	15,680	16,767	32,447
แขวงทุ่งมหาเมฆ	4.041	6,264	12,670	12,643	25,313

แหล่งที่มาของข้อมูล : กองปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร, พฤศจิกายน 2544

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.3 สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ

กรุงเทพมหานครมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,787,455.6 ล้านบาท อัตราการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครระหว่าง พ.ศ. 2514 - 2545 โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.78 ต่อปี

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างการผลิตแล้วปรากฏว่า อุตสาหกรรมเป็นสาขาการผลิตที่มีความสำคัญสูงสุดของกรุงเทพมหานคร สาขาการผลิตที่มีความสำคัญรองลงมาได้แก่ สาขาค้าส่งค้าปลีก สาขาการเกษตร

2.2.4 แผนพัฒนาและบทบาทของกรุงเทพมหานคร

(1) จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของกิจกรรม โดยมีบทบาทเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง ศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์กลางการพาณิชย์กรรม ศูนย์กลางทางการเงิน ศูนย์กลางการบริหาร โดยมีศักยภาพที่ส่งผลกระทบต่อบทบาทของกรุงเทพมหานครคือ ปรับระบบบริหารจัดการของรัฐให้เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคธุรกิจเอกชนและเศรษฐกิจชุมชน โดยกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการลงทุนและยกระดับขีดความสามารถของการผลิตและเศรษฐกิจชุมชนให้มีความรู้ข้อมูลข่าวสารและสนับสนุนให้มีบริการโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานควบคู่กับการปรับบทบาทภาครัฐให้ปรับตัวและแข่งขันภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์

ยุทธศาสตร์การบริหารเศรษฐกิจส่วนรวม ให้มีความสำคัญกับการดำเนินนโยบายการเงินและพัฒนาระบบการเงินเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันต่อวิกฤตเศรษฐกิจ การดำเนินนโยบายการคลัง และสร้างความมั่นคงของฐานะการคลังในระยะยาว และการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและการค้า เพื่อสร้างฐานการผลิตในประเทศไทยให้เข้มแข็งพึ่งพาตนเอง และสร้างภูมิคุ้มกันของระบบเศรษฐกิจ โดยพัฒนาคุณภาพคน วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของ กระบวนการผลิตและวิธีการผลิต ในการยกระดับคุณภาพมาตรฐานของสินค้าให้ตรงตามความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ สร้างสมดุลระหว่างการผลิตกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมกระบวนการพัฒนาการเกษตรแบบยั่งยืน เพื่อสร้างดุลยภาพของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และเสริมสร้างขีดความสามารถการเพิ่มผลการผลิต เพื่อให้เกษตรกรยั่งยืนอยู่รอดได้ในเชิงพาณิชย์ โดยให้มีการจำแนกประเภทกิจกรรมทางการเกษตรแบบยั่งยืนที่มีโอกาสในการพัฒนาสูง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และช่องทางการตลาดที่แตกต่างกัน สร้างระบบเครือข่ายให้สามารถเชื่อมโยงการเกษตรแบบยั่งยืนและระบบเศรษฐกิจชุมชน กระจายความเสี่ยงที่เกิดจากการเปิดเสรีการค้าและการลงทุน และเตรียมความพร้อมในการปรับตัวให้เข้ากับเศรษฐกิจยุคใหม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.3 แสดงมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ในกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	มูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ในกรุงเทพมหานคร (หน่วย : ล้านบาท)
2539	1,769,319.9
2540	1,813,453.1
2541	1,664,233.7
2542	1,699,744.3
2543	1,787,455.6

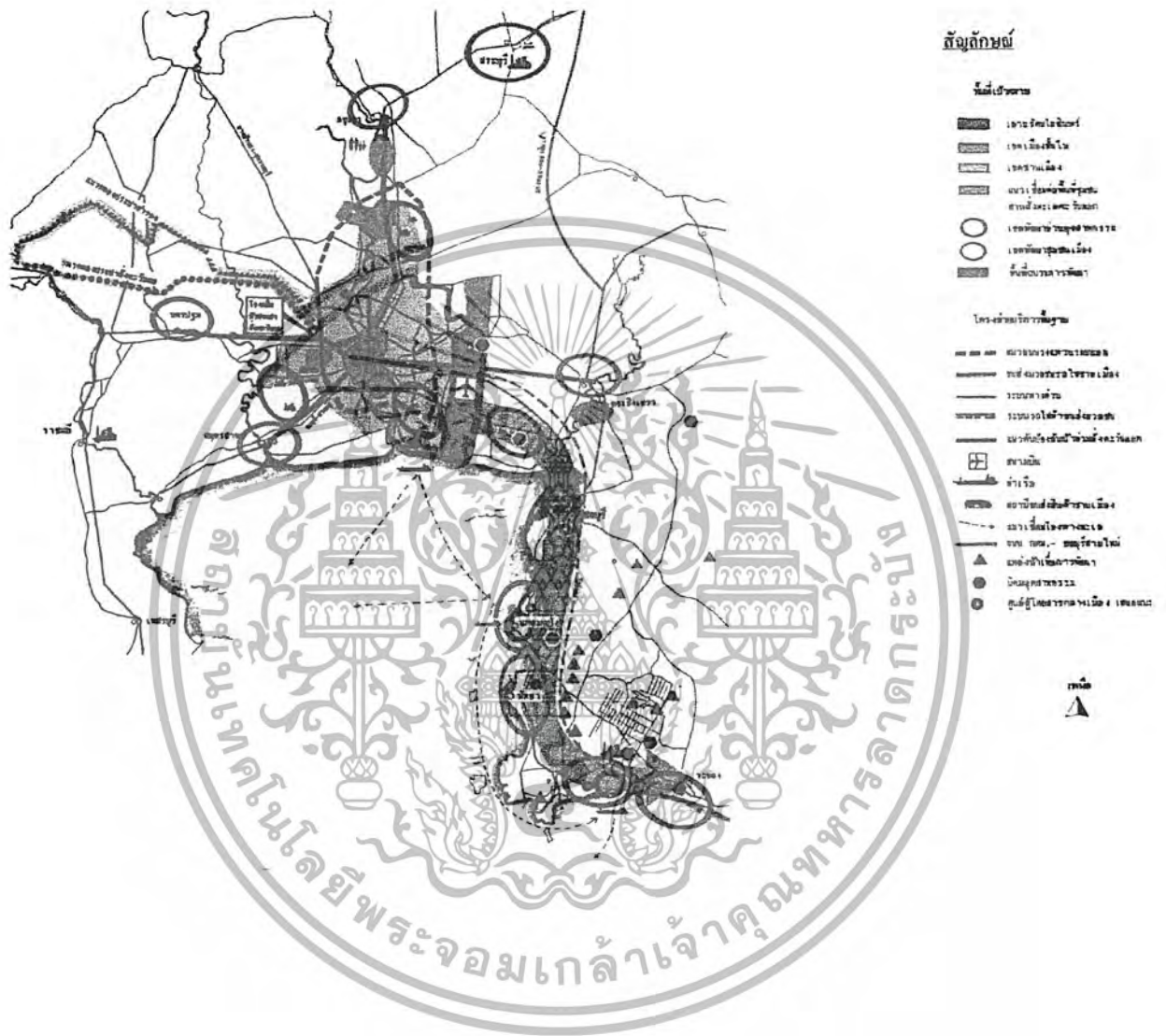
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 2.4 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อคนของประชากร

ปี พ.ศ.	รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท)
2539	223,104
2540	222,007
2541	201,842
2542	202,332
2543	208,434

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



สัญลักษณ์

- พื้นที่เป้าหมาย**
- เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
- โครงการบริการศึกษา**
- แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - แนวเขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน
 - เขตที่ดินโฉนดที่ดิน



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : **แผนงาน/โครงการพัฒนากรุงเทพมหานคร**

ภาพที่

2.5

ใช้เส้น ลีททั้งหมดให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาจารย์กปรักษา
 อ.สมพล ดำรงเสถียร

(2) แผนพัฒนาภาคมหานคร

เป็นแผนงานที่เน้นการกระจายบทบาท และขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจาก กรุงเทพมหานครเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง

เป้าหมายของการพัฒนาภาคมหานคร คือ ให้ภาคมหานครเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และการบินระหว่างประเทศที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก สร้างระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานหลัก และการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาคมหานครให้มีระเบียบและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การกำหนดบทบาทของของภาคมหานคร คือ อนุภาคปริมณฑล เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การบริการ ของกรุงเทพมหานคร และเป็นประตูเศรษฐกิจสู่นานาชาติ

- ศักยภาพในการขยายโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง

ข้อได้เปรียบในการเป็นเมืองศูนย์กลางของประเทศจึงมีระบบโครงข่ายการคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมกับภาคต่างๆ ทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งทำให้มีการเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาในด้านต่างๆ และการมีโครงข่ายการบริการด้านพื้นฐานซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง คือ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) รวมถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ

นอกจากนี้จึงช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งทำให้การเชื่อมโยงด้วยเศรษฐกิจกับส่วนภูมิภาคสามารถขยายตัวได้ในระยะต่อไป

2.2.5 สรุปผลการศึกษาในระดับจังหวัด

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศ มีบทบาทสำคัญได้แก่

- บทบาทการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่ง
- บทบาทการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ

ผลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 โดยมีนโยบายที่สำคัญคือ กำหนดให้กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองศูนย์กลางของกิจกรรม โดยมีบทบาทเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง ศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์กลางการพาณิชย์กรรม ศูนย์กลางทางการเงิน ศูนย์กลางการบริหาร โดยมีศักยภาพที่ส่งผลกระทบต่อบทบาทของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งมีโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงเข้ากับตลาดและท่าเรือขนส่งสินค้า ที่สามารถกระจายไปสู่การส่งออกได้โดยตรง

ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ที่สำคัญคือสาขาอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมบริการ การบริการ การธุรกิจ การค้า ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วแต่เนื่องจากได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่งการเป็นเมืองหลวงของประเทศเป็นเมืองหลักของกิจกรรม และ

เนื่องจากที่ตั้งเป็นศูนย์กลางจึงทำให้ผ่านไปสู่อำเภอต่าง ๆ ภายในภูมิภาคโดยสะดวกสนับสนุนให้มี
โครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับการคมนาคมอื่นๆโดยสะดวก

ผลการพัฒนาที่ผ่านมา โครงสร้างทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมือง
ศูนย์กลางของกิจกรรมที่สามารถเชื่อมกับจังหวัดข้างเคียงและในระดับภาคผลจากการพัฒนาที่ผ่านมา
โครงสร้างทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ โดยกรุงเทพมหานคร
เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำที่สำคัญที่สุดของประเทศ อย่างไรก็ตาม
การผลิตในสาขาอื่นๆเริ่มมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะ การพาณิชย์ยกรรม การเงิน การบริหาร
การบริการ และการเกษตร แนวโน้มโครงสร้างเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครเริ่มมีโครงข่ายการ
เชื่อมโยงการคมนาคมทางขนส่ง การเศรษฐกิจในภูมิภาคมากขึ้น ประกอบกับการได้เปรียบด้านที่ตั้งที่
เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมกับภาคต่างๆ ทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งทำให้มีการเชื่อมโยงไปสู่การ
พัฒนาในด้านต่างๆ รวมทั้งการมีโครงการพัฒนาเมือง และบริการพื้นฐานต่างๆเกิดขึ้นในพื้นที่ คาด
ว่าจะมีส่วนช่วยกระตุ้นบทบาทให้กรุงเทพมหานครเป็นบทบาทเป็น ศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง
ศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์กลางการพาณิชย์ยกรรม ศูนย์กลางทางการเงิน ศูนย์กลางการบริหารของ
ประเทศและภาคต่อไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การศึกษาสภาพปัจจุบันของเขตยานนาวา และพื้นที่โครงการ

3.1 การศึกษาในระดับชุมชนเมือง

เขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยพื้นที่เขตเทศบาลเมือง ซึ่งมีพื้นที่การปกครองทั้งหมด 50 เขต คือ เขตพระนคร ป้อมปราบฯ สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน บางรัก ยานนาวา สาทร บางคอแหลม ดุสิต บางซื่อ พญาไทย ราชเทวี ห้วยขวาง คลองเตย จตุจักร ธนบุรี คลองสาน บางกอกน้อย บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ดินแดง เขตพระโขนง ประเวศ บางเขน บางกะปิ ลาดพร้าว บึงกุ่ม บางพลัด ภาษีเจริญ จอมทอง ราษฎร์บูรณะ สวนหลวง เขตมีนบุรี ดอนเมือง หนองจอก ลาดกระบัง ตลิ่งชัน หนองแขม บางขุนเทียน เป็นต้น

3.1.1 การตั้งถิ่นฐานในอดีตและปัจจุบัน

1) ประวัติความเป็นมาของเขตยานนาวา

เขตยานนาวา มีประวัติความเป็นมาช้านานนับแต่ครั้งประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ.2457 จนถึงปัจจุบัน โดยสรุปดังนี้

เดิมพื้นที่เขตยานนาวา มีชื่อเรียกว่า "บ้านทวาย" เนื่องจากมีชนชาติทวายอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และชาวบ้านทวายมักนำกระบือที่เลี้ยงไว้มาทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันเป็นประจำ ในหมู่บ้าน จึงมีชื่ออีกชื่อว่า "บ้านคอกควาย" ในหมู่บ้านมีวัดเก่าวัดหนึ่ง สร้างตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี คือ "วัดดอนควาย" (ปัจจุบัน คือ วัดยานนาวา) และในสมัยรัชกาลที่ 1 ได้มีพระราชศรัทธาสั่งพระอุโบสถไว้ ซึ่งยังปรากฏอยู่จนบัดนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ปฏิสังขรณ์พระอุโบสถ รวมทั้งสร้างพระเจดีย์ที่มีฐานเป็นเรือลำเกาขนาดใหญ่เรือลำเกาจริง ๆ โดยมีพระราชดำรัสว่า คนภายหลังอยากเห็นเรือลำเกาว่าเป็นอย่างไรจะได้มาดู และทรงขนานนามพระอารามใหม่ว่า "วัดยานนาวา" เรียกกันมาตราบทุกวันนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 5 กระทรวงมหาดไทยได้เปลี่ยนแปลงการปกครองตั้งเป็นอำเภอขนานนามว่า "อำเภอบ้านทวาย" มีนายอำเภอเป็นผู้ปกครอง และได้เปลี่ยนชื่อใหม่ว่า "อำเภอยานนาวา" เนื่องจากอำเภอบ้านทวายมีสำเนียงเป็นภาษาต่างดาว โดยถือหลักตามวัดยานนาวาในปี พ.ศ. 2515 ได้เปลี่ยนชื่อเรียกว่า "เขตยานนาวา" ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 335 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515 และตาม พ.ร.บ.ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2518 ได้ปรับปรุงการบริหารงานของกรุงเทพมหานครขึ้นใหม่ เขตยานนาวาจึงแบ่งพื้นที่การปกครองเป็น 8 แขวง คือ แขวงช่องนนทรี แขวงบางโพงพางแขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน แขวงบางคอแหลม แขวงบางโคล่ และแขวงวัดพระยาไกร ในปี พ.ศ.2532 ได้จัดตั้ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำนักงานเขตสาขารัฐบาล 2 สาขา คือ - สำนักงานเขตสาขารัฐบาล 1 แขวงยานนาวา (ปัจจุบัน คือ เขตสาทร) เริ่มเปิดทำการ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2532 มีพื้นที่ 16.662 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 1.5 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ

นางสาว นาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ และแขวงทุ่งมหาเมฆ - สำนักงานเขตสาทร 2 สาขา 2 แขวงบางคอกแหลม (ปัจจุบัน คือ เขตบางคอกแหลม) เริ่มเปิดทำการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2532 มีพื้นที่ 16.662 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 1.5 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ

3 แขวง คือแขวงบางคอกแหลม แขวงบางคอกแหลม และแขวงวัดบางคอกแหลม

ประกาศกระทรวงมหาดไทยเปลี่ยนแปลง ที่ 10

การใช้ที่ดินในเขตยานนาวา ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เป็นพื้นที่เกษตรกรรมเมื่อเมืองขยายตัวจึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดิน พื้นที่ ยานนาวา

3.1.2 สภาพภูมิศาสตร์

(1) ที่ตั้งและขนาด

เขตยานนาวามีพื้นที่ 16.662 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 1.5 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ เขตสาทร
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เขตคลองเตยและแม่น้ำเจ้าพระยา
- ทิศใต้ ติดต่อกับ แม่น้ำเจ้าพระยา เขตสาทร และ อำเภอพระประแดง
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เขตบางคอกแหลม

(2) ภูมิประเทศและภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิประเทศ เขตยานนาวาเป็นพื้นที่ราบลุ่ม แม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะสภาพภูมิอากาศคล้ายกับกรุงเทพมหานคร

3.1.3 สภาพปัจจุบัน สังคม

(1) สถิติประชากร

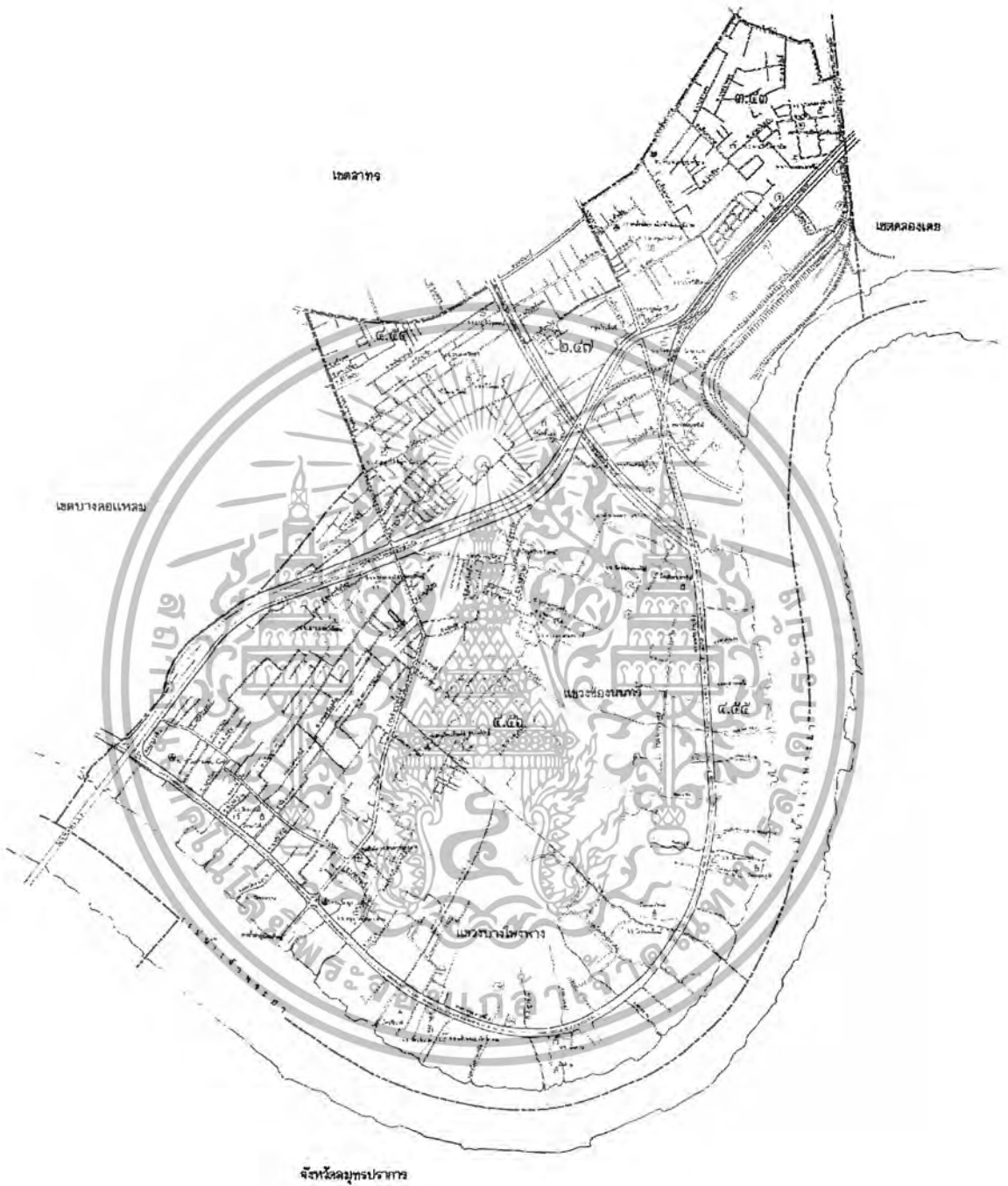
จากการศึกษา ประชากร ในปี พ.ศ. 2530 ถึง พ.ศ. 2545 มีการในเขตยานนาวามีทิศทางเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น และช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2530 - 2545 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรลดลงต่อเนื่อง หรือมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรลดลงจาก 114,321 คน ในปี พ.ศ. 2530 เป็น 2,875 คนในปี พ.ศ. 2545 คิดเป็นร้อยละ -8.49 %

(2) โครงสร้าง

จากสำรวจใน 5 ผังเมืองรวมเขตยานนาวา มีประชากร 92,875 คนเป็นชาย 45,019 คน หญิง 47,856 คน

พิจารณา อายุของประชากร ปรากฏว่า ประชากรในเขตยานนาวา มีอายุ 15 - 19 ปี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

ภาพที่

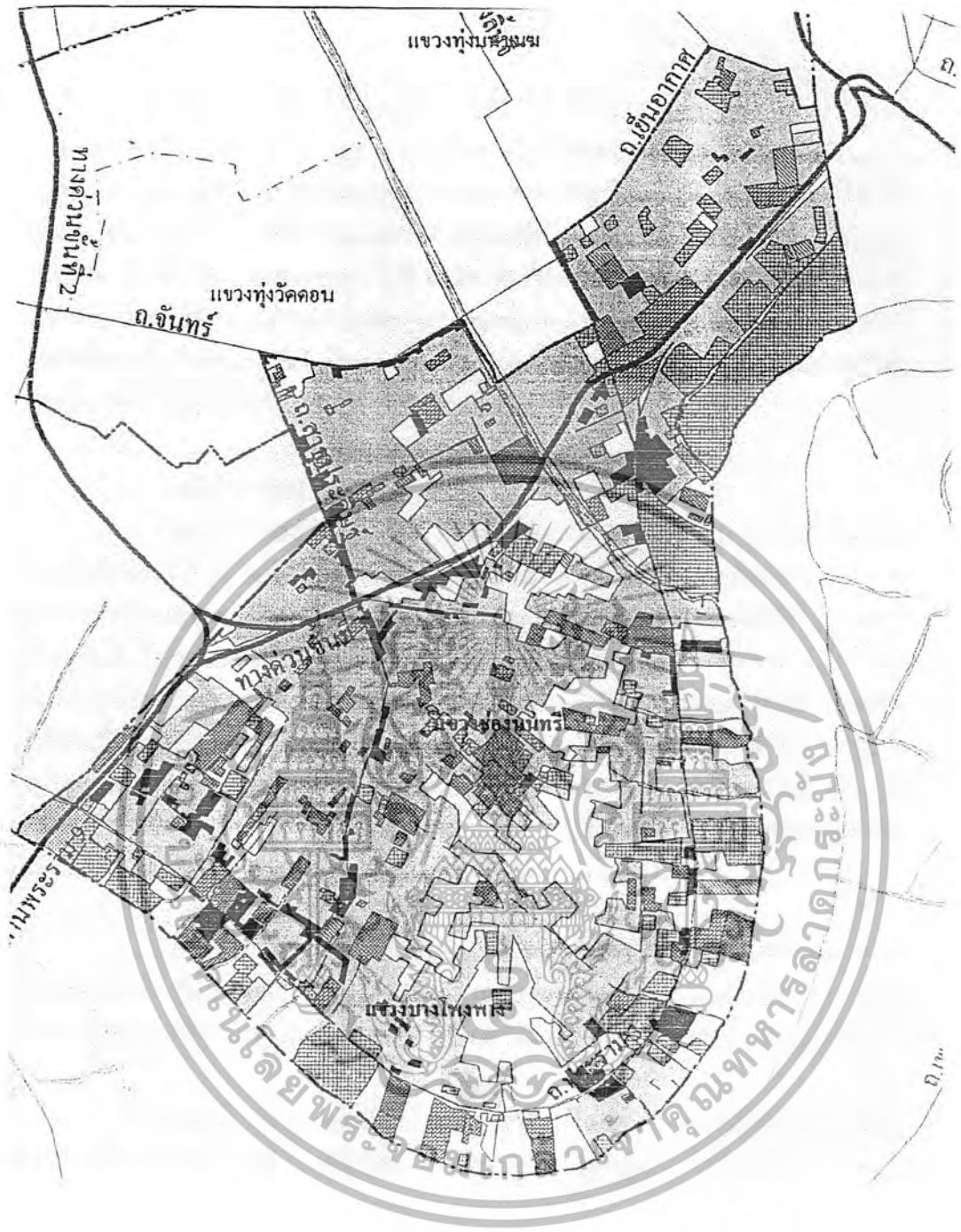
แบบแสดง: แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตนานาวา ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ 3.2 การค้า












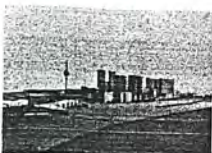
อาคารยี่สิบริกมา

: อ. สมพล คำรงเสถียร

ไม่ว่ากันแต่ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- | | | | |
|---|-----------------|---|-------------------------------|
|  | ที่อยู่อาศัย |  | อุตสาหกรรม |
|  | พาณิชย์กรรม |  | คลังสินค้า |
|  | สถาบันราชการ |  | ที่ตั้งเคอ็นพนมกร, สวนสาธารณะ |
|  | สถานบริการศึกษา |  | ที่ตั้ง ที่ว่าง พื้นที่เกษตร |
|  | สวนสาธารณะ | | |



อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

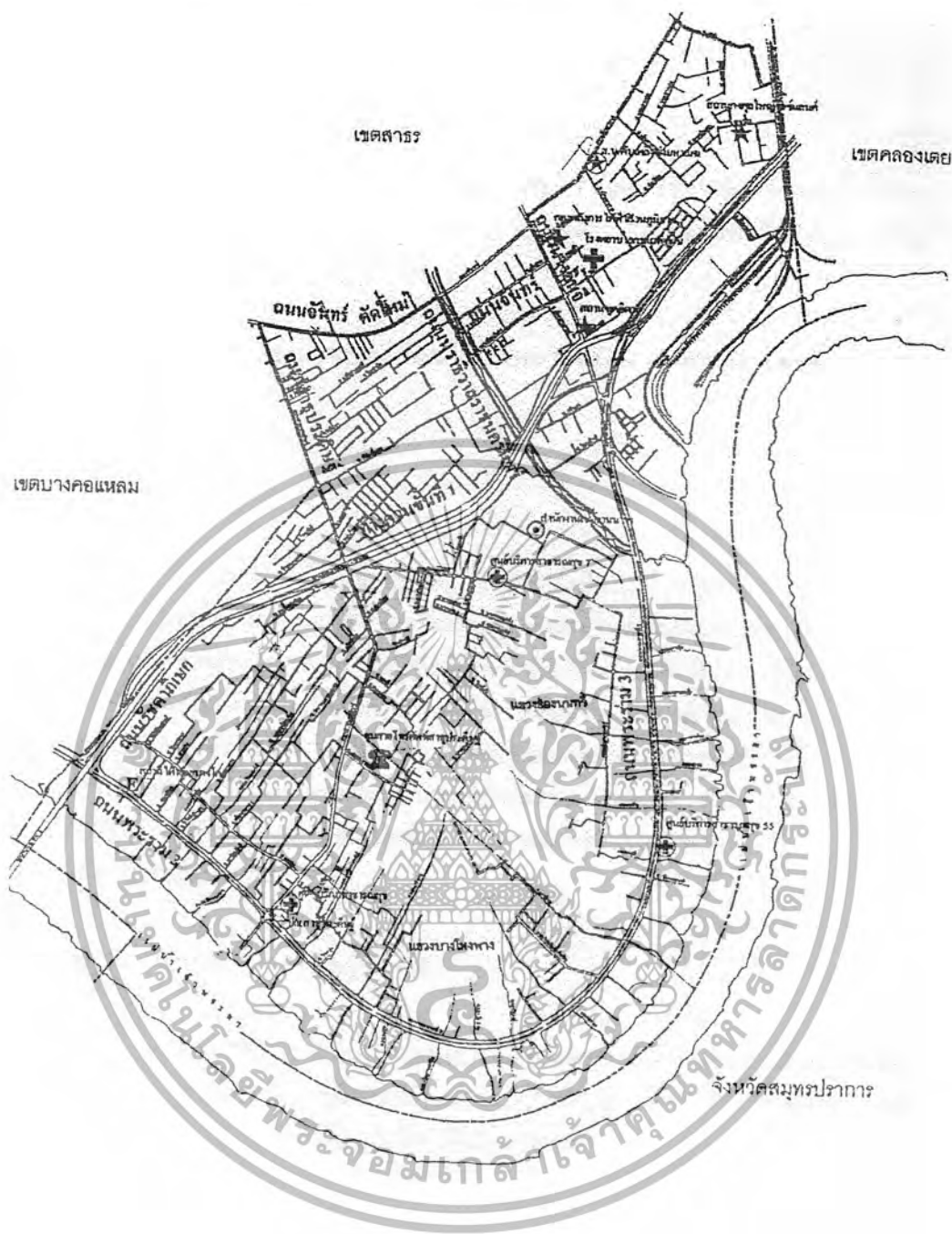
แบบแสดง : แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา (ต่อ)

ภาพที่

3.3

อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้า

ทั้งนี้ต้องแจ้งชื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการและต้องอ้างอิงถึงภาพของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



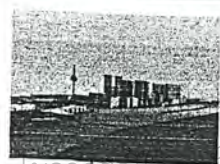
- ⊙ สำนักงานเขต
- ☏ สำนักงานโทรศัพท์
- E สำนักงานการไฟฟ้านครหลวง
- ✉ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข
- ⊕ โรงพยาบาล
- ⊕ ศูนย์บริการสาธารณสุข
- ★ สถานีตำรวจ
- ★ หน่วยงานอื่น ๆ

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

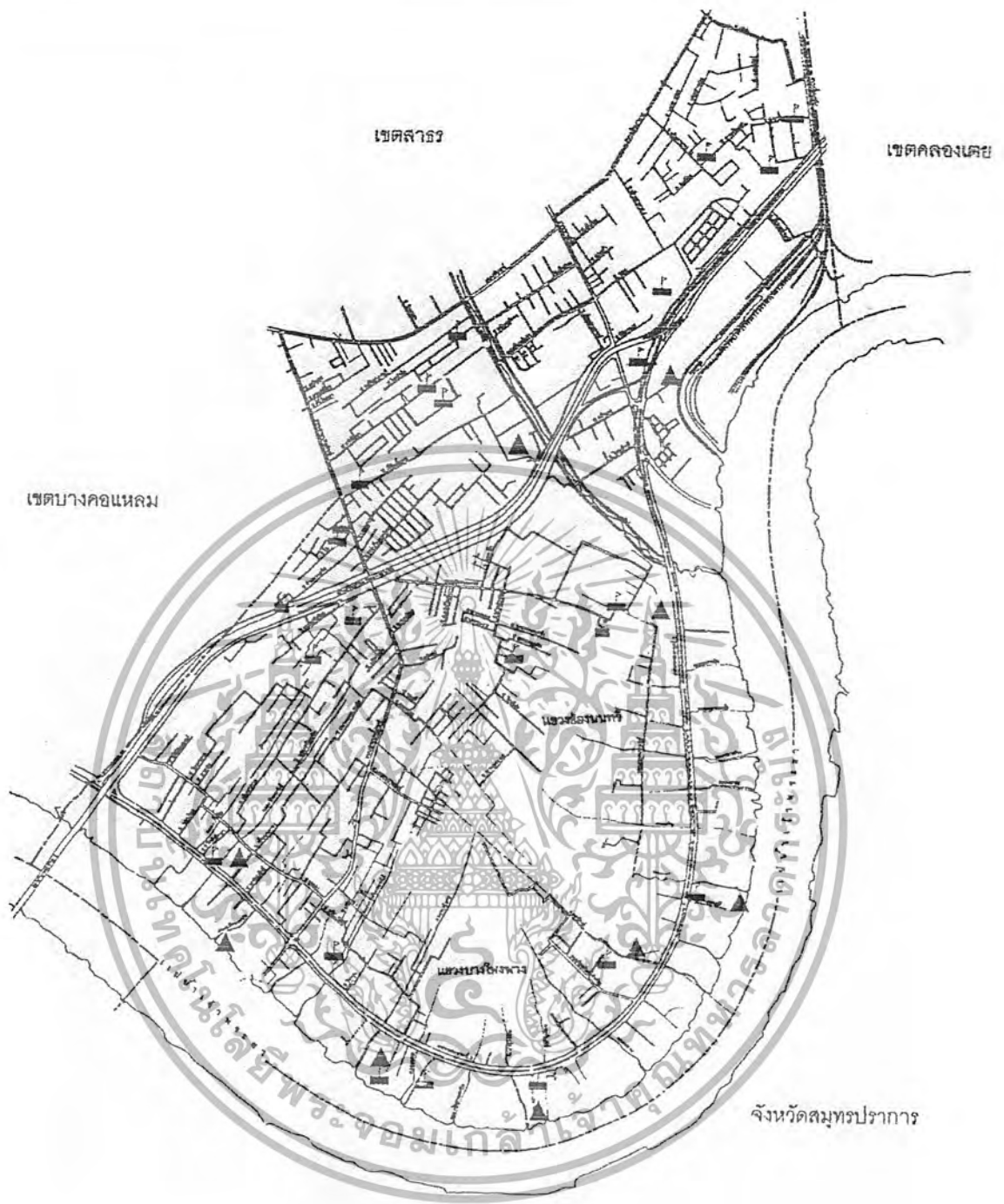
ภาพที่

แบบแสดง ระบบอาคารอุปโภค - สาธารณูปการ

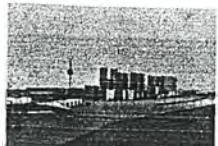
3.4



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล ดำรงเสถียร



- สถานศึกษา
- ▲ วัดพุทธ
- มัสยิด



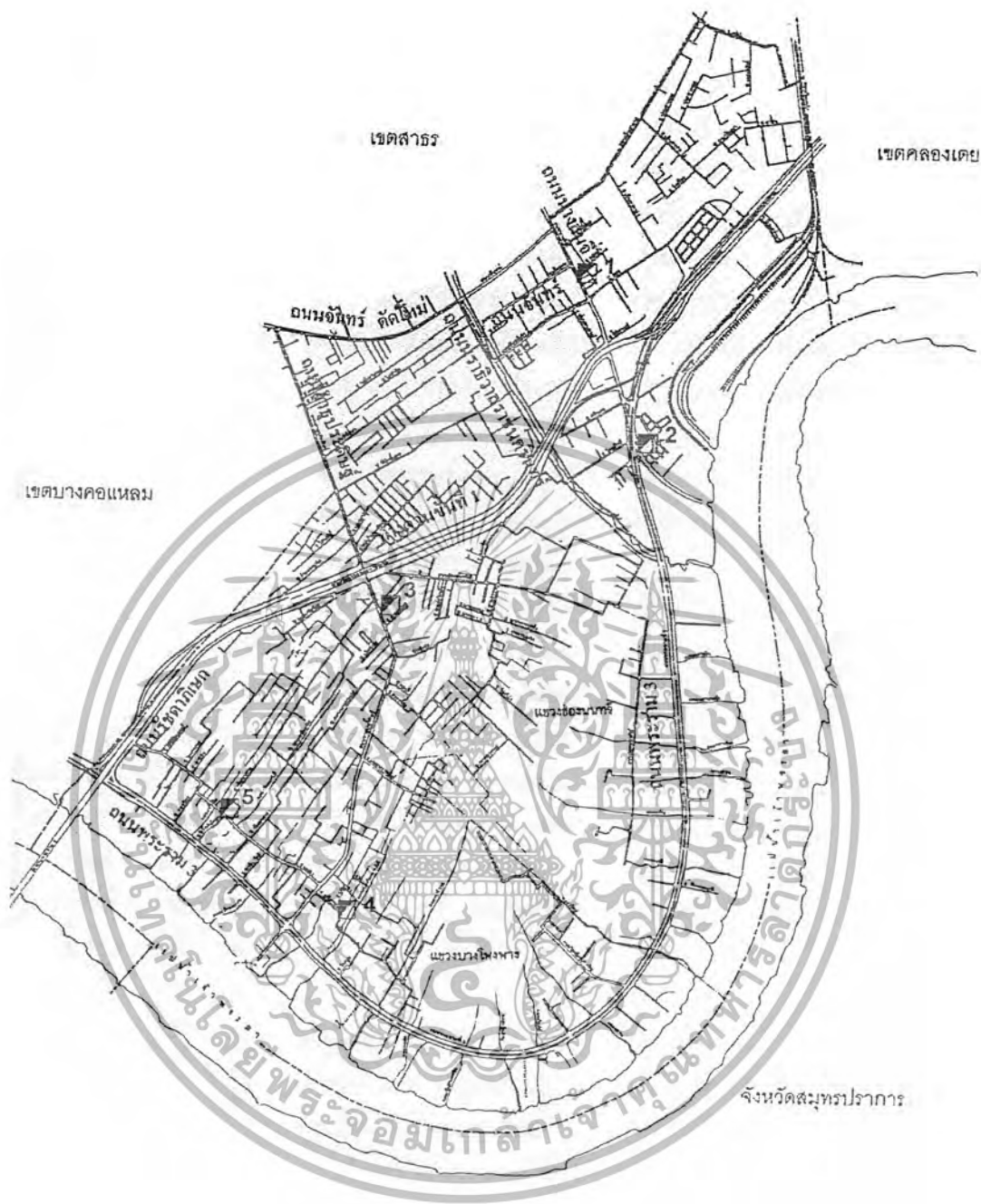
อาจารย์ที่ปรึกษา
: อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

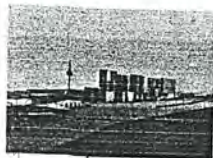
แบบแสดง: ระบบสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ (ต่อ)

ภาพที่

สถานีสงวนไว้สำหรับโครงการศึกษาเท่านั้นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 3.5 ไร่



- ▣ ตลาดสด
- 1 ตลาดนางลิ้นจี่
- 2 ตลาดชองนนทรี
- 3 ตลาดศูนย์การค้ารุ่งเรือง
- 4 ตลาดบางโพธิ์พลาซ่า
- 5 ตลาดวัดดอกไม้



อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง ระบบสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ (ต่อ)





ภาพที่

เอกสารที่ส่งงานไปสำหรับโครงการงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ทั้งหมดนี้ เป็นลิขสิทธิ์ของเอกสารทุกครั้งที่มีการ 3.6 ใช้



โครงข่ายถนนในเขตยานนาวา-สาร-บางคอแหลม

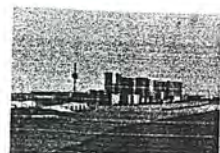
-  Regional Road
-  Main Road
-  Secondary Road
-  Local Road / Soi

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

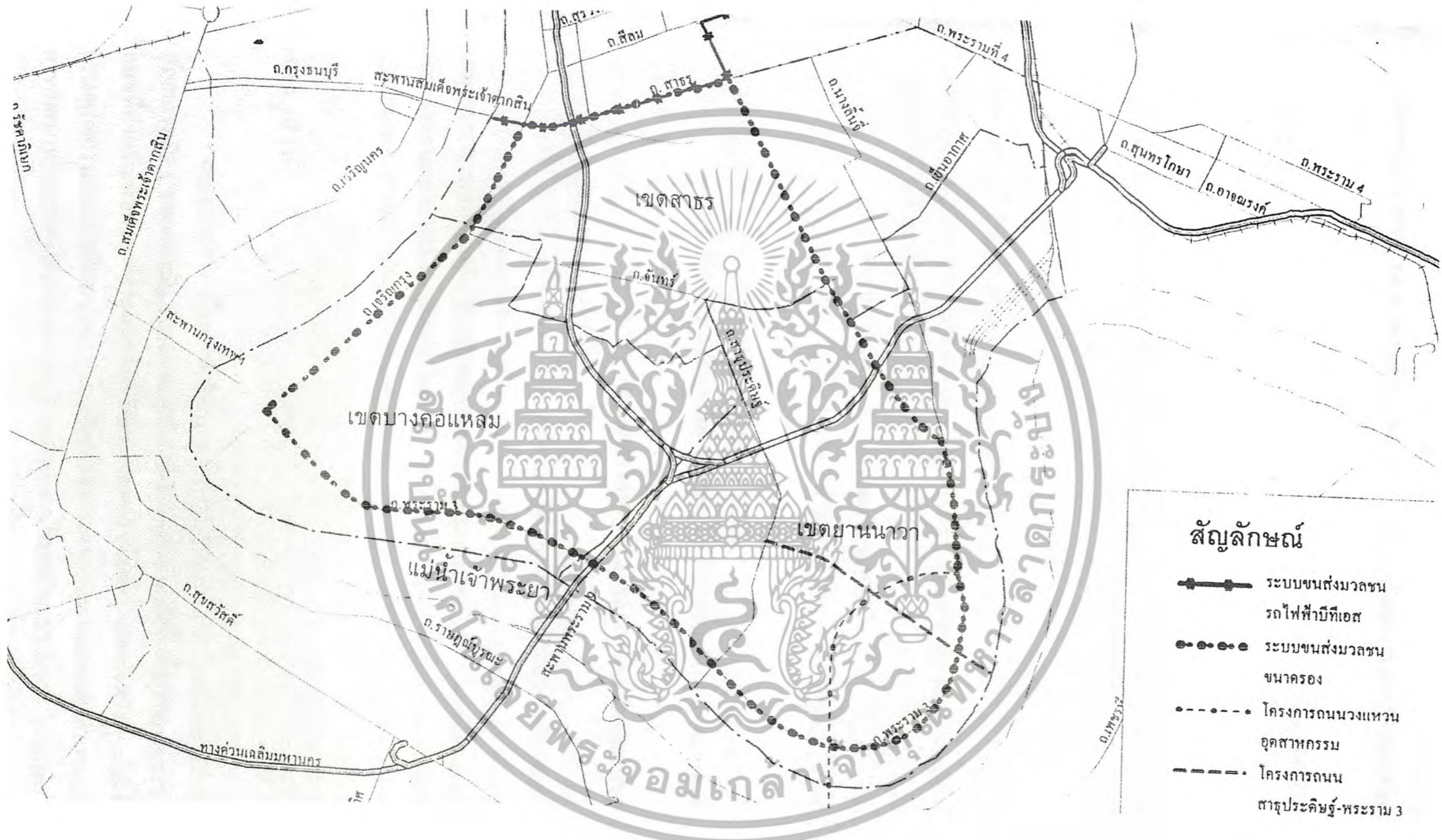
แบบแสดง : ระบบโครงข่ายการคมนาคมเขตยานนาวา - สาร - บางคอแหลม

ภาพที่

3.7



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล คำวงเสถียร



สัญลักษณ์

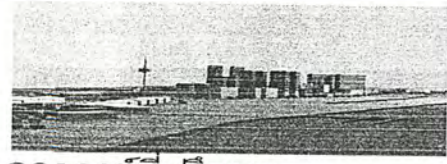
- ระบบขนส่งมวลชน รถไฟฟ้าบีทีเอส
- - - - - ระบบขนส่งมวลชน ขนาดรอง
- โครงการถนนวงแหวน อุศาสากรรม
- - - - - โครงการถนน ตำบลประคิษฐ์-พระราม 3

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : ระบบโครงข่ายการคมนาคมเขตยานนาวา

ภาพที่

3.8



อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรรายแขวงของเขตยานนาวาปี พ.ศ. 2530 – 2545

เขตการปกครอง	พื้นที่ (ตร.กม.)	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540
รวมเขตยาน นาวา	16.662	114321	115172	117468	110797	110139	102962	100405	99019	96395	95059	94223
แขวงช่องนนทรี	9.984	65540	65698	67134	60819	60353	59479	58110	57467	56129	55199	54858
แขวงบางโพงพาง	6.678	48781	49474	50334	49978	49786	43483	42295	41552	40226	39860	39365

ตารางที่ 3.2 ความหนาแน่นของประชากรรายแขวงของเขตยานนาวาปี พ.ศ. 2530 – 2545

เขตการปกครอง	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน / ตร.กม.)										
		2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540
รวมเขตยานนาวา	16.662	6861	6912	7050	6650	6610	6179	6026	5943	5785	5705	5655
แขวงช่องนนทรี	9.984	6565	6580	6724	6092	6045	5957	5820	5756	5622	5529	5495
แขวงบางโพงพาง	6.678	7305	7409	7537	7484	7455	6511	6333	6222	6030	5969	5895

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

มีจำนวนมากที่สุด ของจำนวนประชากรทั้งหมด รองลงมาเป็นประชากรในหมวดอายุ 1 - 14 ปี ซึ่งมีจำนวน 14,300 คน จะเห็นได้ว่าประชากรส่วนใหญ่จะเป็นวัยแรงงาน คือ อยู่ในระหว่าง 15 - 19 ปี

(3) การเปลี่ยนแปลงประชากร

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรตั้งแต่ พ.ศ. 2530 ถึง พ.ศ. 2545 พบว่าเขตยานนาวามีอัตราการเกิดลดลง ร้อยละ -8.49 %

สำหรับการเปลี่ยนแปลงประชากรในรายแขวง ซึ่งมีอยู่ 2 แขวงคือ แขวงช่องนนทรี และ แขวงบางโพงพาง พบว่าประชากรในเขตยานนาวามีการกระจายตัวในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกัน โดยแขวงช่องนนทรีมีประชากรมากถึง 54,858 คน หรือร้อยละ 58.22 ส่วนในแขวงบางโพงพางมีประชากร 39,365 คน หรือร้อยละ 41.78 แขวงที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลงในสัดส่วนต่อจำนวนประชากรปีฐาน (พ.ศ. 2534) มากที่สุดคือ แขวงบางโพงพาง ร้อยละ -20.93 หรือลดลงเฉลี่ย ถึงร้อยละ -3.49 ต่อปี รองลงมาคือ แขวงช่องนนทรี ร้อยละ -9.10 หรือลดลงเฉลี่ยถึงร้อยละ -1.52 ต่อปี

ขนาดและประเภทครัวเรือน เขตยานนาวามีครัวเรือนทั้งหมด 38,922 ครัวเรือน ครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นครัวเรือนที่ไม่ประกอบอาชีพทางเกษตรกรรม

(4) การศึกษาของประชากร

จากการสำรวจในกลุ่มชุมชนอายุ ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป ที่อ่านออกเขียนได้ประชากรที่กำลังศึกษาอยู่มีประมาณ 13,965 คน ของประชากรทั้งหมด เมื่อพิจารณาถึงประชากรในวัยเรียน (6 - 11 ปี) ปรากฏว่าเป็นผู้ที่กำลังศึกษาอยู่การศึกษาของประชากรในชุมชนส่วนใหญ่เป็นเพียงระดับประถมศึกษา

(5) บริการสาธารณะและบริการทางสังคม

1) สถาบันการศึกษา

สถาบันการศึกษาในเขตยานนาวา มีทั้งสิ้น 23 แห่ง แบ่งออกเป็นโรงเรียนอนุบาล 4 แห่ง โรงเรียนระดับประถมและโรงเรียนมัธยมรวม 19 แห่ง

2) สถานพยาบาล

มีสถานพยาบาลทั้งสิ้น 4 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงพยาบาล 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลกฤษณาพิทักษ์ ส่วนอีก 3 แห่งเป็นศูนย์บริการสาธารณสุข

3) ศาสนสถาน

ศาสนสถานในพื้นที่เขตยานนาวา มีทั้งสิ้น 9 แห่ง ซึ่งเป็นวัดพุทธศาสนาทั้งหมด ศาสนสถานที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ วัดช่องนนทรี

3.1.4 สภาพปัจจุบันทางเศรษฐกิจ

(1) ลักษณะของกิจการและการบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เขตยานนาวามีจำนวนร้านค้าและบริการ 3,490 แห่ง เป็นประเภทกิจการค้ามีจำนวนมากที่สุด คือ 1,410 แห่ง หรือร้อยละ 63.66 รองลงมาคือ กิจการประเภท สะสม - อาหาร มีจำนวน 539 แห่ง หรือร้อยละ 24.33 กิจการที่ผลิต - จำหน่ายอาหาร มีจำนวน 614 แห่ง หรือร้อยละ 1.46 กิจการเสริมสวຍบุรุษ - สตรี มีจำนวน 76 แห่ง กิจการโรงงานผลิตอาหารขนาดเล็กมีจำนวน 67 แห่ง หรือร้อยละ 0.16 ตลาดสด มีจำนวน 5 แห่ง หรือร้อยละ 3.27 กิจการโรงน้ำแข็ง มีจำนวน 3 แห่ง หรือร้อยละ 0.14

การจ้างงานในกิจการค้าและบริการ ผู้ทำงานในกิจการค้าและบริการในเขตยานนาวามีจำนวน 96,885 คน

(2) ลักษณะของกิจการอุตสาหกรรม

เขตยานนาวามีสถานประกอบการอุตสาหกรรม 566 แห่ง แขวงบางโพธิ์พวงมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมมากที่สุด 338 โรงงาน หรือร้อยละ 59.72 ของจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในเขตยานนาวา ส่วนแขวงช่องนนทรีมีจำนวนโรงงาน 228 แห่ง หรือร้อยละ 40.28 การจ้างงานในกิจการอุตสาหกรรม มีจำนวนคนงานทั้งสิ้น 21,191 คน

(3) จำนวนและลักษณะผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจแต่ละสาขา

ประชากรในเขตยานนาวามีจำนวน 92,875 คน เป็นประชากรวัยแรงงาน 21,191 คน

3.1.5 บทบาทและความสำคัญของเขตยานนาวา

จากการศึกษาสภาพด้านต่างๆของเขตยานนาวา สามารถสรุปได้ว่า เขตยานนาวามีบทบาทและความสำคัญต่อพื้นที่ คือ เป็นเขตที่มีแนวโน้มในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง โดยมีลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับสาขาพาณิชยกรรม และสาขาอุตสาหกรรม ทางด้านทำเลที่ตั้งมีโครงข่ายคมนาคมหลายด้านทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งสามารถติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบได้สะดวก จึงทำให้การเข้าถึงเขตยานนาวาได้อย่างสะดวก ซึ่งส่งผลให้มีความเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจ

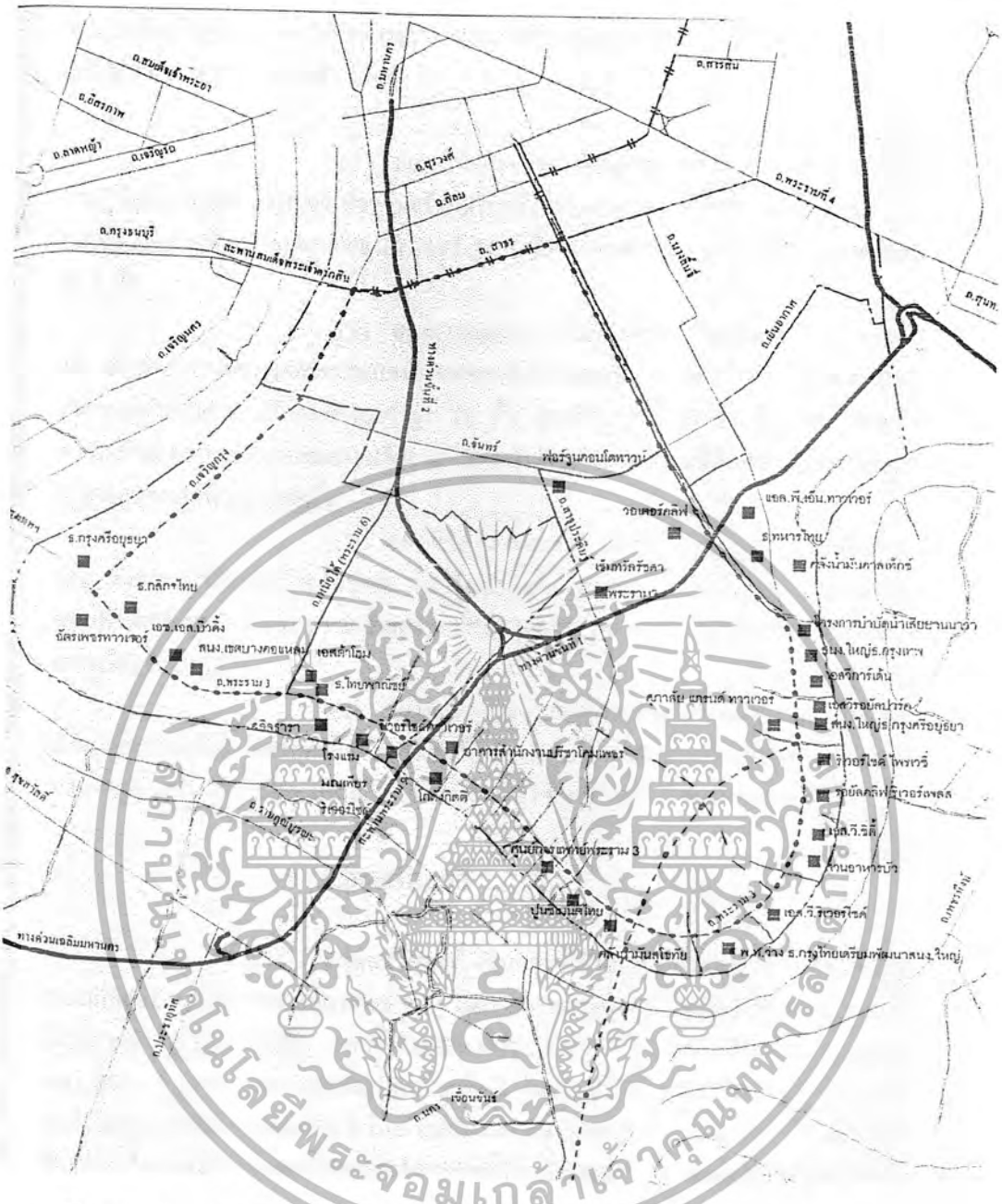
นอกจากบทบาทและความสำคัญด้านเศรษฐกิจแล้ว เขตยานนาวายังเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวกสามารถติดต่อกับเขตพื้นที่โดยรอบได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งมีความสำคัญอย่างมาก

3.1.6 แผนและโครงการสำคัญที่มีผลกระทบต่อเขตยานนาวา

เพื่อที่จะสามารถกำหนดแนวทางในการพัฒนาเขตยานนาวาได้ถูกต้องเหมาะสมกับบทบาทและความสำคัญ จำเป็นต้องพิจารณาศึกษาถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงการสำคัญของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตยานนาวา ประกอบด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



โครงการลงทุนของภาคเอกชนและแผนพัฒนาของราชการย่านถนนพระราม 3 ในพื้นที่เขตยานนาวาและบางคอแหลม

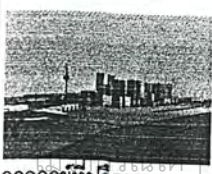
- #-#- ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าบีทีเอส
- ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง
- โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
- - - - - โครงการถนนสายประดิษฐ์-พระราม 3
- โครงการลงทุนของภาคเอกชน

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

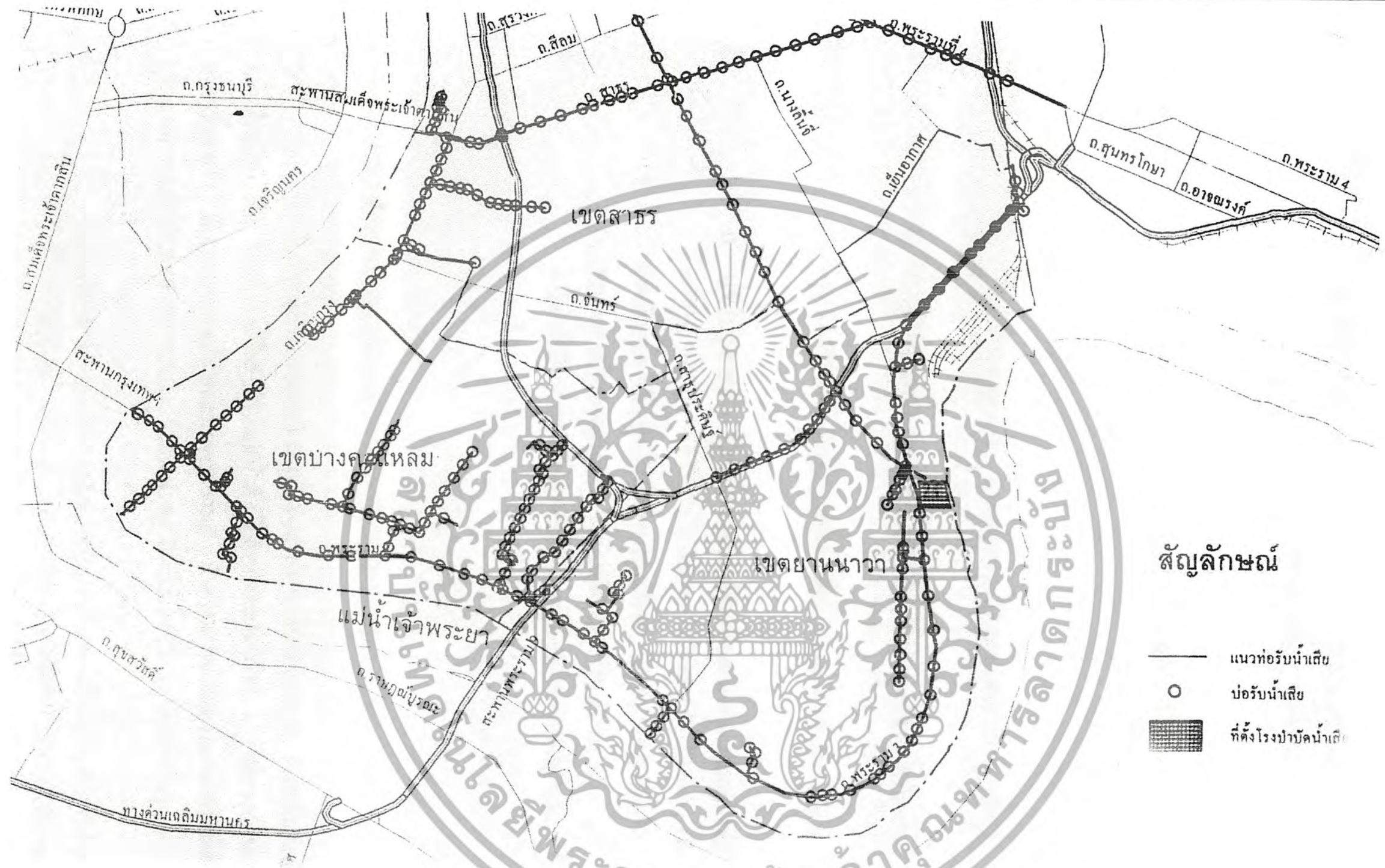
ภาพที่

แบบแสดง : โครงการที่มีผลต่อการพัฒนา

3.9



อาจารย์ที่ปรึกษา
 อ.สมพล ดำรงเสถียร



สัญลักษณ์

- แนวท่อน้ำเสีย
- บ่อรับน้ำเสีย
- ▒ ที่ตั้งโรงบำบัดน้ำเสีย

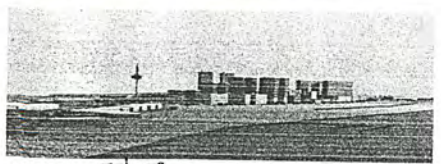
โครงการระบบบำบัดน้ำเสียรวมยานนาวา

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : โครงการที่มีผลต่อการพัฒนา (ต่อ)

ภาพที่

3.9



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล ดำรงเสถียร

1) แผนพัฒนาเมือง

การพัฒนาเขตเป็นกลยุทธ์หนึ่ง เพื่อสร้างความเจริญให้กับพื้นที่ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ว่าด้วยเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง พื้นที่เศรษฐกิจ แก้ปัญหาความยากจน ยกกระดับคุณภาพชีวิต ยกกระดับการพัฒนาการเกษตรให้ประเทศเป็นครัวของโลก

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครมีนโยบายในการพัฒนา ดังนี้

- (1) ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และองค์กระหวางประเทศ ด้านวัฒนธรรม การบริการที่สำคัญที่สุดของประเทศ
- (2) พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน
- (3) ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สัมพันธ์กับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน โดยมรดศูนย์กลางชุมชนเพื่อให้บริการต่างๆที่จำเป็น
- (4) ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดสัดส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล
- (5) ส่งเสริมการพัฒนาบริเวณที่อยู่อาศัยให้เป็นชุมชนที่สมบูรณ์ เหมาะสม สอดคล้องกับความจำเป็นของชุมชน ไม่มีสิ่งรบกวนและสภาพแวดล้อมที่ดี
- (6) ส่งเสริมการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนเมืองที่สมบูรณ์ในพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร
- (7) จัดระบบการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตโดยทั่วไปที่ไม่ก่อเหตุรำคาญ หรือสร้างมลภาวะเป็นพิษ และเน้นเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตที่ต้องใช้แรงงานระดับฝีมือและเทคโนโลยีสูงเท่านั้น
- (8) ส่งเสริม อนุรักษ์ และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ
- (9) ส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการพัฒนาแบบยั่งยืนด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณค่า
- (10) เป็นแนวทางสำหรับการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ ผังโครงการพัฒนาเมือง และมาตรการส่งเสริมการพัฒนาเมือง

จากนโยบายดังกล่าวจะทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างเป็นระบบ มีแหล่งงานพื้นที่อยู่อาศัยที่สอดคล้องและสมดุล มีระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งมีโครงการที่จะสนับสนุนนโยบายข้างต้น และมีโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเขตยานนาวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) โครงการสำคัญของรัฐที่มีผลกระทบต่อการพัฒนา

โครงการคมนาคมขนส่ง

ก) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (รฟม.) ลักษณะเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน

สายหัวลำโพง – ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – บางซื่อ (สายสีน้ำเงิน) ผ่านหัวลำโพง – ถนนพระราม 4 – ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ – ถนนรัชดาภิเษก – ถนนลาดพร้าว – สถานีขนส่งสายเหนือ – สถานีรถไฟ บางซื่อ ระยะทาง 20.5 กิโลเมตร

ข) โครงการระบบขนส่งสายรอง 11 สาย ในพื้นที่เขตสาทร – ยานนาวา – บางคอแหลม ได้แก่ สายวงกลมพระราม 3 ซึ่งอยู่ในแนวถนนเดิมตลอดเส้นทางต่อเชื่อมศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯกับย่านความเจริญตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยามีจุดเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนใต้ดิน

ค) โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยวคลองช่องนนทรี

ง) โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เชื่อมโยงย่านอุตสาหกรรมใน จังหวัดสมุทรปราการเข้ามาในพื้นที่เขตยานนาวาตัดผ่านถนนพระราม 3 ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้ เคียง และตัดกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

โครงการเหล่านี้นอกจากจะชี้ให้เห็นถึงความสำคัญและการขยายตัวของเขตยานนาวาในปัจจุบัน แล้ว ยังเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงบทบาทและความสำคัญของพื้นที่เขตยานนาวาในฐานะที่เป็นพื้นที่ เศรษฐกิจและอาจเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ศูนย์กลางเศรษฐกิจตลาดเกษตรในอนาคต

3.1.7 ปัญหาสำคัญของเขตยานนาวา

1) ปัญหาการจราจร

เขตยานนาวาจัดเป็นเขตชั้นในมีถนนสายหลักหลายสาย เช่น ถนนพระราม 3 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (เลียบคลองช่องนนทรี) ถนนสาทรประดิษฐ์ จึงมีรถยนต์ใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นจำนวนมากจึงมีผลกระทบมาถึงถนนสายรอง ซอย ทางลัดต่างๆ ซึ่งมีขนาดแคบ ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน แม้จะมีการเปิดใช้ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน B ซึ่งสามารถ คลี่คลายปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง แต่ถนนสายหลักของเขตยังคงมีปริมาณรถคับคั่งในช่วง โมงเร่งด่วน

2) ปัญหาน้ำเสีย

พื้นที่เขตยานนาวายังไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน การระบายน้ำฝน และน้ำเสียของพื้นที่จึงจำเป็นการระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยตรง เช่น คลองช่องนนทรี คลองดอกไม้ และคลองบ้านใหม่ ซึ่งเป็นสาเหตุการเน่าเสียของน้ำในคลองเหล่านี้ ขณะนี้ใน

พื้นที่เขตยานนาวาได้มีการก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียบริเวณถนนพระราม 3 ถนนช่องนนทรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

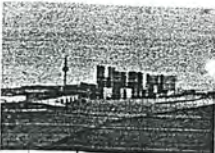


อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่ในเขตยานนาวา

■ อาคารสูง / อาคารขนาดใหญ่

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

ภาพที่



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล ดำรงเสถียร

เอกสารที่ส่งมอบให้แก่ที่ปรึกษาฯ เพื่อดำเนินการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเบื้องต้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
 แบบแปลน : สภาพปัญหาของเขตยานนาวา (ต่อ) 3.10

ชอยวัดช่องลม เป็นต้น

3) ปัญหาน้ำท่วมขัง

เขตยานนาวาตั้งอยู่ทางใต้ของกรุงเทพมหานคร มีแนวจรดแม่น้ำเจ้าพระยา จึงได้รับอิทธิพลจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นประจำทุกปี เมื่อเกิดสภาวะน้ำหลากและน้ำทะเลหนุนในพื้นที่เขตยานนาวา นอกจากนี้ การเกิดน้ำท่วมขังยังเกิดการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น การก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย แล้วไม่มีการจัดการด้านการระบายน้ำที่ดี พื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังและการระบายน้ำเป็นประจำของเขตยานนาวามี 4 บริเวณได้แก่

- บริเวณหมู่บ้านนครไทย ถนนสาธุประดิษฐ์ หมู่บ้านนครไทยเป็นหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ มีชอกชอยจำนวนมาก มีขนาดท่อที่ไม่ได้มาตรฐาน สภาพพื้นที่เป็นแอ่ง เมื่อฝนตกหนักทำให้การระบายน้ำไม่ดี ไม่สามารถระบายน้ำได้ทันจึงเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- บริเวณซอยโรงโอง แยกซอยนาคสุวรรณ ซอยโรงโองเป็นที่ต่ำ ขณะฝนตกมีน้ำมากทำให้ไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน นอกจากนี้ซอยโรงโองยังมีปัญหาจากการอุดตันของท่อระบายน้ำ ประกอบกับการระบายน้ำออกจากพื้นที่ที่ทำได้ยากเนื่องจากต้องผ่านพื้นที่เอกราช
- บริเวณซอยโรงเต้าหู้ ถนนพระราม 3 พื้นที่ที่มีระดับต่ำ มีขยะอุดตันท่อระบายน้ำทำให้การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ
- บริเวณตลาดนนทบุรี ถนนพระราม 3 ตลาดนนทบุรีตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ ช่วงน้ำทะเลหนุนจะเกิดน้ำท่วม

4) ปัญหามลภาวะทางอากาศและเสียงที่เกิดขึ้นในบริเวณที่จราจรติดขัดเป็นสำคัญ ได้แก่ บริเวณถนนสาธุประดิษฐ์ ตัดกับ ทางด่วนดาวคะนอง – ท่าเรือ ถนนนางลิ้นจี่ และบริเวณถนนสาธุประดิษฐ์ตัดกับถนนจันทน์ นอกจากนี้มลภาวะทางอากาศยังเกิดจากการก่อสร้างอาคารและงานด้านสาธารณูปโภค

5) ปัญหาขยะ เขตยานนาวาได้แบ่งพื้นที่การจัดเก็บขยะออกเป็น 3 โซน มีรถเก็บขน 5 ประเภทตามขนาด คือ รถแบบอัดประเภท 10 ล้อ และ 6 ล้อ รถเล็กขนาดความจุ 1 ตัน และ 2 ตัน และรถคอนเทนเนอร์ การเก็บขนขยะจะกระทำในช่วงเวลา ก่อน 06.00น. และหลังเวลา 18.00 น. ขยะที่เก็บขนได้ในหนึ่งวันจะนำไปทิ้งรวมกันที่ออ่อนนุช และหนองแขม โดยมีปริมาณขยะที่เก็บขนได้ภายในเขตยานนาวาประมาณ 180 – 200 ตันต่อวัน จุดที่มีปริมาณขยะมากคือ บริเวณชุมชนแฟลต และตลาด โดยเฉพาะตลาดรุ่งเรือง ซึ่งเป็นตลาด

ขนาดใหญ่ ปัญหาสำคัญในการดำเนินงานเก็บขนขยะ คือ ปัญหาด้านการจราจรติดขัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และปัญหาด้านการจัดเก็บในตรอกซอยที่กระจายอยู่ในพื้นที่เขตเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นซอยขนาดเล็กและคับแคบต้องใช้วิธีการชักลากขยะ เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะงานพื้นที่มากที่สุด นอกจากนี้ยังพบปัญหาด้านความเสื่อมสภาพของอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ และปัญหาด้านการขาดแรงจูงใจและสวัสดิการของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่

6) ปัญหาชุมชนแออัด ในเขตยานนาวามีชุมชนแออัดทั้งสิ้น 27 ชุมชน ส่วนใหญ่พบว่าปัญหาด้านการขาดแคลนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น น้ำประปา มีเพียง 15 ชุมชนเท่านั้นที่ได้รับบริการน้ำประปา ส่วนที่เหลืออีก 7 ชุมชนต้องซื้อน้ำต่อบ้านอื่นซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าปกติ หรือบางแห่งต้องพึ่งพาน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยา ปัญหาด้านไฟฟ้า พบว่าชุมชนเพียง 14 แห่งที่ได้รับไฟฟ้า นอกนั้นยังต้องขอต่อบ้านข้างเคียง

7) ปัญหาอื่นๆ ได้แก่ การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชน เป็นต้น

สรุปปัญหาที่สำคัญส่วนใหญ่ของเขตยานนาวา ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการใช้ที่ดินก่อให้เกิดผลข้างเคียงด้านสภาพแวดล้อม , ปัญหาการจราจร , ปัญหาขยะ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม ส่วนปัญหาเศรษฐกิจ – สังคม โดยทั่วไปมีลักษณะเช่นเดียวกันกับทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและทุกภูมิภาคต่างๆของประเทศ เช่นปัญหาการว่างงาน ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น ประกอบกับเขตยานนาวาเป็นเขตที่มีฐานะทางด้านเศรษฐกิจดี จึงไม่มีปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ จึงไม่มีผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่

3.1.8 สรุปผลการศึกษาในระดับเขต

จากการศึกษาสภาพต่างๆของเขตยานนาวา ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านทิศใต้ของเขตสาทร ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจเดิม นับเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในด้านระบบสาธารณูปโภคสามารถสรุปได้ว่า เขตยานนาวามีศักยภาพที่สำคัญในด้านทำเลที่ตั้งของพื้นที่เขต ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและใกล้เคียงกับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ โดยมีถนนหลายสายเชื่อมเข้าสู่ใจกลางเมือง สามารถติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงได้โดยสะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ

พื้นที่เศรษฐกิจ นับว่ามีความสำคัญต่อความเจริญเติบโตของพื้นที่เป็นอย่างมาก แต่ในสภาพในปัจจุบัน เขตยานนาวามีข้อจำกัดมากมายที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับบทบาทที่มีผลต่อพื้นที่ดังกล่าวได้พอเพียง จึงต้องมีความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่และใช้พื้นที่ที่ว่างเปล่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการพัฒนาไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ มีบริเวณพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม คือบริเวณ ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 และถนนพระราม 4 ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาสามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมด้านเศรษฐกิจการค้าและด้านพาณิชย์กรรมได้อย่างพอเพียง อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม การสัญจร และกิจกรรมให้มีความต่อเนื่องกับศูนย์พาณิชย์กรรมเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จึงได้นำเอาพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ศึกษา เพื่อการศึกษาและกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวต่อไป

3.2.1 ที่ตั้งและขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

ที่ตั้งและขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ตั้งอยู่ใกล้กับส่วนกลางของพื้นที่ชุมชน อยู่ติดกับศูนย์พาณิชย์กรรม มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	เขตสาทร
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	การทำเรือ เขตคลองเตย
ทิศใต้	ติดต่อกับ	แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	เขตเศรษฐกิจพระราม 3

3.2.2

การใช้ที่ดิน

ในพื้นทีศึกษา มีการใช้ที่ดินหลายประการ ซึ่งสามารถจะแบ่งประเภทของการใช้ที่ดินได้ดังนี้

1) การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม

การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม มีลักษณะเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ศึกษา

2) การใช้ที่ดินเพื่อการเก็บสินค้า

การใช้ที่ดินเพื่อการเก็บสินค้า มีลักษณะเป็นโกดังสินค้า

3) การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย

การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยจะกระจายอยู่ภายในและโดยรอบพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะเป็นการอยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยว

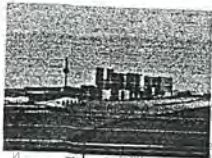
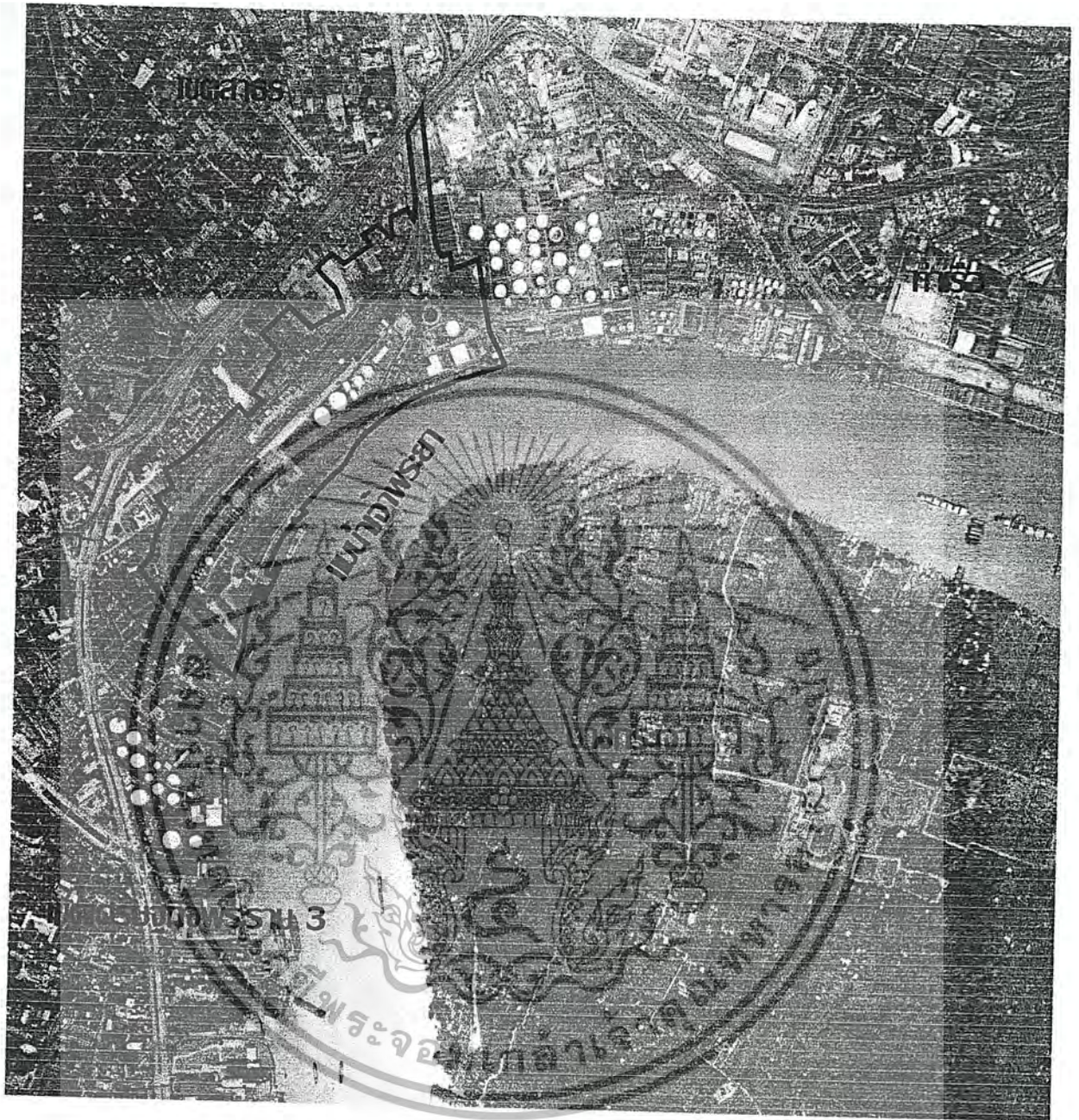
4) การใช้ที่ดินเพื่อประเภทอื่นๆ

การใช้ที่ดินเพื่อประเภทอื่นๆส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาเป็นที่ดินโล่งว่าง และแม่น้ำ

3.2.3 ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา สามารถแยกออกเป็นระบบโครง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาคารขบวนที่บริเวณ
: อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานาวา

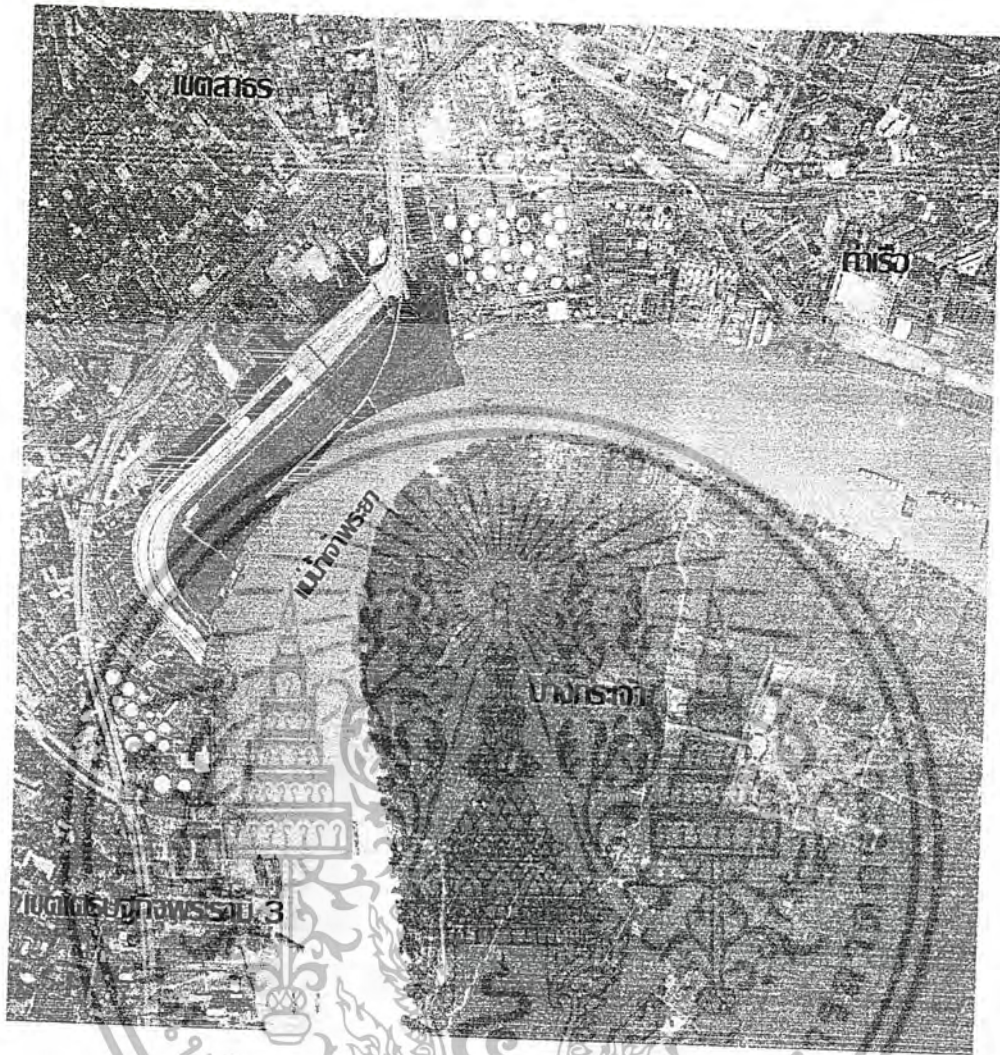
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANAWA

ภาพที่

แบบแสดง : แสดงขอบเขตที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา

เอกสารสงวนลิขสิทธิ์เพื่อการใช้งานภายในเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการ 3.11 ใช้



	พ.ท.ส่วนที่สามารถจัดประโยชน์ได้	3.2	ไร่
	พ.ท.ส่วนที่ติดสัญญาเช่า	141	ไร่
	ถนน		

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

ภาพที่

แบบแสดง การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

3.12



อาจารย์ปริญญา
อ.สมพล ดำรงเสถียร

เอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในโครงการนี้ ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์อื่นใดได้โดยไม่ได้รับอนุญาตให้ไป ประโยชน์อื่นใด การนำข้อมูลไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย



ที่พักอาศัย

คลังสินค้าน้ำมัน

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่เฒ่า เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

ภาพที่

3.12



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล ดำรงเสถียร

ข่ายการคมนาคมทางบก และโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งเป็นระบบโครงข่ายหลักที่เข้าสู่พื้นที่ศึกษา

1) ระบบโครงข่ายคมนาคมทางบก

1.1) ระบบโครงข่ายคมนาคม ในบริเวณพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยโครงข่ายถนนและทางรถไฟในพื้นที่ ซึ่งสามารถแยกระบบของถนนออกตามขนาดและความสำคัญได้ดังนี้

โครงข่ายถนนสายหลัก

- ถนนรัชดาภิเษก
- ถนนพระราม 3
- ทางด่วนเฉลิมมหานคร

โครงข่ายถนนสายรอง

- ถนนทางรถไฟสายเก่า
- ถนนเลียบทางรถไฟ

โครงข่ายถนนสายย่อย

คือ ถนนซอยต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นถนนซอยที่แยกออกจากถนนสายหลัก และถนนสายรอง ผิวการจราจรแคบ ปริมาณการใช้น้อย

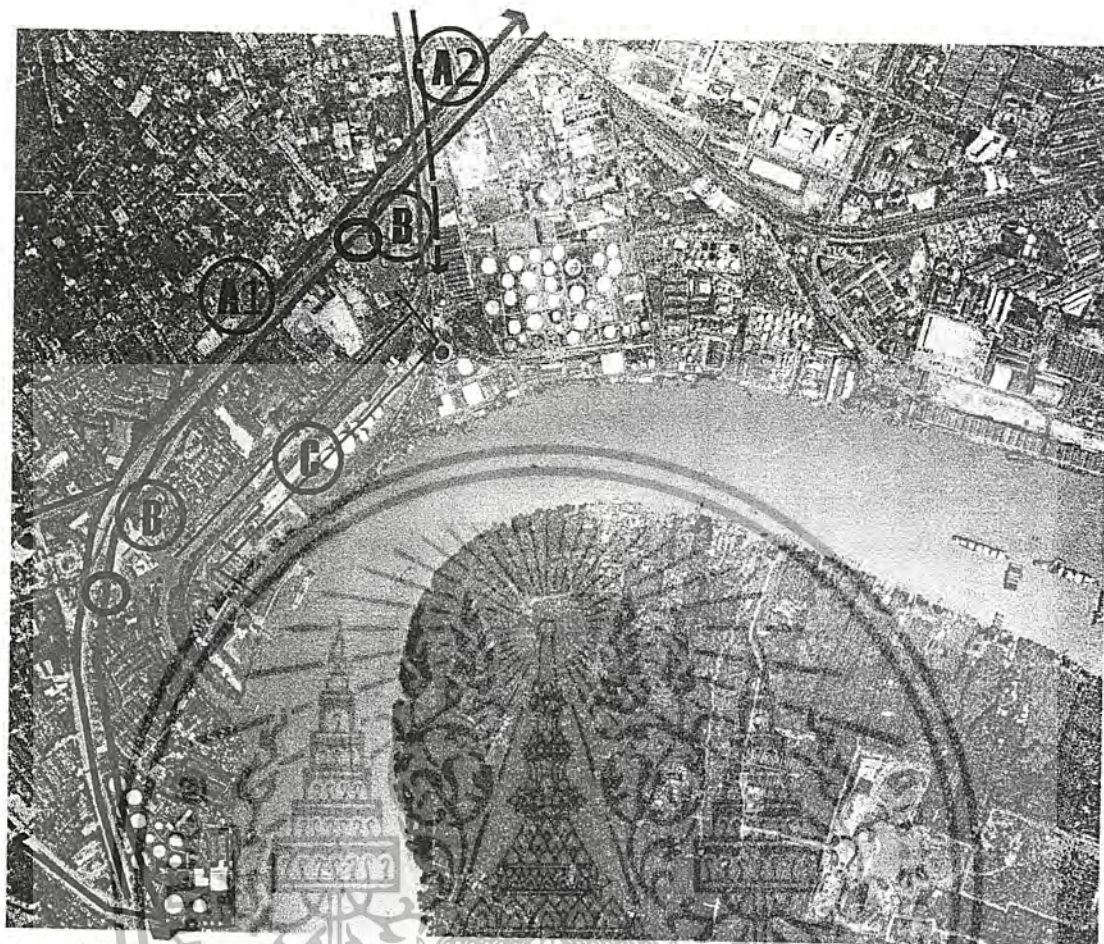
1.2) ปริมาณการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

ปริมาณการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน จากการสำรวจของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย สรุปปริมาณการจราจรในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

ตารางที่ 3.3 แสดงปริมาณการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษา

เส้นทางที่สำรวจ	ปริมาณการจราจร
1. ถนนพระราม 4	2,400 CPU
2. ถนนสุนทรโกษา	4,800 CPU
3. ถนนรัชดาภิเษก	2,000 CPU
4. ถนนอาจณรงค์	2,300 CPU
5. ถนนเกษมราษฎร์	2,300 CPU
6. ถนนทางรถไฟสายเก่า	1,300 CPU
7. ถนน ทร ระนอง	2,000 CPU

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ไปถนนพระราม 3 ไปแยกสะพานพระราม 9
แยกสะพานกรุงเทพกับก.เจริญกรุง

○ จุดที่มีทางแยก
↔ ถนน
←- - - -> ทางรถไฟ

- Ⓐ ถนนสายหลัก
- Ⓑ ถนนสายรอง
- Ⓒ ถนนสายย่อย

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

การที่ส่งงานไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
แบบแสดง : ระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

ภาพที่

3.13



อาจารย์ปริญญา
: อ.สมพล ดำรงเสถียร

2) ระบบโครงข่ายคมนาคมทางน้ำ

ระบบโครงข่ายคมนาคมทางน้ำในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน มีการขนส่งทางน้ำ 2 เส้นทาง คือ ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าซึ่งอยู่ติดกับพื้นที่เศรษฐกิจพระราม 3 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าของสถานีรถไฟสายแม่น้ำ และท่าเรือริมแม่น้ำอยู่ติดกับพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เขตคลองเตย มีฝั่งตรงข้ามเป็นบางกระเจ้า

3) การขนส่งสาธารณะ

การให้บริการขนส่งสาธารณะ ในปัจจุบันได้แก่ รถโดยสารประจำทาง ให้บริการแก่ผู้โดยสารประจำทาง ให้บริการแก่ผู้โดยสารในชุมชน และบริเวณรอบนอก ซึ่งวิ่งให้บริการในเส้นทางต่างๆตามถนนสายหลัก ได้แก่ สาย 22 (ถนนตึก – รามคำแหง) , สาย 45 (ลำโพง – ราชประสงค์) , สาย 46 (รามคำแหง 2 – รongเมือง) , สาย 109 (หัวลำโพง – รามคำแหง) , สาย 115 (คลองจั่น – สีลม) , สาย 116 (สีลม – ลำโพง) , สาย ปอ. 17 (ลำโพง – ท่าพระ) , สาย 4 (คลองเตย – ท่าน้ำภาษีเจริญ) , สาย 4 (ปรับอากาศ) , สาย 13 (หัวขวาง – คลองเตย) , สาย 47 (กรมศุลกากร – กรมที่ดิน) , สาย 74 (หัวขวาง – คลองเตย) , สาย 107 (บางเขน – คลองเตย) , สาย 136 (ศุลกากร – จตุจักร) , สาย 141 (บางกะดี – จุฬาฯ) , สาย 141 (ปรับอากาศ) , สาย ปอ.7 (ลำโพง – ท่าพระ) , และสาย 72 (คลองเตย – เทเวศร์)

นอกจากการขนส่งสาธารณะโดยให้รถโดยสารประจำทางแล้ว ยังมีรถแท็กซี่ให้บริการกับผู้โดยสารโดยไม่มีเส้นทางที่แน่นอน อัตราค่าโดยสารตามมิเตอร์ระยะทาง

4) ที่จอดรถ

4.1) ที่จอดรถรับส่งสินค้า

ที่จอดรถรับส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษามีอยู่ 1 แห่ง คือบริเวณทางรถไฟสายเก่า และยังมีจุดขนถ่ายสินค้าในบริเวณพื้นที่ศึกษา

3.2.4 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา

1) สภาพอาคาร แบ่งได้เป็น 2 ระดับคือ

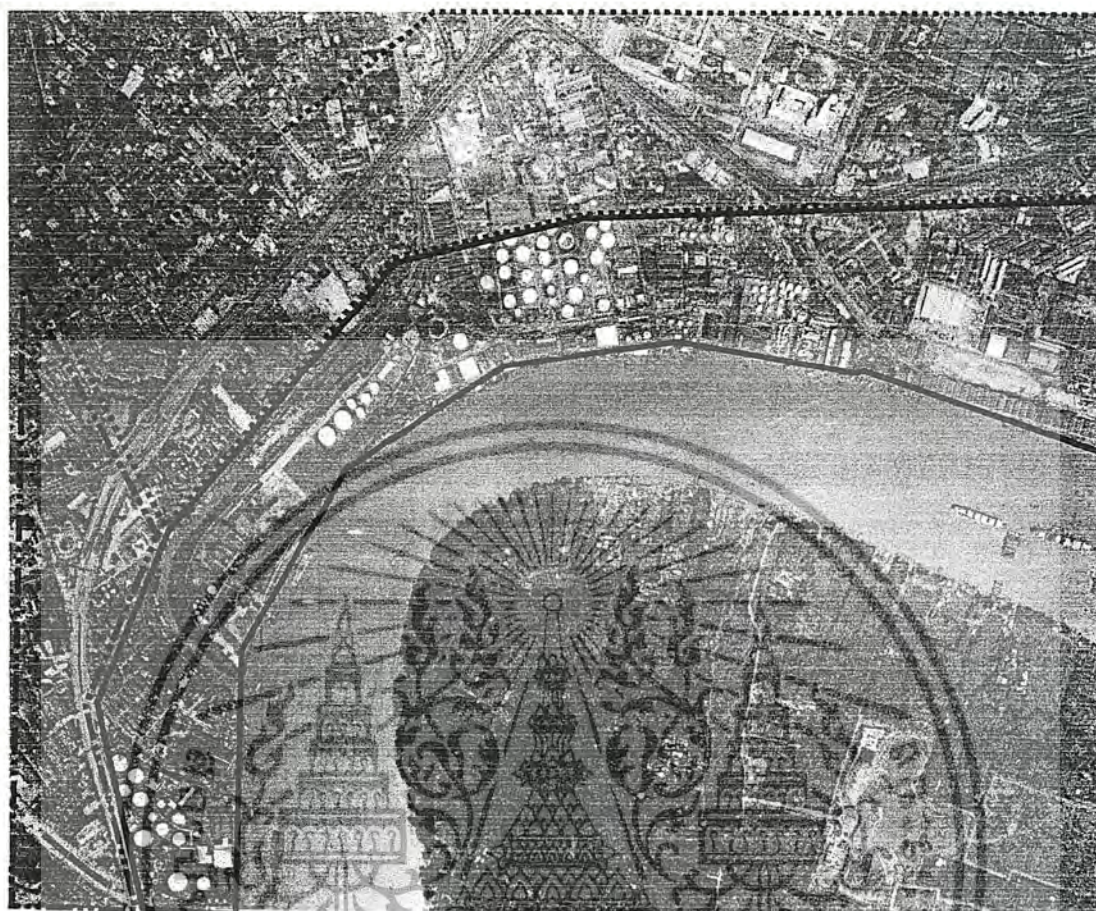
1.1) สภาพอาคารเก่า ได้แก่ อาคารเก่าที่ทรุดโทรมมีอายุมากกว่า 25 ปี ขึ้นไป ได้แก่ อาคารโกดังสินค้าเดิม

1.2) สภาพอาคารปานกลาง ได้แก่ อาคารที่มีอายุระหว่าง 10 – 25 ปี ส่วนใหญ่เป็น อาคารพักอาศัยเจ้าหน้าที่

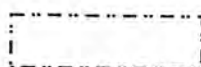
2) ความสูงอาคาร

ความสูงอาคารในพื้นที่ศึกษา มี 1 ระดับคือ มีความสูง 1 – 2 ชั้น เป็นความสูงของอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



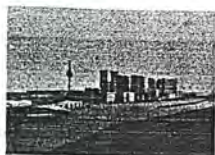
ตร.ว.ละ 30,000 - 60,000 บาท



ตร.ว.ละ 40,000 - 100,000 บาท



ตร.ว.ละ 400,000 - 8,000,000 บาท



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : แสดงราคาที่ดิน

ภาพที่

3.14

อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

3.2.5 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามี 1 ประเภทคือ

1) ที่ดินราชการ

3.2.6 ราคาที่ดิน

ราคาที่ดินในพื้นที่ศึกษา แบ่งออกเป็น 3 ระดับ

1) ราคาที่ดินตั้งแต่ตารางวาละ 30,000 – 60,000 บาท ได้แก่ บริเวณถนนนนทบุรี ถนนรัชดาภิเษก

2) ราคาที่ดินตั้งแต่ตารางวาละ 40,000 – 100,000 บาท ได้แก่ บริเวณถนน พระราม 3

3) ราคาที่ดินตั้งแต่ตารางวาละ 400000 – 800000 บาท ได้แก่ บริเวณริมแม่น้ำ เจ้าพระยา

3.2.7 สภาพสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นบริเวณการใช้ที่ดินประเภทการ

พาณิชยกรรม โกดังสินค้าและมีที่โล่งว่างขนาดใหญ่ กลุ่มอาคารส่วนใหญ่จะกระจุกกระจายอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา พอจะสรุปได้ว่า ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสมและความน่าจะเป็นต่อการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมพื้นที่ใหม่สูงมากกว่าพื้นที่บริเวณอื่นๆเมื่อเปรียบเทียบแนวโน้มการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม ซึ่งบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมและกิจกรรมกับศูนย์พาณิชยกรรมเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นแผนและโครงการทั้งของภาครัฐและเอกชนล้วนส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นศูนย์พาณิชยกรรมตลาดกลางเกษตรแห่งใหม่ได้อย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ข้อมูลทางด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินและราคาที่ดินยังมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษาให้มีความเป็นไปได้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีราคาค่อนข้างเหมาะสม ที่ดินส่วนมากในพื้นที่ศึกษาเป็นของรัฐ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. ผังเมือง จะช่วยส่งเสริมให้การวางผังและการออกแบบบริเวณพื้นที่ศึกษาให้เกิดความสะดวก ไม่เกิดข้อจำกัดในการออกแบบมากนัก เนื่องจากการออกแบบลักษณะการพัฒนาขึ้นมาใหม่

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่

4.1 การวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง

4.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544) และ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากรุงเทพมหานคร จากแนวทางนโยบายการพัฒนาเมืองจึงทำให้กรุงเทพมหานครมีการพัฒนา โดยมีการกำหนดแนวทางการขยายตัวของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตลอดจนมีการประสานการจัดการในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่จะต้องใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบของสภาพภูมิเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยสนับสนุนให้เมืองที่เป็นชุมชนศูนย์กลางของพื้นที่ที่สามารถทำหน้าที่เป็นฐานรองรับและกระจายการพัฒนาไปสู่ชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการสนับสนุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและบริการทางสังคม เพื่อสามารถทำหน้าที่ของชุมชนศูนย์กลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.1.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดยสำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย จัดทำเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์และพัฒนากทม. เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชนให้มีมาตรฐานและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตามนโยบายของกระทรวงมหาดไทย มีนโยบายในการพัฒนาและกำหนดบทบาทของกรุงเทพมหานคร ในด้านต่างๆดังนี้

- ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และองค์การการค้าระหว่างประเทศ ด้านวัฒนธรรม การบริการที่สำคัญที่สุดของประเทศ
- จัดระบบการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตโดยทั่วไป เน้นเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตที่ต้องใช้แรงงานระดับฝีมือและเทคโนโลยีขั้นสูงเท่านั้น
- ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดสัดส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล
- พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขและสาธารณูปการให้เพียงพอและใช้มาตรฐาน

4.1.3 โครงการพัฒนาของภาครัฐและเอกชน

นอกจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผังเมือง โครงการพัฒนาที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำคัญๆทั้งของภาครัฐและเอกชน ยังมีส่วนช่วยในการส่งเสริมบทบาทของกรุงเทพมหานคร ให้มีบทบาทและมีความสำคัญมากยิ่งขึ้นดังนี้

1) โครงการถนนและทางด่วน

โครงการถนนของกรมทางหลวงที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการที่อยู่บริเวณรอยต่อเขตจังหวัด ซึ่งเป็นโครงการที่จะช่วยให้การจราจร

เข้า - ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความคล่องตัวขึ้นประกอบด้วย

- โครงการทางหลวงมีนบุรี
- โครงการเชื่อมต่อท่าอากาศยานกรุงเทพ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- โครงการถนนคร่อมคลองประปา
- โครงการทางหลวงพระประแดง - บางขุนเทียน
- โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (พระประแดง - บางพลี)
- โครงการทางหลวงกรุงเทพ - ชลบุรี สวयीใต้ใหม่ตอนศรีนครินทร์ - ทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ
- โครงการวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกตอนรามอินทรา - บางพลี
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
- โครงการขยายช่องจราจรทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ - ชลบุรี

กรมโยธาธิการและผังเมืองมีโครงการก่อสร้างถนนและสะพานในเขตกรุงเทพมหานคร ที่

สำคัญจำนวน 9 โครงการ ดังนี้

- โครงการถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนเพชรเกษม
- โครงการถนนสายแยกตากสิน - ถนนเพชรเกษมไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก
- โครงการถนนสายแยกตากสิน - ถนนเพชรเกษมไปยังถนนพระรามที่ 2
- โครงการถนนเพชรเกษม - ถนนรัตนวิบูลย์
- โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมระยะที่ 2 ช่วงถนนสุขสวัสดิ์ - ถนนพระรามที่ 2
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ด และถนนเชื่อมต่อ
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกกาย
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานนนทบุรี
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระนั่งเกล้า

นอกเหนือจากโครงการดังกล่าวข้างต้นกรุงเทพมหานครมีโครงการก่อสร้างถนน ได้แก่

- โครงการยกระดับเลียบบคลองภาษีเจริญ
- โครงการปรับปรุงและเชื่อมทางลัดถนนซอยต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในส่วนของทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างทางด่วนที่สำคัญ 5 โครงการ ได้แก่

- โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ศรีรัช) ส่วน B
- โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ช่วงอาจณรังค์ – บางนา
- โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 5 สายเหนือ
- โครงการทางด่วนพิเศษ ศรีรัช – วงแหวนรอบนอก (ทดแทนพญาไท – พุทธมณฑล – นครปฐม)
- โครงการทางด่วนสายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

2) โครงการระบบขนส่งมวลชน

แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งจัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการคมนาคมทางบก (สจร.) ได้กำหนดโครงการระบบขนส่งมวลชนประกอบด้วยระบบรถไฟฟ้ายกระดับของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTS) ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และระบบรถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟทางไกล ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) เพื่อประกอบเป็นโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่สมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2564

3) โครงการคมนาคมและขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ ไม่มีโครงการพัฒนาเพื่อช่วยในด้านการจราจรเนื่องจากข้อจำกัดด้านกายภาพของแม่น้ำลำคลอง จึงทำได้เพียงการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเท่านั้น การคมนาคมขนส่งทางน้ำช่วยแบ่งเบาการจราจรทางบกได้บ้าง โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำลำคลอง การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางถนนได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบต่อเชื่อมและถนนเชื่อมท่าเรือ ในส่วนของการเชื่อมต่อกับรางรถไฟฟ้า BTS ร่วมกับกรุงเทพมหานครจัดให้มีจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือที่สถานีตากสิน

4) โครงการคมนาคมและขนส่งทางอากาศ

- ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งมีอัตราการเพิ่มของผู้โดยสารโดยเฉลี่ยประมาณ 2 ล้านคนต่อปี จะมีผลต่อความสามารถในการรองรับผู้โดยสารซึ่งมีความจุสูงสุดประมาณ 37.5 ล้านคน บทบาทของท่าอากาศยานดอนเมืองหลังเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีความเห็นเบื้องต้นให้ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองในด้านต่างๆต่อไป เช่นการรองรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Pure Freighter) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับ C – Check

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่ประมาณ 32 ตารางกิโลเมตรตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครห่างออกไปประมาณ 20 กิโลเมตร ขณะนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2548 เมื่อก่อสร้างถึงขั้นสมบูรณ์จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 100 ล้านคนต่อปี และรองรับสินค้าได้ 6.4 ล้านตันต่อปี ในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายที่จะเชื่อมโยงทั้งระบบถนนและระบบราง เพื่อให้มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่างกับทำอากาศยานดอนเมือง ขณะนี้มีโครงการศึกษาความเหมาะสมในด้านต่างๆ ในอันที่จะพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อกับทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) - ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็ว โดยในปัจจุบันมีโครงข่ายที่มีศักยภาพอยู่ 5 โครงข่าย ซึ่งส่วนใหญ่ได้ดำเนินการก่อสร้างเต็มรูปแบบ ดังนั้นในการเชื่อมโยงสองทำอากาศยานต้องมีการศึกษาเพื่อปรับปรุงโครงข่ายในปัจจุบันและการใช้โครงข่ายในอนาคตตามแผนงานของหน่วยงานต่างๆ รวมถึงชนิดการเดินทางอื่นๆ ทั้งทางรถไฟและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

5) แผนพัฒนาของภาคราชการและโครงการลงทุนของภาคเอกชนย่านถนนพระราม 3 (ผ่านพื้นที่เขตยานนาวาและบางคอแหลม)

เนื่องจากพื้นที่บริเวณถนนพระราม 3 ที่ผ่านพื้นที่เขตยานนาวาและเขตบางคอแหลม มีระบบสาธารณูปโภคพร้อมและเป็นบริเวณที่ติดต่อกับย่านใจกลางธุรกิจ โดยมีทางด่วนและถนนหลายสายพาดผ่าน รวมทั้งเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสี่ลม สาทร และสุรวงศ์ ซึ่งเป็นพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหรือ CBD เป้าหมายหลักของโครงการก็เพื่อดึงดูดนักลงทุนในพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจ โดยสร้างแรงจูงใจด้วยการจัดระบบขนส่งเพื่ออนาคต และนโยบายการลดหย่อนในเรื่องภาษี รวมทั้งสร้างแรงจูงใจอื่นๆ เพื่อเป็นจุดขายดึงดูดนักลงทุนมายังพื้นที่ โดยมุ่งเน้นให้ผู้ร่วมเข้าโครงการต้องช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

6) โครงการของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตยานนาวา

- โครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวมที่เขตยานนาวา โครงการตามมติคณะกรรมการนโยบายฟื้นฟูบูรณะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยโครงการบำบัดน้ำเสียรวมเขตยานนาวานอกจากจะครอบคลุมพื้นที่ในเขตยานนาวาแล้ว ยังครอบคลุมพื้นที่เขตบางคอแหลม สาทร และบางรัก รวมพื้นที่ 28.5 ตารางกิโลเมตร สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 200,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

โครงการนั้นนอกจากจะช่วยลดปัญหาของเสียที่ระบายลงสู่คลองและแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งทำให้คลองต่างๆในพื้นที่โครงการและแม่น้ำเจ้าพระยามีคุณภาพที่ดีขึ้น

7) โครงการศึกษาการจัดทำแผนผังแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟแม่น้ำของ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การรถไฟแห่งประเทศไทยโครงการศึกษาการจัดทำแผนผังแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ
แม่น้ำเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าให้มีการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าสูงสุด

โครงการเหล่านี้นอกจากจะชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของกรุงเทพมหานครในฐานะที่เป็น
ศูนย์กลางของประเทศ

4.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา

4.2.1 การขยายตัวของกิจกรรม

จากการศึกษา และการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ ทั้งใน
ระดับจังหวัด ระดับเขต และในระดับพื้นที่ศึกษา อีกทั้งการศึกษาและวิเคราะห์แผนพัฒนา และ
โครงการที่เกี่ยวข้องการวิเคราะห์ลักษณะเด่น ลักษณะด้อยที่เป็นปัญหาทางกายภาพภายในพื้นที่ ทำ
ให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้ม และการขยายตัวของกิจกรรมด้านต่างๆที่เกิดขึ้น ตลอดจนการวิเคราะห์
ลักษณะแนวโน้มของทิศทาง เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำคัญในการสรุป บทบาทหน้าที่ ของพื้นที่ศึกษาใน
อนาคต โดยทำการวิเคราะห์แยกตามลักษณะของกลุ่มกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบันดังรายละเอียด
ต่อไปนี้

1) กิจกรรมทางการคมนาคมขนส่งสินค้าและน้ำมัน โดยทั่วไปของลักษณะกิจกรรมมี
การเปลี่ยนแปลงในอนาคต แต่สามารถพัฒนาโดยใช้โครงสร้างรางรถไฟเดิมเชื่อมต่อการขนส่งทางการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทยกับทางรถไฟเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพสรุปได้ว่า กิจกรรมทางการคมนาคม
ขนส่งสินค้าและน้ำมัน ในปัจจุบันที่จะมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในอนาคต เพราะผลจาก
แนวนโยบายของภาครัฐ สามารถพัฒนาพื้นที่ศึกษาและความเหมาะสมของกิจกรรมได้โดยใช้
ศักยภาพของพื้นที่และการติดต่อพื้นที่กิจกรรมใกล้เคียงคือพื้นที่เศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อสามารถ
เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ให้มีความต่อเนื่อง และสัมพันธ์กันระหว่างกิจกรรมในรูปแบบของ การวางผัง
เมือง และการจัดประโยชน์ในการใช้ที่ดินให้คุ้มค่า สามารถส่งเสริมให้บทบาทของพื้นที่ศึกษาที่จะ
เกิดขึ้นในอนาคต

4.3 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีปัจจัยที่ส่งเสริมการสนับสนุนให้เป็นข้อได้เปรียบและศักยภาพในการ
พัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟแม่น้ำ เขตยานนาวา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.3.1 ข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง

1) บริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่โล่งว่าง เดิมเป็นพื้นที่สถานีรถไฟขน
ถ่ายสินค้าและน้ำมันทางรถไฟสายแม่น้ำ ซึ่งมีปริมาณเพียงพอต่อการสามารถพัฒนาโดยใช้โครงสร้าง
รถไฟเดิม พื้นที่สถานีแม่น้ำเป็นสถานีเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือกับทางรถไฟ ในบริเวณพื้นที่ข้างเคียง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 โอกาสที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟแม่น้ำให้เชื่อมโยงกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 มี โอกาสเป็นไปได้สูง

2) ลักษณะภูมิประเทศ ในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ราบเป็นส่วนใหญ่ ติดกับแม่น้ำ

เจ้าพระยา

ลักษณะเช่นนี้พื้นที่ศึกษาจึงมีโอกาสในการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การลงทุนในการเตรียมพื้นที่พัฒนามีโอกาสเป็นไปได้สูง

3) ลักษณะสภาพแวดล้อมที่สวยงาม สามารถปรับภูมิทัศน์พื้นที่บริเวณติด

แม่น้ำเจ้าพระยาของพื้นที่ศึกษาได้อย่างเหมาะสม

4.3.2 ลักษณะเด่นด้านกิจกรรมรอบพื้นที่

โดยรอบพื้นที่เป็นกิจกรรมที่มีพื้นที่มีความสำคัญและเป็นบทบาทหลักของเมือง

กล่าวคือด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาติดกับเขตสาทรเป็นเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร มีโอกาสที่จะเชื่อมโยงกิจกรรมในอนาคต ด้านทิศตะวันออก ติดกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำของเขตคลองเตยและกรุงเทพมหานคร ด้านทิศตะวันตก ของพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ในปัจจุบันซึ่งอยู่ติดกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจการเงินของเขตยานนาวาและกรุงเทพมหานคร โอกาสในการเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเศรษฐกิจทั้งในสภาพปัจจุบันและอนาคตมีโอกาสนี้เป็นไปได้มากกว่าบริเวณอื่นๆ ทางด้านทิศใต้ ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งสามารถติดต่อกับพื้นที่ของจังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่จำกัดทางธรรมชาติ และสามารถติดต่อกับจังหวัดอื่นๆโดยการคมนาคมทางน้ำได้อย่างสะดวก ดังนั้นโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาโดยใช้

ศักยภาพเดิมของพื้นที่ศึกษาคือโครงข่ายการคมนาคมให้เชื่อมต่อกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมย่อยในพื้นที่ศึกษาสามารถเชื่อมต่อกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตยานนาวาและกรุงเทพมหานคร ซึ่งคาดว่าจะมีกิจกรรมเกษตรล่วงหน้า พาณิชยกรรมย่อยจะเกิดขึ้นเพื่อรองรับบทบาทดังกล่าว

4.3.3 ลักษณะเด่นของกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะของกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาเป็นกิจกรรมพาณิชยกรรม เดิมเป็นพื้นที่สถานีรถไฟขนถ่ายสินค้าและน้ำมันทางรถไฟสายแม่น้ำ สามารถพัฒนาโดยใช้โครงสร้างรางรถไฟเดิมเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือ ทางรถไฟ และทางการคมนาคมทางบก (ถนนพระราม 3 และพระราม 4) โอกาสในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาจะสามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3 และบริเวณอื่นๆนั้นมีความเป็นไปได้มาก

4.3.4 ลักษณะเด่นด้านการคมนาคมขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ ถนนทางด่วนสายดินแดง – ท่าเรือ , ถนนเชื้อเพลิง , ถนนรัชดาภิเษก , ถนนสุนทรโกษา , ถนนอาจนรงศ์ , ถนนพระราม 3 , ถนนพระราม 4 ซึ่งถือว่าเป็นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา โดยทางเข้าหลัก คือ ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายสำคัญในแนวตะวันออก – ตะวันตก โดยเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบกลาง , ถนนพระราม 4 ทั้ง 2 เส้นนี้ติดต่อกับถนนสุขุมวิทซึ่งเชื่อมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3 , ถนนพระราม 3 ลักษณะเด่นเช่นนี้ ทำให้บริเวณพื้นที่ศึกษามีศักยภาพในด้านการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นการเกษตรล่วงหน้าเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมกับเขตเศรษฐกิจพระราม 3

ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะมีข้อดีคือเป็นพื้นที่ที่มีการคมนาคมโดยรอบ

4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

บริเวณพื้นที่ศึกษานอกจากจะมีข้อดีข้อเสียและข้อได้เปรียบต่างๆ และบริเวณพื้นที่ศึกษายังมี ปัญหาและข้อจำกัดที่มีผลต่อการพัฒนาของพื้นที่อยู่หลายประการ โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.4.1 ปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

ถนนรัชดาภิเษก , ถนนพระราม 4 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเขตและพื้นที่ศึกษา นอกจากจะเป็นสิ่งที่ส่งเสริมบทบาทของพื้นที่แล้ว ยังถือเป็นข้อจำกัดที่สำคัญของพื้นที่ศึกษาเพราะ ถนนพระราม 4 , ถนนพระราม 3 เป็นถนนสายหลักและเป็นทางเข้าของพื้นที่ศึกษา ดังนั้นปริมาณการจราจรของถนนสายนี้จึงค่อนข้างหนาแน่นเพราะนอกจากนี้แล้วในปัจจุบันและโครงการในอนาคต พระราม 4 , พระราม 3 ยังเป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อกับชุมชนหรือพื้นที่กิจกรรมรอบพื้นที่ศึกษาได้ บริเวณถนนสุนทรโกษา

4.4.2 ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่

ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่เกิดจากการใช้ที่ดินรอบๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาเพราะบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยรอบด้านทิศเหนือจะเป็นพื้นที่พักอาศัย ด้านทิศใต้เป็นแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านทิศตะวันออกเป็นการทำเรือแห่งประเทศไทย จึงมีผลทั้งข้อดีและข้อเสียสำหรับการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นตลาดเกษตรล่วงหน้าแห่งใหม่ กล่าวคือแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นข้อจำกัดที่สำคัญสำหรับการขยายตัวของพื้นที่โครงการในอนาคต แต่ข้อดีเพราะสามารถใช้ลักษณะทางธรรมชาติของแม่น้ำเจ้าพระยาให้เกิดประโยชน์ ทั้งด้านส่งเสริมให้เกิดการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และใช้พื้นที่ริมน้ำเป็นสวนสาธารณะหรือเป็นพื้นที่สำหรับรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้กับพื้นที่ศึกษาและชุมชนเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนี้แล้วด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พักอาศัยยังมีปัจจัยด้านการสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา กล่าวคือ ด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษาเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับถนนหลายสายของพื้นที่ ทำให้เกิดสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาแออัด

4.4.3 ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน เป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะอาคารคอนกรีตสูงประมาณ 5 – 10 ชั้น ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ทำให้เกิดมุมมองที่ไม่ดีในพื้นที่ศึกษา

4.5 การวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาและการวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษานี้ เพื่อดูการศึกษาและวิเคราะห์ถึงการเชื่อมต่อของจินตภาพในด้านต่างๆ เพื่อที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นตลาดเกษตรล่วงหน้า โดยมีการเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนเมืองในด้านจินตภาพอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ เนื่องจากจินตภาพเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของแต่ละชุมชน และของแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่งผลไปถึงความประทับใจ ความสะดวกสบายแก่ผู้คนที่ใช้บริการหรือเดินทางผ่านพื้นที่นั้นๆ จึงมีความจำเป็นสำหรับการศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษาวิเคราะห์ถึงข้อดีและปัญหาต่างๆ เพื่อนำผลการศึกษาวิเคราะห์มาหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของจินตภาพในอนาคต สำหรับการศึกษในเรื่องจินตภาพของพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ ได้อาศัยทฤษฎีจินตภาพชุมชนของเควิน ลินซ์ มาเป็นหลักเกณฑ์ในการในการศึกษาและวิเคราะห์ โดยใช้องค์ประกอบ 5 ประการที่สำคัญมาเป็นปัจจัยที่ใช้ในการศึกษาและวิเคราะห์ในส่วนของพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

องค์ประกอบหลักที่ใช้ในการศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษา

1) เส้นทาง (PATH) ได้แก่ เส้นทางสัญจร โดยแบ่งเป็นเส้นทางสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ ทางบกคือ ถนนพระราม 3 – 4 เส้นทางรถไฟ สายแม่น้ำ ส่วนเส้นทางสัญจรทางน้ำได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะมีบทบาทเด่นชัดในอนาคตจากการพัฒนาสถานีรถไฟ สายแม่น้ำให้เป็นตลาดเกษตรล่วงหน้า เขตยานนาวา

2) ขอบเขต (EDGE) คือ องค์ประกอบที่เป็นส่วนกำหนดขอบเขตของแต่ละกิจกรรมและการใช้ที่ดินแตกต่างกัน ขอบเขตที่ชัดเจนได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา

3) ย่าน (DISTRICT) เป็นลักษณะของกลุ่มอาคาร หรือกลุ่มกิจกรรมที่มีการใช้สอยหรือการใช้ที่ดินลักษณะเดียวกัน ที่เห็นได้ชัดเจน คือ กิจกรรมคลังสินค้า

4) ศูนย์รวมกิจกรรม (NODE) เป็นบริเวณที่มีกิจกรรมหนาแน่น หรือมีผู้คนรวมตัวกันเป็นจำนวนมากภายในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5) ภูมิสัญลักษณ์ (LAND MARK) คือจุดหมายตาในพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไกลมีความเด่นชัดเป็นพิเศษ

6) ประตู (GATE WAY) คือประตูทางเข้าของพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประตูทางเข้าของพื้นที่ที่อยู่บริเวณทางแยกถนนของพื้นที่นั้นๆ ได้แก่ ทางเข้าบริเวณถนนรัชดาภิเษก , ถนนพระราม 3 – 4 ถนนเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ศึกษา พอจะสามารถสรุปในส่วนพื้นที่ศึกษาได้คือ พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ท่าเทียบเรือสินค้า (พื้นที่สีแดง : พาณิชยกรรม) นอกจากนี้จะมีการใช้ที่ดินสำหรับท่าเทียบเรือสินค้า (พื้นที่สีแดง : พาณิชยกรรม) หลักแล้ว ในพื้นที่ยังมีการใช้ที่ดินของกลุ่มที่พักอาศัย และกลุ่มพื้นที่สีเขียว และในพื้นที่ศึกษายังมีท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า ภูมิสัญลักษณ์ที่เด่นชัดในพื้นที่ศึกษาคือถนนที่แยกจากถนนรัชดาภิเษกซึ่งเป็นถนนทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา ในพื้นที่ศึกษานั้นมีเส้นทาง (PATH) หลักที่สำคัญคือ ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 และถนนเลียบบทางรถไฟ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของเขตยานนาวาด้วย สำหรับศูนย์รวมกิจกรรมคือ บริเวณท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า ในพื้นที่ศึกษา เพราะพื้นที่ศึกษาเป็นคลังสินค้า และในอนาคตจากแผนพัฒนาตลอดจนโครงการต่างๆแนวโน้ม ของกิจกรรมบริเวณนี้จะเติบโตและสามารถให้บริการได้ในระดับอนุภาคและระดับชาติ บริเวณพื้นที่ศึกษายังมีขอบเขตที่สำคัญที่เป็นปัจจัยปิดกั้นการขยายตัวของกิจกรรมและพื้นที่ศึกษา คือ ชุมชนหนาแน่นที่ติดกับถนนสายรัชดาภิเษก , ชุมชนคลองเตย ติดกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นขอบเขตที่สำคัญสำหรับการขยายตัวของพื้นที่ศึกษาอีกปัจจัยหนึ่ง

จากการศึกษานี้จะทำการปรับปรุงและเสนอแนะ และเน้นในการศึกษาในบริเวณพื้นที่ศึกษาเท่านั้น เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์และสามารถเชื่อมโยงในส่วนของแต่ละองค์ประกอบแก่กันอย่างเหมาะสม เพื่อส่งเสริมให้ทั้งพื้นที่ศึกษามีจินตภาพที่ดี มีประสิทธิภาพโดยการวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบ มีรายละเอียดดังนี้

(1) เส้นทาง (PATH)

- สภาพปัจจุบัน - เส้นทางหลักได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 ถนนเลียบบทางรถไฟ
- เส้นทางรอง ได้แก่ ถนนภายในพื้นที่ศึกษา
- ผลการวิเคราะห์ - ลักษณะของเส้นทางหลักเดิมมีความเด่นชัดอยู่แล้วส่วนเส้นทางย่อยนั้นยังขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายและลำดับค้ำยันที่ดี

(2) เส้นขอบ (EDGE)

- สภาพปัจจุบัน - เส้นขอบหลักได้แก่ SITE ของพื้นที่ศึกษา , แม่น้ำเจ้าพระยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการวิเคราะห์ - เส้นข้อมีความเด่นชัดมาก โดยเฉพาะเส้นขอบที่เกิดจากแม่น้ำเจ้าพระยา

(3) ย่าน (DISTRICT)

สภาพปัจจุบัน - โดยทั่วไปของกิจกรรมต่างๆปะปนกัน โดยเฉพาะบริเวณกลุ่มคลังสินค้า มีการกระจายของกิจกรรมอื่นๆอยู่ภายในพื้นที่ด้วย

ผลการวิเคราะห์ - ย่านต่างๆ โดยเฉพาะในย่านพื้นที่กิจกรรมมีความเด่นชัด แต่มีข้อด้อยตรงที่มีกิจกรรมอื่นๆ เช่น พักอาศัย ปะปนภายในอันส่งผลให้เป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในอนาคต

- ย่านที่มีความเด่นชัดมากที่สุด คือ ย่านการขนส่งสินค้า ท่าเทียบเรือสินค้า

(4) ศูนย์รวมกิจกรรม (NODE)

สภาพปัจจุบัน - ศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญคือ บริเวณท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า

ผลการวิเคราะห์ - ควรมีการพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา ให้เป็น NODE หลักที่สำคัญโดยคำนึงถึงผลกระทบในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และความเหมาะสมในด้านสภาพแวดล้อม

(5) ภูมิสัญลักษณ์ (LANDMARK)

สภาพปัจจุบัน - ภายในพื้นที่ศึกษามี LANDMARK ที่สำคัญคือ เส้นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา และท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า

ผลการวิเคราะห์ - ควรพัฒนาและออกแบบภูมิสัญลักษณ์ขึ้นภายในพื้นที่ศึกษาเดิมให้มีความเป็นเอกลักษณ์และเกิดภูมิทัศน์ที่ดี

(6) ประตู (GATE WAY)

สภาพปัจจุบัน - ประตูหลัก ได้แก่ เส้นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา คือ ถนนรัชดาภิเษก เส้นทางรถไฟ

- ประตูรอง ได้แก่ ถนนเลียบริมทางรถไฟ ถนนย่อยภายในโครงการ

ผลการวิเคราะห์ - GATE WAY ในสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษามีความเด่นชัดอยู่แล้ว แต่ควรการแก้ปัญหาในส่วนทางเข้าที่เกิดเป็นจุดตัดและทางแยกของถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุและรถติดบ่อยครั้ง

4.6 การวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการพัฒนา

การศึกษาวเคราะห์เพื่อหาพื้นที่ที่มีศักยภาพ เหมาะสมต่อการพัฒนาสถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง เขตยานนาวา ใช้วิธีการที่เรียกว่า POTENTIAL SURFACE ANALYSIS เพื่อพิจารณาถึงความพร้อมของพื้นที่ในการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ อันเป็นแนวทางในการเลือกทำเลที่ตั้งของกิจกรรมการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาตามลำดับความสำคัญโดยการกำหนดปัจจัย (FACTORS) ต่างๆ ซึ่งหมายถึง ส่วนหรือสาเหตุที่สำคัญที่เป็นตัวกำหนดประเภทการใช้ที่ดินอันมีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งมีขั้นตอนการดำเนินการวิเคราะห์ดังนี้

- 1) กำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายต่างๆ ในการวิเคราะห์
- 2) กำหนดปัจจัยต่างๆ และค่าน้ำหนักของปัจจัย (WEIGHTING)
- 3) กำหนดตัวชี้ (INDICATE) และเกณฑ์ในการวัด
- 4) กำหนดขอบเขตและหน่วยพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาในระบบตาราง (GRID)
- 5) กำหนดค่าคะแนนของศักยภาพในระดับต่างๆ
- 6) รวบรวมคะแนนและแสดงผลการวิเคราะห์

ในแต่ละขั้นตอนของการวิเคราะห์มีรายละเอียดตามขั้นตอนดังนี้

4.6.1 การกำหนดความมุ่งหมายของการวิเคราะห์

เพื่อวิเคราะห์หาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง โดยพิจารณาความเหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจตลาดกลางการเกษตรในอนาคต และมีบทบาทเป็นพื้นที่เศรษฐกิจตลาดกลางการเกษตรของกรุงเทพมหานคร เน้นการวิเคราะห์เพื่อหาลำดับศักยภาพของความเหมาะสมและพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ของสถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง มีเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2550 หรืออีก 4 ปีข้างหน้า

4.6.2 การกำหนดปัจจัยและค่าน้ำหนักของปัจจัย

1) การกำหนดปัจจัยต่างๆ ปัจจัย (FACTORS) ในที่นี้หมายถึง ส่วนหรือสาเหตุสำคัญที่เป็นตัวกำหนดประเภทของการใช้ที่ดินที่มีผลต่อการกำหนดที่ตั้งในระดับที่แตกต่างกันจากการกำหนดความมุ่งหมายในการวิเคราะห์ ที่เน้นความเป็นเศรษฐกิจตลาดกลางการเกษตร ดังนั้นปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์จึงมุ่งเน้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับลักษณะและความพร้อมของพื้นที่ส่วนต่างๆ ในการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจตลาดกลางการเกษตรในอนาคต โดยมีปัจจัยทางด้านกายภาพ (ความพร้อมของพื้นที่) และด้านเศรษฐกิจ (แรงดึงดูดทางเศรษฐกิจ) เป็นปัจจัยหลัก ส่วนปัจจัยทางสังคมนั้นวิเคราะห์ว่าบริเวณสถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวงเป็นบริเวณพื้นที่ที่ติดต่อกับเขตพื้นที่เศรษฐกิจพระราม 3 จึงมีความเท่าเทียมกันในการได้รับการบริการทางสังคม หรือโครงสร้างพื้นฐาน (INFRA - STRUCTURE)

2) การกำหนดค่าน้ำหนักของปัจจัย

ความหมายของค่าน้ำหนักของปัจจัย (WEIGHTING OF FACTORS) คือ สิ่งที่จะอธิบายถึงค่าความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ทั้งปัจจัยหลักและปัจจัยรอง เพื่อรวบรวมเป็นค่าคะแนนรวมของศักยภาพในระดับต่างๆ

ค่าน้ำหนักของปัจจัย กำหนดขึ้นตามลักษณะของปัจจัย โดยแสดงค่าออกมาเป็นตัวเลข (โดยทั่วไปแล้วจะกำหนดให้มีค่าประมาณ 2 – 3 เท่า ตามลักษณะของศักยภาพในระดับต่างๆ คือ ศักยภาพสูง ศักยภาพปานกลาง ศักยภาพต่ำ)

ปัจจัยที่มีค่าน้ำหนักสูงสุด คือ ปัจจัยทางด้านกายภาพ มีค่าน้ำหนักของปัจจัย 2 เท่า และปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีค่าน้ำหนัก 1 เท่า

ตารางที่ 4.1 แสดงลักษณะและค่าน้ำหนักของปัจจัย

ลักษณะของปัจจัย	ปัจจัย	ค่าน้ำหนัก
1. ด้านกายภาพ	- ระบบการเข้าถึง	3
	- ลักษณะความหนาแน่น	2
2. ด้านเศรษฐกิจ	+ ลักษณะของพื้นที่	2
	- ราคาที่ดิน	1

4.6.3 การกำหนดตัวชี้และเกณฑ์ในการวัด

จากปัจจัยด้านต่างๆ นี้นำมากำหนดตัวชี้หรือดัชนี (INDICATE) และเกณฑ์ในการวัดตามลักษณะของปัจจัยที่แตกต่างกันออกไป รวมทั้งกำหนดเพื่อนำไปรวมเป็นค่าคะแนนรวมในขั้นตอนสุดท้าย ดังนี้

1) ระบบการเข้าถึง (ACCESSIBILITY)

เป็นปัจจัยทางด้านกายภาพที่มีความสำคัญมากต่อการหาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เนื่องจากเกณฑ์ในการพิจารณาบริเวณที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำประการหนึ่งก็คือ ต้องเป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางทุกรูปแบบ

โดยพิจารณาว่าความสะดวกในการเข้าถึง หรือตามตำแหน่งที่มีความสามารถในการเข้าถึงได้ดี จะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับตำแหน่งหรือบริเวณที่มีโครงข่ายของถนนพาดผ่านพื้นที่อยู่ริมถนน จะมีความเหมาะสมในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ในบริเวณที่ลึกเข้าไป (สำหรับการคมนาคมขนส่งทางบก)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ฉะนั้นจึงพิจารณาจากระยะห่างที่สามารถเดินจากพื้นที่นั้นๆสู่ถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อยตามลำดับ ในระยะทางไม่เกิน 100 เมตร มีค่าคะแนนดินดังนี้

ตารางที่ 4.2 การกำหนดค่าคะแนนการเข้าถึง

ระยะห่างจากถนน	ค่าคะแนนดิน	คะแนนจริง (คูณ 3)
ถนนสายหลัก	3	9
ถนนสายรอง	2	6
ถนนสายย่อย	1	3

2) ราคาที่ดิน (LAND COST)

เป็นปัจจัยสำคัญทางด้านเศรษฐกิจที่รองลงมาโดยพิจารณาจากหลักการที่ว่า บริเวณที่มีราคาของที่ดินสูงจะเป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจตลาดกลางการเกษตรล่วงหน้ามากกว่าบริเวณที่มีราคาของที่ดินต่ำ กำหนดตัวชี้จากราคาที่ดินประเมินจากราคาตลาด แบ่งช่วงราคาและค่าคะแนนดินดังนี้

ตารางที่ 4.3 การกำหนดค่าคะแนนราคาที่ดิน

ราคาที่ดิน (บาท/ไร่)	ค่าคะแนนดิน	คะแนนจริง (คูณ 1)
ต่ำกว่า 2,000,000	4	4
200,000 – 8,000,000	3	3
8,000,000 – 14,000,000	2	2
ตั้งแต่ 14,000,000 ขึ้นไป	1	1

3) ลักษณะความหนาแน่น

เป็นปัจจัยทางด้านกายภาพมีเกณฑ์ในการพิจารณา คือ บริเวณที่เหมาะสมสำหรับโครงการตลาดการเกษตรล่วงหน้า อีกประการหนึ่งก็คือบริเวณดังกล่าวต้องเป็นบริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่ เพื่อความเหมาะสมต่อการลงทุนในแง่ เศรษฐกิจตามหลักเศรษฐศาสตร์ชุมชนเมือง คือ เป็นบริเวณที่โล่งว่างไม่มีอุปสรรคต่อการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงพื้นที่มากนัก

โดยพิจารณาว่าลักษณะหรือรูปแบบของพื้นที่ที่มีความเป็นพื้นที่โล่งว่าง จะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความเหมาะสมในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่หรือบริเวณที่มีความเป็นพื้นที่โล่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ว่างต่ำ ฉะนั้นจึงพิจารณาจากลักษณะความหนาแน่นหรือพื้นที่คลุมดินของอาคารเป็นส่วนน้อยหรือเป็นพื้นที่โล่งว่าง จะมีศักยภาพในการพัฒนา มากกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นหรือพื้นที่คลุมดินอาคารมากกว่าแบ่งลักษณะของความหนาแน่นออกเป็น 4 ระดับ มีค่าคะแนนดัดดังนี้

ระดับความหนาแน่น	ค่าคะแนนดัด	คะแนนจริง (คูณ 2)
0 - 25	4	8
26 - 50	3	6
51 - 75	2	4
76 - 100	1	2

4.6.4 การกำหนดขอบเขตและหน่วยพื้นที่

1) แนวความคิด บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เป็นพื้นที่ที่มีความกว้างขวาง ดังนั้นการกำหนดขอบเขตของการวิเคราะห์จึงกำหนดขึ้นบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำที่ถูกล้อมรอบด้วยโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ถนนสายหลักและสายรองต่างๆ

2) ขอบเขตและหน่วยพื้นที่ พื้นที่มีประมาณ 277.50 ไร่ ซึ่งอยู่ในเขตยานนาวา แบ่งหน่วยพื้นที่วิเคราะห์ในระบบตารางออกเป็นพื้นที่ย่อยรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส จำนวน 465 ช่อง พื้นที่ช่องละประมาณ 6 ไร่ หรือ 100 เมตร คูณ 100 เมตร

4.6.5 การรวบรวมคะแนนและจัดลำดับขั้น

เมื่อได้ค่าคะแนนจริง (โดยนำค่าน้ำหนักคูณกับคะแนน) ของปัจจัยต่างๆลงในแผนที่ในแต่ละปัจจัยแล้ว จึงนำเอาค่าคะแนนที่ได้จากแผนที่ย่อยทั้ง 4 ปัจจัย มารวมในแผนที่ตารางรวม ผลของการรวมคะแนนสรุปได้ว่าช่องที่ได้คะแนนสูงสุดมีค่าคะแนนเท่ากับ 17 คะแนน ช่องที่ได้คะแนนต่ำสุด มีค่าคะแนนเท่ากับ 8 คะแนน โดยมีผลต่างของค่าคะแนนต่ำสุดและสูงสุดเท่ากับ 8 คะแนน

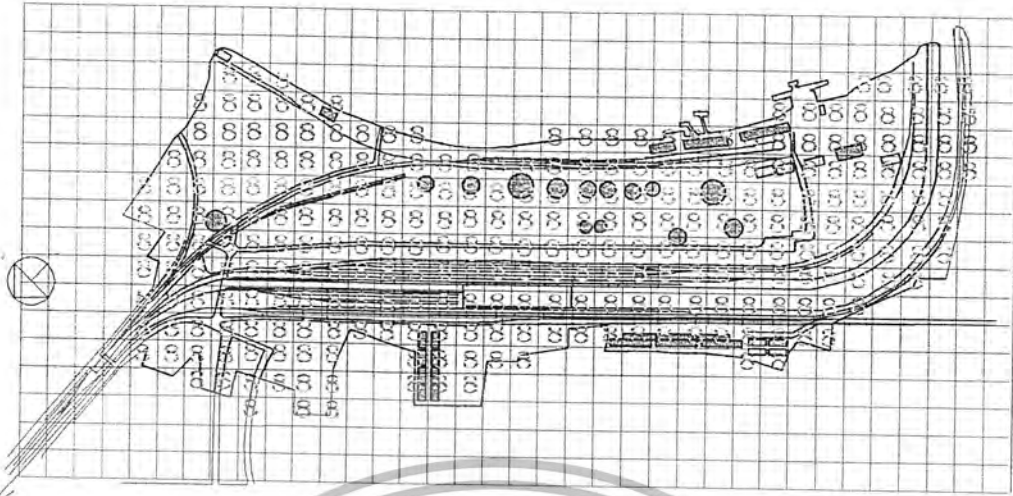
จัดลำดับขั้นความเหมาะสมของศักยภาพในระดับต่างๆ ออกเป็น 3 ระดับ

(พิจารณาจากเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักของปัจจัย) โดยมีช่วงห่างของค่าคะแนนในแต่ละระดับตามเกณฑ์ที่ว่าผลต่างของค่าคะแนนสูงสุด และต่ำสุดที่กำหนด นารด้วยจำนวนระดับขั้น (3 ระดับ) จะได้ค่าแตกต่างแต่ละระดับเท่ากับ 3 คะแนน

4.6.6 สรุปผลการวิเคราะห์

1) พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง (ค่าคะแนน 10 - 12) มีจำนวน 133 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 101.8 ไร่หรือร้อยละ 0.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

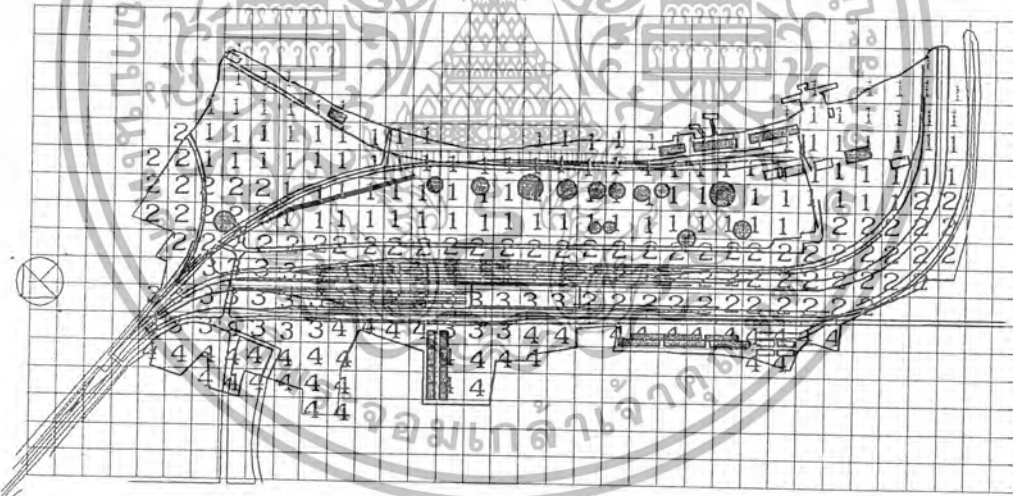


ภาพที่ 4.1

ค่าคะแนนลักษณะความหนาแน่น

ระดับของความหนาแน่น (ร้อยละ) ค่าคะแนนดิบ คะแนนจริง (คูณ 2)

0 - 25	4	8
26 - 50	3	6
51 - 75	2	4
75 - 100	1	2

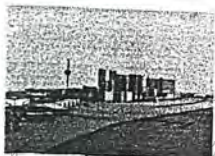


ภาพที่ 4.2

ค่าคะแนนราคาที่ดิน

ระดับของความหนาแน่น (ร้อยละ) ค่าคะแนนดิบ คะแนนจริง (คูณ 1)

ต่ำกว่า 3,000,000	4	4
3,000,000 - 8,000,000	3	3
8,000,000 - 10,000,000	2	2
ตั้งแต่ 10,000,000	1	1



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

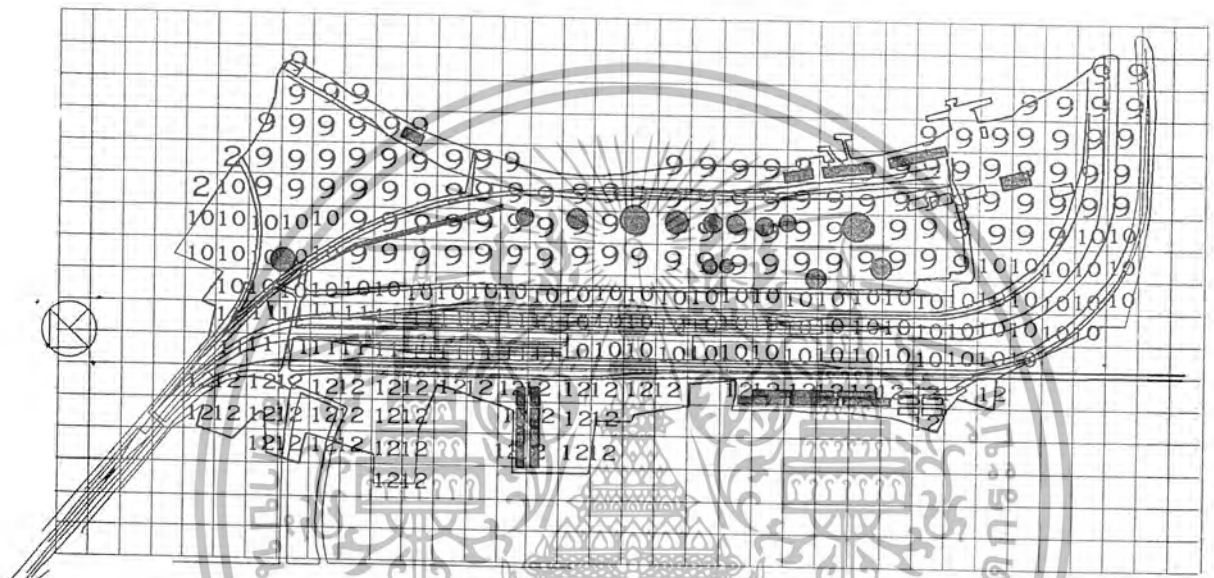
การทบทวนและปรับปรุงการเชิงนโยบายที่สอดคล้องกับแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการที่นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค

แบบแสดง การวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่

4.1

4.2



(ต่ำคะแนน 10-12)

(ต่ำคะแนน 6 -9)

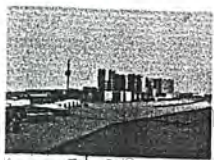
(ต่ำคะแนน 2-5)

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตนานาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

การทํางานในสาหรับการใชงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นําไปใชประโยชนดานการคา
 แบบแสดง : สรปผลกาวิเคราะหพื้นที่ที่มีคักยภาพในการพัฒนา

ภาพที่

4:3



อาจารย์ที่ปรึกษา
 : อ.สมพล ดำรงเสถียร

2) พื้นที่ที่มีศักยภาพ ในการพัฒนาปานกลาง (ค่าคะแนน 6 - 9) มีจำนวนช่อง 137 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 104.8 ไร่หรือร้อยละ 37.7

3) พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำ (ค่าคะแนน 2-5) มีจำนวนช่อง 2 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 1.5 ไร่หรือร้อยละ 36.6

จากการวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา รวมทั้งแนวโน้มในการพัฒนาพื้นที่ที่มีความพร้อม โดยอาศัยปัจจัยต่างๆ ในการพิจารณา สรุปได้ว่า บริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง คือพื้นที่ส่วนกลางของพื้นที่ศึกษา บริเวณที่ศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง จะอยู่บริเวณ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นพื้นที่ส่วนมากซึ่งโอกาสในการพัฒนามีมากเพราะพื้นที่มีความบางเบาจนถึงที่โล่งว่าง สำหรับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำจะอยู่บริเวณ ริมขอบเขตของพื้นที่ศึกษาปะปนอยู่กับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาระดับอื่น ๆ ซึ่งไม่มีระบบโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่นี้ ซึ่งจะได้นำผลการวิเคราะห์นี้ไปพิจารณาเพื่อประกอบในการจัดตั้งกลุ่มกิจกรรม และพิจารณาถึงลำดับขั้นในการพัฒนา ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการออกแบบและวางผังต่อไป

4.7 วิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

ในการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เพื่อที่จะสามารถสรุปบทบาทในปัจจุบัน และคาดการณ์บทบาทของพื้นที่ในอนาคตโดยดู จากแนวโน้ม ศักยภาพความเหมาะสมของพื้นที่ในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และแผนพัฒนาตลอดจนโครงการของภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องและมีส่วนส่งเสริมบทบาทและความสำคัญของพื้นที่ศึกษาในอนาคต โดยมีบทบาทที่สำคัญดังนี้

4.7.1 วิเคราะห์จากแผนพัฒนาต่างๆ ซึ่งได้แก่ การศึกษาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , ผังเมืองรวม , ผังภาค , แผนพัฒนาจังหวัด และแผนพัฒนาเขต สรุปเป็นบทบาทจากอดีต ปัจจุบัน และบทบาทในอนาคตดังนี้

(1) ด้านเศรษฐกิจ

- | | | |
|----------|---|--|
| อดีต | - | เป็นพื้นที่ที่มีบทบาทด้านการคมนาคมขนส่ง คือเป็นท่าเทียบเรือสินค้าประเภทน้ำมัน เป็นคลังสินค้า |
| ปัจจุบัน | - | เป็นพื้นที่ที่มีบทบาทด้านการคมนาคมขนส่ง คือเป็นท่าเทียบเรือสินค้าประเภทน้ำมัน เป็นคลังสินค้า |
| อนาคต | - | เป็นพื้นที่ที่มีการขนส่งสินค้าด้านการเกษตร |
| | - | เป็นศูนย์กลางตลาดการเกษตรล่วงหน้าที่สามารถเชื่อมโยงกับสหกรณ์การเกษตรของชุมชนต่างจังหวัดได้ |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าทางการเกษตรเพื่อการส่งออกให้กับนักธุรกิจ
- เป็นศูนย์กลางความรู้เกี่ยวกับการเกษตร

(2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- อดีต - เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงทางคมนาคมทางบกทางน้ำ ไปยัง ส่วนภูมิภาคได้
- ปัจจุบัน - เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงทางคมนาคมทางบกทางน้ำ ไปยัง ส่วนภูมิภาคได้
- อนาคต - เป็นพื้นที่ที่มีการดำเนินการพัฒนาในช่วงแผนพัฒนาฯที่ 8 (2540 - 2545)
 - เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงกับภาคอื่นๆของประเทศ
 - เป็นศูนย์กลางการท่าเทียบเรือสินค้าที่เชื่อมโยงกับท่าเทียบเรือสินค้ากับภาคอื่นๆของประเทศ

(3) ด้านการบริการทางสังคม

- อดีต - เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า
 - เป็นศูนย์กลางคลังสินค้า
- ปัจจุบัน - เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า
 - เป็นศูนย์กลางคลังสินค้า
- อนาคต - เป็นศูนย์กลางให้ความรู้ทางการเกษตรของแต่ละจังหวัด
 - เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเกษตร

4.7.2 วิเคราะห์จากบทบาทในปัจจุบัน

จากบทบาทในปัจจุบันและแผนพัฒนาตลอดจนศักยภาพต่างๆ ของพื้นที่เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมสภาพการพัฒนาของพื้นที่ให้ดีขึ้น แต่ในสภาพปัจจุบันการพัฒนาเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายดังกล่าวถูกข้อจำกัดในด้านกายภาพของพื้นที่ ทำให้การพัฒนาสำหรับบทบาทต่างๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตมีอุปสรรคและข้อจำกัด ไม่สามารถที่จะพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบสนองต่อบทบาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น จากการวิเคราะห์ สรุปได้ว่า ควรมีการส่งเสริมศักยภาพที่มีอยู่เดิมของพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือสินค้า ให้สามารถตอบสนองต่อแผนและนโยบายให้มากที่สุด โดยคำนึงถึงเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศักยภาพให้มากที่สุดและพัฒนาพื้นที่เพื่อสามารถรองรับกิจกรรมความเป็นศูนย์กลางและบทบาทหน้าที่ที่จะเกิดขึ้นในด้านต่างๆของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

4.7.3 สรุบบทบาท และหน้าที่ของพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศึกษา บทบาทที่สำคัญจากอดีต สภภาพปัจจุบัน และบทบาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สามารถสรุบบทบาทและหน้าที่ของการเกษตรล่องหน้าแห่งใหม่ดังนี้

บทบาทของพื้นที่แห่งใหม่

- เป็นพื้นที่มีการขนส่งสินค้าด้านการเกษตร
- เป็นศูนย์กลางตลาดการเกษตรล่องหน้าที่สามารถเชื่อมโยงกับสหกรณ์การเกษตรของชุมชนต่างจังหวัดได้
- เป็นศูนย์กลางรวบรวมสินค้าทางการเกษตรเพื่อการส่งออกให้กับนักธุรกิจ
- เป็นศูนย์กลางความรู้เกี่ยวกับการเกษตร



บทที่ 5

การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา

5.1 การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา

การศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาการวางผังแม่บทพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เพื่อเป็นพื้นที่เกษตรพาณิชย์กรรม บริการชุมชนระดับย่านเป็นการศึกษาเพื่อวางแผนการพัฒนาในด้านกายภาพเป็นหลัก โดยคำนึงถึงนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง สภาพปัญหา ความต้องการ ศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่มาเป็นตัวกำหนด ความมุ่งหมาย (Goal) วัตถุประสงค์ (Objective) และเป้าหมาย (Target) เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการในอนาคตได้อย่างถูกต้อง

5.1.1 ความมุ่งหมายของการพัฒนา (Goal)

ความมุ่งหมายของการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน จากผลการวิเคราะห์หีบภาพหน้าที่หลักของพื้นที่ มีรายละเอียดดังนี้

1. พัฒนาบริเวณพื้นที่ (โดยการศึกษาทำการวางผังพื้นที่) ให้มีย่านพาณิชย์กรรมและย่านที่อยู่อาศัย โดยให้เชื่อมต่อกับกิจกรรมโดยรอบ เป็นย่านพาณิชย์กรรมของชุมชนเป็นย่านธุรกิจ เป็นย่านคืออบรวมการเกษตร เป็นย่านการศึกษา วิทยาลัยที่โคงเพื่อการนันทนาการ และสวนสาธารณะเพื่อแสดงให้เห็นถึงการใช้ประโยชน์ของที่ดินในพื้นที่ได้อย่างคุ้มค่า
2. พัฒนาบริเวณพื้นที่ (การวางผังพื้นที่) เพื่อให้พื้นที่สามารถเป็นพื้นที่บริการชุมชนระดับย่านในอนาคต
3. พัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษาให้เสริมสร้างและรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนควบคุมสภาพแวดล้อมภายในบริเวณพื้นที่เพื่อสภาพแวดล้อมที่ดี

5.1.2 วัตถุประสงค์ (Objective) แยกวัตถุประสงค์ตามความมุ่งหมายดังนี้

1. วัตถุประสงค์ตามความมุ่งหมาย 1.
 - 1.1 กำหนดที่ตั้ง และจัดรูปแบบของกิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องและพอเพียงต่อความต้องการต่าง ๆ ในอนาคต
 - 1.2 สร้างความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มกิจกรรมภายในพื้นที่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้ใช้
 - 1.3 ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่สามารถดึงดูดผู้เข้ามาใช้พื้นที่
 - 1.4 จัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่กิจกรรมในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น อนุญาตให้นำไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 จัดวางรูปแบบโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องและเกิดความสะดวกของการเข้าถึงพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายกับพื้นที่ภายนอกโดยรวม

2. วัตถุประสงค์ตามความมุ่งหมาย 2.

2.1 ควบคุมการใช้ที่ดินของกิจกรรมบางประเภทในพื้นที่

2.2 จัดวางโครงข่ายคมนาคมเพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการส่งเสริมกิจกรรมของพื้นที่เดิม และสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ที่ทำการจัดรูปแล้วได้อย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพ

3. วัตถุประสงค์ตามความมุ่งหมาย 3.

3.1 จัดระบบการคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.2 ควบคุมการใช้พื้นที่ของกิจกรรมและอาคารสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ

3.3 สร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อการพักผ่อน การค้า และการอยู่อาศัย

3.4 จัดรูปแบบขององค์ประกอบในการออกแบบระบบภูมิทัศน์ของชุมชนเมือง โดยเน้นการจัดรูปแบบด้านจิตสภาพของชุมชน

5.1.3 เป้าหมาย (Target)

1. เป้าหมายตามความมุ่งหมาย 1.

1.1 กำหนดกิจกรรมทางด้านการบริการและการบริการหลัก ได้แก่ กลุ่มเกษตรพาณิชย์กรรม

1.2 วางผังการใช้ที่ดินและออกแบบพื้นที่ภายในกลุ่ม และระหว่างกลุ่มของกิจกรรมให้สอดคล้องต่อเนื่องสัมพันธ์กัน

1.3 กำหนดระบบการสัญจรภายในด้วยทางเท้า สะพานพาหนะพร้อมระบบการสัญจรที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมกิจกรรมในด้านต่าง ๆ

1.4 กำหนดองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านต่าง ๆ เช่น ท่าเทียบเรือโดยสาร พืชพันธุ์

1.5 กำหนดรูปแบบการขยายตัวและพื้นที่เพื่อการขยายตัวต่อเนื่องกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้พอเพียง

2. เป้าหมายตามความมุ่งหมาย 2. และวัตถุประสงค์

2.1 กำหนดและควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดินในรูปแบบของกิจกรรมต่าง ๆ

2.2 กำหนดระบบการสัญจรและพื้นที่จอดรถที่เหมาะสมสอดคล้องและเชื่อมโยงกับโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. เป้าหมายตามความมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์

3.1 ปรับปรุงพื้นที่เดิม แบ่งโซนและตำแหน่งของกิจกรรมภายในพื้นที่ให้ชัดเจน

3.2 ส่งเสริมการใช้ทางเท้าสำหรับการเชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรมให้ปลอดภัย

เหมาะสมและสวยงาม

3.3 เตรียมพื้นที่ริมน้ำเพื่อการพักผ่อนและนันทนาการของผู้ใช้โครงการ โดยสอดคล้องกับการใช้ที่ดินเพื่อการพักผ่อน การค้า งานประเพณีด้านวัฒนธรรมและสังคม

3.4 วางผังกลุ่มชุมชน และกลุ่มอาคารให้เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

4. เป้าหมายด้านระยะเวลาในการพัฒนา

กำหนดช่วงระยะเวลาการพัฒนาในอนาคต ให้มีรูปแบบที่สมบูรณ์ ภายในระยะเวลา ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2547 ถึงปี พ.ศ. 2549

5.2 การคาดการณ์จำนวนผู้มาใช้บริการพื้นที่โครงการในอนาคต

จากการศึกษาพบว่า บริเวณพื้นที่โครงการจะมีบทบาทที่สำคัญ คือ เป็นพื้นที่เกษตรพาณิชย์ชุมชนระดับย่าน ในอนาคต สามารถใช้บริการกับพื้นที่ในเขตใกล้เคียง หรือ เขตอิทธิพลได้โดยรอบ ดังนั้นการคาดการณ์จำนวนผู้มาใช้บริการพื้นที่โครงการในอนาคต จึงแบ่งประเภทผู้ให้บริการออกเป็น 2 ประเภท คือ

- ประชากรในเขตชุมชน (แขวงช่องนนทรี , แขวงบางโพงพาง)

- ประชากรในเขตอิทธิพล (เขตยานนาวา)

การคาดการณ์ผู้ให้บริการของพื้นที่โครงการจากผู้ให้บริการ 2 ประเภท มีรายละเอียดดังนี้

1. ประชากรในเขตชุมชน (แขวงช่องนนทรี, แขวงบางโพงพาง)

เนื่องจากพื้นที่ สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณแขวงช่องนนทรี

โดยมีข้อสมมุติที่ว่าสภาวะทางด้านเศรษฐกิจและสภาพสังคมของพื้นที่สถานีรถไฟสาย

แม่น้ำ ในช่วงก่อนและหลังการพัฒนาพื้นที่ จะได้จำนวนประชากรในอนาคตดังนี้

สูตร RATE OF POPULATION GROWTH

$$R = \frac{Pt - P_0}{P_0}$$

R = อัตราการเพิ่ม

N = จำนวนปีจากปีปัจจุบันถึงปีสุดท้าย

Pt = ประชากรในปีปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการเชิงงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Po = ประชากรปีต้น

สูตร PROJECTION

$$P_n = p_t (1+r)^n$$

Pn = จำนวนประชากรของปีที่คาดการณ์

Pt = จำนวนประชากรในปัจจุบัน (ปีฐาน)

R = อัตราการเพิ่มของประชากร

จากการคาดการณ์จำนวนประชากรโดยใช้สูตร RATE OF POPULATION GROWTH จะ
ได้ผลสรุปจำนวนประชากรในอนาคตได้ดังนี้

อัตราการเพิ่มประชากร = 0.06

ตาราง 5.1 แสดงจำนวนประชากรในแขวงช่องนนทรีและแขวงบางโพงพางในระยะการคาดการณ์
18 ปี

ปี	พื้นที่แขวงช่องนนทรี	พื้นที่แขวงบางโพงพาง
2546	74,330	56,074
2547	74,186	56,074
2548	74,074	55,880
2549	73,987	55,815
2550	73,920	55,764
2551	73,868	55,725
2552	73,828	55,965
2553	73,797	55,671
2554	73,772	55,653
2555	73,754	55,639
2556	73,793	55,628
2557	73,728	55,620
2558	73,720	55,613
2559	73,713	55,608
2560	73,708	55,604
รวม	1,108,178	836,224

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และจากการคาดการณ์ในอนาคต ปี 2546 ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ภายในเขตพื้นที่แขวงช่องนนทรีและแขวงบางโพงพาง ตามลำดับ ในการขยายตัวของชุมชนสูง สำนักผังเมืองจึงคาดว่าอัตราการเพิ่ม ของประชากรประมาณ 0.06 % ต่อปี ดังนั้นในปี 2546 จะมี ประชากร 74,330 คน 56,074 คน ตามลำดับ และในปี 2551 จะมีประชากร 73,868 คน 55,725 คน ตามลำดับ ในปี 2556 มีประชากร 73,793 คน 55,628 คน ตามลำดับ ในปี 2560 มีประชากร 73,708 คน 55,604 คน ตามลำดับ

2. ประชากรในเขตอิทธิพล (เขตยานนาวา)

การคาดการณ์ประชากรในเขตอิทธิพลของพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ จะใช้การ คาดการณ์โดยใช้สูตร RATE OF POPULATION GROWTH เช่นเดียวกันกับการคาดการณ์ ประชากรในเขตพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ แต่จำนวนประชากรในเขตอิทธิพลที่จะเข้ามาใช้ บริการในพื้นที่โครงการนั้น จะมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งอยู่กับระยะเวลาการเดินทาง แรงจูงใจต่าง ๆ การคำนวณหาจำนวนประชากรในเขตอิทธิพลที่จะเข้ามาใช้พื้นที่โครงการ จะใช้ สูตรแรงจูงใจของ REILLY ซึ่งเป็น GRAVITY MODEL ซึ่งมีรูปแบบดังนี้

$$RJ = \frac{PJ}{d_{ij}^2}$$

และ

$$PROB = \frac{PJ / d_{ij}^2}{\sum PJ / d_{ij}^2}$$

- RJ = แรงดึงดูดใจในการใช้บริการ
 PROB = ความเป็นไปได้ที่ประชากรในเขตอิทธิพลจะเข้ามาใช้พื้นที่โครงการ
 PJ = จำนวนประชากรในเขตอิทธิพล
 DIJ = ระยะทางระหว่างเขต i และเขต j

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนประชากรในเขตอิทธิพล ปี 2545และคาดการณ์ในปี 2560

อัตราการเพิ่มประชากร = 0.08

พื้นที่	พ.ศ.2545 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้	ประชากรใน เขตอิทธิพล ที่มาใช้บริการ
สาทร	113,612	2.5	45,448.4	0.16	18,177.92
พระราม 3	56,215	1.5	3,7476.6	0.13	7,307.95
คลองเตย	227,757	1	227,757	1.00	227,757
รวม	397,584		275,078.7		253,242.87

พื้นที่	พ.ศ.2550 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้	ประชากรใน เขตอิทธิพล ที่มาใช้บริการ
สาทร	133,471	2.5	333,677.5	0.57	76,078.47
พระราม 3	56,074	3	18,691.3	0.03	1,682.22
คลองเตย	227,322	1	227,322	0.47	10,6841.34
รวม	416,867		579,690.8		

พื้นที่	พ.ศ.2555 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้	ประชากรใน เขตอิทธิพล ที่มาใช้บริการ
สาทร	133,036	2.5	53,214.4	0.15	19,955.4
พระราม 3	55,639	3	18,691.3	0.05	2,781.95
คลองเตย	227,181	1	277,181	0.79	17,9472.9
รวม	415,856		349,086.7		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่	พ.ศ.2560 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้	ประชากรใน เขตอิทธิพล ที่มาใช้บริการ
สาทร	132,601	2.5	53,040.4	0.17	22,542.17
พระราม 3	55,604	3	18,534.6	0.06	3,336.24
คลองเตย	227,040	1	227,040	0.76	172,550.4
รวม	415,245		298,615		

5.3 การวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาใช้บริการพื้นที่โครงการ จากการศึกษาและวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่โครงการนั้นเป็น ภาพรวมเท่านั้น การศึกษาในส่วนของลักษณะและพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาใช้บริการจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดลักษณะและประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องและเหมาะสมกับลักษณะและพฤติกรรมของประชากรตามความเป็นจริงได้มากขึ้น

5.3.1 ลักษณะประชากร แบ่งออกเป็นลักษณะดังนี้

1. ประชากรในเขตอิทธิพล ได้แก่ ประชากรในเขตยานนาวา ประชากรในเขตอิทธิพลนี้ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่อยู่อาศัยภายในบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าสายแม้น้ำ โดยส่วนใหญ่เป็นประชากรที่อยู่ในวัยแรงงาน ในช่วงอายุ 15 - 34 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการค้า / บริการและปฏิบัติวิชาชีพเป็นส่วนใหญ่

2. ประชากรนักธุรกิจ จากการคาดการณ์ ในอนาคตยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ว่าเจ้าของที่ดินที่ปันส่วนที่ดินของตนมาเพื่อการพัฒนา การวางผังนั้นจะมีนโยบายในการทำสัญญาการทำธุรกิจกับบริษัทในพื้นที่ที่พัฒนาแล้ว

3. ประชากรในเขตพื้นที่ คือประชากรในแขวงช่องนนทรี และ แขวงบางโพงพาง

5.3.2 พฤติกรรมของกลุ่มประชากร

1. สำหรับประชากรในเขตอิทธิพล ซึ่งอยู่บริเวณรอบพื้นที่ สถานีรถไฟฟ้าสายแม้น้ำ ส่วนใหญ่จะเข้ามาใช้บริการในเขตพื้นที่ สถานีรถไฟฟ้าสายแม้น้ำ เพื่อจุดมุ่งหมาย 4 ประการ

- เพื่อทำธุรกิจการค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เพื่อฝึกอบรมด้านการเกษตร
- เพื่อติดต่อกับการค้าเกี่ยวกับผลผลิตทางการเกษตร
- เพื่อเข้ามาเป็นสมาชิกการเกษตรล่วงหน้า
- เพื่อเข้ามาใช้บริการพิพิธภัณฑ์การเกษตร

2. ประชากรในเขตพื้นที่ คือประชากรในแขวงช่องนนทรี และแขวงบางโพธิ์พวง

5.4.2 การกำหนดพื้นที่กิจกรรมในอนาคต

เกณฑ์การพิจารณาเพื่อการคาดการณ์พื้นที่ของกิจกรรมต่างๆ ในอนาคตจะพิจารณาจากสัดส่วนของปริมาณพื้นที่กิจกรรมแต่ละประเภท เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของกิจกรรมให้มากที่สุด ยกเว้นบางกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมเสนอแนะเพื่อส่งเสริมทางการค้าให้กับพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาอัตราส่วนประเภทการค้าในเขตยานนาวาพบว่าประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรมของเขตยานนาวา ร้อยละ 63.66 รองลงมาได้แก่ กิจกรรมประเภทการบริการ ร้อยละ 24.33 ที่เหลือเป็นประเภทการค้าส่ง - ปลีกอื่นๆ และจากนโยบายตลอดจนแผนพัฒนาต่างๆ ที่มุ่งส่งเสริมบทบาทด้านการค้าการบริการของเขตยานนาวา ทำให้อัตราส่วนกิจกรรมธุรกิจการค้า และด้านอุตสาหกรรมมีอัตราสูงขึ้น ดังนั้นการคาดการณ์ อัตราส่วนประเภทพาณิชยกรรม ธุรกิจมีอัตราส่วน คือ ด้านพาณิชยกรรม ร้อยละ 0.11 การอุตสาหกรรม ร้อยละ 0.25 การผลิต - การค้า ร้อยละ 0.83

จากผลสำรวจของสำนักงานผังเมืองเกี่ยวกับสัดส่วนพื้นที่พาณิชยกรรมของเขตต่างๆ พบว่า สัดส่วนพื้นที่พาณิชยกรรมมีค่าเฉลี่ยประมาณ 1.7 ตารางเมตรต่อคน สำหรับสัดส่วนของพื้นที่เขตยานนาวานั้นพบว่า มีสัดส่วนพื้นที่พาณิชยกรรมเท่ากับ ร้อยละ 2.29 และจากอัตราเพิ่มกิจกรรมทางการค้าและนโยบายในการพัฒนาต่างๆ จึงกำหนดพื้นที่พาณิชยกรรม เป็น 2 ตร.ม ต่อประชากร 1 คน

ดังนั้นพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคตมีพื้นที่ทั้งสิ้น 104,800 ตร.ม. โดยแบ่งเป็นพื้นที่แต่ละประเภทดังนี้

- พื้นที่อุตสาหกรรมสินค้า 48,800 ตร.ม.
- พื้นที่ธุรกิจ 35,000 ตร.ม.
- พื้นที่ส่วนบริการการศึกษาการเกษตร 21000 ตร.ม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับกิจกรรมในแต่ละกลุ่มแบ่งได้ดังนี้

1) กลุ่มธุรกิจ เกษตรพาณิชย์กรรม 35,000 ตร.ม.

1.1 OFFICE BUILDING

1.2 CONFERENCE

1.3 สมาชิก การเกษตร

1.4 อปรมการเกษตร

1.5 วิจัยพืชพันธุ์

1.6 โรงแรมสำหรับนักธุรกิจ

2.) กลุ่มอุตสาหกรรมขนส่ง ท่าเรือ 48,800 ตร.ม.

2.1 พื้นที่คอนเทนเนอร์

2.2 พื้นที่สต็อกสินค้า

2.3 พื้นที่ท่าเรือ

2.4 อาคารเจ้าหน้าที่

2.5 ท่าเทียบเรือสินค้า

3.) กลุ่มท่องเที่ยว 21,000 ตร.ม.

3.1 พิพิธภัณฑ์

3.2 EDUCATION PARK

3.3 สถานีรถไฟ

3.4 ท่าเรือโดยสาร

5.4.3 สรุปความต้องการใช้พื้นที่ในอนาคต

สรุปได้ว่า ความต้องการพื้นที่ของกิจกรรมต่างๆในเกษตรล่วงหน้า มีพื้นที่ประมาณ 104,800ตร.ม. เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณพื้นที่ศึกษาซึ่งมีประมาณ 277.50 ไร่ หรือ 444,000 ตร.ม. ดังนั้นการใช้พื้นที่กิจกรรมต่างๆจึงคิดเป็นร้อยละ 24 ของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

การเสนอแนะแนวทางพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ

6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่

แนวทางในการวางแผนเพื่อพัฒนาพื้นที่ สถานีรถไฟสายแม่น้ำเพื่อเป็นพาณิชยกรรม การเกษตรล่องหน้า ระดับย่าน ในอนาคต ได้นำผลการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน นโยบาย เป้าหมายในการพัฒนา และความต้องการของพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ มาสรุปรวมเป็นแนวความคิดเพื่อการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา โดยคำนึงถึงความเหมาะสม และสอดคล้องกับประโยชน์ที่สอดคล้องตามนโยบาย เป้าหมาย รวมทั้งการออกแบบและวางผังเพื่อให้พื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเพื่อเป็นพาณิชยกรรม การเกษตรล่องหน้า ที่คำนึงถึงความสัมพันธ์กับบริเวณโดยรอบ และมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยให้การนำแผนและผังไปปฏิบัติให้โครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่วางไว้

การนำเสนอแนะแนวทางการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนแรกเป็นการนำเสนอแนวทางการวางแผนพัฒนาทางด้านกายภาพ physical design concept and planning ซึ่งประกอบด้วย แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม แนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรม การกำหนดพื้นที่เปิดโล่ง การจัดระบบทางเดินเท้า แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่โครงการ แนวความคิดในการจัดวางผัง และภาพรวมของการออกแบบเป็นการนำเสนอในรูปแบบของแผนผัง ภาพ 2 มิติ และ 3 มิติ ในส่วนที่สองเป็นการนำเสนอมาตรการในการสนับสนุนการดำเนินการให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย (phasing and implementation) ประกอบไปด้วยวาระในการพัฒนามาตรการต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้สนับสนุนการดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายรวมทั้งองค์การบริหาร ดังมีรายละเอียดดังนี้

6.2 แนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ

ในการพัฒนาด้านกายภาพของพาณิชยกรรมเกษตรล่องหน้า ของเขตยานนาวา ได้มาโดยการกำหนดแนวทางเพื่อใช้ในการพัฒนาด้านกายภาพที่สำคัญ ดังนี้

1. คำนึงถึงการจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อย่างมีระบบ มีการจัดลำดับ ศักยภาพที่ดี มีการสามารถเชื่อมโยงกับระบบโครงข่ายการคมนาคมเดิมได้อย่างเหมาะสมมีประสิทธิภาพ เกิดความสะดวก และปลอดภัยในด้านการสัญจรรวมทั้งมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงในส่วนต่าง ๆ ของพื้นที่ได้โดยสะดวก

2. คำนึงถึงการกำหนดที่ตั้งของกลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ และการกำหนดสัดส่วนการใช้

ที่ดินให้มีความสัมพันธ์กันระหว่างกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่โครงการกับกลุ่มกิจกรรมของพื้นที่โดยรอบเพื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นการรองรับการเข้ามาใช้พื้นที่ในอนาคต โดยให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ วางกิจกรรมที่มีแรงดึงดูดสูงให้อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนา

3. คำนึงระบบทางเดินเท้า ซึ่งเป็นระบบที่มีความสำคัญสามารถเชื่อมโยงกับระบบอื่นตลอดจนใช้เป็นตัวเชื่อมต่อกันทุก ๆ กิจกรรมภายในพื้นที่โครงการ โดยคำนึงโครงข่าย ความสัมพันธ์การเชื่อมโยงของระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะของเมือง ความปลอดภัย และมีความสัมพันธ์กับที่เปิดโล่ง (open space) ซึ่งใช้เป็นตัวเชื่อมโยงของทุก ๆ กิจกรรม

4. คำนึงถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่สามารถส่งเสริมสภาพแวดล้อมสอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศ และภูมิอากาศ ของท้องถิ่น รวมถึงรูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่โครงการ และเอกลักษณ์ของกิจกรรมแต่ละประเภท

5. คำนึงถึงการออกแบบและวางผังที่สามารถตอบกับวัตถุประสงค์ของการจัดทำวางผัง โดยให้พื้นที่ดินทุกแปลงมีการคมนาคมที่ครอบคลุมถึงการมีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการครบครัน

ดังนั้นในการออกแบบทางด้านกายภาพนั้น จะนำเสนอการออกแบบเป็น 5 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 เป็นการนำเสนอความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่เพื่อให้เกิดภาพรวมระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบโครงข่ายคมนาคมมีความสัมพันธ์กัน สอดคล้องกับบทบาท วัตถุประสงค์เป้าหมายที่จะพัฒนาพื้นที่โครงการให้เป็นศูนย์บริการชุมชนระดับย่านในอนาคต

ขั้นตอนที่ 2 เป็นการเสนอความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรมภายในพื้นที่โครงการและการกำหนดสัดส่วนการใช้ที่ดิน

ขั้นตอนที่ 3 เป็นการนำเสนอความคิดในการออกแบบและวางผังศูนย์บริการชุมชนระดับพื้นที่ระดับเขตและส่วนภูมิภาค

ขั้นตอนที่ 1 นำเสนอแนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่และระบบโครงข่ายคมนาคม

6.2.1 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่

การจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมบทบาทที่สำคัญของพื้นที่ให้มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น จึงเสนอแนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ขึ้น

จากข้อกำหนดการใช้ที่ดินของสำนักผังเมือง กำหนดให้พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตพื้นที่สีแดงเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่ดินพาณิชย์กรรม ทางด้านอุตสาหกรรม แต่จากการศึกษาในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายภายนอกได้อย่างสะดวก และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างก็ยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกต่อแปลงที่ดินทุกแปลงได้ ดังนั้นเพื่อบรรลุจุดประสงค์ดังกล่าวจึงเสนอให้มีการจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมโดยให้การคมนาคมเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาธารณะประโยชน์น้อยที่สุดเพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์บริการชุมชนระดับเขตและส่วนภูมิภาคในอนาคต

6.2.2 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม

สำหรับการจัดระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับระบบของการพัฒนาพื้นที่ ที่ต้องการให้มีระบบโครงข่ายถนนเข้าโครงการและสามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่างๆ ระหว่างพื้นที่ของกิจการโดยรอบพื้นที่ศึกษากับกิจกรรมภายในพื้นที่ศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน โดยมีแนวความคิดของการจัดระบบเส้นคมนาคม ดังนี้

1. ภายในพื้นที่ควรมีเส้นทางคมนาคมสายหลักที่จากถนนรัชดาภิเษก - พระราม 3 กำหนดเขตทางของถนน ตามพรบ.จัดสรร 23.00 เมตร
2. ภายในควรมีถนนสายรองที่แยกมาจากถนนสายหลักโดยยึดเขตทางตาม พรบ. จัดสรร 12.00 เมตร
3. เส้นทางถนนสายย่อยที่แยกออกมาจากถนนสายรอง ยึดตาม พรบ. โดยมีเขตทาง 9.00 เมตร
4. เส้นทางที่ตัดใหม่สามารถเชื่อมโยงให้โครงข่ายเป็นระบบและเกิดความต่อเนื่องที่ดี สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

จากการวิเคราะห์ด้านของโครงข่ายคมนาคมในสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ทำให้ทราบว่าในพื้นที่ศึกษายังขาดการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคม มีเพื่อถนนพระราม 3 และเส้นทางรถไฟที่เป็นถนนที่เข้าสู่พื้นที่เพียงทางเดียว ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการขาดการเชื่อมโยงที่ดี

ปัญหาต่างๆ ดังกล่าวควรมีการปรับปรุง และการวางแผนออกแบบโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้เกิดโครงข่ายที่เป็นระบบ มีความสมบูรณ์ถูกต้องตามลำดับค้ำของถนนที่ดี สำหรับรายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่ และการเสนอแนวความคิดการจัดระบบโครงข่ายถนนให้พื้นที่ดังกล่าวมีดังนี้

1. กำหนดเส้นทางถนนสายหลักเพื่อเป็นการเชื่อมโยงที่ดีกับถนนรัชดาภิเษก- พระราม 3 และพื้นที่โดยรอบ โดยให้มีเขตทางเท่ากับ 23.00 เมตร
2. กำหนดให้มีถนนสายรองที่สามารถเป็นตัวจ่ายการคมนาคมให้แยกออกไปยังพื้นที่กิจกรรมอื่นได้อย่างสะดวก โดยให้มีเขตทางเท่ากับ 12.00 เมตร

กำหนดให้มีถนนสายย่อยที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงจุดต่างๆ ที่มีระยะทางไม่ไกลกันมากโดยกำหนดให้มีเขตทาง 9.00 เมตร

ขั้นตอนที่ 2 นำเสนอแนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรมภายในพื้นที่โครงการ

6.2.3 แนวความคิดในการวางกลุ่มกิจกรรมและการกำหนดสัดส่วนการใช้ที่ดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวางผังของกลุ่มกิจกรรมนี้ ข้อควรคำนึงถึงที่สุด คือ ความเหมาะสมของกิจกรรมแต่ละประเภทที่จะจัดวางลงบนพื้นที่ ความสอดคล้องและการเชื่อมโยงกับกิจกรรมอื่น ความสะดวกในการเข้าถึงกิจกรรม ความสัมพันธ์กับโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างเป็นระบบ และการจัดวางกลุ่มกิจกรรมโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน เพื่อให้การจัดวางกลุ่มอาคารในพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นจึงเสนอแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ 3 แนวทาง เพื่อการวิเคราะห์ข้อดี – ข้อเสีย และสรุปเลือกแนวทางที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบต่อไป โดยกำหนดแนวความคิดในการวางกลุ่มกิจกรรม ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่ม 1 กลุ่มธุรกิจการค้าการเกษตร ประกอบด้วย

- อาคารการเกษตรล่วงหน้า
- อาคารอบรมการเกษตร
- CONFERENCE
- กลุ่มวิจัย
- COMMUNITY
- HOTEL FOR BUSINESS

กลุ่มที่ 2 กลุ่ม การขนส่งสินค้า

- ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า
- สถานีรถไฟ

กลุ่มอาคารพาณิชย์

- ศูนย์รวม – ศูนย์ธุรกิจ

กลุ่มที่ 3 กลุ่ม การบริการด้านการศึกษา

พิพิธภัณฑ์การเกษตร

- สถานีรถไฟ ลานคนเมือง
- สวนศึกษาการเกษตร

จากกรกำหนดกลุ่มกิจกรรม ทั้ง 3 ส่วน จะนำมากำหนดความสัมพันธ์กันมีดังนี้

กำหนดความสัมพันธ์จะเป็นการวางโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แนวทางเลือกที่ 1

กำหนดให้กลุ่มธุรกิจการค้า มีกระจายให้เต็มพื้นที่ มีการเชื่อมโยงกิจกรรมโดยใช้ถนนเป็นตัวเชื่อม กำหนดให้มีกิจกรรมเสริม คือ ตลาดสินค้าการเกษตรอยู่ติดกับฝั่งเขตเศรษฐกิจพระราม 3 มีถนนสายหลักเป็นถนนที่แยกจากถนนรัชดาภิเษก และสายรองคือ ถนนภายในโครงการ

ข้อดี

1. ถนนผ่านอาคารทั้งโครงการ
2. มีกิจกรรมที่หลากหลาย สามารถบริการประชาชนทั่วไปได้

ข้อเสีย

1. มีการกระจายตัวของกิจกรรม ทำให้การเดินทาง หรือเชื่อมโยงแต่ละกิจกรรมเป็นไปได้อย่างยาก
2. กลุ่มการตลาดที่เป็นแบบวางแผง อาจก่อให้เกิดปัญหาทัศนียภาพที่ไม่ดีต่อพื้นที่โครงการ และชุมชนเมือง
3. พื้นที่ยังไม่มีศูนย์รวมกิจกรรมที่แน่นอน

แนวทางเลือกที่ 2

สำหรับแนวทางเลือกที่ 2 นี้กำหนดให้พื้นที่กลุ่มธุรกิจตั้งอยู่ส่วนกลางของพื้นที่มีถนนที่เป็นแกนกลางเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรม จัดให้มี NODE จุดเดียวของกิจกรรม ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ยังไม่มีการพัฒนาพื้นที่จึงทำให้เป็นพื้นที่สีเขียว

ข้อดี

1. กลุ่มธุรกิจการค้าไม่สามารถต่อเนื่องกับการขนส่งสินค้า ได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพที่เป็นอยู่
2. กิจกรรมทุกกิจกรรม สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกันได้เกือบทั้งระบบ

ข้อเสีย

1. เกิดพื้นที่ node เพียงจุดเดียวทำให้ไม่สามารถควบคุมกิจกรรมแต่ละกิจกรรมได้
2. พื้นที่ OPEN SPACE ริมน้ำ และความคิดจะจัดเป็นพื้นที่สีเขียวจึงไม่เหมาะกับการเป็นมุมมองที่ดี
3. พื้นที่ node มีขนาดเล็กเกินไป
4. หากมีการพัฒนาเต็มโครงการตามแนวทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัวในอนาคตมีความเป็นไปได้น้อย

แนวทางเลือกที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แนวทางเลือกที่กำหนดให้กลุ่มธุรกิจการค้าอยู่ส่วนกลางของพื้นที่มีถนนที่เป็นแกนกลางเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรม จัดให้มี NODE แต่ละกิจกรรม โดยเชื่อมโยงกับพื้นที่การขนส่งสินค้า และการบริการด้านการศึกษาการเกษตร และทั้ง 3 กิจกรรมสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมได้คือโดยพื้นที่ WATER FRONT ซึ่งเป็นพื้นที่ด้านริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ข้อดี

1. กลุ่มธุรกิจการค้าสอดคล้องกับการขยายตัวในอนาคต
2. แต่ละกลุ่มกิจกรรมสามารถเชื่อมโยงกันได้ทั้งระบบ
3. พื้นที่ OPEN SPACE สามารถเป็นแนวป้องกันการขยายตัวของแต่ละกิจกรรมได้

ตารางที่ 6.1 แสดงเกณฑ์ในการคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม

ปัจจัย	แนวทางเลือก		
	1	2	3
1. ความสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมเดิม	A	D	C
2. ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มกิจกรรม	D	B	A
3. ความสอดคล้องความเป็นจริงในการพัฒนา	D	B	A
รวม	11	13	18

จากตารางเปรียบเทียบในแต่ละแนวทางเลือก สรุปผลได้ว่า แนวทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุดในการนำไปวางผังและออกแบบในรายละเอียดต่อไป

หมายเหตุ A = 4, B = 3, C = 2, D = 1

ขั้นตอนที่ 3 เป็นการนำเสนอความคิดในการออกแบบและวางผังพาณิชยกรรมเกษตรล่วงหน้า

ก่อนที่จะถึงขั้นตอนผังแม่บทละเอียด สำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำให้เป็นพาณิชยกรรม เกษตรล่วงหน้า ผู้ศึกษาได้กำหนดแนวความคิดบางประการที่จะนำไปใช้ในการออกแบบและวางผังโครงการในรายละเอียดต่อไป แนวความคิดดังกล่าวมีดังนี้

6.2.4 แนวความคิดในการกำหนดทางเดินเท้า

แนวความคิดในการกำหนดทางเดินเท้า กำหนดให้มีระบบทางเดินเท้าที่สามารถใช้เชื่อมต่อระหว่างแต่ละกลุ่มกิจกรรม และทางเดินเท้าหลักที่สามารถเข้าถึงได้ซึ่งเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ กำหนดให้ระบบโครงข่ายทางเดินเท้าสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เปิดโล่งที่เป็นพื้นที่สาธารณะ และเชื่อมโยงไปยังทั่วพื้นที่โครงการ นอกจากระบบทางเท้าที่กำหนดไว้ ยังสามารถเดินเท้าไปตามทางเดินริมถนนในพื้นที่ของโครงการได้สะดวกอีกด้วย

6.2.5 แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่

จากการวิเคราะห์จินตภาพในระดับพื้นที่ ทั้ง 5 องค์ประกอบของจินตภาพที่ยังไม่ชัดเจนและไม่สมบูรณ์ ดังนั้นแนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่จึงพิจารณาแก้ไข และปรับปรุงจินตภาพให้มีความสมบูรณ์มากขึ้นโดยพิจารณาปรับปรุง 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. เส้นทาง (path) กำหนดเส้นทางในระดับต่าง ๆ ดังนี้ คือ
 - เส้นทางหลัก ได้แก่ ถนนแยกจากถนนรัชดาภิเษกและ ถนนในพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ ที่มีเขตทาง 23.00 เมตรที่แยกจากถนนสายหลักคือถนนพระราม 3
 - เส้นทางรอง ได้แก่ ถนนสายรองในพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ ที่มีเขตทาง 12.00 เมตรที่แยกออกมาจากถนนนางลิ้นจี่
 - เส้นทางย่อย ได้แก่ ถนนสายย่อยที่ใช้เชื่อมระหว่างเส้นทางรองและเส้นทางหลัก โดยเฉพาะ ใช้ทางเท้าเป็นตัวเชื่อมต่อระหว่างแต่ละกิจกรรม และพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กัน ของทุกกลุ่มกิจกรรมมากที่สุด

2. ขอบเขต (edge) กำหนดให้แนวขอบเขตของพื้นที่ศึกษา คือ แนวของของของพื้นที่หนองบัวมน กำหนดโดยแนวต้นไม้ หรือ รั้ว ของย่านต่าง ๆ

3. ย่าน (district) การกำหนดย่านตามระบบจินตภาพของพื้นที่ มีความสอดคล้องกับการกำหนดกลุ่มกิจกรรมอยู่แล้ว โดยกำหนดให้เป็นย่านของกิจกรรมอยู่แล้ว โดยกำหนดให้เป็นย่านกิจกรรมหลัก ๆ ในพื้นที่อยู่ 4 บริเวณ ได้แก่ ย่านพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม ย่านขนส่งสินค้า และและย่านพักผ่อน (สวนสาธารณะ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ที่รวมกิจกรรม (node) มีลักษณะคล้ายกับย่าน โดยมีข้อแตกต่างในการเป็นที่รอบกิจกรรมหลักและรองดังนี้

- ที่รวมกิจกรรมตามหลัก ได้แก่ พื้นที่นัดพบและ นัดหมาย
- ที่รวมกิจกรรมรอง ได้แก่ ใช้ในการประกอบกิจกรรม หรือ งานประเพณีประจำปีของพื้นที่

5. ภูมิสัญลักษณ์ (landmark) เนื่องจากบริเวณพื้นที่ของโครงการเป็นที่โล่ง เป็นส่วนใหญ่ การกำหนดภูมิสัญลักษณ์จึงสะดวกต่อการกำหนดให้สอดคล้องและสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรม ระบบของพื้นที่เปิดโล่ง แนวความคิดในการกำหนดภูมิสัญลักษณ์ที่สำคัญของพื้นที่โครงการ สรุปได้ดังนี้

กำหนดให้มีหมายตา (landmark) ที่สำคัญของพื้นที่ อยู่บริเวณตอนกลางของพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นที่เปิดโล่ง ใกล้บริเวณทางเข้าหลักของพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถเป็นที่หมายตาจุดแรกเมื่อเข้ายังพื้นที่โครงการ

นอกจากที่หมายตา (landmark) หลักดังกล่าวแล้ว ยังสามารถเป็นสัญลักษณ์ของโครงการ เพื่อให้ผู้พบเห็นเข้าถึงตัวโครงการแล้ว

6.2.6 แนวความคิดในการกำหนดระยะถอยร่น

แนวความคิดในการกำหนดระยะถอยร่น เพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ อันอาจจะเกิดขึ้น จากการควบคุมระยะถอยร่นอาคารจากแนวเขตถนน โดยพิจารณาจากหลักการที่ว่า ระยะห่างของสิ่งปลูกสร้างจากเขตเส้นทางถนนหรือที่เปิดโล่งจะมีความสัมพันธ์กับความสูงของสิ่งปลูกสร้างนั้น ๆ โดยพิจารณาจากระยะห่างที่แตกต่างกัน จาก

- ปริมาณการสัญจรในเส้นทางนั้น
 - การปิดล้อมที่ว่าง (ในกรณีที่มีเขตพื้นที่เปิดโล่ง)
 - ความสูงและความหนาแน่นของอาคารหรือกิจกรรมในบริเวณของพื้นที่นั้น
- กำหนดระยะถอยร่น ออกเป็นระยะต่าง ๆ ดังนี้

1. ระยะถอยร่นจากกึ่งกลางถนนจะต้องไม่น้อยกว่าความกว้างขอบเขตทางบนถนนสายนั้น
2. บริเวณวงเวียนกลางของพื้นที่ให้มีระยะถอยร่นโดยรอบจากจุดศูนย์กลางวงเวียนไม่น้อยกว่า 80 เมตร
3. ระยะถอยร่นรอบอาคารไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร โดยรอบ

6.3 สรุปภาพรวมของการออกแบบ

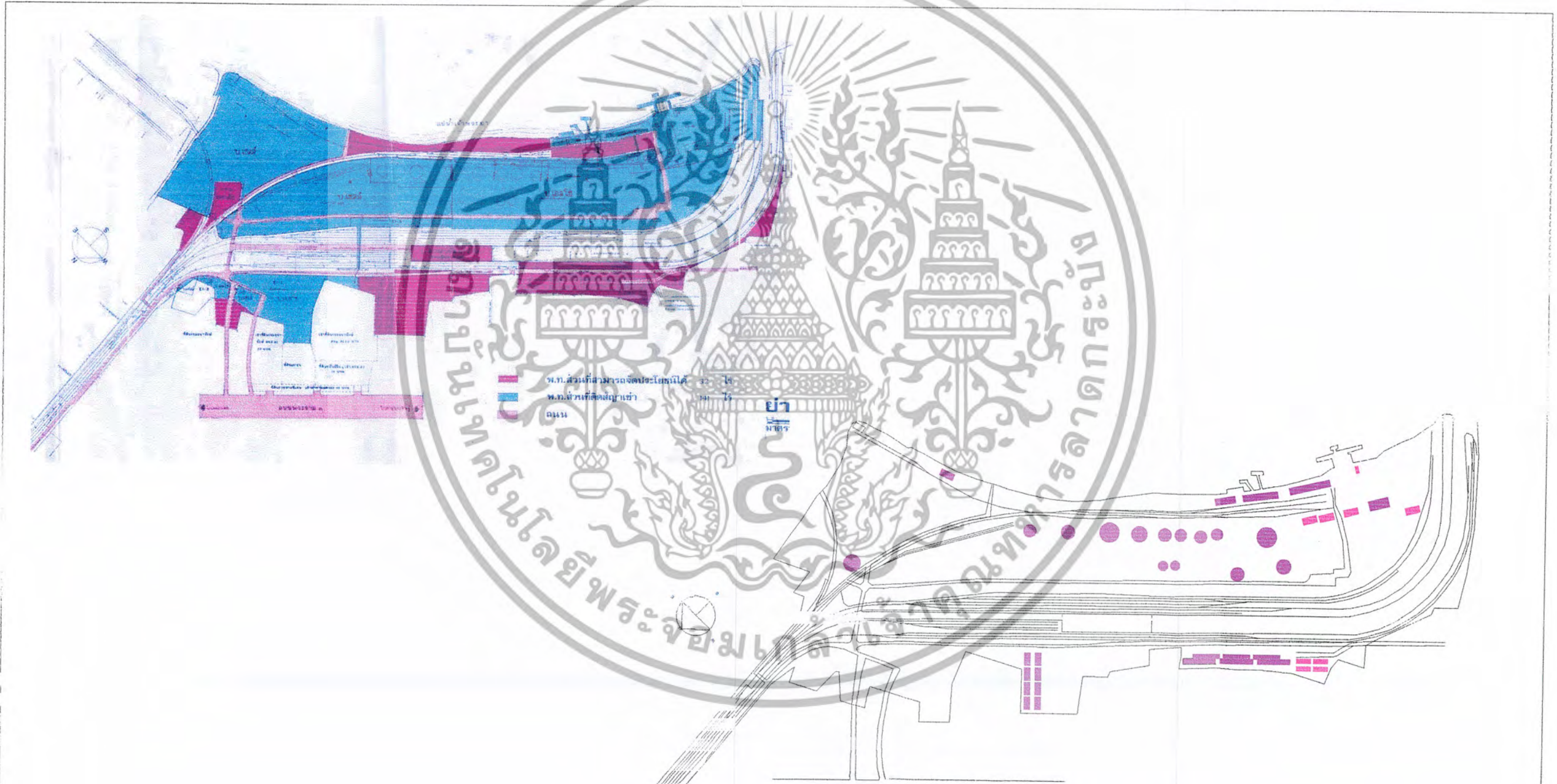
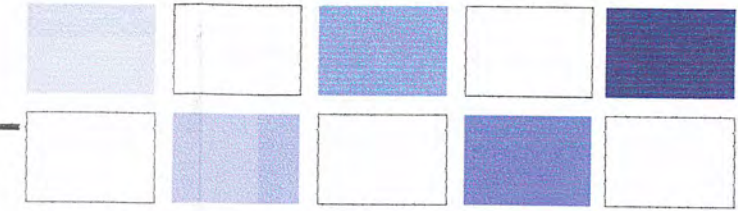
จากการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบกลุ่มกิจกรรมและพื้นที่องค์ประกอบออกแบบด้านต่าง ๆ นำมารวมเป็นความคิดรวบยอด เพื่อจัดทำกรอบแบบวางผังในลักษณะ 3 มิติ ให้พื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่เหล็ก

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของสถานีรถไฟ สายแม่เหล็ก



- คลังสินค้าน้ำมัน
- อาคารที่พักอาศัย
- เจ้าหน้าที่

แบบแสดง : การใช้ประโยชน์ที่ดิน
ของพื้นที่ศึกษา

ภาพที่
6.1

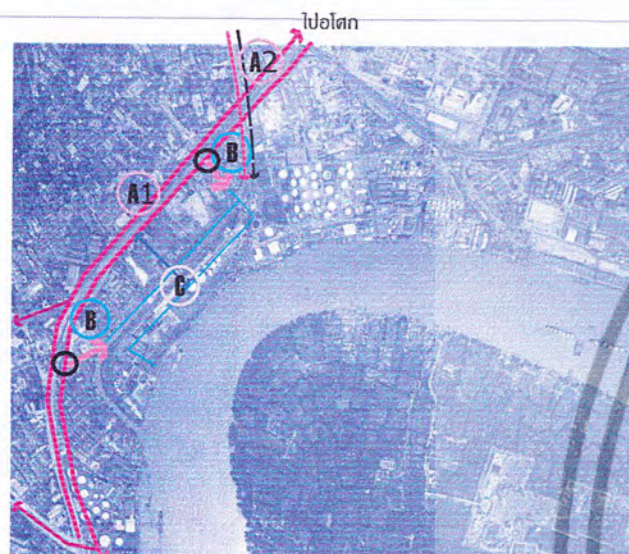
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แนวความคิดในการออกแบบ

1. PATH



ไปถนนพระราม 3 ไปแยกสะพานพระราม 9
แยกสะพานกรุงเทพกับเจริญกรุง

○ จุดที่มีทางแยก
— กบน
- - - - - ทางรถไฟ

- A** (01) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนที่แยกจากถนน สุนทรโกษา ,พระราม 4 มีขนาด 8 ช่องจราจร
(02) ถนนเลียบทางรถไฟ เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับทางด่วนสุขุมวิท มีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีทางเท้า
- B** ถนนสายย่อยที่แยกจากถนนนางลิ้นจี่ เป็นถนนสายย่อยของพื้นที่ สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวงสามารถเชื่อมไปยังถนนพระราม 3 มีขนาด 2 ช่องจราจร
- C** ถนนสายย่อยในพื้นที่โครงการ มี 4 ช่องจราจร ไม่มีทางเท้าใช้สัญจรในกลุ่มผู้ใช้ภายใน

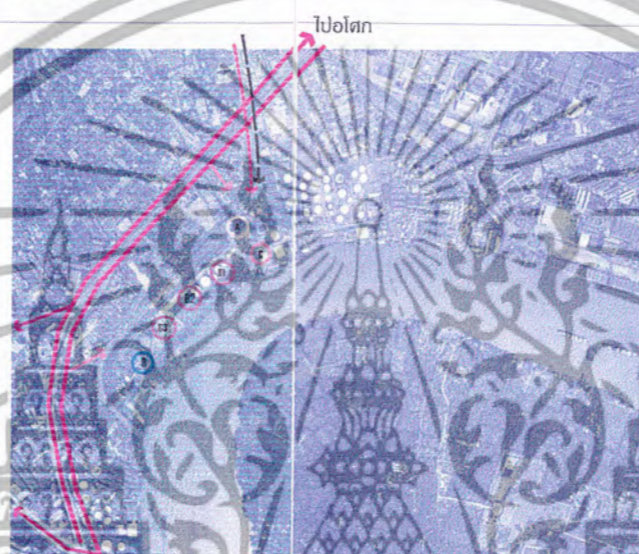


ถนนไม่มีทางเท้า



ไม่มีพื้นที่จอดรถ ไม่เป็นสัดส่วน ในกลุ่มกิจกรรม

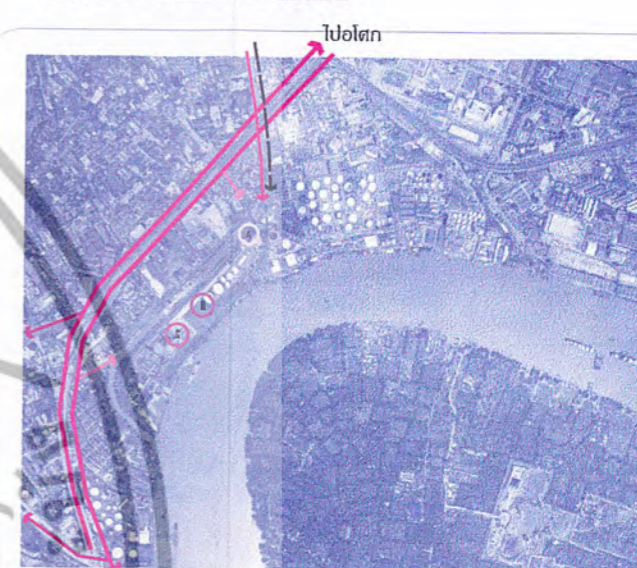
2. NODE



กำหนดให้ NODE แต่ละจุดเป็นศูนย์กลางของแต่ละกิจกรรม

- NODE A** เป็นตำแหน่งของทางสัญจรหลักของพื้นที่
- NODE B** เป็นตำแหน่งศูนย์กลางของกิจกรรม
- NODE B1** เป็นตำแหน่งที่เชื่อมกิจกรรมภายใน **B** และเชื่อมกิจกรรม **C** ได้
- NODE B2** เป็นตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่โครงการเชื่อมกิจกรรมภายใน
- NODE B3** เป็นตำแหน่งที่เชื่อมกิจกรรมภายใน **B** และเชื่อมกิจกรรม **D** ได้
- NODE C** เป็นตำแหน่งของพื้นที่บริการ
- NODE D** เป็นตำแหน่งของพื้นที่ส่วนการขนส่งสินค้า

3. LANDMARK



- LANDMARK A** เป็นตำแหน่งของทางสัญจรหลักของพื้นที่สังเกตเห็นโครงการได้
- LANDMARK B** เป็นตำแหน่งของศูนย์กลางของกิจกรรมการเกษตร
- LANDMARK C** เป็นตำแหน่งของ TOWER ที่สามารถชมเมืองได้และการขนถ่ายของสินค้าการเกษตร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

ภาพที่

6.2



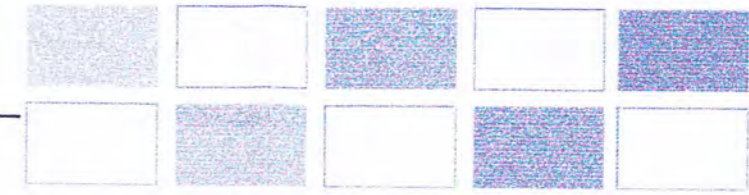
อาจารย์ที่ปรึกษา
อ.สมพล ดำรงเสถียร

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

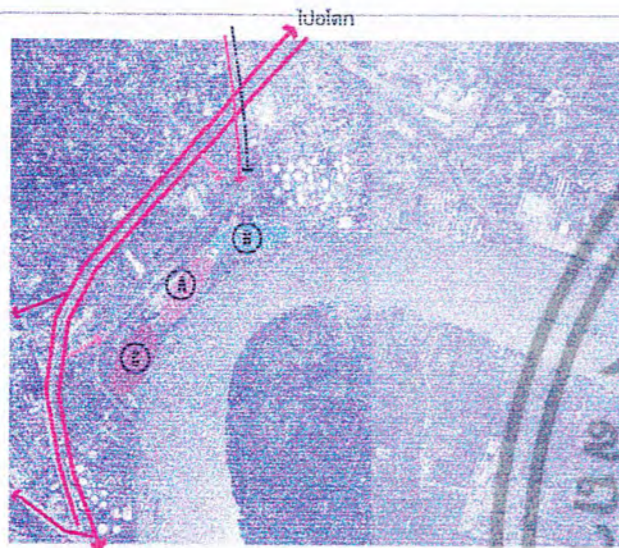
โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แนวความคิดในการออกแบบ



4. EDGE



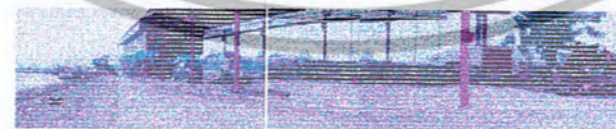
กำหนดเป็น

- EDGE A** เป็นพื้นที่ธุรกิจการเกษตรล่วงหน้าทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของโครงการ เดิมเป็นพื้นที่ของคลังน้ำมัน
- EDGE B** เป็นพื้นที่ศึกษาของการเกษตร พิพิธภัณฑ์การเกษตร ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่สีเขียว ไร่
- EDGE C** เป็นพื้นที่การขนส่งสินค้าการเกษตร ทำเทียบเรือขนส่งสินค้า เดิมเป็นพื้นที่ทำเทียบเรือขนส่งสินค้าน้ำมัน

5. DISTRICT



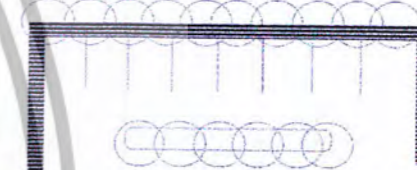
- DISTRICT A** ขอบเขตของพื้นที่ธุรกิจการเกษตรล่วงหน้าทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของโครงการ เดิมเป็นพื้นที่ของคลังน้ำมัน
- DISTRICT B** ขอบเขตพื้นที่ศึกษาของการเกษตร พิพิธภัณฑ์การเกษตร ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่สีเขียว ไร่
- DISTRICT C** ขอบเขตพื้นที่การขนส่งสินค้าการเกษตร ทำเทียบเรือขนส่งสินค้า เดิมเป็นพื้นที่ทำเทียบเรือขนส่งสินค้าน้ำมัน



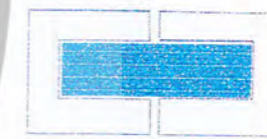
LEGIBILITY



Part - Two Way & Green Area



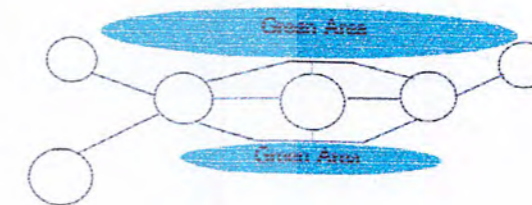
ที่จอดรถเชื่อมกับปลูกต้นไม้



มี Green Area ใน Cort และระหว่างอาคาร



WESTER FRONT PLAZA



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

แม้ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ออกทั้งหมดมเหตุดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่

6.3

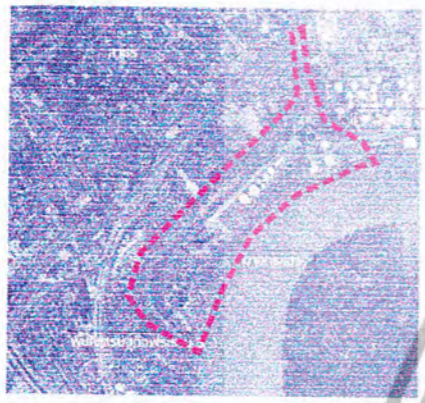
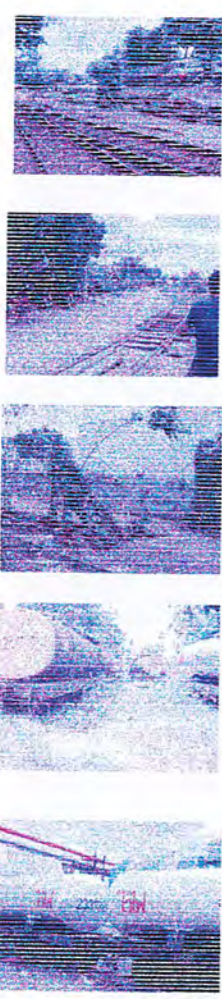


อาจารย์ปรึกษา : อ.สมพล สารภักดิ์

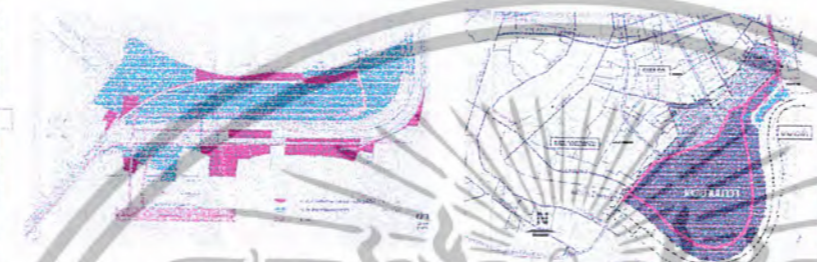
โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

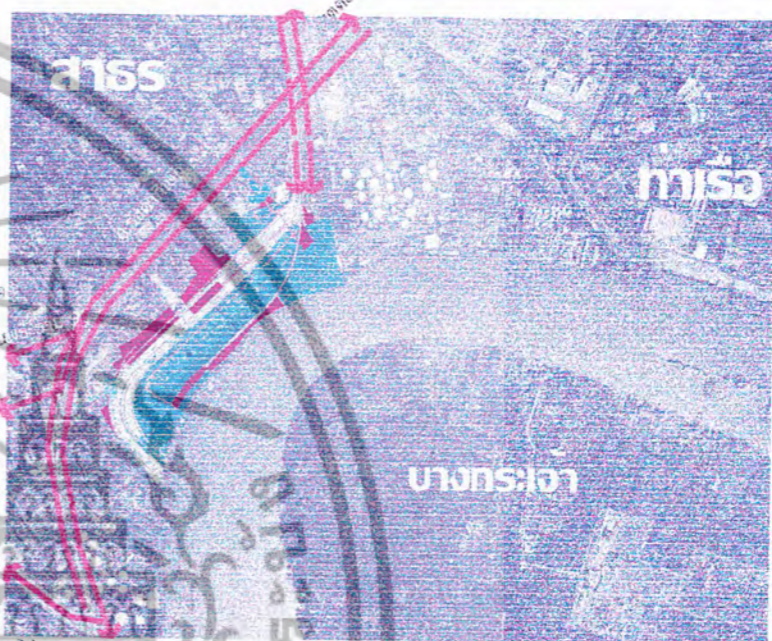
แนวความคิดในการออกแบบ



ภาพถ่ายทางอากาศสถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง



แสดงลักษณะการใช้พื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง



เป็นเขตพัฒนาพระราชทาน 9 สถานี ขานวงเทพรัตนนคร เชียงใหม่

พื้นที่ศึกษา สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง ตั้งอยู่ในเขตชานนาว่า ซึ่งเดิมพื้นที่ทำท่าเรือและท่าขนถ่ายสินค้าแม่ฟ้าหลวง พื้นที่มีประมาณ 277.50 ไร่ ๒5๐ ๕๔๔.๐๐๐ ตารางเมตร

ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก ถนนเลียบทางรถไฟและทางรถไฟ ที่มาจากสถานีภักดี-สันและยังสามารถเชื่อมกับสถานีรถไฟท่าเพลินจิตและทางด่วนสุขุมวิท

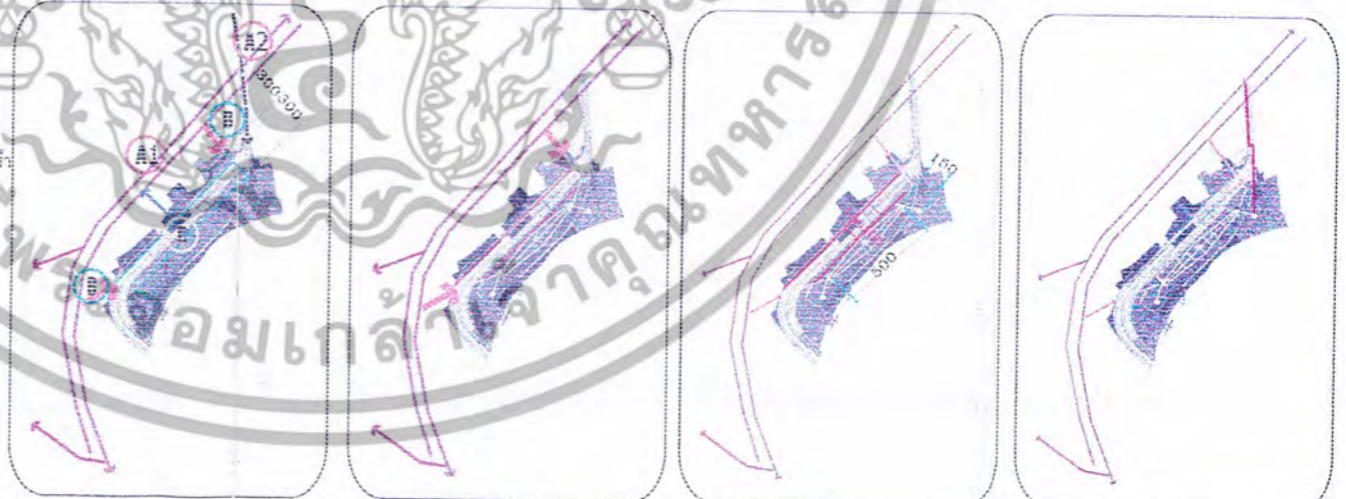
ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนสายย่อยที่แยกจากถนนพระราม 3 ถนนสายย่อยที่เชื่อมทางลิบจีเป็นทางเชื่อมไปยังถนนพระราม 3

ขอบเขตของพื้นที่ กิตติเหนือติดกับเขตสาธิต กิตติตะวันออกติดกับท่าเรือแห่งประเทศไทย กิตติใต้ติดกับบางกระบือ จ.สมุทรปราการ กิตติตะวันตกติดกับพื้นที่ศูนย์รังสิต พระราม 3

จากการสำรวจพื้นที่ เป็นพื้นที่สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา เป็น ดงดิบต้นน้ำบริเวณน้ำมีน้ำท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า ซึ่งจะเห็นพื้นที่มีการพัฒนาในอนาคตเนื่องจากจะมีการไถ่ถอนที่ดินในบริเวณดังกล่าวในปี พ.ศ. 255๐

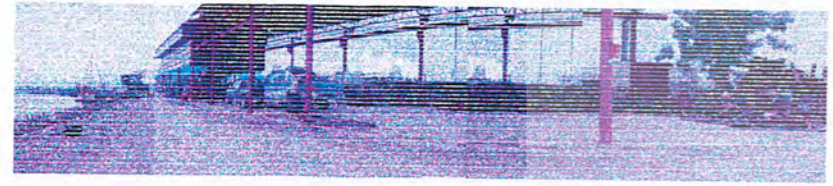
การศึกษารายละเอียดโครงการ

- ๑ (01) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนที่แยกจากถนน สุขุมวิทฯ พระราม ๔ เป็นทางสัญจรที่ใช้งานมากที่สุด
- (02) ถนนเลียบทางรถไฟ เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับทางด่วนสุขุมวิท
- ๒ ถนนสายย่อยที่แยกจากถนนบางลำภี่ เป็นถนนสายย่อยของพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง สามารถเชื่อมไปยังถนนพระราม 3
- ๓ ถนนสายย่อยในพื้นที่โครงการ



กำหนดเส้นทางพื้นที่เชื่อมต่อกับถนนแนวเดิม ระยะทางของการกำหนดเส้นทางในพื้นที่

กำหนด block และblockอาคารในระหว่าง 80 - 90 เมตร



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง เขตชานนาว่า MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

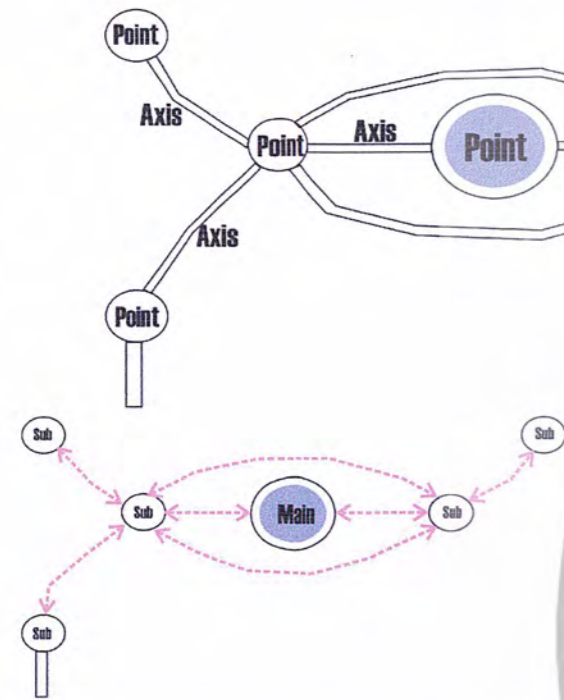
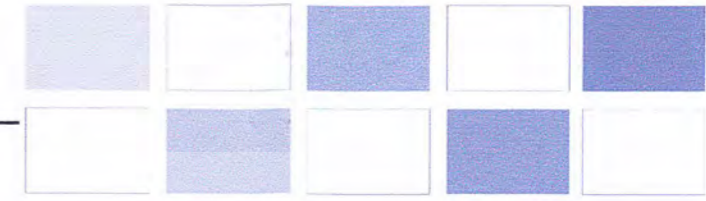
ภาพที่	6.4
--------	-----

อาจารย์อภิรักษ์
อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แนวความคิดในการออกแบบ

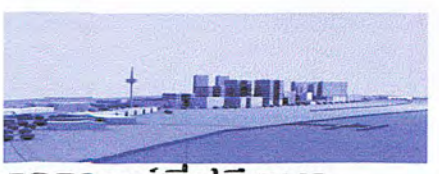


เป็นการจัด SITE โดยนำหลัก Axis เข้ามารวมทั้ง นำ Space เข้ามารวม กบนเส้นที่มาจากทางแยก ถนนรัชดาภิเษกเป็น LANDMARK ที่นำสายตาเข้ามาสู่โครงการในระยะไกล
NODE แต่ละจุดเกิดจากกิจกรรมและพฤติกรรมของการใช้พื้นที่
มี SPACE เป็นพื้นที่สีเขียวทำให้เมืองมีความสวยงาม

ใช้ Space เป็นตัวเชื่อมระหว่างกลุ่มอาคาร

กำหนดให้ Node เป็น Landmark

โหนดไม่เป็นตัวเสริมแนวแกนของถนน



โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

ภาพที่
6.5

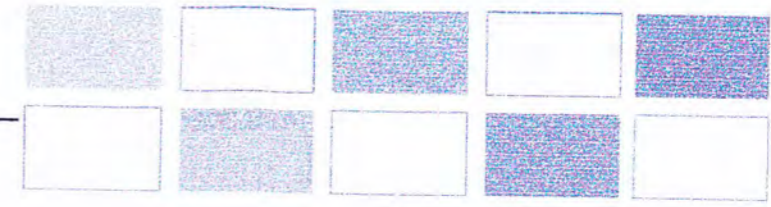
อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ

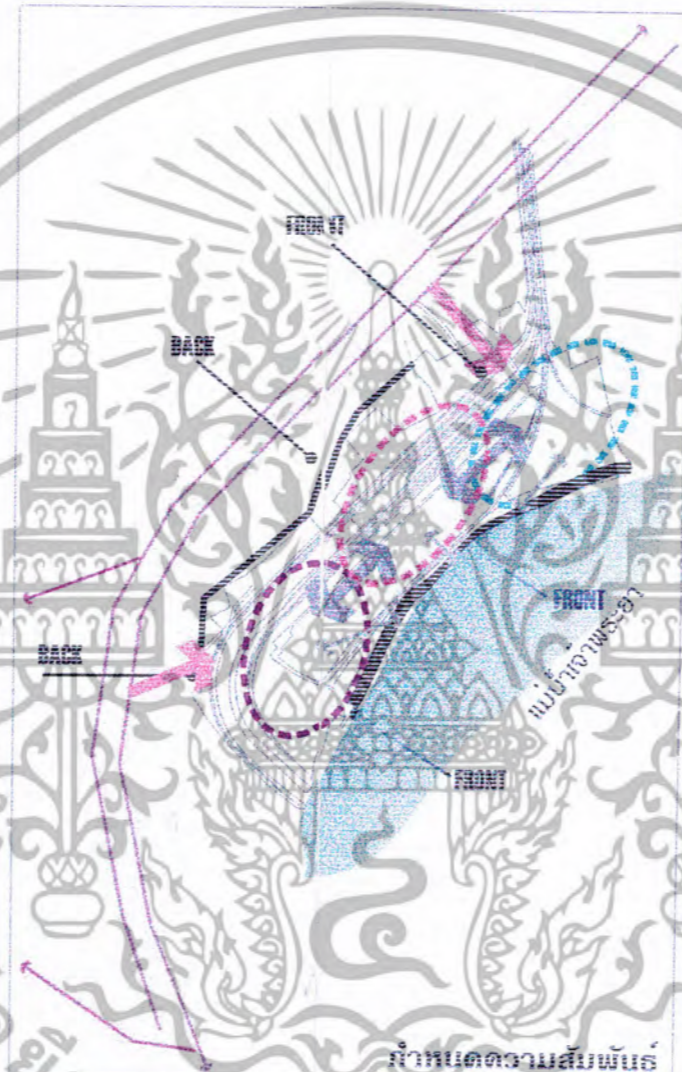
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แนวความคิดในการออกแบบ



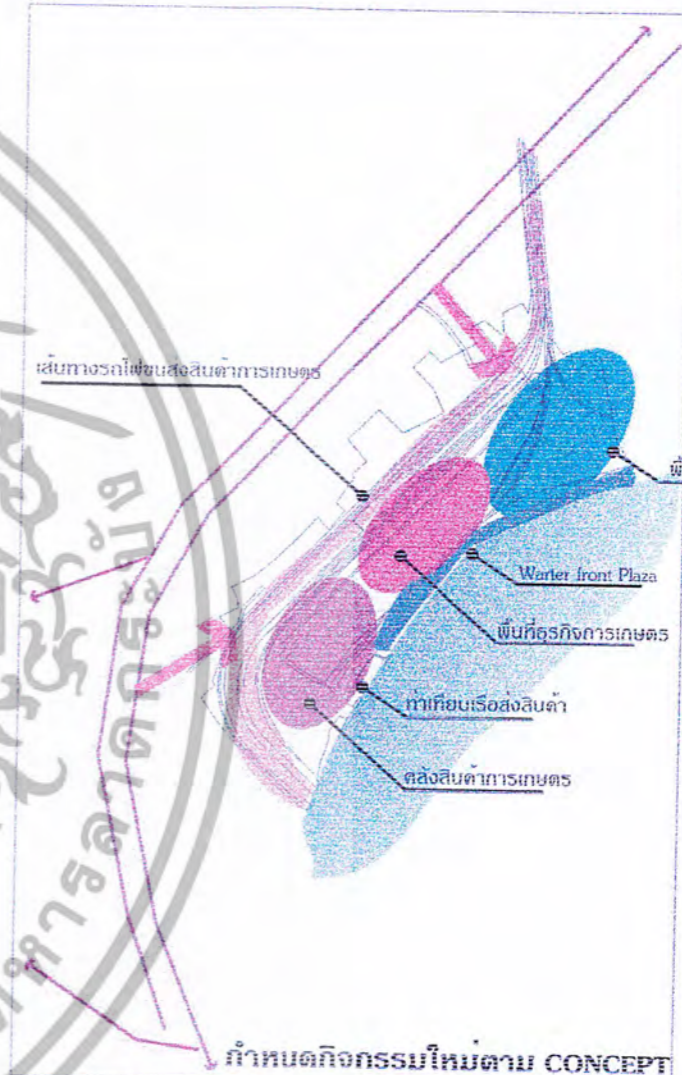
กลุ่มกิจกรรมเดิมในพื้นที่
 กลุ่มคลังสินค้าน้ำมัน เป็นสถานคลังน้ำมันแต่ละบริษัท
 กลุ่มท่าเทียบเรือสินค้า เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเดิม
 กลุ่มพื้นที่สีเขียว เป็นพื้นที่ว่างโล่ง

- เนื่องจากกิจกรรมเดิมในพื้นที่ดังกล่าวจะมีการโยกย้ายไปยังย่านพหลโยธินตามมติคณะรัฐมนตรี เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ



กำหนดความสัมพันธ์กิจกรรมใหม่ในพื้นที่

- STOCK MARKET CENTER
- BUSINESS CENTER
- กลุ่มวิจัยพัฒนา
- CONFERENCE
- HOTEL FOR BUSINESS
- ศูนย์บริการชุมชน
- COMMUNITY CENTER
- STOCK
- CONTAINER
- ท่าเทียบเรือขนส่ง



กลุ่มกิจกรรมใหม่ในพื้นที่

- ZONE** พื้นที่ศึกษาเกษตร
- ZONE** พื้นที่ธุรกิจการเกษตรล่วงหน้า
- ZONE** พื้นที่คลังสินค้าการเกษตร - ขนส่งสินค้า

วางกลุ่มในพื้นที่เดิมที่เป็นพื้นที่สีเขียวกำหนดให้เป็นพื้นที่ศึกษาการเกษตร , พิพิธภัณฑ์การเกษตร
 กำหนดพื้นที่ของคลังน้ำมันเดิมให้เป็นพื้นที่ธุรกิจการเกษตรล่วงหน้า
 กำหนดพื้นที่เดิมของการขนส่งสินค้าน้ำมันเดิมให้เป็นพื้นที่คลังสินค้าการเกษตร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

ภาพที่

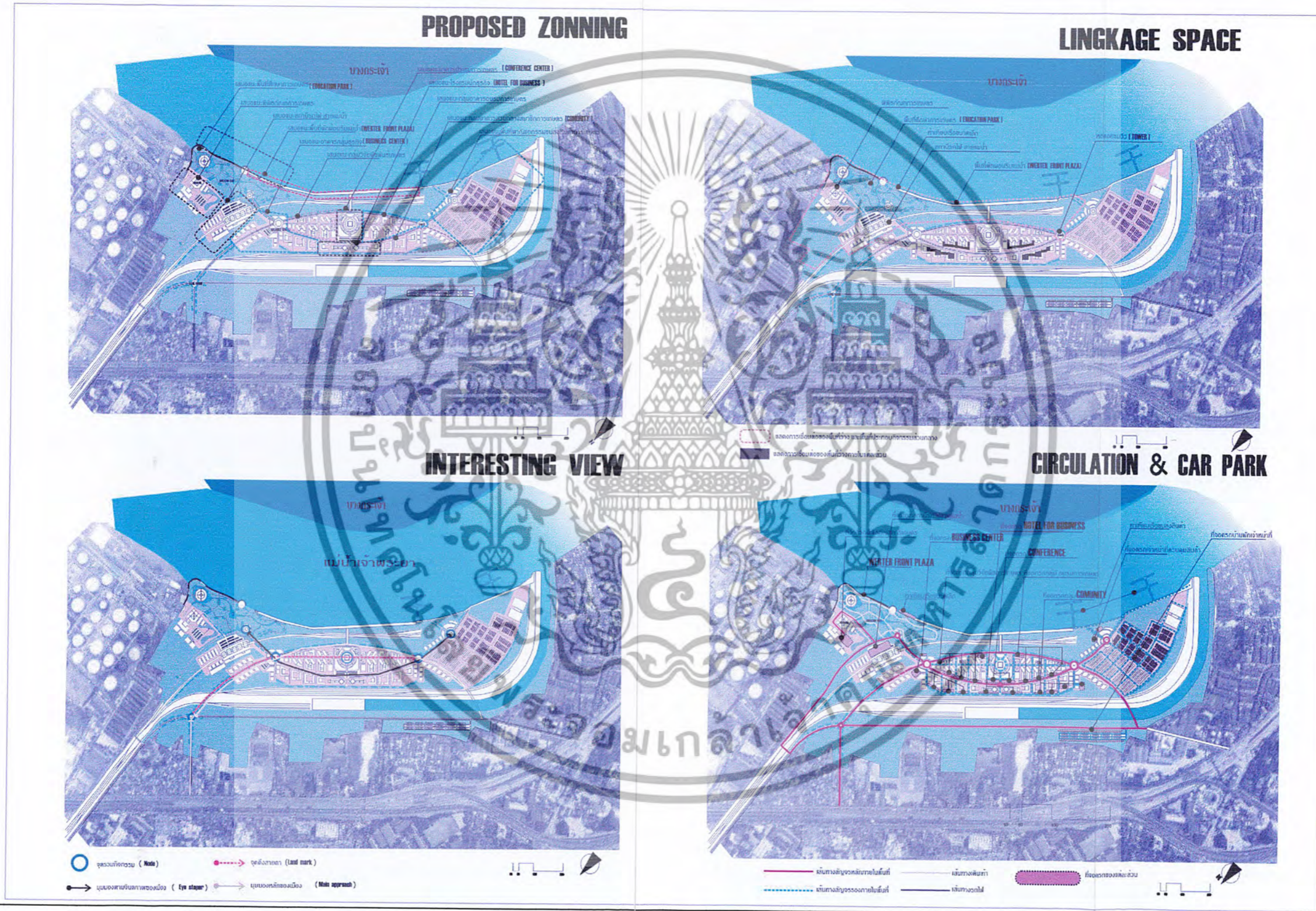
6.6

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ออกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แนวความคิดในการออกแบบ



● จุดรวมกิจกรรม (Node)
 ● จุดสังเกต (Land mark)
 ● แนวของอาคารของเมือง (Eye stagger)
 ● แนวของกิจกรรมเมือง (Main approach)

- สีแดง: เส้นทางสัญจรคนในชุมชน
 - สีน้ำเงิน: เส้นทางสัญจรคนนอกชุมชน
 - สีเขียว: พื้นที่ของรถจักรยาน
 - สีเทา: พื้นที่จอดรถ

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

ภาพที่

6.7

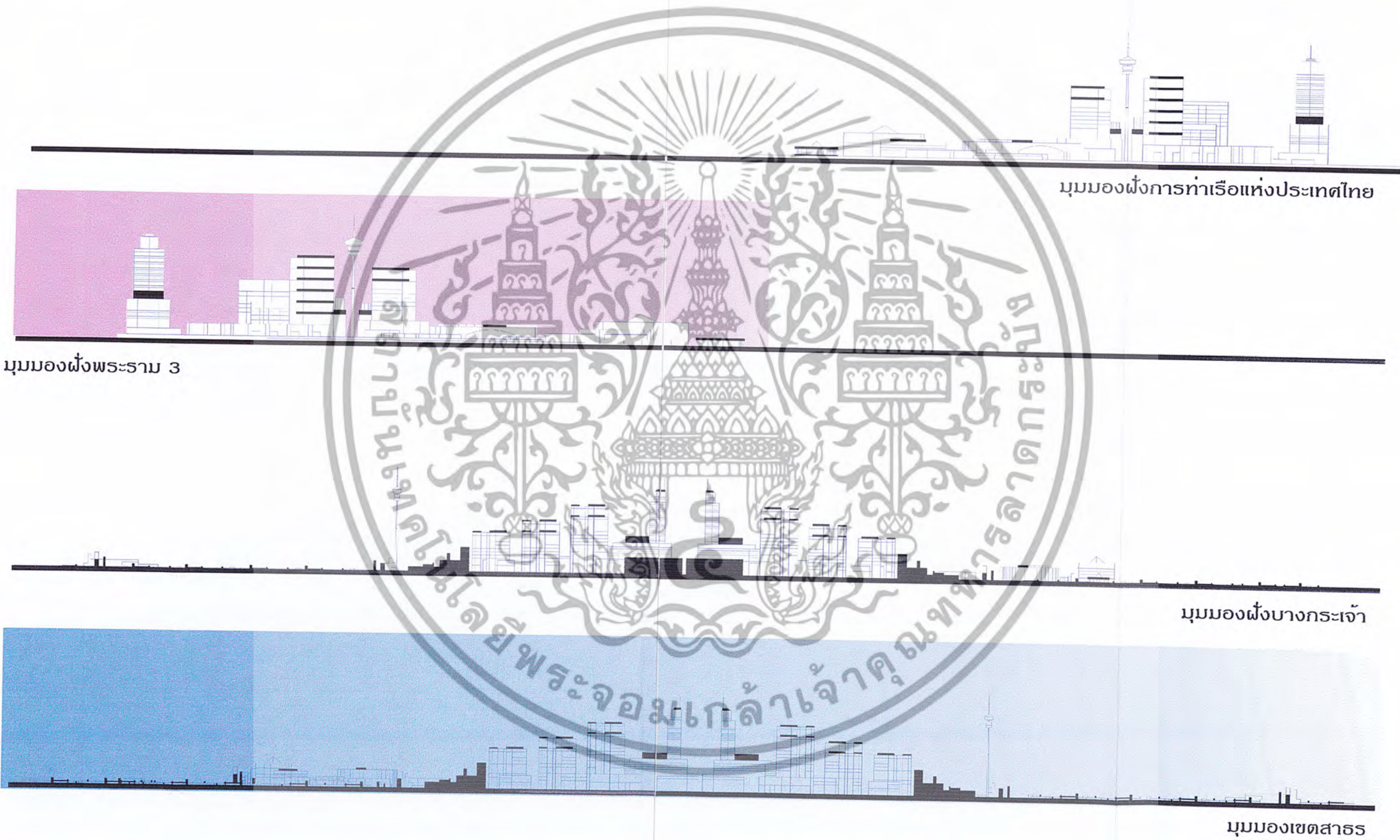
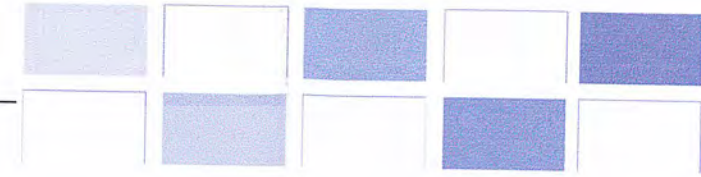


ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ออกทั้งหมดนี้ให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรรมนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ฟ้าหลวง

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

มุมมอง



มุมมองฝั่งการทำเรือแห่งประเทศไทย

มุมมองฝั่งพระราม 3

มุมมองฝั่งบางกระเจ้า

มุมมองเขตสาทร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ฟ้าหลวง เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : ไม่ว่ากรตี... ให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

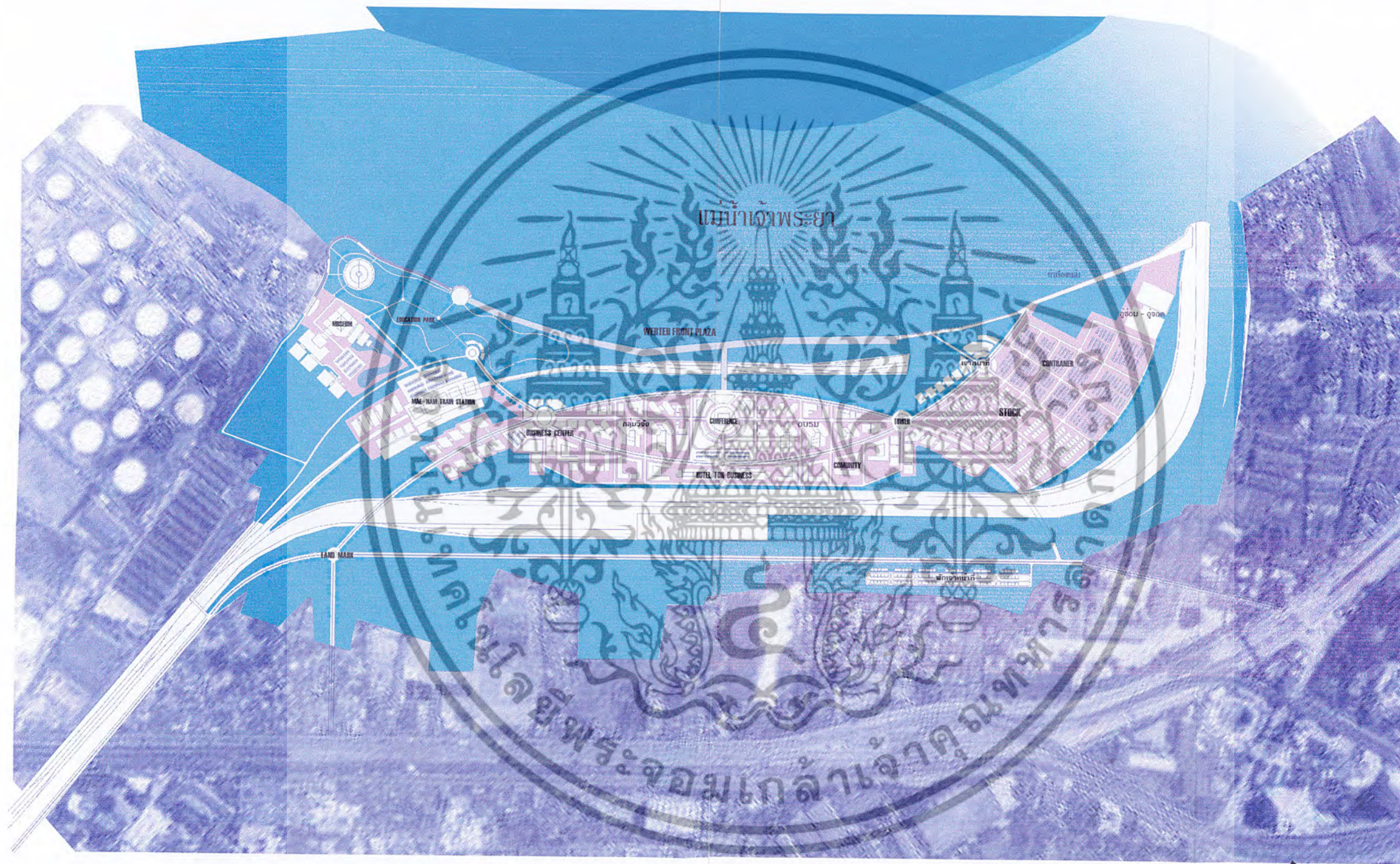
ภาพที่


6.8



อาจารย์ที่ปรึกษา
อ.สมพล ดำรงเสถียร

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA



SITE PLANING 

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

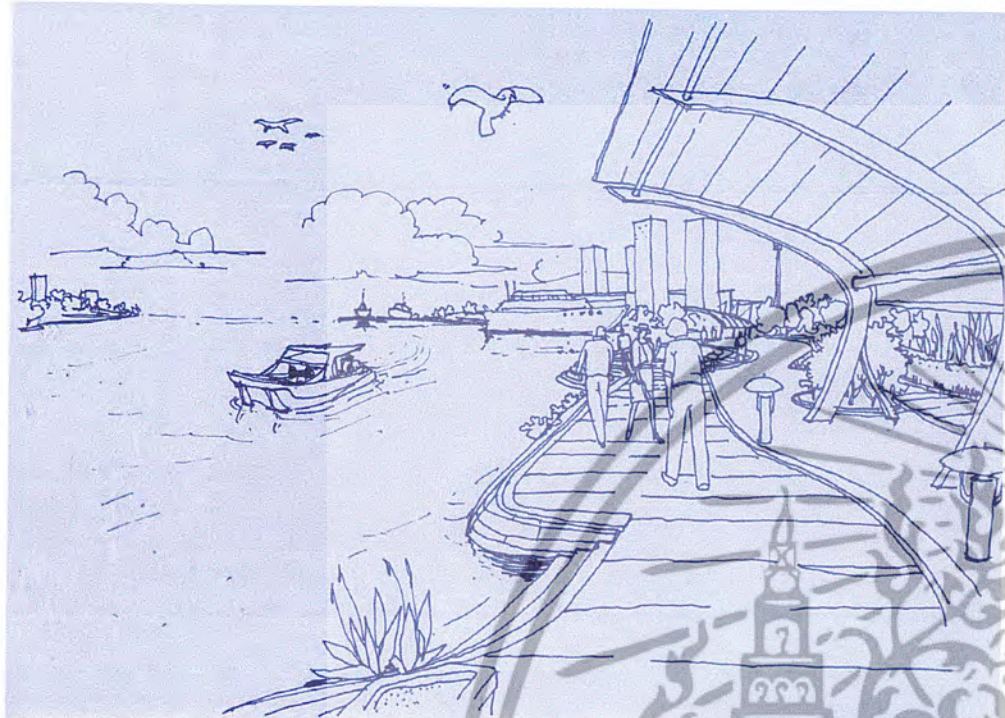
แบบแสดง : **การออกแบบ** ให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่

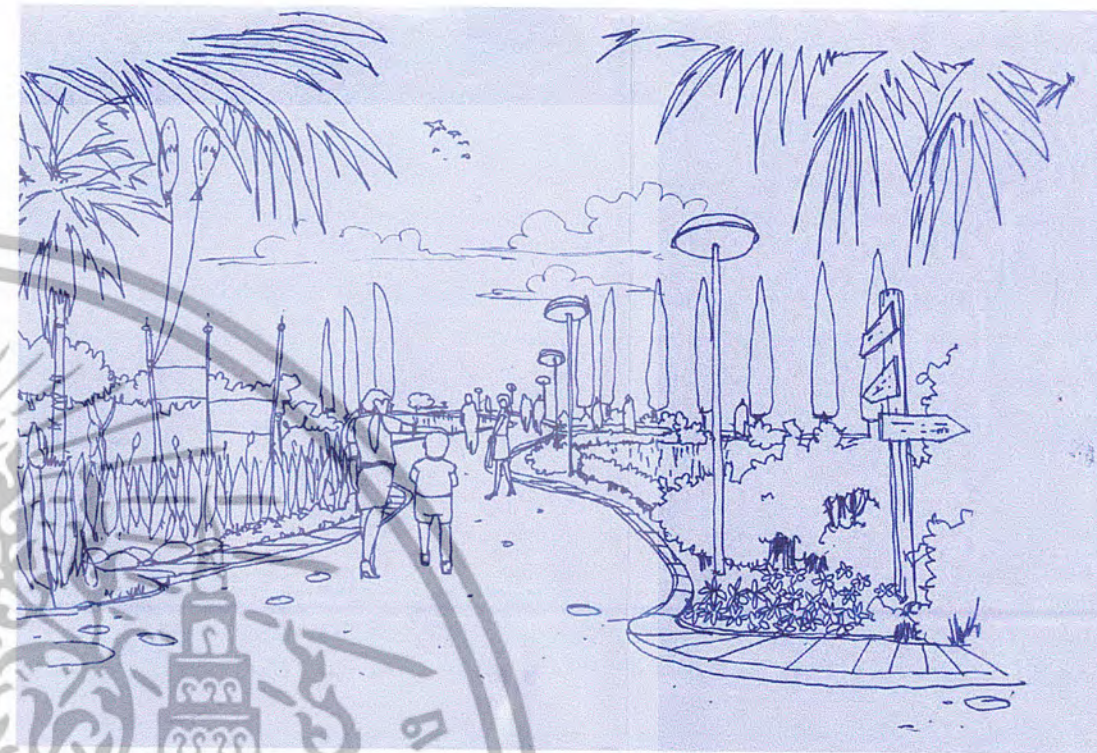
6.9



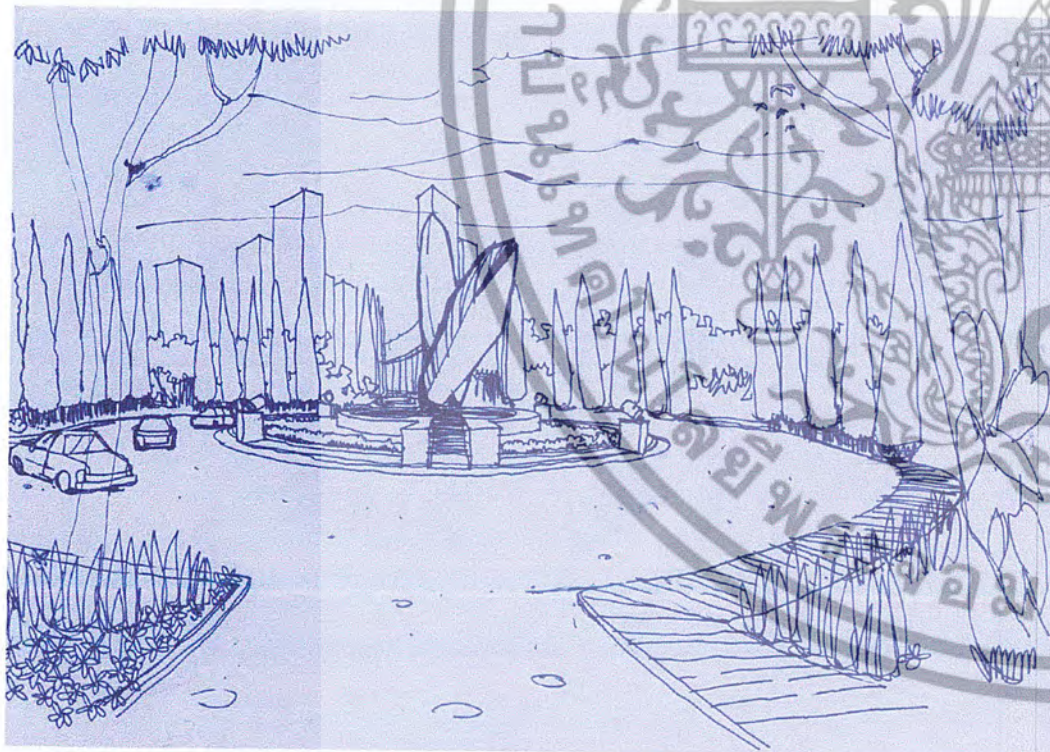
อาจารย์ที่ปรึกษา
 อ.สมพล ดำรงเสถียร



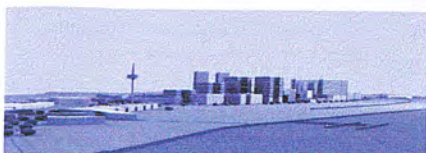
WETER FRONT PLAZA



EDUCATION PARK



LAND MARK



อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา
MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : การออกแบบ

ภาพที่

6.10

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่ น้ำ

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

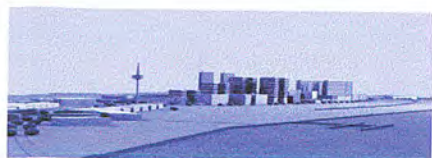


มุมมองไปยัง TOWER

มุมมองไปยังท่าเทียบเรือ



PRESENT



อาจารย์ที่ปรึกษา : อ.สมพล ดำรงเสถียร

โครงการ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่ น้ำ เขตยานนาวา
 MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบแสดง : PRESENT

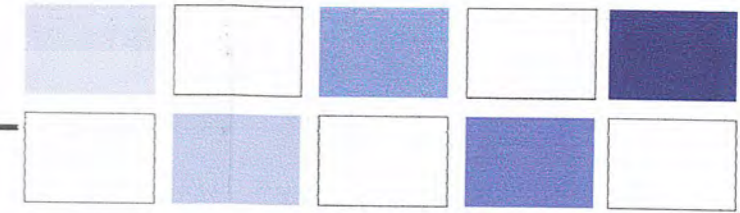
ภาพที่

6.11

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สายแม่เหล็ก

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

แบบหุ่นจำลอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์แบบแสดง หุ่นจำลอง
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาพที่

6.12

ศึกษามีความเป็นไปได้ที่จะตอบสนองต่อนโยบาย วิสัยทัศน์และเป้าหมายของโครงการ โดยมีความเหมาะสม ถูกต้อง ตามหลักการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

1. ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ

การพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษา ให้เป็นศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน ทางด้านธุรกิจการค้า ที่พักอาศัย การลงทุน และอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้แก่ BUSINESS CENTER ท่าเทียบเรือสินค้าเกษตร วิจัยพืชพันธ์ นอกจากนี้ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ยังได้รับการพัฒนา เพื่อจัดสร้างสวนสาธารณะสำหรับการส่งเสริมสภาพแวดล้อม การนันทนาการ และเป็นจุดที่ดึงดูดความสัมพันธ์สนับสนุนกับกลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งการจัดสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ และพื้นที่รอบนอกในส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ

บริเวณศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน มีพื้นที่รวมประมาณ 277.50 ไร่ มีถนนพระราม 3 และพระราม 4 เพื่อตัดเข้าพื้นที่ศึกษา ออกแบบโดยใช้ระยะถอยร่นของอาคารเพื่อเปิดมุมมองให้เห็นทัศนียภาพของฝั่งบางกระเจ้า และเป็นการลดปัญหาการเบียดเบียนพื้นที่ข้างเคียง ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษา เป็นโครงข่ายที่มีแนวแกนกลางเป็นถนน 2 เลน มีเกาะกลาง มีเส้นทางจักรยานและทางเท้า เพื่อใช้เป็นแนวถนนสายรองที่สำคัญของพื้นที่ และกำหนดจุดจุดหมายตา (landmark) บริเวณศูนย์กลางของแนวแกนโครงข่ายของถนน TOWER

6.4 แนวทางการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนและผัง

การกำหนดแผนและผังในการปฏิบัติ IMPLEMENTATION เป็นขั้นตอนที่สำคัญส่วนสุดท้ายของกระบวนการวางผังออกแบบชุมชนเมือง ซึ่งต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นไปได้ มีความต่อเนื่อง ให้ผลตอบแทนที่เป็นประโยชน์ คำนึงถึงผลกระทบของสังคมและส่วนรวม ไม่ว่าจะเป็โครงการของภาครัฐบาล มีพื้นฐานเหตุผลอยู่ที่ความเป็นไปได้ และหน่วยงานรัฐบาล อีกทั้งยังต้องสามารถเชื่อมความสัมพันธ์ด้านนโยบาย วิถีวัฒนธรรม และเศรษฐกิจสังคมให้สอดคล้องกันได้

ในส่วนการศึกษา ศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน นี้กำหนดแนวความคิดนำเสนอกลยุทธ์การนำแผนและนำไปปฏิบัติ เอาไว้ 3 องค์ประกอบดังนี้

6.4.1 วาระในการพัฒนา

6.4.2 มาตรการพัฒนา

6.4.3 องค์การบริหารในการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.4.1 วาระในการพัฒนา

จากการกำหนดเป้าหมายด้านระยะเวลาในการพัฒนาตามโครงการที่วางผังและออกแบบไว้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับช่วงเวลาในการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาละ 5 ปี รวมเป็นช่วงเวลาทั้งหมดในการพัฒนา 15 ปี แบ่งลักษณะของการพัฒนาออกเป็นความต้องการของกิจกรรม

1. การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2555

การพัฒนาช่วงที่ 1 ส่วนใหญ่ จะเป็นการพัฒนาของการท่าเรือขนส่งสินค้า ในการแก้ปัญหาเร่งด่วนของการขนส่งสินค้าการเกษตร ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบของการขนถ่ายสินค้าและปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรือเดิมให้สามารถรองรับ การขนถ่ายสินค้าในแต่ละเที่ยวและการเก็บสินค้า เป็นสต็อก และเพิ่มจุดศูนย์กลางของกิจกรรมนี้ให้เหมาะสมกับพื้นที่และกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต กิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่ม 1 กลุ่มธุรกิจการค้าการเกษตร ประกอบด้วย

- อาคารการเกษตรล่วงหน้า
- อาคารอบรมการเกษตร
- CONFERENCE
- กลุ่มวิจัย
- COMMUNITY
- HOTEL FOR BUSINESS

2. การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 – 2560

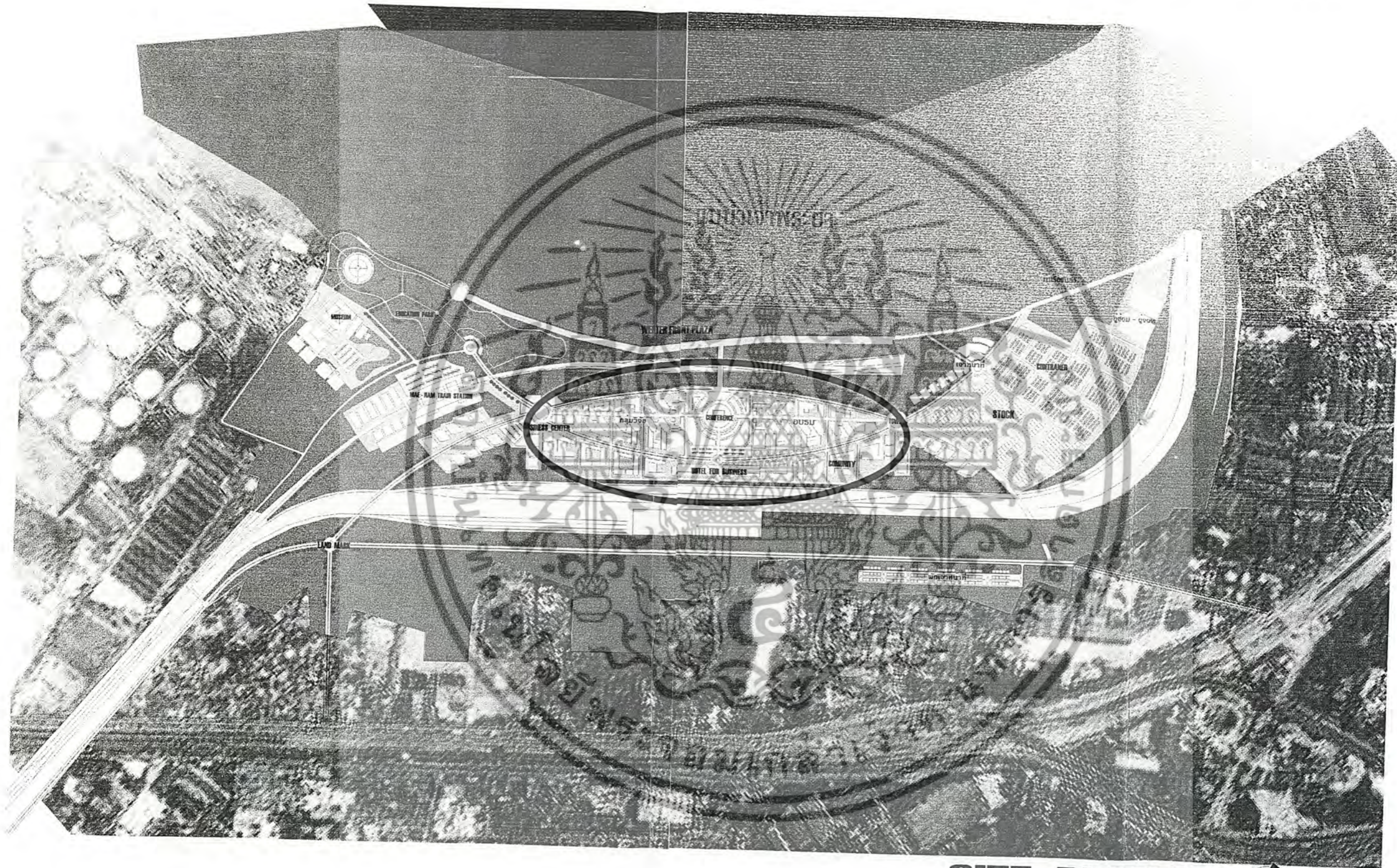
การพัฒนาช่วงที่ 2 นี้จะเป็นการพัฒนาในส่วนของการธุรกิจ บริการ คลังน้ำมันเดิมเปลี่ยนให้ มีอาคารธุรกิจเกิดขึ้นเพื่อการควบคุมการขนถ่ายสินค้า และการนัดหมายรับ – ส่งสินค้า และการรองรับกลุ่มเป้าหมาย คือนักธุรกิจที่มาทำการค้าร่วมกิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่มที่ 2 กลุ่ม การขนส่งสินค้า

- ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า
- สต็อกสินค้า
- กลุ่มอาคารเจ้าหน้าที่
- คู่อ้อม – คู่ออด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA

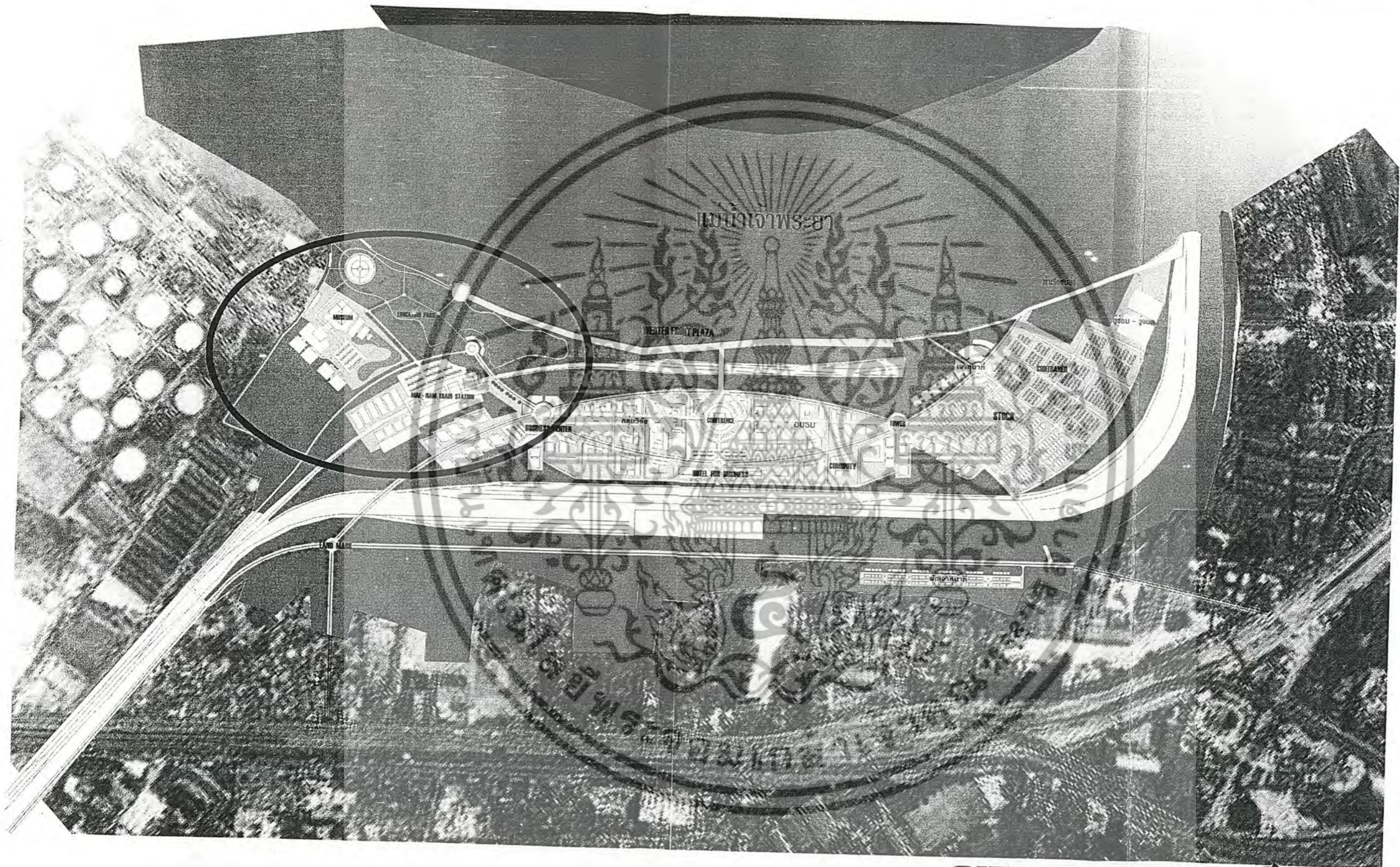


SITE PLANING

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดง: วาระในการพัฒนา ช่วงที่ 2	ภาพที่
	6.14

MAE - NAM TRAIN STATION DEVELOPMENT OF YANNAWA



SITE PLANING

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการศึกษา
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดง : วาระในการพัฒนา ช่วงที่ 3	ภาพที่
	6.15

3. การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2565

การพัฒนาช่วงที่ 3 นี้จะเป็นการพัฒนาส่วนการบริการความรู้ทางการเกษตร เป็นการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าและปรับปรุงอาคารเดิมให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ อีกทั้งช่วงเวลาในการพัฒนาพื้นที่ กิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่มที่ 3 กลุ่ม การบริการด้านการศึกษา

- พิพิธภัณฑ์การเกษตร
- สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ
- สวนศึกษาการเกษตร

6.4.2 มาตรการในการพัฒนา

การออกแบบและวางผังชุมชนเมืองในประเทศไทย หรือผังเมืองเฉพาะตามกระบวนการการวางแผนพัฒนาเมือง จำเป็นต้องมีเครื่องมือหรือมาตรการต่างๆ เป็นส่วนประกอบในการนำผังไปปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยมี ทรบ. การผังเมือง เป็นเครื่องมือหลักในการนำผังไปปฏิบัติโดยมีกฎหมายอื่นๆเป็นส่วนประกอบ มาตราและข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่การเกษตรล่วงหน้าเขตยานนาวา เมืองศปรกอบ ที่สำคัญแบ่งเป็น

1. นโยบายการกำหนดมาตรการ

สภาพการพัฒนาของพื้นที่การเกษตรล่วงหน้าเขตยานนาวา กำหนดให้มีสภาพการพัฒนาในรูปแบบของการพัฒนา (DEVELOPMENT) ในพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมตามประกาศของผังเมืองรวม เพื่อเตรียมการรองรับพื้นที่ในอนาคต

2. กฎหมายที่นำมาใช้เป็นส่วนประกอบในการพัฒนา

กฎหมายที่นำมาใช้นี้มิได้นำมาใช้เฉพาะเจาะจงควบคุมทางด้านผังเมือง แต่กฎหมายต่างๆ เหล่านี้จะมีส่วนช่วยส่งเสริมกฎหมายผังเมือง ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมให้เป็นไปตามแผนการออกแบบโดยตรงโดยเฉพาะในส่วนที่ว่าด้วยกฎหมายพระราชบัญญัติผังเมืองเฉพาะ ซึ่งหมายความถึงแผนผังและโครงการดำเนินการพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง หรือกิจการที่เกี่ยวข้องในบริเวณเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อประโยชน์แก่การผังเมืองโดยการนำมาใช้นั้น จะต้องนำกฎหมายอื่นๆมาเป็นส่วนประกอบเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของผังเมืองเฉพาะ มีกฎหมายที่สำคัญคือ

- (1) พระราชบัญญัติที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (2) พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย
- (3) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2545
- (4) ข้อกำหนดต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.4.3 องค์การในการพัฒนา

ในการนำแผน และผังไปปฏิบัติให้บรรลุตามเป้าหมายที่ได้วางไว้ส่วนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่ง คือ องค์การในการพัฒนา โดย ทั่วๆไปแล้วชุมชนเมืองต่างๆ จะมีหน่วยงานในการจัดการควบคุม แต่เนื่องจากลักษณะโครงการของการศึกษาครั้งนี้เป็นการพัฒนาพื้นที่เกี่ยวกับการเกษตรล่วงหน้าและพื้นที่เป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงเสนอให้มีองค์กรมาควบคุมและใช้มาตรการต่างๆ เป็น 2 ฝ่าย คือ

(1) การรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) สำนักงานเกษตรล่วงหน้า

6.4.4 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรการในการพัฒนากับองค์การในการพัฒนา

จากการศึกษาในส่วนขององค์การพัฒนาพบว่า สำนักงานเกษตรล่วงหน้า จะเป็นองค์กรหลักมีหน้าที่คอยควบคุมมาตรการต่างๆ ในส่วนการควบคุมกิจกรรม ซึ่งจะเป็นส่วนกิจกรรมในแต่ละส่วน และรับผิดชอบด้านงบประมาณของโครงการ ส่วนการรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีบทบาทเป็นส่วนช่วยในการค้าและการบริการด้านการให้ความสะดวกแก่ผู้มาเยี่ยมใช้บริการของโครงการ



บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปสาระสำคัญของการศึกษา

ในส่วนี้จะเป็นการสรุปสาระสำคัญ ของการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำ เขตยานนาวา

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ เขตยานนาวา เป็นโครงการหนึ่งในโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เน้นการในพื้นที่เมืองชั้นใน ตามนโยบายของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งในปี พ.ศ. 2538 ได้เร่งรัดให้มีการจัดทำแผนผังพัฒนาให้ครบทุกเขต เพื่อรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบต่างๆ ตลอดจนให้มีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตเมืองเก่าควบคู่ไปด้วย ดังนั้นทางสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร จึงกำหนดโครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตเมืองชั้นในชั้น ในพื้นที่ของ 10 เขต ได้แก่ เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตบางซื่อ เขตราชเทวี เขตพญาไทย เขตปทุมวัน และบางรัก โดยใช้งบประมาณประจำปี 2538 ของกรุงเทพมหานคร ด้านการโยธาและระบบจราจร แผนงานพัฒนาการใช้ที่ดินและจราจร

ปัจจุบันการพาณิชย์กรรม ด้านการเกษตรนั้นมีบทบาทสำคัญต่อประเทศเป็นอย่างมาก จากนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนประเทศให้มีการพัฒนาการเกษตรในประเทศไทยให้เป็นครัวของโลก ซึ่งในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การดำเนินงานของการเกษตรล่วงหน้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงการเกษตรจึงต้องปรับให้มีลักษณะเป็นเชิงเกษตรธุรกิจมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการปรับปรุงพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีการพัฒนาสถานีรถไฟแม่น้ำให้เป็นย่านเกษตรพาณิชย์กรรม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าสูงสุดและเกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่การรถไฟต่อไปในอนาคต

เพื่อทำให้เกิดเศรษฐกิจของประเทศมีความมั่นคงขึ้น จึงมีการสร้างบริการพื้นฐานให้สอดคล้องกับ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีนโยบายของคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ.2521 คือ มีการวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่างๆนอกเมือง เช่น การวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันบางจากขึ้นไปยังดอนเมือง การจัดสร้างคลังน้ำมันในบริเวณบางปะอิน หรือการวางท่อน้ำมันและก๊าซจากศรีราชาขึ้นไปสระบุรี ล้วนแต่ต้องการลดการขนส่งด้วยรถที่สิ้นเปลืองและมีอันตราย ทำให้พื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำมีการลดกิจกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคลังน้ำมันลง ซึ่งย้ายไปยัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พหลโยธิน จึงทำให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเสื่อมโทรม จึงควรมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำซึ่งเดิมเป็นสถานีขนถ่ายสินค้าและคลังน้ำมัน ให้สามารถพัฒนาพื้นที่ตามศักยภาพที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ที่ดินสูงสุด เพื่อสอดคล้องกับแผนพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครของกระทรวงมหาดไทย และสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของผังเมืองกรุงเทพมหานครตามการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2542 ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 พ.ศ. 2542 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครว่า ในอนาคตจะเป็นมหานครที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางกิจกรรมแห่งภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ โดยมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางด้านการบริหารธุรกิจ การเงิน และการธนาคาร ศูนย์กลางการศึกษานานาชาติ ศูนย์การสื่อสารโทรคมนาคม และศูนย์กลางวิทยาการด้านข้อมูลข่าวสารที่มีการสื่อสารด้วยเทคโนโลยีระดับสูง นโยบายการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความประสงค์ที่จะศึกษาจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำให้เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ เป็นโครงการศึกษาที่สอดคล้องกับแผนผังพัฒนาเขตยานนาวา ได้เริ่มดำเนินการภายหลังจากที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนและผังพัฒนาเขตสำเร็จไปแล้ว 3 เขต ได้แก่ เขตคลองเตย เขตประเวศ เขตราชบุรีบูรณะในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องในการเร่งรัดจัดทำแผนพัฒนาเขตของปีงบประมาณ 2535 - 2536 แนวการวางผังการพัฒนาพื้นที่ ได้ยึดถือนโยบายที่เป็นมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 คือ มีการวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่างๆนอกเมือง ลดการขนส่งด้วยรถที่สิ้นเปลืองและมีอันตราย ทำให้พื้นที่สถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำมีการลดกิจกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งคลังน้ำมันลง จึงทำให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเสื่อมโทรม โดยอาจจะมีโครงการพัฒนาด้วยแนวทางดังนี้ คือ บริเวณสถานีรถไฟ สถานีแม่น้ำ ค่อยๆลดบทบาทการขนส่งและคลังสินค้าลดลงแล้วพัฒนาพื้นที่เป็นย่านพาณิชยกรรม สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม คือเป็นศูนย์กลางวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียง คือ บริเวณพื้นที่ถนนพระราม 3 ซึ่งจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรมนานาชาติ เพื่อตอบสนองและการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ โดยจะสามารถตอบแทนผลกำไรกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ได้ประโยชน์สูงสุด

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้ง และโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ของเขตยานนาวากับพื้นที่รอบข้าง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและการเจริญเติบโตของพื้นที่และจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเขตยานนาวาเป็นพื้นที่อยู่ติดกับเขตศูนย์กลางเมือง เขตบางรัก และเขตสาทร แรกกระตุ้นจากทั้ง 2 พื้นที่นี้จึงทำให้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้นนั้น นอกจากจะได้รับอิทธิพลจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้ว การดำเนินนโยบายและโครงการของภาครัฐ ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพการเจริญเติบโตของพื้นที่ต่อไปในอนาคต

การวางผังของกลุ่มกิจกรรมนี้ ข้อควรคำนึงถึงที่สุด คือ ความเหมาะสมของกิจกรรมแต่ละประเภทที่จะจัดวางลงบนพื้นที่ ความสอดคล้องและการเชื่อมโยงกับกิจกรรมอื่น ความสะดวกในการเข้าถึงกิจกรรม ความสัมพันธ์กับโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างเป็นระบบ และการจัดวางกลุ่มกิจกรรมโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน เพื่อให้การจัดวางกลุ่มอาคารในพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นจึงเสนอแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ 3 แนวทาง เพื่อการวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และสรุปเลือกแนวทางที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบต่อไป โดยกำหนดแนวความคิดในการวางกลุ่มกิจกรรม ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่ม 1 กลุ่มธุรกิจการค้าการเกษตร ประกอบด้วย

- อาคารการเกษตรล่วงหน้า
- อาคารอบรมการเกษตร
- CONFERENCE
- กลุ่มวิจัย
- COMMUNITY
- HOTEL FOR BUSINESS

กลุ่มที่ 2 กลุ่ม การขนส่งสินค้า

- ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า
- สต็อกสินค้า
- กลุ่มอาคารเจ้าหน้าที่
- คู่อ้อม - คู่อุด

กลุ่มที่ 3 กลุ่ม การบริการด้านการศึกษา

- พิพิธภัณฑ์การเกษตร
- สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ
- สวนศึกษาการเกษตร

จากการกำหนดกลุ่มกิจกรรม ทั้ง 3 ส่วน จะนามากำหนดความสัมพันธ์เมื่อนำไป

กำหนดความสัมพันธ์จะเป็นการวางโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการกำหนดเป้าหมายด้านระยะเวลาในการพัฒนาตามโครงการที่วางผังและออกแบบไว้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับช่วงเวลาในการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาละ 5 ปี รวมเป็นช่วงเวลาทั้งหมดในการพัฒนา 15 ปี แบ่งลักษณะของการพัฒนาออกเป็นความต้องการของกิจกรรม

1. การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2555

การพัฒนาช่วงที่ 1 ส่วนใหญ่ จะเป็นการพัฒนาของการทำเรือขนส่งสินค้า ในการแก้ปัญหาเร่งด่วนของการขนส่งสินค้าการเกษตร ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบของการขนถ่ายสินค้าและปรับเปลี่ยนท่าเทียบเรือเดิมให้สามารถรองรับ การขนถ่ายสินค้าในแต่ละเที่ยวและการเก็บสินค้า เป็นสต็อก และเพิ่มจุดศูนย์กลางของกิจกรรมนี้ให้เหมาะสมกับพื้นที่และกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต กิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่ม 1 กลุ่มธุรกิจการค้าการเกษตร ประกอบด้วย

- อาคารการเกษตรล่วงหน้า
- อาคารอบรมการเกษตร
- CONFERENCE
- กลุ่มวิจัย
- COMMUNITY
- HOTEL FOR BUSINESS

2. การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 – 2560

การพัฒนาช่วงที่ 2 นี้จะเป็นการพัฒนาในส่วนของการธุรกิจ ปรับการคลังน้ำมันเดิมเปลี่ยนให้ มีอาคารธุรกิจเกิดขึ้นเพื่อการควบคุมการขนถ่ายสินค้า และการนัดหมายรับ – ส่งสินค้า และการรองรับกลุ่มเป้าหมาย คือ นักธุรกิจที่มาทำการค้าร่วมกิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่มที่ 2 กลุ่ม การขนส่งสินค้า

- ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า
- สต็อกสินค้า
- กลุ่มอาคารเจ้าหน้าที่
- คู่อ้อม – คู่ออด

3. การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2565

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การพัฒนาช่วงที่ 3 นี้จะเป็นการพัฒนาส่วนการบริการความรู้ทางการเกษตร เป็นการ พัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าและปรับปรุงอาคารเดิมให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ อีกทั้งช่วงเวลาในการ พัฒนาพื้นที่ กิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

กลุ่มที่ 3 กลุ่ม การบริการด้านการศึกษา

- พิพิธภัณฑ์การเกษตร
- สถานีรถไฟ สายแม่น้ำ
- สวนศึกษาการเกษตร

7.2 ข้อเสนอแนะ

สำหรับการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสายแม่น้ำเขตยานนาวา ผู้ศึกษาจะเน้นในส่วน ของการออกแบบ / การนำแผนผังไปปฏิบัติ มากกว่าส่วนอื่นๆ จึงทำให้กระบวนการศึกษาข้อมูล เบื้องต้นเป็นเพียงการศึกษาเพื่อสรุปถึงบทบาท นโยบายการพัฒนา ตลอดจนแนวโน้มการพัฒนาตาม ความสำคัญของพื้นที่ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับผู้ที่จะทำการศึกษาต่อไป คือ ควรศึกษา ในส่วนของการลงทุนเบื้องต้นของโครงการ เพื่อดูความเป็นไปได้ในการลงทุนเบื้องต้นประกอบการ ออกแบบและวางผังก่อนเพื่อความสมบูรณ์ของโครงการ นอกจากนี้ควรมีการศึกษาถึงรูปแบบการ พัฒนาพื้นที่รูปแบบต่างๆ จากประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ใช้กับ การพัฒนาพื้นที่สำหรับโครงการ หรือไม่ซึ่งการศึกษา รายละเอียดต่างๆ ตามข้อเสนอแนะ จะทำให้การศึกษามีความสมบูรณ์มาก ยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , สำนักงาน . แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 – 2544) , 2545

คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , สำนักงาน . แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) , 2545

สมพล ดำรงเสถียร . โครงการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่ ชุมชนเมืองนครสวรรค์ ,
กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร , 2535

SINOLAIR KNIGHT & PARTWERS PTY LTD . REGIONAL CITIES AND
DEVELOPMENT



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้