

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี

CONCEPT DESIGN FOR BANG YAI INTERMODAL
CENTER NONTHABURI



110492



นายปรีชา กิตติทงวัต

PREECHA KITTITANONGWAT

รพ.
2/4674
2553

เลขหมู่.....110492
เลขทะเบียน.....
วัน,เดือน,ปี.....- 2 พ.ย. 2553

b.....12058064
i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2553

KMITL-2010-ED-M-221-074

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**CONCEPT DESIGN FOR BANG YAI INTERMODAL
CENTER NONTHABURI**

PREECHA KITTITANONGWAT



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FLUFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S BINSTITUTE OF TECHNOLOGY LANDKABANG**

2010

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

KMITL-2010-ED-M-221-074



COPYRIGHT 2010

FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION

KING MONGKUT'S BINSTITUTE OF TECHNOLOGY LANDKABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี
Concept Design for Bang Yai Intermodal Center Nonthaburi
นักศึกษา นายปรีชา กิตติทงวัต
รหัสประจำตัว 48063406
ปริญญา ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา สถาปัตยกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
รศ.สมพล	ดำรงเสถียร	
อาจารย์สันติ	กวินวงศ์ไพบูลย์	
ผศ.ดร.เลิศลักษณ์	กลิ่นหอม	
รศ.สุรศักดิ์	กังขาว	
รศ.ดร.ปรีชาพร	วงศ์อนุตรโรจน์	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 14 พฤษภาคม 2553 เวลา 11.00 น. เป็นต้นไป
สถานที่สอบ ณ ห้องสมาคมศิษย์เก่าบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมรับรองแล้ว



(รองศาสตราจารย์ พีระวุฒิ สุวรรณจันทร์)

คณบดี คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

วันที่ 31 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2553

สำนักทะเบียนและประมวลผล สจล.
วันที่ส่งเล่มวิทยานิพนธ์ให้สมบูรณ์
วันที่ 8 เดือน 5.พ. พ.ศ. 53
ลงชื่อ

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี
นักศึกษา	นายปรีชา กิตติทงวัตร
รหัสประจำตัว	48063406
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2553
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	อาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพของพื้นที่ สามแยกบางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยพิจารณาสภาพปัจจุบัน สภาพเศรษฐกิจ สังคม ระบบขนส่งมวลชน แผนแม่บทและนโยบายด้านการขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อนำมากำหนดแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ ให้มีศักยภาพในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เจ้าหน้าที่บริษัท ขนส่ง จำกัด

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี มีดังนี้

1. บริเวณสามแยกบางใหญ่ จากการศึกษาสภาพปัจจุบัน บริเวณนี้มีพื้นที่ว่างเป็นบริเวณกว้าง ประกอบกับบริเวณนี้มีระบบโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศไทย นอกจากนี้ในอนาคตพื้นที่บริเวณนี้ยังมีอาคารจอดรถ สำหรับเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จึงเสนอให้มีการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคม เพื่อรองรับประชาชนที่จะเดินทางเข้า-ออก กรุงเทพมหานครอีกทางหนึ่ง

2. ในบริเวณที่ศึกษา เป็นแหล่งพาณิชยกรรม มีศูนย์การค้า ตลาด และหมู่บ้านเป็นจำนวนมาก แต่ยังคงขาดสวนสาธารณะและศูนย์รวมกิจกรรมสำหรับประชาชน จึงเสนอให้มีการปรับปรุงพื้นที่บางส่วนให้เป็นสวนสาธารณะและศูนย์รวมกิจกรรม

3. การออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี เสนอแนวทางในการออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ที่ส่งเสริมจินตภาพภายในพื้นที่ศึกษา ให้มีภาพลักษณ์ที่ดีและสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรม สภาพแวดล้อม ประเพณี วัฒนธรรมของพื้นที่ โดยใช้แนวคิดจากลักษณะเส้นทางสัญจร แนวถนน และรูปลักษณะของรถไฟฟ้า มาประยุกต์ใช้กับโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	Concept Design For Bang Yai Intermodal Center Nonthaburi
Student	Mr. Preecha Kittitanongwat
Student ID.	48063406
Degree	Master of Industrial Education
Program	Architecture
Year	2010
Thesis Advisor	Santi Kawinwongphaiboon
Thesis Co-advisor	Assist.Prof.Dr.Lertlak Klinhom

ABSTRACT

Objectives of the researched was to study and to design the site condition of Bang-yai Junction, Nonthaburi. The research shows economical condition, district culture, transportation systems, model scheme, and transportation development that involved with the project. The data was used to develop the Bang-yai Intermodal Center that integrate with an available transportation networks and site context. The samples in this research were from officers from Civil Engineer Department, Nonthaburi, Transportation and Traffic Policy and Planning department officers, and The transport co.,Ltd employees.

From the research data, the proposal for Bang-yai Intermodal Center, Nonthaburi, will consider as follows;

1. The area around Bang-yai Junction was an empty land that integrated with the Transportation networks, which linked the Eastern and Southern Parts of Thailand. In the future development, the site will develop into parking lot, linked with MRT Network. Therefore, proposal for the project is to locate the Bang-yai Intermodal Center for serving people who travel inbound and outbound.

2. Commercial area such as Department stores, Markets, and residential area in site context were lack of recreation spaces and green spaces. Therefore, the proposal will develop some parts of the site into recreation spaces and green spaces.

3. The proposal for Bang-yai Intermodal Center, Nonthaburi, will also focus on linkage structure for transportation hub, improve visual image within site that respond to interval activities, site surrounding, and district culture. Also, the design concept for the proposal were inspired by circulations, street figures, and MRT train figures.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสะดวกตากรุณา และความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายฝ่ายที่กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำในเรื่องต่างๆ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ และตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ อีกทั้งยังสละเวลาส่วนตัวอันมีค่าช่วยให้งานวิจัยสำเร็จลงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างมาก มา ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รศ.สุรศักดิ์ กังขาว , รศ.สมพล คำรงเสถียร และ รศ.ดร. ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ ที่กรุณาให้คำแนะนำ และแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้วิจัย นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้รับความอนุเคราะห์จากผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านในการช่วยตรวจทาน และปรับปรุงเครื่องมือใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณหน่วยงานต่างๆ ทั้ง สำนักงาน โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมและบริษัทขนส่ง จำกัด รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ ที่ให้ข้อมูลและคำปรึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์ โดยให้ความช่วยเหลืออนุเคราะห์ตลอดมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการในการทำวิทยานิพนธ์ และท่านอาจารย์ทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอนให้ความรู้แก่ผู้วิจัยด้วยความเมตตาเสมอมา ตลอดจนผู้ร่วมรุ่นทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจตลอดมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ครอบครัวญาติพี่น้อง คุณหนึ่ง คุณเล็ก คุณแบงค์ คุณจ๊ว และเพื่อนสนิทของผู้วิจัยทุกท่านที่ให้กำลังใจ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ และขอขอบพระคุณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นอย่างยิ่งที่ให้โอกาสทางการศึกษาต่อผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเกียรติแก่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

ปรีชา กิตติทนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญภาพ.....	VIII
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 กรอบแนวคิดการวิจัย	4
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 ข้อมูลพื้นที่บางใหญ่	7
2.1.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	8
2.1.2 ระบบโครงข่ายการคมนาคม.....	10
2.2 นโยบายและแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	16
2.2.1 นโยบายการพัฒนาเมืองของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ	16
2.2.2 นโยบายในการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	
แห่งประเทศไทย.....	18
2.2.3 วัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๆ	
ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ.....	19
2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง.....	21
2.3.1 ทฤษฎี Concentric or Gradient Zone.....	22
2.3.2 ทฤษฎี Sector Theory.....	23
2.3.3 ทฤษฎี Multiple Nucleus.....	23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.4 ทฤษฎี Star Shape Theory.....	24
2.3.5 Neighborhood Concept.....	24
2.3.6 The concept of nodes.....	24
2.3.7 The concept garden of convenience : A walk town.....	25
2.3.8 The concept garden city.....	25
2.3.9 Central Place Theory.....	25
2.3.10 แนวคิดในการวางผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟเพื่อรองรับ การขยายตัวในอนาคต.....	26
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนปรับปรุงเมือง.....	27
2.5 แนวความคิดในการใช้จุดจอดแล้วจร.....	28
2.6 กรณีศึกษา.....	29
2.6.1 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง.....	29
2.6.2 กรณีศึกษา Terminal Hoenheim Nord, Strasbourg ประเทศฝรั่งเศส.....	41
2.6.3 Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	44
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	46
2.7.1 การใช้ที่ดินทางด้านอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและ พฤติกรรมในการเลือกทำเลที่ตั้ง.....	46
2.7.2 ผลกระทบจากระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคน กรุงเทพมหานคร.....	46
2.7.3 การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟใน เขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวข้อง.....	46
2.7.4 โครงการปรับปรุงและพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ กรุงเทพมหานคร.....	46
2.7.5 สถานีรถไฟในประเทศอังกฤษและกลุ่มประเทศต่าง ๆ ในยุโรป....	47
2.7.6 การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯฯ กับระบบการสัญจร ทางเท้า.....	50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	52
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	52
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	53
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	54
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	55
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล	56
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	76
5.1 สรุปผลการวิจัย	76
5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	76
5.1.2 ประชากรในการวิจัย.....	76
5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	77
5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	77
5.1.5 สรุปผลการวิจัย.....	77
5.2 อภิปรายผล	82
5.2.1 ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ.....	82
5.2.2 ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ.....	83
5.3 ข้อเสนอแนะ	99
5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้.....	99
5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป.....	100
บรรณานุกรม	101
ภาคผนวก	104
ประวัติผู้ศึกษาวิจัย	119

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่ ย่านศูนย์คมนาคมมีกะสัน.....	35
2.2 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่ ย่านศูนย์คมนาคมพหลโยธิน.....	38
2.3 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่ ย่านศูนย์คมนาคมตากสิน.....	41
4.1 แสดงสายรถผู้ร่วมบริการ ขสมก. ในพื้นที่ศึกษา.....	73
4.2 แสดงสายรถเมย์ ขสมก. ที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา.....	74
4.3 แสดงสายรถ บขส. ที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา.....	74



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
2.1 ภาพถ่ายจากดาวเทียมบริเวณสามแยกบางใหญ่	8
2.2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสามแยกบางใหญ่.....	9
2.3 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณสามแยกบางใหญ่.....	10
2.4 ถนนกาญจนาภิเษก (Thanon Kanchanaphisek).....	11
2.5 ถนนรัตนธิเบศร์ (Thanon Rattanathibet).....	12
2.6 แสดงเส้นทางการคมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่	13
2.7 เส้นทางการเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วง.....	15
2.8 โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง	20
2.9 เมืองตามทฤษฎีวงกลม.....	22
2.10 เมืองตามทฤษฎีรูปกลม.....	23
2.11 เมืองตามทฤษฎีหลายศูนย์กลาง.....	23
2.12 ตามทฤษฎีขยายเมืองตามเส้นทางคมนาคม.....	24
2.13 แสดง Concept : Central Place Theory.....	26
2.14 ผังแนวคิดการพัฒนารองรับ TOD. ในอนาคตของอเมริกา.....	27
2.15 ทักษะนิภาพของโครงการศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน.....	33
2.16 แสดงผังพื้นที่ใช้สอยของศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน.....	34
2.17 ทักษะนิภาพของ โครงการศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน.....	34
2.18 ผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ ย่านศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน.....	35
2.19 ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน.....	36
2.20 แสดงศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน.....	37
2.21 ผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ ย่านศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน.....	37
2.22 ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมตากสิน.....	39
2.23 แสดงการใช้พื้นที่พัฒนาศูนย์กลางคมนาคมตากสิน.....	39
2.24 แสดงผังพื้นที่ใช้สอยของศูนย์กลางคมนาคมตากสิน.....	40
2.25 ผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ ย่านศูนย์กลางคมนาคมตากสิน.....	40
2.26 ผังบริเวณของ Terminal Hoenheim Nord , Strasbourg ประเทศฝรั่งเศส.....	42

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพ	หน้า
2.27 จุดจอตลอดประจำทางและรถแท็กซี่.....	43
2.28 ที่จอดรถยนต์.....	43
2.29 ด้านหน้าของ Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	45
2.30 ภายในของ Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	45
2.31 สถานีรถไฟใน EURAILLIE ฝรั่งเศส.....	48
2.32 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านประวัติศาสตร์ ในเนเธอร์แลนด์.....	49
2.33 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านการค้า ในสวิสเซอร์แลนด์.....	50
4.1 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสามแยกบางใหญ่.....	61
4.2 แสดงลักษณะทางกายภาพ ย่านพาณิชยกรรม ของพื้นที่ศึกษา.....	62
4.3 แสดงร้านค้าริมถนนย่านพาณิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา.....	63
4.4 แสดงที่จอดรถริมถนนย่านพาณิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา.....	63
4.5 แสดงตลาดนัดย่านพาณิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา.....	64
4.6 แสดงลักษณะทางกายภาพย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ของพื้นที่ศึกษา.....	64
4.7 แสดงร้านค้าริมถนนที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ของพื้นที่ศึกษา.....	65
4.8 แสดงพื้นที่ว่างของพื้นที่ศึกษา.....	66
4.9 แสดงลักษณะถนนกาญจนาภิเษก.....	67
4.10 แสดงลักษณะถนนรัตนวิเศษ.....	67
4.11 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา.....	68
4.12 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา.....	68
4.13 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าของพื้นที่ศึกษา.....	69
4.14 แสดงลักษณะของอาคารห้างสรรพสินค้าของพื้นที่ศึกษา.....	70
4.15 แสดงลักษณะของอาคารพาณิชย์ของพื้นที่ศึกษา.....	70
4.16 แสดงลักษณะของอาคารตลาดของพื้นที่ศึกษา.....	71
4.17 แสดงลักษณะของตึกแถวของพื้นที่ศึกษา.....	71
4.18 แสดงแนวเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.....	75
5.1 แสดงแนวทางเลือกที่ 1 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่นนทบุรี.....	78
5.2 แสดงแนวทางเลือกที่ 2 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี.....	79

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพ	หน้า
5.3 แสดงแนวทางเลือกที่ 3 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี.....	80
5.4 แสดงผังก่อนการปรับปรุง.....	85
5.5 แสดงผังหลังการปรับปรุง.....	85
5.6 แสดงตำแหน่งกิจกรรมภายในของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	86
5.7 แสดงผังหลังคาของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	87
5.8 แสดงแปลนท่ารถตู้ และรถสองแถว ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	88
5.9 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของท่ารถตู้ และ รถสองแถว.....	89
5.10 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของท่ารถตู้ และ รถสองแถว.....	89
5.11 แสดงแปลนสถานี และท่ารถ ขสมก. ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	90
5.12 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ ขสมก.	91
5.13 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของสถานี และท่ารถ ขสมก.....	91
5.14 แสดงแปลนสถานี และท่ารถ บขส. ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	92
5.15 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ บขส.	93
5.16 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ บขส.	93
5.17 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของสถานี และท่ารถ บขส.	93
5.18 แสดงแปลน ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	94
5.19 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของอู่ซ่อมบำรุงรถ บขส. และ ขสมก.	95
5.20 แสดงทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟ.....	95
5.21 แสดงทัศนียภาพบริเวณอาคารจอดรถยนต์ ของ รถไฟฟ้า.....	96
5.22 แสดงทัศนียภาพบริเวณอาคารจอดรถยนต์ ของ รถไฟฟ้า.....	96
5.23 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ.....	97
5.24 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ.....	97
5.25 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ.....	98

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเรื่องการจัดระบบการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้สัมฤทธิ์ผลอย่างยั่งยืน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2551) [online] โดย

1. การจัดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ทั้งระบบขนส่งมวลชนรางและระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเชื่อมต่อกัน โดยมีศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและสถานีเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความรวดเร็วและคล่องตัวในการเดินทาง สามารถให้บริการอย่างทั่วถึงและเข้าถึงได้โดยประชาชนส่วนใหญ่

2. การจัดรูปแบบการพัฒนาเมืองเพื่อกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพฯ อย่างมีทิศทางที่ชี้นำโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ให้เกิดการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนรางเป็นแกนหลัก ซึ่งเข้าถึงได้โดยระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่นๆ เสริม ไม่ว่าจะเป็นจากบ้านกับสถานี หรือจากสถานีกับที่ทำงาน

3. การจัดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เกิดสมดุลระหว่างการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลกับการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ ให้เกิดผลในการจำกัดปริมาณการจราจรจากรถส่วนบุคคลในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ ในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปตามการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนราง เพื่อให้ประชาชนสามารถมีทางเลือกในการเดินทาง

ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลได้มีโครงการที่จะขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วและขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัดและไม่อาจขยายออกไปได้ในเขตชั้นในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร และขยายจากพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเกิดความแออัดเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยมีเป้าหมายสำคัญคือลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชนลง เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าและสำรองน้ำมันที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่นับวันมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้มีเส้นทางขนส่งมวลชนสายหลักบริการประชาชนได้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งในพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ชานเมือง เพื่อเป็นการลดปัญหาต่างๆ ดังกล่าว รวมทั้งเพื่อให้เกิดโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่สุด สามารถทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น

ประกอบกับพื้นที่บริเวณสายใต้ใหม่ มีความหนาแน่นในการจราจรมาก เพราะ เป็นสถานีรถขนส่งแห่งเดียวที่วิ่งออกจากกรุงเทพไปทางภาคใต้ และภาคตะวันตก จึงควรมีการเพิ่มสถานีขนส่งในบริเวณพื้นที่บางใหญ่ เพื่อรองรับประชาชนในพื้นที่ภาคใต้และภาคตะวันตก เข้าสู่เมือง

โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) [online] เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ "ต่อสายขยายราง" ของกระทรวงคมนาคม โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ มีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 16 แห่ง ได้แก่

1. สถานีคลองบางไผ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก ช่วงบริเวณคลองบางไผ่ ประกอบด้วย ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารโรงจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดรถ
2. สถานีตลาดบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณย่านธุรกิจ สถานประกอบการ และที่อยู่อาศัย อาทิ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ ห้างบิ๊กซี หมู่บ้านรัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ หมู่บ้านบางใหญ่ซิดี เป็นต้น
3. สถานีสามแยกบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณที่อยู่อาศัย หนาแน่น อาทิ หมู่บ้านกฤษดานคร โครงการ 10 หมู่บ้านชนกกาญจน์ เป็นต้น พร้อมอาคารจอดรถ
4. สถานีบางพลู ตั้งอยู่กลางสี่แยกบางพลู ถนนรัตนาธิเบศร์ ตัดถนนบางกรวยไทรน้อย
5. สถานีบางรักใหญ่ ตั้งอยู่กึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณแยกตัดกับถนนราชพฤกษ์
6. สถานีท่าอิฐ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ ใกล้สำนักงานการเดินรถที่ 7 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พร้อมอาคารจอดรถ
7. สถานีไทรมา ตั้งอยู่บริเวณเยื้องลงมาทางทิศใต้ของถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณชอยดาหรั่ง โดยรถไฟฟ้าจะวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตรงบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ในแนวคูขนาน
8. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้นสะพานพระนั่งเกล้า ฝั่งตะวันออก
9. สถานีแยกนนทบุรี 1 ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัล รัตนาธิเบศร์ พร้อมอาคารจอดรถ
10. สถานีศรีพรสวรรค์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณชอย รัตนาธิเบศร์ 22
11. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณที่ว่าการอำเภอเมืองนนทบุรี
12. สถานีกระทรวงสาธารณสุข ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนติวานนท์ บริเวณกระทรวงสาธารณสุข
13. สถานีแยกติวานนท์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ระหว่างชอยกรุงเทพ-นนทบุรี 12-14

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

14. สถานีวงศ์สว่าง ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณก่อนถึงทางแยกวงศ์สว่าง

15. สถานีบางซ่อน ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณชุมชนตลาดบางซ่อน

16. สถานีเตาปูน ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนประชากรราษฎร์ 2 กับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ที่เตาปูน

ซึ่งในส่วนของสถานีสามแยกบางใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ภายในชุมชนและต่างจังหวัดในภาคตะวันตก อีกทั้งยังเป็นบริเวณที่มีหมู่บ้านจัดสรรหนาแน่นในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้ เพราะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้ อาจทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม หากขาดการควบคุมทางด้านผังเมือง

ดังนั้นควรมีการศึกษาหาแนวทางการออกแบบศูนย์กลางคมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่ ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคม ภาคตะวันตก เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ควบคุมลักษณะของอาคาร ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและชุมชน โดยรอบ ประกอบกับบริเวณนี้ยังเป็นพื้นที่ว่างอยู่ จึงง่ายแก่การควบคุมการออกแบบ ตามนโยบายของ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และนโยบายของจังหวัดนนทบุรี เพื่อประโยชน์ในด้าน

1) การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทางและพื้นที่ข้างเคียง โดยช่วยลดปริมาณมลพิษในอากาศและเสียงจากการจราจรบนถนน รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน

2) กระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ คือมีการลงทุนในการก่อสร้าง มีการจ้างแรงงานเพิ่มมากขึ้น

3) อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันตก อันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง

4) ลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งจากชานเมืองเข้ามาในเขตกลางเมือง ทำให้สามารถลดการจราจรติดขัดในเมือง ลดการใช้พลังงานน้ำมัน และประหยัดการก่อสร้างสะพานเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษากายภาพของพื้นที่บริเวณ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

1.2.2 เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบศูนย์กลางคมนาคม บางใหญ่ จ.นนทบุรี

1.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำหลักการที่สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้างต้น เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยในเรื่องแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ โดยจะทำการศึกษาศักยภาพระบบขนส่งมวลชน และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บางใหญ่ พิจารณาสภาพปัจจุบัน สภาพเศรษฐกิจ สังคม ระบบขนส่งมวลชนแผนแม่บทและนโยบาย ด้านขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการเพื่อกำหนดพื้นที่ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ ที่มีศักยภาพโดยใช้กรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

จตุพร นนศิริ (2546 : 3,4) ได้กล่าวถึงแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้เป็นระบบ ดังนี้

หากพิจารณาเมืองให้เป็นระบบแล้วจะพบว่า ต้องประกอบด้วย 4 ระบบย่อย เพื่อให้เมือง ดำเนินไปได้อย่างเรียบร้อยและเป็นระเบียบ ในที่นี้ได้แก่ ระบบประชากร ระบบอุตสาหกรรม ระบบที่พักอาศัย และระบบขนส่ง ทั้งนี้จะเห็น ได้ว่าการขนส่งและการใช้ที่ดินจะสัมพันธ์กันอย่าง ใกล้ชิด ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถสรุปแนวคิดที่เกี่ยวข้องได้ 2 แนวคิด

1. แนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง เป็นการพิจารณาการใช้ที่ดินเหมาะสมกับการใช้ที่ดิน ของเมืองในปัจจุบัน และปฏิสัมพันธ์ระหว่างระบบ ขนส่งมวลชนกับโครงสร้างทางกายภาพ ของเมือง
2. แนวคิดด้านการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดความเหลื่อมซ้อนในการ ดำเนินงาน โดยเน้นการเชื่อมประสานทางด้านองค์การ, การดำเนินงานและทางกายภาพ

1.4. ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือการศึกษา นโยบายของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง ประเทศไทย และ ศักยภาพของพื้นที่ บริเวณสามแยกบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดย พิจารณาจากลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของพื้นที่เป็นหลัก ทั้งนี้การศึกษาจะใช้หลักการของ แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาประกอบการศึกษา เพื่อเสนอรูปแบบในการพัฒนาพื้นที่ให้ดีขึ้น โดยมีขอบเขตในการศึกษาคือ

- ศึกษาข้อมูลลักษณะ โครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน
- ศึกษาแผนแม่บทและนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- ศึกษากรณีตัวอย่าง รูปแบบสถานีเชื่อมต่อการเดินทางในพื้นที่และการประสาน

ร่วมกับกิจกรรมในพื้นที่ เช่น “โครงการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน และ ย่านมักกะสัน ”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ศึกษารูปแบบการนำเสนอแนวความคิดในการออกแบบทางผังเมือง

1.4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.4.2.1 ประชากร หมายถึง เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐในจังหวัดนนทบุรี และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

1.4.2.2 กลุ่มตัวอย่าง หมายถึง เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานต่อไปนี้

- สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี
- เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- บริษัท ขนส่ง จำกัด

1.4.3 ตัวแปรที่ศึกษา ประกอบไปด้วย

1.4.3.1 ลักษณะทางกายภาพของบริเวณพื้นที่สามแยกบางใหญ่

- 1.1 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 1.2 ด้านระบบพื้นที่เปิดโล่ง
- 1.3 ด้านระบบการสัญจร
- 1.4 ด้านสถาปัตยกรรม
- 1.5 ด้านภูมิสถาปัตยกรรม และจินตภาพเมือง

1.4.3.2 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ

1.4.3.3 แนวทางนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและนโยบายของจังหวัดนนทบุรี

1.4.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

บริเวณที่จะทำการวางผังและออกแบบทางกายภาพ ตั้งอยู่ บริเวณสามแยก บางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ครอบคลุมพื้นที่รัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร จากสามแยกบางใหญ่

1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

1.5.1 ศักยภาพของพื้นที่ หมายถึง ความพร้อมของพื้นที่ในการพัฒนาซึ่งมีองค์ประกอบต่างๆ ทั้งทางศักยภาพการใช้ที่ดิน สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่ และลักษณะทางสังคมของพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5.1.1 ศักยภาพการใช้ที่ดิน หมายถึง การใช้ที่ดินที่เหมาะสมและทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยมี กฎหมาย นโยบาย แผนงานของพื้นที่ เป็นตัวควบคุมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดไว้อย่างกว้างๆ ทั้งที่ตั้ง ขนาด และขอบเขตของพื้นที่รวมถึงกรรมสิทธิ์ การถือครองที่ดิน

1.5.1.2 สภาพแวดล้อมทางกายภาพ หมายถึง สิ่งแวดล้อม โดยรอบพื้นที่ที่เป็นสิ่งมีชีวิต หรือไม่มีชีวิตก็ได้ซึ่งจะมีความสัมพันธ์กันในพื้นที่ประกอบด้วยลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินการคมนาคมขนส่ง เส้นทางการสัญจร ที่เชื่อมระหว่างชุมชนกับชุมชน หรือใช้เชื่อมกับจังหวัดใกล้เคียง สิ่งที่อำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมไปถึง สภาพแวดล้อมโดยรอบ และปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

1.5.1.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่ หมายถึง การประกอบอาชีพของประชาชนตลอดจนรายได้ แหล่งการค้า การลงทุนในพื้นที่

1.5.1.4 ลักษณะทางสังคมของพื้นที่ หมายถึง ความเป็นอยู่ของคนในชุมชน มีทั้งกลุ่มคนที่ใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรม การเกษตรและการทำพานิชยกรรม มีการใช้ชีวิตที่แตกต่างกันออกไป รวมถึง แหล่งที่ทำกิจกรรม ซึ่งใช้เป็นที่พบปะ หรือ เป็นศูนย์รวมของคนในชุมชน เช่น โรงเรียน สวนสาธารณะ วัด โดยที่พฤติกรรม หรือการทำกิจกรรม เป็นรูปแบบที่ปฏิบัติกันภายใน

1.5.2 ศูนย์คมนาคม หมายถึง จุดเชื่อมต่อทางการคมนาคมระหว่างรถไฟฟ้ามหานครกับรถโดยสารประจำทาง รถยนต์ส่วนตัว รถบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) รถร่วมต่าง ๆ และรถรับจ้าง

1.5.3 ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามหานคร (Metropolitan Rapid Transit System) หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในการขนส่งผู้โดยสารตามวิ้งทางเฉพาะ อาจเป็นการวิ้งอุโมงค์ใต้ดิน ทางวิ้งยกระดับเหนือดิน หรือทางวิ้งบนดิน เพื่อให้ขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย และตรงเวลา อีกทั้งมีประสิทธิภาพทันสมัยและเหมาะสมตามความเจริญเติบโตและก้าวหน้าของประเทศ

1.5.4 การเชื่อมต่อ หมายถึง การพัฒนาการประสานระบบขนส่งหลากหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก หรือรอง เพื่อรองรับมวลชนที่เข้ามาใช้งานใช้พื้นที่ โดยการใช้ระบบการสัญจรทางเท้า เชื่อมต่อกันระหว่างระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท กับกลุ่มอาคารกิจกรรมที่สำคัญ รวมถึงที่จอดรถ ให้มีความต่อเนื่องสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก คล่องตัวและยังส่งเสริมให้เกิดสภาพแวดล้อมและสภาพเศรษฐกิจที่ดี

1.5.5 ระบบขนส่งมวลชน หมายถึง ระบบขนส่งสาธารณะที่นำเทคโนโลยีการขนส่งของเมือง มาใช้สำหรับการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งมีอยู่หลายระบบ ตามขนาดความจุในการขนส่งผู้โดยสาร และลักษณะการใช้งาน ตามระดับของการเดินทางที่แตกต่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาและค้นคว้าเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ รวบรวม ทฤษฎี หลักการและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่จะทำการวิจัย โดยจัดเรียงลำดับดังนี้

2.1 ข้อมูลพื้นที่บางใหญ่

2.2 นโยบายและแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งและพัฒนาเมือง

2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผน ปรับปรุงเมือง

2.5 แนวความคิดในการใช้จุดจอดแล้วจร (park & ride)

2.6 กรณีศึกษา

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ข้อมูลพื้นที่บางใหญ่ (จังหวัดนนทบุรี.2552) [online]

อำเภอบางใหญ่ เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดนนทบุรี มีประชากรค่อนข้างมาก ได้รับความเจริญอย่างรวดเร็วจากการก่อสร้างถนนกาญจนาภิเษกและถนนรัตนาธิเบศร์ มีบริการที่ทันสมัย เช่น โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า ตลาดกลางของจังหวัด หน่วยงานราชการ หมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะบริเวณบางใหญ่ชิตี้ ดังนั้นพื้นที่ทางการเกษตรอาจไม่พบเห็นในเขตเมืองแล้ว โดยส่วนหนึ่งของเขตเมืองบางใหญ่อยูในพื้นที่ของอำเภอบางบัวทอง

ที่ตั้งและอาณาเขต

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอไทรน้อยและอำเภอบางบัวทอง

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอเมืองนนทบุรี

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอบางกรวย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอบุทธมณฑล (จังหวัดนครปฐม)

การปกครองส่วนภูมิภาค

อำเภอบางใหญ่แบ่งเขตการปกครองย่อยออกเป็น 6 ตำบล 69 หมู่บ้าน

การปกครองส่วนท้องถิ่น

ท้องที่อำเภอบางใหญ่ประกอบด้วย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 8 แห่ง ได้แก่

1. เทศบาลตำบลบางม่วง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. เทศบาลตำบลบางใหญ่
3. องค์การบริหารส่วนตำบลบางม่วง
4. องค์การบริหารส่วนตำบลบางแม่นาง
5. องค์การบริหารส่วนตำบลบางเลน
6. องค์การบริหารส่วนตำบลเสาชิงหิน
7. องค์การบริหารส่วนตำบลบางใหญ่
8. องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านใหม่

ข้อมูลพื้นที่บริเวณสามแยกบางใหญ่

2.1.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.1 , 2.2

บริเวณสามแยกบางใหญ่มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภท คือ

สีแดง ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

สีส้ม ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

สีเหลือง ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

บริเวณสามแยกบางใหญ่ เป็นศูนย์รวมกิจกรรม แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.3

- ตลาดบางใหญ่ -ห้างบิ๊กซี สาขารัตนภิเษร์ -ห้างโฮมโปร สาขารัตนภิเษร์
- ห้างคาร์ฟูร์ สาขารัตนภิเษร์ -โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนภิเษร์
- อาคารพาณิชย์ -หมู่บ้านจัดสรร -พื้นที่ว่างบริเวณสามแยกบางใหญ่

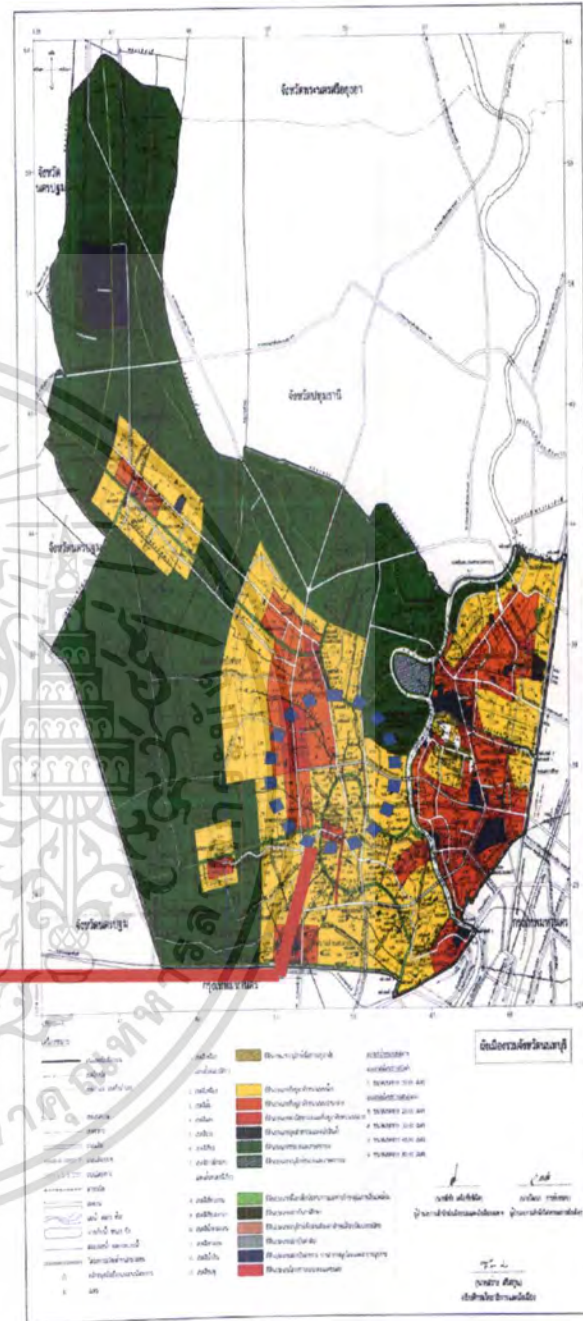


ภาพที่ 2.1 ภาพถ่ายจากดาวเทียมบริเวณสามแยกบางใหญ่

เอกสารที่มา: [จังหวัดนนทบุรี.2551 \[online\]](http://www.thai.orc.or.th/2551/) งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

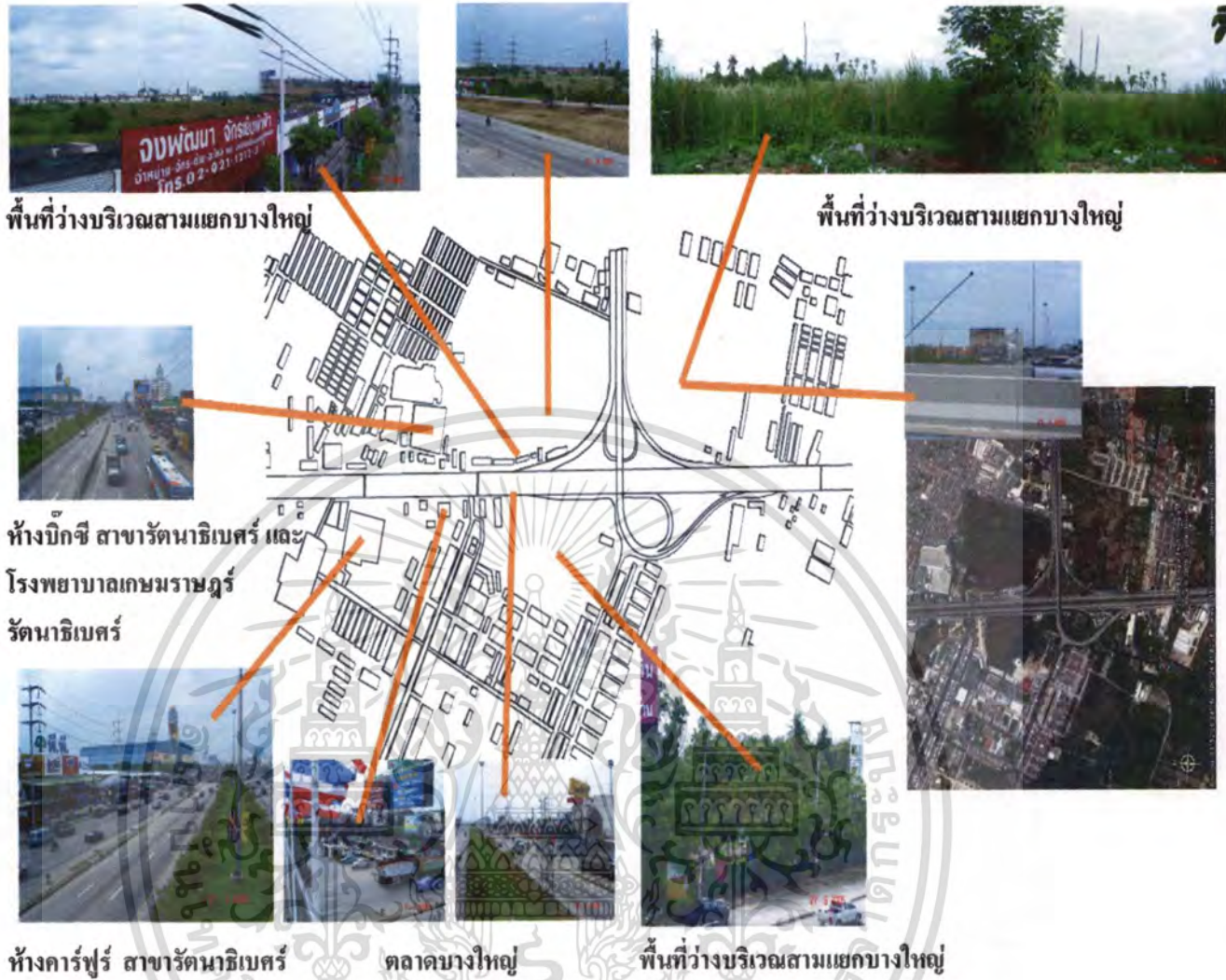
ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริเวณสามแยกบางใหญ่มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภท คือ
สีเขียว ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
สีส้ม ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
สีเหลือง ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ภาพที่ 2.2 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสามแยกบางใหญ่
ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่น.2551

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.3 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณสามแยกบางใหญ่

ที่มา : จากการสำรวจเดือนมิถุนายน 2551

2.1.2 ระบบโครงข่ายการคมนาคม มี 2 ประเภท การคมนาคมระบบถนน และ การคมนาคม

ระบบรางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

1) การคมนาคมระบบถนน ถนนสายสำคัญในเขตอำเภอบางใหญ่ มีอยู่ 3 สาย คือ

1.1) ถนนกาญจนาภิเษก (Thanon Kanchanaphisek) หรือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) เป็นถนนสายสำคัญที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและตัดผ่านเข้าไป

ในพื้นที่พระนครศรีอยุธยา ด้วย ตลอดทั้งสายมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนักผู้จัดทำไปเผยแพร่บนเว็บไซต์โดยไม่ผ่านการอนุมัติจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านเหนือ คือ สะพานเชียงราก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และด้านใต้ คือ สะพานกาญจนภิเษก จังหวัดสมุทรปราการ

ถนนกาญจนภิเษกสร้างขึ้นเพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีปริมาณการจราจรและการขนส่งเพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และเป็นทางเลี่ยงเมืองกรุงเทพมหานครที่เป็นตัวเชื่อมทางสายหลักเข้าไปสู่ทุกภาคของประเทศเดิมเรียกว่า ถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันออก) มีระยะทางเริ่มตั้งแต่ ถนนพระรามที่ 2 ตัดผ่านฝั่งธนบุรี เข้าสู่จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี ไปสิ้นสุดที่ถนนพหลโยธิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เชิญชื่อ พระราชพิธีกาญจนภิเษก วังเป็นพระราชพิธีที่พระองค์ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 50 ปี ในปี พ.ศ.2539 มาเป็นชื่อเรียกถนนสายนี้ (และกรมทางหลวงได้เปลี่ยนหมายเลขทางหลวงของถนนสายนี้ จากทางหลวงหมายเลข 37 เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข “9”) หลังจากนั้นจึงได้มีการสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและด้านใต้ขึ้นตามมาเป็นตอน ๆ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการสร้างสูงมาก



ภาพที่ 2.4 ถนนกาญจนภิเษก (Thanon Kanchanaphisek)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนมิถุนายน 2551

2.2) ถนนรัตนธิเบศร์ (Thanon Rattanathibet) เริ่มต้นจากสามแยกชุมทางต่างระดับบางใหญ่ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ มุ่งหน้าไปทางตะวันออกเข้าสู่พื้นที่อำเภอบางบัวทองตัดกับถนนบางกรวย-ไทรน้อยที่สี่แยกบางพลู ตำบลบางรักพัฒนา ผ่านตำบลบางรักใหญ่เข้าเขตอำเภอมืองนนทบุรีและตัดกับถนนราชพฤกษ์ที่ตำบลบางรักน้อย ผ่านเขตตำบลไทรมี้า จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระนั่งเกล้า เข้าสู่เขตอำเภอบางกระสอบตัดกับถนนนนทบุรี 1 และถนนเลี่ยงเมืองนนทบุรี- สนามบินน้ำ ผ่านศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนธิเบศร์ ศูนย์ราชการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จังหวัดนนทบุรี อุทยานมกุฏรมยสราญ ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ จากนั้นจึงตัดกับถนนติวานนท์ที่สี่แยกแคราย



ภาพที่ 2.5 ถนนรัตนธิเบศร์ (Thanon Rattana Thibet)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนมิถุนายน 2551

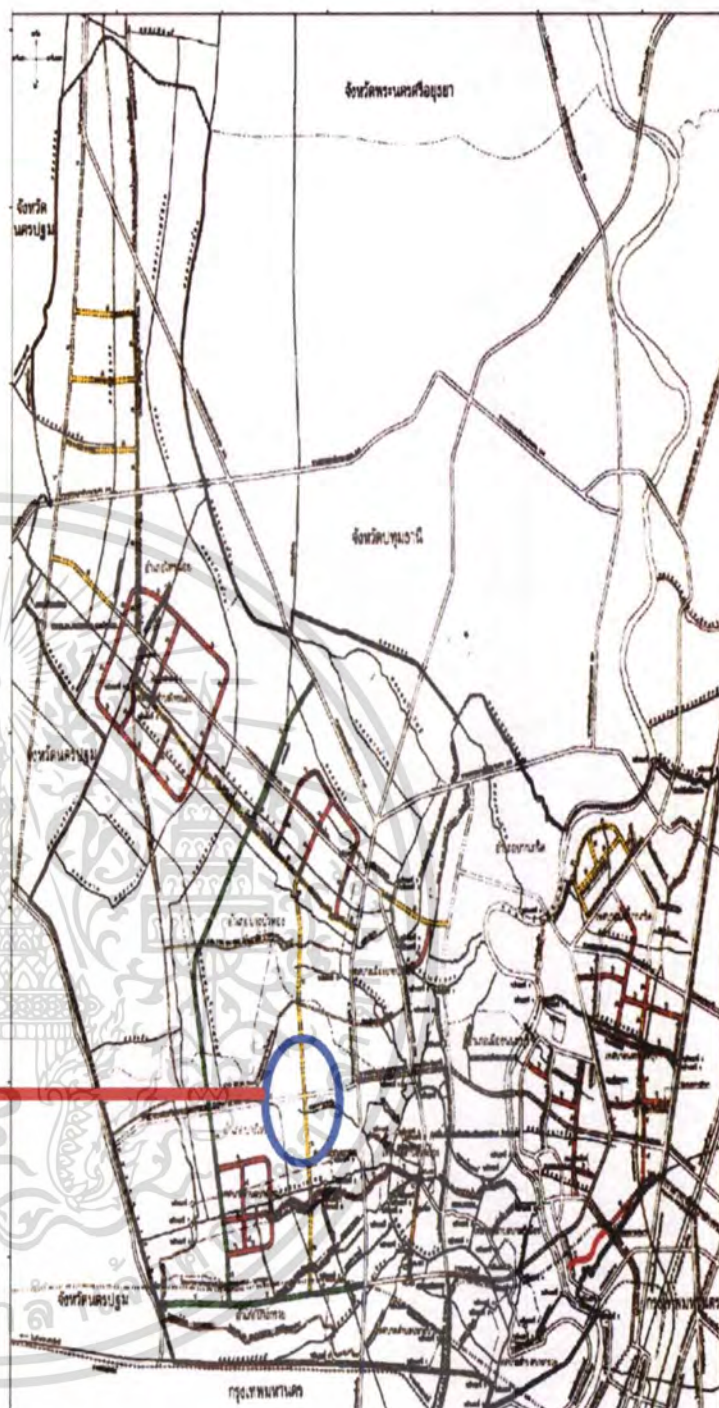
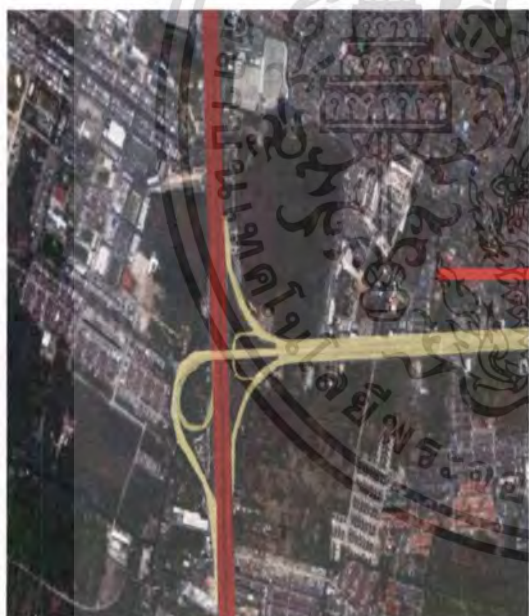
3.3) ถนนบางกรวย-ไทรน้อย (Thanon Bang Kruai-Sai Noi) เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญสายหนึ่งบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาของจังหวัดนนทบุรี เนื่องจากตัดผ่านเกือบทุกอำเภอของจังหวัด คือ อำเภอบางกรวย อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทอง และอำเภอไทรน้อยตามลำดับ รวมทั้งเป็นถนนที่มีขนาดตั้งแต่ 2 ถึง 6 ช่องทางจราจรแต่มีเส้นทางยาวและคดเคี้ยวมาก จึงมีระยะทางตลอดสายถึงประมาณ 35 กิโลเมตร โดยอยู่ในความดูแลของหน่วยงาน 5 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองบางกรวย (8.475 กิโลเมตร) หมวดการทางนนทบุรี (7.525 กิโลเมตร) หมวดการทางไทรน้อย (แบ่งเป็น 2 ช่วง รวม 17.211 กิโลเมตร) เทศบาลเมืองบางบัวทอง (1.587 กิโลเมตร) และเทศบาลตำบลไทรน้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลการคมนาคม

มีถนนสายสำคัญ คือ

1. ถนนกาญจนาภิเษก
2. ถนนรัตนวิเชียร
3. ถนนบางกรวย-ไทรน้อย



ภาพที่ 2.6 แสดงเส้นทางคมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่
ที่มา : สำนักงาน โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรี.2551

2) การคมนาคมระบบรางรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย.2551) [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีตลาดบางใหญ่ (Bang Yai Market Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ซึ่งเป็นสถานียกระดับบนถนนกาญจนาภิเษก เขตองค์การบริหารส่วนตำบลเสาชงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สถานีตลาดบางใหญ่เป็นสถานีจอร์บ-ส่งผู้โดยสารในแหล่งการค้าที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี ห้างสรรพสินค้า และโรงพยาบาลหลายแห่งในบริเวณนี้

สถานีสามแยกบางใหญ่ (Sam Yaek Bang Yai Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง เป็นสถานียกระดับบนถนนรัตนาธิเบศร์ เขตองค์การบริหารส่วนตำบลเสาชงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายบนถนนรัตนาธิเบศร์ ก่อนที่จะเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษก และสถานีนี้ยังมีอาคารสำหรับจอดรถอีกด้วย

สถานีรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ได้รับการออกแบบตามมาตรฐาน NFPA 101 และ NFPA 130 ที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ผู้สัญจรไปมา ผู้อยู่อาศัย บริเวณสถานี รวมถึงการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้คอยให้บริการ อาทิ ลิฟต์ บันไดเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยทั่วไปสถานีจะประกอบด้วย

- ชั้นล่าง เป็นทางขึ้น-ลง อยู่ด้านในทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งถนน เพื่อมิให้เกิดขวางการสัญจรของคนเดินเท้าและมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพักคอย สามารถกันแดดกันฝน และมีระบบป้องกันน้ำท่วม ทำให้ผู้โดยสารสามารถต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ระดับผิวถนนได้อย่างคล่องตัว
- ชั้นที่ 2 (Concourse) เป็นชั้นบริการผู้โดยสาร มีลักษณะแบบเปิดโล่งและสามารถใช้เป็นสะพานลอยข้ามถนนได้ ชั้นนี้จะประกอบด้วยตู้ขายตั๋ว เครื่องตรวจตั๋วอัตโนมัติ โดยในบางสถานีผู้โดยสารสามารถใช้บริเวณนี้เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียง หรืออาคารจอดรถของโครงการได้อีกด้วย
- ชั้นที่ 3 (ชานชาลา) เป็นชั้นสำหรับรถไฟฟ้าจอร์บ-ส่งผู้โดยสาร พื้นที่กว้างขวางแบ่งตอนกลางเป็นช่องเปิดโล่ง 2 ช่อง เพื่อช่วยในการระบายอากาศ มีระบบประตู Platform Screen แบบ Half Height พร้อมบันได ผู้โดยสารขึ้น-ลง ด้านปลายชานชาลาทั้งสองด้าน และบันไดสำหรับหนีภัยในกรณีฉุกเฉิน

ระบบรถไฟฟ้า

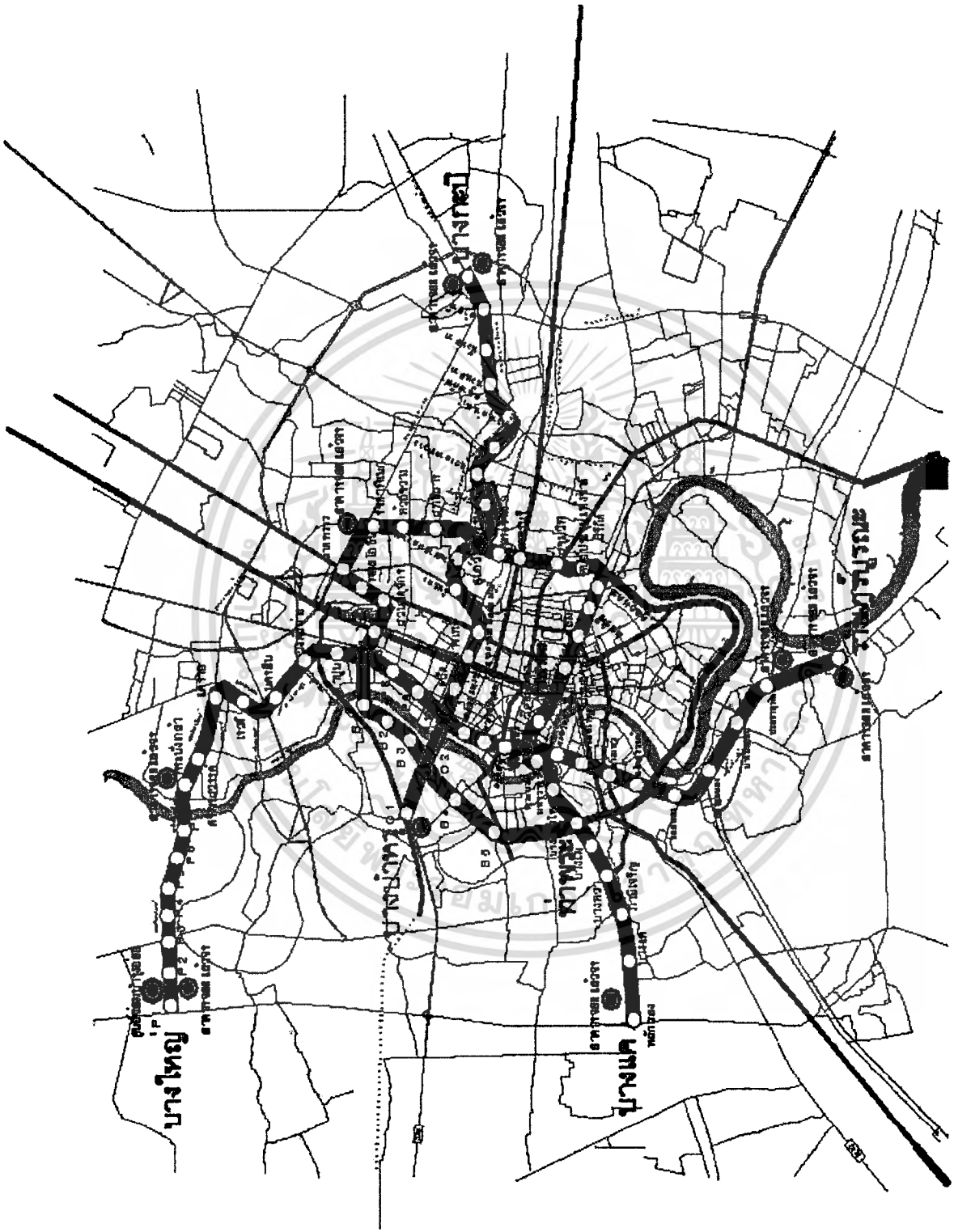
เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail) ปรับอากาศ มีความจุประมาณ 320 คน/คัน และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

ระบบรางบริเวณสถานี

โครงสร้างทางวิ่งจะเป็นแบบยกระดับ สูงประมาณ 17-19 เมตร จากผิวถนนเพื่อให้สามารถข้ามผ่าน สะพานลอยคนข้ามถนน สะพานลอยรถยนต์ และสะพานลอยกับริด มีตอม่ออยู่กลางถนน โดยตอม่อจะมีระยะห่างกันสูงสุดถึง 40 เมตร เพื่อลดผลกระทบต่อจราจรทั้งใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาดูงาน เมืออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระหว่างก่อสร้าง และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ มีลักษณะโปร่งบาง สวยงาม ไม่เทอะทะ และไม่ปิดบัง อาคารที่อยู่ริมถนน ตลอดแนวรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.7 เส้นทางเดินรถไฟฟ้า

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม.2550
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 นโยบายและแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 นโยบายการพัฒนาเมืองของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ

(กระทรวงมหาดไทย. 2550) [online]

หลักการการพัฒนาระบบการจราจรอย่างยั่งยืนจะดำเนินการควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะต้องสร้างความสมดุลของแหล่งงานกับที่พักอาศัย กำหนดและควบคุมขนาดการขยายตัวและการกระจายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ และพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้สอดคล้องเชื่อมโยงกับความต้องการเดินทาง ตลอดจนการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งก่อให้เกิดการเดินทาง โดยกำหนดนโยบายระดับชาติ ให้สอดคล้องสัมพันธ์กันบนพื้นฐานของความเป็นไปได้ทั้งในด้านการพัฒนาทาง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยมีการจัดการจราจรและขนส่งเป็นผู้นำและแบ่งสัดส่วนรองรับการเดินทางด้วยระบบรางและระบบถนน และการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามระยะเวลาที่เหมาะสม โดยมีแนวทางการพัฒนาในระดับต่างๆ ดังนี้

2.1.1.1 ระดับชาติ

1) นโยบาย

การพัฒนาเมืองยังคงมุ่งเน้นการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อลดความคับคั่งของปัญหาต่าง ๆ ที่มีอยู่ของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการจราจร

2) วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับกับกระแสการพัฒนาทางเศรษฐกิจของโลกเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคนานาชาติ โดยมีวิสัยทัศน์และเป้าหมายหลักในการยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ สิ่งแวดล้อม และฐานะเศรษฐกิจสังคมของประชากรให้สูงขึ้น

3) กลยุทธ์ที่สำคัญ

การใช้ศักยภาพของพื้นที่เข้ามาผนวกกับบทบาทของชุมชน โดยจัดให้มีโครงข่ายเชื่อมโยงชุมชนเป้าหมายต่างๆ ได้แก่ ชุมชนชายแดน ชุมชนเมือง ชุมชนเมืองศูนย์กลางความเจริญ ในภูมิภาคและชุมชนภาคมหานครอย่างเป็นระบบ

2.1.1.2 ระดับภาคมหานคร

1) สำหรับการพัฒนาในภาคมหานครซึ่งรวมถึงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น ได้เน้นให้มีการพัฒนาภาคมหานครให้เป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการเงินการธนาคาร แหล่งวิทยาการที่ทันสมัย ตลอดจนเป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสารของภาคพื้นเอเชีย โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาในแนวตั้งในเขตชั้นในที่มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางด้วย และการกระจายระบบการขนส่งมวลชนเชื่อมโยงชุมชนชานมมหานครเพื่อให้เป็นชุมชนที่มีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี เพราะจะเป็นทั้งแหล่งงานและที่อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) กำหนดให้มีการพัฒนาในระดับภาคมหานคร โดยพิจารณาเป็นระดับภูมิภาค (Regional) ระดับเมือง ซึ่งประกอบด้วยกรุงเทพมหานคร และเมืองโดยรอบ ในรัศมี 100 กิโลเมตร โดยมีกรุงเทพ เป็นศูนย์กลางธุรกิจและกิจกรรมต่างๆ และมีเมืองโดยรอบเป็นที่อยู่อาศัย และจัดให้มีการเดินทางโดยระบบรถไฟชานเมืองที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดเวลาการเดินทางทดแทนระยะทางที่ยาวขึ้นสามารถเดินทางเข้าสู่โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครภายใน 1 ชั่วโมง เช่นเดียวกับลักษณะการจัดการจัดการเมืองใหญ่ เช่น โตเกียว ซานฟรานซิสโก เป็นต้น

3) จัดให้มีการเดินทางเชื่อมต่อ (Transit Link) ด้วยรถไฟชานเมืองที่มีประสิทธิภาพเชื่อมต่อกับโครงข่ายแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า)

2.1.1.3 ผังเมืองรวม และแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน

1) ผังเมืองรวม

1.1) การพัฒนาเมืองจะต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อการจราจร และกำหนดให้มีการสร้างถนนหรือระบบขนส่งมวลชนรองรับการพัฒนาอย่างเหมาะสม โดยพิจารณาถึงแหล่งกำเนิดการแนวทาง (Trip Production) แหล่งดึงดูดการเดินทาง (Trip Attraction) และประเภทของการเดินทาง (Modal Split)

1.2) ควรใช้มาตรฐานการควบคุมการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับศักยภาพของการจัดให้มีระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการอย่างรัดกุม

1.3) ควรกำหนดมาตรการ เพื่อให้มีระบบขนส่ง คมนาคมอย่างทั่วถึงและสมดุลกับพื้นที่ใน เขตผังเมือง

2) แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน

จากแผนและนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการการจ้ดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้ศึกษาและดำเนินการตามโครงการ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region , M-MAP) ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาของประเทศ เนื่องจากกรุงเทพและปริมณฑลมีปริมาณผลิตภัณฑ์มวลรวมถึงร้อยละ 51 ของประเทศ มีประชากรกว่าร้อยละ 20 ของประเทศ ทั้งยังเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน โครงการนี้จึงได้มุ่งเน้นให้มีการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบรางออกไปสู่ภูมิภาค โดยมีการดำเนินการหลัก 3 ขั้นตอนคือ

ขั้นตอนที่ 1 ปรับหน่วยงานเพื่อการพัฒนาด้านการขนส่ง

ขั้นตอนที่ 2 ผลักดันให้มีเงินทุนในการดำเนินการที่ยั่งยืน

ขั้นตอนที่ 3 ดำเนินการให้มีกฎระเบียบเพื่อให้ประชาชนหันมาใช้ระบบ

ขนส่งสาธารณะและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

2.2.2 นโยบายในการดำเนินงานของ รฟม.

(การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2551) [online]

มีคณะกรรมการ รฟม. เป็นผู้กำหนดนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานของ รฟม. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลและประสบความสำเร็จตามภาระกิจคณะกรรมการ รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายการดำเนินงานของรฟม. ไว้ดังนี้

- 1) ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่าง ๆ ตามแผนแม่บทที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้แล้วเสร็จทันตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ให้เร่งดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรด้านฝั่งธนบุรี และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสายเฉลิมรัชมงคลเป็นลำดับต่อไป
- 2) ให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และ/หรือดำเนินงานโครงการต่างๆ ให้มากที่สุดเพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ
- 3) พัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และประสานกับระบบขนส่งอื่นๆ โดยคำนึงถึงความสะดวกและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
- 4) เร่งสร้างรายได้เพิ่มเติมเพื่อลดภาระของรัฐบาล โดยการขยายโครงข่ายการให้บริการ และบริหารทรัพย์สินในรูปแบบของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือธุรกิจอื่นตามความจำเป็น รวมทั้งดำเนินการบริหารหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ
- 5) ทำการศึกษาวิจัย และพัฒนาการดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- 6) นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงานและบริหารงาน เพื่อให้เป็นหน่วยงานชั้นนำที่มีประสิทธิภาพสูง มีระบบการทำงานที่รวดเร็ว
- 7) ดำเนินงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล (good governance) และคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้บริโภคและสังคมส่วนรวม
- 8) เสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร และดำเนินการประชาสัมพันธ์เชิงรุกอย่างต่อเนื่อง
- 9) ดำเนินการเพื่อให้มีอำนาจตามกฎหมายอย่างสมบูรณ์และเพียงพอเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยการตรากฎหมายอนุบัญญัติ (by-laws) ที่ต้องออกเพื่ออนุวัติการตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
- 10) ดำเนินงานโดยใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศ และใช้บุคลากรไทยให้มากที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11) นโยบายของ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๔ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ "ต่อสายขยายราง" ของรัฐบาล โดยในส่วนของ รฟม. จะประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ระยะรวม 94 กิโลเมตร คือ

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ – ท่าพระ และ หัวลำโพง – บางแค
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางกะปิ – บางบำหรุ และ
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ โดยช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณคลองบางไผ่ ไปทางทิศใต้ถนนกาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนวิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนวิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ผ่านถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สู่สามแยกเตาปูน และสิ้นสุดเส้นทางในช่วงแรกนี้ที่สถานีบางซื่อ รวมระยะทางทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร

2.2.3 วัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๔ ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ

(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 : 20)

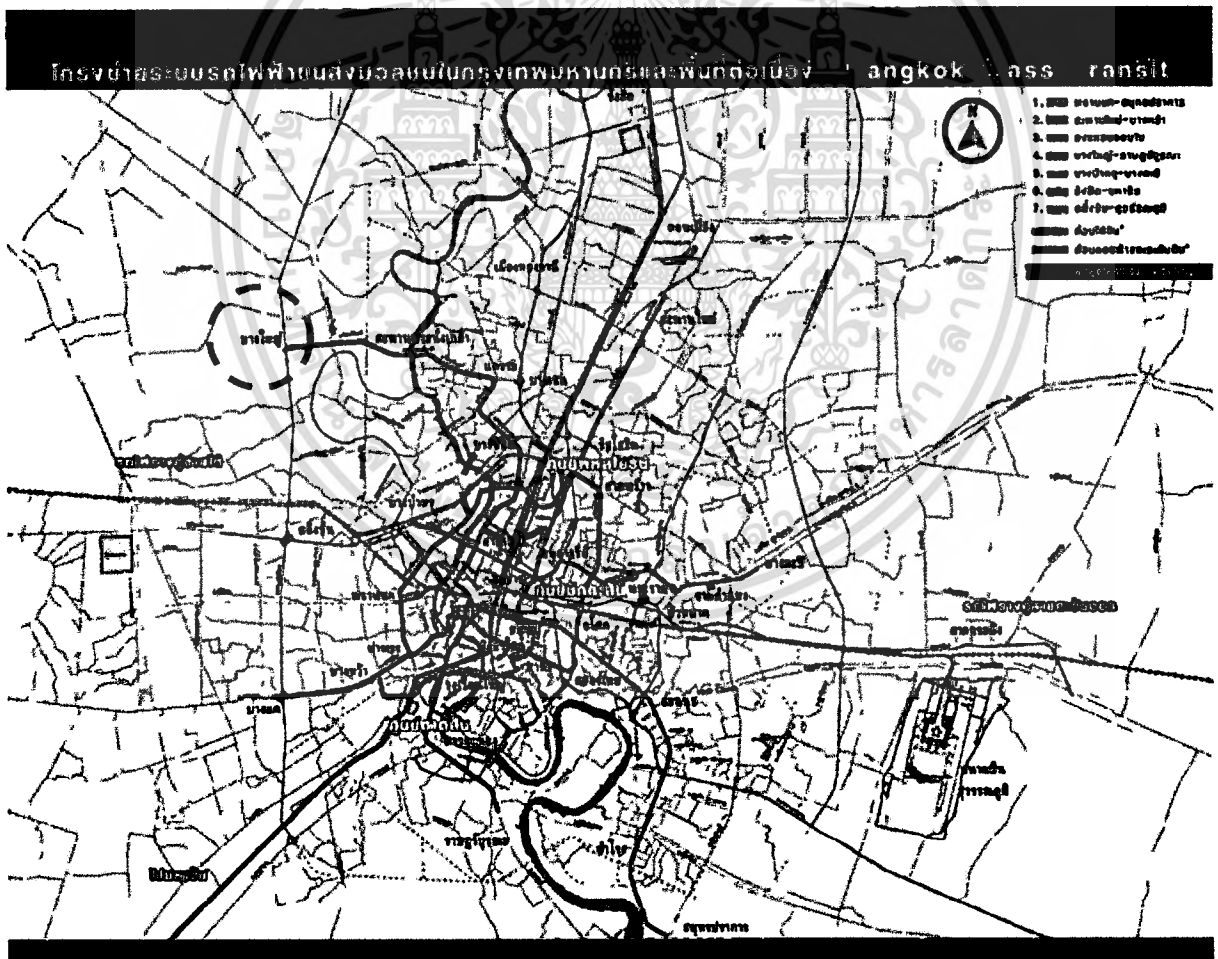
เนื่องจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของประเทศและมี มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ประมาณร้อยละ 50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศทั้งหมด มีปัญหาการจราจรแออัดและติดขัด ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง ปัญหาต้นทุนการขนส่งด้านพลังงานสูง และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ประเทศไทยยังประสบปัญหาวิกฤติการณ์การใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศที่มีการใช้พลังงานเกินกว่าความจำเป็น ซึ่งมีอยู่มากถึง ร้อยละ 37 ของ การใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ และขณะนี้ราคาพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งสั่งซื้อจากต่างประเทศมีแนวโน้มจะสูงขึ้นเรื่อยๆ อันมีผลกระทบต่อหลายด้านทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งทำให้ประเทศมีศักยภาพไม่เพียงพอที่จะแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ทั้งนี้เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็น พื้นฐานสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจยังมีไม่เพียงพอซึ่งได้แก่ ระบบขนส่งมวลชนระบบราง หรือระบบรถไฟฟ้า ดังนั้น จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้มีเส้นทางขนส่งมวลชนสายหลักบริการประชาชนได้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งในพื้นที่ในเมืองและพื้นที่ชานเมือง เพื่อเป็นการลดปัญหาต่างๆ ดังกล่าว รวมทั้งเพื่อให้เกิดโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเร็วที่สุด สามารถทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น

1) สาระสำคัญของโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ มีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด มี 16 สถานี เริ่มจากการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ เปลี่ยนเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณสะพานสูง บางซื่อ วิ่งข้ามคลองเปรมประชากร ไปตามแนวนนประชาราษฎร์ถึง สามแยกเตาปูน (สถานีเตาปูน) จากนั้นวิ่งไปตามถนนกรุงเทพ - นนทบุรี บริเวณสามแยกเตาปูน แล้วเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัชดาภิเษก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเลี้ยวขวาไปตามถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) สิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณคลองบางไผ่

2) ผู้ดำเนินการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

3) สถานที่ที่จะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.8

ภาพที่ 2.8 แสดงสถานที่ดำเนินการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และพื้นที่ต่อเนื่อง

ที่มา : สำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม.2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น มิได้อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ

มีการบริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลาและรักษาสภาพแวดล้อมทั้งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นอีก 23 กิโลเมตร

5) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

การดำเนินโครงการฯ อาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อการจราจรในระยะสั้นในช่วงการก่อสร้าง ซึ่งประชาชนจะไม่ได้ได้รับความสะดวกบ้าง แต่จะก่อให้เกิดผลกระทบในทางบวกและผลประโยชน์อื่นๆ อีกหลายประการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ได้แก่

5.1) ปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทางและพื้นที่ข้างเคียงโดยช่วยลดปริมาณมลพิษในอากาศและเสียงจากการจราจรบนถนน รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน

5.2) กระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการขยายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะทำให้ศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีผลผลิตมวลรวมสูงถึงร้อยละ 50 ของประเทศสูงขึ้น ทำให้ศักยภาพการแข่งขันของประเทศสูงขึ้น

5.3) สามารถลดปัญหาการว่างงาน เนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฯ จะก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมาก

5.4) อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและนนทบุรี อันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง

5.5) ลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งจากชานเมืองเข้ามาในเขตกลางเมือง ทำให้สามารถลดการจราจรติดขัดในเมือง ลดการใช้พลังงานน้ำมัน และประหยัดการก่อสร้างสะพานเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้

2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง

การขยายตัวของเมืองเกิดจากปัจจัยหลายด้าน ได้แก่ ปัจจัยทางการวางแผนพัฒนาปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ภูมิศาสตร์ของพื้นที่ ปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยทางด้านสังคม ปัจจัยทางการเมืองและการปกครอง เป็นต้น เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เมืองมีรูปร่าง โครงสร้าง และเอกลักษณ์ของเมืองที่แตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามสำหรับเมืองหรือชุมชนเมืองโดยทั่วไปก็จะมีลักษณะ เหตุผลการขยายตัวที่ใกล้เคียงกันอยู่บ้าง ซึ่งสามารถอธิบายได้โดยมีทฤษฎีต่างๆ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.1. ทฤษฎี Concentric or Gradient Zone เป็นการศึกษาของ Ernest W.Burgess (1964 :367) โดยได้ตั้งสมมุติฐานว่า การขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นแบบวงกลม ซึ่งแต่ละส่วนของวงกลมจะขยายตัวออกไปจากศูนย์กลางของเมืองหรือ Central Business District หรือ CBD เพราะเมื่อความเจริญในศูนย์กลางของเมืองโตเต็มที่ ก็จะเริ่มกระจายความเจริญของวงที่ 2 มากขึ้น ก็จะกระจายออกไปรอบด้านเป็นวงที่ 3 วงที่ 4 วงที่ 5 ต่อไป แต่ละวงก็จะมีลักษณะเป็นของตัวเอง

วงที่ 1 เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (CBD)

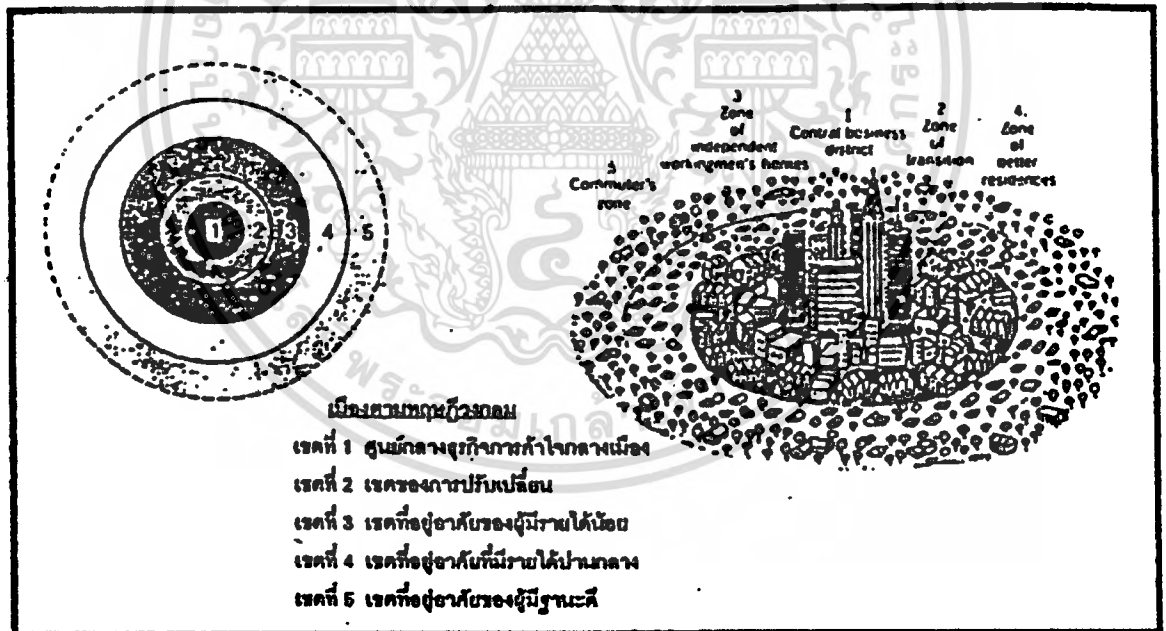
วงที่ 2 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย เป็นแหล่งเสื่อมโทรม (Transition Zone)

วงที่ 3 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของพวกแรงงาน (Working-class Residential)

วงที่ 4 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง (Middle-class Residential)

วงที่ 5 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง และชั้นกลางค่อนข้างสูง (Upper-class Residential)

ในวงที่ 2 เป็น Zone ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นแรงงาน เพราะอยู่ใกล้ CBD มีแหล่งเสื่อมโทรมเกิดขึ้นมากมาย ส่วนชนชั้นที่มีฐานะดีจะอยู่รอบนอกของเมือง คืออยู่บริเวณวงที่ 4 และ 5 แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.9

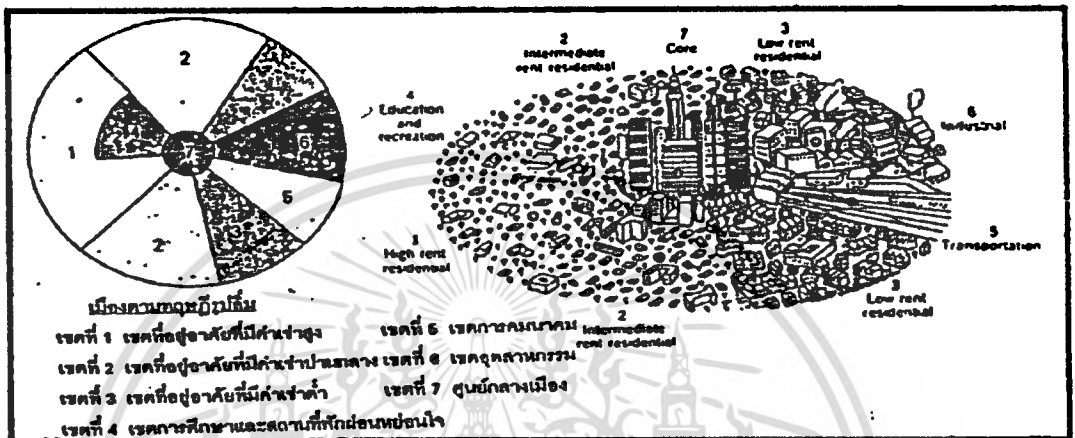


ภาพที่ 2.9 เมืองตามทฤษฎีวงกลม

ที่มา : Ernest W.Burgess (1964 :367)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

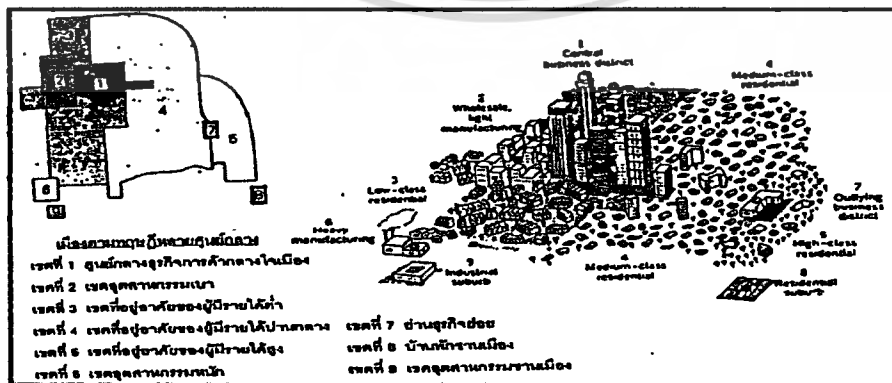
2.3.2. ทฤษฎี Sector Theory โดย Homer Hoyt (อ้างใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย.2537 : 7) เป็นผู้ตั้งทฤษฎีนี้ โดยตั้งสมมติฐานว่า เมืองเกิดจากพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ แล้วขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคม รั้วรอบนอกของเมือง การขยายตัวของเมืองก่อให้เกิดเขตต่าง ๆ มีลักษณะแตกต่างกันไปแต่ละเขต ต่างก็มีลักษณะของแหล่งธุรกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย ชุมชนแออัด แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.10



ภาพที่ 2.10 เมืองตามทฤษฎีรูปกลม

ที่มา : Homer Hoyt (กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 7)

2.3.3. ทฤษฎี Multiple Nucleus เป็นการศึกษาของ Harris (1954 : 32) พบว่าเมืองมีหลายศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ เป็นเมืองขนาดใหญ่หรือมหานคร มีการคมนาคมและการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัย ศูนย์กลางแต่ละแห่งอาจจะมีคามสำคัญเฉพาะด้าน เช่น ศูนย์กลางการค้าหลัก ศูนย์กลางการตำรวจ เป็นต้น เป็นลักษณะการกระจายความเจริญ จากศูนย์กลางการค้าหลักไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.11

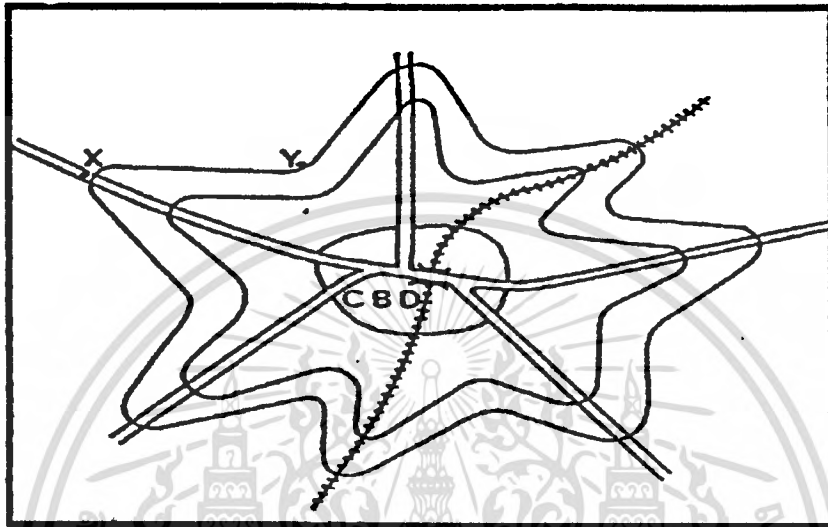


ภาพที่ 2.11 เมืองตามทฤษฎีหลายศูนย์กลาง

ที่มา : Harris (1954 : 32)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.4. ทฤษฎี Star Shape Theory (อ้างใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 7) เป็นลักษณะการขยายเมืองออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่รอบนอกตามเส้นทางคมนาคม ศูนย์กลางเมือง (CBD) จะเป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคม ความเจริญจะออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่รอบนอก หลายทิศทาง เส้นทางคมนาคมเหล่านี้เป็นตัวเชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองกับนอกเมือง การขยายตัวแบบนี้จะเป็นเมืองขนาดใหญ่หรือมหานคร แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.12



ภาพที่ 2.12 ตามทฤษฎีขยายเมืองตามเส้นทางคมนาคม

ที่มา : Star Shape Theory (กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 7)

2.3.5. Neighborhood Concept เป็นหลักการที่เสนอโดย Perry (อ้างใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 8) ในปี 1926 แบ่งเมืองออกเป็นชุมชนย่อย ๆ (Neighborhood Unit) แต่ละชุมชนต่างก็มี (Sub center) ซึ่งมี โรงเรียน, ร้านค้า, ที่พักผ่อนหย่อนใจ, ห้องสมุดสาธารณะ เป็นศูนย์กลางชุมชน มีถนนล้อมรอบเป็นขอบเขตของ Unit รัศมีจากจุดศูนย์กลางประมาณครึ่งไมล์ ควร มีประชากรประมาณ 5,000 คน เพื่อให้สัมพันธ์กับการบริการด้านสังคม เป็นการกระจายความเจริญ (Decentralization) จากชุมชนหลักออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง ได้ให้ประชาชนได้รับบริการทางด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ โดยทั่วถึงและเท่าเทียมกัน แต่อย่างไรก็ตาม Paul Ritter เสนอแนวคิดและให้ข้อสังเกตว่า ระยะทางในการเดินที่เหมาะสมที่สุด คือ ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ติดต่อกับศูนย์กลางชุมชน และใช้เวลา 15 นาที เดินทางติดต่อกับโรงเรียนและร้านค้า

2.3.6. The concept of nodes พัฒนาแนวคิดมาจาก Neighborhood Concept (อ้างใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 10) เป็นแนวคิดในการวางผังอีกแบบหนึ่ง นักผังเมืองจะไม่คำนึงถึงขนาดและขอบเขตของ Neighborhood Unit ว่าต้องมีขนาดรัศมี $\frac{1}{2}$ ไมล์หรือไม่ แต่จะเน้นถึงการให้บริการที่เพียงพอทางด้านการบริการสาธารณะ และการรักษาสภาพแวดล้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศูนย์กลางชุมชนประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลาย เช่น โรงเรียนชั้นอนุบาล-ประถม สโมสรร้านค้า สถาบันการเงิน สำนักงาน สนามเด็กเล่น สถานีนอนามัย สถานที่ทำการ สวนสาธารณะ เป็นต้น ประกอบกันเป็น Focal Point ของชุมชน

2.3.7. The concept garden of convenience : A walk town โดย Chapman (1996 : 87) ให้ข้อคิดว่าความสะดวกสบายเป็นเรื่องที่จะต้องนำมาพิจารณา ในการติดต่อระหว่างที่พักอาศัย กับบริการสาธารณะอื่น ๆ ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละแห่ง A walk town คำนึงถึงหลัก 2 ประการ ได้แก่

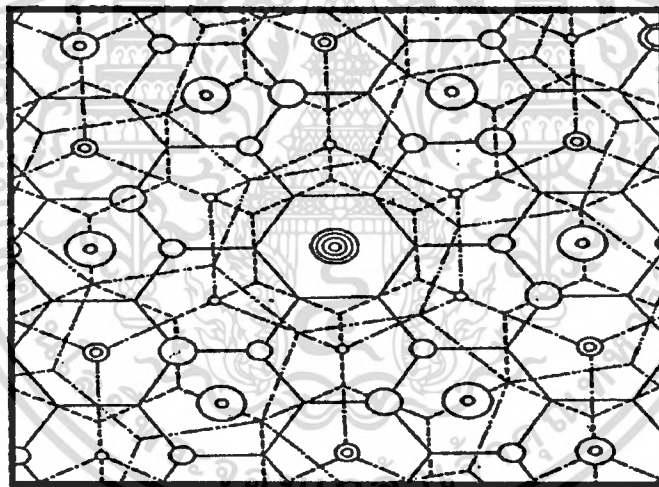
- 1) การเดินติดต่อกันระหว่างที่พักอาศัยด้วยกันเองถึงกันหมด เพื่อมิให้ชุมชนแยกกันอยู่แบบเอกเทศสมบูรณ์ในตัวเอง กลายเป็น Isolated Neighborhoods
- 2) ขนาดและความหนาแน่นของประชากรในแต่ละ Neighborhood Unit จะต้องมีขนาดที่เหมาะสม

2.3.8. The concept garden city โดยที่ Ebenezer Howard (อ้างในกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 10) เป็นผู้เสนอแนวคิดนี้ ซึ่งเป็นแนวคิดที่ต้องปรับปรุงสภาพแวดล้อม ในการอยู่อาศัยในเมืองยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ราวศตวรรษที่ 18 เพราะสมัยนั้นในเมืองเต็มไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่รอบ ๆ โรงงาน ประชาชนเหล่านั้นอยู่กันอย่างแออัดปราศจาก สุขลักษณะอนามัย ก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บมากมาย โดยหลักการของเมืองอุทยาน (garden city) เป็นการสร้างเมืองบริวารล้อมรอบเมืองหลัก ในแต่ละเมืองต่างมีศูนย์กลางเมืองสมบูรณ์ในตัวเอง เมืองบริวารจะพึ่งพาเมืองศูนย์กลางหลักทางด้านการบริการ ในระดับภาคเท่านั้น เมืองบริวารเหล่านั้นมีประชากรประมาณ 32,000 คน ต่อเมืองบริวาร 1 แห่ง มีพื้นที่สีเขียว (Green belt) ของพื้นที่เกษตรกรรมและป่าไม้ ระหว่างเมืองเพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และป้องกันการขยายตัวของเมือง เมื่อเมืองใดเต็มก็จะต้องสร้างเมืองใหม่

2.3.9. Central Place Theory โดย Losch และ Christaller (อ้างในกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 12) ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งชุมชน (Central Place Theory) คือเมืองมีขนาดไม่เท่ากันและเขตรอบตัวเมืองก็ไม่เท่ากันเช่นกัน หน้าที่หลักของเมืองคือ การเป็นศูนย์กลางของภาค ความสำคัญของทฤษฎีนี้ก็คือ ความสำคัญและความสัมพันธ์ของศูนย์กลางต่อพื้นที่โดยรอบนั่นเอง นอกจากนี้ Christaller ยังมีความเห็นว่า แหล่งชุมชนแต่ละแห่งมีขนาดและความสำคัญไม่เท่ากัน ซึ่งอาจนำมาจัดลำดับความสำคัญตามหน้าที่ (Hierarchical Function) ได้เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็ก ที่เป็นเพียงหมู่บ้านขนาดเล็ก จัดได้ว่าเป็นลำดับที่หนึ่งอันดับต่อไปคือ ขนาดชุมชนที่ใหญ่ขึ้น และมีความสำคัญมากขึ้น เช่น หมู่บ้าน เมืองขนาดเล็กและเมืองขนาดใหญ่ จัดได้ว่าเป็นลำดับความสำคัญที่สอง สาม สี่ ตามลำดับดังนี้ เป็นต้น ซึ่งเขตการให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบ (Complementary Area) ของแหล่งชุมชนแต่ละลำดับก็จะไม่เท่ากัน เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็ก จะสามารถให้บริการเฉพาะประชาชน ในพื้นที่ตลาดของตนเท่านั้น สิ่งที่ให้บริการได้คือ สิ่งที่

จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ส่วนแหล่งชุมชนที่ใหญ่ขึ้น สามารถให้บริการด้านต่าง ๆ มากชนิดขึ้นไป และสามารถให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่มากขึ้นด้วย

ส่วน Brian J.L.Berry (1967 : 116) ได้เสนอทฤษฎีแหล่งชุมชน (Central Place Theory) มาวิเคราะห์การให้บริการของศูนย์กลางชุมชนว่า การที่สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางของชุมชนหรือเขตบริการ ใช้บริการเดียวกันได้นั้น จำเป็นที่ต้องประกอบด้วยปัจจัยหลายประการด้วยกัน คือ สถานที่แห่งนั้นจะต้องมีสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่สามารถให้บริการแก่ ประชากร ที่อยู่ใกล้เคียงโดยรอบให้มาใช้บริการได้สะดวก กล่าวคือ มีสถานที่ซื้อขายสินค้าและบริการอื่น ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และที่สำคัญคือ จะต้องมีเส้นทางคมนาคมที่จะเข้าถึงได้สะดวก (Accessibility) ศูนย์กลางชุมชนหรือตลาดนั้นจะต้องมีสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่ประชาชนต้องการและสินค้าบริการเหล่านี้ มักไม่มีอยู่ในตลาดที่มีขนาดเล็กกว่าหรือถ้ามีก็น้อยไม่สามารถเลือกซื้อได้ ตลาดในบริเวณศูนย์กลางชุมชนนี้ จะเป็นทั้งสถานที่ผลิตสินค้า เพื่อจำหน่าย และเป็นทั้งจำหน่ายสินค้าปลีกที่มาจากตลาดภายนอก และเป็นทั้งรับซื้อสินค้าหรือผลผลิตของชาวบ้านอีกด้วย แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.13



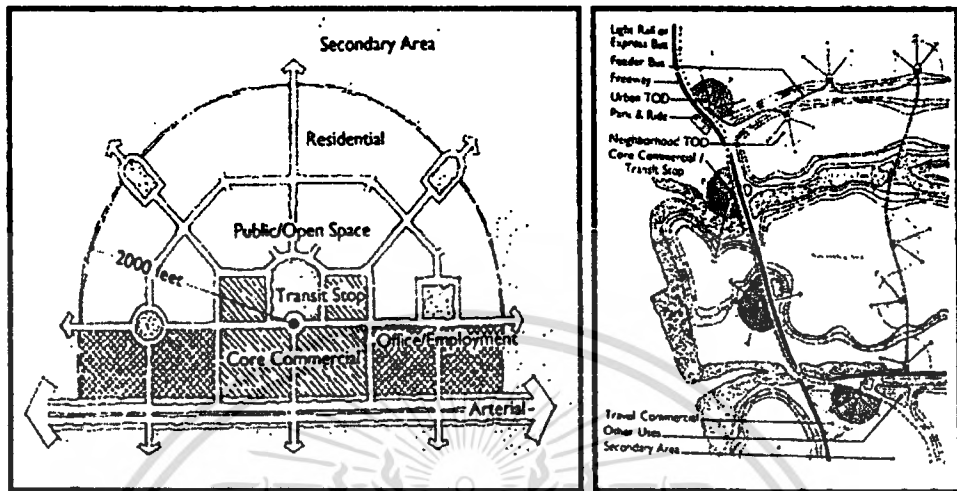
ภาพที่ 2.13 แสดงแนวความคิด Central Place Theory

ที่มา : Losch และ Christaller (กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537 : 12)

2.3.10. แนวคิดในการวางผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต โดย Peter Calthorpe (1993 : 56-57) เป็นแนวคิดในการวางผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต โดยแนวคิดนี้ได้เสนอไว้เพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟของอเมริกาในอนาคต จากแนวคิดดังกล่าวเป็นการเสนอผังในพื้นที่ว่าง ที่จะรองรับสถานีรถไฟ Transit oriented Development. (TOD) โดยมีแนวความคิด ในการพัฒนาเป็นการผสมผสานระหว่าง การใช้พื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยรอบในรัศมี 2,000 ฟุต ซึ่งอยู่ในชุมชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่ง โดยการเดิน จักรยาน และ รถยนต์ เป็นต้น แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.14



ภาพที่ 2.14 ผังแนวคิดการพัฒนารอบ TOD. ในอนาคตของอเมริกา

ที่มา : Peter Calthorpe (1993 : 56-57)

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผน ปรับปรุงเมือง

ความหมาย และหลักการของการวางแผนในเบื้องต้นมีดังนี้ ความหมายของการวางแผนชุมชนเมือง (City Planning) (ดวงจันทร์ เจริญเมืองและชนสวรรค์ เจริญเมือง.2529 : 46) คือ การจัดการให้เมืองที่การวางแผนการเติบโตล่วงหน้าระยะยาว เพื่อให้เมืองนั้นสามารถดำรงอยู่อย่างยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนในเมืองนั้นมีความเป็นอยู่ที่ดี มีความสุข มีความสมบูรณ์ทางด้านเศรษฐกิจ ขณะเดียวกัน ก็ยังสามารถรักษาความสมดุล ของระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ และมรดกทางวัฒนธรรมของเมืองนั้น ๆ ได้รับการอนุรักษ์เป็นอย่างดี อีกทั้งต้องมีแผนเพื่อการขยายตัวในอนาคต ที่เป็นระบบและมีระเบียบ สอดคล้องกับความต้องการ และเอื้อประโยชน์แก่คนในเมืองนั้น ประการสำคัญคือ ประชาชนในท้องถิ่นต้องมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนด้วย

การวางแผนคือ การปรับสภาพของชุมชนเมือง ให้สอดคล้องอย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนเมือง (เฉลิม แก้วกระจ่าง. 2536 : 4-6) การปรับสภาพดังกล่าวของชุมชนเมืองจะต้องมีการจัดทำตามหลักการมิติวางแผน และขั้นตอนของกระบวนการในการวางแผนและจัดทำผัง เพื่อให้ได้รูปแบบและ โครงสร้างของชุมชนเมืองและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งคำนึงถึงข้อจำกัดของทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ดำเนินการ โดยประเมินว่ากิจกรรมของโครงการต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของชุมชนเมืองได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Stuart Chaplin (อ้างในพิมพ์ศ เจริญวงศ์. 2530 : 20) นักวางแผนกายภาพได้ให้แนวคิดว่าเป็นการจัดระบบและเป็นการอธิบายถึงสังคมทั้งระบบนั้น ๆ เพื่อทำความเข้าใจกับสังคม จัดระบบให้ชัดเจนเพื่อจะสามารถวางแผนได้ในสังคมหนึ่ง อาจแยกศาสตร์ที่สำคัญเกี่ยวกับสภาวะ ในสังคมได้เป็น 4 ศาสตร์ใหญ่ ๆ คือ ด้านกายภาพ ด้านการเมือง ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสังคม ศาสตร์ทั้ง 4 ศาสตร์จะหมายถึงสภาพสังคมที่เกี่ยวข้องและผสมผสาน ซึ่งกันและกันตลอดเวลา และปรากฏออกมาเป็นรูปของสภาวะ ของสังคมในลักษณะต่าง ๆ ที่สับสนวุ่นวายการที่เข้าใจถึง สภาพระบบสังคมเพื่อนำไปสู่การวางแผนนั้นจะต้องจัดระบบให้ชัดเจน เพื่อที่จะได้อธิบายถึงที่มาของสภาวะนั้น ๆ และจะได้เข้าใจถึงสิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และความจำเป็นของการวางแผนที่เน้นที่ระบบ

2.5 แนวความคิดในการใช้จุดจอดแล้วจร (park & ride)

อรอนงค์ กฤตยาภิรณ (2545 : 6) ได้สรุปความหมายของจุดจอดแล้วจร (park and ride facilities) ไว้ว่าเป็นที่จอดรถยนต์ที่เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง โดยให้ผู้เดินทางที่ขับรถยนต์ ส่วนบุคคลมาจอดไว้แล้วเดินทางไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อใช้ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองในการทำกิจกรรมต่าง ๆ มีการเก็บค่าบริการสำหรับที่จอดรถหรือว่าระบบขนส่งสาธารณะก็ได้ ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อการลดปริมาณรถยนต์ที่จะเข้าไปยังพื้นที่เมืองชั้นใน และส่งเสริมให้มีการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะ

1. การพิจารณาที่ตั้งของจุดจอดแล้วจรสามารถแบ่งได้ 2 บริเวณ (Highway Research Board . 2008 : 85)

1) บริเวณพื้นที่รอบนอกย่านชานเมือง เพื่อจอดรถยนต์ที่จะเข้าไปสู่พื้นที่ที่มีการจราจรแออัด ควรตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลักซึ่งเป็นทางผ่านเข้าสู่เมือง มีการออกแบบและควบคุมการเข้า - ออกอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรจากถนนสายหลัก หรือสร้างขึ้นบริเวณถนนเลียบเมือง ที่จอดรถยนต์ประเภทนี้สามารถทำให้เกิดการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง และยังเป็นการใช้ที่ดินที่มีราคาต่ำที่อยู่ภายนอกให้เกิดประโยชน์

2) บริเวณรอบพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ เพื่อเป็นการส่งเสริมและเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนหลักภายในเมืองชั้นใน การสร้างจุดจอดแล้วจรบริเวณศูนย์กลางเมือง มีโอกาสให้เกิดการดึงดูดผู้ใช้บริการให้มากขึ้น มีความสะดวกสบายและลดเวลาในการเดินทาง โดยพื้นที่หัวมุมถนนจะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษเนื่องจากสามารถจัดทิศทางการเดินทางเข้า - ออกได้

2. การออกแบบ park and ride

การออกแบบนั้นจะต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับระบบขนส่งแต่ละประเภท ต้องมีการคำนึงถึงทางเดินรถ ความสะดวกในการเข้า - ออก รวมถึงอาจจะพิจารณาเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการจอดรถด้วย โดยการออกแบบที่จอดรถต้องมีองค์ประกอบที่ต้องพิจารณา ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1) ลักษณะที่จอดรถยนต์และทางเข้า – ออก กำหนดให้ที่จอดรถยนต์ 1 คัน ต้องเป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร ยาวไม่น้อยกว่า 6 เมตร
- 2) ทางเข้า – ออกของที่จอดรถต้องกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ในกรณีที่จัดให้เดินรถทางเดียวทางเข้า – ออกต้องกว้างไม่น้อยกว่า 3.5 เมตร และไม่เป็นอุปสรรคกับการจราจรทั้งรถยนต์และคนเดินเท้า ต้องไม่อยู่ในที่เป็นที่ร่วมหรือทางแยก
- 3) ถ้าเป็นอาคารจอดรถจะต้องมีกำแพงบังสายตาบริเวณทางลาด
- 4) จัดป้ายสัญญาณการจราจร เพื่อควบคุมการจราจรให้เป็นระเบียบ
- 5) ระบบสาธารณูปโภคภายในควรมีระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ ระบบป้องกันอัคคีภัยที่เหมาะสม
- 6) ระบบการเก็บค่าบริการ ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เกิดความสะดวกและไม่เกิดความล่าช้า ในบริเวณทางเข้า - ออก

2.6 กรณีศึกษา

2.6.1 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องของสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ที่สนับสนุนต่อการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

โดยมีจุดมุ่งหมายการศึกษาสำหรับ แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง (URMAP) เพื่อที่จะพิจารณากำหนดแผนการขนส่งมวลชนระบบราง ที่จำเป็นสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พ.ศ.2546 โดยสาระของแผนประกอบด้วยดังนี้

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนเดิม ได้กำหนดขึ้นจากการศึกษาและได้รับอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2537 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะกำหนดรูปแบบของโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ โดยได้รวมเส้นทางของโครงการ Hopewell เส้นทางของบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTSC) และเส้นทางของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หลังจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ.2540 จึงมีความจำเป็นต้องทบทวนแผนแม่บทเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลง ดังนั้นจึงได้มีการจัดให้มีการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เรื่องสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ ส่วนเกี่ยวข้องของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย แนวเส้นทางของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เปรียบเสมือนกระดูกสันหลังของโครงข่ายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการวางแผนงานจนถึงปี พ.ศ.2546 พื้นฐานของเหตุผลการพัฒนาอย่างต่อเนื่องสำหรับการขนส่งมวลชน ระบบรางในอนาคตจะถูกกำหนดขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. เพื่อกำหนดแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในเมืองขึ้นใหม่และ โครงการงานของการพัฒนา
2. กำหนดโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบรางในเมือง โดยรวมหน้าที่และความเกี่ยวข้องของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ โครงการที่จะทดแทนโครงการของ Hopewell
3. เพื่อที่จะชักนำผู้โดยสารของการขนส่งระบบรางจากการพัฒนาโครงข่ายในเมือง และในพื้นที่ทำการศึกษามีถึงอำนวยความสะดวก ในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง และระบบการขนส่งขนาดเล็กที่มาบริการแก่ผู้โดยสาร
4. เตรียมแผนการดำเนินการที่ยั่งยืน แผนงานจนถึงปี พ.ศ. 2564 โดยจะรวมการมีส่วนร่วมของเอกชนไว้ด้วย

โดยพิจารณาระบบขนส่งในหน่วยงานส่วนต่าง ๆ ซึ่งมีระบบต่าง ๆ ดังนี้

1. โครงข่ายการคมนาคมขนส่งเดิมและการให้บริการ ได้แก่ อยู่ในความรับผิดชอบของ กรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมโยธาธิการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย
3. บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC)
4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA)
5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
6. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SBIA)
7. โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟฟ้ายกระดับในกรุงเทพฯ (BRIP)

ซึ่งจากที่ได้กล่าวถึงในเบื้องต้นพบว่า โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟฟ้ายกระดับในกรุงเทพมหานคร (BRIP) เป็นโครงการที่สอดคล้องกับการพัฒนาทางด้านกายภาพในพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ โดยมีการศึกษาของโครงการ BRIP. ซึ่งได้ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2542 ถึง พ.ศ. 2543 ได้ทราบถึงผลกระทบจากปัญหาทางเศรษฐกิจแล้ว โดยมีจุดประสงค์ของโครงการ BRIP. เพื่อพัฒนาแผนผังแม่บทของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับพื้นที่ในเมือง ชานเมือง และรถไฟทางไกลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้เสนอค่าใช้จ่ายในการลงทุน 98,000 ล้านบาท ในระยะ 20 ปี โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูงที่เสนอ คือ โครงการรถไฟฟ้ายกระดับ มีความเห็นว่าโครงการ BRIP. ได้เลือกแนวคิดของ Hopewell ซึ่งก็คือการดำเนินการด้วยระบบรถไฟที่ต่างกัน 3 ระบบใน 5 ราง ในแนวเส้นทางเดียวกันความคุ้มค่าการลงทุนสนับสนุนด้วยปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งมีปริมาณสูงและอัตราการเพิ่มในอนาคตอัตราส่วนของผู้โดยสารต่อวัน ในปี พ.ศ. 2549 ของการประเมินโดยโครงการ BRIP. คือ 2.64 หรือ 738,000 (เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการ URMAP.279,000) และอัตราส่วนเป็น 1.57 ในปี พ.ศ. 2554 1.39 ในพ.ศ. 2559 และ 1.17 ในปี พ.ศ.

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2564 จะเห็นได้ว่าการประมาณการของโครงการ BRIP. จะมีผู้โดยสารสูงในเบื้องต้น และจะมีอัตราการเพิ่มต่ำหรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่ง การประมาณการของ URIP. จะมีผู้โดยสารสูงในเบื้องต้นและมีอัตราการเพิ่มสูง นโยบายของรัฐบาลที่ผ่านมา กำหนดให้ รัฐวิสาหกิจต้องดำเนินการด้วยการพึ่งพาตนเอง เป็นผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เป็นสินทรัพย์ให้เกิดผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจแก่การรถไฟเพื่อพยุงสถานะให้สามารถดำเนินงานให้เกิดรายได้ที่จะมาสนับสนุนด้านบริการ คมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพได้ต่อไป การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมคณะกรรมการอำนวยการจัดระบบศูนย์ราชการ ครั้งที่ 1/2539 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2539 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ให้มีการดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางเมืองอื่น ๆ ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร โดยทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจ้างบริษัทที่ชนะเลิศการประกวดแบบ แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินและ โรงงานมักกะสัน เป็นบริษัทที่ปรึกษาในการทำแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านพหลโยธิน

เป้าหมายการดำเนินการ

การพัฒนาย่านพหลโยธินเพื่อเป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ โดยมีระบบการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครเชื่อมโยกระบบการขนส่งมวลชน ทุกระบบเป็นศูนย์ธุรกิจสมบูรณ์แบบ

ขอบเขตการดำเนินการ

พื้นที่ย่านพหลโยธิน บริเวณที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดพื้นที่ 2,325 ไร่ บริเวณย่านสับเปลี่ยนสถานีรถไฟบางซื่อและจตุจักร

โดยมีแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธิน ดังนี้ ออกแบบโดยคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน แบ่งออกเป็น 5 โซน ได้แก่

โซนที่ 1 แนวรวบรวมการขนส่งหลายระบบ เป็นพื้นที่ส่วนทิศใต้สุดของโครงการติดกับแนวคลองบางซื่อ ยาวตลอดแนวจากพหลโยธินถึงรถไฟ มีเนื้อที่รวมเกือบ 600 ไร่ โดยจัดให้เป็น

- อาคารสับเปลี่ยนถ่ายเทการขนส่งมวลชน
- อาคารศูนย์การค้าบริเวณสถานีผู้โดยสารและอาคารจอดรถหลายระดับ
- อาคารสถานีรถไฟกลางแห่งใหม่
- ตลาดนัดจตุจักรและตลาดน้ำ
- อาคารที่เป็นทั้งส่วนประชาสัมพันธ์ ร้านค้าย่อย ร้านขายของที่ระลึก และส่วนสำนักงาน
- ส่วนเชื่อมต่อระหว่างโซน 1 และ โซน 2 เป็นอาคารจุดสนใจหลัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำมาใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โซนที่ 2 ศูนย์กลางธุรกิจนานาชาติพื้นที่ส่วนบริเวณโดยรอบ ทิศเหนือเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในแนวเดียวกับกลุ่มธุรกิจที่มีอยู่เดิมในโซนที่ 4 และรองรับกิจกรรมของศูนย์ประชุมนานาชาติที่สามารถเชื่อมต่อกัน ทั้งระดับใต้ดิน ระดับบนดิน และระดับลอยฟ้า รวมทั้งระบบการขนส่งมวลชนภายในพื้นที่

โซนที่ 3 เป็นพื้นที่ส่วนกลางของโครงการจัดเป็นพื้นที่ธุรกิจการค้า การแสดง นิทรรศการ การโฆษณา ประชาสัมพันธ์การขาย

โซนที่ 4 เป็นพื้นที่กิจกรรมสถาบันราชการ หรือพื้นที่ผูกพันระยะยาวกับเอกชน เช่น เซ็นทรัลพลาซ่า กลุ่มอาคารของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และศูนย์ประชุมนานาชาติ ซึ่งไม่ได้นำมารวมในการพัฒนาโครงการ แต่ได้ศึกษาถึงอิทธิพล และความสัมพันธ์เกี่ยวข้อง โอกาสที่เอื้อประ โยชน์ซึ่งกันและกัน ตลอดจนถึงกิจกรรมที่อาจขัดกัน เพื่อเป็นการชี้้นำการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม และสอดคล้องกันทั้งหมด

โซนที่ 5 ส่วนสาธารณะเป็นพื้นที่พักผ่อน คือ สวนจตุจักร สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์และสวนรถไฟ มีพื้นที่รวมกว่า 800 ไร่ หรือประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่รวมทั้งหมด

2. ระบบการจราจรภายในโครงการ ประกอบด้วย ระบบถนนรถยนต์ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระบบรถไฟฟ้ามหานครใต้ดิน ระบบทางรถไฟยกระดับของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบรถไฟฟ้าวางเดี่ยว และระบบทางคนสัญจร โดยเน้นการใช้ระบบทางคนสัญจร และระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธินเรียบร้อยแล้ว (Final Report) โดยมีคณะกรรมการในส่วนต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมพิจารณาตรวจสอบดูแลเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนอย่างแท้จริง

กรุงเทพมหานครจะมีการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ 3 แห่งในอนาคต เพื่อการเชื่อมต่อกับจังหวัดในภูมิภาค คือ ศูนย์คมนาคมมักกะสัน ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บางซื่อ) และศูนย์คมนาคมตากสิน รวม 3 ท่าเล 3 มุมเมือง ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่ทั้งในโครงการเอง และพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากจะเป็นโครงการที่รวมระบบการคมนาคมเชื่อมต่อกับจังหวัดในภูมิภาคทั้งรถไฟ รถโดยสาร การขนส่ง รวมทั้งการเชื่อมต่อกับพื้นที่กรุงเทพฯ ด้วยระบบรถไฟฟ้าวางเดี่ยว ทำให้บริเวณศูนย์กลางดังกล่าวมีแนวโน้มการเติบโตเป็นทำเลสำคัญในอนาคต ซึ่งเราจะมีคู่กันว่ามีความเป็นไปได้มากน้อยแค่ไหน มีข้อจำกัดอะไรบ้าง ทางด้านข้อกฎหมาย และอื่น ๆ ว่ากันเป็นลำดับดังต่อไปนี้

ศูนย์คมนาคมมวกะสัน

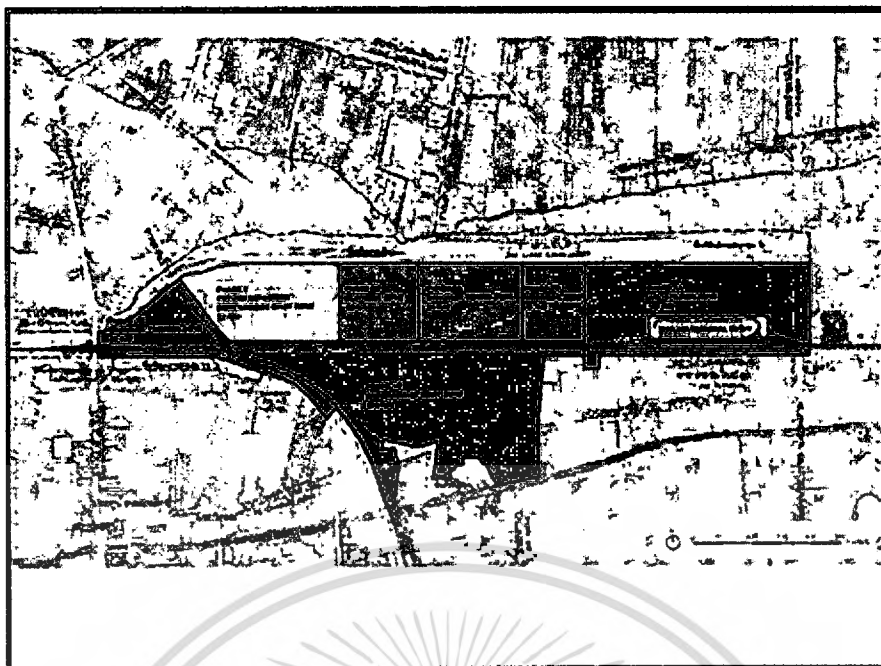
โครงการนี้ตั้งอยู่ในบริเวณย่านสถานีรถไฟมวกะสันในปัจจุบัน ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างรถไฟฟาสายแอร์พอร์ตลิงค์ หรือมวกะสัน-สุวรรณภูมิ เพื่อเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิกับเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน โดยแผนการพัฒนาศูนย์คมนาคมแห่งนี้แผนงานการพัฒนาทั้งด้านพาณิชยกรรมทั้ง อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ ฯลฯ ในรูปแบบการให้เช่าพื้นที่ เนื่องจากที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินของการรถไฟฯ โดยมีปัจจัยทางด้านผังเมืองใหม่ ที่เอื้อให้มีการพัฒนาได้มากกว่าแต่เดิมมากเป็นปัจจัยเสริมสำคัญ โครงการนี้ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างในส่วนสถานีรถไฟฟาสายเชื่อมสนามบินฯ ข้างต้น ส่วนการพัฒนาพื้นที่ศูนย์คมนาคมยังอยู่ในระหว่างการศึกษาของการรถไฟฯ แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.15 , 2.16 , 2.17



ภาพที่ 2.15 ทศนิยมภาพของโครงการศูนย์คมนาคมมวกะสัน

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.16 แสดงผังพื้นที่ใช้สอยของศูนย์คมนาควคกษณ

ที่มา : สำนัคน โยบายนและแผนการขนส่งและจรายร . 2550 [online]



ทัศนียภาพของ โตรงอาาร

ภาพที่ 2.17 ทัศนียภาพของโครงการศูนย์คมนาควคกษณ

ที่มา : สำนัคน โยบายนและแผนการขนส่งและจรายร . 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.18 ผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ ย่านศูนย์คมนาคมมักกะสัน

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.2550 [online]

โดยผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่ แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.18 ได้กำหนดพื้นที่ย่านนี้สามารถพัฒนาได้มากกว่าเดิมมาก แสดงตามตารางเปรียบเทียบระหว่างข้อกำหนดตามผังเมืองเดิมและผังเมืองใหม่ดังนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่ย่านศูนย์คมนาคมมักกะสัน

ทำเล	ผังเมืองกรุงเทพฯ ปัจจุบัน		ร่างผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่	
	ผังเมือง	ข้อกำหนด	ผังเมือง	ข้อกำหนด
ย่านสถานี มักกะสัน/ เพชรบุรีตัดใหม่	ที่อยู่อาศัย หนาแน่น มาก บริเวณ 3.27	อาคารอยู่อาศัย สูงเกิน 23 เมตรได้ และเนื้อที่ต้องไม่ ถึง 10,000 ตรม.	พาณิชยกรรม (พ.5) ที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก (ข.10)	อาคารอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน ได้ทุกประเภท ทุกขนาด FAR 10 เท่าเช่นเดิม อาคารอยู่อาศัยได้ทุกประเภท ทุก ขนาด แต่อาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน ถ้าเกิน 10,000 ตรม. ถนน ต้องกว้าง 30 เมตรขึ้นไป และ FAR ลดลงจาก 10 เหลือ 8 เท่า

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.2550 [online]

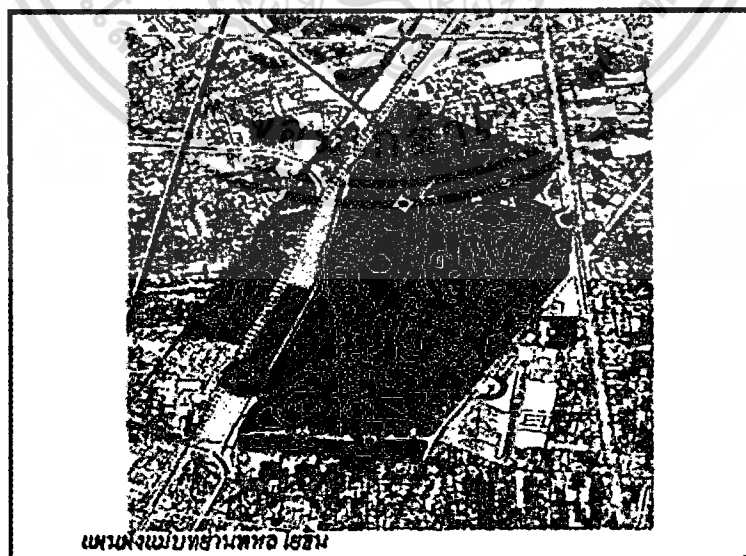
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะเห็นได้ว่าศักยภาพตามผังเมืองในศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน (ตั้งแต่สถานีรถไฟมักกะสัน ปัจจุบันไปจนถึงอโศก) ที่ดินจะมีศักยภาพสูงขึ้นเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากจะก่อสร้างอาคารได้มากกว่าเดิมมากข้างต้น และการมีรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงค์ รวมทั้งมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเฉลิมรัช มงคล (สายสีน้ำเงิน ที่เปิดบริการอยู่ในปัจจุบัน) ในปัจจุบันบริเวณตัดถนนอโศกอีก ทำให้บริเวณนี้ จะเป็นศูนย์กลางสำคัญอีกแห่งหนึ่งในอนาคต

นอกจากนี้ตามรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งจะก่อสร้างตามแนวรถไฟฟ้าสายตะวันออก จะเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาพื้นที่สูงมากในอนาคต 1-2 ปีข้างหน้า โดยในปัจจุบันก็ได้มีการซื้อทรัพย์สินตามแนวรถไฟฟ้าสายนี้โดยเฉพาะอาคารเก่า เพื่อการปรับปรุงใหม่กันมาก โดยเฉพาะอาคารชุด อพาร์ทเมนต์ เพื่อรองรับความต้องการของคนทำงานที่เกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ และคนทำงานในเมืองที่จะใช้รถไฟฟ้าสายนี้ในอนาคต

ศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน(บางซื่อ)

ศูนย์กลางคมนาคมนี้ตั้งอยู่ในบริเวณย่านสถานีรถไฟบางซื่อและสวนจตุจักรในปัจจุบัน รูปแบบการพัฒนาจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเช่นเดียวกับศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน แต่จะเป็นการเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ กับภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีทั้งสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ และอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดในภาคดังกล่าว โครงการนี้กำลังอยู่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียดโครงการเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ส่วนการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการโดยการรถไฟฯ แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.19 , 2.20 , 2.21

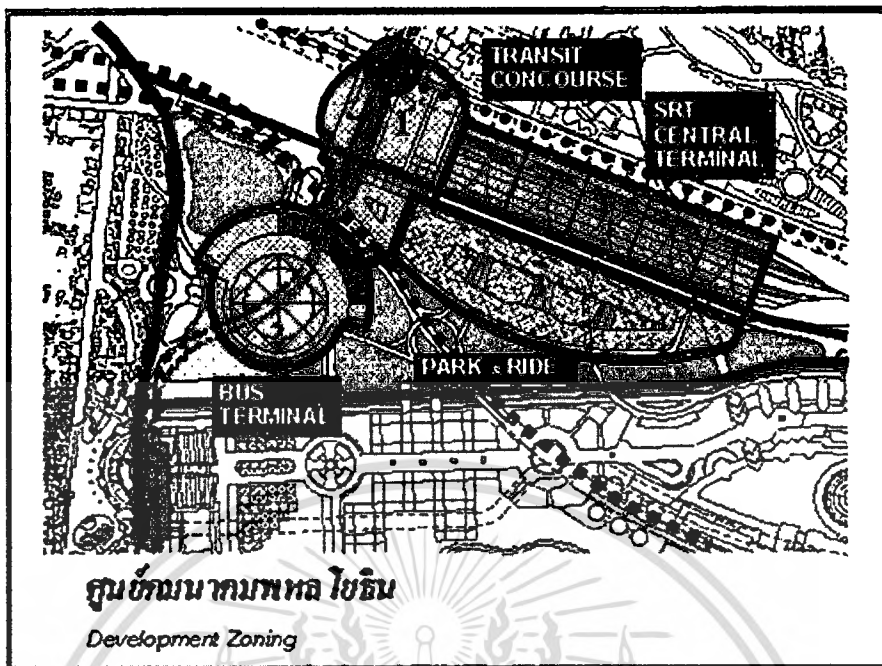


แผนผังแม่บทสถานพหลโยธิน

ภาพที่ 2.19 ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน

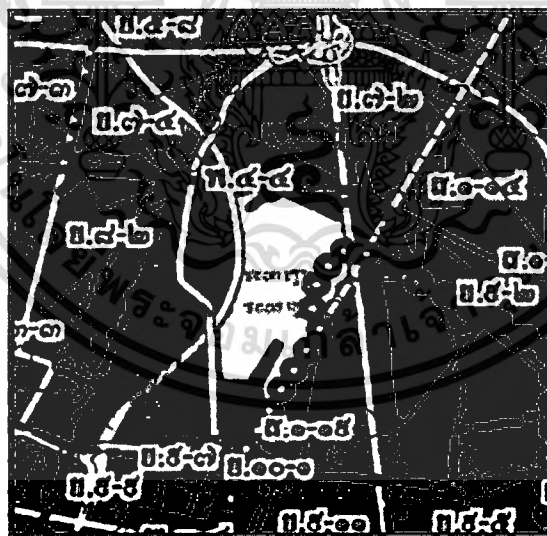
ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร. 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.20 แสดงศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

ที่มา : สำนักงาน โยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]



ภาพที่ 2.21 ผังเมืองใหม่บริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

ที่มา : สำนักงาน โยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่
ย่านศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน

ทำเล	ผังเมืองกรุงเทพฯ ปัจจุบัน		ร่างผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่	
	ผังเมือง	ข้อกำหนด	ผังเมือง	ข้อกำหนด
ศูนย์กลางคมนาคม พหลโยธิน : พหลโยธิน/วิภาวดี/ ห้าแยกลาดพร้าว	พาณิชย์กรรม บริเวณ 4.10	อาคารอยู่อาศัย พาณิช ยกรรมได้ทุกประเภท ทุกขนาด	พาณิชย์กรรม (พ.4)	พาณิชย์กรรม (พ.4) ก่อสร้าง อาคารอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงานได้ทุกประเภท ทุก ขนาด แต่ไม่เกิน FAR 8 เท่า

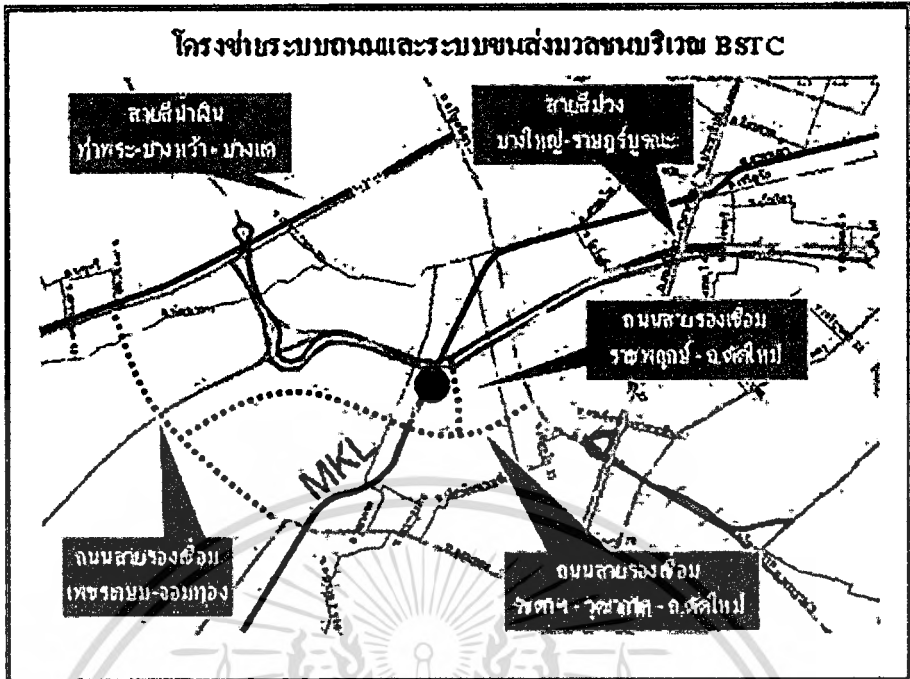
ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

จะเห็นได้ว่าศักยภาพตามผังเมืองในศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน (บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ
ปัจจุบัน) ที่ดินจะมีศักยภาพสูงขึ้นเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากจะก่อสร้างอาคารได้มากกว่าเดิมมากข้างต้น
และการมีรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล รวมทั้งมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS. (ที่เปิดบริการอยู่ใน
ปัจจุบัน) ทำให้บริเวณนี้จะเป็นศูนย์กลางสำคัญอีกแห่งหนึ่งในอนาคต

นอกจากนี้ตามรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งจะก่อสร้างตามแนวรถไฟฟ้าสายตะวันออก จะ
เป็นบริเวณที่มีการพัฒนาพื้นที่สูงมากในอนาคต 1-2 ปีข้างหน้า โดยในปัจจุบันก็ได้มีการซื้อ
ทรัพย์สินตามแนวรถไฟฟ้าสายนี้โดยเฉพาะอาคารเก่า เพื่อการปรับปรุงใหม่กันมาก โดยเฉพาะ
อาคารชุด อพาร์ทเมนต์ เพื่อรองรับความต้องการของคนทำงานที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ และ
คนทำงานในเมืองที่จะใช้รถไฟฟ้าสายนี้ในอนาคต

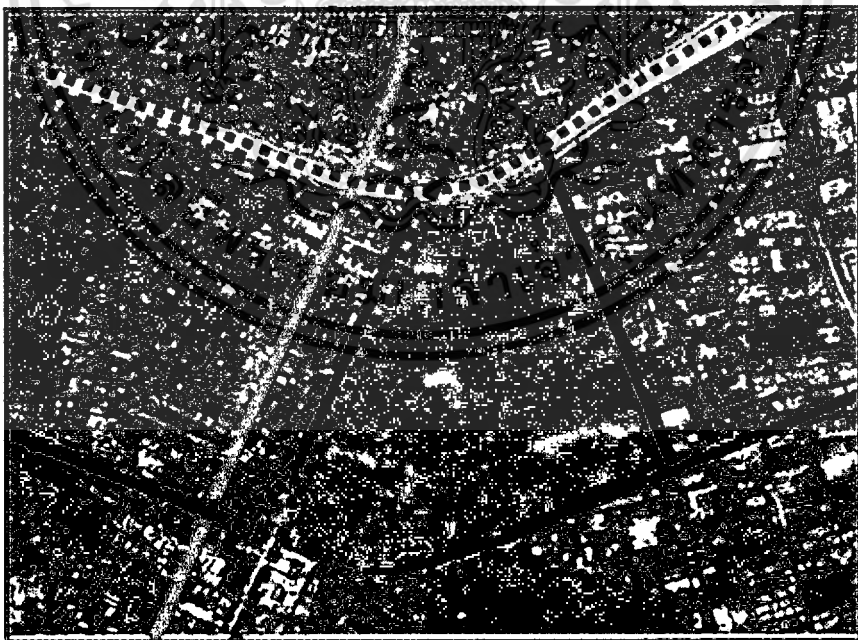
ศูนย์กลางคมนาคมตากสิน

รูปแบบการพัฒนาจะคล้ายกับเช่นเดียวกับศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน และศูนย์กลางซื่อ โดย
ศูนย์กลางคมนาคมตากสินจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ กับเขตภาคใต้ โดย
พื้นที่ศึกษาที่ตั้งโครงการ คือ ย่านถนนวุฒากาศ ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งปัจจุบันกำลังมี
การคัดค้านจากผู้ถูกเวนคืนในพื้นที่ ทำให้ต้องชะลอโครงการไว้ก่อน ซึ่งจะย้ายหรือจะเดินหน้าต่อ
ต้องติดตามกันต่อไป ผมจะเรียนถึงข้อมูลเบื้องต้นดังนี้ แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.22 , 2.23 , 2.24



ภาพที่ 2.22 ผังแม่บทการพัฒนาศูนย์คมนาคมตากสิน

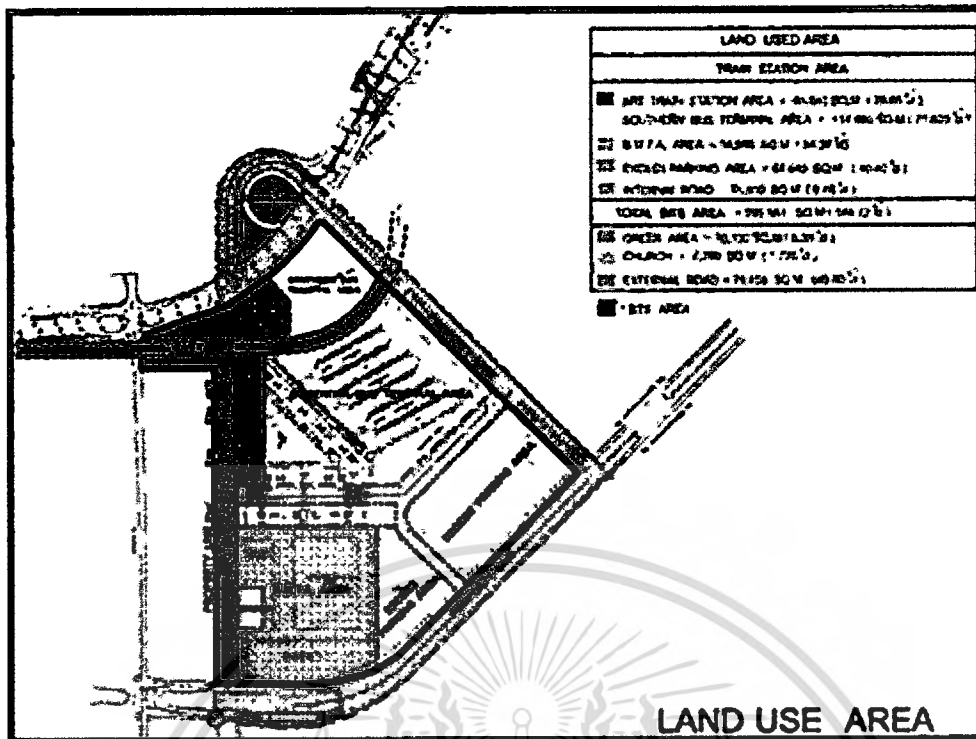
ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]



ภาพที่ 2.23 แสดงการใช้พื้นที่พัฒนาศูนย์คมนาคมตากสิน

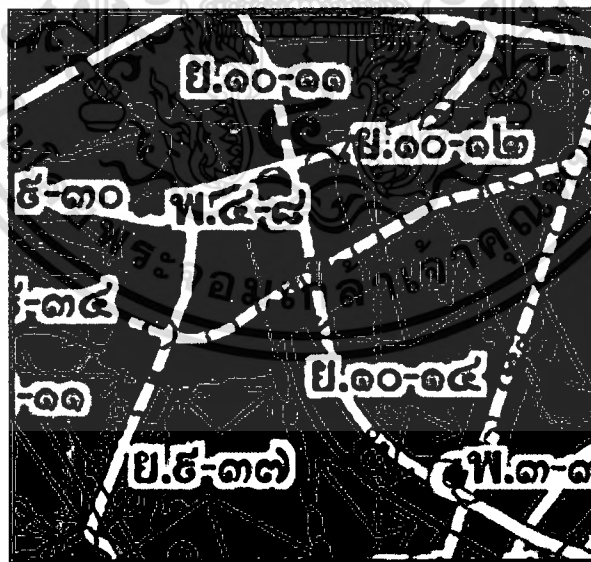
ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.24 แสดงผังพื้นที่ใช้สอยของศูนย์คมนาคมตากสิน

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]



ภาพที่ 2.25 ผังเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมตากสิน

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.3 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนดผังเมืองปัจจุบันและร่างผังเมืองใหม่

ย่านศูนย์กลางคมนาคมตากสิน

ทำเล	ผังเมืองกรุงเทพฯ ปัจจุบัน		ร่างผังเมืองกรุงเทพฯ ใหม่	
	ผังเมือง	ข้อกำหนด	ผังเมือง	ข้อกำหนด
ศูนย์กลางคมนาคมตากสิน : อนุสาวรีย์/ราชพฤกษ์/ กัลปพฤกษ์	ที่อยู่อาศัย หนาแน่น มาก บริเวณ 3.39	อาคารอยู่อาศัย ไม่ ถึง 10,000 ตรม. และสูงเกิน 23 เมตร ได้	พาณิชยกรรม (พ.4)	พาณิชยกรรม (พ.4) ก่อสร้าง อาคารอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สำนักงานได้ทุกประเภท ทุก ขนาด แต่ FAR ลดเหลือ 8 เท่า

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 [online]

ตามแผนโครงการนี้จะเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ (บีทีเอส) ส่วนต่อขยายถึงบางหว้า ซึ่งนอกจากผังเมืองได้เปลี่ยนจากที่อยู่อาศัยเป็นพาณิชยกรรมทำให้สามารถก่อสร้างได้มากกว่าเดิมมากขึ้นดังกล่าวแล้ว บริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งเป็นถนนตัดใหม่ที่ทำให้มีการเปิดหน้าดินและมีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยใหม่เกิดขึ้นย่านนี้สูงในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมาหลังจากการเปิดใช้ถนนสองสายนี้ เนื่องจากยังมีที่ดินว่างเปล่ารอการพัฒนาเหลืออยู่อีกมาก โดยศักยภาพทำเลย่านนี้จะโอกาสพัฒนาทางด้านพาณิชยกรรมก็ต่อเมื่อโครงการศูนย์กลางคมนาคมตากสินได้เกิดขึ้น แต่ถ้าไม่การพัฒนาที่จะยังคงเป็นที่อยู่อาศัยต่อไป

โดยสรุปแล้วศูนย์กลางคมนาคม 3 แห่งของกรุงเทพฯ น่าจะมีความเป็นไปได้สูงกว่าโครงการอื่นคือ โครงการศูนย์กลางคมนาคมมักกะสัน เนื่องจากความจำเป็นในการพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิที่กำลังจะเปิดใช้ ซึ่งปัจจุบันก็ได้มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าฯ ไปแล้ว ในโครงการพัฒนาศูนย์กลางคมนาคมที่กำลังศึกษาอย่างเร่งรีบเพื่อกำหนดแผนการพัฒนา รูปแบบ วิธีการพัฒนาต่อไป ส่วนศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธินยังอยู่ในระหว่างการศึกษายังมีโอกาสเปลี่ยนแปลงได้อยู่ และศูนย์กลางคมนาคมตากสินแม้จะมีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืน ไปแล้ว แต่เนื่องจากมีกระแสต่อต้านจากชาวบ้านในพื้นที่ ทำให้ต้องชะลอโครงการและยกเลิกไปในที่สุด

2.6.2 กรณีศึกษา Terminal Hoenheim Nord, Strasbourg ประเทศฝรั่งเศส (Richards .2001 : 146) แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.26 , 2.27 , 2.28

เป็นโครงการพัฒนาระบบรางในเมือง Strasbourg ประเทศฝรั่งเศส สร้างเสร็จสมบูรณ์ในปี ค.ศ.2001 เพื่อการลดมลพิษย่านใจกลางเมือง โดยการพยายามให้ผู้เดินทางลดการใช้รถยนต์ โดยการจ่อรถยนต์ทิ้งไว้ภายนอกเมืองแล้วเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนแทน

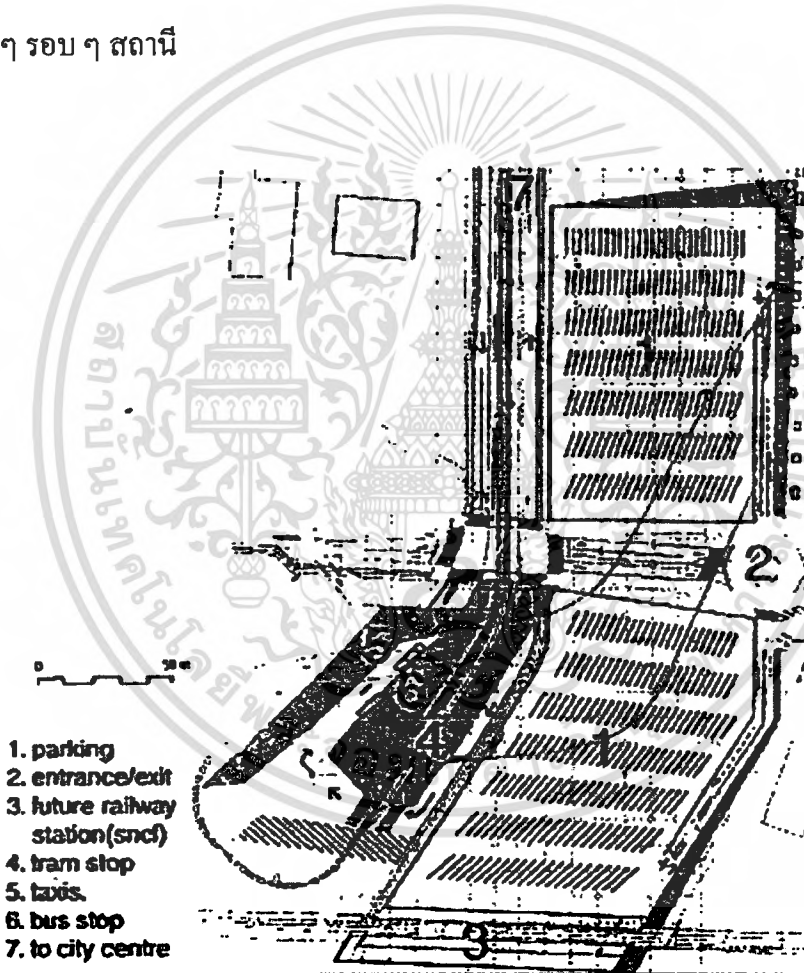
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะโครงการ

Terminal Hoenheim Nord วางตัวสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการเดินทางไว้ในแนวขนานกับเส้นทางรถราง สามารถรองรับที่จอดรถได้ประมาณ 700 คัน มีสถานีรถราง จุดขึ้น-ลงรถแท็กซี่ ป้ายรถประจำทาง จุดจอดรถจักรยาน ที่พักรถ ร้านค้าและห้องน้ำ รวมถึงพื้นที่รองรับกับระบบขนส่งมวลชนในอนาคตอีกด้วย

การออกแบบทางสัญจรทางเท้า

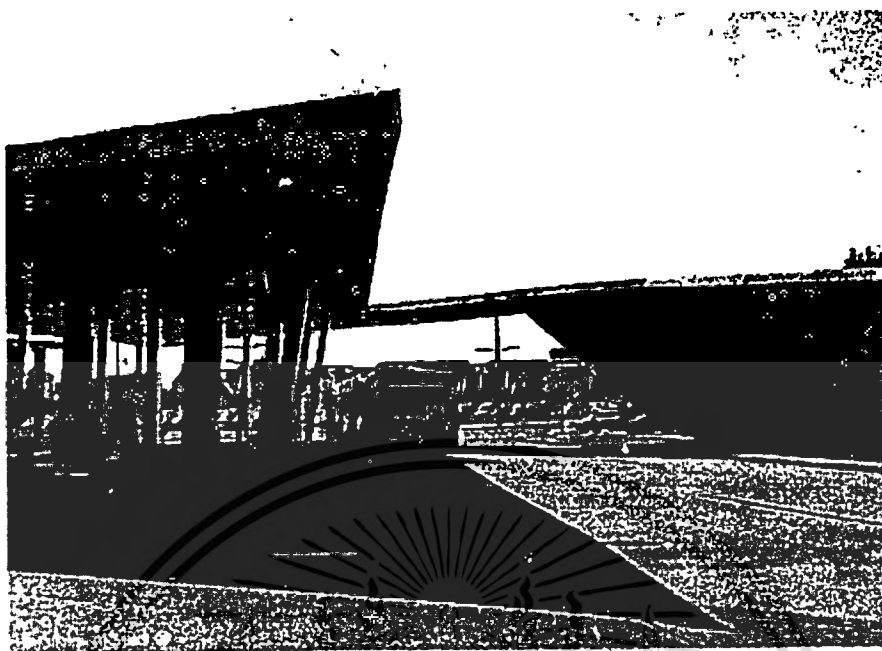
สถานีนี้เป็นแบบ Intermodal ที่อยู่ด้านนอกศูนย์กลางเมือง ดังนั้นลักษณะของการวางผังจึงถูกจัดให้อยู่ในแนวราบมีพื้นที่บริเวณกว้าง โดยทางสัญจรทางเท้าเป็นทางเดินเท้าในแนวราบสามารถเดินเชื่อมต่อกันได้ในบริเวณ Intermodal และเดินเท้าจากบริเวณที่พักอาศัยหรือแหล่งกิจกรรมอื่น ๆ รอบ ๆ สถานี



ภาพที่ 2.26 ผังบริเวณของ Terminal Hoenheim Nord , Strasbourg ประเทศฝรั่งเศส

ที่มา : Richards .(2001 : 146)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.27 จุดจอดรถประจำทางและรถแท็กซี่

ที่มา : Yildirim .(2008 : 56)



ภาพที่ 2.28 ที่จอดรถยนต์

ที่มา : Yildirim. (2008 : 56)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ายักษ์กับอาคาร

ทางเดินเชื่อมต่อจากเมืองเข้าสู่ตัวสถานีนั้น ไม่มีหลังคาปกคลุมทางเดินเท้าจากสภาพแวดล้อม เนื่องจากรอบ ๆ สถานีไม่มีอาคารสูง อาคารขนาดใหญ่ อาคารที่มีลักษณะของแหล่งกิจกรรมสำคัญ ๆ อยู่ต่างระดับกัน และมีความหนาแน่นของการจราจรทางถนน ดังนั้นทางเท้าจากบริเวณสถานีไม่มีการเชื่อมต่อ โดยตรงกับอาคารหรือแหล่งกิจกรรมรอบ ๆ สถานีนอกเหนือจากทางเท้าปกติ

การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ายักษ์กับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ

เนื่องจากการวางผังภายในสถานีนั้น ได้วางรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดในแนวขนานกัน มีการจัดให้ช่องทางการจราจรไฟฟ้าเป็นแบบ bay platform ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางและรถประจำทางและรถแท็กซี่แบบ through platform ซึ่งรถทั้ง 2 ชนิดต้องขับเข้ามาจอดบริเวณสถานี

การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ายักษ์กับจุดจอดแล้วจร

บริเวณสถานีมีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้เดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งสามารถรองรับรถยนต์ได้ถึง 700 คัน เป็นลานจอดรถโล่ง โดยมีเส้นทางตัดของถนนที่เข้ามาบริเวณสถานี

2.6.3 Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา

เป็นสถานีที่รวมระบบของรถไฟ รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคลไว้รวมกันอยู่บริเวณย่านใจกลางเมืองสร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1965 และได้มีการสร้างต่อเติมเมื่อปีค.ศ. 2007 แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.29 , 2.30

ลักษณะ โครงการ

สถานีแห่งนี้รองรับเส้นทางของบริษัทผู้ให้บริการ 2 บริษัท ได้แก่ Empire Builder และ รถไฟอะฟ (Amtrak) เป็นสถานีที่รวมการให้บริการทั้งรถไฟ รถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคลไว้ในที่เดียวกัน มีขนาดอาคาร 4 แห่ง มีที่จอดรถบริการให้โค่นเสียค่าที่จอดรถมีการบริการสำหรับผู้พิการ ผู้โดยสารต่อวัน ปี ค.ศ.2007 ประมาณ 470,000 คน (Wikimedia Inc . 2008 : 43)

การออกแบบทางสัญจรทางเท้า

เนื่องจากสถานีนี้เป็นอาคารที่มีการใช้พื้นที่ร่วมกันทั้งหมด จึงมีการออกแบบทางเท้าที่กว้างขวางและมีหลังคาคลุมตามทางนอกอาคารสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางไปขึ้นรถประจำทางมีแสงไฟฟ้าตามทางเดิน ส่วนภายในเป็นระบบปรับอากาศทั้งหมด

การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ายักษ์กับอาคาร

อาคารของสถานีนี้เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมหนาแน่นและบริเวณรอบ ๆ สถานีเป็นพื้นที่ที่เป็นย่านที่อยู่อาศัย ไม่มีอาคารขนาดใหญ่ การเดินทางเชื่อมต่อกับอาคารหรือแหล่งกิจกรรม จึงเป็นการเดินทางด้วยเท้าในระดับปกติ ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ไม่มีการสร้างทางเดินแยกเป็นพิเศษออกมา ไม่มีการสร้างหลังคาคลุมระหว่างทางเดิน

การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ

การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางชนิดอื่น ๆ ใช้การสัญจรภายในอาคารเป็นระบบอัตโนมัติ ทั้งบันไดเลื่อนและลิฟท์บริการเชื่อมต่อระหว่างชั้นรอรถไฟทั้ง 4 ขานขาลา

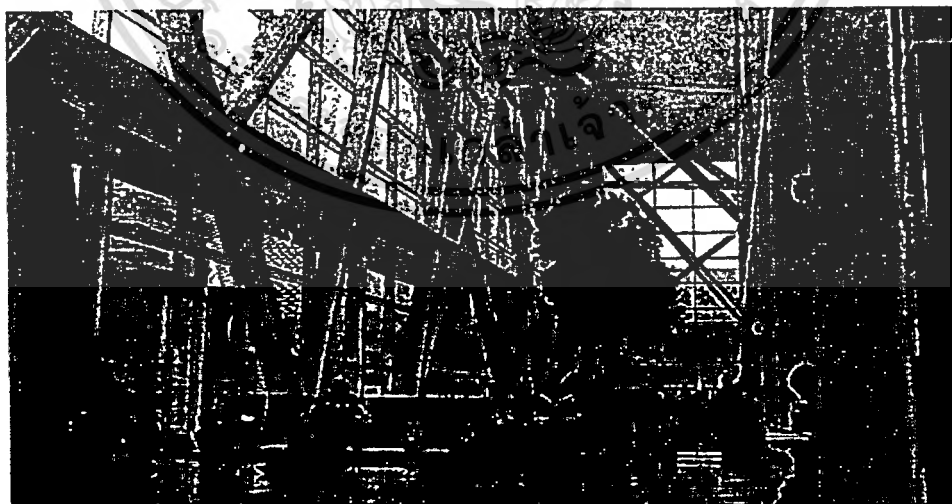
การออกแบบทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร

บริเวณสถานีมีการจัดพื้นที่จอดรถเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีโดยตรง สามารถรองรับรถยนต์ที่เข้ามาได้ประมาณ 300 คัน รวมถึงยังมีพื้นที่สำหรับ drop-off ของรถประจำทาง รถแท็กซี่ และรถบริการพิเศษส่วนบุคคลอีกด้วย



ภาพที่ 2.29 ด้านหน้าของ Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา

ที่มา : Yoohoo Inc. (2008 : 35)



ภาพที่ 2.30 ภายในของ Milwaukee Intermodal Station ประเทศสหรัฐอเมริกา

ที่มา : CG Schmidt . (2008 : 27)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.7.1 ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527 : 66) ได้ศึกษาถึงการใช้อยู่ที่ดินทางด้านอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและพฤติกรรมในการเลือกทำเลที่ตั้ง พบว่าความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่ง มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ โดยรอบเส้นทางที่มีการพัฒนาขึ้นเพื่อนำระบบขนส่งมวลชนเข้าไปในพื้นที่ ทั้งนี้เกิดจากการเคลื่อนย้ายคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงานเป็นจุดและเปลี่ยนสินค้า เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกัน

2.7.2 วิมลศรี ลิ้มชนากุล (2537 : 78) ได้ศึกษาถึง ผลกระทบจากระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคนกรุงเทพมหานคร พบว่าสิ่งที่ขาดการตระหนักถึงในการพัฒนาเมือง ก็คือระบบย่านในเมืองที่มีอยู่เดิมถูกทำลายลงด้วยการพัฒนาเมือง ในระบบสมัยใหม่ ทำให้มีวัตถุมากมายเกินความจำเป็น จนกระทั่งวัตถุเข้ามาขวางความสัมพันธ์ ทางสังคมระหว่างมนุษย์ ผลที่ออกมาคือเป็นการทำลายเครือข่ายของย่านแบบเดิมลงไป พร้อม ๆ กับการเข้ามาของระบบถนนและความพยายามที่จะแบ่งแยกพื้นที่ใช้งาน โซนประเภทต่าง ๆ ให้กระจายออกแล้วเชื่อมเข้ากันด้วยระบบขนส่งมวลชน บริเวณที่มีคนอยู่อาศัยมากกลับเป็นบริเวณที่มีปฏิสัมพันธ์เบาบาง ชีวิตชุมชนน้อยลง งานวิจัยชิ้นนี้พยายามจะชี้ให้เห็น ความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมเมือง เพื่อจะเสนอความคิดเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงหรือการพัฒนาใด ๆ ที่จะมีขึ้นควรจะอาศัยพื้นฐานเดิมของสังคม และควรนำเอาส่วนดีของระบบย่านมาผสมผสานในการพัฒนา

2.7.3 เมษยา ชนะวรรณ (2536 : 47-52) ได้ศึกษาถึง การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวข้อง พบว่าบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่ ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพ ประมาณ 18 กิโลเมตรเป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เพราะบริเวณโดยรอบสถานี มีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีหน่วยงานราชการ เช่น การสื่อสารแห่งประเทศไทย การไฟฟ้า และสถาบันการศึกษา ได้แก่ โรงเรียนเทคนิครัตนโกสินทร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒบางเขน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช สถาบันราชภัฏพระนคร เป็นหน่วยงานที่อยู่รอบ ๆ พร้อมทั้งเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ต่าง ๆ อีกมาก ได้แก่ อาคารสำนักงานหนังสือพิมพ์ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ตามถนนงามวงศ์วาน เป็นต้น

2.7.4 พรณี กุลสุมิตราวงศ์ (2526 : 94) ได้ศึกษาถึง โครงการปรับปรุงและพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร พบว่าลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) พบว่าในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร มีธุรกิจหลายประเภทเกิดขึ้นหลังจากมีการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2434 ได้แก่ ธุรกิจการค้าปลีก ค้าส่ง กิจการร้านอาหาร กิจการบริษัทขนส่งสินค้า บริษัทนำเที่ยว โกดังสินค้า สถาบันการเงิน ห้างสรรพสินค้า ธุรกิจโรงแรม ที่อยู่อาศัย เป็นต้น โดยเฉพาะที่พบว่ามีความต้องการที่จะขยายตัวสูงที่สุดในขณะนั้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

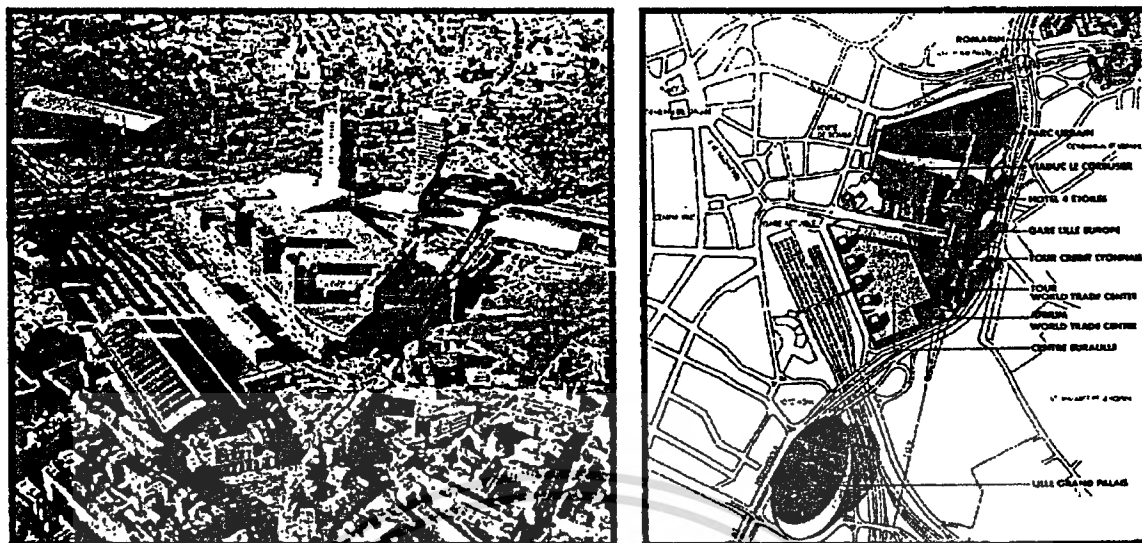
ได้แก่ ธุรกิจโรงแรมซึ่งในขณะนั้นพบว่ามิโรงแรมอยู่ประมาณ 58 แห่งแล้ว รองลงมาคือธุรกิจการค้า ได้แก่ ร้านค้าปลีก ห้างศูนย์การค้า ต่อมาคือธุรกิจการเช่าพื้นที่ทำเป็นอาคารสำนักงานซึ่งมีความต้องการขยายกิจการถึงร้อยละ 59 จากจำนวนบริษัทในบริเวณโดยรอบสถานีขณะนั้น 500 บริษัท

2.7.5 Luca Bertolini and Tejo Spit. (1998 : 9-16) ได้ทำการศึกษาสถานีรถไฟในประเทศอังกฤษและกลุ่มประเทศต่าง ๆ ในยุโรป สถานีรถไฟแต่ละแห่งเป็นพื้นที่ว่างอยู่กลางเมือง ซึ่งจะล้อมรอบไปด้วยสิ่งก่อสร้างที่มีการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่น โดยเขาได้แยกวิเคราะห์พื้นที่ดังกล่าวออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ NODE และ PLACE โดยที่ NODE คือ เส้นทางทางเข้าถึง สถานีรถไฟ เส้นทางคมนาคมที่อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรถไฟ โครงการคมนาคมต่าง ๆ ระบบขนส่งที่จะวิ่งเข้ามาบริการในพื้นที่ ตลอดจนระบบการบริหารจัดการ ส่วน PLACE คือ พื้นที่ที่ตั้งที่รองรับสถานีรถไฟ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ที่ว่างรองรับกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น เขาได้ให้ทัศนะดังนี้

NODE และ PLACE นั้นจะกระทบกับปัจจัยที่เป็นพลวัต คือ เวลาและแรงกดดันในการใช้ที่ว่าง โดยที่เทคโนโลยีการสื่อสารจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขนส่งกับการเดินทาง และความก้าวหน้าของระบบขนส่งจะพัฒนาไปได้อย่างรวดเร็วขึ้นอยู่กับ การจำกัดจุดเชื่อมต่อ การเข้าถึง เช่นเดียวกับ Motorway สายการบิน รถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะกำหนดโดยรัฐสถานีรถไฟเป็นพื้นที่เฉพาะที่มีที่ว่างที่มีลักษณะเฉพาะ (เอกลักษณ์เฉพาะที่แตกต่างกัน) ซึ่งเป็นที่ว่างที่ศักยภาพน้อยและมีข้อจำกัดมากมาย ในอดีต แต่ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางที่ทำให้เมืองมีความตึกคึกคักขึ้น ภายใต้การใช้ที่ดินของสถานีรถไฟทั้งสิ้น ซึ่งไม่ใช่เป็นบางส่วน โดยที่ NODE จะทำหน้าที่ดึงดูดและเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ มาสู่ PLACE เช่น สำนักงาน ร้านค้า กีฬา นิทรรศการการแสดง โรงแรม ที่ทำการของรัฐ อุตสาหกรรมเบา ศิลปวัฒนธรรมต่าง ๆ เป็นต้น แต่ขณะเดียวกันเมื่อมีความต้องการใช้บริการรถไฟและพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับ แต่การเข้าถึงจำนวนมากจะส่งผลในแง่ลบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และด้านความงามของพื้นที่ ดังนั้นการพัฒนาจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำ Redevelopment ซึ่งจะส่งผลในการวิเคราะห์ในภาพรวม

ซึ่งมีตัวอย่างการศึกษาของ Luca Bertolini and Tejo Spit. ในเมืองต่าง ๆ ของยุโรป ดังต่อไปนี้ ในการพัฒนาสถานี EURALILLE ในฝรั่งเศส สถานีรถไฟดังกล่าวมีการเชื่อมโยงเป็น Network ในระดับนานาชาติ ในสถานี (Place) มีการใช้พื้นที่ในหลายรูปแบบ ได้แก่ เป็นศูนย์รวมสถานีร้านค้าที่หลากหลายรูปแบบ การให้บริการอื่น ๆ เป็นที่พักอาศัยที่มีระดับ ในขณะที่การพัฒนา NODE มีการพัฒนาเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกันในระดับนานาชาติ มีการพัฒนาเส้นทางใต้ดิน สถานีใต้ดิน ถนนยกระดับ ทางเลี้ยวเมือง มอเตอร์เวย์ เป็นต้น แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.31

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

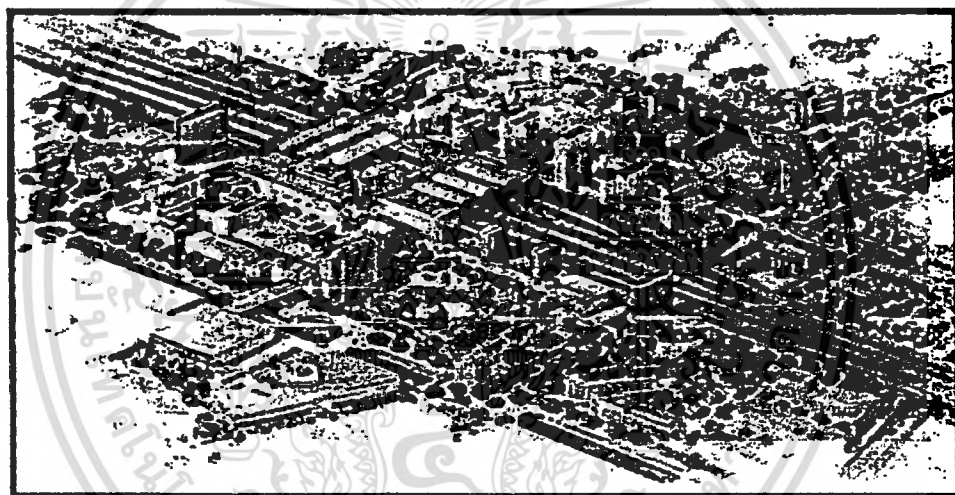
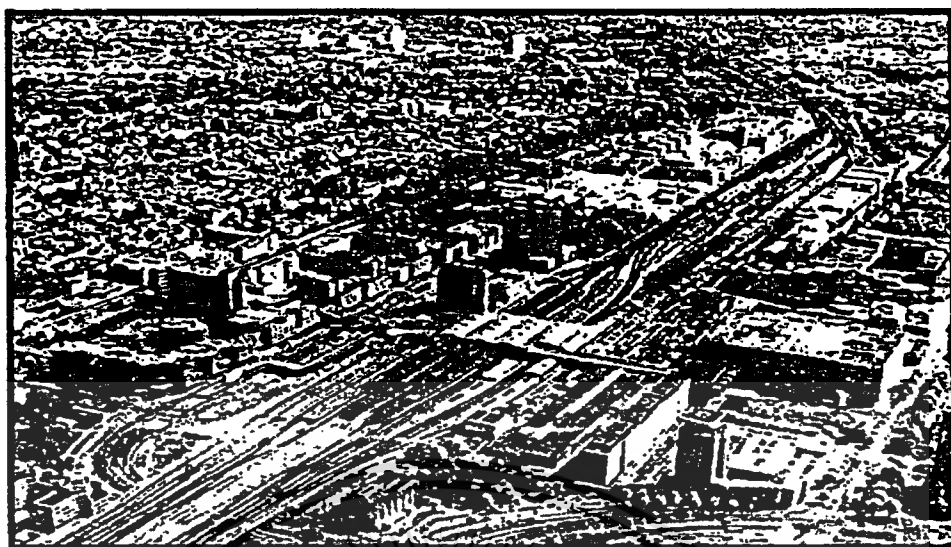


ภาพที่ 2.31 สถานีรถไฟใน EURALILLE ฝรั่งเศส

ที่มา : Luca Bertolini and Tejo Spit. (1998 : 9-16)

Zuidas (1998 : 86-95) ในเนเธอร์แลนด์ เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ระหว่าง เมืองศูนย์กลางทางด้านประวัติศาสตร์มีการพัฒนาพื้นที่ (PLACE) เป็นศูนย์รวมของสำนักงานต่าง ๆ ศูนย์กลางศิลปวัฒนธรรม กีฬา ที่อยู่อาศัย และมีการพิจารณาในด้านการลงทุนด้านเศรษฐกิจ โดยมีการควบคุมขนาดของอาคาร มุมมองต่าง ๆ เพื่อไม่ให้กระทบกับเมืองประวัติศาสตร์ ขณะเดียวกัน (NODE) มีการพัฒนาการเข้าถึง โดยมีการกำหนดจุดและเวลาการเข้า-ออก ของรถบัสอย่างมีเหตุผล และเชื่อมโยงการเข้าถึงสถานีรถไฟโดยทางจักรยานและมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.32

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

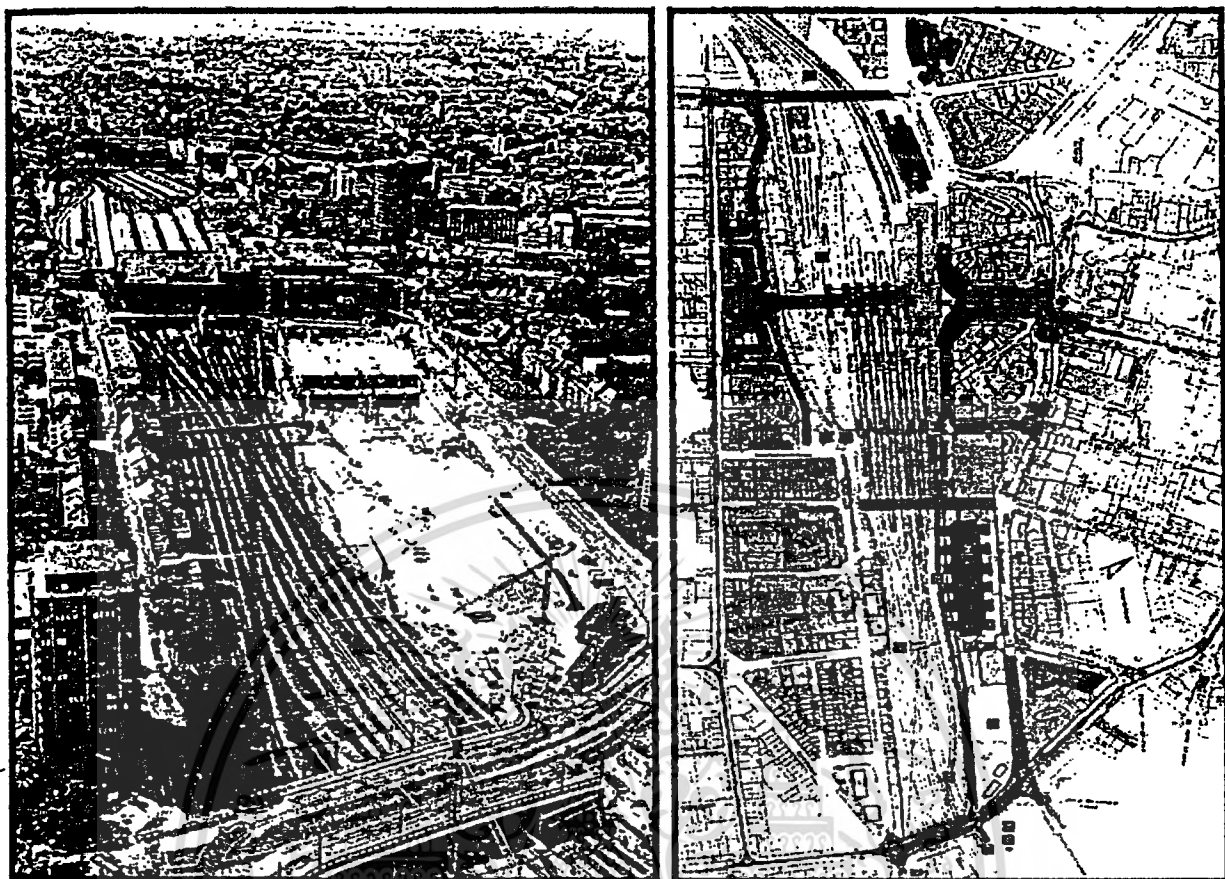


รูปที่ 2.32 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านประวัติศาสตร์ ในเนเธอร์แลนด์

ที่มา : Zuidas (1998 : 86-95)

การพัฒนาพื้นที่ใน Switzerland (1998 : 146-154) เดิมพื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางย่านพาณิชย์กรรมมาตั้งแต่อดีตปัจจุบันมีการ พัฒนาขึ้นใหม่ ให้เป็นสถานีรถไฟย่านศูนย์กลางการค้าและบริการ ที่มีความพร้อมในหลาย ๆ ด้าน เป็นย่านรวมการค้าหลากหลายรูปแบบ รองรับผู้คนหลายระดับทั้งระดับล่าง ระดับกลาง และระดับสูงสุด เป็นที่พักอาศัยชั้นดี และอุตสาหกรรมเบา เป็นต้น ในขณะที่ Node เชื่อมโยงในระดับนานาชาติในกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้แก่ เยอรมัน ออสเตรีย สวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น เพื่อการเดินทางที่มีความสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น จะมีการเชื่อมโยงด้วยรถราง รถไฟ ในท้องถิ่นเข้าไปยังชุมชน แสดงรายละเอียดในภาพที่ 2.33

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.33 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านการค้า ในสวิสเซอร์แลนด์

ที่มา : Switzerland (1998 : 146-154)

2.7.6 นิวัต ดิเลิส (2544 : 16) ได้ศึกษาถึง การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ กับระบบการสัญจรทางเท้า พบว่าระบบการสัญจรทางเท้าในรูปแบบต่าง ๆ จำเป็นต้องมีความสะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รวมถึงการสร้างประสบการณ์ใหม่ ๆ จากการเดินทางโดยการสัญจรทางเท้าและได้เสนอองค์ประกอบที่จำเป็นของระบบทางเท้าที่ต้องคำนึงถึงมี 5 ข้อ ดังนี้

1) การกำหนดคุณสมบัติทางกายภาพของระบบ

- สามารถรองรับปริมาณการสัญจรของคนในแต่ละกลุ่มกิจกรรม ตามบริเวณแนวเส้นทางสัญจรได้อย่างพอเพียง
- กำหนดตำแหน่งที่ตั้ง ขนาด และจำนวนของส่วนประกอบของระบบสัญจรทางตั้งบริเวณที่เป็นจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อระหว่างระดับ
- กำหนดตำแหน่งที่ตั้งของร้านค้า กิจกรรมต่าง ๆ และพื้นที่ที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ตามแนวเส้นทางสัญจร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สร้างสภาพแวดล้อมภายในให้มีเอกลักษณ์ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ช่วยในการจำแนกทิศทางของระบบ ได้อีกด้วย ต้องมีการออกแบบทั้งภายในภายนอกตามแนวเส้นทาง โดยการกำหนด วัสดุ พื้นผิว ทั้งรูปแบบและสีให้มีความกลมกลืนกัน

2) การควบคุมสภาพภูมิอากาศและการมองเห็น

- กำหนดให้เป็นแนวเส้นทางที่ปิดล้อม แต่สามารถให้แสงสว่างผ่านเข้ามาได้ในระบบทางเดินยกระดับ หรือแนวเส้นทางที่มีการเปิดโล่งบางส่วนที่มีหลังคาปิด เพื่อให้มีแสงสว่างจาก ภายนอกลอดเข้ามาได้ และสามารถมองเห็นทิวทัศน์จากภายนอกได้ในระบบทางเดินใต้ดินและเพื่อป้องกันสภาพภูมิอากาศ อาทิ ฝน แสงแดด และมลพิษจากการจราจรภายนอก

- ต้องมีการมองเห็นที่ชัดเจน โดยการให้แสงสว่าง ทั้งไฟฟ้าและธรรมชาติ เพื่อให้มองเห็นชัดเจนจากภายในและภายนอก โดยส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าในการให้แสงสว่าง โดยเฉพาะระบบทางเท้าใต้ดินที่ถูกปกปิด โดยรอบ

3) การออกแบบสำหรับคนพิการ

- ช่วยอำนวยความสะดวกให้คนพิการในการเปลี่ยนระดับทางเดินในแนวราบจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงให้เกิดขั้นน้อยที่สุด แต่บางกรณีที่ยังเป็นสามารถใช้ทางลาดได้ โดยต้องมีการกำหนดความลาดชัน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้สำหรับคนพิการ

- ช่วยอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ในการเปลี่ยนระดับในทางตั้งในพื้นที่ที่มีไม่เพียงพอในการจัดวางทางลาดที่เหมาะสม โดยการใช้ลิฟท์ ซึ่งอาจถูกจัดไว้สำหรับคนพิการ โดยเฉพาะ

4) การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในระบบ

- จัดป้ายทิศทางและคำแนะนำต่าง ๆ ด้วยระบบสัญลักษณ์และรูปภาพที่สามารถบอกทิศทางสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในระบบ โดยเฉพาะบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดของระบบสัญจรแนวราบ รวมถึงการติดตั้งป้ายแนะนำทั่ว ๆ ไปตลอดตามแนวเส้นทาง

- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกทั่ว ๆ ไปแก่คนเดินทาง รวมถึงการส่งเสริมสภาพแวดล้อมให้สวยงาม โดยการ จัดที่นั่ง จัดภูมิทัศน์ จัดร้านขายของเล็ก ๆ เป็นต้น โดยเฉพาะบริเวณจุดตัด หรือ จุดเชื่อมต่อของระบบสัญจรแนวราบ

5) การดูแลรักษาความปลอดภัย

- มีการตรวจตราควบคุมเป็นพิเศษบริเวณจุดผ่านเข้า – ออก ที่มีเส้นทางเข้าถึงจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง

- มีการตรวจตราดูแลบริเวณแนวเส้นทางเข้าถึงพื้นที่จอดรถทั้งสาธารณะและเอกชน

- มีการดูแลบริเวณเส้นทางที่เข้าสู่กลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นพื้นที่ของเอกชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การดำเนินงานวิจัย

การวิจัยโครงการแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ เป็นการวิจัยเชิงพัฒนา (Research and Development) โดยผู้วิจัยศึกษาจากเอกสารข้อมูล การสำรวจ การสัมภาษณ์ และการสังเกต เพื่อหาแนวความคิดในการหาแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม ในเขตพื้นที่ บางใหญ่นนทบุรี

ผู้วิจัยได้ทำการจัดลำดับของการดำเนินงานวิจัย โดยแบ่งขั้นตอนของการดำเนินงานวิจัยออกเป็นเรื่องดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากหัวข้อในขั้นตอนดังกล่าว ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมรายละเอียดในแต่ละเรื่อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในจังหวัดนนทบุรี และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ , หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งประชากรในพื้นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ ไม่มากนัก เนื่องจากเป็นโครงการที่รองรับประชาชนจากส่วนภูมิภาคเข้าสู่กรุงเทพมหานคร และ ทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ได้ดำเนินการก่อสร้าง โดยทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ไว้บ้างแล้ว

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง หมายถึง กลุ่มเป้าหมาย ที่เป็นตัวแทนของประชากร ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่บริเวณสามแยกบางใหญ่, เกี่ยวข้องกับนโยบายในด้านการขนส่งและจราจร และ เกี่ยวข้องในด้านการขนส่งมวลชนสู่ภูมิภาค

- เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 ท่าน
นางสาวอัญชวลีลักษณ์ อนันต์อภิสาร นักวิเคราะห์ ผังเมือง สำนักโยธาธิการ และ ผังเมืองจังหวัดนนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 ท่าน
นางบุษกร ปฐมอดิชาดา นักผังเมือง สำนักงานงบประมาณผังเมือง
องค์การบริหารส่วน จ. นนทบุรี
- เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจำนวน 1 ท่าน
นาย สรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบขนส่งภายในเมือง
สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- เจ้าหน้าที่บริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน 1 ท่าน
นาย สฤติ ทรงศิลป์ ผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่ง บริษัท ขนส่ง
จำกัด รัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ลักษณะของเครื่องมือ ประกอบด้วย

3.2.1.1 การสำรวจ เป็นการสำรวจข้อมูลในด้านกายภาพและสังคมของบริเวณชุมชนย่าน บางใหญ่ โดยมีประเด็นในการสำรวจ ดังนี้

1. ลักษณะทางกายภาพของบริเวณพื้นที่สามแยกบางใหญ่

- 1.1 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 1.2 ด้านระบบพื้นที่เปิดโล่ง
- 1.3 ด้านระบบการสัญจร
- 1.4 ด้านสถาปัตยกรรม
- 1.5 ด้านภูมิสถาปัตยกรรม และจินตภาพเมือง

3.2.1.2 แบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์โดยการศึกษาโดยการศึกษาจากทฤษฎีงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่าง ๆ มาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถามให้สอดคล้องและครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ตำแหน่งและหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

3.2.2 การตรวจสอบเครื่องมือ

3.2.2.1 เครื่องมือเมื่อสร้างเสร็จแล้ว ผู้วิจัยได้ให้อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ร่วมมือตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบอีกครั้ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.2.2 เมื่อดำเนินการแก้ไขแบบสัมพัทธ์แล้ว ผู้วิจัยนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและภาษาของวิทยานิพนธ์ โดยมีรายชื่อผู้เชี่ยวชาญดังนี้

1. รศ.ดร.วิรัช วรรณรัตน์ รองอธิการบดี ฝ่ายวิชาการ
วิทยาลัยราชพฤกษ์
2. รศ.สมพล คำรงเสถียร อาจารย์ประจำภาควิชาสถาปัตยกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ
ทหารลาดกระบัง
3. ดร.ศิริรัตน์ เพชรแสงศรี อาจารย์ประจำภาควิชาครุศาสตร์
อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอม
เกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา บริเวณชุมชนย่านบางใหญ่ เช่น การคมนาคมขนส่ง สภาพสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เป็นต้น

3.3.2 ศึกษาภาพรวมของชุมชนภายในพื้นที่โครงการ จากข้อมูลข้างต้น ทางด้านกายภาพ และทางด้านสังคม เพื่อศึกษาถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดสภาพปัญหาต่าง ๆ รวมทั้งความสัมพันธ์ของพื้นที่กับบริเวณข้างเคียง

3.3.3 กำหนดขอบเขตพื้นที่ของการทำโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในการทำการวิจัย คือโครงการ “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี” เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถประเมินความเป็นไปได้ในการปฏิบัติงานได้จริง

3.3.4 การลงภาคสนามในพื้นที่ศึกษา โดยใช้การสำรวจ เพื่อให้สามารถนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านบางใหญ่ ได้อย่างเหมาะสม

3.3.5 การนำผลที่ได้จากการสำรวจ และจากการสัมพัทธ์ นำมาสรุปเพื่อทำการวิเคราะห์ แจกแจงศักยภาพและแนวทางการออกแบบและปรับปรุงพื้นที่

3.3.6 เสนอแนวทางการออกแบบพื้นที่ย่านบางใหญ่ที่เหมาะสม โดยพิจารณาจากผลการสำรวจและวิเคราะห์ เพื่อให้ได้แนวทางที่มีเหตุมีผล และสามารถนำไปเป็นต้นแบบของผู้ที่สนใจได้นำไปขยายผลได้ต่อไป

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ แล้วนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปเป็นผล และนำมาเป็นข้อมูลในการเสนอแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องแนวทางการออกแบบ ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี โดยการวิเคราะห์จาก แบบสัมภาษณ์ และการสำรวจเกี่ยวกับศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่บางใหญ่ นนทบุรี เพื่อกำหนดพื้นที่จัดตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชนในพื้นที่บางใหญ่ นนทบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี เจ้าหน้าที่ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เจ้าหน้าที่บริษัทขนส่ง จำกัด วิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในหัวข้อต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

4.1.1 บทสัมภาษณ์ นางสาวอัญชลีลักษณ์ อนันต์อภิสาร นักวิเคราะห์ ผังเมืองสำนักโยธาธิการ และ ผังเมืองจังหวัดนนทบุรี

4.1.2 บทสัมภาษณ์ นางบุษกร ปฐมอดิชาดา นักผังเมืองสำนักงานงบประมาณผังเมืององค์การบริหารส่วน จ. นนทบุรี (อบจ.)

4.1.3 บทสัมภาษณ์ นาย สรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบขนส่งภายในเมือง สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4.1.4 บทสัมภาษณ์ นาย สดุดี ทรงศิลป์ ผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่ง บริษัทขนส่ง จำกัด รัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม

4.1.1 บทสัมภาษณ์ นางสาวอัญชลีลักษณ์ อนันต์อภิสาร นักวิเคราะห์ ผังเมืองสำนักโยธาธิการ และ ผังเมืองจังหวัดนนทบุรี (สัมภาษณ์เมื่อ 2 มีนาคม 2553)

แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง(ช่วงบางใหญ่บางซื่อ) เป็นโครงการของภาครัฐที่ขยาย จากกรุงเทพฯมาจังหวัดนนทบุรีและมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย - มีนบุรี) ที่ผ่าน

จ. นนทบุรีอีกสายหนึ่ง ซึ่งทาง จ. นนทบุรีได้เสนอให้มีการเร่งรัดสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูให้เร็วขึ้น เพื่อจะได้สะดวกในการวางโครงข่ายสาธารณูปโภค ในการก่อสร้าง พร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยทางจังหวัดนนทบุรีได้มีนโยบายในเรื่องการรองรับการขยายตัวของเมือง และรองรับปัญหาการจราจรในช่วงที่กำลังก่อสร้างทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งในส่วนการรองรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การขยายตัวของเมืองจะเป็นไปในทิศทาง โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเกือบทุกสถานี เพราะเมื่อมีสถานีรถไฟฟ้าจะมีความเจริญเข้ามา มีร้านค้า ร้านอาหาร อาคารพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น จึงต้องเตรียมการรองรับการขยายตัวในบริเวณพื้นที่รอบๆสถานีรถไฟฟ้า แต่ในช่วงระหว่างสถานีรถไฟฟ้าอาจต้องมีการรองรับในเรื่องรูปแบบของกิจกรรมแต่ละพื้นที่ เนื่องจากเมื่อสร้างรถไฟฟ้า แล้ว ถนนจะเล็กลง ทำให้ไม่สามารถจอดรถริมถนนได้ ซึ่งในปัจจุบัน ร้านค้า และ ร้านอาหาร ได้มีการจอดรถบริเวณริมถนน จึงต้องมีการรองรับการขยายตัวเรื่องนี้ด้วย

แนวทางการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในปัจจุบันทางจังหวัดนนทบุรีได้ทำการศึกษาวางแผน เรื่องการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ต้องคำนึงถึงศักยภาพพื้นที่และกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น โดยมีแนวโน้มที่จะต้องปรับปรุงบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า แต่จะไม่ปรับตลอดแนวรถไฟฟ้า เพราะต้องควบคุมความหนาแน่นของพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้า

นโยบายในเรื่องการทำศูนย์กลางคมนาคมในจังหวัดนนทบุรีนั้นยังไม่มี จะมีแต่แผนนโยบายที่จะทำสถานีขนส่งประจำจังหวัด ซึ่งทางขนส่งจังหวัดได้ทำการศึกษาหาที่ตั้งของสถานีอยู่ โดยมีแนวโน้มที่จะจัดทำสถานีขนส่งเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงและรถไฟฟ้าสายสีชมพู

ในส่วนบริเวณสามแยกบางใหญ่ นั้น มีความเหมาะสมในการที่จะสร้างศูนย์กลางคมนาคม เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพเพียงพอ ประกอบกับยังมีที่ว่างรอบๆชุมทางสามแยกบางใหญ่ และเป็นที่ยี่รถไฟฟ้าผ่าน มีอาคารจอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าด้วย แต่ที่ดินบริเวณนี้มีราคาสูง และจะมีราคาสูงขึ้นอีกเมื่อรถไฟฟ้าสร้างเสร็จ ซึ่งในการที่จะทำศูนย์กลางคมนาคมต้องศึกษา วางแผนหาความเหมาะสม และผลกระทบอย่างรอบครอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของจังหวัดนนทบุรีและประเทศ

ถ้ามีศูนย์กลางคมนาคมบริเวณชุมทางสามแยกบางใหญ่จะมีผลกระทบกับเมือง โดยจะมีทั้งผลดีและผลเสียดังนี้

ผลดี จะมีการเพิ่มที่อยู่อาศัยมากขึ้นมี ศูนย์การค้าแหล่งพาณิชย์กรรม ทำให้เกิดการพัฒนาของเมืองซึ่งเป็นการรองรับและเป็นการขยายตัวจากเมืองชั้นใน ออกมาสู่บริเวณนี้ โดยไม่ต้องเข้าไปในเมืองชั้นใน

ผลเสียในบริเวณนี้จะมีความหนาแน่นของเมืองมาก อาจเพิ่มมลภาวะได้และทำให้มุมมองของเมืองบริเวณนี้ไม่ดี ถ้าไม่มีการควบคุม จึงควรมีการจัดทำสวนสาธารณะด้วย

ในเรื่องการแก้ปัญหาเมื่อมีศูนย์กลางคมนาคม คือ การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอาจจะต้องมีการกำหนด FAR (การก่อสร้างอาคารในที่ดินให้มีพื้นที่ใช้สอยไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด) ตามผังเมืองกรุงเทพฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2 บทสัมภาษณ์ นางบุษกร ปฐมอดิชาดา นักผังเมืองสำนักงานงบประมาณผังเมือง องค์การบริหารส่วน จ. นนทบุรี (อบจ.) (สัมภาษณ์เมื่อ 2 มีนาคม. 2553)

แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงทางองค์การบริหารส่วน จ. นนทบุรี ได้มีการจัดทำ แผนนโยบายการรองรับการขยายตัวของเมือง โดยอยู่ในขั้นตอนดำเนินการสำรวจ ศึกษาหา แนวโน้ม ความเป็นไปได้ของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเมือง รวมถึงการพัฒนาของเมืองจะ เป็นไปในทิศทางใด และศึกษาระบบการจราจรในขณะก่อสร้างรถไฟฟ้า เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา การจราจร ซึ่งปัจจุบันจังหวัดนนทบุรี เกิดปัญหาการจราจรในเวลารถติดจะติดยาวต่อเนื่องกัน เป็นทอดๆ โดยมีแนวโน้มที่จะทำป้ายบอกเส้นทางลัด และแผ่นพับแสดงแผนที่เส้นทางลัดใน จังหวัดนนทบุรี เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่ทำการก่อสร้างรถไฟฟ้าอยู่

เมื่อโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ จะมีการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยทางจังหวัดนนทบุรีร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร จะจัดรถโดยสารบริการ รับ-ส่งประชาชนจากสถานีรถไฟฟ้ามายังที่พักอาศัย หรือ ที่ทำงาน เพื่อที่จะช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

ส่วนในเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดนนทบุรี จะต้องมีการปรับเปลี่ยนตาม ศักยภาพของพื้นที่ ที่มีการพัฒนาอันเนื่องมาจากเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพูผ่าน โดยส่วนมากจะเป็นบริเวณรอบๆสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งอาจจะพัฒนาให้เป็นแหล่งพณิชยกรรมก็ได้

ในเรื่องนโยบายของทางจังหวัดนนทบุรีเรื่องที่จะทำศูนย์คมนาคมยังไม่มีแนวโน้มที่จะทำ แต่ได้ให้ทางขนส่งจังหวัดนนทบุรี ศึกษาหาความเป็นไปได้ในการทำสถานีขนส่งประจำจังหวัด โดยทางขนส่งจังหวัดได้มีการกำหนดที่ตั้งสถานีขนส่งไว้คร่าวๆแล้ว ซึ่งจะอยู่บริเวณศูนย์ซ่อม บำรุงรถไฟฟ้าบางไผ่ แต่ที่ดินบริเวณนี้ราคาสูง จึงได้ชลอโครงการไว้ก่อน

บริเวณพื้นที่ชุมทางสามแยกบางใหญ่ สามารถทำศูนย์คมนาคมได้ โดยบริเวณนี้ เป็นชุม ทางที่จะเชื่อมต่อเข้าสู่จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดอื่นๆ คือ กรุงเทพมหานคร สุพรรณบุรี ปทุมธานี อยุธยา ซึ่งถนนกาญจนาภิเษกสามารถเชื่อมต่อไปสู่ภูมิภาคได้

ถ้ามีศูนย์คมนาคมเกิดขึ้นบริเวณสามแยกบางใหญ่จะส่งผลกระทบต่อเมืองคือ

ผลดี คือจะทำให้เมืองมีการพัฒนาและจะเป็นสถานีขนส่งของจังหวัดนนทบุรีแห่งแรก ซึ่งทาง จ. นนทบุรี มีนโยบายที่จะทำสถานีขนส่งบริเวณนี้อยู่แล้วแต่มีปัญหาเรื่องราคาที่ดิน บริเวณนี้

ผลเสีย คือ ถ้าควบคุมการเข้าออกของเมืองหรือการจัดการด้านการจราจรขนส่งไม่ เหมาะสมจะทำให้การจราจรติดขัด

4.1.3 บทสัมภาษณ์ นาย สรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบขนส่งภายในเมือง สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สัมภาษณ์เมื่อ 5 มีนาคม 2553)

แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

ในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเดิมที มติคณะกรรมการขนส่งและจราจรทางบกได้กำหนดให้มีระยะทาง 40 กม.จากบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ซึ่งมีทางวิ่งใต้ดินและบนดิน คือ ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ จะเป็นทางใต้ดิน และช่วงบางซื่อ บางใหญ่ จะเป็นทางวิ่งบนดิน ซึ่งทางวิ่งใต้ดินจะต้องดำเนินการแบบจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จและใช้งบประมาณในการลงทุนสูงมาก จึงแบ่งการดำเนินการเป็น 2 ช่วง จึงเป็นที่มาของช่วงบางใหญ่- บางซื่อ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการก็ได้ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไปดำเนินการออกแบบรวมถึงศึกษาความเหมาะสม จัดทำรายงานปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หลังจากดำเนินการแล้ว ทาง รฟม. ได้ขยายทางออกไปประมาณ 3 กม.เพื่อที่จะดำเนินการก่อสร้างศูนย์ซ่อมรถไฟฟ้า โดยมีเป้าหมายเพื่อ

- ปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ตามแนวสายทางและพื้นที่ข้างเคียง โดยช่วยลดปริมาณมลพิษในอากาศและเสียงจากการจราจรบนถนน รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน
- กระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการขยายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะทำให้ศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีผลผลิตมวลรวมสูงถึงร้อยละ 50 ของประเทศสูงขึ้น ทำให้ศักยภาพการแข่งขันของประเทศสูงขึ้น
- สามารถลดปัญหาการว่างงาน เนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฯ จะก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมาก
- อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานครและนทบุรี อันเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง
- ลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งจากชานเมืองเข้ามาในเขตกลางเมือง ทำให้สามารถลดการจราจรติดขัดในเมือง ลดการใช้พลังงานน้ำมัน และประหยัดการก่อสร้างสะพานเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้

ในส่วนปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการคือเรื่องการเงินที่คืนจำนวนมาก กระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล มีการตรวจสอบในเรื่องโครงการต่างๆ การจัดทำงบประมาณค่าเวนคืน รวมถึงการออกแบบต่างๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

เมื่อปี 2551 กระทรวงคมนาคมได้ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนศึกษาเส้นทางเชื่อมต่อระบบโครงข่ายคมนาคมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับชุมชน เป็นลักษณะรถรับส่งในพื้นที่ประมาณ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เปรียบเทียบเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปเผยแพร่หรือใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

30 ที่นั่ง โดยรอบบริเวณบางใหญ่และสถานีอื่นๆ บางช่วง เช่น ท่าอิฐ , พระนั่งเกล้า เพื่อให้เกิดการคมนาคมที่คลอบคลุมทั้งในและนอกพื้นที่

เรื่องที่จะสร้างศูนย์คมนาคมที่จะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าทั้งทางกระทรวงมีนโยบายที่จะทำจุดจอดแล้วจร ในส่วนของปลายสายรถไฟฟ้าทั้งหมดอาจเป็น Intermodal Transport เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนระบบการคมนาคม จากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพราะศักยภาพของพื้นที่บริเวณบางใหญ่มีศักยภาพเพียงพออยู่แล้ว แต่อาจจะไม่ใช่ศูนย์คมนาคมขนาดใหญ่อย่างศูนย์คมนาคม พหลโยธิน และ ศูนย์คมนาคมมักกะสัน

ในบริเวณสามแยกบางใหญ่มีความเหมาะสมหรือไม่ที่จะสร้างศูนย์คมนาคม จะต้องศึกษาความเป็นได้และศึกษานโยบายของกระทรวงคมนาคมรวมถึงนโยบายของจังหวัดนนทบุรี ซึ่งปัจจุบันบริเวณนี้ก็มีศักยภาพเพียงพออยู่แล้ว

เมื่อมีศูนย์คมนาคมบางใหญ่เกิดขึ้น จะเป็นผลดีกับการจราจรในส่วนของ การเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชน ทำให้ลดการจราจรภายในเมืองได้ รวมถึงมีการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ได้ แต่ต้องระวังปัญหาการจราจรในพื้นที่จึงควรมีการจัดระเบียบการจราจรให้ดี และต้องรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

4.1.4 บทสัมภาษณ์ นาย สดุดี ทรงศิลป์ ผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่ง บริษัท ขนส่ง จำกัด รัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม (สัมภาษณ์เมื่อ 4 พฤษภาคม 2553)

แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

การออกแบบสถานีขนส่งต้องคำนึงสัดส่วนที่เหมาะสมในละส่วน เช่น ที่จอดรถร้านค้า ที่พักผ่อน ที่ขายตั๋ว และอื่นๆ รวมถึงการขยายตัวในอนาคต ซึ่งในปัจจุบันทางบริษัทขนส่งได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณนนทบุรี ศึกษาหาความเหมาะสมของสัดส่วนในสถานีขนส่ง เพื่อให้เป็นมาตรฐานสถานีขนส่งต่อไป

การที่จะขยายสถานีขนส่งไปทางบางใหญ่ นั้นทางบริษัทขนส่ง ยังไม่มีนโยบายที่จะขยายสถานี เนื่องจากในปัจจุบันกำลังศึกษาหาความเป็นไปได้ในการขยายสถานี ซึ่งในอดีตมีนโยบายของ สนข. ที่จะขยายสายได้ไปในศูนย์คมนาคมตากสิน แต่ต้องยกเลิกนโยบายไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีผลกระทบกับบริษัทขนส่งไม่มากนัก เพราะบริษัททำการเดินรถจากกรุงเทพมหานครออกสู่ภูมิภาค ซึ่งในส่วนของรถไฟฟ้าจะเดินรถในกรุงเทพและปริมณฑล จึงมีผลกระทบไม่มากนัก

บริเวณสามแยกบางใหญ่ถ้าจะทำการสร้างศูนย์คมนาคม ต้องศึกษาเส้นทางที่จะสามารถเดินรถได้สะดวกทั้งขาออกและขาเข้ากรุงเทพมหานคร รวมถึงพื้นที่ในการสร้างศูนย์คมนาคมด้วย ซึ่งในปัจจุบันบริเวณสามแยกบางใหญ่สามารถทำได้ ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้จะใกล้บริเวณสายใต้ใหม่ อาจจะไม่ใช่ขยายสายได้แต่จะเป็นการขยายสถานีไปบริเวณนั้นแทน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถ้ามีการสร้างศูนย์คมนาคมบางใหญ่จะมีผลกระทบในเรื่องของการกำหนดเส้นทางที่จะเดินรถจากบางใหญ่ออกสู่ภูมิภาค ซึ่งทางบริษัทไม่สามารถทำได้ เนื่องจากข้อกำหนดทางกฎหมาย บังคับให้ทางบริษัทรับผิดชอบในการเดินรถหมวด 2 คือ จากกรุงเทพฯ ไปในส่วนภูมิภาค ซึ่งทางบางใหญ่อยู่ในเขต จ.นนทบุรี แนวทางแก้ปัญหาเรื่องการจัดเส้นทางเดินรถ คือ ให้ทาง จ.นนทบุรี และ สนข. พิจารณาดำเนินนโยบาย หรือให้ทาง จ.นนทบุรีจัดการเดินรถในหมวด 3-4 คือ การเดินรถในส่วนภูมิภาค-ภูมิภาค หรือจังหวัด-จังหวัดที่นอกเหนือกรุงเทพฯ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

การสำรวจ เป็นการศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เพื่อต้องการทราบถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม ตามสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน นำเสนอเป็นแผนผังรูปภาพประกอบคำบรรยายโดยแบ่งเนื้อหาออกเป็นดังนี้

- 4.2.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- 4.2.2 การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

4.2.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

4.2.1.1 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

บริเวณสามแยกบางใหญ่มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภท คือ

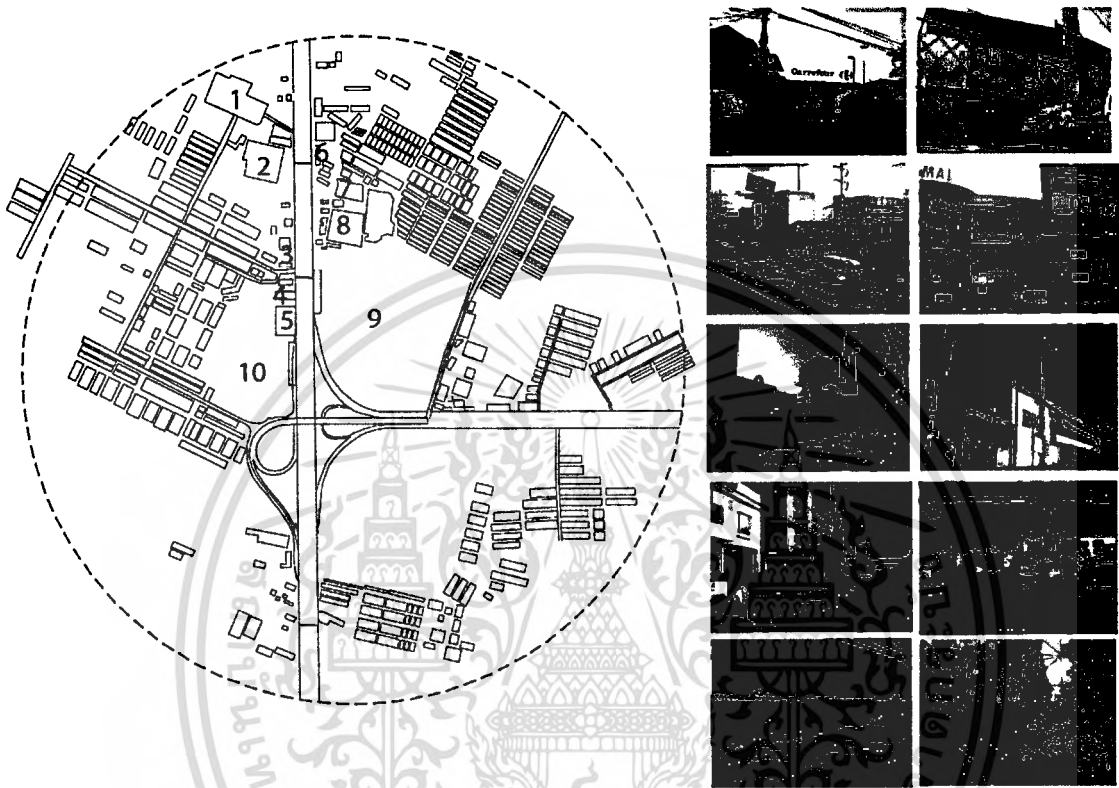
1. สีแดง ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
2. สีส้ม ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. สีเหลือง ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย



ภาพที่ 4.1 ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสามแยกบางใหญ่

ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรี, 2552 นั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก จะอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา เป็นแหล่งศูนย์การค้าโดยมี ห้างคาร์ฟูร์ สาขารัตนวิเบศร์ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนวิเบศร์ ห้างบิ๊กซี สาขารัตนวิเบศร์ ห้าง Index Living Mall ตลาดกลางบางใหญ่ ตลาดบางใหญ่ไนท์ตลาดซ่า และร้านค้าบริเวณริมถนน ดังภาพที่ 4.2



ภาพที่ 4.2 แสดงลักษณะทางกายภาพ ย่านพาณิชยกรรม ของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

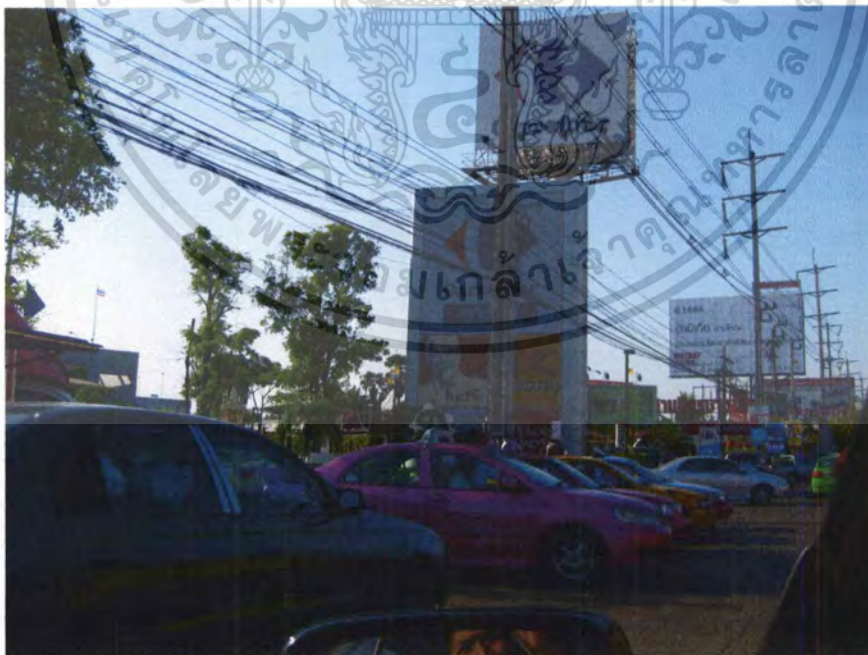
บริเวณย่านพาณิชยกรรม จะเกิดความวุ่นวายจากการจราจรริมถนน และร้านค้าริมถนน รวมถึงตลาดนัดที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ทำให้ภาพลักษณ์ของเมืองเสีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3 แสดงร้านค้าริมถนนย่านพานิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552



ภาพที่ 4.4 แสดงที่จอดรถริมถนนย่านพานิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา

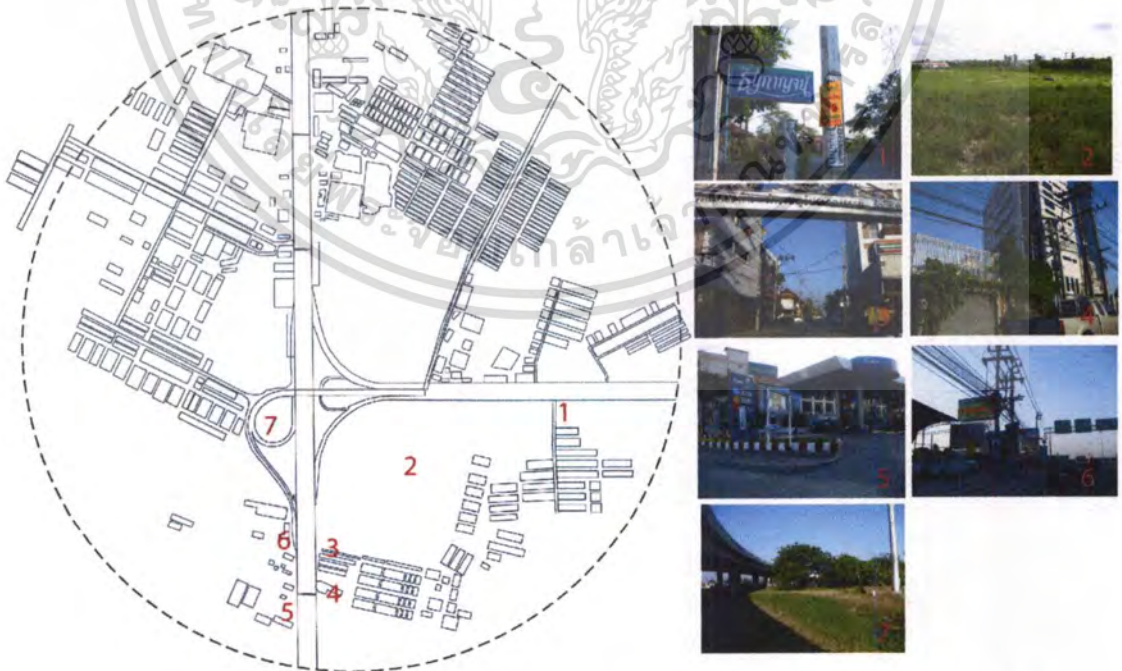
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์การใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 แสดงตลาดนัดย่านพานิชยกรรมของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

2. ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางจะอยู่บริเวณทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา จะเป็นที่ว่าง หมู่บ้านชนากาญจน์ ชุมชนวัดเสารงหิน และอาคารพานิชยกรรม ดังภาพที่ 4.6



ภาพที่ 4.6 แสดงลักษณะทางกายภาพย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จะมีพื้นที่ว่างริมถนนพอสมควร ดึกและอาคารร้านค้าริมถนนมีไม่มาก จึงไม่ค่อยวุ่นวาย จะมีความหนาแน่นบริเวณหน้าหมู่บ้านเท่านั้น



ภาพที่ 4.7 แสดงร้านค้าริมถนนย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

3. ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จะอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา จะเป็นที่ว่างโดยส่วนมาก

4.2.1.2 ด้านระบบพื้นที่เปิดโล่ง

บริเวณสามแยกบางใหญ่มีพื้นที่ว่าง อยู่ 2 ประเภท คือ พื้นที่ว่างรกร้าง และพื้นที่ว่างที่เป็นสวนและท้องร่อง

- พื้นที่ว่างประเภทรกร้างที่มีขนาดใหญ่ มีอยู่ 3 แห่ง คือ
 1. พื้นที่ว่างบริเวณทางฝั่งขวาของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับ ถนนรัตนวิเบศร์ ทิศใต้ติดกับชุมชนวัดเสาชงหิน
 2. พื้นที่ว่างบริเวณทางฝั่งขวาของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับ ศูนย์การค้า ทิศใต้ติดถนนรัตนวิเบศร์
 3. พื้นที่ว่างบริเวณทางฝั่งซ้ายของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับ ตลาดบางใหญ่ ทิศใต้ติดชุมชนทางต่างระดับ
- พื้นที่ว่างรกร้างขนาดเล็ก จะอยู่ตามหมู่บ้าน และริมถนนบางส่วน
- พื้นที่ว่างที่เป็นสวนและท้องร่อง จะอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.8 แสดงพื้นที่ว่างของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

4.2.1.3 ด้านระบบการสัญจร

ระบบการสัญจรของพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วย

1. ระบบทางสัญจรทางถนน มีถนนสายหลัก 2 สาย คือ

1.1 ถนนกาญจนาภิเษก (Thanon Kanchanaphisek) หรือ ทางหลวงพิเศษ

หมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) เป็นถนนสายสำคัญที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่พระนครศรีอยุธยา ด้วย และเป็นทางเลียบเมืองกรุงเทพมหานครที่เป็นตัวเชื่อมทางสายหลักเข้าไปสู่ทุกภาคของประเทศ ซึ่งในพื้นที่ศึกษาดนงกาญจนาภิเษก สามารถเชื่อมออกสู่ภูมิภาคได้โดย จุดตัดถนนบริเวณถนนบรมราชชนนีออกสู่ภาคตะวันตก จุดตัดถนนพระราม 2 ออกสู่ภาคใต้ และจุดตัดบริเวณพื้นที่อยุธยา ออกสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.9 แสดงลักษณะถนนกาญจนาภิเษก

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

2.2 ถนนรัตนธิเบศร์ (Thanon Rattathibet) เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับถนนสายต่างๆใน จ.นนทบุรี เริ่มต้นจากสามแยกชุมทางต่างระดับบางใหญ่ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ มุ่งหน้าไปทางตะวันออกเข้าสู่พื้นที่อำเภอบางบัวทองตัดกับถนนบางกรวย-ไทรน้อยที่สี่แยกบางพลู ตำบลบางรักพัฒนา ผ่านตำบลบางรักใหญ่เข้าเขตอำเภอเมืองนนทบุรีและตัดกับถนนราชพฤกษ์ที่ตำบลบางรักน้อย ผ่านเขตตำบลไทรมา จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระนั่งเกล้า เข้าสู่เขตอำเภอบางกระสอบตัดกับถนนนนทบุรี 1 และถนนเลียบเมืองนนทบุรี-สนามบินน้ำ ผ่านศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนธิเบศร์ ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี อุทยานมกุฏมรยสราญ ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ จากนั้นจึงตัดกับถนนติวานนท์ที่สี่แยกแคราย



ภาพที่ 4.10 แสดงลักษณะถนนรัตนธิเบศร์

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ระบบการสัญจรทางเท้า

ระบบการสัญจรทางเท้า จะอยู่บริเวณริมถนนและมีสะพานลอยเชื่อมต่อ แต่บริเวณทางเท้าจะมีสิ่งของวางกีดขวางทางสัญจร และใช้ทางเท้าเป็นที่จอดรถจักรยาน



ภาพที่ 4.11 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552



ภาพที่ 4.12 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ระบบการสัญจรทางเท้า

ระบบการสัญจรทางเท้า จะอยู่บริเวณริมถนนและมีสะพานลอยเชื่อมต่อ แต่บริเวณทางเท้าจะมีสิ่งของวางกีดขวางทางสัญจร และใช้ทางเท้าเป็นที่จอดรถจักรยาน



ภาพที่ 4.11 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552



ภาพที่ 4.12 แสดงลักษณะทางเท้าของพื้นที่ศึกษา

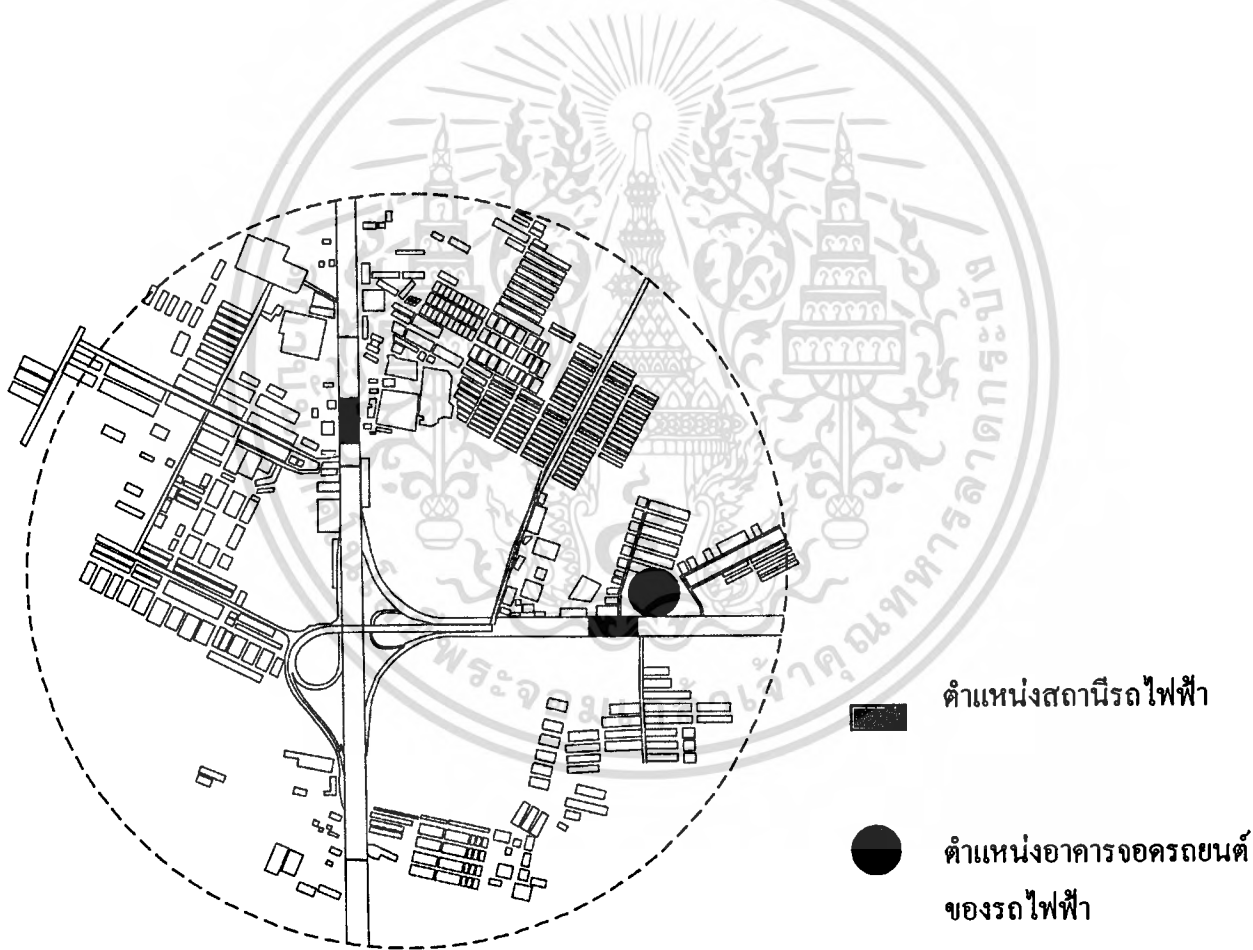
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ระบบการสัญจรด้วยรถไฟฟ้า

ระบบการสัญจรด้วยรถไฟฟ้า กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่โดยมีสถานี 2 แห่ง

สถานีตลาดบางใหญ่ (Bang Yai Market Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ซึ่งเป็นสถานียกระดับบนถนนกาญจนาภิเษก เขตองค์การบริหารส่วนตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สถานีตลาดบางใหญ่เป็นสถานีจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในแหล่งการค้าที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี ห้างสรรพสินค้า และโรงพยาบาลหลายแห่งในบริเวณนี้

สถานีสามแยกบางใหญ่ (Sam Yaek Bang Yai Station) เป็นสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง เป็นสถานียกระดับบนถนนรัตนาธิเบศร์ เขตองค์การบริหารส่วนตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายบนถนนรัตนาธิเบศร์ ก่อนที่จะเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษก และสถานีนี้ยังมีอาคารสำหรับจอดรถอีกด้วย



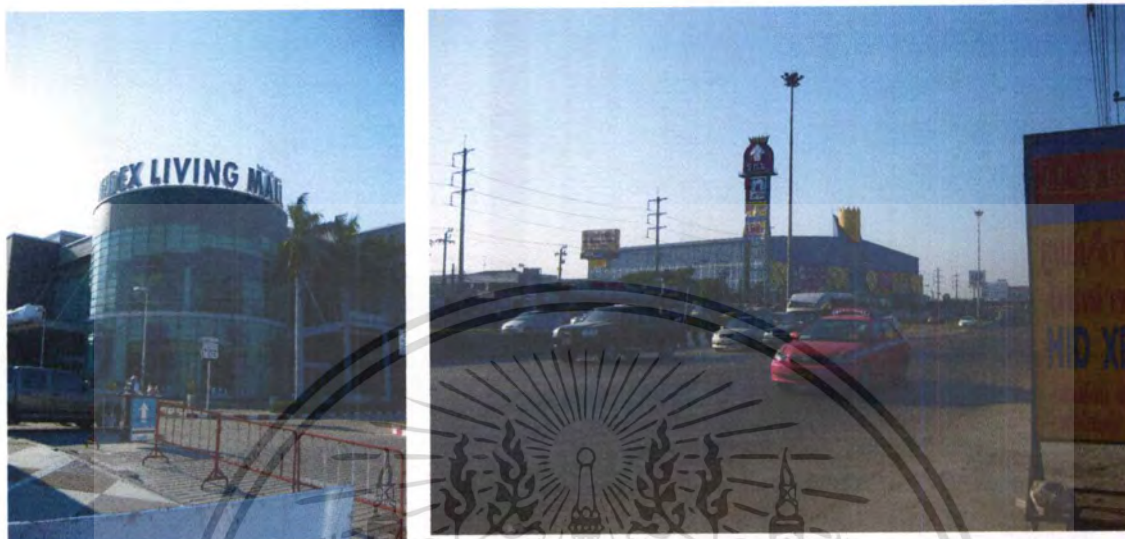
ภาพที่ 4.13 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย.2552

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.1.4 ด้านสถาปัตยกรรม

สถาปัตยกรรมของพื้นที่ศึกษา มีหลายรูปแบบ เป็นอาคารพานิช อาคารห้างสรรพสินค้า บ้านพักอาศัย ตลาด และตึกแถว ซึ่งมีลักษณะเป็นอาคารสมัยใหม่



ภาพที่ 4.14 แสดงลักษณะของอาคารห้างสรรพสินค้าของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552



ภาพที่ 4.15 แสดงลักษณะของอาคารพานิชของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.16 แสดงลักษณะของอาคารตลาดของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552



ภาพที่ 4.17 แสดงลักษณะของตึกแถวของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2552
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.1.5 ด้านภูมิสถาปัตยกรรมและจินตภาพของเมือง

ด้านภูมิสถาปัตยกรรมในพื้นที่ ยังไม่มีสวนสาธารณะ แต่มีสวนหย่อมอยู่บริเวณภายในหมู่บ้านและหน้าอาคาร ในส่วนจินตภาพของเมืองของพื้นที่ศึกษามีลักษณะวุ่นวายไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากบริเวณย่านพาณิชย์กรรมขาดการควบคุม ในเรื่องการใช้พื้นที่หน้าห้างสรรพสินค้า ร้านค้าริมถนน และการจอดรถริมถนน ทำให้มุมมองและจินตภาพของเมืองไม่สวยงาม แต่ในส่วนของพื้นที่วางรกร้าง ยังไม่มีการก่อสร้างออกแบบจึงง่ายแก่การควบคุมจินตภาพของเมือง

4.2.2 การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

พื้นที่ศึกษามีศักยภาพในด้านการคมนาคมจากระดับชุมชนเมือง ระดับจังหวัด และระดับอนุภาค เพราะในปัจจุบันบริเวณสามแยกบางใหญ่เป็นชุมทางที่สามารถติดต่อกับพื้นที่รอบๆ ในจ.นนทบุรี และภูมิภาคต่างๆ โดยมีสายหลัก คือ ถนนกาญจนาภิเษก และถนนรัตนาธิเบศร์ ซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษามีระบบขนส่งมวลชนดังนี้

4.2.2.1 รถตู้ร่วมบริการ

รถตู้ร่วมบริการ ถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากเมื่อเทียบกับการเดินทางประเภทอื่น นั่นคือ ผู้โดยสารทุกคนได้นั่ง ไม่ต้องยืน

อัตราค่าโดยสาร ปัจจุบันอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารประจำทางพิเศษ กับรถตู้ร่วมบริการมีราคาโดยสารใกล้เคียงกันมาก

รถตู้ร่วมบริการบางใหญ่ส่วนมากจะมีจุดรถ-ปล่อยรถบริเวณหมู่บ้านต่างๆ และบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า รายชื่อสายรถตู้ร่วมบริการ ขสมก. ในพื้นที่ แสดงตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงสายรถตู้ร่วมบริการ ขสมก. ในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	สาย	ชื่อเส้นทาง
1.	8	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - อ.บางบัวทอง
2.	8A	สนามหลวง - อ.บางใหญ่
3.	8C	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - หมู่บ้านรัตนานิเบศร์
4.	15A	มีนบุรี - บางบัวทอง
5.	37	สวนจตุจักร - อ.บางบัวทอง
6.	37B	หมอชิตใหม่ (จตุจักร) - หมู่บ้านรัตนานิเบศร์
7.	38	เดอะมอลล์งามวงศ์วาน - หมู่บ้านบัวทอง 4
8.	76	ห้างพาด้าปิ่นเกล้า - หมู่บ้านบัวทอง
9.	77	ห้างเดอะมอลล์บางแค - หมู่บ้านบัวทอง
10.	77A	บางแค - หมู่บ้านรัตนานิเบศร์
11.	78	ตลาดพงษ์เพชร - หมู่บ้านบัวทอง
12.	87	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - อ.บางบัวทอง

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. 2552

4.2.2.2 รถประจำทาง ขสมก.

รถโดยสารประจำทางถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่ความสะดวกสบายอีกรูปแบบหนึ่ง ที่มีประชาชนจำนวนมากใช้บริการขนส่ง แต่การให้บริการยังขาดความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร จำนวนที่พักคอยและจำนวนทำรถโดยสารยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ และในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางยังไม่สะดวกพอ รายชื่อสายรถเมล์ ขสมก. ในพื้นที่แสดงตามตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงสายรถเมล์ ขสมก. ที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	สาย	ชื่อเส้นทาง	เวลาให้บริการ	ผู้ให้บริการ	ประเภทรถ
1.	127	อรุณอมรินทร์-บางบัวทอง	5.00-21.00 น.	รถเอกชน	ขาวน้ำเงิน
2.	128	สะพานกรุงธน - บางใหญ่	5.30-21.00 น.	รถเอกชน	ขาวน้ำเงิน
3.	134	หมู่บ้านบัวทองเคหะ - หมอชิต 2	4.20-22.00 น.	ขสมก.	ครีมแดง ปอ.ยูโร2
4.	516	บางบัวทอง - เทเวศร์	5.00-21.00 น.	ขสมก.	ปอ.น้ำเงิน
5.	528	บางบัวทอง - พระราม 9	N/A น.	รถเอกชน	ปอ.น้ำเงิน
6.	533	คลองเตย - บางใหญ่	N/A น.	รถเอกชน	ปอ.น้ำเงิน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ.2552

4.2.2.3 รถประจำทาง บขส.

รถประจำทาง บขส. เป็นอีกทางเลือกในการเดินทาง โดยจะมีจุดปล่อยรถที่หมอชิต และสายใต้ จะรับผู้โดยสารบางส่วนตามป้ายรถ ขสมก. ซึ่งจะวิ่งผ่านถนน ภายในพื้นที่ศึกษา รายชื่อสายรถเมล์ ขสมก. ในพื้นที่ แสดงตามตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงสายรถ บขส. ที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	สาย	ชื่อเส้นทาง
1.	67	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - คอนเดคีย์
2.	88	กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี
3.	971	กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี (ค)
4.	9004	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - สุพรรณบุรี
5.	9008	กรุงเทพฯ - บางบัวทอง - ท่าช้าง

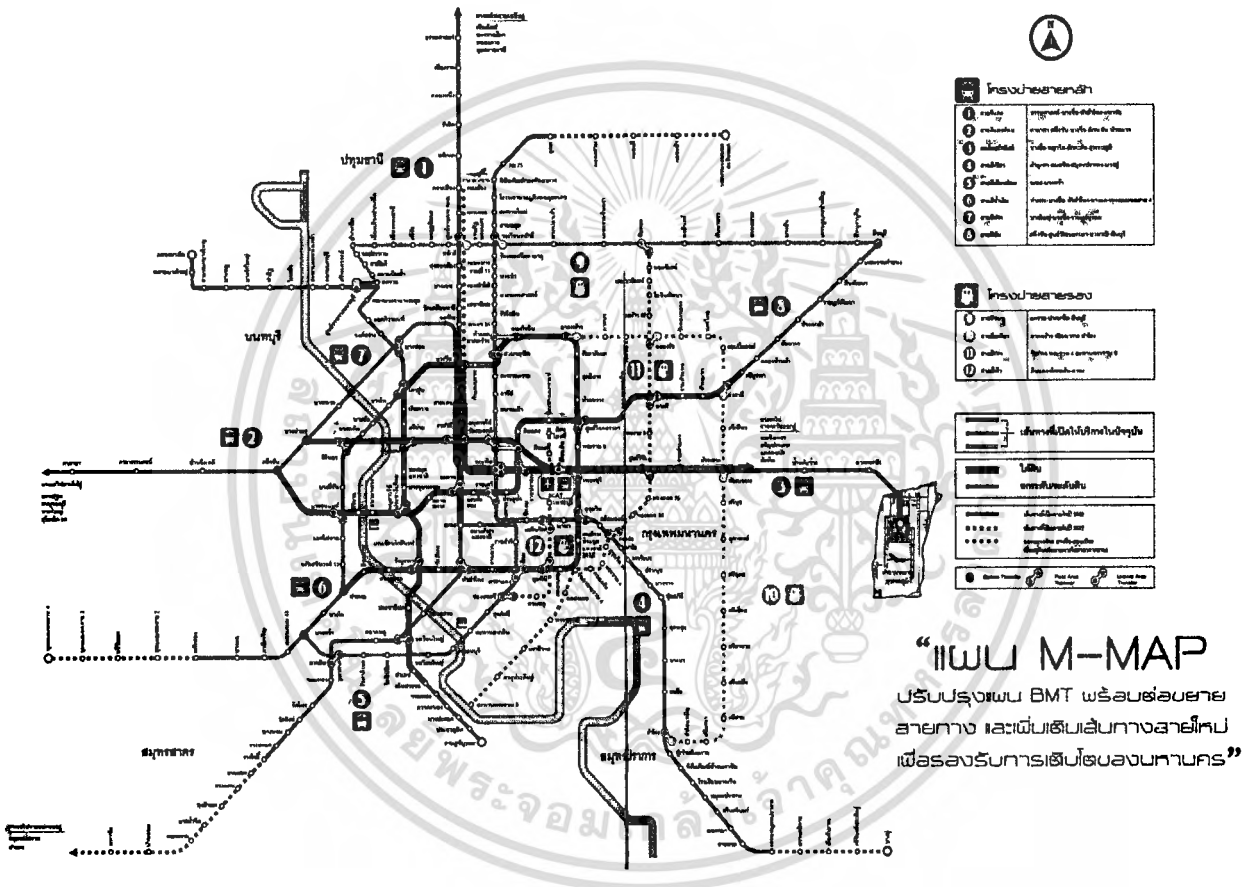
ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด.2552

4.2.2.4 โครงการรถไฟฟ้า (BTS) สายสีม่วง

โครงการรถไฟฟ้าสีม่วง เป็นโครงการที่กำลังก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน โดยมีเส้นทางเริ่มต้นเป็นทางวิ่งยกระดับจากบริเวณบางใหญ่ วิ่งไปตามถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) เลี้ยวซ้ายเข้าสามแยกบางใหญ่ ถนนรัตนวิบูลย์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพาน พระนั่งเกล้า ผ่านศาลากลางจังหวัดนนทบุรี เลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ ผ่าน โรงพยาบาลศิริสัญญา เลี้ยวซ้ายไปตาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ข้ามสี่แยกวงศ์สว่างเข้าสู่ ถนนประชาราษฎร์ จนถึงบริเวณสามแยกเตาปูน ระยะทาง 23.0 กิโลเมตร โครงสร้างทางวิ่ง เป็น โครงสร้างยกระดับ ทั้งหมด ใช้คานกล่อง ค.ส.ล. มีระยะห่างระหว่างเสาประมาณ 30 เมตร สถานี 16 สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด มีความยาว สถานีประมาณ 250 เมตร กว้าง 18 เมตร โดยในสถานีจะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อาทิ ลิฟต์ บันไดเลื่อน ห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ไว้คอยให้บริการ ที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร 2 แห่ง ที่บริเวณบางใหญ่และสะพานพระนั่งเกล้า และมี ศูนย์ซ่อมบำรุงที่ บางใหญ่



ภาพที่ 4.18 แสดงแนวเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ที่มา : สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2552

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี ผู้วิจัยขอเสนอขั้นตอนการศึกษาโดยสรุป ดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพภาพของพื้นที่บริเวณ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี
2. เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบศูนย์กลางคมนาคม บางใหญ่ จ.นนทบุรี

5.1.2 ประชากรในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบไปด้วย

- เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในจังหวัดนนทบุรี และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ , หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ที่เป็นตัวแทนของประชากร ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่บริเวณสามแยกบางใหญ่ , เกี่ยวข้องกับนโยบายในด้านการขนส่งและจราจร และ เกี่ยวข้องในด้านการขนส่งมวลชนผู้ภูมิภาค จำนวน 4 ท่าน

- เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 ท่าน
นางสาวอัญชลีลักษณ์ อนันต์อภิสาร นักวิเคราะห์ ผังเมืองสำนักโยธาธิการ และ ผังเมืองจังหวัดนนทบุรี
- เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 ท่าน
นางบุษกร ปฐมอดิชาดา นักผังเมือง สำนักงานงบประมาณผังเมือง องค์การบริหารส่วน จ. นนทบุรี
- เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจำนวน 1 ท่าน
นาย สรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบขนส่งภายในเมือง สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- เจ้าหน้าที่บริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน 1 ท่าน
นาย สฤติ ทรงศิลป์ ผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่ง บริษัท ขนส่ง จำกัด รัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์โดยการศึกษา โดยการศึกษาจากทฤษฎีงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่างๆ มาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถามให้สอดคล้องและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปตำแหน่งและหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

2. แบบสำรวจ ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการสำรวจ คือ กล้องบันทึกภาพ แผนที่ และแผนที่ GIS โดยมีการศึกษาในด้านต่างๆ ดังนี้

1. มีการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชน คือ กล้องบันทึกภาพ แผนที่

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยได้ติดต่อขอหนังสือจากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์

อุตสาหกรรมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อขอหนังสืออนุเคราะห์เก็บข้อมูลไปยังผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้อำนวยการสำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี ผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่ง บริษัท ขนส่ง จำกัด ขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจภาคสนาม พร้อมเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านกายภาพและสังคมของพื้นที่ บริเวณสามแยกบางใหญ่ ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

3. ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ ตัวแทนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่, เกี่ยวข้องกับนโยบาย ต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษา

5.1.5 สรุปผลการวิจัย

แนวทางการออกแบบ ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี ได้นำผลการศึกษาจากการศึกษาข้อมูล เจริญนโยบาย แบบสัมภาษณ์ และการสำรวจ มาสรุปเป็นแนวความคิดเพื่อการเสนอแนะแนวทางการออกแบบ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับประโยชน์ตามนโยบาย เป้าหมาย รวมทั้งเสนอการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี ที่คำนึงถึงความสัมพันธ์กับย่านชุมชนและกิจกรรม รูปแบบการขนส่งมวลชนบริเวณพื้นที่บางใหญ่ สรุปได้ดังนี้

5.1.5.1 ในการศึกษาสภาพแวดล้อมด้านกายภาพและสังคม

ในการศึกษาสภาพแวดล้อมด้านกายภาพและสังคมของบางใหญ่ ได้กำหนดแนวทางเพื่อใช้ในการออกแบบที่สำคัญดังนี้

1. แนวความคิดในการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี ข้อควรคำนึงถึงคือ ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์คมนาคมกับกลุ่มกิจกรรมเดิมของพื้นที่ศึกษา สะดวกในการเข้าถึง กิจกรรม และความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคมของชุมชนเมือง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงเสนอแนวทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ 3 แนวทาง ตามบริเวณที่ว่างของพื้นที่บริเวณสามแยกบางใหญ่ เพื่อไม่ให้กระทบกับพื้นที่บริเวณนี้มากนัก ประกอบกับการวิเคราะห์ ข้อดี-ข้อเสีย และสรุปเลือกแนวทางที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบต่อไป โดยกำหนดแนวความคิดในการกำหนดที่ตั้งศูนย์ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ ดังนี้

1. แนวทางเลือกที่ 1

กำหนดให้ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี อยู่บริเวณทางฝั่งขวาของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับถนนรัตนวิเชียร ทิศใต้ติดกับชุมชนวัดเสาชงหิน แนวทางเลือกที่ 1 สามารถสรุปข้อดี - ข้อเสีย ได้ดังนี้

ข้อดี

1. บริเวณพื้นที่เป็นที่ว่างขนาดใหญ่
2. การเข้าถึงสามารถเข้าได้จากถนนกาญจนาภิเษก , ถนนรัตนวิเชียร
3. พื้นที่บริเวณนี้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่

ข้อเสีย

1. พื้นที่ติดทางโค้งของถนนรัตนวิเชียร ทำให้เปิดทางเข้าได้ลำบาก
2. พื้นที่บริเวณนี้ไม่ติดกับย่านธุรกิจและศูนย์การค้า โดยตรง



- ขอบเขตพื้นที่ที่ศึกษา
- ที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่

ภาพที่ 5.1 แสดงแนวทางเลือกที่ 1 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี
ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. แนวทางเลือกที่ 2

กำหนดให้ตั้ง ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี อยู่บริเวณทางฝั่งขวาของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับศูนย์การค้า ทิศใต้ติดถนนรัตนาธิเบศร์ แนวทางเลือกที่ 2 สามารถสรุปข้อดี – ข้อเสีย ได้ดังนี้

ข้อดี

1. พื้นที่ติดกับศูนย์การค้าทำให้เชื่อมโยงกิจกรรมได้โดยตรง
2. พื้นที่บริเวณนี้สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่

ข้อเสีย

1. การเข้าถึงของพื้นที่จากถนนรัตนาธิเบศร์ มีความยากลำบาก
2. พื้นที่อยู่ติดกับศูนย์การค้า ในด้านการคมนาคมอาจทำให้เกิดความ

วุ่นวายในระบบการสัญจร



ขอบเขตพื้นที่
ที่ศึกษา

ที่ตั้งศูนย์
คมนาคมบางใหญ่

ภาพที่ 5.2 แสดงแนวทางเลือกที่ 2 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี
ที่มา : จากการวิเคราะห์

3. แนวทางเลือกที่ 3

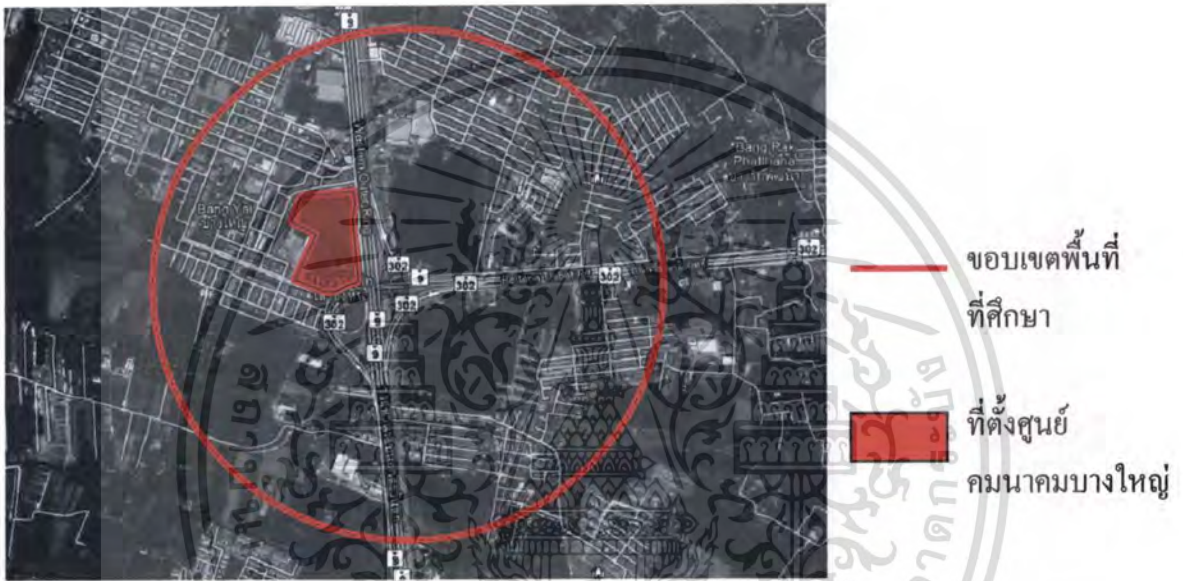
กำหนดให้ตั้ง ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี อยู่บริเวณทางฝั่งซ้ายของ ถนนกาญจนาภิเษก ด้านเหนือติดกับตลาดบางใหญ่ ทิศใต้ติดชุมชนทางต่างระดับ แนวทางเลือกที่ 3 สามารถสรุปข้อดี – ข้อเสีย ได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อดี

1. พื้นที่ติดกับตลาดย่านการค้า ทำให้เชื่อมโยงกิจกรรมได้โดยตรง
- ข้อเสีย
1. บริเวณพื้นที่เป็นที่ว่างขนาดเล็ก
 2. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่ได้โดยตรง
 3. พื้นที่อยู่ติดกับตลาดย่านการค้า ในด้านการคมนาคมอาจทำให้เกิด

ความวุ่นวายในระบบการสัญจร



ภาพที่ 5.3 แสดงแนวทางเลือกที่ 3 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี
ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากการเปรียบเทียบในแต่ละแนวทางเลือก สรุปได้ว่า แนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสม
ที่สุดในการตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี เพราะ

1. สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่ได้ดี
2. สามารถเข้าถึงได้ 2 ทางจากถนนกาญจนาภิเษก , ถนนรัตนาธิเบศร์
3. พื้นที่มีขนาดใหญ่กว่าแนวทางเลือกอื่น
4. ลักษณะการสัญจรและกิจกรรม ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรมากนัก
5. สามารถเชื่อมต่ออาคาร อาคารจอดรถยนต์ของรถไฟฟ้าได้สะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม

สำหรับการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับระบบของการใช้ที่ดินมีโครงข่ายที่เป็นระบบ และมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายของศูนย์พาณิชย์กรรมเดิมและโครงข่ายของชุมชนเมือง สามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่างๆ ระหว่างพื้นที่ของกิจกรรมโดยรอบพื้นที่ศึกษา กับกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาโดยมีแนวความคิดของการจัดระบบเส้นทางคมนาคมดังนี้

- การออกแบบเส้นทางคมนาคมยังคงสภาพเดิมไว้เกือบทั้งหมดจะมีการทำถนนลอดผ่านถนนรัตนาธิเบศร์ เพิ่มเพื่อสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่
- ทางแยก และ ความกว้างของถนนใหญ่ ภายในโครงการมีขนาดกว้างเพื่อลดการชะลอตัวของจราจรที่แน่นอนภายในโครงการ
- ทางเดินเท้าในโครงการมีการออกแบบให้ มีความกว้างพอสมควรเพื่อที่จะสะดวกต่อการสัญจร โดยเฉพาะบริเวณที่มีการค้าขายส่วนต่างๆ ออกแบบให้ มีความโปร่งสบายเพื่อเดินได้อย่างสะดวก
- ทางรถยนต์ โดยมีการวางแผนให้มีที่จอดรถยนต์เป็นจุด ๆ เพื่อสะดวกต่อการใช้และใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมเข้าสู่อาคารต่างๆ

3. แนวความคิดในการออกแบบระบบการเข้าถึง

ในการออกแบบระบบการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี แบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ และ การเข้าถึงจากรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การเข้าถึงจากทางรถยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากภายนอกและการเข้าถึงจากภายใน

- การเข้าถึงจากภายนอก มีถนนที่สามารถเข้าถึงที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่นนทบุรี คือ ถนนกาญจนาภิเษก และ ถนนรัตนาธิเบศร์ โดยจะจัดให้มีทางเข้าออกห่างทางโค้งเพื่อลดปัญหาการจราจร

- การเข้าถึงภายในพื้นที่ แบ่งได้เป็นการเข้าถึงด้วยยานพาหนะ กำหนดให้การเข้าถึงพื้นที่โดยใช้ถนนสายรอง สำหรับการเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนสายรองจะเป็นถนนที่เข้าสู่พื้นที่กิจกรรมภายใน และแยกไปยังถนนสายย่อย ซึ่งจะนำไปสู่ในแต่ละกลุ่มอาคาร นอกจากนี้การเข้าถึงภายในพื้นที่ยังใช้การเดินเท้าเป็นตัวเชื่อมโยงการเข้าถึงแต่ละกิจกรรม

2. การเข้าถึงจากรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ จะทำทางเดินเชื่อมต่อ จากสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายบางใหญ่โดยตรง ซึ่งจะทำทางเชื่อมจากชานชลา เข้าสู่อาคารได้โดยตรง

4. แนวความคิดในการออกแบบบริเวณที่จอดรถ

การออกแบบบริเวณที่จอดรถในพื้นที่โครงการ ได้กำหนดแนวความคิดในการจัดบริเวณที่จอดรถไว้ 2 ลักษณะ โดยให้สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายคมนาคม การจัดกลุ่มกิจกรรมมีรายละเอียด ดังนี้

- จอดรถบนถนน กำหนดให้จอดเป็นเวลา ในถนนสายรองและสายย่อย
- การจอดรถในลานจอดรถ โดยจอดกลางแจ้งในส่วนด้านหน้าของอาคาร ซึ่งจัดไว้เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ลานจอดรถนี้ยังสามารถใช้จัดกิจกรรมในโอกาสพิเศษได้

5. แนวความคิดในการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี

แนวความคิดในการออกแบบการศูนย์คมนาคมบางใหญ่ มีแนวความคิดในการออกแบบอาคาร เพื่อให้เกิดมุมมองที่ดี และให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรมภายในอาคารแต่ละอาคาร ทำให้เกิดความสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษา

นอกจากนี้ จากผลการศึกษา พบว่า ในบริเวณที่ทำการศึกษา ยังไม่มีสวนสาธารณะและลานกีฬา จึงต้องมีการพัฒนาพื้นที่ว่างบริเวณที่ศึกษาเป็นสวนสาธารณะต่อไป

5.2 การอภิปรายผล

จากการกำหนดแนวความคิด ในการกำหนดที่ตั้งและพื้นที่องค์ประกอบการออกแบบด้านต่าง ๆ นำมารวมเป็นความคิดรวบยอด เพื่อจัดทำผังให้พื้นที่ที่ศึกษา มีความเป็นไปได้ที่จะตอบสนองต่อนโยบายวัตถุประสงค์และเป้าหมายของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี พบว่าประเด็นสำคัญที่ควรนำมาอภิปรายมีดังนี้

5.2.1 ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ

การพัฒนาบริเวณพื้นที่สามแยกบางใหญ่ให้เป็นศูนย์คมนาคม ตามนโยบายของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ช่วยลดปัญหาการจราจรภายในเมือง ซึ่งเป็นบทบาทและหน้าที่ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี จึงได้เสนอแนวความคิดในการออกแบบวางผังศูนย์คมนาคมบางใหญ่ โดยกำหนดกิจกรรมภายในเพื่อตอบสนองบทบาทดังกล่าวได้ดังนี้ สถานีรถ บขส. สายตะวันตก ท่ารถโดยสารประจำทาง ขสมก. ท่ารถตู้ร่วมบริการ ท่ารถโดยสารขนาดเล็ก(รถสองแถว) และสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่

นอกจากนี้ในพื้นที่ที่ศึกษายังได้เสนอ การจัดทำสวนสาธารณะและจัดสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกของพื้นที่ที่มีส่วนต่อเนื่องกับโครงการ

5.2.2 ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ

บริเวณพื้นที่ที่ศึกษา เสนอแนวคิดออกแบบการวางผังศูนย์กลางคมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี มีพื้นที่รวมประมาณ 105 ไร่ โดยมีบทบาทเป็นศูนย์กลางคมนาคมแห่งแรกของ จ.นนทบุรี โดยภาพรวมการออกแบบสรุปได้ดังนี้

5.2.2.1 ที่ตั้งศูนย์กลางคมนาคมบางใหญ่

จากการศึกษาสภาพปัจจุบัน ในบริเวณสามแยกบางใหญ่ พบว่าในบริเวณนี้ยังมีที่ว่างอยู่มาก จึงเสนอให้มีการกำหนดศูนย์กลางคมนาคม อยู่บริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ที่ศึกษา เนื่องจากที่ตั้งสามารถเข้าถึงจากถนนกาญจนาภิเษกและรัตนาริเบศร์และยังสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่ได้

5.2.2.2 ระบบโครงข่ายการคมนาคม

ระบบโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศึกษา มี 2 แบบ คือ

1. ระบบโครงข่ายถนน มีถนนกาญจนาภิเษก และถนนรัตนาริเบศร์

ถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนนสายหลัก ที่สามารถเชื่อมต่อ ออกสู่ในส่วนภูมิภาค และภายในเมืองโดยถนนกาญจนาภิเษก เป็นถนน 16 ช่องทาง มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่พระนครศรีอยุธยา ด้วย

ในส่วนถนนรัตนาริเบศร์เป็นถนนสายหลัก ที่สามารถวิ่งเข้าสู่เมืองโดยเริ่มต้นจากสามแยกชุมทางต่างระดับบางใหญ่ มุ่งหน้าไปทางตะวันออกเข้าสู่บางบัวทอง เข้าเขตอำเภอเมืองนนทบุรีและตัดกับถนนราชพฤกษ์ จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระนั่งเกล้า เข้าสู่เขตอำเภอบางกระสอบ จากนั้นจึงตัดกับถนนติวานนท์ที่สี่แยกแคราย

2. ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน(รถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ)

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว สามารถสามารถเปลี่ยนถ่ายระบบการขนส่งได้ดี

5.2.2.3 การสัญจรทางเท้า

เสนอแนะให้ระบบการสัญจรทางเท้าภายในโครงการ มีทั้งการสัญจรทางเท้าบนพื้นดิน และ การสัญจรทางเท้าที่อยู่เหนือถนน สามารถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสามแยกบางใหญ่กับอาคารภายในโครงการ ได้โดยตรง อีกทั้งยังจัดภูมิทัศน์บนทางเดินเท้าให้ร่มรื่นด้วยการปลูกต้นไม้

ในส่วนช่องทางเดินผู้พิการ มีการจัดทางเท้าเพื่อคนพิการ มีทางลาดที่สามารถเข้าสู่อาคารได้ และมีลิฟท์สำหรับคนพิการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการ

5.2.2.4 ระบบการเข้าถึง

การถึงที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่แบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ การเข้าถึงทางรถยนต์ และ การเข้าถึงทางรถไฟ

1. การเข้าถึงทางรถยนต์ กำหนดให้ทางเข้า-ออกมี 2 ทาง

ทางเข้า-ออกที่ 1 อยู่บริเวณด้านหน้าถนนรัตนวิเบศร์ ซึ่งถนนรัตนวิเบศร์ในส่วนขาเข้าเมือง จะทำทางลอดเป็นอุโมงค์ ลอดผ่านถนนรัตนวิเบศร์ เข้าสู่โครงการ ในส่วนขาออกของถนนรัตนวิเบศร์สามารถเข้าถึงได้โดยตรง

ทางเข้า-ออกที่ 2 จะอยู่บริเวณด้านหน้าถนนกาญจนาภิเษก จะจัดให้อยู่ห่างทางโค้งเพื่อความสะดวกในการสัญจรและช่วยลดอุบัติเหตุ

2. การเข้าถึงทางรถไฟ จะเข้าถึงจากสถานีรถไฟสามแยกบางใหญ่

ซึ่งสถานีนี้ จะมีอาคารจอดรถยนต์อยู่ฝั่งตรงข้ามกับโครงการ เพื่อเป็นจุดการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยสถานีนี้จะมีทางลงรถไฟหน้าโครงการโดยตรง และจะจัดให้มีทางเชื่อมจากสถานีเข้าสู่อาคารได้โดยไม่ต้องลงจากสถานี

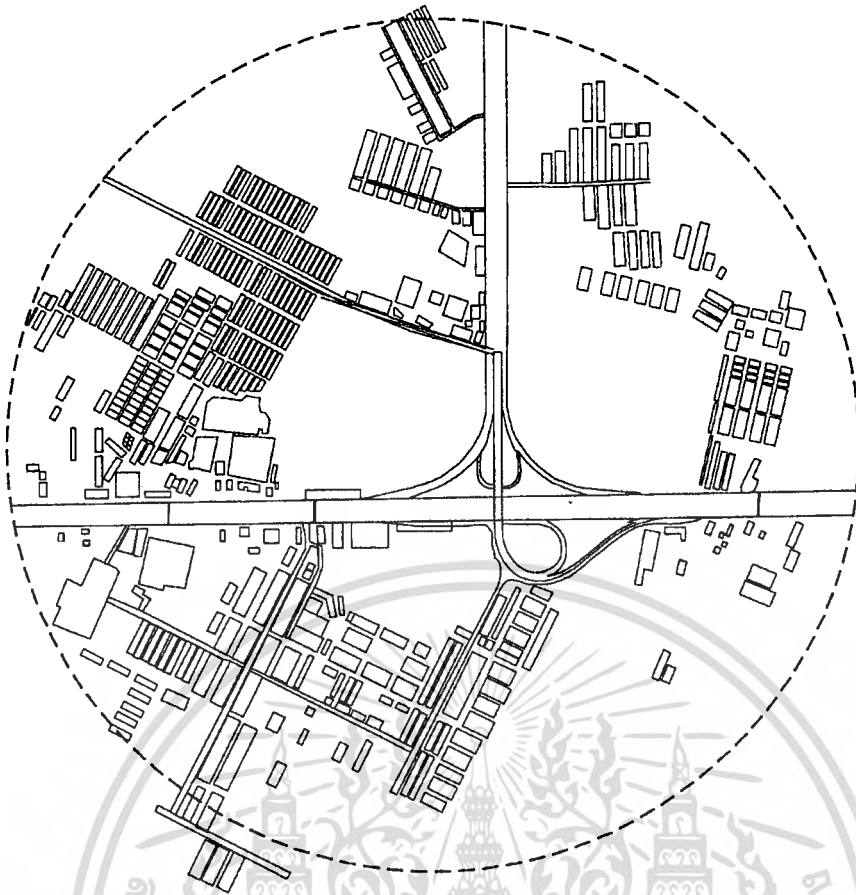
5.2.2.5 ที่จอดรถ

ที่จอดรถในโครงการ เสนอแนะให้มีการจัดที่จอดรถไว้ 2 ลักษณะ โดยจัดให้สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายการสัญจรและกลุ่มกิจกรรม คือ

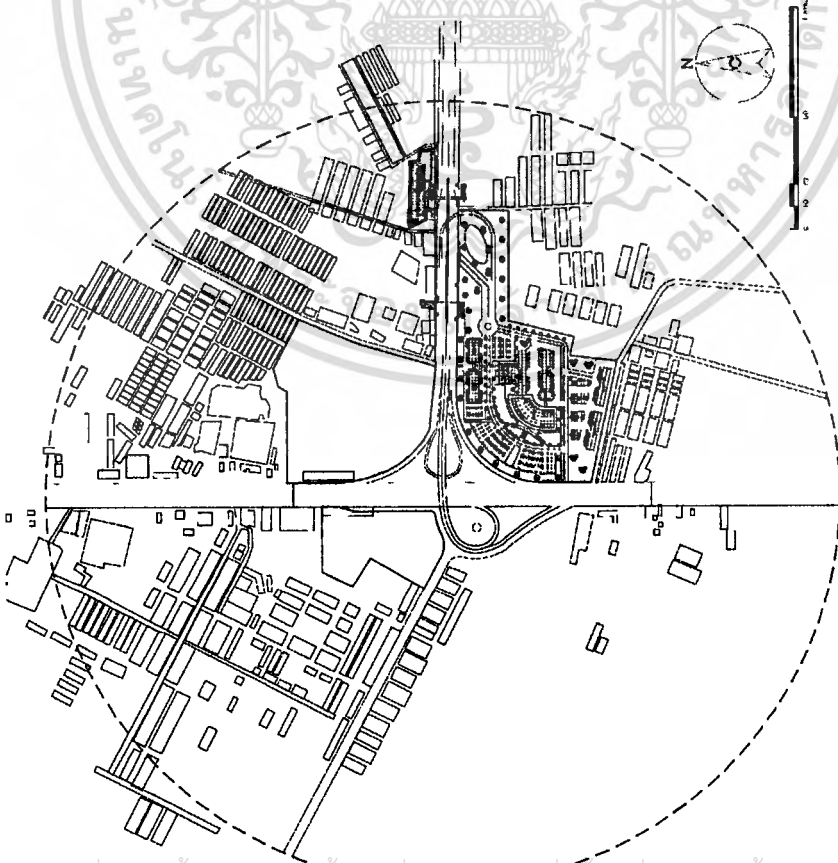
1. ที่จอดรถบนถนนหน้าโครงการ โดยจะทำที่จอดบนถนนให้ และกำหนดให้จอดรถเป็นเวลาไม่นาน เช่น จอดรับ-ส่งคน
2. ที่จอดรถในลานจอดรถ เสนอให้เป็นการจอดรถกลางแจ้ง โดยจะจอดรถบริเวณด้านหน้าของอาคาร เพื่อความสะดวกในการเข้าถึง และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นลานกิจกรรมได้ในโอกาสพิเศษต่างๆ ในส่วนที่จอดรถ บขส. และรถ ขสมก. รับส่งผู้โดยสาร จะจัดให้อยู่บริเวณเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการใช้บริการ

5.2.2.6 การออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี

เสนอแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม ที่ส่งเสริมจินตภาพภายในพื้นที่ที่ศึกษา ให้มีภาพลักษณ์ที่ดีและสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรม สภาพแวดล้อม ประเพณี วัฒนธรรมของพื้นที่ โดยใช้แนวคิดจากลักษณะเส้นทางสัญจร แนวถนน และรูปลักษณะของรถไฟ มาประยุกต์ใช้กับโครงการ

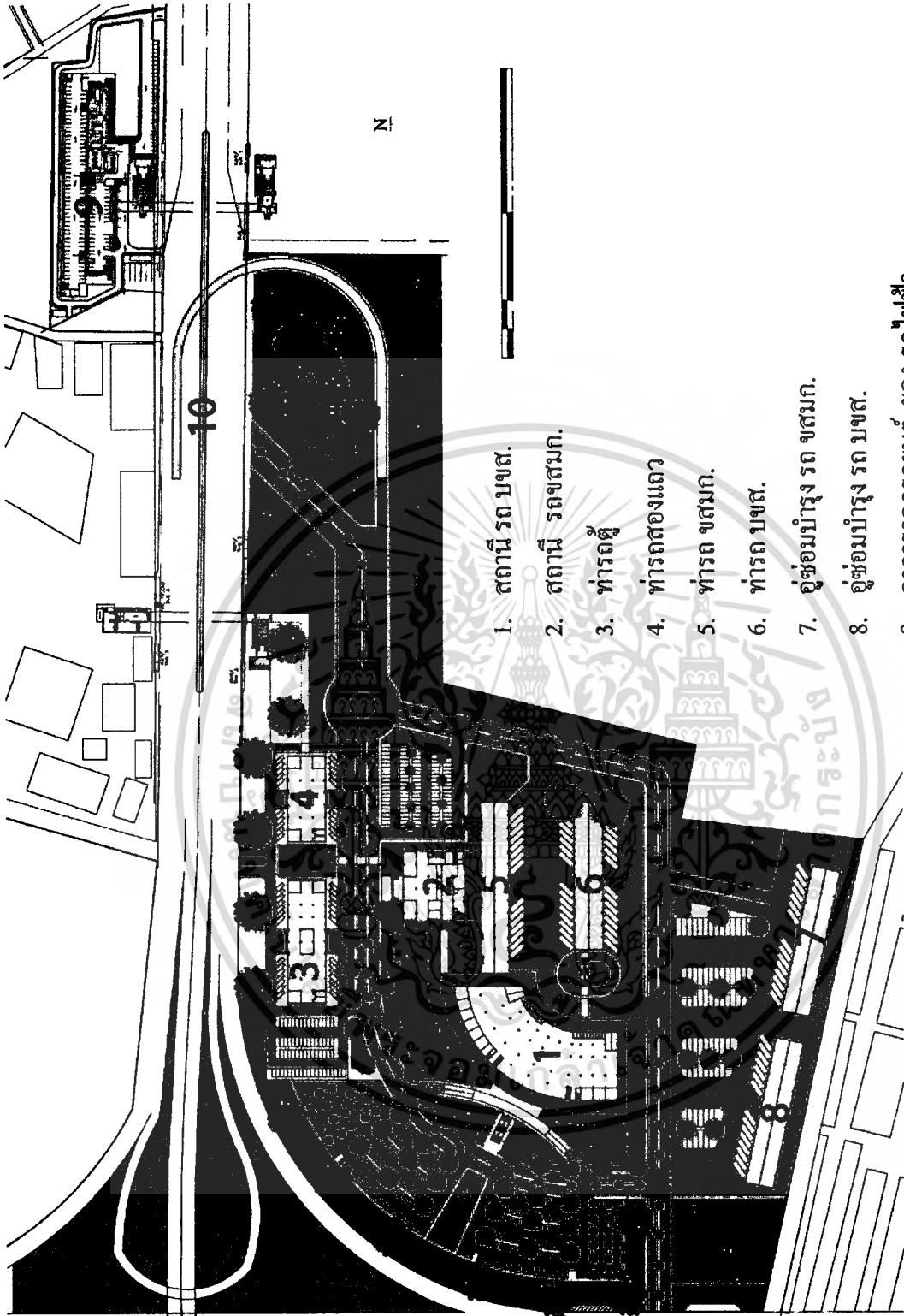


ภาพที่ 5.4 แสดงผังก่อนการปรับปรุง

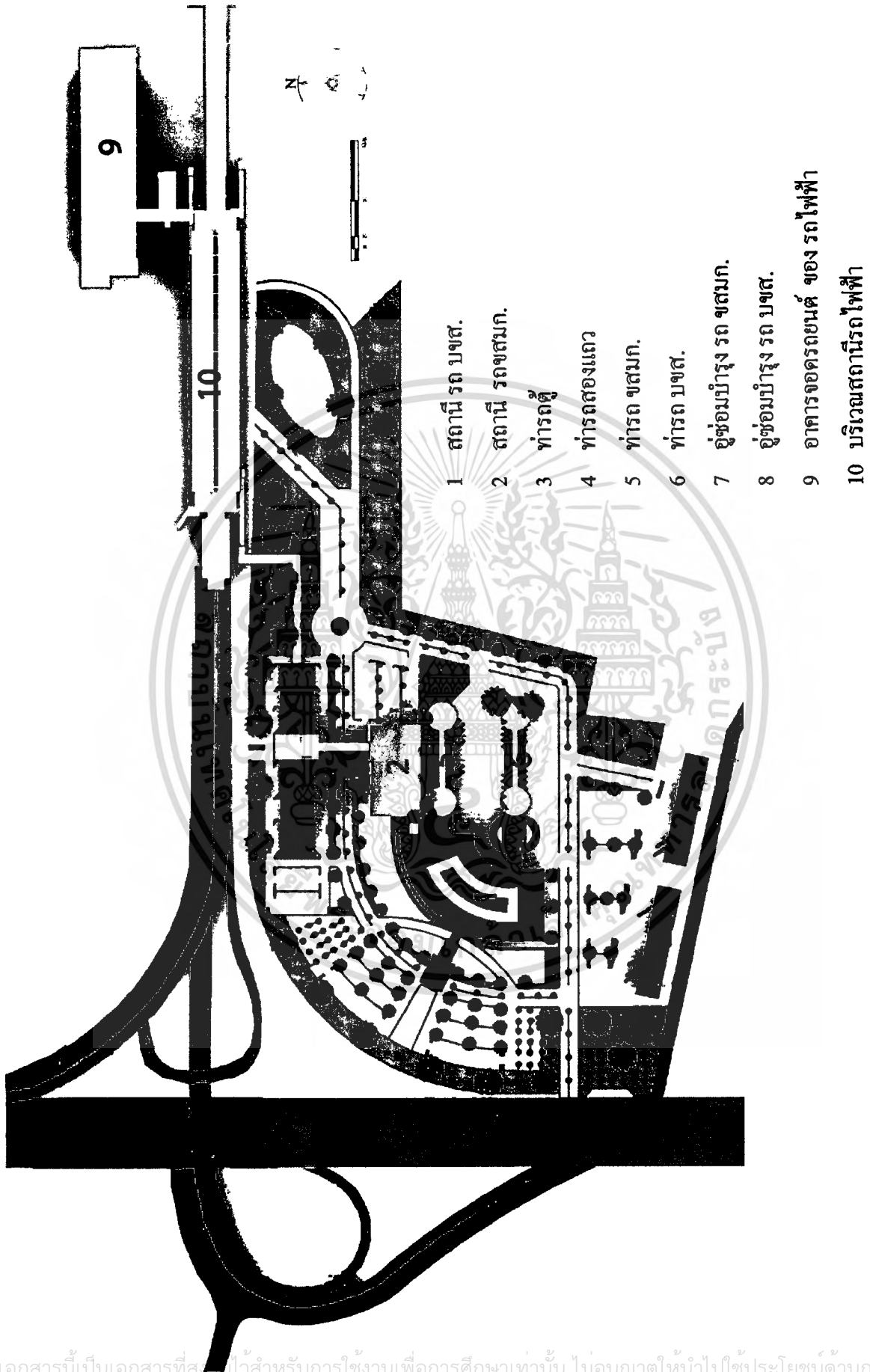


ภาพที่ 5.5 แสดงผังหลังการปรับปรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในพิธีกรรมเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

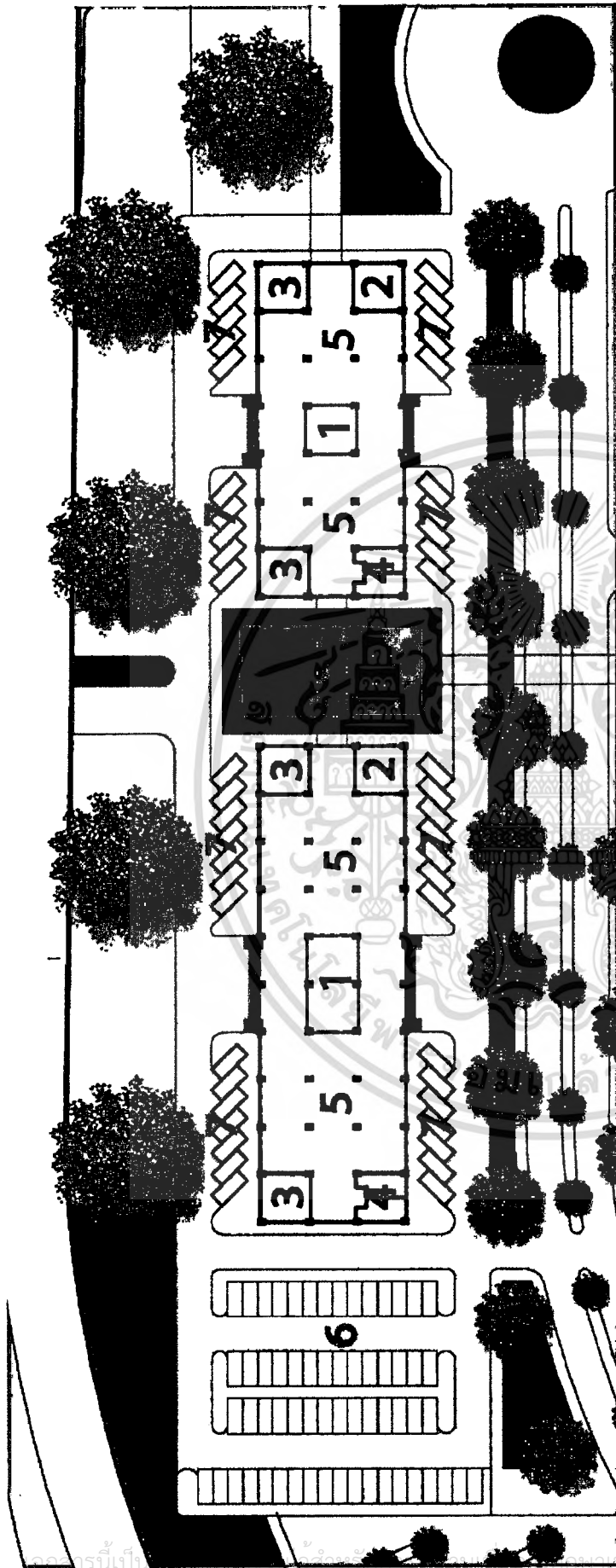


ภาพที่ 5.6 แสดงตำแหน่งกิจกรรมภายในของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี



ภาพที่ 5.7 แสดงผังที่ตั้งคาของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี

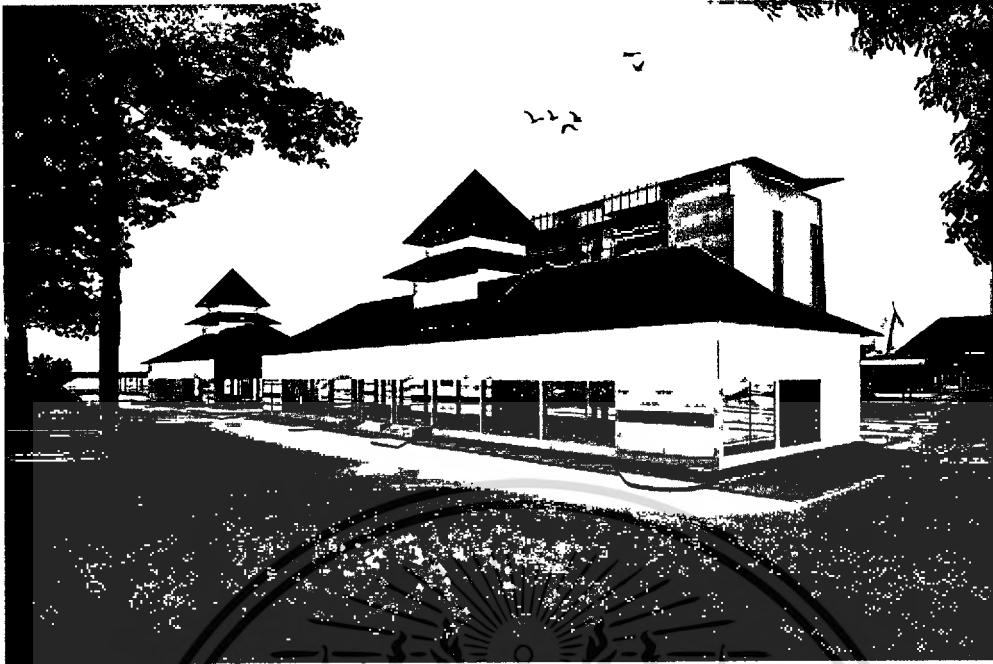
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



1. ที่ขายตัว
2. ถ้านักงาน
3. ร้านค้า
4. ห้องน้ำ
5. ที่พักรอ
6. ที่จอดรถยนต์
7. ที่จอดรถบริการ

ภาพที่ 5.8 แสดงแปลนอาคารผู้และรถสองแถว ของศูนย์ศึกษานานาชาติ จ.นนทบุรี

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



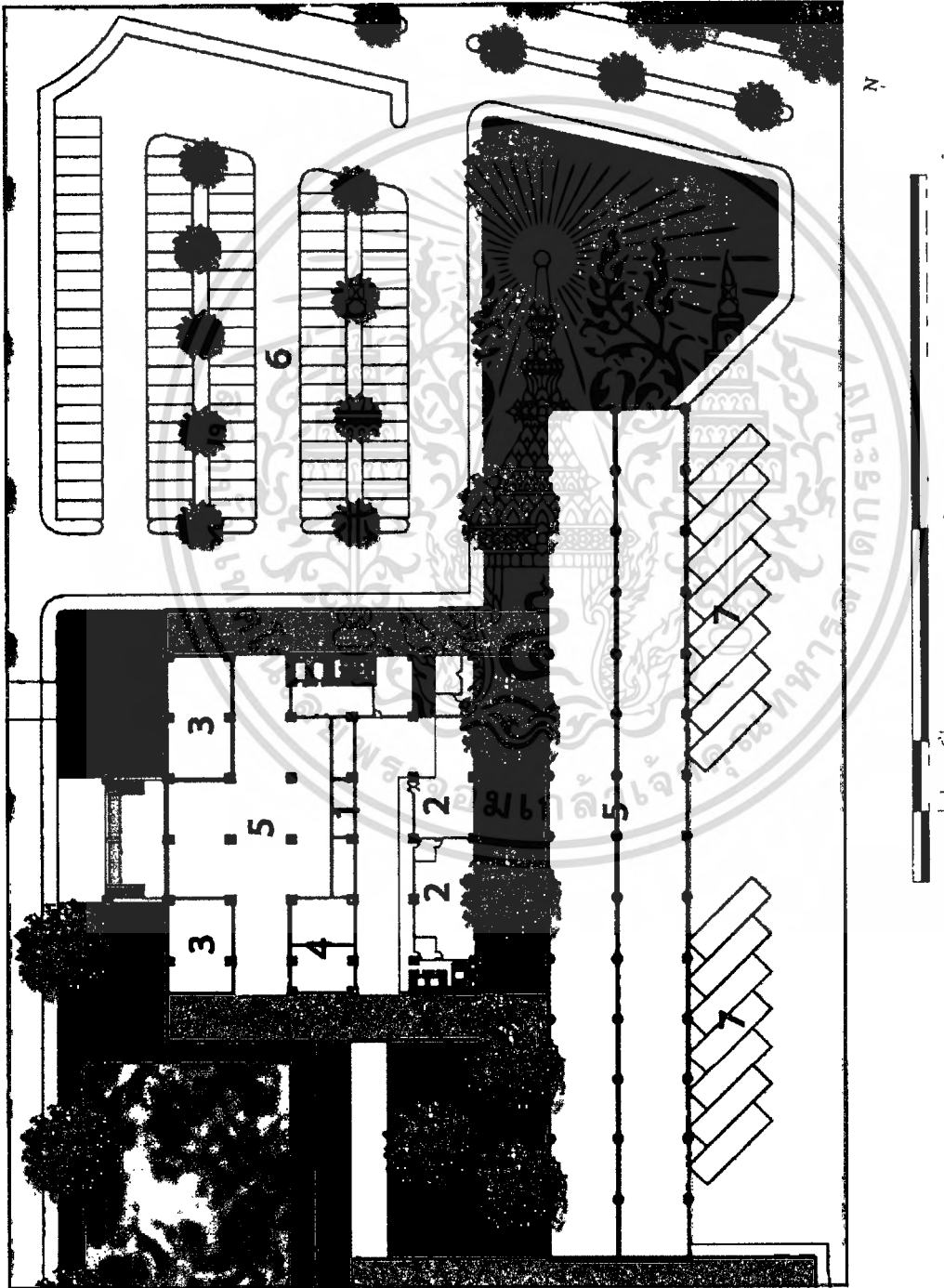
ภาพที่ 5.9 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของท่ารถตู้และ รถสองแถว



ภาพที่ 5.10 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของท่ารถตู้และ รถสองแถว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1. ที่ขายตั๋ว
- 2. กำแพงงาน
- 3. ร้านค้า
- 4. ห้องน้ำ
- 5. ที่พักรอ
- 6. ที่จอดรถยนต์
- 7. ที่จอดรถบริการ ขสมก.



ภาพที่ 5.11 แสดงแปลนสถานี และท่ารถ ขสมก. ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

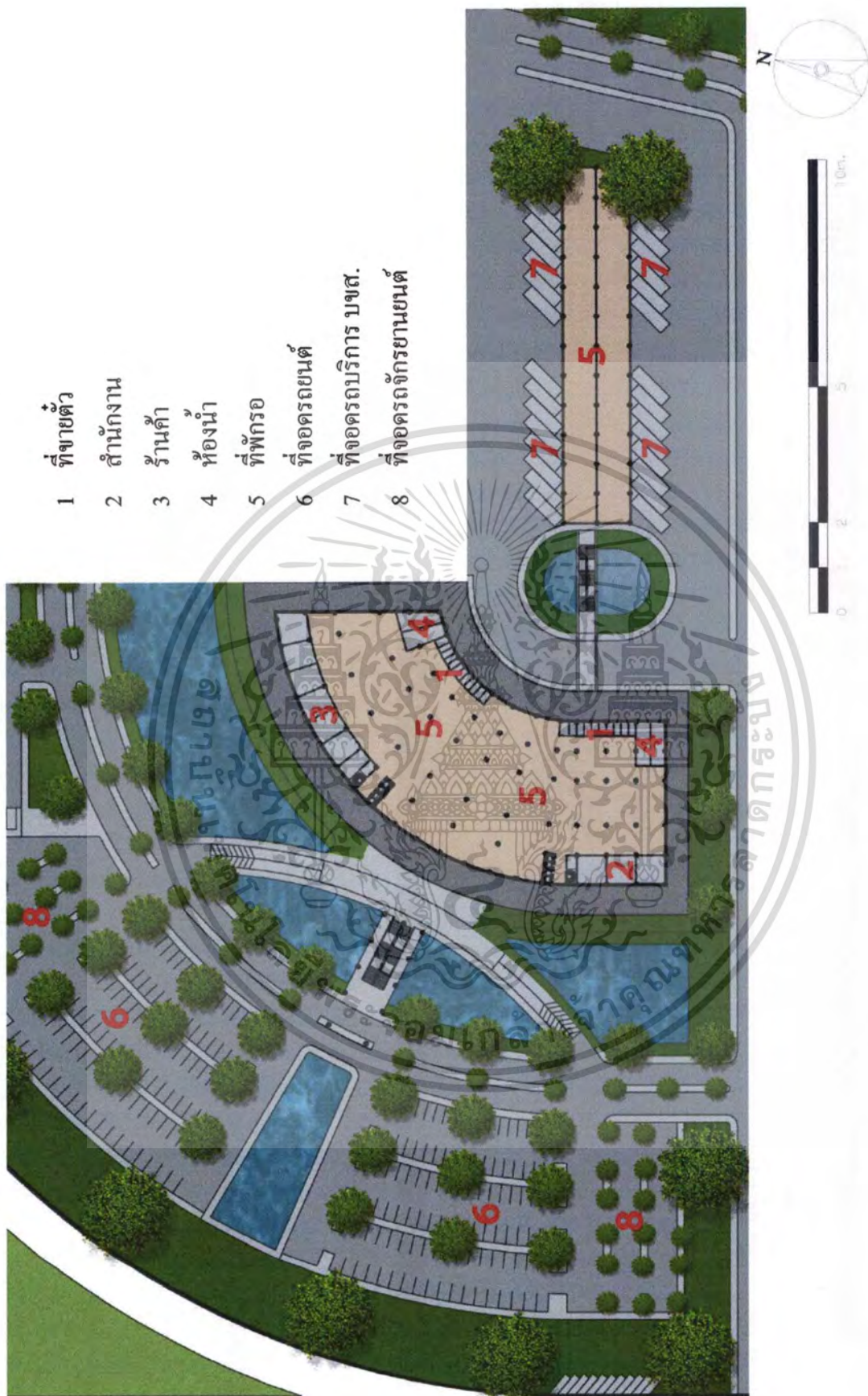


ภาพที่ 5.12 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ ขสมก.



ภาพที่ 5.13 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของสถานี และท่ารถ ขสมก.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

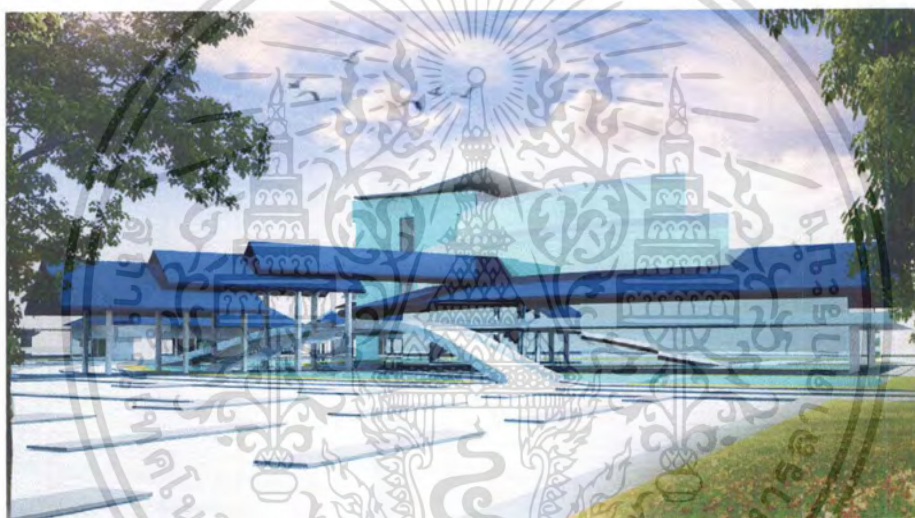


ภาพที่ 5.14 แสดงแปลนสถานี และท่ารถ บขส. ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.15 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ บขส.

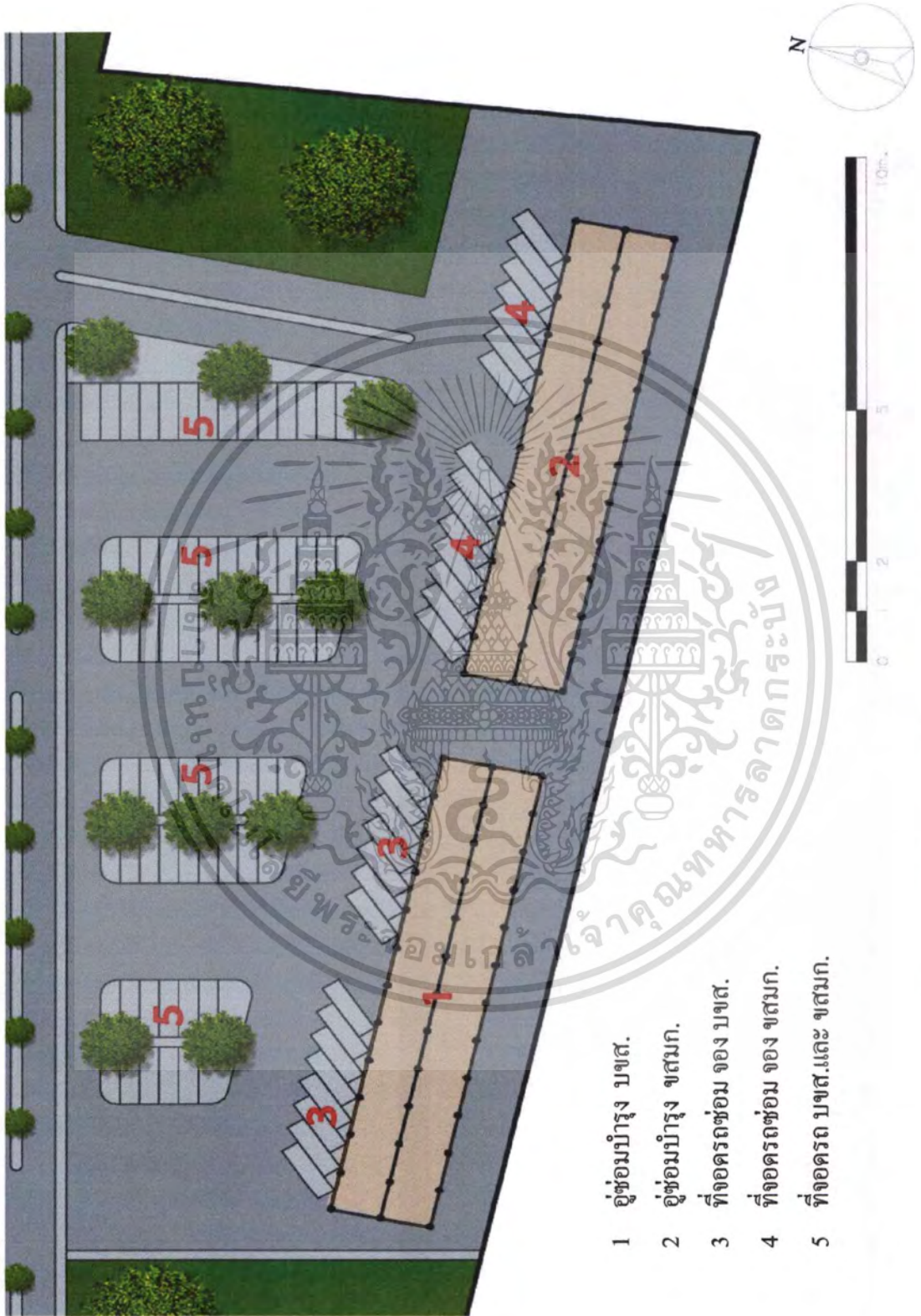


ภาพที่ 5.16 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของสถานี และท่ารถ บขส.



ภาพที่ 5.17 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังของสถานี และท่ารถ บขส.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



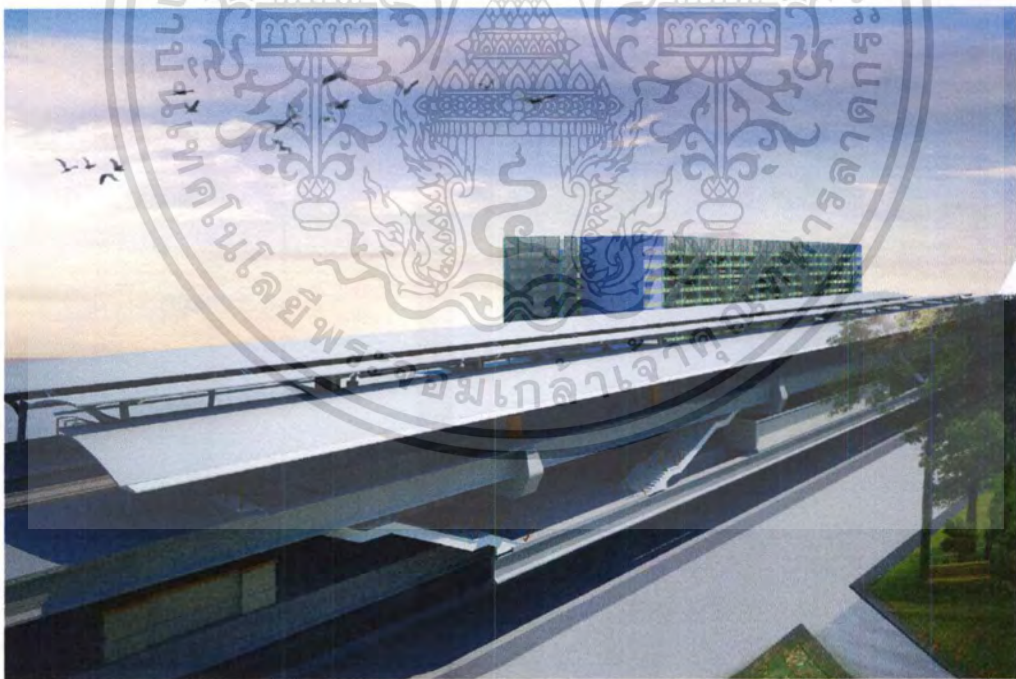
- 1 ตู้คอมพิวเตอร์ บขส.
- 2 ตู้คอมพิวเตอร์ ขสมก.
- 3 ที่จอดรถซ่อม บขส.
- 4 ที่จอดรถซ่อม ขสมก.
- 5 ที่จอดรถ บขส.และ ขสมก.

ภาพที่ 5.18 แสดงแปลน ของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ จ.นนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

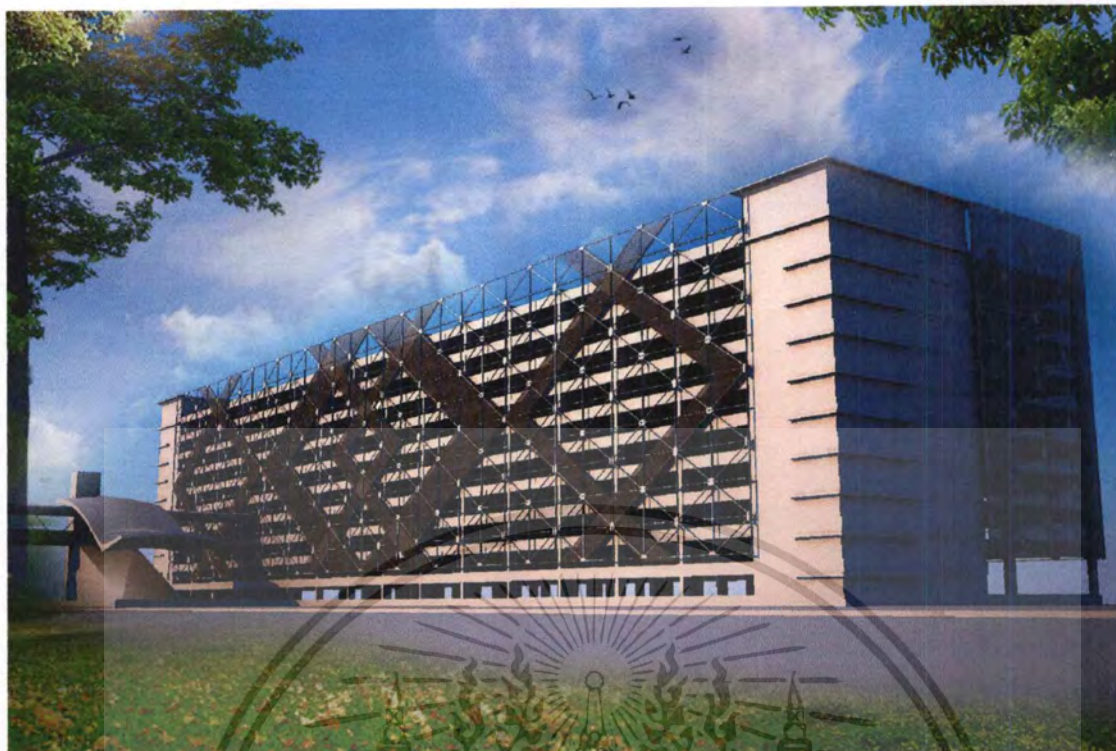


ภาพที่ 5.19 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าของอุโมงค์บำรุงรถ บขส. และ ขสมก.

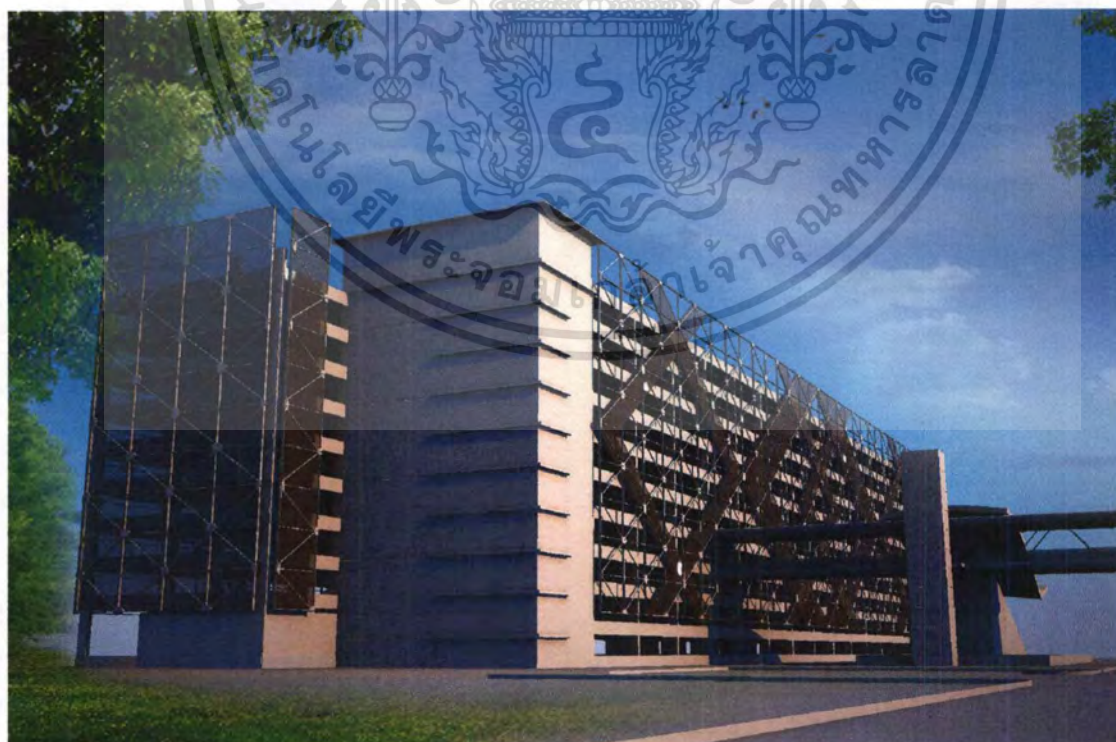


ภาพที่ 5.20 แสดงทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

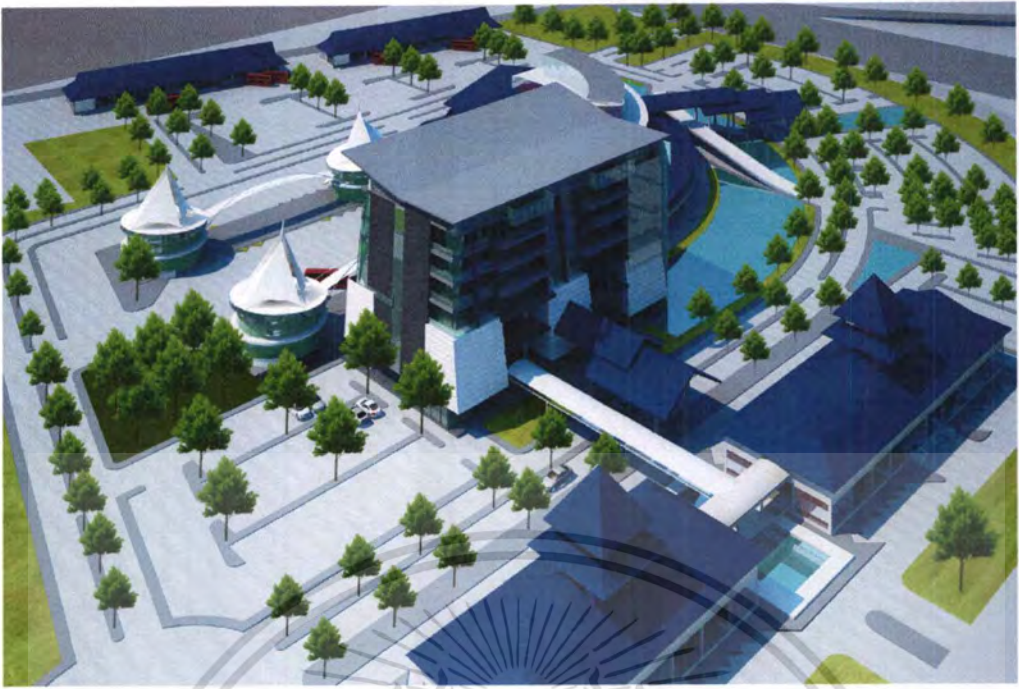


ภาพที่ 5.21 แสดงทัศนียภาพบริเวณอาคารจอดรถยนต์ ของ รถไฟฟ้า



ภาพที่ 5.22 แสดงทัศนียภาพบริเวณอาคารจอดรถยนต์ ของ รถไฟฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.23 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ



ภาพที่ 5.24 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.25 แสดงทัศนียภาพโดยรวมของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลวิจัยไปใช้

จากผลวิจัยเรื่องแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลและสรุปผลการวิจัย เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้ดังนี้

5.3.1.1 ที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี

กำหนดให้ที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา เนื่องจาก โอกาสในการขยายตัวสำหรับในอนาคตมีความเป็นไปได้มากเพราะในบริเวณนี้ยังเป็นที่ยังสามารถรองรับการพัฒนาในอนาคตที่เกิดขึ้นได้ มีทางเข้าได้จากหลายเส้นทาง โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร สามารถต่อเนื่องกับกรรมเดิมได้อย่างเหมาะสมและยังสามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ในสถานีสามแยกบางใหญ่

5.3.1.2 ระบบโครงข่ายคมนาคม

เส้นทางคมนาคม ยังคงสภาพเดิมไว้เกือบทั้งหมด โดยกำหนด ความกว้างของถนนภายในโครงการให้มีขนาดกว้าง เพื่อลดการ ชะลอ ตัวของการจราจรที่แน่นหนาภายในโครงการ และทางเดินเท้าในโครงการมีการออกแบบให้ มีความกว้างพอสมควรและยังสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้ เพื่อที่จะสะดวกต่อการสัญจร โดยเฉพาะบริเวณที่มีการค้าขายส่วนต่างๆ ออกแบบให้ มีความโปร่งสบายเพื่อเดิน ได้อย่างสะดวก

5.3.1.3 ทางเท้า

ทางสัญจร ใหญ่ทางและทางเท้าสำหรับคนเดิน เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทั้งด้านความปลอดภัยของผู้คนใช้ถนน และคนเดินเท้า ตามโครงการส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่ไม่ใช่เชื้อเพลิงอย่างจักรยาน จะเป็นไปได้ต้องมีทางสัญจรที่เหมาะสมทั้งด้านความปลอดภัย และอันตรายจากการใช้ถนน

5.3.1.4 การเข้าถึง

ในปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาสามารถเข้าได้จากทางรถยนต์เพียงอย่างเดียว จึงเสนอแนวทาง ในการออกแบบระบบการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี แบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ และการเข้าถึงจากรถไฟฟ้า

5.3.1.5 ที่จอดรถ

กำหนดให้อยู่บริเวณด้านหน้าของศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี จะเป็นที่ยอดรถกลางแจ้งไม่เสียค่าบริการ และเสนอให้มีการจอดรถรับ-ส่ง บริเวณริมถนนเป็นช่วงเวลา

5.3.1.6 การออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

ในด้านการออกแบบ ผู้วิจัยได้ทำการออกแบบเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโดยจัดผังบริเวณและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นและเหมาะสมกับโครงการ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

จากการศึกษาพบว่า ยังมีประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจอีกหลายประการ ซึ่งไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด เนื่องจากระยะเวลาที่มีจำกัด จึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับการศึกษาในโอกาสต่อไป เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี ดังต่อไปนี้

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องจากศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี เพื่อศึกษาแนวโน้มการขยายตัวของชุมชน และส่งเสริมกิจกรรมที่สมควรได้รับการพัฒนาในพื้นที่ เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต เช่น การจัดทำสวนสาธารณะและลานกีฬา
2. ควรศึกษาถึงสภาพปัญหาเรื่องคุณภาพสภาพสิ่งแวดล้อม กับชุมชนรอบๆ พื้นที่ศึกษาเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดกิจกรรมที่เหมาะสมที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
3. ควรมีการศึกษาเรื่องกฎหมาย และมาตรการความเหมาะสมในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงข้อกำหนดบางประการ ที่จำเป็นต้องนำมาควบคุม เพื่อป้องกันการรुकล้ำที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริง

บรรณานุกรม

โกมล ปานชี. 2544. การวางแผนและจัดทำแผนผังแม่บทโครงการพัฒนาเมือง (ผังเมืองเฉพาะ) เอกสารวิชาการด้านการพัฒนาเมืองและที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ .ครั้งที่2 .แผนกผลิต เอกสารสิ่งพิมพ์กองกลาง ฝ่ายบริหารการเคหะแห่งชาติ.

กมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. 2535. ทางหลวงในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร.

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. 2541. รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร.

จิรพร แสงศิลป์. 2542. ความรู้เบื้องต้นในการออกแบบชุมชน. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2527. การใช้ที่ดินทางด้านอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและพฤติกรรมในการเลือกทำเลที่ตั้ง. กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เฉลิม แก้วกระจ่าง. 2536. การกระจายอำนาจของเทศบาลนครเชียงใหม่ในรูปแบบแขวง. กรุงเทพมหานคร : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด. 2544. รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์คมนาคม (Intermodel Station) .กรุงเทพมหานคร.

บริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัดและคณะ. 2545. โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน การรถไฟแห่งประเทศไทย , กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

ทักษิณา นิยมรัตน์. 2536. การขนส่งผู้โดยสารเบื้องต้น.คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ดวงจันทร์ เจริญเมืองและธนสวรรค์ เจริญเมือง. 2529. การวางแผนและจัดทำแผนผังแม่บทพัฒนาเมือง, กรุงเทพมหานคร : อักษรสยามการพิมพ์.

วิมลศรี ถิ่นธนากุล. 2537. ผลกระทบจากระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคน กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เมษยา ชนะวรรณ. 2536. การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขต กรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวข้อง. กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พรรณี กุลสุมิตราวงศ์. 2526. โครงการปรับปรุงและพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พินิจ โรจน์ พลับรู้งการ. 2530. การจราจรและขนส่ง. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

พช.ศจ.สมพล คำรงเสถียร. 2548. การออกแบบชุมชนเมือง ,กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์. คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

นิวัต ดีเลิศ. 2544. การเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ กับระบบการสัญจรทางเท้า. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). 2542 . “บทสรุปสำหรับผู้บริหาร.” แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542- 2549. กรุงเทพมหานคร.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). 2542 . แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542- 2549. กรุงเทพมหานคร.

สิทธิพร ภิรมย์รัตน์. 2543. 264 401 ทฤษฎีการวางแผน. พิมพ์ครั้งที่ 2. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สุรศักดิ์ กังขาว . 2543. การออกแบบสถาปัตยกรรม . กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์. คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

สุรศักดิ์ กังขาว . 2547. สถาปัตยกรรม. กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์. คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2546. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร.

อรอนงค์ กฤตยาเกียรติ. 2545. การจัดทำพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อสนับสนุนโครงการระบบขนส่งมวลชน. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Alan Black. 1995. *Urban Mass Transportation Planning*.

Barry J. Simpson. 1994. *Urban Public Transport Today*.

Berry, Brian J.L., *Geography of Market Centre and Retail – Distribution*. 1967. Englewood : Cliffs, N.J.Prentice.

Brian Richards. 1990. *Transport in Cities*.

Chapman, David. 1996. *Creating neighborhoods and Places in the Built Environment* London. London : E&FN Spon.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Ernest W.Burgess and Donald J.Bogue, 1964. **Contribution to Urban Sociology**. Chicago : The University of Chicago Press.

Ebenezer Howard อ้างใน กรมการผังเมืองกระทรวงมหาดไทย. 2537. **ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง**, กรุงเทพฯ :ม.ป.ท.

Homer Hoyt อ้างใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. 2537. **ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.ม.

Harris. Donald J. Bogue and Dorothy L. 1954. **Comparative Population and Urban Research Via Multiple Regression and Covariance Analysis** , Oxford : Miani University

Peter Calthorpe.,1993. **The Next American Metropolis Ecology, Community, and American Dream.**, New York : Princeton Architectural Press.

Luca Bertolini and Tejo Spi., 1998. **Cities on Rails the redevelopment of railway station areas.**, London and New York : E& FN SPON An imprint of Routledge. 2008.
Park & ride.

Website

ข้อมูลทั่วไปจังหวัดนนทบุรี. 2552. **อำเภอบางใหญ่จังหวัดนนทบุรี.**

เข้าถึงได้จาก : <http://www.nakornnont.com>

ข้อมูลทั่วไปจังหวัดนนทบุรี. 2552. **แผนที่สามแยกบางใหญ่.**

เข้าถึงได้จาก : <http://th.wikipedia.org/wiki>

ข้อมูลทั่วไปสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2552. **การจัดระบบการจราจร.**

เข้าถึงได้จาก : <http://www.bkkmrtmasterplan.com>

ข้อมูลทั่วไปสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2552. **ศูนย์คมนาคม.**

เข้าถึงได้จาก : <http://www.otp.go.th>

ข้อมูลทั่วไปการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. 2552. **นโยบายโครงการรถไฟฟ้า**

สายสีม่วง. เข้าถึงได้จาก : [http:// www. mrta mass rapid transit authority of thailand.htm](http://www.mrta-mass-rapid-transit-authority-of-thailand.htm)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประกาศคณะกรรมการอุดมศึกษา
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

คณะกรรมการอุดมศึกษา โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 ให้ดำเนินการดังนี้

นายปรีชา กิตติทงวัตร รหัสประจำตัว 48063406 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี (Concept Design for Bang Yai Intermodal Center Nonthaburi)” โดยมีอาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบุลย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552

(รองศาสตราจารย์ พิระวุฒิ สุวรรณจันทร์)

คณบดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. ส่วนบริหารงานทั่วไป โทร.3692 .

ที่ ศธ 0524.04 / 2107

วันที่ ๑๗ กรกฎาคม 2552

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

เรียน รศ.สมพล ดำรงเสถียร

ด้วย นายปรีชา กิตติพนงวัตร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลัง
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี” โดยมี อาจารย์สันติ
กวินวงศ์ไพบูลย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความ
สามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสัมภาษณ์ซึ่งที่แนบ
มาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัย
ของนายปรีชา กิตติพนงวัตร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณ
เป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จระเสกข์ ตริเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. ส่วนบริหารงานทั่วไป โทร.3692
ที่ ศธ 0524.04 / 0217 วันที่ 21 มกราคม 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

เรียน ผศ.ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี

ด้วย นายปรีชา กิตติทงวัตร์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี” โดยมี อาจารย์สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสัมภาษณ์ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนายปรีชา กิตติทงวัตร์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ตริเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติการแทนคณบดี



ที่ ศธ 0524.04/ 0218

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๔๑ มกราคม 2553

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษา

เรียน ผู้อำนวยการสำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี

ด้วย นายปรีชา กิตติทงวัตร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี เรื่อง แนวความคิดเกี่ยวกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง และศูนย์คมนาคม เพื่อประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติกรแทนคณบดี

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

ติดต่อนักศึกษา โทร.085-056-1711

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น/ อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อภิปิณิตกิตติภาพ อภิศงคตงกิตติภาพ
 อภิมุขกร ปฐมอดิศิตกิตติภาพ
 สักเดีเสื่อ

ที่ ศธ 0524.04/ **0218**

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๑ มกราคม ๒๕๕๓

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษา

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ด้วย นายปรีชา กิตติทงวัตร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอสัมภาษณ์หัวหน้าฝ่ายสำนักแผนงาน เรื่อง แนวความคิดเกี่ยวกับรถไฟฟ้าและศูนย์คมนาคมเพื่อประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติการแทนคณบดี

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

ติดต่อนักศึกษา โทร.085-056-1711

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.04/ 0218

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๑ มกราคม ๒๕๕๓

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษา

เรียน หัวหน้าฝ่ายบริหารการเดินรถ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ด้วย นายปรีชา กิตติทงวัตร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอสัมภาษณ์ท่าน เรื่อง แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการเดินรถและศูนย์คมนาคม เพื่อประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคมบางใหญ่ นนทบุรี”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จระเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติการแทนคณบดี

โอดีในสิริมา ๐๘๖ ก
นักศึกษ ๑๑๖ ส๒๑
๕ พ.ค. ๕๓.

๕ พ.ค. ๕๓

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

ติดต่อนักศึกษา โทร.085-056-1711

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสัมภาษณ์



นักศึกษาปริญญาโทครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

แบบสัมภาษณ์แนวทางการออกแบบศูนย์คมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษา เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ หลักสูตรปริญญา
ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้า
คุณทหารลาดกระบัง ในการเก็บข้อมูลครั้งนี้จะไม่มีการนำเสนอหรือเปิดเผยเป็นรายบุคคล ข้อมูล
ที่ได้จะนำไปใช้เพื่อประโยชน์ทางการศึกษาเท่านั้น เพื่อความสมบูรณ์ทางการศึกษาระดับ
บัณฑิตศึกษาปริญญาโทครุศาสตร์มหาบัณฑิต

คำชี้แจงในการตอบแบบสัมภาษณ์

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า คงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีในการตอบแบบ
สัมภาษณ์ คำตอบจะถือเป็นความลับและจะนำไปประกอบในการวิจัยเท่านั้น

แบบสัมภาษณ์นี้จะแบ่งเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 แนวความคิดเกี่ยวกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง และศูนย์คมนาคม

ผู้วิจัย ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ประกอบการวิจัย

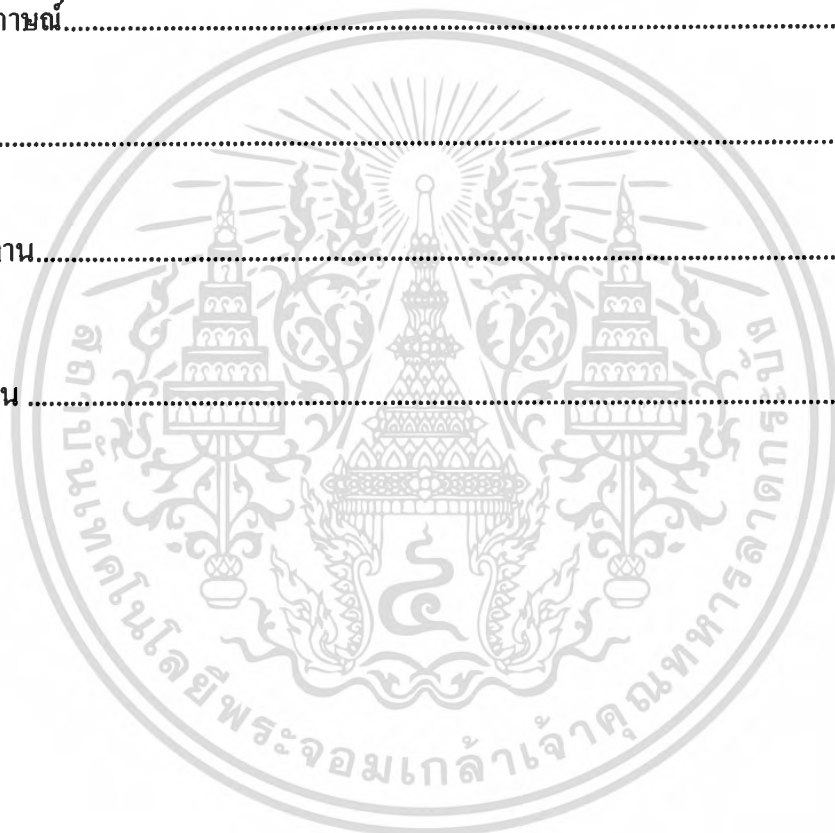
เรื่อง

แนวทางการออกแบบศูนย์กมนาคม บางใหญ่ นนทบุรี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

คำชี้แจง โปรดกรอกรายละเอียดของท่าน

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....
2. ตำแหน่ง.....
3. สถานที่ทำงาน.....
4. ชื่อหน่วยงาน.....



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นของท่าน

(เจ้าหน้าที่สำนักโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี)

1. เมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเกิดขึ้นจะมีแนวทางในการกำหนดแผน หรือนโยบายอย่างไร ในการรองรับการขยายตัวของเมือง

.....

.....

.....

.....

2. แนวทางการแก้ปัญหาเมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเสร็จจะต้องมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองใหม่หรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

3. ท่านมีแผนหรือนโยบายที่จะสร้างศูนย์คมนาคมในจังหวัดนนทบุรี หรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าบริเวณสามแยกบางใหญ่เหมาะสมหรือไม่ที่จะสร้างศูนย์คมนาคม เพราะเหตุใด

.....

.....

.....

.....

5. ถ้ามีการสร้างศูนย์คมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่จะมีผลกระทบและปัญหาเกี่ยวกับเมืองอย่างไร และมีแนวทางการแก้ปัญหามาอย่างไร

.....

.....

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นของท่าน

(เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี)

1. เมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเกิดขึ้นจะมีแนวทางในการกำหนดแผน หรือนโยบายอย่างไร ในการรองรับการขยายตัวของเมือง

.....

.....

.....

.....

2. แนวทางการแก้ปัญหาเมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเสร็จจะต้องมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองใหม่หรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

3. ท่านมีแผนหรือนโยบายที่จะสร้างศูนย์คมนาคมในจังหวัดนนทบุรี หรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าบริเวณสามแยกบางใหญ่เหมาะสมหรือไม่ที่จะสร้างศูนย์คมนาคม เพราะเหตุใด

.....

.....

.....

.....

5. ถ้ามีการสร้างศูนย์คมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่จะมีผลกระทบและปัญหาเกี่ยวกับเมืองอย่างไร และมีแนวทางการแก้ปัญหอย่างไร

.....

.....

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นของท่าน

(เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

1. แนวความคิดและเป้าหมายในการดำเนินการจัดทำโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีความเป็นมาอย่างไร

.....
.....
.....
.....

2. ในการจัดทำโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง มีปัญหาด้านใดบ้างและมีวิธีการแก้ปัญหาอย่างไร

.....
.....
.....
.....

3. ท่านมีนโยบาย / แผนงานที่จะทำศูนย์คมนาคมเชื่อมต้อรถไฟฟ้าสายสีม่วงหรือไม่ อย่างไร

.....
.....
.....
.....

4. ท่านคิดว่าบริเวณสามแยกบางใหญ่เหมาะสมหรือไม่ที่จะสร้างศูนย์คมนาคม เพราะเหตุใด

.....
.....
.....
.....

5. ถ้ามีการสร้างศูนย์คมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่จะมีผลกระทบและปัญหาเกี่ยวกับการจราจร อย่างไร และมีแนวทางการแก้ปัญหาอย่างไร

.....
.....
.....
.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นของท่าน

(เจ้าหน้าที่บริษัท ขนส่ง จำกัด)

1. ในการจัดทำสถานีขนส่งมีองค์ประกอบใดบ้าง

.....

.....

.....

2. ท่านมีนโยบายที่จะขยายสถานีขนส่งหรือไม่เพราะอะไร

.....

.....

.....

3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีปัญหาและผลกระทบต่อบริษัทขนส่งมาก-น้อยเพียงใด

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าบริเวณสามแยกบางใหญ่เหมาะสมหรือไม่ที่จะสร้างศูนย์คมนาคม เพราะเหตุใด

.....

.....

.....

5. ถ้ามีการสร้างศูนย์คมนาคมบริเวณสามแยกบางใหญ่จะมีผลกระทบและปัญหากับบริษัทขนส่งอย่างไร และมีแนวทางการแก้ปัญหาอย่างไร

.....

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายปรีชา กิตติทนต์	
วัน เดือน ปี เกิด	1 พฤศจิกายน 2522	
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร	
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	63/3 หมู่ 2 ตำบลอ้อมน้อย อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร 74130	
ประวัติการศึกษา	ปีการศึกษา 2545	สำเร็จการศึกษาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม จากสถาบันราชภัฏสวนสุนันทา
	ปีการศึกษา 2553	สำเร็จการศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้