

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

THE DEVELOPEMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA
FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION
(TAAK-SIN CENTER)



นางสาวสินีนาด พลเสน

เลขที่.....
๙๖๕๖๖
๙๖๕๖

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน **75533**
วัน,เดือน,ปี. **1-6 พ.ย. 2550**

b. 14810231
i.....

ปริญญาโทนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปริญญานิพนธ์ : การปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย
ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)
THE DEVELOPEMENT OF COMMERCIAL AND
RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK
TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

นักศึกษา : นางสาวสินีนารถ พลเสน รหัส 47035033

อาจารย์ที่ปรึกษา : ผศ. เบญจวรรณ อุบลศรี

คณะ : ครุศาสตร์อุตสาหกรรม

ภาควิชา : ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม

สาขาวิชา : สถาปัตยกรรม

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ คณะกรรมการตรวจปริญญานิพนธ์ได้ตรวจพิจารณา และเห็นชอบแล้วจึงอนุมัติให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2548

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

..... ประธานกรรมการ
(ดร.คัมพงษ์ หนูบรรจง)

..... กรรมการ
(ผศ. สมพล ดำรงเสถียร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการ

(ผศ. สุรศักดิ์ กังขาว)

..... กรรมการ

(ผศ. เบญจวรรณ ขุบลศรี)

..... กรรมการ

(อาจารย์ สมिति หวังเจริญ)

..... กรรมการ

(อาจารย์ สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์)

..... กรรมการ

(อาจารย์ ทศพร ไสตาบรรล)

..... กรรมการ

(อาจารย์พัสดราภรณ์ มีศิริ)

..... กรรมการ

(อาจารย์ชาติไท จันเสน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการและเลขานุการ
(อาจารย์ ชูเกียรติ แซ่ตั้ง)

..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
(อาจารย์ อัครพงศ์ อนุพันธ์พงศ์)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปริญญาโท : โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย
ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)
THE DEVELOPEMENT OF COMMERCIAL AND
RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK
TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

นักศึกษา : นางสาวสินีนารถ พลเสน รหัส 47035033

อาจารย์ที่ปรึกษา : ผศ. เบญจวรรณ อุบลศรี

คณะ : วิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรม

ภาควิชา : วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

สาขาวิชา : สถาปัตยกรรม

บทคัดย่อ

โครงการจัดทำผังการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) จัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ว่าด้วย การแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัยของกรุงเทพมหานครให้เกิดเป็นรูปแบบของพื้นที่ศูนย์กลางรองทางเศรษฐกิจกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก โดยมีความเพียงพอต่อความต้องการของประชากรและการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต นำไปสู่สังคมที่มีคุณภาพทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม โดยยึดแนวทางในการพัฒนาประเทศของกระทรวงมหาดไทย อีกทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีการเสนอให้ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ โดยสืบเนื่องมาจากการมีนโยบายในการสร้างศูนย์คมนาคม 3 แห่ง คือ ศูนย์คมนาคมพลโยธิน ศูนย์คมนาคมมักกะสัน และศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ เพื่อรองรับกับการเพิ่มและขยายตัวของเมืองและประชาชนของกรุงเทพมหานคร จึงมีการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ซึ่งครอบคลุมบริเวณเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ซึ่งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านการคมนาคม ด้านราคาที่ดิน และในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ด้วยเหตุนี้การจัดทำผังเมืองโดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา ทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว กับโครงการใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความสัมพันธ์กันทางด้านต่างๆ ภายในโครงการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อมโดยรอบ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) วิธีการดำเนินการศึกษาพื้นที่เศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) เริ่มจากการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น สังเคราะห์ข้อมูล โดยมีการศึกษาข้อมูลทั้งทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม กายภาพ ข้อกำหนดมหาดไทย ข้อกำหนดกรุงเทพมหานคร โดยมีการจัดทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องโครงการเพื่อนำเสนอเป็นผังพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย เพื่อนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

จากการศึกษาค้นคว้าของโครงการได้นำเสนอการจัดทำผังปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) จากการศึกษาวินิจฉัยข้อมูลให้มีการกำหนดโซนสีของส่วนต่างๆของพื้นที่ศึกษาทั้งหมดและกำหนดผังพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยมีการจัดวางส่วนที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์กรรม ได้แก่ อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ เพื่อให้เป็นอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมต่างๆ ร้านอาหาร สวนสาธารณะ และส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัย ได้แก่ อาคารที่อยู่อาศัยประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ และศูนย์ราชการ ประกอบด้วย สำนักงานเขต สถานีตำรวจ ห้องสมุดประชาชน และศูนย์การประชุม ฯลฯ โดยมีพื้นที่โครงการทั้งหมด 800 ไร่ โดยมีการจัดทำผังในส่วนพื้นที่บริเวณรอยต่อระหว่างเขตจอมทองและเขตภาษีเจริญ บริเวณสองฝั่งถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์ เป็นพื้นที่จัดทำผังของการศึกษาทั้งหมด โดยแบ่งระยะในการพัฒนาเป็น 4 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2549-2553) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารพักอาศัย ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบถนนกัลปพฤกษ์และราชพฤกษ์

ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2554-2559) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ หน่วยงานราชการ สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่ง อาคารสำนักงาน

ช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สวนสาธารณะ ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย ศูนย์การค้า

ช่วงที่ 4 (พ.ศ. 2565-2569) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญาานิพนธ์ โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคม กรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) สามารถเสร็จสมบูรณ์ได้นั้น ผู้จัดทำปริญญาานิพนธ์ต้องขอขอบพระคุณ พ่อ แม่ น้องชาย ที่คอยเป็นกำลังใจตลอดจนสนับสนุนกำลังทรัพย์ในการจัดทำปริญญาานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบพระคุณพี่ๆ เจ้าหน้าที่สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร ทุกคนที่ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยเฉพาะพี่ถ่วงอกซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลให้คำปรึกษา และช่วยติดตามสถานการณ์ของโครงการซึ่งทำให้งานลุล่วงไปด้วยดี ขอขอบพระคุณอาจารย์เบญจวรรณ อุบลศรี อาจารย์ที่ปรึกษาที่ทุ่มเทในการให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ ช่วยทุบทะเลาะเพื่อช่วยให้ลูกกบตัวน้อยได้เห็นโลกกว้าง และอดทนในการตรวจทั้งภาคข้อมูลและการออกแบบ ทำให้ปริญญาานิพนธ์เล่มนี้มีคุณภาพและเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบใจเหล่าบรรดาเพื่อนๆ เหวด้าทั้งหลายที่เข้ามาช่วยเสกให้งานเสร็จทันเวลา โดยเฉพาะ คุณภัทราวรรณ คุณอัสนัย คุณนุกุล คุณพีรช ที่มาช่วยตัดโมเดล คุณสุนันลยา สำหรับ Mass Surround คุณนฤมลและคุณนัทธูร สำหรับ 3D คุณสุพจน์และคุณนวรรตน์สำหรับความช่วยเหลือในวินาทีสุดท้าย ขอขอบคุณเพื่อนๆ ทุกคนสำหรับคำปรึกษาและความช่วยเหลือ ที่สำคัญต้องขอขอบคุณทุกแรงกดดัน ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่ทำให้ข้าพเจ้าเกิดแรงบันดาลใจในการเินการทำปริญญาานิพนธ์ฉบับนี้ให้เสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ให้การอบรมสั่งสอนให้ข้าพเจ้าได้มีวิชาความรู้เพื่อใช้ในการดำเนินชีวิตในวันข้างหน้า ขอขอบคุณคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมที่ปลูกฝังจรรยาบรรณความเป็นครูที่ดีให้ข้าพเจ้า ขอขอบพระคุณมากคะ

นางสาวสินีนารถ พลเสน

ผู้จัดทำปริญญาานิพนธ์

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภูมิ	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 เหตุผลในการนำเสนอปฏิญยานิพนธ์	3
1.3 ความเป็นมาของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา	5
1.4 วัตถุประสงค์ของโครงการ	6
1.5 ขอบเขตของปฏิญยานิพนธ์	8
1.6 วิธีการดำเนินปฏิญยานิพนธ์	9
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากปฏิญยานิพนธ์	11
บทที่ 2 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	
2.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันในประเทศ	13
2.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันในระดับภาค	28
2.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร	39
บทที่ 3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของชุมชนเมืองและพื้นที่ศึกษา	
3.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันในชุมชนเมือง	53
3.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	93
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	
4.1 การวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง	104
4.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของชุมชน	111
4.3 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	129

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	132
4.5 การวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ศึกษา	135
4.6 การวิเคราะห์เพื่อหาคักยภาพในการพัฒนา	139
4.7 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต	172
บทที่ 5 การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา	
5.1 การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา	176
5.2 การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้พื้นที่ศึกษาในอนาคต	179
5.3 การวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา	194
5.4 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพในอนาคต	195
บทที่ 6 การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาชุมชน	
6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ศึกษา	197
6.2 แนวทางการพัฒนาด้านกายภาพ	198
6.3 สรุปภาพรวมการออกแบบ	226
6.4 แนวทางการดำเนินงานให้เป็นตามแผนและผัง	227
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	
7.1 สาระสำคัญของการศึกษา	247
7.2 ข้อเสนอแนะ	249
บรรณานุกรม	
ประวัติผู้จัดทำ	
ภาคผนวก	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 2.1	แสดงลักษณะภูมิอากาศของประเทศไทย	16
ตารางที่ 2.2	แสดงจำนวนประชากรจากทะเบียนจำแนกตามเพศ เป็นรายภาค และจังหวัด ไตรมาสที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม) พ.ศ. 2547	20
ตารางที่ 2.3	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรและอัตราต่างๆของประเทศไทย พ.ศ. 2545 - 2563	20
ตารางที่ 2.4	แสดงการประมาณการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2548-2549	23
ตารางที่ 2.5	แสดงรายได้เฉลี่ยประชาชาติ,รายได้เฉลี่ย : คน, งบประมาณประเทศและการท่องเที่ยว	25
ตารางที่ 2.6	แสดงอุตสาหกรรมและการเกษตร	26
ตารางที่ 2.7	แสดงการประมาณการเศรษฐกิจไทยในช่วงครึ่งหลังปี 2546	26
ตารางที่ 2.8	แสดงจำนวนรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว	27
ตารางที่ 2.9	แสดงรายได้และรายจ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน จำแนกเป็นรายภาค ปีพ.ศ.2541-2545	27
ตารางที่ 2.10	แสดงลักษณะภูมิอากาศในภาคกลาง	30
ตารางที่ 2.11	แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง	32
ตารางที่ 2.12	แสดงจำนวนประชากรภาคกลาง	34
ตารางที่ 2.13	แสดงอัตราการเพิ่มของประชากร	36
ตารางที่ 2.14	แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรในกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2540-2544	45
ตารางที่ 2.15	แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร ณ ราคาปี พ.ศ. 2531(หน่วยล้านบาท)	48
ตารางที่ 2.16	แสดงรายได้เฉลี่ยต่อคนของประชากรกรุงเทพมหานคร	48
ตารางที่ 3.1	แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตจอมทอง	61
ตารางที่ 3.2	แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตธนบุรี	62
ตารางที่ 3.3	แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตภาษีเจริญ	63

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า	
ตารางที่ 3.4	แสดงจำนวนประชากรเขตจอมทอง จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547	64
ตารางที่ 3.5	แสดงจำนวนประชากรเขตธนบุรี จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547	64
ตารางที่ 3.6	แสดงจำนวนประชากรเขตภาษีเจริญ จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547	65
ตารางที่ 3.7	แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิในพื้นที่โครงการ	66
ตารางที่ 3.8	แสดงโครงสร้างประชากรในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ	67
ตารางที่ 3.9	แสดงจำนวนประชากรย้ายเข้าและย้ายออกในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ	68
ตารางที่ 3.10	แสดงจำนวนการเกิดและการตายในพื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ	68
ตารางที่ 3.11	แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ	69
ตารางที่ 3.12	แสดงสัดส่วนนักเรียนต่อครู และสัดส่วนนักเรียนต่อห้องเรียน ตามระดับการศึกษารายเขต	70
ตารางที่ 3.13	แสดงจำนวนสถานบริการสาธารณสุขรายเขต ปี พ.ศ. 2547	73
ตารางที่ 3.14	แสดงสัดส่วนแพทย์และเตียงทางสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2547	73
ตารางที่ 3.15	แสดงจำนวนสถานประกอบการจำแนกตามหมวด สาขาการผลิตหลักรายเขต ปี พ.ศ. 2544	80
ตารางที่ 3.16	แสดงจำนวนและสัดส่วนของโรงงานอุตสาหกรรม ในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2546	81
ตารางที่ 3.17	แสดงจำนวนพื้นที่การเกษตร ปีพ.ศ. 2542 - 2544	81
ตารางที่ 3.18	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้	94
ตารางที่ 4.1	แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่โครงการ	117
ตารางที่ 4.2	แสดงลักษณะและค่าน้ำหนักของปัจจัย	141
ตารางที่ 4.3	แสดงค่าคะแนนดิบของระบบการเข้าถึง	142
ตารางที่ 4.4	แสดงค่าคะแนนดิบของระดับความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย	143
ตารางที่ 4.5	แสดงค่าคะแนนดิบของลักษณะพื้นที่	144

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า	
ตารางที่ 4.6	แสดงค่าคะแนนดิบของผลกระทบของเสียง	144
ตารางที่ 4.7	แสดงค่าคะแนนดิบของผลกระทบของฝุ่นละออง และควันพิษ	145
ตารางที่ 4.8	แสดงค่าคะแนนดิบของราคาที่ดิน	145
ตารางที่ 4.9	แสดงค่าคะแนนดิบของศูนย์กลางเศรษฐกิจ	146
ตารางที่ 4.10	แสดงค่าคะแนนดิบของแหล่งจ้างงาน	146
ตารางที่ 4.11	แสดงค่าคะแนนดิบของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	147
ตารางที่ 4.12	แสดงค่าคะแนนดิบของที่โล่งเพื่อนันทนาการและสวนสาธารณะ	147
ตารางที่ 4.13	แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับอนุบาล	148
ตารางที่ 4.14	แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับประถมศึกษา	148
ตารางที่ 4.15	แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา	149
ตารางที่ 4.16	แสดงค่าคะแนนดิบของระบบขนส่งมวลชน	149
ตารางที่ 4.17	แสดงค่าคะแนนดิบของรถเมล์ต์วุ่นพิเศษ (BRT)	150
ตารางที่ 4.18	แสดงค่าคะแนนดิบของรถไฟฟ้า (BTS)	150
ตารางที่ 4.19	แสดงค่าคะแนนดิบของการบริการชุมชนและสาธารณสุข	151
ตารางที่ 4.20	แสดงค่าคะแนนดิบของศาสนสถาน	151
ตารางที่ 5.1	แสดงข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2542 – 2547	180
ตารางที่ 5.2	แสดงข้อมูลประชากรในพื้นที่ตัวอย่าง เขตจตุจักร ปี พ.ศ. 2542 - 2546	180
ตารางที่ 5.3	แสดงข้อมูลการคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา	181
ตารางที่ 5.4	แสดงข้อมูลจำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง พ.ศ. 2542 – 2547	183
ตารางที่ 5.5	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	184
ตารางที่ 5.6	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	185
ตารางที่ 5.7	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	186
ตารางที่ 5.8	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	187
ตารางที่ 5.9	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	188
ตารางที่ 5.10	แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง	188

พ.ศ. 2527 และพ.ศ. 2567

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.11 แสดงข้อมูลจำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล ปี พ.ศ. 2542 - 2546	190
ตารางที่ 5.12 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล พ.ศ. 2546 และพ.ศ. 2566	191
ตารางที่ 5.13 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล พ.ศ. 2547 และพ.ศ. 2566	192
ตารางที่ 5.14 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล พ.ศ. 2546 และพ.ศ. 2566	193
ตารางที่ 6.1 แสดงเกณฑ์ในการคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่ เหมาะสม	210
ตารางที่ 6.2 แสดงช่วงระยะในการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)	230

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงปริมาณน้ำฝนในภาคกลาง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 แสดงที่ตั้งประเทศไทย	14
ภาพที่ 2.2 แสดงการสรุปปริมาณน้ำฝนทั่วทั้งประเทศ	16
ภาพที่ 2.3 แสดงลักษณะทางกายภาพของภาคกลาง	28
ภาพที่ 2.4 แสดงผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร	38
ภาพที่ 2.5 แสดงโครงข่ายสาธารณะบบรางของกรุงเทพมหานคร	42
ภาพที่ 2.6 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร (MRT)	43
ภาพที่ 2.7 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร (BRT) สายนวนินทร์-เกษตร-หมอชิต	44
ภาพที่ 2.8 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร (BRT) สาย ชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์	44
ภาพที่ 3.1 แสดงผังโครงสร้างการพัฒนากกรุงเทพมหานคร	49
ภาพที่ 3.2 แสดงแผนที่เขตจอมทอง	50
ภาพที่ 3.3 แสดงแผนที่เขตธนบุรี	51
ภาพที่ 3.4 แสดงผลผลิตทางการแสดงแผนที่เขตภาษีเจริญกษตร	52
ภาพที่ 3.5 ภาพถ่ายทางอากาศการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	60
ภาพที่ 3.6 แสดงรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ปี พ.ศ. 2547	71
ภาพที่ 3.7 แสดงรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาระดับประถมศึกษา ปี พ.ศ. 2547	71
ภาพที่ 3.8 แสดงรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา ปี พ.ศ.2547	72
ภาพที่ 3.9 แสดงเส้นทางและสถานีระบบขนส่งระบบรางของพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร	83
ภาพที่ 3.10 แสดงเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT.)	84
ภาพที่ 3.11 แสดงตำแหน่งของโครงการพัฒนาและปรับปรุงเขตเศรษฐกิจของเมือง	87
ภาพที่ 3.12 แสดงแผนที่ทางอากาศบริเวณพื้นที่ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้	91
ภาพที่ 3.13 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ของศูนย์การคมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้	92
ภาพที่ 3.14 แสดงโครงข่ายถนนภายในพื้นที่โครงการ	97
ภาพที่ 3.15 แสดงราคาประเมินที่ดิน	103
ภาพที่ 4.1 แสดงระบบโครงข่ายการขนส่งของรถไฟ TGV.	113
ภาพที่ 4.2 แสดง Euralille Centre, Lille	114

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.3 แสดง High School of the Future, Vienne	115
ภาพที่ 4.4 แสดง Hotel Du Departement Des Bouches-Du-Rhone	115
ภาพที่ 4.5 แสดง Grand Palais Exisbision And Conccress Center	116
ภาพที่ 4.6 แสดงองค์ประกอบโดยรวมของโครงการ	116
ภาพที่ 4.7 แสดงทัศนียภาพและองค์ประกอบภายในของโครงการ	117
ภาพที่ 4.8 แสดงโครงการบ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่	122
ภาพที่ 4.9 แสดงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่	122
ภาพที่ 4.10 แสดงพื้นที่เกษตรกรรมรกร้างภายในพื้นที่	134
ภาพที่ 4.11 แสดงสภาพแม่น้ำลำคลองภายในพื้นที่	134
ภาพที่ 4.12 แสดงป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆภายในพื้นที่	135
ภาพที่ 4.13 แสดงค่าคะแนนดิบของระบบการเข้าถึง	152
ภาพที่ 4.14 แสดงค่าคะแนนดิบของระดับความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย	153
ภาพที่ 4.15 แสดงค่าคะแนนดิบของลักษณะพื้นที่	154
ภาพที่ 4.16 แสดงค่าคะแนนดิบของผลกระทบของเสียง	155
ภาพที่ 4.17 แสดงค่าคะแนนดิบของผลกระทบของฝุ่นละออง และควันทิษ	156
ภาพที่ 4.18 แสดงค่าคะแนนดิบของราคาที่ดิน	157
ภาพที่ 4.19 แสดงค่าคะแนนดิบของศูนย์กลางเศรษฐกิจ	158
ภาพที่ 4.20 แสดงค่าคะแนนดิบของแหล่งจ้างงาน	159
ภาพที่ 4.21 แสดงค่าคะแนนดิบของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	160
ภาพที่ 4.22 แสดงค่าคะแนนดิบของที่โล่งเพื่อนันทนาการและสวนสาธารณะ	161
ภาพที่ 4.23 แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับอนุบาล	162
ภาพที่ 4.24 แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับประถมศึกษา	163
ภาพที่ 4.25 แสดงค่าคะแนนดิบของสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา	164
ภาพที่ 4.26 แสดงค่าคะแนนดิบของระบบขนส่งมวลชน	165
ภาพที่ 4.27 แสดงค่าคะแนนดิบของรถเมล์ต์ด่วนพิเศษ(BRT)	166
ภาพที่ 4.28 แสดงค่าคะแนนดิบของรถไฟฟ้า (BTS)	167

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.29 แสดงค่าคะแนนดิบของการบริการชุมชนและสาธารณะสุข	168
ภาพที่ 4.30 แสดงค่าคะแนนดิบของศาสนสถาน	169
ภาพที่ 4.31 แสดงค่าคะแนนรวมในการวิเคราะห์หาคัดศักยภาพของพื้นที่	170
ภาพที่ 6.1 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ (แนวทางเลือกที่ 1)	207
ภาพที่ 6.2 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ (แนวทางเลือกที่ 2)	208
ภาพที่ 6.3 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ (แนวทางเลือกที่ 3)	209
ภาพที่ 6.4 แสดงบรรยากาศของพื้นที่ริมถนนและพื้นที่เปิดโล่ง	211
ภาพที่ 6.5 แสดงเส้นทางการคมนาคมและขอบเขตของพื้นที่	213
ภาพที่ 6.6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่	214
ภาพที่ 6.7 แสดงแนวความคิดในการออกแบบ และการปรับปรุงทัศนียภาพโดยรวม	215
ภาพที่ 6.8 แสดงศูนย์รวมกิจกรรม(Node)ของพื้นที่ในแต่ละเวลา	216
ภาพที่ 6.9 แสดงที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา	217
ภาพที่ 6.10 แสดงห้างสรรพสินค้า ที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา	218
ภาพที่ 6.11 แสดงร้านอาหารชุมชน ที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา	218
ภาพที่ 6.12 แสดงเส้นทางการเข้าออกและประตูของพื้นที่ศึกษา	220
ภาพที่ 6.13 แสดงพื้นที่สีเขียวของพื้นที่ศึกษา	221
ภาพที่ 6.14 แสดงอาคารของพื้นที่พาณิชย์กรรม	222
ภาพที่ 6.15 แสดงพื้นที่โล่งรอบอาคารของพื้นที่พาณิชย์กรรม	223
ภาพที่ 6.16 แสดงพื้นที่โดยรอบของพื้นที่ที่อยู่อาศัย	224
ภาพที่ 6.17 แสดงข้อเสนอแนะในการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่	234
ภาพที่ 6.18 แสดงแนวทางเลือกในการพัฒนา	235
ภาพที่ 6.19 แสดงแนวทางเลือกในการพัฒนา	236
ภาพที่ 6.20 แสดงแนวทางเลือกในการพัฒนา	237
ภาพที่ 6.21 แสดงสรุปแนวทางเลือกในการพัฒนา	238

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 6.22 แสดงแนวความคิดในการออกแบบ	239
ภาพที่ 6.23 แสดงจินตภาพของพื้นที่ศึกษา	240
ภาพที่ 6.24 แสดงจินตภาพของพื้นที่ศึกษา	241
ภาพที่ 6.25 แสดงจินตภาพของพื้นที่ศึกษา	242
ภาพที่ 6.26 แสดงแผนผัง Surrounding	243
ภาพที่ 6.27 แสดงแผนผัง Surrounding	243
ภาพที่ 6.28 แสดงแผนผัง Surrounding	244
ภาพที่ 6.29 แสดงแผนผัง Surrounding	244
ภาพที่ 6.30 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย	245
ภาพที่ 6.31 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย	245
ภาพที่ 6.32 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย	246
ภาพที่ 6.33 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย	246

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ประเทศไทยในอดีตนั้นมีการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้มีความทัดเทียมอารยะชนนานาชาติ โดยมีการพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และส่งผลให้เกิดการเพิ่มจำนวนของประชากรอย่างรวดเร็ว ทำให้ของเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน ส่งผลให้เกิดความต้องการทางด้านที่อยู่อาศัย ธุรกิจ บริการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีคุณภาพ ดังนั้นเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น และสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้นั้น การพัฒนาบทบาทของประเทศในด้านของเศรษฐกิจจึงเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการสร้างฐานความมั่นคงให้กับประชากรในประเทศ โดยให้มีการกระจายความเจริญให้มีความทัดเทียมกันตั้งแต่ระดับรากหญ้าจนถึงระดับมหภาค โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นศูนย์กลางทุกๆด้านของประเทศให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค ก้าวสู่ความเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจวิทยการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เพื่อการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับศักยภาพและบทบาททางเศรษฐกิจของพื้นที่ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร จึงได้มีการกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) โดยได้มีการกำหนดให้มีการพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง และย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางคมนาคมของระบบขนส่งมวลชน 3 แห่งได้แก่ ศูนย์พหลโยธิน ศูนย์มักกะสัน และศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพด้านใต้ แต่เนื่องจากศูนย์พหลโยธิน และ ศูนย์มักกะสัน เป็นการพัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพด้านใต้เป็นที่ดินของเอกชนจึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวอย่างเป็นระบบและให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-3(พ.ศ.2504-2519) ที่มุ่งเน้น

ด้านการขยายตัวของโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจสังคม และกายภาพ ซึ่งในระบอบนั้นยังไม่มี การจัดทำผังเมือง ทำให้เมืองเกิดการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และเกิดเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้น เมื่อ ดำเนินการมาถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (2515-2519) การพัฒนา ทางด้านเศรษฐกิจและการบริการของประเทศไม่ขยายตัวเท่าที่ควร ส่งผลถึงสภาวะการผลิต การ จ้างงาน และรายได้ประชาชาติ ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรที่อาศัยอยู่ใน ชนบทต้องอพยพหลังไหลเข้ามาอยู่ภายในเมืองหลวงมากขึ้นก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ซึ่งทวีความ รุนแรงและส่งผลกระทบอย่างต่อเนื่องถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4-7 (พ.ศ. 2520-2539) ได้มีการเร่งดำเนินการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ โดยการกำหนดแนวทางด้าน เศรษฐกิจและเร่งการกระจายรายได้ เพื่อลดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมถึงเร่งการกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและการบริการสู่ท้องถิ่น ส่งเสริมความเป็น ธรรมทางสังคมและความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ลดความแออัดทางการคมนาคมของ กรุงเทพมหานคร และปรับปรุงการคมนาคมให้ดีขึ้น การเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว ส่งผล ให้เกิดปัญหาความไม่สมดุลในตลาดแรงงานจึงมุ่งยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในเมืองและชนบท ให้สมดุลต่อการเพิ่มจำนวนประชากร ที่มุ่งการพัฒนาและเพิ่มแนวคิดใหม่ๆ ในแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 -2544) ที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับทรัพยากร มนุษย์ โดยใช้กลไกทางเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือในการพัฒนามนุษย์ให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ตลอดจน รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมากกว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระดับสูง และเพิ่มโอกาสการ พัฒนาความเจริญด้วยการสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของ ชุมชน เพื่อเร่งการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจพร้อมทั้ง ปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของการ คมนาคมให้ดียิ่งขึ้น หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545- 2549) ได้มีการกำหนดบทบาทการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมถึงระบบการ คมนาคมอย่างมีแบบแผน เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนและยกระดับคุณภาพชีวิตขอประชากรใน ประเทศให้เกิดการพัฒนาที่ดียิ่งขึ้น โดยการปรับฐานด้านเศรษฐกิจตั้งแต่ระดับรากหญ้าไปจนถึง ระดับมหภาค เพื่อสร้างความอยู่ดีมีสุขของคนไทย ที่นำไปสู่สังคมที่มีคุณภาพ โดยยึดแนว ทางการพัฒนาประเทศของกระทรวงมหาดไทย เริ่มจากนโยบายของแผนมหาดไทย ฉบับที่ 1-4 (พ.ศ.2515-2534) ที่มีนโยบายเรื่องการปกครองประเทศ ไม่มีการกล่าวถึงการวางผังเมืองเท่าใด นัก ต่อมาในแผนมหาดไทยฉบับที่ 5-6(พ.ศ.2535 -2544) เริ่มมีนโยบายของการใช้ประโยชน์ ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ และเริ่มมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และต่อเนื่องจนถึงนโยบายของแผนมหาดไทยแผนที่ 7 (พ.ศ. 2545–2549) มีการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของคน ครอบครัว และชุมชนให้สามารถพึ่งพาตนเองได้และมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ และการพัฒนาเมืองนำอยู่โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมจึงมีแผนในการพัฒนาทางด้านการส่งเสริมและพัฒนาาระบบคมนาคมในด้านๆให้มีความเพียงพอต่อความต้องการและเพื่อการเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ ทางสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครในฐานะเจ้าพนักงานท้องถิ่น ได้มีการกำหนดแนวทางและนโยบาย เพื่อการวางผังและจัดทำผังเมืองเฉพาะและจัดทำโครงการพัฒนาที่ดินขึ้นหลายโครงการด้วยกัน และหนึ่งในโครงการดังกล่าวนี้ คือจัดทำผังเมืองเฉพาะ บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) เพื่อการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพตามศักยภาพของพื้นที่อย่างสมบูรณ์แบบ โดยมีการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) เพื่อพัฒนาย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง และย่านที่อยู่อาศัยบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ให้เกิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์คมนาคมและย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรองของกรุงเทพมหานคร ให้มีความทันสมัยและเพียบพร้อมด้วยระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมถึงการจัดการปัญหาและพัฒนาาระบบการคมนาคมให้มีความเพียบพร้อมและสะดวกสบาย เพื่อส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครมีศักยภาพเพียงพอ เพื่อสามารถแข่งขันกับมหานครอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 เหตุผลของโครงการ

1.2.1 ด้านนโยบาย

เพื่อตอบสนองของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9(พ.ศ.2504–2549) ซึ่งมีแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองหลวง รวมถึงพัฒนาระบบขนส่งมวลชน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น

สอดคล้องกับแผนมหาดไทยฉบับที่ 1-7 (พ.ศ.2515 – 2549) ซึ่งเป็นแผนแม่บทของกระทรวงมหาดไทย โดยมีนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง พัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่และ

จัดการกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อพัฒนาศักยภาพของประชากรในพื้นที่ให้มีความรู้สามารถพึ่งพาตนเองได้

เพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) กระทรวงคมนาคม ทางด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อปรับปรุงและเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพ และปริมณฑลอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งอื่นๆให้เป็นเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพ

เพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานผังเมือง ทางด้านธุรกิจ การค้าและพักอาศัยภายในประเทศ และต่างประเทศให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม และการแก้ไขปัญหาด้านระบบคมนาคม เศรษฐกิจ สังคม ที่มีผลต่อประชากรในอนาคต

1.2.2. ด้านเศรษฐกิจ

จากการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่1-9(พ.ศ.2504- 2549) ส่งผลให้ประเทศพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดธุรกิจทางการค้าเพื่อรองรับผู้บริโภคที่เพิ่มมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดการกระจายตัวของภาคเศรษฐกิจ และได้มีการกำหนดบทบาทการพัฒนาประเทศ ให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับศักยภาพและบทบาททางเศรษฐกิจของพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.2.3. ด้านสังคม

จากอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ โดยมีความต้องการทางด้านสินค้าและบริการ ทางด้านที่อยู่อาศัย รวมถึงระบบการคมนาคม ขนส่งมวลชน รวมถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ทำให้ประชาชนต้องแข่งขันในทุกๆด้าน จึงต้องมีการพัฒนาคุณภาพชีวิตและประสิทธิภาพของประชากรให้สูงขึ้นสร้างงานและสร้างรายได้ให้มีความรู้สามารถพึ่งพาตนเองได้เพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิสาหกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.2.4. ด้านกายภาพ

เพื่อศึกษาและการวางแผนการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่รวมถึงการปรับปรุงการใช้ ที่ดินบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ทางด้านพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ในปัจจุบันและรองรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ ที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในอนาคตเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.3 ความเป็นมาของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

1.3.1 ด้านนโยบาย

เนื่องจากนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504-2549) มีการดำเนินการตามนโยบายการวางรากฐานทางเศรษฐกิจ และพัฒนาระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และได้ทำการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากความ ผันผวนของตลาดโลก ส่งผลต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจที่ไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมาย ที่วางไว้ได้ จึงทำให้การพัฒนาในด้านต่างๆเกิดความล่าช้า แก้ไขปัญหาไม่ตรงสาเหตุ และการ กระจายความเจริญไปได้ไม่ทั่วถึง ส่งผลให้การพัฒนาเป็นไปได้ยากและเกิดปัญหาอย่างต่อเนื่อง และยังคงส่งผลถึงความไม่เท่าเทียมกันในสังคม

แผนของกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 1-7 (พ.ศ.2515-2549) ส่วนใหญ่จะเน้น ทางด้านการเมืองการปกครองมากกว่าการพัฒนาเมือง ทำให้ขาดการดูแลทางด้านการพัฒนาและ ควบคุมเมืองที่มีประสิทธิภาพ

แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึง เพิ่มบทบาท ขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบการคมนาคม เพื่อตอบสนองของความ ต้องการของประชาชน จึงได้มีการพัฒนาและเพิ่มเติมส่วนขยายของระบบรถไฟฟ้าและการขนส่ง ทางรถไฟ ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการโดยสารและการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ซึ่งจะ ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ ลดการสูญเสียพลังงานและทำให้สภาวะแวดล้อมดีขึ้น

แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานผังเมือง เน้นการแก้ไขปัญหาทางด้านกาพัฒนา พื้นที่เพื่อเศรษฐกิจและการค้า ที่อยู่อาศัย รวมถึงพัฒนาระบบการคมนาคม และระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ แก้ไขปัญหามลภาวะต่างๆ เพื่อพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ รองรับการขยายตัวในด้านต่างๆ เพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยการของ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

จากการสำรวจของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครพบว่า สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนในภาคพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย เป็นไปในลักษณะกระจุกกระจาย มีการพัฒนาเพียงแค่อบริเวณที่มีความเจริญของเมืองเท่านั้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่รวมถึงขาดการวางผังเมืองที่ดี ทำให้กรุงเทพมหานครและประเทศสูญเสียประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอย่างมหาศาล รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจยังกระจุกตัวอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง (บางรัก สาทร สีลม) ดังนั้นการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง เป็นการพัฒนาเพื่อส่งเสริมบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการใช้ประโยชน์ที่ดินภาคในพื้นที่จะกำหนดให้เป็น อาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ เพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม ฯลฯ และอาคารที่อยู่อาศัยประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ กำหนดให้มีบริเวณที่จะทำการพัฒนาขึ้น เพื่อเป็นศูนย์ราชการ

1.3.3 ด้านสังคม

ปัญหาทางด้านสังคมนั้น เนื่องจากมีการแออัดรวมตัวกันอยู่บริเวณพื้นที่ที่มีความเจริญของเมืองเท่านั้น จึงส่งผลให้การพัฒนาจึงมีแค่บริเวณที่มีการรวมตัวของชุมชน ดังนั้นต้องมีการพัฒนาบทบาททั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่อย่างต่อเนื่องและจริงจัง เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศและให้มีการกระจายรายได้สู่ชุมชนและส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดียิ่งขึ้น

1.3.4 ด้านกายภาพ

เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในภาคเกษตรกรรม และพื้นที่ว่างเปล่า ทำให้ระบบสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการยังไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง มีการกระจายตัวของพื้นที่ทางพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย จะมีการพัฒนาและแออัดอยู่บริเวณที่มีความเจริญเท่านั้นทำให้พื้นที่ที่มีความแออัดของเมืองเกิดปัญหา ด้านความต้องการทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคมที่มีความสะดวกสบาย ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ในเขตบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ให้เป็นเขตพาณิชยกรรมรองและที่อยู่อาศัยให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเศรษฐกิจของประเทศ และพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และระบบการคมนาคมให้เพียงพอเพียงและมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับกับกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต

1.4 วัตถุประสงค์ของปฏิญญานิพนธ์

1.4.1 ด้านนโยบาย

เพื่อศึกษาแนวทางในการวางผังและปรับปรุงพื้นที่ ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยในเขตผังเมืองเฉพาะศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) เพื่อให้เกิดการพัฒนาเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจเกิดจากการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนในพื้นที่ เพื่อที่จะสามารถพึ่งพาตนเองได้ ตามนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504-2549)

เพื่อศึกษาแผนมหาดไทย ฉบับที่ 1-7 (พ.ศ. 2515-2549) ที่มีการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่ และเร่งการแก้ไขปัญหาทางสังคม

เพื่อศึกษาแผนยุทธศาสตร์ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ที่ต้องการเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟและโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงการข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวมเพื่อศึกษาแผนของสำนักงานผังเมือง ให้เกิดความสะดวกสบายสอดคล้องกับผังเมืองรวมและการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทางสังคมที่มีผลต่อประชากรในอนาคต

1.4.2 ด้านเศรษฐกิจ

เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ต่าง ๆ ทางด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อการพัฒนาและปรับปรุงการย่านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ให้มีความก้าวหน้าเพื่อเป็นศูนย์กลางรองและเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการพัฒนาที่ต่อเนื่องและสมบูรณ์แบบ

1.4.3 ด้านสังคม

เพื่อศึกษาแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้มีความสมบูรณ์แบบในทุกๆด้านซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมการลงทุนในด้านพาณิชย์กรรม ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศรวมถึงด้านที่พักอาศัยหนาแน่นมาก เพื่อเร่งการลงทุนทางเศรษฐกิจไปสู่พื้นที่ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน

1.4.4 ด้านกายภาพ

เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่เป็นไปตามศักยภาพของพื้นที่ รวมถึงการวางแผนพัฒนาและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของพาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองและที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

1.5 ขอบเขตของการศึกษาปริญญาโท

1.5.1 ส่วนของการศึกษาภาคข้อมูล

ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ รวมถึงแผนพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่เกิดขึ้นรวมไปถึงผู้ใช้โครงการ และรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ศึกษาแนวความคิดในการวางผังเฉพาะและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง จนสามารถประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงพื้นที่ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ศึกษาข้อมูลด้านเทคนิคต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ในโครงการ

ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ รวมไปถึงการเปรียบเทียบระหว่างข้อดี และข้อเสียของโครงการ

ศึกษากฎหมาย พระราชบัญญัติ และข้อกำหนดต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

1.5.2 ส่วนของการศึกษาภาคออกแบบ

วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมภายในเขตพื้นที่ ที่ได้รับแนวทางปฏิบัติมาจาก นโยบายผังเมืองเฉพาะศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(กลุ่มตากสิน) และการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่

กำหนดกิจกรรมและสัดส่วนพื้นที่ของพื้นที่ในการพัฒนาในแต่ละด้านให้ตรงกับศักยภาพของพื้นที่ศึกษานโยบายการรองรับการขยายตัวของเมืองหลวง และการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่

พัฒนาและวางแผนการจัดการวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้สอดคล้องกับนโยบายผังเมืองเฉพาะศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ และเพียงพอต่อการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ตามนโยบาย และการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่

เสนอและจัดทำรูปแบบของการวางผังปรับปรุงพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้(กลุ่มตากสิน) ให้เข้ากับสภาพแวดล้อมเดิมของโครงการและสภาพแวดล้อมใหม่ของโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น ตามนโยบายการผังเมืองเฉพาะศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ และการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่

กำหนดรูปแบบทางสถาปัตยกรรมให้สอดคล้องกับกิจกรรมและภูมิทัศน์ของเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปรับปรุงภูมิทัศน์ของพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ตามนโยบายของผังเมืองเฉพาะศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ และการพัฒนาให้เป็นเมืองนำอยู่นำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานสถาปัตยกรรม เข้ามาส่งเสริมในการวางผังปรับปรุงพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้(กลุ่มตากสิน) เพื่อการพัฒนาของพื้นที่ที่จะได้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

1.6 วิธีการดำเนินปริญญานิพนธ์

1.6.1 ชั้นศึกษาข้อมูลพื้นฐาน

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการศึกษา ค้นคว้า สอบถาม สัมภาษณ์บุคคลที่อยู่ภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและออกสำรวจพื้นที่ของโครงการ

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ ตำรา วิชาการ ผลงานการวิจัย แผนที่ ภาพถ่าย และเอกสารต่าง ๆ โดยจำแนกข้อมูลได้ดังนี้

ข้อมูลด้านนโยบาย

นโยบายระดับประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

(พ.ศ.2504-2549)

แผนแม่บทของกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2545-2549)

แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กระทรวงคมนาคม

แผนพัฒนาสำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานคร

1.6.1.1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

แผนงบประมาณของการดำเนินงาน การสำรวจผังเมืองที่จะเปิดใหม่ การก่อสร้าง สิ่งปลูกสร้าง ค่ารถถอน และปรับปรุงพื้นที่

ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ ภาค จังหวัด เขต และชุมชนที่มีอิทธิพลการวางผังของโครงการ

ศึกษาสภาวะเศรษฐกิจ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนที่ส่งผลต่อ

โครงการ

1.6.1.2 ข้อมูลด้านสังคม

ศึกษาสถิติการเพิ่มจำนวนของผู้ที่มาใช้โครงการและพฤติกรรมของผู้ที่มาใช้

โครงการ ที่มีผลต่ออิทธิพลการออกแบบ

สถิติของหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ ที่มีผลต่อโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6.1.3 ข้อมูลทางด้านกายภาพ

การใช้ประโยชน์ของที่ดินได้อย่างคุ้มค่า

ศึกษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ในชุมชนและพื้นที่โดยรอบในเขตผัง

ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการของโครงการ

1.6.2 ชั้นวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการรวบรวมข้อมูลทางด้านต่าง ๆ แล้วจึงทำการแยกรายละเอียดเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ส่วนดังนี้คือ

1.6.2.1 ข้อมูลด้านนโยบาย

ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9 และแผนพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยวิเคราะห์ยกมาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อเป็นการพิจารณาประกอบการวางแผนการทำงาน

1.6.2.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

ทำการวิเคราะห์ทางด้านแนวโน้มการขยายตัว และความเป็นไปได้ของโครงการ โดยการวิเคราะห์จากข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวข้อง

1.6.2.3 ข้อมูลด้านสังคม

ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ และศักยภาพการคมนาคมขนส่ง เพื่อกำหนดขนาดของโครงการ ให้เพียงพอต่อความต้องการของโครงการ

1.6.2.4 ข้อมูลด้านกายภาพ

ทำการวิเคราะห์การคมนาคมขนส่งของพื้นที่และสภาพทั่วไปของโครงการ เพื่อทำการจัดทำพื้นที่เศรษฐกิจที่เหมาะสมในการวางผัง

1.6.3. ชั้นสังเคราะห์ข้อมูล

เป็นการนำเอาผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปและทำการประเมินค่าเพื่อเป็นตัวกำหนดแนวทางพื้นที่กิจกรรมและรูปแบบสถาปัตยกรรม ให้เหมาะสมกับสนามบินสุวรรณภูมิ

1.6.4 ข้อเสนอแนะและการออกแบบ

สร้างแนวความคิดในการออกแบบ

ขอบเขตของข้อเสนอแนะในการออกแบบที่มาจาก การวิเคราะห์ และการสังเคราะห์ข้อมูล เพื่อเสนอแนวทางในการออกแบบปรับปรุง ซึ่งมีขอบเขตในการออกแบบปรับปรุง ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนการวางผัง

1. ออกแบบเสนอแนะการปรับปรุงพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรม ละที่อยู่อาศัย หนาแน่นมากในเขตพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) โดยกำหนดแนวทาง ให้เป็นในทางเดียวกัน สิ่งที่ทำในพื้นที่โครงการได้แก่ ซึ่งกำหนดให้มีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ เพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม ฯลฯ และอาคารที่อยู่อาศัยประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ กำหนดให้มีบริเวณที่จะพัฒนาขึ้นเป็นศูนย์ราชการ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย สำนักงานเขต สถานีตำรวจ ห้องสมุดประชาชน สถานพยาบาล และศูนย์การประชุม ฯลฯ โดยมีพื้นที่โครงการทั้งหมด 800 ไร่

2. ปรับปรุงพื้นที่โครงการให้มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ครบครันและสมบูรณ์แบบ

ส่วนพื้นที่สาธารณะ

1. ปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เหมาะสมกับการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงที่พักอาศัย เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

2. การออกแบบโครงข่ายการคมนาคมและระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้มีความเพียบพร้อมและเป็นระบบ

3. การออกแบบอาคารให้มีรูปทรงที่ชัดเจน เหมาะสมกับกิจกรรมที่กำลังเกิดขึ้นภายในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

4. กำหนดกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบของโครงการ

5. ชันสรุปผลและการนำเสนอโครงการ

6. สรุปภาคข้อมูล และการวิเคราะห์

7. สรุปขั้นตอนของกระบวนการออกแบบ

8. นำเสนอผลงานการออกแบบ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1.7.1.1 ด้านนโยบาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้เห็นนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมไปถึง
แผนงานทางด้านต่าง ๆ บรรลุตามความมุ่งหมายตามที่ได้ศึกษามา

1.7.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

ได้ทราบถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศ

1.7.1.3 ด้านสังคม

ได้ศึกษาในด้านความเป็นอยู่และกิจกรรมรวมถึงปัญหาต่าง ๆ

1.7.1.4 ด้านกายภาพ

ได้ศึกษาถึงการใช้อยู่อาศัยและศักยภาพของที่ดิน เพื่อให้ได้ประโยชน์และคุ้มค่า
อย่างสูงสุดทางด้านการใช้ที่ดิน

1.7.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำปริญญานิพนธ์

1.7.2.1 สามารถนำข้อมูลจากการทำปริญญานิพนธ์ มาประยุกต์ใช้กับโครงการ
ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.7.2.2 ทำให้สามารถวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลทางด้านต่าง ๆ และสามารถ
นำมาใช้ประกอบในการออกแบบ

1.7.2.3 ได้ทราบถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดทำผังเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

2.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

2.1.1 การศึกษาด้านกายภาพภายในประเทศ

2.1.1.1 ขนาดที่ตั้ง

ประเทศไทยตั้งอยู่บริเวณเขตร้อนซีกโลกเหนือ (North Tropical Zone) ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นศูนย์สูตร (Equator) และเส้นทรอปิก ออฟ แคนเซอร์ (Tropic of cancer) โดยมีส่วนที่อยู่เหนือสุดที่ละติจูดหรือเส้นรุ้งขนานที่ 20 27/เหนือ ในเขต อ.แม่สาย จ.เชียงราย ส่วนที่อยู่ใต้สุดที่ละติจูดที่ 5037/ เหนือในเขต อ.เบตง จ.ยะลา ส่วนที่อยู่ตะวันออกสุดที่ลองจิจูดหรือเส้นเมริเดียนที่ 105 27/ ตะวันออกในเขต อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี และส่วนที่อยู่ตะวันตกสุดที่ลองจิจูดที่ 93 22/ตะวันออก ในเขต อ.แม่ลาน้อย จ.แม่ฮ่องสอน โดยประเทศไทยมีพื้นที่ทั้งสิ้น 513,115,029 ตารางกิโลเมตรหรือ 198,183 ตารางไมล์ นับว่าประเทศไทยมีพื้นที่อยู่ในเกณฑ์ขนาดปานกลางส่วนที่ยาวที่สุดของประเทศไทย ซึ่งวัดจาก อ.แม่สาย จ.เชียงราย ซึ่งอยู่เหนือสุดถึง อ.เบตง จ.ยะลา ซึ่งอยู่ใต้สุดมีความยาวประมาณ 1,648 กิโลเมตร ส่วนที่กว้างที่สุดของประเทศไทยวัดจากด่านเจดีย์สามองค์ในเขต อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกสุดจนถึงช่องเม็กในเขต อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกสุดมีความกว้างประมาณ 78 กิโลเมตรส่วนที่แคบที่สุดของประเทศไทย อยู่ภายในบริเวณภาคตะวันตกที่ ต.คลองวาฬ จ.ประจวบคีรีขันธ์กว้างประมาณ 10.6 กิโลเมตร สำหรับแผ่นดินส่วนที่แคบที่สุดอยู่ระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งทะเลอ่าวไทยซึ่งเป็นบริเวณที่เรียกว่า "คอคอดกระ" วัดจากฝั่งแม่น้ำกระบุรีถึงฝั่งทะเลด้านตะวันออกกว้าง 64 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สหภาพพม่า

ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศมาเลเซีย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ราชอาณาจักรกัมพูชาและอ่าวไทย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ สหภาพพม่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.1 แสดงที่ตั้งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ประเทศไทยแบ่งออกเป็น 76 จังหวัด และแบ่งภูมิประเทศออกเป็น 6 เขตดังต่อไปนี้ คือ

1. เขตภูเขาและที่ราบระหว่างภูเขาภาคเหนือ
2. เขตที่ราบภาคกลาง
3. เขตภูเขาสูงภาคตะวันตก
4. เขตภูเขาและที่ราบชายฝั่งภาคตะวันออก
5. เขตที่ราบสูงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
6. เขตภูเขาและที่ราบชายฝั่งคาบสมุทรภาคใต้

2.1.1.3 สภาพภูมิอากาศ

เนื่องจากประเทศไทย ได้รับอิทธิพลของลมมรสุมฤดูร้อนที่พัดจากทะเลเข้าสู่ภาคพื้นทวีปและได้รับอิทธิพลจากมรสุมฤดูหนาวที่พัดจากภาคพื้นทวีปลงสู่ทะเล โดยอิทธิพลนี้ส่งผลให้ในช่วงฤดูร้อนในประเทศไทยจะมีสภาพอากาศร้อนและมีฝนตกชุกติดต่อกัน โดยเฉลี่ยประมาณ 6 เดือนต่อปี ในส่วนของฤดูหนาวได้รับอิทธิพลจากลมมรสุม ฤดูหนาว จึงทำให้มีสภาพอากาศที่แห้งแล้งและหนาวเย็น และจะปรากฏในระยะเวลาสั้นๆ คือ ราว 3 เดือนเท่านั้น ส่วนระยะเวลาอีก 3 เดือนที่เหลือนั้น จะเป็นช่วงที่มีอากาศร้อนและแห้งแล้งมาก

สภาพภูมิอากาศของประเทศไทยขึ้นอยู่กับลมมรสุมตามฤดูกาล 2 ชนิด ได้แก่

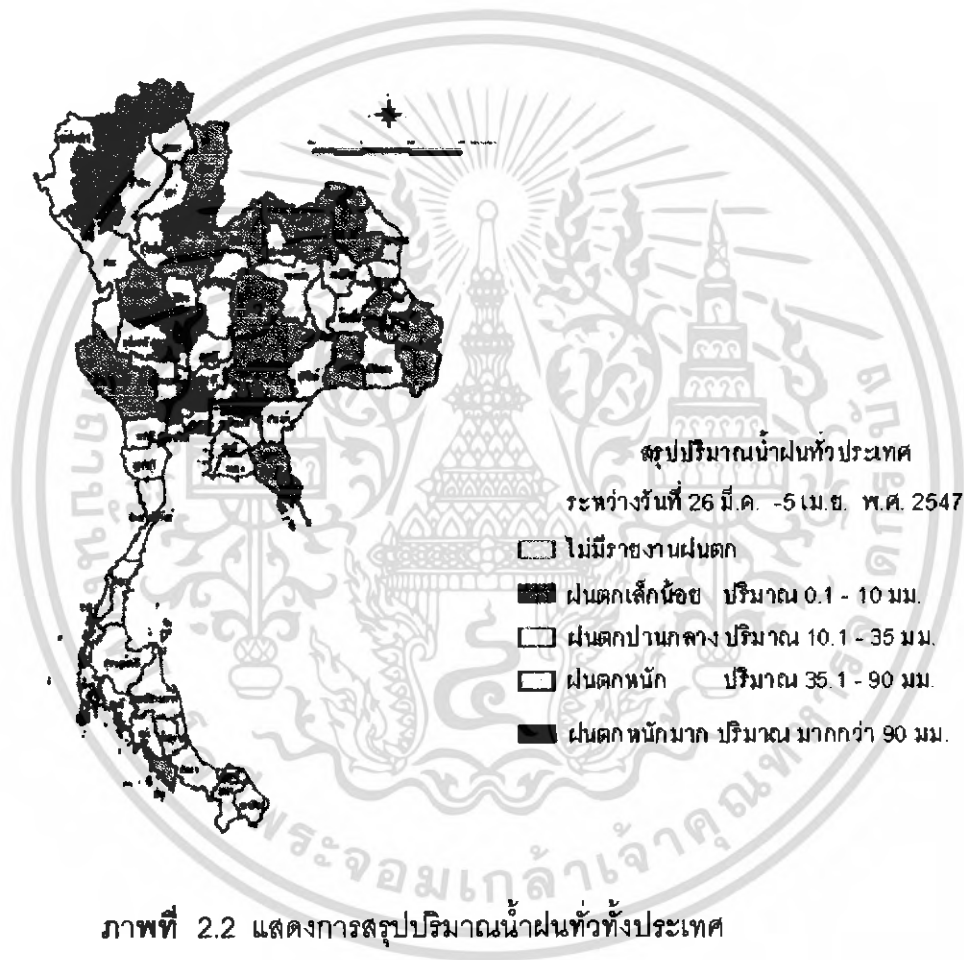
-ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมไปจนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ เป็นลมหนาวแห้งแล้งพัดออกจากศูนย์กลางความกดอากาศสูง ซึ่งพัดผ่านมายังประเทศไทยทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และในส่วนของภาคใต้ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือจะพัดผ่านอ่าวไทยซึ่งส่งผลให้เกิดฝนตกลงมาด้วย

-ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ในฤดูร้อนของซีกโลกเหนือ บริเวณทวีปเอเชียมีอุณหภูมิสูง ความกดอากาศต่ำ ส่วนบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิกและอินเดีย ไม้ร้อนเท่าแต่มีความกดอากาศสูง ทำให้มีลมพัดผ่านจากมหาสมุทรสู่ทวีป เมื่อพัดผ่านข้ามเส้นศูนย์สูตรลมจะเบี่ยงเบนไปทางขวาทำให้เกิดเป็นลมตะวันออกเฉียงใต้และจะพัดผ่านตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมไปจนถึงเดือนกันยายน ส่วนในภาคใต้ของประเทศไทยนั้นลมนี้จะพัดสิ้นสุดราวกลางเดือนตุลาคม ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นฤดูฝนของประเทศไทย

ตารางที่ 2.1 แสดงลักษณะภูมิอากาศของประเทศไทย

เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545
1.อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี (องศาเซลเซียส)	28.1	27.0	27.1	27.4	27.6
2.ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยรายปี (มิลลิเมตร)	1,505.4	1,829.6	1,813.0	1,707.3	1,607.9
3.ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยรายปี (ร้อยละ)	76	77	78	78	77

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร



ภาพที่ 2.2 แสดงการสรุปปริมาณน้ำฝนทั่วทั้งประเทศ

ฤดูกาลของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 3 ฤดูกาล ได้แก่

- ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม จนถึงราวกลางเดือนตุลาคม
- ฤดูแล้ง เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม จนถึงราวกลางเดือนกุมภาพันธ์
- ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ จนถึงราวกลางเดือนพฤษภาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.1.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศจะใช้ในกิจกรรมเกี่ยวกับการประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยที่ลักษณะการใช้ที่ดินนั้นขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ ภาคกลางของประเทศนั้น เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ที่สุดของประเทศ การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนี้ จึงใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการประกอบอาชีพเกี่ยวกับการเกษตรกรรมมากที่สุดในประเทศ ภาคเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาที่มีที่ราบลุ่มเล็กน้อย ผลผลิตที่เด่นชัดคือ พืชผลเมืองหนาว อาทิเช่น สตรอเบอร์รี่ สาลี่ แอปเปิ้ล เป็นต้น ภาคใต้และภาคตะวันออก เป็นพื้นที่ที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายฝั่งทะเล ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการประกอบอาชีพเกษตรกรรม

2.1.1.5 การคมนาคมขนส่ง

- การคมนาคมขนส่งทางบก

การคมนาคมขนส่งทางบกนั้นมีหลายเส้นทาง การเดินทางด้วยกันประกอบด้วย รถยนต์ รถไฟ เส้นทางการคมนาคมทางบกนั้นเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ สร้างความสะดวกสบายในการคมนาคมและการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้อีกด้วย

1) การเดินทางโดยทางรถยนต์

การเดินทางโดยทางรถยนต์ภายในประเทศและต่างประเทศ สามารถแบ่งการเดินทางโดยทางหลวงได้เป็น 6 ประเภท ได้แก่

1. ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ

2. ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญ จังหวัด ภาค ทางหลวงแผ่นดินสายประธานเชื่อมการจราจรระหว่างภาคต่อภาค มีทั้งหมดอยู่ 4 สาย คือ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 1,005 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) จากสระบุรี-หนองคาย 508 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จากกรุงเทพฯ-ตราด

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) จากกรุงเทพฯ-สงขลา 1,274 กิโลเมตร

75533

3. ทางหลวงสายชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล
4. ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล
5. ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาล
6. ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่ทางรัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมาย

ที่ว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทานและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

นอกจากนี้ยังมีทางหลวงสายเอเชีย ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญของประเทศ ในการติดต่อและเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในเอเชีย โดยมีโครงข่ายทางหลวงเอเชียมีระยะทางประมาณ 65,000 กิโลเมตร โดยเชื่อมโยง 15 ประเทศ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก จุดเริ่มต้นที่ทวีปยุโรป ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตก เชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามและฟิลิปปิน ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงใต้และประเทศศรีลังกา ซึ่งอยู่ทางด้านใต้

2). การเดินทางโดยรถไฟ

การคมนาคมขนส่งสำหรับรถไฟในประเทศนั้นมีเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญอยู่ 4 เส้นทาง โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพฯ เรียกว่า "หัวลำโพง"

สายตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มจากสถานีกรุงเทพมุ่งไปทิศเหนือ ผ่านอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และสุดปลายทางที่ อุบลราชธานี (กม.ที่ 575)

สายเหนือ แยกออกจากทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทาง บ้านภาชี ผ่านลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ เด่นชัย(จังหวัดแพร่) ลำปาง ลำพูน สุดปลายทางที่สถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ (กม.ที่ 571)

สายตะวันออก เริ่มจากสถานีกรุงเทพผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สุดปลายทางที่ อรัญประเทศ (กม.ที่ 255)

สายใต้ เริ่มจากสถานีชุมทางตลิ่งชัน ทางสายนี้ผ่าน นครปฐมราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา สุดปลายทางที่สุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ (กม.ที่ 945) มีทางแยกไปบรรจบกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียที่ปาดังเบซาร์ (กม.ที่ 990) และอีกแยกหนึ่งไปสู่ปลายทางที่สุโขทัย (กม.ที่ 1,159)

สายแม่กลอง เริ่มจากสถานีวงเวียนใหญ่สุดปลายทางที่สถานีมหาชัยจังหวัดสมุทรสาคร ระยะทาง 33 กม. ช่วงหนึ่งและเริ่มต้นที่สถานีบ้านแหลม จังหวัดสมุทรสาครไปสู่ปลายทางที่สถานีแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม ระยะทาง 31.00 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำนั้นได้แบ่งออกเป็น การขนส่งทางแม่น้ำลำคลองต่างๆภายในประเทศ และการคมนาคมขนส่งทางชายฝั่งทะเลและมหาสมุทร ทั้ง 2 ด้าน ของคาบสมุทรตอนใต้ของประเทศไทย และมีท่าเรือขนส่งสินค้าเพื่อขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศโดยท่าเรือทั้งหมดที่มีอยู่ในปัจจุบันแบ่งออก 2 ส่วน คือ ท่าเรือระหว่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ โดยท่าเรือภายในประเทศประกอบด้วย ท่าเรือชายฝั่งทะเลและท่าเรือในแม่น้ำ

- การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศอยู่ทั้งหมด 9 สายการบิน คือ สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินบีพีแอร์ไลน์ สายการบินแองเจิ้ลแอร์ไลน์ สายการบินนกแอร์ สายการบินโอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์(วันทูโก) สายการบินไทย แอร์เอเชีย สายการบิน ฟลายไฮ คาร์โก้ สายการบินแอร์ อันดามัน สำหรับสายการบินระหว่างประเทศ นอกจากสายการบินของไทยแล้ว ยังมีสายการบินของชาติอื่นๆ หยุดแหวะให้บริการมากกว่า 20 สายการบิน โดยมี 4 แห่งเป็นสนามบินนานาชาติ ประกอบด้วย สายการบินกรุงเทพ(ดอนเมือง) สนามบินเชียงใหม่ สนามบินภูเก็ต สนามบินหาดใหญ่(จังหวัดสงขลา) และที่กำลังจะเปิดบริการคือ สามบินสุวรรณภูมิ และสายการบินที่ดำเนินการภายในประเทศได้แก่ บริษัทการบินไทย จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจ บินประจำในเส้นทาง 22 จุดการบิน โดยมีท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นจุดศูนย์กลาง บริษัทการบินกรุงเทพจำกัด เป็นบริษัทเอกชน บินประจำในเส้นทางกรุงเทพฯ-สมุย กรุงเทพฯ-หัวหิน กรุงเทพฯ-แม่ฮ่องสอน กรุงเทพฯ-ตรัง และภูเก็ต-เกาะสมุย บริษัททอปปิกคัลซี่แอร์จำกัด เป็นบริษัทเอกชนบินประจำระหว่างภูเก็ตกระบี่ ทุกวันวันละ 1 เที่ยวบิน นอกจากนี้ยังมีบริษัทเอกชนอีก 4 สายการบินที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินไม่ประจำ ประเภทเช่าเหมาลำโดยใช้ท่าอากาศยานขนาดเล็กทำการบินคือ บริษัทสหกลแอร์(1990)จำกัด

2.1.2. การศึกษาทางด้านสังคมในประเทศ

2.1.2.1. ประชากรในประเทศ

ประเทศไทยแบ่งออกเป็น 6 ภาค โดยปัจจุบันมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 65,231,157 คน โดยภาคที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ,ภาคกลาง,ภาคเหนือ,ภาคใต้,ภาคตะวันออก และภาคตะวันตก ตามลำดับ โดยสามารถจำแนกได้ตามเพศและจังหวัดได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวนประชากรจากทะเบียนจำแนกตามเพศ เป็นรายภาค และจังหวัด ไตรมาสที่ 4 (ตุลาคม - ธันวาคม) พ.ศ. 2547

ภาค	ประชากร			ความหนาแน่น ต่อ กม.
	หญิง	ชาย	รวม	
ทั่วราชอาณาจักร	32,739,432	32,491,725	65,231,157	122.93
กรุงเทพมหานคร	4,250,651	3,856,769	8,107,421	3,734.10
ภาคกลาง	7,571,211	7,422,978	14,994,189	146.45
ภาคเหนือ	5,836,228	5,922,065	11,758,293	71.26
ภาคใต้	4,322,548	4,364,699	8,687,247	120.20
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	10,758,793	10,925,214	21,684,007	128.27

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

2.1.2.2 โครงสร้างจำนวนประชากรไทยในอนาคต

การคาดการณ์ในอนาคตของจำนวนประชากรของประเทศ จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นทุกปี และอัตราการตายลดลง สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรและอัตราต่างๆของประเทศไทย พ.ศ. 2545 - 2563

ปี	ประชากร กลางปี ก.ค. (ล้านคน)	อัตราเพิ่ม ตาราง ชาติ	อัตราเจริญ พันธุ์รวม	อัตรา ทดแทน เจริญพันธุ์ สุทธิ	อัตราเกิด (ต่อพัน)	อัตราตาย (ต่อพัน)	อัตราตาย ทารก
2545	63.43	0.82	1.89	0.88	16.20	8.00	28.07
2546	63.96	0.79	1.88	0.87	15.96	8.08	27.59
2547	64.49	0.76	1.87	0.87	15.72	8.16	27.11
2548	65.03	0.72	1.85	0.86	15.48	8.24	26.64
2549	65.47	0.69	1.84	0.86	15.24	8.32	26.16
2550	65.94	0.66	1.83	0.85	15.00	8.40	25.68
2551	66.19	0.64	1.82	0.85	14.80	8.44	25.26

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.3(ต่อ) แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรและอัตราต่างๆของ
ประเทศไทย พ.ศ. 2545 – 2563

ปี	ประชากร กลางปี ก.ค. (ล้านคน)	อัตราเพิ่ม ตาธรรม ชาติ	อัตราเจริญ พันธุ์รวม	อัตรา ทดแทน เจริญพันธุ์ สุทธิ	อัตราเกิด (ต่อพัน)	อัตราตาย (ต่อพัน)	อัตราตาย ทารก
2552	66.69	0.61	1.81	0.85	14.60	8.48	24.83
2553	67.23	0.59	1.81	0.85	14.40	8.52	24.41
2554	67.71	0.56	1.80	0.84	14.20	8.56	23.98
2555	68.19	0.54	1.79	0.84	14.00	8.60	23.56
2556	68.79	0.51	1.79	0.84	13.84	8.70	23.18
2557	68.96	0.49	1.78	0.84	13.68	8.80	22.80
2558	69.08	0.46	1.78	0.84	13.52	8.90	22.41
2559	69.31	0.44	1.77	0.84	13.36	9.00	22.03
2560	69.58	0.41	1.77	0.83	13.20	9.10	21.65
2561	69.88	0.38	1.77	0.83	13.04	9.20	21.27
2562	70.21	0.36	1.76	0.83	12.88	9.30	20.89
2563	70.50	0.33	1.76	0.83	12.72	9.40	20.50

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี

2.1.2.3 ด้านการสาธารณสุข

ด้านสุขภาพของคนไทยในปัจจุบันโดยรวมอยู่ในภาวะค่อนข้างดี มีการพัฒนาในทางที่ดีอย่างต่อเนื่องมาตลอด ในพ.ศ. 2540 อายุเฉลี่ยของคนไทยเมื่อแรกเกิดเพิ่มขึ้นโดยที่ผู้ชายมีอายุเพิ่มขึ้นจาก 65 ปี ในพ.ศ. 2507 มาเป็น 70 ปี ในพ.ศ. 2540 ส่วนผู้หญิงเพื่อเติมจาก 62 ปีเป็น 75 ปี อัตรากำลังด้านสาธารณสุข ในปีพ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีแพทย์ที่จดทะเบียนไว้กับแพทย์สภา ทั้งหมด 26,225 คน คิดเป็นอัตราส่วนต่อประชากร 1:3,136 คน ใน ปัจจุบันประเทศไทยสามารถผลิตแพทย์ได้ประมาณปีละ 1,200 คน นอกจากนี้ยังมีการผลิตกำลัง คนด้านสาธารณสุข สถานศึกษาทั้งภาครัฐและเอกชน ปัจจุบันมีทั้งสถานพยาบาลทั่วประเทศ 1,345 แห่ง ในกรุงเทพมหานคร มีโรงพยาบาลของรัฐ 53 แห่ง อาจกล่าวได้ว่าโรงพยาบาลในประเทศไทยมีเทคโนโลยีที่ค่อนข้างทันสมัยอย่างไรก็ตามเทคโนโลยีการแพทย์โดยเฉพาะเครื่องมือ

การแพทย์ที่มีประสิทธิภาพสูง ส่วนใหญ่จะอยู่ในเมืองใหญ่และอยู่ในภาคเอกชนมากกว่าภาครัฐ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และด้วยนโยบายของรัฐบาล ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (2541-2544) รัฐบาลได้เร่งดำเนินการตามนโยบายหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า " 30 รักษาทุกโรค" เพื่อสร้างหลักประกันสุขภาพให้แก่คนไทยที่มีสิทธิในการเบิกค่ารักษาพยาบาลจากที่ใดให้สามารถเข้ารับบริการรักษาสุขภาพได้โดยรัฐบาลจะเป็นผู้จ่ายค่ารักษาพยาบาลแทน

2.1.2.4 ด้านการปกครอง

ประเทศไทยมีการปกครองระบบประชาธิปไตย กำหนดให้อำนาจในการออกกฎหมาย(นิติบัญญัติ) อำนาจในการนำกฎหมายไปใช้ปฏิบัติ (บริหาร) และอำนาจในการตัดสินคดีความ(ตุลาการ)ซึ่งเรียกรวมกันว่า "อำนาจอธิปไตย" เป็นของปวงชนชาวไทย โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์ประมุขของประเทศภายใต้กฎหมายรัฐธรรมนูญ ซึ่งเป็นกฎหมายปกครองสูงสุดของประเทศ และพระมหากษัตริย์ทรงใช้อำนาจทั้ง 3 นี้ผ่านทางรัฐสภาคณะรัฐมนตรี และศาลตามลำดับนอกจากนี้รัฐธรรมนูญยังกำหนดให้จัดรูปแบบการปกครองออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

1. การปกครองส่วนกลาง แบ่งออกเป็น กระทรวง ทบวง กรมต่างๆ และส่วนราชการอื่นๆที่เทียบเท่า

2. การปกครองส่วนภูมิภาค ซึ่งแบ่งเป็นในรูปของจังหวัด แล้วแบ่งย่อยออกเป็นอำเภอ ตำบลและหมู่บ้านตามลำดับ ปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 76 จังหวัด 913 อำเภอ/กิ่งอำเภอ 7,416 ตำบลและ 66,975 หมู่บ้าน

3. การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งประกอบไปด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 75 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบลทั่วประเทศ 6,282 แห่ง เทศบาล 333 แห่ง และสุขาภิบาล 794 แห่ง นอกจากนี้ยังมีเขตการปกครองพิเศษอีก 2 แห่ง คือ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา

2.1.2.5 ด้านการศาสนา

ศาสนาประจำชาติคือ ศาสนาพุทธ มีผู้นับถือประมาณ 95% และศาสนาอื่นๆ ได้แก่ ศาสนาคริสต์, อิสลาม, ฮินดู ฯลฯ อีก 5% เนื่องจากประเทศไทยให้สิทธิเสรีภาพในการนับถือศาสนา จึงมีชาวไทยที่นับถือศาสนาอื่นๆ อยู่เป็นจำนวนไม่น้อย และภาษาราชการ คือ ภาษาไทย

2.1.2.6 ด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม

ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมเป็นเอกลักษณ์ของประเทศที่สืบทอดกันมาตั้งแต่สมัยโบราณกาล แม้ว่าในช่วงเวลายาวนาน ที่ผ่านมามีโอกาสรับเอาวัฒนธรรมของชาวอื่นๆ จากทั้งประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ใกล้เคียงหรือชาติที่อยู่ห่างไกล ในทวีปยุโรปและอเมริกา เข้ามาด้วย แต่ก็สามารถนำเอาวัฒนธรรมที่ได้รับเข้ามาประยุกต์ และปรับให้เข้ากับลักษณะนิสัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของชาวไทยได้อย่างกลมกลืน วัฒนธรรมอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ วัฒนธรรมที่เป็นรูปธรรมมองเห็นได้จากโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศาสนสถาน งานด้านสถาปัตยกรรมและประเพณีต่างๆ และอีกประเภทหนึ่งคือ วัฒนธรรมที่เป็นนามธรรม ที่ไม่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า แต่สามารถสังเกตได้จากแนวความคิดประเพณี และขนบธรรมเนียมที่สืบทอดต่อกันมา

2.1.3. การศึกษาด้านเศรษฐกิจของประเทศ

2.1.3.1 สภาพทั่วไปด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ

ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นแบบผสมหมายถึง ระบบเศรษฐกิจที่รัฐเข้ามามีส่วนในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศหลายประการ แต่กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นของเอกชน ซึ่งเป็นระบบที่ประเทศต่างๆทั่วโลกนิยมใช้ในปัจจุบันจากการประมาณการของอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2548 นี้ ลดลงเป็นร้อยละ 3.6-4.0 จากการประมาณการเดิมที่ 4.6-5.1 เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา เศรษฐกิจไทยได้เผชิญกับปัจจัยลบ เศรษฐกิจไทยชะลอตัวลง อันเป็นผลจากปัจจัยลบต่าง ๆ โดยเฉพาะการปรับขึ้นของราคาน้ำมัน การหดตัวของการท่องเที่ยว ปัญหาร้ายแรงรวมทั้งสถานการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ โดยแรงผลักดันการฟื้นตัวที่สำคัญ คงจะได้แก่ การใช้จ่ายของภาครัฐในโครงการลงทุนต่าง ๆ รวมทั้งแนวโน้มการฟื้นตัวของการท่องเที่ยว แนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก น่าจะส่งผลในทางลบต่อการส่งออกของไทย สำหรับการบริโภคของภาคเอกชนนั้น แม้จะคาดว่าเศรษฐกิจไทยน่าจะฟื้นตัวได้ในปีหน้า ดังนั้นแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในปี 2549 ถูกฝากความหวังไว้ที่การขยายตัวของการลงทุนและการใช้จ่ายต่าง ๆ ของภาครัฐ ตลอดจนการฟื้นตัวของการท่องเที่ยว ในขณะที่การส่งออกและการบริโภคของภาคเอกชนยังคงชะลอตัวต่อเนื่องจากปี 2548

ตารางที่ 2.4 แสดงการประมาณการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยใน ปี 2548-2549

	2547	2548	2549
การบริโภคภาคเอกชน	5.7%	4.1%	3.8%
การลงทุนรวม	14.4%	11.9%	14.0%
การลงทุนภาคเอกชน	15.3%	9.0%	10.0%
การลงทุนภาครัฐ	11.7%	20.0%	24.0%
การบริโภคภาครัฐ	4.1%	16.0%	4.0%
การส่งออก	23.0%	13.0%	9.0%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4(ต่อ) แสดงการประมาณการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยใน

ปี2548-2549

	2547	2548	2549
การนำเข้า	27.0%	25.0%	10.0%
ดุลการค้า(ล้านดอลลาร์)	1,682	-9,803	-11,869
ดุลบัญชีเดินสะพัด(ล้านดอลลาร์)	7,087	-4,496	-5,824
ดุลบัญชีเดินสะพัด(% ต่อ GDP)	4.3%	-2.5%	-2.9%
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป	2.7%	3.8%	3.0-3.5%
ราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ย(บาท/ลิตร)	14.59	19.32	20.26
ค่าเงินบาทเฉลี่ย(ต่อดอลลาร์)	40.22	40.70	39.70
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ(GDP)	6.1%	3.6-4.0%	4.0-5.0%

ที่มา: บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด

2.1.3.2 โครงสร้างการผลิตระดับประเทศ

ผลิตภัณฑ์ภาค(GDP) ทุกภาคขยายตัวสูงขึ้นโดยมีภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคตะวันตกเป็นภาคนำ การผลิตในภูมิภาคเริ่มปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผลิตภัณฑ์ภาค (GDP) ทุกภาคมีอัตราการเติบโตสูงขึ้น โดยมีภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคตะวันตกเป็น ภาคนำในอัตราร้อยละ 7.8 6.3 ละ 5.3 ตามลำดับ โดยภาคเหล่านี้เติบโตมาจากการผลิตใน สาขาของเกษตรกรรมเป็นสำคัญ โดยเฉพาะสาขาอุตสาหกรรม สาขาการค้า และสาขาบริการ ส่วนภาคที่เหลือมีการเติบโตสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2542 อย่างไรก็ตามภาคเหล่านี้ส่วนใหญ่ยังมิ การการเกษตรเป็นฐานการผลิตหลัก โดยเฉพาะในหมู่พืชและปศุสัตว์ พืชหลักได้ผลผลิตสูงขึ้น เนื่องจากสภาพภูมิอากาศเอื้ออำนวย และที่ขยายตัวสูงสุดคือ ผลไม้ นอกจากนี้ในหมวดปศุสัตว์ ยังขยายตัวได้ดีด้วย ตามภาวะการณ์บริโภคในประเทศและการส่งออก โดยเฉพาะในภาคใต้ มี อัตราการเติบโตสูงขึ้น เนื่องจากหมวดพืชที่ประมงขยายตัวอีกเล็กน้อย นับว่าดีกว่าปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ราคาพืชผลโดยเฉลี่ยสูงขึ้นจากปีที่แล้ว จึงทำให้รายได้ในภาคเกษตรเพิ่มขึ้นแต่ไม่มาก ดังนั้นรายได้โดยรวมสูงขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดความต้องการด้านที่อยู่อาศัย จึงส่งผลให้ ภาวการณ์ก่อสร้างเริ่มฟื้นตัว ภาพรวม GDP ของภาคกลางปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 6.3 มาจาก ภาคการเกษตรที่ขยายตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 5.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.5 แสดงรายได้เฉลี่ยประชาชาติ,รายได้เฉลี่ย : คน, งบประมาณประเทศและการท่องเที่ยว

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (พันล้านบาท)	รายได้เฉลี่ย ต่อ คน (บาท)	งบประมาณประเทศ(ล้านบาท)	งบประมาณการท่องเที่ยว(ล้านบาท)
2540	4,740.2	78,484	-	-
2541	4,628.4	75,967	-	-
2542	4,615.4	75,143	-	2,649.2
2543	4,904.7	78,7020p	-	2,920.2
2544	5,208.6	80,963p	910,000	2,918.8
2545	5,309.2e	84,272e	1,023,000	3,075.4
2546	5,588e	-	999,900	3,311.9

P= ตัวเลขเบื้องต้น e= ตัวเลขประมาณการณ

ที่มา : รายได้ประชาชาติ, รายเฉลี่ยต่อคน ศูนย์สารนิเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

งบประมาณประเทศ สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี

งบประมาณการท่องเที่ยว รายงานประจำปี 2544 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

2.1.3.3. การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ

ในอดีตเศรษฐกิจของประเทศขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ข้าว และผลไม้ แต่ในปัจจุบันผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรมีการมีอัตราการส่งออกลดลง เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ส่งผลให้สินค้าในภาคอุตสาหกรรมและภาคการบริการเข้ามามีบทบาทในการสร้างรายได้ให้กับประเทศ รวมถึงได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ จึงทำให้การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและภาคการบริการเป็นไปอย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 2.6 แสดงอุตสาหกรรมและการเกษตร

อุตสาหกรรมและการเกษตร						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546
						กค-กย
1.ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	96.5	108.6	112.1	113.6	123.3	144.6
2.อัตราการใช้จ่ายกำลังการผลิต	52.8	61.2	55.0	53.6	59.7	69.1
3.ดัชนีราคาสินค้าเกษตรกรรม	131.8	111.6	107.7	110.5	116.8	130.4

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2546 (ก.ค.-ก.ย.)

จากการพิจารณาทั้งปัจจัยภายในและภาคนอกของประเทศ โดยสถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศ (TDRI) ได้คาดการณ์แนวโน้มทางเศรษฐกิจไทยในอนาคตอีก 20 ปี ชำนาญว่าประเทศไทยจะมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real GDP Growth) ดังนี้

ตารางที่ 2.7 แสดงอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริงของประเทศในอนาคต

โครงสร้างทางเศรษฐกิจ	อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริงของประเทศ (Real GDP Growth)			
	แผนพัฒนาฯฉบับที่ 9	แผนพัฒนาฯฉบับที่ 10	แผนพัฒนาฯฉบับที่ 11	แผนพัฒนาฯฉบับที่ 12
1.ภาคเกษตรกรรม	2.1	2.3	2.5	2.9
2.ภาคบริการ	5.4	5.6	5.0	4.7
3.ภาคอุตสาหกรรม	6.5	6.4	6.1	6.0
รวม	5.6	5.7	5.3	5.2

ที่มา : สถาบันวิจัยและพัฒนาแห่งประเทศไทย (TDRI) ปี 2543

รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวที่เวลานั้นมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ นำรายได้จำนวนมากเข้าประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีรายได้เพิ่มขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.8 แสดงจำนวนรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว

รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546
1.จำนวนนักท่องเที่ยว(ล้านคน)	7.8	8.6	9.5	10.1	10.8	-
2.รายได้นักท่องเที่ยวGDP(%)	5.2	5.5	5.8	5.8	5.9	-
3.รายจ่ายนักท่องเที่ยว(บาท)	3,712.9	3,704.5	3,861.2	3,747.9	3,850.0	-

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2545

2.1.3.4 รายได้ต่อครัวเรือนระดับประเทศ

รายได้และรายจ่ายระดับประเทศ โดยเฉลี่ยต่อเดือน ต่อครัวเรือน สามารถจำแนกได้เป็นรายภาคได้ดังนี้

ตารางที่ 2.9 แสดงรายได้และรายจ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน จำแนกเป็นรายภาค ปีพ.ศ.2541-2545

ปี	ทั่วราชอาณาจักร		กทม.และ ปริมณฑล(1)		ภาคกลาง (2)		ภาคเหนือ (3)		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(4)		ภาคใต้ (5)	
	รายได้	รายจ่าย	รายได้	รายจ่าย	รายได้	รายจ่าย	รายได้	รายจ่าย	รายได้	รายจ่าย	รายได้	รายจ่าย
'41	12,492	10,389	24,929	19,820	12,643	10,861	9,779	8,209	8,546	7,237	11,461	9,676
'42	12,729	10,238	26,742	20,284	12,786	10,266	10,253	8,388	8,138	6,988	10,953	8,997
'43	12,150	9,848	25,242	19,582	13,012	10,399	8,652	7,318	7,765	6,546	11,186	9,268
'44	12,185	10,125	24,365	18,850	12,807	10,941	8,930	7,395	8,281	6,888	10,914	9,597
'45	13,736	10,889	28,239	21,087	14,128	11,227	9,530	7,747	9,279	7,550	12,847	1,0701

(1) กรุงเทพมหานคร,นนทบุรี,ปทุมธานี,สมุทรปราการ

(2) ไม่รวมกรุงเทพมหานคร,นนทบุรี,ปทุมธานี,สมุทรปราการ

ที่มา : รายงานสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันในภาคกลาง

2.2.1 การศึกษาทางด้านกายภาพของภาคกลาง

2.2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

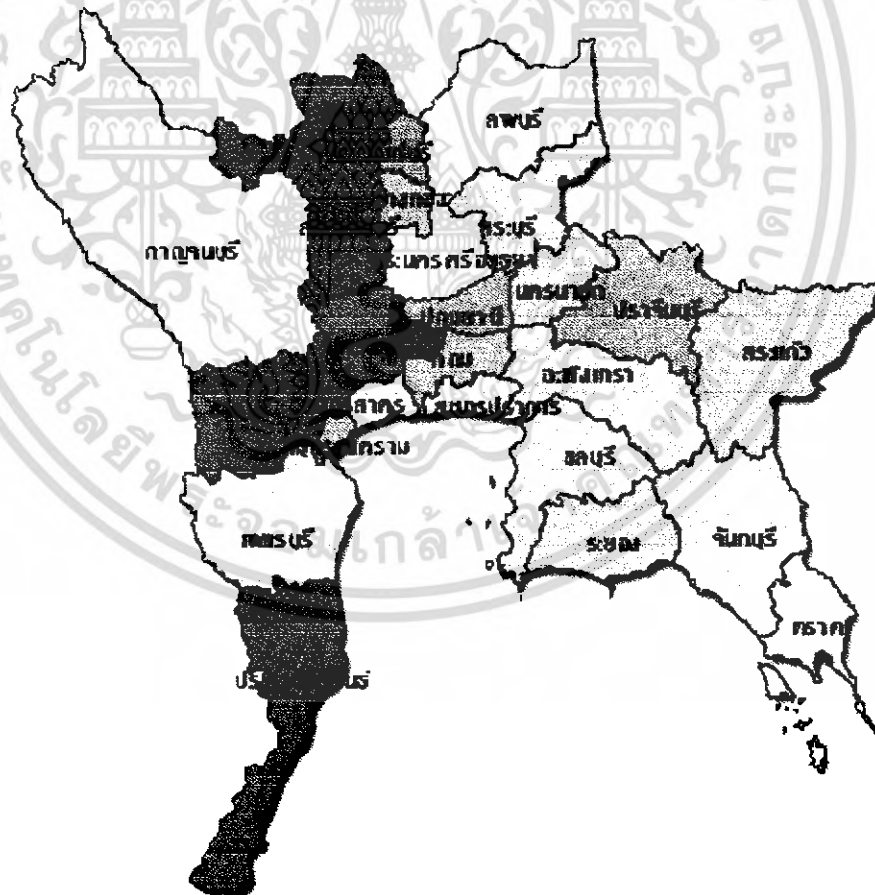
ภาคกลางมีเนื้อที่ทั้งหมด 92,306 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยพื้นที่ทั้งหมด 22 จังหวัด ได้แก่ สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ สระบุรี ลพบุรี นครสวรรค์ กำแพงเพชร อุทัยธานี สุพรรณบุรี ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง อยุธยา นครนายก ปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร เป็นภาคที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศโดยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์คือ

ทิศเหนือ อยู่ทีละติจูด 17 องศาเหนือ 45 ลิปดาเหนือ

ทิศใต้ อยู่ทีละติจูด 13 องศาเหนือ 15 ลิปดาเหนือ

ทิศตะวันออก อยู่ทีละองจิจูด 101 องศา 35 ลิปดาตะวันออก

ทิศตะวันตก อยู่ทีละองจิจูด 98 องศา 55 ลิปดาตะวันออก



ภาพที่ 2.3 แสดงลักษณะทางกายภาพของภาคกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดต่างๆ คือ

ทิศเหนือ ติดต่อกับภาคเหนือ ดินแดนที่อยู่เหนือสุดของภาคกลางคือ อ.ศรีสวัสดิ์
ชนาสัย จ. สุโขทัย

ทิศใต้ ติดต่อกับอ่าวไทย ดินแดนที่อยู่ใต้สุดของภาคกลางคือ อ.อัมพวา จ.สมุทร
สงคราม

ทิศตะวันออก ติดต่อกับภาคตะวันออก ดินแดนที่อยู่ตะวันออกสุดของภาคกลาง
คือ เทือกเขาตองพญาเย็น ในเขต อ.วิเชียรบุรี จ.เพชรบูรณ์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับภาคตะวันตก ดินแดนที่อยู่ตะวันตกสุดของภาคกลาง คือ
จ.กำแพงเพชร

2.2.1.2. ลักษณะภูมิประเทศ

ส่วนใหญ่ของภูมิภาคภาคกลางประกอบด้วยที่ราบที่เกิดจากการทับถมของ
เศษหิน เศษดิน กรวดทรายและตะกอนน้ำพา แต่เดิมที่ราบนี้เป็นแอ่งแผ่นดินใหญ่ที่ อยู่ใต้ระดับ
น้ำทะเลมาก่อน เมื่อมีการทับถมมาช้านานตลอดเวลาประกอบกับการยกตัวสูงขึ้นของโลก จึง
ทำให้เกิดที่ราบนี้มีระดับสูงขึ้นจนเหนือระดับน้ำทะเล มีบริเวณ กว้าง ขวางออกไปทุกที่ตั้งแต่
บริเวณทางเหนือมาใต้จดอ่าวไทย ระหว่างที่ราบเหล่านี้มีภูเขาโดดอยู่ประปราย เช่น ในเขต จ.
นครสวรรค์ ชัยนาท ลพบุรี สระบุรี ภูเขาเหล่านี้ สันนิษฐานว่า เคยเป็นเกาะในทะเลมาก่อน บริเวณ
ที่ราบมีลักษณะเป็นอ่าว มีน้ำทะเลล้ำเข้ามาภายในถึงเขต จ.ชัยนาท ในหลายยุคหลายสมัยทาง
ธรณีวิทยา เมื่อน้ำพาตะกอน กรวดทรายมาทับถม มากขึ้น ประกอบกับน้ำทะเลลดต่ำลงพร้อมกับ
มีการยกกระดับของพื้นแผ่นดินบริเวณนี้สูงขึ้น จึงปรากฏเป็นที่ราบกว้างขวางที่สุดของประเทศ การ
กระทำ ของน้ำที่พาตะกอนมาทับถม ก็ยัง ดำเนินอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดการตื่นเขินเกิดสันดอน
ปากน้ำ เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ(ที่ราบลุ่มลูกฟูก ที่ราบ
ชั้นบันได ที่ราบน้ำท่วมถึง ที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ) เกิดจากดินตะกอนที่แม่น้ำพัด
มาทับถม มีความอุดมสมบูรณ์มาก จึงเป็นที่ตั้งของชุมชนขนาดใหญ่หลายแห่ง นอกจากนี้ยังมีที่
สูงบริเวณขอบด้านตะวันออก และด้านตะวันตก ซึ่งเป็นเปลือกโลกเดิมของภาคกลาง ในภูมิภาค
นี้มีแม่น้ำสายใหญ่ๆไหลผ่าน เช่นแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี เป็นต้น ล้วนเป็น
แม่น้ำที่ไหลจากตอนบนของภูมิภาคลงสู่อ่าวไทยตอนล่างของภูมิภาค

2.2.1.3. ลักษณะภูมิอากาศ

ภาคกลางมีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ มีที่สูงและภูเขาล้อมเกือบ
รอบ ทางใต้เปิดโล่งติดต่อกับอ่าวไทยเพียงด้านเดียว ฉะนั้นจึงรับลมตะวันตกเฉียงใต้และลมใต้ที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พัดจากอ่าวไทยตอนบนของที่ราบภาคกลางติดต่อกับภาคเหนือ ซึ่งอยู่ลึกลงไปในดินแดนภายในภาคพื้นทวีป ทำให้มีอากาศ คล้ายภาคเหนือ คือ หนาวในฤดู หนาวและร้อนในฤดูร้อน แต่ทางตอนใต้ของภาคอยู่ใต้ลงมาได้รับอิทธิพลจากทะเล ในฤดูหนาวจึงไม่หนาวและในฤดูร้อนจึงไม่ร้อนเหมือนภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางด้านตะวันตกอยู่ไม่ห่างไกลจากทะเลอันดามันมหาสมุทรอินเดียมากนัก จึงรับมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ถึงแม้จะมี เทือกเขาตะนาวศรีขวางกั้นทิศทางลมที่นำฝนมาตกก็ตาม แต่เนื่องจากอยู่ไม่ห่างไกลจากทะเลและเทือกเขาไม่สูงมากนัก กระแสลมที่ชุ่มชื้นมากก็ยังคงลึกลงมาถึงภายใน ได้บ้างตลอดเวลาที่ลมนี้พัดตลอดฤดู แต่ก็ยังนับว่าน้อยกว่าภาคอื่นๆ ถือว่าเป็นบริเวณอับลม โดยเฉพาะทางด้านปลายลงหลังทิวเขาตะนาวศรี จะดูได้จากปริมาณน้ำฝนที่ จ.ตากและกาญจนบุรีการที่ภาคกลางตอนบนอยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินมาก อุณหภูมิของอากาศจึงมีพิสัยแตกต่างกันมากในฤดูร้อนและฤดูหนาว อุณหภูมิเคยขึ้นสูงสุดถึง 43 องศาเซลเซียส ที่ จ.เพชรบูรณ์ และอุณหภูมิเคยลงต่ำสุดถึง 2 องศาเซลเซียส ที่ จ.เพชรบูรณ์

ตารางที่ 2.10 แสดงลักษณะภูมิอากาศในภาคกลาง

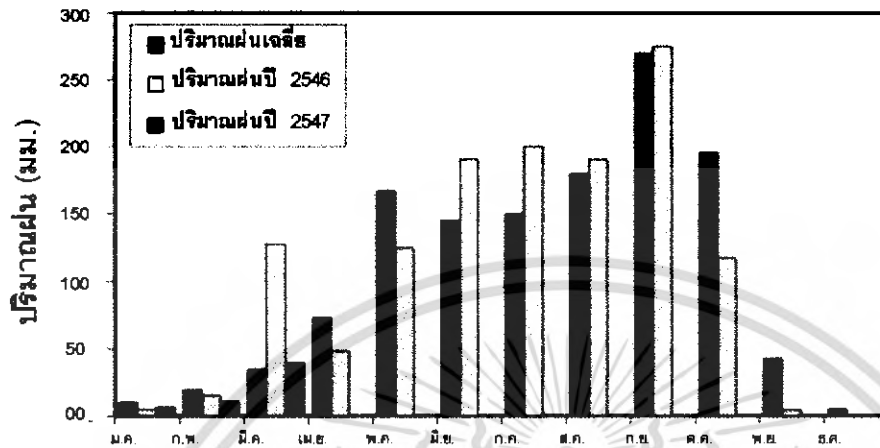
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545
1. อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี (องศาเซลเซียส)	28.1	27.0	27.1	27.4	27.6
2. ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยรายปี (มิลลิเมตร)	1,505.4	1,829.6	1,813.0	1,707.3	1,607.9
3. ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยรายปี (ร้อยละ)	76	77	78	78	77

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร รายงานประจำปี 2545

ปริมาณน้ำฝน

ได้รับฝนจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่ของภาคกลางจัดได้ว่าเป็นพื้นที่อับฝนหรืออยู่ด้านปลายลมซึ่งมีฝนน้อย บริเวณต้นลมเช่นด้านตะวันตกของภูเขาใน จ. เพชรบูรณ์ จ. นครนายก จะมีฝนตก มากกว่า นอกจากนั้นก็ได้รับฝนที่เกิดจากพายุดีเปรสชัน จากทะเลจีนใต้ โดยทั่วไปพื้นที่ทางบริเวณทางด้านตะวันออกของภาคจะมีฝนตกมากกว่าทางด้านตะวันตก และทางตอนล่างของภาคจะมีฝนมากกว่าทางตอนบน จังหวัดที่มีปริมาณ น้ำฝนมากที่สุดคือ กรุงเทพมหานคร จังหวัดที่มีปริมาณน้ำฝนน้อยที่สุด คือ จ. นครสวรรค์

แผนภูมิที่ 2.1. แสดงปริมาณน้ำฝนในภาคกลาง



ที่มา : ศูนย์เฉพาะกิจแก้ไขปัญหาน้ำท่วม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ฤดูกาล

ภาคกลางมีฤดูกาลที่เห็นเด่นชัดมี 3 ฤดู คือ ฤดูฝน ฤดูหนาวและฤดูร้อน

ฤดูฝน ในภาคกลางจะเริ่มต้นเมื่อลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้เริ่มพัดเข้ามาถึงกัน อ่าวไทยประมาณกลางเดือนพฤษภาคม ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จะพัดผ่าน และมีฝนตกแผ่กระจายตามแนวร่องมรสุม และยังได้รับฝนจากพายุดีเปรสชันที่มีปริมาณมาก ในระยะปลายเดือนกันยายนและต้นเดือนตุลาคมฝนในภาคกลางจะตกมากในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงกันยายน ฤดูฝนจะสิ้นสุดในเดือนตุลาคม

ฤดูหนาว ในภาคกลางอากาศไม่หนาวเย็นเท่าภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะอยู่ใต้ลงมาอิทธิพลของอากาศหนาวที่พัดมาจากดินแดนทางเหนือ ของประเทศ ฤดูหนาวจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนไปจนถึงเดือนมกราคม ประมาณกลางเดือนตุลาคมจนถึงต้นเดือนพฤศจิกายนนั้น จะเป็นระยะเปลี่ยนฤดูจากฤดูฝนมา เป็นฤดูหนาวหรือจากฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้มาเป็นฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จะเริ่มมีลมเย็นพัดจากตอนบนลงไปตามลุ่มน้ำเจ้าพระยา เพราะตอนบนของภาคมี อากาศเย็นและความกดอากาศ สูงกว่าอากาศเหนือน่านน้ำ อ่าวไทยเรียกลมนี้ว่า"ลมข้าวเบา"หรือ"ลมว่าว"

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์จนถึงเดือนพฤษภาคม ในเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคมและเมษายนอากาศเหนือภาคพื้นทวีปและประเทศไทยจะมีอุณหภูมิ สูงขึ้น และอุณหภูมิ จะสูงกว่าอุณหภูมิเหนือพื้นน้ำอ่าวไทย จึงมีลมพัดจากอ่าวไทยขึ้นไปตามลุ่มน้ำเจ้าพระยา เรียกว่า เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

"ลมตะเภา" ส่วนในเดือนเมษายนอุณหภูมิจะสูงที่สุด แต่บริเวณที่อยู่ใกล้ทะเล จะได้รับอิทธิพลของลมทะเล ซึ่งจะพัดแรงในตอนบ่ายถึงเย็น ทำให้อุณหภูมิจากบริเวณตอนล่างของภาคลดความรุนแรงลง

2.2.2 การศึกษาด้านเศรษฐกิจของภาคกลาง

2.2.2.1 สภาพทางเศรษฐกิจทั่วไปและการประกอบอาชีพ

รายได้ของประชากรในภาคกลางส่วนใหญ่ มาจากภาคการเกษตรกรรม จากลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพของภาคกลาง ที่เป็นที่ราบลุ่มภาคกลาง จึงกลายเป็นแหล่งเพาะปลูกแหล่งเกษตรกรรมสำคัญของประเทศ มีการทำนา ปลูกพืชสวนโดยวิธีการยกทรงไม่ให้ น้ำท่วม เช่น การทำสวนผลไม้ ไม้ดอก ไม้ผล การเพาะปลูกพืชไร่ เช่น อ้อย ข้าวโพด ก็อาจทำการเพาะปลูกได้ในพื้นที่ บริเวณสูงรอบๆ นอก สัตว์เลี้ยงที่จำเป็นต่ออาชีพความเป็นอยู่ของประชากรในภาคกลาง คือ สัตว์เลี้ยงที่ใช้งาน ควบคู่ไปกับการทำนา ทำไร่ คือ กระบือ โค สัตว์ประเภทอื่นที่สำคัญที่ใช้เป็นอาหารในท้องถิ่นทั่วไป คือ พวกรูกร เบ็ด ไก่ สัตว์เหล่านี้เลี้ยงอยู่ทั่วไปตามหมู่บ้าน ส่วนสัตว์ประเภทฟาร์มโดยเฉพาะโคนมนั้นมีการส่งเสริมอาหารประเภทนี้มาขึ้น แทนการซื้อสินค้าประเภทนี้มาจากต่างประเทศ. ในภาคอุตสาหกรรมได้แก่ อุตสาหกรรมพื้นเมือง เช่น เครื่องจักสาน มีด โดยมีศูนย์ส่งเสริมศิลปาชีพระหว่างไทย จ.พระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นศูนย์พัฒนาฝีมือและสอนการผลิตผลิตภัณฑ์ต่างๆ ให้กับประชาชนทั่วไป ภาคกลางเป็นภาคที่มีอุตสาหกรรมมากที่สุดของประเทศไทย อุตสาหกรรมสมัยใหม่ หรืออุตสาหกรรมโรงงานจะมีอยู่มากในกรุงเทพฯ และปริมณฑลรวมทั้งจังหวัดใกล้เคียง ที่สำคัญได้แก่ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมโรงแรม บริการเรือสำราญ ตามลำน้ำ ภาคกลาง กรุงเทพฯ เป็นเมือง หลวงและเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาชมโบราณสถาน ชมชีวิตตามลำน้ำ ซื้อสิ่งของหรือท่องเที่ยวยามราตรี เป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 2.11 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง

จังหวัด	2540	2541	2542	2543	2544
กรุงเทพมหานคร	251,680	226,239	225,722	234,398	239,207
นครปฐม	81,831	79,668	78,020	80,583	81,900
นนทบุรี	114,632	105,407	96,512	98,609	101,960
ปทุมธานี	228,348	211,581	232,418	206,428	215,130
สมุทรปราการ	193,263	177,132	181,462	200,307	211,817
สมุทรสาคร	221,115	222,331	216,445	235,575	234,319

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.11(ต่อ) แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง

จังหวัด	2540	2541	2542	2543	2544
ชัยนาท	44,761	46,385	40,528	41,093	43,346
พระนครศรีอยุธยา	101,837	100,562	102,423	113,063	120,143
ลพบุรี	48,584	46,610	45,437	44,705	46,013
สระบุรี	119,834	108,996	110,210	113,837	119,208
สิงห์บุรี	46,453	48,111	44,081	47,193	46,994
อ่างทอง	49,443	52,443	49,732	52,472	53,743
จันทบุรี	52,867	52,833	50,938	50,462	51,027
ฉะเชิงเทรา	88,164	86,462	85,729	88,288	94,159
ชลบุรี	242,074	221,920	222,483	244,484	258,844
ตราด	78,737	72,109	76,070	67,234	62,425
นครนายก	40,514	42,154	38,683	38,793	43,582
ปราจีนบุรี	59,075	60,982	59,452	61,175	60,526
ระยอง	335,754	431,946	428,041	517,770	545,305
สระแก้ว	39,229	41,221	39,103	38,291	38,471
กาญจนบุรี	64,958	63,961	63,978	62,949	65,434
ประจวบคีรีขันธ์	66,932	67,056	63,325	66,212	68,494
เพชรบุรี	56,186	53,280	51,547	53,841	56,829
ราชบุรี	60,803	61,253	62,960	68,396	85,057
สมุทรสงคราม	43,856	43,713	40,292	44,375	44,392
สุพรรณบุรี	49,026	50,089	48,717	49,621	49,135

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี ปี 2546

2.2.3. การศึกษาทางด้านสังคมในภาคกลาง

2.2.3.1. ประชากรในภาคกลาง

ภาคกลางมีจำนวนประชากรทั้งสิ้นประมาณ 32,748,367 ล้านคน คนเป็นชาย 10,777,775 ล้านคน เป็นหญิง 21,970,592 ล้านคน โดยส่วนใหญ่ประชากร กระจายอยู่ในบริเวณที่ราบ จะอยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานครมากที่สุด ทั้งนี้เพราะ เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สังคม และ การเมือง มีจังหวัดและสถานที่สำคัญตั้งอยู่มากโดยเฉพาะ กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ

ตารางที่ 2.12 แสดงจำนวนประชากรภาคกลาง

ลำดับ	จังหวัด	ชาย	หญิง	รวม	ความหนาแน่นของประชากร
1.	กรุงเทพมหานคร	2,822,171	3,022,436	5,844,607	3,734.10
2.	จังหวัดกาญจนบุรี	402,826	394,513	797,339	40.92
3.	จังหวัดจันทบุรี	254,273	257,314	511,587	80.72
4.	จังหวัดฉะเชิงเทรา	321,604	330,897	652,501	121.94
5.	จังหวัดชลบุรี	578,534	578,577	1,157,111	265.21
6.	จังหวัดชัยนาท	169,546	179,670	349,216	141.40
7.	จังหวัดชัยภูมิ	567,793	571,151	1,138,944	89.13
8.	จังหวัดตราด	113,530	111,491	225,021	79.82
9.	จังหวัดนครนายก	125,131	126,746	251,877	118.70
10.	จังหวัดนครปฐม	394,963	417,441	812,404	374.67
11.	จังหวัดนนทบุรี	441,305	483,585	924,890	1,486.24
12.	จังหวัดปทุมธานี	358,298	381,106	739,404	484.58
13.	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	250,121	242,359	492,480	77.34
14.	จังหวัดปราจีนบุรี	227,700	226,235	453,935	95.32
15.	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	365,629	385,630	751,259	293.85
16.	จังหวัดเพชรบุรี	224,913	236,825	461,738	74.17
17.	จังหวัดระยอง	277,766	278,967	556,733	156.74
18.	จังหวัดราชบุรี	409,832	423,902	833,734	160.44
19.	จังหวัดลพบุรี	388,784	379,732	768,516	123.96
20.	จังหวัดสมุทรปราการ	508,642	537,208	1,045,850	1,041.59

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.12(ต่อ) แสดงจำนวนประชากรภาคกลาง

ลำดับ	จังหวัด	ชาย	หญิง	รวม	ความหนาแน่นของประชากร
21.	จังหวัดสมุทรสงคราม	98,809	105,189	203,998	489.55
22.	จังหวัดสมุทรสาคร	218,784	229,415	448,199	513.79
23.	จังหวัดสระแก้ว	272,783	268,658	541,441	75.25
24.	จังหวัดสระบุรี	312,942	312,632	625,574	174.91
25.	จังหวัดสิงห์บุรี	107,363	115,365	222,728	270.80
26.	จังหวัดสุพรรณบุรี	423,112	445,569	868,681	162.13
27.	จังหวัดอ่างทอง	140,621	150,204	290,825	293.85
	รวม	10,777,775	21,970,592	32,748,367	

ที่มา : สำนักงานกลาง กรมการปกครอง ประจำปี 2546

- ความหนาแน่นของประชากร

ประชากรในภาคกลางต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรเมื่อเทียบกับภาคอื่น ๆ ของประเทศแล้ว นับว่าอยู่ในเกณฑ์สูงสุดเฉลี่ย 206 คนต่อตาราง กิโลเมตร นับว่าสูงกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของประเทศ และเมื่อเปรียบเทียบ เฉพาะบริเวณ ๒ บริเวณของภาคกลาง คือ บริเวณที่ราบภาคกลางตอนบนกับตอนล่างแล้วจะเห็นว่า ความหนาแน่นของ ประชากรแตกต่างกันมาก กล่าวคือ ความหนาแน่นจะมีมากในจังหวัดทางตอนล่างในเขตทุ่งราบเจ้าพระยา ซึ่งมีพื้นที่เล็ก แต่มีดินตะกอนสมบูรณ มีแม่น้ำ ไหลผ่านเหมาะในการปลูกข้าว เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและเป็นหัวใจสำคัญของประเทศ ความหนาแน่นของประชากรของจังหวัดในบริเวณนี้อยู่ในเกณฑ์ 200-500 คนต่อตารางกิโลเมตร กรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดของประเทศ

- การเพิ่มของประชากร

การเพิ่มขึ้นของประชากรในภาคกลาง การเพิ่มของประชากรส่วนใหญ่จะอยู่ในชนบทก็จริง แต่อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมืองก็มีมากขึ้น โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางความเจริญมีการพัฒนามากในทุกด้าน จึงดึงดูดคนจาก ภาคต่าง ๆ ทั่ว ประเทศ จะเห็นได้ว่าระยะหลังจังหวัดที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ มีอัตราการเพิ่มโดย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การอพยพย้ายถิ่นสูง ซึ่งนับเป็นการกระทบ กระเทือนต่อการขยายตัวของกรุงเทพฯ ด้วย เช่น จ. นนทบุรีและสมุทรปราการ จังหวัดที่อยู่ตอนบนของที่ราบภาคกลาง ก็มีอัตราการเพิ่มของประชากรสูงเพราะการอพยพย้ายถิ่นของประชากรเข้ามาหาแหล่งทำกิน

ตารางที่ 2.13 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากร

ปี	ประชากร		
	รวม	ชาย	หญิง
2543	20,570,647	9,971,174	10,599,476
2546	32,748,367	10,777,775	21,970,592

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546

2.2.3.2 ศาสนา

ศาสนาสำคัญของประเทศในภาคกลาง คือ พระพุทธศาสนา แต่ประชากรที่นับถือศาสนาอื่นก็มีอยู่มาก เช่น ชาวไทยที่นับถือศาสนาอิสลามจะกระจายปะปนกันอยู่ใน กรุงเทพฯ ส่วนศาสนาคริสต์มีทั้งผู้นับถือนิกายโรมันคาทอลิก และนิกายโปรเตสแตนต์ นอกจากนี้ยังมีผู้นับถือศาสนาอื่นปะปนอยู่อีกด้วย

2.2.3.3 ขนบธรรมเนียมประเพณี

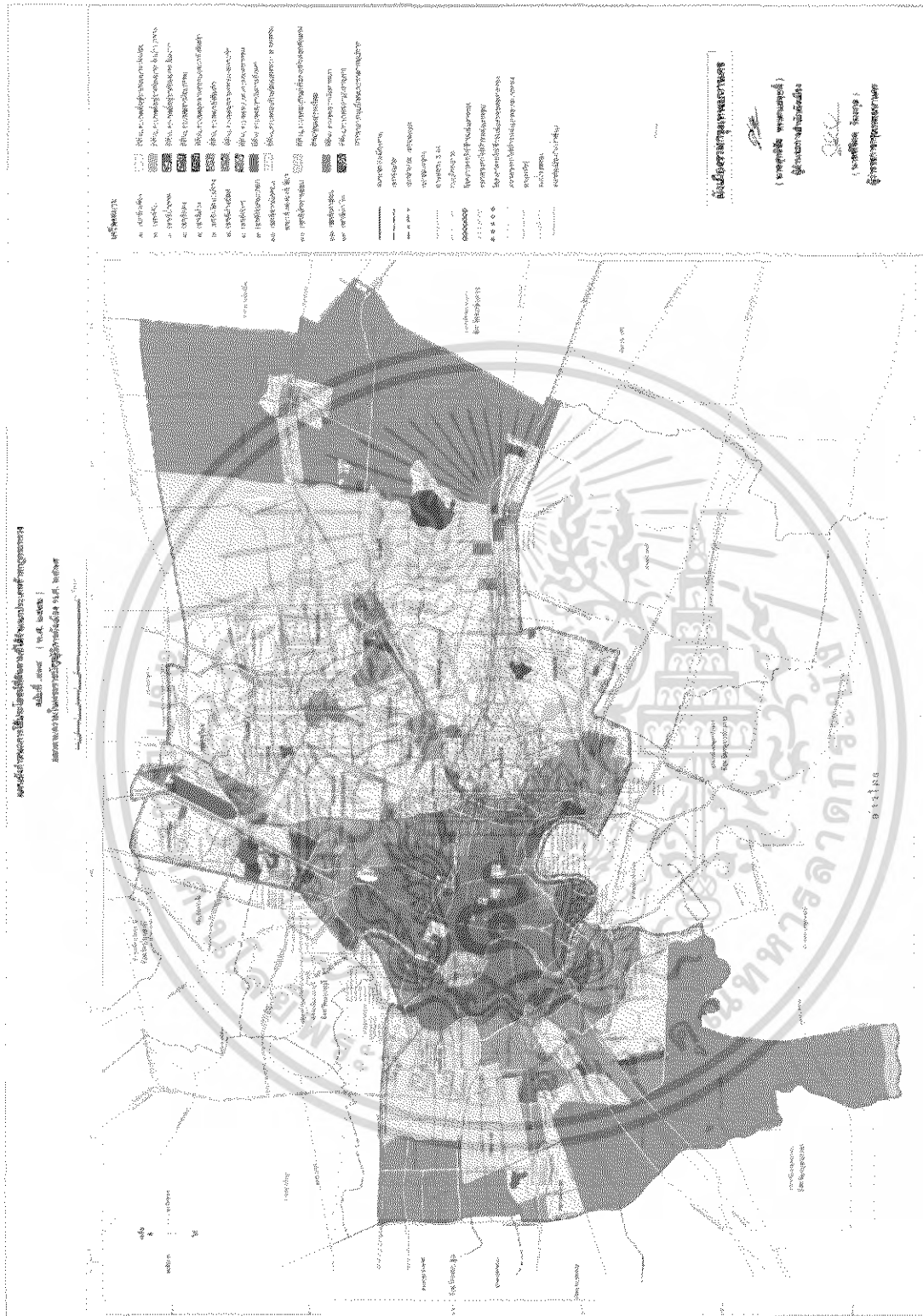
ชาวไทยที่อยู่ในภาคกลางนี้บางที่เรียกว่าไทยกลาง มีภาษาพูด ขนบธรรมเนียมประเพณีแตกต่างไปจากคน ไทยในภาคอื่น ๆ เพราะได้รับอิทธิพลด้านต่าง ๆ จากขอม ซึ่งรับอารยธรรมมาจากอินเดียในสมัยก่อนและได้รับอิทธิพล จากจีนในสมัยหลัง ตลอดจนชาวตะวันตก อย่างไรก็ตามเนื่องจากภาคกลางเป็นศูนย์กลางการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม ดังนั้นอิทธิพลทางด้านเชื้อชาติ ขนบธรรมเนียมประเพณีและภาษาของไทยกลาง จึงแผ่ไปทั่วประเทศไทยและมีลักษณะผสมกลมกลืนกับประชากรในภาคต่าง ๆ ได้ดี ภาคกลางเป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่มานาน เป็นศูนย์กลางทางการค้า การเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ และศิลปวิทยาการแขนงต่าง ๆ นับแต่สมัยทวารวดี ลพบุรี สุโขทัย อยุธยา และรัตนโกสินทร์ วัฒนธรรมภาคกลางจึงหลากหลาย มีทั้งวัฒนธรรมหลวงและวัฒนธรรมพื้นบ้านชาวภาคกลางส่วนใหญ่เป็นชาวไทยแท้ ตั้งบ้านเรือนอยู่บนพื้นที่นี้แต่ดั้งเดิม อีกส่วนหนึ่งมีบรรพบุรุษเป็นชาวมอญหรือมอญ เช่น ที่ปากเกร็ด พระประแดง บางพลี ฯลฯ นอกจากนี้เป็นชาวจีนที่อพยพมา ตั้งบ้านเรือนกันแต่ครั้งสมัยอยุธยาเป็นราชธานี และยังมีชนกลุ่มอื่น ๆ อาศัยอยู่ในบางพื้นที่อีกด้วย เช่น ไทพวนหรือลาวพวน กะเหรี่ยง เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชาชนพื้นเมือง ในบางจังหวัดมีสำเนียงที่แปร่งไปจนกลายเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดนั้น เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดเพชรบุรี สังคมไทยภาคกลางเป็นระบบเครือญาติ ในชนบทยังนิยมการอยู่รวมกันเป็นครอบครัวใหญ่ หรืออยู่ละแวกเดียวกัน อุปนิสัยของคนในภาคกลาง ค่อนข้างเป็นมิตร เจลี่ยวฉลาด รู้จักการประสานประโยชน์ และการปรับตัวเข้ากับสิ่งแวดล้อมและสภาพการณ์ทั่วไปชีวิตของคนภาคกลางผูกพันกับน้ำเพราะส่วนมาก มักปลูกบ้านเรือนอาศัยตามริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง สภาพแวดล้อมเช่นนี้ทำให้สร้างเป็นเรือนใต้ถุนสูงเพื่อกันน้ำในหน้าน้ำ การก่อสร้างในสมัยก่อน ใช้วัสดุธรรมชาติ เช่น ไม้เนื้อแข็ง ไม้ไผ่ ส่วนหลังคามุงด้วยแฝก จาก หรือกระเบื้องดินเผา ขนาดบ้านขึ้นอยู่กับฐานะของเจ้าของบางที่ก็ปลูกบ้านลอยน้ำ ที่เรียกว่า " เรือนแพ " เรือนไทยภาคกลางปัจจุบันยังมีให้เห็นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครนายก และพิษณุโลก การไปมาหาสู่กันในสมัยที่ยังไม่มีรถใช้กันอยู่ทุกวันนี้ เจ้าฟ้าเจ้าแผ่นดินจะเสด็จประพาสต้นโดยขบวนพยุหยาตราทางชลมารค ซึ่งมีมาตั้งแต่สมัย อยุธยา ในปัจจุบันจะมีขึ้นในวาระสำคัญเท่านั้น เช่น งานเฉลิมฉลองกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปีขณะที่ชาวบ้านจะใช้เรือชนิดต่าง ๆ เป็นพาหนะและขนส่งสินค้า เช่น เรือบด เรือมาด และเรือเอี่ยมจุ่น การค้าขายก็อาศัยแม่น้ำเป็นตลาด เรียกว่า ตลาดน้ำ พ่อค้าแม่ค้า พาหนะพายเรือ นำผลผลิตสารพัด ชนิด มาซื้อ ขาย แลกเปลี่ยนกัน เช่นตลาดน้ำดำเนินสะดวกจังหวัดราชบุรี การแต่งกายพื้นบ้านของชาวไทยภาคกลาง ผู้ชายนุ่งกางเกงครึ่งน่อง สวมเสื้อแขนสั้น มีผ้าขาวม้าคาดเอว ผู้หญิงนุ่งผ้าซิ่นยาว สวมเสื้อแขนสั้นหรือยาว บางครั้งใช้ผ้าคาดอก อาหารของชาวภาคกลาง ส่วนใหญ่จะมีรสชาติกลมกล่อม ได้แก่ แกงส้ม แกงเขียวหวาน แกงมัสมั่น นอกนั้นเป็นพวก เครื่องจิ้ม เช่น น้ำพริก ส่วนของหวานมีทองหยิบ ทองหยอด หม้อแกง จำมงกุฏ ชาหริ่ม กล้วยบวชชี ชาวไทยภาคกลางมีการละเล่นมากมายมาแต่อดีต เช่น เพลงฉ่อย เพลงลำตัด ลิเก ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีการแสดงในราชสำนัก เช่น โขน ละคร หน้าใหญ่ หุ่นกระบอก ฯลฯ เครื่องดนตรีก็มี ซอด้วง ซออู้ จะเข้ สำหรับกีฬามี ตะกร้อ วาด สะบ้า หมากรูก ทั้งยังมีศิลปะการป้องกันตัว คือ ฟันดาบ ขกมวยซึ่งปัจจุบันมวยไทยเป็นที่รู้จักกันทั่วโลก

ปัจจุบันการดำเนินชีวิตของชาวภาคกลาง มีความหลากหลายทางอาชีพและชาติพันธุ์ ดังนั้นประเพณีบางอย่างจึงถูกรวบรัดเพื่อให้เหมาะสมกับการดำรง ชีวิตสมัยใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเพณีที่เกี่ยวข้องกับชีวิตในครอบครัวและความเชื่อทางศาสนาในแต่ละท้องถิ่น ประเพณีเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้หายไป จากประเพณี ดั้งเดิมมาก สำหรับประเพณีที่นักประภอบพิธีตามธรรมเนียมดั้งเดิมแบบไทยแท้ ๆ นั้นมักจะเป็นงานพระราชพิธีและพิธีการต่าง ๆ ของทาง ราชการ อาทิ งานเทศกาลปีใหม่ พระราชพิธีที่ขมงคลจรดพระนังคัลแรกนาขวัญ พระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา พระราชพิธีฉัตรมงคล งานวันนักขัตฤกษ์ งานวันที่ระลึกต่าง ๆ เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.4 แสดงผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร

2.3.1 การศึกษาทางด้านกายภาพของกรุงเทพมหานคร

2.3.1.1. ขนาดที่ตั้ง

กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคกลาง และเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย อยู่ระหว่างเส้นละติจูดที่ 13 องศา 45 ลิปดา เหนือ และเส้นลองจิจูดที่ 100 องศา 28 ลิปดา ตะวันออก แบ่งการปกครองออกเป็น 50 เขต 154 แขวง มีพื้นที่ทั้งหมด 1,562.2 ตารางกิโลเมตร โดยมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดสุพรรณบุรี นนทบุรี ปทุมธานี

ทิศใต้ ติดต่อกับอ่าวไทย จังหวัดสมุทรปราการ

ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดนครนายก และฉะเชิงเทรา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดสมุทรสงคราม นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี

2.3.1.2. ลักษณะทางภูมิประเทศของกรุงเทพมหานคร

มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม มีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 1.50 - 2 เมตร โดยมีความลาดเอียงของระดับพื้นดินจากทิศเหนือจะค่อยๆลาดเอียงสู่อ่าวไทยในทิศใต้ และเฉพาะลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลไม่เกิน 1.50 เมตร ซึ่งเรียกพื้นที่บริเวณนี้ว่า "บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ" เกิดจากตะกอนน้ำพา (Alluvium) เป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การปลูกข้าวและพืชชนิดต่างๆ

2.3.1.3. ลักษณะทางภูมิอากาศของกรุงเทพมหานคร

1. ฤดูกาล ประกอบด้วย

ฤดูฝน ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม

ฤดูหนาว ระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมกราคม และ

ฤดูร้อน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน

2. ปริมาณน้ำฝน

ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยในคาบ 8 ปี ของกรุงเทพมหานครมีปริมาณ 1,679.7 มิลลิเมตร โดยมีปริมาณฝนเฉลี่ยสูงสุดในเดือนกันยายน 332.5 มิลลิเมตร และมีปริมาณเฉลี่ยต่ำสุดในเดือนธันวาคม 9.1 มิลลิเมตร

3. อุณหภูมิ

อุณหภูมิโดยทั่วไป จะอยู่ระหว่าง 33-38 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดประมาณ 20 องศาเซลเซียส และอุณหภูมิสูงสุด ประมาณ 30 องศาเซลเซียส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

-ฤดูฝน มีอุณหภูมิประมาณ 25-32 องศาเซลเซียส

-ฤดูหนาว มีอุณหภูมิประมาณ 20-25 องศาเซลเซียส

-ฤดูร้อน มีอุณหภูมิประมาณ 40-42 องศาเซลเซียส

4. ลมและทิศทางการลม

ลมหนาว พัดจากทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงเดือนพฤศจิกายนจนถึงเดือนกุมภาพันธ์

ลมร้อน จะพัดจากทิศทิศตะวันออกเฉียงใต้ ช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายน

ลมฝน จะพัดจากทิศทิศตะวันออกเฉียงใต้ ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม

2.3.1.4. การคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร

1. การคมนาคมขนส่งทางบก

-ถนนและทางหลวงกรมทางหลวง ซึ่งช่วยให้การจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และบริเวณรอบยต่อมีความคล่องตัวยิ่งขึ้น ประกอบด้วย

-ทางหลวงมีนบุรี – ฉะเชิงเทรา ทางหลวงเชื่อมต่อท่าอากาศยานกรุงเทพฯ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใจ ทางหลวงพระประแดง – บางขุนเทียน ทางหลวงกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ ตอนศรีนครินทร์ ทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ ถนนวงแหวนรอบนอกภาคตะวันออกเฉียงใต้

-การคมนาคมด้วยรถไฟ มีขบวนรถไฟในกรุงเทพฯและชานเมือง ดังนี้
ขบวนสายเหนือ-สายอีสาน มีสถานีกรุงเทพฯ,สามเสน,บางซื่อ,บางเขน,หลักสี่,ดอนเมือง,รังสิต
ขบวนสายใต้ มีสถานีกรุงเทพฯ,สามเสน,บางซื่อ,บางบำหรุ,ธนบุรี,ตลิ่งชัน,ศาลายา
ขบวนสายตะวันออก มีสถานีกรุงเทพฯ,มักกะสัน,คลองตัน,หัวหมาก,บ้านทับช้าง,ลาดกระบัง,พระจอมเกล้า

2. ระบบขนส่งมวลชน

ระบบรถไฟฟ้ายกระดับ เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 โดยให้บริการ เส้นทาง คือสายสุขุมวิท ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า "รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 สายสุขุมวิท" และสายสีลม ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า "รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สาย 2" ให้บริการทุกวันระหว่าง เวลา 06.00 - 24.00 น. ระบบรถไฟฟ้า (บีทีเอส) เป็นระบบขนส่งมวลชนความจุสูงแบบมาตรฐาน ที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ทั่วไป ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน วิ่งบนรางคู่ยกระดับ แยกทิศทางไป และกลับ โดยมีรางป้อนกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง (Third Rail System) สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คน ต่อขบวน นอกจากการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานครซึ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นศูนย์รวมของธุรกิจการค้า ย่านที่พักอาศัย และแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำแล้ว เรายังมีโครงการส่วนต่อขยายเพื่อการขยายพื้นที่สำหรับให้บริการผู้โดยสาร ดังนี้

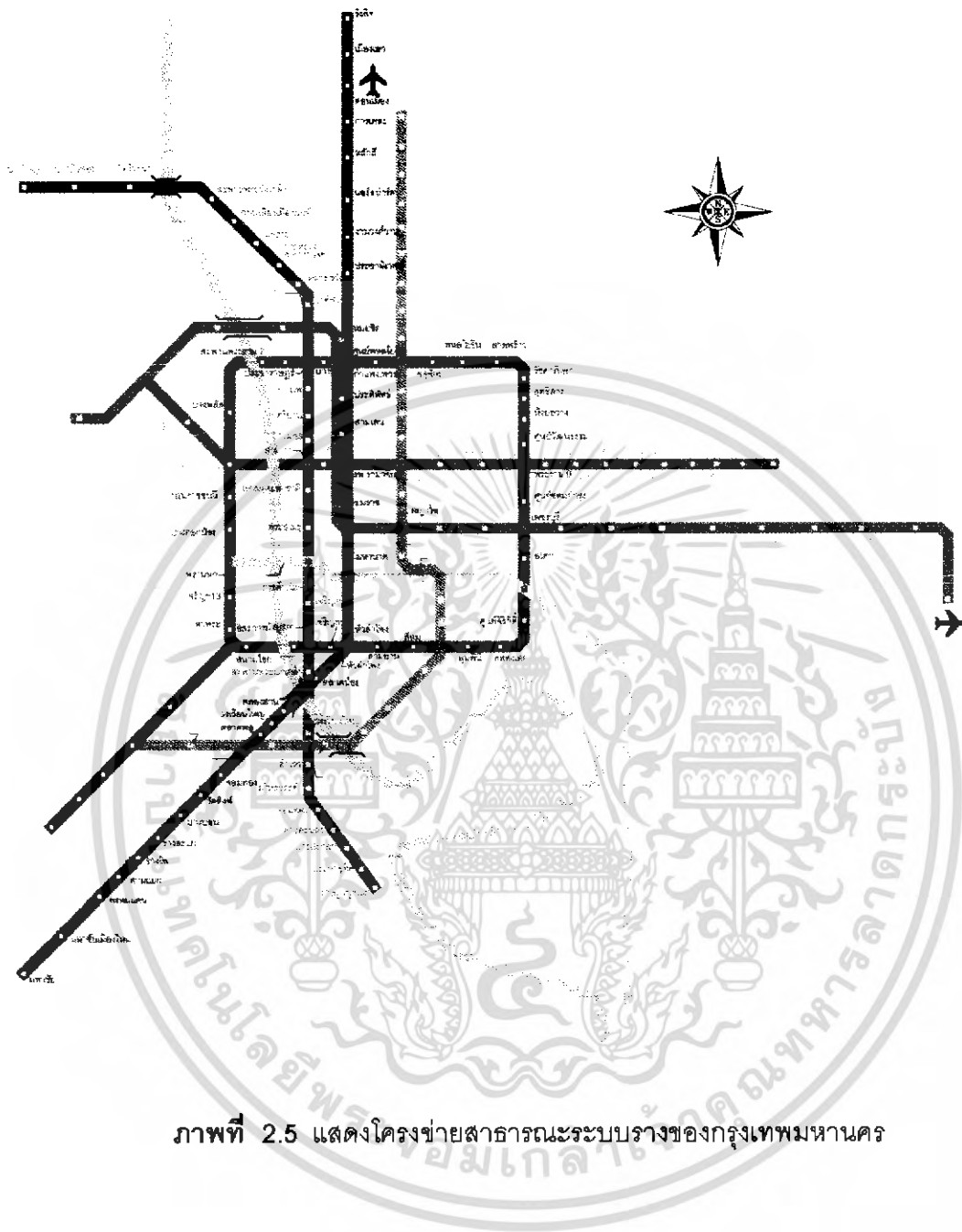
-สายสุขุมวิท เริ่มจากสถานีอ่อนนุชถึงลำโพง จำนวน 9 สถานี ระยะทาง 9 กิโลเมตร พร้อมเปิดให้บริการปี 2549

-สายสีลม เริ่มจากสถานีสะพานตากสิน ถึงแยกตากสิน จำนวน 2 สถานี ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร สามารถเปิดให้บริการได้ภายใน 1 ปีหลังจากได้รับการอนุมัติการดำเนินการก่อสร้างและในขณะนี้รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะเร่งรัดการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 ปี โดยกำหนดให้มีส่วนต่อขยายเพิ่มเติมจากเดิมอีก 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

- 1.จากแยกตากสิน ไปถนนเพชรเกษม ระยะทางประมาณ 6.7 กิโลเมตร
- 2.จากหมอชิต ไปสะพานใหม่ ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร
- 3.จากสนามกีฬาแห่งชาติ ไปพรานนก ระยะทางประมาณ 6.8 กิโลเมตร
- 4.จากลำโพง ไปสมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 7.9 กิโลเมตร

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน โครงการนี้เกิดขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนโดยมี การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการและผู้ให้สัมปทาน มีหน้าที่จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และมอบสัมปทานการเดินรถให้แก่เอกชน คือ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BMCL เป็นผู้ให้บริการการเดินรถ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีเส้นทางการเดินรถรวมระยะทาง 20 กิโลเมตรเป็นโครงการใต้ดินตลอดสาย มีสถานีทั้งหมด 18 สถานี เริ่มต้นจากบริเวณหน้าสถานี รถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ไปทางทิศตะวันออกตามแนว ถนนพระราม ที่ 4 ผ่านสามย่าน สวนลุมพินี จนกระทั่งตัดกับ ถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้าย ไปทางทิศเหนือตามแนวถนนรัชดาภิเษก ผ่านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ แยกอโศก แยกพระรามที่ 9 แยกห้วยขวาง แยกรัชดา – ลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายไปตาม ถนนลาดพร้าว จนถึงปากทางห้าแยกลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพหลโยธิน ผ่านหน้าสวนจตุจักร ตรงไปสิ้นสุดที่บริเวณ สถานีรถไฟบางซื่อ สถานีเป็นสถานีใต้ดินทั้งหมด 18 สถานี ระยะห่างระหว่างสถานี โดยเฉลี่ย 1 กม. เปิดบริการทุกวันไม่มีวันหยุด ตั้งแต่เวลา 06.00 - 24.00 น ชั่วโมงเร่งด่วนเวลา 06.00 - 09.00 และ 16.30 - 19.30 จะมีรถบริการไม่เกิน 5 นาทีต่อคัน และชั่วโมงปกติ ไม่เกิน 7 นาทีต่อคัน จำนวนรถไฟฟ้าวิ่งบริการสูงสุด 18 ขบวน สำรอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



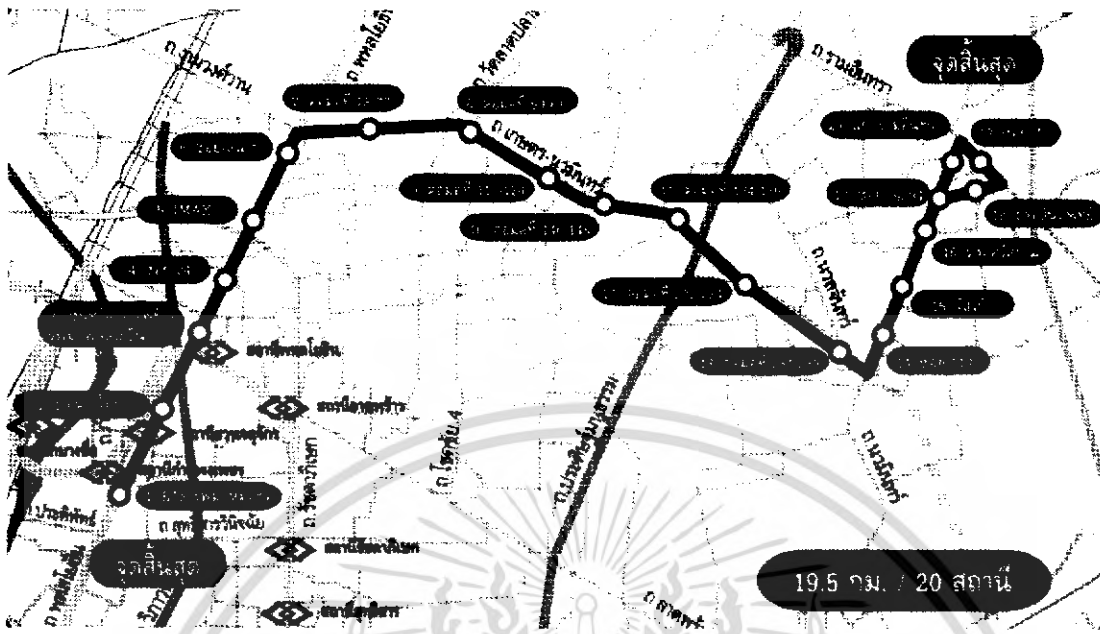
ภาพที่ 2.5 แสดงโครงข่ายสาธารณะระบบรางของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

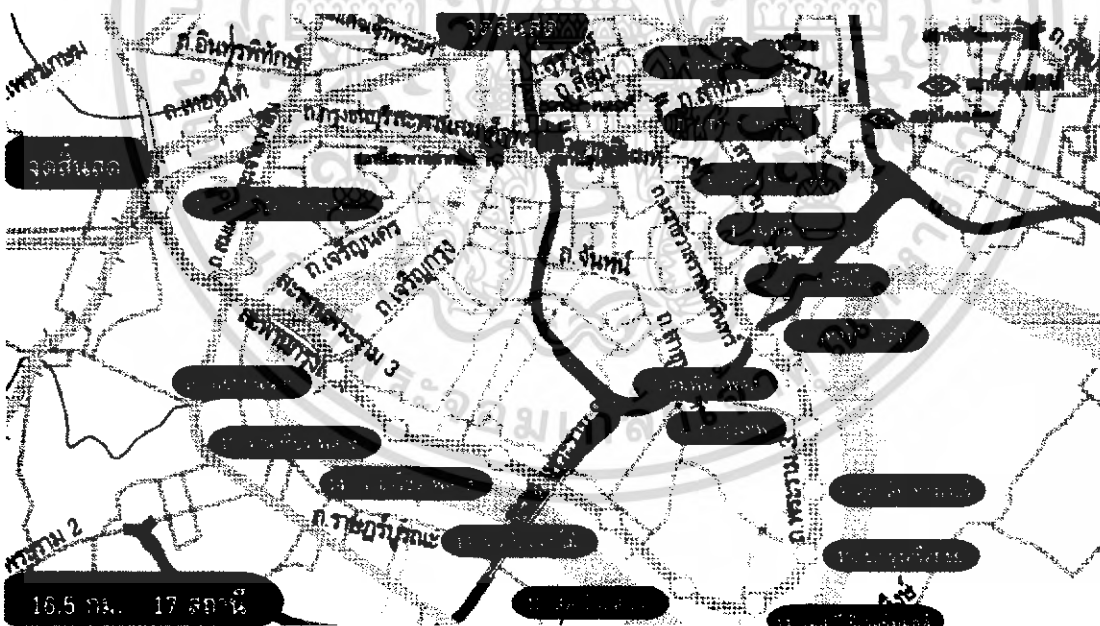


ภาพที่ 2.6 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร (MRT)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.7 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (BRT)สายนวมินทร์-เกษตร-หมอชิต



ภาพที่ 2.8 แสดงโครงข่ายรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (BRT) สาย ซ่อนนนทบุรี-ราชพฤกษ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ ด้วยเรือด่วนธรรมดาและเรือด่วนพิเศษ โดยมีเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางเดินเรือด่วนเจ้าพระยา ,เส้นทางเดินเรือคลองลาดพร้าว เส้นทางเดินเรือคลองแสนแสบ ,เส้นทางเดินเรือคลองมหานคร

4. การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานดอนเมือง ในอนาคตจะใช้รองรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Pure Freighter) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับ C – check ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเปิดให้บริการปีพ.ศ. 2548 มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 100 ล้านคนต่อปี รองรับสินค้าได้ประมาณ 6.4 ล้านตันต่อปี

2.3.2. การศึกษาด้านสังคมของกรุงเทพมหานคร

2.3.2.1 ประชากรในกรุงเทพมหานคร

จำนวนประชากรเป็นปัจจัยพื้นฐาน ซึ่งบ่งชี้ถึงความต้องการในด้านต่างๆ โดยสามารถสรุปอัตราการเพิ่มจำนวนของประชากรได้ดังนี้

ตารางที่ 2.14 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2540-2544

ปีพ.ศ.	อัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร (คน)
2540	5,604,772
2541	5,647,799
2542	5,662,499
2543	5,680,380
2544	5,726,203

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน ,กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2.2. ด้านการศึกษา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการศึกษาที่สำคัญของประเทศและมีการส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภูมิภาคเอเชีย เพราะมีการศึกษาทุกประเภทและทุกระดับในปีการศึกษา 2538 กรุงเทพมหานคร มีโรงเรียนสายสามัญ 2,037 แห่ง เป็นของรัฐ 583 แห่งและเอกชน 1455 แห่ง ในจำนวนดังกล่าว เป็นโรงเรียนที่เปิดสอนในระดับประถมศึกษาอย่างเดียว 915 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 44.92 รองลงมาได้แก่โรงเรียนที่เปิดสอนในระดับอนุบาล 765 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 37.56 เปิดสอนในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 38 แห่ง เป็นร้อยละ 1.37 นอกนั้นเป็นโรงเรียนที่สอนในหลายระดับชั้น 134 แห่งคิดเป็นร้อยละ 6.57

2.3.2.3 ด้านสาธารณสุข

ทางด้านสาธารณสุขในกรุงเทพมหานคร มีการพัฒนาและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพของชีวิตและการเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เช่นการจัดตั้งโครงการต่อต้านยาเสพติด ,รักษาผู้ติดยาเสพติด, จัดตั้งศูนย์บริการสาธารณสุขในเขตที่ยังไม่มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน การปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ตลอด 24 ชั่วโมง มีชื่อว่า "ศูนย์เอราวัณ" เพื่อให้บริการด้านการแพทย์แบ่งออกเป็น 6 รูปแบบ คือ บริการนำส่งโรงพยาบาล บริการหน่วยแพทย์กู้ชีวิต บริการแนะนำให้นำปรึกษาทางโทรศัพท์ ศูนย์ประสานงานระบบส่งต่อศูนย์ระบบข้อมูลข่าวสาร บริการห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ทางการแพทย์

2.3.2.4 ด้านการปกครอง

กรุงเทพมหานคร แบ่งการปกครองออกเป็น 50 เขต 154 แขวง มีพื้นที่ทั้งหมด 1,562.2 ตารางกิโลเมตร แบ่งออกเป็นเขตชั้นใน 13 เขต เขตชั้นกลาง 16 เขต และเขตชั้นนอก 7 เขต กรุงเทพมหานครมีประชากรตามทะเบียนราษฎรทั้งสิ้น 5,712,868 คนเป็นชาย 2,772,910 คน เป็นหญิง 2,939,958 คนเขตที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด ได้แก่ เขตธนบุรี มีจำนวนประชากร 181,536 คน เป็นชาย 89,172 คน เป็นหญิง 92,364 คน เขตที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด ได้แก่ เขตสัมพันธวงศ์ มีจำนวนประชากร 36,993 คน เป็นชาย 18,747 คน เป็นหญิง 18,246 คน

2.3.2.5 ด้านศาสนา

ในปี 2545 กรุงเทพมหานครมีผู้นับถือศาสนาพุทธ 6,201,145 คนมากเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือศาสนาอิสลาม เท่ากับ 441,230 คน ศาสนาคริสต์ เท่ากับ 86,402 คน ศาสนาพราหมณ์ ฮินดู ซิกข์ เท่ากับ 16,817 คน ศาสนาอื่นๆ 8,8675 คน และไม่ระบุอีก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

104,669 คน มีศาสนาสถานมากที่สุดคือ วัดในศาสนาพุทธ 420 แห่ง มีสถิตในศาสนาอิสลาม 157 แห่ง และศาสนาสถานในศาสนาอื่นๆ 166 แห่ง

2.3.2.6 ด้านขนบธรรมเนียมประเพณี

กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคกลางของประเทศไทย และเป็นเมืองหลวงของประเทศ ดังนั้นจึงเป็นศูนย์กลางและต้นแบบของวัฒนธรรม ที่แผ่ขยายออกไปในภาคต่างๆ โดยมีประเพณีที่คล้ายคลึงกับจังหวัดในภาคกลางทั่วไป ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของเมืองไทย และเป็นปัจจัยที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี และกรุงเทพมหานครมีนโยบายผลักดันให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางด้านต่างๆ เช่น กรุงเทพมหานครแฟชั่น (BANGKOK FASHION WEEK) กรุงเทพมหานครภาพยนตร์ (Bangkok Film Festival) เป็นต้น

2.3.3 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

2.3.3.1. สภาพทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

จากนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว รวมถึงมีการลงทุนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การขยายโครงข่ายการคมนาคม โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก ส่งผลให้เกิดการลงทุนในภาคเอกชนที่สูงขึ้นบริเวณพื้นที่รอบนอก รวมถึงการเจริญเติบโตในสาขาการผลิตที่กระจายออกสู่พื้นที่รอบนอกอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และกิจกรรม จากอดีตที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่เป็นส่วนของภาคเกษตรกรรมไปสู่การประกอบกิจกรรมด้านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนในภาคเอกชน

2.2.3.2. โครงสร้างการผลิตของกรุงเทพมหานคร

โครงสร้างการผลิตของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2546 มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมนั้นมีความเด่นชัดในภาคของการค้าและบริการ ภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตรกรรม ตามลำดับโดยมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตภาคการค้าและบริการซึ่งเด่นชัดกว่าภาคอื่นๆ เท่ากับ 644,572 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 71.83 ส่วนภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่าเท่ากับ 250,757 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 27.94 และในภาคเกษตรกรรมนั้นมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตน้อยที่สุดเท่ากับ 1,998 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.22 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 15 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมของกรุงเทพมหานคร ณ ราคาปีพ.ศ.
2531(หน่วยล้านบาท)

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ.								สาขาการ ผลิตหลัก
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	
เกษตรกรรม สัตว์ ป่าไม้	849	889	783	768	873	974	1,108	1,758	เกษตร กรรม
ประมง	182	209	179	169	179	217	231	240	
เหมืองแร่ เหมืองหิน	0	0	0	0	0	0	0	0	อุตสาหกรรม
อุตสาหกรรม	218,781	197,836	186,964	197,560	207,618	215,489	201,168	205,486	
ไฟฟ้า ก๊าซ ประปา	20,144	20,253	18,982	18,571	21,813	21,002	22,145	22,320	
การก่อสร้าง	52,410	56,242	38,392	29,550	23,859	25,922	23,087	22,951	
บริการค้าส่ง ค้าปลีก ซ่อมยานพาหนะ	175,932	170,100	146,301	149,853	156,122	154,009	151,440	152,495	การค้า และ บริการ
โรงแรมและภัตตาคาร	72,147	69,523	67,078	65,904	70,971	74,974	75,902	72,303	
บริการคมนาคมขนส่ง	155,927	155,907	144,191	158,393	169,810	178,325	191,812	194,158	
บริการเงินและการธนาคาร	142,536	118,389	55,269	45,647	44,313	45,965	52,747	64,809	
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์และการให้เช่า	38,736	39,342	36,702	37,633	38,675	39,122	41,701	44,300	
การบริหารราชการและกาบริการไปรษณีย์	25,272	25,938	20,082	28,520	34,441	37,277	38,340	41,521	
การศึกษา	8,421	8,995	11,161	12,438	13,241	13,491	14,325	13,183	
การบริหารด้านสุขภาพและงานสังคม	8,179	8,450	8,424	8,910	9,291	9,930	10,069	10,608	
สงเคราะห์									
บริการชุมชน สังคม	31,647	32,873	32,486	36,882	39,074	39,763	43,659	49,430	
บริการคนรับใช้	1,885	1,864	1,866	1,814	1,776	1,772	1,740	1,765	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.3.3.3. รายได้ต่อบุคคลในกรุงเทพมหานคร

รายได้ของประชากรในกรุงเทพมหานคร มีอัตราการเพิ่มสูงขึ้นเป็นผลมาจาก
ปัจจัยทางเศรษฐกิจในด้านต่างๆ ที่ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยสามารถสรุปได้
ดังนี้

ตารางที่ 2.16 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อคนของประชากรกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท)
2539	223,104
2540	222,007
2541	201,842
2542	202,332
2543	2,078,434

ที่มา : สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานสถิติแห่งชาติ

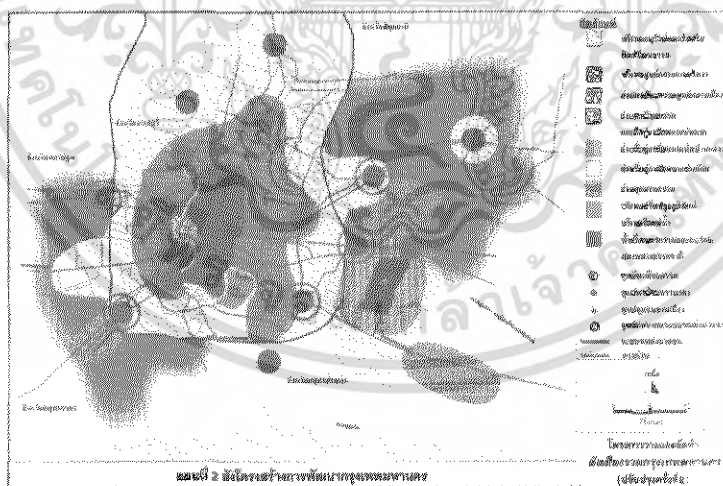
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การศึกษาสภาพทั่วไปของชุมชนเมืองและพื้นที่ศึกษา

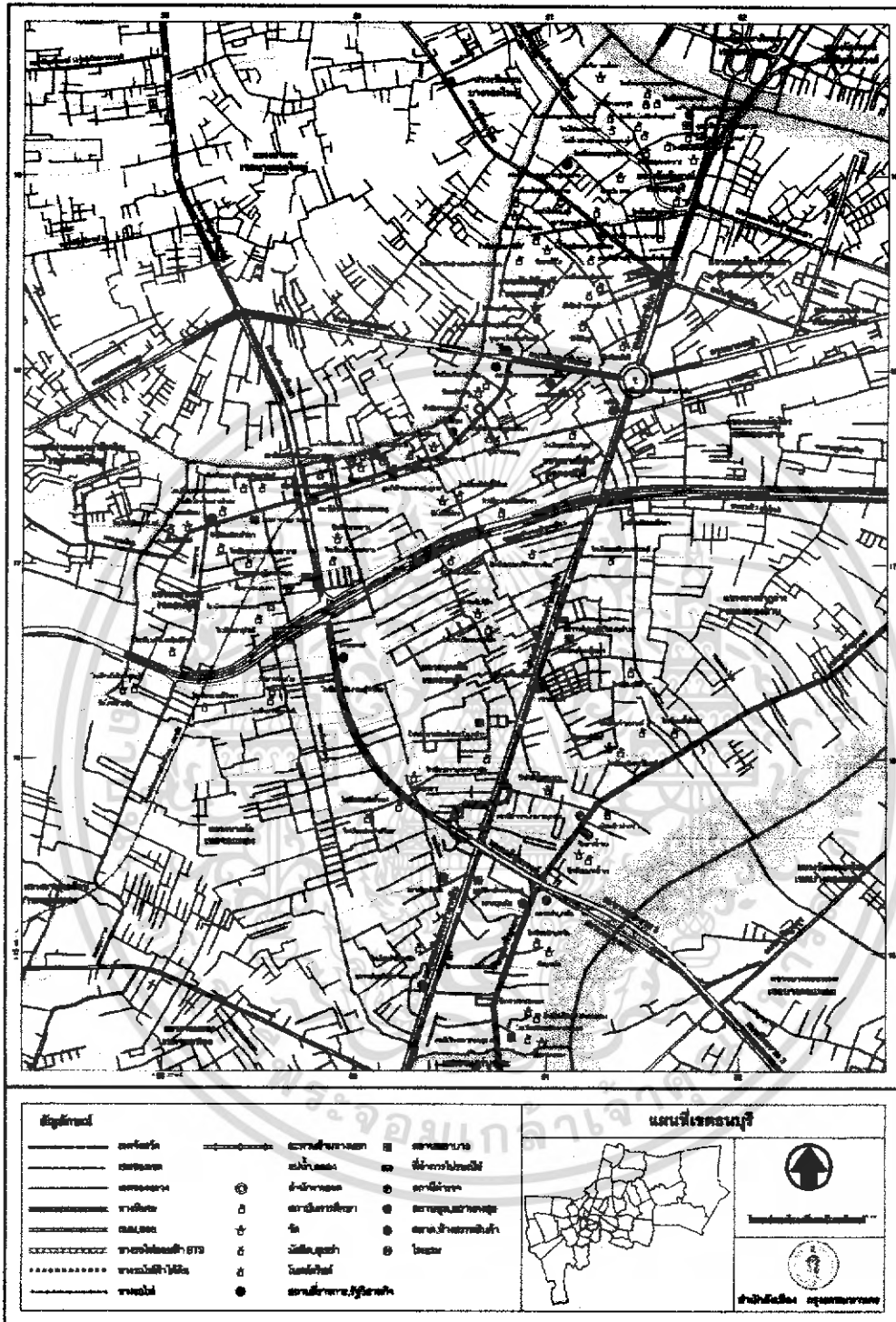
เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ในเขตเมืองของกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของประเทศและเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกๆด้าน จึงทำให้ประชาชนอพยพเข้ามาเพื่อประกอบอาชีพและตั้งถิ่นฐานมากขึ้น ทำให้พื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานครมีความแออัด ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนทางด้านสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ ปัญหาคาจรถาวรติดขัด เป็นต้น

ดังนั้นทางสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครจึงได้หันเหถึงความสำคัญในการขยายตัวของเมืองที่กำลังเกิดขึ้นในอนาคต 20 ปีข้างหน้าซึ่งคาดว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้น 12.6 ล้านคน โดยการกำหนดพื้นที่การพัฒนาเมืองให้อยู่บริเวณวงแหวนรอบนอก ส่งเสริมการพัฒนาที่หนาแน่นในถนนวงแหวนรัศมีกึ่งกลาง ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ในรัศมีของการให้บริการขนส่งมวลชนระบบราง โดยกำหนดให้มีระบบพาณิชยกรรมระดับต่างๆ เพื่อกระจายแหล่งงาน ย่านการค้าและบริการชั้นพื้นฐานไปยังพื้นที่รอบนอก เพื่อลดความแออัดของพื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมือง



ภาพที่ 3.1. แสดงผังโครงสร้างการพัฒนากทม. 20 ปีข้างหน้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.3. แสดงแผนที่เขตธนบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.4. แสดงแผนที่เขตภาษีเจริญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.การศึกษาสภาพปัจจุบันในชุมชนเมืองเขตจอมทอง ภาษีเจริญ และธนบุรี

3.1.1. การตั้งถิ่นฐานในอดีตและปัจจุบันเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

3.1.1.1. ประวัติความเป็นมาเขต

พื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในอดีตเคยเป็นที่ตั้งพระนครอันได้แก่กรุงธนบุรี และจากการที่พื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มส่วนหนึ่งของพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่าง ที่เกิดจากการทับถมของดินตะกอนแม่น้ำหลายสาย คือ เจ้าพระยา ท่าจีน แมกกลอง และบางปะกง ส่งผลให้พื้นที่มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเกษตรกรรม ดังนั้นในอดีตพื้นที่ส่วนใหญ่จึงมีสภาพเป็นสวน มีลำคลองเป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นลำคลองธรรมชาติ และคลองขุดผ่านไปยังพื้นที่เรือกสวนไร่นา รูปแบบการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนส่วนใหญ่จะมีลักษณะเกาะไปตามริมน้ำ และจะมีความหนาแน่นมาก บริเวณศาสนสถานซึ่งเป็นศูนย์กลางของชุมชนในอดีตและบริเวณที่อยู่ใกล้กับจุดตัดของลำคลองสายต่างๆ เนื่องจากสมัยนั้นยังคงอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

จากการที่ตัวพระนครตั้งอยู่ในพื้นที่ฝั่งธนบุรีเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่ง และต่อมาได้มีการย้ายที่ตั้งเมืองหลวงไปยังฝั่งพระนครหรือฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาแทนที่พื้นที่ฝั่งธนบุรี ซึ่งต่อมาเมื่อรูปแบบการสัญจรเปลี่ยนมาใช้ถนนเป็นหลัก ทำให้การสัญจรทางน้ำลดบทบาทลง การขยายตัวของชุมชน และบ้านเรือนเริ่มเกาะไปตามบริเวณริมถนน ปัจจุบันการขยายตัวของเมืองในฝั่งธนบุรีมีลักษณะการขยายตัวของย่านการค้าและที่พักอาศัยกระจายตัวไปตามแนวถนนสำคัญสายต่างๆ แต่พื้นที่บางส่วนที่อยู่ตอนในจากแนวถนน ยังคงมีลักษณะวิถีชีวิต และรูปแบบของความเป็นชุมชนดั้งเดิมที่มีการค้าขายค่อมบริการชุมชน มีการใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมทางการเกษตร รวมถึงยังมีอารามหลวงที่มีความสำคัญ และศาสนสถานเป็นจำนวนมากตั้งอยู่ในพื้นที่

3.1.1.2. เือกลักษณะ วัฒนธรรม และขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น

กรุงเทพมหานครมีวัฒนธรรมประเพณีที่มีความคล้ายคลึงกับจังหวัดต่างๆ ในภาคกลางแต่ละพบว่า ในแต่ละพื้นที่ย่อมจะมีวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีเฉพาะของแต่ละท้องถิ่นที่น่าสนใจ โดยเฉพาะพื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ ตั้งอยู่ในเขตฝั่งธนบุรี มีสภาพความเป็นอยู่ที่ผูกพันกับธรรมชาติโดยเฉพาะกับแม่น้ำลำคลอง และมีสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจที่สำคัญ คือ วัด นอกจากนี้ภายในพื้นที่ยังมีประชาชนหลายเชื้อชาติอาศัยอยู่ร่วมกัน ทั้ง ไทย จีน มอญ ลาว เขกซิกซ์ และมุสลิม ทำให้วัฒนธรรม ประเพณีต่างๆ มีความหลากหลายอีกทั้งยังมีความเกี่ยวข้องกับแม่น้ำลำคลองและวัดที่อยู่ภายในพื้นที่ โดยพิจารณาวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นที่น่าสนใจดังนี้

1) วัฒนธรรม

ภายในพื้นที่ที่มีการสืบทอดศิลปวัฒนธรรมแขนงต่างๆที่สำคัญ ได้แก่ มหรสพปีพาทย์ พาทย์โกศล หุ่นกระบอกจากย่ายขึ้น บ้านลาวทำขลุ่ย รวมทั้งวัฒนธรรมด้านอาหารการกิน เช่น การทำขนมฝรั่งกุฎีจีน ขนมกุตลั้ง ขนมกวยตัด ขนมหน้าवल เนื้อแชนโม ต้นมะฝาด เป็นต้น

2) ประเพณี

- เขตจอมทอง มีขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นสำคัญ ได้แก่ งานสวดภาณยักษ์ งานเทศน์มหาชาติวัดราชโอรสารามฯ

- เขตธนบุรี มีขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นสำคัญ ได้แก่ ถอดพระซางตาคู๊ส สงกรานต์บ้านมอญ งานทิ้งกระจาดวัดกัลยาณี่ งานสวดภาณยักษ์ งานเทิดพระเกียรติพระเจ้าตากสินฯ

- เขตภาษีเจริญ มีขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นสำคัญ ได้แก่ ประเพณีเทศน์มหาชาติที่ศาลาการเปรียญวัดมะพร้าวเตี้ย ประเพณีชักพระวัดนางชี แห่งพระอิสริยยศทองโคย

3.1.1.3. ปฏิสัมพันธ์ทางสังคมและการตั้งถิ่นฐานของชุมชน

พื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ในอดีตเป็นแหล่งสวนผลไม้ สวนหมากขนาดใหญ่ ประชาชนมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ในระบบเครือญาติ อาศัยแรงงานร่วมกัน ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีความสนิทสนมกันในพื้นที่ละแวกบ้าน ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่จากชุมชนเกษตรกรรมไปสู่ชุมชนเมืองมากขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของพื้นที่เมือง การลดบทบาททางการเกษตรกรรม และการลดบทบาทการสัญจรทางน้ำ แต่ประชาชนในพื้นที่ยังคงพยายามรักษาเอกลักษณ์ทางสังคมของตนไว้โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มที่มีความเชื่อทางศาสนาเป็นหลัก ร่วมกัน อย่างเช่น ชาวมุสลิม ลิกซ์ คริสต์กุฎีจีน มอญบางกระบือ รวมทั้งการพยายามสะสมและสืบทอดงานศิลปวัฒนธรรมแขนงต่างๆที่สำคัญจากบรรพบุรุษมาจนถึงปัจจุบัน และกรุงเทพมหานครได้มีการส่งเสริมให้มีการจัดกลุ่มและการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ของประชากร โดยการสร้างให้ชุมชนมีความเข้มแข็งพร้อมทั้งวางมาตรการดูแลป้องกันการขยายตัวของชุมชนแออัด โดยกำหนดชุมชนตามระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยกรรมการชุมชน พ.ศ. 2543 โดยจำแนกประเภทของชุมชนเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

- ชุมชนแออัด หมายถึง ชุมชนที่มีอาคารหนาแน่นไร้ระเบียบ ขำรุงทรุดโทรม ประชาชนอยู่กันอย่างแออัด มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมและอาจจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย

และความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย โดยให้ถือเกณฑ์ความหนาแน่นของบ้านเรือนอย่างน้อย 15 หลังคาเรือนต่อพื้นที่ 1 ไร่

- ชุมชนชานเมือง หมายถึง ชุมชนที่กรุงเทพมหานครได้จัดทำเป็นประกาศกำหนดชุมชนโดยมีพื้นที่ดำเนินการด้านเกษตรกรรมในเขตกรุงเทพมหานครรอบนอกเป็นส่วนใหญ่ มีบ้านเรือนไม่แออัด แต่ขาดการวางแผนด้านผังชุมชน เช่น ทางระบบน้ำเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังหรือทางเดินเท้าเพื่อการสัญจรของประชาชนในชุมชน

- ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร หมายถึง ชุมชนที่มีบ้านจัดสรรเป็นที่อยู่อาศัยและดำเนินการโดยภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณ ทาวน์เฮ้าส์ ตึกแถว หรือบ้านแฝด สภาพทั่วไปควรมีการพัฒนา เช่น ทางระบายน้ำ ชยะและทางเท้า ซึ่งกรุงเทพมหานครพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนและความเหมาะสมในการที่จะเข้าไปดำเนินการพัฒนา โดยจัดทำเป็นประกาศกำหนดชุมชน

- เคหะชุมชน หมายถึง ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งดำเนินการและดูแลโครงการโดยการเคหะแห่งชาติ มีสภาพเป็นแฟลต และกรุงเทพมหานครเข้าไปดำเนินการในด้านทางระบายน้ำ ชยะทางเท้า เศรษฐกิจ สังคม อนามัย และอื่นๆ

- ชุมชนเมือง หมายถึง ชุมชนที่มีความหนาแน่นของบ้าน น้อยกว่าชุมชนแออัด กล่าวคือน้อยกว่า 15 หลังต่อ 1 ไร่ แต่ความหนาแน่นของจำนวนบ้านมากกว่าชุมชนชานเมืองและกรุงเทพมหานครได้จัดทำประกาศกำหนดเป็นชุมชนโดยที่ชุมชนดังกล่าวไม่เป็นชุมชนตามที่กล่าวมาในข้ออื่นๆ

ในปีพ.ศ. 2542 กรุงเทพมหานครมีชุมชนรวมทั้งหมด 1,439 ชุมชน จำนวนประชากรที่อาศัยในชุมชน 1,512,085 คน โดยค่าเฉลี่ยความหนาแน่นของชุมชนจะอยู่ที่ 1,050 คน/ชุมชน และเมื่อพิจารณาชุมชนในพื้นที่ศึกษารายเขตมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) เขตจอมทอง

ปีพ.ศ. 2546 พบว่าเขตจอมทองมีชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกรรมการชุมชนในเขตจอมทองมีจำนวนทั้งสิ้น 51 ชุมชน มีประชากรในชุมชน 44,072 คน จำนวนบ้าน 7,831 หลังคาเรือน กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของตนเองและเช่าบางส่วน โดยแขวงจอมทองมีจำนวนชุมชนมากที่สุด จำนวน 17 ชุมชน รองลงมาคือ แขวงบางขุนเทียน จำนวน 16 ชุมชน แขวงบางค้อ จำนวน 10 ชุมชน และแขวงบางมด จำนวน 8 ชุมชน และพิจารณาประเภทของชุมชน พบว่าแบ่งชุมชนออกได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ชุมชนชานเมือง มีทั้งหมด 6 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 11.76 ซึ่งอยู่ในแขวงจอมทอง 4 แห่ง แขวงบางขุนเทียน 1 แห่ง และแขวงบางมด 1 แห่ง
- ชุมชนเมือง มีทั้งหมด 37 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 72.54 ซึ่งอยู่ในแขวงบางขุนเทียน 13 แห่ง แขวงบางค้อ 7 แห่ง และแขวงบางมด 4 แห่ง
- ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร มีทั้งหมด 5 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 9.8 ซึ่งอยู่ในแขวงบางขุนเทียน 2 แห่ง แขวงบางค้อ 1 แห่ง และแขวงบางมด 2 แห่ง
- ชุมชนแออัด มีทั้งหมด 3 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5.88 ซึ่งอยู่ในแขวงบางค้อ 2 แห่งและแขวงบางมด 1 แห่ง

2) เขตธนบุรี

ปีพ.ศ. 2546 พบว่าเขตธนบุรีมีชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกรรมการชุมชนในเขตจอมทองมีจำนวนทั้งสิ้น 44 ชุมชน มีประชากรในชุมชน 2,045 คน จำนวนบ้าน 10,487 หลังคาเรือน โดยแขวงบางยี่เรือมีจำนวนชุมชนมากที่สุด จำนวน 9 ชุมชน รองลงมาคือ แขวงศิริบุญศรี จำนวน 8 ชุมชน แขวงวัดกัลยาณ์ และแขวงบุคคโล มีจำนวนเท่ากันคือ 6 ชุมชน และแขวงดาวคะนอง แขวงลำเห่ และแขวงตลาดพลู มีจำนวนเท่ากันคือ 5 ชุมชน และพิจารณาประเภทของชุมชน พบว่าแบ่งชุมชนออกได้เป็น 1 ประเภท ได้แก่ ชุมชนแออัดกระจายตัวอยู่ทุกแขวงของเขตธนบุรี

3) เขตภาษีเจริญ

ปีพ.ศ. 2546 พบว่าเขตภาษีเจริญมีชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกรรมการชุมชนในเขตจอมทองมีจำนวนทั้งสิ้น 40 ชุมชน มีประชากรในชุมชน 30,672 คน จำนวนบ้าน 6,685 หลังคาเรือน จำนวนครัวเรือน 7,432 ครัวเรือน ที่ดินเกือบทั้งหมดเป็นของเอกชน มีจำนวนเล็กน้อยที่เป็นลักษณะเจ้าของผสม คือ ทั้งของรัฐและเอกชน โดยมีลักษณะการถือครองที่ดินหลากหลาย คือ เป็นของตนเองเช่าที่ และ เช่าบ้าน โดยแขวงบางหว้ามีจำนวนประชากรมากที่สุด จำนวน 17 ชุมชน รองลงมาคือ แขวงบางด้วน จำนวน 15 ชุมชน แขวงคูหาสวรรค์จำนวน 4 ชุมชน แขวงบางแวกและคลองขวาง จำนวน 3 ชุมชน และคลองภาษีเจริญ จำนวน 1 ชุมชน และพิจารณาประเภทของชุมชน พบว่าแบ่งชุมชนออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

- ชุมชนชานเมือง มีทั้งหมด 1 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ซึ่งอยู่ในแขวงบางหว้า 1 แห่ง

- ชุมชนแออัด มีทั้งหมด 37 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 92.5 ซึ่งอยู่ในแขวงบางหัว
14 แห่ง แขวงบางด้วน 15 แห่ง แขวงบางแวก 3 แห่ง แขวงคลองภาษีเจริญ 1 แห่ง และแขวง
คูหาสวรรค์ 4 แห่ง

- ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร มีทั้งหมด 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 5 ซึ่งอยู่ในแขวงบางหัว
2 แห่ง

3.1.2 การศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพเขตจอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ

3.1.2.1. ที่ตั้งและขอบเขต

1) เขตจอมทอง

เขตจอมทองมีพื้นที่ 26,265 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งธนบุรี ซึ่งอยู่
บริเวณพื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 แขวง คือ

แขวงบางขุนเทียน มีพื้นที่ 5,789 ตร.กม.

แขวงบางค้อ มีพื้นที่ 3,375 ตร.กม.

แขวงบางมด มีพื้นที่ 11,918 ตร.กม.

แขวงจอมทอง มีพื้นที่ 5,183 ตร.กม.

โดยมีขอบเขตการติดต่อกับเขตใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ เขตภาษีเจริญ

ทิศใต้ ติดต่อกับ เขตธนบุรี เขตราชบุรีบูรณะ และเขตทุ่งครุ

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เขตบางขุนเทียน

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เขตบางบอน และเขตบางขุนเทียน

2) เขตธนบุรี

เขตธนบุรีมีพื้นที่ 8,551 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งธนบุรี ซึ่งอยู่บริเวณ
พื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 แขวง คือ

แขวงวัดกัลยาณ์ มีพื้นที่ 0.785 ตร.กม.

แขวงศิริบุญชัย มีพื้นที่ 0.691 ตร.กม.

แขวงบางยี่เรือ มีพื้นที่ 1.523 ตร.กม.

แขวงตลาดพลู มีพื้นที่ 1.823 ตร.กม.

แขวงบุคคโล มีพื้นที่ 3.729 ตร.กม.

โดยมีขอบเขตการติดต่อกับเขตใกล้เคียงดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ เขตบางกอกใหญ่
 ทิศใต้ ติดต่อกับ เขตจอมทอง และเขตราษฎร์บูรณะ
 ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เขตคลองสาน
 ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เขตภาษีเจริญ และเขตจอมทอง

3) เขตภาษีเจริญ

เขตภาษีเจริญมีพื้นที่ 17.834 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งธนบุรี ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 แขวง คือ

แขวงบางหว้า	มีพื้นที่ 5.105 ตร.กม.
แขวงบางด้วน	มีพื้นที่ 2.514 ตร.กม.
แขวงบางจาก	มีพื้นที่ 1.394 ตร.กม.
แขวงบางแวก	มีพื้นที่ 3.022 ตร.กม.
แขวงคลองขวาง	มีพื้นที่ 2.992 ตร.กม.
แขวงปากคลองภาษีเจริญ	มีพื้นที่ 0.785 ตร.กม.
แขวงคูหาสวรรค์	มีพื้นที่ 0.785 ตร.กม.

โดยมีขอบเขตการติดต่อกับเขตใกล้เคียงดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ เขตตลิ่งชัน
 ทิศใต้ ติดต่อกับ เขตจอมทอง
 ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เขตบางกอกใหญ่และเขตธนบุรี
 ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เขตบางแค

3.1.2.2. สภาพภูมิประเทศ

พื้นที่โครงการอยู่ในบริเวณที่ราบลุ่มภาคกลางทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ห่างจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 2.0 กิโลเมตร ลักษณะเป็นพื้นที่ต่ำและราบเรียบ โดยมีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 0.8 – 1.5 เมตร จากการที่เป็นพื้นที่ราบลุ่มต่ำ จึงมีลำคลองไหลผ่านเป็นจำนวนมาก ซึ่งได้มีการใช้ประโยชน์ทั้งด้านการเป็นเส้นทางคมนาคม การเกษตรกรรม เพื่อระบายน้ำ ลำคลองที่สำคัญได้แก่ คลองภาษีเจริญ และคลองด่าน(คลองบางขุนเทียน)

จากสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่ราบลุ่มตอนปลายอ่าวไทยและเพราะความเจริญเติบโตของเมือง จึงมีการพัฒนาพื้นที่จากที่เคยเป็นบึง สระ คลอง ได้ถูกถมเปลี่ยนสภาพเป็นอาคารบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ

สภาพทางธรณีวิทยาของพื้นที่โครงการเป็นตะกอนยุคควอเทอร์นารี (Quaternary Period) มีอาณาเขตครอบคลุมพื้นที่ภาคกลางตอนล่าง และตามแนวชายฝั่งทะเลของไทย บางครั้งจึงเรียกแอ่งเจ้าพระยา ที่ราบภาคกลางตอนล่างมีลักษณะเป็นแอ่งลึก ตะกอนยุคควอเทอร์นารีจึงค่อนข้างหนา ตั้งแต่ประมาณ 300 - 2,000 เมตร ความหนาของตะกอนขึ้นอยู่กับลักษณะภูมิประเทศของหินดานที่รองรับอยู่ด้านล่าง

ตะกอนยุคควอเทอร์นารี มีลักษณะเป็นตะกอนที่ไม่แข็งตัวเกิดจากการสะสมตัวของแม่น้ำลำธารหรือชายหาด ที่พบบริเวณที่ราบน้ำท่วมถึง ที่ราบน้ำพา ลานตะพักน้ำและเสาดินเชิงเขา โดยทั่วไปแล้วประกอบด้วย กรวด ทราย ทรายแป้งและดินเหนียว ซึ่งอาจแบ่งเป็นพวกตะกอนสะสมตามที่ราบน้ำหลาก ตะกอนที่สะสมตัวตามลานตะพักน้ำและพวกศิลาแลง มักเห็นได้ชัดในบริเวณที่เป็นแอ่งที่ราบลุ่มของแม่น้ำสายสำคัญ เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำแม่กลอง เป็นต้น

3.1.2.3. สภาพภูมิอากาศ

1.) ฤดูกาล

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนพฤศจิกายน

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคมถึงเดือนมกราคม

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน

2.) ลมและทิศทางลม

ลมหนาว : พัดจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือน

กุมภาพันธ์

ลมร้อน : พัดจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายน

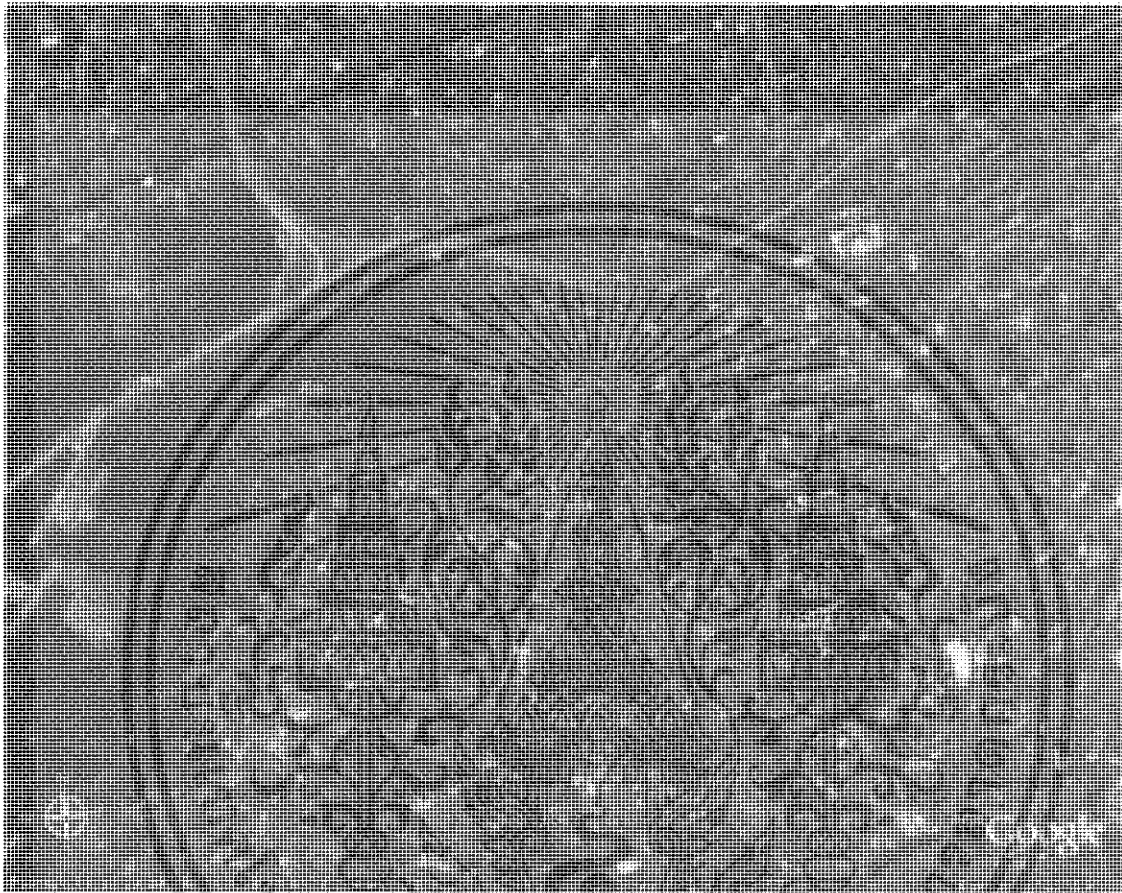
ลมฝน : พัดจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม

3.1.2.4. การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขต จอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ

สภาพการใช้ที่ดินปัจจุบัน มีรูปแบบและทิศทางการเจริญเติบโตไปตามแนวถนนสายหลัก (Ribbon Development) ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนวุฒากาศ ถนนรัชดาภิเษก และถนนจอมทอง โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ในลักษณะที่พักอาศัย มีพื้นที่พาณิชย์กรรมตามแนวถนนสายหลัก และมีพื้นที่อุตสาหกรรมโดยมากมีการปรับเปลี่ยนจากพื้นที่พักอาศัย โดยพื้นที่ระหว่างคลองภาษีเจริญและคลองบางขุนเทียน เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้มีการพัฒนา บางส่วนยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่รกร้าง เนื่องจากขาดความสะดวกในการเข้าถึง ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวมีการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการขุดลอกได้แก่ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ผ่านเข้าไปในพื้นที่เป็นผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและเป็นการเปิดพื้นที่มากขึ้น



ภาพที่ 3.5. ภาพถ่ายทางอากาศการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตจอมทอง

ลำดับที่	ประโยชน์การใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	สัดส่วน (%)
1	ที่อยู่อาศัย	10.29	38.91
2	พาณิชยกรรม	1.414	5.38
3	อุตสาหกรรม	0.800	3.05
4	คลังสินค้า	0.328	1.25
5	สถาบันราชการ	0.117	0.45
6	สถาบันการศึกษา	0.181	0.69
7	สถาบันศาสนา	0.258	0.98
8	นันทนาการ	0.559	2.13
9	เกษตรกรรม	3.623	13.79
10	ที่ว่าง	50285	20.13
11	แหล่งน้ำ	0.612	2.33
12	ถนน	2.869	10.92
รวม	-	26.265	100

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตธนบุรี

ลำดับที่	ประโยชน์การใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	สัดส่วน (%)
1	ที่อยู่อาศัย	4.118	48.16
2	พาณิชยกรรม	0.772	9.03
3	อุตสาหกรรม	0.107	1.25
4	คลังสินค้า	0.111	1.30
5	สถาบันราชการ	0.232	2.71
6	สถาบันการศึกษา	0.237	2.77
7	สถาบันศาสนา	0.340	3.98
8	นันทนาการ	0.057	0.67
9	เกษตรกรรม	0	0
10	ที่ว่าง	0.758	8.86
11	แหล่งน้ำ	0.552	6.45
12	ถนน	1.267	14.82
รวม	-	8.551	100

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 แสดงการสรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเขตภาษีเจริญ

ลำดับที่	ประโยชน์การใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	สัดส่วน (%)
1	ที่อยู่อาศัย	7.522	42.18
2	พาณิชยกรรม	1.105	6.20
3	อุตสาหกรรม	0.395	2.21
4	คลังสินค้า	0.100	0.56
5	สถาบันราชการ	0.042	0.24
6	สถาบันการศึกษา	0.341	1.91
7	สถาบันศาสนา	0.391	2.19
8	นันทนาการ	0.004	0.02
9	เกษตรกรรม	1.045	5.86
10	ที่ว่าง	5.626	31.55
11	แหล่งน้ำ	0.264	1.48
12	ถนน	0.999	5.60
รวม	-	17.834	100

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2547

3.1.3 การศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านสังคมเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

3.1.3.1 ประชากรเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

ประชากรในเขตจอมทอง จำแนกตามแขวง มีทั้งสิ้น 167,794 คน แขวงที่มีประชากรมากที่สุด คือ แขวงบางมด 44,488 คน รองลงมาคือ แขวงบางขุนเทียน 41,698 คน แขวงบางค้อ 40,485 คน และแขวงจอมทอง 40,763 คน ด้านความหนาแน่นของประชากรพบว่า เขตจอมทองมีความหนาแน่นเฉลี่ย 6,397 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยแขวงที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุด คือ แขวงบางค้อ 12,102 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ แขวงบางขุนเทียน 7,203 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงจอมทอง 7,180 คนต่อตารางกิโลเมตร และแขวงบางมด 3,898 คนต่อตารางกิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 แสดงจำนวนประชากรเขตจอมทอง จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547

แขวง	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนบ้าน (หลังคาเรือน)	ความหนาแน่น (คนต่อ ตร.กม.)
แขวงบางขุนเทียน	41,698	12,402	7,203
แขวงบางค้อ	40,845	11,938	12,102
แขวงบางมด	44,488	17,623	3,896
แขวงจอมทอง	40,763	13,994	7,180
รวมเขตจอมทอง	167,794	55,957	6,397

ที่มา สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2547

ประชากรในเขตธนบุรี จำแนกตามแขวง มีทั้งสิ้น 139,573 คน แขวงที่มีประชากรมากที่สุด คือ แขวงบางยี่เรือ 28,440 คน รองลงมาคือ แขวงดาวคะนอง 21,225 คน แขวงตลาดพลู 20,086 คน แขวงบุคคโล 21,070 คน แขวงลำหล่อ 20,163 คน แขวงหิรัญรูจี 15,211 คน และแขวงวัดกัลยาณ์ 12,378 คน ด้านความหนาแน่นของประชากรพบว่า เขตจอมทองมีความหนาแน่นเฉลี่ย 16,322 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยแขวงที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุด คือ แขวงหิรัญรูจี 22,013 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ แขวงบางยี่เรือ 18,674 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงลำหล่อ 18,297 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงบุคคโล 17,088 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงวัดกัลยาณ์ 15,768 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงดาวคะนอง 15,215 คนต่อตารางกิโลเมตร และแขวงตลาดพลู 11,566 คนต่อตารางกิโลเมตร

ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนประชากรเขตธนบุรี จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547

แขวง	จำนวนประชากร(คน)	จำนวนบ้าน(หลังคาเรือน)	ความหนาแน่น(คนต่อตร.กม.)
แขวงวัดกัลยาณ์	12,378	2,674	15,768
แขวงหิรัญรูจี	15,211	3,767	22,013
แขวงบางยี่เรือ	28,440	7,548	18,674
แขวงบุคคโล	21,070	6,495	17,088
แขวงตลาดพลู	21,086	6,471	11,566
แขวงดาวคะนอง	21,225	7,914	15,215
แขวงลำหล่อ	20,163	7,074	18,297
รวมเขตธนบุรี	139,573	41,943	16,322

ที่มา สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

*หมายเหตุ ปีพ.ศ. 2547 เขตธนบุรีมีการแบ่งแขวงเพิ่มจากเดิม คือ แขวงดาวคะนอง และ แขวงลำหล่อ ซึ่งแยกจากแขวงบุคคโล

ประชากรในเขตภาษีเจริญ จำแนกตามแขวง มีทั้งสิ้น 137,473 คนแขวงที่มีประชากรมากที่สุด คือ แขวงบางห้ว 39,586 คน รองลงมาคือ แขวงบางด้วน 31,702คน แขวงบางแวก 21,051 คน แขวงปากคลองภาษีเจริญ 20,186 คน แขวงคลองขวาง 10,014 คน แขวงบางจาก 7,744 คน และแขวงคูหาสวรรค์ 7,190 คน ด้านความหนาแน่นของประชากรพบว่า เขตภาษีเจริญมีความหนาแน่นเฉลี่ย 7,901 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยแขวงที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุด คือ แขวงบางด้วน 12,630 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาคือ แขวงปากคลองภาษีเจริญ 10,624 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงคูหาสวรรค์ 7,901 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงบางห้ว 7,746 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงบางแวก 6,971 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงบางจาก 5,571 คนต่อตารางกิโลเมตร และแขวงคลองบางขวาง 3,349 คนต่อตารางกิโลเมตร

ตารางที่3.6 แสดงจำนวนประชากรเขตภาษีเจริญ จำแนกตามแขวง ปีพ.ศ. 2547

แขวง	จำนวนประชากร(คน)	จำนวนบ้าน(หลังคาเรือน)	ความหนาแน่น(คนต่อตร.กม.)
แขวงแขวงบางห้ว	39,586	13,181	7,889
แขวงบางด้วน	31,702	8,331	13,114
แขวงบางจาก	1,144	2,412	5,969
แขวงบางแวก	21,051	7,278	7,192
แขวงคลองบางขวาง	10,014	3,257	3,456
แขวงปากคลองภาษีเจริญ	20,186	6,836	11,169
แขวงคูหาสวรรค์	7,190	1,842	8,797
รวมเขตภาษีเจริญ	137,473	43,137	8,001

ที่มา สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2547

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2537 - 2547 พบว่า ในเขตจอมทองมีอัตราการเปลี่ยนแปลงสุทธิของประชากรเพิ่มขึ้น 1,498 คน ส่วนเขตธนบุรีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงสุทธิของประชากรลดลง 7,933 คน และในเขตภาษีเจริญมีอัตราการเปลี่ยนแปลงสุทธิของประชากรเพิ่มขึ้น 8,7107 คน โดยจากการศึกษาข้อมูลจากอดีตจนถึงปัจจุบัน พบว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิลดลง แต่ในอนาคตเมื่อพื้นที่โครงการได้รับการพัฒนาจากภาครัฐบาล ได้แก่ โครงการพัฒนาเมืองและโครงการพัฒนาระบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คมนาคมขนส่ง จะก่อให้เกิดแหล่งงาน แหล่งพักอาศัย ซึ่งถือเป็นแรงผลักดันให้ประชากรเดินทางเข้ามาพักอาศัย หรือ ทำงานทำภายในพื้นที่โครงการมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.7 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิในพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการ	อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิ (คน)			
	ปี 2537	ปี 2542	ปี 2547	รวม
เขตจอมทอง	5,435	-1,454	-2,483	1,498
เขตธนบุรี	592	-4,484	-4,041	-7,933
เขตภาษีเจริญ	11,349	-306	-2,336	8,707
รวม	17,608	-5,565	-8,519	3,433

ที่มา : สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2547

3.1.3.2. โครงสร้างของประชากร

1.) โครงสร้างทางอายุของประชากร

โครงสร้างทางอายุของประชากรมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร เนื่องจากมีอิทธิพลต่อการเกิด การแต่งงาน การเข้าสู่ตลาดแรงงาน การย้ายถิ่น การตายประชากร โดยมีการแบ่งโครงสร้างอายุประชากรออกเป็น 3 ช่วงหลัก ได้แก่ กลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี กลุ่มวัยแรงงานอายุ 15 - 59 ปี และกลุ่มวัยชราอายุ 60 ปีขึ้นไป โดยใช้ข้อมูลในการวิเคราะห์จากสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ปีพ.ศ. 2547 จำแนกเพศตามอายุประชากร ซึ่งมีรายละเอียดรายเขตดังนี้

-เขตจอมทอง มีประชากร 167,794 คน ช่วงอายุที่มีประชากรมากที่สุด คือ 25 - 29 ปี จำนวน 18,235 คน รองลงมา คือ 30 - 34 ปี จำนวน 17,359 คน

-เขตธนบุรี มีประชากร 139,573 คน ช่วงอายุที่มีประชากรมากที่สุด คือ 20 - 24 ปี จำนวน 14,663 คน รองลงมา คือ 25 - 29 ปี จำนวน 13,905 คน

-เขตภาษีเจริญ มีประชากร 137,473 คน ช่วงอายุที่มีประชากรมากที่สุด คือ 20 - 24 ปี จำนวน 14,926 คน รองลงมา คือ 25 - 29 ปี จำนวน 14,394 คน

2.) โครงสร้างทางเพศของประชากร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

-เขตจอมทอง มีประชากรเพศชาย 81,021 คนและเพศหญิง 86,773 คน โดยมีจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชายอยู่ในอัตราส่วนระหว่างเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 100 : 107

-เขตธนบุรี มีประชากรเพศชาย 66,614 คนและเพศหญิง 72,959 คน โดยมีจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชายอยู่ในอัตราส่วนระหว่างเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 100 : 110

-เขตภาษีเจริญ มีประชากรเพศชาย 65,589 คนและเพศหญิง 71,884 คน โดยมีจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชายอยู่ในอัตราส่วนระหว่างเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 100 : 110

ตารางที่ 3.8 แสดงโครงสร้างประชากรในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

หมวดอายุ (ปี)	เขตจอมทอง			เขตธนบุรี			เขตภาษีเจริญ			รวม
	เพศชาย	เพศหญิง	รวม	เพศชาย	เพศหญิง	รวม	เพศชาย	เพศหญิง	รวม	
0-4	5,153	4,823	9,975	3,548	4,062	7,610	4,198	3,634	7,832	25,416
5-9	5,589	5,117	10,706	4,155	3,952	8,108	4,442	3,976	8,418	27,231
10-14	5,856	5,393	11,249	4,624	4,554	9,178	4,405	4,224	8,629	29,057
15-19	7,305	7,440	14,745	6,271	5,975	12,247	5,853	6,086	11,939	38,930
20-24	8,127	8,974	17,101	7,059	7,604	14,663	6,885	8,041	14,926	46,689
25-29	8,705	9,530	18,235	7,021	6,884	13,905	6,849	7,545	14,394	46,534
30-34	8,239	9,121	17,359	6,316	7,309	13,625	6,500	7,302	13,802	44,787
35-39	7,552	8,537	16,089	5,786	6,607	12,395	6,212	7,077	13,289	41,772
40-44	6,947	7,840	14,787	5,606	6,537	12,143	5,462	6,367	11,829	38,760
45-49	5,322	5,657	10,979	4,559	5,187	9,746	4,251	4,811	9,062	29,787
50-54	3,809	4,135	7,944	3,360	3,803	7,162	3,013	3,518	6,531	21,631
55-59	2,539	2,803	5,342	2,392	2,682	5,073	2,259	2,552	4,811	15,226
60-64	2,296	2,689	4,985	2,187	2,646	4,833	2,025	2,365	4,390	14,209
65-69	1,480	1,868	3,499	1,486	2,066	3,552	1,347	1,720	3,067	9,968
70+	2,102	2,848	4,949	2,242	3,090	5,332	1,887	2,668	4,555	14,836
รวม	81,021	86,773	167,794	66,614	72,959	139,573	65,589	71,884	137,473	444,844

ที่มา : สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2547

3.1.3.3. การเปลี่ยนแปลงของประชากร

ปัจจัยด้านการย้ายเข้าและย้ายออกของประชากรจะแสดงให้เห็นถึงแรงดึงดูดระหว่างประชากรกับพื้นที่ภายนอก ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้ประชากรย้ายถิ่นจากพื้นที่เดิม โดยการพิจารณาจำนวนประชากรย้ายเข้าและย้ายออกของประชากรในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญใช้ข้อมูลจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ได้แก่ปี พ.ศ. 2537, 2542 และ 2547

ตารางที่ 3.9 แสดงจำนวนประชากรย้ายเข้าและย้ายออกในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

พื้นที่	ย้ายเข้า (คน)				ย้ายออก (คน)				ย้ายสุทธิ (คน)			
	ปี2537	ปี2542	ปี247	รวม	ปี2537	ปี2542	ปี247	รวม	ปี2537	ปี2542	ปี247	รวม
เขตจอมทอง	13,663	9,527	11,780	34,970	7,996	10,393	13,922	32,311	5,667	-866	-2,142	2,659
เขตธนบุรี	12,151	8,429	8,914	29,494	16,362	14,844	16,110	47,336	-4,231	-6,415	-7,196	17,842
เขตภาษีเจริญ	25,141	8,287	9,427	42,855	14,455	8,335	12,488	35,278	10,686	-48	-3,061	7,577
รวม	37,292	16,716	18,341	72,349	30,837	23,179	28,598	82,614	6,455	-6,463	-10,267	-10,265

ที่มา : สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ.2537 2542 และ 2547

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537-2547 พบว่าประชากรในเขตจอมทองมีอัตราการเกิดต่ำกว่าการตาย ประมาณ 1,161 คน ส่วนในเขตธนบุรี มีอัตราการเกิดสูงกว่าในเขตธนบุรี ประมาณ 9,909 คน และเขตภาษีเจริญมีอัตราการเกิดสูงกว่าการตาย 1,130 คน โดยแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการแพทย์ทำให้ทารกรอดชีวิตสูงขึ้น เขตจอมทองพบว่าการเกิดต่ำกว่าการตาย แต่อัตราการเกิดเพิ่มสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 3.10 แสดงจำนวนการเกิดและการตายในพื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี และ ภาษีเจริญ

พื้นที่	การเกิด (คน)				การตาย (คน)			
	ปี2537	ปี2542	ปี247	รวม	ปี2537	ปี2542	ปี247	รวม
เขตจอมทอง	144	166	526	836	376	754	867	1997
เขตธนบุรี	5304	2818	3972	12094	481	887	817	2185
เขตภาษีเจริญ	1294	438	1443	3175	631	696	718	2045
รวม	6598	3256	5415	15269	1112	1583	1535	4230

ที่มา : สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ.2537 2542 และ 2547

อัตราการเปลี่ยนแปลงสุทธิในพื้นที่โครงการ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2537 – 2547 พบว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิลดลง แต่ในอนาคตเมื่อพื้นที่โครงการได้รับการพัฒนาจากรัฐบาลได้แก่ โครงการพัฒนาเมืองและโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจะก่อให้เกิดแหล่งงาน แหล่งที่พักอาศัย เป็นแรงผลักดันให้ประชากรเดินทางเข้ามาพักอาศัยหรือ หางานทำในพื้นที่โครงการมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.11 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรสุทธิในเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

พื้นที่	อัตราการเปลี่ยนแปลงสุทธิ (คน)			
	ปี 2537	ปี 2542	ปี 247	รวม
เขตจอมทอง	5345	-1454	-2483	1498
เขตธนบุรี	592	-4484	-4041	-7933
เขตภาษีเจริญ	11349	-306	-2336	8707
รวม	17608	-5656	-8519	3433

ที่มา : คำนวณจากตารางที่ 3.9 และ 3.10

3.1.3.4. การศึกษาของประชากร

ในปีพ.ศ. 2547 พื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ มีสถานศึกษาจำนวน 137 แห่ง มีจำนวนนักเรียนทั้งหมด 66,395 คน จำนวนครู 3,062 คน และจำนวนห้องเรียน 2,204 ห้อง สามารถจำแนกรายละเอียดการศึกษาแต่ละเขตได้ดังนี้

1) เขตจอมทอง

มีจำนวนสถานศึกษาจำนวน 30 แห่ง

-ก่อนประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 4,808 คน หรือร้อยละ 21.57 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

-ประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 14,169 คน หรือร้อยละ 64.56 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

-มัธยมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 3,315 คน หรือร้อยละ 14.87 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

2) เขตธนบุรี

มีจำนวนสถานศึกษาจำนวน 58 แห่ง

-ก่อนประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 4,804 คน หรือร้อยละ 18.97 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

-ประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 15,041 คน หรือร้อยละ 59.37 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

-มัธยมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 5,480 คน หรือร้อยละ 21.64 ของจำนวนนักเรียนทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) เขตภาษีเจริญ

มีจำนวนสถานศึกษาจำนวน 37 แห่ง

-ก่อนประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 4,262 คน หรือร้อยละ 22.70 ของจำนวน

นักเรียนทั้งหมด

-ประถมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 13,515 คน หรือร้อยละ 71.97 ของจำนวน

นักเรียนทั้งหมด

-มัธยมศึกษา มีจำนวนนักเรียน 1,001 คน หรือร้อยละ 5.33 ของจำนวนนักเรียน

ทั้งหมด

ตารางที่ 3.12 แสดงสัดส่วนนักเรียนต่อครู และสัดส่วนนักเรียนต่อห้องเรียน ตามระดับการศึกษารายเขต

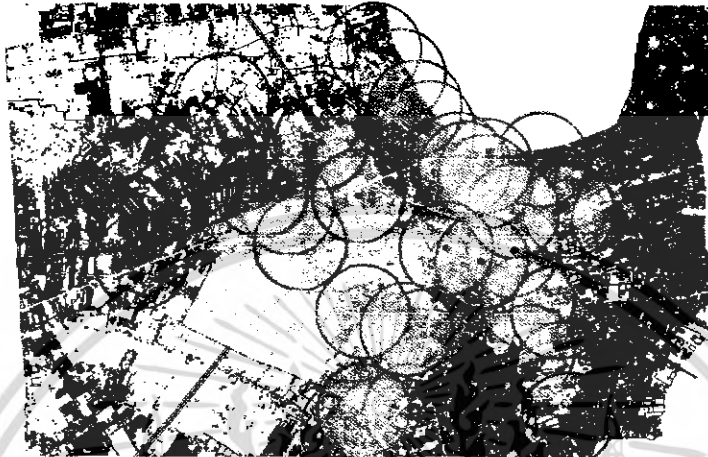
พื้นที่ศึกษา	อัตราส่วน	ระดับการศึกษา		
		ก่อนประถมฯ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา
เขตจอมทอง	นักเรียนต่อครู 1 คน	1:24	1:23	1:10
	นักเรียนต่อห้องเรียน 1 คน	1:27	1:32	1:16
เขตธนบุรี	นักเรียนต่อครู 1 คน	1:18	1:25	1:23
	นักเรียนต่อห้องเรียน 1 คน	1:24	1:33	1:30
เขตภาษีเจริญ	นักเรียนต่อครู 1 คน	1:21	1:23	1:44
	นักเรียนต่อห้องเรียน 1 คน	1:33	1:35	1:47
มาตรฐานกระทรวง ศึกษาธิการ(ปีพ.ศ. 2527)	นักเรียนต่อครู 1 คน	1:15	1:25	1:17
	นักเรียนต่อห้องเรียน 1 คน	1:20	1:40	1:45

ที่มา : สำนักงานเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ,คำนวณสัดส่วนโดยที่ปรึกษา ปีพ.ศ. 2548

จากเกณฑ์มาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม พ.ศ. 2544 ได้กำหนดรัศมีการบริการของสถานศึกษาแยกตามระดับการศึกษา ได้แก่ ก่อนประถมศึกษา 500 เมตร มัธยมศึกษา 1,000 เมตร และมัธยมศึกษา 2,000 เมตร เมื่อพิจารณาที่ตั้งและรัศมีของโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่แล้วพบว่าในระดับก่อนประถมศึกษายังมีบางพื้นที่ยังไม่อยู่ในรัศมีการให้บริการ โดยเฉพาะในเขตจอมทอง และภาษีเจริญ และบางแห่งมีบุคลากรไม่เพียงพอ ทำให้ขาดศักยภาพในการรองรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชากรในวัยเรียนของพื้นที่ ดังนั้นการควรพิจารณาเพิ่มปริมาณและศักยภาพของสถานศึกษา รวมทั้งจำนวนบุคลากรให้เพียงพอเพื่อรองรับแนวโน้มการขยายตัวของประชากรวัยเรียนในอนาคต

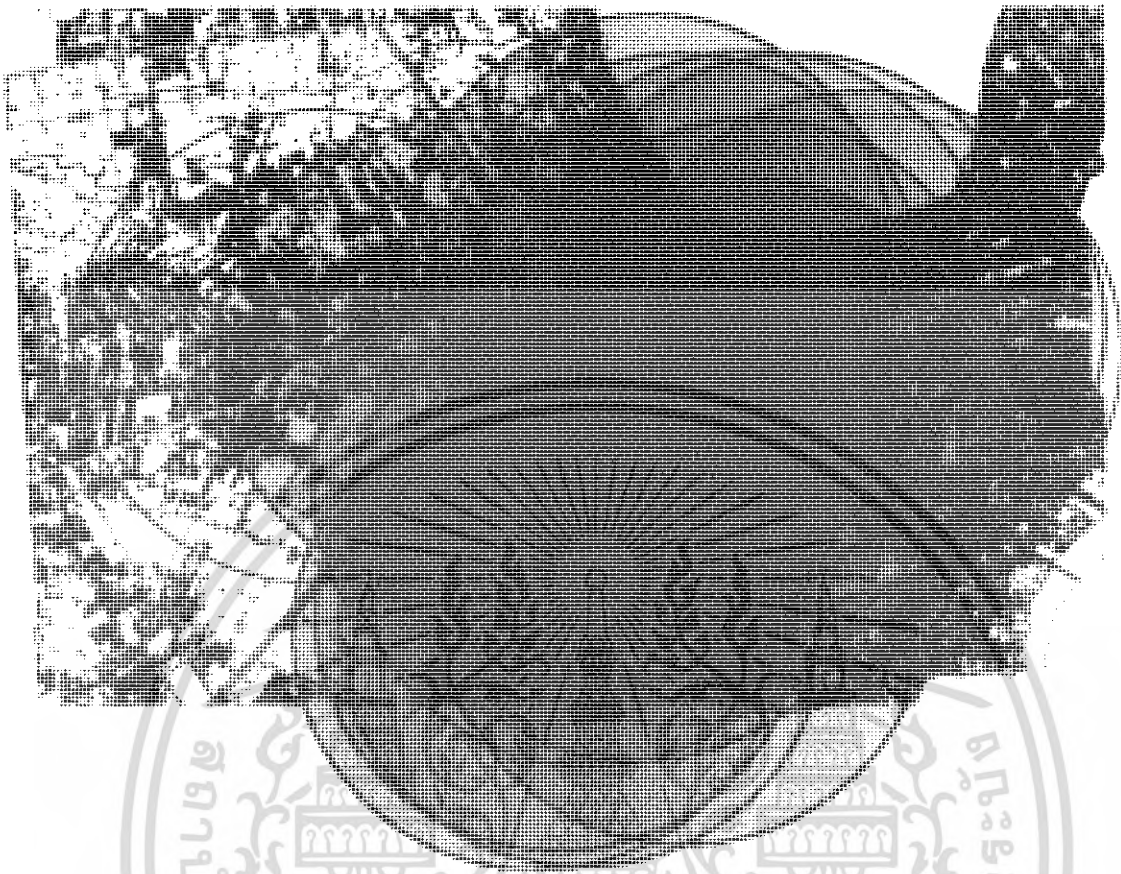


ภาพที่ 3.6 แสดงรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา
ปี พ.ศ. 2547



ภาพที่ 3.7. แสดงรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาระดับประถมศึกษา
ปี พ.ศ. 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.8. แสดงรัชไม์การให้บริการของสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา ปี พ.ศ.2547

3.1.3.5. การบริการสาธารณะและการบริการทางด้านสังคม

1.) ด้านสาธารณะสุข

ในพื้นที่เขตจอมทอง มีสถานบริการสาธารณสุขของภาคีรัฐบาลและเอกชนประกอบด้วย โรงพยาบาลเอกชน 7 แห่ง จำนวน 600 เตียง และศูนย์บริการสาธารณสุขอีก 4 แห่ง

ในพื้นที่เขตธนบุรีมีสถานบริการสาธารณสุขของภาคีรัฐบาลและเอกชน ประกอบด้วย โรงพยาบาลรัฐบาล 1 แห่ง จำนวน 650 เตียง โรงพยาบาลเอกชน 4 แห่ง จำนวน 390 เตียง และศูนย์บริการสาธารณสุขอีก 3 แห่ง

ในพื้นที่เขตภาษีเจริญมีสถานบริการสาธารณสุขของภาคีรัฐบาลและเอกชนประกอบด้วยโรงพยาบาลเอกชน 5 แห่ง จำนวน 300 เตียง และศูนย์บริการสาธารณสุขอีก 5 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.13 จำนวนสถานบริการสาธารณสุขรายเขต ปี พ.ศ. 2547

พื้นที่ศึกษา	รัฐบาล		เอกชน		รวม		ศูนย์บริการสาธารณสุข		รวม	
	แห่ง	เตียง	แห่ง	เตียง	แห่ง	เตียง	ศบส.	ศบส. สาขา	แห่ง	เตียง
เขตจอมทอง	-	-	7	600	7	600	1	3	15	600
เขตธนบุรี	1	650	3	390	4	1040	3	-	11	1040
เขตภาษีเจริญ	-	-	5	300	5	300	2	3	12	300
รวม	1	650	15	1,290	16	1,940	6	6	38	1,940

ที่มา : กองวิชาการแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

การให้บริการสาธารณสุข พบว่า ทุกเขตในพื้นที่ที่มีจำนวนแพทย์อยู่ในเกณฑ์ตามที่อนามัยโลกกำหนดไว้ คือ แพทย์ 1 คน ต่อ เตียงผู้ป่วย 10 เตียง เขตธนบุรีจำนวนเตียงต่อประชากรอยู่ในเกณฑ์ตามที่อนามัยโลกกำหนดไว้ คือ 1 เตียง ต่อ 200 – 250 คน ส่วนในเขตจอมทองและภาษีเจริญ มีจำนวนเตียงต่ำกว่าเกณฑ์ที่อนามัยโลกกำหนดไว้

ตารางที่ 3.14 แสดงสัดส่วนแพทย์และเตียงทางสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2547

พื้นที่ศึกษา	สัดส่วน	มาตรฐานอนามัยโลก	สัดส่วนรายเขต
เขตจอมทอง	แพทย์ : เตียง	1 : 10	1 : 2.4
	เตียง : ประชากร	1 : 200-250	1 : 280
เขตธนบุรี	แพทย์ : เตียง	1 : 10	1 : 3.41
	เตียง : ประชากร	1 : 200-250	1 : 134
เขตภาษีเจริญ	แพทย์ : เตียง	1 : 10	1 : 1.57
	เตียง : ประชากร	1 : 200-250	1 : 458

ที่มา : คำนวณสัดส่วนโดยทีปภิรึกษา ปีพ.ศ. 2548

จากการศึกษาข้อมูลพบว่า การให้บริการด้านจำนวนเตียงต่อจำนวนประชากรในเขตจอมทองและภาษีเจริญต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ควรเพิ่มเตียงให้เพียงพอกับประชากรในพื้นที่ รวมทั้งการกระจายสถานบริการและบุคลากรทางการแพทย์ให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่บริการ เนื่องจากโรงพยาบาลหนึ่งแห่งมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ 10 กิโลเมตร และศูนย์บริการสาธารณสุข

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หนึ่งแห่งมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ 5 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชากรในพื้นที่

2.) ด้านการบริการชุมชน

เขตจอมทอง แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 แขวง มีพื้นที่รวมทั้งหมด 26.265 ตารางกิโลเมตรแบ่งออกเป็น แขวงบางขุนเทียน 5,789 ตารางกิโลเมตร, แขวงบางค้อ 3,375 ตารางกิโลเมตร, แขวงบาง 11,918 ตารางกิโลเมตร, แขวงจอมทอง 5.183 ตารางกิโลเมตร โดยมีหน่วยงานราชการดังต่อไปนี้

-สำนักงานเขตจอมทอง ทำหน้าที่ปกครองเขตและให้บริการชุมชนและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น บริการด้านการปกครอง การบริการด้านการทะเบียน การบริการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ การโยธา งานด้านสรรพากร ฯลฯ

-สถานีตำรวจ เขตจอมทองมีสถานบริการแก่ชุมชนและความปลอดภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินทั้งสิ้น 1 แห่ง ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลบางมด ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ 1.99 ตร.กม.

-สถานีดับเพลิง เป็นส่วนที่บริการชุมชนและประชากรที่เกิดจากอัคคีภัยและอุบัติเหตุต่างๆ มี 2 แห่ง

เขตธนบุรี แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 แขวง มีพื้นที่ 8.551 ตารางกิโลเมตรแบ่งออกเป็น แขวงวัดกัลยาณ์ 0.785 ตารางกิโลเมตร, แขวงศิริบุญศรี 0.691 ตารางกิโลเมตร-แขวงบางยี่เรือ 1.523 ตารางกิโลเมตร, แขวงตลาดพลู 1.823 ตารางกิโลเมตร, แขวงบุคคโล 3.729 ตารางกิโลเมตร โดยมีหน่วยงานราชการดังต่อไปนี้

-สำนักงานเขตธนบุรี ทำหน้าที่ปกครองเขตและให้บริการชุมชนและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น บริการด้านการปกครอง การบริการด้านการทะเบียน การบริการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ การโยธา งานด้านสรรพากร ฯลฯ

-สถานีตำรวจ เขตจอมทองมีสถานบริการแก่ชุมชนและความปลอดภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินทั้งสิ้น 5 แห่ง คือ สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม

-สถานีดับเพลิง เป็นส่วนที่บริการชุมชนและประชากรที่เกิดจากอัคคีภัยและอุบัติเหตุต่างๆ มี 2 แห่ง

เขตภาษีเจริญ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 แขวง มีพื้นที่ 17.834 ตารางกิโลเมตร แบ่งออกเป็น แขวงบางหว้า 5.105 ตารางกิโลเมตร, แขวงบางด้วน 2.514 ตารางกิโลเมตร, แขวงบางจาก 1.394 ตารางกิโลเมตร, แขวงบางแวก 3.022 ตารางกิโลเมตร, แขวงคลองขวาง 2.992 ตารางกิโลเมตร, แขวงปากคลองภาษีเจริญ 0.785 ตารางกิโลเมตร, แขวงคูหาสวรรค์ 0.785 ตารางกิโลเมตร โดยมีหน่วยงานราชการดังต่อไปนี้

-สำนักงานเขตภาษีเจริญ ทำหน้าที่ปกครองเขตและให้บริการชุมชนและประชาชนในด้านต่างๆ เช่น บริการด้านการปกครอง การบริการด้านการทะเบียน การบริการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ การโยธา งานด้านสรรพากร ฯลฯ

-สถานีตำรวจ เขตภาษีเจริญ มีสถานบริการแก่ชุมชนและความปลอดภัยในด้านชีวิตและทรัพย์สินทั้งสิ้น 2 แห่ง คือ สถานีตำรวจภาษีเจริญ และสถานีตำรวจบางเสาธง

-สถานีดับเพลิง เป็นส่วนที่บริการชุมชนและประชากรที่เกิดจากอัคคีภัยและอุบัติเหตุต่างๆ มี 1 หน่วยงาน

3.) ด้านศาสนา

-เขตจอมทอง มีศาสนสถาน ในศาสนาพุทธ คริสต์ และอิสลาม รวมทั้งสิ้น 20 แห่ง ได้แก่ วัด 17 แห่ง คริสตจักร 2 แห่ง และมัสยิด 1 แห่ง

-เขตธนบุรี มีศาสนสถาน ในศาสนาพุทธ คริสต์ และอิสลาม รวมทั้งสิ้น 29 แห่ง ได้แก่ วัด 25 แห่ง คริสตจักร 1 แห่ง และมัสยิด 3 แห่ง

-เขตภาษีเจริญ มีศาสนสถาน ในศาสนาพุทธ คริสต์ และอิสลาม รวมทั้งสิ้น 28 แห่ง ได้แก่ วัด 27 แห่ง คริสตจักร 1 แห่ง และมัสยิด 0 แห่ง

4.) ด้านที่พักผ่อนหย่อนใจและกีฬา

พื้นที่สีเขียวในเมือง(Urban Greenery) ของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ที่มีความหมายรวมถึง “พื้นที่สีเขียว” (Green Area) “พื้นที่โล่งหรือเฉลียงที่โล่ง” (Open Spaceหรือ Corridor) หรือ “สวนหย่อม” (Package Park) หรือ “สวนสาธารณะชุมชน”(Community Park) เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ(Passive Recreation)

พื้นที่เขตจอมทอง มีทั้งสิ้น 0.559 ตารางกิโลเมตร ศูนย์เยาวชน 1 แห่ง ลานกีฬา 23 แห่ง ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะยังไม่มี

เขตธนบุรี มีทั้งสิ้น 0.057 ตารางกิโลเมตร ศูนย์เยาวชน 1 แห่ง ลานกีฬา 22 แห่ง ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะยังไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เขตภาษีเจริญ มีทั้งสิ้น 0.004 ตารางกิโลเมตร ลานกีฬา 15 แห่ง ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะและศูนย์เยาวชน ยังไม่มี

3.1.4. การศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

3.1.4.1. สภาพทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจระดับเขต

สภาพการเปลี่ยนแปลงในระหว่างปีพ.ศ. 2539 - 2545 แสดงให้เห็นถึงการเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจ ในระหว่างปี พ.ศ.2540 - 2541 และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในปีถัดมา แต่ทั้งนี้จากนโยบายการพัฒนาทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ดังกล่าว ทำให้กานขยายตัวของเมืองและความเจริญเติบโตในสาขาการผลิตต่างๆกระจายตัวออกสู่เขตปริมณฑลอย่างรวดเร็ว รวมทั้งพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมฝั่งธนบุรี ก็ได้รับผลกระทบก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ

1) เขตจอมทอง

มีโครงสร้างการผลิตขึ้นอยู่กับภาคพาณิชยกรรม และภาคอุตสาหกรรม ซึ่งพบว่ามีอัตราการขยายตัวที่สูงขึ้นเรื่อยๆ ส่วนในภาคเกษตรกรรมพบว่าเริ่มหมดความสำคัญลงเรื่อยๆ พื้นที่ถูกแทนด้วยพื้นที่ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม โดยมีตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจดังนี้

- ตลาดสด 7 แห่ง
 - หาบแร่แผงลอย 77 ราย
 - ร้านสะดวกซื้อ 23 ร้าน
 - ค้าปลีก 399 ราย
 - ค้าปลีกขนาดใหญ่ 0 แห่ง
 - ค้าส่ง 641 ราย
 - ธนาคาร 20 แห่ง
 - โรงรับจำนำ 4 โรง
 - สถานีบริการน้ำมัน 12 แห่ง
 - สถานีบริการปั๊มก๊าซ 4 แห่ง
 - โรงภาพยนตร์ 0 โรง
 - สถานบันเทิง 8 แห่ง
 - โรงแรม 0 โรง
 - โรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียน 1,359 โรงงาน
- (จำนวนคนงาน 24,056 คน/ จำนวนเงินทุน 3,367,750,557 บาท)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- นิคมอุตสาหกรรม 0 แห่ง
- คลังสินค้าที่จดทะเบียน 0 แห่ง

2) เขตธนบุรี

ในอดีตเป็นแหล่งเกษตรกรรมชั้นดี แต่ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจหลักเป็นภาคพาณิชย์ยกรรม การค้าปลีกค้าส่งและภาคอุตสาหกรรม สำหรับพื้นที่เกษตรกรรมมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ โดยมีตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจดังนี้

- ตลาดสด 8 แห่ง
- หาบแร่แผงลอย 812 ราย
- ร้านสะดวกซื้อ 24 ร้าน
- ค้าปลีก 330 ราย
- ค้าปลีกขนาดใหญ่ 2 แห่ง
- ค้าส่ง 594 ราย
- ธนาคาร 44 แห่ง
- โรงรับจำนำ 12 โรง
- สถานีบริการน้ำมัน 15 แห่ง
- สถานีบริการปั๊มก๊าซ 3 แห่ง
- โรงภาพยนตร์ 10 โรง
- สถานบันเทิง 38 แห่ง
- โรงแรม 1 โรง
- โรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียน 673 โรงงาน
(จำนวนคนงาน 10,387 คน/ จำนวนเงินทุน 1,662,045,832 บาท)
- นิคมอุตสาหกรรม 0 แห่ง
- คลังสินค้าที่จดทะเบียน 0 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) เขตภาษีเจริญ

เป็นเขตที่มีระดับการพัฒนาความเป็นเมืองในระดับค่อนข้างสูง มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม โดยภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทค่อนข้างมาก มีการขยายตัวทุกปี มีตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจดังนี้

- ตลาดสด 2 แห่ง
- หาบแร่แผงลอย 473 ราย
- ร้านสะดวกซื้อ 27 ร้าน
- ค้าปลีก 446 ราย
- ค้าปลีกขนาดใหญ่ 2 แห่ง
- ค้าส่ง 714 ราย
- ธนาคาร 19 แห่ง
- โรงรับจำนำ 2 โรง
- สถานีบริการน้ำมัน 21 แห่ง
- สถานีบริการปั๊มก๊าซ 1 แห่ง
- โรงภาพยนตร์ 2 โรง
- สถานบันเทิง 12 แห่ง
- โรงแรม 0 โรง
- โรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียน 708 โรงงาน
(จำนวนคนงาน 19,648 / จำนวนเงินทุน 2,235,562,338 บาท)
- นิคมอุตสาหกรรม 0 แห่ง
- คลังสินค้าที่จดทะเบียน 0 แห่ง

3.1.4.2. การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจระดับเขต

จากการศึกษาและวิเคราะห์ “แนวโน้มทางเศรษฐกิจระยะสั้นและระยะปานกลางของธุรกิจไทย” ของฝ่ายวิจัยธุรกิจ บริษัทศูนย์วิจัย ไทยพาณิชย์ จำกัด ที่ทำการวิเคราะห์ภาวะธุรกิจในระดับมหภาค (Industry wise) ซึ่งรวมไปถึงการคาดการณ์แนวโน้มของธุรกิจต่างๆในด้านการเจริญเติบโตของมูลค่าการตลาด (Growth) การใช้กำลังการผลิต (Capacity Utilization) ความสามารถในการทำกำไร (Profitability) ตลอดจนความเสี่ยง (Risk) ของธุรกิจ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางเศรษฐกิจ โดยนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ เพื่อคาดการณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขยายตัวทางเศรษฐกิจของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ในระยะปานกลาง 3 – 5 ปีข้างหน้า เป็นธุรกิจประเภท “Sunshine” หมายถึงธุรกิจที่มีขนาดตลาดค่อนข้างใหญ่ การดำเนินธุรกิจกำลังรุ่งเรือง ยอดขายหรือมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องมาหลายปีติดต่อกันและแนวโน้มจะขยายตัวในอัตราปานกลางค่อนข้างสม่ำเสมอต่อไปอีก 4 – 5 ปีข้างหน้าประกอบไปด้วย

- ธุรกิจค้าปลีก ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า, ดีสเคานท์โลดจ์, ไร่ยะสะดวกซื้อ
- สถาบันการเงิน ได้แก่ บริษัทเงินทุนและบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์และธุรกิจ

หลักทรัพย์ ฯลฯ

-อสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ รับเหมาก่อสร้าง, บ้านจัดสรร, อพาร์ทเมนท์, คอนโดมิเนียมที่พักอาศัยราคาสูงและอาคารสำนักงาน

- พาณิชย์ยกรรม ได้แก่ ภัตตาคารและร้านอาหาร, ธุรกิจโฆษณา
- ธุรกิจท่องเที่ยวและโรงแรม ได้แก่ การท่องเที่ยวและโรงแรม
- บันเทิงและนันทนาการ ได้แก่ โรงภาพยนตร์
- การแพทย์ ได้แก่ โรงพยาบาลเอกชน
- การขนส่ง ได้แก่ การขนส่งทางบกและการขนส่งทางเรือ

3.1.4.3. โครงสร้างทางเศรษฐกิจระดับเขต

1.) ภาคบริการ

ภาคการค้าและบริการเป็นสาขาที่เพิ่มมูลค่าเพิ่มในประเทศเป็นอันดับหนึ่งในช่วงสิบปี ซึ่งสัดส่วนของภาคการค้าและบริการแสดงให้เห็นถึงบทบาทสำคัญของกรุงเทพมหานครตลอดจนถึงระดับประเทศ โดยในปีพ.ศ. 2537 กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนสาขาพาณิชย์กรรมสูงถึงร้อยละ 45.08 ของประเทศ และในปีพ.ศ. 2541 กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนสาขาพาณิชย์กรรมสูงถึงร้อยละ 46.26 ของประเทศ ในช่วงปีที่ประสบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจการเติบโตภาคการค้าและบริการของกรุงเทพฯ ก็ชะลอการเติบโตตามไปด้วย

สถานประกอบการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากวิกฤตการณ์ ในขณะที่สถานประกอบการในกรุงเทพมหานครมี 160,762 แห่ง โยเขตธนบุรีมีจำนวนสถานประกอบการ 4,874 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.03 ของสถานประกอบการในกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือ จอมทอง 3,533 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 2.20 และเขตภาษีเจริญ 3,209 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 1.99 ของสถานประกอบการของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในปี พ.ศ. 2544 สถานประกอบการประเภทอุตสาหกรรมมีจำนวนมากที่สุด คือ 6,838 หน่วย รองลงมาคือ สถานประกอบการประเภทค้าปลีก ค้าส่ง ภัตตาคาร และโรงแรม โดยพบมากที่สุดที่เขตธนบุรี และสถานบริการประเภทบริการชุมชน บริการสังคม และบริการส่วนบุคคล พบมากที่สุดที่ธนบุรีเช่นกัน และพบว่าไม่มีสถานบริการที่เกี่ยวกับการเกษตรเลยทั้ง 3 เขต

ตารางที่ 3.15 แสดงจำนวนสถานประกอบการจำแนกตามหมวดสาขาการผลิต
หลักรายเขต ปีพ.ศ. 2544

เขต	สาขาการผลิตหลัก								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
จอมทอง	0	10	2,431	16	66	607	69	80	235
ธนบุรี	0	0	2,377	29	62	1,522	96	211	569
ภาษีเจริญ	0	0	2,030	12	53	702	37	80	316
รวม	0	10	6,838	57	181	2,831	202	371	1,120

ที่มา : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, กระทรวงแรงงาน

สาขาการผลิตหลัก 1.เกษตรกรรม 2.เหมืองแร่และเหมืองหิน 3.อุตสาหกรรม 4.ไฟฟ้า ก๊าซและ
ประปา 5.การก่อสร้าง 6.ค้าปลีก ค้าส่ง ภัตตาคารและโรงแรม 7.คมนาคมขนส่ง คลังสินค้า 8.
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การเงิน 9.บริการชุมชน บริการสังคม และบริการส่วนบุคคล

2.) ภาคอุตสาหกรรม

ปี พ.ศ. 2546 กรุงเทพมหานครมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด 19,845 โรง ลดลง
จากปี พ.ศ. 2544 จำนวน 221 โรง เขตจอมทองมีโรงงานอุตสาหกรรม 1,324 โรง เพิ่มขึ้น 32 โรง
คิดเป็นร้อยละ 1.24 ต่อปี ส่วนใหญ่ประกอบกิจการ โรงงานโลหะ สิ่งทอ พลาสติก เขตธนบุรีมีโรง
งานอุตสาหกรรม 616 โรง ลดลง 59 โรง คิดเป็นร้อยละ 4.37 ต่อปี ส่วนใหญ่ประกอบกิจการโรง
งานโลหะ สิ่งทอ และกระดาษ เขตภาษีเจริญมีโรงงานอุตสาหกรรม 690 โรง ลดลง 12 โรง คิด
เป็นร้อยละ -0.85 ต่อปี ส่วนใหญ่ประกอบกิจการ โรงงานโลหะ สิ่งทอ และเครื่องยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.16 แสดงจำนวนและสัดส่วนของโรงงานอุตสาหกรรม ในช่วงปีพ.ศ.
2532 - 2546

เขต	จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม (โรง)					สัดส่วนต่อกรุงเทพมหานคร				
	พ.ศ. 2532	พ.ศ. 2537	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2532	พ.ศ. 2537	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2546
จอมทอง	1403	1582	1386	1292	1324	7.49	7.87	7.66	6.44	6.67
ธนบุรี	899	753	535	675	616	4.80	3.75	2.96	3.36	3.10
ภาษีเจริญ	1259	778	671	702	690	6.72	3.87	3.71	3.50	3.48
กรุงเทพฯ	18728	20102	18099	20066	19845	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : กองวิชาการแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2532 - 2546

3.) ภาคเกษตรกรรม

เขตจอมทองมีพื้นที่เกษตรทั้งหมดในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 2,258 ไร่ ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2542 มีจำนวน 2,258 ไร่ เขตธนบุรีมีพื้นที่เกษตรทั้งหมดในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 60 ไร่ ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2542 มีจำนวน 136 ไร่ เขตภาษีเจริญมีพื้นที่เกษตรทั้งหมดในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 1,115 ไร่ ลดลงจากปี พ.ศ. 2542 มีจำนวน 2,067 ไร่

ตารางที่ 3.17 แสดงจำนวนพื้นที่การเกษตร ปีพ.ศ. 2542 - 2544

เขต	พื้นที่เกษตรกรรม (ไร่)		การเปลี่ยนแปลงจาก ปีพ.ศ. 2542 - 2544
	ปี พ.ศ. 2542	ปี พ.ศ. 2544	
จอมทอง	4,663	2,258	2,405
ธนบุรี	136	60	76
ภาษีเจริญ	2,067	1,115	952
กรุงเทพมหานคร	304,198	215,535	88,663

ที่มา : สำนักพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร

3.1.5. การศึกษาทางด้านนโยบายและโครงสร้างสำคัญที่มีผลกระทบต่อเขตจอมทอง

3.1.5.1. การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายเขต

1.) แผนโครงการพัฒนากรุงเทพมหานครสู่เมืองน่าอยู่

เนื่องจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ให้ความสำคัญกับการวางผังเพื่อปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นเขตศูนย์กลางพาณิชย์กรรมและศูนย์กลางรองบริเวณศูนย์คมนาคม 3 แห่ง ศูนย์พหลโยธิน ศูนย์มักกะสัน และศูนย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบยั่งยืน เพื่อพัฒนากรุงเทพฯ ให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจวิทยาการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจัดกลุ่มการพัฒนาออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

-กลุ่มลุ่มพินี่ ได้แก่ เขตปทุมวัน เขตบางรัก เขตสาทร เขตวัฒนา

-กลุ่มเจ้าพระยา ได้แก่ เขตคลองเตย เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตพระ

โขนง บางนา

-กลุ่มตากสิน ได้แก่ เขตภาษีเจริญ เขตจอมทอง เขตราชพฤกษ์

2.) การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายเขต

การดำเนินการ ได้ยึดตามแนวทางบทบาทหน้าที่ของผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่เน้นหนักในเรื่องทางด้านคุณภาพชีวิตและสภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีนโยบายดังนี้

-มหานครที่มีความน่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี

-มหานครที่มีระบบขนส่งคล่องตัว สะดวกสบาย

-มหานครที่มีความโดดเด่นในด้านศิลปวัฒนธรรม

-มหานครที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจวิทยาการของประเทศและภูมิภาคเอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้

-มหานครที่เป็นศูนย์กลางการบริหาร – สถาบันทางสังคมที่สำคัญและองค์กรระหว่าง

ประเทศ

3.1.5.2. การศึกษาโครงการสำคัญที่มีผลกระทบต่อเขตจอมทอง ธนบุรี

และภาษีเจริญ

1.) ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน

ความสำเร็จของระบบขนส่งมวลชนขึ้นอยู่กับความสะดวกในการต่อใช้บริการกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ซึ่งรวมรถยนต์ส่วนบุคคล รถประจำทาง รถไฟ รถแท็กซี่ และยานพาหนะอื่นๆ บริเวณที่เป็นจุดต่อรถและเป็นบริเวณที่ดีสำหรับการพัฒนาเพื่อการพาณิชย์เป็นบริเวณที่เหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการพัฒนาอาคารสำนักงานและที่พักอาศัย สำหรับในอนาคตจะมีการเดินทางเข้าถึงได้สะดวกและไม่ไกลจากสถานีขนส่งที่รวมระบบการคมนาคมสาธารณะ โดยมีโครงการสำคัญ ดังนี้

-โครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

-โครงการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (BTS.) ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงตาก

สิน – เพชรเกษม มีแนวเส้นทางตะวันออก – ตะวันตก ระยะประมาณ 4.5 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

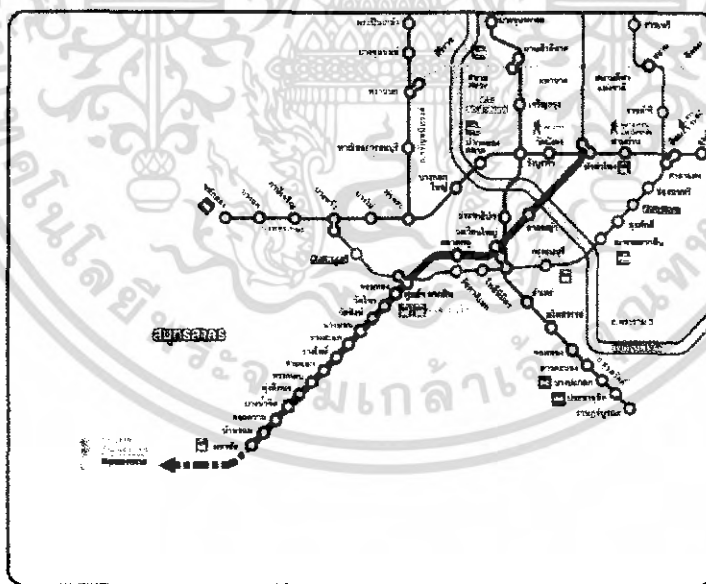
-โครงการระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT.) จำนวน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางชองนนทบุรีราชพฤกษ์ระยะทาง 16.5 กิโลเมตร และเส้นทางตากสิน - รัตนวิเศษ ระยะทาง 24.0 กิโลเมตร

-โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค) อยู่บริเวณด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาก่อสร้างตามแนวถนนเพชรเกษม

-โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง(ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย) มีแนวเส้นทางเหนือ - ใต้ ก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายแม่กลอง

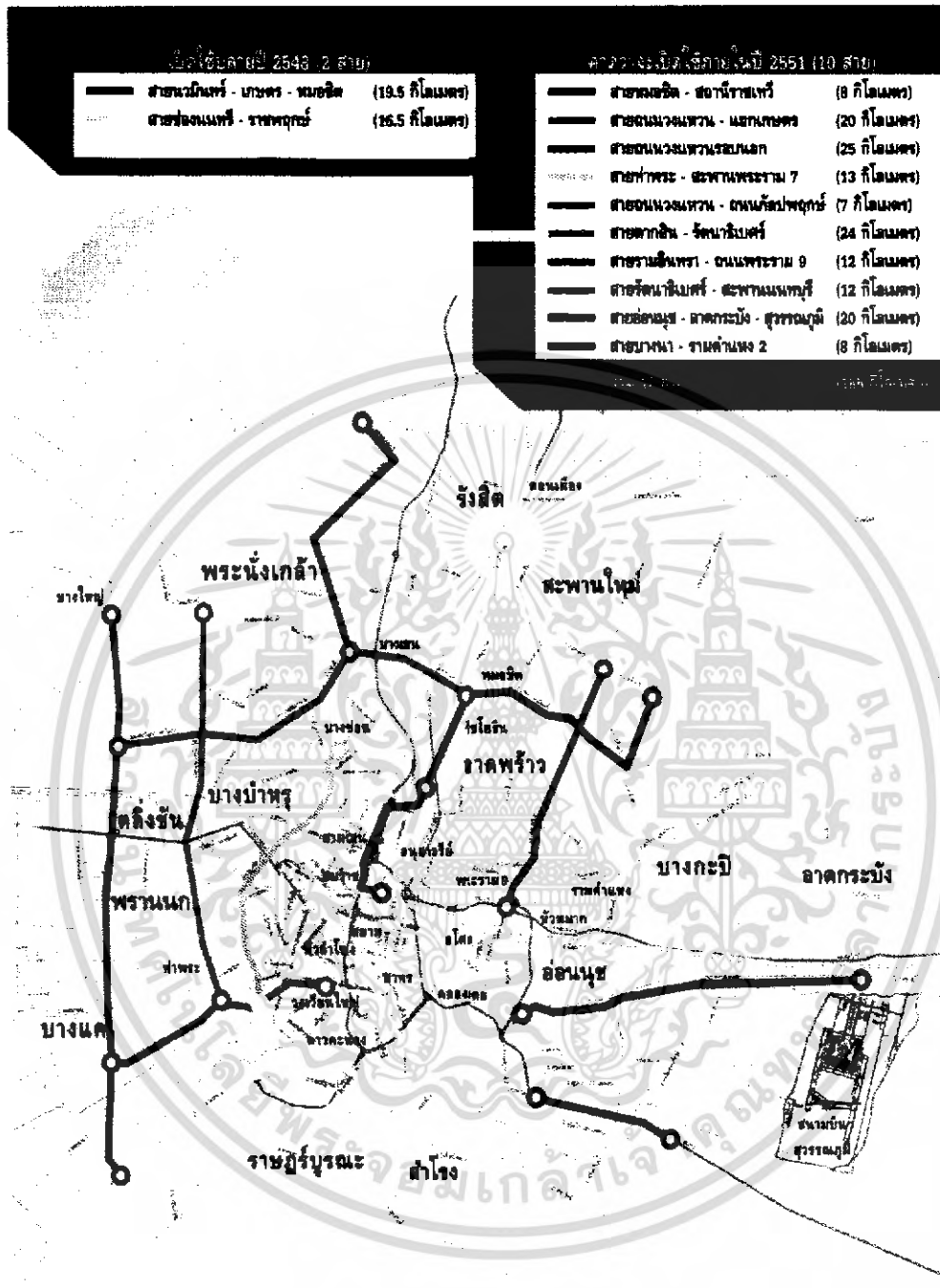
-โครงการถนนพระรามที่ 2 ตากสิน - เพชรเกษม

-โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ มีโครงการพัฒนาการสัญจรทางน้ำ จำนวน 5 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางคลองแสนแสบ(ส่วนต่อขยาย) ระยะทาง 5 กิโลเมตร คลองภาษีเจริญ ระยะทาง 15.6 กิโลเมตร คลองผดุงกรุงเกษม ระยะทาง 7.0 กิโลเมตร และคลองเปรมประชากร ระยะทาง 16.0 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา คือเส้นทางคลองภาษีเจริญ (ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก - ท่าช้าง)



ภาพที่ 3.9. แสดงเส้นทางและสถานีระบบขนส่งระบบรางของพื้นที่เขต กรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.10 แสดงเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.) เขตส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัย

การพัฒนาที่พักอาศัยเพื่อกลุ่มผู้มีรายได้น้อยระดับต่างๆ เป็นสิ่งสำคัญยิ่งในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาสำหรับที่พักอาศัยประเภทอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรราคาแพงหลายโครงการ แต่โครงการพัฒนาที่พักอาศัยเพื่อผู้มีรายได้น้อยจนถึงปานกลางมีเพียงเล็กน้อย แบบแผนการพัฒนาไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงที่คนทำงานส่วนใหญ่ของธุรกิจต่างๆ ที่เป็นผู้มีรายได้น้อยมาก ซึ่งต้องเดินทางไกลทุกวันระหว่างบ้านและที่ทำงาน ดังนั้นจึงต้องมีการดำเนินการเพื่อพัฒนาพื้นที่เพื่อผู้มีรายได้น้อยระดับต่างกันและพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งจ้างงานและศูนย์กลางรองของระบบเศรษฐกิจ เพื่อลดความแออัดของเขตศูนย์กลางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร และส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้ระบุบริเวณที่จะพัฒนาเพื่อเพื่อรองรับแหล่งจ้างงานและที่อยู่อาศัย โดยมีที่สำคัญ สำหรับปรับปรุงและพัฒนาสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

1. โครงการกรุงเทพมหานครเมืองน่าอยู่ โดยนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ได้กำหนดเมืองน่าอยู่ไว้ดังนี้
 - กรุงเทพมหานครของเราชีวิตไม่ติดขัด
 - กรุงเทพมหานครสะอาด สวย สิ่งแวดล้อมดี ผู้คนมีความสุข
 - กรุงเทพมหานครปลอดภัย อุ่นใจทุกคนครบถ้วน
 - กรุงเทพมหานครน่าอยู่ ทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
 - กรุงเทพมหานครเป็นเมืองแห่งโอกาส ทุกคนตั้งตัวและเติบโตได้
2. โครงการบ้านเอื้ออาทรเป็นโครงการที่มุ่งสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ ให้กับกลุ่มผู้มีรายได้น้อยในเมืองที่มีรายได้น้อยไม่เกิน 10,000 บาท และ 15,000 บาท โดยเน้นการก่อสร้างในรูปแบบแฟลตและบ้านเดี่ยวขนาดเล็กให้ผู้อยู่อาศัยผ่อนส่งเป็นเจ้าของได้ ในอัตราผ่อนชำระไม่เกินเดือนละ 1,000 บาท และ 1,500 บาท ภายในระยะเวลา 30 ปี โครงการบ้านเอื้ออาทรแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้
 - อาคารแนวราบ ได้แก่ บ้านเดี่ยว 2 ชั้น บ้านแฝด 2 ชั้น และบ้านแถว 2 ชั้น
 - อาคารพักอาศัยสูง 5 ชั้น ประกอบด้วย หน่วยห้องพักแบบบอเนกประสงค์ ขนาด 24 ตร.ม. และ หน่วยห้องพักแบบ 1 ห้องนอนขนาด 33 ตร.ม.
3. โครงการบ้านมั่นคง โดยมีรูปแบบการพัฒนาความมั่นคงในที่อยู่อาศัย ดังนี้
 - การปรับปรุงชุมชนให้มั่นคงในที่เดิม (Slum Upgrading) เป็นการปรับปรุงชุมชนเดิมให้มีสภาพดีขึ้น เพื่อคงรูปแบบชุมชนเดิมต่อไป โดยปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ทางเดินเท้าและสภาพแวดล้อมในชุมชนเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การปรับผังที่ดินใหม่โดยพยายามคงโครงสร้างเดิม (Reblocking) เป็นการปรับปรุงรูปแบบชุมชนเดิมให้มีผังและโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานดีขึ้น

- การแบ่งปันที่ดิน (Land Sharing) เป็นรูปแบบไทยๆ คือ เมื่อเจ้าของที่ดินต้องการนำที่ดินไปใช้ก็เกิดการประสานประโยชน์ระหว่างชุมชน และเจ้าของที่ดิน โดยเจ้าของที่ให้เช่าหรือขายที่ดินบางส่วนให้ชุมชนในราคาถูก แลกกับประโยชน์จากที่ดินที่เหลือ ทำให้ชุมชนมีความมั่นคงในระยะยาวเกิดการปรับผังมีการก่อสร้างและพัฒนาที่อยู่อาศัยร่วมกันของชุมชนใหม่

- การก่อสร้างรูปแบบใหม่ในที่ดิน (Reconstructing) เป็นการรื้อย้ายภายในบริเวณเดิมจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งแล้วให้ทำสัญญาเช่าระยะยาว จะเห็นภาพการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนซึ่งการรื้อย้ายและสร้างชุมชนใหม่ที่อยู่ในบริเวณเดิม ให้ชุมชนยังคงสามารถอยู่ใกล้บริเวณชุมชนเดิมและแหล่งงานโดยประชาชนไม่ต้องปรับตัวมาก แต่ชุมชนต้องก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ทั้งหมด

- การรื้อย้ายชุมชนออกไปอยู่ในที่ใหม่ (Relocation) คือ ทำให้ประชาชนในชุมชนต้องอยู่ไกลจากชุมชนเดิม ไกลจากแหล่งงาน สถานศึกษา เสียค่าเดินทางเพิ่ม ต้องสร้างชีวิตและสังคมใหม่ทำให้เกิดภาระค่าใช้จ่าย ค่อนข้างสูง ในการซื้อที่ดินและก่อสร้างบ้าน แต่มีข้อดี คือ ชุมชนได้ความมั่นคง มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินและการอยู่อาศัย สามารถพัฒนาสภาพแวดล้อมชุมชนใหม่

3.) เขตเศรษฐกิจของเมือง

แผนพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร ได้เสนอให้พัฒนาเขตพาณิชย์กรรมและเขตพาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองอย่างมีระบบระเบียบและมีความเชื่อมโยงกันเพื่อความสะดวกในการติดต่อธุรกิจและการบริการ โดยได้จัดให้มีการบริการระบบการขนส่งสาธารณะ ด้วยระบบรถประจำทางต่างๆบนบริเวณถนนสาธารณะ เพื่อบริการประชาชนทุกระดับชั้นที่อยู่ร่วมกันในเขตเศรษฐกิจ เพื่อสร้างให้เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีศักยภาพส่งเสริมให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาไปได้อย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยาการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีโครงการสำคัญดังนี้

- โครงการเศรษฐกิจของเมือง แผนพัฒนากรุงเทพฯ สู่เมืองน่าอยู่ โดยการแบ่งเป็นกลุ่มเศรษฐกิจของเมือง โดยมีกลุ่มเจ้าพระยา และกลุ่มลุมพินีเป็นที่ตั้งของย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง ซึ่งประกอบด้วย สีลม บางรัก สาทร และย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางรองบริเวณศูนย์คมนาคมทั้ง 3 แห่ง คือ ศูนย์พหลโยธิน ศูนย์มักกะสัน และศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้



ภาพที่ 3.11 แสดงตำแหน่งของโครงการพัฒนาและปรับปรุงเขตเศรษฐกิจของเมือง

3.1.6. การศึกษาบทบาทและความสำคัญของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้มีการกำหนดพื้นที่เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ ดังนี้

เขตจอมทอง โดยมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับภาคพาณิชย์กรรมและมีจำนวนสถานประกอบการที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ในส่วนของภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เน้นเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กและมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากการกำหนดเขตจอมทองให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมเพื่อการพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากในสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตจอมทองนั้น โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตยังเป็นพื้นที่สีเขียว การประกอบกิจกรรมทางการเกษตรนั้นลดน้อยลงอย่างต่อเนื่อง โดยพื้นที่ต่าง ๆ นั้นถูกแทนด้วยพื้นที่พักอาศัยและพาณิชย์กรรม ดังนั้นพื้นที่เขตจอมทองจึงสามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย ให้มีความเจริญเติบโตเพื่อรองรับการขยายตัวของประชากร ชุมชน และสภาพเศรษฐกิจได้อย่างดี และมีประสิทธิภาพ

เขตธนบุรี ในอดีตมีบทบาททางด้านการเกษตรกรรมแต่ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นภาคพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม ส่วนภาคเกษตรกรรมมีการขยายตัวลดลง โดยมีการกำหนดเขตธนบุรีให้เป็นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยสามารถก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และขนาดใหญ่พิเศษได้ ดังนั้นจึงเกิดการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กระจุกตัวของสถานบริการและการค้าปลีกเป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับจำนวนสถานประกอบการทั้งหมดในกรุงเทพมหานครเนื่องจากในสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตธนบุรีนั้น มีพื้นที่พาณิชย์กรรมซึ่งแผ่ขยายออกไปตามแนวถนนสายหลัก และมีพื้นที่ซึ่งสามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยดังนั้นพื้นที่เขตธนบุรีจึงสามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความเจริญเติบโต เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรชุมชน และสภาพเศรษฐกิจได้อย่างดี และมีประสิทธิภาพ

เขตภาษีเจริญ เป็นเขตที่มีระดับการพัฒนาความเป็นเมืองในระดับค่อนข้างสูง มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับภาคพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม ส่วนภาคการเกษตรมีไม่มากนัก และมีแนวโน้มที่จะลดลงอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดเขตภาษีเจริญให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยสามารถก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และขนาดใหญ่พิเศษได้จึงส่งผลให้เกิดความต้องการด้านสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น ภาคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆโดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กเนื่องจากในสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตภาษีเจริญนั้น โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตยังเป็นพื้นที่สีเหลืองคือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งกระจุกตัวอยู่ตามถนนสายหลัก ดังนั้นพื้นที่เขตภาษีเจริญจึงสามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยให้มีความเจริญเติบโต เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากร ชุมชน และสภาพเศรษฐกิจได้อย่างดี และมีประสิทธิภาพ

ดังนั้นจากการศึกษาบทบาทของพื้นที่และสภาพทั่วไปทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ในบริเวณเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ โดยสามารถสรุปได้ว่าพื้นที่บริเวณนี้มีความสำคัญต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก โดยมีปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความสำคัญ คือ ทำเลที่ตั้งของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญอยู่ในพื้นที่เขตพาณิชย์กรรม ศูนย์กลางรองเพื่อรองรับศูนย์กลางคมนาคมคือ ศูนย์พหลโยธิน ศูนย์มักกะสัน และศูนย์กรุงเทพฯ ด้านใต้ และศักยภาพของพื้นที่สามารถพัฒนาให้เกิดการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยที่ประชากรในชุมชนมีรายได้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ รวมถึงการเป็นแหล่งจ้างงานแห่งใหม่ ในด้านการติดต่อ การคมนาคมและการสัญจร ในอนาคตอันใกล้จะมีการเชื่อมโยงกันทางด้านคมนาคม ทำให้ประชาชนมีความสะดวกในการสัญจรภายในพื้นที่ และภายในพื้นที่กับพื้นที่ภายนอกโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.7. การศึกษาปัญหาสำคัญของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ

3.1.7.1. ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเมือง

1.) มลพิษทางน้ำ

ปัญหาคุณภาพน้ำพบว่า มีความเสื่อมโทรมในบริเวณคลองต่างๆ ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชน เป็นผลมาจากการรับน้ำทิ้งที่ปนเปื้อนอินทรีย์สารจากชุมชน ได้แก่ น้ำเสียที่ปล่อยทิ้งจากอาคารบ้านเรือน รวมถึงจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ อีกทั้งการรุกรูล้ำน้ำซึ่งมีกิจกรรมทิ้งของเสียลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง การแก้ไขปัญหาคูณภาพน้ำเสื่อมโทรม กรุงเทพมหานครได้จัดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อลดปริมาณความสกปรกลงสู่แหล่งน้ำสายหลัก ซึ่งได้แก่การก่อสร้างระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียรวม

2.) กากของเสีย

"กากของเสีย" โดยความหมายรวม หมายถึงสิ่งที่เหลือใช้จากการอุปโภคและบริโภคที่เสื่อมสภาพใช้ประโยชน์ไม่ได้รวมเรียกว่า "กากของเสีย" สามารถจำแนกเป็นประเภทหลักตามลักษณะที่จะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและประชากรได้ 4 ประเภท ได้แก่ มูลฝอยทั่วไป หรือขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล ขยะติดเชื้อจากโรงพยาบาล กากของเสียพิเศษจากสารเคมี

3.) มลทัศน

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นผลพวงมาจากการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่สะท้อนให้เห็นปัญหาทางด้านมลทัศน (Visual Pollution) ในปัจจุบันได้แก่

-มลทัศนด้านอาคารและสิ่งก่อสร้าง เนื่องจากกิจกรรมในเมืองต้องการการใช้สอยทั้งภายในและภายนอกโครงการ ดังนั้นจึงมีการก่อสร้างอาคารในรูปแบบและประเภทต่างๆ ความหนาแน่นของประชากรทำให้เกิดการระจุกของกิจกรรม ซึ่งหมายถึงความแออัดและอาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆด้วย ความขัดแย้งในเรื่องรูปแบบอาคารเก่าและอาคารใหม่ ซึ่งล้วนทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในกลุ่มอาคารและชุมชน อิทธิพลของสถาปัตยกรรมทำให้เกิดการขาดความกลมกลืน รวมถึงการต่อเติมโดยพลการซึ่งลูกค้านอกเขตที่ดินและที่สาธารณะ

-มลทัศนด้านระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ที่มีเสาไฟฟ้า สายไฟฟ้า หม้อแปลง ดวงโคม ฯลฯ ระบบประปา ที่มีท่อส่งน้ำ หัวจ่ายน้ำดับเพลิง ฯลฯ ระบบจราจร ที่มีป้ายจราจร ป้ายสัญญาณ ระบบโทรศัพท์สาธารณะและระบบกระจายเสียง สิ่งสำคัญเหล่านี้หากได้รับการออกแบบหรือดูแลรักษา จะช่วยลดปัญหามลทัศนได้ การออกแบบวางแผนดำเนินการ โดยถือเอาความง่ายและสะดวกเฉพาะระบบ ล้วนสร้างปัญหาความสับสนรุงรังให้กับภูมิทัศน์ของเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

-มลทัศน์ด้านเครื่องประกอบถนนและเครื่องประดับบริเวณ องค์ประกอบของภูมิทัศน์เมืองต่างๆเหล่านี้มีความหลากหลายรูปแบบ ตามสถานที่ต่างๆ ในเมืองซึ่งนับรวมเอาเครื่องประดับถนน(Street Furniture) ได้แก่ ม้านั่ง เก้าอี้ เขื่อนริมน้ำ สะพาน คูคลอง สิ่งเหล่านี้หากไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่ บำรุงรักษา โดยปล่อยให้ทรุดโทรม ล้วนแต่สร้างปัญหาทางด้านมลทัศน์ได้เช่นกัน

-มลทัศน์ทางสี โลกการสื่อสารในยุคปัจจุบัน การโฆษณาสื่อสารเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต่อชุมชนเมืองที่มีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งป้ายโฆษณาและประชาสัมพันธ์กลายเป็นองค์ประกอบเมืองที่สำคัญ โดยส่วนใหญ่มุ่งเน้นประโยชน์ทางการค้าทำให้มีความหลากหลายในเรื่องวัสดุ ขนาดและเทคนิคต่างๆ

3.1.7.2. ปัญหาเกี่ยวกับชุมชนแออัด

โดยภาพรวมของการตั้งถิ่นฐานเขตจอมทองพบว่ามีชุมชนแออัด 39 ชุมชน เขตธนบุรีมีชุมชนแออัด 44 ชุมชน และภาษีเจริญมีชุมชนแออัด 33 ชุมชน โดยปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมเมืองในสวนที่เป็นชุมชนแออัดทางกายภาพและการตั้งถิ่นฐานของชุมชน ใช้เกณฑ์ในการพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ของชุมชน จำนวนประชากรในชุมชน จำนวนบ้านเรือนที่อยู่อาศัย จำนวนครัวเรือน ขนาดของครัวเรือน ความหนาแน่นของประชากร

3.1.7.3. ปัญหาเกี่ยวกับระบบจราจร

1.) การจราจรทางบก

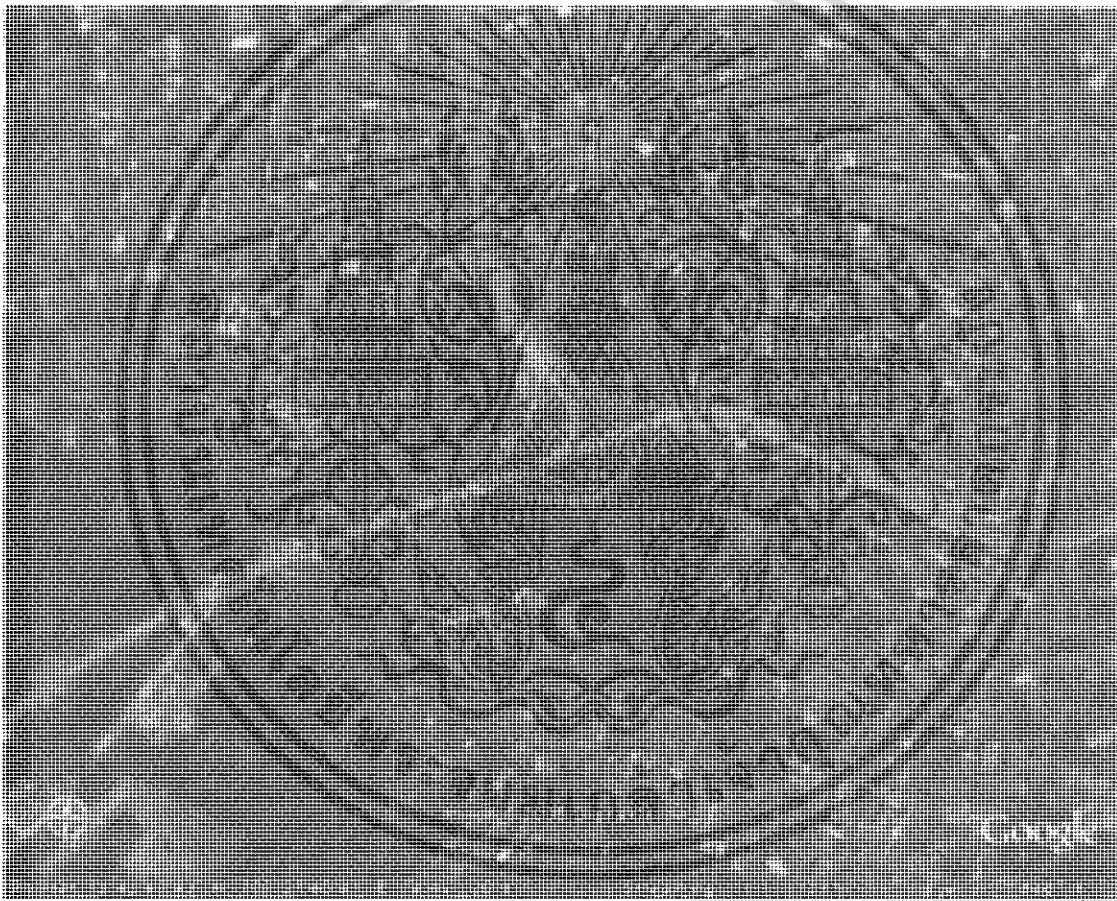
ถนนสายสำคัญอยู่ 7 สายประกอบด้วย ถนนเพชรเกษม ถนนราชพฤกษ์ (ถนนตากสิน-เพชรเกษม) ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนรัชดาภิเษก (ถนนรัชดา ท่าพระ) ถนนเทิดไท ถนนพัฒนาการ และถนนวุฒากาศ ช่วงเวลาที่ประสบปัญหาการจราจรคือช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในช่วงเช้า และเย็น สาเหตุของปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อจราจรในการเดินทางเกิดจากปัญหาการเดินทางเข้ามาทำงานกรุงเทพมหานครของคนที่อยู่บริเวณจังหวัดรอบๆของกรุงเทพมหานครในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น รวมถึงการขาดแคลนของโครงข่ายระบบถนนโดยภาพรวม

2.) การจราจรทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำยังมีบทบาทและมีหน้าที่หลักและการประกอบกิจกรรมของชุมชนที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ เรือที่ใช้ในการคมนาคมเป็นเรือยนต์เพลลาหรือเรือหางยาว ซึ่งขาดการควบคุมประเภทของเรือ ความเร็วของเรือ ระดับความดังของเสียงที่เกิดจากเครื่องยนต์ จึงส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่อาศัยสองฝั่งคลอง

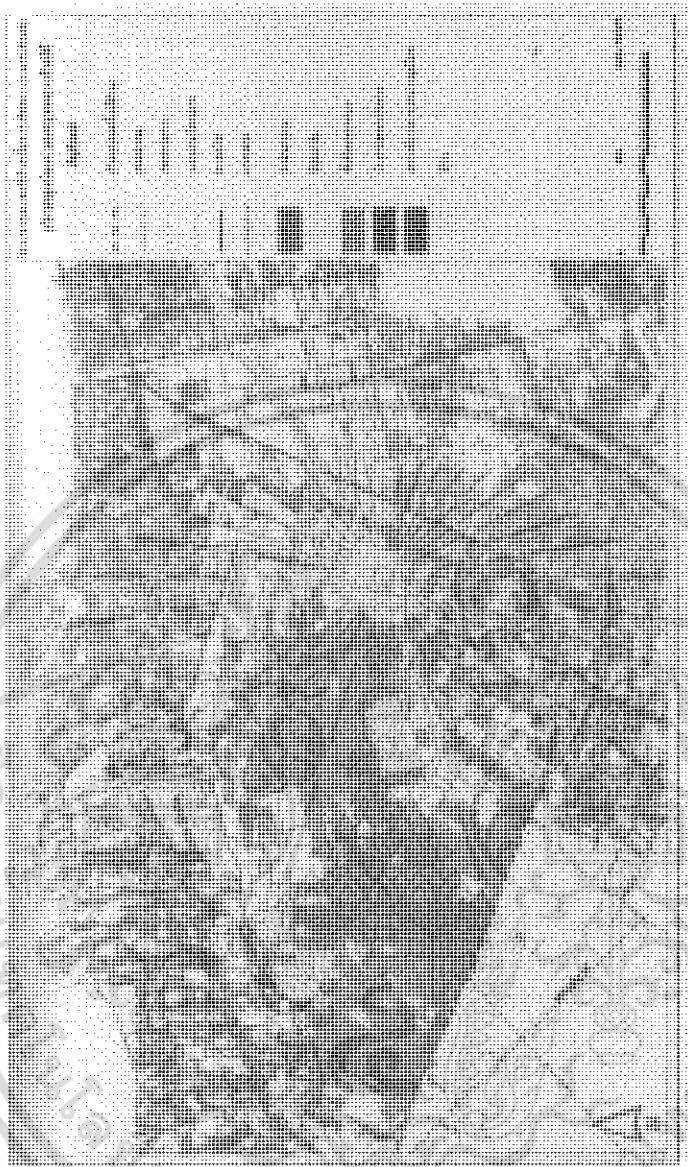
3.1.7.5. ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย

ปัญหาความมั่นคงปลอดภัยของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ เกิดจากสังคมมีความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่เกิดจากการย้ายถิ่นฐานของประชาชนเพิ่มมากขึ้นที่นำมาสู่ปัญหาทางด้านยาเสพติด ปัญหาด้านอาชญากรรม ทั้งการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินและร่างกายในส่วนของความปลอดภัยที่เป็นสาธารณภัยและอุบัติเหตุของเขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยส่วนมากเกิดขึ้นในเขตพื้นที่ชุมชนแออัดที่มีประชากรและอาคารสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น การเข้าออกของชุมชนจึงแออัดไม่สะดวก



ภาพที่ 3.12 แสดงแผนที่ทางอากาศบริเวณพื้นที่ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.13 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ของศูนย์การคมนาคมกรุงเทพฯ
ด้านใต้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2. การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

3.2.1 การศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ครอบคลุมพื้นที่ ประมาณ 4.5 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยบางส่วนของแขวงตลาดพลู แขวงบุคคโล(เขตธนบุรี) แขวงปากคลองภาษีเจริญ แขวงบางหว้า แขวงบางด้วน แขวงบางจาก(เขตภาษีเจริญ) และแขวนบางค้อ แขวงบางขุนเทียน แขวงจอมทอง (เขตจอมทอง)

โดยมีขอบเขตโดยประมาณดังนี้

ทิศเหนือ	จุดคลองภาษีเจริญ คลองวัดนางชี และถนนเทิดไท
ทิศใต้	จุดคลองตันไทร และขนานแนวประมาณ 700 เมตร บริเวณด้านใต้ของถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์
ทิศตะวันออก	จุดถนนรัชดาภิเษก
ทิศตะวันตก	จุดพื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างคลองบางหว้าและคลองรางบัว

3.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่จะวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะประกอบด้วย บริเวณที่อยู่อาศัยประมาณร้อยละ 44.11 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนดั้งเดิมริมคลองบางขุนเทียนและภาษีเจริญ และมีศาสนสถานสำคัญและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง เช่น วัดราชโอรสาราม วัดนางนอง และวัดหนึ่ง เป็นต้น จากการศึกษาสภาพพื้นที่โดยรวมของบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร พบว่าบริเวณดังกล่าวนั้นยังมีพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ว่างปราศจากการใช้ประโยชน์เนื่องจากปัญหาการเข้าถึงประมาณร้อยละ 26.16 และ 13.46 ตามลำดับ อาคารประเภทต่างๆซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 14,362 หลัง เป็นที่อยู่อาศัยร้อยละ 81.49 เป็นอาคารพาณิชย์ร้อยละ 13.86 และเป็นศาสนสถานร้อยละ 2.17 โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันภายในบริเวณพื้นที่โครงการ มีรูปแบบและทิศทางการขยายตัวของเมืองไปตามแนวถนนสายหลัก (Ribbon Development) ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนวุฒากาศ ถนนรัชดาภิเษก และถนนจอมทอง โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอาศัย มีพื้นที่พาณิชย์กรรมไปตามแนวถนนสายหลัก และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมที่โดยมากมีการปรับเปลี่ยนจากพื้นที่พักอาศัย โดยพื้นที่ระหว่างคลองภาษีเจริญและคลองบางขุนเทียน เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา บางส่วนยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่รกร้าง เนื่องจากขาดความสะดวกในการเข้าถึง

ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวได้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ และกัลปพฤกษ์ ผ่านเข้าไปในพื้นที่เป็นผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการเข้าถึงและเป็นการเปิดพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 3.18 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	2,005.59	44.11
พาณิชยกรรม	288.76	6.35
อุตสาหกรรม	88.56	1.95
คลังสินค้า	17.47	0.39
สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	234.94	5.17
สถานศึกษา	72.86	1.60
ศาสนสถาน	97	2.13
เกษตรกรรม	1,077.68	23.70
นันทนาการ	5.56	0.12
ที่ว่าง	675.45	14.48
รวม	4563.87	100

ที่มา : จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ ปีพ.ศ. 2545

3.2.3. ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ระบบคมนาคมขนส่งในปัจจุบันของพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)ประกอบด้วยระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะดังต่อไปนี้

3.2.3.1 ระบบโครงข่ายถนน

สามารถแบ่งถนนตามลำดับความสำคัญ(Hierarchy)และการใช้งาน ออกเป็น 4 ประเภท คือ ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ถนนสายประธาน (Major Arterial / freeway) คือถนนสายสำคัญของระบบการจราจรของเมืองทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางของเมือง - ชุมชน - เมือง รองรับการเดินทางระยะไกล เป็นถนนที่มีความเร็วและปริมาณการจราจรสูง โดยถนนสายประธานประกอบด้วย ถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพชรเกษม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4) เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก อยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา มีความกว้างเขตทางประมาณ 40 เมตร เป็นถนนขนาด 6-8 ช่องทางจราจร มีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 21 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน นอกจากนี้ยังมีถนนสายประธานอื่นๆที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันตก(ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9) อยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา และถนนพระรามที่ 2(ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35) อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา

2) ถนนสายหลัก (Minor Arterial) คือถนนที่ทำหน้าที่นำการจราจรผ่านเข้าออกเมืองหรือชุมชน และกระจายการจราจรจากถนนสายประธานไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยผ่านถนนสายรองเป็นถนนที่มีความเร็วและปริมาณการจราจรต่ำกว่าถนนสายประธาน ประกอบด้วย

-ถนนราชพฤกษ์ (ถนนสายตากสิน - เพชรเกษม) เป็นถนนที่อยู่ในแนวเหนือ - ตะวันออก เชื่อมระหว่างถนนรัตธิเบศ(ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302) ทิศเหนือกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินทางทิศตะวันออก มีความกว้างเขตทางประมาณ 60 เมตร เป็นถนนขนาด 6-10 ช่องทางจราจร มีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 21 เมตร และมีไหล่ทางกว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

-ถนนกัลปพฤกษ์ เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมระหว่างถนนรอบนอกวงแหวนตะวันตก(ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 9) กับถนนถนนราชพฤกษ์ มีความกว้างเขตทางประมาณ 40 เมตรเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจรมีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 14 เมตร และมีไหล่ทางกว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

-ถนนรัชดาภิเษก (ถนนรัชดา - ท่าพระ) เป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบใน มีความกว้างเขตทางประมาณ 40 เมตรเป็นถนนขนาด 8 ช่องทางจราจรมีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 28 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 4 เมตร ทั้งสองฟากถนน และนอกจากนั้นยังมีถนนสายหลักอื่นๆที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา ได้แก่

-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นถนนที่อยู่ในแนวเหนือ - ใต้ อยู่ทางทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษา มีความกว้างเขตทางประมาณ 38 เมตรเป็นถนนขนาด 8 ช่องทางจราจร มีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 24 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 4.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

-ถนนเอกชัย เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา มีความกว้างเขตทางประมาณ 15 เมตรเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร ไม่มีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 13 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 1.00 เมตร ทั้งสองฟากถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

-ถนนจอมทอง เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา มีความกว้างเขตทางประมาณ 18 เมตรเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร ไม่มีเกาะกลาง ผิวจราจรกว้างประมาณ 13 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

3) ถนนสายรอง (Collector Street) คือถนนที่ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรจากพื้นที่ โดยทำการเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย เป็นถนนที่มีความเร็วและปริมาณการจราจรต่ำกว่าถนนสายรองภายในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย

-ถนนวุฒากาศ เป็นถนนที่อยู่ในแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมระหว่างถนนราชพฤกษ์กับถนนพัฒนาการ/ถนนเทิดไท้ และถนนเอกชัย/ถนนจอมทอง มีความกว้างเขตทางประมาณ 17 เมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร ผิวจราจรกว้างประมาณ 12 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

-ถนนเทิดไท้ เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมระหว่างถนนอินทราธิราชกับถนนพัฒนาการและถนนวุฒากาศ มีความกว้างเขตทางประมาณ 17 เมตรเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร ผิวจราจรกว้างประมาณ 12 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 2.50 เมตร ทั้งสองฟากถนน

-ถนนพัฒนาการ เป็นถนนที่อยู่ในแนวตะวันออก - ตะวันตก มีแนวสายทางขนานกับถนนเพชรเกษม เชื่อมระหว่างถนนบางบอน 1กับถนนเทิดไท้ มีความกว้างเขตทางประมาณ 8 เมตรเป็นถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร ผิวจราจรกว้างประมาณ 6 เมตร และมีทางเท้ากว้างประมาณ 1 เมตร ทั้งสองฟากถนน

4) ถนนสายย่อย (Access Road) คือถนนภายในพื้นที่แต่ละพื้นที่ทำหน้าที่รับปริมาณการจราจรจากแหล่งที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่โดยตรงและเชื่อมเข้าสู่ถนนสายรอง เป็นถนนที่มีความเร็วและปริมาณการจราจรต่ำ โดยมีถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษาได้แก่ถนนของต่างๆ



ภาพที่ 3.14 แสดงโครงข่ายถนนภายในพื้นที่โครงการ

3.2.3.2. ระบบขนส่งสาธารณะ

1) รถโดยสารประจำทาง ประกอบด้วยรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท บางกอกไมโครบัส จำกัด ซึ่งเป็นของเอกชน โดยเส้นทางให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 58 สายทาง แยกเป็นรถสายธรรมดา 34 สาย รถโดยสารปรับอากาศจำนวน 17 สาย

2) รถตู้มวลชน บริการรถตู้มวลชนเป็นระบบขนส่งสาธารณะ ที่เกิดมาอย่างไม่นาน เนื่องจากความไม่ทั่วถึงและเพียงพอของบริการของรถโดยสารประจำทางและเป็นที่ยอมรับของประชากรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้เข้าไปจัดระเบียบและควบคุมการให้บริการให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ถนนในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีรถตู้มวลชนให้บริการ ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนเพชรเกษม อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บอยู่ระหว่าง 10 – 30 บาท ต่อคนขึ้นอยู่กับระยะทาง

3) รถสองแถว (ปิ๊กอัพ) ชสมก. ได้ให้สัมปทานแก่เอกชน ทำการเดินรถให้บริการประชาชนอีก 1 สายทาง ได้แก่ สาย 1470 วัดรางบัว – นาครปรก โดยผ่าน ถนนพัฒนาการ – ถนนเทิดไท้ ช่วงเวลาให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 – 20.00 น. อัตราค่าบริการ 3 บาทตลอดสาย

4) รถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ) ในบางพื้นที่มีการให้บริการของรถโดยสารไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน อาทิเช่น ถนนวุฒากาศ ถนนจอมทอง และถนนเอกชัย เป็นต้น การให้บริการโดยรถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ) จึงเกิดขึ้นโดยมีเส้นทางบริการ 4 เส้นทาง โดยคิดค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย

5) รถจักรยานยนต์รับจ้าง การบริการจักรยานยนต์รับจ้างสำหรับรับ – ส่งผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้า – ออกระหว่างภายในซอยกับถนนสายหลัก จากการสำรวจพบว่า ในเขตพื้นที่ศึกษาจะพบการบริการไม่มากนัก โดยถนนสายหลักที่ให้บริการได้แก่ ถนนจอมทอง ถนนรัชดาภิเษก และถนนเอกชัย

3.2.3.3. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

เรือโดยสาร มีจำนวน 4 สาย ได้แก่ คลองภาษีเจริญ คลองบางขุนเทียน คลองบางหลวงน้อย คลองบางกอกใหญ่ การเดินเรือจะใช้เรือหางยาว ความจุ 30 ที่นั่งต่อลำ บริการเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและเย็น

3.2.3.4. ระบบการคมนาคมขนส่งแบบราง

1) รถไฟฟ้าชานเมือง การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ได้จัดให้มีขบวนรถไฟฟ้าชานเมืองวิ่งอยู่ 1 เส้นทาง ซึ่งตัดผ่านคือ สายวงเวียนใหญ่ – มหาชัย ระยะทางรวม 31 กิโลเมตรโดยจะหยุดตามป้ายหยุดรถและสถานีต่างๆ เช่น สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีมหาชัย สถานีแม่กลอง สถานีปากท่อ เป็นต้น เวลาในการให้บริการ ณ สถานีวงเวียนใหญ่ระหว่าง 05.30 – 20.00 น. ณ สถานีมหาชัยระหว่าง 04.30 – 19.00 น. โดยมีขบวนรถวิ่งให้บริการวันละ 34 เที่ยวคิดค่าโดยสารตั้งแต่ 3 – 10 บาท ขึ้นอยู่กับระยะทาง

2) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(BTS) อยู่ในขั้นตอนระหว่างดำเนินการสามารถสรุปย่อได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง – บางแครวม ระยะทางประมาณ 13.8 กิโลเมตร โดยช่วงหัวลำโพงถึงท่าพระ มีระยะทางประมาณ 4.9 กิโลเมตร จะเป็นทางวิ่งใต้ดิน ส่วนที่เหลือเป็นทางยกระดับ มีสถานีทั้งสิ้น 10 สถานี

- โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายวงรอบจรัลสนิทวงศ์ บางซื่อ – ท่าพระ – คลองเตย เป็นโครงการแนวเส้นทางหนึ่งทีเสนอแนะในการจัดทำผังแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งปรับปรุงจากแผนแม่บท ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก – สายรองเดิม โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจากสะพานสารสิน – วงเวียนใหญ่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอกแก่ กทม.

3.2.4. ระบบทางสัญจรในศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

การเข้าถึงชุมชนสามารถเข้าถึงได้โดยเส้นทางรถ รถไฟ ทางน้ำ และในอนาคตสามารถเดินทางได้โดยรถไฟฟ้า โดยถนนสายตากสิน เพชรเกษมซึ่งมีขนาดใหญ่สร้างความสะดวกสบายให้กับประชาชนสำหรับเดินทางได้อย่างสะดวก แต่ถนนส่วนที่อยู่ลึกเข้าไปมีขนาดเล็กและแคบทำให้การจราจรไม่สะดวกเท่าที่ควร แต่ก็ยังสามารถใช้จักรยานยนต์ได้สำหรับการสัญจรภายในชุมชน

3.2.5. ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

3.2.5.1. ระบบไฟฟ้า

การให้บริการด้านไฟฟ้าของพื้นที่ภายในศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง จำนวน 5 เขต คือการไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา การไฟฟ้านครหลวงเขตธนบุรี การไฟฟ้านครหลวงเขตราชบุรีบูรณะ การไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน การไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ

3.2.5.2. ระบบประปา

การบริการประปาในพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) อยู่ในความรับผิดชอบของการประปาสาขาตากสิน ที่จ่ายน้ำจากโรงสูบน้ำท่าพระ และราชบุรีบูรณะ ซึ่งรับน้ำมาจากโรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์ และโรงงานผลิตน้ำบางเขน ส่วนในเขตภาษีเจริญอยู่ในความรับผิดชอบของการประปาสาขาภาษีเจริญ ที่จ่ายน้ำจากโรงสูบน้ำสาขาเพชรเกษม รับน้ำมาจากโรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์ ในปัจจุบันระบบท่อประปาที่ให้บริการในพื้นที่สำนักงานประปาสาขาตากสิน และสาขาภาษีเจริญพบว่ายังไม่ครอบคลุมพื้นที่ของแต่ละเขตที่ให้บริการ มีสัดส่วนการบริการ

รวมเพียงร้อยละ 41.7 และร้อยละ 61.5 ตามลำดับ แต่ในพื้นที่โครงการ 7.2 ตารางกิโลเมตร พบว่ามีการครอบคลุมทั้งพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 100

3.2.5.3. ระบบระบายน้ำและระบบป้องกันน้ำท่วม

1) ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำมีทั้งท่อระบายน้ำสายประธานและระบายน้ำแขนง ที่ทำหน้าที่ระบายน้ำทั้งจากอาคารบ้านเรือนและอาคารต่างๆ พร้อมทั้งน้ำฝนที่ระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย โดยที่การวางท่อระบายน้ำของภายในชุมชนจะวางท่อโดยใช้แนวทางเดินในชุมชนเป็นทางเดินท่อระบายน้ำ

2) การป้องกันน้ำท่วม

ได้มีการป้องกันน้ำท่วม ได้จัดทำแผนป้องกันน้ำฝน โดยทำความสะอาดคูคลองเพื่อเปิดทางน้ำไหล ก่อสร้างท่อลอดตามแนวคลองด้วยท่อที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.30 เมตร และทำความสะอาดท่อระบายน้ำของถนนและซอยต่างๆ ทำการจัดทำแผนป้องกันน้ำหนุนและน้ำหลาก โดยการก่อสร้างแนวคันกันน้ำ ตามแนวชายฝั่งแม่น้ำ ส่วนในพื้นที่ที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม ได้มีการวางเรียงแนวกระสอบทรายเป็นแนวป้องกันและเสริมระดับ ปิดกั้นท่อระบายน้ำ ติดตั้งทำนบน้ำชั่วคราวและติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ฯลฯ

3.2.6. ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

3.2.6.1. สภาพโครงสร้างอาคาร

สภาพโครงสร้างอาคารในบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ส่วนใหญ่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย รองลงมาเป็นอาคารพาณิชย์กรรม สภาพโครงสร้างของอาคาร ประกอบด้วยรูปแบบอาคาร 2 ประเภท ได้แก่ อาคารที่ทำจากโครงสร้างไม้ มักเป็นอาคารที่อยู่ในย่านและชุมชนเก่า อาคารที่เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก รูปแบบสถาปัตยกรรมรับมาจากตะวันตก อาคารเหล่านี้พบเห็นทั่วไปบริเวณย่านพื้นที่พัฒนาใหม่ และบางหลังตั้งอยู่ในพื้นที่ย่านชุมชนเก่า

3.2.6.2. ลักษณะและสภาพอาคารแยกตามประเภทการใช้งาน

1) อาคารพาณิชย์ เป็นอาคารที่ใช้ประโยชน์ในการพาณิชย์กรรม บริการธุรกิจ และอุตสาหกรรมกระจายอยู่บริเวณศูนย์กลางชุมชนและแหล่งชุมชนต่างๆในพื้นที่

2) อาคารเพื่อการพักอาศัย จะอยู่ในซอยและประกอบกิจการอื่นๆไปด้วย ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่น บ้านมีทั้งที่เป็นบ้านไม้สมัยเก่าและบ้านที่มีโครงสร้างคอนกรีต

3.2.6.3. ความสูงของอาคาร

- 1) อาคารสูง 1-2 ชั้น เป็นความสูงของอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งถ้าเป็นอาคารเก่า วัสดุที่ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นไม้ อาคารที่เพิ่งสร้างเสร็จใหม่จะสร้างด้วยปูน
- 2) อาคารสูง 3-4 ชั้น เป็นอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัยสลับกันไปในรูปแบบของทาวเฮาส์และอาคารพาณิชย์สูง 3 ชั้น
- 3) อาคารสูง 5 ชั้น เป็นอาคารสำนักงาน กระจายตามแนวราบ ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ในการใช้สอย และที่ตั้งโครงการ

3.2.7. กรรมสิทธิ์ที่ดินในศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

สภาพการถือครองและกรรมสิทธิ์ที่ดินในศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยทั่วไปเป็นการถือครองของเอกชน โดยมีขนาดแปลงที่ดินสัมพันธ์กับรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินกล่าวคือบริเวณที่เป็นชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่ดั้งเดิมทั้งในบริเวณริมคลองสายสำคัญ ได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ คลองบางขุนเทียน และคลองภาษีเจริญ ตลอดจนชุมชนในแนวถนนสายหลักที่มีอยู่เดิม จะมีสภาพการถือครองที่ดินที่มีขนาดเล็ก และมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมกึ่งพักอาศัย และที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวเสียส่วนใหญ่

สภาพการถือครองที่ดินและอาคารในบริเวณที่ได้มีการก่อสร้างถนนสายหลักในระยะหลังซึ่งได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก ถนนราชพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ จะเป็นแปลงที่ดินซึ่งมีขนาดกลางและขนาดใหญ่ มีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์สำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย ส่วนบริเวณที่ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเกษตรกรรมจะยังคงเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และมีแนวโน้มการพัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์และอาคารชุดพักอาศัยและการจัดสรรที่ดินเพื่อการพักอาศัย โดยศึกษาภาพจากการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) และระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ดังกล่าว

3.2.8. ราคาที่ดินของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

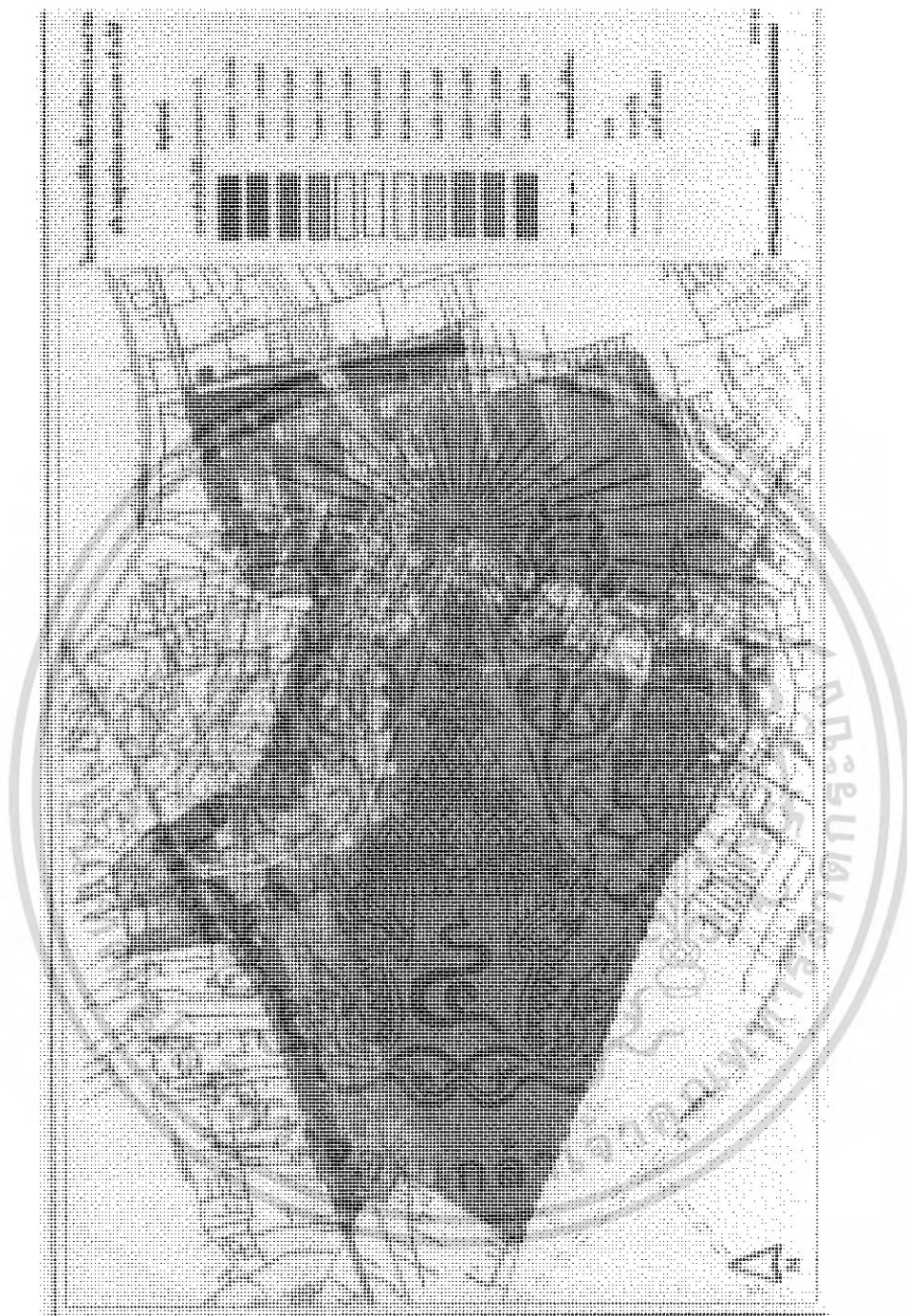
ราคาประเมินที่ดินในพื้นที่ศึกษาจากบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินที่ใช้ในตารางจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม พ.ศ. 2547 – 2550 มีพิสัยตั้งแต่ 2,00 บาทต่อตารางวาจนถึง 11,000 บาทต่อตารางวา บริเวณที่ดินที่มีราคาสูงมักจะมีบริเวณที่อยู่ใกล้ถนนสายหลัก มีความสะดวกในการเข้าถึงสูง ได้แก่ บริเวณที่อยู่ริมถนนรัชดาภิเษก ราคาประเมินที่ดิน 34,000 - 110,000 บาทต่อตารางวา ถนนเพชรเกษม ราคา 26,000 – 100,000 บาทต่อตารางวา ส่วนบริเวณที่อยู่ริมถนนสายรองจะมีราคาที่ดินต่ำกว่า เช่น บริเวณถนนเทิดไท้ราคา 34,000 – 81,000 ต่อตารางวา ถนนวุฒากาศ ราคา 25,000 – 50,000 บาทต่อตารางวา เป็นต้นสำหรับพื้นที่ที่อยู่ติดกับซอยต่างๆโดยทั่วไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บาทต่อตารางวา บริเวณที่ดินที่มีราคาสูงมักจะอยู่บริเวณที่อยู่ใกล้ถนนสายหลัก มีความสะดวกในการเข้าถึงสูง ได้แก่ บริเวณที่อยู่ริมถนนรัชดาภิเษก ราคาประเมินที่ดิน 34,000 - 110,000 บาทต่อตารางวา ถนนเพชรเกษม ราคา 26,000 - 100,000 บาทต่อตารางวา ส่วนบริเวณที่อยู่ริมถนนสายรองจะมีราคาที่ดินต่ำกว่า เช่น บริเวณถนนเทิดไท้ราคา 34,000 - 81,000 ต่อตารางวา ถนนวุฒากาศ ราคา 25,000 - 50,000 บาทต่อตารางวา เป็นต้นสำหรับพื้นที่ที่อยู่ติดกับซอยต่างๆโดยทั่วไป ราคาประมาณ 20,00 - 35,000 บาทต่อตารางวา ที่ดินที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกหรือขาดทางเข้าออก จะมีราคาประเมินต่ำสุดอยู่ระหว่าง 500 - 20,000 บาทต่อตารางวา

ราคาประเมินที่ดินเปรียบเทียบระหว่างปีพ.ศ. 2543 และ พ.ศ. 2547 จะมีราคาประเมินที่ดินที่แตกต่างกันออกไปไม่มากนัก มีเพียงบางพื้นที่ที่ราคาประเมินที่ดินต่ำลงจากเดิม เช่น บริเวณถนนเทิดไท้ และซอยเพชรเกษม ส่วนพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงขึ้นจากเดิม เช่น บริเวณถนนเอกชัย ถนนวุฒากาศ และถนนเพชรเกษม ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ชุมชน ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ มีความสะดวกในด้านบริการสาธารณูปโภค และการคมนาคมขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.15 แสดงราคาประเมินที่ดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา

5.1 การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา

การศึกษาจัดทำแผนเพื่อพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยในศูนย์คมนาคม กรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) เพื่อให้เป็นที่พักอาศัย แหล่งจ้างงาน และเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานครรอบศูนย์คมนาคมทั้ง 3 ศูนย์ เพื่อเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการจัดทำนโยบาย จุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ ตลอดจนเป้าหมายในการพัฒนา ซึ่งสอดคล้องกับบทบาทในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ตลอดจนสามารถแก้ไขปัญหาและช่วยส่งเสริมต่อการพัฒนาและข้อได้เปรียบของพื้นที่ศึกษา ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจึงได้กำหนดนโยบาย จุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ ตลอดจนเป้าประสงค์ ดังนี้

5.1.1 นโยบายในการพัฒนา (Policy)

มุ่งพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ให้เป็นที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดชุมชนเมืองนำอยู่และเป็นแหล่งจ้างงานศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานครรอบศูนย์คมนาคมทั้ง 3 ศูนย์ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต

5.1.2 ความมุ่งหมายของการพัฒนา (Goals)

จากนโยบายในการพัฒนาพื้นที่และจากผลการวิเคราะห์บทบาท และหน้าที่ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ดังที่กล่าวมาแล้วนั้นสามารถจำแนกความมุ่งหมายของโครงการได้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ความมุ่งหมายที่ 1 : ปรับปรุงและพัฒนาบริเวณที่เหมาะสมในพื้นที่ศึกษา เพื่อส่งเสริมให้เป็นที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดชุมชนเมืองนำอยู่และเป็นแหล่งจ้างงานศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานครรอบศูนย์คมนาคมทั้ง 3 ศูนย์ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ความมุ่งหมายที่ 2 : วางแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม เพื่อพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพเต็มศักยภาพ

ความมุ่งหมายที่ 3 : แก้ไขปัญหาและวางแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยส่งเสริมพื้นที่ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี

5.1.3 วัตถุประสงค์ (Objective)

5.1.3.1 วัตถุประสงค์ของจุดมุ่งหมายที่ 1

- 1) ส่งเสริมให้เป็นที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดชุมชนเมืองน่าอยู่และเป็นแหล่งจ้างงานศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานคร
- 2) สร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมต่างๆ ในศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ให้มีความสอดคล้องและต่อเนื่องกัน

5.1.3.2 วัตถุประสงค์ของจุดมุ่งหมายที่ 2

- 1) ปรับปรุงและกำหนดกิจกรรมในพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสม
- 2) ส่งเสริมให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ครบครัน ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการในอนาคต
- 3) ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ตรงกับศักยภาพของที่ดิน และตรงต่อความต้องการของชุมชนให้มีประสิทธิภาพ
- 4) ส่งเสริมให้มีประเภท ขนาด และที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนที่เหมาะสม เพียงพอ และสะดวกต่อการใช้ประโยชน์
- 5) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ทุกส่วนได้รับการพัฒนา และใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสมไม่ถูกปล่อยว่างไว้โดยไม่ได้ใช้ประโยชน์ และรองรับการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

5.1.3.3 วัตถุประสงค์ของความมุ่งหมายที่ 3

- 1) กำหนดให้มีระบบการคมนาคมขนส่งให้เหมาะสมและเพียงพอกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะเกิดขึ้นภายในโครงการ
- 2) เสริมสร้างการจัดการสภาพแวดล้อมที่ดี เพื่อส่งเสริมกิจกรรมภายในพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรม อยู่อาศัย และการพักผ่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) จัดรูปแบบและองค์ประกอบในการออกแบบระบบภูมิทัศน์ของชุมชน โดยเน้นการจัดรูปแบบจินตภาพของชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.4 เป้าหมาย (Target)

5.1.4.1 เป้าหมายของความมุ่งหมายที่ 1

1) กำหนดที่ตั้งที่เหมาะสม และจัดรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวทางปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ อันได้แก่ อาคารสำนักงานต่างๆ อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม อาคารที่พักอาศัย รวมทั้งบริการต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น การบริการขนส่งทางบก อาคารเพื่อการสาธารณูปโภคสาธารณูปการต่างๆ ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ

2) วางแผนการใช้ที่ดินและออกแบบพื้นที่ภายในกลุ่มกิจกรรม และพื้นที่ใกล้เคียงให้มีความสัมพันธ์และเกี่ยวเนื่องกัน

5.1.4.2 เป้าหมายของความมุ่งหมายที่ 2

1) กำหนดพื้นที่กิจกรรมประเภทพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค สาธารณูปการ

2) เพิ่มระบบถนนสายย่อย ขยายและปรับปรุงถนนซอยที่มีอยู่แล้วให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ให้มีองค์ประกอบที่สมบูรณ์และเกิดการเชื่อมโยงกันกับการเข้าถึงพื้นที่

3) กำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์กับกิจกรรมประเภทต่างๆภายในพื้นที่

4) กำหนดระบบสัญจร ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นและเชื่อมโยงสู่พื้นที่การให้บริการและพื้นที่ใกล้เคียง

5) กำหนดรูปแบบการขยายตัวและพื้นที่ที่จะขยายตัวต่อเนื่องกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

5.1.4.3 เป้าหมายของความมุ่งหมายที่ 3 และวัตถุประสงค์

1) พัฒนาระบบจินตภาพของเมืองให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์เพื่อส่งเสริมภูมิทัศน์ที่ดีของเมืองให้กับชุมชน

2) จัดที่ว่างเพื่อการพักผ่อนของคนในชุมชนและผู้เข้ามาใช้โครงการ โดยสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม

3) วางกลุ่มผังอาคารและกลุ่มกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมกับพื้นที่และสังคม โดยไม่ส่งผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมของชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้พื้นที่ศึกษาในอนาคต

จากการศึกษาพบว่า ในอนาคตสามารถปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้มีบทบาทที่สำคัญ คือ ให้เป็นที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดชุมชนเมืองน่าอยู่และเป็นแหล่งจ้างงานศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานครรอบศูนย์คมนาคมทั้ง 3 ศูนย์ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต ดังนั้นการคาดการณ์จำนวนผู้มาใช้พื้นที่โครงการในอนาคต จึงแบ่งประเภทผู้ใช้บริการโครงการออกเป็น 3 ประเภท คือ

- ประชากรในพื้นที่ศึกษา
- ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง
- ประชากรในเขตอิทธิพล

การคาดการณ์ผู้มาใช้บริการของพื้นที่โครงการจากผู้ใช้บริการทั้ง 3 ประเภท ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 ประชากรในพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากพื้นที่ในศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ได้ถูกกำหนดบทบาทในการพัฒนาให้เป็นที่พักอาศัย แหล่งจ้างงาน และเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอยู่ในพื้นที่สีน้ำตาล(ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) และในการคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษาในอนาคตจะใช้วิธี RATE OF POPULATION GROWTH เพื่อคาดการณ์ประชากรของพื้นที่ศึกษาในอนาคต ซึ่งจะแสดงวิธีการคำนวณเพื่อคาดการณ์ของประชากรใน 20 ปีข้างหน้าของชุมชนเมืองได้ดังนี้

การคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคต (Future Population)

-อัตราการเพิ่มของประชากร (R)

$$R = \sqrt[n]{\frac{PT}{Po}} - 1$$

R = อัตราการเพิ่มของประชากร

PT = จำนวนประชากร (รวม) ณ ปลายช่วงเวลาที่ศึกษา

Po = จำนวนประชากร (รวม) ณ ต้นช่วงเวลาที่ศึกษา

n = จำนวนปีระหว่างต้นช่วงเวลากับปลายช่วงเวลาที่ศึกษา

จำนวนประชากรในอนาคต(P_n)

$$P_n = PT(1+R)^n$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- P_n = จำนวนประชากร(รวม) ณ ปลายช่วงเวลาที่ศึกษา
 R = อัตราการเพิ่มประชากร
 n = จำนวนปีระหว่างปลายช่วงเวลาที่ศึกษากับปีที่ต้องการศึกษา

ตารางที่ 5.1 แสดงข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2542 - 2547

ปี พ.ศ.	เขตจอมทอง/บางค้อ			เขตภาษีเจริญ/ปากคลองภาษีเจริญ		
	ประชากร	ความหนาแน่น คน/ตร.กม.	จำนวนบ้าน	ประชากร	ความหนาแน่น คน/ตร.กม.	จำนวนบ้าน
2542	43,494	12,887	11,710	21,899	11,538	6,793
2543	42,984	12,736	11,726	21,348	11,248	6,811
2544	42,800	12,681	11,821	20,829	10,974	6,816
2545	42,399	12,563	11,877	20,607	10,857	6,817
2546	42,351	12,548	11,927	20,404	10,750	6,821
2547	40,845	12,102	11,938	20,186	10,635	6,836

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากจำนวนประชากรของพื้นที่ศึกษามีจำนวนลดลงเรื่อยๆ การคาดการณ์การเพิ่มของจำนวนประชากรนั้น จึงต้องศึกษาจากพื้นที่ตัวอย่าง คือเขตจตุจักร เนื่องจากเขตจตุจักรนั้นอยู่ในเขตของศูนย์คมนาคมพหลโยธิน การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรนั้นจึงไปในทิศทางเดียวกันกับพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 5.2 แสดงข้อมูลประชากรในพื้นที่ตัวอย่าง เขตจตุจักร
ปีพ.ศ.2542 - 2546

ปี พ.ศ.	เขตจตุจักร		
	จำนวนคน	ความหนาแน่นคน/ตร.กม.	จำนวนบ้าน
2542	170,408	4,178	69,897
2543	169,943	5,164	71,422
2544	170,717	5,188	72,042
2545	171,868	5,223	73,462
2546	176,501	5,363	75,304

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.3 แสดงข้อมูลการคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา

การคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา		
ปี พ.ศ.	อัตราเพิ่ม	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.07	61,074
2549	0.07	61,117
2550	0.07	61,160
2551	0.07	61,203
2552	0.07	61,246
2553	0.07	61,289
2554	0.07	61,332
2555	0.07	61,375
2556	0.07	61,418
2557	0.07	61,461
2558	0.07	61,505
2559	0.07	61,549
2560	0.07	61,593
2561	0.07	61,637
2562	0.07	61,681
2563	0.07	61,725
2564	0.07	61,769
2565	0.07	61,813
2566	0.07	61,857
2567	0.07	61,901

ที่มา : จากการวิเคราะห์ข้อมูล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการคาดการณ์จำนวนประชากรภายในพื้นที่ในอนาคต 20 ปี ในพ.ศ. 2567 พบว่าพื้นที่ศึกษาภายในศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้มีประชากรซึ่งลดลง ดังนั้นจึงต้องใช้ อัตราการเพิ่มของประชากรในเขตของศูนย์คมนาคมพหลโยธิน(เขตจตุจักร) คือ 0.07% ต่อปี ดังนั้นในปี พ.ศ. 2567 จะมีประชากรตามที่คาดการณ์ประมาณ 61,901 คน

5.2.2 ประชากรในเขตพื้นที่ใกล้เคียง

การคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง จะใช้การคาดการณ์โดยใช้สูตร RATE OF POPULATION GROWTH เช่นเดียวกับการคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ แต่จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้บริการนั้นจะมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นอยู่กับการเดินทาง แรงจูงใจต่างๆ การคาดการณ์จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ใกล้เคียงที่จะมาใช้โครงการนั้น จะประกอบด้วย ประชากรในเขตพื้นที่ศูนย์ตากสิน คือ ประชากรในเขต จอมทอง(ไม่รวมพื้นที่ศึกษา) ภาษีเจริญ(ไม่รวมพื้นที่ศึกษา) และ ธนบุรี ดังนั้นการคำนวณหาจำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียงที่จะเข้ามาใช้ในโครงการจะใช้สูตรแรงจูงใจของ RILLY GRAVITY ซึ่งเป็น MODEL โดยมีรูปแบบดังนี้

สูตรการคำนวณ GRAVITY MODEL

$$R_j = \frac{P_j}{d_{ij}^2}$$

และ

$$Prob = \frac{R_j / d_{ij}^2}{\sum P_j / d_{ij}^2}$$

R_j = แรงดึงดูดในการให้บริการ

Prob = ความเป็นไปได้ที่ประชากรในเขตอิทธิพลจะเข้ามาใช้พื้นที่โครงการ

P_j = จำนวนประชากรในเขตอิทธิพล

d_{ij} = ระยะทางระหว่างเขต i และเขต j

ตารางที่ 5.4 แสดงข้อมูลจำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

พ.ศ. 2542 – 2547

เขต	ปีพ.ศ. ที่ศึกษา					
	2542	2543	2544	2545	2546	2547
จอมทอง	131,117	129,879	130,384	130,416	130,782	126,949
แขวงบางขุนเทียน	44,238	43,607	43,296	43,134	42,993	41,698
แขวงบางมด	43,055	42,968	43,942	44,263	45,087	44,488
แขวงจอมทอง	43,824	43,304	43,146	43,019	42,702	40,763
ภาษีเจริญ	120,275	119,715	119,464	119,647	119,647	117,287
แขวงบางหว้า	42,587	42,209	42,002	41,817	41,582	39,586
แขวงบางด้วน	32,490	32,295	32,163	32,232	32,015	31,702
แขวงบางจาก	7,167	7,317	7,435	7,550	7,769	7,744
แขวงบางแวก	21,437	21,280	21,179	21,175	21,185	21,051
แขวงคลองขวาง	8,937	9,091	9,232	9,444	9,777	10,014
แขวงคูหาสวรรค์	7,657	7,523	7,453	7,429	7,319	7,190
ธนบุรี	188,610	184,181	180,867	177,938	175,768	139,573
แขวงวัดกัลยาณ	15,679	15,295	14,959	14,683	14,423	12,378
แขวงหิรัญบุรี	17,862	17,584	17,267	16,960	16,665	15,211
แขวงบางยี่เรือ	35,497	34,546	33,785	33,354	32,945	28,440
แขวงมดลูก	94,782	92,600	91,224	89,481	88,546	21,070
แขวงตลาดพลู	24,790	24,156	23,632	23,460	23,189	21,086
รวม	440,002	433,775	430,715	428,001	426,197	383,809

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่มีจำนวนไม่คงที่และมีความแตกต่างกันจึงทำให้การคำนวณการคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตมีการเพิ่มและลดของแต่ละพื้นที่แตกต่างกัน ดังนั้นในการคำนวณจึงใช้การคาดการณ์ในอนาคตที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ เพื่อความใกล้เคียงกับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ตารางที่ 5.5 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

ปี พ.ศ.	เขตจอมทอง/แขวงบางขุนเทียน		เขตจอมทอง/แขวงบางมด		เขตจอมทอง/แขวงจอมทอง	
	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราเพิ่ม	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.009	41,258	0.005	44,710	-0.011	39,825
2549	0.009	40,890	0.005	44,933	-0.011	39,392
2550	0.009	40,525	0.005	45,158	-0.011	38,963
2551	0.009	40,164	0.005	45,384	-0.011	38,539
2552	0.009	39,806	0.005	45,611	-0.011	38,119
2553	0.009	39,451	0.005	45,839	-0.011	37,705
2554	0.009	39,090	0.005	46,068	-0.011	37,295
2555	0.009	38,750	0.005	46,298	-0.011	36,889
2556	0.009	38,404	0.005	46,530	-0.011	36,488
2557	0.009	38,062	0.005	46,763	-0.011	36,091
2558	0.009	37,722	0.005	46,997	-0.011	35,698
2559	0.009	37,386	0.005	47,232	-0.011	35,662
2560	0.009	37,052	0.005	47,468	-0.011	35,274
2561	0.009	36,722	0.005	47,705	-0.011	34,891
2562	0.009	36,394	0.005	47,944	-0.011	34,511
2563	0.009	36,070	0.005	48,184	-0.011	34,136
2564	0.009	35,748	0.005	48,425	-0.011	33,764
2565	0.009	35,429	0.005	48,667	-0.011	33,397
2566	0.009	35,113	0.005	48,910	-0.011	33,033
2567	0.009	34,800	0.005	49,155	-0.011	32,673

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.6 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

ปี พ.ศ.	การคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา					
	แขวงแขวงบางหัว		แขวงบางด้วน		แขวงบางจาก	
	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราเพิ่ม	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.012	39,110	0.004	31,575	0.002	7,759
2549	0.012	38,641	0.004	31,448	0.002	7,775
2550	0.012	38,177	0.004	31,323	0.002	7,790
2551	0.012	37,719	0.004	31,197	0.002	7,806
2552	0.012	37,267	0.004	31,073	0.002	7,821
2553	0.012	36,819	0.004	30,948	0.002	7,837
2554	0.012	36,378	0.004	30,824	0.002	7,853
2555	0.012	35,941	0.004	30,701	0.002	7,868
2556	0.012	35,510	0.004	30,578	0.002	7,884
2557	0.012	35,084	0.004	30,456	0.002	8,057
2558	0.012	34,663	0.004	30,334	0.002	8,074
2559	0.012	34,247	0.004	29,303	0.002	8,090
2560	0.012	33,836	0.004	29,186	0.002	8,106
2561	0.012	33,430	0.004	29,069	0.002	8,122
2562	0.012	33,029	0.004	23,953	0.002	8,138
2563	0.012	32,632	0.004	28,837	0.002	8,155
2564	0.012	32,241	0.004	28,721	0.002	8,171
2565	0.012	31,854	0.004	28,407	0.002	8,187
2566	0.012	31,471	0.004	28,492	0.002	8,204
2567	0.012	31,094	0.004	28,378	0.002	8,220

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.7 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

ปี พ.ศ.	แขวงแขวงบางแกว		แขวงคลองขวาง		แขวงคูหาสวรรค์	
	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราเพิ่ม	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.003	20,987	0.019	10,204	0.01	7,118
2549	0.003	20,924	0.019	10,398	0.01	7,044
2550	0.003	20,862	0.019	10,595	0.01	6,976
2551	0.003	20,799	0.019	10,797	0.01	6,906
2552	0.003	20,737	0.019	11,002	0.01	6,837
2553	0.003	20,674	0.019	11,211	0.01	6,769
2554	0.003	20,612	0.019	11,424	0.01	6,701
2555	0.003	20,551	0.019	11,641	0.01	6,634
2556	0.003	20,489	0.019	11,862	0.01	6,568
2557	0.003	20,427	0.019	12,087	0.01	6,502
2558	0.003	20,366	0.019	12,317	0.01	6,437
2559	0.003	20,305	0.019	12,551	0.01	6,373
2560	0.003	20,244	0.019	12,790	0.01	6,309
2561	0.003	20,183	0.019	13,033	0.01	6,246
2562	0.003	20,123	0.019	13,280	0.01	6,183
2563	0.003	20,062	0.019	13,533	0.01	6,121
2564	0.003	20,001	0.019	13,790	0.01	6,060
2565	0.003	19,942	0.019	14,052	0.01	6,000
2566	0.003	19,882	0.019	14,319	0.01	5,940
2567	0.003	19,823	0.019	15,491	0.01	5,880

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.8 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

ปี พ.ศ.	แขวงวัดกัลยาณ		แขวงศิริบุญจำ		แขวงบางซื่อ	
	อัตรา	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตรา	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตรา	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.038	11,907	0.026	14,815	0.036	27,416
2549	0.038	11,455	0.026	14,430	0.036	26,429
2550	0.038	11,019	0.026	14,055	0.036	25,477
2551	0.038	10,601	0.026	13,689	0.036	24,560
2552	0.038	10,198	0.026	13,333	0.036	23,676
2553	0.038	9,810	0.026	12,987	0.036	22,824
2554	0.038	9,437	0.026	12,649	0.036	22,002
2555	0.038	9,079	0.026	12,320	0.036	21,210
2556	0.038	8,734	0.026	12,000	0.036	20,446
2557	0.038	8,402	0.026	11,688	0.036	19,710
2558	0.038	8,083	0.026	11,384	0.036	19,001
2559	0.038	7,775	0.026	11,088	0.036	18,316
2560	0.038	7,480	0.026	10,800	0.036	17,657
2561	0.038	7,196	0.026	10,519	0.036	17,021
2562	0.038	6,922	0.026	10,245	0.036	16,409
2563	0.038	6,659	0.026	9,979	0.036	15,818
2564	0.038	6,406	0.026	9,719	0.036	15,248
2565	0.038	6,163	0.026	9,467	0.036	14,699
2566	0.038	5,928	0.026	9,220	0.036	14,170
2567	0.038	5,703	0.026	8,981	0.036	13,660

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.9 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

การคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา				
ปี พ.ศ.	แขวงบุดไต		แขวงตลาดพลู	
	อัตราการ	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราการ	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.22	16,434	0.026	20,537
2549	0.22	12,818	0.026	20,003
2550	0.22	9,998	0.026	19,483
2551	0.22	7,799	0.026	18,977
2552	0.22	6,083	0.026	18,483
2553	0.22	4,744	0.026	18,003
2554	0.22	3,701	0.026	17,536
2555	0.22	2,886	0.026	17,079
2556	0.22	2,251	0.026	16,635
2557	0.22	1,756	0.026	16,202
2558	0.22	1,369	0.026	15,781
2559	0.22	1,068	0.026	15,370
2560	0.22	833	0.026	14,971
2561	0.22	650	0.026	14,582
2562	0.22	507	0.026	14,202
2563	0.22	395	0.026	13,833
2564	0.22	308	0.026	13,473
2565	0.22	240	0.026	13,123
2566	0.22	187	0.026	12,782
2567	0.22	146	0.026	12,450

ที่มา : จากกรณีวิเคราะห์

ตารางที่ 5.10 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง พ.ศ. 2527 และพ.ศ. 2567

พื้นที่	พ.ศ.2547 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้(P _{ij})	ประชากรในอนาคตในพื้นที่ ใกล้เคียงที่มาใช้บริการ
แขวงบางซูนเทียน	41,698	1.5	18,532	0.2573	10,728
แขวงบางมด	44,488	4.8	1,930	0.0267	1,187
แขวงจอมทอง	40,763	2.8	5,199	0.0721	2,939
แขวงบางหว้า	39,586	1.5	17,593	0.2442	9,666
แขวงบางด้วน	31,702	2.6	4,689	0.0651	2,063
แขวงบางจาก	7,744	2.2	1,600	0.0222	171
แขวงบางแกก	21,051	3.4	1,821	0.0252	530
แขวงคลองขวาง	10,014	6.2	260	0.0036	36
แขวงคูหาสวรรค์	7,190	2.5	1,150	0.5630	4,047
แขวงวัดกัลยาณ์	12,378	4.3	669	0.0328	406

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.10(ต่อ) แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

พ.ศ. 2527 และพ.ศ. 2567

พื้นที่	พ.ศ.2547 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไป ได้(P _{ij})	ประชากรในอนาคตในพื้นที่ ใกล้เคียงที่มาใช้บริการ
แขวงทริบูลูจี	15,211	3.7	111	5.4425	82,785
แขวงบางยี่เรือ	28,440	2.2	5,876	0.2881	8,193
แขวงบุคคโล	21,070	2.2	4,353	0.2134	4,496
แขวงตลาดพลู	21,086	1.6	8,236	0.4038	8,514
รวม	105,375		72,019		135,761
พื้นที่	พ.ศ.2567 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไป ได้(P _{ij})	ประชากรในอนาคตในพื้นที่ ใกล้เคียงที่มาใช้บริการ
แขวงบางซวนเทียน	34,800	1.5	15,466	2.1956	76,406
แขวงบางมด	49,155	4.8	2,133	0.0303	1,489
แขวงจอมทอง	32,674	2.8	4,167	0.0592	1,934
แขวงบางหัว	31,094	1.5	13,819	0.1964	6,106
แขวงบางด้วน	29,259	2.6	4,328	0.0615	1,799
แขวงบางจาก	89,234	2.2	18,436	0.2620	23,379
แขวงบางแกว	19,823	3.4	1,714	0.0243	481
แขวงคลองขวาง	30,673	6.2	797	0.011	337
แขวงคูหาสวรรค์	5,880	2.5	940	0.0133	78
แขวงวัดกัลยาณ	3,313	4.3	179	2.5444	8,429
แขวงทริบูลูจี	8,981	3.7	656	0.0093	83
แขวงบางยี่เรือ	13,660	2.2	2,822	0.0401	547
แขวงบุคคโล	146	2.2	30	0.0004	0.05
แขวงตลาดพลู	12,450	1.6	4,863	0.0691	860
รวม	1,161,142		70,350		121,928.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.3 ประชากรในเขตอิทธิพล

ประชากรในเขตอิทธิพลมีความสำคัญต่อการขยายตัวของพื้นที่ศึกษาและการขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในอนาคต ดังจะเห็นได้จากโครงการต่างๆที่ได้จัดทำแนวทางการเสนอแนะในการปรับปรุงพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ให้เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย โดยการคาดการณ์จำนวนประชากรในเขตอิทธิพลที่จะเข้ามาในพื้นที่ศึกษาของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยประชากรในเขตอิทธิพลประกอบด้วยประชากรในเขตกลุ่มวิภาวดี ประกอบด้วย ประชากรในเขต จตุจักร บางซื่อ พญาไท ดินแดง ราชเทวี และห้วยขวาง เพราะเนื่องจากกลุ่ม วิภาวดีนั้น เป็นกลุ่มที่มีการสร้างศูนย์คมนาคมอีก 2 แห่ง คือ ศูนย์คมนาคมพหลโยธินและศูนย์คมนาคมมีกะลัง ซึ่งพื้นที่ศึกษานั้นจะรองรับประชาชนจากทั้ง 3 ศูนย์คมนาคม การคาดการณ์ประชากรนั้นจะใช้การคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง ได้แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรไว้ดังนี้

ตารางที่ 5.11 แสดงข้อมูลจำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล
ปี พ.ศ. 2542 - 2546

เขต	ปีพ.ศ. ที่ศึกษา				
	2542	2543	2544	2545	2546
จตุจักร	170,408	169,943	170,717	171,868	176,501
บางซื่อ	161,393	160,755	159,466	159,217	158,079
พญาไท	91,616	91,091	90,780	90,492	90,557
ดินแดง	166,187	162,002	159,570	157,896	155,766
ราชเทวี	106,728	104,816	102,997	102,663	101,892
ห้วยขวาง	78,593	78,595	79,404	79,871	79,916

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5.12 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล

พ.ศ. 2546 และพ.ศ. 2566

ปี พ.ศ.	การคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา					
	เขตจตุจักร		เขตบางซื่อ		เขตพญาไท	
	อัตราเพิ่ม	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2548	0.007	177,736	0.004	157,446	0.002	90,375
2549	0.007	178,980	0.004	156,816	0.002	90,195
2550	0.007	180,233	0.004	156,189	0.002	90,014
2551	0.007	181,495	0.004	155,564	0.002	89,834
2552	0.007	182,765	0.004	154,942	0.002	89,655
2553	0.007	184,044	0.004	154,322	0.002	89,475
2554	0.007	185,333	0.004	153,705	0.002	89,296
2555	0.007	186,630	0.004	153,090	0.002	89,118
2556	0.007	187,937	0.004	152,478	0.002	88,939
2557	0.007	189,252	0.004	151,868	0.002	88,762
2558	0.007	190,577	0.004	151,260	0.002	88,584
2559	0.007	191,911	0.004	150,655	0.002	88,407
2560	0.007	193,254	0.004	150,053	0.002	88,230
2561	0.007	194,607	0.004	149,453	0.002	88,054
2562	0.007	195,969	0.004	148,855	0.002	87,877
2563	0.007	197,341	0.004	148,259	0.002	87,702
2564	0.007	198,723	0.004	147,666	0.002	87,526
2565	0.007	200,114	0.004	147,076	0.002	87,351
2566	0.007	201,514	0.004	146,487	0.002	87,177
2567	0.007	202,925	0.004	145,901	0.002	87,002

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.13 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

พ.ศ. 2547 และพ.ศ. 2566

ปี พ.ศ.	เขตดินแดง		เขตราชเทวี		เขตห้วยขวาง	
	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์	อัตราลด	จำนวนประชากรที่คาดการณ์
2547	0.012	153,896	0.009	100,974	0.003	80,155
2548	0.012	152,050	0.009	100,066	0.003	80,420
2549	0.012	150,225	0.009	99,165	0.003	80,661
2550	0.012	148,422	0.009	98,273	0.003	80,903
2551	0.012	146,641	0.009	97,388	0.003	81,146
2552	0.012	144,881	0.009	96,512	0.003	81,389
2553	0.012	143,143	0.009	95,643	0.003	81,633
2554	0.012	141,425	0.009	94,782	0.003	81,878
2555	0.012	139,728	0.009	93,929	0.003	82,124
2556	0.012	138,051	0.009	93,084	0.003	82,370
2557	0.012	136,395	0.009	92,246	0.003	82,617
2558	0.012	134,758	0.009	91,416	0.003	82,865
2559	0.012	133,141	0.009	90,593	0.003	83,114
2560	0.012	131,543	0.009	89,776	0.003	83,363
2561	0.012	129,965	0.009	88,970	0.003	83,613
2562	0.012	128,405	0.009	88,169	0.003	83,864
2563	0.012	126,864	0.009	87,376	0.003	84,116
2564	0.012	125,342	0.009	86,589	0.003	84,368
2565	0.012	123,838	0.009	85,810	0.003	84,621
2566	0.012	122,352	0.009	85,038	0.003	84,850

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.14 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตอิทธิพล

พ.ศ. 2546 และพ.ศ. 2566

พื้นที่	พ.ศ.2546 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้ (Prj)	ประชากรในอนาคตในพื้นที่ ใกล้เคียงที่มาใช้บริการ
จตุจักร	176,501	16	689	0.0130	2,294
บางซื่อ	158,079	12.7	980	0.0185	2,924
พญาไท	90,557	8.6	1,224	0.0231	2,091
ดินแดง	155,766	12	1,081	0.0204	3,177
ราชเทวี	101,892	8.7	1,592	0.0301	3,066
ห้วยขวาง	79,916	1.3	47,287	0.8946	71,492
รวม	762711		52853		105,690
พื้นที่	พ.ศ.2566 (คน)	ระยะทาง (กม.)	แรงดึงดูดใจ	ความเป็นไปได้ (Prj)	ประชากรในอนาคตในพื้นที่ ใกล้เคียงที่มาใช้บริการ
จตุจักร	202,925	16	792	0.0122	2,475
บางซื่อ	145,901	12.7	904	0.0140	2,042
พญาไท	87,002	8.6	1,176	0.0182	1,583
ดินแดง	122,352	12	84	0.0012	14
ราชเทวี	850,440	8.7	1,123	0.1744	148,316
ห้วยขวาง	84,850	1.3	50,207	0.7796	66,149
รวม	1383197		64,398		220,579

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของจำนวนผู้ใช้บริการของพื้นที่ จากประชากรทั้ง 3 ประเภท คือ ประชากรในพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง ในเขตศูนย์ตากสิน และประชาชนในเขตอิทธิพล จึงสรุปได้ดังนี้

- 1) ประชากรในเขตพื้นที่ศึกษา 61,901 คน
 - 2) ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง 121,928 คน
 - 3) ประชากรในเขตอิทธิพล 220,579 คน
- รวมผู้ใช้พื้นที่ศึกษาทั้งหมด 404,408 คน

5.3 การวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์คาดการณ์จำนวนประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา ในโครงการนั้นเป็นการศึกษาจากภาพรวมกว้างๆเท่านั้น การศึกษาลักษณะประชากรและพฤติกรรมของผู้เข้ามาใช้โครงการนั้นจะเป็นสิ่งช่วยกำหนดลักษณะและประเภทของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในโครงการได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและความเหมาะสมกับลักษณะรวมทั้งพฤติกรรมของประชากรในพื้นที่ศึกษาได้ตามความเป็นจริง

5.3.1. ลักษณะประชากร แบ่งออกเป็นลักษณะดังนี้

5.3.1.1 ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียง

ประชากรในพื้นที่ใกล้เคียงนั้นเป็นประชาชนในเขตพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) โดยอาชีพส่วนใหญ่ของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงนั้น จะประกอบอาชีพรับจ้าง และพาณิชย์กรรม เป็นส่วนใหญ่

5.3.1.2 ประชากรในเขตอิทธิพล

ประชากรในเขตอิทธิพลเป็นประชากรส่วนหนึ่งที่จะเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นประชากรจากเขตต่างๆ ในกลุ่มวิภาวดี ตามการแบ่งกลุ่มของกรุงเทพมหานคร เพราะในกลุ่มนี้มีศูนย์คมนาคม 2 แห่ง คือ ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ศูนย์คมนาคมมักกะสัน ซึ่งทั้ง 2 ศูนย์คมนาคมนี้มีความเชื่อมโยงกันกับศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษา โดยการคมนาคมโดยรถไฟฟ้า (BTS) ซึ่งประชากรในเขตอิทธิพลประกอบด้วย จตุจักร บางซื่อ พญาไท ดินแดง ราชเทวี ห้วยขวาง โดยประชากรในเขตอิทธิพลนี้ จะเดินทางเข้ามาในพื้นที่ศึกษาเพื่อการประกอบอาชีพและพักอาศัยในอนาคต ตามนโยบายของกรุงเทพมหานครที่วางไว้ คือ เป็นแหล่งจ้างงานที่พักอาศัย เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางรองของกรุงเทพมหานครและเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ดังนั้นจึงเห็นได้จากไม่ว่าจะเป็นประชากรกลุ่มไหนก็ตามที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาต้องศึกษาถึงประชากรกลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาเอง และประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษาเพื่อประกอบอาชีพเท่านั้น ซึ่งไม่ว่าประชาชนกลุ่มไหนก็มีผลต่อการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ของโครงการทั้งสิ้น

5.3.2 พฤติกรรมของกลุ่มประชากร

5.3.2.1 ประชากรในพื้นที่ศึกษาใกล้เคียง

ลักษณะและพฤติกรรมของประชากรในพื้นที่ใกล้เคียงจะเข้ามาใช้บริการในด้านของการประกอบอาชีพต่างๆและเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้าและบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3.2.2 ประชากรในเขตอิทธิพล

ประชากรในเขตอิทธิพลนั้นจะเข้ามาในพื้นที่โครงการโดยรถไฟฟ้าเสียเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นกิจกรรมที่ประชากรในเขตอิทธิพลจะเข้ามานั้นจะเป็นการใช้บริการในด้านของการประกอบอาชีพต่างๆและเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้าและบริการ

5.4 การวิเคราะห์ทางกายภาพในอนาคต

5.4.1 การกำหนดพื้นที่กิจกรรมในอนาคต

เกณฑ์ในการพิจารณาพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ในอนาคตนั้นพิจารณาจากสัดส่วนของปริมาณพื้นที่ของกิจกรรมแต่ละประเภทในปัจจุบันต่อจำนวนประชากร และเกณฑ์ในการพิจารณาการใช้ที่ดินในเขตผังเมืองรวมมาช่วยในการประกอบการพิจารณา เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของนโยบายในพื้นที่ศึกษาให้มากที่สุด โดยมีบางกิจกรรมที่เป็นการนำเสนอแนวทางในการปรับปรุง เพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้มีศักยภาพและบทบาททางด้านที่พักอาศัย แหล่งจ้างงาน และพาณิชยกรรม ให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีรายละเอียดของกิจกรรมแยกแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

จากการศึกษาอัตราส่วนประเภทของกิจกรรมของพื้นที่ศึกษาจากจำนวนประชากรที่คาดการณ์ในอนาคตที่จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ซึ่งจะมีประชากรจำนวน 404,408 คน จึงสามารถคำนวณหาความเป็นไปได้ในการพิจารณาอัตรากิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

- กิจกรรมประเภทที่อยู่อาศัยมีอัตราส่วนเท่ากับ40-50%(เมืองบริวาร 70-80%)
- กิจกรรมประเภทพาณิชยกรรมมีอัตราส่วนเท่ากับ 10%
- กิจกรรมประเภทสาธารณูปโภค/สาธารณูปการมีอัตราส่วนเท่ากับ7-20%
- กิจกรรมประเภทพื้นที่ว่างโล่งและนันทนาการ 5-8%
- รวม 100%

โดยมีรายละเอียดของการคาดการณ์พื้นที่ศึกษาในแต่ละกิจกรรมจากจำนวนประชากรในอนาคต ซึ่งสามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังนี้

- พื้นที่อยู่อาศัยมีอัตราส่วนเท่ากับ 615 ไร่
- พื้นที่พาณิชยกรรมมีอัตราส่วนเท่ากับ 125 ไร่
- พื้นที่สาธารณูปโภค/สาธารณูปการมีอัตราส่วนเท่ากับ 205 ไร่
- พื้นที่ว่างโล่งและนันทนาการ 82 ไร่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับกลุ่มกิจกรรมในแต่ละกลุ่มที่ได้กล่าวมานั้นเป็นส่วนหนึ่งในการคำนวณหาพื้นที่จากการคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตที่ใช้บริการในพื้นที่ ซึ่งจากการหาพื้นที่นั้นเป็นการหาจากการขยายตัวของพื้นที่ที่ยังไม่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ ตามแนวความคิดในการออกแบบ และความเป็นได้ในศักยภาพของพื้นที่ในอนาคตและแผนพัฒนาต่างๆที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น จึงจัดสรรในส่วนของพื้นที่เพิ่มเติมโดยปรับปรุงพื้นที่เหล่านี้เข้ามาแทนพื้นที่ว่างโล่ง ที่สาธารณะ และเอกชนเพื่อการพัฒนาต่อไปในอนาคต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาชุมชน

6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ศึกษา

การนำเสนอแนวทางการวางแผนพัฒนาและปรับปรุงศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) จากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหา ข้อจำกัด ศักยภาพของพื้นที่ และบทบาทในอนาคตของพื้นที่ ที่ทำการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม การกำหนดแนวความคิดในการวางผังจึงให้ความสำคัญกับการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนตามแนวความคิดชุมชนเมืองน่าอยู่ และพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการเชื่อมโยงกิจกรรมด้านการพักอาศัยและพาณิชยกรรมเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนารูปแบบ และกิจกรรม สำหรับพื้นที่สองฟากฝั่งถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์มีแนวความคิดกำหนดให้มีการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่กำลังจะเกิดขึ้นมาใหม่ในอนาคตมีการพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นเพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอกลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรม จึงควรมีการออกกฎหมายเทศบัญญัติเพื่อควบคุมรูปแบบอาคารให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยแนวคิดด้านการพัฒนาโดยจะเชื่อมโยงกับแหล่งชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียง และปรับปรุงพื้นที่ศึกษาต้องไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน และกำหนดกิจกรรมให้มีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตและความต้องการของประชาชน เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

6.1.1 การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ศึกษา

6.1.1.1 ส่วนพื้นที่พาณิชยกรรม

การกำหนดแนวทางการพัฒนามีการตั้งจุดผู้ใช้ด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรม จึงมีแนวทางการพัฒนาสภาพภูมิทัศน์พื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณสองฝั่งถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์ เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพของชุมชนให้เกิดความสวยงาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การพัฒนาที่หมายตา (Landmark) การออกแบบให้มีรูปแบบสอดคล้องกับสถาปัตยกรรม และใช้วัสดุที่มีเอกลักษณ์และสวยงาม โดยกำหนดที่หมายตาระยะไกล(Distance Landmark) เพื่อใช้เป็นจุดอ้างอิงหรือที่หมายตาได้จากระยะไกล โดยที่หมายตาระยะไกลนั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กำหนดให้เป็นอาคารขนาดใหญ่หรือสูงเป็นพิเศษ เพื่อที่ใช้เป็นจุดสังเกตหรือจุดอ้างอิงสำหรับผู้ที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่หรือสำหรับผู้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ศึกษา และที่หมายตาระยะใกล้(Local Landmark) โดยใช้เป็นเครื่องสังเกตสำหรับคนภายในพื้นที่บริเวณนั้นๆ โดยมีจุดเด่นและลักษณะพิเศษน้อยกว่าที่หมายตาระยะไกล

2) การพัฒนาทางเท้าบริเวณริมถนน ให้มีการเชื่อมต่อในทุกพื้นที่ของชุมชนมีรูปแบบและการใช้วัสดุที่มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของชุมชนรวมถึงการจัดบรรยากาศให้มีความร่มรื่น สวยงาม โดยในแต่ละบริเวณจะแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ของย่านหรือกิจกรรมภายในพื้นที่

3) จัด Street Furniture และสาธารณูปการให้มีความพร้อมในการให้บริการแก่ประชาชนในชุมชน และผู้ที่สัญจรผ่าน เช่น ที่นั่งพักและป้ายรถเมล์ เป็น Street Furniture เพื่อใช้เป็นที่นั่งพักคอยสำหรับประชาชนที่สัญจรภายในพื้นที่

7) จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการพาณิชยกรรมและการพักอาศัย เช่น การจัดงานถนนคนเดิน เพื่อให้ประชาชนได้มีกิจกรรมที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันระหว่างกิจกรรมต่อกิจกรรมและกิจกรรมต่อพื้นที่รวมถึงการสร้างบรรยากาศให้ส่งเสริมและเหมาะสมตามลักษณะของชุมชน

6.1.1.4 ส่วนพื้นที่สาธารณะ

เสนอแนวทางในการจัดพื้นที่โล่งจัดทำเป็นสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานอเนกประสงค์ และพื้นที่นันทนาการของชุมชนเพื่อเป็นสถานที่ออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อสร้างเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในชุมชน โดยพื้นที่สวนสาธารณะต่างๆนั้นจัดให้มีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่บริเวณที่โล่งที่อยู่โดยรอบตัวอาคารและพื้นที่ริมถนน ทางเท้า เพื่อเสริมสร้างให้อาคารต่างๆมีความสวยงามโดยที่ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่โดยที่ไม่ต้องเดินทางไกล และการทำสวนสาธารณะบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อกับพื้นที่รอบข้างนั้นสามารถใช้เป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer Zone) ใช้สำหรับการกันการขยายตัวของพื้นที่รอบข้างที่จะเข้ามาในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการป้องกันมลพิษที่จะเข้ามาสู่อาคารต่างๆ และการปรับปรุงถนนในชุมชนที่ชำรุดและไม่ได้รับมาตรฐาน ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยให้เกิดความสวยงามและอำนวยความสะดวกในการสัญจรให้แก่ประชาชน

6.2 แนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ

กำหนดเป็นแนวทางเพื่อใช้ในการพัฒนา และปรับปรุงด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษา ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) ดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1) การกำหนดที่ตั้งกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนให้เกิดการเชื่อมโยงของกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ติดต่อใกล้เคียง โดยการกำหนดรูปแบบกิจกรรมจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของชุมชน และเป็นการส่งเสริมให้มีผู้ใช้พื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น

2) การจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายติดต่อกันได้ในทุกพื้นที่ของชุมชน พัฒนาให้เกิดความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อยและได้รับมาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้เป็นอย่างดี

3) การควบคุมรูปแบบอาคารในชุมชน ให้มีลักษณะที่สอดคล้องกันโดยใช้เทคโนโลยีทางด้านสถาปัตยกรรมที่ทันสมัย

4) การจัดระบบทางเท้า ในพื้นที่ชุมชน โดยพื้นที่การเข้าถึงสามารถเดินทางเข้าโดยการเชื่อมโยงกิจกรรมของชุมชน จึงควรจัดระบบทางเท้าให้ได้มาตรฐาน มีระเบียบเพื่อความสวยงามชุมชน และให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

5) กำหนดการออกแบบวางผังชุมชนเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ในพื้นที่ศึกษา โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

ขั้นตอนการออกแบบทางด้านกายภาพ มี 3 ขั้นตอนดังนี้

1. ขั้นตอนการนำเสนอแนวความคิด โดยการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษาให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต โดยใช้แนวทางการปรับปรุงชุมชนเพื่อการเป็นที่พักอาศัยตามแนวความคิดชุมชนน่าอยู่และย่านพาณิชยกรรมที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2. ขั้นตอนการนำเสนอแนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา

3. ขั้นตอนการนำเสนอการออกแบบวางผัง ปรับปรุงศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

6.2.1 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายพื้นที่

การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ตามข้อกำหนดของผังเมืองรวมพื้นที่สี่สีส้ม เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นและพาณิชยกรรมโดยพื้นที่จะมีศักยภาพด้านการพาณิชยกรรม ซึ่งแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยการเชื่อมโยง กิจกรรมการพักอาศัยกับกิจกรรมพาณิชยกรรม เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ โดยมีรูปแบบการพัฒนาการ และใช้มาตรการด้านผังเมืองเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยให้เกิดความเหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อบรรยากาศของพื้นที่โดยรวม

6.2.2 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

เพื่อให้พื้นที่ศึกษามีความเป็นระบบในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ชุมชน เพื่อให้เกิดประโยชน์ และอำนวยความสะดวกในการสัญจรภายในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ติดต่อใกล้เคียง ซึ่งมีแนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังนี้

1) ถนนเดิม คือถนนที่มีอยู่เดิม แต่ยังไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของพื้นที่ศึกษาในอนาคตได้ อาจมีปัญหาด้านการจราจรในอนาคต ดังนั้นควรมีการเพิ่มถนนและพัฒนาพื้นที่บริเวณทางเท้าให้สามารถรองรับการขยายตัวในอนาคตได้

2) ถนนโครงการ คือ ถนนที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของพื้นที่ในชุมชน และปรับปรุงระบบการคมนาคมภายในชุมชนให้ครบวงจร

โครงการพัฒนาระบบคมนาคมพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ประกอบด้วยถนนเดิม และถนนโครงการโดยกำหนดถนนและเขตทางออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- ถนนประเภท ก ขนาดเขตทาง 16.00 เมตร ได้แก่ถนนโครงการซึ่งเชื่อมระหว่างพื้นที่พาณิชย์กรรมหลัก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจรของพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักได้ในอนาคต

- ถนนประเภท ข ขนาดเขตทาง 20.00 เมตร ได้แก่ถนนโครงการซึ่งเชื่อมระหว่างถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ และถนนง.3 เพื่อที่สามารถลดการจราจรบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ และถนนง.3 และเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจรของพื้นที่ชุมชนได้ในอนาคต

- ถนนประเภท ง ขนาดเขตทาง 35.00 เมตร ได้แก่ถนน ง3. ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของชุมชนโดยเป็นแนวการพัฒนาถนนของกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต

สำหรับการแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์และราชพฤกษ์ เสนอแนวทางให้มีการปรับปรุงแก้ไขดังนี้

1) จัดระเบียบการจราจรถนนสายหลักอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณตลาดสดทั้งสองฝั่ง

2) ติดตั้งป้ายชื่อถนน ป้ายบอกทาง และสัญญาณจราจรตามถนนต่างๆ เพิ่มความคล่องตัวของจราจร และลดอุบัติเหตุต่างๆ

3) บริเวณทางเท้าของถนน ควรปลูกไม้ยืนต้นตลอดสองข้างทาง เพื่อความร่มรื่นสวยงาม

4) ปรับปรุงทางเท้าและสร้างทางเท้าเพิ่มในพื้นที่ โดยจัดให้ความกว้าง 3.00 - 15.00 เมตร โดยบริเวณสองฝั่งถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ ถนน ง.3 และถนนสาย ข. บริเวณที่พิกาศัยหนาแน่นปานกลาง จัดให้มีทางเท้ากว้าง 15.00 เมตร ปลูกต้นไม้บริเวณริมถนน ให้มีความร่มรื่นสวยงามและจัดกิจกรรมบริเวณทางเท้าให้เหมาะสมและส่งเสริมกิจกรรมภายในแต่ละพื้นที่ บริเวณสองฝั่งถนนสาย ข บริเวณพาณิชย์กรรมและที่พิกาศัยหนาแน่นมาก จัดให้มีทางเท้ากว้าง 6.00 เมตรโดยการปลูกต้นไม้ให้มีความร่มรื่นและสวยงาม สร้างราวกัน และทางเท้าบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำ ซึ่งทำให้ทัศนียภาพบริเวณริมคลองสวยงามขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้รับความปลอดภัย และสามารถใช้เป็นที่พักผ่อนและทำกิจกรรมต่างๆของชุมชน

5) ปรับปรุงเครื่องประดับถนน (Street Furniture) และจัดสาธารณูปการให้มีความพร้อม

6.2.3 แนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรม

แนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรม กิจกรรมที่กำหนดต้องมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชาชนซึ่งมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นตัวกำหนดการจัดวางกลุ่มกิจกรรม ซึ่งการจัดวางกลุ่มกิจกรรมอย่างเหมาะสมทำให้พื้นที่ศึกษาได้ใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่ามีประสิทธิภาพ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน โดยมีแนวทางในความเป็นไปได้ในการกำหนดการจัดวางกลุ่มกิจกรรม 3 แนวทาง เพื่อศึกษาข้อดี - ข้อเสียของพื้นที่ศึกษาและสรุปเลือกเป็นแนวทางในการปรับปรุงและออกแบบวางผัง ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มกิจกรรมได้ดังนี้

- 1) กลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรม
- 2) กลุ่มกิจกรรมที่อยู่อาศัย
- 3) กลุ่มกิจกรรมสถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
- 4) กลุ่มกิจกรรมสถานบันการศึกษา
- 5) กลุ่มกิจกรรมพื้นที่สาธารณะ

จากการศึกษาและแบ่งกลุ่มกิจกรรมทั้ง 5 กลุ่ม สามารถกำหนดความสัมพันธ์ของแต่ละกลุ่มกิจกรรม ซึ่งแต่ละกลุ่มกิจกรรมมีรายละเอียดดังนี้

6.2.3.1. กลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรม

เป็นกิจกรรมที่อยู่บริเวณพื้นที่ทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์และภายในรัศมี 500 เมตรของสถานีรถไฟฟ้ากัลปพฤกษ์ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มกิจกรรม ดังนี้

1) กลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก

เป็นกิจกรรมประเภทธุรกิจต่างๆและกิจกรรมที่ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ ลักษณะอาคารประเภท อาคารสำนักงาน (Office Building) โดยกิจกรรมภายในพื้นที่บริเวณนี้จะเป็นอาคารสำนักงานของธุรกิจต่างๆที่ขยายตัวมาจากพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจ ของกรุงเทพมหานคร (ย่านสีลม) และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือเกี่ยวเนื่องกับศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

2) กลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรมรอง เป็นกิจกรรมประเภท การค้าปลีกและบริการ

โดยเป็นลักษณะอาคารประเภท ห้างสรรพสินค้า อาคารร้านค้า โดยจัดให้เป็นกลุ่มอาคารในลักษณะต่างๆที่เกี่ยวข้องกันตามลักษณะของกิจกรรม เพื่อที่จะสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงการป้องกันการปะปนกันของกิจกรรม ซึ่งจะส่งผลถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและการใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพของพื้นที่

6.2.3.2. กลุ่มกิจกรรมที่พักอาศัย

เป็นกิจกรรมที่อยู่บริเวณพื้นที่ทั้งสองฟากของถนนกัลปพฤกษ์และภายในรัศมี 500 เมตรของสถานีรถไฟฟ้ากัลปพฤกษ์และภายนอกรัศมี ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มกิจกรรม ดังนี้

1) กลุ่มกิจกรรมที่พักอาศัยหนาแน่นมากสำหรับผู้บริหารและผู้ที่มีรายได้สูง

เป็นกิจกรรมประเภทพักอาศัยขนาดใหญ่ มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ อาคารใหญ่พิเศษและอาคารสูง เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และการบริการในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น สโมสรคลับ สปา โดยลักษณะของอาคารนั้นจะเน้นการใช้ประโยชน์ในแนวตั้งเพื่อที่สามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่โดยรอบอาคารให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและนันทนาการของชุมชน

2) กลุ่มกิจกรรมที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท

- ที่พักอาศัยสำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลางถึงสูง

เป็นกิจกรรมประเภทพักอาศัยขนาดใหญ่ มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ ใหญ่พิเศษและอาคารสูง เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และการบริการในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น สโมสรคลับ สปา โดยลักษณะของอาคารนั้นจะเน้นการใช้ประโยชน์ในแนวตั้งเพื่อที่สามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่โดยรอบอาคารให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและนันทนาการของชุมชน

- ที่พักอาศัยสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง

เป็นกิจกรรมประเภทพักอาศัยขนาดใหญ่ มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ โดยจัดให้เป็นกลุ่มอาคารโดยเป็นการใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพของพื้นที่ โดยมีพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหรือพื้นที่สีเขียวอยู่บริเวณศูนย์กลางของกลุ่มอาคาร

6.2.3.3 กลุ่มกิจกรรมสถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริการพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก

เป็นสถาบันที่ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการเงินต่างๆ ประกอบด้วยสถาบันทางการเงิน ศูนย์ส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น โดยจัดให้เป็นลักษณะของกลุ่มอาคารที่มีความต่อเนื่องและสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมให้เกิดประสิทธิภาพในการบริการประชาชนในรูปแบบของ One stop service

2) สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริการชุมชน ประกอบด้วย สำนักงานเขต สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง ห้องสมุด สำนักงานโทรศัพท์ ไฟฟ้า ประปา ไปรษณีย์ เป็นต้น โดยจัดให้เป็นลักษณะของกลุ่มอาคารที่มีความต่อเนื่องและสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมให้เกิดประสิทธิภาพในการบริการประชาชนในรูปแบบของ One stop service

6.2.3.4. กลุ่มกิจกรรมสถาบันการศึกษา

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ภายในพื้นที่ไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาในระดับก่อนประถมศึกษา ดังนั้นจึงต้องจัดให้มีสถานศึกษาภายในพื้นที่ โดยจัดให้อยู่บริเวณย่านที่อยู่อาศัยสำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลางถึงสูง เพราะพื้นที่บริเวณนี้ไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการ และสะดวกต่อการเดินทางเพื่อรับบริการของประชาชน

6.2.3.5. กลุ่มกิจกรรมพื้นที่สาธารณะ

เป็นกลุ่มกิจกรรมที่เกิดจากการล้อมรอบของที่ว่างของอาคาร ซึ่งเป็นกลุ่มกิจกรรมประเภท Urban space โดยได้จัดให้มีกิจกรรมในพื้นที่บริเวณนี้ตามศักยภาพและความเหมาะสมสำหรับกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ ซึ่งในพื้นที่ศึกษาที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นพื้นที่นันทนาการ เพื่อใช้เป็นสถานที่ออกกำลังกายพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ที่อยู่บริเวณรอบตัวอาคาร ซึ่งกิจกรรมก็จะแตกต่างกันไปตามลักษณะกิจกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของชุมชน และพื้นที่ที่เป็นแนวฉนวน(Buffer Zone) เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมืองและป้องกันมลพิษ

จากการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ของกลุ่มกิจกรรมและผู้ใช้บริการ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดที่ตั้งของกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา ซึ่งกำหนดเป็นแนวทางเลือก 3 แนวทางใช้พิจารณาเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย เพื่อสรุปเป็นแนวทางเลือกในการพัฒนาที่เหมาะสม ซึ่งมีแนวความคิดของแต่ละแนวทางเลือกดังนี้

6.2.3.6 แนวทางเลือกที่ 1

การกำหนดพื้นที่กิจกรรมการพาณิชย์กรรม ซึ่งกำหนดพื้นที่กิจกรรมพาณิชย์กรรมให้อยู่บริเวณทางด้านบนของโครงการบริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ โดยมีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ อยู่นอกบริเวณรองลงมาจากพื้นที่กลุ่มกิจกรรมการพาณิชย์กรรม และจัดพื้นที่สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ บริเวณริมถนนกัลปพฤกษ์ด้านล่าง เพื่อที่สามารถบริการพาณิชย์กรรมและชุมชน กำหนดบริเวณพื้นที่โล่งว่าง จัดเป็นสวนสาธารณะเพื่อเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนบริเวณทางขึ้นลงของทางกลับรถซึ่งทำให้ทัศนียภาพชุมชนมีความสวยงามและมีสถาบันการศึกษาอยู่บริเวณภายในของพื้นที่สวนสาธารณะ โดยกำหนดพื้นที่พักอาศัยล้อมรอบกิจกรรมต่างๆและกำหนดให้มีที่พักอาศัยของชุมชนเดิม และการตัดถนนเพิ่มจัดสร้างทางเท้าและขยายเพิ่ม เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมด้วยระบบการคมนาคมกับกลุ่มที่อยู่และกลุ่มพาณิชย์กรรม

ดังนั้นจากแนวทางเลือกที่ 1 สามารถสรุปข้อดี - ข้อเสียได้ดังนี้

ข้อดี

- 1) กลุ่มกิจกรรมการพาณิชย์กรรม มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่กิจกรรมอื่นๆ
- 2) กลุ่มที่อยู่อาศัยได้รับความสะดวกในการติดต่อกับกลุ่มกิจกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ด้วยระบบถนนและทางเท้าที่จัดสร้างขึ้น
- 3) การใช้พื้นที่โล่งกำหนดเป็นพื้นที่สีเขียวและสร้างสวนสาธารณะ เป็นการรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชน และพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนให้ดีขึ้น
- 4) สถาบันการศึกษาล้อมรอบด้วยพื้นที่สีเขียว ส่งผลให้นักเรียนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- 5) สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ อยู่นอกบริเวณศูนย์กลางเมืองสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างครบวงจร

ข้อเสีย

- 1) การขยายตัวของกลุ่มกิจกรรมการพาณิชย์กรรมไม่สามารถขยายตัวได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมขาดการเชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมการพักผ่อน และ
นันทนาการ

3) การกำหนดพื้นที่มีเขี้ยว เกิดปัญหาเกี่ยวกับกลุ่มที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่บางส่วนที่ไม่
สามารถได้รับการบริการไม่สะดวกในการเข้าถึง และพื้นที่สวนสาธารณะมีขนาดกว้าง อาจเป็น
แหล่งก่อเกิดอาชญากรรม ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน

6.2.3.7 แนวทางเลือกที่ 2

กำหนดกลุ่มกิจกรรมการพาณิชย์กรรม 2 จุด คือ กลุ่มพาณิชย์กรรมที่เป็นพื้นที่
พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก พัฒนาพื้นที่ริมถนนกัลปพฤกษ์ด้านบน
และกลุ่มกิจกรรมย่านพาณิชย์กรรมรองหรือพาณิชย์กรรมชุมชนจัดให้อยู่บริเวณตอนบนฝั่งซ้ายของ
ถนนกัลปพฤกษ์ สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ อยู่บริเวณตรงข้ามกับย่าน
พาณิชย์กรรมรอง โดยกลุ่มที่อยู่อาศัยให้กระจายตัวอยู่บริเวณต่างๆและมีสถานศึกษาอยู่ภายใน
ชุมชน และกำหนดพื้นที่สีเขียวให้อยู่บริเวณด้านล่างของถนนราชพฤกษ์ และริมแม่น้ำ ดังนั้น
แนวทางเลือกที่ 2 สามารถสรุปข้อดี - ข้อเสียได้ดังนี้

ข้อดี

1) กลุ่มกิจกรรมที่พักอาศัยมีการเชื่อมโยงกับกลุ่มพาณิชย์กรรมและกลุ่มกิจกรรม
ต่างๆ

2) กำหนดกิจกรรมพาณิชย์กรรมที่ชัดเจน สามารถควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน
อย่างเป็นระบบ

3) กำหนดพื้นที่เขียวในพื้นที่ชุมชนและริมแม่น้ำเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมและ
ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้ดีขึ้น

4) สถานศึกษาอยู่ภายในชุมชนสามารถรองรับชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสีย

1) การกำหนดกลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรม 2 จุด เกิดปัญหาขาดความต่อเนื่องของ
กิจกรรม

2) กลุ่มที่อยู่อาศัยอยู่ปะปนกับกลุ่มกิจกรรมอื่นๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็น
ระเบียบและความแออัดของชุมชน

3) การกำหนดพื้นที่มีเขี้ยว เกิดปัญหาเกี่ยวกับกลุ่มที่อยู่อาศัย บริเวณพื้นที่บางส่วน
ที่ไม่สามารถได้รับการบริการไม่สะดวกในการเข้าถึง และพื้นที่สวนสาธารณะบริเวณริมแม่น้ำ

สามารถพัฒนาให้สามารถใช้ประโยชน์ในด้านพาณิชย์กรรมหรือที่อยู่อาศัยเพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจได้มากกว่า

6.2.3.8 แนวทางเลือกที่ 3

กำหนดกลุ่มกิจกรรมการพาณิชย์กรรม 3 จุด คือ กลุ่มพาณิชย์กรรมที่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก พัฒนาพื้นที่ริมถนนกัลปพฤกษ์ด้านบนและกลุ่มกิจกรรมย่านพาณิชย์กรรมรองหรือพาณิชย์กรรมชุมชนมี 3 จุด โดยจุดแรกจัดให้อยู่บริเวณด้านล่างของถนนกัลปพฤกษ์ และจุดที่สองอยู่บริเวณด้านบนสุดฝั่งซ้ายของถนนกัลปพฤกษ์ สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สำหรับชุมชน อยู่ติดกับย่านพาณิชย์กรรมรอง สถาบันราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สำหรับศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลักอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลักและจัดกิจกรรมเพื่อเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนที่ด้วยระบบคมนาคมโดยพัฒนาถนนและจัดสร้างทางเท้าบริเวณเพื่อเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มกิจกรรมต่างๆ การกำหนดพื้นที่สีเขียวโดยใช้พื้นที่โล่งว่างกระจายอยู่บริเวณในกลุ่มกิจกรรมพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย และกระจายพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นการควบคุมการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและเป็นแนวป้องกันมลพิษ สถานศึกษาอยู่ภายในที่อยู่อาศัย

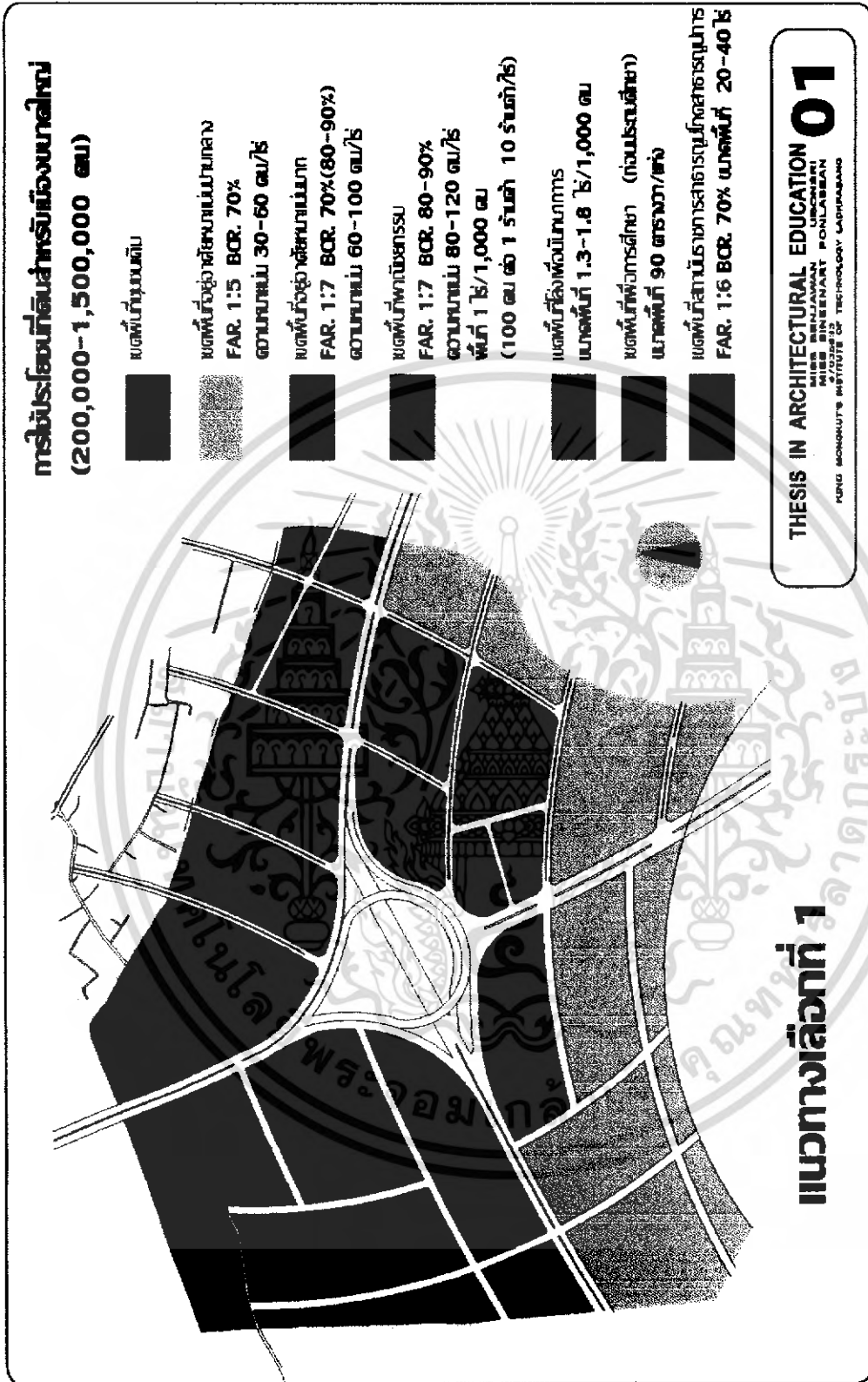
ข้อดี

- 1) กลุ่มกิจกรรมมีความเชื่อมโยงกันโดยใช้ระบบคมนาคมในการเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆภายในพื้นที่
- 2) การพัฒนาและจัดสร้างทางเดินเท้า จะช่วยอำนวยความสะดวกในสัญจรและการเชื่อมโยงกิจกรรมในพื้นที่
- 3) กลุ่มที่อยู่อาศัยมีการควบคุมการขยายตัวเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีการเชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมการพักอาศัยและกิจกรรมอื่นๆ
- 4) ทุกๆพื้นที่สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะได้

ข้อเสีย

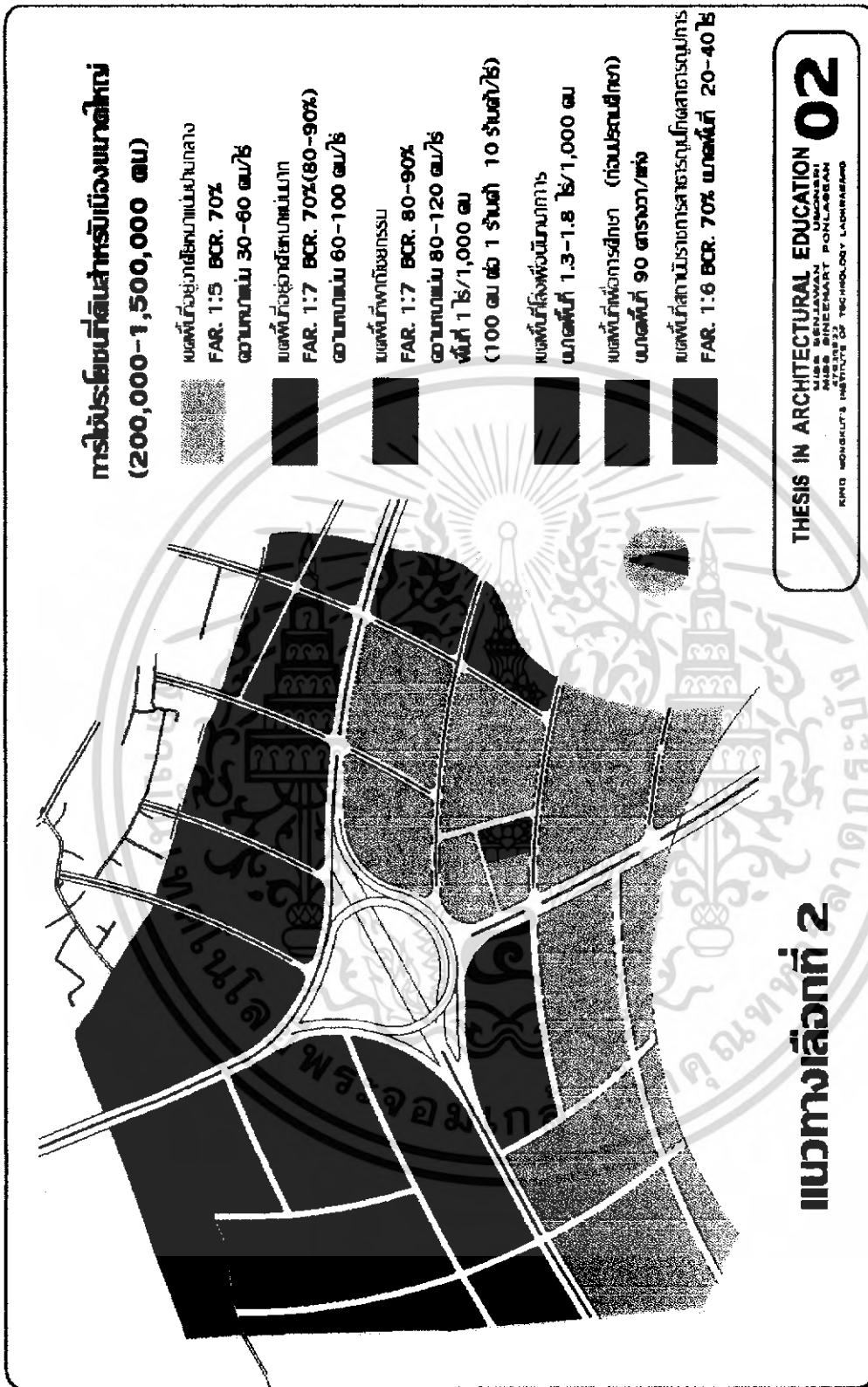
- 1) เนื่องจากพื้นที่สีเขียวมีมากกว่ามาตรฐาน ดังนั้นจึงเสียพื้นที่ที่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



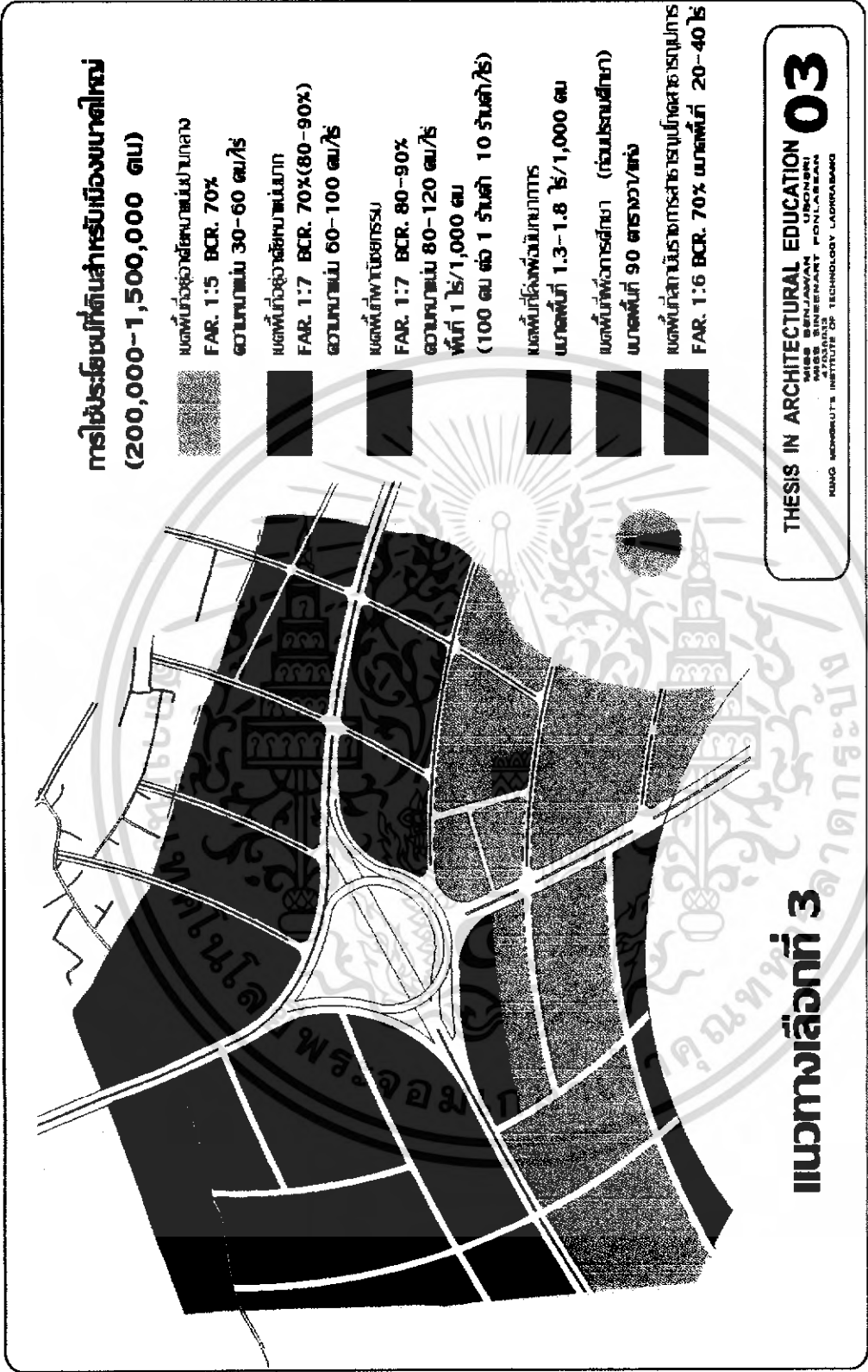
ภาพที่ 6.1 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่
(แนว ทางเลือกที่ 1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.2 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ (แนวทางเลือกที่ 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.3 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ (แนวทางการเลือกที่ 3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชุมชน (Community Parks) โดยกำหนดเป็นพื้นที่สีเขียวบริเวณริมถนนราชพฤกษ์ซึ่งอีกด้านติดกับถนน 3 และอยู่ใกล้พื้นที่กลุ่มกิจกรรมการพักผ่อนเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชน จัดให้มีพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นแนวฉนวน (Buffer Zone) บริเวณรอบนอกของพื้นที่

2) พื้นที่เปิดโล่ง Open Space คือลักษณะพื้นที่เปิดโล่ง โดยกำหนดการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบอาคารและบริเวณทางเท้าจัดเป็นพื้นที่สีเขียว สวนหย่อม และจัดกิจกรรมประเภทการพักผ่อนในรูปแบบต่างๆ เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพของชุมชนในดีขึ้น

3) กำหนดให้มีพื้นที่เปิดโล่งหลายๆจุด เพื่อส่งเสริมให้เกิดจุดศูนย์รวมกิจกรรมของพื้นที่ที่มีความหลากหลาย

6.2.5 แนวความคิดในการกำหนดทางเท้า

โดยการกำหนดทางเดินเท้า ให้มีระบบทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างแต่ละกลุ่มกิจกรรมของชุมชน ในบางส่วนของพื้นที่ส่งเสริมการเดินเท้าในระบบของ PEDESTRAIN MALL เป็นการสร้างบรรยากาศในการเดินเท้า กำหนดให้ระบบทางเดินเท้าสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่เปิดโล่งและตัวอาคาร โดยทางเท้าหลักสามารถเข้าถึงได้จากถนนกัลปพฤกษ์และราชพฤกษ์ และเชื่อมโยงทางเดินเท้าไปทั่วบริเวณพื้นที่ชุมชน



ภาพที่ 6.4 แสดงบรรยากาศของพื้นที่ริมถนนและพื้นที่เปิดโล่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2.6 แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่

จากการศึกษาวิเคราะห์จินตภาพในระดับชุมชนเมือง และพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยจินตภาพ 5 องค์ประกอบ ซึ่งมีจินตภาพที่ยังไม่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชน ดังนั้นจึงมีแนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่เพื่อปรับปรุงและแก้ไขปัญหา เพื่อให้จินตภาพให้มีความสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) เส้นทาง (Path) เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีถนนเพียง 2 สาย คือ ถนนกัลปพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์และถนนภายในพื้นที่สายอื่นๆนั้นเป็นเพียงถนนซึ่งใช้เป็นทางเข้าสวนหรือพื้นที่ของตนเท่านั้น ดังนั้นในอนาคตการพัฒนาพื้นที่ศึกษานั้นต้องมีการพัฒนาถนนหรือเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ โดยมาตรการที่ใช้ภายในพื้นที่ คือ การจัดรูปที่ดิน วิธีการนี้ประชาชนทุกคนสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของตนเองซึ่งจะทำให้การพัฒนาและการดูแลรักษาเกิดประสิทธิภาพ เพราะถนนหรือเส้นทางต่างๆนั้นเป็นของประชาชนทุกคน การกำหนดเส้นทางในระดับต่างๆ ดังนี้

- เส้นทางสายหลัก ได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ และถนน ง.3

- เส้นทางสายรอง ได้แก่ ถนนที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลักเพื่อเข้าสู่ย่านต่างๆ







ประกอบด้วย ถนนกัลปพฤกษ์ 1-8, ถนนราชพฤกษ์ 1-4, ถนน ง.3.1 , ถนน ง.3.1/1, ถนน ง.3.2-5

- เส้นทางสายย่อย ได้แก่ ถนนที่เชื่อมโยงภายในย่านสู่ถนนสายรอง ประกอบด้วย ถนนกัลปพฤกษ์ 6/1 , ถนน ง.3.1/1ก

2) ขอบเขต (Edge)

แนวขอบเขตของพื้นที่ศึกษา โดยใช้ขอบเขตแม่น้ำและพื้นที่ชุมชนเดิมที่มีความหนาแน่น ซึ่งทิศเหนือติดต่อกับคลองภาษีเจริญ ทิศตะวันออกเป็นแนวคลองสนามชัย ซึ่งเป็นขอบเขตที่เด่นชัดของชุมชน ทางด้านทิศใต้ชุมชนเดิมที่มีความหนาแน่น เป็นขอบเขต และจัดให้มีแนวฉนวน (Buffer Zone) เพื่อแสดงขอบเขตที่ชัดเจนและกันการขยายตัวของพื้นที่ภายนอกที่จะเข้ามาสู่พื้นที่โครงการ



- 
 เขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง FAR. 1:5 BCR. 70%
 ความหนาแน่น 30-60 คน/ไร่
- 
 เขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก FAR. 1:7 BCR. 70%
 (80-90%) ความหนาแน่น 60-100 คน/ไร่
- 
 เขตพื้นที่พาณิชย์กรรม FAR. 1:7 BCR. 80-90%
 ความหนาแน่น 80-120 คน/ไร่ พื้นที่ 1 ไร่/1,000 คน
 (100 คน ต่อ 1 ร้านค้า 10 ร้านค้า/ไร่)
- 
 เขตพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ ขนาดพื้นที่ 1.3-1.8 ไร่/1,000 คน
- 
 เขตพื้นที่เพื่อการศึกษา ขนาดพื้นที่ 90 ตารางวา/แห่ง (ระดับก่อนประถมศึกษา)
- 
 เขตพื้นที่สถานับราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ
 FAR. 1:6 BCR. 70% ขนาดพื้นที่ 20-40 ไร่

ภาพที่ 6.6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่

4) ศูนย์รวมกิจกรรม (Node)

ศูนย์รวมกิจกรรม ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยเป็นช่วงเวลาสั้นๆ ดังนี้

- ที่รวมกิจกรรมหลัก ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า BTS กัลปพฤกษ์ ลานโล่งหน้า

ห้างสรรพสินค้า ลานอนุประสงศ์บริเวณหน้าอาคารจอดรถ

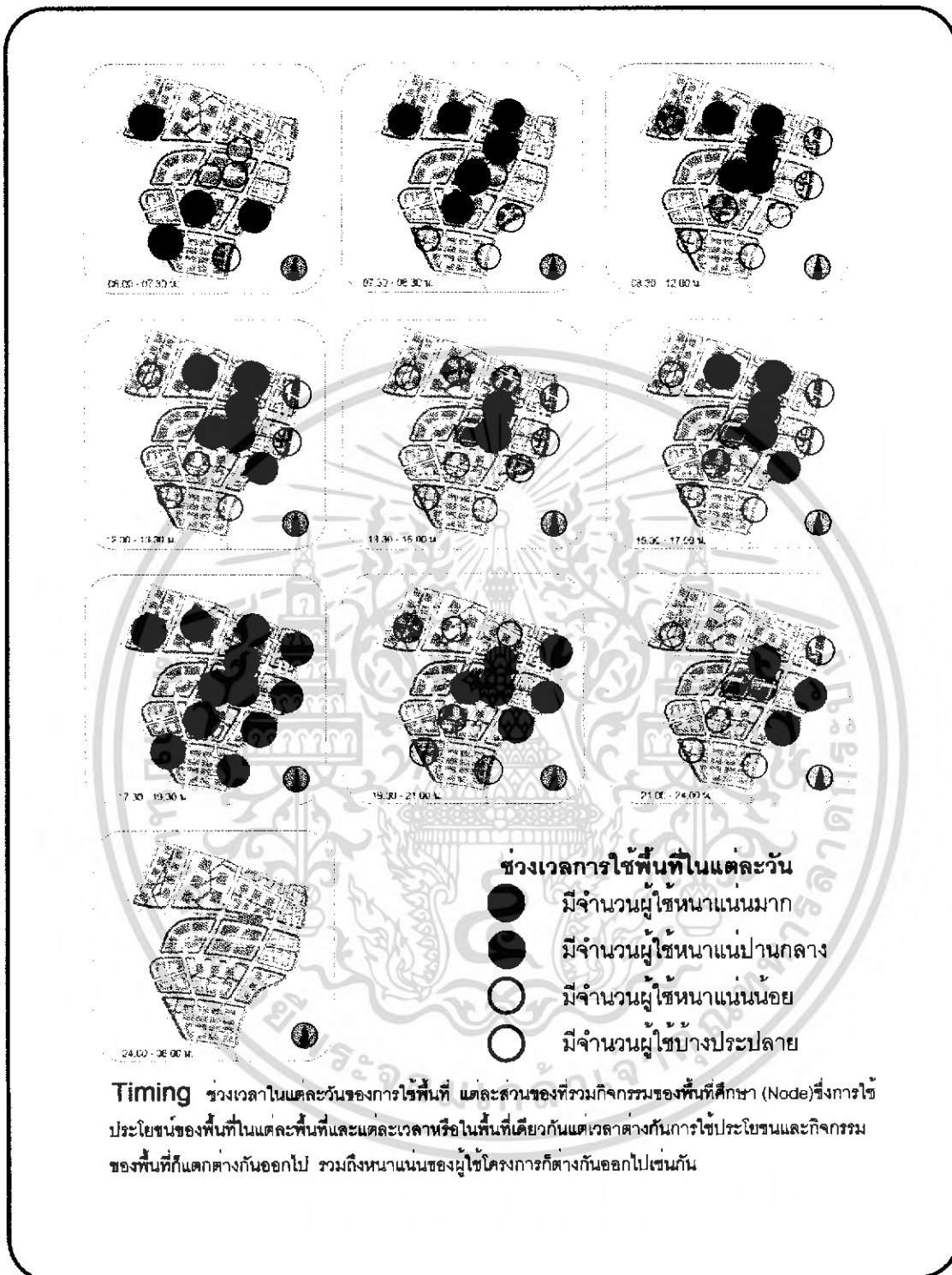
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ที่รวมกิจกรรมรอง ได้แก่ พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำ สวนสาธารณะ และพื้นที่
โดยรอบอาคารต่างๆ



ภาพที่ 6.7 แสดงศูนย์รวมกิจกรรม(Node)ของพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.8 แสดงศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของพื้นที่ในแต่ละเวลา

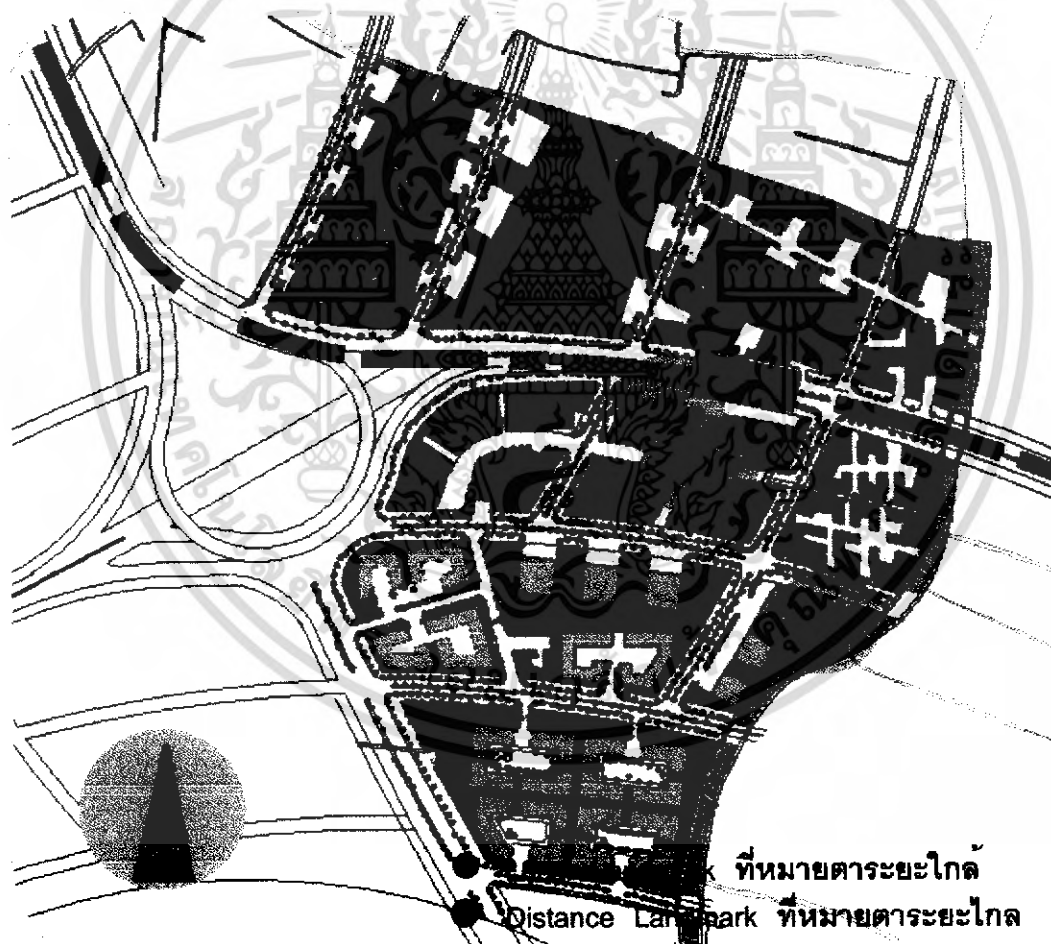
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5) ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark)

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง ซึ่งมีพื้นที่โล่งว่างสำหรับกำหนดภูมิสัญลักษณ์เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับกลุ่มกิจกรรมของพื้นที่ มีแนวความคิดในการกำหนดภูมิสัญลักษณ์ของพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

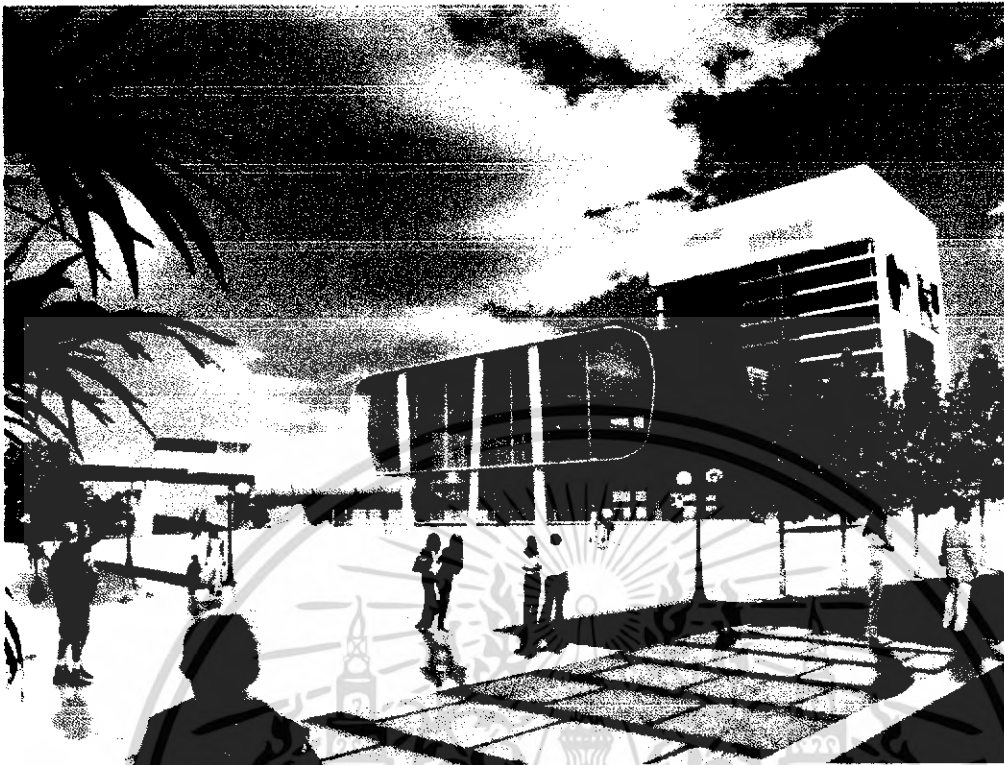
- โดยการกำหนดที่หมายตาระยะไกลของพื้นที่ (Distance Landmark) กำหนดให้อาคารห้างสรรพสินค้าเป็นที่หมายตาระยะไกลของพื้นที่ เพื่อเชื่อมต่อแนวสายตากับสถานีรถไฟฟ้า (BTS) กัลปพฤกษ์ เมื่อเข้ามาถึงพื้นที่ศึกษา

- โดยการกำหนดที่หมายตาระยะใกล้ของพื้นที่ (Local Landmark) กำหนดให้ลานน้ำพุหน้าอาคารห้างสรรพสินค้าเป็นที่หมายตาระยะใกล้ของพื้นที่



ภาพที่ 6.9 แสดงที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.10 ห้างสรรพสินค้า ที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 6.11 ร้านอาหารชุมชน ที่หมายตา(Landmark) ของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6) ประตู (Gate way)

พื้นที่ศึกษาที่มีความสำคัญทางด้านกิจกรรมพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย โดยกำหนดประตูทางเข้าชุมชน คือสถานี BTS ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกที่สะดวกและปลอดภัยที่สุด และอยู่แนวเดียวกันถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ และถนน ง.3 ถนนทั้งสามสายนี้ตัดเป็นรูปกากบาท เป็นประตูทางเข้าพื้นที่ศึกษาได้อีกสี่ทาง

6.2.7 แนวความคิดในการออกแบบระบบการเข้าถึง

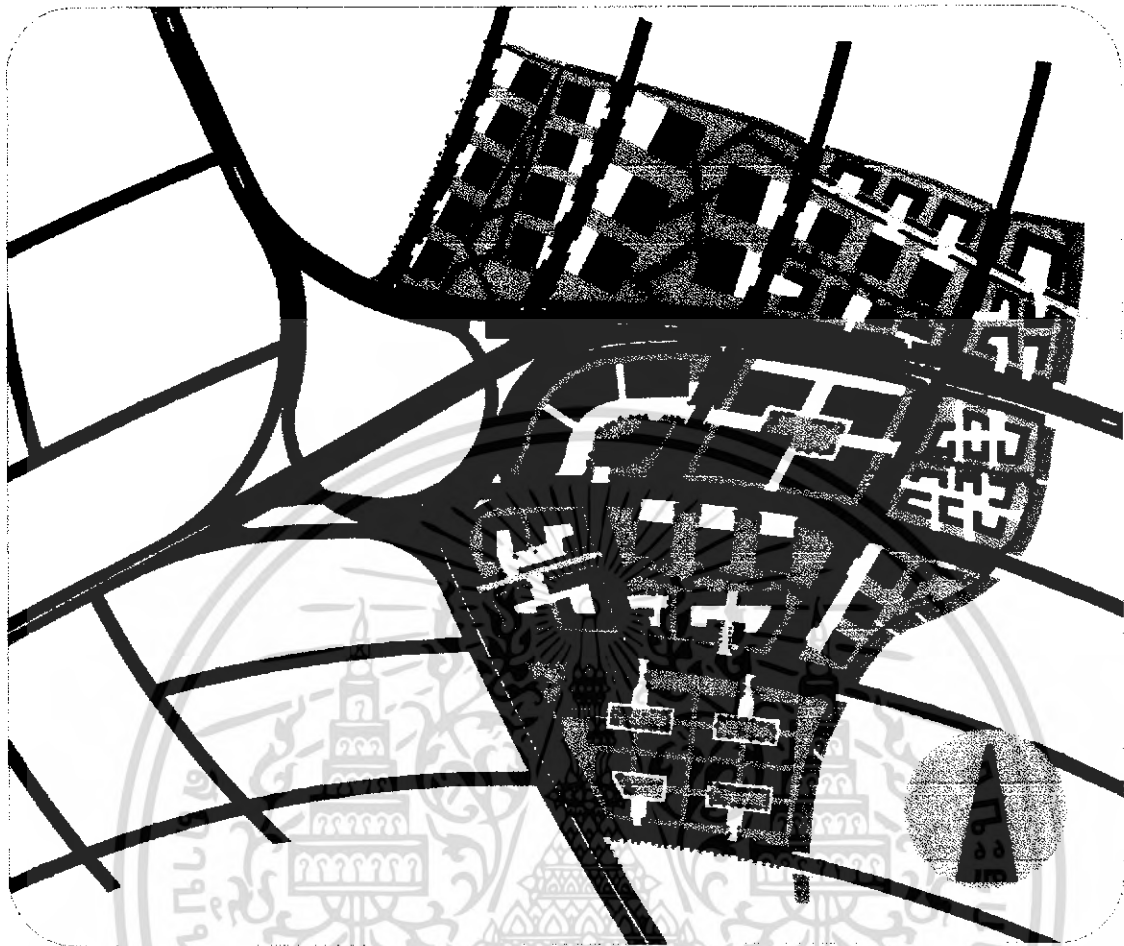
ในการออกแบบวางผังชุมชนต้องคำนึงถึงระบบการเข้าถึงของโครงการ โดยแบ่งลักษณะการเข้าถึงได้ 2 แบบ คือ การเข้าถึงจากภายนอกพื้นที่และการเข้าถึงภายในพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

6.2.7.1 การเข้าถึงจากภายนอกพื้นที่

กำหนดให้มีทางเข้าหลักจากภายนอกชุมชน 2 ทางหลัก คือ ระบบขนส่งมวลชน ระบบรางโดยรถไฟฟ้า BTS และโครงข่ายการคมนาคมระบบถนน ซึ่งเป็นทางเข้าหลักที่สามารถเชื่อมโยงระบบการคมนาคมกับพื้นที่ใกล้เคียงได้โดยสะดวก

6.2.7.2 การเข้าถึงภายในพื้นที่

กำหนดการเข้าถึง คือการเข้าถึงโดยยานพาหนะ สามารถเข้าถึงชุมชนด้วยถนนสายรองซึ่งเป็นถนนที่แยกจากถนนสายหลัก โดยการเข้าถึงภายในพื้นที่ยังมีถนนสายย่อยซึ่งสามารถเข้าถึงกลุ่มของอาคารโดยมีการเดินเท้าเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมในพื้นที่ชุมชน และเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เปิดโล่งของชุมชน



ภาพที่ 6.12 แสดงเส้นทางการเข้าออกและประตูของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.13 แสดงพื้นที่สีเขียวของพื้นที่ศึกษา

6.2.8 แนวความคิดในการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์

6.2.8.1 ศูนย์พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก

การปรับปรุงบริเวณศูนย์พาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมหลัก เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ โดยการปรับปรุงต้องไม่ส่งผลกระทบต่อเอกลักษณ์ และรูปแบบทางสถาปัตยกรรม และเชื่อมโยงกลุ่มกิจกรรมต่างๆ และพื้นที่ใกล้เคียง กำหนดการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและออกแบบให้มีรูปแบบสถาปัตยกรรม เพื่อทัศนียภาพที่สวยงาม ซึ่งการพัฒนาและปรับปรุงมีรายละเอียดดังนี้

1) กำหนดกิจกรรมบริเวณพื้นที่โล่งรอบอาคารให้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อมต่างๆ เพื่อให้ผู้ที่ประกอบอาชีพบริเวณนี้ได้มีที่พักผ่อนระหว่างวัน โดยกิจกรรมที่อยู่บริเวณนี้ประกอบด้วย ร้านกาแฟ ร้านอาหาร เครื่องดื่ม ร้านค้าต่างๆ

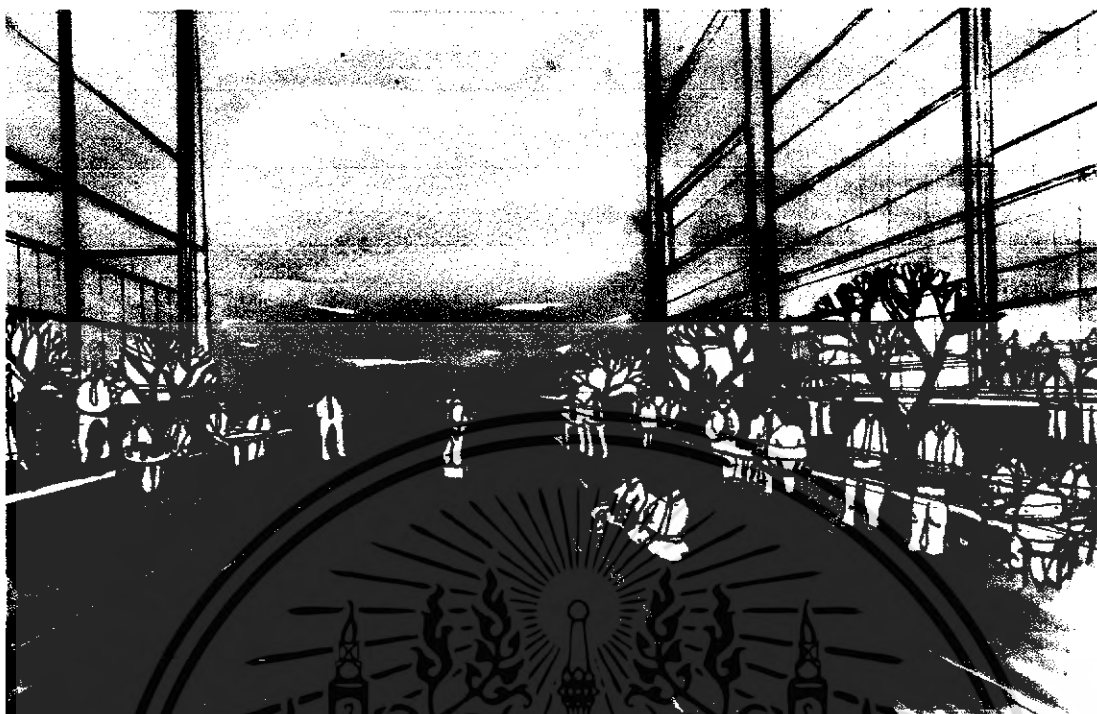
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2) กำหนดที่นั่งพัก เพื่อเป็นจุดพักผ่อนแก่ประชาชน
- 3) พัฒนาทางระหว่างอาคารและทางเข้าอาคาร สะพานลอยและอุโมงค์ในการข้ามถนน ในบริเวณพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจหรือพาณิชยกรรมหลัก เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพให้สวยงาม



ภาพที่ 6.14 แสดงอาคารของพื้นที่พาณิชยกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.15 แสดงพื้นที่โล่งรอบอาคารของพื้นที่พาณิชย์กรรม

6.2.8.2 ศูนย์พาณิชย์กรรมศูนย์รองเศรษฐกิจหรือพาณิชย์กรรมชุมชน

- 1) กำหนดบริเวณพื้นที่โล่งรอบอาคารให้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อมต่างๆ
- 2) กำหนดที่จอดรถให้เพียงพอ โดยการสร้างอาคารจอดรถขนาดใหญ่เพื่อรองรับประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่
- 3) กำหนดกิจกรรมและที่พักริมแม่น้ำ เพื่อเป็นจุดพักผ่อนแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนในชุมชน โดยประกอบด้วยกิจกรรมดังนี้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้า
- 4) พัฒนาสะพาน ทางเดินริมน้ำ ห้องน้ำในบริเวณพื้นที่เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพให้สวยงาม
- 5) พัฒนาร้านขายของในบริเวณพื้นที่ริมน้ำให้มีรูปแบบทางด้านสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของพื้นที่

6.2.8.2 ที่พักอาศัยหนาแน่นมากและหนาแน่นปานกลาง

- 1) กำหนดบริเวณพื้นที่โล่งรอบอาคาร ให้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อม รวมถึงสนามเด็กเล่น และสนามกีฬาากลางแจ้ง
 - 2) กำหนดกิจกรรมและที่พักริมแม่น้ำ เพื่อเป็นจุดพักผ่อนแก่ประชาชนในชุมชน โดยประกอบด้วยกิจกรรมดังนี้ กิจกรรมนันทนาการ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้า
- เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) พัฒนาสะพาน ทางเดินริมน้ำ ห้องน้ำในบริเวณพื้นที่เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพให้สวยงาม

4) พัฒนาร้านขายของในบริเวณพื้นที่ริมน้ำให้มีรูปแบบทางด้านสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของชุมชน



ภาพที่ 6.16 แสดงพื้นที่โดยรอบของพื้นที่ที่อยู่อาศัย

6.2.8.3 สถาบันราชการ และสาธารณูปโภค สาธารณูปการของชุมชน กำหนดบริเวณพื้นที่โล่งรอบอาคารให้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อมต่างๆ เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพให้สวยงาม

6.2.8.4 สถาบันการศึกษา(ระดับก่อนประถมศึกษา) กำหนดบริเวณพื้นที่โล่งรอบอาคารให้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อมต่างๆ เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้และทัศนียภาพให้สวยงาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2.9 แนวความคิดในการออกแบบปรับปรุงทางสัญจรและที่จอดรถ

การออกแบบที่จอดรถของพื้นที่โครงการแบ่งเป็น 2 ระบบ คือ การจอดรถในถนน และการจอดรถนอกถนน โดยจัดให้สัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) การจอดรถนอกถนน กำหนดให้มีการจอดรถเป็นเวลาในถนนสายรองโดยถนนสายหลักจะไม่อนุญาตให้จอดรถ ซึ่งบริเวณย่านพาณิชยกรรมมีการจราจรหนาแน่นในเวลาเร่งด่วน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

2) การจอดรถในถนน คือการกำหนดให้มีการจอดในอาคารจอดรถเป็นการป้องกันการจอดรถบริเวณริมถนนโดยกำหนดให้อาคารต่างๆที่ต้องรองรับคนมาๆต้องมีที่จอดรถภายในอาคารของตนเอง เช่น ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน ร้านอาหาร ร้านค้าขนาดใหญ่

ดังนั้นการออกแบบบริเวณที่จอดรถควรคำนึงถึง ตำแหน่งของบริเวณที่จอดรถ เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมอื่นๆ ของพื้นที่โครงการให้สามารถครอบคลุมทั่วบริเวณกิจกรรมต่างๆซึ่งบริเวณพื้นที่จอดรถต้องอยู่บริเวณรอบกิจกรรมและเชื่อมต่อกับทางเท้าโดยกำหนดพื้นที่จอดรถเป็นสัดส่วนมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการจอดรถได้อย่างปลอดภัย

6.2.10. แนวความคิดในการจัดรูปที่ดิน, การเวนคืน, การจัดสรรที่ดินของชุมชนเพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนเกิดประสิทธิภาพ เพื่อปรับปรุงพื้นที่โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งนำแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินและการจัดสรรที่ดินมาใช้ในการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาเช่น การตัดถนนใหม่หรือการขยายถนน โดยนำแนวความคิดในการจัดสรรที่ดิน คือ ภาครัฐจะพัฒนาที่ดินของเอกชน โดยการรวมพื้นที่ให้ได้ตามที่กำหนดและแบ่งพื้นที่แล้วจัดพื้นที่ใหม่โดยจัดระบบสาธารณูปโภคให้กับพื้นที่ที่จัดใหม่

6.2.11. แนวความคิดในการจัดสวนสาธารณะชุมชน

การจัดพื้นที่สวนสาธารณะโดยใช้แนวความคิดแบบ SMALL PARK DESIGN โดยเป็นสวนสาธารณะที่มีขนาดเล็กมีลักษณะเป็นสวนของชุมชน เพื่อให้ประชาชนในชุมชนและนักท่องเที่ยวได้ใช้เป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายเพื่อให้เกิดกิจกรรมและใช้พื้นที่ร่วมกันเป็นการสร้างความสัมพันธ์ของประชาชนในชุมชน เพื่อกระจายสวนสาธารณะให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง

องค์ประกอบของสวนสาธารณะมีดังนี้

- 1) สนามเด็กเล่น
- 2) พื้นที่สวนหย่อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 3) พื้นที่ใช้อุปกรณ์ช่วยออกกำลังกาย
- 4) มีการจัดพื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อนระหว่างทางเท้า

6.2.12 แนวความคิดในการออกแบบปรับปรุงอาคาร

การกำหนดลักษณะอาคาร เนื่องจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันกับกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นใหม่นั้นมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ดังนั้นการออกแบบต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับกิจกรรมต่างๆของพื้นที่โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ลักษณะสถาปัตยกรรมและวัสดุที่นำมาใช้เป็นวัสดุที่เหมาะสมกับภูมิประเทศและทำให้ทัศนียภาพของชุมชนมีความสวยงามยิ่งขึ้น
- 2) วัสดุก่อสร้างของอาคารใช้วัสดุที่มีความทันสมัย และสวยงาม
- 3) การจัดทำป้ายร้านค้าบริเวณย่านพาณิชยกรรมจัดให้มีรูปแบบ สี และขนาดเดียวกัน ติดบริเวณหน้าร้าน

6.3 สรุปภาพรวมการออกแบบ

จากการศึกษา วิเคราะห์ และการกำหนดแนวความคิดในการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยและออกแบบกลุ่มกิจกรรมของพื้นที่โดยคำนึงถึงองค์ประกอบในด้านต่างๆเพื่อนำมาสรุปผลและจัดทำผังออกแบบ เพื่อตอบสนองนโยบาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ เพื่อความถูกต้องและความเป็นไปได้ของการปรับปรุงชุมชนตามหลักการออกแบบและวางผังชุมชน

- 1) ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ
การพัฒนาและปรับปรุงบริเวณพื้นที่ศึกษา รองรับกรขยายตัวด้านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย โดยกำหนดกิจกรรมการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยบริเวณสองฝั่งถนนกัลปพฤกษ์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า(BTS) กัลปพฤกษ์และจัดสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้แก่ประชาชนผู้ใช้โครงการ เช่น อาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัย อาคารราชการ สถานศึกษา และการพัฒนาชุมชนโดยจัดพื้นที่นันทนาการ สร้างสวนสาธารณะ เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนเพื่อเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

2) ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) มีเนื้อที่รวมประมาณ 835 ไร่ โดยมีพื้นที่พาณิชยกรรมเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ โดยมีถนนสายหลักคือ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์และถนน ง.3 โดยการเข้าถึงพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ 5 ทางคือ การเข้าถึงโดยรถไฟฟ้า เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(BTS) กัลปพฤกษ์ และเส้นทางถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ 2 ทาง ถนนราชพฤกษ์ และ ถนน ง.3 และจัดสร้างทางเท้าเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมของพื้นที่และกำหนดให้พื้นที่สีเขียวกระจายตัว อยู่ทั่วบริเวณเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โดยรอบของโครงการ ให้เป็นพื้นที่สีเขียว เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชนในอนาคตและเพื่อความสวยงามของพื้นที่

กลุ่มกิจกรรมหลักด้านการพาณิชยกรรมของโครงการ อยู่บริเวณศูนย์กลางของ ชุมชนและสามารถพัฒนาเชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมทางการพักอาศัยในพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ ทางด้านเศรษฐกิจโดยที่พัฒนาแหล่งงานและแหล่งที่อยู่อาศัยให้สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็ว และพัฒนาให้มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ โดย กำหนดพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมถึง สถาบันการศึกษา เพื่อบริการประชาชนในพื้นที่และจัดสีเขียวจัดสร้างเป็นสวนสาธารณะ ของ ชุมชน โดยมีการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมภายในพื้นที่โดยใช้ทางเท้าและสะพานลอยหรือ อุโมงค์เพื่อเป็นการเชื่อมกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ และรองรับการขยายตัวของชุมชน

ในพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) จะพัฒนาและปรับปรุงให้ พื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านพาณิชยกรรมเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ โดยใช้แนวการพัฒนาพื้นที่ที่มีความสะดวกสบาย ทันสมัย และส่งเสริม คุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

6.4 แนวทางการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและผัง

การนำแผนและผังไปปฏิบัติ IMPLEMENTATION เป็นขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการวาง ผังออกแบบชุมชน โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และประโยชน์และผลตอบแทนที่จะ ได้รับทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การออกแบบต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคม เพื่อให้ เกิดความสอดคล้องกับนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของประชาชน

จากการศึกษาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงเพื่อการพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยศูนย์ คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยนำเสนอแนวความคิดและนำเสนอกลยุทธ์การนำ แผนไปปฏิบัติใช้ 3 องค์ประกอบคือ วาระในการพัฒนา มาตรการในการพัฒนา องค์การบริหารใน การพัฒนา โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.4.1. วาระในการพัฒนา

การกำหนดเป้าหมายด้านระยะเวลา ในการพัฒนาตามโครงการที่ออกแบบ และ วางผัง จึงกำหนดช่วงในการพัฒนาและปรับปรุงชุมชนออกเป็น 4 ระยะ ซึ่งแบ่งช่วงเวลาระยะละ 5 ปี ซึ่งรวมระยะในการพัฒนาทั้งหมด 20 ปี โดยแบ่งหน่วยงานพัฒนาและปรับปรุง คือ ภาครัฐ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และภาคเอกชน ซึ่งภาครัฐให้ดำเนินงานในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการของชุมชนและภาคเอกชนดำเนินงานในด้านกิจกรรมการพาณิชย์กรรมต่างๆและ กิจกรรมทางด้านการพักอาศัย

- 1) การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2553
- 2) การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 – 2559
- 3) การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2564
- 4) การพัฒนาช่วงที่ 4 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 – 2569

6.4.1.1. การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2553

การพัฒนาช่วงที่ 1 จะเป็นการพัฒนาปรับปรุงและแก้ไขปัญหาชุมชนที่เร่งด่วน โดยส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยการพัฒนา ระบบโครงข่ายคมนาคม ได้แก่ การตัดถนนง3.ซึ่งจะเป็นเส้นทางสายหลักของโครงการ รวมถึงการปรับปรุงทางเท้าบริเวณ ถนนกัลปพฤกษ์และราชพฤกษ์ จัด Street Furniture และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ การตัดถนนสายย่อยได้แก่ ถนนกัลปพฤกษ์ 1-8, ราชพฤกษ์ 1-4 ,ถนนง3.1-5 เพื่อใช้เป็นเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่ พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยรวมถึงการพัฒนาทางเท้าเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมในชุมชน

การพัฒนาในส่วนของภาคเอกชนได้แก่ อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารพักอาศัย โดยระยะแรกเริ่มการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่มีศักยภาพสูงสุดคือ บริเวณรัศมี 500 เมตรของ สถานีรถไฟฟ้า(BTS.) กัลปพฤกษ์

6.4.1.2. การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 – 2559

การพัฒนาช่วงที่ 2 การดำเนินงานพัฒนาและปรับปรุงโดยหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ซึ่งภาครัฐจะพัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมถึงการพัฒนา ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าของถนนสายหลักและสายย่อยทั้งหมด และการจัดสร้างศูนย์ราชการที่ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและชุมชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ ประชาชนได้แก่ ธนาคาร สถาบันทางการเงิน สถาบันส่งเสริมการลงทุน โรงเรียนระดับก่อน ประถมศึกษาสำนักงานเขต สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง ห้องสมุด สำนักงานโทรศัพท์ ไฟฟ้า ประปา ไปรษณีย์

ภาคเอกชนจะพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม โดยการพัฒนาอาคารสำนักงาน อาคาร เพื่อการพาณิชย์กรรมต่างๆ ร้านค้า และที่อยู่อาศัยต่างๆรวมพื้นที่สวนสาธารณะหรือพื้นที่โดยรอบตัวอาคารเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆภายในพื้นที่

6.4.1.3. การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2564

การพัฒนาในช่วงที่ 3 เป็นการพัฒนาทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาจากภาคเอกชนโดยการพัฒนาที่ส่งผลเกิดความสอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ในด้านการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ซึ่งการดำเนินการทางภาครัฐจะพัฒนาระบบถนนและสาธารณูปโภคอื่นๆภายในพื้นที่ทั้งหมดให้เสร็จภายในช่วงการพัฒนาในระยะที่ 3 และกำหนดพื้นที่เพื่อจัดสร้างสวนสาธารณะและพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำ

การพัฒนาในส่วนของภาคเอกชน การพัฒนาในช่วงระยะที่ 3 นี้ส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาในด้านที่อยู่อาศัยระดับต่างๆภายในพื้นที่

6.4.1.4. การพัฒนาช่วงที่ 4 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2566

การพัฒนาช่วงที่ 4 การพัฒนาในภาครัฐนั้นเป็นการพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการในส่วนของรายละเอียดปลีกย่อยต่างๆ เช่น อุโมงค์และสะพานลอยที่เชื่อมโยงพื้นที่หรือกลุ่มกิจกรรมต่างๆเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จัด Street Furniture บริเวณริมถนนสายต่างๆของพื้นที่ รวมถึงการจัดพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่สวนสาธารณะ

การพัฒนาในส่วนของภาคเอกชนได้แก่ ที่อยู่อาศัย และสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สपोर्टคลับ ศูนย์ชุมชนต่างๆ สนามกีฬาชุมชนและสวนสาธารณะของชุมชน

6.4.1.5. สรุปวาระในการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) มีวาระในการพัฒนา 4 วาระ โดยมีระยะเวลาในการพัฒนาช่วงละ 5 ปี รวมระยะเวลาในการพัฒนาและปรับปรุงทั้งหมด 20 ปี โดยแบ่งเป็น 4 ระยะโดยมรรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 6.2 แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

ช่วงระยะเวลา	กิจกรรม	หน่วยงาน
1) พ.ศ. 2549 – 2553	1.พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม 2.ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าบริเวณถนนสายหลัก 3. Street Furniture ป้ายรถเมล์ ป้ายสัญญาณจราจร 3. พัฒนาด้านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย - อาคารสำนักงาน - ศูนย์การค้า - อาคารพักอาศัย คอนโดมิเนียม อพาร์ท เป็นต้น	ภาครัฐ ภาครัฐ ภาครัฐ ภาคเอกชน
2) พ.ศ. 2554 – 2559	1. พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม 2.ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางเท้าบริเวณถนนสายหลัก สายรองและสายย่อย 3. พัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ 4. พัฒนาด้านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย - อาคารสำนักงาน - ศูนย์การค้า - อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม - อาคารพักอาศัย คอนโดมิเนียม อพาร์ท เป็นต้น 5. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบอาคาร - พื้นที่สวนสาธารณะ - ร้านค้าร้านอาหารขนาดเล็ก	ภาครัฐ ภาครัฐ ภาครัฐและเอกชน เอกชน เอกชน
3) พ.ศ. 2560 – 2564	1. พัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ 2. จัดสร้างสวนสาธารณะและพัฒนาพื้นที่รมน้ำ 3. พัฒนาด้านที่อยู่อาศัย คอนโดมิเนียม อพาร์ท เป็นต้น	ภาครัฐ ภาครัฐ เอกชน
4) พ.ศ. 2565 – 2569	1. พัฒนาด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ - อุโมงค์หรือสะพานลอย - Street Furniture ป้ายรถเมล์ ปฏิมากรรมต่างๆ จุดบริการน้ำดื่ม ถังขยะ เป็นต้น 2. สิ่งอำนวยความสะดวก - สปอร์ตคลับ - ศูนย์ชุมชน	ภาครัฐ ภาครัฐ ภาคเอกชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6.2(ต่อ) แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

ช่วงระยะเวลา	กิจกรรม	หน่วยงาน
	3. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบอาคาร - พื้นที่สวนสาธารณะ - พื้นที่สนามกีฬา - ร้านค้าร้านอาหารขนาดเล็ก	ภาคเอกชน

6.4.2 มาตรการในการพัฒนา

ในการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 (กฎกระทรวงฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542) ได้กำหนดแนวความคิดในการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองแบบหลายศูนย์กลาง (Polycentric) โดยมีศูนย์กลางธุรกิจเดิมเป็นศูนย์กลางหลัก จัดระเบียบการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งมวลชน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบริเวณสถานีร่วมและพื้นที่โดยรอบ พัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่ที่มีความคล่องตัวสูงในการเดินทางส่งเสริมพื้นที่แหล่งงานและที่อยู่อาศัยให้เกิดความสมดุล แม้ว่าในผังเมืองรวมฉบับดังกล่าวจะยังมีได้ให้พื้นที่ศึกษาพัฒนาขึ้นเป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษ แต่จากการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง(URMAP) โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก(สจร.) ซึ่งได้กำหนดแผนในการประสานโครงข่ายการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระบบ ระบบรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะรถไฟ(SRT) ยังได้รับการพัฒนาให้เป็นโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆของประเทศและเชื่อมโยงไปสู่นานาชาติของอนุทวีปต่อไปในอนาคต จึงทำให้พื้นที่นี้เป็นประตูของการเดินทางทางด้านใต้ โดยสามารถแบ่งองค์ประกอบสำคัญได้ดังนี้

6.4.2.1 นโยบายการกำหนดมาตรการ

การปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน) โดยกำหนดให้มีการพัฒนา และในรูปแบบของการพัฒนาฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment) การพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (Newly Development) โดยการรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด จากนั้นจึงทำการจัดวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ในพื้นที่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต

6.4.2.2 กฎหมายที่นำมาใช้เป็นส่วประกอบการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่

กฎหมายที่นำมาใช้มิได้ใช้เฉพาะควบคุมด้านผังเมือง ซึ่งกฎหมายต่างๆ นี้มีส่วนช่วยส่งเสริมกฎหมายด้านผังเมือง โดยเป็นกฎหมายที่มาใช้ในการควบคุมให้เป็นไปตามแผนการออกแบบชุมชน โดยเฉพาะในส่วนที่ว่าด้วยกฎหมายพระราชบัญญัติผังเมืองเฉพาะ ซึ่งหมายความถึงแผนผังและโครงการดำเนินการพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง หรือกิจการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่บริเวณเมือง เพื่อประโยชน์แก่การวางผังเมืองโดยเฉพาะการนำไปใช้นั้นจะต้องมีกฎหมายอื่นๆ เป็นส่วนประกอบเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่ โดยมีกฎหมายประกอบที่สำคัญคือ

1) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2528กำหนดให้กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น มีระเบียบบริหารตามพระราชบัญญัตินี้ และมีอาณาเขตท้องที่ตามที่กรุงเทพมหานครมีอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้บังคับใช้(มาตรา 6) ซึ่งให้กรุงเทพมหานครดำเนินกิจกรรมในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อประโยชน์ในการบริหารการปกครองหลายประการด้วยกัน(มาตรา 89) ได้แก่การบริการสาธารณะต่างๆ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การดำเนินการภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายนั้น กรุงเทพมหานครสามารถดำเนินการได้หลายวิธี โดยการจัดตั้งองกรพัฒนาในรูปแบบของบริษัทจำกัดหรือบริษัทจำกัดมหาชน(มาตรา 89(26)และมาตรา 94) หรือร่วมทุนหรือร่วมดำเนินการกับส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่นได้ โดยจัดตั้งเป็นองกรเรียกว่า สหการ(มาตรา 95) หรือร่วมทุนกับเอกชน(มาตรา 94) หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด(มาตรา94) หรือให้เอกชนเข้าพื้นที่เพื่อการพัฒนา(มาตรา 89(26) หรือให้สัมปทานเอกชนหรือมอบหมายให้เอกชนดำเนินการ(มาตรา 86) รวมถึงกรุงเทพมหานครดำเนินการพัฒนาเอง(มาตรา 89(26) โดยเรียกเก็บค่าบริการได้(มาตรา 92) เพื่อนำมาใช้ภายในพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)รวมถึงการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ด้วย

การดำเนินการขององค์กรนั้น จัดขึ้นมาในลักษณะของกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ถ้าองค์กรพัฒนาถูกตั้งขึ้นในลักษณะของบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายนั้นๆ แล้วประสงค์ที่จะดำเนินการบางประเภท เช่น การเวนคืนที่ดิน การซื้อขายที่ดิน การจัดทำผังเมือง การจัดตั้งศูนย์คมนาคม การบริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เป็นต้น เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของบริษัทดังกล่าว บริษัทที่จัดตั้งขึ้นมานี้จะดำเนินการในกิจการแต่ละประเภทได้หรือไม่เพียงใดนั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถที่จะแยกทำการพิจารณาตามกิจการที่จะดำเนินการในแต่ละประเภท ได้แก่ การเวนคืน การซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การควบคุมอาคาร การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง การจัดตั้งศูนย์คมนาคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการเงินการลงทุน

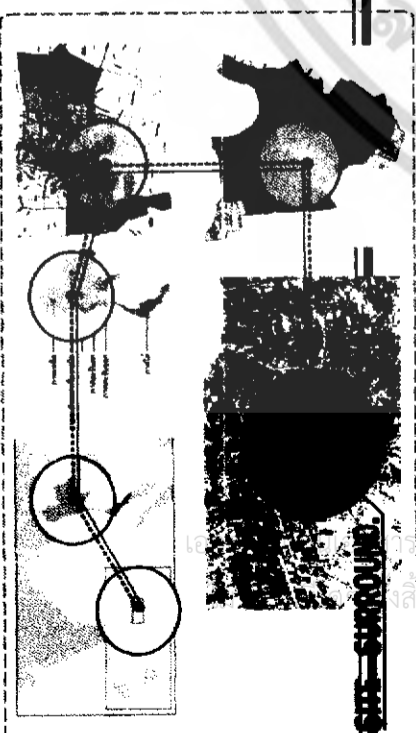
2) ข้อกำหนดเฉพาะพื้นที่โครงการ

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 การดำเนินการนั้นได้มีขอบเขตเฉพาะการให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อกิจกรรมนั้นเป็นสาธารณูปโภค สาธารณูปการเท่านั้น ขอบเขตดังกล่าวไม่มีผลต่อการยุบรวมกรรมสิทธิ์ในที่ดิน เพื่อการพัฒนาเมืองอันเป็นขอบเขตที่กว้างขวางกว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายควบคุมอาคารที่เป็นเครื่องมือที่ภาครัฐใช้อยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นการดำเนินการโดยการพัฒนาฟื้นฟูเมือง เพื่อเป็นผลต่อการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านกายภาพทั้งด้วยสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง สภาพกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน และสภาพโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่อาจตอบรับกับสภาพทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากของบริเวณพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ย่อมเป็นผลต่อการขยายขอบเขตอำนาจทางกฎหมายการฟื้นฟูบูรณะเมือง (Urban Renewal) เพื่อให้องค์การของรัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรท้องถิ่นหรือบริษัทพัฒนาเมือง(Urban Redevelopment Corporation) เข้ามามีบทบาทในการดำเนินการฟื้นฟูบูรณะเมืองด้วยวิธีการพัฒนาฟื้นฟูเมือง ทั้งนี้เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินและจัดสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามกิจกรรมการได้ประโยชน์ที่ดินนั้นอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ผลจากการยุบรวมกรรมสิทธิ์ที่ดินและผลที่เกิดขึ้นจากประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ย่อมก่อให้เกิดเป็นรายได้ที่สามารถทดแทนงบประมาณการลงทุนด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการและสามารถแก้ไขปัญหาผลกระทบที่มีต่อประชาชนจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ได้อีกประการหนึ่ง

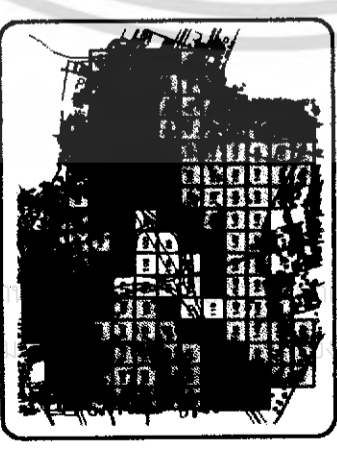
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ตะวัน (ศูนย์ทาคิน)
บริเวณแนวเส้นทางพัฒนาศูนย์ทาคิน

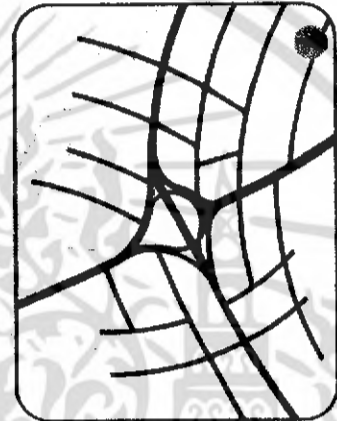


แนวความคิดรูปแบบการปรับปรุงพื้นที่



จากการศึกษาแบบจำลอง สภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมที่ปรากฏสามารถทำแผนที่ปรับปรุงพื้นที่ได้เป็น 2 ส่วน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 พื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน (OFFICE BUILDING) และพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 พื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน เป็นพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 ในรูปของทางรถไฟรางคู่ รางสามราง ระยะทางประมาณ 2 กม. คือ

บริเวณพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน เป็นพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 พื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน เป็นพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน



การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่
 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่
 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
 - การปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน

แนวความคิดในการวางระบบโครงการพัฒนาระบบขนส่ง

แนวทางการวางระบบโครงการพัฒนาระบบขนส่ง
 แนวทางการวางระบบโครงการพัฒนาระบบขนส่ง
 แนวทางการวางระบบโครงการพัฒนาระบบขนส่ง

01

ADVISOR : MISS BENJAWAN UBONSRI
 DESIGN BY : MISS SINEENART POLLASEAN
 CODE NO. : 47035033
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

ภาพที่ 6.17 แสดงข้อเสนอแนะในการพัฒนาภาคกลางของพื้นที่

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

สรุปแนวคิดในการพัฒนา

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ธานี (ดูแผนที่)



กำหนดเขตพื้นที่ที่กว้างเหมาะสมมาก

กำหนดเขตพื้นที่ที่พหุประโยชน์ เพื่อกระจายพาณิชยกรรมที่สามารถบริการ

ส่วนความหนาแน่นที่เหมาะสมได้ระดับสูงมากขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์พาณิชยกรรมที่มีคุณภาพสูง ที่สามารถรองรับได้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทำมาค้า

กำหนดเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก เพื่อเป็นองค์ประกอบสำหรับการทำมาค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับบริการทางพาณิชย์และพาณิชยกรรมที่มีการกระจายตัวสูงในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงเหมาะสมสำหรับการทำมาค้า การในเชิงพาณิชย์

กำหนดเขตพื้นที่ที่กว้างเหมาะสมปานกลาง

กำหนดเขตพื้นที่ที่เหมาะสม การบริการสาธารณะ ให้เป็นจุดรวมจุดเดียว เพื่อใช้ทำ

ความหนาแน่นที่เหมาะสมได้ระดับสูงมากขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์พาณิชยกรรมที่มีคุณภาพสูง ที่สามารถรองรับได้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทำมาค้า

กำหนดเขตพื้นที่ที่พหุประโยชน์ เพื่อกระจายพาณิชยกรรมที่สามารถบริการส่วนความหนาแน่นสูง ที่สามารถรองรับได้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทำมาค้า

กำหนดเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก เพื่อเป็นองค์ประกอบสำหรับการทำมาค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับบริการทางพาณิชย์และพาณิชยกรรมที่มีการกระจายตัวสูงในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นพื้นที่บริเวณนี้จึงเหมาะสมสำหรับการทำมาค้า การในเชิงพาณิชย์

การปรับปรุงพื้นที่สำหรับเมืองขนาดใหม่ (200,000-1,500,000 คน)

พื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก	พื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก
พื้นที่ที่พหุประโยชน์	พื้นที่ที่พหุประโยชน์
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมมาก	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมมาก
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมปานกลาง	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมปานกลาง
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมน้อย	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมน้อย

การปรับปรุงพื้นที่สำหรับเมืองขนาดใหม่ (200,000-1,500,000 คน)

พื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก	พื้นที่ที่ใกล้เคียงกันมาก
พื้นที่ที่พหุประโยชน์	พื้นที่ที่พหุประโยชน์
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมมาก	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมมาก
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมปานกลาง	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมปานกลาง
พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมน้อย	พื้นที่ที่กว้างเหมาะสมน้อย

แนวทางเลือกที่ 2. THESIS IN ARCHITECTURAL EDUCATION 2006.

ADVISOR : MISS BENJAWAN UBONSRI
 DESIGN BY : MISS SINEENART POLLASEAN
 CODE NO. : 47035033
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

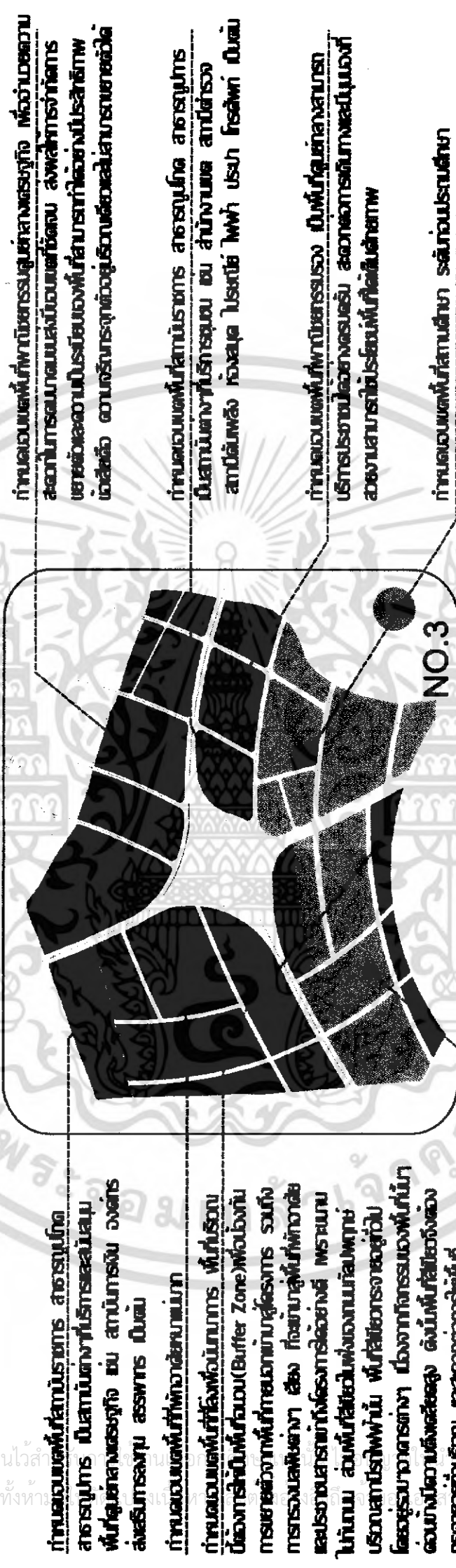
03

ภาพที่ 6.19 แสดงแนวทางการเลือกในการพัฒนา

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

สรุปแนวทางการพัฒนา

โครงการปรับปรุงพื้นที่ทางรถไฟสายเดิมด้วยท่ารถ และอาคารพาณิชย์ ย่านใต้ (อุทสาใต้)



กำหนดเขตพื้นที่สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและให้บริการแก่ประชาชน และเพื่อการพัฒนาเมือง

กำหนดเขตพื้นที่สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและให้บริการแก่ประชาชน และเพื่อการพัฒนาเมือง

กำหนดเขตพื้นที่สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและให้บริการแก่ประชาชน และเพื่อการพัฒนาเมือง

กำหนดเขตพื้นที่สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและให้บริการแก่ประชาชน และเพื่อการพัฒนาเมือง

กำหนดเขตพื้นที่สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค สาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมและให้บริการแก่ประชาชน และเพื่อการพัฒนาเมือง

การปรับปรุงพื้นที่สำหรับเมืองขนาดใหม่ (200,000-1,500,000 คน)

พื้นที่อยู่อาศัย	พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง
พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง	พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง
พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง	พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง
พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง	พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง

พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.5 BCR: 70%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.7 BCR: 70%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.7 BCR: 80-90%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.5 BCR: 70%

พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.3-1.8 BCR: 70-80%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.8 BCR: 70%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.8 BCR: 70%
 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง FAR: 1.8 BCR: 70%

แนวทางการที่ 3.

THESIS IN ARCHITECTURAL EDUCATION 2006.

ADVISOR : MISS BENJAWAN UBONSRI
 DESIGN BY : MISS SINEENART POLLASEAN
 CODE NO. : 47035033
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

04

ภาพที่ 6.20 แสดงแนวทางการเลือกในการพัฒนา

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

สรุปแนวทางการพัฒนา

- แนวทางการพัฒนา 3 ทางเลือก
- นั้น แนวทางเลือกที่ 3 เป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาที่สุด



เนื่องจากในสาขานี้สามารถพัฒนาสูงถึง 6 ชั้น ซึ่งจากการรวมกันพื้นที่บริเวณดังกล่าวแล้วจะมีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 600,000 ตารางเมตร ซึ่งเป็นการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด โดยโครงการนี้สามารถสร้างรายได้ประมาณ 1,500 ล้านบาท ซึ่งสามารถสร้างงานให้กับคนในพื้นที่ได้ประมาณ 1,000 คน และยังสามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐบาลประมาณ 100 ล้านบาท ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้กับรัฐบาลอย่างยั่งยืน

โครงการปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน (ศูนย์การค้า TAAK-SIN CENTER)

ส่วนที่ 1. คือพื้นที่บริเวณที่ติดกับเขตเมือง (Buffer Zone) เพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก

ส่วนที่ 2. เป็นพื้นที่บริเวณที่ติดกับเขตเมือง (Buffer Zone) เพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก

ส่วนที่ 3. เป็นพื้นที่บริเวณที่ติดกับเขตเมือง (Buffer Zone) เพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก

ส่วนที่ 2. เป็นพื้นที่บริเวณที่ติดกับเขตเมือง (Buffer Zone) เพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก



MASTER PLAN

THESIS IN ARCHITECTURAL EDUCATION 2006.
 ADVISOR : MISS BENJAWAN UBONSRI
 DESIGN BY : MISS SINEENART POLLASEAN
 CODE NO. : 47035033
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

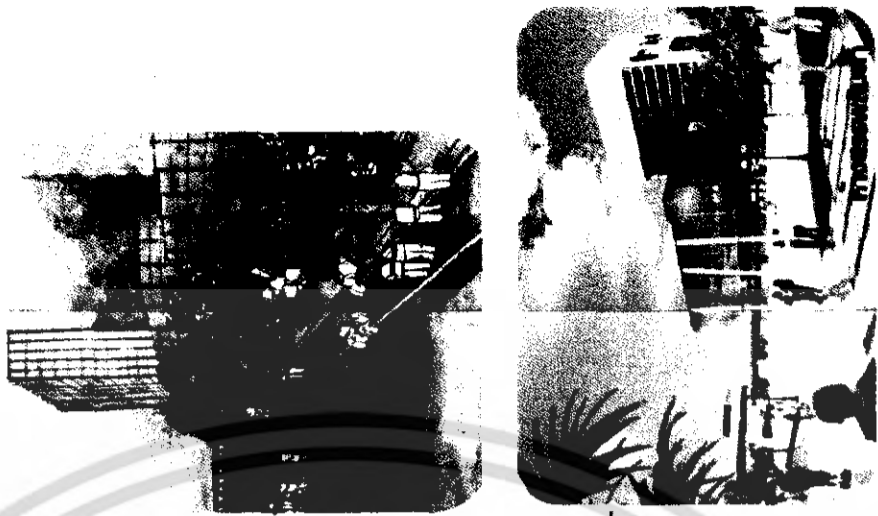
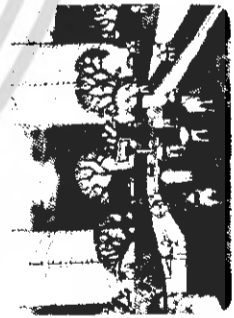
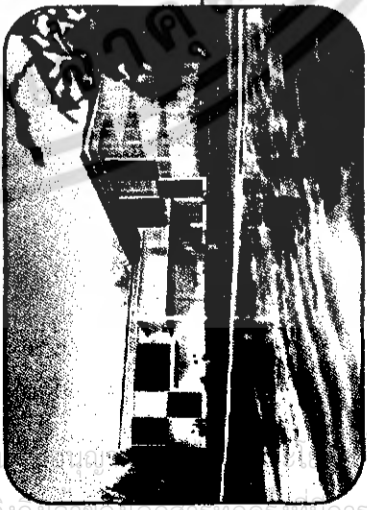
05

ภาพที่ 6.21 แสดงสรุปแนวทางการเลือกในการพัฒนา

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION (TAAK-SIN CENTER)

Landmark กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร

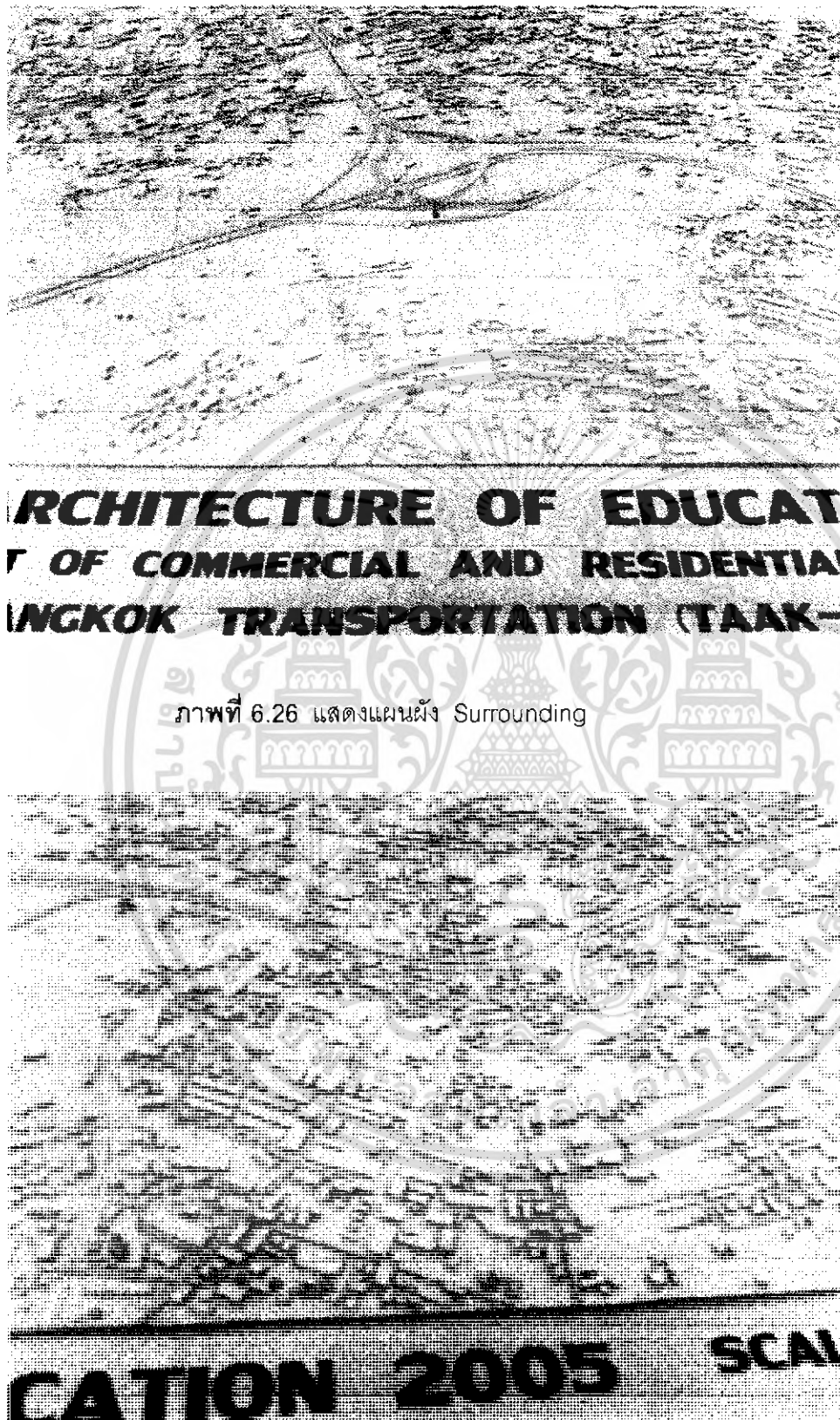


- Local Landmark กรุงเทพมหานคร
- Distance Landmark กรุงเทพมหานคร

THESIS IN ARCHITECTURAL EDUCATION 2006.

ADVISOR : MISS BENJAWAN UBONSRI
DESIGN BY : MISS SINEENART POLLASEAN
CODE NO. : 47035033
KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKABANG

09



ภาพที่ 6.27 แสดงแผนผัง Surrounding

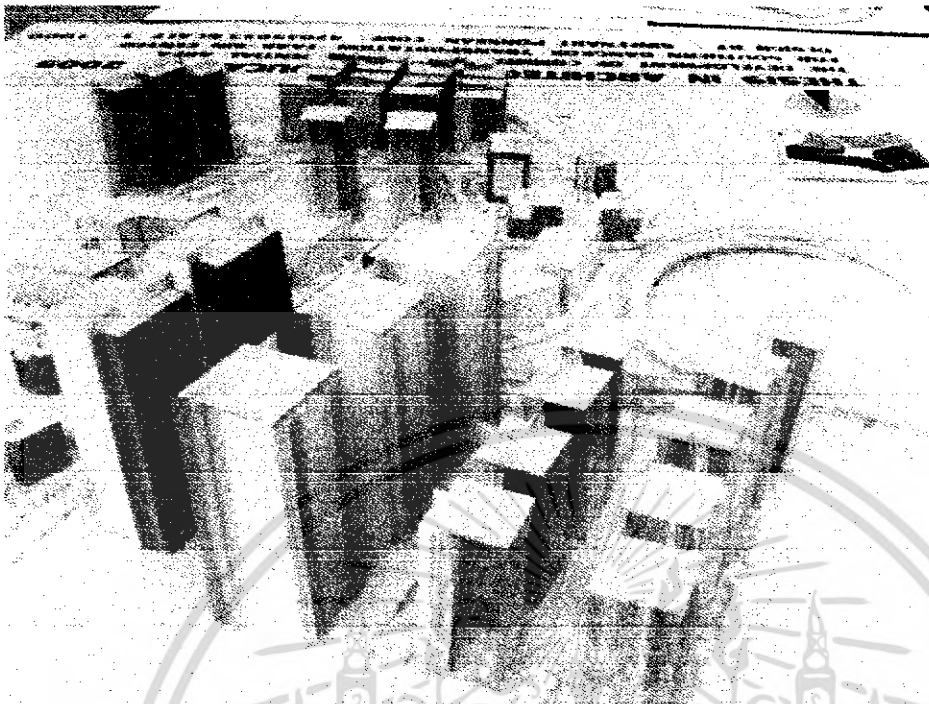
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.28 แสดงแผนผัง Surrounding

ภาพที่ 6.29 แสดงแผนผัง Surrounding

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

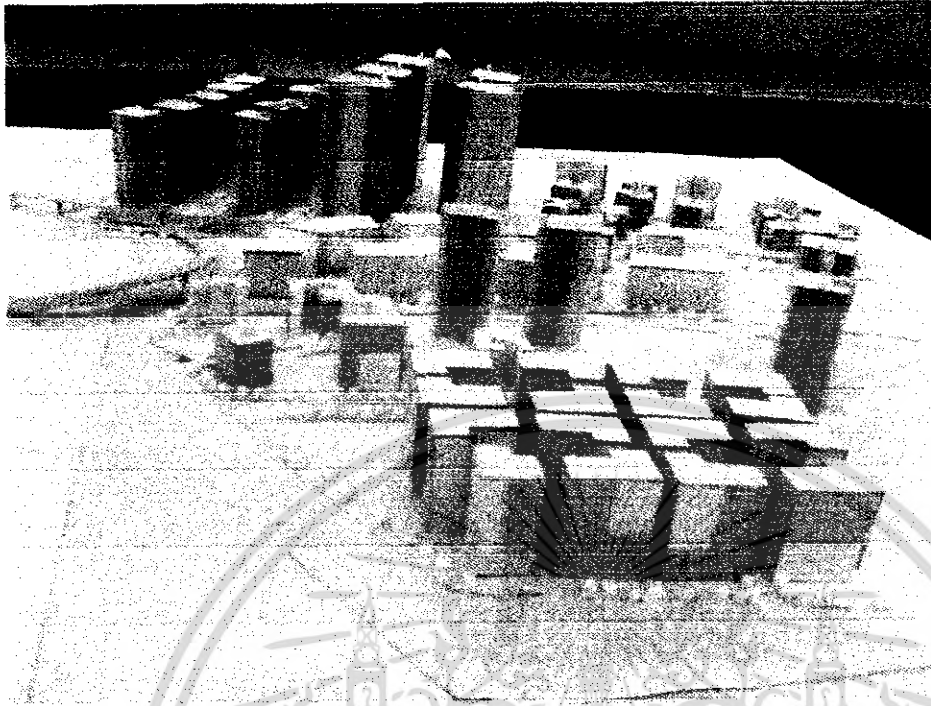


ภาพที่ 6.30 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

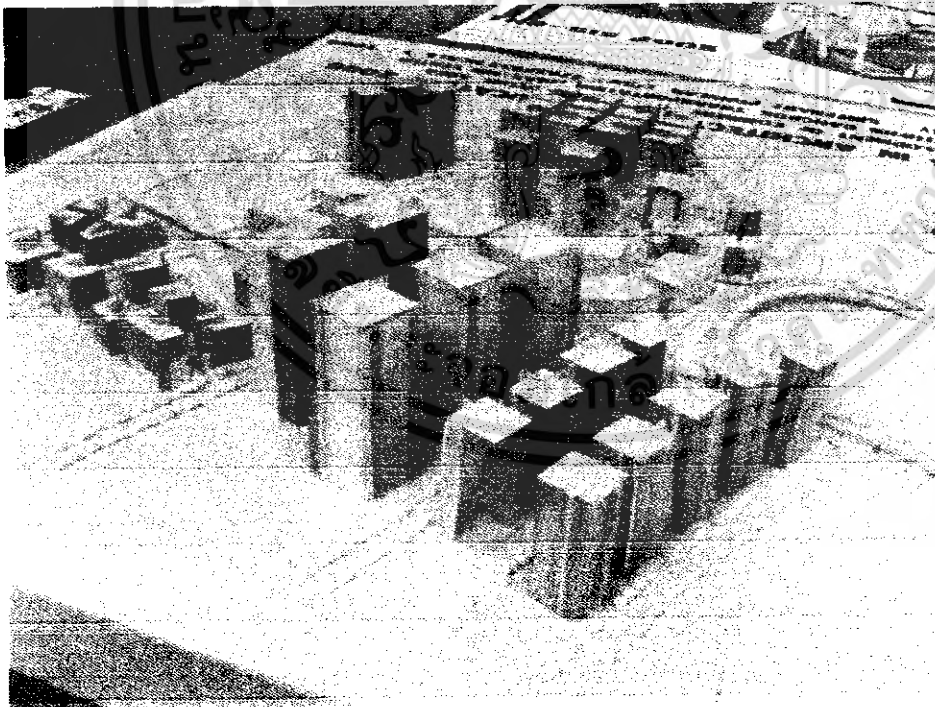


ภาพที่ 6.31 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.32 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย



ภาพที่ 6.33 แสดงแผนผังขยายพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปสาระสำคัญของการศึกษา

การศึกษาโครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคม กรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ซึ่งสรุปสาระสำคัญของโครงการจากการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา ซึ่งแบ่งหัวข้อต่างๆ ได้ดังนี้ การศึกษาข้อมูลทั่วไประดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ เช่น ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งแผนพัฒนาและนโยบายต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่มีผลต่อการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่โครงการในอนาคต โดยการศึกษาศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาวิเคราะห์และนำมาสรุปบทบาทที่สำคัญ เพื่อพัฒนาและเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ศึกษาโดยการกำหนดนโยบาย การวางแผนและดำเนินการออกแบบวางผัง และนำแผนและผังไปปฏิบัติใช้ให้บรรลุตามเป้าหมาย ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

จากการศึกษาปัจจัยต่างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยพื้นที่ศึกษาที่จะพัฒนาและปรับปรุงเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ในปัจจุบันชุมชนมีพื้นที่ประมาณ 835 ไร่ มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมซึ่งเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเศรษฐกิจและพาณิชย์กรรมรองหรือพาณิชย์กรรมชุมชน โดยจัดให้เป็นกลุ่มอาคารอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร ของสถานีรถไฟฟ้า(BTS) กัลปพฤกษ์ ซึ่งมีถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษาเป็นตัวแบ่งกิจกรรมพาณิชย์กรรมทั้ง 2 กิจกรรม โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ประเภทที่อยู่อาศัยซึ่งมีพื้นที่อยู่บริเวณทั้งสองฝั่งของถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ และถนนง.3 และโดยรอบของพื้นที่ศึกษากำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียวซึ่งใช้เป็นแนวฉนวน(Buffer Zone) เพื่อกันการขยายตัวของเมืองรวมทั้งการกำหนดการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสถานศึกษาระดับก่อนประถมศึกษาในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการเป็นเมืองน่าอยู่ โดยปัจจัยทั้ง 3 ปัจจัยนั้นสามารถแบ่งออกเป็นหลายลักษณะ เช่น การเข้าถึงพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพปัญหาต่างๆ รวมทั้งความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยการศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพของพื้นที่ในพัฒนาโดยใช้เทคนิควิธี PSA (POTENTIAL SURFACE ANALYSIS) มาเป็นเทคนิคในการหาศักยภาพของพื้นที่บริเวณที่เหมาะสมที่สุดใน การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ศึกษาเพื่อรองรับการขยายตัวด้านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย เพื่อ บริการประชากรในพื้นที่ศึกษา พื้นที่ใกล้เคียง และประชากรในเขตอิทธิพล จำนวนประมาณ 404,408 คน

จากการศึกษาบทบาทของพื้นที่ โดยกำหนดแนวความคิด "เมืองน่าอยู่" เป็นแนวทางในการพัฒนาเพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการพัฒนาและปรับปรุงโดยการกำหนดรูปแบบทางด้านสถาปัตยกรรมให้มีรูปแบบและใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมถึงการกำหนดพื้นที่และกิจกรรมภายในพื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สีเขียวภายในพื้นที่ศึกษาและกำหนดกลุ่มกิจกรรมที่สำคัญ 7 กลุ่มได้แก่ กลุ่มกิจกรรมพาณิชยกรรม กลุ่มกิจกรรมที่อยู่อาศัย กลุ่มกิจกรรมสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ และสถาบันการศึกษา กลุ่มกิจกรรมพื้นที่สาธารณะ ประกอบด้วยสวนสาธารณะ ที่โล่งว่างเพื่อนันทนาการ และสวนสาธารณะซึ่งเป็นแนวฉนวน(Buffer Zone)เพื่อรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมและกันการขยายตัวของเมือง โดยมีลักษณะการพัฒนาพื้นที่ตามระบบการคมนาคมขนส่งระบบราง โดยพื้นที่ที่อยู่ภายในรัศมี 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า จะเป็นพื้นที่ศูนย์กลางในการพัฒนา กำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมหลักและรองที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและปานกลาง สำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลางถึงสูง สถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และสถาบันการศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา โดยพื้นที่บริเวณนี้มีประสิทธิภาพสูงสุด ประชาชนสามารถเข้าถึงหรือรับบริการต่างๆได้อย่างสะดวก และการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่มีศักยภาพรองลงมาเป็นลักษณะการพัฒนาไปตามแนวนอนของโครงการ โดยพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยอยู่บริเวณฝั่งซ้ายของถนนกัลปพฤกษ์ และพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อย อยู่บริเวณฝั่งซ้ายของถนนง3. และกำหนดให้พื้นที่โดยรอบโครงการและพื้นที่ริมถนนทั้งสองฝั่งของถนนราชพฤกษ์เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะโดยมีหน้าที่เป็นแนวฉนวน (Buffer Zone) เพื่อกันการขยายตัวของเมืองและรักษาสิ่งแวดล้อมของชุมชน

ดังนั้นการวางแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ศึกษา โดยนำผลการศึกษาวิเคราะห์สภาพปัจจุบันนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา รวมทั้งความต้องการพื้นที่กิจกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่างๆ นำมาสรุปเป็นแนวความคิดในการออกแบบวางผัง ซึ่งมีแนวความคิดในการพัฒนาประกอบด้วย แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม แนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพ โดยนำแนวความคิดต่างๆ เป็นส่วนประกอบเพื่อสรุปผลการออกแบบและวางผังปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองรับด้านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย โดยผลการออกแบบและวางผังพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ซึ่งจะนำไปปฏิบัติใช้โดยแบ่งวาระการพัฒนา และปรับปรุงของโครงการออกเป็น 4 ช่วงๆ ละ 5 ปี คือช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2549-2553) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารพักอาศัย ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบถนนกัลปพฤกษ์และราชพฤกษ์ ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2554-2559) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หน่วยงานราชการ สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่ง อาคารสำนักงาน ช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สวนสาธารณะ ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย ศูนย์การค้า ช่วงที่ 4 (พ.ศ. 2565-2569) พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ รวมระยะเวลา 20 ปี โดยการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่จะใช้มาตรการต่างๆ ในการปฏิบัติ เช่น พระราชบัญญัติต่างๆ ข้อบังคับ กฎหมาย ข้อกำหนด เพื่อให้ควบคุมและดำเนินการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนและผังที่กำหนดไว้ โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชนเพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของแผนและผังที่กำหนดไว้ รูปแบบการพัฒนาเป็นลักษณะของการจัดรูปที่ดิน โดยมีองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น(กรุงเทพมหานคร) เป็นผู้บริหารโครงการในรูปของบริษัท บริษัทจำกัดหรือบริษัทจำกัดมหาชน

7.2 ข้อเสนอแนะ

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาและพัฒนาพื้นที่ดังต่อไปนี้

1. ควรมีการศึกษาปัจจัยหรือโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากโครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น(กรุงเทพมหานคร) และโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งทั้ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สองโครงการนี้มีการจัดทำผังเฉพาะขึ้นมาเพื่อพัฒนาพื้นที่เมือง โดยมีบทบาทและหน้าที่ของพื้นที่ซึ่งแตกต่างกัน โดยได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของทั้งสองโครงการ คือ

- การศึกษาความเป็นไปได้ในการวางและจัดทำผังเฉพาะ บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) จัดทำโดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ซึ่งศึกษาบริเวณพื้นที่โดยรอบของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) ซึ่งแนวทางการพัฒนาเมืองนั้น จะใช้การคมนาคมขนส่งระบบราง(BTS.) เป็นตัวกระจายความเจริญออกสู่พื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร เพื่อลดความแออัดของพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ(CBD)ของกรุงเทพมหานคร(สีลม บางรัก)

- โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย) จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยอาศัยศูนย์คมนาคมและส่วนต่อขยายทางรถไฟสายแม่กลองเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนา

ดังนั้นหากโครงการศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วง หัวลำโพง-มหาชัย) ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้นั้นแต่พื้นที่เมืองมีการขยายตัวอยู่ตลอดเวลา โครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) จึงเกิดขึ้นตามการขยายตัวและความต้องการการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ

2. ควรมีการศึกษาภูมิทัศน์รวมถึงความเป็นเอกลักษณ์ของโครงการ ทั้งนี้ควรมีการทดลองนำพื้นที่โครงการที่ทำการออกแบบ แล้วนำมาเปรียบเทียบกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่โดยรอบ เพื่อที่จะได้เห็นถึงจังหวะและการเจริญเติบโตของเมือง

3. ควรมีการศึกษารายละเอียดในส่วนของศูนย์รวมกิจกรรมของโครงการ โดยการศึกษาครอบคลุมทั้งโครงการเพื่อให้เมืองมีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา

4. ควรมีการเพิ่มศูนย์รวมจิตใจของชุมชน เช่น วัด โบสถ์ เพื่อใช้ในการพัฒนาจิตใจของประชาชนในชุมชน

5. ควรมีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อระหว่างย่านถึงย่าน โดยการเดินเท้าของประชาชนที่ใช้โครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

กรุงเทพมหานคร จำกัด, บริษัท. "รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) การศึกษาโครงการ
สะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์คมนาคม (Intermodal Station)
กรุงเทพฯ ด้านใต้". กรุงเทพฯ : บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, 2544. (อัดสำเนา).

ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, บริษัท. "โครงการวางและจัดทำผัง
เมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้". กรุงเทพฯ : บริษัท ทิม คอน
ซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2544. (อัดสำเนา).

เบญจวรรณ อุบลศิริ, ผศ. "ผังเมือง". กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์ คณะครุ
ศาสตร์อุตสาหกรรม. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547

ผังเมือง, สำนัก. "ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่2)". กรุงเทพมหานคร, 2546.
(อัดสำเนา).

มหาดไทย, กระทรวง. "เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง".
กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2544. (อัดสำเนา).

สุธรรม ภัทรทวีวุฒิ. "โครงการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย เขตธนบุรีกรุงเทพมหานคร".
วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต. ภาควิชาผังชุมชนเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2543.

สมพล ดำรงเสถียร, ผศ. "โครงการพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่ ชุมชนเมืองนครสวรรค์".
วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต. ภาควิชาออกแบบและวางผังชุมชน
เมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2535.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ฝั่งใต้(ศูนย์ท่ารถ)

INTRODUCTION : ความจำเป็นของโครงการ



พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...

โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...

GANTT CART

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47026033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSUKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

01

ภาพที่ 1 แสดงความเป็นมาของโครงการ

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ฝั่งใต้(ศูนย์ท่ารถ)

PROJECT PROPOSAL

	วัตถุประสงค์โครงการ	สถานที่ศึกษา	ขนาดพื้นที่โครงการ	วัตถุประสงค์
ที่มา	โครงการปรับปรุงพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	วัตถุประสงค์โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...
ความสำคัญ	โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	วัตถุประสงค์โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...
ความจำเป็น	โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	วัตถุประสงค์โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...
ปัญหา	โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	พื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...	วัตถุประสงค์โครงการพัฒนาพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร...

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47026033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSUKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

02

ภาพที่ 2 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคมบูรณาการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

METHODOLOGY
ขอบเขตของการศึกษานิเวศวิทยา

1. ศึกษาขอบเขตของนิเวศวิทยา
2. ศึกษาความเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่น
3. ศึกษาความเชื่อมโยงทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม
4. ศึกษาความเชื่อมโยงทางสังคม
5. ศึกษาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ
6. ศึกษาความเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม

ส่วนของการศึกษาของนิเวศวิทยา

- ศึกษาความเชื่อมโยงทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางสังคม
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางเทคโนโลยี
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางพลังงาน
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางสุขภาพ
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางความปลอดภัย
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางสิ่งแวดล้อม
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางคุณภาพชีวิต
- ศึกษาความเชื่อมโยงทางความยั่งยืน



วิธีการดำเนินบริษัทยานิพนธ์

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น
2. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น
3. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น
4. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น
5. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น
6. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเมือง
- เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเมือง
- เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเมือง

DESIGN BY : MISS BINCENART PONLASEAN
CODE : 470365033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG

03

ภาพที่ 3 แสดงขอบเขตและวิธีการดำเนินบริษัทยานิพนธ์

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคมบูรณาการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นโยบายพัฒนาการธุรกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

นโยบายพัฒนาการธุรกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504 - 2519)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

นโยบายพัฒนาการธุรกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2520 - 2535)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9



นโยบายพัฒนาการธุรกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2540 - 2544)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

นโยบายพัฒนาการธุรกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2544 - 2549)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9

นโยบายพัฒนาระบบคมนาคม ฉบับที่ 1-7

นโยบายพัฒนาระบบคมนาคม ฉบับที่ 1-7 (พ.ศ. 2517 - 2534)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งและจราจร



นโยบายพัฒนาระบบคมนาคม

นโยบายพัฒนาระบบคมนาคม ฉบับที่ 1-7 (พ.ศ. 2535 - 2544)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งและจราจร

นโยบายด้านเงินกู้ยืมของรัฐบาลแห่งชาติ

นโยบายด้านเงินกู้ยืมของรัฐบาลแห่งชาติ ฉบับที่ 1-7 (พ.ศ. 2517 - 2534)
นโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งและจราจร

POLICY STUDY

DESIGN BY : MISS BINCENART PONLASEAN
CODE : 470365033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG

04

ภาพที่ 4 แสดงวัตถุประสงค์ของบริษัทยานิพนธ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์รวมกรุงเทพมหานคร ฝั่งใต้(สมุทรสาคร)

PHYSICAL STUDY



พื้นที่ทั้งหมด 514,000 ตร.ม.
พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 27,000 ตร.ม.

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.



ประเภทที่ดิน	เนื้อที่ (ตร.ม.)	พื้นที่ใช้สอย (ตร.ม.)	พื้นที่ว่าง (ตร.ม.)
ที่ดินว่าง	414,000	0	414,000
ที่ดินใช้สอย	100,000	100,000	0
ที่ดินว่าง	27,000	0	27,000
ที่ดินว่าง	27,000	0	27,000
ที่ดินว่าง	27,000	0	27,000



รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

SOCIAL STUDY

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

DESIGN BY : MISS SINEENAT PONLASEAN
DODE 1 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

05

ภาพที่ 5 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันของประเทศ

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์รวมกรุงเทพมหานคร ฝั่งใต้(สมุทรสาคร)

ECONOMIC STUDY

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

พื้นที่ใช้สอย 100,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง 414,000 ตร.ม.

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	การนำเข้า (ล้านบาท)	การส่งออก (ล้านบาท)
2540	4,740.2	3,828.4	75.167	-
2541	4,828.4	3,915.4	75.167	1,549.2
2542	4,915.4	4,002.4	75.167	2,320.2
2543	5,002.4	4,089.4	75.167	2,810.2
2544	5,089.4	4,176.4	75.167	3,075.4
2545	5,176.4	4,263.4	75.167	3,311.4

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	การนำเข้า (ล้านบาท)	การส่งออก (ล้านบาท)
2540	4,740.2	3,828.4	75.167	-
2541	4,828.4	3,915.4	75.167	1,549.2
2542	4,915.4	4,002.4	75.167	2,320.2
2543	5,002.4	4,089.4	75.167	2,810.2
2544	5,089.4	4,176.4	75.167	3,075.4
2545	5,176.4	4,263.4	75.167	3,311.4

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	การนำเข้า (ล้านบาท)	การส่งออก (ล้านบาท)
2540	4,740.2	3,828.4	75.167	-
2541	4,828.4	3,915.4	75.167	1,549.2
2542	4,915.4	4,002.4	75.167	2,320.2
2543	5,002.4	4,089.4	75.167	2,810.2
2544	5,089.4	4,176.4	75.167	3,075.4
2545	5,176.4	4,263.4	75.167	3,311.4

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	การนำเข้า (ล้านบาท)	การส่งออก (ล้านบาท)
2540	4,740.2	3,828.4	75.167	-
2541	4,828.4	3,915.4	75.167	1,549.2
2542	4,915.4	4,002.4	75.167	2,320.2
2543	5,002.4	4,089.4	75.167	2,810.2
2544	5,089.4	4,176.4	75.167	3,075.4
2545	5,176.4	4,263.4	75.167	3,311.4

ปีงบประมาณ	รายได้ประชาชาติ (ล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	การนำเข้า (ล้านบาท)	การส่งออก (ล้านบาท)
2540	4,740.2	3,828.4	75.167	-
2541	4,828.4	3,915.4	75.167	1,549.2
2542	4,915.4	4,002.4	75.167	2,320.2
2543	5,002.4	4,089.4	75.167	2,810.2
2544	5,089.4	4,176.4	75.167	3,075.4
2545	5,176.4	4,263.4	75.167	3,311.4

DESIGN BY : MISS SINEENAT PONLASEAN
DODE 1 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

06

ภาพที่ 6 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันระดับประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงแก้ไขการวางผังบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ฝั่งใต้(เขตภาษีเจริญ)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน ทัศนภาพ PHYSICAL STUDY

ขนาดพื้นที่ทั้งหมด 92,506 ตารางเมตร
พื้นที่เวนคืนทั้งหมด 22 ไร่ 1 งาน 10 ตารางวา
ขนาดพื้นที่เดิม : 60,000 ตร.ม.



ลักษณะพื้นที่
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า

- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก
- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก
- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก

ขนาดพื้นที่ใช้สอยในปัจจุบัน

พื้นที่ใช้สอย	2541	2542	2543	2544	2545
1. พื้นที่ใช้สอยอาคาร (รวมพื้นที่ว่าง)	28.1	27.6	27.1	27.4	27.6
2. พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	1,805.6	1,828.8	1,813.0	1,797.3	1,809.9
3. พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	78	77	78	78	77

ECONOMIC STUDY

ลักษณะของพื้นที่โครงการ
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า



พื้นที่ใช้สอย	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี
พื้นที่ใช้สอยอาคาร	28,100	27,600	27,100	27,400	27,600
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	1,805.6	1,828.8	1,813.0	1,797.3	1,809.9
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	78	77	78	78	77

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLSAAN
CODE : 47035633
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR INSTITUTE OF TECHNOLOGY LAOUBANG

ภาพที่ 7 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันระดับภาค

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงแก้ไขการวางผังบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ฝั่งใต้(เขตภาษีเจริญ)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน ทัศนภาพ SOCIAL STUDY

ขนาดพื้นที่ทั้งหมด 92,748.267 ตารางเมตร
พื้นที่เวนคืนทั้งหมด 21 ไร่ 970.292 ตารางวา
ขนาดพื้นที่เดิม : 60,000 ตร.ม.

ลักษณะพื้นที่
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า
พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า

- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก
- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก
- ถนน ฝั่งใต้ ฝั่งเหนือ ฝั่งตะวันออก



พื้นที่ใช้สอย	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี
พื้นที่ใช้สอยอาคาร	28,100	27,600	27,100	27,400	27,600
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	1,805.6	1,828.8	1,813.0	1,797.3	1,809.9
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	78	77	78	78	77

พื้นที่ใช้สอย	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี
พื้นที่ใช้สอยอาคาร	28,100	27,600	27,100	27,400	27,600
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	1,805.6	1,828.8	1,813.0	1,797.3	1,809.9
พื้นที่ใช้สอยอาคารใช้ประโยชน์	78	77	78	78	77

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLSAAN
CODE : 47035633
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR INSTITUTE OF TECHNOLOGY LAOUBANG

ภาพที่ 8 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันระดับภาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการเป็นรูปเล่มเพื่อการศึกษาและเผยแพร่ทางวิชาการ ศูนย์พัฒนากรุงเทพฯ ตะวันออก(ดูสิตานัม)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร
PHYSICAL STUDY



- ที่ตั้ง** : บริเวณถนนพหลโยธิน
- ประเภทที่ดิน** : ที่ดินรกร้างว่างเปล่า, ที่ดินเกษตรกรรม, ที่ดินสาธารณะ
- เขตบริการ** : เขตบางกอกใหญ่, เขตบางกอกน้อย, เขตบางพลัด, เขตบางเขน, เขตจตุจักร, เขตปทุมธานี, เขตคลองสามวา, เขตเมืองใหม่

SOCIAL STUDY

ลักษณะพื้นที่
พื้นที่ทั้งหมด 2,037 ไร่
พื้นที่สวนสาธารณะ 1,455 ไร่
พื้นที่เกษตรกรรม 582 ไร่

ประชากร
ประมาณ 150 คน
จำนวนครัวเรือน 70 ครัวเรือน
จำนวนร้านค้า 15 แห่ง
จำนวนโรงเรียน 7 แห่ง

ข้อมูลเบื้องต้น
พื้นที่ทั้งหมด 2,037 ไร่
พื้นที่สวนสาธารณะ 1,455 ไร่
พื้นที่เกษตรกรรม 582 ไร่

ECONOMIC STUDY

ลักษณะการค้า
ส่วนใหญ่เป็นร้านค้าขนาดเล็ก
ส่วนใหญ่เป็นร้านค้าขนาดเล็ก

การคมนาคม
ส่วนใหญ่เป็นถนนดิน
ส่วนใหญ่เป็นถนนดิน

ประเภท	จำนวน	พื้นที่ (ไร่)
พื้นที่ทั้งหมด	2,037	2,037
พื้นที่สวนสาธารณะ	1,455	1,455
พื้นที่เกษตรกรรม	582	582

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSUKIT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG **09**

ภาพที่ 9 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการเป็นรูปเล่มเพื่อการศึกษาและเผยแพร่ทางวิชาการ ศูนย์พัฒนากรุงเทพฯ ตะวันออก(ดูสิตานัม)

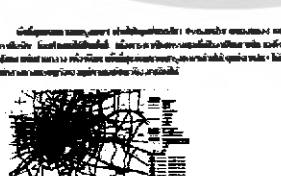
การศึกษาสภาพปัจจุบัน

ที่ตั้ง : บริเวณถนนพหลโยธิน
บริเวณถนนพหลโยธิน บริเวณถนนพหลโยธิน

เขตของหนอง ธนบุรี ภาษีเจริญ



ลักษณะพื้นที่
พื้นที่ทั้งหมด 2,037 ไร่
พื้นที่สวนสาธารณะ 1,455 ไร่
พื้นที่เกษตรกรรม 582 ไร่



ประเภท	จำนวน	พื้นที่ (ไร่)
พื้นที่ทั้งหมด	2,037	2,037
พื้นที่สวนสาธารณะ	1,455	1,455
พื้นที่เกษตรกรรม	582	582

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSUKIT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG **10**

ภาพที่ 10 แสดงการศึกษาสภาพปัจจุบันของเขตจอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่การพาณิชย์และที่พักอาศัย เขตจอมทอง กรุงเทพฯ ฝั่งใต้(เขตจอมทอง)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน

PHYSICAL STUDY เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ



แผนที่ประเทศไทย
จุดเริ่มต้น : กรุงเทพมหานคร
จุดสิ้นสุด : กรุงเทพมหานคร
จุดเริ่มต้น : กรุงเทพมหานคร



แผนที่กรุงเทพมหานคร
พื้นที่รวม : 1,579.7 ตร.กม.
พื้นที่เขตจอมทอง : 332.5 ตร.กม.
พื้นที่ศึกษา : 9.1 ตร.กม.



พื้นที่ศึกษา
เขต : เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร
ถนน : ถนนสุขุมวิท - ถนนวิภาวดี
ถนน : ถนนวิภาวดี - ถนนวิภาวดี
ถนน : ถนนวิภาวดี - ถนนวิภาวดี
ถนน : ถนนวิภาวดี - ถนนวิภาวดี
ถนน : ถนนวิภาวดี - ถนนวิภาวดี



ประวัติและความเป็นมา

เขตจอมทองมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 332.5 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาประมาณ 9.1 ตารางกิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาเป็นเขตพาณิชย์และที่พักอาศัย เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางและมีความหนาแน่นของประชากรสูง

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG 11

ภาพที่ 11 แสดงการศึกษาด้านกายภาพและประวัติ เขตจอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่การพาณิชย์และที่พักอาศัย เขตจอมทอง กรุงเทพฯ ฝั่งใต้(เขตจอมทอง)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน

PHYSICAL STUDY เขตจอมทอง ธนบุรี และภาษีเจริญ



ลำดับ	ชื่อพื้นที่ศึกษา	เนื้อที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)
1	พื้นที่ศึกษา	10,210	38.01
2	พื้นที่ศึกษา	1,414	5.28
3	พื้นที่ศึกษา	4,800	1.85
4	พื้นที่ศึกษา	4,524	1.29
5	พื้นที่ศึกษา	8,117	2.25
6	พื้นที่ศึกษา	1,181	0.86
7	พื้นที่ศึกษา	4234	0.88
8	พื้นที่ศึกษา	4,528	2.13
9	พื้นที่ศึกษา	3,873	13.18
10	พื้นที่ศึกษา	7000	28.14
11	พื้นที่ศึกษา	8814	3.35
12	พื้นที่ศึกษา	2,887	16.82
รวม		50,289	179

ลำดับ	ชื่อพื้นที่ศึกษา	เนื้อที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)
1	พื้นที่ศึกษา	4,113	48.11
2	พื้นที่ศึกษา	6,773	8.85
3	พื้นที่ศึกษา	6,093	1.25
4	พื้นที่ศึกษา	6,111	1.38
5	พื้นที่ศึกษา	6,232	2.78
6	พื้นที่ศึกษา	6,237	3.77
7	พื้นที่ศึกษา	4,249	1.88
8	พื้นที่ศึกษา	4,883	0.87
9	พื้นที่ศึกษา	9	0
10	พื้นที่ศึกษา	6,786	0.88
11	พื้นที่ศึกษา	6,262	6.48
12	พื้นที่ศึกษา	1,281	14.82
รวม		48,841	110

ลำดับ	ชื่อพื้นที่ศึกษา	เนื้อที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)
1	พื้นที่ศึกษา	7,822	42.88
2	พื้นที่ศึกษา	1,185	8.26
3	พื้นที่ศึกษา	4,499	2.23
4	พื้นที่ศึกษา	6,109	6.98
5	พื้นที่ศึกษา	3,844	4.24
6	พื้นที่ศึกษา	10,211	1.31
7	พื้นที่ศึกษา	4,591	2.13
8	พื้นที่ศึกษา	4,084	4.82
9	พื้นที่ศึกษา	1,445	3.88
10	พื้นที่ศึกษา	3,888	31.88
11	พื้นที่ศึกษา	4,884	1.48
12	พื้นที่ศึกษา	4,988	5.48
รวม		72,821	148

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG 12

ภาพที่ 12 แสดงการศึกษาด้านกายภาพของเขตจอมทอง ธนบุรี ภาษีเจริญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้


THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและพื้นที่พาณิชย์ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน

บริเวณของ ถนนบุรี และภาคีเจริญ

การศึกษาสภาพเดิม สารสนเทศ สารสนเทศ



ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

13

ภาพที่ 13 แสดงการศึกษาด้านสังคมของเขตจอมทอง ถนนบุรี ภาคีเจริญ


THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและพื้นที่พาณิชย์ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การศึกษาสภาพปัจจุบัน

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

ศึกษาสภาพปัจจุบัน



ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

ข้อมูลพื้นที่

พื้นที่รวม 137,794 ตร.ม. (31,921 ตร.วา) หรือ 0.0773 ตร.กม.

พื้นที่ใช้สอย 170,773 ตร.ม. (41,943 ตร.วา) หรือ 0.387 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 26,621 ตร.ม. (6,578 ตร.วา) หรือ 0.0614 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,549 ตร.ม. (10,137 ตร.วา) หรือ 0.1004 ตร.กม.

พื้นที่ว่าง 43,177 ตร.ม. (10,294 ตร.วา) หรือ 0.1001 ตร.กม.

ประเภท	เนื้อที่ (ตร.ม.)	เนื้อที่ (ตร.วา)
พื้นที่ใช้สอย	170,773	41,943
พื้นที่ว่าง	26,621	6,578
พื้นที่ว่าง	43,549	10,137
พื้นที่ว่าง	43,177	10,294
รวม	284,119	70,952

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
CODE : 47035033
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

14

ภาพที่ 14 แสดงการศึกษาด้านกายภาพของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

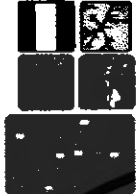
โครงการเป็นรูปวงรีใต้ทางรถไฟบริเวณสถานีหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร สถานี(ศูนย์ทาสิน)

การวิเคราะห์สภาพพื้นที่และบทบาท

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ สถานี(ศูนย์ทาสิน)

การวิเคราะห์พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

วัตถุประสงค์ การศึกษาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เพื่อวิเคราะห์สภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง และเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

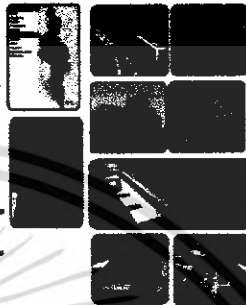


1. สภาพพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง
พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง จึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

2. สภาพพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง
พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง จึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

3. สภาพพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง
พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง จึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

4. สภาพพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง
พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง จึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง



1. สภาพพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง
พื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านการคมนาคม และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง จึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และบทบาทของพื้นที่บริเวณสถานีหัวลำโพง

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKABANG 17

ภาพที่ 17 แสดงการศึกษาพื้นที่ตัวอย่างในต่างประเทศ

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการเป็นรูปวงรีใต้ทางรถไฟบริเวณสถานีหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร สถานี(ศูนย์ทาสิน)

การวิเคราะห์สภาพพื้นที่และบทบาท

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ สถานี(ศูนย์ทาสิน)

ประเภทของพื้นที่	เนื้อที่ (ตารางเมตร)
พื้นที่อยู่อาศัย (รวม)	27576 ตร.ม.
พื้นที่อยู่อาศัยเดี่ยว	42,708 ตร.ม.
พื้นที่อยู่อาศัยรวม	31,688 ตร.ม.
พื้นที่พาณิชย์	4,327 ตร.ม.
พื้นที่ราชการ	1,028 ตร.ม.
พื้นที่สาธารณะ	14,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง	1,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง (รวม)	14,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง	4,200 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง	1,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง	1,000 ตร.ม.
พื้นที่ว่าง	1,000 ตร.ม.



นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา

นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา
นางสาวสินธุพร พงษ์เสนา

DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKABANG 18

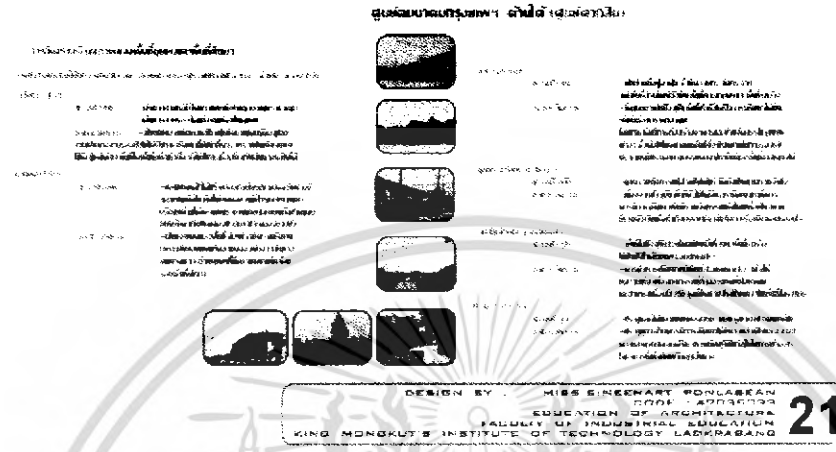
ภาพที่ 18 แสดงการศึกษาพื้นที่ตัวอย่างในต่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่ทางรถไฟบริเวณสถานีท่าเรือ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์สภาพพื้นที่ในเขตภาค



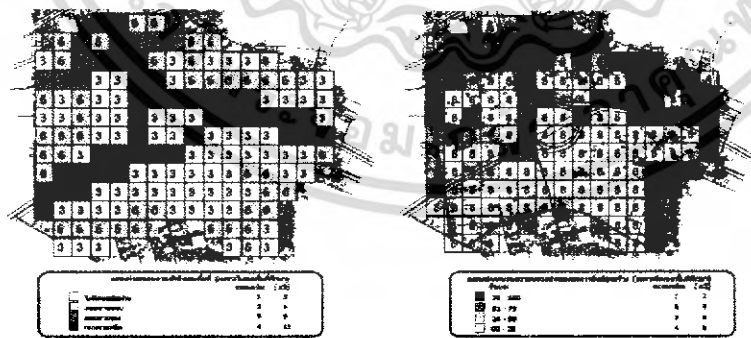
ภาพที่ 21 แสดงการวิเคราะห์พื้นที่ภาพของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่ทางรถไฟบริเวณสถานีท่าเรือ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่โดยใช้
Potential-Grade Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (เขตตากสิน)



ภาพที่ 22 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่อาคารพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่โดยย่อ

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)



พื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด (Best Potential Surface) จำนวน: 1 (ไร่)

พื้นที่ราบสูง	1	2
พื้นที่ลาดชัน	2	4
พื้นที่น้ำท่วม		

พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมที่สุด (Worst Potential Surface) จำนวน: 1 (ไร่)

พื้นที่ราบสูง	1	1
พื้นที่ลาดชัน	2	2
พื้นที่น้ำท่วม	1	2

DESIGN BY : MISS SREERART PONLASEAN
 ๐๘๐๔ - ๔๗๐๓๕๐๓๓
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG

23

ภาพที่ 23 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

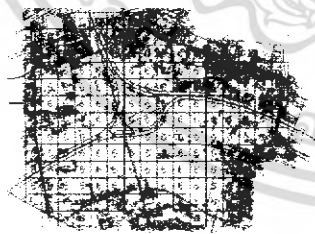
THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่อาคารพาณิชย์และที่พักอาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่โดยย่อ

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)



พื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด (Best Potential Surface) จำนวน: 1 (ไร่)

พื้นที่ราบสูง	1	2
พื้นที่ลาดชัน	2	4
พื้นที่น้ำท่วม		

พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมที่สุด (Worst Potential Surface) จำนวน: 1 (ไร่)

พื้นที่ราบสูง	1	1
พื้นที่ลาดชัน	2	2
พื้นที่น้ำท่วม	1	2

DESIGN BY : MISS SREERART PONLASEAN
 ๐๘๐๔ - ๔๗๐๓๕๐๓๓
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAKANG

24

ภาพที่ 24 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

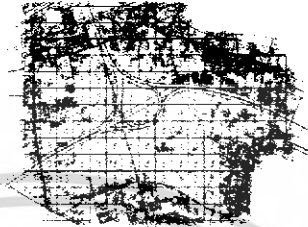
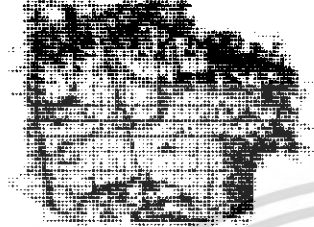
THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย (ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ)

การวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบ

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)



Legend of Potential Surface Analysis (PSA) Results	
Highly Suitable (สีแดงเข้ม)	1
Medium Suitable (สีแดงอ่อน)	2
Low Suitable (สีส้ม)	3
Not Suitable (สีเทา)	4

Legend of Potential Surface Analysis (PSA) Results	
Highly Suitable (สีแดงเข้ม)	1
Medium Suitable (สีแดงอ่อน)	2
Low Suitable (สีส้ม)	3
Not Suitable (สีเทา)	4

DESIGN BY : MISS SINEERAT PONLASEAN
 STUDENT ID: 49936033
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LAKKRAKANG

25

ภาพที่ 25 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

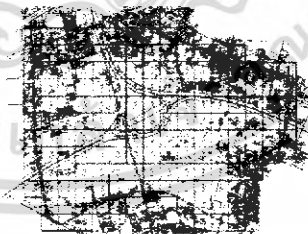
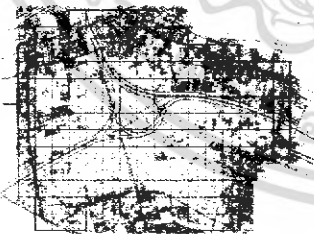
THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย (ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ)

การวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบ

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)



Legend of Potential Surface Analysis (PSA) Results	
Highly Suitable (สีแดงเข้ม)	1
Medium Suitable (สีแดงอ่อน)	2
Low Suitable (สีส้ม)	3
Not Suitable (สีเทา)	4

Legend of Potential Surface Analysis (PSA) Results	
Highly Suitable (สีแดงเข้ม)	1
Medium Suitable (สีแดงอ่อน)	2
Low Suitable (สีส้ม)	3
Not Suitable (สีเทา)	4

DESIGN BY : MISS SINEERAT PONLASEAN
 STUDENT ID: 49936033
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LAKKRAKANG

26

ภาพที่ 26 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

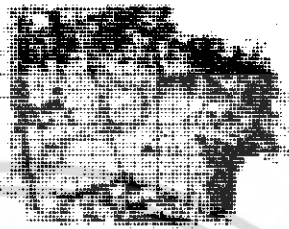
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ (ศูนย์ตากลีน)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่
Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ (ศูนย์ตากลีน)



DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
ROOM : 40040022
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG 27

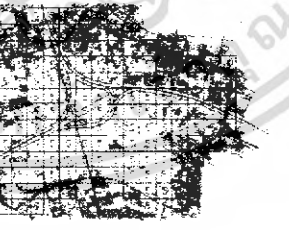
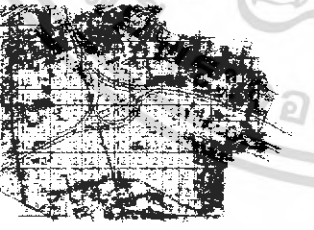
ภาพที่ 27 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากลีน)

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการปรับปรุงพื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ (ศูนย์ตากลีน)

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่
Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ (ศูนย์ตากลีน)



DESIGN BY : MISS SINEENART PONLASEAN
ROOM : 40040022
EDUCATION OF ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONSIEUR'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG 28

ภาพที่ 28 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากลีน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

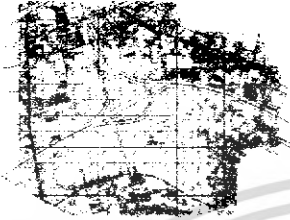
THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบพื้นที่การพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์พื้นที่ทางศักยภาพของพื้นที่โดยใต้

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)



Legend	
พื้นที่สูง	1
พื้นที่ปานกลาง	2
พื้นที่ต่ำ	3

Legend	
พื้นที่สูง	1
พื้นที่ปานกลาง	2
พื้นที่ต่ำ	3

DESIGN BY : MISS SINEENART PONGLEARN
 25551 50001
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAEANG **29**

ภาพที่ 29 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบพื้นที่การพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์พื้นที่ทางศักยภาพของพื้นที่โดยใต้

Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)



Legend	
พื้นที่สูง	1
พื้นที่ปานกลาง	2
พื้นที่ต่ำ	3

Legend	
พื้นที่สูง	1
พื้นที่ปานกลาง	2
พื้นที่ต่ำ	3

DESIGN BY : MISS SINEENART PONGLEARN
 25551 50001
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRAEANG **30**

ภาพที่ 30 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบนิเวศการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์สภาพกายภาพของพื้นที่โดยรอบ
Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้ (ศูนย์ตากสิน)



แสดงค่าความชันของพื้นที่โดยรอบ (ค่าระดับพื้นที่)
 - สีเทา: ความชันน้อยกว่า 1% (1:10) มีจำนวนพื้นที่ 12 ไร่
 - สีขาว: ความชันน้อยกว่า 2% (1:50) มีจำนวนพื้นที่ 117 ไร่
 - สีดำ: ความชันน้อยกว่า 3% (1:33) มีจำนวนพื้นที่ 30 ไร่

DESIGN BY : HISS SINEENART PONLAEAN 3006 47896624
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONGLUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG **31**

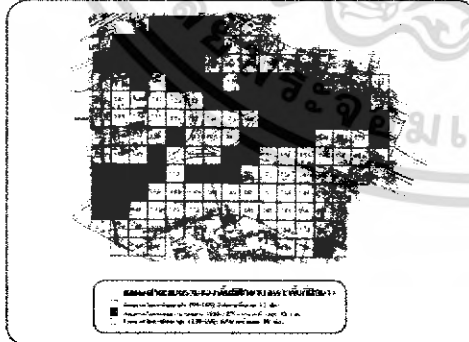
ภาพที่ 31 แสดงการวิเคราะห์หาค่าศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

THE DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL AREA FOR SOUTHERN BANGKOK TRANSPORTATION(TAAK - SIN CENTER)

โครงการพัฒนาระบบนิเวศการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้(ศูนย์ตากสิน)

การวิเคราะห์สภาพกายภาพของพื้นที่โดยรอบ
Potential Surface Analysis (PSA)

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้(ศูนย์ตากสิน)



แสดงค่าความชันของพื้นที่โดยรอบ (ค่าระดับพื้นที่)
 - สีเทา: ความชันน้อยกว่า 1% (1:10) มีจำนวนพื้นที่ 12 ไร่
 - สีขาว: ความชันน้อยกว่า 2% (1:50) มีจำนวนพื้นที่ 117 ไร่
 - สีดำ: ความชันน้อยกว่า 3% (1:33) มีจำนวนพื้นที่ 30 ไร่

DESIGN BY : HISS SINEENART PONLAEAN 3006 47896624
 EDUCATION OF ARCHITECTURE
 FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
 KING MONGLUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG **32**

ภาพที่ 32 แสดงผลการวิเคราะห์หาค่าศักยภาพ(PSA)ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด่านใต้ (ศูนย์ตากสิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล นางสาวสินีนารถ พลเสน
วัน เดือน ปีเกิด 28 มกราคม 2526
สถานที่เกิด อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน 16/3 หมู่ 5 ตำบลหนองอ้อ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี 70110
ประวัติการศึกษา

- สำเร็จการศึกษา ปีการศึกษา 2548 ระดับปริญญาตรี ครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- สำเร็จการศึกษา ปีการศึกษา 2545 ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง แผนกวิชาช่างเทคนิคสถาปัตยกรรม วิทยาลัยเทคนิคราชบุรี
- สำเร็จการศึกษา ปีการศึกษา 2541 ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ แผนกวิชาช่างเทคนิคสถาปัตยกรรม วิทยาลัยเทคนิคราชบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้