

## การวางแผนการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

ก่อนการวางแผนการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ จะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโดยพิจารณาจากนโยบายและแผนงานของรัฐในส่วนที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการศึกษาถึงสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นภายในชุมชนนั้น ๆ จึงจะสามารถกำหนดแนวทางของการวางแผนการใช้ที่ดินในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับขั้นตอนของการศึกษาเพื่อหาแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินมีดังต่อไปนี้

### 8.1 นโยบายและแผนงานของรัฐ

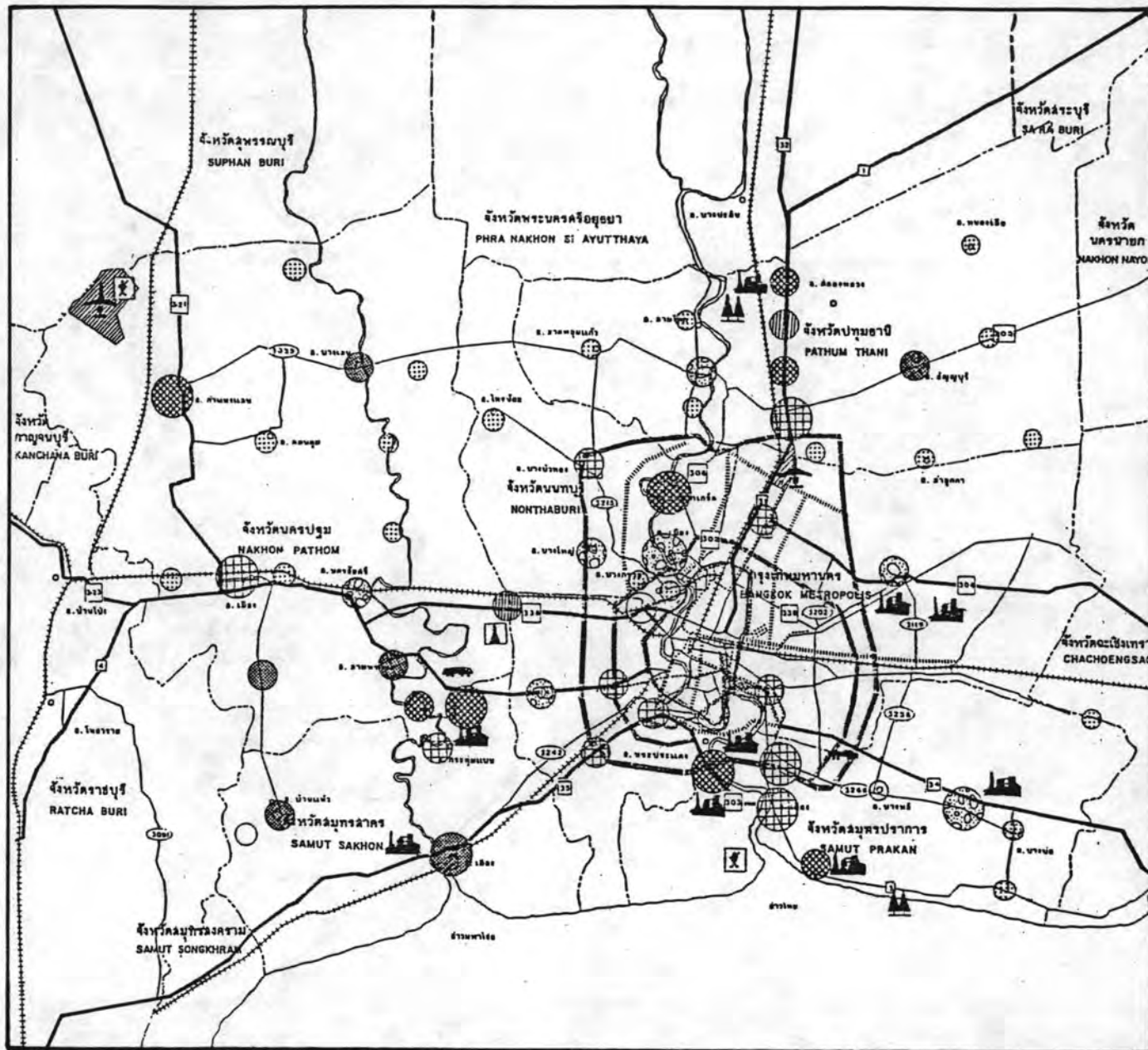
นโยบายและแผนงานของรัฐที่มีความสำคัญต่อการวางแผนการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 และผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมีผังภาคของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่เป็นตัวกำหนดบทบาทของพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบของกรุงเทพมหานครอีกด้วย

#### 8.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้กำหนดแนวทางที่จะกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกไปสู่ภูมิภาค (แผนที่ 8.1) เพื่อให้ลดการขยายตัวของกรุงเทพฯ ลง

ในส่วนของแผนการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาไว้ในเรื่องของแผนพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ โดยมีเป้าหมายที่จะให้เป็นเขตมหานครซึ่งเชื่อมโยงโดยระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานและการใช้ที่ดินให้มีการขยายตัวที่เป็นที่เรียบร้อย และแก้ปัญหาความคับคั่งของชุมชน ในการพัฒนาจะแบ่งพื้นที่ กทม. และปริมณฑลออกเป็น 4 บริเวณ คือ

- พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน ส่วนใหญ่เป็นเขตธุรกิจดั้งเดิมและย่านธุรกิจใหม่ที่เป็นศูนย์กลางของธุรกิจ ด้านบริการและการบริหารราชการ ตลอดจนเป็นที่ตั้งทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม



การศึกษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง: ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6

สัญลักษณ์

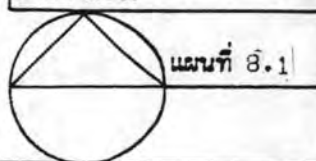
- แนวเขตจังหวัด
- แนวเขตอำเภอ
- ที่ตั้งจังหวัด
- ที่ตั้งอำเภอ
- แม่น้ำ
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงจังหวัด
- ทางรถไฟ
- โครงการรถไฟ

- ทางด่วน
- แนวถนนขนาด
- โครงการถนนวงแหวน
- ที่จอดรถทาง
- สถานที่ว่าปัญหาสาธารณะ
- ท่าเรือ
- สถานีขนส่งมวลชน
- สถานีขนส่งมวลชน
- ท่าอากาศยาน
- สนามบิน

- ศูนย์กลางพาณิชย์และบริการ
- ศูนย์กลางอุตสาหกรรมพาณิชย์
- ศูนย์กลางอาชีพ
- ศูนย์กลางการศึกษา
- ศูนย์กลางราชการและปกครอง
- ศูนย์กลางการเกษตรและอุตสาหกรรม - การเกษตร
- ศูนย์กลางขนาดใหญ่
- ชุมชน
- ชุมชน
- ชุมชน

สำนักผังเมือง -  
ที่มา: -กระทรวงมหาดไทย.

มาตราส่วน 0 4 8 12 กม.



- พื้นที่ชานเมืองที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่วนใหญ่เป็นเขตชุมชนสมบูรณ์ในตัวเอง คือเป็นทั้งที่อยู่อาศัย แหล่งการค้า ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมและกิจกรรมการเกษตร พื้นที่ดังกล่าวนี้ประกอบไปด้วยเขต กทม. 8 เขตและอีก 3 อำเภอของจังหวัดนนทบุรี ที่มีความสำคัญสำหรับพื้นที่ตอนเหนือของ กทม. คือเขตบางเขน เขตห้วยขวางและอำเภอปากเกร็ด

- พื้นที่ย่านอุตสาหกรรม เป็นเขตพื้นที่เฉพาะในเขตอุตสาหกรรมตามผังเมืองรวมและนิคมอุตสาหกรรม

- พื้นที่ส่วนที่เหลือของ กทม. และปริมณฑลรอบนอก เป็นทั้งเขตเทศบาลและสุขาภิบาล ซึ่งเป็นชุมชนที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง และเป็นแหล่งเกษตรที่สำคัญ

ในพื้นที่เหล่านี้จะมีแผนพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานหลัก เช่นแผนแก้ปัญหาจราจรและการขนส่ง โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และปรับปรุงขยายโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบ แผนขยายระบบประปาโดยเน้นขยายระบบประปาเข้าสู่พื้นที่ใหม่ทางด้านตะวันออกของ กทม. พร้อมทั้งก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำในเขตชั้นในของ กทม.

สำหรับพื้นที่ชานเมืองและย่านอุตสาหกรรม ก็จะมีการปรับปรุงก่อสร้างถนนสายหลักสายรอง เข้าไปในบริเวณพื้นที่เหล่านี้ให้เชื่อมต่อกับถนนสายประธาน ถนนท้องถิ่นและระบบขนส่งมวลชน ก็จะมีการขยายบริการพื้นฐาน เช่นระบบประปา ตลอดจนการควบคุมสภาวะแวดล้อมบริเวณย่านอุตสาหกรรมและเขตข้างเคียง พร้อมทั้งจัดสร้างสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตามบริเวณชานเมือง

#### 8.1.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาในรายละเอียดนั้น เป็นแนวทางของการวางผังเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินในเขต กทม. ให้เป็นระเบียบโดยมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ดังนี้

(ก) เพื่อชะลอการขยายตัว และกำหนดการกระจายตัวของประชากรในอนาคต ให้มีความสมดุลย์ตามความเหมาะสม โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสม และส่งเสริมการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นแบบหลายศูนย์กลาง และจำกัดให้การพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ในกรอบถนนวงแหวนรอบนอก และกำหนดพื้นที่สีเขียวบริเวณชานเมือง

- เพื่อส่งเสริมให้ กทม. เป็นศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์การปกครองที่มีประสิทธิภาพของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ให้มีการพัฒนา กทม. เป็นแบบหลายศูนย์กลาง กำหนดที่ตั้งของอุตสาหกรรมขนาดกลางในบริเวณที่เหมาะสม และสนับสนุนการย้ายส่วนราชการออกจาก กทม.

- เพื่อกำหนดการใช้ที่ดินตามความสัมพันธ์ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการใช้ที่ดินไม่ให้ขัดแย้งกัน และให้มีความสัมพันธ์ต่อกันระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน กับสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่าง ๆ

- เพื่อกำหนดระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก ปลอดภัยและประหยัด โดยมีความสัมพันธ์สอดคล้องถึงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดลำดับและกำหนดหน้าที่ของถนนประเภทต่าง ๆ จัดระบบถนน ให้มีความสอดคล้องกับการใช้ที่ดินและความหนาแน่นกับการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน

- เพื่อส่งเสริมและรักษาโบราณสถาน วัฒนธรรมและสิ่งสำคัญที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่าต่อความเป็นอยู่ สภาพแวดล้อมและเอกลักษณ์ของ กทม. โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะกำหนดที่ตั้ง โบราณสถาน วัฒนธรรมและสิ่งที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ อีกทั้งกำหนดพื้นที่เกษตรกรรมขั้นดี เพื่อคงไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่า

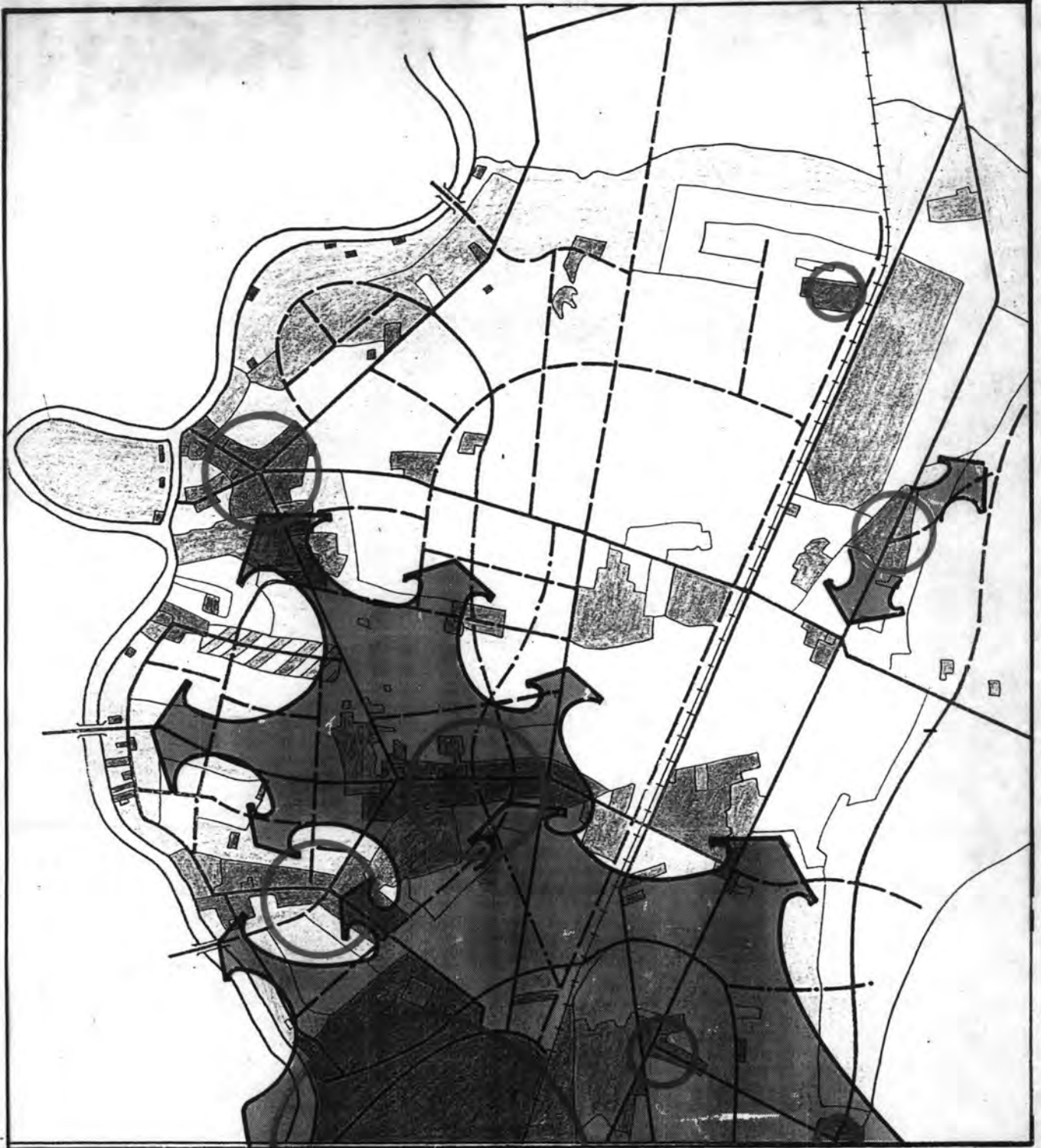
จากแบบร่างของผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร และผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี (แผนที่ 8.2, 8.3, 8.4) จะพบว่าแนวโน้มของการคาดการณ์ของการใช้ที่ดินในการวางผังของสำนักผังเมืองฯ ในพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครนั้น กำหนดให้พื้นที่พักอาศัยมีทิศทางการเจริญเติบโตออกไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ โดยต่อเชื่อมกับการเจริญเติบโตของที่พักอาศัยของผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี ที่มีแนวโน้มของการขยายตัวขึ้นไปทางทิศเหนือด้วยเช่นกัน

## 8.2 ปัญหาของชุมชน

สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนนั้นแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ

- สภาพของปัญหาที่เป็นที่อยู่ของชุมชนในปัจจุบัน
- การคาดการณ์สภาพของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในชุมชน จากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ฝั่งตะวันตก









การศึกษา  
**ผลกระทบบลักรุกขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่ติดต่อพื้นที่โดยรอบ  
 เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต**

แสดง ทิศทางโครงการเจริญเติบโตของท่าอากาศยานกรุงเทพและพื้นที่โดยรอบที่มีในอนาคต พื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา

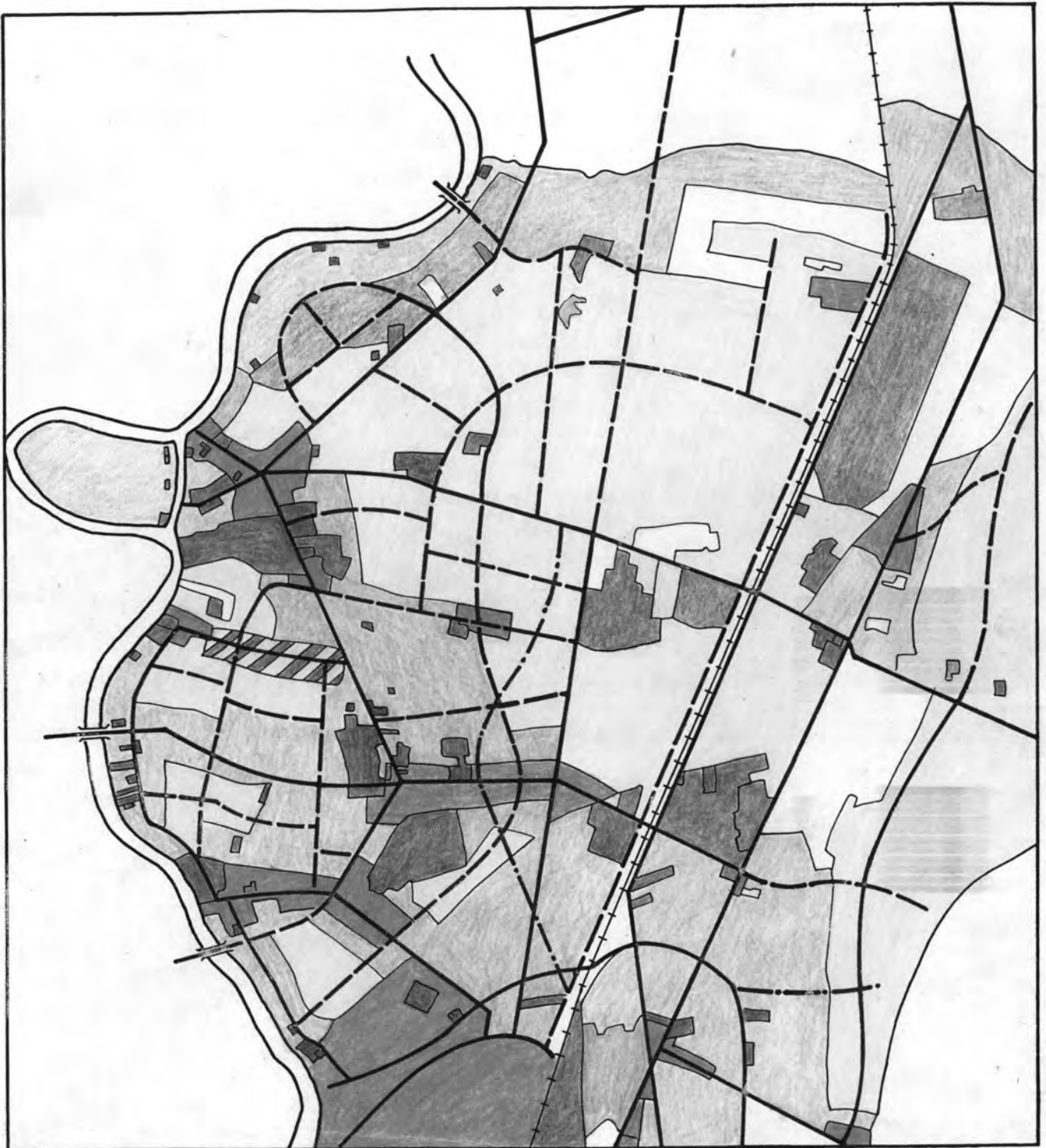
**สัญลักษณ์**

-  ถนนปัจจุบัน
-  ถนนโครงการทางด่วน
-  แนวทางการเจริญเติบโต
-  ย่านพาณิชย์และที่พักอาศัยหนาแน่น



พิมพ์ สำนักผังเมือง  
 กรุงเทพมหานคร  
 0 2 3 กม.  
 แผนที่ ๒.๓





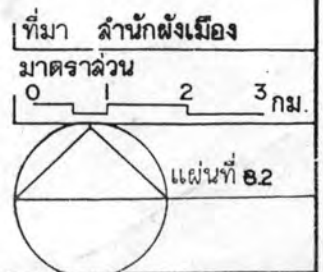
การศึกษา

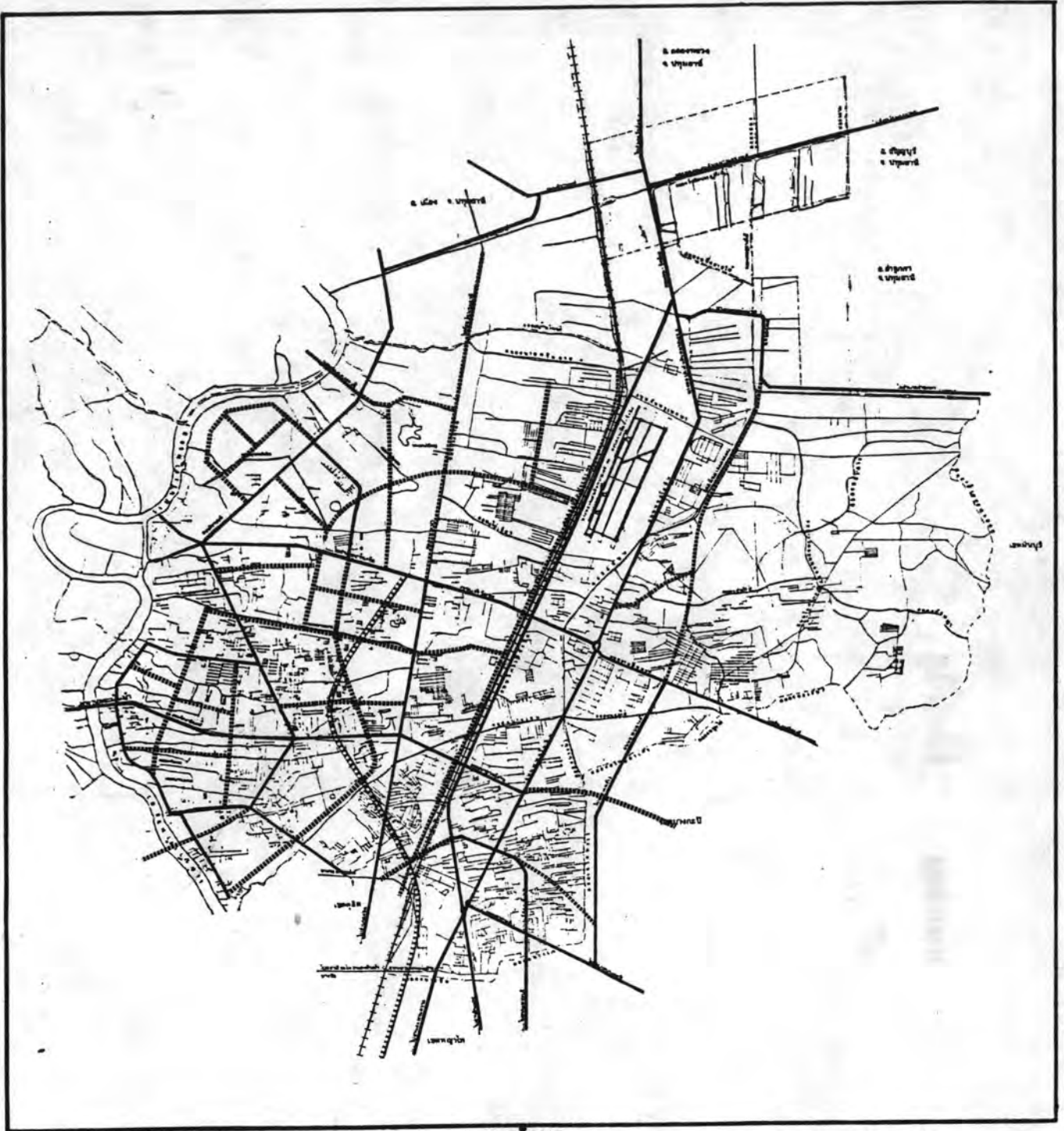
### ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ของพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2544

#### สัญลักษณ์

- ถนนปัจจุบัน
- - - ถนนโครงการ
- · - · - ถนนโครงการทางด่วน





การศึกษา  
**ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ  
 เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต**

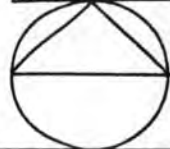
แสดง : โครงข่ายถนนตามแบบร่างของผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง

**สัญลักษณ์**

- ทางรถไฟ
- ถนนปัจจุบัน
- ..... ถนนทางด่วน
- ..... ถนนโครงการ

ที่มา : สำนักผังเมือง , 2530

มาตราส่วน 0 1 2 กม.



แผนที่ 8.4

ซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

### 8.2.1 สภาพของปัญหาที่เป็นอยู่ของชุมชนในปัจจุบัน

#### 1) รายละเอียดของปัญหา

1.1) การใช้ที่ดินขาดการวางแผนเพื่อควบคุมและจัดระเบียบ สืบเนื่องมาจากการเจริญเติบโตของชุมชนเป็นไปตามธรรมชาติ ทำให้การแผ่ขยายของชุมชนเติบโตออกไปตามแนวถนนสายสำคัญ โดยมีพื้นที่พาณิชย์กรรมตั้งอยู่สองข้างทาง ทำให้เป็นอุปสรรคในการให้บริการทางด้านสาธารณสุขและสาธารณสุขการ อีกทั้งการให้บริการของกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรมต่อพื้นที่พักอาศัยที่อยู่ห่างจากแนวถนนสายหลัก นอกจากนี้การเจริญเติบโตของชุมชนที่เพิ่มมากขึ้น โดยรอบท่าอากาศยานฯ ทำให้มีพื้นที่ได้รับผลกระทบจากเสียงและมลภาวะทางอากาศเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

1.2) มีการบุกรุกพื้นที่สาธารณะริมคลอง เนื่องจากขาดการวางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินสาธารณะที่ยังว่างเปล่าให้เกิดประโยชน์ เป็นผลให้เกิดชุมชนแออัดตามพื้นที่ริมฝั่งคลองในย่านชุมชน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม ปัญหาดังกล่าวจะเกิดขึ้นมากในบริเวณพื้นที่ริมคลองสายสำคัญที่ผ่านชุมชน เช่น คลองเปรมประชากร คลองถนน เป็นต้น จากการสำรวจของหน่วยงานของกรมชลประทานเมื่อปี พ.ศ. 2529 พบว่าในบริเวณคลองเปรมประชากรของเขตพื้นที่ศึกษา มีอาคารสร้างบุกรุกแนวคลองฯ ประมาณไม่น้อยกว่า 460 หลังคาเรือน

#### 1.3) ปัญหาการคมนาคมขนส่ง

1.3.1) การเข้าถึงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชากรไม่สะดวก จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมฯ พบว่าถนนที่เข้าสู่พื้นที่ทางตะวันตกของคลองเปรมประชากร กระทำได้อย่างจำกัด ซึ่งพอสรุปสาระของเส้นทางเข้าถึงพื้นที่ได้ดังนี้

(1) ทางทิศตะวันออกจากแนวถนนวิภาวดีฯ มีช่องทางเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าวเพียง 4 แห่งคือ



- ช่องทางบริเวณวัดหลักสี่ ซึ่งต่อเชื่อมกับซอย  
โกสุม-ร่วมใจ บริเวณ กม.ที่ 15.80 ของถนนวิภาวดีฯ

- ช่องทางบริเวณตลาดใหม่ (ดอนเมือง) ซึ่งต่อ  
เชื่อมกับถนนเชิดวุฒากาศ บริเวณ กม.ที่ 18.80 ของถนนวิภาวดีฯ

- ช่องทางบริเวณหน้า สน.ดอนเมือง ซึ่งต่อ  
เชื่อมกับถนนเชิดวุฒากาศ บริเวณ กม.ที่ 21.00 ของถนนวิภาวดีฯ

- ถนนโครงการหมู่บ้านเมืองเอก

(2) ทางทิศตะวันตกจากแนวถนนเลียบคลองประปาซึ่ง  
ปัจจุบันเป็นถนนลูกรัง ยังไม่เปิดใช้เป็นทางสาธารณะ อยู่ในความดูแลของการประปานครหลวง มี  
สะพานข้ามคลองเชื่อมกับถนนดังกล่าวเพียงแห่งเดียว คือทางทิศตะวันตกของถนนสร่งประภา

(3) ทางทิศใต้จากแนวถนนแจ้งวัฒนะ มีเส้นทางเข้า  
สู่พื้นที่ดังกล่าวเพียง 2 แห่งคือ

- ซอยโกสุม-ร่วมใจ บริเวณหมู่บ้านโกสุมนิเวศน์  
สามารถต่อเชื่อมกับซอย ซอ.อุทิศและถนนสร่งประภา

- ซอยเมืองทองนิเวศน์ 1 บริเวณหมู่บ้านเมือง  
ทอง สุดทางที่วัดเวฬุวนาราม

(4) ทางทิศเหนือจากถนนทหาร ทางหลวงหมายเลข  
3100 โดยมีแยกข้ามคลองรังสิตประยูรศักดิ์เข้าสู่หมู่บ้านเมืองเอก

จากการที่มีความไม่สะดวกในเส้นทางคมนาคมที่เข้าสู่พื้นที่  
ที่ทำให้การคมนาคมการใช้ที่ดินเป็นไปได้ลำบาก เป็นผลให้เกิดพื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือใช้ประ  
โยชน์ไม่เต็มที่หลายแห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่อยู่ห่างจากถนนสายสำคัญภายในพื้นที่ เช่น  
ถนนสร่งประภา ซอยโกสุม-ร่วมใจ เป็นต้น

1.3.2) | ฝึการจราจรของถนนสาธารณะ ทางฝั่งตะวันออกของคลองเปรมฯ ส่วนใหญ่แคบและไม่ได้มาตรฐาน ที่เป็นเช่นนี้เพราะเป็นถนนที่เกิดจากการต่อเชื่อมของถนนซอยที่มีอยู่เดิม ซึ่งมีขนาด 2 ช่องทางเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงทำให้เส้นทางมีลักษณะแคบแคียวไม่สะดวกในการสัญจรเมื่อมียานพาหนะจำนวนมาก อีกทั้งยังมีความยากในการพัฒนาเพื่อขยายฝึการจราจรในอนาคต เพราะขอบเขตของพื้นที่สองข้างทางมีจำกัด

1.3.3) การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่ง โดยทางรถไฟยังมีน้อย จากการสำรวจและรายงานการสำรวจของบริษัทที่ปรึกษา A.D.P. พบว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโดยทางรถไฟยังมีจำนวนน้อย เมื่อเทียบกับการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ที่เป็นเช่นนี้เป็นเพราะ สภาพของระบบถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการมาใช้บริการสถานีรถไฟ โดยมีเพียงถนนเซิดูฒากาศสายเตียวเท่านั้นที่เข้าถึงสถานีรถไฟได้ ซึ่งถนนเซิดูฒากาศนี้สามารถเข้าถึงได้จากฝั่งถนนวิภาวดีฯ เพียง 2 ช่องทาง ตามที่กล่าวมาแล้วเท่านั้น จึงทำให้ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงมาใช้การคมนาคมขนส่งทางรถไฟน้อย อันส่งผลให้การคมนาคมทางถนนมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น

1.3.4) การจราจรติดขัดบนถนนสายหลักและสายประธาน โดยบริเวณทางแยกของถนนสายหลักจะมีสภาพการจราจรที่ค่อนข้างติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเช้าและเย็น ที่เป็นเช่นนี้เป็นเพราะในช่วงดังกล่าวมีปริมาณการจราจรมาก เนื่องมาจากเป็นเพราะว่า ถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินเป็นถนนสายสำคัญในระดับภาค ดังนั้นนอกจากจะรองรับปริมาณการจราจรจากพื้นที่โดยรอบแล้ว ยังเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือและตะวันออกเฉียงอีกด้วย โดยที่ไม่มีถนนสายรองหรือสายย่อยหรือถนนอ้อมเมือง (BY PASS) ในการช่วยรองรับปริมาณการจราจรบางส่วนได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในช่องที่มีปริมาณของรถมาก คือ ช่วงเช้าและเย็นมีปัญหาการจราจรคับคั่งตามสี่แยกและทำให้การเดินทางบนเส้นทางดังกล่าวไม่สะดวก เกิดความล่าช้ามากขึ้นตามลำดับ

## 2) การจัดลำดับความสำคัญของปัญหา

ปัญหาต่าง ๆ ของชุมชนจะส่งผลกระทบต่อชุมชนมากน้อยต่างกัน ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อมากย่อมต้องมีการพิจารณาในลำดับก่อนและลดหลั่นกันไป ดังนั้นการพิจารณาถึงความสำคัญของแต่ละปัญหาจะเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงชุมชนได้ต่อไป สำหรับการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาพิจารณาจากองค์ประกอบของปัญหาดังนี้ (พิชิต สกกุลพรหมณ์ 2521 :9-10)

ก. ขนาดของปัญหา (SIZE OF PROBLEM) | พิจารณาถึงความมากน้อยของปัญหาและพื้นที่ที่เกิดปัญหา

- ข. ความร้ายแรงของปัญหา (SEVERITY OF PROBLEM) พิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดจากปัญหานั้น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม
- ค. ความพร้อมในการดำเนินการ (EASE OF MANAGEMENT) พิจารณาถึงการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหานั้น ๆ อันขึ้นอยู่กับงบประมาณ ระยะเวลา วิธีการ อุปกรณ์และเจ้าหน้าที่ โดยพิจารณาถึงโครงการของทางราชการว่ามีอยู่หรือไม่ด้วย
- ง. ปฏิกริยาของชุมชนต่อปัญหา (COMMUNITY CONCERN) พิจารณาจากความร่วมมือเกี่ยวกับปัญหานั้น ๆ ของประชากรในชุมชนตั้งอยู่ในบริเวณที่เกิดปัญหาและนอกบริเวณ (เฉพาะบางปัญหา) และเจ้าหน้าที่ในท้องถิ่น

การให้ค่าขององค์ประกอบ จะให้ค่าอยู่ระหว่าง 1 - 5 จากการเปรียบเทียบค่าเป็นร้อยละในสภาพต่าง ๆ ของชุมชนเมืองซึ่งชี้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นโดยกำหนดให้

ถ้าสภาพขององค์ประกอบอยู่ระหว่างร้อยละ	0 - 20	มีค่าเป็น	1
ถ้าสภาพขององค์ประกอบอยู่ระหว่างร้อยละ	21 - 40	มีค่าเป็น	2
ถ้าสภาพขององค์ประกอบอยู่ระหว่างร้อยละ	41 - 60	มีค่าเป็น	3
ถ้าสภาพขององค์ประกอบอยู่ระหว่างร้อยละ	61 - 80	มีค่าเป็น	4
ถ้าสภาพขององค์ประกอบอยู่ระหว่างร้อยละ	81 - 100	มีค่าเป็น	5

นอกจากนั้น องค์ประกอบของปัญหาเหล่านี้ยังมีค่าน้ำหนักของความสำเร็จไม่เท่ากัน กำหนดให้มีค่าดังนี้

ขนาดของปัญหา	-	มีค่าน้ำหนักของความสำเร็จเท่ากับ	4
ความร้ายแรงของปัญหา	-	มีค่าน้ำหนักของความสำเร็จเท่ากับ	3
ความพร้อมในการดำเนินการ	-	มีค่าน้ำหนักของความสำเร็จเท่ากับ	2
ปฏิกริยาของชุมชนต่อปัญหา	-	มีค่าน้ำหนักของความสำเร็จเท่ากับ	1

จากเกณฑ์ดังกล่าว สามารถจัดลำดับความสำคัญของปัญหาได้ดังตารางที่ 8.1

ตารางที่ 8.1 แสดงการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาในชุมชน

สภาปัญหา	ขนาดของปัญหา	ความร้ายแรงของปัญหา	ความพร้อมในการดำเนินการ	ปฏิกิริยาของชุมชนต่อปัญหา	สรุป		
					คะแนน	ปรับฐาน	อันดับ
ค่าน้ำหนัก	4	3	2	1	คะแนน	ปรับฐาน	อันดับ
<u>ปัญหาการใช้ที่ดิน</u>							
1. การขาดการวางแผนควบคุมและจัดระเบียบ	4(16)	4(12)	3(6)	1(1)	35	3.50	1
2. การบุกรุกพื้นที่สาธารณะริมคลอง	2(8)	3(9)	2(4)	3(3)	24	2.40	3
<u>ปัญหาการคมนาคมขนส่ง</u>							
1. การเข้าถึงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของคลอง เปรมประชากร ไม่สะดวก	3(12)	3(9)	3(6)	4(4)	31	3.10	2
2. ผู้การจราจรของถนนสาธารณะทางฝั่ง ตะวันตกของคลองเปรมฯ คับแคบ และไม่ได้มาตรฐาน	2(8)	2(6)	3(6)	4(4)	23	3.10	4
3. การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่ง ทางรถไฟยังมีน้อย	1(4)	1(3)	1(2)	1(1)	10	1.00	6
4. การจราจรติดขัดถนนสายหลัก	1(4)	1(3)	2(4)	4(4)	15	1.50	5

หมายเหตุ : ( ) เป็นค่าที่ได้จากการถ่วงน้ำหนักแล้ว คือค่าน้ำหนักของปัญหาคูด้วยคะแนนเดิมของแต่ละองค์ประกอบของปัญหา

: การปรับฐานใช้ฐาน 1. สำหรับค่าคะแนนที่ต่ำที่สุด



จากตารางดังกล่าว สรุปลำดับความสำคัญของปัญหาในชุมชนได้ดังนี้

1. ปัญหาการขาดการวางแผนควบคุมและจัดระเบียบการใช้ที่ดิน	มีค่าระดับความสำคัญ 3.50
2. ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมฯ	มีค่าระดับความสำคัญ 3.10
3. การบุกรุกพื้นที่สาธารณะริมคลอง	มีค่าระดับความสำคัญ 2.40
4. ผิวการจราจรของถนนสาธารณะคับแคบและไม่ได้มาตรฐาน	มีค่าระดับความสำคัญ 2.30
5. การจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก	มีค่าระดับความสำคัญ 1.50
6. การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีน้อย	มีค่าระดับความสำคัญ 1.00

จะเห็นได้ว่าปัญหาการขาดการวางแผนควบคุมและจัดระเบียบการใช้ที่ดิน เป็นปัญหาที่สำคัญของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ เช่นเดียวกับปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชากร ซึ่งมีค่าระดับของความสำคัญถึง 3.50 และ 3.10 ตามลำดับ

#### 8.2.2 การคาดการณ์สภาพของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในชุมชน จากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ฝั่งตะวันตก

##### 1) รายละเอียดของปัญหา

รายละเอียดของปัญหาได้จากการคาดการณ์ถึงผลกระทบของ โครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ที่มีต่อสภาพแวดล้อมซึ่งมีสาระพอสรุปลงได้ดังนี้

##### 1.1) ปัญหาทางด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพชุมชน

สืบเนื่องมาจากบริเวณพื้นที่ ที่จะใช้รองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ นั้น บางส่วนเป็นพื้นที่ที่อยู่ในชุมชน ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการเวนคืนและโยกย้ายผู้คนออกไปนอกพื้นที่ของโครงการ นอกจากนั้น ยังต้องไปสร้างที่อยู่อาศัยให้ใหม่ในพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมใกล้เคียงกัน จากการศึกษาในบทที่ 6 พบว่า จำนวนพื้นที่ที่จะต้องให้ทั้งหมดทั้งโครงการฯ มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 2,952.27 ไร่ มีประชากรได้รับผลกระทบประมาณ 3,735 ครอบครัวหรือประมาณ 21,393 คน และมีโรงเรียนระดับมัธยม 1 แห่ง จะต้องถูกโยกย้ายออกไปคือโรงเรียนดอนเมืองจตุรจินดา

1.2) ปัญหาทางด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ แบ่งได้เป็นปัญหาที่เกิดกับถนนสายหลักและถนนสายย่อย

1.2.1) สำหรับถนนสายหลักนั้น จะก่อให้เกิดปริมาณการจราจรมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าถึงท่าอากาศยานได้โดยตรง และยังรับหน้าที่เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่ตอนเหนืออีกด้วย จากการศึกษาพบว่า อัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรบนถนนวิภาวดีฯ มีถึงประมาณร้อยละ 8.36 ต่อปี ทำให้ความต้องการพื้นที่ผิวการจราจรในอนาคตเพิ่มขึ้น คาดว่าไม่น้อยกว่า 5 ช่องทางเดินรถในแต่ละทิศทางในปี พ.ศ. 2538 และอาจถึง 8 ช่องทางเดินรถในปี พ.ศ. 2553

1.2.2) สำหรับถนนสายย่อย ก็คือปัญหาที่เกิดจากการเวนคืนพื้นที่เมื่อก่อสร้างอาคาร และส่วนประกอบของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ทำให้ถนนและซอยที่มีอยู่เดิมถูกตัดขาด ทำให้มีความจำเป็นจะต้องวางระบบเส้นทางสัญจรในพื้นที่โดยรอบใหม่ให้เกิดประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมให้มากที่สุด

### 1.3) ปัญหาทางด้านธาราศาสตร์

ที่จะเกิดจากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ในอนาคตนั้น นอกเหนือจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงแนวของคลองเปรมฯ ในช่วงที่ผ่านพื้นที่ของโครงการฯ กับการป้องกันน้ำท่วมโดยการทำเขื่อนสูง 3.20 เมตร รอบพื้นที่ของโครงการฯ และการขยายขนาดของคลองบ้านใหม่ และคลองบ้านเก่า เพื่อช่วยในการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการฯ ลงแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วยังไม่ก่อให้เกิดปัญหาการไหลเวียน หรือระดับของน้ำเพิ่มขึ้นจนผิดธรรมชาติแต่อย่างใด

### 1.4) ปัญหาทางด้านเสียงรบกวน

จะขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้งานของทางวิ่งใหม่ของอากาศยานทางฝั่งตะวันตก ( $R_3$ ) จะมีมากหรือน้อย เพราะการเพิ่มขึ้นของระดับเสียงขึ้นอยู่กับ การเพิ่มขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรทางอากาศ ถ้ามีการใช้ทางวิ่ง  $R_3$  จะเกิดปัญหาเสียงรบกวนในพื้นที่ทางทิศตะวันตก/ใต้มากกว่าทางทิศเหนือ เพราะเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ไปแล้ว (BUILT UP AREA) สำหรับพื้นที่ที่จะได้รับเสียงรบกวนระดับเสียงที่ NEF 40 ขึ้นไปประมาณ 3.84 ตร.กม.

### 1.5) ปัญหาทางด้านคุณภาพของน้ำ

ที่เกิดจากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ก็คือมลภาวะของน้ำเสียที่จะระบายลงสู่ คู คลอง ที่มาจากโครงการฯ ย่อมจะต้องมีจำนวนมากขึ้น นอกจากนั้นปัญหาของการจัดหาน้ำเพื่ออุปโภคและบริโภค ซึ่งมีความต้องการเพิ่มขึ้นถึง 10,000 ลบ.ม./วัน

### 1.6) ปัญหาทางด้านคุณภาพของอากาศ

หมายถึง มลภาวะที่เกิดจากปริมาณการจราจรทางอากาศและทางถนนที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยคาดว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) จะมีปริมาณมากถึง 4,280 ตัน/ปี ก๊าซ NO<sub>x</sub> มีปริมาณ 2,910 ตัน/ปี และก๊าซ He มีปริมาณ 872 ตัน/ปี ซึ่งก๊าซที่มีพิษเหล่านี้จะเกิดจากปริมาณการจราจรบนถนนมากกว่าปริมาณการจราจรทางอากาศ

### 1.7) ปัญหาทางด้านนิเวศวิทยา

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นน้อยมากเมื่อเทียบกับขนาดและความจำเป็นของโครงการฯ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่โล่งเปล่าและเริ่มจะกลายเป็นพื้นที่เมือง ปัญหาการทำลายที่อยู่อาศัยของนกและพืชน้ำ จึงมีอยู่ไม่มากนักและสามารถโยกย้ายไปอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสมกว่าในเขตจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรม

### 2.2) การจัดลำดับความสำคัญของปัญหา

จากการคาดการณ์สภาพของปัญหานี้ เป็นผลมาจากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ฝั่งตะวันตก นำมาจัดลำดับความสำคัญของปัญหาได้ดังตารางที่ 8.2

จากตารางดังกล่าว สามารถสรุปลำดับความสำคัญของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในชุมชนได้ดังนี้

1. ปัญหาทางการคมนาคมขนส่ง	มีค่าระดับความสำคัญ	2.85
2. ปัญหาทางการเปลี่ยนแปลงสภาพชุมชน	มีค่าระดับความสำคัญ	2.78
3. ปัญหาทางด้านเสียงรบกวน	มีค่าระดับความสำคัญ	2.23
4. ปัญหาทางด้านคุณภาพของอากาศ	มีค่าระดับความสำคัญ	1.46
5. ปัญหาทางด้านธาราศาสตร์	มีค่าระดับความสำคัญ	1.38
6. ปัญหาทางด้านคุณภาพของน้ำในคลอง	มีค่าระดับความสำคัญ	1.08
7. ปัญหาทางด้านระบบนิเวศวิทยา	มีค่าระดับความสำคัญ	1.00

จะเห็นได้ว่าปัญหาที่เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง และการเปลี่ยนแปลงสภาพของชุมชน มีค่าระดับความสำคัญสูงสุดคือ 2.85 และ 2.78 ตามลำดับ

ตารางที่ 8.2 แสดงการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาในชุมชนเมื่อมีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ

สภาพปัญหา	ขนาดของปัญหา	ความร้ายแรง ของปัญหา	ความพร้อม ในการดำเนินการ	ปฏิกิริยาของ ชุมชนต่อปัญหา	สรุป		
					คะแนน	ปรับฐาน	อันดับ
ค่าน้ำหนัก	4	3	2	1			
1. ทางด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพชุมชน	4(16)	4(12)	3(6)	2(2)	36	2.78	2
2. ทางด้านการคมนาคมขนส่ง	4(16)	4(12)	3(6)	3(3)	37	2.85	1
3. ทางด้านธาราศาสตร์	2(8)	1(3)	3(6)	1(1)	18	1.38	5
4. ทางด้านเสียงรบกวน	3(12)	4(12)	1(2)	3(3)	29	2.23	3
5. ทางด้านคุณภาพของน้ำในคลอง	1(4)	1(3)	3(6)	1(1)	14	1.08	6
6. ทางด้านคุณภาพของอากาศ	2(8)	2(6)	2(4)	1(1)	19	1.46	4
7. ทางด้านระบบสิ่งแวดล้อม	1(4)	0(0)	4(8)	1(1)	13	1.00	7



จากการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัญหาในชุมชนระหว่างยังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ กับเมื่อมีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ พบว่า สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้นปัญหาทางด้านการคมนาคมและปัญหาที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการใช้ที่ดินที่ยังมีค่าของระดับของความสำคัญค่อนข้างสูงเช่นเดียวกัน ก็แสดงให้เห็นว่าในพื้นที่ที่ศึกษานั้นปัญหาทั้ง 2 เรื่องดังกล่าว เป็นปัญหาที่จะต้องให้ความสำคัญและดำเนินการแก้ไขต่อไป

### 8.3 การกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคต

การกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดิน พิจารณาจากประเด็นปัญหาหลักที่สำคัญของชุมชน โดยให้สอดคล้องกับนโยบายของแผนพัฒนาของรัฐทั้งระดับประเทศ และระดับจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาและ เตรียม รองรับการเจริญเติบโตของชุมชนในอนาคต

เนื่องจากประเด็นสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้เกี่ยวข้องกับโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในอนาคต ซึ่งเป็นโครงการที่ยังไม่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ดังนั้นจึงกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดินที่ครอบคลุมทั้ง 2 กรณี คือ

- ในกรณีที่การใช้ที่ดินยังเป็นอยู่ในสภาพปัจจุบันคือ ยังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก
- ในกรณีที่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ เกิดขึ้นในพื้นที่ฝั่งตะวันตก

ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) วางแผนการใช้ที่ดินที่เสริมสร้างลักษณะเฉพาะของการใช้ที่ดิน บริเวณชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ
- 2) วางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดิน
  - แก้ไขและป้องกันปัญหาจากการใช้ที่ดินที่มีอยู่ในปัจจุบันและจะเกิดขึ้นในอนาคต
  - วางแผน และกำหนดการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ

### 3) ปรับปรุงสภาพการคมนาคมขนส่ง

- 1) ปรับปรุงโครงการขายของถนนในพื้นที่ให้มีการเชื่อมโยงกันเป็นระบบและสอดคล้องกับการใช้ที่ดิน
- 2) เพิ่มผิวการจราจรของถนนสายสำคัญภายในชุมชน ให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานของถนนในเมือง
- 3) เพิ่มการตัดถนนสายรอง เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและเปิดพื้นที่ใช้ประโยชน์ นอกจากนี้จะช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนสายหลัก
- 4) ปรับปรุงความสะดวกในการเข้าถึงของสถานีรถไฟ และความสัมพันธ์กับโครงข่ายของถนน เพื่อช่วยบรรเทาปริมาณการจราจรโดยทางรถยนต์

สำหรับการหาค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ พิจารณาจากความสัมพันธ์ของวัตถุประสงค์ที่สัมพันธ์ของวัตถุประสงค์ที่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน

เนื่องจากสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการคาดการณ์ของโครงการขยายท่าอากาศยาน มีความแตกต่างจากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ดังนั้น ค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจะมีค่าของความสำคัญที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นได้ดังตารางที่ 8.3

จากตารางดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ถ้าค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ของการปรับปรุงสภาพการคมนาคมขนส่งมีค่ามากที่สุด โดยมากกว่าค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ในเรื่องอื่น ๆ อันแสดงถึงความสำคัญของวัตถุประสงค์ในเรื่องการปรับปรุงสภาพการคมนาคมขนส่งที่มีมากกว่าสิ่งอื่น

จากตารางที่ 8.4 แสดงให้เห็นว่าเมื่อมีโครงการขยายท่าอากาศยานฝั่งตะวันตก จะทำให้ค่าน้ำหนักของสำคัญของวัตถุประสงค์ จะอยู่ในเรื่องของการวางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพแวดล้อม มีค่าสูงขึ้นโดยมีค่ามากกว่าค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ในเรื่องอื่น ดังนั้นแสดงว่าเมื่อมีโครงการขยายท่าอากาศยานฝั่งตะวันตก สิ่งนี้จะต้องให้ความสำคัญควบคู่กับการดำเนินโครงการฯ ก็คือ การวางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพแวดล้อมเพราะจะมีส่วนในการแก้ปัญหาหลายอย่าง ที่คาดว่าจะเกิดจากผลกระทบของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ

ตารางที่ 8.3 แสดงการหาค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดิน  
: กรณียังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก

วัตถุประสงค์	ปัญหาที่ต้องการแก้ไข	ค่าน้ำหนัก	* ปรับค่าน้ำหนัก
1) วางแผนการใช้ที่ดินที่เสริมสร้างลักษณะเฉพาะของ การใช้ที่ดิน บริเวณชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ	- การขาดการวางแผนควบคุมและจัด ระเบียบการใช้ที่ดิน	35	4.43
2) วางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพ แวดล้อม	- การขาดการวางแผนควบคุมและจัด ระเบียบการใช้ที่ดิน - การบุกรุกพื้นที่สาธารณะริมคลอง	35 24	
	รวม	59	7.47
3) ปรับปรุงสภาพการคมนาคมขนส่ง	- การเข้าถึงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกคลอง เปรมฯ ไม่สะดวก - ผิวการจราจรของถนนสาธารณะทางฝั่ง ตะวันตกของคลองเปรมฯ คับแคบและ ไม่ได้มาตรฐาน - การใช้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่ง ทางรถไฟยังมีน้อย - การจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก	31 23 10 15	
	รวม	79	10.00

ที่มา : จากหัวข้อ 8.2.1 และ 8.3

หมายเหตุ : \* คือค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ที่ปรับน้ำหนักแล้ว

$$\text{จากสูตร } R_1 = \frac{R_1}{R_1^{\max}} \times K$$

$R_1$  คือ ค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ที่ปรับน้ำหนักแล้ว

$R_1$  คือ ค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์ที่แก้ไขปัญหา

$R_1^{\max}$  คือ ค่าน้ำหนักสูงสุดของวัตถุประสงค์ที่เข้าใจปัญหานี้

K คือ ค่าคะแนนในที่นี้ 10

ตารางที่ 8.4] แสดงการหาค่าเป้าหมายของวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดิน  
: กรณีจะมีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก

วัตถุประสงค์	ปัญหาที่ต้องการแก้ไข	ค่าเป้าหมาย	* ปรับค่าเป้าหมาย
1) วางแผนการใช้ที่ดินที่เสริมสร้างลักษณะเฉพาะของการใช้ที่ดิน บริเวณชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ	- การเปลี่ยนแปลงสภาพของชุมชน	36	3.10
2) วางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพแวดล้อม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพของชุมชน - ทางด้านธาราศาสตร์ - ทางด้านเสียงรบกวน - ทางด้านคุณภาพน้ำในคลอง - ทางด้านคุณภาพอากาศ	36 18 29 14 19 <u>116</u>	10.00
3) ปรับปรุงสถานการณ์คมนาคมขนส่ง	- ทางด้านคมนาคมขนส่ง - ทางด้านคุณภาพอากาศ	37 19 <u>56</u>	4.83
	รวม		

ที่มา : จากหัวข้อ 8.2 และ 8.3



ตารางที่ 8.5 แสดงการเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐานการใช้ที่ดินจากที่ต่างๆ กับการใช้ที่ดินที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

(หน่วย คน : ไร่)

ประเภทการใช้ที่ดิน	ผังเมืองรวม กทม. <sup>1</sup>	โครงการพัฒนาเมืองหลัก <sup>2</sup>	การเคหะแห่งชาติ <sup>3</sup>	COWI <sup>4</sup>	HARLAND BARTHO LOMEW <sup>5</sup>	การใช้ที่ดินในปัจจุบัน
1) ที่พักอาศัย	-	-	-	-	-	26.99
-หนาแน่นมาก	250	60	42	160	180	-
-หนาแน่นปานกลาง	-	48	24	80	120	-
-หนาแน่นน้อย	60	18	12	40	18	-
2) พาณิชยกรรม	-	315	300	160	172	252.04
3) สถาบันราชการ	-	(1)	-	238	-	16.17
4) สถานศึกษา	160	263	100	263	-	211.65
5) อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	160	12	100	160	158	222.60
6) นันทนาการ	250	167	100	266	85	759.74
7) ศาสนสถาน	-	(1)	-	-	-	967.06
8) สาธารณูปโภค	120	(1)	-	-	52	3,027.10
9) ถนน	-	-	(2)	-	33	-

ที่มา : <sup>1</sup> สำนักผังเมือง

<sup>2</sup> โครงการพัฒนาเมืองหลัก กระทรวงมหาดไทย

<sup>3</sup> การเคหะแห่งชาติ

<sup>4</sup> บริษัทที่ปรึกษา COWI

<sup>5</sup> CLAIRE 1973 : 235

หมายเหตุ : (1) ร้อยละ 20 ของพื้นที่ชุมชน

(2) ร้อยละ 20-30 ของพื้นที่ชุมชน

## 8.4 การคาดประมาณพื้นที่การใช้ที่ดินในอนาคต

การคาดประมาณพื้นที่การใช้ที่ดินในอนาคตของบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้จากการประมาณการจำนวนประชากรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจนถึงปี พ.ศ. 2548 ในหัวข้อที่ 5.4.4 ตามที่กล่าวมาแล้ว จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นย่อมจะก่อให้เกิดความต้องการการใช้ที่ดินแต่ละกิจกรรม เปลี่ยนแปลงแตกต่างกันออกไปจากสภาพปัจจุบัน ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผนและกำหนดพื้นที่สำหรับแต่ละกิจกรรมให้เหมาะสมเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรในอนาคตได้ สำหรับรายละเอียดของการคาดประมาณพื้นที่การใช้ที่ดินแต่ละประเภทนั้น จะต้องกำหนดเกณฑ์การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับจำนวนประชากรในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ได้โดยการพิจารณาเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐานทางผังเมือง (URBAN STANDARD) จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ กับค่าปัจจุบันของการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทต่อประชากรของพื้นที่ศึกษา เพื่อเลือกใช้เกณฑ์การใช้ที่ดินที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการเปรียบเทียบลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบันกับเกณฑ์มาตรฐาน ทางด้านการใช้ที่ดินจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่นำมาพิจารณามีดังนี้ (ตารางที่ 8.5)

จากตาราง 8.5 จะเห็นได้ว่าถ้าความหนาแน่นของประชากรในปีที่ ศึกษากับการใช้ที่ดินของกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีค่าที่แตกต่างกับกำหนดของ เกณฑ์มาตรฐานชุมชนสรุปได้ดังนี้

ในเรื่องของที่พักอาศัยจะมีค่าของความหนาแน่นต่ำกว่าเกณฑ์ แสดงว่ายังมีจำนวนประชากรพักอาศัยอยู่ด้วยความหนาแน่นเฉลี่ยปานกลาง แต่มีค่าของความหนาแน่นในกิจกรรมประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม นันทนาการ ตลอดจนสาธารณูปโภคสาธารณูปการนี้ค่อนข้างสูง แสดงว่าการใช้ที่ดินสำหรับกิจการดังกล่าวยังมีน้อยไม่พอเพียงกับความต้องการภายในพื้นที่

ดังนั้นการคาดประมาณการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในอนาคตของพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดของการประมาณการ และการเลือกใช้เกณฑ์ในการหาขนาดของพื้นที่รองรับจากจำนวนประชากรในอนาคต ได้ดังนี้

### 8.4.1 ที่พักอาศัย

จากการศึกษาสภาพการใช้ที่ดินที่พักอาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า อาคารมีลักษณะเป็นอาคารตึกแถว บ้านเดี่ยว และอาคารแถว (TOWNHOUSES) เป็นส่วนใหญ่ซึ่งกระจายอยู่ในพื้นที่นั้น ไปจากถนนสายหลัก สำหรับความหนาแน่นของพื้นที่พักอาศัยเฉลี่ย 26.99 คน/ไร่ และจากรายงานการศึกษาเรื่องศักยภาพของ เขตหนาแน่นในการพัฒนาที่อยู่อาศัย (เวชยันต์, 2528:

135-148) ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษาพบว่า ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินที่พักอาศัยของเขตบางเขนสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ

- ที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย เป็นบริเวณที่พักอาศัยที่มีพื้นที่อาคารปกคลุมดินน้อยกว่าร้อยละ 40
- ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เป็นบริเวณที่พักอาศัยที่มีพื้นที่อาคารปกคลุมดินระหว่างร้อยละ 40-75
- ที่พักอาศัยหนาแน่นมาก เป็นบริเวณที่พักอาศัยที่มีพื้นที่อาคารปกคลุมดินมากกว่าร้อยละ 75

โดยในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2517-2526) การใช้พื้นดินเพื่ออยู่อาศัยมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 10.15 ต่อปี และที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางจะมีร้อยละของการเปลี่ยนแปลงสูงสุด คือเปลี่ยนแปลงเพิ่มในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 20.56 ต่อปี จะเห็นได้ว่าแนวโน้มในอนาคตของการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ประกอบกับมีจุดมุ่งหมายให้ประชากรมีการรวมตัวกันมากขึ้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังนั้นจึงกำหนดเกณฑ์สำหรับที่พักอาศัยออกเป็น 3 ลักษณะ คือ ที่พักอาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย โดยมีสัดส่วนของการกระจายตัวของประชากรในบริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ต่อ ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางต่อที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยเท่ากับ 30:50:20 จึงกำหนดให้มีเกณฑ์การใช้ที่ดินที่พักอาศัยเท่ากับ 42 คน/ไร่ 24 คน/ไร่ และ 12 คน/ไร่ ตามลำดับ

#### 8.4.2 พาณิชย์กรรม

สภาพปัจจุบันของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมของบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่ตามถนนสายสำคัญ ๆ ดังนี้คือ ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนเชิดวุฒากาศ และถนนสร้างประภา โดยมีลักษณะเป็นย่านการค้า ย่านการค้าที่สำคัญก็คือ ย่านสะพานใหม่ ย่านรังสิต และย่านตลาดวัดฉนวนนท์ ค่าเฉลี่ยของพื้นที่พาณิชย์กรรมต่อจำนวนประชากรของพื้นที่ศึกษา เท่ากับ 252.04 คน/ไร่ ซึ่งเป็นค่าที่แสดงถึงความหนาแน่นของการใช้ที่ดินในกิจกรรมดังกล่าวที่ค่อนข้างสูงสำหรับพื้นที่ชานเมืองและมีแนวโน้มว่าจะมีความต้องการและเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยในย่านการค้าที่สำคัญบางแห่งเช่น ย่านสะพานใหม่ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรม

จากตึกแถวเป็นอาคารประเภทศูนย์การค้า ที่ใช้ขนาดที่ดินน้อยแต่มีพื้นที่ทำการค้ามาก ดังนั้นจึงกำหนดเกณฑ์สำหรับการใช้ที่ดินพาณิชย์กรรมให้มีค่าเพิ่มขึ้นเป็น 300 คน/ไร่

#### 8.4.3 สถาบันราชการ

จากการที่พื้นที่บางเขน เป็นพื้นที่ตั้งของหน่วยงานของทางราชการหลายหน่วยงาน คิดเป็นพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณร้อยละ 26.53 ของพื้นที่ทั้งหมด (มานพ, 2524: ๘-33) และตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันถึงร้อยละ 21.68 และมีความหนาแน่นเท่ากับ 16.71 คน/ไร่ โดยตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน วิวาติรังสิตและแจ้งวัฒนะ สถานที่ราชการที่สำคัญคือ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ที่ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีฯ และกองบัญชาการกองทัพอากาศที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน ซึ่งใช้ทางวิ่งของอากาศยานรวมกันเป็นหน่วยงานทางราชการที่ใช้พื้นที่มากที่สุดประมาณ 5,500 กว่าไร่ นอกจากนั้นยังมีพื้นที่ในกรรมสิทธิ์ของทางทหารอากาศและทหารบกที่ใช้เป็นที่ตั้งสำนักงาน และที่พักอาศัยในเขตทุ่งสีกันมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 2,500 ไร่ ซึ่งยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มากนัก พื้นที่ของหน่วยราชการในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะเกิดขึ้นน้อยเพราะมีโครงการขยายพื้นที่ของหน่วยราชการจากเขตกรุงเทพฯ ทั้งในพื้นที่ในเขตปริมณฑล เช่น จังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานี ดังนั้นจึงกำหนดให้การขยายพื้นที่ของสถาบันราชการจะไม่ขยายพื้นที่เพิ่มขึ้นถ้ามีความจำเป็นต้องขยายหน่วยงานให้ใช้พื้นที่ที่ว่าง ในพื้นที่เดิมซึ่งยังมีอยู่มากเป็นที่รองรับแทน ให้ถือว่าการขยายพื้นที่ดังกล่าวเพียงพอสำหรับการขยายตัวในอนาคต

#### 8.4.4 สถานศึกษา

จากการเพิ่มพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย จึงทำให้มีสถานศึกษาระดับต่าง ๆ ตั้งกระจายอยู่ทั่วไป มีตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งตามระดับของการศึกษาได้ดังนี้

- 1) ระดับอนุบาลมีจำนวน 4 แห่ง
- 2) ระดับประถมศึกษา (อนุบาล - ป.6) มีจำนวน 16 แห่ง
- 3) ระดับมัธยมต้น (อนุบาล - ม.3) มีจำนวน 1 แห่ง
- 4) ระดับมัธยมปลาย (ม.1 - ม.6) มีจำนวน 5 แห่ง
- 5) ระดับปวช. และปวส. มีจำนวน 2 แห่ง
- 6) ระดับอุดมศึกษา มีจำนวน 2 แห่ง

รวมมีสถานศึกษาทั้งสิ้นถึง 30 แห่ง แต่จากการหาค่าเฉลี่ยของประชากรในบริเวณพื้นที่ต่อพื้นที่ของสถานศึกษา มีค่าเท่ากับ 211.65 คน/ไร่ ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยค่อนข้างสูง และมีแนวโน้มจะมีค่าของสัดส่วนที่สูงขึ้น ถ้ามีจำนวนที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ดังนั้นถ้ามีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการขยายของสถานศึกษาในอนาคตเอาไว้ โดยคาดการณ์ว่าในอนาคตจะไม่มีการสร้างสถานศึกษาขึ้นใหม่ แต่จะมีการขยายพื้นที่ของสถานศึกษาที่มีอยู่เดิมเพิ่มขึ้น และจะเพิ่มในระดับการศึกษามัธยมต้นและมัธยมปลาย ซึ่งเป็นระดับการศึกษาที่นอกจากจะให้บริการแก่ชุมชนของพื้นที่ศึกษาแล้วยังให้บริการแก่ชุมชนที่อยู่ข้างเคียงอีกด้วย แต่เนื่องจากขนาดของพื้นที่ของสถานศึกษาระดับดังกล่าว ในปัจจุบันมีพื้นที่พอเพียงที่จะรองรับการขยายตัวของอาคารสถานศึกษา ซึ่งต่อไปคงใช้อาคารสูงได้ จึงไม่มีความจำเป็นต้องเตรียมพื้นที่ไว้สำหรับการขยาย ในอนาคตกำหนดให้ใช้พื้นที่ขนาดเท่าเดิม

#### 8.4.5 อุตสาหกรรมและคลังสินค้า

การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าของพื้นที่ศึกษามีหลายชนิด ดังเช่น สิ่งผลิตที่ได้จากผลิตภัณฑ์แร่โลหะ สิ่งทอและผลิตภัณฑ์และอาหาร-เครื่องดื่ม ที่ตั้งจะตั้งอยู่บนถนนสายหลักคือ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีฯ และถนนแจ้งวัฒนะ ที่รวมกลุ่มกันอยู่คือบริเวณทางตอนเหนือและใต้ของท่าอากาศยานฯ ในเขตตลาดบางเขน สำหรับค่าความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากรในพื้นที่ศึกษาต่อพื้นที่ของการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม และคลังสินค้าในปัจจุบัน เท่ากับ 222.60 คน/ไร่ เป็นค่าที่ค่อนข้างสูง แต่อย่างไรก็ตาม ในอนาคตการขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมจะมีแนวโน้มลดลง เพราะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 และผังเมืองของกรุงเทพมหานครที่กำหนดให้ย่านอุตสาหกรรมกระจายอยู่นอกเขตปริมณฑล ชุมชนที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ทางด้านเหนือก็คือ ตอนเหนือของคลองรังสิต ฯ สุขาภิบาลประชาติปิตัยและคลองหลวง ซึ่งอยู่ติดกับบริเวณพื้นที่ศึกษาไปทางเหนือ ดังนั้นอุตสาหกรรมที่กำหนดให้อยู่ในชุมชนของพื้นที่ศึกษาจึงเป็นอุตสาหกรรมที่ให้บริการ และเป็นประโยชน์กับชุมชนซึ่งไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ นอกจากนั้นยังมีการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้าซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ทางตอนเหนือของท่าอากาศยาน ฯ และอาจจะมีความสัมพันธ์กับการขนส่งทางอากาศ จึงกำหนดเกณฑ์การใช้ที่ดินอุตสาหกรรมและคลังสินค้าสำหรับประชากรในอนาคตเท่ากับ 160 คน/ไร่

#### 8.4.6 นันทนาการ

พื้นที่นันทนาการหรือพื้นที่เพื่อการพักผ่อน (RECREATION AREA) ที่มีลักษณะเป็นส่วนสาธารณะของชุมชนเองยังไม่มียี่แต่เพียงส่วนสาธารณะของหมู่บ้าน เช่น หมู่บ้านเมืองทองนิ



แวนซ์ 1 หมู่บ้านเมืองเอกและสนามกอล์ฟของกองทัพอากาศ 2 สนามคือ สนามบริเวณท่าอากาศยานฯ กับสนามกอล์ฟรูปะเตมีร์ทางทิศตะวันออกบริเวณกิโลเมตรที่ 28 ของถนนพหลโยธิน นอกจากนี้ยังมีสนามกีฬารูปะเตมีร์ของกองทัพอากาศที่เปิดให้ประชาชนเข้าไปใช้เพื่อพักผ่อนได้ แต่อย่างไรก็ตามยังไม่เป็นลักษณะของสวนสาธารณะของชุมชนที่แท้จริง ในปัจจุบันมีค่าเฉลี่ยของการใช้ที่ดินสำหรับนันทนาการ ต่อประชาชนในพื้นที่ศึกษาประมาณ 759.44 คน/ไร่ ซึ่งเป็นค่าที่ค่อนข้างสูงแสดงถึงการขาดพื้นที่ทางด้านนันทนาการสำหรับชุมชน ดังนั้นจึงกำหนดให้เกณฑ์สำหรับการประมาณการพื้นที่นันทนาการในการรองรับประชากรในอนาคตเป็น 250 คน/ไร่

#### 8.4.7 ศาสนสถาน

การใช้ที่ดินเพื่อศาสนสถาน ในปัจจุบันประกอบด้วยวัด 10 แห่ง และโบสถ์คริสต์ ศาสนา 1 แห่ง คาดว่าในอนาคตคงจะไม่มีการสร้างศาสนสถานขึ้นมาใหม่ เนื่องจากปัจจุบันมีศาสนสถานกระจายอยู่มากพอสมควร ดังนั้นการขยายพื้นที่การใช้ประโยชน์เพื่อศาสนกิจจึงกำหนดให้ขยายเพิ่มขึ้นในพื้นที่เดิมที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อีกมาก จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมพื้นที่สำหรับการขยายในอนาคต

#### 8.4.8 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

การใช้ที่ดินเพื่อสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของปัจจุบัน คือ พื้นที่ตั้งของที่ทำ การของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ ที่ให้บริการประชาชนทั้งอยู่ในเขต และนอกเขต ของพื้นที่ศึกษา (หัวข้อ 5.1 และ 5.2) มีทั้งของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ดังเช่นองค์การโทรศัพท์ ฯ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและนครหลวง การไปรษณีย์โทรเลขฯ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง โรงพยาบาล เป็นต้น พื้นที่ดังกล่าวถ้าไม่รวมถนนจะมีพื้นที่เพียง 48 ไร่ หรือมีสัดส่วนของการใช้ที่ดินต่อประชากรเท่ากับ 3027.10 คน/ไร่ ซึ่งเป็นค่าความหนาแน่นที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นการ คาดประมาณการจำนวนพื้นที่สาธารณูปโภค และสาธารณูปการจะรองรับจำนวนประชากรในอนาคต จึงกำหนดให้ใช้ตามเกณฑ์การใช้ที่ดินประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ชุมชน หรือประมาณประชากร 80.35 คน/ไร่ โดยให้พื้นที่ของถนนทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นในอนาคตรวมอยู่ในพื้นที่ของสาธารณูปโภค ฯ ที่คาดประมาณการไว้ด้วย

สำหรับรายละเอียดการเปรียบเทียบการคาดประมาณการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษาเพื่อรองรับประชากรในอนาคตในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ นั้นแสดงโดยตารางได้ ดังต่อไปนี้

จากตารางที่ 8.6 จะเห็นได้ว่าในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะมีการใช้พื้นที่ชุมชนทั้งสิ้น ประมาณ 30, 812.19 ไร่ โดยเหลือเป็นพื้นที่ว่างเพื่อให้อนาคตรักษาสภาพแวดล้อมประมาณ 9,300.31 ไร่

แต่สำหรับในกรณีที่มีโครงการขยายท่าอากาศยาน ฯ ไปทางฝั่งตะวันตกจะทำให้พื้นที่ส่วนหนึ่งถูกเวนคืนเพื่อใช้ในกิจกรรมของท่าอากาศยาน ฯ ประมาณ 2,577.5 ไร่ และจะต้องจัดหาพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อโยกย้ายประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการออกไปสร้างชุมชนให้ใหม่ มีผลให้พื้นที่ศึกษาที่จะใช้รองรับประชากรในอนาคตจะเหลือพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 37,535 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ชุมชน 30,812.19 ไร่ และเป็นพื้นที่ว่างเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมประมาณ 6,722.81 ไร่

สรุปได้ว่า ขนาดพื้นที่การใช้ที่ดินของชุมชนในอนาคตของพื้นที่ศึกษาจะเพิ่มมากขึ้นไม่ว่าจะมีโครงการขยายท่าอากาศยาน ฯ หรือไม่ก็ตามแต่ถ้ามีโครงการขยายท่าอากาศยาน ฯ จะทำให้พื้นที่ว่าง (OPEN SPACE) ในอนาคตลดลงประมาณร้อยละ 27.71 ของพื้นที่ทั้งหมด

## 8.5 การคัดเลือกรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต

### 8.5.1 แนวความคิดที่ใช้ในการกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน

แนวความคิดที่ใช้ในการกำหนดรูปแบบของการใช้ที่ดินในอนาคตนั้น มาจากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีต่าง ๆ ในบทที่ 2 เปรียบเทียบกับสภาพของพื้นที่ศึกษาในบทที่ 5 สามารถนำมากำหนดรูปแบบและคาดการณ์ การใช้ที่ดินในอนาคตที่จะตอบสนองต่อวัตถุประสงค์มีดังต่อไปนี้

#### 1) รูปแบบการใช้ที่ดิน

จากแนวความคิดของ COLONY นี้กล่าวไว้ว่า รูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในอนาคตนั้นจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้

1.1) รูปแบบการใช้ที่ดินที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ที่ตั้งของกิจกรรมตลอดจนความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกิจกรรมเหล่านี้



ตารางที่ 8.6 แสดงการคาดประมาณการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในอนาคตของพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ไร่)

ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ.	2533	2538	2543	2548	หมายเหตุ
		ประชากร พื้นที่ปัจจุบัน	215,440	257,149	301,106	
1) ที่อยู่อาศัย รวมแบ่งเป็น	5,383.25	7,856.10	9,617.86	11,479.87	13,442.22	
- หนาแน่นมาก		1,256.98	1,538.86	1,836.79	2,150.76	42 คน/ไร่
- หนาแน่นปานกลาง		3,666.21	4,488.33	5,357.25	6,273.04	24 คน/ไร่
- หนาแน่นน้อย		2,932.91	3,590.67	4,285.83	5,018.42	12 คน/ไร่
2) นาพืชกรรม	576.50	586.59	718.33	857.16	1,003.69	300 คน/ไร่
3) สถาบันราชการ	8,695.88	8,695.88	8,695.88	8,695.88	8,695.88	ไม่เพิ่มในอนาคต
4) สถานศึกษา	686.50	686.50	686.50	686.50	686.50	ไม่เพิ่มในอนาคต
5) อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	652.75	1,099.86	1,346.50	1,607.18	1,881.91	160 คน/ไร่
6) ถนนทาง	191.25	703.91	861.76	1,028.60	1,204.42	250 คน/ไร่
7) ศาสนสถาน	150.25	150.25	150.25	150.25	150.25	ไม่เพิ่มในอนาคต
8) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	48.00	2,190.07*	2,681.24*	3,200.28*	3,747.32*	ร้อยละ 20 ของพื้นที่ชุมชน [ประมาณ 80.35 คน/ไร่]
รวม	16,384.38	21,969.16	24,758.32	27,705.72	30,812.19	

ที่มา : ข้อมูลจากราวที่ 8.5'

หมายเหตุ : 1) \* สำหรับการคาดการณ์พื้นที่ในอนาคตของการใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการรวมทั้งบริเวณด้วย

2) กำหนดให้พื้นที่ของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของพื้นที่ในอนาคตรวมอยู่ในพื้นที่ของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ประมาณร้อยละ 20 ของการใช้ที่ดินที่ประมาณการได้

## 1.2) แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการขยายตัวของประชากร เมืองในอนาคต

จากแนวความคิดดังกล่าว นำมาเปรียบเทียบกับสภาพของพื้นที่ศึกษาเพื่อคาดการณ์ถึงแนวโน้มของปัญหาการขยายตัวและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมบริเวณพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

ในระดับมหภาค (MACRO) การขยายตัวของกรุงเทพมหานครจะเป็นไปในลักษณะตามทฤษฎี AXIAL DEVELOPMENT ที่รูปแบบของการขยายตัวของเมืองจะถูกควบคุมโดยลักษณะของการคมนาคมขนส่ง การขยายการใช้ที่ดินจะเป็นไปตามถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนสายที่มีความคล่องตัวของการจราจร จึงเป็นผลให้พื้นที่เมืองมีรูปร่างคล้ายดาวสำหรับพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้นมีถนนพหลโยธิน วิชาวดีรังสิตและถนนติวานนท์ เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ในการแผ่ขยายของพื้นที่เมืองออกมาจากเขตชั้นในของกทม. โดยมีศูนย์กลางชุมชนและย่านการค้าเกิดตามมาตามเส้นทางคมนาคมดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนสายสำคัญ ดังเช่น

- ย่านการค้าสามแยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนพหลโยธิน
- ย่านการค้าพงษ์เพชร ถนนงามวงศ์วาน
- ย่านการค้าสี่แยกแคสยา ถนนติวานนท์
- ย่านการค้าสะพานใหม่ ถนนพหลโยธิน
- ย่านการค้าตลาดรังสิต ถนนสรองประชา
- ย่านการค้าตลาดวัฒนาภิรมย์ ถนนสรองประชา

โดยย่านการค้าดังกล่าว จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของชุมชนในการขยายตัวต่อไปในอนาคต ตามทิศทางของถนนสายหลักที่ตัดผ่านชุมชนนั้น ๆ ตามทฤษฎี MULTIPLE NUCLEI ที่กล่าวไว้ว่า เมืองใหญ่ ๆ ที่ไม่ได้ขยายตัวไปโดยรอบศูนย์กลางหลาย ๆ แห่งที่มีขนาดต่าง ๆ กันซึ่งอยู่ในเมืองนั้น ๆ

ขณะเดียวกันพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์กลางของชุมชน จะมีแนวโน้มการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกรเพิ่มขึ้นของประชากรมากกว่าบริเวณอื่นอีกด้วย

ดังนั้น สรุปได้ว่าการเจริญเติบโตของพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครนั้น มีลักษณะของการเจริญเติบโตออกไปจากเขตกรุงเทพฯ ชั้นในเป็นแบบหลายศูนย์

กลาง (POLY-CENTRE) และมีการขยายตัวของชุมชนโดยรอบแต่ละศูนย์กลางนั้น ๆ สำหรับในบริเวณพื้นที่ศึกษามีศูนย์กลางชุมชนที่สำคัญอยู่ 3 แห่งคือ ย่านสะพานใหม่ ย่านรังสิตและย่านตลาดวัฒนาแก่นท์ ซึ่งแต่ละแห่งมีบทบาทในด้านการค้าและบริการแก่ชุมชน สำหรับย่านการค้ารังสิตและสะพานใหม่ยังมีบทบาทในด้านการให้บริการในพื้นที่ข้างเคียงอีกด้วย

## 2) รูปแบบของระบบถนนภายในเมือง

จากการศึกษารูปแบบของระบบถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน พบว่าปัญหาทางด้านการคมนาคมขนส่งที่เกิดขึ้น มีผลเนื่องจากการขาดการวางรูปแบบของระบบถนนถูกต้องให้พอเพียงกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในบริเวณพื้นที่ทางเหนือ ถนนสายหลักที่ใช้ในการรองรับปริมาณการจราจรมีเพียงถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิตและถนนติวานนท์เท่านั้น โดยขาดถนนสายรองและสายย่อยที่ต่อเชื่อมกับถนนดังกล่าวเพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรและเปิดพื้นที่เพื่อการเข้าถึงที่สะดวกขึ้นในพื้นที่ภายใน

ดังนั้นการกำหนดรูปแบบของถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษา จึงกำหนดให้มีลักษณะเป็นระบบตารางเหลี่ยม (GRID PATTERN) โดยต่อเชื่อมถนนสายหลักเข้าด้วยกัน โดยถนนสายรองและสายย่อยตามหลักการวางรูปแบบของระบบถนนภายในเมือง ซึ่งมีสาระสรุปได้ดังนี้

- กำหนดหน้าที่ของถนนแต่ละสายพยายามให้มีหน้าที่หลักเพียงหน้าที่เดียว ซึ่งจะไม่ทำให้เกิดความสับสนในการจราจร
- การเชื่อมต่อระหว่างถนนแต่ละประเภทควรจะเป็นไปตามลำดับตามประเภทของถนน
- กิจกรรมบางประเภทมีความเกี่ยวเนื่องกัน แต่จำเป็นต้องอยู่ห่างกันอาจใช้ถนนเชื่อมต่อตามความเหมาะสม
- กำหนดประเภทถนนที่เหมาะสม เพื่อให้บริการกิจกรรมแต่ละประเภท

### 8.5.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผน และควบคุมการใช้ที่ดิน และสภาพแวดล้อมโดยรอบของท่าอากาศยานฯ

จากการที่ท่าอากาศยานฯ เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการแผ่ขยายการใช้ที่ดินขึ้นในพื้นที่โดยรอบ ทำให้ชุมชนขยายพื้นที่ออกมาล้อมรอบบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือมีพื้นที่ชุมชนที่ได้รับเสียงรบกวนเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการวางแผน และควบคุมการใช้ที่



ดินและสภาพแวดล้อมโดยรอบของท่าอากาศยานฯ ก่อนที่จะก่อให้เกิดปัญหาร้ายแรง ซึ่งสามารถกระทำได้ 2 วิธี คือ

1) ลดปริมาณของเสียงที่ตัวอากาศยานฯ โดยการกำหนดรูปแบบของการบินขึ้น-ลงของอากาศยานฯ ให้เหมาะสมกับการใช้ที่ดินบนพื้นดินเพื่อลดเสียงรบกวนที่เกิดจากเครื่องยนต์ของอากาศยานฯ

2) บรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ที่ได้รับเสียงรบกวน โดยการควบคุมพื้นที่ที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานฯ วิธีการที่ดีที่สุด คือการกำหนดบริเวณพื้นที่ควบคุมหรือโซน (ZONING) โดยยึดถือตามลำดับของโซนเสียง (NOISE ZONE) ที่เกิดอยู่รอบท่าอากาศยานฯ โดยทั่วไปจะแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ

โซน A - เป็นพื้นที่ซึ่งได้รับเสียงในระดับที่ไม่รบกวนกิจกรรมของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่กระทำได้โดยไม่มีข้อจำกัดประเภทของการใช้ที่ดิน

โซน B - เป็นพื้นที่ที่ได้รับเสียงในระดับหนึ่ง ที่จะต้องคำนึงถึงเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นอันจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมสำหรับการใช้ที่ดินบางประเภท จะต้องมีการควบคุมการพัฒนาเพื่อใช้ที่ดินบางประเภท

โซน C - เป็นพื้นที่ซึ่งได้รับเสียงในระดับที่ค่อนข้างสูง ทำให้การพัฒนาเพื่อใช้ที่ดินจะทำได้ไม่เต็มที่ จะต้องมียกข้อจำกัดเพื่อควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ บนพื้นดิน

การป้องกันเสียงที่ต่ำที่สุดในระดับพื้นดินก็คือ การกำหนดพื้นที่สีเขียวที่เรียกว่า BUFFER ZONE โดยจะเป็นพื้นที่ที่ใช้ป้องกันเสียงหรือแยกลักษณะการใช้ที่ดินที่มีการขัดแย้ง หรือก่อความรำคาญให้เท่ากันออกจากกัน ลักษณะของพื้นที่อาจจะเป็นคันดินที่มีความลาดเอียง หรือเป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้เป็นแนว เพราะจากรายงานการทดลองพบว่าเสียงผ่านต้นไม้หนา 100 เมตร จะลดระดับเสียงได้ 25.30 dB

สำหรับพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในปัจจุบันเนื่องจากไม่ได้มีการวางแบบการใช้ที่ดิน ทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่จะล้อมรอบด้วยพื้นที่ของชุมชน ยกเว้นพื้นที่ทางตอนเหนือและใต้ของทางวิ่ง ที่ถูกกันไว้เป็นเขตรอบกับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเส้นทางรถไฟ ซึ่งยังมีบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งว่างอยู่ จึงมีพื้นที่ของชุมชนบางส่วนที่ได้รับการรบกวนจากเสียงของอากาศยานฯ ดังเช่น พื้นที่ทางตอนใต้ของทางวิ่งระหว่างคลองหลักสี่จนถึงแนวถนนแจ้งวัฒนะ และพื้น

ที่ทางตอนเหนือของทางวิ่งจนถึงแนวถนนพหลโยธิน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ระดับเสียงที่ NEF ที่ 45 (95 WECPNL) จะทำให้เกิดการรบกวนต่อการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัย ส่วนพื้นที่ในแนวทิศตะวันออก และตะวันตก ยังมีขอบเขตเส้นระดับของเสียงที่ NEF 45 กับอยู่ในพื้นที่ของอากาศยานฯ จึงก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อสภาพแวดล้อมบ้าง บางประเภทของกิจกรรมแต่เป็นส่วนน้อย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดพื้นที่ควบคุมการใช้ที่ดิน สำหรับการใช้ที่ดินบางประเภทและกำหนดพื้นที่สีเขียวเพื่อป้องกันเสียงเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมโดยรอบของท่าอากาศยานฯ เอาไว้ กล่าวโดยสรุป สำหรับแนวความคิดที่นำมาใช้เป็นหลักการในการวางรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่ศึกษานั้นจะประกอบไปด้วย

- การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางชุมชน เป็นแบบหลายศูนย์ (POLY-CENTRIC)
- กำหนดให้รูปแบบของการพัฒนาโครงข่ายของถนนเป็นแบบตารางเหลี่ยม กำหนดประเภทของถนนตามหน้าที่และยึดถือแนวทางการเชื่อมต่อของโครงข่ายถนนตามลำดับของประเภทถนน
- กำหนดพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม และการป้องกันเสียงรบกวนการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ จากอากาศยานฯ
- ควบคุมการใช้ที่ดิน โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น โซน (ZONING)

### 8.5.3 การกำหนดทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดิน

การกำหนดทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต ของบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ได้แบ่งสถานการณ์ที่ส่งผลต่อการใช้ที่ดินออกเป็น 2 กรณี คือ

- กรณีที่ยังไม่ดำเนินโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก
- กรณีที่เตรียมพื้นที่รองรับ สำหรับรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก

ซึ่งในแต่ละกรณีจะกำหนดทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินออกเป็น 2 แนวทาง โดยในแต่ละแนวทางมีเนื้อหาสาระดังนี้

#### 1) ทางเลือกแบบที่ 1 (แผนที่ 8.5, 8.6)

ทางเลือกแบบนี้กำหนดให้การพัฒนาพื้นที่ชุมชน โดยรอบท่าอากาศยานฯ เป็นไปตามสภาพการเจริญเติบโตที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คือมีลักษณะ ดังนี้

### 1.1) ตำแหน่งศูนย์กลางของชุมชน

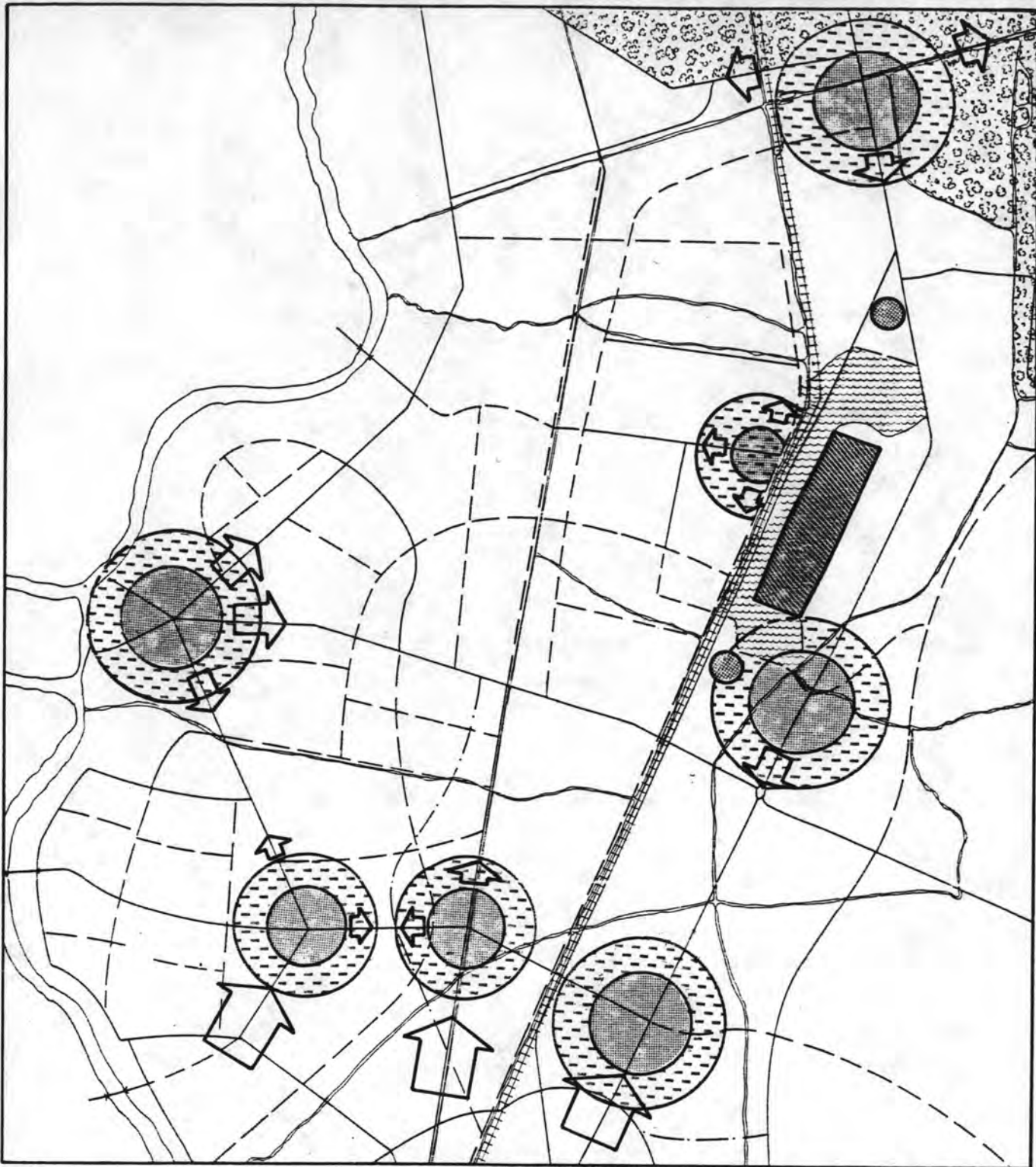
กำหนดให้มีศูนย์กลางทางด้านพาณิชย์กรรมและบริการอยู่ 3 แห่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาซึ่งได้แก่ ย่านการค้าสะพานใหม่ ย่านการค้าตลาดรังสิต และย่านการค้าตลาดวัดฉันทน์ โดยกำหนดให้ย่านการค้าสะพานใหม่และย่านการค้าตลาดรังสิต ซึ่งตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน อันเป็นถนนสายสำคัญของการคมนาคมในพื้นที่ตอนเหนือเป็นศูนย์กลางชุมชนหลัก ที่ให้บริการแก่พื้นที่ทั้งในบริเวณพื้นที่ศึกษาตลอดจนพื้นที่ข้างเคียง สำหรับย่านการค้าตลาดวัดฉันทน์ซึ่งตั้งอยู่บนถนนสรองประชา ซึ่งเป็นถนนสายรองของพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชากร กำหนดให้เป็นศูนย์กลางชุมชนระดับรองที่มีความสมบูรณ์โดยตัวเอง สามารถให้ให้บริการแก่พื้นที่ศึกษาทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมฯ ได้เป็นอย่างดี

### 1.2) การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ศึกษา

กำหนดให้การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยจะหนาแน่นขึ้น ตามระยะทางจากศูนย์กลางของย่านการค้า และบริการออกไปโดยรอบ จากศูนย์กลางสำหรับการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม ชนิดที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมให้ ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางเหนือ และทางใต้ของท่าอากาศยานฯ โดยอยู่ระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับถนนพหลโยธิน ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมอยู่บ้างแล้ว และยังมีศักยภาพสูงในการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมอีกด้วย ส่วนการกำหนดพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมและป้องกันเสียงรบกวนนั้นให้มีอยู่โดยรอบของท่าอากาศยานฯ ซึ่งในปัจจุบันกำหนดให้มีเฉพาะบริเวณพื้นที่ทางเหนือและใต้ของท่าอากาศยานฯ โดยเพิ่มทางด้านทิศตะวันออกและตะวันตกของท่าอากาศยานฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีพื้นที่สีเขียวที่เป็นสวนสาธารณะริมคลองเปรมประชากร จะช่วยแก้ปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริมคลองอีกด้วย

### 1.3) โครงข่ายของระบบเส้นทางคมนาคมในบริเวณพื้นที่ศึกษา

จะต้องมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายของการคมนาคมของ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร อีกทั้งโครงข่ายการพัฒนากิจการคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น โครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนและโครงการพัฒนาทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นต้น โดยกำหนดรูปแบบของเส้นทางคมนาคม ให้มีลักษณะเป็นตาราง (GRID PATTERN) ซึ่งเกิดจากการปรับปรุงและต่อเชื่อมถนนสายรอง และสายย่อยเข้ากับถนนสายหลักที่มีอยู่เดิม โดยมีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาสภาพการคมนาคมขนส่ง ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาและบรรเทาปัญหาการคมนาคมในระดับมหภาคของพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร



ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง : แนวความคิดในการวางผังการใช้ที่ดินในอนาคตแบบที่ 2ก.

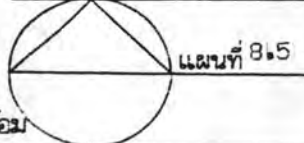
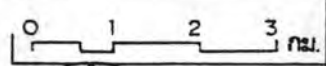
สัญลักษณ์

- ถนนสายหลักในปัจจุบัน
- แนวถนนในอนาคต
- - - - - โครงการทางด่วนขั้นที่ 2
- ▨ ท่าอากาศยานปัจจุบัน
- ▨ GREEN BELT

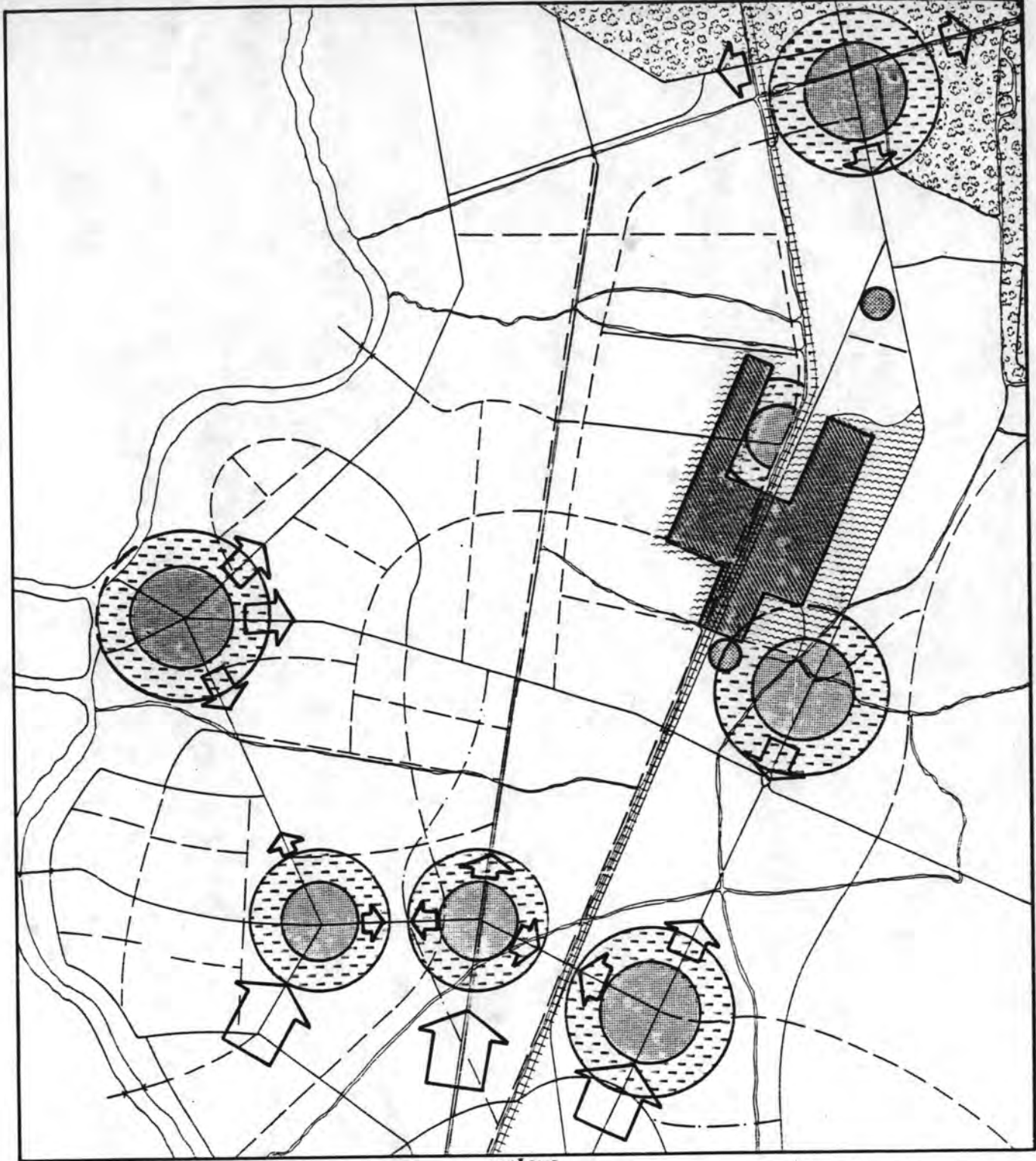


- ศูนย์กลางของชุมชน 3 ระดับ
- ที่ท่าอากาศยานหนาแน่น
- ย่านโรงงานอุตสาหกรรม
- ทิศทางการขยายตัว
- พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

ที่มา :







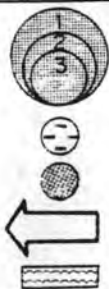
การลึษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

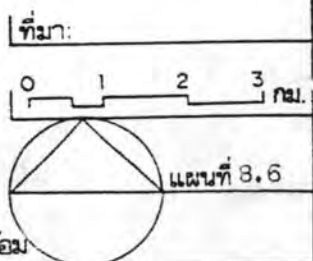
แสดง : แนวความคิดในการวางผังการใช้ที่ดินในอนาคตแบบที่ 2ข.

ลักษณะ

- ถนนสายหลักในปัจจุบัน
- แนวถนนในอนาคต
- ..... โครงการทางด่วนชั้นที่ 2
- ▨ ท่าอากาศยานฯ
- GREEN BELT



- ศูนย์กลางของชุมชน 3 ระดับ
- ที่ท่าอากาศยานแน่นอน
- ย่านโรงง เหนือตลาทกรรม
- ทิศทางการขยายตัว
- พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพแวดล้อม





#### 1.4) ขอบเขตของพื้นที่ชุมชนในอนาคต

เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนในปัจจุบัน แผ่ขยายออกไปตามแนวถนนพหลโยธินจนถึงย่านการค้าตลาดรังสิต ดังนั้นจึงกำหนดให้การเจริญเติบโตของพื้นที่ชุมชนไปทางทิศเหนือสิ้นสุดที่ย่านการค้าตลาดรังสิต พื้นที่ต่อไปกำหนดให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งจะเป็นตัวควบคุมการเจริญเติบโตของชุมชนเมืองไม่ให้ขยายตัวออกไปในลักษณะ RIBBON DEVELOPMENT

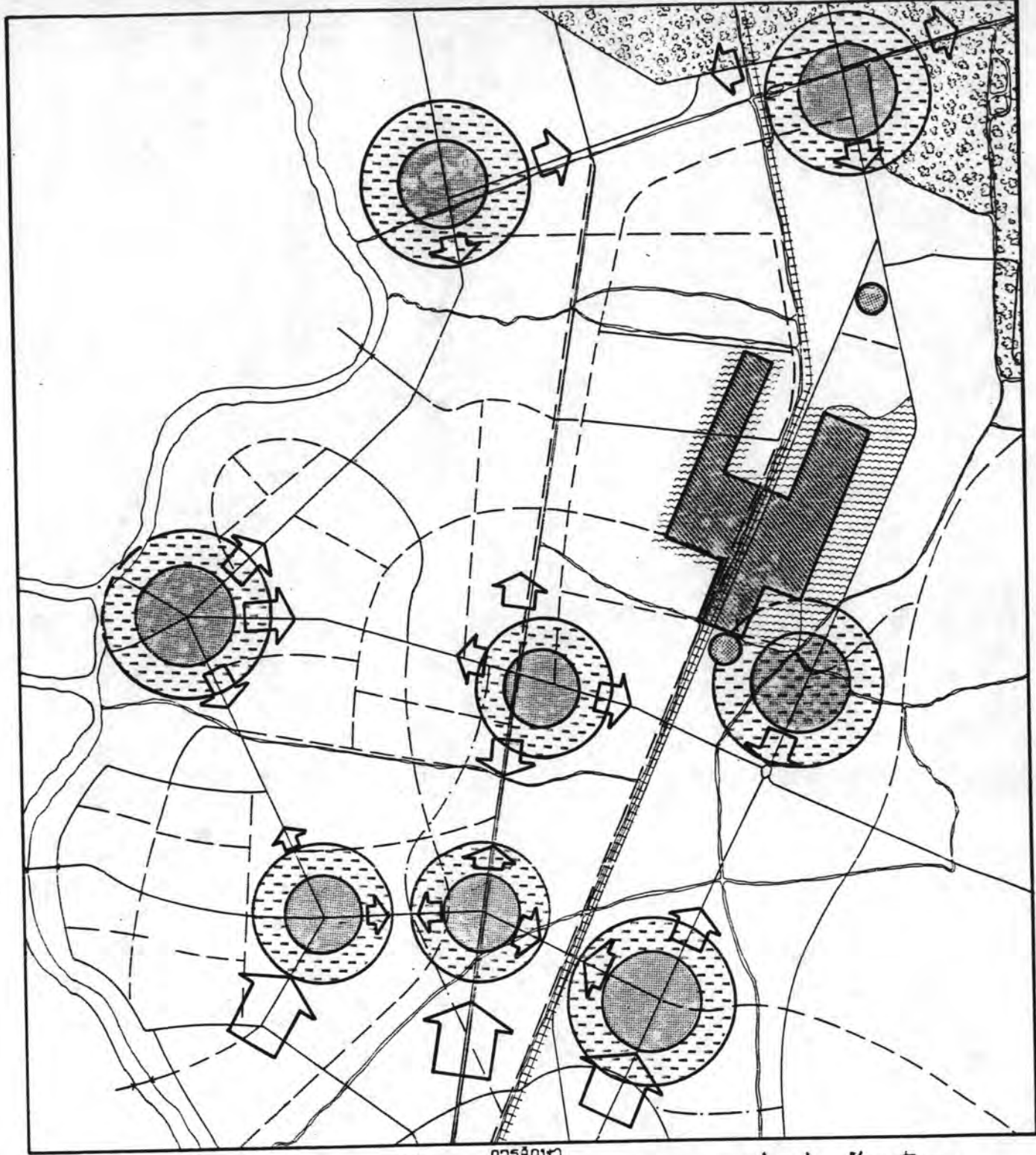
สำหรับข้อจำกัดของทางเลือกแบบที่ 1 ก็คือ การที่กำหนดให้มีศูนย์กลางของชุมชนอยู่ที่ตำแหน่งเดิม และมีจำนวนเท่าเดิมย่อมจะไม่เอื้ออำนวยต่อแนวความคิดในเรื่องของการกระจายความเจริญออกจากศูนย์กลางของชุมชน เพราะจะทำให้การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เกิดการรวมตัวกันรอบพื้นที่ของศูนย์กลางชุมชน ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นและมีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย ขณะเดียวกันการขยายพื้นที่การใช้ที่ดินและผิวการจราจรที่ทำได้ลำบากเนื่องจาก สภาพแวดล้อมเป็นพื้นที่ราชการเป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิตก็เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรสูงอยู่แล้ว ดังนั้น ย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งปัญหาทางด้าน การควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพแวดล้อมดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันก็จะยิ่งมีมากขึ้นอีกด้วย

#### 2) ทางเลือกแบบที่ 2 (แผนที่ 8.7, 8.8)

ทางเลือกแบบที่ 2 เป็นการเลือกที่พัฒนามาจากทางเลือกแบบที่ 1 ในการพัฒนาเพื่อวางแผนการใช้ดินโดยรอบของท่าอากาศยานฯ โดยกำหนดให้เพิ่มศูนย์กลางชุมชน ที่มีลักษณะเป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรมและบริการ ในระดับรองอีก 2 แห่ง ในบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงทางด้านพาณิชยกรรม คือ บริเวณพื้นที่ถนนประชาชื่นติดกับถนนแจ้งวัฒนะ ด้านหน้าหมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ 1 กับบริเวณพื้นที่ถนนทหารติดกับถนนติวานนท์ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่นอกเขตของพื้นที่ศึกษา

ศูนย์กลางของชุมชนดังกล่าวจะทำหน้าที่ให้บริการแก่พื้นที่พักอาศัย ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา คือทางฝั่งตะวันออกของคลองประปาและพื้นที่ข้างเคียง บริเวณฝั่งตะวันตกของคลองประปา นอกจากนั้นการเพิ่มศูนย์กลางของชุมชนในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวนี้ เป็นการกระจายความเจริญออกมาจากศูนย์กลางชุมชนที่มีอยู่เดิม และควบคุมขนาดศูนย์กลางของชุมชนเดิมให้อยู่ในขนาดที่เหมาะสม ในการจะจัดระเบียบการใช้ที่ดินและควบคุมสภาพแวดล้อม ตลอดจนจัดหาสาธารณูปโภคบริการได้ทั่วถึง นอกจากนั้นศูนย์กลางชุมชนดังกล่าวยังอยู่ในทำเลที่ตั้งที่สามารถจะพัฒนาเจริญเติบโตต่อไป เพื่อให้บริการในพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไปได้ง่ายและยังเป็นการลดปริมาณ





ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

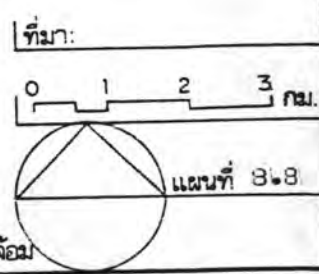
แสดง : แนวความคิดในการวางผังการใช้ที่ดินในอนาคตแบบที่ 1 ข.

สัญลักษณ์

- ถนนสายหลักในปัจจุบัน
- - - - - แนวถนนในอนาคต
- · - · - · - - โครงการทางด่วนชั้นที่ 2
- ▨ ท่าอากาศยานปัจจุบัน
- ▨ GREEN BELT



- ศูนย์กลางของชุมชน 3 ระดับ
- ที่พำนักถาวรแน่นอน
- ย่านโรงงานอุตสาหกรรม
- ทิศทางการขยายตัว
- พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพแวดล้อม





การจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนวิภาวดีฯ และถนนพหลโยธิน อันเป็นผลมาจากมียานพาหนะ เข้ามาใช้ ศูนย์กลางชุมชนบริเวณย่านการค้ารังสิตอีกด้วย

สำหรับข้อจำกัดของทางเลือกแบบที่ 2 ก็คือ เมื่อมีการแบ่งชุมชนออกเป็นหลายศูนย์กลางดังกล่าว สิ่งที่จะต้องทำควบคู่กันไปก็คือ การพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการนี้จะต้องจัดหาเพิ่มขึ้น เนื่องจากการกระจายตัวของศูนย์กลางชุมชน มิฉะนั้นจะทำให้การพัฒนาในรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร มีผลให้งบประมาณในการพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคตจะมากกว่าทางเลือกแบบที่ 1

จากแนวทางเลือกดังกล่าว สามารถนำมาประเมินทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดที่จะนำไปพัฒนาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตต่อไป โดยกำหนดให้มีทางเลือกอยู่ 4 แบบ คือ 1 ก, 2 ก, 1 ข และ 2 ข (แผนที่ 8.5, 8.7, 8.6, และ 8.8) ทางเลือกที่ 1 ก และ 2 ก เป็นทางเลือกสำหรับการวางแผนการใช้ที่ดินในกรณีที่ยังไม่ดำเนินโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปทางฝั่งตะวันตก สำหรับทางเลือกที่ 1 ข และ 2 ข เป็นทางเลือกในการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับสำหรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปทางฝั่งตะวันตก วิธีการประเมินทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่ศึกษาจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

#### 8.5.4 การประเมินผลทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดิน

ในการประเมินผลทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสมใช้วิธี GOAL ACHIEVEMENT MATRIX ของ MORAILS HILL (JOHN RATCLIFF, 1975: 192) ซึ่งเป็นวิธีประเมินทางเลือกที่สามารถสนองต่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการใช้ที่ดินมากน้อยเพียงใด โดยแบ่งระดับของการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของทางเลือกออกเป็น 4 ระดับ มีค่าคะแนน 0-3 ค่าคะแนนสูงหมายถึง การตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ได้มาก ค่าคะแนนต่ำหมายถึง การตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ได้น้อย จากนั้นนำมาคูณกับค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์แต่ละข้อที่คำนวณไว้เบื้องต้น สามารถสรุปได้ว่า แนวความคิดของรูปแบบการใช้ที่ดินควรจะเป็นแบบใด (ตารางที่ 8.7)

จากตารางที่ 8.7 ประกอบกับรายละเอียดของการกำหนดทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต หัวข้อที่ 8.5.3 พบว่า ทางเลือกแบบที่ 1 ก. และ 1 ข. มีค่าของคะแนนรวมในการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์น้อยกว่าทางเลือกแบบที่ 2 ก. และ 2 ข.

ดังนั้นในการวางแผนการใช้ที่ดินสำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในอนาคตทั้ง 2 กรณี จะใช้แนวทางเลือกดังต่อไปนี้

ตารางที่ 8.7 แสดงการประเมินผลแนวความคิดของรูปแบบการใช้ที่ดินเบื้องต้นสำหรับการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ (GOAL ACHIEVEMENT MATRIX)

วัตถุประสงค์	ค่าน้ำหนักของวัตถุประสงค์		ทางเลือก			
	กรณี (ก)	กรณี (ข)	1(ก)	2(ก)	1(ข)	2(ข)
1) วางแบบการใช้ที่ดินที่เสริมสร้างลักษณะเฉพาะของการใช้ที่ดินบริเวณชุมชนที่อยู่โดยรอบทำอากาศยานฯ	4.43	6.10	2(8.86)	2(8.86)	2(6.20)	2(6.20)
2) วางแผนจัดระเบียบและควบคุมการใช้ที่ดินกับสภาพแวดล้อม	7.47	10.00	3(22.41)	2(20.00)	3(22.41)	2(20.00)
3) ปรับปรุงสถานการณ์คมนาคมขนส่ง	10.00	4.83	3(30.00)	3(30.00)	3(14.49)	3(14.49)
รวม	-	-	61.27	58.86	61.27	58.86
อันดับ	-	-	1	2	1	2

ที่มา : ข้อมูลจากรายที่ 8.3 8.4

หมายเหตุ (ก) คือกรณีที่ยังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก (แผนที่ 8.5 และ 8.7)

(ข) คือกรณีที่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก (แผนที่ 8.6 และ 8.8)



- กรณีที่ยังไม่ดำเนินโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก จะใช้ทางเลือกแบบที่ 1 ก.
- กรณีที่เตรียมพื้นที่รองรับสำหรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก จะใช้ทางเลือกแบบที่ 1 ข.

สำหรับรายละเอียดของการวางแผนการใช้ที่ดินในแต่ละกรณี จะกล่าวในหัวข้อต่อไป

## 8.6 รายละเอียดการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคต

การวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรจนถึงปี พ.ศ. 2548 นั้น ได้พัฒนามาจากการประเมินทางเลือกของรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสมกับการเจริญเติบโตของบริเวณพื้นที่ศึกษาตามที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี และมีรายละเอียดของการวางแผนการใช้ที่ดินในแต่ละกรณีดังต่อไปนี้

### 8.6.1 การวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคต

: กรณีที่ยังไม่ดำเนินการโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก

การวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ ที่พัฒนามาจากทางเลือกแบบที่ 1 ก. ซึ่งมีรายละเอียดของการใช้ที่ดินและโครงข่ายของการคมนาคมดังต่อไปนี้

#### 1) การใช้ที่ดิน (แผนที่ 8.9)

การใช้ที่ดินแบ่งออกได้เป็น 9 ประเภท ดังนี้คือ

##### 1.1) พื้นที่พาณิชย์กรรม

พื้นที่พาณิชย์กรรมมีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 1,003.69 ไร่ โดยแบ่งออกเป็น 4 ศูนย์กลาง ซึ่งประกอบไปด้วยศูนย์กลางหลัก 2 แห่ง และศูนย์กลางระดับรองอีก 2 แห่ง มีสาระดังนี้



### 1.1.1) ศูนย์กลางหลัก

(1) ศูนย์กลางการค้าย่านสะพานใหม่ ซึ่งตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน แขวงคลองถนน กำหนดให้มีการขยายพื้นที่ลงมาทางทิศใต้จนถึงคลองหลักสี่ ให้มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 300 ไร่ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางระดับแขวง (DISTRICT CENTER) ที่ให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบทั้งในเขตตลาดบางเขน แขวงอนุสาวรีย์และคลองถนน ของเขตบางเขน

(2) ศูนย์กลางการค้าย่านตลาดรังสิต ซึ่งมีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตตำบลประชาธิปัตย์ทางทิศเหนือของคลองรังสิตประยูรศักดิ์บนถนนพหลโยธิน กำหนดให้มีการขยายพื้นที่ของย่านการค้ามาทางตอนใต้ข้ามแนวคลองรังสิตฯ มาถึงถนนทางแยกเข้าหมู่บ้านเมืองเอก มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 350 ไร่ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางระดับอำเภอที่ให้บริการแก่พื้นที่ทางตอนใต้ของจังหวัดปทุมธานี อีกทั้งพื้นที่พักอาศัยและย่านอุตสาหกรรมทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร

### 1.1.2) ศูนย์กลางระดับรอง

(1) ศูนย์กลางการค้าย่านตลาดวัฒนนันท์ ตั้งอยู่บนถนนสรองประภา แขวงสีกันมีพื้นที่ประมาณ 153.69 ไร่ กำหนดให้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางระดับชุมชน (COMMUNITY CENTER) ที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง สามารถให้บริการแก่พื้นที่พักอาศัยในพื้นที่แขวงสีกันได้อย่างดี

(2) ศูนย์กลางการค้า บริเวณถนนแจ้งวัฒนะตัดกับถนนประชาชื่น ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่คาบเกี่ยวระหว่างแขวงทุ่งสองห้อง เขตบางเขน กับตำบลปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี มีพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ กำหนดให้เป็นย่านการค้าที่จะรองรับการเจริญเติบโตของพื้นที่พักอาศัย ที่มีแนวโน้มของทิศทางการขยายตัวจากเขตบางเขนไปทางทิศตะวันตกตามถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนติวานนท์ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

### 1.2) พื้นที่พักอาศัย

พื้นที่พักอาศัยกำหนดให้มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 13,442.22 ไร่ ซึ่งแบ่งเป็น

- พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก 2,150.76 ไร่
- พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง 6,273.04 ไร่

- พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย 5,018.42 ไร่

พื้นที่พักอาศัยดังกล่าวนี้ เตรียมไว้เพื่อรองรับจำนวนประชากรจากแหล่งงานในย่านพาณิชย์กรรม ย่านอุตสาหกรรมและสถาบันราชการในบริเวณพื้นที่ตอนเหนือของเขตบางเขน นอกจากนั้นยังเป็นที่พักอาศัยของประชากรจากแหล่งงานในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในอีกด้วย สำหรับรายละเอียดของที่ตั้งพื้นที่พักอาศัย ประเภทต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

#### 1.2.1) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยอยู่แล้วในปัจจุบัน แต่สภาพของพื้นที่มีศักยภาพและเอื้ออำนวยในการพัฒนา เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมต่อไปในอนาคตได้ ดังนั้นจึงกำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (MIXED USE) คือ เป็นทั้งสถานที่ประกอบการค้าและพักอาศัย มีที่ตั้งอยู่ 3 บริเวณ คือ

(1) บริเวณพื้นที่ในแขวงคลองถนน ทิศเหนือจดคลองหลักสี่ ทิศใต้จดถนนแจ้งวัฒนะ ทิศตะวันตกจดถนนพหลโยธิน ทิศตะวันออกจดพื้นที่อุตสาหกรรมมีพื้นที่ประมาณ 300 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เป็นพื้นที่สองข้างของถนนทางเข้าหมู่บ้านเมืองเอก และบางส่วนของถนนพหลโยธินลงมาทางใต้จนถึงทางแยกถนนวิภาวดีฯ กับถนนพหลโยธิน สภาพที่ตั้งทิศเหนือและใต้จดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ทิศตะวันตกจดทางรถไฟ ทิศตะวันออกจดถนนพหลโยธินพื้นที่พาณิชย์กรรม มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

(3) บริเวณพื้นที่ในแขวงทุ่งสองห้อง บริเวณหมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ 1 สภาพที่ตั้งทิศเหนือและทิศตะวันออกจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ทิศใต้จดพื้นที่พาณิชย์กรรมและถนนพหลโยธิน ทิศตะวันตกจดคลองประปา มีพื้นที่ประมาณ 850.76 ไร่

#### 1.2.2) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เป็นพื้นที่ที่กำหนดให้มีจำนวนมากที่สุดสำหรับที่พักอาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษาตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 8.4.1 เป็นพื้นที่ที่



มีสภาพเหมาะสมในการพัฒนาเป็นที่พักอาศัยในอนาคต สำหรับในปัจจุบันบริเวณดังกล่าวมีการปลูกสร้างที่พักอาศัยกระจายอยู่ทั่วไป กำหนดให้พื้นที่ตั้งอยู่ 4 บริเวณคือ

(1) บริเวณพื้นที่แขวงทุ่งสองห้อง สถานที่ตั้งทิศเหนือจดคลองไผ่เขียว ทิศใต้จดถนนแจ้งวัฒนะและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศตะวันออกจดซอยโกสุม-ร่วมใจ ทิศตะวันตกจดคลองประปาและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก มีพื้นที่ประมาณ 1,700 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่แขวงสีกัน เป็นชุมชนที่พักอาศัยที่มีอยู่เดิมสองข้างทางของถนนสรองประภา สถานที่ตั้งทิศเหนือจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ทิศใต้จดซอยช่อ.อุทิศ ทิศตะวันออกจดคลองเปรมประชากร ทิศตะวันตกจดซอยประชาอุทิศและพื้นที่ที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย มีพื้นที่ประมาณ 1,800 ไร่

(3) บริเวณพื้นที่ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี สภาพปัจจุบันเป็นที่ตั้งของที่พักอาศัยอยู่แล้ว ทิศเหนือจดบริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศใต้จดถนนวิภาวดีรังสิต ทิศตะวันออกจดถนนวิภาวดีฯ และที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศตะวันตกจดทางรถไฟสายเหนือ มีพื้นที่ประมาณ 1,800 ไร่

(4) บริเวณพื้นที่ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี สภาพปัจจุบันมีอาคารพักอาศัยกระจายอยู่ตามแนวริมคลองรังสิตฯ ทิศเหนือจดคลองรังสิตฯ ทิศใต้จดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศตะวันออกจดพื้นที่พาณิชย์กรรม ทิศตะวันตกจดทางรถไฟสายเหนือ มีพื้นที่ประมาณ 973.04 ไร่

### 1.2.3) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย เป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกจากเส้นทางคมนาคมสายหลักเป็นบริเวณพื้นที่พักอาศัยที่ครอบคลุมบริเวณพื้นที่พักอาศัยเดิมและพื้นที่เปิดใหม่ ตามเส้นทางคมนาคมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต กำหนดให้อยู่ในแขวงสีกัน เขตบางเขน กทม. กับตำบลหลักหก อำเภอเมือง ปทุมธานี ซึ่งมีรายละเอียดของที่ตั้งดังต่อไปนี้

(1) บริเวณพื้นที่แขวงสีกันทิศใต้จดคลองไผ่เขียว ทิศเหนือบางส่วนจดถนนเดชะตุงคะและพื้นที่ของกองทัพอากาศ มีบางส่วนจดแนวซอย ช่อ.อุทิศ ทิศตะวันออกอยู่ล้อมรอบพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง มีบางส่วนจดแนวคลองเปรมประชากร ทิศ

ตะวันตกบางส่วนจุดแนวคลองประปา บางส่วนจุดพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม มีพื้นที่ประมาณ 3,700 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่ตำบลหลักหก คือบริเวณพื้นที่รอบ คลุมหมู่บ้านเมืองเอก ทิศเหนือจดคลองรังสิตฯ ทิศใต้และทิศตะวันตกจดพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ทิศตะวันออกจดคลองเปรมประชากร มีพื้นที่ประมาณ 1,318.42 ไร่

### 1.3) พื้นที่สถาบันราชการ

พื้นที่สถาบันราชการ กำหนดให้มีขนาดของพื้นที่เท่าเดิมที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2529 เช่นเดียวกัน คือมีพื้นที่ประมาณ 8,695.88 ไร่ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ กับพื้นที่ใช้ประโยชน์ของทหารและมีอยู่มากในแขวงตลาดบางเขน แขวง สีกันและแขวงทุ่งสองห้อง

### 1.4) พื้นที่สถานศึกษา

พื้นที่สถานศึกษา กำหนดให้มีขนาดของพื้นที่เท่าเดิมที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2529 เช่นเดียวกัน คือมีพื้นที่ประมาณ 686.50 ไร่ เนื่องจากยังมีจำนวนและพื้นที่ของสถานศึกษา ที่มากเพียงพอต่อภาครัฐให้บริการแก่ชุมชน ดังนั้นควรเน้นการส่งเสริมการให้บริการของสถานศึกษา แบบที่เรียกว่า COMMUNITY SCHOOL คือการให้บริการของโรงเรียนกับประชากรในพื้นที่ตั้งของสถานศึกษา เพื่อลดปัญหาการเดินทางและการจราจรติดขัดและควรเน้นให้มีการพัฒนามาตรฐานการสอนของสถานศึกษาในแต่ละแห่งให้มีคุณภาพทัดเทียมกัน

### 1.5) พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า

พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้านี้มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 1,881.91 ไร่ กำหนดให้มีที่ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือ และทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ ในปัจจุบัน ซึ่งมีรายละเอียดของที่ตั้งดังนี้

1.5.1) บริเวณทิศเหนือของท่าอากาศยานฯ อยู่ในแขวงตลาดบางเขน สถานที่ตั้งด้านทิศเหนือจดกับพื้นที่สวนสาธารณะ ทิศใต้จดกับพื้นที่นันทนาการและรักษาสุขภาพแวดล้อมของท่าอากาศยานฯ ทิศตะวันออกจดถนนพหลโยธิน ทิศตะวันตกจดถนนวิภาวดีฯ กำหนดให้มีพื้นที่ประมาณ 881.91 ไร่

1.5.2) บริเวณทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ อยู่ในแขวงตลาดบางเขนและแขวงคลองถนนสภาพที่ตั้งทิศเหนือจดพื้นที่นันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อมของท่าอากาศยานฯ และแนวคลองหลักกับคลองถนน ทิศใต้จดถนนแจ้งวัฒนะ ทิศตะวันออกจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นและพื้นที่พาณิชย์กรรมและทิศตะวันตกจดถนนวิภาวดีรังสิต กำหนดให้มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

#### 1.6) พื้นที่นันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม

พื้นที่นันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม ของบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานฯ นั้น มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญนอกเหนือจากการเป็นพื้นที่ส่วนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนแล้ว ยังใช้เป็นพื้นที่สำหรับรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนที่อยู่โดยรอบของท่าอากาศยานฯ คือใช้เป็นพื้นที่กันเสียงและมลภาวะ (BUFFER ZONE) จากท่าอากาศยานที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินบางประเภท เช่น ที่พักอาศัย สถานศึกษาและโรงพยาบาล เป็นต้น สำหรับขนาดของพื้นที่ที่กำหนดให้มีประมาณ 1,800 ไร่ ไม่รวมพื้นที่ส่วนสาธารณะของหมู่บ้านของเอกชนซึ่งจะมากกว่าความต้องการในอนาคตของพื้นที่ที่ประมาณการได้ ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1,204.42 ไร่ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์เป็นทั้งพื้นที่สำหรับนันทนาการและมีพื้นที่กันเสียงรบกวน และรักษาสภาพแวดล้อมตามที่กล่าวมาแล้ว ดังนั้นตำแหน่งของที่ตั้งกำหนดบริเวณไว้ดังต่อไปนี้

1.6.1) บริเวณพื้นที่ทิศเหนือของท่าอากาศยานฯ ที่ตั้งอยู่ในแขวงตลาดบางเขน เป็นพื้นที่อยู่ระหว่างถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิต มีพื้นที่ทิศเหนือจดพื้นที่อุตสาหกรรม ทิศใต้จดเขตปลอดภัยของท่าอากาศยานฯ ปัจจุบันเป็นที่โล่งกำหนดให้เวนคืนเป็นพื้นที่กันชน (BUFFER ZONE) ระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมกับท่าอากาศยานและกันเสียงรบกวนจากเครื่องบิน นอกจากนี้ ยังใช้เป็นส่วนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการของพื้นที่พาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมและที่พักอาศัยในบริเวณพื้นที่ทางตอนใต้ของจังหวัดปทุมธานีมีพื้นที่ประมาณ 700 ไร่

1.6.2) บริเวณพื้นที่ทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ ที่ตั้งอยู่ในแขวงตลาดบางเขนเช่นเดียวกัน แต่มีพื้นที่ทิศเหนือจดเขตปลอดภัยของท่าอากาศยานฯ ทิศใต้จดคลองหลักสี่ ทิศตะวันออกจดคลองถนนส่วนทิศตะวันตกจดถนนวิภาวดีรังสิต ปัจจุบันเป็นที่โล่ง กำหนดให้เวนคืนเป็นพื้นที่กันชนระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมกับท่าอากาศยาน และกันเสียงรบกวนจากเครื่องบินเช่นเดียวกัน กับทำหน้าที่เป็นส่วนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการของพื้นที่ทางตอนเหนือแห่งหนึ่งของเขตบางเขน โดยมีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่

1.6.3) บริเวณพื้นที่ทิศตะวันออกของคลองเปรมประชากร มีพื้นที่ระหว่างคลองเปรมฯ กับทางรถไฟสายเหนือ โดยเริ่มตั้งแต่ถนนแจ้งวัฒนะและชานากับคลอง

เปรมฯ จนถึงถนนเดชะตุงคะ ปัจจุบันพื้นที่บางส่วนถูกใช้ เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยกำหนด ให้เวนคืน ใช้เป็นพื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะ นอกจากนั้นยังได้ประโยชน์ในการรักษาสภาพ แวดล้อมและป้องกันเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานที่จะมีต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของฝั่งคลอง บริเวณ แขวงสีกัน และทุ่งสองห้อง มีพื้นที่ประมาณ 700 ไร่

#### 1.7) พื้นที่ศาสนสถาน

พื้นที่ศาสนสถานมีที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่แขวงทุ่งสองห้อง สีกัน และตำบลหลักหก กำหนดให้มีขนาดของพื้นที่เท่าเดิมที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2529 ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 150.25 ไร่ โดยพื้นที่ศาสนสถานแต่ละแห่งยังมีพื้นที่ที่จะรองรับการขยายตัวของกิจกรรมได้ใน อนาคต

#### 1.8) พื้นที่สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

พื้นที่สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กำหนดให้ใช้พื้นที่ประมาณ ร้อยละ 20 ของพื้นที่ของชุมชน โดยจะมีพื้นที่ทั้งสิ้น 3,747.32 ไร่ และเฉลี่ยพื้นที่ให้รวมกับการ ใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาแล้ว

#### 1.9) พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม

พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์สำหรับ กิจกรรมภายในชุมชนมีสิ่งปลูกสร้างอยู่อย่างเบาบาง แต่สามารถที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับการ ขยายตัวของชุมชนได้ในอนาคต นอกจากนั้นยังสามารถใช้ เป็นพื้นที่กำหนดขอบเขตและควบคุมการ ขยายตัวของชุมชนให้อยู่ในขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมเป็นสัดส่วนได้ กำหนดให้เป็นพื้นที่เปิดไหม่บริ เวณฝั่งตะวันออกของคลองประปา ในแขวงสีกัน เขตบางเขนกับตำบลหลักหก อำเภอเมือง ปทุมธานี มีพื้นที่ประมาณ 8,705.36 ไร่

### 2) โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

โครงข่ายของการคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่ศึกษา เป็นการพัฒนาและปรับ ปรุงเพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาทางด้าน การคมนาคมขนส่ง ตามที่ได้กล่าวมา แล้วในหัวข้อ 8.2 อีกทั้งเหมาะสมกับสภาพของการวางแผนใช้ที่ดิน ซึ่งมีรายละเอียดตามหัวข้อต่อ ไปนี้



## 2.1) ระบบถนน (แผนที่ 8.10)

กำหนดโครงข่ายของระบบถนน ภายในชุมชนของบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้พิจารณาถึง โครงข่ายของระบบถนนในระดับมหภาค (MACRO) ของพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียง คือนนทบุรีและปทุมธานี ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ประกอบกับแนวทางในการแก้ปัญหาทางการคมนาคมขนส่งของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน สำหรับโครงข่ายของระบบถนนในปัจจุบัน ของพื้นที่ศึกษานั้นประกอบไปด้วยถนนสายสำคัญคือถนนติวานนท์ ถนนประชาชื่น ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธินที่มีทิศทางไปตามแนวแกนเหนือ-ใต้ กับถนนงามวงศ์วาน ถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา ถนนรังสิต-นครนายก ถนนรังสิต-ทางพูน และถนนทหารที่มีทิศทางไปตามแนวแกนตะวันออก-ตะวันตก เส้นทางคมนาคมดังกล่าวประสานกันในลักษณะของตาตาราง (GRID PATTERN) จากการศึกษาสภาพปริมาณการจราจรบนถนนดังกล่าว พบว่าถนนที่มีปริมาณการจราจรมากที่สุดคือ ถนนวิภาวดีรังสิตที่มีปริมาณการจราจรถึง 64,984 คัน/วัน รองลงมาคือ ถนนพหลโยธินซึ่งมีปริมาณการจราจร 22,717 คัน/วัน ที่เป็นเช่นนี้เป็นเพราะถนนทั้งสองสายนอกจากจะต้องรองรับปริมาณการจราจรภายในชุมชนด้วยแล้ว ยังต้องรับการจราจรที่มีลักษณะผ่านเมือง (THROUGH TRAFFIC) อีกด้วย

ดังนั้น ในการวางโครงข่ายของระบบถนนในอนาคตนอกเหนือจากถนนวงแหวนรอบนอกที่มีลักษณะเป็นถนนเลี่ยงเมือง (BY PASS) เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรภายในตัวเมืองกรุงเทพมหานครแล้ว ก็ยังมีโครงการถนนสายอาจรรงค์-รามอินทรา ที่มีแนวทางที่จะตัดขึ้นไปทางทิศเหนือในพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธิน อันจะทำให้ปริมาณการจราจรที่ต้องการจะผ่านเมืองหันไปใช้เส้นทางสายใหม่ดังกล่าว จะได้ส่งผลให้ถนนพหลโยธินมีปริมาณการจราจรลดลงได้ นอกจากนั้นโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมจากพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในมายังพื้นที่ทางเหนือมีความสะดวกขึ้นแล้ว ยังช่วยบรรเทาการติดขัดของการจราจรบนถนนในปัจจุบัน

จากการพิจารณาถึงโครงข่ายของระบบถนน ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ทั้งในระดับมหภาค (MACRO) และระดับอนุภาค (MICRO) ประกอบกับสภาพของปัญหาของการคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาจากหัวข้อ 8.2 สามารถสรุปรูปแบบของระบบถนนที่จะเลือกใช้ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้ว่าควรเป็นระบบตาตาราง (GRID PATTERN) ซึ่งจะสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการวางแผนการใช้ที่ดิน และแก้ปัญหาการคมนาคมขนส่งที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ศึกษา อีกทั้งยังมีความเหมาะสมและสัมพันธ์กับโครงข่ายของระบบถนนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย



การศึกษา  
ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ  
เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

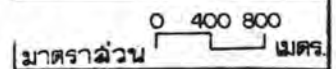
แสดง : ผังปรับปรุงโครงข่ายของเส้นทางคมนาคมบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์



ถนนเดิม  
ถนนที่ปรับปรุงหรือตัดใหม่

ที่มา



## 2.2) ประเภทถนน (แผนที่ 8.11)

การกำหนดโครงข่ายระบบถนนให้ประสบความสำเร็จได้ จะต้องมีการแยกประเภทช่องถนนให้เป็นไปตามลักษณะการใช้งานและปริมาณการจราจร เพื่อช่วยป้องกันความคับคั่งทางด้านการจราจร และแยกการจราจรภายในชุมชนออกจากการจราจรระหว่างเมือง ในผังโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของพื้นที่ศึกษานี้ กำหนดให้มีการพัฒนารูปแบบของถนนออกเป็น 3 ประเภทคือ ถนนสายหลักกับสายประธาน ถนนสายรอง และถนนสายย่อยที่มีความสำคัญต่อการคมนาคมในชุมชน สำหรับถนนซอยนี้ใช้เข้า-ออก อาคาร หรือกลุ่มอาคารจะได้กล่าวรายละเอียดในผัง

รายละเอียดของการพัฒนาปรับปรุงถนนแต่ละประเภทมีดังนี้

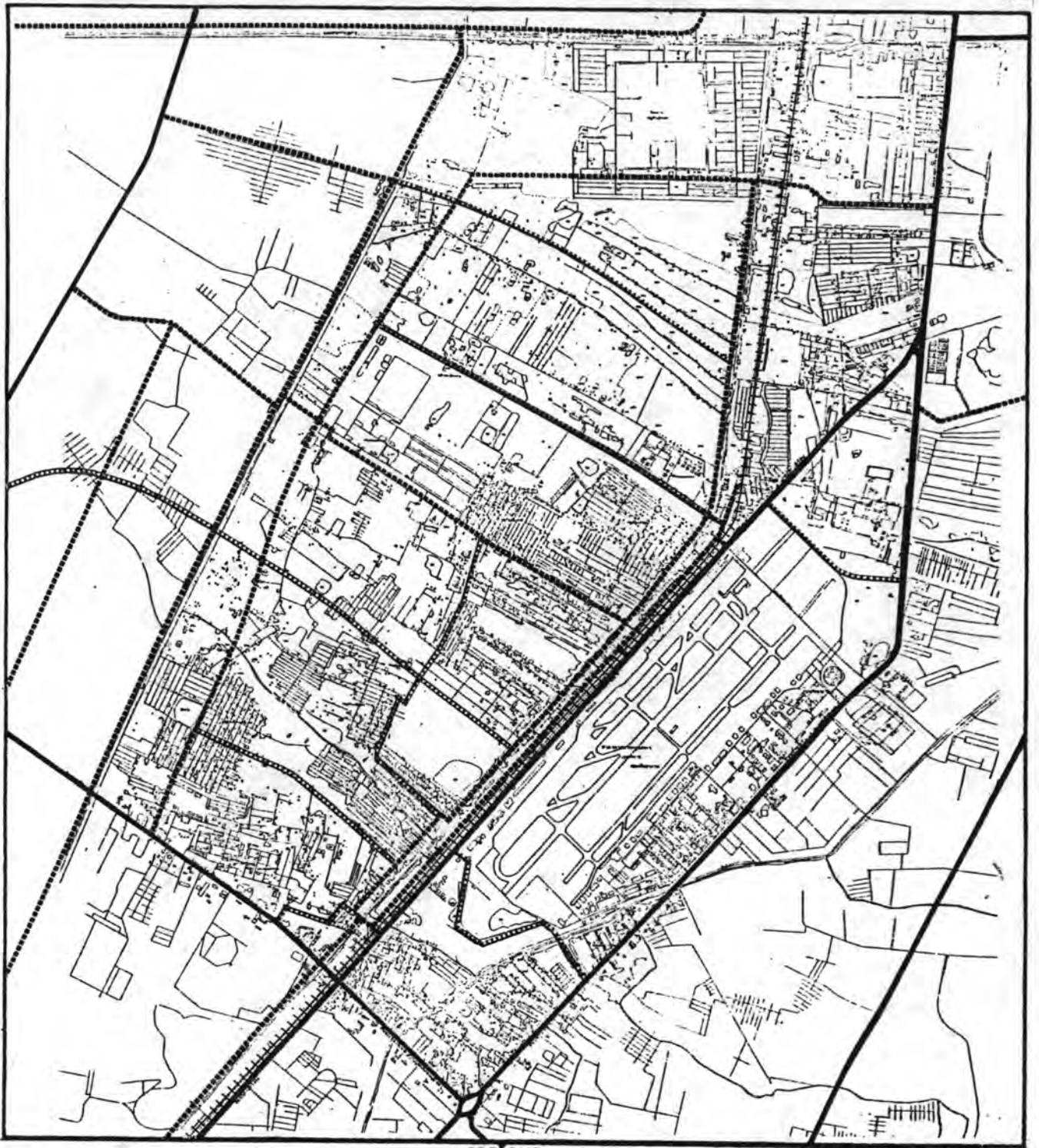
### 2.2.1) ถนนสายประธานและถนนสายหลัก

(1) ถนนสายประธาน (MAJOR ARTERIAL) ในบริเวณพื้นที่ศึกษาก็คือ ถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นทั้งถนนผ่านเมืองและถนนที่ให้บริการแก่ชุมชน จากการศึกษาพบว่า ในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรที่ค่อนข้างสูงคือ 64,984 คัน/วัน อันเป็นผลให้ประสิทธิภาพในการสัญจรเริ่มต่ำลง รัฐบาลจึงได้มีโครงการที่จะพัฒนาขีดความสามารถของถนนสายดังกล่าวให้สูงขึ้น โดยการสร้างถนนยกระดับเหนือถนนวิภาวดีรังสิตในปัจจุบัน โดยเริ่มต้นจากสามแยกดินแดงจนถึงท่าอากาศยานกรุงเทพฯ อันประกอบไปด้วยช่องทางเดินรถไปกลับ 6 ช่องทางเป็นลักษณะของถนนสี่เลนคานาดำเนินการก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2532 นอกจากนี้กรมทางหลวงฯ ยังมีโครงการก่อสร้างและขยายผิวการจราจรบนถนนวิภาวดีฯ ตั้งแต่ช่วงท่าอากาศยานกรุงเทพฯ จนถึงสามแยกหน้าตลาดรังสิต โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรกจากท่าอากาศยานกรุงเทพฯ จนถึงสายแยกดอนเมืองขยายถนนเป็น 6 ช่องทางเดินรถ สำหรับช่วงที่สองจากสามแยกดอนเมืองจนถึงสี่แยกหน้าตลาดรังสิตจะขยายเป็น 10 ช่องทางเดินรถ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2534

ดังนั้น เมื่อโครงการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางบนถนนวิภาวดีฯ ตามที่กล่าวมานั้นเสร็จสิ้นลง ก็จะทำให้มีความคล่องตัวและสามารถรองรับปริมาณการจราจรในพื้นที่โดยรอบได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการคมนาคมของพื้นที่ทางเหนือได้อย่างมาก

(2) ถนนสายหลัก (MINOR ARTERIALS) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ถนนสายหลักได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะและถนนติวานนท์ ซึ่งเป็นถนน





การศึกษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ  
เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

แสดง : ผังประเภทของถนนในโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

- ถนนสายหลักและสายประธาน
- ..... ถนนสายรอง
- ..... ถนนสายย่อย

ที่มา

0 400 800  
มาตราส่วน 1:1000 เมตร



แผนที่ 8.11



เชื่อมต่อระดับอำเภอและจังหวัด จึงทำให้มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง สำหรับถนนพหลโยธิน และถนนแจ้งวัฒนะนั้น จากรายงานของกรมทางหลวง พบว่าปี พ.ศ. 2529 มีปริมาณการจราจร ประมาณ 22,717 และ 33,065 คัน/วัน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าตัวเลขที่ค่อนข้างสูงสำหรับลักษณะ ของถนนในปัจจุบัน. นอกจากนี้ โครงการพัฒนาระบบคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการใช้เส้นทางดังกล่าว ในอนาคต

#### สำหรับสาระของถนนสายหลัก พอสรุปได้ดังนี้

- ถนนพหลโยธินซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานฯ ประกอบไปด้วยช่องทางเดินรถไปกลับ 6 ช่องทาง มีเกาะกลางพร้อมทางเท้าสองข้าง ในอนาคตจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเหนือ (พระโขนง-บางซื่อ-ดอนเมือง) ซึ่ง อาจช่วยให้ปริมาณการใช้รถบนถนนของพื้นที่สองข้างทางมีปริมาณลดลง เพราะประชาชนจะหันมา ใช้รถรางไฟฟ้ามากขึ้น

- ถนนแจ้งวัฒนะประกอบไปด้วยช่องทางเดินรถไปกลับ 4 ช่องทาง เกาะกลางสุดเป็นคูระบายน้ำสองข้างทาง (DEPRESSED MEDIAN) มีไหล่ทาง พร้อมคูระบายน้ำสองข้างทาง ในอนาคตจะต้องรองรับปริมาณการจราจรที่จะมาจากเส้นทาง โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) ซึ่งจะมีผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนดังกล่าว เพิ่มขึ้นไปอีก ถ้ามิได้มีการปรับปรุงเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหา การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้นกว่าปัจจุบัน

2.2.2) ถนนสายรอง (COLLECTORS) เป็นถนนที่รับ และช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากถนนสายหลัก ทำหน้าที่เป็นทางเข้าออกของย่านพักอาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ตลอดจนเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางชุมชนย่อยต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยเป็นถนนที่มีความเร็วตลอดจนปริมาณการจราจรไม่สูงเท่าถนนสายหลัก และการควบคุมการ เชื่อมมีน้อย

จากการศึกษาถึงสภาพของปัญหาของชุมชน ในหัวข้อ 8.2 พบว่า ปัญหาทางด้านการคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่ที่เกิดจากเส้นทางของถนนสายรอง ที่จะรับช่วงปริมาณการจราจรมาจากถนนสายหลัก ก่อนระบายไปสู่ถนนสายย่อยและซอย ยังมีไม่ เพียงพอและเท่าที่มีอยู่ก็ยังมีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรได้ไม่เต็มที่ เนื่องจาก ในบางแห่งยังมีขนาดไม่ได้มาตรฐาน และมีการเชื่อมต่อที่ยังไม่เป็นระบบที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนา ดังนั้น จึงเสนอให้มีการก่อสร้างปรับปรุงถนนสายรองขึ้นใหม่ตามเส้นทางดังต่อไปนี้

(1) ถนนเลียบบคลอง เปรมประชากรทางฝั่งตะวันตก ถนนเลียบบคลอง เปรมประชากรทางฝั่งตะวันตกเป็นถนนที่สร้างต่อเนื่องกับถนนโครงการของกรุงเทพมหานคร ที่จะตัดต่อมาจากย่านเตาปูนโดยขนานกับแนวของคลองเปรมฯ จนถึงถนนแจ้งวัฒนะ และจะต่อออกไปทางทิศเหนือขนานกับแนวคลองเปรมฯ เช่นเดียวกับจนบรจบบกับถนนทางเข้าหมู่บ้านเมืองเอก บริเวณตำบลหลักหก อำเภอเมือง ปทุมธานี ซึ่งจะเป็นถนนที่ทำหน้าที่ช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนถนนวิภาวดีฯ ได้นอกเหนือจากที่ให้บริการแก่พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกของคลองฯ แล้ว ดังนั้นกำหนดให้ถนนดังกล่าวมีขนาด 4 ช่องทางสองทิศทาง มีเกาะกลางและทางเท้าสองข้างทางกับปลูกต้นไม้ เพื่อช่วยรักษาสภาพแวดล้อมสำหรับบริเวณที่ผ่านชุมชน

(2) ถนนหมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ 1 ปัจจุบันถนนดังกล่าวสิ้นสุดที่ปากทางเข้าวัดเวฬุวนาราม ซึ่งเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางสองทิศทางกำหนดให้ตัดถนนใหม่ต่อจากถนนเดิมให้ขนานกับแนวคลองประปา และต่อเชื่อมกับถนนสรองประภา-วัดนาวงษ์ จนไปบรรจบกับถนนสายหลักของหมู่บ้านเมืองเอกที่แยกมาจากถนนพหลโยธิน ที่บริเวณใกล้วัดนาวงษ์ ตำบลหลักหก อำเภอเมือง ปทุมธานี ลักษณะของถนนกำหนดให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องทาง มีทางเข้าสองข้างทางบริเวณที่ผ่านชุมชน

(3) ถนนสรองประภา ปัจจุบันมีปัญหาที่ปากทางเข้าแคบ จะต้องขยายผิวถนนใหม่โดยกำหนดให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางสองทิศทางตลอดสายมีไหล่ทางและมีทางเท้าสองข้างทางบริเวณที่ผ่านชุมชน

(4) ถนนเลียบบคลองประปา ฝั่งทิศตะวันตก ในปัจจุบันเป็นถนนลูกรังอยู่ในความดูแลของการประปานครหลวง กำหนดให้ปรับปรุงใหม่โดยขยายเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางสองทิศทาง มีเกาะกลางถนนกับทางเท้าและให้เป็นแนวเดียวกับถนนประชาชื่นตรงไปทางทิศเหนือข้ามคลองรังสิตฯ บรรจบกับถนนทหาร (ทางหลวงหมายเลข 3100) ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ถนนสายดังกล่าวสามารถไปต่อเชื่อมกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกทางทิศเหนือในอนาคตได้อีกด้วย อันจะทำให้การเดินทางจากพื้นที่ภายในสู่พื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานครมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

2.2.3) ถนนสายย่อย (LOCAL STREETS) เป็นถนนที่ต่อเชื่อมระหว่างถนนสายรอง มีหน้าที่ให้บริการในระดับหมู่บ้านโดยมีความเร็วของการจราจรต่ำ เป็นถนนที่มีความจำเป็นสำหรับชุมชนเพราะเป็นเส้นทางที่ต่อเชื่อมกับถนนชอยได้ โดยไม่มีการควบคุมทางเชื่อมต่อแต่อย่างใด สำหรับในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จะเป็นการปรับปรุงถนน

หรือซอยสาธารณะ ที่เป็นเส้นทางสำคัญภายในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพและเป็นระบบมากขึ้น ซึ่งมีรายละเอียดของการปรับปรุงดังนี้

(4.1) ซอยประชาอุทิศ ซึ่งต่อเชื่อมระหว่างซอยโกสุม-ร่วมใจกับถนนสรงประกา ในปัจจุบันเป็นถนนซอยที่สำคัญของพื้นที่ซึ่งต่อเชื่อมระหว่างย่านนักอาศัยบริเวณทุ่งสองห้องกับย่านนักอาศัยบริเวณถนนสรงประกา กำหนดให้ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องทางสองทิศทาง มีทางเท้าสองข้างและปลูกต้นไม้ตลอดแนวเนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ชุมชน

(4.2) ถนนเตชะตุงคะปัจจุบันเป็นถนนที่ตัดผ่านเขตทหารของกองทัพอากาศจึงไม่ได้เปิดใช้เป็นถนนสาธารณะ ถ้าในอนาคตสามารถเปิดใช้เป็นถนนสาธารณะได้จะก่อประโยชน์ให้เกิดแก่การคมนาคมโดยรอบมากขึ้น วิธีการในการขอใช้ประโยชน์ อาจะกำหนดช่วงเวลาของการอนุญาตให้ผ่านเข้าออก เพื่อเป็นการรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่ทหาร โดยกำหนดให้ปรับปรุงเป็นถนน 2 ช่องทาง ต่อเชื่อมระหว่างถนนเขตดุสิตภาคถนนเลียบคลองเปรมฯ และถนนสรงประกา-รัตนาวงษ์ มีทางเท้าสองข้างทางและปลูกต้นไม้ตลอดแนว

(4.3) ถนนเชื่อมระหว่างซอยโกสุม-ร่วมใจกับถนนหมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ 1 ในแนวทิศตะวันออกและตะวันตก กำหนดให้เป็นถนน 2 ช่องทางสองทิศทาง มีทางเท้าสองข้างและปลูกต้นไม้ตลอดแนว

(4.4) ซอย ช.อ.อุทิศ ปัจจุบันเชื่อมระหว่างถนนเขตดุสิตภาคกับซอยประชาอุทิศ กำหนดให้ตัดใหม่ให้มีแนวถนนตรงกับซอยเดิมออกไปทางทิศตะวันตกบรรจบกับถนนสายเมืองทองนิเวศน์ 1 -รัตนาวงษ์ เป็นถนน 2 ช่องทางสองทิศทางมีทางเท้าสองข้างและปลูกต้นไม้ตลอดแนว ถนนสายดังกล่าวนี้จะไปเชื่อมต่อกับถนนของโครงการในผังเมืองรวมของจังหวัดนนทบุรี โดยข้ามแนวคลองประปาและไปบรรจบกับถนนเลียบคลองฝั่งตะวันตกในเขตจังหวัดนนทบุรี

(4.5) ถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบคลองเปรมประชากรกับถนนเลียบคลองประปาฝั่งตะวันตก ในเขตจังหวัดปทุมธานีและต่อเลยออกไปทางทิศตะวันตกผ่านรัตนาวงษ์จนไปบรรจบกับแนวถนนติวานนท์ ถนนเดิมเป็นถนนลูกรังกำหนดให้ขยายออกไปเป็นถนน 2 ช่องทางสองทิศทางมีไหล่ทาง ถนนดังกล่าวจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการแบ่งกระจายความเจริญมาจากย่านของศูนย์กลางชุมชนในเขตจังหวัดปทุมธานี

(4.6) ถนนทางทิศเหนือ และทิศใต้ของปลายทางวิ่งของท่าอากาศยานฯ เป็นถนนสองสายที่เชื่อมต่อระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน ปัจจุบันอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศยัง ไม่เปิดเป็นถนนสาธารณะ ถ้าสามารถกำหนดวิธีการใช้ถนนดังกล่าว โดยให้ต่อเชื่อมกับแนวถนนสาธารณะจะเป็นประโยชน์กับชุมชนมากขึ้น อีกทั้งจะช่วยแก้ปัญหาการขาดการเชื่อมต่อระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนวิภาวดีฯ ได้มาก ดังนั้น ทางทิศใต้ของทางวิ่ง จึงกำหนดให้มีถนนสาธารณะจากย่านการค้าสะพานใหม่ตัดไปบรรจบด้วย สำหรับทางทิศเหนือตัดถนนใหม่แยกจากถนนพหลโยธินไปบรรจบกับถนนธวัชบุรี เพื่อจะไม่ต้องผ่านเขตทหาร ถนนดังกล่าวกำหนดให้เป็นถนน 2 ช่องทางสองทิศทางมีไหล่ทาง ส่วนบริเวณที่ผ่านชุมชน กำหนดให้มีทางเท้าทั้งสองข้าง

(4.7) ถนนเชิดวุฒากาศ ปัจจุบันทำหน้าที่เป็นถนนสายรอง ซึ่งต่อเชื่อมกับถนนสรองประชา ถนนเดชอุดมและซอย ซอ.อุทิศกำหนดให้ปรับปรุงโดยต่อแนวถนนขนานกับทางรถไฟลงมาทางทิศใต้ จนถึงทางแยกเข้าวัดหลักสี่ ทำหน้าที่เป็นถนนสายย่อยบริการพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของคลองเปรมประชากรกับแนวทางรถไฟ กำหนดให้และปรับปรุงขยายขนาดของถนนเป็น 2 ช่องทางสองทิศทาง มีทางเท้าสองข้างกับปลูกต้นไม้เป็นแนวเพื่อการรักษาสภาพแวดล้อมจากเสียงรบกวนของอากาศยานฝั่งตะวันออก

นอกจากนั้น บริเวณทางเข้าย่านการค้าตลาดวัดถนนกับถนนสรองประชาซึ่งปัจจุบันการจะเข้าถึงย่านการค้าดังกล่าวจะต้องผ่านถนนเชิดวุฒากาศ เพื่อสนับสนุนย่านการค้าดังกล่าวให้เป็นศูนย์กลางของชุมชนที่มีความสะดวกในการเข้าถึง จึงเสนอให้ทำสะพานข้ามของยานพาหนะจากถนนวิภาวดีฯ เข้าสู่พื้นที่บนถนนสรองประชาได้โดยตรง ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางแยกหลักสี่ได้

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เป็นแนวทางในการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานฯ ซึ่งยังไม่ได้มีการพิจารณาถึงโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ทางทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชากร ในหัวข้อต่อไปจะเป็นการแสดงให้เห็นถึงแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตกในอนาคตของคลองเปรมฯ ซึ่งจะมีรายละเอียดในการวางแผนการใช้ที่ดินแตกต่างกันออกไป





## 8.6.2 การวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคต

ฯ กรณีเพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตก

การวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตเพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตกนั้น ได้พัฒนารายละเอียดมาจากทางเลือกที่แบบที่ 2 ข. ซึ่งจะมีลักษณะของการใช้ที่ดินและ โครงข่ายของการคมนาคมดังต่อไปนี้

### 1) การใช้ที่ดิน (แผนที่ 8.12)

การใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานฯ แบ่งได้เป็น 9 ประเภทเช่นเดียวกัน คือ

#### 1.1) พื้นที่พาณิชย์กรรม

พื้นที่พาณิชย์กรรมซึ่งประมาณการให้ทั้งสิ้น 1,003.69 ไร่ โดยกำหนดให้มีที่ตั้งอยู่ 3 บริเวณซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางด้านการค้าและบริการ ประกอบไปด้วย ศูนย์กลางการค้าย่านสะพานใหม่ ศูนย์กลางการค้าย่านตลาดรังสิตและศูนย์กลางการค้าบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ

สำหรับย่านการค้าตลาดวัฒนะพื้นที่ที่มีอยู่เดิมนั้น กำหนดให้มีบทบาทลดลง เนื่องจากสภาพแวดล้อมของชุมชนเปลี่ยนแปลงไป และพื้นที่มีขนาดจำกัดไม่เอื้ออำนวยต่อการเจริญเติบโตทางด้านการค้า ตัวอย่างเช่นพื้นที่ทางทิศตะวันตกของย่านการค้าถูกกันเป็นพื้นที่ไว้เพื่อสร้างทางวิ่ง ( $R_9$ ) ทำให้ถนนสร้างประภาและถนนเดชะตุงคะถูกตัดขาด มีผลให้พื้นที่ชุมชนที่ตั้งอยู่บนถนนสายดังกล่าวไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้โดยตรง นอกจากนี้ พื้นที่บริเวณย่านการค้าตลาดวัฒนะที่ยังถูกล้อมรอบด้วยพื้นที่ของทางราชการ ทำให้มีขีดจำกัดในการขยายตัวในอนาคตแต่อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีสภาพเป็นชุมชนที่พักอาศัยมาแต่เดิม และมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นที่พักอาศัยได้ จึงกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางสำหรับการใช้ที่ดินในอนาคต

สำหรับพื้นที่พาณิชย์กรรมทั้ง 3 บริเวณที่กำหนดนั้นมีสาระดังนี้



1.1.1) พื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณย่านสะพานใหม่

กำหนดให้เป็นศูนย์กลางการค้า และบริการระดับแขวง (DISTRICT CENTER) ที่ให้บริการแก่ชุมชนในพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางตอนเหนือของเขตบางเขน กำหนดให้มีพื้นที่ประมาณ 350 ไร่

1.1.2) พื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณย่านรังสิต

ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องมาจากศูนย์กลางการค้าและบริการย่านตลาดรังสิตที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางระดับอำเภอจึงกำหนดให้เป็นย่านการค้าที่ให้บริการแก่พื้นที่ตอนเหนือของเขตกรุงเทพมหานครและย่านอุตสาหกรรมในเขตจังหวัดปทุมธานีมีพื้นที่ประมาณ 350 ไร่

1.1.3) พื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ

ซึ่งปัจจุบันเป็นย่านการค้าที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมค่อนข้างสูงจึงกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการระดับแขวงที่ให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบ โดยเฉพาะพื้นที่พักอาศัยที่จะขยายตัวออกไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนแจ้งวัฒนะ ในจังหวัดนนทบุรีมีพื้นที่ประมาณ 303.69 ไร่

1.2) พื้นที่พักอาศัย

พื้นที่พักอาศัยซึ่งประมาณการไว้มีทั้งสิ้น 13,442.22 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก 2,150.76 ไร่ พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง 6,273.04 ไร่ และพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย 5,018.42 ไร่ สำหรับตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยประเภทต่าง ๆ มีดังนี้

1.2.1) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก กำหนดบริเวณที่ตั้งดังต่อไปนี้

(1) บริเวณพื้นที่ในแขวงคลองถนน ทิศเหนือจดคลองหลักสี่ ทิศใต้จดถนนแจ้งวัฒนะ ทิศตะวันออกจดถนนพหลโยธิน ทิศตะวันออกจดพื้นที่อุตสาหกรรม มีพื้นที่ประมาณ 300 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี บริเวณปากทางเข้าหมู่บ้านเมืองเอกและบางส่วนเกาะตามแนวถนนพหลโยธินลงมาทางใต้จนถึงทางแยกบริเวณอนุสรณ์สถานของกองบัญชาการทหารสูงสุด สถานที่ตั้งทิศเหนือและใต้จดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ทิศตะวันตกจดทางรถไฟ ทิศตะวันออกจดถนนพหลโยธินและพื้นที่พาณิชย์กรรม มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

(3) บริเวณพื้นที่ในแขวงทุ่งสองห้อง บริเวณหมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ 1 สถานที่ตั้งทิศเหนือและทิศตะวันออกจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ทิศใต้จดพื้นที่พาณิชย์กรรมและถนนพหลโยธิน ทิศตะวันตกจดคลองประปา มีพื้นที่ประมาณ 850.76 ไร่

#### 1.2.2) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง กำหนดให้มีตำแหน่งของที่ตั้งดังต่อไปนี้

(1) บริเวณแขวงทุ่งสองห้อง สถานที่ตั้งทิศเหนือจดคลองไผ่เขียว ทิศใต้จดถนนแจ้งวัฒนะและพื้นที่ที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศตะวันออกจดซอยโกสุมร่วมใจ ทิศตะวันตกจดคลองประปาและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก มีพื้นที่ประมาณ 17,000 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่ในแขวงสีกัน สถานที่ตั้งทิศเหนือจดถนนเตชะตุงคะ ทิศใต้จดถนนสร้างประภา ทิศตะวันออกจดแนวคลองเปรมประชากร และทิศตะวันตกจดพื้นที่ที่เตรียมไว้เป็นเส้นทางวิ่งใหม่ (R<sub>9</sub>) มีพื้นที่ประมาณ 800 ไร่

(3) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี สถานที่ตั้งทิศเหนือจดบริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศใต้จดถนนวิภาวดีรังสิต ทิศตะวันออกจดถนนวิภาวดีฯ และพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมากและทิศตะวันตกจดทางรถไฟ มีพื้นที่ประมาณ 1,800 ไร่



(4) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลประชาธิปไตย อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี สภาพที่ตั้งทิศเหนือจดคลองรังสิตฯ ทิศใต้จดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ทิศตะวันออกจดพื้นที่พาณิชย์กรรม และทิศตะวันตกจดทางรถไฟ มีพื้นที่ประมาณ 973.04 ไร่

(5) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลหลักหก อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี สภาพที่ตั้งเป็นบริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่ของหมู่บ้านเมืองเอก มีพื้นที่ทิศเหนือจดคลองรังสิตฯ ทิศใต้และทิศตะวันตกจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ทิศตะวันออกจดคลองเปรมประชากร มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

### 1.2.3) พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย

พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ซึ่งเปิดใหม่โดยอยู่บริเวณรอบนอกของพื้นที่ฝั่งตะวันตกของคลองเปรมฯ โดยกำหนดให้มีบริเวณที่ตั้งดังต่อไปนี้

(1) บริเวณพื้นที่แขวงสีกัน สภาพที่ตั้งจะอยู่บริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกของแขวง โดยเลียบตามแนวคลองประปา ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกมีพื้นที่ทิศเหนือจดคลองบ้านใหม่ ทิศใต้จดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง และทิศตะวันออกจดพื้นที่ที่กันไว้เป็นเขตชนบทและเกษตรกรรมกับพื้นที่เขตทหาร มีพื้นที่ประมาณ 1,918.42 ไร่

(2) บริเวณพื้นที่ในเขตตำบลหลักหกมีสภาพที่ตั้งคือ ทิศเหนือจดคลองรังสิตฯ และพื้นที่ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ทิศใต้จดพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม และทิศตะวันตกจดคลองเปรมประชากร มีพื้นที่ประมาณ 3,100 ไร่

### 1.3) พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า

พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้านี้มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 1,881.91 ไร่ กำหนดให้มีที่ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของท่าอากาศยานฯ ระหว่างถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีฯ ประมาณ 881.91 ไร่ และบริเวณทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ ระหว่างถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีฯ เช่นเดียวกัน มีพื้นที่ประมาณ 1,000 ไร่

#### 1.4) พื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่สถานศึกษาและพื้นที่ศาสนสถาน

พื้นที่ดังกล่าว เนื่องจากมีจำนวนและขนาดเพียงพอในการให้บริการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาแล้ว จึงกำหนดให้มีขนาดและจำนวนเท่าเดิมเช่นเดียวกับพื้นที่ในปี พ.ศ. 2529 คือ พื้นที่สถาบันราชการ มีพื้นที่ประมาณ 8,695.88 ไร่ พื้นที่สถานศึกษามีพื้นที่ประมาณ 686.50 ไร่ และพื้นที่ศาสนสถานมีพื้นที่ประมาณ 150.25 ไร่

#### 1.5) พื้นที่สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

พื้นที่สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กำหนดให้ใช้พื้นที่ประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ชุมชนและเฉลี่ยพื้นที่ให้รวมกับการประมาณการพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ในอนาคต โดยกำหนดให้การพัฒนากการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ จะต้องทำควบคู่กันกับการพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

#### 1.6) พื้นที่นันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม

พื้นที่นันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม เป็นพื้นที่มีลักษณะเป็นพื้นที่กันชน (BUFFER ZONE) เพื่อแยกพื้นที่ทำอากาศยานฯ ออกจากพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทอื่น เป็นการป้องกันเสียงและมลภาวะที่จะเกิดขึ้นจากทำอากาศยานฯ มีลักษณะเป็นที่โล่งปราศจากสิ่งปลูกสร้างแต่ใช้การปลูกต้นไม้ในการควบคุมและรักษาสภาพแวดล้อม จึงกำหนดให้เป็นพื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะของชุมชน โดยรอบทำอากาศยานฯ มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 2,500 ไร่ โดยแบ่งเป็น

- บริเวณพื้นที่ทิศเหนือของทำอากาศยานฯ ประมาณ 700 ไร่
- บริเวณพื้นที่ทิศใต้ของทำอากาศยานฯ ประมาณ 400 ไร่
- บริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ ซึ่งกันเป็นพื้นที่โดยรอบของส่วนขยายของทำอากาศยานฯ คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 1,400 ไร่

#### 1.7) พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม

พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม เป็นพื้นที่ซึ่งกำหนดให้ใช้ เป็นพื้นที่ควบคุมการเจริญเติบโตของชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณโดยรอบของส่วนขยายของทำอากาศยานฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่งตะวันตก แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวแต่เดิมเป็นที่ตั้ง

ของสิ่งปลูกสร้างประเภทที่พักอาศัยกระจายอยู่ทั่วไป ดังนั้นจึงต้องกำหนดและควบคุมสิ่งปลูกสร้างที่จะเกิดขึ้นใหม่มิให้แผ่ขยายเพิ่มปริมาณมากขึ้น สำหรับสิ่งปลูกสร้าง เช่น ที่พักอาศัยและโรงเรียนที่มีอยู่เดิมทางการควรจะให้ความช่วยเหลือในด้านการป้องกันเสียงรบกวนจากอากาศยานที่จะเกิดขึ้น หรือจ่ายเงินสดชดเชยในการให้อพยพย้ายออกไปอยู่นอกพื้นที่ที่ได้รับเสียงรบกวน

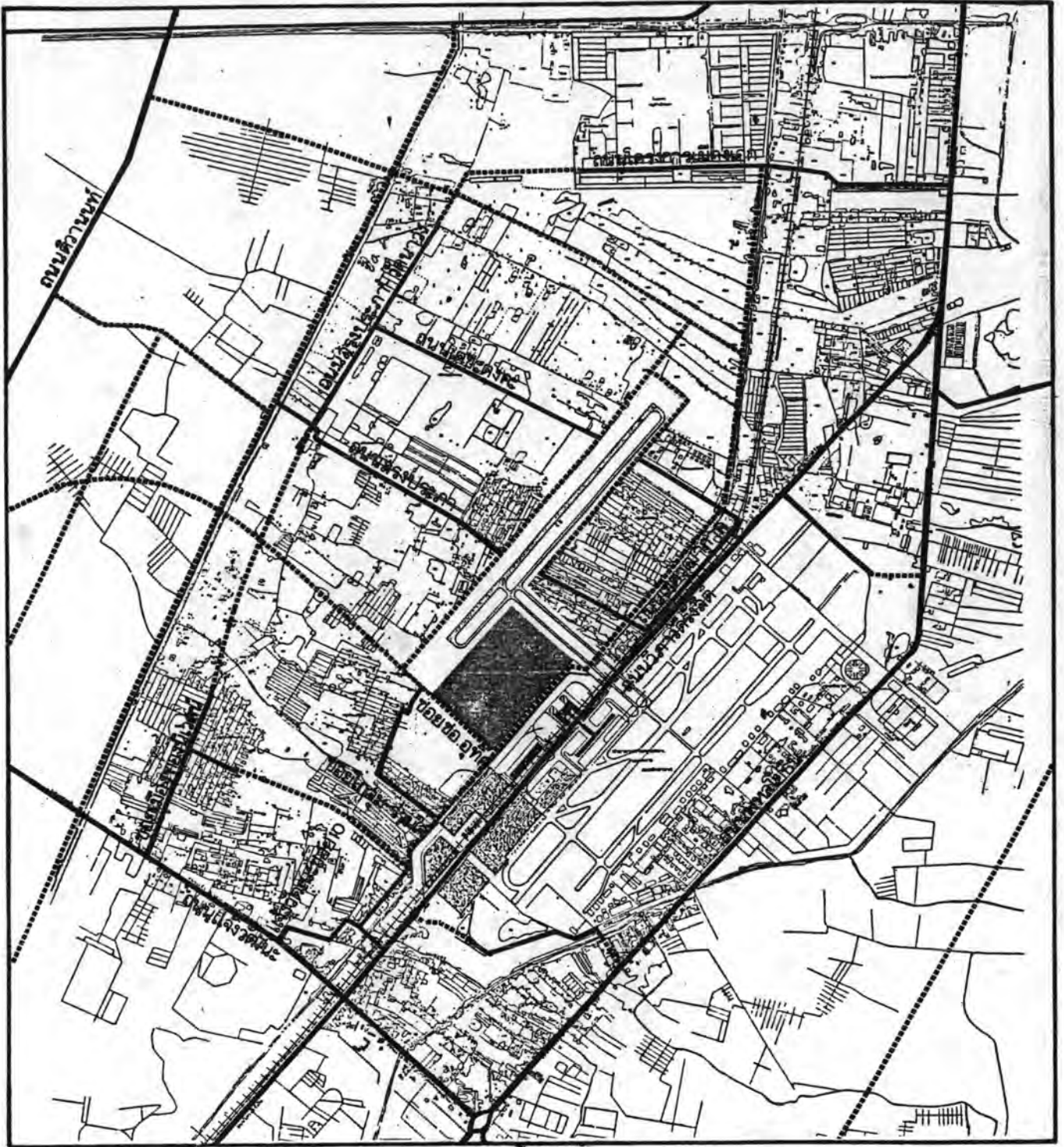
สำหรับพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมนั้น มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงสีกัน ซึ่งมีสภาพที่ตั้งทิศเหนือและทิศตะวันตกจดพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ทิศใต้จดคลองไผ่เขียว และทิศตะวันออกจดพื้นที่ส่วนขยายของท่าอากาศยานฯ และแนวคลองเปรมประชากร นอกจากนั้น ยังกำหนดเขตพื้นที่ควบคุมการปลูกสร้างบริเวณพื้นที่ระหว่างเส้นทางรถไฟและแนวคลองเปรมฯ ที่อยู่เหนือท่าอากาศยานฯ เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ริมคลองและการเกิดเมฆภาวะของน้ำในคลอง ขนาดพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นเขตชนบทและเกษตรกรรมมีประมาณ 6,127.86 ไร่

## 2) โครงการช้ายการคมนาคมขนส่ง

สำหรับโครงการช้ายการคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่ศึกษา สำหรับกรณีที่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ มาทางฝั่งตะวันตกของคลองเปรมประชานั้น จะต้องตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาทางด้านการคมนาคมขนส่ง ตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 8.2 อีกทั้งเหมาะสมกับสภาพของการใช้ที่ดินที่วางแผนเอาไว้ เช่นเดียวกัน

รายละเอียดของโครงการช้ายของเส้นทางคมนาคม โดยทั่วไปจะไม่นำมากกล่าวซ้ำอีกในที่นี้ เพราะได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 8.6.1 เรื่องโครงการช้ายการคมนาคมขนส่ง แต่ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะเส้นทางคมนาคมที่มีลักษณะสำคัญต่อการวางแผน และมีความแตกต่างจากแผนผังในหัวข้อที่ 8.6.1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 8.13, 8.14)

สืบเนื่องจากการขยายท่าอากาศยานฯ มาฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ ทำให้เกิดการตัดขาดของเส้นทางคมนาคมภายในท้องถิ่น (LOCAL STREETS) ที่สำคัญอยู่ 4 สายคือ ถนนสร่งประภา ถนนเข็ดวุฒากาศ ถนนเดชะตุงคะและซอยประชาอุทิศ เมื่อเป็นเช่นดังกล่าวนี้ในการวางแผนโครงการช้ายของระบบถนนในบริเวณพื้นที่โดยรอบ จึงกำหนดให้ความสำคัญของบทบาทของถนนสายรอง (COLLECTORS) ที่จะตัดขึ้นใหม่โดยรอบของบริเวณส่วนขยายท่าอากาศยานฯ ตั้งแต่ถนนเลียบคลองเปรมประชานฝั่งตะวันตก ถนนเลียบทางวิ่งใหม่ (R<sub>3</sub>) ซอย ซอ.อุทิศทางทิศใต้สถานีผู้โดยสารใหม่ และถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบคลองเปรมประชากับถนนเลียบคลองประปาฝั่งตะวันตก ในพื้นที่ทางตอนเหนือของคลองบ้านใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดการปรับปรุงและก่อสร้างดังนี้

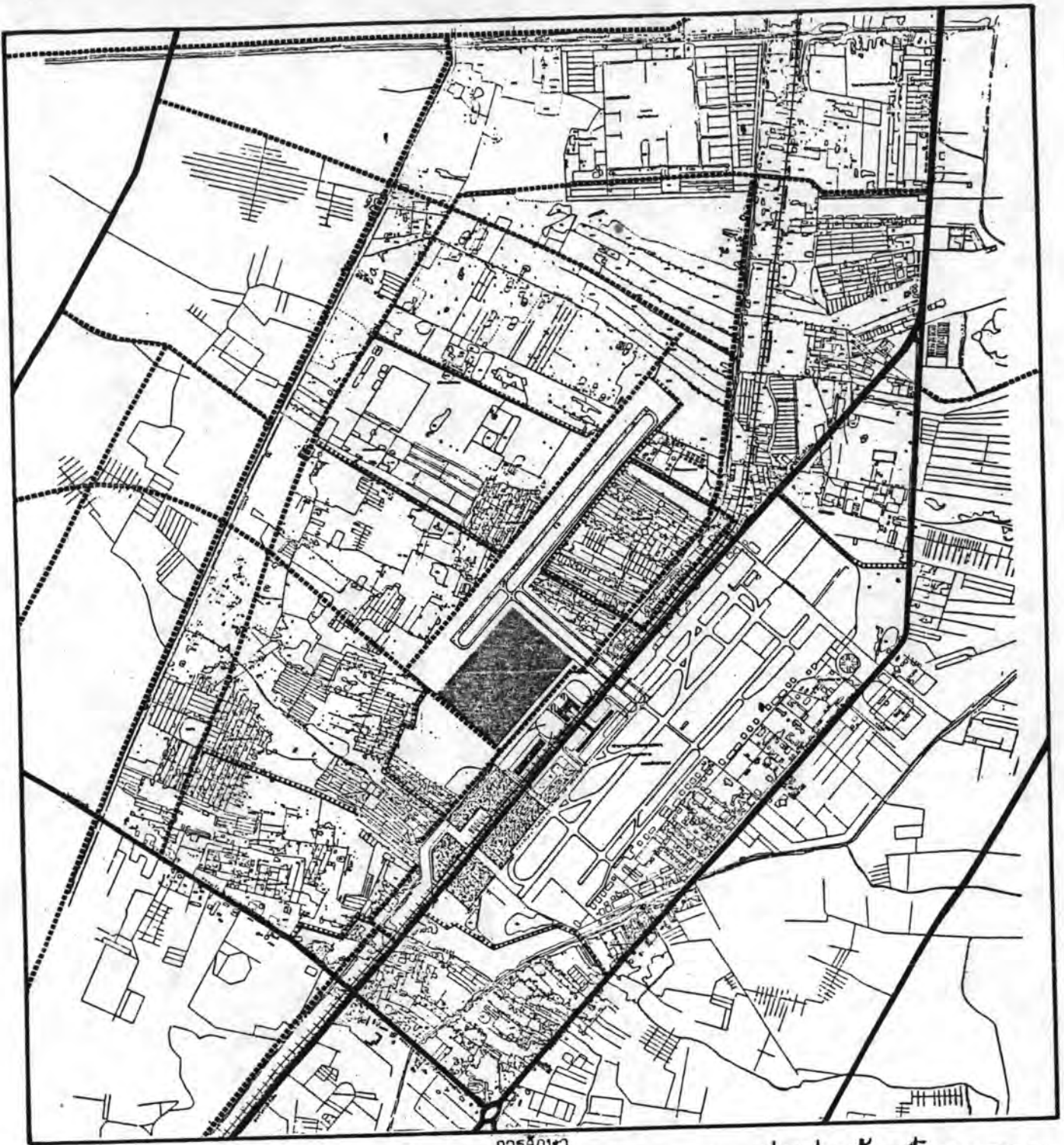


การศึกษา  
**ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ  
 เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต**

แสดง : ผังปรับปรุงโครงข่ายของเส้นทางคมนาคมบริเวณพื้นที่ศึกษา (กรณีมีโครงการขยายท่าอากาศยาน ฯ)

<b>สัญลักษณ์</b>		ถนนเดิม ถนนที่ปรับปรุงหรือตัดใหม่	<b>ที่มา</b>  0 400 800 เมตร
			 แผนที่ 8.13





การศึกษา

ผลกระทบจากการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯที่มีต่อพื้นที่โดยรอบ  
เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาพื้นที่ในอนาคต

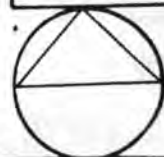
แสดง :ผังประเภทของถนนในโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของพื้นที่ศึกษา(กรณีมีโครงการขยายท่าอากาศยาน)

สัญลักษณ์

- ถนนสายหลักและสายประธาน
- ..... ถนนสายรอง
- ..... ถนนสายย่อย

ที่มา

มาตราส่วน 0 400 800 เมตร



แผนที่ 8.14

2.1) ซอย ซอ.อุทิศ ซึ่งแต่เดิมกำหนดให้เป็นถนนสายย่อยที่ให้บริการในพื้นที่พักอาศัย จะต้องขยายเป็นถนนสายรองที่มีระยะทางจากถนนเลียบบคลองเปรมฯ ทางทิศตะวันตก ไปบรรจบกับถนนเลียบบคลองประปาในเขตจังหวัดนนทบุรี และยังคงเชื่อมกับแนวถนนในผังเมืองรวมของจังหวัดนนทบุรี กำหนดให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางสองทิศทางมีทางเท้าสองข้าง บริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน

2.2) ถนนเชื่อมระหว่างถนนเลียบบคลองเปรมฯ กับถนนเลียบบคลองประปาฝั่งตะวันตกในเขตจังหวัดปทุมธานี แต่เดิมกำหนดเป็นถนนสายย่อยจะต้องขยายเป็นถนนสายรองคือมีขนาด 4 ช่องทางสองทิศทาง มีทางเท้าสองข้างเฉพาะที่ผ่านบริเวณพื้นที่ชุมชน เช่นกัน

2.3) ถนนเลียบบทางวิ่งใหม่ ( $R_9$ ) ทางทิศตะวันตกจะเชื่อมระหว่างถนนซอ.อุทิศ กับถนนที่ขนานกับคลองบ้านใหม่ จังหวัดปทุมธานี กำหนดให้เป็นถนนสายรองมีขนาดถนน 4 ช่องทางสองทิศทาง มีทางเท้าสองข้างบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน

สำหรับถนนเลียบบคลองเปรมประชารนั้น จะมีบางส่วนของเส้นทางสามารถเชื่อมต่อกับถนนภายในโครงการของพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ฝั่งตะวันตก จะช่วยทำให้ยานพาหนะสามารถข้ามจากถนนวิภาวดีฯ เข้าสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกได้สะดวกอันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่สองฝั่งของถนนวิภาวดีฯ ให้มีความสะดวก และเป็นส่วนสนับสนุนให้การใช้ที่ดินระหว่างพื้นที่สองฝั่งมีความสัมพันธ์กันมากยิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุป สำหรับการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ นั้นแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีคือ การวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรในบริเวณพื้นที่ศึกษากับการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประชากรพร้อมทั้งการขยายท่าอากาศยานมาทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งทั้งสองกรณีมีรูปแบบของแนวความคิดในการวางผังที่คล้ายคลึงและแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

(ก) ลักษณะที่คล้ายคลึงกันก็คือ

- กำหนดให้มีการกระจายการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางชุมชน
- เป็นแบบหลายศูนย์ (POLY - CENTRIC)
- กำหนดให้รูปแบบของการพัฒนาโครงข่ายของถนน เป็นแบบตารางเหลี่ยม (GRID PATTERN)

- กำหนดให้ ใช้พื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม และป้องกันเสียงรบกวนจากอากาศยาน
- กำหนดให้ตำแหน่งที่ตั้งของย่านอุตสาหกรรมอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศเหนือและทิศใต้ของท่าอากาศยานฯ

(ช) ลักษณะที่แตกต่างกันก็คือ

- ในกรณีที่ยังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ มาทางฝั่งตะวันตก จะให้ความสำคัญของศูนย์กลางชุมชนบริเวณย่านการค้าตลาดวัฒนธรรม ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของพื้นที่พักอาศัยทางพื้นที่ทางฝั่งตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่แขวงสีกัน โดยจะมีลักษณะเป็นศูนย์กลางการค้าที่สมบูรณ์ในตัวเอง
- ในกรณีที่มิได้โครงการขยายท่าอากาศยานฯ มาทางฝั่งตะวันตกพื้นที่ส่วนหนึ่งของชุมชนย่านตลาดวัฒนธรรม จะถูกใช้เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานฯ ส่วนที่ขยาย จึงทำให้ศูนย์กลางชุมชนดังกล่าวลดบทบาทลง เนื่องจากพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวโดยรอบมีจำกัด เพราะสภาพแวดล้อมเป็นพื้นที่ของทางราชการ อีกทั้งจะประสบปัญหาทางด้านเสียงรบกวนจากอากาศยานเป็นบาง เวลาทำให้ต้องมีกฎบรรเทาปัญหา โดยการกำหนดพื้นที่สีเขียวเป็นพื้นที่ช่วยกันเสียง (BUFFER AREA) โดยรอบทางวิ่ง แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเป็นที่ตั้งของที่พักอาศัยมาก่อนจึงกำหนดให้เป็นบริเวณที่ตั้งของที่พักอาศัยชนิดหนาแน่นปานกลาง

สำหรับอาคารประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ถูกเวนคืน เนื่องจากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ โดยจะต้องถูกโยกย้ายและสร้างให้ใหม่ สามารถกำหนดให้อยู่ในบริเวณพื้นที่เปิดใหม่ ซึ่งกำหนดให้เป็นบริเวณที่พักอาศัยชนิดหนาแน่นน้อยที่ใดที่หนึ่ง ซึ่งมีสภาพคล้ายคลึงกับสภาพที่เป็นอยู่เดิมก็ได้ เช่น บริเวณทิศตะวันตกของคลองเปรมประชากรในเขตตำบลหลักหกอำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ปัญหาการร้องเรียนในการเวนคืนที่ดินลดลงได้

## 8.7 ข้อเสนอแนะในการควบคุมและวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคต

เพื่อให้การควบคุมและวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคตของบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ ดังกล่าว บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการดำเนินการ ดังนี้

### 8.7.1 มาตรการทางด้านผังเมือง

มาตรการทางด้านผังเมือง สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ มีความจำเป็นอย่างมาก เพราะบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างพื้นที่ของ 3 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี และปทุมธานี ซึ่งจากการศึกษาพบว่า เป็นพื้นที่หนึ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็วของกรุงเทพและปริมณฑล จากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 5 เป็นผลให้พื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานฯ ถูกแวดล้อมด้วยพื้นที่ของเมืองมากขึ้น จึงทำให้พื้นที่ชุมชนได้รับเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานฯ มากขึ้นตามลำดับ

นอกจากนั้น ในอนาคต ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ 18 มีนาคม พ.ศ.2529 กำหนดให้พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต ตรงข้ามกับท่าอากาศยานฯ ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของส่วนขยายของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ซึ่งย่อมจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพ สังคมและเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวได้เช่นกัน ดังเช่น ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและ โครงข่ายการคมนาคม เป็นต้น

ดังนั้น มาตรการทางด้านผังเมืองจึงเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยให้การควบคุมลักษณะ และทิศทางของการเจริญเติบโตของพื้นที่เมือง กับสภาพแวดล้อมที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับมาตรการทางด้านผังเมืองที่เสนอให้จัดทำ คือ การจัดวางผังเฉพาะของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ ตามข้อเสนอแนะในการวางแผนการใช้ที่ดิน ในหัวข้อ 8.6 เพื่อควบคุมและพัฒนาการใช้ที่ดินที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

นอกจากการวางผังเฉพาะเพื่อควบคุมและพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคตแล้ว สิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไปก็คือ การควบคุมสิ่งปลูกสร้างโดยรอบท่าอากาศยานฯ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต แต่เนื่องจากสภาพแวดล้อมของท่าอากาศยานฯ ในปัจจุบันเมื่ออาคารประเภทต่างๆ เกิดขึ้นอยู่แล้วเป็นจำนวนมาก ตั้งแต่อาคารประเภทพักอาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ และอุตสาหกรรมกับคลังสินค้า ดังนั้น วิธีการควบคุมสิ่งปลูกสร้างสามารถกระทำโดย



กำหนดแบ่งพื้นที่ที่ควบคุมโดยรอบออกเป็น 3 ระดับ ตามผลกระทบที่ได้รับจากเสียงรบกวนของอากาศยานดังนี้

1) ระดับที่ 1 เป็นบริเวณพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของเส้นระดับเสียง (Noise Contour) ที่สูงกว่า NEF ที่ 45 หรือมีความดังไม่น้อยกว่า 95 WECPNL มีขอบเขตครอบคลุมพื้นที่ทางวิ่งของท่าอากาศยานฯ ในปัจจุบัน โดยทางทิศเหนือจดแนวถนนพหลโยธิน ทิศใต้จดแนวถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งปัจจุบันนอกเหนือจากมีสภาพเป็นพื้นที่โล่งแล้ว ยังมีอาคารประเภทโรงงานอุตสาหกรรม และที่พักอาศัยตั้งอยู่บ้าง แต่จะกำหนดให้ห้ามสร้างอาคารที่พักอาศัยชั้นใหม่โดยเด็ดขาด เนื่องจากมีระดับเสียงที่จะเป็นอันตรายต่อการพักอาศัย จึงพยายามเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวให้เป็นพื้นที่กันเสียงของท่าอากาศยาน (Buffer Zone) โดยวิธีการเวนคืนอาคารที่พักอาศัยและพื้นที่ว่างที่อยู่ในบริเวณดังกล่าว และจ่ายค่าชดเชยในการโยกย้ายออกไป สำหรับอาคารประเภทโรงงานอุตสาหกรรม กำหนดให้มีระบบการป้องกันเสียงรบกวนจากภายนอก เช่น วัสดุบุผนังภายใน หรือการใช้อาคารที่มีระบบปรับอากาศ เป็นต้น

2) ระดับที่ 2 เป็นบริเวณพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของเส้นระดับเสียง ประมาณ NEF ที่ 40 ถึง 45 หรือมีความดังไม่น้อยกว่า 90 WECPNL มีขอบเขตครอบคลุมพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกและตะวันตกของทางวิ่งในปัจจุบัน โดยทางทิศเหนือมีแนวผ่านหมู่บ้านการ์เด้น โฮมส์ไปทางอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ทางทิศใต้จดเขตวิทยาลัยครูพระนคร ปัจจุบันนี้ในพื้นที่ดังกล่าวมีอาคารเกิดขึ้นหลายประเภท ดังนั้นในอนาคตจึงกำหนดให้ไม่อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย และอาคารสาธารณะประโยชน์ไม่ต้องการการรบกวนจากเสียงขึ้นมาใหม่ เช่น อาคารโรงพยาบาล หรือสถานศึกษา เป็นต้น สำหรับอาคารที่มีอยู่เดิมทางราชการควรจะให้ความช่วยเหลือในการช่วยป้องกันเสียงรบกวนจากอากาศยาน และมีเงินชดเชยเป็นทางเลือกสำหรับผู้ต้องการโยกย้ายออกนอกพื้นที่ดังกล่าว

3) ระดับที่ 3 เป็นบริเวณพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของเส้นระดับเสียงประมาณ NEF ที่ 35 ถึง 40 หรือมีความดังไม่น้อยกว่า 85 WECPNL มีขอบเขตดังนี้ คือ ทิศตะวันออกครอบคลุมอาคารสถาบันราชการของกองทัพอากาศ ทิศตะวันออกครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ ทิศเหนืออยู่ในประมาณแนวเขตอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ทิศใต้อยู่ในแขวงทุ่งสองห้องทางตอนใต้ ปัจจุบันในพื้นที่ดังกล่าวมีการปลูกสร้างอาคารทุกประเภทของการใช้ที่ดินเช่นเดียวกัน สำหรับในเขตดังกล่าวนี้ ความดังของระดับเสียงน้อยกว่าในพื้นที่ 2 ระดับ ตามที่กล่าวมาแล้ว จึงกำหนดให้สามารถสร้างอาคารได้ทุกประเภท แต่สำหรับอาคารที่พักอาศัย และอาคารสาธารณะที่ต้องการความสงบ จะต้องมีการป้องกันเสียงรบกวนจากภายนอกอาคาร โดยทางราชการจะเป็นผู้ให้คำแนะนำและช่วยเหลือทางด้านวัสดุและอุปกรณ์ในการป้องกันเสียงรบกวนดังกล่าว

นอกจากนั้น ในพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไปจากพื้นที่ทั้ง 3 ระดับที่กล่าวมาแล้ว สามารถจะก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างได้ตามปกติ ตามข้อกำหนดของผัง เฉพาะที่ได้จัดทำขึ้น ในอนาคต

### 8.7.2 มาตรการในการเวนคืนที่ดิน

มาตรการในการเวนคืนที่ดิน ใช้สำหรับการกำหนดพื้นที่เพื่อรองรับการขยายของท่าอากาศยานฯ ทางฝั่งตะวันตก กับการควบคุมการใช้ที่ดินของพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานฯ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน และรักษาสภาพแวดล้อมโดย มีสาระดังต่อไปนี้

1) สำหรับพื้นที่เพื่อรองรับการขยายของท่าอากาศยานฯ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งสิ้น 2952.26 ไร่ โดยแยกเป็นพื้นที่ฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ 2577.50 ไร่ และทางฝั่งตะวันออกของถนนวิภาวดีฯ 374.76 ไร่ พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ในเขตของท่าอากาศยานฯ ปัจจุบัน ซึ่งสามารถย้ายทดแทนกันเองได้ แต่สำหรับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่และเกี่ยวเนื่องกับการโยกย้ายประชากรออกไปจากบริเวณพื้นที่ของโครงการฯ เพื่อไปสร้างที่อยู่ให้ใหม่ และจ่ายเงินชดเชยสำหรับผู้ต้องการย้ายไปอยู่ที่อื่น ๆ

ดังนั้น การเวนคืนในบริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันตก ควรจะแบ่งการดำเนินการเป็นระยะ (Phasing) เริ่มจากการประกาศเขตที่ดินที่ต้องการทั้งสิ้นของโครงการฯ ในพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน โดยกำหนดให้ระยะเวลาการเวนคืนมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาของการซื้อที่ดินและก่อสร้างอาคารที่ต้องถูกเวนคืนให้ใหม่ในพื้นที่ข้างเคียง ขณะเดียวกันก็ต้องมีการควบคุมพื้นที่ชุมชนในบริเวณพื้นที่โครงการฯ มิให้ขยายตัวออกไปอีก

2) สำหรับพื้นที่ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ มีจุดมุ่งหมายของการเวนคืน เพื่อกำหนดพื้นที่ป้องกันเสียงรบกวนจากอากาศยาน ขณะเดียวกัน ก็เป็นการรักษาสภาพแวดล้อมที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานฯ มิให้มีสิ่งปลูกสร้างที่จะได้รับผลกระทบจากเสียงรบกวนของอากาศยาน แต่เนื่องจากพื้นที่โดยรอบบางส่วนมีสิ่งปลูกสร้างอยู่เดิม ดังเช่นประเภทที่พักอาศัยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องจ่ายเงินชดเชยและให้ ทางเลือกในการโยกย้ายเพื่อให้ออกไปนอกเขตที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้าง

สำหรับพื้นที่สีเขียว ที่ใช้เป็นพื้นที่กันเสียงและรักษาสภาพแวดล้อมนี้ สามารถกำหนดการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้ เป็นพื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะสำหรับชุมชน และยังเสริมสร้างเอกลักษณ์ของการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบของท่าอากาศยานฯ ได้อีกด้วย

### ข้อเสนอแนะในการจัดการย้ายประชากรและเวนคืนที่ดินในพื้นที่ของโครงการฯ

เนื่องจากการใช้พื้นที่ของโครงการฯ จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและโยกย้ายประชากร ออกนอกพื้นที่เป็นจำนวนมาก และใช้เวลาในการดำเนินโครงการฯ เป็นระยะเวลายาวนาน ดังนั้น จึงควรที่จะมีหน่วยงานพิเศษเป็นหน่วยงานเฉพาะกิจเพื่อมีหน้าที่ดูแลจัดการวางแผนการเวนคืนและโยกย้ายและประเมินประนีประนอมประชากรที่ได้รับผลกระทบ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว สำหรับขอบเขตของหน้าที่พอสรุปได้ดังนี้

- 1) กำหนดแนวทางของนโยบายเกี่ยวกับการใช้ที่ดินของในพื้นที่โครงการฯ และพื้นที่ข้างเคียงให้แน่นอน
- 2) เป็นผู้จัดการในการโยกย้ายและประนีประนอมของประชากรที่ได้รับผลกระทบจากโครงการขยายท่าอากาศยานฯ
- 3) ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำโครงการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของประชากร เช่น การเคหะฯ ในด้านการจัดสร้างอาคารเพื่อทดแทนที่ถูกเวนคืน โดยธนาคารอาคารสงเคราะห์ จะให้ความช่วยเหลือในด้านการกู้ยืมเงินที่มีดอกเบี้ยต่ำสำหรับการจัดทาบ้านสำหรับผู้ต้องถูกเวนคืนที่ดินภายในโครงการฯ

#### 8.7.3 มาตรการทางด้านกฎหมาย

มาตรการทางด้านกฎหมาย เป็นการควบคุมที่สำคัญในการวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินในอนาคต ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ ได้แก่

- 1) พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

พระราชบัญญัติการผังเมืองฯ จะทำให้สามารถออกกฎหมายใช้บังคับได้ ดังต่อไปนี้

### 1.1) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม

เป็นกฎหมายที่ประกาศใช้บังคับผังเมืองรวม ซึ่งประกอบด้วยแผนผังต่าง ๆ พร้อมกับข้อกำหนดผังเมืองรวม ซึ่งใช้ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของผังในระดับมหภาค (Macro) ของพื้นที่เมือง

### 1.2) พระราชบัญญัติให้ใช้บังคับผังเมืองเฉพาะ

เป็นกฎหมายที่ประกาศใช้บังคับผังเมืองเฉพาะ ซึ่งจะดำเนินการหลังจากที่ผังเมืองรวมได้ประกาศใช้บังคับแล้ว ผังเฉพาะจะประกอบไปด้วยแผนผังต่าง ๆ พร้อมข้อกำหนดผังเมืองเฉพาะ เพื่อใช้ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินถึงขั้นรายละเอียด (Micro) ภายในกรอบข้อกำหนดของผังเมืองรวม และรายละเอียดอื่น ๆ เช่น พื้นที่อาคาร ความสูงอาคาร และพื้นที่ควบคุมการก่อสร้างอาคารประเภทต่าง ๆ เป็นต้น

## 2) กฎหมายอื่น ๆ

อันได้แก่ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ภายในชุมชน ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบสามารถปรับปรุง เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมข้อบัญญัติ ข้อกำหนด หรือข้อบังคับใดๆ ภายใต้กฎหมายนั้นๆ ให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผังการใช้ที่ดิน ดังเช่น

### 2.1) พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมลักษณะทางกายภาพของสิ่งปลูกสร้างทุกประเภท ให้เป็นไปตามหลักการก่อสร้าง และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชน

### 2.2) ประกาศคณะปฏิวัติที่ 286

เป็นกฎหมายที่ใช้ควบคุมการจัดสรรที่ดินเพื่อก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการพัฒนาพื้นที่พักอาศัย



## 2.3) พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2518

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการอุตสาหกรรม เช่นกำหนดเขตที่จะให้ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม และยังคงควบคุมการดำเนินงานของโรงงานอุตสาหกรรม ไม่ให้เกิดอันตรายต่อสาธารณสุข

## 2.4) พระราชบัญญัติเวนคืนที่ดิน พ.ศ. 2530

เป็นกฎหมายที่เวนคืนที่ดิน เพื่อใช้เป็นพื้นที่รองรับการขยายท่าอากาศยานทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ และพื้นที่สีเขียว ที่ใช้สำหรับควบคุมและรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชน โดยรอบท่าอากาศยานฯ

## 3) การจัดการมรดกที่ดิน (Land Readjustment)

การจัดการมรดกที่ดิน เหมาะที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงในด้านโครงสร้างของการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา เพราะถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์กำหนดให้พัฒนามาจากถนนเดิมที่มีขนาดเล็กเป็นซอย และขยายออกเป็นถนนสายรอง

วิธีการนี้ คือ การรวมที่ดินจากเจ้าของหลายรายเข้าด้วยกัน แล้วสร้างสาธารณูปโภคตัดผ่าน โดยให้ที่ดินเหลือประมาณร้อยละ 70 หลังจากนั้น ก็ให้นำที่ดิน ที่เหลือดังกล่าวมาแบ่งกลับให้กับเจ้าของรายเดิม ตามสัดส่วนของมูลค่าที่ดินเดิมของเจ้าของแต่ละราย อย่างไรก็ตาม มูลค่าที่ดินจะมีราคาสูงขึ้นเมื่อมีการสร้างสาธารณูปโภคเข้าไปนั้น ทางราชการอาจจะกันส่วนหน้าไว้ขาย เพื่อนำผลประโยชน์มาสร้างสาธารณูปโภคนั้นได้ การจัดการมรดกที่ดินแบบนี้ อาจทำได้โดยคำสั่งเจ้าหน้าที่ในการแบ่งส่วน (Compulsory) หรือโดยสมัครใจ (Voluntary) ก็ได้ ซึ่งวิธีนี้จะไม่มีใครสูญเสียที่ดิน และไม่มีใครถูกโยกย้ายไปที่ใด และมีข้อดีคือ ทั้งรัฐและราษฎรที่ถูกรวมที่ดินนั้น จะมีกำไรจากที่บริเวณนั้น แต่อย่างไรก็ตามการดำเนินการดังกล่าว ย่อมต้องขึ้นกับลักษณะของการประชาสัมพันธ์ และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับนั้น จะได้รับการรับรองมากน้อยเพียงใด ฉะนั้น สิ่งที่เป็นปัญหาก็คือ ความร่วมมือของเจ้าของที่ดินกับรัฐ ซึ่งหากเป็นไปได้ด้วยดี วิธีการนี้ จะเป็นการบรรเทาปัญหาและระยะเวลาในการเวนคืนที่ดิน ได้มากที่สุดทีเดียว