



สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปการวิจัย

ท่าอากาศยานกรุงเทพ ได้ใช้ที่ดินร่วมกับกองทัพอากาศกองเมืองมาตลอดระยะเวลาอันยาวนาน ภายหลังจากกองทัพอากาศตั้งสนามบินเพื่อกิจการทางทหาร แต่มี พ.ศ. ๒๔๕๗ ในพื้นที่เริ่มแรก ๑,๗๗๖ ไร่ จนปัจจุบันมีพื้นที่ทั้งหมดสิ้น ๗,๐๑๒ ไร่ และได้แบ่งพื้นที่คืนให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยใช้ประโยชน์จำนวน ๓,๓๔๖ ไร่ เหลือพื้นที่ส่วนของกองทัพอากาศกองเมืองจำนวน ๓,๖๖๖ ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๑.๗

ลักษณะทั่วไปของท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งอยู่ในแขวงตลาดบางเขน เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร อยู่ติดถนนสุขุมวิท ๑๕ - ๕๔ - ๕๖" เหนือ และเส้นแวงที่ ๑๐๐ - ๓๖ - ๓๐" ตะวันออก มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ ๓.๗ ม. โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครขึ้นไปทางเหนือประมาณ ๒๒ กม. การเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศกองเมืองซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องกันนั้น แต่เดิมใช้เส้นทางรถไฟสายเหนือเพียงเส้นทางเดียว แต่ปัจจุบันสามารถใช้เส้นทางถนนพหลโยธินซึ่งเป็นถนนผิวทางคอนกรีตขนาด ๖ ช่องทางแบ่ง และถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งเป็นถนนผิวทางคอนกรีตขนาด ๑๐ ช่องทางขนาน เชื่อมต่อกับทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือที่สามเหลี่ยมดินแดง เป็นเส้นทางที่ติดต่อกับภาคต่าง ๆ ของประเทศที่จะเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพได้สะดวกสบาย

จากลักษณะที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีการใช้ที่ดินโดยรอบ สำหรับกองทัพอากาศกองเมืองและของชุมชน สถานที่ราชการ สถาบันศาสนาและการศึกษาเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะแขวงตลาดบางเขน, อนุสาวรีย์ และทุ่งสองห้อง การเกษตรกรรม และที่ว่างโล่งส่วนมากจะอยู่ในแขวงออเงินและท่าแร่ รวมทั้งสายไหมดอนเหนือ พาดิษยกรรม ได้เกิดขึ้นตามเส้นทางคมนาคม เช่นที่สามแยกเกษกร บางบัว สะพานใหม่ ตลาดใหม่

คอนเมือง และตลาควัดสนามจันทร์ โดยเฉพาะสะพานใหม่จะเป็นย่านการค้าบริการที่มีอิทธิพล
 ทางการค้าบริการสูง ส่วนอุตสาหกรรมโคตั้งอยู่ตามถนนวิภาวดีรังสิตตั้งแต่แยกลาภพราว
 จนถึงแยกหลักสี่ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมประเภทเครื่องจักรกล และมีอุตสาหกรรม
 ทางคานเหมืองสนามบินเป็นอุตสาหกรรมประเภททอเส้นใย สำหรับที่อยู่อาศัยมีกระจายอยู่
 ทั่วไป โดยเฉพาะ เขตคึกคอกท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมืองในแขวงสีกัน
 แขวงตลาดบางเขนและแขวงคลองถนน โดยชุมชนที่เป็นที่อยู่อาศัยเหล่านี้มีความหนาแน่น
 ของประชากรแตกต่างกันออกไปในแต่ละแขวง โดยแขวงลาดยาวมีความเจริญมาก่อน
 เป็นแขวงที่เชื่อมเขตกั้นในกับเขตกั้นนอกมีความหนาแน่นประชากรสูงสุดคือ ๘,๖๘๗
 คน/ตร.กม. รองลงมาได้แก่แขวงคลองถนนเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยของข้าราชการกองทัพ
 อากาศและชุมชนที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับกองทัพอากาศและท่าอากาศยานกรุงเทพ และ
 โดยเฉลี่ยรวมในเขตบางเขนแล้วมีความหนาแน่นของประชากร ๒,๒๘๘ คน/ตร.กม.
 เป็นอันดับที่ ๑๗ ของความหนาแน่นประชากรทั้ง ๒๔ เขต ในกรุงเทพมหานคร

การใช้ที่ดินของกองทัพอากาศ มีการใช้ที่ดินมา ๖๗ ปีแล้ว ลักษณะของ
 การใช้ที่ดินมีกิจกรรมภายในที่สามารถบริการได้ด้วยตัวเองทุกประเภท อาทิเช่น
 สถานที่ทำงานมีคนทำงานมากกว่า ๘๐,๐๐๐ คน ที่อยู่อาศัย, การศึกษา สาธารณะสุข,
 การค้าบริการ สาธารณูปโภค รวมทั้งสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยเฉพาะโรงพยาบาล
 ภูมิพลอดุลยเดช ใต้ให้บริการแก่ประชาชนทั่ว ๆ อัตราร้อยละ ๖๘.๕ ของผู้เข้ารับ
 การรักษาพยาบาลทั้งหมด มีจำนวนแพทย์และผู้เข้ารับการรักษาต่อพันคน ๐.๓๓ หากรวม
 บุคคลากรทั้งหมดจะมีอัตราต่อพันคน ๒.๕๓ เป็นต้น

สำหรับการใช้ที่ดินบริเวณท่าอากาศยาน มีทางวิ่ง ๒ สาย คือเส้นตะวันออก
 โดยทั่วไปใช้กับเครื่องบินทหาร และเส้นตะวันตกใช้กับเครื่องบินพาณิชย์ ทางขับและลาน
 จอกเครื่องบิน มีอาคารสถานีการบินรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อการบริการ
 กิจกรรมบินพาณิชย์ภายในประเทศ ๑๔ แห่ง และระหว่างประเทศอีก ๓๓ ประเทศ
 มีสายการบินต่างประเทศทำการบินมายังท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวน ๓๘ สายการบิน
 มีจำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๕๘,๗๑๔ เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารรวม

๕,๗๕๗,๕๕๘ คน จำนวนสินค้ารวม ๑๑๑,๐๒๒ คัน และคาดว่าจำนวนเที่ยวบิน
 ผู้โดยสารและสินค้าจะมีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของกิจการบินทำให้ท่าอากาศยาน
 ยานกรุงเทพต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้
 เกิดปัญหาการใช้ที่ดินทั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพ, กองทัพอากาศคอนเมืองและชุมชนโดยรอบ

สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะ

๑. ปัญหาการขยายตัวของท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง
 จากผลการวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ
 คอนเมือง พบว่าท่าอากาศยานกรุงเทพมีปัญหาในด้านการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับ
 การจราจรทางอากาศอันสืบเนื่องมาจากจำนวนเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
 (ดูตาราง ๓.๒๒) รวมทั้งคนทำงานในบริเวณท่าอากาศยานซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร
 ที่เพิ่มขึ้น (ดูตาราง ๓.๒๔ และ ๔.๑๐) ทั้งนี้ก็เพราะท่าอากาศยานกรุงเทพปัจจุบัน
 พื้นที่สำหรับกิจการบินเพียง ๓,๒๕๕.๕ ไร่ ไม่เพียงพอในการสร้างทางวิ่งเส้นใหม่เพื่อ
 เพิ่มความจุของจำนวนเที่ยวบินให้ไ้มากขึ้น และการสร้างทางวิ่งเส้นใหม่นั้น จะต้องให้
 ถูกต้องตามกฎขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดให้ระยะ
 ทางของทางวิ่งทั้งสองเส้นไม่น้อยกว่า ๑,๕๐๐ ม. เครื่องบินจึงจะบินลงไ้พร้อม ๆ กัน
 ทั้งสองทางวิ่งไ้ ดังนั้นหากต้องการรับปริมาณการจราจรให้ไ้มากขึ้นแล้ว จำเป็นต้อง
 ขยายพื้นที่ไปทางทิศตะวันตกในเขตแขวงสีกัน ต้องการพื้นที่อย่างน้อย ๒,๕๐๐ ไร่ หรือ
 ทางด้านทิศตะวันออกในเขตกองทัพอากาศ และเขตแขวงคลองถนนต้องการพื้นที่อย่างน้อย
 ๗,๐๐๐ ไร่ (ดูแผนที่ ๔.๓) ในการเสนอนี้พื้นที่ทางทิศตะวันตกมีโอกาสขยายไ้
 มากกว่าทางทิศตะวันออก แต่ในการนี้จะต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากเพราะในปัจจุบันพื้นที่
 บริเวณนี้มีชุมชนอยู่หนาแน่น - ปานกลาง ดังนั้นหากไม่ต้องการให้มีผลกระทบต่อชุมชนก็คง
 พัฒนาพื้นที่เฉพาะภายในบริเวณท่าอากาศยานให้ไ้ประโยชน์อย่างเต็มที่สำหรับในปัจจุบัน ส่วน
 อนาคตนั้นก็เป็นการพิจารณาเลือกหาพื้นที่แห่งใหม่ที่ยังไม่มีปัญหาในด้านการใช้ที่ดินของชุมชน
 เพื่อพัฒนาเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ ๒ จะทำให้เกิดความเหมาะสม และเป็นการ
 ลงทุนที่คุ้มค่ามากกว่า รวมทั้งจะไ้รูปแบบที่ถูกต้องตามลักษณะของการวางผังเมืองที่ไ้คว้

สำหรับการขยายตัวของกองทัพอากาศคอนเมืองนั้น เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงให้ท่าอากาศยานกรุงเทพได้สิทธิใช้ที่ดินทั้งหมดจำนวน ๓,๓๔๖ ไร่ โดยกองทัพอากาศเหลือพื้นที่ใช้ประโยชน์เพียง ๕๑.๗ ของพื้นที่กินกิน รวมทั้งต้องย้ายที่ตั้งกองทัพอากาศจากฝั่งตะวันตกไปฝั่งตะวันออกทั้งหมด และไม่สามารถขยายพื้นที่เข้าไปในเขตชุมชนโคยรอบไค้ (กฎแผนที่ ๔.๑) เนื่องจากมีข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศ และการตั้งถิ่นฐานของชุมชน หากมีการขยายพื้นที่เข้าไปในเขตชุมชนดังกล่าวแล้วอาจทำให้เกิดปัญหาทางการเมือง ดังนั้นการใช้ที่ดินของกองทัพอากาศเห็นควรให้ใช้พื้นที่กินกินเท่าที่มีอยู่เดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด ให้มีการจัดระเบียบการใช้ที่ดินให้เหมาะสมมีการรวมกลุ่มของอาคารใช้สอยประเภทเดียวกันไว้ใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดนโยบายหยุดการขยายตัวของหน่วยงานบางหน่วย อาทิเช่น กองโรงงานการซ่อม, ศูนย์ซ่อมคอนเมือง, โรงงานผลิตวัตุระเบิด ภายในเขตพื้นที่กองทัพอากาศคอนเมืองและจัดสรรหรือพัฒนาหน่วยงานเหล่านี้ขึ้นในกองบินต่างจังหวัด ซึ่งจะให้เกิดประโยชน์ในหลาย ๆ ด้าน กล่าวคือ

๑. ในปัจจุบันหน่วยงานดังกล่าวนี้เป็นหน่วยงานที่ใช้พื้นที่กว้างขวางสามารถพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานเหล่านี้เป็นสถานที่ทำงานของหน่วยงานอื่นได้อีกมาก

๒. เกิดมลภาวะทางเสียงเครื่องบินในการทดลองเครื่องยนต์ จากสภาพที่เป็นจริงเมื่อมีการทดลองเครื่องยนต์ของกองโรงงานการซ่อมแล้วจะทำให้ผู้ทำงานที่อยู่ภายในหน่วยงานเดียวกันและหน่วยงานใกล้เคียงขาดสมาธิการทำงาน การติดต่อสื่อสารหยุดชะงัก ทั้งนี้เพราะระดัับเสียงการทดลองเครื่องยนต์สูงมาก

๓. อาจเกิดอันตรายแก่ผู้ทำงานในหน่วยงานที่ผลิตวัตุระเบิด หรือผู้ทำงานในหน่วยงานใกล้เคียงรวมทั้งผู้อยู่อาศัยในชุมชนโคยรอบ เพราะจากเหตุการณ์ที่ผ่านมาของการเกิดระเบิดที่กรมสรรพาวุธทหารบก เป็นโศกนาฏกรรมที่ไม่อาจลืมเลือนได้ และโรงงานผลิตวัตุระเบิดของกองทัพอากาศก็มีสภาพเช่นเดียวกัน

๔. การรักษาความปลอดภัยทางทหาร เมื่อตั้งโรงงานเหล่านี้อยู่ตามกองบินต่างจังหวัดสามารถกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยได้ง่ายกว่าที่ตั้งคอนเมือง

๒. บัญหาผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง

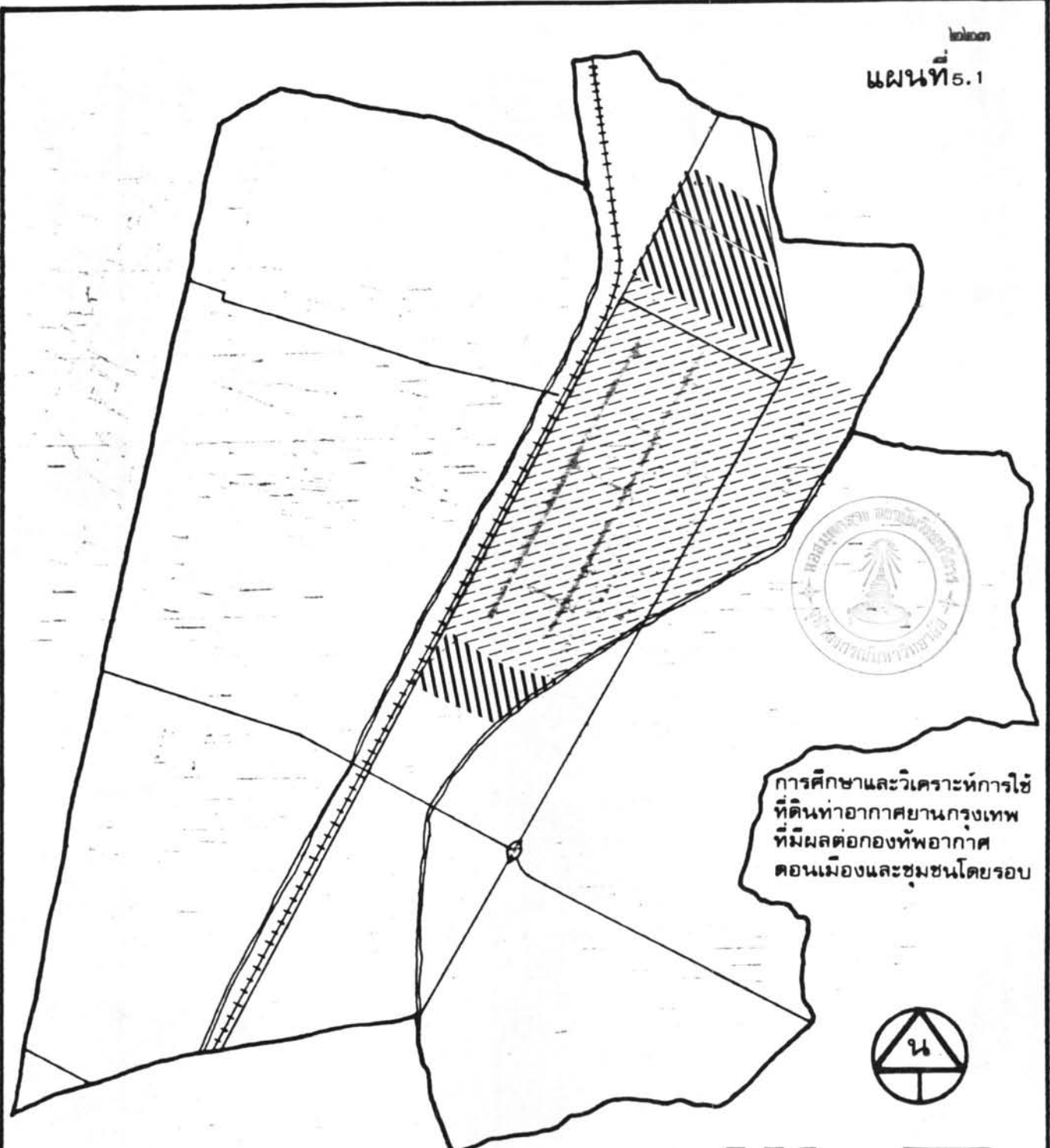
ผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวนรวม ๑๑,๑๒๑ คน มีที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนถึงร้อยละ ๕๒.๑ และสำหรับผู้ที่ทำงานที่กองทัพอากาศ ซึ่งมีผู้ทำงานประมาณ ๕๐,๐๐๐ คน มีที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนถึงร้อยละ ๕๕.๐ (กฐการาง ๔.๔) โดยผู้ทำงานท่าอากาศยานกรุงเทพ จะมีที่อยู่อาศัยอยู่ในแขวงตลาดบางเขน ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพมากที่สุดถึงร้อยละ ๓๔.๔ รองลงมาที่อยู่อาศัยในแขวงสีกัน (กฐการาง ๔.๕) ส่วนผู้ทำงานที่กองทัพอากาศคอนเมือง จะอยู่อาศัยในแขวงคลองถนนมากที่สุดถึงร้อยละ ๕๑.๓ จากบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานทั้งสองแหล่งงาน จะเห็นได้ว่าผู้ที่ทำงานที่ใดก็จะค้นหาที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับแหล่งงานนั้น ทั้งนี้ก็เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการ เดินทางมาทำงาน

ในค่านายค่าของผู้ทำงานทั้งสองแหล่งงานนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพจะมีรายค่าที่ต่ำกว่า คือพนักงานจะมีรายค่าเฉลี่ยต่อหัว ๓,๑๕๕ บาท/เดือน โดยผู้ทำงานที่กองทัพอากาศจะมีรายค่าเฉลี่ยต่อหัว ๒,๔๕๓ บาท น้อยกว่าผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ๒๔๒ บาท หรือน้อยกว่าร้อยละ ๘.๒ ซึ่งรายค่าต่อหัวของทั้งสองแหล่งงานมีรายค่าสูงกว่ารายค่าต่อหัวของประชากรทั้ง กทม. ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งได้รับเพียง ๑,๓๐๒ บาท

การที่มีแหล่งงานขนาดใหญ่อยู่ในเขตบางเขนถึง ๒ แหล่งงาน มีจำนวนคนทำงานกว่า ๕๐,๐๐๐ คน และคนจำนวนนี้ซึ่งเป็นหัวหน้าครอบครัวมีมากกว่า ๒๕,๐๐๐ คน ที่อาศัยอยู่ในเขตบางเขน ดังนั้นจึงมีการะเลียงกบฏบุคคลในครอบครัวอีกไม่ต่ำกว่า ๑๓๗,๕๐๐ คน หรือประมาณร้อยละ ๓๕ ของประชากรในเขตบางเขนและรายค่าที่คนทำงานทั้ง ๒ แหล่งงานที่อาศัยอยู่ในเขตบางเขนได้รับต่อเดือนมากกว่า ๔๓ ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนนี้ได้กระจายอยู่ในเขตบางเขน ทำให้เศรษฐกิจของเขตบางเขนดีขึ้น ดังนั้นเห็นควรพิจารณามาตรการที่จะชี้แนะให้คนที่ทำงานในแหล่งงานทั้ง ๒ ส่วนที่พักอยู่นอกเขตบางเขนให้เข้ามาพักในเขตบางเขนมากยิ่งขึ้นซึ่งจะทำให้ระบบเศรษฐกิจภายในเขตบางเขนดีขึ้นเพราะผู้ทำงานมีกำลังซื้อสูงและสามารถลดค่าใช้จ่ายจากการ เดินทางลงได้

๓. ปัญหาผลกระทบของเสียง

กองทัพอากาศยานเมืองและชุมชนโดยรอบจะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินขึ้นลงที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ และก็จะยิ่งได้รับเสียงเพิ่มสูงขึ้นและบ่อยขึ้น เนื่องจากในอนาคคนกของเครื่องบินจะใหญ่ขึ้นรวมทั้งปริมาณการจราจรทางอากาศมีมากขึ้น จากผลการสำรวจเสียงเครื่องบินบริเวณเมืองและชุมชนโดยรอบ (TAMS 1978) และ (HOSSEIN 1979) สรุปผลถึงปัญหาที่ทั่วบริเวณพื้นที่ ๆ ได้รับเสียงเครื่องบินนั้นบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพระดับเสียงเครื่องบินสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานทุกจุด ส่วนบริเวณชุมชนภายนอกนั้นทางคันตะวันตกในแขวงสีกันซึ่งเป็นชุมชนอยู่อาศัย ระดับเสียงเครื่องบินสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ทางคันใต้ตลอดถึงแนวถนนแจ้งวัฒนะระดับเสียงเครื่องบินสูงกว่ามาตรฐาน ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการศึกษาในบริเวณพื้นที่นี้ เช่น วิทยาลัยครูพระนคร มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ทางทิศเหนือระดับเสียงเครื่องบินมีปัญหากับการใช้ที่ดินของชุมชนบ้าง เป็นบางครั้งเมื่อเครื่องบินลกระดับลงต่ำมากเมื่อจะเริ่มลงสู่ทางวิ่ง ส่วนทางคันตะวันออก ระดับเสียงไม่มีปัญหาสำหรับการทำเป็นกิจกรรมของผู้อยู่อาศัยและผู้ทำงานแต่อย่างไร ทั้งนี้เมื่อกล่าวโดยสรุปแล้วปัญหามลภาวะของเสียงเครื่องบินจะเกิดขึ้นทางเหนือและทางใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นส่วนมาก ทางคันตะวันตกมีบ้างเป็นส่วนน้อย คันตะวันออกไม่เป็นปัญหา ทั้งนี้ควรจะได้กำหนดเขตกันชน (BUFFER ZONE) คันทิศเหนือและทิศใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดูแผนที่ ๕.๑) ภายในเขตเส้นชั้นเสียงเขต ๓ ทั้งคันทิศเหนือและคันทิศใต้ โดยคันทิศเหนือจกแนวเขตบางเขน คันทิศใต้ห่างจากแนวถนนแจ้งวัฒนะขึ้นมาทางทิศเหนือ ๑ กม. ภายในเขตกันชนทั้ง ๒ คันของท่าอากาศยานกรุงเทพนี้ควรจัดสร้างเป็นสวนสาธารณะให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของผู้อยู่อาศัยในเขตบางเขนดอนบมและชุมชนใกล้เคียง ทั้งนี้เพราะในเขตบางเขนตอนล่างมีส่วนจุกจุกเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีผู้ไปใช้จำนวนมาก การสร้างสวนสาธารณะคันทิศใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพจะมีผู้มาใช้เป็นจำนวนมากทั้งนี้เพราะอยู่ในเส้นทางคมนาคมที่สะดวกสามารถเข้าได้หลายทาง ส่วนทางคันทิศเหนือก็อยู่ระหว่างทางบรรจบของถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต เมื่อสร้างสวนสาธารณะแล้วก็จะเกิดประโยชน์แก่ประชากรที่อาศัยในเขตบางเขนและที่อยู่ใกล้เคียงอย่างมากมายรวมทั้งจะเป็นการลดปัญหามลภาวะของเสียงเครื่องบิน






การศึกษาและวิเคราะห์การใช้
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : เขตกันชน
สนามบินดอนเมือง

สัญลักษณ์:

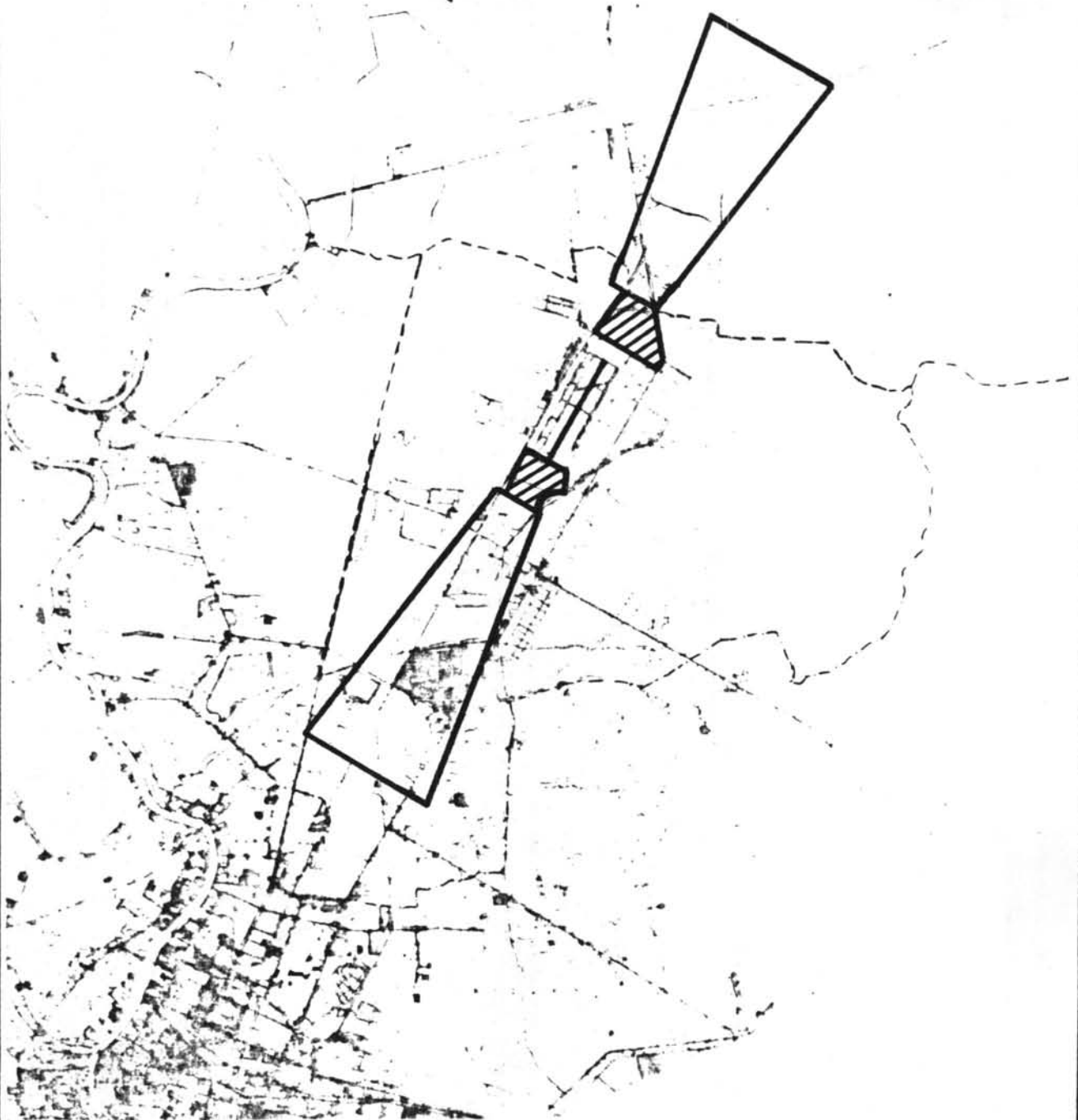
-  พื้นที่ทำอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ
-  ดอนเมือง
-  พื้นที่เขตกันชน

๘. ปัญหาอันตรายที่เกิดจากเครื่องบินตก

ตามแนวเส้นทางบิน ขึ้น - ลง (คู่มือที่ ๔.๑๑) โดยเฉพาะ
 ด้านเหนือเครื่องบินเคยเกิดอุบัติเหตุตกและทำความเสียหายอย่างมากมาแล้ว เช่น
 ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ เครื่องบินของสายการบินอียิปต์แอร์ เกิดอุบัติเหตุตกลงที่โรงงานทอผ้า
 ไทย ซึ่งอยู่ห่างจากปลายทางวิ่งไปทางด้านเหนือประมาณ ๑,๒๐๐ ม. ทำให้มีผู้เสียชีวิต
 รวม ๗๑ คน บาดเจ็บอีก ๒๓ คน และในแนวเส้นทางบินเดียวกันแต่ห่างจากปลาย
 ทางวิ่งออกไปประมาณ ๑๑ กม. ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เครื่องบินของบริษัทเดินอากาศไทย
 เกิดอุบัติเหตุตกลงที่บริเวณคลอง ๓ อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ทำให้มีผู้เสียชีวิต
 ๔๔ คน บาดเจ็บ ๔ คน นอกจากนี้ก็ยังมีเครื่องบินทิ้งของพลเรือนและของทหาร
 เกิดอุบัติเหตุ (คู่มือที่ ๔.๔ และ ๔.๕) แม้จะไม่ร้ายแรงเท่า ๒ ครั้งที่ผ่านมาแล้ว
 ก็ตาม แต่โอกาสที่เครื่องบินจะเกิดอุบัติเหตุก็ย่อมมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้เสมอ โดยเฉพาะ
 เมื่อเครื่องบินมีจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น ดังนั้นสำหรับปัญหานี้ควรจะได้มีการทบทวนประกาศ
 กระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งออกตามในมาตรา ๖
 และมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ นั้น ให้เหมาะสม
 กับลักษณะของเครื่องบินในปัจจุบัน ซึ่งมีความเร็วมากขึ้น โดยการขยายเขตปลอดภัยทาง
 ด้านเหนือสนามบินออกไปให้มีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางทางวิ่ง ๑๒ กม. ส่วนทางด้านใต้
 ห่างจากจุดกึ่งกลางทางวิ่ง ๗ กม. สำหรับด้านข้างทั้งสองควรห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง
 เส้นใหม่ ๒.๕ กม. เมื่อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศแล้ว ก็กำหนดให้แนว
 เขตปลอดภัยการเดินอากาศทางด้านเหนือเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณที่พักผ่อนหย่อนใจ
 (คู่มือที่ ๔.๒) ส่วนทางด้านใต้พื้นที่ส่วนใหญ่ได้ใช้เป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ ควร
 จะกำหนดอายุของอาคารปัจจุบันเพื่อให้อาคารสภาพ และสามารถควบคุมการปลูกสร้างได้
 ภายหน้า รวมทั้งมีการกำหนดสัดส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (GAC) ไม่ให้เกิน ๑ : ๕
 ส่วนความสูงของอาคารถูกกำหนดด้วยมุมร่อนของเครื่องบินแล้ว ซึ่งจะช่วยลดความ
 หนาแน่นของอาคารลงได้ ทั้งเป็นการลดความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๒๒๕
แผนที่ 5.2



แสดง: พื้นที่ควบคุมในแนวเส้น สัญลักษณ์:

ทางบิน



เขตปลอดภัยการบิน



ที่พักผ่อนหย่อนใจ



๕. ปัญหาทางค้ำที่ค้ำของอุตสาหกรรมค้ำเนื้อทำอากาศยานกรุงเทพ

โรงงานอุตสาหกรรมค้ำเนื้อของทำอากาศยานกรุงเทพ มีอยู่ ๕ โรงงาน เป็นโรงงานทอผ้า ๒ โรงงาน โรงงานทอพรม ๑ โรงงาน โรงงานหล่อทอคอนกรีต ๑ โรงงาน โรงงานวัสดุก่อสร้าง ๑ โรงงาน ซึ่งลักษณะสินค้าของโรงงานทั้งหมด ไม่มีความสัมพันธ์กับทำอากาศยานแต่อย่างใด เพราะโดยปกติแล้วโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่ใกล้กับทำอากาศยานกรุงเทพ ควรจะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมผลิตสินค้าประเภทส่งออก ทางอากาศ โดยเป็นสินค้าที่เบาเสี้ง่าย น้ำหนักเบา เป็นค้ำ และประกอบด้วยพื้นที่ ๆ โรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ห่างจากปลายทางวิ่งเพียง ๑.๒ กม. รวมทั้งเคยได้รับ อันตรายจากเครื่องบินทำให้ผู้ทำงานเสียชีวิตทันที ๑๕ คน และบาดเจ็บอีก ๒๓ คน ทั้งนี้โดยลักษณะที่ค้ำแล้วไม่มีความเหมาะสมที่จะใช้พื้นที่บริเวณค้ำเนื้อของทำอากาศยาน กรุงเทพเป็นที่ค้ำโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งนี้จึงควรพิจารณาหาที่ค้ำในบริเวณที่เหมาะสม ให้แก่โรงงานอุตสาหกรรมทั้ง ๕ โรงงาน ในบริเวณพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกหรือฝั่งตะวันตก ของทำอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้ก็เพื่อผลประโยชน์ในค้ำ

๕.๑ ทำให้ระบบเศรษฐกิจซึ่ง เขตบางเขนได้รับจากโรงงานอุตสาหกรรม ทั้ง ๕ โรงงาน ยังคงได้รับอยู่เท่าเดิมในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น ภาษีต่าง ๆ

๕.๒ ทำให้จำนวนผู้ทำงานในวัยแรงงานของเขายังคงมีอัตราคงที่ หากย้ายที่ค้ำไปนอกเขตแล้วจำนวนแรงงานของเขาคงลดลง

๕.๓ ทำให้เศรษฐกิจของผู้ทำงานมีค้ำเดิมรวมทั้งการอยู่อาศัยใกล้กับ แหล่งงานเพราะส่วนมากแล้วผู้ทำงานที่โรงงานอุตสาหกรรมทั้ง ๕ แห่ง มีจำนวน ๓ แห่ง ที่จัดที่พักอาศัยให้อยู่ภายในบริเวณโรงงานส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งพักอาศัยอยู่ ภายนอกแต่อยู่ใกล้กับที่ค้ำของโรงงาน การเดินทางสามารถเดินทางโดยรถจักรยานสองล้อได้

๕.๔ สามารถใช้พื้นที่ค้ำเนื้อทำอากาศยานกรุงเทพ ค้ำแก่ถนนจันทร์ เบกษา ตลอดไปจนสู่เขตบางเขนซึ่งมีพื้นที่ประมาณ ๑,๒๐๐ ไร่ ไร่ ไร่ ใช้เป็นส่วนสาธารณะ สำหรับพักผ่อนหย่อนใจของประชากรที่อยู่ในเขตบางเขนและบริเวณใกล้เคียง

สำหรับมาตรการควรกำหนดระยะเวลาการย้ายโดยกำหนดจากอายุของอาคาร และเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตรวมทั้งการจัดหาที่ค้ำใหม่ภายในเขตบางเขน

๖. ปัญหาการขาดการต่อเนื่องระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพ กองทัพอากาศและการติดต่อของชุมชนโดยรอบ

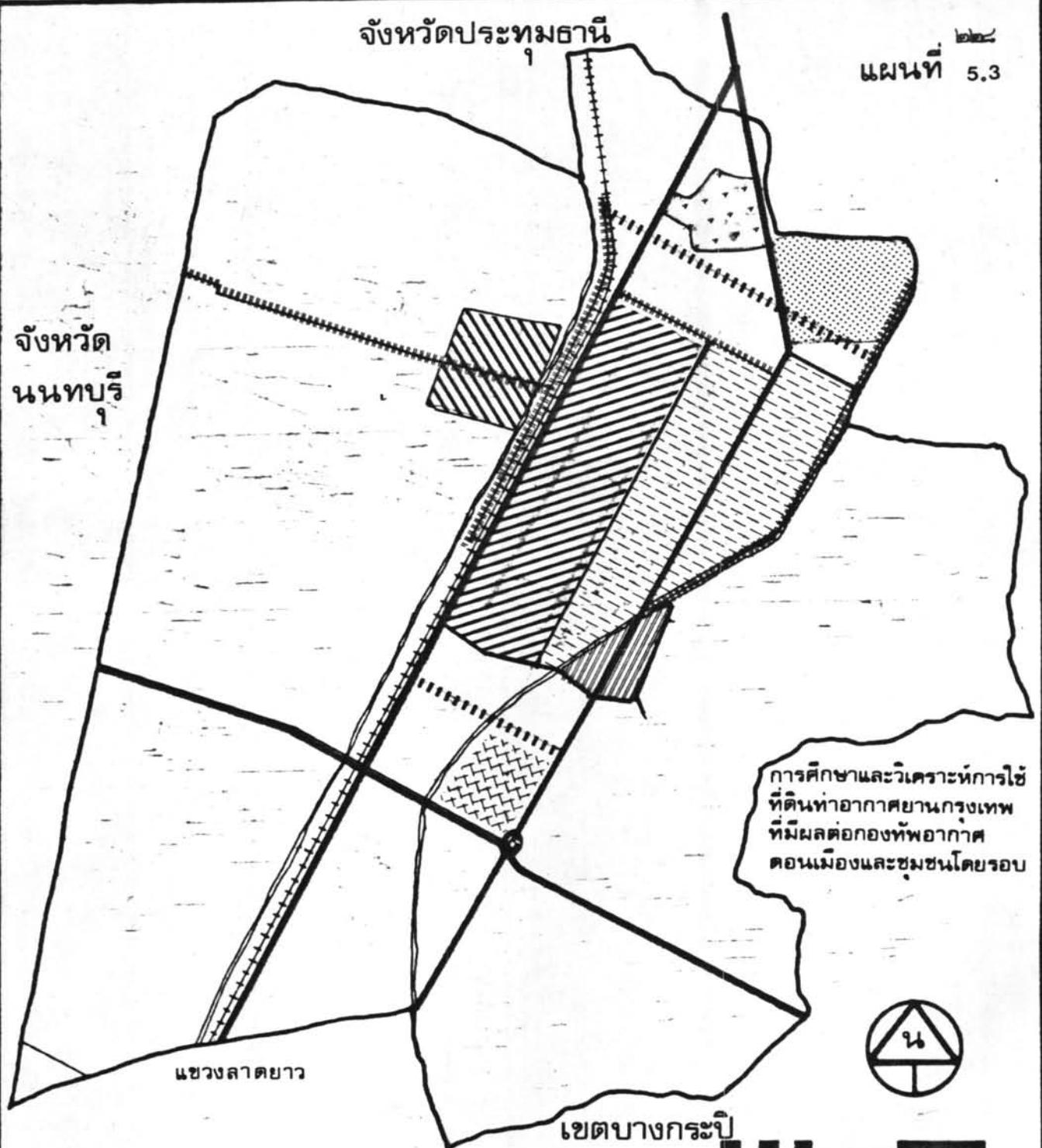
เนื่องจากการใช้ที่ดินของทั้งท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ ลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อเป้าหมายต่างกันดังกล่าวมาแล้ว โดยกองทัพอากาศคอนเมืองเน้นในด้านการรักษาความปลอดภัยทั้งนั้น เขตติดต่อระหว่างกองทัพอากาศคอนเมืองกับท่าอากาศยานกรุงเทพ จึงแยกจากกันอย่างเด่นชัด การผ่านเข้าออกทางค่านถนนพหลโยธินหรือถนนวิภาวดีรังสิตเพื่อเข้าถนนจันทบูร เบกษาซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนทั้งสองนั้น บุคคลภายนอก (ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตของกองทัพอากาศ) ไม่สามารถผ่านเข้าออกได้ทั้งนี้ การเดินทางสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพหรือกองทัพอากาศคอนเมือง ต้องเข้าทางแยกหลักสี่หรือแยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี หรือทางถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธินบรรจบกันค่านเหนือ นอกจากนี้กองทัพอากาศและท่าอากาศยานเป็น Ultimate Threshold ที่กันไม่ให้ชุมชนโดยรอบมีการก่อสร้างหรือทำให้การเดินทางขาดความคล่องตัว ทั้งนี้การแก้ปัญหาในข้อนี้เห็นควร

๑. สร้างถนนทางค่านเหนือห่างจากถนนจันทบูรเบกษาประมาณ ๒๐๐ ม. (ดูแผนที่ ๕.๓) ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดินของท่าอากาศยานและกองทัพอากาศอยู่แล้ว เชื่อมต่อระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนวิภาวดีรังสิตทางค่านตะวันตกให้สร้างสะพานข้ามทางรถไฟไปคอบรรจบถนนเชิดชูอากาศ ส่วนทางค่านตะวันออกคัตตรงไปพบกับถนนเสียบคลองถนน ผลดีของการคัตถนนใหม่เส้นนี้คือ

๑.๑ การเดินทางจากฝั่งตะวันออกไปฝั่งตะวันตกไม่ต้องเดินทางไปอ้อมที่ทางแยกหลักสี่หรือทางบรรจบค่านเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพ

๑.๒ ถนนเสียบคลองถนนจะมีทางออกทั้งนี้ตลอดเส้นทางถนนสายนี้ไม่มีทางออกเลย จะทำให้คนในชุมชนในบริเวณแขวงคลองถนน, แขวงสายไหม มีเส้นทางออกสู่ถนนพหลโยธินได้อีกเส้นทางหนึ่ง ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ของชุมชนมากยิ่งขึ้นเพราะการคมนาคมสะดวก

จังหวัด
นนทบุรี



แขวงลาดยาว

เขตบางกระบือ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ
ตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ

แสดง: โครงสร้างการคมนาคมสัญลักษณ์:

ของชุมชนโดยรอบทำอากาศ
ยานกรุงเทพและศูนย์ชุมชน

- ถนนสายหลัก
- ***** ถนนสายรอง
- ||||| ถนนที่จะสร้าง
- ▨ ทำอากาศยานกรุงเทพ
- กองทัพอากาศตอนเมือง

- ▧ ชุมชนวัดนานันท์
- ▩ ชุมชน ก.ม 25-26
- ◻ ชุมชนอุตสาหกรรม
- ▨ ชุมชนสะพานใหม่
- ⊗ ศูนย์ชุมชนและแหล่ง
การค้าบริการ



๑.๓ การติดต่อระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพกับกองทัพอากาศ
กองเมือง มีเส้นทางคมนาคมที่คล่องตัวไม่ต้องผ่านเข้าในถนนจันทบูรเบกษา ซึ่งเป็นเขต
รักษาความปลอดภัยทางทหาร

๑.๔ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ชุมชนฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยาน
ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ รถดับเพลิงสามารถข้ามทางวิ่งและออกทางค่าน
กองทัพอากาศเข้าถนนคึกโครมเข้าไปดับเพลิงในเขตชุมชนได้ ทั้งนี้รวมทั้งรถดับเพลิงของ
กองทัพอากาศด้วย

๒. สร้างถนนทางค่านไค้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ และกองทัพอากาศ
กองเมือง เชื่อมต่อระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน โดยขนานกับถนนแจ้งวัฒนะ
และห่างจากถนนแจ้งวัฒนะประมาณ ๑ กม. ผลดีของการสร้างถนนเส้นนี้ก็คือ

๒.๑ ชุมชนทางค่านไค้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีเส้นทางคมนาคม
ภายในท้องถิ่นสำหรับการเดินทางนอกเหนือจากเส้นทางคมนาคมหลักคือถนนแจ้งวัฒนะ

๒.๒ สามารถนระยะทางโดยไม่ต้องไปอ้อมที่ทางแยกหลักสี่หรือ
ทางแยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี เมื่อเดินทางมาจากค่านเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพ

๒.๓ การค้าบริการบริเวณสะพานใหม่จะขยายตัวลงมากอนไค้
บริเวณแยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี ซึ่งมีพื้นที่กว้างขวางกว่าการเดินทางสะดวกกว่า และ
พื้นที่สามารถวางผังสิ่งอำนวยความสะดวกได้ดีกว่าบริเวณสะพานใหม่ ซึ่งพื้นที่คับแคบเพราะ
ถูกขนาบด้วยคลองถนนและคึกแถวริมถนนพหลโยธิน รวมทั้งการจราจรคับคั่งเพราะไม่มีพื้นที่
สำหรับจอดรถยนต์ ผู้ขับขี่ยวดยานต้องจอดไว้ตามริมถนน

ผลดีทั้งที่กล่าวมาจากการสร้างถนนทั้งค่านทิศเหนือและทิศใต้ของท่าอากาศยาน
กรุงเทพ จะเกิดการต่อเนื่องของท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ การเดินทาง
จะคล่องตัวกว่าปัจจุบันและในอนาคตซึ่งกำลังจะปิดกั้นแนวกลางถนนวิภาวดีรังสิตตรงทางแยก
ถนนจันทบูรเบกษา ภายหลังจากกรมทางหลวงสร้างสะพานวกกลับเสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่ง
เมื่อถึงเวลานั้นการเดินทางจากฝั่งตะวันออกของถนนวิภาวดีรังสิตไปฝั่งตะวันตก ขวดยาน
จะต้องไปอ้อมที่แยกหลักสี่ รวมทั้งการติดต่อของชุมชนที่อยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานที่ขึ้น

๗. ศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการ

ศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการแห่งใหม่ที่จะรองรับการขยายตัวของชุมชนบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ (กฎเกณฑ์ ๕.๓) ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนวิภาวดีรังสิต และพื้นที่บริเวณนี้ในปัจจุบันยังเป็นชุมชนหนาแน่นต่ำ รวมทั้งบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพยังไม่มีศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการที่เหมาะสมจะสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัย และแหล่งงานในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพได้ สำหรับเหตุผลที่จะสนับสนุนให้มีศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการใหม่ก็ได้แก่

๑. ร้อยละประชากรกับร้อยละคนทำงานที่อยู่อาศัยในแขวงคลองถนนและคลองบางเขน ของเขตบางเขนมีอยู่ในอัตราสูง (กฎตาราง ๓.๑๐ และ ๔.๕) รวมทั้งความหนาแน่นของประชากรในแขวงคลองถนนมีความหนาแน่นสูง เป็นที่สองรองจากความหนาแน่นของแขวงลาดยาว โดยมีความหนาแน่นประชากรมากกว่า ๔,๐๐๐ คน ต่อ ตร.กม.

๒. ปริมาณการจราจรที่ถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณทางแยกลาดพร้าว และทางแยกหลักสี่มีมากกว่าบริเวณทางแยกบางเขน แสดงให้ทราบถึงการเกินทางคอนเท็นของท่าอากาศยานกรุงเทพ จากถนนพหลโยธินและแจ้งวัฒนะออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตมีมาก และเส้นทางในจุดนี้จะเป็นทางผ่านไปสู่หมู่บ้านจัดสรรต่าง ๆ ตามแนวถนนแจ้งวัฒนะและรามอินทรา ประกอบกับเป็นทางผ่านไปสู่แหล่งงานที่สำคัญคือ ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ

๓. ราคาที่ดินในบริเวณนี้มีราคาเปลี่ยนแปลงน้อย โดยราคาที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีราคาเฉลี่ยตั้งแต่ไร่ละ ๓๒๐,๐๐๐ - ๑,๖๐๐,๐๐๐ บาท ความความลึกจากแนวถนนพหลโยธินและแจ้งวัฒนะ (กฎตาราง ๔.๑๔ และ แผนที่ ๔.๑๓)

๔. การขยายตัวของชุมชนการค้าสะพานใหม่มีการขยายตัวลงมาทางใต้ตามแนวถนนพหลโยธินได้เพียงเส้นทางเดียว เพราะทางคั่นเหนือติดกับที่ดินกองทัพอากาศ ซึ่งจะทำให้ศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการแห่งใหม่มีการขยายตัวเร็วยิ่งขึ้น

๕. อยู่ใกล้กับศูนย์บริการทางสังคมต่าง ๆ กล่าวคือที่ทำกาารเขตบางเขน

สถานีตำรวจ สถานีวิทยุเพลิง (กฎเกณฑ์ที่ ๓๑.๒๓) และมีสาธารณูปโภคทางไฟฟ้า
 ประปาสมบูรณ์เพราะอยู่ในพื้นที่บริการไฟฟ้าประปาปัจจุบัน (กฎเกณฑ์ที่ ๓๑.๑๘ และ ๓๑.๑๘)

๒. มีความสอดคล้องกับแนวความคิดความมั่นคงหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๒
 (สมบูรณ์) ในอันที่จะให้บริการที่ศูนย์กลางชุมชนและการค้าบริการ เป็นศูนย์กลางชุมชนทางถนนเหนือ
 ของกรุงเทพมหานคร

สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ

๑. ปัญหาการขยายตัวของท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง
 ข้อเสนอแนะ ท่าอากาศยานกรุงเทพ
 ๑. ขยายพื้นที่เข้าไปทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพ
 ในแนววงสี่กั๊ก หรือ
 ๒. พัฒนาพื้นที่ภายในให้ใช้ประโยชน์สูงสุด หรือ
 ๓. เลือกลำสถานที่แห่งใหม่สร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ ๒
 กองทัพอากาศคอนเมือง
 ๑. พัฒนาพื้นที่ภายในให้ใช้ประโยชน์สูงสุดโดย
 - ๑.๑ จักรเย็บกระดาษใช้ที่กินให้เหมาะสม
 - ๑.๒ รวมกลุ่มอาคารใช้สอยประเภทเดียวกันไว้ด้วยกัน
 - ๑.๓ กำหนดนโยบายหยุดการขยายตัวของหน่วยงานบางหน่วย
๒. ปัญหาผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง
 ข้อเสนอแนะ หาวิธีการที่จะชักนำให้ผู้ทำงานที่แหล่งงานทั้งสองที่อาศัยอยู่นอกเขตบางเขน
 ให้เข้ามาอยู่อาศัยในเขตบางเขน
๓. ปัญหามลภาวะของเสียง
 ข้อเสนอแนะ ๑. กำหนดเขตกันชน (Buffer Zone) กันเหนือและกันใต้ของ
 ท่าอากาศยานกรุงเทพ

๒. ภายในเขตกันชนให้สร้างเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

๔. ปัญหาการอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก

ข้อเสนอแนะ ๑. ทบทวนประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้เหมาะสมกับสภาพการบินปัจจุบัน โดยการขยายเขตปลอดภัยการเดินอากาศทางค่านเหนือและค่านใต้ออกไปอีก

๒. กำหนดพื้นที่ในแนวเขตปลอดภัยการเดินอากาศทางค่านเหนือเป็นเขตเกษตรกรรมและบริเวณพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนทางค่านใต้กำหนดสัดส่วนพื้นที่อาคารค่อพื้นที่ดิน (GAC) ให้มากขึ้น

๕. ปัญหาทางค่านที่ตั้งของอุตสาหกรรมค่านเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพ

ข้อเสนอแนะ หาที่ตั้งใหม่ในบริเวณที่เหมาะสมในพื้นที่ทิศตะวันออกหรือทิศตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งอยู่ในเขตบางเขน

๖. ปัญหาการขาดการค่อเนื่องระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพกองทัพอากาศและการค่อของชุมชนโดยรอบ

ข้อเสนอแนะ ๑. สร้างถนนทางค่านเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งแต่ริมคลองถนนผ่านถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ทางรถไฟสายเหนือถึงคลองเปรมประชากร

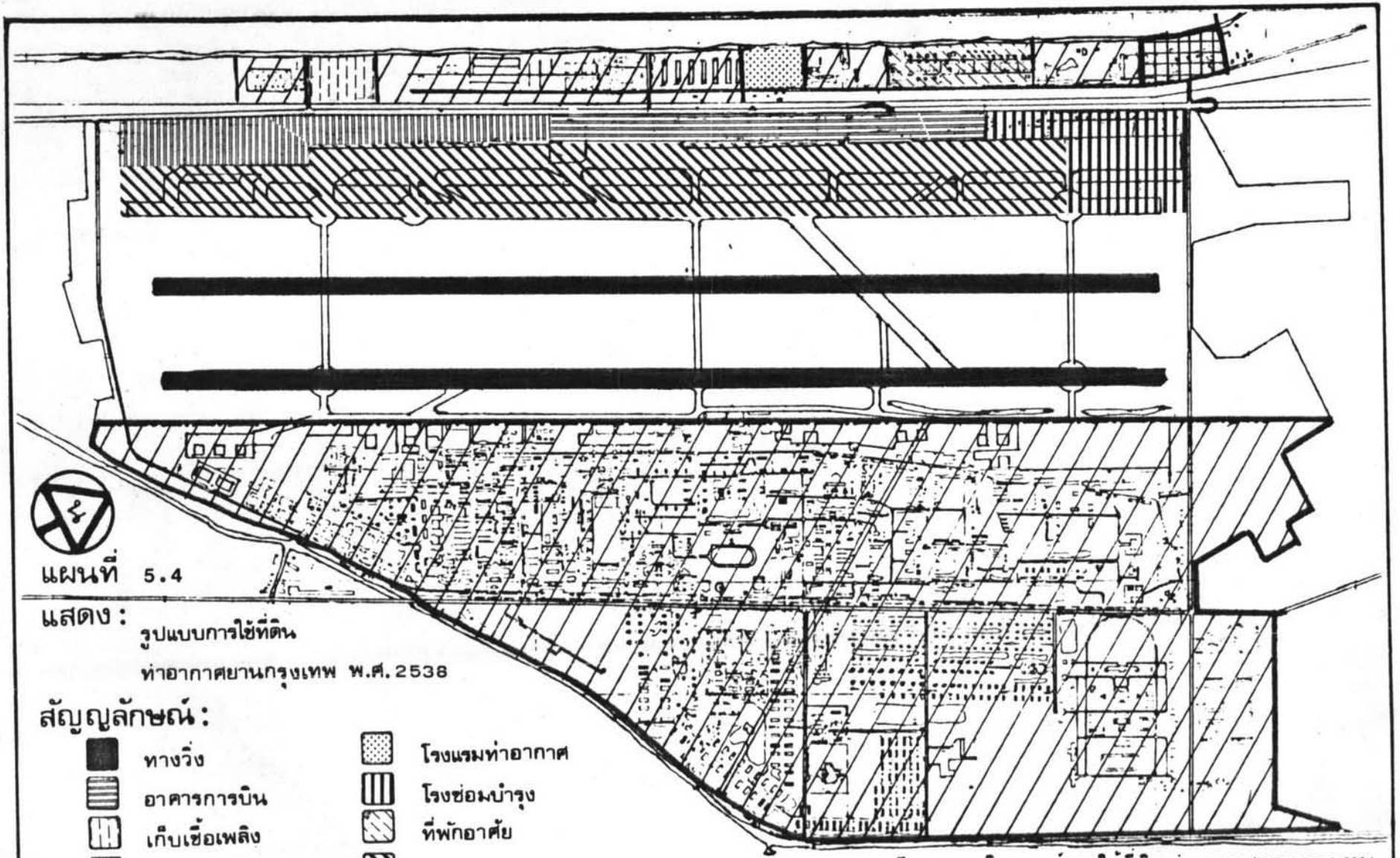
๒. สร้างถนนทางค่านใต้ท่าอากาศยานกรุงเทพเชื่อมค่อระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนวิภาวดีรังสิต

๗. ศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการ

ข้อเสนอแนะ กำหนดบริเวณศูนย์ชุมชนและแหล่งการค้าบริการให้อยู่ทางค่นใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยและแหล่งงานในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ

จากปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วนั้น ปัญหาการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ และกองทัพอากาศคอนเมือง อันเนื่องมาแต่ข้อจำกัดของจำนวนพื้นที่ดินเพื่อการพัฒนา มีน้อย ไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ยิ่ง ๆ ขึ้นไปได้ รวมทั้งไม่สามารถจะพัฒนาพื้นที่ออกไปใน ชุมชนโดยรอบได้เนื่องจากเป็นชุมชนหนาแน่น - ปานกลาง จะทำให้เกิดปัญหาภัยชุมชนโดย รอบมากยิ่งขึ้นกว่าในปัจจุบันซึ่งได้รับผลกระทบจากการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพในกำ นมภาวะของเสียงเครื่องบิน และอุบัติเหตุจากเครื่องบินตกและจากการที่กองทัพอากาศใช้ มาตรการรักษาความปลอดภัยทางทหาร ทำให้การเคลื่อนทางคึกคักของชุมชนโดยรอบขาดความ สะดวกและเสียเวลาในการเดินทาง ดังนั้นจากการศึกษาที่ผ่านมาจึงขอเสนอรูปแบบการใช้ ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ (กฎแผนที่ ๕.๔) และ กองทัพอากาศคอนเมือง (กฎแผนที่ ๕.๕) โดยใช้พื้นที่ดินซึ่งมีอยู่ในปัจจุบันของท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวน ๓,๓๘๖ ไร่ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถตอบสนองกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน, ผู้โดยสาร และสินค้า ทั้งภายในและระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพในช่วงเวลา ๑๕ ปี และ หลังจากนั้นกรุงเทพมหานครควรมีท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ ๒ เพราะพื้นที่ ไม่สามารถพัฒนาต่อไปได้อีกแล้ว และสำหรับกองทัพอากาศคอนเมืองใช้พื้นที่ดินจำนวน ๓,๖๒๖ ไร่ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อกิจกรรมทางการทหาร รวมทั้งมีโครงการ คมนาคมเชื่อมพื้นที่กิจกรรมทั้ง ๒ ทั้งทางถนนเหนือและก้านใต้ของสนามบิน และชุมชนโดย รอบให้ได้รับความสะดวกในการเดินทางคึกคักระหว่างชุมชนต่าง ๆ












เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเบื้องต้นของการใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่มีผลต่อกองทัพอากาศคอนเมืองและชุมชนโดยรอบ ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันและแนวโน้ม ในอนาคต ความวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวไว้แต่ก่อนนั้น ทั้งนี้ผู้เกี่ยวข้องจะต้อง ศึกษาการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ กองทัพอากาศคอนเมือง และชุมชนต่าง ๆ ในบริเวณโดยรอบ ในชั้นรายละเอียดเพื่อการวางผังเฉพาะของแต่ละพื้นที่ในโอกาสต่อไป



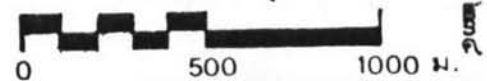
แผนที่ 5.4

แสดง : รูปแบบการใช้ที่ดิน
ท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. 2538

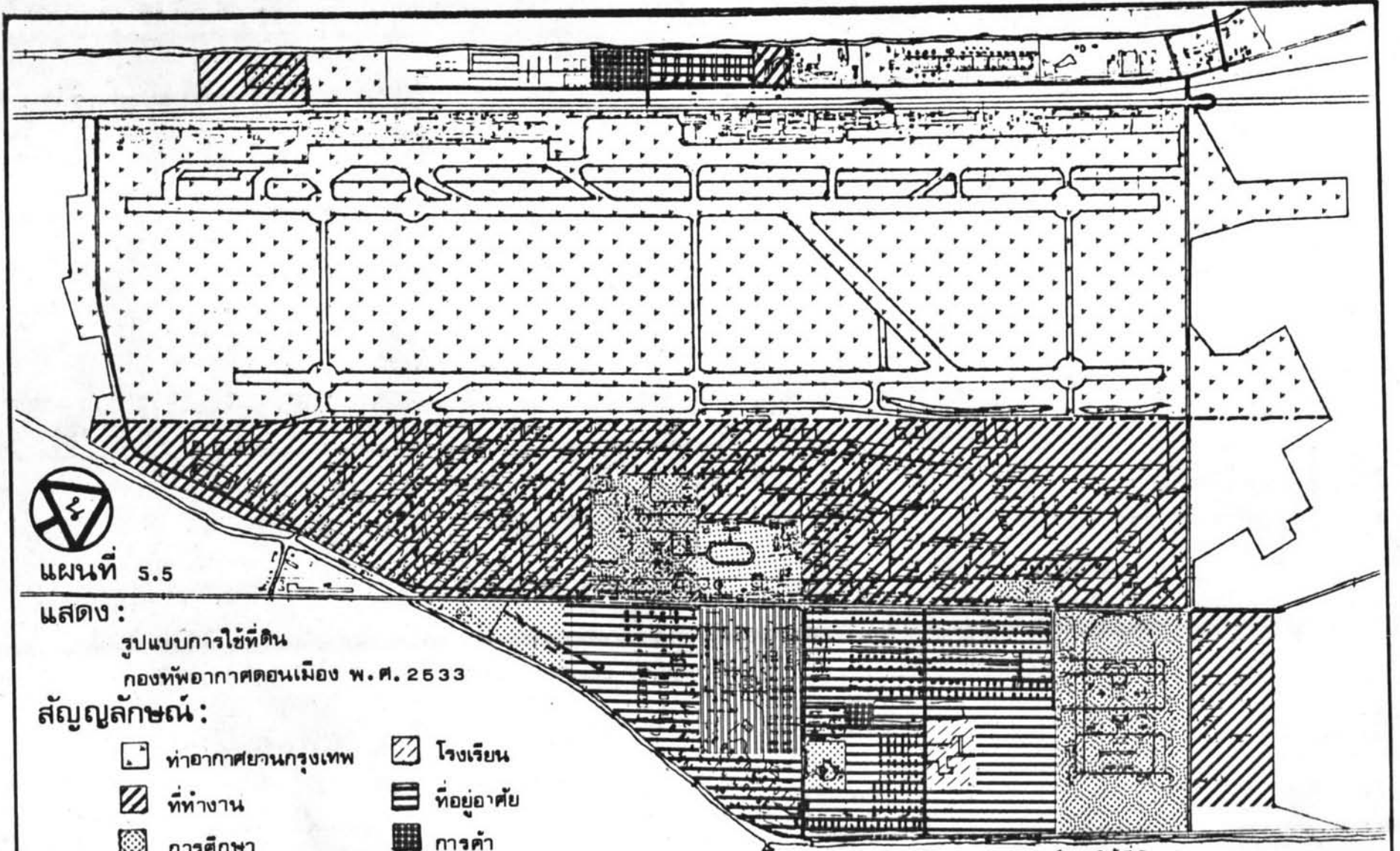
สัญลักษณ์ :

- | | | | |
|---|-----------------|---|-------------------|
|  | ทางวิ่ง |  | โรงแรมท่าอากาศยาน |
|  | อาคารการบิน |  | โรงซ่อมบำรุง |
|  | เก็บเชื้อเพลิง |  | ที่พักอาศัย |
|  | ที่รับส่งสินค้า |  | ลานจอด |
|  | กำจัดน้ำเสีย |  | ที่ว่างโล่ง |
|  | หน่วยงานอื่น | | |

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.











๒๕๓๘



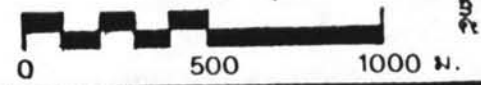
แผนที่ 5.5

แสดง :
รูปแบบการใช้ที่ดิน
กองทัพอากาศดอนเมือง พ.ศ. 2533

สัญลักษณ์ :

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------------------|
|  | ท่าอากาศยานกรุงเทพ |  | โรงเรียน |
|  | ที่ทำงาน |  | ที่อยู่อาศัย |
|  | การศึกษา |  | การคำ |
|  | โรงพยาบาล |  | ที่พักผ่อนหย่อนใจ |

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.



สูง