

การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ

การขนส่งทางอากาศ มีบทบาทอย่างมากในก้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง การทหาร ทั้งนี้ทุก ๆ ประเทศจึงได้ใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะทำให้การขนส่งทางอากาศในประเทศของตนเองได้มีการขยายขอบเขตการขนส่งและมีการพัฒนา เพื่อให้บังเกิดผลประโยชน์สูงสุด ทั้งในก้านการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย การขนส่งสินค้ารวมทั้งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งการขนส่งทางอากาศนี้ต้องเข้าใจจริงๆหลักคือทำอากาศยาน ทั้งนี้เมื่อเทคโนโลยีทางการบินยิ่งสูงขึ้น เครื่องบินมีความเร็วมากขึ้นบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมากขึ้น ทำอากาศยานก็จำเป็นต้องพัฒนาให้เหมาะสมยิ่งขึ้นด้วย เมื่อทำอากาศยานพัฒนาสูงขึ้นก็มีผลต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบมากขึ้นทั้งในก้าน กายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และมลภาวะ ซึ่งผลนี้ก็ได้เกิดขึ้นกับทำอากาศยานทุกแห่งรวมทั้งทำอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นทำอากาศยานที่มีความเหมาะสมในก้านที่ตั้ง เมื่อพิจารณาทางสภาพภูมิศาสตร์ว่าเป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์นานาชาติที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้\*

ประวัติความเป็นมา

กองทัพอากาศได้มีวิวัฒนาการมาจากการที่กระทรวงกลาโหมได้จัดตั้งแผนกการบินขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๔๖ โดยจัดสร้างโรงเก็บข้าวคราวขึ้นที่ตำบลสระปทุม และไร่พื้นที่ซึ่งเป็นราชกรีฑาสโมสรปัจจุบันนี้เป็นสนามบินและเริ่มใช้สนามบินเป็นครั้งแรกเมื่อ ๒๔ ธันวาคม ๒๔๔๖ ต่อมาทางราชการได้พิจารณาเห็นว่าสนามบินสระปทุมมีพื้นที่แคบเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมถึงไม่สะดวกต่อการบิน รวมทั้งมีพื้นที่น้อยขยายออกไปอีกไม่ได้ กระทรวงกลาโหมจึงได้พิจารณาเลือกที่ตั้งสนามบินใหม่ในที่สุดก็จึงตกลงเลือกตำบลดอนเมืองเป็นสนามบิน ด้ยเห็นว่าเป็นที่

\* นระ คมนามูล, "ปัญหาทำอากาศยานกรุงเทพ" วิศวกรรมสาร • (ธันวาคม ๒๕๑๔):๑๖.

เหมาะคว่ำประการทั้งปวง กล่าวคือมีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครไม่มากนัก เป็นที่  
 คอนน้ำท่วมไม่ถึงสามารถใช้ทำการบินได้ตลอดปี จึงได้จัดสร้างสนามบินฉะเชิงเทราขึ้นแล้วเสร็จ  
 เมื่อ ๑ มีนาคม ๒๔๕๗ โดยเครื่องบินได้บินมาลงเป็นครั้งแรกเมื่อ ๔ มีนาคม ๒๔๕๗  
 และกระทรวงกลาโหมก็ได้ออกคำสั่งยกฐานะแผนกการบินทหารบกขึ้นมาเป็นกองบินทหารบก  
 เมื่อ ๒๗ มีนาคม ๒๔๕๗ หลังจากนั้นก็ได้มีการปรับปรุงหน่วยงานต่าง ๆ จนในที่สุดก็ได้  
 ยกฐานะเป็นกองทัพอากาศเมื่อ ๔ เมษายน ๒๔๕๐

ในกิจการขนส่งทางอากาศนั้นได้เริ่มแต่ ๒๓ มิถุนายน ๒๔๖๓ โดยมีการ  
 ทดลองใช้เครื่องบิน ๓ เครื่องนำผู้โดยสารจากคอนเมืองไปส่งที่จังหวัดนครราชสีมา ใช้  
 เวลาบิน ๑ ชั่วโมง ๒๕ นาที นับได้ว่าเป็นการบินไปรษณีย์ครั้งแรกของไทย ต่อมา  
 ในเดือนมิถุนายน ๒๔๖๕ บริการขนส่งทางอากาศได้เริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกในจังหวัดภาคตะวันออก  
 ออกเฉียงเหนือ โดยกรมอากาศยานทหารบกเป็นหน่วยดำเนินการทำการบินระหว่างจังหวัด  
 นครราชสีมา ร้อยเอ็ด และอุบลราชธานี เป็นระยะทางยาว ๓๖๓ กิโลเมตร และต่อ  
 มาได้ขยายเส้นทางบินขึ้นอีกตามลำดับจนถึงปี พ.ศ. ๒๔๗๓ มีเส้นทางบินยาว ๕๒๕ กิโลเมตร  
 ต่อมาในปี ๒๔๖๗ สายการบิน เค.แอล.เอ็ม ซึ่งเป็นสายการบินต่างประเทศเปิดทำการบิน  
 อยู่ทางทวีปยุโรปจะบินไปยังชวา ไต้หวันมาแวะลงที่คอนเมือง จึงนับได้ว่าเป็นสายการบินต่าง  
 ประเทศสายแรกที่บินเข้ามายังประเทศไทยและในที่สุดสายการบินนี้ก็ตกลงเปิดเส้นทางบินพา  
 ณิชย์มาทางตะวันออกไกลในปี ๒๔๗๓ โดยเลือกสนามบินคอนเมืองเป็นที่แวะลงและทำการ  
 ตรวจซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ โดยทำการบินตามเส้นทางอัมสเตอร์ดัมกรุงเทพฯ  
 + จากคาร์

สำหรับสายการบินของไทยนั้น ในเดือนสิงหาคม ๒๔๗๕ กรมอากาศยานทหารบก  
 ได้เลิกทำการบินและให้บริษัทเดินอากาศจำกัด ทำการบินแทนไทยในชั้นต้นคงดำเนินการเฉพาะ  
 แต่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น แต่ต่อมาจึงได้ขยายเส้นทางบินออกไปทั่วทุกภาคใน  
 ประเทศไทย จนถึงเดือนมิถุนายน ๒๔๘๒ บริษัทเดินอากาศจำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท  
 ขนส่งจำกัด และดำเนินการบินพาณิชย์ภายในประเทศต่อเนื่องถึงเดือนสิงหาคม ๒๔๘๔ จึง  
 ใ้หยุดทำการบินเนื่องจากสภาวะสงคราม ภายหลังจากสงครามยุติลงแล้ว รัฐบาลได้มอบให้

กองทัพอากาศจัททำการบินพาณิชย์เมื่อ ๕ ธันวาคม ๒๔๔๔ ทางภาคเหนือจากคอนเมือง  
 ถึงเชียงใหม่ ทางภาคใต้ถึงสงขลาและทันปี พ.ศ. ๒๔๔๐ รัฐบาลก็ได้อนุมัติให้ตั้งบริษัท  
 การบินของไทยขึ้นคือ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งเริ่มทำการบินตั้งแต่ ๑ มีนาคม  
 ๒๔๔๐ โดยรับงานที่กองทัพอากาศทำอยู่มาทำแทน ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ จึงได้ทำสัญญา  
 ร่วมกับบริษัทการบิน SAS (Scandinavian Airline Systems) ร่วมทุนจัดตั้งบริษัท  
 การบินไทย จำกัด ทำเนิกรกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและได้ดำเนินการ  
 กิจการร่วมกันมาจนถึงปี ๒๕๒๐ รัฐบาลไทยได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจาก SAS บริษัทการบินไทย  
 จำกัด จึงเป็นบริษัทที่รัฐบาลไทยถือหุ้นทั้งหมด สำหรับบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ยังคง  
 ทำเนิกรกิจการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและประเทศระหว่างประเทศเพื่อบ้าน

ส่วนการดำเนินงานกิจการการบินพาณิชย์นั้นได้เริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๖๒ โดย  
 ใ้มีพระราชสัทยาบันอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศ ซึ่งลงนามกันที่กรุงปารีส  
 ณ วันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๖๒ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๔๖๒ ประเทศไทยจึงเป็น  
 ภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าวตั้งแต่วันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๔๖๔ และได้มีการประกาศกระแส  
 พระบรมราชโองการตั้งให้กระทรวงกลาโหมเป็นเจ้าหน้าที่ดูแลการเดินอากาศโดยพระราช  
 บัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศฉบับแรกได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๔๖๕ ต่อมา  
 วันที่ ๕ มกราคม ๒๔๙๓ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระบรมราชโองการ  
 โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเป็นหน่วยจัดการเรื่องการบินพาณิชย์จนกระ  
 ทั่งถึงปี พ.ศ. ๒๔๙๕ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงเศรษฐการดำเนินนโยบายและดูแล  
 กิจการบินพาณิชย์ โดยกระทรวงกลาโหมให้ความช่วยเหลือตามควรแก่โอกาส ครั้นถึงปี  
 พ.ศ. ๒๔๔๓ กองทัพอากาศได้จัดตั้งกองการบินพลเรือนขึ้นเป็นหน่วยรับผิดชอบดำเนินงาน  
 กิจการบินพลเรือนโดยเฉพาะและต่อมาปี พ.ศ. ๒๔๔๑ ก็ได้ปรับปรุงอัตรายกรฐานะเป็น  
 กรมการบินพลเรือนขึ้นตรงต่อผู้บัญชาการทหารอากาศ ทำหน้าที่ควบคุมกิจการบินพาณิชย์ที่  
 ท่าอากาศยานคอนเมืองและภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็นท่าอากาศยานสาทรกรุงเทพ เมื่อ  
 ๒๑ มิถุนายน ๒๔๔๔ โดยกรมการบินพลเรือนได้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวต่อเนื่องมาตลอดจน  
 ถึง ๒ มีนาคม ๒๕๒๒ จึงได้มีประกาศใช้พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย  
 พุทธศักราช ๒๕๒๒ ในราชกิจจานุเบกษาขึ้นมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

มีอำนาจดำเนินการทำอากาศยานกรุงเทพ โดยโอนกิจการในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทำอากาศยานกรุงเทพกิจการของกรมการบินพลเรือนและงานของกรมการบินพาณิชย์ เป็นของ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ เป็นต้นมา

สำหรับการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา โดยรัฐบาลไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศฉบับลงนามกันที่เมืองชิคาโก วันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ เมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๘๐ นอกจากนั้นยังได้ตกลงรับความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงว่าด้วยบริษัทเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแคว้นและความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๘๐ และประเทศไทยได้ขอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศซึ่งลงนามกัน ณ กรุงปารีสเมื่อ ๒๒ ตุลาคม ๒๔๘๐

ในก้า่นการพัฒนาทำอากาศยานกรุงเทพนั้น ได้มีการพัฒนาที่สำคัญ ๒ ช่วงคือ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๘๑ - ๒๔๘๕ และระหว่าง พ.ศ. ๒๕๐๓ - ๒๕๑๖ ซึ่งในช่วงแรก พ.ศ. ๒๔๘๑ - ๒๔๘๕ นั้นมีการพัฒนาดังนี้

- ปี พ.ศ. ๒๔๘๑ เริ่มสร้างทางวิ่งดาวทาวน์ตะวันตกความยาว ๒,๖๕๐ เมตร เสร็จในปี พ.ศ. ๒๔๘๕
- ปี พ.ศ. ๒๔๘๓ สร้างทางขับขนานทางวิ่งจากหน้าตึกกรมการบินพลเรือนถึงคานไต้สุดของทางวิ่ง สร้างทางขับเชื่อมจากลานจอดเครื่องบินและทางขับเข้าทางวิ่งเส้นขนานกับทางวิ่งจำนวน ๕ สาย เสร็จในปี พ.ศ. ๒๔๘๕
- ปี พ.ศ. ๒๔๘๔ เสร็จลานคอนกรีตจากหน้าตึกกรมการบินพลเรือนถึงหน้าตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศ

นอกจากนี้ได้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกิจการบินพาณิชย์ต่าง ๆ อาทิ เช่น ตึกศุลกากร, ตึกภักดีคาร, อาคารผู้โดยสารขาเข้า - ขาออกและผู้โดยสารผ่าน, ตึกที่พัก, โรงไฟฟ้า, โรงรถ, โรงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง, ที่ทำการบริษัทการบินต่าง ๆ



ห้องสุชา ๓ แห่ง, กองรักษากรรม, ลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร, ตึกที่ทำการ  
รักษาการราชธานี, หอบังคับการบิน, โรงรถดับเพลิง, เตาเผาขยะ, บริเวณเก็บ  
และจ่ายเชื้อเพลิงอากาศยาน

ช่วงที่ ๒ ปี พ.ศ.๒๕๑๓ - ๒๕๑๖ เนื่องจากปริมาณเครื่องบินผู้โดยสาร  
และสินค้าที่มาใช้บริการและผ่านท่าอากาศยานมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ  
มีการพัฒนาเครื่องบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีความเร็วมากขึ้น ทำให้ต้องมีการพัฒนาท่าอากาศ  
ยานเป็นครั้งที่สอง ในครั้งนี้ได้มีการพัฒนาในด้าน

- สร้างอาคารผู้โดยสารขาออกเป็นอาคารขนาด ๔ ชั้น มีที่จอดรถ,  
ภัตตาคาร, ที่ทำการบริหารการบินพร้อมติดตั้งเครื่องขนส่งกระเป๋า ระบบสายพาน สำหรับ  
ผู้โดยสารขาเข้าและขาออกแห่งละ ๔ ชุด

- สร้างอาคารผู้โดยสารขาเข้า โดยมีสะพานขึ้นลงเครื่องบิน ๔ ชุด
- ที่ทำการกรมการบินพลเรือน
- สร้างลานจอดรถเพิ่มเติม
- สร้างลานจอดเครื่องบินชนิดลำตัวกว้างสามารถจอดได้ ๔ เครื่อง
- สร้างคลังสินค้า ๑ แห่ง
- เสริมทางวิ่งด้านตะวันตก
- ขยายลานจอดเครื่องบิน
- สร้างสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิตเข้าสู่ท่าอากาศยาน

ในการพัฒนาครั้งนี้ใช้เงินงบประมาณจำนวน ๑๕๒ ล้านบาท

นอกจากนี้แล้วก็มีการพัฒนาในปี พ.ศ.๒๕๑๔ อีกเป็นจำนวนเงิน ๒๒ ล้านบาท  
ในการเสริมผิวทางวิ่งและคอกเดิมทางวิ่งเส้นตะวันตกอีก ๓๕๐ เมตร พร้อมทางขับขนาน  
และคอกเดิมอาคารที่ทำการท่าอากาศยานอีก ๒,๕๐๐ ม<sup>๒</sup> นอกจากนั้นก็เป็นการปรับปรุง  
สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

สำหรับชุมชนโคยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น ชุมชนแรกเกิดขึ้นทางฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพเกิดมาก่อนการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เมื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือแล้วจึงได้ตั้งสถานีรถไฟคอนเมืองขึ้นที่ฝั่งตะวันออกของทางรถไฟ ตรงกันข้ามกับตลาดคอนเมือง ซึ่งอยู่ทางคานฝั่งตะวันตกของทางรถไฟคานหลังตลาดคอนเมืองข้ามคลองเปรมประชากรออกไปเป็นชุมชนเก่า ต่อมาภายหลังจึงได้สร้างสถานีรถไฟในที่ที่ตั้งปัจจุบัน และกองทัพอากาศได้สร้างตลาดใหม่คอนเมืองห่างจากตลาดเก่าประมาณ ๑ กม. ตลาดคอนเมืองก็ถูกไฟไหม้พื้นที่บริเวณตลาดในปัจจุบันได้สร้างธนาคารอมสิน

เนื่องจากชุมชนที่อยู่หลังตลาดคอนเมืองแต่เดิมการคมนาคมไม่สะดวก ไม่มีทางออกที่สะดวกต้องใช้สะพานไม้ข้ามคลองความเจริญของชุมชนจึงเป็นเพียงที่อยู่อาศัยอย่างเดียว ไม่มีกิจกรรมอย่างอื่น ส่วนชุมชนตลาดใหม่คอนเมืองทางราชการได้สร้างที่อยู่อาศัยให้ข้าราชการอยู่อาศัยในพื้นที่ระหว่างคลองเปรมประชากรกับแนวเขตทางรถไฟยาวตลอดลงไปทางใต้ และได้สร้างสะพานข้ามคลองเปรมประชากรออกไปทางตะวันตก จึงทำให้มีชุมชนหนาแน่นกว่าชุมชนหลังสถานีรถไฟ (ตลาดคอนเมืองเก่า)

จากปัญหาการคมนาคมของชุมชนตลาดคอนเมืองรัฐจึงได้สร้างถนนสรงประภา โดยเริ่มจากข้างวัดคอนเมืองข้ามคลองเปรมประชากรคลองประปาออกไปถึงถนนคิวนนท์ในเขตจังหวัดนนทบุรี และมีถนนซอยแยกเข้าทางหลังบริเวณชุมชนตลาดคอนเมือง ซึ่งไม่มีทางออกทำให้ชุมชนตลาดคอนเมืองขยายตัวคือเชื่อมกับชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่ตลอดแนวถนนสรงประภา ซึ่งเรียกว่าชุมชนตลาดวิธานันท์ มีกิจกรรมต่าง ๆ ทางสังคมสูง คือเป็นที่ตั้งของสถานีตำรวจคอนเมือง, วิทยาเขตเทคนิคคอนเมือง, โรงภาพยนตร์แอร์พอร์ตรามา และหมู่บ้านจัดสรรต่าง ๆ เป็นต้น

สำหรับทางคานฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานกรุงเทพก็คือเนื่องกับพื้นที่ของกองทัพอากาศ ตลอดไปจนจรคคลองถนน ข้ามคลองถนนคานหลังบริเวณพื้นที่ของกองทัพอากาศออกไปแล้วเป็นชุมชนตลาดเพิ่มสิน และชุมชนตลาดวัดเกาะ แต่การคมนาคมมีทางออกใต้ทางเดียวคือข้ามคลองถนนมาออกถนนเลียบคลองทำให้ชุมชนเหล่านี้ไม่เจริญเป็นเพียงบริเวณที่อยู่อาศัยของคณาในงานในกองทัพอากาศและท่าอากาศยานกรุงเทพ

ส่วนทางค่านเหมือท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นพื้นที่ระหว่างถนนพหลโยธิน กับถนน  
 วิทยากรรังสิต มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ ๕ โรงงาน และสถานที่ราชการ ๑ แห่ง  
 คือชุมสายโทรศัพท์คอนเมือง สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมนั้นเป็นโรงงานทอเส้นใย ๒ โรงงาน  
 คือโรงงานทอผ้าไทย ตั้งมาแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๓ และโรงงานไทยเหิน ตั้งมาแต่ปี  
 พ.ศ. ๒๕๐๔ มีพื้นที่กิน ๑๒๖ ไร่ พื้นที่โรงงานประมาณ ๓๓ ไร่ นอกจากนี้ก็เป็น  
 โรงงานผลิตวัสดุก่อสร้างประเภทคอนกรีตเสาะเสริมอีก ๒ โรงงาน และโรงงาน  
 อุตสาหกรรมพรมไทยซึ่งอยู่เกือบถึงทางบรรจบถนนพหลโยธินกับถนนวิทยากรรังสิต บริเวณพื้นที่ ๆ  
 โรงงานเหล่านี้ตั้งอยู่เป็นพื้นที่ ๆ มีโอกาสได้รับอันตรายจากเครื่องบินตก และการรบกวนจาก  
 เสียงเครื่องบินมากที่สุด นอกจากพื้นที่บริเวณโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว ทางฝั่งขวาของถนน  
 พหลโยธินบริเวณ กม. ๒๕ - ๒๖ เป็นพื้นที่กินจักษรรของกองทัพอากาศ ได้จักษรรให้  
 ข้าราชการได้เช่าซื้อปลูกสร้างบ้านพักอาศัยมาแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๑ จำนวนพื้นที่กินทั้งหมด  
 ประมาณ ๕๒๕ ไร่ และต่อมาเอกชนได้จักษรรที่ดินในบริเวณใกล้เคียงก็ออกไปอีกดังนั้น  
 ในปัจจุบันบริเวณพื้นที่เหล่านี้จึงเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่มากหนาแน่น

ทางค่านได้สะพานศุกรนาคเสณีย์ มีชุมชนที่มีกิจกรรมทางการค้าเรียกว่าชุมชน  
 ตลาดสะพานใหม่ ซึ่งเริ่มเจริญขึ้นเมื่อสร้างถนนพหลโยธินและกองทัพอากาศได้สร้างสถานที่  
 ทำการและบ้านพักอาศัยสำหรับผู้ทำงานที่กองทัพอากาศ ทางฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยาน  
 กรุงเทพ ทำให้ชุมชนตลาดสะพานใหม่เจริญขึ้นจนเป็นศูนย์ชุมชนและย่านการค้าบริการ ซึ่งมี  
 เขตอิทธิพลสูงโดยผู้อยู่อาศัยอยู่ในเขตบางเขนมาใช้บริการจำนวนมาก รวมทั้งผู้อยู่นอกเขตบางเขน  
 ซึ่งทำงานที่กองทัพอากาศได้มาใช้บริการด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากตั้งอยู่ในทำเลที่การคมนาคม  
 สะดวกแก่พื้นที่ ๆ ตั้งกิจกรรมอยู่ระหว่างถนนพหลโยธินกับคลองถนนลักษณะ เป็นรูปสามเหลี่ยม  
 มีพื้นที่รวมประมาณ ๗๒ ไร่ การขยายตัวมีทางขยายได้ทางเดียวคือลงมาทางใต้ตามแนว  
 ถนนพหลโยธินออกมาในแนวอนุสาวรีย์ และคาดว่าในอนาคตคงจะต่อเชื่อมถึงบริเวณ  
 อนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี (บางเขน) ทั้งนี้เนื่องจากไม่สามารถขยายตัวขึ้นไปทางเหนือหรือ  
 ทางตะวันตก เพราะเป็นพื้นที่ของกองทัพอากาศ ส่วนทางตะวันออกเป็นบริเวณที่อยู่อาศัย  
 ของเอกชนซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการพัฒนาสูง

## ลักษณะทั่วไปที่มีผลต่อท่าอากาศยานกรุงเทพ

### ๑. ลักษณะทางภูมิศาสตร์

#### ๑.๑ สภาพทางภูมิประเทศ

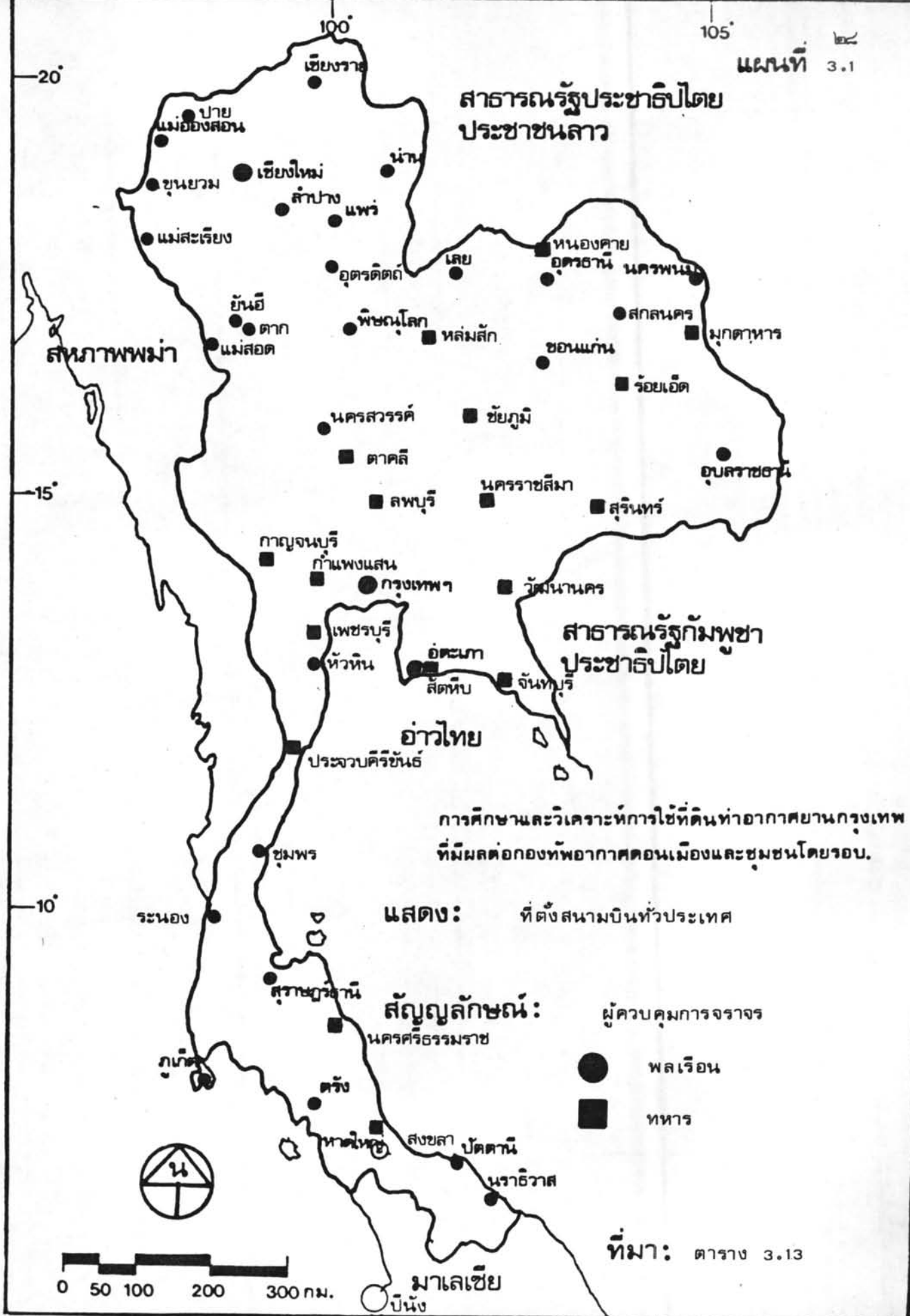
ประเทศไทยตั้งอยู่ในคาบสมุทรอินโดจีนในบริเวณซีกโลกเหนือระหว่างเส้นรุ้งที่  $๕^{\circ} ๓๗' - ๒๐^{\circ} ๒๗'$  เหนือ และเส้นแวงที่  $๙๗^{\circ} ๒๒' - ๑๐๕^{\circ} ๓๗'$  ตะวันออก มีพื้นที่รวมทั้งประเทศประมาณ ๕๑๔,๐๐๐ ตร.กม. แบ่งการปกครองออกเป็น ๗๒ จังหวัด ๒๔ เขต ๕๙๖ อำเภอ ๗ กิ่งอำเภอ เป็นที่ตั้งของสนามบินเพื่อใช้ในกิจการของการบินพาณิชย์ และการบินทางทหาร รวมทั้งหน่วยราชการอื่น ๆ ประมาณ ๕๐ แห่ง ทั่วทุกภาคของประเทศ (ดูแผนที่ ๓.๑) โดยมีศูนย์กลางการบินอยู่ที่กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการบินภายในประเทศ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อพิจารณาความเหมาะสมของที่ตั้งตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ โดยกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ที่พิกัดเส้นรุ้งที่  $๑๓^{\circ} ๔๕'$  เหนือ และเส้นแวงที่  $๑๐๐^{\circ} ๒๕'$  ตะวันออก มีพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ ๑,๕๖๔ ตร.กม. หรือประมาณร้อยละ ๐.๓ ของพื้นที่ทั้งประเทศ ได้แบ่งการปกครองออกเป็น ๒๔ เขต ๑๕๑ แขวง (ดูแผนที่ ๓.๒) โดยเขตบางเขนซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีพื้นที่รวม ๑๖๔.๓๑ ตร.กม. หรือประมาณร้อยละ ๑๐.๔ ของพื้นที่ทั้งกรุงเทพมหานคร และแบ่งการปกครองออกเป็น ๔ แขวง (ดูแผนที่ ๓.๓)

ท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งอยู่ในแขวงตลาดบางเขน (เดิมเรียกตำบลคอนเมือง) เขตบางเขนอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือ ๒๒ กิโลเมตร บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งอยู่ที่พิกัดเส้นรุ้งที่  $๑๕^{\circ} - ๔๕' - ๕๒''$  เหนือ และเส้นแวง

\*วันพี ศรีรัตน์, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๑๑), หน้า ๖ - ๑๗.





ราชอาณาจักรประชาชนลาว  
ประชาชนลาว

อาณาจักรสุโขทัย  
สุโขทัย

อาณาจักรอยุธยา  
อยุธยา

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอาภาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ที่ตั้งสนามบินทั่วประเทศ

สัญลักษณ์:

- ผู้ควบคุมการจราจร
- ผลเรือน
- ทหาร

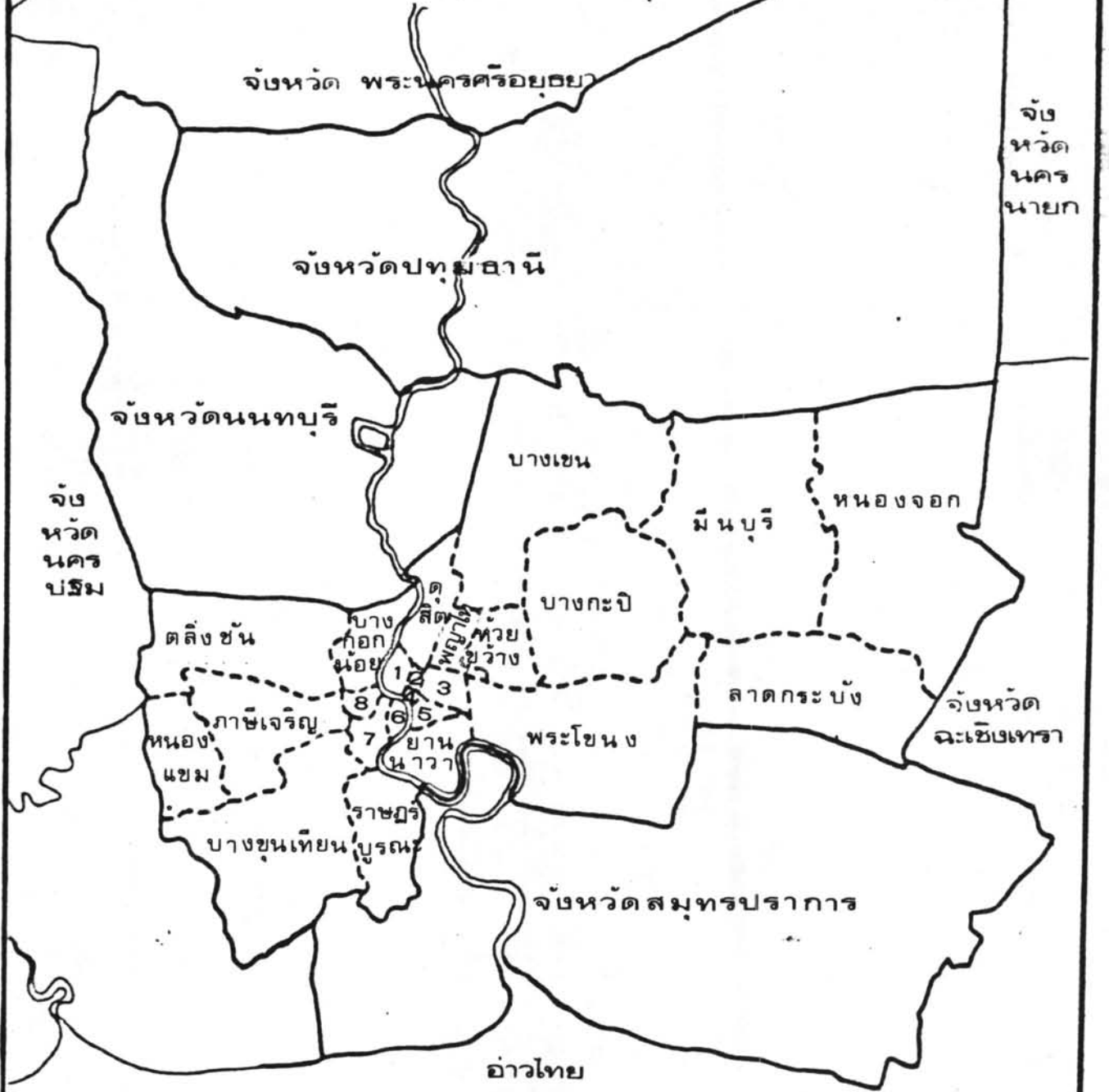
ที่มา: ตาราง 3.13



มาเลเซีย บินัง

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แผนที่ ๒๕  
3.2

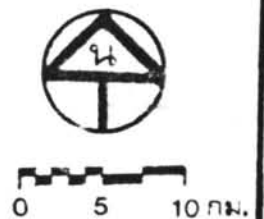


แสดง: การแบ่งเขตการปกครองสัญลักษณ์:

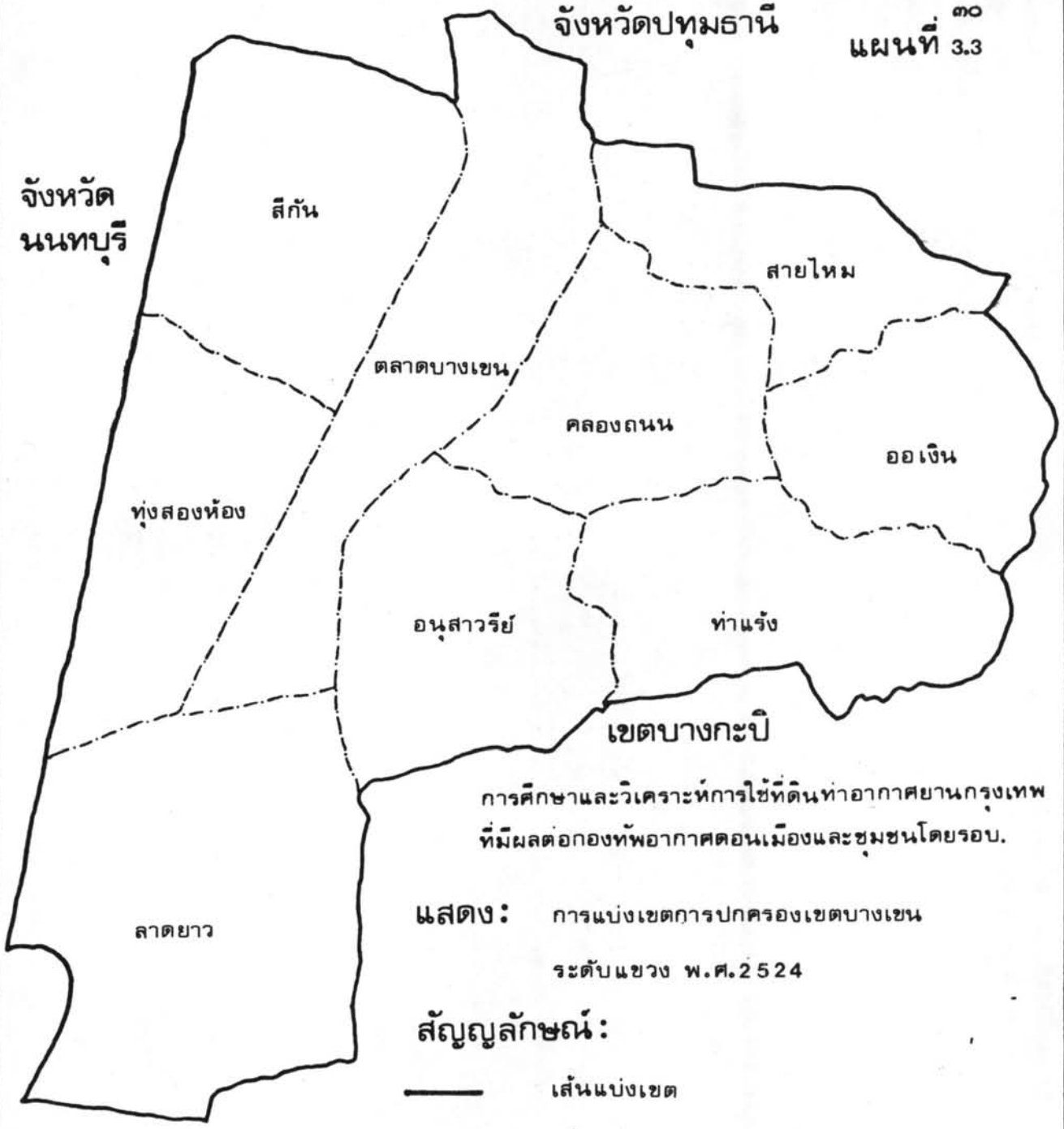
ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

- |               |              |
|---------------|--------------|
| 1 พระนคร      | 5 บางรัก     |
| 2 บ่อมปราบ    | 6 คลองสาน    |
| 3 ปทุมวัน     | 7 ธนบุรี     |
| 4 สัมพันธวงศ์ | 8 บางกอกใหญ่ |

ที่มา: กองผังเมือง กทม.



จังหวัด  
นนทบุรี



การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: การแบ่งเขตการปกครองเขตบางเขน  
ระดับแขวง พ.ศ.2524

สัญลักษณ์:

- เส้นแบ่งเขต
- - - - - เส้นแบ่งแขวง

เขตพญาไท



ที่มา: แผนที่ตัวเมืองกรุงเทพมหานคร  
มาตราส่วน 1:20,000 ผท.ทหาร 12/21

๑๐๐' - ๓๖' - ๓๐" ตะวันออก มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ ๓.๗ เมตร โดยลักษณะความเหมาะสมของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แล้ว ทำอากาศยานกรุงเทพ นับได้ว่าอยู่ที่จุดที่มีความเหมาะสมสำหรับการ เป็นศูนย์กลางของ เส้นทางบินในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้

### ๑.๒ ลักษณะภูมิอากาศ

ภูมิอากาศโดยทั่วไปของประเทศตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดผ่านระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนกันยายน และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพัดผ่านระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ภูมิอากาศของประเทศแบ่งได้เป็น ๓ ฤดู คือ ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูร้อน

ฤดูฝน เริ่มเมื่อลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดเข้าสู่ประเทศไทย คือประมาณกลางเดือนพฤษภาคม และจะสิ้นสุดประมาณกลางเดือนตุลาคม

ฤดูหนาว โดยทั่วไปเริ่มต้นประมาณเดือนพฤศจิกายน ไปสิ้นสุดประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งจะมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดเข้าสู่ประเทศไทย

ฤดูร้อน เริ่มประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ ไปจนถึงประมาณกลางเดือนพฤษภาคม โดยมีกระแสลมจันใต้พัดเข้าสู่ประเทศไทยทางทิศใต้หรือตะวันออกเฉียงใต้

สำหรับอุณหภูมิสูงสุดโดยทั่วไปของประเทศไทยอยู่ในฤดูร้อน ซึ่งอยู่ระหว่าง ๓๓.๐ องศาเซลเซียส - ๔๕.๐ องศาเซลเซียส ซึ่งเดือนที่ร้อนที่สุดคือเดือนเมษายน\*

ปริมาณน้ำฝนโดยเฉลี่ยของประเทศไทย ประมาณ ๑,๕๕๐ มิลลิเมตร หรือประมาณ ๖๑ นิ้ว<sup>๒</sup>

สำหรับบริเวณกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะทำอากาศยานกรุงเทพนั้น ลักษณะภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ในฤดูหนาวมีหมอกบางในตอนเช้าระหว่างเวลา ๐๖.๐๐ น. - ๐๘.๐๐ น. อุณหภูมิร้อนจัดในเดือนเมษายน โดยมีอุณหภูมิสูงสุด ๔๐.๐ องศาเซลเซียส

\* เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๕ .

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๗ .

ตาราง ๓.๑ ภูมิอากาศบริเวณขอนแก่นในคาบเวลา ๒๕ ปี (พ.ศ.๒๔๘๔ - ๒๕๐๘)

รายการ	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ทั้งปี
อุณหภูมิ(องศาเซลเซียส) เฉลี่ย	๒๖.๐	๒๗.๕	๒๘.๕	๒๙.๘	๒๙.๓	๒๘.๗	๒๘.๒	๒๘.๐	๒๘.๒	๒๘.๑	๒๗.๕	๒๕.๖	๒๘.๐
สูงสุดเฉลี่ย	๓๒.๐	๓๓.๒	๓๔.๕	๓๕.๓	๓๕.๕	๓๓.๒	๓๒.๗	๓๒.๓	๓๑.๘	๓๑.๕	๓๑.๐	๓๐.๗	๓๒.๗
ต่ำสุดเฉลี่ย	๒๐.๑	๒๒.๐	๒๓.๗	๒๕.๐	๒๕.๒	๒๕.๑	๒๔.๕	๒๔.๕	๒๔.๕	๒๔.๘	๒๓.๖	๒๐.๕	๒๓.๗
สูงสุด	๓๖.๗	๓๖.๕	๓๕.๖	๔๐.๐	๓๕.๑	๓๗.๕	๓๖.๕	๓๕.๘	๓๖.๒	๓๕.๓	๓๕.๖	๓๕.๐	๔๐.๐
ต่ำที่สุด	๑๑.๕	๑๖.๐	๑๓.๘	๑๕.๖	๒๐.๐	๒๒.๐	๒๑.๖	๒๑.๒	๒๐.๖	๒๐.๖	๑๕.๐	๑๐.๐	๑๐.๐
ความชื้นสัมพัทธ์ % เฉลี่ย	๖๗.๐	๗๐.๐	๗๐.๐	๗๑.๐	๗๔.๐	๗๔.๐	๗๕.๐	๘๐.๐	๗๕.๐	๗๗.๐	๗๕.๐	๖๕.๐	๗๓.๐
สูงสุดเฉลี่ย	๘๐.๑	๘๒.๕	๘๒.๖	๘๒.๐	๘๒.๒	๘๐.๘	๘๑.๓	๘๒.๑	๘๒.๑	๘๑.๕	๘๕.๖	๘๕.๕	๘๑.๕
ต่ำสุดเฉลี่ย	๕๗.๕	๕๕.๖	๕๐.๐	๕๑.๕	๕๕.๕	๕๘.๖	๖๐.๑	๖๒.๑	๖๓.๘	๖๕.๐	๕๘.๖	๕๑.๘	๕๖.๑
ทิศทางลม ที่ชนะวิสัย													
ต่ำสุดเฉลี่ย	๕.๕	๕.๗	๕.๕	๕.๒	๑๒.๓	๑๒.๗	๑๒.๗	๑๒.๕	๑๓.๒	๑๓.๒	๑๒.๖	๕.๕	๑๐.๓
ลมบิวทัน													
ทิศทางลม	E	S	S	S	S	S	S	SW	S	N	N	N	
ความเร็วลม(เฉลี่ย)	๕.๕	๗.๓	๘.๐	๗.๘	๗.๓	๗.๒	๖.๘	๗.๑	๖.๖	๖.๐	๖.๑	๓.๕	๖.๗
ความเร็วลมสูงสุด	๓๕	๓๓	๔๕	๖๕	๕๐	๕๕	๖๐	๕๕	๖๐	๖๐	๕๕	๒๕	๕๒
น้ำฝน													
ปริมาณน้ำฝนรวมเฉลี่ย	๑.๕	๒.๓	๓.๕	๖.๓	๑๕.๒	๑๕.๕	๑๘.๐	๒๐.๓	๒๑.๕	๑๖.๒	๖.๐	๑.๘	๑๒๖.๕

ที่มา : สถิติภูมิอากาศของประเทศไทยในคาบ ๒๕ ปี กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงคมนาคม

ตาราง ๓.๒ ภูมิอากาศบริเวณถนนเมืองในคาบเวลา ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๑๔ - ๒๕๑๘)

รายการ	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ท.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ทั้งปี
อุณหภูมิ (องศาเซลเซียส)													
เฉลี่ย	๒๕.๕	๒๖.๖	๒๘.๓	๒๙.๒	๒๘.๕	๒๘.๓	๒๘.๐	๒๗.๘	๒๗.๗	๒๗.๕	๒๕.๕	๒๔.๘	๒๗.๓
สูงสุดเฉลี่ย	๓๑.๒	๓๒.๐	๓๒.๕	๓๓.๖	๓๓.๕	๓๓.๒	๓๒.๖	๓๒.๕	๓๒.๑	๓๑.๓	๓๐.๖	๓๐.๓	๓๒.๑
ต่ำสุดเฉลี่ย	๒๐.๖	๒๒.๓	๒๓.๗	๒๔.๕	๒๕.๑	๒๕.๑	๒๕.๘	๒๕.๘	๒๕.๗	๒๕.๕	๒๒.๐	๑๙.๕	๒๓.๕
สูงที่สุด	๓๓.๐	๓๔.๐	๓๕.๘	๓๗.๐	๓๕.๘	๓๕.๒	๓๔.๖	๓๔.๘	๓๔.๒	๓๓.๐	๓๒.๖	๓๓.๕	๓๗.๐
ต่ำที่สุด	๒๐.๐	๒๐.๐	๒๐.๕	๒๒.๖	๒๓.๖	๒๓.๒	๒๓.๕	๒๓.๕	๒๓.๐	๒๒.๐	๑๖.๖	๑๕.๐	๑๕.๐
ความชื้นสัมพัทธ์ %													
เฉลี่ย	๗๗.๓	๗๕.๕	๗๕.๗	๗๗.๗	๘๑.๑	๗๕.๕	๘๑.๘	๘๒.๕	๘๔.๑	๘๓.๒	๗๕.๘	๗๖.๒	๘๐.๒
สูงสุดเฉลี่ย	๙๒.๐	๙๑.๕	๙๒.๖	๙๑.๕	๙๑.๕	๙๑.๘	๙๒.๑	๙๒.๒	๙๓.๗	๙๓.๑	๙๑.๕	๙๐.๕	๙๒.๑
ต่ำสุดเฉลี่ย	๕๘.๗	๖๑.๕	๖๑.๘	๖๑.๐	๖๘.๘	๖๗.๗	๗๐.๑	๗๑.๕	๗๓.๒	๗๑.๘	๖๖.๗	๕๘.๘	๖๖.๑
ทิศทางลม													
ทิศทางลม	E	S	S	S	S	S	SW	SW	SW	VRB	N	N	
ความเร็วลม (เฉลี่ย)	๐๕	๐๕	๐๕	๐๕	๐๖	๐๖	๐๖	๐๖	๐๕	๐๕	๐๕	๐๕	๕.๘
ความเร็วลมสูงสุด	๒๕	๒๕	๑๕	๒๑	๓๒	๒๒	๒๖	๒๕	๒๕	๒๐	๑๕	๑๖	๒๓
น้ำฝน													
ปริมาณน้ำฝนรวมเฉลี่ย	๐.๑๕	๐.๖	๐.๕	๓.๒๗	๘.๑๕	๕.๐๕	๕.๕๗	๘.๐	๑๑.๕๒	๖.๘๘	๐.๗๕	๐.๒๕	๕๕.๕๕
จำนวนวันที่ฝนตก	๑	๑	๒	๖	๑๕	๑๘	๒๒	๒๒	๒๓	๑๕	๕	๒	-

ที่มา : แผนภูมิอากาศ กองข่าวอากาศ กรมควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ กองทัพอากาศ

และอุณหภูมิค่าสูงสุดในเดือนธันวาคม ๑๐.๐ องศาเซลเซียส (กฎการาง ๓.๑) ในคาบเวลา ๒๕ ปี (พ.ศ.๒๔๔๔ - ๒๕๑๔) และอุณหภูมิค่าสูงสุดในบริเวณคอนเมืองนี้ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น ๑๕.๐ องศาเซลเซียส (กฎการาง ๓.๒) ในคาบเวลา ๕ ปีต่อมา (พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๒) ในก้านทัศนวิสัยบริเวณคอนเมือง ซึ่งแสดงถึงความสามารถที่จะมองเห็น ไกลไกลค่าสูงสุดเฉลี่ยในช่วงเวลาแรกก่อนปี พ.ศ.๒๕๑๔ นั้น สามารถมองเห็นไกลไกลกว่า ช่วงเวลาหลังปี พ.ศ.๒๕๑๔ นั้นแสดงถึงสภาพอากาศว่ามีกลุ่มหมอกควันมากยิ่งขึ้นในบริเวณคอนเมือง ในก้านความเร็วลมที่ความเร็วลมสูงสุดในช่วงหลังปี พ.ศ.๒๕๑๔ น้อยกว่า ช่วงก่อนปี พ.ศ.๒๕๑๔ สำหรับปริมาณน้ำฝนสูงสุดเฉลี่ยในคาบ ๒๕ ปี ในเดือนกันยายนฝนตกจำนวน ๒๑.๔ นิ้ว ส่วนในคาบเวลา ๕ ปีในเดือนเดียวกันซึ่งเป็นเดือนที่มีฝนตกสูงสุด ๒๓ วัน มีปริมาณน้ำฝนเพียง ๑๑.๕๒ นิ้ว ซึ่งแสดงถึงความแห้งแล้งของพื้นที่ดินมีมากยิ่งขึ้น

#### ๖.๓ ลักษณะดิน

ลักษณะดินของประเทศไทยเป็นประเภทดินแดงเขตร้อนมีสีแสด ชาติปุ๋ยอินทรีย์ การสลายตัวของอินทรีย์วัตถุในดินเป็นไปอย่างรวดเร็วมากเพราะมีอุณหภูมิสูงและมีฝนตกชุก แร่ธาตุในดินที่เป็นอาหารพืชถูกทำลายชะล้างไปด้วย แต่เนื่องจากดินตามลุ่มน้ำเป็นดินตะกอนน้ำพาโคลนตมมาทับถม เม็ดของดินเล็กละเอียดเกาะตัวกันแน่น เมื่อถูกน้ำหรือความชื้นทำให้ติดกันเป็นภาชนะรองรับน้ำไม่ให้ไหลซึมลงไปข้างล่าง\*

ในบริเวณที่ลุ่มภาคกลางและกรุงเทพมหานครดินจะมีลักษณะเป็นสีฟ้า ประกอบด้วยดินเหนียว มีการหกรวดหรือขยายตัวสูง เป็นดินที่เกิดจากตะกอนของแม่น้ำที่คามาทับถม โขยทั่วไปเป็นดินอุดมสมบูรณ์มีความเป็นก้างสูงซึ่งลักษณะดินของคอนเมืองก็เป็นเช่นเดียวกัน (กฎการาง ๓.๓) และสามารถใช้เป็นฐานของทางวิ่งทางขับและลานจอดได้เพราะมีสภาพการทรุดตัวน้อยโยคลักษณะดินของคอนเมืองอยู่ในชั้น ๕ ๑๐ ซึ่งเป็นชั้นดินที่เหมาะสมสำหรับงานก่อสร้างสนามบิน

\* เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔๐.

ตาราง ๓.๓ ลักษณะดินของคอนเมือง

ชั้นดินอ่อน ความหนา จากผิวดิน	ชั้นดินแข็ง ความหนาจาก จากชั้นดินอ่อน	ลักษณะของดิน (Soil Classification) ความลึกจากผิวดิน (ม.)					
		๐ - ๑	๑ - ๒	๒๓.๖	๓.๖-๑๓	๑๓-๑๘	๑๘ ลงไป
๑๒ - ๒๐ ม.	๒ ม.	E๓	E๑๐	E๑๒	E๑๒	E๑๐	E๑ - E๓

ที่มา : กระทรวงคมนาคม, กรมการบินพาณิชย์, รายงานการศึกษาความเหมาะสมในการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์สากล กรุงเทพฯ, (กรุงเทพมหานคร : กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม, ๒๕๒๓), หน้า ๒๔.

๑.๔ แหล่งน้ำ

กรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางอุดมสมบูรณ์ด้วยแหล่งน้ำโดยทั่วไปแล้วได้จากแหล่งน้ำผิวพื้นและแหล่งน้ำใต้ดิน แหล่งน้ำผิวพื้นส่วนมากใช้สำหรับผู้อยู่คามริมแม่น้ำลำคลอง สามารถนำมาใช้อุปโภค ส่วนการบริโภคต้องผ่านกรรมวิธีเสียก่อน ส่วนแหล่งน้ำใต้ดินนั้นสามารถนำมาบริโภคได้ ซึ่งภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้นมีการเจาะบ่อบาดาลเพื่อนำเอาน้ำใต้ดินมาใช้แต่เดิมเจาะในระดับชั้นกรุงเทพ (Bangkok Aquifer) ชั้นนี้ลึกจากผิวดินประมาณ ๕๐ ม. ความหนาของชั้นนี้ ๓๐ - ๔๐ ม. น้ำในชั้นนี้มีคลอรีนโรคปะปนอยู่มากมีน้อยไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัจจุบันจึงเลิกใช้ หากขุดลึกลงไปอีก ๖๐ ม. จะถึงชั้นนครหลวง ( Nakhon Luang Aquifer ) ความหนาของชั้นนี้ประมาณ ๓๕ ม. ช่วงเวลาที่แล้วมามีการเจาะถึงชั้นนี้มากเพราะปริมาณน้ำมากและมีคุณภาพดี แต่ปัจจุบันมีการเจาะกันมากทำให้ปริมาณน้ำไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงได้เจาะลึกลงไปประมาณ ๑๒๐ ม. จากผิวพื้นชั้นนนทบุรี ( Nontaburi Aquifer ) ความหนาประมาณ ๕๐ ม. น้ำมีคุณภาพดีและมีปริมาณมากแต่มีธาตุเหล็กผสมจึงต้องใช้กรรมวิธีการผลิตเข้าแก๊สและปัจจุบันมีการเจาะในชั้นนี้มาก



## ๒. ลักษณะประชากรและเศรษฐกิจ

### ๒.๑ ลักษณะประชากรทั่วไป

จำนวนประชากรทั้งประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ มีจำนวน ๒๕.๔ ล้านคน ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ได้เพิ่มขึ้นเป็น ๓๕.๖ ล้านคน โดยเพิ่มขึ้น ๙.๔ ล้านคน หรือเพิ่มในอัตราร้อยละ ๓.๘ ต่อปี สำหรับในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประชากรทั้งประเทศมีจำนวน ๔๗.๐ ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ โดยประมาณร้อยละ ๓.๒ ต่อปี และตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนที่ ๔ คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ อันเป็นปีสุดท้ายของแผนจะมีประชากรทั้งประเทศ ประมาณ ๕๐ ล้านคน หรือมีอัตราการเติบโตระหว่าง ช่วงปีประมาณร้อยละ ๒.๕๕ ต่อปี และองค์การสหประชาชาติได้คาดการณ์ประชากรของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ จะมีประชากรประมาณ ๔๖ ล้านคน โดยประมาณอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ ๓.๐ ต่อปี รวมทั้งได้คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ประเทศไทยจะมีประชากรรวมทั้งประเทศจำนวน ประมาณ ๑๐๐ ล้านคน (คูตาราง ๓.๔)

สำหรับประชากรในเขตกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๕.๒ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๑.๑ ของประชากรทั้งประเทศ โดยประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ๑.๖ ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๔.๖ ต่อปี โดยประชากรของกรุงเทพมหานครเติบโตอย่างรวดเร็วมากกว่าในส่วนภูมิภาค และตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแผนที่ ๔ ได้คาดว่าประชากรในเขตกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๓.๕ ต่อปี หากเป็นไปตามการคาดการณ์ดังกล่าวแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ประชากรในกรุงเทพมหานครจะมีประมาณ ๑๓ ล้านคน ทั้งนี้ก็เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ หลายประการ อาทิเช่น เกิดจากแรงดึงดูดในเรื่องแหล่งงานที่ประชากรในส่วนภูมิภาคสามารถหางานทำได้ง่ายกว่าในท้องถิ่น มีอัตราค่าจ้างที่สูงกว่าในท้องถิ่น และก็เกิดจากแรงผลักดันจากสภาวะการดำรงชีพในท้องถิ่น เกิดความแห้งแล้งของการเพาะปลูกในคันเกษตรกรรมต่าง ๆ รวมทั้งประชากรที่เข้ามาเพื่อการศึกษาเล่าเรียนอีกจำนวนหนึ่งเป็นต้น

ตาราง ๓.๘ จำนวนประชากรของประเทศไทย, กทม., เขตบางเขน (พันคน)

พ.ศ.	ประเทศไทย	กทม.	เขตบางเขน
๒๕๐๓	๒๕,๗๕๖	๒,๑๖๙	—
๒๕๐๔	๓๐,๕๗๓	๒,๘๙๗	—
๒๕๑๓	๓๕,๕๕๐	๓,๕๑๗	๑๗๑
๒๕๑๔	๓๖,๘๒๐	๓,๖๕๙	๑๘๑
๒๕๑๕	๓๘,๓๕๙	๓,๘๓๑	๒๐๔
๒๕๑๖	๓๙,๙๕๐	๓,๙๖๗	๒๒๑
๒๕๑๗	๔๑,๓๓๙	๔,๑๓๐	๒๓๙
๒๕๑๘	๔๑,๘๖๙	๔,๓๙๙	๒๕๙
๒๕๑๙	๔๒,๘๘๐	๔,๕๖๖	๒๖๕
๒๕๒๐	๔๓,๙๑๖	๔,๗๔๓	๓๕๒
๒๕๒๑	๔๔,๙๗๖	๔,๘๗๑	๓๕๗
๒๕๒๒	๔๖,๐๖๓	๕,๐๐๐	๓๖๗
๒๕๒๓	๔๖,๙๖๑	๕,๑๕๙	๓๘๘
๒๕๓๐ +	๕๕,๐๐๐	๖,๕๖๐	๕๕๑
๒๕๔๐ +	๗๕,๐๐๐	๙,๒๖๐	๙๑๐
๒๕๕๐ +	๑๐๐,๐๐๐	๑๓,๐๖๐	๑,๔๕๕

+ ประชากรคาชการณั

ที่มา : แผนกเลือกตั้งและสถิติกองการปกครองและทะเบียนสำนักปลัด กทม.  
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ ปี ๒๕๒๐ - ๒๕๒๔

## ๒.๒ ลักษณะประชากรเขตบางเขน

ประชากรเขตบางเขนปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๓๔๘,๓๓๓ คน หรือร้อยละ ๓.๕ ของประชากรกรุงเทพมหานคร นับได้ว่ามีประชากรมากเป็นอันดับ ๔ โดยเขตพญาไทมีประชากรมากที่สุดคือร้อยละ ๑๐.๑ ของประชากรทั้ง ๒๔ เขต

๒.๒.๑ การเปลี่ยนแปลงประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่น  
(ดูตาราง ๓.๕, ๓.๖, และ ๓.๗)

การเปลี่ยนแปลงประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นเขตบางเขน ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ นั้น การเพิ่มโดยธรรมชาติจำนวนคนเกิดมากกว่าจำนวนคนตาย มีอัตราค่อนพันคนเท่ากับ ๒.๑ และการเพิ่มโดยการอพยพจำนวนคนย้ายเข้ามากกว่าย้ายออกมีอัตราค่อนพันคนเท่ากับ ๕๓.๔ ซึ่งทั้งนี้มีอัตราเพิ่มทุกแขวงของเขตบางเขน (ดูตาราง ๓.๖) และเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ของเขตบางเขนแล้วจะเห็นได้ว่าการเพิ่มโดยธรรมชาตินั้นจำนวนคนเกิดน้อยกว่าจำนวนคนตายอยู่ถึง ๑,๒๑๔ คน (ดูตาราง ๓.๗) โดยเฉพาะแขวงคลองถนนมีคนตายมากที่สุดทั้งที่แขวงคลองถนนเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ภายหลังจากสืบสวนทราบว่าเขตบางเขนไม่ได้นำข้อมูลจำนวนคนเกิดที่โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดชจำนวน ๕,๕๕๒ คน\* ส่งกองการปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร จึงทำให้จำนวนคนเกิดมีน้อยกว่าความเป็นจริงมาก ในส่วนของการเพิ่มโดยการอพยพนั้นมีอัตราค่อนพันคนเท่ากับ ๕๕.๘ โดยแขวงทุ่งสองห้องมีการอพยพเข้ามากที่สุดในอัตราค่อนพันคนเท่ากับ ๑๔๘.๐ แต่อัตรานี้ก็ยังลดลงกว่าปี พ.ศ. ๒๕๑๕ ของแขวงทุ่งสองห้องเมื่อพิจารณาการเพิ่มทั้งหมดในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ แขวงทุ่งสองห้องมีการเพิ่มอัตราค่อนพันคนมากที่สุดเท่ากับ ๑๔๗.๓ รองลงมาได้แก่แขวงท่าแร้ง แต่หากพิจารณาจำนวนแล้วแขวงลาดยาวมีจำนวนการเพิ่มสูงสุด รองลงมาได้แก่แขวงทุ่งสองห้อง และตลาดบางเขนตามลำดับ โดยแขวงออเงินมีจำนวนการเพิ่มทั้งหมดเพียง ๕๗ คน และอัตราค่อนพันคนน้อยที่สุดคือ ๒๒.๘

\*แผนกสถิติ กองการก่าลังพล กรมก่าลังพลทหารอากาศ กองทัพอากาศ

ตาราง ๓.๕ จำนวนการเปลี่ยนแปลงประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตบางเขน พ.ศ.๒๕๑๙ - ๒๕๒๓

จังหวัด เขต แขวง	รวม		เกิด		ตาย		ย้ายเข้า		ย้ายออก	
	๒๕๑๙	๒๕๒๓	๒๕๑๙	๒๕๒๓	๒๕๑๙	๒๕๒๓	๒๕๑๙	๒๕๒๓	๒๕๑๙	๒๕๒๓
กรุงเทพมหานคร	๘,๕๕๕,๖๐๘	๘,๑๕๓,๙๐๒	๑๓๕,๓๐๓	๑๒๖,๘๐๘	๑๓,๕๕๐	๑๙,๖๕๐	๓๙๓,๔๕๑	๕๙๙,๖๓๖	๓๕๖,๕๕๓	๕๕๒,๒๓๓
เขตบางเขน	๒๖๔,๙๖๘	๓๘๘,๓๓๓	๑,๕๕๔	๕๖๙	๙๓๔	๑,๓๘๓	๓๑,๓๖๔	๕๒,๘๐๘	๑๖,๑๖๖	๓๑,๐๘๙
ลาดยาว	๑๒๑,๙๑๖	๑๕๔,๕๘๒	๔๑๖	๑๙๕	๓๖๑	๔๕๘	๑๔,๖๕๓	๑๙,๖๖๓	๘,๒๒๒	๑๒,๖๐๔
อนุสาวรีย์	๑๙,๙๑๘	๓๑,๒๐๖	๑๓๒	๕๔	๓๙	๖๒	๓,๑๓๖	๕,๓๖๐	๑,๓๓๖	๓,๖๓๖
คลองถนน	๓๓,๕๐๕	๖๐,๘๒๕	๒๐๖	๖๘	๑๖๕	๘๘๒	๕,๑๘๘	๖,๑๐๔	๑,๙๓๖	๓,๓๕๓
ทลาคบางเขน	๓๒,๕๖๘	๕๕,๕๕๘	๒๓๕	๕๓	๑๒๓	๑๕๔	๒,๕๘๙	๕,๙๑๓	๑,๒๕๙	๒,๓๕๒
สีกัน	๑๙,๑๙๐	๒๙,๙๐๓	๑๘๓	๖๘	๓๖	๓๙	๑,๙๒๒	๓,๐๘๙	๘๕๔	๑,๙๒๙
ทุ่งสองห้อง	๘,๙๖๓	๒๕,๓๕๕	๑๑๔	๕๓	๕๓	๖๖	๒,๙๕๒	๓,๙๐๘	๑,๑๕๔	๔,๐๙๓
สายไหม	๒๐,๙๓๔	๒๒,๒๕๓	๕๓	๒๕	๓๓	๕๓	๑,๐๙๒	๑,๙๑๐	๕๖๑	๑,๕๙๒
ท่าแร้ง	๕,๕๕๘	๑๒,๘๖๓	๖๕	๕๑	๒๖	๓๓	๓๕๕	๒,๓๖๔	๓๖๘	๑,๑๒๑
ออเงิน	๒,๕๓๒	๒,๕๙๐	๓๖	๒๕	๑๒	๑๑	๕๙	๑๕๙	๓๖	๑๐๕

ที่มา : แผนกเลือกตั้งและสถิติ กองการปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร



ตาราง ๓.๖ อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตบางเขน พ.ศ.๒๕๑๘

เขต/แขวง	การเพิ่มโดย ธรรมชาติ เกิด - ตาย	อัตรา ต่อ พันคน	การเพิ่มโดย การอพยพ ย้ายเข้า - ย้ายออก	อัตรา ต่อ พันคน	การเพิ่มทั้งหมด เกิด - ตาย ย้ายเข้า - ย้ายออก	อัตรา ต่อ พันคน
กรุงเทพมหานคร	๑๑๗,๘๕๓	๐.๓	๓๖,๘๕๘	๘.๑	๑๕๘,๗๑๑	๘.๔
เขตบางเขน	๕๕๐	๒.๑	๑๕,๑๘๘	๕๓.๔	๑๕,๗๓๘	๕๕.๕
ลาดยาว	๕๕	๐.๕	๖,๘๒๕	๕๒.๗	๖,๘๘๐	๕๓.๒
อนุสาวรีย์	๘๓	๔.๗	๑,๓๙๔	๗๐.๐	๑,๔๗๗	๗๕.๗
คลองถนน	๘๑	๑.๒	๒,๒๕๒	๖๗.๔	๒,๓๓๓	๖๘.๖
ตลาดบางเขน	๑๐๘	๓.๓	๑,๓๓๐	๔๐.๘	๑,๔๓๘	๔๔.๑
สีกัน	๑๑๗	๖.๑	๑,๐๖๘	๕๕.๗	๑,๑๘๕	๖๑.๘
ทุ่งสองห้อง	๕๗	๖.๘	๑,๗๘๘	๑๘๘.๘	๑,๘๔๕	๒๐๕.๘
สายไหม	๑๖	๐.๘	๕๓๑	๒๕.๓	๕๔๗	๒๖.๑
ท่าแร้ง	๓๙	๗.๐	๓๘๗	๖๙.๖	๔๒๖	๗๖.๖
อ้อเงิน	๒๘	๙.๗	๒๓	๙.๓	๕๑	๑๙.๐

ที่มา : ตาราง ๓.๕

ตาราง ๓.๗ อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นกรุงเทพมหานคร เขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๓

เขต/แขวง	การเพิ่มโดย ธรรมชาติ เกิด - ตาย	อัตรา ต่อ พันคน	การเพิ่มโดย การอพยพ ย้ายเข้า - ย้ายออก	อัตรา ต่อ พันคน	การเพิ่มทั้งหมด เกิด - ตาย ย้ายเข้า - ย้ายออก	อัตรา ต่อ พันคน
กรุงเทพมหานคร	๑๐๗,๑๖๔	๐.๒	๔๗,๔๐๓	๙.๒	๑๕๔,๕๖๗	๙.๔
เขตบางเขน	- ๑,๒๑๔	- ๓.๑	๒๑,๗๑๔	๕๕.๙	๒๐,๕๐๑	๕๒.๘
ลาดยาว	- ๒๖๓	- ๑.๗	๗,๐๖๓	๕๕.๗	๖,๘๐๐	๕๔.๐
อนุสาวรีย์	- ๘	- ๐.๓	๒,๐๖๔	๒๖.๑	๒,๐๕๖	๒๕.๘
คลองถนน	- ๘๑๔	- ๓๓.๔	๒,๗๕๑	๕๕.๒	๑,๙๓๗	๓๑.๘
ตลาดบางเขน	- ๑๐๗	- ๒.๒	๓,๑๖๕	๖๕.๓	๓,๐๕๘	๖๓.๑
สีกัน	- ๖	- ๐.๒	๑,๑๖๐	๓๘.๘	๑,๑๕๔	๓๘.๖
ทุ่งสองห้อง	- ๑๔	- ๐.๗	๓,๘๑๑	๑๔๘.๐	๓,๗๙๗	๑๔๗.๓
สายไหม	- ๑๘	- ๐.๘	๔๑๘	๑๘.๘	๔๐๐	๑๘.๐
ท่าแร้ง	๔	๐.๓	๑,๒๕๓	๕๖.๖	๑,๒๕๗	๕๖.๙
ออเงิน	๑๓	๕.๒	๔๔	๑๗.๗	๕๗	๒๒.๙

ที่มา : ตาราง ๓.๕

## ๒.๒.๒ การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร

การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๓๓ (ดูตาราง ๓.๔) ในช่วงเวลา ๕ ปี เขตบางเขนมีประชากรเพิ่มขึ้นทั้งหมด ๑๓๘,๑๑๓ คน หรือเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ ๕๕.๔ ซึ่งเฉลี่ยจากเดิมเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๒ ค่อนข้างว่าเป็นอัตราการเพิ่มที่สูงมาก คือสูงกว่าอัตราการเพิ่มตามแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๕) กำหนดไว้ร้อยละ ๓.๕ ค่อนข้างนี้เนื่องจากการที่ประชากรเคลื่อนย้ายจากเขตภายในออกไปตั้งบ้านเรือนในบริเวณเขตภายนอก ซึ่งแค่เงินใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมเป็นที่อยู่อาศัยมากขึ้น โดยเฉพาะแขวงสายไหมช่วงระยะเวลา ๕ ปี เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖๘.๑ (แผนที่ ๓.๔) ซึ่งบริเวณความหนาแน่นของประชากรจะกระจุกตัวอยู่ระหว่างถนนพหลโยธินกับคลองถนน ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพ บริเวณพื้นที่เหล่านี้เป็นที่กินจัสตรและหมู่บ้านจัสตรทั้งของทางราชการและเอกชน สำหรับแขวงที่มีการเปลี่ยนแปลงประชากรรองลงมาคือ แขวงท่าแร้ง ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวร้อยละของการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นถึง ๑๓๘.๖ จากการสืบสวนก็เนื่องจากการจัสตรที่ดินเพิ่มมากขึ้นและเป็นแขวงที่มีทางคมนาคมถนนสายรามอินทราเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของแขวงนี้ ซึ่งแค่เดิมแขวงท่าแร้งมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก เมื่อการคมนาคมสะดวกขึ้นก็มีการเปลี่ยนแปลงมาก แขวงที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุดคือ แขวงออเงิน ซึ่งพื้นที่ยังเป็นเกษตรกรรม การคมนาคมไม่สะดวกและไม่ยุติกับถนนสายหลัก รวมทั้งเป็นแขวงที่ติดต่อกับเขตร่มบุรี ซึ่งมีอัตราการเปลี่ยนแปลงทางประชากรน้อยมากเช่นกัน

หากพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เป็นร้อยละจากปี พ.ศ. ๒๕๑๔ (แผนที่ ๓.๔) ก็พิจารณาให้ท่านเองเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงประชากรเป็นร้อยละของการเปลี่ยนแปลงทั้งเขตระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๓ (แผนที่ ๓.๕) รวมทั้งการจับกลุ่มก็ไม่เปลี่ยนแปลง

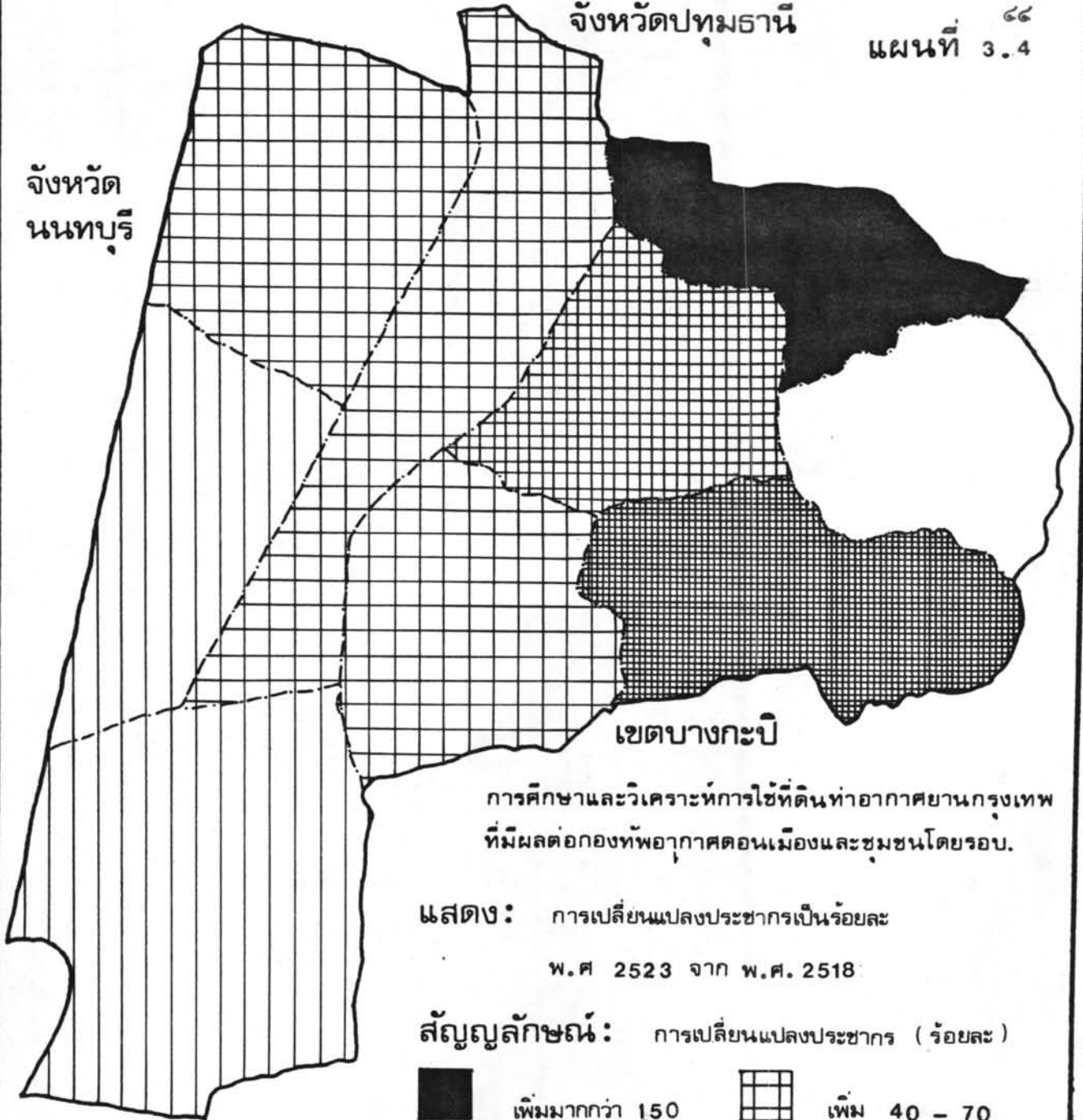
ตาราง ๓.๘ ที่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรระดับแขวง เขตบางเขน (พ.ศ. ๒๕๑๘-๒๕๒๓)

แขวงการปกครอง (๑)	พื้นที่ ตร.กม. (๒)	จำนวนประชากร		การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร			ความหนาแน่นประชากร	
		พ.ศ. ๒๕๑๘ (๓)	พ.ศ. ๒๕๒๓ (๔)	จำนวนเต็ม (๑๘ - ๒๓) (๕)	%ของ(๕) เป็น %ของ(๓) (๖)	% ของยอด รวมการ เปลี่ยนแปลง (๗)	พ.ศ. ๒๕๑๘ (๘)	พ.ศ. ๒๕๒๓ (๙)
แขวงลาดยาว	๓๒.๕๐๘	๑๑๕,๕๓๖	๑๕๘,๕๘๒	๓๙,๑๔๖	๓๓.๙	๕.๐	๓,๕๐๘	๔,๖๙๗
อนุสาวรีย์	๑๘.๘๐๖	๑๘,๘๓๑	๓๑,๒๐๖	๑๒,๓๗๕	๖๙.๓	๑๐.๒	๑,๐๐๑	๑,๖๙๕
คลองถนน	๑๓.๘๐๐	๓๑,๑๑๒	๖๐,๘๒๕	๒๙,๗๑๓	๙๕.๕	๑๘.๑	๒,๓๒๒	๔,๕๓๙
ตลาดบางเขน	๒๒.๖๖๐	๓๑,๑๓๐	๘๘,๘๘๘	๑๗,๓๑๘	๕๕.๖	๘.๒	๑,๓๗๓	๒,๑๓๘
สีกัน	๒๑.๖๙๒	๑๘,๐๐๕	๒๙,๙๐๓	๑๑,๘๙๘	๖๖.๑	๙.๘	๘๓๐	๑,๓๗๙
ทุ่งสองห้อง	๑๕.๘๓๗	๑๙,๒๗๗	๒๕,๗๕๕	๖,๔๗๘	๓๓.๖	๕.๐	๑,๒๙๙	๑,๖๖๘
สายไหม	๑๘.๑๗๓	๘,๒๗๒	๒๒,๒๕๗	๑๓,๙๘๕	๑๖๙.๑	๒๘.๙	๕๘๘	๑,๕๗๐
ท่าแร้ง	๑๗.๑๑๘	๕,๘๘๘	๑๒,๘๖๗	๗,๙๗๙	๑๓๘.๖	๑๙.๙	๓๒๐	๗๕๒
ออเงิน	๑๓.๕๑๖	๒,๐๗๓	๒,๘๙๐	๘๑๗	๑๙.๙	๒.๙	๑๕๓	๑๘๘
เขตบางเขน	๑๖๙.๓๑๐	๒๘๙,๒๒๐	๓๘๘,๓๓๓	๑๐๙,๑๑๓	๕๕.๘	๑๐๐.๐	๑,๘๗๒	๒,๒๙๘

ที่มา : ฝ่ายปกครอง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร



จังหวัด  
นนทบุรี









เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: การเปลี่ยนแปลงประชากรเป็นร้อยละ

พ.ศ 2523 จาก พ.ศ. 2518

สัญลักษณ์: การเปลี่ยนแปลงประชากร (ร้อยละ)

	เพิ่มมากกว่า 150		เพิ่ม 40 - 70
	เพิ่ม 100 - 150		เพิ่ม 20 - 40
	เพิ่ม 70 - 100		เพิ่มน้อยกว่า 20

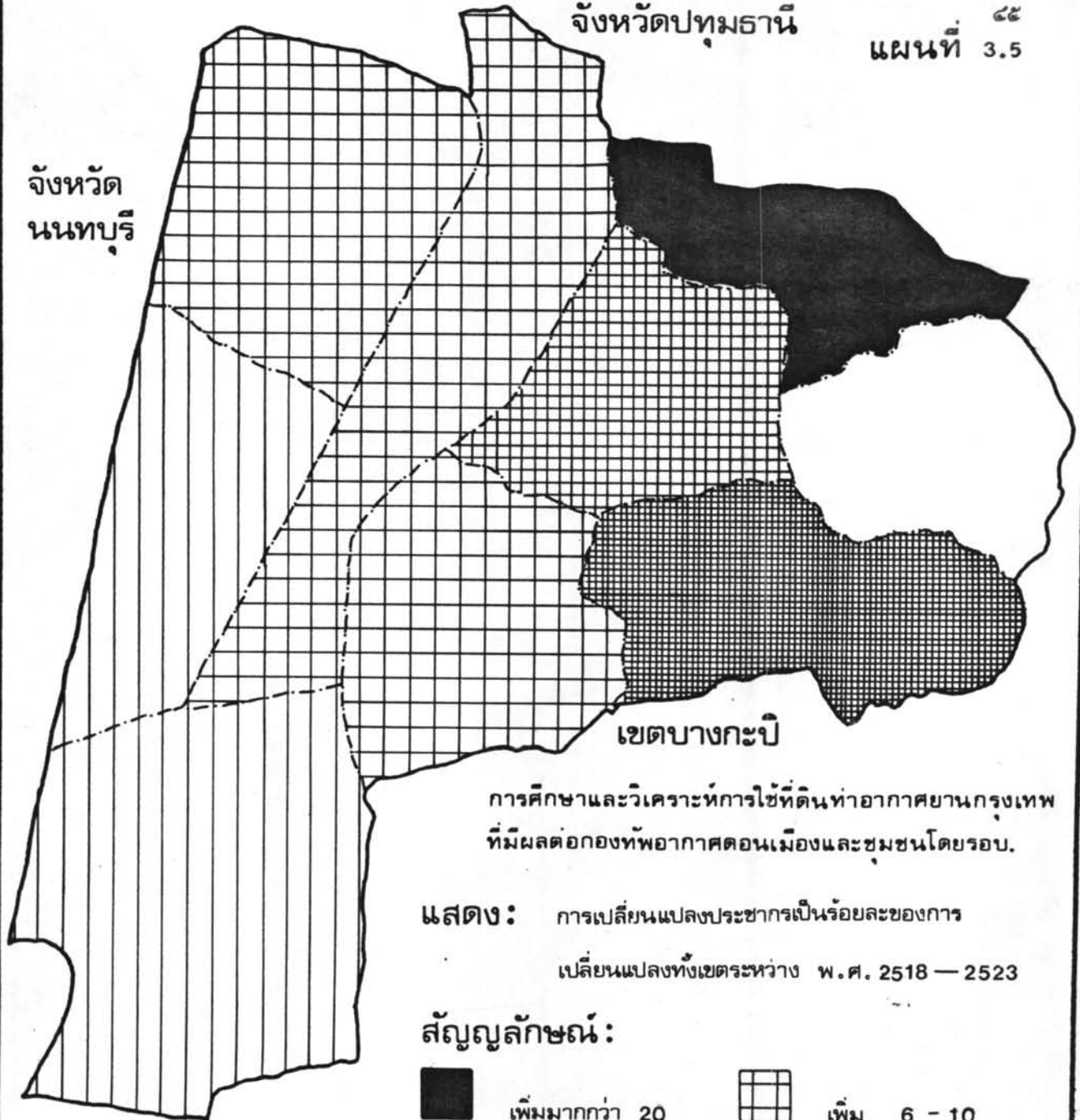
การเปลี่ยนแปลงประชากรรวม ร้อยละ 55.8

เขตพญาไท



ที่มา: จากตาราง 3.8

จังหวัด  
นนทบุรี









เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: การเปลี่ยนแปลงประชากรเป็นร้อยละของการ  
เปลี่ยนแปลงทั้งเขตรหว่าง พ.ศ. 2518 — 2523

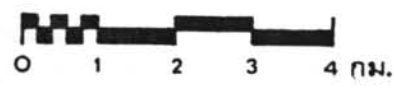
สัญลักษณ์:

	เพิ่มมากกว่า 20		เพิ่ม 6 - 10
	เพิ่ม 15 - 20		เพิ่ม 3 - 6
	เพิ่ม 10 - 15		เพิ่มน้อยกว่า 2

การเปลี่ยนแปลงประชากรรวม = 100 %

ที่มา: ตาราง 3.8

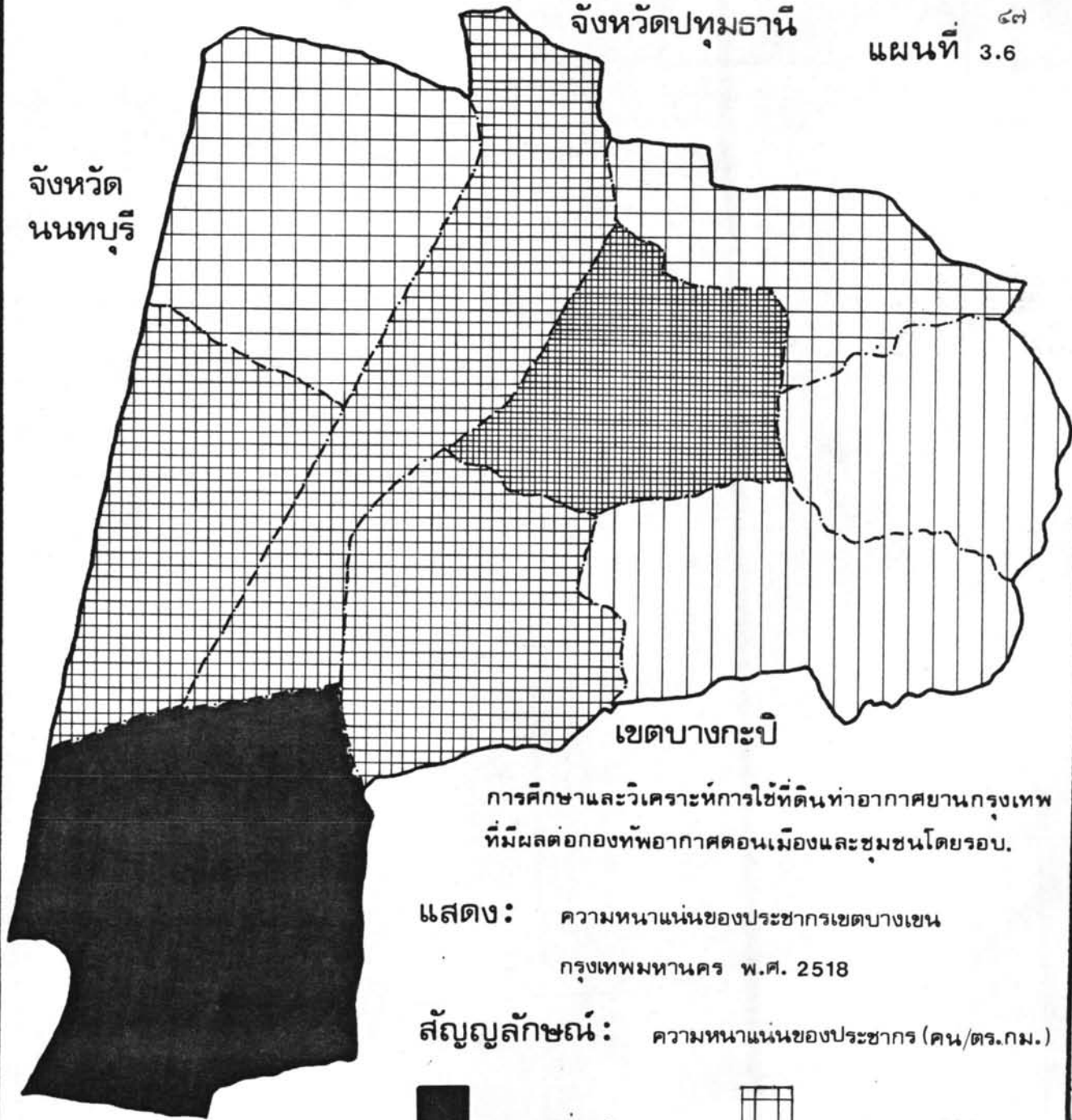
เขตพญาไท



๒.๒.๓ ขนาดของจำนวนประชากรระดับแขวง (ดูตาราง ๓.๔  
แผนที่ ๓.๖, ๓.๗ และ ๓.๘)

ขนาดของประชากรระดับแขวงเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร รวมจำนวน ๙ แขวง ซึ่งมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๑๖๙.๓๑๐ ตร.กม. โดยแขวงที่มีพื้นที่และจำนวนประชากรมากที่สุดคือแขวงลาดยาว ๓๒.๙๐๘ ตร.กม. และมีประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๑๕๘,๕๕๒ คน รวมทั้งมีความหนาแน่นประชากรสูงที่สุดทั้งในปีปัจจุบันและปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าแขวงลาดยาวเป็นแขวงที่เชื่อมกับเขตอื่นในคือเขตพญาไทและเขตดุสิต การตั้งถิ่นฐานของประชากรจึงกระจายออกจากเขตอื่นในดังกล่าว ทำให้มีประชากรอาศัยอยู่ในแขวงลาดยาวเป็นจำนวนมาก สำหรับแขวงที่มีพื้นที่น้อยที่สุดก็คือแขวงคลองถนน ๑๓.๘ ตร.กม. แต่ปรากฏว่ามีจำนวนประชากรเป็นที่สองรองจากแขวงลาดยาว ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ รวมทั้งมีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่าแขวงลาดยาวเพียง ๕๕ คน/ตร.กม. หากพิจารณาจากจำนวนประชากรที่สัมพันธ์กับที่ตั้ง (ดูแผนที่ ๓.๘) แล้วก็คงจะเนื่องจากแขวงคลองถนนเป็นแขวงที่มีกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เป็นที่ตั้งของชุมชนตลาดสะพานใหม่ ซึ่งมีอิทธิพลทางการค้าบริการสูง เป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ทางราชการกองทัพอากาศจึกให้ข้าราชการใค้อาศัย และที่อยู่อาศัยของพนักงานที่กองทัพอากาศและท่าอากาศยานกรุงเทพจักหาเอง รวมทั้งที่อยู่อาศัยของประชากรโดยทั่ว ๆ ไปอีกส่วนหนึ่ง นอกจากนี้แขวงคลองถนนยังมีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของกองทัพอากาศมาแต่อดีตชุมชนจึงมีความเจริญมากกว่าแขวงอื่น ๆ ในบริเวณเดียวกัน ดังนั้นความหนาแน่นของประชากรในแขวงคลองถนนจึงสูง ส่วนแขวงตลาดบางเขนซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพและสถานที่ทำงานของกองทัพอากาศ รวมทั้งที่อยู่อาศัยของพนักงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศที่ทางราชการจึกให้บางส่วนมีการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นเพิ่มสูงขึ้น ส่วนแขวงที่มีจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรน้อยที่สุดตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๓ ก็คือแขวงออเงินโดยมีความหนาแน่นของประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จำนวน ๑๕๓ คน/ตร.กม. และในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เพิ่มขึ้นเป็น ๑๕๘ คน/ตร.กม. ทั้งนี้ก็เป็นเพราะว่าแขวงออเงินเป็นแขวงที่ทำกาารเกษตรกรรมและชาวเส้นทางการคมนาคมหลัก ประชากรจึงไม่นิยมเข้าไปตั้งถิ่นฐาน ความหนาแน่นของประชากรจึงต่ำมาก

จังหวัด  
นนทบุรี








เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ความหนาแน่นของประชากรเขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518

สัญลักษณ์: ความหนาแน่นของประชากร (คน/ตร.กม.)

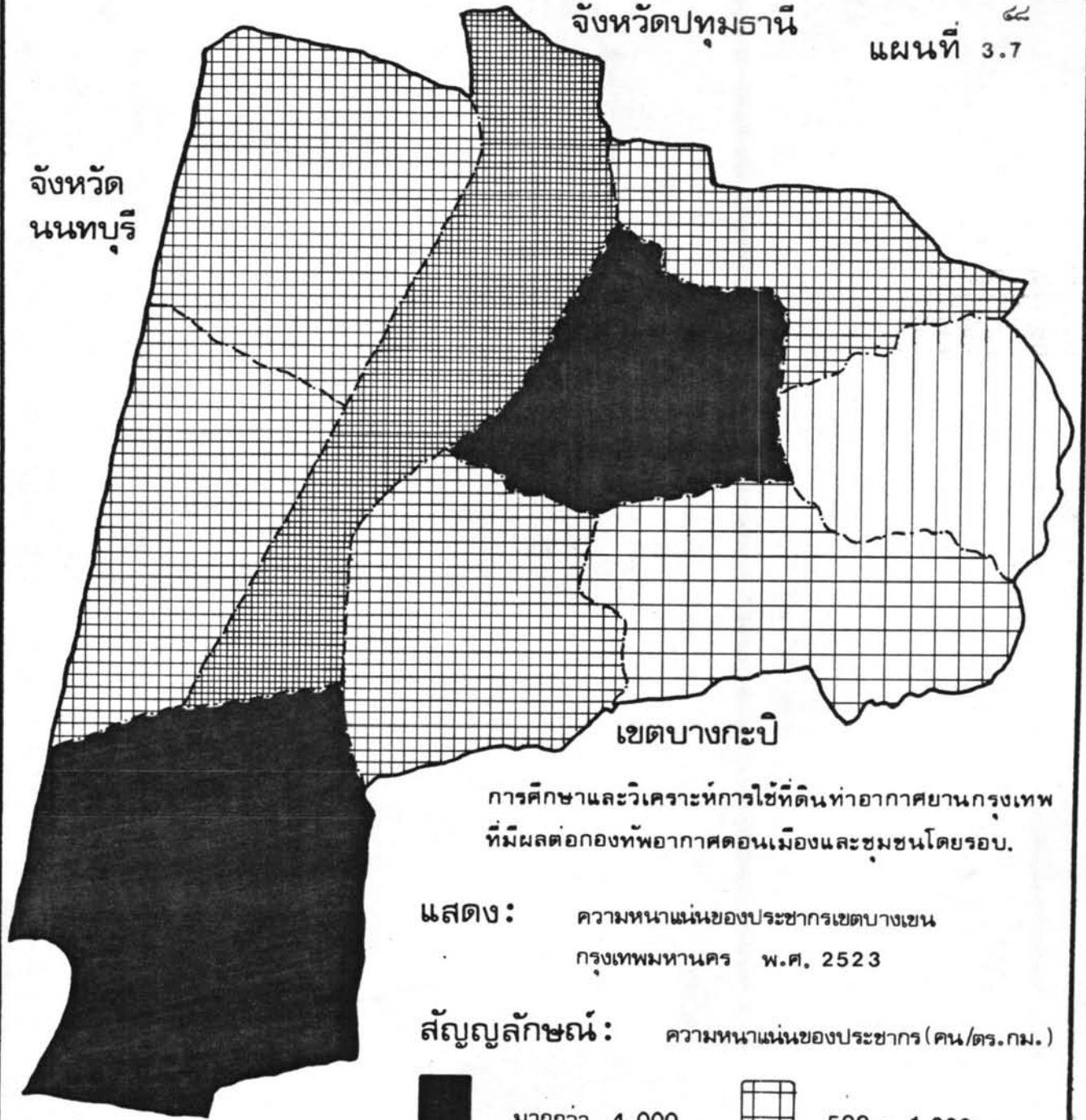
	มากกว่า 2,500		500 - 1,000
	1,500 - 2,500		น้อยกว่า 500
	1,000 - 1,500		

เขตพญาไท



ที่มา: ตาราง 3.8

จังหวัด  
นนทบุรี

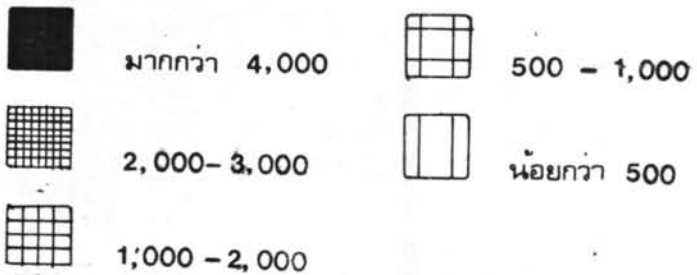


เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ความหนาแน่นของประชากรเขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์: ความหนาแน่นของประชากร (คน/ตร.กม.)



เขตปทุมธานี

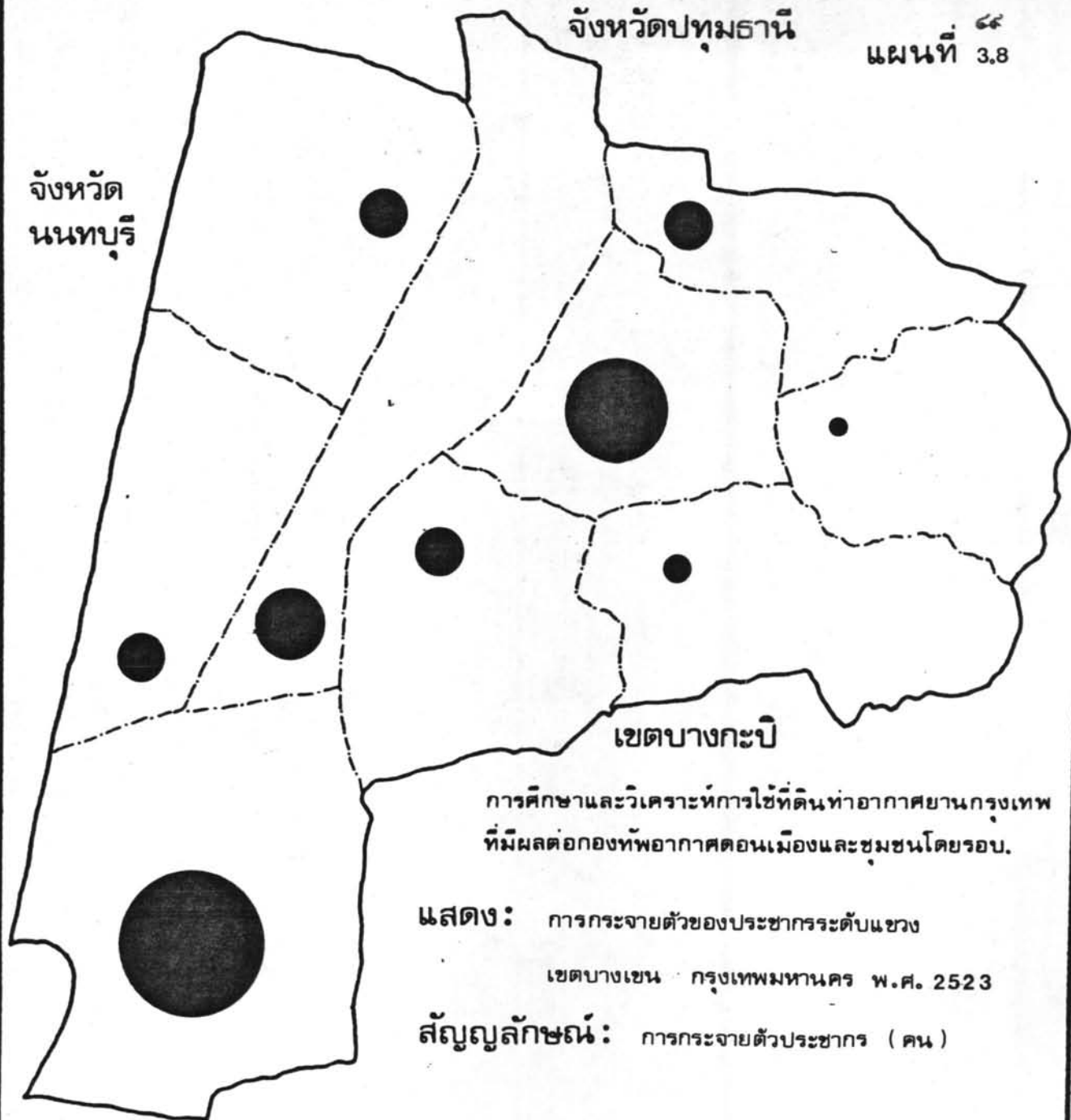


ที่มา: ตาราง 3.8

จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ ๘๘  
แผนที่ 3.8

จังหวัด  
นนทบุรี



เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอาภาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: การกระจายตัวของประชากรระดับแขวง

เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์: การกระจายตัวประชากร (คน)

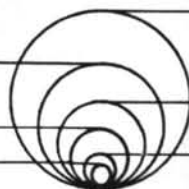
เขตพญาไท



60,000 - 100,000

20,000 - 40,000

<5,000



150,000<sup>+</sup>

40,000 - 60,000

5,000 - 20,000



ที่มา: ตาราง 3.8

## ๒.๒.๔ การวัดการกระจายตัวของประชากร

### การวัดการกระจายตัวของประชากรในเขตบางเขน

เป็นการพิจารณาภาพรวมของการกระจายตัวของประชากรอย่างกว้าง ๆ ว่ามีการรวมตัวกันหรือการกระจายตัวในพื้นที่เขตบางเขนมากน้อยเพียงไร ซึ่งผลที่ได้จะบอกเพียงลักษณะรวม ๆ ของความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่และประชากรที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่เขตบางเขนเท่านั้น ซึ่งมีวิธีการวัดได้ ๒ วิธี คือ

#### ๑. การวัดการกระจายตัวของประชากรจาก Lorenz

Curve (ดูแผนภูมิ ๓.๑)

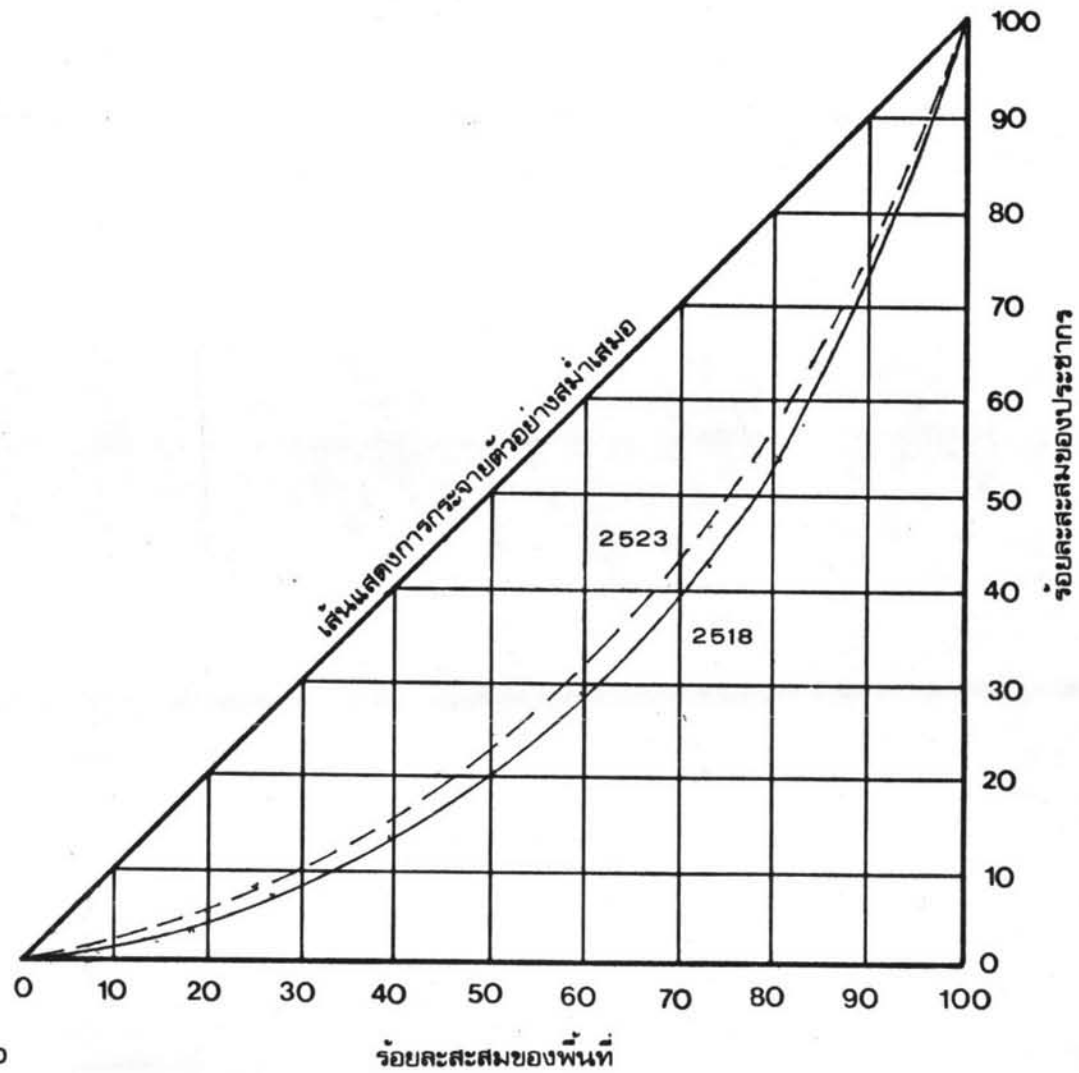
การวัดการกระจายตัวของประชากรจาก Lorenz Curve นั้น พิจารณาได้จากเส้นโค้งแสดงการกระจายตัวของประชากรที่สร้างขึ้นจากการกำหนดจุดตัดกันของอัตราส่วนของจำนวนประชากรและขนาดพื้นที่ของแขวงต่าง ๆ หากเส้นโค้งดังกล่าวเชยิบเข้าอยู่ใกล้เส้นแสดงการกระจายตัวที่สม่ำเสมอ ก็แสดงว่ามีการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่มาก แต่ถ้าเส้นโค้งดังกล่าวเชยิบห่างจากเส้นแสดงการกระจายตัวที่สม่ำเสมอ ก็แสดงว่ามีการรวมตัวของประชากรอยู่ในพื้นที่เดียว

จากการพิจารณาเส้นโค้งการกระจายตัวของประชากรในเขตบางเขน ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ และ พ.ศ. ๒๕๒๓ จะเห็นว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประชากรในเขตบางเขนมีการกระจายตัวในพื้นที่มากกว่าปี พ.ศ. ๒๕๑๔ เล็กน้อย ทั้งนี้พิจารณาได้จากเส้นโค้งการกระจายตัวของประชากร ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ อยู่ใกล้เส้นแสดงการกระจายตัวอย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่เส้นโค้งปี พ.ศ. ๒๕๑๔ อยู่ห่างมากกว่าและในรายละเอียดจะพบว่าประมาณร้อยละ ๕๐ ของประชากรในเขตบางเขน รวมตัวกันอยู่ในพื้นที่ประมาณร้อยละ ๒๒ ส่วนอีกร้อยละ ๕๐ จะกระจายกันอยู่ในพื้นที่ร้อยละ ๗๘ ของเขตบางเขน

#### ๒. ดัชนีการรวมตัวของประชากร (Concentration Index)

ดัชนีการรวมตัวของประชากรคือค่าที่ใช้วัดการรวมตัวหรือการกระจายตัวของประชากร โดยให้นำเอาตัวเลขอัตราส่วนของขนาดพื้นที่และจำนวน

แผนภูมิ 3.1 Lorenz Curves แสดงการกระจายตัวของประชากรระดับแขวง พ.ศ.2518 กับ พ.ศ.2523



ที่มา: ตาราง 3.9 และ 3.10



ประชากรของแขวงต่าง ๆ ของเขตบางเขนมาจัดเรียงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนประชากรกับพื้นที่ในรูปของความหนาแน่นจากน้อยไปหามาก จากนั้นก็คำนวณค่าการรวมตัวของประชากรจากสูตร

$$\text{ค่าการรวมตัวของประชากร} = \frac{\text{อัตราส่วนสะสมของพื้นที่} - \text{อัตราส่วนสะสมของประชากร}}{\text{อัตราส่วนสะสมของพื้นที่}}$$

ผลลัพธ์จะมีค่าอยู่ระหว่าง ๐ และ ๑ ถ้าผลลัพธ์เข้าใกล้ ๑ ก็แสดงว่าการรวมตัวของประชากรในพื้นที่แห่งเดียว แต่ถ้าผลลัพธ์เข้าใกล้ ๐ ก็แสดงว่าการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่มาก

จากตาราง ๓.๘ และ ๓.๑๐ สามารถคำนวณค่าการรวมตัวของประชากรในเขตบางเขน ปี พ.ศ. ๒๕๑๘ และ ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าการรวมตัวของประชากรปี พ.ศ. ๒๕๑๘} &= \frac{๔๕๘.๘ - ๒๖๘.๐}{๔๕๘.๘} \\ &= ๐.๔๑๐๘ \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ค่าการรวมตัวของประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๒๓} &= \frac{๔๕๗.๖ - ๒๘๘.๐}{๔๕๗.๖} \\ &= ๐.๓๘๗๕ \end{aligned}$$

จากค่าการรวมตัวของประชากรในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ มีค่ามากกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๓ และเป็นค่าที่อยู่ใกล้กึ่งกลางระหว่าง ๐ และ ๑ โดยน้อยกว่า ๐.๕ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการรวมตัวของประชากร เขตบางเขนมีลักษณะค่อนข้างกระจายตัว และหากพิจารณา ค่าการรวมตัวของประชากรปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ซึ่งมีค่าลดลงกว่าเดิมแสดงให้เห็นว่าประชากรเขตบางเขนมีการกระจายตัวขยายพื้นที่ออกไปมากขึ้น ทั้งคาดว่าคงเนื่องมาจากพื้นที่เขตคานนอก ซึ่งแต่เดิมเป็นพื้นที่ทางเกษตรกรรม แต่ปัจจุบันได้มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นลักษณะของความเจริญที่กระจายออกจากชุมชนเมือง

ตาราง ๓.๘ การกระจายตัวของประชากรระดับแขวงเขตบางเขน กทม. พ.ศ.๒๕๑๔

เขตการปกครอง (๑)	พื้นที่		ร้อยละสะสม ของพื้นที่ (๔)	ประชากร		ร้อยละสะสม ของประชากร (๗)	ความหนาแน่นเฉลี่ย ของประชากร (คน / ตร.กม.) (๘)
	ตร.กม. (๒)	ร้อยละ (๓)		คน (๕)	ร้อยละ (๖)		
ออเงิน	๑๓.๕๑๖	๘.๐	๘.๐	๒,๐๓๓	๐.๘	๐.๘	๑๕๓
ท่าแร้ง	๑๗.๑๑๘	๑๐.๑	๑๘.๑	๕,๔๘๔	๒.๒	๓.๐	๓๒๐
สายไหม	๑๔.๑๓๓	๘.๘	๒๖.๕	๘,๒๗๒	๓.๓	๖.๓	๕๘๔
สีกัน	๒๑.๖๙๒	๑๒.๘	๓๙.๓	๑๘,๐๐๕	๗.๒	๑๓.๕	๘๓๐
อนุสาวรีย์	๑๘.๔๐๖	๑๐.๙	๕๐.๒	๑๘,๔๓๑	๗.๔	๒๐.๙	๑,๐๐๑
ทุ่งสองห้อง	๑๕.๔๓๗	๙.๒	๕๙.๔	๑๙,๒๓๗	๗.๗	๒๘.๖	๑,๒๔๙
คลองบางเขน	๒๒.๖๖๐	๑๓.๘	๗๒.๘	๓๑,๑๓๐	๑๒.๖	๔๑.๒	๑,๓๗๓
คลองถนน	๑๓.๔๐๐	๗.๘	๘๐.๖	๓๑,๑๑๒	๑๒.๕	๕๓.๗	๒,๓๒๒
ลาดยาว	๓๒.๙๐๘	๑๙.๘	๑๐๐.๐	๑๑๕,๔๓๖	๔๖.๓	๑๐๐.๐	๓,๕๐๘
รวม	๑๖๙.๓๑๐	๑๐๐.๐	๔๕๘.๙	๒๔๙,๒๒๐	๑๐๐.๐	๒๖๘.๐	๑,๔๗๒

ที่มา : ของ ๒, ๕ และ ๘ จากตาราง ๓.๘

ตาราง ๓.๑๐ การกระจายตัวของประชากรระดับแขวงเขตบางเขน กทม. พ.ศ.๒๕๒๓

เขตการปกครอง (๑)	พื้นที่		ร้อยละสะสม ของพื้นที่ (๔)	ประชากร		ร้อยละสะสม ของประชากร (๗)	ความหนาแน่นเฉลี่ย ของประชากร (คน / ตร.กม.) (๘)
	ตร.กม. (๒)	ร้อยละ (๓)		คน (๕)	ร้อยละ (๖)		
ออเงิน	๑๓.๕๑๖	๘.๐	๘.๐	๒,๔๙๐	๐.๖	๐.๖	๑๘๔
ท่าแร้ง	๑๗.๑๑๘	๑๐.๑	๑๘.๑	๑๒,๘๖๗	๓.๓	๓.๙	๗๕๒
สีกัน	๒๑.๖๙๒	๑๒.๘	๓๐.๙	๒๙,๘๐๓	๗.๗	๑๑.๖	๑,๓๗๙
สายไหม	๑๔.๑๗๓	๘.๔	๓๙.๓	๒๒,๒๕๗	๕.๗	๑๗.๓	๑,๕๗๐
ทุ่งสองห้อง	๑๕.๔๓๗	๙.๒	๔๘.๕	๒๕,๗๕๕	๖.๖	๒๓.๙	๑,๖๖๘
อนุสาวรีย์	๑๘.๔๐๖	๑๐.๙	๕๙.๔	๓๑,๒๐๖	๘.๑	๓๒.๐	๑,๖๙๕
คลองบางเขน	๒๒.๖๖๐	๑๓.๔	๗๒.๘	๔๘,๔๔๘	๑๒.๕	๔๔.๕	๒,๑๓๘
คลองถนน	๑๓.๔๐๐	๗.๘	๘๐.๖	๒๐,๘๒๕	๑๕.๗	๖๐.๒	๔,๕๓๙
ลาภยาว	๓๒.๙๐๘	๑๙.๔	๑๐๐.๐	๑๕๔,๕๘๒	๓๙.๘	๑๐๐.๐	๔,๖๙๗
ผลรวม	๑๖๙.๓๑๐	๑๐๐.๐	๕๕๗.๖	๓๘๘,๓๓๓	๑๐๐.๐	๒๙๔.๐	๒,๒๙๕

ที่มา : ของ ๒, ๕ และ ๘ จากตาราง ๓.๘

## ๒.๓ ลักษณะเศรษฐกิจ

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมมีรายได้จากการส่งข้าว  
ออกขายต่างประเทศ โดยประชากรของประเทศประมาณร้อยละ ๘๐ เป็นเกษตรกร แต่  
มีผลผลิตเป็นร้อยละ ๓๐ ของผลผลิตรวมของประเทศ ส่วนผลผลิตทางอุตสาหกรรม  
มีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๒๐ ของผลผลิตรวม โดยผลผลิตส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมสิ่งทอ  
เมื่อเฉลี่ยอัตราเพิ่มผลผลิตในระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๒) จะเห็นได้ว่า  
อัตราเพิ่มของผลผลิตในระยะร้อยละ ๘.๖ เทียบกับเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติฉบับที่ ๔ ซึ่งกำหนดอัตราเพิ่มผลผลิตไว้ร้อยละ ๗ ต่อปี จะมีปัญหาภายใน  
ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ภาวะเงินเฟ้อมีอัตราร้อยละ ๑๖<sup>๑</sup> และปัญหาการขาดดุลย์เนื่องจาก  
ต้องนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าประเทศมากและอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราตกต่ำ รวมทั้ง  
ภาวะค่าครองชีพก็เพิ่มในอัตราสูงขึ้นเรื่อย ๆ แต่ถึงแม้จะเกิดปัญหาคงกล่าวก็ตามประชาชน  
ที่มีอำนาจซื้อได้เพิ่มการซื้อสินค้าอุปโภคประเภทสินค้าคงทนเป็นจำนวนมากขึ้นรวมทั้งรายจ่าย  
เพื่อการสะสมทุนได้เพิ่มจากร้อยละ ๒๑.๑ เป็นร้อยละ ๒๔.๘ ของผลิตภัณฑ์ในประเทศ  
ในช่วงระยะเวลาเดียวกันแสดงว่าการลงทุนในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้น<sup>๒</sup>

การแก้ปัญหาการขาดดุลย์ของประเทศหนทางหนึ่งที่จะแก้ไขได้ก็ด้วยการลงทุน  
จากต่างประเทศและรายได้จากการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศ ซึ่งรายได้จากการ  
ท่องเที่ยวปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มีรายได้เป็นอันดับที่ ๕ ของประเทศ รวมทั้งการท่องเที่ยว  
มีความสำคัญต่อการขนส่งทางอากาศเพราะนักท่องเที่ยวเดินทางทางอากาศถึงร้อยละ ๘๐  
โดยในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเยือนไทยรวมทั้งสิ้น ๑,๔๕๔,๔๐๑ คน

<sup>๑</sup>กรมการบินพาณิชย์, กองวิชาการขนส่งทางอากาศ, "คาคการณ์การจราจร  
ของท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ พ.ศ. ๒๕๒๒ - ๒๕๓๑" "ข่าวสารการบินพาณิชย์  
๑๕ (กรกฎาคม ๒๕๒๔) : ๑๔.

<sup>๒</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ "ประเมินผลการ  
พัฒนาในระยะครึ่งแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๔ (๒๕๒๐ - ๒๕๒๔)", (กรุงเทพมหานคร :  
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ๒๕๒๓), หน้า ๒๓๗ .

โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๘ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๓ รายได้จากนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๓๙ คือในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีรายได้ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท และในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ คาดว่ามีรายได้ ๑๖,๕๐๐ ล้านบาท\* และรายได้จากการท่องเที่ยวนี้จะสูงกว่าเป้าหมายในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘ ประมาณ ๑๑,๗๐๐ ล้านบาท

ทางการกระจายรายได้ในระดับภูมิภาคของประเทศยังไม่เท่าเทียมกันคือ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๒ ภูมิภาคที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าภูมิภาคอื่น ๆ คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ถึงแม้ว่าระดับรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลในภาคทั้ง ๒ นี้ จะเพิ่มขึ้นแต่เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ แล้วปรากฏว่ามีแนวโน้มลดลงเช่น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเท่ากับเพียงร้อยละ ๑๔.๘ ของรายได้ของนครกรุงเทพมหานครเท่านั้น เทียบกับร้อยละ ๑๖.๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๑๙ ทั้งนี้รวมถึงภาคเหนือก็เช่นเดียวกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ตามในภาคใต้รายได้ต่อบุคคลโดยเฉลี่ยได้เคลื่อนไหวไปในทางดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ รายได้เฉลี่ยของคนภาคใต้เป็นร้อยละ ๓๘.๘ ของคนในกรุงเทพฯ เทียบกับร้อยละ ๓๖.๓ ในปี พ.ศ. ๒๕๑๙ (ดูตาราง ๓.๑๑)

ตาราง ๓.๑๑ ร้อยละรายได้ต่อบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ เทียบกับรายได้คนกรุงเทพฯ

ภาค	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑
ตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๖.๒	๑๕.๓	๑๔.๘
เหนือ	๒๕.๘	๒๔.๓	๒๔.๑
ใต้	๓๖.๓	๓๘.๑	๓๘.๘
กลาง	๕๕.๘	๕๔.๖	๕๔.๓
กรุงเทพมหานคร	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐

ที่มา : กองบัญชาการตำรวจสันติบาล สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับการกระจายรายได้ในระบอบจังหวัดของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดใกล้เคียง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๗ - ๒๕๒๒ นั้น จังหวัดสมุทรปราการมีรายได้ต่อบุคคลสูงที่สุด ในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ ทั้งนี้เพราะจังหวัดสมุทรปราการเป็นจังหวัดที่มีอัตราการขยายตัวและมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดภาคนอกเกษตรในสาขาอุตสาหกรรมสูงสุด โดยเฉพาะพื้นที่สาขาภิบาลสำโรงเหนือซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมจะมีรายได้ต่อบุคคลสูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ ทุกปีตลอดมา รองลงมาได้แก่กรุงเทพมหานครที่มีรายได้ต่อบุคคลสูงแต่ก็น้อยกว่าจังหวัดสมุทรปราการในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ อยู่ที่ ๙๙๒ บาท ส่วนจังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดที่มีรายได้ต่อบุคคลน้อยที่สุดมาตลอดแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๗ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ มีรายได้ต่อบุคคลน้อยกว่าจังหวัดสมุทรปราการถึง ๑,๕๙๓ บาท หรือร้อยละ ๒๕๒.๕ (ดูตาราง ๓.๑๒)

ตาราง ๓.๑๒ รายได้ต่อบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พ.ศ. ๒๕๑๗ - ๒๕๒๒ (บาท/เดือน)

จังหวัด	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒
กรุงเทพมหานคร	๑,๑๓๗	๙๗๗	๑,๐๘๑	๑,๑๑๐	๑,๒๐๘	๑,๓๐๒
นครปฐม	๔๘๐	๕๓๖	๖๑๒	๖๑๕	๖๙๒	๗๑๒
นนทบุรี	๕๐๕	๕๔๑	๕๘๙	๖๒๘	๖๐๙	๖๓๑
ปทุมธานี	๕๙๖	๙๖๖	๑,๐๐๑	๑,๐๙๑	๑,๑๐๓	๑,๑๔๘
สมุทรปราการ	๒,๖๖๕	๑,๓๙๕	๑,๖๒๘	๑,๘๒๓	๒,๐๙๘	๒,๒๒๘
สมุทรสาคร	๕๓๓	๙๓๕	๘๗๓	๑,๐๙๑	๑,๒๓๖	๑,๒๔๐

ที่มา : กองบังคับการ เทศบาลกรุงเทพมหานคร, "รายงานการศึกษาการเติบโตของกรุงเทพมหานคร" เอกสารโรเนียว ๒๕๒๓, หน้า ๕ - ๓.

### ๓. ลักษณะทางสาธารณสุขโลก

#### ๓.๑ ทำอากาศยาน

ทำอากาศยานเป็นสาธารณสุขโลกที่สำคัญอย่างหนึ่ง ทั้งนี้ก็เนื่องจากว่าทำอากาศยานเป็นสถานีค้นทางและสถานีปลายทางของการเดินทางโดยทางอากาศ เป็นการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วใช้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นที่สุด ในจำพวกของการเดินทางทุกรูปแบบ ดังนั้นในปัจจุบันนี้จึงมีผู้นิยมเดินทางทางอากาศมากยิ่งขึ้น เฉพาะประเทศไทยแล้ว ทำอากาศยานมีอยู่ทั่วทุกภาคของประเทศและได้ใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศ ทั้งแบบประจำและไม่ประจำ นอกจากนี้ยังใช้ประโยชน์ในกิจการขนส่งทางทหาร ตำรวจ และการบินของส่วนราชการอื่น ๆ อาทิเช่น หน่วยบินเกษตรซึ่งใช้เครื่องบินในการโปรยยาฆ่าศัตรูพืชและทำฝนเทียม จำนวนทำอากาศยานภายในประเทศทั้งหมดมีจำนวน ๕๐ แห่ง (ดูตาราง ๓.๑๓) อยู่ในภาคเหนือ ๑๖ แห่ง ภาคกลางและภาคตะวันออก ๘ แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑๓ แห่ง และภาคใต้ ๑๒ แห่ง โดยทำอากาศยานเหล่านี้จะอยู่ในความรับผิดชอบการควบคุมการจราจรทางอากาศของการบินพาณิชย์จำนวน ๓๒ แห่ง และการควบคุมของราชการทหารจำนวน ๑๘ แห่ง ในจำนวนทำอากาศยานทั้งหมดเหล่านี้มีอยู่ ๕ แห่ง ที่เป็นทำอากาศยานระหว่างประเทศ คือ ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ, ทำอากาศยานอุตะเภา ซึ่งเป็นทำอากาศยานสำรองของทำอากาศยานสากลกรุงเทพ ทำอากาศยานเชียงใหม่, ทำอากาศยานหาดใหญ่ และทำอากาศยานภูเก็ต ทั้งนี้การเดินทางอากาศใช้ทำอากาศยานกรุงเทพเป็นศูนย์กลางในการบินติดต่อกับส่วนภูมิภาคภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยการบินภายในประเทศดำเนินการบินโดยบริษัทเดินอากาศไทยจำกัด ทำการบิน ๔ สายคือ สายเหนือ ๗ จังหวัด สายตะวันออกเฉียงเหนือ ๕ จังหวัด สายใต้ ๕ จังหวัด สายตะวันออก ๑ แห่ง และประเทศใกล้เคียงคือ ปีนัง - เวียงจันทร์ - ฮานอย ส่วนต่างประเทศทำการบินโดย บริษัทการบินไทยจำกัด มีเส้นทางบินไปยังเมืองต่าง ๆ ๓๓ เมือง ใน ๒๗ ประเทศ รวม ๓ ทวีป

ตาราง ๓.๑๓ รายชื่อท่าอากาศยานในประเทศไทยแยกตามภาค

ภาค / ท่าอากาศยาน	ผู้ควบคุมการจราจร		บคท. ทำ การบิน
	พลเรือน	ทหาร	
ภาคเหนือ			
๑. พิษณุโลก	+		+
๒. แพร่	+		+
๓. น่าน	+		+
๔. ลำปาง	+		+
๕. เชียงใหม่	+		+
๖. เชียงราย	+		+
๗. แม่ฮ่องสอน	+		+
๘. ตาก	+		
๙. แม่สอด	+		
๑๐. อุตรดิตถ์	+		
๑๑. แม่สะเรียง	+		
๑๒. ปาย	+		
๑๓. ชุนยวม	+		
๑๔. นครสวรรค์	+		
๑๕. ยันฮี	+		
๑๖. หล่มสัก		+	
ภาคกลางและตะวันออก			
๑. กรุงเทพฯ	+		+
๒. ลพบุรี		+	



ภาค / ท่าอากาศยาน	ผู้ควบคุมการจราจร		บคท. ทำ การบิน
	พลเรือน	ทหาร	
๓. คากสี		+	
๔. กำแพงแสน		+	
๕. กาญจนบุรี		+	
๖. เพชรบุรี		+	
๗. อู่ตะเภา	+		+
๘. สัตหีบ		+	
๙. จันทบุรี		+	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
๑. ขอนแก่น	+		+
๒. อุดรธานี	+		+
๓. เลย	+		
๔. อุดรราชธานี	+		+
๕. นครพนม	+		+
๖. สกลนคร	+		
๗. หนองคาย		+	
๘. โคราช		+	
๙. ชัยภูมิ		+	
๑๐. ร้อยเอ็ด		+	
๑๑. สุรินทร์		+	
๑๒. วัฒนานคร		+	
๑๓. มุกดาหาร		+	

ภาค / ท่าอากาศยาน	ผู้ควบคุมการจราจร		บทท.ท่า การบิน
	พลเรือน	ทหาร	
ภาคใต้			
๑. ภูเก็ต	+		+
๒. ตรัง	+		+
๓. หาดใหญ่	+		+
๔. บัณฑิต	+		+
๕. หัวหิน	+		
๖. ประจวบ		+	
๗. ระนอง	+		
๘. ชุมพร	+		
๙. สุราษฎร์ธานี	+		+
๑๐. นครศรีธรรมราช		+	
๑๑. สงขลา		+	
๑๒. นราธิวาส	+		

ที่มา : กองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม



## ๓.๒ ท่าเรือ

ท่าเรือของประเทศไทยในปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน ๓ หน่วยงาน คือ กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด โดยบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด มีท่าเรืออยู่ในความรับผิดชอบคือ ท่าเรือยานนาวา, คลองสาน, บางประกอก, อยู่ในเค็ดฟลาวมิลล์และท่าเรือสงขลา ส่วนการท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบท่าเรือกรุงเทพ ฯ (คลองเตย) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง นอกจากนี้ที่กล่าวมาแล้ว กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา, แม่น้ำท่าจีน, แม่น้ำแม่กลอง, แม่น้ำบางปะกง, แม่น้ำป่าสัก ท่าเรือตามชายฝั่งทะเลทั้งทางค้ำมหาสมุทรอินเดีย, ฝั่งทะเลตะวันตกและฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย รวมทั้งโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต

ท่าเรือกรุงเทพ ฯ เป็นท่าเรือที่สำคัญที่สุดของประเทศในการบริการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากกรุงเทพมหานครส่วนต่าง ๆ ของโลก ซึ่งจะเป็นสินค้าที่มีลักษณะน้ำหนักมาก ปริมาณมาก แต่เน่าเสียยาก หรือเป็นสินค้าที่ไม่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศ โดยท่าเรือกรุงเทพมีทุนและที่ทอดสมอกกลางน้ำจอกเรือได้ ๒๑ ลำ ท่าเทียบเรือทั้ง ๒ ฝั่งแม่น้ำเทียบเรือได้ ๖๗ ลำ มีหลักผูกเรือกลางน้ำที่หน้าเขื่อนเทียบเรือได้ ๗ ลำ

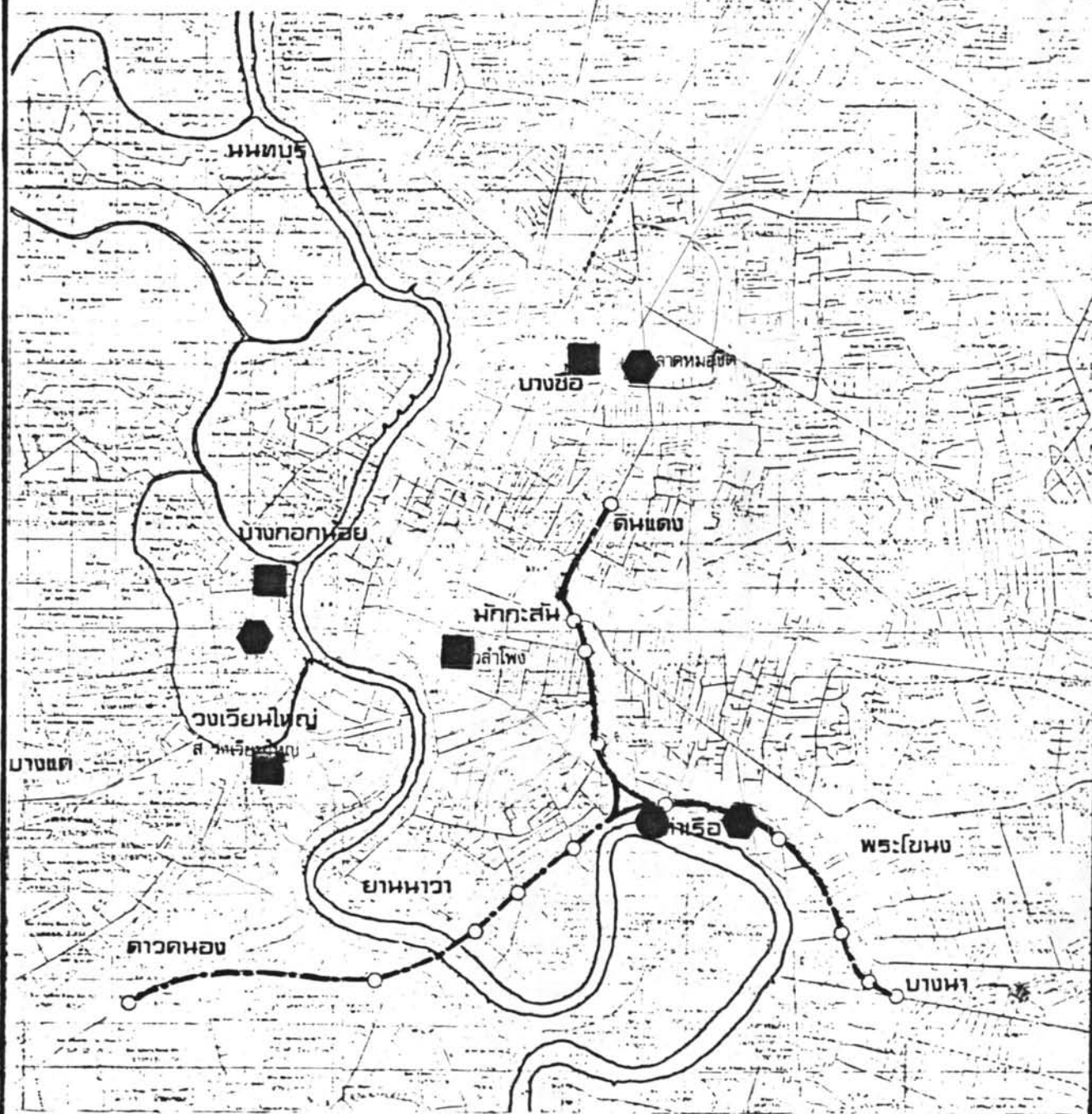
ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ มีเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ ๒,๗๖๖ ลำ ส่วนในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีเรือเข้าเทียบท่า ๑,๖๐๐ ลำ\* ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จำนวน ๑,๑๖๖ ลำ หรือร้อยละ ๔๒.๒ เหตุที่ลดลงอาจเป็นเพราะว่ามีการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งใช้พื้นที่น้อยแถมบรรทุกน้ำหนักได้มากขึ้น จึงจะเห็นได้จากจำนวนสินค้าเข้า ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๔,๒๓๔,๔๓๐ ตัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ร้อยละ ๔.๖ ส่วนสินค้าออกในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๔๔๕,๗๖๖ ตัน หรือลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ร้อยละ ๔๕.๑

\*กระทรวงคมนาคม, "ผลงานประจำปี ๒๕๒๓" (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ ร.ส.พ., ๒๕๒๔), หน้า ๑๕๓ .



การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๒๘  
แผนที่ 3.9



แสดง: ที่ตั้งและความสัมพันธ์

ของรูปแบบการขนส่งใน  
เขตกรุงเทพมหานคร

ที่มา: แผนที่กรุงเทพมหานคร  
ธนาคาร กรุงไทย จำกัด

สัญลักษณ์:

- ▲ ท่าอากาศยานกรุงเทพ
- ท่าเรือ
- สถานีรถไฟ
- ◆ สถานีรถโดยสาร



สาธารณรัฐประชาธิปไตย  
ประชาชนลาว



สหภาพพม่า

สาธารณรัฐกัมพูชา  
ประชาธิปไตย

อ่าวไทย

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: เส้นทางคมนาคมทางบกสู่ภาคต่างๆ จาก  
กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:

- ทางถนน
- - - - - ทางรถไฟ



ที่มา: แผนที่ประเทศไทย

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด

## ๓.๔ ถนน

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางบก (กฎแผนที่ ๓.๑๐) เป็นศูนย์รวมของถนนที่มาบรรจบกัน ดังนั้นจึงสามารถเดินทางไปได้ทั่วทุกภาคของประเทศไทย โดยมีทางหลวงสาย • (พหลโยธิน) สู่ภาคเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ระยะทาง ๔๗๕ กม. และสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ทางแยกสระบุรีถึงจังหวัดหนองคายระยะทาง ๖๑๕ กม. และจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง ๖๔๐ กม. ทางหลวงสายเพชรเกษมสู่ภาคใต้ ถึงจังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑,๕๓๒ กม. และทางหลวงสายสุขุมวิทไปสู่ภาคตะวันออก ถึงจังหวัดตราดระยะทาง ๓๔๗ กม. และมีรถประจำทางเดินสู่จังหวัดต่าง ๆ รวม ๑๓๑ เส้นทาง เป็นจำนวนรถทั้งสิ้น ๒,๖๑๕ คัน

ส่วนถนนภายในกรุงเทพมหานครเองก็มีระบบถนนเป็นโครงข่าย คมนาคมจำนวนมาก แต่ก็ยังไม่สามารถรับภาระจราจรของยานพาหนะให้เกิดความคล่องตัวได้ ทั้งนี้เพราะกรุงเทพมหานครมียานพาหนะทุกประเภท ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จำนวน ๕๕๑,๑๐๔ คัน\* เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๒๑ จำนวน ๔๕,๗๕๕ คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๑ หรือจำนวนยานพาหนะของกรุงเทพมหานครมีเป็นจำนวนร้อยละ ๕๖.๓ ของทั้งประเทศ

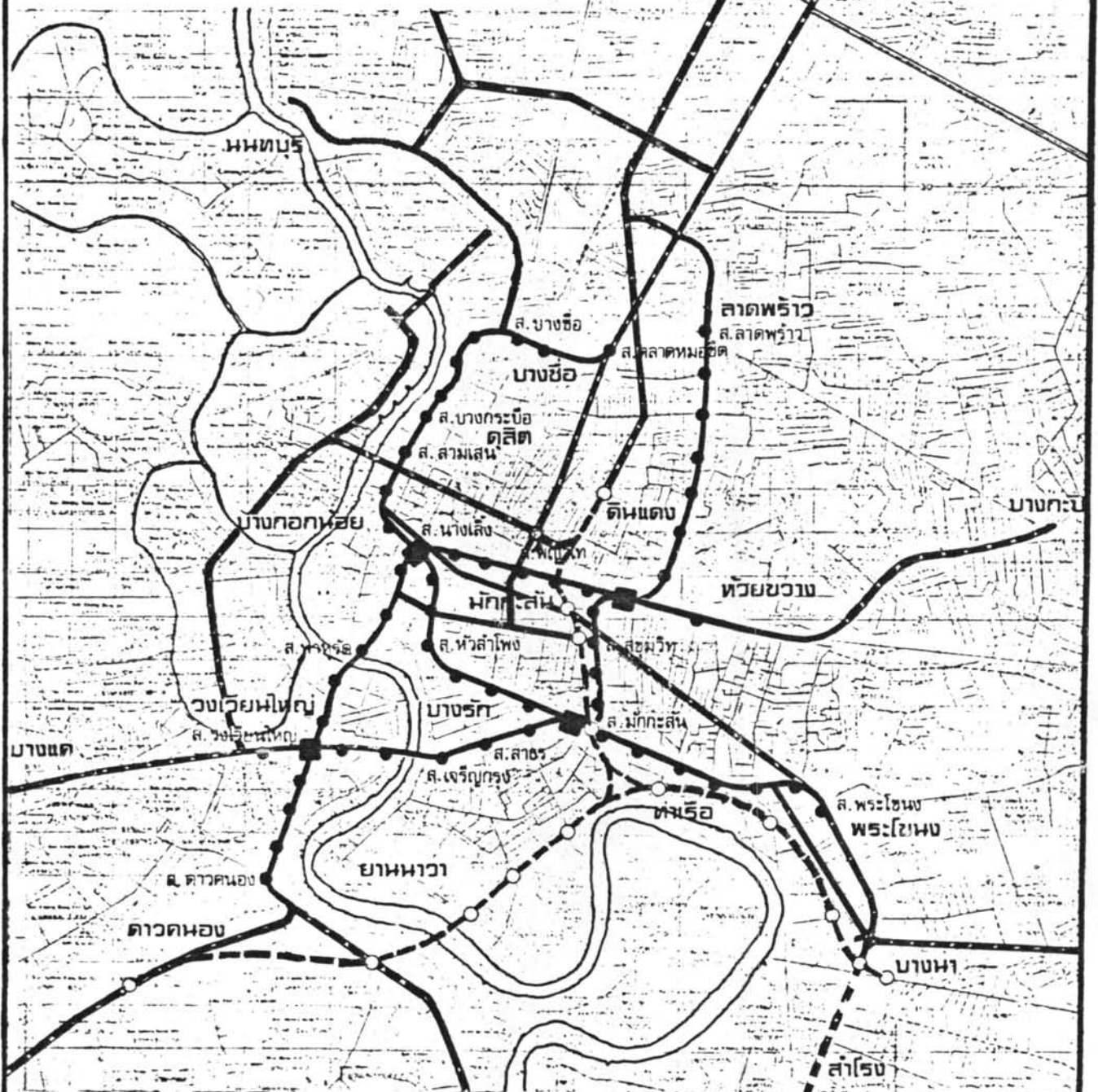
จากปัญหาจราจรจำนวนมากที่ไม่สอดคล้องกับเส้นทางทำให้การจราจรใน กรุงเทพมหานครแออัดมาตลอด รัฐบาลได้เคยให้ผู้เชี่ยวชาญเยอรมันมาศึกษาและเสนอความเห็นแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร และได้รายงานผลการศึกษาเมื่อ มิถุนายน ๒๕๑๗ (กฎแผนที่ ๓.๑๑) ซึ่งผลสรุปของการแก้ปัญหาแบ่งเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

๑. แผนระยะสั้นเสนอให้ทำอย่างเร่งด่วน โดยเร่งสร้างสะพานลอยทางแยกที่มีการจราจรคึกคัก, สร้างถนนสายใหม่และสร้างซอยเชื่อมกับถนนสายหลัก
๒. แผนระยะที่สองเสนอให้สร้างทางด่วน ๓ สาย เพื่อเชื่อมทางหลวงแผ่นดินสายประธาน ๓ สาย ซึ่งคึกคักไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

\* กองทะเบียนกรมตำรวจ, กระทรวงมหาดไทย




การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอาภาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ,

๒๗  
แผนที่ 3.11



**แสดง:** เส้นทางคมนาคมหลัก  
และการทางพิเศษของ  
กรุงเทพมหานคร

**สัญลักษณ์:**

-  เส้นทางคมนาคมหลัก
-  ทางด่วน
-  เส้นทางขนส่งมวลชน (โครงการ)

**ที่มา:** ฝ่ายวิชาการและวางแผน  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย





ที่ทางแยกกินแคง ภาคตะวันออกที่สี่แยกบางนาและภาคใต้ที่ท้าวคะนอง มีความยาวทั้งสิ้น ๒๗.๑ กิโลเมตร ซึ่งทางก่วนนี้จะมีผลต่อกิจการบินของท่าอากาศยานกรุงเทพในด้านการเดินทางเข้า - ออก จากท่าอากาศยานกรุงเทพสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ ทางถนน สายกินแคง - ท่าเรืออย่างมาก ซึ่งทางก่วนทั้ง ๓ สายนี้ ได้แก่

๑. สายกินแคงท่าเรือ ความยาว ๘.๕ กิโลเมตร
๒. สายบางนา - ท่าเรือ ความยาว ๗.๕ กิโลเมตร
๓. สายท้าวคะนอง - ท่าเรือ ความยาว ๑๐.๓ กิโลเมตร

นอกจากทางก่วนทั้ง ๓ สายแล้ว เสนอให้สร้างระบบขนส่งมวลชน ๓ สาย\* ซึ่งเป็นระบบรถรางไฟฟ้าบรรทุกผู้โดยสารได้ครั้งละ ๑,๑๕๐ คนต่อหนึ่งขบวน มีความเร็วสูงสุด ๔๐ กม./ชม. เป็นการลดภาระการใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีปัญหาทางด้านการจราจรและค่าเชื้อเพลิง โดยระบบขนส่งมวลชนทั้ง ๓ สาย ได้แก่

๑. สายพระโขนง - หัวลำโพง - สามเสน - บางซื่อ ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร
๒. สายท้าวคะนอง - สะพานพุทธ - มักกะสัน ระยะทาง ๑๖ กิโลเมตร
๓. สายวงเวียนใหญ่ - สะพานสาทร - มักกะสัน - ลากพร้าว ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร

๓. แผนระยะยาว เสนอให้มีการวิเคราะห์การใช้ที่ดิน, ให้มีนโยบายการจัดโครงข่ายถนน, นโยบายการขนส่งรวมทั้งสร้างระบบขนส่งมวลชนชานเมือง ๖ สาย ซึ่งสายที่มีผลต่อท่าอากาศยานกรุงเทพมากที่สุด ได้แก่สายเหนือ มีเส้นทาง ลากพร้าว - คอนเมือง - รังสิต ระยะทาง ๒๑.๖ กิโลเมตร โดยจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี ๒๕๓๒ ซึ่งจะทำให้การเดินทางของผู้อยู่อาศัยชานเมืองสะดวกเร็วยิ่งขึ้น

\* คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงมหาดไทยออกกฎหมายเวนคืนที่ดินในเขตต่าง ๆ เพื่อสร้างทางรถรางไฟฟ้า เมื่อ ๑ กันยายน ๒๕๒๔.

ในด้านการดำเนินงานนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสร้างทางด่วนทั้ง ๓ สาย ซึ่งขณะนี้ทางด่วนสายกินแกง - ท่าเรือได้เปิดทดลองให้รถยนต์ผ่านได้แล้ว โดยมีเส้นทางเริ่มต้นจากถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณสำนักงานมัยของเทศบาลกรุงเทพ โดยยกยกระดับข้ามถนนกินแกงผ่านหลังโรงเรียนนิธิปัญญาข้ามคลองสามเสน, โรงงานมักกะสัน นิคมมักกะสัน, ลอยขนานทางรถไฟสายแม่น้ำ, ข้ามถนนเพชรบุรี, คลองแสนแสบ, ถนนเพลินจิต และเริ่มลงสู่ระดับกินที่บริเวณซอยร่วมฤดี ๑ ข้ามคลองไผ่สิงห์โต, ที่ทำการตำรวจม้า และแพลตฟอร์มการเคหะที่บ่อนไก่ แล้วยกระดับลอยข้ามถนนพระรามสี่เข้าถนนเชื้อเพลิง และเลี้ยวไปตามทางรถไฟเข้าท่าเรือกรุงเทพไปถึงบริเวณคลองเตยนิเวศน์และไปทางนี้จะมีทางแยกยกยกระดับไปบางนาทางหนึ่งและไปดาวคะนองอีกทางหนึ่ง

สำหรับเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งตั้งอยู่ทางเหนือของกรุงเทพมหานครประมาณกิโลเมตรที่ ๒๒ นั้น มีเส้นทางหลักเข้าได้ ๒ เส้นทาง (ดูแผนที่ ๓.๑๒)

๑. ถนนวิภาวดีรังสิต (ทางหลวงหมายเลข ๓๑) แต่เดิมเรียกว่าถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น ถนนวิภาวดีรังสิต เริ่มต้นจากสามเหลี่ยมกินแกง ซึ่งเป็นต้นทางของทางด่วนสายกินแกง - ท่าเรือ ผ่านทางแยกสำคัญ ๔ จุด คือทางแยกสุขุมวิท ทางแยกลาดพร้าว, ทางแยกบางเขนและทางแยกหลักสี่ ทุกทางแยกมีสะพานลอยในเส้นทางด่วน เป็นถนนขนาด ๑๐ ช่องทางขนาน (Frontage) มาตรฐานรถวิ่งถึง กม. ๒๐ + ๓๐๐ ขนาดของถนนจึงลดลงเหลือ ๕ ช่องทางแบ่ง จนสุดที่ก้านเหนือท่าอากาศยาน โดยก้านตะวันตกของช่องทางขนานจะสิ้นสุดที่รั้วของท่าอากาศยานกรุงเทพ และในอนาคตจะเป็นทางเชื่อมต่อกับทางออกของถนนภายในท่าอากาศยานกรุงเทพ ส่วนทางก้านตะวันตกของทางถนนก็จะถูกลดเหลือ ๓ ช่องทาง เนื่องจากมีปัญหาการใช้ที่ดินกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จนเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพด้วยสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งมีความกว้าง ๖ เมตร ยาว ๒๕๐ เมตร จำกัดความเร็ว ๓๐ ไมล์ต่อชั่วโมง สามารถรับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ ๒,๐๐๐ คัน/ช่องทาง/ชั่วโมง และจากการคาดการณ์ความต้องการรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าท่าอากาศยานกรุงเทพในปี ๒๕๓๔ ประมาณ ๖๓๔ คัน/ชั่วโมง ดังนั้นสะพานลอยนี้ยังสามารถใช้งานได้อีกอย่างน้อยถึงปี ๒๕๓๔



แสดง:

เส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

สัญลักษณ์:

ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ถนนสายเอก

ถนนสายรอง

ถนนท้องถิ่น



ที่มา: แผนที่ตัวเมืองกรุงเทพมหานคร

พท. ทหาร 12 / 21



หากไม่สามารถขึ้นสะพานลอยหน้าท่าอากาศยานกรุงเทพได้ ก็สามารถขึ้นสะพานลอยวงกลับ ( U - Turn Bridge ) ที่กันเหนือท่าอากาศยานบนทางหลวงประมาณ กม.๒๕ + ๕๐๐ และเลี้ยวซ้ายเข้าท่าอากาศยานกรุงเทพได้ และสะพานนี้ก็มีประโยชน์สำหรับรถยนต์ที่ผ่านแยกหลักสี่แล้วต้องการจะเลี้ยวรถกลับเพราะตลอดเส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตตั้งแต่แยกหลักสี่ถึงท่าอากาศยานจะไม่มีช่องทางเลี้ยวรถกลับ เป็นการลดอันตรายจากอุบัติเหตุเนื่องจากปริมาณการจราจรสูงขึ้นทุกปี (ดูตาราง ๓.๑๔) ในการปรับปรุงถนนวิภาวดีรังสิตครั้งนี้ สิ้นค่าก่อสร้างจำนวนเงิน ๔๗๒,๖๒๔ ล้านบาท\*

ตาราง ๓.๑๔ ปริมาณการจราจรในถนนวิภาวดีรังสิตที่ กม. ๒๐ + ๗๐๐

พ.ศ.	ปริมาณการจราจร	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
	เฉลี่ย/วัน	จำนวน	ร้อยละ
๒๕๑๔	๒๒,๑๐๖	-	-
๒๕๑๕	๒๔,๖๐๔	๒,๔๙๘	๙.๖
๒๕๑๖	๓๒,๑๖๒	๓,๕๕๘	๑๒.๔
๒๕๑๗	๓๓,๑๓๐	๙๖๘	๓.๐
๒๕๑๘	๓๕,๑๓๒	๒,๐๐๒	๖.๐
๒๕๑๙	๓๗,๘๘๙	๒,๗๕๗	๗.๘
๒๕๒๐	๓๙,๔๗๒	๒,๕๘๓	๕.๕
๒๕๒๑	๔๔,๐๑๖	๔,๐๔๔	๑๐.๐
๒๕๒๒	๔๕,๕๐๘	๑,๔๙๒	๓.๔
๒๕๒๓	๔๙,๒๔๖	๓,๗๓๘	๘.๒

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

\*กระทรวงคมนาคม, กรมทางหลวง, "รายงานประจำปี ๒๕๒๓",  
(กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรไทย, ๒๕๒๔), หน้า ๖๐.

๒. ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข ๑) เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นถนนขนาด ๖ ช่องทางแบ่ง ผิวพื้นคอนกรีตผ่านทางแยกที่สำคัญคือ แยกสะพานควาย, ลากพร้าว, เกษตรศาสตร์ บางเขนและไปบรรจบกับถนนวิภาวดีรังสิต ทางด้านเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพ และสามารถเลี้ยวรถกลับเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพตามถนนวิภาวดีรังสิตได้ ซึ่งถนนพหลโยธินนี้กรมทางหลวงได้ปรับปรุงจากถนนลาภยางขนาด ๒ ช่องทาง จากหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นผิวพื้นคอนกรีต สิ้นค่าก่อสร้าง ๓๕๖.๕๕ ล้านบาท (รวมค่าก่อสร้างถนนแจ้งวัฒนะ) สำหรับปริมาณการจราจรในถนนพหลโยธิน จากการสำรวจที่ กม. ๒๔ + ๖๔๕ นั้น ปริมาณการจราจรเฉลี่ย/วันตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ อัตราการเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน (ดูตาราง ๓.๑๕)

ตาราง ๓.๑๕ ปริมาณการจราจรในถนนพหลโยธินที่ กม.๒๔ + ๖๔๕

พ.ศ.	ปริมาณการจราจร เฉลี่ย/วัน	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
		จำนวน	ร้อยละ
๒๕๑๔	๑๐,๔๔๔	-	-
๒๕๑๕	๑๐,๔๕๖	๔	๐.๑
๒๕๑๖	๑๔,๓๕๔	๓,๕๐๐	๓๑.๐
๒๕๑๗	๑๑,๗๖๕	- ๒,๕๘๓	- ๑๘.๐
๒๕๑๘	๑๖,๕๑๓	๔,๗๔๘	๕๐.๓
๒๕๑๙	๑๖,๔๑๗	- ๙๖	- ๐.๖
๒๕๒๐	๑๔,๖๕๖	- ๑,๗๖๑	- ๑๐.๗
๒๕๒๑	๗,๑๘๓	- ๗,๔๗๓	- ๕๑.๐
๒๕๒๒	๑๗,๒๑๔	๑๐,๐๓๑	๑๓๙.๖
๒๕๒๓	๑๑,๑๕๔	- ๖,๐๖๐	- ๓๕.๐

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

กล่าวคืออัตราการเปลี่ยนแปลงมีทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง ไม่เหมือนกับอัตราการเปลี่ยนแปลง ปริมาณการจราจรของถนนวิภาวดีรังสิตที่มีอัตราเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี

นอกจากเส้นทางหลัก ๒ เส้นทางดังกล่าวแล้วยังมีเส้นทางรองอีก ๓ เส้นทาง ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักทั้ง ๒ เส้นทางนั้นคือ

ก. ถนนงามวงศ์วานซึ่งเริ่มต้นที่สี่แยกเกษตรศาสตร์ตัดผ่านถนนวิภาวดีรังสิต ที่ทางแยกบางเขนไปจนจรกกับถนนติวานนท์เขตจังหวัดนนทบุรี กังนั้นผู้เดินทางจากจังหวัด นนทบุรีสามารถเดินทางมาตามเส้นทางนี้ได้สภาพของถนนเป็นคอนกรีตขนาด ๔ ช่องทางแบ่ง

ข. ถนนแจ้งวัฒนะซึ่งเริ่มต้นที่สี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี ตัดผ่านถนน วิภาวดีรังสิตที่สี่แยกหลักสี่ไปจรกถนนติวานนท์สภาพของถนนเป็นคอนกรีต ๔ ช่องทางแบ่ง

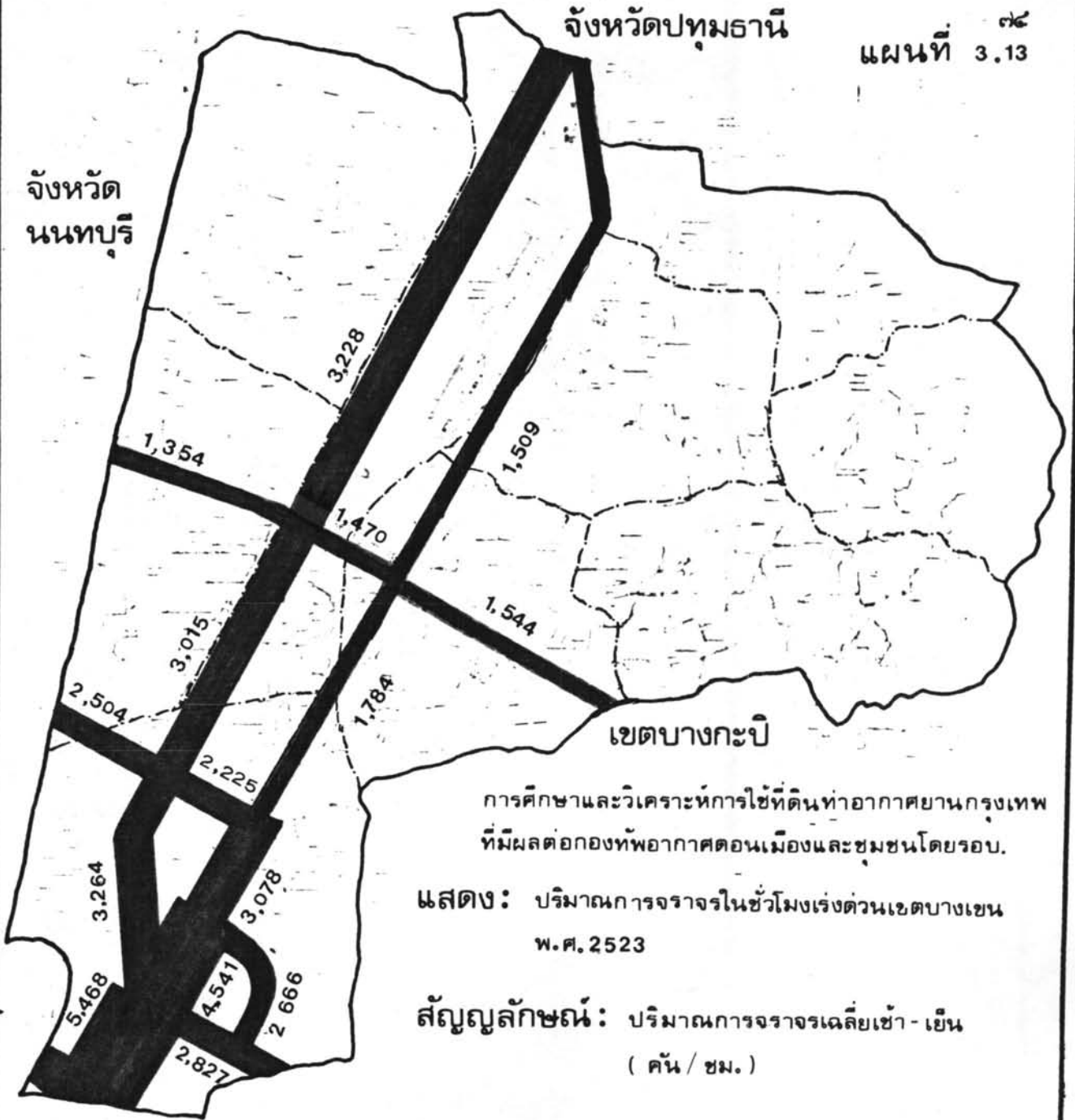
ถนนรามอินทราเป็นถนนที่มาก่อเชื่อมกับถนนพหลโยธินและถนนแจ้งวัฒนะ ที่สี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคี เป็นถนนลาดยางขนาด ๒ ช่องทาง และมีโครงการปรับปรุง เป็นถนนคอนกรีตขนาด ๔ ช่องทางแบ่ง ทั้งนี้เพราะเป็นเส้นทางที่ต่อเชื่อมระหว่าง ท่าอากาศยานกรุงเทพกับภาคตะวันออก เส้นทางหนึ่ง

สำหรับปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเชกบางเขนปี พ.ศ. ๒๕๒๓ (คูแผนที่ ๓.๑๓) ซึ่งพบว่าปริมาณการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตช่วงจากทางแยกหลักสี่ ไปท่าอากาศยานกรุงเทพตอนเช้ามีจำนวน ๒,๗๒๔ คัน และตอนเย็นมีจำนวน ๓,๗๓๒ คัน ส่วนในช่วงตั้งแต่ทางแยกสะพานลอยลาดพร้าวถึงทางแยกสะพานลอยบางเขน ตอนเช้ามี จำนวน ๓,๒๔๔ คัน ส่วนตอนเย็นมีจำนวน ๓,๒๓๔ คัน สำหรับถนนพหลโยธินตั้งแต่ ทางแยกลาดพร้าวถึงทางแยกถนนรัชฎาภิเษกปริมาณการจราจรตอนเช้ามีจำนวน ๔,๔๐๓ คัน ส่วนช่วงตั้งแต่ทางแยกเกษตรศาสตร์ถึงทางแยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคีปริมาณการจราจร ตอนเช้ามีจำนวน ๑,๖๑๔ คัน และตอนเย็นมีจำนวน ๑,๙๔๔ คัน จากปริมาณการจราจรแสดงว่ามีผู้ใช้เส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตมากกว่าถนนพหลโยธิน

จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ ๓๕  
3.13

จังหวัด  
นนทบุรี



เขตบางกะปิ

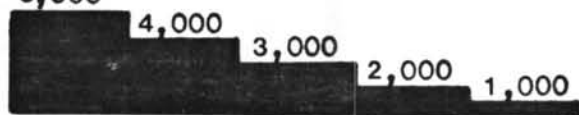
การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ปริมาณการจราจรในช่วงเร่งด่วนเขตบางเขน  
พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์: ปริมาณการจราจรเฉลี่ยเช้า-เย็น  
( คัน/ ชม. )

เขตพญาไท

มากกว่า 5,000



ที่มา: กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

### ๓.๕ ไฟฟ้า

ไฟฟ้าเป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญยิ่งในการดำเนินกิจการต่าง ๆ และโดยเฉพาะกิจการการบินอากาศ หากขาดไฟฟ้าเสียแล้วจะไม่สามารถดำเนินงานกิจการต่อไปได้ สำหรับการบริโภคไฟฟ้าในบริเวณเขตกรุงเทพมหานคร, นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการนั้น การไฟฟ้านครหลวงเป็นหน่วยงานที่ให้บริการทั้งนี้ก็โดยการรับไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตที่จังหวัดนครสวรรค์ และท่าลานจังหวัดสระบุรีเข้าสู่สถานีต้นทาง ๗ แห่ง (กฎการวาง ๓.๑๖) โดยส่งมาตามสายส่งศักดิ์สูงในระบบวงแหวน มีระดับแรงดัน ๒๓๐ กิโลโวลต์ ล้อมรอบพื้นที่การจ่ายไฟของการไฟฟ้านครหลวงแล้วลดแรงดันเป็น ๑๑๔ หรือ ๖๔ กิโลโวลต์ จ่ายให้แก่สถานีย่อยจำนวน ๓๔ แห่ง (กฎการวาง ๓.๑๖) ซึ่งตั้งอยู่ภายในเขตนครหลวง เมื่อนานหม้อแปลงของสถานีย่อยแล้วจะลดแรงดันไฟฟ้าเหลือ ๒๔ กิโลโวลต์ ตามสถานีย่อยชานเมืองและเหลือ ๑๒ กิโลโวลต์ตามสถานีย่อยเขตเมือง ซึ่งสถานีย่อยแต่ละแห่งจะจ่ายไฟฟ้าไปตามถนน, ตรอก ซอยต่าง ๆ หรือจ่ายไปตามสายเคเบิลโคเคินเข้าหม้อแปลงตามเสาไฟฟ้าลดแรงดันเป็น ๒๒๐ หรือ ๓๔๐ โวลต์ จ่ายให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าตามสายแรงดันต่ำ

สำหรับภายในเขตบางเขนกรุงเทพมหานครนั้น สถานีต้นทางลากพร้าวรับไฟฟ้าขนาดแรงดัน ๒๓๐ กิโลโวลต์จากท่าลานสระบุรีมาเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าเป็น ๖๔ กิโลโวลต์ บ่อนแรงดันไฟฟ้าให้แก่สถานีย่อยขอนแก่น, หมอชิต รามคำแหง และสถานีย่อยกิ่งกล้วยเปลี่ยนแรงดันไฟฟ้าเป็น ๑๒ กิโลโวลต์ และสถานีย่อยจะจ่ายไฟฟ้าไปตามเสาไฟฟ้าภายในเขตรับผิดชอบ (กฎแผนที่ ๓.๑๔) เพื่อเปลี่ยนแรงดันเป็น ๒๒๐/๓๔๐ โวลต์ ให้แก่ผู้ใช้ตามต้องการ แต่ก็มีบางกิจการเช่น บริษัทไทยเหิน, บริษัทฟอร์โมส กองทัพอากาศ และท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นต้น รับแรงดันไฟฟ้าขนาด ๑๒ กิโลโวลต์ โดยตรงจากสถานีย่อยขอนแก่นและเปลี่ยนแรงดันเป็น ๒๒๐/๓๔๐ โวลต์เอง และท่าอากาศยานกรุงเทพยังรับแรงดันไฟฟ้าขนาด ๑๒ กิโลโวลต์จากสถานีย่อยบางพูด จังหวัดนนทบุรี อีกสายหนึ่งด้วย



ตาราง ๓.๑๖ สถานีไฟฟ้าเขตนครหลวง พ.ศ. ๒๕๒๓

ลำดับ	ชื่อ
๑	<p>สถานีต้นทาง</p> <p>๑. บางกะปิ                      ๒. บางกอกน้อย                      ๓. ลากพร้าว</p> <p>๔. พระนครเหนือ              ๕. พระนครใต้                      ๖. บางพลี</p> <p>๗. ชิดลม</p>
๒	<p>สถานีสับเปลี่ยน</p> <p>๑. สำโรง</p>
๓.	<p>สถานีย่อย</p> <p>๑. บางกระเจ้า                      ๒. บางยี่ขัน                      ๓. บางพล</p> <p>๔. บางปู                              ๕. บางนา                              ๖. บางซื่อ</p> <p>๗. กชนเมือง                      ๘. คลองจั่น                      ๙. คลองรังสิต</p> <p>๑๐. ลุมพินี                          ๑๑. มหาเมฆ                          ๑๒. มั๊กกะสัน</p> <p>๑๓. หมอชิต                          ๑๔. นนทบุรี                          ๑๕. รมเกล้า</p> <p>๑๖. ปากน้ำ                          ๑๗. ปทุมวัน                          ๑๘. เพชรเกษม</p> <p>๑๙. พระประแดง                  ๒๐. ประชาชื่น                      ๒๑. พระโขนง</p> <p>๒๒. รังสิต                              ๒๓. ราษฎร์บูรณะ                  ๒๔. รามอินทรา</p> <p>๒๕. สามเสน                          ๒๖. สะพานท่า                      ๒๗. สีลม</p> <p>๒๘. ทากสิน                          ๒๙. ธนบุรี                          ๓๐. ทองคู้</p> <p>๓๑. วัคเสียบ                      ๓๒. โยธี                              ๓๓. บางโคล</p> <p>๓๔. กลางเกริก                      ๓๕. แสนแสบ                      ๓๖. ไม้ยัก</p> <p>๓๗. ประสานมิตร                  ๓๘. คลองสรพสามิต</p>

ที่มา : การไฟฟ้านครหลวง

จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ ๓.๑๔

จังหวัด  
นนทบุรี

เขตบางกะปิ

เขตปทุมธานี

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ระบบจำหน่ายไฟฟ้าเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:

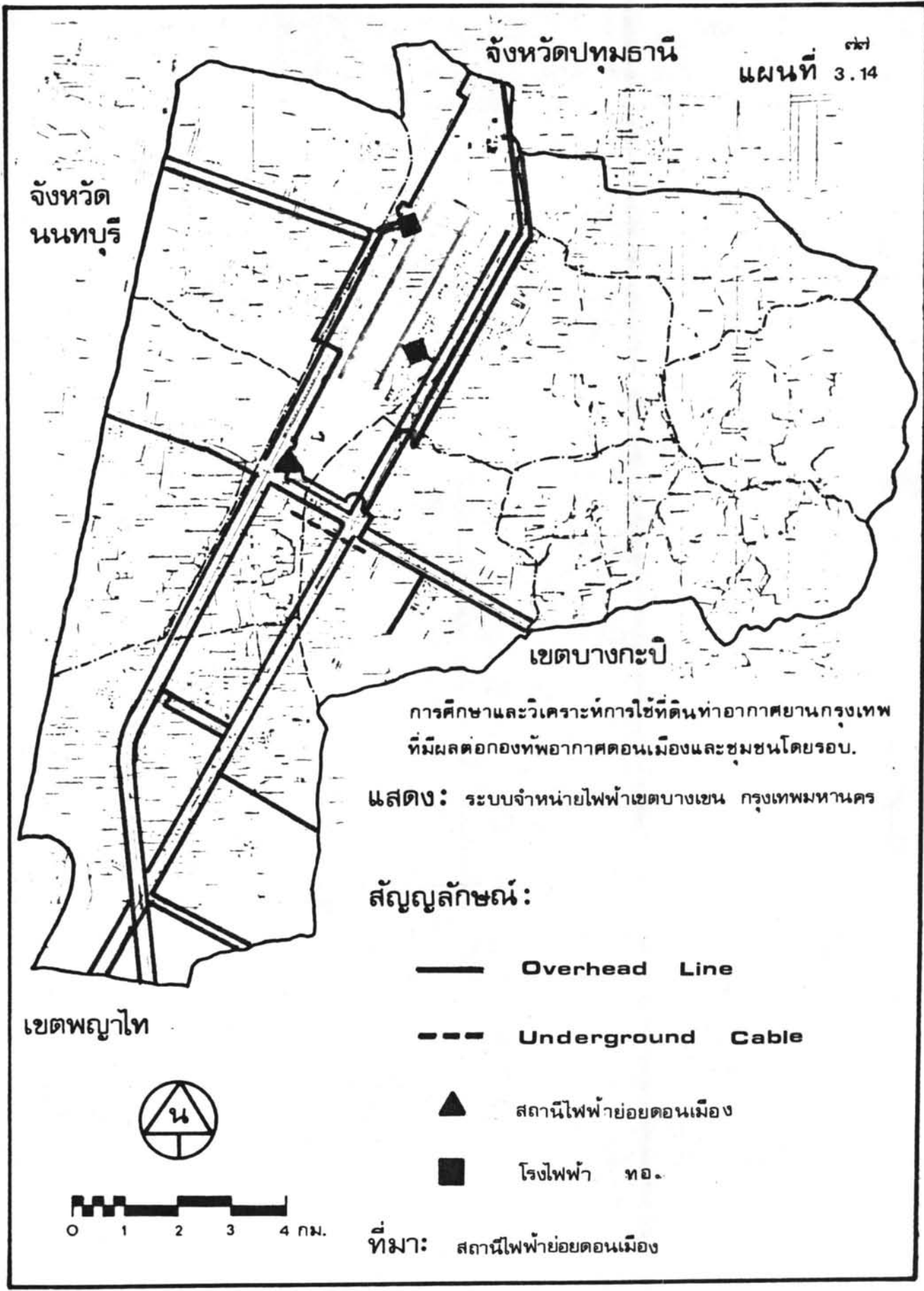
— Overhead Line

- - - Underground Cable

▲ สถานีไฟฟ้าย่อยตอนเมือง

■ โรงไฟฟ้า ทอ.

ที่มา: สถานีไฟฟ้าย่อยตอนเมือง



๓.๖ ประปา

เนื่องจากระบบและความต้องการประปามีความสำคัญต่อการพัฒนาชุมชนและโครงการพัฒนาต่าง ๆ เป็นอันมากรวมทั้งกิจการท่าอากาศยานเองด้วย แต่กิจการประปาของกรุงเทพมหานครก็ยังไม่สามารถให้บริการแก่ชุมชนได้ทั่วถึง ทั้งนี้ท่าอากาศยานกรุงเทพจึงต้องผลิตน้ำประปาใช้เองโดยการชุกบ่อบาดล แม้ว่าการประปาจะเริ่มก่อตั้งมาแต่ปี พ.ศ. ๒๔๕๒ แล้วก็ตาม จนกระทั่งเป็นรัฐวิสาหกิจในปี พ.ศ. ๒๕๑๐ ชื่อว่าการประปานครหลวง ซึ่งการประปานครหลวงมีพื้นที่ที่รับผิดชอบทั้งสิ้นประมาณ ๓,๑๐๐ ตารางกิโลเมตร แต่ในทางปฏิบัติการประปานครหลวงจ่ายน้ำในพื้นที่เดิม ๒๔๒ ตารางกิโลเมตร รวมกับพื้นที่ตามโครงการขยายกิจการประปาในระยะแรกช่วงที่หนึ่งที่ทำเนิการเสร็จไปแล้วอีก ๒๓๒ ตารางกิโลเมตร ในการจ่ายน้ำนี้ก็โดยการสูบน้ำจากการผลิตน้ำของโรงกรองน้ำ ๓ แห่ง คือ โรงกรองน้ำบางเขน, โรงกรองน้ำสามเสน และโรงกรองน้ำชนบุรี สมทบด้วยน้ำจากบ่อบาดลอีก ๑๓๔ บ่อ รวมปริมาณการผลิตโดยเฉลี่ยปัจจุบันทั้งสิ้น ๒ ล้านลูกบาศก์เมตร (ดูตาราง ๓.๑๗) มีผู้ใช้น้ำในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ รวมจำนวน ๓๔๕,๗๐๗ ราย\* ซึ่งในพื้นที่เขตบางเขนมีผู้ใช้น้ำประปาจำนวน ๕,๔๐๐ ราย<sup>๒</sup> จากจำนวนบ้าน ๒๖,๒๕๑ หลัง

การบริการประปาในเขตบางเขน ปัจจุบันได้มีการวางท่อประปาด้าน ๖๒๐๐ มม. ตามแนวดถนนดังนี้

๑. ตามแนวดถนนพหลโยธิน ไปจนถึงตลาดสะพานใหม่
๒. ตามแนวดถนนวิภาวดีรังสิต จนถึงทางแยกบางเขน
๓. ตามแนวดถนนงามวงศ์วาน ตั้งแต่สามแยกเกษตรศาสตร์ถึงคลองประปา
๔. ตามแนวดถนนแจ้งวัฒนะ ตั้งแต่สี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สมาคมค์ไปจนถึง

ทางแยกหลักสี่

\* การประปานครหลวง, "สรุปผลงาน • เมษายน ๒๕๒๓"

<sup>๒</sup> สำนักงานประปาสาขาพหลโยธิน .

ตาราง ๓.๑๗ ปริมาณการผลิตน้ำประปาของการประปานครหลวง พ.ศ. ๒๕๒๓

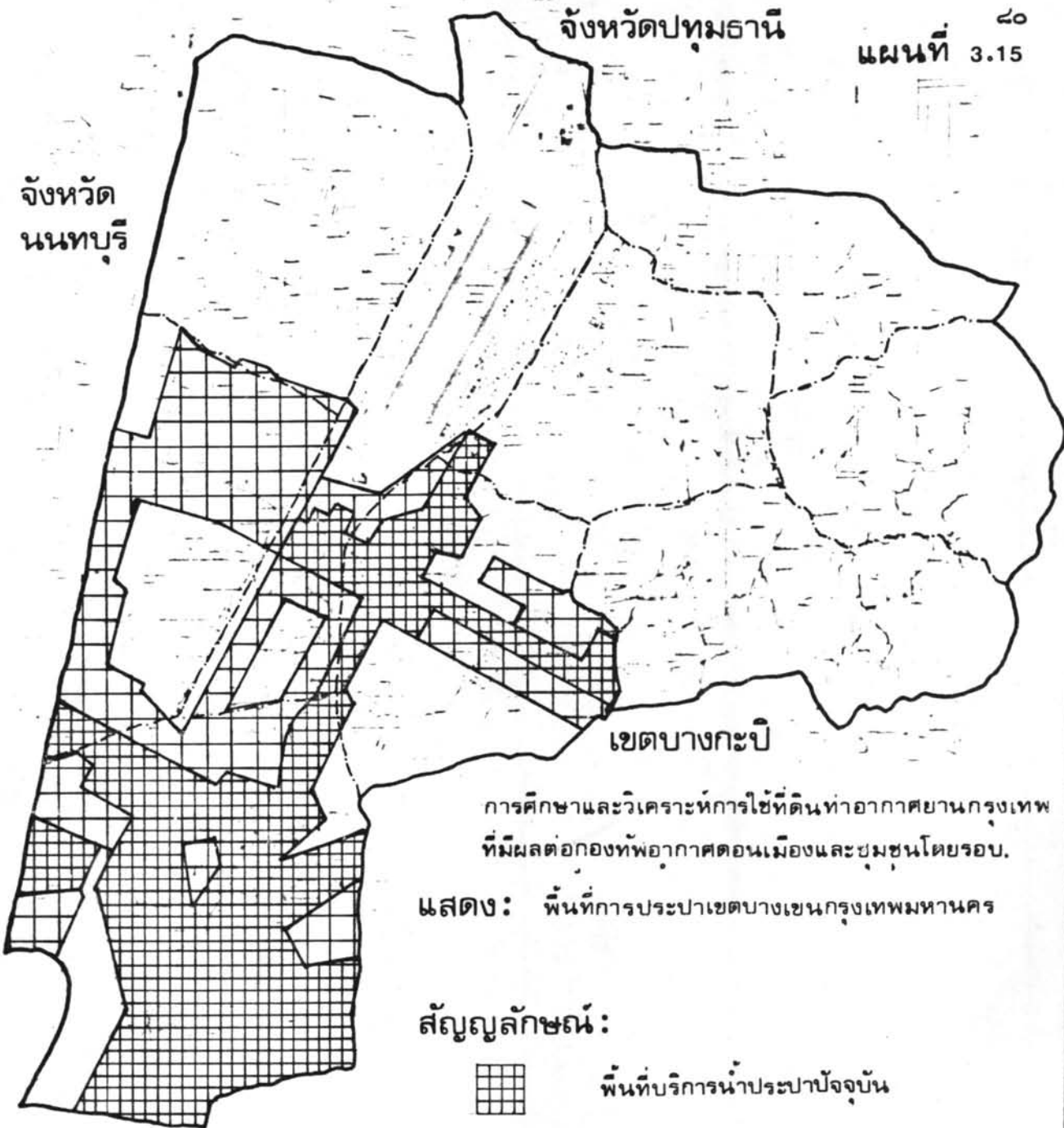
แหล่งผลิต	ลบ.ม./วัน
โรงกรองน้ำ	
บางเขน	๔๐๐,๐๐๐
สามเสน	๒๐๐,๐๐๐
ชนบุรี	๑๕๐,๐๐๐
รวม	๗,๕๕๐,๐๐๐
บ่อบาดาล	
กรุงเทพมหานคร ๑๑๒ บ่อ	๓๖๕,๐๐๐
จังหวัดนนทบุรี ๑๕ บ่อ	๖๑,๐๐๐
จังหวัดสมุทรปราการ ๗ บ่อ	๒๕,๐๐๐
รวม	๔๕๐,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น	๒,๐๐๐,๐๐๐

ที่มา : ฝ่ายวิชาการและวางแผน การประปานครหลวง

๕. ความแนวถนนรามอินทรา ตั้งแต่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคีถึง กม. ๔

นอกจากนี้การประปานครหลวงมีโครงการบริการประปาในโครงการระยะแรก ช่วงที่ ๒ ให้พื้นที่อีก ๔๓๐ ไร่.กม. ซึ่งจะครอบคลุมเขตบางเขนบางส่วน (คูแผนที่ ๓.๑๕) และการประปานครหลวงจะไกว่กว้างท่อเมน ๖๒๐๐ มม. ต่อจากทางแยกหลักสี่ไปตามถนนวิภาวดีรังสิต ถนนจันทบุรีเบกษา ถนนพหลโยธินคือเชื่อมกับโครงการระยะแรกที่ตลาดสะพานใหม่ การก่อสร้างประปาเส้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ และให้บริการประปาแก่ชุมชนกองทัพอากาศ (คูแผนที่ ๓.๑๖)

จังหวัด  
นนทบุรี





เขตบางกะปิ

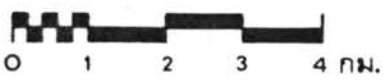
การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: พื้นที่การประปาเขตบางเขนกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:

-  พื้นที่บริการน้ำประปาปัจจุบัน
-  พื้นที่บริการน้ำประปาโครงการ

เขตพญาไท



ที่มา: ฝ่ายวิชาการวางแผน การประปานครหลวง

จังหวัด  
นนทบุรี

เขตบางกะปิ

เขตพญาไท

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง : แนวเส้นทางวางท่อน้ำประปาเขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์ :

- ==== เส้นท่อเดิม
- ||||| เส้นท่อตามโครงการ
- ▬▬▬▬▬▬ เส้นท่อตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน และให้  
บริการแก่กองทัพอากาศ



ที่มา : ฝ่ายวิชาการวางแผนการประปานครหลวง

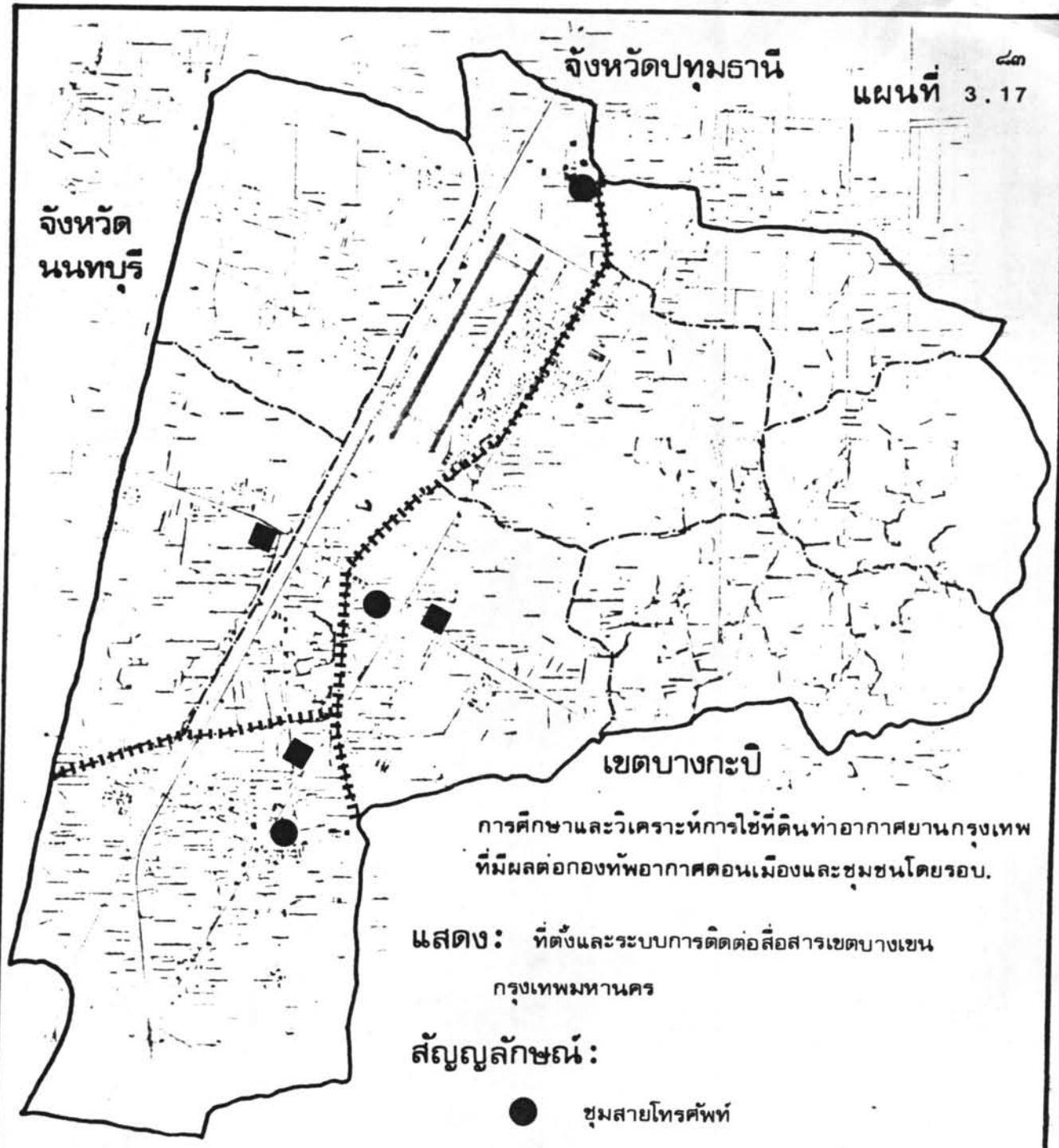
## ๓.๗ โทรศัพท

กิจการโทรศัพทเริ่มแรกไ้รวมอยู่กับกิจการไปรษณียโทรเลข คอมาในปี พ.ศ. ๒๔๔๗ ก็ไ้ก่อตั้งเป็นองคการโทรศัพทแห่งประเทศไทยเมื่อ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๔๔๗ โดยในปีนั้นมิ้ชุมสายเพียง ๔ ชุมสาย คือชุมสายสามเสน (คอมาเปลี่ยนเป็นชุมสายบางพลัด) เพลินจิต, บางรัก (คอมาเปลี่ยนเป็นสุรวงศ) และวัดเสียบ (คอมาเปลี่ยนเป็นชุมสายสาราณูราษฎร์) รวมเลขหมายทั้ง ๔ ชุมสายจำนวน ๑๐,๐๐๐ เลขหมาย ส่วนในภูมิภาคเริ่มในปี พ.ศ. ๒๕๐๔ คอมาจึงไ้พัฒนาขึ้นมาตามลำดับจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ในเขตนครหลวงมิ้ชุมสายโทรศัพทรวม ๔๒ ชุมสาย อยู่ในความรับผิดชอบ ๔ เขต มีเลขหมายรวม ๓๑๔,๖๔๔ เลขหมาย และมีจำนวนผู้เช่าเลขหมายจำนวน ๒๖๔,๕๓๔ เลขหมาย หรือร้อยละ ๔๕.๖ ส่วนในภูมิภาคมิ้ชุมสายจำนวน ๑๕๔ ชุมสาย มีเลขหมายรวม ๑๐๗,๔๐๐ เลขหมาย และมีผู้เช่าเลขหมายจำนวน ๘๖,๓๖๐ หรือร้อยละ ๔๔.๔ ส่วนโทรศัพทสาธารณะซึ่งมีทั้งแบบมีผู้เฝ้าและไม่มีผู้เฝ้าในเขตกรุงเทพมหานคร มิ้จำนวน ๕,๒๗๖ เลขหมาย และในส่วนภูมิภาคมิ้จำนวน ๕๘๔ เลขหมาย

สำหรับเขตบางเขนมิ้โครงข่ายสายโทรศัพทจากชุมสายต่าง ๆ รวม ๖ ชุมสาย (แผนที่ ๓.๑๗) โดยชุมสายโทรศัพทคอนเมืองไ้ครอบคลุมพื้นที่ทำอากาศยานกรุงเทพ และกองทัพอากาศคอนเมืองเขาไ้วันนั้น ปี พ.ศ. ๒๕๒๔ มีเลขหมายจำนวน ๓,๔๔๐ เลขหมาย และมีผู้ใช้ ๒,๗๔๔ เลขหมาย หรือร้อยละ ๗๖.๔ ในจำนวนนี้เป็นเลขหมายโทรศัพทสาธารณะ ๑๓๐ เลขหมาย และติดังแล้วจำนวน ๑๐๑ เลขหมาย ซึ่งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยขอใช้จำนวน ๖๐ เลขหมาย กองทัพอากาศคอนเมืองขอใช้จำนวน ๑๕๐ เลขหมาย ทั้ง ๒ หน่วยเป็นระบบ PABX ( Private Automatic Branch Exchange ) ซึ่งเป็นระบบเลือกเลขหมายที่ว่างเองโดยอัตโนมัติ เมื่อพิจารณาถึงความดีในการใช้โทรศัพทนั้น ชุมสายคอนเมืองมีความดีมากที่สุดคือ ๖.๔ ครั้ง/วัน/เครื่อง และจากการวิเคราะห์ขององคการโทรศัพทแห่งประเทศไทย\* ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓

\* องคการโทรศัพทแห่งประเทศไทย, "รายงานสถิติโทรศัพท ๒๕๒๓", หน้า ๗๑.

จังหวัด  
นนทบุรี



เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ที่ตั้งและระบบการติดต่อสื่อสารเขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:

- ชุมสายโทรศัพท์
- ที่ทำการเขตไปรษณีย์

==== เส้นแบ่งเขตความรับผิดชอบเขตไปรษณีย์

เขตพญาไท



ที่มา: การสื่อสารแห่งประเทศไทย



จำนวนเครื่อง ๕.๒๕ เครื่อง ต่อประชากรในเขตนครหลวง ๑๐๐ คน จำนวน  
เลขหมายที่มีผู้เช่า ๓.๕๑ เลขหมาย ต่อประชากร ๑๐๐ คน และจำนวนโทรศัพท์  
สาธารณะ ๐.๐๗ เครื่อง ต่อประชากร ๑๐๐ คน (กุตาราง ๓.๑๘)

องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยมีโครงการ ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๓  
เพิ่มเลขหมายโทรศัพท์ในนครหลวงจาก ๓๑๘,๖๘๘ เลขหมาย ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓  
เป็น ๕๓๘,๐๐๐ เลขหมาย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๑.๕ และขยายชุมสายโทรศัพท์  
จาก ๘๒ ชุมสาย เป็น ๕๗ ชุมสาย ถึงแม้ว่าจะมีการเพิ่มเลขหมายขึ้นอีก ๒๒๓,๓๑๖  
เลขหมายก็ตาม แต่ก็ยังไม่สมมูลกับจำนวนผู้จองโทรศัพท์เอาไว้ซึ่งในขณะนี้ มีจำนวนถึง  
๒๕๐,๐๑๓ ราย เกินกว่าจำนวนเลขหมายที่จะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๗ ซึ่งเป็นภาระของ  
องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยที่จะต้องดำเนินการต่อไป

### ๓.๘ การสื่อสาร

โครงการช่วยการสื่อสารในประเทศไทยขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบของ  
การสื่อสารแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ การสื่อสาร  
แห่งประเทศไทย พุทธศักราช ๒๕๑๕ มีบริการทางสาธาณูปโภค ๓ ประการ ใน  
ค่านการไปรษณีย์ทั้งในและระหว่างประเทศ, การโทรคมนาคมทั้งในและระหว่างประเทศ  
และการเงินในค่านขนาดคิและคั่วแลกเงินไปรษณีย์

การไปรษณีย์ในเขตกรุงเทพมหานครมีเขตไปรษณีย์ทั้งหมด ๒๕ เขต มีที่  
ทำการไปรษณีย์สาขาจำนวน ๔๔๔ แห่ง มีตู้ไปรษณีย์ตั้งอยู่ตามสถานที่ต่าง ๆ ในเขต  
กรุงเทพมหานคร จำนวน ๕๕๓ ตู้ และการสื่อสารแห่งประเทศไทยได้จ้างบริษัท  
เคินอากาศไทยขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยจำนวน ๗ สาย

สำหรับเขตบางเขนมีเขตไปรษณีย์รับผิดชอบอยู่ ๓ แห่ง (กฎแผนที่ ๓.๑๗)  
คือเขตไปรษณีย์หลักสี่ซึ่งรับผิดชอบแขวงตลาดบางเขน, หวังสองห้องและสีกัน เขตไปรษณีย์  
รามอินทรารับผิดชอบแขวงอนุสาวรีย์, คลองถนน, ออเงิน, สายไหม และท่าแร้ง  
และเขตไปรษณีย์บางเขนรับผิดชอบแขวงลาดยาว

ตาราง ๓.๑๘ สัดส่วนเลขหมายโทรศัพท์ต่อจำนวนประชากรเขตนครหลวง ( พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๓ )

รายการ	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	๒๕๒๓*
ครึ่ง/เลขหมายที่มีผู้เช่า	๒,๖๔๔	๒,๕๖๗	๒,๕๖๓	๒,๖๔๕	๒,๖๒๕	๑,๕๘๗
ครึ่ง/เครื่องโคยเดสีย์	๑,๗๕๔	๑,๖๘๗	๒,๐๓๓	๑,๘๑๔	๑,๘๗๒	๑,๕๕๕
เลขหมายที่มี/พนักงาน	+	+	๓๒	๔๓	๕๑	๒๕
เลขหมายที่มีผู้เช่า/พนักงาน	+	+	๒๔	๓๐	๓๑	๒๕
เครื่อง/พนักงาน	+	+	๕๐	๕๒	๕๒	๓๕
เลขหมายที่มี : ประชากร ๑๐๐ คน	๓.๖๕	๓.๘๖	๓.๗๕	๕.๑๒	๕.๒๔	๕.๕๒
เลขหมายที่มีผู้เช่า : ประชากร ๑๐๐ คน	๓.๑๔	๓.๑๕	๓.๓๓	๓.๖๓	๓.๕๑	๕.๒๑
เครื่อง : ประชากร ๑๐๐ คน	๕.๖๐	๕.๖๒	๕.๗๗	๕.๐๘	๕.๕๓	๕.๗๕
โทรศัพท์สาธารณะ : ประชากร ๑๐๐ คน	๐.๐๒๔	๐.๐๓๐	๐.๐๓๕	๐.๐๔๔	๐.๐๗	๐.๐๘๒

+ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย, "รายงานสถิติโทรศัพท์ ๒๕๒๒"

\*คำนวณโดยผู้ศึกษา

### ๓.๔ การเก็บและกำจัดขยะ (คูตาราง ๓.๑๔)

การให้บริการเก็บและกำจัดขยะเป็นเรื่องที่สำคัญเรื่องหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพราะขยะเป็นปัญหาที่หน่วยงานที่รับผิดชอบได้พยายามหาทางแก้ไขอยู่ตลอดเวลา แต่ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันนั้นก็เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากร เพราะโดยเฉลี่ยแล้วประชากร ๑ คน จะผลิตขยะประมาณ ๐.๐๐๒๕ ลบ.ม./วัน<sup>๑</sup> เช่น ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ประชากรในกรุงเทพมหานครมีจำนวน ๔.๗ ล้านคน ผลิตขยะประมาณ ๑๑,๔๐๐ ลบ.ม./วัน ส่วนในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประชากรในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็น ๕.๑ ล้านคน ดังนั้นจึงผลิตขยะเพิ่มขึ้นประมาณ ๑,๐๐๐ ลบ.ม. สำหรับการเก็บขยะนั้น ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ เก็บขยะได้วันละประมาณ ๕,๕๐๐ ลบ.ม.<sup>๒</sup> ยังคงเหลือขยะตกค้างอีกวันละประมาณ ๖,๓๐๐ ลบ.ม. หรือประมาณ ๑,๕๕๐ ตัน ทำให้เป็นปัญหาในการเก็บของกรุงเทพมหานครมาตลอด

สำหรับเขตบางเขน ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ มีปริมาณขยะวันละประมาณ ๔๕๐ ลบ.ม. แต่มีประสิทธิภาพเก็บขยะได้วันละประมาณ ๑๒๐ ลบ.ม.<sup>๓</sup> โดยมีรถขนขยะเฉลี่ยวิ่งวันละ ๑๔ เที่ยว ส่วนในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีปริมาณขยะเพิ่มเป็นประมาณ ๕๗๐ ลบ.ม./วัน แต่มีประสิทธิภาพเก็บได้ ๕๒๕ ลบ.ม./วัน โดยมีรถขนขยะเฉลี่ยวิ่งวันละ ๕๐ เที่ยว ถึงแม้ประสิทธิภาพการเก็บจะเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ ๓๓๗.๕ ก็ตาม แต่ก็ยังไม่สามารถเก็บขยะในเขตบางเขนได้หมด โดยเฉพาะบริเวณตลาดสะพานใหม่

---

<sup>๑</sup>งามเจ็ก หอรัตนชัย, "ขยะอีกปัญหาหนึ่งของกรุงเทพ" วารสารสมาคมไทย - อเมริกัน • (มกราคม ๒๕๑๔) : ๑๖.

<sup>๒</sup>ซำรง สุขเจริญ, "การบริหารงานรักษาความสะอาดของกรุงเทพมหานคร ศึกษาเฉพาะกรณีปัญหาและการแก้ไขปัญหาคารกวดักเก็บขยะและทำลายมูลฝอย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาด้านการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๑), หน้า ๖๖.

<sup>๓</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า ๖๕.

ซึ่งมีชยะประมาณวันละ ๒๐ ลบ.ม. แต่สามารถเก็บไค้เพียง ๓๕ ลบ.ม./วัน เท่านั้น  
เอง ชยะส่วนที่เหลือจึงหมักนมเกิดกลิ่นเหม็นไค้ทั่วไปในบริเวณหลังตลาดสะพานใหม่

ในการเก็บชยะของเขตบางเขนนี้บริเวณพื้นที่ของกองทัพอากาศคอนเมือง และ  
พื้นที่ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยนั้น หน่วยงานทั้งสองแห่งไค้จัดรถเก็บชยะเอง  
โดยกองทัพอากาศคอนเมือง ใช้รถขนชยะจำนวน ๔ คัน/วัน ขนชยะไค้ประมาณ  
๓๐ ลบ.ม./วัน เก็บชยะในบริเวณบ้านพักและสถานที่ทำงานของกองทัพอากาศ รวมทั้ง  
บริเวณตลาดใหม่คอนเมือง ซึ่งเป็นตลาดของทางกองทัพอากาศ ชยะที่มากที่สุดไค้ในบริเวณ  
กองทัพอากาศไค้แก่ ชยะจากโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช แม้ว่าโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช  
จะมีเตาเผาชยะเองภายในโรงพยาบาลก็มิไค้สำหรับใช้เผาชยะที่มีเชื้อโรคไค้เฉพาะ  
คั้งนั้นชยะส่วนที่เหลืออีกประมาณ ๗ ลบ.ม./วัน ของโรงพยาบาลรวมกับชยะที่เก็บทั่ว ๆ  
ไป จึงต้องนำบรรทุกรถไปทิ้งที่โรงงานกำจัดชยะรามอินทราเช่นเดียวกับชยะของเขตบางเขน  
ไค้โดยโรงงานกำจัดชยะรามอินทราให้ไค้คว่ำแก่กองทัพอากาศคอนเมืองในการทิ้งชยะจำนวน  
๖ เที่ยว/วัน ซึ่งก็ยังไม่พอเพียงสำหรับปริมาณชยะที่มีอยู่ในปัจจุบัน สำหรับการเก็บชยะของ  
การทำอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันมีรถขนชยะที่ใช้ไค้ในแต่ละวันจำนวน ๓ คัน เก็บชยะ  
ไค้ประมาณ ๒๐ ลบ.ม./วัน ไค้มีพื้นที่ ๆ จัดเก็บในบริเวณอาคารการบินและบริเวณ  
ร้านค้าหน้าทำอากาศยานกรุงเทพ ส่วนชยะของสายการบินต่าง ๆ นั้น แต่ละสายการบิน  
นำชยะไปทิ้งใส่รถของการทำอากาศยาน ๆ ซึ่งจอดอยู่บริเวณหน้าท่าจอดรถไค้โดยสารภายใน  
ประเทศจำนวน ๒ คัน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง และรถทั้ง ๒ คันจะนำชยะไปทิ้งเวลา  
๐๘.๐๐ น.ทุกวัน ชยะส่วนใหญ่จะเป็นพวกเศษกระดาษต่าง ๆ ส่วนเศษอาหารที่เหลือ  
จากสายการบินในแต่ละเครื่องรวมทั้งเศษอาหารจากครัวการบินไทยและครัวแอร์สยามนั้น  
มีผู้นำประมุลรับซื้อนำไปเป็นอาหารสัตว์ ส่วนสถานที่กำจัดของการทำอากาศยาน ๆ นั้น  
ก็นำไปกำจัดที่โรงกำจัดชยะรามอินทราเช่นกัน โดยการนำอากาศยาน ๆ ไค้ไค้คว่ำทิ้งชยะ  
วันละ ๓ เที่ยว การที่โรงงานกำจัดชยะรามอินทราต้องกำหนดไค้คว่ำก็เพราะโรงงาน  
มีประสิทธิภาพจำกัด และเพื่อสะดวกต่อการกำจัดไค้โดยให้รถขนชยะนำชยะขึ้นเหยงที่กำจัด  
ไค้ไค้โดยตรงทำให้กำจัดชยะไค้หมดทุก ๆ วัน

ตาราง ๓.๑๔ ปริมาณขยะของเขตบางเขน กองทัพอากาศและท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ.๒๕๒๓

รายการ	เขตบางเขน	กองทัพอากาศ	ท่าอากาศยาน	รวม
ประชากร (คน)	๓๘๘,๓๓๓	๑๒,๐๐๐	๑๐,๐๐๐	๓๘๘,๓๓๓
ปริมาณขยะเฉลี่ย ลบ.ม./คน/วัน	๐.๐๐๒๕	๐.๐๐๒๕	๐.๐๐๒๕	๐.๐๐๒๕
ปริมาณขยะที่คอกประมาณ ลบ.ม./วัน	๙๗๖	๓๐	๒๕	๑,๐๓๑
ปริมาณขยะจริง ลบ.ม./วัน	๙๖๕	๓๐	๒๕	๑,๐๒๐
จำนวนรถที่ใช้งาน (คัน)	๒๒	๔	๓	๒๙
ปริมาณขยะที่เก็บได้ ลบ.ม./วัน	๕๒๕	๓๐	๒๐	๕๗๕
ปริมาณขยะที่เหลือ ลบ.ม./วัน	๒๔๐	-	๕	๒๔๕
จำนวนเที่ยวที่เก็บขยะ/วัน	๕๕	๕	๔	๖๔
ร้อยละขยะที่เก็บได้	๖๘.๖	๑๐๐	๘๐	๗๔.๓
ร้อยละขยะที่เหลือ	๓๑.๔	-	๒๐	๒๕.๗
ปริมาณขยะที่โรงงานรับกำจัด ลบ.ม./วัน	๓๕๐	๓๐	๒๐	๔๐๐

ที่มา : หมวดเก็บกวาดขยะมูลฝอย เขตบางเขน  
 หมวดสุขาภิบาล แผนกการทาง กองสนามบิน กรมช่างโยธาทหารอากาศ  
 กองสุขาภิบาล การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย



## ๘. ลักษณะทางมลภาวะ

ลักษณะทางมลภาวะที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน โดยทั่ว ๆ ไปนั้น ก็ไ้แก่ เสียง อากาศเป็นพิษ และน้ำเสีย ซึ่งเป็นปัญหาหลักของท่าอากาศยาน มลภาวะเหล่านี้เกิดขึ้นตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสังคมที่ผู้คนที่ต้องการความสะดวกสบาย ความรวดเร็วในการเดินทาง เช่นเสียงเครื่องบินจะเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของชุมชนนั้น นั่นคือชุมชนใหม่มีเสียงเครื่องบินวิ่งขึ้นวิ่งลงอยู่ตลอดเวลาแสดงถึงชุมชนนั้นมีการหมุนเวียนของกระแสเงินมีความดีความงาม เสียงเครื่องบินในปัจจุบันมีไ้แต่จะก้งอยู่เฉพาะเมืองใหญ่ ๆ เท่านั้น ยังกระจายออกไปตามชานเมืองและชุมชนโดยทั่ว ๆ ไป และเหตุการณ์ที่กล่าวนี้ก็เกิดขึ้นกับท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยผู้อยู่อาศัยในชุมชนโดยรอบ จะไ้ยินเสียงเครื่องบินทั้งกลางวันและกลางคืน อย่างที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงไ้ ส่วนมลภาวะอากาศเป็นพิษเนื่องจากบริเวณท่าอากาศยานมีการซ่อมเครื่องบินน้อยมาก รวมทั้งวันที่เกิดจากเครื่องบินก็มิไ้บ่อย จึงยังไม่เป็นปัญหากับชุมชนแต่อย่างไ้ ส่วนน้ำเสียนั้นท่าอากาศยานมีโรงกำจัดน้ำเสียซึ่งตั้งอยู่ทางคั่นเหนือของท่าอากาศยาน และน้ำเสียจากท่าอากาศยานก่อนปล่อยลงสู่คลองเปรมประชากรก็ผ่านการรวบรวบวิธีกำจัดน้ำเสียก่อนแล้ว ทั้งนี้ปัญหาในปัจจุบันของมลภาวะท่าอากาศยานก็ไ้แก่เสียงเครื่องบินเท่านั้นเอง

สำหรับมลภาวะที่เกิดขึ้นในเขตบางเขน ซึ่งเป็นชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานนั้น เป็นผลที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วไปเป็นผู้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อยู่อาศัยในชุมชน ก็จะได้ไ้จากการร้องเรียนถึงเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ไ้รับจากโรงงานอุตสาหกรรมกระทรวงอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ (ดูตาราง ๓.๒๐ ) โดยแบ่งประเภทของความเดือดร้อนรำคาญไ้ ๕ ประเภท คือ น้ำโสโครก, เสียง, ฝุ่นละออง, เขม่าควันและกลิ่น โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่เป็นต้นเหตุแห่งความเดือดร้อนรำคาญนี้ร้อยละ ๗๒ อยู่ในแขวงลาดยาว และร้อยละ ๑๘

\* สมบูรณ์ ศุภศิลป์, เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๒๑), หน้า ๑๐๘ - ๑๐๙.

ตาราง ๓.๒๐ โรงงานอุตสาหกรรมและประเภทของความเสี่ยงร่วร่าค่างูเขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๒

แขวง	ชื่อโรงงาน	ความเสี่ยงร่วร่าค่างู
ฉากยาว	บริษัทบูรพาอุตสาหกรรม จำกัด	น้ำโสโครก
"	บริษัทเสริมสุข จำกัด	"
"	บริษัทยูเนี่ยนโซคา	"
"	โรงงานท่ากระค่างู	"
"	บริษัทไทยไนลอน จำกัด	"
"	โรงงานสะสมน้ำมัน	"
"	บริษัทโทรเรไนลอน จำกัด	"
"	บริษัทไทยชินเทคิกเทคไทล์ จำกัด	"
"	บริษัทอุตสาหกรรมผ้าไหมไทย	"
"	บริษัทศรีเพชรซีซู	น้ำโสโครกและเสียง
"	บริษัทรูปเปอร์ไฮเวมมอเทอร์ จำกัด	น้ำโสโครกเสียงและกลิ่น
"	โรงงานท่าเฟอร์นิเจอร์	เสียง
"	บริษัทสยามมินเนอร์วัลแชนค้ออินคัสเตียล	"
"	โรงงานท่าเฟอร์นิเจอร์ท้วร่าหวาย	เสียงและฝุ่นละออง



แขวง	ชื่อโรงงาน	ความถี่ครั้งจนรำคาญ
ลาพยาว	โรงขนถ่าน	ฝุ่นละออง
"	โรงงานทำปุ๋ยคอกวงค์สว่างการ เกษตร	"
"	โรงงานหล่อเซรามิคกรีน	"
"	บริษัท เข็มพีล็กค์	กลิ่น
"	โรงงานทำสีสะพาน	เขม่าควัน
"	ผลิตภัณฑ์แม่เอบ	เขม่าควันและ เสียง
ตลาดบางเขน	บริษัทไทเทิน จำกัด	น้ำโสโครก
"	บริษัทยาคุณท์	"
"	โรงงานกระดาษเหล็กสี	"
"	โรงงานฆ่าสัตว์บางเขน	"
"	โรงงานขนมไทย	"
"	โรงงานจาวาเมนูเพกเจอริง	"
ทุ่งสองห้อง	บริษัทฟอโรมอาหารนม (กรุงเทพ) จำกัด	"
สายไหม	บริษัทผลิตเครื่องสำอางค์ (จาวาเมนูเพกเจอริง)	"
อนุสาวรีย์	บริษัทบางกอกไนลอน	"



อยู่ในแขวงตลาดบางเขน ที่เหลือกระจายอยู่ทั่วไปในแขวงทุ่งสองห้อง, อนุสาวรีย์, และ  
สายไหม ส่วนประเภทที่ทำความเดือดร้อนรำคาญมากที่สุดแก่น้ำโสโครกจำนวนร้อยละ ๗๕  
รองลงมาได้แก่เสียงร้อยละ ๒๐ ที่เหลือก็เกิดจากฝุ่นละออง, กลิ่น และเขม่าควัน  
นอกจากเสียงที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมดังกล่าวแล้วผู้ที่อาศัยในชุมชนฝั่งตะวันตกของ  
ท่าอากาศยานจะได้รับเสียงจากรถไฟและรถบรรทุกที่วิ่งบนถนนวิภาวดีรังสิต รวมทั้งเสียง  
แตรรถอีกด้วย ส่วนผู้อยู่อาศัยฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานได้รับความเดือดร้อนรำคาญจาก  
เสียงรถบรรทุกน้อยเพราะบริเวณพักอาศัยอยู่ห่างจากถนนพหลโยธินพอสมควร

เสียงเครื่องบินบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน  
กรุงเทพ ได้เคยมีการศึกษาและสำรวจทั้งส่วนบุคคลและคณะหลายครั้งด้วยกันอาทิ เช่น

ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ คณะวิจัยของ กองเวชศาสตร์ป้องกันกรมแพทยทหาร  
อากาศ\* ได้ทำการสำรวจเสียงจากเครื่องบินที่บริเวณสนามบินดอนเมือง โดยมีวัตถุประสงค์  
เพื่อทำการสำรวจว่าเสียงจากเครื่องบินต่าง ๆ มีความดังขณะขึ้น, ลง และวิ่ง มีความ  
ดังคิดเป็นเดซิเบลเท่าไร เพื่อใช้เป็นข้อมูลวางแผนเรื่องเสียงเกี่ยวกับสนามบินพาณิชย์ นอก  
จากนี้ก็เพื่อสำรวจว่าขนาดของเสียงจะทำให้บุคคลที่อาศัยและปฏิบัติงานที่บริเวณสนามบิน  
ดอนเมือง และใกล้เคียงจะได้รับอันตรายจากเสียงเครื่องบินอย่างไรบ้าง ภายหลังจาก  
การสำรวจแล้วได้ผลสรุปว่าค่าเฉลี่ยความดังสูงสุดขณะวิ่งขึ้นของเครื่องบินไอพ่น ๑๐๘ - ๑๒๒  
เดซิเบล และเครื่องบินใบพัด ๑๒๐ เดซิเบล โดยได้ค่าเฉลี่ยเครื่องบินวิ่งขึ้นในเวลา  
กลางวัน ๕๕.๐ เดซิเบล ในเวลากลางคืน ๒๘.๘ เดซิเบล และวิ่งลงในเวลากลางวัน  
๕๓.๙ เดซิเบล ในเวลากลางคืน ๒๖ เดซิเบล ซึ่งจากการทดสอบวัดเสียงได้สูงกว่า  
เดซิเบลมาตรฐาน ดังนั้นอันตรายจะเกิดกับผู้ที่ทำงานบริเวณลานจอดและใกล้เคียงกับเครื่องบิน  
ส่วนผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับสนามบินโอกาสรับอันตรายและถูกรบกวนได้เช่นกัน

\*ร.ค.หญิง สมศรี วิสมิตะนันท์, ร.ท.ชัยรัตน์ คุณประเสริฐ และ  
น.อ.ไพจิตร ศิริโพธิ์ "การสำรวจเสียงเครื่องบินบริเวณดอนเมือง" แพทย์สารทหาร  
อากาศ ๒๒ (ตุลาคม ๒๕๑๔), หน้า ๑๔๗ - ๑๕๒.

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ บริษัท TAMS\* ได้ทำการศึกษาและสำรวจเสียง เครื่องบินบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพและชุมชนโดยรอบ โดยแบ่งเขตพื้นที่ที่สำรวจ ๓ เขต ผลสรุปของการศึกษาเขต ๓ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงมากที่สุดได้แก่บริเวณ ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศ ชุมชนก้านเหนือและก้านใต้ท่าอากาศยาน ห่าง จากปลายทางรัศมีประมาณ ๓ กม. โดยครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๗,๖๐๐ ไร่ ส่วนเขต ๒ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๓๕,๐๐๐ ไร่ โดยพื้นที่เหล่านี้จะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน น้อยกว่าในเขต ๓ สำหรับเขต ๑ ซึ่งอยู่นอกเขต ๒ นั้น ได้รับผลกระทบจากเสียง เครื่องบินน้อยมาก แต่ก็มีบางชุมชนที่รำคาญเสียงเครื่องบิน

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ HOSSEIN<sup>๒</sup> ได้ทำการสำรวจเสียงเครื่องบินในบริเวณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ๕ จุด คือ ที่กักตักการการบินไทย, ห้องผู้โดยสารคอย, ห้อง ผู้โดยสารออก, โรงซ่อมเครื่องบินการบินไทยและห้องทำงานการบินไทย ส่วนภายนอกท่า อากาศยาน ๕ จุด คือที่หมู่บ้านสุวรรณี (แขวงสีกัน) วิทยาลัยครูพระนคร, โรงเรียน ไกรลาศศึกษา, โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และโรงเรียนรัชฎญูบุรี และได้สรุปผลดังนี้

๑. ระดับเสียงของเครื่องบินไอพ่น B - ๗๒๗, DC - ๘, และ B - ๗๒๗ ให้ระดับเสียง ๑๑๕, ๑๑๔ และ ๑๑๒ เดซิเบลเมื่อบินขึ้น และ ๑๑๒, ๑๑๑ และ ๑๐๗ เมื่อบินลงตามลำดับ สูงกว่าระดับเสียงมาตรฐานประมาณ ๑๐ เดซิเบล

๒. ระดับเสียงในบริเวณท่าอากาศยานสูงกว่าระดับเสียงมาตรฐาน

๓. ระดับเสียงภายนอกท่าอากาศยาน ๕ จุด นั้น ระดับเสียงสูงมากขณะ เครื่องบินขึ้นโดยเฉพาะบริเวณวิทยาลัยครูพระนคร เมื่อเทียบกับระดับเสียงมาตรฐาน

\*Tippetts, Abnett, McCarthy, Stratton, "Site Investigation and Master Plan", p. I-21-24.

<sup>๒</sup>Karwarz Hossein, "Aircraft and Airport Noise at Bangkok International Airport (Don Muang) in Thailand", p. 22-53.

## ๕. อุตสาหกรรมการบิน

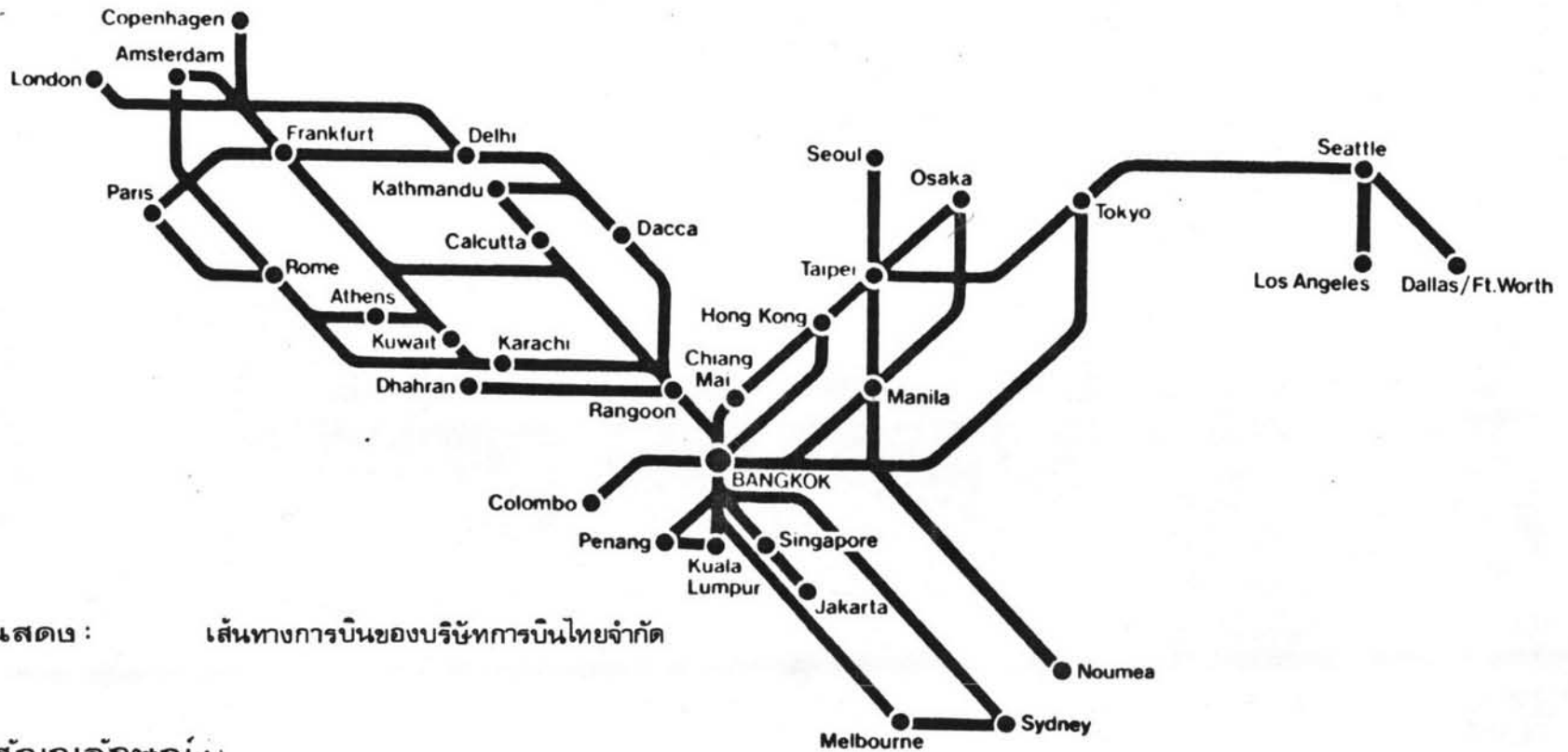
ประเทศไทยก็เช่นเดียวกับประเทศในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย ที่พยายามแข่งขันกันในด้านอุตสาหกรรมการบิน เพื่อให้ประเทศคงความเป็นศูนย์กลางการเดินอากาศในภูมิภาคนี้ของโลกซึ่งการดำเนินการในกิจการบินนั้นก่อน • กรกฎาคม ๒๕๒๒ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคมและกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ ได้ร่วมกันดำเนินการในงานของท่าอากาศยานกรุงเทพ ต่อมาหลักจาก • กรกฎาคม ๒๕๒๒ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการท่าอากาศยานกรุงเทพทั้งหมด ตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่วนกิจการการบินต่างจังหวัดนั้น กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ยังคงรับผิดชอบดำเนินการต่อไป แต่ก็มีแนวโน้มว่าจะโอนท่าอากาศยานที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยดำเนินการต่อไป ถ้าหากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีความพร้อมมากกว่าปัจจุบัน

### ๕.๑ สายการบิน

สายการบินของประเทศไทยมีทั้งทำการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศโดยการบินภายในประเทศนั้น บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของไทยทำการบินรับส่งผู้โดยสารไปทุกภาคของประเทศ โดยใช้เครื่องบินไอพ่นชนิด B ๗๓๗ และ HS ๓๕๕ รับส่งผู้โดยสารตามท่าอากาศยาน ๑๔ แห่ง จากจำนวนท่าอากาศยาน ๕๐ แห่งในประเทศไทย (กฎตาราง ๓.๑๓ แผนที่ ๓.๑๔) นอกจากทำการบินภายในประเทศแล้วยังทำการบินไปยังท่าอากาศยานประเทศเพื่อนบ้านด้วยคือ กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ - ฮานอย และกรุงเทพฯ - ปีนัง

ส่วนการบินระหว่างประเทศนั้น บริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของไทยได้ทำการบินไปยังประเทศต่าง ๆ (กฎแผนที่ ๓.๑๕) และมีสายการบินประจำของต่างประเทศทำการบินมายังท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวน ๓๔ สายการบิน (กฎตาราง ๓.๒๑)





แสดง : เส้นทางการบินของบริษัทการบินไทยจำกัด

สัญลักษณ์ :

- เมือง
- เส้นทางการบิน

ที่มา : บริษัทการบินไทย จำกัด พ.ศ. 2524

ตาราง ๓.๒๑ สายการบินต่างประเทศที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

สายการบิน	ชื่อย่อ	เครื่องบินที่ใช้
AEROFLOT	AEROFLOT	IL - 62 ✓
AIR FRANCE	AF	B - 747 ✓
AIR INDIA	AI	B - 707
AIR LANKA	-	B - 707 - 737 <sup>L16</sup>
ALIA-THE ROYAL JORDANIAN AIRLINES	-	B - 747 <sup>L10</sup>
ALITALIA	AZ	DC - 10
BANGLADESH BIMAN	-	B - 707 <sup>D10</sup>
BRITISH AIRWAYS	BOAC	B - 747, VC - 10
BURMA AIRWAYS	UBA	F - 28
CATHAY PACIFIC AIRWAYS	CPA	B - 707, 747 L - 1011
CHINA AIRLINES	CAL	B - 707, 747 <sup>SR, A03</sup>
EGYPAIR	-	B - 707,
FINNAIR	-	DC - 80
GARUDA INDONESIAN AIRWAY	-	DC - 10 <sup>747</sup>
GULFAIR	-	L - 1011, <sup>747</sup>
IRAQI AIRWAYS	-	B - 747
JAPAN AIRLINES	JAL	<sup>767</sup> DC - 8, <sup>D10</sup> B - 747
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM	B - 747
KOREAN AIRLINES	KAL	A - 300 <sup>747</sup>
KUWAIT AIRWAYS	-	B - 707 <sup>747, A03</sup>
LAO AVIATION	-	AN - 24

สายการบิน	ชื่อย่อ	เครื่องบินที่ใช้
LOT - POLISH AIRLINES	-	IL - 62
LUFTHANSA	-	DC - 10 743
MALAYSIAN AIRLINE SYSTEM	MAS	B - 737 A33
PAKISTAN INTERANTIONAL AIRLINES	PIA	743 DC - 10 A33
PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS	PAA UAL	B - 747 SD
PHILIPPINE AIRLINES	PAL	DC - 10 743 A33
QANTAS AIRWAYS	QEA	B - 747 767
ROYAL BRUNEI AIRLINES	-	B - 707 757
ROYAL NEPAL AIRLINES	RNAC	B - 727
SABENA AIRLINES	SABENA	DC - 10
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS	DC - 8, 10
SINGAPORE INTERNATIONAL AIRLINES	SIA	DC - 10, B - 707 A310 B - 727, 747
SWISS AIR	SWR	DC - 10
TAROM ROMANIAN AIRTRANSPORT	-	B - 707 ✓
TRANS MEDITERANIAN AIRLINES	TMA	B - 707
VIETNAM AIRLINES	-	AN - 24 TU 34

ที่มา : กองวิชาการ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

## ๕.๒ จำนวนเที่ยวบิน

จำนวนเที่ยวบินที่ทำอากาศยานกรุงเทพในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๕๔,๓๑๘ เที่ยวบิน ซึ่งแยกได้เป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน ๓,๒๒๗ เที่ยวบิน และระหว่างประเทศ ๕๑,๐๙๑ เที่ยวบิน เมื่อวิเคราะห์จำนวนเที่ยวบินจะเห็นได้ว่าในจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ (ดูตาราง ๓.๒๒) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๘ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวนเที่ยวบินมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ลดลงโดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤติการณ์น้ำมันและความมั่นคงของประเทศ ในช่วงเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๑๗ ส่วนช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๘ - ๒๕๒๓ การเปลี่ยนแปลงมีเล็กน้อยคือ ลดลงจากร้อยละ ๓.๓ เหลือร้อยละ ๓.๑

สำหรับจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศนั้นก็เช่นเดียวกับเที่ยวบินภายในประเทศ การเปลี่ยนแปลงมีอัตราการลดลงมากในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๔ คือลดลงจากช่วงปี พ.ศ. ๒๕๐๘ - ๒๕๑๓ ร้อยละ ๑๓.๕ เหลือเพียงร้อยละ ๖.๘ และจากการสืบสวนก็เนื่องจากวิกฤติการณ์น้ำมันและความมั่นคงของประเทศไทย และการเปลี่ยนแปลงก็ลดลงในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๓ ซึ่งเกิดจากการที่สายการบินต่าง ๆ ใ้เครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น บรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น ทำให้สามารถลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ยังมีเครื่องบินทหารและเครื่องบินอื่น ๆ ที่ใช้ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดูตาราง ๓.๒๓) ซึ่งแสดงจำนวนเที่ยวบินที่ทำอากาศยานกรุงเทพในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๐๘ - ๒๕๑๔ จำนวนเที่ยวบินทหารมีมากกว่าจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์มาก ทั้งนี้เนื่องด้วยจากการสงครามในเวียดนาม เครื่องบินทหารสหรัฐอเมริกาใช้ประเทศไทยเป็นแหล่งพักผ่อนของทหารสหรัฐ บางปีจึงมีจำนวนเที่ยวบินสูงมากเช่นในปี พ.ศ. ๒๕๑๑ จำนวนเที่ยวบินสูงเกือบถึง ๑๐๐,๐๐๐ เที่ยวบิน และอีกประการหนึ่งเนื่องด้วยก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๔ กองบิน ๑ ซึ่งเป็นกองบินป้องกันภัยทางอากาศของประเทศไทยมีการฝึกปฏิบัติการอยู่คอนเมือง (ทางก้านทิศใต้ของทำอากาศยานกรุงเทพ) แต่ภายหลังจากสหรัฐอเมริการถอนทหารออกจากเวียดนามหมดแล้วและกองทัพอากาศไทยก็ได้ย้ายกองบิน ๑ ออกไปจากที่คังคอนเมืองในปี พ.ศ. ๒๕๑๕ จำนวนเที่ยวบินทางทหารลดลงเหลือเพียงไม่ถึง ๒๐,๐๐๐ เที่ยวบิน ส่วนจำนวนเที่ยวบินอื่น ๆ ก็มีจำนวนลดลงด้วยเช่นกัน



ตาราง ๓.๒๒ จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

พ.ศ.	ในประเทศ		ต่างประเทศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
๒๕๐๘	๔,๕๗๑	-	๑๕,๒๓๗	-
๒๕๐๙	๓,๑๖๗	- ๓๐.๗	๑๙,๓๕๒	+ ๒๖.๙
๒๕๑๐	๓,๖๕๒	+ ๑๕.๐	๒๒,๘๐๑	+ ๑๗.๙
๒๕๑๑	๔,๑๑๑	+ ๑๒.๙	๒๖,๘๖๓	+ ๑๗.๘
๒๕๑๒	๕,๑๒๐	+ ๒๔.๕	๒๙,๓๐๘	+ ๙.๑
๒๕๑๓	๕,๘๑๗	+ ๑๓.๖	๓๔,๕๕๐	+ ๑๗.๙
๒๕๑๔	๖,๐๘๒	+ ๙.๖	๓๗,๐๔๑	+ ๗.๒
๒๕๑๕	๖,๓๐๙	+ ๓.๗	๔๐,๓๕๐	+ ๘.๙
๒๕๑๖	๖,๓๙๕	+ ๑.๔	๔๓,๘๐๑	+ ๘.๖
๒๕๑๗	๖,๐๘๙	- ๔.๘	๔๓,๖๒๘	- ๐.๔
๒๕๑๘	๖,๑๕๒	+ ๑.๐	๔๒,๙๑๑	- ๑.๖
๒๕๑๙	๖,๗๖๙	+ ๑๐.๐	๔๑,๒๔๗	- ๓.๙
๒๕๒๐	๗,๑๑๖	+ ๕.๑	๓๙,๐๒๓	- ๕.๔
๒๕๒๑	๖,๖๔๑	- ๖.๗	๔๒,๑๓๖	+ ๘.๐
๒๕๒๒	๗,๑๐๘	+ ๗.๐	๔๕,๑๕๘	+ ๗.๒
๒๕๒๓	๗,๒๖๗	+ ๒.๓	๔๗,๔๕๑	+ ๕.๑

อัตราเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)

๒๕๐๘ - ๑๓	+ ๗.๑	+ ๑๗.๙
๒๕๑๓ - ๑๘	+ ๓.๓	+ ๖.๘
๒๕๑๘ - ๒๓	+ ๓.๑	+ ๑.๖

ที่มา : กองวิชาการ กรมการขนส่งพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

ตาราง ๓.๒๓ จำนวนเที่ยวบินที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ( พื้น )

พ.ศ.	เครื่องบิน			รวม
	พาณิชย์	ทหาร	อื่น ๆ	
๒๕๐๘	๑๙.๘	๙๑.๘	๒๐.๖	๑๓๒.๒
๒๕๐๙	๒๒.๕	๙๐.๐	๒๑.๕	๑๓๔.๐
๒๕๑๐	๒๖.๘	๙๓.๘	๒๔.๗	๑๔๕.๓
๒๕๑๑	๓๑.๐	๙๘.๓	๒๙.๐	๑๕๘.๓
๒๕๑๒	๓๔.๘	๘๐.๖	๑๐.๗	๑๒๕.๗
๒๕๑๓	๔๐.๘	๗๘.๗	๑๐.๘	๑๒๙.๓
๒๕๑๔	๔๓.๑	๗๐.๑	๑๒.๐	๑๒๕.๒
๒๕๑๕	๕๖.๖	๖๖.๑	๑๖.๑	๑๓๘.๘
๒๕๑๖	๕๐.๒	+	๑๐.๐	+
๒๕๑๗	๕๙.๗	+	๑๐.๖	+
๒๕๑๘	๕๙.๑	๕๑.๘	๗.๓	๑๑๘.๒
๒๕๑๙	๘๘.๐	๑๘.๘	๗.๘	๑๑๔.๖
๒๕๒๐	๕๖.๑	๒๖.๘	๓.๘	๘๖.๗
๒๕๒๑	๘๘.๗	๒๘.๘	๕.๗	๑๒๓.๒
๒๕๒๒	๕๒.๓	๒๙.๘	๓.๘	๘๕.๙
๒๕๒๓	๕๘.๗	๑๗.๑	๑.๖	๗๗.๔

+ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : กองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม  
 กองวิชาการ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

### ๕.๓ จำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสารที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นจำนวนผู้โดยสาร ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๘ - ๒๕๒๓ (ดูตาราง ๓.๒๔) สามารถวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทั้งจำนวนและร้อยละได้ว่า

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี แม้ว่าบางปีจะเพิ่มในอัตราลดลงก็ตาม เว้นบางปีเช่นปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ผู้โดยสารมีจำนวนลดลงซึ่งก็เพราะอยู่ในช่วงวิกฤติการณ์น้ำมัน และช่วงของการเปลี่ยนแปลงการเมืองของไทย เมื่อมองภาพรวมแล้ว อัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงในช่วงปี ๒๕๑๓ - ๒๕๑๔ แต่หลังจากนั้นช่วงปี ๒๕๑๔ - ๒๕๒๓ อัตราการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นมาก และคาดว่า การขนส่งทางอากาศจะได้รับความนิยมสูงขึ้น เนื่องจากสภาพการเส้นทางโดยเส้นทางรถยนต์ และเส้นทางรถไฟในปัจจุบันของประเทศ ความสะดวกสบายทางร่างกายและทรัพย์สิน เกิดเหตุการณ์ปล้นรถโดยสารและรถไฟอยู่เป็นประจำ รวมทั้งการก่อวินาศกรรมทางรถไฟ ทำให้มีผู้หันมาใช้การเส้นทางทางอากาศมากขึ้น

สำหรับระหว่างประเทศ ผู้โดยสารที่ทำอากาศยานมีทั้งผู้โดยสารเดินทาง เข้า - ออก และเดินทางผ่านไปยังประเทศอื่น ซึ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๘ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวนผู้โดยสาร เข้า - ออก มีจำนวนเพิ่มขึ้นตลอดยกเว้นในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จำนวนผู้โดยสาร เข้า - ออก ลดลงเล็กน้อยเพียงร้อยละ ๑.๑ และเมื่อพิจารณาจากอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยเป็นช่วง ๕ ปี จะพบว่าจำนวนผู้โดยสาร มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงตลอด ในแต่ละช่วง ๕ ปี

ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังประเทศอื่นนั้น มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นมาตลอดตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารผ่านมีอัตราร้อยละไม่แน่นอน และเมื่อพิจารณาจากอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ย ในแต่ละช่วง ๕ ปี แล้วจะเห็นได้ว่า ผู้โดยสารเดินทางผ่านมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดน้อยลงมากกว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทาง เข้า - ออก ที่ทำอากาศยานกรุงเทพ

ตาราง ๓.๒๔ จำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (พันคน)

พ.ศ.	ในประเทศ		ระหว่างประเทศ			
	จำนวนรวม	ร้อยละ	เข้า - ออก	ร้อยละ	ผ่าน	ร้อยละ
๒๕๐๘	๑๓๒, ๔๘๖	-	๓๘๖, ๓๔๘	-	๒๒๓, ๓๖๓	-
๒๕๐๙	๘๑, ๔๔๙	+ ๓๘.๕	๕๕๖, ๒๘๓	+ ๔๔.๐	๒๔๖, ๓๔๖	+ ๑๐.๑
๒๕๑๐	๑๐๑, ๔๓๑	+ ๒๔.๖	๖๖๓, ๖๙๔	+ ๒๐.๒	๒๓๕, ๓๕๓	+ ๑๑.๘
๒๕๑๑	๑๑๓, ๖๓๑	+ ๑๒.๐	๗๕๒, ๓๖๙	+ ๑๓.๒	๓๓๑, ๖๕๕	+ ๒๐.๓
๒๕๑๒	๑๕๖, ๘๕๓	+ ๒๙.๓	๘๓๓, ๘๑๒	+ ๒๕.๐	๓๖๒, ๕๓๓	+ ๘.๓
๒๕๑๓	๑๖๙, ๕๐๙	+ ๑๕.๓	๑, ๒๔๙, ๖๕๑	+ ๒๓.๘	๔๙๐, ๐๕๓	+ ๓๕.๒
๒๕๑๔	๑๘๐, ๖๒๘	+ ๖.๖	๑, ๒๓๖, ๒๑๓	- ๑.๑	๕๓๕, ๑๔๓	+ ๑๓.๒
๒๕๑๕	๑๙๑, ๘๒๕	+ ๖.๓	๑, ๕๕๓, ๓๐๓	+ ๒๕.๓	๓๕๐, ๓๓๘	+ ๒๕.๐
๒๕๑๖	๒๑๔, ๙๒๕	+ ๑๒.๐	๑, ๙๖๖, ๕๙๓	+ ๒๖.๖	๘๕๖, ๒๖๔	+ ๒๑.๐
๒๕๑๗	๒๐๒, ๒๕๕	- ๕.๘	๒, ๑๑๖, ๒๓๓	+ ๓.๖	๙๐๐, ๘๑๓	+ ๐.๕
๒๕๑๘	๒๑๐, ๓๖๙	+ ๕.๐	๒, ๓๓๐, ๕๕๘	+ ๑๒.๐	๙๓๕, ๑๑๔	+ ๓.๓
๒๕๑๙	๒๓๓, ๘๐๕	+ ๑๐.๓	๒, ๕๕๖, ๖๖๙	+ ๕.๙	๙๘๑, ๑๘๓	+ ๕.๐
๒๕๒๐	๒๓๒, ๕๒๖	+ ๑๓.๑	๒, ๓๑๙, ๒๖๙	+ ๘.๘	๑, ๐๓๑, ๓๑๓	+ ๘.๒
๒๕๒๑	๓๕๐, ๑๒๒	+ ๒๕.๕	๓, ๑๘๐, ๕๐๙	+ ๑๓.๐	๑, ๐๙๓, ๓๘๓	+ ๒.๘
๒๕๒๒	๓๙๓, ๖๐๘	+ ๑๓.๖	๓, ๖๕๘, ๕๐๕	+ ๑๕.๐	๑, ๒๕๐, ๖๖๖	+ ๑๓.๑
๒๕๒๓	๔๓๖, ๘๕๙	+ ๙.๘	๔, ๐๕๑, ๑๑๒	+ ๑๐.๕	๑, ๒๕๐, ๓๘๓	+ ๓.๒

อัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)

๒๕๐๘ - ๑๓	+ ๘.๕	+ ๒๖.๘	+ ๑๓.๘
๒๕๑๓ - ๑๘	+ ๖.๘	+ ๑๖.๘	+ ๑๓.๘
๒๕๑๘ - ๒๓	+ ๑๕.๐	+ ๑๑.๕	+ ๖.๑

ที่มา : กองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

## ๕.๔ จำนวนสินค้า

จำนวนสินค้าที่ทำอากาศยานกรุงเทพทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (ดูตาราง ๓.๒๕) จำนวนสินค้าภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอนมาตลอด ทั้งนี้เป็นเพราะระบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีทางเลือกได้หลายทาง เช่น ทางรถยนต์และทางรถไฟ และสามารถขนส่งสินค้าได้ถึงทุกห้องที่มากกว่าทางอากาศ การขนส่งสินค้าทางอากาศเฉพาะเดือน ธันวาคม ๒๕๒๓ ขึ้น - ลง ทำอากาศยานส่วนภูมิภาคของประเทศไทยมีจำนวนมากที่สุดที่ทำอากาศยานหาคีใหญ่ รองลงมาได้แก่ทำอากาศยานเชียงใหม่ สำหรับทำอากาศยานแม่ฮ่องสอนซึ่งการเดินทางทางบกลำบาก มีการขนส่งสินค้าลงมากกว่าขนส่งขึ้น จากจำนวนสินค้าที่ทำอากาศยานภูมิภาคส่งผลให้จำนวนสินค้าที่ทำอากาศยานกรุงเทพมีจำนวนไม่แน่นอน แต่เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยในช่วง ๕ ปี จากปี พ.ศ. ๒๕๐๘ - ๒๕๑๓ แล้ว อัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยมีอัตราร้อยละลดลงในช่วง ๑๐ ปีหลังจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ เป็นต้นมามีอัตราร้อยละสูงขึ้น

สำหรับจำนวนสินค้าต่างประเทศจำนวนสินค้ามีจำนวนสูงขึ้นมาตลอดตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๘ และมีเฉพาะปี พ.ศ. ๒๕๒๐ มีจำนวนสินค้าที่ทำอากาศยานกรุงเทพลดลงร้อยละ ๓.๔ เมื่อพิจารณาระยะเวลา ๕ ปี แล้วอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นในอัตราลดลง ทั้งนี้ก็เนื่องด้วยสินค้าออกจากประเทศไทยนั้นมี ๒ ประเภท คือ สินค้าท้องถิ่นซึ่งได้แก่ ถ้วยไม้ ไม้สัก ไม้ไผ่ต่าง ๆ และสินค้านานาชาติซึ่งส่วนใหญ่เป็นเสื้อผ้า, เครื่องไฟฟ้า, ซึ่งสินค้าดังกล่าวส่งออกไปทุกภาคของโลก โดยเฉพาะฮ่องกง, ญี่ปุ่น, สิงคโปร์, สหรัฐอเมริกา, เยอรมันนี, สวีเดน, เยอรมันตะวันตก, อังกฤษ, ฝรั่งเศส, อิหร่าน, คูโบ, ซาอุดีอาระเบีย, ใต้มีคู่แข่งขันในการส่งสินค้าออกดังกล่าวรวมทั้งการเพิ่มอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า\* เป็นผลทำให้อัตราเพิ่มของจำนวนสินค้าลดลงตลอดมาจนถึงปัจจุบัน

\* อภิชาติ เพ็ญสุภา, "ผลกระทบของการปรับปรุงอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า" ชาวสารการบินพาณิชย์ ๑๕ (เมษายน ๒๕๒๔) : ๑๒ - ๑๖ .

ตาราง ๓.๒๕ จำนวนสินค้าที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ตัน)

พ.ศ.	ในประเทศ		ต่างประเทศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
๒๕๐๘	๑,๕๓๙	-	๕,๗๒๓	-
๒๕๐๙	๙๙๗	- ๓๘.๕	๗,๖๙๗	+ ๓๓.๖
๒๕๑๐	๑,๑๓๕	+ ๑๙.๙	๑๐,๐๕๕	+ ๓๐.๖
๒๕๑๑	๑,๒๗๘	+ ๑๒.๖	๑๓,๓๗๙	+ ๓๓.๑
๒๕๑๒	๑,๐๒๑	- ๒๐.๑	๑๙,๖๙๖	+ ๙.๘
๒๕๑๓	๑,๒๐๕	+ ๑๘.๐	๒๐,๑๕๐	+ ๓๗.๑
๒๕๑๔	๑,๑๑๙	- ๗.๑	๒๔,๑๕๘	+ ๑๙.๙
๒๕๑๕	๑,๐๒๒	- ๘.๗	๒๕,๘๙๑	+ ๕.๕
๒๕๑๖	๘๕๒	- ๑๖.๖	๓๓,๖๓๒	+ ๓๑.๙
๒๕๑๗	๘๘๙	+ ๓.๘	๔๔,๘๘๑	+ ๓๓.๗
๒๕๑๘	๙๙๗	+ ๑๒.๘	๕๑,๗๒๖	+ ๑๕.๐
๒๕๑๙	๙๘๘	- ๐.๙	๕๙,๐๙๒	+ ๑๔.๒
๒๕๒๐	๑,๑๔๒	+ ๑๕.๖	๕๖,๗๙๘	- ๓.๙
๒๕๒๑	๑,๐๓๐	- ๙.๘	๗๒,๑๕๑	+ ๒๗.๐
๒๕๒๒	๑,๐๔๐	+ ๑.๐	๙๑,๙๐๒	+ ๒๗.๘
๒๕๒๓	๑,๐๖๘	+ ๒.๗	๑๐๙,๙๕๘	+ ๑๙.๖

อัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)

๒๕๐๘ - ๑๓	- ๑.๖	+ ๒๘.๘
๒๕๑๓ - ๑๘	+ ๐.๘	+ ๒๓.๙
๒๕๑๘ - ๒๓	+ ๓.๖	+ ๑๒.๑

ที่มา : กองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

## ๕.๕ การคาดการณ์ (ดูตาราง ๓.๒๒)

### ๕.๕.๑ จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์

จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ที่ทำอากาศยานกรุงเทพสำหรับการบินภายในประเทศซึ่งมีจำนวนเพียงร้อยละ ๑๕ ของจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ จะเพิ่มสัดส่วนของจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศต่อระหว่างประเทศขึ้นเป็นร้อยละ ๒๐ ส่วนการเพิ่มร้อยละต่อปีของเที่ยวบินพาณิชย์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ จะมีอัตราการเพิ่มสูง และลดลงใน ๕ ปีต่อไป และอัตราเพิ่มร้อยละต่อปีของจำนวนเที่ยวบินทั้ง ๒ ประเภท จะมีอัตราเพิ่มเท่ากันในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ คือ ๒.๕ สาเหตุหนึ่งที่ทำให้จำนวนเที่ยวบินลดน้อยลง เป็นเพราะจะมีการนำเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่บรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้นมาบินหลังปี พ.ศ. ๒๕๓๗

### ๕.๕.๒ จำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศช่วง ๕ ปี ที่แล้วมาเพิ่มขึ้นอัตราร้อยละ ๑๔.๐ ระหว่างช่วงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ถึง ๒๕๓๐ อัตราเพิ่มร้อยละต่อปีจะลดลงเหลือเพียง ๕.๔ หลังจากนั้นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจะเพิ่มสูงขึ้น แต่อัตราเพิ่มร้อยละต่อปีช่วงหลังของปี ๒๕๓๕ จะมีอัตราการเพิ่มน้อยกว่าช่วงแรกของปี พ.ศ. ๒๕๓๕ ส่วนจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศนั้นจำนวนผู้เดินทางเข้า - ออก จะมีอัตราร้อยละลดลงตลอดทั้งในปี พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้นไป แต่ก็ไม่มากนัก ส่วนผู้โดยสารผ่านนั้นมีอัตราเพิ่มร้อยละต่อปีมีสัดส่วนใกล้เคียงกับผู้โดยสารเข้า - ออก

### ๕.๕.๓ จำนวนสินค้า

จำนวนสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมีอัตราเพิ่มร้อยละต่อปีจากปีปัจจุบันจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๐ มีการเพิ่มในอัตราเกือบจะคงที่ซึ่งแสดงถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงได้รับความนิยมโดยทั่ว ๆ ไปในก้านความสะดวกรวดเร็ว

จากการคาดการณ์จึงลงความเห็นไว้ว่าการขนส่งทางอากาศ จะเติบโตต่อไปในอนาคต แต่จะมีอัตราต่ำกว่าในอดีต

ตาราง ๓.๒๖ การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินพาณิชย์, ผู้โดยสารและสินค้า (พ.ศ. ๒๕๓๐, ๒๕๓๕ และ ๒๕๔๐)

รายการ	พ.ศ. ๒๕๒๓	อัตราเพิ่ม ร้อยละ ทศปี	พ.ศ. ๒๕๓๐	อัตราเพิ่ม ร้อยละ ทศปี	พ.ศ. ๒๕๓๕	อัตราเพิ่ม ร้อยละ ทศปี	พ.ศ. ๒๕๔๐	อัตราเพิ่ม ร้อยละ ทศปี
เที่ยวบินพาณิชย์								
ภายในประเทศ	๗,๒๖๗	๓.๑	๑๔,๐๐๐	๒๑.๑	๒๑,๑๐๐	๓.๓	๒๔,๐๐๐	๒.๔
ระหว่างประเทศ	๔๗,๔๕๑	๑.๖	๔๕,๐๐๐	๑๑.๓	๑๐๕,๐๐๐	๔.๗	๑๒๐,๐๐๐	๒.๔
ผู้โดยสาร								
ภายในประเทศ(พัน)	๔๓๖	๑๔.๐	๖๐๐	๕.๔	๘๖๐	๘.๗	๑,๒๐๐	๗.๔
ระหว่างประเทศ								
เข้า - ออก (พัน)	๔,๐๔๑	๑๐.๕	๖,๔๐๐	๔.๗	๘,๕๐๐	๗.๔	๑๒,๕๐๐	๖.๓
ยาน (พัน)	๑,๒๔๐	๓.๒	๒,๖๐๐	๑๔.๗	๓,๖๐๐	๗.๘	๔,๗๐๐	๖.๑
สินค้า								
ภายในประเทศ (พันตัน)	๑.๑	๓.๖	๑.๖	๖.๕	๒	๕.๐	๒.๕	๕.๐
ระหว่างประเทศ (พันตัน)	๑๑๐	๑๒.๑	๒๑๐	๑๓.๐	๓๕๐	๑๓.๓	๕๕๐	๑๑.๔

ที่มา : Department of Aviation, Ministry of Communication. "Site Investigation and Master Plan", March, 1978. P. I - 22, 24, 27, 31 and 33 .

อัตราเพิ่มร้อยละทศปีคำนวณโดยผู้ศึกษา



## การใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ

ท่าอากาศยานกรุงเทพ ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ความหนาแน่นของประชากรจากเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครขึ้นไปทางเหนือประมาณ ๒๒ กม. อยู่ในพื้นที่ของเขตกางเขนซึ่งเป็นเขตกชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร และโดยที่กรุงเทพมหานครมีลักษณะคล้ายกับเมืองหลวงทั่ว ๆ ไปที่ไม่สามารถกำหนดเขตศูนย์กลางทางธุรกิจ ( Central Business District ) การเติบโตของธุรกิจจึงเกิดขึ้นตามแนวสองข้างทางที่สร้างเพิ่มขึ้น หลังจากนั้นบริเวณที่อยู่อาศัยก็จะเริ่มจับกลุ่มเป็นชุมชนชนบทย่อย และเจริญเติบโตตามขึ้นมา

### ๑. การใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๑,๕๖๔.๗๖๗ ตร.กม. หรือประมาณร้อยละ ๐.๓ ของพื้นที่ทั้งประเทศ สภาพพื้นที่เป็นที่ราบเรียบอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ ๐.๔๐ ม. มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมหลักทางตะวันออกตามถนนสุขุมวิท ทางเหนือตามถนนพหลโยธิน ทางใต้ตามถนนเพชรเกษม การใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครไม่มีกฎเกณฑ์ ไม่มีรูปแบบ<sup>๒</sup> ดังนั้นการใช้ที่ดินจึงเป็นไปตามยถากรรมทำให้ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง การเติบโตเป็นไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด และเติบโตเฉพาะกรุงเทพมหานครเท่านั้น ส่วนจังหวัดอื่น ๆ อัตราการเติบโตเป็นไปอย่างเชื่องช้ามากจนมีผู้กล่าวว่า กรุงเทพคือประเทศไทย ดังนั้นเมื่อก้าวโดยสรุปแล้วการใช้ที่ดินของกรุงเทพจะมีการใช้ที่ดินในค่านกิจกรรมต่าง ๆ ทางพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม พื้นที่สำหรับสถาบันต่าง ๆ พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย พื้นที่สาธารณูปโภค พื้นที่เกษตรกรรมและพักผ่อนหย่อนใจโดยมีการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครแต่ละกิจกรรมโดยสรุปดังนี้

<sup>๑</sup>Manop Bongsadadt, The Analysis of Bangkok and Thonburi Transportation, (Bangkok : Theera Press, 1973), p.9.

<sup>๒</sup>Ibid.

๑.๑ กิจกรรมทางพาณิชย์กรรม การใช้ที่ดินจะกระจายตามเส้นทางคมนาคมจากเขตกั้นในสู่เขตกั้นนอกและความศูนย์ชุมชนในเขตกั้นใน เช่นเขตกั้นบางรัก และปทุมวัน ซึ่งลักษณะของพาณิชย์กรรมยังมีการพักอาศัยปะปนอยู่ในอาคารเดียวกันเป็นส่วนมาก แต่ปัจจุบันนี้เริ่มแยกที่พักอาศัยออกจากอาคารพาณิชย์บ้างแล้ว

๑.๒ กิจกรรมทางอุตสาหกรรม การใช้ที่ดินอุตสาหกรรมขนาดย่อมยังคงมีอยู่ในเขตกั้นในเป็นส่วนมาก ส่วนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มีการกำหนดเขตที่ตั้งโรงงาน อุตสาหกรรมรวมทั้งมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบางชั้น ดังนั้นอุตสาหกรรมส่วนมากจะอยู่ในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ส่วนทางเหนือจะอยู่บริเวณรังสิต

๑.๓ พื้นที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินจะอยู่บริเวณค่านหลังพาณิชย์กรรมซึ่งเกาะตัวตามริมถนนทั้งสองฝั่งและปัจจุบันยังมีการกระจายออกไปอยู่เขตกั้นนอกในลักษณะของหมู่บ้านจัดสรร เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะทางค่านตะวันออกในเขตพระโขนง และทางเหนือในเขตบางกะปิและบางเขนเป็นส่วนมาก ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมแต่เดิม

๑.๔ พื้นที่สถาบันต่าง ๆ มีการใช้ที่ดินของสถาบันศาสนา การศึกษา และสถาบันราชการ แต่เดิมก็จับกลุ่มอยู่โดยรอบชุมชนเก่าในเขตพระนคร และเริ่มกระจายออกไปในเขตพญาไทมากยิ่งขึ้น

๑.๕ พื้นที่สาธารณูปโภค การใช้ที่ดินที่ใช้พื้นที่มากก็ได้แก่ท่าอากาศยานกรุงเทพในเขตบางเขน ทางรถไฟซึ่งเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง, บางกอกน้อย, วงเวียนใหญ่, ย่านพหลโยธินสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศรวมทั้งกิจกรรมอื่น ๆ กระจายอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร

๑.๖ พื้นที่เกษตรกรรมและพักผ่อนหย่อนใจ การใช้ที่ดินทางเกษตรกรรมยังมีอยู่ในเขตกั้นกลางบุรณะ, คลิ่งชัน, หนองแขม, ภาษีเจริญ, หนองจอก, มีนบุรี, ลาดกระบัง, พระโขนง, บางกะปิ และบางเขน ส่วนพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจเพียง ๓ แห่งคือสวนสัตว์กุสุต, สวนลุมพินี และสวนจตุจักร ซึ่งยังไม่เพียงพอสำหรับประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนกว่า ๕ ล้านคน

## ๒. การใช้ที่ดินเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เขตบางเขนมีการใช้ที่ดินในพื้นที่รวม ๑๖๔.๓๑๐ ไร่ โดยมีประชากรรวมจำนวน ๓๔๔,๓๓๓ คน แยกเป็นชาย ๒๐๒,๓๑๖ คน หญิง ๑๔๒,๐๑๗ คน การใช้ที่ดินโดยส่วนรวมแล้วก็มีลักษณะเช่นเดียวกับเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร จะแตกต่างกันก็เพียงพื้นที่ของกิจกรรมแต่ละประเภทมีจำนวนมากน้อยตามความสำคัญของที่ตั้งแต่ละเขต สำหรับเขตบางเขนอาจแบ่งประเภทการใช้ที่ดินออกได้เป็น ๔ ประเภทด้วยกัน (ดูแผนที่ ๓.๒๐, ตาราง ๓.๒๓) คือ

๒.๑ พาณิชยกรรม มีบริเวณเป็นจุด ๆ ตามเส้นทางคมนาคมหลักคือ ถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต รวมทั้งบริเวณจุดตัดของถนนงามวงศ์วานและถนนแจ้งวัฒนะ โดยย่านพาณิชยกรรมจะอยู่ในบริเวณลาดพร้าว เกษตรศาสตร์ พงษ์เพชรนิเวศน์ บางบัว โกสุมนิเวศน์ สะพานใหม่ ตลาดใหม่คอนเมือง ตลาดวิชานันท์ ตลาดมงคลชัย (กม.๔) บริเวณพื้นที่เหล่านี้จะมีพื้นที่ ๑๐๗๓.๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๑.๐๓ ของพื้นที่ทั้งเขตบางเขน

๒.๒ อุตสาหกรรม พื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะอยู่ในแขวง ลาดยาวและแขวงตลาดบางเขน โดยเฉพาะตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งส่วนมากจะเป็นอุตสาหกรรมประเภทเครื่องจักรกล หากนับจำนวนรวมของอุตสาหกรรมทุกประเภทตามที่จดทะเบียนไว้กับกองควบคุมโรงงานกระทรวงอุตสาหกรรม จนถึงเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔ แล้วจะมีจำนวน ๓๖๕ โรงงาน แต่ก็คงจะยังมีโรงงานอุตสาหกรรมอีกจำนวนหนึ่งที่ตั้งอยู่โดยไม่ได้จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมในเขตบางเขนที่มีการจ้างแรงงานจำนวนมากได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรมประเภททอเส้นใย นับได้ว่าเป็นแหล่งงานที่สำคัญของเขตบางเขน ในปัจจุบันตั้งอยู่กันเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรมทอผ้าไทย, โรงงานทอผ้าไทยเหิน, โรงงานอุตสาหกรรมพรมไทย มีจำนวนคนทำงานรวมกันไม่ต่ำกว่า ๔,๐๐๐ คน นอกจากนี้ทางบ้านใต้ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์มีจำนวนคนทำงานกว่า ๒,๕๐๐ คน เช่นกัน เมื่อรวมพื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมมีประมาณ ๑,๔๓๗.๕ ไร่ หรือร้อยละ ๑.๓๖ ของพื้นที่ทั้งเขตบางเขน

จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ 3.20

จังหวัด  
นนทบุรี









เขตบางกะปิ

เขตพญาไท

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง : การใช้ที่ดินเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์ :

- |   |                             |   |                           |
|---|-----------------------------|---|---------------------------|
|  | พาณิชยกรรม                  |  | สถาบันราชการ              |
|  | อุตสาหกรรม                  |  | สาธารณูปโภค               |
|  | อยู่อาศัย                   |  | พักผ่อนหย่อนใจ            |
|  | สถาบันศาสนา และ<br>การศึกษา |  | เกษตรกรรม และ<br>ว่างโล่ง |



ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ กรมภาพถ่ายทหารอากาศ  
พ.ศ. 2523 การสำรวจ

ตาราง ๓.๒๗ จำนวนและร้อยละการใช้ที่ดิน เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๓

ประเภทการใช้ที่ดิน	จำนวน		ร้อยละ ของพื้นที่
	ตร.กม.	ไร่	
พาณิชย์กรรม	๑.๗๕	๑,๐๙๓.๗๕	๑.๐๓
อุตสาหกรรม	๒.๓๐	๑,๔๓๗.๕๐	๑.๓๖
อยู่อาศัย	๒๑.๗๕	๑๓,๕๙๓.๗๕	๑๒.๘๕
สถานศึกษาและการศึกษา	๑๐.๖๓	๖,๖๕๖.๗๕	๖.๒๘
สถานราชการ	๑๗.๐๐	๑๐,๖๒๕.๐๐	๑๐.๐๕
สาธารณูปโภค	๙.๙๗	๖,๒๒๕.๒๕	๕.๘๙
พักผ่อนหย่อนใจ	๑.๑๐	๘๗๗.๕๐	๐.๖๕
เกษตรกรรมและว่างโล่ง	๑๐๔.๘๑	๖๕,๓๑๖.๒๕	๖๑.๙๐
รวมทั้งเขต	๑๖๙.๓๑	๑๐๕,๘๑๘.๗๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ กรมภาพถ่ายทหารอากาศ กองทัพอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๓  
การสำรวจภาคสนาม

๒.๓ อยู่อาศัย พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยมีการกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขต บางเขน นอกจากแขวงออเงิน ท่าแร่และสายไหมทางคันตะวันออก ซึ่งยังคงเป็นเขต เกษตรกรรม เมื่อพิจารณาจำนวนบ้าน/ตร.กม. ในเขตบางเขนมีจำนวน ๓๙๒ หลัง/ตร.กม. น้อยกว่าในระดับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวน ๕๒๔ หลัง/ตร.กม. (ดูตาราง ๓.๒๔) ทั้งนี้ก็เพราะจำนวนบ้าน/ตร.กม. มีหนาแน่นอยู่ในเขตชั้นในมาก ส่วนในระดับแขวงลาหยาว มีจำนวนบ้าน/ตร.กม. สูงที่สุดคือ ๔๔๗ หลัง/ตร.กม. รองลงมาได้แก่แขวงคลองถนน และสายไหม มีจำนวน ๔๔๗ และ ๕๕๕ หลัง/ตร.กม. ตามลำดับ และแขวงออเงิน ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมีจำนวนบ้าน/ตร.กม. น้อยที่สุดคือ ๒๗ หลัง/ตร.กม. และเป็นที่น่าสังเกตกว่าแขวงสายไหมซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมแต่มีจำนวนบ้าน/ตร.กม. มากถึง ๕๕๕ หลัง/ตร.กม. ทั้งนี้ก็เพราะว่าพื้นที่ในแขวงสายไหมบริเวณคันเหนือกองทัพอากาศ เป็นที่กินจักษรรทั้งของเอกชนและกองทัพอากาศ ทำให้มีจำนวนบ้าน/ตร.กม. สูง

สำหรับการพิจารณาจำนวนประชากรต่อบ้านในเขตบางเขนนั้น มีจำนวนประชากร น้อยกว่าในระดับกรุงเทพมหานคร ส่วนในระดับแขวงนั้น แขวงคลองถนน ซึ่งเป็นที่ตั้งของ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และหมู่บ้านพักของกองทัพอากาศมีจำนวนประชากร/บ้านสูงถึง ๔.๑ คน/หลัง รองลงมาได้แก่แขวงท่าแร่มีประชากร/บ้านสูง ๓.๕ คน/หลัง ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะแขวงท่าแร่เป็นแขวงเกษตรกรรมอยู่อาศัยในครอบครัวเป็นครอบครัวเกษตรกร และมี สมาชิกในครอบครัวอยู่รวมกันจึงทำให้จำนวนประชากร/บ้าน มีจำนวนสูงประกอบทั้งใน แขวงท่าแร่ไม่มีหมู่บ้านจักษรรตั้งอยู่เลยจึงทำให้จำนวนบ้านมีจำนวนน้อย โดยแขวงที่มีหมู่บ้าน จักษรรมากที่สุดได้แก่แขวงลาหยาว จำนวน ๒๔ หมู่บ้าน และในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวนหมู่บ้านจักษรรในเขตบางเขนมีรวมทั้งสิ้น ๖๔ หมู่บ้าน\* ซึ่งได้กระจายอยู่ในแขวง ๓ แขวง ๗ แขวง ยกเว้นแขวงออเงินและท่าแร่ไม่มีหมู่บ้านจักษรร หากจะรวม จำนวนบ้านทั้งหมดแล้วจะมีประมาณ ๕,๕๐๐ หน่วย ซึ่งที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนมีการใช้ ที่ดินรวม ๑๓,๕๙๓.๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๑๒.๔๕ ของพื้นที่ทั้งเขตบางเขน

\*ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ปี พ.ศ. ๒๕๑๒ และศึกษาเพิ่มเติม ปี พ.ศ. ๒๕๒๓

ตาราง ๓.๒๘ จำนวนบ้าน/ตร.กม. และจำนวนประชากร/บ้านระดับแขวง เขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๓

เขต/แขวง	บ้าน (หลัง)	ประชากร (คน)	พื้นที่ ตร.กม.	บ้าน (หลัง) <sup>๑</sup> ต่อ ตร.กม.	ประชากร(คน) <sup>๒</sup> ต่อ บ้าน(หลัง)
กรุงเทพมหานคร	๘๒๑, ๒๙๙	๕, ๑๕๓, ๙๐๒	๑, ๕๖๘, ๙๓๙	๕๒๙	๖.๓
เขตบางเขน	๖๖, ๒๙๑	๓๘๘, ๓๓๓	๑๖๙.๓๑๐	๓๙๒	๕.๙
ลาดยาว	๒๓, ๘๕๖	๑๕๙, ๕๘๒	๓๒.๙๐๘	๘๙๓	๕.๕
อนุสาวรีย์	๔, ๙๕๕	๓๑, ๒๐๖	๑๘.๙๐๖	๒๑๘	๖.๖
คลองถนน	๓, ๘๘๙	๖๐, ๘๒๕	๑๓.๙๐๐	๕๕๙	๘.๑
ตลาดบางเขน	๓, ๓๑๐	๘๘, ๘๘๘	๒๒.๖๖๐	๓๒๓	๖.๖
สีกัน	๖, ๐๒๑	๒๙, ๙๐๓	๒๑.๖๙๒	๒๓๘	๕.๐
ทุ่งสองห้อง	๔, ๒๓๓	๒๕, ๓๕๕	๑๕.๙๓๓	๒๓๓	๖.๐
สายไหม	๖, ๙๓๑	๒๒๒, ๒๕๓	๑๘.๑๓๓	๙๙๙	๓.๕
ท่าแร้ง	๑, ๙๑๓	๑๒, ๘๖๓	๑๓, ๑๑๘	๑๐๐	๓.๕
ออเงิน	๕๕๘	๒, ๙๙๐	๑๓, ๕๑๖	๒๓	๕.๙

ที่มา : ตาราง ๓.๘

๑, ๒ คำนวณโดยผู้ศึกษา

๒.๔ สถาบันศาสนาและการศึกษา สถาบันศาสนาในเขตบางเขนมีวัดรวม ๑๘ วัด สำนักสงฆ์ ๒ สำนัก และสถานศึกษาของรัฐบาลรวม ๓๔ แห่ง ของโรงเรียนราษฎร์รวม ๔๗ แห่ง สถานศึกษานั้นมีระดับการศึกษาแต่ชั้นอนุบาลจนกระทั่งถึงมหาวิทยาลัย โดยมีมหาวิทยาลัย ๒ แห่ง คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อยู่ในแขวงลาดยาว และมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒน์ ซึ่งอยู่ในแขวงตลาดบางเขน ซึ่งจำนวนพื้นที่การใช้ที่ดินของสถาบันศาสนาและการศึกษารวมทั้งสิ้นประมาณ ๖,๖๘๖.๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๖.๒๘ ของพื้นที่รวมทั้งเขตบางเขน

๒.๕ สถาบันราชการ ในเขตบางเขนการใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถาบันราชการทั้งทางทหารและพลเรือนมีจำนวนมาก โดยการใช้ที่ดินทางทหารนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ในแขวงตลาดบางเขน รองลงมาก็เป็นแขวงอนุสาวรีย์และแขวงสีกัน โดยแขวงตลาดบางเขนจะเป็นการใช้ที่ดินของกองทัพอากาศ มีพื้นที่รวม ๓,๖๒๖ ไร่ ในแขวงอนุสาวรีย์จะเป็นพื้นที่ของกองพันทหารราบที่ ๑๑ รักษาพระองค์ และศูนย์รักษาความปลอดภัยแห่งชาติ กองบัญชาการทหารสูงสุด กรมขนส่งทหารบก ส่วนแขวงสีกันเป็นพื้นที่ของกองทัพอากาศ และกองพันทหารสื่อสาร นอกจากนี้ที่กล่าวแล้วก็ยังมีการใช้ที่ดินสำหรับกิจการทางทหารในแขวงอื่น ๆ อีกแต่ก็มีเป็นส่วนน้อย เช่นในแขวงลาดยาวมีกรมยุทธโยธาทหารบก กองสรรพาวุธกลางบางเขน กรมวิทยาศาสตร์ทหารบก สำหรับการใช้ที่ดินสถาบันราชการพลเรือน ก็มีของตำรวจ คือ โรงเรียนพลตำรวจในแขวงตลาดบางเขน ตำรวจนครบาลในแขวงทุ่งสองห้อง ส่วนพลเรือนก็ไ้แก่ศูนย์รับ - ส่งวิทยุต่างประเทศ การประชาสัมพันธ์ สถาบันวิจัย สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ กรมพัฒนาที่ดิน กรมป่าไม้ กรมส่งเสริมการเกษตร เป็นต้น ทั้งนี้เมื่อรวมพื้นที่ที่ดินของการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการแล้วจะมีพื้นที่จำนวนประมาณ ๑๐,๖๒๕.๐๐ ไร่ หรือร้อยละ ๑๐.๐๘ ของพื้นที่ดินทั้งเขตบางเขน โดยจะเห็นได้ว่าสถาบันราชการมีการใช้ที่ดินมากเป็นอันดับสองรองจากการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย



๒.๖ สาธารณูปโภค พื้นที่เพื่อการสาธารณูปโภค จะรวมพื้นที่ถนนทั้ง ๕ สาย ภายในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ซึ่งหน่วยงานระบบคมนาคมขนส่งและ สาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร ได้จัดการวัดความยาวและ พื้นที่ถนนโดยมีความยาวรวมทั้งสิ้น ๑๒๒.๓๑๐ กม. คิดเป็นพื้นที่ผิวจราจร ๑,๘๒๖,๓๘๕ ตร.ม. พื้นที่ถนนรวมทางเท้า ๕,๑๖๔,๕๘๐ ตร.ม. หรือ ๓,๒๒๔ ไร่ พื้นที่ทาง รถไฟตั้งแต่ย่านพหลโยธินจนกระทั่งสุดเขตบางเขนทางด้านทิศเหนือมีพื้นที่ประมาณ ๒๕๐ ไร่ รวมทั้งพื้นที่เฉพาะทางวิ่งทางซิป และลานจอดของท่าอากาศยานกรุงเทพ และกองทัพ อากาศคอนเมือง อีกประมาณ ๒๓๘ ไร่ สาธารณูปโภคอีกบางส่วนก็ได้แก่พื้นที่ที่ตั้งสำหรับ บริการไฟฟ้า ประปา ชุมสายโทรศัพท์ เป็นต้น ทั้งนี้เมื่อรวมพื้นที่สาธารณูปโภคทั้งหมด จะมีจำนวน ๖,๒๒๔.๒๕ ไร่ หรือร้อยละ ๕.๘๕ ของพื้นที่ทั้งหมด

๒.๗ พักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในเขตบางเขน ก็มี สวนจตุจักร ซึ่งอยู่ในแขวงลาดยาวเพียงแห่งเดียวที่จะบริการแก่ประชากรในเขตบางเขน และประชากรในบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ก็มีสนามกอล์ฟ ๓ แห่ง คือของการรถไฟ ที่ กม. ๑๑, ของกองทัพบกที่ กม. ๑ ถนนรามอินทรา และกองทัพอากาศ ใน บริเวณสนามบินคอนเมือง และพื้นที่สนามกอล์ฟของการรถไฟและกองทัพอากาศได้คำนวณ พื้นที่อยู่ในพื้นที่สถาบันราชการแล้ว ทั้งนี้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเมื่อรวมสวนจตุจักร และสนามกอล์ฟกองทัพบกจึงมีพื้นที่ประมาณ ๘๓๖.๕๐ ไร่ หรือร้อยละ ๐.๖๕ ของพื้นที่ ทั้งหมด และในปัจจุบันประชากรที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนและเขตใกล้เคียงนิยมไปพักผ่อน จำนวนมาก ทั้งนี้ก็เนื่องด้วยสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชากรมีไม่เพียงพอจึงได้กล่าว ไว้ครั้งหนึ่งแล้ว

๒.๘ เกษตรกรรมและว่างโล่ง พื้นที่เกษตรกรรมในเขตบางเขนมีมาก ในแขวงออเงิน ท่าแร่และสายไหม ทางตะวันออก นอกจากนี้ก็ยังมีอยู่ประปรายในพื้นที่ สีกัน และทุ่งสองห้องคอนเหนือ พื้นที่เกษตรกรรมในเขตบางเขน กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ได้คำนวณไว้มีทั้งสิ้น ๓๙,๕๓๕ ไร่ สำหรับพื้นที่ว่างโล่งซึ่งยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ แยกบางส่วนได้ถูกกว้านซื้อไว้เพื่อขายเมื่อที่ดินมีราคาสูง ทั้งนี้เมื่อรวมพื้นที่เกษตรกรรมและ ที่ว่างโล่งจะมีจำนวน ๖๕,๓๑๖.๒๕ ไร่ หรือร้อยละ ๖๑.๕๐ ของพื้นที่ทั้งหมด

### ๓. การใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษา

การใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษามีจำนวนพื้นที่ทั้งหมด ๘๓.๖๖๕ ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๕.๓ ของพื้นที่ทั้งเขตกบางเขน โดยพื้นที่เหล่านี้ได้รับผลกระทบจากการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ ในด้าน ผลภาวะเสียง เครื่องบินและอื่น ๆ โดยได้รวมพื้นที่ของแขวงตลาดบางเขน, อนุสาวรีย์, สีกัน, หุ่นสองห้อง, คลองถนน และสายไหม เฉพาะพื้นที่ระหว่างแนวคลองถนนถึงถนนพหลโยธิน ในพื้นที่รวม ๒.๐๗ ไร่ หรือ ๑,๒๘๓.๗๕ ไร่ เป็นการศึกษากการใช้ที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ และ ๒๕๒๓ (กฎแผนที่ ๓.๒๑ และ ๓.๒๒) และไต่ถามประเภทการใช้ที่ดินออกเป็น ๔ ประเภท (กฎตาราง ๓.๒๔) เช่นเดียวกับประเภทการใช้ที่ดินของเขตกบางเขนที่ได้ศึกษามาแล้ว โดยแต่ละประเภทการใช้ที่ดินในส่วนรวมแล้วมีลักษณะการใช้ที่ดินเช่นเดียวกับการใช้ที่ดินในระบอบเขตกบางเขน ดังนั้นการศึกษากการใช้ที่ดินในระบอบพื้นที่จึงพิจารณาในรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษา พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๒๓ (กฎตาราง ๓.๓๐)

๓.๑ พาณิชยกรรม มีการใช้ที่ดินในบริเวณตลาดสะพานใหม่ ตลาดมณฑลชัย, ตลาดใหม่ก่อนเมือง, ตลาดการค้าโกสุมนิเวศน์, ตลาดวิชานันท์, ตลาดเพิ่มสิน, ตลาดวัดเกาะ และตลาดพงษ์เพชร ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ตลาดสะพานใหม่เป็นบริเวณพาณิชยกรรมที่มีอิทธิพลทางการค้าบริการสูง โดยมีผู้มาใช้บริการมาจากบริเวณต่าง ๆ ส่วนตลาดอื่น ๆ นั้นเป็นตลาดสำหรับชุมชนในพื้นที่หรือมีจะนั้นก็อยู่ในเส้นทางผ่าน ลักษณะของอาคารพาณิชยกรรมยังมีการใช้ปะปนกับที่พักอาศัยในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีการใช้ที่ดินร้อยละ ๑.๒๓ ของพื้นที่ศึกษา โดยเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ร้อยละ ๖๖.๖๗ โดยบริเวณที่เปลี่ยนแปลงมากได้แก่บริเวณตลาดพงษ์เพชร ตลาดการค้าโกสุมนิ

๓.๒ อุตสาหกรรม การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมมีการใช้ที่ดินทางด้านเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นโรงงานอุตสาหกรรมประเภทท่อเส้นใย และทางใต้เป็นโรงงานอุตสาหกรรมประเภทเครื่องจักรกล ซึ่งการใช้ที่ดินประเภทนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๑,๐๘๓.๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๑.๔๗ ของพื้นที่ โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓

จังหวัดปทุมธานี

๑๑๘  
แผนที่ 3.21

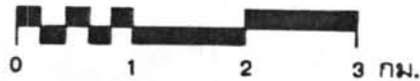
จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม

แขวงลาดยาว

เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : การใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. 2513

พ.ศ. 2513

สัญลักษณ์:

พณิชยกรรม

อุตสาหกรรม

อยู่อาศัย

สถาบันศาสนา และ  
การศึกษา

สถาบันราชการ

สาธารณูปโภค

พักผ่อนหย่อนใจ

เกษตรกรรมและที่ว่างโล่ง

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ ก.พ.2513  
กรมภาพถ่ายทหารอากาศ

จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม

แขวงลาดยาว

เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : การใช้ที่ดินรอบท่าอากาศยาน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2523

พ.ศ.2523

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ 31 ต.ค.23

(กองทัพอากาศ)การสำรวจภาคสนาม

สัญลักษณ์:

พำนักชยกรรม

อุตสาหกรรม

อยู่อาศัย

สถาบันศาสนาและการศึกษา

สถาบันราชการ

สาธารณูปโภค

พิกม่อนหย่อนใจ

เกษตรกรรมและที่ว่างโล่ง

ตาราง ๓.๒๘ การใช้จ่ายเงินเฉพาะพื้นที่ศึกษา พ.ศ. ๒๕๑๓ และ ๒๕๒๓

ประเภทการใช้จ่ายเงิน	๒๕๑๓			๒๕๒๓		
	จำนวน		ร้อยละ ของพื้นที่	จำนวน		ร้อยละ ของพื้นที่
	ตร.กม.	ไร่		ตร.กม.	ไร่	
พาณิชยกรรม	๐.๖๘	๔๓๑.๒๕	๐.๓๘	๑.๑๕	๓๑๘.๓๕	๑.๒๓
อุตสาหกรรม	๑.๒๑	๓๕๖.๒๕	๑.๒๘	๑.๓๕	๑,๐๙๓.๓๕	๑.๘๓
อยู่อาศัย	๕.๖๒๕	๓,๕๑๕.๖๒๕	๖.๐๑	๑๒.๓๖	๓,๙๓๕.๐๐	๑๓.๖๒
สถาบันศาสนาและการศึกษา	๓.๑๕	๑,๙๖๘.๓๕	๓.๓๖	๓.๘๑๖	๒,๓๘๕.๐๐	๕.๐๓
สถาบันราชการ	๙.๘๑	๖,๑๓๑.๒๕	๑๐.๘๓	๑๕.๐๐	๘,๓๕๐.๐๐	๑๕.๙๕
สาธารณูปโภค	๖.๑๒	๓,๘๒๕.๐๐	๖.๕๓	๘.๓๘๕	๕,๒๕๐.๐๐	๘.๙๕
พักผ่อนหย่อนใจ	๑.๑๐	๖๘๓.๕๐	๑.๑๘	๑.๑๐	๖๘๓.๕๐	๑.๑๘
เกษตรกรรมและว่างโล่ง	๖๕.๙๖	๔๑,๒๒๕.๐๐	๓๐.๘๒	๕๐.๓๐๕	๓,๑๖๙.๖๒๕	๕๕.๑๓
รวม	๙๓.๖๖๕	๕๘,๕๕๐.๖๒๕	๑๐๐.๐๐	๙๓.๖๖๕	๕๘,๕๕๐.๖๒๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ กรมภาพถ่ายทหารอากาศ กองทัพอากาศ พ.ศ. ๒๕๑๓ และ ๒๕๒๓

การสำรวจภาคสนาม

ตาราง ๓.๓๐ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษา พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๒๓

ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ.		การเปลี่ยนแปลง	
	๒๕๑๓	๒๕๒๓	จำนวน(ไร่)	ร้อยละ
พาณิชยกรรม	๔๓๑.๒๕	๗๑๘.๗๕	+ ๒๘๗.๕	๖๖.๖๗
อุตสาหกรรม	๗๕๖.๒๕	๑,๐๙๓.๗๕	+ ๓๓๗.๕	๔๔.๖๓
อยู่อาศัย	๓,๕๑๕.๖๒๕	๗,๕๗๕.๐๐	+ ๔,๐๕๙.๓๗๕	๑๒๖.๔๔
สถาบันศาสนาและการศึกษา	๑,๕๖๘.๗๕	๒,๓๘๕.๐๐	+ ๘๑๖.๒๕	๒๑.๑๔
สถาบันราชการ	๖,๑๓๑.๒๕	๘,๗๕๐.๐๐	+ ๒,๖๑๘.๗๕	๔๒.๗๑
สาธารณูปโภค	๓,๘๒๕.๐๐	๕,๒๕๐.๐๐	+ ๑,๔๒๕.๐๐	๓๖.๕๕
พักผ่อนหย่อนใจ	๖๘๗.๕๐	๖๘๗.๕๐	-	-
เกษตรกรรมและว่างโล่ง	๔๑,๒๒๕.๐๐	๓๑,๖๕๐.๖๒๕	- ๙,๕๗๔.๓๗๕	๓๐.๐๕
รวม	๕๘,๕๕๐.๖๒๕	๕๘,๕๕๐.๖๒๕	-	-

ที่มา : ตาราง ๓.๒๘

จำนวน ๓๓๗.๕ ไร่ หรือร้อยละ ๔๔.๖๓ โดยพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นอยู่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะและถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนพื้นที่ทางคั่นเหนือไม่เปลี่ยนแปลงเพราะโรงงานอุตสาหกรรมตั้งมาก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๓

๓.๓ อุตสาหกรรม การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลงมากกว่าการใช้ที่ดินประเภทใด ๆ กล่าวคือในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีการใช้ที่ดินจำนวน ๗,๕๗๕.๐๐ ไร่ หรือร้อยละ ๑๓.๖๒ ของพื้นที่ โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จำนวน ๔,๐๕๙.๓๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๑๒.๖.๔๔ การเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นมากก็เป็นเพราะมีการสร้างบ้านจัดสรรในพื้นที่มาก โดยเฉพาะในพื้นที่แขวงสีกันและทุ่งสองห้อง ส่วนในแขวง

คลองถนนนั้นการเปลี่ยนแปลงมีน้อยเพราะที่อยู่อาศัยได้เติบโตมาก่อน ส่วนชุมชนที่อยู่อาศัยบริเวณ กม. ๒๕ - ๒๖ ซึ่งเป็นที่ดินจักรวรรของกองทัพอากาศ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ มีบ้านจำนวน ๔๙๒ หลังคาเรือน และในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จากรายงานของกองส่งเสริมการเกษตรกรรมสวัสดิการทหารอากาศ มีบ้านจำนวน ๑,๒๔๔ หลังคาเรือน

๓.๔ สถาบันศาสนาและการศึกษา การใช้จ่ายที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๒,๓๔๕.๐๐ ไร่ หรือร้อยละ ๔.๐๗ ของพื้นที่และเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จำนวน ๔๑๖.๒๕ ไร่หรือร้อยละ ๒๑.๑๔ พื้นที่ ๆ เพิ่มขึ้นเป็นโรงเรียนและวัดจำนวน ๓ วัดคือ วัดสีกัน (พุทธสยาม), วัดโคพรหมรังสี และวัดสันติบุญมาราม

๓.๕ สถาบันราชการ การใช้จ่ายที่ดินของสถาบันราชการในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๔,๙๕๐.๐๐ ไร่ หรือร้อยละ ๑๔.๘๕ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จำนวน ๒,๖๑๔.๗๕ ไร่ หรือ ๘๒.๗๖ โดยพื้นที่ส่วนที่เพิ่มขึ้นเป็นการขยายพื้นที่สถาบันราชการต่าง ๆ เช่น กองพันขนส่งทหารบก, กองพันทหารสื่อสาร กองบัญชาการทหารสูงสุด พื้นที่วิทยุศึกษา ค่ายประเทศ กรมไปรษณีย์โทรเลข เป็นต้น

๓.๖ สาธารณูปโภค มีการใช้จ่ายที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๕,๒๔๐.๐๐ ไร่ หรือร้อยละ ๔.๘๕ ของพื้นที่ศึกษาได้เปลี่ยนแปลงในอัตราเพิ่มขึ้นจำนวน ๑,๔๑๕.๐๐ ไร่หรือร้อยละ ๓๖.๘๘ โดยพื้นที่ส่วนที่เพิ่มขึ้นได้แก่การขยายพื้นที่ถนนวิภาวดีรังสิต, ถนนพหลโยธิน พื้นที่โรงสูบน้ำทุ่งสองห้องของการประปานครหลวง

๓.๗ พักผ่อนหย่อนใจ มีการใช้จ่ายที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เท่ากับในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงคงใช้บริเวณสนามกอล์ฟกองทัพบกเป็นเขตพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ แต่ก็ไม่กว้างขวางเพราะอยู่ในแนววงจำกัดคั้งนั้นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจจึงมีจำนวน ๒๔๗.๕๐ ไร่ หรือร้อยละ ๑.๑๔ ของพื้นที่ศึกษา

๓.๘ เกษตรกรรมและว่างโล่ง มีการใช้จ่ายที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๓,๑๖๘.๖๒๕ ไร่ หรือร้อยละ ๘.๑๓ ของพื้นที่ศึกษาโดยการใช้จ่ายที่ดินประเภทนี้มีการเปลี่ยนแปลงลดน้อยลงจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จำนวน ๘,๕๓๔.๓๗๕ ไร่ หรือร้อยละ ๓๐.๐๘



ตาราง ๓.๓๑ เปรียบเทียบการใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษาต่อพื้นที่เขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๓

ประเภทการใช้ที่ดิน	จำนวนพื้นที่ (ไร่)		สัดส่วนร้อยละ
	เขตบางเขน	เฉพาะศึกษา	
พาณิชยกรรม	๑,๐๙๓.๗๕	๗๑๘.๗๕	๖๕.๗
อุตสาหกรรม	๑,๕๓๗.๕๐	๑,๐๙๓.๗๕	๗๖.๑
อยู่อาศัย	๑๓,๕๙๓.๗๕	๗,๙๗๕.๐๐	๕๘.๗
สถานับศาสนาและการศึกษา	๖,๖๕๖.๗๕	๒,๓๘๕.๐๐	๓๕.๙
สถานับราชการ	๑๐,๖๒๕.๐๐	๘,๗๕๐.๐๐	๘๒.๙
สาธารณูปโภค	๖,๒๒๕.๒๕	๕,๒๕๐.๐๐	๘๔.๙
พักผ่อนหย่อนใจ	๘๗๗.๕๐	๖๘๗.๕๐	๗๘.๓
เกษตรกรรมและว่างโล่ง	๖๕,๓๑๖.๒๕	๓๑,๖๙๐.๖๒๕	๔๘.๕
รวม	๑๐๕,๘๑๘.๗๕	๕๘,๕๕๐.๖๒๕	๕๕.๓

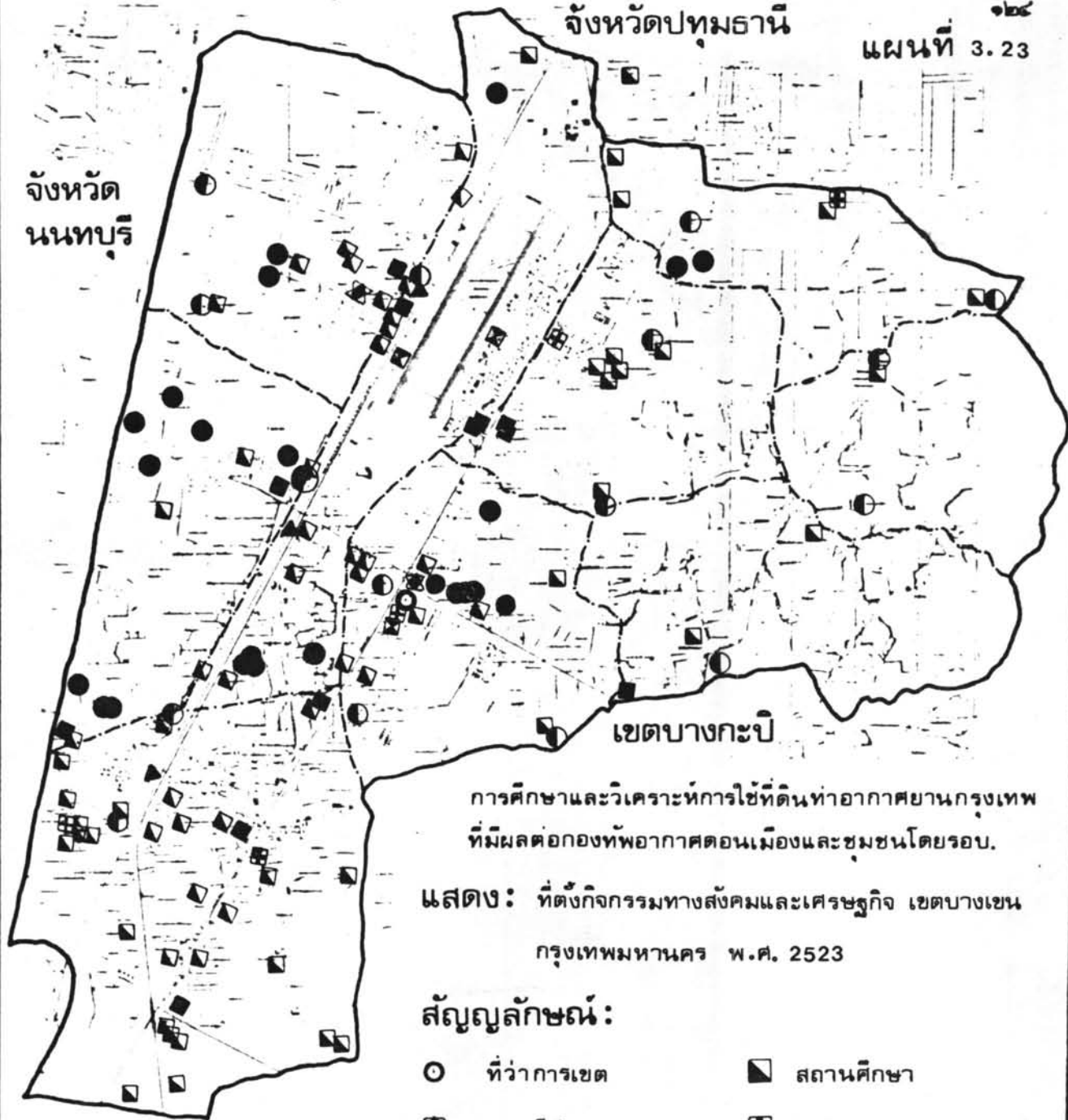
ที่มา : ตาราง ๓.๒๗ และ ๓.๒๘

ทั้งนี้ก็เนื่องด้วยมีการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้จำนวนพื้นที่เพื่อเกษตรกรรมและที่ว่างโล่งลดน้อยลง

นอกจากนี้หากเปรียบเทียบการใช้ที่ดินเฉพาะพื้นที่ศึกษาต่อพื้นที่เขตบางเขนปี พ.ศ. ๒๕๒๓ (ดูตาราง ๓.๓๑) แล้วจะพบว่าในสัดส่วนรวมร้อยละ ๕๕.๓ มีการใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคมากที่สุดร้อยละ ๘๔.๙ รองลงมาได้แก่สถานับราชการและอุตสาหกรรม ซึ่งจะพิจารณาได้จากการกระจายที่ตั้งกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจเขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๓ (ดูแผนที่ ๓.๒๓)



จังหวัด  
นนทบุรี



เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง : ที่ตั้งกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ เขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์ :

- |   |               |   |           |
|---|---------------|---|-----------|
| ○ | ที่ว่าการเขต  | ▣ | สถานศึกษา |
| ⊗ | สถานีตำรวจ    | ⊕ | สาธารณสุข |
| ⊠ | สถานีดับเพลิง | ■ | ตลาด      |
| ▲ | สถานีรถไฟ     | ● | หมู่บ้าน  |
| ◐ | วัด           |   |           |

เขตพญาไท

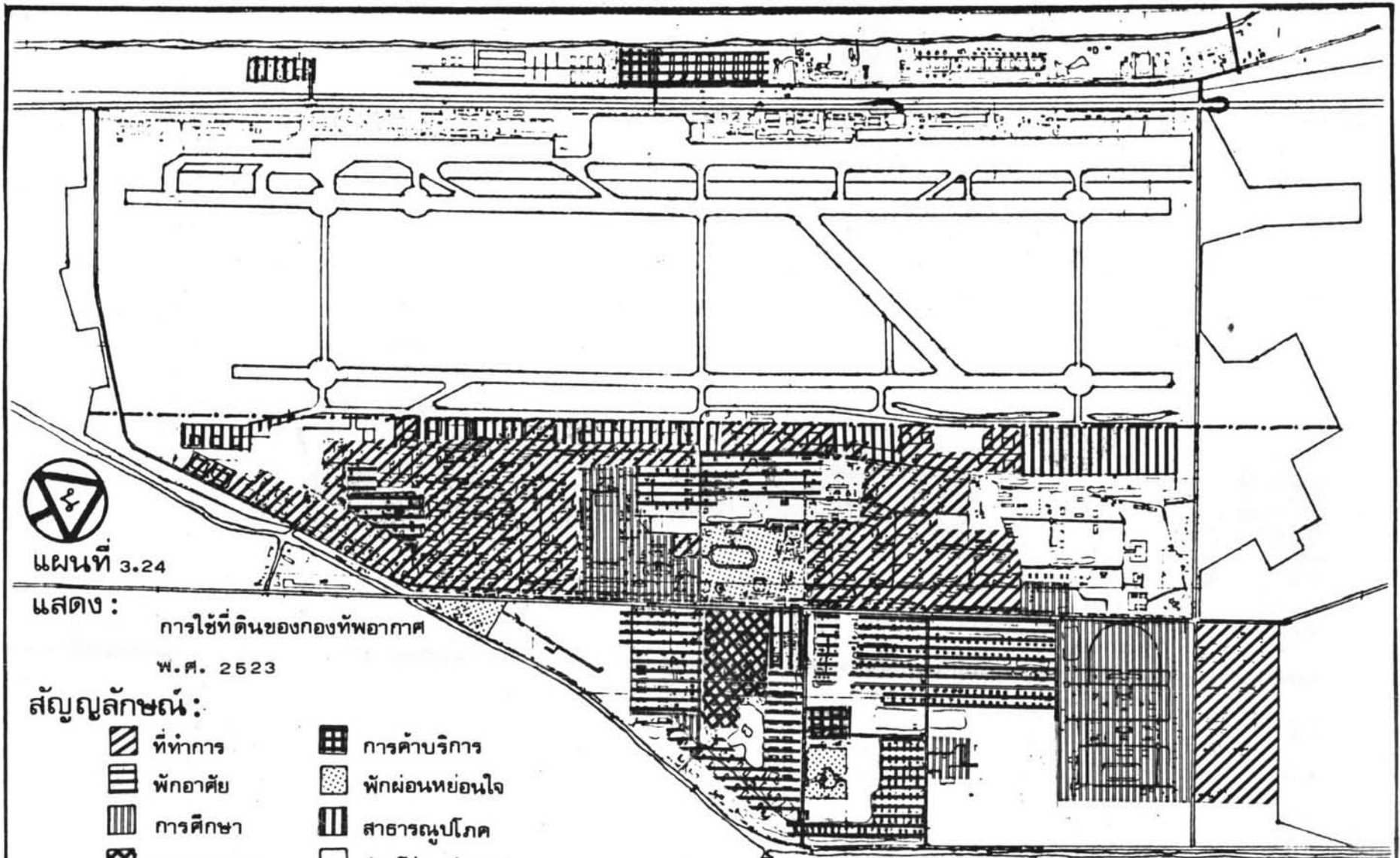


จากการศึกษาการไ้ที่กินเฉพาะพื้นที่ศึกษานั้นอาจสรุปได้ว่า การไ้ที่กินภายในพื้นที่ ๆ ศึกษานั้นการไ้ที่กินประเภทสถาบันราชการมีจำนวนการไ้ที่กินสูงรองลงมาจากพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรมและที่ว่างโล่ง ส่วนที่อยู่อาศัยมีจำนวนการไ้ที่กินเกือบจะเท่ากับการไ้ที่กินของสถาบันราชการ และการไ้ที่กินของที่อยู่อาศัยก็มีอัตราการย่อยละของการเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นถึง ๑๒๖.๔๔ นอกจากนี้การไ้ที่กินประเภทเกษตรกรรมและที่ว่างโล่งลดน้อยลงเนื่องจากการไ้ที่กินประเภทอื่นเพิ่มสูงขึ้น

๔. การไ้ที่กินกองทัพอากาศคอนเมือง การไ้ที่กินของกองทัพอากาศมีการไ้ที่กินในพื้นที่รวม ๕,๔๐๑,๖๐๐ ตร.ม. หรือ ๓,๖๒๖ ไร่ โดยแบ่งการไ้ที่กินออกเป็น ๔ ประเภท (ดูแผนที่ ๓.๒๔ และ ตาราง ๓.๓๒) คือ

๔.๑ สถานที่ทำงาน มีพื้นที่ทำงานอยู่ทั้งสองฝั่งของถนนพหลโยธิน และทางคั่นตะวันออกของถนนวิภาวดีรังสิต มีพื้นที่รวมกัน ๖๒๕.๐๓ ไร่ หรือร้อยละ ๑๗.๒๑ ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งการไ้ที่กินบริเวณฝั่งตะวันออกของถนนวิภาวดีรังสิตและอยู่ในอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นมีโครงการย้ายไปฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานกรุงเทพในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ และพื้นที่บริเวณที่ตั้งเคมีการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะพัฒนาเป็นอาคารการบินระหว่างประเทศ

๔.๒ ที่อยู่อาศัย การไ้ที่กินประเภทที่อยู่อาศัยของกองทัพอากาศคอนเมืองแต่เดิมที่อยู่อาศัยอยู่ทางฝั่งตะวันตกของสนามบินคอนเมือง คือในบริเวณคลังสินค้า ๒ ในปัจจุบันนี้ ค่อยมาไ้ย้ายไปอยู่ที่กองบิน ๑ ที่จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่ในบริเวณเคมิไซ์ประโยชน์ในด้านการบินพาณิชย์ ส่วนทางฝั่งตะวันออกของสนามบินก็มีบริเวณที่อยู่อาศัยทั้ง ๒ ฝั่งของถนนพหลโยธิน โดยมีจำนวนการไ้ที่กินประเภทที่อยู่อาศัยรวมทั้งสิ้น ๕๑๔.๔๔ ไร่ หรือร้อยละ ๑๔.๒๐ ของพื้นที่ทั้งหมด ในจำนวนพื้นที่อยู่อาศัยนั้นกองทัพอากาศคอนเมืองไ้จัดสรรให้ข้าราชการไ้เช่าอยู่อาศัยโดยไม่เสียค่าไ้จ่าย ยกเว้นการอยู่อาศัยในแฟลคฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งต้องเสียค่าเช่าแต่ในราคาต่ำ โดยในปัจจุบันกองทัพอากาศคอนเมืองมีจำนวนบ้านพักทั้งสิ้น ๑,๔๗๖ หน่วย และเคมีมีจำนวน ๒,๐๖๔ หน่วย (ดูตาราง ๓.๓๓) แต่ไ้มอบการไ้ประโยชน์ให้แก่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย










แผนที่ 3.24

แสดง :

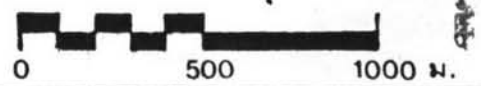
การใช้ที่ดินของกองทัพอากาศ  
พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์ :

- |   |           |   |                   |
|---|-----------|---|-------------------|
|  | ที่ทำการ  |  | การค้าบริการ      |
|  | พักอาศัย  |  | พักผ่อนหย่อนใจ    |
|  | การศึกษา  |  | สาธารณูปโภค       |
|  | สาธารณสุข |  | ว่างโล่ง, บ่อ, คู |

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

ที่มา : ผังบริเวณกองทัพอากาศ กองวิทยาการ กรมช่างโยธาทหารอากาศ



ตาราง ๓.๓๒ จำนวนและร้อยละการใช้ที่ดินของทัพอากาศขอนแก่น พ.ศ. ๒๕๒๓

ประเภทการใช้ที่ดิน	จำนวน		ร้อยละ ของพื้นที่
	กร.ม.	ไร่	
สถานที่ทำงาน	๔๔๘,๘๕๖	๖๒๔.๐๓	๑๗.๒๑
ที่อยู่อาศัย	๘๒๓,๘๒๗	๕๑๘.๘๘	๑๘.๒๐
การศึกษา	๔๑๐,๑๗๘	๒๕๖.๓๖	๗.๐๗
โรงพยาบาล	๓๑๖,๗๖๗	๑๙๗.๘๘	๕.๘๖
การค้าบริการ	๓๘,๒๒๘	๒๑.๓๘	๐.๕๘
สาธารณูปโภค	๓๐๒,๘๘๘	๑๘๘.๒๘	๕.๒๒
พักผ่อนหย่อนใจ	๘๖๐,๘๕๗	๕๓๘.๑๐	๑๘.๘๘
ที่ว่างโล่ง	๒,๐๕๘,๓๕๖	๑,๒๘๓,๘๗	๓๕.๘๑
รวม	๕,๘๐๑,๖๐๐	๓,๖๒๖.๐๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : แผนที่ ๓.๒๘

จำนวน ๑๕๒ หน่วย ซึ่งบ้านพักเหล่านี้้อยู่ติดบริเวณโรงไฟฟ้า ทอ. ๖ ระหว่างทางรถไฟกับคลองเปรมประชากร ส่วนบ้านพักกองทัพอากาศนั้นส่วนมากจะอยู่ทางคันตะวันออกของถนนพหลโยธินในบริเวณแขวงคลองถนน และนี่ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ความหนาแน่นของประชากรในแขวงคลองถนนสูง

๔.๓ การศึกษา การใช้พื้นที่เพื่อการศึกษาของกองทัพอากาศขอนแก่นได้ใช้ในส่วนต่าง ๆ คือ วิทยาลัยการทัพอากาศ, โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ, โรงเรียนนายทหารอากาศอาวุโส, โรงเรียนผู้บังคับฝูง, โรงเรียนผู้บังคับหมวด, โรงเรียนครูทหาร, โรงเรียนนายเรืออากาศ และ โรงเรียนจำอากาศ โดยใช้พื้นที่รวมทั้งสิ้น ๒๕๖.๓๖ ไร่ หรือร้อยละ ๗.๐๗ ของพื้นที่รวม นอกจากนี้ก็ยังมีโรงเรียน

ตาราง ๓.๓๓ ประเภทบ้านและจำนวนบ้านที่ทางกองทัพอากาศจัดให้ข้าราชการพักอาศัย

เขต	บ้านเดี่ยว			แฟลต	ตึกแถว ๒ ชั้น ๑๐ ห้อง	เรือนแถว ๒ ชั้น ๑๐ ห้อง	เรือนแถว ๒ ชั้น ๒ ห้อง	เรือนแถวแบบโสต ๒๐ ห้อง	ตึกแถวโสต ๔ ห้อง	ตึกแถว ๒ ชั้น ๑๐ ห้อง	เรือนแถว ๒ ชั้น ๑๐ ห้อง	เรือนแถวชั้นเดียว ๑๐ ห้อง	เรือนแถวแบบ ๒๐ ห้อง	เรือนแถวแบบโสต ๒๐ ห้อง	ที่พักชายโสต	รวมจำนวน ครอบครัว
	พ	น	ร													
๑	๑	๑๖	๑๑	น.ร.	๑	๑	๑	๑	๑	๒	๒	๒	๒	๒	๒	๑๕
๒	๑	๑๑	๑๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑๐๑
๓	๑	๑๑	๑๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑๑๑
๔	๑	๑๑	๑๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑๑๑
๕	๑	๑๑	๑๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑๑๑
รวม	๑๐	๑๑๖	๑๑๑	๓	๓๑	๑๑๑	๑	๑	๑	๕๐	๑๑๒	๑	๑๑	๑๑	๑	๑๑๑๑ถึง
ครอบครัว	๑	๑๑๖	๑๑๑	๑๑๑	๑๑๑	๑๑๑	๑	๑	๑	๑๐๐	๑๑๑	๑๐	๑๑๑	๑	๑	๑,๐๑๑

พ. นายพลอากาศ, น. นาวาอากาศ, ร. นายเรืออากาศ, ป. นายทหารชั้นประทวน

ที่มา : นวทคควบคุมบ้านพักอาศัย สำนักผู้บังคับทหารอากาศกองเมือง กองทัพอากาศ

อนุบาลของกองทัพอากาศ • โรงเรียน และโรงเรียนของกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่ง  
กองทัพอากาศได้โอนให้อีก • โรงเรียน คือโรงเรียนฤทธิยะวรรณาลัย และรวมทั้ง  
พื้นที่พิพัตร์ของกองทัพอากาศซึ่งจักเป็นสถานศึกษา

๔.๔ สาธารณะสุข กองทัพอากาศมีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช เป็น  
โรงพยาบาลขนาด ๔๕๐ เตียง ตั้งขึ้นมาแต่ปี พ.ศ. ๒๔๙๖ มีอาคารรวมทั้งสิ้น  
๑๖ หลัง รั้วผู้ป่วยได้ ๒๙๒ เตียง สำหรับในปัจจุบันมีจำนวนบุคคลากรเพื่อให้บริการ  
แก่ผู้ป่วยป่วย ๕๗๐ คน (กฏการาง ๓.๓๔) มีผู้ป่วยมารับการรักษาพยาบาลรวมทั้งสิ้น  
๒๒๔,๔๘๖ คน (กฏการาง ๓.๓๔) เมื่อพิจารณาจะเห็นได้ว่าผู้ป่วยที่มารักษาพยาบาลที่  
รพ. ภูมิพลอดุลยเดช ร้อยละ ๒๕.๕๑ เป็นพลเรือนที่ไม่เกี่ยวข้องกับข้าราชการทหารและ  
ครอบครัวทหารแต่อย่างใด มีพื้นที่รวม ๑๙๗.๕๘ ไร่ หรือร้อยละ ๕.๘๖ ของพื้นที่รวม

๔.๕ การค้าบริการ เป็นการจกบริการให้แก่ครอบครัวผู้พักอาศัยภายใน  
เขตกองทัพอากาศเป็นร้านค้าประเภทซูเปอร์มาเก็ต มีสินค้าทุกประเภทตั้งแต่สินค้าที่จำเป็น  
แก่การครองชีพจนถึงสินค้าฟุ่มเฟือย ซึ่งในปัจจุบันบุคคลภายนอกที่ไม่ได้ทำงานหรืออาศัยอยู่  
ในเขตกองทัพอากาศมาซื้อสินค้าเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าเหล่านี้มีราคาถูกกว่า  
ท้องตลาดโดยทั่ว ๆ ไป พื้นที่การค้ามีจำนวน ๒๑.๓๖ ไร่ หรือร้อยละ ๐.๕๕ ของ  
พื้นที่รวม

๔.๖ สาธารณูปโภค ภายในพื้นที่ของกองทัพอากาศก็ได้แก่พื้นที่ถนนและ  
ลานจอดรถกันคะวันออก สำหรับถนนมีถนนสายใหญ่และสายรองความยาวรวม ๒๓,๔๗๕ เมตร  
รวมพื้นที่สาธารณูปโภคทั้งหมด ๑๔๙.๒๕ ไร่ หรือร้อยละ ๕.๒๒ ของพื้นที่รวม

๔.๗ ที่พักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งประกอบด้วยสโมสรและสนามกีฬา ซึ่งสนาม  
กีฬานี้นอกจากจะใช้เป็นสนามกีฬาเพื่อกิจกรรมของกองทัพอากาศแล้วยังเปิดโอกาสให้บุคคล  
ภายนอกและโรงเรียนต่าง ๆ ได้ใช้ประโยชน์และมีการจัดการแข่งขันอยู่เสมอมีพื้นที่จำนวน  
๕๓๕.๑๐ ไร่ หรือร้อยละ ๑๔.๘๔ ของพื้นที่รวม

๔.๘ ที่ว่างโล่ง ไร่รวมถึงบ่อ, คู, คลอง มีพื้นที่ว่างโล่งปัจจุบันจำนวน  
๑,๒๕๓.๙๗ ไร่ หรือร้อยละ ๓๕.๔๑ ของพื้นที่รวม ซึ่งใช้พัฒนาได้ในอนาคต

ตาราง ๓.๓๔ จำนวนเตียงและบุคลากรของ รพ.ภูมิพลอดุลยเดช (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๓)

พ.ศ.	จำนวน เตียง	จำนวน / ร้อยละ							ลูกจ้าง			รวมทั้งสิ้น
		แพทย์	ทันตแพทย์	เภสัชกร	พยาบาล	เทคนิค	อื่น ๆ	รวม	ประจำ	ชั่วคราว	รวม	
๒๕๕๕	๒๕๒	๒๕	๓	๓	+	+	+	๓๑	+	+	+	
๒๕๐๓	๒๕๒	๓๐	๔	๓	+	+	+	๓๗	+	+	+	
๒๕๐๘	๓๒๕	๓๒	๕	๓	+	+	+	๔๐	+	+	+	
๒๕๑๓	๔๓๕	๓๙	๖	๓	๒๑๘	๑	๓๑	๒๙๘	๘๖	๓๖	๑๒๒	๔๒๐
	(๑๓.๑)	(๒.๐)	(๑.๐)	(๗๓.๒)	(๐.๓)	(๑๐.๔)	(๑๐๐.๐)					-
๒๕๑๘	๘๕๐	๔๓	๖	๓	๓๑๒	๔	๔๐	๔๐๘	๘๖	๒๔๗	๓๓๓	๗๔๑
	(๑๐.๕)	(๑.๕)	(๐.๓)	(๗๖.๕)	(๑.๐)	(๙.๘)	(๑๐๐.๐)					
๒๕๒๐	๘๕๐	๔๗	๗	๔	๓๕๒	๕	๔๕	๔๖๐	๘๙	๓๐๘	๓๙๗	๘๕๗
	(๑๐.๒)	(๑.๕)	(๐.๙)	(๗๖.๕)	(๑.๑)	(๙.๘)	(๑๐๐.๐)					
๒๕๒๓	๘๕๐	๗๕	๙	๕	๔๒๔	๙	๕๕	๕๗๐	๘๕	๓๓๘	๔๑๙	๙๘๙
	(๑๓.๒)	(๑.๖)	(๐.๙)	(๗๘.๓)	(๑.๖)	(๘.๘)	(๑๐๐.๐)					

+ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : แผนกกำลังพล กองบริการ กรมแพทย์ทหารอากาศ กองทัพอากาศ

ตาราง ๓.๓๕ จำนวนและร้อยละผู้ป่วยในและนอกของ รพ.ภูมิพลอดุลยเดช (พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๓)

พ.ศ.	ผู้ป่วยใน				ผู้ป่วยนอก				รวมทั้งสิ้น
	ข้าราชการ	ครอบครัว	พลเรือน	รวม	ข้าราชการ	ครอบครัว	พลเรือน	รวม	
๒๕๔๘	๒,๒๒๓ (๔๓.๘๙)	๑,๒๐๑ (๒๓.๙๒)	๑,๖๕๐ (๓๒.๓๙)	๕,๐๖๔ (๑๐๐.๐๐)	๑๙,๕๓๒ (๕๓.๙๑)	๘,๓๓๘ (๒๓.๑๔)	๘,๓๔๑ (๒๓.๑๕)	๓๖,๐๓๑ (๑๐๐.๐๐)	๕๑,๐๙๕
๒๕๐๓	๑,๙๘๙ (๓๑.๙๗)	๑,๕๖๒ (๒๕.๑๒)	๒,๖๖๙ (๔๙.๙๑)	๖,๒๒๐ (๑๐๐.๐๐)	๑๘,๖๖๑ (๔๗.๐๐)	๑๐,๓๒๓ (๒๖.๐๐)	๑๐,๗๒๐ (๒๗.๐๐)	๓๙,๗๐๔ (๑๐๐.๐๐)	๕๕,๙๒๔
๒๕๐๘	๒,๖๐๗ (๒๕.๘๐)	๑,๘๐๒ (๒๑.๖๒)	๔,๕๖๕ (๕๓.๕๘)	๘,๙๗๔ (๑๐๐.๐๐)	๑๓,๗๖๒ (๓๑.๕๗)	๑๒,๕๕๕ (๒๘.๘๗)	๑๗,๒๕๖ (๓๙.๕๖)	๔๓,๕๗๓ (๑๐๐.๐๐)	๕๑,๙๒๓
๒๕๑๓	๒,๒๑๖ (๑๙.๖๕)	๑,๘๒๖ (๑๖.๑๙)	๗,๒๓๕ (๖๔.๑๖)	๑๑,๒๗๗ (๑๐๐.๐๐)	๒๐,๒๗๗ (๒๒๓.๗๓)	๒๒,๐๒๕ (๒๔.๖๙)	๒๖,๙๑๔ (๕๒.๕๘)	๘๙,๒๑๖ (๑๐๐.๐๐)	๑๐๐,๕๓๓
๒๕๑๘	๑,๙๙๗ (๑๒.๖๑)	๒,๑๗๗ (๑๔.๑๐)	๑๑,๓๑๓ (๗๓.๒๙)	๑๕,๔๘๗ (๑๐๐.๐๐)	๒๖,๑๒๐ (๑๙.๖๓)	๓๐,๑๑๒ (๒๒๓.๖๓)	๓๖,๘๕๖ (๕๗.๗๙)	๑๓๓,๐๗๘ (๑๐๐.๐๐)	๑๕๕,๕๑๕
๒๕๒๓	๒,๗๘๕ (๑๑.๓๗)	๒,๐๖๓ (๘.๙๒)	๑๙,๖๕๑ (๘๐.๒๑)	๒๔,๕๐๙ (๑๐๐.๐๐)	๒๘,๔๗๓ (๑๔.๒๑)	๓๗,๕๒๑ (๑๘.๗๑)	๑๓๙,๕๙๓ (๖๗.๐๘)	๒๐๐,๕๐๓ (๑๐๐.๐๐)	๒๒๕,๙๘๖

ที่มา : แผนกทะเบียนและสถิติ รพ.ภูมิพลอดุลยเดช กรมแพทยทหารอากาศ กองทัพอากาศ



## การใช้ที่ดินบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ

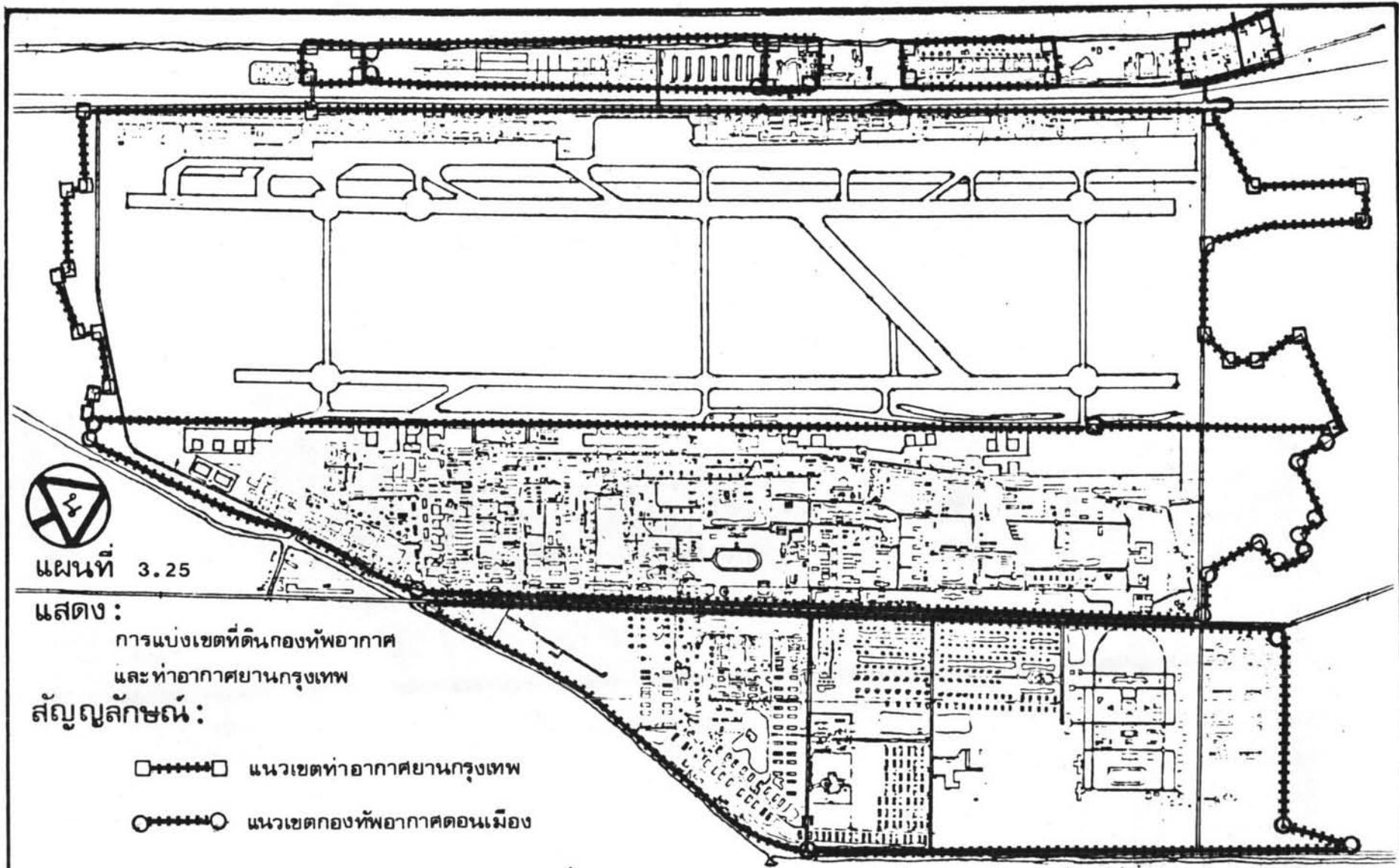
สภาพพื้นที่ของที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพมีสภาพราบเรียบ ลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีพื้นที่รวม ๓,๒๖๐ ไร่\* หากรวมกับพื้นที่ดินของกองทัพอากาศควยแล้ว จะมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๗,๐๑๒ ไร่ (กฎแผนที่ ๓.๒๕) พื้นที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพจะอยู่ระหว่างทางหลวงแผ่นดิน ๒ สาย คือทางหลวงหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) และทางหลวงหมายเลข ๓๑ (วิภาวดีรังสิต) ระยะห่างระหว่างทางหลวงทั้ง ๒ สาย ประมาณ ๑,๕๐๐ เมตร ความยาวสูงสุดวัดจากแปลงที่ดินประมาณ ๔,๕๐๐ เมตร

การใช้ที่ดินบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ (กฎแผนที่ ๓.๒๖ ตาราง ๓.๓๖) เพื่อทำเป็นกิจการบินพาณิชย์ และการบินทหารให้สำเร็จจุดมุ่งและให้ได้ผลก็เกิดประสิทธิภาพสนองตอบต่อกิจการบิน แบ่งการใช้ที่ดินได้ดังนี้

๑. พื้นที่สนามบิน
๒. พื้นที่อาคารสถานีการบิน
๓. พื้นที่รับส่งสินค้า
๔. พื้นที่ซ่อมบำรุงเครื่องบิน
๕. พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก
๖. พื้นที่จอดรถยนต์
๗. พื้นที่ถนนภายในท่าอากาศยาน
๘. พื้นที่อาคารกองทัพอากาศ
๙. พื้นที่ว่างโล่ง
๑๐. พื้นที่สนามบินประกอบด้วย ทางวิ่ง, ทางขับและลานจอด
  - ๑๐.๑ ทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานกรุงเทพ ปัจจุบันมี ๒ ทางวิ่ง

\* แนวนั่งที่ดินแนบท้ายพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒



แผนที่ 3.25

แสดง :

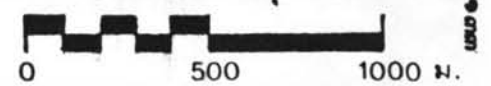
การแบ่งเขตที่ดินกองทัพอากาศ  
และท่าอากาศยานกรุงเทพ

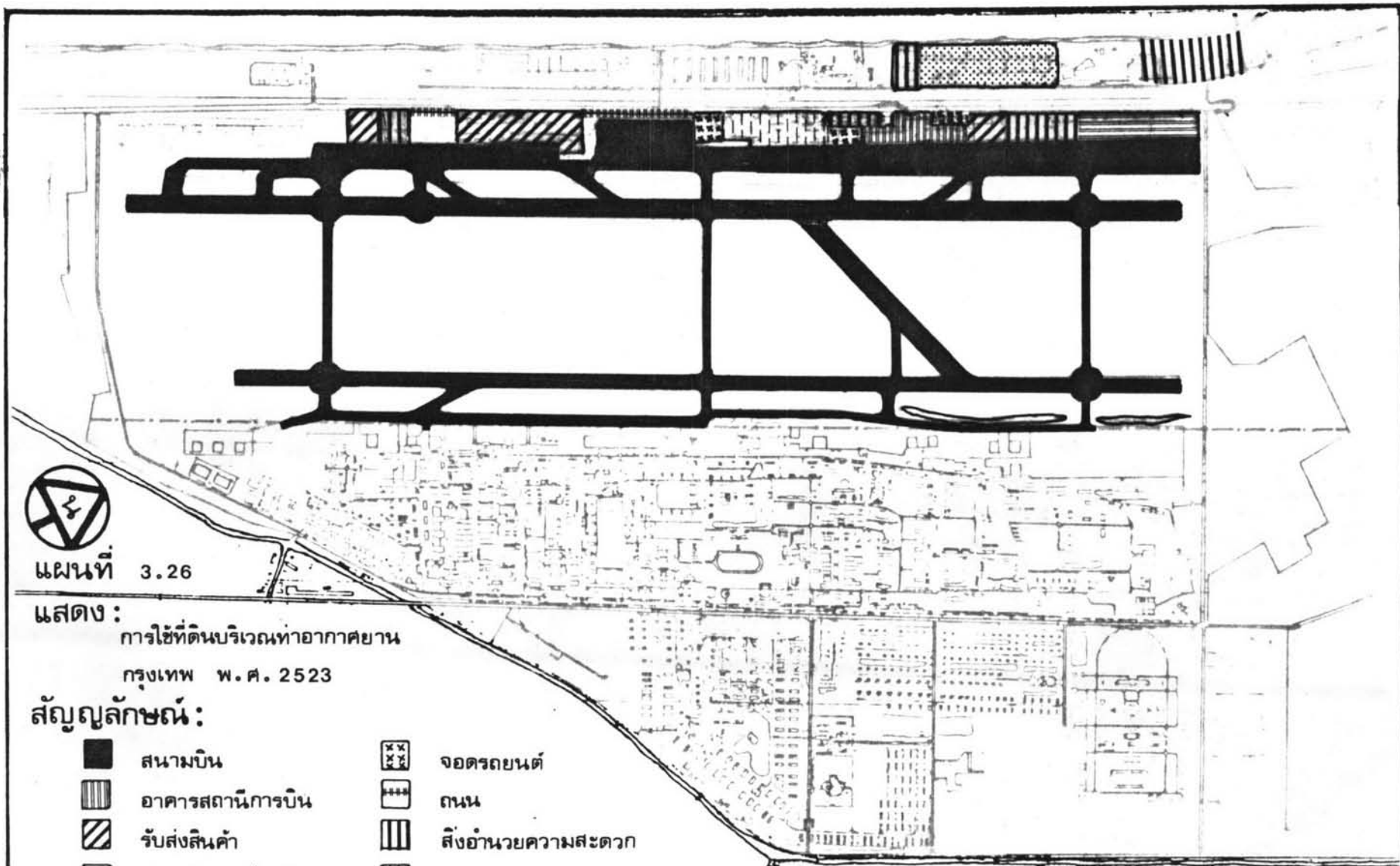
สัญลักษณ์ :

- แนวเขตท่าอากาศยานกรุงเทพ
- แนวเขตกองทัพอากาศตอนเมือง

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

ที่มา : แผนที่แนบท้ายพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522













แผนที่ 3.26

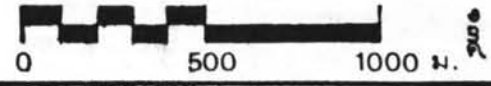
แสดง :  
การใช้ที่ดินบริเวณท่าอากาศยาน  
กรุงเทพ พ.ศ. 2523

สัญลักษณ์ :

- |   |                     |   |                    |
|---|---------------------|---|--------------------|
|  | สนามบิน             |  | จอดรถยนต์          |
|  | อาคารสถานีการบิน    |  | ถนน                |
|  | รับส่งสินค้า        |  | สิ่งอำนวยความสะดวก |
|  | ซ่อมบำรุงเครื่องบิน |  | อาคารกองทัพอากาศ   |
|  | พักอาศัยพนักงาน     |  | ว่างโล่ง           |

ที่มา : จากการสำรวจ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.



๑๓๑

ตาราง ๓.๓๖ การใช้ที่ดินบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๒๓

ประเภทการใช้ที่ดิน	จำนวน		ร้อยละของพื้นที่
	กร.ม.	ไร่	
สนามบิน	๑,๐๒๐,๘๒๕	๒๓๘.๐๑๖	๑๕.๕๗
อาคารสถานีการบิน	๒๘,๒๘๐	๑๕.๑๗๕	๐.๕๗
อาคารรับส่งสินค้า	๑๓,๗๐๐	๘.๕๖๓	๐.๒๖
อาคารซ่อมบำรุงเครื่องบิน	๓๑,๐๐๐	๑๕.๓๗๕	๐.๕๔
อาคารสิ่งอำนวยความสะดวก	๓๒,๕๕๐	๒๐.๕๔๘	๐.๖๓
จอดรถยนต์ (นอกอาคาร)	๘,๕๑๕	๕.๓๒๒	๐.๑๖
ถนนภายใน	๑๒,๕๐๐	๘.๐๖๓	๐.๒๕
อาคารกองทัพอากาศ	๒๐,๘๐๐	๑๓.๐๐๐	๐.๕๐
บริเวณว่างโล่ง	๔,๐๕๐,๓๓๘	๒,๕๓๑.๘๕๓	๗๗.๖๗
รวม	๕,๒๑๕,๓๐๘	๓,๒๕๙.๕๖๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : แผนที่ ๓.๒๖

ทำมุม  $30^{\circ} - 270^{\circ}$  โดยทางวิ่งทั้งสองมีระยะห่างกันวัดจากกึ่งกลางทางวิ่งระยะทาง ๖๔๔ เมตร

ทางวิ่งสายตะวันออก (๐๓ R - ๒๑ L) ใช้สำหรับกิจการทหารมีความกว้าง ๔๕ เมตร ยาว ๓,๐๐๐ เมตร มีไหล่ทางวิ่งกลางข้างละ ๑๐ เมตร มีทางวิ่งเนื้อยาว ๓๐๕ เมตร โครงสร้างโดยทั่วไปของทางวิ่งเป็นผิวคอนกรีตหนา ๔๐ เซนติเมตร ความหนาทั้งหมดแค่นำฐานถึงผิวหน้าหนา ๗๕ เซนติเมตร รวมพื้นที่ทางวิ่ง ๑๓๕,๐๐๐ ตร.ม. รวมพื้นที่ทางวิ่งทั้งหมด ๒๑๔,๘๒๕ ตร.ม.

ทางวิ่งสายตะวันตก (๐๓ L - ๒๑ R) ซึ่งใช้สำหรับกิจการพลเรือน มีความกว้าง ๖๐ เมตร ยาว ๓,๕๕๐ เมตร มีไหล่ทางวิ่งกว้างข้างละ ๑๐ เมตร ทางวิ่งเนื้อด้าน ๓ L ยาว ๑๐๕ เมตร ด้าน ๒๑ R ยาว ๓๐๕ เมตร ความลาดของผิวทางวิ่ง ๐.๐๒๕ % แคเคิมปี ๒๔๕๕ ทางวิ่งมีความยาว ๓,๒๑๐ เมตร ปูผิวพื้นด้วยแอสฟัลท์ติกคอนกรีตและไค้ปรับปรุงปี ๒๕๐๒ โดยปูทับหน้าด้วยแอสฟัลท์ติกคอนกรีตหนา ๓๔ เซนติเมตร ปี ๒๕๑๑ เสริมความหนาคด้วยแอสฟัลท์ติกคอนกรีตอีก ๑๔ เซนติเมตร ปี ๒๕๑๔ ขยายทางวิ่งไปทางไค้อีก ๓๔๐ เมตร และเสริมผิวคอนกรีตทางวิ่งด้านเนื้อยาว ๕๐ เมตรอีก ๕ เซนติเมตร ทางวิ่งสายนี้ไค้ออกแบบให้รับน้ำหนักไค้ ๓๔,๐๐๐ กิโลกรัม สำหรับน้ำหนักล้อเดี่ยวหรือเทียบเท่าเครื่องบินโบอิง ๗๔๗ รวมพื้นที่ทางวิ่ง ๒๑๓,๐๐๐ ตร.ม. รวมพื้นที่ทั้งหมด ๓๑๖,๘๐๐ ตร.ม.

### ๑.๒ ทางซิม

ทางซิมของท่าอากาศยานกรุงเทพมีจำนวน ๑๗ ทางซิม มีความกว้างระหว่าง ๒๓ - ๓๐ ม. ขอบทางซิมที่ขนานกับทางวิ่ง ๓ L - ๒๑ R ไค้สูงที่สุด ๑๔๑ ม. (จากกึ่งกลางทางวิ่งถึงขอบทางซิม) สำหรับทางวิ่ง ๓ R - ๒๑ L ไค้สูงที่สุด ๑๐๐ ม. (จากกึ่งกลางทางวิ่งถึงทางซิม) ทางวิ่ง ๓ L มีทางซิมความเร็วสูง ( $W_{11}$ ) ยาวประมาณ ๒,๗๖๖ ม. จากปลายทางวิ่ง ๓ และจากปลายทางวิ่ง ๒๑ มีทางซิมความเร็วสูง ( $W_{12}$ ) ยาวประมาณ ๑,๗๒๕ ม. และ ( $W_{13}$ ) ยาวประมาณ ๒,๘๒๕ ม. นอกจากนี้มีทางซิมตั้งฉากกับทางวิ่ง ๓ L - ๒๑ R อีก ๔ เส้น คือ

$W_{๑}$ ,  $W_{๒}$ ,  $W_{๓}$ ,  $W_{๔}$ ,  $W_{๕}$ ,  $W_{๖}$ ,  $W_{๗}$ ,  $W_{๘}$ ,  $W_{๙}$ ,  $W_{๑๐}$ ,  $W_{๑๑}$  และ  $W_{๑๒}$  ส่วนทางวิ่งสาย ๓R - ๒๑ L  
 มีทางขั้วความเร็วสูง ( $E_{๑}$ ) ยาวประมาณ ๒,๓๖๕ ม. จากปลายทางวิ่ง ๒๑ L  
 และมีทางขั้วตั้งฉากอีก ๔ ทางขั้วคือ  $E_{๒}$ ,  $E_{๓}$ ,  $E_{๔}$  และ  $E_{๕}$  หากรวมพื้นที่ทางขั้ว  
 ดังตะวันตก ( $W$ ) มีพื้นที่รวม ๒๗๗,๐๐๐ ตร.ม. ส่วนทางขั้วดังกล่าว ( $E$ )  
 มีพื้นที่รวม ๒๗,๕๐๐ ตร.ม. นอกจากนี้ยังมีทางขั้วที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งดังกล่าวและ  
 ดังตะวันออกทั้งคานเหนือและคานใต้อีก ๒ เส้น พื้นผิวคอนกรีตสร้างมาแต่ปี ๒๕๐๓  
 มีพื้นที่ประมาณ ๔๑,๗๐๐ ตร.ม. ดังนั้นหากรวมพื้นที่ทางขั้วทั้งหมดจะได้ ๓๔๖,๒๐๐ ตร.ม.

### ๑.๓ ลานจอด

มีลานจอด ๔ แห่ง ที่ใช้จอดทางด้านการบินพาณิชย์ซึ่งอยู่ทาง  
 ดังตะวันตกของทางวิ่ง ๓L - ๒๑R สำหรับคานเหนือมีลานจอดอีก ๔ แห่ง ซึ่งใช้  
 สำหรับจอดเครื่องบิน DC - ๑๐ หรือเล็กกว่า DC - ๑๐ มีพื้นที่ประมาณ ๓๓,๐๐๐ ตร.ม.  
 ส่วนลานจอดหน้าท่าอากาศยานให้จอดเครื่องบินได้ ๔ ลำ มีสะพานขนส่ง ๔ ตัว มี  
 พื้นที่ ๑๗,๐๐๐ ตร.ม. ลานจอดคานใต้จอดเครื่องบินโบอิง ๗๔๗ ได้ ๕ ลำ มี  
 พื้นที่ ๕๓,๐๐๐ ตร.ม. ใกล้เคียงมาแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ พื้นผิวคอนกรีตรับน้ำหนักได้  
 ๓๔,๐๐๐ กก. รวมพื้นที่ลานจอดทั้ง ๓ แห่ง มีพื้นที่ประมาณ ๑๐๓,๐๐๐ ตร.ม.

### ๒. พื้นที่อาคารสถานีการบิน

ใ้รวมกันทั้งผู้โดยสารต่างประเทศและภายในประเทศเฉพาะสายต่าง  
 ประเทศมีเนื้อที่ประมาณ ๓๖,๕๑๑ ตร.ม. โดยแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออก  
 (ชั้นที่สอง) ๑๐,๗๓๐ ตร.ม. สำหรับผู้โดยสารขาเข้า (ชั้นล่าง) ๑๐,๔๑๕ ตร.ม.  
 และผู้โดยสารผ่าน ๑,๔๕๖ ตร.ม. นอกจากนั้นใช้ในกิจการอื่น ๆ เช่น ที่ทำการ  
 บริษัทการบิน ห้องส่งประจำเส้นทาง ห้องอาหาร อาคารสถานีการบิน มีการปรับปรุง  
 เป็นช่วง ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓, ๒๕๐๓ และ พ.ศ. ๒๕๑๓ เฉพาะพื้นที่ของ  
 ตัวอาคารสถานีการบินมีพื้นที่คลุมดินประมาณ ๒๔,๒๕๐ ตร.ม.

๓. พื้นที่รับส่งสินค้า

ในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ มีคลังสินค้าอยู่ ๖ แห่ง รวมพื้นที่อาคารทั้ง ๖ แห่งประมาณ ๑๓,๗๐๐ ตร.ม. ซึ่งคลังสินค้า ๑ ตั้งอยู่หน้าบริเวณที่จอดรถยนต์ภายในประเทศ ส่วนคลังสินค้า ๒ ตั้งอยู่ทางก้านเหนือของลานจอดเครื่องบิน โบอิง ๗๔๗ สำหรับคลังสินค้า ๓, ๔, ๕, ๖ อยู่ก้านใต้ของลานจอดเครื่องบิน โบอิง ๗๔๗ ซึ่งคลังสินค้า ๑ และ ๒ เก็บสินค้าของสายการบินไทยทั่ว ๆ ไป ส่วนคลังสินค้า ๓, ๔, ๕ และ ๖ นั้น บริษัทการบินไทยได้ขอเช่าอาคารจากการท่าอากาศยานไปดำเนินงานเก็บสินค้าเอง

๔. พื้นที่ซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ในบริเวณท่าอากาศยานมีหน่วยงาน ๒ หน่วยงานที่รับผิดชอบในงานซ่อมบำรุงคือ บริษัทการบินไทย รับซ่อมบำรุงเครื่องบินของการบินไทยเอง และบริษัทการบินต่างประเทศ อีกหน่วยงานหนึ่งคือบริษัทไทยแอร์เวย์แอร์คราฟเมนเทนแนนซ์จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจเปิดดำเนินงานซ่อมเครื่องบินแต่ปัจจุบันขาดทุน รัฐบาลจึงยุบเลิกกิจการกำลังดำเนินการให้บริษัทการบินไทยรับดำเนินงานต่อ มีพื้นที่อาคารในการซ่อมทั้ง ๒ บริษัท ประมาณ ๓๑,๐๐๐ ตร.ม. ซึ่งพื้นที่นี้ตั้งอยู่ก้านเหนือสุดของท่าอากาศยานกรุงเทพ

๕. พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก

๕.๑ สถานีคัมเพลิงตั้งอยู่บริเวณก้านใต้ของท่าอากาศยาน มีพื้นที่อาคารประมาณ ๔๒๕ ตร.ม.

๕.๒ สถานีเค็มเชื้อเพลิงสำหรับสายการบินมีอยู่ ๔ บริษัท คือ เชลล์, เอสโซ, คาลเทค และองค์การเชื้อเพลิง บริษัทเชลล์, เอสโซ, และคาลเทค ตั้งอยู่ที่ติดกับบริเวณจอดรถยนต์ท่าอากาศยานภายในประเทศมีพื้นที่รวมกันประมาณ ๑๔,๕๗๐ ตร.ม. โดยเป็นพื้นที่ของบริษัทเชลล์ ๖,๕๕๐ ตร.ม. ของ คาลเทค ๒,๒๒๐ ตร.ม. และเอสโซ ๕,๘๐๐ ตร.ม. สำหรับองค์การเชื้อเพลิงตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน โดยข้ามถนนวิภาวดีรังสิตออกไป มีพื้นที่ ๗,๒๐๐ ตร.ม.

สำหรับสถานีเค็มเชื้อเพลิงอากาศยานของกองทัพอากาศนั้น ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของท่าอากาศยานช้างฉนวนวิภาวดีรังสิต มีพื้นที่ ๒๔,๓๐๔ ไร่.ม.

๕.๓ ครุภัณฑ์บินในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ มีที่ค้ำครุภัณฑ์บินอยู่ ๒ แห่ง คือ ของบริษัทแอร์สยาม มีพื้นที่ ๑,๔๓๔ ไร่.ม. จัดทำอาหารวันละประมาณ ๒,๐๐๐ - ๔,๐๐๐ ชุด ส่วนอีกบริษัทหนึ่งคือ บริษัทการบินไทย มีพื้นที่ ๔,๒๐๐ ไร่.ม. จัดทำอาหารวันละ ๒๑,๐๐๐ ชุด

#### ๕.๔ สาธารณูปโภคท่าอากาศยาน

##### ๕.๔.๑ ไฟฟ้า

ไฟฟ้าที่ใช้ภายในบริเวณท่าอากาศยานใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงคือจากสถานีย่อยบางพูด จังหวัดนนทบุรี และจากสถานีย่อยขอนแก่นเมืองเซกบางเขน ขนาดแรงดันไฟฟ้า ๑๒ กิโลโวลต์ ก่อเข้า ๓ เส้นทางด้วยกันคือ

๑. ก่อเข้ากับโรงไฟฟ้า ทอ. ๒ (ทางตะวันตกของท่าอากาศยาน) และจ่ายออกโดยสายบางพูดจ่ายให้แก่สถานีส่งวิทยุ, อาคารท่าอากาศยาน ส่วนสายหลักสี่จะจ่ายแทนสายบางพูดได้ (หากสายบางพูดเสีย) และจ่ายไปทางคานเหนือและคานใต้ท่าอากาศยาน โดยคานเหนือจะจ่ายให้แก่บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน บัมเชื้อเพลิง, บริษัทไทยแอม, บริษัทการบินไทย, โรงเรียนขอนแก่น, ที่ทำการประปา, สถานีส่งวิทยุ, โรงกำจั่นน้ำเสีย สำหรับคานใต้แบ่งออกเป็น ๒ สาย สายแรกจ่ายให้แก่วัดขอนแก่นเมือง, ร้านค้าบริเวณวัดขอนแก่นเมือง, ที่พักข้าราชการกองทัพอากาศ (พลต), สถานีรถไฟ, ธนาคารออมสิน, ไปรษณีย์ขอนแก่นเมือง, คลังสินค้า ๒, ๓, และ ๔, บริเวณที่ทำการกรมอากาศโยธิน, สนามกอล์ฟ, ที่เก็บเชื้อเพลิงกองทัพอากาศ สายที่สองจะจ่ายให้แก่ กองบัญชาการกองทัพอากาศ, ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ไฟแสงสว่าง)

๒. จากหลักสี่โดยตรงจ่ายให้แก่อาคารการบินภายในประเทศ, เรการ์กองทัพอากาศ, ครุภัณฑ์บินไทย, คลังสินค้า ๑ และใช้แทนสถานีบางพูดได้ทั้งหมด



๓. จากหลักสี่ด้านถนนพหลโยธินไปรังสิตและวกกลับเข้าท่าอากาศยานกรุงเทพ สามารถใช้แทนสายจากหลักสี่คือโดยตรงไม่ผ่านโรงไฟฟ้า ทอ. ๖

การบูรณะบ้ำรุงในปัจจุบันนี้ ในสายที่ต่อเข้าโรงไฟฟ้า ทอ.๖ ซึ่งเป็นสายจากสถานีย่อยคอนเมืองและจากสถานีย่อยบางพูด กองทัพอากาศยังคงเป็นผู้นบูรณะบ้ำรุง ส่วนสายตรงจากสถานีย่อยคอนเมืองเข้าท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น การท่าอากาศยานเป็นผู้นบูรณะบ้ำรุง มีการใช้กระแสไฟฟ้าประมาณเดือนละ ๔ ล้านหน่วย

หากในกรณีไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงคัมจะมีไฟฟ้าสำรองฉุกเฉินใช้สำหรับไฟสนามบิน, หอบังคับการบิน, ระบบการติดต่อสื่อสารของวิทยุ, การบินและไฟแสงสว่างในอาคารท่าอากาศยาน โดยใช้เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ๒ เครื่อง กำลังไฟฟ้าเครื่องละ ๕๐๐ และ ๓๗๕ กิโลวัตต์ ซึ่งทั้งสองเครื่องตั้งอยู่ในอาคารแผนกไฟฟ้า กองสาธารณสุขการ โดยมีสวิทช์อัตโนมัติสามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าไ้ภายในเวลา ๔ - ๑๐ วินาที

๕.๕.๒ น้ำประปา

แหล่งน้ำใช้ของท่าอากาศยานมีขอน้ำบาดาลจำนวน ๖ บ่อ ความลึกของบ่อ ๑๕๐ - ๒๒๐ ม. มีปริมาณน้ำรวม ๔๕๐ ลบ.ม./ชม. มีถังเก็บน้ำ ๑ ถัง เก็บน้ำได้ ๒๐๐ ลบ.ม./ชม มีเครื่องกรองน้ำ ๒ เครื่อง อัตร่า ๓๐๐ ลบ.ม./ชม เครื่องปั้มน้ำ ๓ เครื่อง อัตร่า ๖๐๐ ลบ.ม./ชม. มีถังเก็บน้ำสะอาดขนาดความจุ ๕๐๐ ลบ.ม. และหอสูงเก็บน้ำ ๒ ถัง ความจุถึงละ ๑๒๐ ลบ.ม. ปัจจุบันสามารถจ่ายน้ำไ้วันละ ๓,๒๐๐ ลบ.ม./วัน หรือประมาณ ๓๐๐ ลบ.ม./ชม. มีหน่วยที่ใช้น้ำคือ อาคารการบิน, บริเวณที่เก็บเชื้อเพลิง, บริเวณซ่อมบ้ำรุง, กองบัญชาการกองทัพอากาศ, บริเวณคลังสินค้าและบริเวณบ้านพักอาศัย (แฟลต) ของกองทัพอากาศ สำหรับการใช้น้ำในปัจจุบันนี้ใช้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ ลบ.ม. หรือ ๒๕๐ ลบ.ม./ชม.

สถานที่ทำการของกิจการประปาท่าอากาศยานปัจจุบันนี้ไ้ย้ายไปอยู่ห่างจากที่เดิมข้างโรงเรียนวัดคอนเมือง (หลังสถานีรถไฟคอนเมือง) ไปทางก้านเหนือประมาณ ๑.๕ กม.

และการทำอากาศภายในซึ่งเดิมเป็นที่สร้างโรงแรมทำอากาศภายใน ซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินการก่อสร้างเป็นโรงแรมขนาด ๓๐๐ ห้อง

### ๕.๔.๓ การกำจัดน้ำเสีย

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๐ องค์การอนามัยโลก ได้กำหนดวิธีการ ๑๕ ประการ เป็นกฎนานาชาติของการสุขาภิบาลซึ่งมีกฎอยู่ ๒ ข้อ ที่เกี่ยวข้องกับกำจัดน้ำเสียของทำอากาศภายในนานาชาตินั้นก็คือ ทำอากาศภายในจะต้องจัดการเกี่ยวกับของเสียที่ร่างกายถ่ายออกมาและน้ำเสียอื่น ๆ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้สายการบินในเที่ยวบินเชื้อโรคเสียก่อนที่จะส่งกระบวนการกำจัดต่อไป

ในปัจจุบันทำอากาศภายในกรุงเทพ มีถังน้ำเสีย ๒ ถัง ตั้งอยู่ทางท้ายเหนือและท้ายใต้ของอาคารสถานีการบิน ซึ่งของเสียในบริเวณอาคารสถานีการบินจะลงสู่ถังเก็บทั้ง ๒ ถัง โดยถังเก็บท้ายเหนือมีความจุ ๑๔๓ ลบ.ม. และถังเก็บท้ายใต้มีความจุ ๑๐๘.๓ ลบ.ม. และมีท่อเมนต่อขนาด ๔ นิ้ว ข้ามถนนวิภาวดีรังสิตไปสู่โรงกำจัดน้ำเสียทางตะวันตกเฉียงเหนือของอาคารสถานีการบิน โรงกำจัดน้ำเสียตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ มีความสามารถกำจัด ๔๕๐ ลบ.ม./วัน (โดยจากถังเก็บ ๔๐๐ ลบ.ม. และจากเครื่องบิน ๕๐ ลบ.ม.) โดยกำจัดน้ำเสียให้มี BOD เฉลี่ยประมาณ ๒๕๐ mg/l

นอกจากน้ำเสียจากอาคารสถานีการบินแล้ว ก็มีน้ำเสียจากอาคารต่าง ๆ ซึ่งแต่ละอาคารจะมีถังเก็บขนาด ๕ - ๑๕ ลบ.ม. แล้วจะใช้รถสูบไปกำจัดที่โรงงานกำจัดอีกครั้งหนึ่ง สำหรับน้ำเสียจากเครื่องบินจะเก็บในถังขนาด ๕๐ - ๖๐ แกลลอน สำหรับเครื่องบินเจ็ท ๑ ถังเก็บขนาด ๒๐ - ๕๐ แกลลอน สำหรับเครื่องบิน ๔ เครื่องยนต์ และถังเก็บขนาด ๒ - ๕ แกลลอน สำหรับเครื่องบิน ๒ เครื่องยนต์ เมื่อเครื่องบินลงสู่ทำอากาศภายในแล้วก็จะส่งน้ำเสียไปยังโรงกำจัดน้ำเสีย

### ๕.๔.๔ การระบายน้ำบริเวณสนามบิน

มีร่างระบายน้ำคลองแนวทางวิ่งและโคยรอบบริเวณท่าอากาศยานและมีโรงสูบน้ำตั้งอยู่รอบ ๆ ท่าอากาศยานจำนวน ๑๒ โรง ซึ่งมีทั้งชนิดใช้น้ำมันและใช้ไฟฟ้า เมื่อฝนตกลงมาจะมีปริมาณน้ำฝนเกินความต้องการแล้วก็จะสูบน้ำออกนอกบริเวณท่าอากาศยานทางคันเหนือ, คันตะวันออกและทางตะวันตก เครื่องสูบน้ำสามารถสูบน้ำออกได้ ๑,๐๐๐ ลบ.ม./นาที การดำเนินงานปัจจุบันใช้เจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยานเป็นผู้ปฏิบัติการ

ผลของการสูบน้ำออกนอกบริเวณพื้นที่สนามบินสู่ภายนอกทำให้เกิดปัญหาต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ เช่นบริเวณพื้นที่คันเหนือ ไม่สามารถทำเกษตรกรรมได้ ส่วนคันตะวันออกสูบลงสู่คลองถนน ส่วนทางคันตะวันตกแต่เดิมสูบน้ำออกสู่คูริมถนนวิภาวดีรังสิต แต่ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ขยายถนนวิภาวดีรังสิตเป็น ๑๐ ช่องทาง การท่าอากาศยาน ฯ จึงวางท่อลอคถนนวิภาวดีรังสิตและทางรถไฟ สูบน้ำทิ้งบริเวณคันตะวันตกของทางรถไฟ

### ๕.๔.๕ การติดต่อสื่อสาร

ภายในบริเวณท่าอากาศยานมีการใช้ระบบติดต่อสื่อสารด้วยกันหลายระบบ เป็นต้นว่า Teletype Telex โทรศัพท์ VHF, UHF โดย Teletype และ Telex ใช้ในระหว่างสายการบินติดต่อกันและสายการบินกับวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ( Aerothai ) โทรศัพท์และ UHF ใช้ติดต่อระหว่างที่ทำกรสายการบินกับหน่วยบริการ และหอบังคับการบิน VHF ใช้ติดต่อระหว่างภาคพื้นดินและเครื่องบินในอากาศซึ่งใช้โดยบริษัทวิทยุการบิน

สำหรับระบบโทรศัพท์นั้นมีใช้อยู่ ๓ ระบบด้วยกันคือ

๑. ระบบโทรศัพท์เลขหมาย ๘ ตัว ซึ่งเป็นขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย เป็นการจักระบบบริการสาธารณะขององค์การโดยทั่ว ๆ ไปนั้นท่าอากาศยานใช้อยู่จำนวน ๒๐ เลขหมาย จัดแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม กลุ่มแรกจำนวน ๕๐ เลขหมาย กลุ่ม ๒ จำนวน ๑๐ เลขหมาย ทั้ง ๒ กลุ่มเป็นระบบ PABX.

๒. ระบบโทรศัพทเลขหมาย ๔ ตัว ซึ่งเป็นของกองทัพอากาศ ใช้  
ติดต่อกันภายในบริเวณกองทัพอากาศ ปัจจุบันมี ๒๐ เลขหมาย

๓. ระบบโทรศัพทเลขหมาย ๓ ตัว ซึ่งเป็นของการท่าอากาศยาน  
แห่งประเทศไทย ปัจจุบันมี ๓๐๐ เลขหมาย ใช้ติดต่อกันภายในหน่วยงานของท่าอากาศยาน  
กรุงเทพ และสามารถติดต่อออกภายนอกในระบบโทรศัพทเลขหมาย ๗ ตัวของนครหลวงได้

## ๖. พื้นที่จอดรถยนต์

บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ มีพื้นที่สำหรับใช้เป็นพื้นที่จอดรถยนต์ทั้งภายใน  
อาคารไค้จำนวน ๓๕๒ ที่ พื้นที่จอดรถรวมอยู่ในพื้นที่อาคารและภายนอกอาคารไค้จำนวน  
๗๐๐ ที่ มีพื้นที่รวม ๔,๕๑๕ ตร.ม. โดยมีรายละเอียดคือ

### ๖.๑ ภายในอาคาร

๖.๑.๑ บริเวณชั้นล่างของอาคารสถานีการบิน สามารถจอดรถยนต์  
ไค้จำนวน ๑๕๕ คัน (หากจอดซ้อนคันจะไค้เพิ่มขึ้นอีก ๔๔ ที่) บริเวณนี้เป็นที่จอด  
รถยนต์ของผู้มารับ - ส่ง ผู้โดยสารไปต่างประเทศมีปริมาณการจอดรถยนต์ ๕๗๒ คัน/วัน  
จำนวนครั้งเฉลี่ยการใช้งาน ๒.๔๒\* ซึ่งส่วนมากใช้เวลาจอดนานเกิน ๑ ชั่วโมง

๖.๑.๒ บริเวณชั้นสองของอาคารสถานีการบิน สามารถจอดรถยนต์  
ไค้จำนวน ๑๕๐ คัน (หากจอดซ้อนคันจะไค้เพิ่มขึ้นอีก ๓๔ ที่) บริเวณนี้บางส่วนสงวน  
ไว้สำหรับรถของเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ของสายการบินซึ่งเสียค่าเช่าที่จอดรถเป็นรายเดือน ส่วน  
ที่เหลือก็ใช้เป็นที่จอดรถสำหรับผู้มารับ - ส่ง ผู้โดยสารส่วนมากบริเวณนี้จะจอดนานเกิน  
กว่า ๒ ชม.

๖.๑.๓ บริเวณหน้าชานชาลาของวิหัทการบินภายในประเทศ  
สามารถจอดรถยนต์ไค้ ๑๖ ที่ เป็นที่จอดรถบริการของ บกท. รถของเจ้าหน้าที่ บกท.

\* อนุถิตย์ อิศรเสนา ณ อยุธยา และ กรกฎิก วัฒนวล, "การศึกษานัญหาและ  
แนวทางการแก้ไขระบบการจราจรและการจอดรถบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ, " หน้า ๑๐.

รถสิมูขึ้น และรถส่งอาหารให้สายการบินต่าง ๆ และผู้มารับส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

๖.๑.๔ บริเวณหน้าชานชาลาเข้าของสายการบินต่างประเทศ  
มีที่จอดรถทั้งหมดได้ ๓๐ ที่

๖.๑.๕ บริเวณภายในโรงเก็บเครื่องบินคันใต้ของอาคาร  
ท่าอากาศยาน เป็นที่จอดรถของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ศุลกากร,  
เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง จอดรถได้ ๘๖ คัน ซึ่งจอดตลอดวัน

## ๖.๒ ภายนอกอาคาร

๖.๒.๑ บริเวณหน้าที่ทำการท่าอากาศยานภายในประเทศสามารถ  
จอดรถยนต์ได้จำนวน ๑๕๕ คัน (หากจอดซ้อนกันจะได้เพิ่มอีก ๔๒ คัน) รวมเป็น  
๒๐๑ คัน บริเวณนี้ใช้เป็นที่จอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร, เจ้าหน้าที่ บกท.,  
เจ้าหน้าที่กองทัพอากาศ และผู้มารับ - ส่งผู้โดยสารของ บกท. เป็นบริเวณที่จอด  
รถยนต์ที่มีความหนาแน่นตลอดวัน มีปริมาณรถมาจอดที่แห่งนี้ตลอดวันถึง ๖๕๐ คัน มีจำนวน  
ครั้งเฉลี่ยของการใช้งานที่จอดรถคือ ๓.๑๕<sup>๑</sup> มีพื้นที่จอดรถรวม ๒,๕๕๐ ตร.ม.

๖.๒.๒ บริเวณด้านหน้าของอาคารสถานีการบินตรงข้ามกับชานชาลา  
ผู้โดยสารขาออกของสายการบินต่างประเทศ สามารถจอดรถยนต์ได้ ๑๗๖ ที่ (ซึ่งรวม  
ทั้งบริเวณที่จอดบนผิวจราจรซึ่งรถสิมูขึ้นจอด) บริเวณนี้ใช้เป็นที่จอดรถยนต์ของผู้มารับ - ส่ง  
ผู้โดยสารมีปริมาณรถมาจอดที่แห่งนี้ตลอดวัน ๕๕๕ คัน มีจำนวนครั้งเฉลี่ยของการใช้งาน  
๒.๕๕<sup>๒</sup> ส่วนมากรถที่จอดบริเวณนี้จอดนานไม่เกิน ๑ ชม. มีพื้นที่จอดรถรวม ๒,๗๖๕ ตร.ม.

๖.๒.๓ บริเวณด้านหน้าของอาคารสถานีการบินกันที่ศตะวันตก  
สามารถจอดรถยนต์ได้ ๗๐ คัน บริเวณนี้เป็นที่จอดรถของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานแห่ง  
ประเทศไทย ผู้รับส่ง VIP เป็นบริเวณที่จอดหนาแน่นตลอดวัน และรถจะจอดนาน

<sup>๑</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔

<sup>๒</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๐

ตลอดวัน มีพื้นที่จอดรถรวม ๔๐๐ คัน.ม.

๖.๒.๔ บริเวณด้านหน้าของอาคารฝ่ายการช่าง บริษัทการบินไทย สามารถจอดรถได้ ๒๐๐ คัน บริเวณนี้เป็นที่จอดรถเจ้าหน้าที่บริษัทการบินไทย มีพื้นที่จอดรถรวม ๒,๔๐๐ คัน.ม.

#### ๗. ถนนภายในท่าอากาศยาน

๗.๑ ถนนเข้าคลังสินค้าหมายเลข ๒ และ ๓ ที่ กม. ๒๓ + ๓๐๐ (วิภาวดีรังสิต) เป็นถนนใช้สำหรับขนสินค้าเข้าและออกยาวประมาณ ๕๐๐ ม.

๗.๒ ถนนช่องทางกันไต้ เข้าสู่บริเวณลานจอดกันไต้ขนานถนนวิภาวดีรังสิต ยาวประมาณ ๒๐๐ ม.

๗.๓ ถนนหน้ากองบัญชาการ กองทัพอากาศ ยาวประมาณ ๔๐ ม.

๗.๔ ถนนทางเข้าท่าอากาศยานซึ่งเป็นถนนยกระดับข้ามถนนวิภาวดีรังสิต เป็นทางเข้าสู่อาคารการบิน ยาวประมาณ ๒๕๐ ม.

๗.๕ ถนนทางออกจากอาคารการบิน ยาวประมาณ ๑๐๕ ม.

๗.๖ ถนนทางเข้าและออกลานจอดรถผู้โดยสารภายในประเทศ ยาวประมาณ ๒๐ ม.

๗.๗ ถนนทางเข้าลานจอดฝ่ายการช่าง บริษัทการบินไทย เป็นเส้นทางเข้าสู่โรงซ่อมเครื่องบิน บริเวณดังเก็บเชื้อเพลิง ยาวประมาณ ๕๕๐ ม.

รวมพื้นที่ถนนทั้งหมดประมาณ ๑๒,๔๐๐ คัน.ม.

#### ๘. อาคารกองทัพอากาศ

ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งแต่วันคนี้ ยังมีอาคารของกองทัพอากาศ ซึ่งประกอบด้วยอาคารกองบัญชาการกองทัพอากาศ และอาคารกรมการเงินทหารอากาศ รวมพื้นที่อาคารทั้งหมดประมาณ ๑๔,๓๖๐ คัน.ม. ซึ่ง กองทัพอากาศมีโครงการย้ายสถานที่ทำการส่วนนี้ทั้งหมดไปตั้งยังฝั่งตะวันออก ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕

ซึ่งขณะนี้กำลังก่อสร้างอาคารที่ทำการแห่งใหม่อยู่ เมื่อกองทัพอากาศย้ายสถานที่ทำการส่วนนี้  
ออกไปแล้ว การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยก็จะใช้พื้นที่เพื่อสร้างอาคารผู้โดยสาร  
ภายในประเทศ และสถานที่จอดรถต่อไป ส่วนทางก้านใต้มีอาคาร อย.พัน ๑ อีก  
จำนวน ๕,๔๔๐ ตร.ม. ซึ่งมีโครงการย้ายไปฝั่งตะวันออกในปี ๒๕๒๕ เช่นกัน

#### ๕. พื้นที่ว่างโล่ง

เนื่องจากพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ มีพื้นที่เพียง ๓,๒๖๐ ไร่  
(๕.๒๒ ตร.กม.) มีการใช้ที่ดินในก้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยเต็มที่  
พื้นที่ ๆ เหลือพื้นที่ไม่มีสิ่งก่อสร้างจึงได้แก่พวก คุระบายน้ำ, บริเวณแนวไฟนาร์วองและ  
พื้นที่สนามกอล์ฟ ซึ่งอยู่ระหว่างทางวิ่งทั้งสองสาย แต่ปัจจุบันนี้กำลังดำเนินการก่อสร้าง  
ทางวิ่งเส้นใหม่ขนาดความกว้าง ๖๐ เมตร ยาว ๓,๗๐๐ เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ  
๑๕ เมตร ระหว่างกึ่งกลางทางวิ่งเดิม พื้นที่ว่างโล่งส่วนหนึ่งก็ใช้เป็นทางวิ่งอีกจำนวน  
๒๒๒,๐๐๐ ตร.ม. (ยังไม่รวมไหล่ทางวิ่งอีก ๑๑๑,๐๐๐ ตร.ม.) ดังนั้นพื้นที่ว่างโล่ง  
ในปัจจุบันมีจำนวน ๒,๓๒๓.๓ ไร่

นอกจากพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน ๓,๒๖๐ ไร่ เป็นพื้นที่  
ตั้งแต่ไหล่ทางวิ่งเส้นตะวันออกถึงแนวรั้วก้านถนนวิภาวดีรังสิตแล้ว ท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ยังใช้ที่ดินฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตอีกจำนวน ๑๒๖ ไร่ (๐.๒ ตร.กม.) โดย  
ใช้เป็นสถานีกำจัดน้ำโสโครก, คลังเชื้อเพลิงของสามทหาร และกิจการประปา (๕๗ ไร่)  
บ้านพักอาศัย (๔๔ ไร่) โรงแรมท่าอากาศยานซึ่งแต่เดิมเป็นที่ทำการประปา (๑๐ ไร่)  
และบริเวณคลังเชื้อเพลิงกองทัพอากาศ (๑๕ ไร่) รวมเป็นพื้นที่ทั้งสิ้น ๓,๓๘๖ ไร่  
(๕.๔ ตร.กม.)