

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องกรุงเทพมหานคร



นายทวีศักดิ์ เอื้อเฟื้อ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE REDEVELOPMENT OF KUNNATEE COMMUNITY AND ADJACENT AREAS, BANGKOK

Mr. Thaweesak Uafua

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร
โดย	นายทวีศักดิ์ เอื้อเพื่อ
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพนันทน์ ตาปนานนท์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....
(อาจารย์ สรายุทธ ทวีพิสัย)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพนันทน์ ตาปนานนท์)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร)

ทวีศักดิ์ เอื้อเฟื้อ: แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร
(THE REDEVELOPMENT OF KUNNATEE COMMUNITY AND ADJACENT AREAS, BANGKOK)
อ.ที่ปรึกษา: ผศ.ดร.พนันท์ ตาปนานนท์, อ. ที่ปรึกษาร่วม: ผศ.จิตติศักดิ์ ธรรมาภรณ์พิลาศ, 154 หน้า

การวิจัยในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะดังนี้ 1) เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ภายในพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง 2) เพื่อศึกษาผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงินที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง 3) เพื่อวิเคราะห์ถึงบทบาท ศักยภาพและสภาพปัญหาของชุมชน 4) เพื่อศึกษาแนวความคิดและรูปแบบในการออกแบบปรับปรุงชุมชนให้มีความน่าอยู่ และส่งเสริมให้ผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดีสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต 5) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ ในด้านกายภาพ ให้มีการใช้พื้นที่ภายในชุมชนอย่างเต็มประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้พักอาศัยในชุมชนขุนนที โดยมีองค์ประกอบภายในชุมชนที่เหมาะสมกับการพักอาศัยในพื้นที่กลางเมือง


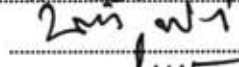
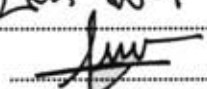
การวิจัยในครั้งนี้ได้ใช้แนวทางการวิจัย เชิงสำรวจ การสังเกต การสัมภาษณ์และการวิเคราะห์พื้นที่เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนที ร่วมกับการใช้วิธีการออกแบบชุมชนเมือง และจากการศึกษาพื้นที่พบว่าพื้นที่ชุมชนขุนนทีมีลักษณะพื้นที่ที่ผสมผสานระหว่างการค้าและการพักอาศัยและอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินห้วยขวาง โดยพื้นที่ชุมชนถูกปิดล้อมรอบด้วยถนน ทำให้ไม่สามารถขยายตัวในแนวราบได้ ดังนั้นในอนาคตรูปแบบการขยายตัวจะเป็นไปในแนวตั้งที่สัมพันธ์ไปกับพื้นที่ของชุมชนเดิมและผสมผสานกับพื้นที่ประกอบการค้าภายในชุมชน ทั้งนี้พื้นที่ว่างภายในชุมชนที่ไม่มีการใช้งานจะต้องได้รับการพัฒนาใหม่ให้เต็มศักยภาพและสอดคล้องกับการควบคุมการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร

ผลการวิจัยได้เสนอแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง ให้มีความสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคตและผสมผสานไปกับพื้นที่ชุมชนเดิมโดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนในอนาคต 2) ปรับปรุงองค์ประกอบภายในชุมชนขุนนทีให้เหมาะสมกับชุมชนพักอาศัย 3) ปรับปรุงยกระดับด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนขุนนที 4) พัฒนาพื้นที่ด้านพาณิชย์กรรม

ในส่วนแนวทางที่จะนำไปปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ ได้นำเสนอแนวทางการปฏิบัติที่เป็นลำดับขั้นตอนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา นอกจากนี้ยังได้สรุปประเด็นในการพัฒนาพื้นที่รอบชุมชนที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชนขุนนที อันอาจก่อให้เกิดแนวคิดที่จะนำไปสู่การวิจัยในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่รอบๆชุมชนขุนนทีต่อไป

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
ปีการศึกษา 2549

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

467 41270 25: MAJOR URBAN DESIGN

KEY WORD: URBAN DESIGN/ DESIGN ELEMENTS/ URBAN DEVELOPMENT

THAWEEESAK UAFUA: THE REDEVELOPMENT OF KUNNATEE COMMUNITY AND ADJACENT AREAS, BANGKOK. THESIS ADVISOR: Asst. Prof. NOPANANT TAPANANONT, Ph.D., THESIS COADVISOR: Asst. Prof. JITTISAK THAMMAPORNPILAS, 154 pp.

The purpose of this research is to redevelop Kunnatee community and adjacent areas in Bangkok. The goals are to examine 1) physical, economic, social, land-use and activities 2) the impacts from mass rapid transit system 3) conceptual design for Kunnatee community 4) potential and problems of Kunnatee community and 5) design guidelines for the physical development in the future.

The research methods used were the survey, observation and interview people in Kunnatee community. The findings revealed that the area is suitable to locate for residential and commercial activities. The location of community is near the node of transportation (Mass Rapid Transit: Huai Khwang Station). The community is enclosed by road system which limits the community expansion. Thus the community should be developed in the vertical direction with supporting the community facilities in the future. The vacant areas, in addition should be developed by land-use control policy.

The suggestions to the design for the redevelopment of Kunnatee community were:

- 1) appropriate land-use planning for Kunnatee community
- 2) readjust the design elements of the community
- 3) appropriate design guidelines for residential areas.
- 4) appropriate design guidelines for the commercial district.

To achieve the objectives this research proposes an implementation plan with development priorities for relevant responsible parties. Furthermore, potential plans for future development of urban design for Kunnatee community and adjacent areas in Bangkok are recommended.

Field of study URBAN DESIGN

Academic Year 2006

Student's signature

Advisor's signature

Co - Advisor's signature

Thaweesak Uafua
Nopnant Tapananont
Jittisak

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสำเร็จจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพรัตน์ ตาปนานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาผลักดันและส่งเสริมในทุกด้าน รวมทั้งการดูแลเอาใจใส่โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อยให้แก่ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นอกจากนี้ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้ให้คำปรึกษาแก่ผู้วิจัย รวมทั้งการชี้แนะ ให้ความกระจ่างในหลักการและวิธีการคิดแก่ผู้วิจัย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์ทั้งสองท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจจกุลและขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ใน สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมืองที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้วิทยาการต่างๆให้แก่ผู้วิจัย ทำให้ผู้วิจัยได้มี ทัศนคติในการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองที่ดีขึ้น

กราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาเสียสละเวลาร่วมรับฟังการเสนอผลงาน วิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตดินแดงและสำนักงาน ที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาห้วยขวาง ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูล และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อ การทำวิจัยในครั้งนี้ รวมทั้งชาวชุมชนและผู้นำชุมชนกุนนที ที่ให้ความช่วยเหลือในการสอบถามและให้การ สัมภาษณ์ พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เป็นข้อมูลพื้นฐานอันเป็นประโยชน์สำหรับภาควิเคราะห์และออกแบบชุมชน ย่านนี้ในอนาคต

ขอบคุณกำลังใจตัวเองที่พยายามพิมพ์วิทยานิพนธ์ด้วยตัวเอง ขอคุณสิทธิศักดิ์ ประธานของ สถาปนิก กรมชลประทาน ที่ช่วยให้กำลังใจตลอดมา ขอคุณน้องนิต น้องเหมาและน้องปี ในด้านเอกสารข้อมูล ที่ดีมีประโยชน์ ขอคุณพี่ๆ เพื่อนๆ Urban Design รุ่นที่4 พี่ยศ พี่โมทย์ กบ ที่เป็นกำลังใจด้วยดีเสมอมา

กราบขอบพระคุณ คุณแม่และคุณพ่อที่คอยให้กำลังใจและเป็นทุกสิ่งทุกอย่างเสมอมา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญแผนที่.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญตาราง.....	ฏ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	5
1.6 แผนผังขั้นตอนการดำเนินการศึกษา.....	6
บทที่ 2 การศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ความหมายของเมือง ย่านและชุมชน.....	7
2.1.1 ความหมายของเมือง.....	7
2.1.2 ความหมายของย่าน.....	7
2.1.3 ความหมายของชุมชน.....	7
2.1.4 สรุปลักษณะขนาดของชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	9
2.2 องค์ประกอบของชุมชน.....	10
2.3 องค์ประกอบทางกายภาพของเมือง.....	11
2.4 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบชุมชน.....	12
2.4.1 ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญสำหรับชุมชนเมือง.....	12
2.4.2 แนวความคิดเมืองน่าอยู่.....	13
2.4.3 แนวความคิดเมืองกระชับ (Compact City).....	14
2.4.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนการใช้ที่ดินในเมือง.....	15
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน.....	16
2.6 สรุปการศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกัน.....	17
บทที่ 3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
3.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่เขตดินแดง.....	18

3.2 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษาบริเวณชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องกัน.....	22
3.3 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนขุนนทีต่อเนื่องกัน.....	33
3.3.1 การแบ่งขอบเขตภายในพื้นที่ศึกษา.....	29
3.3.2 สภาพสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ต่างๆศึกษา.....	29
3.3.3 สรุปกลุ่มสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวม.....	35
3.3.4 จำนวนประชากร.....	35
3.4 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	36
3.4.1 ภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	36
3.4.2 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนขุนนที.....	38
3.4.3 กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนขุนนที.....	44
3.4.4 พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่ที่มีการใช้งานไม่เหมาะสม.....	44
3.4.5 สรุปสภาพทั่วไปในการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	48
3.5 การเข้าถึงและการสัญจร.....	49
3.5.1 การเข้าถึง.....	49
3.5.2 การสัญจร.....	54
3.5.3 ลักษณะการสัญจรของรถยนต์.....	60
3.5.4 การขนส่งสาธารณะในชุมชนขุนนที.....	60
3.5.5 สรุปด้านการเข้าถึงและการสัญจร.....	61
3.6 โครงการพัฒนาต่างๆในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง.....	61
3.6.1 โครงการพัฒนาในระดับเมือง.....	61
3.6.2 โครงการพัฒนาในระดับย่าน.....	62
3.6.3 สรุปด้านโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง.....	64
บทที่ 4 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่	
4.1 บทบาทความสัมพันธ์ของพื้นที่ชุมชนขุนนทีกับพื้นที่โดยรอบ.....	67
4.1.1 ระดับเมือง.....	67
4.1.2 ระดับชุมชน.....	67
4.2 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน.....	70
4.2.1 กาววิเคราะห์พื้นที่พักอาศัยประเภทรวม.....	70
4.2.2 การวิเคราะห์พื้นที่พักอาศัยของประชากรเดิม.....	73
4.2.3 การวิเคราะห์พื้นที่การค้าและการบริการ.....	76
4.2.4 การวิเคราะห์พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ.....	77
4.3 การวิเคราะห์ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร.....	80
4.4 การวิเคราะห์ด้านการสัญจร.....	83
4.4.1 การสัญจรภายนอกชุมชน.....	83

4.4.2 การสำรวจภายในชุมชน.....	83
4.4.3 สรุปการวิเคราะห์ด้านการสำรวจ.....	84
4.5 สรุปวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาในพื้นที่.....	88
4.6 โครงการพัฒนาที่จะส่งผลต่อพื้นที่ชุมชนกุนนทีในอนาคต.....	89
4.7 แนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องในแต่ละบริเวณ.....	91
4.8 การวิเคราะห์ด้านองค์ประกอบของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	94
4.9 สรุปแนวทางการปรับปรุงในอนาคตของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	96
4.10 วิสัยทัศน์ในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	100
4.11 สรุปขนาดพื้นที่ในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีในอนาคต.....	103
4.12 แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	104
บทที่ 5 แนวทางการปรับปรุงพื้นที่และผลงานการออกแบบ	
5.1 เป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	107
5.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์การออกแบบ.....	107
5.3 แผนงานที่เสนอแนะในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	107
5.3.1 แนวทางการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต.....	108
5.3.2 ปรับปรุงองค์ประกอบภายในชุมชนกุนนที.....	112
5.3.3 ปรับปรุงยกระดับด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนกุนนที.....	125
5.3.4 พัฒนาด้านพาณิชยกรรม.....	131
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	136
6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ.....	137
6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	141
รายการอ้างอิง.....	143
ภาคผนวก.....	145
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	154

สารบัญแนพื้นที่

หน้า

แผนที่	
3.1 ลักษณะการจัดสรรที่ดินและระบบโครงข่ายถนนในเขตดินแดง	20
3.2ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549	21
3.3 การแบ่งขอบเขตของพื้นที่ศึกษา	30
3.4 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ศึกษา	39
3.5 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ 1	40
3.6 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ 2	41
3.7 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณที่ 3	42
3.8 แสดงราคาประเมินที่ดินในชุมชนขุนนที	45
3.9 กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา	46
3.10 ตำแหน่งพื้นที่เปิดโล่งต่างๆและพื้นที่ที่ใช้งานไม่เหมาะสม	47
3.11 การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนขุนนที	50
3.12 โครงข่ายถนนในพื้นที่เขตดินแดง	53
3.13 โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ชุมชนขุนนที	55
3.14 โครงข่ายเส้นทางลัดในพื้นที่ชุมชนขุนนที	57
3.15 ปริมาณการสัญจรทางเท้าสู่พื้นที่ชุมชนขุนนทีและพื้นที่ใกล้เคียงจาก สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	58
3.16 ลักษณะทิศทางการสัญจร ทางเดินเท้าและจุดบริการรถสาธารณะ	59
3.17 แนวถนนตัดใหม่และพื้นที่ที่สามารถพัฒนาอาคารสูงเกิน 23 เมตร	63
4.1 แสดงความสัมพันธ์ของชุมชนกับพื้นที่โดยรอบ	68
4.2 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ในระดับชุมชน	69
4.3 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านการพักอาศัยรวมในชุมชนขุนนที	72
4.4 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านการพักอาศัยเดิมในชุมชนขุนนที	75
4.5 การวิเคราะห์ตำแหน่งของพื้นที่กิจกรรมนันทนาการในชุมชนที่เหมาะสม	79
4.6 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์อาคารในชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง	82
4.7 การวิเคราะห์การสัญจรภายนอกกรอบชุมชนขุนนที	85
4.8 การวิเคราะห์การเชื่อมโยงการสัญจรภายในชุมชนขุนนที	86
4.9 การลำดับความสำคัญของถนนภายในชุมชนขุนนที	87
4.10 แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตของชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง	93

สารบัญรูปรภาพ

หน้า

รูปภาพที่	
1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาและที่ตั้งชุมชนกุนนที	3
1.2 แสดงขั้นตอนการดำเนินการศึกษา	6
2.1 การใช้ประโยชน์ถนนตามแนวความคิดเมืองอัดแน่น	14
2.2 แสดงผังเมือง Khoku และรัศมีการเดินเท้ารอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	16
2.3 ลักษณะทางเดินเท้าในเมือง Khoku	16
3.1 ภาพถ่ายทางอากาศ ชุมชนกุนนที ปี 2517	23
3.2 ภาพถ่ายทางอากาศ ชุมชนกุนนที ปี 2530	24
3.3 ภาพถ่ายทางอากาศ ชุมชนกุนนที ปี 2538	25
3.4 ภาพถ่ายทางอากาศ ชุมชนกุนนที ปี 2547	26
3.5 แสดงลักษณะสภาพพื้นที่รอบชุมชน	28
3.6 แสดงลักษณะพื้นที่ (1)	31
3.7 แสดงลักษณะพื้นที่ (2)	33
3.8 แสดงลักษณะพื้นที่ (3)	34
3.9 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนกุนนที	37
3.10 แสดงเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน	51
3.11 ลักษณะถนนที่เข้าถึงชุมชน	52
3.12 ลักษณะถนนภายในชุมชน	54
3.13 ลักษณะทางเดินเท้าในชุมชน	56
3.14 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในอนาคต	62
3.15 แสดงพื้นที่โครงการฟื้นฟูชุมชนดินแดง	62
4.1 แสดงการวิเคราะห์การเกาะกลุ่มของอาคารพักอาศัยรวม	70
4.2 แสดงกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมในชุมชนกุนนที	71
4.3 แสดงสภาพกลุ่มอาคารพักอาศัยในชุมชนกุนนที	73
4.4 แสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม	74
4.5 แสดงสภาพและบรรยากาศของกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม	74
4.6 พื้นที่กิจกรรมการค้าริมทางในชุมชนกุนนที	76
4.7 ตำแหน่งองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมการค้าตามแนวถนนในชุมชน	77
4.8 รูปแบบการประกอบกิจกรรมการค้าตามแนวถนนในชุมชน	77
4.9 ตำแหน่งองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมนันทนาการตามแนวถนนในชุมชน	78
4.10 การจัดองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมนันทนาการบริเวณพื้นที่หน้าบ้านบ้าน	78
4.11 แสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ	80
4.12 แสดงศักยภาพและการใช้อาคารในปัจจุบัน	81

รูปภาพที่

4.13 พื้นที่ทางสัญจรภายนอกและภายในชุมชน.....	84
4.14 รายละเอียดของผังบริเวณชุมชนกุนนที.....	106
5.1 การเปรียบเทียบในปัจจุบันและแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต.....	109
5.2 ผังบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องก่อนทำการปรับปรุง.....	110
5.3 ผังบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องหลังทำการปรับปรุง.....	111
5.4 แสดงการเปรียบเทียบระบบการสัญจรก่อนการปรับปรุง.....	113
5.5 แสดงการเปรียบเทียบระบบการสัญจรหลังการปรับปรุง.....	114
5.6 แสดงเส้นทางเดินเท้าภายในชุมชนกุนนที.....	115
5.7 แสดงบรรยากาศปัจจุบันบริเวณจุดตัดของถนนในชุมชน ซอยรัชดาภิเษก 13.....	116
5.8 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณจุดตัดของถนนในชุมชน ซอยรัชดาภิเษก 13.....	116
5.9 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเท้าในชุมชน.....	117
5.10 แสดงพื้นที่จอดรถยนต์ภายในชุมชนกุนนที.....	118
5.11 แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่จอดรถริมทาง.....	119
5.12 ผังพื้นที่กิจกรรมนันทนาการภายในพื้นที่ชุมชนกุนนทีที่ทำการพัฒนา.....	120
5.13 ผังบริเวณพื้นที่สวนหย่อม.....	121
5.14 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่สวนหย่อมเชื่อมต่อกถนน.....	121
5.15 ผังบริเวณพื้นที่สวนระหว่างอาคาร.....	122
5.16 แสดงบรรยากาศสวนหย่อมระหว่างอาคารในชุมชน.....	122
5.17 ผังลานกิจกรรมพักผ่อนของโรงเรียนกุนนที.....	123
5.18 บรรยากาศลานกิจกรรมพักผ่อนของโรงเรียนกุนนที.....	123
5.19 ผังลานกิจกรรมพักผ่อนของวัดกุนนที.....	124
5.20 บรรยากาศลานกิจกรรมพักผ่อนของวัดกุนนที.....	124
5.21 ผังบริเวณภายในกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม.....	126
5.22 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนซอยรัชดาภิเษก 13.....	127
5.23 บรรยากาศภายในบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีก่อนปรับปรุง.....	127
5.24 บรรยากาศภายในบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีหลังปรับปรุง.....	128
5.21 ผังบริเวณภายในกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมในชุมชนกุนนที.....	129
5.26 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนบริเวณอาคารพักอาศัยรวม.....	129
5.27 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนบริเวณถนนรัชดาภิเษก 13.....	130
5.28 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเท้าและพื้นที่ค้าขายในชุมชน.....	130
5.29 แสดงผังบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมริมถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และถนนตัดใหม่.....	131
5.29 แสดงผังบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมริมถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และถนนตัดใหม่.....	131
5.30 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์.....	132

รูปภาพที่

5.31 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์ต่อเนื่องถึงถนนรัชดาภิเษก.....	132
5.32 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนรัชดาภิเษกถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน.....	133
5.33 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์ถึงถนนพื้นที่ค้าขายในชุมชน.....	133
5.34 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเข้าสู่พื้นที่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (1).....	134
5.35 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเข้าสู่พื้นที่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (2).....	134
5.36 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่เปิดชั้นล่างอาคารเน้นการพัฒนาพื้นที่ด้านในหลังพื้นที่การรถไฟฯ.....	135
5.37 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่เปิดชั้นล่างอาคารใกล้กับจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน.....	135



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่	
3.1 แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่ชุมชนกุนนที.....	36
3.2 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินในชุมชนกุนนที.....	38
3.3 สรุปสภาพปัญหาศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่การศึกษา.....	65
4.1 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาในพื้นที่.....	88
4.2 สรุปโครงการที่จะมีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ชุมชนกุนนที.....	90
4.3 การสรุปข้อดี – ข้อเสียและแนวโน้มการใช้พื้นที่ในอนาคต.....	92
4.4 การสำรวจวิเคราะห์องค์ประกอบชุมชนภายในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	95
4.5 สรุปปัญหา สาเหตุและแนวทางการแก้ไขพื้นที่.....	99
4.6 พื้นที่เดิมที่คงไว้และต้องมีการปรับปรุง.....	103
4.7 พื้นที่ที่ต้องมีการพัฒนาผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม.....	103
4.8 พื้นที่ที่พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมเมือง.....	104
6.1 รายละเอียดการนำไปปฏิบัติ ระยะเวลาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	139

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน(รถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงิน) นั้นเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมือง ซึ่งพื้นที่ที่อยู่โดยรอบและบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เช่น บริเวณรอบสถานีขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน ย่อมได้รับผลกระทบจากการพัฒนาของระบบขนส่งมวลชนดังกล่าว ทำให้กลายเป็นจุดศูนย์กลางในการเดินทาง พื้นที่โดยรอบและบริเวณใกล้เคียงก็จะมีการพัฒนาในด้านต่างๆตามมา ชุมชนคุณภาพก็เป็นชุมชนหนึ่งที่มีพื้นที่ของชุมชนนั้นติดกับบริเวณสถานีขึ้น – ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงิน บริเวณสถานีห้วยขวาง อีกทั้งยังเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมากและเป็นพื้นที่กลางเมืองจากเหตุผลดังกล่าวทำให้พื้นที่ย่านนี้มีศักยภาพและบทบาทสำคัญในด้านของการใช้พื้นที่เพื่อการค้า การบริการ และการพักอาศัย ที่รองรับกลุ่มผู้ใช้หลายประเภทคือ ชุมชนดั้งเดิม นิสิต นักศึกษา นักเรียน และบุคลากรที่ต้องการพักอาศัยใกล้กับสถานศึกษาและแหล่งงาน รวมถึงกลุ่มคนที่เป็นผู้ให้บริการด้านการค้าและการบริการภายในชุมชน เนื่องจากเหตุผลด้านความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกของชุมชน ซึ่งอยู่ติดติดกับถนนสายหลักของเมือง และใกล้ย่านศูนย์กลางธุรกิจระดับเมือง

สภาพทางกายภาพปัจจุบันของพื้นที่พักอาศัยในชุมชนคุณภาพเป็นกลุ่มอาคารพักอาศัยไม่สลับกับกลุ่มอาคารพาณิชย์และอาคารพาณิชย์ให้เช่าสลับกันอยู่ในชุมชนสูงประมาณ 1 – 3 ชั้นและจากการที่ชุมชนคุณภาพที่มีพื้นที่ติดต่อกับสถานีขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดินดังกล่าวประกอบกับชุมชนคุณภาพที่เป็นชุมชนที่มีเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกและชุมชนอื่นๆในเขตดินแดงได้สะดวกจึงทำให้พื้นที่ชุมชนคุณภาพกลายเป็นเส้นทางลัดในการเดินทางผ่านเข้า – ออกระหว่างชุมชนส่งผลให้เกิดมีการสัญจรของคนและรถยนต์ภายในพื้นที่ชุมชนตลอดเวลาจากความสะดวกในการสัญจรดังกล่าว ทำให้มีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคนนอกพื้นที่ซึ่งมีลักษณะการพักอาศัยชั่วคราว จึงทำให้ตามเส้นทางสัญจรภายในและภายนอกชุมชนมีการประกอบพาณิชยกรรม กันอย่างหนาแน่นตลอดตามแนวถนนซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาในหลายด้าน

จากเดิมพื้นที่ของชุมชนคุณภาพและพื้นที่ต่อเนื่อง ยังมีลักษณะการใช้ที่ดินในด้านที่อยู่อาศัยในระดับที่ไม่หนาแน่นแต่จากการพัฒนาเมือง เช่น การพัฒนาที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติ การตัดถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนวงแหวนรอบใน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ทำให้ชุมชนคุณภาพที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกอื่นๆได้สะดวก ประกอบกับแผนพัฒนาพื้นที่เขตดินแดงได้เสนอให้เขตดินแดงเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของย่านธุรกิจและพาณิชยกรรมจากเขตชั้นในและเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวทางด้านที่อยู่อาศัย ทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในบริเวณพื้นที่ชุมชนและภายนอกชุมชนในระดับที่สูงมาก ทั้งในด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย การประกอบพาณิชยกรรม อาคารสำนักงาน ซึ่งจากการที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับที่สูงมากและมีแผนพัฒนาพื้นที่รองรับการขยายตัว ส่งผลให้ชุมชนคุณภาพเกิดสภาพปัญหาภายในพื้นที่ เช่นปัญหาด้านความแออัด ปัญหาเรื่องระบบการสัญจรภายในชุมชนและระหว่างชุมชน ได้แก่เส้นทางสัญจรภายในชุมชนคับแคบ ขาดความต่อเนื่องกัน เส้นทางสัญจรภายในชุมชนกลายเป็นเส้นทางลัดในการเข้า – ออกระหว่างชุมชนและถนนรัชดาภิเษก ปัญหาเรื่องการสัญจรทางเท้าระหว่างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินกับพื้นที่ชุมชน ได้แก่ความไม่ชัดเจนและไม่มี ความต่อเนื่องกันของระบบการสัญจรทางเท้าในการเข้าถึงชุมชน ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เกิด

ประโยชน์สูงสุด ได้แก่การมีพื้นที่บางส่วนในชุมชนถูกใช้งานเป็นพื้นที่เช่าจอร์จทาวน์ พื้นที่ว่างกลายเป็นที่ทิ้งร้าง และเป็นพื้นที่ทิ้งขยะ ปัญหาเรื่องการขาดแคลนพื้นที่ ได้แก่การขาดแคลนพื้นที่ว่างเพื่อกิจกรรมนันทนาการภายในชุมชน ปัญหาเรื่องความเสื่อมโทรมภายในพื้นที่ ได้แก่บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องเช่นบริเวณตลาดสดเกียรติรัชชีย์ มีสภาพเสื่อมโทรมขาดการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ย่านกลางเมือง โดยปัญหาดังกล่าวมีผลต่อทางด้านสุขภาพจิตของผู้พักอาศัยในชุมชนและมีผลต่อการดึงดูดผู้คนเข้ามาใช้บริการในพื้นที่

จากลักษณะที่กล่าวมาทำให้เห็นถึงศักยภาพและสภาพปัญหาของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น มีความจำกัดในเรื่องพื้นที่และมีลักษณะถูกปิดล้อมด้วยถนน เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมาก ทำให้เกิดแนวความคิดที่ทำการศึกษานโยบายในการพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง ให้ค้ำค้ำกับศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคตและเหมาะสมกับชุมชน จึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึง เพื่อเป็นการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมให้ดีขึ้น รวมถึงการมีประสิทธิภาพในด้านการใช้สอยพื้นที่ให้มีความคุ้มค่า โดยใช้กระบวนการออกแบบชุมชนเมือง (URBAN DESIGN) ซึ่งเป็นกระบวนการที่เหมาะสมกับการพัฒนาและการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ตลอดจนเสนอรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน กิจกรรมในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับย่านกลางเมืองเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่และเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนภายในชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องให้มีระดับที่ดียิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง
- 2) เพื่อศึกษาผลกระทบจากอิทธิพลของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงินที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง
- 3) เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและรูปแบบในการออกแบบปรับปรุงชุมชนให้มีความน่าอยู่ ส่งเสริมให้ผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดีสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต
- 4) เพื่อวิเคราะห์ถึงบทบาท ศักยภาพ สภาพปัญหาและอิทธิพลจากระบบขนส่งมวลชนรวมถึงเอกลักษณ์ของชุมชน เพื่อให้ทราบถึงแนวทางและรูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องให้อยู่ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงของเมือง
- 5) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ ในด้านกายภาพ ให้มีการใช้พื้นที่ภายในชุมชนอย่างเต็มประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้พักอาศัยในชุมชนกุนนที โดยมีองค์ประกอบภายในชุมชนที่เหมาะสมกับการพักอาศัยในพื้นที่กลางเมือง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1) ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา
พื้นที่ศึกษาจะอยู่ในบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับชุมชนเช่นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ตลาดสดเกียรติรัชชีย์ (ตลาดค้าส่ง) วัดกุนนทีโดยมีรายละเอียดตามแผนที่ 1.1

ทิศเหนือ บริเวณวัดห้วยขวาง – ถึงถนนรัชดาภิเษก ซอยรัชดาภิเษก13 (ซอยโลดิสซูซ)

ทิศตะวันตก แนวถนนประชากราษฎร์บำเพ็ญ

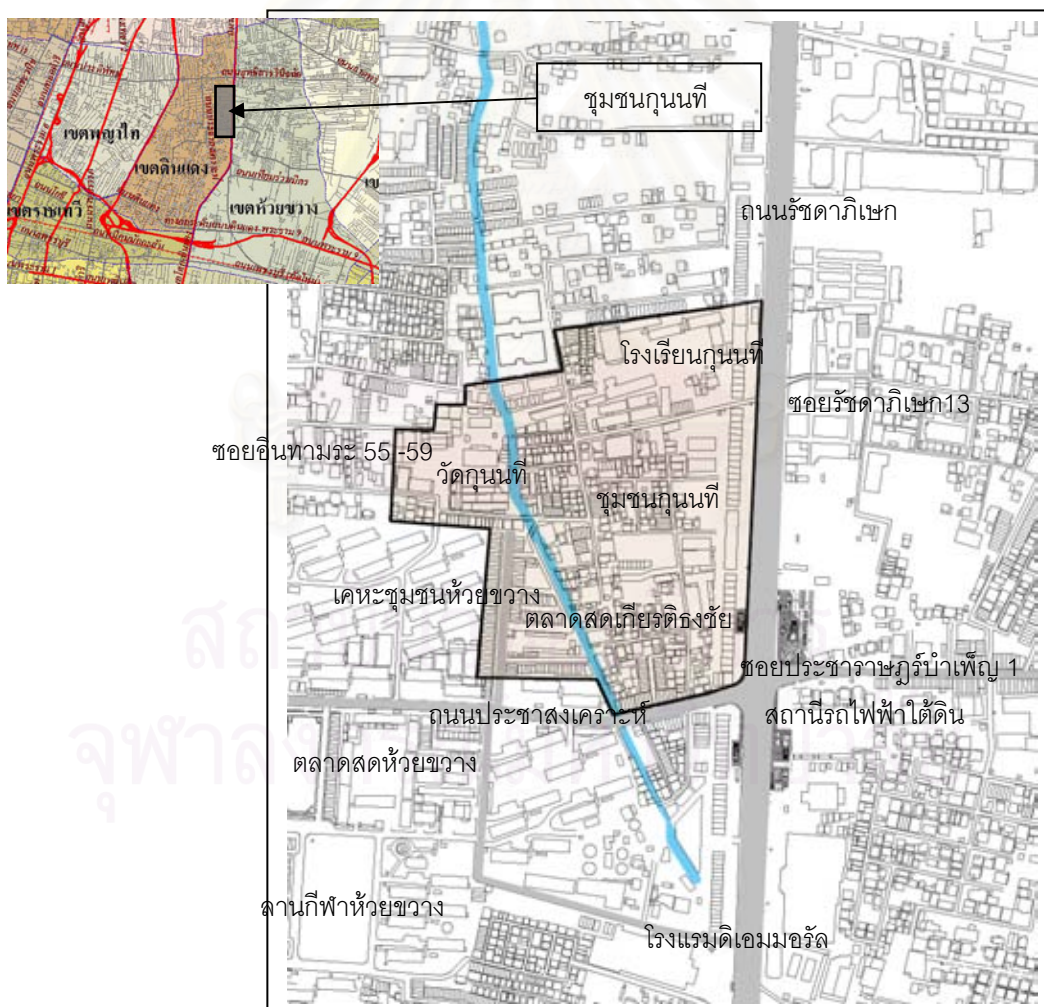
ทิศตะวันออก แนวถนนรัชดาภิเษกและบริเวณพื้นที่รถไฟใต้ดิน

ทิศตะวันตก ซอยประชาสงเคราะห์ 38 ติดกับพื้นที่การเคหะฯ

2) ขอบเขตโดยเนื้อหา

ศึกษาถึงสภาพพื้นที่ในชุมชนและพื้นที่ต่อเนื่องที่อยู่ในพื้นที่เขตดินแดง โดยพิจารณาวิเคราะห์จากลักษณะทางกายภาพ ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ โดยการสำรวจพื้นที่ในภาคสนามโดยใช้หลักการแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการออกแบบชุมชนเมือง มาประกอบอธิบายปัญหาเพื่อนำเสนอรูปแบบในการพัฒนาพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ต่อเนื่องในรูปแบบทางกายภาพโดยมีขอบเขตการศึกษาต่างๆได้แก่

- ลักษณะทางกายภาพ ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องในปัจจุบัน
- แนวทางการออกแบบเพื่อแก้ปัญหา ความเสื่อมโทรมในพื้นที่ การใช้ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพภายในในชุมชน
- การสร้างเครือข่ายการสัญจรภายในชุมชนและพื้นที่ต่อเนื่องถึงสถานีรถไฟใต้ดิน



รูปภาพที่ 1.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาและที่ตั้งชุมชนกุนนที

1.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้มีขั้นตอนในการดำเนินการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก คือ ขั้นตอนการศึกษา รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และขั้นตอนการออกแบบปรับปรุงพื้นที่ โดยทำการศึกษาข้อมูลจาก เอกสาร ทางราชการ งานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ภาพถ่าย แผนที่ต่างๆ ตลอดจนการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยการ สังเกต (Observe) การสัมภาษณ์ (Interview) โดยมีขั้นตอนในการศึกษาดังนี้ ดูแผนภูมิที่ 1.1

1) ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเพื่อทราบถึงประเด็นปัญหา และกำหนดหัวข้องานวิจัย

1.1) สํารวจพื้นที่เบื้องต้นโดยการสังเกตสภาพทางกายภาพของพื้นที่และทำการสอบถาม ผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และจากผู้นำชุมชนในพื้นที่

1.2) ศึกษาข้อมูล(ข้อมูลทุติยภูมิ) โดยการรวบรวมเอกสาร และการสอบถามจากหน่วยงานที่ รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาโดยตรงและงานวิทยานิพนธ์ที่ใกล้เคียงกันในเรื่องของโครงสร้าง ทางด้านกายภาพและการใช้ที่ดิน เช่น

- ประวัติศาสตร์/ความเป็นมาของพื้นที่พื้นที่ชุมชนในพื้นที่
- นโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เขตดินแดง
- แผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร จากสำนักจราจรและขนส่ง
- โครงสร้างประชากรและข้อมูลเศรษฐกิจ สังคมของเขตดินแดงและชุมชนในพื้นที่
- โครงสร้างทางด้านกายภาพและการใช้ที่ดิน เช่น ลักษณะอาคารและการจัด กลุ่มอาคาร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคมขนส่งและการสัญจร
- แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ จากกรมแผนที่ทหาร มาตราส่วน 1: 6000
- แผนที่จากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต
- ศักยภาพและปัญหาโดยรวมของพื้นที่
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 พ.ร.บ.ควบคุม อาคาร ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมอาคาร 2544

1.3) นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นปัญหา และขอบเขตของการศึกษา

2) ศึกษาแนวทางในการออกแบบจาก แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องเช่น

ความหมายของเมือง ย่านและชุมชน มาตรฐานของขนาดและองค์ประกอบของชุมชน แนวความคิดเมือง น่าอยู่ แนวความคิดเมืองกระชับ แนวความคิดการใช้ที่ดินในเมือง กรณีศึกษาเมืองที่มีการพัฒนาพื้นที่ รอบๆสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

3) การเก็บรวบรวมข้อมูล (ข้อมูลปฐมภูมิ) โดยการสำรวจและเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษาจากการสังเกต การสอบถามและสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่และจากเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

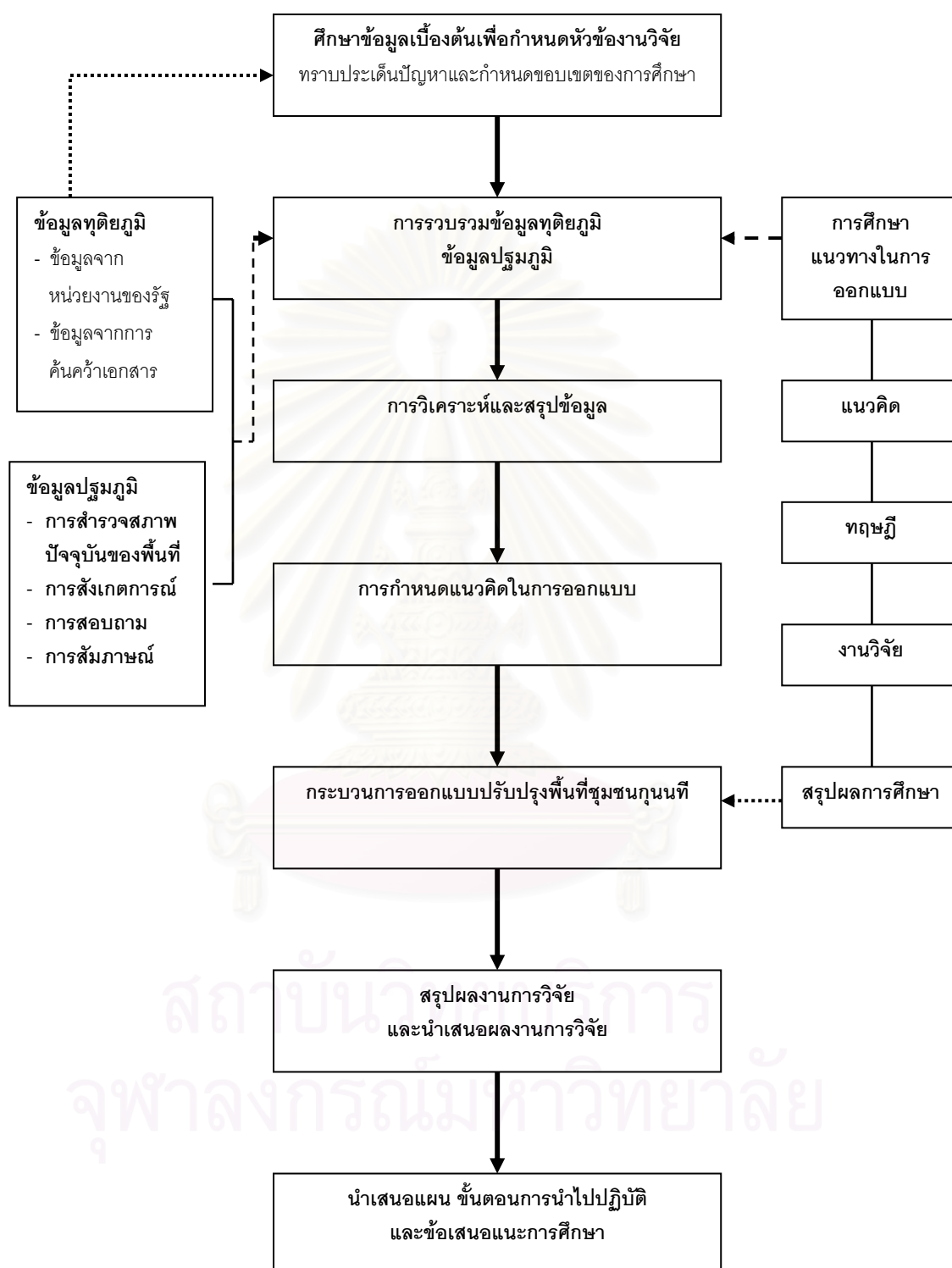
- ความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา
- สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน เช่น รูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นใน ปัจจุบันทั้งในด้านการพักอาศัย การค้า การพักผ่อน

- สภาพทางกายภาพ และบริบทเดิมของพื้นที่ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน องค์ประกอบของชุมชน สภาพอาคาร ประเภทอาคาร การเข้าถึง ลักษณะการสัญจรภายในชุมชน
 - ปริมาณทิศทางการสัญจรของคนและรถยนต์
 - ความต้องการของชุมชนและปัญหาในพื้นที่
- 4) การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาแนวทางในการออกแบบปรับปรุงทางกายภาพที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชนกุนนที จากข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลปฐมภูมิ และจากแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- วิเคราะห์ข้อมูลด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม
 - วิเคราะห์ข้อมูลจากแผนที่แสดงความสัมพันธ์ของโครงสร้างต่างๆภายในพื้นที่ชุมชนกุนนที และพื้นที่ต่อเนื่อง
 - วิเคราะห์ถึงสาเหตุ สภาพปัญหา ข้อจำกัดและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่
 - วิเคราะห์ข้อจำกัดและความเป็นไปได้ของโครงการ
 - สรุปแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง
- 5) สรุปผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล
- ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์การออกแบบ
 - โปรแกรมการออกแบบที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การออกแบบ
 - ขอบเขตพื้นที่ของการออกแบบ
- 6) ออกแบบปรับปรุงพื้นที่
- 7) นำเสนอผลงานการออกแบบ
- 8) นำเสนอแผนและขั้นตอนการนำไปปฏิบัติ และข้อเสนอแนะในการศึกษา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

- 1) ทำให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ในชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน
- 2) ทำให้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐ แนวทางการปรับปรุงชุมชนให้มีความน่าอยู่ ซึ่งส่งเสริมให้ผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดี รูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงพื้นที่ และการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่กลางเมืองสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาเมืองในอนาคต
- 3) ผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นข้อมูลที่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถที่จะนำไปเป็นแนวทางในการศึกษาและพัฒนาต่อไปได้

1.6 แผนผังขั้นตอนการดำเนินการศึกษา



รูปภาพที่ 1.2 แสดงขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา

บทที่ 2

การศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่กลางเมืองมีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย มีระบบสาธารณูปโภคที่ครบถ้วนสมบูรณ์ แต่ในพื้นที่ชุมชนกลับมีการใช้งานพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม พื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัด เกิดพื้นที่ว่างในชุมชนหลายแห่ง มีการเข้าถึงที่ไม่สะดวก การใช้งานพื้นที่ไม่เต็มศักยภาพของพื้นที่กลางเมืองและตามการควบคุมของผังเมืองรวม ซึ่งการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนจะต้องทำการศึกษานโยบายต่างๆ ตลอดจนงานวิจัยที่มีลักษณะใกล้เคียงกันเพื่อกำหนดกรอบแนวคิด วิธีการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีต่อไป โดยมีรายละเอียดในการศึกษาดังต่อไปนี้

2.1 ความหมายของเมือง ย่านและชุมชน

2.1.1 ความหมายของเมือง

2.1.1.1 จากความคิดเห็นของนักวิชาการและผู้บริหารระดับท้องถิ่น ซึ่งมาร่วมระดมความคิดเห็นเรื่อง “ความเป็นเมืองของไทยในยุคโลกาภิวัตน์” ซึ่งจัดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2544 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2545: 17) สามารถสรุปความหมายของเมือง ได้ดังนี้

เมือง คือ พื้นที่ตั้งของกลุ่มชุมชนที่มีประชาชนอยู่กันอย่างหนาแน่น ประกอบอาชีพ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก สังคมมีอำนาจในการบริหาร จัดการพื้นที่ และมีวัฒนธรรมที่หลากหลายอันเนื่องมาจากการรวมตัวของกลุ่มชนหลากหลายวัฒนธรรม

2.1.1.2 สุวัฒน์ ธาดานิติ (2545) ได้กล่าวถึงความหมายของเมืองไว้ว่า เมือง (Urban Area) คือ บริเวณที่มีประชากรตั้งถิ่นฐานรวมกันอย่างหนาแน่นเป็นชุมชนและประชากรส่วนใหญ่ไม่ได้มีอาชีพเป็นเกษตรกร หากแต่ประกอบอาชีพในการทำอุตสาหกรรม หรือให้บริการ เช่น ทำงานในโรงงาน เป็นพ่อค้า ข้าราชการ ครู แพทย์ หนายความ เป็นต้น อาชีพดังกล่าวนี้ ทำให้คนต้องมารวมกันอยู่เพื่อศูนย์กลางหนึ่ง เพื่อสะดวกต่อการติดต่อลูกค้าหรือใช้บริการ จึงทำให้มีสิ่งก่อสร้าง เช่น โรงงานอุตสาหกรรม อาคารบ้านเรือน สถานที่ทำงาน โรงเรียน ร้านค้า ตั้งอยู่ใกล้ชิดและแออัด มีถนนหนทางติดต่อกันทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองอื่น จึงเกิดลักษณะกายภาพที่แตกต่างไปจากชนบท

2.1.2 ความหมายของย่าน

दनัย ทายตะคุ (ม.ป.ป.) ให้ความหมายของย่านไว้ว่า ย่าน (District) หมายถึง ย่านหรือส่วนของเมืองที่สามารถรับรู้ได้ว่าเป็นบริเวณเดียวกัน มีลักษณะคล้ายกัน อาจจะใช้ลักษณะพฤติกรรมหรือภูมิประเทศเป็นต้น ช่วยให้เราเข้าถึงปัญหาที่คล้ายคลึงกันหรือลักษณะกลุ่มที่เด่นชัด และทราบตำแหน่งของพื้นที่นั้น เช่น ย่านคนจีน เป็นต้น

2.1.3 ความหมายของชุมชน

2.1.3.1 ศรีศักร วัลลิโภดม (2534) ได้ให้ความหมายของชุมชนไว้ว่า ชุมชน คือ “หมู่บ้าน(Village)” ถือเป็นหน่วยทางสังคมที่อยู่เหนือระดับครอบครัวขึ้นไป การรวมตัวของหลายๆ ครอบครัวในพื้นที่บริเวณเดียวกัน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมที่ทำให้คนเหล่านั้นมีการสังสรรค์กันอย่างสืบเนื่องจนกลายเป็นพวกเดียวกัน มี

รูปแบบการดำรงชีวิต ขนบธรรมเนียมประเพณี และระบบความเชื่อเป็นอย่างเดียวกัน มีภาษาที่สื่อสารกันเองได้ บริเวณหมู่บ้านที่มีลักษณะเป็นชุมชนเช่นนี้จะประกอบด้วยโครงสร้างทางกายภาพที่เห็นได้ชัด ก็คือ กลุ่มของบ้านเรือน จะมีวัดเป็นศูนย์กลาง มีโรงเรียน ศาลเจ้า ร้านค้า โดยเฉพาะวัด นับได้ว่าเป็นศูนย์กลางที่เป็นสัญลักษณ์ของชุมชนอย่างเด่นชัด

2.1.3.2 ชุมชน มีความหมายที่ปรากฏในพจนานุกรมทั้งอังกฤษและไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2545) ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยในครั้งนี้ คือ กลุ่มคนที่อยู่รวมกันเป็นสังคมในพื้นที่ย่านเดียวกัน ย่านหรือบริเวณที่มีกลุ่มคนอาศัยอยู่ด้วยกัน กลุ่มคนที่มีความสนใจร่วมกัน อาศัยอยู่ในอาณาบริเวณเฉพาะ เช่น กลุ่มศิลปินชุมชนบางลำภู กลุ่มคนที่มีลักษณะเดียวกันหรืออาชีพเดียวกัน มีความสนใจอย่างเดียวกัน อาศัยอยู่ด้วยกันในสังคมที่ใหญ่กว่าร่วมกัน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานคร หรือหมายถึงสังคมขนาดใหญ่ เช่น ชุมชนกรุงเทพมหานคร โดยสรุป คือ การรวมตัว หรือกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง มีวัตถุประสงค์ในการทำกิจกรรมร่วมกัน และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ความหมายของชุมชนลักษณะนี้จึงยึดโยงกับพื้นที่ที่ตั้งของกิจกรรม

2.1.3.3 ระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกรรมการชุมชน พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหรือนิยามขอบเขตชุมชนไว้ว่า ชุมชน หมายถึง องค์การทางสังคมอย่างหนึ่งที่มีอาณาเขตครอบคลุมท้องถิ่นหนึ่งและสมาชิกสามารถบรรลุความต้องการพื้นฐานส่วนใหญ่ได้ และสามารถแก้ไขปัญหาล้วนใหญ่ของชุมชนตนเองได้

ประเภทชุมชนแบ่งเป็น 5 ประเภท คือ ชุมชนแออัด ชุมชนชานเมือง เคหะชุมชน หมู่บ้านจัดสรร และชุมชนเมือง ที่กรุงเทพมหานครกำหนดขึ้น ทั้งนี้โดยทำเป็นประกาศกรุงเทพมหานคร

ชุมชนแออัด หมายถึง ชุมชนส่วนใหญ่ที่มีอาคารหนาแน่น ไร้ระเบียบ และขาดทรวดทรม ประชาชนอยู่อย่างแออัด มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย โดยให้ถือเกณฑ์ความหนาแน่นของบ้านเรือนอย่างน้อย 15 หลังคาเรือนต่อพื้นที่ 1 ไร่

ชุมชนชานเมือง หมายถึง ชุมชนที่กรุงเทพมหานครได้จัดทำเป็นประกาศกำหนดชุมชนโดยมีพื้นที่ดำเนินการด้านเกษตรกรรมในเขตกรุงเทพมหานครรอบนอกเป็นส่วนใหญ่ มีบ้านเรือนไม่แออัด แต่ขาดการวางแผนทางด้านผังชุมชน เช่น ทางระบายน้ำ ทางเดินเท้า เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง การสัญจรไปมาของประชาชนในชุมชน

ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร หมายถึง ชุมชนที่มีบ้านจัดสรรที่เป็นบ้านที่อยู่อาศัย และดำเนินการในภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีลักษณะบ้านเป็นบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณ ทาวน์เฮาส์ ตึกแถว หรือบ้านแฝดสภาพทั่วไปควรจะต้องมีการพัฒนา เช่น ทางระบายน้ำ ขยะ ทางเท้า ซึ่งกรุงเทพมหานครพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนและความเหมาะสมในการที่จะเข้าไปดำเนินการพัฒนาซึ่งจะได้ทำเป็นประกาศกำหนดชุมชน

เคหะชุมชน หมายถึง ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งดำเนินการและดูแลโครงการโดยการเคหะแห่งชาติ มีสภาพเป็นแฟลต และกรุงเทพมหานครเข้าไปดำเนินการ ในด้านทางระบายน้ำ ขยะ ทางเท้า เศรษฐกิจ สังคม อนามัยและอื่นๆ

ชุมชนเมือง หมายถึง ชุมชนที่มีความหนาแน่นของบ้านน้อยกว่าชุมชนแออัด กล่าวคือ น้อยกว่า 15 หลังต่อ 1 ไร่ แต่มีความหนาแน่นของจำนวนบ้านมากกว่าชุมชนชานเมืองและกรุงเทพมหานครได้จัดทำประกาศกำหนดเป็นชุมชน โดยที่ชุมชนดังกล่าวไม่เป็นชุมชนตามที่กล่าวมาในข้ออื่นๆ

ขนาดชุมชนตามระเบียบของกรุงเทพมหานคร ว่าด้วย กรรมการชุมชน พ.ศ. 2534 หมายถึง ขอบเขตพื้นที่ปกครองของชุมชนที่กำหนดโดยสำนักงานเขตเจ้าของท้องที่ ซึ่งกำหนดจากจำนวนหลังคาเรือนในชุมชน ดังนี้

- 1) ชุมชนขนาดใหญ่ จำนวนบ้านไม่ต่ำกว่า 500 หลังคาเรือน
- 2) ชุมชนขนาดกลาง จำนวนบ้าน ระหว่าง 141-499 หลังคาเรือน
- 3) ชุมชนขนาดเล็ก จำนวนบ้านไม่เกิน 140 หลังคาเรือน

กรุงเทพมหานครมีเกณฑ์ในการขอจัดตั้งชุมชนตามระเบียบของกรุงเทพมหานครไว้ดังต่อไปนี้

- 1) เจ้าบ้าน ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนหลังคาเรือนของชุมชน ลงนามเห็นด้วยกับการจัดตั้งชุมชน
- 2) จำนวนที่อยู่อาศัยที่ประชาชนมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านไม่น้อยกว่า 50 หลังคาเรือน ยกเว้นชุมชนชานเมืองต้องไม่น้อยกว่า 30 หลังคาเรือน
- 3) กรณีที่เป็นที่ดินเอกชน ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบของกรุงเทพมหานคร จะต้องมีการประชุมซึ่งมาจากการเลือกตั้งเพื่อเป็นตัวแทนสมาชิกชุมชน สัดส่วนตามขนาดของชุมชน โดยมีจำนวนอย่างน้อย 7 คน และจะต้องไม่เกิน 25 คน โดยคณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) ส่งเสริมการปกครองระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข
- 2) ประสานงานและดำเนินงานร่วมกับหน่วยราชการ องค์กร และหน่วยงานเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอันที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในชุมชน
- 3) พัฒนาชุมชนทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน และระดมทรัพยากรในชุมชนมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4) เสริมสร้างความสามัคคีและการมีวินัยของผู้อยู่อาศัยในชุมชน
- 5) ส่งเสริมวัฒนธรรม ศีลธรรม และประเพณีอันดีงาม
- 6) ดูแลรักษาทรัพย์สินของชุมชนและสาธารณสมบัติ
- 7) เผยแพร่ผลงาน ติดตาม และรายงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ที่เข้าไปปฏิบัติงานในชุมชนต่อผู้อำนวยการเขต
- 8) แต่งตั้งผู้มีความรู้ ความสามารถเหมาะสมเป็นที่ปรึกษาหรือคณะทำงานในฝ่ายต่างๆ

2.1.4 สรุปลักษณะขนาดของชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

สำหรับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จากลักษณะทางกายภาพของชุมชนกุนนทีในด้าน จำนวนประชากร จำนวนหลังคาเรือน ลักษณะการประกอบอาชีพ กรุงเทพมหานครได้จัดประเภทของชุมชนกุนนทีเป็นลักษณะชุมชนเมือง ซึ่งเป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นของหลังคาเรือนน้อยกว่า 15 หลัง / ไร่ และมีการประกอบอาชีพ การดำรงชีวิต มีขนบธรรมเนียมประเพณี และระบบความเชื่อเป็นอย่างเดียวกัน มีภาษาที่สื่อสารกันเองได้ มีผู้นำชุมชนและคณะกรรมการชุมชน บริเวณหมู่บ้านที่มีลักษณะเป็นชุมชนเช่นนี้จะประกอบด้วยโครงสร้างทางกายภาพที่เห็นได้ชัด ก็คือ กลุ่มของบ้านเรือน มีวัดกุนนทีเป็นศูนย์กลาง มีโรงเรียนกุนนทีและโรงเรียนอนุบาลรังสิต

เป็นสถานศึกษา ร้านค้าในชุมชน เป็นต้น ในส่วนบริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่ชัดเจนในพื้นที่เดียวกัน มีการเกาะกลุ่มของอาคารที่มีลักษณะเดียวกันเป็นย่านคือ บริเวณพื้นที่ที่ใกล้กับถนนรัชดาภิเษกที่มีการรวมตัวของกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมมากกว่าบริเวณพื้นที่อื่นและบริเวณพื้นที่ตลาดสดเกียรติรัชชีย์ที่เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์

2.2 องค์ประกอบของชุมชน

องค์ประกอบภายในชุมชนตามความหมายของกรุงเทพมหานคร และองค์ประกอบชุมชนที่จำเป็นโดยการเคหะแห่งชาติ มีรายละเอียดต่อไปนี้

2.2.1 องค์ประกอบชุมชนตามความหมายของกรุงเทพมหานคร

ชุมชนต้องมีองค์ประกอบ คือ

- 1) ประชากรจำนวนหนึ่ง
- 2) สถาบันทางสังคม
- 3) องค์การทางสังคมชนิดที่มีขนาดย่อมเท่าชุมชน
- 4) อาณาเขตทางภูมิศาสตร์

2.2.2 องค์ประกอบชุมชนที่จำเป็นโดยการเคหะแห่งชาติ

จากการวิจัยของการเคหะแห่งชาติ เกี่ยวกับมาตรฐานที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย พ.ศ.2548 ที่ได้กำหนดองค์ประกอบชุมชนพักอาศัยจากกรอบความคิดว่า องค์ประกอบชุมชนควรเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นในการดำรงอยู่ของชุมชน(ควรมีหรือต้องมี) สามารถดูแลและบำรุงรักษาให้คงสภาพ โดยความสามารถของชุมชนและไม่สามารถใช้บริการจากการในพื้นที่โดยรอบได้ ดังนั้นองค์ประกอบของชุมชน จึงประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

- 1) หน่วยพักอาศัย
- 2) สาธารณูปโภค
- 3) สาธารณูปการ

ซึ่งส่วนประกอบดังกล่าว สามารถยกระดับคุณภาพชีวิต สภาพแวดล้อมและศักยภาพทางเศรษฐกิจของชุมชนได้ โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- 1) หน่วยพักอาศัย เช่น บ้าน ตึกแถว อาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนต์ อาคารชุด
- 2) สาธารณูปโภค ได้แก่

- ถนน	- ทางเท้า	- ทางจักรยาน
- อุปกรณ์บนถนน	- สนามเด็กเล่น	- ที่จอดรถ
- ไฟฟ้า	- โทรศัพท์	- ประปา/ระบายน้ำเสีย

- 3) สาธารณูปการ ได้แก่

- พาณิชยกรรม	- สถานบริบาลทารกและอนุบาล	- สำนักงานบริหารชุมชน
- บริการสื่อสาร	- ศูนย์ชุมชน	- สถานีอนามัย
- สวนสาธารณะ	- สนามกีฬา	- สถานที่พักผ่อน
- สถานศึกษา	- ศูนย์ประกอบอาชีพ	- บริการขนส่งมวลชน

2.3 องค์ประกอบทางกายภาพของเมือง

องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองจากการศึกษาของदनัย ทายตะคุ ประกอบด้วย

- 1) เส้นทาง(Path)
- 2) ขอบเขต(Edge)
- 3) ย่าน(District)
- 4) ที่รวม(Node)
- 5) ที่หมายตา(Landmark)
- 6) ประตู(Gate)
- 7) บริเวณที่เปิดโล่ง(Open space)

1. เส้นทาง (path) หมายถึง เส้นทางที่ใช้สัญจร เส้นทางติดต่อของชุมชน หรือแนวทางสำหรับการเคลื่อนที่ภายในเมือง ได้แก่ ถนน ตรอก ซอย ทางเท้า ทางรถไฟ แม่น้ำ

2. ขอบเขต (Edge) หมายถึง องค์ประกอบเชิงเส้นที่เป็นขอบเขตของสิ่งสองสิ่งต่อเนื่องกัน ซึ่งอาจจะเป็นการแบ่งแยกจากกัน หรือเป็นการเชื่อมต่อกันก็ได้ เช่น ชายฝั่งทะเล กำแพงเมืองทำให้การแบ่งบริเวณของเมืองปรากฏชัดในแง่จุดเริ่มต้นหรือจุดสุดท้าย

3. ย่าน (District) หมายถึงย่านหรือส่วนของเมืองที่สามารถรับรู้ได้ว่าเป็นบริเวณเดียวกันมีลักษณะคล้ายกัน อาจจะใช้ด้วยลักษณะพฤติกรรมหรือภูมิประเทศเป็นต้น ช่วยให้เรารู้ถึงปัญหาที่คล้ายคลึงกัน หรือลักษณะกลุ่มที่เด่นชัด และทราบตำแหน่งของพื้นที่นั้น เช่นย่านคนจีน เป็นต้น

4. ที่รวม (Node) หมายถึง แหล่งรวมของสิ่งต่างๆบริเวณที่เป็นที่ชุมชน จุดศูนย์กลางหรือจุดอ้างอิงเป็นที่รวมกิจกรรม ได้แก่ สีแยก หัวถนน จัตุรัส มักจะมีลักษณะพิเศษที่เอื้ออำนวยให้เกิดความหนาแน่นมาก เช่น หัวมุมถนน สถานีขนส่ง ร้านขายของชำ มักจะเกิดความเคลื่อนไหว ความคึกคัก และเป็นจุดที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ

5. ที่หมายตา (Landmark) หมายถึง สิ่งที่มีมองเห็นความแตกต่างได้เด่นชัดจากสิ่งแวดล้อมใช้เป็นที่อ้างอิงของชุมชนในการรับรู้และจดจำได้ เป็นจุดเด่นของชุมชน ส่วนมากมักจะเป็นที่รวมด้วยแบ่งได้เป็น 2 ชนิดคือ

5.1 ที่หมายตาระยะไกล (Distance Landmark) เป็นจุดสังเกตและอ้างอิงได้จากระยะไกล มักมีขนาดใหญ่ สูงหรือเด่นเป็นพิเศษ เช่น ภูเขา หอคอย ตึกระฟ้า เจดีย์ เป็นจุดอ้างอิงได้สำหรับคนที่ไม่ได้อยู่ประจำในถิ่นนั้น เหมาะสำหรับผู้เดินทางมาเยือน

5.2 ที่หมายตาท้องถิ่น (Local Landmark) เป็นเครื่องสังเกตสำหรับคนในบริเวณนั้น นอกจากองค์ประกอบทั้ง 5 แล้ว อาจจะมีจำแนกองค์ประกอบย่อยที่มีลักษณะเฉพาะตัวและสามารถแสดงหน้าที่ออกมาได้อย่างชัดเจนและแตกต่างออกไป ได้แก่

6. ประตู (Gate) หมายถึง ลักษณะของพื้นที่หรือบริเวณที่อยู่บริเวณขอบเขตหรืออยู่บนเส้นทาง ในส่วนที่เป็นต้นทาง ปลายทาง ที่สามารถบ่งบอกการมาถึง การเข้าถึง การออกจากความต่อเนื่องของส่วนต่าง ๆ เช่น ที่รวม ย่าน หรือบริเวณอื่น ๆ และทำหน้าที่เสมือนจุดเปลี่ยนหรือประตูเชื่อมบริเวณต่างๆ เข้าด้วยกัน แสดงถึงความหมายของการเข้ามาถึง การจากไปของบริเวณหรือย่านนั้นได้อย่างชัดเจน

7. บริเวณที่เปิดโล่ง (Open Space) หมายถึง ที่เปิดโล่งหรือที่เว้นว่างที่ปราศจากสิ่งก่อสร้างเบาบาง เป็นที่เว้นว่างเพื่อการนัดพบ การพักผ่อนในลักษณะต่าง ๆ หรือเพื่อกิจกรรมใดก็ตามที่เป็นสาธารณะ มีลักษณะเป็นที่ว่างและมีต้นไม้ หรืออาจจะไม่มีเลยก็ได้ แต่ต้องมีพื้นที่ลักษณะที่รองรับกิจกรรมของประชาชนในด้านนัดพบ การพักผ่อน การรวมกลุ่มกัน การชุมนุมหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชนนั้นได้ อาจจะสามารถรองรับได้ในกิจกรรมเฉพาะอย่าง หรืออาจจะมีความเป็นอเนกประสงค์ก็ได้ โดยมีพื้นที่ที่เพียงพอต่อการใช้ และมีกระจายแทรกตัวไปตามจุดต่าง ๆ ของเมืองได้อย่างทั่วถึง และเหมาะสม ที่ว่างดังกล่าวได้แก่ สวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ ลานโล่ง จัตุรัส แนวสีเขียวของเมือง สนามกีฬา สนามเด็กเล่น เป็นต้น ที่ว่างเหล่านี้จะทำหน้าที่ เป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ลดความตึงเครียดจากการใช้ชีวิตในเมือง เพื่อให้ร่างกายและจิตใจได้รับการพักผ่อน พื้นที่ และพร้อมที่จะทำงานต่อไป อย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบชุมชน

2.4.1 คำแถลงการณ์ของเบิร์คเลย์ ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญสำหรับชุมชนเมือง

กัทร กุลชล ได้กล่าวถึงคำแถลงการณ์ที่ร่างขึ้นฉบับหนึ่ง (อ้างถึงใน กัทร กุลชล, 2545: 158-159) ในการสัมมนาที่กรุงเทพมหานคร โดยศาสตราจารย์อัลแลน เจคอบส์และศาสตราจารย์โดนัลด์ แอปเปิลยาร์ด แห่งมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ที่มหาวิทยาลัยเบิร์คเลย์ ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับวิถีของมนุษย์ (Humanists Approach) โดยคำแถลงการณ์ส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปได้ดังนี้

1. มีถนนหนทางและชุมชนพักอาศัยที่น่าอยู่ย่านพักอาศัยย่อมต้องการบรรยากาศที่เงียบสงบ สะอาดปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ล้อมรอบด้วยสภาพธรรมชาติที่ปลอดภัยและเย็นสบาย

2. มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ปริมาณครัวเรือนและจำนวนผู้คนที่เหมาะสม สามารถทำให้เกิดเป็นชุมชนที่หลากหลาย และเอื้อให้เกิดการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดร้านค้า ของชำ ร้านซักรีด ฯลฯ ที่ดำเนินกิจการอยู่ได้ ความหนาแน่นอย่างต่ำ คือ 24 คนต่อไร่ (ไม่รวมพื้นที่ถนนซึ่งกว้างประมาณ 15 เมตร) ในย่านที่หนาแน่นมากขึ้น ก็อาจเพิ่มถึง 77 คนต่อไร่ ย่านใดที่หนาแน่นเกิน 80 คนต่อไร่ คุณภาพของสิ่งแวดล้อมในย่านนั้นจะเริ่มลดลงตามลำดับ นอกจากนี้ ความหนาแน่นที่เหมาะสมจะช่วยให้เกิดความต้องการสถานที่เพื่อการพบปะสังสรรค์ของประชาชน

3. มีกิจกรรมที่ผสมกันหลายๆ อย่าง ในเขตชุมชนเมือง กิจกรรมหลักๆ ได้แก่ ที่พักอาศัย ที่ทำงาน ที่ซื้อขาย และที่พักผ่อนหย่อนใจ ถ้ากิจกรรมเหล่านี้อยู่ในแนวเดียวกันก็จะมีโอกาสสร้างความรู้สึกปลูกเร้าความตื่นตัวและการแลกเปลี่ยนของผู้คน ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีชีวิตชีวาขึ้น แม้ในทางปฏิบัติจะไม่สามารถรวมกันได้อย่างครบถ้วน แต่การผสมกิจกรรมบางอย่างในอาคารเดียวกัน เช่น ชั้นบนใช้พักอาศัย ชั้นล่างใช้ประกอบกิจการค้าขาย ก็ควรได้รับการส่งเสริม เป็นต้น

4. มีที่ว่างซึ่งถูกโอบล้อม พยายามอย่าแยกอาคารแต่ละหลังให้ห่างจากกัน เพราะที่ว่างที่มีคุณภาพและน่าสนใจในเขตชุมชนเมืองคือที่ว่างซึ่งถูกโอบล้อมด้วยผนังอาคารที่เรียงชิดติดต่อกันในขนาดและสัดส่วนที่พอเหมาะ ที่ว่างลักษณะดังกล่าวจะดึงดูดความสนใจได้ดี โดยเฉพาะกลุ่มคนเดินเท้าเพราะสามารถใช้เวลาที่สาธารณะสำหรับงานแสดงกลางแจ้ง การพบปะสังสรรค์ การค้าขายปลีกย่อยตลอดจนการพักผ่อนหย่อนใจ ทั้งนี้ ที่ว่างดังกล่าวจะต้องปลอดภัยด้วย

5. มีอาคารและที่ว่างหลากหลายทั้งขนาด ประเภท และความสัมพันธ์ ชุมชนที่มีความ หลากหลายจะ

มีชีวิตชีวา นำตื่นเต้น และปลอดภัย มากกว่าชุมชนเมืองที่มีอาคารสถานที่ใหญ่โตๆ เพียงไม่กี่แห่ง ดังนั้น การแบ่งแยกที่ดินแปลงเล็กๆ จะให้ผลดีกว่าแปลงใหญ่ๆ เพราะเจ้าของที่ดินรายย่อยจะได้สร้างอาคารร้านค้าที่มีหน้าตาไม่ซ้ำรูปแบบกัน การเปิดช่องทางติดต่อกับพื้นที่สาธารณะก็จะเพิ่มขึ้น พลอยสร้างความคึกคักให้แก่สังคมโดยรวมไปในตัว

สรุปว่า เมืองที่ดีต้องมีความหนาแน่นพอเหมาะจึงจะเกิดความน่าอยู่ พื้นที่ว่างสาธารณะจะต้องมีองค์ประกอบย่อยๆ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม มิฉะนั้นจะกลายเป็นที่รกร้างโดยเปล่าประโยชน์ การสร้างชุมชนขนาดย่อยให้เกาะกลุ่มกันและเกิดความหลากหลายจะน่าอยู่กว่าชุมชนขนาดใหญ่ แต่กระนั้นจะต้องสร้างเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ ความเป็นธรรมและโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับชนทุกกลุ่ม ทุกชนชั้นด้วย โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการทุกขั้นตอนเท่าที่จะสามารถทำได้

2.4.2 แนวความคิดเมืองน่าอยู่

เมืองน่าอยู่ (Livable City) หมายถึงชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนเข้มแข็ง มีความสะดวกสบาย ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจดีมั่นคงมีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน (กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, 2543)

องค์การอนามัยโลก ได้กำหนดแนวทางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองน่าอยู่ไว้ 11 ประการ คือ

1. มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่สะอาด ปลอดภัย
2. มีระบบนิเวศอยู่ในภาวะดุลยภาพที่ยั่งยืน
3. มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูลกันไม่เอาัดเอาเปรียบกัน
4. ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ
5. ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต (อาหาร น้ำ ที่พักอาศัย ความปลอดภัย มีรายได้และมั่งงานทำ)
6. ประชาชนมีสิทธิ มีโอกาสรับรู้ข่าวสาร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิด ประสพการณ์เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน
7. มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
8. มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิธีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของกลุ่มชนแต่ละชุมชน
9. มีการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดี ที่มีมาในอดีต
10. มีระบบบริการทางสาธารณสุขและการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสมสำหรับประชาชนทุกคน
11. ประชาชนมีสภาวะสุขภาพดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

การสร้างและพัฒนาให้เมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่นั้น เป็นพื้นฐานในการยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในชุมชน ทั้งนี้ย่อมต้องมีการเปลี่ยนแปลง และฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรม ให้สอดคล้องกับความจริงในด้านต่างๆ ตลอดจนต้องทำนุบำรุงสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดูแลรักษาและพัฒนาชุมชนให้มีความสะดวกสบาย มีความสะอาด ถูกสุขอนามัยและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังควรให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่าง สถานที่สาธารณะ ซึ่งเป็นที่พบปะของคนในชุมชน ซึ่งจะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวา และการให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้ามากกว่าการสัญจรในทางรถยนต์

จากแนวความคิดเมืองน่าอยู่จะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในชุมชนขุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ของชุมชน มีสภาพแวดล้อมที่ดีในการพักอาศัย มีระบบเศรษฐกิจที่ดีในชุมชน มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการพัฒนา

2.4.3 แนวความคิดเมืองกระชับ (Compact City)

แนวความคิดเมืองกระชับ (อ้างถึงในกัทร กุลชล, 2545) ซึ่งได้แนวความคิดส่วนหนึ่งมาจากรูปแบบเมืองเก่าในยุโรป เป็นเมืองที่มีความน่าสนใจ มีความมีชีวิตชีวา และมีความหลากหลายของวิถีชีวิตในเมือง เมืองกระชับเป็นแนวความคิดที่จะใช้รองรับพัฒนารูปแบบของเมือง และสร้างความกระชับให้กับเมืองในปัจจุบัน เมืองกระชับมีแนวทางที่สนับสนุนในเรื่องดังนี้

- ลดการใช้พลังงาน
- สนับสนุนการใช้ประโยชน์ที่เข้มข้น
- ส่งเสริมการให้บริการสาธารณะ
- สนับสนุนการใช้รถจักรยานยนต์และส่งเสริมการเดินเท้าในชุมชน
- ปรับปรุงพื้นที่ว่างในเมือง
- สร้างคุณภาพชีวิตในเมือง

ซึ่งแนวทางของเมืองกระชับ นั้นเป็นแนวทางที่จะใช้พัฒนาพื้นที่กลางเมืองให้มีประสิทธิภาพ ที่ดินในเมืองจะถูกใช้อย่างเข้มข้น ย่านรกร้างและเสื่อมโทรมจะได้รับการฟื้นฟู สังคมจะอบอุ่นขึ้นด้วยกิจกรรมที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ของผู้คน ซึ่งจะช่วยกันสอดส่องดูแลความปลอดภัยธุรกิจการค้าจะมีความคึกคัก การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะลดลงทั้งระยะทางและปริมาณ การเดินเท้า การใช้จักรยาน รวมทั้งการบริการระบบขนส่งสาธารณะจะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้มลภาวะลดลงและประหยัดพลังงานได้มาก การให้บริการของรัฐก็จะทั่วถึงและเท่าเทียมกันมากขึ้นซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

ข้อดีของเมืองกระชับ ตามแนวความคิดของ แดนซิก ซาแลตตี (อ้างถึงในกัทร กุลชล, 2545) คือ

1. ประหยัดเวลาการเดินทาง ค่าก่อสร้าง ลดการใช้พลังงานและประหยัดการใช้ที่ดิน
2. การนำผู้คนมาอยู่รวมกัน อย่างใกล้ชิดย่อมทำให้เกิดกิจกรรมทางสังคมที่หลากหลายมากขึ้น การให้บริการต่างๆก็ไปทั่วถึง และคุ้มค่าใช้จ่าย ชีวิตของสังคมเมืองก็จะสะดวกสบายและปลอดภัยมากขึ้น
3. ช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรและสร้างความสมดุลให้กับระบบนิเวศ เพราะพื้นที่กลับไปใช้ธรรมชาติมากขึ้น เมืองก็จะมีสภาพแวดล้อมมากขึ้นเพราะอยู่ใกล้กับธรรมชาติและปราศจากมลภาวะ



รูปภาพที่ 2.1 การใช้ประโยชน์ถนนตามแนวความคิดเมืองอัดแน่น



เปลี่ยนเป็นทางเดินเท้า

ข้อดีของเมืองกระชับ คือ ที่ดินและที่พักอาศัยจะมีราคาสูง พื้นที่เปิดโล่งจะลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศความเป็นในส่วนตัวจะลดลง ผู้อยู่อาศัยในเมืองจะต้องเผชิญกับความแออัดและอยู่รวมกันของคนแปลกหน้า ยานพาหนะจะหนาแน่นขึ้น ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ขาดแคลนที่จอดรถ คุณภาพชีวิตจะแย่ลง ถ้ามีการคาดการณ์จำนวนประชากรเกิดผิดพลาด ก็จะมีผลกระทบทางวิกฤติดังกล่าว

สรุปเมืองกระชับเป็นแนวทางหนึ่งที่จะนำมาใช้รองรับการพัฒนาพื้นที่ชุมชนกึ่งเมือง โดยมีแนวความคิดที่จะสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ลดการใช้พลังงานและลดเวลาการเดินทาง จึงเป็นแนวความคิดที่เหมาะสมกับสภาพของชุมชนกึ่งเมืองในปัจจุบันที่เป็นพื้นที่กลางเมือง มีสภาพปัญหาในด้านการใช้พื้นที่ การสัญจร แต่แนวความคิดเมืองกระชับนี้จะต้องคำนึงถึงจำนวนประชากรที่ชุมชนกึ่งเมืองจะรองรับได้อย่างเหมาะสมเพื่อให้เหมาะสมกับระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่มีอยู่อย่างจำกัด

2.4.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนการใช้ที่ดินในเมือง

Eisner (อ้างถึงใน ตริณา วิญญูพันธ์, 2546: 23) กล่าวว่า การวางแผนการใช้ที่ดินเมืองนั้น ส่วนหนึ่งที่ต้องทำความเข้าใจ คือ ลักษณะของเมือง (character of Urban Area) ต้องศึกษาสภาพปัจจุบัน (Existing) ให้ละเอียด ซึ่งข้อมูลที่ทำให้การศึกษาให้ชัดเจนคือ กำเนิดชุมชน ความเจริญเติบโต ว่ามีความเป็นมาอย่างไรและทำไมถึงเจริญรุ่งเรืองได้ เพราะจะทำให้ทราบถึงสภาพลักษณะของเมืองและสามารถคาดประมาณไปถึงอนาคตได้ และเนื่องจากสภาพลักษณะของเมืองสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา ดังนั้นแผนการใช้ที่ดินที่ดีและมีความเป็นไปได้มากที่สุดจะต้องสอดคล้องกับสภาพลักษณะของเมืองนั้นๆ

โดยในส่วนของข้อมูลพื้นฐานที่จะใช้ประกอบในการวางแผนการใช้ที่ดินนั้นควรมีข้อมูลพื้นฐานดังนี้

1. ลักษณะที่ดิน
2. กิจกรรมในพื้นที่
3. รูปแบบของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ
4. คุณภาพของพื้นที่

นอกจากนี้การวางแผนการใช้ที่ดินยังขึ้นอยู่กับองค์ประกอบดังนี้

- จำนวนประชากรที่จะรองรับ
- ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินประเภทต่างๆภายในเมือง
- การคาดการณ์ประมาณเศรษฐกิจที่มีเหตุผล

จากข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนการใช้ที่ดินนั้นยังจะต้องมีความสัมพันธ์กับนโยบายการใช้ที่ดินของเมืองนั้นๆ เพื่อเป็นการกำหนดแนวทางและรูปแบบการใช้ที่ดินให้เกิดความเหมาะสมที่สุด โดยมีสิ่งที่คำนึงถึงคือ

1. รูปแบบการใช้ที่ดินในปัจจุบันซึ่งจะเป็นผลมาจากเรื่องที่ตั้งและกิจกรรมในอดีตตลอดจนความสัมพันธ์ของกิจกรรมเหล่านั้น ซึ่งจะบอกแนวโน้มทิศทางการขยายตัวและรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต
2. แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของประชากรในอนาคตเช่น
 - แผนพัฒนาระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัดและแผนพัฒนาชุมชน
 - ข้อจำกัดต่างๆในด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม
 - ระดับมาตรฐานความเป็นอยู่

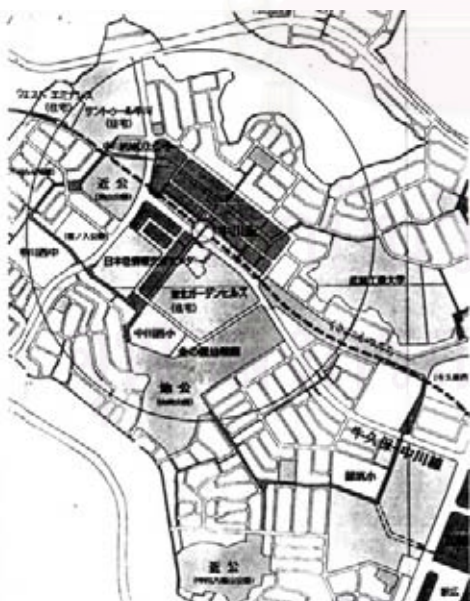
จากแนวความคิดการวางแผนการใช้ที่ดินในเมืองสรุปได้การใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดนั้นจะต้องทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากอดีตถึงปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนาต่างๆ เพื่อประกอบในการที่จะกำหนดแนวทางการใช้ที่ดิน การพัฒนาอาคาร การรองรับจำนวนประชากรให้มีความเหมาะสมและจากลักษณะของพื้นที่ชุมชนกึ่งเมืองที่เป็นพื้นที่กลางเมืองนี้ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องใช้นโยบายการเก็บรวบรวมข้อมูลจากอดีตถึงปัจจุบันและการพัฒนาในด้านต่างๆรวมถึงนโยบายของภาครัฐเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตให้มีเหมาะสมสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน

โครงการพัฒนาเมืองใหม่ Khoku, Japan

โครงการเมือง Khoku ที่ประเทศญี่ปุ่นนี้เป็นโครงการหนึ่งที่มีลักษณะของการพัฒนาพื้นที่รอบๆสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งสถานีต่าง ๆ ล้วนอยู่ในย่านชุมชน ทำให้การพัฒนาพื้นที่ของเมืองนี้มีความใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา ทั้งในด้านการสัญจรและการใช้ที่ดิน ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับงานวิจัยในการที่นำแนวทางการพัฒนามาเป็นแนวความคิดในการออกแบบโครงการมีรายละเอียดดังนี้

เมือง Khoku ตั้งอยู่นอกเมืองโตเกียวประเทศญี่ปุ่น เป็นเมืองที่มีระบบรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน เชื่อมต่อกับเมืองโตเกียว โดยในเมือง Khoku จะมีสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน ในเมือง 6 สถานี ลักษณะโครงการจะการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัยรอบๆพื้นที่สถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งเป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบศูนย์กลางเมือง เมือง Khoku สามารถที่จะรองรับจำนวนประชากรได้มากถึง 160,000 คน ในส่วนของระบบการคมนาคม มีการส่งเสริมการใช้ระบบบริการสาธารณะในเมือง เช่น ระบบรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน การส่งเสริมเส้นทางสัญจรทางเท้าจากชุมชนถึงสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดินโดยส่วนใหญ่จะเป็นอาคารสำนักงาน ร้านค้าและสวนสาธารณะ ถัดมาพื้นที่รอบนอกจะเป็นอาคารพักอาศัยแบบ แนวตั้งสูง 4-5 ชั้น



รูปภาพที่ 2.2 แสดงผังเมือง Khoku และรัศมี

การเดินทางรอบสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน

รูปภาพที่ 2.3 ลักษณะทางเดินเท้าในเมือง Khoku

ที่มา : Brian Richards, *Future Transport in Cities*. London: British Library, 2001.

การสัญจรจากชุมชนถึงระบบรถไฟฟ้ายุคใหม่จะเน้นส่งเสริมการสัญจรทางเท้าและการใช้รถจักรยาน ทำให้ทางเท้าในเมือง Khoku จะมีความกว้างเป็นพิเศษ มีภูมิทัศน์ที่สวยงามและจากความกว้างนี้ ทำให้เกิดกิจกรรมบนทางเท้า เช่น สวนสาธารณะขนาดเล็ก จุดพักผ่อน ลานกิจกรรมของเด็กๆ จุดเด่นของการสัญจรทางเท้าของเมือง Khoku คือ การใช้กิจกรรมดังกล่าวเกาะติดตามแนวเส้นทางสัญจรทางเท้า เพื่อสร้างความสนใจและความหลากหลายของกิจกรรมตามแนวเส้นทางสัญจร ทำให้ผู้คนมีการพบปะกันและมีเกิดปฏิสัมพันธ์กัน ช่วยกันสอดส่องดูแลกันและกัน ทำให้เกิดความปลอดภัยในเส้นทางสัญจร ประกอบกับกลุ่มการพักอาศัยมีความสูง 4-5 ชั้น ทำให้ไม่เกิดความหนาแน่นมากนักในชุมชน (รูปภาพที่ 2.3 -2.4)

จากโครงการพัฒนาพื้นที่ของเมือง Khoku นี้สามารถที่จะสรุปได้ว่าการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ายุคใหม่ส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์กรรม ในส่วนการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพักอาศัยจะเกาะกลุ่มอยู่รอบพื้นที่พาณิชย์กรรมมีการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก ในด้านการสัญจรระหว่างพื้นที่และภายในพื้นที่จะเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงกันได้อย่างทั่วถึงและเน้นการสัญจรทางเท้าเป็นหลัก จึงมีทางเดินเท้าในเมืองที่กว้างเป็นพิเศษ ทั้งหมดนี้จะเป็นแนวทางในการนำไปเป็นแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพพื้นที่ต่อเนื่องต่อไป

2.6 สรุปการศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยต่างๆที่ผ่านมาพบว่า การจะปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพพื้นที่ต่อเนื่อง ที่เป็นพื้นที่กลางเมืองนี้ จะต้องทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากอดีตถึงปัจจุบันเช่น

- ด้านประวัติความเป็นมาของพื้นที่
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน ราคาที่ดิน
- สภาพเศรษฐกิจและสังคม
- แนวโน้มการพัฒนาต่างๆของภาครัฐ
- ข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย
- ความคิดเห็นของคนในชุมชน

จากแนวทางในการเก็บข้อมูลนี้จะเป็นการนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อทราบถึงปัญหา ข้อจำกัด โอกาสในด้านต่างๆ ร่วมกับแนวความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมือง แนวทางการพัฒนาของโครงการตัวอย่างรวมถึงความเห็นของคนที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ชุมชนคุณภาพพื้นที่ทั้งผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้เข้ามาพักอาศัยชั่วคราวเพื่อที่จะกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสมสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมืองและความต้องการของคนภายในชุมชนคุณภาพพื้นที่ต่อเนื่อง

สรุปแนวทางนี้จะเป็นแนวทางในการศึกษาพื้นที่เพื่อจะนำไปสู่แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพพื้นที่ให้สามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะประมวลข้อมูลพื้นฐาน ทางด้านสภาพทางกายภาพของพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่องในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่สภาพทางด้านภูมิศาสตร์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน กรรมสิทธิ์ที่ดิน พื้นที่ว่าง สภาพการใช้อาคารและองค์ประกอบของชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่อง ตลอดจนศึกษาถึงลักษณะกิจกรรมของคนในชุมชนที่แสดงถึงสภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำมาวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพตลอดจนข้อจำกัดในด้านต่างๆของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ภาพรวมทั่วไปของพื้นที่เขตดินแดง

เขตดินแดงจัดอยู่ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร ห่างจากบริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมประมาณ 4 กิโลเมตร เดิมอยู่ในเขตการปกครองของเขตห้วยขวาง โดยในปี พ.ศ. 2538 ได้มีการจัดตั้งเขตการปกครองใหม่ โดยแยกจัดตั้งเป็นเขตดินแดง มีพื้นที่รวม 8.35 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 155,766 คนมีจำนวนหลังคาเรือน 46,939 หลังคาเรือน (กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย, 2546)

ภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตดินแดง

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตดินแดง ในอดีตไม่ได้มีแผนการจัดการพื้นที่ในลักษณะผังแม่บทที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการควบคุมการใช้งานให้เป็นไปตามผังมาก่อน การใช้ประโยชน์ในอดีตเป็นพื้นที่โล่งว่างชานเมือง เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งการขยายตัวของเมืองและการขาดการวางแผนจัดการ จึงทำให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆตามมา การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นส่วนสำคัญในการผลักดันการพัฒนาพื้นที่ในเขตดินแดงคือนโยบายการพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย โดยกรมประชาสัมพันธ์และต่อมาโดยการเคหะแห่งชาติ ซึ่งได้เริ่มเข้ามาพัฒนาพื้นที่เมื่อประมาณ 30 ปีที่ผ่านมา โดยเป็นการพัฒนาที่พักอาศัยในลักษณะแนวตั้งประกอบด้วยโครงการแฟลตดินแดง โครงการแฟลตห้วยขวาง สาเหตุที่มีการเลือกพัฒนาพื้นที่นี้คือ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของภาครัฐและราคาที่ดินมีราคาไม่สูงมากนัก อยู่ใกล้กับเขตเมืองชั้นใน จากนโยบายดังกล่าวทำให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆในพื้นที่อย่างรวดเร็วเพื่อมาตอบสนองกับกับโครงการพัฒนาดังกล่าว เกิดชุมชนใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันก็เกิดการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนตามมาในเวลาใกล้เคียงกัน การพัฒนาที่ตามมาทำให้เกิดการกระจุกตัวตามพื้นที่ที่มีการพัฒนาระบบคมนาคมที่สะดวก การกระจายสาธารณะประโยชน์ไปยังพื้นที่อื่นๆของภาครัฐยังไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง จึงส่งผลให้มีการเชื่อมต่อเครือข่ายการใช้ประโยชน์ที่ดินตามศักยภาพการพัฒนาของผู้ประกอบการเอกชนแต่ละราย

จากการที่สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ไม่ทั่วถึงของภาครัฐ ทำให้การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเป็นไปตามลักษณะขาดการควบคุม ที่สามารถแบ่งได้ 2 ลักษณะตามการใช้งาน

1. การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่เป็นตึกแถวและที่อยู่อาศัยที่เป็นอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ เช่น โครงการแฟลตดินแดง ห้วยขวางและพื้นที่ต่อเนื่อง

2. การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะด้านหน้าเป็นอาคารพาณิชย์แบบตึกแถวยาวไปตามริมสองฝั่งถนน ด้านในเป็นที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถว เช่นบริเวณ สุทธิสาร อินทามาระ

จากภาพรวมลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวในพื้นที่เขตดินแดง จะพบย่านที่อยู่อาศัยที่มีการตัดถนนเป็นระบบตารางในย่านอินทามาระ ในการพัฒนาตอนกลางจะเป็นลักษณะอาคารชุด บ้านแถว การพัฒนาดังกล่าวมีการควบคุมเพียงพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2479 และเทศบัญญัติของกรุงเทพมหานคร เป็นตัวควบคุมเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการควบคุมเพียงระยะต่างๆของอาคาร (แผนที่ 3.1)

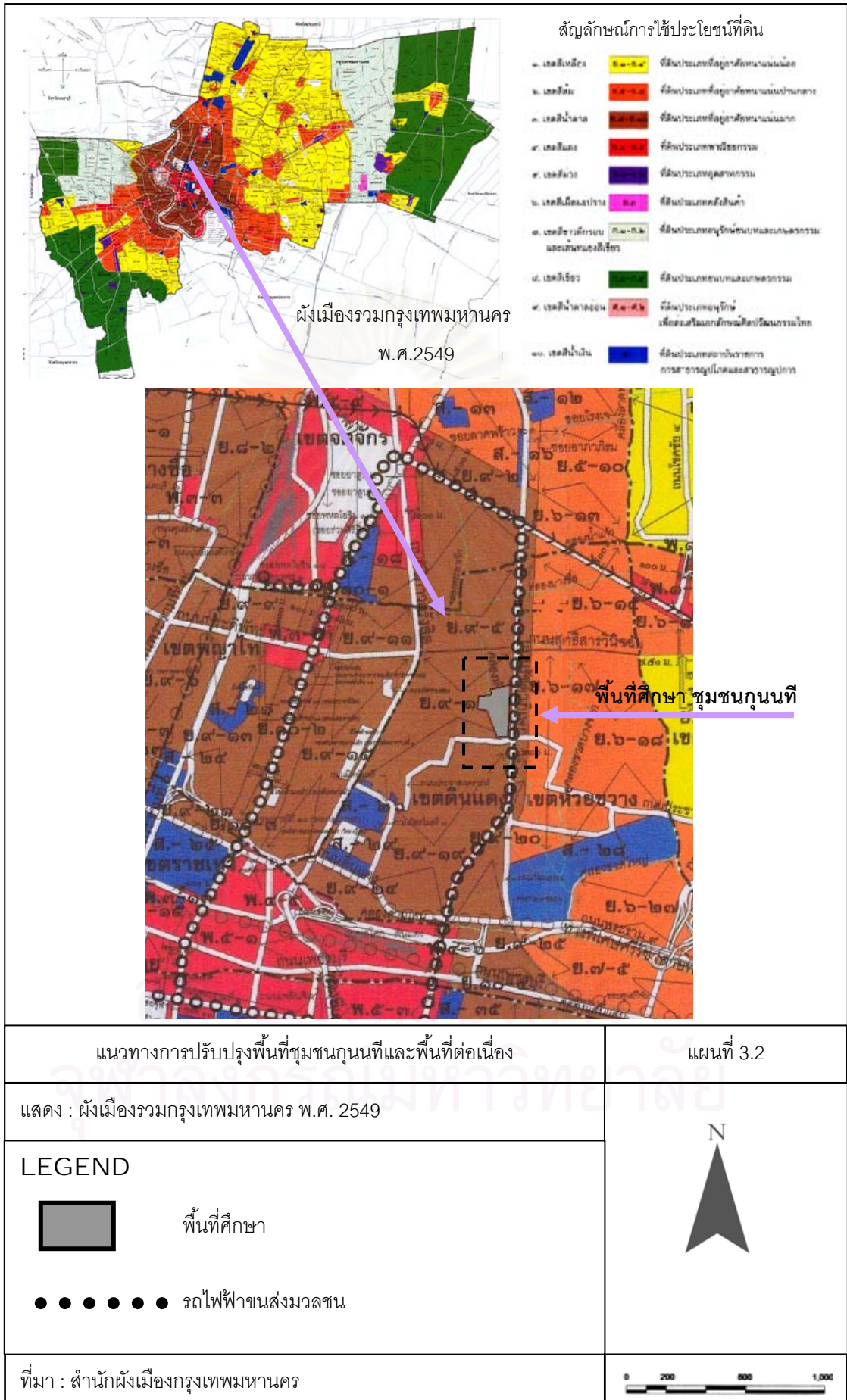
การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่สำคัญอีกสิ่งหนึ่งคือ การพัฒนาระบบคมนาคม คือการก่อสร้างถนนวิภาวดีรังสิต ถนนอโศกดินแดง ถนนรัชดาภิเษกและการสร้างทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์และการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน การพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดสองฝั่งถนน โดยเฉพาะถนนรัชดาภิเษก เกิดการพัฒนาย่านธุรกิจและพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ การพัฒนาที่อยู่อาศัย ส่วนด้านถนนวิภาวดีรังสิตพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดินของภาครัฐ ทำให้การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมไม่สามารถพัฒนาได้

ปัจจุบันพื้นที่ที่มีความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินจนเกือบเต็มพื้นที่ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตดินแดงไว้ 5 ประเภท ได้แก่ ที่อยู่อาศัยประเภทหนาแน่นมากครอบคลุมพื้นที่ทั้งเขต ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการและที่โล่งสวนสาธารณะ ในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากนี้ ยังสามารถให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอื่นที่ไม่ขัดต่อกฎกระทรวงได้ไม่เกินร้อยละ 10 และไม่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ยังได้มีการเพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สามารถพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่และอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ในระยะรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีการควบคุม FAR. ในพื้นที่ทั้งเขตดินแดงไว้ที่ 7 OSR. ควบคุมไว้ที่ 4.5 (แผนที่ 3.2) การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตดินแดงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกสร้างถึง 7.737 ตารางกิโลเมตร ที่เหลือเป็นพื้นที่โล่งว่าง ถ้าคลองต่างๆ วิวัฒนาการการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตดินแดงที่ผ่านมาจากอดีต ส่งผลให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆตามมาโดยเฉพาะปัญหาด้านการเข้าถึง ผลที่ตามในภาพรวมทำให้สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เสื่อมโทรมลง มูลค่าที่ดินถดถอย เกิดความแออัดในพื้นที่ทั้งประชากรและสิ่งปลูกสร้าง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



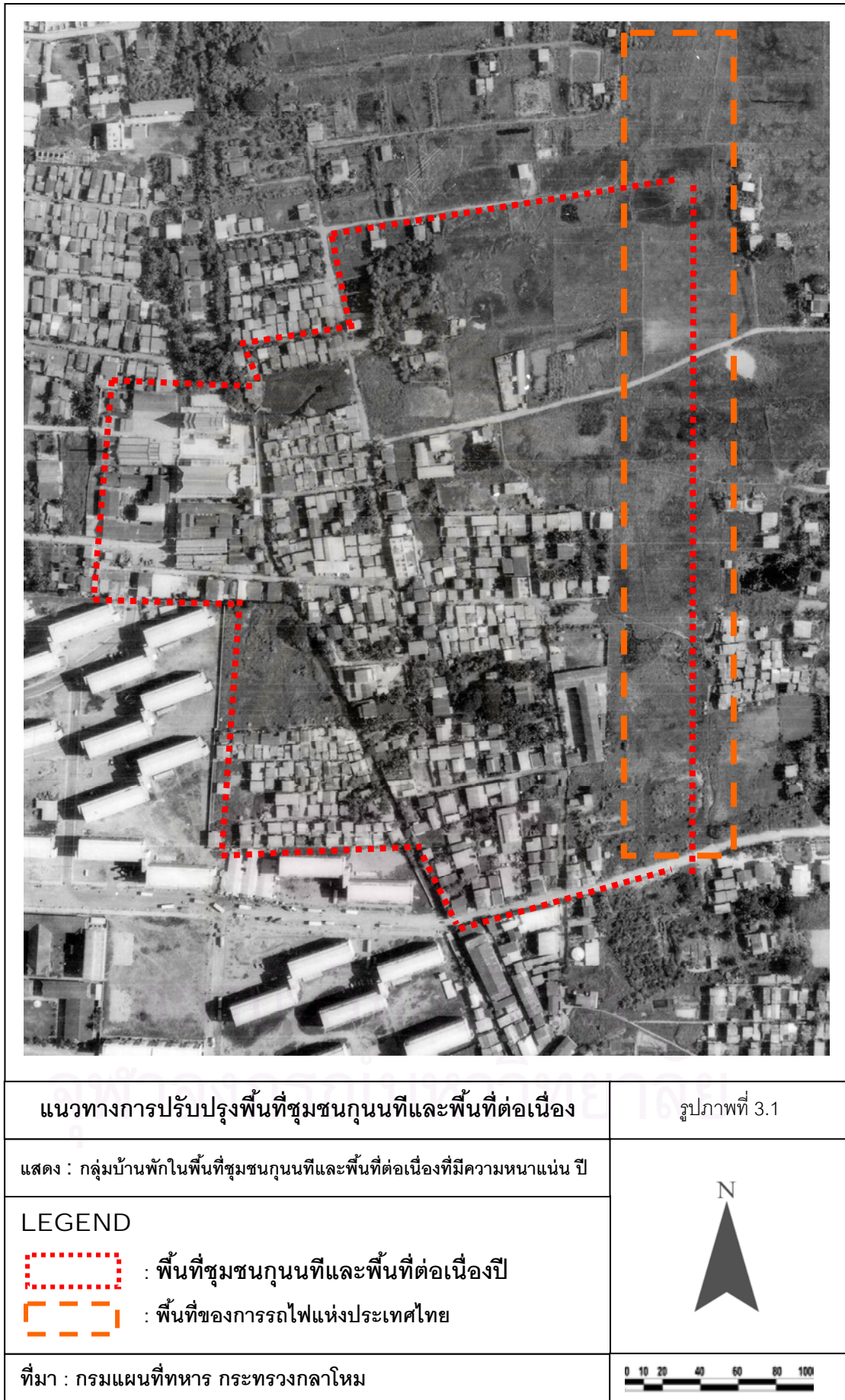
<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 3.1</p>
<p>แสดง : ลักษณะการจัดสรรที่ดินและระบบโครงข่ายถนนในเขตดินแดง</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณที่มีจัดสรรพื้นที่ริมถนนเป็นอาคารพาณิชย์ บริเวณที่มีการจัดสรรพื้นที่เป็นระบบตาราง ถนนในพื้นที่ 	
<p>ที่มา : การลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม</p>	

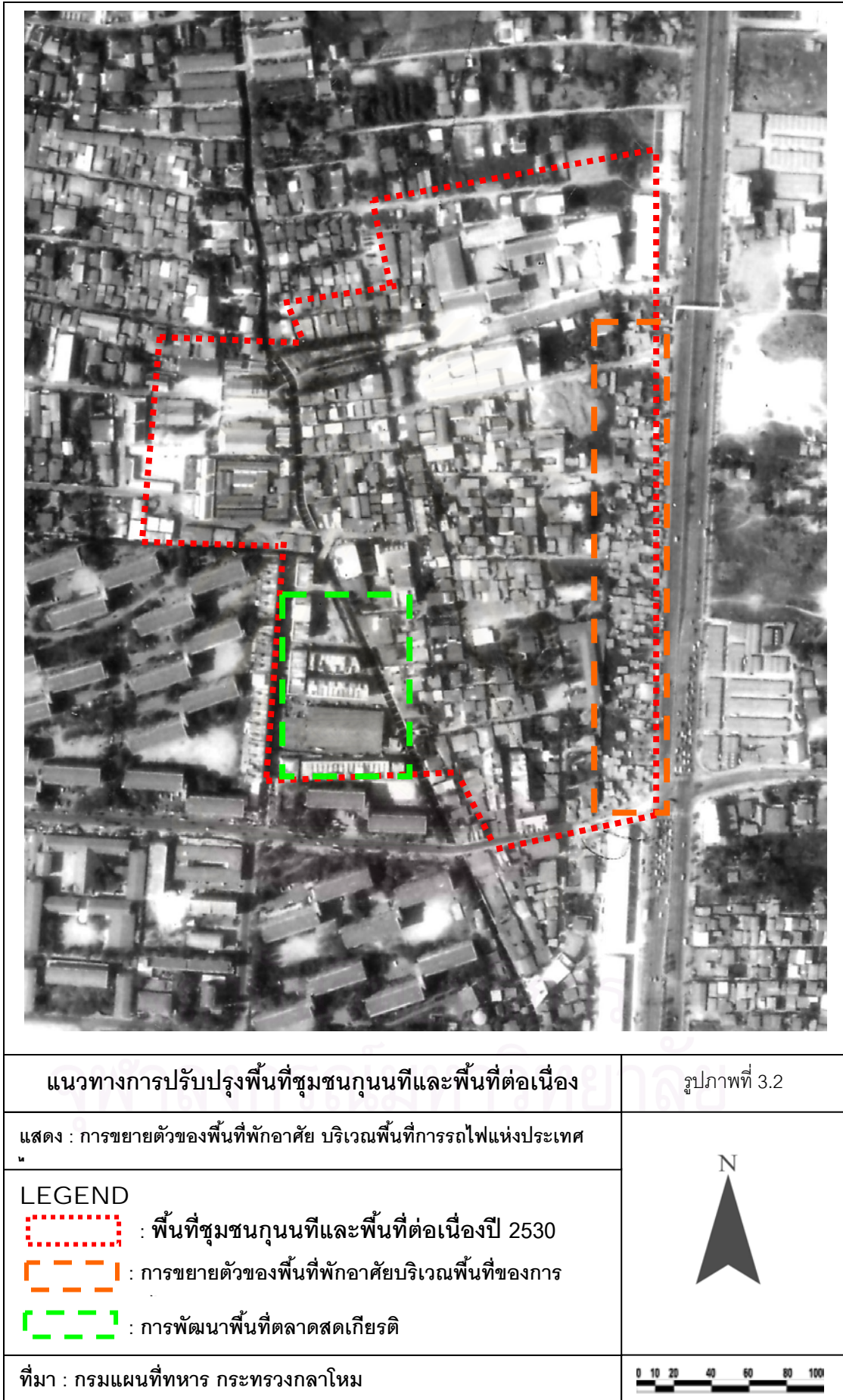


3.2 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษาบริเวณชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง




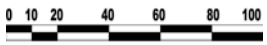
ในอดีตพื้นที่ชุมชนกุนนทีเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย เป็นพื้นที่ชานเมืองมีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง มีกลุ่มอาคารพักอาศัยอยู่เป็นกลุ่มๆ อยู่ใกล้กับวัดกุนนที (เดิมเรียกวัดดอน) มีคลองลำน้ำแก้วขวางกั้นระหว่างชุมชนกับวัด สภาพอาคารพักอาศัยในชุมชนเป็นอาคารเรือนไม้ 1-2 ชั้น มีสภาพไม่หนาแน่น พื้นที่รอบนอกชุมชนเป็นพื้นที่โล่งว่าง เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประชาชนมีอาชีพทำนาข้าว (กรมแผนที่ทหาร, 2464) จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและการเพิ่มจำนวนของประชากร ทำให้เกิดความต้องการพื้นที่พักอาศัยที่เพิ่มมากขึ้น การเคหะแห่งชาติจึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่พักอาศัยของข้าราชการและผู้มีรายได้น้อย ในลักษณะที่พักอาศัยในแนวตั้งในพื้นที่ดินของทางราชการซึ่งติดกับพื้นที่ชุมชนกุนนที ปัจจุบันคือพื้นที่การเคหะชุมชนห้วยขวาง ซึ่งการที่การเคหะแห่งชาติเข้าพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเนื่องจากในอดีตที่ดินบริเวณนี้มีราคาไม่สูงมากนัก อยู่ชานเมืองและบางส่วนยังเป็นที่ดินของทางภาครัฐ การพัฒนาพื้นที่ของการเคหะแห่งชาตินี้ยังได้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเช่นตัดถนนประชาสงเคราะห์และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนคือรถประจำทาง เพื่อรองรับและให้บริการประชากรในพื้นที่

ในช่วงเวลาเดียวกันก็เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเช่น การจัดสรรที่ดินโดยรอบพื้นที่ของโครงการการเคหะชุมชนห้วยขวาง บริเวณย่านอินทามระและสุทธิสาร มีการตัดถนนประชาสงเคราะห์เชื่อมกับถนนประชาสงเคราะห์จากการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐและเอกชน ประกอบกับการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจึงทำให้พื้นที่ชุมชนกุนนทีได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้เกิดการขยายตัวในพื้นที่มากขึ้น มีความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้แหล่งงาน ทำให้เกิดการพัฒนาระบบที่พักอาศัย โดยเป็นการพัฒนาในแนวราบแต่จากความต้องการที่มีมากขึ้นและข้อจำกัดของพื้นที่จึงเกิดการพัฒนาระบบที่พักอาศัยในแนวตั้ง ทำให้มีคนเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ชุมชนที่มากขึ้น กลุ่มบ้านพักอาศัยมีความหนาแน่นมากขึ้น (รูปภาพที่ 3.1) แต่การขยายตัวของชุมชนก็ถูกจำกัดอยู่ในพื้นที่ เนื่องจากถูกแนวถนน แนวคลองและพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยขวางอยู่ จากการขยายตัวของพื้นที่เมืองอย่างต่อเนื่อง มีการกำหนดเขตเมือง พื้นที่ชุมชนกุนนทีจึงได้กลายเป็นพื้นที่เขตเมืองชั้นในและการตัดถนนรัชดาภิเษก ทำให้ระบบการคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น มีประชากรเข้ามาพักอาศัยเพิ่มมากขึ้น การพัฒนาพื้นที่พักอาศัยเกิดข้อจำกัดในด้านพื้นที่ จึงทำให้เกิดการพัฒนาระบบที่พักอาศัยในลักษณะแนวตั้งเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดข้อจำกัดและรองรับกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันก็เกิดความพยายามที่จะเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ด้านในด้านติดถนนรัชดาภิเษกผ่านพื้นที่การรถไฟ เพื่อทำการพัฒนาพื้นที่ด้านในเป็นที่พักอาศัย จึงทำให้เกิดการบุกเบิกที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้น (รูปภาพที่3.2) ในช่วงเวลาต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แก้ปัญหาการบุกเบิกที่ดินโดยทำการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟขึ้นในลักษณะให้เอกชนเช่าพัฒนาพื้นที่ในระยะยาว 30 – 50 ปี แต่เนื่องจากข้อจำกัดของขนาดที่ดินมีความกว้างประมาณ 40.00 เมตร การพัฒนาพื้นที่จึงเกิดข้อจำกัดจากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในเรื่องการปลูกสร้างอาคาร พื้นที่ที่พัฒนาจึงมีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์และอาคารขนาดเล็ก ตลอดแนวถนนรัชดาภิเษก เกิดการปิดเส้นทางรถเข้า – ออกชุมชนด้านติดถนนรัชดาภิเษก ที่เกิดจากความต้องการเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน จึงเหลือเพียงทางเข้าบริเวณซอยรัชดาภิเษก 13 (ซอยโลहितสุข) ซึ่งเป็นถนนเดิมในพื้นที่ชุมชนและทางเข้าชุมชนทางซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 ทางถนนประชาสงเคราะห์ และจากการขยายตัวของเมืองที่ต่อเนื่อง อิทธิพลของระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสามารถสัญจรเข้าสู่พื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การพัฒนาพื้นที่พักอาศัยในพื้นที่ชุมชนเปลี่ยนมาเป็นการพัฒนาในแนวตั้งอย่างต่อเนื่อง (รูปภาพที่3.3 – 3.4) ตลอดตามเส้นทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายหลักในชุมชนเพื่อ







<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>ภาพถ่ายที่ 3.3</p>
<p>แสดง : การพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟฟ้า บริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่</p>	
<p>LEGEND</p> <p> : พื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องปี</p> <p> : การพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟฟ้า</p>	
<p>ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม</p>	





แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

รูปภาพที่ 3.4

แสดง : การพัฒนาอาคารพักอาศัยในแนวตั้ง ในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่

LEGEND

-  : พื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องปี
 : การพัฒนาของอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม

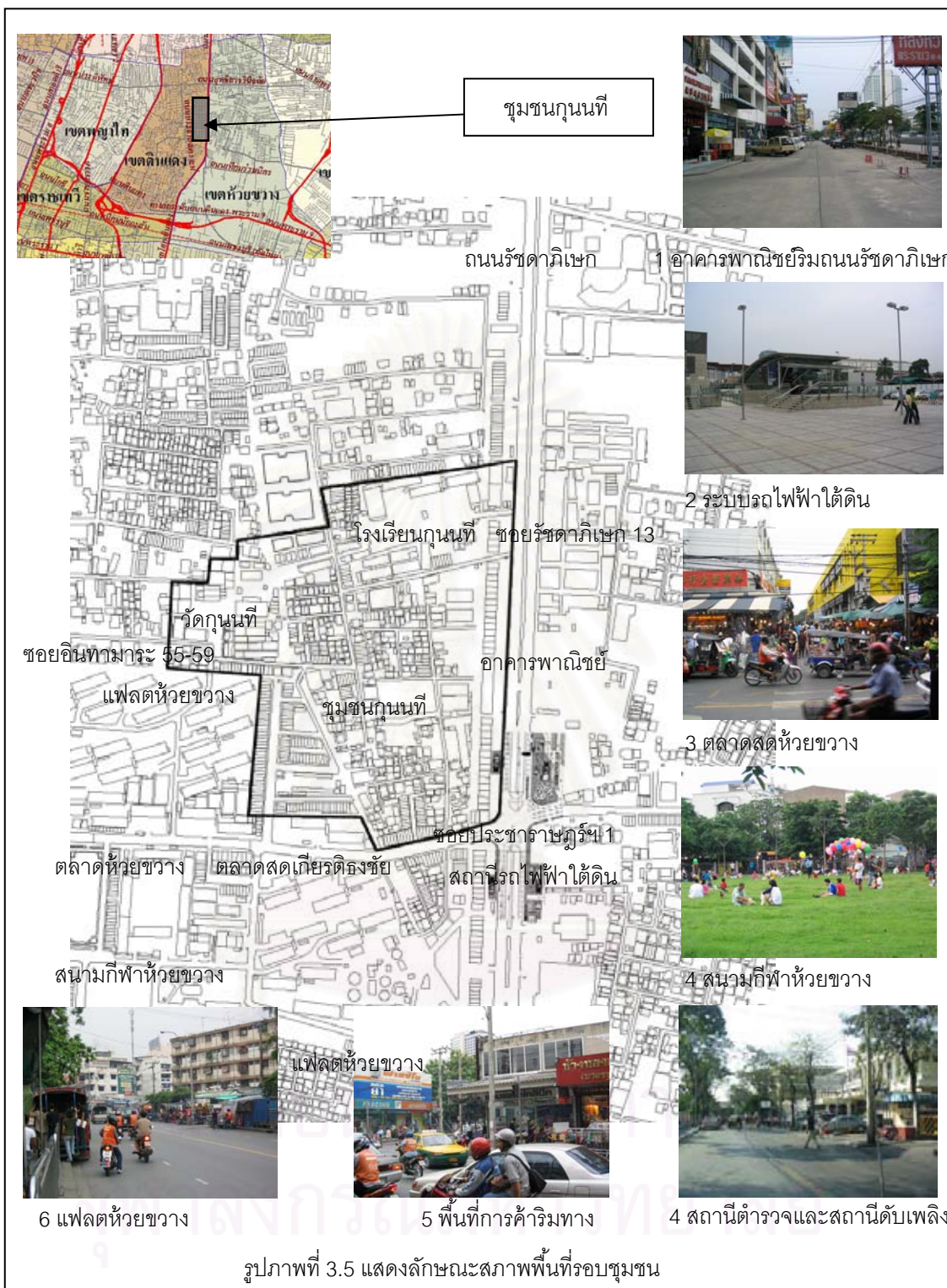


รองรับกับความต้องการที่พักอาศัยกลางเมืองที่เพิ่มมากขึ้น ประชากรเดิมในพื้นที่มีแนวโน้มลดลงสามเหตุมาจากการพัฒนาพื้นที่ มีประชากรจากภายนอกเข้ามาพักอาศัยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกิจกรรมการค้าบริการในชุมชนตามแนวถนนมากขึ้น การสัญจรในชุมชนเริ่มเกิดความไม่สะดวกและไม่มีความปลอดภัย พื้นที่ที่เข้าถึงไม่สะดวกในชุมชนไม่ได้รับการพัฒนา ทำให้เกิดพื้นที่ว่างกลางเมือง

จากข้อมูลในปัจจุบันพื้นที่ชุมชนกุนนที่เป็นชุมชนหนึ่งในจำนวน 20 ชุมชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตดินแดง และได้ขึ้นทะเบียนชุมชนกับกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ชุมชนประมาณ 85 ไร่หรือประมาณ 0.136 ตร.กม. มีขอบเขตของชุมชนที่รับรู้ได้คือ (รูปภาพที่ 3.5)

- ทิศเหนือ ติดซอยรัชดาภิเษก 13, โรงเรียนกุนนที
- ทิศตะวันออก ติดพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและถนนรัชดาภิเษก
- ทิศใต้ ติดถนนประชาสงเคราะห์และถนนประชาสงเคราะห์
- ทิศตะวันตก ติดคลองลำน้ำแก้ว วัดกุนนทีและพื้นที่โคหะชุมชนห้วยขวาง

จากขอบเขตของพื้นที่ชุมชนดังกล่าวพื้นที่ชุมชนกุนนที จึงมีลักษณะที่อยู่ระหว่างพื้นที่ของภาครัฐ คือพื้นที่ดินของการเคหะแห่งชาติและที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยและมีถนนเป็นแนวแบ่งเขตในด้านทิศเหนือและทิศใต้ กับมีคลองลำน้ำแก้วผ่านในพื้นที่ชุมชน โดยพื้นที่ศึกษาทั้งหมดจะมีประมาณ 129.04 ไร่ จากลักษณะที่ตั้งของพื้นที่ชุมชนกุนนทีที่ตั้งอยู่ใกล้กับโครงการเคหะชุมชนห้วยขวาง ชุมชนจึงได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐในอดีต ปัจจุบันพื้นที่ชุมชนและพื้นที่โดยรอบชุมชนนอกจากจะได้รับประโยชน์จากสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พัฒนาโดยภาครัฐแล้วเช่น ระบบการคมนาคมที่ทันสมัย การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ยังเกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆที่ส่งผลต่อสภาพแวดล้อมและการพัฒนาชุมชนเช่น การส่งเสริมให้ถนนในชุมชนกุนนทีเป็นเส้นทางลัดระหว่างพื้นที่ ทำให้มีการสัญจรผ่านเข้า – ออกพื้นที่ชุมชนมากขึ้น การผ่อนผันให้มีการประกอบกิจกรรมการค้าริมทางตามแนวถนนประชาสงเคราะห์ทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์กรรมตามแนวถนน การพัฒนาระบบคมนาคมทำให้การสัญจรระหว่างพื้นที่ที่มีความสะดวกมากขึ้น การพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนของการเคหะแห่งชาติบริเวณสนามกีฬาห้วยขวาง ทำให้ชุมชนมีพื้นที่พักผ่อนและออกกำลังกายที่ใกล้กับชุมชน การพัฒนาตลาดของการเคหะแห่งชาติและของเอกชนทำให้มีการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ดังกล่าวที่ผ่านมาชุมชนกุนนทีจึงมีความสัมพันธ์ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมกับพื้นที่โดยรอบชุมชนอย่างต่อเนื่องในลักษณะการพึ่งพากันและกัน โดยพื้นที่ชุมชนจะมีลักษณะเป็นพื้นที่บริการในด้านที่พักอาศัยให้กับคนในพื้นที่ที่ทำงานในรัศมีรอบชุมชนและภายนอกชุมชน จากลักษณะของชุมชนทำให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีคนเข้ามาพักอาศัยมาก เกิดความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน กลุ่มบุคคลที่เข้ามาพักอาศัยจะมีทั้งที่ทำงานในพื้นที่และบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจ การที่มีคนเข้ามาพักอาศัยมากทำให้คนในชุมชนเดิมได้รับผลประโยชน์ทั้งในด้านบวกและด้านลบเช่น ทำให้คนในชุมชนมีเศรษฐกิจดีขึ้น เกิดพื้นที่ค้าขายที่ให้บริการในชุมชนมากขึ้นมีการพัฒนาที่ดินเพื่อการพักอาศัยมากขึ้น ด้านลบ การที่มีคนเข้ามาพักอาศัยมากขึ้นทำให้ความเป็นส่วนตัวของคนในพื้นที่ชุมชนลดลง เกิดความแออัดของประชากรที่มากขึ้น สภาพพื้นที่ชุมชนเริ่มมีความทรุดโทรม เป็นต้น



รูปภาพที่ 3.5 แสดงลักษณะสภาพพื้นที่รอบชุมชน

3.3 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนถนนที

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสภาพสังคมโดยรวมของชุมชนถนนที ต้องคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน การปฏิสัมพันธ์ระหว่างชุมชนกับสภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน เป็นต้น ปัจจุบันจากตำแหน่งของชุมชนถนนทีที่ถึงแม้จะถูกขนานไปด้วยพื้นที่ของภาครัฐ แต่ในด้านโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้ ซึ่งติดถนนและใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ถือว่าเป็นพื้นที่สำคัญในด้านพาณิชย์กรรม

เนื่องจากเป็นด้านที่มีการสัญจรที่ต่อเนื่องตลอดเวลาและเป็นทางเข้า – ออกชุมชน ในด้านสภาพสังคมจะเป็นลักษณะสภาพความเป็นอยู่ของคนในชุมชน การปฏิสัมพันธ์ของคนภายในชุมชน การประกอบอาชีพ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.3.1 การแบ่งขอบเขตภายในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ชุมชนกุนนที่มีพื้นที่ประมาณ 85 ไร่ จากแผนที่กรมแผนที่ทหาร ปี พ.ศ. 2464 ระบุว่า เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำนาและเป็นทุ่งโล่ง มีวัดอยู่ในพื้นที่คือ วัดดอน ปัจจุบันเป็นวัดกุนนที่ แต่จากวิวัฒนาการของพื้นที่ที่ผ่านมา ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่ในด้านต่างๆ และจากการศึกษาความหมายของเมือง ย่าน และชุมชนทำให้สามารถแบ่งพื้นที่ชุมชนกุนนที่เพื่อทำการศึกษามีเกณฑ์ในการแบ่งพื้นที่ดังนี้

- 1) กลุ่มอาคารที่มีลักษณะเดียวกัน หมายความว่ากลุ่มอาคารที่มีการใช้งานในลักษณะเดียวกัน เช่น กลุ่มบ้านพักอาศัย กลุ่มบ้านแถวหรือตึกแถว กลุ่มอาคารพักอาศัยรวม
- 2) กลุ่มผู้พักอาศัย หมายความว่า กลุ่มคนที่มีกิจกรรมหรือความสนใจร่วมกัน อาศัยอยู่ในอาณาบริเวณเฉพาะเช่น กลุ่มผู้พักอาศัยเดิมในพื้นที่ กลุ่มผู้พักอาศัยชั่วคราว

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวทำให้สามารถที่จะกำหนดการแบ่งพื้นที่เพื่อทำการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนกุนนที่และพื้นที่ต่อเนื่องได้ 3 พื้นที่คือ (แผนที่ 3.3)

1) พื้นที่ (1) บริเวณพื้นที่ชุมชนติดวัดกุนนที่

บริเวณนี้ สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน จากถนนสายเดิมในพื้นที่ (ถนนซอยรัชดาภิเษก 13) มีทิศทางผ่านในพื้นที่ชุมชน และชุมชนจะอยู่ติดริมคลองลำน้ำแก้ว ทิศเหนือจะจรดที่ดินของวัดกุนนที่และโรงเรียนกุนนที่ ทิศใต้จะเป็นถนนปลายตันทำให้มีลักษณะเป็นส่วนตัวและมีคลองกันระหว่างชุมชนกับพื้นที่วัดกุนนที่ มีแต่มีเส้นทางเชื่อมต่อ ลักษณะอาคารเป็นกลุ่มอาคารบ้านพักอาศัย สูง 1-2 ชั้นส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเดิม

2) พื้นที่ (2) บริเวณพื้นที่ติดกับที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนซอยรัชดาภิเษก 13 และบริเวณติดถนนประชาสงเคราะห์

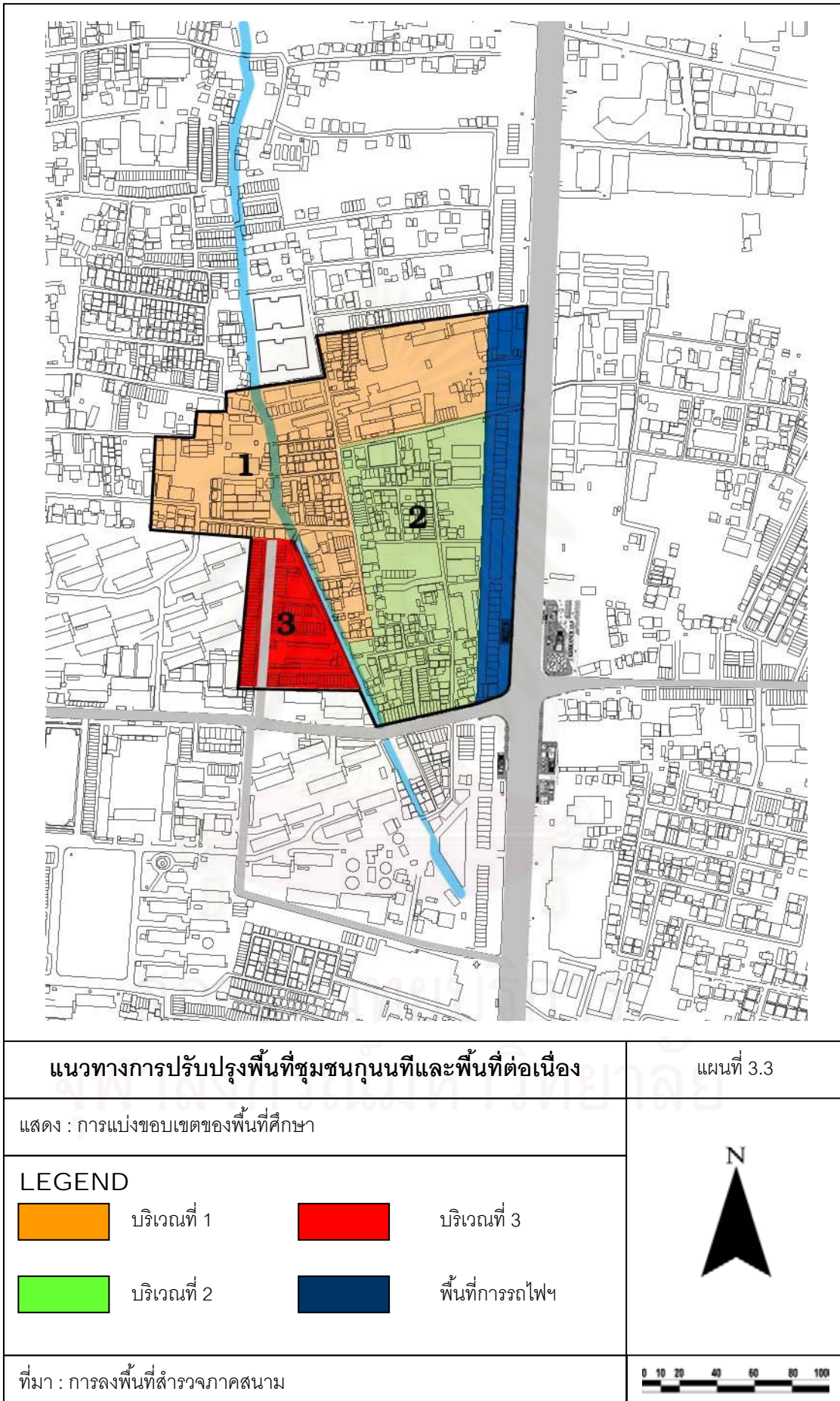
บริเวณนี้เป็นส่วนที่ขยายตัวมาจากพื้นที่ (1) พื้นที่ด้านทิศเหนือติดถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ทิศใต้ติดถนนซอยประชาสงเคราะห์บำเพ็ญ 1 มีลักษณะด้านติดถนนเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์มีการประกอบพาณิชย์กรรมผสมกับการพักอาศัยและอาคารพักอาศัยรวมด้านหลังเป็นที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

3) พื้นที่ (3) บริเวณตลาดสดเกียรติดังชัย

บริเวณนี้เป็นชื่อเรียกตามการพัฒนาพื้นที่ในอดีต ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับประชากรที่พักอาศัยในโครงการแฟลตห้วยขวางและชุมชนโดยรอบ เป็นพื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยที่ดินของการเคหะแห่งชาติและวัดกุนนที่ มีคลองเป็นตัวกั้นระหว่างชุมชนกับพื้นที่ตลาดสด การเข้าออกต้องอาศัยเส้นทางผ่านพื้นที่ดังกล่าวเพื่อจะเชื่อมต่อกับถนนซอยรัชดาภิเษก 13 และถนนประชาสงเคราะห์ มีลักษณะเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์สูง 4 ชั้นมีสภาพทรุดโทรม

3.3.2 สภาพสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ต่างๆ

จากลักษณะที่ตั้งและการแบ่งขอบเขตทางด้านสังคมของชุมชนกุนนที่ ปัจจุบันเป็นเขตเมืองชั้นใน มีผู้พักอาศัยในพื้นที่ทั้งคนเดิมในพื้นที่และคนนอกพื้นที่ โดยภาพรวมแล้วปัจจุบันชุมชนกุนนที่นี้จัดเป็นชุมชนพักอาศัยที่คอยบริการด้านที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงานและมีการบริการพาณิชย์กรรมภายในพื้นที่ แต่จากการพัฒนาพื้นที่ที่ผ่านมาในอดีตสามารถแบ่งพื้นที่ภายในชุมชนซึ่งมีรูปแบบทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันได้ดังนี้



1. พื้นที่ (1) บริเวณพื้นที่ชุมชนติดวัดกุญนที

บริเวณนี้เป็นบริเวณแรกเริ่มของชุมชน ซึ่งลักษณะของชุมชนจะอยู่ใกล้กับวัดและแหล่งน้ำตามลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในประเทศไทย สภาพอาคารพักอาศัยมีลักษณะอาคารเป็นประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแถว และอาคารพาณิชย์ อยู่รอบวัดกุญนที โดยด้านติดถนนซอยรัชดาภิเษก 13 จะเป็นอาคารพาณิชย์ บ้านเรือนแถว มีความสูงอาคารประมาณ 2 – 3 ชั้น ด้านหลังจะเป็นกลุ่มบ้านเดี่ยว ปลูกสร้างติดต่อกันในลักษณะที่หนาแน่น วัสดุที่ใช้ปลูกสร้างอาคารส่วนใหญ่จะเป็นวัสดุที่ไม่ทนไฟเป็นส่วนใหญ่ มีลักษณะการใช้งานอาคารทั่วไปเป็นร้านค้าที่ให้บริการทั่วไปผสมผสานกับการพักอาศัยในด้านที่ติดถนน ส่วนด้านในจะมีการใช้งานเพื่อการพักอาศัยเพียงอย่างเดียวและในด้านการเข้าถึงจะมีถนนย่อยขนาดเล็ก กว้างประมาณ 3.00 - 4.00 เมตรจากถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ไปสิ้นสุดที่คลองน้ำแก้ว เพื่อเข้าถึงพื้นที่ด้านใน ด้านพื้นที่ชุมชนที่ติดคลองน้ำแก้วจะมีเส้นทางข้ามคลองที่เชื่อมต่อกับวัดกุญนทีและทางเดินริมคลองเป็นเส้นทางเดินลัดในพื้นที่ซึ่งพัฒนามาทีหลัง ลักษณะของผู้พักอาศัยในบริเวณที่ (1) นี้ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเดิมในพื้นที่ที่พักอาศัยมาตั้งแต่เริ่มตั้งชุมชนและผู้พักอาศัยในบ้านเช่า ในอนาคตพื้นที่ชุมชนบริเวณคลองน้ำแก้วนี้จะมีโครงการตัดถนนบนคลองน้ำแก้วเพื่อเชื่อมระหว่างถนนสุทธิสารและถนนประชาสงเคราะห์ผ่านพื้นที่ชุมชน วัดกุญนที ตลาดสดเกียรติงชัย



ลักษณะบ้านแถวในชุมชน



ลักษณะอาคารพาณิชย์



ลักษณะบ้านเดี่ยวในชุมชน



ลักษณะบ้านเดี่ยวริมถนน



ลักษณะบ้านเดี่ยวริมคลองในชุมชน



ลักษณะตึกแถวริมถนนในชุมชน

รูปภาพที่ 3.6 แสดงลักษณะพื้นที่ (1)

ในด้านการปฏิสัมพันธ์ของคนในบริเวณที่ (1) นี้จะเป็นลักษณะเพื่อนบ้านที่รู้จักมักคุ้นกันดี มีการประกอบกิจกรรมและพึ่งพาอาศัยกัน มีการใช้พื้นที่ริมถนนเพื่อประกอบการค้า การบริการและมีการใช้พื้นที่บริเวณหน้าบ้านร่วมกันในการประกอบกิจกรรมการพักผ่อน การประกอบอาชีพของคนในบริเวณนี้ ส่วนใหญ่จะมีอาชีพค้าขาย ข้าราชการและพนักงานเอกชน (รูปภาพที่ 3.6)

2. พื้นที่ (2) บริเวณพื้นที่ที่ติดกับที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนซอยรัชดาภิเษก 13 และ บริเวณติดถนนประชาสงเคราะห์

บริเวณนี้เป็นบริเวณที่เป็นพื้นที่ขยายตัวมาจากบริเวณที่ (1) ในอดีตพื้นที่นี้มีกลุ่มอาคารที่เป็นลักษณะเดียวกันคือกลุ่มบ้านเดี่ยว บ้านแถว โรงเรียน และอาคารพาณิชย์ ปัจจุบันจากการเข้าถึงที่สะดวกจากในอดีตถึงปัจจุบันจึงเกิดมีการพัฒนาจากที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแถว มาเป็นอาคารพาณิชย์และอาคารพักอาศัยรวมตามแนวถนนเกือบทั้งหมดตามความต้องการทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง ในด้านข้อจำกัดด้านพื้นที่จะเป็นการเข้าถึงซึ่งในปัจจุบันเกิดความไม่สะดวกทำให้พื้นที่ด้านในยังมีพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาในหลายจุด เนื่องจากปัจจุบันการเข้าถึงจากด้านถนนรัชดาภิเษกได้ถูกยกเลิกไปจากการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้อยู่ใกล้ถนนรัชดาภิเษกที่ในอดีตมีเส้นทางย่อยที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนดังกล่าวสู่พื้นที่ด้านใน ทำให้เกิดการพัฒนาคือพื้นที่เป็นอาคารพักอาศัยรวม

ด้านการเข้าถึงพื้นที่จะมีถนนซอยรัชดาภิเษก 13 และถนนซอยประชาสงเคราะห์ 1 เป็นเส้นทางเข้าถึงพื้นที่บริเวณนี้จะเป็นพื้นที่ที่มีผู้คนสัญจรผ่านไป มาในปริมาณมากโดยเฉพาะถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ในด้านอีกถนนหนึ่งจะมีการสัญจรที่น้อยกว่าเนื่องจากปลายสุดของถนนเป็นปลายตัน จึงทำให้เกิดความเป็นส่วนตัวในด้านการพักอาศัย การที่มีกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมตั้งอยู่ในส่วนปลายถนนจึงทำให้มีการประกอบกิจกรรมการค้าการบริการเกิดขึ้นตามเส้นทางดังกล่าว เนื่องจากมีการสัญจรของคนตลอดเวลา

ด้านการปฏิสัมพันธ์ของคนในบริเวณที่ (2) นี้ภาพรวมจะเป็นลักษณะของกลุ่มเพื่อนบ้านในกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมและจะมีความสัมพันธ์กับกลุ่มร้านค้าที่คอยให้บริการกับกลุ่มอาคารพักอาศัยรวม การประกอบกิจกรรมร่วมกันจะมีไม่บ่อยมากนักเนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้ไม่ได้พักอาศัยอย่างถาวรในพื้นที่ทำให้ไม่ค่อยมีความผูกพันกับพื้นที่พักอาศัยมากนัก ในด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่จะทำงานในบริษัทเอกชนตามพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและทำงานในภาครัฐ (รูปภาพที่ 3.7)

ด้านการใช้งานอาคารมีทั้งเจ้าของเดิมและผู้เช่าพื้นที่อาคารและมีการใช้งานอาคารที่ผสมผสานระหว่างการพักอาศัยและการพาณิชย์กรรม โดยมีการใช้งานในชั้นล่างของอาคารในการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าเช่น ร้านอาหาร ร้านเสื้อผ้า ร้านเสริมสวย ร้านวีดีโอ เป็นต้น เพื่อให้บริการผู้คนที่สัญจรผ่านพื้นที่และผู้คนที่พักอาศัยภายในพื้นที่ โดยจะมีการใช้งานและประกอบกิจกรรมที่หนาแน่นในช่วงเวลาตอนเย็น นอกจากนี้พื้นที่ด้านหลัง ก็ยังมีการใช้งานด้านพาณิชย์กรรมเพื่อให้บริการคนในพื้นที่ที่พักอาศัยและสัญจรสู่พื้นที่ด้านในอีกด้วย เช่นร้านอาหาร ร้านค้าปลีก เพราะเป็นเส้นทางเข้า – ออกชุมชนอีกเส้นทางหนึ่ง



อาคารพาณิชย์และอาคารพักอาศัยรวมริมถนน



อาคารพักอาศัยรวม ช.ประชากรราษฎร์ ฯ



อาคารพักอาศัยรวม ช.ประชากรราษฎร์ ฯ



อาคารพักอาศัยรวม ปลาย ช.ประชากรราษฎร์ ฯ



อาคารพักอาศัยรวม ช.ประชากรราษฎร์ ฯ



อาคารพักอาศัยรวม ช.รัชดาภิเษก 13



อาคารพาณิชย์ที่ติดถนนประชาสงเคราะห์



ลักษณะอาคารพักอาศัยและการใช้พื้นที่ที่ติดถนน

รูปภาพที่ 3.7 แสดงลักษณะพื้นที่ (2)

3. พื้นที่ (3) บริเวณตลาดสดเกียรตินิคมชัย

บริเวณนี้แรกเริ่มมีลักษณะเป็นชุมชนที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารของการเคหะแห่งชาติ สภาพอาคารพักอาศัยมีลักษณะอาคารเป็นประเภทบ้านเดี่ยว มีความสูงอาคารประมาณ 1 – 2 ชั้น โดยด้านหน้าจะติดอาคารของการเคหะแห่งชาติด้านหลังจะเป็นกลุ่มบ้านบ้านเดี่ยว ปลูกสร้างติดกันในลักษณะหนาแน่น วัสดุที่ใช้ปลูก

สร้างอาคารส่วนใหญ่จะเป็นวัสดุที่ไม่ทนไฟเป็นส่วนใหญ่ และจากการพัฒนาพื้นที่ของการเคหะแห่งชาติพื้นที่นี้ จึงได้ถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม เป็นพื้นที่ใหม่เพื่อรองรับประชากรที่พักอาศัยในกลุ่มอาคารของการเคหะแห่งชาติและพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาจะเป็นการพัฒนาอาคารพาณิชย์สูง 4 ชั้นและตลาดสดสามารถเข้าถึงได้จากถนนประชาสงเคราะห์ผ่านพื้นที่การเคหะแห่งชาติและถนนซอยรัชดาภิเษก 13 แต่จากการเข้าถึงที่ไม่สะดวก ต้องผ่านพื้นที่อื่นและอยู่ด้านใน ทำให้ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินกิจการ ตลาดสดในปัจจุบันจึงได้ถูกยกเลิกการใช้งานไปกลายเป็นพื้นที่จอดรถ เหลือแต่กลุ่มตลาดแผงลอยที่ยังคงเป็นตลาดยามเช้าและตลาดเวลากลางวันอยู่

ด้านการใช้งานอาคารกลุ่มอาคารพาณิชย์ปัจจุบันเป็นกลุ่มอาคารที่มีความทรุดโทรมมีการใช้งานเป็นร้านขายส่งสินค้าต่างๆในครัวเรือนเช่น ร้านน้ำแข็ง โรงงานเย็บผ้า ร้านขายของแห้งเป็นต้นและผสมกับการพักอาศัย บางแห่งไม่มีการใช้งานและบางแห่งเป็นที่เก็บของและโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก โดยช่วงเวลาที่มีการใช้งานที่หนาแน่นจะเป็นช่วงเวลาเช้า

ด้านการปฏิสัมพันธ์ของคนในบริเวณนี้จะเป็นลักษณะของเจ้าของอาคาร ผู้ใช้แรงงาน ลูกจ้างร้านค้าในพื้นที่ที่รู้จักมักคุ้นกันดีเพราะมีการประกอบกิจกรรมในด้านการให้บริการทางการค้าร่วมกัน (รูปภาพที่ 3.8)



สรุปโดยรวมของกลุ่มสังคมชุมชนกุนนที

1. กลุ่มที่เป็นบุคคลในพื้นที่จะอาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์และบริเวณที่ต่อเนื่องกับวัดกุนนที
2. กลุ่มที่เป็นผู้เข้ามาพักอาศัย จะอาศัยในบริเวณที่ใกล้กับถนนรัชดาภิเษก และถนนหลักในพื้นที่ มีการเข้าถึงที่สะดวก
3. กลุ่มผู้ใช้แรงงาน จะเป็นกลุ่มคนที่พักอาศัย ในพื้นที่ตลาดสดเกียรติธงชัย และบริเวณพื้นที่ว่างต่างๆ ที่เป็นอาคารชั่วคราวในพื้นที่ โดยมีสถานที่ทำงานในตลาดสดและอุตสาหกรรม ขนาดเล็ก ในพื้นที่

3.3.3 สรุปกลุ่มสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวม

กลุ่มสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมของพื้นที่ชุมชนกุนนทีสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. กลุ่มสังคมตามอาชีพ

เป็นกลุ่มสังคมที่เกี่ยวกับการค้าและการบริการและการรับจ้าง ที่ประกอบกิจการอยู่ในอาคารตามแนวถนนและส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่เดิม ปัจจุบันมีแนวโน้มมากขึ้นเนื่องจากการพัฒนาอาคารพักอาศัยรวมที่มากขึ้นและมีผู้คนสัญจรเข้า – ออกในพื้นที่ตลอดเวลา

2. กลุ่มสังคมตามลักษณะที่อยู่อาศัย

2.1 กลุ่มผู้พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยว บ้านแถวและอาคารพาณิชย์

เป็นกลุ่มอาคารพักอาศัยที่หนาแน่น ในพื้นที่ที่ต่อเนื่องกับวัดกุนนที และส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดินของเจ้าของเดิมในพื้นที่ มีการพักอาศัยที่ถาวร

2.2 กลุ่มผู้พักอาศัยในอาคารพักอาศัยรวม

เป็นกลุ่มที่หนาแน่น ตามแนวถนนที่มีการเข้าถึงที่สะดวก ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนนอกพื้นที่ที่ต้องการที่พักอาศัยในเมืองและพักอาศัยที่ไม่ถาวร ปัจจุบันคนนอกพื้นที่ที่ทำงานในเมืองเป็นกลุ่มคนที่สำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนายู่อาศัย ปัจจุบันมี แนวโน้มความต้องการที่อยู่อาศัยประเภทนี้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งงานและการเดินทางที่สะดวก

3.3.4 จำนวนประชากร

ในด้านจำนวนประชากรในพื้นที่ชุมชนกุนนทีซึ่งเป็นชุมชนหนึ่งในจำนวน 20 ชุมชนในเขตดินแดง จากลักษณะของพื้นที่ชุมชนกุนนทีที่อยู่ใกล้กับถนนรัชดาภิเษก เป็นชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่ ปัจจุบันจากข้อมูลจำนวนประชากรในเขตดินแดงพบว่ามีจำนวนประชากรในชุมชนประมาณ 450 คนที่เป็นประชากรเดิมในพื้นที่ มีจำนวนหลังคาเรือน 85 หลังคาเรือน แต่จากการขยายตัวของเมืองที่ผ่านมา ทำให้มีประชากรจากภายนอกเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่มากขึ้นเนื่องจากเดินทางสู่พื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองได้สะดวก โดยมีประชากรจากการสำรวจจากอาคารพักอาศัยรวมในพื้นที่ประมาณ 2,600 คน จำนวนประชากรในพื้นที่ทั้งหมดจึงมีประมาณ 3,050 คน (ตารางที่ 3.1) และจากการที่เป็นพื้นที่กลางเมืองและถูกควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ชุมชนกุนนทีมีพื้นที่ประมาณ 85 ไร่ การคาดการณ์จำนวนประชากรที่ชุมชนกุนนทีจะรองรับได้ในอนาคตนั้นจะสามารถรองรับประชากรได้ประมาณ 8,500 คน (100 คน / ไร่) หรือสามารถรองรับประชากรได้อีกประมาณ 5,450 คน จากจำนวนประชากรที่จะรองรับได้ในอนาคตของชุมชนกุนนทีนี้จะเป็นตัวแปรหนึ่งที่จะนำมากำหนดขนาดพื้นที่ว่างเพื่อกิจกรรมนันทนาการให้มีขนาดที่เหมาะสมกับแผนพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อกิจกรรมนันทนาการของกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่ชุมชนกุนนที

ประเภทอาคาร	ความสูง	จำนวน	จำนวนประชากร	หมายเหตุ
บ้านพักอาศัย	1-3	85	450	
อาคารพักอาศัยรวม	4	12	960	เฉลี่ย 2 คน/ ห้อง
อาคารพักอาศัยรวม	7	5	1230	เฉลี่ย 2 คน/ ห้อง
อาคารพักอาศัยรวม	มากกว่า 7	1	410	เฉลี่ย 2 คน/ ห้อง
รวม		103	3050	

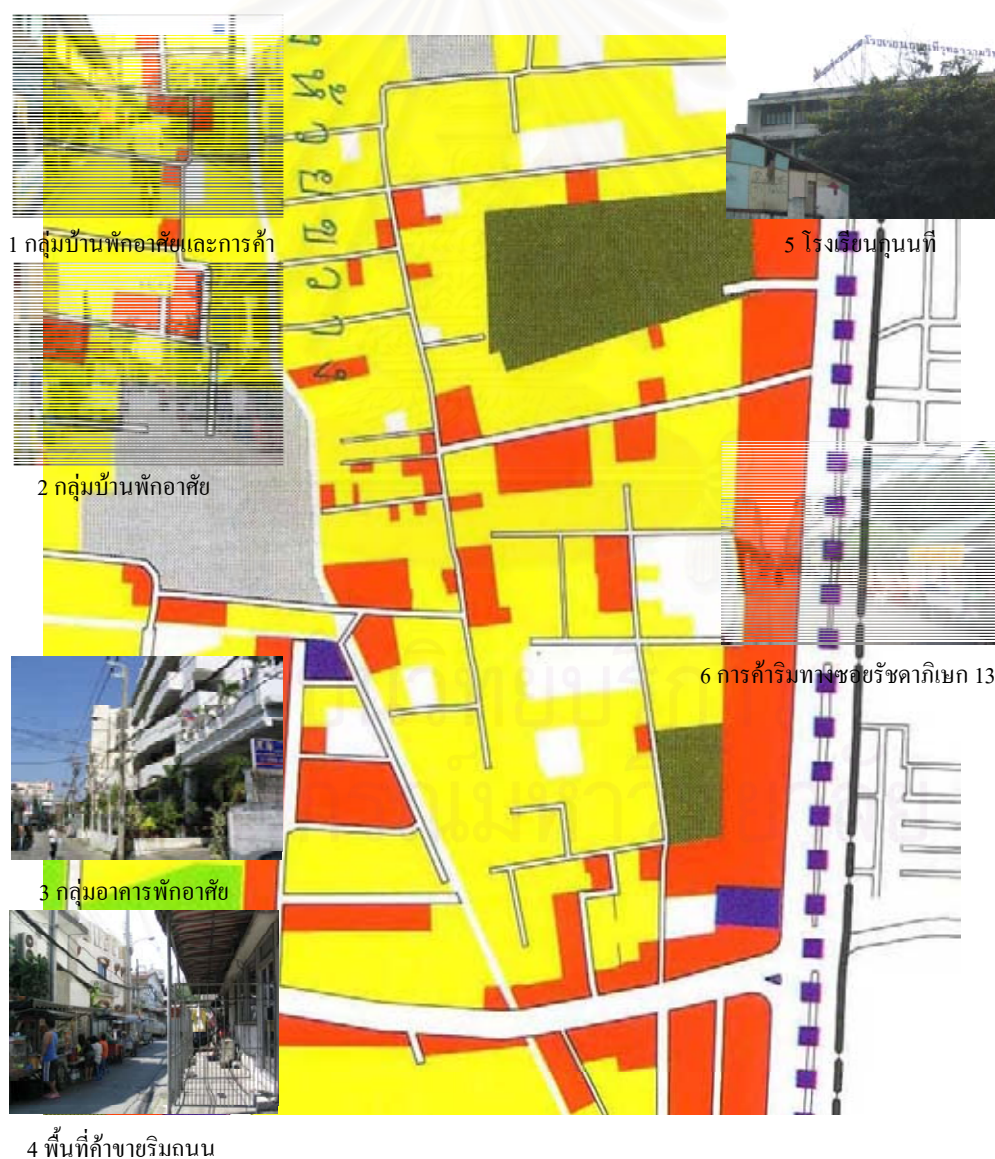
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ชุมชนกุนนที: 2548

3.4 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.4.1 ภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

จากลักษณะวิวัฒนาการการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตดินแดงที่ผ่านมา ส่วนใหญ่เป็นนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อื่นๆตามมา ชุมชนกุนนทีก็เป็นชุมชนที่เกิดขึ้นรอบๆพื้นที่โครงการเคหะชุมชนห้วยขวาง โดยมีพื้นที่ชุมชนอยู่ระหว่างคลองลำน้ำแก้วกับพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันถูกพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและถนนรัชดาภิเษก โดยในอดีตพื้นที่รอบโครงการพลัดห้วยขวางเป็นพื้นที่โล่ง ว่าง มีการทำเกษตรกรรม ลักษณะชุมชนเป็นหมู่บ้านเล็กๆเกาะกันเป็นกลุ่มๆ มีความหนาแน่นของประชากรเบาบาง ความหนาแน่นของอาคารพักอาศัยจะอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ได้ประโยชน์จากการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ (ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2517) การพัฒนาพื้นที่ชุมชนในอดีตเป็นไปโดยการจัดสรรพื้นที่โดยภาคเอกชน ซึ่งมีศักยภาพที่ไม่สูงมากนักจึงขาดการวางแผนถึงในอนาคต มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างกลุ่มพื้นที่ที่มีการจัดสรรกับเส้นทางเดิมในพื้นที่ การพัฒนาที่อยู่อาศัยจะเป็นลักษณะพื้นที่ด้านติดถนนจะเป็นบ้านแถว อาคารพาณิชย์ ด้านหลังเป็นบ้านพักประเภทบ้านเดี่ยว ในอดีตบ้านพักอาศัยในชุมชนจะสูงประมาณ 1-2 ชั้น ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตสามารถแบ่งการใช้งานได้เป็น 4 ประเภทคือพื้นที่พักอาศัย พื้นที่สถาบันการศึกษา พื้นที่สถาบันศาสนาและพื้นที่โล่งว่าง (รูปภาพที่ 3.9) จากความหนาแน่นของประชากรในอดีตที่เบาบาง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่โล่ง อยู่ชานเมือง การพัฒนาเส้นทางสัญจรที่เชื่อมโยงกันในชุมชนจึงมีขนาดเล็ก เนื่องจากมีการจราจรไม่หนาแน่น ทำให้ไม่มีการพัฒนาทางเดินเท้าที่แยกเป็นสัดส่วน ปัจจุบันจากการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมทำให้พื้นที่ชุมชนดังกล่าวกลายเป็นพื้นที่เขตเมืองชั้นใน อยู่ใกล้กับย่านศูนย์กลางธุรกิจ การพัฒนาระบบคมนาคมทำให้การเดินทางสู่พื้นที่ต่างๆสะดวกเร็วขึ้น มีประชากรเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ชุมชนมากขึ้น เนื่องจากอยู่ใกล้กับแหล่งงานและการเดินทางที่สะดวกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในทางกายภาพในหลายๆด้าน ได้แก่ ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมขนาดเล็กในพื้นที่เกิดขึ้น โดยมีลักษณะการใช้งานที่ผสมผสานกับการใช้งานเดิมในพื้นที่ มีการพัฒนาอาคารพักอาศัยจากบ้านเดี่ยวมาเป็นอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้งมากขึ้นเพื่อรองรับกับความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน (รูปภาพที่ 3.6) เกิดพื้นที่โล่งว่างที่ไม่มีการใช้งาน พื้นที่เหล่านี้

เป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นกลางพื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่มีการเข้าถึงที่ไม่สะดวก ทำให้ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา ในด้านการสัญจร เกิดการจราจรที่หนาแน่นขึ้น ทั้งทางรถยนต์และการสัญจรทางเท้า เนื่องจากพื้นที่ชุมชนมีเส้นทางเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ ได้สะดวก และยังเป็นเส้นทางลัดระหว่างพื้นที่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่ติดขัด ในด้านราคาที่ดิน ที่ดินมีราคาสูงขึ้นจากอดีต เนื่องจากมีความต้องการที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่และตอบสนองความต้องการทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้น เช่นการพัฒนาที่พักอาศัย การพัฒนาพื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรม การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้เกิดความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สูงมากในพื้นที่ ราคาที่ดินจึงมีราคาสูงขึ้นตามไปด้วย แต่ก็มีพื้นที่บางส่วนในชุมชนที่มีราคาต่ำ สาเหตุมาจากการเข้าถึงที่ไม่สะดวก (แผนที่ 3.4) จากการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ชุมชนกุนนทีที่กล่าวมาเป็นสิ่งที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาเมือง การพัฒนาระบบคมนาคม และนโยบายของภาครัฐ ปัจจุบันจากการสำรวจพื้นที่ของกองสำรวจแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2545 พบว่าในพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย มีการใช้ที่ดินเพื่อสถานศึกษาเพิ่มอีกหนึ่งแห่ง คือโรงเรียนกุนนที พื้นที่พาณิชยกรรมยังคงอยู่ตามเส้นทางสัญจรหลักในชุมชนแต่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นซึ่งสามารถแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนทีได้ดังนี้ (ตารางที่ 3.2)



รูปภาพที่ 3.9 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของชุมชนกุนนที

1. พื้นที่พักอาศัย เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา มีถนนสายหลักผ่านกลางพื้นที่ จากการสำรวจพื้นที่พบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยประมาณ 27.40 ไร่และเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมากประมาณ 6.40 ไร่

2. พื้นที่พาณิชยกรรม ส่วนใหญ่จะอยู่ริมถนนในชุมชน ถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และพื้นที่ตลาดเกียรตินิยม เป็นการใช้ที่ดินแบบผสมกับการพักอาศัย กระจายตัวตามแนวถนนสายหลักภายในชุมชน โดยมีพื้นที่รวมประมาณ 27.30 ไร่

3. พื้นที่สถานับการศึกษา จะอยู่บริเวณทิศเหนือติดกับพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ภายในชุมชนถนนที่มีสถานับการศึกษาอยู่สองแห่งคือ โรงเรียนวัดกุนนทีและโรงเรียนอนุบาลรังสิตวิทยา มีพื้นที่ 11.52 ไร่

4. พื้นที่สถานับศาสนา อยู่ทางทิศตะวันตกและทิศเหนือของชุมชนในทิศตะวันตกจะเป็นพื้นที่วัดกุนนทีแต่จะมีคลองลำน้ำแก้วขวางระหว่างวัดกับชุมชน มีพื้นที่ประมาณ 14.46 ไร่ ในทางทิศเหนือจะเป็นโบสถ์ของศาสนาคริสต์

5. พื้นที่สถานับราชการและรัฐวิสาหกิจ พื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ติดริมถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีขนาดกว้าง 40 เมตร ยาวตลอดถนนรัชดาภิเษก ส่วนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษามีประมาณ 16.80 ไร่

6. พื้นที่โล่งว่าง พื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่กลางชุมชน เข้าถึงไม่สะดวกและพื้นที่ริมคลอง มีพื้นที่ประมาณ 6.94 ไร่

7. ถนนในชุมชนมีพื้นที่ประมาณ 4.56 ไร่
ตารางที่ 3.2 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินในชุมชนกุนนที

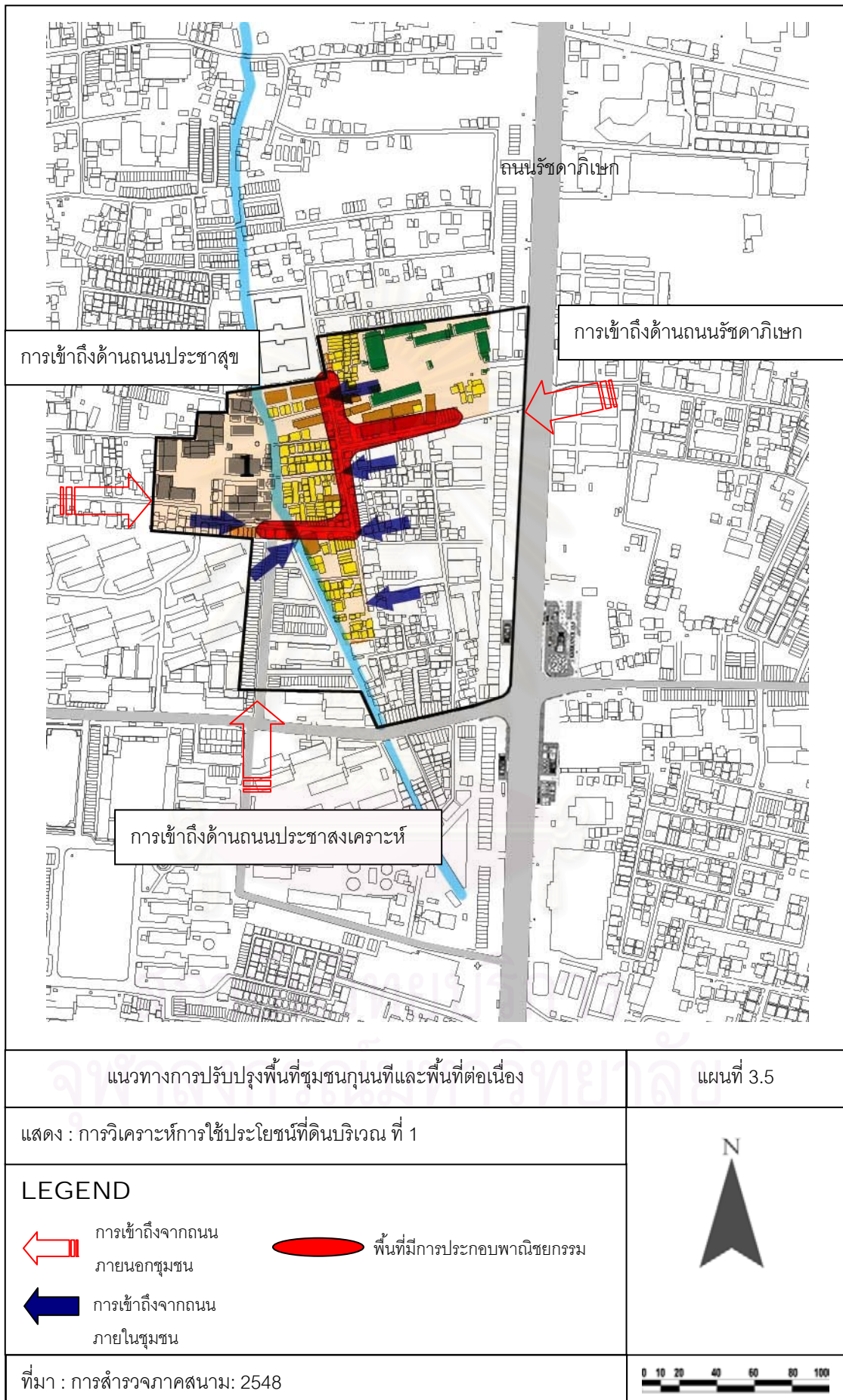
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ (%)
พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย	27.24	52.00
พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก	6.40	12.22
พื้นที่ประกอบพาณิชยกรรม	30.68	7.15
พื้นที่สถานศึกษาและศาสนสถาน	25.98	7.66
พื้นที่โล่งที่ไม่มีการใช้งาน	6.94	11.37
พื้นที่ถนน	4.56	9.60

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่ และกองจัดทำแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร: 2545

3.4.2 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนที

จากข้อมูลการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ของเขตดินแดงสามารถจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินได้เป็น 5 ประเภทนั้น จะเป็นภาพรวมของพื้นที่ แต่จากการสังเกตลักษณะพื้นที่ทางสังคม จะพบรูปแบบทางสังคมที่มีความแตกต่างกันจนเห็นได้อย่างชัดเจนและจากวิวัฒนาการการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่เป็นไปตามศักยภาพของผู้พัฒนาที่ดิน เช่นการเข้าถึง การพัฒนาอาคาร ราคาที่ดิน เป็นต้น จึงสามารถแบ่งพื้นที่ตามสภาพการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันได้ดังนี้ (แผนที่ 3.4)





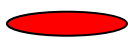


แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

แผนที่ 3.5

แสดง : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ที่ 1

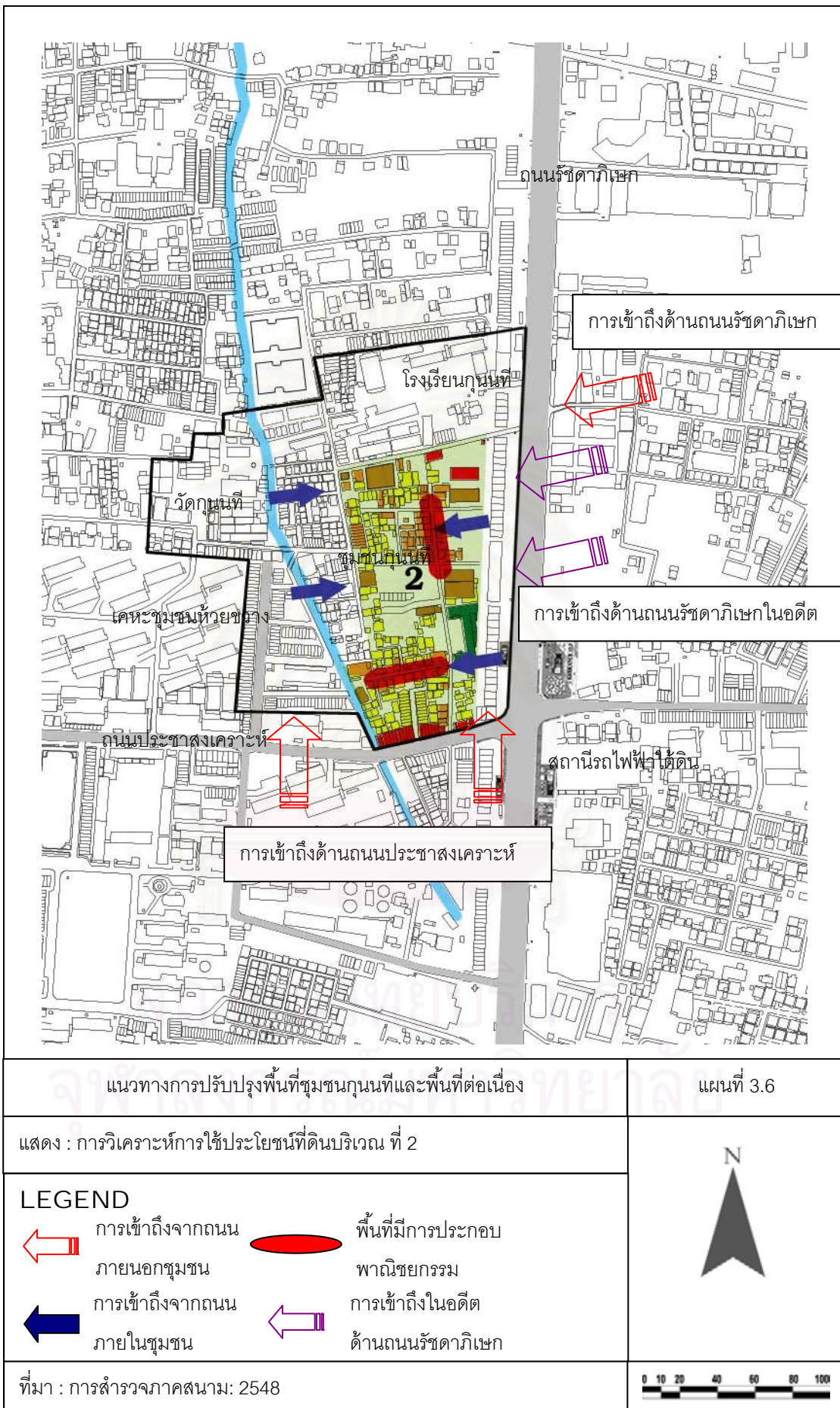
LEGEND

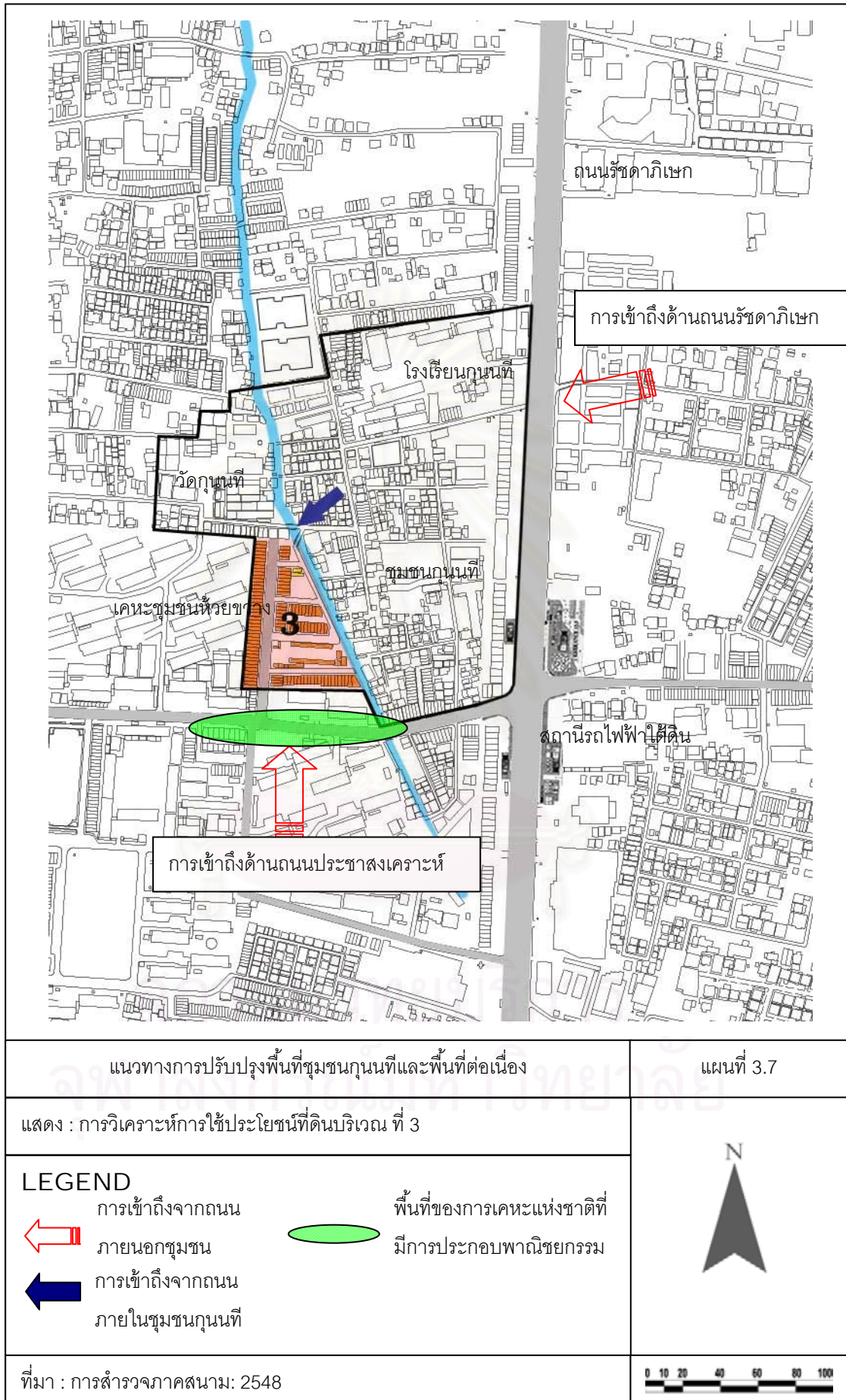
-  การเข้าถึงจากถนนภายนอกชุมชน
-  การเข้าถึงจากถนนภายในชุมชน
-  พื้นที่ที่มีการประกอบพาณิชยกรรม



ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548







<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 3.7</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ที่ 3</p>	
<p>LEGEND</p> <p> การเข้าถึงจากถนน ภายนอกชุมชน การเข้าถึงจากถนน ภายในชุมชนกุนนที พื้นที่ของการเคหะแห่งชาติที่ มีการประกอบพาณิชยกรรม </p>	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	

1) พื้นที่ (1) บริเวณพื้นที่ชุมชนติดวัดกุบนที

มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นพื้นที่พักอาศัยผสมผสานกับพาณิชยกรรมขนาดเล็ก(พาณิชยกรรมชุมชน) โดยพื้นที่อาคารริมถนนจะมีการใช้งานแบบผสมผสานระหว่างการพักอาศัยและการพาณิชยกรรม เนื่องจากเป็นเส้นทางสัญจรผ่านของคนในชุมชน มีการเข้าถึงที่สะดวกจากภายในชุมชน และพื้นที่ด้านหลังจะเป็นพื้นที่พักอาศัยอย่างเดียว มีสภาพแออัด บางส่วนทรุดโทรมเนื่องจากเข้าถึงได้ทางเดียว ในด้านการใช้ประโยชน์อาคาร จะมีการใช้งานในลักษณะชั้นล่างเป็นร้านค้า ชั้นบนขึ้นไปเป็นพักอาศัยทั้งพักอาศัยส่วนตัวและพักอาศัยรวม โดยอาคารพักอาศัยรวมจะมีความสูงประมาณ 7 ชั้นมี 4 อาคาร ในด้านการใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนของคนในพื้นที่ชุมชนซึ่งจะเป็นการประกอบกิจกรรมร่วมกัน เช่น พบปะพูดคุย การเล่นหมากรุก นั่งอ่านหนังสือพิมพ์ เป็นต้น จะมีการใช้พื้นที่บริเวณร้านค้า หรือหน้าบ้านที่อยู่ริมถนนเป็นที่ประกอบกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชน การประกอบกิจกรรมจะเริ่มตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น – 18.00 น. สาเหตุที่มีการประกอบกิจกรรมตั้งแต่ช่วงเวลาเช้าเนื่องจากเป็นพื้นที่เดิม มีผู้พักอาศัย ที่เป็นผู้สูงอายุและเด็ก และในเส้นทางยังเป็นทางเดินไปสู่โรงเรียนกุนนทีอีกด้วย ในด้านราคาที่ดินจะมีราคาต่ำ – ปานกลาง เนื่องจากเป็นพื้นที่ด้านในชุมชน มีการเข้าถึงได้ทางเดียว และอยู่ติดริมคลองลำน้ำแก้ว (แผนที่ 3.5)

2) พื้นที่ (2) บริเวณพื้นที่ติดกับที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนซอยรัชดาภิเษก 13และบริเวณติดถนนประชาสงเคราะห์

บริเวณพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านการพัฒนาอาคารเพื่อการพักอาศัยจากบ้านเดี่ยวมาเป็นอาคารพักอาศัยรวมและอาคารพาณิชย์มากกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ โดยมีอาคารพักอาศัยรวม 7 อาคาร เนื่องจากในอดีตบริเวณนี้มีเส้นทางเข้าถึงย่อยเชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษกและติดถนนประชาสงเคราะห์ซึ่งทำให้การเข้าถึงทำได้สะดวกรวดเร็ว ทำให้เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่อย่างรวดเร็วทำให้เกิดการพัฒนามากกว่าพื้นที่อื่น นอกจากนี้ในพื้นที่ยังมีการใช้งานเป็นสถานศึกษาอีกหนึ่งแห่ง ในด้านการใช้ประโยชน์อาคารจะมีการใช้งานชั้นล่างของอาคารเป็นร้านค้าเนื่องมีการสัญจรของคนเพื่อเข้าสู่อาคารพักอาศัยรวม ปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้ยังมีพื้นที่โล่งที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอีกหลายส่วน ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่เข้าถึงไม่สะดวกอยู่ติดกับพื้นที่ของการรถไฟ(การรถไฟเปิดเส้นทางเข้าถึงจากด้านถนนรัชดาภิเษก)เป็นที่ดินแปลงเล็กหลายแปลง กรรมสิทธิ์ที่ดินมีหลายเจ้าของ ปัจจุบันมีการใช้งานเป็นพื้นที่เก็บของเก่า จอดรถยนต์ ปลูกสร้างอาคารพักอาศัยชั่วคราว ซึ่งเป็นการใช้งานที่ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดปัญหาในการพัฒนา ราคาที่ดินในพื้นที่จะมีราคาปานกลางถึงสูง (แผนที่ 3.6)

3) พื้นที่ (3) บริเวณตลาดสดเกียรตินิคมชัย

บริเวณนี้ในอดีตเป็นพื้นที่โล่งและมีอาคารพักอาศัยหนาแน่นด้านติดถนนประชาสงเคราะห์ ต่อมามีการพัฒนาพื้นที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม เช่นอาคารพาณิชย์ ตลาดสด ปัจจุบันเนื่องจากการเข้าถึงที่ไม่สะดวกเพราะเป็นพื้นที่ระหว่าง วัด คลอง และพื้นที่ของการเคหะ ทำให้ไม่ประสบผลสำเร็จในการใช้งาน เกิดอาคารที่ไม่มีการใช้งาน มีสภาพทรุดโทรม บางส่วนใช้งานเป็นที่เก็บของ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก พื้นที่โล่งกลายเป็นที่จอดรถ มีเอกชนเป็นเจ้าของหลายราย ส่วนตลาดสดคงเหลือแต่แผงลอย และเป็นตลาดยามเช้าและตลาดกลางวันเท่านั้น การประกอบกิจกรรมจะมีความหนาแน่นในช่วงเวลาเช้าเท่านั้นเนื่องจากเป็นเวลาส่งของสู่ตลาดและการจับจ่าย ชื้อของ ของประชากรในพื้นที่ แต่จากลักษณะของพื้นที่ในอนาคต ที่จะมีการตัดถนนผ่านพื้นที่ดังกล่าว

จะทำให้พื้นที่มีศักยภาพในด้านการพาณิชย์กรรมที่มากขึ้น ราคาที่ดินจะมีราคาที่สูงขึ้น ศักยภาพในด้านการพาณิชย์กรรมจะมีมากขึ้นจากการเข้าถึงที่สะดวก และแม้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์อยู่ติดถนน ทำให้ราคาที่ดินแม้จะติดถนนใหญ่ ก็มีราคาที่ดินที่อยู่ในระดับปานกลางและในพื้นที่ด้านหลังที่เข้าถึงได้ทางเดียวยังมีราคาต่ำกว่าพื้นที่อื่น (แผนที่ 3.7)

3.4.3 กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนที

ลักษณะของกรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง มีอยู่ 5 ลักษณะคือ

- กรรมสิทธิ์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร
- กรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมสิทธิ์ที่ดินของวัดกุนนที
- กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชน
- กรรมสิทธิ์ที่ดินและที่ดินของ ร.ฟ.ม.

กรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยส่วนใหญ่ในพื้นที่ชุมชนกุนนทีจะเป็นของเอกชน เพราะในอดีตพื้นที่ชุมชนกุนนทีเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ยังเป็นเจ้าของเดิมและบางส่วนได้มีการจัดสรรพื้นที่ บางส่วนได้มีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของเป็นของทางวัดกุนนทีและของภาครัฐ บางพื้นที่ภาครัฐได้ทำการให้เอกชนเช่าช่วงพัฒนาพื้นที่บนที่ดินของรัฐเช่นพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก ตลอดแนวถนน ระยะกว้างประมาณ 40 เมตรในส่วนของกรรมสิทธิ์ที่ดินของ ร.ฟ.ม.จะเป็นบริเวณสถานีขึ้น - ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน และพื้นที่จอดรถของ ร.ฟ.ม.(แผนที่ 3.9)

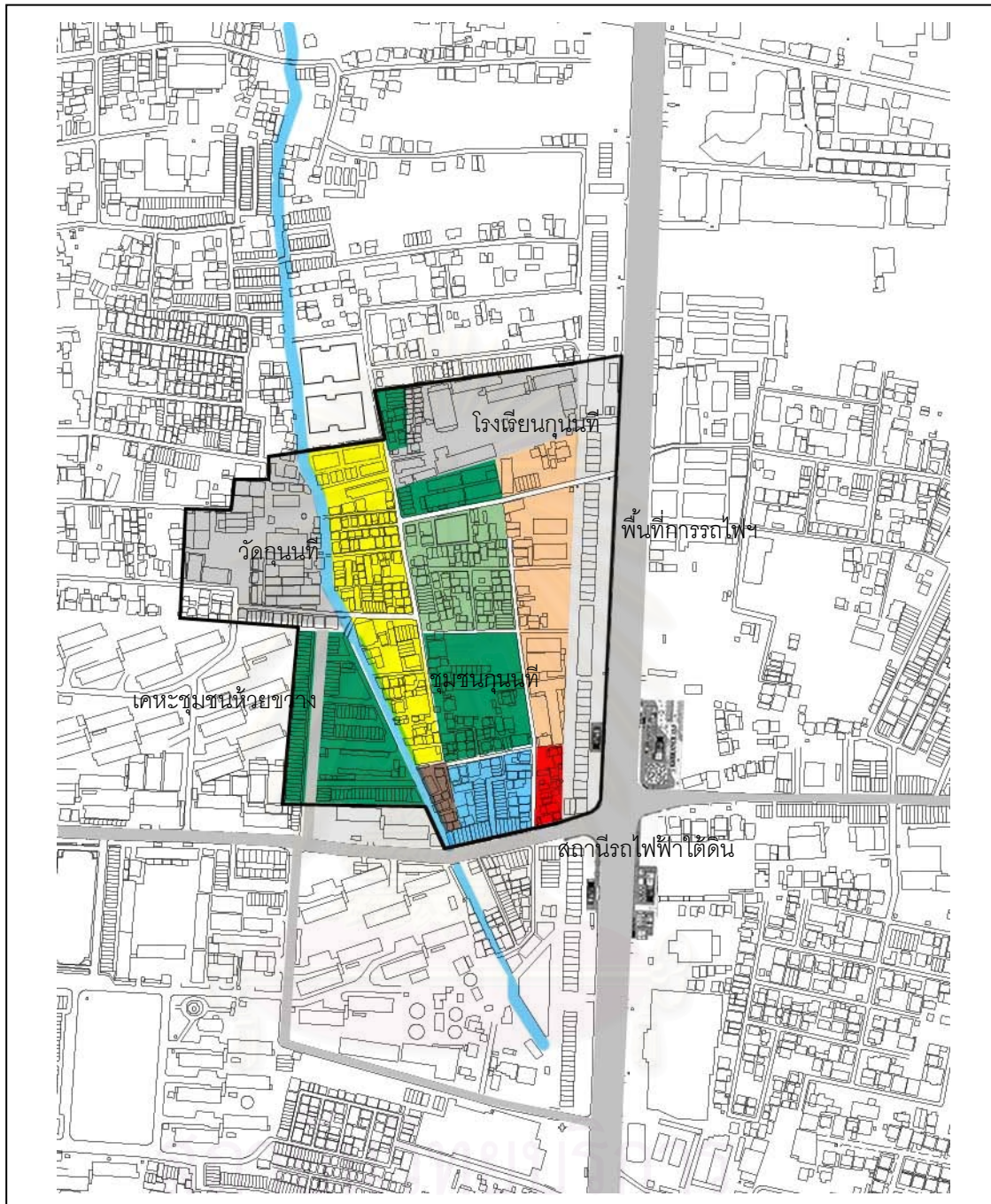
3.4.4 พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่ที่มีการใช้งานไม่เหมาะสม



จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครจากอดีตถึงปัจจุบัน ทำให้พื้นที่ชุมชนกลายเป็นพื้นที่กลางเมือง ราคาที่ดินมีการปรับตัวสูงขึ้น มีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยเข้ามาให้บริการ ซึ่งชุมชนกุนนทีเป็นชุมชนหนึ่งที่อยู่ใกล้กับถนนรัชดาภิเษกและใกล้กับระบบขนส่งมวลชน จึงทำให้สามารถที่จะเดินทางสู่พื้นที่รอบนอกอื่นๆได้ง่าย มีความต้องการการใช้ที่ดินที่สูงมากขึ้น แต่จากการสำรวจภายในพื้นที่ศึกษาพบว่า ยังมีพื้นที่ในชุมชนหลายส่วนที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาและมีการใช้งานที่ไม่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านกลางเมือง เช่นมีการใช้พื้นที่ว่างเป็นพื้นที่จอดรถ เป็นพื้นที่ปลูกสร้างอาคารชั่วคราว เป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการและบางส่วนไม่มีการใช้งาน ซึ่งการเกิดพื้นที่ว่างในชุมชนในลักษณะนี้มีสาเหตุมาจากการจัดสรรที่ดินในอดีตที่ขาดการควบคุมเช่น ในเรื่องการแบ่งแปลงที่ดิน การกำหนดขนาดของสาธารณูปโภค การพัฒนาของภาครัฐที่ไม่ทั่วถึง ปัจจุบันราคาที่ดินมีราคาสูง มีความต้องการการใช้ที่ดินที่สูงแต่ที่ดินมีขนาดแปลงที่เล็กและมีหลายเจ้าของทำให้เกิดข้อจำกัดในการพัฒนาที่ดินเช่น ระยะถอยร่นอาคาร เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดของพื้นที่ว่างต่างๆจะมีดังนี้ (แผนที่ 3.10)

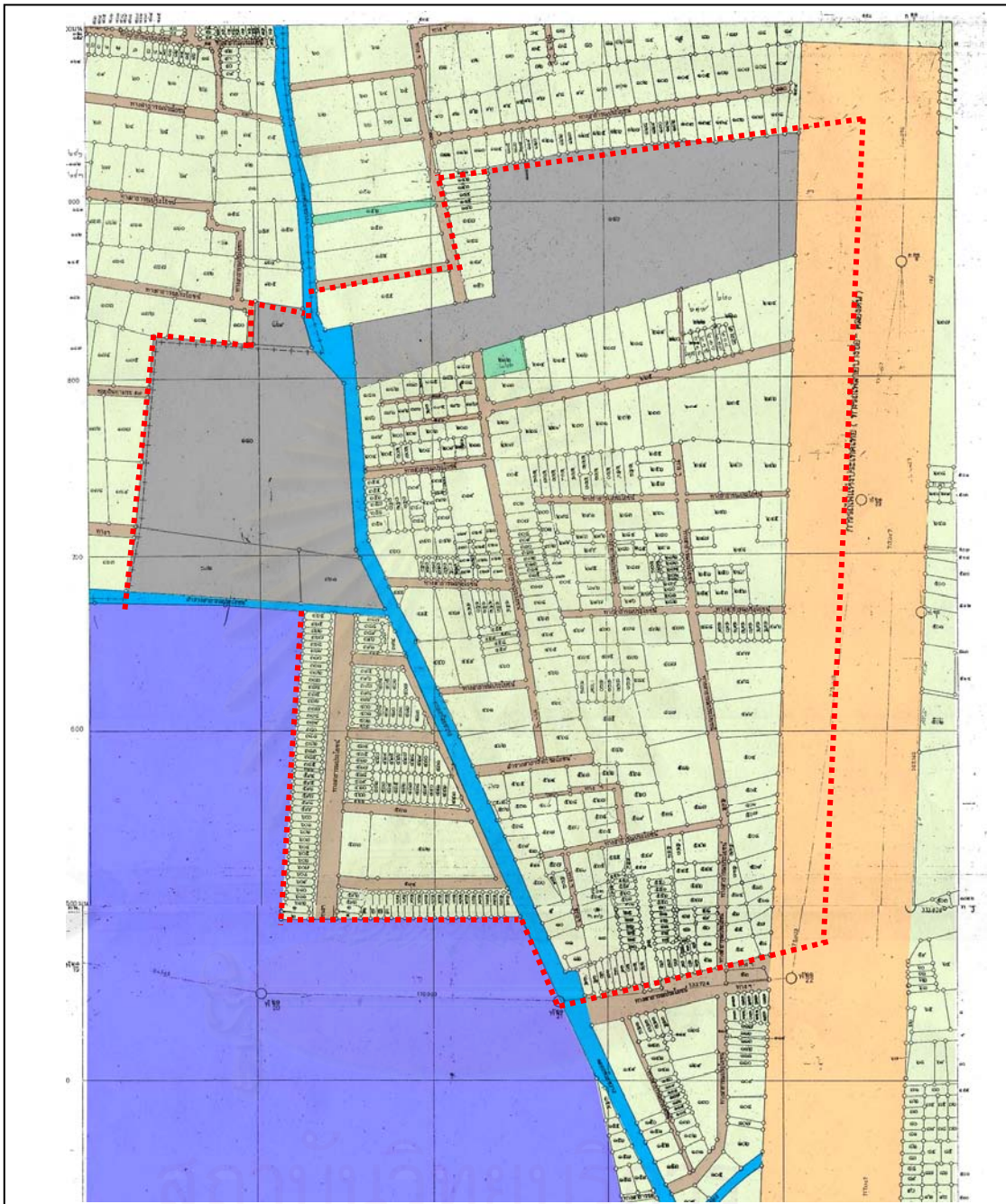
3.4.4.1 พื้นที่บริเวณลานวัดกุนนที เป็นพื้นที่ของวัด มีการใช้งานเป็นที่จอดรถและเพื่อการประกอบกิจกรรมทางศาสนา มีพื้นที่ประมาณ 3, 743.00 ตารางเมตร



















3.4.4.2 พื้นที่บริเวณลานของโรงเรียนกุนนที เป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานในโรงเรียน ในวันหยุดไม่มีการใช้งาน มีพื้นที่ประมาณ 7, 292.00 ตารางเมตร

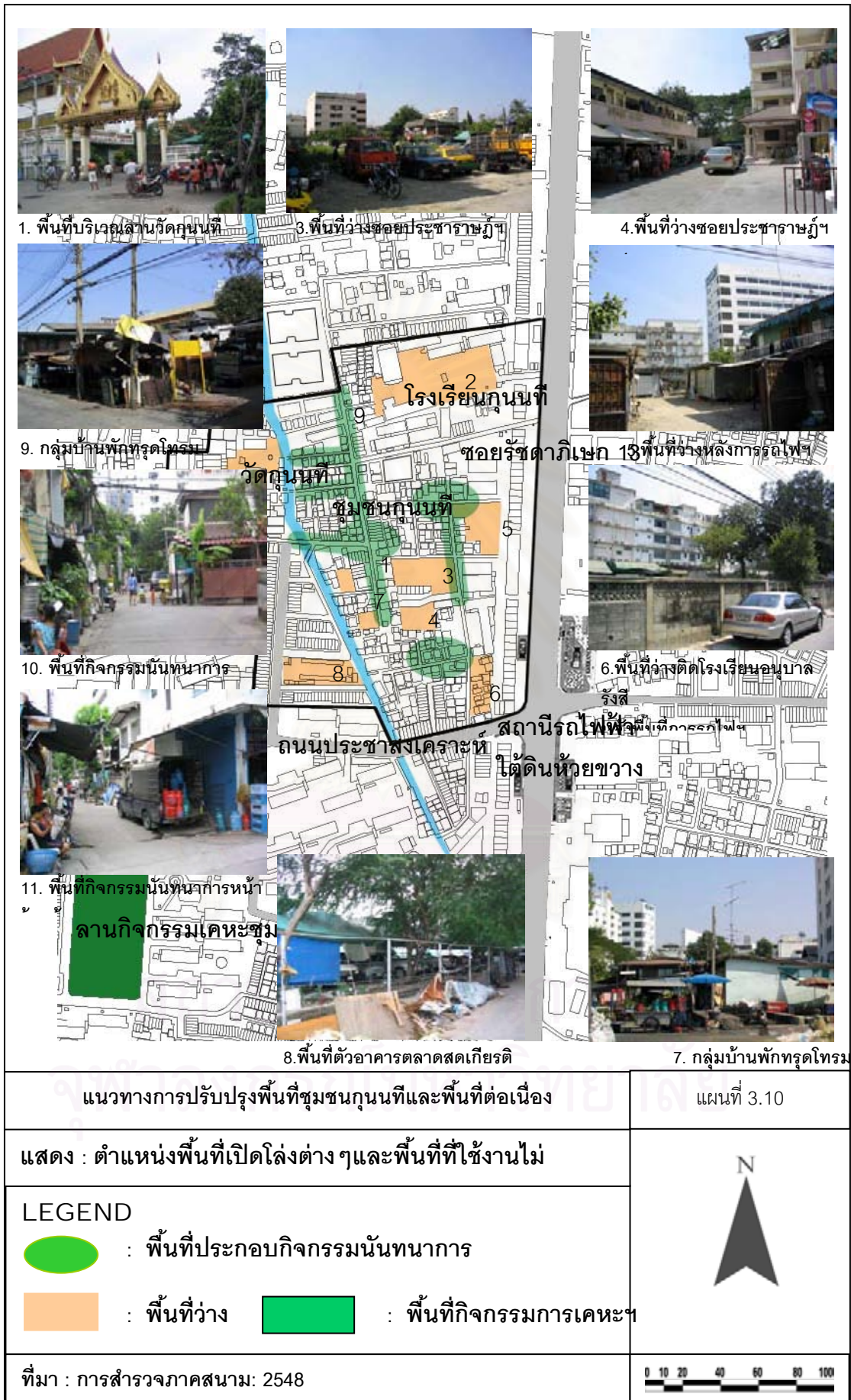
3.4.4.3 พื้นที่ว่างระหว่างอาคารในซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 เป็นที่ดินของเอกชน มีการใช้งานเป็นที่จอดรถ และจุดบริการรถรับจ้าง มีพื้นที่ประมาณ 2, 356.00 ตารางเมตร



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุณนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง	แผนที่ 3.8																	
แสดง : แสดงราคาประเมินที่ดินในชุมชนกุณนที																		
LEGEND																		
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-80,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">35,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">200,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-42,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #8B4513; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00CED1; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #A9A9A9; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right; vertical-align: bottom;"> บาท / ตารางวา </td> </tr> </table>		<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-80,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">35,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">200,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-42,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #8B4513; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00CED1; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #A9A9A9; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน</td> </tr> </table>		40,000-45,000		40,000-80,000		35,000-45,000		200,000		25,000-42,000		25,000		25,000-45,000		พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">40,000-80,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">35,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">200,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-42,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #8B4513; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #00CED1; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">25,000-45,000</td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: #A9A9A9; border: 1px solid black;"></td> <td style="padding: 2px 5px;">พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน</td> </tr> </table>		40,000-45,000		40,000-80,000		35,000-45,000		200,000		25,000-42,000		25,000		25,000-45,000		พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน	บาท / ตารางวา	
	40,000-45,000		40,000-80,000															
	35,000-45,000		200,000															
	25,000-42,000		25,000															
	25,000-45,000		พื้นที่ไม่ระบุราคาประเมิน															
ที่มา : กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง																		



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 3.9</p>											
<p>แสดง : กรรมสิทธิ์ที่ดินประเภทต่างๆในพื้นที่ชุมชนกุนนที</p>												
<p>LEGEND</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>ที่ดินของการเคหะแห่งชาติ</td> <td></td> <td>ที่ดินของกรุงเทพมหานคร</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ที่ดินของเอกชน</td> <td></td> <td>ที่ดินของวัดกุนนที</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย</td> <td></td> <td>ขอบเขตพื้นที่ศึกษา</td> </tr> </table>			ที่ดินของการเคหะแห่งชาติ		ที่ดินของกรุงเทพมหานคร		ที่ดินของเอกชน		ที่ดินของวัดกุนนที		ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย	
	ที่ดินของการเคหะแห่งชาติ		ที่ดินของกรุงเทพมหานคร									
	ที่ดินของเอกชน		ที่ดินของวัดกุนนที									
	ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย		ขอบเขตพื้นที่ศึกษา									
<p>ที่มา : สำนักงานที่ดินห้วยขวาง กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย: 2548</p>												



3.4.4.4 พื้นที่ว่างหลังอาคารในซอยประชากรราษฎร์บำรุง 1 เป็นที่ดินของเอกชน มีการใช้งานเป็นที่จอดรถ มีพื้นที่ประมาณ 1,104.00 ตารางเมตร

3.4.4.5 พื้นที่ว่างหลังที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นที่ดินของเอกชน ไม่มีการใช้งาน มีพื้นที่ประมาณ 3,156.00 ตารางเมตร

3.4.4.6 พื้นที่ว่างติดโรงเรียนอนุบาลรังสิตวิทยา เป็นที่ดินเอกชน ติดพื้นที่การรถไฟและใกล้กับจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน มีการใช้งานเป็นที่ว่าง มีพื้นที่ประมาณ 2,031.00 ตารางเมตร

3.4.4.7 พื้นที่ว่างกลางชุมชนกุนนที เป็นที่ดินเอกชน มีการใช้งานเป็นที่ว่างของ และใช้จอดรถยนต์ มีพื้นที่ประมาณ 925.00 ตารางเมตร

3.4.4.8 พื้นที่ตัวอาคารตลาดสดเกียรติกษัตริย์ เป็นที่ดินเอกชน มีการใช้งานเป็นที่จอดรถและพื้นที่ทิ้งขยะ มีพื้นที่ประมาณ 2,481.00 ตารางเมตร

ในส่วนพื้นที่เปิดโล่งที่มีการใช้งานเป็นส่วนสาธารณะซึ่งอยู่ใกล้ชุมชนคือสนามกีฬาห้วยขวางซึ่งมีระยะการเดินทางประมาณ 600 เมตร ผู้ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ใหญ่และเด็กที่อยู่ในระยะโดยรอบพื้นที่ส่วนสาธารณะ ในส่วนพื้นที่ริมคลองซึ่งเป็นพื้นที่เปิดโล่งและเป็นทางเดินลัดก็เป็นพื้นที่ที่มีโอกาสพัฒนาเป็นพื้นที่พักผ่อนในชุมชนได้

3.4.5 สรุปสภาพทั่วไปในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตที่ผ่านมา จะเห็นความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่ชัดเจนโดยเฉพาะด้านการจัดสรรที่ดิน ที่ไม่ได้มีการวางแผน การพัฒนาพื้นที่พักอาศัย ที่มีการพัฒนาจากบ้านเดี่ยวมาเป็นที่พักอาศัยรวมในแนวตั้งที่มากขึ้น สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคม เป็นหลัก ทำให้เกิดความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน มีการเดินทางที่สะดวก และราคาที่ดินในอดีตที่ยังไม่สูงมากนัก ก็เป็นส่วนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น แต่การเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมาก็ยังขาดการควบคุมและส่งเสริมจากภาครัฐที่ชัดเจน ทำให้การพัฒนาเป็นไปตามศักยภาพของเจ้าของพื้นที่ ทำให้การพัฒนาขาดการวางแผนที่เป็นระบบ ส่งผลให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ตามมา โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถสรุปภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่มีดังนี้

3.4.5.1 ด้านการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย

จากการที่พื้นที่ถูกควบคุมโดยผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก(ย.9)ทั้งพื้นที่ ทำให้การพัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาอาคารพักอาศัยโดยมีทั้งอาคารพักอาศัยเดี่ยว อาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง และส่วนใหญ่ในพื้นที่ชุมชนกุนนทียังเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย โดยพื้นที่ที่มีกลุ่มบ้านเดี่ยวมากที่สุดจะเป็นบริเวณพื้นที่ที่ (1) ซึ่งติดกับวัดกุนนทีซึ่งเป็นพื้นที่แรกเริ่มของชุมชน ในส่วนอาคารพักอาศัยรวมจะมีมากในบริเวณพื้นที่ที่ (2) ซึ่งใกล้กับถนนรัชดาภิเษก ซึ่งในอดีตมีเส้นทางที่สามารถเข้าพื้นที่ได้สะดวกหลายเส้นทางและในส่วนพื้นที่อื่นๆจะเป็นลักษณะด้านหน้าเป็นอาคารพาณิชย์ด้านหลังเป็นบ้านเดี่ยว

3.4.5.2 ด้านการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม

จะเป็นบริเวณพื้นที่ที่ (3) ซึ่งถูกพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าวโดยเฉพาะและจากการเข้าถึงที่พื้นที่ที่ไม่สะดวก(พื้นที่ 3) ซึ่งอยู่ระหว่างพื้นที่อื่น ทำให้ไม่ประสบความสำเร็จ จากการพัฒนาอาคารมีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ ปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรม มีการใช้งานไม่เหมาะสม เกิดพื้นที่ว่างในหลายส่วน ในส่วนพื้นที่ริมถนนประชาสงเคราะห์ ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกทำให้มีศักยภาพของพื้นที่ที่สูงมาก เหมาะกับการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและยังอยู่ใกล้กับจุดขึ้น - ลง สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

3.4.5.3 ด้านการใช้ที่ดินผสมระหว่างพักอาศัยและพาณิชยกรรม

ส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณที่มีการสัญจรที่ต่อเนื่องของคนและอยู่ริมถนน และจะอยู่บริเวณกลางชุมชนมีการเข้าถึงที่สะดวก อาคารส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ บางแห่งเป็นอาคารพักอาศัยรวมด้วย เป็นพื้นที่สร้างรายได้และเศรษฐกิจของชุมชน พื้นที่พาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชั้นล่างของอาคาร ให้บริการกับคนในพื้นที่ชุมชนและคนที่พักอาศัยในอาคารพักอาศัยรวมเช่น ร้านค้าทั่วไป ร้านอาหาร เป็นต้น ในพื้นที่บริเวณนี้ยังเป็นพื้นที่ประกอบกิจกรรมนันทนาการของคนในพื้นที่อีกด้วย จึงเป็นพื้นที่ที่สำคัญของคนในชุมชน

3.4.5.4 ด้านพื้นที่โล่งที่ไม่มีการใช้งาน

จะพบมากบริเวณพื้นที่ที่ (2) โดยมีการใช้งานเป็นที่จอดรถ ที่วางของ ที่พักคนงานชั่วคราว และเป็นที่ยาวเปล่า พื้นที่เหล่านี้ส่วนใหญ่มีการเข้าถึงไม่สะดวก บางพื้นที่มีขนาดรูปร่างที่ไม่เหมาะสมซ้อนอยู่ระหว่างที่ดินผืนอื่น พื้นที่เหล่านี้ล้วนมีศักยภาพสูงและมีราคาที่ดินสูงแต่จากสาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดสภาพไม่มีการใช้งานเกิดขึ้น

3.4.5.5 ด้านพื้นที่พักผ่อนในชุมชน

จากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนกุนนที พื้นที่ส่วนใหญ่ถูกพัฒนาเป็นที่พักอาศัย ไม่มีการวางแผนการใช้งานพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหรือพื้นที่ส่วนกลางสำหรับชุมชน ปัจจุบันพื้นที่พักผ่อนส่วนใหญ่จะเกิดตามพื้นที่ค้าขายในชุมชน (พื้นที่ 1, 2) ซึ่งมีการแบ่งการใช้งานบางส่วนสำหรับการพักผ่อนและเป็นการดึงดูดผู้มาใช้บริการพร้อมกับบริการเจ้าของพื้นที่ไปในตัว สาเหตุที่มีการใช้งานพื้นที่ในลักษณะนี้เกิดจากการที่มีคนสัญจรผ่านไปมา มีการซื้อขายสินค้าและบริการ จึงทำให้กลายเป็นที่พบปะกันของคนและพื้นที่พักระหว่างการซื้อ-ขาย พื้นที่เหล่านี้มีการแบ่งการใช้งานอย่างชัดเจน และมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น โต๊ะ ม้านั่ง การจัดสวนขนาดเล็ก เป็นต้น

3.5 การเข้าถึงและการสัญจร

3.5.1 การเข้าถึง พื้นที่ชุมชนกุนนทีเป็นพื้นที่กลางเมือง การเข้าถึงพื้นที่โครงการจึงสามารถทำได้โดยทางบกเท่านั้น การเข้าถึงทางบกแบ่งออกเป็น (แผนที่ 3.11)

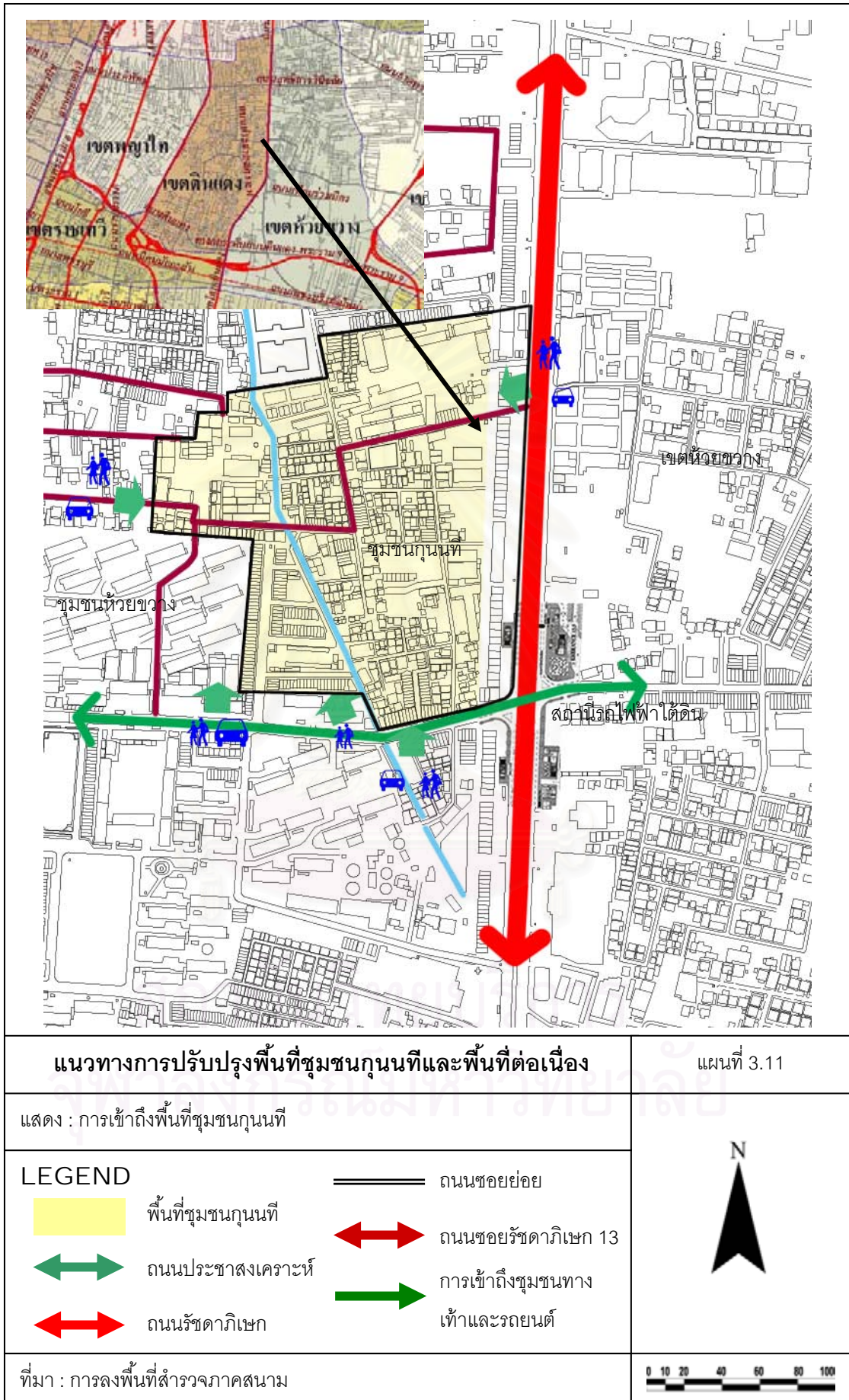
โดยระบบขนส่งมวลชน

โดยถนนและทางเท้า

3.5.1.1 โดยระบบขนส่งมวลชน

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน (สายสีน้ำเงิน)

เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย ผ่านพื้นที่ชุมชน บริเวณถนนรัชดาภิเษก โดยมีสถานีที่ใกล้กับชุมชนคือสถานีห้วยขวางและมีจุด ขึ้น - ลงที่ 4 ที่ใกล้และสามารถเข้าถึงได้สะดวกที่สุด(รูปภาพที่ 3.10) การคาดการณ์ผู้ใช้บริการจากระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ในปี พ.ศ. 2553 มีการคาดการณ์ผู้ใช้ บริการเต็มระบบถึง 1,047,000 คนต่อวันปัจจุบันการสัญจรจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสู่พื้นที่ชุมชน(สถานีห้วยขวาง)มีจำนวนคนเข้ามาใช้บริการเฉลี่ยถึง 9,750 คนต่อเดือนในปี พ.ศ. 2547และในปี พ.ศ. 2553 มีการคาดการณ์จำนวนผู้ใช้บริการถึง 5,000 คนต่อวัน (รายงานการประมาณการจำนวนผู้โดยสารโครงการส่วนต่อขยายและสายใหม่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 7 กันยายน 2548) จากการสังเกตการเข้าใช้บริการในปัจจุบันบริเวณสถานีห้วยขวางจุดขึ้นลงที่ (4)



พบว่า มีปริมาณการสัญจรของคนในการเข้าในชั่วโมงเร่งด่วน (เช้า 6.00-9.00น.) ถึง 380 คนต่อชั่วโมง ออก 250 คนต่อชั่วโมง ในเวลาเย็น (16.00-18.00) เข้า 257 คนต่อชั่วโมง ออก 353 คนต่อชั่วโมง โดยมีทิศทางในการสัญจรสู่พื้นที่ชุมชน 2 ทิศทาง (1)ชอยรัชดาภิเษก 13 (2) ชอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 ทิศทางที่มีการสัญจรมากที่สุดคือ ชอยรัชดาภิเษก 13 เฉลี่ยถึง 350 คนต่อชั่วโมงและชอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 เฉลี่ย 250 คนต่อชั่วโมง จากปริมาณการสัญจรของคนที่ต้องเนื่องในลักษณะนี้เนื่องจากการสัญจรสู่พื้นที่ชุมชนอยู่ในระยะเดินเท้า ประมาณ 500 เมตรซึ่งเป็นระยะการเดินทางที่เหมาะสม แต่ถนนในชุมชนกลับไม่มีทางเดินเท้าที่แบ่งแยกชัดเจน ทำให้ปัจจุบันการสัญจรทางเท้าต้องสัญจรปะปนไปบนถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ชุมชน



รูปภาพที่ 3. 10 แสดงเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินที่อยู่บริเวณชุมชนขุนนท์

รถประจำทาง

เนื่องจากชุมชนอยู่ใกล้กับโครงการฟลัดห้วยขวาง จึงได้รับประโยชน์จากการที่อยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชน คือรถโดยสารประจำทางและการที่เป็นพื้นที่กลางเมืองจึงมีรถประจำทางผ่านพื้นที่จำนวนมาก สายที่รถประจำทางผ่านและเป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางรถเช่น สาย 54, 12, 13, 98, 74, 117 เป็นต้น และยังมีป้ายรถประจำทางอยู่ตามถนนรอบชุมชนหลายป้ายและอยู่ในระยะการเดินทางที่เหมาะสม

รถจักรยานยนต์รับจ้าง

การเข้าถึงในลักษณะนี้จะมีจุดให้บริการอยู่ในหลายพื้นที่ของชุมชนขุนนท์และบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน จุดที่มีความสำคัญคือบริเวณ ทางขึ้น-ลงที่ 4 ของสถานีห้วยขวางและบริเวณทางเข้าออกชอยรัชดาภิเษก 13 (แผนที่ 3.11) แต่จากการสำรวจการใช้บริการพบว่ามีการใช้บริการไม่มากนักในการสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนถึงระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมีอัตราเฉลี่ยการใช้บริการประมาณ 16 คันต่อชั่วโมง เพราะส่วนใหญ่คนในพื้นที่จะเดินเท้าเข้าสู่ชุมชนเป็นส่วนใหญ่ เพราะมีระยะทางที่เหมาะสมและมีเวลาในการเดินที่มากขึ้นในการเดินเข้าสู่พื้นที่พักอาศัย ซึ่งมีระยะประมาณ 500 เมตร ในส่วนเส้นทางถนนประชาสงเคราะห์จะเป็นการสัญจรเพื่อต่อรถสู่

พื้นที่อื่นๆเนื่องจากจุดบริการรถประจำทางมีระยะทางที่อยู่ไกลและอยู่ห่างกันมาก โดยมีอัตราเฉลี่ยการเข้าใช้บริการประมาณ 38 คันต่อชั่วโมง การสัญจรในลักษณะนี้มีความคล่องตัวสูงไม่เกิดปัญหาติดขัดในพื้นที่ แต่ปัญหาที่พบในพื้นที่ให้บริการจะเป็นปัญหาในด้านจุดบริการที่ไม่ชัดเจน

3.5.1.2 ถนนและทางเท้า

การเข้าถึงโดยทางถนนและทางเดินเท้าสามารถแบ่งออกเป็นได้ดังนี้

โดยรถยนต์

สามารถเข้าถึงพื้นที่โครงการได้จากระบบโครงข่ายถนนถนนต่างๆ(แผนที่ 3.12) ซึ่งเป็นการเข้าถึงพื้นที่โครงการที่มีความสะดวกมากที่สุด ถนนสายสำคัญที่ต่อเชื่อมและสามารถเข้าถึงพื้นที่ชุมชนได้แก่

ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นถนนสายประธาน มีขนาดใหญ่ มีทิศทางเริ่มจากถนนอโศกดินแดงมุ่งสู่พื้นที่ย่านรังสิต ไม่มีเกาะกลางถนน มีปริมาณการจราจรมากตลอดวัน เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการทางถนนสุทธิสาร ถนนอโศกดินแดงและถนนซอยในพื้นที่เขตดินแดง

ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนขนาดใหญ่ มี 8 ช่องจราจร มีทิศทางเริ่มจากถนนอโศกดินแดงเชื่อมต่อกับถนนวิภาวดีรังสิต มีปริมาณการจราจรมากตลอดวัน หนาแน่นในชั่วโมงเร่งด่วน มีทางเดินเท้าทั้ง 2 ฝั่ง - ถนนประชาสงเคราะห์และถนนประชาสุข เป็นถนนสายหลักในพื้นที่ มีขนาด 2 ช่องจราจรกว้างประมาณ 10 เมตร มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 2.50 – 3.00 เมตร ทั้ง 2 ฝั่ง ไม่มีเกาะกลางถนนและห้ามจอดรถทั้ง 2 ฝั่ง

ถนนประชาสงเคราะห์ และถนนประชาสุข เป็นถนนสายหลักในพื้นที่ที่เชื่อมต่อบริเวณถนนสุทธิสารวินิจฉัยและถนนอโศกดินแดง มีขนาดกว้างประมาณ 10 เมตรไม่มีเกาะกลางถนน มีทางเท้าทั้งสองด้านกว้างประมาณ 2.50-3.00 เมตร มีการเดินรถแบบสวนทาง

ถนนสุทธิสารและถนนอโศกดินแดง เป็นถนนสายรองในพื้นที่ เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกและถนนวิภาวดีรังสิต มีขนาด 2 ช่องจราจรและ 6 ช่องจราจร มีทางเดินเท้ากว้าง 2.50 - 3.00 เมตร ทั้ง 2 ฝั่ง มีการจราจรที่หนาแน่นตลอดทั้งวันโดยหนาแน่นมากในชั่วโมงเร่งด่วน



ถนนวิภาวดีรังสิต



ถนนรัชดาภิเษก



ถนนประชาสงเคราะห์



ถนนสุทธิสาร

รูปภาพที่ 3.11 ลักษณะถนนที่เข้าถึงชุมชน

การเดินเท้า

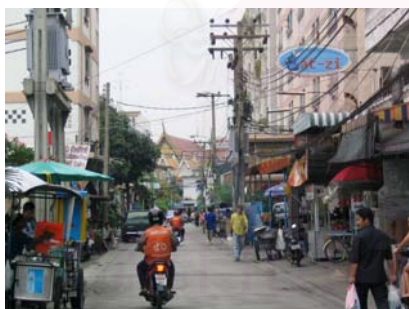
สามารถเข้าถึงได้จากทางเท้าที่เชื่อมต่อกันระหว่างถนนสายต่างๆ เป็นการเข้าถึงโครงการที่สะดวกทางหนึ่งเพราะสามารถเข้าถึงได้จากทุกทิศทาง ได้แก่จากถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนซอยอินทามาระ 55, 57, 59 ถนนซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ (1) ถนนซอยรัชดาภิเษก 13 การสัญจรทางเท้าเป็นการสัญจรไปบนถนนไม่มีทางเดินเท้าที่แบ่งแยกจากถนน แต่ก็สามารถใช้เดินได้อย่างต่อเนื่อง แต่มีบางช่วงที่เป็นถนนปลายตัน ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างต่อเนื่อง

3.5.2. การสัญจร การสัญจรในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ต่อเนื่องสามารถทำได้ดังนี้

3.5.2.1 รถยนต์ (แผนที่ 3.13)

ถนนซอยรัชดาภิเษก 13 (ซอยโลहितสุข 13) เป็นถนนสายเดิมในพื้นที่ชุมชนก่อนที่จะมีการตัดถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนซอยอินทามาระ 59 มีทิศทางผ่านกลางพื้นที่ชุมชนและผ่านพื้นที่วัดกุนนทีเชื่อมต่อกับพื้นที่เคหะชุมชนห้วยขวางกับพื้นที่ตลาดสดเกียรติธงชัย มีขนาดกว้างประมาณ 5 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า มีปริมาณการสัญจรของคนและรถยนต์ที่ต่อเนื่องมีการเดินรถแบบสวนทาง มีกิจกรรมค้าขายตลอดเส้นทาง ทำให้มีการจอดรถตามข้างทางรบกวนการจราจร บรรยากาศพลุกพล่าน จัดเป็นเส้นทางสัญจรหลักในพื้นที่ศึกษา

ถนนซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 เป็นถนนซอยในพื้นที่ปลายตันไม่สามารถเชื่อมโยงกับถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ได้(ในอดีตมีความต่อเนื่องกัน) ไม่มีทางเดินเท้า มีการเดินรถสวนทาง จัดเป็นถนนสายหลักในพื้นที่ มีขนาดกว้างประมาณ 5 เมตรเชื่อมโยงกับถนนประชาสงเคราะห์ มีปริมาณการสัญจรของคนต่อเนื่องเพราะพื้นที่ด้านในจะมีอาคารพักอาศัยรวมและทำให้มีกิจกรรมค้าขายตลอดเส้นทาง มีการจอดรถตามข้างทางรบกวนการจราจร บรรยากาศไม่พลุกพล่านมากนัก เนื่องจากเป็นถนนปลายตัน จัดเป็นเส้นทางสัญจรหลักในพื้นที่ศึกษา



ถนนซอยรัชดาภิเษก 13



ถนนซอยรัชดาภิเษก 13

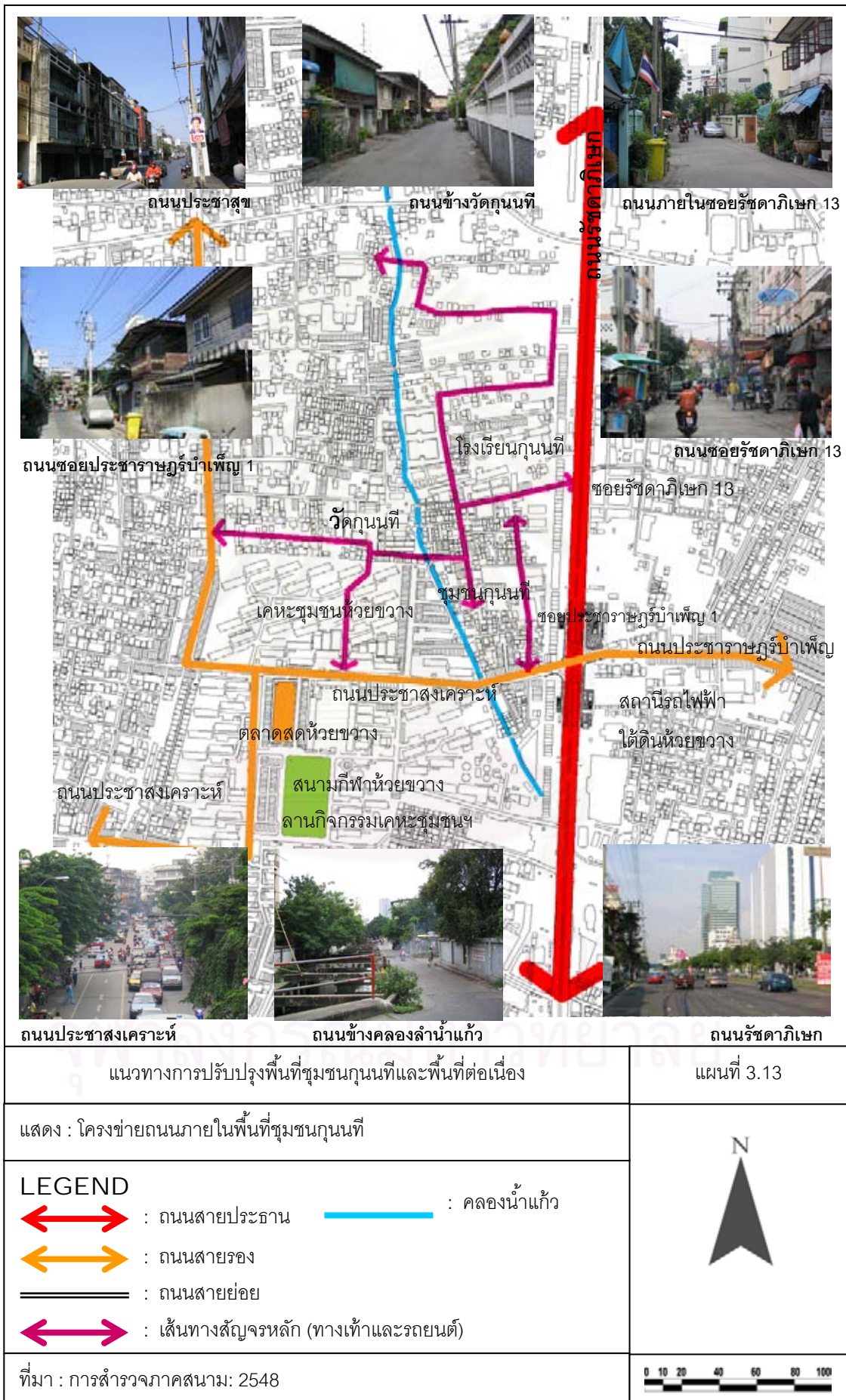


ถนนซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1



ถนนซอยย่อยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1

รูปภาพที่ 3.12 ลักษณะถนนภายในชุมชน



ถนนสายย่อยในพื้นที่ จะเป็นถนนขนาดเล็ก ที่แยกมาจากถนนซอยรัชดาภิเษก 13 และถนนซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 มีทิศทางมุ่งสู่พื้นที่พักอาศัยและสิ้นสุดที่แนวคลองลำน้ำแก้ว ไม่มีทางเดินเท้า มีขนาดกว้างประมาณ 3.00 -4.00 เมตร มีการสัญจรโดยทางเท้าและทางรถจักรยานยนต์เป็นหลัก รถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้ บุคคลภายนอกไม่ค่อยสัญจรผ่านส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่ทำให้มีความเป็นส่วนตัว ในบางช่วงของเส้นทางยังถูกใช้เป็นที่ค้าขายอีกด้วย

จากระบบโครงข่ายการสัญจร ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนโดยทางรถยนต์จะสามารถเข้าถึงได้ 2 เส้นทาง คือ (1) ซอยรัชดาภิเษก 13 (2) ซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 ในการเข้าถึงพื้นที่ภายในชุมชนนั้น ซอยรัชดาภิเษก 13 (ถนนสายเดิมในพื้นที่) นั้นเป็นเส้นทางที่สำคัญในการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ใจกลางชุมชนและพื้นที่ข้างเคียง เช่น ถนนประชาสุขถึงถนนวิภาวดีรังสิต ตลาดสดเกียรติรัชชัยและพื้นที่เคหะชุมชนห้วยขวาง ปัจจุบันถนนในชุมชนกว้างประมาณ 5.00 เมตร ไม่มีทางเดินเท้าเป็นถนนที่มีการจราจรที่หนาแน่น ทั้งทางรถยนต์และการเดินเท้า โดยทางรถยนต์นั้นจากการสำรวจปริมาณการสัญจรของรถยนต์ที่ผ่าน เข้า - ออก ในพื้นที่ชุมชนถนนที่บริเวณถนนซอยรัชดาภิเษก 13 พบว่ามีปริมาณการสัญจรในชั่วโมงเร่งด่วนในช่วงเวลาเช้าและเย็น เฉลี่ย 141 คันต่อชั่วโมง ทำให้เกิดปัญหาที่มีการจราจรที่ต่อเนื่องในพื้นที่ชุมชนและการที่ถนนไม่มีทางเดินเท้าทำให้เกิดปัญหาการปะปนกันในการสัญจรภายในชุมชน ในส่วนที่การเข้าถึงพื้นที่ซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 มีความกว้างของถนนเท่ากันก็เป็นอีกเส้นทางหนึ่งแต่จากการที่ปลายสุดของถนนเป็นปลายตัน ทำให้ไม่เกิดการเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่น ทำให้มีปริมาณการสัญจรของรถยนต์ที่ไม่หนาแน่น

3.5.2.2 การเดินเท้า

ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ จะไม่มีทางเดินเท้า โดยมีลักษณะเป็นทางเดินบนถนนไปพร้อมกับรถยนต์ที่สัญจรผ่านเข้า - ออก ในส่วนบริเวณที่มีทางเดินเท้าจะเป็นทางเดินที่ขนานคู่ไปกับถนนสายหลักในเขตดินแดง และในส่วนที่เป็นทางลัดจะเป็นทางเดินริมคลองและทางเดินผ่านระหว่างพื้นที่ เช่นทางเดินระหว่างวัดกับชุมชน (แผนที่ 3.14 – 3.16) และสามารถพิจารณาแบ่งทางเดินเท้าได้ 3 ลักษณะคือ (รูปภาพที่ 3.13)



ทางเดินเท้าในซอยรัชดาภิเษก 13



ทางเดินเท้าริมถนนประชาสงเคราะห์

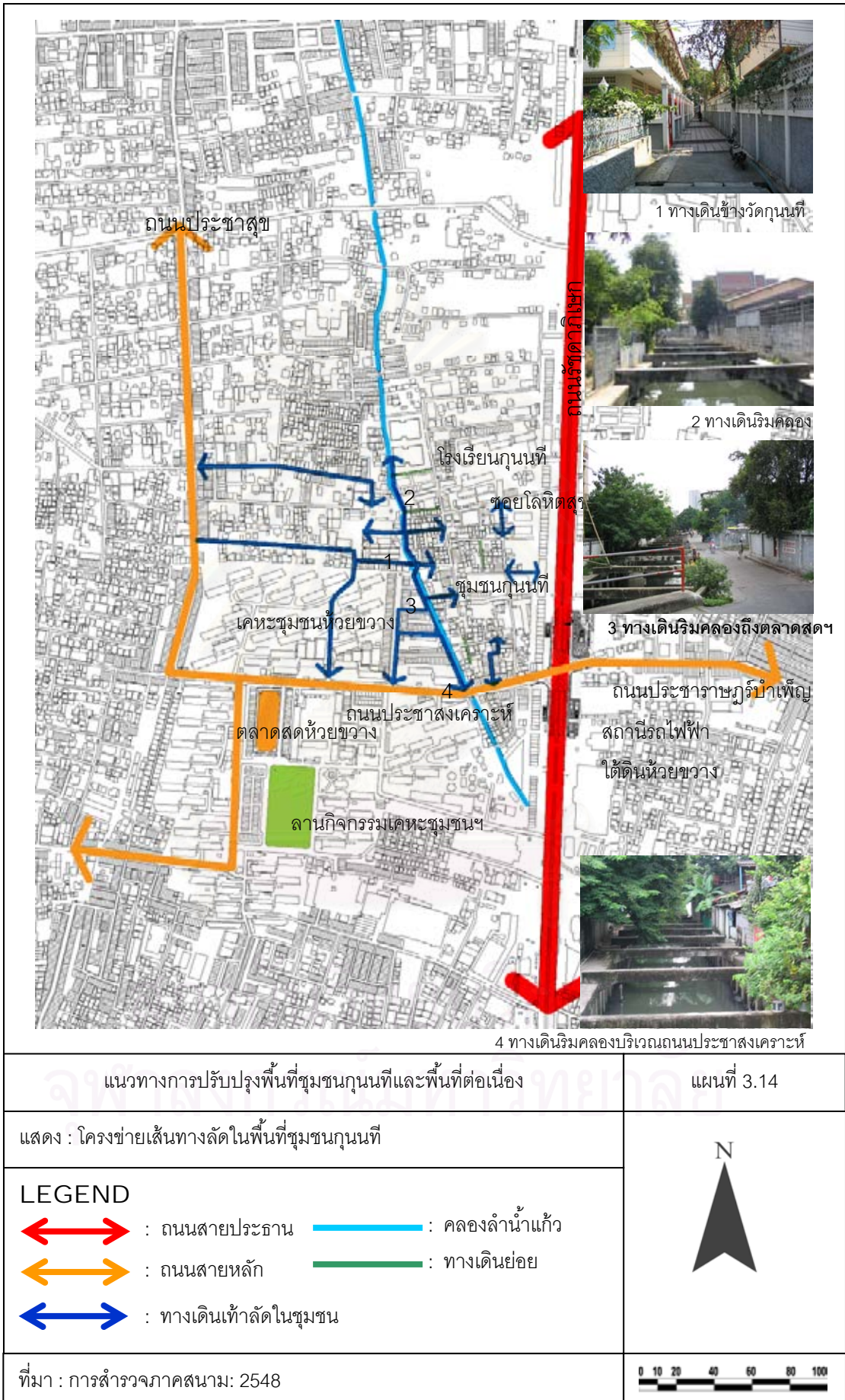


ทางเดินริมคลองน้ำแก้ว



ทางเดินลัดระหว่างวัดกับชุมชน

รูปภาพที่ 3.13 ทางเดินเท้าในชุมชน



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

แผนที่ 3.14

แสดง : โครงข่ายเส้นทางลัดในพื้นที่ชุมชนกุนนที

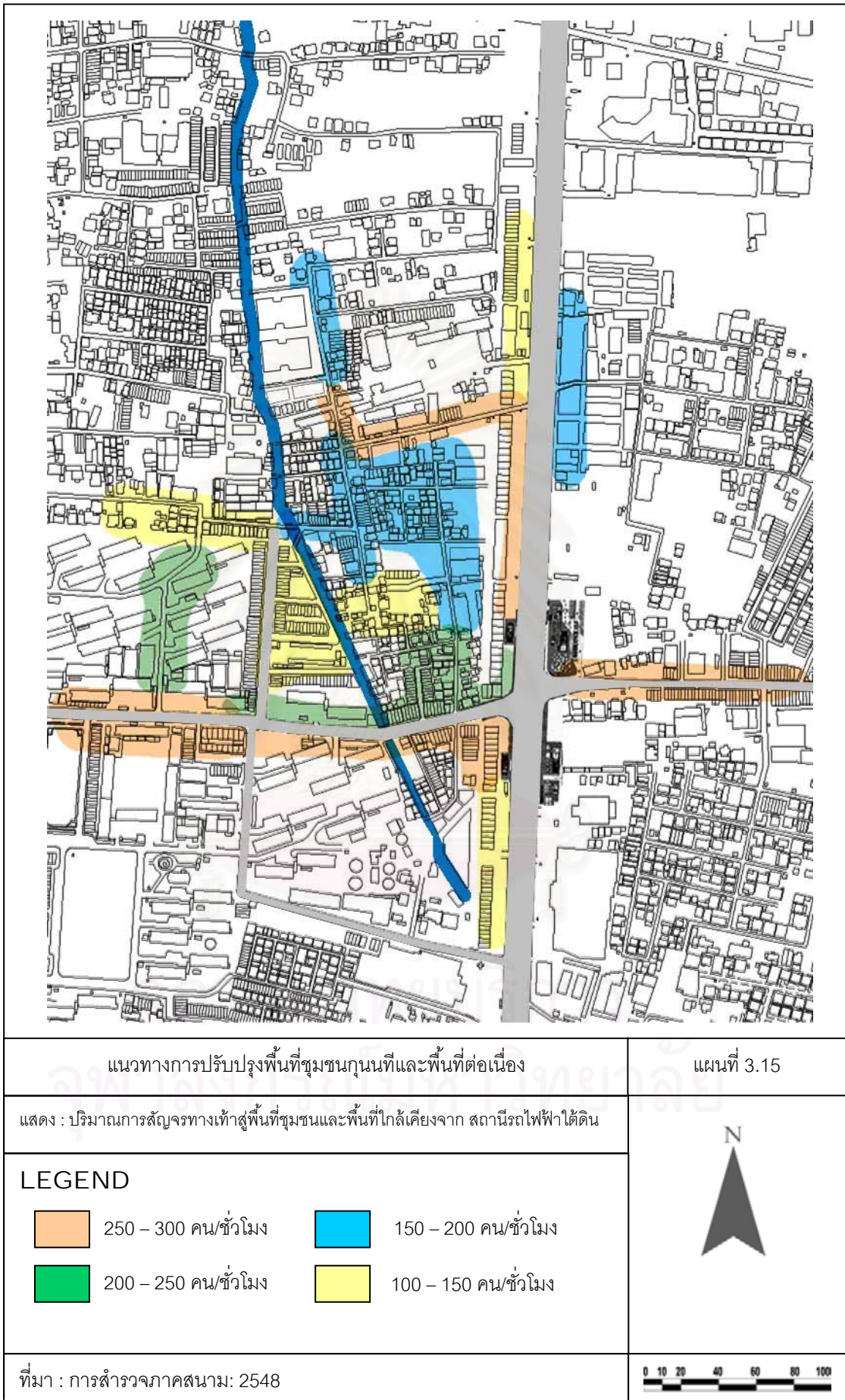
LEGEND

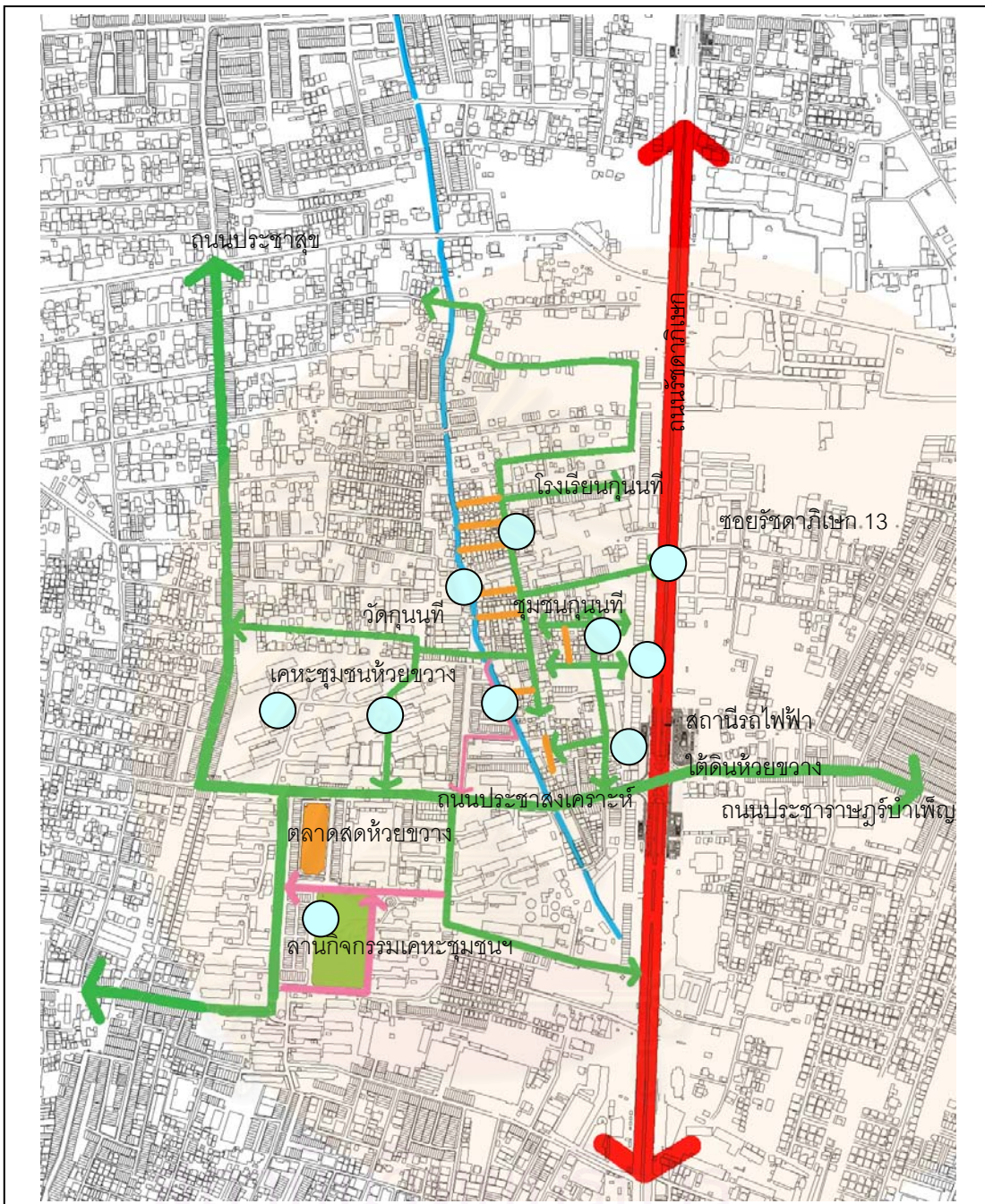
- : ถนนสายประธาน
- : ถนนสายหลัก
- : ทางเดินเท้าลัดในชุมชน
- : คลองลำน้ำแก้ว
- : ทางเดินย่อย



ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548







<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 3.16</p>
<p>แสดง : ลักษณะทิศทางการสัญจร ทางเดินเท้าและจุดบริการรถสาธารณะ</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> : ถนนสายประธาน : การเดินรถแบบสวนทาง : การเดินรถทางเดียว : การสัญจรทางเท้า : คลองลำน้ำแก้ว : จุดบริการรถสาธารณะ : รัศมีการเดินเท้า 500 เมตร 	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	

- **ทางเดินเท้าภายในชุมชน** จะเป็นทางเดินที่อยู่บนถนนภายในชุมชน โดยมีลักษณะการสัญจรที่ผสมกับการสัญจรของรถยนต์ไม่มีการแบ่งแยกอย่างชัดเจน เป็นทางเดินที่มีการสัญจรของคนตลอดเวลามีปริมาณการสัญจรถึง 350 คน / ชั่วโมง จึงมีกิจกรรมการค้าตลอดเส้นทาง กิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นจะให้บริการบริเวณพื้นที่หน้าบ้านที่ติดถนนส่งผลให้เกิดปัญหาการรบกวนจราจรภายในชุมชน
- **ทางเดินเท้าภายนอกชุมชน** ทางเดินเท้าภายนอกชุมชนจะเป็นทางเดินที่ขนานคู่ไปกับถนนสายหลักและสายประธาน มีการแบ่งแยกการสัญจรที่ชัดเจน โดยมีขนาดของทางเท้าประมาณ 2.50-3.00 เมตร เป็นเส้นทางที่มีการสัญจรของคนหนาแน่น ในช่วงเวลาเช้าและเย็น โดยมีทิศทางการสัญจรมุ่งสู่ระบบบริการขนส่งสาธารณะรอบชุมชน ทางเดินเท้าภายนอกชุมชนจะมีกิจกรรมการค้าเกิดขึ้นตลอดเส้นทาง ทางเดินเท้าภายนอกชุมชนจะมีจุดเชื่อมโยงกับชุมชนอยู่ 4 ทางคือ บริเวณซอยรัชดาภิเษก 13 บริเวณซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 ทางเดินริมคลองน้ำแก้วและทางเข้าตลาดสดเกียรติรัชชัย โดยจุดเชื่อมโยงเหล่านี้บางจุดมีการเชื่อมโยงที่ไม่ชัดเจนและไม่สามารถสัญจรสู่ชุมชนได้โดยสะดวก
- **ทางเดินเท้าประเภททางลัด** ส่วนใหญ่จะเป็น ตรอก ซอยเล็กๆ และพื้นที่โล่งริมคลองที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ภายในชุมชนกับถนนสายย่อย มีขนาดกว้างประมาณ 1 – 2 เมตร มีการสัญจรทางเท้าเป็นส่วนใหญ่ เส้นทางลัดเหล่านี้ ได้แก่ เส้นทางเดินริมคลองน้ำแก้ว เส้นทางเดินผ่านวัดกุนที่สุพื้นที่เคหะชุมชนห้วยขวาง เส้นทางผ่านวัดกุนที่สุซอยอินทามระ 55 โดยเฉพาะเส้นทางเดินริมคลองลำน้ำแก้วเป็นเส้นทางที่มีการใช้งานน้อยแต่สามารถเข้าถึงพื้นที่ชุมชนได้ตลอดแนวริมคลอง เป็นทางเดินที่ช่วยลดระยะเวลา และระยะทางในการเดินทาง จัดเป็นเส้นทางกึ่งสาธารณะ ในอดีตทางเดินลัดนี้เป็นเส้นทางที่ทำให้ถนนภายในชุมชนสามารถเชื่อมโยงกันได้หมด บางเส้นทางมีกิจกรรมการค้าบริการในแนวเส้นทางด้วย ปัจจุบันบางเส้นทางได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นอาคารจากการพัฒนาและขยายตัวของเมือง ทำให้เส้นทางภายในชุมชนไม่มีความต่อเนื่องแต่เส้นทางบางส่วนก็มีการใช้งานอยู่ เช่น บริเวณทางเดินข้างวัดระหว่างชุมชนสู่ถนนประชาสุขผ่านซอยอินทามระ 59 , 57 (รูปภาพที่ 3.14)

3.5.3 ลักษณะการสัญจรของรถยนต์ (แผนที่ 3.16)

การสัญจรของรถยนต์

การสัญจรแบบเดินรถสวนทางกัน ไม่มีเกาะกกลางถนน ส่วนใหญ่จะเป็นถนนภายในชุมชนและถนนสายหลักภายในเขตดินแดง โดยถนนภายในชุมชนจะไม่มีทางเดินเท้า ทำให้เกิดการสัญจรที่ปะปนกันระหว่างรถยนต์และคนที่สัญจรเข้าออกภายในชุมชน

การสัญจรแบบเดินรถทางเดียว จะเป็นบริเวณพื้นที่ตลาดสดเกียรติรัชชัย เป็นลักษณะเดินรถรอบพื้นที่และสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนได้

3.5.4 การขนส่งสาธารณะในชุมชนกุนนที

การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ(แผนที่ 3.16)

3.5.4.1 การขนส่งสาธารณะโดยรอบชุมชน จะมีระบบขนส่งมวลชนเช่นรถประจำทาง รถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้างและรถไฟฟ้่าใต้ดิน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆของกรุงเทพฯได้โดยสะดวก โดยเฉพาะรถไฟฟ้่าใต้ดิน ที่มีสถานีห้วยขวาง(ทางขึ้น-ลงที่4)ที่ใกล้กับพื้นที่ชุมชนกุนนที

3.5.4.2 การขนส่งสาธารณะภายในชุมชน เป็นการให้บริการที่มีความต่อเนื่องจากโดยรอบชุมชน การให้บริการจะได้แก่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีจุดให้บริการอยู่ภายในชุมชนและทางเข้าชุมชน จุดให้บริการที่สำคัญคือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (ทางขึ้น-ลงที่ 4) ทางเข้าชุมชนบริเวณ ซอยรัชดาภิเษก 13 บริเวณวัดกุนนทีและบริเวณกลางพื้นที่ชุมชน โดยจะมีการให้บริการที่ต่อเนื่องตลอดเวลา ทิศทางหลักในการให้บริการจะมุ่งสู่จุดที่เป็นศูนย์รวมระบบขนส่งมวลชนเช่น สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ป้ายรถประจำทางและพื้นที่ย่านการค้าการบริการเป็นต้น

3.5.5 สรุปด้านการเข้าถึงและการสัญจร

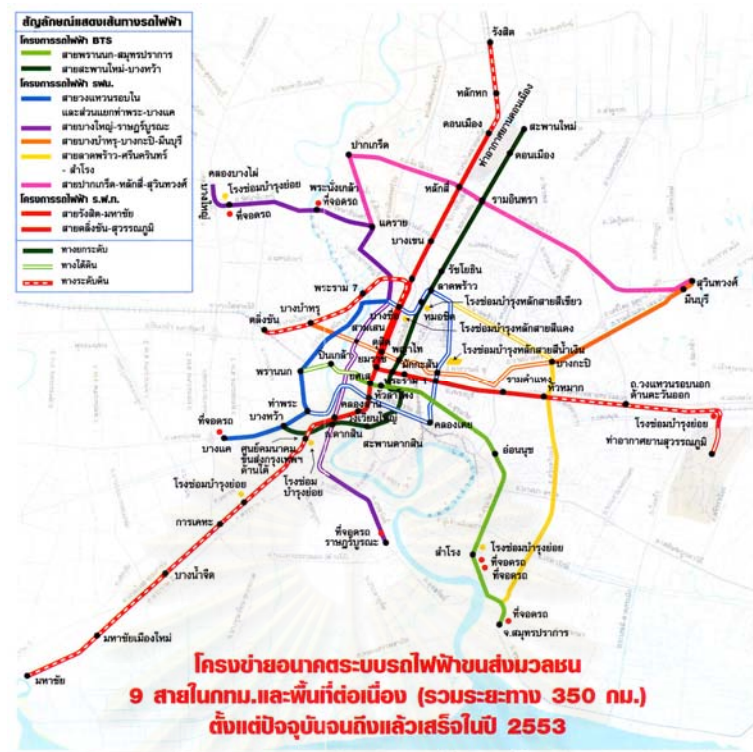
จากลักษณะการเข้าถึงและการสัญจรภายในพื้นที่ชุมชนกุนนทีพบว่าส่วนใหญ่จะเกิดปัญหาด้านการสัญจรที่ปะปนกันระหว่างการสัญจรของคนและรถยนต์ เพราะถนนในชุมชนมีขนาดเล็ก ไม่มีทางเท้าที่แบ่งแยกชัดเจนและถนนในชุมชนยังเป็นเส้นทางลัดสู่พื้นที่อื่นๆที่ใกล้กับชุมชน จากการขยายตัวของเมืองที่ผ่านมาทำให้การใช้ที่ดินในอดีตขาดการวางแผน และส่งเสริมจากภาครัฐ ทำให้เกิดปัญหาการใช้งานในพื้นที่ชุมชนตามมา การขยายตัวในปัจจุบันทำได้ไม่สะดวกเนื่องจากติดที่ดินของเอกชน ราคาที่ดินมีราคาสูงและการเข้าถึงพื้นที่ด้านในที่ไม่สะดวก ในปัจจุบันพื้นที่ชุมชนยังเป็นพื้นที่ที่ใกล้กับแหล่งงานและระบบขนส่งมวลชน จึงมีคนสัญจรผ่านในพื้นที่มากขึ้นทั้งผู้พักอาศัยในชุมชน และผู้สัญจรผ่าน ส่งผลให้การสัญจรในพื้นที่เกิดปัญหามากขึ้น ทั้งปัญหาการปะปนด้านการสัญจร อันตรายจากรถยนต์ การขาดแคลนที่จอดรถ เป็นต้น ในส่วนการเข้าถึงพบว่ามีการเข้าถึงที่สะดวกเนื่องจากมีถนนที่เข้าถึงได้ทุกเส้นทางรอบชุมชน ทั้งการเดินเท้า ทางรถยนต์ รถบริการสาธารณะโดยเฉพาะการเดินทางที่มีปริมาณการสัญจรถึง 350 คนต่อชั่วโมงและระยะทางในการเดินทางจากชุมชนถึงพื้นที่รอบๆเช่นระบบขนส่งมวลชน อยู่ในระยะที่เหมาะสมประมาณ 500 เมตร ทำให้มีคนสัญจรทางเท้าที่เพิ่มมากขึ้น และในด้านการสัญจรภายในพื้นที่ชุมชนพบว่าปัญหาส่วนใหญ่คือ ไม่มีทางเท้าที่ชัดเจนการสัญจรที่ไม่ต่อเนื่อง เส้นทางลัดบางส่วนไม่มีการส่งเสริมการใช้งาน ถนนมีขนาดเล็ก ทำให้การพัฒนาพื้นที่ด้านในเกิดความไม่สะดวก เป็นต้น

3.6 โครงการพัฒนาต่างๆในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

โครงการพัฒนาต่างๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง สามารถที่จะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

3.6.1 โครงการพัฒนาในระดับเมือง

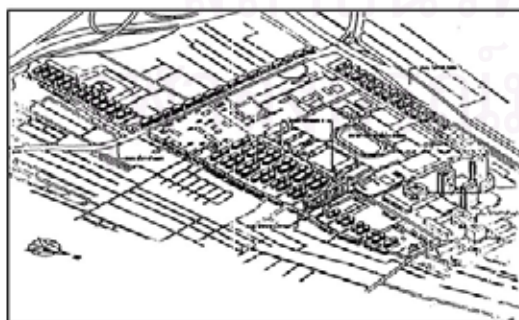
จะมีโครงการที่มีความเกี่ยวข้องกันคือ โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ในส่วนร่างกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ยังคงควบคุมให้เขตดินแดงเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูง แต่ได้เพิ่มข้อกำหนดให้สามารถพัฒนาอาคารขนาดใหญ่พิเศษและสามารถประกอบพาณิชยกรรมขนาดใหญ่พิเศษได้ ในบริเวณรัศมี 500 เมตรรอบระบบขนส่งมวลชน และมีการเปลี่ยนการควบคุมพื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษก ผังเขตห้วยขวางให้เป็นพื้นที่สีน้ำตาลในระยะ 200 เมตรตลอดแนวถนน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นสูง ในส่วนการพัฒนาขนส่งมวลชนจะเป็นส่วนที่จะทำการพัฒนาเพิ่มคือ การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้ม และระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายสีแดง โครงการเหล่านี้จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่เข้มข้นขึ้นทั้งในด้านที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน ราคาที่ดินที่จะมีราคาสูงขึ้น (รูปภาพที่ 3.14)



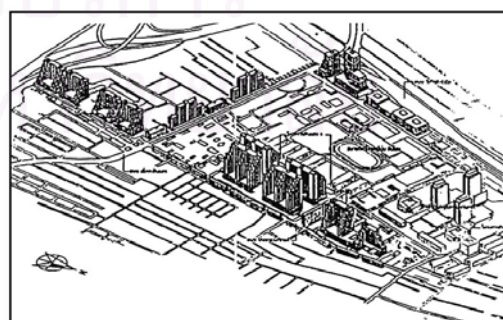
รูปภาพที่ 3.14 แสดงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

3.6.2 โครงการพัฒนาในระดับย่าน

จะเป็นการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีการใช้งานที่เข้มข้นมากขึ้นและเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ให้สะดวกมากขึ้นโดยจะเป็น โครงการพัฒนาในด้านการคมนาคม เช่น เชื่อมต่อถนนในพื้นที่ให้เกิดความต่อเนื่องเพื่อลดปัญหาการติดขัดของการจราจรเช่นการตัดถนนตามแนวคลองน้ำแก้วจากถนนสุทธิสารถึงถนนประชาสงเคราะห์ (แผนที่ 3.17) ทำให้สามารถพัฒนาอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ได้ และการส่งเสริมให้พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษก เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวทางด้านธุรกิจจากศูนย์กลางเมือง สาเหตุที่มีการส่งเสริมนี้ เนื่องจากราคาที่ดินในพื้นที่ที่ยังมีราคาต่ำกว่าพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ มีระบบการคมนาคมที่สะดวก ใกล้กับพื้นที่พักอาศัยและมีระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัยคือ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน มารองรับการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและพื้นที่อื่นๆ ซึ่งการส่งเสริมนี้ จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินทั้งในด้านอาคารสำนักงานและอาคารพักอาศัยที่เพิ่มมากขึ้น

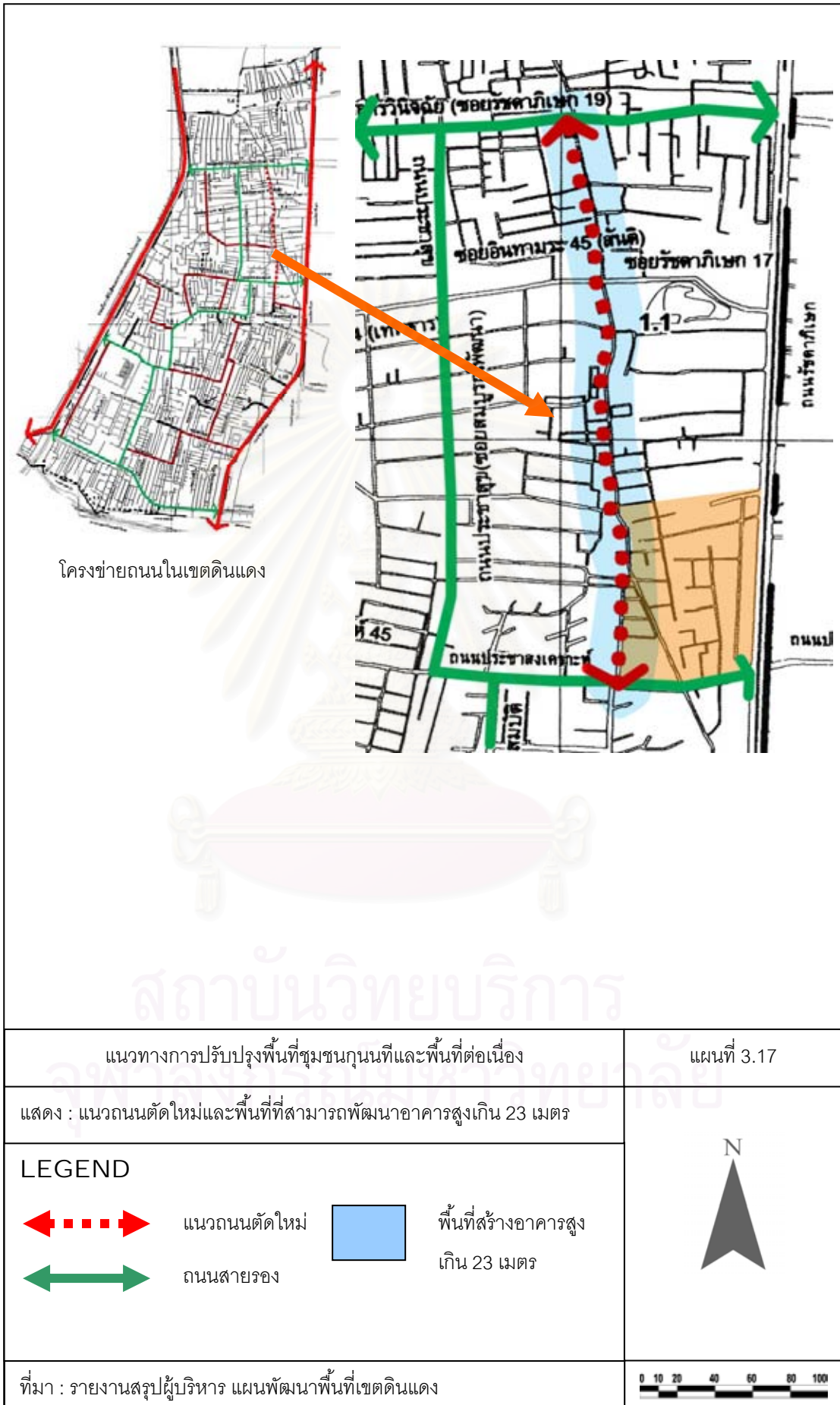


ภาพโครงการในปัจจุบัน



ภาพโครงการในอนาคต

รูปภาพที่ 3.15 แสดงพื้นที่โครงการพื้นที่ชุมชนดินแดง



โครงการฟื้นฟูชุมชนของการเคหะแห่งชาติที่มีเป้าหมายในการที่จะฟื้นฟูสภาพแวดล้อมด้านการพักอาศัยและต้องการเพิ่มความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่เคหะชุมชนดินแดงและเคหะชุมชนห้วยขวาง โดยจะเป็นลักษณะโครงการพัฒนาที่พักอาศัยใหม่ในลักษณะอาคารสูง 11 - 36 ชั้น โดยมีจำนวน 18,022 หน่วย (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2543) ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนกุนนทีในด้าน การขยายตัวของพื้นที่พักอาศัย (รูปภาพที่ 3.15) มีการสัญจรผ่านในพื้นที่ชุมชนมากขึ้น เกิดการค้าและการบริการทั้งภายใน-ภายนอกชุมชนที่มากขึ้น ซึ่งผลกระทบต่อเหล่านี้จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยและการประกอบกิจกรรมในด้านต่างๆของคนในชุมชน

3.6.3 สรุปด้านโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

โครงการที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เป็นนโยบายในด้านการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น เน้นการรองรับการขยายตัวของย่านธุรกิจจากศูนย์กลางเมือง โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นตัวรองรับด้านการคมนาคม และส่งเสริมให้พื้นที่รอบๆระบบขนส่งมวลชนให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินเป็นย่านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ และมีแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ เช่นการเพิ่มพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดินและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่พักอาศัยรวมขนาดใหญ่รอบพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งการส่งเสริมนี้จะเป็นแรงดึงดูดคนให้เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่มากขึ้น ส่งผลทำให้เกิดความแออัดในพื้นที่มากขึ้น จึงควรต้องมีการวางแผนปรับปรุงพื้นที่รอบระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองเพื่อให้ชุมชนสามารถที่จะอยู่ควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวและมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับที่พักอาศัยกลางเมือง

3.7 สรุปสภาพปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดทางด้านกายภาพของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

จากการลงสำรวจพื้นที่เก็บข้อมูลและประมวลข้อมูลในพื้นที่ศึกษา ทำให้พบสภาพปัญหาทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมได้แก่ ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาด้านระบบการสัญจรภายในพื้นที่จากการสัญจรของรถยนต์และการสัญจรทางเท้า ปัญหาการขาดพื้นที่ในการประกอบกิจกรรมนันทนาการ โดยสภาพปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆสามารถที่จะสรุปได้ดังนี้(ตารางที่ 3.3) ตารางที่ 3.3 สรุปสภาพปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่การศึกษา

ปัญหา	สภาพปัญหา	ศักยภาพ	ข้อจำกัด
<p><u>ด้านเศรษฐกิจ</u></p> <p>และสังคม</p> <p>กิจกรรมการค้า</p> <p>กิจกรรมนันทนาการ</p> <p><u>การใช้ประโยชน์ที่ดิน</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมเกิดอยู่ริมทางสัญจร - อาจเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ - ขาดพื้นที่ในการประกอบกิจกรรมการค้า - ขาดพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ ส่วนกลางของชุมชน - อาจเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ - พื้นที่ถูกปล่อยว่างไม่มีการใช้งาน - ราคาที่ดินด้านในมีราคาต่ำ - ใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มศักยภาพของพื้นที่กลางเมือง - สภาพบ้านพักอาศัยมีสภาพทรุดโทรม - อาคารส่วนใหญ่มีอายุ 30 ปี - พื้นที่ว่างด้านหลังริมถนนรัชดาภิเษก - คลองน้ำแกว่และพื้นที่ริมคลอง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการสัญจรของคนต่อเนื่อง - มีการเข้าถึงที่สะดวก - เป็นพื้นที่เศรษฐกิจของชุมชน - เป็นที่พอกันของคนในพื้นที่ - มีการเข้าถึงที่สะดวก - มีคนเข้ามาใช้งานต่อเนื่อง - มีพื้นที่ว่างในหลายส่วน - พื้นที่ว่างใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม - เป็นพื้นที่กลางเมือง - ราคาที่ดินยังไม่สูงมากนัก - มีระบบคมนาคมที่ทันสมัย - ถูกควบคุมให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก - พัฒนาที่พักอาศัยในแนวตั้งเพื่อเพิ่มความหนาแน่นได้ - เป็นพื้นที่ส่งเสริมการขยายตัวทางด้านพาณิชยกรรม - สามารถพัฒนาร่วมกับพื้นที่การรถไฟได้ - ในอนาคตคลองจะถูกพัฒนาเป็นถนนกว้าง 18 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ - ที่ดินมีราคาสูง - ไม่สามารถขยายถนนหรือเพิ่มทางเดินเท้าได้ - การเข้าถึงพื้นที่ด้านในไม่สะดวก - ที่ดินมีขนาดแปลงเล็กหลายเจ้าของ - พื้นที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนคลองและที่ดินของรัฐ - การพัฒนาพื้นที่อาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องอยู่ในรัศมี 500 เมตร - ถนนมีขนาดเล็กการพัฒนาพื้นที่ไม่สะดวก

ตารางที่ 3.3 (ต่อ) สรุปสภาพปัญหาศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่การศึกษา

ปัญหา	สภาพปัญหา	ศักยภาพ	ข้อจำกัด
<p><u>ด้านการสัญจร</u> <u>ภายในพื้นที่</u></p> <p>- รถยนต์</p>	<p>- มีการสัญจรของรถยนต์ที่ต่อเนื่องตลอดเวลา</p> <p>- เกิดปัญหาการติดและขาดที่จอด</p> <p>- รถในชุมชน</p> <p>- ถนนในชุมชนมีขนาดเล็ก</p>	<p>- สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ และถนนได้สะดวก</p> <p>- สามารถประกอบกิจกรรมการค้าตามแนวถนนได้</p> <p>- ถนนสามารถรองรับปริมาณการสัญจรของรถยนต์ได้ 300 คัน</p>	<p>- ถนนในชุมชนไม่สามารถขยายตัวได้</p>
<p>- ทางเท้า</p>	<p>- ไม่มีทางเดินเท้าที่แยกชัดเจน</p> <p>- เส้นทางสัญจรทางเท้าไม่มี ความต่อเนื่อง</p> <p>- ขาดความปลอดภัยในการสัญจรบนถนนภายในชุมชน</p> <p>- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า</p>	<p>- ตามแนวเส้นทางสามารถประกอบกิจกรรมการค้า</p> <p>- มีปริมาณการสัญจรถึง 350 คน/ชั่วโมง</p> <p>- ถนนเป็นปลายตันทำให้เกิดความเป็นส่วนตัว</p>	<p>- ถนนในชุมชนไม่สามารถขยายตัวได้</p> <p>- การสัญจรสู่ระบบขนส่งมวลชนต้องเดินอ้อมผ่านพื้นที่อื่น</p> <p>- ถนนมีขนาดเล็ก</p>
<p>- ด้านระบบขนส่งมวลชน</p>	<p>- ไม่มีเส้นทางที่สัญจรสู่ระบบได้โดยตรง</p>	<p>- พื้นที่ว่างใกล้สถานีสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่พักอาศัย</p> <p>- พื้นที่พาณิชย์กรรมได้และเส้นทางสู่สถานีรถไฟ</p>	<p>- การพัฒนาพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ต้องอยู่ในรัศมี 500 เมตรรอบระบบขนส่งมวลชน</p>
<p><u>โครงการในอนาคต</u></p> <p>- ผังเมืองรวม</p>		<p>- สามารถพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมรอบๆพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนได้</p>	<p>- ใช้ประโยชน์นอกจากพักอาศัยได้ไม่เกินร้อยละ 10</p> <p>- FAR เพื่อพักอาศัย = 7</p> <p>- สามารถเพิ่มพื้นที่ได้ ร้อยละ 20 ในการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่</p>
<p>- โครงการตัดถนนและส่งเสริมพื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษก</p>	<p>- จะมียอดสัญจรผ่านในพื้นที่มากขึ้น</p>	<p>- จะมีความต้องการที่พักอาศัยกลางเมืองที่มากขึ้น</p> <p>- ราคาที่ดินจะมีราคาสูงขึ้น</p> <p>- สามารถพัฒนาที่พักอาศัยขนาดใหญ่พิเศษได้</p>	
<p>- โครงการฟื้นฟูชุมชนของการเคหะแห่งชาติ</p>	<p>- จะมีคนสัญจรด้วยการเดินเท้าผ่านพื้นที่มากขึ้น</p>	<p>- พื้นที่รอบๆจะได้รับอิทธิจากการพัฒนาพื้นที่</p>	

บทที่ 4

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่

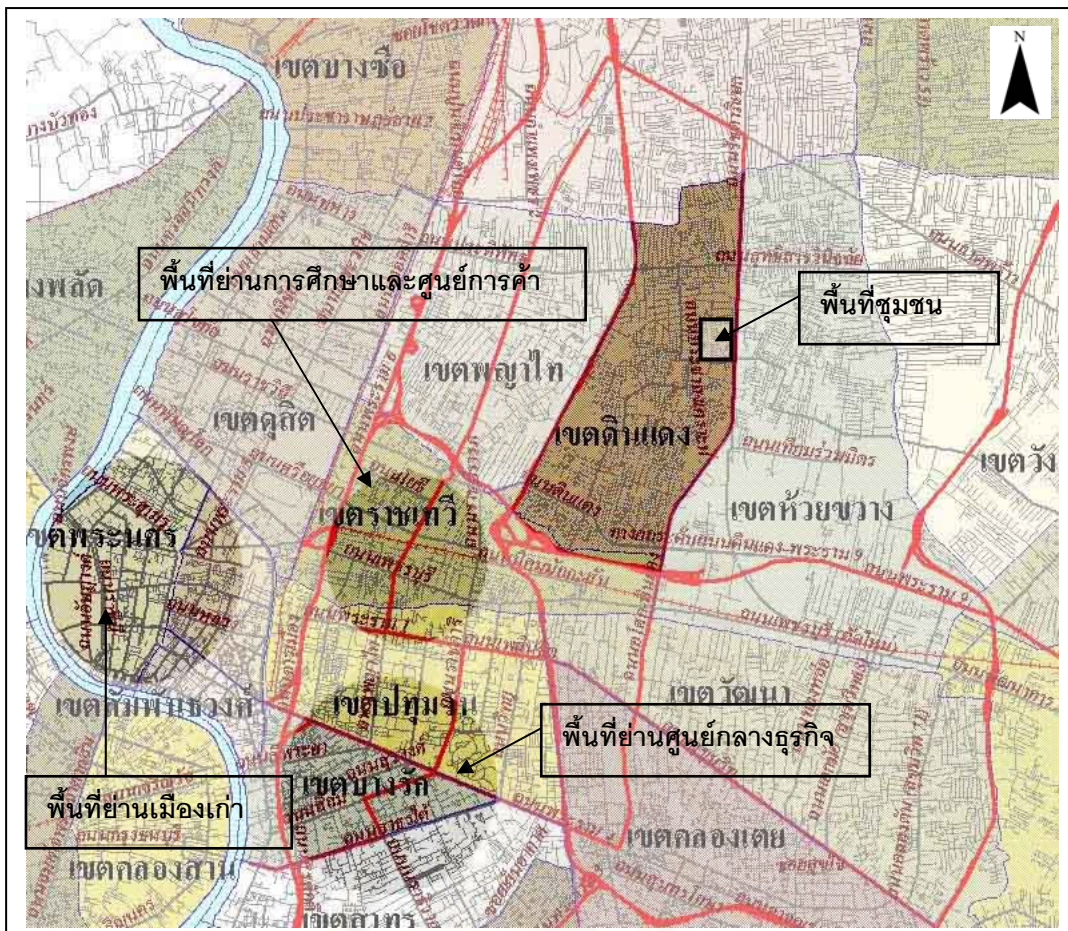
จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่อง ทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพ สภาพปัญหาและข้อจำกัดในพื้นที่ศึกษา ต่อมาจะเป็นการนำข้อมูลทางกายภาพมาทำการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดในด้านต่างๆ เพื่อที่จะหาแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ที่เหมาะสมกับชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อเป็นพื้นที่ที่อยู่ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆและรองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงินได้อย่างเหมาะสม โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์บทบาทความสัมพันธ์ของพื้นที่ชุมชนชนบทกับพื้นที่โดยรอบ

4.1.1 **ระดับเมือง** จากลักษณะของพื้นที่โดยรอบชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่องที่กำลังจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพในอนาคตเช่น พื้นที่พักอาศัยของการเคหะแห่งชาติ พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกฝั่งเขตดินแดง ห้วยขวาง โครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน โครงการพัฒนาที่พักอาศัยของทหารบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต โครงการอาคารศาลว่าการกรุงเทพมหานคร 2 เป็นต้น โครงการเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนชนบททำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆเช่น จำนวนประชากร มูลค่าของที่ดินสูงขึ้น ทั้งในพื้นที่ชุมชนและรอบชุมชน การเดินทางที่เปลี่ยนแปลงจากรถยนต์ส่วนตัวมาเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน เกิดการสัญจรระบบรถไฟฟ้าใต้ดินมากขึ้น ทำให้มีความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงานเพิ่มขึ้น ซึ่งในอนาคตจะต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกับความต้องการดังกล่าว จากความเปลี่ยนแปลงต่างๆที่จะเกิดขึ้นจะทำให้ลักษณะของพื้นที่ชุมชนชนบทที่เป็นพื้นที่พักอาศัยประเภทส่วนตัว กลายเป็นพื้นที่บริการของกรุงเทพมหานครในด้านที่พักอาศัย การประกอบพาณิชยกรรม โดยมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นระบบการคมนาคมที่สำคัญในการสัญจรในพื้นที่สำคัญอื่นๆของกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 4.1)

ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยภาพรวมตามการควบคุมของ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ได้มีการควบคุมให้เป็นพื้นที่พักอาศัยประเภทหนาแน่นสูง อยู่ในเขตเมืองชั้นในเพื่อรองรับย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง จากภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่ ส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาอาคารพักอาศัยในลักษณะแนวตั้งเนื่องจากข้อจำกัดในด้านพื้นที่ที่ไม่สามารถขยายตัวได้ในแนวราบ แต่การพัฒนาในระบบรถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่ตามแนวระบบขนส่งมวลชนและบริเวณจุดขึ้น – ลงนั้นมีศักยภาพในด้านพาณิชยกรรมที่สูงขึ้นเนื่องจากเป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรและมีการสัญจรของประชากรเพิ่มขึ้น จึงได้มีการเพิ่มข้อกำหนดให้พื้นที่ที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรรอบระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ สามารถที่จะประกอบพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ได้ การเพิ่มการควบคุมการใช้ที่ดินนี้ส่งผลให้พื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษก มีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ได้นอกเหนือจากการใช้พื้นที่ในชุมชนและรอบชุมชนเป็นพื้นที่พักอาศัยและพาณิชยกรรมขนาดเล็กเพียงอย่างเดียว

4.1.2 **ระดับชุมชน** พื้นที่ในระดับชุมชนจะเป็นไปในลักษณะ การรองรับที่พักอาศัยของคนที่หลากหลายอาชีพและการพักอาศัยที่ผสมผสานกับการค้าขายในชุมชน การเป็นพื้นที่รองรับการพักอาศัย คนที่ใช้บริการได้แก่คนในพื้นที่เดิม นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ พนักงานบริษัทเอกชน เป็นต้น ในการพักอาศัยที่ผสม



แผนที่ 4.1 แสดงความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ

ผลจากการค้าขายส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนของกิจกรรม เกิดการเกี่ยวพันกันภายในพื้นที่ เช่นการค้าขายและการบริการริมทาง การค้าขายในรถยนต์ที่ผ่านไป-มาระหว่างพื้นที่ชุมชน เป็นต้น ในด้านการสัญจรของพื้นที่จากลักษณะทางกายภาพชุมชนเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และถนนประชาสุข ส่งผลให้เส้นทางสัญจรในชุมชนกลายเป็นเส้นทางลัดจากถนนรัชดาภิเษกในการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ด้านในของเขตดินแดง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดบนเส้นทางหลักในเขตดินแดง (แผนที่ 4.2) ลักษณะพื้นที่ชุมชนที่มีการใช้งานและมีบทบาทของกิจกรรมร่วมกันได้แก่

- ถนนภายในชุมชน มีการใช้งานร่วมกันระหว่างรถยนต์และการเดินเท้า เชื่อมต่อกับถนนสายหลักในเขตดินแดงและเป็นเส้นทางลัด
- พื้นที่พักอาศัยได้แก่ประเภทบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ และอาคารพักอาศัยรวม
- พื้นที่พาณิชยกรรมริมทางในชุมชน ได้แก่ การค้าขาย การบริการต่างๆทั้งในอาคารและริมทาง ซึ่งให้บริการคนที่สัญจรและพักอาศัยภายในชุมชนทำให้พื้นที่พาณิชยกรรมริมทางเป็นศูนย์กลางในการประกอบกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชน
- พื้นที่กิจกรรมนันทนาการจะเป็นพื้นที่ที่ผสมผสานรวมอยู่กับพื้นที่พาณิชยกรรมและบริเวณพื้นที่ที่รถยนต์ไม่สามารถสัญจรผ่านไปได้ ผู้ประกอบกิจกรรมมีทั้งเด็ก ผู้ใหญ่และผู้สูงอายุในชุมชน
- จุดให้บริการรถรับจ้าง รวมถึงสถานีให้บริการระบบขนส่งมวลชน



4.2 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน

จากการศึกษาสภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ ทำให้ทราบถึงลักษณะของพื้นที่ชุมชน ศักยภาพ ปัญหาและข้อจำกัดตลอดจนความสัมพันธ์ของกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ เช่นกิจกรรมการค้าริมทาง กิจกรรมนันทนาการ รูปแบบการพักอาศัย เป็นต้น ขั้นตอนต่อไปจะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ร่วมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งจะนำไปสู่แนวทางในการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นรอบชุมชน

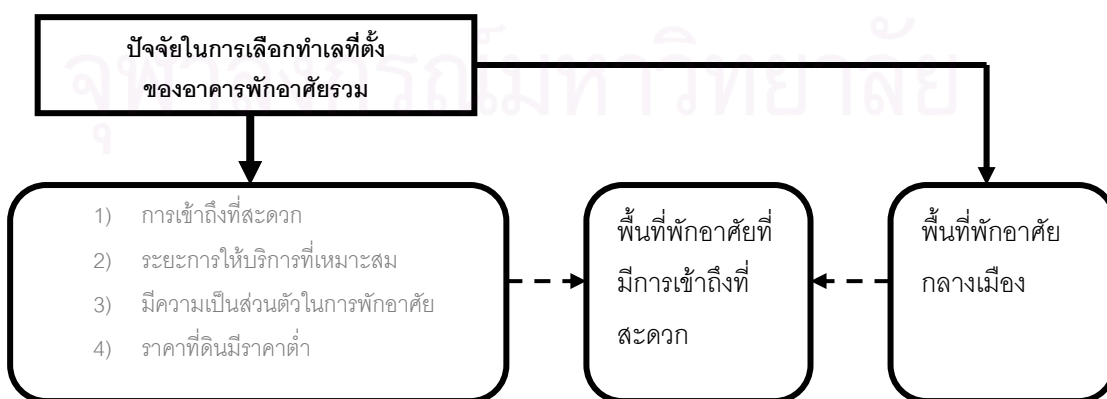
จากการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินทำให้สามารถวิเคราะห์ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้ คือ 1) การพักอาศัยประเภทรวม 2) การพักอาศัยของประชากรเดิม 3) การค้าการบริการ 4) พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ 5) การใช้ประโยชน์อาคาร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.1 การวิเคราะห์พื้นที่พักอาศัยประเภทรวม

จากการที่กลุ่มอาคารพักอาศัยรวมจะเกาะกลุ่มอยู่ตามแนวเส้นทางสัญจรหลักในชุมชนและบริเวณที่ในอดีตมีทางเข้าจากทางด้านถนนรัชดาภิเษก บริเวณที่ 2 สาเหตุจากที่มีการเกาะกลุ่มในลักษณะนี้เนื่องจากการเข้าถึงที่สะดวกมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากถนนสายหลักในชุมชน ภาพรวมพื้นที่ชุมชนบริเวณนี้จึงเหมาะสมกับการพักอาศัยโดยอาศัยจุดอ่อนที่รถยนต์ไม่สามารถสัญจรผ่านได้สะดวก มาเป็นจุดแข็งในการพักอาศัยที่ต้องการความเป็นส่วนตัวสูง มีความสะดวกในการเดินทางสู่พื้นที่อื่นๆและยังใกล้แหล่งงานและย่านการค้า

จากการสำรวจในพื้นที่ชุมชนขุนที่พบมีอาคารพักอาศัยรวมในพื้นที่ชุมชนขุนที่เปิดให้บริการประมาณ 20 อาคารและมีการใช้งานพื้นที่อาคารชั้นล่างเป็นพื้นที่สำหรับการบริการ การค้า เช่นซักรีด ร้านเสริมสวย มินิมาร์เก็ต ร้านอาหาร เป็นต้น เพื่อรองรับกับผู้พักอาศัยภายในอาคารและผู้ที่พักอาศัยโดยรอบ จากความสะดวกในด้านต่างๆดังกล่าว ทำให้เกิดการเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ชุมชนขุนที่มากขึ้น ซึ่งปัจจัยที่สำคัญในการเลือกทำเลที่ตั้งในการพักอาศัยที่เหมาะสมสามารถสรุปได้คือ (แผนที่ 4.3)

- 1) การเข้าถึงที่สะดวก
- 2) ระยะเวลาให้บริการที่เหมาะสม
 - การเดินเท้าที่สะดวกอยู่ในระยะ 500 เมตรจากจุดให้บริการสาธารณะต่างๆ
 - มีจุดเปลี่ยนการสัญจร ในระยะ 500 -1000 เมตร
 - มีรถบริการสาธารณะของรัฐที่เข้าถึงได้สะดวก
- 3) มีความเป็นส่วนตัวในการพักอาศัย
- 4) ราคาที่ดินมีราคาต่ำกว่าที่ดินที่ติดถนนสายหลักและย่านศูนย์กลางเมือง



รูปภาพที่ 4.1 แสดงการวิเคราะห์การเกาะกลุ่มอาคารพักอาศัยรวม

จากปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้ง นำมาวิเคราะห์กับพื้นที่ชุมชนถนนที่พบว่าพื้นที่ที่มีการเกาะกลุ่มของอาคารพักอาศัยรวมจะอยู่ตามแนวถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ซอยประชากรราษฎร์บำเพ็ญ 1 ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณพื้นที่(2)โดยมีสาเหตุเช่น

- ในอดีตมีเส้นทางสัญจรที่เข้าถึงได้สะดวกจากถนนรัชดาภิเษก
- ราคาที่ดินในอดีตมีราคาไม่สูงมากนักเนื่องจากเป็นที่ชานเมือง

ผู้พักอาศัยในพื้นที่ปัจจุบันจะเป็นคนวัยทำงาน นักเรียนนักศึกษาและจากการพัฒนาระบบคมนาคมส่งผลให้พื้นที่ชุมชนมีศักยภาพมากขึ้นทั้งในด้านการเดินทางที่สะดวกทำให้ในอนาคตจะเกิดแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพักอาศัยที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากพื้นที่ยังสามารถรองรับประชากรได้อีก แต่จากข้อจำกัดในด้านการเข้าถึงและการสัญจรและมูลค่าของที่ดินในปัจจุบันทำให้เกิดอุปสรรคสำคัญ การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจึงลดน้อยลงเกิดพื้นที่ว่างในหลายส่วน ซึ่งการที่จะลดข้อจำกัดดังกล่าวจะต้องมีการปรับปรุงเพิ่มการเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่ร่วมกันเพื่อทำให้เกิดศักยภาพของพื้นที่ที่มากขึ้น

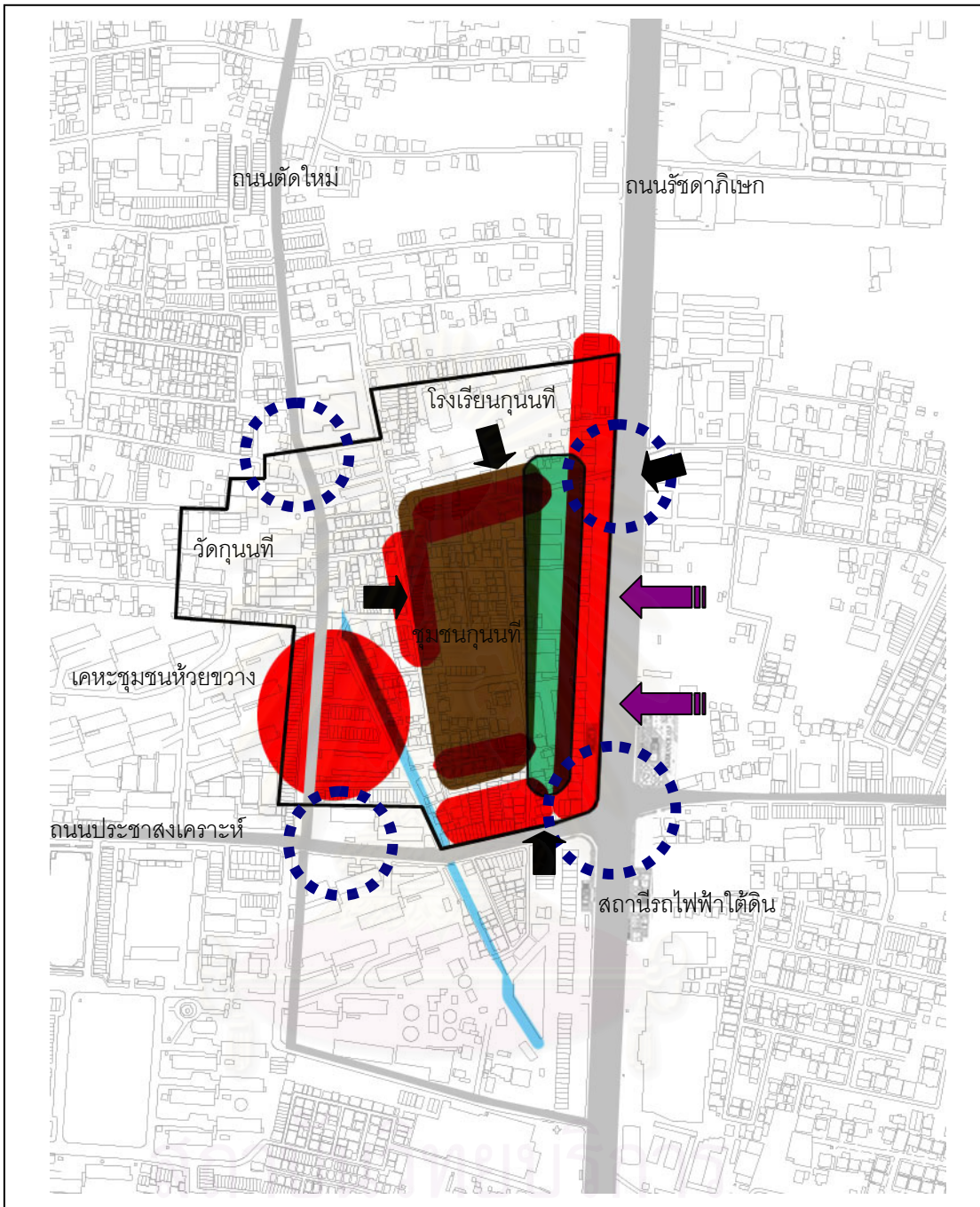


อาคารพักอาศัยในซอยรัชดาภิเษก 13

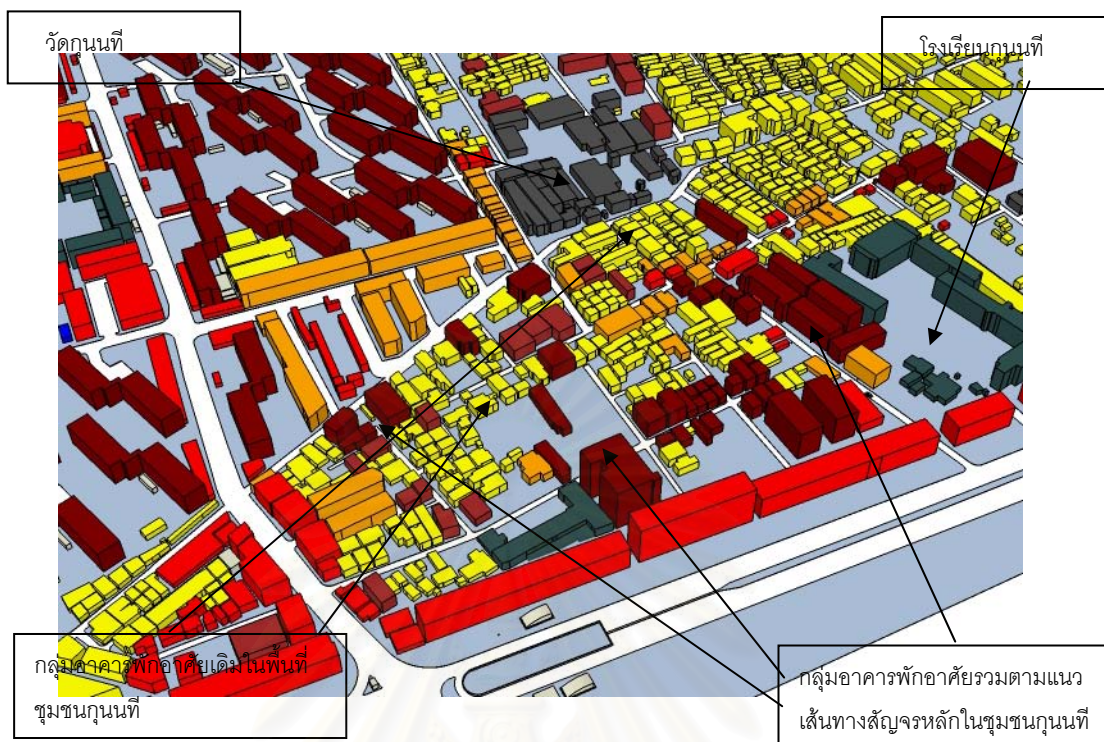


อาคารพักอาศัยใน ซอยประชากรราษฎร์บำเพ็ญ 1

รูปภาพที่ 4.2 แสดงกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมในชุมชนถนนที่



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.3</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านการพักอาศัยรวมในชุมชนกุนนที</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่พาณิชยกรรมริมถนน พื้นที่พักอาศัยรวม พื้นที่หลังพื้นที่การรถไฟฯ การเพิ่มการเข้าถึง อาคารในชุมชน การเข้าถึง จุดเปลี่ยนการสัญจร 	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	



รูปภาพที่ 4.3 แสดงสภาพกลุ่มอาคารพักอาศัยในชุมชนถนนที

4.2.2 การวิเคราะห์พื้นที่พักอาศัยของประชากรเดิม

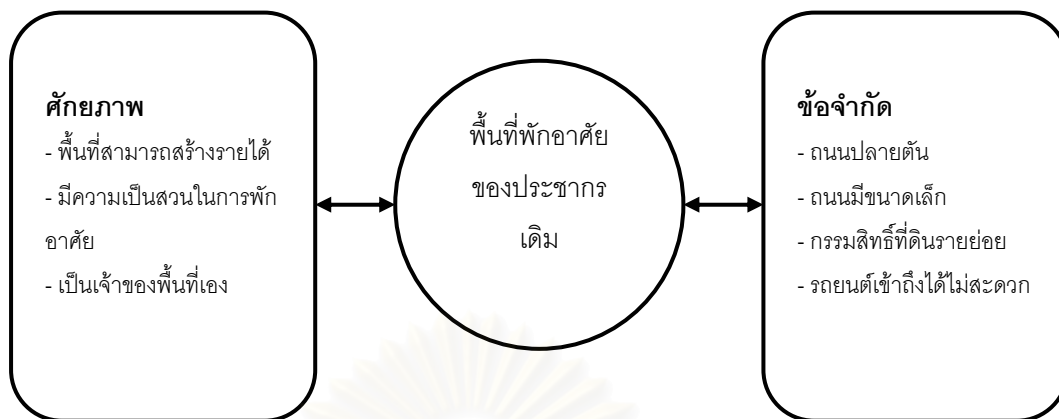
การพักอาศัยของประชากรเดิมในพื้นที่ชุมชนถนนทีจะตั้งอยู่ใกล้กับวัดถนนที ติดคลองลำน้ำแก้วในบริเวณที่ 1 ผู้พักอาศัยในพื้นที่นี้จะเป็นเจ้าของเดิม บางพื้นที่เจ้าของเดิมจะจัดสรรพื้นที่ให้เป็นที่เช่าพักอาศัย ส่วนใหญ่จะอยู่ด้านใน ลักษณะทางกายภาพของอาคารในบริเวณนี้จะประกอบด้วยวัสดุที่ไม่ทนไฟเป็นส่วนใหญ่ มีอายุไม่ต่ำกว่า 30 ปีบางส่วนมีสภาพทรุดโทรมโดยเฉพาะพื้นที่ให้เช่าพักอาศัย พื้นที่นี้จะเป็นศูนย์กลางชุมชน เชื่อมต่อกับวัดและยังมีศูนย์บริการชุมชนมีการใช้พื้นที่ที่เต็มประสิทธิภาพ ในส่วนพื้นที่ที่อยู่ตามแนวถนนเช่น ถนนซอยรัชดาภิเษก 13 ถนนซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1 เป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจ มีการใช้อาคารเป็นพื้นที่ที่ให้บริการทางการค้ากับคนภายในชุมชนและจะมีการค้าบริการบริการ ตลอด 24 ชั่วโมง

ลักษณะในด้านสังคมและการประกอบกิจกรรมจะเป็นกิจกรรมที่มีการพึ่งพาอาศัยกันระหว่างคนในชุมชนเดิมและคนภายนอกที่เข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ชุมชน ส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมการค้า การบริการ นอก จากกิจกรรมดังกล่าวยังมีกิจกรรมที่สนับสนุนที่สร้างความสัมพันธ์กันระหว่างคนในพื้นที่คือกิจกรรมนันทนาการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดความเคลื่อนไหวภายในชุมชนโดยจะใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่หน้าบ้านริมถนน ร้านค้า บริเวณพื้นที่โล่งที่ไม่มีการใช้งานและจุดตัดของถนนที่รถไม่สามารถสัญจรต่อไปได้

สาเหตุที่ยังคงเป็นที่พักอาศัยเดิมแทนที่จะมีการพัฒนาเป็นที่พักอาศัยรวมขนาดใหญ่มีสาเหตุมาจาก

- ถนนมีขนาดเล็กปลายตัน ไม่สามารถขยายได้
- กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นแปลงย่อยหลายเจ้าของ
- มูลค่าที่ดินมีราคาสูง(เฉลี่ย 20,000-80,000 บาทต่อตารางวา)
- พื้นที่ในปัจจุบันสามารถสร้างรายได้ให้กับเจ้าพื้นที่

- พื้นที่บางส่วนรถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้

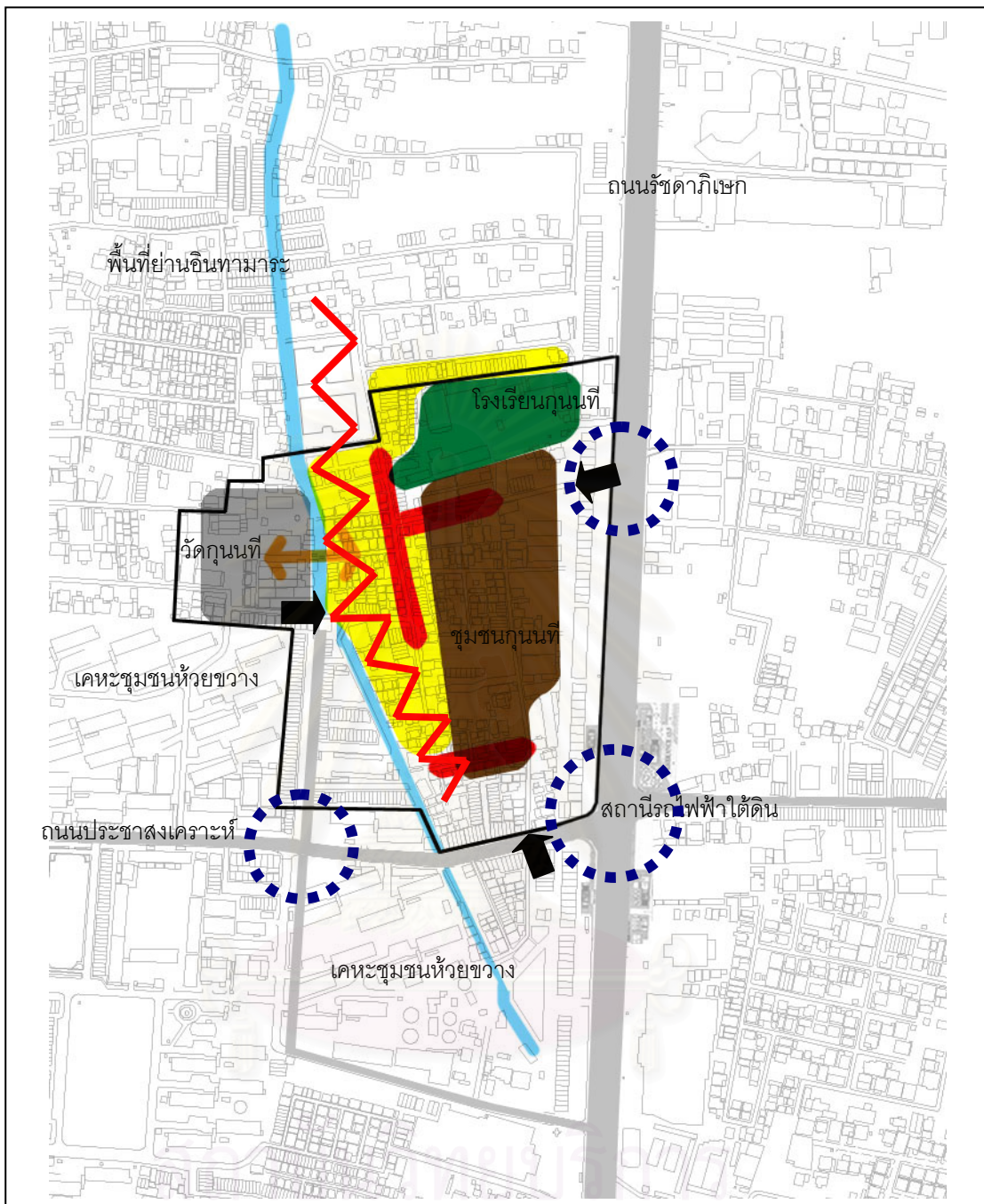


รูปภาพที่ 4.4 แสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม

จากสาเหตุดังกล่าวการพัฒนาพื้นที่ซึ่งเกิดความไม่สะดวก สาเหตุเหล่านี้จัดเป็นจุดอ่อนในการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ของภาคเอกชนและภาครัฐ พื้นที่ชุมชนในส่วนนี้จึงยังคงจุดแข็งในด้านความเหมาะสมสำหรับการพักอาศัยที่ต้องการความเป็นส่วนตัวมากกว่า ในด้านสังคมนอกจากจะเป็นพื้นที่เดิมแล้วส่วนใหญ่ยังเป็นเจ้าของเดิมและยังมีการประกอบกิจกรรมการค้าขายที่สามารถสร้างรายได้ให้กับตัวเองอีกด้วยซึ่งเป็นจุดสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้พื้นที่ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลง (แผนที่ 4.4)



รูปภาพที่ 4.5 แสดงสภาพและบรรยากาศของกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.4</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านการพักอาศัยเดิมในชุมชนกุนนที</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่พาณิชยกรรมชุมชน พื้นที่พักอาศัยรวม พื้นที่พักอาศัยเดิม อาคารในชุมชน การเข้าถึง จุดเปลี่ยนการสัญจร ขอบเขตชุมชน(คลองน้ำแก้ว) การเชื่อมโยงวัดกับชุมชน 	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	

4.2.3 การวิเคราะห์พื้นที่การค้าและการบริการ

กิจกรรมการค้าและการบริการเป็นกิจกรรมที่โดดเด่นรองลงมาจากกิจกรรมที่พักอาศัยและเป็นกิจกรรมที่คอยเกื้อหนุนและบริการให้กับกิจกรรมหลัก กิจกรรมลักษณะนี้สามารถแบ่งออกได้ตามเส้นทางการสัญจรและมีรูปแบบที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน คือตามถนนภายนอกชุมชนจะเป็นกิจกรรมค้าขาย อาหาร เสื้อผ้า เครื่องประดับ การบริการที่หลากหลาย และถนนภายในชุมชนจะเป็นกิจกรรมการให้บริการ การค้าขายที่รองลงมาเช่น ขายอาหารของแห้ง ร้านชำกรีด ร้านเสริมสวย เป็นต้น การค้าและการบริการในชุมชนจะกระจายตัวกันริมถนนซอย ทั้งสองฝั่งขึ้นอยู่กับความสะดวกและความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีผู้เข้าใช้บริการโดยตลอด ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะพักอาศัยในชุมชน เหตุผลเนื่องจากความสะดวกในการขนส่งและการเข้าถึง ในการให้บริการจะให้บริการกับคนที่เข้ามาพักอาศัยและคนในพื้นที่เดิม กิจกรรมที่อยู่ในชุมชนเหล่านี้จะมีที่ประกอบการอยู่ในบริเวณชั้นล่างของอาคารพักอาศัยประเภทต่างๆที่ตั้งอยู่ริมถนน (ภาพที่ 4.6 – 4.8)

กิจกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ทั่วไปตามแนวถนนภายในชุมชน เกาะกลุ่มกันอยู่ตามบริเวณอาคารพักอาศัยรวม ทางเข้าออกชุมชน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการสัญจรของคนอย่างต่อเนื่องและอยู่ในระยะการเดินทางที่เหมาะสมจากที่พักอาศัย ในด้านปัญหาที่ตามมาจากกิจกรรมเหล่านี้จะเป็นเรื่องปัญหาความไม่ปลอดภัยในการประกอบกิจกรรมการค้าขายจากการสัญจรของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ไม่เป็นระเบียบของพื้นที่ (แผนที่ 4.2)

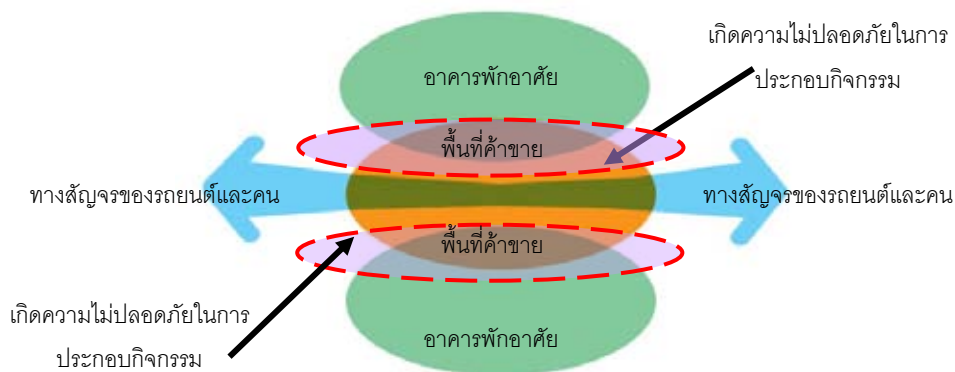


กิจกรรมการค้าและการบริการในซอยรัชดาภิเษก 13

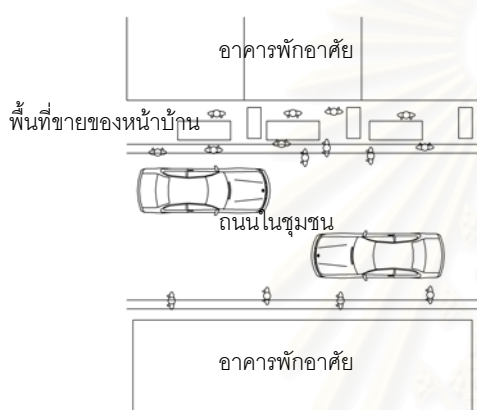


กิจกรรมการค้าและการบริการในซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 1

รูปภาพที่ 4.6 พื้นที่กิจกรรมการค้าริมทางในชุมชน



รูปภาพที่ 4.7 ตำแหน่งองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมการค้าตามแนวถนนในชุมชน



รูปภาพที่ 4.8 รูปแบบการประกอบกิจกรรมการค้าตามแนวถนนในชุมชน

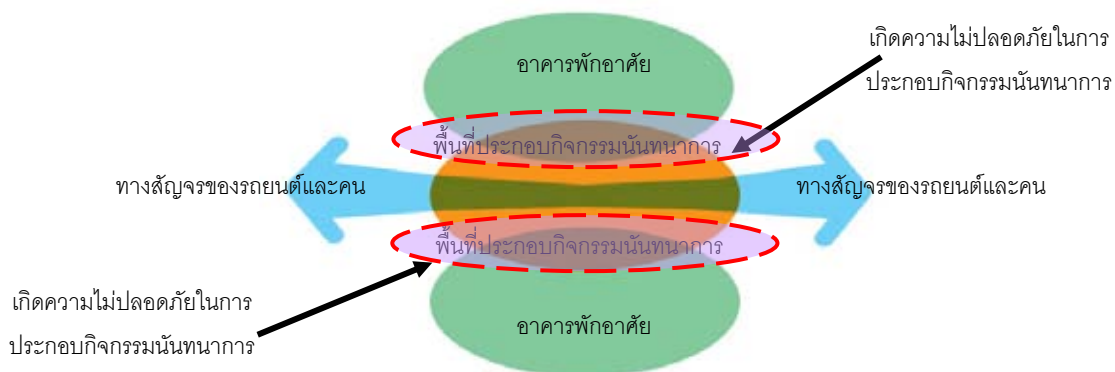
4.2.4 การวิเคราะห์พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ

จากข้อมูลทางกายภาพในด้านพื้นที่ต่างๆภายในชุมชนถนนที่สามารถจำแนกเป็นประเภทและความสัมพันธ์กับกิจกรรมของพื้นที่ได้ดังนี้ (แผนที่ 4.5)

- 1) พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะเช่น ถนน
- 2) พื้นที่เปิดโล่งกึ่งสาธารณะ เช่น ลานวัดถนนที่ ลานเอนกประสงค์โรงเรียนถนนที่ บริเวณหน้าบ้าน
- 3) พื้นที่เปิดโล่งส่วนตัว เช่น พื้นที่เปิดโล่งในอาคารพักอาศัย
- 4) พื้นที่เปิดโล่งที่ไม่มีการใช้งาน เช่น พื้นที่ที่ใช่เป็นที่วางของ ใช้จอดรถยนต์

จากการแบ่งประเภทและสำรวจพื้นที่พบว่า มีการใช้งานพื้นที่ในด้านกิจกรรมการพักผ่อนมากกว่ากิจกรรมด้านการออกกำลังกายเนื่องจากภายในชุมชนไม่มีพื้นที่ว่างเพียงพอที่จะใช้สำหรับกิจกรรมการออกกำลังกาย คนในชุมชนจึงเดินทางไปใช้พื้นที่สวนสาธารณะของการเคหะแห่งชาติแทน ในส่วนกิจกรรมการพักผ่อนจะสามารถพบเห็นได้ทั่วไปในพื้นที่ชุมชนและจะมีความสัมพันธ์กับกิจกรรมการค้าขายริมทาง กิจกรรมการพักผ่อนภายในที่พื้นที่ชุมชนสามารถที่จะแยกกิจกรรมและความสัมพันธ์ของพื้นที่ได้คือ (แผนที่ 4.5)

- 1) กิจกรรมพบปะพูดคุยกันจะพบอยู่ตามแนวถนนหน้าบ้าน ร้านค้าริมทางในชุมชน ทางเดินภายในชุมชน โดยมีการประกอบกิจกรรมเช่น เล่นหมากรุก ดูกีฬา สนทนา ทานอาหารเป็นต้น
- 2) กิจกรรมการเล่นของเด็ก จะพบตามจุดตัดของถนน และบริเวณที่เป็นถนนปลายตัน ผู้ประกอบกิจกรรมจะเป็นเด็กๆ อายุ 5-12 ขวบ มีผู้ปกครองคอยดูแล



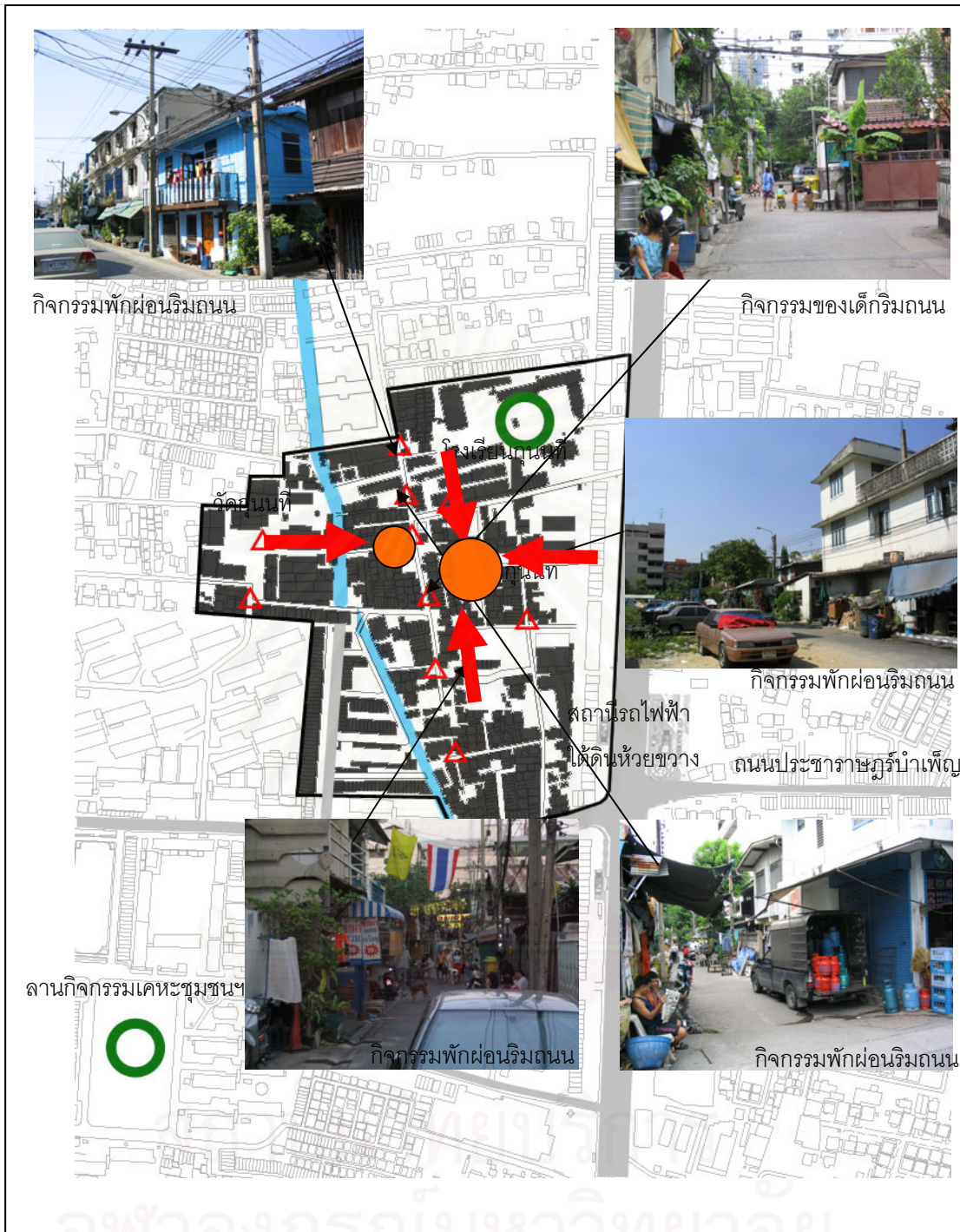
รูปภาพที่ 4.9 ตำแหน่งองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมนันทนาการตามแนวถนนในชุมชน



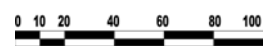
รูปภาพที่ 4.10 การจัดองค์ประกอบพื้นที่กิจกรรมนันทนาการบริเวณพื้นที่หน้าบ้านบ้าน

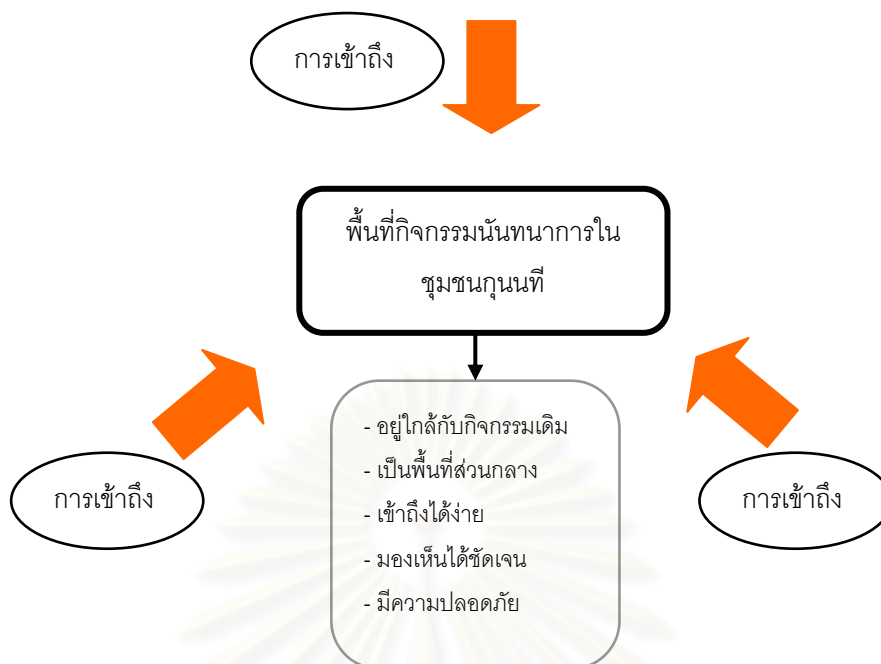
จากลักษณะการประกอบกิจกรรมและความสัมพันธ์กับพื้นที่พบว่า อาจเกิดอันตรายจากการสัญจรของรถยนต์ จากลักษณะของพื้นที่เปิดโล่งภายในชุมชนและแนวความคิดเรื่องเมืองกระชับพบว่า พื้นที่เปิดโล่งต่างๆ เช่น ถนนภายในชุมชน หากมีการควบคุมการสัญจรของรถยนต์ ก็จะทำให้การประกอบกิจกรรมการพักผ่อนริมน้ำเกิดความปลอดภัยมากขึ้น ในส่วนของพื้นที่ที่สามารถจะปรับปรุงให้รองรับกิจกรรมพักผ่อนและกิจกรรมการออกกำลังกาย ในปัจจุบันชุมชนกุนที่ยังขาดแคลนพื้นที่ในลักษณะสวนสาธารณะในระดับชุมชน จากแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในอนาคตที่ต้องการเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีจำนวนมากขึ้น โดยมีเป้าหมายให้มีพื้นที่สวนสาธารณะต่อประชากรไม่ต่ำกว่า 2 ตารางเมตรต่อคน จากแผนดังกล่าวทำให้พื้นที่เปิดโล่งประเภทต่างๆ ในชุมชน เช่น ถนนในชุมชน พื้นที่ว่างต่างๆ มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนได้ และจากจำนวนประชากรที่ชุมชนสามารถรองรับได้ทำให้ชุมชนต้องมีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อกิจกรรมนันทนาการประมาณ 10450 ตารางเมตรหรือ 6.53 ไร่ ซึ่งพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการที่จะรองรับกิจกรรมดังกล่าวควรมีลักษณะดังนี้

- เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับกิจกรรมเดิม เนื่องจากผู้ใช้บริการมีทั้งเด็กและผู้สูงอายุ
- เป็นพื้นที่ส่วนกลางเนื่องจากราคาที่ดินในชุมชนมีราคาสูง เช่น ถนนที่ไม่มีทางสัญจรของรถยนต์ พื้นที่ระหว่างอาคาร
- เป็นพื้นที่ที่สามารถสังเกตเห็นและเข้าถึงได้สะดวกทั้งจากภายนอกและภายใน
- เป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัยในการประกอบกิจกรรม



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.5</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์ตำแหน่งของพื้นที่กิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนที่เหมาะสม</p>	
<p>LEGEND</p> <p> : อาคาร : พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ : พื้นที่กิจกรรมออกกำลังกาย : พื้นที่กิจกรรมพักผ่อนปัจจุบัน : พื้นที่กิจกรรมพักผ่อนที่เหมาะสม : การเข้าถึงพื้นที่ชุมชน </p>	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	





รูปภาพที่ 4.11 แสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ

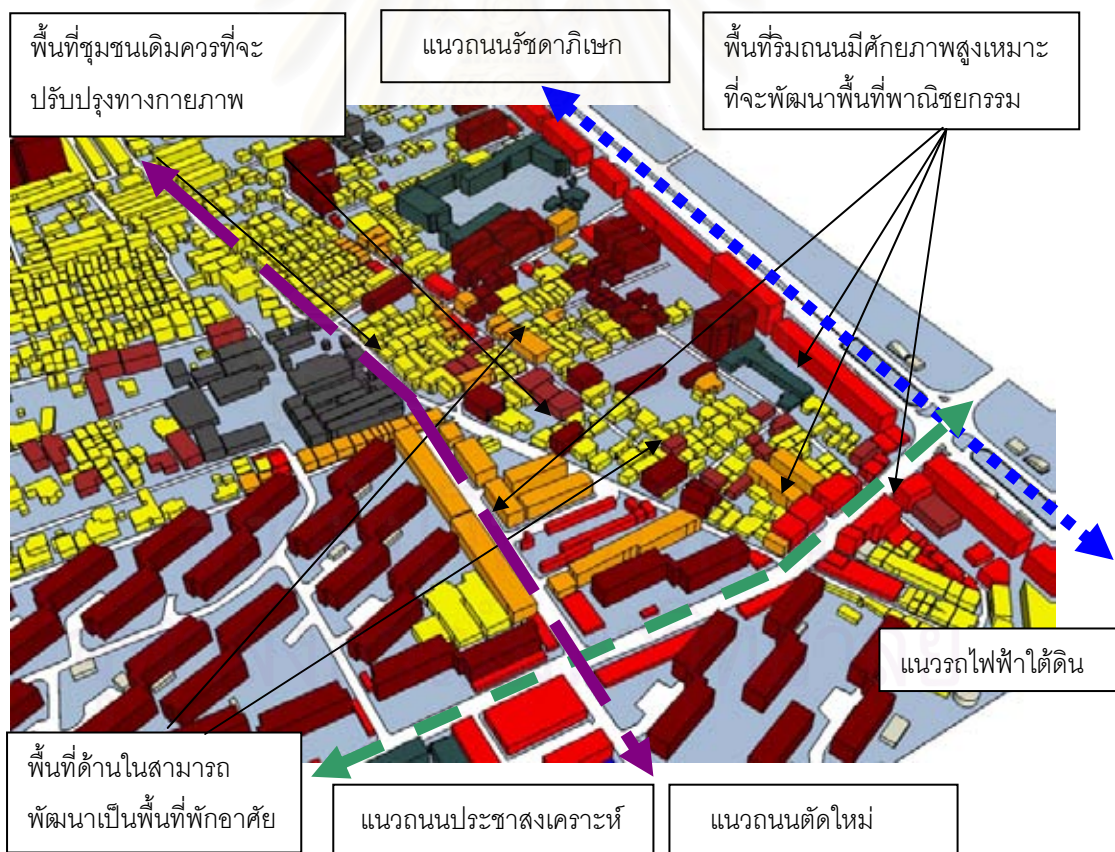
จากลักษณะดังกล่าวพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่งกึ่งสาธารณะและพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร จึงเหมาะที่จะปรับปรุงเพื่อเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนได้เช่น ถนนในชุมชนที่มีปริมาณการสัญจรที่ลดลง มีพื้นที่ทางเดินเท้าที่มากขึ้น สามารถประกอบกิจกรรมบริเวณหน้าบ้านหรือริมทางได้อย่างปลอดภัย พื้นที่ว่างระหว่างอาคารที่สามารถปรับปรุงเป็นส่วนละแวกบ้านได้เป็นต้น

4.3 การวิเคราะห์ด้านการใช้ประโยชน์อาคาร

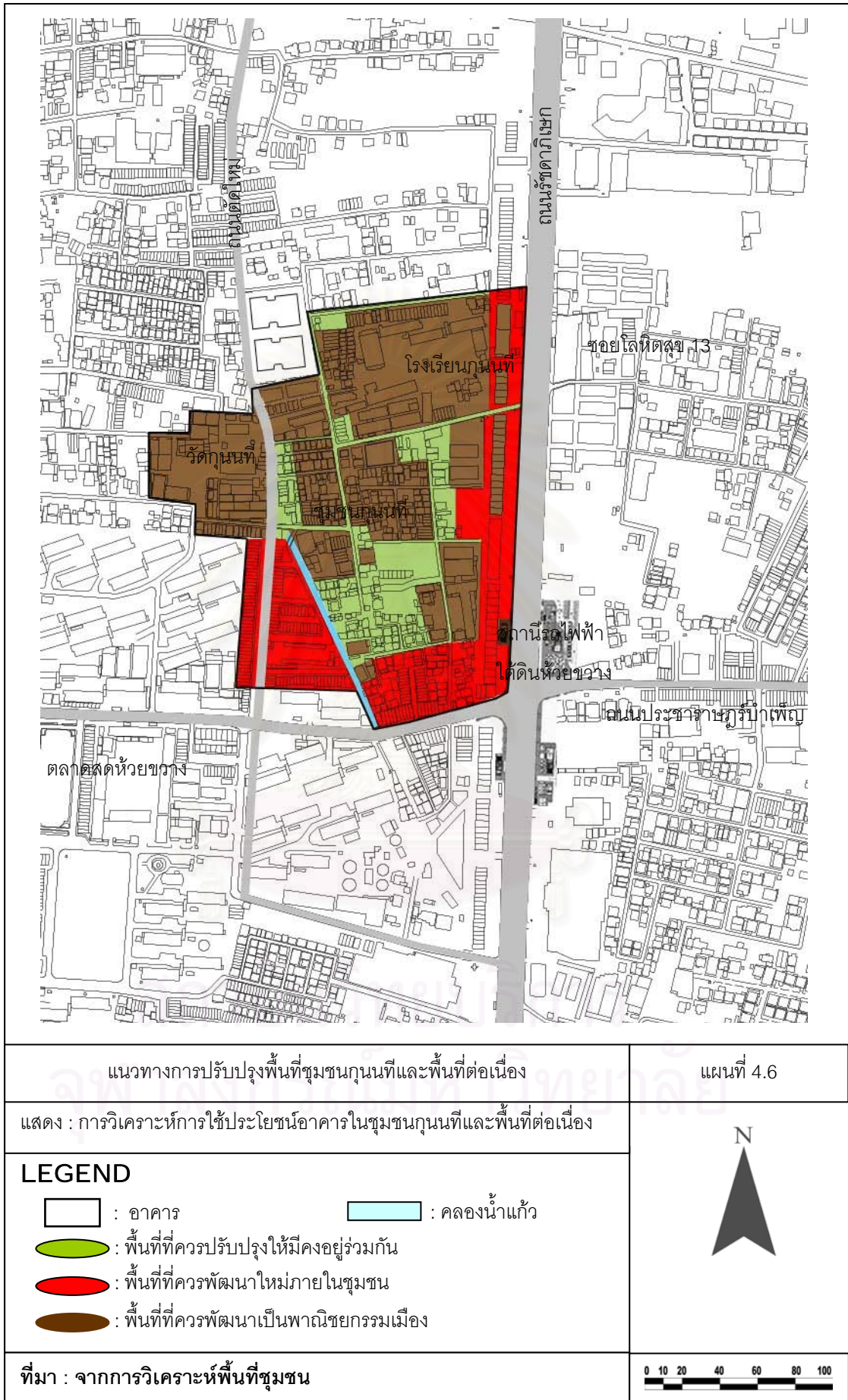
จากสภาพพื้นที่ชุมชนกุนนทีที่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลาย ทั้งในด้านการพักอาศัยแบบ บ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ การพักอาศัยในอาคารรวม โรงเรียน ศาสนสถาน มีการใช้งานอาคารผสมระหว่างการค้าและพักอาศัย โรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความมีชีวิตชีวาในชุมชน ปัจจุบันพื้นที่ชุมชนขาดการวางแผนไว้รองรับการขยายตัวในอนาคตจะทำให้เกิดความแออัดในพื้นที่ซึ่งจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและปัญหาด้านสุขภาพ จากการศึกษาในพื้นที่ด้านการใช้ประโยชน์อาคารพบว่าปัญหาส่วนใหญ่เป็นปัญหาสภาพที่พักรุกทึบตามอายุอาคาร ทั้งอาคารพาณิชย์ บ้านเดี่ยว บ้านแถว และประกอบกับวัสดุที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นวัสดุที่ง่ายต่อการเกิดอัคคีภัย จากการสำรวจพื้นที่ภายในชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องพบว่าในส่วนพื้นที่ที่เป็นพื้นที่พักรุกทึบเดิมและมีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพักอาศัยที่ยังมีสภาพดีควรที่จะมีการปรับปรุงเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพิ่มการเข้าถึงให้สะดวกลดการเกิดอัคคีภัย ในส่วนพื้นที่ที่มีสภาพทรุดโทรม ควรที่จะมีแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ใหม่ เป็นอาคารพักรุกทึบรวมในแนวตั้งผสมผสานไปกับกลุ่มอาคารพักรุกทึบเดิม เนื่องจากพื้นที่มีข้อจำกัดในการพัฒนาอาคารในแนวราบ ในส่วนพื้นที่พักรุกทึบรวมควรที่จะเพิ่มการเข้าถึงให้เข้าถึงได้สะดวกซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อื่นๆตามมาในส่วนพื้นที่ที่ติดถนนที่มีการใช้งานอาคารเพื่อประกอบการค้าควรที่จะมีการส่งเสริมให้ประกอบการค้าได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้นเพราะพื้นที่เหล่านี้จะเป็นพื้นที่ที่คอยบริการคนในชุมชน ทำให้ชุมชนมีความสมบูรณ์ มีผู้คนหลากหลายอาชีพมีความ

ผสมผสานกัน ในส่วนพื้นที่ที่อยู่ติดกับพื้นที่ของการรถไฟฯและพื้นที่ที่อยู่ริมถนนประชาสงเคราะห์ จากศักยภาพของพื้นที่ ทั้งในด้านการเข้าถึง การสัญจรที่สะดวกและการส่งเสริมการใช้ที่ดินของภาครัฐ พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพในการพัฒนาอาคารเพื่อประกอบพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เชื่อมโยงกับพื้นที่ของการรถไฟฯต่อเนื่องกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินและส่วนการใช้ประโยชน์อาคารที่ยังคงลักษณะเดิม จะเป็น โรงเรียนต่างๆ ศาสนสถาน โดยปรับปรุงให้มีสภาพทางกายภาพให้มีความสวยงามและใช้ประโยชน์ด้านการพักผ่อนได้(แผนที่4.6)

สรุปภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของพื้นที่ชุมชนขุนทองที่มีแนวโน้มที่จะเกิดการพัฒนาเป็นอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้งมากขึ้น เนื่องจากไม่สามารถขยายตัวในแนวราบได้และข้อจำกัดของกรรมสิทธิ์ที่ดินและราคาที่ดิน จากความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชน การควบคุมของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ที่ให้มีการใช้งานพื้นที่ได้ทั้งการพักอาศัยและการพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ แต่จากข้อจำกัดของถนนที่ไม่สามารถขยายได้และข้อกำหนดด้านการควบคุมอาคารทำให้การพัฒนาอาคารใหม่ภายในชุมชนขุนทองที่จะต้องสอดคล้องเหมาะสมกัน โดยอาคารที่จะพัฒนาในชุมชนจะมีความสูงไม่เกิน 23.00 เมตร และมี FAR ประมาณ 3.43 ในส่วนพื้นที่ที่ใกล้กับจุดขึ้น – ลงระบบรถไฟฟ้าใต้ดินและตามแนวระบบรถไฟฟ้าใต้ดินนั้นมีความศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาเป็นย่านพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ได้ ตามลักษณะของพื้นที่ที่ได้รับอิทธิพลจากการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมีลักษณะการพัฒนาพื้นที่ร่วมกันระหว่างเอกชนและภาครัฐ



ภาพที่ 4.12 แสดงศักยภาพและการใช้อาคารในปัจจุบัน



4.4 การวิเคราะห์ด้านการสัญจร

จากลักษณะทางกายภาพ สามารถวิเคราะห์การสัญจรในพื้นที่ชุมชนถนนที่ได้เป็น 2 ลักษณะคือ

- 1) การสัญจรภายนอกชุมชน
- 2) การสัญจรภายในชุมชน

4.4.1 การสัญจรภายนอกชุมชน

จากข้อมูลด้านปัญหาด้านการสัญจรภายในชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่อง ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาด้านการเข้าถึงพื้นที่ด้านที่ไม่สะดวก แต่จากศักยภาพของพื้นที่ชุมชนถนนที่พบว่า จะได้รับอิทธิพลที่หลายอย่างที่สำคัญที่จะส่งผลต่อการสัญจรและการเข้าถึงชุมชนเช่น แนวถนนตัดใหม่บริเวณคลองน้ำแก้ว โดยแนวถนนตัดใหม่นี้จะเชื่อมโยงกับแนวถนนย่อยภายในชุมชนได้เพราะถนนย่อยในชุมชนจะมีทิศทางสิ้นสุดที่คลองน้ำแก้ว บริเวณที่สิ้นสุดนี้จะมีหลายเส้นทางแต่เส้นทางที่สำคัญจะเป็นบริเวณถนนขอบพื้นที่ศึกษาติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่ จำนวน 2 อาคาร จากปัญหาที่มีรถผ่านเข้าสู่ชุมชนที่มากนั้นและจากการตัดถนนใหม่นี้ทำให้ในอนาคต สามารถที่จะมีการควบคุมการสัญจรของรถยนต์ให้เข้าสู่ในพื้นที่ชุมชนถนนที่ให้ลดลงได้ โดยให้รถสัญจรผ่านออกสูถนนที่อยู่บริเวณขอบพื้นที่ศึกษา เนื่องจากถนนมีขนาดกว้างประมาณ 5.00 เมตร รวมกับระยะรันของอาคาร จะทำให้มีความกว้างประมาณ 9.00 เมตร จากการควบคุมการสัญจรของรถยนต์ในลักษณะนี้ทำให้ภาพรวมการสัญจรของรถยนต์ที่จะเข้าสู่ชุมชนถนนที่ จะเป็นลักษณะการเดินรถวนรอบพื้นที่ชุมชนเป็นวงกลมซึ่งจะเป็นผลดีในด้านที่รถยนต์ที่ใช้เส้นทางชุมชนเป็นเส้นทางลัดจะไม่สัญจรเข้าสู่ชุมชน แต่จะสัญจรผ่านรอบนอกชุมชนแทน(แผนที่ 4.7)

ในด้านอิทธิพลจากระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน จะส่งผลต่อชุมชนในด้านปริมาณการสัญจรทางเท้าที่สัญจรเข้า – ออกจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณสถานีห้วยขวาง ซึ่งจากการคาดการณ์จำนวนผู้เข้าใช้บริการในปี พ.ศ. 2553 จะมีผู้เข้าใช้บริการสถานีห้วยขวางเฉลี่ยถึงวันละ 5000 คนต่อวัน เฉลี่ย 12 ชั่วโมง หรือเท่ากับ 417 คนต่อชั่วโมง และมีทิศทางกระจายตัวสู่พื้นที่ชุมชนถนนที่ทั้งทางซอยรัชดาภิเษก 13 และซอยประชาราษฎร์บำรุง 1 จากการกระจายตัวของคนดังกล่าวส่วนที่มีทิศทางเข้าสู่ชุมชนถนนที่ ทำให้พื้นที่ที่มีการสัญจรทางเท้านี้จะมีศักยภาพสูงในด้านพาณิชยกรรม

4.4.2 ด้านการสัญจรภายในชุมชน

จากข้อมูลด้านกายภาพ พบว่าปัญหาส่วนใหญ่ในด้านการสัญจรภายในชุมชน จะเป็นปัญหาด้านการสัญจรที่ไม่ต่อเนื่องในชุมชน ถนนในชุมชนมีขนาดเล็ก ไม่มีทางเดินเท้า ซึ่งเป็นข้อจำกัดในปัจจุบัน เนื่องจากถนนไม่สามารถขยายได้และทำให้การพัฒนาพื้นที่ด้านในเป็นไปอย่างไม่สะดวก แต่จากลักษณะโครงข่ายถนนเดิมภายในชุมชน แนวถนนตัดใหม่ แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตและปริมาณการสัญจรทางเท้าในอนาคตพบว่าสามารถที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายถนนเดิมภายในชุมชนให้มีการสัญจรที่ต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ภายในชุมชนเชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญภายในชุมชนและภายนอกชุมชนได้ เช่นพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณตลาดสดเกียรติธงชัย บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกและถนนประชาสงเคราะห์ อันจะเป็นผลให้มีการสัญจรทางเท้าที่สะดวกมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ด้านในมากขึ้น ในด้านลักษณะการสัญจรในชุมชน เนื่องจากที่ถนนมีขนาดเล็ก ไม่สามารถขยายได้ ไม่ทางเดินเท้าชัดเจน และในอนาคตพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน จะมีการสัญจรทางเท้าเป็นส่วนใหญ่ การสัญจรภายในชุมชนจึงควรที่จะเน้นให้เป็นการ

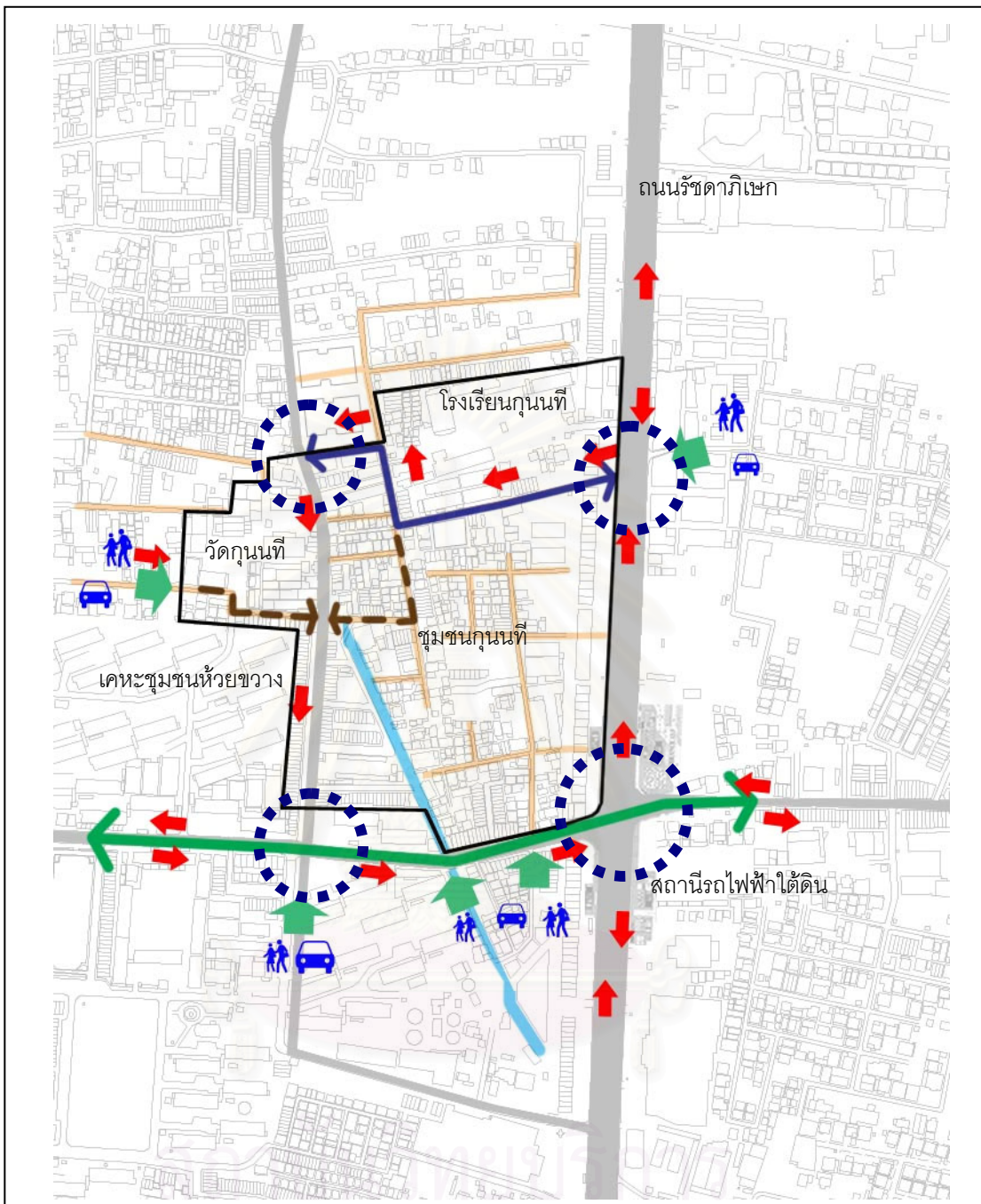
สัญญาทางเท้าเป็นหลักแต่รถยนต์ก็ยังสามารถเข้าถึงได้ โดยมีขอบเขตในการสัญจรทางเท้าที่ชัดเจนแยกจากถนน(แผนที่ 4.8)

ด้านการสัญจรด้วยรถบริการสาธารณะ ในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องพบว่าจะเป็นการสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์ โดยในชุมชนมีจุดให้บริการหลายจุด แสดงให้เห็นถึงจำนวนของประชากรในพื้นที่ที่มีคนเข้ามาพักอาศัยมากและมีการสัญจรทางเท้ามาก ทำให้เกิดกิจกรรมการให้บริการเหล่านี้ในชุมชนหลายแห่ง และกลายเป็นกิจกรรมที่สร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนกุนนที แต่ปัญหาในการสัญจรในลักษณะนี้พบว่าจุดให้บริการส่วนใหญ่อยู่ริมทางและสร้างปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ตามมา

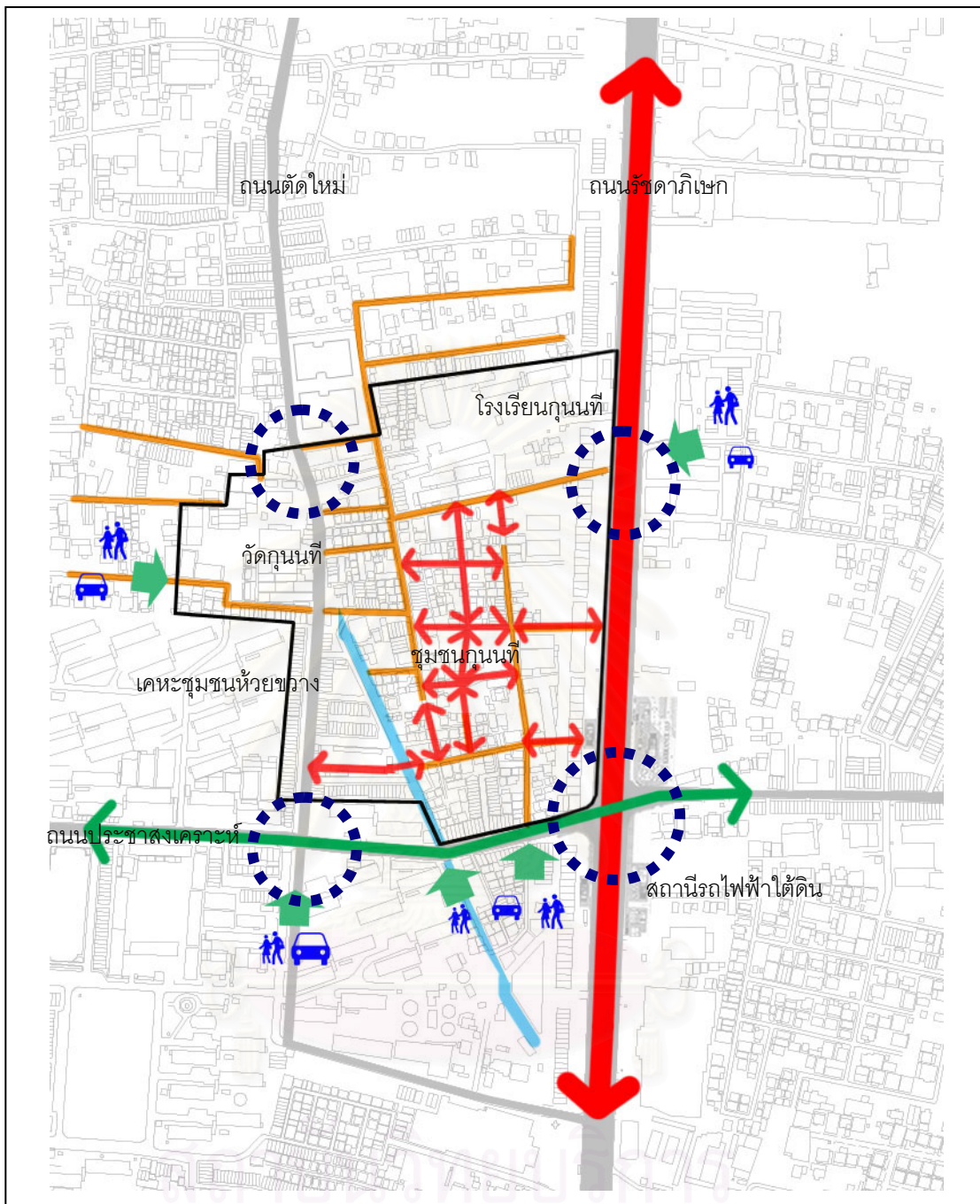


4.4.3 สรุปการวิเคราะห์ด้านการสัญจร

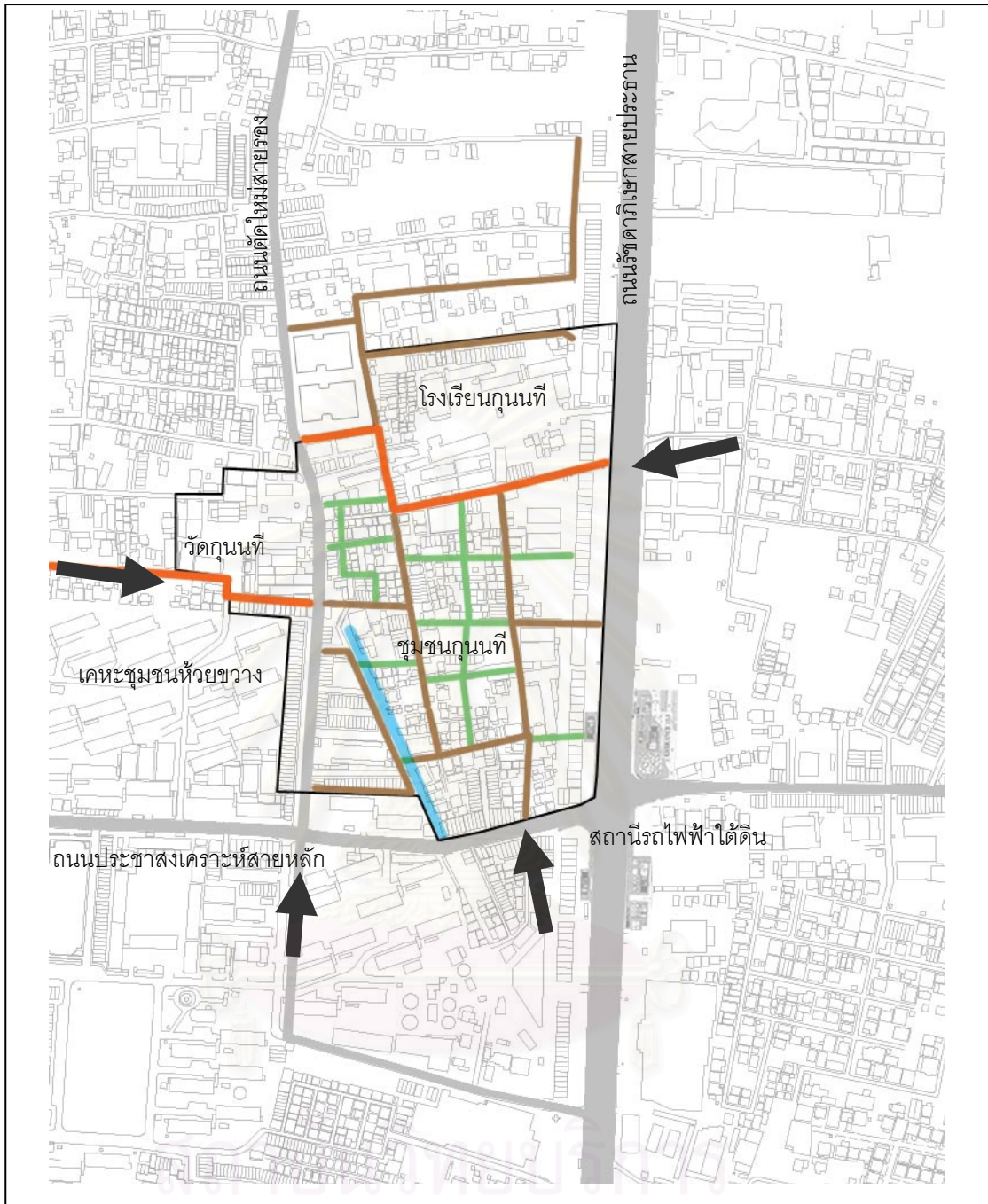
จากการวิเคราะห์ด้านการสัญจรของชุมชนกุนนที พบว่าในอนาคตนั้นสามารถที่จะควบคุมการสัญจรของรถยนต์เพื่อลดปริมาณการสัญจรที่จะเข้าสู่ชุมชนได้ ในด้านการสัญจรภายในชุมชนนั้นพบว่าการเข้าถึงที่สะดวกและการสัญจรที่ต่อเนื่องภายในชุมชนจะส่งผลให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านในชุมชนเกิดประสิทธิภาพสูงสุดและจากการที่พื้นที่ด้านในเป็นพื้นที่พักอาศัย การสัญจรภายในควรที่จะเน้นการสัญจรทางเท้าเป็นหลัก เนื่องจากมีระยะการเดินทางภายในชุมชนประมาณ 500 – 600 เมตรและส่งเสริมให้มีกิจกรรมตลอดเส้นทางเพื่อสร้างแรงดึงดูดในการสัญจร โดยมีขอบเขตในการสัญจรที่ชัดเจน เป็นโครงข่ายที่สัญจรได้อย่างทั่วถึง ในด้านการสัญจรสาธารณะประเภทอื่นนั้นจะเน้นให้เกิดความชัดเจนในที่ตั้งที่รับรู้ได้และไม่กีดขวางการสัญจรของคนและรถยนต์



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.7</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์การสัญจรภายนอกชุมชนกุนนที</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> ถนนรอบชุมชน ถนนเดิมในชุมชน ถนนเดิมที่มีรถยนต์ผ่าน ถนนที่เชื่อมโยงกับถนนใหม่ อาคารในชุมชน การสัญจรของรถยนต์ จุดเปลี่ยนการสัญจร 	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.8</p>
<p>แสดง : การวิเคราะห์การเชื่อมโยงการสัญจรภายในชุมชนกุนนที</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> ถนนรอบชุมชน ถนนเดิมในชุมชน ถนนที่เชื่อมโยง อาคารในชุมชน การเข้าถึง จุดเปลี่ยนการสัญจร 	
<p>ที่มา : การสำรวจภาคสนาม: 2548</p>	



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.9</p>
<p>แสดง : การจัดลำดับความสำคัญของถนนภายในชุมชนกุนนที</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> ถนนรอบชุมชน ถนนสายหลักในชุมชน ถนนสายรองในชุมชน ถนนสายย่อยในชุมชน การเข้าถึง อาคารในชุมชน 	
<p>ที่มา : การวิเคราะห์พื้นที่: 2549</p>	

4.5 สรุปวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาในพื้นที่

จากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกับบทบาทและความสัมพันธ์ของพื้นที่ในชุมชน สามารถสรุปศักยภาพและปัญหาได้ดังนี้จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้ไปสรุปร่วมกับโครงการพัฒนาต่างๆที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชนเพื่อหาแนวทางปรับปรุงพื้นที่ต่อไป

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาในพื้นที่

หัวข้อในการวิเคราะห์	ศักยภาพ	ปัญหา
ด้านกายภาพ - ความสัมพันธ์ภายในพื้นที่ชุมชน - การพักอาศัย - การสัญจร - พื้นที่ว่างต่างๆ - พื้นที่กิจกรรม - นันทนาการ - การใช้ประโยชน์อาคาร ภายในชุมชน	- การใช้พื้นที่แบบผสมผสานในการพักอาศัย การค้าและการพักผ่อนเกิดการเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา เป็นสิ่งดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่ - พื้นที่ยังสามารถเพิ่มความหนาแน่นได้ - พื้นที่ริมถนนมีศักยภาพในการค้าที่ดี - เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งงานการคมนาคมมีความสะดวก - มูลค่าที่ดินต่ำกว่าย่านศูนย์กลางเมือง - พื้นที่ว่างสามารถพัฒนาได้ - สามารถพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมได้ - พื้นที่ที่มีความเป็นส่วนตัวเหมาะกับการพักอาศัย	- พื้นที่บางส่วนถูกปล่อยให้รกร้างเนื่องจากปัญหาด้านการเข้าถึง - มีรถยนต์สัญจรผ่านในพื้นที่ตลอดเวลา - มีการใช้พื้นที่ทางสัญจรที่ประปรกกันระหว่างรถยนต์และทางเดินเท้า - ขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนภายในชุมชน - ถนนไม่สามารถขยาย - อาคารบางส่วนมีการใช้งานผิดประเภท
ด้านเศรษฐกิจ - การพาณิชยกรรมในระดับชุมชน	- ผู้คนที่เข้ามาพักในชุมชน เป็นสิ่งที่สนับสนุนให้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้าขายที่ต้องอาศัยผู้ซื้อจากภายในชุมชนหรือผู้อยู่อาศัยต้องอาศัยการค้าภายในชุมชนที่ง่ายต่อการใช้บริการ - จากที่มีคนเข้ามาพักในชุมชนที่มากทำให้คนในพื้นที่สามารถพึ่งพาตัวเองได้	- การค้าขายริมถนนในชุมชนที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก จะกีดขวางการสัญจรภายในชุมชน อาจสร้างความไม่ปลอดภัยและมีการใช้บริการที่ลดน้อยลง

หัวข้อในการวิเคราะห์	ศักยภาพ	ปัญหา
- การพาณิชย์กรรมในระดับเมือง	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ถูกส่งเสริมให้ประกอบพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ได้ - เข้าถึงจากถนนรัชดาภิเษกได้โดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - การเข้าถึงภายในไม่สะดวก - กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นแปลงย่อย
ด้านสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ความหนาแน่นของผู้ใช้พื้นที่และการประกอบกิจกรรมพักผ่อนริมน้ำ ทำให้มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมตลอดเวลาทำให้มีการช่วยกันสอดส่องดูแลพื้นที่ และไม่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม - พื้นที่สามารถปรับปรุงเพื่อยกระดับการพักอาศัยภายในชุมชนให้ดีขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ในอนาคตความหนาแน่นของผู้อยู่อาศัยจะมีความมากขึ้น จนเกิดความแออัด และเกิดผลเสียต่อคุณภาพชีวิต - พื้นที่ยังสามารถพัฒนาได้หลายส่วนแต่ต้องวางแผนพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมกับความหนาแน่นของประชากรที่จะรองรับได้

4.6 โครงการพัฒนาที่จะส่งผลต่อพื้นที่ชุมชนกวนนทีในอนาคต

โครงการพัฒนานี้จะเป็นแผนพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐมีรายละเอียดดังนี้(ตารางที่ 4.2)

1) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

- โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้ม
- โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายสีแดง

2) โครงการพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่เขตดินแดง

- โครงการตัดถนนบนคลองลำน้ำแก้วจากถนนสุทธิสารถึงถนนประชาสงเคราะห์
- โครงการส่งเสริมการใช้พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกให้รองรับการขยายตัวจากย่านธุรกิจ

3) โครงการฟื้นฟูชุมชนดินแดงและชุมชนห้วยขวาง

- การยกระดับที่พักอาศัย
- เพิ่มความหนาแน่นในพื้นที่

4) โครงการพัฒนาที่พักอาศัยของทหารบกบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต

- เพิ่มที่พักอาศัยและจำนวนประชากร
- การยกระดับที่พักอาศัย

โครงการพัฒนาของภาครัฐล้วนเป็นโครงการที่จะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เข้มข้นมากขึ้น ทั้งในด้านการพักอาศัย การประกอบพาณิชยกรรม ในอนาคตของพื้นที่ชุมชนกุนนทีจะได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เกิดความต้องการที่พักอาศัยในพื้นที่ที่ใกล้กับแหล่งงาน พื้นที่ริมถนนที่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชน จะมีศักยภาพในด้านพาณิชยกรรมที่สูงขึ้น มีปริมาณของประชากรในชุมชนที่มากขึ้น ส่งผลให้มีการสัญจรทั้งภายในและภายนอกชุมชนที่หนาแน่นขึ้น

ตารางที่ 4.2 สรุปโครงการที่จะมีแนวโน้มส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชุมชนกุนนที

โครงการ	รูปแบบการพัฒนา	แนวโน้มที่จะส่งผลต่อพื้นที่ชุมชนในอนาคต
1) โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีส้มเชื่อมกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน - เชื่อมโยงสนามบินสุวรรณภูมิกับพื้นที่ย่านหัวลำโพง 	<ul style="list-style-type: none"> - จะเกิดการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มากขึ้น - จะเกิดการพัฒนาด้านที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงานและใกล้กับระบบขนส่งมวลชน
3) โครงการพัฒนาระบบคมนาคมในเขตดินแดง	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมให้สัญจรสะดวกมากขึ้น - ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชยกรรมตามแนวถนนรัชดาภิเษก 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ตามแนวถนนตัดใหม่สามารถพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ได้ - การเข้าถึงพื้นที่ด้านในจะสะดวกมากขึ้นเนื่องจากมีถนนเชื่อมระหว่างถนนสุทธิสารและถนนประชาสงเคราะห์ - มูลค่าที่ดินจะมีการปรับราคาสูงขึ้น
4) โครงการฟื้นฟูชุมชนดินแดง – ห้วยขวาง	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนารูปแบบที่พักอาศัยและเพิ่มจำนวนที่พักอาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> - จะเกิดปริมาณการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้นในพื้นที่รอบๆเคหะชุมชน - พื้นที่พาณิชยกรรมจะมีการขยายตัวมากขึ้น - มีการเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่การเคหะและรอบการเคหะมากขึ้น
4) โครงการพัฒนาที่พักอาศัยของทหารบก	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนารูปแบบที่พักอาศัยและเพิ่มจำนวนที่พักอาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งผลให้เกิดปริมาณการสัญจรในพื้นที่ใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น - พื้นที่พาณิชยกรรมจะมีการขยายตัวมากขึ้น

4.7 แนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องในแต่ละบริเวณ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ ของพื้นที่ชุมชนกุนนทีพบว่าพื้นที่แต่ละส่วนในชุมชนนั้นมีศักยภาพที่ไม่เท่ากันทั้งในด้านการพักอาศัย การพาณิชยกรรม ด้านการศึกษา ด้านการศาสนาเป็นต้น แต่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ส่วนใหญ่จะได้รับอิทธิพลจากระบบรถไฟฟ้ามหานครที่เข้าถึงในพื้นที่และจากการข้อมูลพบว่าระบบขนส่งมวลชนจะส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของชุมชน จึงสามารถสรุปรายละเอียดแนวโน้มการพัฒนาในแต่ละบริเวณได้ดังนี้ (แผนที่ 4.10)

1) พื้นที่ที่มีแนวโน้มการพัฒนาร่วมกัน

ได้แก่ พื้นที่ว่างเปล่า บริเวณติดที่ดินการรถไฟแห่งประเทศไทยรถไฟฟ้าและอาคารพาณิชย์ริมถนนประชาสงเคราะห์ เหมาะอย่างยิ่งสำหรับแผนการพัฒนาพื้นที่ใหม่เนื่องจากที่ดินของการรถไฟมีขนาดเล็กกว้างเพียง 40 เมตร ทำให้ไม่สามารถพัฒนาอาคารขนาดใหญ่จึงควรที่จะมีการพัฒนาร่วมกับพื้นที่ด้านหลังซึ่งเป็นพื้นที่ว่างและจะทำให้เกิดการเพิ่มเส้นทางที่เข้าถึงชุมชนและในสวนพื้นที่อาคารพาณิชย์ริมถนนประชาสงเคราะห์ที่เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์และด้านหลังเป็นกลุ่มบ้านพักอาศัย เสนอแนะให้พัฒนาเป็นพื้นที่ธุรกิจ และลานกิจกรรมเพื่อประโยชน์ทางการค้าการบริการและจะเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจรในอนาคตที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ตามแผนการส่งเสริมการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549

2) พื้นที่ที่มีแนวโน้มพัฒนาที่ต่อเนื่อง

เป็นพื้นที่บริเวณกลางชุมชนซึ่งเป็นกลุ่มอาคารพักอาศัยรวมและพื้นที่ว่างและกลุ่มอาคารพาณิชย์ พื้นที่เหล่านี้ มีการขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเนื่องจากการเข้าถึงที่ไม่สะดวก แต่จากการที่อยู่ด้านใน มีความสงบเหมาะในการพักอาศัย จึงเสนอแนะให้เป็นพื้นที่ที่ควรพัฒนาอาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่และมีการประกอบพาณิชยกรรมขนาดเล็กผสมผสานกันแต่ต้องมีการเพิ่มการเข้าถึงให้สะดวกขึ้น

3) พื้นที่ที่มีแนวโน้มพัฒนาใหม่

ได้แก่พื้นที่บริเวณตลาดสดเกียรติธงชัย ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่มีสภาพทรุดโทรม บางส่วนไม่มีการใช้งานและจากการที่จะมีถนนบนคลองน้ำแก้วในอนาคต จึงเสนอแนะให้พัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมใหม่เพื่อประโยชน์ทางการค้า การบริการในอนาคตที่ใกล้กับพื้นที่เคหะชุมชนห้วยขวางและชุมชนกุนนที

4) พื้นที่ที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

ได้แก่ สถานศึกษา(โรงเรียนกุนนทีและโรงเรียนอนุบาลรังสิต) วัดกุนนที ควรแก่การเก็บรักษาไว้และปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดี ซึ่งปัจจุบันไม่มีการใช้งานเช่นลานวัด โดยเฉพาะสถานศึกษาควรปรับปรุงและพัฒนาให้สวยงาม สอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้งานเป็นพื้นที่ใช้งานร่วมกันในชุมชน

5) พื้นที่ที่ควรปรับปรุงให้คงอยู่ร่วมกัน

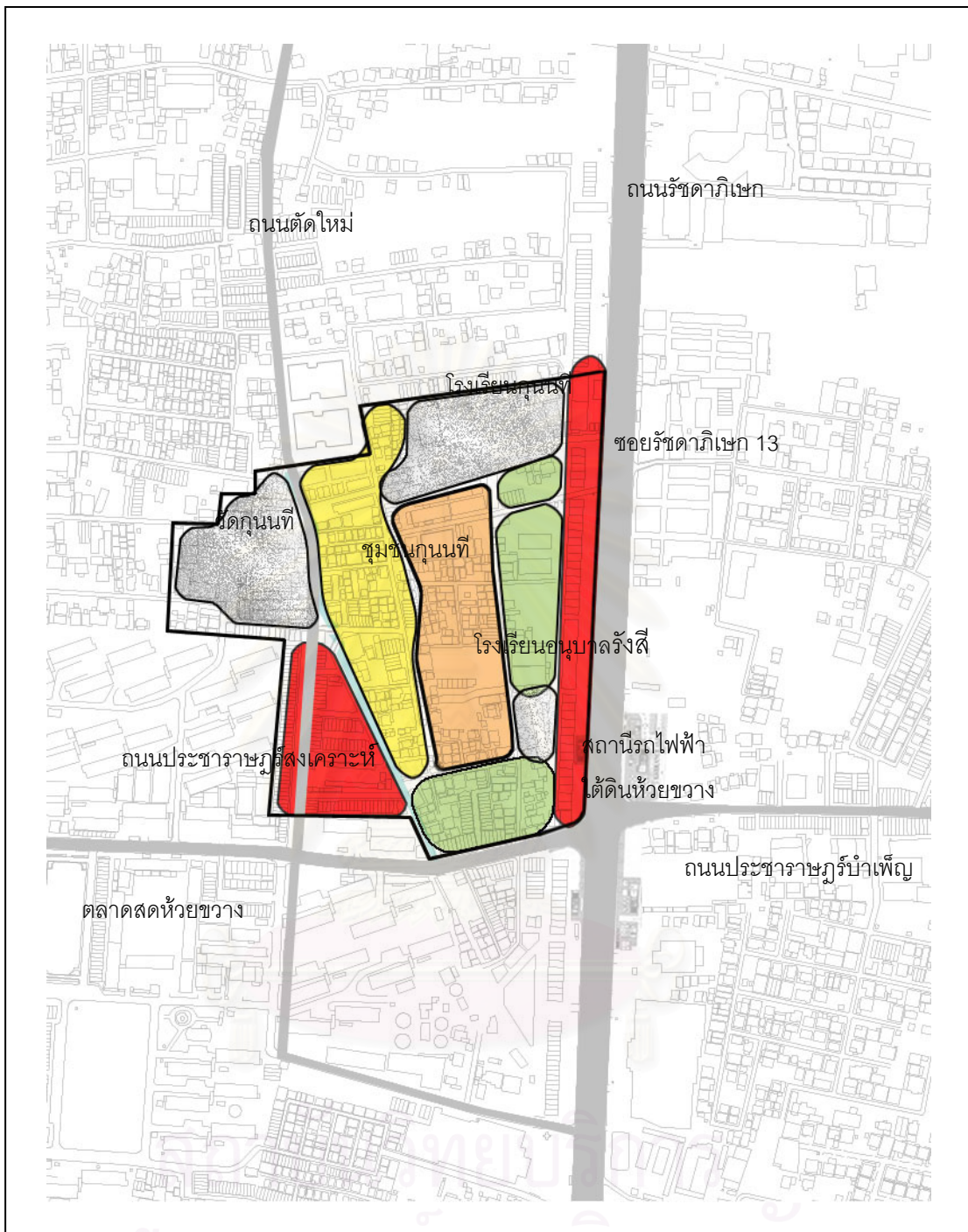
ได้แก่กลุ่มบ้านพักอาศัยเดิมในพื้นที่ที่อยู่ใกล้วัดกุนนที ซึ่งเป็นคนเดิมในพื้นที่และส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่ดิน จึงมีแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่พักอาศัยให้มีสภาพที่ดีขึ้น เพิ่มสาธารณูปโภคและองค์ของชุมชนให้เหมาะสมกับการพักอาศัยกลางเมืองในลักษณะที่ผสมผสานกับอาคารพักอาศัยรวมมีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่

6) พื้นที่ที่เสนอแนะให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ

ได้แก่พื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้งาน พื้นที่ระหว่างอาคาร เส้นทางเชื่อมต่อกันในชุมชนและถนน เสนอแนะให้เป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการในชุมชน มีร้านค้าบริการ ทางเชื่อมต่อเสนอแนะให้เป็นสวนขนาดเล็กและลานกิจกรรมของเด็กในชุมชนเชื่อมต่อกันในชุมชน เพื่อไม่ให้รถยนต์สัญจรผ่านได้ตลอดซึ่งยังคงความเป็นสวนตัวในชุมชนไว้

ตารางที่ 4.3 การสรุปข้อดี - ข้อเสียและแนวโน้มการใช้พื้นที่ในอนาคต

หัวข้อ	ข้อดีของการใช้พื้นที่	ข้อเสียของการใช้พื้นที่	แนวโน้มการใช้พื้นที่ในอนาคต
1. ด้านการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย	<ul style="list-style-type: none"> - มีการใช้พื้นที่ตามการควบคุมการใช้ที่ดินของผังเมือง - มีการใช้พื้นที่ในชุมชนแบบผสมผสาน 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้พื้นที่ยังเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย - กรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นแปลงย่อย 	<ul style="list-style-type: none"> - สามารถที่จะพัฒนาพื้นที่ให้เป็นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก - การพัฒนาพื้นที่จะต้องทำในลักษณะร่วมกัน
2. ด้านการเข้าถึง <ul style="list-style-type: none"> - ทางรถยนต์ - ทางเดินเท้า - การขนส่งสาธารณะ (รถจักรยานยนต์) 	<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางสัญจรในชุมชนคุณภาพที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบได้โดยสะดวก - เป็นเส้นทางที่มีการสัญจรที่หนาแน่น - อยู่ในระยะเวลาการเดินทางที่เหมาะสม - สามารถสัญจรในพื้นที่ชุมชนได้สะดวก - มีพื้นที่ให้บริการในหลายจุดของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - ถนนในชุมชนแคบทำให้การสัญจรไม่สะดวก - มีการสัญจรของรถยนต์ที่ต่อเนื่องในพื้นที่ชุมชน - การสัญจรทางเท้าในปัจจุบันปะปนไปบนถนน - การสัญจรทางเท้าไม่ปลอดภัย - มีคนมาใช้บริการน้อยเนื่องจากอยู่ในระยะเวลาการเดินทางที่เหมาะสม - พื้นที่ให้บริการเป็นพื้นที่ชั่วคราว 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการใช้บริการสาธารณะในชุมชนได้ - สามารถที่จะลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ภายในชุมชน - การพัฒนาระบบการสัญจรต้องพัฒนาทางเดินเท้าที่มีขนาดเหมาะสมกับปริมาณการสัญจรของคนในพื้นที่ - สามารถพัฒนาพื้นที่ให้มีจุดบริการที่เหมาะสมและสามารถมองเห็นและเข้าได้โดยสะดวก
3. ด้านเศรษฐกิจ <ul style="list-style-type: none"> - การประกอบกิจกรรมการค้าบริการภายในชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - คนที่เข้ามาพักอาศัยในชุมชนจะมีการสัญจรที่หนาแน่นตามเส้นทางทำให้เกิดการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภายในชุมชนเนื่องจากมีกิจกรรมที่พึ่งพากันภายในชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - การค้าขายในชุมชนมีผู้มาใช้บริการมากทำให้กิจกรรมต้องเกิดบนถนนจนส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในพื้นที่ตามมา 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการค้าบริการเกิดบริเวณพื้นที่หน้าบ้านริมถนนซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของคนในพื้นที่ - การพัฒนาพื้นที่ในอนาคตต้องคำนึงถึงพื้นที่เหล่านี้และคงไว้และเพิ่มความปลอดภัยให้กับพื้นที่ในการประกอบกิจกรรม
4. ด้านสังคม <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมในการพักผ่อน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการใช้พื้นที่หน้าบ้านและถนนที่เต็มศักยภาพ - เป็นพื้นที่พบปะกันของคนในชุมชนในทุกวัย - สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่มีขนาดเล็กคนที่มาใช้พื้นที่บางส่วนต้องประกอบกิจกรรมบนถนน - กิจกรรมของเด็กๆอาจเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมเหล่านี้มีความสำคัญต่อคนในชุมชนการเพิ่มความหนาแน่นของประชากรต้องจัดหาพื้นที่ในการประกอบกิจกรรมเหล่านี้ให้เพียงพอ



<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนท์และพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	<p>แผนที่ 4.10</p>
<p>แสดง : แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตของชุมชนขุนนท์และพื้นที่ต่อเนื่อง</p>	
<p>LEGEND</p> <ul style="list-style-type: none"> : พื้นที่ที่สมควรพัฒนาร่วมกัน : พื้นที่ที่สมควรพัฒนาให้ต่อเนื่อง : พื้นที่ที่สมควรพัฒนาใหม่ : พื้นที่ที่ปรับปรุงให้อยู่ร่วมกัน : พื้นที่ที่เก็บไว้และปรับปรุงให้ดีขึ้น 	
<p>ที่มา : จากการวิเคราะห์พื้นที่ชุมชน</p>	

4.8 การวิเคราะห์ด้านองค์ประกอบของพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่อง

จากศักยภาพ ปัญหา ข้อจำกัดและแนวโน้มการใช้พื้นที่ในอนาคตเป็นภาพรวมของพื้นที่ชุมชนชนบทที่ โดยจะนำข้อมูลที่ได้มาเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ แต่ยังไม่ครอบคลุมถึงองค์ประกอบของชุมชน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเป็นพื้นที่พักอาศัยที่น่ายุ จึงได้อาศัยแนวทางด้านองค์ประกอบชุมชนจากข้อกำหนด รายการมาตรฐานของที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2529 และจากข้อมูลการสอบถาม ปัญหาและความต้องการของคนในชุมชนชนบท จึงนำมาสู่การสำรวจพื้นที่เพื่อปรับปรุงองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนและจะเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและการพักอาศัยภายในชุมชน

4.8.1 องค์ประกอบของชุมชน

1) หน่วยพักอาศัย คือ บ้าน อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยรวม

2) สาธารณูปการ

- | | | |
|-----------------|---------------------------|-----------------------|
| - พาณิชยกรรม | - สถานบริการทารกและอนุบาล | - สำนักงานบริหารชุมชน |
| - บริการสื่อสาร | - ศูนย์ชุมชน | - สถานีอนามัย |
| - สวนสาธารณะ | - สนามกีฬา | - สถานที่พักผ่อน |
| - สถานศึกษา | - ศูนย์ประกอบอาชีพ | - บริการขนส่งมวลชน |

3) สาธารณูปโภค

- | | | |
|-----------------|----------------|----------------------|
| - ถนน | - ทางเท้า | - ทางจักรยาน |
| - อุปกรณัมบนถนน | - สนามเด็กเล่น | - ที่จอดรถ |
| - ไฟฟ้า | - โทรศัพท์ | - ประปา/ระบายน้ำเสีย |

4.8.2 รายละเอียดการวิเคราะห์

การสำรวจองค์ประกอบในชุมชนได้รวมการสำรวจในพื้นที่การเกาะกลุ่มของอาคารพักอาศัยรวมในชุมชน ซึ่งในการสำรวจพบว่ากิจกรรมการค้าและการพักอาศัยมีความสัมพันธ์กันในพื้นที่ถึงแม้การสัญจรจะไม่สามารถสัญจรได้ถึงกันโดยตรงแต่การรับรู้ในด้านพื้นที่และองค์ประกอบชุมชนของคนในชุมชนชนบทก็มีความสัมพันธ์กันเป็นกลุ่มเดียวกันเช่น การรับรู้เรื่อง ถนนแคบ แสงสว่างไม่เพียงพอ พื้นที่ประกอบกิจกรรมการค้า พื้นที่พักผ่อน พื้นที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา เป็นต้น ซึ่งเป็นข้อมูลที่จะนำไปสู่การประมวลหาความต้องการของด้านองค์ประกอบต่างๆภายในชุมชนเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยมีรายละเอียดการสำรวจสภาพพื้นที่ดังตารางที่ 4.4

จากการสำรวจองค์ประกอบในชุมชนชนบทและพื้นที่ต่อเนื่องพบว่าส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาในด้านการขาดแคลนสาธารณูปโภคเช่น ทางเดินเท้า ที่จอดรถ อุปกรณัมบนถนนซึ่งเป็นปัญหาในด้านการสัญจรในพื้นที่และสาธารณูปการภายในชุมชนเช่นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ เป็นต้น จึงต้องมีแนวทางการปรับปรุงให้เกิดความเหมาะสมกับพื้นที่ชุมชนชนบทและอยู่ร่วมกันกับการใช้ประโยชน์พื้นที่ในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.8.3 รายละเอียดแนวทางในการปรับปรุงองค์ประกอบชุมชน

จากการสำรวจพื้นที่ชุมชนด้านองค์ประกอบที่เหมาะสม จึงนำมาสู่แนวทางในการปรับปรุงทางกายภาพเพื่อเป็นสร้างสภาพแวดล้อมและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนให้ดีขึ้นเหมาะสมกับการเป็นพื้นที่ย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่ใกล้กับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน การปรับปรุงจะสนับสนุนกิจกรรมและกลุ่มประชากรในพื้นที่

ชุมชน ส่งเสริมศักยภาพและสร้างความน่าอยู่ในพื้นที่ชุมชน ซึ่งรายละเอียดการปรับปรุงองค์ประกอบชุมชน ได้มาจากการสำรวจพื้นที่ด้านองค์ประกอบชุมชนและการสอบถามคนในพื้นที่ชุมชน โดยมีรายละเอียดการปรับปรุงดังนี้

1) การปรับปรุงและเพิ่มองค์ประกอบในชุมชน

1.1) ทางเดินเท้า ควรมีการพัฒนาทางเดินเท้าให้มีความปลอดภัยจากการสัญจรของรถยนต์ และมีการแบ่งแยกให้ชัดเจน โดยใช้วิธีสร้างความแตกต่างทางความรู้สึกหรือการยกระดับทางเดินเท้าให้มีความแตกต่างจากถนน

1.2) ที่จอดรถ จัดหาที่จอดรถยนต์บนถนนในชุมชนและควบคุมให้เป็นลักษณะการจอดรถชั่วคราว เพื่อให้เกิดความสะดวกในการสัญจรและป้องกันการจอดรถระยะยาว

1.3) ลานกิจกรรมของชุมชน เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมของคนในชุมชนและเป็นการส่งเสริมและสร้างสัมพันธ์อันดีต่อกันของคนในชุมชน

1.4) อุปกรณัมประกอบถนน จัดหาอุปกรณัมและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจร

- เครื่องหมายจราจร
- ดวงโคมส่องสว่าง
- ม้านั่งสาธารณะ
- ถังขยะ

1.5) สวนสาธารณะ สำหรับการพักผ่อนและการออกกำลังกาย จัดหาพื้นที่และปรับปรุงให้เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและพื้นที่ออกกำลังกายส่วนกลางของชุมชน สามารถใช้งานได้หลากหลาย รองรับความต้องการของคนภายในชุมชน

ตารางที่ 4.4 การสำรวจวิเคราะห์องค์ประกอบชุมชนภายในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

ลำดับ	รายละเอียดขององค์ประกอบชุมชน	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ	มีปัญหา	ไม่มีปัญหา	สาเหตุของปัญหา
1	หน่วยพักอาศัย					
	บ้านเดี่ยว บ้านแถว			✓		เกิดความทึดโทรม
	อาคารพักอาศัยรวม		✓	✓		มีความต้องการมาก
	อาคารพาณิชย์	✓		✓		สภาพไม่ทึดโทรม มีการใช้งาน
2	สาธารณูปโภค					
	ถนน			✓		ถนนแคบ
	ทางเท้า		✓	✓		ไม่มีบาทวิถี
	ทางจักรยาน		✓			ไม่มีทางเฉพาะของจักรยาน
	อุปกรณัมบนถนน		✓			ไม่มีบริการ
	สนามเด็กเล่น		✓	✓		ใช้พื้นที่ว่างและจุดตัดของถนน
	ที่จอดรถ		✓	✓		ใช้การจอดรถบริเวณอาคารพักอาศัยและริมทาง
	แสงสว่าง		✓			ขาดโคมไฟส่องสว่างที่เพียงพอ
	โทรศัพท์	✓			✓	-

	ประปา/ระบายน้ำเสีย				✓	ไม่มีปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน
3	สาธารณูปการ					
	พาณิชยกรรม	✓			✓	-
	สถานบริการอาหาร และอนุบาล	✓			✓	-
	บริการสื่อสาร	✓			✓	-
	ศูนย์ชุมชน	✓			✓	มีที่ทำการของศูนย์ชุมชน
	สถานีอนามัย				✓	-
	สวนสาธารณะ		✓			ขาดแคลนสวนสาธารณะชุมชน
	สนามกีฬา		✓	✓		มีสวนสาธารณะของการเคหะ แห่งชาติ แต่อยู่นอกพื้นที่ชุมชน
	สถานที่พักผ่อน		✓	✓		ขาดพื้นที่พักผ่อนนอกจากพื้นที่ บริเวณหน้าบ้าน
	สถานศึกษา	✓			✓	-
	ศูนย์ประกอบอาชีพ	✓			✓	-
	บริการขนส่งมวลชน	✓			✓	-

2) องค์ประกอบที่มีอยู่เดิมและควรปรับปรุงให้ดีขึ้น

2.1) หน่วยพักอาศัยต่างๆ ปรับปรุงสภาพอาคาร ให้มีสภาพดีขึ้นเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในชุมชนหน่วยพักอาศัยที่ทรุดโทรมควรพัฒนาใหม่

2.2) พาณิชยกรรม ส่งเสริมพื้นที่กิจกรรมการค้าที่มีอยู่เดิมที่อยู่ริมทางให้กระจายตัวทั่วไปในชุมชนและปรับปรุงสภาพหน้าร้านค้าให้สามารถประกอบกิจกรรมได้อย่างปลอดภัยเช่นการค้าผสมการพักผ่อน การพบปะพูดคุย เป็นต้น

2.3) โรงเรียนในชุมชน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนให้มีบรรยากาศที่เหมาะสมกับการเรียนการสอน เช่นเส้นทางเดินสู่สถานศึกษามีความปลอดภัย ร่มรื่น มีสวนหย่อมขนาดเล็ก

2.4) ลานวัดชุมชนที่ ปรับปรุงให้สามารถประกอบกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของคนภายในชุมชน โดยการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาเพื่อเพิ่มความร่มรื่น เพิ่มม้านั่ง เป็นต้นเป็นการสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่

4.9 สรุปแนวทางการปรับปรุงในอนาคตของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

จากข้อมูลด้านองค์ประกอบของชุมชนนำมาวิเคราะห์ร่วมกับ สภาพปัญหา ศักยภาพ ของพื้นที่ที่และแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต นำมาสู่การสรุปแนวทางการแก้ปัญหาของพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องโดยในอนาคตชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องควรมีแนวทางการปรับตัวให้เป็นชุมชนพักอาศัยและประกอบพาณิชยกรรมได้ในตัว มีลักษณะการพักอาศัยที่ผสมผสานกับพื้นที่พาณิชยกรรม สอดคล้องกับวิถีชีวิตเดิมของคนภายในชุมชน มีโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวก มีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยแก่การอยู่อาศัยร่วมกันระหว่าง

คนภายในพื้นที่และคนนอกพื้นที่ เป็นชุมชนที่น่าอยู่ มีการสัญจรที่รองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน โดยมีเหตุผลต่างๆดังนี้

4.9.1 โอกาสในการพัฒนาของพื้นที่ชุมชนกุนนทีพื้นที่ต่อเนื่องในอนาคต

ระดับเมือง

เป็นพื้นที่พักอาศัยที่รองรับการขยายตัวของย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองตามแนวถนนรัชดาภิเษก

- เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้เขตเมืองชั้นใน ราคาที่ดินยังมีราคาไม่สูงมากเฉลี่ย 20,000-100,000 บาท
- มีระบบขนส่งมวลชนทำให้การเดินทางสู่พื้นที่ธุรกิจที่สะดวก
- ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 ได้เพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมขนาดใหญ่พิเศษได้ในระยะรัศมี 500 เมตรจากสถานีขนส่งมวลชน ทำให้พื้นที่ชุมชนกุนนทีมีโอกาสพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรมในระดับเมืองได้ และราคาที่ดินในพื้นที่ยังไม่สูงมาก นอกจากนี้จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย
- พื้นที่ส่วนใหญ่ในชุมชนยังมีการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ

ระดับชุมชน

ด้านการพักอาศัยและประชากร

ชุมชนที่มีการพักอาศัยที่ผสมผสานระหว่าง บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง

- คนในชุมชนเป็นคนในพื้นที่เดิมซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่และอยู่มาตั้งแต่เริ่มมีชุมชน มีรูปแบบการพักอาศัยในบ้านเดี่ยว ตึกแถวและส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย
- ความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน การพัฒนาอาคารใหม่เพื่อรองรับความต้องการควรเป็นอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง
- ชุมชนยังสามารถรองรับประชากรเพิ่มได้อีก 2,500 คน จากการควบคุมความหนาแน่นของผังเมืองรวม
- คนในพื้นที่ที่เช่าพื้นที่ดินในการอยู่อาศัย ปัจจุบันมีสภาพที่ทรุดโทรมควรมีการยกระดับการพักอาศัย
- การยกระดับการพักอาศัยในชุมชนควรพัฒนาที่พักอาศัยใหม่ในพื้นที่ทรุดโทรม เป็นอาคารในแนวตั้งสูงไม่เกิน 23 เมตรและต้องคำนึงถึงวิถีชีวิตเดิมของคนในพื้นที่มีการค้าขาย พักผ่อนบริเวณหน้าบ้าน
- อาคารพักอาศัยเดิม บางส่วนยังมีศักยภาพในการค้าทำให้เหมาะที่ส่งเสริมให้ประกอบการค้าต่อไป

ด้านองค์ประกอบชุมชน

มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อกิจกรรมนันทนาการร่วมกัน

- เพราะในปัจจุบันไม่มีพื้นที่ดังกล่าวในการรองรับกิจกรรมของเด็ก ผู้ใหญ่และคนสูงอายุในพื้นที่
- เพราะคนในชุมชนใช้พื้นที่ถนน พื้นที่ริมถนนหน้าบ้าน เป็นพื้นที่ประกอบกิจกรรม อาจเกิดอันตราย
- มีพื้นที่ที่ใช้งานไม่คุ้มค่า สามารถที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนได้
- การเป็นชุมชนน่าอยู่ควรมีพื้นที่ที่เป็นส่วนกลางที่คนในชุมชนสามารถมาประกอบกิจกรรมร่วมกันได้
- ชุมชนพักอาศัยที่น่าอยู่ย่านพักอาศัยย่อมต้องมีบรรยากาศที่เงียบสงบ สะอาด ล้อมรอบด้วยสภาพธรรมชาติที่ปลอดโปร่งและเย็นสบายสอดคล้องกับเมืองน่าอยู่

ด้านการสัญจร

มีการสัญจรที่เป็นโครงข่ายสามารถสัญจรได้ต่อเนื่องในชุมชน

- การสัญจรภายในชุมชนที่ดี ควรมีการสัญจรที่เป็นโครงข่ายที่ทั่วถึงกัน มีขนาดถนนที่รองรับการสัญจรได้เหมาะสม ซึ่งถนนในชุมชนสามารถเชื่อมโยงกันได้

เป็นชุมชนที่มีเส้นทางสัญจรสู่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินได้สะดวก

- เนื่องจากมีพื้นที่อยู่ใกล้ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงิน
 - ในอนาคตประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ให้บริการระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน จะมีการปรับเปลี่ยนการสัญจรจากรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เพื่อการสัญจรที่รวดเร็วสู่พื้นที่ย่านสำคัญต่างๆ
- มีการควบคุมและลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ภายในพื้นที่ชุมชน
- เนื่องจากรถยนต์ใช้เส้นทางสัญจรในพื้นที่ชุมชนเป็นเส้นทางลัดในการสู่พื้นที่อื่นๆในเขตดินแดง
 - ชุมชนพักอาศัยที่นำอยู่ย่านพักอาศัยย่อมต้องการบรรยากาศที่เงียบสงบ มีความเป็นส่วนตัว
- เป็นชุมชนที่ส่งเสริมการเดินเท้าภายในพื้นที่
- การสัญจรทางเท้าในชุมชนถนนที่เหมาะสมกับชุมชนพักอาศัยกลางเมือง เพราะลดการใช้รถยนต์ มีความปลอดภัยในการสัญจร สอดคล้องกับแนวคิดเมืองกระชับและเมืองน่าอยู่
 - เนื่องจากชุมชนอยู่ใกล้จุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดินและอยู่ในรัศมีการเดินเท้าที่เหมาะสม ประมาณ 500 เมตร จากการสังเกตการเดินเท้าและการสำรวจระยะเวลาการเดินในพื้นที่อยู่ประมาณ 400 – 500 เมตร
 - คนในชุมชนมีพื้นที่ที่สามารถสร้างรายได้จากเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในชุมชน ซึ่งจะก่อให้เกิดความหลากหลายและดึงดูดคนให้มาใช้บริการ เป็นการใช้พื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
 - ต้องมีขนาดทางเดินเท้าที่เหมาะสม รองรับปริมาณการสัญจรของคนในอนาคตภายในชุมชน

ด้านการพัฒนาอาคาร

- การพัฒนาอาคารภายในชุมชนถนนที่เหมาะสมกับการควบคุมของผังเมืองรวมโดยคำนึงถึงความหนาแน่นของประชากรที่เหมาะสม และมีการใช้พื้นที่ให้มีประสิทธิภาพเหมาะสม โดยเน้นการพัฒนาบนพื้นที่พักอาศัยที่ทรุดโทรม
- พื้นที่แปลงเล็กและมีหลายเจ้าของภายในชุมชน เมื่อต้องการพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ควรจะรวมแปลงที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว

ด้านการประกอบพาณิชยกรรม

เป็นชุมชนที่มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมผสมผสานระหว่างการค้าปลีกและการค้าบริเวณหน้าบ้าน

- เพื่อเป็นแหล่งสร้างรายได้และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่เดิม
- เป็นการเกื้อหนุนกันของคนในชุมชน ทำให้ชุมชนมีความน่าและสร้างความผูกพันของคนในพื้นที่
- ทำให้ชุมชนสามารถอยู่ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงรอบๆพื้นที่ได้เนื่องจากจะเป็นพื้นที่บริการ

4.9.2 ข้อจำกัดของพื้นที่ชุมชนถนนและพื้นที่ต่อเนื่อง

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- การจัดสรรที่ดินในอดีตของเอกชน ทำให้มีการแบ่งกรรมสิทธิ์เป็นที่ดินแปลงย่อยหลายแปลง
- การจัดสรรที่ดินในอดีต ขาดการวางแผนด้านการคมนาคมภายในพื้นที่ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ด้านในเกิดความไม่สะดวก เนื่องจากถนนในชุมชนมีขนาดเล็ก
- การพัฒนาพื้นที่หรือโครงการขนาดใหญ่ซึ่งต้องมีการรวมพื้นที่ที่จะเกิดข้อจำกัดเนื่องจากมีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่หลายราย
- เจ้าของเดิมใช้ยังพื้นที่เพื่อการค้าภายในชุมชนซึ่งเป็นแหล่งรายได้ของคนในพื้นที่

ด้านการสัญจร

- ถนนภายในชุมชนไม่สามารถขยายได้เนื่องจากติดที่ดินของเอกชนและมีขนาดเล็ก

- ถนนภายในชุมชนไม่สามารถสัญจรได้ต่อเนื่อง ทำให้เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่และอาคารขนาดใหญ่ แต่เหมาะสมกับการพักอาศัยเนื่องจากการสัญจรที่น้อย เกิดความสงบ

ด้านการพัฒนาอาคาร

- การพัฒนาอาคารในชุมชนคุณภาพที่สามารถพัฒนาสูงได้ไม่เกิน 23 เมตรและมี FAR.= 3.43 เนื่องจากข้อจำกัดของถนนที่มีขนาดเล็ก ไม่สามารถขยายได้ และข้อกำหนดของกฎหมายควบคุมอาคาร
- การพัฒนาอาคารพักอาศัยภายในชุมชนไม่สามารถพัฒนาในแนวราบได้เนื่องจากข้อจำกัดในพื้นที่ ทำให้การพัฒนาอาคารต้องเป็นในแนวตั้งเท่านั้น

ตารางที่ 4.5 สรุปปัญหา สาเหตุและแนวทางการแก้ไขพื้นที่

ลำดับ	ปัญหาที่พบ	สาเหตุของปัญหา	แนวทางทางการแก้ไข
1	การใช้ประโยชน์ที่ดิน		
	- ใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพของพื้นที่กลางเมือง	- การเข้าถึงไม่สะดวกทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่ซ้ำ	- เชื่อมต่อเส้นทางสัญจรในชุมชนให้ เป็นโครงข่าย สามารถสัญจรได้ อย่างทั่วถึงเพื่อเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ ด้านในและสนับสนุนการพัฒนา พื้นที่ร่วมกันเพื่อเพิ่มมูลค่า
	- ความหนาแน่นของอาคารใน บางส่วนทำให้คุณภาพชีวิตไม่ได้มาตรฐาน	- ประชากรเพิ่มมากขึ้นและต้องการที่ พักอาศัยกลางเมือง	- ปรับปรุงสภาพอาคารพักอาศัยเดิม สภาพแวดล้อมและองค์ประกอบให้ เหมาะสมกับการพักอาศัยในเมือง และเป็นชุมชนที่น่าอยู่ - สนับสนุนการพัฒนาที่พักอาศัยใน แนวตั้งให้เหมาะสมกับประชากรที่ จะรองรับได้
	- ความทึบโตร่มของพื้นที่	- การเข้าถึงพื้นที่ด้านในไม่สะดวก - มีการใช้งานอาคารและพื้นที่ไม่ เหมาะสม - พื้นที่บางส่วนปล่อยเป็นที่เช่าขาด การดูแล	- เพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน - พัฒนาพื้นที่เป็นอาคารพักอาศัย รวมขนาดใหญ่
2	การสัญจรในพื้นที่		
	- มีรถยนต์สัญจรในพื้นที่ ตลอดเวลา	- เส้นทางสัญจรในชุมชนเป็นทางผ่าน สูพื้นที่ด้านใน	- ลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ และเชื่อมต่อถนนให้สัญจรสะดวก โดยไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน
	- การสัญจรทางเท้าปะปนกับ รถยนต์	- ขาดการวางแผนเพื่อรองรับการ ขยายตัวของพื้นที่ในอนาคต - ไม่มีทางเดินเท้าในชุมชน	- กำหนดทางเดินเท้าในชุมชนให้มี ทางเดินที่ชัดเจน แยกจากถนน - เชื่อมโยงโครงข่ายถนนให้ทั่วถึงกัน รองรับกับรถไฟฟ้าใต้ดิน - ส่งเสริมการเดินเท้าในชุมชน ตามแนวคิดเมืองกระชับและชุมชน น่าอยู่

ลำดับ	ปัญหาที่พบ	สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ไข
3	การใช้ประโยชน์อาคาร		
	- พื้นที่พาดขยกรมริมทางบริเวณหน้าบ้าน - พื้นที่ค้าขายริมทางสร้างปัญหาด้านการสัญจร	- อาจเกิดอันตรายจากการสัญจรของรถยนต์ - ขาดแคลนพื้นที่การค้าขายและการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ด้านในไม่สะดวก	- ลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ในพื้นที่ชุมชน - เชื่อมโยงถนนให้ต่อเนื่องเพื่อเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน
	- การใช้งานอาคารผิดประเภท	- การเข้าถึงที่ไม่สะดวกทำให้เกิดการใช้งานอาคารด้านในผิดประเภท	- เพิ่มการเข้าถึงและปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการพักอาศัยให้มีคุณภาพที่ดี
	- ความทรุดโทรมของอาคาร	- อายุของอาคาร - พื้นที่เป็นการให้เช่าพักอาศัย	- ซ่อมแซมหรือปรับปรุงสภาพอาคารตามลักษณะการใช้งานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต - วางแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างอาคารใหม่ตามศักยภาพของพื้นที่
4	พื้นที่เปิดโล่ง , กิจกรรมนันทนาการ		
	- ขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนและพื้นที่กิจกรรมออกกำลังกาย	- ขาดแผนงานการวางแผนรองรับการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมนันทนาการในอนาคต	- ปรับปรุงพื้นที่ว่างภายในชุมชนเป็นพื้นที่พักผ่อนเพื่อรองรับกิจกรรมนันทนาการภายในชุมชน
	- พื้นที่พักผ่อนอยู่ริมทาง	- ไม่มีพื้นที่โล่งที่เหมาะสมในการพักผ่อนส่วนกลางของชุมชน	- ปรับปรุงการสัญจรในพื้นที่ชุมชนเพื่อเพิ่มพื้นที่พักผ่อนริมทางและสร้างความปลอดภัยในการใช้งานจัดหอบัณฑิตประกอบเพื่อการพักผ่อน เช่น หมากรูก ชุมน่านเป็นต้น
	- ขาดความร่มรื่นในพื้นที่	- ไม่มีการวางแผนการพัฒนาในพื้นที่สีเขียวภายในพื้นที่ชุมชน	- ปลูกต้นไม้เพื่อประดับตกแต่งทัศนียภาพภายในพื้นที่ชุมชน

4.10 วิสัยทัศน์ในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพและพื้นที่ต่อเนื่อง

จากโอกาส ข้อจำกัดและแนวการแก้ไขปัญหภายในพื้นที่ การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพที่จึงมีแนวคิดที่จะใช้พื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุด มีการเข้าพื้นที่ที่สะดวก มีการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นชุมชนพักอาศัยที่มีการผสมผสานในด้านที่พักอาศัยระยะว่างการพักอาศัยเดิมและพื้นที่พักอาศัยรวมและสามารถประกอบพาณิชย์กรรมได้ในตัว มีลักษณะการพักอาศัยที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชน มีโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวก โดยเฉพาะการสัญจรทางเท้า มีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยแก่การอยู่อาศัยร่วมกันระหว่างคนภายในพื้นที่และคนนอกพื้นที่ รองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน มีความสัมพันธ์ด้านการใช้พื้นที่ร่วมกันได้แก่ การค้า การสัญจร

และพื้นที่เปิดโล่ง ดังนั้นการปรับปรุงชุมชนให้ดีขึ้นเป็นชุมชนที่น่าอยู่ จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงการพัฒนาระบบทั้งหมดให้เหมาะสมกับที่ตั้งและประโยชน์ใช้สอยในอนาคต โดยมีรายละเอียดของแนวทางดังนี้

4.10.1 บทบาทของพื้นที่ชุมชนคุณภาพพื้นที่ต่อเนื่องในอนาคต

ระดับเมือง

- จะต้องเป็นพื้นที่พักอาศัยที่รองรับประชากรเดิมในพื้นที่และประชากรที่ต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน มีสภาพแวดล้อมในการพักอาศัยที่ดีอยู่ใกล้กับย่านการธุรกิจการค้า สถานศึกษา มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สะดวก เช่นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน

- เป็นพื้นที่ที่สามารถพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินได้มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการพักอาศัย

ด้านพาณิชยกรรม

ระดับชุมชน

- เป็นชุมชนที่มีลักษณะการพักอาศัยที่ผสมผสานระหว่าง บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง มีพื้นที่เปิดโล่งร่วมกัน รองรับประชากรได้อย่างเหมาะสมและมีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่สอดคล้องกับวิถีชีวิตเดิมของคนชุมชน

- เป็นชุมชนที่มีโครงข่ายการสัญจรในชุมชนที่ต่อเนื่อง มีเส้นทางสัญจรสู่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินได้สะดวก โดยเน้นการเดินทางในชุมชนและมีระยะการเดินทางที่เหมาะสมจากภายในชุมชนสู่จุดขึ้น – ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน

- เป็นชุมชนที่มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมผสมผสานระหว่างการพักอาศัยและการค้าบริเวณหน้าบ้านเพื่อเป็นแหล่งสร้างรายได้และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ โดยกระจายตัวในพื้นที่ชุมชนคุณภาพ

4.10.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ชุมชนคุณภาพและพื้นที่ต่อเนื่องเป็นพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 และเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน ยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ซึ่งพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนจะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมากที่จะพัฒนาให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุดทั้งในด้านการพักอาศัย การพาณิชยกรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.10.2.1 ด้านพาณิชยกรรม เพื่อรองรับกับการส่งเสริมการใช้พื้นที่ของผังเมืองรวม พัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าและทรุดโทรมให้มีการใช้งานได้เต็มศักยภาพ มีการคมนาคมที่สะดวก รองรับปริมาณการสัญจรไป - กลับระหว่างชุมชนและระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน จึงได้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชยกรรมเป็น 2 ลักษณะคือ

- พาณิชยกรรมเมือง เน้นการพัฒนาและกระจายตัวตามพื้นที่สำคัญรอบๆ ชุมชน มีการคมนาคมที่สะดวกทั้งจากภายในและภายนอกชุมชน
- พาณิชยกรรมชุมชน เป็นแหล่งรายได้ของประชากรที่อยู่อาศัยภายในชุมชน ทำให้คนชุมชนสามารถช่วยเหลือตนเองได้ โดยทำให้พื้นที่นี้กระจายตัวอยู่ทั่วไปภายในชุมชนและมีการเข้าถึงที่สะดวกจากภายในชุมชน

4.10.2.2 ด้านที่พักอาศัย จากการใช้พื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้กับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน และยังเป็นพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ซึ่งอยู่ใกล้กับแหล่งงาน และสถานศึกษา ในอนาคตจะทำให้เกิดความต้องการที่พักอาศัยที่ใกล้กับแหล่งงาน มีการเดินทางที่สะดวก ซึ่งจะส่งผลให้มีคนเข้ามาพักอาศัยในชุมชนคุณภาพในปริมาณที่

มากขึ้นและเพื่อให้สอดคล้องกับการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมทั้งในด้านการพักอาศัยและพาณิชยกรรม จึงมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ที่ทรุดโทรมที่มีการใช้งานที่ไม่เต็มศักยภาพเพื่อพัฒนาเป็นอาคารพักอาศัยรวมให้สามารถรองรับกับความต้องการในอนาคต เป็นการแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันของเจ้าของที่ดินรายย่อยต่างๆ ที่ร่วมกันพัฒนาพื้นที่ สำหรับอาคารที่มีสภาพปกตินั้นก็ให้เน้นด้านการปรับปรุงให้มีสภาพดีขึ้น ปรับปรุงสภาพแวดล้อมรอบๆพื้นที่ให้มีเหมาะสมกับการพักอาศัยและอยู่ร่วมกันของคนในชุมชน ซึ่งทั้งหมดจะเป็นการยกระดับการพักอาศัยและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชากรที่พักอาศัยในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและสามารถรองรับประชากรเพิ่มเติมได้อย่างเหมาะสม

4.10.2.3 ด้านพื้นที่เปิดโล่งเพื่อกิจกรรมนันทนาการ มีขึ้นเพื่อที่จะรองรับอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรและเพื่อความเป็นชุมชนน่าอยู่ โดยการพัฒนาพื้นที่ว่างภายในชุมชนให้เป็นพื้นที่พักผ่อนส่วนกลางที่เป็นพื้นที่ออกกำลังกาย และลานอเนกประสงค์เพื่อทำกิจกรรมต่างๆร่วมกันของประชากรในชุมชนกุนนทีโดยมีลักษณะเป็นสวนสาธารณะในระดับชุมชน สวนสาธารณะละแวกบ้าน เนื่องจากสภาพปัจจุบันพื้นที่ชุมชนกุนนทียังขาดแคลนพื้นที่สำหรับทำประโยชน์ดังกล่าว วิเคราะห์จากการที่ประชากรในชุมชนใช้พื้นที่บริเวณถนนและหน้าบ้านสำหรับประกอบกิจกรรมดังกล่าว ทำให้อาจเกิดอันตรายจากการสัญจรของรถยนต์อยู่เสมอ โดยพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นนี้จะต้องเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกจากภายในชุมชน และสังเกตเห็นได้ชัดเจน

4.10.2.4 ด้านพื้นที่สถานศึกษา จะปรับปรุงพื้นที่ให้มีความสวยงาม สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ และให้ประชากรสามารถเข้าไปใช้งานได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น

4.10.2.5 ด้านศาสนสถาน เน้นการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นแหล่งรวมของประชากรภายในชุมชนกุนนที มีความร่มรื่นและมีองค์ประกอบที่เหมาะสมกับการพักผ่อนและประกอบกิจกรรมทางศาสนา

4.10. 3 องค์ประกอบภายในชุมชนกุนนที

มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงและเพิ่มเติมทั้งในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆที่ยังขาดแคลนจากการสำรวจข้อมูลโดยการสอบถามจากประชากรที่อาศัยภายในชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง พบว่าประชากรมีความต้องการให้เกิดสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นและเหมาะสมกับการพักอาศัย เป็นชุมชนที่น่าอยู่มากขึ้น

4.10.4 การสัญจร

มีเป้าหมายที่จะควบคุมและลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์และเพิ่มการสัญจรทางเท้าภายในชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องให้มีความสะดวกปลอดภัย มีเส้นทางการสัญจรภายในชุมชนเป็นโครงข่ายที่ต่อเนื่องสามารถสัญจรเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยในการสัญจรทางเท้า มีกิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางสัญจรและสามารถรองรับปริมาณการสัญจรของประชากรในชุมชนได้อย่างเหมาะสม

4.10.5 การพัฒนาอาคารและปรับปรุงอาคารในชุมชนกุนนที

มีเป้าหมายที่จะพัฒนาพื้นที่ว่างต่างๆและพื้นที่ทรุดโทรมเป็นอาคารพักอาศัยประเภทต่างๆมีการใช้งานที่เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการด้านการพักอาศัยโดยมีลักษณะผสมผสานกันระหว่างบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง โดยเน้นการพัฒนาอาคารพักอาศัยรวมให้มีการใช้งานพื้นที่ให้มีความพอเพียงกับจำนวนประชากรที่จะรองรับได้ มีคุณภาพชีวิตที่ดี ในด้านการปรับปรุงอาคารพักอาศัยเดิมเน้นการ

ปรับปรุงอาคารที่ยังไม่ทรุดโทรมและยังคงมีศักยภาพในการพักอาศัย ในด้านพาณิชย์กรรมและส่งเสริมการใช้
งานอาคารในลักษณะของการผสมผสานกับการพาณิชย์กรรม

จากเป้าหมายในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีจะเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่กระบวนการในการปรับปรุง
พื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องร่วมกับแนวความคิดในการออกแบบชุมชนต่างๆเช่น แนวความคิดเมืองนำอยู่
แนวความคิดเมืองกระชับ แนวความคิดการใช้ที่ดินในเมือง ซึ่งจะนำมาใช้ให้เกิดความเหมาะสมในการปรับปรุง
พื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องโดยจะคำนึงถึงวิถีชีวิตเดิมของคนในพื้นที่ชุมชน ที่มีการประกอบการค้าริม
ทางผสมผสานความเป็นชุมชนนำอยู่ มีการใช้พื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด มีการสัญจรที่สะดวกทั้งจากระบบ
รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมนันทนาการที่เหมาะสมและมีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ก
กรรมที่เต็มศักยภาพ จากเป้าหมายจะเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่กระบวนการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่
ต่อเนื่องให้เกิดความเหมาะสมต่อไป

4.11 สรุปขนาดพื้นที่ในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีในอนาคต

การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มพื้นที่ที่ต้องมีการปรับปรุง มีพื้นที่ประมาณ
25.75 ไร่ 2) กลุ่มพื้นที่ที่ต้องมีการพัฒนาผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชย์กรรม มีพื้นที่
ประมาณ 47.0 ไร่ 3) กลุ่มพื้นที่ที่พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเมือง มีพื้นที่ประมาณ 33.78 ไร่ ซึ่งจากพื้นที่
ศึกษาทั้งหมด 101.8 ไร่ (แผนที่ 4.13)

ตารางที่ 4.6 พื้นที่เดิมที่คงไว้และต้องมีการปรับปรุง

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบย่อย	พื้นที่ (ไร่)
พื้นที่รวม 25.75 ไร่		
1. ศาสนสถาน	1.1 วัดกุนนที	14.46
2. สถานศึกษา	2.1 โรงเรียนกุนนที	9.97
	2.2 โรงเรียนอนุบาลรังสิต	1.55
รวม		25.98

ตารางที่ 4.7 พื้นที่ที่ต้องมีการปรับปรุงผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชย์กรรม

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบย่อย	สัดส่วนพื้นที่ (%)	พื้นที่ (ไร่)
พื้นที่รวม 47 ไร่			
1. พื้นที่พักอาศัย	1.1 อาคารพักอาศัยรวม	70	32.90
	1.2 อาคารด้านพาณิชย์กรรมในชุมชน		
	1.3 พื้นที่เปิดโล่งของอาคารพักอาศัย		
2. สาธารณูปโภค	2.1 ถนนภายในชุมชน	8	3.76
	2.2 ทางเดินเท้า		

	2.3 ที่จอดรถชั่วคราว		
	2.4 อุปกรณ์ประกอบถนน		
	2.5 ทางจักรยาน		
	2.6 สนามเด็กเล่น		
3. สาธารณูปการ			
	3.1 พื้นที่พาณิชยกรรมชุมชน	22	10.34
	3.2 ศูนย์ชุมชน		
	3.3 โรงเรียนอนุบาลรังสิต		
	3.4 สวนสาธารณะ		
	3.5 สถานที่พักผ่อน		
	3.6 ลานกิจกรรมนอกประสงค์		
	3.7 บริการขนส่งมวลชน		
	รวม	100	47.0

ตารางที่ 4.8 พื้นที่ที่พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมเมือง

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบย่อย	สัดส่วนพื้นที่ (%)	พื้นที่(ไร่)
พื้นที่รวม 33.78 ไร่			
1. พื้นที่พาณิชยกรรมเมือง	1.1 พื้นที่ตลาดเกียตริธงชัย	31.02	10.48
	1.2 พื้นที่ติดถนนประชาสงเคราะห์	19.24	6.50
	1.3 พื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย	49.73	16.80
	รวม	100	33.78

ที่มา: การสังเคราะห์ข้อมูลจากมาตรฐานการเคหะแห่งชาติ, และ Time-saver standard for URBAN DESIGN

4.12 แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

ปรับปรุงให้เป็นพื้นที่พักอาศัยกลางเมืองที่มีการผสมผสานการพักอาศัยภายในชุมชนระหว่างบ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์และอาคารพักอาศัยรวมมีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ รองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินและ เพิ่มศักยภาพของพื้นที่พาณิชยกรรม

กรอบแนวความคิดในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง

4.12.1 ชุมชนพักอาศัยที่น่าอยู่กลางเมือง ที่มีการผสมผสานในด้านการพักอาศัยภายในชุมชน

4.12.1.1 ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่พักอาศัย ให้สามารถรองรับกับความต้องการที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้กับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สามารถรองรับประชากรได้เหมาะสม โดยการพัฒนาให้เป็นอาคารพักอาศัยรวมผสมผสาน

กับอาคารพักอาศัยเดิมในพื้นที่และมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ส่วนกลางร่วมกัน เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตในการอยู่อาศัยร่วมกันให้ดีขึ้น

4.12.1.2 ปรับเปลี่ยนรูปแบบของการพักอาศัยจากเดิมที่เป็นการพักอาศัยเดี่ยวในพื้นที่ทวดโทรมให้เป็น การพักอาศัยรวม มีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชนที่มีการค้าขายและการประกอบกิจกรรมริมทาง

4.12.1.3 ปรับปรุงและซ่อมแซมอาคารพักอาศัยเดิมให้มีสภาพอาคารที่ดี มีแวดล้อมที่เหมาะสมกับการพักอาศัยมากขึ้น

4.12.1.4 ปรับปรุงและเพิ่มองค์ประกอบที่จำเป็นในการพักอาศัยภายในชุมชนกุนนที่ทั้งในด้าน สาธารณูปโภค ด้านสาธารณูปการ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและความเป็นชุมชนน่าอยู่ให้กับชุมชนกุนนที่

- สาธารณูปโภค ปรับปรุงเพิ่มสิ่งจำเป็นสำหรับการพักอาศัยและการสัญจรในพื้นที่ชุมชนเช่น อุโมงค์ ประกอบถนน พื้นที่จอดรถยนต์ชั่วคราว ทางเดินเท้า ต้นไม้ให้ร่มเงา แสงสว่างริมทาง ป้ายและสัญลักษณ์ต่างๆ ในชุมชน เป็นต้น

- สาธารณูปการ

เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งเพื่อเป็นพื้นที่นันทนาการของคนในชุมชน ในด้านการพักผ่อนและการออกกำลังกาย รองรับกับปริมาณของผู้พักอาศัยในชุมชนกุนนที่ เช่น สวนสาธารณะสำหรับชุมชนและสวนละเวกบ้านโดยใช้ พื้นที่บริเวณคลองน้ำแก้ว ในส่วนพื้นที่ที่มีอยู่เดิมเน้นการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ บริเวณพื้นที่ต่างๆภายใน ชุมชนเช่นพื้นที่ลานกีฬาโรงเรียนกุนนที่ พื้นที่ลานวัดกุนนที่ ให้เป็นพื้นที่ที่ถึงสาธารณะมีความร่มรื่น มีความสะดวก ในการใช้และประกอบกิจกรรมร่วมกันภายในชุมชน

4.12.1.5 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวถนน ด้านพาณิชยกรรมตามแนวถนนในชุมชน

4.12.2 การสัญจรภายในชุมชนและรอบชุมชน

4.12.2.1 เชื่อมโยงเส้นทางสัญจรภายในชุมชนให้เป็นโครงข่าย มีการสัญจรได้อย่างต่อเนื่องและ สามารถสัญจรถึงระบบรถไฟฟ้าได้ดินได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

4.12.2.2 ลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ภายในชุมชนกุนนที่และเพิ่มทางเดินเท้าสำหรับการสัญจร ของประชากรในชุมชนกุนนที่ให้มีความแตกต่างชัดเจนและมีความปลอดภัย

4.12.2.3 ส่งเสริมการสัญจรทางเท้าภายในพื้นที่ชุมชนกุนนที่อยู่ในลักษณะถนนคนเดิน ที่มีกิจกรรมตลอด เส้นทางเพื่อสร้างความน่าสนใจและดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการสัญจรทางเท้า

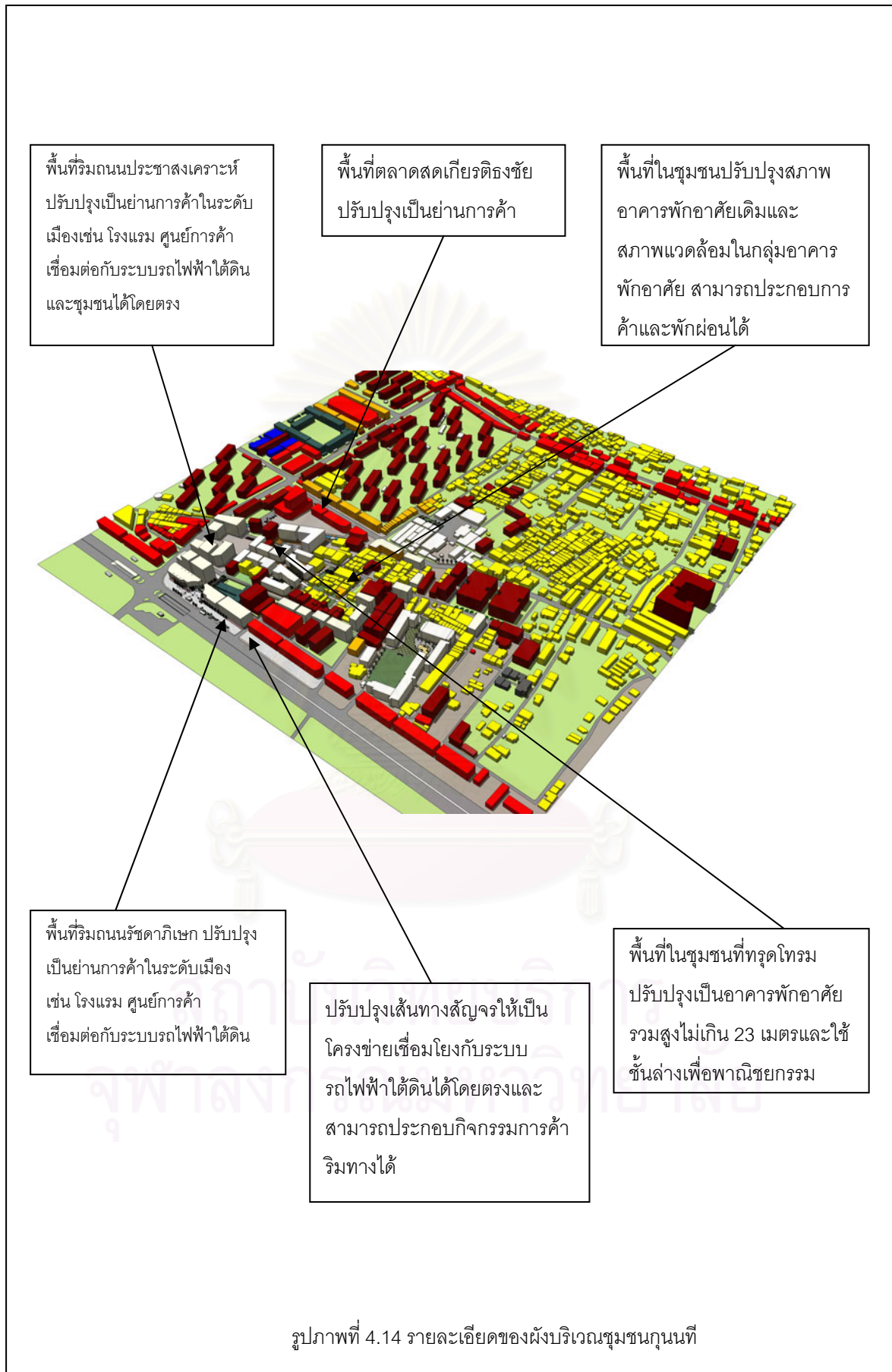
4.12.3 พัฒนาพื้นที่และเพิ่มศักยภาพของพื้นที่พาณิชยกรรม

4.12.3.1 พื้นที่พาณิชยกรรมระดับเมือง

- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม ตามนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาครัฐเช่น ผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 การส่งเสริมการใช้ที่ดินตามแนวถนนรัชดาภิเษก ของสำนักงานเขตดินแดง ในพื้นที่ สำคัญต่างๆเช่นบริเวณจุดขึ้น - ลง ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนรัชดาภิเษก ถนนตัดใหม่ เพื่อย่านธุรกิจ พาณิชยกรรมขนาดใหญ่ โดยมีรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เป็น อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารพาณิชย์ เป็นต้น

4.12.3.2 พื้นที่พาณิชยกรรมระดับชุมชน

- เพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมในระดับชุมชนที่ผสมผสานกับการพักอาศัยให้กระจายตัวทั่วไปในพื้นที่ ชุมชนกุนนที่ มีการเข้าถึงและประกอบกิจกรรมที่สะดวก รองรับกับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในพื้นที่ชุมชน และปริมาณการสัญจรของประชากรไป - กลับระหว่างชุมชนและระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน



บทที่ 5

แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่และผลงานการออกแบบ

บทนี้จะเป็นการนำเสนอแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่และผลงานการออกแบบที่ได้จากการวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการต่างๆ โดยมีเป้าหมายที่จะใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ยกย่องคุณภาพชีวิตและการพักอาศัยของคนในชุมชนให้ดีขึ้นทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม มีความเหมาะสม มีความผสมผสานในรูปแบบการพักอาศัย บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง มีการประกอบกิจกรรมที่ผสมระหว่างการพักอาศัยและการพาณิชย์กรรมและมีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่เหมาะสมกับพื้นที่กลางเมือง รองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน

5.1 เป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ชุมชนคุณภาพดีและพื้นที่ต่อเนื่อง

- เป็นย่านที่มีความสมบูรณ์ในด้านการผสมผสานพื้นที่พักอาศัย และเป็นชุมชนที่น่าอยู่
- เป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจจากย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง
- มีพื้นที่พาณิชย์กรรมในระดับชุมชนที่กระจายตัวรองรับกับความต้องการได้อย่างครบถ้วน เพียงพอ
- มีความเป็นส่วนตัวในด้านการพักอาศัยและคงลักษณะวิถีชีวิตเดิมของคนในชุมชนผสมผสานกับพื้นที่พักอาศัยรวมและเมืองค้ประกอบของชุมชนที่สมบูรณ์
- มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่ต่อเนื่องทั่วถึงในชุมชน

5.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์การออกแบบ

ความมุ่งหมายการออกแบบ

เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้บรรลุถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุดสอดคล้องกับแนวคิดเมืองกระชับและชุมชนน่าอยู่ มีรูปแบบของการพักอาศัยแบบผสมผสานระหว่างการพักอาศัยเดิมและการพักอาศัยในแนวตั้ง โดยมีองค์ประกอบและสภาพแวดล้อมในชุมชนที่สมบูรณ์สามารถประกอบพาณิชย์กรรมได้ในตัว มีลักษณะการพักอาศัยที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชนเดิม มีโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวกโดยเฉพาะการสัญจรทางเท้า มีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยแก่การอยู่อาศัยร่วมกันระหว่างคนภายในพื้นที่และคนนอกพื้นที่และรองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน

5.3 แผนงานที่เสนอแนะในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนคุณภาพดีและพื้นที่ต่อเนื่อง

เพื่อให้การออกแบบทางกายภาพสอดคล้องกับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจึงแบ่งแผนงานดังนี้

- 1) แนวทางการควบคุมใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต
- 2) ปรับปรุงองค์ประกอบภายในชุมชนคุณภาพดี
- 3) ปรับปรุงยกระดับด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนคุณภาพดี
- 4) พัฒนาพื้นที่ด้านพาณิชย์กรรม

รายละเอียดของแผนงาน

5.3.1 แนวทางการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

จุดมุ่งหมาย เพื่อส่งเสริมการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยในชุมชนและพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมให้มีการใช้งานสูงสุดและสามารถที่จะเข้าถึงพื้นที่ด้านในจากด้านถนนรัชดาภิเษกซึ่งจะทำให้พื้นที่ด้านในมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น ในส่วนกิจกรรมการพักอาศัยยังคงเน้นการพักอาศัยเป็นหลักและส่งเสริมการใช้งานแบบผสมผสานตามแนวถนนในชุมชนและสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมทางกายภาพในการพักอาศัย โดยสามารถสรุปแนวความคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

1 เพื่อปรับปรุงระบบบริการสาธารณะให้ทั่วถึงพื้นที่ชุมชน เช่น ถนน ทางเดินเท้า สวนสาธารณะ ลานกิจกรรมชุมชน ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์สาธารณะ ถึงขยะ เป็นต้น

2 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาอาคารเพื่อรองรับประชากร โดยใช้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 7 และอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่า 4.5 ตามการควบคุมของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2549 สำหรับการสร้างอาคารใหม่และส่งเสริมการขยายตัวของเมืองในแนวตั้ง เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งภายนอกอาคาร

3 ควบคุมเส้นขอบฟ้า (Skyline) ให้เหมาะสมกับพื้นที่เมือง และเหมาะสมกับชุมชน

การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง(รูปภาพที่ 5.1)

1) พาณิชยกรรมเมือง มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับและสนับสนุนการขยายตัวของพื้นที่ย่านธุรกิจศูนย์กลางเมืองที่จะขยายตัวตามแนวระบบขนส่งมวลชนซึ่งจะเป็นพื้นที่รองรับการใช้งานในระดับเมืองและเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นมาก ประเภท ย.9 ซึ่งเป็นพื้นที่รองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในและอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน พื้นที่พาณิชยกรรมเมืองนี้จะกำหนดให้อยู่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และอยู่ในรัศมี 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สถานีในการควบคุมความหนาแน่นของพื้นที่อาศัยเกณฑ์จากสำนักผังเมือง คือควบคุมความหนาแน่นของประชากร 61 – 100 คน/ไร่ กำหนด FAR. ไม่เกิน 7 OSR. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5

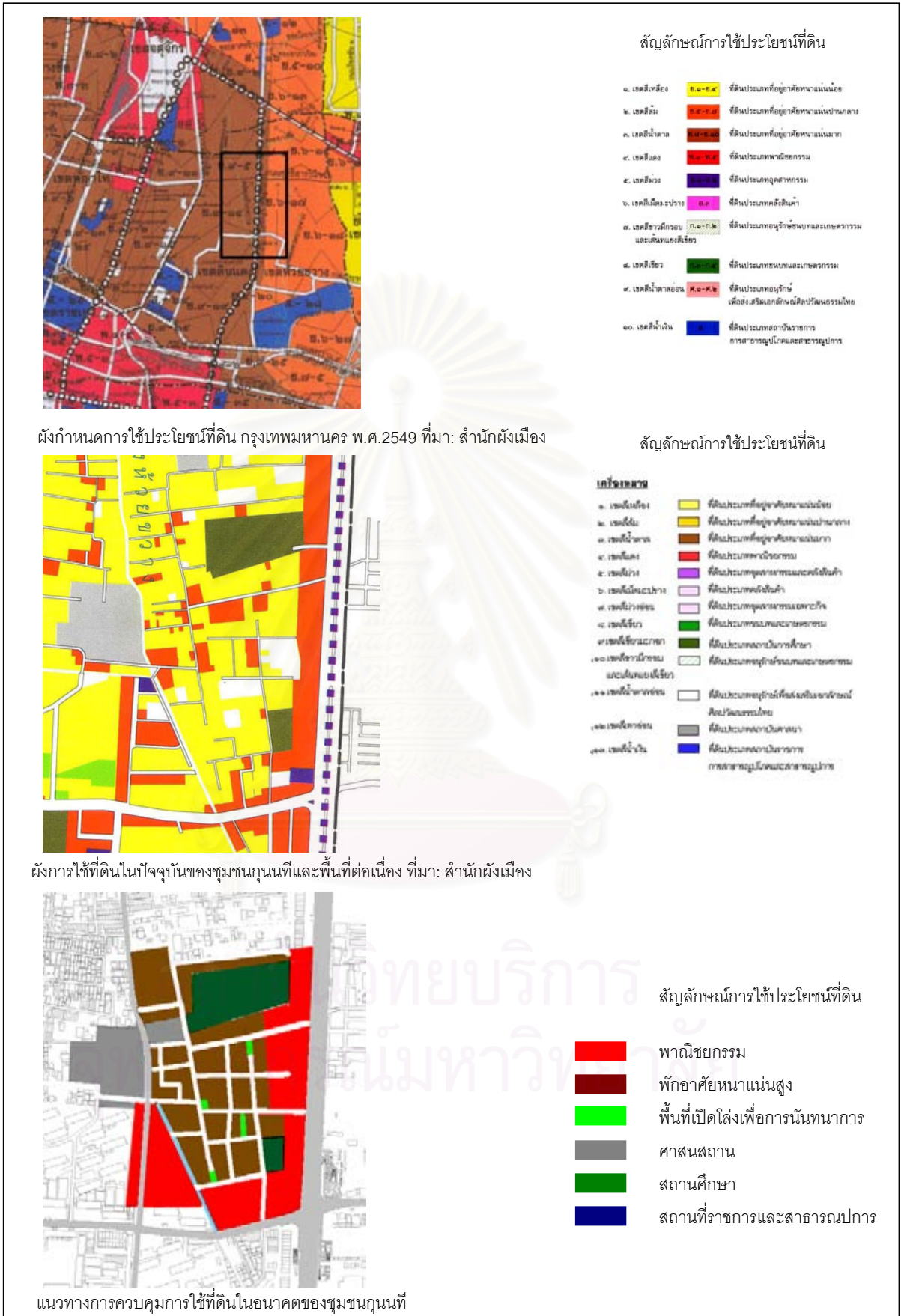
2) พาณิชยกรรมชุมชน มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการใช้ที่ดินผสมผสานระหว่างการพักอาศัยและพาณิชยกรรมเพื่อรองรับและบริการคนในชุมชน โดยมีพื้นที่อยู่ตามแนวถนนในชุมชน การควบคุมความหนาแน่นของประชากร 61 – 100 คน/ไร่ เช่นอาคารพาณิชย์ 4 ชั้น มีการใช้งาน ชั้น 1 – 2 เพื่อการพาณิชยกรรม ชั้น 3 – 4 เพื่อการพักอาศัย อพาร์ทเมนต์ สูงไม่เกิน 8 ชั้น มีการใช้งานชั้น 1 เพื่อการพาณิชยกรรม ชั้น 2 ขึ้นไปเพื่อการพักอาศัย เป็นต้น

3) พักอาศัยหนาแน่นสูง มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการใช้ที่ดินผสมระหว่างการพักอาศัยและการพาณิชยกรรมโดยเน้นการพักอาศัยเป็นหลัก ตามประเภทการใช้ที่ดิน ประเภท ย.9 เพื่อรองรับความต้องการที่อยู่อาศัยในย่านกลางเมือง การควบคุมความหนาแน่นประชากร 61 – 100 คน/ไร่ กำหนด FAR. ไม่เกิน 7 โดยใช้เกณฑ์การควบคุมของผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร 2549 OSR. ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 เพื่อให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพียงพอสำหรับการพักอาศัย และส่งเสริมการขยายตัวของเมืองในแนวตั้ง

4) พื้นที่เปิดโล่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมนันทนาการและให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งของชุมชน

5) ศาสนสถาน หมายถึงการใช้ที่ดินเพื่อการศาสนสถาน ได้แก่วัดกุนนที ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญของชุมชนเป็นศูนย์กลางในการประกอบกิจกรรมทางศาสนาของชุมชนและในพื้นที่เขตดินแดง

6) สถานศึกษา หมายถึงการใช้ที่ดินเพื่อการศึกษาได้แก่ โรงเรียนอนุบาลรังสิต โรงเรียนกุนนที



รูปภาพที่ 5.1 การเปรียบเทียบในปัจจุบันและแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต



รูปภาพที่ 5.2 ผังบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องก่อนทำการปรับปรุง



รูปภาพที่ 5.3 ผังบริเวณพื้นที่ชุมชนกุณนทีและพื้นที่ต่อเนื่องหลังทำการปรับปรุง

5.3.2 ปรับปรุงองค์ประกอบภายในชุมชนกุนนที

จุดมุ่งหมาย เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดี มีองค์ประกอบที่จำเป็นครบถ้วน โดยชุมชนที่ดี น่าอยู่ ต้องมีความกระชับ ให้ความสำคัญกับทางเท้า มีกิจกรรมที่หลากหลาย มีเส้นทางที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน มีทิศทางที่รับรู้ได้ มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมสาธารณะร่วมกัน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ให้มีความผูกพันกัน และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของคนในชุมชน โดยมีแนวความคิดการใช้พื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมได้หลากหลาย เน้นให้เป็นลานกิจกรรมเอนกประสงค์และสวนสาธารณะในชุมชน มีการเข้าถึงได้สะดวก โดยมีแนวคิดดังนี้

- 1) ด้านการสัญจรภายในและรอบชุมชน
- 2) พื้นที่นันทนาการภายในชุมชนกุนนที

5.3.2.1 ด้านการสัญจรภายในและรอบชุมชน

จุดมุ่งหมาย เพื่อเชื่อมโยงระบบการสัญจรภายในชุมชนให้มีความต่อเนื่องกัน มีทางเดินเท้าที่ชัดเจน สามารถสัญจรทางเท้าได้โดยสะดวก โดยเน้นการส่งเสริมการเดินเท้าภายในชุมชน มีความปลอดภัยจากการสัญจรของรถยนต์และสามารถประกอบกิจกรรมการค้าได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการสัญจรในชุมชนและยังคงความเป็นส่วนตัวของพื้นที่พักอาศัย ในส่วนของการเข้าถึงจะเพิ่มการเพิ่มการเข้าถึงจากทางด้านถนนรัชดาภิเษก เนื่องจากพื้นที่นี้จะถูกส่งเสริมให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนและอนาคตจะมีการสัญจรทางเท้าที่มากขึ้น การเพิ่มการเข้าถึงจะช่วยให้พื้นที่ด้านในสามารถพัฒนาได้มากยิ่งขึ้น ในด้านการสัญจรของรถยนต์จะเน้นการลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ในชุมชนและควบคุมการสัญจรของรถยนต์ในลักษณะเดินรถรอบชุมชน โดยมีแนวคิดดังนี้

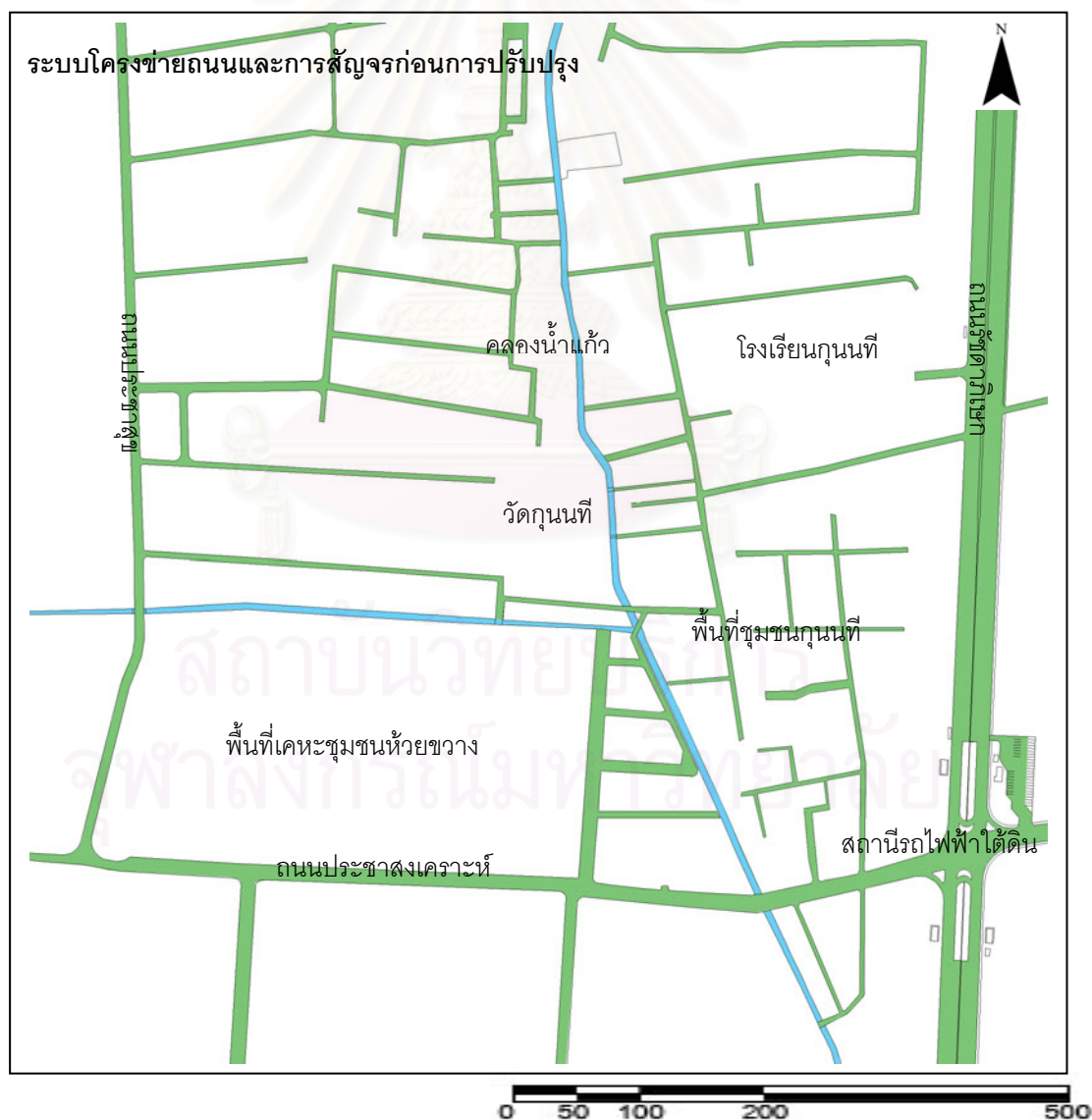
- ควบคุมและลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ในพื้นที่ชุมชนกุนนที โดยการเชื่อมโยงถนนซอยรัชดาภิเษก 13 กับแนวถนนตัดใหม่เพื่อควบคุมการสัญจรของรถยนต์ที่จะเข้าสู่พื้นที่ภายในชุมชนให้เป็นรูปแบบการเดินรถทางเดียว วนรอบชุมชน
- เชื่อมโยงระบบถนนในชุมชนให้เป็นโครงข่ายที่สัญจรได้ทั่วถึงกัน โดยเน้นเส้นทางเดินเท้าภายในชุมชนเป็นหลัก มีทิศทางการสัญจรสู่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินที่สะดวกและยังคงความเป็นส่วนตัวของชุมชนพักอาศัย
- ปรับปรุงทางเดินเท้าภายในชุมชนและส่งเสริมเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในชุมชนกุนนที โดยใช้พื้นที่ถนนจากการควบคุมการสัญจรของรถยนต์ มีความกว้างของทางเท้า 1.00 – 1.20 เมตร ตลอดแนวถนนและใช้วัสดุที่แตกต่างกันเพื่อแยกเส้นทางสัญจรให้มีความชัดเจน และส่งเสริมกิจกรรมริมทางเดินเพื่อสร้างแรงดึงดูดในเส้นทาง
- ปรับปรุงถนนและขยายถนนในบริเวณพื้นที่ที่สร้างอาคารใหม่ให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ชั่วคราวเพื่อรองรับกิจกรรมการค้า – ขายภายในชุมชน มีสวนหย่อมขนาดเล็ก อุปกรณ์ประกอบถนน ป้ายบอกทางฯลฯภายในชุมชนกุนนที

การดำเนินการปรับปรุง

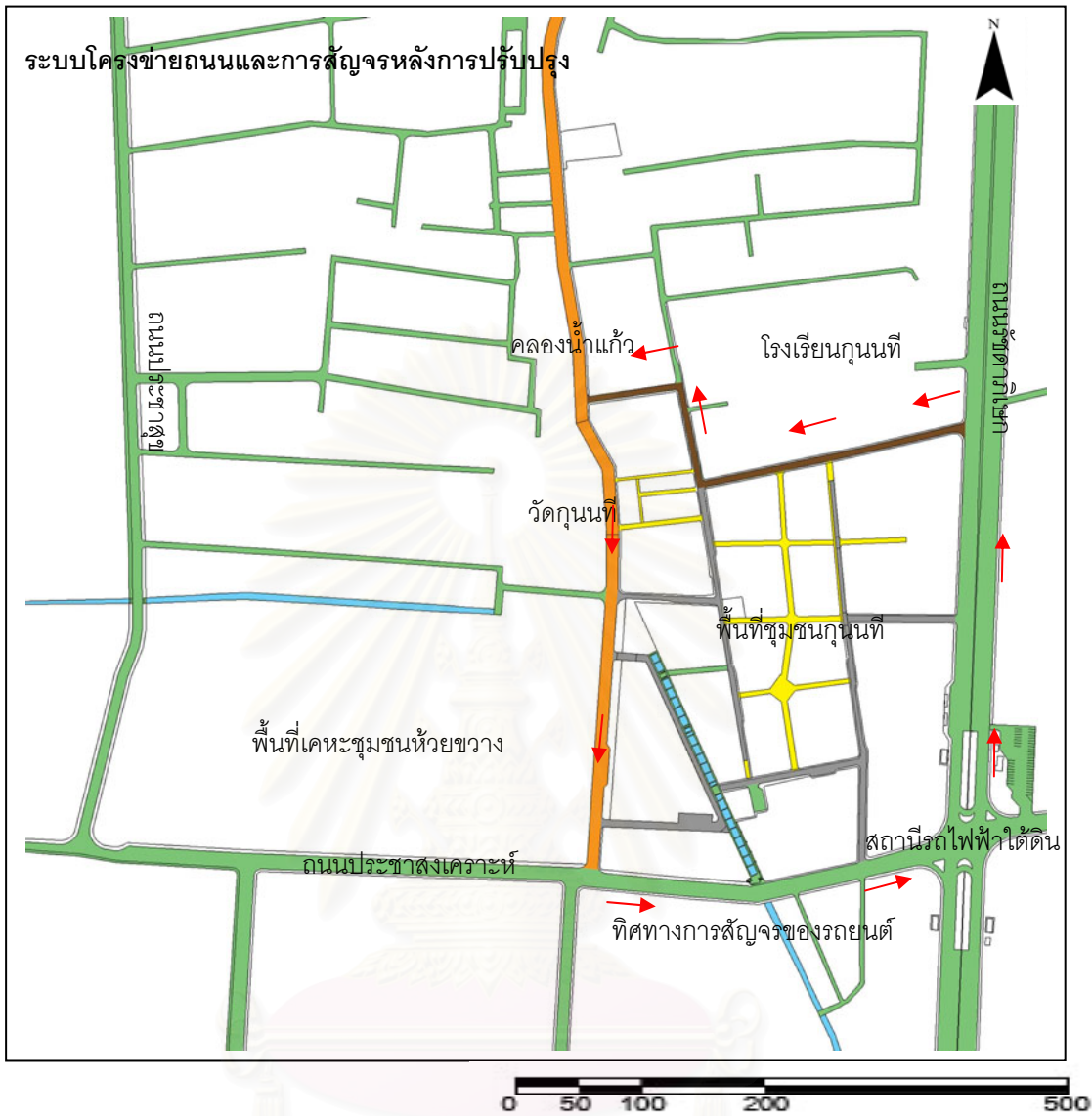
1.1 ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์

รายละเอียดการปรับปรุง

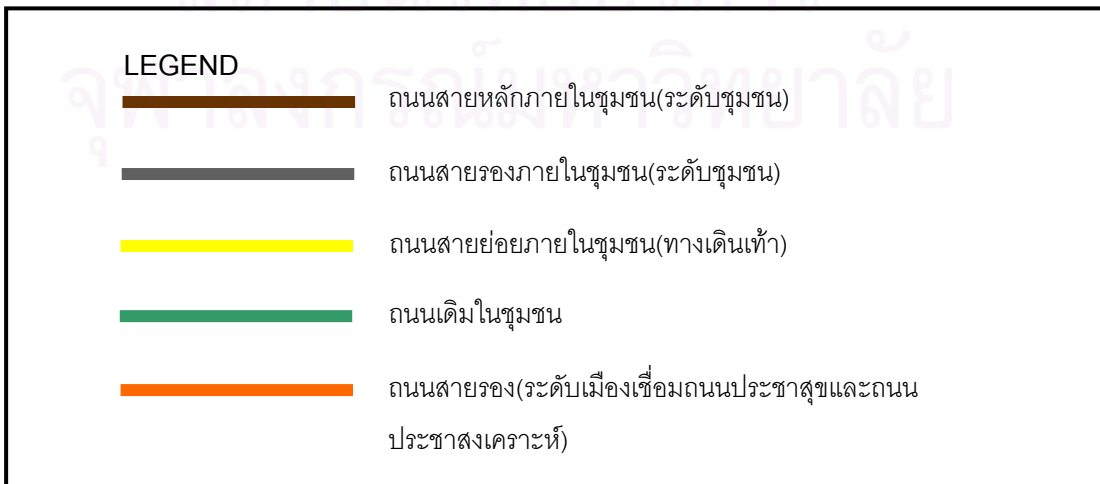
- เชื่อมถนนซอยรัชดาภิเษก 13 กับแนวถนนตัดใหม่ให้มีความต่อเนื่องกันเพื่อที่จะควบคุมลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์และให้เป็นรูปแบบการเดินรถทางเดียวรอบชุมชน
- เชื่อมโยงถนนด้วยทางเดินเท้าภายในชุมชนให้มีความต่อเนื่องกันและยังคงความเป็นส่วนตัวของพื้นที่พักอาศัยโดยใช้สวนสาธารณะขนาดเล็กเป็นพื้นที่เชื่อมโยงหรือทางเดินผ่านอาคาร ซึ่งจะทำให้รถยนต์ไม่สามารถสัญจรผ่านพื้นที่ไปได้และยังคงความเป็นส่วนตัวของการพักอาศัยและยังเป็นการเพิ่มพื้นที่พักผ่อนในชุมชน
- ปรับปรุงบริเวณจุดตัดของถนนภายในชุมชนด้วยการปูพื้นด้วยอิฐ เพื่อสร้างความรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลง และเป็นการชะลอความเร็วของรถยนต์และสร้างความปลอดภัยให้กับคนในชุมชน
- ปรับปรุงจุดบริการรถรับจ้างรับจ้างในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง
- เน้นมุมมองสู่วัดกุญนทีและพื้นที่ชุมชน



รูปภาพที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบระบบการสัญจรก่อนและหลังการปรับปรุง



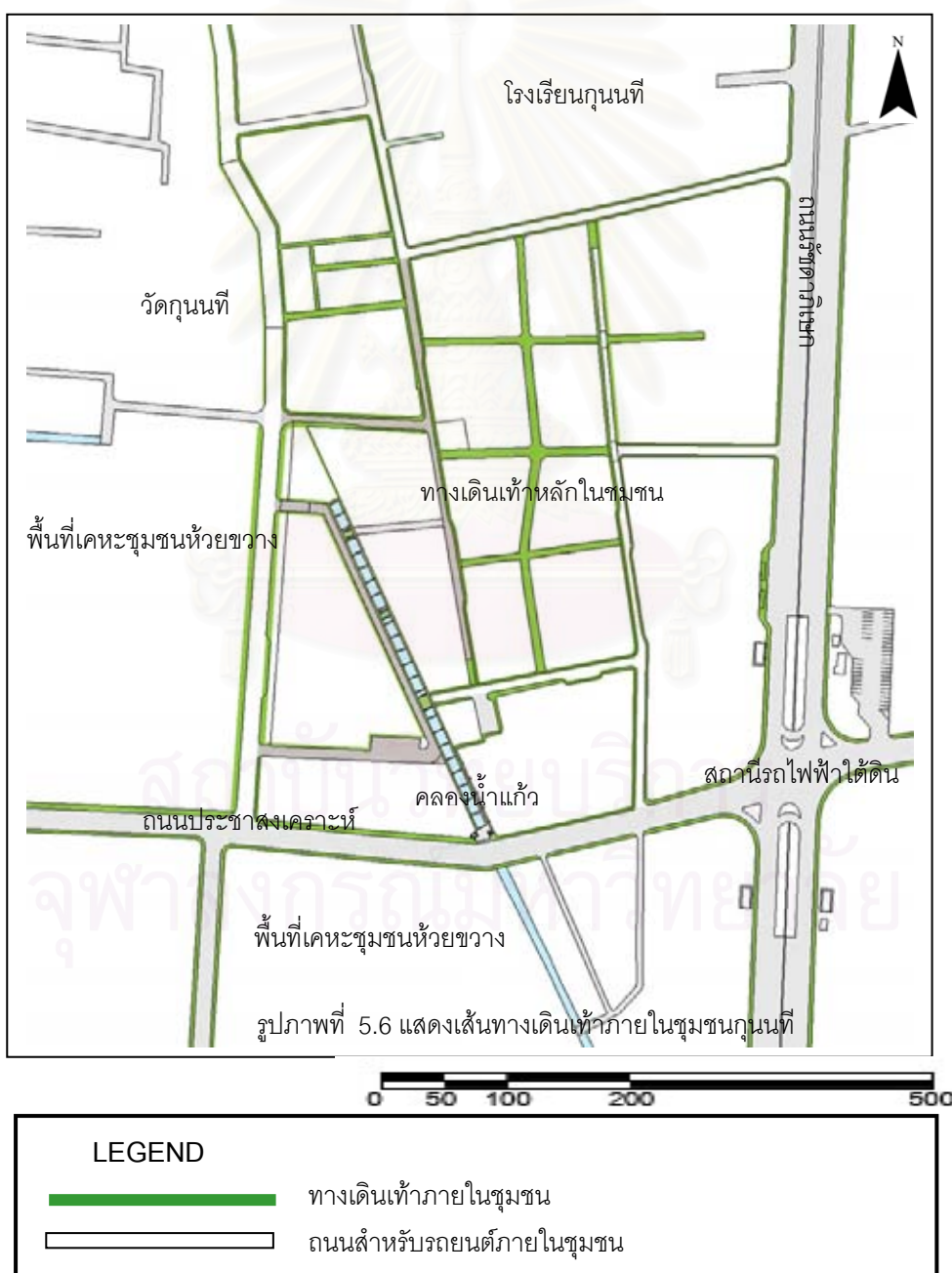
รูปภาพที่ 5.5 แสดงการเปรียบเทียบระบบการสัญจรก่อนและหลังการปรับปรุง



1.2 ทางเดินเท้า

รายละเอียดการปรับปรุง

- ปรับปรุงเพิ่มทางเดินเท้าภายในชุมชนให้มีความชัดเจน ปลอดภัย สัญจรได้ต่อเนื่องทั่วพื้นที่ชุมชน และมีกิจกรรมที่เหมาะสมตามเส้นทาง โดยมีขนาดความกว้างของทางเดินเท้าประมาณ 1.00 – 1.50 เมตรและใช้วัสดุที่มีผิวที่แตกต่างจากถนนเพื่อสร้างความรู้สึกที่แตกต่างและมีขอบเขตที่ชัดเจนเนื่องจากส่วนใหญ่ไม่สามารถขยายแนวถนนได้ แต่ก็ยังคงความเป็นถนนอยู่รถยนต์สามารถสัญจรได้ในกรณีฉุกเฉิน
- จัดวางอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนและทางเดินเท้าเช่น ตู้โทรศัพท์ เสาไฟ ม้านั่ง ให้มีความเหมาะสมและกีดขวางการเดินเท้าและทางสัญจรของรถยนต์ให้น้อยที่สุด
- ปลูกต้นไม้เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในชุมชน เช่น ไม้ยืนต้นเพื่อให้ร่มเงา ไม้พุ่มริมทางเดินเพื่อฝุ่นละอองและเป็นการสร้างแนวขอบเขตทางเดินเท้า





รูปภาพที่ 5.7 แสดงบรรยากาศปัจจุบันบริเวณจุดตัดของถนนในชุมชน ซอยรัชดาภิเษก 13



รูปภาพที่ 5.8 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณจุดตัดของถนนในชุมชน ซอยรัชดาภิเษก 13



รูปภาพที่ 5.9 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเท้าในชุมชน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

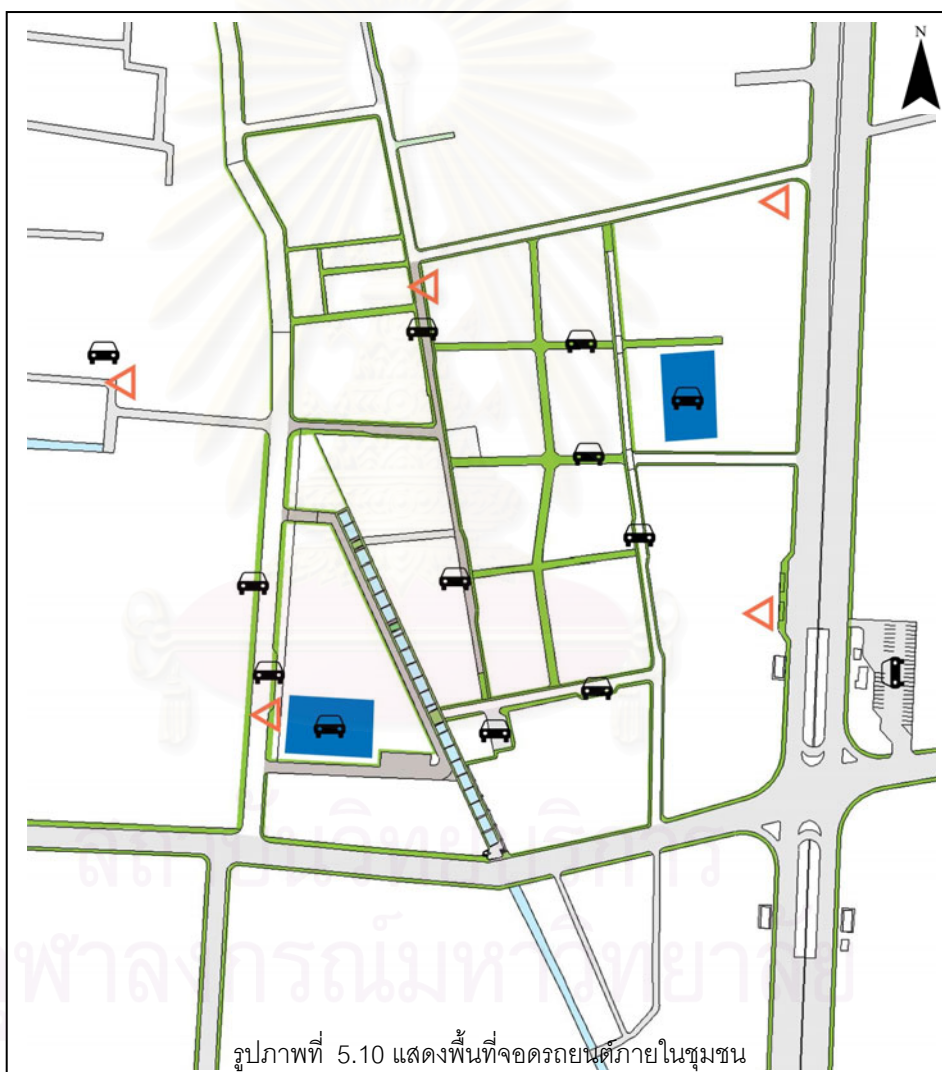
1.3 ที่จอดรถยนต์

รายละเอียดการปรับปรุง




- เพิ่มพื้นที่ที่จอดรถยนต์ชั่วคราวเพื่อรองรับกับกิจกรรมการค้าริมทาง โดยเน้นเป็นการจอดขนานถนน เพื่อให้รถยนต์ยังสามารถสัญจรต่อได้ โดยกำหนดขนาดพื้นที่จอดรถริมทาง กว้าง 2.40 เมตร ยาว 6.00 เมตร ต่อการจอดรถยนต์ 1 คัน และไม่ให้เกิดขวางทางสัญจรทางเท้า

- การจอดรถระยะยาว เน้นการจอดรถยนต์ในอาคาร โดยกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ 1 ห้องพักอาศัย หรือพื้นที่ 120 ตารางเมตรต่อที่จอดรถยนต์ 1 คัน

- จุดบริการรถรับจ้างภายในชุมชน กำหนดพื้นที่เฉพาะสำหรับจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างในตำแหน่งเหมาะสม เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยเฉพาะคนเดินเท้ากับป้ายรถเมล์ประจำทาง



LEGEND

- | | |
|---|---|
|  | จุดจอดรถบริการภายในชุมชน |
|  | พื้นที่จอดรถยนต์ชั่วคราวภายในชุมชนและรอบชุมชน |
|  | พื้นที่จอดรถยนต์ถาวรภายในชุมชน |



รูปภาพที่ 5.11 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่จัดเตรียมทางในชุมชนถนนที่

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2) พื้นที่กิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนกุนนที

จุดมุ่งหมาย เพื่อเป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับชุมชน โดยมี 2 ลักษณะ คือ พื้นที่พักผ่อนละเวกบ้านจะเป็นพื้นที่อยู่ใกล้กับพื้นที่พักอาศัยของชุมชน เน้นความปลอดภัยจากการสัญจรรถยนต์ เข้าถึงได้สะดวกอยู่ในพื้นที่เดิม โดยใช้ประโยชน์จากพื้นที่เดิมและถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามแนวคิดเมืองกระชับและชุมชนน่าอยู่ ในอีกลักษณะจะเป็นพื้นที่พักผ่อนและประกอบกิจกรรมของคนในชุมชนเช่น ลานวัดกุนนที ลานอเนกประสงค์ โรงเรียนกุนนที โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ปรับปรุงพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร พื้นที่ถนนในชุมชน ในลักษณะสวนละเวกบ้านเพื่อเป็นที่ประกอบกิจกรรมพักผ่อนและเป็นเส้นทางเชื่อมโยงของกลุ่มอาคารพักอาศัยในชุมชนกุนนทีโดยกระจายตัวทั่วไปในพื้นที่ชุมชน
- ปรับปรุงพื้นที่ที่เชื่อมต่อถนนภายในชุมชนกุนนทีให้เป็นสวนขนาดเล็กในชุมชนเพื่อประกอบกิจกรรมการพักผ่อนและออกกำลังกายของประชาชนในชุมชนกุนนที โดยพื้นที่เชื่อมต่อนี้รถยนต์ไม่สามารถสัญจรต่อไปได้ คงความเป็นส่วนตัว รถยนต์จะสัญจรน้อย ทำให้มีความปลอดภัยในการประกอบกิจกรรมบนถนน
- ปรับปรุงพื้นที่ลานวัดกุนนที ลานกีฬาโรงเรียนกุนนที ให้มีการใช้งานด้านการพักผ่อนและประกอบกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชน โดยทำการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่การพักผ่อน ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา ปรับปรุงทางเดินเข้าวัดถึงพื้นที่ลานจอดรถ ให้มีความสวยงามเห็นและเข้าถึงได้สะดวก

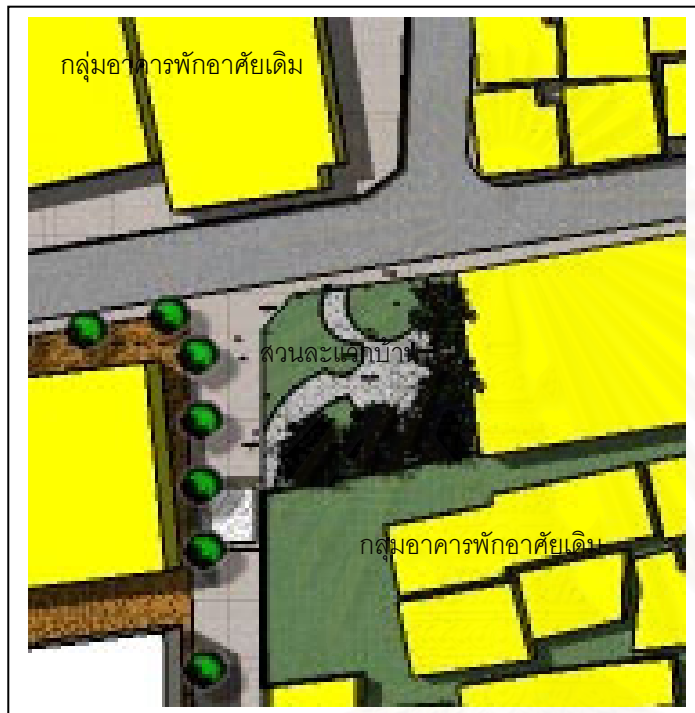


รูปภาพที่ 5.12 ผังพื้นที่กิจกรรมนันทนาการภายในชุมชนกุนนทีที่ทำการพัฒนา

2.1 สวนหย่อมเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่

ปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นพื้นที่พักผ่อนในลักษณะสวนละแวกบ้าน เพื่อให้เป็นพื้นที่พักผ่อนในระดับชุมชน เป็นพื้นที่พบปะกันของคนในชุมชน ผู้ประกอบกิจกรรมจะเป็นเด็กและผู้สูงอายุ โดยมีลักษณะของพื้นที่ดังนี้

- ลานกิจกรรมของเด็ก
- พื้นที่สีเขียว
- ปลูกต้นไม้ทั้งไม้พุ่มและไม้ให้ร่มเงา



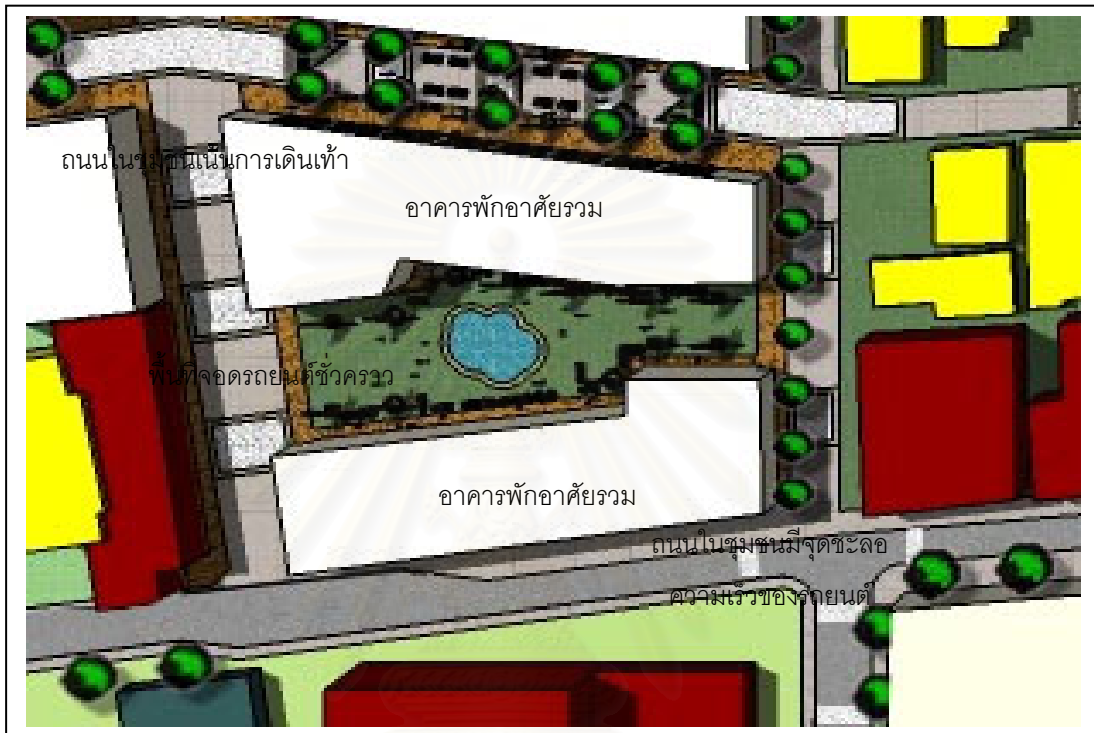
รูปภาพที่ 5.13 แสดงผังบริเวณพื้นที่สวนหย่อม



รูปภาพที่ 5.14 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่สวนหย่อมเชื่อมต่อ

2.2 สวนระหว่างอาคาร

เป็นการใช้พื้นที่ระหว่างอาคารให้เกิดสภาพสูงสุด ตามแนวความคิดเมืองกระชับ สวนระหว่างอาคารนี้จะเป็นส่วนที่มีการเข้าถึงได้สะดวก อยู่ในเส้นทางการสัญจรทางเท้า เป็นพื้นที่พักผ่อนที่อยู่ใกล้กับกิจกรรมเดิม มีพื้นที่เป็นสวนโล่ง มีต้นไม้ให้ร่มเงาบริเวณขอบพื้นที่ตรงกลางโล่งเพื่อประกอบกิจกรรมพักผ่อนได้สะดวก



รูปภาพที่ 5.15 แสดงผังบริเวณพื้นที่สวนระหว่างอาคาร

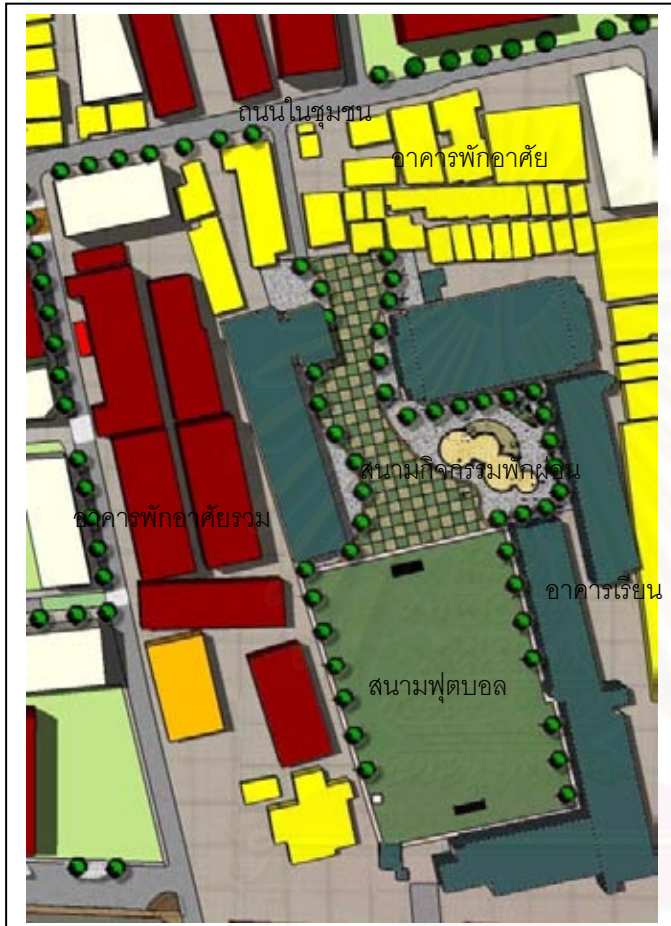
0 10 20 40



รูปภาพที่ 5.16 แสดงบรรยากาศสวนหย่อมระหว่างอาคารในชุมชน

2.3 พื้นที่ลานกีฬาโรงเรียนกุนนทีและลานวัดกุนนที

พื้นที่ทั้งสองแห่งนี้ในปัจจุบันไม่มีการใช้งาน แต่จากการจากแนวคิดด้านเมืองกระชับที่ต้องการให้มีการใช้พื้นที่โล่งต่างๆให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งพื้นที่ทั้งสองแห่งนี้ สามารถที่นำมาปรับปรุงเพื่อรองรับกิจกรรมของคนในชุมชนได้ ซึ่งพื้นที่ทั้งสองแห่งนี้จะไม่มีการใช้งานในวันหยุดต่างๆ จึงควรมีการปรับปรุงพื้นที่นี้ทางกายภาพให้สามารถประกอบกิจกรรมได้อย่างเหมาะสม



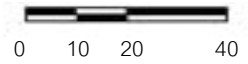
รูปภาพที่ 5.17 แสดงผังลานกิจกรรมพักผ่อนของโรงเรียนกุนนที



รูปภาพที่ 5.18 แสดงบรรยากาศลานกิจกรรมพักผ่อนของโรงเรียนกุนนที



รูปภาพที่ 5.19 แสดงผังลานกิจกรรมพักผ่อนของวัดgunanong



รูปภาพที่ 5.20 บรรยากาศจำลองบริเวณลานวัดgunanong

5.3.3 ปรับปรุงยกระดับด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนกุนนที

จุดมุ่งหมาย เพื่อให้ชุมชนสามารถที่จะปรับตัวอยู่ร่วมกับการพัฒนาของเมืองที่ขยายตัวเข้าสู่ชุมชนให้สามารถอยู่ร่วมกันระหว่างพื้นที่พักอาศัยเดิมและพื้นที่พักอาศัยใหม่ มีสภาพอาคารที่สวยงามน่าพักอาศัย มีการพัฒนาพื้นที่ร่วมกันเพื่อพัฒนาอาคารให้มีการใช้พื้นที่สูงสุด ตามการส่งเสริมของผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ดินร่วมกันระหว่างเจ้าของที่ดินรายย่อยและภาครัฐ ให้มีการใช้งานเต็มศักยภาพ โดยมีแนวคิดการพัฒนาดังนี้

- ปรับปรุงซ่อมแซมกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม
- ปรับปรุงผังบริเวณกลุ่มอาคารพักอาศัยให้มีการเข้าถึงที่สะดวก
- พัฒนาอาคารพักอาศัยใหม่เป็นอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้ง ในพื้นที่ทรุดโทรม
- เก็บรักษาอาคารที่มีศักยภาพด้านพาณิชย์กรรมและปรับปรุงให้รองรับกิจกรรมการค้าที่สะดวกขึ้น

แนวทางการดำเนินการพัฒนาและปรับปรุง

1) กลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม

อาคารพักอาศัยเดิมในชุมชนเน้นการปรับปรุงและซ่อมแซมทางด้านกายภาพให้มีสภาพที่ดีขึ้น สร้างสภาพแวดล้อมรอบๆบริเวณที่พักอาศัย ให้ร่มรื่น และใช้พื้นที่บริเวณถนนหน้าบ้านเป็นที่พักผ่อนได้ โดยทำการปลูกต้นไม้ขนาดเล็กให้ร่มเงา เพิ่มพื้นที่และม้านั่งพักผ่อน ปรับปรุงพื้นผิวถนน เพิ่มอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าบ้าน

2) ปรับปรุงผังกลุ่มอาคารพักอาศัยให้มีการเข้าถึงที่สะดวก

กลุ่มอาคารพักอาศัยภายในชุมชนเน้นการเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ให้มีความสะดวกมากขึ้น โดยเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรเดิมผ่านพื้นที่ในลักษณะทางเชื่อมที่เป็นทางเดินเท้า ทางเดินใต้อาคาร มีเส้นทางที่ชัดเจนและควบคุมไม่ให้รถสัญจรผ่านได้(รถสามารถสัญจรได้ในกรณีฉุกเฉิน) ในเส้นทางยังส่งเสริมให้มีพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดเล็กในเส้นทางเพื่อสร้างแรงดึงดูดการมาใช้เส้นทาง

3) พัฒนาอาคารพักอาศัยใหม่เป็นอาคารพักอาศัยรวม ในพื้นที่ทรุดโทรม

การพัฒนาอาคารพักอาศัยใหม่ในชุมชนนั้นจะเน้นการพัฒนาเป็นอาคารในแนวตั้งเนื่องจากไม่สามารถพัฒนาในแนวราบได้ โดยจะรองรับประชากรภายนอกชุมชน พื้นที่ที่ใช้พัฒนาเสนอแนะให้ใช้พื้นที่ที่เป็นพื้นที่เช่าที่มีสภาพทรุดโทรม โดยใช้การรวมพื้นที่พัฒนาและแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างเจ้าของพื้นที่และในบริเวณที่การเข้าถึงไม่สะดวกเสนอแนะให้เชื่อมต่อกับเส้นทางสัญจรที่ใกล้เคียงในลักษณะทางเดินเท้าลอดใต้อาคาร ในส่วนความสูงของอาคารที่จะพัฒนาใหม่ จะมีความสูงไม่เกิน 23.00 เมตร จากการควบคุมของข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร ด้านการควบคุมอาคาร และมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30

4) เก็บรักษาอาคารที่มีศักยภาพด้านพาณิชย์กรรมและปรับปรุงให้รองรับกิจกรรมการค้าที่สะดวกขึ้น

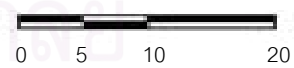
เน้นอาคารที่อยู่ตามแนวถนนที่ยังสามารถประกอบพาณิชย์กรรมได้ โดยปรับปรุงสภาพอาคารให้มีความสวยงาม ปรับปรุงป้ายร้านค้า พื้นที่ค้าขายหน้าบ้านให้มีพื้นที่ชัดเจน ปลอดภัยและไม่กีดขวางการสัญจร

การดำเนินการพัฒนาและปรับปรุง

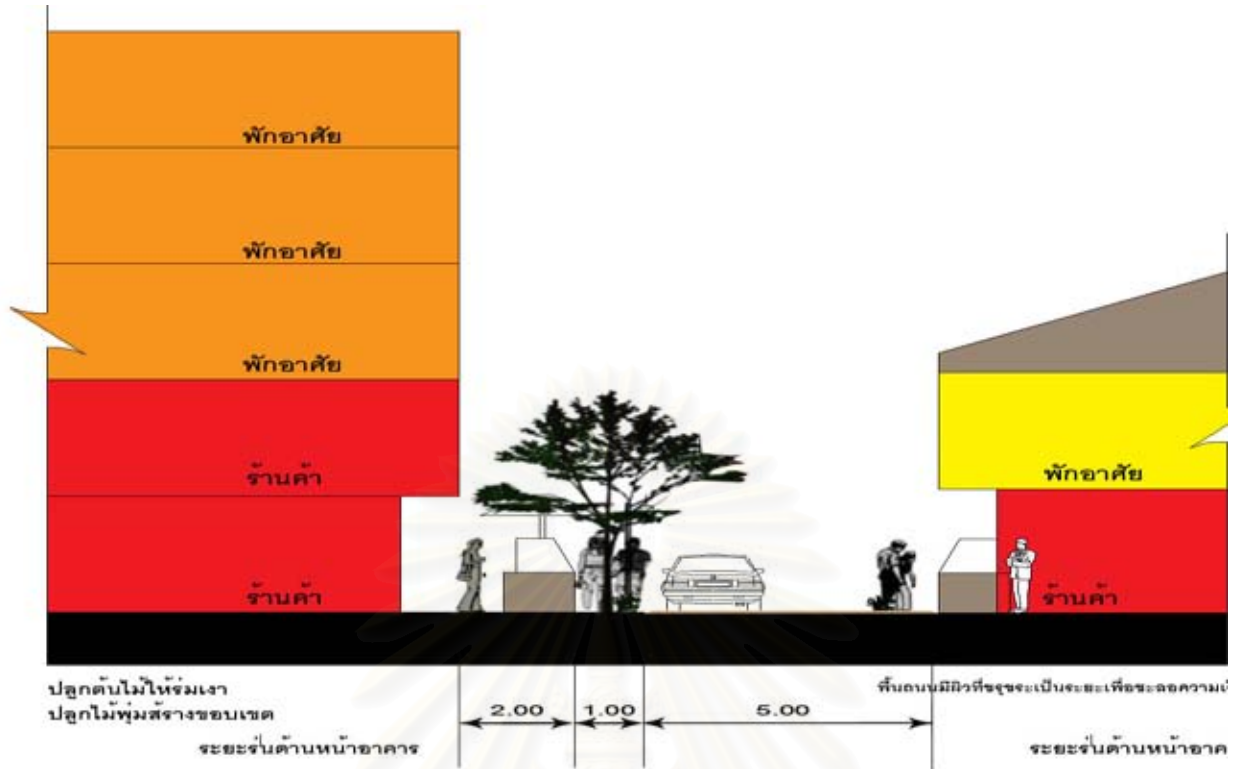
1) กลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม

รายละเอียดการปรับปรุง

- ปรับปรุงทางเดินเท้าโดยใช้วัสดุที่แตกต่างจากถนนเช่น กระเบื้องคอนกรีต ให้มีขนาดทางเดินกว้างประมาณ 1.00 – 1.20 เมตร ในระหว่างทางเดินเท้าให้มีวัสดุที่ให้ความรู้สึกทางสัมผัสที่ไม่เรียบเพื่อป้องกันรถจักรยานยนต์เข้ามาใช้พื้นที่ เป็นระยะห่างกันประมาณ 6.00 เมตร
- ปลูกต้นไม้ชนิดไม้พุ่มสูง 0.40 ม. และไม้ให้ร่มเงาตามแนวทางเท้าของอาคารที่สร้างใหม่
- ปรับปรุงสภาพบ้านพักอาศัย โดยการซ่อมแซม ตกแต่งพื้นที่หน้าบ้านให้สวยงามและเพิ่มเก้าอี้พักผ่อนและปลูกไม้พุ่มเพื่อเพิ่มความร่มรื่น



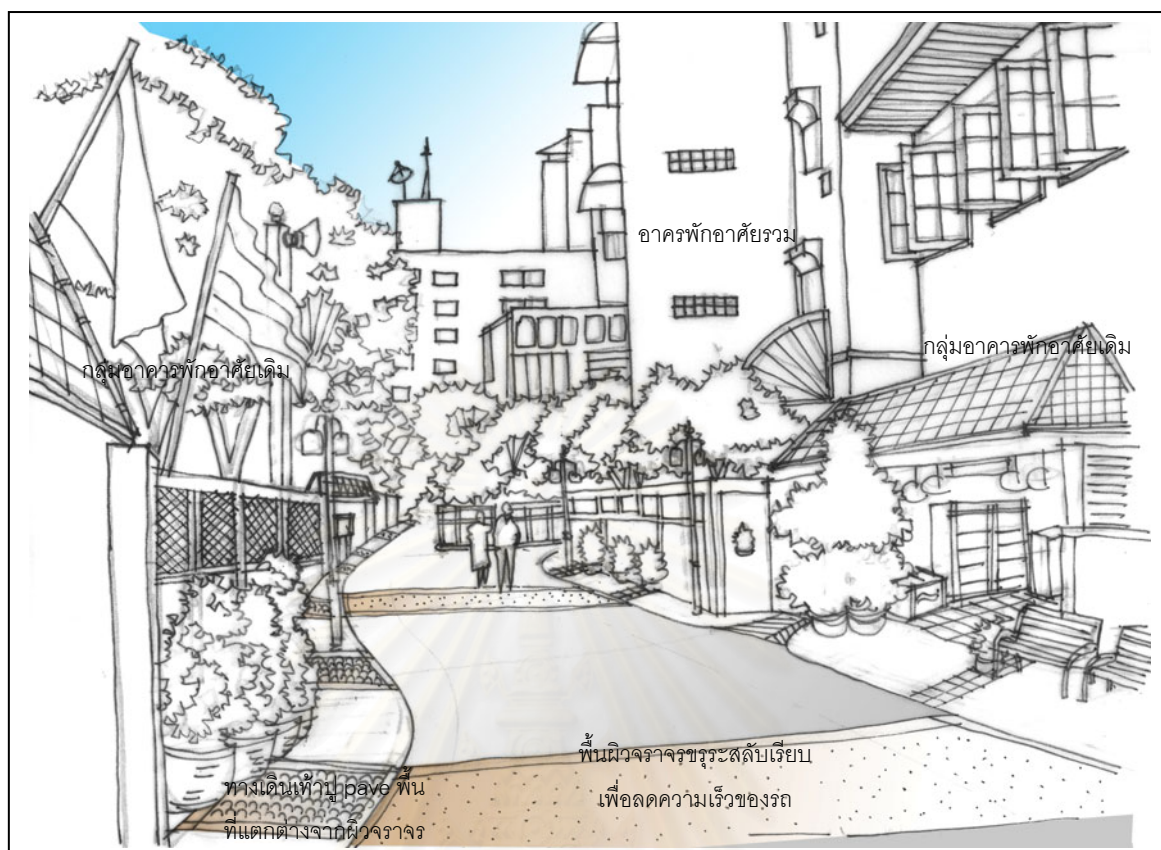
รูปภาพที่ 5.21 ผังบริเวณภายในกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิม



รูปภาพที่ 5.22 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนซอยรัชดาภิเษก 13



รูปภาพที่ 5.23 แสดงบรรยากาศภายในบริเวณพื้นที่ชุมชนก่อนปรับปรุง



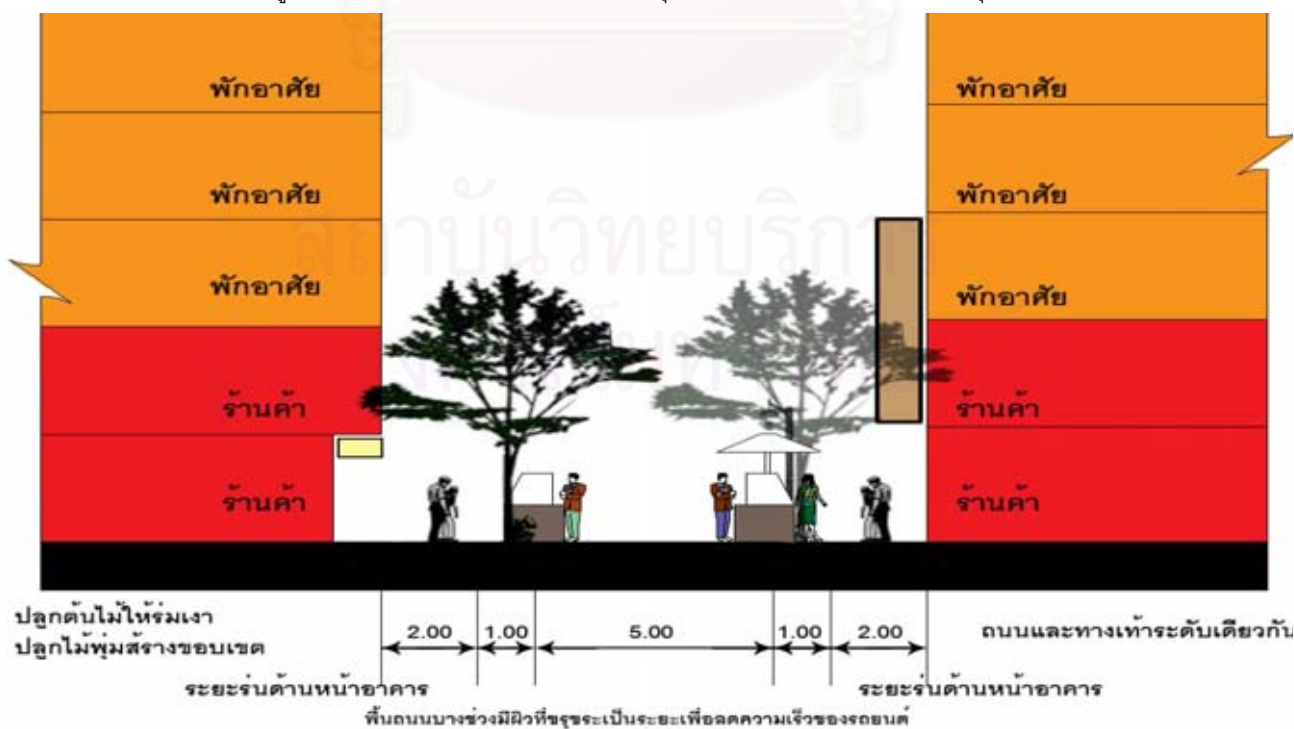
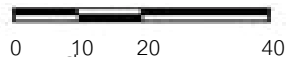
รูปภาพที่ 5.24 แสดงบรรยากาศภายในบริเวณพื้นที่ชุมชนกุนนทีหลังปรับปรุง

2) พัฒนาอาคารพักอาศัยใหม่เป็นอาคารพักอาศัยรวม ในพื้นที่ทรุดโทรม รายละเอียดการปรับปรุง

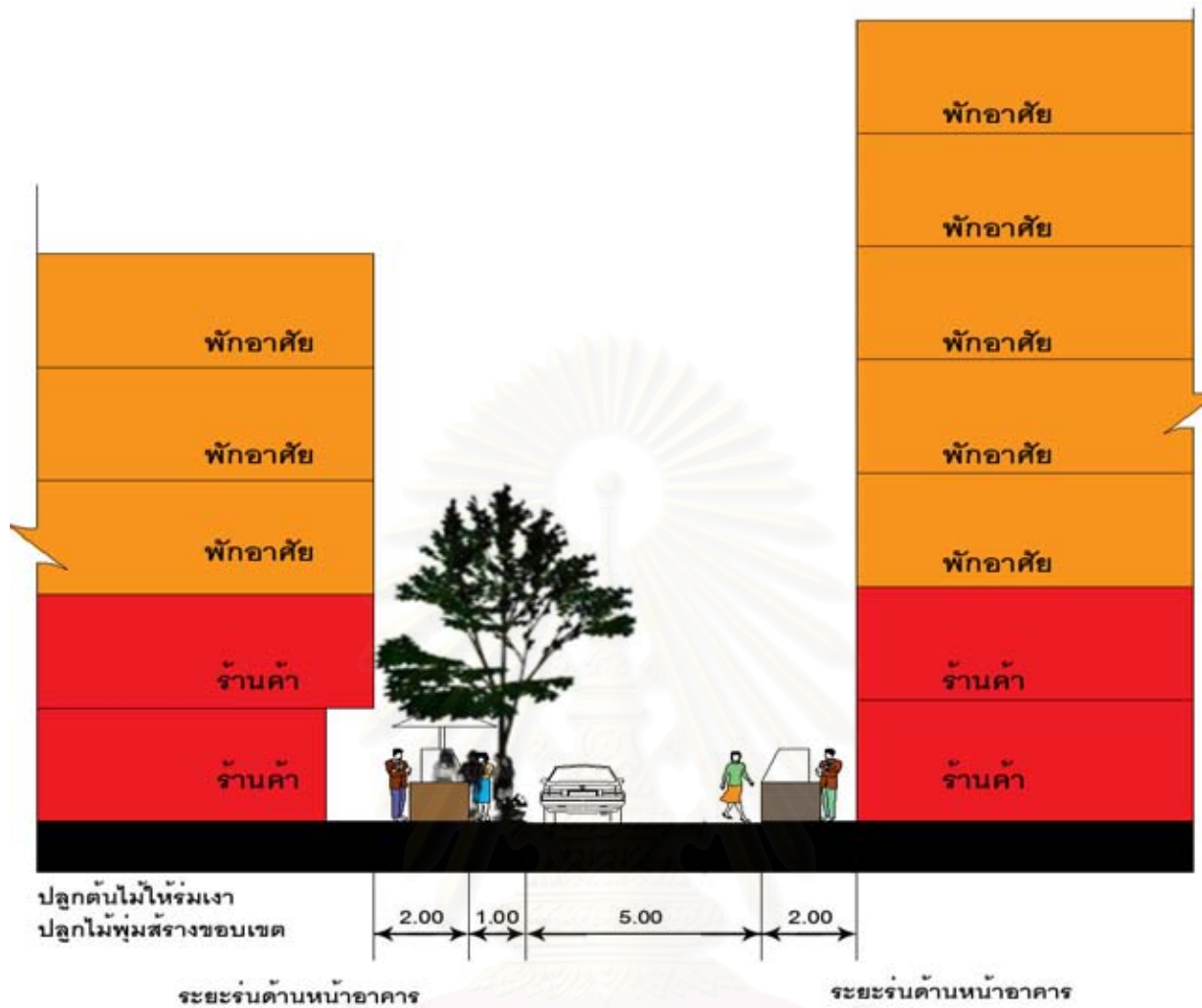
- พัฒนาอาคารพักอาศัยรวมในแนวตั้งสูงไม่เกิน 23.00 ม.
- ส่งเสริมการใช้พื้นที่อาคารชั้นล่างเป็นพื้นที่ค้าขายในระดับพาณิชย์กรรมชุมชน
- สนับสนุนการใช้ระยะร่นหน้าอาคารเป็นทางเดินเท้า พื้นที่ค้าขายและพื้นที่พักผ่อนสำหรับคนในชุมชน และเป็นการสร้างกิจกรรมในเส้นทางเพื่อดึงดูดให้เกิดการสัญจรทางเท้าภายในชุมชน
- สนับสนุนการใช้พื้นที่ระหว่างอาคารเป็นพื้นที่พักผ่อน เป็นทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร



รูปภาพที่ 5.25 แสดงผังบริเวณพื้นที่กลุ่มอาคารพักอาศัยรวมในชุมชนกุนนที



รูปภาพที่ 5.26 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนบริเวณอาคารพักอาศัยรวม



รูปภาพที่ 5.27 รูปตัดถนนบริเวณพื้นที่ทางเดินและพื้นที่ค้าขายในชุมชนบริเวณถนนรัชดาภิเษก 13



รูปภาพที่ 5.28 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเท้าและพื้นที่ค้าขายในชุมชน

5.3.4 พัฒนาด้านพาณิชยกรรม

จุดมุ่งหมาย เพื่อส่งเสริมให้คนภายในชุมชนสามารถสร้างรายได้ให้ตนเองและเป็นการใช้พื้นที่อาคารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทำให้ชุมชนเข้มแข็งและเป็นการส่งเสริมให้คนในชุมชนพึ่งพาอาศัยกัน ช่วยกันสอดส่องดูแลความปลอดภัยให้กันอันจะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ให้มีความผูกพันกัน และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของชุมชน ในส่วนพื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์เน้นการรวมพื้นที่ระหว่างภาครัฐและเอกชนรายย่อยเพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นย่านการค้า ย่านธุรกิจในระดับเมืองรองรับกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน

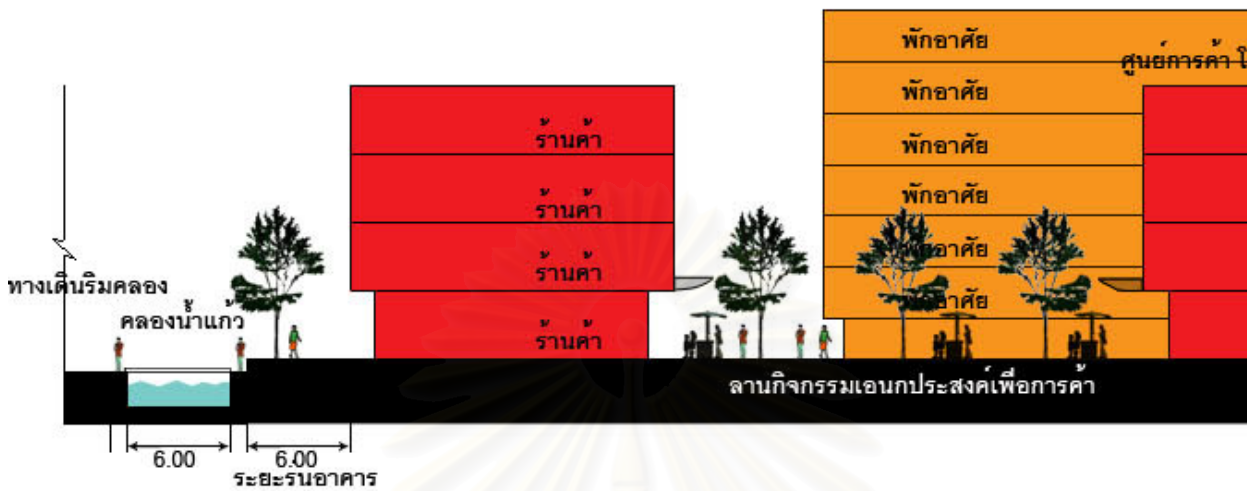
การดำเนินการปรับปรุง

ระดับเมือง เน้นพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่ในบริเวณถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนตัดใหม่ โดยใช้ การรวมพื้นที่ในการพัฒนาระหว่างภาครัฐและเอกชนเนื่องจากพื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกมีขนาดเล็กคือ กว้างเพียง 40 เมตรมีพื้นที่ในการพัฒนาจริงเพียง 20 เมตรจึงต้องพัฒนาร่วมกับพื้นที่ว่างด้านในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่จะเป็นในลักษณะ ย่านอาคารสำนักงาน ย่านศูนย์การค้า โรงแรมหรือกลุ่มอาคารแบบครบวงจรเพื่อสอดคล้องกับวิถีชีวิตคนในเมืองและคนที่พักอาศัยภายในชุมชนกุนนที และมีการเชื่อมโยงการสัญจรกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สามารถเข้าถึงได้สะดวกทั้งจากภายในชุมชนและภายนอกชุมชน

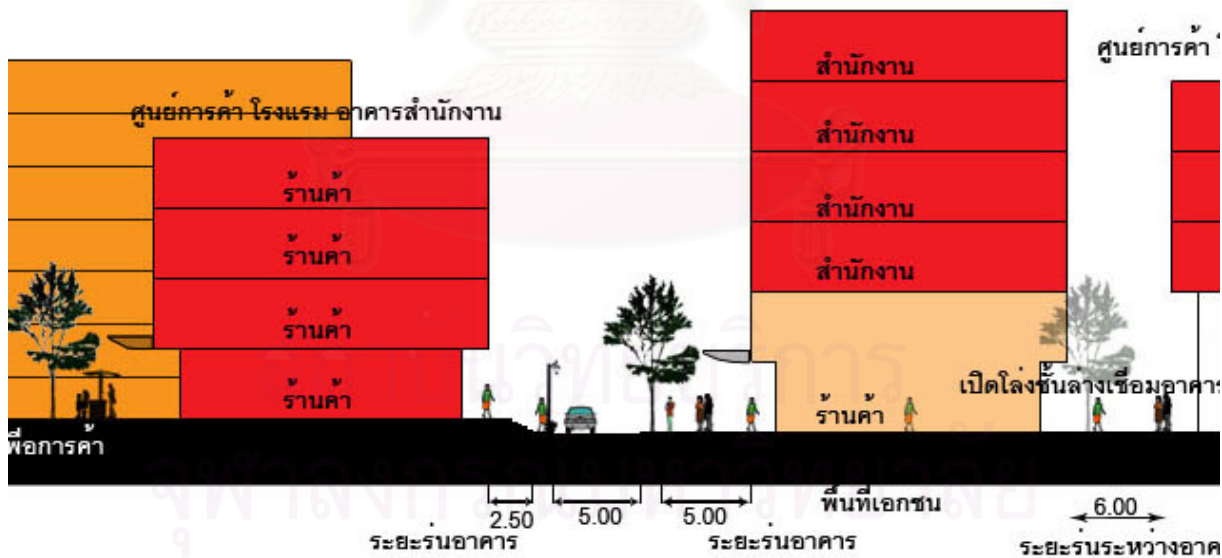
ระดับชุมชน เน้นการเพิ่มพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนขนาดเล็กให้กระจายตัวทั่วไปในพื้นที่ชุมชน เช่น ตามเส้นทางการสัญจร เส้นทางเชื่อมต่อ พื้นที่สวนสาธารณะส่วนกลางและพื้นที่ชั้นล่างของอาคาร สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนมีการเข้าถึงที่สะดวก มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมการค้าที่เป็นสัดส่วน มีความปลอดภัยในการใช้บริการ โดยใช้พื้นที่อาคารชั้นล่างในการประกอบกิจกรรม



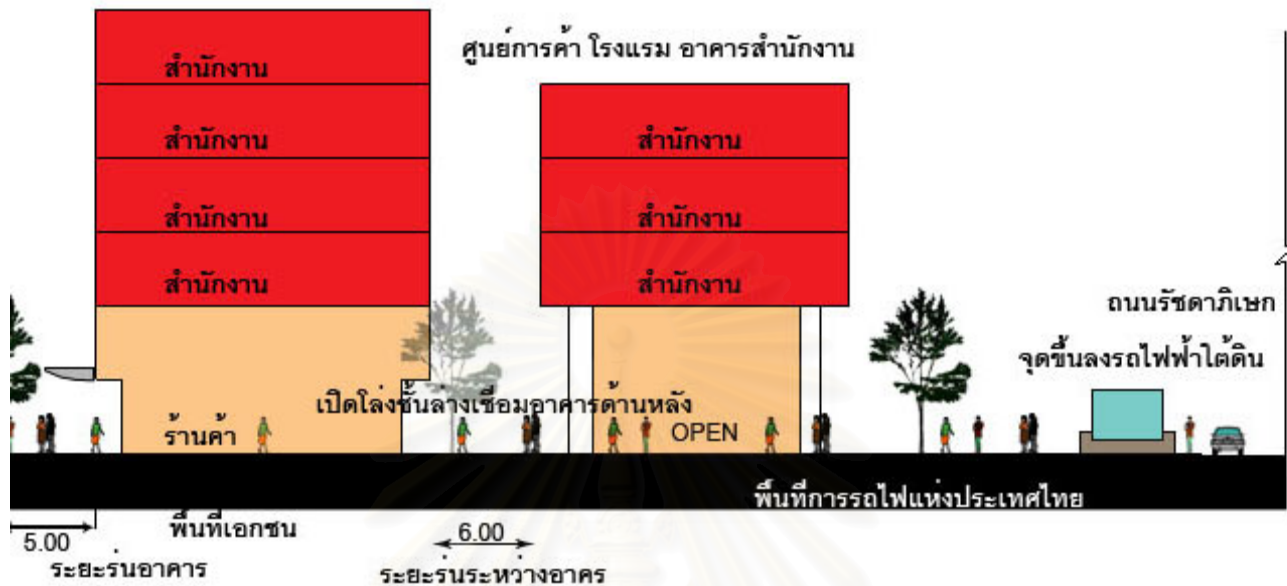
รูปภาพที่ 5.29 แสดงผังบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมริมถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาสงเคราะห์และถนนตัดใหม่



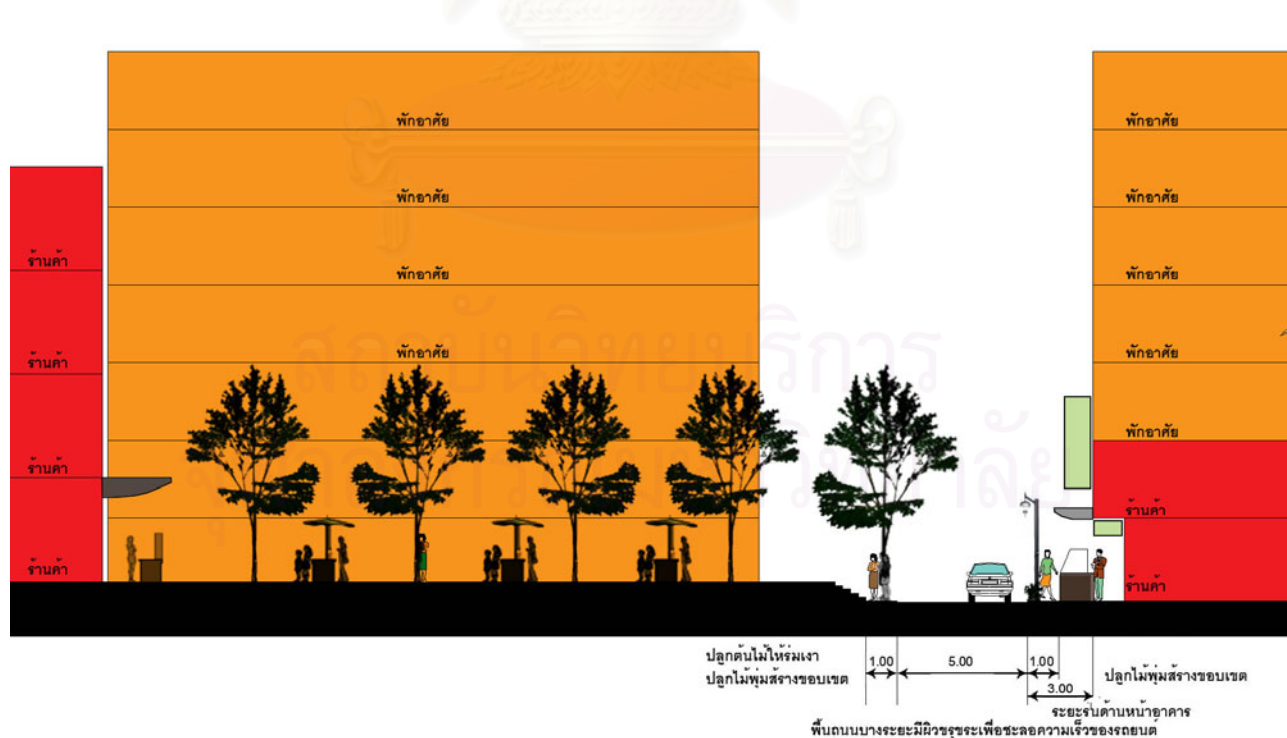
รูปภาพที่ 5.30 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์



รูปภาพที่ 5.31 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์ต่อเนื่องถึงถนนรัชดาภิเษก



รูปภาพที่ 5.32 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนรัชดาภิเษกถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน



รูปภาพที่ 5.33 รูปตัดบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมเมืองด้านถนนประชาสงเคราะห์ถึงถนนพื้นที่ค้าขายในชุมชน



รูปภาพที่ 5.34 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเข้าสู่พื้นที่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (1)



รูปภาพที่ 5.35 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณทางเดินเข้าสู่พื้นที่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (2)



รูปภาพที่ 5.36 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่เปิดชั้นล่างอาคารเน้นการพัฒนาพื้นที่ด้านในหลังพื้นที่การรถไฟฯ



รูปภาพที่ 5.37 แสดงบรรยากาศจำลองบริเวณพื้นที่เปิดชั้นล่างอาคารใกล้กับจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

จากสภาพที่ตั้งของชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันเป็นพื้นที่ย่านกลางเมืองและได้รับอิทธิพลจากระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย คือระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงิน (MRT) โครงการถนนเส้นใหม่ที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสุทธิสารและถนนประชาสงเคราะห์ (คลองมคลองน้ำแก้ว) จากระบบการคมนาคมเหล่านี้ทำให้พื้นที่ชุมชนถนนที่มีศักยภาพสูงจากการเข้าถึงพื้นที่อื่นๆได้สะดวก และในขณะเดียวกันชุมชนก็กำลังเกิดการเปลี่ยนแปลงจากอิทธิพลดังกล่าว โดยเฉพาะการใช้ที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่พักอาศัยรวมและจากสภาพทางกายภาพของชุมชนถนนที่มีปัญหาด้านการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน การสัญจรที่ไม่สะดวกทำให้พื้นที่ชุมชนทั้งหมดเกิดปัญหาตามมาอันเนื่องมาจากการขาดการวางแผนการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยปัญหาที่ตามมาเช่น ความแออัดของคนและอาคาร มลภาวะทางอากาศ การจราจรติดขัด อุบัติเหตุจากการสัญจรเป็นต้น เป้าหมายของการวิจัยในการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่องนี้ มีเป้าหมายหลักคือความต้องการที่จะทำให้พื้นที่กลางเมืองนี้มีการใช้งานพื้นที่ที่เต็มประสิทธิภาพ เป็นพื้นที่พักอาศัยที่มีคุณภาพที่ดี มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมเหมาะกับการพักอาศัย มีพื้นที่ประกอบกิจกรรมการค้า การพักผ่อนสำหรับคนในชุมชน โดยมีความสมดุลกันทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ทั้งหมดจะเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในชุมชนถนนที่ ทั้งในด้านการพักอาศัย การพาณิชยกรรม การสัญจร พื้นที่เปิดโล่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคต

จากแนวทางในการศึกษา ได้เริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีด้านการออกแบบชุมชนเมืองที่เกี่ยวข้องทำให้ได้ข้อสรุปในด้านต่างๆเช่นการใช้พื้นที่กลางเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด การคมนาคมที่สะดวกจะทำให้การพัฒนา การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีองค์ประกอบของชุมชนที่สมบูรณ์จะทำให้ชุมชนมีความน่าอยู่ การส่งเสริมให้คนประกอบกิจกรรมร่วมกันในชุมชนจะมีส่วนให้เกิดความพึงพอกัน การสอดส่องดูแลความปลอดภัยให้กันสร้างความเป็นเจ้าของพื้นที่ ความเข้มแข็งให้ชุมชน โดยทฤษฎีและแนวคิดที่ได้ทบทวนไปนั้นเป็นแนวทางที่ได้นำไปศึกษาจากนั้นจะเป็นการเก็บข้อมูล สังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลประกอบรวมกับภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ของเขตดินแดง และกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาประมวลหาปัญหาและแนวทางการแก้ไขอย่างเป็นระบบ

จากการวิเคราะห์พื้นที่พบว่า พื้นที่มีศักยภาพทั้งในด้านการพักอาศัยที่มีความเป็นส่วนตัวสูง อยู่ใกล้กับแหล่งงาน มีการคมนาคมที่สะดวกสู่พื้นที่อื่นๆ มีการบริการภายในชุมชนที่ครบถ้วน ในด้านปัญหาและข้อจำกัด เช่น ด้านการสัญจรที่ไม่สะดวก สัญจรได้ไม่ต่อเนื่อง ถนนมีขนาดเล็ก กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นแปลงย่อย ราคาที่ดินมีราคาสูง เป็นต้นทั้งหมดนี้ทำให้พื้นที่ชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่องมีการใช้งานพื้นที่ที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ พื้นที่ไม่ได้รับการพัฒนา ซึ่งผลจากการวิเคราะห์จะนำไปสู่ภาพรวมในการแก้ไขและแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยนำทฤษฎีมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวความคิดในการพัฒนาที่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและส่งเสริมศักยภาพในด้านต่างๆของชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่องที่สามารถสรุปได้ดังนี้

1. แนวทางการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางผังชุมชนในอนาคตของชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายเพื่อที่จะควบคุมการพัฒนาทางด้านกายภาพให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพทางกายของชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อให้เป็นพื้นที่พักอาศัยกลางเมืองที่ผสมผสานกับการพักอาศัยเดิมในพื้นที่สามารถรองรับประชากรได้อย่างเหมาะสมตามแนวคิดเมืองกระชับและชุมชนน่าอยู่

2. แนวทางในการปรับปรุงด้านองค์ประกอบของชุมชนทั้งในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเช่น การสัญจร พื้นที่กิจกรรมนันทนาการ องค์ประกอบในด้านการพักอาศัยและการสัญจร โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ประชาชนในชุมชนมีความสะดวก ในด้านการสัญจรที่เป็นโครงข่าย สามารถสัญจรได้อย่างทั่วถึง มีความปลอดภัยในด้านการสัญจรภายในชุมชน มีพื้นที่ที่สามารถประกอบกิจกรรมนันทนาการได้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของชุมชนกุนนที มีพื้นที่ให้คนในชุมชนสามารถประกอบพาณิชยกรรมเพื่อสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนและลดมลภาวะต่างๆที่จะเกิดขึ้นและยังเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ให้ชุมชนกุนนที

3. เสนอแนะแนวทางปรับปรุงด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนกุนนทีให้ผสมผสานร่วมกันระหว่างพื้นที่พักอาศัยเดิมและพื้นที่พักอาศัยใหม่ มีสภาพอาคารพักอาศัยเดิมที่สวยงามน่าพักอาศัย โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ชุมชนกุนนทีและพื้นที่ต่อเนื่องให้ดีขึ้นในด้านการพักอาศัย การประกอบพาณิชยกรรมที่ผสมผสาน การสัญจร การพักผ่อนเพื่อตอบสนองกับผู้พักอาศัยเดิมและผู้เข้ามาพักอาศัยจากภายนอก

4. การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่เพื่อการประกอบพาณิชยกรรมทั้งในระดับชุมชนและในระดับเมือง โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะใช้พื้นที่ให้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากพื้นที่มีจำกัด มูลค่าที่ดินสูงและยังมีระบบการคมนาคมที่ทันสมัยรองรับเช่น พื้นที่ริมถนนประชาสงเคราะห์ ริมถนนรัชดาภิเษก พื้นที่ด้านหลังการรถไฟฯ พื้นที่เหล่านี้มีศักยภาพที่สูง การเสนอแนะทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่จะทำให้เกิดการใช้พื้นที่ที่เต็มประสิทธิภาพ ในส่วนพาณิชยกรรมในชุมชนเน้นการเพิ่มพื้นที่เพื่อสร้างรายได้ให้คนในชุมชน ซึ่งจะทำให้คนในชุมชนเกิดการหวงแหนพื้นที่ เพราะเป็นแหล่งสร้างรายได้

6.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ

อิทธิพลที่มีผลต่อการบริหารแผนให้มีผลในทางปฏิบัติ

ในทฤษฎีการวางผังสมัยใหม่ Forbes Davidson (1996) (อ้างถึงใน ส. จ. ล., 2544: 7-41) ได้สรุปถึงอิทธิพลที่มีต่อการนำผังไปปฏิบัติให้สำเร็จว่ามี 4 รูปแบบ คือ ด้วยแรงบันดาลใจ (inspiration) ด้วยข้อตกลงหรือพันธะร่วมกัน (commitment) ด้วยการกำหนดแนวทาง (Guidance) และด้วยการควบคุม (Control)

1. แรงบันดาลใจ (inspiration) เป็นอิทธิพลมักไม่ค่อยใช้ในการวางผังพัฒนาเมือง เนื่องจากผู้คนทุกคนต้องมีจุดมุ่งหมายและวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Common Vision) ที่จะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้สำเร็จ ไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตาม แรงบันดาลใจเป็นพลังที่สำคัญในการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน โดยไม่ต้องอาศัยกฎหมาย แต่ไม่ค่อยมีตัวอย่างให้เห็นในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะในเขตเมืองเนื่องจากมีกลุ่มผลประโยชน์หลายกลุ่มซึ่งมีวัตถุประสงค์จุดมุ่งหมาย และวิสัยทัศน์ที่แตกต่างกัน แต่หากมีการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกันได้ ก็สามารถใช้วิธีนี้ได้ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผน

2. ข้อตกลงหรือพันธะร่วมกัน (Commitment) เป็นอิทธิพลที่มีความเป็นไปได้มากกว่าแรงบันดาลใจ เนื่องจากจะต้องเกิดการหารือร่วมกันก่อนที่จะตัดสินใจปฏิบัติตามแผน ซึ่งการหารือให้ได้ข้อตกลงร่วมกันจะลด

ข้อขัดแย้งในการปฏิบัติ วิธีนี้ความร่วมมือกันทำงาน (Cooperation) และการประสานงานเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด การประสานงานและการสร้างความเข้าใจในขั้นนี้ เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการวางแผนและผังแบบมีส่วนร่วม (Participation)

3. การกำหนดแนวทาง (Guidance) เป็นอิทธิพลที่มีต่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนที่รัฐบาลเข้ามาเกี่ยวข้องกับพอสมควร นั่นคือ ผู้วางแผนภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดแนวทางหรือชี้แนะในเรื่องของการพัฒนาการ กำหนดแนวทางการพัฒนานี้จัดว่าเป็นวิธีการทางบวก (Positive Function) โดยรัฐอาจกำหนดแนวทางในการพัฒนาเรื่องที่ตั้งโครงการ (Location) ช่วงเวลา (Timing) หน้าที่ความรับผิดชอบ (Responsibility) และการกำหนดพื้นฐานสำหรับการตัดสินใจในการลงทุนโครงการ ในหลายกรณีรัฐอาจมีมาตรการแรงจูงใจ (Incentive) เพื่อให้มีผู้ปฏิบัติตามมาตรการต่าง ๆ การโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Right: TRD)

4. การควบคุม (Control) คือการใช้กฎหมายของรัฐ ซึ่งประชาชนมักเห็นว่าเป็นมาตรการในทางลบและมักไม่ค่อยประสบผลสำเร็จ ความล้มเหลวของการควบคุมโดยกฎหมาย ส่วนมากเกิดจากการออกกฎหมาย โดยขาดการคำนึงถึงข้อเท็จจริง การขาดข้อมูลสนับสนุน ทำให้ไม่มีศักยภาพในการปฏิบัติตามกฎหมาย แต่ส่วนใหญ่ในการวางแผนมักจะเน้นอิทธิพลนี้มาก

สำหรับแผนงานที่จะนำไปสู่ขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายนั้น จากอิทธิพลดังกล่าว มีแนวทางที่จะทำให้การปฏิบัติสามารถบรรลุถึงเป้าหมายจะมี 3 ประการ คือ การควบคุม การกำหนดแนวทาง และการมีข้อตกลงร่วมกัน

การควบคุม คือ การออกกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ เช่นพื้นที่ที่มีการวางผังเฉพาะ จะใช้กับโครงการที่จำเป็นต้องรักษาสภาพประโยชน์ร่วมกัน ได้แก่ การควบคุมทางผังเมือง เช่นการใช้ที่ดินและการกำหนดความหนาแน่น ซึ่งควรจะเสนอแนะในรูปแบบของข้อกำหนดท้องถิ่น นอกจากนี้การควบคุมยังหมายถึงรวมถึงการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ในพื้นที่บางแห่งที่จะต้องมีการดำเนินการเพื่อการตัดถนนหรือขยายถนนภายในชุมชน รวมทั้งโครงการสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น การบำบัดน้ำเสีย การป้องกันน้ำท่วม เป็นต้น

การกำหนดแนวทาง คือ การกำหนดแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ตามแผนผังที่ได้ทำการศึกษาในครั้งนี้ ให้มีความสอดคล้องร่วมกับแผนพัฒนาภายในเขตดินแดงและแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ซึ่งได้มีนโยบายไว้แล้วเช่น โครงการเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะ โครงการส่งเสริมการใช้พื้นที่ริมถนนรัชดาเพื่อเป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง โครงการตัดถนนเพื่อเชื่อมระหว่างถนนสุทธิสารและถนนประชาสงเคราะห์ การส่งเสริมการใช้ที่ดินเพื่อประกอบพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ในรัศมี 500 เมตรรอบสถานีขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการจัดเตรียมงบประมาณหรือการลงทุนสาธารณูปโภคไว้สนับสนุนด้วย

การมีข้อตกลงร่วมกัน วิธีการนี้จะใช้กับโครงการที่ไม่สามารถออกกฎหมายได้ และมีงบประมาณจำกัด โดยโครงการจะเกี่ยวข้องกับพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนหรือระหว่างภาครัฐกับเอกชน (อาจรวมถึงหน่วยงานรัฐบางหน่วยด้วย) และการพัฒนาชุมชนในลักษณะนี้จะต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน เช่น การจัดรูปที่ดิน การจัดหาพื้นที่ว่างส่วนกลาง ลานชุมชน ลานกีฬา ศูนย์ชุมชน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันการปฏิบัติงานตามแผนโดยวิธีการมีข้อตกลงร่วมกัน ได้รับความนิยมนำขึ้น และได้รับการสนับสนุนจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 อีกด้วยในพื้นที่ศึกษาชุมชนขุนทดและพื้นที่ต่อเนื่องนี้ มีโครงการที่เสนอแนะและคาดว่าจะมีความเป็นไปได้ภายใต้วิธีการที่เสนอ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1 รายละเอียดการนำไปปฏิบัติ ระยะเวลาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โครงการ	รายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ในการ ดำเนินการ	อิทธิพลที่จะ นำไปสู่การ ปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
				กทม.	เขตดิน แดง	ชุมชน	เจ้าของ ที่ดิน
1. ด้านการใช้ที่ดิน							
1.1 การควบคุมการใช้ที่ดิน	- การควบคุมค่า F.A.R. .ให้ เป็น 7 และ O.S.R. เป็น 4.5 ตลอดทั้งบริเวณพื้นที่ชุมชน - การส่งเสริมการใช้พื้นที่ผสมผสานระหว่างการค้าและการพักอาศัย โดยใช้ชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่การค้า	1 – 5 ปี	Control	●	●	●	●
1.2 การพัฒนาพื้นที่ด้านหลังพื้นที่การรถไฟฟ้าร่วมกับการพัฒนาพื้นที่การรถไฟฟ้า พื้นที่ริมถนน ประชาสงเคราะห์	- พัฒนาอาคารใหม่ให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากรถไฟฟ้าใต้ดินและการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคเช่น ปรับปรุงทางเท้า ที่จอดรถ ปลูกต้นไม้ริมทางเดิน	5 – 10 ปี	Commitment	●	●	●	●
2 ปรับปรุงยกระดับด้านพื้นที่พักอาศัยภายในชุมชนกวนที่							
2.1 ปรับปรุงหน่วยพักอาศัย	- ปรับปรุงซ่อมแซมบ้าน อาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนต์ ให้มีสภาพการใช้งานที่ดีขึ้น รวมถึงสภาพแวดล้อมโดยรอบให้น่าอยู่ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างความสวยงามให้ย่านใจกลางเมือง	10 – 20 ปี	Guidance Commitment		●	●	●
2.2 การพัฒนาอาคารพักอาศัยรวม	- เน้นการพัฒนาอาคารใหม่ในพื้นที่ทรุดโทรม เป็นอาคารพักอาศัยในแนวตั้งสูงไม่เกิน 23.00 เมตร มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 โดยให้มีความสอดคล้องกับกลุ่มอาคารพักอาศัยเดิมตามแนวทางที่ได้นำเสนอไว้	10 – 20 ปี	Guidance Commitment	●	●	●	●

ตารางที่ 6.1 รายละเอียดการนำไปปฏิบัติ ระยะเวลาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

โครงการ	รายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ในการ ดำเนินการ	อิทธิพลที่จะ นำไปสู่การ ปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
				กทม.	เขตดิน แดง	ชุมชน	เจ้าของ ที่ดิน
3.การพัฒนาด้านพาดิษยกรรม							
3.1 พาดิษยกรรม ระดับเมือง	- ส่งเสริมการใช้พื้นที่ตามการ ควบคุมของผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร 2549	10 – 20 ปี	Guidance Commitment	●	●	●	●
3.2 พาดิษยกรรม ระดับชุมชน	- เน้นการเพิ่มพื้นที่ให้กระจาย ทั่วไปในชุมชนโดยใช้พื้นที่ชั้น ล่างของอาคาร พื้นที่ทางเดิน เท้าภายในชุมชน	10 – 20 ปี	Guidance Commitment		●	●	●
4.ปรับปรุงองค์ประกอบภายในชุมชนกุนนที							
4.1 ลดมลพิษทาง อากาศและเสียง	- ปลูกต้นไม้ริมทางเท้า เพื่อให้ ร่มเงา ป้องกันเสียงรถยนต์และ ฝุ่นละออง	6 – 10 ปี	Guidance Commitment		●	●	●
4.2 เพิ่มพื้นที่ สีเขียวและพื้นที่ นันทนาการ	- พัฒนาเส้นทางสัญจรที่ เชื่อมต่อเป็นส่วนหย่อมขนาดเล็ก เพื่อเป็นพื้นที่สวณะแวก บ้านภายในชุมชน - ปรับปรุงพื้นที่ลานวัดกุนนที เป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับคนใน ชุมชน - ปรับปรุงลานอเนกประสงค์ ของโรงเรียนกุนนทีเพื่อเป็น ลานกีฬาของชุมชน	6 – 10 ปี	Guidance Commitment	●	●	●	●
4.3 การสัญจร ภายในชุมชนและ รอบชุมชน	- เชื่อมต่อถนนและขยายถนน ภายในชุมชนตามแนวทางที่ กำหนดไว้ - จัดระบบการสัญจรของ รถยนต์เพื่อลดปริมาณการ สัญจรที่จะเข้าสู่ชุมชนตาม แนวทางที่กำหนดไว้	10 - 20 ปี	Control Guidance Commitment	●	●	●	●
				●	●	●	●

ตารางที่ 6.1 รายละเอียดการนำไปปฏิบัติ ระยะเวลาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

โครงการ	รายละเอียดการปรับปรุงพื้นที่	ระยะเวลา ในการ ดำเนินการ	อิทธิพลที่จะ นำไปสู่การ ปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
				กทม.	เขตดิน แดง	ชุมชน	เจ้าของ ที่ดิน
	- สร้างที่จอดรถทั้งแบบจอดรถริมถนนและลานจอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในชุมชนตามแนวทางที่วางแผนไว้	6 – 10 ปี	Control Guidance Commitment	●	●	●	●
	- ปรับปรุงจุดจอดรถสำหรับจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยกระจายให้ทั่วถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินเท้า	6 – 10 ปี	Guidance Commitment	●	●	●	●
	- ปรับปรุงทางเท้าเพื่อส่งเสริมการเดินเท้าทางตามแนวทางที่กำหนด โดยมีขนาดความกว้าง 1 – 1.5 เมตรและปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงา โดยมีจุดพักผ่อนเป็นม้านั่งตามทางเท้า และมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนถนน	6 – 10 ปี	Guidance Commitment	●	●	●	●

6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

จากการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ของชุมชนถนนที่และพื้นที่ต่อเนื่อง พบว่าปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ในอดีตอย่างเป็นระบบจากภาครัฐ การปล่อยให้เอกชนพัฒนาพื้นที่เองตามศักยภาพของผู้ประกอบการโดยขาดการควบคุมจากภาครัฐ คือการขาดการวางผังเมืองและการออกแบบชุมชนเมืองที่ดี ซึ่งปัญหาเหล่านี้จะเป็นปัญหาที่ส่งสมมาจากในอดีตทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมเกิดความทรุดโทรม มีการใช้ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพกับศักยภาพของพื้นที่กลาง ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นต้องวางแผนการแก้ไขให้เป็นระบบและต้องใช้งบประมาณสูงแต่ทั้งนี้การพัฒนาและปรับปรุงยังต้องอาศัยความรู้ความสามารถ และการปฏิบัติหน้าที่ที่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่จากภาครัฐ และความร่วมมือร่วมใจจากภาคเอกชน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาอาจส่งผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมาก ทั้งผู้ที่ได้รับผลประโยชน์และผู้เสียผลประโยชน์ ในการพัฒนาจึงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างรอบคอบด้วยความระมัดระวัง การชี้แจงเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาพื้นที่กับประชาชนภายในพื้นที่หรือการหารือและการให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางและการตัดสินใจ เพื่อให้ได้ข้อตกลงร่วมกัน จะช่วยลดข้อขัดแย้งในการปฏิบัติและช่วยให้การทำงานสะดวกขึ้นได้ ในขณะเดียวกัน

จะต้องสอดคล้องกับความต้องการของคนภายในชุมชนและเป็นไปตามแผนพัฒนาหลักของภาครัฐที่วางไว้ จะสามารถช่วยทำให้การพัฒนาสำเร็จตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้

ในส่วนของการศึกษาในอนาคตต่อไปนั้น ควรที่คำนึงถึงผลกระทบจากแนวโน้มที่เชื่อมระหว่างถนน สุทธิสารและถนนประชาสงเคราะห์ เพราะถนนเส้นนี้จะกลายเป็นเส้นทางที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ด้านในของเขต ดินแดงและพื้นที่รอบชุมชนมากขึ้นเนื่องจากการเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ด้านใน การพัฒนาพื้นที่บริเวณที่ต่อเนื่อง กับแนวโน้มเส้นนี้จะทำให้เกิดการพัฒนาอาคารพักอาศัยรวมที่มากขึ้น แต่จากที่พื้นที่ในอดีตมีคลองกันแบ่งพื้นที่ อยู่ทำให้พื้นที่บริเวณนี้อาจต้องใช้การจัดรูปที่ดินเข้ามาช่วยจัดการ เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้มีปัญหาด้านการ เข้าถึงพื้นที่ด้านในเหมือนพื้นที่ชุมชนขุนนท์

การดำเนินการศึกษาค้นคว้าวิจัยได้ตระหนักถึงความสำคัญของพื้นที่ในด้านต่างๆเนื่องจากผู้วิจัยเป็น คนที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุมชนดังกล่าว เคยผ่านเข้าออกในพื้นที่ชุมชนขุนนท์นี้ตั้งแต่ยังเล็ก และเห็นถึง ความเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆทั้งในพื้นที่และรอบๆพื้นที่มาในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จึงมีความต้องการที่อยากจะ เห็นสภาพแวดล้อมในการพักอาศัยภายในชุมชนและรอบชุมชนที่มีคุณภาพที่ดี มีความน่าอยู่ การพัฒนาต่างๆใน พื้นที่จะต้องมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนขุนนท์ เพื่อให้คนในชุมชนมีคุณภาพ ชีวิตที่ดีขึ้น การนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาและการออกแบบพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ชุมชนขุนนท์และพื้นที่ ต่อเนื่องในครั้งนี้ เป็นเพียงแนวความคิดหนึ่งที่ได้จากกระบวนการเรียนรู้และการศึกษาในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่ง ผู้ดำเนินศึกษาในครั้งนี้หวังว่าผลการศึกษาที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อทางเขตดินแดงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาเมืองเพื่อเป็นข้อมูลในการนำไปศึกษาในภายหน้าได้ไม่มากก็น้อย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรุงเทพมหานคร. ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยกรรมการชุมชน พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร, 2534
- กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. ทฤษฎีและความรู้ด้านผังเมือง. กรุงเทพมหานคร, 2543
- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. บทความ เมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน. [Online]
: www.dtcp.go.th
- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. บทความ การฟื้นฟูเมือง. [Online]: www.dtcp.go.th
- เกียรติ จิวกุลและคณะ. ตลาดในกรุงเทพมหานคร การขยายตัวและการพัฒนาการ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย:
2525
- กองออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร. การออกแบบบาทวิถีและเฟอร์นิเจอร์เพื่อส่งเสริมคุณภาพอาคาร
และสิ่งแวดล้อมสำหรับคนพิการและประชาชนทั่วไป. กรุงเทพมหานคร, 2540
- การเคหะแห่งชาติ. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัยมาตรฐานที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย (ใน
เมือง). กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กำธร กุลชล. การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. รายงานขั้นสุดท้าย: โครงการจัดทำ
เครื่องชี้วัดการพัฒนาเมืองและชุมชนน่าอยู่. กรุงเทพมหานคร: รุ่งนภาการพิมพ์, 2545
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527
- ดำรงพล ใจยา. พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่าน
สีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544
- นิลุบล คล่องเวสสะ. การวางแผนและการออกแบบสวนสาธารณะในเมือง (Urban park planning & design).
เอกสารประกอบการเรียนการสอน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535
- บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) รายงานผลการดำเนินการ ประจำปี, 2547
- ระหัตถ์ วจนประดิษฐ์. การฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal). เอกสารประกอบการสอน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- วีรวัน ฮ้อศิริมานนท์. ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน:
กรณีศึกษาเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง. กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการ
วางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546
- ศรีศักดิ์ วัลลิโภดม. (2534). สยามประเทศ: ภูมิหลังของประเทศไทยตั้งแต่ยุคศึกดำบรรพ์. กรุงเทพมหานคร:
พิมพ์เศส พรินติ้งเซ็นเตอร์, 7-8.
- สมาคมสถาปนิกสยาม. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544. กรุงเทพมหานคร,
2544

สำนักปลัด กรุงเทพมหานคร. สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ. กรุงเทพฯ: งานผลิตสื่อการเรียนการสอน. 2536.

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. การจัดทำแผนผังการพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตดินแดง. กรุงเทพมหานคร , 2543

ภาษาอังกฤษ

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., MaGlynn, S., and Smith, G. (1985). Responsive environment:

A manual for designers. London: The Architecture Press. 1985

Brian Richards, Future Transport in Cities. London: British Library, 2001.

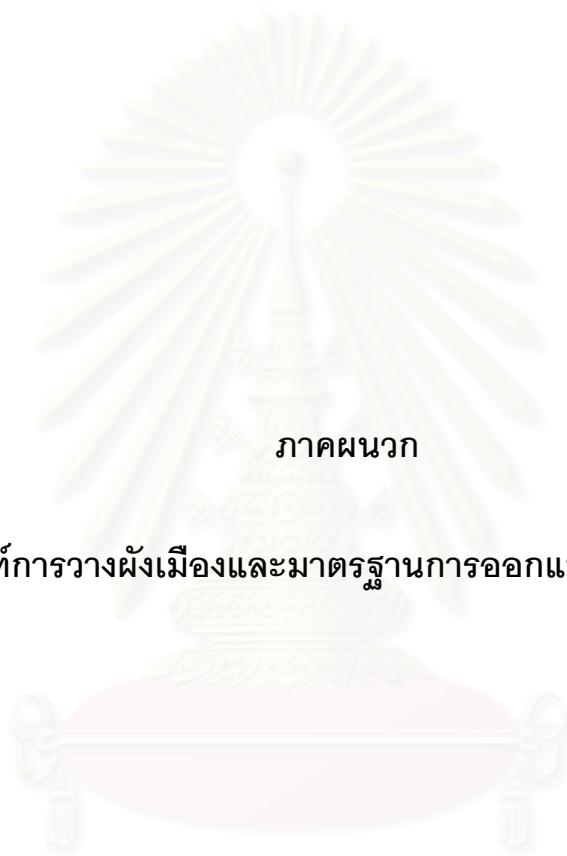
Chapin, Steward F. and Edward J. Kaiser. Urban Landuse Planning. Chicago: University of Illinois Press, 1979.

Doxiadis, C.A. Urban Renewal and Future of the American City. Chicago : Public Administrative Service, 1966.

Needham. How cities Work an Introduction. Oxford: Pregamon Press, 1977.

The City of Edinburgh Council, The Edinburgh Standards for Urban Design. City of Edinburgh Council, 2003

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

เกณฑ์การวางผังเมืองและมาตรฐานการออกแบบชุมชนเมือง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เกณฑ์ความหนาแน่นสำหรับกลุ่มเมืองประเภทที่ 1

ตารางแสดงเกณฑ์ความหนาแน่นสำหรับกลุ่มเมืองประเภทที่ 1 (มหานครที่มีประชากรมากกว่า 1.5 ล้านคน)

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ความหนาแน่น (คน/ไร่)	Max. FAR	Max. BCR	ขนาดพื้นที่ (ตารางวา)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	1-24	2	70	บ้านเดี่ยว 50-100 บ้านแฝด 35-50
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	25-60	3.5	70	บ้านแถว ตึกแถว 18-24 อาคารชุด 100-300
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	61-100	8	70	บ้านแถว ตึกแถว 18-24
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางเมือง (CBD)	80-120	10	90	อาคารชุด 200-1000
พาณิชยกรรม-ศูนย์กลางรอง (Sub Center)	80	6	80	อาคารพาณิชย์ 20-24 ศูนย์การค้า 3600-6400 สำนักงาน 120-1200
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	12	1	50	-
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	20-30	1.5	60	-
คลังสินค้า	12	1	50	-
ชนบทและเกษตรกรรม	1-10	1	40	-

ที่มา: สำนักผังเมือง, รายงานการวิเคราะห์ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

ตารางแสดงค่าความหนาแน่นและความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินจากอาคารในกรุงเทพมหานคร

เขตพื้นที่อยู่อาศัย	FAR สูงสุด	BCR สูงสุด	ความหนาแน่น (คน/ไร่)
บ้านเดี่ยว 2 ชั้น ที่ดินมากกว่า 200 ตารางวา	0.28	15	1 หรือน้อยกว่า
บ้านเดี่ยว บ้านแฝด 2 ชั้น ที่ดิน 50-71 ตารางวา	0.57	50	8-21
ทาวน์เฮาส์	1.10	55	40-56
ชุมชนแออัด ชุมชนกลางเมือง	1.28	60	28-45
อพาร์ทเมนท์ สูงไม่เกิน 8 ชั้น	6.00	70	60-120
อาคารสูงไม่เกิน 20 ชั้น	8.00	74	81-180
อาคารสูงเกิน 20 ชั้น	16.00	68	200-600

ที่มา: สำนักผังเมือง, รายงานการวิเคราะห์ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2, 2546)

เกณฑ์การวางผังเมืองรวมด้านเขตทางและผิวจราจรขนาดต่างๆ
สำหรับ Residential Service Street

ช่องทาง	ทิศทางการเดินรถ	ที่จอดรถ	ความกว้างเขตทาง	ความกว้างผิวจราจร
2	2 ทาง	2 ข้าง	56 ฟุต (min.)	17.07 ม.
2	2 ทาง	1 ข้าง	48 ฟุต (min.)	14.63 ม.
2	2 ทาง	ไม่มี	40 ฟุต (min.)	12.19 ม.
1	1 ทาง	2 ข้าง	46 ฟุต (min.)	14.02 ม.
1	1 ทาง	1 ข้าง	38 ฟุต (min.)	11.58 ม.
1	1 ทาง	ไม่มี	30 ฟุต (min.)	9.14 ม.

ที่มา: เกณฑ์การวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่จอดรถในเมือง

ที่ดินที่จะใช้เป็นที่จอดรถมี 3 ประเภท

- 1) ที่จอดรถสำหรับคนงานประจำเป็นกิจวัตรในเมือง (operational parking space) ได้แก่ พื้นที่เพื่อให้จอดรถยนต์หรือยานพาหนะประเภทอื่นใด ที่จะต้องมีที่จอดรถเป็นประจำ เพื่อกิจการการค้า พาณิชยกรรม หรืออาชีพเฉพาะ
- 2) ที่จอดรถสำหรับติดต่อทั่วไปในเมือง (non-operational parking space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถซึ่งไม่ต้องจัดเฉพาะสำหรับที่ทำการใดหรือบริษัทใดบริษัทหนึ่ง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ
 - ประเภทจอดในระยะเวลานาน (Long-term parking)
 - ประเภทจอดในระยะเวลานสั้น (Short-term parking)
- 3) ที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยในเมือง (Residential parking space) ได้แก่ พื้นที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยอยู่ในเมือง ทั้งที่เก็บรถ โรงรถที่จอดสำหรับญาติ มิตรเยียมเยือนและรถส่งของอุปโภคสำหรับผู้พักอาศัยในเมืองด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แนวความคิดด้านการออกแบบพื้นที่เปิดโล่ง(Open Space and Recreation)

ชัยวัฒน์ อรุณชัยวิวัฒน์ ได้กล่าวถึง ความหมายและความสำคัญของการนันทนาการ(Recreation) ที่โล่ง (Open Space) และสวนสาธารณะ (Park) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การนันทนาการ(Recreation) หรือการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตมนุษย์ ซึ่งมีผู้นิยามไว้ต่างๆ กันมากมาย จำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. Passive Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ใช่การออกกำลังกาย ออกกำลังกาย แต่เป็นไปในลักษณะความสงบ การผ่อนคลายความเหน็ดเหนื่อย
2. Active Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกกำลังกาย ออกกำลังกาย

การพักผ่อนหย่อนใจต่างๆ เหล่านี้ กระทำในช่วงเวลาว่าง และมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โล่งในเมือง (Open Space) ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่บางส่วนให้เป็นสวนสาธารณะในระดับต่างๆ ได้ โจเซฟ เดอ คลารา และ ลี คอปเปลแมน (Joseph De Clara and Lee Koppelman) ได้แบ่งประเภทของที่โล่งเป็น 6 ประเภท และที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย คือ

1. Green Open Space
 - ที่ว่างที่เกิดจากการพัฒนาเมือง เช่น Green belt, Green way, Buffer, Plaza, Malls, Square
2. Corridor Open Space
 - เขตทาง เช่น ริมถนน ริมแม่น้ำ ริมทางรถไฟ ริมคลอง
 - ลานจอด เช่น สนามบิน ลานจอดรถ
 - บริเวณที่จัดทำเป็นที่เว้นว่าง โดยรักษาสภาพธรรมชาติไว้

สวนสาธารณะ(Park)

เป็นการใช้ที่ดินประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากสำหรับชีวิตความเป็นอยู่แบบเมือง(Urban Life) สวนสาธารณะ คือ “พื้นที่โล่งที่มีการจัดภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงามเท่าที่จะทำได้ เช่น ที่สงบ รมรื่น พักผ่อน คลายความเมื่อยล้า เป็นที่พบปะพูดคุย สนทนาอย่างสบายๆ ใช้เดินเที่ยวเล่น เป็นที่เพิ่มความสดชื่น สร้างสรรค์ความคิด”(Arnold Wittick: Encyclopedia of Urban Planning)

มาตรฐาน(Standard) ของ Recreation Area และ Park

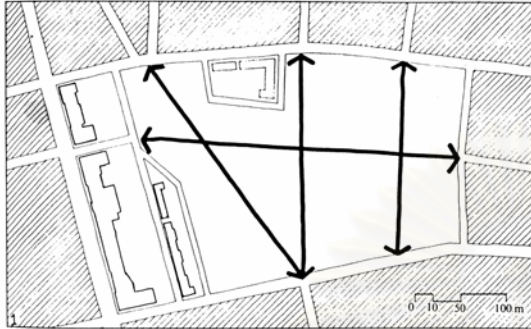
เหตุที่ต้องมีมาตรฐานของ Recreation Area ก็เพื่อเป็นกรอบในการจัดหาพื้นที่ ซึ่งบ้างก็ขึ้นอยู่กับประชากร (เช่น 1 เอเคอร์ (2.53 ไร่) ต่อประชากร 100 คน) และบ้างก็ขึ้นอยู่กับด้านภูมิศาสตร์(เช่น 10% ของพื้นที่ชุมชน) มาตรฐานนั้นจะต้องประยุกต์ใช้กับ Common sense และ Good Judgment ต้อง Weight และประยุกต์ใช้อย่างระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความต้องการ (Need) สภาพการณ์(Condition) ทรัพยากร(resource) และลักษณะของแต่ละชุมชน(Characteristic of the particular Community) ไม่มีตัวเลขใดแน่นอน เพราะชุมชนมีความแตกต่างกันในเรื่องภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งดึงดูดทางสภาพภูมิอากาศ ขนาด open space ความหนาแน่น จำนวนและการกระจายตัวกันของประชากร สถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจ และความสัมพันธ์กับชุมชนอื่นๆ

แนวความคิดและมาตรฐานการออกแบบชุมชนเมือง

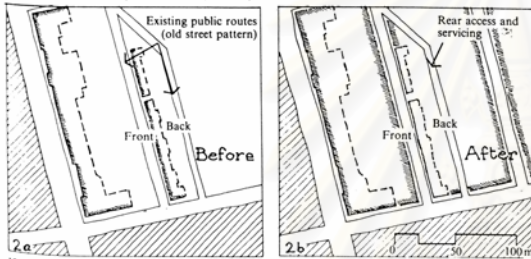
1) แนวความคิดด้านการออกแบบระบบถนนในชุมชน

Designing the street/block system

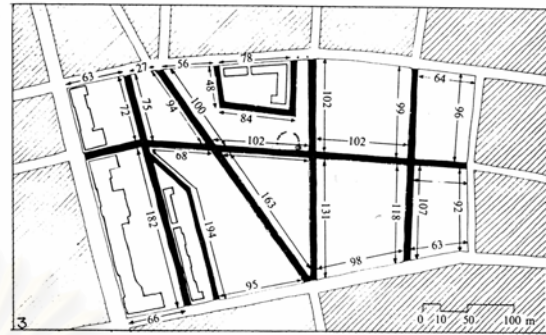
Give users a choice of routes through the site, by keeping perimeter blocks as small as possible.



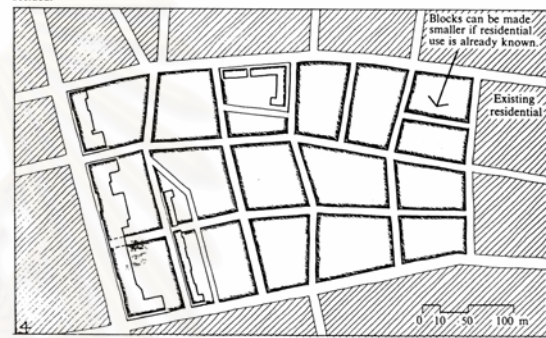
Design sheet 1.1 revealed the most important links to the site. Starting with these, join the access points across the site (1), taking account of any existing routes through it.



If there are any existing buildings to be kept, note the positions of their fronts and backs. Make sure that



Check the block sizes you have created. Make them as small as practicable, depending on the uses they will house. If you already know these uses, check block sizes with Design Sheet 1.4. If you don't, 80-90 metre blocks will do for most purposes (3). They should only need minor adjustment later, when uses are finally decided.



Next, increase the sizes of any blocks which are too small, and subdivide any which are larger than they need be (4) to make the final layout as permeable as possible. Check with Design Sheet 1.3 to see that all the junction designs are feasible.

ภาพแสดงขั้นตอนการออกแบบถนน และระบบบล็อก

ที่มา: Bentley และคณะ, 1985



Consider how best the site can be connected with nearby main routes and public transport facilities



The typical cul-de-sac response creates an introverted layout, which fails to integrate with the surroundings



A more pedestrian-friendly approach that integrates with the surrounding community links existing and proposed streets, and provides direct links to bus stops



This street pattern then forms the basis for perimeter blocks, which ensure that buildings contribute positively to the public realm

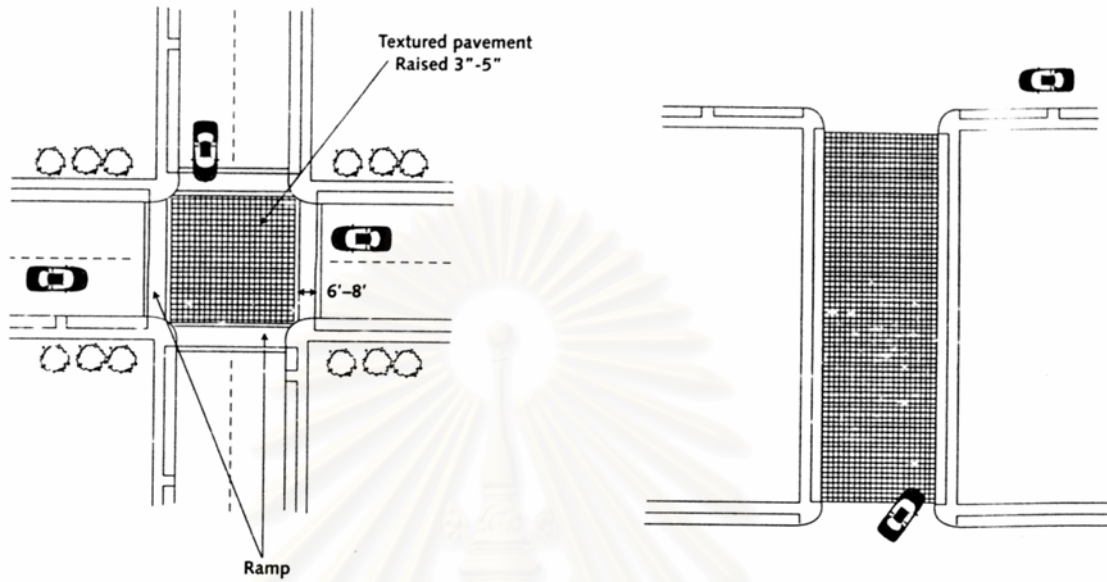
Key

- Principal routes
- Bus stop
- Internal streets

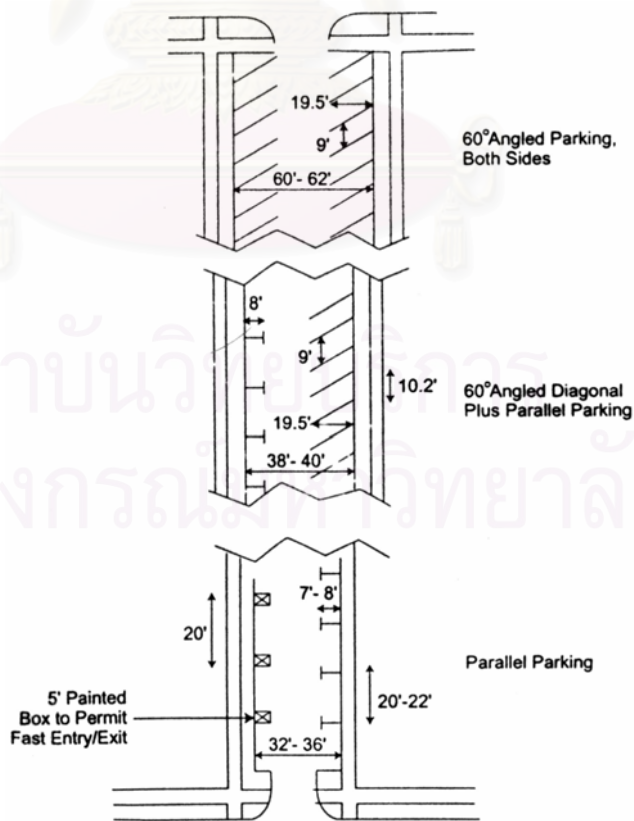
ภาพแสดงขั้นตอนการออกแบบถนนและระบบบล็อก

ที่มา : The Edinburgh Standards for Urban Design

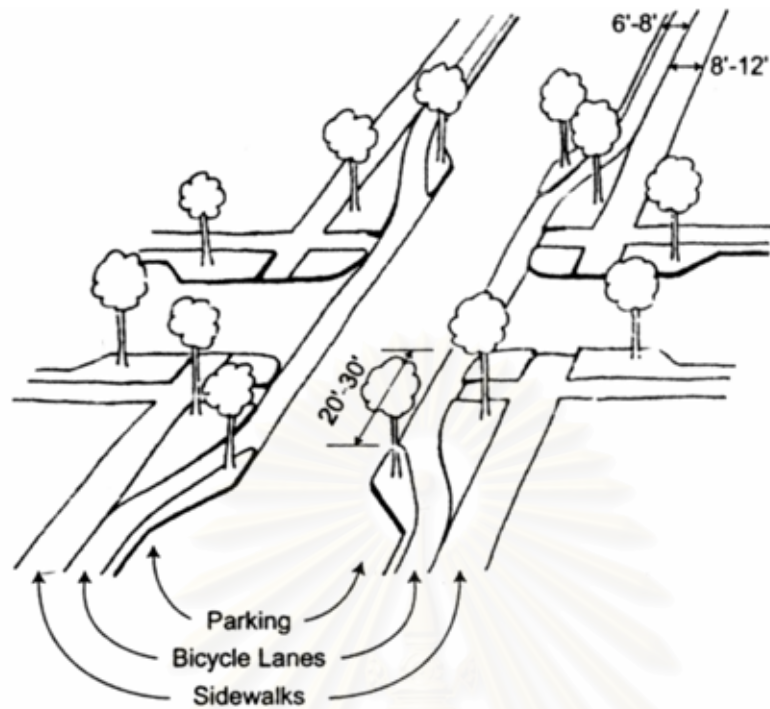
2) แนวความคิดด้านการออกแบบการสัญจรที่เน้นความปลอดภัยในชุมชน (Watson และคณะ, 2003)



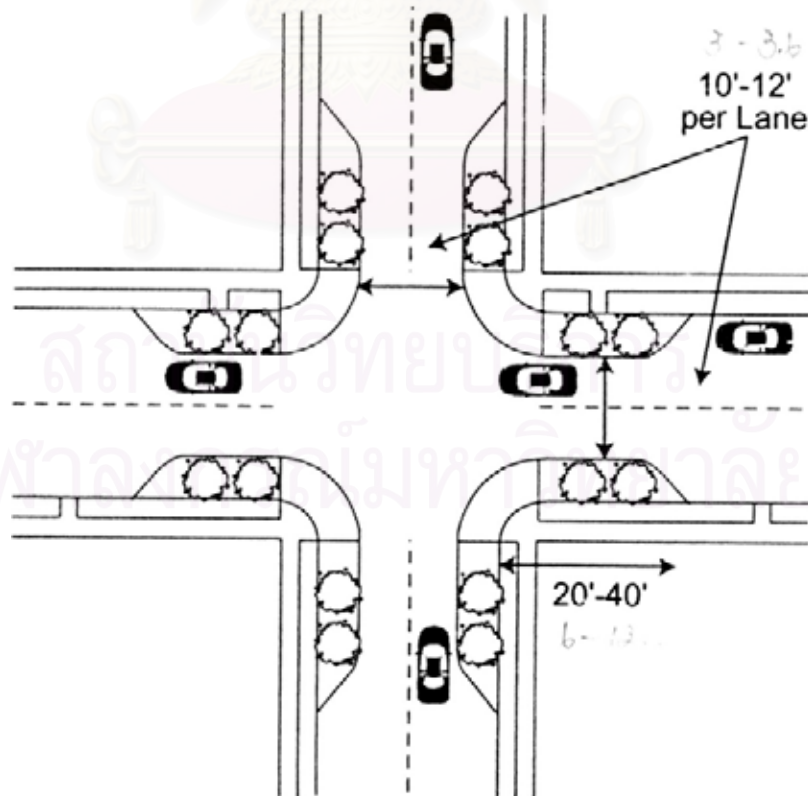
ภาพแสดงการปูพื้นถนน เพื่อลดความเร็วบริเวณสี่แยก



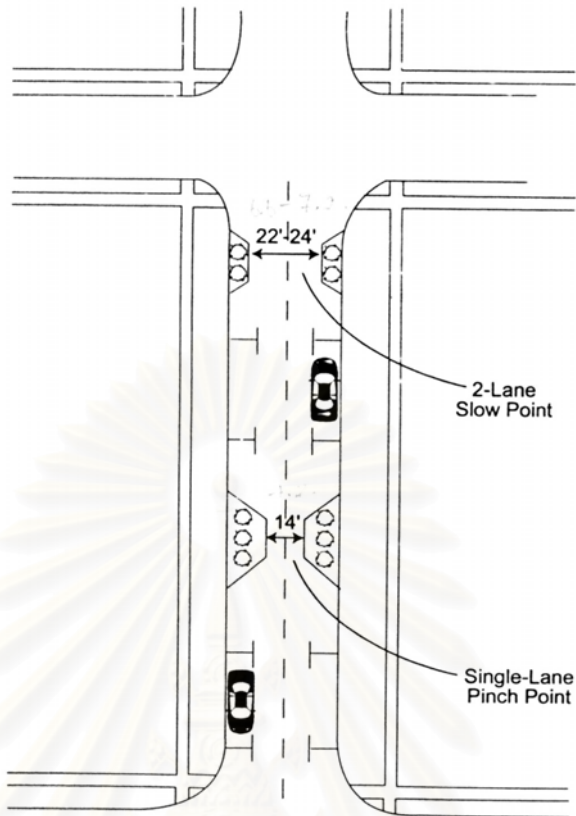
ภาพแสดงที่จอดรถริมถนน



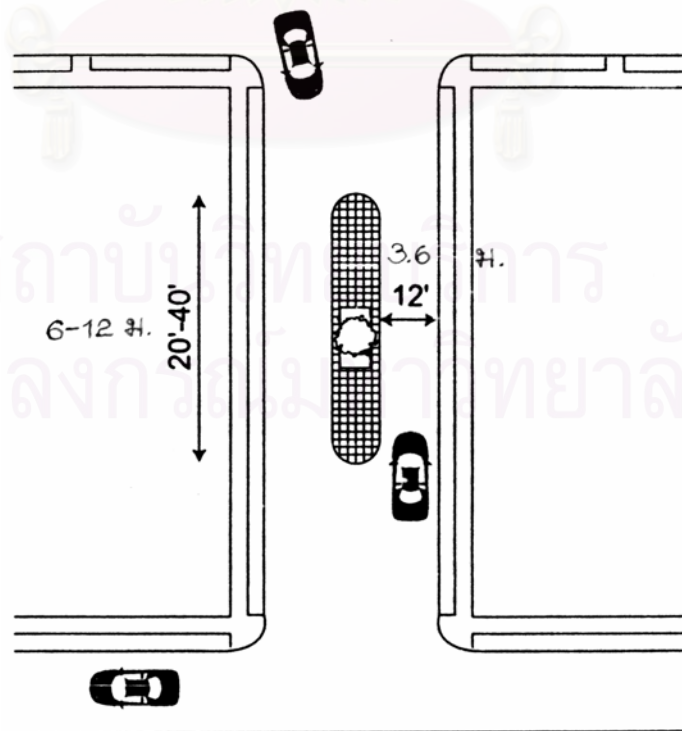
ภาพแสดงช่องจราจรสำหรับรถยนต์ รถจักรยาน และทางเดินเท้า



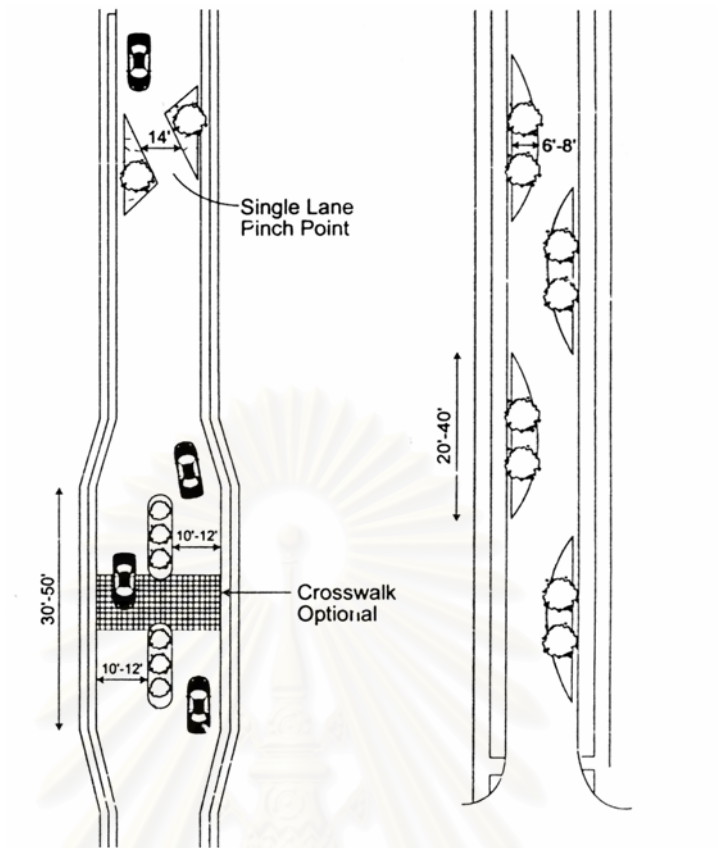
ภาพแสดงแนวคิดการทำให้ถนนแคบลงในบริเวณสี่แยก เพื่อลดความเร็วของรถ



ภาพแสดงแนวคิดการทำให้ถนนแคบลงในบริเวณกลางบล็อก เพื่อชะลอความเร็วของรถ



ภาพแสดงแนวคิดการออกแบบเกาะกลางถนน เพื่อความปลอดภัยของคนข้ามถนน



ภาพแสดงแนวคิดการออกแบบทางคนข้ามบริเวณช่วงกลางบล็อก



Climbing plants on wires



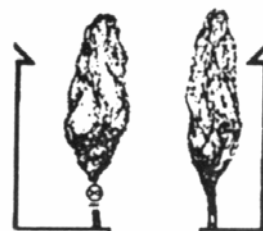
Trellis arch



Planters



Entrance to village



High planting



Divided road

ภาพแสดงแนวคิดการออกแบบทางเข้าสู่ชุมชน

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายทวิศักดิ์ เอื้อเพื่อ เกิดเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2518 ที่โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต (เทคโนโลยีสถาปัตยกรรม) จากคณะวิศวกรรมและเทคโนโลยีการเกษตร ภาควิชาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล (ปัจจุบันเป็น คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล) เมื่อปีการศึกษา 2540 เข้าทำงานเป็นสถาปนิกในบริษัทเอกชน 2 ปี จากนั้นได้เข้าทำงานในตำแหน่งสถาปนิกชั่วคราวที่ กองออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร 2 ปี ในปี 2544 ได้สอบคัดเลือกเข้าทำงานในตำแหน่ง สถาปนิก 3 สังกัดสำนักออกแบบวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และปฏิบัติราชการจนถึง ปี 2546 ได้เข้าทำการศึกษาต่อใน ระดับปริญญาโท คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ปัจจุบันได้ปฏิบัติราชการในตำแหน่งสถาปนิก 5 กลุ่มออกแบบสถาปัตยกรรม สำนักออกแบบวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม กรมชลประทาน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย