

ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า  
ที่ทำให้เกิดการพัฒนาคึกคักตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร



นายชานน กิติโสภาคกุล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)  
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)  
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2557

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

FACTORS AFFECTING THE LAND USE CHANGES  
ALONG THE SKYTRAIN ROUTE  
THAT ENABLE FULL POTENTIAL DEVELOPMENT  
ACCORDING TO THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN

Mr. Chanon Kitisopakul



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and  
Regional Planning  
Department of Urban and Regional Planning  
Faculty of Architecture  
Chulalongkorn University  
Academic Year 2014  
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนว รถไฟฟ้าที่ทำให้เกิดการพัฒนาคึกคักตามผังเมือง รวมกรุงเทพมหานคร
โดย	นายชานน กิติโสภาคกุล
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร.พรสวรรค์ วิเชียรประดิษฐ์

---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจฤดี)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ วิจารณ์ประดิษฐ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(อาจารย์ ดร.พรสวรรค์ วิเชียรประดิษฐ์)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี)

ชานน กิติโสภาคกุล : ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าที่ทำให้เกิดการพัฒนาด้านศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (FACTORS AFFECTING THE LAND USE CHANGES ALONG THE SKYTRAIN ROUTE THAT ENABLE FULL POTENTIAL DEVELOPMENT ACCORDING TO THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN) อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อ. ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์, 132 หน้า.

จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐจากการคมนาคมทางถนนสู่การคมนาคมทางรางหรือรถไฟฟ้า ทำให้การใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง จึงเกิดการลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัยหรือคอนโดมิเนียม รวมถึงพัฒนาอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือห้างสรรพสินค้า เพิ่มมากขึ้นเพื่อตอบสนองต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินและราคาที่ดินสูงขึ้นตามมา

อย่างไรก็ตามหากการสร้างระบบขนส่งทางรางนี้ ไม่ได้ควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบสถานีแล้ว จะทำให้เกิดการพัฒนาที่ไม่เต็มศักยภาพ เนื่องจากยังคงหลงเหลือพื้นที่ขนาดเล็กที่ยากต่อการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง หากสังเกตการพัฒนาที่เกิดขึ้นในช่วง 15 ปี ที่ผ่านมา จะพบว่าตามแนวรถไฟฟ้าจะเกิดปรากฏการณ์ที่มีแปลงที่ดินขนาดเล็กของอาคารเดิมหรือตึกแถวที่ทรุดโทรม ปะปนไปกับแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของอาคารชุดพักอาศัยใหม่หรือคอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ซึ่งเป็นปัญหาในปัจจุบัน

งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาแนวโน้มการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า และหาข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านศักยภาพตามผังเมืองรวม มีระเบียบวิธีวิจัยเชิงประจักษ์ โดยศึกษาจากตัวแปรเพื่อทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดผล เพื่อศึกษาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และค้นหาสาเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล เพื่อการประมวลผลและการวิเคราะห์ผล

การวิเคราะห์ผล ใช้การเปรียบเทียบแผนที่การใช้ที่ดิน พ.ศ. 2545 พ.ศ.2551 พ.ศ.2557 วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยเน้นทางด้านกายภาพและเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการสร้างอาคารสูงและกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเป็นสำคัญ เพื่อนำมาวิเคราะห์การพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับพื้นที่ศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะของแปลงที่ดินเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง โดยขึ้นอยู่กับขนาดและรูปร่างของแปลงที่ดินเป็นหลัก ซึ่งจากการศึกษา แปลงที่ดินที่มีโอกาสเปลี่ยนแปลงสูง คือ แปลงที่ดินมีกรรมสิทธิ์เดี่ยว ทั้งที่เป็นกลุ่มตึกแถว หรืออาคารสำนักงาน หรือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเดิม ที่ติดกับถนนสายหลัก รองลงมา คือ แปลงที่ดินขนาดเล็กที่อยู่ติดกัน 3 - 4 แปลง โดยเป็นแปลงใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ ลำดับต่อมา คือ แปลงที่ดินว่างเปล่าและแปลงที่ดินที่มีทางทางเข้าจากถนนสายหลักและมีรูปแบบเป็นแนวยาวก็สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ส่วนแปลงที่ดินประเภทราชการมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะอาคารภายในแต่ไม่เปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือ แปลงที่ดินตึกแถวที่มีหลายกรรมสิทธิ์จึงยากแก่การพัฒนา

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

ปีการศึกษา 2557



# # 5673312825 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: LAND USE TRANSFORMATION / SKYTRAIN ROUTE / COMPREHENSIVE PLAN / FULL POTENTIAL DEVELOPMENT

CHANON KITISOPAKUL: FACTORS AFFECTING THE LAND USE CHANGES ALONG THE SKYTRAIN ROUTE THAT ENABLE FULL POTENTIAL DEVELOPMENT ACCORDING TO THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN. ADVISOR: PORNSAN VICHIEPRADIT, 132 pp.

From the changes of government's policies from road transportation to rail transportation, Land use along the skytrain was changed. Because of the land is high potential to reach. Occur the investment in real estate sector such as office buildings condominium including the big commercial buildings or shopping malls to respond to the residents around the Metro station. Make the density of land use and land prices followed.

However, if the rail system is not develop relatively to land use planning around the skytrain station. That will make the area not fully developed as area's potentials. Due to had small plots that difficult to develop. Especially, the high potential areas next to the main road. The developments that occurred in the last 15 years ago along the skytrain, discover a phenomenon that small plots of dilapidated tenement mix along with large plots of the land for residential or condominium and office Building

The objective of this research is to study land use changes and trends of development. Study factors affecting land use changes along the skytrain about suggestion to achieve full potential development as comprehensive plan. This research methods apply empirically by studying the variables to know the reasons that cause the changing. To investigate the incident and find out that cause of changes. Collect the data from the data source to process and analysis.

This research analyze by using comparative land use maps in 2545, 2551 and 2557. Analyze factors affecting changes of land use by emphasis on the physical factors, and conditions of changing such as legislation of buildings and land ownership to analyze the potential development of a comprehensive plan in 2549.

The study found that identity of the land plots is the major factor causing the changes. Depend on the size and shape of the land plots. From the study, Land plots that have high opportunity to change is single land ownership. Such as tenement houses, old office buildings or low density residential that location next to the main road that minimum width 18 meters, followed by the small land adjacent 3-4 plots. Most of this change will become residential land use. The next is vacant land that can access from the main road can be changed. Finally, the government land use will not change. The land plots which is the most difficult to change and develop is the land plots that have many ownerships.

Department: Urban and Regional Planning

Student's Signature .....

Field of Study: Urban and Regional Planning

Advisor's Signature .....

Academic Year: 2014

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับคำแนะนำจาก อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่คอยชี้แนะและให้คำปรึกษาถึงแนวทางและวิธีการในการดำเนินงานวิจัยมาโดยตลอด ตลอดจนอาจารย์ท่านอื่นๆในสาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ช่วยแนะนำและให้ข้อคิดเกี่ยวกับงานวิจัยชิ้นนี้แก่ข้าพเจ้า ขอขอบพระคุณ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตร์ โจรจนประดิษฐ์ และกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา และ ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี ที่ช่วยให้คำแนะนำจนสามารถปรับปรุงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณบุคลากรทุกท่านในหน่วยงานของภาครัฐ ทั้งสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมพัฒนาที่ดิน และหน่วยงานอื่นๆ ที่ช่วยเหลือในด้านข้อมูลประกอบการทำ วิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ชิ้นนี้ รวมถึงบุคคลภายในพื้นที่ ศึกษา ผู้ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์และให้คำแนะนำที่ดีจากการลงสำรวจภาคสนามของข้าพเจ้า ทำให้สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาได้สำเร็จ

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ บิดา มารดา พี่สาวและน้องสาว รวมถึงเพื่อนๆสาขาวิชาการวางแผนภาคและเมืองรุ่นที่ 38 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่คอยสนับสนุน ข้าพเจ้ามาโดยตลอด ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ .....	1
1.1 ความเป็นมาของการวิจัย.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	3
1.3 สมมติฐานการวิจัย .....	3
1.4 วัตถุประสงค์ในการวิจัย.....	3
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.5.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา.....	3
1.5.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่.....	4
1.5.3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา .....	12
1.5.4 ลักษณะทางด้านสังคม.....	15
1.6 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย .....	16
1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	17
1.8 ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย.....	17
1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย.....	18
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	19
2.1 การใช้ที่ดินในเมือง.....	19
2.1.1 ความหมายของการใช้ที่ดินในเมือง .....	19
2.1.2 ประเภทของการใช้ที่ดินในเมือง .....	20

1) การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย .....	20
2) การใช้ที่ดินเพื่อการทำงานและประกอบอาชีพ .....	21
3) การใช้ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ.....	21
4) การใช้ที่ดินเพื่อการบริการสาธารณะ .....	22
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและโครงข่ายการคมนาคมในเมือง .....	23
2.3 การใช้ที่ดินในเมืองและการขยายตัวของเมือง.....	25
2.4 การใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร .....	26
2.4.1 บริเวณพื้นที่เขตชั้นใน .....	27
2.4.2 บริเวณพื้นที่เขตต่อเนื่องหรือเขตชั้นกลาง .....	28
2.4.3 บริเวณพื้นที่เขตชานเมืองหรือเขตชั้นนอก.....	28
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร.....	29
2.5.1 การคมนาคมขนส่งต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน .....	29
2.5.2 ราคาที่ดินต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน.....	30
2.5.3 กรรมสิทธิ์ที่ดินต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน .....	31
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับแปลงที่ดินและกรรมสิทธิ์ในเมือง .....	31
2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน.....	31
2.8 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า.....	32
2.8.1 ปัจจัยด้านกายภาพ .....	33
2.8.2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ.....	33
2.8.3 ปัจจัยด้านสังคม.....	34
2.9 แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร.....	34
2.10 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	37
2.10.1 งานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน.....	37

2.10.2 งานวิจัยเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวม .....	39
2.11 การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย .....	40
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย .....	43
3.1 ประเภทของงานวิจัย .....	43
3.2 ตัวแปรและตัวชี้วัด .....	43
3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	44
3.4 แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	45
3.5 ประชากรกลุ่มตัวอย่างสำหรับข้อมูล .....	46
3.6 การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลการวิจัย .....	46
3.7 ข้อจำกัดในการวิจัย .....	48
บทที่ 4 การประมวลผลการศึกษา .....	50
4.1 การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพ .....	50
4.1.1 ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษา.....	51
4.1.2 ลักษณะแปลงที่ดิน.....	60
1) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน .....	60
2) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนพญาไท .....	62
3) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท.....	65
4.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2557.....	67
1) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนพหลโยธิน .....	77
2) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนพญาไท .....	79
3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามแนวถนนสุขุมวิท .....	82
4) สรุปจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่.....	84
4.1.4 อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน .....	85

1) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวถนนพหลโยธิน.....	89
2) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท.....	91
3) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท.....	93
4) สรุปร้อยอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ .....	94
4.1.5 ศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 .....	95
4.2 การวิเคราะห์เงื่อนไข .....	100
4.2.1 เงื่อนไขด้านกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน .....	100
4.2.2 เงื่อนไขด้านราคาที่ดิน.....	102
4.2.3 เงื่อนไขทางด้านกฎหมาย .....	103
บทที่ 5 การวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง.....	105
5.1 สรุปรูปการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งหมดใน 3 พื้นที่ศึกษา.....	105
5.2 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่มีลักษณะร่วมใน 3 พื้นที่ศึกษา.....	112
5.2.1 การเปลี่ยนแปลงเป็นที่ยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R+).....	112
5.2.2 การเปลี่ยนแปลงเป็นที่ยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++).....	113
5.2.3 การเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง (C+).....	114
5.2.4 การเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมหนาแน่นมาก (C++).....	115
5.3 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงจากลักษณะเฉพาะของ 3 พื้นที่ศึกษา.....	115
5.3.1 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน .....	115
5.3.2 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนพญาไท.....	116
5.3.3 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท.....	117
5.4 การวิเคราะห์รูปแบบกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลง .....	119
5.5 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินกับความหนาแน่น .....	122
5.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 .....	122

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ .....	123
6.1 สรุปผลการศึกษา .....	123
6.2 ข้อค้นพบเพิ่มเติม .....	125
6.3 ข้อเสนอแนะ .....	126
6.3.1 การควบคุมยาน .....	127
6.3.2 การรีดและสร้างใหม่ .....	127
6.3.3 การพัฒนาโครงข่ายถนน .....	128
รายการอ้างอิง .....	129
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ .....	132



## บทที่ 1

### บทนำ

จากหัวข้อการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยในบทนี้จะกล่าวถึงความเป็นมาของงานวิจัยที่นำไปสู่คำถาม สมมติฐาน วัตถุประสงค์ ขอบเขตของงานวิจัย ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย แหล่งที่มาของข้อมูล และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของงานวิจัยดังนี้

#### 1.1 ความเป็นมาของการวิจัย

จากนโยบายการพัฒนาเมืองโดยใช้ระบบรางเป็นตัวชี้นำการพัฒนาของภาครัฐ ทำให้มีการสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสขึ้นและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2542 ในปัจจุบัน พ.ศ. 2557 มีสถานีรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้นถึง 36 จุดบริการในกรุงเทพมหานครและมีผู้ใช้บริการรวมกว่า 250 ล้านคนต่อปี (ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2557) และหลังจากมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางหรือรถไฟฟ้าแล้ว ทำให้พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ากลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ภาคเอกชนจึงเข้ามาลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัยหรือคอนโดมิเนียม รวมถึงพัฒนาอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือห้างสรรพสินค้า (Shopping Mall) เพิ่มมากขึ้นเพื่อตอบสนองต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นในการใช้ที่ดินตามมารวมถึงทำให้ราคาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นกว่า 10.5 เปอร์เซ็นต์ ในปี พ.ศ.2555 – พ.ศ.2556 (โสภณ พรโชคชัย, 2557)

ถึงแม้การพัฒนาระบบขนส่งทางรางจะเป็นตัวชี้นำการพัฒนาที่ทำให้เกิดการเข้าถึงที่ดีและก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีศักยภาพสูงตามมา แต่อย่างไรก็ตามหากการสร้างระบบขนส่งทางรางนี้ไม่ได้สร้างควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแล้ว จะทำให้เกิดการพัฒนาที่ไม่เต็มศักยภาพเนื่องจากมีพื้นที่ขนาดเล็กทำให้ยากแก่การพัฒนา ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน หากสังเกตการพัฒนาที่เกิดขึ้นในช่วง 15 ปี ที่ผ่านมา จะพบว่าตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส (สายสุขุมวิท) จะเกิดปรากฏการณ์ที่มีแปลงที่ดินขนาดเล็กของอาคารเก่าหรือตึกแถวที่ทรุดโทรมปะปนไปกับแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของอาคารชุดพักอาศัยใหม่หรือคอนโดมิเนียม ทั้งๆที่การพัฒนาคควรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งหากมองตามศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมและตามหลักการการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีแล้ว พื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าควรมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับบริบทการพัฒนา ที่ทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพสูงที่เหมาะสมกับที่ตั้ง



บริเวณเส้นทางตามแนวสถานีรถไฟฟ้ในปัจจุบันจะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างชัดเจน คือ มีการเพิ่มขึ้นของอาคารชุดพักอาศัยคอนโดมิเนียมมากมายเนื่องจากประชากรเมืองมีความต้องการที่อยู่อาศัยในเมืองเพิ่มมากขึ้น โดยใน พ.ศ. 2556 มีการจดทะเบียนอาคารชุดถึง 50,602 ยูนิต ในกรุงเทพมหานคร (สำนักส่งเสริมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์, 2557) โดยอาคารชุดพักอาศัยบางส่วนอาจเกิดขึ้นบริเวณติดกับถนนใหญ่และบางส่วนอาจเกิดขึ้นในซอยลึก ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ที่ดินในเมือง แต่อย่างไรก็ตามในบางพื้นที่ที่ตามแนวรถไฟฟ้ายังคงหลงเหลืออาคารเก่าที่เป็นตึกแถวอยู่ และยังไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สอดคล้องกับบริบทที่เกิดขึ้น จึงนำไปสู่การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร และนำเสนอแนวทางสำหรับการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

ตารางที่ 1 : สถิติการจดทะเบียนอาคารชุดในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2540 – 2556

ปี พ.ศ.	กรุงเทพมหานคร		
	จำนวนราย	จำนวนอาคาร	จำนวนยูนิต
2540	236	285	47,067
2541	111	129	21,046
2542	31	53	7,639
2543	24	60	5,750
2544	14	21	4,561
2545	24	33	5,896
2546	34	50	7,115
2547	48	60	8,057
2548	60	81	10,234
2549	61	103	13,717
2550	63	93	15,321
2551	81	198	24,605
2552	108	220	28,817
2553	111	278	39,793
2554	84	183	29,055
2555	99	177	28,949
2556	133	371	50,602
รวม	1,322	2,395	348,224
ที่มา : สำนักส่งเสริมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์			

## 1.2 คำถามการวิจัย

คำถามในการวิจัย สามารถสรุปได้ 3 ข้อ ดังนี้

- 1) การใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ก่อนและหลังการเปิดให้บริการ มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร
- 2) ปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 3) สาเหตุที่ทำให้เกิดความแตกต่างของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินคืออะไร

## 1.3 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐาน คือ ลักษณะของแปลงที่ดินที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยขึ้นอยู่กับขนาดของแปลงที่ดิน โดยแปลงที่ดินที่มีโอกาสเปลี่ยนแปลงสูง คือ แปลงที่ดินขนาดใหญ่ หรือแปลงที่ดินขนาดกลางที่ติดกันอยู่ 2-3 แปลง ส่วนแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงยาก คือ แปลงที่ดินสถาบันราชการ

ลักษณะพื้นที่ที่แตกต่างกัน มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงที่ต่างกันด้วย โดยปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ได้แก่ ปัจจัยทางด้านกายภาพ คือ ความสะดวกในการคมนาคม เชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ คือ ราคาที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน และปัจจัยทางด้านสังคม คือ ความต้องการที่อยู่อาศัยในเมือง

## 1.4 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

- 1) แสดงแนวโน้มการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 2) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 3) หาข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม

## 1.5 ขอบเขตของการวิจัย

### 1.5.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

ในขอบเขตทางด้านเนื้อหาจากปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม มีส่วนประกอบของเนื้อหา ได้แก่

- 1) การสืบค้นประวัติและลักษณะการใช้ที่ดินในอดีตและปัจจุบันตามแนวรถไฟฟ้า
- 2) การตรวจสอบปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน
- 3) การศึกษานโยบายและกฎหมายทางด้านผังเมือง ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเมือง

- 4) การวิเคราะห์ลักษณะการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินก่อนและหลังเปิดให้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงวิเคราะห์การใช้ที่ดินในปัจจุบันกับผังเมืองรวม พ.ศ.2549
- 5) สรุปผลการดำเนินงานวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### 1.5.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษา คือ ตามแนวรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท เพราะเป็นสายแรกที่เปิดให้บริการใน พ.ศ.2542 และปัจจุบัน พ.ศ. 2557 ผ่านมาถึง 15 ปี ทำให้สามารถมองเห็นภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชัดเจนที่สุด รวมถึงรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทยังเป็นสายที่เป็นแนวตรงทำให้สามารถจำกัดปัจจัยในด้านอื่นๆได้ โดยในที่นี้จะศึกษาการใช้ที่ดินในระยะ 400 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นระยะทางใกล้ที่สุดที่คนเลือกเดิน หรือเป็นระยะที่คนเดินเท้าสามารถเข้าถึงตัวสถานีรถไฟฟ้าได้ไม่เกิน 10 นาที (สุเชาว์ ทุมมากรณ์, 2552) ตามแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

รถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท สร้างบนเส้นทางถนน ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท ถนนพระราม 1 และถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยถนนแต่ละสาย มีสถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ (จากรูปที่ 1) ดังนี้

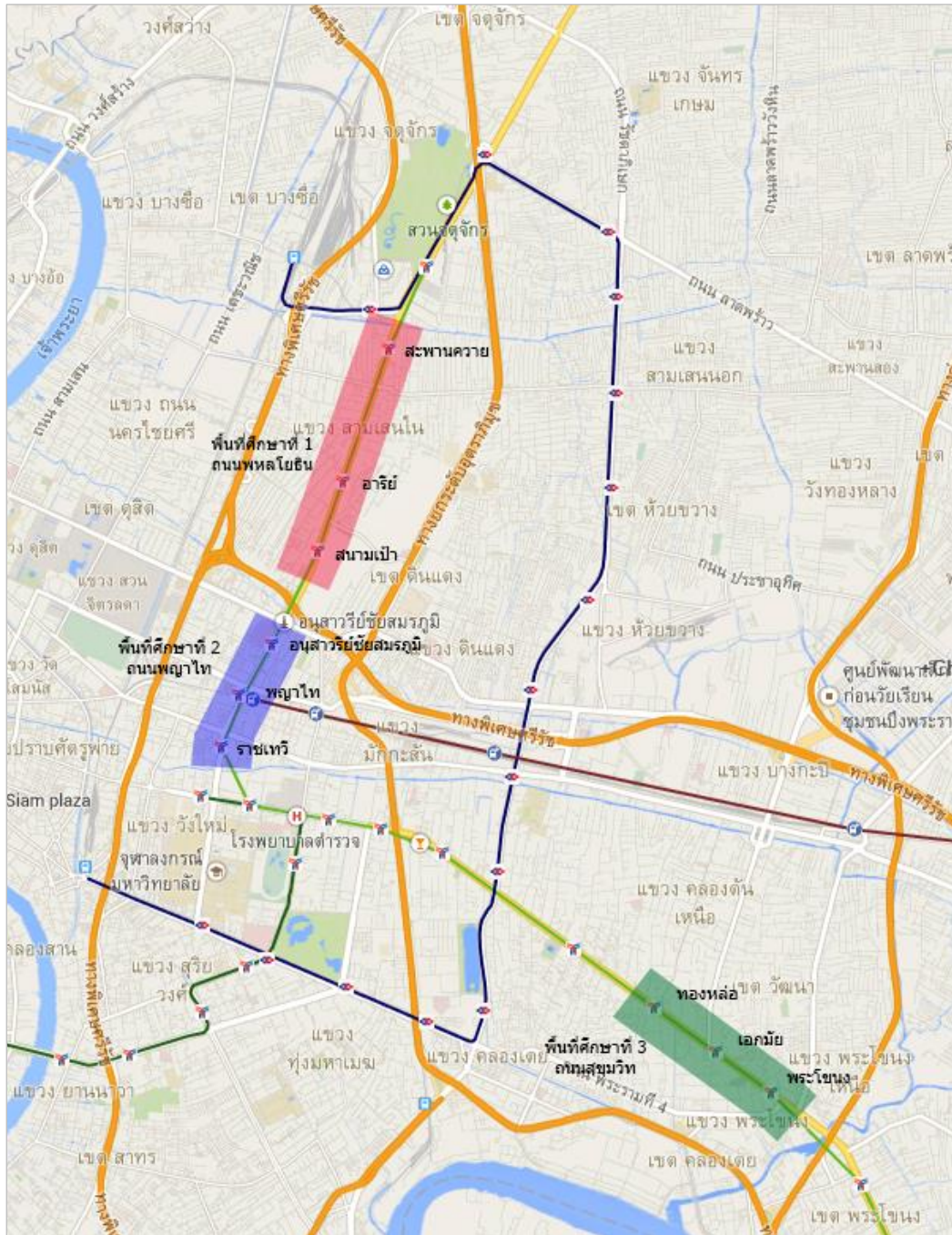
- 1) ถนนพหลโยธิน ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต สะพานควาย อารีย์ และสนามเป้า
- 2) ถนนพญาไท ได้แก่ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท ราชเทวี
- 3) ถนนพระราม 1 ได้แก่ สถานีสยามกีฬาแห่งชาติและสยาม
- 4) ถนนสุขุมวิท ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้านานา โอโศก พร้อมพงษ์ ทองหล่อ เอกมัย พระโขนง อ่อนนุช บางจาก ปุณวิถี อุดมสุข บางนา และแบริ่ง

การศึกษากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไม่ได้ศึกษาในทุกสถานี แต่เลือกเฉพาะสถานีที่คาดว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่สังเกตได้ โดยมีเกณฑ์ในการเลือกสถานี คือ เป็นสถานีที่เชื่อมต่อกัน 3 สถานีที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน พญาไท และสุขุมวิท เพื่อให้เห็นถึงความหลากหลายของการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ของแต่ละถนน โดยเลือกเส้นทางที่เป็นเป็นแนวเส้นตรงเพื่อจำกัดปัจจัยอื่นๆจากการคดเคี้ยวของเส้นทางการคมนาคม และเลือกสถานีที่มีลักษณะแปลงที่ดินปะปนกันระหว่างอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและตึกแถว ผู้วิจัยจึงเลือกพื้นที่ศึกษาดังนี้

- 1) ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน ระยะ 400 เมตรจากตัวสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย อารีย์ และสนามเป้า (รูปที่ 1.2 และ 1.3)
- 2) ตั้งอยู่บนถนนพญาไท ระยะ 400 เมตรจากตัวสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานี

รถไฟฟ้าอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท และราชเทวี (รูปที่ 1.4 และ 1.5)

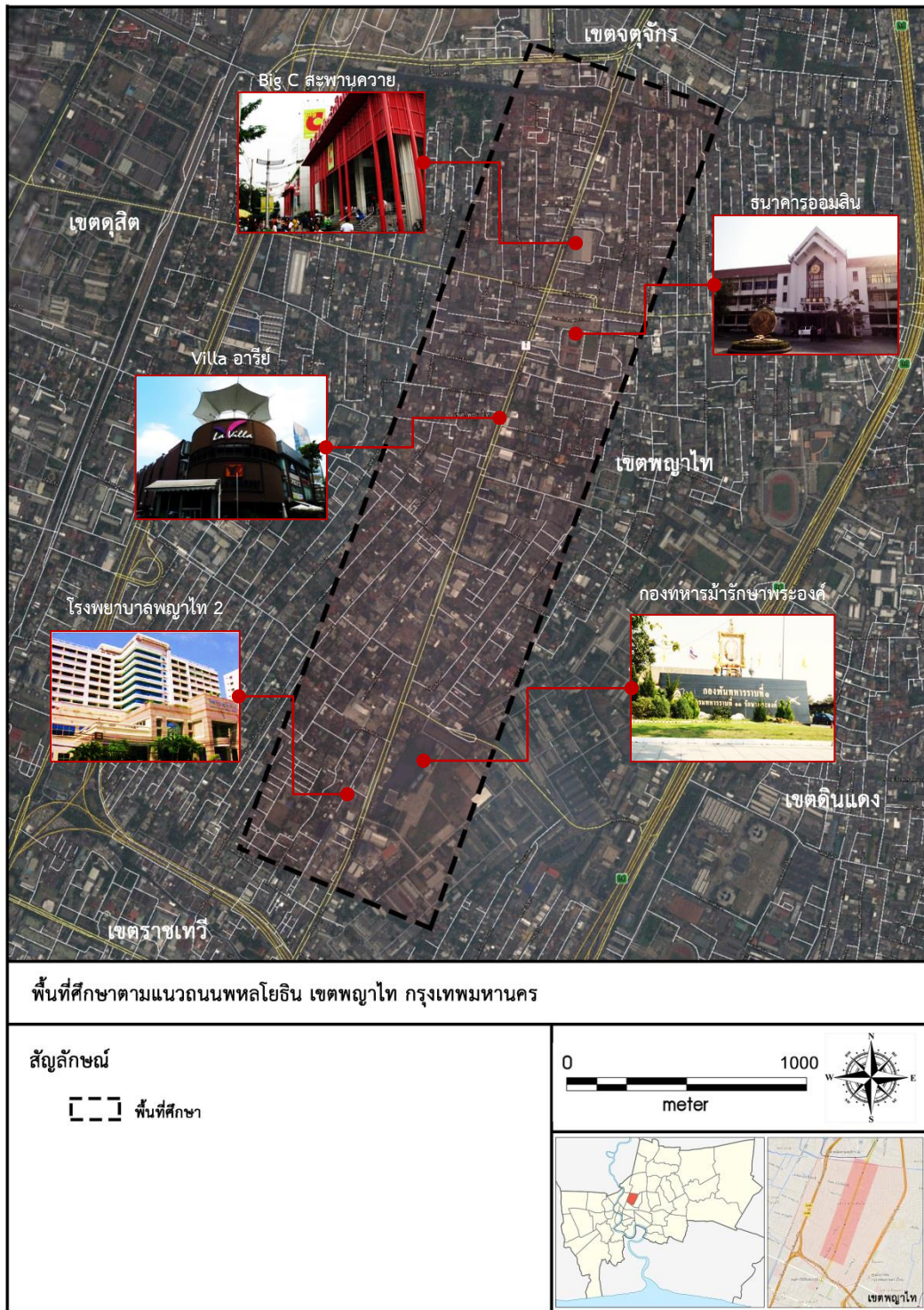
3) ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท ระยะ 400 เมตรจากตัวสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานีทองหล่อ เอกมัย พระโขนง (รูปที่ 1.6 และ รูปที่ 1.7)



รูปที่ 1 : พื้นที่ศึกษาตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท (ระยะจากสถานีรถไฟฟ้า 400 เมตร)

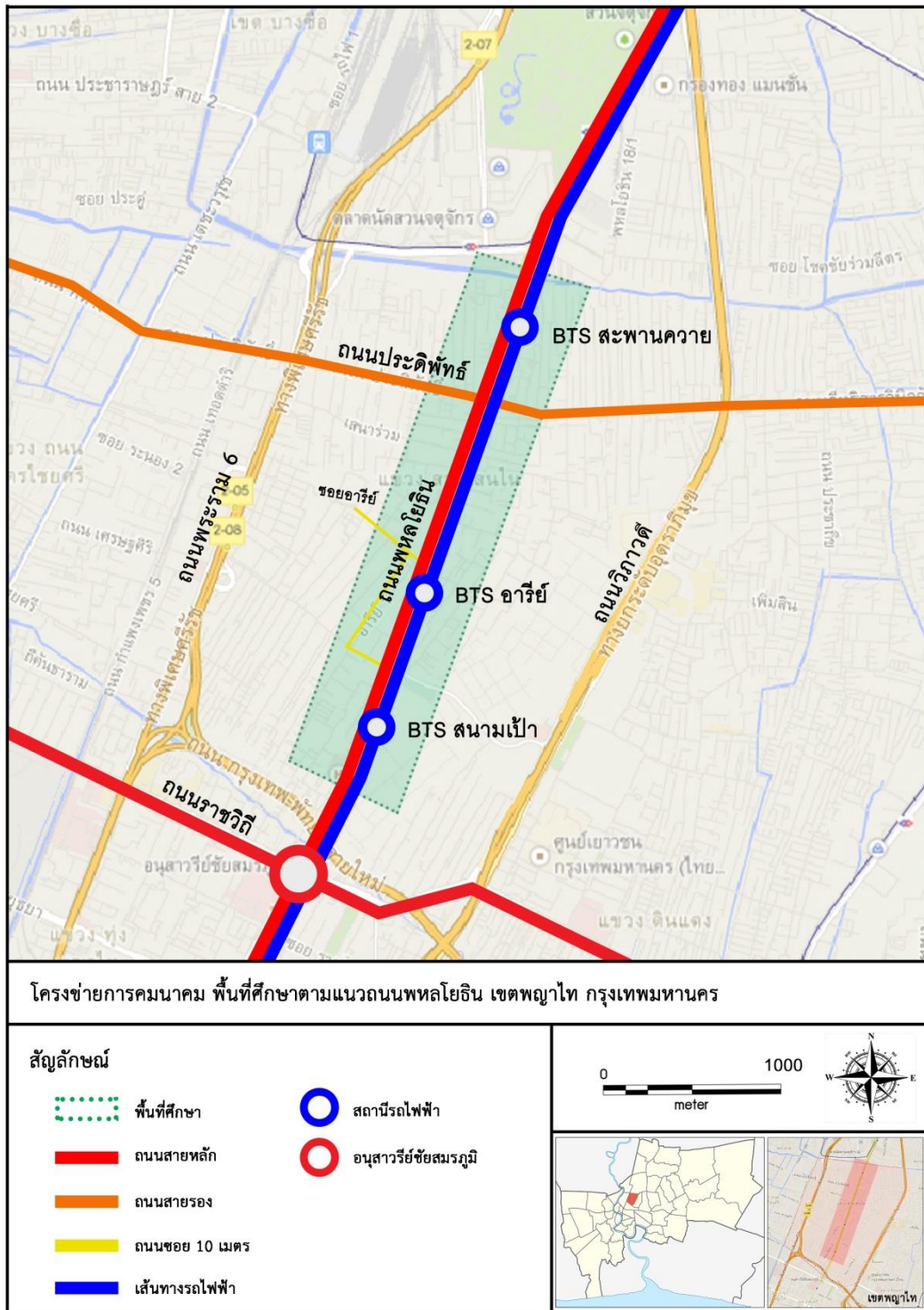
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014





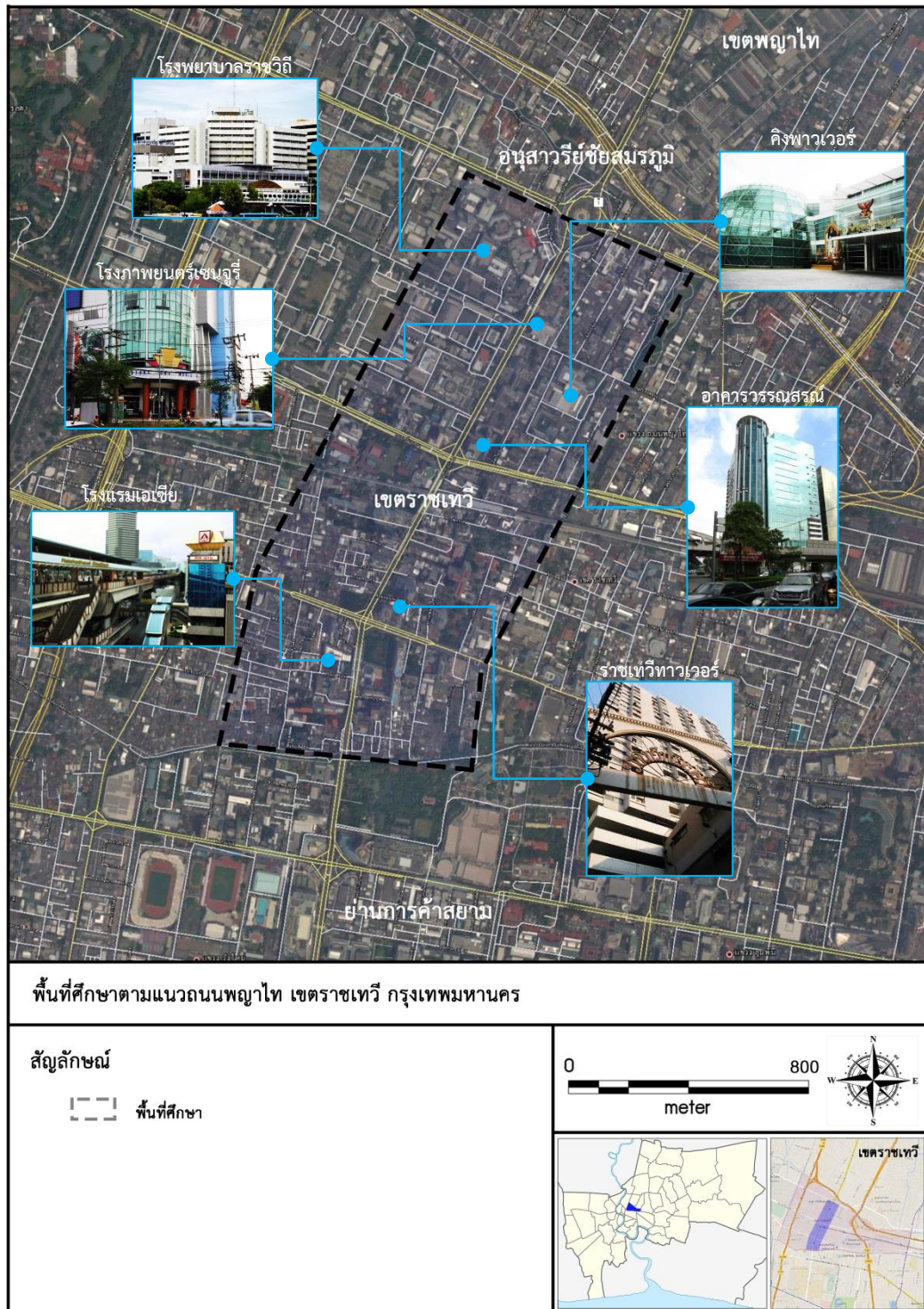
รูปที่ 2 : ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

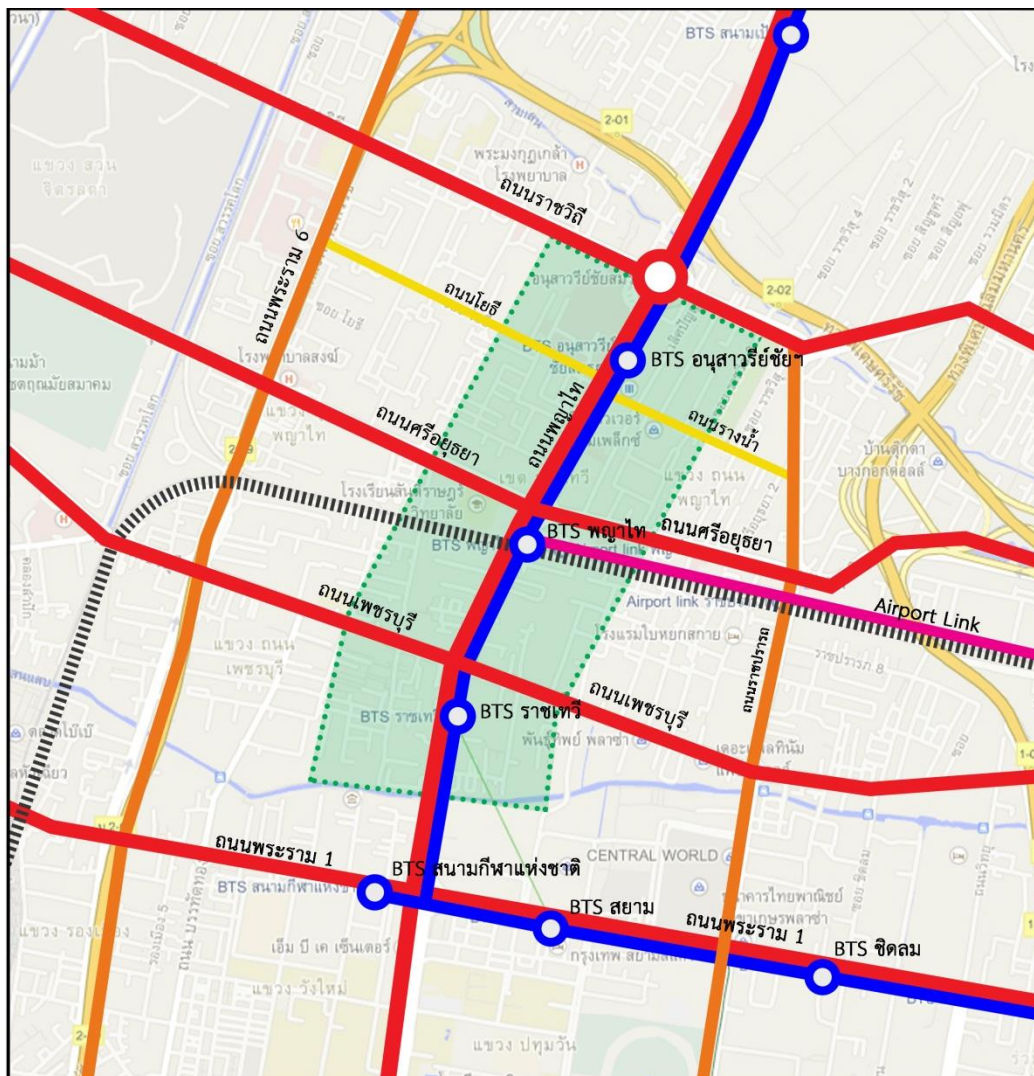


รูปที่ 3 : โครงการคมนาคม พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

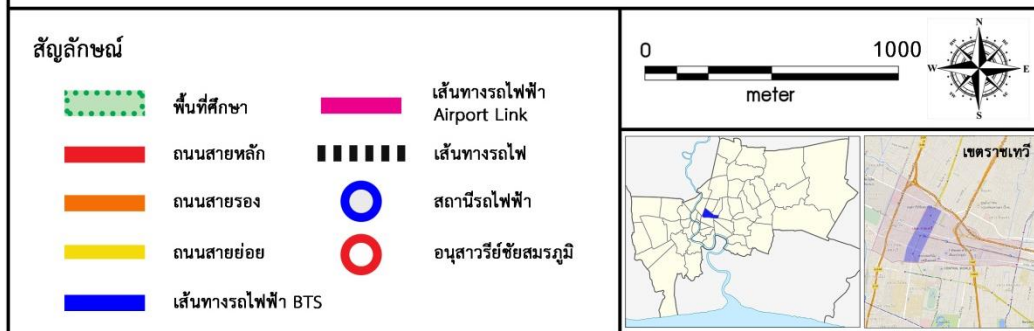




รูปที่ 4 : ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014



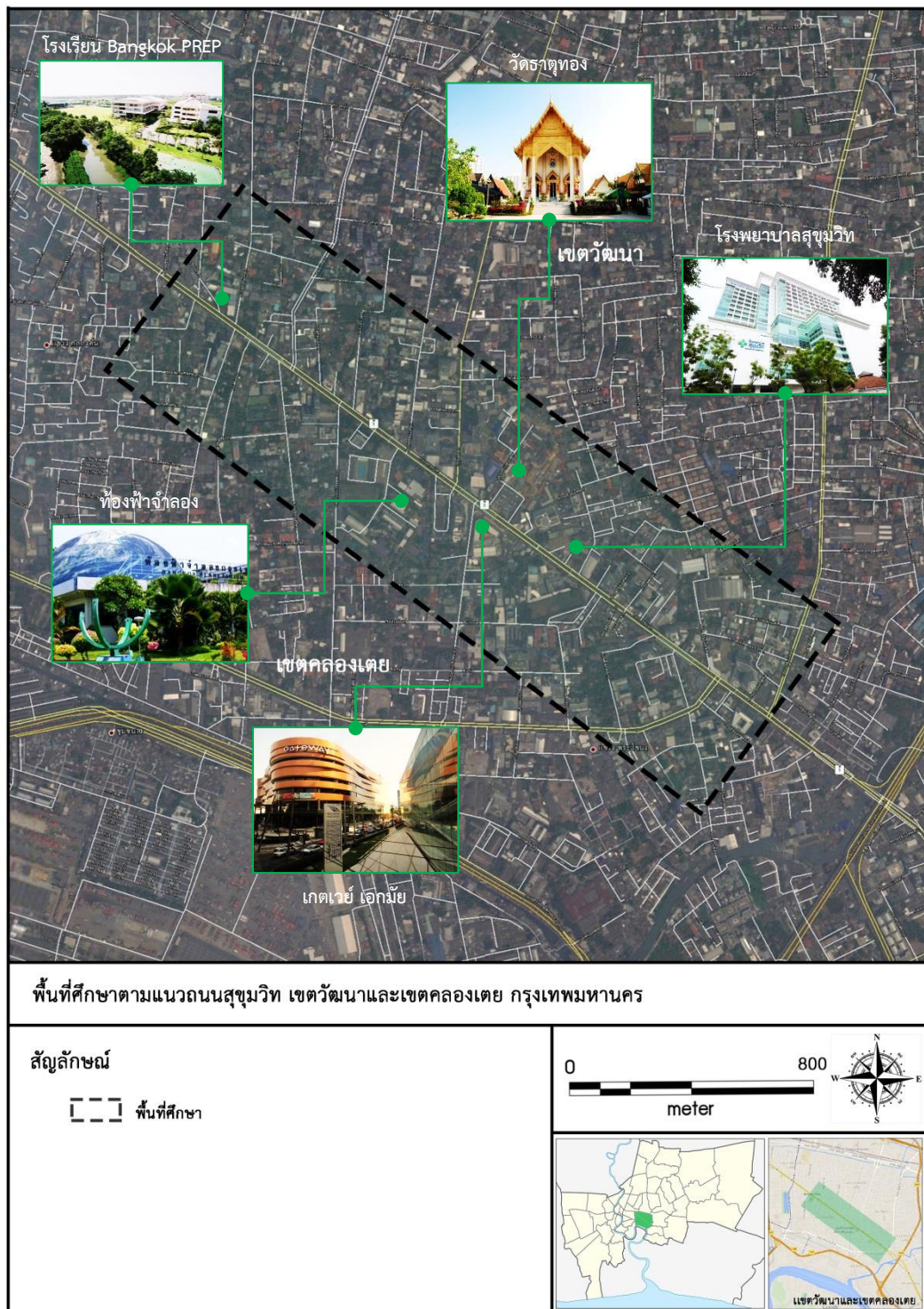
โครงการการคมนาคม พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร



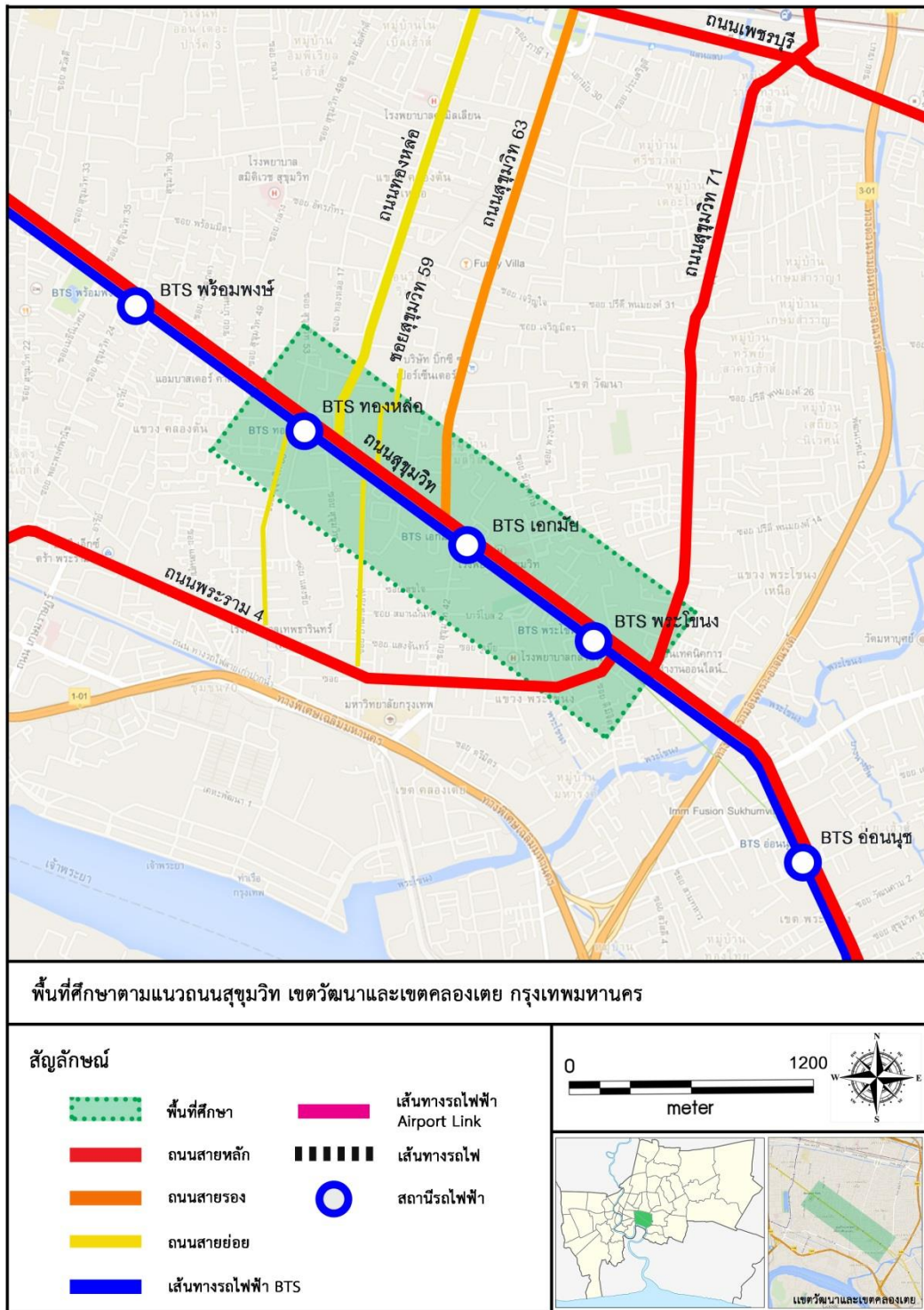
รูปที่ 5 : โครงการการคมนาคม พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014





รูปที่ 6 : ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014



รูปที่ 7 : โครงข่ายการคมนาคม พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

### 1.5.3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

1) พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน อยู่ในเขตพญาไท แขวงสามเสนใน มีขนาดพื้นที่ศึกษาประมาณ 1.216 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ 2) มีอาณาเขตติดต่อ คือ

ทิศเหนือ	ติดกับ คลองบางซื่อ เขตจตุจักร
ทิศใต้	ติดกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี
ทิศตะวันออก	ติดกับ ถนนวิภาวดี เขตดินแดง
ทิศตะวันตก	ติดกับ ถนนพระราม 6

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นแหล่งการค้าและบริการ รวมถึงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเนื่องจากการมีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านทั้งถนนและรถไฟฟ้า ทำให้พื้นที่เริ่มเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย กลายเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งมีปะปนกันไป ในระยะหลังจากมีการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้า ก่อให้เกิดอาคารร้านค้า ห้างสรรพสินค้า ตามมา เช่น ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี เป็นต้น

พื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธินหรือตั้งอยู่ในเขตพญาไท โดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่ราชการถึง 1 ใน 5 โดยเฉพาะเป็นที่ตั้งของหน่วยทหารและกรมตำรวจหลายแห่ง รวมถึงเป็นที่ตั้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารและกิจการโทรคมนาคม (ททบ.5) พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ มียานสะพานควายซึ่งแต่เดิมเป็นตลาดซื้อขายโคกระบือ แต่เมื่อมีการขยายตัวทำให้พื้นที่กลายเป็นแหล่งชุมนุมหนาแน่นมากขึ้น มีอาคารร้านค้า ห้างสรรพสินค้า มาตั้งหลายแห่ง และเนื่องจากมีระบบคมนาคมทางรางหรือรถไฟฟ้าตัดผ่าน ทำให้บริเวณ 2 ฝั่งถนนพหลโยธิน รวมถึงบริเวณถนนสายรองอื่นๆ เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงมากขึ้น (สำนักงานเขตพญาไท, 2558)

บริเวณพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน (รูปที่ 3) มีระบบการคมนาคมที่สะดวกสบายเนื่องจากการเข้าถึงทั้งทางถนนและทางรางหรือรถไฟฟ้า โดยมีถนนสายสำคัญที่ตัดผ่านใจกลางพื้นที่คือ ถนนพหลโยธิน ขนาด 6 เลน รวมทางเท้า 30 เมตร ซึ่งเป็นถนนสายประธานเชื่อมโยงจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่ ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีถนนสายรอง คือ ถนนประดิพัทธ์ ตัดผ่านจากเขตดุสิตทางตะวันตกมายังพื้นที่ศึกษาและเชื่อมต่อไปยังถนนวิภาวดีรังสิต (รูปที่ 1.3) ระบบคมนาคมที่สำคัญในพื้นที่อีกอย่างหนึ่ง คือ ระบบรางหรือรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่ตัดผ่านพื้นที่ศึกษา โดยมีถนนพหลโยธินขนานไปกับแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งประกอบไปด้วยสถานีที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ และสถานีสนามเป้า



2) พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท อยู่ในเขตราชเทวี แขวงทุ่งพญาไทและแขวงมักกะสัน มีขนาดพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.584 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ 4) มีอาณาเขตติดต่อ คือ

ทิศเหนือ	ติดกับ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตพญาไท
ทิศใต้	ติดกับ สะพานหัวช้าง เขตปทุมวัน
ทิศตะวันออก	ติดกับ ถนนราชปรารภ
ทิศตะวันตก	ติดกับ ถนนพระราม 6

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไทพบว่า ส่วนใหญ่ภายในพื้นที่เป็นที่ตั้งของย่านธุรกิจและการท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นทั้งย่านประวัติศาสตร์ ย่านการศึกษา รวมถึงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ยังเชื่อมต่อระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่อนุสาวรีย์ชัยฯและศูนย์การค้าสยามด้วย ทำให้ภายในพื้นที่มีความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างสูง เนื่องจากมีการสร้างที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะ อาคารสูงประเภทคอนโดมิเนียมในระยะหลังการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งความสำคัญของพื้นที่ คือ ทิศเหนือติดกับเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่หรืออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ทิศใต้ติดกับพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมสยามและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทิศตะวันออกติดกับพื้นที่ย่านการค้า ประตูน้ำ และทิศตะวันตกติดกับเขตดุสิตและมีลักษณะเฉพาะเป็นกลุ่มอาคารโรงพยาบาลของรัฐ อีกทั้งภายในพื้นที่ยังมีผู้ชุมชนอยู่อาศัยที่หลากหลายทั้งผู้นับถือศาสนาพุทธ คริสต์ และอิสลาม (สำนักงานเขตราชเทวี, 2558)

ระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่นี้ (รูปที่ 5) มีความหลากหลายเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมหรือย่านการค้าสยาม และจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่อนุสาวรีย์ชัยฯ ดังนั้นภายในพื้นที่จึงมีระบบโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง รวมถึงทางน้ำ โดยการคมนาคมหลักบนถนนจะอยู่บริเวณ ถนนพญาไทเชื่อมโยงสู่ย่านการค้าสยาม ถนนศรีอยุธยาเชื่อมโยงไปยังเขตดุสิต ถนนเพชรบุรีเชื่อมตัดผ่านย่านประตูน้ำ นอกจากระบบคมนาคมทางถนนแล้ว ยังมีระบบคมนาคมทางราง ได้แก่ รถไฟสายตะวันออก รถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นที่ตั้งของสถานีอนุสาวรีย์ชัยฯ สถานีพญาไท และสถานีราชเทวี และมีระบบการคมนาคมทางราง รถไฟฟ้าหรือแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Link) เชื่อมไปทางตะวันออกสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

3) พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท อยู่ในเขตวัฒนา แขวงคลองตันเหนือและแขวงพระโขนงเหนือ และอยู่ในเขตคลองเตย แขวงคลองตันและแขวงพระโขนง มีขนาดพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.624 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ 6) มีอาณาเขตติดต่อ คือ

ทิศเหนือ	ติดกับ เขตวัฒนา
ทิศใต้	ติดกับ เขตคลองเตย
ทิศตะวันออก	ติดกับ ถนนสุขุมวิท 71
ทิศตะวันตก	ติดกับ ซอยสุขุมวิท 49

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตยตามแนวถนนสุขุมวิท เป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรม ธุรกิจการค้า บริการ และการอยู่อาศัยของชาวจีนแต่เดิมโดยการสร้างอาคารพาณิชย์และห้องแถวตามแนวถนนสุขุมวิท รวมถึงเป็นที่อยู่อาศัยข้าราชการ ภายหลังจากมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้า ส่งผลต่อความสะดวกในการคมนาคม ประกอบกับราคาที่ดินสูงขึ้น ทำให้มีการเข้ามาของนายทุนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากผู้อยู่อาศัยตามห้องแถวเดิมเริ่มทำการย้ายออกไปสู่ต่างจังหวัดมากขึ้น อาคารห้องแถวจึงเริ่มถูกรื้อและปรับเปลี่ยนเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ รวมถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง (สำนักงานเขตวัฒนา, 2558)

พื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท แต่เดิมพื้นที่ย่านสุขุมวิทมีกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของข้าราชการ เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ มีการตัดถนนเข้าสู่ซอยสร้างบ้านเดี่ยวเป็นจำนวนมาก พ.ศ. 2539 เริ่มมีการสร้างหมู่บ้านจัดสรรเต็มพื้นที่ ต่อมาเริ่มมีการพัฒนาอาคารสูงของสำนักงาน โรงพยาบาล รวมถึงมีสถาบันการศึกษา ใน พ.ศ. 2540 โดยเฉพาะในซอยทองหล่อ หลังจากนั้น พ.ศ. 2542 เริ่มมีการสร้างอาคารสำนักงานและคอนโดมิเนียมตามแนวถนนและภายในซอย โดยหลังจากการสร้างระบบรถไฟฟ้าขึ้นทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนาในแนวสูง ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษาย่านสุขุมวิทมีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ เกิดอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าขึ้นเป็นจำนวนมากในยุคหลังๆ และในพื้นที่เริ่มมีชาวต่างชาติเข้ามาอยู่อาศัยเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะบริเวณซอยทองหล่อที่มีชาวญี่ปุ่นเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่

ระบบโครงข่ายการคมนาคมของ (รูปที่ 7) มีสองรูปแบบ คือ ทางถนนและทางรางหรือรถไฟฟ้า โดยถนนสุขุมวิทเป็นถนนที่ตัดผ่านย่านธุรกิจที่สำคัญ และซอยย่อยต่างๆที่เป็นที่อยู่อาศัยของชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก เช่น ซอยทองหล่อ ทำให้พื้นที่กลายเป็นแหล่งบันเทิงขนาดใหญ่ รวมถึงการเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้า ทำให้พื้นที่เริ่มปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น โดยสถานีรถไฟฟ้าภายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย และสถานีพระโขนง

#### 1.5.4 ลักษณะทางด้านสังคม

ในที่นี้ผู้วิจัยจะแสดงจำนวนประชากรและความหนาแน่นในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีความแตกต่างกันไปและมีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามช่วงปีที่ต่างกัน โดย พ.ศ.2557 เขตพญาไท มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 7,525 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตราชเทวี มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 10,355 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตวัฒนา มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 6,647 คนต่อตารางกิโลเมตร และเขตคลองเตย มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 8,248 คนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่ประชากรในแต่ละพื้นที่มีอาชีพค้าขาย รับจ้าง เป็นพนักงาน และรับราชการ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 : จำนวนประชากรและความหนาแน่น พ.ศ. 2540 – 2557

ตารางแสดงจำนวนประชากรและความหนาแน่นในแต่ละเขตของพื้นที่ศึกษา								
พ.ศ.	เขตพญาไท		เขตราชเทวี		เขตวัฒนา		เขตคลองเตย	
	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.ม.)	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.ม.)	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.ม.)	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.ม.)
2540	93,296	9,723	109,016	15,298	80,134	6,378	147,855	11,373
2541	92,852	9,677	108,085	15,168	80,601	6,415	144,595	11,123
2542	91,616	9,548	106,728	14,977	80,930	6,441	142,029	10,925
2543	91,091	9,494	104,816	14,709	80,905	6,439	138,803	10,677
2544	90,780	9,461	102,997	14,454	81,427	6,480	136,467	10,497
2545	90,492	9,431	102,663	14,407	82,098	6,534	134,802	10,369
2546	90,557	9,438	101,892	14,299	82,582	6,572	133,131	10,241
2547	78,294	8,160	103,086	14,466	80,217	6,384	125,254	9,635
2548	77,232	8,049	99,827	14,009	80,121	6,377	122,919	9,455
2549	77,343	8,061	98,601	13,837	80,596	6,414	121,504	9,346
2550	77,202	8,046	97,747	13,717	80,744	6,426	119,909	9,224
2551	76,477	7,971	78,147	10,966	81,053	6,451	118,412	9,109
2552	75,493	7,868	77,078	10,816	80,674	6,421	114,694	8,823
2553	74,693	7,785	76,233	10,698	80,929	6,441	112,906	8,685
2554	73,553	7,666	72,900	10,230	80,847	6,434	110,481	8,499
2555	73,084	7,617	73,280	10,283	81,755	6,507	109,001	8,385
2556	72,495	7,555	73,550	10,321	82,637	6,577	108,066	8,313
2557	72,203	7,525	73,790	10,355	83,520	6,647	107,221	8,248

ที่มา : (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557)

## 1.6 ขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นวิทยานิพนธ์เชิงประจักษ์ที่ศึกษาเพื่อหาเหตุผลที่เกิดจากปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้น ซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากการศึกษาและเก็บรวบรวมจากเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง กฎหมายข้อบัญญัติผังเมืองรวม ศึกษาการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมืองกรุงเทพมหานคร และเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ ได้แก่

- ข้อมูลทางด้านกายภาพ คือ ข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบการคมนาคม ภาพถ่ายทางอากาศจากอดีตจนถึงปัจจุบัน
- ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลอาคารที่เกี่ยวข้อง เช่น อาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ อาคารชุดพักอาศัย หอพัก คอนโดมิเนียม ราคาที่ดินจากการประเมิน กรรมสิทธิ์
- ข้อมูลทางด้านสังคม คือ จำนวนผู้อยู่อาศัย ประชากร ระดับรายได้ประชากร

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสำรวจและการสังเกตการณ์ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในเบื้องต้น เช่น ประเภทของการประกอบการ ความสูงอาคาร คุณภาพอาคาร เป็นต้น เพื่อนำมาประกอบกับการใช้แผนที่เก่าในการสำรวจเพื่อนำมาปรับปรุงใหม่ และหลังจากมีการสำรวจเบื้องต้นแล้วจึงต้องมีการทำแบบสอบถามเพื่อถามผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

3) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ศึกษามาวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือทางสถิติเพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ประกอบกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสำรวจและทำแบบสอบถามโดยการวิเคราะห์หมี ดังนี้

- วิเคราะห์ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ก่อนและหลังมีรถไฟฟ้า 15 ปี โดยใช้วิธีการการเปรียบเทียบแผนที่การใช้ที่ดินในอดีตและปัจจุบัน
- วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าโดยประกอบไปด้วย ปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม
- วิเคราะห์การใช้ที่ดินกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 เพื่อหาคำอธิบายในการพัฒนา

4) การสรุปผลการวิจัย โดยการนำข้อมูลที่วิเคราะห์ไว้มาสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม และเสนอแนวทางในการพัฒนาต่อไป

### 1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล

ในการวิจัยจำเป็นต้องมีข้อมูลพื้นฐานและเชิงลึกจากหน่วยงานราชการ หรือภาคเอกชน โดยสามารถแบ่งได้ดังนี้

- 1) ข้อมูลทางด้านกายภาพ คือ แผนที่เก่าและภาพถ่ายทางอากาศ ได้แก่ แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารจากกรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานกรุงเทพมหานคร สำนักผังเมือง แผนที่แสดงเส้นทางคมนาคม และภาพถ่ายทางอากาศจากกรมแผนที่ทหารและกูเกิ้ลเอิร์ธ
- 2) ข้อมูลทางสถิติหรือเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากสำนักงานเขตพญาไท สำนักงานเขตราชเทวี สำนักงานเขตวัฒนา และสำนักงานเขตคลองเตย สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สถาบันวิทยุโทรคมนาคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 3) ข้อมูลจากการลงสำรวจภาคสนาม

### 1.8 ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย

ตารางที่ 3 : ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย

เดือน/ปี	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน
ขั้นตอนการวิจัย	2557		2558			
1. ศึกษาที่มาและระบุประเด็นในการวิจัย	●—●					
2. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง		●—●				
3. สรุปประเด็นการวิจัยและวัตถุประสงค์งานวิจัย			●—●			
5. ออกสำรวจภาคสนาม				●—●		
6. ประมวลผลการวิจัย					●—●	
7. วิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย						●—●



จากตารางที่ 3 จะแสดงระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัยเป็นตาราง โดยเริ่มจากการศึกษาที่มาและระบุประเด็นในการวิจัย ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปประเด็นการวิจัย และวัตถุประสงค์งานวิจัย ออกสำรวจภาคสนาม หลังจากนั้นจึงประมวลผลการวิจัย เพื่อนำมาวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

### 1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

- 1) ทราบถึงพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 2) ทราบถึงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 3) ทราบถึงแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคตเพื่อนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ต่อไป



## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วนหลัก โดยในส่วนแรกเป็นการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน รวมถึงด้านการพัฒนาให้เต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม และในส่วนที่สองเป็นการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- 1) แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง
- 2) แนวคิดเกี่ยวกับโครงข่ายการคมนาคมในเมือง
- 3) แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมืองและการขยายตัวของเมือง
- 4) แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร
- 5) แนวคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร
- 6) แนวคิดเกี่ยวกับแปลงที่ดินในเมือง
- 7) แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน
- 8) แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า
- 9) แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 10) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 11) การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย

#### 2.1 การใช้ที่ดินในเมือง

ในส่วนของการใช้ที่ดินในเมือง จะกล่าวถึงความหมายของการใช้ที่ดินในเมือง และประเภทของการใช้ที่ดินในเมือง เพื่อให้ทราบถึงลักษณะของการใช้ที่ดินในเมืองว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร เช่น การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม เป็นต้น

##### 2.1.1 ความหมายของการใช้ที่ดินในเมือง

ความหมายของการใช้ที่ดิน คือ การใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น เพื่อที่อยู่อาศัย กิจกรรมทางธุรกิจการค้า การอุตสาหกรรม สถานที่ราชการ โรงเรียน ถนน หรือ สาธารณสถานต่างๆ (นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2549) การใช้ที่ดินในเมืองจะแตกต่างกับการใช้ที่ดินในชนบทที่ใช้เพื่อผลิตผลทางการเกษตร เช่น การเลี้ยงสัตว์และเพาะปลูก เป็นต้น

การใช้ที่ดิน หมายถึงบริเวณที่มีกิจกรรมทุกชนิดที่กระทำในลักษณะเป็นประจำ ไม่ว่าจะกิจกรรมนั้นจะประกอบอยู่บนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นดิน ไม่ว่าจะอยู่ภายในอาคารหรือนอกอาคารที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ดินแปลงนั้น (กรมพัฒนามาตรฐานเมือง, 2539)

### 2.1.2 ประเภทของการใช้ที่ดินในเมือง

ประเภทการใช้ที่ดินของประเทศไทยมีความแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของการแบ่ง หรือความสนใจเฉพาะเรื่องการวางผังเมือง หรือการวางแผนการใช้ที่ดิน (กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546) โดยทั่วไปลักษณะการใช้ที่ดินในเมือง (อรพิน พิมพ์เจริญ, 2529) สามารถจำแนกได้ 4 ประเภทตามผังเมือง ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัย การใช้ที่ดินเพื่อการทำงานและการประกอบอาชีพ การใช้ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ และการใช้ที่ดินเพื่อการบริการสาธารณะ (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553) โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

#### 1) การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย

การใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัยส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ทั่วไปในชุมชนเมือง โดยบริเวณใจกลางเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ถัดออกมาจากใจกลางเมืองไปถึงชานเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย การใช้ที่ดินประเภทนี้โดยทั่วไปมักมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-50 ของพื้นที่ชุมชนเมือง การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยแบ่งเป็น ดังนี้

- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล) ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง (City Core) ที่ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน ร้านค้าและพักอาศัย อาคารสูงเพื่อการพักอาศัย เช่น อาคารชุดพักอาศัย เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นสูง พื้นที่เว้นว่างหรือพื้นที่สีเขียวจึงมีน้อยมาก ราคาที่ดินสูง

- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) การใช้ที่ดินมักเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเรือน ได้แก่ หอพัก อาคารชุด ความสูงไม่ควรเกิน 5-8 ชั้น

- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) มีการใช้ที่ดินเป็นอยู่อาศัยเบาบาง มักเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝด เป็นส่วนใหญ่ ความสูงประมาณ 1-3 ชั้น ตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมและอยู่ห่างจากโรงงานอุตสาหกรรมอย่างน้อย 1 - 3 กิโลเมตร การใช้ที่ดินประเภทนี้ทำให้เกิดพื้นที่เว้นว่างอยู่แล้วในบริเวณบ้านพักอาศัย

ปัจจุบันเขตใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครเป็นที่อยู่อาศัยที่มีสภาพเสื่อมโทรมของผู้มีรายได้น้อย ส่วนบริเวณถนนใหญ่เดิมเป็นอาคารพาณิชย์ บ้านแถว ตึกแถว แต่เริ่มมีบทบาทลดลงอาจถูกรื้อถอน เนื่องจากแทนที่ด้วยอาคารชุดพักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ส่วนในบริเวณถัดออกมาจากใจกลางเมืองถึงชานเมืองเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นเบาบางกว่า โดยมากเป็นบ้านเดี่ยว มักเป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางและผู้มีรายได้สูง สามารถเดินทางเข้ามาทำงานในเขตใจกลางเมืองได้ด้วยรถยนต์ส่วนตัว

### 2) การใช้ที่ดินเพื่อการทำงานและประกอบอาชีพ

- การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม (สีแดง) แสดงถึงการใช้ที่ดินในเขตเมือง ได้แก่ร้านค้าและร้านบริการต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ใจกลางเมืองเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้าเพื่อประโยชน์ร่วมกันของกิจกรรม ตั้งกระจายตัวไปตามแนวถนนสายสำคัญหรือรวมกลุ่มร้านค้าปนอยู่กับย่านที่อยู่อาศัย เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้น โดยเฉลี่ยแล้วมีประมาณร้อยละ 2-5 ของพื้นที่ชุมชนเมือง

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมี 2 ประเภทหลัก คือ ย่านพาณิชย์กรรมขนาดเล็กตั้งกระจายอยู่ทั่วไป ได้แก่ ร้านค้า ตลาดสด เป็นศูนย์กลางระดับชุมชน และอีกประเภทคือ ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central Business District) มักมีบริเวณกว้างขวางและมีความหนาแน่นมาก เป็นศูนย์รวมของการค้าปลีก อาคารสำนักงาน พบทั้งในศูนย์กลางเมือง และชานเมือง ซึ่งการใช้ที่ดินประเภทนี้ต้องพึงพาความสะดวกในการเข้าถึงด้วยระบบโครงข่ายการคมนาคมถนนและบริการพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงติดต่อกับบริเวณอื่นๆได้ดี

- การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (สีม่วง) ตามการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวม มีการจำแนกการใช้ที่ดินออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ที่ควรถูกจัดเป็นส่วนบริเวณโรงงานกับบริเวณที่พังกนอกเขตเมืองและมีพื้นที่สีเขียวแนวกันชน (Green Buffer) เป็นแนวป้องกันผลกระทบต่อชุมชน และอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ เป็นอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจกรรมเฉพาะอย่างของชุมชนเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ซึ่งการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม หรือเขตแรงงานต่างๆ เหล่านี้มักให้ความสำคัญในเรื่องที่ตั้งที่ควรอยู่ห่างจากชุมชนพักอาศัยเป็นสำคัญ

### 3) การใช้ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ

การใช้ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ ตามการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวม มีการจำแนกการใช้ที่ดินออกเป็นประเภทต่างๆ ได้แก่

- ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี รวมถึงเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายของชุมชนเมือง โดยการใช้ที่ดินประเภทนี้ประกอบไปด้วย ที่โล่งสีเขียว สนามหญ้า สวนสาธารณะ สนามกีฬา เป็นต้น แนวที่โล่งสีเขียวริมน้ำ ลำคลอง เป็นต้น

- ประเภทชนบทและเกษตรกรรม การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมตามผังเมืองรวม มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่สีเขียว (Buffer Zone) ของชุมชนเมือง เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมือง การป้องกันชุมชนเมืองจากมลพิษภายนอกเขตผังเมืองรวม และเพื่อเป็นพื้นที่ชนบทของเมืองที่ประกอบไปด้วย สวน ไร่นา ป่าไม้ เป็นต้น

- ประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม การสงวนอาชีพ ความเป็นอยู่ วิถีชีวิต ในบริเวณพื้นที่นั้น ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บริเวณที่มีสภาพดินดีเหมาะแก่การเกษตรกรรม พื้นที่ในโครงการตามแนวพระราชดำริ พื้นที่ที่ถูกกำหนดขึ้นตามนโยบายของรัฐ บางและหน่วยงานท้องถิ่น

- ประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย การใช้ที่ดินประเภทนี้เพื่อประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าและพัฒนาในเชิงอนุรักษ์ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นพื้นที่ที่กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนไว้ ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 เช่น บริเวณโดยรอบกำแพงเมือง คูเมือง พื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศิลปกรรม

- ที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง การใช้ที่ดินประเภทนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่เป็นแหล่งกักเก็บน้ำเพื่อการเกษตร และการประมง ตลอดจนเป็นพื้นที่พักผ่อนของชุมชนเมือง

#### 4) การใช้ที่ดินเพื่อการบริการสาธารณะ

การใช้ที่ดินประเภทนี้ตามผังเมืองรวม แบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ได้แก่

- สถาบันราชการ (สีน้ำเงิน) การใช้ที่ดินประเภทนี้เกี่ยวกับกิจกรรมของภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วยศูนย์บริการและที่ทำการของรัฐบาลต่างๆ เช่น การประปาไฟฟ้า โทรศัพท์ โรงพยาบาล สถานีอนามัย และที่สาธารณะประโยชน์ เป็นต้น

- สถาบันศาสนา (สีเทา) เป็นการใช้ที่ดินสำหรับประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ทำกิจกรรมประเพณีทางศาสนา ร่วมกัน ได้แก่พื้นที่วัดมัสยิดโบสถ์คริสต์โบสถ์พราหมณ์ สุสาน ฌาปนสถาน ป่าช้า เป็นต้น การใช้ที่ดินประเภทนี้มักมีมาแต่เดิม และมีที่ตั้งอยู่ร่วมกับชุมชนต่างๆในเมือง เป็นศูนย์กลางในการพบปะของคนในชุมชน

- สถาบันการศึกษา (สีเขียว) เป็นการใช้ที่ดินที่เกี่ยวกับการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัย สถาบันการศึกษา วิทยาลัย โรงเรียนมัธยม โรงเรียนประถม โรงเรียนอนุบาล เป็นต้น

- การสาธารณูปโภค หมายถึง พื้นที่ เส้นท่อ อาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่เป็นสิ่งจำเป็นต่อชุมชน เช่น ระบบการคมนาคมขนส่ง การพลังงาน ระบบการประปา ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นๆ บริเวณควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำของเมือง เป็นต้น โดยระบบเหล่านี้มักจะถูกรวมให้สอดคล้องกับระบบการใช้ที่ดินของชุมชนเมือง และการเชื่อมโยงถึงกันเป็นโครงข่ายต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นระบบและครบวงจร

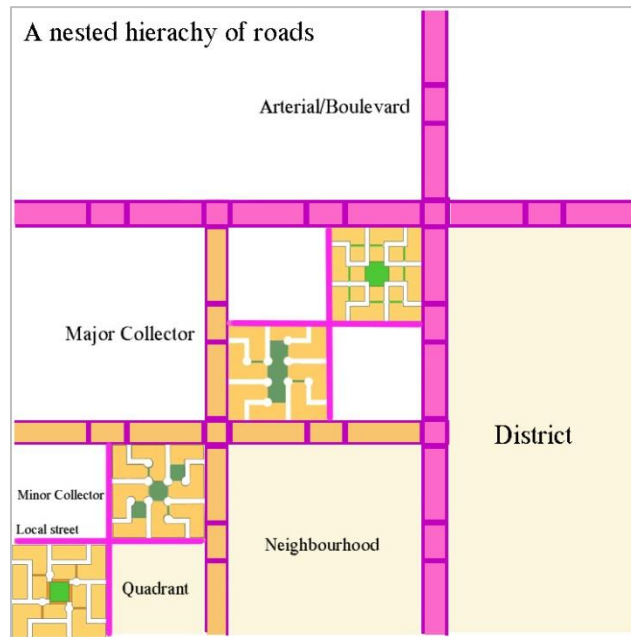
ดังนั้นประเภทของการใช้ที่ดินในเมืองสามารถนำไปใช้ในการจำแนกประเภทของการใช้ที่ดินตามช่วงเวลาเพื่อนำมาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลง โดยกำหนดเป็นสี่การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมือง ได้แก่ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย(สีเหลือง) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง(สีส้ม) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก(สีน้ำตาม) พาณิชยกรรม(สีแดง) อุตสาหกรรม(สีม่วง) คลังสินค้า(สีชมพู) สถาบันราชการ(สีน้ำเงิน) สถานศึกษา(สีเขียว) และสถาบันทางศาสนา(สีเทา) เป็นต้น

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและโครงข่ายการคมนาคมในเมือง

ในที่นี้จะกล่าวถึงลำดับศักดิ์ของถนน โดยแบ่งตามขนาดและการเชื่อมโยงกับถนนที่มีลำดับศักดิ์ต่างกัน โดยลำดับศักดิ์ถนนประกอบไปด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย (KoratTU52, 2555) ดังนี้

ถนนสายประธาน (Freeway/Highway) ควรเป็นสายใหญ่ถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองหรือภูมิภาค และไม่มีการพัฒนาโดยรอบ หากตัดผ่านชุมชน จะต้องทำเป็นทางต่างระดับเพื่อจำกัดการเข้าถึง แต่ภายในพื้นที่ศึกษายังคงพบถนนสายประธาน คือ ถนนพหลโยธิน ที่ตัดผ่านพื้นที่ชุมชน

ถนนสายหลักระดับที่ 1 (Arterial - Primary) เป็นถนนใหญ่ที่ตัดในชุมชนเมือง เช่น โดยจะเห็นได้ชัดเจน คือ มีลักษณะเป็นลู่วางกว้างมากกว่า 18 เมตร ขึ้นไป (Boulevard และ Avenue) เพื่อเชื่อมต่อถนนสายย่อยต่างๆไปหาถนนสายประธานอีกต่อหนึ่ง



รูปที่ 8 : ลำดับศັภยถนน  
ที่มา : c2.staticflickr.com

ถนนสายหลักระดับที่ 2 (Arterial - Secondary) อาจมีหรือไม่มีก็ได้ เป็นถนนสายหลักขนาดใหญ่เช่นเดียวกัน (Avenue) โดยมีการเชื่อมถนนสายย่อยไปสู่ถนนสายหลักลำดับที่ 1

ถนนสายรอง (Collector) เป็นถนนทัวๆไปในเขตชุมชนเมือง ในย่านพื้นที่การค้าและใจกลางเมือง อาคารสาธารณะเช่น สถานที่ราชการ โรงพยาบาล โรงเรียน ตั้งในถนนระดับนี้ได้ และถนนระดับนี้จะต้องเป็นตัวเชื่อมระหว่างถนนสายย่อย เข้าถนนระดับศັภยที่ใหญ่กว่า

ถนนสายย่อย (Local/Access) หรือถนนซอย เป็นถนนระดับเล็กสุด ซึ่งเหมาะที่จะเป็นถนนที่ผ่านชุมชน ที่อยู่อาศัย และเป็นที่ตั้งของโรงเรียนระดับประถมวัย และถนนระดับนี้จะต้องไม่เชื่อมกับถนนระดับศັภยที่ใหญ่กว่าโดยตรง หากไม่ผ่านถนนระดับ Collector ปัญหาของบ้านเรา ถนนระดับนี้จำนวนมากทำเกินหน้าที่ บางเส้นทางรับหน้าที่เป็น Collector และบางเส้นทางก็เข้าเชื่อมกับถนนสายประธานโดยตรง

ลักษณะถนนบริเวณที่มีรถไฟผ่านส่วนใหญ่จะเป็นถนนที่มีลำดับศັภย เป็นถนนสายหลักยกเว้นพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน ที่ถนนมีลำดับศັภยเป็นถนนสายประธาน แต่ทำหน้าที่เป็นเพียงถนนสายหลักในช่วงต้น ส่วนบริเวณถนนพญาไทและถนนสุขุมวิท ยังคงทำหน้าที่เป็นถนนสายหลัก และมีการเชื่อมโยงกับถนนลำดับศັภยอื่นตามปกติ

## 2.3 การใช้ที่ดินในเมืองและการขยายตัวของเมือง

หากกล่าวถึงการใช้ที่ดินในเมืองและการขยายตัวของเมืองแล้วต้องหนีไม่พ้น ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory) ที่อธิบายถึงความเป็นศูนย์กลางเมือง (Eurnest W.Burgess, 1929) โดยได้สังเกตความเจริญและการขยายตัวของชิคาโก และกล่าวว่าเมืองขยายตัวออกไปจากจุดศูนย์กลางเดียว โดยแบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 5 เขต ดังนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552)

เขตที่ 1 เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District : CBD) ประกอบด้วยสำนักงานทางเศรษฐกิจ การปกครอง กฎหมาย เป็นต้น

เขตที่ 2 เป็นเขตศูนย์กลางการขนส่ง (The zone in transition) หรือบางครั้งอาจเรียกว่าเป็นเขตขายส่งและอุตสาหกรรมเบา (Wholesale and light manufacturing zone) รวมทั้งเป็นย่านโรงงานอุตสาหกรรมเก่า ๆ เป็นเขตที่มีปัญหาสังคมจำนวนมาก

เขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของกรรมกรและผู้ใช้แรงงาน (The Zone of Workingmens' homes) ที่ย้ายออกมาจากเขตศูนย์กลางการขนส่ง สภาพที่อยู่อาศัยของคนในเขตนี้จะมีสภาพดีกว่าคนที่อาศัยอยู่ในเขตศูนย์กลางการขนส่ง บ้านเรือนจะปลูกอยู่ในระยะห่างกันไม่ชิดติดกันเหมือนกับสลัม และเมื่อครอบครัวใดมีฐานะดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชนชั้นกลางต่อไป

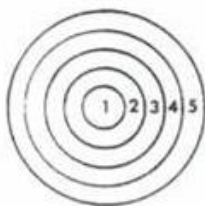
เขตที่ 4 เป็นเขตชนชั้นกลาง (The Middle Class Zone) มีที่พักอาศัยประเภทห้องชุด โรงแรม บ้านเดี่ยวสำหรับครอบครัวเดี่ยว ผู้อาศัยอยู่ในเขตนี้ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลาง เจ้าของธุรกิจขนาดเล็ก ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระ พ่อค้า และรวมถึงชนชั้นผู้บริหารระดับกลาง

เขตที่ 5 เป็นเขตที่พักอาศัยชานเมือง (The Commuters' zone) มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าไปทำงานหรือประกอบธุรกิจในเมือง ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลางและชนชั้นสูงเดินทางด้วยรถประจำทางหรือรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปทำงานเมืองและกลับออกมาพักอาศัยในเขตนี้ (รูปที่ 9)

ทฤษฎีต่อมา คือ ทฤษฎีรูปเสี้ยวหรือรูปลิ้ม (Sector Theory) กล่าวโดย (Homer Hoyt, 1939) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่กล่าวถึงลักษณะการแผ่ขยายตัวของเมืองไปตามแนวถนนสายสำคัญต่างๆ (รูปที่ 10) โดยขึ้นอยู่กับราคาเช่า โดยจุดศูนย์กลางเมืองจะเป็นย่านเศรษฐกิจ และย่านอยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง และย่านอุตสาหกรรมจะแผ่ขยายไปตามแนวถนนสายหลักไปสู่ย่านเศรษฐกิจสำคัญอื่นๆ ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อยจะอยู่ในบริเวณโดยรอบ โดยลักษณะการแผ่ขยายตัวของเมือง มี 3 ลักษณะ ดังนี้



### Concentric Zone Theory, Burgess, 1929

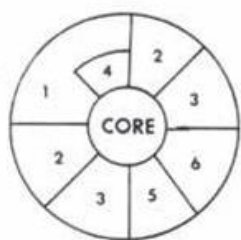


1. Central Business District
2. Zone of Transition
3. Zone of Independent Working Men's Housing
4. Zone of Better Residences
5. Commuters Zone

รูปที่ 9 : ทฤษฎีวงแหวนร่วม โดย Burgess, 1929

ที่มา : โอเคเนชั่น 2552

### The Sector Theory, Hoyt, 1934



1. High Rent District
2. Intermediate Rent
3. Low Rent Residences
4. Education and Recreation
5. Transportation
6. Industrial

รูปที่ 10 : ทฤษฎีรูปเสี้ยว โดย Homer Hoyt, 1939

ที่มา : โอเคเนชั่น 2552

1) การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามเส้นทางการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมไปยังศูนย์กลางทางการค้าและที่อยู่อาศัยบริเวณอื่นๆ

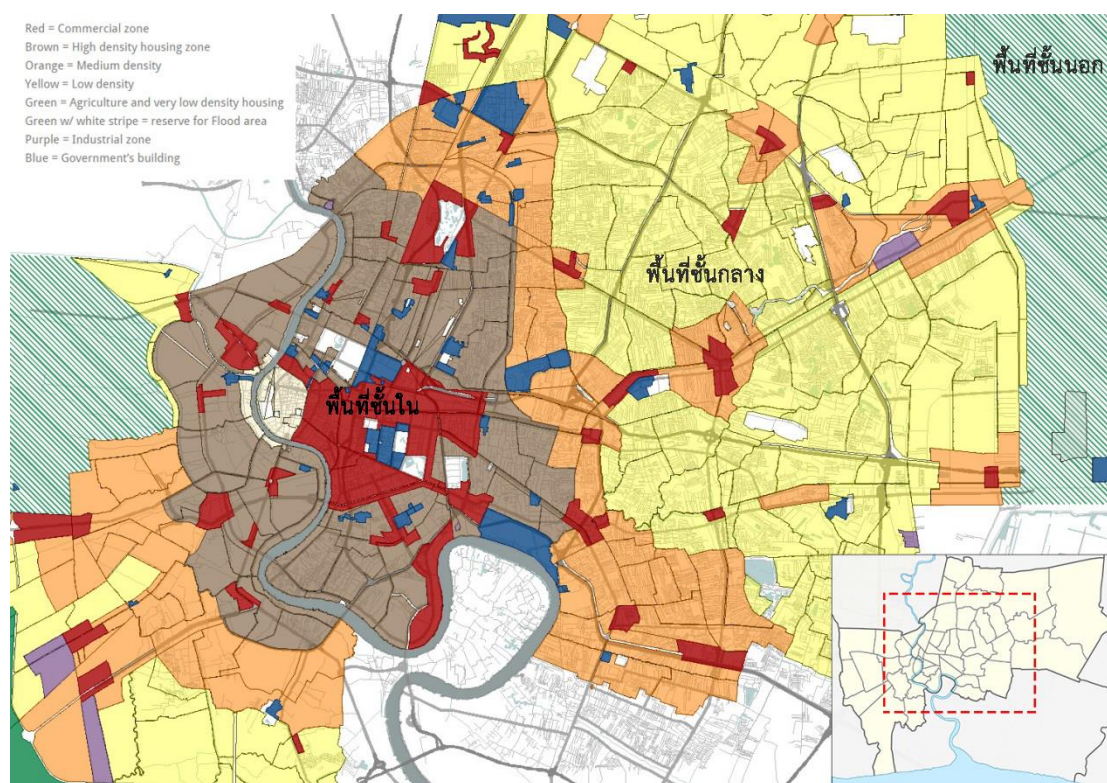
2) การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามพื้นที่สูงและแม่น้ำลำคลองในเขตชานเมืองที่มีการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม

3) การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามที่อยู่อาศัยของชุมชนชั้นสูงขอบเขตที่สังคมห้องพักอาศัยราคาสูงมักจะเกิดขึ้นในบริเวณย่านธุรกิจใกล้ๆ กับเขตที่อยู่อาศัยเก่า เขตที่อยู่อาศัยเก่าราคาสูง จะตั้งอยู่ติดกับเขตที่อยู่อาศัยเก่าราคาปานกลาง

## 2.4 การใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร จากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศเพื่อตรวจสอบพื้นที่ความเป็นเมือง (Urbanized Area) ของกรุงเทพมหานคร พบว่าในปี พ.ศ. 2545 กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ความเป็นเมือง ประมาณ 700 ตารางกิโลเมตร และเมื่อสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย จำนวน 366.385 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 23.36 การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม 369.837 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 23.58 และเป็นการใช้ประเภทที่ว่าง 378.974 ตารางกิโลเมตร

หรือร้อยละ 24 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553) นอกจากนั้นเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเพื่อการพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรมและ สถานะที่ราชการ ฯลฯ (รูปที่ 11)



รูปที่ 11 : การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

ที่มา : (Urbanalyse, 2012)

จะอธิบายรูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณต่างๆของกรุงเทพมหานคร ได้แก่แบ่งเป็นพื้นที่ชั้นใน เขตต่อเนื่องหรือพื้นที่ชั้นกลาง และพื้นที่ชั้นนอก ดังนี้

#### 2.4.1 บริเวณพื้นที่เขตชั้นใน

เขตชั้นในด้านตะวันออก เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา โดยการใช้ที่ดินหลัก คือ ที่อยู่อาศัย แต่จะมีอัตราส่วนสูงสุดในเขตวัฒนา บางซื่อ ดินแดง และสาทร เขตพื้นที่ชั้นในมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเด่นที่สุด มีอัตราส่วนการใช้พื้นที่ดินพาณิชยกรรมสูงสุดในเขตสัมพันธวงศ์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตบางรัก และเขตปทุมวัน และการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ซึ่งมีมากถึงครึ่งหนึ่งของที่ดินสถาบันราชการในกรุงเทพมหานคร มีการกระจายตัวมากในเขตดุสิต เขตราชเทวี เขตพญาไท เขตพระนคร เขตจตุจักร และเขตห้วยขวาง และมีการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษากระจายตัวสูงสุดในเขตปทุมวันและเขตจตุจักร

เขตชั้นในด้านตะวันตก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โดยเกือบทุกเขตของกลุ่มพื้นที่นี้มีการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงกว่าร้อยละ 50 สำหรับประเภทพาณิชยกรรมมีอัตราส่วนร้อยละ 8.45 ของพื้นที่ ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 รองจากพื้นที่เมืองชั้นในตะวันออก

#### 2.4.2 บริเวณพื้นที่เขตต่อเนื่องหรือเขตชั้นกลาง

เขตต่อเนื่องด้านตะวันออก เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวการพัฒนาจากพื้นที่เมืองชั้นใน จึงมีอัตราส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสูงในเขตบางนา เขตวังทองหลาง เขตสวนหลวง และเขตบางกะปิ ทั้งนี้เนื่องจากมีโครงข่ายคมนาคมพาดผ่าน และเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบคมนาคมขนส่ง สำหรับประเภทอุตสาหกรรมนั้นจะมีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากในเขตบางนา และเขตประเวศ และการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการจะกระจายตัวอยู่มากในพื้นที่ด้านเหนือในเขตดอนเมืองและเขตบางเขน ซึ่งเป็นที่ตั้งของกิจกรรมของทหารและสถานีขนส่งทางอากาศ (สนามบิน) ตลอดจนที่ตั้งของหน่วยงานราชการส่วนกลางและองค์กรรัฐวิสาหกิจ

การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มเขตต่อเนื่องนั้นมีอัตราส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากในทุกเขต โดยอยู่ระหว่างอัตราร้อยละ 25.54 ของพื้นที่เขต และจากกรณีที่มีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วจากศูนย์กลางเมืองไปสู่เขตชานเมือง ทำให้เกิดพื้นที่ว่าง รอกการพัฒนาหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์ กระจายอยู่ในพื้นที่เขตต่อเนื่องด้านตะวันออกเป็นจำนวนมาก

เขตต่อเนื่องด้านตะวันตก การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณร้อยละ 35 ของพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ เขตหนองแขม เขตทุ่งครุ และเขตทวีวัฒนา สำหรับประเภทพาณิชยกรรมนั้นจะมีลักษณะเป็นการค้าในรูปแบบดั้งเดิม ได้แก่ อาคาร ห้างแถว ที่ให้บริการระดับท้องถิ่น (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553)

#### 2.4.3 บริเวณพื้นที่เขตชานเมืองหรือเขตชั้นนอก

เขตชานเมืองด้านตะวันออก การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมโดยมีอัตราส่วนการใช้พื้นที่ประมาณร้อยละ 52.74 ของพื้นที่เกษตรกรรมในกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่เกษตรกรรมจะมีอัตราส่วนการใช้ที่ดินมากที่สุดอยู่ในเขตหนองจอก ประมาณร้อยละ 71 ของพื้นที่เขต ส่วนพื้นที่ชานเมืองตะวันออกนี้ยังมีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมคลังสินค้าขนาดใหญ่ในเขตลาดกระบัง และมีอัตราส่วนของที่ว่างจำนวนมากในทุกเขต

เขตชานเมืองด้านตะวันตก การใช้ประโยชน์ที่ดินยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่างเช่นเดียวกับพื้นที่ชานเมืองตะวันออก (ประมาณอัตราส่วนร้อยละ 22 - 45)

และมีการกระจุกตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ริมถนนพระรามที่ 2 ถนนบางขุนเทียน และถนนเอกชัย (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553)

## 2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร

### 2.5.1 การคมนาคมขนส่งต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

การคมนาคมเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก (กรกฎ ยอดศึกษา, 2539) อ้างจาก Blunder and Black, 1971 โดยสามารถแบ่งรูปแบบการคมนาคม ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล ทางอากาศ และทางเท้า โดยการขนส่งและการใช้ที่ดิน จะมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน เมื่อสิ่งหนึ่งเปลี่ยนไปจะมีผลกระทบต่ออีกสิ่งหนึ่งด้วย โดยถ้าระบบการคมนาคมเปลี่ยนไปจะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป และเมื่อการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปก็จะทำให้ระบบการขนส่งเปลี่ยนไปด้วยเช่นเดียวกัน (กรกฎ ยอดศึกษา, 2539) อ้างจาก Needham, 1977

การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมนั้น จะทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น ประชากรมีแนวโน้มที่จะเลือกพื้นที่อยู่อาศัยที่สะดวกมากขึ้น และก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่มาขึ้นด้วย (กรกฎ ยอดศึกษา, 2539) อ้างจาก Gottman, 1961 การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การเปลี่ยนแปลงฐานรายได้ประชากร และการปรับปรุงระบบการคมนาคมทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบที่อยู่อาศัยในเมือง

ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง (สุเชาว์ ทุมมาภรณ์, 2552) อ้างจาก Chapin, 1957 ในการวางแผนการใช้ที่ดินนั้น เป็นไปไม่ได้ที่จะไม่คิดถึงการคมนาคมขนส่งและการวางแผนการคมนาคมจำเป็นต้องทำควบคู่ไปกับการใช้ที่ดิน เพราะการใช้ที่ดินในเมืองประกอบไปด้วยย่านต่างๆที่มีความหลากหลาย ไม่สามารถอยู่โดดเดี่ยวได้ ต้องมีการสัญจรไปมาระหว่างย่าน การเคลื่อนที่นั้นมีทั้งการเคลื่อนที่ของประชากรและสินค้า ที่ต้องพึ่งพาระบบโครงข่ายการคมนาคมเป็นหลัก

การใช้ที่ดินในเมืองสามารถแบ่งได้เป็น 2 เขตใหญ่ๆ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจทางธุรกิจ (Central Business District : CBD) และนอกเขตศูนย์กลางธุรกิจ (Pederson, 1980) ซึ่งในเขตเศรษฐกิจทางธุรกิจ จะเป็นศูนย์กลางความเจริญที่หล่อเลี้ยงเมืองด้วยเศรษฐกิจและการบริหารจัดการ มีการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ ส่วนเขตนอกศูนย์กลางธุรกิจ จะเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย โดยการใช้ที่ดินทั้ง 2 เขต สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา โดย

ปัจจัยหลัก คือ การตัดผ่านของเส้นทางคมนาคม ซึ่งเมื่อมีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านพื้นที่ใด การใช้ที่ดินบริเวณนั้นย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรืออุตสาหกรรม

การคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคน การขนส่งสินค้า และยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527) ซึ่งหากปราศจากระบบการคมนาคมขนส่งแล้วลักษณะการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คงไม่เกิดขึ้น เส้นทางคมนาคมเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆเข้าด้วยกัน ซึ่งทำให้เมืองมีกิจกรรมการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันตามบทบาทหน้าที่

ระบบรถไฟฟ้ามักทำให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานศูนย์กลางในเมือง (สุเชาว์ ทุมมากรณ์, 2552) อ้างจาก Cervero, 1997 โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้ามักมีการสร้างอาคารสูงเกิดขึ้นและมีการจ้างงานในพื้นที่ด้วย เมื่อเทียบกับพื้นที่แบบเดียวกันในพื้นที่ที่ไม่มีรถไฟฟ้ามักมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากในบริเวณที่ว่าง มีโอกาสพัฒนาน้อยกว่าบริเวณที่มีรถไฟฟ้ามักผ่าน บริเวณที่ว่างเปล่าที่มีรถไฟฟ้ามักเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุนและยังเป็นสาเหตุที่ช่วยส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามักด้วย

#### 2.5.2 ราคาที่ดินต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

การตั้งสถานีรถไฟฟ้ามักทำให้พื้นที่บริเวณนั้นมีมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นอีกกว่า 9 เท่าตัว เพราะเป็นจุดชุมชน โดยเจ้าของที่ดินสามารถนำไปพัฒนาในรูปแบบต่างๆได้ เช่น อาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน เนื่องจากสะดวกในการเข้าถึงอย่างมาก (บทความ สถานีรถไฟฟ้ามักเกิด มูลค่าที่ดินพุ่งลิ่ว จาก หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 16 ฉบับที่ 963 วันที่ 17-19 มกราคม 2539)

จากบทความ “ซ็อก ราคาที่ดิน แพงเวอร์ท่าเลธรถไฟฟ้าต่อขยายพุ่ง 10-30%” กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ที่นำเสนอในหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ที่สอบถามจาก ดีเวลอปเปอร์ บริษัทที่ปรึกษาการลงทุน และสมาคมนายหน้าอสังหาริมทรัพย์ สาเหตุราคาที่ดินพุ่งไม่หยุดมาจาก 1) ความเจริญเมื่อรถไฟฟ้าไปถึง 2) ที่ดินในเมืองลดลงเรื่อย ๆ และ 3) ยิ่งแพงสวย ๆ ราคาแพง และคุณ"สมศักดิ์ มุณีพิระกุล" นายกสมาคมนายหน้าอสังหาริมทรัพย์ ปรากฏการณ์ราคาที่ดินแพงเกินมาจาก "ดีมานด์" และ "ซัพพลาย" เช่น ที่ดินติดถนนสุขุมวิทช่วงพระโขนง-แยกบางนา บางแปลงตั้งราคาขายไว้สูงถึงตารางวาละ 6-8 แสนบาทแล้ว (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ, 2555)

### 2.5.3 กรรมสิทธิ์ที่ดินต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินมีต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยเกี่ยวข้องกับแปลงที่ดิน ซึ่งในปัจจุบันในพื้นที่เมืองมีทั้งกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นแปลงย่อยและแปลงใหญ่ ซึ่งแปลงที่ดินย่อยมีผู้ถือครองกรรมสิทธิ์หลายราย อาจส่งผลต่อทำให้ยากต่อการเปลี่ยนแปลงและไม่สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่ากับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ หากจะพัฒนาต่อไปได้จำเป็นต้องมีการรวมแปลงที่ดินซึ่งเป็นไปได้ยากหากภาครัฐไม่มีนโยบายสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยส่วนใหญ่อาคารขนาดใหญ่พิเศษ จะเกิดขึ้นบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ประมาณ 2-3 แปลงรวมกัน (สิทธิโชค สุระตโก, 2552)

### 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับแปลงที่ดินและกรรมสิทธิ์ในเมือง

จากพระราชบัญญัติจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543 ได้กล่าวถึงขนาดและเนื้อที่ของแปลงที่ดินที่ทำการจัดสรรโดยแบ่งขนาดเป็น แปลงที่ดินขนาดใหญ่ แปลงที่ดินขนาดกลาง และแปลงที่ดินขนาดเล็ก โดยแปลงที่ดินขนาดใหญ่ มีขนาดตั้งแต่ 500 แปลง หรือเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่ ส่วนแปลงที่ดินขนาดกลางมีเนื้อที่ 19 - 100 ไร่ และแปลงที่ดินขนาดเล็ก มีเนื้อที่ต่ำกว่า 19 ไร่ ซึ่งจากการศึกษาในเบื้องต้นพบว่าขนาดแปลงที่ดินในเมือง ส่วนใหญ่จะเป็นแปลงที่ดินแปลงย่อยขนาดเล็กที่มีเนื้อที่ไม่เกิน 19 ไร่ทั้งสิ้น โดยเฉพาะเป็นพื้นที่สำหรับอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ส่วนแปลงที่ดินที่มีขนาดกลางและขนาดใหญ่จะเป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ โรงพยาบาลหรือพื้นที่ทางการทหาร

ส่วนทางด้านสิทธิในที่ดิน ตามพระราชบัญญัติจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543 หมายถึง กรรมสิทธิ์และให้ความหมายรวมถึงสิทธิการครอบครองที่ดินนั้นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่แล้วกรรมสิทธิ์สามารถเปลี่ยนแปลงการถือครองได้ หากมีการตกลงยินยอมกันระหว่างผู้ถือครองกรรมสิทธิ์และผู้ต้องการได้รับกรรมสิทธิ์นั้นตามกฎหมาย

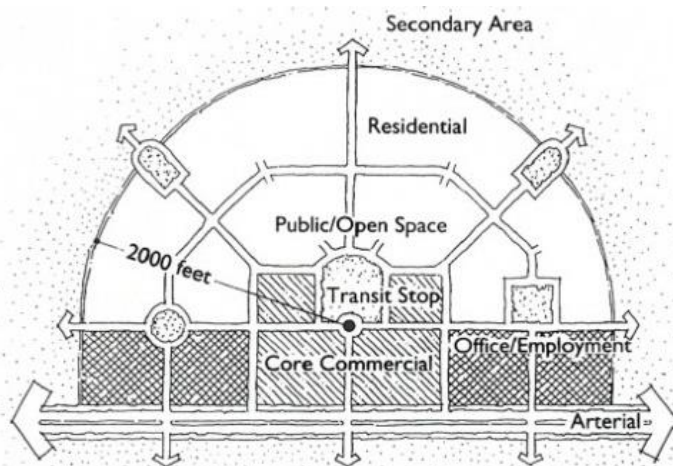
### 2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development หรือ TOD) เป็นแนวคิดในการสร้างรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความสอดคล้องกับระบบการขนส่ง โดยมีแนวคิดที่สอดคล้องเกี่ยวกับการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม ให้มีความเหมาะสมกับขนาดของพื้นที่ โดยมีการวางแผนไม่ให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ และให้อยู่ในแนวเส้นทางของระบบการคมนาคมสายหลัก โดยเฉพาะโดยรอบสถานีโดยสาร หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการ

สัญจร และอาศัยถนน ทางเดินเท้า ในการสัญจรภายในพื้นที่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการคมนาคม (สุเชาว์ ทุมมากรณ, 2552) อ้างจาก FAIA, 2006

ประเด็นสำคัญของแนวคิดการพัฒนากรอบสถานี คือ การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายย่อยด้วยการพัฒนาระบบขนส่งระยะยาว การขนส่งหลักนั้น คือ การขนส่งประเภทราง และใช้รถโดยสารประจำทางในการเชื่อมต่อ มีพื้นที่พาณิชย์กรรมหรือสำนักงาน อยู่บริเวณศูนย์กลางรอบเส้นทางหลัก ส่วนพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงอยู่รอบพื้นที่ศูนย์กลาง ถัดออกมาจึงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยมีระยะเดินเท้าภายใน 10 นาทีหรือไม่เกิน 400 เมตร จากสถานีโดยสาร (สุเชาว์ ทุมมากรณ, 2552) อ้างจาก FAIA, 2006

จากรูปที่ 12 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณใจกลางเป็นพื้นที่สีแดงพาณิชย์กรรม (Core commercial) ถัดออกมาคือพื้นที่สีเขียวสาธารณะ (Public open space) และวงนอกสุดสีส้ม คือ พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย (Residential) โดยมีระยะทางประมาณ 2000 ฟุต จากตัวสถานี



รูปที่ 12 : แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า

ที่มา : สุเชาว์, 2552

## 2.8 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า

นิพนธ์ วิเชียรน้อย (2540) ได้รวบรวมปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินซึ่งสามารถพิจารณาได้เป็น 3 ด้านหลักๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านสังคม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



### 2.8.1 ปัจจัยด้านกายภาพ

1) ระบบการคมนาคม มีความสำคัญในการเชื่อมโยงการใช้ที่ดิน และกิจกรรมต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจเมือง โดยเป็นตัวนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่ตัวเมือง และการกระจายผลผลิตไปสู่พื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดิน เช่น ปรากฏว่ามีอาคารพาณิชย์ หรือ ห้างร้านที่ขายสินค้า และให้บริการแก่ผู้คนที่สัญจรไปมา หลังจากที่มีการตัดถนนใหม่ รวมถึงการเพิ่มขึ้นของอาคารชุดพักอาศัย

2) ระบบสาธารณูปโภค พื้นที่ในเขตเมืองที่มีความพร้อมในด้านเครือข่าย ของระบบสาธารณูปโภคสูง จะเป็นพื้นที่ที่ค้ำคั่งไปด้วยธุรกิจประเภทต่างๆ

3) ประเภทของการใช้ที่ดินในบริเวณข้างเคียง การใช้ที่ดินแต่ละประเภทมีทั้งที่เป็นอุปสรรค และส่งเสริมการขยายตัวซึ่งกันและกัน โดยผู้ประกอบการจะเลือกที่ตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณที่มีการใช้ที่ดินที่ส่งเสริมหรือเอื้อโอกาสทางธุรกิจ และพิจารณาประกอบกับบริเวณข้างเคียง

4) ความสะดวกในการเข้าถึง หมายถึงความสะดวกของผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางไปรับบริการจากร้านค้า สามารถพิจารณาได้จาก ทางเลือกในการเดินทางเช่น ระบบขนส่งมวลชน รถยนต์ส่วนตัว การเดินเท้า โครงข่ายถนนในพื้นที่ ระยะทางหรือระยะห่างจากถนนสายหลัก

5) ความเป็นศูนย์กลางเมือง หมายถึง ความสะดวกที่อยู่ใกล้กับใจกลางเมือง หรือ ระยะทางที่น้อยที่สุดที่ผู้ใช้บริการทั้งหมดได้ใช้ในการเดินทางไปยังจุดใดจุดหนึ่งของเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิทยานการการค้าหรือดึงดูดให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ต่อมาเมื่อเมืองมีการขยายตัว การเดินทางไปยังจุดเดียวซึ่งเป็นศูนย์กลางเมืองทำได้ยากขึ้น ย่านการค้าเดิมไม่สามารถรองรับความต้องการใช้บริการของผู้ใช้ได้อย่างทั่วถึง ดังนั้นจึงมีศูนย์กลางทางการค้าแห่งใหม่ในระดับรองเพื่อรองรับประชากร และพบว่าเมืองซึ่งประกอบไปด้วยชุมชนต่างๆ ในแต่ละชุมชนก็จะมีจุดศูนย์กลางในระดับย่อยให้บริการด้วยเช่นกัน

### 2.8.2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

1) ราคาที่ดิน การเปลี่ยนแปลงราคาที่เป็นเป็นการแสดงให้ถึงแนวโน้มและสภาพการพัฒนาในพื้นที่นั้นและเป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงจะมีราคาที่ดินสูง โดยราคาที่ดินจะมีอัตราค่อนข้างสูงในเขตใจกลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางแทบทุกอย่างของเมือง นอกจากนี้บริเวณตามแนวถนนสายหลักของเมืองก็ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงด้วยเช่นกัน



2) ค่าเช่า ราคาเช่าจะแตกต่างกันไปตามทำเลที่ตั้ง เนื่องจากมีความเหมาะสมที่จะสร้างผลกำไรได้สูง ดังนั้นหากพื้นที่ใดมีศักยภาพที่จะก่อให้เกิดผลกำไรสูงที่สุดย่อมราคาเช่าสูง

3) เงินลงทุน ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากย่อมมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง เช่น การสร้างศูนย์การค้า โครงการอาคารชุด คอนโดมิเนียม โครงการหมู่บ้านจัดสรร และอาคารขนาดใหญ่ต่างๆ เป็นต้น

### 2.8.3 ปัจจัยด้านสังคม

1) จำนวนประชากร การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรตามธรรมชาติและโดยการอพยพจะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อที่ตั้งของกิจการการค้า เพราะในพื้นที่ที่มีประชากรมากก็จะเอื้ออำนวยและสร้างโอกาสในการประกอบกิจการการค้าได้มาก

2) ลักษณะของประชากร ลักษณะของประชากรในพื้นที่ที่ทำการค้าจะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจการการค้า ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมการค้าต่างๆ แตกต่างกันไป เช่น บริเวณที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ก็เอื้อให้เกิดย่านการค้าที่ขายของที่ระลึก หรือให้บริการห้องพักและโรงแรม เป็นต้น

3) ความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยจากโจรผู้ร้าย ในที่นี้เป็นการมองในแง่สภาพแวดล้อมทางสังคม ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะคำนึงถึงความเสี่ยงดังกล่าวเป็นหลัก หากกิจการตั้งอยู่ในย่านของผู้ที่มีฐานะดี จะมีความเสี่ยงในเรื่องโจรผู้ร้ายน้อยกว่าการเข้าไปตั้งในย่านชุมชนแออัด

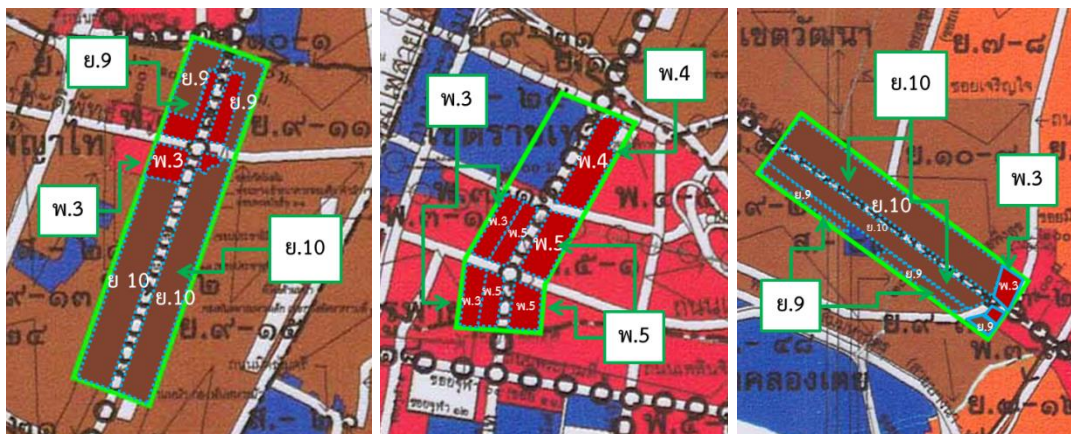
4) กฎหมาย บทบังคับกฎหมายจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งการค้าของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ข้อกำหนด และกฎหมายต่างๆ จะมีส่วนสำคัญต่อการควบคุมการเจริญเติบโตของเมือง เช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร เหล่านี้เป็นต้น

## 2.9 แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

จากแนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในที่นี้จะยกผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 มาอธิบาย เพราะเป็นผังที่กำหนดการใช้ที่ดินในอนาคตที่มีเกิดขึ้นหลังจากมีระบบขนส่งมวลชนแล้ว และสาเหตุที่ไม่เลือกใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในฉบับ พ.ศ.2556 เนื่องจากเป็นผังเมืองรวมที่กำหนดภาพรวมในการพัฒนาในอนาคตซึ่งการเปลี่ยนแปลงยังคงเกิดขึ้นน้อยมาก

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ที่ได้ประกาศใช้ในปี พ.ศ.2549 ได้มีการกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการควบคุมความเข้มข้นของ





รูปที่ 14 : ข้อกำหนดผังเมืองรวม บริเวณถนนพหลโยธิน พญาไท และสุขุมวิท

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

พื้นที่ตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ คือ พ.3 พ.4 และ พ.5 โดยกำหนด FAR เท่ากับ 7, 8, และ 10 ตามลำดับ และกำหนด OSR เท่ากับ 4.5, 4 และ 3 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่บางส่วนถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ราชการ

พื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตย ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นส่วนใหญ่ คือ ย.9 และ ย.10 โดยกำหนด FAR เท่ากับ 7 และ 8 ตามลำดับ และมีการกำหนด OSR เท่ากับ 20 นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม พ.3 กำหนดให้ FAR เท่ากับ 7 และ OSR เท่ากับ 4.5 และยังมีพื้นที่บางส่วนถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ราชการ (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2549)

ศักยภาพที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนดให้นี้ ทำให้ภายในพื้นที่ที่สามารถสร้างอาคารสูงขนาดใหญ่ได้ โดยเฉพาะอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รวมถึงอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ได้ โดยในปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลงที่เป็นไปในทิศทางที่เพิ่มความเข้มข้น หรือความหนาแน่นในการใช้ที่ดินมากขึ้น เกิดการพัฒนาที่เต็มศักยภาพมากขึ้น เช่น การเพิ่มขึ้นของอาคารคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้า เนื่องจากทางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ได้กำหนดอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารและอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไว้สูง ในบริเวณใจกลางเมืองหรือตามแนวรถไฟฟ้า ทำให้พื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงรองรับการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมืองรวม

## 2.10 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในที่นี้จะแบ่งการอธิบายถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวม ดังนี้

### 2.10.1 งานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

จากงานวิจัยของ เจนการ เจนการกิจ (2547) ที่ศึกษาพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมในย่านสุขุมวิท เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของจนถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยกล่าวว่าย่านสุขุมวิท มีลักษณะการรวมตัวกันของกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลากหลายประเภท รวมถึงมีความแตกต่างด้านลักษณะของประชากร

โดยจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ที่เป็นปัจจัยภายใน ได้แก่ ความสะดวกในการเข้าถึง ความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ สภาพแวดล้อม ความเป็นศูนย์กลางเมือง ราคาที่ดิน กิจกรรมทางเศรษฐกิจและบทบาททางเศรษฐกิจ จำนวนประชากรและลักษณะประชากรในพื้นที่ และการบริการสาธารณะ ส่วนปัจจัยภายนอก ได้แก่ นโยบายโครงการพัฒนา กฎหมายและข้อกำหนดของรัฐ และค่านิยมต่อพื้นที่ มีข้อเสนอแนะว่าย่านสุขุมวิทจะมีการเปลี่ยนแปลงจากการเป็นย่านพักอาศัยชั้นซึ่งดีสู่การเป็นย่านพาณิชย์กรรมระดับสูงในอนาคต (เจนการ เจนการกิจ, 2547)

จากงานวิจัยของ จิโรจน์ สินธวานุรักษ์ (2530) ได้ศึกษาแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการค้า เขตปทุมวันโดยทำการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินในเขตปทุมวัน เพื่อหาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่การค้า โดยใช้วิธีการซ้อนทับพื้นที่ที่มีศักยภาพแต่ละประเภทไว้ด้วยกัน (Potential Surface Analysis : PSA) จากการวิเคราะห์ปัจจัยพบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการขยายตัวของพื้นที่การค้าในเขตปทุมวันมีทั้งสิ้น 12 ปัจจัย ได้แก่

- 1) ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพที่ตั้ง คือ เขตปทุมวันเป็นเขตที่ต่อเนื่องกับเขตบางรักที่มีย่านการค้าอยู่หนาแน่น และติดกับเขตพญาไทและพระโขนงที่มีย่านการค้าเกาะตัวกันอย่างต่อเนื่อง
- 2) ปัจจัยที่เกี่ยวกับแผ่นดินทรุด คือ เป็นเขตที่มีแผ่นดินทรุดน้อย ทำให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง
- 3) ปัจจัยที่เกี่ยวกับการคมนาคม พบว่า เป็นศูนย์กลางคมนาคมหลายทาง ทั้งทางรถไฟ ทางรถยนต์มีถนนสายประธานและถนนสายหลัก สามารถเชื่อมโยงไปยังเขตต่างๆได้

- 4) ปัจจัยเกี่ยวกับปริมาณจราจรที่มาก ในเขตปทุมวัน มีผลดีต่อย่านการค้า
- 5) ปัจจัยเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพราะเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าและสถาบันการเงินที่สำคัญ ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่การค้าในเขต
- 6) ปัจจัยเกี่ยวกับราคาที่ดิน เป็นเขตที่มีราคาประเมินที่ดินสูง จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
- 7) ปัจจัยเกี่ยวกับพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้าง
- 8) ปัจจัยเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น โรงพยาบาล สถานศึกษา สนามกีฬาแห่งชาติ ทำให้เกิดการขยายตัวของศูนย์การค้าและที่อยู่อาศัย
- 9) ปัจจัยเกี่ยวกับประชากร การเปลี่ยนแปลงของประชากร มีผลต่อการเพิ่มความต้องการ การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและการค้า
- 10) ปัจจัยเกี่ยวกับข้อจำกัดการขยายตัวของชุมชน เนื่องจากมีสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา และหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ ทำให้การขยายตัวไม่สามารถขยายได้ในแนวราบจึงต้องขยายตัวในแนวตั้ง
- 11) ปัจจัยเกี่ยวกับนโยบายของรัฐ อันได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ซึ่งกำหนดให้เขตปทุมวัน เป็นย่านการค้าใจกลางเมือง และเป็นที่ตั้งศูนย์กลางพาณิชยกรรมในระดับภูมิภาคของประเทศไทย
- 12) ปัจจัยเกี่ยวกับโครงการระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในอนาคต ได้แก่ โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โครงการป้องกันน้ำท่วมในเขตชั้นใน ส่งผลให้เขตปทุมวันมีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้ประโยชน์ที่ดินขึ้น

นอกจากนั้นได้เสนอแนวทางการใช้ที่ดินเพื่อการค้าเขตปทุมวัน ในปี พ.ศ. 2544 ประกอบด้วยเขตพาณิชยกรรมอาคารสูงตามแนวนอนสายหลัก บริเวณที่ถัดจากเขตพาณิชยกรรมอาคารสูง กำหนดให้เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง การใช้ที่ดินของเขตปทุมวันควรผสมผสานระหว่างการใช้ที่ดินพาณิชยกรรมและอยู่อาศัย (จิโรจน์ สินธวานุรักษ์, 2531)

กฤตพร ลาภพิมล (2546) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อบทบาททางด้านการค้าของย่านสำเพ็ง ที่มีบทบาทสำคัญของย่านที่ทำให้ย่านสามารถคงอยู่ได้ตลอดมาจนกระทั่งปัจจุบัน รวมทั้ง

หาแนวทางการพัฒนาเพื่อให้ย่านมีศักยภาพมากยิ่งขึ้นและคงอยู่ต่อไปได้ ค้นพบว่า สำเพ็งเป็นย่านการค้าสำคัญที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร และยังสามารถคงอยู่ได้ตลอดมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเนื่องจากปัจจัยที่สำคัญ 3 ด้าน (กฤตพร ลากพิมพ์, 2546) คือ

1) ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านคมนาคม ปัจจัยทางด้านสภาพที่ตั้ง ปัจจัยทางด้าน การเข้าถึงพื้นที่ และปัจจัยทางด้านลักษณะของย่าน

2) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านราคาที่ดิน ปัจจัยทางด้านกิจกรรมทางการค้า และปัจจัยทางด้านรูปแบบการค้า

3) ปัจจัยทางด้านสังคม ได้แก่ ปัจจัยทางด้านประชากร ปัจจัยทางด้านเชื้อชาติและวัฒนธรรม ปัจจัยทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และปัจจัยทางด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน

#### 2.10.2 งานวิจัยเกี่ยวกับศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวม

กมลรัตน์ บำรุงตน (2546) ได้ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคาร กิจกรรม และศักยภาพในการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ในย่านสีลม-สาทร เพื่อประเมินความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อเป็นแนวทางการสร้างเสริมประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมต่อศักยภาพของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์หลักได้พิจารณาจากอัตราส่วนของพื้นที่อาคารต่อแปลงที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR)

ค้นพบว่า ย่านสีลม-สาทรประกอบด้วยพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่าประสิทธิภาพในการรองรับการพัฒนาโดยระบบพื้นฐานคิดเป็นร้อยละ 58.56 ในขณะที่พื้นที่ที่มีการพัฒนาการใช้ที่ดินที่เข้มข้นของความหนาแน่นของการพัฒนาเกินกว่าระบบพื้นฐานจะสามารถรองรับคิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 41.44 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ถ้าพิจารณาภาพรวมการพัฒนาทั้งหมดของพื้นที่สีลม-สาทร พบว่ามีความหนาแน่นของการพัฒนาเกินกว่าที่ระบบบริการพื้นฐานจะรองรับการให้บริการได้ ทำให้เห็นถึงการพัฒนาที่ไม่เกิดความสมดุลทั้งพื้นที่ กลุ่มพื้นที่ที่มีการพัฒนาความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูงจะเกาะกลุ่มตามแนวของถนนสายหลักมากกว่า ส่งผลให้พื้นที่ด้านในกลายเป็นพื้นที่ปิดล้อมไม่ดึงดูดให้เกิดการพัฒนา (กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546)

สิทธิโชค สุระตะโก (2552) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารต่อพื้นที่ดิน และศึกษาความเหมาะสมของข้อกำหนดที่บังคับใช้ควบคุมความหนาแน่นของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมในปัจจุบัน ในงานวิจัยได้ศึกษาทั้งปัจจัยทางด้านกายภาพ และด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพื้นที่คลุมดิน ที่ว่าง และ



การกำหนดระยะถอยร่นหรือแนวห่างของอาคาร ในเขตบางรัก ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พาณิชยกรรม (พ. 5-6) ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก และได้เลือกประชากรศึกษา คือ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ

จากการศึกษาพบว่า อาคารส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มอยู่บนถนนสายหลัก ที่มีทำเลที่ตั้ง เข้าถึงสะดวก แปลงที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างมีขนาดใหญ่ เมื่อเปรียบเทียบกับฐานข้อมูลทางกายภาพ ในอดีต พบว่าอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมดิน ได้เพิ่มขึ้นจากอดีต เนื่องจากการก่อสร้างอาคารส่วนมากจะ เกิดขึ้นบริเวณที่ดินเดิมที่เป็นที่โล่งว่างติดกับเส้นทางคมนาคมสายหลักเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็น กรณีที่มีการพัฒนาที่ดินบนพื้นที่อยู่อาศัยเดิม ซึ่งแปลงที่ดินเดิมขนาดใหญ่และทำเลเหมาะแก่การ ลงทุนสร้างอาคารพาณิชย์

ทางด้านมาตรการทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่าถึงแม้มีการออกกฎหมาย บังคับใช้ในช่วงเวลาที่มีการสร้างอาคารกลุ่มตัวอย่าง แต่ส่วนใหญ่จะมีการกระทำผิดกฎหมายในการ เว้นที่โล่งว่างตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และเมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับปัจจัยทางกายภาพแสดงให้เห็น ถึงปัจจัยทางกฎหมายไม่ได้เป็นประเด็นสำคัญในการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนพื้นที่ปก คลุมอาคารต่อพื้นที่ดิน

## 2.11 การนำแนวคิดและทฤษฎีไปใช้ในงานวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง จะแสดงในรูปแบบของแผนที่การใช้ประโยชน์ ที่ดินโดยทำการแสดงลงในแผนที่แบ่งสีของการใช้ที่ดินแต่ละประเภท โดยกำหนดเป็นสีการใช้ที่ดิน ตามผังเมือง ได้แก่ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย(สีเหลือง) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง(สีส้ม) ที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก(สีน้ำตาล) พาณิชยกรรม(สีแดง) อุตสาหกรรม(สีม่วง) คลังสินค้า(สีชมพู) สถาบันราชการ (สีน้ำเงิน) สถานศึกษา(สีเขียว) และสถาบันทางศาสนา(สีเทา) เป็นต้น

โดยคาดว่า การใช้ที่ดินในเมืองส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินประเภทอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม โดยการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาหรือเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของ การใช้ที่ดิน ดังนั้น จึงแสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินใน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2557 โดยแสดงทั้ง 3 พื้นที่ เพื่อวิเคราะห์ว่าการใช้ที่ดินในเมืองกรุงเทพมหานคร จากการศึกษานี้เบื้องต้น พบว่าพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ เป็นพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินประเภท พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย

ส่วนแนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและโครงข่ายการคมนาคมจะนำมาวิเคราะห์ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ว่าจัดเป็นถนนประเภทใด มีการเชื่อมต่อกันอย่างไร และนำมาแสดงในรูปของแผนที่ระบบโครงข่ายถนนที่มีลำดับคีย์ต่างกัน โดยมีลำดับตั้งแต่ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อยหรือซอย แสดงด้วยสีและขนาดต่างกัน รวมถึงแสดงรูปแบบของระบบการคมนาคมอื่นด้วยสัญลักษณ์ที่แตกต่างกัน

จากแนวคิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พบว่าการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น รวมถึงทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นตามมาด้วย ประชากรที่มีเพิ่มขึ้นจำนวนมากในเมืองมีแนวโน้มที่จะเลือกพื้นที่อยู่อาศัยที่สะดวกสบาย จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่อยู่อาศัยในเมือง ในที่นี้ คือ การเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นการใช้ที่ดินที่เห็นได้ชัดเจนจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ที่ต่อบริการคมนาคมที่สะดวกสบายหรือรถไฟฟ้า ซึ่งการสัญจรไปมาของประชากรและสินค้าต้องพึ่งพาโครงข่ายการคมนาคมเป็นหลัก

การเกิดขึ้นของโครงข่ายรถไฟฟ้าทำให้เกิดอาคารสูงเกิดขึ้นและมีการจ้างงานในพื้นที่ด้วย เมื่อเทียบกับพื้นที่แบบเดียวกันในพื้นที่ที่ไม่มีการผ่านของระบบรถไฟฟ้าที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าบริเวณที่มีรถไฟฟ้าผ่าน บริเวณที่ว่างเปล่าที่มีรถไฟฟ้าผ่านเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อกองทุนและยังเป็นสาเหตุที่ช่วยส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าด้วย

จากแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) กล่าวถึงความพยายามให้รูปแบบการใช้ที่ดินมีความสอดคล้องกับระบบการขนส่ง โดยมีแนวคิดที่สอดคล้องเกี่ยวกับการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม ให้มีความเหมาะสมกับขนาดของพื้นที่ โดยตามทฤษฎีกำหนดให้มีพื้นที่พาณิชยกรรมหรือสำนักงาน อยู่บริเวณศูนย์กลางรอบเส้นทางหลัก ส่วนพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงอยู่รอบพื้นที่ศูนย์กลาง ถัดออกมาจึงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยมีระยะเดินเท้าภายใน 10 นาที หรือไม่เกิน 400 เมตร จากสถานีโดยสาร (สุเชาว์ พุฒมากรณ์, 2552) อ้างจาก FAIA, 2006 ดังนั้นจึงนำตัวเลข 400 เมตร มาใช้เป็นตัวเลขอ้างอิงขอบเขตของพื้นที่ศึกษา และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยเปรียบเทียบกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งจากการศึกษาในเบื้องต้น พบว่า ส่วนใหญ่การเปลี่ยนแปลงบริเวณรอบสถานีจะเกิดที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มากกว่าเกิดพื้นที่พาณิชยกรรมหรือห้างสรรพสินค้า

การนำแนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า คาดว่าปัจจัยทางด้านกายภาพ คือ ความสะดวกในการเข้าถึง โดยพื้นที่ที่มีระบบการคมนาคมที่หลากหลาย



จะมีโอกาสเปลี่ยนแปลงสูง และยิ่งพื้นที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางเมืองเท่าใด จะยิ่งเกิดการเปลี่ยนแปลงสูงมากขึ้นด้วย ส่วนปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจที่นำมาใช้ คือ ด้านราคาที่ดิน ซึ่งมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ขึ้นอยู่กับระยะทางจากศูนย์กลางเมือง โดยระยะทางที่เพิ่มขึ้นจะแปรผกผันกับราคาที่ดิน และปัจจัยทางด้านสังคมที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ คือ ทางด้านกฎหมายผังเมืองและพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ซึ่งเป็นตัวกำหนดการพัฒนาใหม่ที่เกิดขึ้น ในที่นี้จะนำกฎหมายด้านผังเมือง คือ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 มาใช้พิจารณาการพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ โดยการเปรียบเทียบ FAR รวมของพื้นที่ศึกษาแต่ละแห่งใน พ.ศ.2557 กับ FAR ตามที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนดไว้

ส่วนการเปลี่ยนแปลงในด้านลักษณะแปลงที่ดินหรือกรรมสิทธิ์ จะนำการศึกษาของ สิทธิโชค สุระตะโก (2552) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารต่อพื้นที่ดิน ได้กล่าวว่า แปลงที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างมีขนาดใหญ่ ซึ่งเกิดจากแปลงที่ดินโล่งว่างที่ติดกับเส้นทางคมนาคมสายหลักมีทำเลเหมาะแก่การลงทุนสร้างอาคารพาณิชย์

### บทที่ 3

#### วิธีการดำเนินงานวิจัย

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการดำเนินการวิจัย ของงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยแบ่งการอธิบาย ดังนี้

- 1) ประเภทของงานวิจัย
- 2) ตัวแปรและตัวชี้วัด
- 3) วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 4) แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 5) ประชากรกลุ่มตัวอย่างสำหรับข้อมูล
- 6) การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลการวิจัย
- 7) ข้อจำกัดในการวิจัย
- 8) กรอบในการดำเนินการวิจัย

#### 3.1 ประเภทของงานวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงประจักษ์ (Empirical research) ซึ่งใช้วิธีการเชิงคุณภาพ (Qualitative method) และวิธีการเชิงปริมาณ (Quantitative method) โดยศึกษาจากตัวแปรเพื่อทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดผล เพื่อศึกษาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้ว ว่าเกิดขึ้นจากสาเหตุใด พยายามชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรในเชิงของเหตุและผล โดยมีรายละเอียดในเรื่องตัวแปรและตัวชี้วัด ประชากร กลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล การประมวลผลและการวิเคราะห์ผล

#### 3.2 ตัวแปรและตัวชี้วัด

ตัวแปรและตัวชี้วัดในงานวิจัยนี้กำหนดภายหลังจากการทบทวนเอกสาร ผลงานวิจัย แนวคิด ทฤษฎี และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นในพื้นที่ศึกษา มีตัวแปรด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม ดังนี้

- 1) ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านสภาพที่ตั้ง ปัจจัยทางด้านความสะดวกในการเข้าถึง ปัจจัยเกี่ยวกับขนาดแปลงที่ดิน ปัจจัยทางด้านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมในพื้นที่

2) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ปัจจัยด้านราคาที่ดิน ปัจจัยเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

3) ปัจจัยทางด้านสังคม ได้แก่ ปัจจัยด้านความต้องการที่อยู่อาศัยในเมือง ปัจจัยทางด้านนโยบายของภาครัฐ

### 3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1) การทบทวนเอกสาร ข้อมูลที่นำมาใช้ในการดำเนินการวิจัย ส่วนหนึ่งได้มาจากการทบทวนเอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยสืบค้นปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม

ข้อมูลนโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางราง จากสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงการคมนาคม รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้า จากบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (BTS)

ข้อมูลแผนที่ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ที่ต้องนำมาปรับปรุงเป็นแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและเปรียบเทียบในแต่ละช่วงเวลา อันได้แก่

- แผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร พ.ศ.2545 ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์
- แผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร พ.ศ.2551 ระยะเวลาหลังเปิดรถไฟฟ้า 9 ปี
- แผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร พ.ศ.2557 ฐานข้อมูลปัจจุบัน

ข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ได้รับจากหน่วยงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมแผนที่ทหาร และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (GISDA)

ข้อมูลผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 รวมถึงรายการข้อกำหนดประกอบผัง จากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม โดยเฉพาะข้อมูลอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR) และอัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (Open Space Ratio : OSR)

2) การลงสำรวจภาคสนามในเบื้องต้นโดยใช้แผนที่จากกูเกิ้ลเอิร์ธ และสำรวจสิ่งปลูกสร้างอย่างละเอียดตามแนวรถไฟฟ้าในระยะ 400 เมตร ด้วยแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน โดยเฉพาะส่วนที่มีการปะปนกันระหว่างสิ่งปลูกสร้างเดิมคือกลุ่มตึกแถว และสิ่งปลูกสร้างใหม่ คืออาคารคอนโดมิเนียมหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่จัดว่าเป็นการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

### 3.4 แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตารางที่ 4 : แหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเด็นงานวิจัย	ตัวแปร	ค่าตัวแปร	แหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูล	เครื่องมือที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการประมวลผล
การใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า	การใช้ที่ดิน	1.ที่อยู่อาศัย 2.พาณิชยกรรม 3.ราชการ 4.อุตสาหกรรม 5.พื้นที่โล่งและนันทนาการ	สำรวจพื้นที่ในเบื้องต้น, ศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ แหล่งข้อมูลจากสำนักผังเมือง	แผนที่สำหรับสังเกตการณ์	ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (MapInfo 10) /อโต้แคด (AutoCAD 2012)
	ขนาดแปลงที่ดิน	แปลงที่ดินขนาดใหญ่ มีขนาดมากกว่า 100 ไร่ แปลงที่ดินขนาดกลาง มีขนาด 19-100 ไร่ แปลงที่ดินขนาดเล็ก มีขนาดต่ำกว่า 19 ไร่	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย	ระบบเผยแพร่รูปแบบแปลงที่ดิน	ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (MapInfo 10.5)
ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า	ปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม	- ปัจจัยทางด้านกายภาพ ความสะดวกในการคมนาคมเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ ขนาดแปลงที่ดิน - ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ราคาที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน - ปัจจัยทางด้านสังคม ความต้องการที่อยู่อาศัยในเมือง	สำรวจพื้นที่ในเบื้องต้น, ศึกษาข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์, ทบทวนแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	แบบสังเกตการณ์	โปรแกรมจัดการเอกสาร (Microsoft Excel, Microsoft Word version 2010)
การพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549	อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า	1.ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ปานกลาง น้อย ย.9 ,ย.10 2. พาณิชยกรรม พ.3 ,พ.4 ,พ.5	แผนที่และข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร	-	ฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (MapInfo 10.5)

แหล่งที่มาและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล (ตารางที่ 4) แบ่งจากประเด็นของงานวิจัย 3 ประเด็น ที่มีตัวแปรและค่าตัวแปรแตกต่างกันไป หลังจากนั้นจึงไปสืบค้นข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่กำหนดไว้ที่ใช้ในการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เช่น แบบสอบถาม แบบสังเกตการณ์ หลังจากได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจึงนำมาประมวลผลด้วยเครื่องมือที่เหมาะสม

### 3.5 ประชากรกลุ่มตัวอย่างสำหรับข้อมูล

ในงานวิจัยปัจจุบันที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครนี้ เป็นงานวิจัยที่ศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลและเปรียบเทียบแผนที่เป็นส่วนใหญ่ โดยเนื้อหาของงานวิจัยมีความเกี่ยวข้องกับกลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่น้อย นอกจากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา

งานวิจัยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงบริเวณสถานีที่คาดว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่สังเกตได้ โดยมีเกณฑ์ในการเลือกสถานี คือ เป็นสถานีที่เชื่อมต่อกัน 3 สถานีที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน พญาไท และสุขุมวิท เพื่อให้เห็นถึงความหลากหลายของการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ของแต่ละถนน โดยเลือกเส้นทางที่เป็นเป็นแนวเส้นตรงเพื่อจำกัดปัจจัยอื่นจากการคัดเคี้ยวของเส้นทางการคมนาคม โดยพื้นที่ศึกษาที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจะอยู่ในระยะ 400 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าอันได้แก่

1) ถนนพหลโยธิน ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย อารีย์ และสนามเป้า ตั้งอยู่ในแขวงสามเสนใน ในเขตราชเทวี ขนาดพื้นที่ศึกษารวม 1.216 ตารางกิโลเมตร

2) ถนนพญาไท ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท และราชเทวี ตั้งอยู่ในแขวงถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท แขวงถนนเพชรบุรี และแขวงปทุมวัน ในเขตราชเทวี มีขนาดพื้นที่ศึกษารวม 0.584 ตารางกิโลเมตร

3) ถนนสุขุมวิท ได้แก่ สถานีทองหล่อ เอกมัย พระโขนง ตั้งอยู่ในแขวงคลองตัน แขวงคลองตันเหนือ แขวงพระโขนง และแขวงพระโขนงเหนือ ในเขตวัฒนาและเขตคลองเตย มีขนาดพื้นที่ศึกษารวม 0.624 ตารางกิโลเมตร

### 3.6 การประมวลผลและการวิเคราะห์ผลการวิจัย

1) การวิเคราะห์เริ่มต้นจากการทำแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ที่เป็นชั้นข้อมูลอาคาร โดยการแปลงรูปแผนที่ชั้นข้อมูลอาคารเป็นแผนที่การใช้ประโยชน์

ที่ดิน ของปี พ.ศ.2545 พ.ศ.2551 และ พ.ศ.2557 เพื่อนำมาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของพื้นที่ศึกษาแต่ละแห่ง โดยทำการวิเคราะห์ประเภทของการใช้ที่ดิน แต่ละประเภทของทั้ง 3 พื้นที่ว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใดบ้าง เช่น การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง เป็นต้น โดยมีจุดร่วมของการเปลี่ยนแปลงใดบ้างที่เหมือนกันและแตกต่างกันในแต่ละกรณี

2) การวิเคราะห์ลักษณะแปลงที่ดินจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และฐานข้อมูลแปลงที่ดินในปัจจุบันจากกรมที่ดิน โดยการตรวจสอบว่าแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น เกิดขึ้นจากสาเหตุใด เช่น เกิดขึ้นจากการมีแปลงที่ดินอยู่อาศัยขนาดกลางติดกันอยู่ประมาณ 2-4 แปลง มีการรวมแปลงกันเป็นแปลงเดียวและมีการพัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ การมีกลุ่มอาคารตึกแถวยุบรวมแปลงที่ดินและเปลี่ยนเป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ เป็นต้น โดยการตรวจสอบจำเป็นต้องมีฐานข้อมูลแปลงที่ดินในปัจจุบันและแผนที่การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน มาวิเคราะห์ร่วมกันโดยการตรวจสอบจะทำในทุกพื้นที่ศึกษา โดยใช้วิธีการเปรียบเทียบแผนที่แปลงที่ดินและแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อหาความแตกต่างและจุดร่วม ที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

3) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่ได้ศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงกับปัจจัยที่ได้จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยในขั้นแรกจะทำการสรุปการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาตามแนวรถไฟฟ้าและนำเสนอปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม โดยในการศึกษาจะเน้นศึกษาปัจจัยทางด้านกายภาพเป็นสำคัญส่วนปัจจัยด้านอื่น ๆ จะใช้เป็นตัวเสริม การวิเคราะห์จะประกอบกับปัจจัยที่ได้จากสมมติฐาน หลังจากนั้นจึงนำปัจจัยที่ได้มาวิเคราะห์ร่วมกับปัจจัยที่ได้จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และในขั้นสุดท้ายจึงสรุปผลออกมา

4) การวิเคราะห์ในด้านกฎหมายที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยตัวกฎหมายที่สำคัญ คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 โดยมีกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ.2535 และกฎกระทรวงฉบับที่ 55 พ.ศ.2543 โดยการวิเคราะห์จะตรวจสอบถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับตัวกฎหมาย โดยวิเคราะห์ว่าบริเวณที่เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้นกฎหมายส่งผลอย่างไรให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและไม่เกิดการเปลี่ยนแปลง เช่น การที่อาคารขนาดใหญ่พิเศษสามารถสร้างได้ เนื่องจากที่ตั้งอยู่ติดกับถนนที่มีความกว้างมากกว่า 10 เมตร และมีแปลงที่ดินติดถนนสาธารณะมีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร เป็นต้น

5) การวิเคราะห์การใช้ที่ดินเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมหรือการวิเคราะห์จากค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR) ของแต่ละแปลงที่ดิน โดยในขั้นแรกจำเป็นต้องมีข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ชั้นข้อมูลอาคารที่มีขนาดอาคารและความสูงในปัจจุบัน รวมถึงแผนที่แปลงที่ดินที่มีขนาดและขอบเขตแปลงที่ดินชัดเจน หลังจากนั้นจึงนำมาคำนวณอัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินของพื้นที่ดินแต่ละแปลง เมื่อสามารถคำนวณได้เป็นตัวเลข FAR แล้ว จึงนำมาปรับปรุงเป็นแผนที่แสดงอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินแสดงลำดับสีเข้มและอ่อนตามค่า FAR หลังจากนั้นจึงนำมาเปรียบเทียบกับค่า FAR ที่ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ได้กำหนดไว้ เพื่อแสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่ศึกษา มีการพัฒนาเต็มศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 อย่างไร

### 3.7 ข้อจำกัดในการวิจัย

1) แผนที่ข้อมูลระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) ไม่ได้จัดทำทุกปี ดังนั้นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงจะไม่เห็นพัฒนาการของพื้นที่ในทุกช่วงปี และแผนที่ GIS เริ่มต้นเก็บข้อมูลใน พ.ศ. 2545 ซึ่งเลยช่วงเวลาของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าใน พ.ศ. 2542

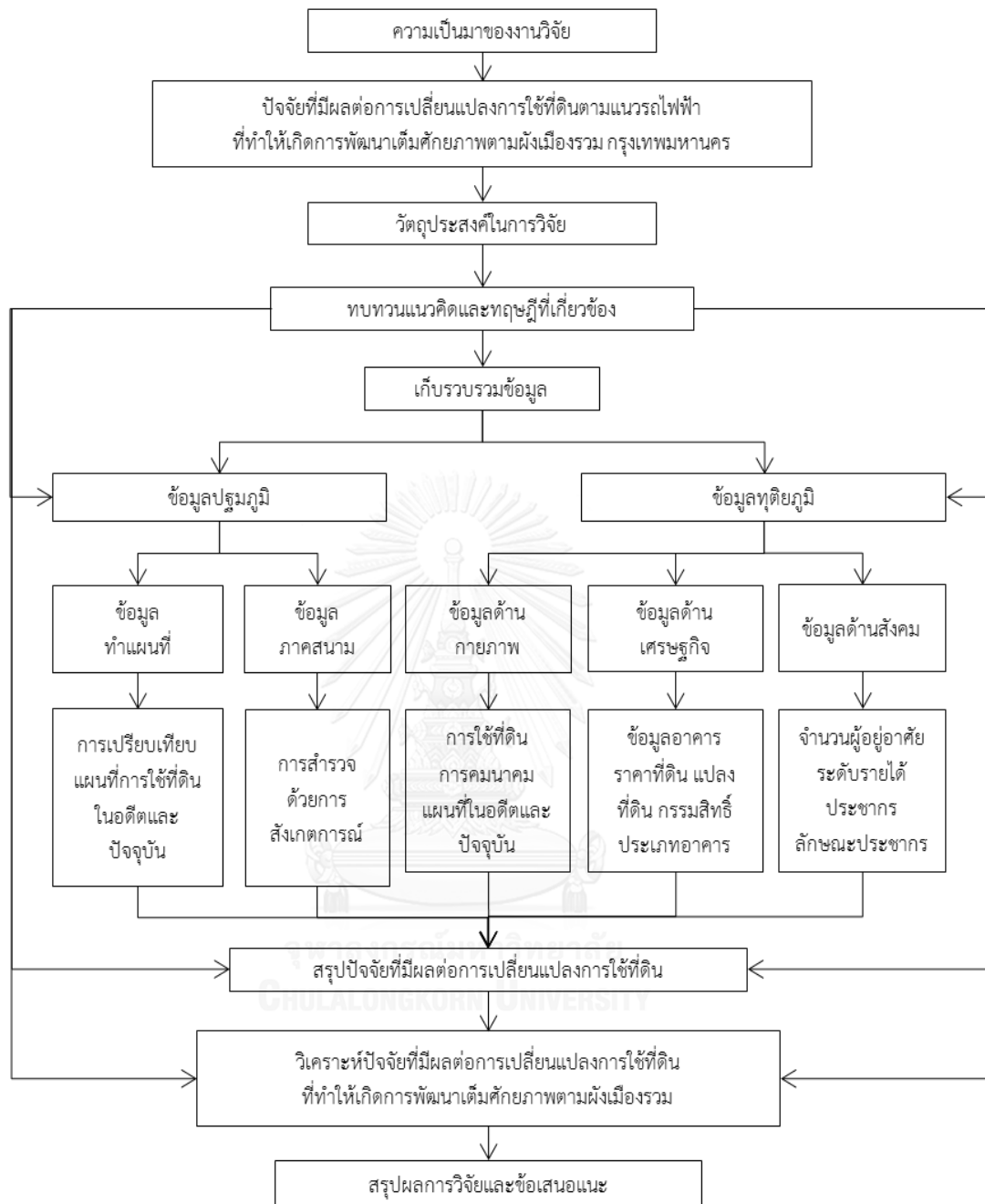
2) การได้มาของข้อมูลแผนที่ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ จำเป็นต้องขอทางหลายหน่วยงานทั้ง สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมแผนที่ทหาร ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีค่าลิขสิทธิ์

3) การคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินหรือ FAR ไม่สามารถคำนวณได้ทุกแปลงที่ดินและการคำนวณ FAR ของอาคารสูง ไม่สามารถคำนวณอย่างละเอียดได้เนื่องจากไม่ได้เก็บข้อมูลขนาดอาคารที่แม่นยำ

### 3.8 กรอบในการดำเนินการวิจัย

ในด้านกรอบในการดำเนินการวิจัย จะแสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยในภาพรวมที่เริ่มต้นจากความเป็นมาของงานวิจัย ไปสู่วัตถุประสงค์และสมมติฐาน แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ และนำข้อมูลมาวิเคราะห์และประมวลผล เพื่อสรุปผลการวิจัย และข้อค้นพบออกมา ดังแผนภูมิที่ 1





รูปที่ 15 : กรอบในการดำเนินงานวิจัย

## บทที่ 4

### การประมวลผลการศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าโดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การวิเคราะห์ทางกายภาพ โดยเริ่มจากการวิเคราะห์ลักษณะถนนและแปลงที่ดิน แสดงพัฒนาการของการใช้ประโยชน์ที่ดิน และวิเคราะห์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างไร รวมถึงทำการเปรียบเทียบการพัฒนาที่เกิดขึ้นจริงกับการพัฒนาตามผังเมืองรวม โดยหลังจากวิเคราะห์ด้านกายภาพแล้วจึงมาวิเคราะห์ในส่วนของเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง ทั้งด้านกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินจำนวนน้อยรายหรือจำนวนมากมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ราคาที่ดินบริเวณใดมีผลต่อการเปลี่ยนแปลง และด้านกฎหมายควบคุมอาคารมีผลต่อการสร้างอาคารตามแนวถนนอย่างไร โดยการวิเคราะห์มีดังนี้

#### 1. การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพ

- 1) ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษา
- 2) ลักษณะแปลงที่ดิน
- 3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2557
- 4) อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2557
- 5) การเปรียบเทียบการพัฒนาที่เกิดขึ้นจริงกับการพัฒนาตามผังเมืองรวม

#### 2. การวิเคราะห์เงื่อนไข

- 1) เงื่อนไขด้านกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน
- 2) เงื่อนไขด้านราคาที่ดิน
- 3) เงื่อนไขทางด้านกฎหมายควบคุมอาคาร

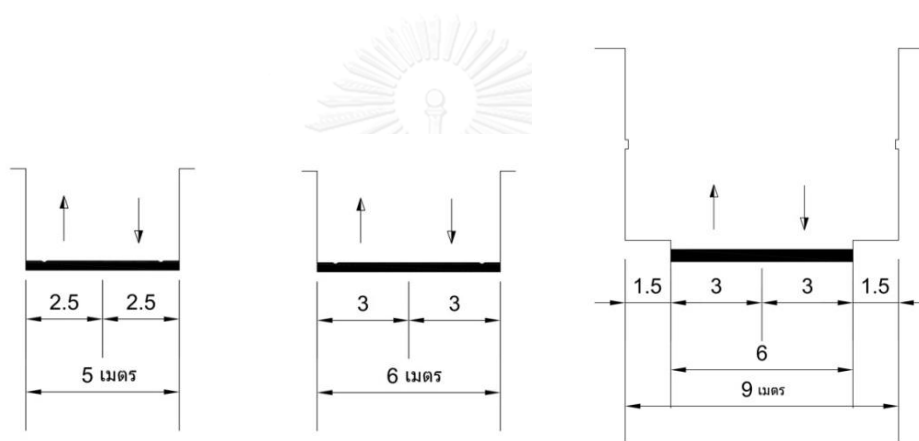
#### 4.1 การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพ

ในงานวิจัยนี้จะเน้นการวิเคราะห์ทางด้านกายภาพเป็นส่วนหลัก ในส่วนหลักของงานวิจัยจะวิเคราะห์ในด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยแสดงภาพรวมของการใช้ประโยชน์ที่ดินของทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา ทั้งพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน ตามแนวถนนพญาไท และตามแนวถนนสุขุมวิท ในระยะ 400 เมตร จากกึ่งกลางถนน โดยวิเคราะห์ในภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นปีที่มีการเก็บข้อมูลในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ หลังการการพัฒนา 6 ปี พ.ศ. 2551 และการใช้ประโยชน์

ที่ดินในปัจจุบัน พ.ศ.2557 โดยส่วนใหญ่การเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจนในระยะเวลา 15 ปี หลังจาก มิตรไฟฟ้าบีทีเอส โดยการวิเคราะห์ทางด้านกายภาพจำเป็นต้องเริ่มต้นจากสภาพของลักษณะถนนในพื้นที่ศึกษา ลักษณะแปลงที่ดิน การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน

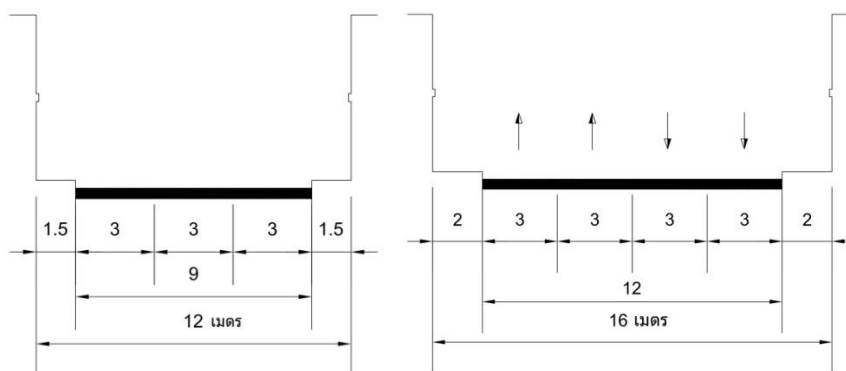
#### 4.1.1 ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะถนนภายในพื้นที่ศึกษามีขนาดและรูปแบบแตกต่างกันไป โดยในที่นี้จะแสดงรูปตัดของถนนที่มีความเหมือนและแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ โดยจะแสดงรูปตัดถนนเพื่อให้เห็นความกว้างของถนนแต่ละประเภท ดังรูปต่อไปนี้



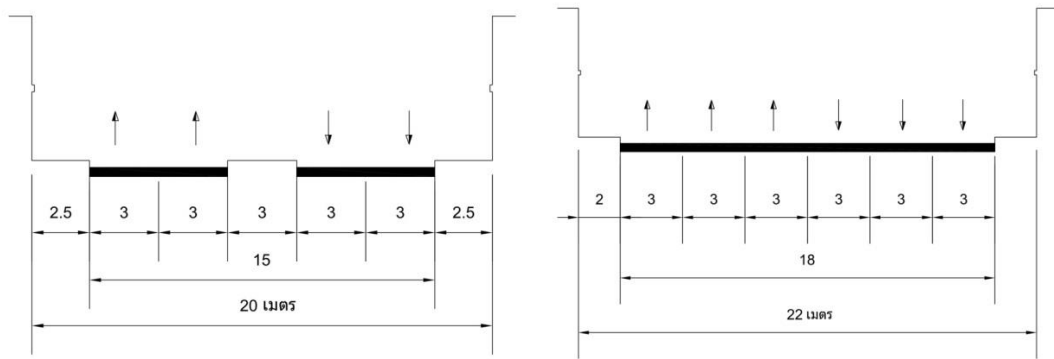
รูปที่ 16 : ขนาดถนน 5 เมตร (ซ้าย) ขนาดถนน 6 เมตร (กลาง) เป็นถนนซอย และถนน 9 เมตร (ขวา)

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามและ Google Earth 2014

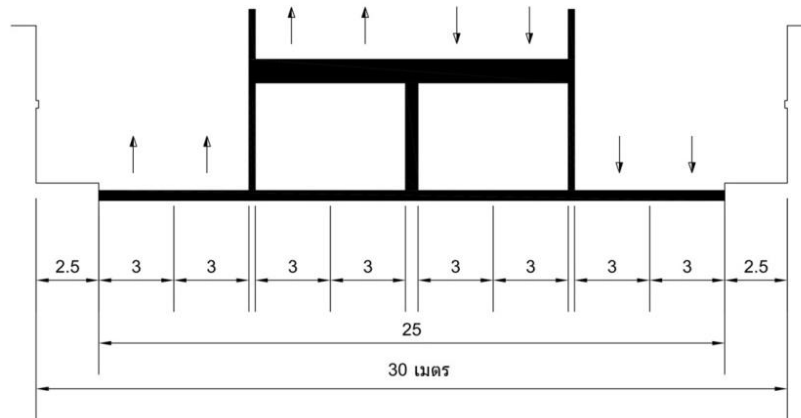


รูปที่ 17 : ขนาดถนน 12 เมตร (ซ้าย) และขนาดถนน 16 เมตร (ขวา)

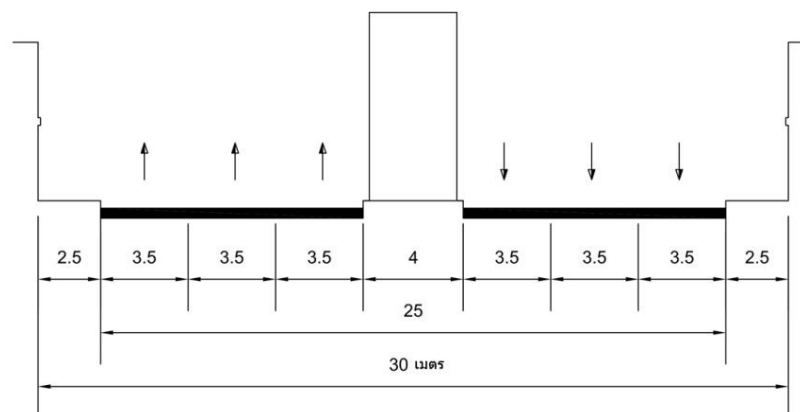
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามและ Google Earth 2014



รูปที่ 18 : ขนาดถนน 20 เมตร (ซ้าย) และถนน 22 เมตร (ขวา) เป็นถนนสายรอง  
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามและ Google Earth 2014



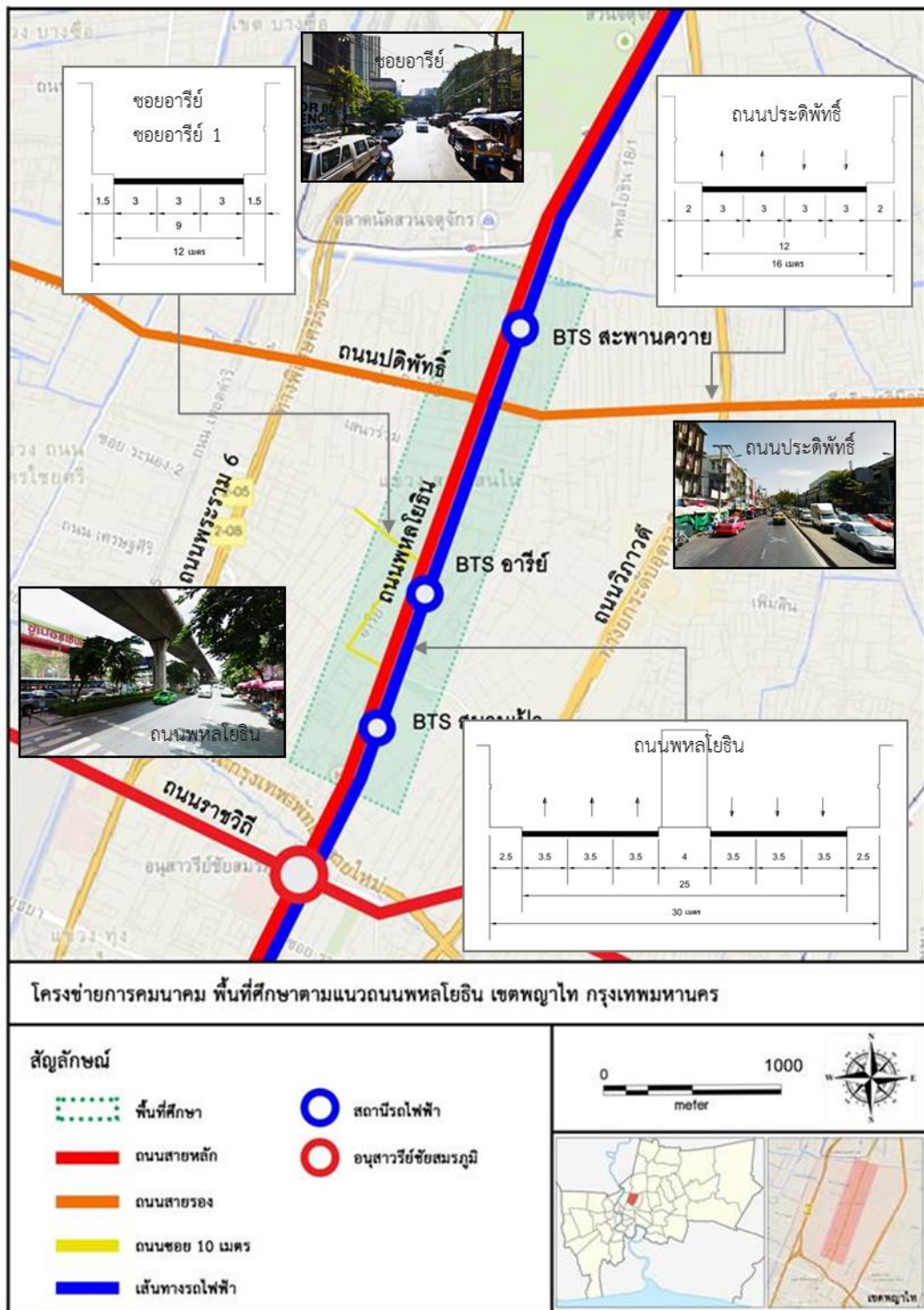
รูปที่ 19 : ขนาดถนน 30 เมตร ถนนเพชรบุรีกำหนดให้เป็นถนนสายหลัก  
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามและ Google Earth 2014



รูปที่ 20 ขนาดถนน 30 เมตร มีรถไฟฟ้าตัดผ่าน เป็นถนนสายหลัก  
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนามและ Google Earth 2014

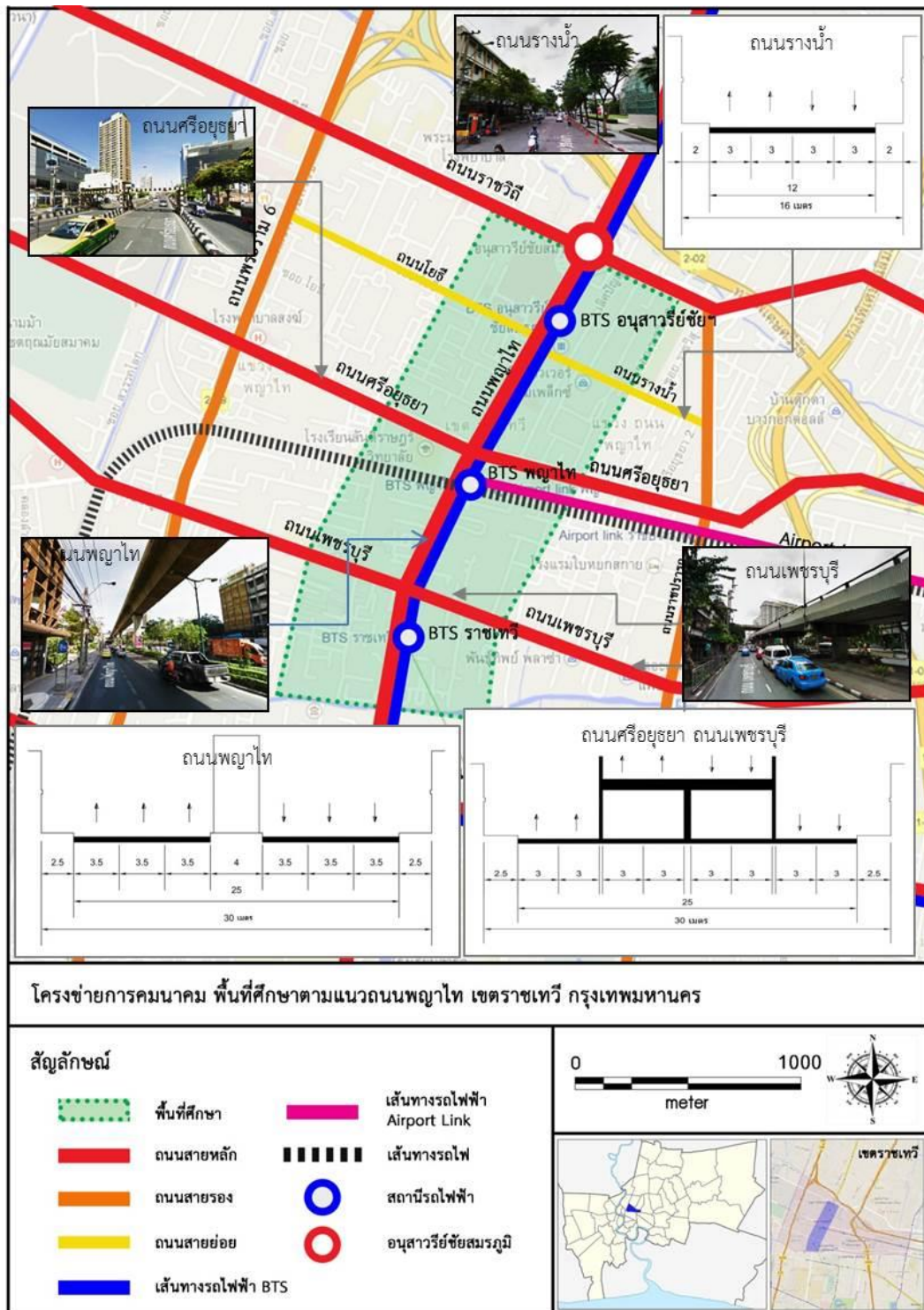
ลักษณะของถนนของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ส่วนใหญ่ มีรูปแบบที่เหมือนกัน คือ ถนนสายหลักที่มีรถไฟฟ้าตัดผ่านจะมีขนาดประมาณ 30 เมตร รวมกับทางเท้า ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท และถนนสุขุมวิท มีขนาดใกล้เคียงกัน โดยแบ่งช่องจราจรขวาไปและขากลับด้านละ 3 เลน เว้นพื้นที่ตรงกึ่งกลางไว้สำหรับรางรถไฟฟ้า ขนาดทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร ถึง 3 เมตร (รูปที่ 20)

ส่วนถนนสายหลักอื่นๆที่มีขนาดความกว้างประมาณ 30 เมตรเช่นเดียวกัน คือ ถนนศรีอยุธยาและถนนเพชรบุรี และมีบางส่วนเว้นพื้นที่กึ่งกลางไว้ประมาณ 12 เมตร บริเวณสี่แยกพญาไทและสี่แยกราชเทวี ในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท ไว้สำหรับสร้างสะพานข้ามแยก ทำให้ช่องจราจรเหลือ 2 เลน ทั้งขาไปและกลับ (รูปที่ 19) ส่วนถนนสายรองมีขนาด 22 เมตร รวมทางเท้า มี 6 ช่องจราจร ได้แก่ ถนนซอยทองหล่อและถนนพระรามที่ 4 ในพื้นที่ศึกษาที่ 3 (รูปที่ 18) ขนาดถนนสายรองลำดับต่อมา มีขนาด 16 เมตร 4 ช่องจราจร รวมกับทางเท้า (รูปที่ 17) ได้แก่ ถนนประดิพัทธ์ ในพื้นที่ศึกษาที่ 1 ถนนรางน้ำในพื้นที่ศึกษาที่ 2 ถนนเอกมัยและถนนสุขุมวิท 71 ในพื้นที่ศึกษาที่ 3 โดยมีการแบ่งช่องจราจรไปกลับข้างละ 2 เลน โดยบางถนนสามารถใช้ช่องจราจรได้เพียง 2 เลน จาก 4 เลน คือ ถนนรางน้ำ เนื่องจากพื้นที่สองข้างทางใช้สำหรับเป็นที่จอดรถ และนอกจากนั้นจะเป็นถนนสายย่อย ที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักและสายรอง โดยมีขนาด 5 เมตร ไปจนถึง 12 เมตร (รูปที่ 16 และ รูปที่ 17) โดยบริเวณซอยอารีย์ 1 มีความกว้างถนนกว่า 12 เมตร จึงทำให้ในบริเวณนั้นเกิดอาคารคอนโดมิเนียมที่มีขนาดไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร



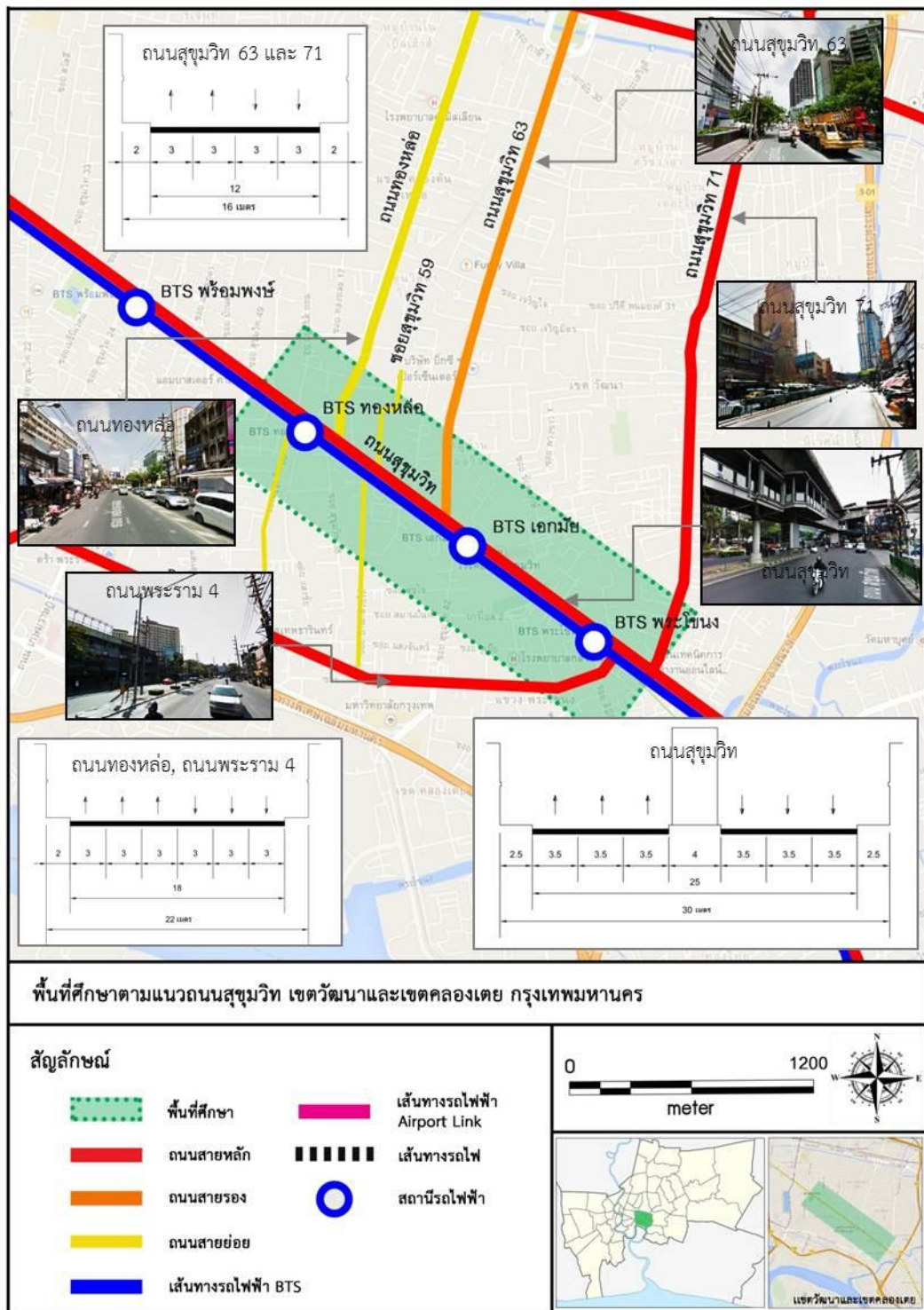
รูปที่ 21 : ลักษณะถนนในพื้นที่ศึกษาตามพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

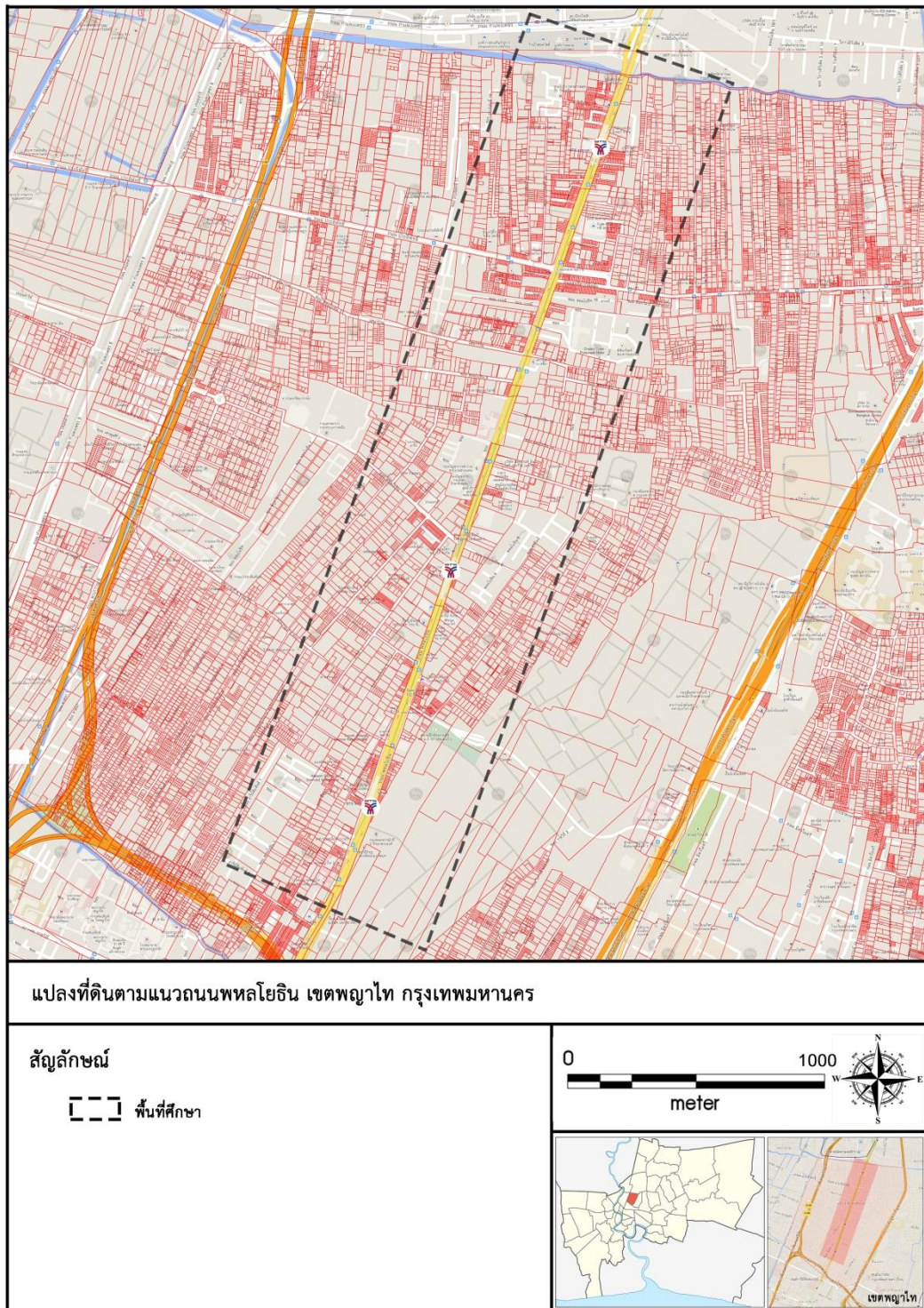


รูปที่ 22 : ลักษณะถนนในพื้นที่ศึกษาตามพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014



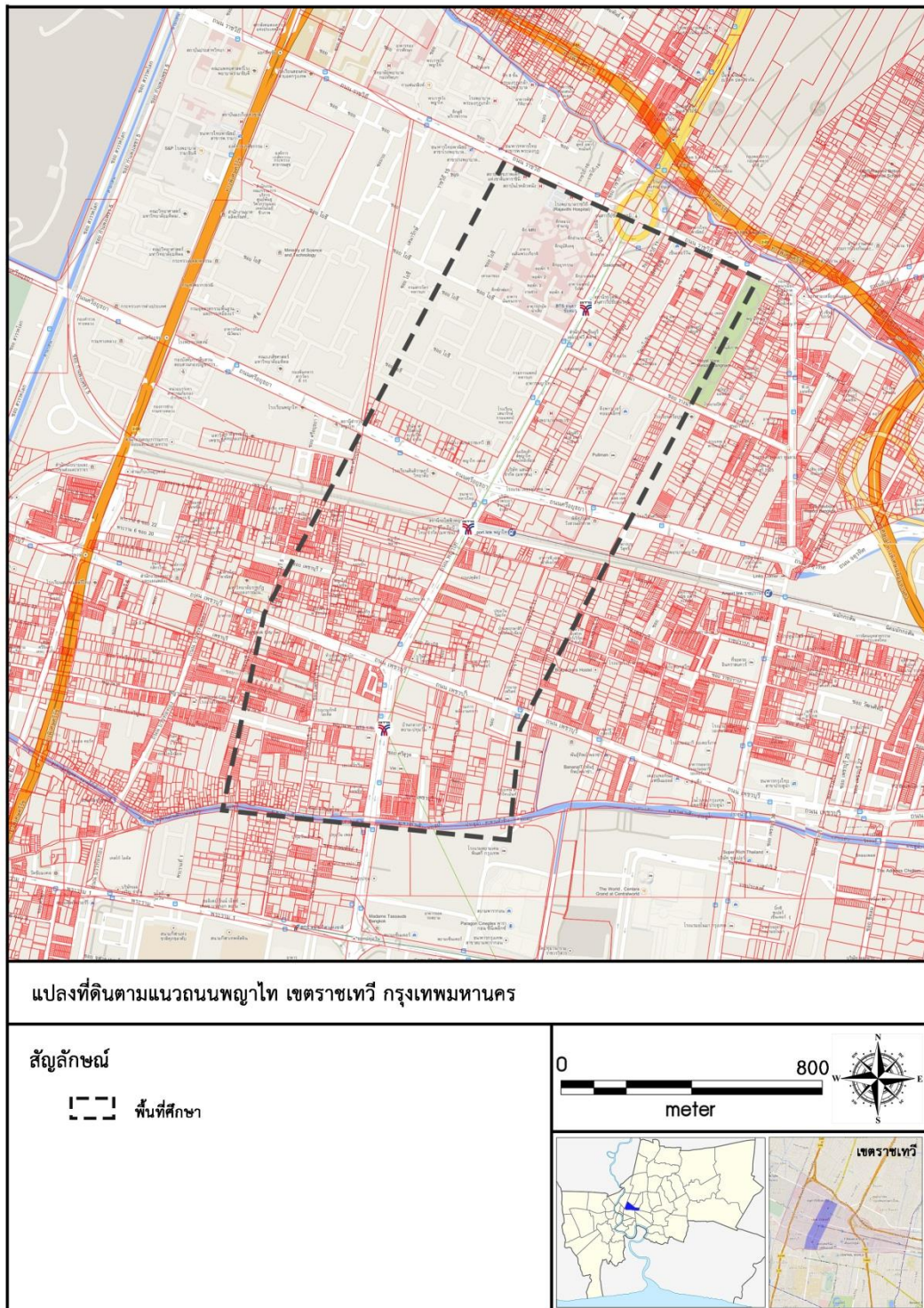


รูปที่ 23 : ลักษณะถนนในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014



รูปที่ 24 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
 ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

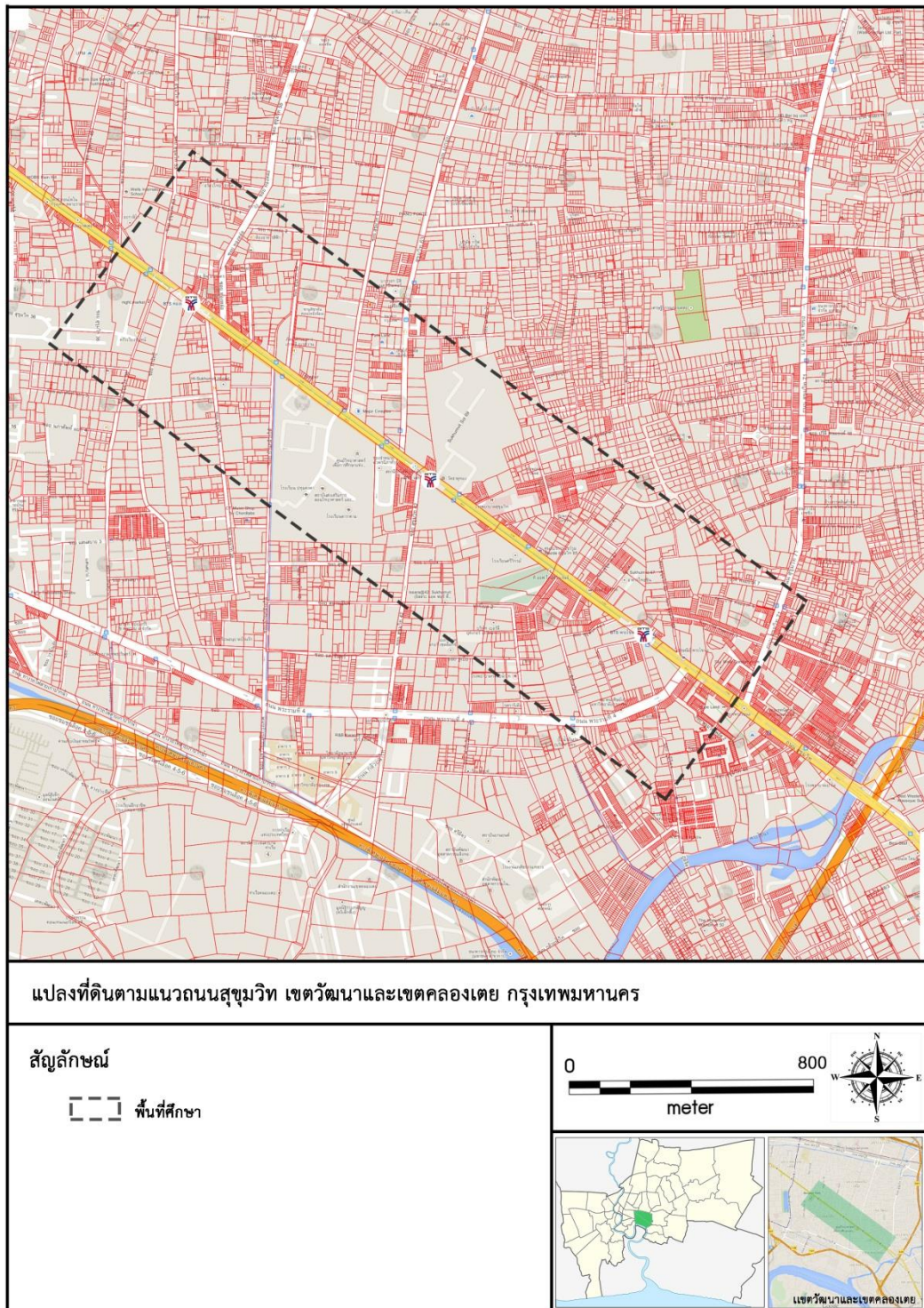




รูปที่ 25 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014





รูปที่ 26 : แปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

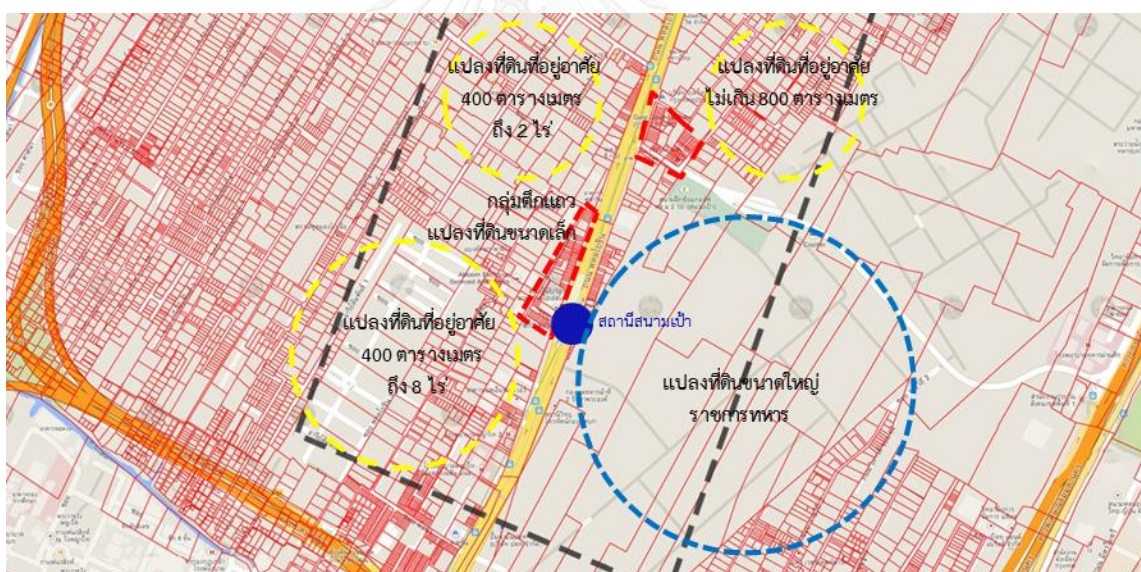
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Map 2014

#### 4.1.2 ลักษณะแปลงที่ดิน

ในส่วนนี้จะแบ่งการอธิบายลักษณะแปลงที่ดินออกเป็น 3 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน ตามแนวถนนพญาไท และตามแนวถนนสุขุมวิท โดยในที่นี้จะแบ่งการอธิบายถึงลักษณะแปลงที่ดินตามแต่ละสถานีไป โดยการแบ่งขนาดแปลงที่ดินตามพระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน กระทรวงมหาดไทย พ.ศ.2543 โดยกำหนดให้ แปลงที่ดินขนาดใหญ่ มีขนาดมากกว่า 100 ไร่ แปลงที่ดินขนาดกลาง มีขนาด 19-100 ไร่ และแปลงที่ดินขนาดเล็ก มีขนาดต่ำกว่า 19 ไร่ ซึ่งพื้นที่ศึกษาสามารถวิเคราะห์ได้ โดยส่วนใหญ่แปลงที่ดินในพื้นที่เมืองจะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กยกเว้นสถานที่ราชการ ซึ่งภายในพื้นที่ศึกษาสามารถวิเคราะห์แปลงที่ดินได้ ดังต่อไปนี้

##### 1) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน

ลักษณะแปลงที่ดินตามแนวถนนพหลโยธิน ได้แก่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสะพานควาย ดังนี้



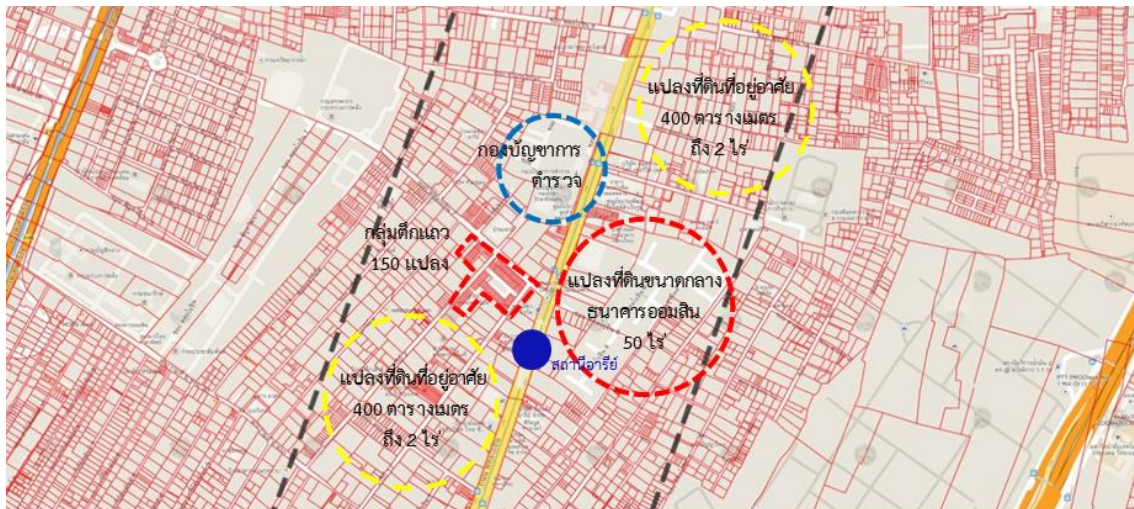
รูปที่ 27 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพหลโยธิน บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

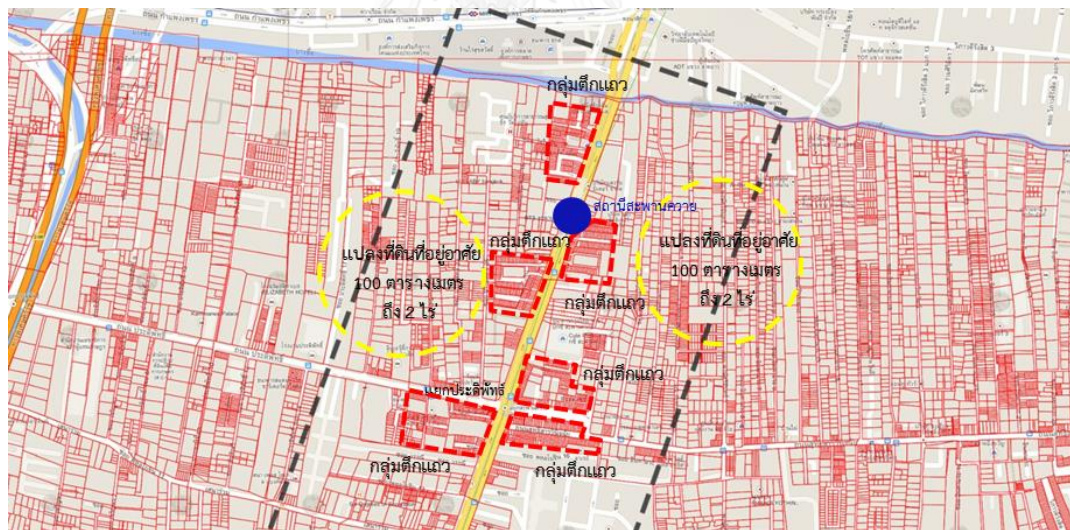
- บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รูปที่ 27) มีรูปแบบแปลงที่ดินทางทิศตะวันออก บริเวณติดกับสถานีเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กหรือเป็นตึกแถว ถัดออกมาเป็นที่ดินขนาดใหญ่ ขนาดมากกว่า 280 ไร่ โดยมีแปลงที่ดินขนาดประมาณ 30 - 50 ไร่ อยู่ติดกันประมาณ 4 แปลง เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ราชการทหาร ส่วนทางทิศตะวันตก บริเวณติดกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล แปลงที่ดินขนาดเล็กอยู่ ถัดออกไปเป็นแปลงที่ดินขนาดกลางปะปนกับแปลงที่ดินขนาดเล็ก โดยระหว่างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ยังคงเหลือแปลงที่ดินของตึกแถวขนาดประมาณ 40 - 50



ตารางเมตร อยู่ติดกันประมาณ 10 – 12 แปลง ทั้งสองฝั่ง รวม 5 ชุด ส่วนทางทิศตะวันตกถัดจากกลุ่มอาคารตึกแถวจะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กอยู่ติดกัน มีขนาดตั้งแต่ 400 ตารางเมตร จนถึง 8 ไร่ หรือ 12,800 ตารางเมตร



รูปที่ 28 : แปลงที่ดินตามแนวนถนนพหลโยธิน บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายารี  
ที่มา : กรมที่ดิน, 2557



รูปที่ 29 : แปลงที่ดินตามแนวนถนนพหลโยธิน บริเวณสถานีรถไฟฟ้สะพานควาย  
ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายารี (รูปที่ 28) ทางทิศตะวันออกเป็นกลุ่มอาคารสำนักงาน จึงมีแปลงที่ดินขนาดเล็กเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีขนาดมากกว่า 1 ไร่ ไปจนถึง 19 ไร่ ถัดออกไปเป็นแปลงที่ดินขนาดกลาง เนื่องจากเป็นพื้นที่ของอาคารออมสินสาขาใหญ่ จึงมีแปลงที่ดินขนาดกลางประมาณ 50 ไร่ และถัดออกไปเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กของบ้านเดี่ยวและอาคารหอพักอาศัย มีขนาด

ไม่เกิน 2 ไร่ ส่วนทางด้านทิศตะวันตกบริเวณติดกับถนนสายหลักยังคงเหลือแปลงที่ดินของตึกแถว ประมาณ 4-5 แปลง นอกจากนั้นเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กขนาดไม่ต่ำกว่า 2-3 ไร่อยู่ติดๆกัน ถัดออกมายังคงมีกลุ่มแปลงที่ดินของตึกแถวขนาดประมาณ 40 – 50 ตารางเมตร อยู่ประมาณ 3 กลุ่มใหญ่ รวมกว่า 150 แปลง ถัดออกไปเป็นแปลงบ้านเดี่ยวขนาด ไม่เกิน 2 ไร่อยู่ติดกันเป็นจำนวนมาก บริเวณทิศเหนือยังคงมีแปลงที่ดินขนาดกลางที่เป็นกองบัญชาการตำรวจ โดยฝั่งตรงกันข้ามมีแปลงที่ดินสำนักงานขนาดเล็กอยู่ติดกันและมีขนาดเล็กลงมาเมื่อระยะห่างจากถนนสายหลักมากขึ้น

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย (รูปที่ 29) ลักษณะแปลงที่ดินในบริเวณติดกับ สถานีรถไฟฟ้าสะพานควายทั้งสองฝั่ง ส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถวขนาดประมาณ 40 – 50 ตารางเมตร ซึ่งอยู่รวมกันเป็นกลุ่มใหญ่มีแปลงที่ดินมากกว่า 100 แปลง ประมาณ 5 กลุ่ม และกลุ่มย่อยที่มีแปลงที่ดินติดกันประมาณ 30 – 50 แปลง กว่า 15 กลุ่ม จะเห็นได้ชัดเจนโดยเฉพาะ บริเวณแยกสะพานควาย โดยจากการสืบค้นแปลงที่ดินตึกแถวบางส่วนมีการรวมแปลงที่ดินเป็นแปลง ขนาดเล็กประมาณ 8 ไร่ เพื่อเตรียมสร้างคอนโดมิเนียม โดยแปลงที่ดินตึกแถวที่ติดกับถนนสายหลัก และสายรองจะพบสลับกันไปกับแปลงที่ดินขนาดเล็กที่ส่วนใหญ่เป็นลักษณะสี่เหลี่ยมผืนผ้าหน้าแคบ ติดกับถนน โดยถัดออกไปทั้งทางทิศตะวันตกและตะวันออกในระยะ 50 เมตร จากถนนสายหลัก จะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก ขนาดประมาณ 800 ตารางเมตร ขึ้นไปอยู่ติดกันเป็นจำนวนมาก

จะเห็นได้ว่าลักษณะแปลงที่ดินขนาดเล็ก ส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กมากของ ตึกแถว จะมีการเกาะกลุ่มรวมกัน ตั้งอยู่ตามแนวถนนสายหลักในที่นี่คือ ถนนพหลโยธิน รวมถึงมีการ กระจุกตัวรวมกันของตึกแถวตามแยกต่างๆ ซึ่งมีปะปนกับแปลงที่ดินขนาดเล็กอื่นๆสลับกันไป โดยจะ พบมากบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย ที่ปัจจุบันเริ่มมีการรื้อถอนกลุ่มอาคารตึกแถวออกไป เพื่อ พัฒนาเป็นอาคารสูงซึ่งส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์เดี่ยวแต่สร้างเป็นกลุ่มตึกแถวให้เช่า

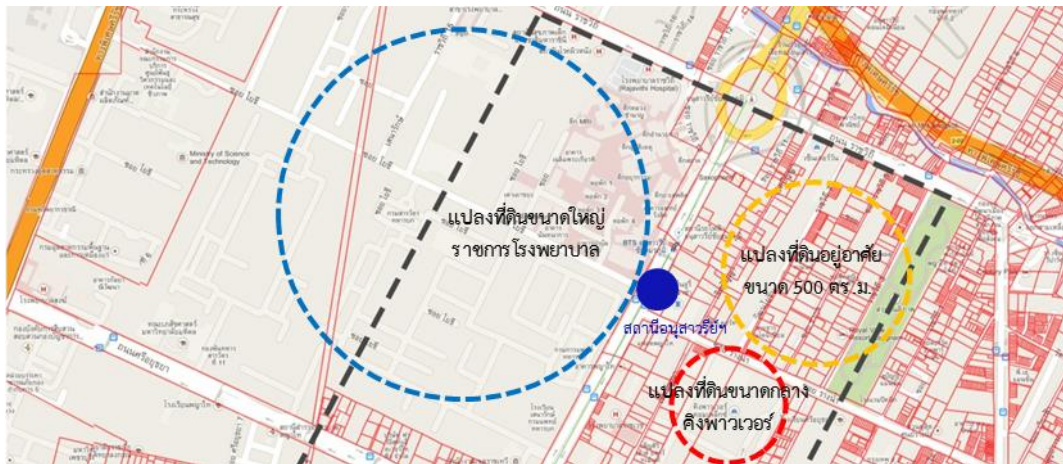
## 2) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนพญาไท

ในที่นี้จะแบ่งการอธิบายลักษณะแปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไทออกเป็น 3 ส่วน ใน แต่ละสถานี ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว พญาไท และราชเทวี ดังนี้

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (รูปที่ 30) มีลักษณะแปลงที่ดินทางทิศ ตะวันตกเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่มากกว่า 300 ไร่ เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินสถาบันราชการ (โรงพยาบาล) ส่วนพื้นที่ด้านตะวันตกในระยะไม่เกิน 50 เมตร เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มีขนาด ตั้งแต่ 500 ตารางเมตร ไปจนถึง 5 ไร่ เนื่องจากเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและหอพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ถัดออกไปในระยะ 100 ถึง 200 เมตร จากถนนสายหลัก จะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กขนาดไม่เกิน 2

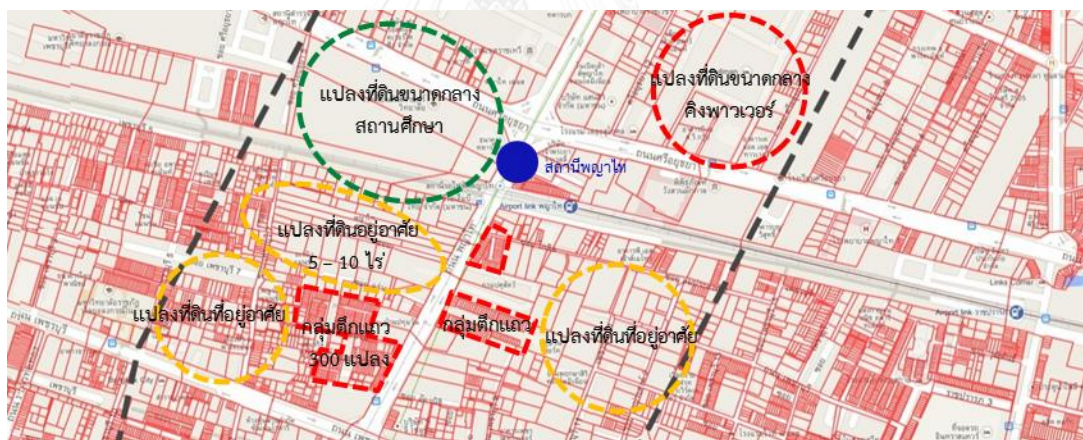


ไร่ อยู่ติดๆกันเป็นจำนวนมาก และมีแปลงที่ดินขนาดกลางที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม (คิงพาวเวอร์) มีขนาดประมาณ 25 ไร่ อยู่ ส่วนในระยะ 300 เมตร จะเห็นแปลงที่ดินขนาดกลาง 20 ไร่ เป็นแนวยาว เนื่องจากเป็นพื้นที่สวนสาธารณะและสถานศึกษา



รูปที่ 30 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครอนุสาวรีย์ชัยฯ

ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

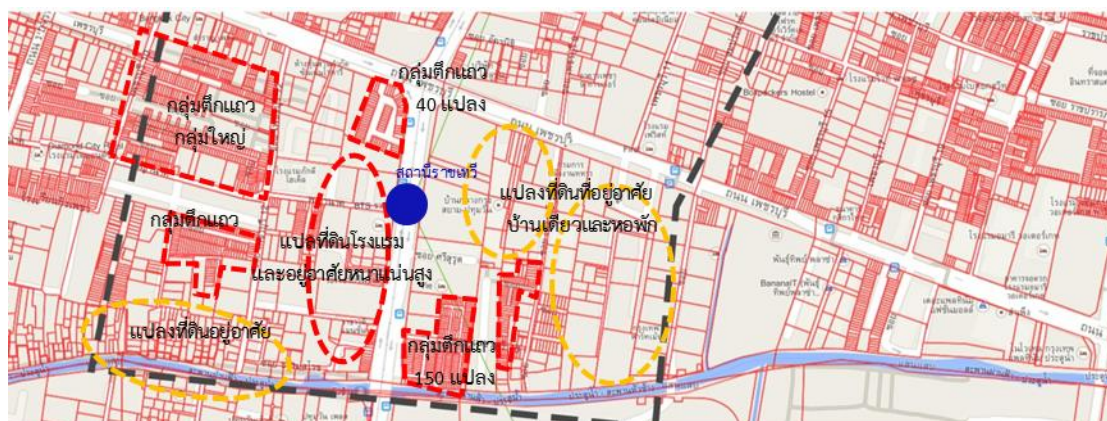


รูปที่ 31 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครพญาไท

ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครพญาไท (รูปที่ 31) พบแปลงที่ดินมีขนาดกลางบริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของสถานี เนื่องจากเป็นที่ดินสถานศึกษาและถูกจำกัดด้วยถนนและทางรถไฟ ทำให้แปลงที่ดินเป็นแนวยาว ส่วนด้านตะวันตกของสถานีพบแปลงที่ดินขนาดเล็กเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า อยู่ติดกันเนื่องจากเป็นแปลงที่ดินพาณิชยกรรมและอยู่อาศัยหนาแน่นสูง อยู่ติดกับแปลงที่ดินขนาดเล็กขนาด 5 - 10 ไร่ อยู่ติดกัน ซึ่งมีโอกาสพัฒนาเป็นอาคารสูงและบริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ ยังพบกลุ่มตึกแถวขนาดใหญ่กว่า 300 แปลง ขนาด 40 - 60 ตารางเมตร อยู่ติดกับถนนสายหลักและลึกเข้าไปในซอย ปะปนกับแปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 400 ตารางเมตร กว่า 100 แปลง ส่วนทางด้านทิศ

ตะวันออกจะพบว่า มีกลุ่มตึกแถวจำนวน 2 กลุ่ม อยู่ติดกับถนนสายหลัก โดยกลุ่มหนึ่งเป็นแนวยาวลึก เข้าไปถึงแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มีขนาดมากกว่า 2 ไร่ อยู่ติดกันเป็นจำนวนมาก



รูปที่ 32 : แปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท บริเวณสถานีรถไฟฟ้าวราชเทวี

ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้าวราชเทวี (รูปที่ 32) มีลักษณะแปลงที่ดินทางทิศตะวันตกเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวอยู่รวมกันกว่า 40 แปลง ถัดไปเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก มีขนาดประมาณ 1 ถึง 3 ไร่ และถัดไปในระยะ 300 เมตรเริ่มเป็นแปลงที่ดินกลุ่มอาคารตึกแถว อยู่ติดกันเป็นจำนวนมาก ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานี จะพบแปลงที่ดินขนาดเล็ก ขนาดประมาณ 3 ไร่ อยู่ติดกับถนนสายหลัก และบริเวณใกล้กับคลอง จะพบแปลงที่ดินบ้านเดี่ยวขนาดเล็กจำนวนมาก และในบริเวณติดกับสถานีรถไฟฟ้าวราชเทวีจะเป็นแปลงที่ดินพาณิชย์กรรมโรงแรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากขนาดไม่เกิน 3 ไร่ ส่วนทางทิศตะวันออกจะพบแปลงที่ดินขนาดประมาณ 5 ถึง 7 ไร่ อยู่ติดกัน 3 แปลง และในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ ยังมีกลุ่มแปลงที่ดินตึกแถวรวมกันกว่า 150 แปลง ถัดไปทางตะวันออกระยะ 200 เมตรขึ้นไป ยังคงเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กอยู่ติดกันมีขนาด 400 ตารางเมตรไปจนถึงขนาด 3 ไร่ เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินบ้านเดี่ยวและหอพักอาศัย

จะเห็นได้ว่าลักษณะแปลงที่ดินภายในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท 1 ใน 4 เป็นแปลงที่ดินของสถาบันราชการ และลักษณะแปลงที่ดินโดยรวมมีขนาดใหญ่กว่าบริเวณถนนพหลโยธิน และแปลงที่ดินที่หันหน้าออกสู่ถนนเป็นแปลงที่ดินที่มีขนาดมากกว่า 1 ไร่ ขึ้นไป เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าหน้าแคบ และยังพบว่ายังคงมีกลุ่มแปลงที่ดินตึกแถวขนาด 40 ถึง 50 ตารางเมตรรวมกันอยู่เป็นจำนวนมากกว่า 10 กลุ่ม โดยเจ้าของที่ดินบริเวณสี่แยกราชเทวีเป็นของทั้งเอกชนและสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

### 3) ลักษณะแปลงที่ดินของพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท

ในที่นี้จะแบ่งการอธิบายลักษณะแปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิทออกเป็น 3 ส่วน ในแต่ละสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าทองหล่อ เอกมัย และพระโขนง ดังนี้

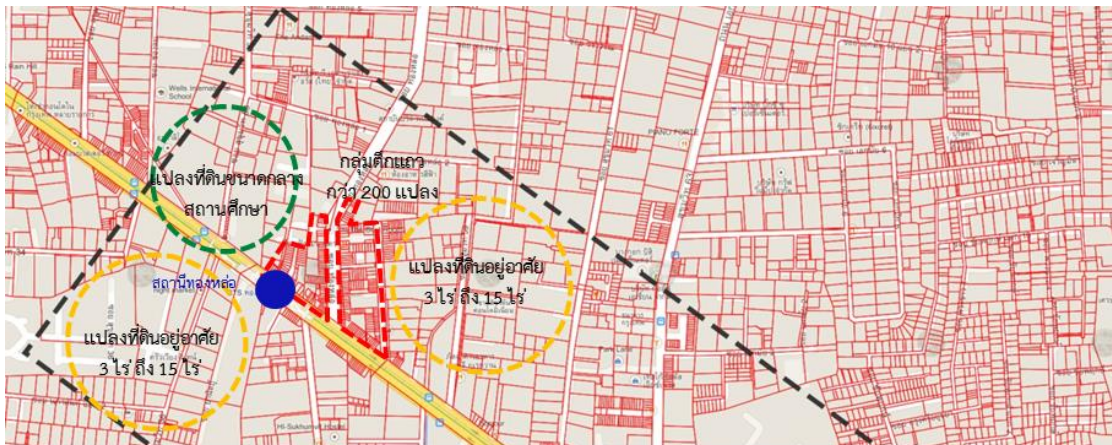
- บริเวณสถานีรถไฟฟ้าทองหล่อ (รูปที่ 4.20) ลักษณะแปลงที่ดินขนาดเล็กของกลุ่มตึกแถวอยู่ใกล้กับสถานีกลุ่มใหญ่อยู่ติดกับถนนสุขุมวิท ถูกแบ่งด้วยถนนทองหล่อ พบแปลงที่ดินตึกแถวกว่า 200 แปลง ขนาดประมาณ 40 – 50 ตารางเมตร อยู่รวมกัน โดยบริเวณโดยรอบทางทิศเหนือมีแปลงที่ดินขนาดเล็กที่เป็นพื้นที่โรงเรียนอยู่ มีขนาดมากกว่า 20 ไร่ เช่นเดียวกับทางทิศตะวันตกที่พบแปลงที่ดินขนาดเล็กอยู่รวมกันเป็นจำนวนมาก โดยมีขนาดประมาณ 3 ไร่ ไปจนถึง 15 ไร่ และทางทิศตะวันออกถัดจากกลุ่มตึกแถวพบแปลงที่ดินขนาดเล็กสี่เหลี่ยมผืนผ้าอยู่ติดกันด้านกว้างติดถนน โดยพบว่าส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินบ้านเดี่ยว หอพัก ไปจนถึงคอนโดมิเนียม

- บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเอกมัย (รูปที่ 4.21) ทางทิศตะวันตกจะพบแปลงที่ดินขนาดกลางประมาณกว่า 97 ไร่ เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินราชการและสถานศึกษา ส่วนทางทิศตะวันออกจะพบแปลงที่ดินขนาดกลางประมาณ 60 ไร่ เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินสถาบันทางศาสนา ส่วนบริเวณใกล้เคียงกับสถานี จะพบแปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถวประมาณกว่า 80 แปลงอยู่ติดกับแปลงที่ดินขนาดกลางขนาด 10 และ 15 ไร่ทางด้านซ้ายและขวาตามลำดับ ส่วนระยะทาง 50 เมตรขึ้นไปจากถนนสายหลัก จะพบแปลงที่ดินขนาดเล็กของบ้านเดี่ยวอยู่ติดกันเป็นจำนวนมาก และในทิศตะวันออกจะพบกลุ่มตึกแถวขนาดใหญ่กว่า 300 แปลงอยู่ลึกจากถนนสายหลัก 200 เมตร

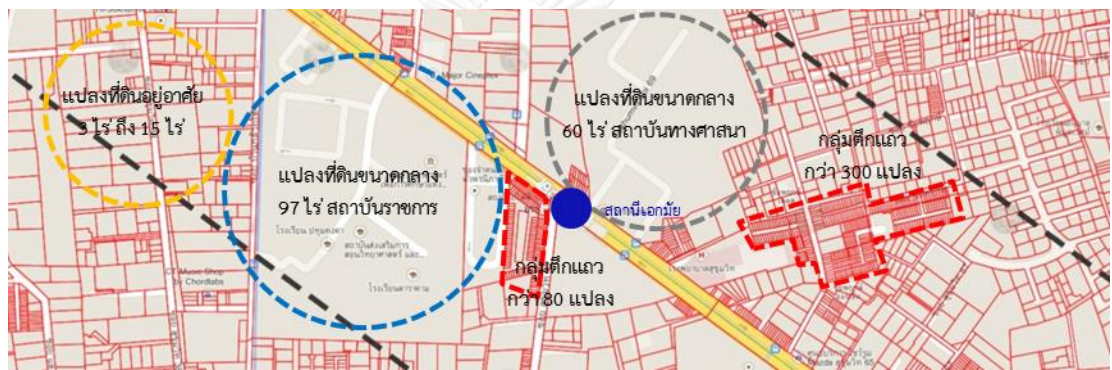
- บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง (รูปที่ 4.22) พบว่าแปลงที่ดินบริเวณสถานีนี้ส่วนใหญ่เป็น แปลงที่ดินขนาดเล็กที่เป็นตึกแถวอยู่จำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณทิศตะวันออก ที่มีแปลงตึกแถวเรียงรายอยู่เป็นแนวยาวกว่ารวมกันกว่า 300 แปลง และทางทิศตะวันตกยังมีกลุ่มตึกแถวอยู่เช่นเดียวกันกว่า 400 แปลง แต่ในบริเวณติดกับสถานีรถไฟฟ้ามีตึกแถวอยู่ชุดเล็กประมาณ 10 – 20 แปลง และถัดจากบริเวณนั้น เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มีขนาด 3 – 5 ไร่ เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีหน้าแคบติดกับถนนสุขุมวิท

จะเห็นได้ว่าลักษณะแปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิทจะเริ่มมีกลุ่มแปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถวเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีพื้นที่สถาบันราชการ สถานศึกษา และสถาบันทางศาสนาขนาดใหญ่ และหากมองในภาพรวมจะพบว่า ขนาดแปลงที่ดินจากทางตะวันตกไปทางตะวันออก เริ่มมีขนาดเล็กลงและเป็นแปลงย่อยมากยิ่งขึ้นโดยลักษณะแปลงที่ดินส่วนใหญ่มีขนาดใกล้เคียงกัน เนื่องจากเป็นที่ดินที่ได้รับการจัดสรรจากภาครัฐ

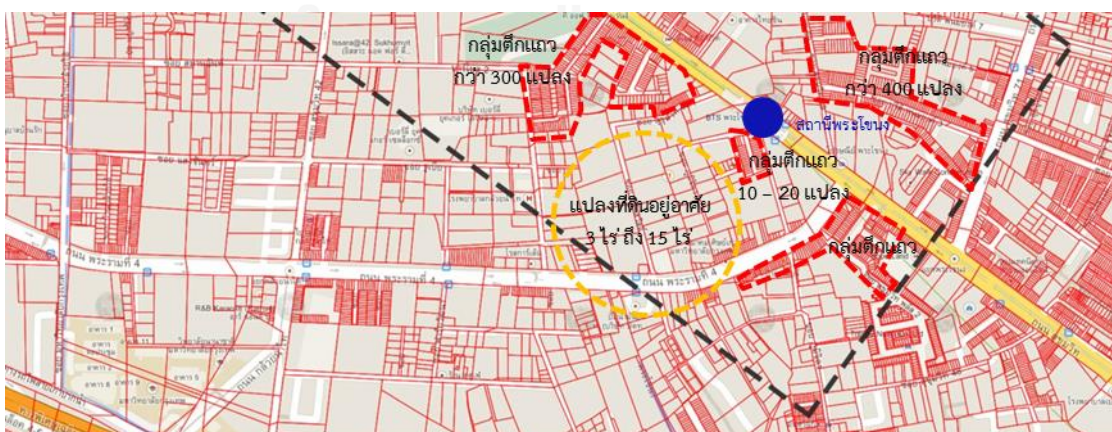




รูปที่ 4.20 : แปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท บริเวณสถานีรถไฟฟ้าทองหล่อ  
ที่มา : กรมที่ดิน, 2557



รูปที่ 4.21 : แปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเอกมัย  
ที่มา : กรมที่ดิน, 2557



รูปที่ 4.22 : แปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง  
ที่มา : กรมที่ดิน, 2557

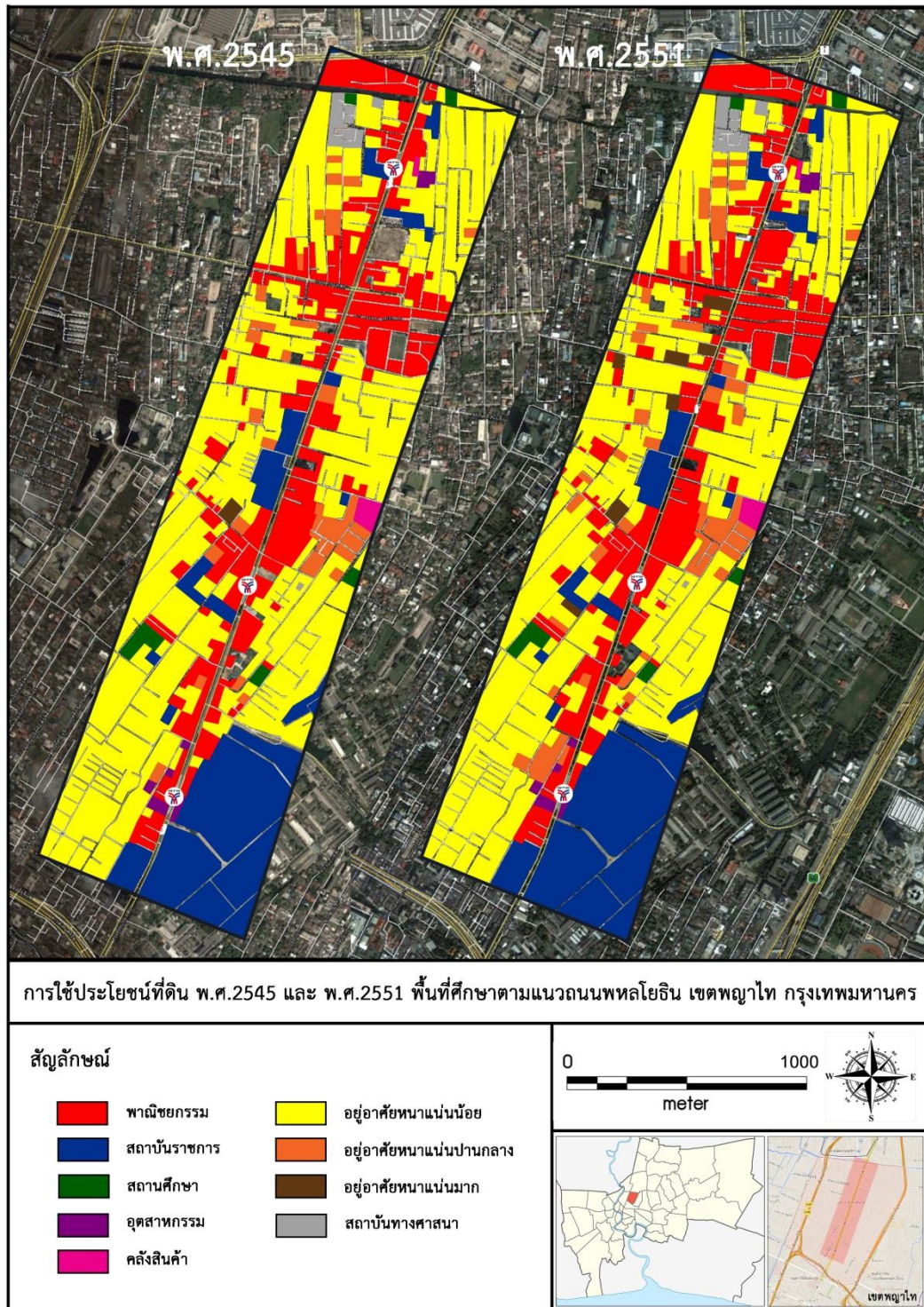
สรุป ลักษณะแปลงที่ดินของทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา จะมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่อยู่ คือ แปลงที่ดินขนาดกลางของสถานที่ราชการและสถานศึกษา และยังคงหลงเหลือแปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถวอยู่ในทุกพื้นที่ศึกษา แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า แปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถว ส่วนใหญ่จะอยู่รวมกันเป็นกลุ่มใหญ่มากกว่าตั้งอยู่เพียง 5 – 10 แปลง โดยมีทั้งกลุ่มที่ติดกับถนนสายหลัก และกลุ่มที่อยู่ถัดจากถนนสายหลักก็เข้าไปจากถนน โดยส่วนมากจะพบว่าเกาะกลุ่มในบริเวณสามแยกและสี่แยก นอกจากนั้นแปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนสายหลักจะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กของสำนักงานมีขนาดมากกว่า 800 ตารางเมตรขึ้นไป และส่วนใหญ่แปลงที่ดินที่ติดถนนสายหลักจะมีรูปแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีหน้าแคบติดกับถนนสายหลัก และแปลงที่ดินที่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลักจะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กของบ้านเดี่ยว

#### 4.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2557

ในส่วนนี้จะแสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท โดยจะแสดงด้วยแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตามช่วงเวลา ใน พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และใน พ.ศ. 2557 และอธิบายลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นสัดส่วนของพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ด้วยสัญลักษณ์สีตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้แก่

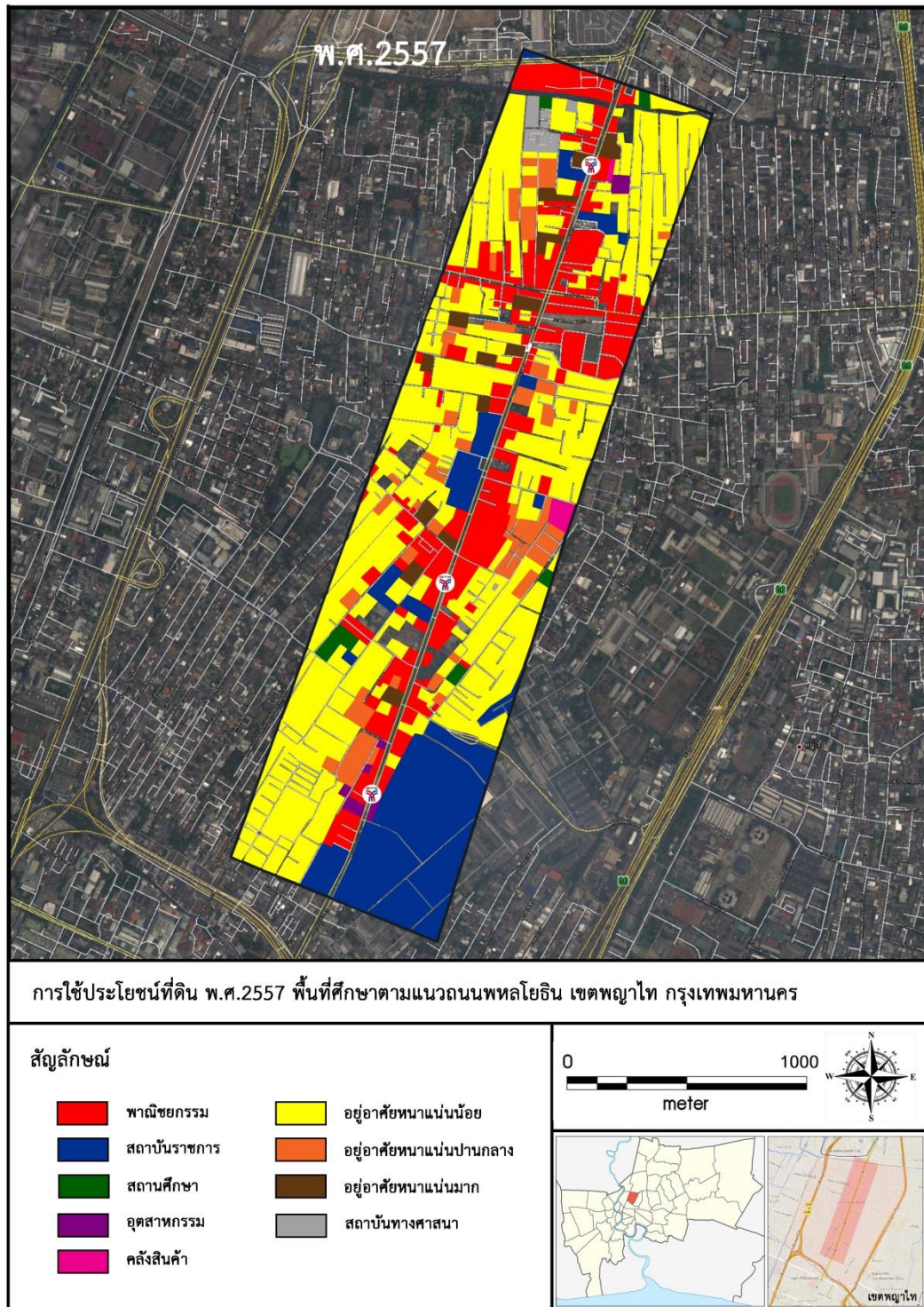
พื้นที่พาณิชยกรรมกำหนดให้เป็นสีแดง พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยกำหนดให้เป็นสีเหลือง พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางกำหนดให้เป็นสีส้ม พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากกำหนดให้เป็นสีน้ำตาล พื้นที่สถาบันราชการกำหนดให้เป็นสีน้ำเงิน พื้นที่สถานศึกษากำหนดให้เป็นสีเขียว พื้นที่สถาบันทางศาสนากำหนดให้เป็นสีเทา พื้นที่อุตสาหกรรมกำหนดให้เป็นสีม่วง และพื้นที่คลังสินค้ากำหนดให้เป็นสีชมพู แสดงดังแผนที่ต่อไปนี้





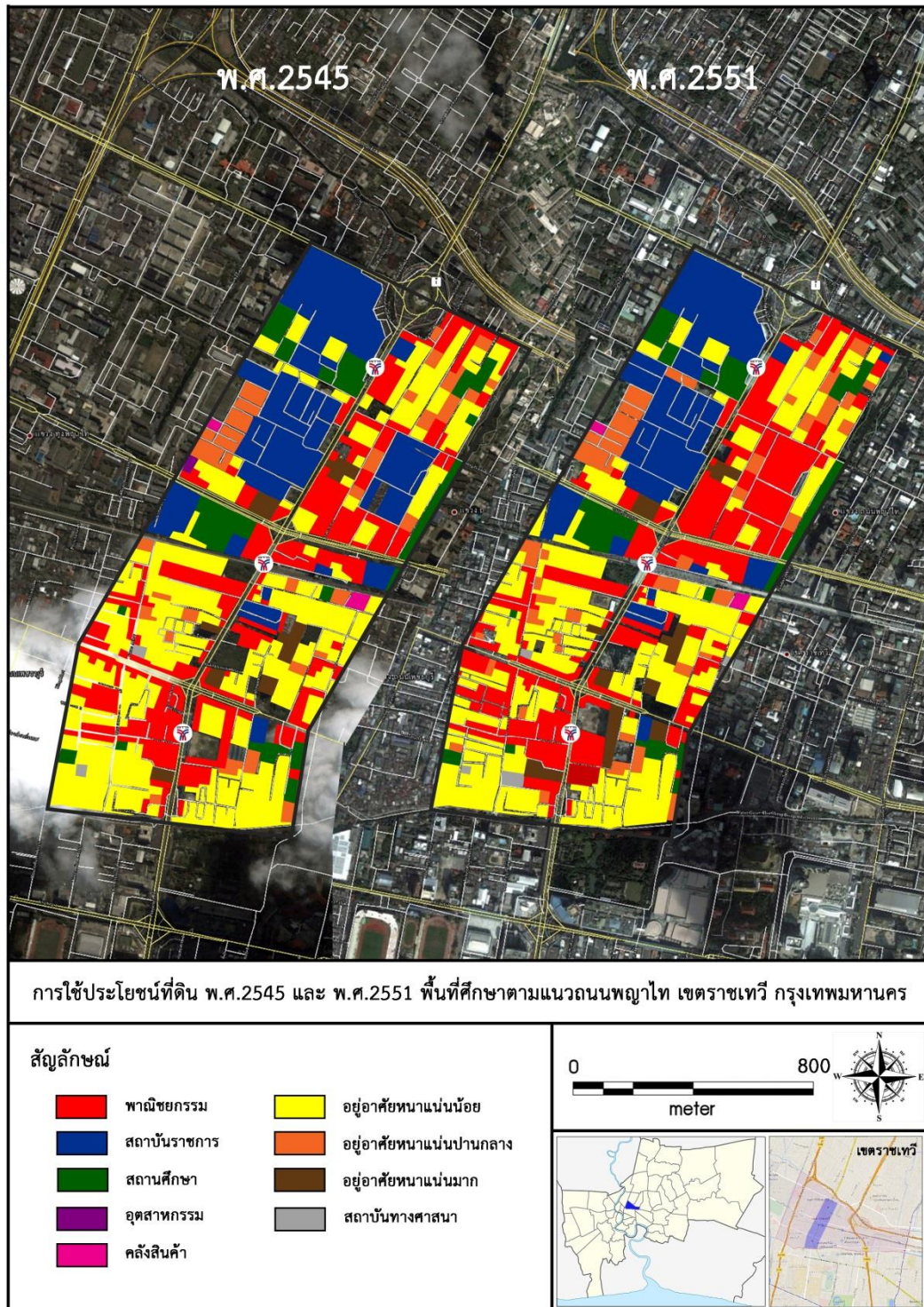
รูปที่ 33 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2545 ตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2002





รูปที่ 34 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2557 ตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2014

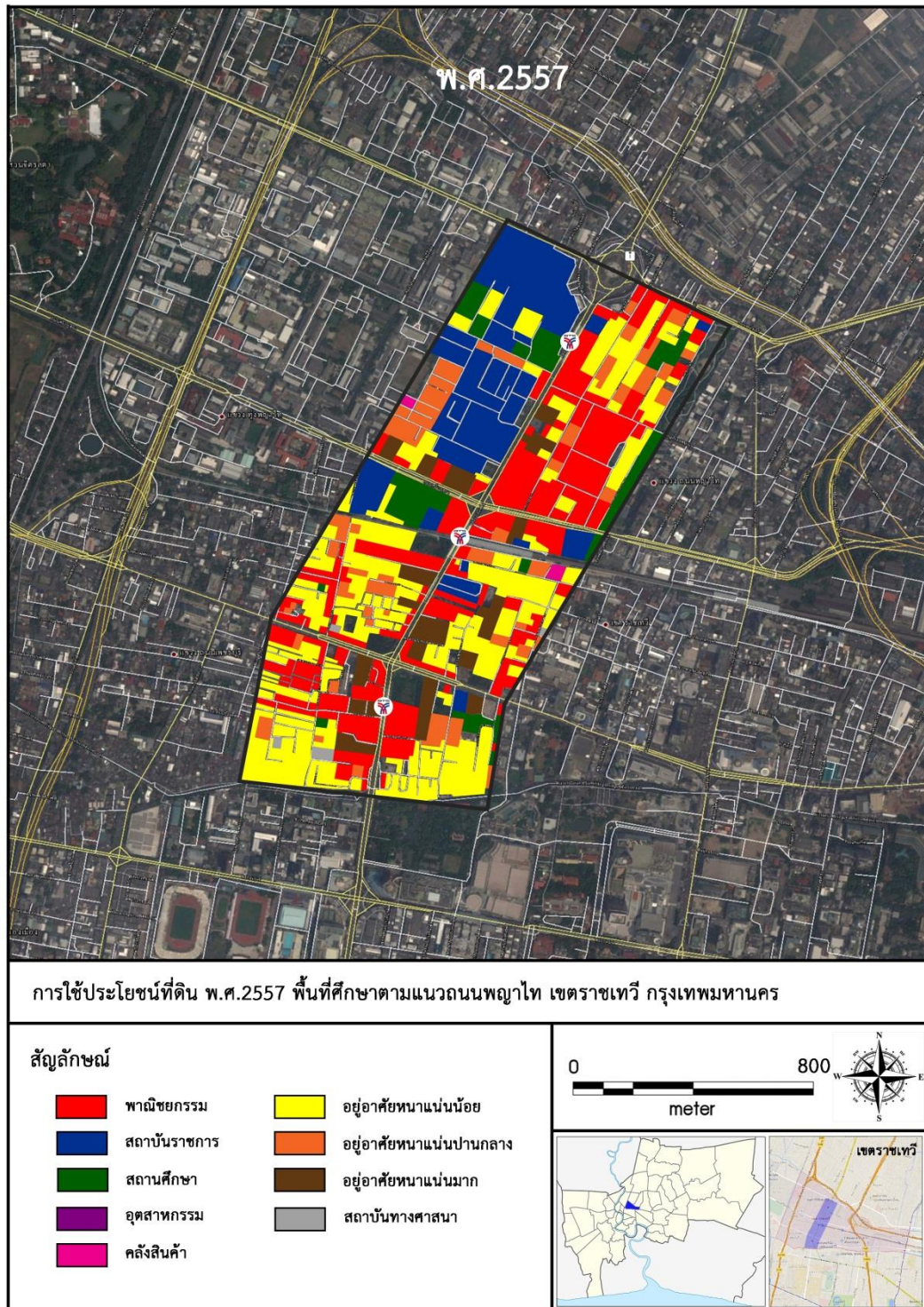




รูปที่ 35 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2545 ตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

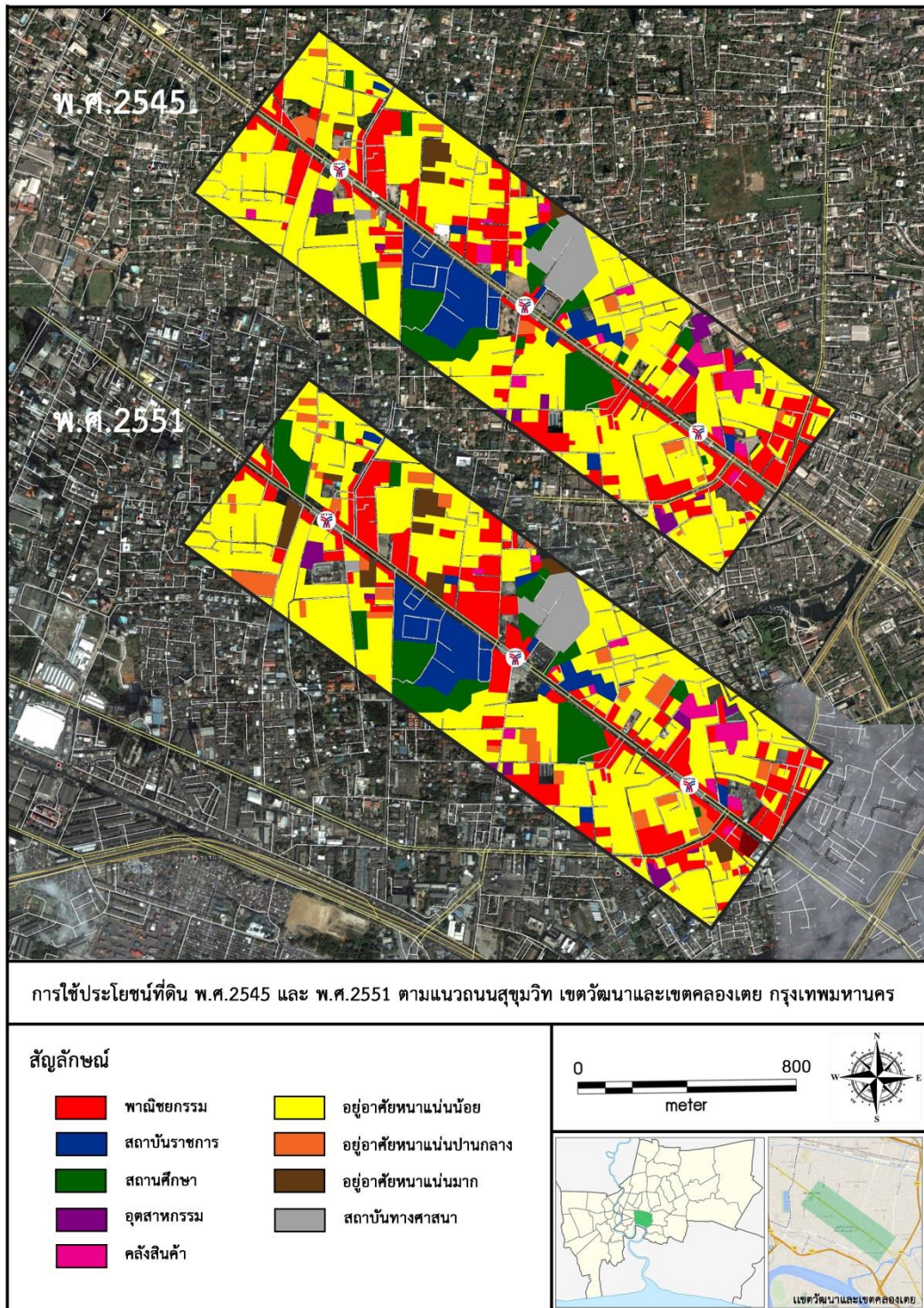
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2002





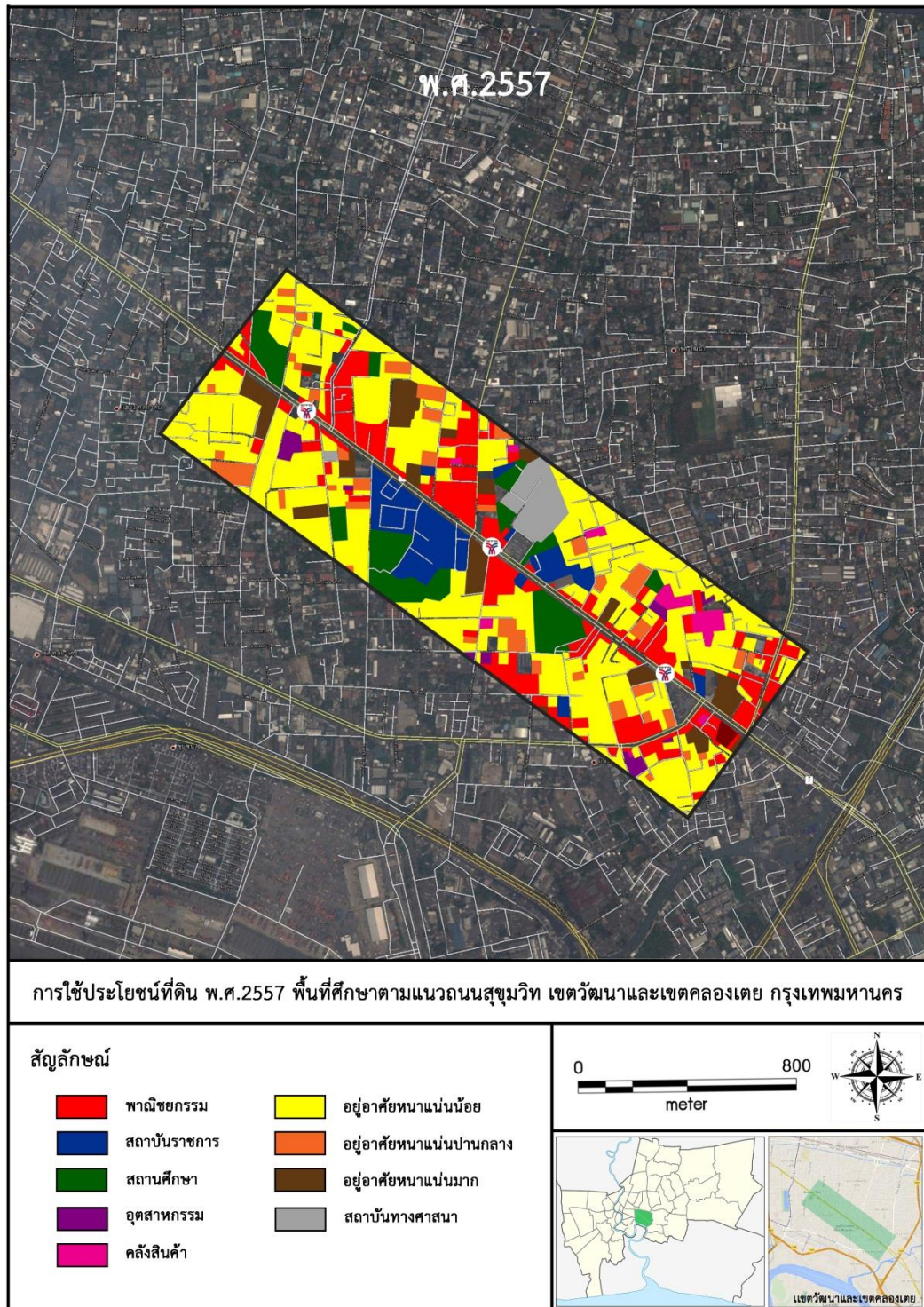
รูปที่ 36 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2557 ตามแนวถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2014



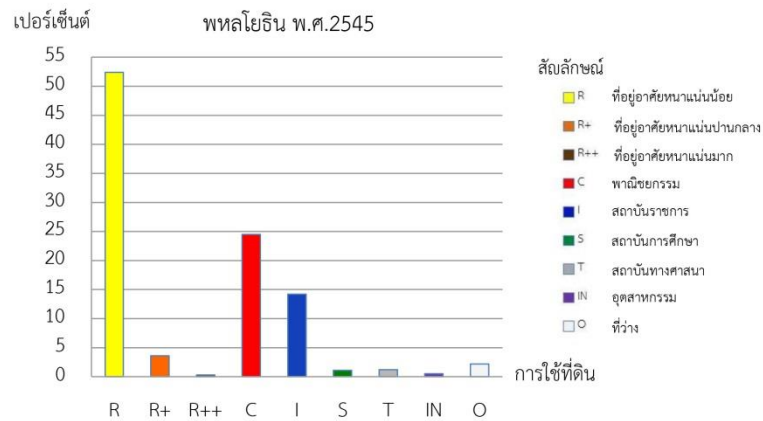


รูปที่ 37 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2545 ตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2002



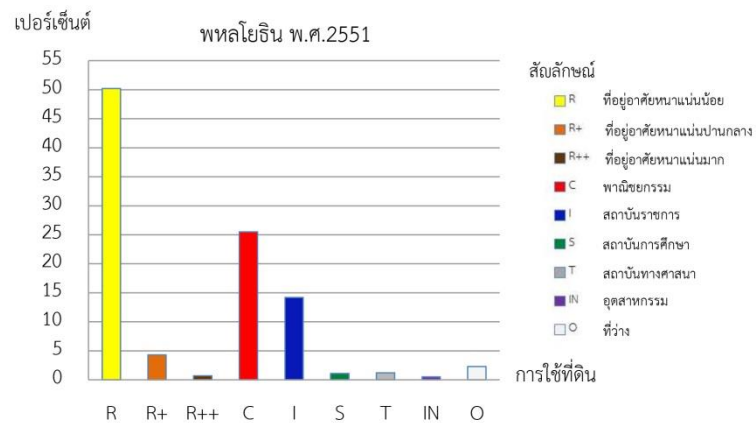


รูปที่ 38 : การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2557 ตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจาก Google Earth 2014



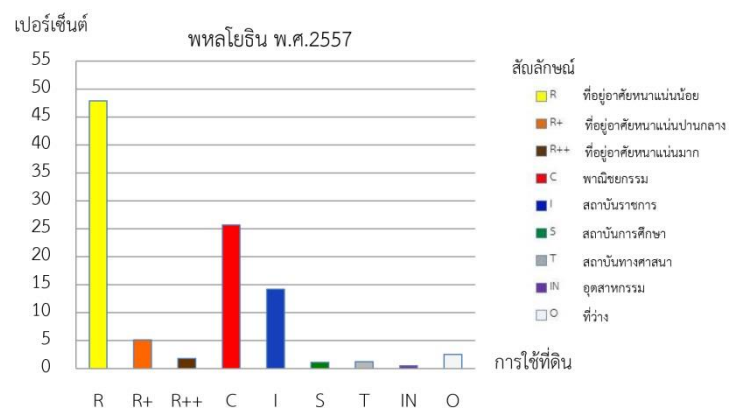
แผนภูมิที่ 1 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวลอนพหุโยธิน พ.ศ. 2545

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



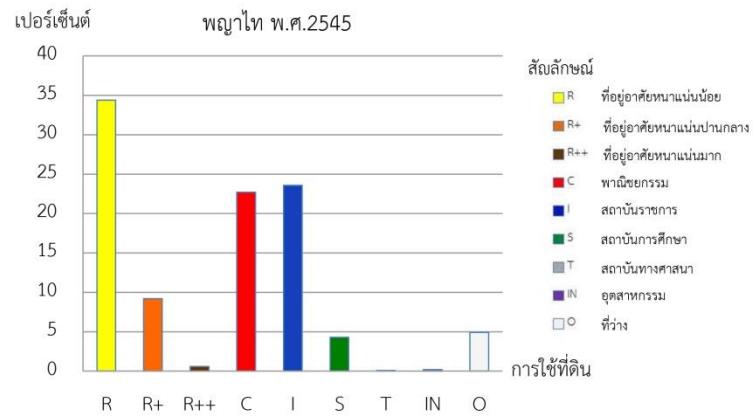
แผนภูมิที่ 2 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวลอนพหุโยธิน พ.ศ. 2551

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



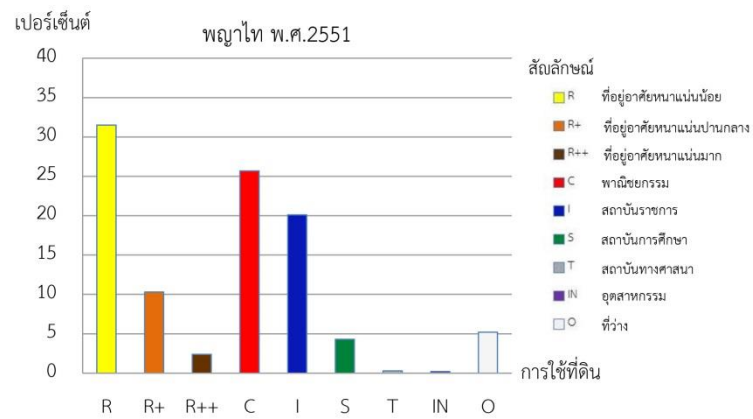
แผนภูมิที่ 3 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวลอนพหุโยธิน พ.ศ. 2557

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



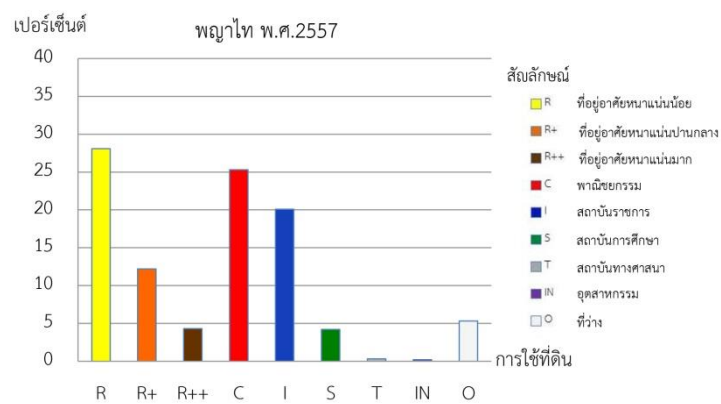
แผนภูมิที่ 4 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนพญาไท พ.ศ. 2545

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



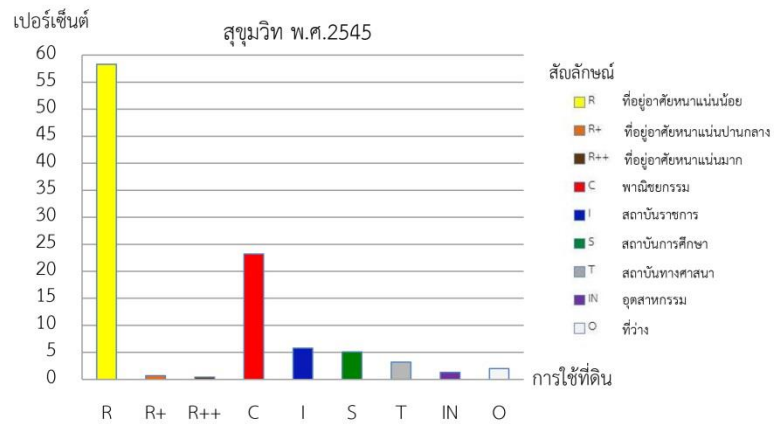
แผนภูมิที่ 5 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนพญาไท พ.ศ. 2551

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



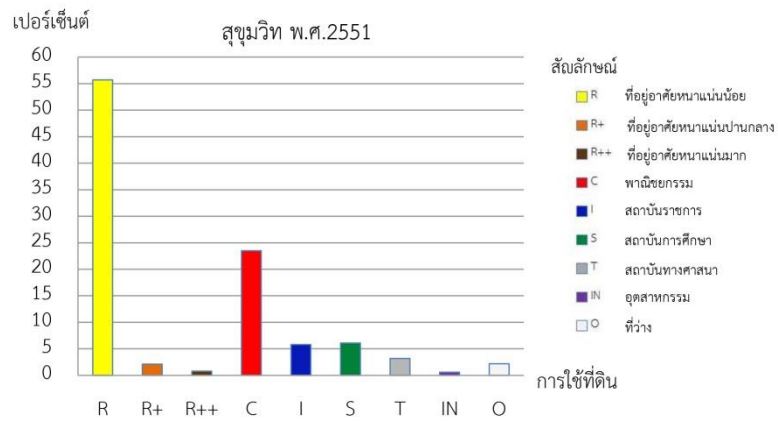
แผนภูมิที่ 6 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนพญาไท พ.ศ. 2557

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



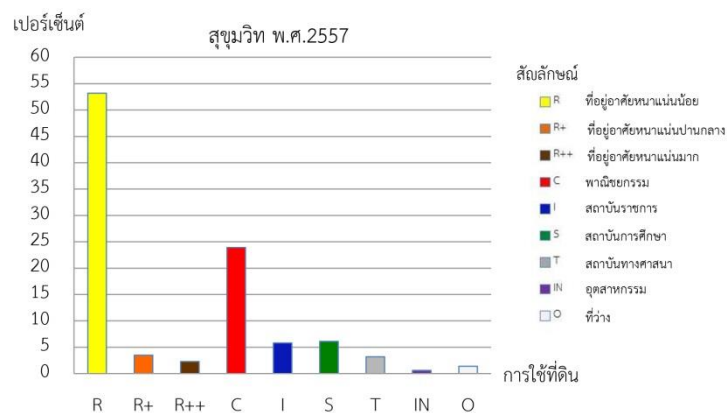
แผนภูมิที่ 7 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนสุขุมวิท พ.ศ. 2545

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



แผนภูมิที่ 8 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนสุขุมวิท พ.ศ. 2551

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



แผนภูมิที่ 9 : ร้อยละการใช้ที่ดิน ตามแนวถนนสุขุมวิท พ.ศ. 2557

ที่มา :จากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการลงสำรวจภาคสนาม



### 1) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวนอนพหุโยธิน

ในที่นี้จะแบ่งรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาที่ 1 ตามแนวนอนพหุโยธินออกเป็น 3 ช่วงปี คือ พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2557 เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละช่วงเวลา โดยคำนวณขนาดพื้นที่เป็นร้อยละเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังต่อไปนี้

ก) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 (แผนภูมิที่ 1) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมีประมาณร้อยละ 52.4 รองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมประมาณร้อยละ 24.5 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 14.2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางร้อยละ 3.6 เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 1 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนามาร้อยละ 1 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าร้อยละ 0.5 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากร้อยละ 0.3 นอกจากนั้นเป็นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 2 ของพื้นที่ทั้งหมด

โดยจากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 ตามแนวนอนพหุโยธินจะเห็นได้ถึงรูปแบบการกระจุกตัวของพื้นที่พาณิชยกรรม โดยเกิดขึ้นบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนประติพัทธ์และถนนพหุโยธิน รวมถึงมีการตั้งเป็นแนวยาวตลอดสองฝั่งถนน โดยส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมประเภทตึกแถว สำนักงาน และมีบางส่วนเป็นพื้นที่ราชการ โดยจะเห็นพื้นที่ราชการขนาดใหญ่บริเวณตะวันออกเฉียงใต้ ส่วนพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางหรือหอพักรวมถึงพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่จะอยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลักประมาณ 50 ถึง 300 เมตร เช่นเดียวกับพื้นที่สถานศึกษาและสถาบันทางศาสนา นอกจากนี้ยังมีที่ว่างบางส่วนที่อยู่ติดกับถนนสายหลัก คาดว่าเป็นพื้นที่รอการพัฒนา

ข) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2551 (แผนภูมิที่ 2) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงร้อยละ 50.2 ซึ่งมีพื้นที่ลดลงเนื่องจากเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินรูปแบบอื่น รองลงมา เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมร้อยละ 25.5 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 14.2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางร้อยละ 4.3 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนามาร้อยละ 1.2 เป็นพื้นที่สถานศึกษา 1.1 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากร้อยละ 0.7 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าร้อยละ 0.5 และเป็นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 2.2

โดยจากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2551 จะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นในระยะเวลา 6 ปี โดยส่วนใหญ่การเปลี่ยนแปลงจะเกิดขึ้นจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางหรือบ้านเดี่ยวเปลี่ยนเป็นหอพักที่มีความ

เข้มข้นเพิ่มสูงขึ้น โดยกลุ่มอาคารหอพักจะไม่เกิดขึ้นติดกับถนนพหลโยธินแต่จะเกิดขึ้นในระยะทาง 50 ถึง 300 เมตร จากถนนสายหลัก และมีพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง 1 ครัวเรือน มีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง แต่โดยส่วนใหญ่พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่แต่เดิมเป็นพื้นที่สำนักงาน เนื่องจากมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ รวมถึงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยก็มีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเช่นกัน การเปลี่ยนแปลงบางส่วนมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นกลุ่มอาคารแถวติดกับถนนพหลโยธินเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง รวมถึงมีกรณีอาคารแถวติดกับถนนพหลโยธินด้านหน้าและด้านหลังเป็นที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบางส่วนจากที่ว่างเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม เห็นได้ชัดเจนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย ที่พื้นที่ว่างที่แต่เดิมเป็นตลาดพระพิณิจ เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีความหนาแน่นสูงขึ้น คือ ห้างสรรพสินค้าบีทีเอส สาขาสะพานควาย

ส่วนพื้นที่ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นรูปแบบอื่น คือ พื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่สถานศึกษา พื้นที่สถาบันทางศาสนา พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยส่วนใหญ่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีการพัฒนาศักยภาพของอาคารให้สูงขึ้น นอกจากนี้พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นตึกแถวในบางส่วนไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมเช่นกัน

ค) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2557 แผนภูมิที่ 3) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยร้อยละ 50.2 ซึ่งลดลงจาก พ.ศ. 2551 รองลงมาเป็นที่พาณิชย์กรรมร้อยละ 25.5 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 14.2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.3 เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 1.8 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนามาร้อยละ 1.2 เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 1.1 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้ารวมกันร้อยละ 0.5 นอกจากนั้นยังเป็นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 2.5

การเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจนจากปี พ.ศ.2551 มาจนถึงในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าตามแนวถนนพหลโยธินมีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นจำนวนมากกว่า 10 แห่ง โดยส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ที่เป็นอาคารพาณิชย์สำนักงานเดิม เป็นพื้นที่กลุ่มอาคารตึกแถว พื้นที่ที่เป็นอาคารตึกแถวติดกับถนนโดยมีพื้นที่ด้านหลังเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย รวมถึงพื้นที่ว่างที่ติดกับถนนสายหลักที่รอการพัฒนา ได้เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเช่นเดียวกัน โดยในขณะนี้พบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระยะ 150 ถึง 250 เมตร จากถนนสายหลักด้วยเนื่องจากขนาดถนนสาธารณะด้านในมีความกว้างมากกว่าตามที่กฎหมายกำหนด 10 เมตร ประกอบกับบางพื้นที่เจ้าของโครงการมีการตัดถนนเองเข้าสู่ตัวโครงการด้วย และยังพบว่าพื้นที่ว่างจากการรื้อถอน

อาคารพาณิชย์ รอคการพัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงด้วย และมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางในระยะ 20 เมตร ขึ้นไปจากแนวถนนพหลโยธิน โดยส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นสูง ทำให้พื้นที่พาณิชย์กรรมมีขนาดลดลง รวมถึงมีพื้นที่ว่างเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเตรียมพื้นที่สำหรับรอการพัฒนาใหม่พัฒนาใหม่โดยเห็นได้ชัดเจนในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ของแยกประดิพัทธ์ และบริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีรถไฟฟ้าวารีย์ ส่วนพื้นที่ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินคือพื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่สถานศึกษา พื้นที่สถาบันทางศาสนา และพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า แต่มีการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาอาคารภายในพื้นที่เดิม

## 2) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนพญาไท

ในที่นี้จะแบ่งรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาที่ 2 ตามแนวถนนพญาไท ออกเป็น 3 ช่วงปี คือ พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2557 เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละช่วงเวลา โดยคำนวณขนาดพื้นที่เป็นร้อยละเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังต่อไปนี้

ก) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 (แผนภูมิที่ 4) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงร้อยละ 34.4 โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่ดินบ้านเดี่ยว รองลงมาเป็นที่ดินสถาบันราชการประเภทโรงพยาบาลและสาธารณสุข ถึงร้อยละ 25.1 ลำดับต่อมาเป็นที่พาณิชย์กรรมร้อยละ 22.7 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางร้อยละ 9.2 เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 4.3 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากร้อยละ 0.6 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าน้อยร้อยละ 0.2 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนา 0.1 นอกจากนี้ยังพบพื้นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 4.9 ของพื้นที่ทั้งหมด

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไทพบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยโดยเป็นที่ดินบ้านเดี่ยว 2-3 ชั้นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีส่วนน้อยที่ตั้งติดกับถนนพญาไทและส่วนใหญ่ จะอยู่ห่างจากถนนสายหลักในระยะ 20 เมตรขึ้นไป ส่วนในบริเวณริมถนนพญาไทในช่วงต้นที่ติดกับอนุสาวรีย์ชัยด้านหนึ่งจะเป็นพื้นที่สถาบันราชการซึ่งภายในมีการใช้ประโยชน์ทั้งทางราชการและเพื่อการอยู่อาศัย ส่วนอีกด้านหนึ่งของถนนจะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมปะปนกับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และมีพื้นที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ขนาดใหญ่ ติดกับถนนรางน้ำ ซึ่งภายในซอยมีกลุ่มอาคารหอพักและโรงแรมอยู่บ้าง โดยกลุ่มอาคารหอพักจะอยู่ห่างจากถนนสายหลักประมาณ 50 เมตรขึ้นไป และหากสังเกตพื้นที่พาณิชย์กรรมที่อยู่ติดกับ

ถนนพญาไทจะพบว่ามีกลุ่มตึกแถวตั้งอยู่ติดถนนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะบริเวณสี่แยกราชเทวีที่มีทั้งพื้นที่พาณิชย์กรรมโรงแรมและกลุ่มตึกแถวเพื่อการค้าอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจะพบว่ายังมีอยู่น้อย ที่พบ คือ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพญาไทที่มีอาคารคอนโดมิเนียม ราชเทวีทาวเวอร์และวิลล่าราชเทวี และบริเวณสี่แยกพญาไท

ข) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2551 (แผนภูมิที่ 5) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยร้อยละ 31.5 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 20.1 ลดลงจากเดิม เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบอื่นๆ โดยเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยพื้นที่พาณิชย์กรรมมีร้อยละ 25.7 รองลงมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางร้อยละ 10.3 เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 4.3 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากร้อยละ 2.4 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนาร้อยละ 0.3 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าร้อยละ 0.2 นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 5.2 ของพื้นที่ทั้งหมด

ใน พ.ศ. 2551 มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างเห็นได้ชัดบริเวณถนนรางน้ำ คือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินราชการของพื้นที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เปลี่ยนแปลงเป็นศูนย์การค้าคิงพาวเวอร์ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม และมีที่ดินประเภทอื่นเปลี่ยนแปลงเป็นที่ดินพาณิชย์กรรมอยู่หลายแห่ง คือ บริเวณต้นซอยรางน้ำที่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเปลี่ยนเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมโรงแรมภัทยนตร์เซนจูรี่ บริเวณสี่แยกพญาไทบ้านเดี่ยวเป็นอาคารพาณิชย์วรรณสรณ์สำหรับสอนพิเศษ พื้นที่โล่งบริเวณสถานีรถไฟฟ้าราชเทวีเปลี่ยนเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ร้านอาหาร รวมถึงบริเวณใกล้เคียงยังมีพื้นที่โรงแรมภัทยนตร์เก่าที่เปลี่ยนแปลงเป็นโรงแรมซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ด้วย

จะเห็นได้ว่าพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเริ่มลดลง บางส่วนเปลี่ยนเป็นที่ว่างรอการพัฒนาและบางส่วนเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นสูง โดยส่วนใหญ่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางจะไม่ติดกับถนนสายหลัก แต่เกิดขึ้นในระยะ 20 เมตรจากถนนสายหลักแทน ส่วนที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจะเกิดขึ้นในแปลงที่ดินพาณิชย์กรรมที่เป็นอาคารสำนักงานเดิมส่วนหนึ่งและแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยด้วยเนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่พอสมควรทำให้ง่ายต่อการรวมแปลงที่ดินเพื่อพัฒนาต่อไป โดยพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจะต้องติดกับถนนสายหลักเนื่องจากมีข้อกำหนดทางกฎหมายด้วย และจะพบว่าเกิดพื้นที่สถาบันทางศาสนาเพิ่มขึ้นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยในทิศตะวันออกของสถานีรถไฟฟ้าราชเทวี ส่วนพื้นที่ดินที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่มีการพัฒนารูปแบบอาคารภายใน คือ พื้นที่สถานศึกษา และพื้นที่ที่เป็นที่โล่งว่างอยู่แล้ว คาดว่ารอการพัฒนาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงต่อไป

ค) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2557 (แผนภูมิที่ 6) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยร้อยละ 28.1 ซึ่งมีพื้นที่ลดลงเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รวมถึงพื้นที่พาณิชยกรรมด้วย แต่พื้นที่พาณิชยกรรมก็เริ่มลดลงเช่นกันเหลือร้อยละ 25.3 เนื่องจากการลดลงของอาคารประเภทตึกแถว ที่เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและบางส่วนกลายเป็นที่ว่างรอการพัฒนา โดยพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีร้อยละ 4.3 และที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางมีร้อยละ 12.2 นอกจากนี้เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 20.1 เป็นสถานศึกษาร้อยละ 4.2 เป็นสถาบันทางศาสนาร้อยละ 0.3 เป็นอุตสาหกรรมและคลังสินค้าร้อยละ 0.2 และเป็นพื้นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 5.3 ของพื้นที่ทั้งหมด

จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะเห็นได้ชัดเลยว่าตามแนวถนนสายสำคัญทั้งถนนพญาไท ถนนศรีอยุธยา และถนนเพชรบุรี มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นจำนวนกว่า 10 แห่ง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่จะเกิดบนพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมเนื่องจากแปลงที่ดินอยู่ติดกับถนนสายหลักเนื่องจากมีความกว้างพอเหมาะตามกฎหมายกำหนด รองลงมาจะเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยที่ติดกับถนนหลายหลักเช่นกัน หรือเป็นที่ดินที่อยู่หลังที่ดินที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากยังเกิดขึ้นบริเวณแปลงที่ดินว่างเปล่าเดิมด้วย ส่วนพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางก็มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน แต่ไม่เกิดอยู่ติดกับถนนสายหลักโดยจะมีเพิ่มขึ้นลึกเข้าไปจากถนนสายหลักประมาณ 20 เมตร ไปจนถึง 300 เมตรเลยทีเดียว เนื่องจากแปลงที่ดินที่อยู่ภายในเป็นแปลงที่ดินอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีขนาดแปลงที่พอเหมาะในการก่อสร้างประกอบกับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางไม่จำเป็นต้องอยู่ติดกับถนนสายหลักเนื่องจากเงื่อนไขทางกฎหมายถนน

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากทำให้พื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยลดลงไป รวมถึงพื้นที่ว่างแต่เดิมาก็กลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากด้วย ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพญาไทและราชเทวี แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันเริ่มเกิดพื้นที่ว่างเตรียมการพัฒนาใหม่มากยิ่งขึ้น จะเห็นได้ชัดเจนบริเวณสี่แยกราชเทวีที่เกิดที่ว่างขนาดใหญ่ จากการรื้อถอนกลุ่มตึกแถวบริเวณริมถนน และในปัจจุบันมีการประกาศจองห้องพักของคอนโดมิเนียมแล้ว ส่วนพื้นที่อื่นๆที่ลดลงเช่น สถานศึกษาบริเวณทิศตะวันตกของสถานีรถไฟฟ้าราชเทวี ได้เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจนตลอดระยะเวลา 15 ปี คือ การเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากตามแนวถนนสายหลัก ทำให้พื้นที่พาณิชยกรรม อาคารสำนักงานตึกแถว และพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีพื้นที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด และการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่

อาศัยหนาแน่นปานกลางจะเกิดขึ้นบนที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยภายในซอย ส่วนพื้นที่สถาบันราชการบางส่วนใน พ.ศ. 2551 ได้ลดลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและศูนย์การค้า ซึ่งเกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอนุสาวรีย์ชัยฯ นอกจากนั้นพื้นที่ที่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่ยังมีเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาอาคารภายใน

### 3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามแนวนนสุขุมวิท

ในที่นี้จะแบ่งรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาที่ 3 ตามแนวนนสุขุมวิท ออกเป็น 3 ช่วงปี คือ พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2557 เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละช่วงเวลา โดยคำนวณขนาดพื้นที่เป็นร้อยละเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังต่อไปนี้

ก) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2545 (แผนภูมิที่ 7) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงร้อยละ 58.3 รองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีร้อยละ 23.2 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 5.8 เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 5.1 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนาร้อยละ 3.2 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าร้อยละ 1.3 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางร้อยละ 0.7 และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพียงร้อยละ 0.4 นอกจากนั้นเป็นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 2 ของพื้นที่ทั้งหมด

ภายในพื้นที่ศึกษาที่ 3 ตามแนวนนสุขุมวิทในระยะ 400 เมตร ภาพรวมในบริเวณสองฝั่งถนนสุขุมวิทจะเป็นพื้นที่ติดแนวเพื่อการพาณิชย์ตลอดแนวและจะกระจุกตัวรวมกันตามสามแยกถนน ในบริเวณซอยทองหล่อ และเกาะกลุ่มเป็นแนวยาวตามแนวนนและซอยที่มีขนาดความกว้างมากกว่า 10 เมตร ด้วย ส่วนในบริเวณตอนกลางของพื้นที่จะเป็นพื้นที่วัดธาตุทอง และพื้นที่สถาบันราชการ คือ ท้องฟ้าจำลองและที่ทำการองค์การยูเนสโก และยังมีพื้นที่สถาบันศึกษาขนาดใหญ่ด้วย ส่วนพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางประเภทหอพักและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากประเภทคอนโดจะอยู่เข้าไปภายในซอยตั้งแต่ 10 เมตรไปจนถึง 350 เมตร ซึ่งปะปนไปกับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่มีมากกว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมด ในพื้นที่นี้ยังมีพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลักตั้งแต่ 20 เมตร ไปจนถึง 400 เมตร บริเวณทิศเหนือของสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง และตามแนวนนสายหลักยังพบที่ว่างเพื่อรอการพัฒนาในอนาคตกว่า 5 แห่งด้วย คาดว่าจะพัฒนาเป็นอาคารอยู่อาศัยหนาแน่นสูงหรืออาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือห้างสรรพสินค้า

ข) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2551 (แผนภูมิที่ 8) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยร้อยละ 55.7 โดยลดลงจากเดิม มีพื้นที่พาณิชย์

ยกกรรมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 23.5 เป็นพื้นที่สถานศึกษาเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 6.1 เป็นพื้นที่สถาบันราชการคงเดิมร้อยละ 5.8 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนาร้อยละ 3.2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.1 เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 0.8 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าลดลงเป็นร้อยละ 0.6 นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 2.2

ภายในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิทเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ โดยบริเวณที่เห็นได้ชัดเจน คือบริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของสถานีรถไฟฟ้ ที่พื้นที่สถานศึกษาเกิดขึ้นบนพื้นที่ว่าง พื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเดิม และเริ่มมีพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพิ่มขึ้นตามมาในบริเวณโดยรอบ ส่วนในฝั่งตรงกันข้ามพื้นที่พาณิชย์กรรมตึกแถวและสำนักงานเดิมกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงติดกับถนนสายหลักและลึกเข้าไปอีก 300 เมตร เกิดกลุ่มที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางขนาดใหญ่ขึ้น และพื้นที่โล่งว่างบางส่วนกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและพื้นที่พาณิชย์กรรมประเภทโรงแรม

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้เอกมัยเกิดอาคารอยู่อาศัยหนาแน่นสูงขึ้นแทนที่กับอาคารพาณิชย์ตึกแถวและพื้นที่ที่โล่งเดิม โดยเริ่มเกิดพื้นที่ว่างมากยิ่งขึ้นภายในถนนซอย ส่วนภายในซอยลึก เช่น ซอยสุขุมวิท 36 ซอยสุขุมวิท 40 ซอยสุขุมวิท 42 มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางหลายแห่ง ในระยะ 10 เมตร ไปจนถึง 400 เมตร เลยทีเดียว ส่วนในบริเวณสถานีรถไฟฟ้พระโขนงทางทิศใต้ มีการสร้างอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพิ่มขึ้นบนพื้นที่ว่างเดิมภายในซอย และจะสังเกตเห็นว่าเริ่มมีอาคารพาณิชย์ประเภทตึกแถวถูกรื้อถอนออกเป็นกลุ่มใหญ่ ส่วนในบริเวณซอยสุขุมวิท 69 เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อาคารโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ประกอบกับที่โล่งว่างที่มีอยู่เดิม เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือเป็นหมู่บ้านจัดสรร

ค) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2557 (แผนภูมิที่ 9) มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยร้อยละ 53.2 พื้นที่พาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 23.9 โดยเฉพาะพื้นที่โรงแรมและห้างสรรพสินค้า ซึ่งเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างและพื้นที่อาคารตึกแถว เป็นพื้นที่สถานศึกษาร้อยละ 6.1 เป็นพื้นที่สถาบันราชการร้อยละ 5.8 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.5 เป็นพื้นที่สถาบันทางศาสนาร้อยละ 3.2 เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.3 เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าน้อยร้อยละ 0.6 นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่ว่างปราศจากถนนร้อยละ 1.4 ของพื้นที่ทั้งหมด

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิทในระยะเวลา 6 ปี จาก พ.ศ. 2551 ถึง พ.ศ. 2557 จะเห็นการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน คือ การเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัย



หนาแน่นมากตามแนวถนนสายหลัก บนพื้นที่ว่างเดิมที่เกิดจากการรื้อถอนอาคารพาณิชย์และอาคารอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยจะเห็นได้จากบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่ ที่เกิดอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กเพิ่มขึ้นและอยู่ใกล้กันตามแนวถนนสายหลักรวมถึงในระยะ 20 ถึง 300 เมตร จากถนนสายหลักด้วย เนื่องจากถนนในบริเวณนี้มีความกว้างมากทำให้เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงได้ และในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่ มีการเพิ่มขึ้นของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเป็นจำนวนมาก โดยในบางบริเวณเกิดพื้นที่ว่างจากการรื้อถอนอาคารตึกแถวพาณิชย์และอยู่อาศัยออก และกลายเป็นที่ว่างรอการพัฒนาให้เต็มศักยภาพต่อไป ส่วนพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน และไม่อยู่ตามแนวถนนสายหลักเหมือนกับอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง แต่จะเกิดขึ้นภายในซอยโดยเกิดขึ้นในระยะ 80 เมตร ถึง 400 เมตร สุดเขตพื้นที่ศึกษา และในบางส่วนจะเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางที่มีอยู่แต่เดิมแล้ว ซึ่งเกิดขึ้นบนแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นส่วนใหญ่

พื้นที่พาณิชย์กรรมก็มีเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยจะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ จำพวกห้างสรรพสินค้าและโรงแรม โดยเกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่ และในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่ โดยทั้งสองกรณีเกิดขึ้นในบริเวณที่ว่างเดิมอยู่ก่อนหน้านั้นแล้ว จากการรื้อถอนพื้นที่อาคารตึกแถวและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเดิม และเกิดพื้นที่ว่างจากการรื้อถอนอาคารพาณิชย์ตึกแถวและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยในหลายบริเวณทั้งสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่ และพื้นที่สถาบันราชการและพื้นที่สถานศึกษา ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่จะมีการเปลี่ยนแปลงอาคารภายในจากการสร้างอาคารใหม่เพิ่มขึ้นในที่เดิม

#### 4) สรุปจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2551 และใน พ.ศ. 2557 ของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท จะมีการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจนที่มีลักษณะเหมือนกัน คือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยจะไม่เกิดขึ้นตามแนวถนนสายหลัก แต่จะเกิดขึ้นในระยะตั้งแต่ 10 เมตร ขึ้นไปจนถึงระยะ 400 เมตร การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากโดยพบในทุกพื้นที่ศึกษาในบริเวณถนนสายรองและถนนซอย

การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชย์กรรมตึกแถวและพื้นที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย กลายเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ส่วนใหญ่จะพบในบริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก การเปลี่ยนแปลง

จากพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นอาคารสำนักงาน เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่หนาแน่นมากขึ้นหรือห้างสรรพสินค้า หรือเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง และการเปลี่ยนแปลงจากที่ว่างกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากหรือคอนโดมิเนียม ส่วนแปลงที่ดินที่ส่วนใหญ่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ ที่ดินสถาบันทางศาสนาและที่ดินสถาบันราชการ ถึงแม้จะไม่ได้เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่มีการพัฒนาอาคารภายในทำให้เกิดความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น โดยการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดการพัฒนาด้านกายภาพจะอธิบายในส่วนต่อไป โดยใช้การคำนวณอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินและแสดงลงบนแผนที่

#### 4.1.4 อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน

ในส่วนนี้จะอธิบายถึงอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน (Floor Area Ratio: FAR) ของพื้นที่ศึกษาที่เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2557 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงหลังจากการพัฒนารถไฟฟ้า โดยแสดงเป็นแผนที่อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินในระยะ 400 เมตรจากถนน ของพื้นที่ศึกษาแต่ละพื้นที่ และมีการใช้สัญลักษณ์ ลำดับสีจากสีอ่อนที่มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินน้อยไปจนถึงลำดับสีเข้มที่มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินสูง โดยใช้เลขกำกับตั้งแต่ 0 ถึง 10 และมากกว่า 10 ขึ้นไป จะกำหนดให้เป็นสีเข้มสีเดียวกัน

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดระยะเวลา 15 ปี ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อทำให้เกิดการพัฒนาที่เติมศักยภาพมากยิ่งขึ้น โดยค่า FAR จะมีค่าสูงขึ้นในทุกพื้นที่ ยกเว้นพื้นที่ที่เป็นที่ว่าง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างทำให้เกิดที่ว่างเพื่อรอการพัฒนาในอนาคต ทำให้อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินเป็นศูนย์ และการคำนวณในบางพื้นที่ค่า FAR อาจจะสูงกว่า 10 ซึ่งเกินกว่าที่กำหนดจะใช้สีเข้มระดับสีเดียวกับแปลงที่ดินที่มี FAR = 10 เนื่องจากอาจเป็นอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างก่อนการบังคับใช้ FAR ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 การแสดงค่า FAR จะแสดงใน 3 พื้นที่ศึกษาใน พ.ศ. 2557 ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงเติมศักยภาพเพิ่มขึ้นแล้ว โดยพื้นที่ศึกษา ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท และจะทำการอธิบายโดยตามแต่ละสถานี ดังแผนที่ต่อไปนี้



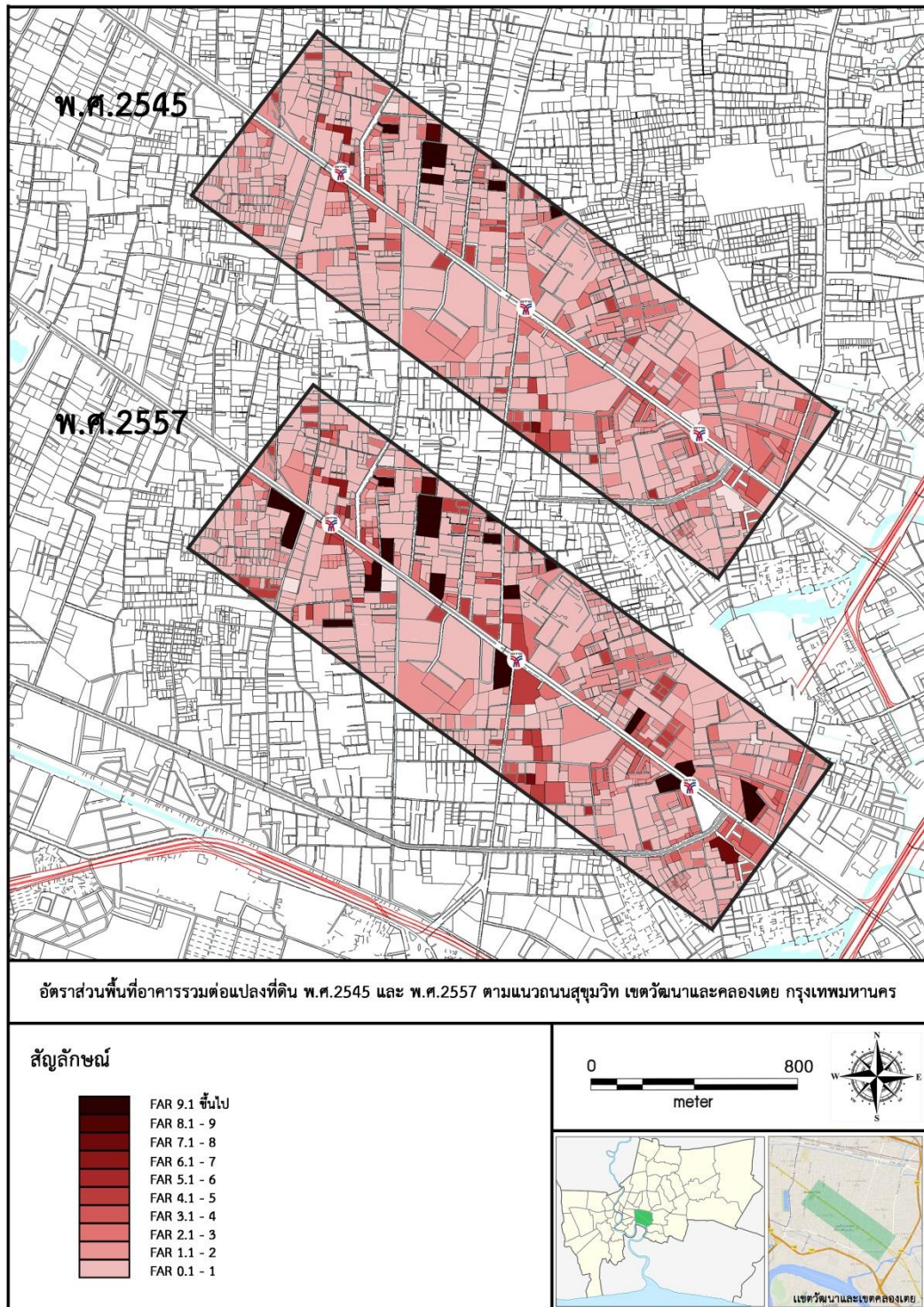
รูปที่ 39 : อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน พ.ศ.2545 และ พ.ศ.2557  
ตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร





รูปที่ 40 : อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2557  
ตามแนวนถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร





รูปที่ 41 : อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน พ.ศ.2545 และ พ.ศ.2557  
ตามแนวถนนสุขุมวิท เขตวัฒนาและเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร



1) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวนอนพหลโยธิน

ก) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวนอนพหลโยธิน พ.ศ. 2545 จะเห็นได้ว่ามีความหนาแน่นสูงขึ้นในบริเวณติดกับถนนพหลโยธิน โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์ เนื่องจากเป็นบริเวณที่ตั้งของสำนักงานที่มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงตั้งอยู่ใกล้กัน ส่วนสถานีสะพานควายเป็นที่ตั้งของอาคารตึกแถวที่อยู่ริมถนนมี FAR แตกต่างกันไปตั้งแต่ 2 ไปจนถึง 5 ส่วนสถานีสนามเป้าฝั่งทิศตะวันออกเป็นสถานที่ราชการทหารและทางทิศตะวันตกเป็นกลุ่มตึกแถวอาคารสำนักงาน และโรงพยาบาลเอกชน (รูปที่ 40)

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควายใน พ.ศ. 2545 มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินบริเวณติดกับถนนพหลโยธินส่วนใหญ่ FAR ประมาณ 3 ถึง 5 เนื่องจากเป็นอาคารตึกแถวเรียงรายติดกับถนน ส่วนบริเวณที่ลึกเข้าไปด้านในระยะทางประมาณ 50 เมตร จะเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยวที่มี FAR ไม่เกิน 2 นอกจากนั้นยังคงมีพื้นที่ราชการ (โรงพยาบาลเปาโลเมโมเรียล) ที่มี FAR 8 และในบริเวณแยกประดิพัทธ์ เป็นกลุ่มตึกแถวแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มี FAR ประมาณ 5 ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์ส่วนใหญ่ทางทิศตะวันออกที่ติดกับถนนสายหลักจะเป็นพื้นที่อาคารสำนักงาน ธนาคาร ทำให้มีค่า FAR สูงตั้งแต่ 7 ไปจนถึง 10 โดยพื้นที่ถัดออกไปจะเป็นกลุ่มหอพักที่มี FAR ประมาณ 4 ถึง 5 และทางทิศตะวันตกจะเป็นพื้นที่ราชการติดกับถนนสายหลักโดยมีค่า FAR ประมาณ 3 ถึง 4

ภายในซอยอารีย์จะพบอาคารขนาดใหญ่ซึ่งเป็นคอนโดมิเนียมที่มีขนาดไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร แต่มี FAR ประมาณ 8 รวมถึงภายในซอยอารีย์ 1 และ 2 ยังคงเป็นพื้นที่ตึกแถวและสำนักงานบริเวณต้นซอยที่มี FAR ประมาณ 3 ถึง 5 ด้วย ส่วนในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสนามเป้าเนื่องจากทางทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ราชการทหารเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่า 100 ไร่ ขึ้นไป โดยมีพื้นที่กว้างจึงมี FAR น้อย ประมาณ 1 ถึง 2 และบริเวณทิศตะวันตก เป็นพื้นที่กลุ่มอาคารสำนักงานที่มี FAR สูงกว่า 10 และกลุ่มตึกแถวมี FAR ประมาณ 2 ถึง 3

จะเห็นได้ว่าใน พ.ศ. 2545 ส่วนใหญ่พื้นที่ตามแนวนอนพหลโยธินจะมี FAR สูงในบริเวณที่เป็นที่ตั้งของสำนักงาน โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์ และภายในซอยอารีย์ก็มีพื้นที่ที่มี FAR สูงเช่นเดียวกัน และในบริเวณที่เป็นพื้นที่ราชการโดยเฉพาะบริเวณค่ายทหารจะมี FAR ต่ำ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างน้อยบนแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และตามแนวนอนพหลโยธินส่วนใหญ่จะเป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ประเภทตึกแถวที่มี FAR ประมาณ 3 ไปจนถึง 5 ส่วนในซอยจะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมี FAR ไม่เกิน 2

ข) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวนอนพหุโยธิน พ.ศ. 2557 จะมีความหนาแน่นสูงขึ้นในบริเวณติดกับถนนพหุโยธิน โดยสังเกตได้จากอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่แปลงที่ดินตามแนวนอนสายหลักจะมีค่าสูง ตั้งแต่ 2.1 ขึ้นไป ไปจนมากกว่า 9 ถึง 10 และมากกว่า 10 ในบางบริเวณ โดยส่วนใหญ่แปลงที่ดินที่มีค่า FAR สูงจะอยู่ในระยะ 100 เมตร จากถนนสายหลัก และค่า FAR จะลดลงเรื่อยๆเมื่อแปลงที่ดินห่างจากถนนสายหลักออกไป โดยส่วนใหญ่แปลงที่ดินที่มี FAR สูงกว่า 9 จะเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กพื้นที่ประมาณ 2 ถึง 4 ไร่ โดยเป็นที่ตั้งของอาคารคอนโดมิเนียม และบางแห่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ (รูปที่ 40)

ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย จะพบพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากประมาณ 5 แห่ง ที่มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่แปลงที่ดิน มากกว่า 9 ขึ้นไป ติดกับถนนสายหลัก ส่วนในระยะ 50 เมตรขึ้นไป จะพบพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางประเภทหอพัก กว่า 8 แห่ง โดยเฉพาะบริเวณทิศตะวันตกของสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย โดยมีค่า FAR ตั้งแต่ 4 ไปจนถึง 8 ที่ดินที่ติดกับถนนสายหลัก นอกจากจะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและมีค่า FAR สูงแล้ว ยังมีพื้นที่อาคารพาณิชย์ตึกแถวปะปนกันไปด้วย อาคารตึกแถวมีความสูง 2 ถึง 5 ชั้น โดยมีค่า FAR ตั้งแต่ 2 ไปจนถึง 4 เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็กและมีการสร้างสิ่งปลูกสร้างเกือบเต็มพื้นที่

บริเวณแยกประดิพัทธ์ จะมีกลุ่มอาคารตึกแถวอยู่ซึ่งส่วนใหญ่มีค่า FAR มากกว่า 3 ขึ้นไปเนื่องจากเป็นอาคารตึกแถวที่มีความสูงมากกว่า 4 ชั้น ส่วนในระยะตั้งแต่ 50 ถึง 400 เมตรขึ้นไป จะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยประเภทบ้านเดี่ยวขนาด 2-3 ชั้น ที่มีค่า FAR ตั้งแต่ 0.1 ไปจนถึง 2 เนื่องจากมีพื้นที่ใช้สอยน้อยแต่มีขนาดแปลงใหญ่ทำให้มีค่า FAR ต่ำ ส่วนพื้นที่พาณิชย์กรรมประเภทห้างสรรพสินค้ามีความสูง 2 ถึง 4 ชั้น บนแปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่า 2 ไร่ FAR จึงไม่เกิน 4

บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายักษ์พื้นที่ทางทิศตะวันตกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สถาบันราชการ โดยมีพื้นที่แปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่า 10 ไร่ ทำให้เมื่อคำนวณค่า FAR ออกมาจึงได้ประมาณ 1 ถึง 3 ส่วนพื้นที่บริเวณทิศตะวันออก เป็นอาคารพาณิชย์ที่มีความหนาแน่นสูงบนแปลงที่ดินขนาดเล็กทำให้ค่า FAR สูงตามมาด้วย โดยมีค่า FAR ประมาณ 8.1 ถึง 10 ขึ้นไป บริเวณสถานีรถไฟฟ้านวมเป่าพื้นที่ทางตะวันออก มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่มากกว่า 200 ไร่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ราชการทหาร ทำให้มีค่า FAR ต่ำ โดยมีค่าประมาณ 0.1 ถึง 2 และทางทิศตะวันตกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สำนักงานและหอพัก จึงมีค่า FAR ประมาณ 4 ถึง 8 รวมถึงคอนโดมิเนียมที่มีค่า FAR มากกว่า 9 ด้วย ส่วนบริเวณสถานีสนามเป้าทางทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ราชการทหารมี FAR ค่อนข้างน้อย ส่วนทางทิศตะวันตกจะเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์และโรงพยาบาลเอกชนซึ่งมี FAR ประมาณ 7

## 2) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวถนนพญาไท

ก) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวถนนพญาไท พ.ศ. 2545 มีความหนาแน่นสูงบริเวณสี่แยกราชเทวี (ถนนพญาไทตัดกับถนนศรีอยุธยา) เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีกลุ่มตึกแถวอยู่เป็นจำนวนมากรวมถึงมีอาคารสำนักงานและโรงแรม โรงภาพยนตร์อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้านุสาวรีย์ชัยฯทางตะวันตกเป็นพื้นที่สถาบันราชการโรงพยาบาลมี FAR ค่อนข้างน้อย ส่วนทางตะวันตกเป็นกลุ่มอาคารสำนักงาน (รูปที่ 41)

บริเวณสถานีรถไฟฟ้านุสาวรีย์ชัยฯตั้งที่ได้กล่าวไว้ ทางทิศตะวันตกเป็นพื้นที่สถาบันราชการหรือกลุ่มโรงพยาบาลซึ่งปะปนไปด้วยอาคารโรงพยาบาลและที่พักอาศัย โดยมี FAR ตั้งแต่ 1 ถึง 2 และบริเวณหอพักจะมี FAR ประมาณ 4 ส่วนทางทิศตะวันออกที่เป็นกลุ่มอาคารสำนักงานจะมี FAR ตั้งแต่ 7 ไปจนถึง 10 โดยกลุ่มอาคารสำนักงานจะปะปนไปกับตึกแถวบริเวณริมถนนที่มี FAR ไม่เกิน 4 ส่วนพื้นที่บริเวณถัดเข้าไป 100 เมตร ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มหอพักมี FAR ประมาณ 7 รวมถึงยังมีสถานีขนส่งภาคอีสานที่มี FAR ไม่เกิน 3

บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายพญาไท ทางทิศตะวันตกจะมีอาคารพญาไทพลาซ่าที่มี FAR สูงกว่า 8 นอกนั้นจะเป็นกลุ่มตึกแถวและบ้านเดี่ยวมี FAR ตั้งแต่ 1 ไปจนถึง 4 อยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ส่วนทางทิศตะวันออกเป็นสถานที่ราชการและหอพัก มี FAR ไม่สูงมาก แต่มีอาคารสูงที่เป็นคอนโดมิเนียมเก่าอยู่ในระยะ 200 เมตรจากถนนพญาไท คือ อาคารคอนโดมิเนียมปทุมวันริสอร์ท ที่มี FAR มากกว่า 10 อยู่ลึกด้านใน ส่วนในบริเวณถัดไปเป็นพื้นที่อยู่หนาแน่นน้อย FAR ประมาณ 1 ถึง 2 ส่วนบริเวณสี่แยกราชเทวี (ถนนพญาไทตัดกับถนนเพชรบุรี) บริเวณสี่ห้วมุมเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวมี FAR 3 ถึง 5 รวมถึงมีอาคารคอนโดมิเนียมเก่าแก่ คือ ราชเทวีทาวเวอร์ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มี FAR มากกว่า 9 ด้วย

บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายราชเทวีทางทิศตะวันตกเป็นพื้นที่ของกลุ่มอาคารสำนักงานและโรงแรมมี FAR ตั้งแต่ 8 ถึง 10 ปะปนกับกลุ่มอาคารตึกแถว มี FAR ประมาณ 4 ส่วนพื้นที่บริเวณถัดไปเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวเช่นกัน มี FAR ตั้งแต่ 1 ไปจนถึง 4 ส่วนทางทิศตะวันออกจะพบกลุ่มอาคารสำนักงานและโรงภาพยนตร์ มี FAR ประมาณ 4 ถึง 5 และในบริเวณพื้นที่ถัดไปเป็นกลุ่มอาคารหอพักที่มี FAR ประมาณ 6 ถึง 7 และพื้นที่บริเวณทิศใต้จะเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวเก่าและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

จะเห็นได้ว่าใน พ.ศ. 2545 พื้นที่ตามแนวถนนพญาไท จะเป็นกลุ่มตึกแถวปะปนกับอาคารสำนักงาน มี FAR สูงบริเวณพื้นที่ที่เป็นสำนักงานและโรงแรม ส่วนกลุ่มตึกแถวจะมี FAR

ประมาณ 3 ถึง 5 ซึ่งยังไม่มีที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงมากนัก จะไปพบส่วนหนึ่งบริเวณถนนศรีอยุธยา ทางตะวันตกและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวทยาไท

ข) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวถนนพญาไท พ.ศ. 2557 มีค่าน้อยในบริเวณทิศตะวันตกของถนนพหลโยธินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวทยาซอยศรีรัชฯ เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของสถาบันราชการหรือกลุ่มโรงพยาบาล โดยมีค่า FAR ประมาณ 0.1 ถึง 3 เนื่องจากเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ส่วนในบริเวณทิศตะวันออกในระยะ 20 เมตร จากถนนสายหลัก ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อาคารพาณิชย์ ตึกแถว ห้างสรรพสินค้า และอาคารสำนักงาน ที่มีค่า FAR ประมาณ 2 ไปจนถึง 10 ขึ้นไป ส่วนในระยะ 20 เมตรขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อาคารโรงแรม หอพักอาศัย และบ้านเดี่ยวปะปนกันไป โดยอาคารโรงแรมจะมีค่า FAR สูงกว่า 8 ขึ้นไป ส่วนหอพัก มีค่า FAR ประมาณ 4 ถึง 8 และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจะมีค่า FAR ประมาณ 0.1 ถึง 2 (รูปที่ 41)

ในบริเวณสี่แยกพญาจะพบอาคารพาณิชย์และคอนโดมิเนียมที่มีค่า FAR มากกว่า 10 ขึ้นไปติดกับถนนศรีอยุธยา และพบกลุ่มอาคารตึกแถวที่มีค่า FAR ประมาณ 3 ไปจนถึง 5 และบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวทยาไท พบอาคารที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่พญาไทพลาซ่า มีค่า FAR สูงกว่า 10 และมีกลุ่มอาคารตึกแถวอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและริมถนนสายหลัก โดยตึกแถวมีค่า FAR ประมาณ 3 และภายในซอยระยะ 100 เมตร มีกลุ่มอาคารหอพักและตึกแถวที่มีค่า FAR ประมาณ 4 ถึง 5 ปะปนกับที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย และทางทิศตะวันออกพบที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากในระยะ 150 เมตร มีค่า FAR มากกว่า 10 โดยมีกลุ่มอาคารตึกแถวค่า FAR ประมาณ 2 เป็นเส้นทางผ่านเข้าไปยังที่ดิน

บริเวณสี่แยกราชเทวีพบว่ายังมีกลุ่มอาคารตึกแถวอยู่ 2 แห่ง โดยมีค่า FAR ประมาณ 4 ไปจนถึง 6 และพบที่ว่างขนาดใหญ่ที่เกิดจากการรื้อกลุ่มตึกแถวออก ส่วนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวทยาทางทิศตะวันตก พบว่ามีความหนาแน่นสูงโดยเป็นพื้นที่อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและโรงแรม มีค่า FAR มากกว่า 9 ขึ้นไป โดยพื้นที่ด้านหลังระยะประมาณ 100 เมตร จากถนนสายหลักเป็นพื้นที่หอพักโดยมีค่า FAR ประมาณ 4 ถึง 6 ส่วนในบริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีรถไฟฟ้าวทยาเป็นที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมีค่า FAR ประมาณ 0.1 ถึง 2

ทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟฟ้าวทยาทางทิศเหนือจะพบที่ว่างขนาดใหญ่ติดกับพื้นที่พาณิชย์ร้านอาหารที่มีค่า FAR ประมาณ 1.1 และโรงแรมที่มีค่า FAR มากกว่า 9 ถัดออกไปประมาณ 150 เมตรจะพบแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นแนวยาวจากถนนเพชรบุรีมีค่า FAR มากกว่า 10 ใกล้เคียงกับกลุ่มหอพักระยะ 250 เมตร ที่มีค่า FAR ประมาณ 5 ไปจนถึง 7 ส่วนบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ เป็นกลุ่มอาคารตึกแถวอยู่อาศัยมีค่า FAR ตั้งแต่ 1.1 ไปจนถึง 4

### 3) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท

ก) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวถนนสุขุมวิท พ.ศ. 2545 ส่วนใหญ่จะพบว่า มี FAR น้อยมาก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราชการและสถาบันทางศาสนาบริเวณสถานีเอกมัย ส่วนสถานีทองหล่อและพระโขนงจะเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวที่เกาะกลุ่มกันบริเวณสามแยกเอกมัย ถนนสุขุมวิท 71 และถนนพระรามที่ 4 โดยในบริเวณที่มี FAR สูงที่สุดจะอยู่ภายในซอยสุขุมวิท 59 โดยมี FAR ประมาณ 8 ไปจนถึง 10 ซึ่งเป็นอาคารคอนโดมิเนียม (รูปที่ 42)

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าทองหล่อจะมี FAR ประมาณ 3 ถึง 5 ในบริเวณซอยทองหล่อ เนื่องจากเป็นกลุ่มอาคารตึกแถวที่มี FAR ประมาณ 2 ถึง 5 ส่วนบริเวณที่ลึกเข้าไปในซอยทองหล่อจะพบอาคารสำนักงานที่มี FAR สูงกว่า 10 นอกนั้นบริเวณที่ลึกเข้าไปในซอยส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มี FAR ไม่เกิน 3

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเอกมัยจะเห็นแปลงที่ดินที่มี FAR สูง โดยเฉพาะในซอยสุขุมวิท 59 ที่เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงกว่า 3 แห่ง โดยมี FAR ประมาณ 9 ไปจนถึง 10 และจะพบว่าทางทิศเหนือจะมีพื้นที่สถาบันทางศาสนา คือ วัดธาตุทอง ที่มี FAR ต่ำกว่า 2 ส่วนบริเวณฝั่งตรงข้ามทางทิศใต้เป็นพื้นที่ราชการ โรงเรียนและศูนย์วิทยาศาสตร์ (ท้องฟ้าจำลอง) มี FAR ต่ำ เช่นกัน ประมาณ 1 ถึง 2 ส่วนพื้นที่ที่ลึกเข้าไปภายในซอย จะเป็นแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมี FAR ไม่เกิน 1 ปะปนไปกับที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางมี FAR ประมาณ 6 โดยบริเวณติดกับถนนสายหลักจะพบแปลงที่ดินตึกแถวตั้งอยู่ มี FAR ประมาณ 2 ถึง 5 ภายในซอยสุขุมวิท 42 ระยะ 350 เมตรจากถนนสายหลัก ยังมีพื้นที่สำนักงาน FAR ไม่เกิน 7

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง ส่วนใหญ่ตามแนวถนนสุขุมวิทจะพบกลุ่มตึกแถวเป็นจำนวนมาก รวมถึงตามแนวถนนสุขุมวิท 71 และถนนพระรามที่ 4 ด้วย โดยมี FAR ตั้งแต่ 1 ไปจนถึง 4 โดยพื้นที่ที่ลึกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปประมาณ 100 เมตรส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมี FAR ไม่เกิน 2

จะเห็นได้ว่าใน พ.ศ. 2545 ตามแนวถนนสุขุมวิท จะไม่พบพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากหรืออาคารสำนักงานเลย ส่วนใหญ่จะพบพื้นที่อาคารตึกแถวที่มี FAR ตั้งแต่ 2 ไปจนถึง 5 ตามแนวถนนสายหลัก ส่วนที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจะพบภายในซอยสุขุมวิท 59 โดยมี FAR ประมาณ 8 ถึง 10 โดยจะอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม



ข) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแนวนอนสุขุมวิท พ.ศ. 2557พบว่า มีค่าสูงตามแนวนอนสุขุมวิท โดยมีค่าตั้งแต่ 0.1 ไปจนถึง 10 ขึ้นไป ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าทองหล่อ และยังพบภายในซอยลึกกว่า 300 เมตรด้วย โดยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทองหล่อทางทิศเหนือ จะเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์ตึกแถว ที่มีค่า FAR ตั้งแต่ 1.1 ไปจนถึง 5 เนื่องจากเป็นกลุ่มตึกแถวที่มีความสูงกว่า 5 ชั้น และในบริเวณตะวันตกจะพบอาคารคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่ที่มีค่า FAR ตั้งแต่ 9 ขึ้นไปกว่า 3 แห่ง รวมถึงทางทิศตะวันตกจะพบอาคารโรงแรมและคอนโดมิเนียม ที่มีค่า FAR ตั้งแต่ 9 ถึง 10 ขึ้นไป เช่นเดียวกัน ส่วนภายในซอยทองหล่อระหว่างสองฝั่งถนน เป็นอาคารพาณิชย์สลับกับตึกแถวโดยมีค่า FAR ระหว่าง 1.1 ไปจนถึง 4 และมีที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย FAR ประมาณ 0.1 ถึง 2 อยู่บริเวณโดยรอบ (รูปที่ 42)

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าเอกมัย มีค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินต่ำในบริเวณที่เป็นสถานที่ราชการและโรงเรียน โดยมีค่า FAR ประมาณ 0.1 ไปจนถึง 4 เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่ และในบริเวณใกล้เคียงมีอาคารคอนโดมิเนียมที่มีความหนาแน่นสูงโดยมีค่า FAR มากกว่า 9 และพื้นที่ห้างสรรพสินค้าที่มีค่า FAR ประมาณ 4 ถึง 5 โดยที่ดินเหล่านี้จะติดกับถนนสุขุมวิท ส่วนในบริเวณโดยรอบจะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและหนาแน่นปานกลางที่มีค่า FAR ประมาณ 0.1 ถึง 4 มีระยะห่างจากถนนสายหลักตั้งแต่ 50 เมตรไปจนถึง 400 เมตร

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนงมีพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงในบริเวณสองฝั่งของสถานีโดยเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากคอนโดมิเนียมและโรงแรมซึ่งมี FAR มากกว่า 8 ไปจนถึง 10 ขึ้นไปและในบริเวณโดยรอบยังคงเป็นกลุ่มตึกแถวที่มี FAR ตั้งแต่ 1 ไปจนถึง 5 โดยส่วนใหญ่จะอยู่ทางทิศตะวันออกของสถานีที่เป็นสามแยกถนนสุขุมวิทตัดกับซอยสุขุมวิท 71 ซึ่งยังมีกลุ่มตึกแถวขนาด FAR ไม่ต่ำกว่า 2 รวมกันอยู่เป็นจำนวนมาก และยังสังเกตเห็นพื้นที่ว่างขนาดกว่า 2 ไร่ ที่มีการรื้อถอนอาคารตึกแถวออกไปและเตรียมพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากด้วย

#### 4) สรุปอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่

จะเห็นได้ว่าทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะพบแปลงที่ดินขนาดเล็กของตึกแถวอยู่ติดกับถนนสายหลักเป็นจำนวนมาก โดยบางส่วนมีการเกาะกลุ่มรวมกันกว่า 100 แปลง และบางส่วนมีการตั้งเรียงรายติดกับถนนสายหลัก ซึ่งมี FAR ตั้งแต่ 2 ไปจนถึง 5 ส่วนแปลงที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากยังคงมีน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นติดกับถนนสายหลัก หรือมีการเปิดพื้นที่เพื่อเป็นถนนเข้าสู่ตัวอาคารที่อยู่ลึกเข้าไปภายใน หรืออยู่ภายในซอยที่มีความกว้างประมาณ 10 เมตร โดยมี FAR ประมาณ 8 ไปจนถึง 10

โดยความหนาแน่นสูงที่เพิ่มขึ้นจะอยู่ติดกับถนนหลายหลัก FAR ประมาณ 8 ถึง 10 โดยเฉพาะในระยะไม่เกิน 100 เมตร แต่จะมีบางกรณีในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงจะอยู่ในถนนซอย อันเนื่องมาจากถนนซอยมีความกว้างมากกว่า 10 เมตร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 แต่ส่วนใหญ่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง FAR ประมาณ 4 ถึง 6 จะอยู่ในบริเวณชอยลึกแทน เนื่องจากมีแปลงที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเดิมที่มีขนาดเหมาะสมในการพัฒนาทำให้เกิดพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางภายในชอยตั้งแต่ระยะ 10 เมตร ไปจนถึงระยะ 400 เมตรเลยทีเดียว ส่วนที่ดินที่เป็นอาคารตึกแถวพาณิชย์เดิมในปกติจะอยู่ตามแนวถนนสายหลักโดยมีความสูงตั้งแต่ 2 ชั้น ไปจนถึง 5 ชั้น และตึกแถวบางส่วนยังมีการรวมกลุ่มกันเป็นที่อยู่อาศัย จะอยู่ภายในชอยตามสามแยกและสี่แยกต่างๆ รวมถึงชอยเล็กๆ ซึ่งมีค่า FAR ตั้งแต่ 2 ไปจนถึง 5 พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยส่วนใหญ่จะไม่อยู่ติดกับถนนสายหลัก แต่จะอยู่ในระยะ 10 ถึง 400 เมตร โดยมี FAR ประมาณ 0.1 ไปจนถึง 2 และอยู่ปะปนไปกับที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

พื้นที่ดินของสถาบันราชการ สถานศึกษา และสถาบันทางศาสนา จะมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ทำให้เมื่อคำนวณ FAR ออกมาแล้วจะอยู่ในระดับต่ำ ประมาณ 0.1 ไปจนถึง 4 และที่ดินประเภทนี้จะอยู่ติดกับถนนสายหลัก ส่วนแปลงที่ดินว่างเปล่าที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างทำให้ค่า FAR เป็น 0 จะเป็นแปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนสายหลักและมีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเดิมออกเพื่อเตรียมการพัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่มี FAR สูง สังเกตได้จากแผนที่การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เห็นถึงการพัฒนาให้เต็มศักยภาพมากยิ่งขึ้นโดยแสดงจากแผนที่อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อแปลงที่ดิน ทำให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ที่แตกต่างกันไป โดยในส่วนตัวต่อไปนี้จะเป็นการอธิบายถึงศักยภาพของพื้นที่ศึกษาตามที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนด โดยจะอธิบายในส่วนต่อไป

#### 4.1.5 ศักยภาพในการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

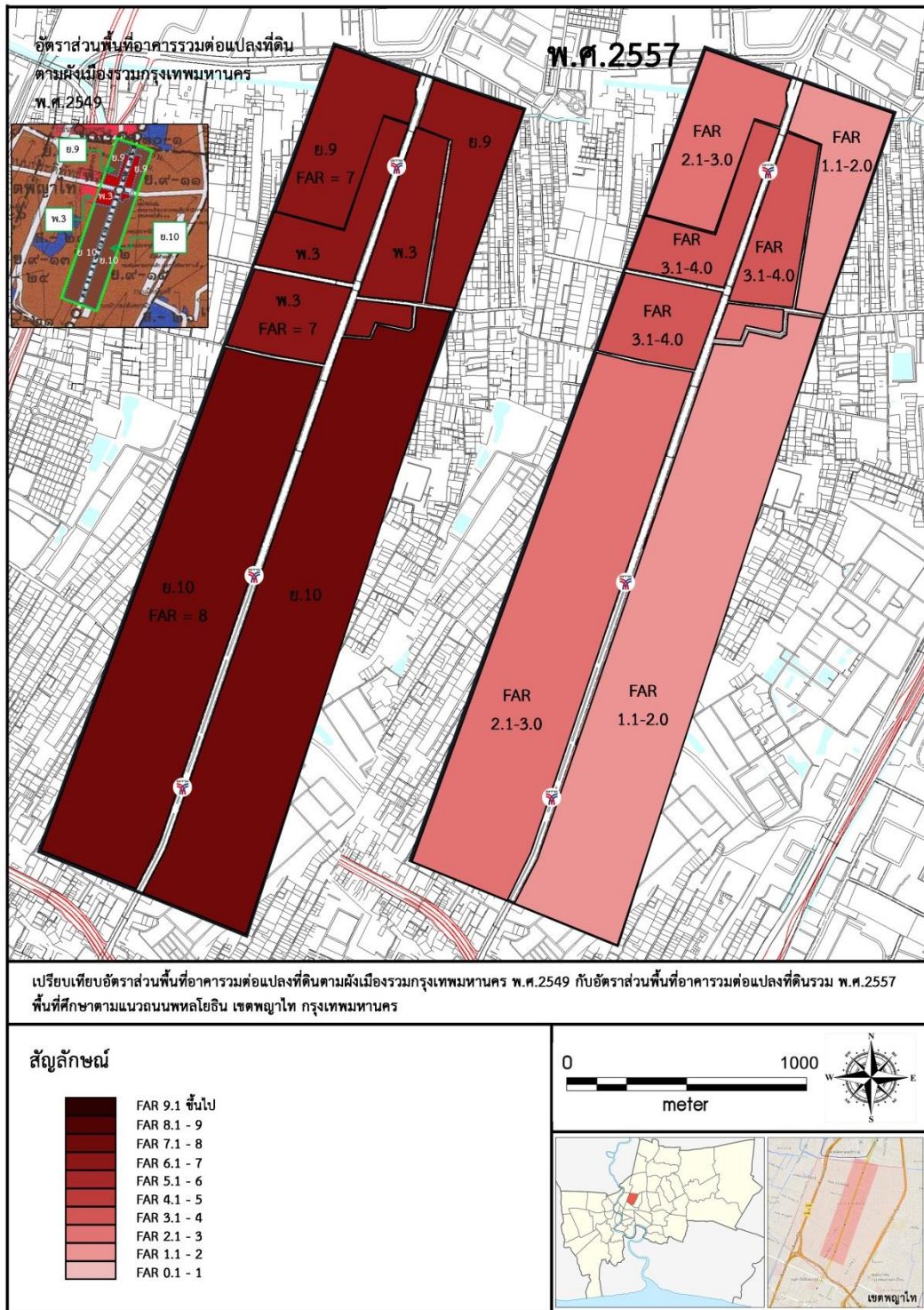
จากพื้นที่ศึกษา 3 พื้นที่ เมื่อพิจารณาพื้นที่ศึกษากับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 พบว่า ในแต่ละพื้นที่ศึกษา ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นยังกำหนดเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่มี FAR สูง ตั้งแต่ 7 ไปจนถึง 10

ศักยภาพที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนดให้นี้ ทำให้ภายในพื้นที่สามารถสร้างอาคารสูงขนาดใหญ่ได้ โดยเฉพาะอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รวมถึงอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ได้ โดยในปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลง

ความหนาแน่นในการใช้ที่ดินมากขึ้น เกิดการพัฒนาที่เต็มศักยภาพมากขึ้น เช่น การเพิ่มขึ้นของอาคารคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้า ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ได้กำหนดอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารและอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไว้สูง ทำให้พื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงตอบรับการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมืองรวม

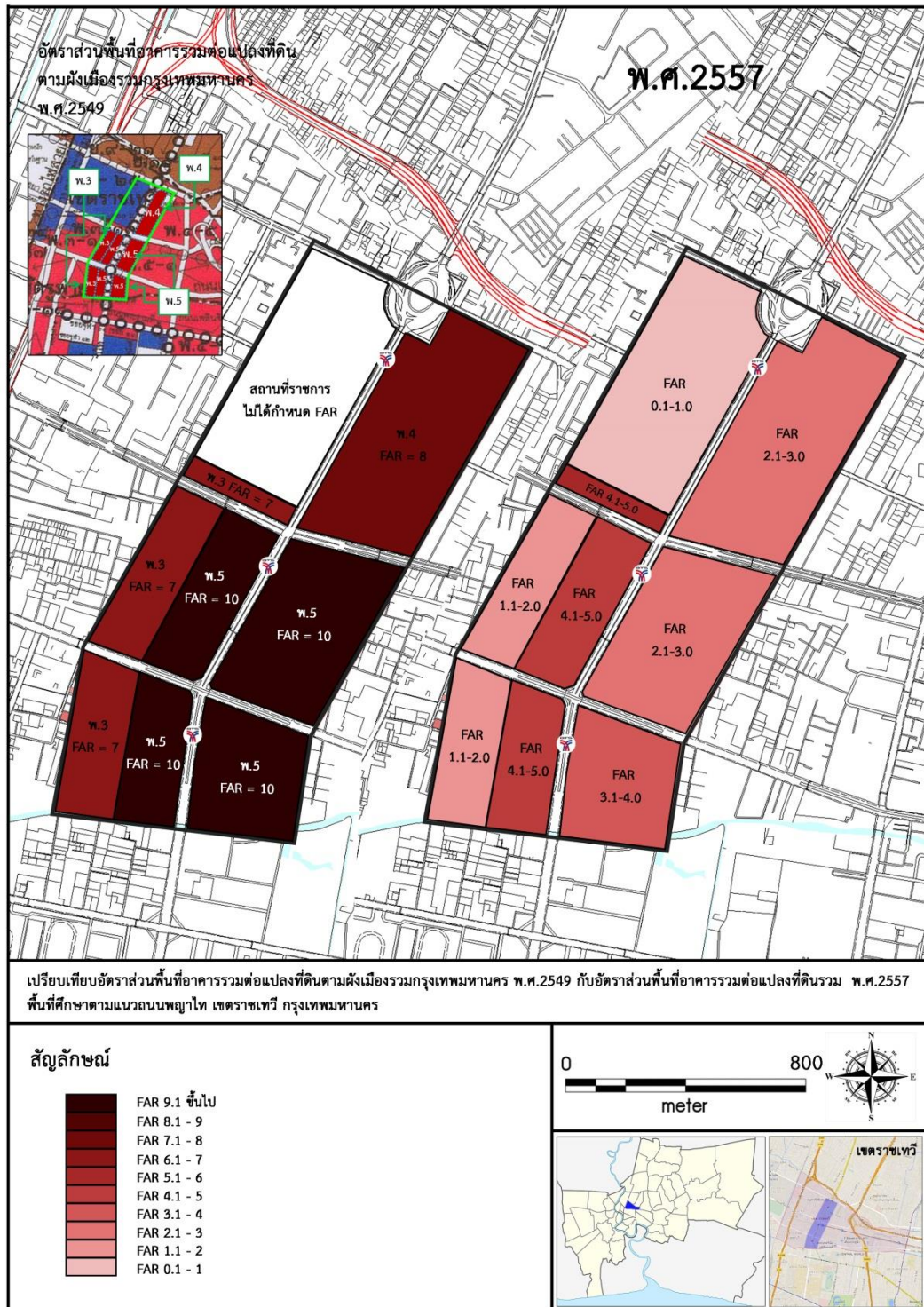
โดยจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพ จากแผนที่อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน ตามแปลงที่ดินที่ติดกับถนนสายหลักมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น โดยมีพื้นที่ที่มี FAR สูง ประมาณ 5 ไปจนถึงมากกว่า 10 กว่า ร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมดที่ดินในบางส่วน FAR จะสูงกว่าตามที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนด เนื่องจากเป็นอาคารที่สร้างมาก่อนการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535 ซึ่งจะอธิบายในส่วนของเงื่อนไขต่อไป และการเปลี่ยนแปลงบางพื้นที่ยังมีการลดลงของ FAR เนื่องจากการเตรียมที่ดินสำหรับการพัฒนาในอนาคต ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการรื้อถอนอาคารพาณิชย์และอยู่อาศัยประเภทตึกแถวริมถนน และการรื้อถอนบ้านเดี่ยวที่มีแปลงที่ดินใหญ่กว่าบริเวณที่ดินที่อยู่ลึกเข้าไปทำให้เกิดพื้นที่ว่าง และในบางส่วนยังคงหลงเหลือพื้นที่อาคารพาณิชย์ตึกแถวติดกับถนนสายหลักอยู่ ซึ่งเกิดขึ้นทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา

จากการเปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กับอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินรวม พ.ศ. 2557 ของทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา (รูปที่ 42 - 44) พบว่ามีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินรวม เพิ่มมากขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 แต่อย่างไรก็ตามยังคงไม่เป็นไปตามที่ผังเมืองรวมกำหนดไว้โดยในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธินมีค่า FAR รวมสูงสุดประมาณ 3.1 - 4.0 ในบริเวณสี่แยกถนนประดิพัทธ์ตัดกับถนนพหลโยธิน ส่วนพื้นที่ตามแนวถนนพญาไทจะเห็นได้ว่า FAR รวมสูงสุดใน พ.ศ. 2557 จะอยู่ในบริเวณทิศตะวันตกของถนนพญาไทโดยตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดศักยภาพให้มี FAR ได้สูงถึง 10 แต่การพัฒนาในภาพรวมยังคง มี FAR รวมประมาณ 4.1 - 5.0 ส่วนพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท จะเห็นได้ว่าตามศักยภาพที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนด ได้กำหนดให้มี FAR สูงสุดถึง 8 แต่ถึงอย่างไรก็ตามการพัฒนาที่เป็นไปตามศักยภาพนั้นยังคงน้อยมาก โดยมี FAR สูงสุดเพียง 3.1 - 4.0 ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง และในภาพรวมการพัฒนาที่เป็นไปตามศักยภาพตามผังเมืองรวมยังน้อย ซึ่งเหตุผลที่เป็นเช่นนี้ อาจมีความเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขทางด้านกฎหมาย กรรมสิทธิ์ และราคาที่ดิน โดยจะกล่าวถึงในส่วนต่อไป



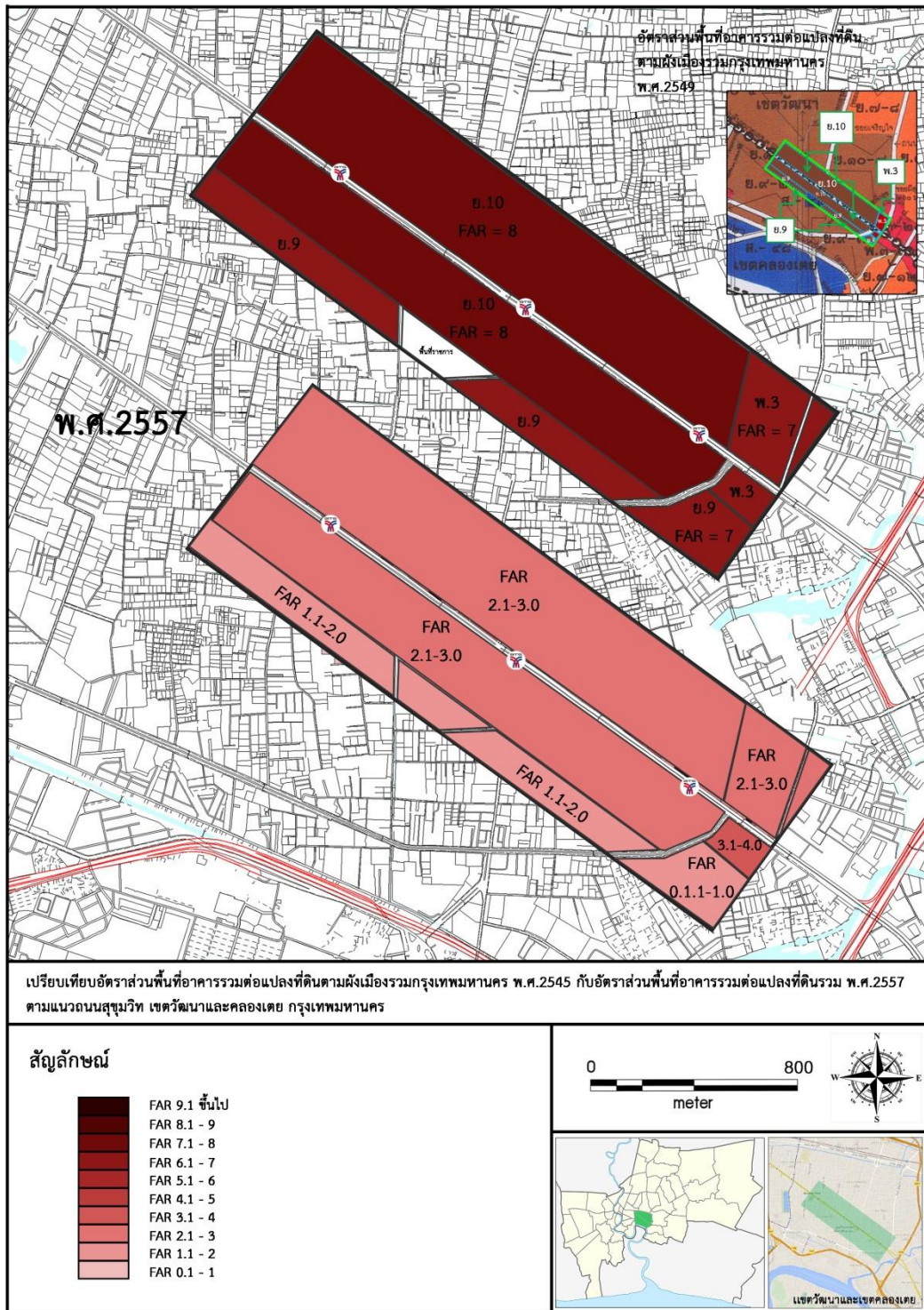
รูปที่ 42 : เปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 กับอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินรวม พ.ศ. 2557 ตามแนวถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร





รูปที่ 43 : เปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 กับอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินรวม พ.ศ. 2557 ตามแนวนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร  
ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร





รูปที่ 44 : เปรียบเทียบอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

กับอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดินรวม พ.ศ. 2557 ตามแนวนอนสุขุมวิท

เขตวัฒนาและคลองเตย กรุงเทพมหานคร

ที่มา : ปรับปรุงจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

## 4.2 การวิเคราะห์เงื่อนไข

การวิเคราะห์เงื่อนไขในการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า จะกล่าวถึงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยประกอบไปด้วยเงื่อนไขทางด้านกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน เงื่อนไขด้านราคาที่ดิน และเงื่อนไขทางด้านกฎหมายควบคุมอาคาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น เช่น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากกรรมสิทธิ์ที่ดินเจ้าของรายเดียว อยู่ติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้างตามกฎหมายกำหนด ทำให้สามารถสร้างอาคารสูงได้ หรือบริเวณที่ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากมีกรรมสิทธิ์ที่ดินเจ้าของหลายรายทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงยาก เป็นต้น โดยจะอธิบายเป็นส่วนๆไป ดังนี้

### 4.2.1 เงื่อนไขด้านกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน

ในส่วนของเงื่อนไขกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน จะอธิบายถึงแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลง ในแต่ละพื้นที่ศึกษาว่ามีลักษณะแปลงที่ดินและกรรมสิทธิ์อย่างไรที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเต็มศักยภาพมากยิ่งขึ้น

จากพื้นที่ศึกษาที่ 1 ตามแนวถนนพหลโยธิน โดยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จะมีการรวมแปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 แปลงที่อยู่ติดกัน หรือใช้แปลงที่ดินบ้านเดี่ยวเดิมสร้างได้เลย โดยมีประมาณ 11 กรณี ด้วยกัน การเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีด้วยกัน 2 กรณี โดยมีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดิน 2 แปลงที่อยู่ติดกัน มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าด้านกว้างออกสู่ถนนซอย บางแปลงที่ดินมีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินบ้านเดี่ยวด้านหลังกับแปลงที่ดินตึกแถวด้านหน้า 2 ถึง 4 แปลง เพื่อเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากหรือคอนโดมิเนียม

พื้นที่ศึกษาที่ 1 มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชย์กรรมตลาดเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น โดยมีกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเดียว 1 กรณี และมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชย์กรรมแปลงเดี่ยวที่มี 2 กรรมสิทธิ์ กลายเป็นที่โล่งว่าง ส่วนกรรมสิทธิ์ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง คือ บริเวณพื้นที่สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และสถาบันทางศาสนา โดยจากการสอบถามแปลงที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มตึกแถว หรือสำนักงาน เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของที่ดินกรรมสิทธิ์เดียว (ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของนักรการเมือง)

พื้นที่ศึกษาที่ 2 ตามแนวถนนพญาไท มีการเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเช่นกัน และมีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 แปลง เข้าด้วยกัน ส่วนในบางกรรมสิทธิ์มีการเปลี่ยนแปลงจากตึกแถวที่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่น

น้อย เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเนื่องจากกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเป็นของราชการจึงมีการเปลี่ยนแปลงได้ มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมหลายกรรมสิทธิ์อยู่ติดกับถนนสายหลักและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่อยู่ด้านหลังที่มี 2 กรรมสิทธิ์ เปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยจากการสอบถามแปลงที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มตึกแถว หรือสำนักงาน เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของที่ดินกรรมสิทธิ์เดี่ยวเช่นเดียวกัน โดยเป็นที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

มีการเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่มีเพียง 1 กรรมสิทธิ์ แต่มีขนาดมากกว่า 1 ไร่ เปลี่ยนเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอาคารสอนพิเศษวรรณสรณ์ และยังมีกรณีที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเปลี่ยนเป็นโรงภาพยนตร์เซนจูรี การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถวมากกว่า 20 กรรมสิทธิ์อยู่ติดกับถนนสายหลักประกอบด้วยแปลงที่ดินอาคารสำนักงาน 1 กรรมสิทธิ์ เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีกรรมสิทธิ์เดี่ยวเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีแปลงที่ดินใหญ่ของร้านอาหาร เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมกลุ่มตึกแถวและพื้นที่อยู่อาศัยหลายกรรมสิทธิ์หนาแน่นน้อย กลายเป็นพื้นที่ว่างกรรมสิทธิ์เดี่ยว

พื้นที่ศึกษาที่ 3 ตามแนวถนนสุขุมวิท มีกรณีการเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางโดยมีการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 แปลงขึ้นไป มีการเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยรวมกรรมสิทธิ์กับพาณิชยกรรมตึกแถวด้านติดกับถนน เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การเปลี่ยนแปลงจากอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยกรรมสิทธิ์เดี่ยว เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างรวมกรรมสิทธิ์กับพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถว เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่ขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างรวมกับกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงเป็นหมู่บ้านจัดสรรและมีการแบ่งกรรมสิทธิ์แปลงย่อยอีกทีหนึ่ง จากการสอบถามส่วนใหญ่แปลงที่ดินบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นแปลงที่ดินกรรมสิทธิ์เดี่ยวของเจ้าของรายเดียวที่ได้รับจากการจัดสรรที่ดินโดยภาครัฐ

มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อาคารสำนักงานที่มีกรรมสิทธิ์เดิม เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่นมากขึ้นหรือห้างสรรพสินค้า และยังมีกรณีที่มีการรวมกรรมสิทธิ์ระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถวหลายกรรมสิทธิ์ รวมกับพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และแปลงที่ดินสถานศึกษาขนาดเล็ก เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมห้างสรรพสินค้า และยังมีกรณีพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถว 5 กรรมสิทธิ์ รวมกับ 1 กรรมสิทธิ์ที่ดินสำนักงานและ 2 กรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และรวมกับแปลงที่ดินว่างเปล่า กลายเป็นพื้นที่สถานศึกษา

จากการเปลี่ยนแปลงทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา จะเห็นได้ว่าจะมีกรณีที่เหมือนกันอยู่ คือ มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางโดยไม่ต้องรวมกรรมสิทธิ์ การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยรวมกับพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถวที่อยู่ติดกับถนน โดยจำเป็นต้องรวมกรรมสิทธิ์ตึกแถวหลายกรรมสิทธิ์กับแปลงที่ดินอยู่อาศัยขนาดใหญ่กว่าด้านหลัง กลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การเปลี่ยนแปลงจากการรวมกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมห้างสรรพสินค้า การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชยกรรมสำนักงานกรรมสิทธิ์เดียว เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่นมากขึ้นและการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่าง เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง

#### 4.2.2 เงื่อนไขด้านราคาที่ดิน

ในเงื่อนไขราคาที่ดินจะแสดงราคาที่ดินตามถนนที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา และราคาที่ดินตามถนนสายสำคัญที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 5 : ราคาประเมินที่ดิน

ลำดับที่	ชื่อหน่วยที่ดิน	ราคาประเมินที่ดิน พ.ศ. 2551 – 2554 (บาท/ตร.ว.)	ราคาประเมินที่ดิน พ.ศ. 2555 – 2558 (บาท/ตร.ว.)	อัตรา เพิ่ม/ลด (%)
1.	ถนนพหลโยธิน	250,000 - 280,000	300,000 - 350,000	+20 - 25
2.	ถนนพญาไท	250,000	500,000	+100
3.	ถนนสุขุมวิท	110,000 - 350,000	150,000 - 520,000	+36.36 - 48.57

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

ด้านเงื่อนไขราคาที่ดินจะแสดงราคาประเมินที่ดินตามแนวถนนใน 3 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท โดยแต่ละพื้นที่มีราคาที่ดินแตกต่างกันขึ้นอยู่กับความใกล้ศูนย์กลางเมืองและระบบสาธารณูปโภค ซึ่งมีผลต่อราคาเช่าที่แพงมากยิ่งขึ้นเมื่อเข้าใกล้ศูนย์กลางเมือง โดยในที่นี้ราคาที่ดินที่สูงที่สุดจากราคาประเมินที่ดิน พ.ศ. 2555 ถึง พ.ศ. 2558 อยู่ในบริเวณถนนสุขุมวิท ซึ่งมีราคาตั้งแต่ 150,000 บาทต่อตารางวา ไปจนถึง 520,000 บาทต่อตารางวา รองลงมา คือ บริเวณถนนพญาไท มีราคาประเมินที่ดินประมาณ 500,000 บาทต่อตารางวา และสุดท้ายบริเวณถนนพหลโยธิน มีราคาประเมินที่ดินประมาณ 300,000 บาทต่อตารางวา ถึง 350,000 บาทต่อตารางวา และเมื่อดูจากอัตราการเพิ่มหรือลดลงของราคาที่ดิน จะเห็นได้ว่าตามแนวถนนพญาไท มีอัตราการเพิ่มขึ้นได้สูงถึง 100

เปอร์เซ็นต์เลยทีเดียว อันมีสาเหตุมาจากการใช้ที่ดินที่เต็มศักยภาพ รวมถึงมีความสะดวกในการเข้าถึง ด้วยระบบการคมนาคมที่หลากหลาย

#### 4.2.3 เงื่อนไขทางด้านกฎหมาย

เงื่อนไขด้านกฎหมายควบคุมอาคารเกี่ยวข้องกับ กฎกระทรวงหลายฉบับ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น มีผลมาจากกฎหมายที่เอื้ออำนวยในการก่อสร้างและการห้ามก่อสร้างในบริเวณต่างๆ ทำให้แต่ละบริเวณเกิดสิ่งปลูกสร้างที่มีขนาดและพื้นที่ใช้สอยแตกต่างกันไป เช่น การสร้างอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในบริเวณติดกับถนนสายหลัก เพราะมีเงื่อนไขทางด้านกฎหมายที่กำหนดให้อาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่ต่ำกว่า 30,000 ตารางเมตรต้องติดกับถนนสาธารณะที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 10 เมตร เป็นต้น

กฎหมายที่เกี่ยวข้องในที่นี่ ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยมีกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับ คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) และกฎกระทรวง ฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ในหมวดที่ 1 ต่อมาคือ กฎกระทรวงฉบับที่ 50 พ.ศ. 2540 ที่เกี่ยวกับการปรับแก้กฎหมายการสร้างอาคาร และกฎกระทรวงฉบับที่ 55 พ.ศ. 2543 ในหมวดที่ 4 เกี่ยวข้องกับแนวอาคารและระยะถอยร่นของอาคารที่มีความสูงเกิน 2 ชั้นขึ้นไป โดยในที่นี้อธิบายกฎหมายและกับลักษณะที่ปรากฏในพื้นที่ศึกษาดังนี้

กฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) เกี่ยวข้องกับการสร้างอาคารขนาดใหญ่และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ โดยในหมวดที่ 1 เรื่องลักษณะของอาคารเนื้อที่ว่างภายนอกอาคารและแนวอาคาร เนื่องจากภายในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ มีอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากและส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในบริเวณที่ติดกับถนนสายหลักหรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างตั้งแต่ 20 เมตร ไปจนถึง 30 เมตร เนื่องจากกฎกระทรวงฉบับนี้ กำหนดให้ที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคารสูง (ความสูงเกิน 23 เมตรขึ้นไป) หรืออาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร ต้องมีแปลงที่ดินด้านหนึ่งที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร ติดกับถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร ยาวต่อไปเนื่องกันไปจนเชื่อมกับถนนสาธารณะอื่น ที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร

สำหรับที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นมากกว่า 30,000 ตารางเมตร ต้องมีด้านหนึ่งด้านใดของที่ดินนั้นยาวไม่น้อยกว่า 12 เมตร ติดถนนสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 18.00 เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่นที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 18.00 เมตร



ในกฎกระทรวงฉบับที่ 55 พ.ศ.2543 ในหมวดที่ 4 เกี่ยวข้องกับแนวอาคารและระยะถอยร่นของอาคาร กำหนดให้อาคารที่สูงเกินสองชั้นหรือเกิน 8 เมตร ท้องแถว ดึกแถว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ อยู่ติดกับถนนสาธารณะ ซึ่งถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 6 เมตร ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ 10 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 20 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 1 ใน 10 ของความกว้างของถนนสาธารณะ และถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างเกิน 20 เมตรขึ้นไป ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 2 เมตร

จะเห็นได้ว่า หากต้องการสร้างอาคารขนาดใหญ่พื้นที่ใช้สอยไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร จำเป็นต้องสร้างในบริเวณที่ติดกับถนนสาธารณะไม่ต่ำกว่า 10 เมตร ซึ่งถนนที่มีความกว้างประมาณ 10 เมตร จะเป็นถนนซอยโดยส่วนใหญ่อาคารที่เกิดขึ้นใหม่ในปัจจุบันจะไม่ใช่อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง แต่จะเป็นอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเป็นส่วนใหญ่ จากในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ส่วนอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่ใช้สอยมากกว่า 30,000 ตารางเมตร จำเป็นต้องตั้งติดกับถนนสายหลัก ทั้งถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท และถนนสุขุมวิท ล้วนมีความกว้างมากกว่า 30 เมตรทั้งสิ้น ดังนั้น จึงทำให้อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากต้องไปตั้งติดกับถนนสายหลักหรือถนนที่มีความกว้าง 18 เมตรขึ้นไปนั่นเอง

ส่วนอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางจึงเลือกไปตั้งบริเวณถนนซอยที่มีความกว้างไม่ต่ำกว่า 10 เมตร และจากตัวกฎหมายควบคุมอาคาร ที่กล่าวถึงอาคารสูง ที่ให้อาคารที่สูงเกิน 23 เมตร ขึ้นไปจัดเป็นอาคารสูง ซึ่งจะต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับอาคารสูงต่างๆเพิ่มเติมเข้ามาประกอบกับแปลงที่ดินภายในซอยต่างๆมีขนาดเล็ก ดังนั้นผู้ประกอบการที่ต้องการสร้างที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จึงไปตั้งบริเวณในซอยที่มีขนาดแปลงที่ดินไม่ใหญ่หรือเล็กจนเกินไป ทั้งนี้อาจมีเงื่อนไขอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น เงื่อนไขทางด้านราคาที่ดิน และความใกล้เคียงระบบโครงสร้างพื้นฐาน

## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง

ในบทจะเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงและการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า ทำให้เกิดการพัฒนาคึกคักตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยอธิบายการศึกษาในภาพรวมที่เกิดขึ้นของทั้ง 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ศึกษานนทบุรีโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท โดยมีรายละเอียดประกอบ ดังนี้

- 1) สรุปการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งหมดใน 3 พื้นที่ศึกษา
- 2) วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่เป็นลักษณะร่วมใน 3 พื้นที่ศึกษา
- 3) การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงจากลักษณะเฉพาะของ 3 พื้นที่ศึกษา
- 4) การวิเคราะห์รูปแบบกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลง
- 5) การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

#### 5.1 สรุปการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งหมดใน 3 พื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 6 สัญลักษณ์การใช้ที่ดินแต่ละประเภท

รูปแบบ	ประเภทการใช้ที่ดิน	ลักษณะการใช้ที่ดิน	FAR	สัญลักษณ์
1	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	บ้านเดี่ยว ตึกแถวอยู่อาศัย	0.1 - 4	R
2	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	อาคารชุดพักอาศัย (หอพัก)	5 - 7	R+
3	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	คอนโดมิเนียม	8 - 10	R++
4	พาณิชยกรรมหนาแน่นน้อย	ตึกแถว สำนักงาน	1 - 4	C
5	พาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง	สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า	5 - 7	C+
6	พาณิชยกรรมหนาแน่นมาก	สำนักงาน โรงแรม	8 - 10	C++
7	สถาบันราชการ	โรงพยาบาล อาคารราชการ	-	Ins
8	สถานศึกษา	มหาวิทยาลัย โรงเรียน	-	S
9	สถาบันทางศาสนา	วัด โบสถ์ มัสยิด	-	T
10	อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	โรงงาน คลังเก็บสินค้า	-	Ind

หมายเหตุ\* FAR คือ อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน

1. การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากรูปแบบเดิมเป็นรูปแบบใหม่ โดยการเปลี่ยนแปลงจะกำหนดสัญลักษณ์ตามการใช้ที่ดินและความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ตารางที่ 5.1)

2. ระยะทางจากถนนสายหลัก ในที่นี้จะกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้น มีระยะห่างจากถนนสายหลักเท่าใด เช่น ติดกับถนนสายหลัก ห่างจากถนนสายหลัก 100 เมตร 200 เมตร ไปจนถึง 400 เมตร เป็นต้น เพื่อตรวจสอบว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทใดเกิดขึ้นในระยะใดจากถนน

3. รูปแบบแปลงที่ดินเดิม ในที่นี้จะกล่าวถึงลักษณะแปลงที่ดินเดิมก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ที่ดินประเภทใหม่ เช่น แปลงที่ดินเดิมเป็นกลุ่มตึกแถว 50 แปลงมีขนาดแปลงละ 40 ตารางเมตร หรือแปลงที่ดินเดิม มีขนาด 1600 ตารางเมตรหรือ 1 ไร่ เป็นต้น

4. เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงทางด้านกรรมสิทธิ์ เป็นเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้น ซึ่งมีทั้งกรรมสิทธิ์เดี่ยว และหลายกรรมสิทธิ์ เช่น กรรมสิทธิ์แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว แปลงที่ดินสำนักงาน หอพักมีกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว แปลงที่ดินตึกแถวจะมีหลายกรรมสิทธิ์หรือมีกรรมสิทธิ์เดี่ยว

5. เงื่อนไขทางกฎหมายควบคุมอาคาร ในที่นี้ คือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) และฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) จะวิเคราะห์ในส่วนของการสร้างอาคาร ได้แก่ การสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่รวมทุกชั้นไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร แปลงที่ดินด้านหนึ่งด้านใดที่กว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร ต้องติดกับถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร และการสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่รวมทุกชั้นเกิน 30,000 ตารางเมตร แปลงที่ดินด้านหนึ่งด้านใดที่กว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร ต้องติดกับถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 18 เมตร (ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักที่มีความกว้างประมาณ 30 เมตร)

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะแสดงรายละเอียดด้วยตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินรวมทั้งสิ้น 24 กรณี (ตารางที่ 7 หรือตารางที่ 5.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้อง) ดังนี้

ตารางที่ 7 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

รูปแบบที่	บริเวณที่ตั้ง	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น		กรณีที่เกิดขึ้น	ระยะที่เกิดขึ้น (เมตร) ห่างจากถนนสายหลัก	รูปแบบแปลงที่ดินเดิม	เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	
		การใช้ที่ดินเดิม	การใช้ที่ดินใหม่				เงื่อนไขกรรมสิทธิ์	เงื่อนไขกฎหมาย (ติดขนาดถนน)
1	ถนนพหลโยธิน	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บ้านเดี่ยว (R)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง หอพัก (R+)	13	30 - 400 เมตร	แปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 800 ตารางเมตร	แปลงเดี่ยวหรือรวมแปลงที่ดิน 1-2 แปลง	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
	ถนนพญาไท			11	20 - 400 เมตร	แปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 800 ตารางเมตร	แปลงเดี่ยวหรือรวมแปลงที่ดิน 1-2 แปลง	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
	ถนนสุขุมวิท			24	10 - 400 เมตร	แปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 800 ตารางเมตร	แปลงเดี่ยวหรือรวมแปลงที่ดิน 1-2 แปลง	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
2	ถนนพหลโยธิน	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บ้านเดี่ยว (R)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++)	2	100 และ 150 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 2 - 4 แปลง ตั้งแต่ 400 - 1600 ตารางเมตร	รวมแปลงที่ดินเดี่ยว 3 - 4 แปลง	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 10 เมตร
	ถนนพญาไท			2	ติดกับถนนสายรอง (ศรีอยุธยา) ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 2 - 4 แปลง ตั้งแต่ 400 - 1600 ตารางเมตร	รวมแปลงที่ดินเดี่ยว 3 - 4 แปลง	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท			2	200 เมตร (สุขุมวิท 59) 250 เมตร (สุขุมวิท 38)	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 2 - 4 แปลง ตั้งแต่ 400 - 1600 ตารางเมตร	รวมแปลงที่ดินเดี่ยว 2 - 4 แปลง	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 10 เมตร
3	ถนนพหลโยธิน	พาณิชย์กรรม ตึกแถว (C) ด้านหน้าติดถนนสายหลัก รวมกับที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) ด้านหลัง	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++)	5	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดิน ตึกแถว 3 - 5 แปลง รวมกับแปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	3 - 5 กรรมสิทธิ์ ตึกแถว รวมกับแปลงที่ดิน บ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนพญาไท			3	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดิน ตึกแถว 3 - 5 แปลง รวมกับแปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	3 - 5 กรรมสิทธิ์ ตึกแถว รวมกับแปลงที่ดิน บ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร

รูปแบบที่	บริเวณที่ตั้ง	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น		กรณีที่เกิดขึ้น	ระยะที่เกิดขึ้น (เมตร) ห่างจากถนนสายหลัก	รูปแบบแปลงที่ดินเดิม	เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	
		การใช้ที่ดินเดิม	การใช้ที่ดินใหม่				เงื่อนไขกรรมสิทธิ์	เงื่อนไขกฎหมาย (ติดขนาดถนน)
	ถนนสุขุมวิท			4	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดิน ตึกแถว 3 - 5 แปลง รวมกับแปลง ที่ดินบ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	3 - 5 กรรมสิทธิ์ ตึกแถว รวมกับแปลง ที่ดิน บ้านเดี่ยว 2 - 3 แปลง	ติดกับถนน สายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
5	ถนนพหลโยธิน	ที่อยู่อาศัย (R) และ พาณิชย์กรรม ตึกแถว (C) ที่รวมกันเป็น กลุ่ม	ที่อยู่อาศัย หนาแน่น มาก (R++)	2	ติดกับถนนสาย หลัก (บริเวณ สถานีสะพาน ควายกับ แยกปติพัทธ์) Ideo Mix, Life@Phahol	แปลงที่ดิน กลุ่มตึกแถว และ ทาวน์เฮาส์กว่า 20 แปลง (สถานี สะพานควาย) และกว่า 100 แปลง (แยกปติพัทธ์)	กรรมสิทธิ์เจ้าของ ที่ดินรายเดียว (สร้างตึกแถว ให้เช่า)	ติดกับถนน สายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนพญาไท			2	ติดกับถนนสาย หลัก บริเวณสถานีราช เทวี Pyne ติดกับถนนสาย รองเพชรบุรี Latte Ize	แปลงที่ดิน กลุ่มตึกแถว (ทาวน์เฮาส์) กว่า 40 แปลง และ กว่า 70 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของ ที่ดินรายเดียว (สร้างตึกแถว ให้เช่า)	ติดกับถนน สายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท			1	ติดกับถนนสาย หลัก (สถานีพระโขนง) Rhythm 60	แปลงที่ดิน กลุ่มตึกแถว กว่า 60 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของ ที่ดินรายเดียว (สร้างตึกแถว ให้เช่า)	ติดกับถนน สายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
6	ถนนพหลโยธิน	พาณิชย์กรรม สำนักงานหรือ ตึกแถว พาณิชย์ C	ที่อยู่อาศัย หนาแน่น มาก (R++)	3	ติดกับถนนสาย หลัก	แปลงที่ดิน สำนักงาน	2 กรณีที่ กรรมสิทธิ์ที่ดิน รายเดียว 1 กรณีที่เป็น สำนักงานรวมกับ พาณิชย์ตึกแถวมี กรรมสิทธิ์เดียว	1 กรณี ติดกับ ถนนซอย กว้าง 10 เมตร (อารีย์ซอย 1) 2 กรณี ติดกับ ถนนสายหลัก กว้างถนน 30 เมตร
	ถนนพญาไท			4	ติดกับถนนสาย หลัก 2 กรณี (ถนนพญาไท) ติดกับถนนสาย รอง 2 กรณี (ถนนศรีอยุธยา และเพชรบุรี)	1 กรณี แปลง ที่ดิน 1 แปลง และตึกแถว พาณิชย์ ด้านหน้า 4 แปลง 2 กรณี แปลง ที่ดินสำนักงาน 1 แปลง	แปลงที่ดิน สำนักงาน ปั้มน้ำมัน หรือ อาคารพาณิชย์ มี กรรมสิทธิ์ เจ้าของที่ดิน รายเดียว	ติดกับถนน สายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร



รูปแบบที่	บริเวณที่ตั้ง	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น		กรณีที่เกิดขึ้น	ระยะที่เกิดขึ้น (เมตร) ห่างจากถนนสายหลัก	รูปแบบแปลงที่ดินเดิม	เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	
		การใช้ที่ดินเดิม	การใช้ที่ดินใหม่				เงื่อนไขกรรมสิทธิ์	เงื่อนไขกฎหมาย (ติดขนาดถนน)
						1 กรณี แปลงที่ดินโรงภาพยนตร์ 1 แปลง		
	ถนนสุขุมวิท			1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินสำนักงาน	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
7	ถนนพญาไท	ที่ว่าง (Open)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++)	2	ติดกับถนนสายหลัก (พญาไท) ติดถนนสายรอง (เพชรบุรี) ระยะ 300 เมตร	แปลงที่ดินว่างเปล่า ขนาด 2 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท			1	ติดถนนสายรอง (พระรามที่ 4)	แปลงที่ดินว่างเปล่า ขนาด 2 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายรอง ความกว้างถนน 22 เมตร
8	ถนนพหลโยธิน	พาณิชย์กรรมสำนักงานหรือกลุ่มตึกแถว (C)	พาณิชย์กรรมห้างสรรพสินค้า (C+)	2	ติดกับถนนสายหลัก (Villa Aree, Big C สะพานควาย)	แปลงที่ดินสำนักงาน	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว (ให้เข้าที่ดินต่อ)	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
9	ถนนพญาไท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R)	พาณิชย์กรรมร้านค้าสำนักงาน (C)	2	300 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 1 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนซอย ความกว้าง 5 - 6 เมตร
10	ถนนพญาไท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R)	พาณิชย์กรรมห้างสรรพสินค้า (C+)	1	ติดกับถนนสายหลักและถนนซอยรางน้ำ (โรงภาพยนตร์เซนจูรี่)	แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 1-2 แปลง	กรรมสิทธิ์ที่ดินรายย่อย 2 ราย	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร ถนนซอย 16 เมตร
11	ถนนพญาไท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R)	พาณิชย์กรรมสอนพิเศษวรรณกรรม (C++)	1	ติดกับถนนสายหลักและสายรอง บริเวณสี่แยกพญาไท	แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 1 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
12	ถนนพญาไท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R) ร่วมกับพาณิชย์กรรมสำนักงาน (C)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R+)	1	350 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 1 แปลง แปลงที่ดินสำนักงาน 1 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของ 2 ราย รวมแปลงเป็นที่ดินเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร

รูปแบบที่	บริเวณที่ตั้ง	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น		กรณีที่เกิดขึ้น	ระยะที่เกิดขึ้น (เมตร) ห่างจากถนนสายหลัก	รูปแบบแปลงที่ดินเดิม	เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	
		การใช้ที่ดินเดิม	การใช้ที่ดินใหม่				เงื่อนไขกรรมสิทธิ์	เงื่อนไขกฎหมาย (ติดขนาดถนน)
13	ถนนพญาไท	พาณิชย์กรรมสำนักงาน (C)	พาณิชย์กรรมหนาแน่นสูงโรงแรม (C++)	1	ติดกับถนนสายหลัก โรงพยาบาลนครเมคคาณามา (สถานีรถไฟฟ้าวราหเทวี)	แปลงที่ดิน 1 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท			1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดิน 1 แปลง		ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R) ร่วมกับพาณิชย์กรรมตึกแถว (C)	พาณิชย์กรรมห้างสรรพสินค้า (C+)	1	ติดกับถนนสายหลัก (เกตเวย์เอกมัย)	แปลงที่ดินอยู่อาศัย 1 แปลง แปลงที่ดินตึกแถว 25 แปลง	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
14	ถนนสุขุมวิท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยว (R) ร่วมกับพาณิชย์กรรมสำนักงาน (C)	พาณิชย์กรรมหนาแน่นสูงโรงแรม (C++)	1	ติดกับถนนสายหลัก (สถานีรถไฟฟ้าวราหเทวี)	แปลงที่ดินสำนักงานและแปลงที่ดินที่อยู่อาศัย 1 แปลง		กรรมสิทธิ์เจ้าของ 2 ราย รวมแปลงเป็นที่ดินเดียว
15	ถนนสุขุมวิท	ที่ว่าง (Open)	พาณิชย์กรรมหนาแน่นสูงโรงแรม C++	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินว่างเปล่า 1 แปลง ประมาณ 2,000 ตารางเมตร	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
	ถนนสุขุมวิท	ที่ว่าง (Open) ร่วมกับอุตสาหกรรม (Ind)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหมู่บ้านจัดสรร (R)	1	ระยะ 300 - 700 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินว่างเปล่ากว่า 10 ไร่ (อยู่นอกพื้นที่ศึกษา) แปลงที่ดินอุตสาหกรรม		รวมกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินหลายราย
16	ถนนพหลโยธิน	ที่ว่าง (Open)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R+)	1	ระยะ 350 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็กไม่เกิน 800 ตารางเมตร	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนซอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
17	ถนนพหลโยธิน	อาคารราชการ (Ins)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R+)	1	ระยะ 100 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็กไม่เกิน 800 ตารางเมตร		กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว

รูปแบบที่	บริเวณที่ตั้ง	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น		กรณีที่เกิดขึ้น	ระยะที่เกิดขึ้น (เมตร) ห่างจากถนนสายหลัก	รูปแบบแปลงที่ดินเดิม	เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	
		การใช้ที่ดินเดิม	การใช้ที่ดินใหม่				เงื่อนไขกรรมสิทธิ์	เงื่อนไขกฎหมาย (ติดขนาดถนน)
18	ถนนสุขุมวิท	อุตสาหกรรมขนาดเล็ก (Ind)	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R)	1	ระยะ 350 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 800 ตารางเมตร	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนขอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
19	ถนนพญาไท	สถาบันราชการ กรมขนส่งภาคอีสาน (Ins)	พาณิชย์กรรม ห้างสรรพสินค้า (C+)	1	ระยะ 200 เมตร จากถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดกลาง 25 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนขอย รางน้ำ ความกว้างถนน 16 เมตร
20	ถนนพญาไท	อาคารราชการ โรงพยาบาล (Ins)	อาคารราชการ โรงพยาบาล (Ins+)	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 2 - 5 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
21	ถนนสุขุมวิท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R) พาณิชยกรรม (C)	โรงเรียน (S)	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 6 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
22	ถนนสุขุมวิท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) ปานกลางและ (R+) พาณิชยกรรม (C)	ที่ว่าง (Open)	1	ติดกับถนนสายหลัก (สถานีรถไฟพาราชโนง)	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 4 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว (ให้เช่า)	ติดกับถนนสายหลักและสายรอง ความกว้างถนน 30 เมตร และ 22 เมตร
23	ถนนพหลโยธิน	พาณิชยกรรม ดึกแถว ผับ บาร์ (C)	ที่ว่าง (Open)	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 7.5 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
24	ถนนพหลโยธิน	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บ้านเดี่ยว (R)	ที่ว่าง (Open)	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก ไม่เกิน 800 ตารางเมตร	รวมกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดิน 2 - 3 ราย	ติดกับถนนขอย ความกว้างถนน 6 - 10 เมตร
25	ถนนพหลโยธิน	สถาบันราชการ องค์การรับส่งสินค้า (Ins)	ที่ว่าง (Open)	1	ติดกับถนนสายหลัก	แปลงที่ดินขนาดเล็ก 5 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว	ติดกับถนนสายหลัก ความกว้างถนน 30 เมตร
26	ถนนพญาไท	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) พาณิชยกรรม ดึกแถว (C)	ที่ว่าง (Open)	2	ติดกับถนนสายหลักและสายรอง บริเวณสี่แยกราชเทวี	แปลงที่ดินขนาดเล็ก มีขนาด 3 ไร่ และ 6 ไร่	กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว สำนักงาน ทรัพย์สินฯ และเอกชน	ติดกับถนนสายหลักและสายรอง ความกว้างถนน 30 เมตร

## 5.2 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่มีลักษณะร่วมใน 3 พื้นที่ศึกษา

จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งหมดใน 3 พื้นที่ศึกษาในตารางที่ 5.2 พบว่าในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท และพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท ในที่นี้จะอธิบายการเปลี่ยนแปลงและการใช้ที่ดินที่มีลักษณะคล้ายกันที่เกิดขึ้นรวมทั้ง 3 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาที่ 1 ตามแนวถนนพหลโยธิน	พื้นที่ศึกษาที่ 2 ตามแนวถนนพญาไท	พื้นที่ศึกษาที่ 3 ตามแนวถนนสุขุมวิท
$R \rightarrow R+ (13)$ $R \rightarrow R++ (2)$ $R,C \rightarrow R++ (7)$ $C \rightarrow R++ (3)$ $C \rightarrow C+ (2)$ $Open \rightarrow R+ (1)$ $Ins \rightarrow R+ (1)$ $C \rightarrow Open (1)$ $R \rightarrow Open (1)$ $Ins \rightarrow Open (1)$	$R \rightarrow R+ (11)$ $R \rightarrow R++ (2)$ $R,C \rightarrow R++ (5)$ $C \rightarrow R++ (4)$ $Open \rightarrow R++ (2)$ $R \rightarrow C++ (1)$ $C \rightarrow C++ (1)$ $R \rightarrow C (2)$ $R \rightarrow C+ (1)$ $R,C \rightarrow R+ (1)$ $Ins \rightarrow C+ (1)$ $Ins \rightarrow Ins+ (1)$ $C,R \rightarrow Open (2)$	$R \rightarrow R+ (24)$ $R \rightarrow R++ (2)$ $R,C \rightarrow R++ (5)$ $C \rightarrow R++ (1)$ $Open \rightarrow R++ (1)$ $R, C \rightarrow C++ (1)$ $Open \rightarrow C++ (1)$ $R, C \rightarrow C+ (1)$ $Open, Ind \rightarrow R (1)$ $Ind \rightarrow R+ (1)$ $R, R+, C \rightarrow S (1)$ $R, R+, C \rightarrow Open (1)$

รูปที่ 45 : การเปลี่ยนแปลงที่มีลักษณะร่วมใน 3 พื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการวิเคราะห์

### 5.2.1 การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (R+)

ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยว (R) เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางหรือหอพัก (R+) รวมทั้งสิ้นถึง 48 กรณี โดยทุกกรณีไม่อยู่ติดกับถนนสายหลักเลย ซึ่งในแต่ละกรณีจะเกิดในระยะ 10 ถึง 400 เมตร ตามถนนซอยหรือถนนสายย่อยที่มีความกว้างประมาณ 6 เมตร ไปจนถึง 10 เมตร โดยแปลงที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กที่อยู่ติดกันประมาณ 1 ถึง 2 แปลง ประมาณ 2 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างปราศจากถนน (Open) 1 กรณี พื้นที่สถาบันราชการ (Ins) 1 กรณี พื้นที่อุตสาหกรรมขนาดเล็ก (Ind) 1 กรณี รวม 3 กรณี ซึ่งเกิดขึ้นติดกับถนนซอยความกว้าง 6 ถึง 10 เมตร ส่วนใหญ่จะเกิดบนแปลงที่ดินไม่เกิน 800 ตารางเมตร

### 5.2.2 การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++)

การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากหรือคอนโดมิเนียม มีรวมทั้งสิ้น 34 กรณี โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากประเภทของการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันดังนี้

1) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยว (R) เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากหรือคอนโดมิเนียม (R++) รวมทั้งสิ้น 6 กรณี โดยที่เกิดขึ้นติดกับถนนสายหลัก 2 กรณี ขนาดถนนกว้าง 30 เมตร ทำให้สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ อยู่ในพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท เกิดขึ้นบนแปลงที่ดินขนาดประมาณ 1 ไร่ ส่วนอีก 4 กรณี เกิดขึ้นบริเวณถนนซอยที่มีความกว้างมากกว่า 10 เมตร ทำให้สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่ได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่แปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงแต่เดิมเป็น ตึกแถวหรือสำนักงานที่มีกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียวหรือสองราย

2) พาณิชยกรรมตึกแถว (C) ด้านหน้าติดกับถนนสายหลัก รวมกับแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยบ้านเดี่ยวที่อยู่ด้านหลัง (R) เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++) เกิดรวมทั้งสิ้น 12 กรณีรวมทุกพื้นที่ศึกษา โดยทุกกรณีเกิดขึ้นติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้าง 30 เมตร สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยการเปลี่ยนแปลงเกิดจากการรวมกรรมสิทธิ์ 3 ถึง 5 กรรมสิทธิ์ตึกแถว รวมกับแปลงที่ดินบ้านเดี่ยว 2 ถึง 3 แปลง รวมกันเป็นแปลงที่ดินเดียว

3) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยตึกแถว (R) และพาณิชยกรรมตึกแถว (C) เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++) เกิดรวมทั้งสิ้น 5 กรณี ใน 3 พื้นที่ศึกษา โดยทุกกรณีเกิดขึ้นติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้าง 30 เมตร สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปจากเดิมที่เป็นแปลงที่ดินกลุ่มตึกแถวหรือทาวน์เฮาส์ ซึ่งมีอยู่รวมกันตั้งแต่ 20 แปลง ไปจนถึง 100 แปลง พบว่าทุกกรณีมีเงื่อนไขกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นเจ้าของรายเดียว (สร้างตึกแถวทาวน์เฮาส์ให้เช่าและเมื่อหมดสัญญาเช่าจึงขอคืนกรรมสิทธิ์เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก)

4) พาณิชยกรรมสำนักงานหรือตึกแถว (C) เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (R++) เกิดรวมทั้งสิ้น 8 กรณี โดย 7 กรณีติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้าง 30 เมตร สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ส่วนด้านกรรมสิทธิ์ มี 2 กรณี ที่มีการซื้อกรรมสิทธิ์ตึกแถวรายย่อยด้านหน้ารวมกับพื้นที่สำนักงาน นอกจากนั้นเป็นพื้นที่ที่มีกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียวโดยเดิมเป็นพื้นที่



สำนักงาน ปิมน้ำมัน โรงภาพยนตร์ ส่วนอีก 1 กรณี ที่ติดกับถนนสายย่อยที่มีความกว้างมากกว่า 10 เมตร (ซอยอารีย์ 1) สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่ไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร ได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กรณีสิทธิ์ที่ดินเป็นสำนักงานเดิมเจ้าของที่ดินรายเดียว

5) พื้นที่ว่าง (Open) เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยทุกกรณีติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้างมากกว่า 30 เมตร ทำให้สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยแปลงที่ดินว่างเปล่ามีขนาดประมาณ 1 ไร่ โดยมีกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินรายเดียว

พบว่า การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากในบางส่วนมีการเกิดขึ้นภายในพื้นที่ลึกกว่า 300 เมตร เนื่องจากการซื้อแปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนด้านหน้าและรวมกับแปลงที่ดินที่อยู่ด้านหลังมีความยาวมากกว่า 200 เมตร เข้าสู่แปลงที่ดินขนาดใหญ่กว่า 2 ไร่ เพื่อสร้างเป็นอาคารสูงด้านใน ทำให้พื้นที่ด้านในมีการปะปนระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ทั้งที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากควรอยู่ติดกับถนนสายหลัก

#### 5.2.3 การเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง (C+)

การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีรวมทั้งสิ้น 5 กรณี โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากประเภทของการใช้ที่ดินที่แตกต่างกัน ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) หรือพาณิชยกรรมสำนักงาน (C) เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลางหรือห้างสรรพสินค้า (C+) โดยเกิดขึ้นรวม 3 กรณี โดยติดกับถนนสายหลักกว้าง 30 เมตร ทุกกรณี ซึ่งกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์เดียว

นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลางหรือห้างสรรพสินค้า (C+) ทั้งพื้นที่พาณิชยกรรมสำนักงานหรือกลุ่มตึกแถว พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยรวมกับพื้นที่พาณิชยกรรมตึกแถว พื้นที่สถาบันราชการหรือสถานีส่งเก่า และมีทั้งติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้างกว่า 30 เมตร เช่น บิ๊กซีสะพานควาย วิลล่าอารีย์ โรงภาพยนตร์เซนจูรี เกตเวย์เอกมัย เป็นต้น และติดกับถนนสายรองที่มีความกว้างกว่า 16 เมตร เช่น อาคารคิงพาวเวอร์ โดยส่วนใหญ่พื้นที่ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง จะเป็นแปลงที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์รายเดียวทำให้ง่ายต่อการเปลี่ยนแปลง หรือเป็นการซื้อกรรมสิทธิ์ตึกแถวด้านหน้าถนนรวมกับแปลงที่ดินที่อยู่ด้านหลัง

#### 5.2.4 การเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชย์กรรมหนาแน่นมาก (C++)

การเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชย์กรรมหนาแน่นมากหรือโรงแรม สำนักงานขนาดใหญ่ มีรวมทั้งสิ้น 5 กรณี โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากประเภทของการใช้ที่ดินที่แตกต่างกัน ดังนี้

มีการเปลี่ยนแปลงจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (R) ร่วมกับพาณิชย์กรรมตึกแถว (C) เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหนาแน่นมากอาคารสองพิเศษวรรณสรณ์ (C++) โดยมี 1 กรณี ติดกับถนนพญาไทที่มีความกว้าง 30 เมตร สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

นอกจากนั้นอีก 4 กรณี เป็นการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินหลากหลายประเภท เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหนาแน่นมากประเภทโรงแรม โดยมีการเปลี่ยนแปลงจาก พื้นที่พาณิชย์กรรมอาคารสำนักงาน โรงภาพยนตร์ การรวมแปลงที่ดินระหว่างสำนักงานและที่อยู่อาศัย หรือเกิดจากพื้นที่ว่างปราศจากถนน โดยทุกกรณีติดกับถนนสายหลักที่มีติดกับถนนพญาไทที่มีความกว้าง 30 เมตร สามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตรได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และส่วนใหญ่กรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของที่ดิน 1 ถึง 2 ราย

นอกจากการเปลี่ยนแปลงที่เป็น ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก พาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง และพาณิชย์กรรมหนาแน่นมากแล้ว ยังพบว่าการเปลี่ยนแปลงอื่นที่เกิดขึ้นอีก เช่น การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พาณิชย์กรรมและอยู่อาศัยเป็น โรงเรียน การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างรวมกับแปลงที่ดินอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยว (หมู่บ้านจัดสรร) โดยการเปลี่ยนแปลงอื่นๆสามารถดูได้ในตารางที่ 5.2 เพื่อให้เข้าใจง่ายยิ่งขึ้นจะแสดงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นร่วมกันใน 3 พื้นที่ศึกษา

#### 5.3 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงจากลักษณะเฉพาะของ 3 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพหลโยธิน พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท พื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิท มีลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกันไป ถึงแม้จะมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่คล้ายกัน โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

##### 5.3.1 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน

พื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธินหรือตั้งอยู่ในเขตพญาไท โดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่ราชการ โดยเฉพาะเป็นที่ตั้งของหน่วยทหารและกรมตำรวจหลายแห่ง รวมถึงเป็นที่ตั้งของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารและกิจการโทรคมนาคม โดยย่านสะพานควายเดิมเป็นตลาด แต่เมื่อเมื่อมีการขยายตัวทำให้พื้นที่ที่กลายเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นมากขึ้น มีอาคารร้านค้า ห้างสรรพสินค้าเพิ่มมากขึ้น และเมื่อมีรถไฟฟ้าตัดผ่าน ทำให้พื้นที่บริเวณ 2 ฝั่งถนนพหลโยธิน รวมถึงบริเวณถนนสายรองอื่นๆ เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงมากขึ้น ทั้งนี้การเกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงส่วนใหญ่จะเกิดในบริเวณที่เป็นที่ดินของเอกชนที่ติดกับถนนสายหลักหรือที่อยู่ภายในซอย แต่บริเวณที่เป็นพื้นที่ราชการทหารหรือกรมตำรวจเดิม ยังคงเป็นพื้นที่สถาบันราชการต่อไป ทั้งนี้ลักษณะพิเศษของพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน คือ มีจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่ ทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ ได้แก่ จุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรจตุจักรและอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

จะเห็นได้ว่าการใช้ที่ดินทางทิศตะวันออกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของทางทหาร (ถัดจากพื้นที่ศึกษาออกไป) รวมถึงพื้นที่บริเวณกึ่งกลาง (สถานีรถไฟฟ้าวาร์รี่) มีลักษณะแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของสถานที่ราชการ ทำให้การพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเกิดขึ้นได้ ดังนั้นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กส่วนใหญ่จึงไปเกิดบนแปลงที่ดินขนาดเล็กบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวาร์รี่ที่แต่เดิมเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กของทั้งตึกแถว อาคารสำนักงาน และพื้นที่อยู่อาศัย ซึ่งกรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของที่ดินรายเดียว (นักการเมือง) ทำให้การพัฒนาสามารถเกิดขึ้นได้ง่าย

การใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบการคมนาคม ตามแนวถนนพหลโยธิน พบว่าลักษณะการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นใหม่โดยเฉพาะพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามแนวถนนพหลโยธินที่เป็นถนนสายหลักมีความกว้างมากกว่า 30 เมตร โดยมีขนาดพื้นที่ใช้สอยอาคารเกินกว่า 30,000 ตารางเมตร ส่วนบริเวณที่เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงที่มีขนาดไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร จะอยู่บริเวณซอย ที่มีความกว้างประมาณ 10 ถึง 15 เมตร ในที่นี้ ได้แก่ ซอยอารีย์ซอยหลัก ถนนกว้าง 15 เมตร และซอยอารีย์ 1 ถนนกว้าง 12 เมตร ทำให้อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงมีขนาดไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร

### 5.3.2 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนพญาไท

พื้นที่ตามแนวถนนพญาไท ตั้งอยู่ในเขตราชเทวี เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญเนื่องจากอยู่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครซึ่งถือเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ พาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยซึ่งต่อมามีการพัฒนาอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงขึ้นเป็นจำนวนมาก ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษานี้ติดกับสถานที่สำคัญทั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการจราจรขนาดใหญ่หรืออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ทิศใต้ติดกับพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมสยามและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทิศตะวันออกติดกับพื้นที่ย่านการค้า

ประตุน้ำ และทิศตะวันตกติดกับเขตอุตสาหกรรมและมีลักษณะเฉพาะเป็นกลุ่มอาคารโรงพยาบาลของรัฐ อีกทั้งภายในพื้นที่ยังมีผู้ชุมชนอยู่อาศัยที่หลากหลาย

ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษานี้ คือ เป็นพื้นที่ที่มีรูปแบบการคมนาคมที่หลากหลาย ทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ โดยทางถนน คือ การเป็นพื้นที่ที่มีถนนสายหลักตัดผ่าน ได้แก่ ถนนพญาไท ถนนศรีอยุธยา และถนนเพชรบุรี ซึ่งถนนแต่ละสายต่างมีการเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่ที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ส่วนการคมนาคมทางราง มีอยู่ถึง 2 แบบ ได้แก่ ทางรถไฟสายตะวันออก และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร รวมถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตลิงก์ เชื่อมไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ยังมีคลองมหานาคตัดผ่าน ซึ่งยังคงมีการคมนาคมทางน้ำเชื่อมไปยังพื้นที่เมืองเก่าและเขตบางกะปิ

ความพิเศษของพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไทเช่นนี้เองทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้น โดยส่วนใหญ่จะเป็นไปเพื่อการพาณิชย์กรรม โดยจะเห็นได้ว่าตามแนวถนนสายหลักจะมีการสร้างอาคารพาณิชย์กรรมขึ้น เช่น อาคารโรงภาพยนตร์ห้างสรรพสินค้า อาคารสอนพิเศษ อาคารโรงแรม รวมถึงบริเวณซอยรางน้ำมีอาคารพาณิชย์กรรมเกิดขึ้นเช่นเดียวกันเพื่อตอบรับกับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่ด้วยระบบการคมนาคมที่สะดวกสบาย คือ อาคารศูนย์การค้าคิงพาวเวอร์รวมถึงเกิดโรงแรมและหอพักขึ้นมากมาย การเกิดขึ้นของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากไปตามแนวถนนสายหลักทั้งถนนพญาไท ถนนศรีอยุธยา และถนนเพชรบุรี

พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจะเกิดขึ้นตามแนวถนนสายหลักทั้งสามแห่ง โดยจะเกิดขึ้นในบริเวณที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของรายเดียวทั้งที่แต่เดิมเป็นกลุ่มตึกแถว อาคารสำนักงาน หรือพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เนื่องจากกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นเจ้าของรายเดียวประกอบกับขนาดถนนที่มีความกว้างถึง 30 เมตร ทำให้อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่มีขนาดใหญ่พิเศษ ขนาดพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตร จึงสามารถเกิดขึ้นได้ แต่ด้วยลักษณะที่ตั้งของพื้นที่ศึกษานี้เอง ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมจึงทำให้ราคาที่ดินในพื้นที่สูงกว่าพื้นที่อื่นหลายเท่าตัว ส่งผลให้ราคาที่อยู่อาศัยสูงกว่าในพื้นที่อื่นด้วยเช่นกัน

### 5.3.3 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท

พื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิท ตั้งอยู่ทั้งในเขตวัฒนา (ทิศเหนือถนนสุขุมวิท) และเขตคลองเตย (ทิศใต้ถนนสุขุมวิท) โดยแต่เดิมพื้นที่ย่านสุขุมวิทมีกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของข้าราชการ เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ และหลังจากการสร้างระบบรถไฟฟ้าขึ้นทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนาในแนวสูง ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษาย่านสุขุมวิทมีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ เกิด

อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าขึ้นเป็นจำนวนมากในยุคหลังๆ และในพื้นที่เริ่มมีชาวต่างชาติเข้ามาอยู่อาศัยโดยเฉพาะบริเวณซอยทองหล่อที่มีชาวญี่ปุ่นเข้ามาอยู่อาศัย

รูปแบบการคมนาคมในพื้นที่ศึกษามี 2 รูปแบบที่ชัดเจน คือ การคมนาคมทางถนนและทางรางหรือรถไฟฟ้า โดยการคมนาคมทางถนนสายหลัก คือ ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลักและมีถนนพระรามที่ 4 และถนนสุขุมวิท 71 ที่เป็นถนนสายหลักเช่นกัน เชื่อมกับถนนสุขุมวิทบริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง และมีถนนสายรองหรือที่สำคัญเชื่อมไปยังถนนเพชรบุรี คือ ถนนสุขุมวิท 63 เป็นที่อยู่อาศัย และยังมีซอยทองหล่อจะมีลักษณะเป็นย่านเศรษฐกิจสำนักงานร้านค้า ร้านอาหาร ส่วนรูปแบบการคมนาคมอีกรูปแบบ คือ ทางรางหรือรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท ซึ่งการเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2542 ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นเกิดที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก รวมถึงเกิดห้างสรรพสินค้าขึ้นเช่นเดียวกัน

ความพิเศษของพื้นที่ตามแนวถนนสุขุมวิทดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เป็นย่านเศรษฐกิจ มีอาคารสำนักงาน สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง รวมถึงยังมีสถาบันทางศาสนาหรือวัดธาตุทอง ซึ่งในระยะหลังจากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าทำให้เกิดอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงตามแนวถนนสุขุมวิทเป็นจำนวนมาก โดยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้างมากกว่า 30 เมตร เป็นส่วนใหญ่ ทำให้สร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีขนาดพื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตร ได้ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ส่วนถนนพระรามที่ 4 ช่วงติดกับถนนสุขุมวิท เริ่มมีการริ่อาคารเพื่อสร้างคอนโดมิเนียมแล้ว และในบริเวณถนนสายรองหรือถนนสุขุมวิท 63 รวมถึงซอยทองหล่อ ส่วนใหญ่ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นอาคารสำนักงาน โรงแรม ร้านค้า ร้านอาหารเป็นส่วนใหญ่

ในบริเวณกึ่งกลางพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิทตอนกลาง บริเวณสถานีเอกมัยพบว่าระยะหลังเริ่มมีอาคารอยู่อาศัยหนาแน่นสูงและห้างสรรพสินค้าเกิดขึ้น โดยแต่เดิมพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาและฝั่งตรงกันข้ามเป็นวัดธาตุทอง ทำให้ตามแนวพื้นที่นี้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงให้เกิดความหนาแน่นมากขึ้นได้

จึงกล่าวสรุปจากพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ในภาพรวมได้ว่า ส่วนใหญ่ตามแนวถนนสายหลักจะมีการเปลี่ยนแปลงให้เกิดการพัฒนาที่มีศักยภาพสูงขึ้น ยกเว้นในบริเวณที่เป็นพื้นที่สถาบันราชการต่างๆ และพื้นที่สถาบันทางศาสนา แต่ไม่เชื่อว่าพื้นที่เหล่านั้นไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงได้เลย แต่ยังคงมีการพัฒนาอาคาร สิ่งปลูกสร้างภายใน

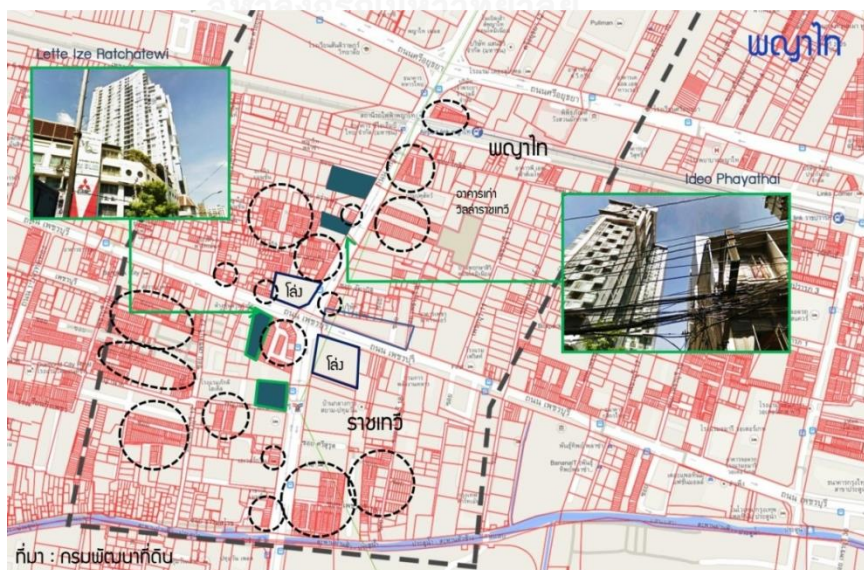


### 5.4 การวิเคราะห์รูปแบบกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลง

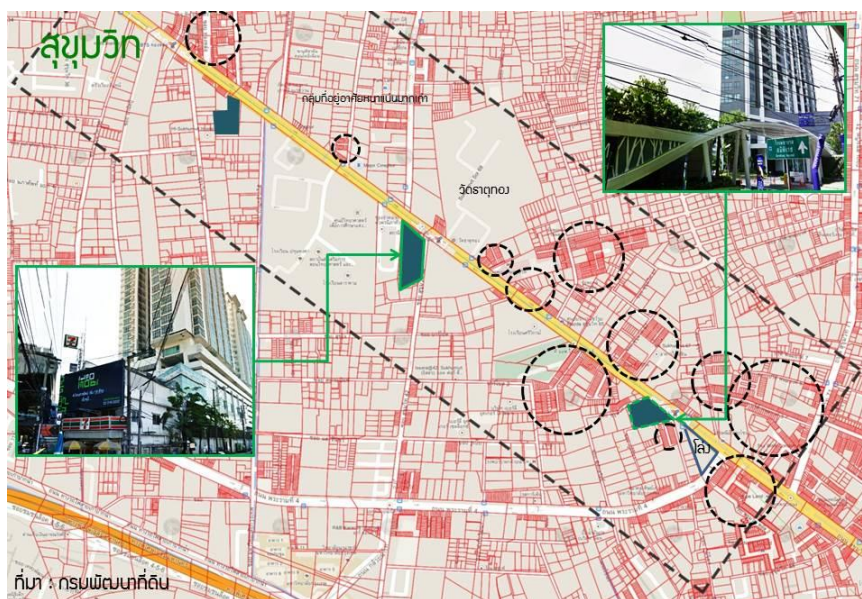
ในที่นี้จะกล่าวถึงรูปแบบกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นที่ยู่ออาศัยหนาแน่นสูง โดยอธิบายในแต่ละพื้นที่ศึกษาและลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นที่มีความคล้ายกัน คือ การเปลี่ยนแปลงเป็นที่ยู่ออาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งเกิดขึ้นด้วยกันหลายกรณีและเปลี่ยนแปลงมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายรูปแบบใน 3 พื้นที่ศึกษาที่มีความคล้ายกัน



รูปที่ 46 : กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงตามแนวถนนพหลโยธิน  
ที่มา : ปรับปรุงจากแผนผังกรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 47 : กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงตามแนวถนนพญาไท  
ที่มา : ปรับปรุงจากแผนผังกรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 48 : กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงตามแนวถนนสุขุมวิท  
ที่มา : ปรับปรุงจากแผนผังกรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน

ในด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงและไม่เปลี่ยนแปลงตามแนวถนนพหลโยธิน (รูปที่ 5.5) หากมองในลักษณะทางกายภาพจะพบว่าแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินที่เกิดจากการรวมกรรมสิทธิ์แปลงที่ย่อยหลายๆแปลงเข้าด้วยกัน หลังจากนั้นจึงรื้อกลุ่มตึกแถวหรือทาวน์เฮาส์เดิมออกและเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง แต่ในความเป็นจริงเป็นไปได้ยากที่จะรวมกรรมสิทธิ์ที่ดิน 10 รายขึ้นไป หรือ 50 กรรมสิทธิ์เข้าด้วยกัน เป็นแปลงที่ดินเดียว

ยังมีการเปลี่ยนแปลงอีกรูปแบบหนึ่ง คือ การเปลี่ยนแปลงจากตึกแถวที่อยู่ด้านหน้าติดกับถนนสายหลักและรวมแปลงที่ดินกับที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือสำนักงานด้านหลังที่เป็นแปลงเดี่ยวๆโดยการรวมแปลงที่ดินเป็นแปลงเดียวเพื่อสร้างเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง โดยมีการเจรจากับกรรมสิทธิ์ตึกแถวรายย่อยประมาณ 4 ถึง 5 ราย เพื่อซื้อกรรมสิทธิ์ที่ดิน ให้แปลงที่ดินด้านหน้ามีความกว้างมากกว่า 12 เมตร เพื่อเปิดเป็นช่องทางเข้าสู่ตัวอาคารสูง โดยถ้าเป็นกรณีปกติตัวอาคารจะอยู่ติดกับถนนสายหลักหรือไม่เกิน 50 เมตร แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีการเกิดขึ้นของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากลึกเข้าไปในแปลงที่ดินแนวยาวกว่า 300 เมตร จากถนนสายหลักซึ่งเกิดอาคารสูงปะปนกับแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่อยู่ด้านใน และเป็นการตัดการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมของแปลงที่ดินหรือการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นด้วย

ส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวถนนพญาไทที่เกิดการเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มตึกแถวเป็นอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง (รูปที่ 5.6) พบว่าการเกิดขึ้นมีลักษณะที่คล้ายกัน คือ การรื้อกลุ่มอาคารตึกแถว

เดิมและเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ในพื้นที่นี้เกิดขึ้น 2 กรณี ซึ่งทั้ง 2 กรณี เดิมเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เดียว นอกจากนั้นยังคงมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงจากการรื้อตึกแถวด้านหน้ารวมกับแปลงที่ดินด้านหลังด้วยกันอีก 2 กรณี มีการรวมแปลงที่ดินคล้ายกับกรณีถนนพหลโยธิน และในพื้นที่ตามแนวถนนพญาไทมีแปลงที่ดินที่ว่างเปล่าที่เกิดจากการรื้อตึกแถวออกไป บริเวณสี่แยกราชเทวีเกิดเป็นที่โล่งรอการพัฒนา โดยกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของเจ้าของรายเดียว ซึ่งจากการสอบถามเป็นแปลงที่ดินของภาคเอกชนและสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

มีกรณีที่อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงอยู่ลึกภายในซอยระยะ 200 เมตร (วิลล่าราชเทวี) แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นเกิดขึ้นมาก่อนการสร้างรถไฟฟ้าแล้ว โดยพื้นที่เดิมเป็นโรงภาพยนตร์เอเธนส์ทาวน์ใน และมีกลุ่มตึกแถวสร้างขึ้นระหว่างทางเดิน แต่หลังจากมีการรื้ออาคารโรงภาพยนตร์แล้ว จึงเปลี่ยนเป็นอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและกลุ่มตึกแถวก็ยังคงอยู่ โดยจะเห็นได้ว่าแปลงที่ดินของอาคารสูงเข้าไปปะปนกับแปลงที่ดินอยู่อาศัยขนาดเล็กด้วย

กรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวถนนสุขุมวิท (รูปที่ 5.7) ส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ที่เกิดจากการจัดสรรเป็นที่อยู่อาศัยของภาครัฐ โดยส่วนใหญ่เป็นที่อยู่ของชนชั้นกลาง ซึ่งแปลงที่ดินจะมีขนาดเล็กและใกล้เคียงกัน มีกรรมสิทธิ์ที่ดินย่อยมากมาย พบว่ายังคงมีกลุ่มตึกแถวรวมตัวกันตามแยกต่างๆ รวมถึงติดกับถนนสายหลัก ซึ่งกรณีที่เกิดการเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มตึกแถวเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงอยู่ 2 กรณี ซึ่งคล้ายกับ 2 พื้นที่ศึกษาที่กล่าวมา คือ แปลงที่ดินมีกรรมสิทธิ์เดียวแต่มีการสร้างทาว์นเฮาส์หรือตึกแถวให้เช่า และเมื่อหมดสัญญาจึงนำกรรมสิทธิ์ที่ดินไปขายเพื่อเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงต่อไป อีกทั้งยังมีการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการซื้อกรรมสิทธิ์ตึกแถวด้านหน้าเพื่อเปิดช่องทางสัญจรเช่นเดียวกัน

บริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิทยังพบกรรมสิทธิ์ที่ดินรายย่อยของตึกแถวอยู่รวมกันเป็นกลุ่มจำนวนมากกว่า 100 แปลง โดยอยู่บริเวณแยกทองหล่อและพระโขนง และยังพบว่ามีการแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของราชการและวัด ที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นได้อีก และยังพบว่ามีการแปลงที่ดินของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากในซอยระยะ 300 เมตร เช่นเดียวกับพื้นที่ศึกษาอื่น แต่เกิดขึ้นก่อน พ.ศ. 2542 ที่รถไฟฟ้าเปิดให้บริการ

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าบริเวณถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท และถนนสุขุมวิท ยังคงพบกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินของตึกแถวปะปนกับอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเป็นจำนวนมากและมีหลายกรรมสิทธิ์ ซึ่งแปลงที่ดินบนส่วนมีขนาดเล็กเกินไปที่จะสร้างอาคารสูงทำให้การใช้ที่ดินยังคงเป็น

ตึกแถวเช่นเดิม ส่วนพื้นที่บริเวณสถานีเอกมัยมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ของสถาบันทางศาสนาและราชการ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนแปลงที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์รายเดียว

### 5.5 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินกับความหนาแน่น

จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในบริเวณ 3 พื้นที่ศึกษา จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเพิ่มความหนาแน่นของการใช้ที่ดินในเมืองได้อย่างชัดเจน โดยสามารถสังเกตได้จาก ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินในบางประเภทที่มีการเปลี่ยนแปลงจากอาคาร 1-2 ชั้น และที่ว่าง รวมกันเกิดขึ้นเป็นอาคารสูงที่มีความหนาแน่นสูงขึ้น โดยส่วนใหญ่อาคารที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงหลายๆจะเกิดในบริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก โดยมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น จาก FAR 0 ที่เป็นที่ว่างหรือ FAR 1.1 - 2 ที่เป็นบ้านเดี่ยว หรือ FAR 3.1 - 4 ที่เป็นตึกแถวหรือสำนักงาน เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่มี FAR มากกว่า 8 ขึ้นไป โดยส่วนใหญ่ FAR ที่เพิ่มขึ้นจะเกิดขึ้นในบริเวณติดกับถนนสายหลัก ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเป็นทั้งที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ โดยยังไม่พบกรณีใดเลยที่การเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางลดความหนาแน่นลง

### 5.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

ในการด้านการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในที่นี้จะอธิบายเกี่ยวกับผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 ที่มีการกำหนดสีตามผังเมืองให้พื้นที่แต่ละประเภทมีศักยภาพการพัฒนาที่แตกต่างกันไปตามบริบทที่ต้องการให้เกิดขึ้น เช่น การพัฒนาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง การพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม เป็นต้น

กรณีปัญหาที่เกิดขึ้นนี้เป็นกรณีที่ต้องเร่งแก้ไข เนื่องจากเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ขัดข้องการสัญจรการใช้ที่ดินประเภทอื่น โดยเฉพาะการคมนาคมผ่านทางถนนภายในซอย และปัญหาด้านอาคารสูงที่บดบังทัศนียภาพของอาคารอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยวอื่นๆ ดังนั้นจึงควรมีมาตรการเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ ซึ่งจะกล่าวในภายหลัง

ดังที่ได้เคยกล่าวไว้แล้ว ลักษณะผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (รูปที่ 5.7) ได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณถนนพหลโยธิน และถนนสุขุมวิท เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และกำหนดให้พื้นที่ตามแนวถนนพญาไท เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหนาแน่นสูง แต่อย่างไรก็ตามถึงแม้จะกำหนดให้พื้นที่ตามแนวถนนสายหลักมี FAR สูงกว่าพื้นที่ด้านในที่ลึกเข้าไปประมาณ 100 เมตร แต่อาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากยังคงมีการปลูกสร้างเพิ่มขึ้นลึกภายในแปลงที่ดินด้านในที่ห่างจากถนนสายหลักถึง 300 เมตร เป็นแปลงที่ดินแนวยาวที่มีด้านกว้าง 12 เมตรติดกับถนนสายหลัก และไปอยู่ใจกลางกลุ่มที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งกรณีเหล่านี้เกิดขึ้นเกือบทุกพื้นที่ศึกษา



## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการศึกษาจากการวิเคราะห์ใน ด้านการเปลี่ยนแปลงและการใช้ที่ดิน ด้านปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ด้านกฎหมายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร และการวิเคราะห์การพัฒนาที่เต็มศักยภาพตามผังเมืองรวม สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า จากสมมติฐานที่ว่าลักษณะของแปลงที่ดินเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง โดยจากการศึกษาพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้า 3 แห่ง พบว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จะเกิดขึ้นบริเวณแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มีขนาดต่ำกว่า 19 ไร่ ซึ่งส่วนใหญ่แปลงที่ดินเดิมในเมือง เป็นแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็กอยู่แล้ว โดยเฉพาะแปลงที่ดินที่ใช้สำหรับอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่อยู่ใกล้กับถนนสายหลัก ส่วนแปลงที่ดินที่ไม่เปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนแปลงน้อยได้แก่แปลงที่ดินราชการและสถานศึกษา

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

จากการวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 26 กรณี โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในแต่ละพื้นที่ศึกษาที่แตกต่างกันไปตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่แต่ละแห่ง ค้นพบว่า

1) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่มีความหนาแน่นมากตามแนวถนนสายหลัก ส่วนใหญ่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่พื้นที่มากกว่า 30,000 ตารางเมตร ส่วนในซอยที่มีความกว้างถนนเพียง 10 เมตร มีอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงเช่นเดียวกัน แต่เป็นเพียงอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่ไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ตามกฎกระทรวงกฎกระทรวงฉบับที่ 33 พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2537) และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2540) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะมีขนาดแปลงที่ดินประมาณ 3 ไร่ และอยู่ติดกับถนนสายหลักที่มีความกว้างมากกว่า 30 เมตร ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท และถนนสุขุมวิท และนอกจากถนนดังกล่าว ตามแนวถนนสายหลักอื่นๆก็มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะตามแนวถนนศรีอยุธยาและถนนเพชรบุรี

2) ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันไป โดยจากการศึกษาพบว่าพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธินมีลักษณะเป็นแปลงที่ดินของเอกชนกรรมสิทธิ์รายเดียว โดยเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยในบางส่วนที่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลัก ซึ่งปะปนกับกรรมสิทธิ์



ที่ดินรายย่อยของของอาคารพาณิชย์แถวและทาว์นเฮาส์ รวมถึงพื้นที่นี้ กว่า 1 ใน 8 เป็นแปลงที่ดินของสถาบันราชการทหาร ทำให้การพัฒนาขึ้นอยู่กับภาครัฐ จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงได้น้อยโดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านตะวันออกของถนนพหลโยธินที่เป็นพื้นที่ทหารและมีการเปลี่ยนแปลงที่เต็มศักยภาพของสำนักงานแล้ว ส่วนบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจะอยู่ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย เนื่องจากกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของภาคเอกชนเป็นส่วนใหญ่

บริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนพญาไท มีลักษณะเฉพาะคือกว่า 1 ใน 4 เป็นพื้นที่ของสถาบันราชการ ทำให้การเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเป็นไปได้ยากทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือที่เป็นกลุ่มอาคารโรงพยาบาล แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีแปลงที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของภาคเอกชนอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพญาไทและราชเทวี ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงได้และความพิเศษของพื้นที่ตามแนวถนนพญาไท คือ การมีระบบการคมนาคมที่หลากหลาย ทั้งทางบก ทางน้ำและทางราง โดยทางรางมีทั้งรถไฟฟ้า แอพอร์ทลิง และรางรถไฟสายตะวันออก แปลงที่ดินส่วนหนึ่งเป็นของการทางจึงพัฒนาได้ยากขึ้น ซึ่งพบว่าความพิเศษของพื้นที่นี้เองทำให้บริเวณทิศตะวันออกของพื้นที่ศึกษาเกิดอาคารพาณิชย์กรรมหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นสูงขึ้น ทั้งห้างสรรพสินค้าและโรงแรม โดยผลที่ตามมา คือ ราคาที่ดินตามแนวถนนพญาไทมีราคาสูงมาก กว่า 500,000 บาทต่อตารางเมตร ประกอบกับแปลงที่ดินติดกับถนนสายหลักที่มีขนาดเหมาะสมในการพัฒนาเป็นอาคารสูงเริ่มมีน้อยลง

บริเวณพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนสุขุมวิทมีลักษณะเฉพาะ คือ เป็นพื้นที่ที่ถูกจัดให้เป็นที่อยู่อาศัยชั้นดีของชนชั้นกลาง ที่ได้รับการจัดสรรที่ดินจากทางภาครัฐทำให้แปลงที่ดินส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและบ้านเดี่ยว ซึ่งยังคงหลงเหลือแปลงที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์รายย่อยของตึกแถวบริเวณแยกที่สำคัญ ส่วนใจกลางของพื้นที่นี้เนื่องจากเป็นพื้นที่สถาบันราชการและสถาบันทางศาสนา ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากได้ และเนื่องจากลักษณะพิเศษของพื้นที่ที่มีกลุ่มผู้อยู่อาศัยเป็นชาวต่างชาติ เช่น ชาวญี่ปุ่นบริเวณซอยทองหล่อ ทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์-กรรมห้างสรรพสินค้าและโรงแรมขึ้นหลายแห่งในพื้นที่

3) การเกิดขึ้นของอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากบางส่วนมีการปะปนไปกับแปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยภายใน ทั้งที่แปลงที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นมากควรอยู่ตามแนวถนนสายหลัก แต่กลับมีบางกรณีในพื้นที่ศึกษาที่พบว่า อาคารคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นในซอยลึกกว่า 300 เมตร โดยแปลงที่ดินยังคงติดกับถนนสายหลัก แต่อาคารไปอยู่ในบริเวณลึกเข้าไป และมีการตัดถนนเปิดสู่ตัวอาคาร ทั้งนี้ด้วยกฎหมายอาคารสูงที่กำหนดให้อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 23 เมตร ไม่จัดเป็นอาคารสูง ทำให้อาคารคอนโดมิเนียมบางแห่งมีความสูงไม่ต่างจากหอพัก

4) การเปลี่ยนแปลง ที่ไม่เต็มศักยภาพบริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก เกิดจากแปลงที่ดินที่มีหลายกรรมสิทธิ์ โดยเฉพาะกรรมสิทธิ์แปลงที่ดินของตึกแถวรายย่อยหลายกรรมสิทธิ์ที่มีขนาดเล็กมาก หากต้องการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจำเป็นต้องมีการเจรจากับเจ้าของกรรมสิทธิ์มากมาย ดังนั้นแปลงที่ดินที่เกิดการเปลี่ยนแปลงจึงเกิดขึ้นในแปลงที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์เจ้าของรายเดียว ถึงแม้รูปแบบแปลงที่ดินดั้งเดิมจะเป็นกลุ่มตึกแถวก็ตาม ซึ่งเจ้าของที่ดินมีกรรมสิทธิ์เหนือผู้เช่าจึงสามารถเรียกคืนสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของที่ดินแปลงนั้นๆได้ง่าย

5) จะเห็นได้ว่าลักษณะแปลงที่ดินที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงยกานอกจากจะเป็นแปลงที่ดินย่อยหลายกรรมสิทธิ์ของตึกแถวแล้วยังเกี่ยวข้องกับแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่เป็นสถานที่ราชการและสถาบันทางศาสนาด้วย โดยจะพบเห็นได้ในทุกพื้นที่ศึกษาที่พื้นที่เหล่านี้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินเป็นรูปแบบอื่นได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตามการใช้ที่ดินเหล่านี้ยังคงมีการสร้างอาคารใหม่ภายในอยู่ ทำให้ความหนาแน่นภายในเพิ่มมากขึ้น

## 6.2 ข้อค้นพบเพิ่มเติม

จากแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนหรือ TOD ได้กล่าวถึงพื้นที่บริเวณที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าเหมาะสมจะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมมากกว่าที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงซึ่งขัดแย้งกับสิ่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยคาดว่าสาเหตุมาจาก

1) ที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงหรือคอนโดมิเนียมมีความต้องการใช้แปลงที่ดินที่มีขนาดเล็กกว่าพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่หรือห้างสรรพสินค้า โดยจะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่แปลงที่ดินที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าจะมีขนาดเล็ก โดยเฉพาะเป็นแปลงที่ดินประเภทตึกแถวที่มีขนาดความกว้างไม่เกิน 4 เมตร และความยาวไม่เกิน 15 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอต่อการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ว่า แปลงที่ดินเหล่านั้นจำเป็นต้องอาศัยการรวมแปลงกับที่ดินที่อยู่ด้านหลังและสร้างเป็นอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงขึ้นมา ส่วนอีกประเด็นหนึ่ง คือ การรวมแปลงที่ดินขนาดเล็กเข้าด้วยกันมีความยาก ดังนั้นพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่จึงไปเลือกก่อตั้งในบริเวณที่มีขนาดแปลงที่ดินใหญ่กว่า

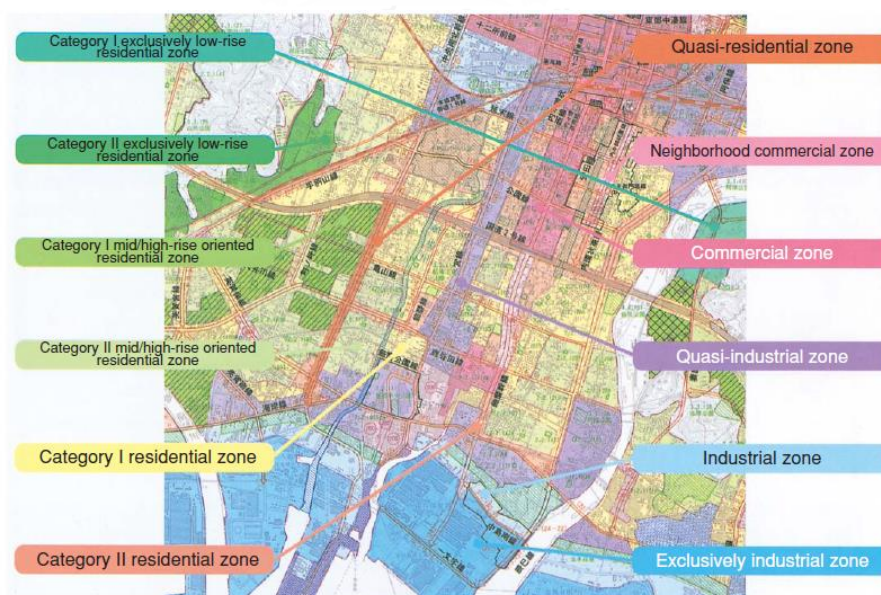
2) พื้นที่พาณิชย์กรรมไม่สามารถตั้งได้ทุกสถานี จึงคาดว่า เนื่องจากพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นในบริเวณจุดตัดของสถานีรถไฟฟ้า หรือทุก 2-3 สถานี ซึ่งอาจเป็นผลมาจากกระบวนการให้บริการของพาณิชย์กรรมนั้นสามารถรวมกันได้ จึงไม่จำเป็นต้องมีพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ในทุกสถานี และเหตุผลอีกประการหนึ่ง คือ พาณิชยกรรมไม่สามารถไปตั้งอยู่ในบริเวณสถานีย่อยได้ เนื่องจากประชากรยังคงไปใช้บริการในพื้นที่พาณิชย์กรรมข้างเคียงอยู่ และผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น

ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ เพียงแต่ต้องการพาณิชยกรรมขนาดเล็กสำหรับอุปโภคบริโภค โดยใช้พื้นที่อยู่ภายในดึกแถวเช่นเดิม

3) คาดว่าการลงทุนทางด้านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่มีความเสี่ยงสูงกว่าการลงทุนทางด้านที่อยู่อาศัย เนื่องจากนักลงทุนคาดว่าการลงทุนทางด้านที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงสามารถได้ผลตอบแทนที่เร็วกว่า และมีความต้องการที่อยู่อาศัยในเมืองสูง ประกอบกับการลงทุนในที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงของโครงการก่อนหน้า ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากผู้ที่มีความสนใจลงทุนซื้อที่อยู่อาศัย ทำให้ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ เห็นถึงช่องทางในการดำเนินการโครงการต่อไป ดังนั้น จำนวนที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจึงเกิดขึ้นมากกว่าพาณิชยกรรมขนาดใหญ่แน่นอน

### 6.3 ข้อเสนอแนะ

จากปัญหาที่ค้นพบในการศึกษา ซึ่งการสร้างอาคารที่มีความหนาแน่นมากเป็นการพัฒนาใหม่ที่มีประสิทธิภาพแต่อย่างไรก็ตามการกำหนดให้พื้นที่ที่สามารถพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ เกิดขึ้นได้บริเวณที่ติดกับถนนสายหลัก ซึ่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงที่เกิดขึ้นนั้นไม่ผิดกฎหมาย แต่กลับเป็นการพัฒนาที่บดบังทัศนียภาพของพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือบ้านเดี่ยว รวมถึงเป็นการตัดเส้นทาง การสัญจรของแปลงที่ดินอื่นด้วย โดยในกรณีที่เกิดขึ้นในปัจจุบันจะพบเห็นอาคารขนาดเล็กหรือดึกแถวปะปนกับอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งแปลงที่ดินขนาดเล็กของดึกแถวเหล่านั้นมีขนาดเล็กเกินไปที่จะสามารถพัฒนาเป็นอาคารสูงต่อไป จึงเป็นที่มาของข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้



รูปที่ 49 : ระบบผังการใช้ที่ดินในประเทศญี่ปุ่น (Urban Land Use System in Japan)

ที่มา : [www.mlit.go.jp/english](http://www.mlit.go.jp/english)

### 6.3.1 การควบคุมย่าน

ผู้วิจัยขอจึงเสนอวิธีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการ 1) ควบคุมย่าน (การจัด Zoning) ของอาคารสูงหรืออาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ให้อยู่ตามแนวถนนสายหลักเป็นแบบเส้น เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น โดยการออกข้อกำหนดให้อาคารสูงอยู่ตามแนวถนนสายหลัก ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมของต่างประเทศ ในที่นี้จะยกตัวอย่างผังเมืองรวมที่มีการจัดโซนการใช้ที่ดินตามแนวถนนของประเทศญี่ปุ่น (รูปที่ 49) ที่มีการจัดโซนการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนสายหลักให้มีการสร้างอาคารสูงที่มีความหนาแน่นมากได้มากกว่าบริเวณพื้นที่ภายใน และกำหนดโซนความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทอย่างละเอียด

ในการจัดโซนอาคารสูงอยู่ตามแนวถนนสายหลักนี้จะช่วยให้การพัฒนา เป็นไปตามศักยภาพตามเงื่อนไขที่ว่าอาคารสูงควรอยู่ติดกับถนนสายหลักที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงซึ่งจะส่งต่อไปถึงการจัดทำมาตรการให้แรงจูงใจแก่ภาคเอกชน ในการทำพื้นที่พาณิชย์กรรมหน้าสถานี เช่น การให้ยกเว้นข้อกำหนดบางประการสำหรับผู้พัฒนาอาคารสูง หรือการกำหนดเงื่อนไขให้สามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อแปลงที่ดิน (FAR Bonus) กับผู้พัฒนาอาคารสูงบริเวณริมถนนสายหลัก ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่เป็นไปตามหลักการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

### 6.3.2 การรื้อและสร้างใหม่

ในด้านการฟื้นฟูหรือพัฒนาโดยการรื้อสร้างใหม่ (Redevelopment) เพื่อปรับปรุงพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ หรือที่มีสภาพการอยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ให้เกิดสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และมีสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ดีขึ้น ซึ่งคล้ายกับหลักการจัดรูปที่ดิน แต่การรื้อและสร้างใหม่นี้ เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการดำเนินโครงการของภาคเอกชน เช่น การถูกเวนคืนที่อยู่อาศัยที่เป็นบ้านเดี่ยวหรืออาคารแถวเพื่อสร้างอาคารสูง ซึ่งเจ้าของที่ดินไม่จำเป็นต้องย้ายออกไปอยู่ที่อื่น แต่จะได้รับสิทธิพิเศษอยู่อาศัยภายในอาคารสูงที่สร้างขึ้นใหม่ได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ได้ทำการเจรจากับเจ้าของโครงการไว้ จะเห็นได้ว่าการพัฒนาแบบรื้อและสร้างใหม่นี้เองทำให้สามารถจัดการกับกรรมสิทธิ์ที่ดินที่มีจำนวนมากได้

ในเชิงกลไกที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามศักยภาพตามผังเมืองรวมในประเทศไทย ยังขาดกลไกในการประสานงานระหว่างภาครัฐ เอกชน และเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้การพัฒนาไม่สามารถเป็นไปได้ จึงส่งผลให้เกิดการพัฒนาที่ไม่สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดขึ้น ดังนั้นภาครัฐจึงควรจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นผู้ประสานงานในหลายภาคส่วนขึ้นมาเพื่อคอยประสานงานสำหรับการพัฒนาเหล่านี้ เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมในอนาคต

### 6.3.3 การพัฒนาโครงข่ายถนน

การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ นอกจากจะช่วยให้เกิดการเข้าถึงที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นการเชื่อมโยงระหว่างย่าน ชุมชนหรือพื้นที่สำคัญอีกด้วย นอกจากนี้การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมยังเป็นการรองรับการพัฒนาใหม่ที่จะเกิดขึ้น

การจะฟื้นฟูเมืองจำเป็นต้องทำควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาในระบบโครงข่ายถนน เนื่องจากลักษณะโครงข่ายถนนภายในซอย ยังคงเป็นการพัฒนาที่ไม่ได้วางแผนไว้ โดยการพัฒนาเป็นไปตามความต้องการใช้งานของภาคเอกชน ซึ่งบางครั้งไม่เกิดการเชื่อมโยงกันของโครงข่ายถนน ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดหรือซอยตันอยู่เป็นจำนวนมากทำให้ยากต่อการพัฒนาใหม่ เช่น บางโครงการมีการสร้างคอนโดมิเนียมภายในซอยลึก ห่างจากถนนสายหลัก และมีการตัดถนนส่วนบุคคลเข้าสู่ตัวอาคารสูง ทำให้เป็นการตัดการเชื่อมต่อภายในพื้นที่ ส่งผลต่อปัญหาการคมนาคมภายในพื้นที่ของผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนแต่เดิมได้ การที่มีอาคารสูงเข้าไปปะปนกับบ้านเดี่ยวหรือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยทำให้เกิดปัญหาการบดบังทัศนียภาพของอาคารที่มีความสูงน้อยกว่าได้ ซึ่งสาเหตุเหล่านี้อาจส่งผลต่อปัญหาที่จะตามมาในอนาคต ดังนั้นการวางแผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมจึงจำเป็นต้องทำควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ที่ดิน เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพ และเกิดการพัฒนาที่เป็นไปตามศักยภาพตามที่ผังเมืองรวมได้กำหนดไว้



## รายการอ้างอิง

- KoratTU52. (2555). ลำดับศักราชถนน. from  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=351003&page=1616>
- Urbanalyse. (2012). urban growth in Bangkok. from  
<http://urbanalyse.com/research/growing-bangkok/>
- กมลรัตน์ บำรุงตน. (2546). การใช้ประโยชน์ที่ดินและการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานในย่านพาณิชย์  
 ยกรรรมศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาย่านสีลม สาทร. (ปริญญาการวางแผนภาค  
 และเมืองมหาบัณฑิต), คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรกฎ ยอดศึกษา. (2539). ศักยภาพในการพัฒนาที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าโพธิ์นิมิตร เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย.  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมพัฒนามาตรฐานเมือง. (2539). เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผัง  
 เมืองรวม พ.ศ. 2539. การผังเมือง, สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, 2540.
- กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2552). ความเป็นเมือง.  
 from <http://www.dpt.go.th/ITCitdb/txt/pop/urban4.htm>
- กฤตพร ลากพิมล. (2546). ปัจจัยที่มีผลต่อบทบาททางด้านพาณิชย์กรรมของย่านสำเพ็ง  
 กรุงเทพมหานคร. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), คณะสถาปัตยกรรม  
 ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จิโรจน์ สินธวานุรักษ์. (2531). แนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการค้า เขตปทุมวัน.  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เจนการ เจนการกิจ. (2547). ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ใน  
 ย่านสุขุมวิท. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. (2527). ภูมิศาสตร์เมือง.
- นิพันธ์ วิเชียรน้อย. (2549). การใช้ที่ดินในเมือง. การผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย,  
 28 - 29.
- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2557). รถไฟฟ้า BTS เปิด 15 ปีให้บริการผู้โดยสารครบ 2 พันล้านคน  
 ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร. (2553). การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร. กรุงเทพฯปัจจุบัน.
- สำนักส่งเสริมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์. (2557). สถิติการจดทะเบียนอาคารชุดในกรุงเทพมหานคร  
 พ.ศ. 2540 – 2556.

- สำนักงานเขตพญาไท. (2558). ประวัติความเป็นมาเขตพญาไท. from <http://www.bangkok.go.th/phayathai>
- สำนักงานเขตราชเทวี. (2558). ประวัติความเป็นมาเขตราชเทวี. from <http://www.bangkok.go.th/ratchathewi/page/sub/3271>
- สำนักงานเขตวัฒนา. (2558). ประวัติเขตวัฒนาและคลองเตย. from <http://www.bangkok.go.th/vadhana>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). จำนวนประชากรและความหนาแน่น พ.ศ. 2540 – 2557. from <http://www.nso.go.th/>
- สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. (2549). ข้อกำหนดผังเมืองรวม พ.ศ. 2549.
- สิทธิโชค สุระตโก. (2552). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารต่อพื้นที่ดินในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรุงเทพมหานคร. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุเชาว์ ทุมมาภรณ์. (2552). แนวทางการออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับจุดเปลี่ยนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน บริเวณสถานีเตาปูน เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- โสภณ พรโชคชัย. (2557). การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. ราคาที่ดินกรุงเทพมหานคร.
- หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ. (2555). ช็อก ราคาที่ดิน แพงเวอร์ทำเลรถไฟฟ้าต่อขยายพุ่ง 10-30%. from <http://www.cscivil.co.th/>
- อรพิน พิมพ์เจริญ. (2529). การศึกษาเพื่อเป็นแนวทางการใช้ที่ดินชุมชนเมืองนครสวรรค์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



### ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ นายชานน กิติโสภาคกุล

วัน เดือน ปีเกิด 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2533

วุฒิการศึกษา

จบการศึกษาระดับประถมศึกษา จากโรงเรียนอนุบาลสระบุรี พ.ศ. 2545

จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนสระบุรี  
วิทยาคม พ.ศ. 2546 – พ.ศ. 2551

จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรการผังเมืองบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
และการผังเมือง สาขาวิชาการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2552 – พ.ศ. 2555

เข้าศึกษาในระดับปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรม  
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2556

ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้ บ้านเลขที่ 102 ถนนพหลโยธิน ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง  
จังหวัดสระบุรี 18000

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY