



บทที่ 3

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา คือ การศึกษาพื้นที่บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธินในด้านต่างๆ ทั้งประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพทั่วไป การพัฒนาพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ตลอดจนศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงโครงการต่างๆ ที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดในการศึกษาดังนี้

- 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่เขตจตุจักร
- 3.2 สภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา
 - 3.2.1 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของเขตจตุจักร
 - 3.2.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว
 - 3.2.3 การใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง
 - 3.2.4 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา
 - 3.2.5 โครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- 3.3 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากรของพื้นที่ศึกษา
 - 3.3.1 โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงประชากร
 - 3.3.2 โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม
- 3.4 โครงการของรัฐที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา







ในการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา มีวัตถุประสงค์เพื่อประมวลข้อมูลพื้นฐานของบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน ซึ่งจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่และกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ในการเก็บข้อมูลภาคสนาม

3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่เขตจตุจักร

เขตจตุจักรเดิม คือ แขวงลาดยาว ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางเขน ต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็นเขตบางเขน สาขาจตุจักร เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2532 ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร และประกาศกระทรวงมหาดไทย และปัจจุบันได้ยกฐานะขึ้นเป็น เขตจตุจักร เมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2532 มีขนาดพื้นที่ 32.908 ตารางกิโลเมตร มีขนาดใหญ่เป็นลำดับที่ 14 จากทั้งหมด 50 เขตในกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 3.1)



แผนที่ 3.1 ตำแหน่งของเขตจตุจักรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

<p>สัญลักษณ์</p> <p> ทางด่วน</p> <p> ถนน, รอย</p> <p> แม่น้ำ</p>	<p>ที่มา : สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร</p>   <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ</p>
	 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

อาณาเขตติดต่อของเขตจตุจักร มีดังนี้ (แผนที่ 3.2)

ทิศเหนือ	ติดต่อกับเขตหลักสี่
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับเขตบางเขน และเขตลาดพร้าว
ทิศใต้	ติดต่อกับเขตบางซื่อ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับเขตพญาไท เขตดินแดง และเขตห้วยขวาง

3.2 สภาพทางกายภาพของพื้นที่

3.2.1 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของพื้นที่เขตจตุจักร

สภาพพื้นที่เดิมเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง มีคูคลองหลายสาย พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย เมื่อประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการในการใช้พื้นที่เพิ่มสูงขึ้น เมื่อมีการขยายตัวจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณใจกลางเมืองไปยังเขตจตุจักร โดยเฉพาะในช่วงที่มีการเชื่อมต่อถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนวงแหวนมีทางแยกต่างระดับและทางด่วนชั้นที่ 2 ทำให้พื้นที่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก ถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิต มีการปลูกสร้างอาคารเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม

พื้นที่เขตจตุจักรตั้งอยู่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการพัฒนาสูง มีโครงการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมหลายเส้นทาง เป็นเขตที่มีพื้นที่ถนนมากที่สุดเป็นอันดับ 3 ของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่กรมทางหลวงได้สรุปไว้ว่า เป็นพื้นที่ที่จัดว่ามีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดของประเทศไทย (อ้างถึงใน ข้อมูลเขตจตุจักรปี 2546:สำนักงานเขตจตุจักร)

ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวมีการขยายตัว โดยมีโครงการใหญ่ๆ มาตั้งในพื้นที่เขตจตุจักร ส่งผลให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มมากขึ้น มีการขยายตัวในด้านที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ประกอบกับที่ดินมีราคาสูง จึงทำให้เจ้าของที่ดินเดิมขายที่ดิน เพื่อสร้างอาคารพาณิชย์ โรงแรม อาคารสำนักงาน บ้านจัดสรร และสถานประกอบการเป็นจำนวนมาก ทำให้สภาพทางธรรมชาติกลายเป็นชุมชนหนาแน่นเข้ามาแทนที่

3.2.2 การพัฒนาพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว

พื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว เกิดจากการที่ถนนสายสำคัญ 3 สาย ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน และถนนลาดพร้าว ตัดกันเป็นทาง 5 แยกที่บริเวณหัวถนนลาดพร้าว เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบขนส่งในพื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร การพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ แบ่งเป็น 3 ยุค ดังนี้

ยุคแรกเริ่ม

ตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 5 การตั้งถิ่นฐานของประชาชนมีมากขึ้น เนื่องจากเริ่มมีการพัฒนาการคมนาคมทางบก โดยมีการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อบุกเบิกพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครให้เหมาะกับการขยายตัว ดังนั้น พื้นที่กรุงเทพมหานครจึงเริ่มต้นขยายตัวมาทางด้านเหนือ การตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินเริ่มปรากฏชัดเจนขึ้น โดยพื้นที่ถูกเปลี่ยนแปลงสภาพจากที่ดินว่างเปล่าและพื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ และสถานที่ราชการ

หลังจากปี พ.ศ. 2475 มีการสร้างถนนติดต่อกับหัวเมืองทั้งหลาย มีการสร้างทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำมากขึ้น เป็นความต้องการเชื่อมเมืองทั้งหลายเข้าด้วยกันเพื่อเหตุผลทางการปกครอง ทำให้เริ่มมีการสร้างถนนสายสำคัญขึ้นในพื้นที่ เนื่องจากเป็นทางผ่านไปสู่อำเภอทางทิศเหนือ ถนนที่ปรากฏในยุคนี้ได้แก่

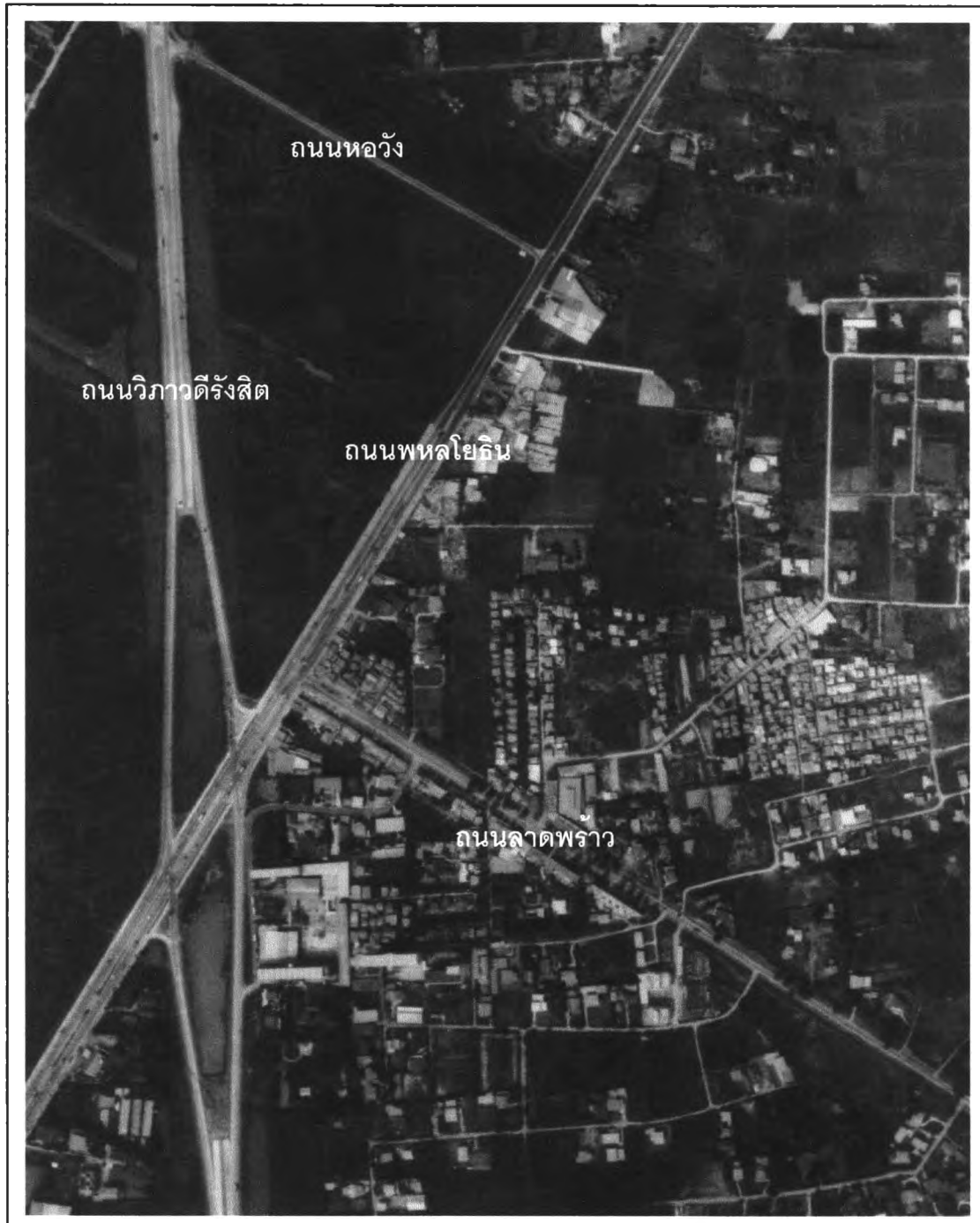
ถนนพหลโยธิน เป็นถนนที่พุ่งตรงมาจากเขตเมืองชั้นใน เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลวงกับภูมิภาคทางด้านเหนือ เริ่มดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวงตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2480

ถนนลาดพร้าว เป็นถนนที่ไม่ปรากฏหลักฐานในการสร้าง มีเพียงคำบอกเล่าว่าเป็นถนนที่ตัดโดยกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ถนนนี้เริ่มมีบทบาทชัดเจนในปี พ.ศ. 2487 เป็นถนนที่ตัดจากถนนพหลโยธิน ซึ่งขณะนั้นยังไม่ได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ

ผลจากการดำเนินการตัดถนนสายสำคัญเข้ามาในพื้นที่ข้างต้น ทำให้เกิดการย้ายเข้ามาเพื่อตั้งถิ่นฐานของประชาชนเป็นจำนวนมาก โดยรูปแบบการตั้งถิ่นฐานเปลี่ยนมาเป็นการกระจุกตัวตามแนวถนนอย่างรวดเร็ว

ยุคโครงข่ายถนนหนาแน่นในเขตเมือง (ปี พ.ศ. 2500-2523)

ในช่วงนี้มีการพัฒนาและการขยายตัวของการใช้พื้นที่เป็นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากความพยายามสร้างโครงข่ายการคมนาคมในลักษณะใยแมงมุมของกรุงเทพมหานคร และการกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่ต่างๆ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งในยุคนี้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครมีทิศทางมาสู่พื้นที่ตอนเหนืออย่างมาก ส่งผลให้การพัฒนาในพื้นที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว ถนนสำคัญที่ปรากฏในยุคนี้ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ช่วงระหว่างดินแดงถึงดอนเมือง เปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2509 (รูปที่ 3.1) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างเขตเมืองชั้นในกับชานเมืองตอนเหนือ



รูปที่ 3.1 ภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว ปี พ.ศ. 2509

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

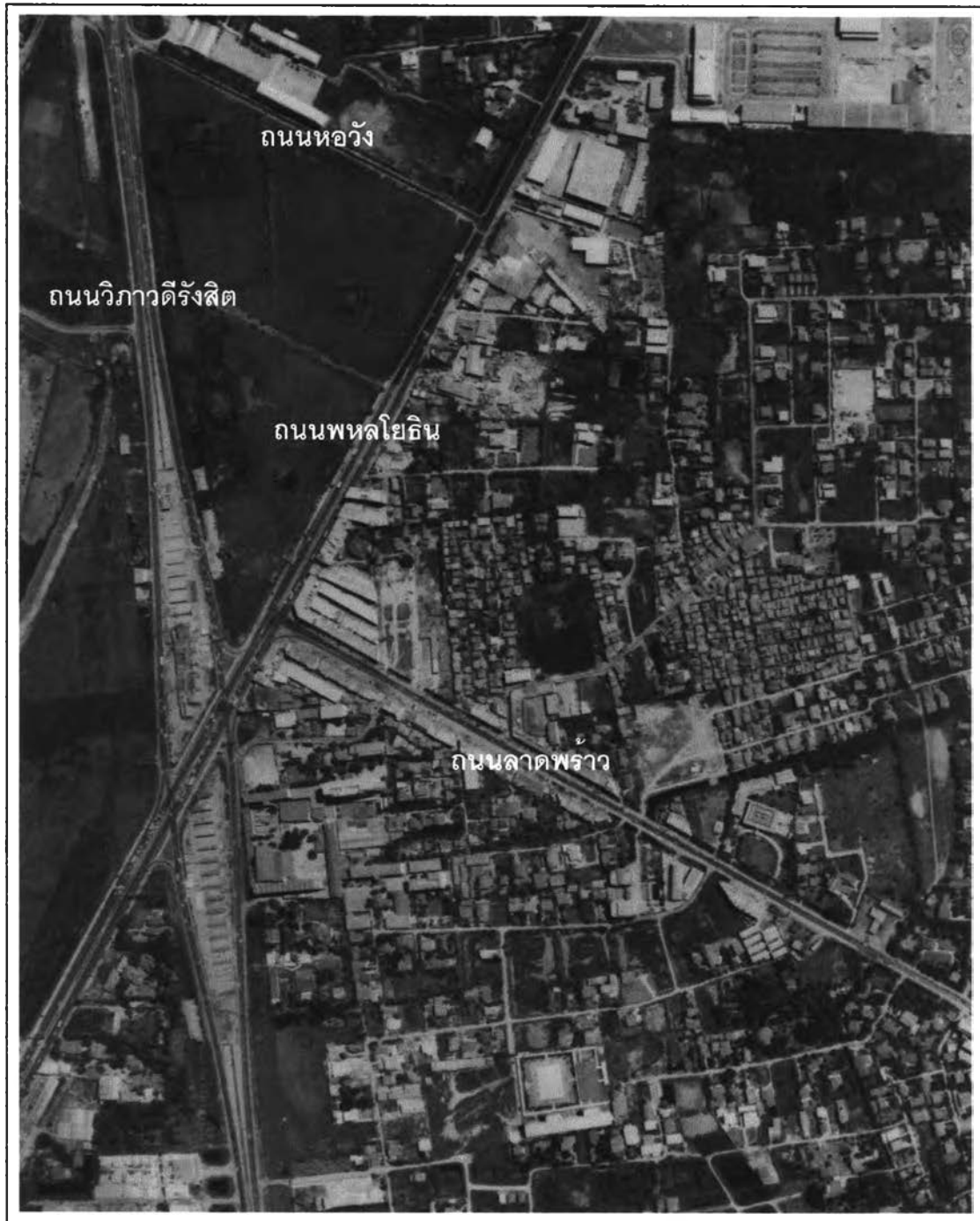


0.05 0.1
0 Kilometres 0.3

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.2 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว ปี พ.ศ. 2515

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



0.05 0.1
0 Kilometres 0.3

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหมออิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




ผลจากการสร้างเส้นทางคมนาคม ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัย เพื่อการพาณิชย์ และการย้ายข้าวของประชากรเพื่อการตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้น จึงเกิดตรอกและซอยขึ้นมา โดยเฉพาะในช่วงถนนลาดพร้าว (รูปที่3.2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ ซึ่งทำให้มีการใช้ที่ดินหนาแน่นขึ้นเรื่อยๆ จนเกิดการผลักดันให้เริ่มมีการก่อสร้างสถานบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสถานพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ขึ้นมากมาย

ยุคโครงข่ายถนนขยายตัวไปทุกทิศทาง (ปี พ.ศ. 2524– ปัจจุบัน)

ภายใต้แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 และ 6 ซึ่งได้ระบุแผนงานปรับปรุงระบบการจราจรขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครอย่างกว้างขวาง ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ได้รับผลจากการพัฒนาด้วย ในช่วงแรกของยุคนี้โครงข่ายการสัญจรที่สำคัญที่มีการพัฒนา คือ ถนนวิภาวดีรังสิตมีการปรับปรุงขยาย เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการสัญจรระหว่างเขตเมืองชั้นในกับชานเมืองด้านเหนือ นอกจากนี้ถนนวิภาวดีรังสิต ยังก่อให้เกิดการดึงดูดการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมประเภทอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ และอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่เป็นอย่างมาก และเนื่องจากถนนวิภาวดีรังสิตไม่มีการก่อสร้างคันหินทางเท้าเพื่อควบคุมการเชื่อมต่อของการใช้ที่ดินทั้งสองข้างทาง ทำให้เกิดการเชื่อมต่อของสิ่งปลูกสร้างสองข้างทางกับถนนสายนี้ได้อย่างอิสระ ส่งผลต่อสภาพการจราจรบนถนนเป็นอย่างมาก ดังนั้น เมื่อปี พ.ศ. 2532 ถนนวิภาวดีรังสิตจึงเกิดปัญหาการจราจรแออัด พื้นที่การจราจรไม่เพียงพอสำหรับให้บริการแก่รถยนต์ที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นถึงวันละประมาณ 150,000 คัน จึงมีการปรับปรุงถนนสายนี้ โดยกรมทางหลวงได้ให้ภาคเอกชน คือ บริษัท ดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด (ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด) ลงทุนก่อสร้างทางสัมปทานยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง โดยมีเหตุผลในการลงทุน คือ เพื่อให้การจราจรจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือตลอดจนการเชื่อมต่อระหว่างภาคต่างๆ เป็นไปโดยสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น จากการมีโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่อย่างค่อนข้างครบถ้วน ทำให้รัฐพยายามปรับสภาพโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ให้สอดคล้องกับโครงข่ายการสัญจรหลักของกรุงเทพ โดยให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานและปรับปรุงทางแยกลาดพร้าว โดยจะเป็นการก่อสร้างทางลาดสองข้างสะพานลอย ข้ามผ่านถนนเดิมในแนวของทางขนานตามถนนวิภาวดีรังสิตเพื่อเป็นการลดปริมาณรถที่เข้าทางแยก ซึ่งเป็นรถในทิศทางหลักและมีสัดส่วนมาก และคงเหลือพื้นที่บริเวณทางแยกระดับพื้นดิน เพื่อให้บริการรถที่มาจากถนนลาดพร้าว และถนนพหลโยธิน ซึ่งส่งผลให้การจราจรมีความคล่องตัวขึ้น (รูปที่3.3)



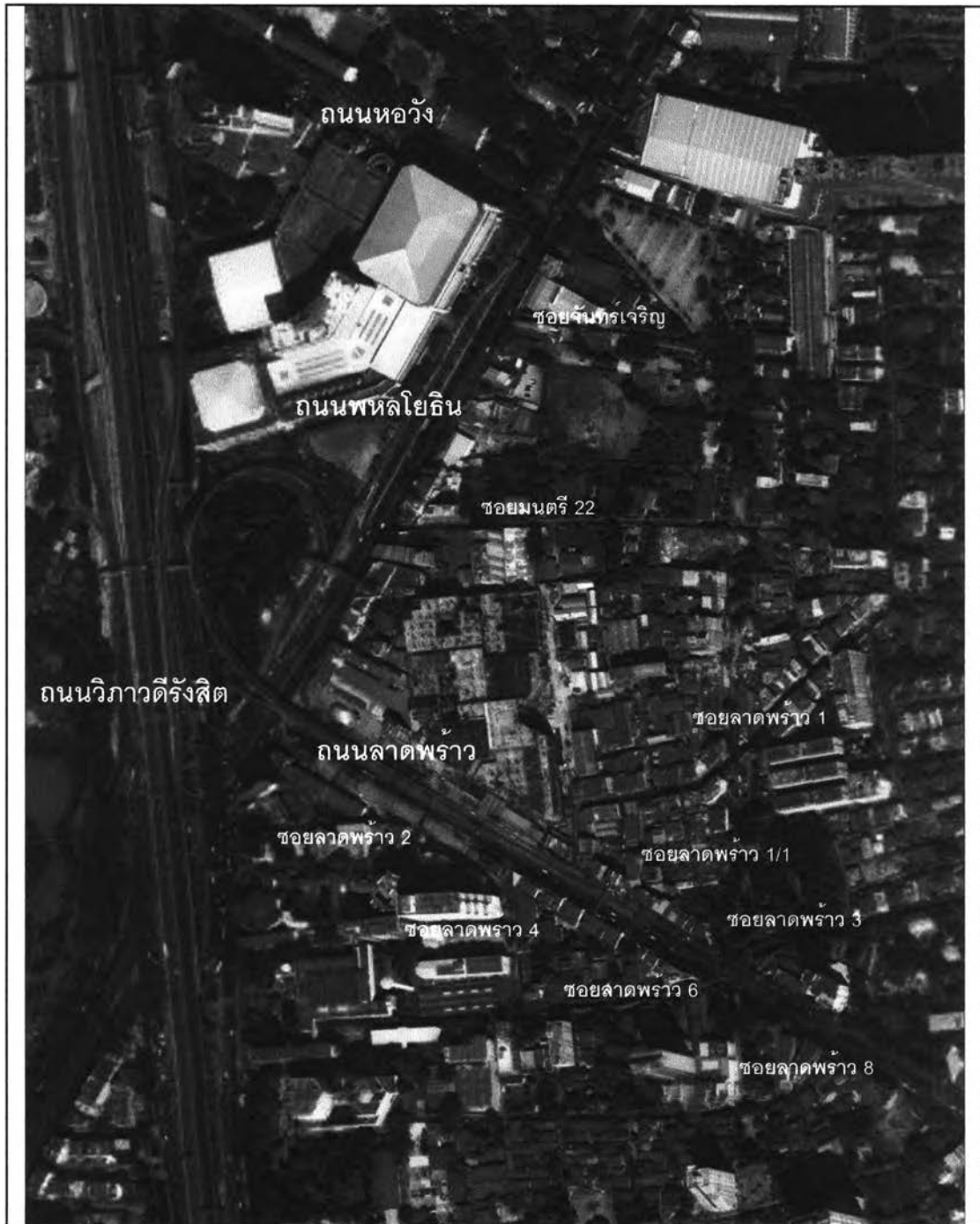
รูปที่ 3.3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว ปี พ.ศ. 2532

<p>สัญลักษณ์</p>	<p>ที่มา : กรมแผนที่ทหาร</p>  
	<p>รูปแบบของชุมชนเมืองในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

และในส่วนของถนนลาดพร้าว เริ่มตั้งแต่ปากทางลาดพร้าว จนกระทั่งถึงซอยลาดพร้าว 41 เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อทำหน้าที่รองรับการจราจรที่เกิดจากแหล่งชุมชนพักอาศัยในบริเวณนี้ และถือเป็นถนนที่ตัดเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนที่สุด โดยพื้นที่บริเวณนี้มีการตั้งถิ่นฐานอยู่อาศัยของประชากรอย่างหนาแน่น และมีอาคารพาณิชย์ ตึกแถว โรงเรียน ที่พักอาศัย กระจายตัวตามแนวถนนและซอยย่อยที่ตัดจากถนนลาดพร้าว

การเปลี่ยนแปลงด้านโครงข่ายการสัญจรทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินเป็นอย่างมาก เพราะการเป็นพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายคมนาคมสายหลักหลายสาย เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต และทางด่วนสายสำคัญต่างๆ ทำให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินอย่างเข้มข้น โดยส่วนมากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัย และพาณิชยกรรมสมัยใหม่ โดยมีโครงการของภาคเอกชนเป็นตัวนำ เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ที่ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2527 เป็นต้น ปัญหาที่ตามมาก็คือ สภาพการจราจรที่หนาแน่น ทำให้การเข้าถึงพื้นที่เป็นไปได้ยากกว่าในอดีต ซึ่งเป็นปัญหาที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ในส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เร่งดำเนินโครงการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เส้นทางจากบางซื่อถึงหัวลำโพง ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อปี 2547 โดยมีเส้นทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ทางแยกลาดพร้าว เพื่อเป็นการลดปริมาณการจราจรบนถนนลาดพร้าวลง และทำให้พื้นที่ในบริเวณนี้สามารถเข้าถึงได้สะดวกยิ่งขึ้น และสภาพการจราจรก็คล่องตัวขึ้น เนื่องจากประชาชนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นจำนวนมาก เพราะทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางภายในพื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานคร

จะเห็นได้ว่าการพัฒนาพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าวนั้น มีการพัฒนาด้านโครงข่ายการสัญจรมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ต่อเนื่องที่เป็นย่านพักอาศัย ทำให้เกิดการสัญจรผ่านเข้า-ออกพื้นที่บริเวณนี้อย่างหนาแน่นตลอดทั้งวัน เกิดปัญหาสภาพการจราจรที่แออัด โดยที่ปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากแหล่งชุมชนพักอาศัยในบริเวณนี้ ซึ่งจะกระจายตัวตามแนวถนนและซอยย่อยที่ตัดจากถนนลาดพร้าวเป็นจำนวนมาก และจากการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร ทำให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินอย่างเข้มข้น โดยส่วนมากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัย และพาณิชยกรรม การแก้ปัญหาดังกล่าวภายในพื้นที่จึงมีอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การสร้างถนนสายต่างๆ การสร้างทางยกระดับ การก่อสร้างสะพานข้ามแยกและปรับปรุงทางแยกลาดพร้าว ตลอดจนการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินโดยมีเส้นทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ จึงนับได้ว่าในปัจจุบันพื้นที่ทางแยกลาดพร้าว(รูปที่3.4) เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรที่สำคัญอีกจุดหนึ่งในกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารประเภทต่างๆ ที่รวมตัวกันอยู่ในบริเวณนี้



รูปที่ 3.4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงพื้นที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว ปี พ.ศ. 2547

สัญลักษณ์

ที่มา : www.googleearth.com



0.05 0.1
0 Klometres 0.3

รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.3 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตจตุจักร

การใช้ที่ดินเขตจตุจักรในปี พ.ศ. 2529 เป็นพื้นที่พักอาศัยร้อยละ 49.50 ของพื้นที่ หรือ 16.29 ตารางกิโลเมตร รองลงมาเป็นการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการและที่โล่งว่าง โดยมีการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการร้อยละ 16.78 ของพื้นที่ หรือ 5.52 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่โล่งว่างจะพบบริเวณสุดซอยของถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนพหลโยธินและถนนลาดพร้าว

ในปี พ.ศ. 2539 การใช้ที่ดินเขตจตุจักรส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย เป็นร้อยละ 53.29 ของพื้นที่ หรือ 17.54 ตารางกิโลเมตร โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2529 จำนวน 1.25 ตารางกิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.79 ของพื้นที่ ส่วนการใช้ที่ดินรองลงมาคือการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการเป็นร้อยละ 16.70 ของพื้นที่ หรือ 5.49 ตารางกิโลเมตร ลดลงจากปี พ.ศ. 2529 จำนวน 0.0259 ตารางกิโลเมตร หรือลดลงร้อยละ 0.078 ของพื้นที่ การใช้ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงมาก คือ การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งว่าง โดยลดลงเหลือร้อยละ 8.56 ของพื้นที่ หรือมีสัดส่วนลดลงร้อยละ 5.6 ของพื้นที่



การพัฒนาที่อยู่อาศัยในช่วงปี พ.ศ. 2529 -2539 แสดงถึงความสำคัญของเขตจตุจักร ในฐานะเป็นเขตพักอาศัย ส่งผลถึงบทบาทในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ปลายปี พ.ศ. 2539 เขตจตุจักรมีการขยายตัวมากในด้านที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินและพื้นที่อาคาร ช่วงปี พ.ศ. 2535 -2538 เขตจตุจักรมีพื้นที่พักอาศัยที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเป็นร้อยละ 4.28 ของพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุมัติทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร เป็นลำดับ 7 ใน 38 เขต

นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ปลูกสร้างสำหรับอาคารพาณิชย์กรรม สำนักงาน และที่พักอาศัยในลักษณะอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ มีพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในปี พ.ศ. 2538 ถึง 424,001 ตารางเมตร เป็นขนาดพื้นที่มากเป็นอันดับสองของกรุงเทพมหานคร รองจากเขตยานนาวา ถือเป็น การขยายตัวอย่างก้าวกระโดด ปรากฏการณ์ด้านสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดในเขตจตุจักรในช่วงระยะเวลาก่อนปี พ.ศ. 2539 เป็นการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้นขึ้น (intensive) ที่อยู่อาศัยรูปแบบเดิมที่เป็นบ้านเดี่ยวและอาคารพาณิชย์ถูกแทนที่โดยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่ใช้เป็นที่พักอาศัย สำนักงานและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของประชากร คือ ประชากรในเขตจตุจักรตามที่รายงานในสถิติทะเบียนราษฎรมีอัตราการลดลงโดยเกิดจากการย้ายออกในปี พ.ศ. 2539 ร้อยละ 2.7 บ่งชี้ว่าเขตจตุจักรมีความสำคัญในฐานะเป็นเขตชั้นในและเป็นส่วนหนึ่งของใจกลางกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในเขตจตุจักร ในปีพ.ศ. 2544 (สิงหาคม) พบว่า อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในเขตจตุจักรส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงาน รองลงมาคืออาคารที่พักอาศัย แลสถานที่ราชการ อาคารส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณทางแยกลาดพร้าว (รูปที่ 3.5) แล้วกระจายตัวไปตามถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต (หน้าแยกลาดพร้าวถึงซอยโชคชัย



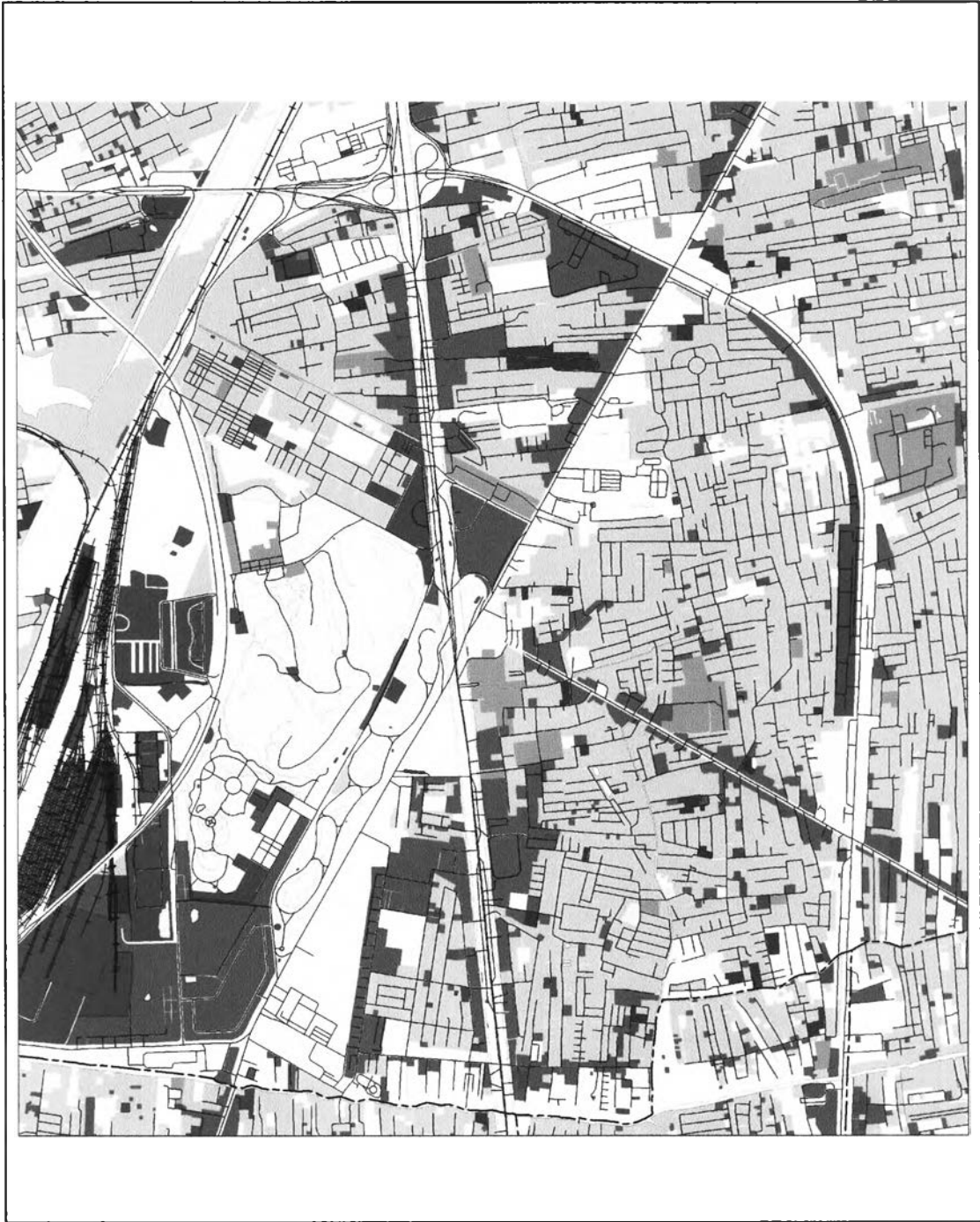
รูปที่ 3.5 อาคารพาณิชย์กรรมบริเวณทางแยกลาดพร้าว

<p>สถานีรถไฟฟ้าพหลโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p> 
<p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>	
 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	




ร่วมมิตร และห้าแยกลาดพร้าวถึงซอยอ่อนนุสรณ์ 1) รองลงมาคือ ถนนพหลโยธิน (ห้าแยกลาดพร้าวถึงสี่แยกรัชโยธิน) ถนนรัชดาภิเษก (ตั้งแต่สี่แยกรัชโยธินถึงจุดตัดของถนนรัชดาภิเษก) เนื่องจากถนนดังกล่าวเป็นถนนสายหลักในพื้นที่ การคมนาคมจึงมีความสะดวกและเข้าถึงได้ง่ายกว่าบริเวณอื่น

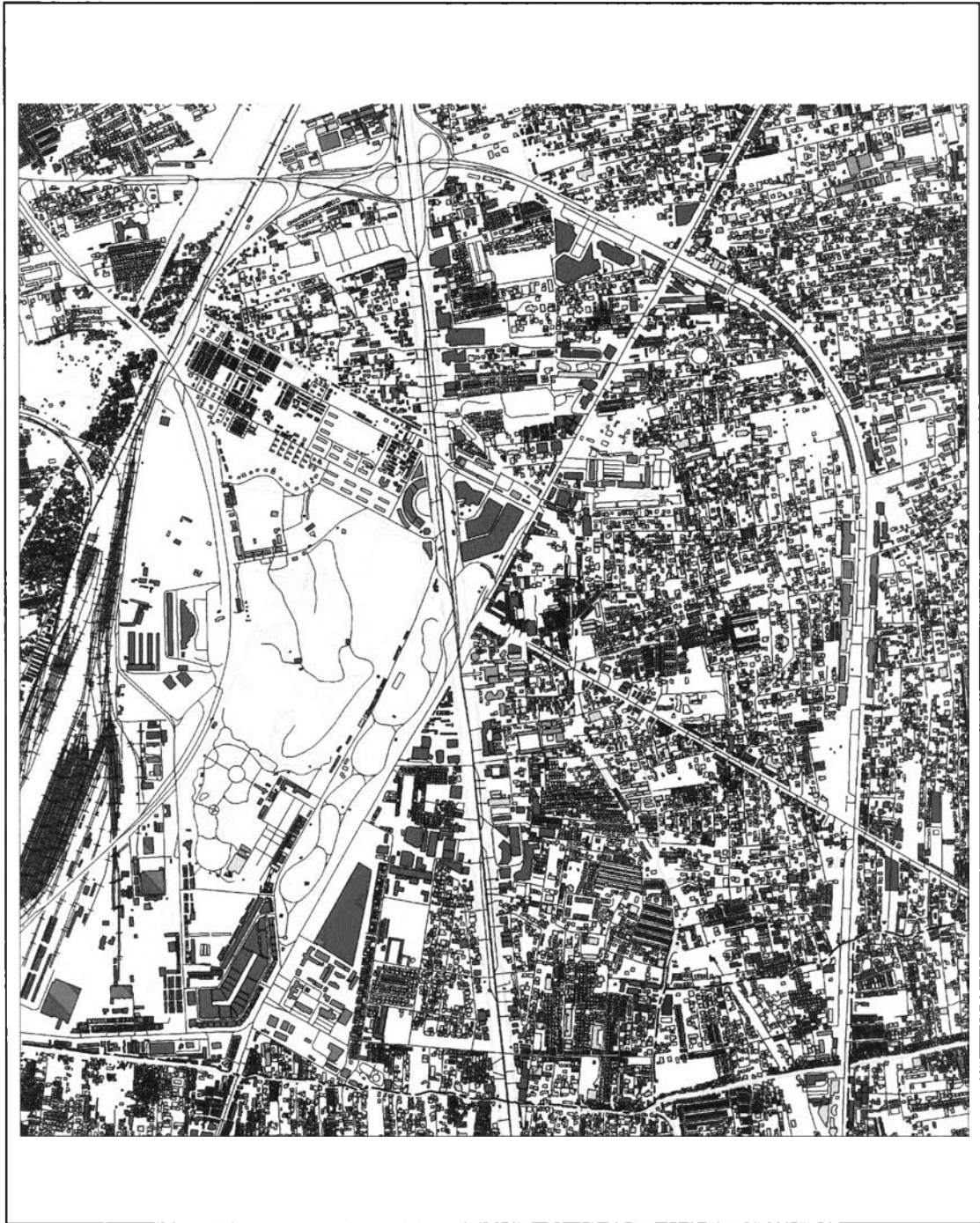
ในปัจจุบันการใช้ที่ดินในเขตจตุจักรทั่วไปเป็นแบบผสม (Mixed Landuse) (แผนที่ 3.3) เป็นการใช้ที่ดินหลายๆ ประเภทปะปนกัน มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมค่อนข้างหนาแน่นบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก การใช้ที่ดินส่วนใหญ่ของเขตจตุจักรเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว รองลงมาเป็นการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมาพบว่าการใช้ที่ดินประเภทที่ว่างลดลง มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยและมีการปลูกสร้างอาคารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการพัฒนาในแนวตั้งมากกว่าในแนวราบ เนื่องจากมีที่ว่างอยู่ไม่มากและที่ดินมีราคาแพง

และจากการที่มีรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ในบริเวณนี้สะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งเป็นจุดขึ้น-ลงของผู้โดยสารในพื้นที่ จึงทำให้มีปริมาณของผู้ที่สัญจรผ่านในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นไปในทิศทางการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรม และการบริการ เช่น เป็นที่ตั้งของสำนักงานบริษัท ห้างร้านต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลให้พื้นที่ในบริเวณนี้กลายเป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญ และจะมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับประชากรที่ต้องการพักอาศัยใกล้แหล่งงานหรือสถานศึกษา โดยการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งปลูกสร้างเดิมให้ได้ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจสูงขึ้น และขยายตัวไปสู่พื้นที่ว่างที่ยังมีอยู่ ดังนั้นในอนาคตทิศทางและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นไปในลักษณะ “พื้นที่พักอาศัยกึ่งธุรกิจ และพาณิชยกรรม”





แผนที่ 3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตจตุจักรปีพ.ศ.2546

<p>สัญลักษณ์</p>		<p>ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร</p> 
<p>ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย</p>	<p>ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ</p>	
<p>ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง</p>	<p>ที่ดินประเภทคลังสินค้า</p>	
<p>ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก</p>	<p>ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p>	<p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลับพลา กรุงเทพมหานคร</p>
<p>ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก</p>	<p>ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา</p>	 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
<p>ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า</p>	<p>ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา</p>	
	<p>ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ</p>	



แผนที่ 3.4 การใช้ประโยชน์อาคาร เขตจตุจักรปีพ.ศ.2546

<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย</td> <td></td> <td>จุดสถานีรถเฉพาะกิจ</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง</td> <td></td> <td>คลังสินค้า</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก</td> <td></td> <td>สถานับการศึกษา</td> </tr> <tr> <td></td> <td>พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก</td> <td></td> <td>สถานับศาสนา</td> </tr> <tr> <td></td> <td>จุดสถานีรถและคลังสินค้า</td> <td></td> <td>สถานับราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ</td> </tr> </table>			ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย		จุดสถานีรถเฉพาะกิจ		ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง		คลังสินค้า		ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก		สถานับการศึกษา		พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก		สถานับศาสนา		จุดสถานีรถและคลังสินค้า		สถานับราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	<p>ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร</p>  <p>0.5 1 2.5 0 Kilometres</p> <p>รูปแบบรองชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโบชิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย		จุดสถานีรถเฉพาะกิจ																			
	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง		คลังสินค้า																			
	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก		สถานับการศึกษา																			
	พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก		สถานับศาสนา																			
	จุดสถานีรถและคลังสินค้า		สถานับราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ																			

3.2.4 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

การกำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษา คำนึงถึงความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของผู้คนในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน เพื่อศึกษาลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมการใช้พื้นที่ และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธินที่เกิดขึ้น โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุมจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดินทั้ง 5 จุด และบริเวณโดยรอบ ในรัศมีการเดินเท้า 10 นาทีหรือ 500 เมตร (แผนที่ 3.5) หรือพื้นที่ภายในบริเวณถนนลาดพร้าวตั้งแต่ปากทางลาดพร้าวจนถึงบริเวณซอยลาดพร้าว 3 ถนนพหลโยธินตั้งแต่สวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงถนนหอวัง และถนนวิภาวดีจากบริเวณจุดตัดทางแยกลาดพร้าวถึงซอยวิภาวดีรังสิต 26 ซ้างมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น จากพื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรจากจุดขึ้นลงรถไฟฟ้าใต้ดิน จะเห็นได้ว่าพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับถนนวิภาวดีรังสิตนั้น จะไม่ได้อยู่ในขอบเขตของการศึกษา เนื่องจากกิจกรรมของผู้คนในบริเวณดังกล่าวจะไม่มีเกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธินและพื้นที่โดยรอบ เพราะมีถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งเป็นถนนที่มีขนาดใหญ่เป็นแนวกัน ทำให้ไม่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมและผู้คนในบริเวณทั้งสองฝั่งของถนนวิภาวดีรังสิต จึงตัดพื้นที่ในส่วนดังกล่าวออกจากขอบเขตของการศึกษา

อาณาเขตติดต่อของพื้นที่ศึกษา

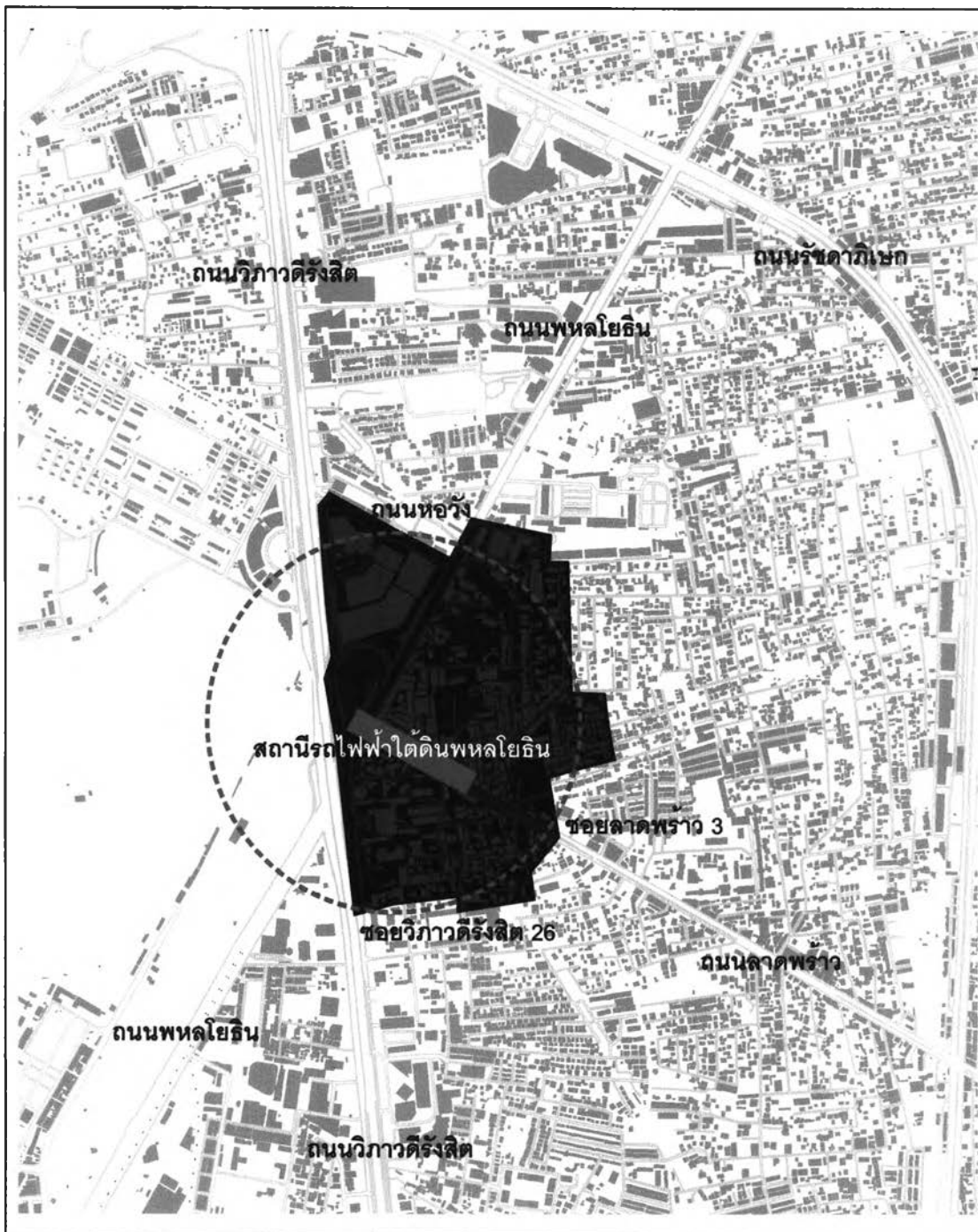
ทิศเหนือ จรดถนนหอวัง

ทิศใต้ จรดถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 26






ทิศตะวันออก จรดถนนลาดพร้าว บริเวณซอยลาดพร้าว 3

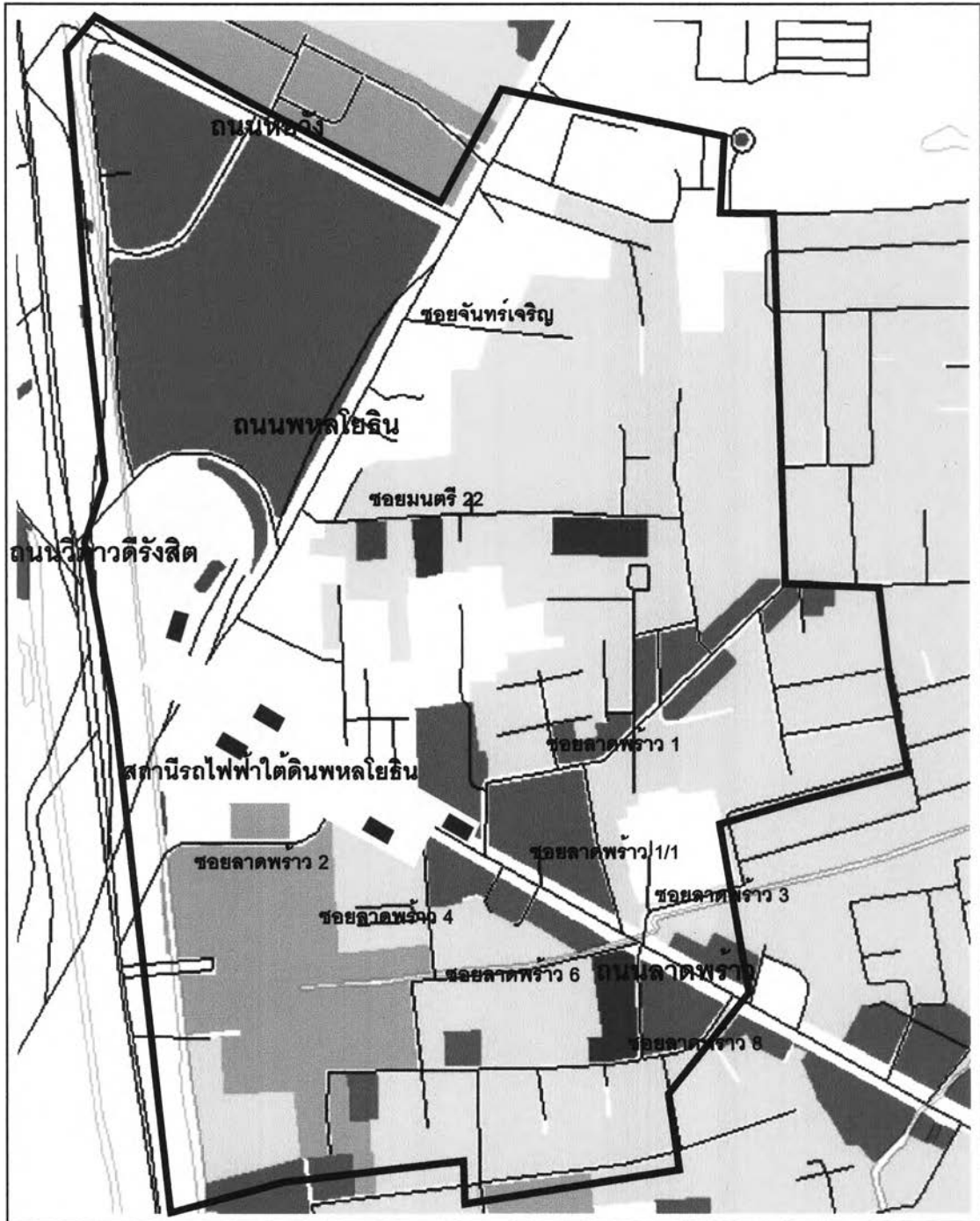
ทิศตะวันตก จรดแนวถนนวิภาวดีรังสิต

จากแผนที่ 3.6 จะเห็นได้ว่าในพื้นที่ศึกษานั้น มีการใช้ที่ดินหลายๆ ประเภทปะปนกัน การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย โดยจะอยู่ในพื้นที่ชั้นในถัดจากริมถนนลาดพร้าวเข้ามาทั้งสองฝั่ง (รูปที่ 3.6) ส่วนการใช้ที่ดินรองลงมาคือการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ค่อนข้างหนาแน่นบริเวณเส้นทางคมนาคม ซึ่งจะอยู่เกาะขอบถนนยาวตลอดแนวพื้นที่ทั้งถนนพหลโยธิน และถนนลาดพร้าว (รูปที่ 3.7) และการใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษา จะกระจายตัวอยู่โดยที่ทางเข้าติดกับถนนสายหลัก คือถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

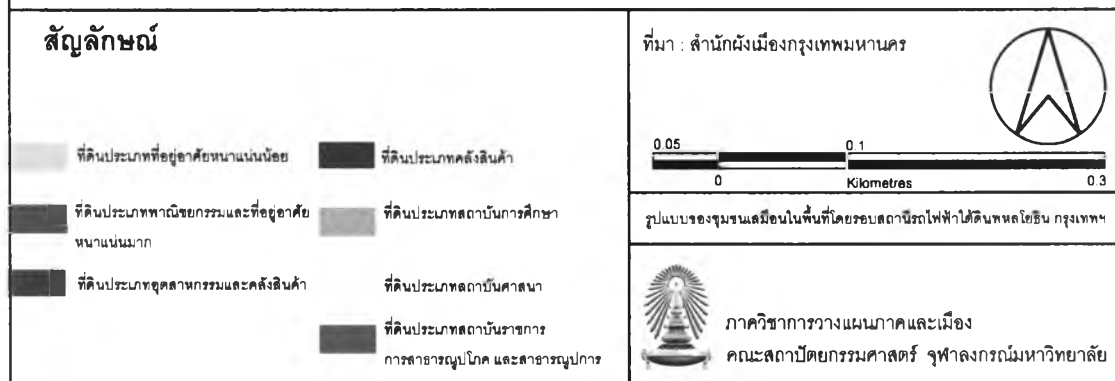


แผนที่ 3.5 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

<p>สัญลักษณ์</p>  <p>พื้นที่ศึกษา</p>  <p>รัศมี 500 เมตรจากจุดขึ้นลง รถไฟฟ้าใต้ดินสถานีพหลโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>   <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---

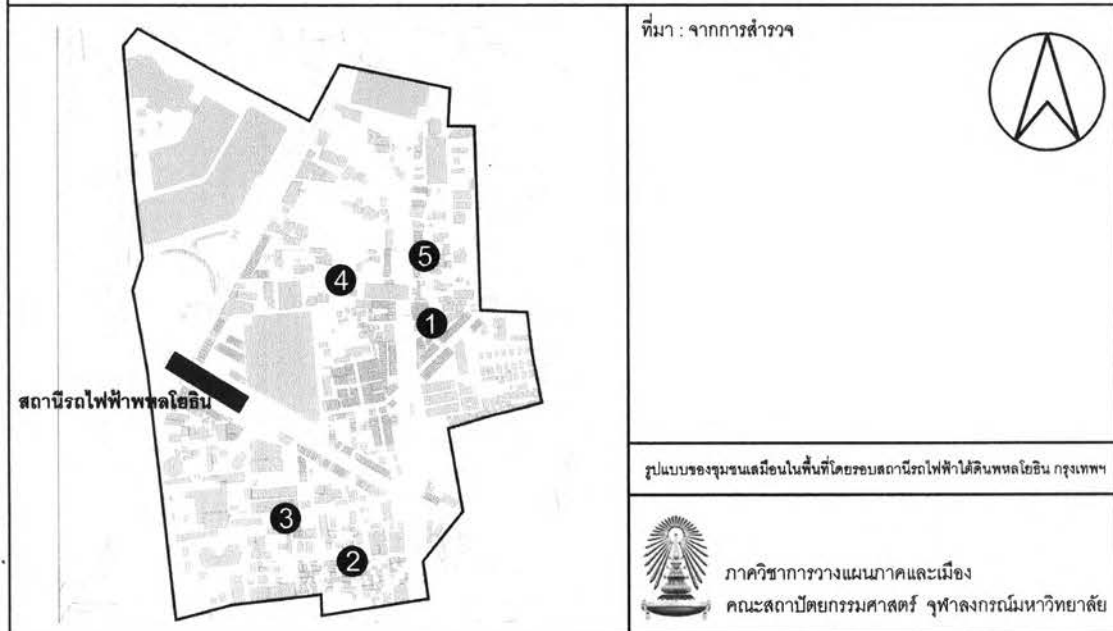


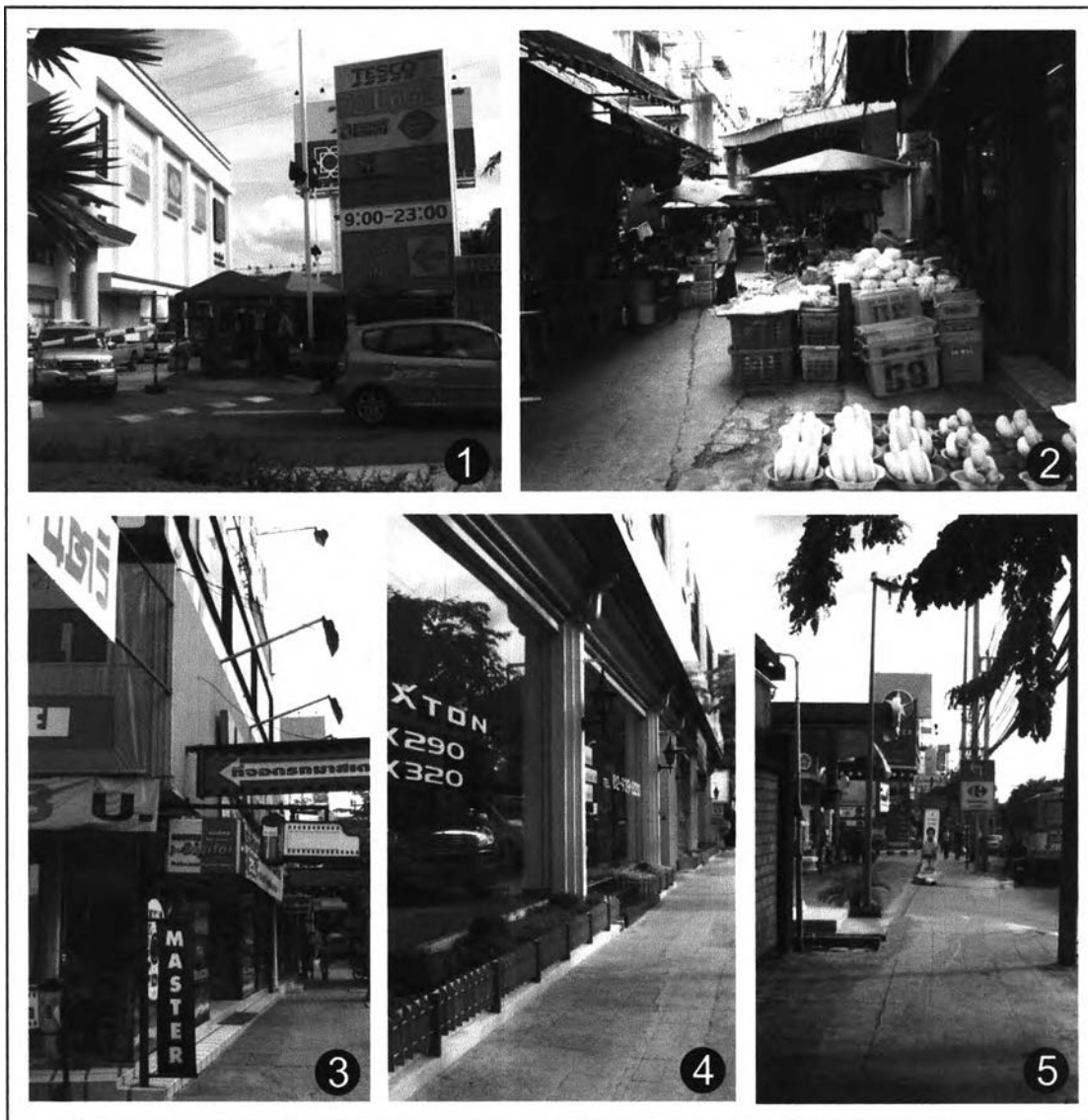
แผนที่ 3.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา



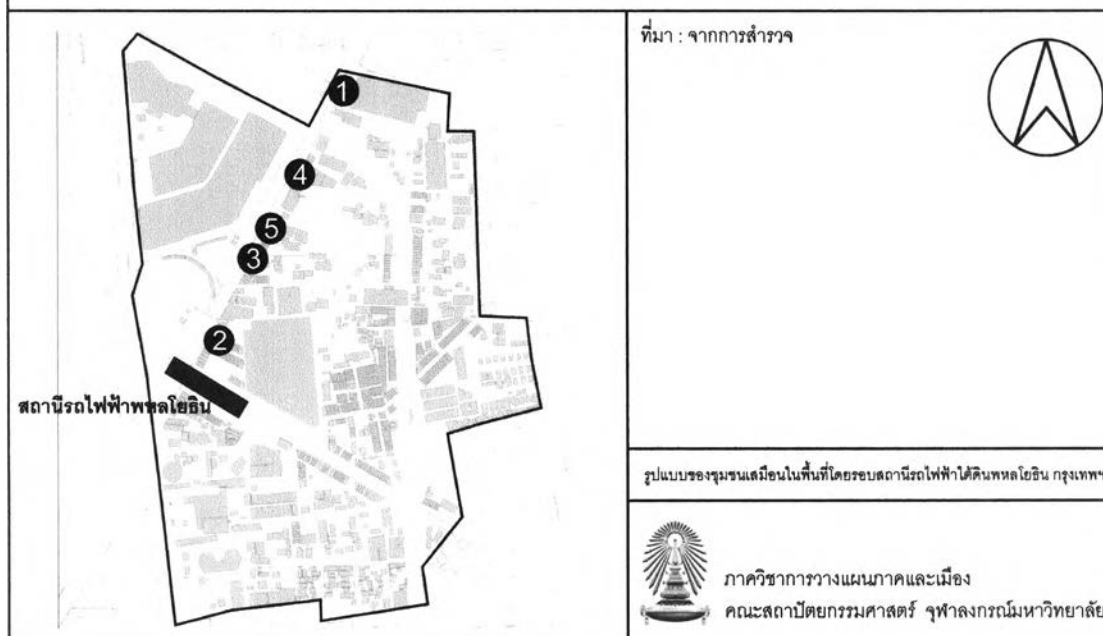


รูปที่ 3.6 รูปแบบอาคารพักอาศัยบริเวณด้านในในพื้นที่ศึกษา





รูปที่ 3.7 รูปแบบอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษา



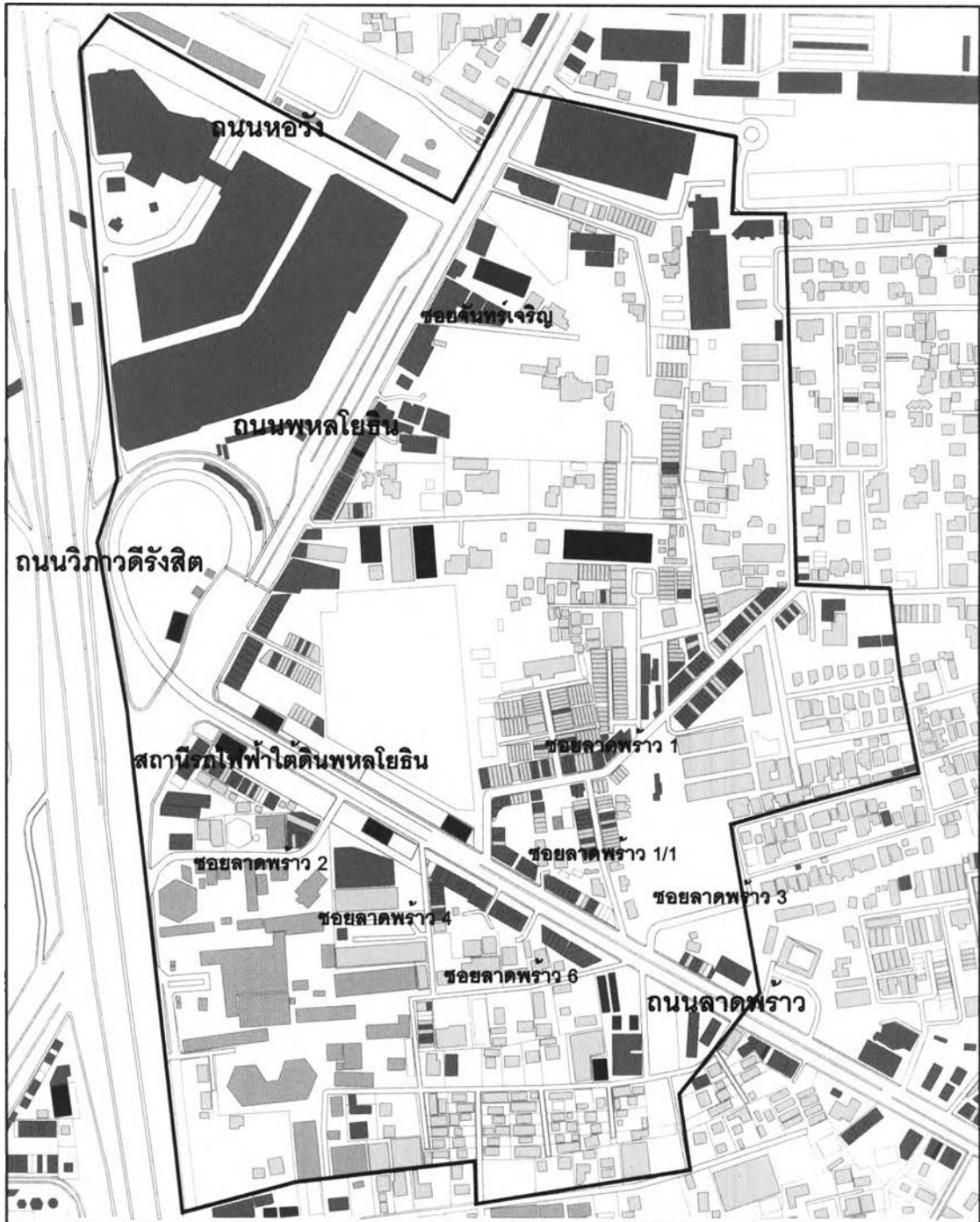
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 3.7) ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้อาคารประเภทที่พักอาศัย ลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวจะมีจำนวนมากที่สุด รองมาคือเป็นอาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนต์ และหอพัก โดยจะตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านในถัดจากอาคารพาณิชย์ที่ตั้งอยู่ริมถนนลาดพร้าวทั้งสองฝั่ง อาคารประเภทที่พักอาศัยมีการเพิ่มจำนวนขึ้นมากในปัจจุบัน เห็นได้จากการที่มีอาคารพาณิชย์จำนวนมากแบ่งเป็นห้องพักให้เช่า

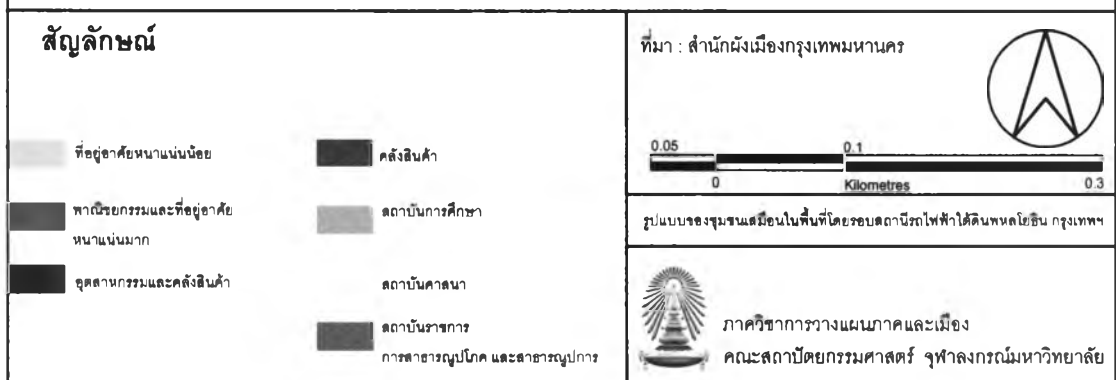
การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษาที่มีจำนวนรองลงมาคือ การใช้อาคารประเภทพาณิชย์กรรม มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ จะตั้งอยู่ตลอดริมถนนพหลโยธินเป็นอาคารพาณิชย์สามชั้นที่ทำกิจการร้านถ่ายรูป ซึ่งถือได้ว่าบริเวณนี้เป็นย่านร้านถ่ายรูป และอาคารพาณิชย์ที่ตั้งอยู่ริมถนนลาดพร้าวทั้งสองฝั่ง (รูปที่ 3.8) เป็นอาคารพาณิชย์สองชั้น และสามชั้นครึ่ง โดยอาคารพาณิชย์ในบริเวณนี้จะตั้งเรียงรายต่อเนื่องมาจากสถานีรถไฟฟ้าไปตลอดแนวถนนรวมทั้งภายในซอย 1 และลาดพร้าว 1/1 ในพื้นที่ยังมีอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่อย่างห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว ห้างยูเนี่ยนมอลล์ที่กำลังก่อสร้าง และยังมีอาคารสำนักงานกระจายอยู่ในพื้นที่

นอกจากนี้ยังมีการใช้อาคารประเภทสถานศึกษา ภายในพื้นที่จะมีมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น โรงเรียนเซนต์จอห์น และโรงเรียนหอวัง การใช้อาคารประเภทอุตสาหกรรม เป็นโรงงานเครื่องจักรกลตั้งอยู่ในซอยมนตรี 22 และอาคารประเภทศาสนา คือ วัดเซนต์จอห์น ตั้งอยู่ภายในซอยลาดพร้าว 2

อาคารส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณทางแยกลาดพร้าว โดยมีสถานที่สำคัญที่มีผลกับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ (แผนที่ 3.8) เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่รองรับกลุ่มลูกค้าทั้งในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ดึงดูดให้มีผู้คนจากพื้นที่อื่นๆ เข้ามาใช้พื้นที่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในวันเสาร์และอาทิตย์ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น เป็นสถานศึกษาที่ทำให้มีผู้เข้าใช้พื้นที่ที่เป็นกลุ่มนักศึกษาเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในวันจันทร์-ศุกร์ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยธนุ ฯลฯ





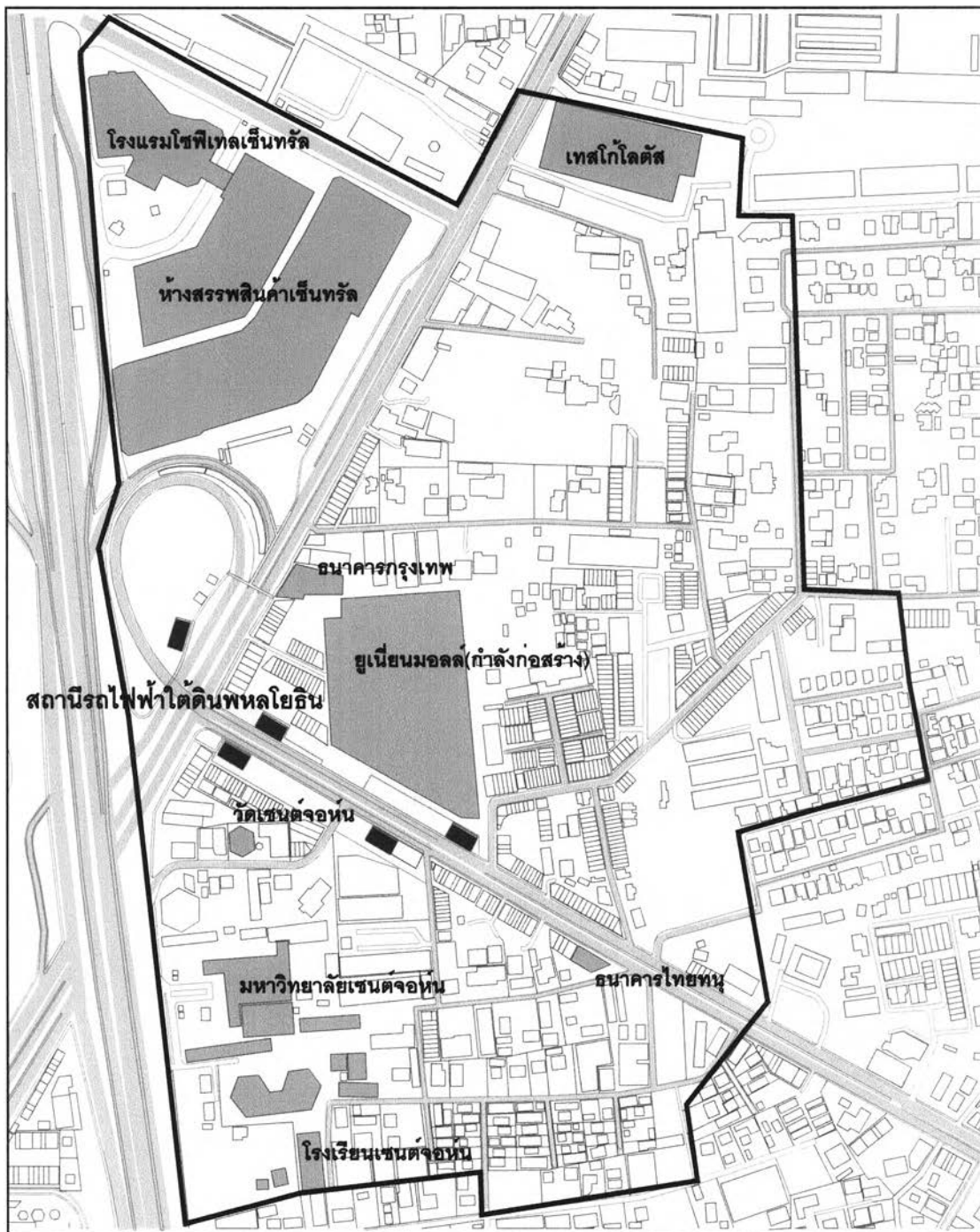
แผนที่ 3.7 การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา





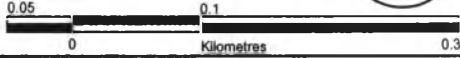



รูปที่ 3.8 รูปแบบอาคารพาณิชย์กรรมริมถนนลาดพร้าว

<p>สถานีรถไฟฟ้าพลโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p> 
<p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ</p>	
 <p>ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	



แผนที่ 3.8 อาคารหลักในพื้นที่ศึกษา

<p>สัญลักษณ์</p> <p> สถานที่สำคัญ</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p> <p></p> <p></p> <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟใต้ดินพลโยธิน กรุงเทพฯ</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---

ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา ยังครอบคลุมบริเวณที่มีกิจกรรมการสัญจรและการจับจองพื้นที่ที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน เกี่ยวข้องกับจุดเปลี่ยนการสัญจรซึ่งในพื้นที่ศึกษาจะพบการเดินทางที่หลากหลาย ได้แก่ การใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารสาธารณะ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถรับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) ทำให้มีการเปลี่ยนการสัญจรในบริเวณที่มีการบริการรถสาธารณะในรูปแบบต่างๆ (แผนที่ 3.9) กระจายอยู่ทั่วบริเวณในพื้นที่ศึกษา ดังนี้

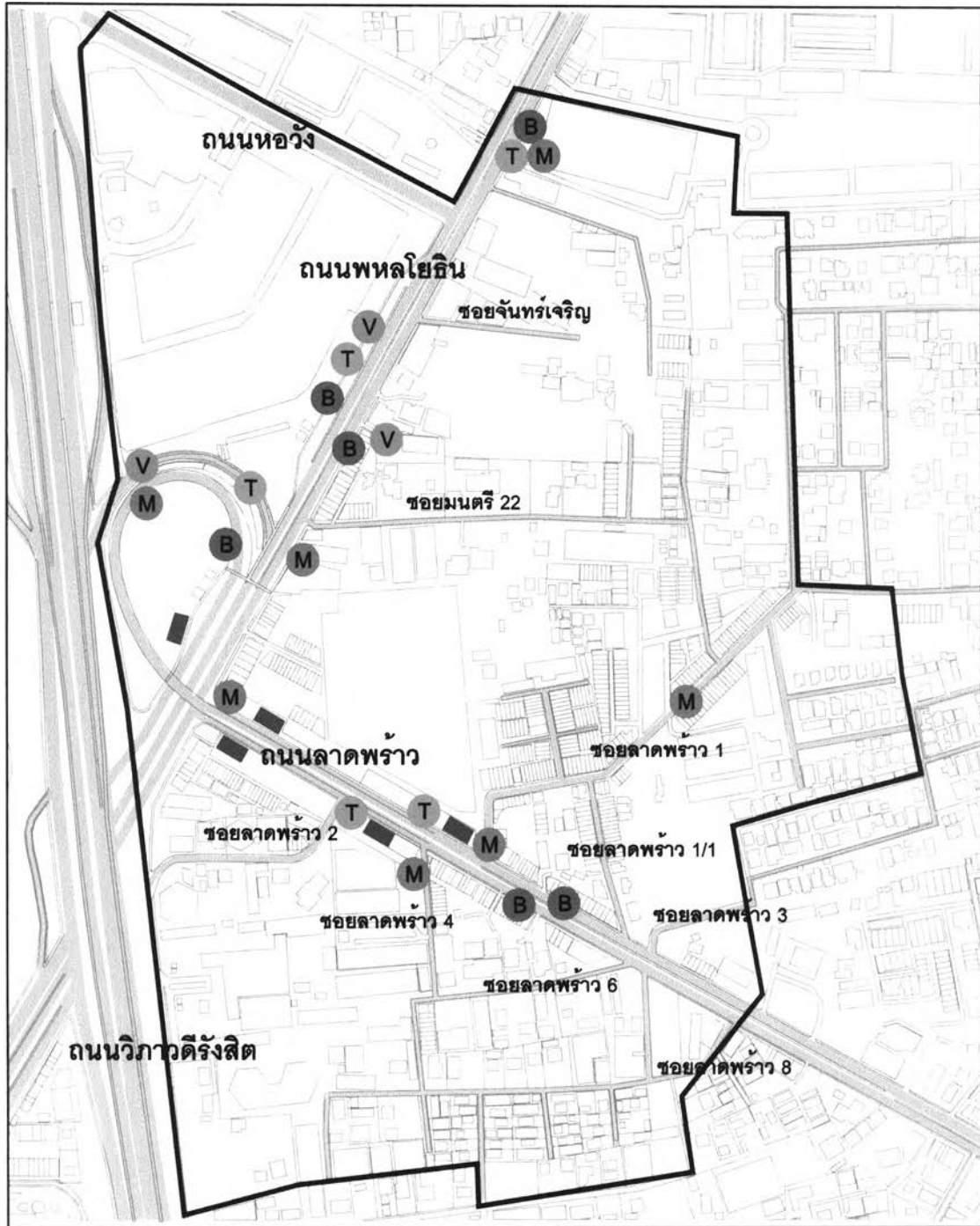
ป้ายรถโดยสารประจำทาง (รูปที่3.9) จะมีอยู่ 5 จุด ได้แก่ ริมถนนลาดพร้าวบริเวณซอยลาดพร้าว 6 หน้าสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าฯ ริมถนนพหลโยธินหน้าร้านถ่ายรูป หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และริมถนนลาดพร้าวบริเวณซอยลาดพร้าว 1/1 ป้ายรถโดยสารประจำทางที่มีผู้เข้าใช้หนาแน่นที่สุด คือ หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น

จุดจอดรถรับจ้างสาธารณะหรือรถแท็กซี่ (รูปที่3.10) จะมีอยู่ 3 จุด ซึ่งจุดที่สำคัญและมีผู้ใช้มากที่สุด คือ บริเวณถนนข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และอีก 2 จุดจะเป็นจุดจอดหน้าสถานีรถไฟฟ้า ริมถนนลาดพร้าวทั้งสองฝั่ง







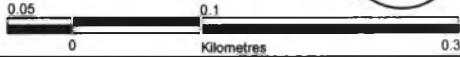

ท่ารถตู้โดยสารสาธารณะ (รูปที่3.11) ภายในพื้นที่ศึกษาจะมีอยู่ 3 จุด ได้แก่ ข้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลริมถนนวิภาวดีรังสิต ภายในปั้มน้ำมันริมถนนพหลโยธินซึ่งในจุดนี้จะจอดรับผู้โดยสารที่บริเวณหน้าร้านถ่ายรูป และหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล

จุดบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (รูปที่3.12) มีอยู่ 4 จุด ได้แก่ ข้างธนาคารกรุงเทพริมถนนพหลโยธิน ภายในซอยลาดพร้าว 1 บริเวณหน้าซอยลาดพร้าว 4 และริมถนนลาดพร้าวบริเวณสถานีรถไฟฟ้า(ประตูโลดส์)

จุดขึ้น-ลงรถไฟฟ้าใต้ดิน (รูปที่3.13) สถานีพหลโยธินมีจุดขึ้น-ลง หรือที่เรียกว่าประตูสถานีทั้งหมด 5 ประตู ได้แก่ ประตูลาดพร้าว 4 ประตูเซนต์จอห์น ประตูเซ็นทรัล ประตูโลดส์ และประตูลาดพร้าว 1

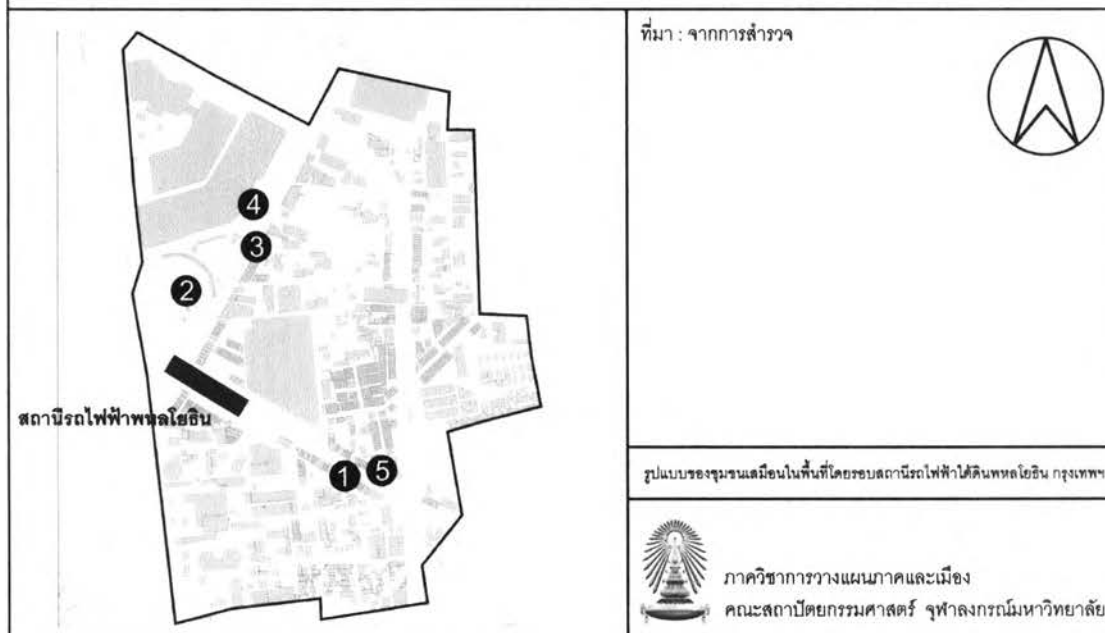


แผนที่ 3.9 ตำแหน่งที่ตั้งจุดบริการรถขนส่งสาธารณะ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ประตูเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน  ป้ายรถโดยสารประจำทาง  จุดจอดรถรับจ้างสาธารณะ (TAXI)  ทหารตู้โดยสารสาธารณะ  รถจักรยานยนต์รับจ้าง 	<p>ที่มา : จากการศึกษา</p> <div style="text-align: right;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>0 0.05 0.1 0.3 Kilometres</p> </div> <p>รูปแบบรองชุมชนเมืองในฝั่งที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
---	---

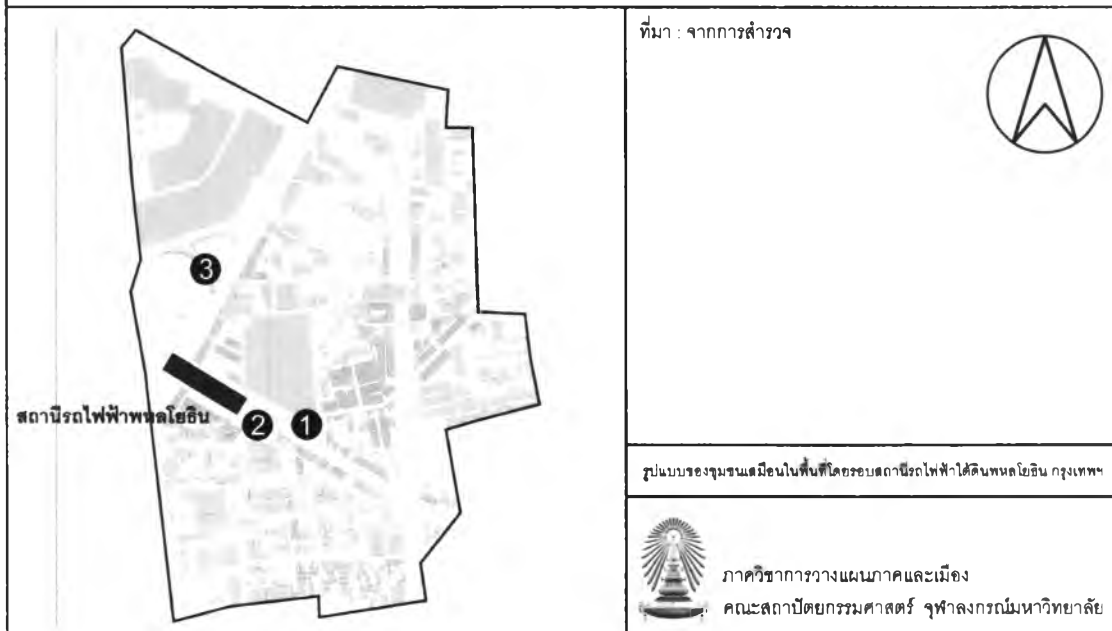


รูปที่ 3.9 ป้ายรถประจำทางในพื้นที่ศึกษา



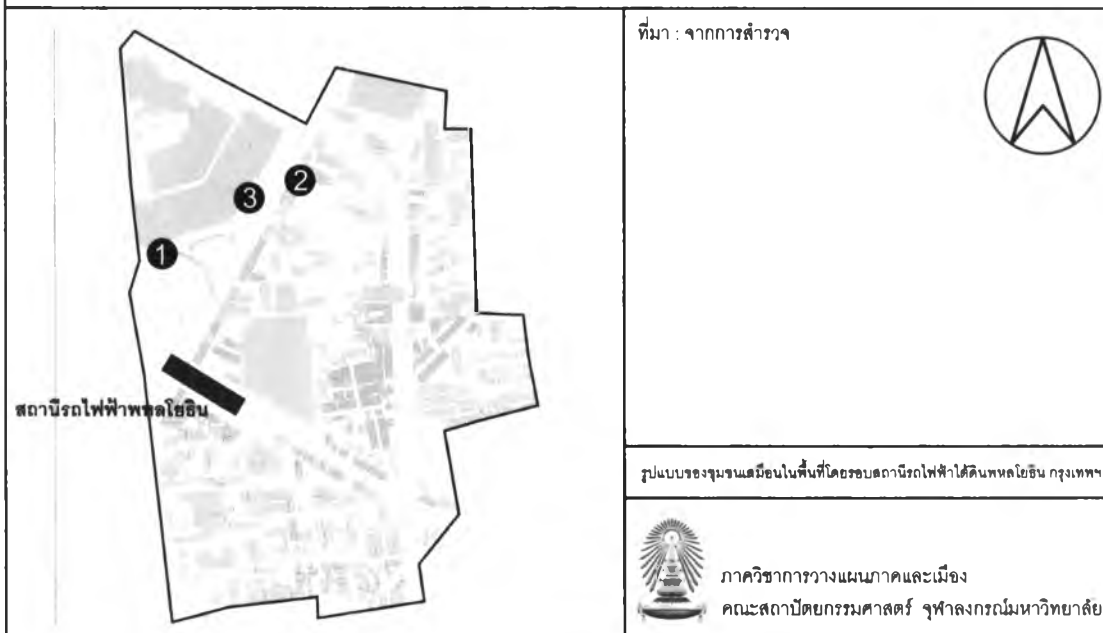


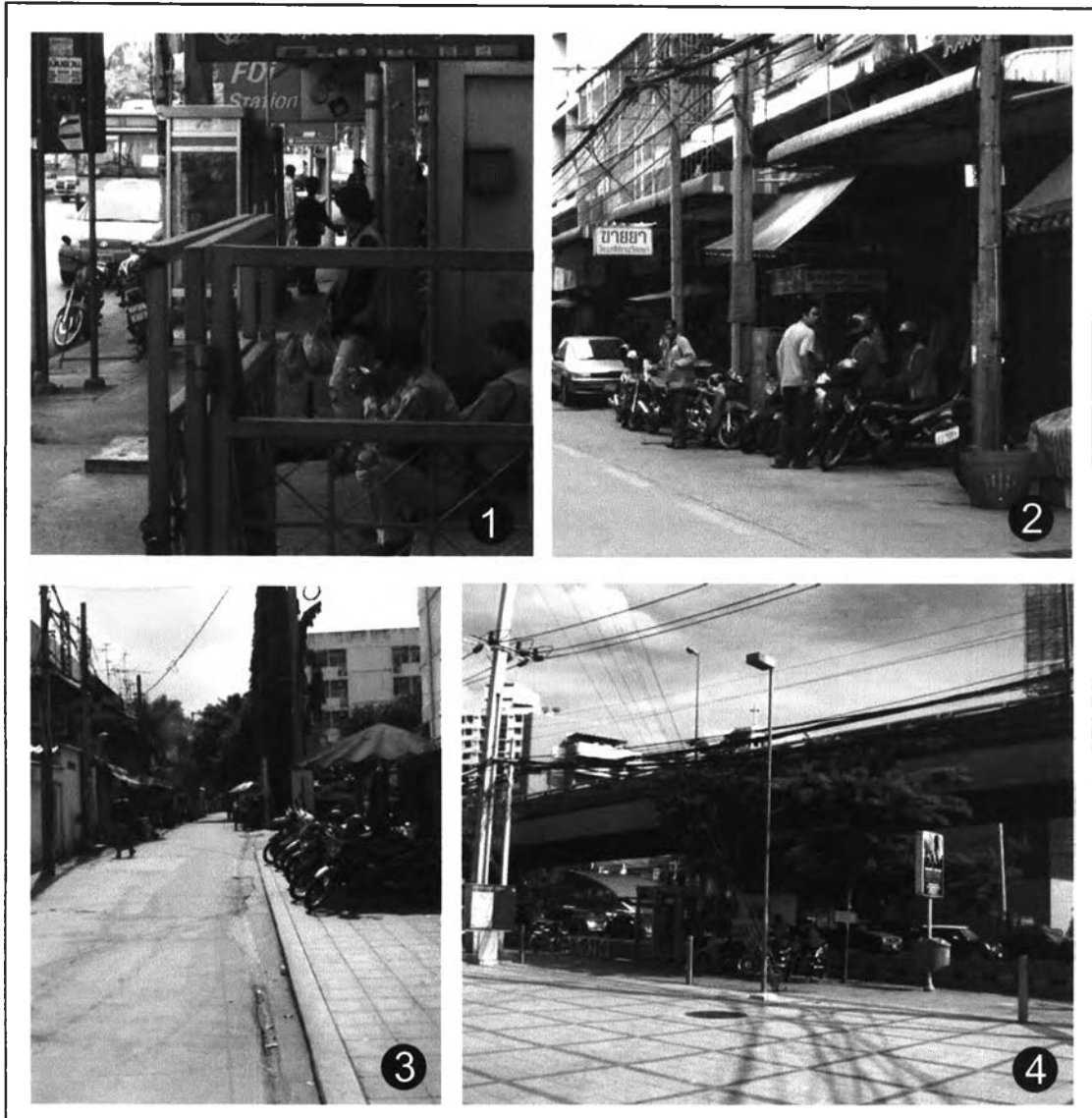
รูปที่ 3.10 จุดจอดรถรับจ้างสาธารณะ (TAXI) ในพื้นที่ศึกษา







รูปที่ 3.11 ทำรถตู้โดยสารสาธารณะในพื้นที่ศึกษา







รูปที่ 3.12 จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ศึกษา

<p>สถานีรถไฟฟ้าพหลโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>  <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
-----------------------------	--



รูปที่ 3.13 จุดขึ้นลง (ประตู) สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน

<p>สถานีรถไฟฟ้าพหลโยธิน</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>  <ul style="list-style-type: none"> ① ประตูลาดพร้าว 4 ② ประตูลาดพร้าว 1 ③ ประตูเซ็นทรัล ④ ประตูโลตัส ⑤ ประตูเซนต์จอห์น <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
-----------------------------	---

3.2.5 โครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

เขตจตุจักรเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอยู่ในเกณฑ์ที่ดี เพราะเป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาสิ่งเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง แต่จากบทบาทของเขตจตุจักรที่เป็นแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญในระดับประเทศ จึงพบปัญหาด้านการเดินทางและความสามารถในการเข้าถึงแหล่งกิจกรรมต่างๆ ของประชาชน เนื่องจากปัญหาด้านการจราจรและการเชื่อมโยงของระบบถนน ปัญหาระบบการเดินทางทำให้ความสามารถในการเข้าถึงระบบสาธารณูปการที่จำเป็นของประชาชนขาดประสิทธิภาพไปด้วย เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น ดังนั้นในพื้นที่จึงมีการแก้ปัญหาที่กำลังประสบอยู่และมีการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งยังเป็นการรองรับการขยายตัวของเมืองที่เหมาะสมและทันกับเหตุการณ์

โครงข่ายถนนในเขตจตุจักรประกอบด้วยถนนสายหลัก (แผนที่ 3.10) คือ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน และถนนรัชดาภิเษก และถนนสายรองประกอบด้วย ถนนลาดพร้าว และถนนงามวงศ์วาน ถนนกำแพงเพชร และมีถนนซอย 385 ซอย

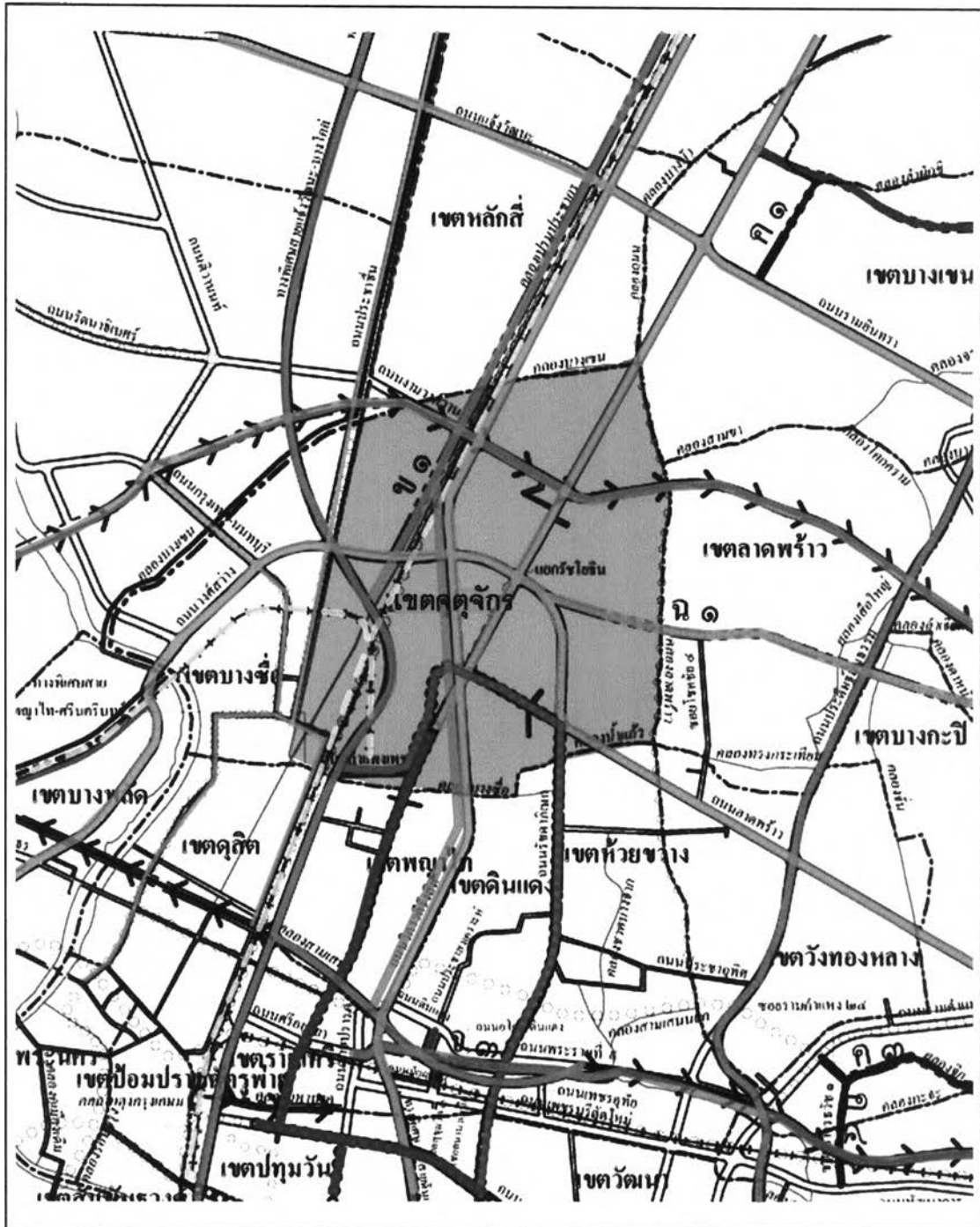
โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 3.11) มีถนนที่สำคัญอยู่ 4 สาย ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนหอวัง (รูปที่ 3.13) สำหรับถนนซอยที่สำคัญ ได้แก่ ซอยลาดพร้าว 1 ซอยลาดพร้าว 1/1 ซอยลาดพร้าว 2 ซอยลาดพร้าว 3 ซอยลาดพร้าว 4 ซอยมนตรี 22 และซอยจันทร์เจริญ (รูปที่ 3.14)

ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนสายนี้เป็นถนนสายหนึ่งที่มีความสำคัญในการคมนาคม โดยมีลักษณะเทียบเท่ากับซูเปอร์ไฮเวย์ เพราะสามารถทำหน้าที่แบ่งเบาการจราจรจากถนนพหลโยธิน









ถนนพหลโยธิน ถนนเส้นนี้เป็นถนนสายหลักที่ใช้สำหรับการเดินทางตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

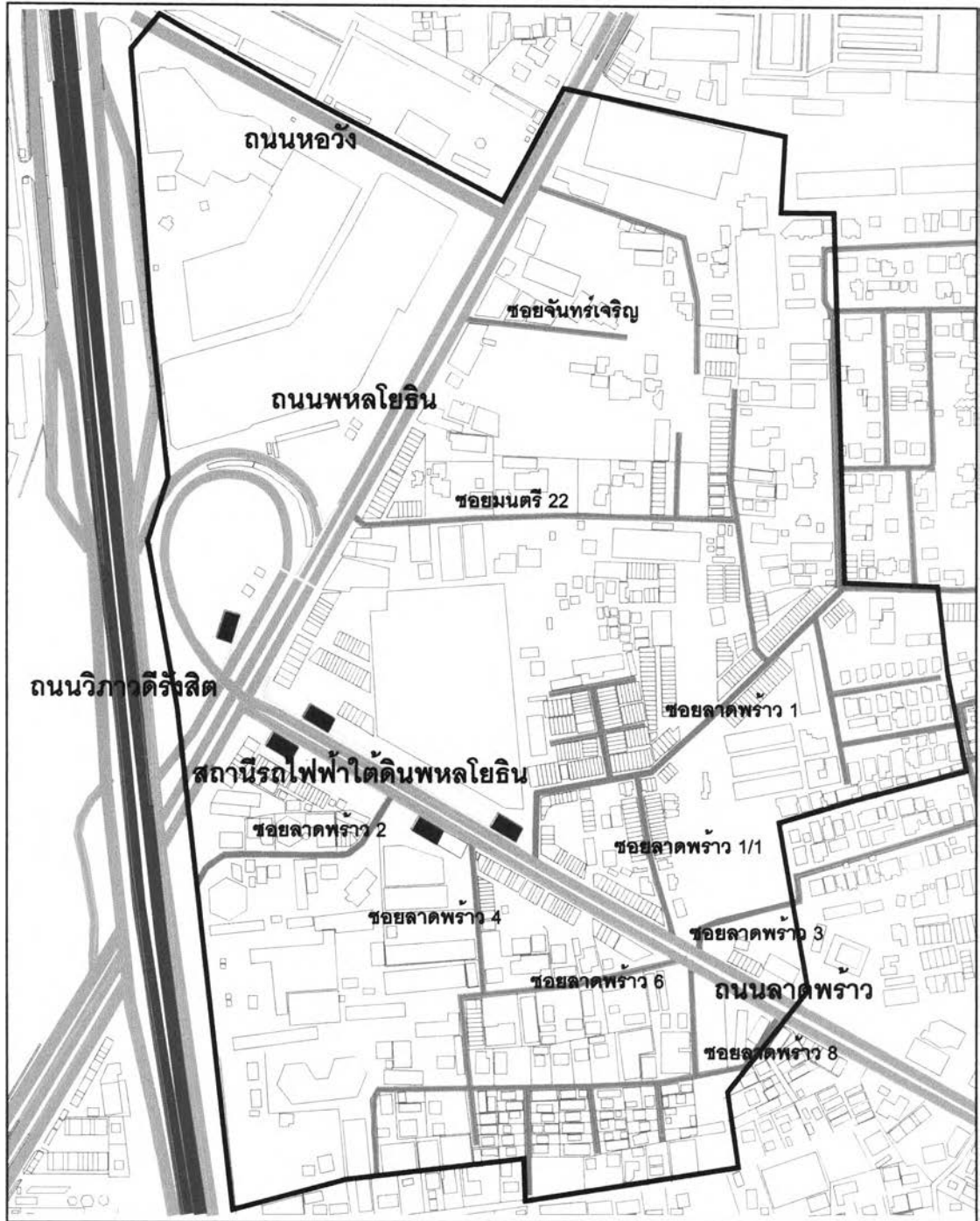
ถนนลาดพร้าว เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อทำหน้าที่รองรับการจราจรที่เกิดจากแหล่งชุมชนที่พักอาศัยในบริเวณนี้ และเป็นถนนที่ตัดเข้าถึงพื้นที่ตอนในของเขตจตุจักร

ถนนหอวัง เป็นถนนที่อยู่ระหว่างโรงเรียนหอวังกับห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ตัดเพื่อเป็นเส้นทางจากถนนพหลโยธินไปยังถนนวิภาวดีรังสิต



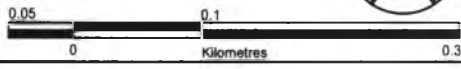



แผนที่ 3.10 โครงข่ายคมนาคม เขตจตุจักร

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ทางพิเศษ  ถนนสายหลัก  เส้นทางรถไฟฟ้า BTS  เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร  ทางรถไฟ 	<p>ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร</p>   <p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหลักโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---

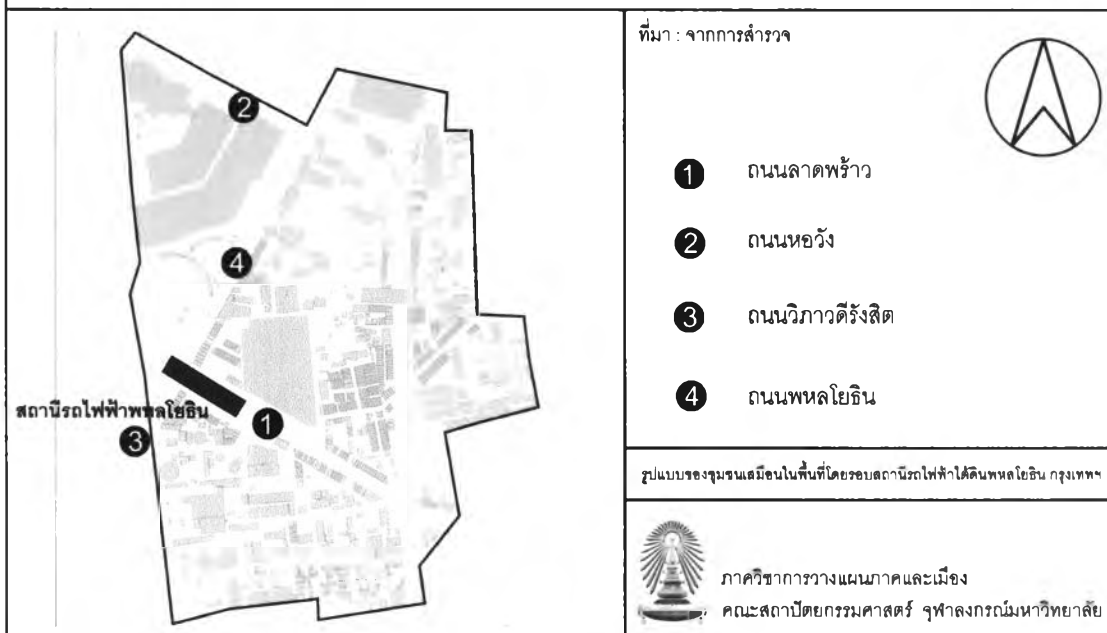


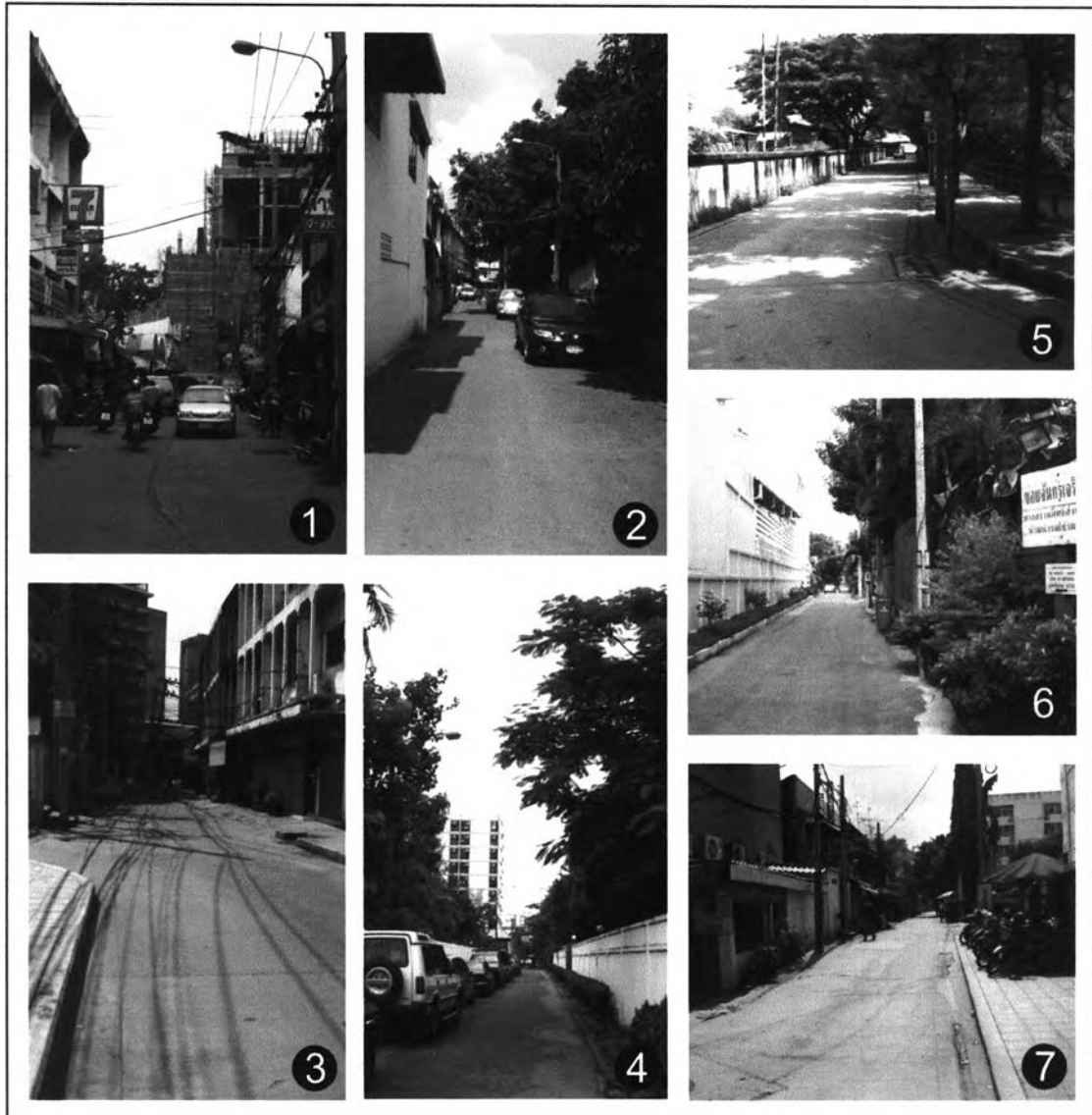
แผนที่ 3.11 โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศึกษา

<p>สัญลักษณ์</p>  <p>ทางพิเศษ ถนนสายหลัก ถนนซอย</p>	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p>   <p>รูปแบบตรงจูนระบบเดิมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>  <p>ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---

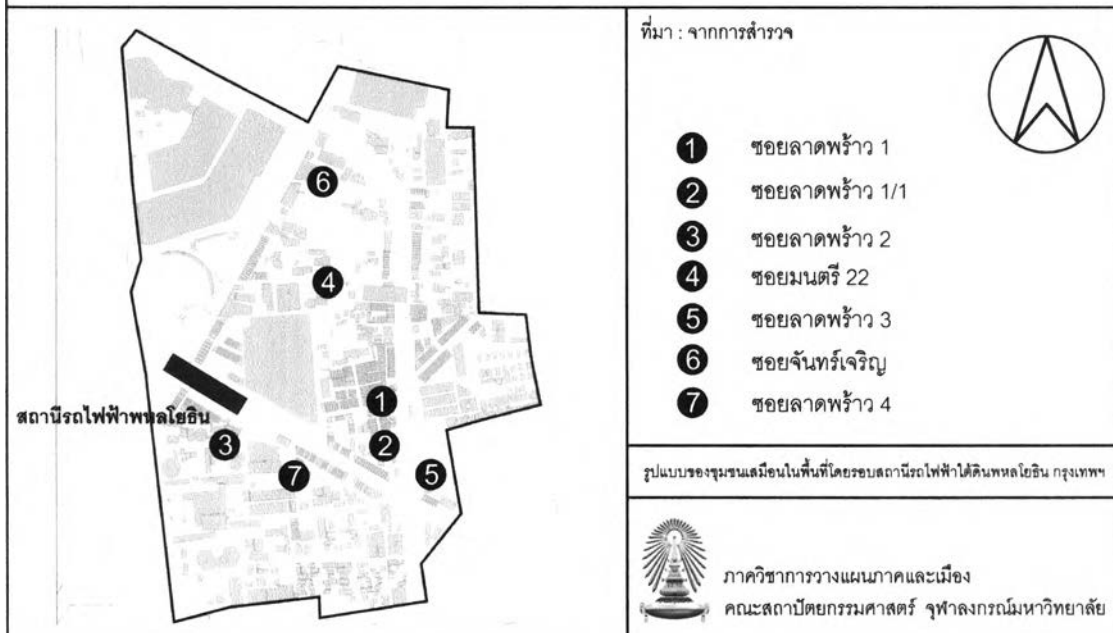


รูปที่ 3.14 ถนนสายสำคัญในพื้นที่ศึกษา





รูปที่ 3.15 ถนนซอยในพื้นที่ศึกษา





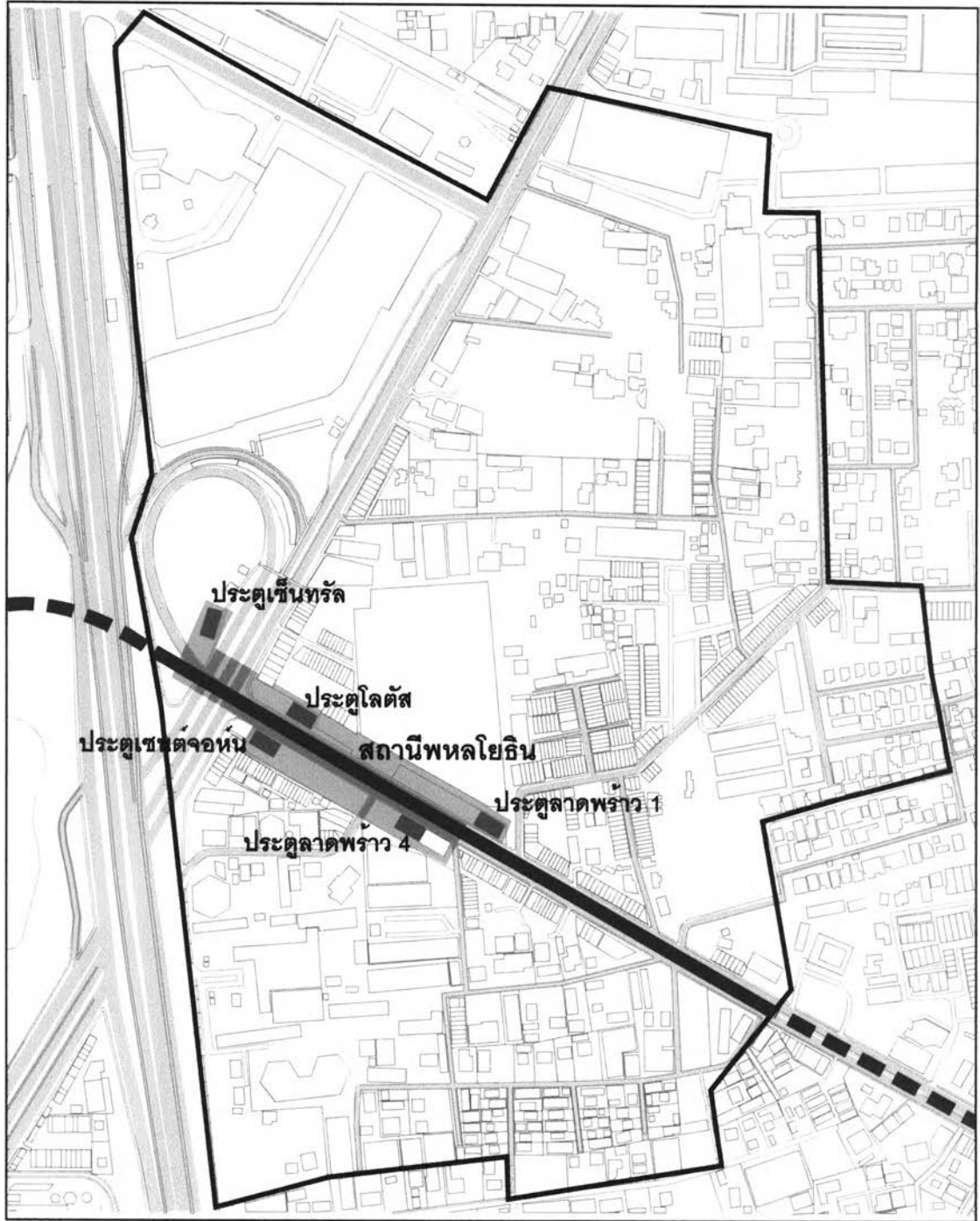
นอกจากโครงข่ายถนนข้างต้นแล้ว ในพื้นที่ศึกษายังมีระบบขนส่งมวลชนระบบราง ผ่านเข้ามาอยู่ในพื้นที่ คือ รถไฟฟ้ามหานคร เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย เส้นทางจากบางซื่อไปยังหัวลำโพง (แผนที่ 3.12) มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เริ่มต้นที่สถานีหัวลำโพง ผ่านถนนพระรามที่ 4 เลี้ยวเข้าถนนรัชดาภิเษก ผ่านศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ถนนอโศก สีแยกพระราม 9 สีแยกสุทธิสาร เลี้ยวเข้าถนนลาดพร้าวที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ผ่านห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล สวนจตุจักร เข้าถนนกำแพงเพชร สิ้นสุดที่สถานีรถไฟบางซื่อ มีจุดขึ้นลงหรือสถานีทั้งหมด 18 สถานี ซึ่งสถานีพหลโยธินตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา มีประตูเข้าออกสถานีทั้งหมด 5 ประตู (แผนที่ 3.13) โดยที่แต่ละประตูจะเชื่อมต่อไปยังบริเวณต่าง ๆ ได้แก่

ประตูลาดพร้าว 4	เชื่อมต่อไปยังพื้นที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 4 ลาดพร้าว 6 และลาดพร้าว 8 อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเส้นทางเพื่อไปยังมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์นได้ด้วย
ประตูเซนต์จอห์น	เชื่อมต่อไปยังมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์นทางเข้าซอยลาดพร้าว 2 และบริเวณริมถนนวิภาวดี
ประตูเซ็นทรัล	เชื่อมต่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และยังเป็นจุดเชื่อมต่อเพื่อเปลี่ยนการสัญจรไปยังป้ายรถประจำทางบริเวณหน้าสถานีพหลโยธิน บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล และบริเวณริมถนนวิภาวดีฝั่งขาออก อีกทั้งยังเป็นจุดที่สามารถไปยังท่ารถตู้สาธารณะบริเวณริมถนนวิภาวดีได้อีกด้วย
ประตูโลดส์	เชื่อมต่อไปยังป้ายรถประจำทางบริเวณร้านถ่ายรูปริมถนนพหลโยธิน ห้างโลดส์ และที่พักอาศัยในซอย
ประตูลาดพร้าว 1	เชื่อมต่อไปยังพื้นที่พักอาศัยในซอยลาดพร้าว 1 ลาดพร้าว 1/1 และป้ายรถประจำทางริมถนนลาดพร้าว








การที่มีรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเขตเมืองชั้นในและเขตชุมชนชานเมืองรอบนอก ส่งผลทำให้มีการกระจายตัวของกิจกรรมด้านธุรกิจการค้าขยายตัวจากพื้นที่ใจกลางเมืองเดิม คือ บริเวณสีลม อโศก สุขุมวิท ออกมาสู่พื้นที่บริเวณจตุจักรมากขึ้น



แผนที่ 3.12 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายบางซื่อ - หัวลำโพง	
<p>สัญลักษณ์</p>	<p>ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย </p>
<p>รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p>	
<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	



แผนที่ 3.13 เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน ขอบเขตสถานีและจุดขึ้นลงในพื้นที่ศึกษา

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ประตูเข้า - ออกสถานีพหลโยธิน  สถานีพหลโยธิน  เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินในพื้นที่ศึกษา  เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินนอกพื้นที่ศึกษา 	<p>ที่มา : จากการสำรวจ</p> <div style="text-align: right;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>0.05 0.1 0.3 Kilometres</p> </div> <p>รูปแบบรองชุมชนเดิมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
--	--

3.3 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากรของพื้นที่ศึกษา

3.3.1 โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

เขตจตุจักรเป็นเขตที่มีศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ขึ้นอยู่กับสาขาพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม ในสาขาพาณิชยกรรมเขตจตุจักรมีจำนวนสถานประกอบการมากเป็นอันดับ 9 และมีจำนวนลูกจ้างมากเป็นอันดับ 5 ของทุกเขตในกรุงเทพมหานคร และมีสัดส่วนลูกจ้างต่อประชากร เท่ากับ 1.01 สำหรับสาขาอุตสาหกรรมนั้น จำนวนโรงงาน คนงาน และเงินทุนจดทะเบียนมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่เมื่อเปรียบเทียบลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจระหว่างสาขาพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม

ในอนาคตการขยายตัวทางเศรษฐกิจในสาขาพาณิชยกรรมมีแนวโน้มสูงกว่าสาขาอุตสาหกรรม เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายย้ายอุตสาหกรรมออกไปสู่พื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร ส่วนการจ้างงานที่สำคัญได้แก่ ธุรกิจการค้า และการบริการ รวมทั้งสถานประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง

พื้นที่ศึกษา อยู่ในบริเวณที่มีลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจสาขาพาณิชยกรรม ซึ่งได้แก่ การค้าและการบริการ เห็นได้จากภายในพื้นที่เป็นแหล่งรวมของร้านค้าที่หลากหลาย รวมถึงห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ และมีการบริการต่างๆ ที่รองรับกับความต้องการของคนในเมืองที่คับคั่งจนสมบูรณ์ จึงนับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเขตจตุจักรที่ต้องการพัฒนาให้เขตจตุจักรเป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร (อ้างถึงในแผนพัฒนาเขตจตุจักรปี 2547-2552)

สภาพสังคมมีระดับความเป็นเมืองสูง ประชาชนมีสภาพชีวิตและความเป็นอยู่แปรไปตามลักษณะทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการแข่งขันอยู่ตลอดเวลา สภาพสังคมที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จะแตกต่างกันระหว่างกลางวันและกลางคืน เนื่องจากตอนกลางวันในพื้นที่จะมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คึกคักและหลากหลาย เป็นช่วงเวลาที่ผู้คนในพื้นที่เป็นคนจากที่อื่นที่เข้ามาในพื้นที่เพียงเพื่อทำงาน จึงไม่ให้ความสำคัญกับพื้นที่และไม่มีความผูกพัน ส่วนตอนกลางคืนนั้นผู้คนต่างพากันออกจากพื้นที่เพื่อกลับที่พักอาศัย และด้วยความที่พื้นที่บริเวณนี้ไม่ใช่สถานที่ท่องเที่ยว จึงทำให้อาคารที่เกิดขึ้นนั้น เป็นไปในลักษณะของการกลับเข้าที่พักอาศัยเพื่อพักผ่อนของผู้คนที่อาศัยในพื้นที่เท่านั้น การที่เขตจตุจักรเป็นแหล่งงานที่สำคัญ ทำให้เกิดประชากรแฝงและประชากรจรที่เข้ามาทำงานหรือใช้บริการในพื้นที่มีจำนวนมากกว่าประชากรตามทะเบียนราษฎรซึ่งเป็นประชากรที่พักอาศัยในพื้นที่

3.3.2 โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงประชากร

ในปี พ.ศ. 2546 เขตจตุจักรมีประชากรจำนวน 176,501 คน คิดเป็นร้อยละ 3.03 ของประชากรทั้งกรุงเทพมหานคร หรือเป็นลำดับที่ 3 จาก 50 เขต โดยเขตจตุจักรมีความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 5,363 คนต่อตารางกิโลเมตร จัดเป็นลำดับที่ 29 จาก 50 เขต ลักษณะโครงสร้างประชากรส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน เป็นร้อยละ 77.45 รองลงมา คือ ประชากรในวัยเรียน เป็นร้อยละ 14.24 และประชากรในวัยสูงอายุที่เกิน 60 ปี เป็นร้อยละ 8.31

จากการคาดการณ์ประชากรในเขตจตุจักร พบว่า ปี พ.ศ. 2560 จะมีประชากรจำนวน 408,858 คน แบ่งเป็นประชากรตามทะเบียนราษฎร 179,041 คน ประชากรแฝง 59,084 คน และประชากรจร 170,733 คน และจะมีการจ้างงาน 256,100 คน

การเปลี่ยนแปลงจำนวนและความหนาแน่นของประชากรในทะเบียนราษฎรของพื้นที่เขตจตุจักร มีทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับข้อมูลศักยภาพทางเศรษฐกิจด้านธุรกิจ การค้าและบริการ อีกทั้งยังมีการประกอบการด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง และการที่เขตจตุจักรเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาในทุกระดับและจำนวนหลายแห่ง แสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวโน้มของพื้นที่ที่จะพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางของกิจกรรมทางธุรกิจ พาณิชยกรรม และการบริการ เขตจตุจักรจึงมีบทบาทที่สำคัญที่จะรองรับคนที่เข้ามาทำกิจกรรมในเขตจตุจักรเฉพาะช่วงกลางวัน และคนที่ต้องการเข้ามาอยู่อาศัยใกล้กับแหล่งกิจกรรม ปัจจัยต่างๆ ที่ได้กล่าวมา ยังคงเป็นแรงดึงดูดให้ประชากรขยายตัว เพิ่มขึ้นในเขตจตุจักร แม้ว่าจะขยายตัวด้วยอัตราต่ำ สาเหตุที่ประชากรเพิ่มขึ้นในระดับนี้ เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงเขตจตุจักรในอนาคตทำให้ประชากรสามารถเดินทางเข้ามาทำงานได้โดยไม่ต้องอยู่อาศัย และเขตจตุจักรมีพื้นที่ว่างไม่มากนัก ประกอบกับที่ดินมีราคาสูง

จากการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากรของพื้นที่ศึกษา จะเห็นได้ว่า ในพื้นที่ศึกษานั้น มีความหลากหลายของประชากร ซึ่งจะมีความเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะของเศรษฐกิจ การที่มีผู้คนจากพื้นที่อื่นเข้ามาในพื้นที่ศึกษาด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน และคนในพื้นที่เดินทางออกจากพื้นที่ ทำให้เกิดการสัญจรของคนเดินทางหลากหลายประเภทที่เข้าใช้พื้นที่ในรูปแบบต่างๆ ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ของการเกิดชุมชนเสมือนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่าคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่นั้น ต่างมีบทบาทต่อการเกิดชุมชนเสมือนในรูปแบบต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของวัน

3.4 โครงการของรัฐที่มีผลการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่

โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้รับมอบหมาย จากคณะรัฐมนตรี ในปีพ.ศ. 2541 ให้เร่งดำเนินโครงการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยแผนแม่บท นี้ได้ การแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2545 เสนอแนะการดำเนินโครงการ 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2545-2554) เป็นระยะของการปรับตัวพัฒนาเพื่อการขนส่งภายในเมืองทั้งระบบ ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2555-2564) เป็นระยะพัฒนาใหม่ที่ยั่งยืน เพื่อเปิดให้บริการเป็นเส้นรอบวง กระจายผู้โดยสารในเมืองอย่างทั่วถึง และระยะที่ 3 (หลังปี พ.ศ.2564) เป็นการพัฒนาระยะยาว เปิดเส้นทางสู่ย่านชานเมือง และรองรับผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง และในการประชุมขอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงข่าย ระยะที่ 1 ของแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งเป็นโครงข่ายขนส่งมวลชนรวม 7 เส้นทางระยะทางทั้งหมด 291 กิโลเมตร ซึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2552 ดังนี้ (แผนที่ 3.14)

สายสีเขียวอ่อน (พารานก-สมุทรปราการ) พัฒนาระบบเพิ่มเติมจากแนว เส้นทางรถไฟฟ้า BTS ซึ่งปัจจุบันดำเนินการอยู่ในสายสีลมและสายสุขุมวิท

สายสีเขียวแก่ (สะพานใหม่-บางหว้า) พัฒนาระบบเพิ่มเติมจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS เช่นเดียวกับสายสีเขียวอ่อน

สายน้ำเงิน (วงแหวนรอบในและช่วงท่าพระ-บางแค) พัฒนาระบบเพิ่มเติมจากแนว เส้นทางรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

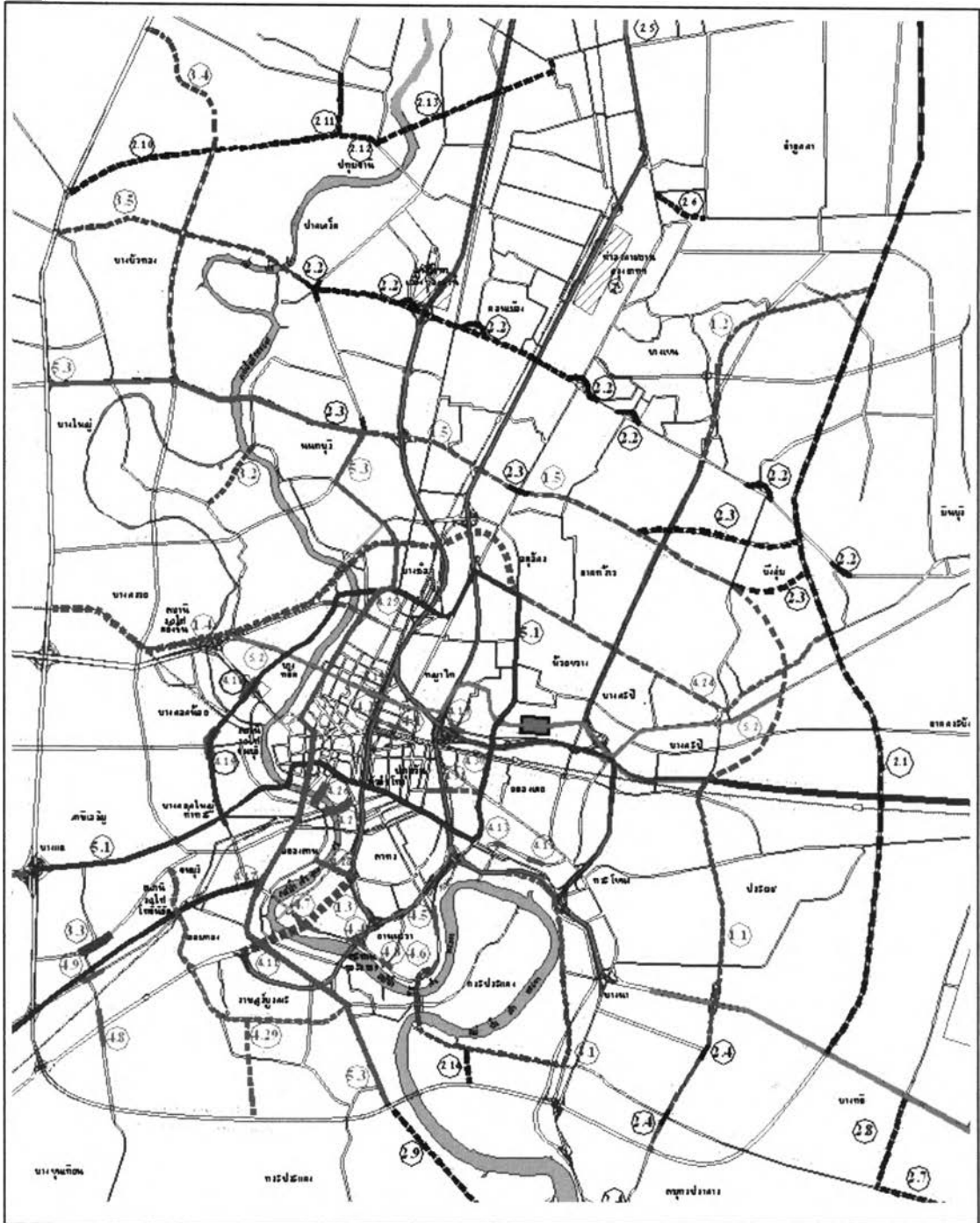
สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) พัฒนาระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สายสีส้ม (บางกะปิ-บางนา-ห้วย) พัฒนาระบบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

สายสีแดงเข้ม (รังสิต-มหาชัย) พัฒนาระบบตามแนวเส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) พัฒนาระบบตามแนวเส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา คือ สายสีเขียวแก่ และสายสีน้ำเงิน ซึ่งจะทำให้การเดินทางของประชาชนจากศูนย์ชุมชนชานเมืองมีความสะดวกรวดเร็ว และมีผลทำให้สถานีรถไฟฟ้าในเขตจตุจักร กลายเป็นชุมทางขนส่งขนาดใหญ่ เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟฟ้าสายอื่นๆ และระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ



แผนที่ 3.14 โครงข่ายขนส่งมวลชนตามแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบราง

สัญลักษณ์

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร



รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพลฮอน กรุงเทพฯ



ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินพหลโยธินในด้านต่างๆ จะเห็นได้ว่า เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาสภาพการจราจรที่แออัดมาโดยตลอด ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ได้รับการพัฒนาระบบการสัญจรอย่างต่อเนื่อง และเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายระบบสัญจร สิ่ง que เปลี่ยนแปลงตามมาก็คือ จะทำให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินอย่างเข้มข้น โดยส่วนมากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัย และพาณิชยกรรม

พื้นที่ในบริเวณนี้มีการใช้พื้นที่ที่หลากหลายทั้งประเภทพาณิชยกรรมและที่พักอาศัย และการที่มีรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดที่เปิดโอกาสให้ผู้คนหลากหลายจากต่างพื้นที่เดินทางเข้าและออกจากบริเวณได้อย่างสะดวกขึ้น และเป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรในรูปแบบต่างๆ ที่สำคัญ ทั้งการขนส่งมวลชนระบบรางและรถโดยสารประจำทาง ทำให้เกิดการสัญจรผ่านในบริเวณจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมดังกล่าว และการสัญจรเพื่อการเข้าถึงอาคารและพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดย่อย เช่น ร้านถ่ายรูปที่ตั้งอยู่เป็นแนวยาวริมถนนพหลโยธิน และพื้นที่พาณิชยกรรมขนาดใหญ่อย่างห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว ซึ่งจากการศึกษาสภาพกายภาพของพื้นที่ ยังพบว่า ในบริเวณพื้นที่ด้านในถนนลาดพร้าวยังมีพื้นที่ว่างรอการพัฒนาและเป็นพื้นที่พักอาศัยไม่หนาแน่นนัก

ในพื้นที่ศึกษานั้น มีศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีความหลากหลายของประชากร การที่มีผู้คนจากพื้นที่อื่นเข้ามาในพื้นที่ศึกษาด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน และคนในพื้นที่เดินทางออกจากพื้นที่ ทำให้เกิดการสัญจรของคนเดินเท้าหลากหลายประเภทที่เข้าใช้พื้นที่ในรูปแบบต่างๆ ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ของการเกิดชุมชนเสมือนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่าคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่นั้น ต่างมีบทบาทต่อการเกิดชุมชนเสมือนในรูปแบบต่างๆ ตามแต่ช่วงเวลาของวัน