ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และ สาธารณูปการ ที่สอดคล้องกับผังเมืองรวม กรณีศึกษา ถนนราชพฤกษ์ และ ถนนกัลปพฤกษ์

นายชยางกูร กิตติธีรธำรง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพัฒนาที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

RELATIONSHIPS OF REAL ESTATE INFRASTRUCTURE AND PUBLIC SERVICES COMPLYING WITH COMPREHENSIVE PLAN: A CASE STUDY OF RATCHAPRUEK AND KALLAPRAPRUK ROADS

Mr. Chayankul Kittiteerathamrong

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development in Housing and Real Estate Development
Department of Housing
FACULTY OF ARCHITECTURE
Chulalongkorn University
Academic Year 2022

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และ สาธารณูปการ ที่สอดคล้องกับผังเมืองรวม กรณีศึกษา ถนนราชพฤกษ์ และ ถนนกัลปพฤกษ์
โดย	นายชยางกูร กิตติธีรธำรง
สาขาวิชา	การพัฒนาที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	รองศาสตราจารย์ยุวดี ศิริ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สรายุทธ ทรัพย์สุข)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ฉวีวรรณ เด่นไพบูลย์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ยุวดี ศิริ)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี้)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ชยางกูร กิตติธีรธำรง : ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และ สาธารณูปการ ที่สอดคล้องกับผังเมืองรวม กรณีศึกษา ถนนราชพฤกษ์ และ ถนนกัลปพฤกษ์. (RELATIONSHIPS OF REAL ESTATE INFRASTRUCTURE AND PUBLIC SERVICES COMPLYING WITH COMPREHENSIVE PLAN: A CASE STUDY OF RATCHAPRUEK AND KALLAPRAPRUK ROADS) อ.ที่ปรึกษาหลัก : รศ.ยุวดี ศิริ

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัย แหล่งงาน และสาธารณูปการ เมื่อทำการศึกษาย้อนไปในอดีตช่วง 20 - 30 ปีก่อนหรือช่วงพ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2564 พบว่า การเติบโตของโครงข่ายการคมนาคมมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ทั้งจากการสร้างถนนกาญจนาภิเษก ถนนบรมราชชนนี ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษารูปแบบการพัฒนาของที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเพื่อนำรูปแบบการพัฒนา และแผนการพัฒนาของภาครัฐมาพิจารณาถึงลำดับการพัฒนาที่อยู่อาศัย และการเกิดสาธารณูปการที่เชื่อมโยงอันจะเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในการกำหนดแผนงานในการพัฒนาการขยายตัวของพื้นที่เมืองต่อไป โดยใช้การเก็บข้อมูลด้วยวิธีการลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม และการรวบรวมข้อมูลจากเว็ปไซต์ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่าลำดับการเกิดที่อยู่อาศัย และสาธารณูปการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ 1) การเกาะกลุ่มของประเภทอสังหาริมทรัพย์ 3 ประเภทหลัก คือ ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และสาธารณูปการ โดยพบว่าที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวจะมีการเกาะกลุ่มกันมากบริเวณถนนราชพฤกษ์เป็นหลัก ส่วนบ้านแถวและอาคารชุด พบการเกาะกลุ่มกันมากในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่มีความหนาแน่นมากขึ้นจะสัมพันธ์กับการจราจรที่หนาแน่นตามมา ไม่ว่าจะเป็นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น หรือ ช่วงระหว่างวันจะพบการจราจรหนาแน่นในโซนพาณิชยกรรม ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าแผนการคมนาคมตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กับเส้นทางคมนาคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันไม่มีความสอดคล้องกัน 3) แผนที่ลำดับการพัฒนาตามรายปีได้แสดงให้เห็นว่า เมื่อถนนถูกพัฒนาใหม่ กลุ่มหมู่บ้านจัดสรรจะเกิดขึ้นก่อนเป็นลำดับแรก ต่อมาเมื่อมีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นจะเริ่มพบเห็นพื้นที่พาณิชยกรรม และสาธารณูปการเกิดขึ้นตามมา โดยมีรูปแบบการพัฒนาไปตามแนวแกนถนน(Ribbon Development) ซึ่งพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร แต่ในส่วนสาธารณูปการที่เกิดขึ้น มีความครอบคลุมแต่ไม่ใช่ด้วยกลไกหรือการวางแผนของภาครัฐแต่เกิดจากการพัฒนาของภาคเอกชนเป็นหลัก จึงทำให้รูปแบบการพัฒนาขาดการดำเนินการอย่างดีพอจนไม่สอดคล้องกับการวางผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครในย่านนี้

จึงสรุปได้ว่าจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า มีทั้งในประเด็นที่สอดคล้องและไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งในประเด็นที่ไม่สอดคล้องนำมาสู่ข้อเสนอ ในการส่งเสริมการพัฒนาถนนสายย่อย การศึกษาเส้นทางเดินรถสาธารณะ การนำเครื่องมือทางผังเมืองด้านอื่นๆมาใช้งาน เช่น การจัดรูปที่ดิน รวมไปถึงการบังคับใช้แผนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สาขาวิชา	การพัฒนาที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์	ลายมือชื่อนิสิต .....
ปีการศึกษา	2565	ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

6570011125 : MAJOR HOUSING AND REAL ESTATE DEVELOPMENT
KEYWORD: Infrastructure Housing Public services Bangkok Comprehensive Plan Land Use
Chayankul Kittiteerathamrong : RELATIONSHIPS OF REAL ESTATE INFRASTRUCTURE AND PUBLIC SERVICES COMPLYING WITH COMPREHENSIVE PLAN: A CASE STUDY OF RATCHAPRUEK AND KALLAPRAPRUK ROADS. Advisor: Assoc. Prof. YUWADEE SIRI

The development of government infrastructure has stimulated housing development in Bangkok. In the past 20-30 years (1999-2021), the growth of the transportation networks has impacted the western Bangkok development area, including areas such as Kanchanapisek Road, Borommaractchachonani Road, Ratchapruek Road, and Kallaprapruk Road. As a result, the researcher was interested in studying the patterns of housing development, public facilities, and infrastructure, as well as the problems arising from these developments. The study compared development patterns with development plans of the government sector to consider a development timeline beneficial to the government in determining a plan for future urban expansion. Data were collected through surveys and information gathered from websites and research documents.

The study results revealed that development patterns can be divided into three parts. 1) Clustering was found among all three types of real estate, including residential, commercial, and public facilities; for example, single detached houses clustered in the Ratchapruek area, while row houses and condominiums clustered in the Kallaprapruk area. 2) It was revealed that the high density of real estate developments was related to heavy traffic in the morning and evening, or heavy traffic around the commercial zone during the day. It can be noted that the actual transportation routes have not conformed to the Bangkok's comprehensive transportation plan. 3) The time series of development maps showed that housing estate developments tend to be the first development after a new road has been constructed, followed by. residential developments to become higher density. Commercial developments and public facilities then follow. The actual land use conforms to Bangkok's comprehensive plan. Although, the development of public utilities has been covered in the areas, they were not as a result of the government's plan. but were, in fact, developed mainly by private sector. It can be concluded that the development pattern in these areas has not proceeded well in terms of conforming to the comprehensive plan in the study areas.

In conclusion, from the development that occurred on Ratchapruek and Kallaprapruk Roads, it was found that there were issues that conformed to Bangkok's comprehensive plan, while others did not. The areas that did not conform to the plan have led to recommendations in promoting the development of minor roads, studying public transport routes, utilizing other urban planning tools, and enforcing the plan to be more efficient.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

Field of Study:	Housing and Real Estate Development	Student's Signature .....
Academic Year:	2022	Advisor's Signature .....

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่อง ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ที่สอดคล้องกับผังเมืองรวม กรณีศึกษา ถนนราชพฤกษ์ และ ถนนกัลปพฤกษ์ ในครั้งนี้ประสบความสำเร็จได้ด้วย ความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ยุวดี ศิริ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้คำปรึกษา คำแนะนำด้านต่างๆ ทำให้ข้าพเจ้ามีความรู้และความสามารถ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูง ไว้ ณ ที่นี้ นอกจากนี้ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรสรร วิเชียรประดิษฐ์ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านผังเมือง อาจารย์ผู้เสียสละเวลาในการให้ความรู้ คำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์ของข้าพเจ้ามาโดยตลอด และข้าพเจ้าต้องขอขอบพระคุณ คุณอดิศักดิ์ กันทะเมือง ลี้ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านข้อมูลเชิงพื้นที่ของเมือง ในการให้คำปรึกษา คำแนะนำ ในการเก็บข้อมูลของข้าพเจ้ามาโดยตลอด สุดท้ายต้องขอขอบพระคุณ บิดา มารดา ที่สนับสนุนด้านการศึกษาเสมอมา

ข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีความสนใจในการศึกษาและสามารถนำความรู้ไปใช้ต่อยอดในการวางแผน ทั้งนี้หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าขออภัยมา ณ ที่นี้

ชยางกูร กิตติธีรธำรง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญ

หน้า

..... ค

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ค

..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... ง

กิตติกรรมประกาศ ..... จ

สารบัญ ..... ฉ

สารบัญตาราง ..... ฌ

สารบัญรูปภาพ ..... ญ

บทที่ 1 บทนำ 1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ 1

1.2 คำถามในงานวิจัย 10

1.3 วัตถุประสงค์ 10

1.4 นิยามศัพท์ 10

1.5 ขอบเขตงานวิจัย 11

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 13

บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 14

2.1 แนวคิดทฤษฎีที่ 1 ทฤษฎีแหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory, 1933) 15

2.2 แนวคิดทฤษฎีที่ 2 ทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multi Nuclei Theory, 1945) 16

2.3 แนวคิดทฤษฎีที่ 3 ทฤษฎีจินตภาพของเมือง (The Image of the City by Kevin Lynch, 1960) 18

2.4 แนวคิดทฤษฎีที่ 4 ทฤษฎี Ribbon Development, 1971 20

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

2.5 แนวคิดทฤษฎีที่ 5 ทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development, 1980)..... 21
2.6 แนวคิดเมืองเอดจ์ (Edge City)..... 22
2.7 แนวคิดเมืองสุขภาวะ (Healthy City)..... 23
2.8 แนวคิดเมืองน่าอยู่ (Livable city)..... 24
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 26
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย..... 30
3.1 กรอบแนวคิดในงานวิจัย..... 30
3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา..... 31
3.3 วิธีการดำเนินงานวิจัย..... 32
3.4 รายละเอียดเครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย..... 41
3.5 ข้อจำกัดการดำเนินงานวิจัย..... 42
บทที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา..... 43
4.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา..... 43
4.2 ลักษณะประเภทของอสังหาริมทรัพย์พื้นที่ศึกษา..... 48
4.3 ลักษณะระดับราคาของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 52
4.4 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 60
4.5 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและแผนพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้อง..... 68
บทที่ 5 ลักษณะและรูปแบบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บนพื้นที่ศึกษา..... 85
5.1 ลำดับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์..... 85
5.2 การจัดหมวดหมู่และประเภทของอสังหาริมทรัพย์..... 102
5.3 ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์..... 115
บทที่ 6 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทบนพื้นที่ศึกษา..... 124
6.1 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์..... 124

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

6.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการเทียบเคียงกับผังเมืองรวม 133

6.3 การอภิปรายและสรุปผล 143

6.4 ข้อเสนอแนะทางวิชาการ 144

บรรณานุกรม 147

ภาคผนวก 149

ประวัติผู้เขียน 172

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ตารางแสดงชื่อถนนทั้ง 8 สายบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียง 32

ตารางที่ 2 ตารางแสดงเครื่องมือในงานวิจัย 41

ตารางที่ 3 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาธนบุรี 54

ตารางที่ 4 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางกอกน้อย 54

ตารางที่ 5 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน 56

ตารางที่ 6 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาหนองแขม 57

ตารางที่ 7 แสดงรายละเอียดการประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 68

ตารางที่ 8 แสดงข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ 87

ตารางที่ 9 ตารางแสดง ประเภทของที่อยู่อาศัย และจำนวนโครงการ 103

ตารางที่ 10 ตารางแสดงจำนวนและประเภทพาณิชยกรรม 106

ตารางที่ 11 ตารางแสดงจำนวนบ้านเดี่ยว ตามระดับราคา 109

ตารางที่ 12 ตารางแสดงจำนวนบ้านแถว และตึกแถว ตามระดับราคา 110

ตารางที่ 13 ตารางแสดงจำนวนอาคารชุด ตามระดับราคา 111

ตารางที่ 14 ตารางแสดงจำนวนและประเภทของสาธารณูปการ 112

ตารางที่ 15 แสดงตารางการเก็บข้อมูลการจราจรในช่วงวันธรรมดาบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 117

ตารางที่ 16 แสดงตารางการเก็บข้อมูลการจราจรในช่วงวันหยุดบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 119

ตารางที่ 17 ตารางแสดงระยะรัศมีการให้บริการ 138

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญรูปภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 แสดงตำแหน่งการพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน 3 สายสำคัญ 1

ภาพที่ 2 แสดงภาพถ่ายทางดาวเทียม 2

ภาพที่ 3 แสดงการพัฒนาถนนเพชรเกษม ถนนบรมราชชนนี และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก..... 3

ภาพที่ 4 แสดงการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ กัลปพฤกษ์ พุทธมณฑลสาย1และสาย2 4

ภาพที่ 5 แสดงการพัฒนาถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 และรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย 5

ภาพที่ 6 แสดงแผนผังศึกษา (Litchfield 2533) 6

ภาพที่ 7 แสดงผังเมืองรวมกทม.ตามแต่ละรายปี 7

ภาพที่ 8 แสดงผังเมืองรวมกทม.ในปีพ.ศ.2556 และร่างผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่4..... 8

ภาพที่ 9 แสดงพื้นที่ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ในปัจจุบัน 9

ภาพที่ 10 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์..... 12

ภาพที่ 11 แสดงแนวคิดทฤษฎีแหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory)..... 15

ภาพที่ 12 แสดงทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory) 16

ภาพที่ 13 แสดง 5 องค์ประกอบของเมืองตามทฤษฎี เควิน ลินช์..... 18

ภาพที่ 14 แสดงทฤษฎี Ribbon Development..... 20

ภาพที่ 15 แสดงทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development)..... 21

ภาพที่ 16 แสดงกรอบแนวคิดในงานวิจัย 31

ภาพที่ 17 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์..... 31

ภาพที่ 18 แสดงการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ..... 33

ภาพที่ 19 แสดงตัวอย่างข้อมูลของเอกสาร หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 33

ภาพที่ 20 แสดงตัวอย่างข้อมูลอสังหาริมทรัพย์จากเว็ปไซต์ออนไลน์ 34

ภาพที่ 21 แสดงตัวอย่างข้อมูลด้านราคาประเมินที่ดินและข้อมูลการจราจร 35

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 22 แสดงตัวอย่างตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทบันทึกลง Google Map 36
ภาพที่ 23 แสดงตัวอย่างการเก็บข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ตามช่วงเวลาบน Google Earth..... 37
ภาพที่ 24 แสดงตัวอย่างข้อมูล GIS ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 38
ภาพที่ 25 แสดงตัวอย่างลักษณะทางกายภาพ และสภาพการจราจร 38
ภาพที่ 26 แสดงผังการดำเนินงานวิจัย 41
ภาพที่ 27 แสดงถนนราชพฤกษ์ช่วงต้นเชื่อมต่อจากแยกตากสิน 43
ภาพที่ 28 แสดงขอบเขตถนนราชพฤกษ์ช่วงต้น ช่วงกลาง และช่วงปลาย..... 44
ภาพที่ 29 แสดง ลักษณะกายภาพของถนนราชพฤกษ์ ในบริเวณด้านหน้าคอมมูนิตี้มอลล์เขตตลิ่งชัน 45
ภาพที่ 30 แสดง ลักษณะทางกายภาพของถนนกัลปพฤกษ์ 46
ภาพที่ 31 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนกัลปพฤกษ์ 47
ภาพที่ 32 แสดง แผนที่ขอบเขตพื้นที่ศึกษา 48
ภาพที่ 33 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยแต่ละประเภท 49
ภาพที่ 34 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่พาณิชยกรรม 50
ภาพที่ 35 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สาธารณูปการ 51
ภาพที่ 36 แสดงภาพถ่ายทางดาวเทียมก่อนและหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์..... 52
ภาพที่ 37 แสดงการแบ่งพื้นที่สาขาสำนักงานที่ดินในเขตกรุงเทพมหานคร 53
ภาพที่ 38 แสดงการพัฒนาถนนบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 61
ภาพที่ 39 แสดงถนนสายประธาน 61
ภาพที่ 40 แสดงถนนสายหลัก 62
ภาพที่ 41 แสดงถนนสายรอง 63
ภาพที่ 42 แสดงถนนสายย่อย 64
ภาพที่ 43 แสดง การพัฒนาระบบราง 65

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 44 แสดงการพัฒนาระบบราง 66
ภาพที่ 45 แสดงการพัฒนาระบบราง 67
ภาพที่ 46 แสดง ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 69
ภาพที่ 47 แสดงการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ 71
ภาพที่ 48 แสดงแผนผังการคมนาคมและขนส่ง 73
ภาพที่ 49 แสดงแผนผังพื้นที่โล่ง 74
ภาพที่ 50 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางบอน 76
ภาพที่ 51 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางแค 77
ภาพที่ 52 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตทวีวัฒนา 77
ภาพที่ 53 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตภาษีเจริญ 78
ภาพที่ 54 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตตลิ่งชัน 78
ภาพที่ 55 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางกอกน้อย 79
ภาพที่ 56 แสดงโครงการสำคัญในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 80
ภาพที่ 57 แสดงพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาของโครงการกรุงเทพฯ 250 83
ภาพที่ 58 แสดงผังแม่บทและโครงการนำร่อง 84
ภาพที่ 59 แสดงกลุ่มย่าน 7 ย่านในพื้นที่กรุงเทพฯ 84
ภาพที่ 60 แสดงลำดับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา 85
ภาพที่ 61 แสดง ถนนราชพฤกษ์บริเวณจุดตัดกับถนนเพชรเกษม 88
ภาพที่ 62 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2542 88
ภาพที่ 63 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2545 89
ภาพที่ 64 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปีพ.ศ.2548 90
ภาพที่ 65 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2551 91
ภาพที่ 66 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2554 92

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 67 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2557 จนถึงปัจจุบัน 93
ภาพที่ 68 แสดงถนนกัลปพฤกษ์ช่วงเขตบางบอน 94
ภาพที่ 69 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2542 95
ภาพที่ 70 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2545 95
ภาพที่ 71 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2548 96
ภาพที่ 72 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2551 97
ภาพที่ 73 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2554 98
ภาพที่ 74 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2557 จนถึงปัจจุบัน 98
ภาพที่ 75 แสดงภาพการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาทั้ง 3 ช่วงเวลา (Timeline) 100
ภาพที่ 76 แสดงแผนที่ตำแหน่งอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท 102
ภาพที่ 77 แสดงแผนที่ประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย 103
ภาพที่ 78 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยบ้านเดี่ยว 104
ภาพที่ 79 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยตึกแถวและบ้านแถว 104
ภาพที่ 80 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย อาคารชุด 105
ภาพที่ 81 แสดงแผนที่ประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม 106
ภาพที่ 82 แสดงประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม 107
ภาพที่ 83 แผนที่การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ประเภท บ้านเดี่ยว 108
ภาพที่ 84 แสดงแผนที่การแบ่งระดับราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภท บ้านแถว ตึกแถว 109
ภาพที่ 85 แสดงแผนที่การแบ่งระดับราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุด 110
ภาพที่ 86 แสดงแผนที่อสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ 112
ภาพที่ 87 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ 113
ภาพที่ 88 แสดงแผนที่ตำแหน่งสาธารณูปการของภาครัฐ 113
ภาพที่ 89 แสดงแผนที่ตำแหน่งสาธารณูปการของภาคเอกชน 114

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 90 แสดงแผนที่ดาวเทียมก่อนและหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์ 115
ภาพที่ 91 แสดงภาพตัวอย่างปริมาณการจราจรในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์)..... 118
ภาพที่ 92 แสดงภาพตัวอย่างปริมาณการจราจรในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์)..... 119
ภาพที่ 93 แสดงภาพตัวอย่างการจราจรบนพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ 120
ภาพที่ 94 แสดงภาพตัวอย่างการจราจรหนาแน่นบริเวณหน้าโรงเรียนนานาชาติ..... 121
ภาพที่ 95 แสดงการขาดแคลนขนส่งมวลชนสาธารณะในขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 121
ภาพที่ 96 แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สีเขียวสาธารณะในขอบเขตพื้นที่ศึกษา 122
ภาพที่ 97 แสดงรูปแบบการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ 123
ภาพที่ 98 แสดงการกระจุกตัวของจำนวนอสังหาริมทรัพย์ 125
ภาพที่ 99 แสดงการกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท 126
ภาพที่ 100 แสดงราคาประเมินที่ดินบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ 127
ภาพที่ 101 แสดงข้อมูลการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์ 128
ภาพที่ 102 แสดงข้อมูลการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์ 129
ภาพที่ 103 แสดงลำดับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์..... 130
ภาพที่ 104 แสดงตำแหน่งของสิ่งอำนวยความสะดวก..... 131
ภาพที่ 105 แสดงแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน 133
ภาพที่ 106 แสดงความเปลี่ยนแปลงแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงปี พ.ศ.2542 - พ.ศ. 2556..... 134
ภาพที่ 107 แสดงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในช่วงปี พ.ศ.2542 - ปัจจุบัน บริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ 135
ภาพที่ 108 แสดงแผนผังการโครงการคมนาคมและขนส่งบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกทม. 136
ภาพที่ 109 แสดงแผนผังการโครงการคมนาคมและขนส่งของถนนสาย ข 137
ภาพที่ 110 รัศมีการให้บริการของสาธารณูปการทั้งหมดบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 139

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 111 รัศมีการให้บริการด้านสถานศึกษาบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 139

ภาพที่ 112 รัศมีการให้บริการด้านสถานพยาบาลบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 140

ภาพที่ 113 รัศมีการให้บริการสวนสาธารณะบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 140

ภาพที่ 114 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างจำนวนสาธารณูปการของภาครัฐและภาคเอกชนบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 141

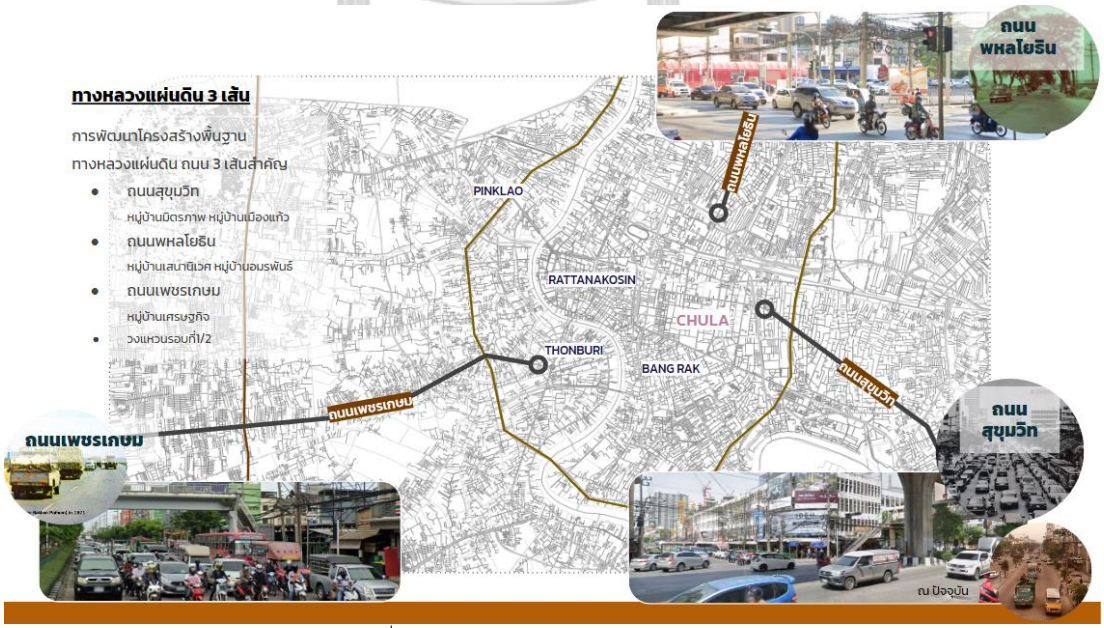
ภาพที่ 115 แสดงผังพื้นที่โล่งว่างบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา 142

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

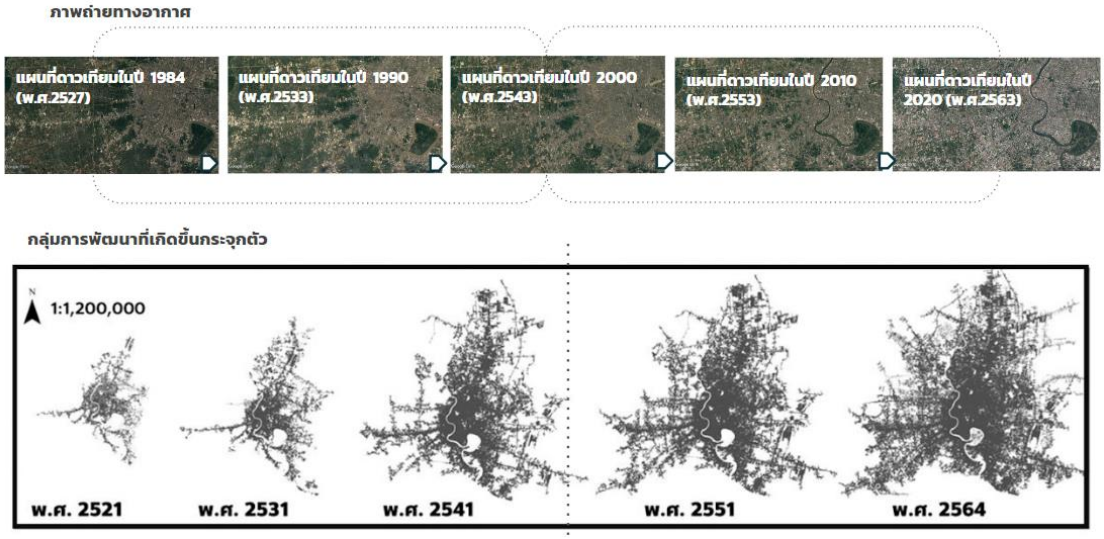
ในปัจจุบันการเติบโตของพื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยพื้นที่เมืองชั้นในมีการอยู่อาศัยกันอย่างหนาแน่น ทำให้พื้นที่เมืองมีการพัฒนาเติบโตขยายออกไปยังพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กลุ่มหมู่บ้านจัดสรรแนวราบที่เริ่มมีการพัฒนาออกไปในบริเวณพื้นที่ชานเมืองมากขึ้นเนื่องจากสาเหตุของปัจจัยด้านต้นทุนของราคาที่ดินในเมืองที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจัยที่เอื้อให้เกิดการขยายการเติบโตในพื้นที่ย่านชานเมือง คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ ที่มีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ส่งผลทำให้การเดินทางเข้าออกเมืองสะดวกมากยิ่งขึ้น ประชาชนหลายคนจึงเลือกที่จะอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองเนื่องจากระดับราคาที่อยู่อาศัยซึ่งต่ำกว่าพื้นที่ในเมือง และยังคงได้พื้นที่ที่อยู่อาศัยใหญ่กว่าในเมืองชั้นใน แต่ก็ยังสามารถเดินทางได้สะดวกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้พัฒนาเอาไว้ ทำให้ในปัจจุบันพบว่ามีแนวโน้มการพัฒนาบ้านจัดสรรแนวราบในย่านชานเมืองของกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก โดยมีแนวโน้มการเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 1 แสดงตำแหน่งการพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน 3 สายสำคัญ

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อสังเกตการเติบโตของการพัฒนาพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาย้อนหลังไปตั้งแต่ในอดีต ในช่วงประมาณปี พ.ศ.2490 หรือประมาณ 60-70 ปีที่แล้ว พบว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน 3 สายสำคัญ ประกอบไปด้วย สายที่ 1 ถนนพหลโยธิน สายที่ 2 ถนนสุขุมวิท ซึ่งถนน 2 สายนี้จะเป็นถนนที่ถูกพัฒนาอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ส่วนถนนสายที่ 3 คือ ถนนเพชรเกษม ซึ่งจะเป็นถนนสายเดียวที่อยู่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนดังกล่าว ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรกลุ่มแรกๆบนพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ยกตัวอย่างเช่น หมู่บ้านเสนานิเวศ หมู่บ้านอมรพันธ์ บนถนนพหลโยธิน หมู่บ้านมิตรภาพ หมู่บ้านเมืองแก้ว บนถนนสุขุมวิท และหมู่บ้านเศรษฐกิจบนถนนเพชรเกษม ซึ่งรูปแบบการพัฒนาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาถนนสายใหม่ของภาครัฐส่งผลให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทพื้นที่อยู่อาศัยตามมา นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดอสังหาริมทรัพย์ด้านอื่นๆตามมา เช่น ตลาดนัด โรงเรียน และโรงพยาบาล เพื่อรองรับกับคนที่อยู่อาศัยภายในย่าน



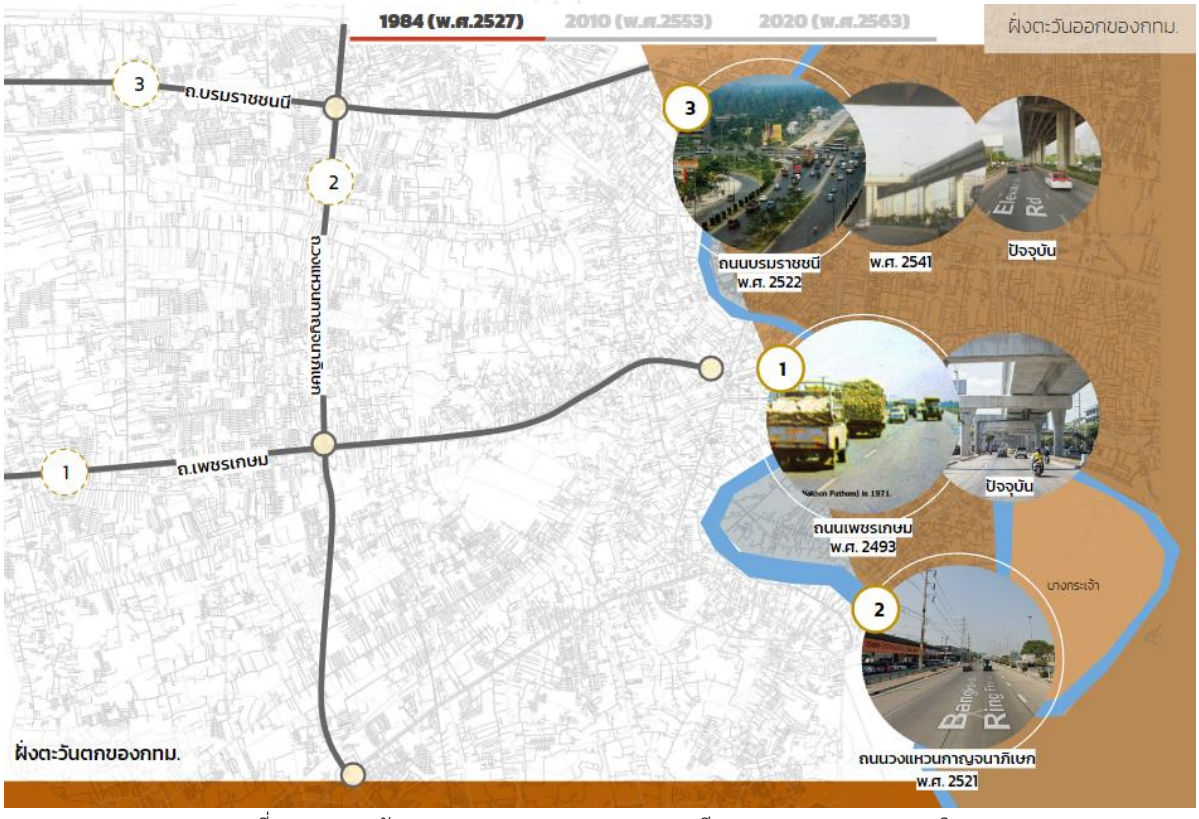
ภาพที่ 2 แสดงภาพถ่ายทางดาวเทียม[1]

ที่มา : URBAN TH , Google Earth pro

ผู้วิจัยจึงได้ทำการสำรวจผ่านแผนที่ดาวเทียมทางอากาศย้อนหลัง ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2527 จนถึง ปัจจุบัน (ดังปรากฏในภาพที่ 2) โดย พบว่า ในช่วงแรกปีพ.ศ.2521 ถึง ปีพ.ศ.2541 พบว่าการเติบโตของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่วนใหญ่จะมีการพัฒนามากในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร แต่ในส่วนของพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครจะมีการเติบโตที่ช้ากว่าฝั่ง

[1] GOOGLE EARTH PRO URBAN TH. (2527-2563). ภาพถ่ายทางอากาศ บริเวณฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

ตะวันออก แต่จากการสำรวจในช่วง 20-30 ปีที่ผ่านมาคือปี พ.ศ.2542 จนถึงปีปัจจุบัน พบว่าอัตราการเติบโตของการพัฒนาพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกจะมีการเติบโตที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้นเนื่องจากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐหลายสาย ไม่ว่าจะเป็นทั้งโครงข่ายระบบถนนและโครงข่ายระบบรางหรือรถไฟฟ้า รวมไปถึงพื้นที่ฝั่งตะวันตกยังมีศักยภาพจากการที่พื้นที่ดินยังมีการพัฒนาที่มีความหนาแน่นค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่ฝั่งตะวันออก ทำให้เอื้อให้เกิดการพัฒนาได้ในอนาคต ซึ่งจากข้อมูลเบื้องต้นเหล่านี้ยังไม่มีความชัดเจนด้านลำดับและปัญหาของการพัฒนา ซึ่งถ้าทำการเก็บข้อมูลรูปแบบการพัฒนาย้อนหลังจะทำให้ทราบถึงการบังคับใช้ผังเมืองเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

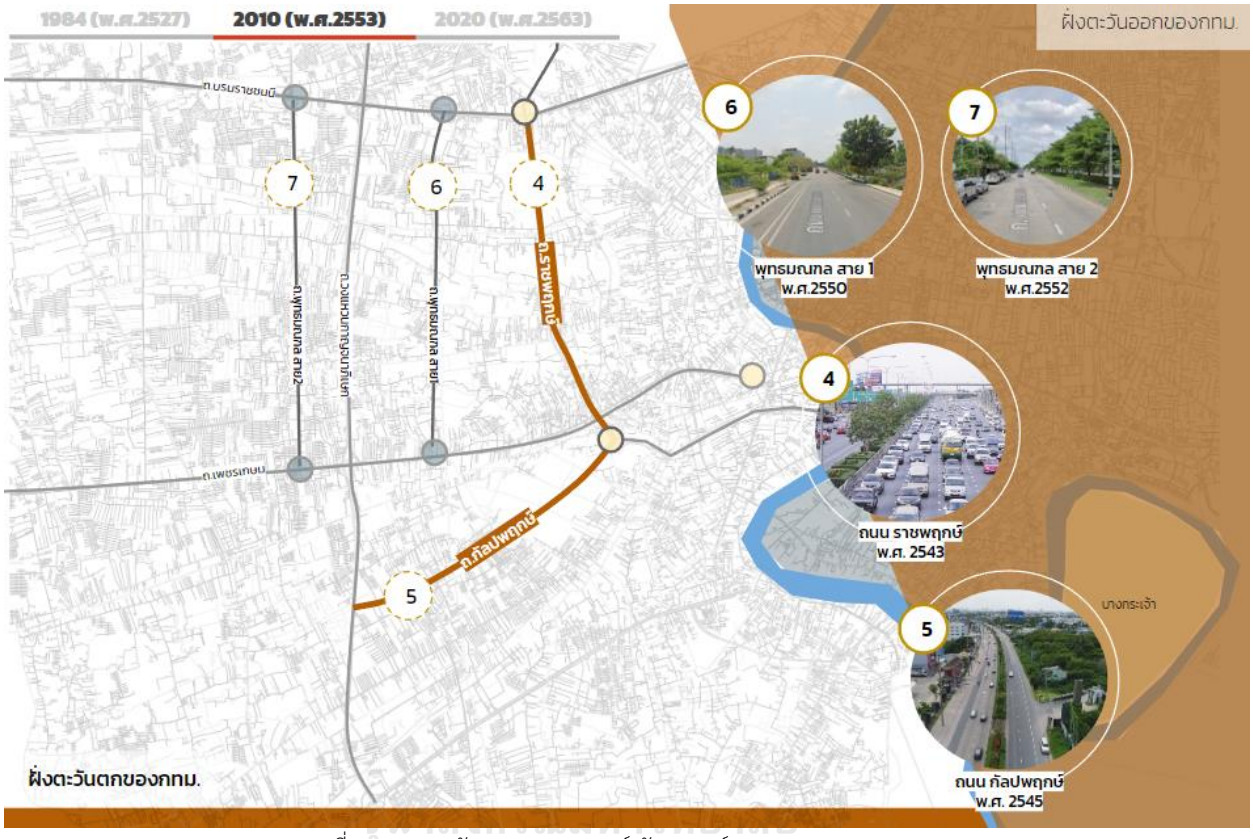


ภาพที่ 3 แสดงการพัฒนาถนนเพชรเกษม ถนนบรมราชชนนี และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก

ที่มา : ผู้วิจัย

ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาลำดับการพัฒนาของพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยได้ทำการศึกษาย้อนกลับไปตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2490 ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางฝั่งตะวันตก(ดังปรากฏในภาพที่ 3) โดยในช่วงเริ่มต้นในปีพ.ศ.2495 การพัฒนาจะเริ่มต้นจากการตัดถนนเพชรเกษม เป็นถนนที่วางตัวตามแนวตะวันตกตะวันออก เชื่อมต่อการเดินทางจากโซนด้านในพื้นที่วงเวียนใหญ่เชื่อมต่อสู่พื้นที่ทางฝั่งตะวันตก และในช่วงเวลา 30 ปีถัดมา หรือในปี พ.ศ.2521 เกิดการพัฒนาถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก(ถนนวงแหวนรอบที่2) เป็นถนนที่เชื่อมกับถนน

หลายสาย เป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนเหนือใต้ ทิศเหนือเชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี ในส่วนทิศใต้ตัดกับถนนพระราม2 ต่อมาในปี พ.ศ.2522 มีการพัฒนาถนนบรมราชชนนีเป็นถนนที่วางตัวตามแนวตะวันตกตะวันออกเช่นเดียวกับถนนเพชรเกษม เชื่อมต่อการเดินทาง ทางตอนเหนือของพื้นที่กรุงเทพมหานครออกสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตก



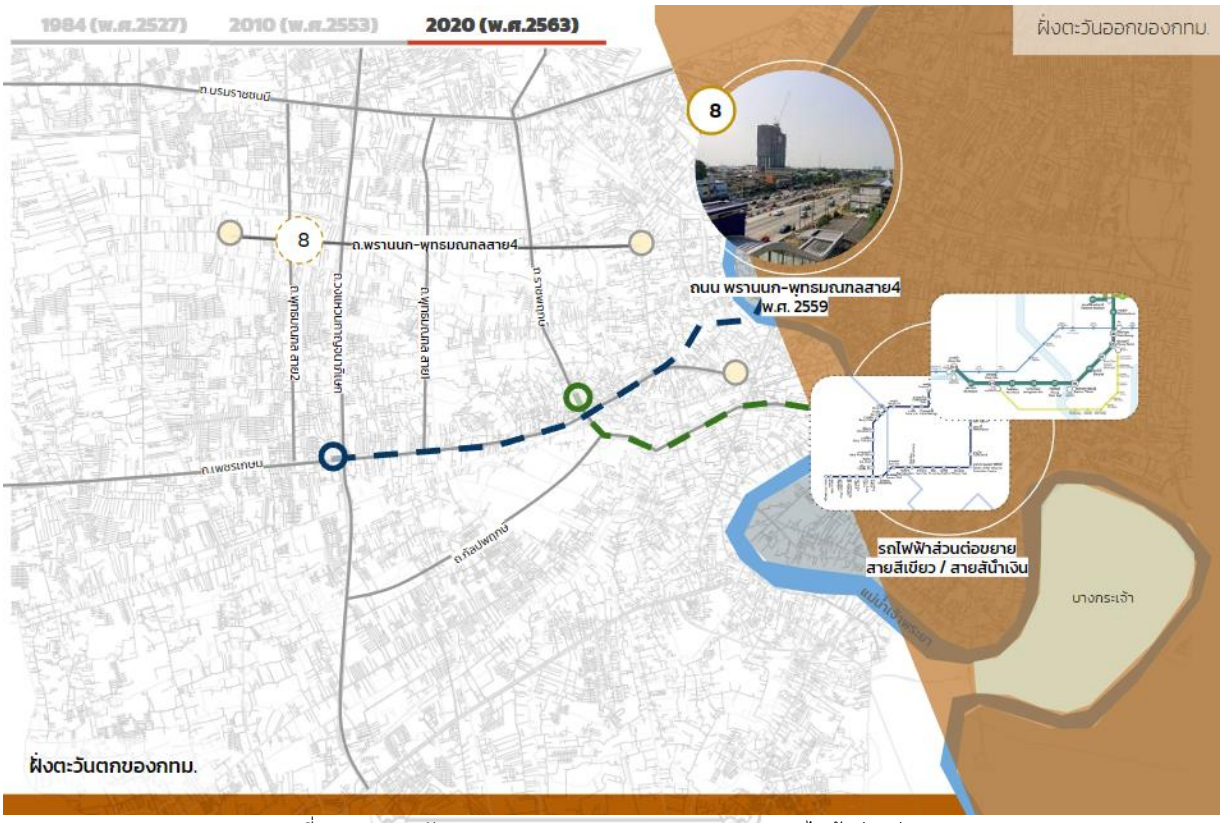
ภาพที่ 4 แสดงการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ กัลปพฤกษ์ พุทธมณฑลสาย1และสาย2

ที่มา : ผู้วิจัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ต่อมาในช่วงกลางการพัฒนาพบว่าจะมีการตัดถนนสายใหม่ 2 สายสำคัญ และมีการขยายถนนสายเดิมอีก 2 สาย ซึ่งถนนสายหลักทั้ง 2 สาย ประกอบไปด้วย ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ เปิดใช้งานในช่วงปี พ.ศ.2543 และปีพ.ศ.2545 ตามลำดับ ซึ่งถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ เป็นถนน 2 สายสำคัญที่ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่เมืองชั้นใน ย่านสีลมสาทร สู่พื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยถนนราชพฤกษ์จะเป็นถนนที่วางตัวตามแนวเหนือใต้ เชื่อมต่อตั้งแต่บริเวณแยกตากสิน ทอดยาวขึ้นไปเชื่อมต่อกับพื้นที่จังหวัดนนทบุรี โดยไม่มีแยกสัญญาณไฟจราจรแม้แต่จุดเดียว สำหรับถนนกัลปพฤกษ์จะเป็นถนนที่ระยะทางสั้นกว่าถนนราชพฤกษ์ เป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนตะวันตกตะวันออก เชื่อมต่อตั้งแต่จุดตัดถนนราชพฤกษ์กับถนนกัลปพฤกษ์ สู่ฝั่งตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก และในส่วนของถนนอีก 2 สายจะเป็น

การขยายเขตทางเพิ่มเติมคือ ถนนพุทธมณฑลสาย 1 และถนนพุทธมณฑลสาย 2 ซึ่งจะเป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนเหนือใต้ เชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างถนนเพชรเกษมกับถนนบรมราชชนนี

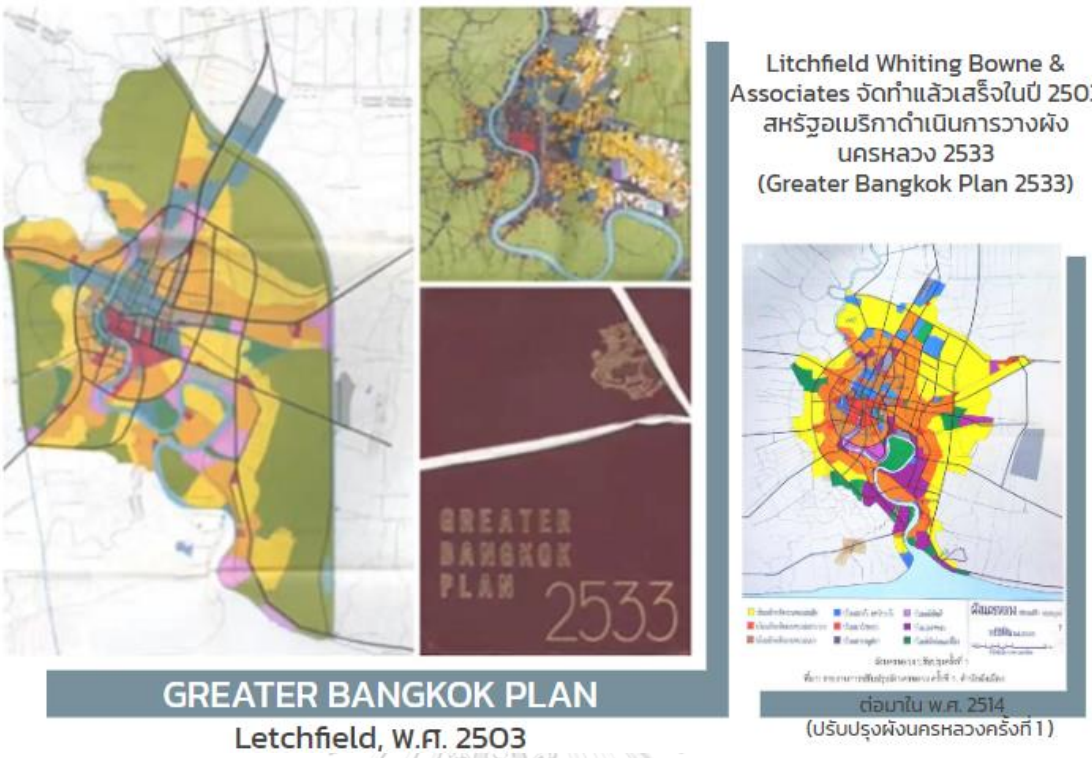


ภาพที่ 5 แสดงการพัฒนาถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 และรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย

ที่มา : ผู้วิจัย

ในช่วงการพัฒนาในปัจจุบัน มีการพัฒนาตัดถนนสาย พรานนก-กาญจนาภิเษกสาย 4 ในปี พ.ศ. 2559 เชื่อมต่อพื้นที่จาก สามแยกไฟฉายเดิมออกสู่พื้นที่ทางฝั่งตะวันตก เป็นถนนที่มีการวางตัวตามแนวแกนตะวันตกตะวันออก เชื่อมต่อตั้งแต่ถนนจรัญสนิทวงศ์ออกสู่ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และเป็นช่วงที่มีการพัฒนารถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน

โดยพบว่าจากรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นเมื่อภาครัฐมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนหรือการตัดถนนสายใหม่ พบว่า โครงสร้างพื้นฐานทางถนนมักจะเกิดขึ้นในทุกๆช่วงระยะเวลา 20-30 ปี ซึ่งในทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เรียกว่า “การเปิดหน้าดิน” เมื่อมีการเปิดหน้าดินส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาที่ดิน และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมากตามมา นอกจากนี้ เมื่อที่อยู่อาศัยมีความหนาแน่นขึ้น ก็จะพบอสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่นๆ ตามมา เช่น พื้นที่พาณิชยกรรม ตลาดนัด ตลาดต้นไม้ ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ รวมถึงโรงเรียน และโรงพยาบาล

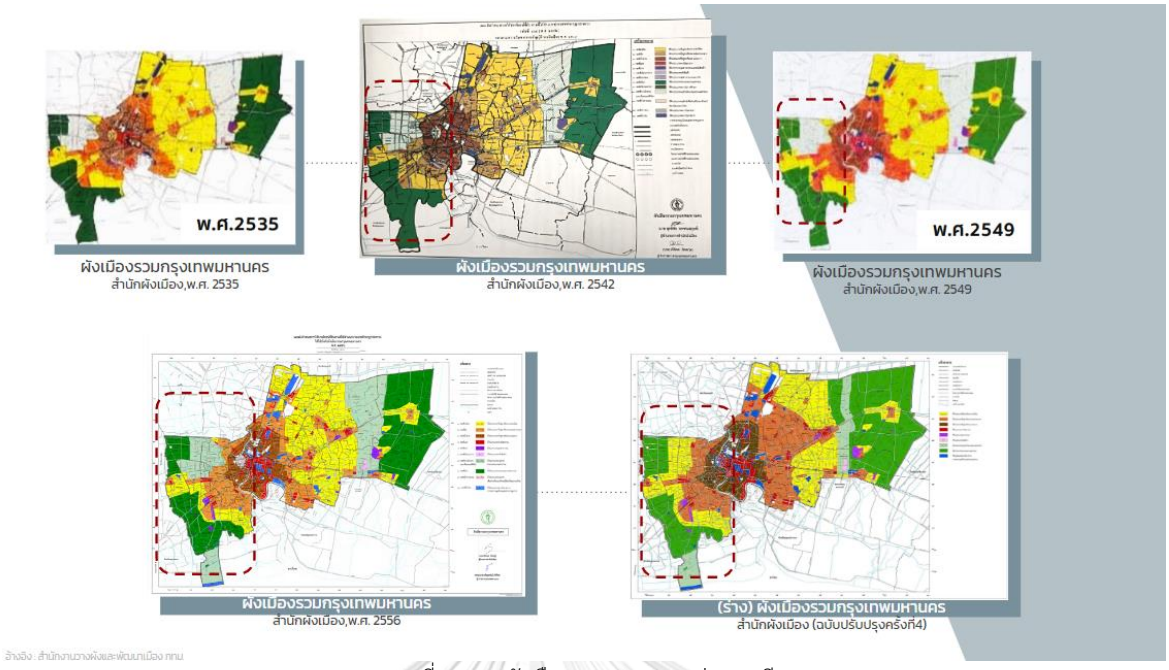


ภาพที่ 6 แสดงแผนผังศึกษา (Litchfield 2533)[2]

ที่มา : สำนักการวางผังเมือง กทม.

ซึ่งการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อนำมาวิเคราะห์กับศาสตร์ทางด้านการวางผังเมืองพบว่า กรุงเทพมหานคร มีการเริ่มศึกษาเพื่อการจัดทำผังเมืองกรุงเทพมหานครขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ.2503 จากการที่รัฐบาลไทยในสมัยนั้นหรือผู้ว่าในสมัยนั้น ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจากประเทศสหรัฐอเมริกา โดยบริษัทมีชื่อว่า “Litchfield whiting, Bowne and associates” เพื่อวางผังกรุงเทพมหานครในอีก 30 ปีข้างหน้า(ดังปรากฏในภาพที่ 6) จึงได้ออกมาเป็น GREATER BANGKOK PLAN 2533 หรือ คนในด้านวิชาชีพผังเมืองมักจะเรียกว่าผัง Litchfield ซึ่งเป็นการวางผังเมืองให้กับกรุงเทพมหานครในอีก 30 ปีข้างหน้า โดยการวางผังดังกล่าวประกอบด้วยแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังการคมนาคมขนส่ง และแผนผังโครงการสาธารณูปโภค ซึ่งการจัดทำผังดังกล่าวมีความครอบคลุมพื้นที่ต่อเนื่องของเมืองในเขตจังหวัดพระนคร ธนบุรี นนทบุรี และสมุทรปราการ ดังนั้นจากการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาในการจักทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นดังกล่าว ก็กลายเป็นกรอบการพัฒนาที่สำคัญในการพัฒนาจัดทำวางผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครในฉบับต่อๆมา

[2] กรุงเทพมหานคร, ส. ส. (2558). ผังนครหลวง 2533 (*Greater Bangkok Plan* 2533) https://www.facebook.com/432982046776094/posts/803796129694682/

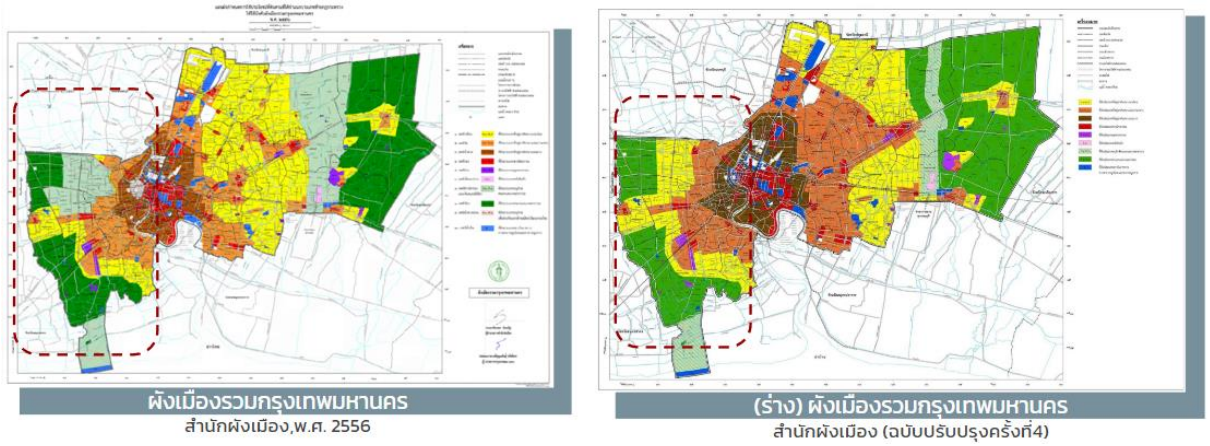


ภาพที่ 7 แสดงผังเมืองรวมกทม.ตามแต่ละรายปี

ที่มา : สำนักการวางผังเมือง กทม.

หลังจากนั้นจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการผังเมืองในปีพ.ศ.2518 ซึ่งให้อำนาจต่อการใช้บังคับผังเมืองรวมในฉบับต่อๆมา โดยในรายละเอียดของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในแต่ละปีเริ่มต้นจากปี พ.ศ.2535 ต่อมาในปี พ.ศ.2542 จะเป็นการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะมีการกระจุกตัวบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมภายในพื้นที่เมืองชั้นในเป็นหลัก ส่วนพื้นที่รอบนอกเมืองหรือพื้นที่ชานเมือง จะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและพื้นที่ทางการเกษตร ต่อมาเป็นฉบับในปี พ.ศ.2549 และ ฉบับในปีพ.ศ.2556 เป็นการจัดทำวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 ซึ่งได้มีการประกาศบังคับใช้ในวันที่ 16 พฤษภาคม ปีพ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นฉบับที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยรายละเอียดที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักๆ จากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปีพ.ศ.2542 มาสู่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปีพ.ศ.2556 (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3) คือ การเพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสีแดงในบริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าและมีการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลืองให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางสีส้มบริเวณชานเมืองมากขึ้น เพื่อเอื้อให้เกิดการเติบโตของเมืองกระจายออกสู่พื้นที่ชั้นนอก ซึ่งล่าสุดกำลังจะมีการจัดทำแผนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่4) แต่ยังไม่ได้มีการประกาศใช้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 8 แสดงผังเมืองรวมกทม.ในปีพ.ศ.2556 และร่างผังเมืองรวมปรับปรุงครั้งที่4

ที่มา : สำนักการวางผังเมืองและพัฒนาเมือง

การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในการปรับปรุงครั้งที่สี่จะเป็นการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมบริเวณพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครในฝั่งตะวันตก ปรับเปลี่ยนจากพื้นที่สีเขียวลาย (อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม) เดิมที่พัฒนาได้แต่พื้นที่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง และในส่วนของพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครเปลี่ยนจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลืองปรับเปลี่ยนสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางสีส้ม(ดังปรากฏในภาพที่ 8) จากความเปลี่ยนแปลงของการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในแต่ละฉบับเป็นการกำหนดการเติบโตของทิศทางเมืองที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบกับเป็นการกำหนดเพื่อปรับให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน พร้อมทั้งควบคุมการเติบโตของเมืองให้มีการพัฒนาที่เป็นไปตามหลักการทางผังเมือง

นอกจากนี้ในพื้นที่ฝั่งตะวันตกยังมีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อื่นๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับการพัฒนาเมืองที่จะมีการเติบโตเพิ่มสูงขึ้น โดยเริ่มต้นจากโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ได้แก่ 1.ทางด่วนมอเตอร์เวย์ฝั่งตะวันตกบางใหญ่ – กาญจนบุรี 2.มอเตอร์เวย์สายกาญจนาภิเษก 3.การพัฒนาวงแหวนรอบที่3 4.การพัฒนาขยายเส้นทางกัลปพฤกษ์ สู่ ถนนพุทธสาคร ระยะทางทั้งสิ้น 13.25 กิโลเมตร ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานทางราง ในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลมีการพัฒนาโครงข่ายสายหลักและสายรองรวมกว่า 14 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 547.65 กิโลเมตร ณ ปัจจุบันรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว มีทั้งหมด 8 สี 11 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 210.51 กิโลเมตร โดยเส้นทางสายสำคัญที่มีการพัฒนาในพื้นที่ฝั่งตะวันตก คือ รถไฟฟ้าสายสี

น้ำเงิน สายหัวลำโพง-บางแค(หลักสอง) เชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่กลางเมืองย่านพระราม4 นอกจากนี้ยังมีส่วนต่อขยายอื่นๆ ยกตัวอย่างเช่น 1.รถไฟฟ้าสายสีม่วง 2.รถไฟฟ้าสายส้ม และเมื่อโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเหล่านี้ถูกพัฒนา ส่งผลทำให้การเดินทางสัญจรไปมาสามารถเดินทางได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เกิดการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชนตามมาเพื่อรองรับการอยู่อาศัย และการดำเนินชีวิตประจำวัน ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษารูปแบบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นหลังจากที่ภาครัฐมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเสร็จสิ้น โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะทำการวิเคราะห์ผ่านการศึกษาการพัฒนาของถนนที่อยู่ในช่วงระยะเวลา 20-30 ปีย้อนหลัง เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้อยู่รวมถึงทราบถึงข้อมูลการเปลี่ยนแปลง นอกจากนั้นในช่วงระยะเวลา 20-30 ปีย้อนหลัง ถือเป็นระยะเวลาที่มีการพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ถนน ก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายใหม่

ภาพที่ 9 แสดงพื้นที่ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ในปัจจุบัน
ที่มา : ผู้วิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในพื้นที่ศึกษาฝั่งตะวันตกที่อยู่ในช่วงระยะเวลาการพัฒนา 20-30 ปี คือ ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งปัจจุบันถนน 2 สายนี้ ถือเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันตกเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองในย่านสีลม สาทร จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักในบริเวณนี้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างหนาแน่น มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สวนไร่เดิมเป็นที่อยู่อาศัย ประกอบกับพบว่าเกิดปัญหาตามมาจากการที่ภาครัฐอาจจะไม่ได้มีการเตรียมการรองรับไว้ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการขาดแคลนขนส่งมวลชน ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่แหล่งงานและพื้นที่สีเขียวสาธารณะ ผู้วิจัยจึงมีข้อสมมติฐานเบื้องต้นว่าเมื่อภาครัฐมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนแล้วส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยจำนวนมาก ภาครัฐมีการกำหนดสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

ในด้านต่างๆ ไว้เพียงพอหรือไม่ จากข้อสมมติฐานดังกล่าวผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาแผนการพัฒนาของภาครัฐตั้งแต่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับแรก จนมาถึงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาหลัก คือ บริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

1.2 คำถามในงานวิจัย

จากพัฒนาการที่เกิดขึ้นตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันของที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค สาธารณูปการ บนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ สอดคล้องกับผังเมืองรวมอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาพัฒนาการรูปแบบที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2542 จนถึง ปัจจุบัน
2. ศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์
3. ศึกษาความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการของการพัฒนาเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

1.4 นิยามศัพท์

บ้านหรืออาคารชุดระดับราคาต่ำ (Super Economy Class / Economy Class) หมายถึง บ้านที่มีระดับราคาไม่เกิน 5 ล้านบาท และอาคารชุดที่มีระดับราคาต่ำกว่า 50,000 บาทต่อตารางเมตร แต่ไม่เกิน 70,000 บาทต่อตารางเมตร

บ้านหรืออาคารชุดระดับราคาปานกลาง (Main Class) หมายถึง บ้านที่มีระดับราคาตั้งแต่ 5 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 7 ล้านบาท และ อาคารชุดที่มีระดับราคาตั้งแต่ 70,000 บาทต่อตารางเมตร แต่ไม่เกิน 100,000 บาทต่อตารางเมตร

บ้านหรืออาคารชุดระดับราคาค่อนสูง (Upper Class / High Class) หมายถึง บ้านที่มีระดับราคาตั้งแต่ 7 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 15 ล้านบาท และอาคารชุดที่มีระดับราคาตั้งแต่ 100,000 บาทต่อตารางเมตร แต่ไม่เกิน 200,000 บาทต่อตารางเมตร

บ้านหรืออาคารชุดระดับราคาสูง (Luxury Class / Super Luxury Class) หมายถึง บ้านที่มีระดับราคามากกว่า 15 ล้านบาทขึ้นไป และ อาคารชุดที่มีระดับราคามากกว่า 200,000 บาทต่อตารางเมตร ขึ้นไป

1.5 ขอบเขตงานวิจัย

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.5.1.1 การเก็บข้อมูลพื้นฐานพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น ประกอบไปด้วย

- ลักษณะทางกายภาพ ความหนาแน่น ของอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- ลักษณะตำแหน่งที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- ลักษณะประเภทของอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

1.5.1.2 แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย

- แนวคิดทฤษฎี แหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory)
- แนวคิดทฤษฎี หลายจุดศูนย์กลาง (Multi Nuclei Theory)
- แนวคิดทฤษฎี จินตภาพของเมือง (The Image of the City by Kevin Lynch)
- แนวคิดทฤษฎี การพัฒนาตามแนวแกนถนน (Ribbon Development)
- แนวคิดทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development
- แนวคิด เมืองเอดจ์ (Edge City)
- แนวคิด เมืองน่าอยู่ (Livable City)
- แนวคิด เมืองสุขภาวะ (Healthy City)
- แนวคิด การพัฒนาเมืองต้นแบบ (Urban Design Guideline for Specific Purposed Town)

1.5.1.3 ข้อมูลทางเว็ปไซต์ออนไลน์ ในด้านอสังหาริมทรัพย์ ประกอบไปด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

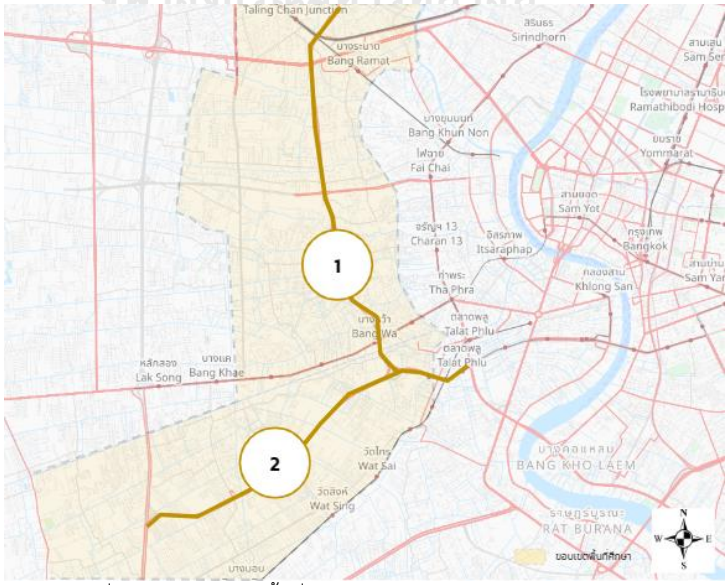
- Thinkofliving.com, Homenayoo.com, DD Property, Terrabkk.com และอื่นๆ เป็นต้น

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการโดยจะอยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่โดยประมาณ 6 เขตของกรุงเทพมหานคร ประกอบไปด้วย 1.เขตบางบอน 2.เขตบางแค 3.เขตทวีวัฒนา 4.เขตภาษีเจริญ 5.เขตตลิ่งชัน และ6.เขตบางกอกน้อย โดยการเก็บข้อมูลจะอยู่ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ. 2542 จนถึง ปัจจุบัน มีรายละเอียดขอบเขตพื้นที่ศึกษา ดังต่อไปนี้

1) ถนนราชพฤกษ์ เริ่มต้นตั้งแต่บริเวณจุดตัดถนนบริเวณแยกตากสินทางทิศใต้ จนไปถึงจุดตัดบริเวณถนนบรมราชชนนีในเขตตลิ่งชัน รวมระยะทางถนนราชพฤกษ์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งสิ้น 13.8 กิโลเมตร โดยขอบเขตครอบคลุมในฝั่งตะวันออกจรดคลองบางขุนศรี และในฝั่งทิศตะวันตกจรดคลองราชมนตรี และคลองลัดตาเหนียว

2) ถนนกัลปพฤกษ์ เริ่มต้นตั้งแต่บริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ ในเขตภาษีเจริญ จนไปถึงจุดตัด บริเวณถนนกาญจนาภิเษก(ฝั่งตะวันตก) ในเขตบางแค รวมระยะทางถนนกัลปพฤกษ์ ทั้งสิ้น 7.7 กิโลเมตร โดยขอบเขตครอบคลุมในฝั่งทิศตะวันออกจรดทางรถไฟวงเวียนใหญ่-มหาชัย และในฝั่งทิศตะวันตกจรดคลองภาษีเจริญ



ภาพที่ 10 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

ที่มา : ผู้วิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 สามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะทางวิชาการในการเตรียมระบบสาธารณูปการภายในพื้นที่พัฒนาย่านชานเมืองจากการพัฒนาที่เติบโตเพิ่มสูงขึ้น

1.6.2 สามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะทางวิชาการ ในด้านการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง และก่อปัญหาในอนาคต

1.6.3 สามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะทางวิชาการในการเพิ่มศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชานเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 2
แนวคิด ทฤษฎี และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาในครั้งนี้จำเป็นต้องมีการศึกษาทบทวน แนวคิด ทฤษฎี รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดกรอบในงานวิจัยให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการศึกษา โดยทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎีทางผังเมืองออกมาเป็น 5 แนวคิดหลัก เพื่อนำมาใช้อธิบายลักษณะและรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของการพัฒนาเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ โดยการศึกษาจะประกอบไปด้วย

2.1) แนวคิดทฤษฎีที่ 1 ทฤษฎีแหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory, 1933)

2.2) แนวคิดทฤษฎีที่ 2 ทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multi Nuclei Theory, 1945)

2.3) แนวคิดทฤษฎีที่ 3 ทฤษฎีจินตภาพของเมือง (The Image of the City by Kevin Lynch, 1960)

2.4) แนวคิดทฤษฎีที่ 4 ทฤษฎี Ribbon Development, 1971

2.5) แนวคิดทฤษฎีที่ 5 ทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development, 1980)

2.6) แนวคิดเมืองเอดจ์ (Edge City)

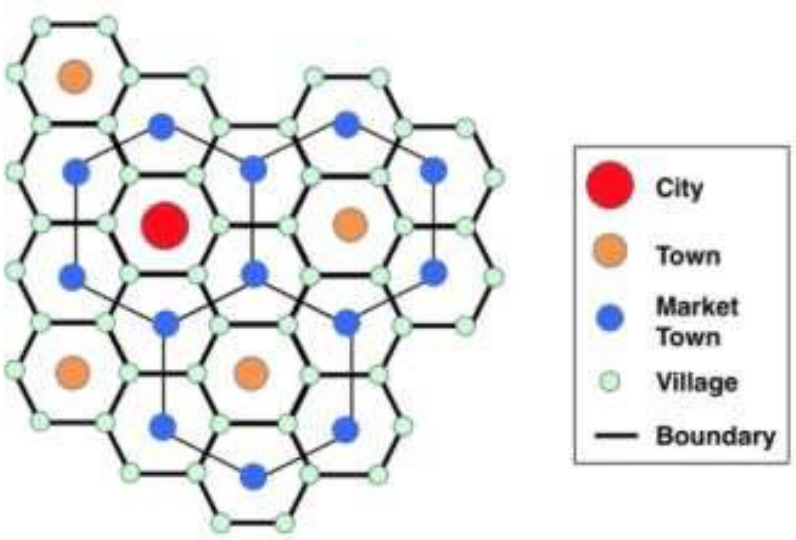
2.7) แนวคิดเมืองน่าอยู่ (Livable city)

2.8) แนวคิดเมืองสุขภาวะ (Healthy City)

2.9) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

2.1 แนวคิดทฤษฎีที่ 1 ทฤษฎีแหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory, 1933)



ภาพที่ 11 แสดงแนวคิดทฤษฎีแหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory)
ที่มา : https://www.greelane.com/th/มนุษยศาสตร์/ภูมิศาสตร์/central-place-theory-1435773

โดยแนวคิดทฤษฎี แหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory)[3] เป็นแนวคิดทฤษฎีของนักวิชาการทางภูมิศาสตร์ ที่นำเสนอความสัมพันธ์ระหว่างหมู่บ้านกับชนบท หมู่บ้านกับเมือง เมืองกับนคร ซึ่งไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ตำแหน่งของชุมชนและความเป็นศูนย์กลางเมืองมีความจำเป็นในฐานะความเป็นศูนย์กลาง (Centrality) ซึ่งชุมชนศูนย์กลางแต่ละแห่งจะมีลำดับศักดิ์ (Hierarchy) ของความเป็นศูนย์กลาง เช่น เมืองเล็ก เมืองใหญ่ นคร มหานคร นอกจากนี้นักสังคมวิทยายังสนใจศึกษาเรื่องระยะห่างและความสัมพันธ์ของความเป็นศูนย์กลางกับชนบทโดยรอบด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

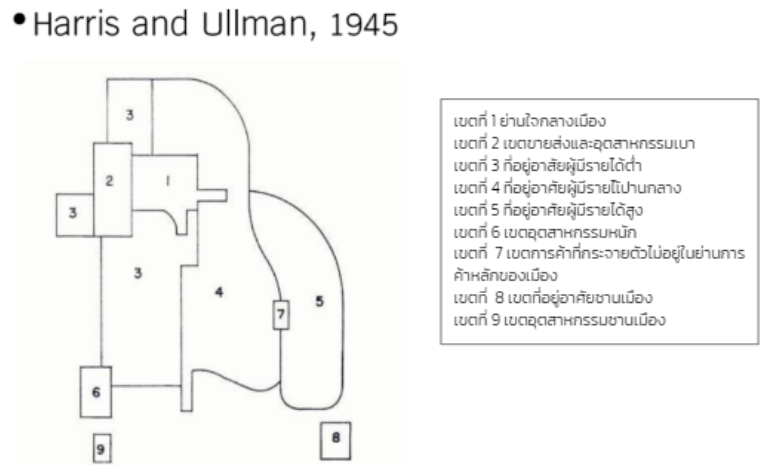
Walter Christaller (1933) นักภูมิศาสตร์ชาวเยอรมันที่มีการพัฒนาทฤษฎีนี้ขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1933 หลังจากที่เขาเริ่มตระหนักถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐศาสตร์ระหว่างเมืองใหม่และบริเวณต่างๆ ที่ห่างไกลออกไป ได้กล่าวถึงความหมายของทฤษฎีแหล่งกลางไว้ว่า การตั้งถิ่นฐานในระดับชุมชน ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการแก่คนในชุมชนและเขตรอบนอกชุมชน แหล่งกลางของแต่ละพื้นที่จะมีขนาดแตกต่างกันไปตามลำดับศักดิ์(Hierarchy) คือ แหล่งกลางที่มีลำดับศักดิ์สูงจะหมายถึง จำนวนประชากรมาก สินค้าบริการมากลูกค้ามากและเขตอิทธิพลมาก ดังนั้นแหล่งกลางแต่ละแหล่งจึงต่างกันด้วยลำดับศักดิ์และเป็นข้อสังเกตว่าแหล่งกลางที่มีขนาดใหญ่ หรือลำดับศักดิ์มากจะมีจำนวนน้อยกว่าลำดับศักดิ์ที่ต่ำกว่า เทียบได้กับบทบาทของศูนย์กลางระดับประเทศ ภาค

[3] Christaller. (2476). แนวคิดทฤษฎี *Central place theory*. https://www.greelane.com/th/มนุษยศาสตร์/ภูมิศาสตร์/central-place-theory-1435773

เมือง และชุมชน โดย Chirstaller ได้สรุปว่า แหล่งศูนย์กลางถือเป็นศูนย์กลางของสินค้าและบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนที่อยู่โดยรอบของความเป็นเมือง โดยทฤษฎีของ Christaller นักภูมิศาสตร์ชาวเยอรมัน ได้กำหนดขอบเขตไว้โดยใช้ตัวแปร 2 ตัว ในการอธิบาย ได้แก่ 1.Threshold Population คือจำนวนประชากรต่ำสุดในทางเศรษฐศาสตร์ 2. Range of goods and service คือระยะไกลสุดที่ยอมไปซื้อสินค้า หรือการรับบริการ

ดังนั้นโดยสรุปทฤษฎี แหล่งกลางหรือย่านกลาง ที่กล่าวถึง ความสัมพันธ์ของเศรษฐศาสตร์เมืองกับพื้นที่บริเวณโดยรอบซึ่งไม่สามารถแยกออกจากกันได้ โดยมีอิทธิพลต่อการกำหนดรูปแบบ จำนวน ขนาด และหน้าที่ของแหล่งกลาง ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของแหล่งกลาง ในแง่ประชากรและหน้าที่ของแหล่งกลางนั้น รวมไปถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค และยังมีอิทธิพลต่อการวางแผนในระดับประเทศ

2.2 แนวคิดทฤษฎีที่ 2 ทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multi Nuclei Theory, 1945)[4]



ภาพที่ 12 แสดงทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory)
ที่มา : http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/51810257/chapter2.pdf

จากแนวคิดทฤษฎี หลายจุดศูนย์กลาง หรือ Multi Nuclei Theory ของ แฮร์รีส และอัลล์แมน (Harris & Ullman, 1945) กล่าวไว้ว่า การขยายตัวของเมืองหรือการพัฒนาของเมือง เกิดจากหลายศูนย์กลางไม่ได้เกิดมาจากเพียงศูนย์กลางใดศูนย์กลางหนึ่งเพียงแห่งเดียว ซึ่งในปัจจุบันเมืองมี

[4] Ullman, H. (2514). แนวคิดทฤษฎี Multi Nuclei Theory. http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/51810257/chapter2.pdf

ศูนย์กลางหลากหลาย เช่น ศูนย์กลางด้านธุรกิจ ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม และศูนย์กลางด้านที่อยู่อาศัย โดยเมืองที่มีขนาดใหญ่กว่าจะมีจำนวนและลักษณะเฉพาะของศูนย์กลางมากกว่าเมืองที่มีขนาดเล็กกว่าศูนย์กลางเหล่านั้น โดยมักจะเกิดขึ้นในบริเวณใกล้ที่พักอาศัยของผู้ที่มีรายได้ปานกลางและผู้มีรายได้สูง ซึ่งทฤษฎีหลายศูนย์กลาง โดยแฮร์รีส และอัลล์แมนได้เสนอแนวความคิดของการขยายตัวของเมือง ประกอบไปด้วย 4 ประการ (ภาพที่ 12) ดังต่อไปนี้

1) ธุรกิจแต่ละประเภทมีความต้องการใช้ทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกัน กล่าวคือตำแหน่งที่ตั้งของธุรกิจแต่ละประเภทจำเป็นที่จะต้องมีที่ตั้งที่เหมาะสมเพื่อให้มีทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับกับรูปแบบของธุรกิจนั้นๆได้

2) ธุรกิจที่เหมือนกันมักจะมีการรวมตัวอยู่บริเวณเดียวกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงการค้าจากการเปรียบเทียบและเลือกซื้อสินค้าของลูกค้า กล่าวคือในบางพื้นที่ก็สามารถเห็นธุรกิจที่คล้ายกันอยู่กระจุกรวมตัวในบริเวณเดียวกัน

3) การใช้ที่ดินของธุรกิจที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดความขัดแย้งต่อกัน และไม่สามารถอยู่ร่วมกันได้ กล่าวคือการใช้ที่ดินของธุรกิจบางประเภทที่มีความแตกต่างกันมากเกินไปอาจจะไม่เหมาะสมในการพัฒนาให้อยู่ร่วมกัน

4) บริเวณบางพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงมากเป็นอุปสรรค ทำให้ธุรกิจบางประเภทไม่สามารถเข้าไปทำธุรกิจได้ เช่น ในพื้นที่ใจกลางเมืองย่านสีลม สาทร ที่มีระดับราคาที่ดินสูง การที่จะไปซื้อที่ดินมาพัฒนาบ้านจัดสรรคงจะไม่เหมาะสม เพราะมีระดับราคาที่ดินค่อนข้างสูง การพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบอาคารชุด หรือ ออฟฟิศ สำนักงาน จะสอดคล้องกับราคาที่ดินมากกว่า เป็นต้น

โดยสรุปทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง กล่าวถึงการที่เมืองขยายตัวเกิดจากหลายศูนย์กลางไม่ว่าจะเป็นจากศูนย์กลางด้านธุรกิจ ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม รวมถึงศูนย์กลางด้านที่อยู่อาศัย ซึ่งแนวความคิดของการขยายตัวของเมืองข้อที่สองที่กล่าวถึง ธุรกิจที่เหมือนกันมักจะมีการรวมตัวอยู่บริเวณเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น สวนมะลิบริเวณถนนบำรุงเมือง เป็นพื้นที่ที่มีธุรกิจขายยางรถยนต์จำนวนมาก หรือ ย่านพาหุรัด ที่เป็นย่านขายผ้าที่มีร้านค้าหลากหลายจนเป็นย่านสำคัญอีกแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร หรือแนวความคิดของการขยายตัวข้อที่สามที่กล่าวถึง การใช้ที่ดินของธุรกิจที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาย่านโรงงานอุตสาหกรรมที่มีเสียงดังไม่สามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยได้ เป็นต้น

2.3 แนวคิดทฤษฎีที่ 3 ทฤษฎีจินตภาพของเมือง (The Image of the City by Kevin Lynch, 1960)

ภาพที่ 13 แสดง 5 องค์ประกอบของเมืองตามทฤษฎี เควิน ลินช์
ที่มา : https://planningtank.com.

แนวคิดทฤษฎี ภาพลักษณ์หรือจินตภาพของเมือง (Image of the city) เควิน ลินช์ สถาปนิกชาวอเมริกัน ได้ศึกษาองค์ประกอบของเมือง ที่ได้จากการสังเกต ที่ประกอบด้วย เอกลักษณ์ (Identity) โครงสร้าง (Structure) และความหมาย (Meaning) ส่วนประกอบทั้งสามต่างมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด สิ่งต่างๆที่ก่อให้เกิดจินตภาพได้ชัดเจนต้องมีคุณสมบัติด้านเอกลักษณ์และโครงสร้างอย่างชัดเจนปรากฏเป็นร่องรอยในความทรงจำแก่ผู้พบเห็น โดยเป็นมโนภาพของเมืองด้านความงามที่มีลักษณะเฉพาะอันชัดเจน แตกต่างไปจากเมืองอื่น อันชวนให้ระลึกถึงและจดจำได้ง่าย ซึ่งจะมีลักษณะแตกต่างกันออกไป ตามลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม รวมถึงผู้คนและกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในเมืองนั้นๆโดย เควิน ลินช์ พบว่ามีองค์ประกอบทางกายภาพของเมือง (The City Image and Its Elements) ที่ผู้คนมักใช้ในการสร้างจินตภาพขึ้นในใจระหว่างตนเอง และสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับเมือง ให้แนวคิดองค์ประกอบในการรับรู้ของเมือง ทำให้ได้ภาพของเมืองในการค้นหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองจากผู้พบเห็นที่ช่วยให้ผู้คนใช้ในการสร้างมโนภาพของตัวเองเกี่ยวกับเมือง ตามองค์ประกอบพื้นฐาน 5 ประการดังนี้

1) เส้นทาง (Path) ทางสัญจร เป็นช่องทางการเคลื่อนที่ใช้สัญจรไปมา เช่น ถนน ทางรถไฟ ทางด่วน ทางเท้า เป็นต้น เส้นทางเหล่านี้เป็นส่วนที่มีความสำคัญมากต่อการเดินทางของผู้คนในเมือง

2) เส้นขอบ (Edge) เส้นขอบ หรือ ขอบเขต เป็นองค์ประกอบที่มีลักษณะกำหนดขอบเขต อาจปรากฏเป็นเส้นกั้นจากส่วนหนึ่งไปอีกส่วนหนึ่ง ที่เป็นแนวกั้นตามธรรมชาติ เช่น ชายฝั่งทะเล หรือ ริมฝั่งแม่น้ำ และแนวกั้นที่แสดงขอบเขตที่มนุษย์สรรสร้างขึ้น เช่น กำแพงเมือง คูเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

3) ย่าน (Districts) เป็นบริเวณพื้นที่ชุมชนที่มีขนาดของพื้นที่ตามลักษณะเฉพาะของชุมชน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเมือง มีเอกลักษณ์ของบริเวณอันเกิดจากลักษณะเฉพาะร่วมกันของบริเวณที่ผู้สังเกตเข้าสู่ภายในเมืองได้ โดยแต่ละพื้นที่จะมีสภาพความเป็นอยู่ที่แตกต่างกันตามโครงสร้างทางสังคม

4) ชุมทาง (Node) จุดศูนย์รวม หรือ ชุมทาง มักเป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทาง เช่น บริเวณสี่แยก หรือ ชุมทางสถานีขนส่งต่างๆ ชุมทางสถานีรถไฟใต้ดิน อาจเป็นสถานที่ซึ่งมีกิจกรรมหนาแน่นบริเวณกลางเมือง เกิดความสัมพันธ์กับเส้นทางต่างๆที่รวมกันเป็นชุมทางเมื่อมาถึงและเดินทางเชื่อมต่อไปยังที่อื่นๆ

5) ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) จุดสังเกต หรือ จุดหมายตา เป็นจุดอ้างอิง หรือ ภูมิสัญลักษณ์ที่ใช้เป็นจุดหมายตา แตกต่างจากชุมทางที่บุคคลไม่สามารถเข้าสู่ภายในจุดหมายตาได้ เช่น ป้าย อาคารสำคัญๆ

โดยสรุปทฤษฎีจินภาพของเมืองเป็นการกล่าวถึง องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่จะต้องมีอยู่ 5 องค์ประกอบหลักประกอบกันทั้ง เส้นทาง เส้นขอบ ย่าน ชุมทาง ภูมิสัญลักษณ์ ซึ่งแต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการเป็นเมือง โดยจะมีรูปแบบและลักษณะแตกต่างกันไปตามเมืองนั้นๆ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

2.4 แนวคิดทฤษฎีที่ 4 ทฤษฎี Ribbon Development, 1971

ภาพที่ 14 แสดงทฤษฎี Ribbon Development

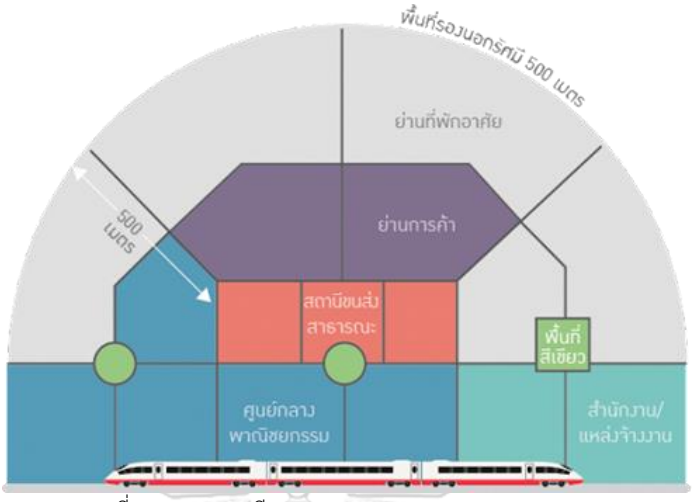
ที่มา : http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/46999

แนวคิดทฤษฎี Ribbon Development[5] คือ การพัฒนาหรือการตั้งถิ่นฐานที่เกิดขึ้นตามแนวแกนเส้นถนนหลักที่ถูกพัฒนาใหม่ จากการวางแผนทางโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของภาครัฐ ซึ่งมักจะเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ชานเมืองถัดออกมาจากพื้นที่ใจกลางเมือง แต่การพัฒนาในรูปแบบ Ribbon Development นี้มีข้อเสีย กล่าวคือจะเป็นการพัฒนาที่เกิดขึ้นหนาแน่นแค่เพียงพื้นที่ริม 2 ฝั่งถนนเท่านั้น แต่พื้นที่ด้านในกลับไม่ถูกการพัฒนาทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐไม่ได้ใช้ทรัพยากรได้คุ้มค่า (ภาพที่ 14)

ซึ่งการขยายตัวของเมืองแบบ Ribbon Development (Charless Abrame, 1971) จะเกิดขึ้นในลักษณะของการขยายตัวไปตามแนวแกนของถนนที่วิ่งออกนอกเมือง โดยลักษณะการพัฒนาจะอยู่ตามแนวเส้นถนนเท่านั้น แต่จะไม่มีการพัฒนาต่อในแนวลึก ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาที่สิ้นเปลืองสำหรับการจัดหาสาธารณูปโภคและการบริการของภาครัฐทำให้ไม่มีความคุ้มค่าในการพัฒนา ซึ่งการพัฒนาในลักษณะแบบนี้เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นหลังจากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเสร็จสิ้น ในพื้นที่กรุงเทพมหานครก็สามารถพบเห็นได้ในการพัฒนารูปแบบนี้ตามพื้นที่ชานเมืองที่ยังไม่มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่นมากนัก

[5] สุลักษณ์ สังข์รุ่ง. (2538). การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานค/กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

2.5 แนวคิดทฤษฎีที่ 5 ทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development, 1980)[6]



ภาพที่ 15 แสดงทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development)

ที่มา : http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/46999

ปีเตอร์ คาลธอร์ป (Peter Calthorpe) ได้นำเสนอแนวคิด ทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development, 1980) กล่าวถึง การพัฒนาพื้นที่รอบๆ สถานีขนส่งมวลชนเกิดขึ้นโดยเป็นผลมาจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีรูปแบบแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ โดยเป็นย่านที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีขนาดของทั้งย่านประมาณ 12 ไร่ ซึ่งพัฒนาขึ้นโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนและพื้นที่พาณิชยกรรมหลัก พื้นที่ TOD จะอยู่ในรัศมีการเดินประมาณ 10 นาที ระยะทางประมาณ 600 เมตร จากสถานีขนส่งมวลชน พื้นที่ถัดออกมาเรียกว่า Secondary Area ประกอบไปด้วยที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ โรงเรียน สวนสาธารณะ พื้นที่พาณิชยกรรม สำนักงาน ภายในรัศมีประมาณ 1.6 กิโลเมตร พื้นที่ TOD จะผสมผสานระหว่างที่พักอาศัย ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่ง และสถานที่สาธารณะ (ภาพที่ 15)

ปีเตอร์ คาลธอร์ปแยกแนวคิดออกเป็น TOD ย่านเมือง (Urban TOD) และย่านชุมชน (Neighborhood TOD) กล่าวคือ TOD ย่านเมือง (Urban TOD) ตั้งอยู่บนโครงข่ายการเดินทางสายหลักในระดับภาค มีความหนาแน่นของประชากรอยู่อาศัยประมาณ 7 ครอบครัวต่อไร่ มีประชากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

[6] Poonyakanok, W. (2559). การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (*Transit-Oriented Development).* http://www.urbanwhy.com/2016/12/20/transit-oriented-development/

รวม 6,000 คน และTOD ย่านชุมชน (Neighborhood TOD) ตั้งอยู่บนโครงข่ายฟีดเดอร์ มีความหนาแน่นน้อยกว่า TOD ย่านเมือง รองรับประชากรอยู่อาศัย 3,000 คน

จากแนวคิด TOD ของคาลธอร์ป มีผู้นำไปพัฒนารายละเอียดในเชิงการออกแบบอีกมาก ในที่นี้ขอยกแนวทางการออกแบบย่าน TOD โดย Institute for Transportation and Development Policy ดังนี้ 1.พัฒนาย่านชุมชนที่สนับสนุนการเดิน (walk) 2.ให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (cycle) 3.สร้างโครงข่ายถนนและทางเดินที่หนาแน่น (connect) 4.พัฒนาพื้นที่ที่อยู่ใกล้ขนส่งมวลชนคุณภาพสูง (public transport) 5.วางแผนเพื่อการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (mix) 6.เพิ่มประสิทธิภาพความจุของขนส่งมวลชนและความหนาแน่น (density) 7.สร้างย่านที่เดินทางในระยะสั้น (compact) 8.สนับสนุนให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการควบคุมที่จอดรถและการใช้ถนน (shift) ซึ่งแนวคิด TOD หรือ Transit Oriented Development เป็นหนึ่งแนวคิดที่สามารถ ช่วยลดการใช้พลังงานจากการเดินทาง เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันในระยะที่เดินถึง พร้อมทั้งเป็นการกระตุ้นและส่งสริมการพัฒนาจากภาคเอกชนให้มาใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐพัฒนาขึ้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

โดยสรุปทฤษฎี TOD (Transit Oriented Development, 1980) ที่กล่าวถึงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโดยในปัจจุบันพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางหลายเส้นทาง ประกอบกับมีการกำหนด SUB CENTER ย่อย เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น พื้นที่ย่านบางแค รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือพื้นที่ย่านตลิ่งชัน รถไฟฟ้าสายส้มในอนาคต เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

2.6 แนวคิดเมืองเอดจ์ (Edge City)

แนวคิดเมืองเอดจ์ (Edge City) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในสังคมอเมริกัน โดย โจเอลการ์โร (Joel Garreau, 1992)[7] พยายามอธิบายสภาพของเมืองที่เกิดขึ้นในภาวะที่สภาพสังคมเข้าสู่ยุคสารสนเทศ และการสื่อสาร(information Age) ซึ่งเป็นชุมชนที่เกิดขึ้นหลังยุคอุตสาหกรรม โดยเมือง Edge City คือเมืองที่มีความหลากหลายสูงในยุคสังคมข้อมูลข่าวสาร เป็นเมืองที่มีหน้าที่เช่นเดียวกันกับเมืองในยุคก่อนๆ เช่นมีย่านการค้า สถานที่ราชการ การบริการสาธารณะ ย่านที่อยู่อาศัย แต่มีความแตกต่างที่เมืองไม่ได้รวมตัวอย่างหนาแน่นเป็นกระจุกหากแต่มีการขยายตัวออกไปอย่างไม่เป็น

[7] Edge city : life on the new frontier (Joel Garreau, 1992) http://library.ap.tu.ac.th/dublin.php?&f=dublin&ID=13399119169

ระเบียบ เมือง Edge City เป็นเมืองที่เน้นหนักในเรื่องของการค้าการลงทุน และการทำงาน โดยเฉพาะ ในภาคการบริหารที่มีความสอดคล้องกับยุคของการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยลักษณะของเมืองจะมีภาพหรือจุดเด่นทางกายภาพ

- เป็นเมืองที่มีความหลากหลายสูง และพัฒนาสิ่งต่างๆ ทั้งย่านการค้า ย่านที่ทำงาน ย่านที่อยู่อาศัย ย่านสีเขียว ย่านบันเทิงเริงรมย์
- มีสำนักงาน ร้านค้าปลีกจะพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว
- ประชากรของ Edge City ส่วนใหญ่เป็นผู้ทำงานในสำนักงาน

ซึ่งเมือง Edge City มีลักษณะการก่อเนิดหรือการขยายตัวที่ไร้ระบบเช่นเดียวกับกระบวนการขยายตัวของเมืองที่ไร้ระเบียบ (Urban Sprawl) ด้วยเช่นกัน เช่นการขยายตัวของเมือง Edge City ไม่ได้เป็นไปตามแนวทางของขอบเขตทางการเมืองหรือขยายตัวออกไปอย่างไร้ระเบียบ

2.7 แนวคิดเมืองสุขภาวะ (Healthy City)

โดยแนวคิด เมืองสุขภาวะ (Healthy City)[8] เป็นแนวคิดที่เน้นการสร้างความเป็นมิตรกับประชาชน การสนับสนุนการพัฒนาสุขภาพประชาชน โดยการใช้สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ส่งเสริมให้ประชาชนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งทางสุขภาพกายและทางสุขภาพใจซึ่งองค์การอนามัยโลก (WHO) กล่าวถึงคุณลักษณะของเมืองสุขภาวะไว้ดังนี้

- เมืองที่มีการสร้างสภาพแวดล้อมที่ถูกสุขอนามัย

- เมืองที่มีระบบนิเวศที่มั่นคงในปัจจุบันและยั่งยืนต่อไปในอนาคต

- เมืองที่มีชุมชนเข้มแข็งและมีทัศนคติที่ดีในด้านสุขภาวะ

- ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิต สุขภาวะ และความเป็นอยู่ที่ดี

- มีองค์ประกอบพื้นฐานในการดำรงชีวิตเพียงพอต่อประชาชนทุกระดับ

- คนสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างสะดวก

[8] พนิต ภู่จินดา ยศพล บุญสม. (2559). แนวคิดเมืองต้นแบบUrban Design Guideline for Specific Purposed Towns https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jed/article/view/68472

- มีกิจกรรมที่หลากหลาย ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

- การเก็บรักษามรดกทางวัฒนธรรมเพื่อให้เมืองเกิดการเรียนรู้อดีต เข้าใจวิถีเดิม

- มีรูปแบบการพัฒนาที่สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพและเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม

- เมืองที่มีบริการทางสุขภาพที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ

2.8 แนวคิดเมืองน่าอยู่ (Livable city)

เมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่ (สมาคมสถาปนิกชุมชนเมืองไทย, 2547) เมืองน่าอยู่และการประหยัดพลังงาน (Liveable City and Energy Saving) คือ พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองชนบทซึ่งมีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทรมีชุมชนที่เข้มแข็งมีความสะดวกสบายปลอดภัยในชีวิตและมีระบบเศรษฐกิจดีมั่นคงมีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน

นอกจากนี้ยังมีแนวคิดและหลักการ 10 ข้อของเมืองน่าอยู่ของ The AIA (The AIA's 10 Principles for Livable Communities)[9] ในปี พ.ศ.2555 ดังนี้

1) Design on a human scale ออกแบบพื้นที่ให้มีสัดส่วนเหมาะสมกับการใช้งานของมนุษย์ โดยใช้ระยะการเดินเท้าเป็นตัวกำหนดขอบเขต กำหนดให้มีร้านค้า ที่ทำงานและบริการสาธารณะอยู่ในระยะการเดินจากที่อยู่อาศัย เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากการจราจรทางรถยนต์และช่วยส่งเสริมสุขภาพของผู้คนในเมือง
2) Provide choices สร้างทางเลือกให้ผู้คน มีความหลากหลายของรูปแบบที่พักอาศัย ร้านค้า ตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า และระบบคมนาคมสร้างชุมชนที่น่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของคนในวัย และสถานภาพที่แตกต่างกัน
3) Encourage mixed-use development ส่งเสริมให้มีการใช้พื้นที่อย่างผสมผสานทั้งรูปแบบของกิจกรรมและอาคาร เพื่อสร้างย่านที่มีชีวิตชีวา ส่งเสริมการเดินเท้า และความหลากหลายของกิจกรรม

[9] *AIA's* 10 *Principles for Livable Communities*. https://aiawa.org/wp-content/uploads/2018/01/2007-10-Principles-for-Livable-Communities-Issue-Brief-2007.pdf

4) Preserves urban centers เก็บรักษาย่านเดิมหรืออาคารดั้งเดิมที่ทรงคุณค่าในพื้นที่ โดยใช้การซ่อมแซมบูรณะ หรือการสร้างใหม่ภายใต้โครงสร้างของเมืองเดิมเพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ เป็นการจำกัดเขตการเติบโตของเมืองไม่ให้กระจายออกนอกเขตเมือง
5) Vary transportation options สร้างทางเลือกของการสัญจร โดยมุ่งส่งเสริมการเดินเท้า การใช้จักรยาน และการใช้ขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปัญหาจราจร รักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนให้ผู้คนในเมืองมีกิจกรรม
6) Build vibrant public spaces สร้างพื้นที่สาธารณะที่น่าใช้งานเพื่อให้ผู้คนมีพื้นที่พักผ่อน และเพิ่มโอกาสในการพบปะปฏิสัมพันธ์ ทำกิจกรรมร่วมกัน สร้างความสัมพันธ์ที่ดีภายในสังคม
7) Create a neighborhood identity สร้าง Sense of Place หรืออัตลักษณ์ของพื้นที่เพื่อให้ชุมชนมีความแตกต่าง น่าสนใจ และสร้างความภาคภูมิใจให้กับคนในชุมชน
8) Protect environmental resources รักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติ ควบคุมการพัฒนาไม่ให้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ ป้องกันแหล่งน้ำจากการเกิดมลพิษ ป้องกันการเกิดมลพิษทางอากาศ และรักษาคุณค่าดั้งเดิมของพื้นที่
9) Conserve landscapes อนุรักษ์ลักษณะภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่เพื่อคงความสมดุลของสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ที่สัมพันธ์กับวัฒนธรรมพื้นถิ่น
10) Design matters การออกแบบที่เหมาะสมเป็นพื้นฐานสำคัญของชุมชนน่าอยู่ที่ประสบความสำเร็จ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โดยสรุปแนวคิดเมืองน่าอยู่หรือย่านน่าอยู่ กล่าวถึง การที่จะเป็นย่านน่าอยู่ หรือ การมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การอยู่อาศัย ควรจะต้องมีสาธารณูปการด้านต่างๆรองรับ ทั้งบริการสาธารณะ ทางเลือกในการเดินทาง เพื่อให้การพัฒนามีความยั่งยืน และสามารถป้องกันปัญหาด้านอื่นๆที่จะเกิดขึ้นตามมา

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย งานวิจัยวิวัฒนาการด้านผังเมือง และงานวิจัยการกระจายเชิงพื้นที่ของหมู่บ้านจัดสรรภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครฯ กรณีศึกษาเขตหนองจอก

2.3.1 งานวิจัย เรื่อง วิวัฒนาการทางด้านผังเมือง (Evolution of Urban Planning of Thailand) (ปานปั้น รองหานาม, 2558)

โดยการผังเมืองของประเทศไทยมีการพัฒนามาอย่างยาวนานตั้งแต่ในช่วงการก่อร่างสร้างเมืองในอดีต ซึ่งในช่วงต้นบทบาททางด้านผังเมืองไม่ได้เป็นองค์ความรู้ที่ชัดเจนแต่เป็นสิ่งที่ผู้ปกครองหรือพระมหากษัตริย์กระทำเพื่อป้องกันภัยจากศัตรู สร้างอิทธิพลในการทำสงคราม ต่อมาในช่วงรัชสมัยสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ทำการพัฒนาพระนคร เพื่อให้มีความทันสมัยเทียบเท่านานาอารยประเทศ จึงเห็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งการตัดถนนภายในเมือง เช่น ถนนราชดำเนิน รวมไปถึงการเตรียมการวางสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ จึงสามารถอธิบายได้ว่าผังเมืองในช่วงเริ่มต้นเป็นยุคที่ดำเนินการตามพระราชอำนาจของพระมหากษัตริย์เป็นหลัก ซึ่งจะมีหลักการในการพัฒนาอยู่ 3 ข้อ ดังนี้

1) การวางผังเพื่อตอบรับการตั้งถิ่นฐานการอยู่อาศัยและการปกครอง โดยการตั้งถิ่นฐานในระยะแรกมักจะตั้งอยู่บนที่ราบอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำทรัพยากรต่างๆที่อุดมสมบูรณ์ เพื่อให้สามารถทำการเพาะปลูกค้าขายเดินทางได้สะดวกจึงเกิดเป็นแหล่งชุมชนที่จะกระจุกตัวกันเป็นกลุ่มกระจายตัวอยู่

2) การวางผังเพื่อป้องกันภัยธรรมชาติและการเกิดสงคราม โดยความเจริญเติบโตของเมืองมักจะมาพร้อมกับความเสี่ยงในการถูกโจมตีเพื่อแย่งเอาทรัพย์สิน ประชาชน รวมถึงทรัพยากรต่างๆ ทำให้ต้องมีการวางแผนในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการป้องกันภัย เช่น การก่อสร้างกำแพงเมือง การขุดคูคลองรอบเมือง และการสร้างป้อมระวังภัย เป็นต้น

3) การวางผังตามความเชื่อและอิทธิพลของอารยธรรม โดยการจะดำเนินการวางผังมักจะผูกความเชื่อไปในการพัฒนาด้วย เช่น การกำหนดทิศตำแหน่งการก่อสร้างวัด ตำแหน่งการก่อสร้างเจดีย์ รวมไปถึงสถานที่มงคลต่างๆ เป็นต้น

หลังจากมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองระบอบประชาธิปไตยในปี พ.ศ.2475 โดยในปี พ.ศ. 2500 รัฐบาลไทยได้ทำสัญญาและข้อตกลงในการดำเนินโครงการ “ผังนครหลวงหรือGreater

Bangkok Plan”กับทางบริษัทลิชฟิลด์(Licthfield Whiting Bowne & Associates) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ ในการจัดทำผังพระนครในอีก 30 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ พ.ศ.2503 - พ.ศ.2533 โดยในรูปแบบของงาน เป็นการวางผังเมืองรวมที่ทำการจัดเก็บข้อมูลในปัจจัยทุกๆมิติ ประกอบไปด้วย ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังการคมนาคมขนส่ง ผังสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

โดยสรุปวิวัฒนาการของผังเมืองในประเทศไทย ได้ว่า ลำดับการการพัฒนาเริ่มต้นจากในช่วงแรกเป็นการวางแผนของภารกิจของ “เจ้า” หรือ “กษัตริย์” มีวัตถุประสงค์มุ่งเน้นเพื่อหลีกเลี่ยงภัยจากศัตรูและภัยพิบัติ ต่อมาในรัชสมัย ร.5 ก็มีการเปลี่ยนแปลงการออกแบบเมืองที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น ผ่านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และหลังจากนั้นประเทศไทยก็มีการบัญญัติการผังเมืองและชนบท พ.ศ.2495 เป็นกฎหมายผังเมืองฉบับแรก และช่วงหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 ก็ได้มีการจ้างบริษัทที่ปรึกษาลิชฟิลด์ในการวางผังพระนครในอีก 30 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นการยึดหลักการและเหตุผล (Rational Comprehensive Planning) ซึ่งผังเมืองประเทศไทยก็ได้ยึดหลักการดังกล่าวในการดำเนินการวางผังมาจนถึงปัจจุบัน

2.3.2 งานวิจัยเรื่องการกระจายเชิงพื้นที่ของหมู่บ้านจัดสรรภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา เขตหนองจอก (นายชูชาติ เตชะโพธิวรคุณ, 2561)

ที่อยู่อาศัยถือเป็นสิ่งสำคัญในชีวิต หรือ เรียกได้ว่าเป็นปัจจัย 4 ในการดำรงชีวิต ซึ่งจากข้อมูลการวิจัยพบว่า สถิติในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาอัตราการเติบโตของประชากรที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครสูงขึ้นร้อยละ 23.5 ต่อปี และจากการเพิ่มขึ้นของกลุ่มประชากรดังกล่าวนำไปสู่การเกิดรูปแบบของที่อยู่อาศัยในลักษณะต่างๆเพิ่มมากขึ้น ทั้งที่เป็นโครงการที่อยู่อาศัยของภาคเอกชนและโครงการที่อยู่อาศัยของภาครัฐ โดยโครงการที่อยู่อาศัยแบบบ้านจัดสรรจะเป็นที่ได้รับความนิยมสูงเนื่องจากเป็นการแบ่งแปลงที่ดินออกเป็นแปลงย่อย เพื่อจัดจำหน่ายโดยในงานวิจัยพบว่าพื้นที่ในเขตหนองจอกเริ่มมีการขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรออกสู่พื้นที่รอบนอกมากขึ้น โดยจากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, 2559) ได้กล่าวว่าเขตหนองจอกที่ว่าเป็นพื้นที่ 1 ใน 11 ทำเลที่มีความโดดเด่นและน่าลงทุน ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสาเหตุที่ทำให้เขตหนองจอกติดอยู่ในพื้นที่ที่มีความโดดเด่นและน่าลงทุน เนื่องจากการกำหนด FAR ในทางผังเมืองใหม่กำหนดให้ทำเลนี้มี FAR สูงกว่าพื้นที่โดยรอบ ดังนั้นทำให้ในการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่หรืออาคาร

พาณิชยกรรมจะเกิดขึ้นในอนาคต แต่ก็จะพบเห็นการเกิดขึ้นของกลุ่มหมู่บ้านจัดสรรที่มีการพัฒนาอย่างไร้ระเบียบ ซึ่งบางพื้นที่พบว่ามีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการรองรับไม่เพียงพอต่อการใช้งาน

วิธีการวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบไปด้วย 2 วิธีการ ดังนี้ 1.การปรับปรุงฐานข้อมูล จากโปรแกรม Google Earth เพื่อได้มาซึ่งข้อมูลตำแหน่งของหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่เขตหนองจอก 2.การสืบค้นข้อมูล จากแหล่งข้อมูลทางเว็บไซต์ โดยจะได้มาซึ่งข้อมูลประเภทของหมู่บ้านจัดสรร และแผนผังการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่เขตหนองจอกจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล มีวิธีการดังนี้ 1.วิเคราะห์รูปแบบของหมู่บ้านจัดสรรโดยจะมีการวิเคราะห์รูปแบบของหมู่บ้านจัดสรร 2 รูปแบบ คือ ตามประเภทหมู่บ้านจัดสรร และตามตำแหน่งที่ตั้งในข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยข้อมูลประเภทของ หมู่บ้าน 3 ประเภท คือ บ้านเดี่ยว บ้านทาวน์เฮาส์และบ้านแฝด โดยอ้างอิงจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 และนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 2.วิเคราะห์แบบรูปการกระจายเชิงพื้นที่ โดยจะสามารถวิเคราะห์ค่าการกระจุกและการกระจายเชิงพื้นที่ด้วยค่า NNI (Nearest Neighbor Index) โดยการใช้ตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ศึกษา ร่วมกับข้อมูลประเภทของหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ศึกษา และนำมาวิเคราะห์ผ่านเครื่องมือ Average Nearest Neighborภายในโปรแกรม ArcMap เพื่อให้ได้มาซึ่งแบบรูปการกระจายเชิงพื้นที่ของหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่เขตหนองจอก โดยผลการวิเคราะห์จะออกมาเป็นค่า Significance Level (P-Value) และ ค่า Critical Value (Z-Score) โดยสามารถนำค่าดังกล่าวมาเทียบในตารางว่าตกอยู่ในการกระจายเชิงพื้นที่แบบใดโดยผลลัพธ์ที่ออกมาจะสามารถแบ่งออกเป็น 3 แบบรูปการกระจายเชิงพื้นที่คือ การกระจายที่เป็นระบบและระเบียบ (Uniform distribution) การกระจายแบบทั่วไป (Random distribution) และการกระจายแบบเป็นกลุ่มก้อน (Clustered distribution) ในระดับที่มีความแตกต่างกัน

โดยสรุปการพัฒนาพื้นที่ศึกษาหนองจอง จากการกำหนด FAR ในทางผังเมืองใหม่ ทำให้เป็นทำเลที่โดดเด่นและน่าลงทุน โดยสามารถอธิบายด้วย ทฤษฎีการแพร่กระจายทางพื้นที่(Spread Theory) ซึ่งพบว่ามีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หนาแน่นโดยรูปแบบประเภทของหมู่บ้านที่พบมากที่สุดคือ ประเภทบ้านเดี่ยวคิดเป็นร้อยละ52.90 ทั้งยังพบประเภทบ้านทาวน์เฮาส์คิดเป็นร้อยละ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

23.07 บ้านเดี่ยวและบ้านทาวน์เฮาส์คิดเป็นร้อยละ 13.46 บ้านแฝด คิดเป็นร้อยละ8.65และหมู่บ้านที่มีครบทั้ง 3 ประเภท คิดเป็นร้อยละ1.92 ตามลำดับ

ผู้วิจัยจึงนำวิธีการเก็บข้อมูลในด้านการปรับปรุงฐานข้อมูล จากโปรแกรม Google Earth และการสืบค้นข้อมูล รวมถึงผู้วิจัยมีการศึกษากระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มหมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้น มาปรับใช้ในงานวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 3
ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาลักษณะและรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอสังหาริมทรัพย์กรณีศึกษาบนพื้นที่ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ในครั้งนี้เป็นการใช้วิธีการศึกษาข้อมูลผ่านการทบทวนวรรณกรรม สำรวจบันทึก จัดหมวดหมู่ประเภท และการวิเคราะห์ร่วมกับแนวคิดทฤษฎีการพัฒนาเมือง จึงมีกรอบแนวคิดในการศึกษา และมีการกำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

3.1) กรอบแนวคิดในงานวิจัย

3.2) การเลือกพื้นที่ศึกษา

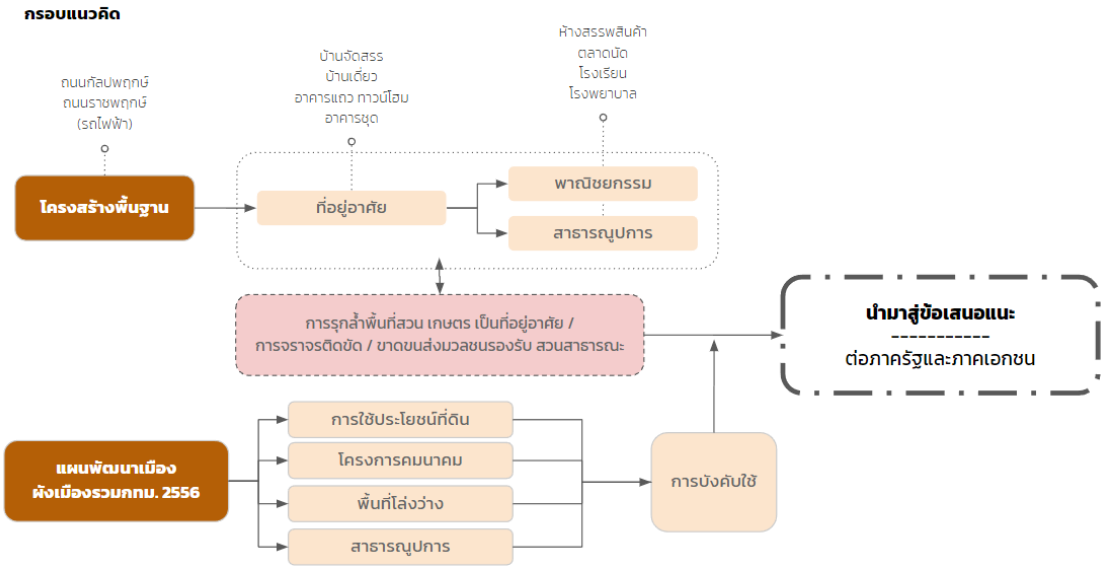
3.3) วิธีดำเนินงานวิจัย

3.4) รายละเอียดในการดำเนินงานวิจัย

3.5) ระยะเวลาดำเนินงานวิจัย

3.1 กรอบแนวคิดในงานวิจัย

โดยกรอบแนวคิดในงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาพัฒนาการของอสังหาริมทรัพย์บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ โดยอาศัยการวิเคราะห์ ผ่านการศึกษาการพัฒนาย้อนหลังโดยเป็นลักษณะลำดับการพัฒนา หรือ Timeline เป็นการศึกษาการพัฒนาตั้งแต่ในช่วงอดีตช่วงปีพ.ศ.2542 จนถึง ในปัจจุบัน เพื่อให้ทราบถึงลำดับการพัฒนาก่อนและหลัง รวมถึงปัจจัยที่จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สุดท้ายสามารถนำการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากการศึกษา มาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีการพัฒนาเมือง และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อให้นำมาสู่ข้อเสนอแนะทางวิชาการให้ภาครัฐต่อไป (ภาพที่ 16)

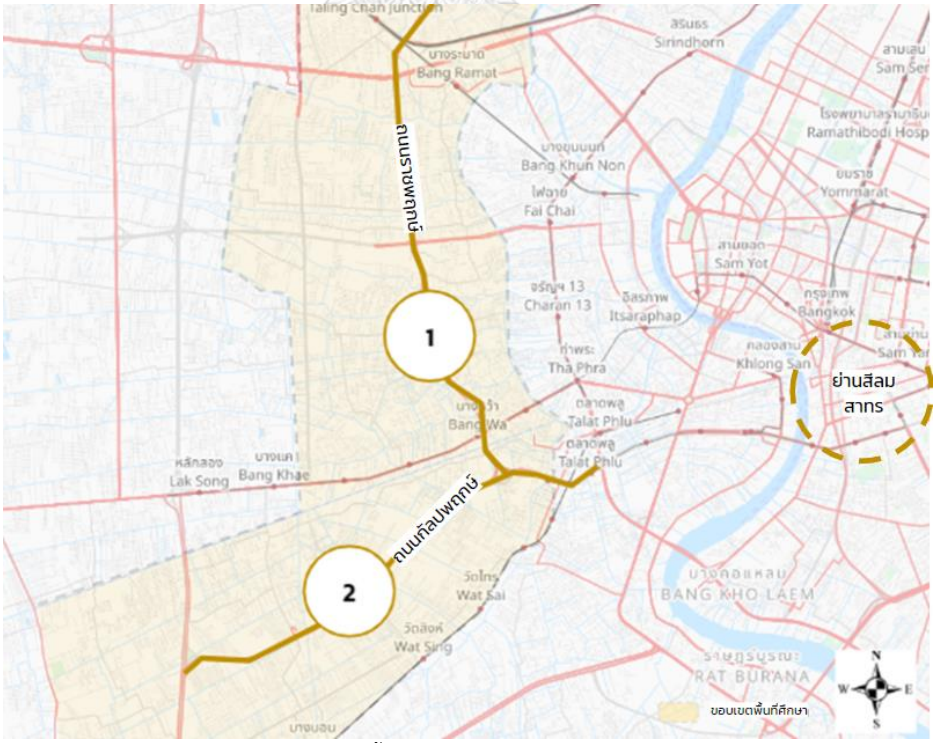


ภาพที่ 16 แสดงกรอบแนวคิดในงานวิจัย

ที่มา : ผู้วิจัย

3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดพื้นที่ศึกษาบริเวณโดยรอบถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ เป็นถนนหลักสายสำคัญที่ใช้เชื่อมต่อการเดินทางสู่พื้นที่ใจกลางเมืองในย่านสีลม สาทร (ภาพที่ 17)



ภาพที่ 17 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

ที่มา : ผู้วิจัย

ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวิวัฒนาการในการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ของพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครจะมีการพัฒนาเริ่มต้นตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2490 มีการพัฒนาถนนสายแรก คือ ถนนเพชรเกษม และพบว่าในระยะเวลา 20-30 ปีจะเกิดการพัฒนาถนนสายใหม่เกิดขึ้น ซึ่งถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนน 2 สายที่มีการพัฒนามาแล้วประมาณ 20-30 ปี ก่อนที่จะเกิดการพัฒนาถนนสายใหม่อย่าง ถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 ทำให้ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนที่มีการพัฒนาพื้นที่ ที่ค่อนข้างเต็มศักยภาพแล้ว และยังเป็นพื้นที่ที่สามารถเก็บข้อมูลความเปลี่ยนแปลงได้อยู่ ซึ่งในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครจะมีถนนสายหลักด้วยกันทั้งหมด 8 สาย (ดังปรากฏในตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 ตารางแสดงชื่อถนนทั้ง 8 สายบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียง

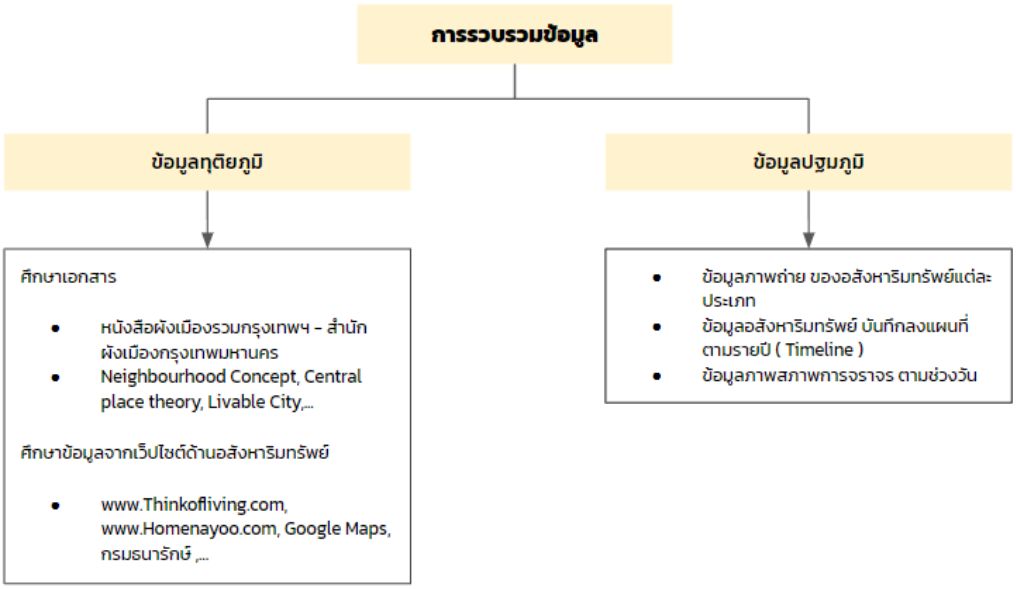
	ชื่อถนน	ปีที่เปิดใช้งาน	ระยะทาง (กิโลเมตร)	อื่นๆ
1	ถนนเพชรเกษม	พ.ศ.2493	17.1	
2	ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก	พ.ศ.2521	24	
3	ถนนบรมราชชนนี	พ.ศ.2522	11.7	
4	ถนนราชพฤกษ์	พ.ศ.2543	13.8	
5	ถนนกัลปพฤกษ์	พ.ศ.2545	7.7	ขยายเป็น 6 เลนในปี พ.ศ.2562
6	ถนนพุทธมณฑลสาย 1	พ.ศ.2545	9.5	*ขยายเขตทาง ช่วงพ.ศ. 2550
7	ถนนพุทธมณฑลสาย 2	พ.ศ.2545	9.4	*ขยายเขตทาง ช่วงพ.ศ.2552
8	ถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย4	พ.ศ.2559	16.4	
			ในขอบเขตกรุงเทพฯ	

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3.3 วิธีการดำเนินงานวิจัย

3.3.1 การเก็บและรวบรวมข้อมูล

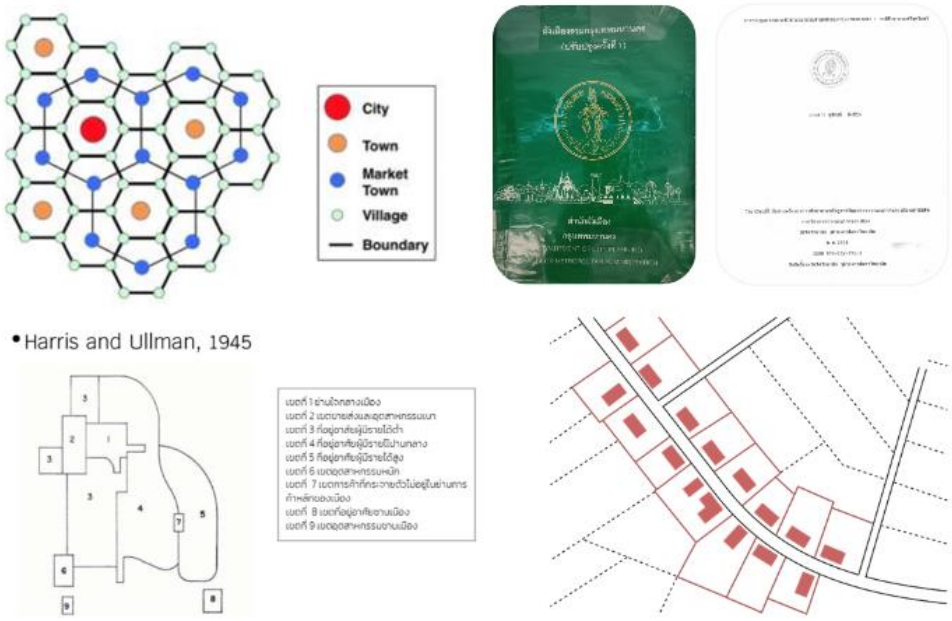
ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลและรวบรวมข้อมูลในงานวิจัย โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 วิธี คือ ข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ



ภาพที่ 18 แสดงการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ

ที่มา : ผู้วิจัย

3.3.1.2 ข้อมูลด้านทุติยภูมิ (Secondary Data)



ภาพที่ 19 แสดงตัวอย่างข้อมูลของเอกสาร หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ที่มา : สำนักการวางผังเมืองกรุงเทพฯ

- ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากเอกสาร หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Literature Review) กับการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงแนวคิดทฤษฎีการวางแผนและการพัฒนาเมือง ยกตัวอย่างเช่น แนวคิดทฤษฎี แหล่งกลางหรือย่านกลาง (Central place theory), แนวคิดทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง Multi Nuclei Theory, แนวคิดทฤษฎีการพัฒนาตามแนวแกนถนน Ribbon Development, แนวคิดเมืองน่าอยู่ และเมืองสุขภาวะ (Livable City, Healthy city) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเรื่อง วิวัฒนาการทางด้านผังเมือง (Evolution of Urban Planning of Thailand) เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ร่วมกับรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ภาพที่ 20 แสดงตัวอย่างข้อมูลอสังหาริมทรัพย์จากเว็บไซต์ออนไลน์

ที่มา : เว็บไซต์ออนไลน์ด้านอสังหาริมทรัพย์

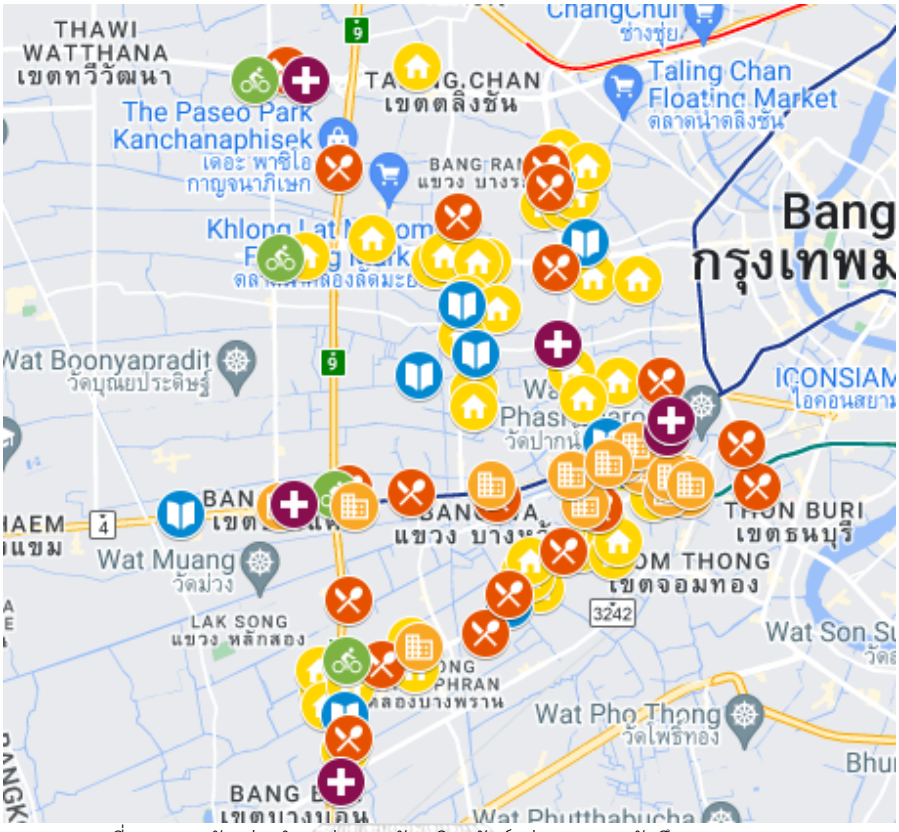
- ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท ผ่านทางเว็ปไซต์ออนไลน์ชั้นนำ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท (ที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม) รวมไปถึงข้อมูลด้านจำนวน ระดับราคา ปีที่สร้าง ตำแหน่งที่ตั้ง ยกตัวอย่างเช่น เว็ปไซต์ออนไลน์ Thinkofliving.com, Homenayoo.com, DD Property, Terrabkk.com, Propholic.com และอื่นๆ เป็นต้น โดยทำการบันทึกผลลงบนตาราง (ภาคผนวก)

ภาพที่ 21 แสดงตัวอย่างข้อมูลด้านราคาประเมินที่ดินและข้อมูลการจราจร
ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครและGoogle Maps

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูล ผ่านทางเว็ปไซต์ออนไลน์ในด้านอื่นๆ คือ ระดับราคาประเมินที่ดิน และข้อมูลด้านความหนาแน่นของการจราจร โดยเก็บข้อมูลจากเว็ปไซต์กรมที่ดิน, กรมธนารักษ์, โปรแกรม Google Maps, โปรแกรม Google Earth และอื่นๆ เป็นต้น โดยทำการบันทึกข้อมูลลงตารางตามช่วงวัน ช่วงเวลา และช่วงปี (ภาพที่ 21)

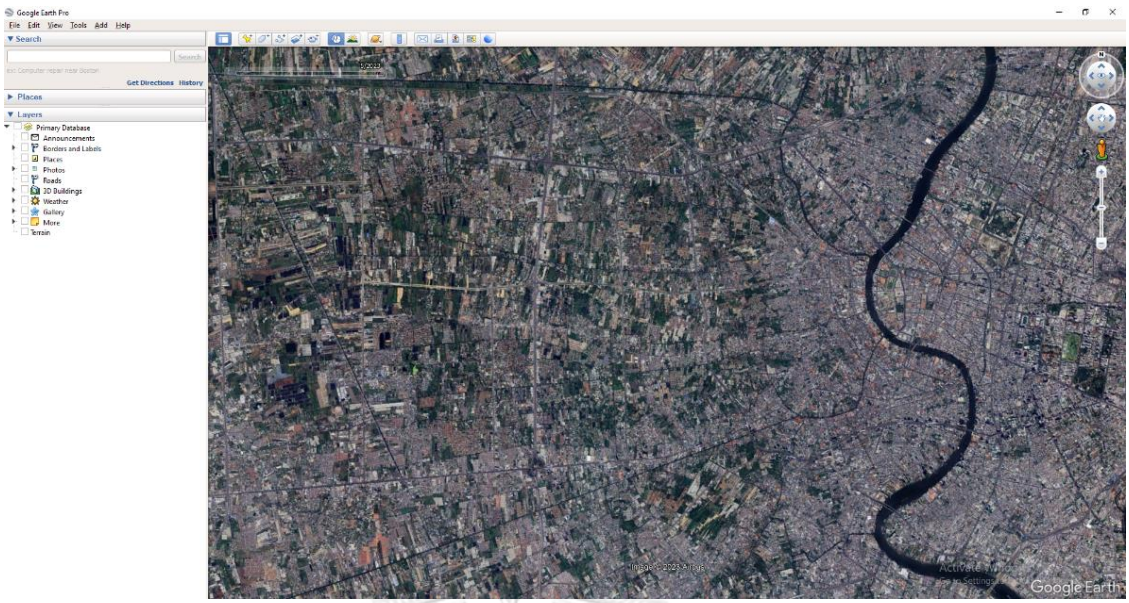
3.3.1.1 ข้อมูลด้านปฐมภูมิ (Primary Data)



ภาพที่ 22 แสดงตัวอย่างตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทบันทึกลง Google Map

ที่มา : Google Map

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพ และตำแหน่งที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท โดยทำการลงพื้นที่สำรวจบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา และบันทึกข้อมูลลงบนแผนที่ผ่านโปรแกรม Google Map (ดังปรากฏในภาพที่ 22) โดยแบ่งประเภทเป็น 1. อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว อาคารชุด 2.อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ และตลาดนัด 3.สาธารณูปการ เช่น สวนสาธารณะ โรงเรียน และโรงพยาบาล

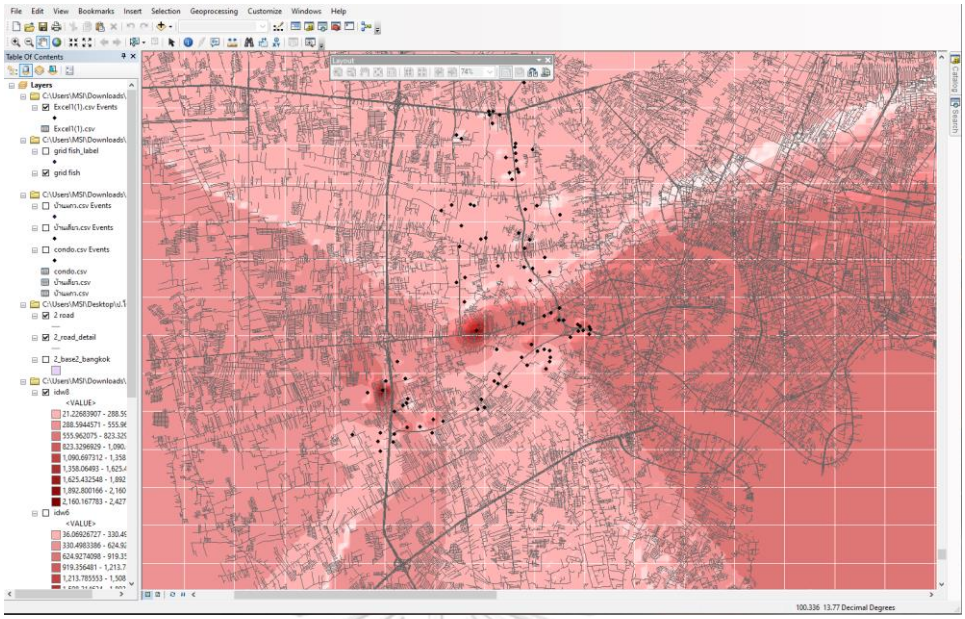


ภาพที่ 23 แสดงตัวอย่างการเก็บข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ตามช่วงเวลาบน Google Earth

ที่มา : Google Earth

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมผ่านทางแผนที่ดาวเทียมโปรแกรม Google Earth โดยทำการเก็บข้อมูลแบ่งตามช่วงปี โดยใช้แผนที่ดาวเทียมย้อนหลัง ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ. 2542 ก่อนที่จะมีการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ระหว่างการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ และหลังการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ โดยทำการบันทึกตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์ตามช่วงปีพัฒนา บันทึกลงบนแผนที่เพื่อให้ได้มาซึ่งลำดับการพัฒนาตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2542 จนถึงปัจจุบัน

Chulalongkorn University



ภาพที่ 24 แสดงตัวอย่างข้อมูล GIS ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ที่มา : http://www.bangkokgis.com/modules.php?m=download_shapefile

นอกจากนี้ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากข้อมูลทางโปรแกรม GIS (Geographic information system) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยจะประกอบด้วยข้อมูลขอบเขตพื้นที่ศึกษา ข้อมูลโครงข่ายการคมนาคม ถนนสายหลัก ถนนสายย่อย ข้อมูลตำแหน่งที่อยู่อาศัย ข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งโรงเรียน เป็นต้น โดยทำการบันทึกและวิเคราะห์ออกมาในรูปแบบแผนที่

ภาพที่ 25 แสดงตัวอย่างลักษณะทางกายภาพ และสภาพการจราจร

ที่มา : ผู้วิจัย

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลจากการถ่ายภาพ โดยวิธีการลงพื้นที่สำรวจในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ โดยการเก็บข้อมูลภาพถ่ายในช่วงเวลาเช้า 8.00 - 12.00 น. ช่วงบ่าย 12.00 - 16.00 น. และช่วงเย็น 16.00 - 20.00 น. โดยข้อมูลประกอบไปด้วย 1.ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานขนาดช่องจราจร 2.ลักษณะรูปแบบทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท 3.ลักษณะสภาพการจราจร

โดยจะครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ในบริเวณช่วงต้นถนนราชพฤกษ์จนไปถึงสุดเขตกรุงเทพมหานครในเขตตลิ่งชัน ในส่วนถนนกัลปพฤกษ์เริ่มต้นเก็บข้อมูลภาพถ่ายตั้งแต่จุดตัดถนนกัลปพฤกษ์กับถนนราชพฤกษ์จนไปถึงจุดตัดถนนกัลปพฤกษ์กับถนนกาญจนาภิเษกในฝั่งตะวันตก (ภาพที่ 25)

3.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยได้ทำการนำข้อมูลประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่ได้จัดเก็บมาจากเว็ปไซต์อสังหาริมทรัพย์และการลงสำรวจพื้นที่ศึกษา มาทำการวิเคราะห์รูปแบบของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท โดยผู้วิจัยได้ทำการจำแนกลักษณะและรูปแบบออกเป็น 3 ประเภท คือ 1.อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย 2.อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม และ3.อสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ โดยทำการบันทึกลงบนและตาราง

2. ผู้วิจัยได้นำข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากเก็บข้อมูลผ่านแผนที่ดาวเทียม และการเก็บภาพถ่ายจากการลงสำรวจพื้นที่ มาแบ่งประเภทของโครงสร้างพื้นฐานซึ่งในพื้นที่ศึกษามี 2 ประเภท คือ 1.โครงสร้างพื้นฐานทางถนน และ 2.โครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสามารถทำการวิเคราะห์และจำแนกลำดับศักดิ์ของโครงข่ายถนน บนขอบเขตพื้นที่ศึกษาแบ่งออกมาเป็น 4 รูปแบบ คือ ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย

3. ผู้วิจัยได้ทำการนำข้อมูลจากการเก็บผ่านแผนที่ดาวเทียมที่ได้ศึกษาย้อนกลับไปตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2542 จนถึงปัจจุบัน และข้อมูล GIS ของกรุงเทพมหานคร มาวิเคราะห์การจัดลำดับการพัฒนาที่เกิดขึ้นตามช่วงปี(Timeline) โดยทำการบันทึกในทุกๆช่วงการพัฒนา 3 ปีตั้งแต่ในปี พ.ศ. 2543 พ.ศ.2545 พ.ศ.2548 พ.ศ.2551 พ.ศ.2554 และพ.ศ2557 ถึงปัจจุบัน โดยทำการบันทึกลงบนแผนที่และตาราง เพื่อนำวิเคราะห์ต่อในประเด็นการกระจุกตัว ทำเลที่ตั้ง และการกระจายตัว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4. ผู้วิจัยได้ทำการนำข้อมูลการวิเคราะห์จากการจำแนกข้อมูลประเภทอสังหาริมทรัพย์ ตำแหน่งที่ตั้ง รวมถึงข้อมูลจำนวนยูนิตพักอาศัย มาวิเคราะห์ผ่านโปรแกรม GIS หรือ Geographic information system โดยใช้โปรแกรมคำสั่ง Spatial Analyst Tools – Interpolation – IDW เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลการกระจุกตัว ความหนาแน่นของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

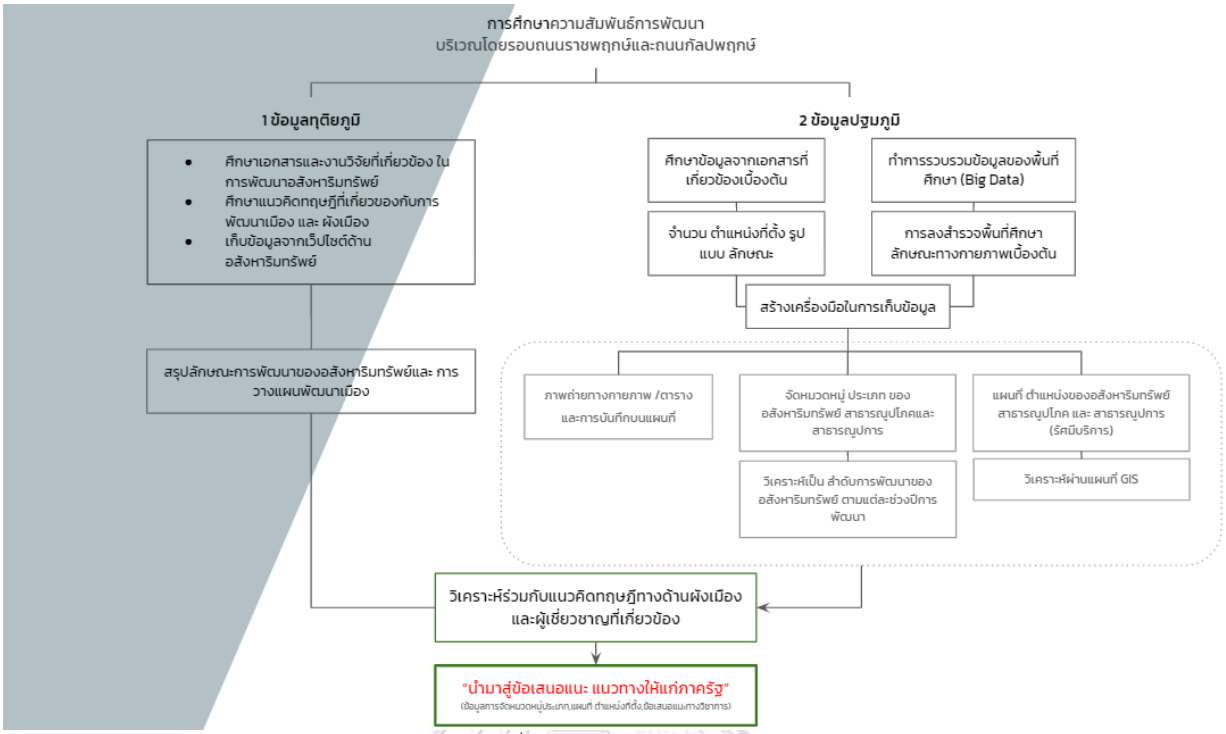
5. ผู้วิจัยได้ทำการนำข้อมูลอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ร่วมกับข้อมูลรูปแบบของโครงสร้างพื้นฐาน ระดับราคาประเมินที่ดิน และลักษณะสภาพการจราจรตามช่วงเวลา โดยทำการนำข้อมูลทั้ง 2 ส่วนมาทับซ้อน เพื่อให้ทราบถึงลักษณะและรูปแบบทางกายภาพที่เกิดขึ้นบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

6. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของลำดับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เทียบเคียงกับ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปีพ.ศ.2556 ผู้วิจัยจึงได้ทำการนำข้อมูลการจำแนกอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท และลำดับการพัฒนาที่เกิดขึ้นตามรายปี มาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีการเทียบเคียงและการทับซ้อน โดยจะเทียบเคียงออกมาใน 4 แผนผังหลัก ประกอบไปด้วย 1. แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2.แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง 3.รัศมีการให้บริการสาธารณูปการ และ4.แผนผังแสดงที่โล่ง เพื่อให้ทราบถึงความสอดคล้องหรือไม่สอดดคล้องกับรูปแบบการพัฒนา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3.3.3 การสรุปผลและข้อเสนอแนะ

ทำการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดจากการเก็บข้อมูลนำมาสู่การวิเคราะห์ มาสรุปผลงานวิจัย และนำไปสู่ข้อเสนอเสนอแนะทางวิชาการต่อทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน



ภาพที่ 26 แสดงผังการดำเนินงานวิจัย

ที่มา : ผู้วิจัย

3.4 รายละเอียดเครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย

ตารางที่ 2 ตารางแสดงเครื่องมือในงานวิจัย

A การสังเกตและการถ่ายภาพ B เอกสารที่เกี่ยวข้อง C แผนที่ GIS

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง	กลุ่มประชากร	เครื่องมือในงานวิจัย			คำตอบในงานวิจัย
วัตถุประสงค์ที่ 1: เพื่อศึกษาพัฒนาการรูปแบบที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2542 จนถึง ในปัจจุบัน			A	B	C	
ศึกษาลักษณะทางกายภาพ	ลักษณะทำเลที่ตั้ง จำนวน ความหนาแน่น ระดับราคา	อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย(บ้านจัดสรร,บ้านเดี่ยว, ทาวน์โฮม,บ้านแถว,..) อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม สาธารณูปการ (ห้างสรรพสินค้า,ตลาด, โรงเรียน,โรงพยาบาล, สวนสาธารณะ,...)	✓	✓		-ข้อมูลการจัดหมวดหมู่ประเภท ของอสังหาริมทรัพย์ -แผนที่ตำแหน่งที่ตั้ง -แผนที่ความหนาแน่นการกระจุกตัว -ภาพถ่ายทางกายภาพ

<u>วัตถุประสงค์ที่ 2:</u> เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์			A	B	C	
ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย	ลักษณะทำเลที่ตั้ง ระยะเวลาในการพัฒนา	โครงสร้างพื้นฐาน ระบบถนน และระบบราง	✓	✓		-แผนที่ตำแหน่งที่ตั้ง -ภาพถ่ายทางกายภาพ
<u>วัตถุประสงค์ที่ 3:</u> เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ของการพัฒนาเมือง			A	B	C	
ศึกษาความสัมพันธ์ในการพัฒนา	ระยะจากสิ่งอำนวยความสะดวกระยะการเดินถึงพื้นที่สำคัญระยะการเข้าถึงขนส่งมวลชน	อสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐาน			✓	-แผนที่แสดงขอบเขตรัศมีการให้บริการ -ข้อมูลภาพถ่าย -ข้อมูลการวิเคราะห์สรุปผล และข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

โดยคำตอบในงานวิจัยจะถูกนำเสนอเพื่อตอบวัตถุประสงค์ โดยจะมีข้อมูลตั้งแต่ ภาพถ่ายของอสังหาริมทรัพย์ แผนที่ตำแหน่งที่ตั้ง แผนที่ ตารางการจัดประเภทหมวดหมู่ของอสังหาริมทรัพย์ แผนที่การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ จนไปถึงแผนที่การวิเคราะห์เทียบเคียงกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3.5 ข้อจำกัดการดำเนินงานวิจัย

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 6 เขตของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอาณาเขตค่อนข้างกว้างทำให้การศึกษาใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลนานรวมไปถึงมีบางพื้นที่ทับซ้อนการพัฒนาในอดีตและการพัฒนาใหม่ แต่อย่างไรก็ตามผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลตามรายปีผ่านทางเว็ปไซต์ และการลงพื้นที่ศึกษารวมถึงข้อมูลทาง GIS (Geographic information system) ทำให้ได้ข้อมูลมาเพียงพอที่จะใช้วิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย

บทที่ 4
ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

บทนี้ผู้วิจัยจะทำการศึกษาโดยการนำเสนอข้อมูลทั่วไปพื้นฐานของพื้นที่ศึกษาในบริเวณพื้นที่ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ และพื้นที่ใกล้เคียง จากการทบทวนวรรณกรรม เอกสารที่เกี่ยวข้อง และจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะแบ่งออกมาเป็น 5 ส่วนหลักดังต่อไปนี้

4.1) ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

4.2) ลักษณะประเภทอสังหาริมทรัพย์บนพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

4.3) ลักษณะระดับราคาของที่ดินในขอบเขตพื้นที่ศึกษา

4.4) ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา

4.5) การใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนการพัฒนาเมืองของพื้นที่ศึกษา

4.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

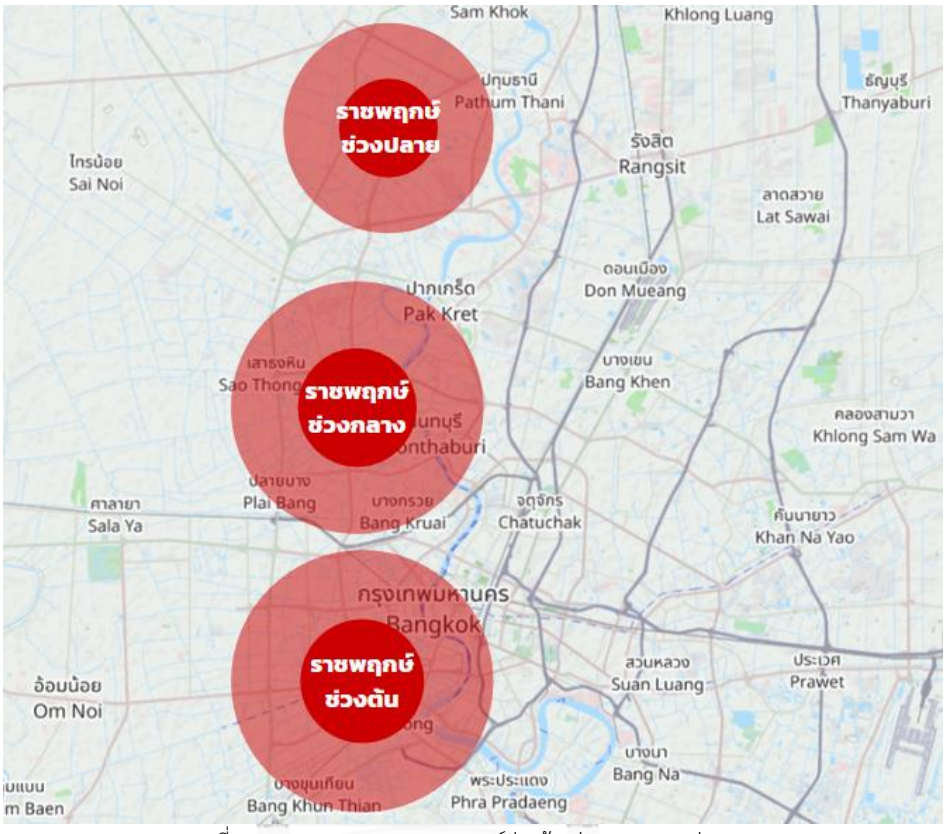
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะอยู่บริเวณโดยรอบของถนนสายหลัก 2 สาย ประกอบไปด้วย ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ โดยจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

4.1.1 ถนนราชพฤกษ์

ภาพที่ 27 แสดงถนนราชพฤกษ์ช่วงต้นเชื่อมต่อจากแยกตากสิน
ที่มา : ผู้วิจัย

ถนนราชพฤกษ์ (Ratchaphruek Road) หรือ ทางหลวงชนบท นบ.3021 สายราชพฤกษ์ เป็นถนนที่เริ่มต้นจากแยกตากสิน (ภาพที่ 27) ทอดยาวตลอดแนวผ่านจังหวัดนนทบุรี จนไปสู่จังหวัดปทุมธานี ถนนราชพฤกษ์เป็นถนน 10 ช่องจราจร ทางคู่ขนาน



ภาพที่ 28 แสดงขอบเขตถนนราชพฤกษ์ช่วงต้น ช่วงกลาง และช่วงปลาย
ที่มา : ผู้วิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โดยถนนราชพฤกษ์ จะสามารถแบ่งพื้นที่ออกได้เป็น 3 ช่วงหลัก (ภาพที่28) ดังต่อไปนี้ 1.ช่วงราชพฤกษ์ตอนต้น ซึ่งเป็นช่วงที่มีทำเลเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครชั้นใน (ย่านสีลม สาทร) มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ ที่มีระดับราคาสูง 2.ช่วงราชพฤกษ์ตอนกลาง เป็นช่วงที่เชื่อมต่อจากทำเลกรุงเทพมหานครตอนเหนือกับจังหวัดนนทบุรี มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นทั้งประเภทบ้านเดี่ยว และบ้านแถว โดยจะมีระดับราคาที่อยู่อาศัยต่ำกว่าช่วงราชพฤกษ์ตอนต้น และ 3.ช่วงราชพฤกษ์ตอนปลาย ซึ่งจะอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรีเชื่อมต่อกับจังหวัดปทุมธานี มีการขยายตัวของกลุ่มที่อยู่อาศัยหลากหลายประเภท โดยในงานวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาเฉพาะในบริเวณถนนราชพฤกษ์ช่วงต้น ซึ่งอยู่ในขอบเขตกรุงเทพมหานคร

โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทบ้านจัดสรรจะมีพัฒนากระจายตัวอยู่ตลอดแนวของเส้นถนนราชพฤกษ์ เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญสายสำคัญที่เชื่อมโยงพื้นที่เมืองชั้นในสู่พื้นที่เมืองฝั่งตะวันตก ทางราชการมีวัตถุประสงค์ในการตัดถนนราชพฤกษ์ช่วงตากสิน - เพชรเกษมขึ้นเป็นช่วงแรก ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตภาษีเจริญ เขตจอมทอง เขตธนบุรี และเขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2533 เพื่อช่วยในการลดปัญหาการจราจรและทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับบริเวณรอบนอกขยายตัวอย่างเป็นระบบ เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรในปี พ.ศ. 2543 ได้ใช้ชื่อถนนในเบื้องต้นว่า ถนนตากสิน-เพชรเกษม จนกระทั่งเมื่อการตัดถนนต่อเชื่อมสายติวานนท์-เพชรเกษม-รัตนาธิเบศร์ ดังกล่าวแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2546 กรมทางหลวงชนบทผู้รับผิดชอบสายทาง (รับโอนมาจากกรมโยธาธิการ) ได้หารือกับกรมศิลปากรเพื่อตั้งชื่อถนนอย่างเป็นทางการ โดยถนนแนวเหนือ-ใต้นี้ กรมทางหลวงชนบทเสนอชื่อ ถนนราชพฤกษ์ โดยให้เหตุผลว่ามีโครงการจะปลูกต้นราชพฤกษ์ (Cassia fistula) เรียงรายตามแนวถนนสายนี้

ภาพที่ 29 แสดง ลักษณะกายภาพของถนนราชพฤกษ์ ในบริเวณด้านหน้าคอมมูนิตี้มอลล์เขตตลิ่งชัน
ที่มา : ผู้วิจัย

ลักษณะการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรบนถนนราชพฤกษ์ สามารถแบ่งโซนการพัฒนาเติบโตของพื้นที่ได้ออกเป็น 3 โซนหลัก คือ โซนที่ 1 (ภาพที่ 29) โซนราชพฤกษ์ตอนต้นราชพฤกษ์-สาทร อยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จะเป็นโซนที่มีราคาที่อยู่อาศัยค่อนข้างสูง เป็นแหล่งรวมพื้นที่จับจ่ายใช้สอย คอมมูนิตี้มอลล์ ตลาดนัด และแหล่งรวมร้านค้าต่างๆ ประกอบกับมีถนนตัดผ่านหลายสาย เช่น ถนนธนบุรี ถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย4 ทางแยกต่าง

ระดับบรมราชชนนี และถนนสวนผัก เป็นต้น ทำให้การเดินทางเข้าหรือออกจากเมืองในโซนนี้สามารถเดินทางได้สะดวก ในส่วนของโซนที่ 2 และ โซนที่ 3 เป็นโซนราชพฤกษ์ตอนกลางและปลายจะอยู่ในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี เป็นพื้นที่ที่มีการอยู่อาศัยหนาแน่นมากกว่า โซนที่ 1 พร้อมทั้งมีที่อยู่อาศัยหลากหลายประเภทมากกว่า เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์โฮม และบ้านแฝด

4.1.2 ถนนกัลปพฤกษ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาพที่ 30 แสดง ลักษณะทางกายภาพของถนนกัลปพฤกษ์
ที่มา : ผู้วิจัย

ถนนกัลปพฤกษ์ (Kallapaphruek Road) หรือ ทางหลวงชนบท กท.1001 เป็นเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ฝั่งธนบุรี กรุงเทพมหานคร โดยถนนกัลปพฤกษ์เป็นถนนลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมต่อระหว่างถนนราชพฤกษ์กับถนนกาญจนาภิเษก มีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรร ตลอดแนวของเส้นถนน รวมถึงมีตลาดนัด ร้านค้า กระจายตัวตลอดแนวของถนนเช่นเดียวกัน ซึ่งถนนกัลปพฤกษ์ตัดขึ้นตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน ในท้องที่เขตจอมทอง เขตภาษีเจริญ เขตบางขุนเทียน และเขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2537 เพื่อขยายและเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างพื้นที่ตอนในของกรุงเทพมหานครกับบริเวณรอบนอก เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรในปี พ.ศ.

2545 กรมทางหลวงชนบทได้ใช้ชื่อถนนในเบื้องต้นว่า ถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษมไปถนนวงแหวนรอบนอก เนื่องจากถนนสายนี้มีจุดเริ่มต้นแยกจากถนนตากสิน-เพชรเกษม และไปสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันตก (ปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของถนนกาญจนาภิเษก) ต่อมากรมทางหลวงชนบทได้ขอให้กรมศิลปากรพิจารณาชื่อถนนตากสิน-เพชรเกษม และถนนสายแยกตากสิน - เพชรเกษมไปถนนวงแหวนรอบนอกใหม่ กรมศิลปากรโดยสำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์จึงพิจารณาใช้ชื่อพรรณไม้มงคลตั้งเป็นชื่อถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม ไปถนนวงแหวนรอบนอกนั้นตั้งชื่อว่า ถนนกัลปพฤกษ์ เนื่องจากกัลปพฤกษ์ (Cassia bakeriana) เป็นชื่อไม้มงคลที่มีลักษณะทางพฤกษศาสตร์เป็นไม้ในวงศ์และสกุลเดียวกันกับราชพฤกษ์ (Cassia fistula) รวมทั้งยังออกดอกและทิ้งใบในช่วงระยะเวลาเดียวกันอีกด้วย นอกจากนี้ถนนกัลปพฤกษ์ยังได้รับการขยายช่องจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2560 แล้วเสร็จเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 โดยปรับปรุงจากถนนคอนกรีตขนาด 4 ช่องจราจร เป็นถนนลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร

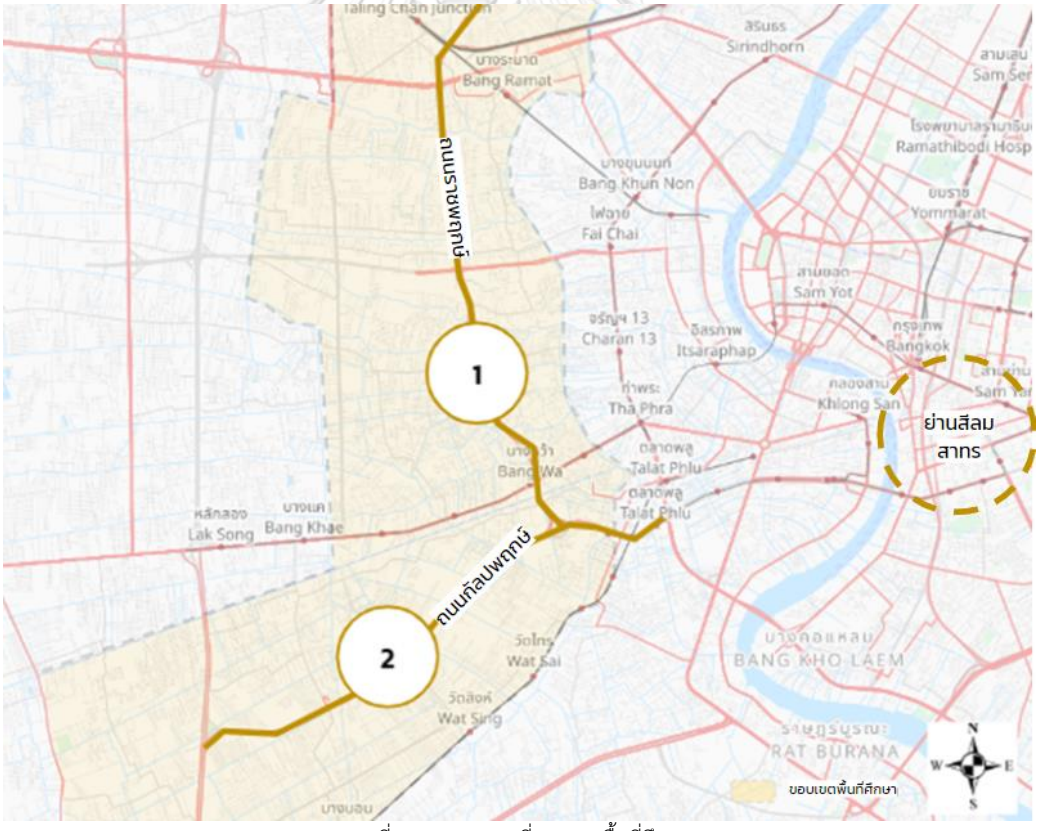
ภาพที่ 31 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนกัลปพฤกษ์
ที่มา : ผู้วิจัย

ลักษณะการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรบนถนนกัลปพฤกษ์ จากการที่ตัวถนนกัลปพฤกษ์สามารถเชื่อมต่อได้หลายเส้นทาง เช่น ถนนสาทร ถนนราชพฤกษ์ ถนนกาญจนาภิเษก ถนนพระราม 2 และถนนเพชรเกษม ทำให้สำหรับผู้ที่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นหลักสามารถเดินทางได้สะดวก ทางกรมทางหลวงจึงได้มีการขยายถนนเป็น 6 เลน เพื่อรองรับการเติบโตที่มีมากขึ้นตามข้างต้น นอกจากนี้ถนนกัลปพฤกษ์ยังเป็นถนนที่ตัดผ่านชุมชนเดิมในพื้นที่ ทำ

ให้การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นมีตั้งแต่ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ ทาวน์โฮม อาคารพาณิชย์ และบ้านแถว เป็นต้น โดยราคาที่อยู่อาศัยบนถนนกัลปพฤกษ์ยังมีราคาไม่สูงมากนัก แต่ต้นทุนของราคาที่ดินพุ่งสูงขึ้นทำให้ที่อยู่อาศัยใหม่ยังมีการพัฒนาค่อนข้างน้อย ต่างจากพื้นที่ค้าปลีกหรือพื้นที่จับจ่ายใช้สอยที่มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง[10]

4.2 ลักษณะประเภทของอสังหาริมทรัพย์พื้นที่ศึกษา

จากขอบเขตพื้นที่ศึกษาที่ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 6 เขตของกรุงเทพมหานคร รอบบริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ (ดังปรากฏในภาพที่ 32) ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลและนำมาแบ่งประเภทของอสังหาริมทรัพย์ บนพื้นที่ศึกษา โดยสามารถแบ่งอสังหาริมทรัพย์ออกเป็น 3 ประเภทหลัก ประกอบไปด้วย 1.อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย 2.อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม และ3.สาธารณูปการ



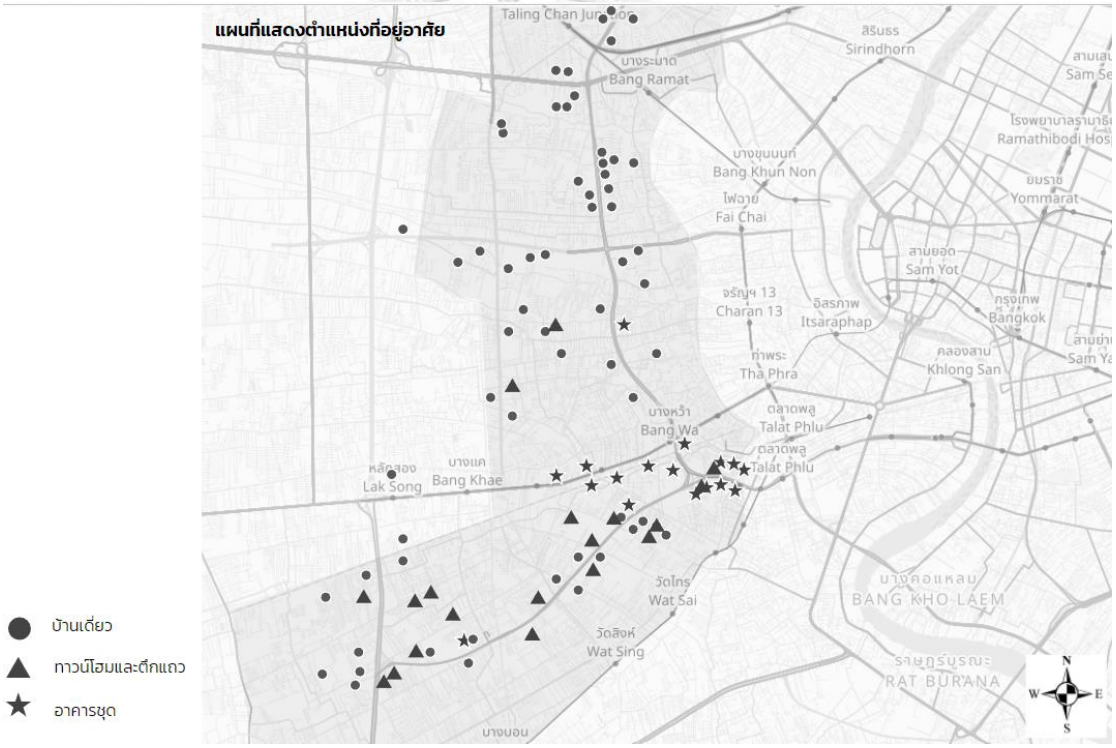
ภาพที่ 32 แสดง แผนที่ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

[10] REALIST. (2558). กัลปพฤกษ์ ทำเลทอง แห่งอนาคต. https://thelist.group/realist/blog/กัลปพฤกษ์-ทำเลทอง/

4.2.1 ที่อยู่อาศัย

พื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์เป็นย่านที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นประเภทที่อยู่อาศัย มีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก โดยสามารถจำแนกรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยออกมาได้ 3 ลักษณะหลัก คือ บ้านเดี่ยว บ้านแถว และตึกแถว มีการพัฒนาตั้งแต่ช่วงเริ่มตัดถนนใหม่ ในปี พ.ศ.2542 และพัฒนาต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยลักษณะของที่อยู่อาศัยบนถนนราชพฤกษ์ ส่วนมากจะเป็นหมู่บ้านจัดสรรที่มีขนาดใหญ่และมีระดับราคาค่อนข้างสูง ซึ่งจะแตกต่างจากการพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ที่จะเป็นที่อยู่อาศัยที่มีขนาดที่เล็กลงมา และมีราคาที่ย่อมเยาว์มากกว่า พร้อมทั้งยังพบการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภท บ้านแถว ตึกแถว และอาคารชุดด้วย



ภาพที่ 33 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยแต่ละประเภท
ที่มา : ผู้วิจัย

4.2.2 พื้นที่พาณิชยกรรม

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนด้วยการตัดถนนสายใหม่ คือ ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ทำให้เกิดการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรอย่างหนาแน่น มีประชากร

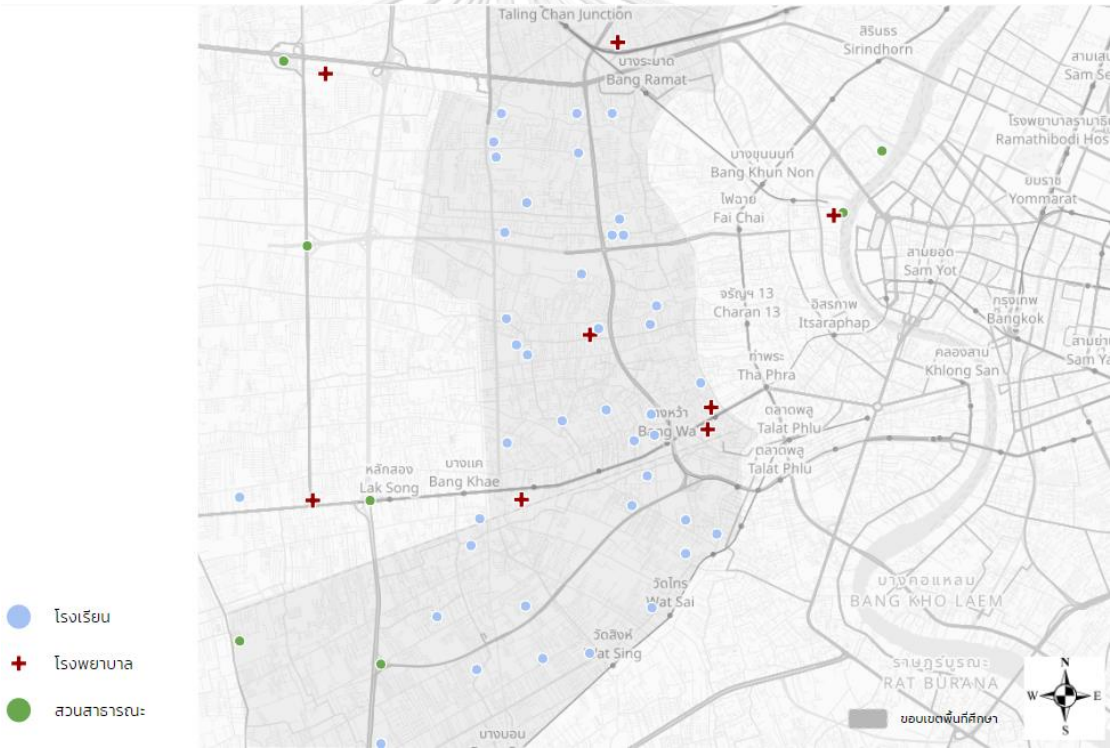
ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยกันมากยิ่งขึ้น ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมตามมาเพื่อรองรับการอยู่อาศัย ซึ่งรูปแบบพาณิชยกรรมมักจะเป็นห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ รวมถึงเป็นตลาดนัดขนาดใหญ่ และตลาดนัดขนาดเล็กกระจายตัวตามพื้นที่ชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่ตรอก ซอย โดยรูปแบบพาณิชยกรรมจะมีลักษณะที่แตกต่างกันในแต่ละโซนพื้นที่ยกตัวอย่างเช่น บนถนนราชพฤกษ์ซึ่งมีหมู่บ้านจัดสรรที่มีระดับราคาค่อนข้างสูง พื้นที่พาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นมักจะเป็นร้านค้า ร้านอาหาร รวมถึงซูเปอร์มาร์เก็ตระดับพรีเมี่ยมเกิดขึ้น ส่วนบนถนนกัลปพฤกษ์รูปแบบพาณิชยกรรมก็จะแตกต่างกันออกไป โดยจะมีระดับเกรด ราคาที่ต่ำลง มาเป็นลักษณะร้านค้าปลีก ค้าส่ง อย่าง Makro และ Big C เป็นต้น

ภาพที่ 34 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่พาณิชยกรรม
ที่มา : ผู้วิจัย

4.2.3 พื้นที่สาธารณูปการ

รูปแบบสาธารณูการที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก คือ สถานศึกษา โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ โดยสถานศึกษานอกจากจะมีในส่วนของโรงเรียนรัฐบาลแล้วบนพื้นที่ศึกษายังพบว่า มี

สถานศึกษาที่เป็นรูปแบบโรงเรียนนานาชาติกระจุกตัวมากกว่า 6 แห่ง เช่น โรงเรียนนานาชาติ Double Tree โรงเรียนนานาชาติ Kensington โรงเรียนนานาชาติบริติชโคลัมเบีย และอื่นๆ ซึ่งเป็นการพัฒนาเพื่อตอบรับความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ในส่วนของโรงพยาบาลบนพื้นที่ศึกษา ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ไม่พบโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่จะสามารถรองรับการรักษาได้ครบวงจร แต่จะพบแต่โรงพยาบาลขนาดกลางถึงเล็กและคลินิก โดยโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่พบจะมีตำแหน่งที่ตั้งบนถนนเพชรเกษมเป็นหลัก ในด้านของสวนสาธารณะบนขอบเขตพื้นที่ศึกษาพบสวนสาธารณะเพียง 2 แห่งเท่านั้น คือ 1. บริเวณจุดตัดถนนกัลปพฤกษ์กับถนนกาญจนาภิเษก 2.สวนบางแคภิรมย์ ที่จะรองรับกับคนในย่านได้แต่ในบริเวณอื่นต้องอาศัยการเดินทางออกนอกย่านเท่านั้น เพื่อเข้าถึงพื้นที่สีเขียวสาธารณะได้



ภาพที่ 35 แสดง แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สาธารณูปการ

ที่มา : ผู้วิจัย

4.3 ลักษณะระดับราคาของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินเปล่าก่อนการพัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงจากหลากหลายเหตุปัจจัย ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐทั้งทางถนนและทางราง ส่งผลทำให้ราคาที่ดินปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น หรือ เมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจส่งผลทำให้ราคาที่ดินชะลอตัวหรือปรับตัวลดลง แต่ไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุปัจจัยใดก็ตามในภาพรวมระดับราคาของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ก็ยังมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาระดับราคาของที่ดินและระดับอสังหาริมทรัพย์โดยสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

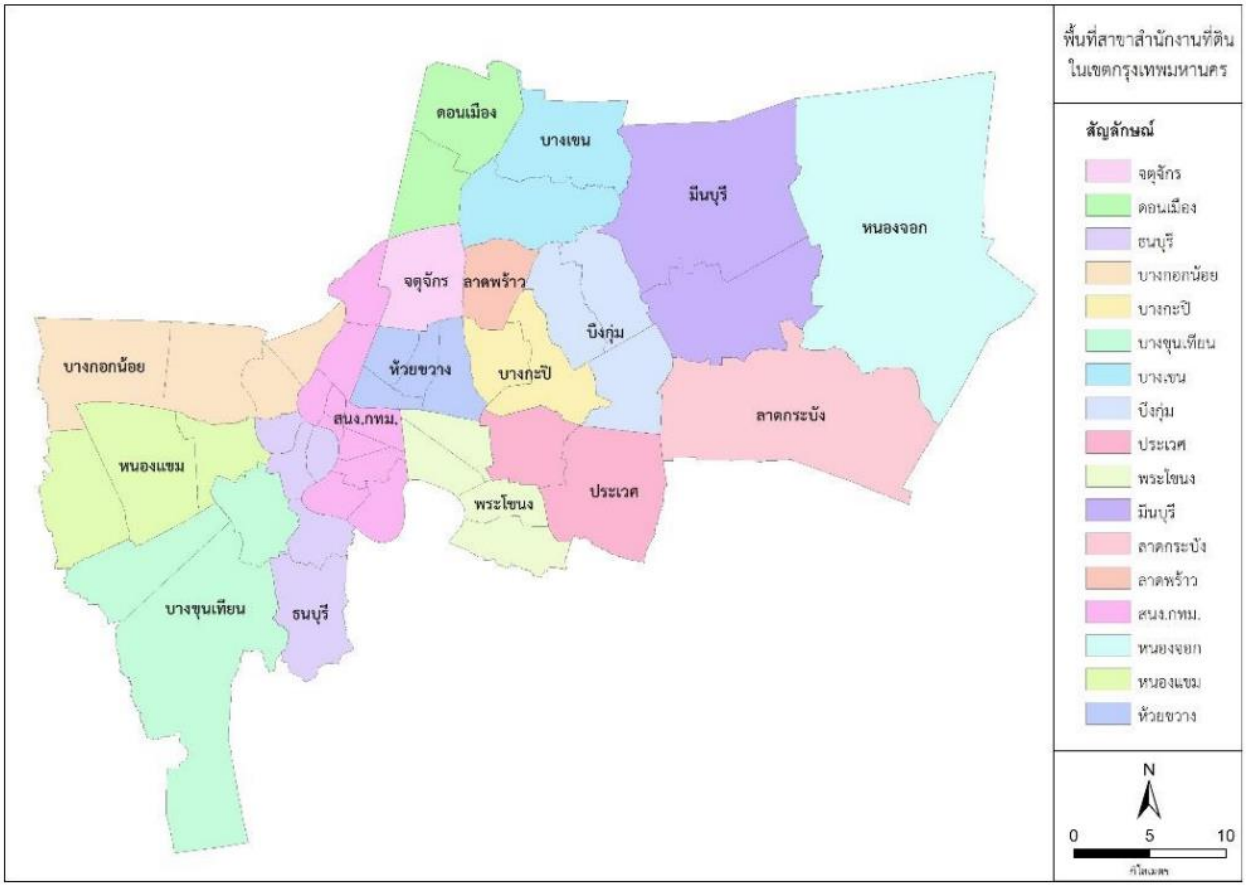
4.3.1 ระดับราคาที่ดิน

โดยระดับราคาที่ดินบนขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนหลัก 2 สาย คือ ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่าในช่วงก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน พื้นที่ดินส่วนใหญ่ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์อย่างอื่นนอกจากเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่ทางการเกษตร ทำให้มีระดับราคาที่ดินที่ไม่สูงมากนัก

ภาพที่ 36 แสดงภาพถ่ายทางดาวเทียมก่อนและหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์

ที่มา : Google Earth Pro

ในส่วนของระดับราคาประเมินที่ดินรายหน่วยแต่ละช่วงเวลาของถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ และถนนในบริเวณใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง[11] เป็นดังตารางที่ 3, 4, 5 และ 6 ซึ่งกรมธนารักษ์ได้จัดทำข้อมูลตามพื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครประกอบด้วยทั้งหมด 17 สาขา (ดังปรากฏในภาพที่ 37) โดยในขอบเขตพื้นที่ศึกษาของถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ และถนนใกล้เคียง อยู่ในขอบเขตพื้นที่สำนักงานที่ดินทั้งหมด 4 เขต ประกอบไปด้วย สาขาธนบุรี สาขาบางกอกน้อย สาขาบางขุนเทียน และสาขาหนองแขม



ภาพที่ 37 แสดงการแบ่งพื้นที่สาขาสำนักงานที่ดินในเขตกรุงเทพมหานคร

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

[11] กรมธนารักษ์. (2565). สรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดิน รอบบัญชีปีพ.ศ.2566 – 2569 จังหวัดกรุงเทพมหานคร. http://assessprice.treasury.go.th/

ตารางที่ 3 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาธนบุรี

ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี (หน่วย : บาทต่อตารางวา) สาขาธนบุรี					
ชื่อหน่วยที่ดิน		พ.ศ.2555 - พ.ศ.2558	พ.ศ.2559 - พ.ศ.2562	พ.ศ.2566 - พ.ศ.2569	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ถนนราชพฤกษ์	90,000	200,000	200,000	122 / 0
2	ถนนเพชรเกษม	110,000	150,000 – 175,000	150,000 – 200,000	36.36-59.1/0-14.2
3	ถนนเทอดไท	62,000 – 77,000	62,000 – 85,000	62,000 – 85,000	0-10.39 / 0
4	ถนนวุฒากาศ	73,000	79,000	80,000	8.22 / 1.2

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางกอกน้อย

ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี (หน่วย : บาทต่อตารางวา) สาขาบางกอกน้อย					
ชื่อหน่วยที่ดิน		พ.ศ.2555 - พ.ศ.2558	พ.ศ.2559 - พ.ศ.2562	พ.ศ.2566 - พ.ศ.2569	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ถนนราชพฤกษ์	60,000	80,000	40,000 – 85,000	33.33 / 6.2
2	ถนนกาญจนาภิเษก	60,000	80,000	80,000	33.33 / 0
3	ถนนบรมราชชนนี	50,000 – 185,000	50,000 – 200,000	50,000 – 200,000	0-8.11 / 0

4	ถนนพุทธมณฑลสาย1	30,000 – 32,000	40,000	40,000 – 50,000	33.33-20 / 25
5	ถนนพุทธมณฑลสาย2	28,000 – 32,000	30,000 – 35,000	30,000 – 45,000	6.67-8.57 / 0-28.5
6	ถนนพรานนก	100,000 – 120,000	130,000	150,000	30-8.33 / 15.3
7	ถนนพรานนก – พุทธมณฑลสาย4	-	-	30,000 – 100,000	0
8	ถนนชักพระ	35,000	45,000	40,000	14.29 / -11.1
9	ถนนฉิมพลี	28,000 – 35,000	30,000 – 40,000	30,000 – 40,000	7.14-14.29 / 0
10	ถนนแก้วเงินทอง	-	32,000 - 35,000	32,000 - 35,000	0
11	ถนนบางพรม	-	25,000 – 32,000	25,000 – 32,000	0
12	ถนนบางระมาด	-	25,000	25,000	0
13	ถนนปากน้ำกระโจมทอง	-	18,000 – 25,000	18,000 – 25,000	0
14	ถนนวัดแก้ววัดปากน้ำ	-	25,000	25,000	0
15	ถนนวัดอินทราวาส	-	25,000	25,000	0

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

16	ถนนอัศวพิเชษฐ์	-	25,000	25,000	0
17	ถนนบางเชือกหนัง	-	15,000	15,000	0

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน

ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี (หน่วย : บาทต่อตารางวา) สาขาบางขุนเทียน					
ชื่อหน่วยที่ดิน		**พ.ศ.2555 - พ.ศ.2558**	**พ.ศ.2559 - พ.ศ.2562**	**พ.ศ.2566 - พ.ศ.2569**	**อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)**
1	ถนนราชพฤกษ์	60,000	85,000	85,000	41.67 / 0
2	ถนนกัลปพฤกษ์	40,000	57,000	65,000	29.82 / 14
3	ถนนกาญจนาภิเษก	45,000	57,000	70,000	26.67 / 22.8
4	ถนนเอกชัย	32,000 – 85,000	37,000 – 90,000	50,000 – 90,000	13.85-5.88/35.1-0
5	ถนนวุฒากาศ	73,000	79,000	80,000	8.22 / 1.26
6	ถนนเทอดไท	30,000	42,000	42,000	40 / 0

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 6 แสดงการสรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดินแต่ละช่วงเวลารอบบัญชี พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาหนองแขม

ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี (หน่วย : บาทต่อตารางวา) สาขาหนองแขม					
ชื่อหน่วยที่ดิน		พ.ศ.2555 - พ.ศ.2558	พ.ศ.2559 - พ.ศ.2562	พ.ศ.2566 - พ.ศ.2569	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ถนนราชพฤกษ์	50,000	80,000	85,000	60 / 6.25
2	ถนนกัลปพฤกษ์	40,000	45,000 – 57,000	65,000	12.5-42.5 / 14
3	ถนนเพชรเกษม	120,000 – 150,000	120,000 – 175,000	120,000 – 200,000	0-16.67 / 0-14.2
4	ถนนกาญจนาภิเษก	60,000 – 70,000	65,000 – 80,000	70,000 – 80,000	8.33-14.26 / 7.6-0
5	ถนนพุทมณฑลสาย1	35,000 – 60,000	50,000 – 60,000	50,000 – 60,000	42.86-0 / 0
6	ถนนพุทธมณฑลสาย2	45,000 – 60,000	45,000 – 60,000	45,000 – 60,000	0 / 0
7	ถนนบางแวก	30,000 – 50,000	30,000 – 65,000	41,000 – 65,000	0-30 / 36.6-0
8	ถนนเทอดไท	40,000 – 42,000	42,000 – 47,500	42,000 – 62,000	5-13.1 / 0-30

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนทั้งถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า ราคาที่ดินบนถนนราชพฤกษ์ ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ.2555 - พ.ศ.2558 กับ ปี พ.ศ.

2559 - พ.ศ.2562 จังหวัดกรุงเทพมหานคร พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน มีราคาประเมินบนถนนราชพฤกษ์จะอยู่ที่ประมาณ 60,000 บาทต่อตารางวา และ 85,000 บาทต่อตารางวา ตามลำดับ ซึ่งพบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 41.67

ในส่วนของถนนกัลปพฤกษ์ ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินรอบบัญชี ปีพ.ศ.2555 - ปีพ.ศ.2558 กับ ปีพ.ศ.2559 - ปีพ.ศ.2562 จังหวัดกรุงเทพมหานคร พื้นที่สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน มีราคาประเมินบนถนนกัลปพฤกษ์จะอยู่ที่ 40,000 บาทต่อตารางวา และ 57,000 บาทต่อตารางวา ตามลำดับ ซึ่งพบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 29.82

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าจากราคาประเมินที่ดินในทุกๆช่วงการประเมิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ส่งผลทำให้มีระดับราคาที่ดินมีความเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

4.3.2 ระดับราคาอสังหาริมทรัพย์

ระดับราคาของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทได้ทำการศึกษาในช่วงระยะเวลา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จนถึง ปัจจุบัน โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยในขอบเขตพื้นที่ศึกษา[12] แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ประกอบไปด้วย

4.3.2.1 ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวจะสามารถแบ่งระดับราคาเป็น 4 ระดับ ได้ดังต่อไปนี้

บ้านเดี่ยวระดับราคาต่ำ (Super Economy / Economy) = ไม่เกิน 3-5 ล้านบาท

บ้านเดี่ยวระดับราคาปานกลาง (Main Class) = 5-7 ล้านบาท

บ้านเดี่ยวระดับราคาค่อนสูง (Upper Class / High Class) = 7-15 ล้านบาท

บ้านเดี่ยวระดับราคาสูง (Luxury / Super Luxury) > 15 ล้านบาท

4.3.2.2 ที่อยู่อาศัยประเภททาวน์โฮมและบ้านแถวจะสามารถแบ่งระดับราคาเป็น 2 ระดับ ได้ดังต่อไปนี้

[12] Think of living. (2563). ประเภท *segment* ของคอนโดมิเนียมและบ้านแนวราบกับการรีวิวเจาะลึก. https://thinkofliving.com/ข่าว/ประเภท-segment-ของคอนโดมิเนียมและบ้านแนวราบ-กับการรีวิวเจาะลึก-10724

บ้านแถว ทาวน์เฮ้าส์ระดับราคาต่ำ (Super Economy/Economy) = ไม่เกิน 3-5 ล้านบาท

บ้านแถว ทาวน์เฮ้าส์ระดับราคาปานกลาง (Main Class) = 5-7 ล้านบาท

4.3.2.3 ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด จะสามารถแบ่งระดับราคาเป็น 3 ระดับ ได้ดังต่อไปนี้

อาคารชุดระดับราคาต่ำ (Super Economy / Economy) = ต่ำกว่า 50,000-70,000 บาทต่อตารางเมตร

อาคารชุดระดับราคาปานกลาง (Main Class) = 70,000-100,000 บาทต่อตารางเมตร

อาคารชุดระดับราคาค่อนสูง (Upper Class) = 100,000-200,000 บาทต่อตารางเมตร

ซึ่งรูปแบบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ทั้ง 3 ประเภท คือ ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวจะมีระดับราคาส่วนใหญ่ระหว่างระดับราคาค่อนสูง 7-15 ล้านบาท (Upper Class / High Class) จนไปถึง ระดับราคาสูง มากกว่า 15 ล้านบาท (Luxury / Super Luxury) ในส่วนที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว ตึกแถว มีระดับราคาส่วนใหญ่เป็นระดับราคาต่ำ คือ ไม่เกิน 3-5 ล้านบาท (Super Economy/Economy) และอาคารชุด มีระดับราคาส่วนใหญ่เป็นระดับปานกลาง คือ 70,000-100,000 บาทต่อตารางเมตร (Main Class)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.4 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา

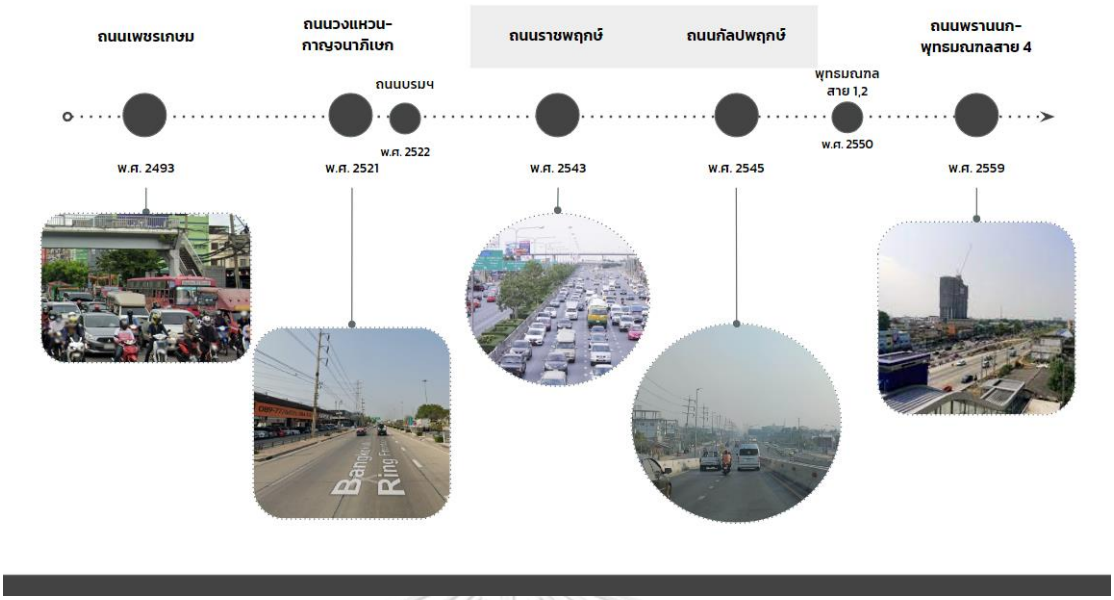
4.4.1 ลักษณะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบพื้นที่ศึกษา

4.4.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือโครงข่ายทางถนนในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เริ่มต้นตั้งแต่ในช่วงประมาณปี พ.ศ.2490 หลังจากนั้นก็จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีกหลายโครงการตามมาจนถึงปัจจุบัน (ดังปรากฏในภาพที่ 38) รวมไปถึงถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ที่มีการพัฒนาในช่วงปีพ.ศ.2543 และพ.ศ.2545 ตามลำดับ ซึ่งในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาการพัฒนาถนนเส้นใหม่มักจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 20-30 ปี โดยจะประกอบไปด้วยโครงข่ายถนน 4 ประเภทหลัก ดังต่อไปนี้

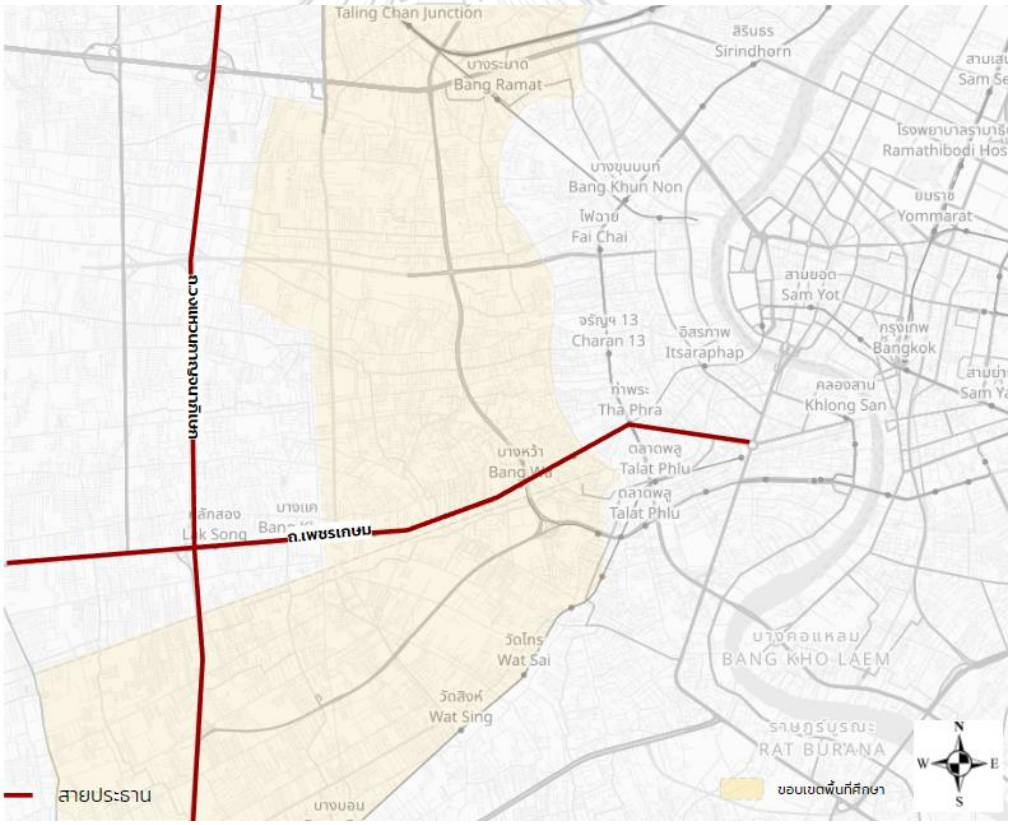
1) ถนนสายประธานหรือถนนที่ใช้สำหรับการเดินทางเข้าออกเมือง เป็นการคมนาคมติดต่อกันระหว่างภูมิภาค ขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า 60 เมตร ได้แก่ ถนนเพชรเกษม และถนนกาญจนาภิเษก
2) ถนนสายหลัก เป็นถนนสายสำคัญภายในพื้นที่เมือง เชื่อมโยงกับถนนสายประธานและสายรอง ได้แก่ ถนนบรมราชชนนี ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ และถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย4
3) ถนนสายรอง เป็นถนนที่ใช้วิ่งภายในเมืองเป็นสายรองรับการจราจรจากถนนสายหลักสู่สายย่อย ได้แก่ ถนนพุทธมณฑลสาย 1 ถนนพุทธมณฑลสาย 2 และถนนบางแค
4) ถนนสายย่อย เป็นถนนที่ใช้วิ่งภายในเมืองพบว่าเป็นถนนในเขตหรือย่าน ทำหน้าที่เป็นทางเข้า ออกอาคารสถานที่และแปลงที่ดิน มีขนาดทางเล็กเป็นถนนปลายตันหรือวนกลับทางเดิม เขตทางอยู่ที่ประมาณ 8.00-12.00 เมตร ได้แก่ ถนนบางระมาด ถนนอินทราวาส ถนนบางพรม ถนนแก้วเงินทอง ถนนบางแวก ถนนเทอดไท และอื่นๆ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 38 แสดงการพัฒนาถนนบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

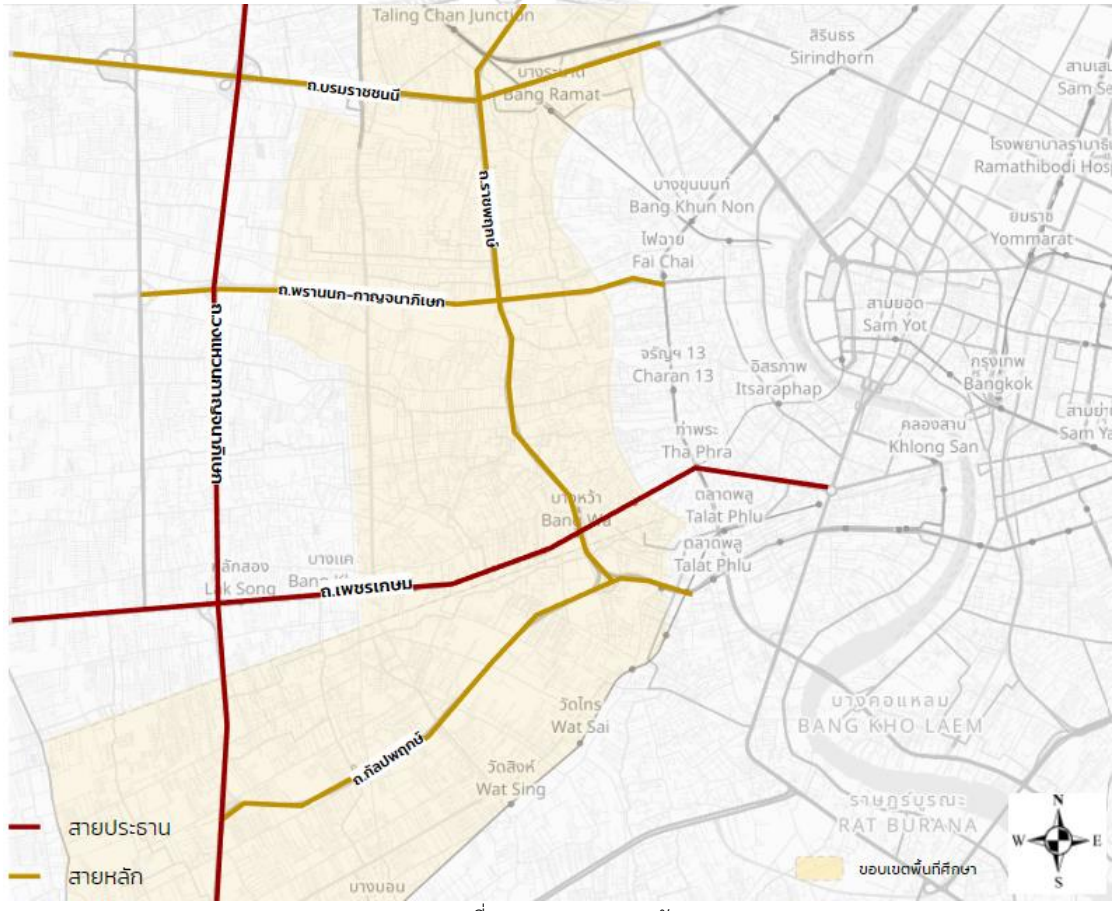
ที่มา : ผู้วิจัย



ภาพที่ 39 แสดงถนนสายประธาน

ที่มา : ผู้วิจัย

1) ถนนสายประธาน ประกอบไปด้วย ถนนเพชรเกษม พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2493 และถนนกาญจนาภิเษกหรือถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9) พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2521 (ภาพที่ 39) โดยถนนเพชรเกษมช่วงต้นเริ่มต้นตั้งแต่พื้นที่โซนวงเวียนใหญ่ ผ่านแยกท่าพระ ทอดยาวออกสู่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นถนนกว้าง 6-8 ช่องจราจร ในส่วนถนนกาญจนาภิเษกหรือถนนวงแหวนรอบนอก (วงแหวนรอบที่ 2) จะเป็นถนนวางตัวตามแนวแกนเหนือ-ใต้ ทิศเหนือเชื่อมต่อกับพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี ทิศใต้ตัดกับถนนพระราม 2 เป็นถนนสายสำคัญที่ใช้เดินทางเข้าและออกเมือง

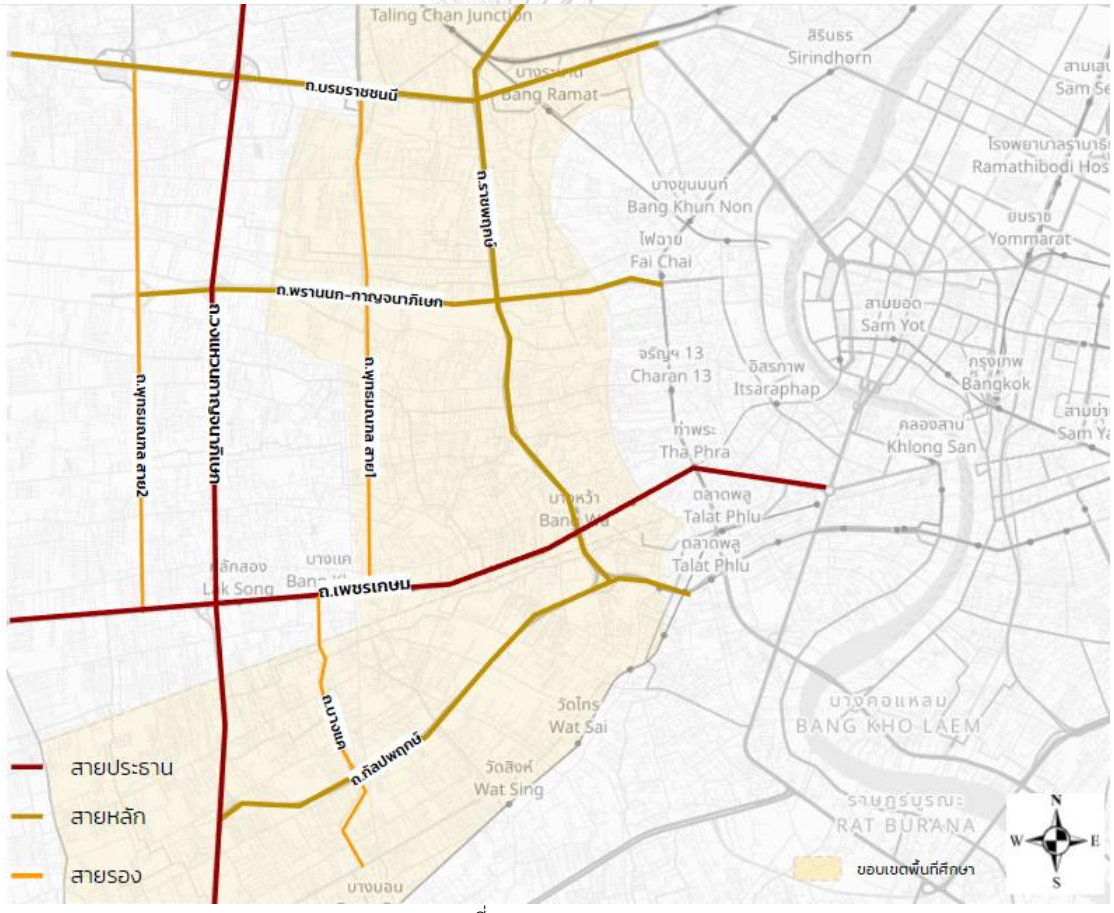


ภาพที่ 40 แสดงถนนสายหลัก

ที่มา : ผู้วิจัย

2) ถนนสายหลัก ประกอบไปด้วย ถนนบรมราชชนนี พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2522 เป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนตะวันตกตะวันออก เชื่อมการเดินทางพื้นที่ตอนเหนือของ

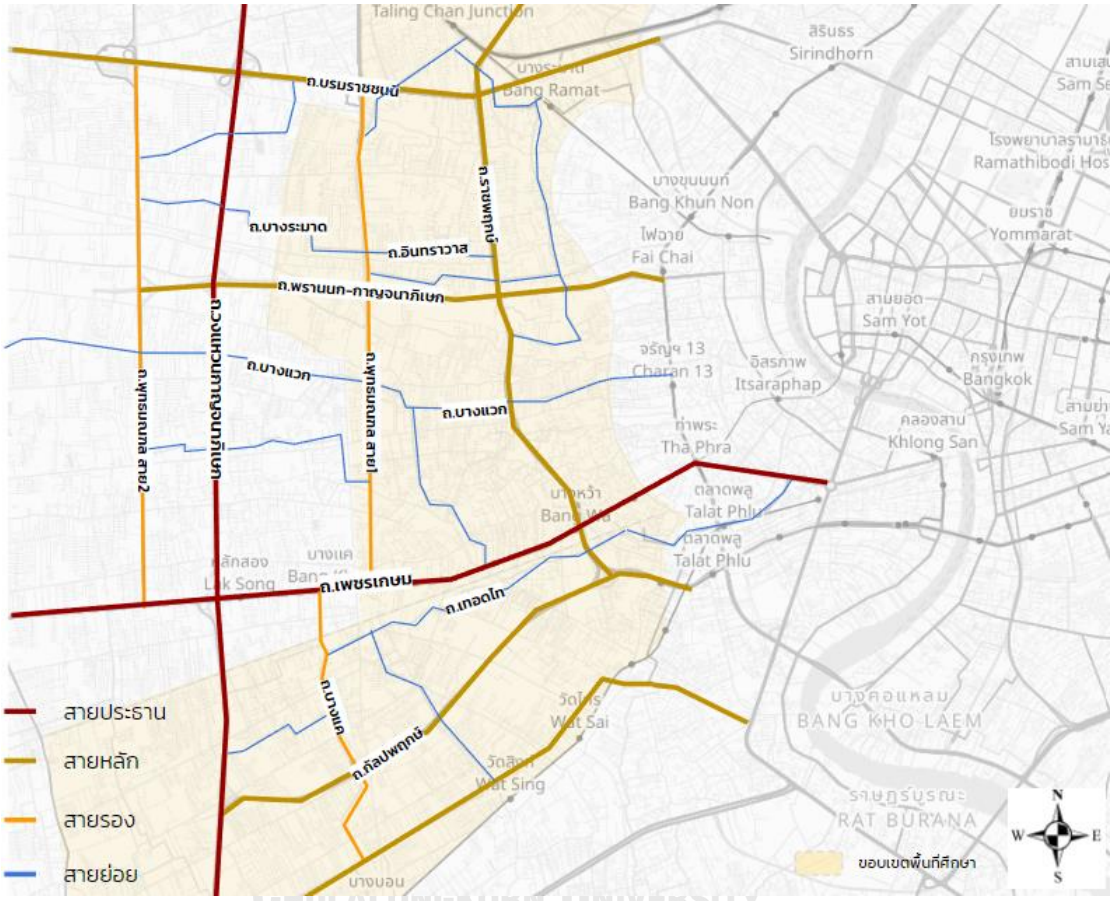
กรุงเทพฯ โดยจะไปสิ้นสุดจรดกับถนนเพชรเกษม ถนนราชพฤกษ์ พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2543 เป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนเหนือ-ใต้ ถนนกัลปพฤกษ์ พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2545 ถนนที่วางตัวตามแนวแกนตะวันตกตะวันออก โดยถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ เป็นถนนสายหลัก 2 สายสำคัญ เพราะ เป็นถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่เนื้อเมืองชั้นในในย่านสีลม สาทร ออกสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ทำให้การเดินทางเข้าและออกเมืองสะดวกมากยิ่งขึ้น และถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย4 พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2559 (ดังปรากฏในภาพที่ 40) เป็นถนนที่เชื่อมโยงการเดินทางตามแนวตะวันออกตะวันตก เพื่อถนนที่พัฒนาล่าสุด เชื่อมการเดินทางจาก 3 แยกไฟฉายเดิม ตัดผ่านถนนกาญจนาภิเษก จนไปถึงพุทธมณฑลสาย 4



ภาพที่ 41 แสดงถนนสายรอง
ที่มา : ผู้วิจัย

3) ถนนสายรอง ประกอบไปด้วย ถนนพุทธมณฑลสาย 1, ถนนพุทธมณฑลสาย 2 พัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2550 - พ.ศ.2552 และถนนบางแค (ดังปรากฏในภาพที่ 41) โดยถนนพุทธมณฑลสาย 1 และถนนพุทธมณฑลสาย 2 เป็นถนนที่วางตัวตามแนวแกนเหนือ-ใต้

เชื่อมโยงโครงข่ายถนนจากถนนเพชรเกษมทางทิศใต้ ตัดผ่านถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย4 จนไปถึงบริเวณถนนบรมราชชนนีทางทิศเหนือ และในส่วนของถนนบางแคเชื่อมโครงข่ายถนนจากถนนเพชรเกษมทางทิศเหนือลงสู่ถนนกัลปพฤกษ์ทางทิศใต้ ซึ่งเป็นถนนที่ใช้เชื่อมต่อพื้นที่ย่านบางบอนได้



ภาพที่ 42 แสดงถนนสายย่อย

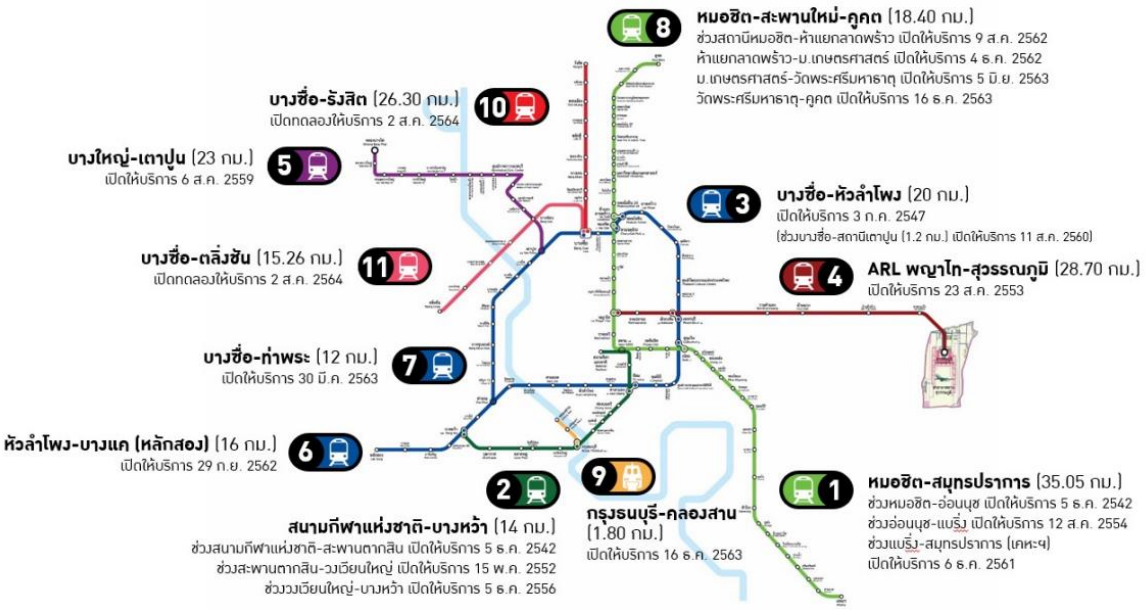
ที่มา : ผู้วิจัย

5) ถนนสายย่อย ประกอบไปด้วย ถนนบางระมาด ถนนอินทราวาส ถนนบางพรม ถนนแก้วเงินทอง ถนนบางแวก ถนนเทอดไท และอื่นๆ (ดังปรากฏในภาพที่ 42) ซึ่งถนนสายย่อยในขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะเป็นถนนที่เชื่อมจากถนนสายหลักและถนนสายรอง เพื่อใช้เดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่านชุมชน หมู่บ้านจัดสรร โดยลักษณะของถนนจะเป็นถนนที่มีขนาดเล็กเป็นลักษณะรูปแบบถนน 2 เลนสวนทางกัน และบางเส้นถนนก็จะเป็นลักษณะปลายตัน

4.4.1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

การพัฒนาโครงข่ายทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันรถไฟฟ้ามีการเปิดให้บริการ 8 สี 11 เส้นทาง 141 สถานี รวมระยะทาง 210.51 กิโลเมตร โดยสายที่เชื่อมต่อมาสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครมีทั้งหมด 5 สี 6 เส้นทาง (ดังปรากฏในภาพที่ 43) ประกอบไปด้วย

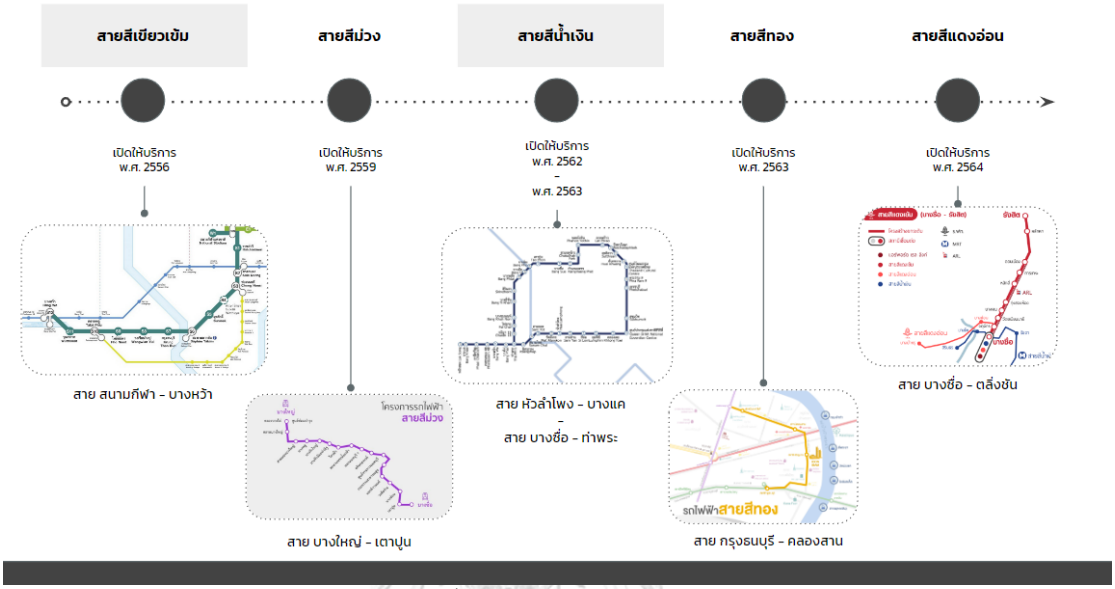
1) สายสีม่วง บางใหญ่ – เตาปูน เปิดให้บริการ 6 ส.ค. พ.ศ.2559
2) สายสีแดงอ่อน บางซื่อ - ตลิ่งชัน เปิดให้บริการ 2 ส.ค. พ.ศ.2564
3) สายสีน้ำเงิน บางซื่อ – ท่าพระ เปิดให้บริการ 30 มี.ค. พ.ศ.2563
   หัวลำโพง-บางแค เปิดให้บริการ 29 ก.ย. พ.ศ.2562
4) สายสีเขียวเข้ม วงเวียนใหญ่ - บางหว้า เปิดให้บริการ 5 ธ.ค. พ.ศ.2556
5) สายสีทอง กรุงธนบุรี - คลองสาน เปิดให้บริการ 16 ธ.ค. พ.ศ.2563



ภาพที่ 43 แสดง การพัฒนาระบบราง

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรางในพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาส่วนต่อขยายหลากหลายเส้นทาง ซึ่งมีการพัฒนาเริ่มต้นตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2556 ด้วยรถไฟฟ้าสายสีเขียว และมีการพัฒนาโครงข่ายทางรางสายอื่นๆตามมา (ดังปรากฏในภาพที่ 44)

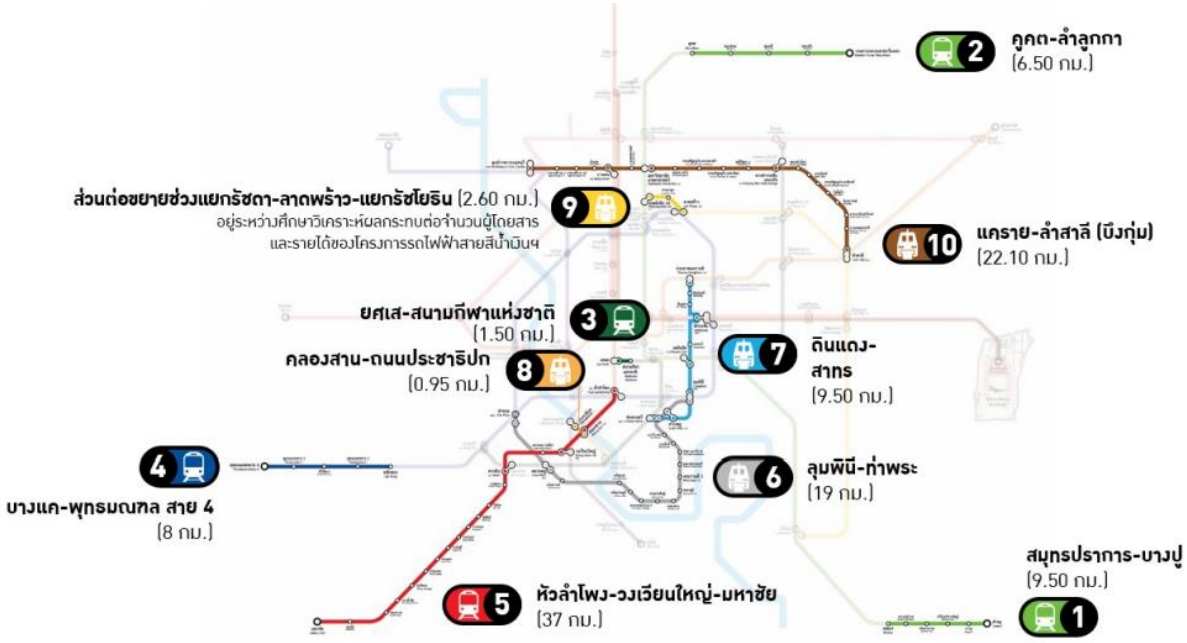


ภาพที่ 44 แสดงการพัฒนาระบบราง
ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โดยในรายละเอียดการพัฒนาโครงข่ายทางรางในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร สายแรก คือ สายสีเขียวเข้ม เริ่มต้นตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ.2542 โดยในช่วงเริ่มต้นคือ ช่วงสนามกีฬา - สะพานตากสิน เปิดให้บริการ 5 ธ.ค. พ.ศ.2542 ถัดมาจึงเริ่มมีการพัฒนาเข้าสู่ฝั่งธนบุรี เป็นช่วงสะพานตากสิน – วงเวียนใหญ่ เปิดให้บริการ 15 พ.ค. พ.ศ.2552 และ ล่าสุดคือช่วงวงเวียนใหญ่ – บางหว้า เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 ธ.ค. พ.ศ.2556 โดยสถานีที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วย สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า

ในส่วนอีกสายหนึ่งที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาในพื้นทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร คือ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หัวลำโพง – บางแค(หลักสอง) ซึ่งต่อขยายมาจากสายสีน้ำเงิน บางซื่อ – หัวลำโพง เปิดให้บริการ 3 ก.ค. พ.ศ.2547 โดยสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หัวลำโพง – บางแค(หลักสอง) เปิดให้บริการ 29 ก.ย. พ.ศ.2562 โดยสถานีที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ประกอบไปด้วย สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 และสถานีภาษีเจริญ



ภาพที่ 45 แสดงการพัฒนาระบบราง

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

4.5 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและแผนพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้อง

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีการประกาศใช้มาทั้งหมด 4 ฉบับ โดยจะประกอบไปด้วย ผังเมืองรวมฉบับแรกบังคับใช้ในปี พ.ศ.2535 ผังเมืองรวมฉบับที่สองบังคับใช้ในปี พ.ศ.2542 ต่อมา ผังเมืองรวมฉบับที่สามบังคับใช้ในปี พ.ศ.2549 และผังเมืองรวมฉบับที่สี่บังคับใช้ในปี พ.ศ. 2556 โดยเป็นฉบับที่กำลังบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน (ดังปรากฏในตารางที่ 7)

ตารางที่ 7 แสดงรายละเอียดการประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

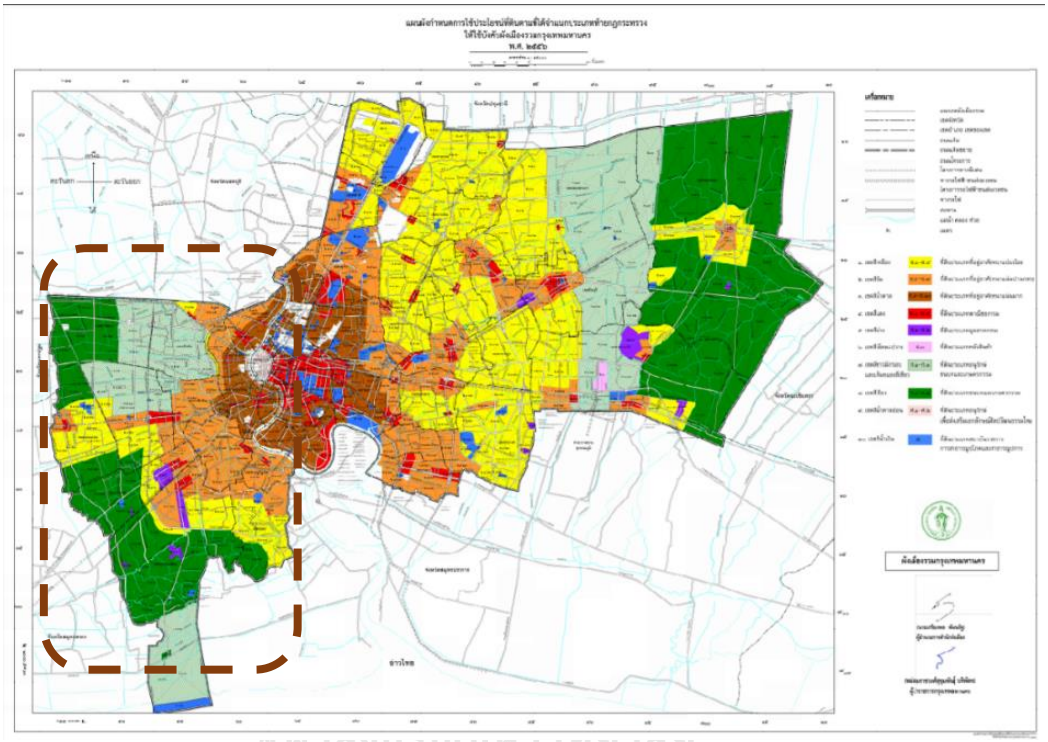
ชื่อ	วันบังคับใช้	วันหมดอายุ	ระยะเวลาบังคับใช้
กฎกระทรวงผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ฉบับ พ.ศ.2535	6 ก.ค. พ.ศ.2535	5 ก.ค. พ.ศ.2542	พ.ศ.2535 – 2540 พ.ศ.2540 – 2542 (ต่ออายุ 2 ครั้ง)
กฎกระทรวงผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ฉบับ พ.ศ.2542 (ปรับปรุงครั้งที่1)	5 ก.ค. พ.ศ.2542	6 ก.ค. พ.ศ.2549	พ.ศ.2542 – 2547 พ.ศ.2547 – 2549 (ต่ออายุ 2 ครั้ง)
กฎกระทรวงผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ฉบับ พ.ศ.2549 (ปรับปรุงครั้งที่2)	16 พ.ค. พ.ศ.2549	15 พ.ค. พ.ศ.2556	พ.ศ.2549 – 2554 พ.ศ.2554 – 2556 (ต่ออายุ 2 ครั้ง)
กฎกระทรวงผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ฉบับ พ.ศ.2556 (ปรับปรุงครั้งที่3)	16 พ.ค. พ.ศ.2556	ใช้งานในปัจจุบัน	ใช้งานในปัจจุบัน

ที่มา :กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.5.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2556[13]

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปี พ.ศ.2556 หรือฉบับที่มีการบังคับใช้ในปัจจุบันมีการประกาศบังคับใช้ในวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2556 โดยจะมีการกำหนดสีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่สามารถแบ่งประเภทออกมาดังต่อไปนี้ 1.พื้นที่อยู่อาศัย 2.พื้นที่พาณิชยกรรม 3.พื้นที่อุตสาหกรรม 4. พื้นที่ทางการเกษตร 5.พื้นที่อนุรักษ์ และ6.พื้นที่ทางราชการ เป็นต้น



ภาพที่ 46 แสดง ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556
ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปีพ.ศ.2556 มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน แบ่งประเภทออกมา 10 ประเภทดังต่อไปนี้

1) ที่ดินประเภท ย.1 ถึง ย.4 ถูกกำหนดไว้เป็นสีเหลือง ให้เป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2) ที่ดินประเภท ย.5 ถึง ย.7 ถูกกำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

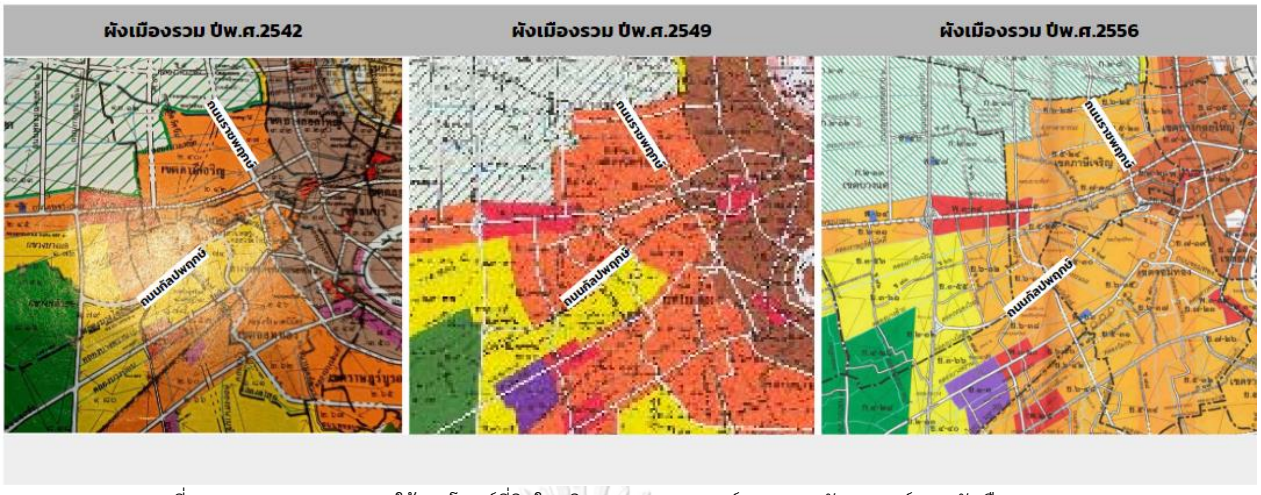
[13] ราชกิจจานุเบกษา. (2556). กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

3) ที่ดินประเภท ย.8 ถึง ย.10 ถูกกำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4) ที่ดินประเภท พ.1 ถึง พ.5 ถูกกำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
5) ที่ดินประเภท อ.1 และ อ.2 ถูกกำหนดไว้เป็นสีม่วง ให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
6) ที่ดินประเภท อ.3 ถูกกำหนดไว้เป็นสีเม็ดมะปราง ให้เป็นที่ดินประเภทคลังสินค้า
7) ที่ดินประเภท ก.1 ถึง ก.3 ถูกกำหนดไว้เป็นสีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
8) ที่ดินประเภท ก.4 และ ก.5 ถูกกำหนดไว้เป็นสีเขียว ให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
9) ที่ดินประเภท ศ.1 และ ศ.2 ถูกกำหนดไว้เป็นสีน้ำตาลอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
10) ที่ดินประเภท ส. ถูกกำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ

ซึ่งในขอบเขตพื้นที่ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท ประกอบไปด้วย 1.ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมเขียวลาย (ก.2) 2.ที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย-ปานกลาง (ย.2, ย.3, ย.4, ย.5, ย.6, ย.7) 3.ที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.9) 4.ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (พ.2, พ.3)

Chulalongkorn University

โดยการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดทางผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาในบริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งแต่ฉบับปี พ.ศ.2542 พ.ศ.2549 และ พ.ศ. 2556 ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยมีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงสามารถแบ่งออกเป็น 1.การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2.การควบคุมอาคาร และ3.การควบคุมความหนาแน่น



ภาพที่ 47 แสดงการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ

ที่มา : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และสรุปโดยผู้วิจัย

1) การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ได้รับการกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบ่งออกมาเป็น 4 ประเภทหลัก คือ 1.พื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (เขียวลาย ก.2) 2.พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.2, ย.3, ย.4, ย.5, ย.6, ย.7) 3.พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.9) และ 4.พื้นที่พาณิชยกรรม (พ.2, พ.3) โดยในโซนถนนราชพฤกษ์มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมาโดยตลอด ตั้งแต่ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2556

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ในส่วนของถนนกัลปพฤกษ์ กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542 มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง แต่เมื่อมีการกำหนดกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ข้อกำหนดมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพียงเล็กน้อย คือ ตอนล่างของถนนกัลปพฤกษ์ มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตสีเหลืองหรือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นเขตสีส้มที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5, ย.6) ท้ายสุดคือในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 ในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ยังคงมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

2) การควบคุมอาคาร

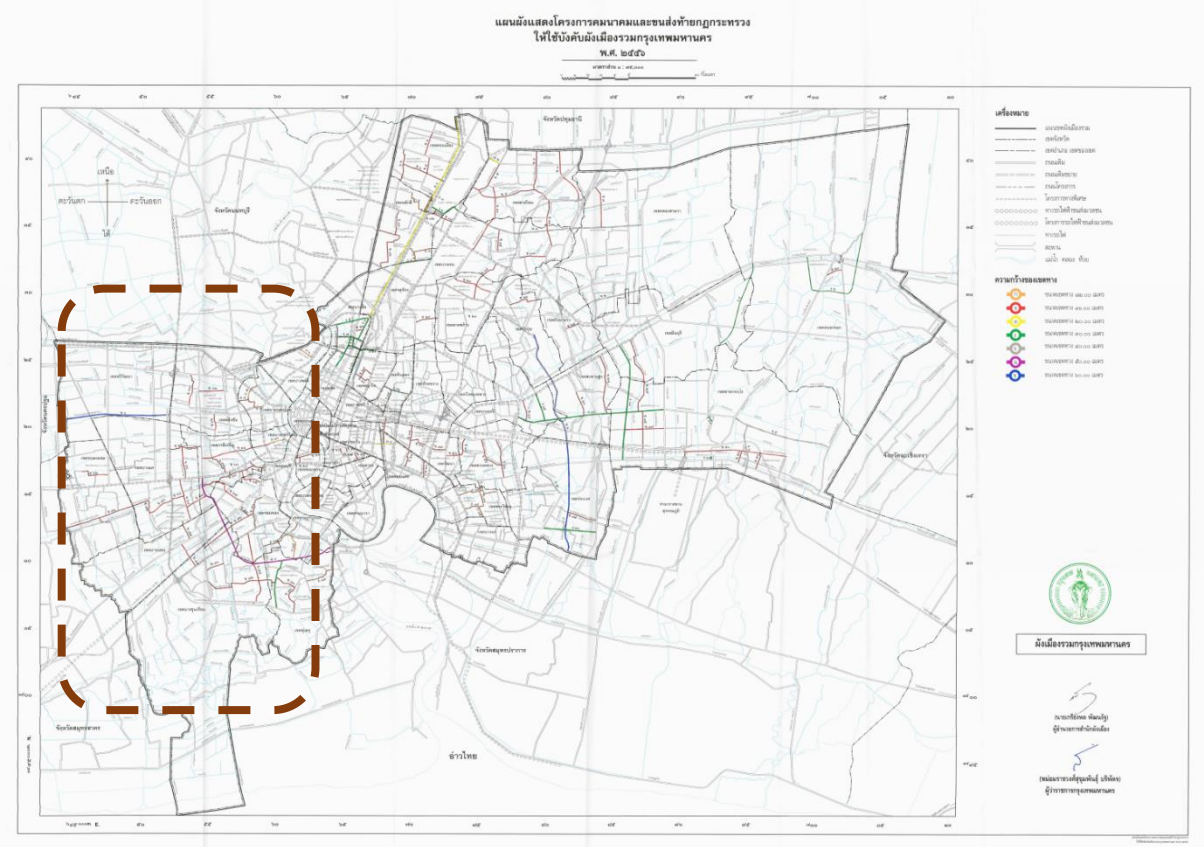
ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542 พ.ศ.2549 และพ.ศ.2556 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นเขตพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (ก.2) มีการกำหนดการจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่ดินแปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 100 ตารางวา และในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 และพ.ศ.2556 เริ่มมีการควบคุมขนาดอาคารเพิ่มเติม โดยในเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง (ย.2) กำหนดให้สามารถสร้าง จัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่ดินแปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 50 ตารางวา และประเภทบ้านแถวตึกแถว ที่มีพื้นที่ดินแปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 20 ตารางวา ในเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง (ย.3, ย.4) กำหนดให้สามารถสร้างอาคารอยู่อาศัยรวม และในเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางสีส้ม (ย.5, ย.6, ย.7, ย.9) กำหนดให้สามารถสร้างอาคารได้หลากหลายประเภท ที่อยู่อาศัยรวม อาคารสูง(ตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป) และอาคารขนาดใหญ่

3) การควบคุมความหนาแน่น

ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542 ยังไม่ปรากฏมาตรการควบคุมความหนาแน่นและความเข้มข้นการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ได้เริ่มมีการควบคุมอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดแปลงที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) โดยในพื้นที่ถนนราชพฤกษ์ และกัลปพฤกษ์ ที่เป็นเขตที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (ก.2) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 1:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 40 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.2) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 1.5:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 20 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.3) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 2.5:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 12.5 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.4) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 3:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 10 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 4:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 7.5 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง (ย.6) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 4.5:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 6.5 ในเขตที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง (ย.7) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 5:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 6 และในเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.9) มีการกำหนด FAR เท่ากับ 7:1 และ OSR เท่ากับร้อยละ 4.5

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

4.5.2 แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมขนส่ง แบ่งเป็น 7 ขนาด ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 48 แสดงแผนผังการคมนาคมและขนส่ง

ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

1) ถนนแบบ ก ขนาดเขตทาง 12.0 เมตร จำนวน 19 สาย

2) ถนนแบบ ข ขนาดเขตทาง 16.0 เมตร จำนวน 83 สาย

3) ถนนแบบ ค ขนาดเขตทาง 20.0 เมตร จำนวน 3 สาย

4) ถนนแบบ ง ขนาดเขตทาง 30.0 เมตร จำนวน 21 สาย

5) ถนนแบบ จ ขนาดเขตทาง 40.0 เมตร จำนวน 7 สาย

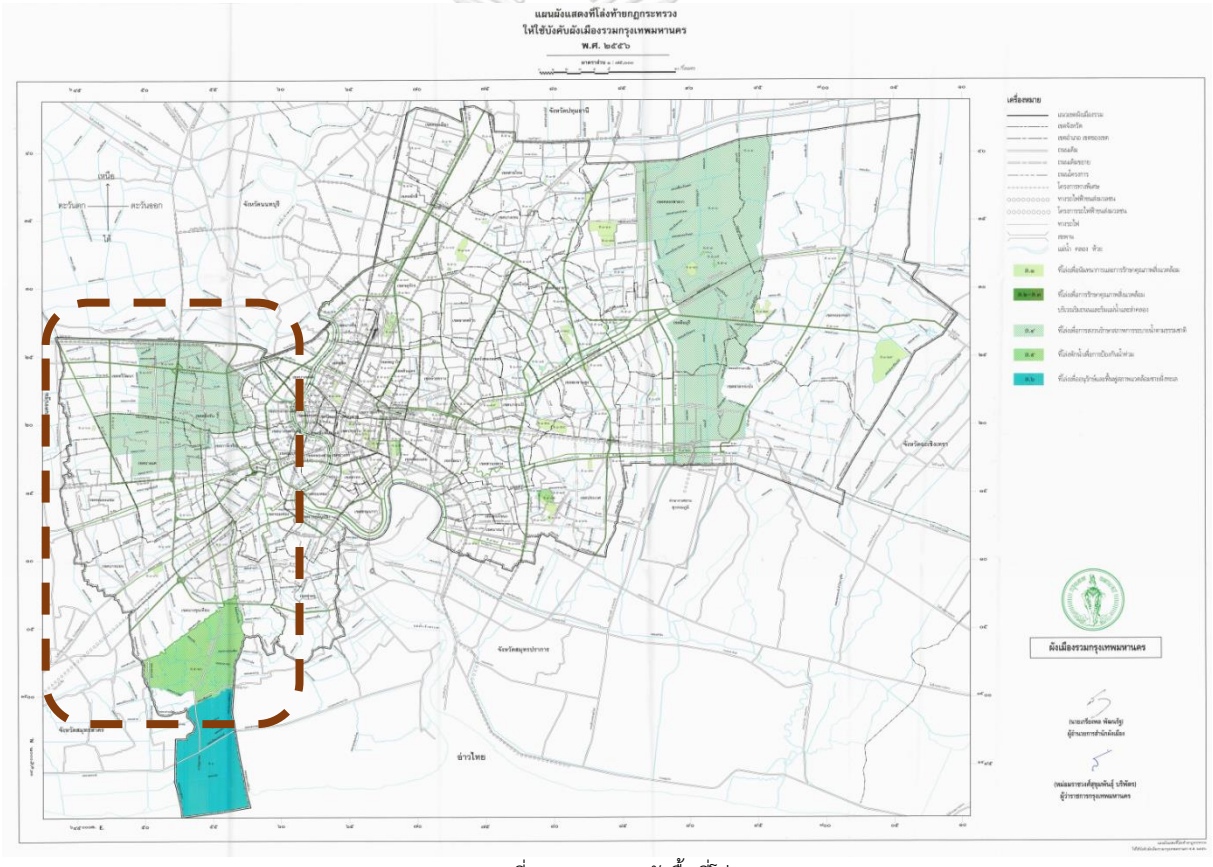
6) ถนนแบบ ฉ ขนาดเขตทาง 50.0 เมตร จำนวน 1 สาย

7) ถนนแบบ ช ขนาดเขตทาง 60.0 เมตร จำนวน 2 สาย

โดยในขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการคมนาคม ประกอบไปด้วย 1. ถนน ข เขตทางกว้าง 16 เมตร จำนวน 12 เส้นทาง (ข31 ข32 ข36 ข44 ข59 ข61 ข63 ข64 ข65 ข66 ข67 ข68 ข69 ข73 ข77) และ 2. ถนน ฉ เขตทางกว้าง 50 เมตร จำนวน 1 เส้นทาง (ฉ1)

4.5.3 แผนผังแสดงที่โล่ง

การใช้ประโยชน์ที่โล่งให้เป็นไปตามแผนผังแสดงที่โล่งตามที่กำหนดไว้ คือ



ภาพที่ 49 แสดงแผนผังพื้นที่โล่ง

ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง

1) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.1-1 ถึงหมายเลข ล.1-100 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.2-1 ถึงหมายเลข ล.2-40 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวเข้ม ให้เป็นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนน

3) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.3-1 ถึงหมายเลข ล.3-30 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวเข้ม ให้เป็นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมริมแม่น้ำและลำคลอง

4) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.4-1 และหมายเลข ล.4-2 ที่กำหนดไว้เป็นสีขาวมีเส้นทแยงสีเขียวให้เป็นที่โล่งเพื่อการสงวนรักษาสภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ

5) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.5-1 ถึงหมายเลข ล.5-26 ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน มีเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่โล่งพักน้ำเพื่อการป้องกันน้ำท่วม

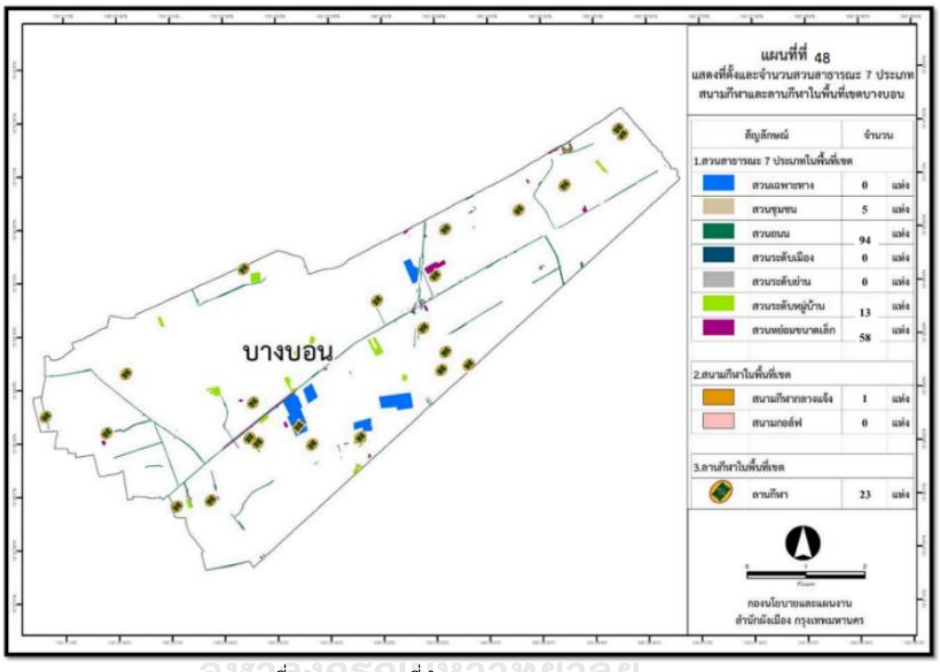
6) ที่โล่งในบริเวณหมายเลข ล.6 ที่กำหนดไว้เป็นสีฟ้ามีเส้นทแยงสีเขียว ให้เป็นที่โล่งเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมชายฝั่งทะเล

โดยในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ผังแสดงที่โล่ง ประกอบไปด้วย 1. ที่โล่งเพื่อการนันทนาการและการรักษาสิ่งแวดล้อม และ 2. ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.5.4 สถิติด้านสาธารณูปการเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ สนามกีฬา ลานกีฬาในกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2560[14]

กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ทำการจัดเก็บจำนวนสวนสาธารณะ ในเขตต่างๆของกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมมาทั้งหมด 6 เขตของกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาซึ่งทั้ง 6 เขตจะประกอบไปด้วย เขตบางบอน เขตบางแค เขตทวีวัฒนา เขตภาษีเจริญ เขตตลิ่งชัน และเขตบางกอกน้อย

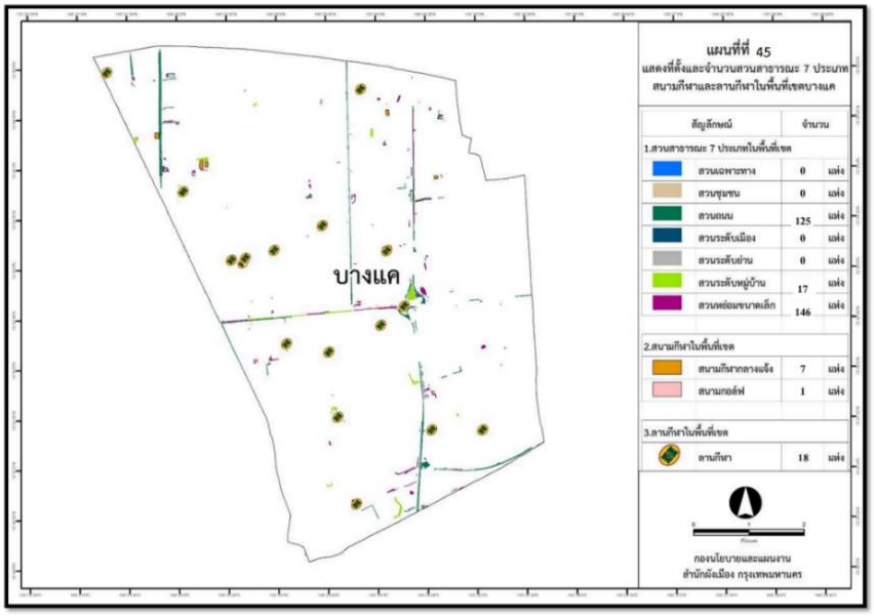


ภาพที่ 50 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางบอน
ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โดยในพื้นที่เขตบางบอนมีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 94 แห่ง สวนหมู่บ้าน 13 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 58 แห่ง

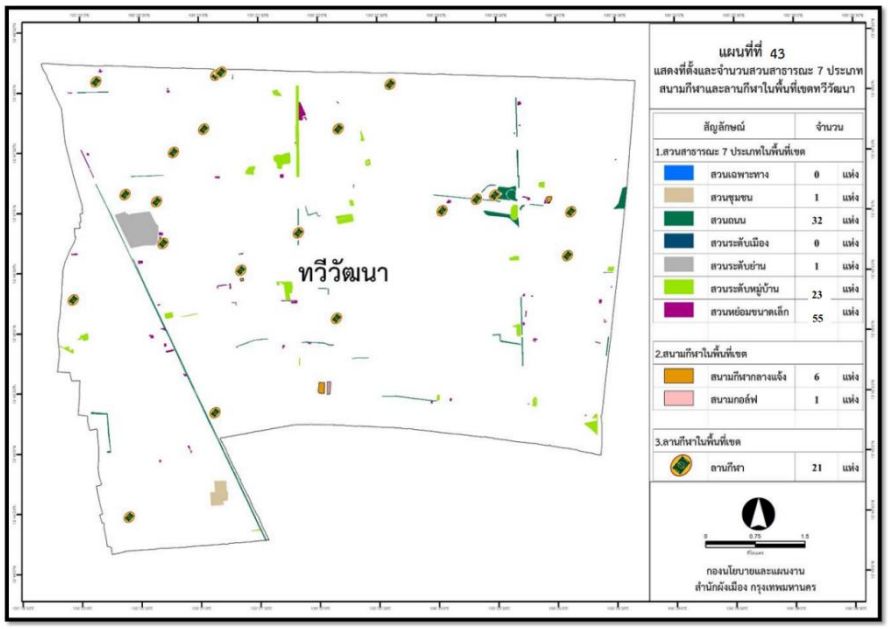
[14] กรุงเทพมหานคร. (2560). สถิติด้านสาธารณูปการที่เกี่ยวกับสวนสาธารณะ สนามกีฬาและลานกีฬาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/354/aboutcpud/study%20report/2561/10.สถิติด้านสาธารณูปการที่เกี่ยวกับสวนสาธารณะ%20สนามกีฬาและลานกีฬาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร%20ปี%20พ.ศ.%202560.pdf



ภาพที่ 51 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางแค

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

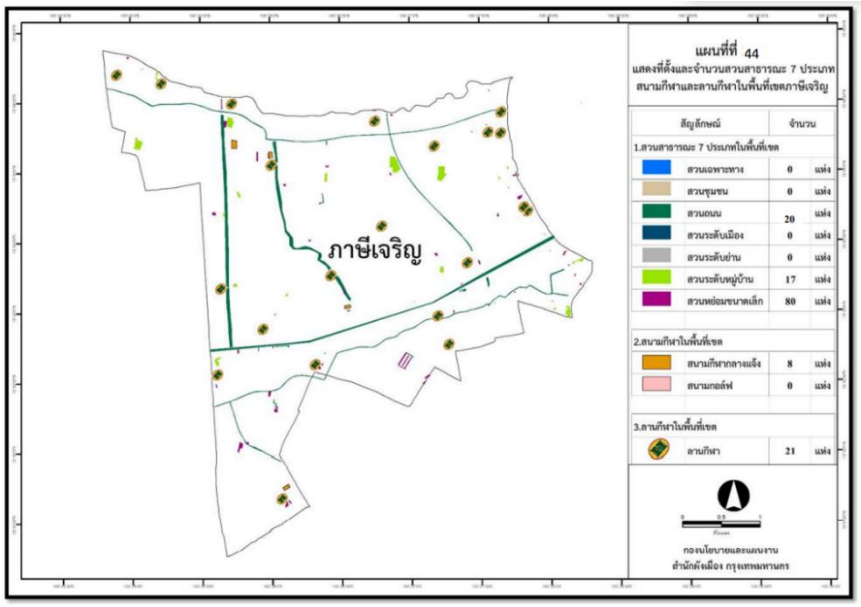
โดยในพื้นที่เขตบางแค มีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 125 แห่ง และสวนหมู่บ้าน 17 แห่ง สวนหย่อมขนาดเล็ก 146 แห่ง



ภาพที่ 52 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตทวีวัฒนา

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

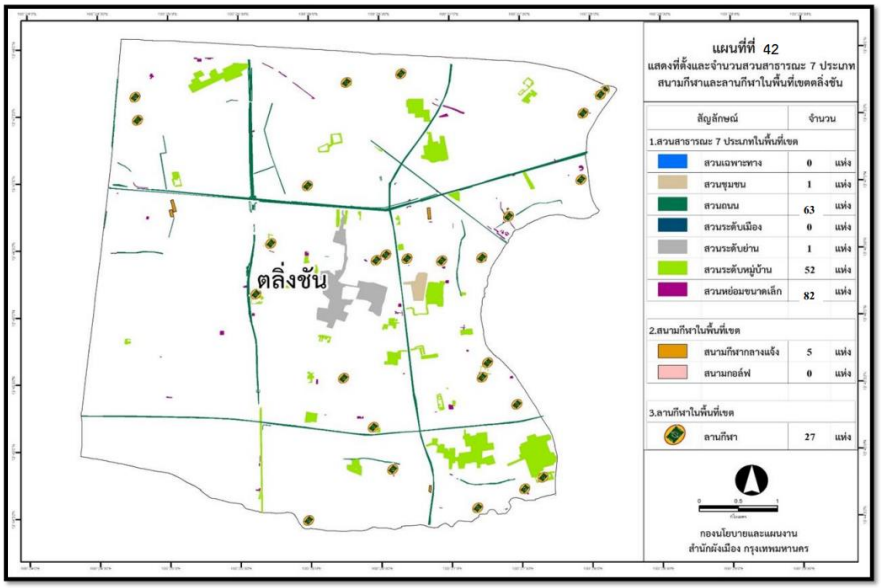
โดยในพื้นที่เขตทวีวัฒนา มีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 32 แห่ง สวนหมู่บ้าน 23 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 55 แห่ง



ภาพที่ 53 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตภาษีเจริญ

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

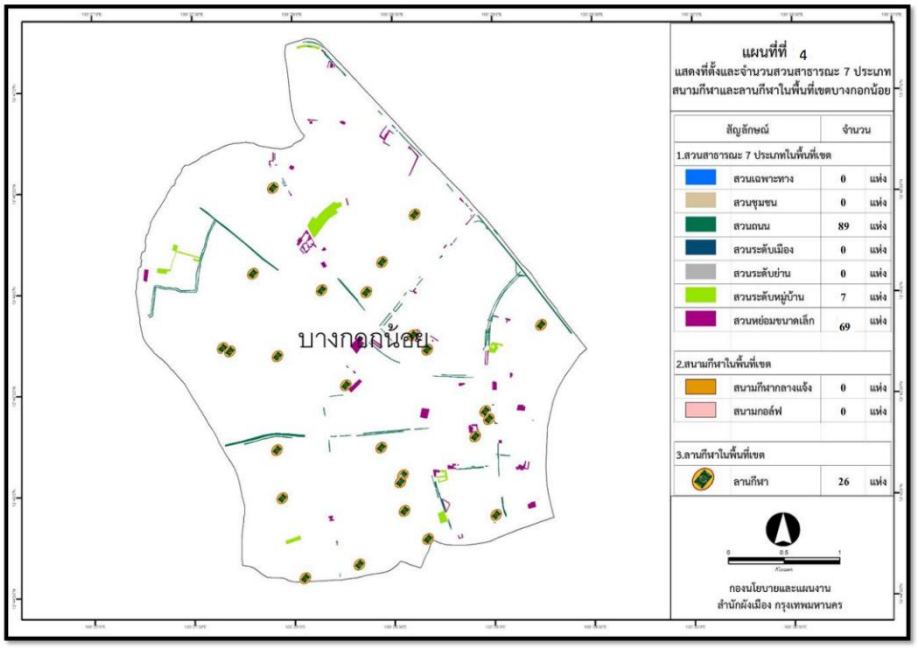
โดยในพื้นที่เขตภาษีเจริญ มีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 20 แห่ง สวนหมู่บ้าน 73 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 80 แห่ง



ภาพที่ 54 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตตลิ่งชัน

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

โดยในพื้นที่เขตตลิ่งชัน มีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 63 แห่ง สวนหมู่บ้าน 52 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 82 แห่ง



ภาพที่ 55 แสดงแผนที่จำนวนสวนสาธารณะเขตบางกอกน้อย

ที่มา : กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

โดยในพื้นที่เขตบางกอกน้อย มีสวน 3 ประเภทหลัก คือ สวนถนน 89 แห่ง สวนหมู่บ้าน 7 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 69 แห่ง

ซึ่งสวนที่มีอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 6 เขต ที่รวบรวมมาจากกองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร พบว่ามีสวนถนนรวมทั้งหมด 423 แห่ง สวนหมู่บ้าน 185 แห่ง และสวนหย่อมขนาดเล็ก 490 แห่ง ซึ่งลักษณะสวนส่วนใหญ่จะเป็นสวนที่เป็นสวนถนน และสวนหย่อมริมข้างทางเล็กๆที่ไม่สามารถเข้าไปใช้งานได้ และสวนหมู่บ้านที่เป็นสวนในขอบเขตพื้นที่ส่วนบุคคลของหมู่บ้าน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

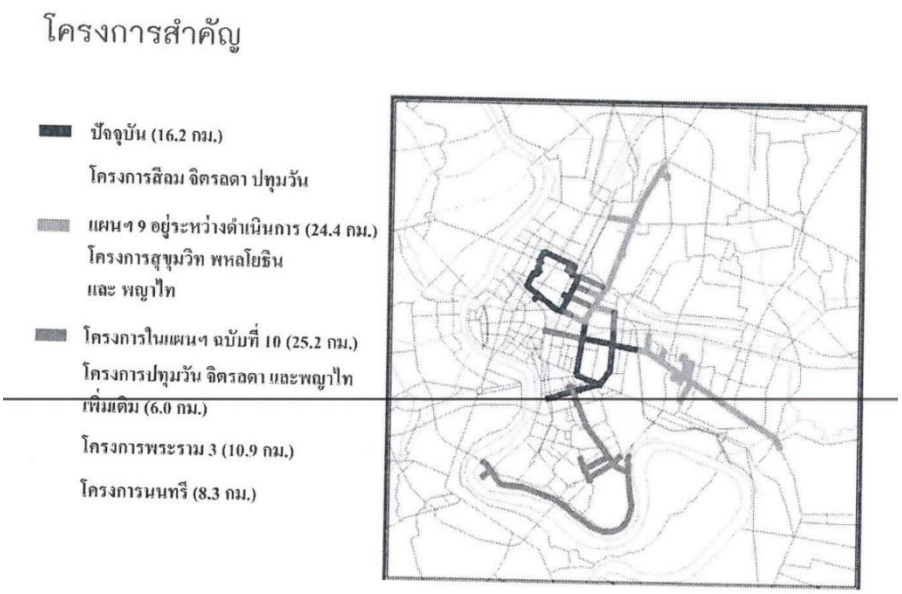
4.5.5 แผนพัฒนาเมืองอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

4.5.5.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปี[15]

โดยเป้าหมายการพัฒนากรุงเทพมหานครภายในปี พ.ศ.2575 จะประกอบด้วยแผนยุทธศาสตร์ย่อยทั้งหมด 7 ด้านดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ 1 มหานครปลอดภัย ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 6 ด้านประกอบไปด้วย 1.1) ปลอดมลพิษ 1.2) ปลอดอาชญากรรม 1.3) ปลอดอุบัติเหตุ 1.4) ปลอดภัยพิบัติ 1.5) สิ่งก่อสร้างปลอดภัย 1.6) ปลอดโรคเมือง อาหารปลอดภัย

ประเด็นยุทธศาสตร์ 2 มหานครสีเขียว สะดวกสบาย ซึ่งประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 3 ด้านประกอบไปด้วย 2.1) ภูมิทัศน์สวยงาม ไม่มีสายไฟฟ้า 2.2) มีพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวกระจายทั่วกรุงเทพฯ 2.3) ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวกประหยัด การจราจรคล่องตัว



ภาพที่ 56 แสดงโครงการสำคัญในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ที่มา : แผนยุทธศาสตร์ กทม. 20 ปี

[15] กรุงเทพมหานคร. (2556-2575). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ *20* ปี.
http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER064/GENERAL/DATA0003/00003950.PDF
http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER072/GENERAL/DATA0000/00000391.PDF

นอกจากนั้นกรุงเทพมหานครจะต้องมีพื้นที่สีเขียวและแหล่งดูดซับมลพิษทางอากาศไม่น้อยกว่า 9 ตารางเมตรต่อประชากรหนึ่งคน พื้นที่สีเขียวกระจายครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของพื้นที่ โดยในส่วนโครงการสำคัญในแผนการพัฒนาจะประกอบไปด้วย

1) โครงการสำรวจและประเมินศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สีเขียว
2) โครงการจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว
3) โครงการพัฒนาพื้นที่ว่างให้เป็นพื้นที่สีเขียวในสวนหย่อมรูปแบบสวนสาธารณะ
4) โครงการอนุรักษ์และคุ้มครองพื้นที่สีเขียวในสวนป่าประชาชน
5) โครงการอนุรักษ์และฟื้นฟูพันธุ์ไม้
6) โครงการอนุรักษ์และฟื้นฟูพันธุ์ไม้ทางชีวภาพในพื้นที่เมือง
7) โครงการคุ้มครองและอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว
8) โครงการออกแบบและก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ต้องมีพื้นที่สีเขียว
9) โครงการอนุรักษ์ต้นไม้ใหญ่ทั่วกรุงเทพฯ
10) โครงการสร้างภาคีเครือข่ายอนุรักษ์ความหลากหลายทางนิเวศ
11) โครงการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียว
12) โครงการส่งเสริมและสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวทั้งภายในนอกอาคาร
13) โครงการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของภาครัฐเอกชน
14) เพิ่มพื้นที่ในโครงการสนับสนุนรูปแบบสวนหย่อมในแต่ละชุมชน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ประเด็นยุทธศาสตร์ 3 มหานครสำหรับทุกคน ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 4 ด้านประกอบไปด้วย 3.1) จัดสิ่งอำนวยความสะดวกและสวัสดิการผู้สูงอายุ 3.2) เมืองแห่งโอกาสทางเศรษฐกิจ 3.3) การศึกษาสำหรับทุกคน 3.4) สังคมพหุวัฒนธรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์ 4 มหานครกะทัดรัด ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 2 ด้านประกอบไปด้วย 4.1) เมืองกรุงเทพฯเติบโตอย่างมีระเบียบ มีการใช้ประโยชน์

ที่ดิน และทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ 4.2) เมืองกรุงเทพฯมีศูนย์ชุมชนย่อย(Sub center) เป็นระบบตามลำดับความสำคัญ

ประเด็นยุทธศาสตร์ 5 มหานครประชาธิปไตย ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 5 ด้านประกอบไปด้วย 5.1) มหานครกรุงแบบบูรณาการ 5.2) เมืองธรรมาภิบาล 5.3) การกระจายอำนาจสู่ประชาชน 5.4) การเมืองสีขาว 5.5) พลเมืองกรุงเทพมหานคร

ประเด็นยุทธศาสตร์ 6 มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้ ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 5 ด้านประกอบไปด้วย 6.1) ศูนย์กลางด้านการเกษตร อุตสาหกรรม และ บริการสีเขียว 6.2) ศูนย์การค้า การเงินและการลงทุน 6.3) ศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับโลก 6.4) ศูนย์กลางธุรกิจตามฐานนวัตกรรม 6.5) ศูนย์กลางจัดประชุมนิทรรศการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ 7 การบริหารจัดการ ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 5 ด้านประกอบไปด้วย 7.1) กฎหมาย 7.2) การบริหารแผนและประเมินผล 7.3) การบริหารทรัพยากรบุคคล 7.4) การคลังและงบประมาณ 7.5) เทคโนโลยีสารสนเทศ

4.5.5.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครเมืองชั้นใน (โครงการกรุงเทพฯ 250)[16]

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

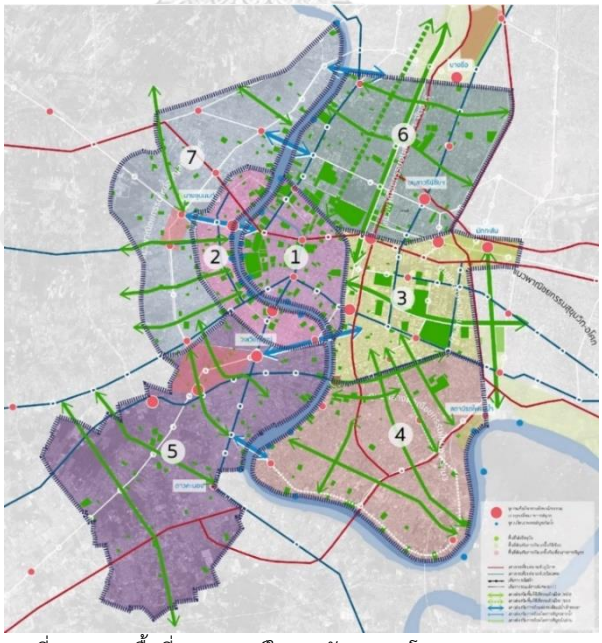
โครงการฟื้นฟูเมืองของกรุงเทพฯ มีเป้าหมายเพื่อพลิกฟื้นพื้นที่ย่านเมืองเก่าให้น่าอยู่ มีประสิทธิภาพเป็นมหานครระดับโลก ในวาระครบ 250 ปี ในปี พ.ศ. 2575 โดยวัตถุประสงค์ของตัวโครงการประกอบด้วย 2 ด้านดังต่อไปนี้ 1.การจัดทำผังแม่บทการฟื้นฟูย่านเมืองเก่าครอบคลุมเขตพื้นที่การปกครองของกรุงเทพมหานครฯ ในบริเวณย่านเมืองเก่า 17 เขต 2.การดำเนินโครงการฟื้นฟูเมืองนำร่องในย่านเมืองเก่า โดยในกระบวนจะมีการดำเนินการวางแผนฟื้นฟูเมืองด้วยวิธีการมองอนาคต (Foresight technique) ซึ่งเป็นกระบวนการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตอย่างเป็นระบบโดยคำนึงถึงปัจจัยรอบด้านที่เป็นทั้งแรงผลักดันอุปสรรค และความไม่แน่นอนที่อาจพลิกผันสถานการณ์ได้ กระบวนการวางแผนพัฒนาและฟื้นฟูเมืองด้วยวิธีการคาดการณ์อนาคต จึงเป็นทางเลือกที่ช่วยเติมเต็ม

[16] UDDC กรุงเทพมหานคร. โครงการกรุงเทพฯ *250*. กรุงเทพฯ 250. https://bangkok250.net/

กระบวนการวางแผนด้วยวิธีการที่ปฏิบัติต่อเนื่องมา ทำให้แผนยุทธศาสตร์มีความสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาระยะยาวที่มีความเป็นพลวัตสูง นอกจากนั้นก็จะมีกระบวนการหารือร่วมกันระหว่างภาคียุทธศาสตร์และผู้มีส่วนได้เสีย (Deliberative process) โดยกระบวนการวางแผนแบบร่วมหารือแตกต่างจากที่การวางแผนโดยทั่วไปโดยไม่เน้นเฉพาะการวางแผน เพื่อปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมเชิงกายภาพ แต่รวมไปถึงการปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและองค์กรในสังคม โดยการสร้างโอกาสและเวทีในการร่วมเจรจาและหารือของภาคีการพัฒนา อันนำไปสู่การค้นหาคำตอบร่วมกัน เพื่อให้ขอบเขตของการฟื้นฟูเมืองครอบคลุมพื้นที่และประเด็นที่หลากหลายรวมถึงสร้างความเป็นเจ้าของร่วมกันในการผลักดันโครงการฟื้นฟูเมืองให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

โดยพื้นที่นำร่องของโครงการกรุงเทพมหานคร 250 จะมี 4 ย่านหลัก ดังต่อไปนี้

1) ย่าน กะดีจีน - คลองสาน
2) ย่าน ท่าพระจันทร์ – ท่าช้าง - ท่าเตียน
3) ย่าน โยธี – ราชวิถี
4) ย่าน ทองหล่อ – เอกมัย



ภาพที่ 57 แสดงพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาของโครงการกรุงเทพฯ 250

ที่มา : กรุงเทพมหานคร 250

ภาพที่ 58 แสดงผังแม่บทและโครงการนำร่อง

ที่มา : กรุงเทพมหานคร 250

ภาพที่ 59 แสดงกลุ่มย่าน 7 ย่านในพื้นที่กรุงเทพฯ

ที่มา : กรุงเทพมหานคร 250

โดยสรุปแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปี และแผนพัฒนากรุงเทพเมืองชั้นใน(กรุงเทพมหานคร 250) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาจะเป็นแผนการพัฒนาที่ช่วยส่งเสริมพื้นที่สีเขียวและแหล่งดูดซับมลพิษในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงมีการกำหนดพื้นที่ชานเมืองให้เป็นพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยหรือSub center ส่วนโครงการกรุงเทพฯ250 มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมในฝั่งตะวันตก(ภาพที่ 57) โดยมีวัตถุประสงค์ในการปรับปรุง ฟื้นฟูย่านให้น่าอยู่ขึ้น โดยอาศัยความร่วมมือหลายฝ่าย

บทที่ 5
ลักษณะและรูปแบบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บนพื้นที่ศึกษา

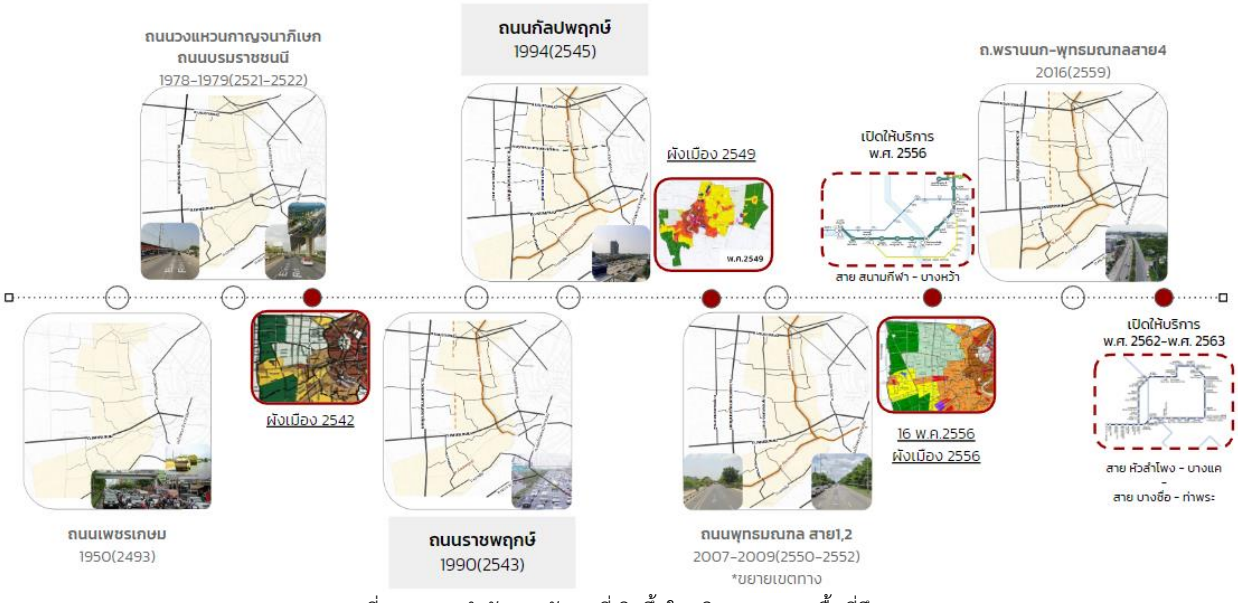
จากการศึกษาข้อมูลและการสำรวจในบริเวณพื้นที่โดยรอบถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ในบทนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงข้อมูลของการพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่การเริ่มต้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจนไปถึงมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเสร็จสิ้น รวมถึงมีการศึกษารวบรวมลักษณะกลุ่มประเภท ระดับราคา ของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท ขอบเขตรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการในด้านต่างๆ และข้อมูลการจราจรการสัญจรของรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา โดยทำการรวบรวมข้อมูลแต่ละส่วน ซึ่งสามารถนำมาอธิบายตอบคำถามในงานวิจัยและตอบวัตถุประสงค์ในงานวิจัยนี้ได้ โดยจะมีรายละเอียดการศึกษาและการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

5.1) ลำดับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์

5.2) การจัดหมวดหมู่และประเภทของอสังหาริมทรัพย์

5.3) ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

5.1 ลำดับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์



ภาพที่ 60 แสดงลำดับการพัฒนาที่เกิดขึ้นในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยลำดับการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐาน และอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ จะอยู่ในช่วงระยะเวลาการบังคับใช้ผังเมืองรวม 3 ฉบับ คือ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542 พ.ศ.2549 และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 โดยถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ จะมีการพัฒนาเปิดใช้งานในช่วงปีพ.ศ. 2543 และปีพ.ศ. 2545 ตามลำดับ ประกอบกับในช่วงปี พ.ศ.2556 และ พ.ศ.2562 มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง หรือรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่ฝั่งตะวันตก ส่งผลให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (ดังปรากฏในภาพที่ 60)

5.1.1 ลำดับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาการพัฒนาที่เกิดขึ้นในขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งพบว่า เมื่อภาครัฐมีโครงการพัฒนาถนนสายใหม่ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการด้านอสังหาริมทรัพย์รายเล็กหรือรายใหญ่ ให้ความสนใจในการพัฒนาที่ดิน เพื่อนำที่ดินมาพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ ทั้งประเภทที่อยู่อาศัย หรือพาณิชยกรรม ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาลำดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา ของถนนทั้ง 2 สาย คือ ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งแต่ในช่วงก่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจนถึง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสร็จสิ้น โดยรายละเอียดของถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์มีดังต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 8)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 8 แสดงข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์

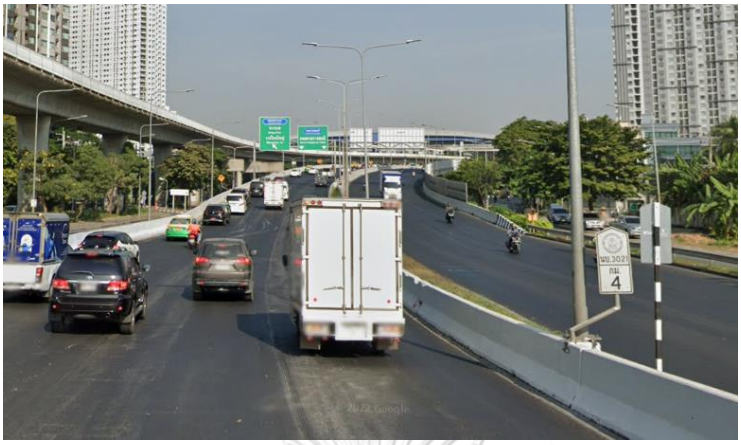
	รูปภาพโครงสร้างพื้นฐาน	**ชื่อถนน**	**ปีที่เริ่มโครงการ พ.ศ. / (ค.ศ.)**	**ปีที่เปิดใช้งาน โครงการ พ.ศ. / (ค.ศ.)**	**ระยะทาง (กม.)** ระยะทางในเขตพื้นที่กทม.
1		ถนน ราชพฤกษ์	2533 (1990)	2543 (2000)	13.8
2		ถนน กัลปพฤกษ์	2537 (1994)	2545 (2002)	7.7

ที่มา : กรมทางหลวง

ในช่วงเริ่มต้นก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ หรือประมาณปีพ.ศ.2533 พื้นที่ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ส่วนใหญ่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นพื้นที่สีเขียวทำการเกษตร และเป็นพื้นที่สวนไร่ โดยคนที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ก็จะเป็นชาวบ้านในพื้นที่ซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานตั้งแต่ในอดีต โดยการศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยจะทำการรวมรวบข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะแบ่งการศึกษาและการเก็บข้อมูลออกเป็น 3 ช่วงระยะเวลาดังต่อไปนี้ 1.ช่วงเริ่มต้นก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 2.ช่วงเริ่มเปิดใช้งานโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และ 3.ช่วงหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสร็จสิ้น จนถึงปัจจุบัน โดยการศึกษาดังกล่าวจะทำให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาพื้นที่ย่าน ตั้งแต่ในช่วงเริ่มต้นที่มีความหนาแน่นต่ำ ไปจนถึงการพัฒนาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงอย่างในปัจจุบัน โดยขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะประกอบไปด้วยการพัฒนาพื้นที่บนถนน 2 สายหลัก ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

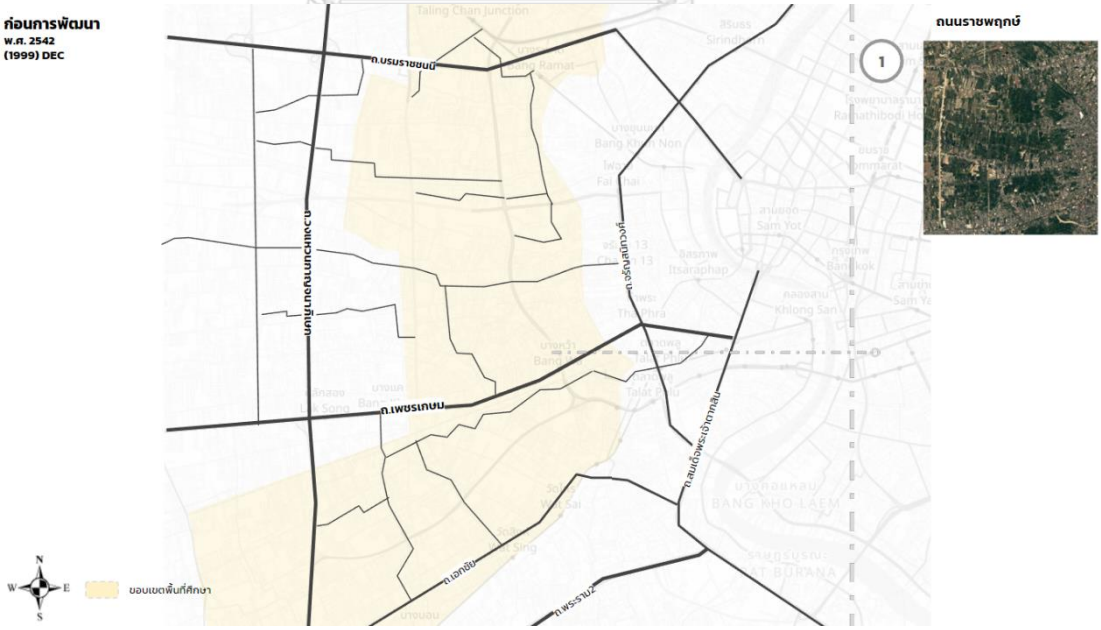
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

1) ถนนราชพฤกษ์



ภาพที่ 61 แสดง ถนนราชพฤกษ์บริเวณจุดตัดกับถนนเพชรเกษม
ที่มา : ผู้วิจัย

โดยในช่วงก่อนที่จะเริ่มมีการพัฒนาถนนราชพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์จะสิ้นสุดบริเวณจุดตัดกับเส้นถนนเพชรเกษมหรือบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางหว้า ณ ปัจจุบัน(ดังปรากฏในภาพที่ 61) ในช่วงเวลานั้นปีพ.ศ.2542 พื้นที่บริเวณถนนราชพฤกษ์ ส่วนใหญ่ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นพื้นที่สีเขียว สวนไร่ หรือ ทำการเกษตร และจะพบเห็นการตั้งถิ่นฐานบางส่วนตามแนวคลองเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ (ดังปรากฏในภาพที่ 62)



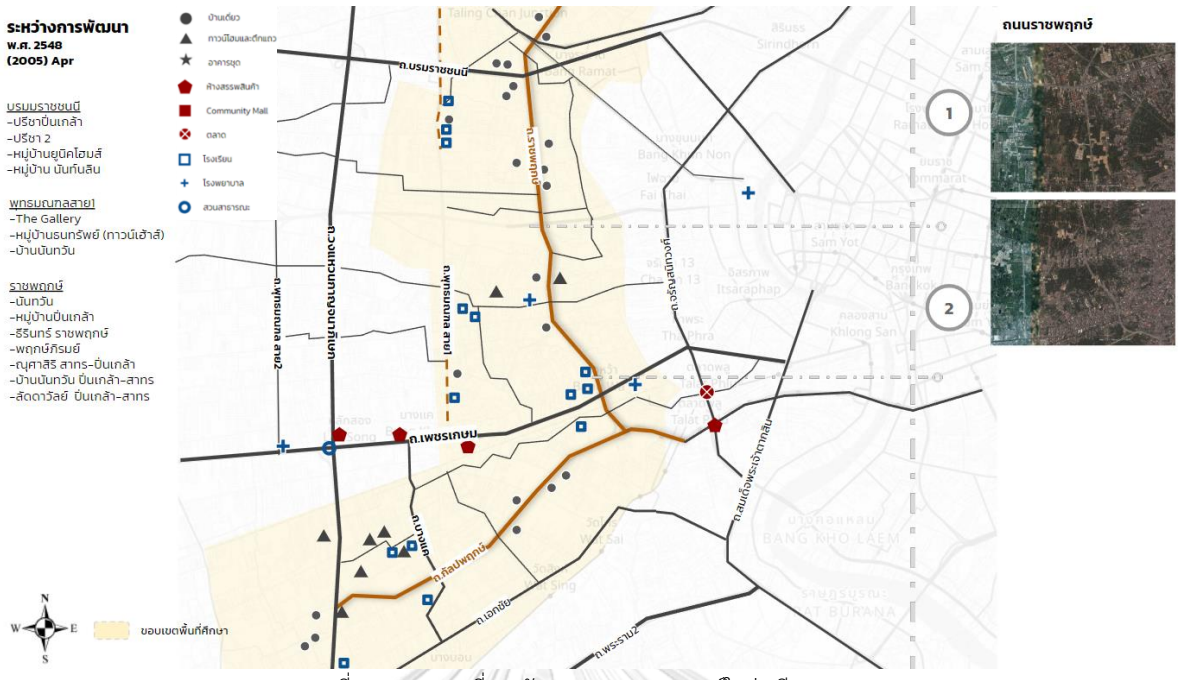
ภาพที่ 62 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2542
ที่มา : ผู้วิจัย

ภาพที่ 63 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2545

ที่มา : ผู้วิจัย

นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ.2545 ผู้วิจัยยังพบกลุ่มหมู่บ้านที่เกิดขึ้นกลุ่มแรกๆ บนถนนราชพฤกษ์ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา คือ หมู่บ้านอิ่มอัมพร ซึ่งตั้งอยู่ทั้งสองฝั่งถนนราชพฤกษ์ โดยหมู่บ้านในฝั่งตะวันตกของถนนราชพฤกษ์ จะบ้านที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น มีจำนวนทั้งโครงการประมาณ 100 ยูนิต ส่วนหมู่บ้านในฝั่งตะวันออกของถนนราชพฤกษ์ จะพบเป็นลักษณะบ้านแถว 2 ชั้นมีจำนวนทั้งโครงการประมาณ 200 ยูนิต การเดินทางเข้าออกใช้ตามตรอกซอยถนน และร่องสวน(ดังปรากฏในภาพที่ 63)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 64 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปีพ.ศ.2548

ที่มา : ผู้วิจัย

ต่อมาในช่วงเพิ่งเริ่มเปิดใช้งานถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2545-พ.ศ. 2548 พบว่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ ผู้ประกอบรายย่อย หรือ ผู้ประกอบในท้องถิ่น เริ่มมีการพัฒนาถมที่ดินและแบ่งแปลงที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาโครงการหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก (ดังปรากฏในภาพที่ 64) โดยถนนราชพฤกษ์ในช่วงเขตตลิ่งชัน เริ่มมีการเข้ามาของการพัฒนาพื้นที่ดินสองฝั่งของถนน ซึ่งปรากฏเป็นกลุ่มการกระจุกตัวของหมู่บ้านจัดสรร โดยในช่วงระยะเวลานี้ พ.ศ.2548 จะพบกลุ่มหมู่บ้าน คือ หมู่บ้านพฤกษ์ภิรมย์ หมู่บ้านปิ่นเกล้า และหมู่บ้านธีรินทร์ เป็นต้น ซึ่งเป็นรูปแบบบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาพที่ 65 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2551

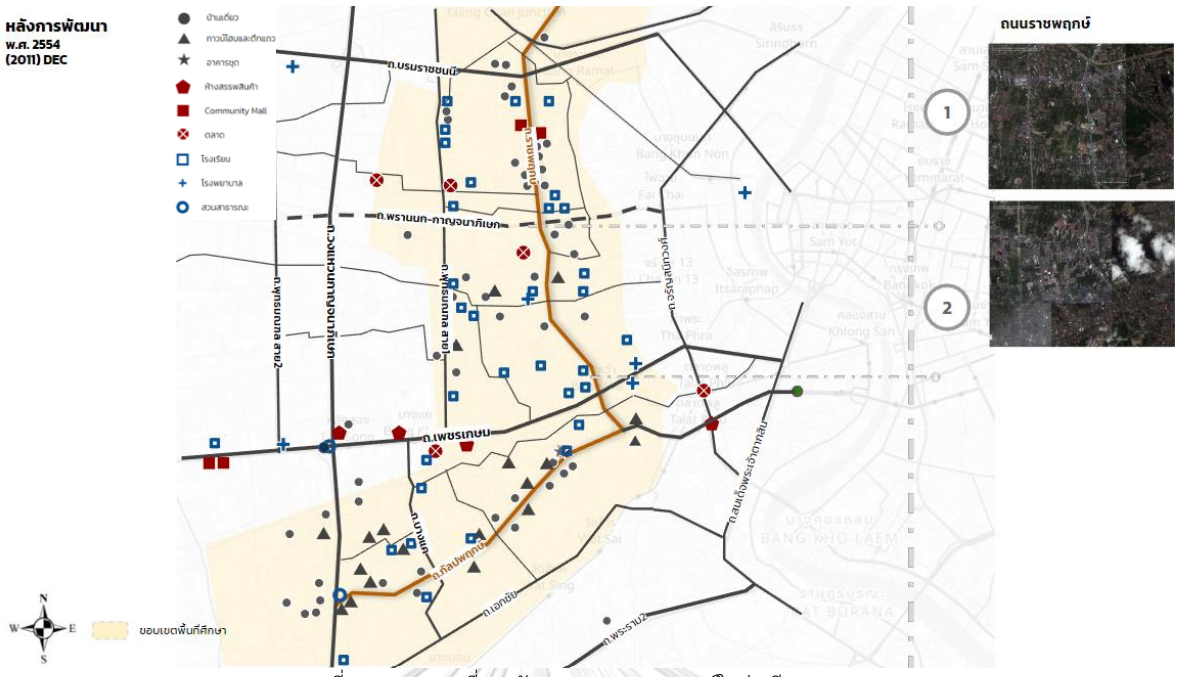
ที่มา : ผู้วิจัย

หลังจากนั้นในช่วงปี พ.ศ.2551 ก็จะพบเห็นการพัฒนาโครงการหมู่บ้านจัดสรรอีกหลากหลายโครงการพัฒนาตามมา ซึ่งจะเป็นรูปแบบบ้านเดี่ยว นอกจากนี้ช่วงต้นของถนนราชพฤกษ์ที่ตัดกับถนนเพชรเกษม จะมีชุมชนเก่าดั้งเดิมซึ่งมีลักษณะเป็นบ้านแถว และตึกแถว ส่วนของบ้านจัดสรรจะมีการพัฒนาเป็นรูปแบบ ทั้งรูปแบบบ้านเดี่ยว และบ้านแถว โดยจากรูปแบบลักษณะของการพัฒนาที่เกิดขึ้นบนถนนราชพฤกษ์ จะสามารถจำแนกกลุ่มการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรที่จะมีการกระจุกตัวหลักอยู่บริเวณ 2 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

1) ถนนราชพฤกษ์ช่วงต้น(ฝั่งเขตภาษีเจริญ) เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมทางทิศใต้ เป็นช่วงนี้จะพบหมู่บ้านจัดสรร 4-5 โครงการ เป็นรูปแบบบ้านเดี่ยว และบ้านแถว เช่น หมู่บ้าน Urban Sathorn หมู่บ้านนันทวัน และหมู่บ้านปริญญ์ สาทร-ราชพฤกษ์ เป็นต้น

2) ถนนราชพฤกษ์ช่วงปลายก่อนที่จะเข้าสู่จังหวัดนนทบุรี(ฝั่งเขตตลิ่งชัน) ตัดกับถนนบรมราชชนนี โดยบริเวณนี้จะเริ่มมีการพัฒนาที่ดินของผู้ประกอบการหลายโครงการ ทั้งโครงการขนาดเล็ก และโครงการขนาดใหญ่ โดยล้วนเป็นโครงการบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวทั้งหมด เช่น หมู่บ้านลดาวัลย์ หมู่บ้านลัดดารมย์ ราชพฤกษ์-ปิ่นเกล้า เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

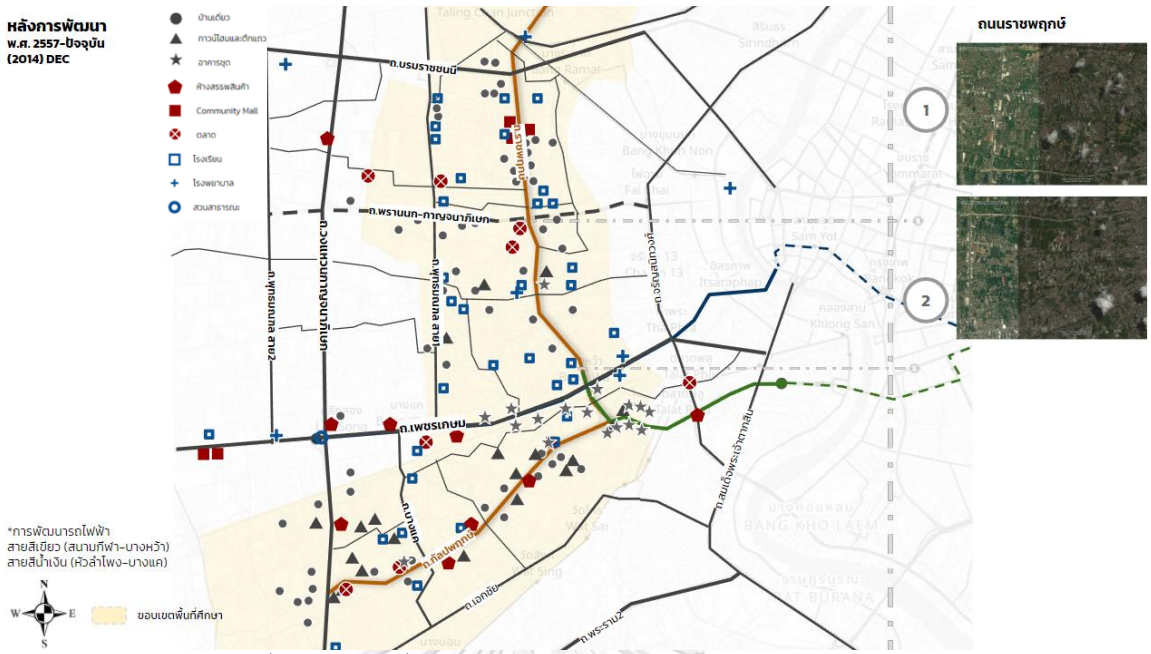


ภาพที่ 66 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2554

ที่มา : ผู้วิจัย

สุดท้ายในช่วงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสร็จสิ้น ในช่วงปีพ.ศ.2554 พบว่า มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยจำนวนมากทั้งจากผู้ประกอบการรายเล็ก และผู้ประกอบการรายใหญ่ โดยมีการพัฒนาหนาแน่นตลอดแนวของถนนราชพฤกษ์ (ดังปรากฏในภาพที่ 66) และเป็นช่วงเวลาที่พบเห็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่นๆ ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม และสาธารณูปการ ไม่ว่าจะเป็นตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ รวมถึงคลินิกทางการแพทย์ ทันตกรรม เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University



ภาพที่ 67 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ.2557 จนถึงปัจจุบัน

ที่มา : ผู้วิจัย

หลังจากนั้น ในช่วงปีพ.ศ.2557 ถึงปัจจุบัน จะเป็นช่วงที่มีการพัฒนารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายพัฒนาเข้ามาในพื้นที่ฝั่งตะวันตก คือ สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน ทำให้พบการพัฒนาที่พักอาศัยแนวสูง หรือ อาคารชุดหลายแห่ง โดยจะมีการกระจุกตัวในบริเวณช่วงต้นของถนนราชพฤกษ์ตัดกับถนนเพชรเกษม นอกจากนั้นในช่วงเวลานี้อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรมยังมีการพัฒนาหนาแน่นขึ้นโดยจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไปตามแต่ละโซนพื้นที่ ซึ่งสามารถอธิบายความแตกต่างแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

1) ถนนราชพฤกษ์ช่วงต้น(ฝั่งเขตภาษีเจริญ) จะเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว และบ้านแถว แต่จะไม่พบเห็นแหล่งพื้นที่พาณิชยกรรม มากนัก พื้นที่พาณิชยกรรมที่จะพบส่วนใหญ่จะเป็นร้านค้า ร้านอาหาร และเต็นท์ขายรถมือสอง

2) ถนนราชพฤกษ์ช่วงปลายก่อนที่จะเข้าสู่จังหวัดนนทบุรี(ฝั่งเขตตลิ่งชัน) ลักษณะถนนบริเวณนี้เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว มีระดับราคามากกว่า 10 ล้านบาทเกือบทุกโครงการ รวมถึงบริเวณนี้ก็จะมีพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่นกว่าพื้นที่ช่วงต้นถนนราชพฤกษ์ ซึ่งพาณิชยกรรมจะมีทั้งรูปแบบ คอมมูนิตี้มอลล์ ร้านค้า ร้านอาหาร และตลาดนัดขายสินค้า เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

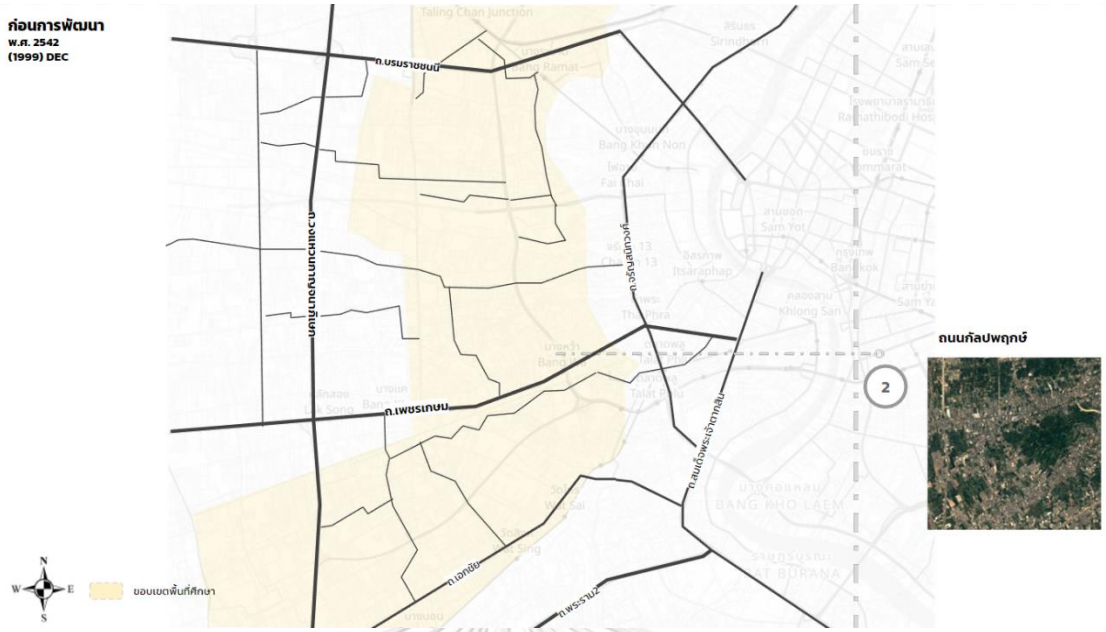
จึงกล่าวโดยสรุปเบื้องต้นของพื้นที่ถนนราชพฤกษ์ได้ว่าจะมีการพัฒนาพื้นที่อย่างหนาแน่นใน 2 บริเวณหลัก คือ 1.ในฝั่งเขตตลิ่งชัน(ทางเหนือ) และ 2.ในฝั่งเขตภาษีเจริญ(ทางใต้) โดยพื้นที่ในฝั่งเขตตลิ่งชัน(ทางเหนือ) จะเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาหนาแน่นทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและพาณิชยกรรม แต่ในฝั่งเขตภาษีเจริญจะมีการพัฒนาในรูปแบบที่อยู่อาศัยเป็นหลัก ส่วนพาณิชยกรรมจะเป็นในรูปแบบ ร้านค้า ร้านอาหารขนาดไม่ใหญ่ เป็นต้น

2) ถนนกัลปพฤกษ์

ภาพที่ 68 แสดงถนนกัลปพฤกษ์ช่วงเขตบางบอน

ที่มา : ผู้วิจัย

เมื่อเริ่มมีโครงการตัดถนนและเวนคืนที่ดินในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์เพื่อนำพัฒนา ในช่วงปี พ.ศ.2542 จะสามารถพบเห็นพื้นที่ในช่วงกลางของเส้นถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ติดกับพื้นที่เขตบางบอน(ดังปรากฏในภาพที่ 68) ในบริเวณนี้จะมีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเดิมในพื้นที่ เพื่อการอยู่อาศัย โดยรูปแบบของที่อยู่อาศัยมีการพัฒนาที่ค่อนข้างหนาแน่น สามารถพบเห็นอาคารที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะตึกแถว 4 ชั้น และบ้านแถว 2 ชั้น มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการค้าขายและการอยู่อาศัยในอาคารเดียวกัน นอกจากนี้ในส่วนบริเวณอื่นๆของพื้นที่ถนนกัลปพฤกษ์ยังคงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นพื้นที่สีเขียวโล่งว่าง ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในการตั้งถิ่นฐานหรือการพัฒนาที่อยู่อาศัย (ดังปรากฏในภาพที่ 69)



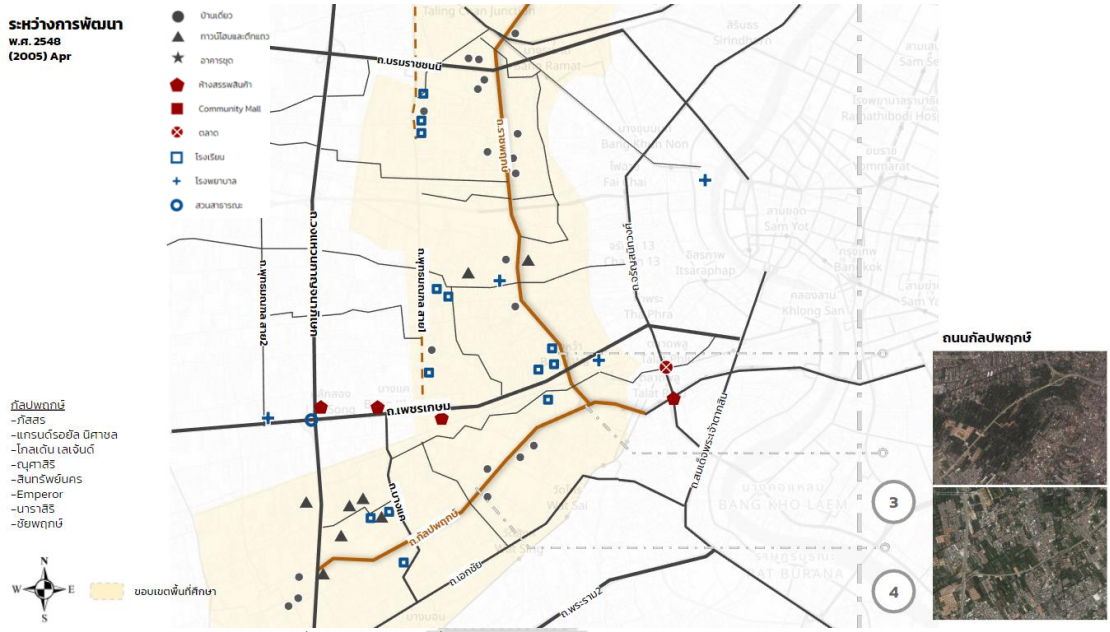
ภาพที่ 69 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2542

ที่มา : ผู้วิจัย

ภาพที่ 70 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2545

ที่มา : ผู้วิจัย

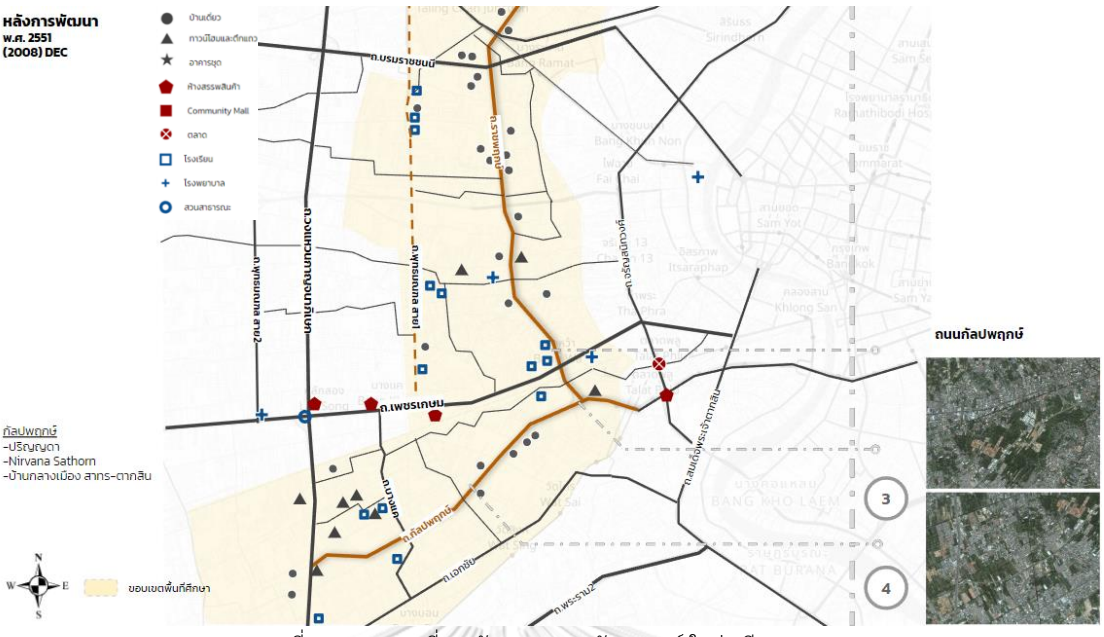
นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ.2545 ผู้วิจัยยังพบกลุ่มหมู่บ้านที่เกิดขึ้นกลุ่มแรกๆ ในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ตัดกับถนนกาญจนาภิเษก เช่น หมู่บ้านสินทรัพย์นคร หมู่บ้านสิชล หมู่บ้านเศรษฐีวิลล์ และหมู่บ้านขุมทองเพชรเกษม โดยรูปแบบบ้านจะมีลักษณะเป็นบ้านแถวและตึกแถว มีความสูง 2 ถึง 4 ชั้น (ดังปรากฏในภาพที่ 70)



ภาพที่ 71 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปี พ.ศ.2548

ที่มา : ผู้วิจัย

ต่อมาในช่วงปี พ.ศ.2548 การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า ถนนกัลปพฤกษ์จะมีการพัฒนาเกาะกลุ่มในฝั่งถนนกัลปพฤกษ์ตัดกับถนนราชพฤกษ์เป็นหลัก โดยจะพบเห็นการพัฒนากระจุกตามแนวเส้นถนน (ดังปรากฏในภาพที่ 71) โดยหมู่บ้านกลุ่มแรกๆ ที่พัฒนาขึ้นในบริเวณโซนนี้ คือ กลุ่มหมู่บ้านภัสสร, หมู่บ้านแกรนด์รอยัล นิศาชล และหมู่บ้านโกลเด้น เลเจ้นท์ เป็นต้น ซึ่งเป็นบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวทั้งหมด



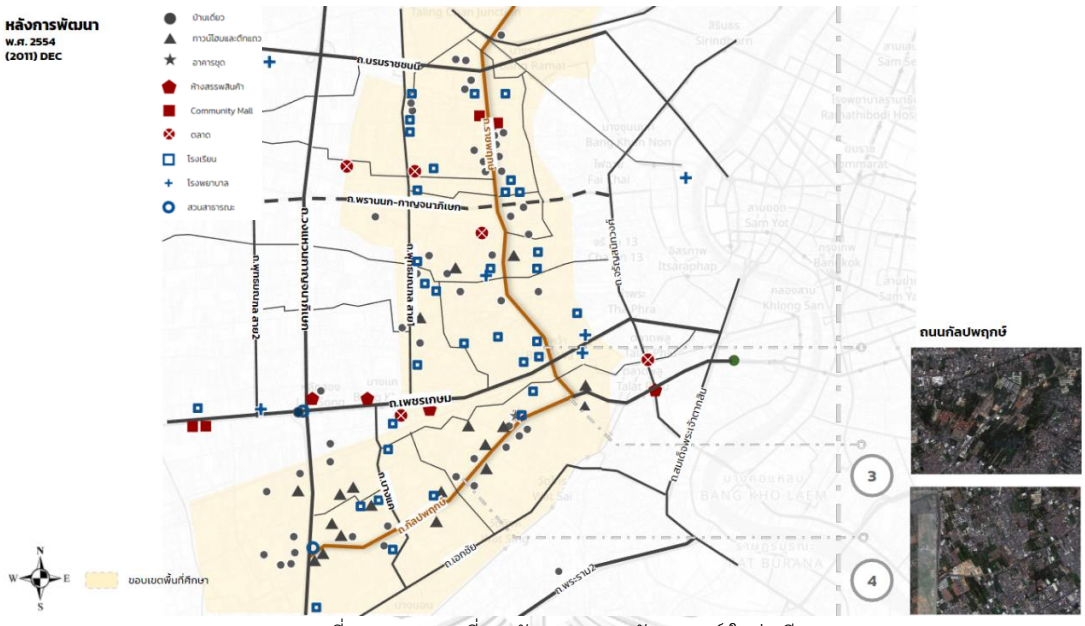
ภาพที่ 72 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2551

ที่มา : ผู้วิจัย

นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ.2551 อสังหาริมทรัพย์ที่มีการพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ส่วนใหญ่นอกจากจะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวไม่ว่าจะเป็นขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่แล้ว ยังสามารถพบเห็นการพัฒนา ทาวน์โฮมหรือบ้านแถวด้วย โดยลักษณะการพัฒนาที่เกิดขึ้นจะสามารถอธิบายแบ่งออกได้เป็น 2 ช่วงพื้นที่การพัฒนาหลักดังต่อไปนี้

1) ถนนกัลปพฤกษ์ช่วงต้น(ฝั่งตัดกับถนนราชพฤกษ์) เป็นบริเวณที่จะเริ่มพบเห็นการพัฒนาที่ดินและถมที่ดินหลายแห่ง โดยจะมีโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่พัฒนากลุ่มแรกๆ เช่น หมู่บ้านภัสสร หมู่บ้านแกรนด์รอยัล นิศาชล และหมู่บ้านณุศาศิริ เป็นต้น

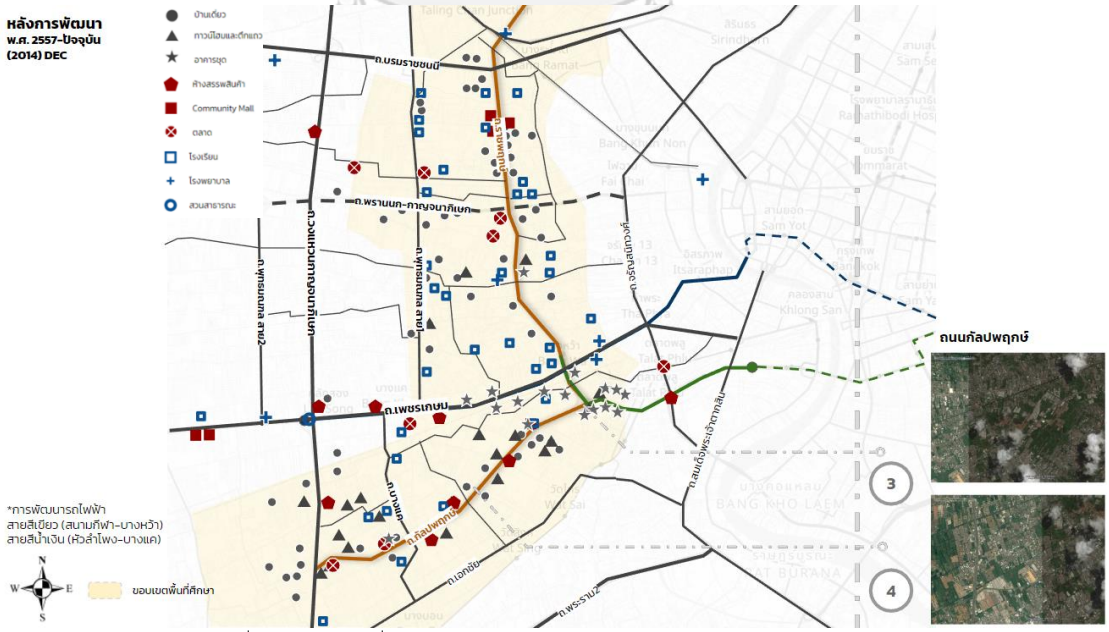
2) ถนนกัลปพฤกษ์ช่วงปลาย(ฝั่งตัดกับถนนกาญจนาภิเษก) เป็นบริเวณที่เพิ่งเริ่มมีการพัฒนาจึงทำให้ยังไม่เห็นการพัฒนาหนาแน่นเท่ากับช่วงต้นถนนกัลปพฤกษ์ โดยโครงการในบริเวณนี้จะมีรูปแบบ คือ จะเริ่มพบเห็นการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยเป็นประเภท ทาวน์โฮม บ้านแถว เป็นหลัก



ภาพที่ 73 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2554

ที่มา : ผู้วิจัย

ในส่วนของช่วงการพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ในช่วงปีพ.ศ.2554 พบว่า มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของที่อยู่อาศัยประเภท บ้านเดี่ยว ทาวน์โฮม และบ้านแถว ตามมาอีกหลายโครงการ เช่น หมู่บ้าน บ้านกลางเมือง หมู่บ้าน The Plant Citi สาทร หมู่บ้าน City Connect และหมู่บ้านThe Palazzo สาทร เป็นต้น



ภาพที่ 74 แสดงแผนที่การพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์ ในช่วงปีพ.ศ.2557 จนถึงปัจจุบัน

ที่มา : ผู้วิจัย

นอกจากนี้ในช่วงปีพ.ศ.2557 ถึงปัจจุบัน จะเป็นช่วงที่มีการพัฒนารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายพัฒนาเข้ามาในพื้นที่ฝั่งตะวันตก คือ สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน ทำให้พบการพัฒนาที่พักอาศัยแนวสูง หรือ อาคารชุดหลายแห่ง โดยจะมีการกระจุกตัวในบริเวณช่วงต้นของถนนกัลปพฤกษ์ตัดกับถนนราชพฤกษ์ นอกจากนั้นในช่วงเวลานี้อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรมยังมีการพัฒนาหนาแน่นขึ้นโดยจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไปตามแต่ละโซนพื้นที่ ซึ่งสามารถอธิบายความแตกต่างแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ ดังต่อไปนี้

1) ถนนกัลปพฤกษ์ช่วงต้น (ฝั่งตัดกับถนนราชพฤกษ์) บริเวณนี้เรียกได้ว่ามีการอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น ทั้งรูปแบบหมู่บ้านจัดสรร และโครงการอาคารชุดหรือคอนโดมีเนียม มีการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม อย่างเช่น คอมมูนิตี้มอลล์ รวมถึงร้านค้า ร้านอาหารกระจายในบริเวณริม 2 ฝั่งของถนน

2) ถนนกัลปพฤกษ์ช่วงปลาย (ฝั่งตัดกับถนนกาญจนาภิเษก) จะมีลักษณะที่แตกต่างกับช่วงต้น คือ ที่อยู่อาศัยที่พัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะบ้านแถว อาคารพาณิชย์ ส่วนพื้นที่พาณิชยกรรมที่พบบริเวณนี้จะเป็น ตลาดนัดขายสินค้า และซูเปอร์มาร์เก็ต อย่างเช่น Big C หรือ Makro เป็นต้น

จึงกล่าวสรุปเบื้องต้นได้ว่าถนนกัลปพฤกษ์มีรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่นตลอดช่วงของถนนกัลปพฤกษ์โดยจะมีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ที่แตกต่างจากถนนราชพฤกษ์ กล่าวคือจะพบเห็นการพัฒนาโครงการจัดสรร ประเภทบ้านแถว ตึกแถว รวมถึงโครงการแนวสูงอย่างอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมมากกว่าในโซนของถนนราชพฤกษ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาพที่ 75 แสดงภาพการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาทั้ง 3 ช่วงเวลา (Timeline)

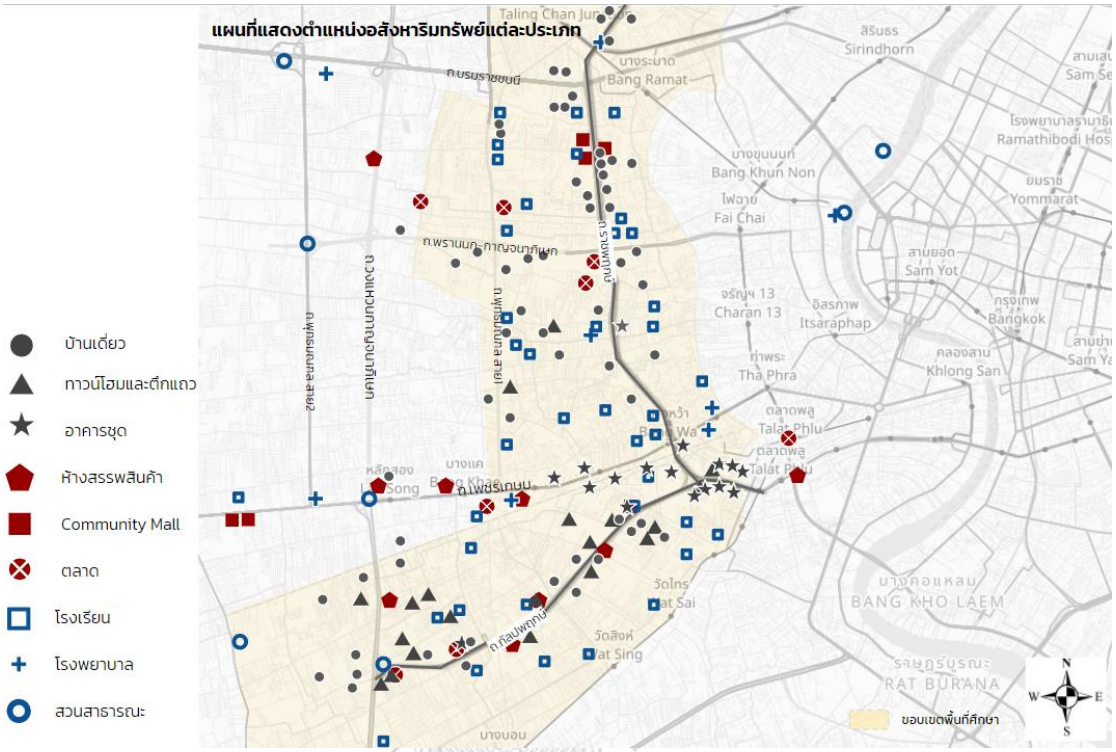
ที่มา : ผู้วิจัย

โดยสรุปจากรูปแบบการศึกษาการพัฒนาที่เกิดขึ้นทั้ง 3 ช่วงการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ช่วงระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสร็จสิ้นแล้วเปิดให้เกิดการสัญจร พบว่า การพัฒนาของพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งมีลักษณะการพัฒนาที่แตกต่างกันระหว่างถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ไม่ว่าจะเป็นในด้านของความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย หรือประเภทของพาณิชยกรรม เป็นต้น โดยการพัฒนาบนถนนทั้ง 2 สาย จะมีการพัฒนาพื้นที่ริม 2 ฝั่งของถนนอย่างหนาแน่น โดยจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเหมือนกัน ซึ่งการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยจะพบเห็นการพัฒนาที่เริ่มต้นจากโครงการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ก่อน หลังจากนั้นจึงพบบ้านจัดสรรขนาดเล็กลงตามมา แต่ในส่วนของพื้นที่บริเวณถนนกัลปพฤกษ์นอกจากจะพบเห็นการพัฒนาบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่แล้วยังสามารถพบเห็นโครงการบ้านจัดสรรประเภท บ้านแถวหรือตึกแถวด้วย และท้ายสุดก็จะปรากฏการพัฒนาโครงการแนวสูงอย่างโครงการคอนโดมีเนียมหรืออาคารชุดตามมาจากที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านอื่นๆอย่างพื้นที่พาณิชยกรรมก็มีการพัฒนาเช่นเดียวกัน โดยจะมีตำแหน่งการพัฒนาที่ตั้งอยู่ในละแวก ชุมชนหรือบริเวณที่มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น และพบว่ามักจะเป็นตำแหน่งที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนอย่างน้อย 2 สาย ซึ่งรูปแบบลักษณะของพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นก็จะมีรูปแบบที่สอดคล้องไปกับระดับราคาของที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นๆ เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

5.2 การจัดหมวดหมู่และประเภทของอสังหาริมทรัพย์

5.2.1 การจัดหมวดหมู่และประเภทของอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม



ภาพที่ 76 แสดงแผนที่ตำแหน่งอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท

ที่มา : ผู้วิจัย

อสังหาริมทรัพย์ในบริเวณพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ สามารถแยกหมวดหมู่และแบ่งประเภทออกมาได้ 2 ประเภทหลักดังต่อไปนี้ 1.อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแถวตึกแถว และอาคารชุด 2.อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ และตลาดนัด โดยจำนวนของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทจะมีจำนวนดังต่อไปนี้

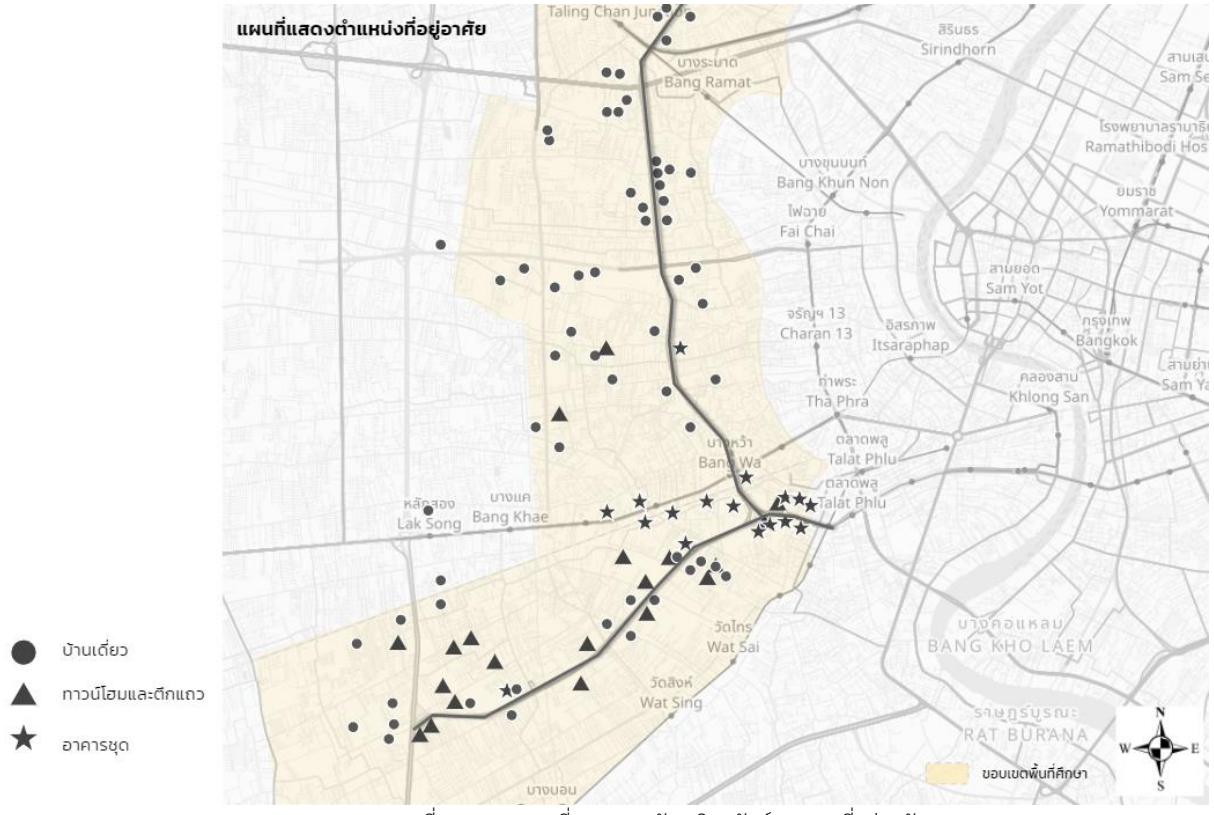
อสังหาริมทรัพย์ประเภทแรก เป็นอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย จะประกอบด้วย 3 ประเภทหลัก ดังต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 9)

1) บ้านเดี่ยว
2) บ้านแถว และตึกแถว
3) อาคารชุด หรือ คอนโดมิเนียม

ตารางที่ 9 ตารางแสดง ประเภทของที่อยู่อาศัย และจำนวนโครงการ

ที่อยู่อาศัย			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวน (แห่ง)**	**ร้อยละ**
บ้านเดี่ยว	2-3	47	60.3
บ้านแถวและตึกแถว	3-4	15	19.2
อาคารชุด	8-35	16	20.5
รวม		78	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย



ภาพที่ 77 แสดงแผนที่ประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย

ที่มา : ผู้วิจัย

ภาพที่ 78 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยบ้านเดี่ยว

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยบ้านเดี่ยว ส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาบนถนนราชพฤกษ์ โดยมีรูปแบบด้านหน้าโครงการ ที่เป็นซุ้มทางเข้าซึ่งจะมีลักษณะแตกต่างกันไปในแต่ละระดับราคา

ภาพที่ 79 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยตึกแถวและบ้านแถว

ที่มา : ผู้วิจัย

อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยอาคารพาณิชย์และบ้านแถว ส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาบนถนนกัลปพฤกษ์โดย มีรูปแบบแตกต่างกัน 2 แบบ คือ 1.พัฒนาเพื่อเป็นที่พักอาศัยเพียงอย่างเดียว และ 2.พัฒนาเพื่อทำการค้าและการอยู่อาศัยในอาคารเดียวกัน

ภาพที่ 80 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย อาคารชุด
ที่มา : ผู้วิจัย

ในส่วนอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยอาคารชุด ส่วนใหญ่จะมีการกระจุกตัวบริเวณจุดตัดรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว โดยจะมีรูปแบบอาคารสูง(High-Rise) เป็นส่วนใหญ่

ซึ่งโดยสรุปอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย ที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า บ้านเดี่ยวจะมีสัดส่วนปริมาณมากที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 60.3 โดยจะเป็นรูปแบบบ้านเดี่ยวความสูง 2 – 3 ชั้น รองลงมาจะเป็นประเภทอาคารชุดที่มีสัดส่วนปริมาณ อยู่ที่ร้อยละ 20.5 โดยจะเป็นรูปแบบอาคารชุดความสูงตั้งแต่ 8 – 35 ชั้น และใกล้เคียงกันจะเป็นบ้านแถว มีสัดส่วนปริมาณ อยู่ที่ร้อยละ 19.2 โดยจะเป็นรูปแบบบ้านแถวความสูง 3 - 4 ชั้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

อสังหาริมทรัพย์ประเภทที่สอง เป็นอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรมจะประกอบไปด้วย 3 ประเภทหลัก ดังต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 10)

1) ห้างสรรพสินค้า
2) คอมมูนิตี้มอลล์ (Community Mall)
3) ตลาดนัด

ตารางที่ 10 ตารางแสดงจำนวนและประเภทพาณิชยกรรม

พาณิชยกรรม			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวน (แห่ง)**	**ร้อยละ**
ห้างสรรพสินค้า	3-4	2	15.0
คอมมูนิตี้มอลล์ (Community Mall)	1-2	6	47.0
ตลาดนัด	1	5	38.0
รวม		13	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย

ภาพที่ 81 แสดงแผนที่ประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม

ที่มา : ผู้วิจัย

ภาพที่ 82 แสดงประเภทอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม

ที่มา : ผู้วิจัย

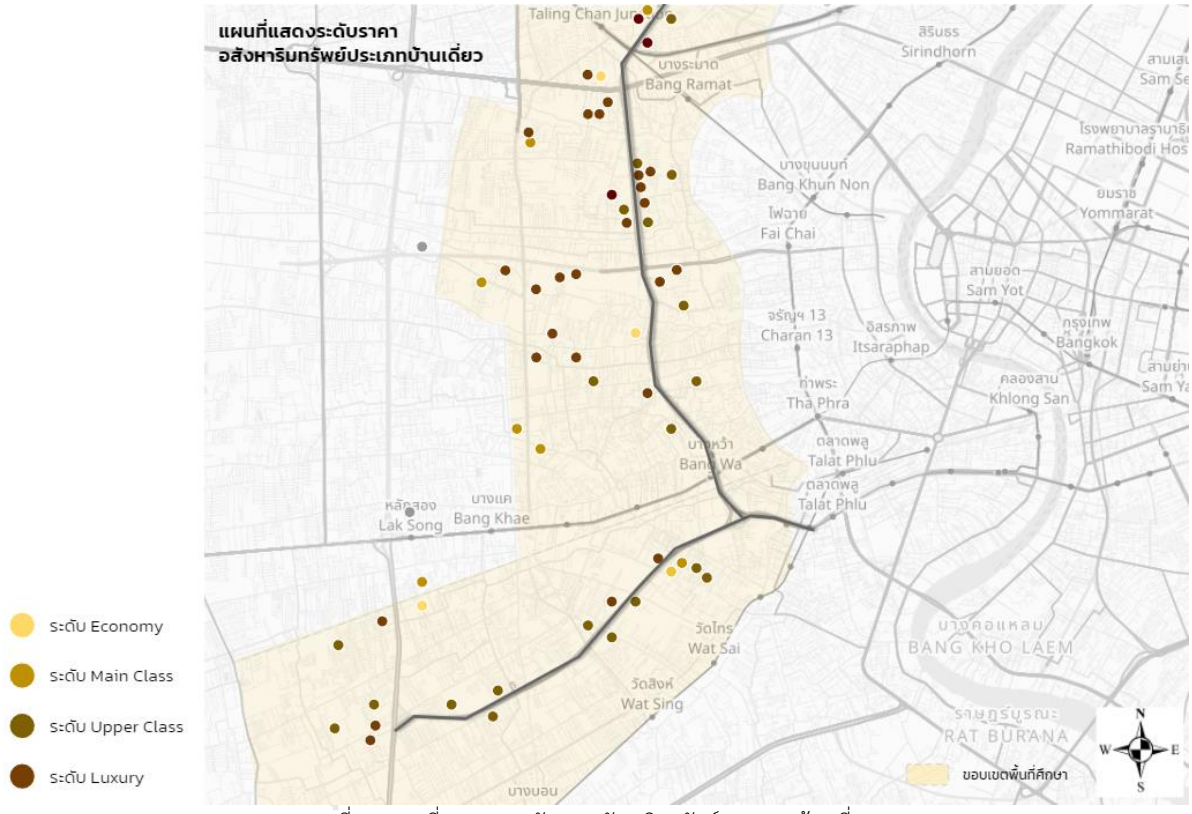
โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่พาณิชยกรรม ที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า คอมมูนิตี้มอลล์ จะมีสัดส่วนปริมาณมากที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 47.0 โดยจะเป็นรูปแบบคอมมูนิตี้มอลล์ความสูง 1 - 2 ชั้น รองลงมาจะเป็นประเภทตลาดนัดที่มีสัดส่วนปริมาณอยู่ที่ร้อยละ 38.0 โดยจะเป็นรูปแบบตลาดนัดความสูง 1 ชั้น และน้อยที่สุดจะเป็นห้างสรรพสินค้า มีสัดส่วนปริมาณ อยู่ที่ร้อยละ 15.0 โดยจะเป็นรูปแบบห้างสรรพสินค้าความสูงตั้งแต่ 3 - 4 ชั้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

5.2.2 การจัดหมวดหมู่ประเภทของระดับราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย

โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะสามารถแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะหลักได้ดังต่อไปนี้

1) อสังหาริมทรัพย์ประเภทบ้านเดี่ยว



ภาพที่ 83 แผนที่การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ประเภท บ้านเดี่ยว
ที่มา : ผู้วิจัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

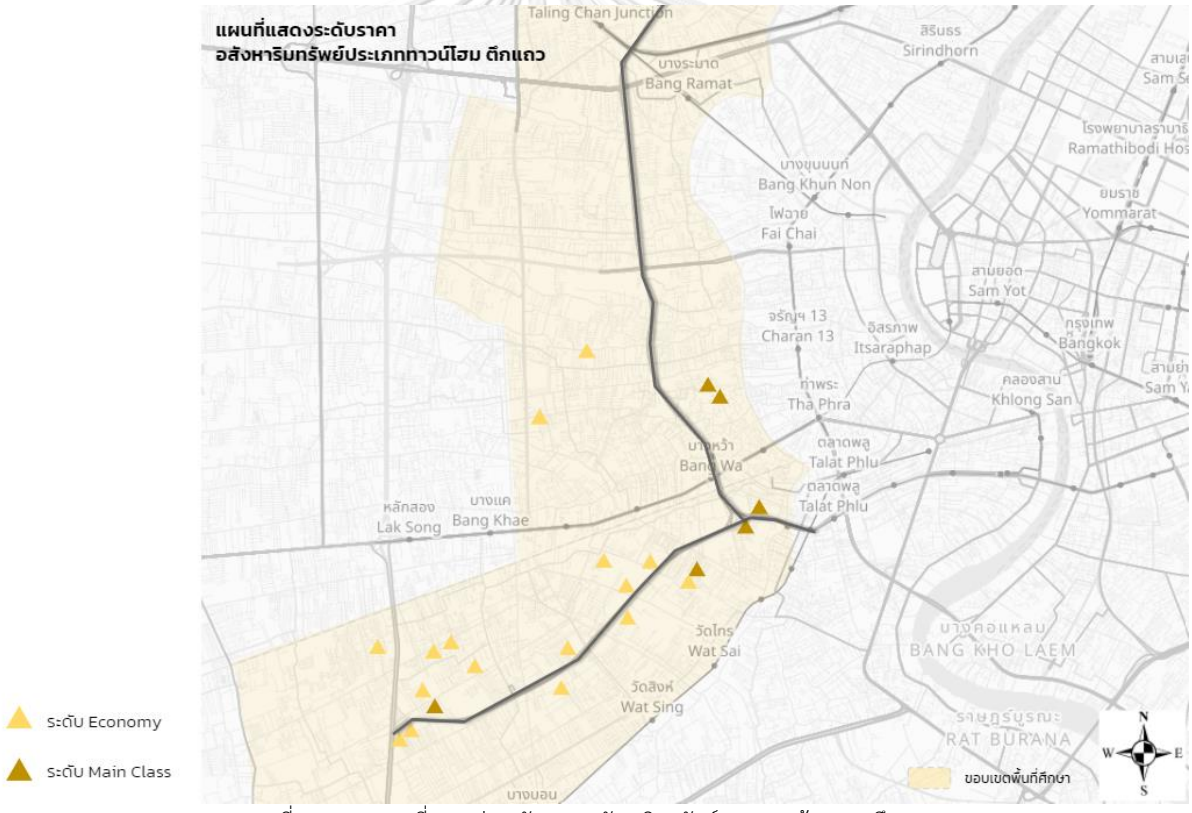
โดยกลุ่มที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว มีตำแหน่งที่ตั้งทั้งบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ โดยโครงการบ้านเดี่ยวทั้งหมดที่อยู่ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาจะมีอยู่ที่ประมาณ 50 แห่ง ซึ่งโครงการบ้านจัดสรรบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ จะมีบ้านในระดับราคาค่อนสูงและระดับราคาสูง (Upper class / Luxury) มากที่สุด มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 42 รองลงมาจะเป็นบ้านจัดสรรในระดับราคาปานกลาง (Main class) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 14 และน้อยที่สุดจะเป็นบ้านจัดสรรในระดับราคาต่ำ (Economy) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 2 โดยรายละเอียดจำนวน ระดับราคาของบ้านเดี่ยวเป็นดังนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 11)

ตารางที่ 11 ตารางแสดงจำนวนบ้านเดี่ยว ตามระดับราคา

ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวนโครงการ (แห่ง)**	**ร้อยละ**
ระดับราคาต่ำ (Economy)	2	1	2.0
ระดับราคาปานกลาง (Main Class)	2-3	7	14.0
ระดับราคาค่อนสูง (Upper Class)	2-3	21	42.0
ระดับราคาสูง (Luxury)	2-3	21	42.0
รวม		50	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย

2) อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภท บ้านแถวและตึกแถว



ภาพที่ 84 แสดงแผนที่การแบ่งระดับราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภท บ้านแถว ตึกแถว

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยกลุ่มที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว และตึกแถวเกือบทั้งหมด พบว่าจะมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบถนนกัลปพฤกษ์เป็นหลัก ซึ่งจะมีโครงการทั้งหมดประมาณ 18 แห่ง ส่วนในบริเวณถนนราชพฤกษ์ จะมีโครงการทั้งหมดประมาณ 4 แห่ง เท่านั้น โดยรูปแบบ

ตึกแถวที่มีความสูง 4 ชั้น บริเวณถนนกัลปพฤกษ์จะถูกใช้งานเป็นที่อยู่อาศัย ออฟฟิศ และหน้าร้านค้าขายสินค้า ส่วนที่อยู่อาศัยบ้านแถวที่มีความสูง 2-3 ชั้นจะถูกใช้งานเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว โดยจะมีที่อยู่อาศัยในระดับราคาต่ำ (Economy) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 61.1 และในส่วนที่อยู่อาศัยในระดับราคาปานกลาง (Main class) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 38.9 โดยรายละเอียดจำนวน ระดับราคาของบ้านแถว และอาคารพาณิชย์ เป็นดังต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 12)

ตารางที่ 12 ตารางแสดงจำนวนบ้านแถว และตึกแถว ตามระดับราคา

ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว ตึกแถว			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวนโครงการ (แห่ง)**	**ร้อยละ**
ระดับราคาต่ำ (Economy)	2-3	11	61.1
ระดับราคาปานกลาง (Main Class)	2-3	7	38.9
รวม		18	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย

3) อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภท อาคารชุด

ภาพที่ 85 แสดงแผนที่การแบ่งระดับราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุด

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยกลุ่มที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด จะมีการพัฒนาโครงการอาคารชุดหนาแน่นในบริเวณ เส้นถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์รวมถึงถนนเพชรเกษมเป็นหลัก เนื่องจากในบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีเขียวตัดผ่าน พร้อมทั้งเป็นจุดตัดของสถานีเปลี่ยนถ่าย(Interchange) ของสถานีรถไฟฟ้าบางหว้า ทำให้การเดินทางสะดวกมีความต้องการที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้สูงมากขึ้น โดยจะมีที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดในระดับราคาปานกลาง (Main class) มากที่สุดมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 68.75 รองลงมาจะเป็นระดับราคาต่ำ (Economy) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 18.75 และ อาคารชุดในระดับราคาค่อนสูง (Upper Class) มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 12.5 โดยรายละเอียดจำนวนระดับราคาของอาคารชุดเป็นต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 13)

ตารางที่ 13 ตารางแสดงจำนวนอาคารชุด ตามระดับราคา

ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวนโครงการ (แห่ง)**	**ร้อยละ**
ระดับราคาต่ำ (Economy)	8-30	3	18.75
ระดับราคาปานกลาง (Main Class)	18-35	11	68.75
ระดับราคาค่อนสูง (Upper Class)	18-35	2	12.5
รวม		16	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย

5.2.3 การจัดหมวดหมู่และประเภทของสาธารณูปการ

ลักษณะและประเภทของสาธารณูปการบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ประเภทหลัก ดังต่อไปนี้ (ดังปรากฏในตารางที่ 14)

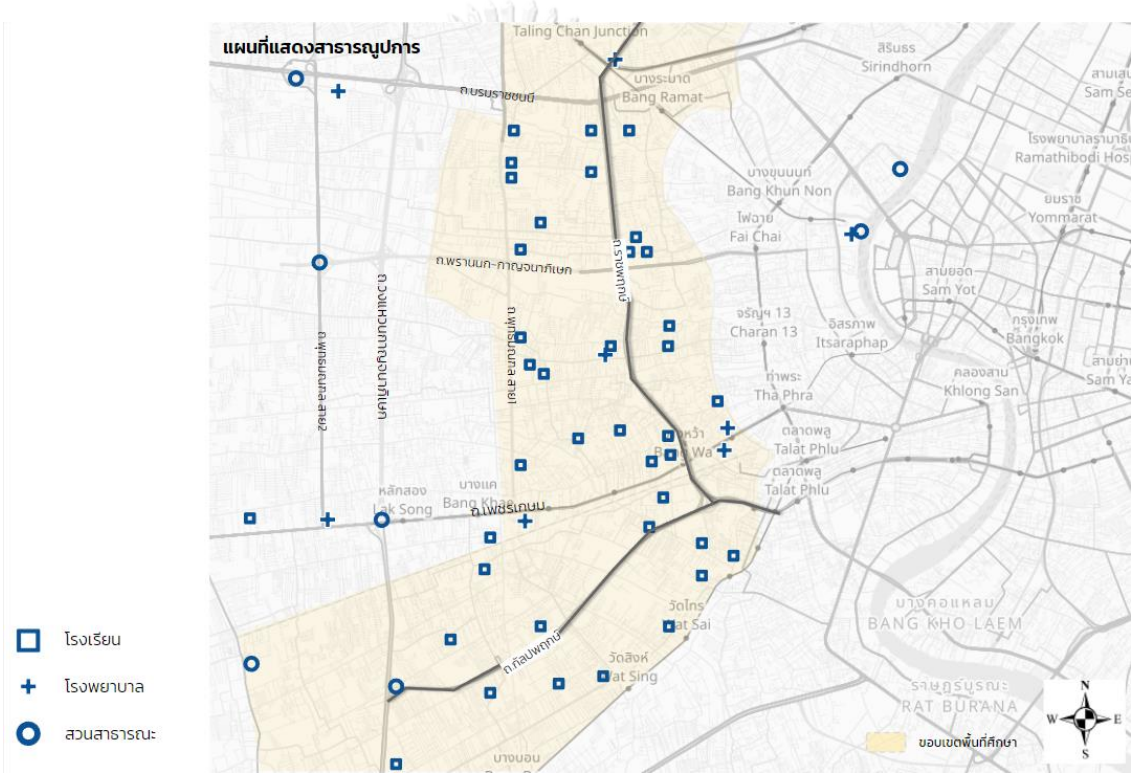
1) สถานศึกษา โรงเรียน
2) สถานพยาบาล โรงพยาบาล
3) สวนสาธารณะ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 14 ตารางแสดงจำนวนและประเภทของสาธารณูปการ

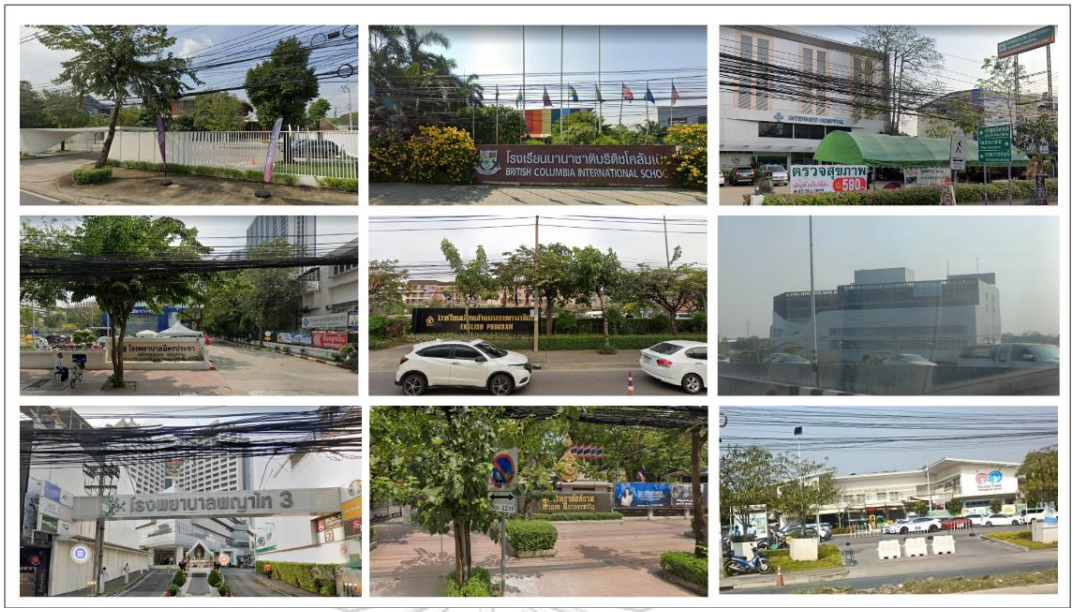
สาธารณูปการ			
ประเภทอสังหาริมทรัพย์	**จำนวน (ชั้น)**	**จำนวน (แห่ง)**	**ร้อยละ**
โรงเรียน (รัฐบาล/เอกชน)	6 -12	38	86.4
โรงพยาบาล	15 - 20	4	9.1
สวนสาธารณะ	-	2	4.5
รวม		44	100

ที่มา : รวบรวมจากเว็บไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์และสรุปข้อมูลโดยผู้วิจัย



ภาพที่ 86 แสดงแผนที่อสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ

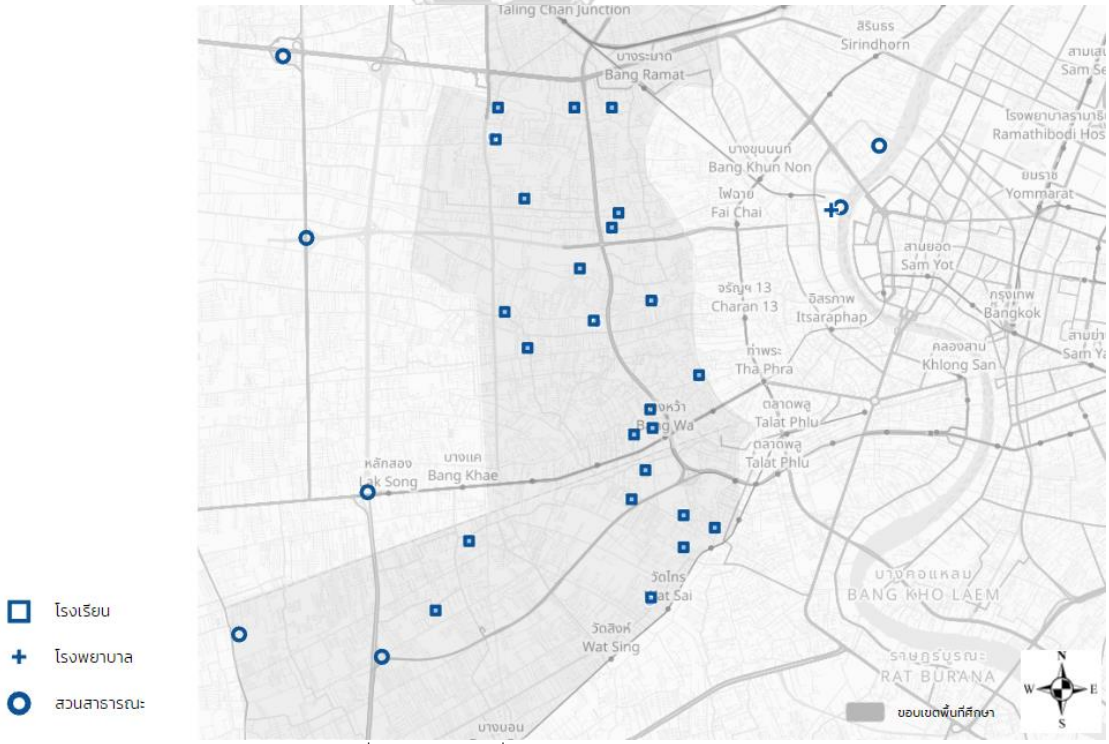
ที่มา : ผู้วิจัย



ภาพที่ 87 แสดงตัวอย่างอสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ

ที่มา : ผู้วิจัย

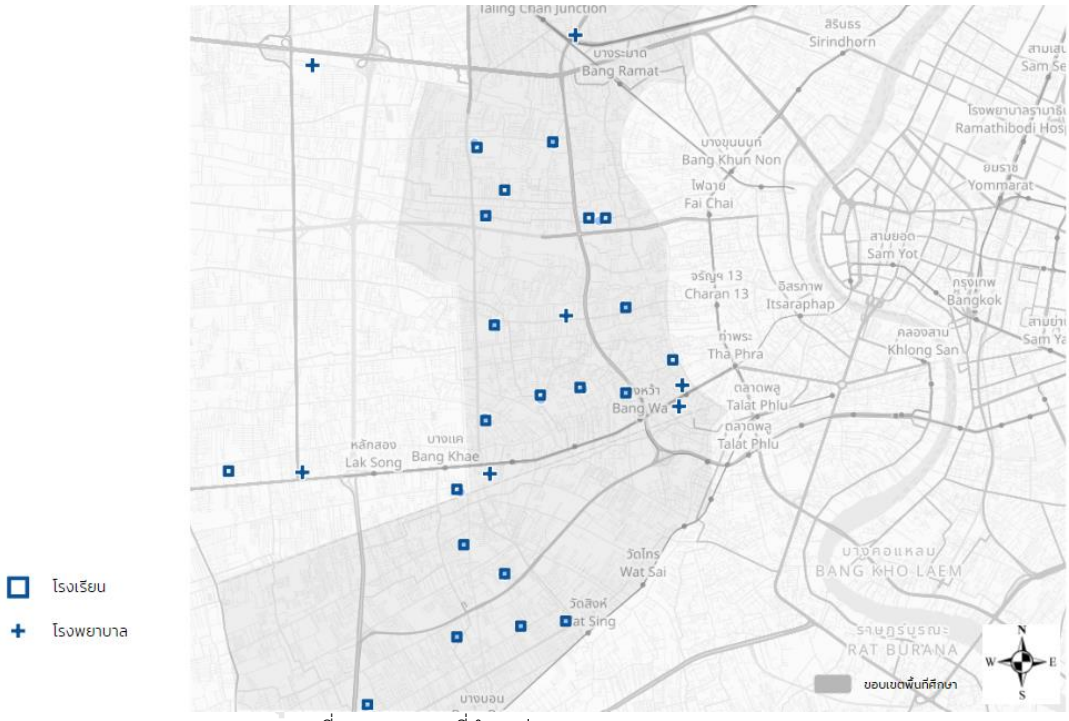
สาธารณูปการที่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ สามารถแบ่งออกเป็นการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากภาคเอกชนและการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากภาครัฐได้ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 88 แสดงแผนที่ตำแหน่งสาธารณูปการของภาครัฐ

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยสาธารณูปการที่มีการพัฒนาโดยภาครัฐ จะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลัก คือ โรงเรียน โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ โดยโรงเรียนที่มีการพัฒนาโดยภาครัฐจะมีตั้งแต่ในระดับชั้นอนุบาล จนไปถึง มัธยมปลาย โดยโรงเรียนรัฐบาลจะมีตำแหน่งที่ตั้งถัดจากถนนใหญ่เข้าไปในซอยด้านใน ในส่วนของโรงพยาบาลที่มีการพัฒนาโดยภาครัฐ พบว่าในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาไม่มีการพัฒนา และสวนสาธารณะที่พัฒนาโดยภาครัฐในขอบเขตพื้นที่ศึกษา พบว่า มีการพัฒนาอยู่เพียง 2 แห่ง ซึ่งอยู่ ในฝั่งของถนนกัลปพฤกษ์ แต่ไม่พบการพัฒนาในฝั่งของถนนราชพฤกษ์



ภาพที่ 89 แสดงแผนที่ตำแหน่งสาธารณูปการของภาคเอกชน
ที่มา : ผู้วิจัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

สาธารณูปการที่มีการพัฒนาโดยภาคเอกชน จะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลัก คือ โรงเรียน และโรงพยาบาล โดยในส่วนของโรงเรียนภาคเอกชนมีการพัฒนาตั้งแต่ในระดับอนุบาลจนถึงระดับมัธยม ซึ่งในบริเวณจะพบเป็นลักษณะโรงเรียนนานาชาติอยู่หลายแห่ง โดยเฉพาะในบริเวณถนนราชพฤกษ์ เพื่อตอบสนองกับกลุ่มคนที่มาเลือกอยู่อาศัยในบริเวณนี้ ซึ่งสอดคล้องกับระดับราคาบ้าน โดยจะมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก และถนนสายรอง ในส่วนของโรงพยาบาลในบริเวณพื้นที่ศึกษาพบมากถึง 5 แห่ง ประกอบไปด้วย โรงพยาบาลพญาไท 3, โรงพยาบาล บางไผ่, โรงพยาบาล มิตรประชา ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษม, โรงพยาบาล อินเตอร์เมดิคัล แคร์ แอนด์ แล็บ ตั้งอยู่บนถนนบางแวกเป็นสายย่อย และโรงพยาบาลศรีสวรรค์ ตั้งอยู่ติดกับถนนราชพฤกษ์

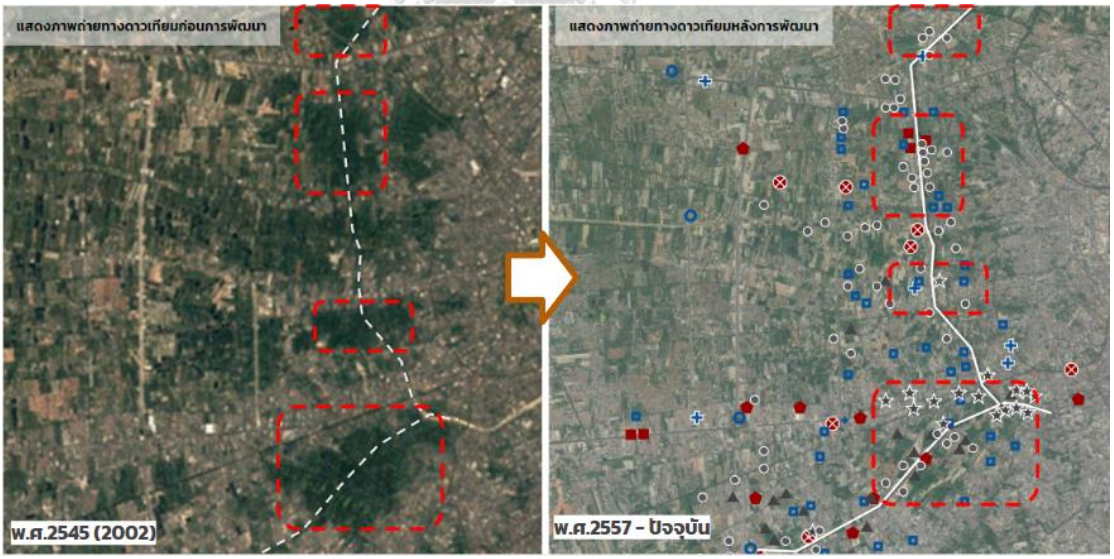
5.3 ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของภาครัฐส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน ผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาและรูปแบบหลังจากการพัฒนา โดยสามารถอธิบายออกมาได้ดังต่อไปนี้ 1.ปัญหาที่เกิดจากพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ 2.รูปแบบที่เกิดตามมาหลังการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

5.3.1 ปัญหาที่เกิดจากพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของภาครัฐ คือ ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชน โดยภาคเอกชน มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์จำนวนมากทั้งอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม ทำให้พบเห็นการพัฒนากระจายตัวอยู่ตลอดแนวถนนทั้ง 2 สาย ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวทำให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นตามมา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.1.1 การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรเดิมเป็นพื้นที่เมือง



ภาพที่ 90 แสดงแผนที่ดาวเทียมก่อนและหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนราชพฤกษ์และกัลปพฤกษ์
ที่มา : ผู้วิจัย

จากรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่าพื้นที่เดิมช่วงที่มีการเริ่มต้นการพัฒนาถนนใหม่ๆ พื้นที่ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่โล่งสีเขียวใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำสวน ปลูกผัก แต่เมื่อมีการ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเสร็จสิ้นจะพบได้ว่า บริเวณถนนทั้ง 2 สาย คือ ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ที่เดิมมีพื้นที่ทางเกษตร และ สวนไร่ ในปัจจุบันกลับแทบไม่มีแล้ว และถูกเปลี่ยนใหม่หมดจนมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยจำนวนมาก ทั้งบ้านจัดสรรราคาแพง และพื้นที่พาณิชยกรรม

5.3.1.2 ปัญหาการจราจรติดขัดที่พบหลังจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลด้านการจราจร จาก Google maps ในช่วงเดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2565 โดยแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 2 ช่วงวัน และ2 ช่วงเวลา คือ ในช่วงวันธรรมดา วันจันทร์ถึงวันศุกร์ เวลาเร่งรีบ(ช่วงเช้า 6.00 – 10.00 น. และ ช่วงเย็น 15.00 -20.00) กับเวลาระหว่างวัน (10.00 – 15.00) และในช่วงวันหยุด วันเสาร์และวันอาทิตย์ เวลาเร่งรีบ (ช่วงเช้า 6.00 – 10.00 น. และ ช่วงเย็น 15.00 -20.00) กับเวลาระหว่างวัน (10.00 – 15.00) โดยทำการเก็บข้อมูลตลอดระยะเวลา 2 อาทิตย์ โดยรหัสสีที่แสดงบน Google maps สามารถแบ่งระดับความเร็วการจราจรบนถนนได้ 3 ระดับดังต่อไปนี้ 1.สีเขียว แสดงถึง การจราจรไม่ล่าช้า 2.สีส้ม แสดงถึงปริมาณการจราจรปานกลาง 3.สีแดง แสดงถึง ปริมาณการจราจรล่าช้า ในส่วนสีแดงเข้มแสดงการจราจรบนถนนเคลื่อนตัวได้ช้าที่สุด

โดยรายละเอียดการเก็บรวบรวมข้อมูลการจราจรบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ในช่วงวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ.2565 ถึง วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2565 และได้ทำการแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ช่วงเวลาหลักดังต่อไปนี้

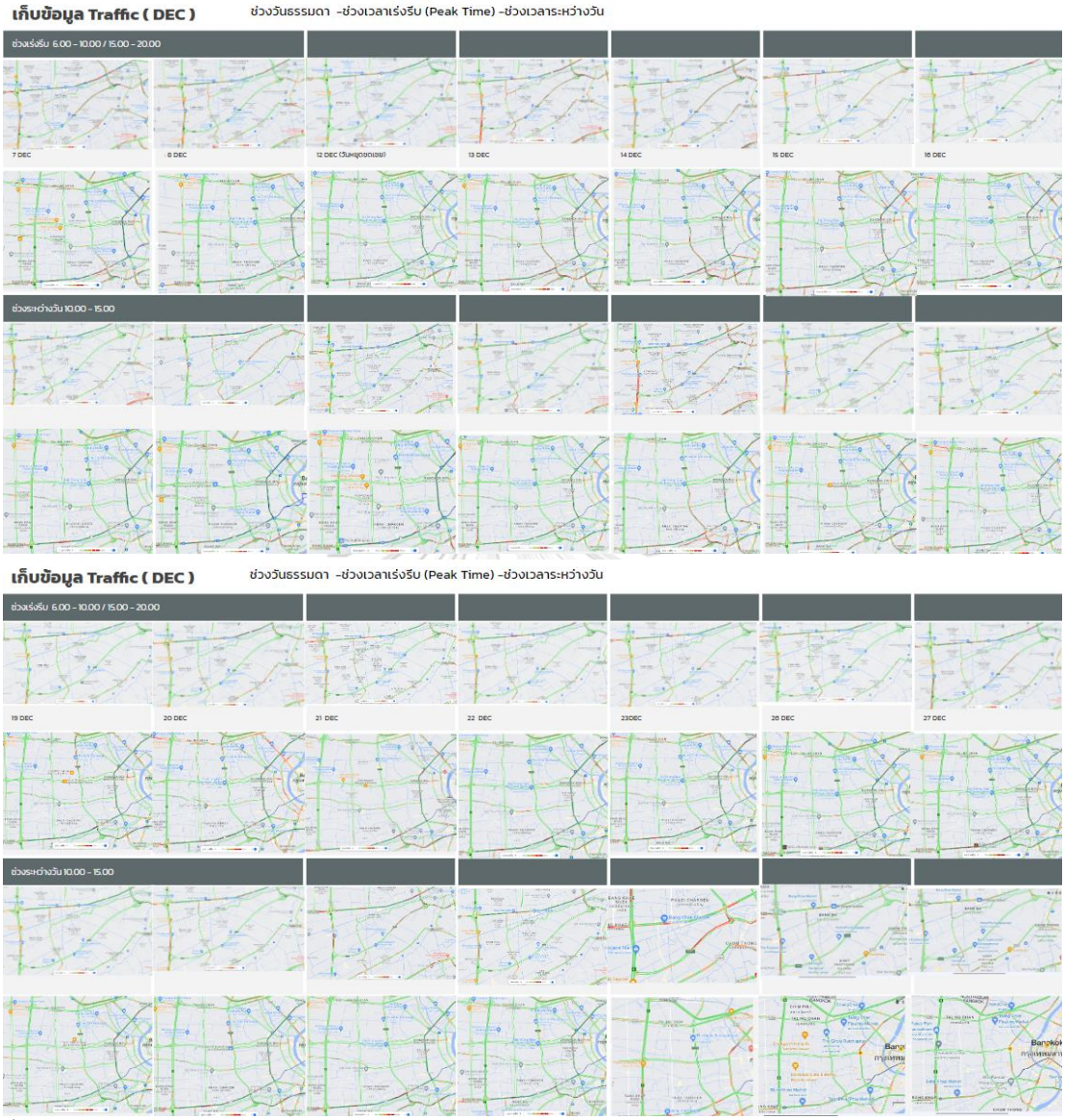
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

1) ช่วงวันธรรมดา (วันจันทร์ - วันศุกร์)

ช่วงเร่งรีบ (Peak Time) ช่วงเช้า 6.00 – 10.00 น. และ ช่วงเย็น 15.00 -20.00 น. พบว่าการจราจรจะมีความหนาแน่นในบริเวณ ถนนฝั่งขาเข้าเมืองเป็นหลัก ในส่วนช่วงเย็นจะมีการจราจรหนาแน่นในช่วงขาออก และจะมีรถยนต์กระจุกตัวหนาแน่นบริเวณ โซนที่มีร้านค้า ร้านอาหาร รวมถึง ห้างสรรพสินค้า

ช่วงเวลาระหว่างวันตั้งแต่ เวลา 10.00 – 15.00 น. พบว่า ทั้งถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ มีการจราจรที่ค่อนข้างคล่องตัวกกว่า สองช่วงเวลาข้างต้น แต่ในช่วงเวลาเกี่ยวเนื่องช่วง 3 โมง ถึง 4 โมงเย็นจะพบการจราจรมากในบริเวณพื้นที่โซนหน้าโรงเรียน เพราะตรงกับเวลาเลิกเรียนพอดี การจราจรจึงค่อนข้างหนาแน่นและติดขัด (ดังปรากฏในตารางที่ 15 และภาคผนวก)

ตารางที่ 15 แสดงตารางการเก็บข้อมูลการจราจรในช่วงวันธรรมดาบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ที่มา : Google Map

ภาพแสดงการจราจรหนาแน่นในช่วงวันธรรมดา (วันจันทร์ - วันศุกร์)

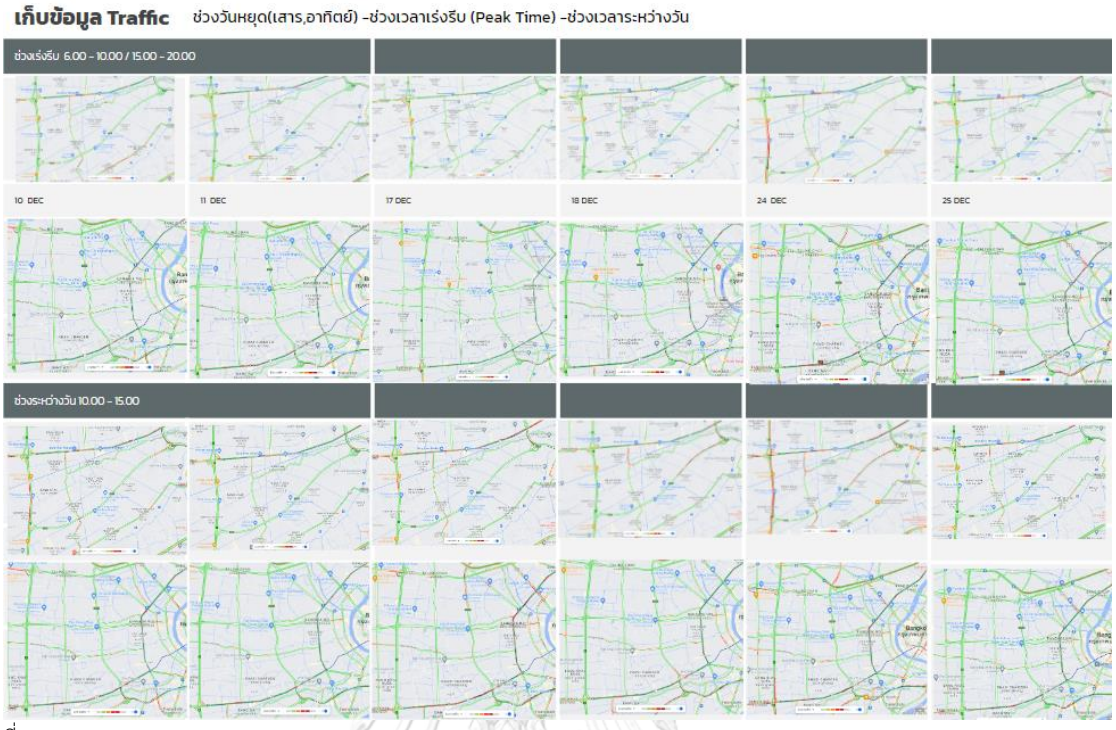
ภาพที่ 91 แสดงภาพตัวอย่างปริมาณการจราจรในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์)
ที่มา : ผู้วิจัย

2) ช่วงวันหยุด (วันเสาร์ - วันอาทิตย์)

ช่วงเวลาเร่งรีบ (Peak Time) ช่วงเช้า 6.00 น. – 10.00 น. และ ช่วงเย็น 15.00 น. - 20.00 น. พบว่า ช่วงเช้าเป็นช่วงที่ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์มีการจราจรคล่องตัว แต่ตรงข้ามกับในส่วนของเวลาช่วงเย็นที่จะมีการจราจรค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่โซนพาณิชยกรรม อย่างห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้มอลล์ ตลาดนัด และตลาดสินค้าต่างๆ เป็นต้น

ช่วงเวลาระหว่างวัน ตั้งแต่ 10.00 น. – 15.00 น. พบว่า จะมีการจราจรหนาแน่นปานกลาง จนถึงหนาแน่นมาก บริเวณโซนพื้นที่พาณิชยกรรมร้านค้า ร้านอาหาร และห้างสรรพสินค้า (ดังปรากฏในตารางที่ 16 และภาคผนวก)

ตารางที่ 16 แสดงตารางการเก็บข้อมูลการจราจรในช่วงวันหยุดบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ที่มา : Google Map

ภาพแสดงการจราจรหนาแน่นในช่วงวันหยุดเสาร์ และ วันอาทิตย์

ภาพที่ 92 แสดงภาพตัวอย่างปริมาณการจราจรในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์)

ที่มา : ผู้วิจัย

จากการเก็บข้อมูลการจราจรตลอดระยะเวลา 15 วัน พบว่า ในช่วงวันธรรมดา การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนมีการจราจรที่ติดขัดในบริเวณขาเข้าเมือง ซึ่งเกิดจากการเดินทางเข้าพื้นที่โซนทำงาน สีลม สาทร และในช่วงเวลาบ่ายๆ จะมีการจราจรติดขัดหนาแน่นรองลงมา ในส่วนของช่วงบ่าย 15.00 น. ถึง บ่าย 16.00 น. บริเวณพื้นที่ที่จะมีการจราจรหนาแน่นคือพื้นที่หน้าโรงเรียนทั้งโรงเรียนรัฐบาลและเอกชน เนื่องจาก ผู้ปกครองจอดรับ-ส่งนักเรียน และในช่วงการจราจรเร่งด่วนตอนเย็นจะมีการจราจรติดขัดบริเวณขาออกเมือง ซึ่งเกิดจากการเดินทางกลับบ้านและการแวะจอดซื้อสินค้าก่อนเข้าบ้าน จึงพบเห็นการจราจรในช่วงพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีการพัฒนาริมฝั่งถนนที่มีความหนาแน่น แต่ในช่วงระหว่างวันของวันธรรมดา การจราจรยังคล่องตัวอยู่

ในส่วนของวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เป็นช่วงเวลาที่ถือว่ามีการจราจรค่อนข้างคล่องตัวมากที่สุด แต่ในช่วงเวลาบ่ายๆ ถึงช่วงเวลาตอนเย็นการจราจรจะมีความหนาแน่นปานกลาง โดยจะพบการกระจุกตัวของการจราจร ในบริเวณพื้นที่โซนพาณิชยกรรม อย่างห้างสรรพสินค้า ร้านค้า ร้านอาหาร คอมมูนิตี้มอลล์ รวมถึงสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น

ภาพที่ 93 แสดงภาพตัวอย่างการจราจรบนพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์
ที่มา : ผู้วิจัย

โดยสรุปจากข้อมูลการจราจรข้างต้นบนพื้นที่ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ที่ไม่มีขนส่งมวลชนรองรับอย่างครอบคลุม ทำให้การเดินทางในย่านนี้ต้องอาศัยการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา นอกจากจะพบการจราจร

ที่จะมีการติดขัดในช่วงเช้า ขาเข้าเมืองทำงาน และขาออกเมืองเพื่อกลับบ้านแล้ว ตำแหน่งที่จะมีการติดขัดเป็นประจำ คือ 1.บริเวณโซนด้านหน้าพื้นที่พาณิชยกรรม โดยในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ จะมีพาณิชยกรรม 2 รูปแบบหลักคือ คอมมูนิตี้มอลล์ และตลาดนัด โดยในตำแหน่งที่มีพื้นที่พาณิชยกรรม คอมมูนิตี้มอลล์ และตลาดนัด อย่างโซนคอมมูนิตี้มอลล์ The Circle หรือ Food Villa จะพบการจราจรหนาแน่น และติดขัดเป็นประจำ

ภาพที่ 94 แสดงภาพตัวอย่างการจราจรหนาแน่นบริเวณหน้าโรงเรียนนานาชาติ

ที่มา : ผู้วิจัย

2.บริเวณพื้นที่หน้าสถานศึกษา โดยเฉพาะหน้าโรงเรียนนานาชาติ ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีอยู่หลายแห่ง (ดังปรากฏในภาพที่ 94) โดยช่วงเวลาติดขัดจะพบในช่วงเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน ซึ่งเวลาหลังเรียนจะเป็นช่วงเวลาที่มีรถสะสมค่อนข้างมากบริเวณหน้าโรงเรียนเนื่องจากผู้ปกครองส่วนใหญ่จะนำรถมาจอดรอนักเรียนตลอดแนวถนน เช่น โรงเรียนนานาชาติ Double Tree โรงเรียนนานาชาติ British Columbia และ โรงเรียนเลิศหล้า เป็นต้น

ภาพที่ 95 แสดงการขาดแคลนขนส่งมวลชนสาธารณะในขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

นอกจากนี้อีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบทำให้การจราจรติดขัด คือการขาดแคลนขนส่งมวลชน ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษามีความขาดแคลนด้านขนส่งมวลชนสาธารณะไม่ว่าจะเป็น รถเมล์ หรือรถไฟฟ้า ในบริเวณถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ไม่มีการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับคนที่พักอาศัยในบริเวณนั้น (ดังปรากฏในภาพที่ 95) ซึ่งในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์เคยมีการทดลองวิ่งรถเมล์สาย9 กัลปพฤกษ์-สามเสน แต่ในปัจจุบันรถเมล์สายนี้ก็ได้ยุติการให้บริการไปแล้ว ซึ่งอาจจะมีสาเหตุจากมีผู้โดยสารไม่เพียงพอ ทำให้ป้ายรถเมล์ที่เคยมีกลายเป็นป้ายร้างไม่ได้มีการใช้งาน ดังนั้นคนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณนี้ที่ต้องผ่านถนน 2 สายนี้ ต้องอาศัยการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลักเท่านั้น หรืออาจจะใช้วิธีต่อวินมอเตอร์ไซต์ หรือแท็กซี่เพื่อไปยังบริเวณที่มีขนส่งมวลชนรองรับแทน

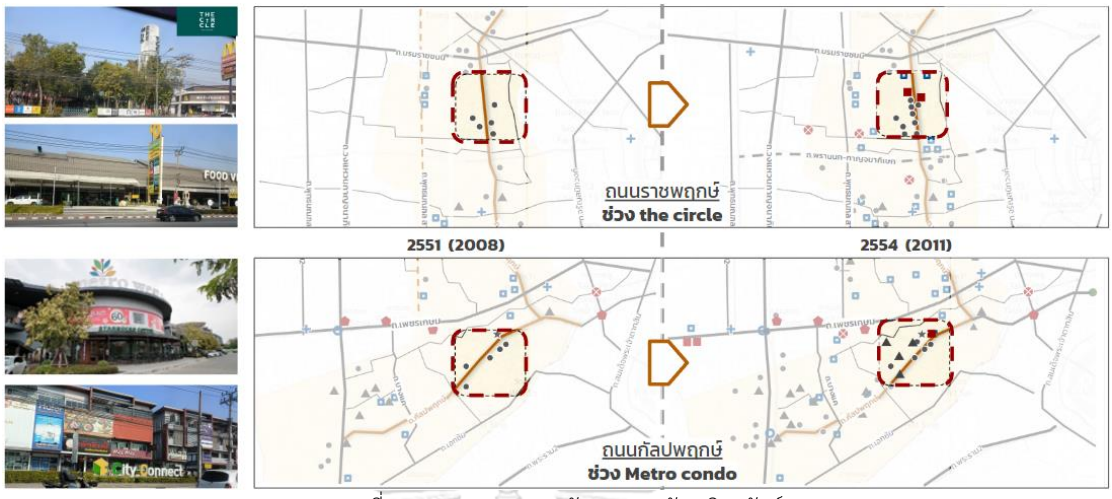
5.3.1.3 การพัฒนาสาธารณูปการในด้านพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ

ภาพที่ 96 แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สีเขียวสาธารณะในขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ จากกองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่มีการรวบรวมข้อมูลสวนสาธารณะทั้ง 6 เขตของกรุงเทพฯ พบว่า สวนสาธารณะ ส่วนใหญ่จะเป็นสวนถนน และสวนหย่อมริมข้างทางเล็กๆที่ไม่สามารถเข้าไปใช้งานได้ ซึ่งในขอบเขตพื้นที่ศึกษามีเพียง 2 แห่งเท่านั้นที่สามารถเข้าไปใช้งานได้ อยู่ในฝั่งถนนกัลปพฤกษ์แต่ไม่พบในฝั่งของถนนราชพฤกษ์ โดยสวนสาธารณะ 1 ใน 2 แห่งนั้นเป็นสวนสาธารณะที่เข้าถึงได้ลำบาก เนื่องจากสวนสาธารณะมีตำแหน่งที่ตั้งที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดตัดของถนน 2 สาย ทำให้พื้นที่สวนสาธารณะจะมีถนนล้อมรอบทุกด้าน ต้องอาศัยการขับรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาใช้งานแทน

5.3.2 ลักษณะและรูปแบบที่เกิดตามมาหลังการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์



ภาพที่ 97 แสดงรูปแบบการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์

ที่มา : ผู้วิจัย

จากลักษณะและรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ พื้นที่การพัฒนาในบริเวณ โซนพาณิชยกรรม ยกตัวอย่างเช่น คอมมูนิตี้มอลล์ The Circle บนถนนราชพฤกษ์ และโซนคอนโด เมโทร พาร์ท บนถนนกัลปพฤกษ์ จะเป็น 2 พื้นที่หลักซึ่งมีรูปแบบการพัฒนาที่ชัดเจนของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งทั้ง 2 พื้นที่จะพัฒนาโดยเริ่มต้นจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยก่อน ต่อมาเมื่อมีความหนาแน่นมากขึ้น ก็จะเกิดการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมตามมา ซึ่งทั้ง 2 บริเวณ (ดังปรากฏในภาพที่ 97) จะเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากอีกช่วงหนึ่งของถนน ซึ่งในบริเวณถนนราชพฤกษ์จะเป็นรูปแบบบ้านจัดสรร บ้านเดี่ยวหรู มีพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นในรูปแบบ คอมมูนิตี้มอลล์อย่าง The Circle และ Food villa รวมถึงปรากฏการณ์ การพัฒนาของโรงเรียนนานาชาติด้วย ในส่วนของพื้นที่ถนนกัลปพฤกษ์ นอกจากจะมีรูปแบบบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวแล้วยังสามารถพบที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว อาคารพาณิชย์ และอาคารชุดด้วย ซึ่งรูปแบบพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นมีทั้ง Metro Mall ซึ่งเป็นคอมมูนิตี้มอลล์ ที่เกาะติดกับตัวอาคารชุด และนอกจากนั้นก็จะเป็นพื้นที่ร้านค้า ร้านอาหารริมถนนจำนวนมาก

บทที่ 6
การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทบนพื้นที่ศึกษา

จากผลการสำรวจการศึกษาในเรื่องข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา และข้อมูลผลการศึกษาของการวิวัฒนาการของโครงสร้างพื้นฐาน จำนวนและประเภทของอสังหาริมทรัพย์ในด้านต่างๆ นำมาซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในด้านของตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะรูปแบบทางกายภาพ การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ และการหาความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กับแผนการพัฒนาเมือง โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

6.1) การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์

6.2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เทียบเคียงกับผังเมืองรวม

6.3) การอภิปรายและสรุปผล

6.1 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาซึ่ง โดยผู้วิจัยได้ทำการแบ่งการวิเคราะห์โดยการนำข้อมูลของอสังหาริมทรัพย์ ตำแหน่งที่ตั้ง ระดับราคามาวิเคราะห์ และทำการแบ่งออกมาใน 4 ส่วนหลักประกอบไปด้วย

6.1.1) การวิเคราะห์รูปแบบการกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์

6.1.2) การวิเคราะห์ระดับราคาประเมินที่ดิน

6.1.3) การวิเคราะห์รูปแบบการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์

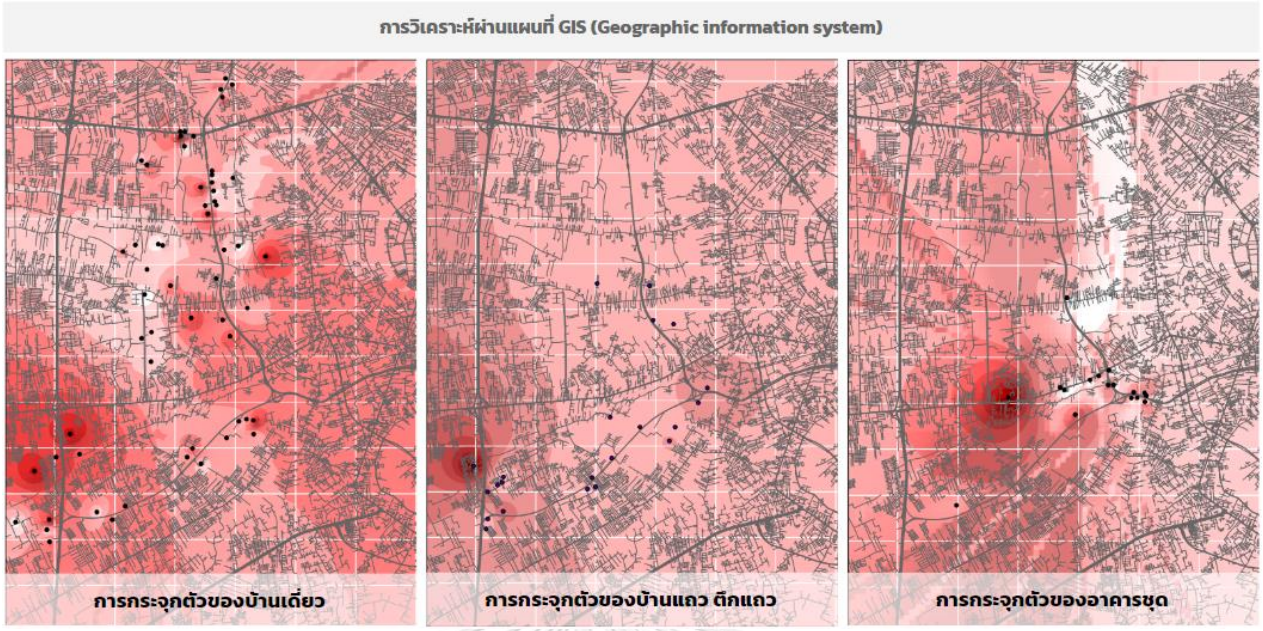
6.1.4) การวิเคราะห์รูปแบบพาณิชยกรรมกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์

6.1.1 การวิเคราะห์การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์บนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

ภาพที่ 98 แสดงการกระจุกตัวของจำนวนอสังหาริมทรัพย์

ที่มา : ผู้วิจัย

จากการวิเคราะห์การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ผ่านแผนที่บนโปรแกรม GIS (Geographic information system) โดยใช้โปรแกรมคำสั่งในการทำงาน คือ Spatial Analyst Tools – Interpolation – IDW เป็นโปรแกรมคำสั่งการวิเคราะห์เชิงพื้นที่โดยจะใช้ข้อมูลของพิกัดตำแหน่งที่ตั้ง (X,Y) และจำนวนยูนิตมาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่า การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ศึกษาของถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแถวตึกแถว และอาคารชุด(คอนโดมิเนียม) มีการกระจุกตัวหนาแน่นมากในบริเวณ จุดตัดถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ช่วงต้นซึ่งเป็นบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมและเป็นย่านที่มีการอยู่อาศัยหนาแน่นมาตั้งแต่ดั้งเดิมในอดีต

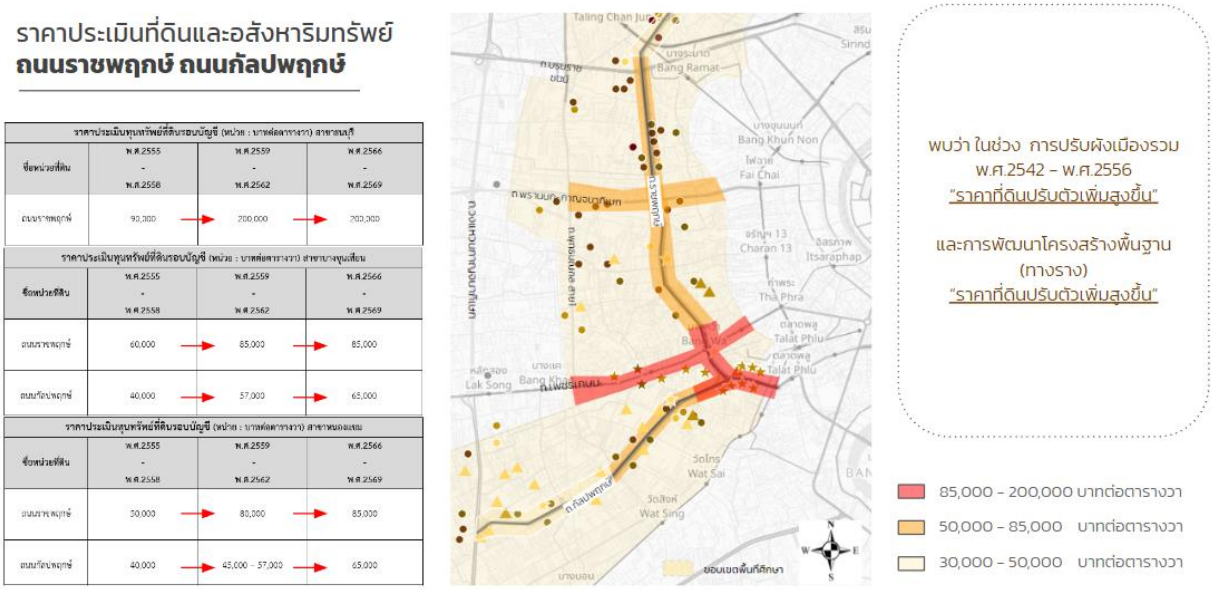


ภาพที่ 99 แสดงการกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภท

ที่มา : ผู้วิจัย

เมื่อทำการวิเคราะห์ผ่านแผนที่บนโปรแกรม GIS(Geographic information system) โดยผู้วิจัยได้ทำการแบ่ง การวิเคราะห์แต่ละประเภทของอสังหาริมทรัพย์ คือ บ้านเดี่ยว บ้านแถว และอาคารชุด(คอนโดมิเนียม) พบว่า การวิเคราะห์การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์ประเภทบ้านเดี่ยวจะมีการกระจุกตัวมากอยู่ในบริเวณ ตลอดแนวเส้นถนนราชพฤกษ์ ตั้งแต่จุดตัดถนนราชพฤกษ์กับถนนกัลปพฤกษ์จนไปจรดบริเวณปลายสุดเขตติลิ่งชันกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อกับเขตจังหวัดนนทบุรี ต่างจากถนนกัลปพฤกษ์ที่มีการกระจุกตัวหนาแน่นน้อยกว่า ในส่วนของอสังหาริมทรัพย์ประเภทบ้านแถวหรือตึกแถว จะมีการกระจุกตัวหนาแน่นตลอดแนวเส้นถนนกัลปพฤกษ์เป็นหลัก ต่างจากบริเวณถนนราชพฤกษ์ที่มีเพียง 3 - 4 โครงการ นอกจากนี้ในส่วนของอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม จะพบการกระจุกตัวมากในบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ตอนต้นเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง อย่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟฟ้า (Interchange) ที่สถานีบางหว้า เป็นเหตุผลที่ทำให้มีการพัฒนาอาคารชุดหนาแน่นในบริเวณนี้ (ภาพที่ 99)

6.1.2 การวิเคราะห์ราคาประเมินที่ดินที่มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น



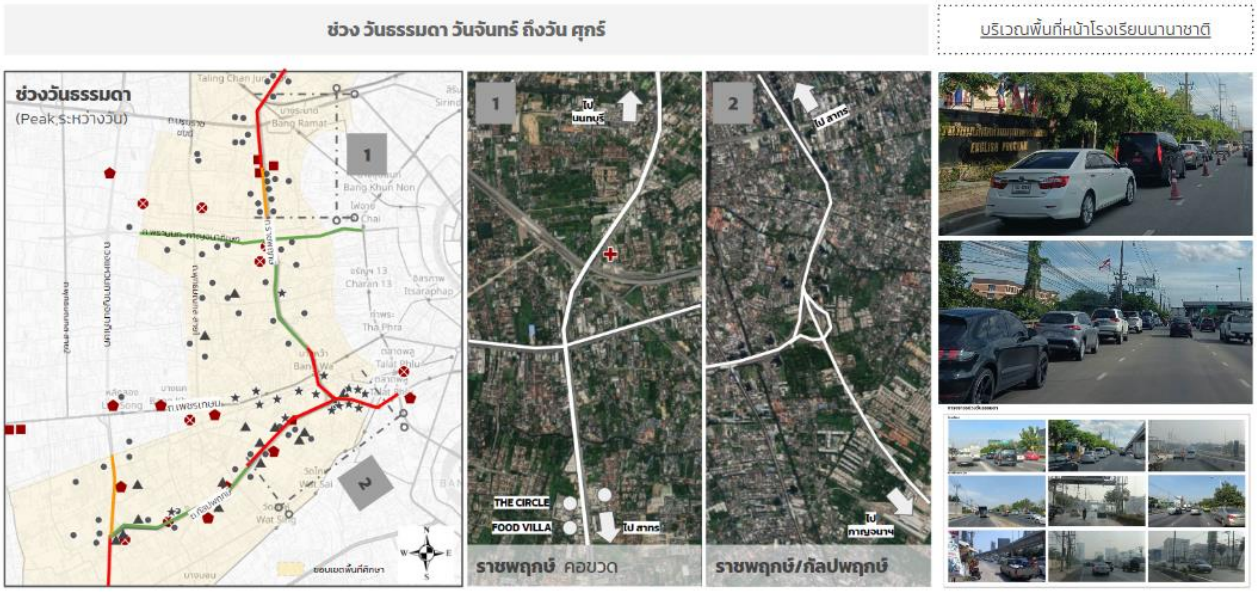
ภาพที่ 100 แสดงราคาประเมินที่ดินบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อมูลราคาประเมินที่ดินของสำนักงานกรมที่ดินกรุงเทพมหานคร (กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2565) พบว่า ราคาประเมินที่ดินบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์มีการปรับราคาประเมินเพิ่มขึ้นทุกช่วงการประเมินที่ดิน โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีการปรับราคาประเมินเพิ่มขึ้น คือการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในปีพ.ศ.2542 มาเป็น ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2549 และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในปีพ.ศ.2556 พบว่าราคาประเมินหน่วยที่ดินรอบปี พ.ศ.2555 – พ.ศ.2558 มาสู่ช่วงปี พ.ศ.2559 - พ.ศ.2562 มีการปรับราคาหน่วยที่ดินเพิ่มขึ้น เฉลี่ยจาก 65,000 ปรับเป็น 100,000 บาทต่อตารางวา บนถนนราชพฤกษ์ กับอีก 1 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการปรับราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น คือ ช่วงที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทั้งรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) บริเวณส่วนต่อขยายบางหว้า และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT) เป็นส่วนต่อขยายหลักสองในช่วงปี พ.ศ.2556 พบว่าราคาประเมินหน่วยที่ดินรอบ ปีพ.ศ.2559 - พ.ศ.2562 มาเป็นปี พ.ศ.2566 - พ.ศ.2569 ก็มีการปรับราคาเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

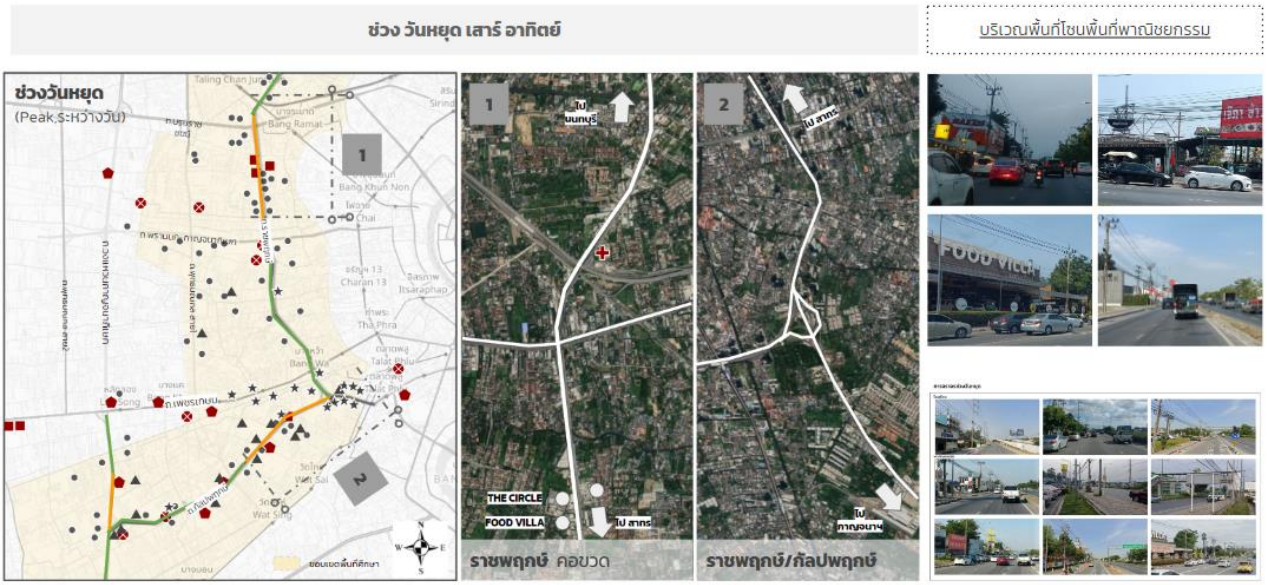
6.1.3 การวิเคราะห์รูปแบบการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์



ภาพที่ 101 แสดงข้อมูลการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์

ที่มา : ผู้วิจัย

จากการเก็บข้อมูลการจราจรในช่วงเวลาประมาณ 2 สัปดาห์ โดยแบ่งเป็นในช่วงวันธรรมดาและช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์ เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์ พบว่าการจราจรในช่วงวันธรรมดา(วันจันทร์ถึงวันศุกร์) จะพบการจราจรหนาแน่นใน 2 พื้นที่หลัก คือ 1. บริเวณจุดตัดของถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งจะมีความหนาแน่นในช่วงเช้าขาเข้าเมืองและช่วงเย็นขาออกเมือง โดยมีความหนาแน่นบริเวณร้านค้า ร้านอาหารเพื่อจับจ่ายใช้สอยก่อนเข้าบ้าน 2.บริเวณคอขวดเขตตลิ่งชันก่อนออกสู่เขตจังหวัดนนทบุรี จะมีการจราจรหนาแน่นเป็นจากรูปแบบของถนนที่เป็นคอขวดทำให้จะพบความหนาแน่นมากในเช้าและช่วงเย็น



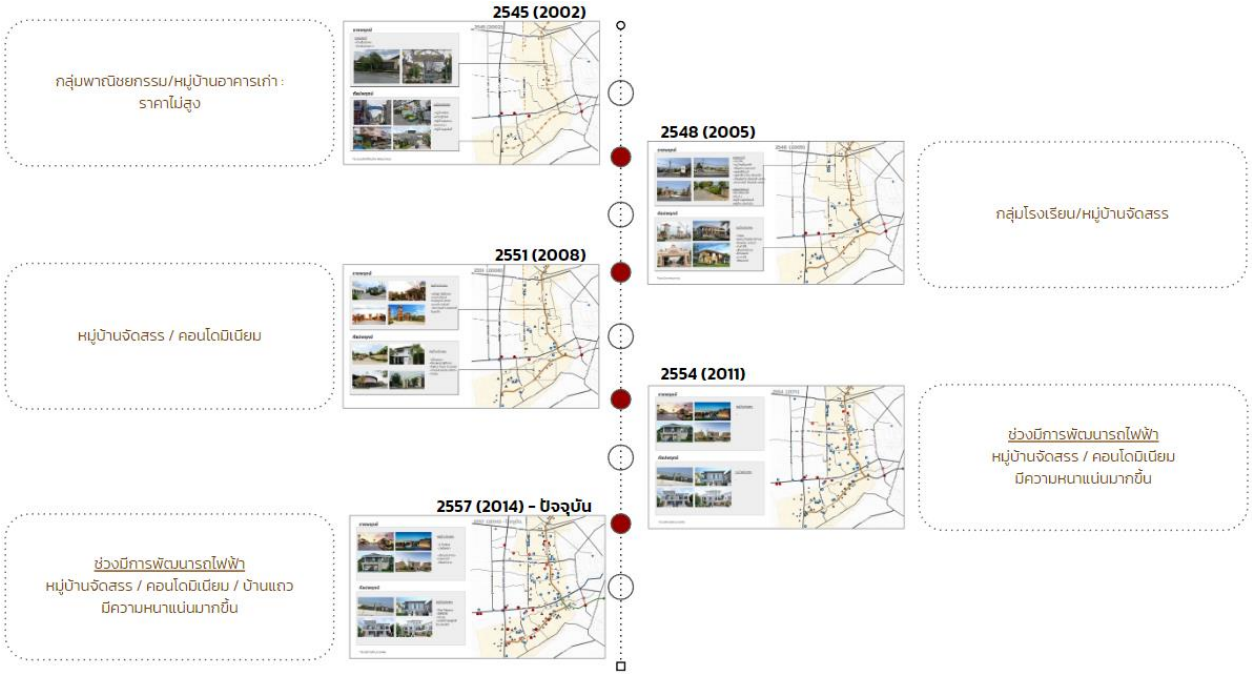
ภาพที่ 102 แสดงข้อมูลการจราจรกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์

ที่มา : ผู้วิจัย

สำหรับในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ จะพบการจราจรหนาแน่นมีปริมาณการจราจรหนาแน่นน้อยกว่าช่วงวันธรรมดา โดยจะมี 2 พื้นที่หลัก คือ 1.บริเวณถนนราชพฤกษ์ก่อนจะออกไปสู่จังหวัดนนทบุรี ซึ่งจะเป็นตำแหน่งที่มีการกระจุกตัวของพื้นที่พาณิชยกรรม ยกตัวอย่างเช่น คอมมูนิตี้มอลล์ช่วง The Circle และ Food villa 2.บริเวณช่วงกลางถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งจะเป็นตำแหน่งที่มีการกระจุกตัวในบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรม อย่างร้านค้าและร้านอาหาร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

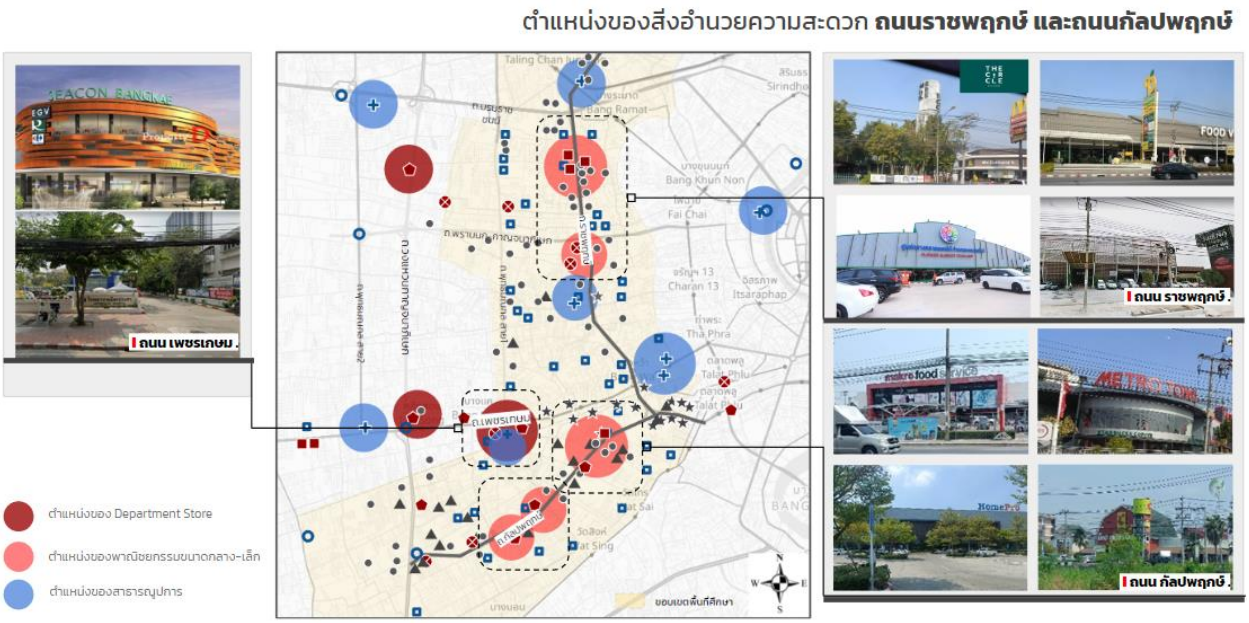
6.1.4 การวิเคราะห์รูปแบบพาณิชยกรรมกับตำแหน่งของอสังหาริมทรัพย์



ภาพที่ 103 แสดงลำดับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์

ที่มา : ผู้วิจัย

จากรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นบนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน เมื่อช่วงที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ตั้งแต่การพัฒนากลุ่มบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ ต่อมามีการพัฒนากลุ่มบ้านแถว ตึกแถว และสุดท้ายก็เกิดการพัฒนากลุ่มอาคารชุด ทั้งบริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ พบว่า พื้นที่ใดที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นจะมาพร้อมกับพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีรูปแบบแตกต่างกันไปตามแต่ละพื้นที่ ซึ่งรูปแบบพาณิชยกรรมที่มีการพัฒนาจะมีรูปแบบหรือบริการที่มีความสอดคล้องไปตามรูปแบบของที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นๆ



ภาพที่ 104 แสดงตำแหน่งของสิ่งอำนวยความสะดวก

ที่มา : ผู้วิจัย

กล่าวคือ ในบริเวณบ้านจัดสรรที่มีระดับราคาสูงอย่างโซนถนนราชพฤกษ์จะพบพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีลักษณะเป็น คอมมูนิตี้มอลล์ ยกตัวอย่างเช่น The Circle และ Food Villa รวมถึงร้านค้า ร้านอาหารในระดับราคาที่สูง ต่างจากในส่วนของถนนกัลปพฤกษ์ที่จะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถวอาคารพาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ จะพบพื้นที่พาณิชยกรรมที่จะมีลักษณะเป็นร้านค้าปลีกซูเปอร์มาร์เก็ต อย่าง Makro Big C รวมถึง ตลาดนัด ซึ่งมีระดับราคาเกรดที่ต่ำกว่า นอกจากนี้ในส่วนพาณิชยกรรมขนาดใหญ่(Department store) จะพบบนถนนสายประธานอย่าง ถนนเพชรเกษมที่มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยรวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดในผังเมืองรวม เอื้อให้เกิดการพัฒนา

จากการวิเคราะห์ตำแหน่งของพาณิชยกรรมมักจะเกิดขึ้นอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย โดยการพัฒนาในรูปแบบนี้สามารถอธิบายตามทฤษฎี Ribbon Development คือการที่มีการพัฒนาตามแนวเส้นถนนหลักกระจายตัวออกไปตลอดแนวของถนนโดยไม่ได้มีการพัฒนาในแนวลึก และสามารถอธิบายตามทฤษฎี Multi Nuclei theory หรือการขยายตัวของเมืองเกิดจากหลายศูนย์กลางไม่ได้เกิดมาจากเพียงศูนย์กลางใดศูนย์กลางหนึ่งเพียงแห่งเดียว ซึ่งเมืองที่มีขนาดใหญ่จะมีจำนวนของศูนย์กลางมากกว่าเมืองที่มีขนาดเล็ก ในปัจจุบันจุดศูนย์กลางมีหลากหลายประเภท เช่น ศูนย์กลางที่อยู่อาศัย ศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางอุตสาหกรรม เป็นต้น

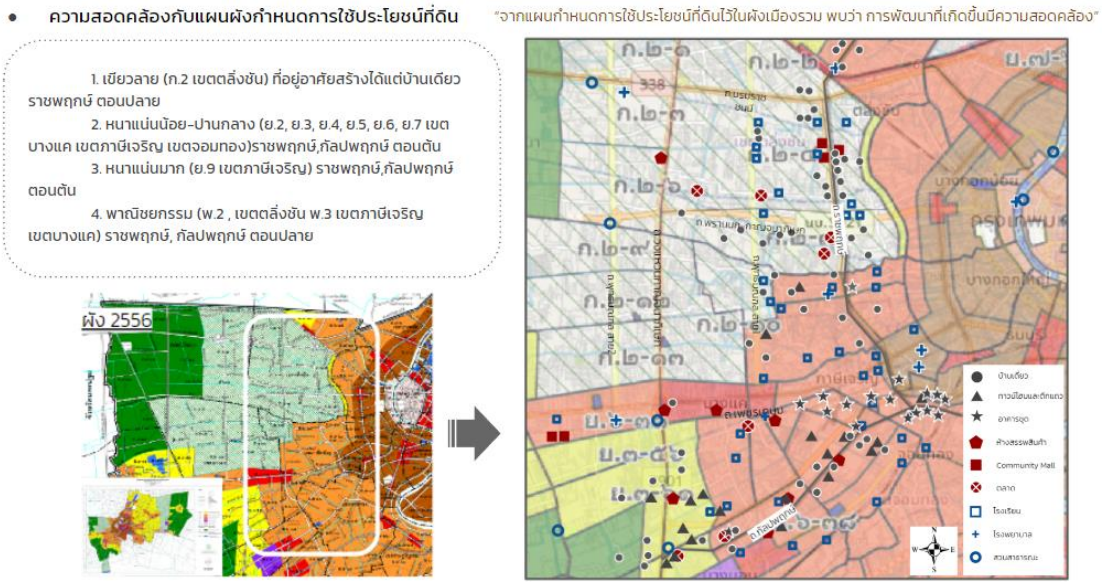
โดยสรุปการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์บนขอบเขตพื้นที่ศึกษาในด้านที่ 1 การกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์มีตำแหน่งการกระจุกตัวหนาแน่นในบริเวณช่วงต้นของถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดเป็นหลัก ซึ่งจะสอดคล้องกับกับราคาประเมินที่เดินในบริเวณนั้นที่มีราคาประเมินค่อนข้างสูง คือ อยู่ที่ประมาณ 80,000 – 200,000 บาทต่อตารางวา นอกจากนี้รูปแบบพาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นในถนน 2 สายหลักจะมีรูปแบบเป็นคอมมูนิตี้มอลล์ และตลาดนัดเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งถนนราชพฤกษ์ก็จะเป็นในรูปแบบที่มีราคาสูง ส่วนถนนกัลปพฤกษ์จะเป็นซูเปอร์มาร์เก็ต หรือ ร้านค้าปลีกเป็นส่วนใหญ่ สุดท้ายลักษณะทางกายภาพของด้านการจราจรในช่วงวันธรรมดาเวลาเร่งด่วนก็จะพบการจราจรหนาแน่นในช่วงขาเข้าเมือง เพราะถนน 2 สายนี้เป็นถนน 2 สายหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่ทางฝั่งตะวันเข้าสู่พื้นที่ย่านใจกลางเมือง ส่วนในช่วงวันหยุดหรือช่วงเวลาระหว่างวันก็จะมีการจราจรที่หนาแน่นบริเวณพื้นที่ถนนหน้าพื้นที่พาณิชยกรรม เพราะคนออกมาจับจ่ายใช้สอย รวมถึงรับประทานอาหาร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

6.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการเทียบเคียงกับผังเมืองรวม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และแผนการพัฒนาเมือง โดยผู้วิจัยได้ทำการแบ่งการวิเคราะห์ ออกมาเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 6.2.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กับแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน 6.2.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง 6.2.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กับตำแหน่งของสาธารณูปการ 6.2.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนากับแผนผังแสดงที่โล่ง

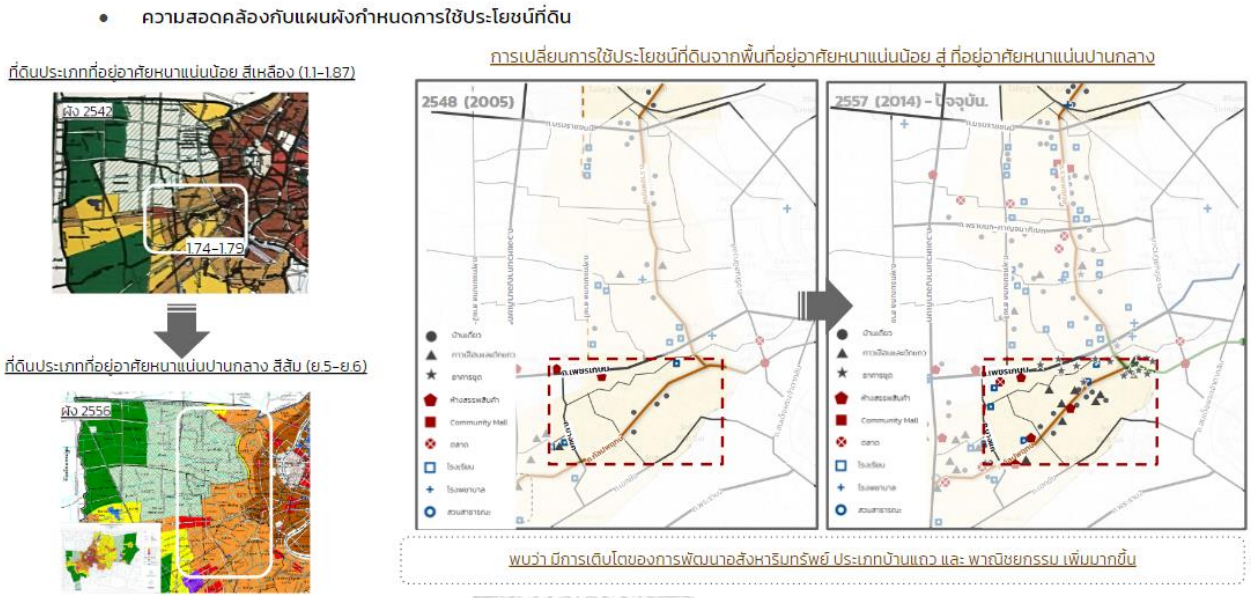
6.2.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กับแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน



ภาพที่ 105 แสดงแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน
ที่มา : ผู้วิจัย

จากแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามผังเมืองรวมพ.ศ.2556 ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้เป็นพื้นที่เขียวลาย ก.2 กับ พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงหนาแน่นมาก ย.2-ย.7 และ ย.9 ตามลำดับ จากการสำรวจผู้วิจัย พบว่าการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นบนขอบเขตพื้นที่ศึกษามีความสอดคล้องกับผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 ยกตัวอย่างเช่น ในโซนถนนราชพฤกษ์มีการกำหนดพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น ก.2 ซึ่งกำหนดไว้ว่า ในการจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวต้องมี

พื้นที่ดินแปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 100 ตารางวา เมื่อผู้วิจัยทำการสำรวจจึงพบเห็นโครงการบ้านเดี่ยวจัดสรรขนาดใหญ่จำนวนมาก หรือในบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงหนาแน่นมาก เมื่อทำการสำรวจจึงพบเห็นการพัฒนาที่อยู่อาศัยนอกจากประเภทบ้านเดี่ยวแล้ว ยังพบเห็นการพัฒนาบ้านแถวอาคารพาณิชย์ และอาคารชุด ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวสะท้อนรูปแบบการพัฒนาที่เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้เอาไว้

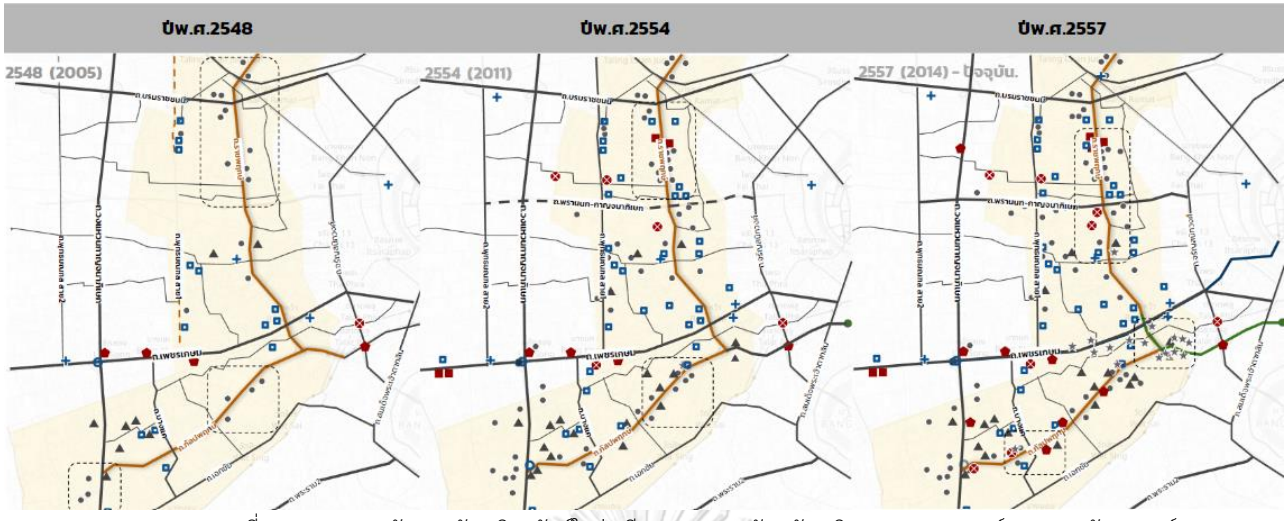


ภาพที่ 106 แสดงความเปลี่ยนแปลงแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงปี พ.ศ.2542 - พ.ศ.2556

ที่มา : ผู้วิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

นอกจากนี้การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในขอบเขตพื้นที่ศึกษาอยู่ในช่วงการเปลี่ยนการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในฉบับปีพ.ศ.2542 ฉบับปีพ.ศ.2549 และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปีพ.ศ.2556 ซึ่งในปีพ.ศ.2542 มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณตอนล่างถนนกัลปพฤกษ์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง แต่ในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวมฉบับปี พ.ศ.2549 และพ.ศ.2556 เปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง สีส้ม ย.5, ย.6 ทำให้เมื่อได้ทำการศึกษาข้อกำหนดย้อนหลังและวิเคราะห์การพัฒนาที่เกิดขึ้น พบว่าอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นในช่วงการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2542 กับหลังการบังคับใช้ผังเมืองรวมฉบับ พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2556 (ฉบับปัจจุบัน) มีความเปลี่ยนแปลงโดยสามารถอธิบายโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



ภาพที่ 107 แสดงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในช่วงปี พ.ศ.2542 - ปัจจุบัน บริเวณถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์

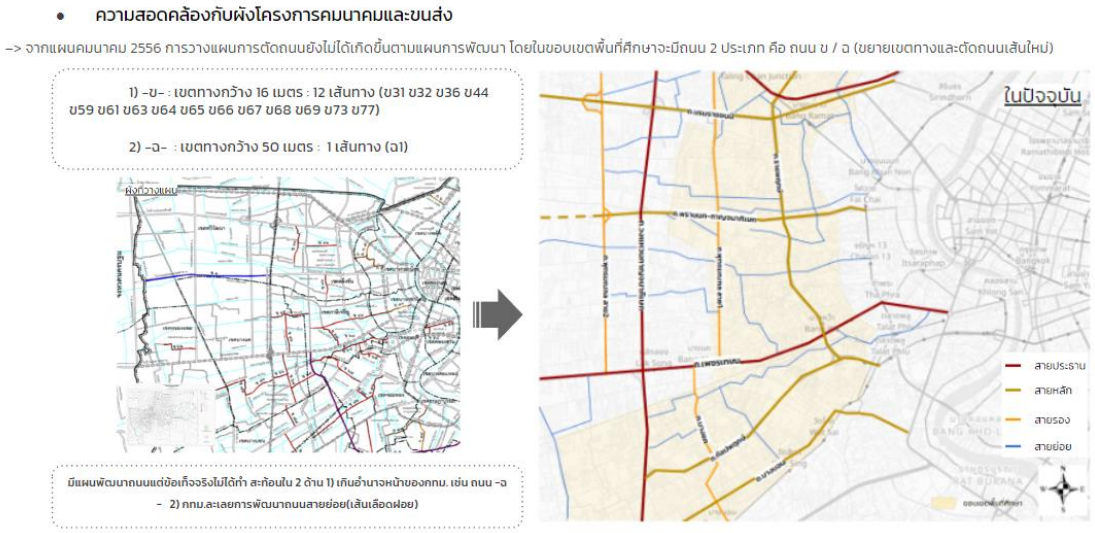
ที่มา : เว็ปไซต์ด้านอสังหาริมทรัพย์ การลงสำรวจและสรุปโดยผู้วิจัย

1.ด้านการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน บนถนนราชพฤกษ์มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมาโดยตลอด ทำให้พบว่าจากการเก็บข้อมูลการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2548 จนถึงปัจจุบัน มีการพัฒนาโครงการบ้านจัดสรรแนวราบประเภทบ้านเดี่ยวเป็นหลัก แต่ในส่วนของถนนกัลปพฤกษ์ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2542 มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง แต่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2556 (ฉบับปัจจุบัน) ข้อกำหนดมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพียงเล็กน้อย คือ ตอนล่างของถนนกัลปพฤกษ์ มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตสีเหลืองหรือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นเขตสีส้มที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5, ย.6) ทำให้พบว่าจากการเก็บข้อมูลการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2548 กับ ปีพ.ศ.2557 มีการพัฒนาโครงการบ้านจัดสรรแนวราบประเภทบ้านเดี่ยวก่อน หลังจากนั้นจึงพบการพัฒนาโครงการบ้านแถว ตึกแถว อาคารชุด(High-Rise) รวมไปถึงพื้นที่พาณิชยกรรม อย่างเช่น ซูเปอร์มาร์เก็ต

2.ด้านการควบคุมอาคาร ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2542 พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2556 ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (ก.2) ให้มีการกำหนดการจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่ดินแปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 100 ตารางวา ทำให้พบว่าในขอบเขตพื้นที่ศึกษาซึ่งจะอยู่บริเวณ ถนนราชพฤกษ์ จะมีเพียงบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวที่มีเนื้อที่ดินมากกว่า 100 ตารางวา แต่ในส่วนถนนกัลปพฤกษ์ ผังเมืองรวม

กรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ.2549 และพ.ศ.2556 เริ่มมีการควบคุมขนาดอาคารเพิ่มเติม โดยในเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง (ย.3) และ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางสีส้ม (ย. 5, ย.6) กำหนดให้สามารถสร้างอาคารได้หลากหลายประเภททั้ง ที่อยู่อาศัยรวม อาคารสูง ทำให้พบว่าบริเวณถนนกัลปพฤกษ์ หลังจากที่มีการบังคับใช้ผังเมืองรวมฉบับพ.ศ.2549 จะมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดทั้งรูปแบบ Low-rise และ High-Rise เพิ่มมากขึ้น

6.2.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง



ภาพที่ 108 แสดงแผนผังการโครงการคมนาคมและขนส่งบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกทม.

ที่มา : ผู้วิจัย

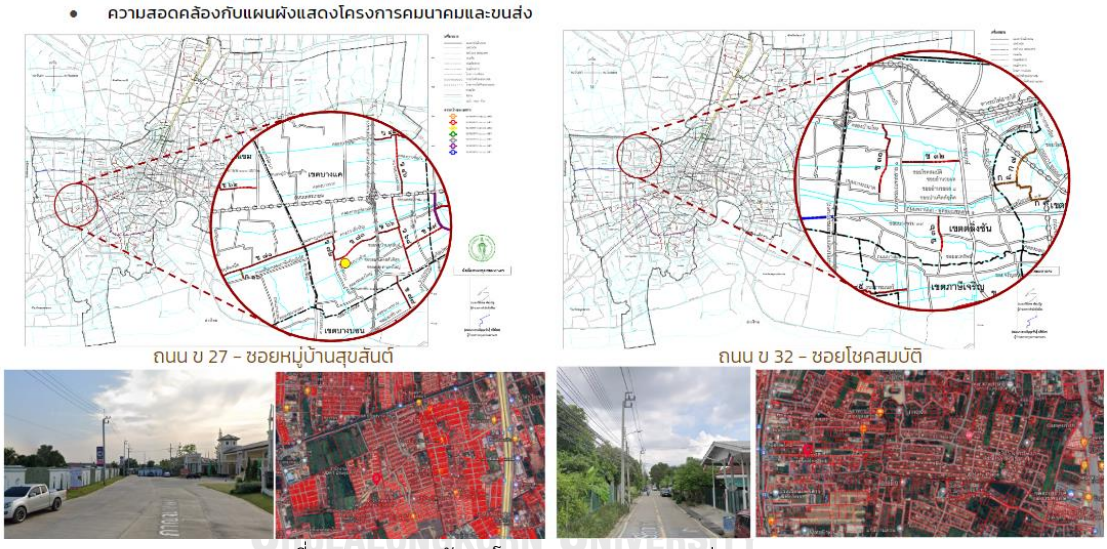
CHULALONGKORN UNIVERSITY

แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปีพ.ศ.2556 ได้มีการกำหนดเส้นทางการคมนาคมในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาทั้งการขยายเขตทางจากถนนสายเดิมและการตัดถนนสายใหม่ โดยจะมีถนน 2 รูปแบบหลัก คือ

1) ถนน ข มีทั้งหมด 12 เส้นทาง กำหนดเขตทางกว้าง 16 เมตร ซึ่งจะเป็นการพัฒนาถนนลำดับศักดิ์สายย่อย ประกอบไปด้วย ข31 ข32 ข36 ข44 ข59 ข61 ข63 ข64 ข65 ข66 ข67 ข68 ข 69 ข73 ข77

2) ถนน ฉ มีทั้งหมด 1 เส้นทาง กำหนดเขตทางกว้าง 50 เมตร ซึ่งจะเป็นการพัฒนาถนนลำดับศักดิ์สายหลัก ประกอบไปด้วย ถนน ฉ1

จากการศึกษาผ่านแผนที่และลงสำรวจพื้นที่ศึกษา พบว่า ถนน ข 12 สาย และ ถนน ฉ 1 สาย ในปัจจุบันยังไม่พบการพัฒนาถนนเส้นใดตามผังการคมนาคมที่ได้วางเอาไว้ ไม่ว่าจะเป็นการขยายเขตทางหรือการตัดถนนสายใหม่ ทั้งนี้ ในข้อเท็จจริงจากการพัฒนาที่เกิดขึ้นดังกล่าวสะท้อน ใน 2 ประเด็น คือ 1.การพัฒนาถนนเกินอำนาจของกรุงเทพมหานคร ยกตัวอย่างเช่น ถนน ฉ ซึ่งในปัจจุบัน 1 มิ.ย.2566 เพิ่งมีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืน 2.เกิดจากการที่กรุงเทพมหานครอาจจะละเลยการพัฒนาถนนสายย่อย นำไปสู่การพัฒนาที่เกิดขึ้นเกาะตามแนวถนนสายหลักเป็นส่วนใหญ่และมีรูปแบบการพัฒนาเป็นไปตาม ทฤษฎี Ribbon Development



ภาพที่ 109 แสดงแผนผังการโครงการคมนาคมและขนส่งของถนนสาย ข

ที่มา : แผนผังการโครงการคมนาคมและขนส่ง สรุปโดยผู้วิจัย

นอกจากนี้ถนนสาย ข ที่กำหนดในแผนผังการคมนาคมและขนส่ง หลายเส้นทาง ผู้วิจัยพบว่าในพื้นที่จริง พื้นที่ส่วนหนึ่งของถนนมีการพัฒนาโดยภาคเอกชนแล้ว ซึ่งเป็นถนนโครงการเพื่อเข้าหมู่บ้านจัดสรร ที่พัฒนาโดยภาคเอกชน ยกตัวอย่างเช่น ถนน ข27 เป็นซอยหมู่บ้านสุขสันต์ ซึ่งมีการอยู่อาศัยหนาแน่น 2 ฝั่งของถนน และถนนอีกสายคือ ถนน ข32 เป็นซอยโชคสมบัติ ก็มีการพัฒนาถนนบางส่วนเพื่อพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรเช่นเดียวกัน เป็นต้น

6.2.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์กับตำแหน่งของสาธารณูปการ

โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่4 มีการกำหนดขอบเขตรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการในแต่ละประเภท ว่าควรมีระยะรัศมีการให้บริการครอบคลุมขอบเขตพื้นที่กว้างเท่าไรบ้าง เพื่อที่จะได้กำหนดปริมาณหรือจำนวนของสาธารณูปการนั้นๆ ให้เพียงพอและครอบคลุมต่อความต้องการ การใช้งานของประชาชนในแต่ละพื้นที่

โดยระยะรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการในกรุงเทพมหานคร(อ้างอิงจากโครงการจัดทำผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่4) ได้กำหนดระยะรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการ ออกมาใน 3 ประเภทได้แก่ 1.สถานศึกษา คือ ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา 2.สถานพยาบาล คือ โรงพยาบาล และศูนย์บริการสาธารณสุข 3.สวนสาธารณะ คือ สวนสาธารณะระดับเมือง สวนสาธารณะระดับย่าน และ สวนสาธารณะระดับชุมชน (ดังปรากฏในตารางที่ 17)

ตารางที่ 17 ตารางแสดงระยะรัศมีการให้บริการ

ประเภทสาธารณูปการ	ระยะรัศมีการให้บริการ (กิโลเมตร)	อื่นๆ
สถานศึกษา โรงเรียน (รัฐ/เอกชน)		
โรงเรียนประถม	1	
โรงเรียนมัธยม	2.5	
สถานพยาบาล		
โรงพยาบาล	5	
ศูนย์บริการสาธารณสุข	2.5	
สวนสาธารณะ		
ระดับเมือง	10	
ระดับย่าน	5	
ระดับชุมชน	2.5	
รวม		

ที่มา : โครงการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปรับปรุงครั้งที่4

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

เมื่อพิจารณาสาธารณูปการบนขอบเขตพื้นที่ศึกษาพบว่า มีรัศมีการให้บริการดังต่อไปนี้ 1. สถานศึกษามีรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตร ถึง 2.5 กิโลเมตร 2.โรงพยาบาลมีรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 2.5 กิโลเมตร ถึง 5 กิโลเมตร และ3.สวนสาธารณะมีรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 2.5 กิโลเมตร โดยผู้วิจัยได้นำรัศมีการให้บริการของแต่ละสาธารณูปการ มาวิเคราะห์ร่วมกับตำแหน่งที่ตั้งในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา (ดังปรากฏในภาพที่ 110)

ภาพที่ 110 รัศมีการให้บริการของสาธารณูปการทั้งหมดบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ภาพที่ 111 รัศมีการให้บริการด้านสถานศึกษาบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

โดยรัศมีการให้บริการด้านสถานศึกษาจากการวิเคราะห์พบว่าสถานศึกษา ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนมีการกระจายตัวหนาแน่น โดยจะมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก และถนนสายรอง

ภาพที่ 112 รัศมีการให้บริการด้านสถานพยาบาลบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ในส่วนของสถานพยาบาล จากการวิเคราะห์รัศมีการให้บริการพบว่า มีการกระจายตัวอยู่หลายพื้นที่โดยเฉพาะถนนสายหลัก แต่โรงพยาบาลสวนใหญ่ที่พบจะเป็นโรงพยาบาลที่พัฒนาโดยภาคเอกชนเกือบทั้งหมด

ภาพที่ 113 รัศมีการให้บริการสวนสาธารณะบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ในส่วนของสวนสาธารณะ พบว่า ในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะพบเพียง 2 แห่ง เท่านั้น โดยมีเพียงแห่งเดียวที่อยู่ติดกับถนนกัลปพฤกษ์ แต่ในบริเวณถนนราชพฤกษ์ไม่พบสวนสาธารณะแม้แต่แห่งเดียว

ภาพที่ 114 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างจำนวนสาธารณูปการของภาครัฐและภาคเอกชนบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ซึ่งการวิเคราะห์รัศมีการให้บริการของสาธารณูปการทั้งของภาครัฐ และภาคเอกชน(ดังปรากฏในภาพที่ 110) จะเห็นได้ว่ามีความครอบคลุมในขอบเขตพื้นที่ศึกษา แต่เมื่อผู้วิจัยได้ทำการแบ่งประเภทสาธารณูปการที่พัฒนาโดยภาคเอกชน และภาครัฐ(ดังปรากฏในภาพที่ 114) พบว่าสาธารณูปการที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการนำการพัฒนาของภาคเอกชนเป็นหลัก แต่ไม่ได้เกิดจากการพัฒนาของภาครัฐ โดยเฉพาะโรงพยาบาล ซึ่งข้อเท็จจริงสาเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่ภาครัฐไม่ได้มีพื้นที่ดินเพียงพอที่สามารถนำไปพัฒนาต่อได้ ไม่ว่าจะเป็นทั้งในส่วนของโรงพยาบาลหรือสวนสาธารณะก็ตาม เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับแนวคิดทฤษฎีของ เมืองน่าอยู่(Livable City) และเมืองสุขภาวะ (Healthy City) ซึ่งเป็นแนวคิดในการส่งเสริมให้ประชาชนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดี เช่น มีทางเลือกของการสัญจรโดยการส่งเสริมการเดินเท้า มีการสร้างสภาพแวดล้อมที่ถูกสุขอนามัย มีองค์ประกอบพื้นฐานในการดำรงชีวิตเพียงพอต่อประชาชนทุกระดับ เป็นต้น

โดยสรุปจากการวิเคราะห์รัศมีการให้บริการของสาธารณูปการแต่ละประเภทบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ในระดับสถานศึกษา โรงเรียน โรงพยาบาล จนไปถึง พื้นที่สวนสาธารณะ พบว่า ในพื้นที่ศึกษา มีจำนวนโรงเรียนที่ครอบคลุมตั้งแต่ในระดับอนุบาลจนถึงมหาวิทยาลัย โดยความพิเศษของพื้นที่บริเวณนี้คือการที่มีจำนวนโรงเรียนนานาชาติหลายแห่งกระจายตัวอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสอดคล้องกับที่อยู่อาศัยที่ส่วนใหญ่เป็นบ้านจัดสรรระดับราคาสูงในพื้นที่โซนราชพฤกษ์

ในส่วนของโรงพยาบาล ในบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา พบว่า โรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่มีบริการด้านสุขภาพรองรับอย่างครบครันจะมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในถนนสายประธาน หรือถนนสายหลัก อย่างถนนเพชรเกษม และถนนบรมราชชนนี แต่ในส่วนของถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ซึ่งเป็นถนนสายหลัก แต่ยังไม่พบเห็นการตั้งโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่มีบริการรองรับการรักษาพยาบาลครบครัน เพียงแต่จะพบเห็นสถานพยาบาลขนาดกลาง คลินิกรักษาพยาบาลที่มีบริการรองรับเพียงเฉพาะบางด้านเท่านั้น

ในส่วนของพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา พบว่า มีสวนสาธารณะเพียง 2 แห่งที่เปิดให้บริการรองรับ แต่สำหรับพื้นที่สวนสาธารณะอื่นๆ จะตั้งอยู่นอกบริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษาทั้งหมด โดยรูปแบบและลักษณะของสวนสาธารณะบริเวณพื้นที่ชานเมืองจะมีความแตกต่างกับสวนสาธารณะภายในเมือง กล่าวคือ สวนสาธารณะภายในเมืองจะมีรูปแบบขอบเขตที่ชัดเจน เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ แต่สวนสาธารณะบริเวณชานเมืองที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร มักจะเกิดขึ้นบริเวณจุดตัดของถนน 2 สาย หรือบริเวณทางกลับรถ ซึ่งจะมีพื้นที่โล่งว่างใต้สะพานที่ไม่ได้ถูกใช้งาน ทางกรุงเทพมหานครก็จะนำพื้นที่เหล่านั้นมาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ ซึ่งปัญหาที่พบเจอจะเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงลำบาก เพราะถูกขนาบด้วยถนนสายหลัก

6.2.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการพัฒนากับแผนผังแสดงที่โล่ง

ภาพที่ 115 แสดงผังพื้นที่โล่งว่างบนขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : ผู้วิจัย

ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา บนถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ มีการกำหนดพื้นที่โล่งว่าง เป็น 3 ลักษณะหลัก คือ

1) พื้นที่โล่งว่างเพื่อสงวนรักษาสภาพระบายน้ำตามธรรมชาติ แต่ปัจจุบันพื้นที่โซนราชพฤกษ์หนาแน่นไปด้วยพื้นที่อยู่อาศัยประเภท บ้านเดี่ยว ซึ่งก็ยังเป็นการพัฒนาที่อยู่ภายใต้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่กำหนดเอาไว้

2) กำหนดที่โล่งว่างเป็นสีเขียวอ่อนให้เป็นที่โล่งเพื่อการนันทนาการและการรักษาสิ่งแวดล้อม คือ ล.1-90 เป็นสวนบริเวณทางแยกระหว่างถนนกาญจนาภิเษก ตัดกับ ถนนกัลปพฤกษ์ ซึ่งปัจจุบันมีการเปิดใช้งานแล้ว และ ล.1-83 เป็นสวนบริเวณทางแยกระหว่างถนนราชพฤกษ์ ตัดกับ ถนนกัลปพฤกษ์ มีการพัฒนาแล้วแต่ปัจจุบันพบว่ายังไม่มีการเปิดใช้งาน และพื้นที่ส่วนหนึ่งถูกในไปใช้ในกิจการอื่น คือ อู่จอดรถเมล์

3) กำหนดเป็นสีเขียวเข้ม ให้เป็นที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนน คือ ล.2-36 จะอยู่ตลอดแนวถนนกัลปพฤกษ์ และ ล.2-21 จะอยู่ตลอดแนวถนนราชพฤกษ์

6.3 การอภิปรายและสรุปผล

การพัฒนาที่เกิดขึ้นบน ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ มีรูปแบบการพัฒนาที่เริ่มต้นจากการที่ภาครัฐพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทั้ง 2 สาย คือ ถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ และเปิดใช้งานในช่วงปี พ.ศ.2543 และพ.ศ.2545 ตามลำดับ ส่งผลทำให้เกิดการกระตุ้น การพัฒนาที่ดินของภาคเอกชนทั้ง 2 ฝั่งถนน โดยพบว่า อสังหาริมทรัพย์กลุ่มแรกที่เกิดขึ้นคืออสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย โดยมีรูปแบบเป็นบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่พัฒนาขึ้นเป็นลำดับแรก หลังจากนั้นจึงเริ่มมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว และตึกแถวตาม ซึ่งการพัฒนาที่เกิดขึ้นจะมีรูปแบบลักษณะที่เป็นแบบ Ribbon Development หรือ การที่จะมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เกาะตามแนวเส้นถนนใหญ่เป็นหลักทอดยาวออกไปตลอดแนวเส้นถนน ในช่วงเวลาต่อมาเมื่อความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นจะเริ่มพบเห็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม และสาธารณูปการตามมาอย่างเช่น คอมมูลนิตี้มอลล์ และตลาดนัด รวมถึงกลุ่มโรงเรียน ซึ่งในบริเวณนี้พบเป็นรูปแบบโรงเรียนนานาชาติหลายแห่ง เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในบริเวณนี้ซึ่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

เป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูง สุดท้ายในช่วงที่มีการพัฒนารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน และสายสีเขียว ในช่วงปี พ.ศ.2556 พบว่า จะมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยแนวสูงประเภทอาคารชุดตามมา จะเห็นได้ว่าในบริเวณพื้นที่ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ เกิดเป็นกลุ่มการอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันตก ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันรองรับการใช้ชีวิต ทั้งพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่จับจ่ายใช้สอย คอมมูลนิตี้มอลล์ และตลาดนัด รวมถึง สาธารณูปการ โรงเรียน และโรงพยาบาล ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเมืองชายขอบ หรือ Edge City ซึ่งเป็นรูปแบบการขยายตัวของเมืองที่แยกออกจากพื้นที่ชั้นใน

จากรูปแบบการพัฒนาที่เกิดขึ้นดังกล่าวบนถนนราชพฤกษ์และถนนกัลปพฤกษ์ เมื่อผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์เทียบเคียงกับข้อกำหนดผังเมืองรวม พบว่า มีทั้งประเด็นการพัฒนาที่มีความสอดคล้องและไม่สอดคล้อง กับข้อกำหนดที่ผังเมืองรวมได้กำหนดเอาไว้ ซึ่งในประเด็นที่สอดคล้องคือเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่การพัฒนาในปัจจุบันเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนดเอาไว้ และในประเด็นที่ไม่มีความสอดคล้อง คือ 1.แผนผังกำหนดเส้นทางการคมนาคมและขนส่ง ที่ในปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาที่เป็นไปตามแผนที่กำหนดเอาไว้ 2.แผนผังที่โล่ง ซึ่งบริเวณพื้นที่ที่มีการกำหนดเป็นสีเขียวอ่อนให้เป็นที่โล่งเพื่อการนันทนาการและการรักษาสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันมีการพัฒนาแล้วแต่ยังไม่ได้เปิดใช้งาน ประกอบกับพื้นที่ส่วนหนึ่งถูกใช้ในกิจการอื่นอย่างสถานีอู่จอดรถเมล์ 3.ด้านสาธารณูปการ ที่พบว่าการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากภาครัฐ โดยเฉพาะสาธารณูปการอย่างเช่น โรงพยาบาล เป็นต้น จึงนำมาสู่ข้อเสนอแนะทางวิชาการทั้งต่อภาครัฐ และภาคเอกชนโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

6.4 ข้อเสนอแนะทางวิชาการ

จากการศึกษาพัฒนาการของอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ศึกษาถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ รวมไปถึงการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ รูปแบบการพัฒนาเมืองและอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นตามมาหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการวิเคราะห์ร่วมกับแผนพัฒนาเมืองที่ภาครัฐได้วางแผนเอาไว้ นำมาสู่ข้อเสนอทางวิชาการโดยมีรายละเอียดแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

6.4.1 ข้อเสนอแนะทางวิชาการต่อภาครัฐ

จากการวิเคราะห์ความสอดคล้องของการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันกับแผนการพัฒนาเมือง สามารถอธิบายรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์ผังการคมนาคมกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในปัจจุบัน ภาครัฐควรจะมีการส่งเสริมการพัฒนาถนนสายย่อยหรือถนนภายในย่านชุมชนด้วย ไม่เพียงแต่ให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เท่านั้น เพราะในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนสายย่อยนอกจากจะช่วยลดปริมาณความหนาแน่นของการจราจรถนนสายหลักแล้ว ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อย่าน ซึ่งจากการวิเคราะห์ถนนสายย่อยหลายสายที่ภาครัฐได้มีการกำหนดเอาไว้ สามารถเชื่อมต่อเข้าไปกับถนนโครงการของบ้านจัดสรรที่มีการพัฒนาแล้วในปัจจุบัน
2) การวิเคราะห์สาธารณูปการกับการพัฒนาของภาครัฐในปัจจุบัน เนื่องจากที่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พัฒนาใหม่ เมื่อภาครัฐมีการเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนแล้ว ภาครัฐควรจะมีการนำเครื่องมือทางผังเมืองด้านอื่นๆมาใช้งานด้วย เช่น การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาที่ดิน หรือการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินในการนำมาพัฒนาสาธารณูปการด้านต่างๆ เพื่อรองรับกับคนที่จะเข้ามาอยู่อาศัยในอนาคต
3) การวิเคราะห์ผังที่โล่งว่างกับการพัฒนาในปัจจุบัน ผังที่โล่งว่างที่มีการกำหนดในผังเมืองรวมในหมวดที่โล่งว่างเป็นสีเขียวอ่อนให้เป็นที่โล่งเพื่อการนันทนาการและการรักษาสิ่งแวดล้อม คือ ล.1-90 ในปัจจุบันมีการนำไปใช้งานในรูปแบบอื่นคือพื้นที่จอดรถเมล์ ภาครัฐหรือกรุงเทพมหานคร ควรที่จะมีการนำแผนพัฒนาดังกล่าวมาบังคับใช้ให้เป็นไปตามที่กำหนดเอาไว้
4) ในด้านขนส่งมวลชนภาครัฐควรจะมีการศึกษาเส้นทางการเดินรถขนส่งมวลชนสาธารณะ ในบริเวณถนนสายใหม่หลังจากการตัดถนนเสร็จสิ้น เพื่อให้มีบริการที่สามารถรองรับกับการอยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นหนาแน่นตามมาในอนาคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

6.4.2 ข้อเสนอแนะทางวิชาการต่อภาคเอกชน

จากรูปแบบการวิเคราะห์ความสอดคล้องของการพัฒนาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันกับแผนการพัฒนาเมือง สามารถอธิบายรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1) ในด้านการวิเคราะห์การกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยจะพบว่าเมื่อมีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นๆมักจะเกิดพื้นที่พาณิชยกรรมตามมา ดังนั้นภาคเอกชนสามารถนำรูปแบบการพัฒนาดังกล่าวมาปรับใช้ในการวางแผนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมได้
2) ในการวิเคราะห์ด้านระดับราคาจากราคาประเมินที่ดินที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในทุกๆช่วงปี เป็นหนึ่งปัจจัยที่ภาคเอกชนสามารถนำไปศึกษาและปรับใช้กับแผนในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของบริษัทเพื่อทำให้สามารถพัฒนาได้กับมีความคุ้มค่าในด้านการลงทุน
3) ในด้านการพัฒนาของอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นบนถนนตัดใหม่หรือพื้นที่พัฒนาใหม่ เป็นโอกาสสำคัญในการเลือกลงทุนโครงการใหม่ของภาคเอกชน เพราะเป็นการสร้างโอกาสให้กับบริษัทในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต เพิ่มข้อได้เปรียบในการลงทุน ผ่านการศึกษาข้อมูลจากแผนการพัฒนาของภาครัฐ

6.4.3 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำการวิจัยครั้งต่อไป ในอนาคตสามารถศึกษาเพิ่มเติมในบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะบริเวณถนนราชพฤกษ์ในฝั่งเขตตลิ่งชัน กำลังจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวมฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 จากพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท และเกษตรกรรม (ก.2) จะถูกเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยสีเหลือง ซึ่งจะส่งผลทำให้ในอนาคตมีการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บรรณานุกรม

AIA's 10 *Principles for Livable Communities*. https://aiawa.org/wp-content/uploads/2018/01/2007-10-Principles-for-Livable-Communities-Issue-Brief-2007.pdf

Christaller. (2476). แนวคิดทฤษฎี *Central place theory*. https://www.greelane.com/th/มนุษยศาสตร์/ภูมิศาสตร์/central-place-theory-1435773

GOOGLE EARTH PRO URBAN TH. (2527-2563). ภาพถ่ายทางอากาศ บริเวณฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

Poonyakanok, W. (2559). การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (*Transit-Oriented Development)*. http://www.urbanwhy.com/2016/12/20/transit-oriented-development/

REALIST. (2558). กัลปพฤกษ์ ทำเลทอง แห่งอนาคต. https://thelist.group/realist/blog/กัลปพฤกษ์-ทำเลทอง/

Think of living. (2563). ประเภท *segment* ของคอนโดมิเนียมและบ้านแนวราบกับการรีวิวเจาะลึก. https://thinkofliving.com/ข่าว/ประเภท-segment-ของคอนโดมิเนียมและบ้านแนวราบ-กับการรีวิวเจาะลึก-10724

UDDC. (2565). *Living Score* ย่านที่สะดวกต่อการใช้ชีวิตประจำวัน. https://www.uddc.net/

UDDC กรุงเทพมหานคร. โครงการกรุงเทพฯ 250. กรุงเทพฯ 250. https://bangkok250.net/

Ullman, H. (2514). แนวคิดทฤษฎี Multi Nuclei Theory. http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/51810257/chapter2.pdf

กรมธนารักษ์. (2565). สรุปราคาประเมินที่ดินรายหน่วยที่ดิน รอบบัญชีปีพ.ศ.2566 – 2569 จังหวัดกรุงเทพมหานคร. http://assessprice.treasury.go.th/

กรุงเทพมหานคร. (2556-2575). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี. http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER064/GENERAL/DATA0003/00003950.PDF

http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER072/GENERAL/DATA0000/00000391.PDF

กรุงเทพมหานคร. (2560). สถิติด้านสาธารณูปการที่เกี่ยวกับสวนสาธารณะ สนามกีฬาและลานกีฬาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/354/aboutcpud/study%20report/2561/10.สถิติด้านสาธารณูปการที่เกี่ยวกับสวนสาธารณะ%20สนามกีฬาและลานกีฬาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร%20ปี%20พ.ศ.%202560.pdf

กรุงเทพมหานคร, ส. ส. (2558). ผังนครหลวง 2533 (*Greater Bangkok Plan* 2533) https://www.facebook.com/432982046776094/posts/803796129694682/

กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร. (2565). ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานคร https://webportal.bangkok.go.th/cpud

ชูชาติ เตชะโพธิวรคุณ. (2561). การกระจายเชิงพื้นที่ของหมู่บ้านจัดสรรภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครฯ กรณีศึกษา เขตหนองจอก https://so01.tci-thaijo.org/index.php/arch-kku/article/view/109489

ปานปั้น รองหานาม. (2558). วิวัฒนาการผังเมืองของประเทศไทย Evolution of Urban Planning of Thailand. https://so04.tci-thaijo.org/index.php/NAJUA/article/view/44791

พนิต ภู่จินดา ยศพล บุญสม. (2559). แนวคิดเมืองต้นแบบUrban Design Guideline for Specific Purposed Towns https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jed/article/view/68472

ราชกิจจานุเบกษา. (2556). กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

สุลักษณ์ สังข์รุ่ง. (2538). การควบคุมการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักของกรุงเทพมหานค*i*กรณีศึกษาถนนศรีนครินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาคผนวก

อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัย

	รูปโครงการ	ชื่อโครงการ	ขนาดที่ดิน/พื้นที่ใช้สอย	จำนวน (Units)	ปีที่เริ่มสร้าง (พ.ศ.)	อื่นๆ
พ.ศ.2542 – ปัจจุบัน โครงการบนถนนราชพฤกษ์และพื้นที่ใกล้เคียง (บ้านเดี่ยว) -- > (E: Economy, M: Main Class, U: Upper, L: Luxury)						
1		ลัดดารมย์ ราชพฤกษ์-ปิ่นเกล้า	90 ตร.วา / 300 ตร.ม.	114	2558	M
2		Casa Legend ราชพฤกษ์-ปิ่นเกล้า	60-140 ตร.วา / 197-409 ตร.ม.	125	2556	U
3		ลดาวัลย์ ปิ่นเกล้า-สาทร	100 ตร.วา / 400 ตร.ม.	65	2558	L
4		บ้านนันทวัน ปิ่นเกล้า-สาทร	n/a	131	2547	L
5		หมู่บ้านยูนิคโฮมส์	n/a	71	2547	E-M
6		หมู่บ้าน ปรีชา 2 ปิ่นเกล้า	n/a	21	2547	L
7		หมู่บ้าน ปรีชา 1 ปิ่นเกล้า	n/a	82	2547	L
8		หมู่บ้าน นันท์นลิน	n/a	14	2543	L

9		หมู่บ้าน นันทวัน ปิ่นเกล้า-สาทร (เข้าจากบรมฯ)	100-204 ตร.วา / 235-507 ตร.ม.	382	2548	L
10		บ้านนันทวัน สาย1	n/a	151	2545	M
11		หมู่บ้าน ชีวาวัลย์ ปิ่นเกล้า-สาทร	100-123.40 ตร.วา / 333-432 ตร.ม.	52	2562	L
12		Grand Bangkok Boulevard สาทร-ราชพฤกษ์	50 ตร.วา / 316-464 ตร.ม.	132	2559-2560	U-L
13		Grand Bangkok Boulevard สาทร-ปิ่นเกล้า	n/a ตร.วา / 462-532 ตร.ม.	36	2558	L
14		หมู่บ้าน NUSASIRI SATHORN-PINKLAO	n/a	94	2558	L
15		หมู่บ้าน Q TWELVE	297.6–315.3 ตร.วา / 988-1,000 ตร.ม.	12	2555	L
16		บ้านปิ่นเกล้า GOLDEN HERITAGE	130 ตร.วา / 312-514 ตร.ม.	212	2553	L
17		หมู่บ้าน ธีรินทร์ ธาม ตลิ่งชัน	51.9 ตร.วา / 189-249 ตร.ม.	54	2565	U
18		พฤกษ์ภิรมย์ สาทร-ราชพฤกษ์(ตรงข้าม Food Villa)	n/a	62	2551	L

19		ธีรินทร์ ราชพฤกษ์	n/a	48	2548	U
20		ชวนชื่นรีเจนท์ ราชพฤกษ์	n/a ตร.วา / 100-120 ตร.ม.	70	2558	U
21		Ladawan ลดาวัลย์ ราชพฤกษ์-ปิ่นเกล้า	150-217 ตร.วา / 380-437 ตร.ม.	234	2555	L
22		พฤกษ์ภิรมย์ ราชพฤกษ์-สาทร (จุดตัดพรานนก)	223 ตร.วา / 552 ตร.ม.	83	2557-2558	L
23		The Palazzo จรัญ -ราชพฤกษ์	114 ตร.วา / 346 ตร.ม.	30	2557-2558	L
24		เศรษฐสิริ ราชพฤกษ์ - จรัญ สนิทวงศ์	52 ตร.วา / 160-353 ตร.ม.	234	2562-2563	U-L
25		GRAND BANGKOK BOULEVARD ราชพฤกษ์-จรัญ	140-167 ตร.วา / 494-580 ตร.ม. บนพื้นที่ 61 ไร่	92	2557-2558	L
26		หมู่บ้าน RICHIE HOUSE	n/a	7	2565	L
27		หมู่บ้าน THE MARQ ราชพฤกษ์ – จรัญ สนิทวงศ์	100 ตร.วา / 540-600 ตร.ม.	52	2562	L
28		บ้านฟ้า กรีนพาร์ค รอยัล พุทธมณฑล สาย 1Green Park Royal	122.5-143.2 ตร.วา / 207-280 ตร.ม.	90	2548	M

29		Narasiri นาราสิริ พุทธมณฑล สาย 1	105-161 ตร.วา / 294-380ตร.ม.	57	2555-2556	L
30		บางกอก บูเลอ วาร์ด ซิกเนเจอร์ สาทร – ราชพฤกษ์	102.3 ตร.วา / 356 ตร.ม. บนพื้นที่ดิน 72 ไร่กว่าๆ	134	2562-2563	L
31		The Obsidian พุทธมณฑล สาย 1	n/a ตร.วา / 675 ตร.ม.	21	2562-2563	L
32		หมู่บ้าน ไลฟ์ บางกอก บูเลอวาร์ด ราชพฤกษ์ - จรัญ	n/a / 170-210 ตร.ม.	191	2553-2555	U
33		หมู่บ้าน อิ่มอัมพร ราชพฤกษ์	n/a	110	2529	E
34		หมู่บ้านนันทวัน สาทร ราชพฤกษ์	n/a	116	2548	L
35		Prinn Sathorn - Ratchaphruek	50-135 ตร.วา / 189-280 ตร.ม.	168	2559	U-L
36		หมู่บ้าน The City ราชพฤกษ์-จรัญ 13	50-100 ตร.วา / 159-252 ตร.ม.	82	2555	U
37		หมู่บ้าน THE Gallery พุทธ มณฑลสาย1	n/a	60	2554	M
38		หมู่บ้าน Casa GRAND เพชรเกษม-สาย1	n/a	75	2554	M

39		หมู่บ้าน มัณฑนา สาย1	n/a	72	2548	M
2542 – ปัจจุบัน โครงการบนถนนราชพฤกษ์และพื้นที่ใกล้เคียง (ทาวน์โฮม/บ้านแถว) -- > (E: Economy, M: Main Class, U: Upper, L: Luxury)						
1		หมู่บ้าน Urban Sathorn ทาวน์โฮม	24-75 ตร.วา / 208-255 ตร.ม.	322	2551	M
2		หมู่บ้าน อิ่มอัมพร 3	n/a	220	2545	E
3		Baan Klang Muang Sathorn-Ratchapruek	17 ตร.วา / 141 ตร.ม.	160	2562	M
4		หมู่บ้าน TOWN+ พุทธมณฑลสาย1	n/a	252	2554	E
5		หมู่บ้านธนทรัพย์	n/a	118	2548	E
พ.ศ.2542 – ปัจจุบัน โครงการบนถนนกัลปพฤกษ์และพื้นที่ใกล้เคียง (บ้านเดี่ยว)						
1		Golden Neo Sathorn Village	37.3 ตร.วา / 143 ตร.ม.	237	2558	U
2		Grandio แกรนด์ดิโอ สาทร	ตร.วา / 210-320 ตร.ม.	88	2564	U-L
3		หมู่บ้าน Nirvana Sathorn	50 ตร.วา / 180 ตร.ม.	86	2552	M

4		หมู่บ้าน ภัสสร5 สาทร-กัลปพฤกษ์	144 ตร.วา / 220 ตร.ม.	99	2554	U
5		หมู่บ้าน Grand Royal Nisachol Sathorn	80 ตร.วา / 300 ตร.ม.	100	2554	U-L
6		Golden Legend Village สาทร-กัลปพฤกษ์	130-154 ตร.วา / 369.8-452.1 ตร.ม.	135	2558	L
7		ณุศาศิริ สาทร-วงแหวน	100 ตร.วา / 390 ตร.ม.	62	2556-2557	U
8		The Palazzo สาทร	n/a ตร.วา / 262 ตร.ม.	108	2556-2557	U
9		Grand Bangkok Boulevard สาทร	80 ตร.วา / 316 ตร.ม.	132	2554-2556	U-L
10		Ninya นินญา กัลปพฤกษ์	36.2 ตร.วา / 154 ตร.ม.	144	2563	U
11		ซีรีน กัลปพฤกษ์ Zerene Kalpapruek	60 ตร.วา / 229 ตร.ม.	62	2557	U
12		มัณฑนา กัลปพฤกษ์ วงแหวน	50 ตร.วา / 163 ตร.ม.	213	2557	U
13		The Emperor Narasiri's Collection	128 ตร.วา / 367 ตร.ม.	48	2558	L

14		หมู่บ้าน นาราสิริ สาทร-วงแหวนฯ	100 ตร.วา / n/a ตร.ม.	157	2558	U
15		THE MATIAS กัลปพฤกษ์-กาญจนาภิเษก	100 ตร.วา / 288 ตร.ม.	37	2563	U
16		Grandio Bang Khae	50 ตร.วา / 188 ตร.ม.	261	2561	U
17		ลัดดารมย์ อิลิแกนซ์ วงแหวน-สาทร	116 ตร.วา / 290 ตร.ม.	207	2554-2556	L
18		หมู่บ้าน ปริญญดา วงแหวน-สาทร	50 ตร.วา / 165 ตร.ม.	175	2549	E
19		The PLANT บางแค	60 ตร.วา / 164 ตร.ม.	264	2558	M
พ.ศ.2542 – ปัจจุบัน โครงการบนถนนกัลปพฤกษ์และพื้นที่ใกล้เคียง (ทาวน์โฮม/บ้านแถว) -- > (E: Economy, M: Main Class, U: Upper, L: Luxury)						
1		หมู่บ้านสิชล	n/a	963	2545	E
2		เศรษฐีวิลล์	n/a	178	2545	E
3		หมู่บ้านขุมทอง เพชรเกษม	n/a	86	2545	E
4		หมู่บ้านสุขสันต์	n/a	2748	2545	E-M

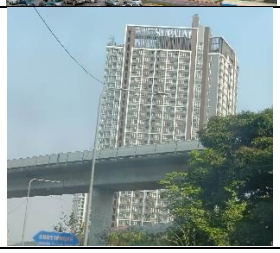
5		หมู่บ้านกลางเมือง สาทร-ตากสิน	20 ตร.วา / 167 ตร.ม.	484	2552	M
6		Baan Klang Muang Sathorn-Taksin 2	20 ตร.วา / 167 ตร.ม.	484	2556-2557	M
7		หมู่บ้าน สินทรัพย์ นครการ์เด้น	n/a ตร.วา / n/a ตร.ม.	250	2545	E
8		The Plant Citi สาทร	n/a ตร.วา / 160 ตร.ม.	71	2551	E
9		The British สาทร-กัลปพฤกษ์	17 ตร.วา / 205 ตร.ม.	91	2553	E
10		เจ.เอส.พี.เพลส 4 สาทร-กัลปพฤกษ์	n/a ตร.วา / n/a ตร.ม.	25	2554	E
11		City Connect Townhouse complex	35 ตร.วา / 154 ตร.ม.	99	2555-2557	E
12		Gusto สาทร-ตากสิน	n/a ตร.วา / 109 ตร.ม.	205	2555-2557	E
13		Kasa Deva สาทร-กัลปพฤกษ์	n/a ตร.วา / 180 ตร.ม.	62	2556	E
14		สำเพ็ง 2 สาทร-กัลปพฤกษ์	17.00 ตร.วา / 444 ตร.ม.	927	2556-2557	M

15		Six Nature, Kanlapaphruek	20 ตร.วา / 160 ตร.ม.	183	2557	E
16		The Exclusive สาทร-กัลปพฤกษ์	n/a ตร.วา / 140 ตร.ม.	134	2558	E
17		Golden Town Sathorn https://www.homenayoo.com/golden-town-sathorn/	16.3 ตร.วา / 96 ตร.ม.	392	2563	E
18		Golden City Sathorn https://www.homenayoo.com/golden-city-sathorn/	20.4 ตร.วา / 168 ตร.ม.	119	2563	M

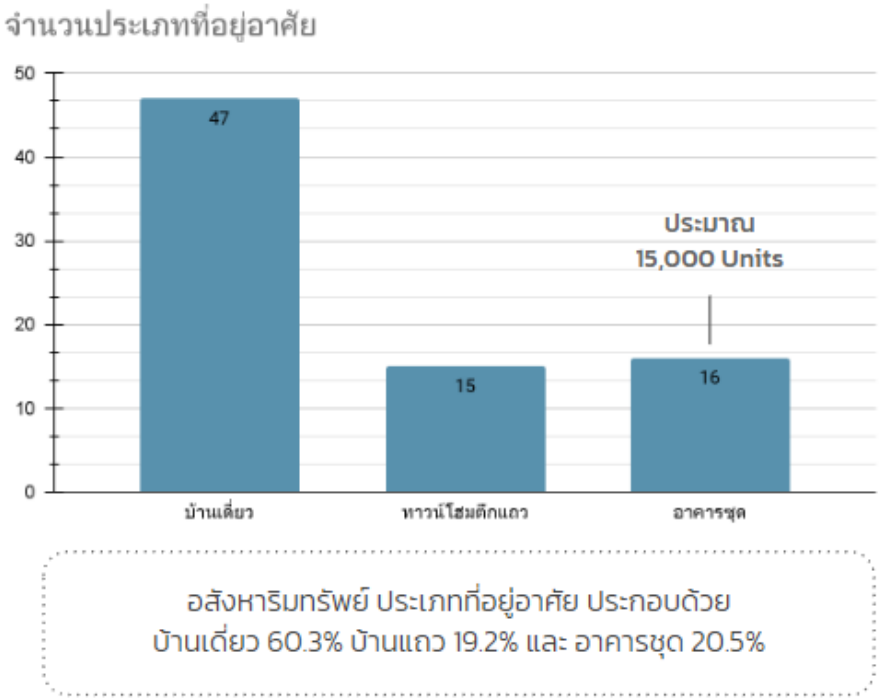
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด

	รูปโครงการ	ชื่อโครงการ	ขนาดพื้นที่ใช้สอย	จำนวน (Units)	ปีที่เริ่มสร้าง (พ.ศ.)	อื่นๆ
พ.ศ.2542 – ปัจจุบัน โครงการอาคารชุด บริเวณถนนกัลปพฤกษ์และบริเวณใกล้เคียง -- > (E: Economy, M: Main Class, U: Upper, L: Luxury)						
1		Metro Park Sathorn เมโทร พาร์ค สาทร	Studio, 1 Bed, 2 Bed	Low-rise 8 ชั้น 15 ตึก 1250 Units	2556	E
2		Aspire Sathorn-Taksin แอสปาย สาทร-ตากสิน	เริ่ม 26.0 ตร.ม.	High Rise 25 ชั้น 1 อาคาร 547 Units	2556	M
3		ASPIRE SATHORN-RATCHAPHRUEK แอสปาย สาทร-ราชพฤกษ์	เริ่ม 32.0 ตร.ม.	High Rise 32 ชั้น จำนวน 1 อาคาร 1049 Units	2559	M
4		J Condo สาทร-กัลปพฤกษ์	เริ่ม 30.0 ตร.ม.	High-Rise 25 ชั้น 1 อาคาร 1,039 Units	2559	E
5		The Key Sathorn-Ratchaphruek	เริ่ม 30.0 ตร.ม.	High-Rise อาคาร A 23 ชั้น อาคารB 7 ชั้น อาคาร C 3 ชั้น 834 Units	2557	M
6		The Key Wutthakat	เริ่ม 32.4 ตร.ม.	High Rise 22 ชั้น 1 อาคาร 441 Units	2556	M
7		The Tempo Grand Sathon-Wutthakat	เริ่ม 29.8 ตร.ม.	High Rise 2 อาคาร อาคาร A 24 ชั้น อาคาร B 32 ชั้น	2556	M

				1004 Units		
8		Ideo Wutthakat	เริ่ม 21.0 ตร.ม.	High Rise 31 ชั้น 1 อาคาร 979 Units	2556	M
9		Elio Sathorn-Wutthakat	เริ่ม Studio 24.5 ตร.ม.	High Rise 2 อาคาร 41, 32 ชั้น 1,161 Units	2561	M
10		Supalai Loft Sathorn-Ratchaphruek	เริ่ม 29.0 ตร.ม.	High Rise 33 ชั้น 1 อาคาร 563 Units	2563	M
พ.ศ.2542 – ปัจจุบัน โครงการอาคารชุด ติดถนนเพชรเกษม						
1		The President Sathorn-Ratchaphruek 1	เริ่ม 30.0 ตร.ม.	High Rise 30 ชั้น 1 อาคาร 584 Units	2560	E
2		Supalai Park Ratchaphruek-Phetkasem	เริ่ม Studio 33.0 ตร.ม.	High Rise 35 ชั้น 1 อาคาร 835 Units	2559	M
3		Chewathai Phetkasem 27	เริ่ม Studio 23.0 ตร.ม.	High Rise 26 ชั้น 1 อาคาร 638 Units	2559	M
4		THE BASE Phetkasem	เริ่ม 23.0 ตร.ม.	High Rise 30 ชั้น 1 อาคาร 640 Units	2560	U

5		The Key MRT Phetkasem 48	เริ่ม 27.0 ตร.ม.	High Rise 30 ชั้น 1 อาคาร 639 Units	2562	U
6		The Parkland Phetkasem 56	เริ่ม Studio 25.0 ตร.ม.	High Rise 1 อาคาร 3 ทาวเวอร์ 2047 Units	2561	M
7		ดีคอนโด แคมปัส รีสอร์ท ราชพฤกษ์-จรัญฯ13	เริ่ม 30.0 ตร.ม.	Low Rise 3 อาคาร 8 ชั้น 586 Units	2557	E



แผนภูมิ แสดงสัดส่วนอสังหาริมทรัพย์ประเภทอยู่อาศัย

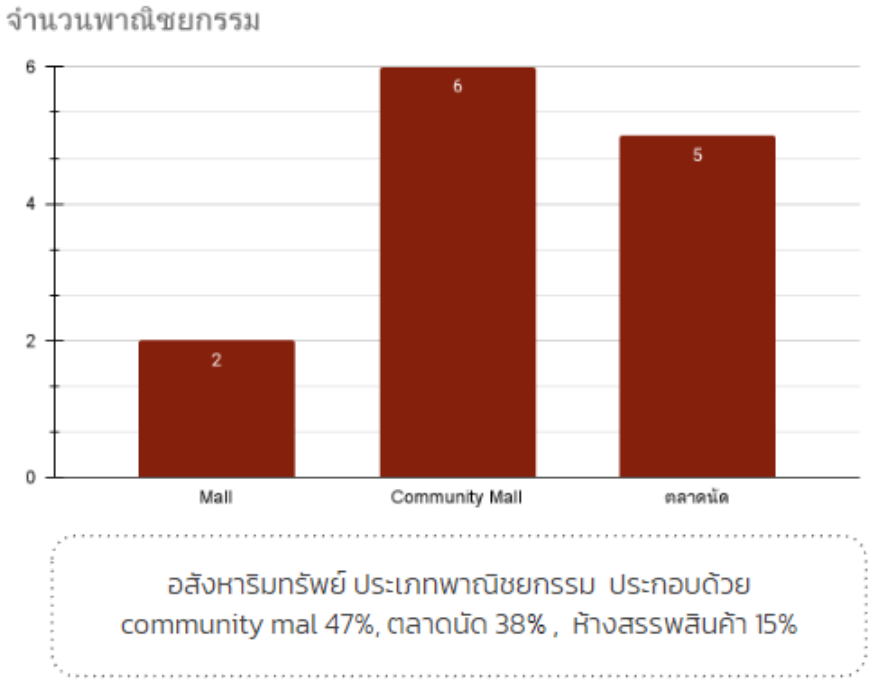
ที่มา : ผู้วิจัย

อสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม

	รูปโครงการ	ชื่อโครงการ	ประเภท	ตำแหน่งที่ตั้ง	ปีที่สร้าง	อื่นๆ
ห้างสรรพสินค้า (A) / Community Mall (B) / Supermarket, Household (C)						
1		Seacon Bangkae	A	ติดถนนประธาน	2536	*ชื่อแรก ฟิวเจอร์พาร์ค บางแค
2		The Circle Ratchapruk	B	ติดถนนหลัก	31 มีนา 2554	https://www.ryt9.com/s/prg/1121266
3		Food Villa Ratchapruek	B	ติดถนนหลัก	10 ก.พ. 2558	
4		Metro West Town Kalapapruek	B	ติดถนนรอง	2557	
5		Makro Food Service Kalapapruek	C	ติดถนนรอง	2558	
6		HomePro Kalapapruek	C	ติดถนนรอง	29 มิ.ย. 2561	
7		Big C Supercenter Kanlapaphruek	C	ติดถนนรอง	2557	
8		The Explace Mall Bangkae	B	ติดถนนประธาน	ธ.ค. 2559	
ตลาดนัด(A) / ตลาดน้ำ(B)						

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

9		ตลาดนัดประดู่สาย 1	A	ติดถนนรอง	n/a	
10		ตลาดดอกไม้ปากคลองตลาดใหม่	A	ติดถนนหลัก	2560	
11		ตลาดเทพเจริญ	A	ติดถนนหลัก	n/a	
12		ตลาดน้ำคลองบางหลวง	B	ติดถนนย่อย	n/a	
13		ตลาดน้ำ สำเพ็ง 2	B	ติดถนนรอง	2557	



แผนภูมิ แสดงสัดส่วนอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม

ที่มา : ผู้วิจัย

อสังหาริมทรัพย์ประเภทสาธารณูปการ

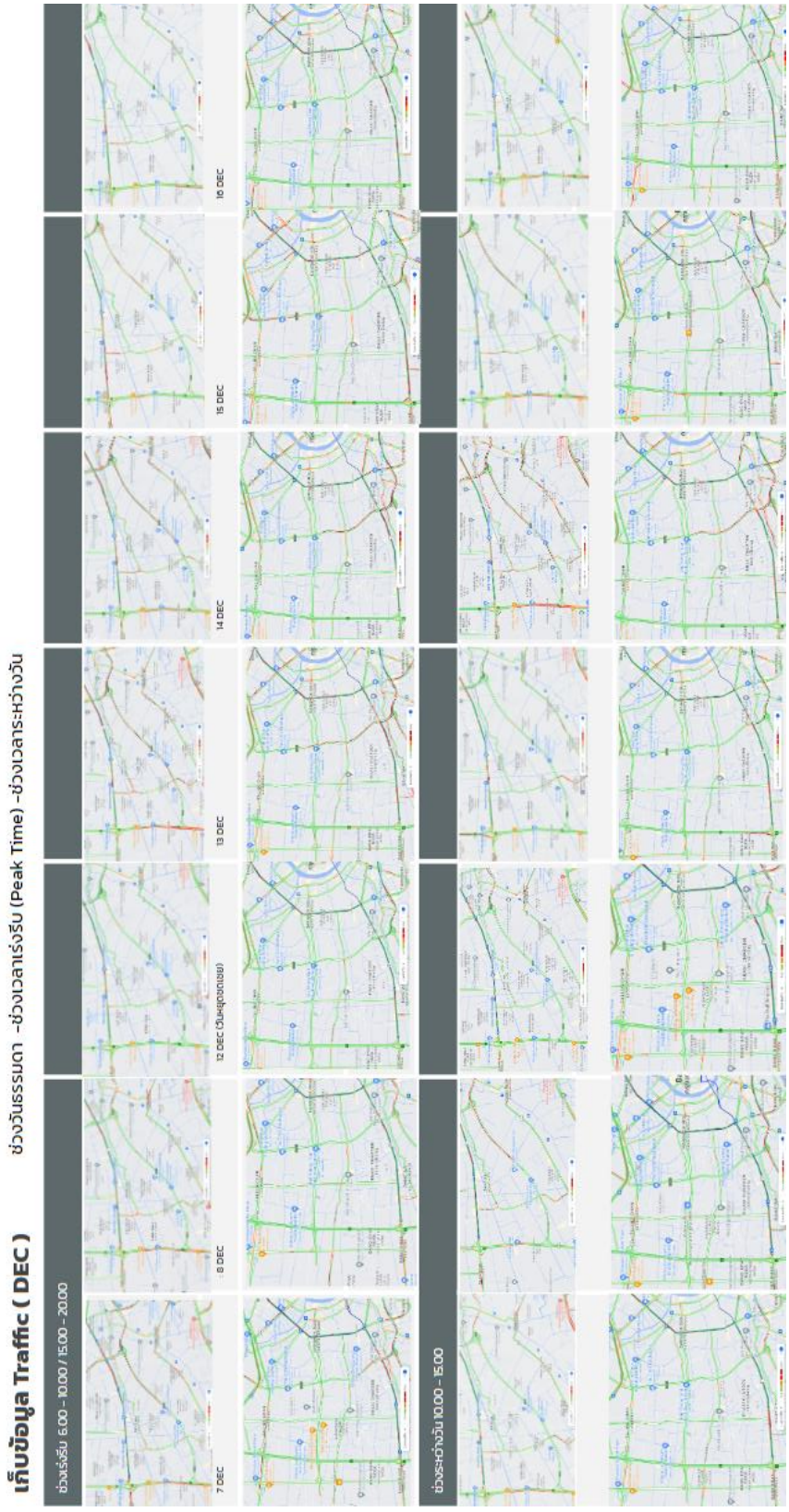
	รูปโครงการ	ชื่อโครงการ	ประเภท	ตำแหน่งที่ตั้ง	ปีที่สร้าง (พ.ศ.)	อื่นๆ
สถานศึกษา – มหาวิทยาลัย (A) โรงเรียนนานาชาติ (B) โรงเรียน (C)						
1		Double Trees International School Ratchaphruek Campus	B	ติดถนนย่อย	2554	
2		Kensington International Kindergarten	B	ติดถนนย่อย	2554	
3		Dadi Thonburi International Kindergarten	B	ติดถนนรอง	2548	
4		St Peter's School	B	ติดถนนรอง	2548	
5		โรงเรียนนานาชาติบริติชโคลัมเบีย British Columbia International School	B	ติดถนนรอง	2549	
6		Lertlah School Kanchanapisek	B	ติดถนนประธาน	2545	
7		มหาวิทยาลัยสยาม Siam University	A	ติดถนนประธาน	2508	

	รูปโครงการ	ชื่อโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้ง	ปีที่สร้าง (พ.ศ.)	อื่นๆ
สถานพยาบาล - โรงพยาบาล					
1		บมจ.โรงพยาบาลอินเตอร์เมดิคัล แคร์ แอนด์ แล็บ	ติดถนนย่อย	2537	
2		โรงพยาบาล บางไผ่ Bangphai General Hospital	ติดถนนประธาน	2517	
3		โรงพยาบาลพญาไท 3 Phyathai 3 Hospital	ติดถนนประธาน	2539	
4		โรงพยาบาลศรีสวรรค์ราชพฤกษ์	ติดถนนหลัก	2565	
5		โรงพยาบาลมิตรประชา (เพชรเกษม 2)	ติดถนนหลัก	2553	
พื้นที่สีเขียว - สวนสาธารณะ					
6		สวนเพชรกาญจนารมย์ Phet Kanchanarom Park	ติดถนนประธาน	2557	อยู่ใกล้เคียงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

7		สวนสาธารณะกัลปพฤกษ์ Kanlapaphruek Park	ติดถนนประธาน	2537	
8		สวน พุทธมณฑล สาย2 Phutthamonthon Sai 2 Park	ติดถนนประธาน	2559	อยู่ใกล้เคียงขอบเขตพื้นที่ศึกษา
9		สวนบางแคภิรมย์	ติดถนนหลัก	2562	

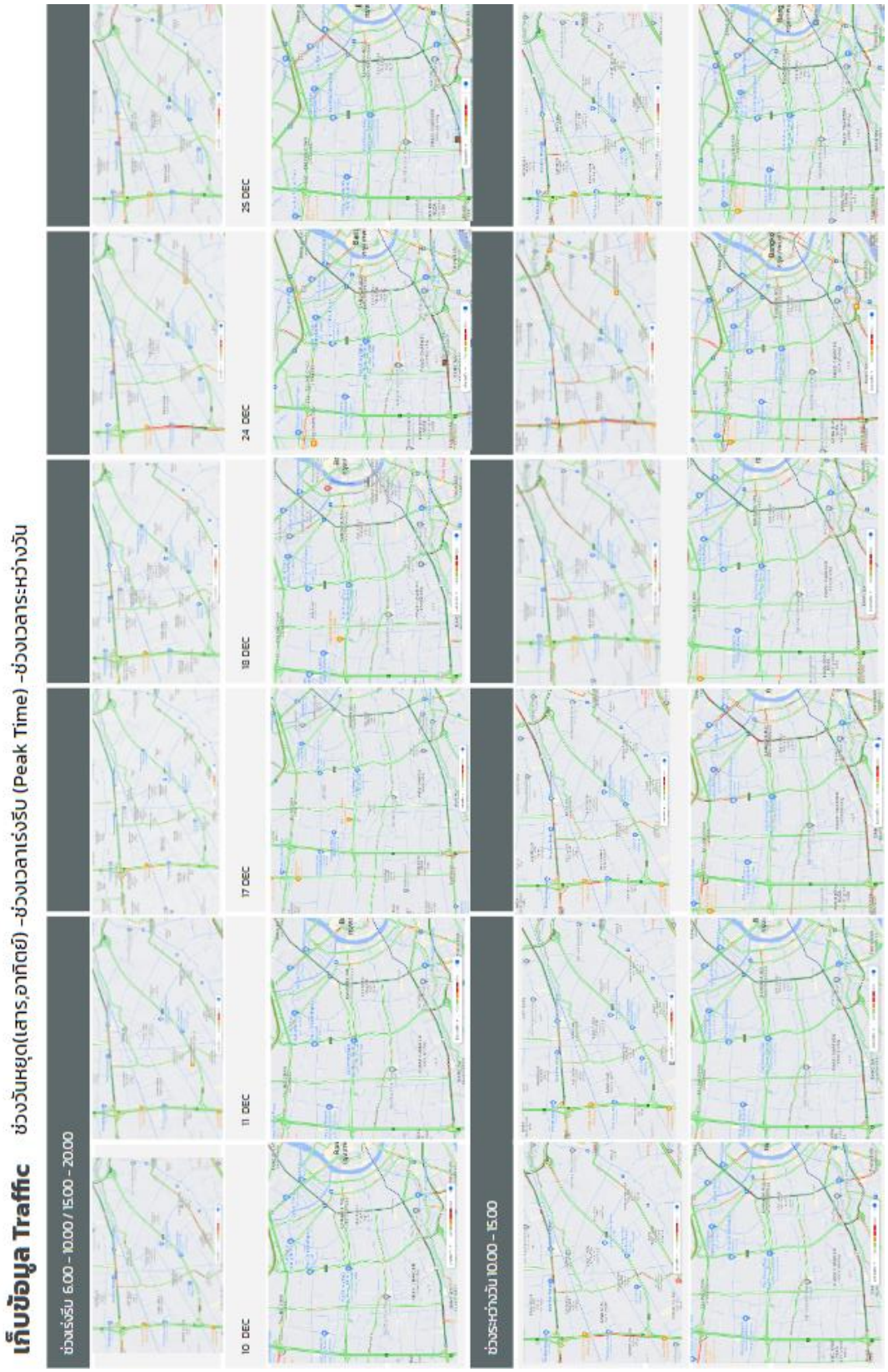
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางแสดงข้อมูลการจราจรช่วงวันธรรมดา จันทร์-ศุกร์



ตารางแสดงข้อมูลการจราจรช่วงวันธรรมดา จันทร์-ศุกร์

ตารางแสดงข้อมูลการจราจรช่วงวันหยุด เสาร์-อาทิตย์



ตารางข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวง พ.ศ.2556

สรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท	ย.1	ย.2	ย.3	ย.4	ย.5	ย.6	ย.7	ย.8	ย.9	ย.10	พ.1	พ.2	พ.3	พ.4	พ.5	อ.1	อ.2	อ.3	ก.1	ก.2	ก.3	ก.4	ก.5	ศ.1	ศ.2
ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว																									
ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแฝด	x																		x	x	x	x			
ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว	x	1																	x	x	x	x			
ที่อยู่อาศัยประเภทห้องแถว ตึกแถว	x	2																	x	x	x	x			
ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร	x	2																	x	x	x	x	4		
ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร	x	x	3															x	x	x	x	x	x	x	x
ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตารางเมตร	x	x	3	1*												x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	3	1*							x	3	3			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	3	3	3				x	3	3			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
หอนิทรรศการประเภทห้องแถว ตึกแถว	x	2	1																x	x	x	x			
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 100 ตารางเมตร																									
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร	x	2																	2	2	2	2			
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร	x	3	2													2	x	x	x	x	x	3	2		
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร	x	x	3													3	x	x	x	x	x	x	3		
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร	x	x	x	2												x	x	x	x	x	x	x	x	x	2
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	2											x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
หอนิทรรศการพื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	3	3	2	2	1	1	2	2	1			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
หอนิทรรศการพื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	x	3	3	2	2	x	3	3	2	2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
สำนักงานประเภทห้องแถว ตึกแถว	x	2	1																x	x	x	x			
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 100 ตารางเมตร																									
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร	x	2																	x	2	x	x	1		
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร	x	x	2	1	1													4	x	x	x	x			
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร	x	x	x	2	1											x	x	x	x	x	x	x			
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	2	2	1								x	x	x	x	x	x	x	x	x	
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	3	2	2								x	x	x	x	x	x	x	x	x	
สำนักงานพื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	x	2	3			2	2	2			x	x	x	x	x	x	x	x	x	2
สำนักงานพื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	x	x	x	2	1	x	3	3	2	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
โรงแรมไม่เกิน 50 ห้อง	x	2	2													x	x		x	x	x	x			
โรงแรมไม่เกิน 80 ห้อง	x	3	3	3	2	2	2	2								x	x		x	x	x	x	x		
โรงแรมเกิน 80 ห้อง	x	x	x	x	3	3	2	2	1	1	2	2	2	2	1	x	x		x	x	x	x	x	x	x
อพาร์ทเม้นท์ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร	1	1	1	1	1	1	1	1								x	x		x	1	1	1	1	1	1
อพาร์ทเม้นท์ไม่เกิน 2,500 ตารางเมตร	x	x	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	1	x	x		x	x	x	x	2	x	x
อพาร์ทเม้นท์ไม่เกิน 5,000 ตารางเมตร	x	x	3	3	3	3	3	x	x	x	3	3	3	x	x	x	x		x	x	x	x	3	x	x
อพาร์ทเม้นท์เกิน 5,000 ตารางเมตร	x	x	3	3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	3	x	x
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	x	x
สถานที่บรรจุก๊าซหุงต้มเพื่อจำหน่าย	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11		11	11	11	11	11	11	11
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	3	x	x	x
สถานีบริการก๊าซธรรมชาติ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	x	x
สนามกีฬาและอาคารแสดงสินค้า/นิทรรศการ	x	x	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	x	x		x	x	x	x	x	x	x
สถานบริการ	x	x	x	x	x	x	x	x								x	x		x	x	x	x	x	x	x
โรงมหรสพ	x	x	x	3	3	3	3	3								x	x		x	x	x	x	x	2	2
สวนสนุก	x	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	x	x		x	x	x	3	3	x	x
สถานพยาธิ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x			x	x
สถานีขนส่งน้ำ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x
สถานีขนส่งไปรษณีย์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x
สวนสัตว์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	3	x	x	x
สถานสงเคราะห์สัตว์เลี้ยงสัตว์					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							x	x
โรงงานประกอบห้องแถว ตึกแถว	x	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		x	x	x	3		x	x
โรงงานพื้นที่ไม่เกิน 100 ตารางเมตร	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		3	x	3	3		x	x
โรงงานพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร	x	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		x	x	x	3		x	x
โรงงานพื้นที่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร	x	x	x	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		x	x	x	3		x	x
โรงงานพื้นที่เกิน 500 ตารางเมตร	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3	3		x	x	x	3		x	x
หน่วยงานของรัฐและรัฐพาณิชย์ (ชั่วคราว)	x	x	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		10	x	x	x	10	x	x
โรงฆ่าสัตว์/โรงชำแหละ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x
โรงไฟฟ้าเชื้อเพลิงจากขยะ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x
การเลี้ยงสัตว์เพื่อการค้า	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x			x	x
การสถาปนิงสัตว์น้ำเค็ม/น้ำกร่อย	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	4	x	x	x
สถานีขนส่งผู้โดยสาร	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	x	x		x	2	x	x	2	x	x
สถานที่เก็บ/สถาปิรับส่ง/กิจการรับส่งสินค้า	x	x	x	x	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3				x	x	x	3	3	x	x
การซื้อขาย/เก็บสินค้าบนเครื่องจักรกลหนัก	x	x	x	2	2	2	2	x	x	x	2	2	x	x	x				x	x	x		x	x	x
การซื้อขาย/เก็บสินค้าขนาดใหญ่ พื้นที่ไม่เกิน 100 ตารางเมตร (เป็นอาคารปิด)	x	2	2	2	2	2	2	x	x	x	x	x	x	x	x				x	2	x	2	2	x	x
การก่อสร้างปฏิบูรณะและดูดล้อย	x	6	6	6	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	6	6		6	x	x	x	6	x	x
การก่อสร้างวัตถุดิบต่างๆ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	5	5		5	x	x	x	5	x	x
สถานีขนส่งทางอากาศ	5	5	5	5	5	5	5	7	7	7	7	7	7	7	7	5	5		5	5	5			7	7
สถานศึกษาระดับต่ำกว่าอนุบาล/อาชีวศึกษา																x	x		8	8					
สถานศึกษาระดับอนุบาล/อาชีวศึกษา	x	x	x	x	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	x	x		x	x	x	x	x	2	2
สถานพยาบาล																5	5			8					
สถานสงเคราะห์ที่รับเลี้ยงเด็ก																x	x								
สถานสงเคราะห์ที่รับเลี้ยงคนชรา																x	x								
สถานสงเคราะห์ที่รับเลี้ยงคนพิการ																x	x								
บ้านพักตลาด	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		4	x	4	4	x	x	
ที่ทำการที่ว่าการอำเภอรับคนงาน	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		10	10	10		10	10	
อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน – FAR (ไม่ย 1)	1	1.5	2.5	3	4	4.5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	1.5		05	1	05	1	1	3	6
อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม – OSR (ไม่ลงต่ำ)	40	20	125	10	75	65	4	5	4.5	4	6	5	4.5	4	3	35	20	40	100	40	100	40	20	30	75
ที่ว่างด้านหน้าอาคาร (เมตร)	2	2																	2	2	2	2	3		
ที่ว่างด้านข้างอาคาร (เมตร)	2	1																	1	2	1	1	1		
ที่ว่างด้านหลังอาคาร (เมตร)	2	2																	2	2	2	2	2		
ขนาดแปลงที่ดินต่ำสุดในโครงการจัดสรร (ตารางวา)	100	50																	1,000	100	1,000	100			
ความสูงสูงสุด (เมตร)	ส2	ส2																	ส2	ส2	ส2	ส2	ส2		

เงื่อนไข

X = ไม่อนุญาต

1* = เงื่อนไขต้องอยู่ริมถนนที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 10 ม./หรืออยู่ในระยะ 500 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

1 = เงื่อนไขต้องอยู่ริมถนนที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 12 ม./หรืออยู่ในระยะ 500 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

2 = เงื่อนไขต้องอยู่ริมถนนที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 16 ม./หรืออยู่ในระยะ 500 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

3 = เงื่อนไขต้องอยู่ริมถนนที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 30 ม./หรืออยู่ในระยะ 500 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

4 = เงื่อนไขเรื่องที่ตั้ง

5 = เงื่อนไขความเห็นชอบเรื่องของเขตอิทธิพลรถ

6 = เงื่อนไขการได้มาซึ่งความคุ้มครองอยู่อาศัย กรม.

7 = เงื่อนไขของเขตของเขตของเดิม

8 = เงื่อนไขเรื่องพนักงานบริการ

9 = เงื่อนไขความบัญชีที่จำนวนรถขนาดวา

10 = เงื่อนไขตั้งชั่วคราวในหน่วยของงานที่ก่อสร้างหรือรับรองในเงื่อนไขที่เสียง

รับสิ่งการบางประเภทที่ระบุไว้ในกฎกระทรวง

(ก) FAR (Floor Area Ratio) "อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน" หมายความว่า อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร

(ข) OSR (Open Space Ratio) "อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคาร" หมายความว่า อัตราส่วนของที่ว่างดังกล่าวกับปริมาตรของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน

(ค) ระยะร่นของอาคาร ไม่ให้น้อยกว่าเส้นราชบัณฑิตยสถานที่มีเนื้อที่น้อยกว่า 40 ตร.ว. หรือมีด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 6 ม. ซึ่งมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโฉนดตามกฎกระทรวงให้บังคับ

(ง) บ้านแถว ห้องแถว และตึกแถว ให้มีระยะถอยร่นไม่น้อยกว่า 6 ม.

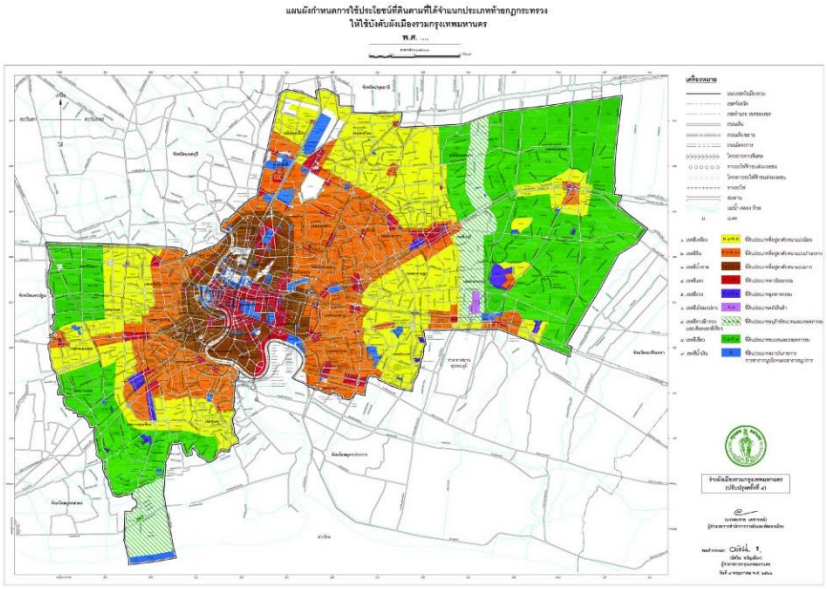
(จ) บ้านแถว ห้องแถว และตึกแถว ให้มีขนาดต่ำสุดของแปลงที่ดินไม่น้อยกว่า 20 ตร.ว.

หมายเหตุ ตารางสรุปข้อกำหนดที่ใช้ดัชนีต่ำขึ้นด้วยวิธีการสรุปความสำคัญตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับเมื่อวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม ๑๓๐ ตอนที่ ๔๑ ก ลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๖

ภาพแสดง ตารางการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมกทม. พ.ศ.2556

ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง

ร่างผังเมืองกรุงเทพมหานคร(ฉบับปรับปรุงครั้งที่4)



ภาพแสดง ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร(ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4)

ที่มา : สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง

ร่างผังเมืองกรุงเทพมหานคร(ฉบับปรับปรุงครั้งที่4) ที่ได้มีการเผยแพร่ออกมา แต่ยังไม่ได้มีการประกาศใช้ มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความแตกต่างไปจากผังเมืองรวมกรุงเทพฯฉบับปัจจุบันหลายพื้นที่ โดยพบว่าพื้นที่ในกรุงเทพฯหลายแห่งมีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินไปจากเดิม มีการแบ่งประเภทที่ดินให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้นในประเภทที่อยู่อาศัย (ย.) และพาณิชยกรรม (พ.) แต่ในส่วนของพื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม (ก.) ลดจำนวนพื้นที่ลง รวมถึงไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ ศิลปวัฒนธรรมไทย (ศ.) อีกต่อไป โดยในรายละเอียดที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งเดิมแยกย่อยเป็น ย.1 ถึง ย.10 ในร่างฉบับใหม่ได้แยกรายละเอียดขึ้นเป็น ย.1 ถึง ย.15 แต่ยังคงกลุ่มความหนาแน่นเหมือนเดิม คือ สีเหลือง สีส้ม และ สีน้ำตาล โดยพื้นที่สีเหลือง หรือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เดิมมี 4 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.3 มี F.A.R. 2.0 ส่วน ย.3 เดิม เทียบโดย F.A.R. ได้กับ ย.4 และ ย.4 เดิม เทียบได้กับ ย.5 พื้นที่สีส้ม หรือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เดิมมี 3 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.6 มี F.A.R. 3.5 และ ย.10 มี F.A.R. 5.5 ส่วน ย.5 เดิม เทียบได้กับ ย.7, ย.6 เดิม เทียบได้กับ ย.8 และ ย.7 เดิม เทียบได้กับ ย.9 และ พื้นที่สีน้ำตาล หรือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เดิมมี 3 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.12 มี F.A.R. 6.5 และ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ย.14 มี F.A.R. 7.5 ส่วน ย.8 เดิม เทียบได้กับ ย.11, ย.9 เดิม เทียบได้กับ ย.13 และ ย.10 เดิม เทียบได้กับ ย.15

เมื่อดูจากแผนผังทั้ง 2 ฉบับจะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินค่อนข้างชัดเจน ดังต่อไปนี้

1) เปลี่ยนจาก สีขาวมีกรอบและเส้นทแยงเขียว (อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม) เป็นสีเขียว (ชนบทและเกษตรกรรม) คือ บริเวณสองฟากถนนพุทธมณฑลสาย 3

2) เปลี่ยนแปลงจาก สีเขียวทแยง(อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม) เป็นสีเหลือง(อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย) สีส้ม(ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง) และ สีแดง คือ บริเวณสองฟากถนนพุทธมณฑลสาย 1 ถนนกาญจนาภิเษก และถนนพุทธมณฑลสาย 2 ในเขตตลิ่งชัน เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค เปลี่ยนเป็นสีเหลือง และ บริเวณสองฟากถนนราชพฤกษ์ ในเขตตลิ่งชัน เปลี่ยนเป็น สีส้ม และ สีแดง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายชยางกูร กิตติธีรธำรง
วัน เดือน ปี เกิด	31 กรกฎาคม 2542
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	สถ.บ. (สถาปัตยกรรมผังเมือง) ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ที่อยู่ปัจจุบัน	132 ซอย สะแกงาม 7 แยก 8 แขวง แสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร 10150

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University