

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในอดีตที่ผ่านมา ขณะที่ความเจริญของเมืองหรือพื้นที่เขตเมืองยังเกาะกลุ่มอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ ชั้นในอยู่นั้น สภาพของพื้นที่นอกเขตเมือง หรือพื้นที่เขตชนบทจะใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ที่ตั้งของชุมชนและอาคารบ้านเรือนจะอยู่ตามริมแม่น้ำลำคลอง น้ำในแม่น้ำลำคลองจะถูกใช้เพื่อการอุปโภค และบริโภค ตลอดจนเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการติดต่อระหว่างชุมชน

สำหรับพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร แต่ก่อนจะมีเส้นทางคมนาคมทางรถไฟหรือทางรถยนต์นั้น ก็ใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมเช่นเดียวกัน โดยมีที่ตั้งของชุมชนอยู่ตามริมแม่น้ำลำคลองเป็นลักษณะของหมู่บ้านริมน้ำ ต่อมาเมื่อมีการคมนาคมทางรถไฟเกิดขึ้นโดยมีเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ - อยุธยา เป็นสายแรก จึงทำให้ความเจริญของชุมชนจะเกิดขึ้นในบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟ ทำให้สถานีรถไฟกลายเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางบกของท้องถิ่น ดังเช่นสถานีบางซื่อ สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก และสถานีรังสิต เป็นต้น แต่หลังจากมีการเกิดถนนสายสำคัญจากกรุงเทพฯ สู่อำเภอต่างภาคเหนือคือถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) ทำให้การคมนาคมสู่พื้นที่ตอนเหนือมีความสะดวกกว่าแต่ก่อนมาก จึงทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งชุมชนเดิมในท้องถิ่นและเมือง ซึ่งขยายตัวมาจากเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ โดยรุกสู่พื้นที่เกษตรกรรมในเขตชั้นกลางและชั้นนอก ชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่นี้จะเกิดขึ้นตามแนวเขตเส้นทางของถนนเป็นส่วนใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่อยู่ใกล้จุดตัดของถนนที่จะมีลักษณะเป็นย่านการค้าหรือชุมชน

ต่อมาหลังจากปี พ.ศ. 2457 เมื่อมีการย้ายสนามบินจากบริเวณสนามม้าสระปทุม (ราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบัน) มาอยู่ที่บ้านดอนเมือง บริเวณฝั่งตะวันออกของสถานีรถไฟดอนเมือง ทำให้ชุมชนบริเวณย่านดอนเมืองเจริญเติบโตมากขึ้นกว่าบริเวณชุมชนอื่น ๆ โดยรอบ ประกอบกับในระยะต่อมาได้มีการตัดถนนสายวิภาวดีรังสิต (ทางหลวงหมายเลข 31) ในปี พ.ศ. 2509 ซึ่งเริ่มตั้งแต่บริเวณสามแยกดินแดงผ่านถนนพหลโยธินขนานกับทางรถไฟสายเหนือผ่านท่าอากาศยาน

ตรงไปจนบรรจบถนนพหลโยธินที่บริเวณใกล้บ้านลาดเปิด (สนามกีฬาภูปะเตมีย์ในปัจจุบัน) ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางไปยังท่าอากาศยาน และพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การเจริญเติบโตของพื้นที่เมืองเกิดตามมาเร็วขึ้น

แต่เนื่องจากสภาพพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอำเภอ บางเขน (เขตบางเขนในปัจจุบัน) มีถนนสายหลักที่สำคัญอันเป็นแกนของการคมนาคมสู่พื้นที่ตอนเหนือเพียง 2 สายเท่านั้นคือ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ประกอบกับพื้นที่สองข้างทาง ส่วนใหญ่ของถนนเป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการอยู่หลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ นอกจากนั้นยังมีวัดและสถานศึกษาอีกหลายแห่งที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ริมถนน ทำให้การเจริญเติบโตของพื้นที่เมืองที่กระจายออกมาจากเขตกรุงเทพฯ ขึ้นในมายังพื้นที่ทางตอนเหนือไม่เกิดลักษณะของการเจริญเติบโตของเมืองเป็นแบบ RIBBON แต่จะเกิดเป็นหย่อมตามเส้นทางของการคมนาคม ดังเช่น ย่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ย่านสะพานใหม่และย่านรังสิต เป็นต้น

สำหรับพื้นที่เมืองที่อยู่โดยรอบของท่าอากาศยาน ๓ นั้น มีชุมชนที่เจริญเติบโตจนกลายเป็นย่านการค้าและบริการที่เด่นชัดอยู่ 2 แห่งคือ ชุมชนตลาดวัดฉันทน์ และตลาดใหม่ ซึ่งเป็นบริเวณชุมชนเดิมที่เจริญเติบโตขึ้นมาอย่างช้า ๆ กับชุมชนสะพานใหม่ที่เป็นย่านการค้าใหม่ที่เจริญเติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็วควบคู่กับท่าอากาศยาน และเป็นย่านการค้าและบริการที่สำคัญในปัจจุบัน อยู่ทางฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของท่าอากาศยานและติดถนนพหลโยธิน สำหรับชุมชนตลาดวัดฉันทน์และตลาดใหม่ที่มีการเจริญเติบโตที่ช้า เป็นเพราะสภาพของที่ตั้งด้านหนึ่งอยู่ติดถนนกับทางรถไฟ ส่วนอีกด้านหนึ่งอยู่ติดคลองทำให้การขยายพื้นที่ชุมชนเป็นได้ยากลำบากมีความจำกัดในพื้นที่สำหรับขยาย และยังทำให้การเข้าถึงพื้นที่เป็นไปได้ยาก เนื่องจากมีช่องทางจากถนนวิภาวดีฯ เข้าสู่พื้นที่ได้เพียง 2 แห่ง บริเวณฝั่งตรงข้ามของท่าอากาศยานฯ ส่วนชุมชนที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วอีกแห่งที่ตั้งอยู่ถัดออกไปทางเหนือในเขตจังหวัดปทุมธานีคือ ย่านรังสิต

ในปัจจุบัน พื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานครถูกใช้เป็นที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างสูง จึงทำให้การพัฒนาทางด้านระบบถนนระดับต่าง ๆ ที่จะรองรับการขยายของพื้นที่เมืองยังขาดประสิทธิภาพ โดยจะสังเกตเห็นได้ว่า ยังขาดถนนสายรองที่แยกจากถนนสายหลักเข้าสู่ชุมชนที่อยู่ห่างจากถนนใหญ่ทำให้การใช้พื้นที่ด้านในยังใช้ไม่ได้ไม่เต็มที่ เพราะการเข้าถึงที่ไม่สะดวกทำให้การให้บริการสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง นอกจากนั้นยังทำให้บริเวณชุมชนที่อยู่ติดถนนจะมีการอยู่อาศัยกันอย่างคับคั่ง เช่นบริเวณด้านหลังของย่านชุมชนสะพานใหม่และหลังชุมชนตลาดวัดฉันทน์ที่ฝั่งตรงข้ามท่าอากาศยานทางด้านทิศตะวันตก และยังมีกรบุกรุกพื้นที่ในคลองเพื่อเป็นที่พักอาศัยอีกด้วย

สำหรับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีฯ และอยู่ทางฝั่งตะวันตกของทางรถไฟสายเหนือ นั้น นอกจากจะเป็นชุมชนเก่าที่ประสบปัญหาทางการขยายตัว และการเข้าถึงแล้วยังมี ปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อมที่ไม่ค่อยดีนัก เนื่องจากการขาดการควบคุมการใช้ที่ดินที่ถูกต้อง ทำให้ พื้นที่ของชุมชนเกาะติดกับท่าอากาศยานฯ มากเกินไปทำให้การใช้ที่ดินบางประเภท เช่น ที่พักอาศัย สถานศึกษาประสบปัญหาทางด้านเสียงรบกวน นอกจากนี้ในอนาคตทางราชการยังมีแผนการที่จะ พัฒนาใช้ที่ดินบางส่วนให้เป็นพื้นที่ที่ใช้รองรับการขยายตัวของท่าอากาศยาน โดยจะใช้พื้นที่ประมาณ 6,000 - 7,000 ไร่ เพื่อสร้างอาคาร และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อจะรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนและโยกย้ายประชากรและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โครงการออกไป นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมอีกหลายอย่างของโครงการฯ ที่จะเกิดขึ้น เช่น ผลกระทบทางด้านเสียงของเครื่องบินที่จะมีมากขึ้น ผลกระทบทางด้านโครงข่ายของการจราจรที่จะต้องปรับปรุงขยายใหม่ให้รองรับความต้องการของโครงการฯ ได้ ผลกระทบทางด้านการใช้ที่ดินของบริเวณโดยรอบโครงการฯ ที่จะเปลี่ยนแปลง ไป

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สืบเนื่องมาจากการขาดการวางแผนการใช้ที่ดินในอดีต ซึ่งจะทวีปัญหามากขึ้นถ้ามีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ มาทางฝั่งตะวันตกเกิดขึ้นในอนาคต จึงมีความจำเป็นที่จะมีการศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตของบริเวณพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ใหม่ เพื่อให้สามารถรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมของสภาพแวดล้อม และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นแนวทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการวางแผนการใช้ที่ดินในชั้นรายละเอียดต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการศึกษา

การศึกษาในที่นี้เป็นการศึกษาเกี่ยวเนื่องสืบต่อจากรายงานการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาของกระทรวงคมนาคม ที่ได้ทำการศึกษาไว้ในเรื่องของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ทางฝั่งตะวันตก ตลอดจนความเหมาะสมของที่ตั้งและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังต่อไปนี้

2.1 ศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากรของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

2.2 ศึกษาถึงลักษณะและผลกระทบ ของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ฯ ที่จะข้ามฝั่งไปทางตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตที่มีต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบ

2.3 เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ เพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ในอนาคต โดยกำหนดแนวทางของการพัฒนาเป็น 2 กรณี เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นถึงลักษณะความแตกต่างของการพัฒนาพื้นที่ระหว่างเมื่อมีโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปฝั่งตะวันตกกับยังไม่มีโครงการ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ขอบเขตทางด้านพื้นที่ และขอบเขตทางเนื้อหาซึ่งมีสาระสรุปได้ดังนี้

1.3.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาที่ทำการศึกษาในระดับพื้นที่เฉพาะนั้น ตั้งอยู่ระหว่างเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดปทุมธานี โดยมีถนนสายสำคัญผ่าน 3 สายคือ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนแจ้งวัฒนะ สำหรับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตนั้น ส่วนหนึ่งจะใช้เป็นที่รองรับการขยายของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ส่วนพื้นที่ทางด้านตะวันออกของถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนหนึ่งก็คือที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน

สำหรับรายละเอียดขอบเขตของพื้นที่ศึกษามี ดังนี้

- ทิศเหนือ พื้นที่จดแนวคลองรังสิตประยูรศักดิ์
- ทิศตะวันออก พื้นที่จดแนวถนนพหลโยธิน
- ทิศตะวันตก พื้นที่จดแนวคลองประปา
- ทิศใต้ พื้นที่จดแนวถนนแจ้งวัฒนะ

รวมพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้นประมาณ 64.18 ตารางกิโลเมตรหรือ 40112.5 ไร่

(แผนที่ 5.2)

1.3.2 ขอบเขตของเนื้อหา

ขอบเขตของเนื้อหาของการศึกษาจะประกอบไปด้วย การศึกษาด้านสภาพแวดล้อมของที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และทางด้านโครงการฯ กับผลกระทบของการขยายท่า



อากาศยานกรุงเทพฯ ที่จะเกิดขึ้น เนื้อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบในอนาคต ซึ่งมีสาระดังต่อไปนี้

1. ลักษณะทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการเปลี่ยนแปลงประชากร ในระดับภาคกรุงเทพฯ และปริมณฑล, ระดับจังหวัด, และระดับอนาคตของที่ตั้งโครงการฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน
2. ความเป็นมา ลักษณะ และผลกระทบของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ตลอดจนโครงการการพัฒนาภายในพื้นที่ศึกษาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
3. วิเคราะห์ข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการเปลี่ยนแปลงประชากรของพื้นที่ศึกษา เพื่อหาศักยภาพของการใช้ที่ดินในอนาคต
4. กำหนดแนวทาง ในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต เพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

1.4 ข้อจำกัดทางการศึกษา

ข้อจำกัดทางการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดของความแน่นอนของโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกและข้อมูลของประชากรในระดับตำบลของจังหวัดปทุมธานี ซึ่งมีดังนี้

1.4.1 | โครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกนี้เป็นโครงการที่เกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ซึ่งทางกระทรวงคมนาคมได้เสนอเนื้อหาสาระให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา และมีมติให้ความเห็นชอบในเรื่องที่ตั้งของการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ สำหรับรายละเอียดของการดำเนินการ ให้ทำการศึกษาต่อไป โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการ แต่เนื่องจากการศึกษาในด้านรายละเอียดนั้นจำเป็นต้องใช้เวลาโดยที่ยังไม่แล้วเสร็จก็เกิดการเปลี่ยนแปลงของรัฐบาล จึงทำให้การศึกษาของโครงการฯ หยุดชะงักตามไปด้วย ดังนั้นข้อมูลทางด้านลักษณะของโครงการจึงใช้ข้อมูลของการศึกษาในปี พ.ศ. 2528 เป็นสำคัญ

1.4.2 | ระยะเวลาในการพัฒนาของโครงการ ฯ ดังกล่าวจะยึดถือจากข้อมูลของบริษัทที่ปรึกษาซึ่งกำหนดให้ใช้ระยะเวลาในการพัฒนาไม่น้อยกว่า 27 ปี โดยถ้าเริ่มโครงการ ฯ ในราวปี พ.ศ. 2536 (ค.ศ. 1993) จะเสร็จสิ้นในราวปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) อันเป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างยาวนาน ดังนั้นเพื่อให้การคาดการณ์ของจำนวนประชากร ตลอดจนลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ของสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาไม่ผิดพลาดไปจากสภาพความจริงของการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จึงกำหนดให้ใช้ระยะเวลาในการวางแผนการใช้ประโยชน์ของที่ดินในอนาคต ถึงปี พ.ศ. 2548 ซึ่งจะครอบคลุมแผนของโครงการการพัฒนาขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ ในอนาคต PHASE ที่ 1 พอดี

1.5 | ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

1.5.1 ขั้นตอนการศึกษา ขั้นตอนของการศึกษาแบ่งออกได้เป็น 5 ขั้นตอน คือ

1) เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิของโครงการขยายท่าอากาศยาน ฯ และพื้นที่ศึกษา ทั้งระดับจังหวัด เขต แขวงและพื้นที่ศึกษาเฉพาะ โดยการสำรวจและเก็บรวบรวมจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังเช่น การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรมการbinพาณิชย์ ที่ว่าการเขตบางเขน สำนักผังเมือง สำนักงานทะเบียนราษฎร เป็นต้น

2) ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อให้ทราบถึงสภาพของพื้นที่ศึกษา ทั้งในระดับจังหวัด เขต แขวง และพื้นที่เฉพาะ เช่นเดียวกันทั้งในด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และประชากร เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลง และสามารถระบุถึงบทบาทหน้าที่ ตลอดจนปัญหาของสภาพแวดล้อมบนพื้นที่ศึกษาได้

3) ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาการของท่าอากาศยาน ฯ ในอนาคต และผลกระทบที่จะเกิดกับสภาพแวดล้อม

4) วิเคราะห์รูปแบบการใช้ประโยชน์ของที่ดินตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันและศักยภาพของพื้นที่ศึกษาเพื่อหาทิศทาง และแนวโน้มของการเจริญเติบโตของชุมชนต่อไปในอนาคต

5) นำผลสรุปจากการวิเคราะห์ ในข้อ 2, 3 และ 4 มากำหนดเป็นนโยบายและวัตถุประสงค์ เพื่อเสนอแนวทางการวางแผนและพัฒนารูปแบบ สภาพแวดล้อมพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน ฯ ในอนาคต โดยนำเสนอในลักษณะเปรียบเทียบเป็น 2 กรณี คือ

- 5.1) เพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกดังกล่าว
- 5.2) ถ้ายังไม่มีโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต

1.5.2 วิธีการศึกษา วิธีการศึกษาที่สำคัญของการศึกษาในที่นี้ มีดังต่อไปนี้

1) การศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ของพื้นที่ศึกษาใช้วิธีการแปรภาพถ่ายทางอากาศ ขนาดมาตราส่วน 1:10,000 ในอดีต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518, 2525 และ 2529 ประกอบกับการสำรวจภาคสนามในปัจจุบัน และข้อมูลทุติยภูมิในอดีตของพื้นที่ศึกษา เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นการพัฒนาการและลักษณะความแตกต่างของการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ย่อย 6 บริเวณ เพื่อสะดวกในการพิจารณาวิเคราะห์ให้เห็นถึงลักษณะความแตกต่างของการใช้ที่ดินในส่วนต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษา ทำให้สามารถคาดการณ์แนวโน้มและทิศทางของการเจริญเติบโตของการใช้ประโยชน์ของที่ดินในอนาคตได้

2) การศึกษาลักษณะของโครงการขยายท่าอากาศยานฯ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาของกระทรวงคมนาคมเป็นสำคัญคือ บริษัท AEROPORT DE PARIS (A.D.P.) และบริษัท TIPPETTS ABBETT MCCARTHY STRATTON (TAMS) พร้อมทั้งข้อมูลทุติยภูมิ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เช่น การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรมการบินพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นต้น

3) การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ เพื่อหาทิศทางของการพัฒนา โดยวิธี POTENTIAL SURFACE ANALYSIS (P.S.A.)

4) การคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคต ของพื้นที่ศึกษาในระดับเขต ใช้ข้อมูลของประชากรในอดีตในช่วงประมาณ 10 ปี คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2519 - 2529 โดยวิธี REGRESSION เพื่อคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตถึงปี พ.ศ. 2548 ส่วนการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาเฉพาะ ใช้วิธีหาลัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงของระดับแขวงต่อระดับเขต และหาลัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงประชากรของระดับพื้นที่เฉพาะต่อระดับแขวง วิธีนี้จะทำให้ได้การคาดการณ์จำนวนประชากรในระดับพื้นที่ศึกษาเฉพาะมีความสัมพันธ์กับการคาดการณ์ของจำนวนประชากรในระดับเขต ตามที่ตั้งข้อสันนิษฐานไว้

1.6 แหล่งข้อมูล

1.6.1 หน่วยงานราชการ

- สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- กรมลาดตะเวนทางอากาศ กองทัพอากาศ
- กรมแผนที่ทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด
- ที่ว่าการเขตบางเขน
- ที่ว่าการอำเภอเมือง สุขาภิบาลคูคต สุขาภิบาลประชาธิปัตย์ จังหวัดปทุมธานี
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม
- การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ที่ว่าการกรุงเทพมหานคร
- ฯลฯ

1.6.2 หน่วยงานเอกชน

- หมู่บ้านจัดสรร
- ฯลฯ

1.6.3 วิทยานิพนธ์และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- การศึกษาวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพฯ ที่มีต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ
- ศักยภาพของเขตบางเขนในการพัฒนาที่อยู่อาศัย
- การศึกษาเพื่อวางแผนชุมชนสะพานใหม่
- แบบร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครของสำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทย
- ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรีของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- TAMS. "EXPANSION FEASIBILITY STUDY FOR THE BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT-ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT," 1985.

- ADP. "DONMUANG AIRPORT DEVELOPMENT," 1985.
- ฯลฯ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 ทราบถึงลักษณะและการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมของพื้นที่โดยรอบ ของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

1.7.2 ทราบถึงลักษณะและผลกระทบต่อชุมชนของ โครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปทางฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต

1.7.3 ทราบถึงแนวทางและความแตกต่างของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ เพื่อรองรับโครงการขยายท่าอากาศยานฯ ไปทางฝั่งตะวันตก