

บทที่ 4

ลักษณะทั่วไปทางกายภาพ

ในบทนี้จะทำการศึกษาภาพรวมของเขตห้วยขวาง ทำเลที่ตั้ง รูปแบบ และการกระจายตัวของอาคารชุด เพื่อให้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ในด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้อยู่อาศัย ต่อไป

4.1 ลักษณะทางกายภาพของเขตห้วยขวาง

4.1.1 ขนาดที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ

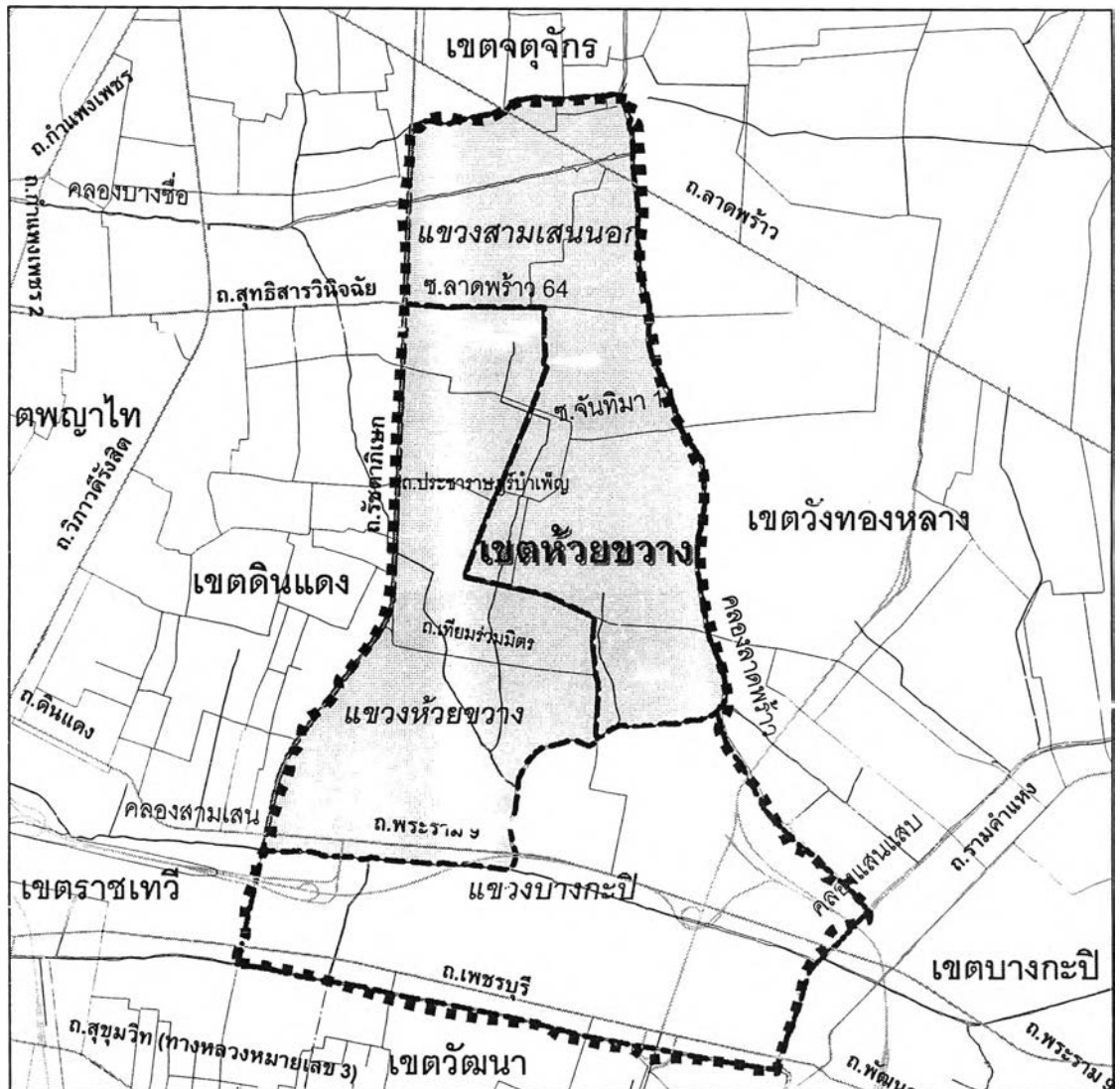
เขตห้วยขวาง มีเนื้อที่ประมาณ 16.473 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 10,295 ไร่ ประกอบด้วย (แผนภาพที่ 4.1)

- 1) แขวงห้วยขวาง มีเนื้อที่ประมาณ 4.861 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,038 ไร่
- 2) แขวงบางกะปิ มีเนื้อที่ประมาณ 6.155 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,846 ไร่
- 3) แขวงสามเสนนอก มีเนื้อที่ประมาณ 5.457 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,411 ไร่

เขตห้วยขวางตั้งอยู่ในเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

- 1) ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยใช้แนวกิ่งกลางคลองน้ำแก้ว เป็นเส้นแบ่งอาณาเขต จากถนนรัชดาภิเษก จนถึงคลองลาดพร้าว
- 2) ทิศใต้ ติดต่อกับ แขวงคลองตัน เขตวัฒนา และแขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง โดยใช้แนวกิ่งกลางของคลองแสนแสบ จากถนนรัชดาภิเษก จนถึงจุดกิ่งกลางคลองแสนแสบ เชื่อมกับคลองตัน
- 3) ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงวังทองหลาง เขตวังทองหลาง และแขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ โดยใช้แนวกิ่งกลาง คลองลาดพร้าว และคลองแสนแสบ เป็นเส้นแบ่งเขต
- 4) ทิศตะวันตก ติดต่อกับแขวงดินแดง เขตดินแดง และแขวงมักกะสัน เขตราชเทวี โดยใช้แนวกิ่งกลางถนนรัชดาภิเษก ตัดกับคลองแสนแสบ ขึ้นไปทางทิศเหนือจนถึงจุดตัดกิ่งกลางของถนนรัชดาภิเษก ตัดกับคลองน้ำแก้ว (ตามแผนที่ 4.1)

แผนภาพที่ 4.1 แผนที่อาณาเขตติดต่อของเขตห้วยขวาง



4.1.2 ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคมติดต่อ

เขตห้วยขวาง เป็นเขตพื้นที่ชั้นกลาง ที่มีศักยภาพในการติดต่อกับพื้นที่เขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ด้วยโครงข่ายระบบถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย รวมทั้งเป็นเขตที่อยู่ใกล้โครงข่ายระบบทางด่วน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการคมนาคม ระหว่างเขตต่างๆ ได้อย่างสะดวก ดังนี้

ก) ระบบทางด่วน

- 1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร หรือระบบทางด่วนชั้นที่ 1 มีระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วย

- สายดินแดง - ทำเร็ว ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 29 ตุลาคม 2524
- สายบางนา - ทำเร็ว ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 17 มกราคม 2526
- สายดาวคะนอง - ทำเร็ว ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 5 ธันวาคม 2530

โดยมีจุด ขึ้น-ลง ของระบบทางด่วน ตั้งอยู่ห่างจากเขตห้วยขวางเพียงประมาณ 2 กิโลเมตร ทำให้พื้นที่เขตห้วยขวางมีศักยภาพในการคมนาคมติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร และบริเวณโดยรอบ โดยอาศัยระบบทางด่วนชั้นที่ 1 นี้ ซึ่งเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

2) ทางพิเศษ ศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ส่วน A เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536
- ส่วน B สายหลัก มีแนวเชื่อมต่อกับส่วนเหนือที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท แล้วไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 6 ตุลาคม 2539
- ส่วน C เชื่อมกับทางพิเศษส่วน A โดยเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536
- ส่วน D เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 เมษายน 2543

โดยมีจุดขึ้น-ลงของทางด่วนตั้งอยู่ในเขตห้วยขวาง บริเวณถนนพระราม 9 ซึ่งระบบทางพิเศษสายนี้จะสามารถเชื่อมต่อกับทางพิเศษชั้นที่ 1 และพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียงในภูมิภาคตะวันออก และไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้สะดวกยิ่งขึ้น

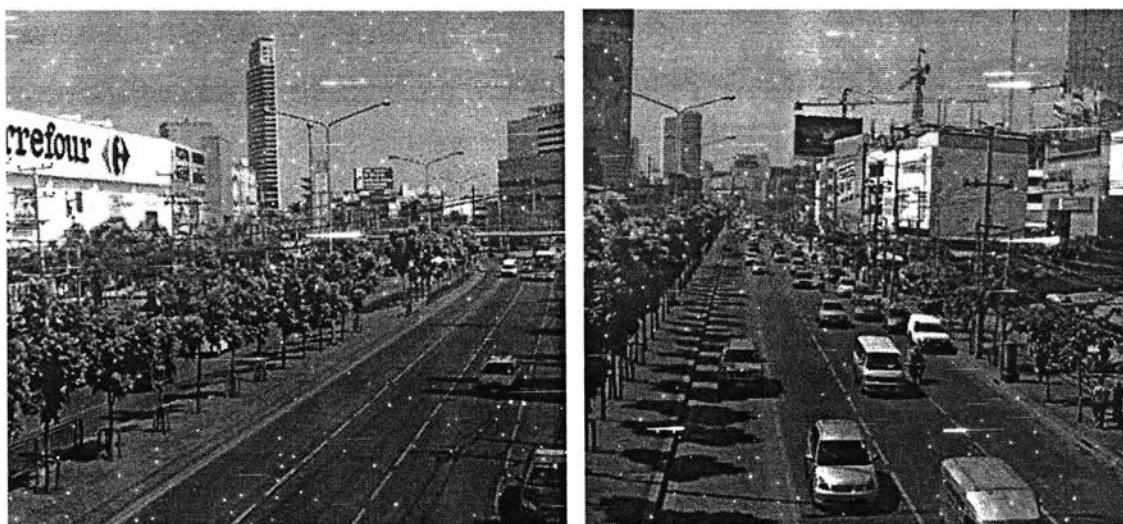
3) ระบบทางด่วน (ดอนเมือง-โทลเวย์) มีจุดขึ้นลงถนนวิภาวดี-รังสิต บริเวณดินแดง ซึ่งระบบทางด่วนนี้ ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่เขตห้วยขวาง 2.5 กิโลเมตร ทำให้เขตห้วยขวางมีศักยภาพในการติดต่อกับพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง อย่างมีประสิทธิภาพ

ข) ระบบถนน

ถนนสายหลัก สร้างผ่านเขตห้วยขวางและบริเวณโดยรอบเป็นถนนขนาดใหญ่ที่มีความกว้างของถนนตั้งแต่ 6-10 ช่องจราจรขึ้นไป เป็นถนนที่มีความสำคัญในการเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างเขต ต่าง ๆ โดยรอบพื้นที่ ได้แก่

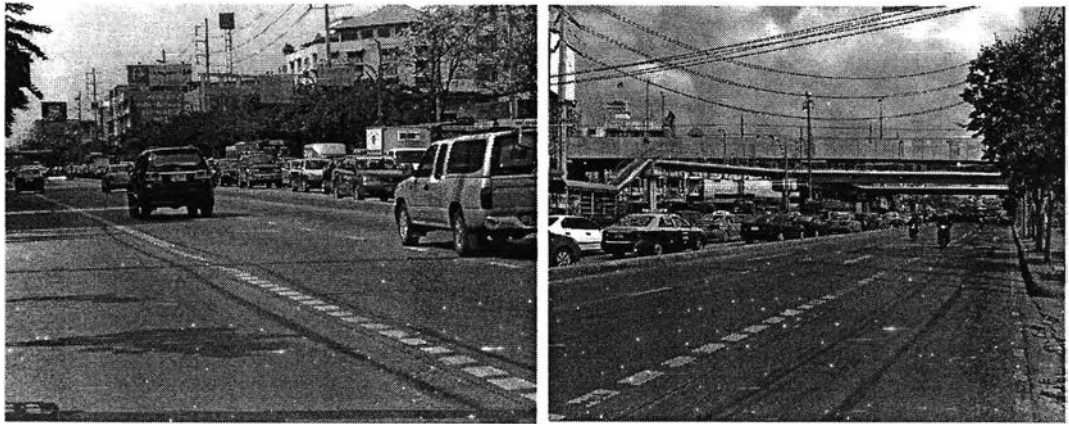
1) ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 40 เมตร ขนาด 8 ช่องทางจราจร ไปได้กลับข้างละ 4 ช่องจราจร ตัดผ่านบริเวณฝั่งตะวันตกของเขตห้วยขวาง ตามแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งถนนเส้นนี้ใช้เป็นจุดแบ่งระหว่างเขตดินแดงกับเขตห้วยขวาง เป็นถนนที่มีการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมค่อนข้างสูง โดยเฉพาะบริเวณริมสองฝั่งของถนนรัชดาภิเษก อาทิเช่น อาคารสำนักงาน, ศูนย์การค้า, โรงแรม, สถานบันเทิง และสถานที่ราชการ หลายแห่ง เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เขตห้วยขวางเป็นอย่างสูง เนื่องจากมีความพร้อมทั้งทางด้านสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

แผนภาพที่ 4.2 ภาพถ่ายสภาพถนนรัชดาภิเษก



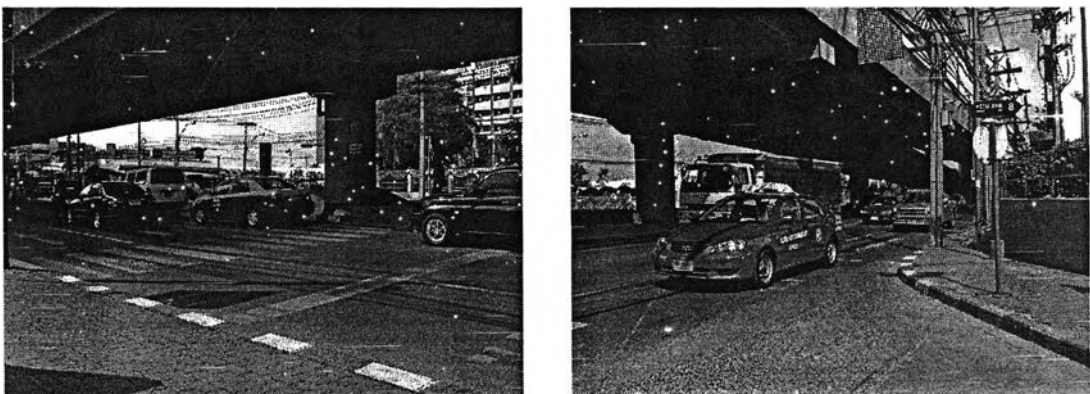
2) ถนนลาดพร้าว เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 30 เมตร ขนาด 6 ช่องทางจราจร ไป-กลับข้างละ 3 ช่องจราจร ตัดผ่านทางด้านทิศเหนือของเขตห้วยขวางบริเวณ แขวงสามเสนนอก ซึ่งเป็นถนนที่มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์กรรมอยู่ค่อนข้างสูงเช่นกัน และเป็นเส้นทางที่มีการจราจรค่อนข้างหนาแน่นด้วย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถคมนาคมเป็นสู่ย่าน บางกะปิ ซึ่งเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญได้ (แผนภาพที่ 4.3)

แผนภาพที่ 4.3 ภาพถ่ายสภาพถนนลาดพร้าว



3) ถนนพระราม 9 เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 30 เมตร ขนาด 6 ช่องจราจร ตัดผ่านบริเวณด้านใต้ของพื้นที่เขตห้วยขวางในแนวตะวันตก-ตะวันออก เป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญในการคมนาคมเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณที่ถนนพระราม 9 ตัดกับถนนศรีนครินทร์ต่อกับถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) เชื่อมการคมนาคมสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจังหวัดในภาคตะวันออก และหากมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตก ก็สามารถไปสู่อำเภออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งเป็นจุดที่สำคัญในการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่างๆ ของเมืองได้สะดวก (แผนภาพที่ 4.4)

แผนภาพที่ 4.4 ภาพถ่ายสภาพถนนพระราม 9



4) ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 32 เมตร ขนาด 6 ช่องจราจร ไป-กลับข้างละ 3 ช่องจราจร ตัดผ่านบริเวณด้านใต้สุดของพื้นที่เขตห้วยขวางในแนว ตะวันตก-ตะวันออก และอยู่ทางด้านเหนือคลองแสนแสบ เป็นถนนที่ยาวคู่ขนานไปกับคลองแสนแสบ โดยเป็นเส้นทางหลักที่มีการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะพื้นที่ตามริมถนนเพชรบุรีจะมีการใช้ประโยชน์เป็นที่ตั้งอาคารสำนักงานเป็นสำคัญ รองลงมา คือสถาน บันเทิง และโรงแรม จึงทำให้ถนนเส้นนี้มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่เขตห้วยขวางและเขตใกล้เคียง เช่น เขตวัฒนา และเขตวัฒนาเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ถนนความสำคัญในการคมนาคมเชื่อมต่อกับ จังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณที่ถนนพระราม 9 ตัดกับถนนศรีนครินทร์ต่อกับถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) เชื่อมการคมนาคมสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจังหวัดในภาค ตะวันออก และถ้าหากมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตก ก็สามารถไปสู่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิซึ่งเป็นจุด ศูนย์กลางในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น (แผนภาพที่ 4.5)

แผนภาพที่ 4.5 สภาพถนนเพชรบุรีตัดใหม่



ถนนสายรอง เป็นถนนที่มีขนาด 2-4 ช่องทางจราจร ซึ่งเป็นถนนที่เข้าสู่ภายใน พื้นที่ของเขตห้วยขวางและเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนรัชดาภิเษก พระราม 9 และถนนลาดพร้าว ประกอบด้วย ถนนสายต่าง ๆ ดังนี้

1) ถนนสุทธิสารวินิจฉัย เป็นถนนสายรองที่มีความกว้าง 10 เมตร ขนาด 2 ช่องทางจราจร และจะขยายเป็น 4 ช่องทางจราจรบริเวณที่เป็นทางแยกจุดตัดระหว่างถนนสุทธิสารวินิจฉัย ตัดกับถนนรัชดาภิเษกเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างพื้นที่ทางด้านตะวันออก และด้านตะวันตกของ ถนนรัชดาภิเษกบริเวณตอนเหนือของเขตห้วยขวาง

2) ถนนพระราชาราษฎร์บำเพ็ญ เป็นถนนสายรองที่มีความกว้าง 10 เมตร ขนาด 2 ช่องทางจราจร สำคัญอีกสายหนึ่งเนื่องจากเป็นถนนที่ตัดกับถนนสายหลักคือ ถนนรัชดาภิเษก และเชื่อมต่อทางสัญจรระหว่างพื้นที่ทางด้านตะวันออกและด้านตะวันตกของถนนรัชดาภิเษก ตอนกลางของแขวงห้วยขวางและเชื่อมต่อกับแขวงดินแดงโดยเชื่อมกับถนนประชาสงเคราะห์

3) ถนนเทียมร่วมมิตร เป็นถนนสายรองเชื่อมต่อจากถนนรัชดาภิเษกทางด้านตะวันออก สามารถทะลุกับถนนประชาอุทิศ และซอยศูนย์วิจัย 4 ออกถนนพระราม 9 ได้

4) ถนนประชาอุทิศ เป็นถนนสายรองเชื่อมต่อจากถนนพระราชาราษฎร์บำเพ็ญและพื้นที่ทางด้านตะวันออกของเขตห้วยขวางและต่อเนื่องไปออกถนนลาดพร้าว และถนนรามคำแหง ในเขตบางกะปิ

5) ถนนเทอดพระเกียรติ เป็นถนนสายรองที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริให้สร้างถนนสายนี้เพื่อแบ่งเบาการจราจรบริเวณสี่แยก อ.ส.ม.ท. โดยตัดเชื่อมจากถนนรัชดาภิเษกบริเวณศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ตัดผ่านตามแนวเหนือ-ใต้ ผ่านด้านข้างของกรมโยธาธิการและผังเมืองเชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 9

6) ถนนรอยัลซิติ์ อเวนิว (RCA) เป็นถนนสายรองที่เชื่อมต่อจากถนนพระราม 9 ไปถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนสายนี้เป็นถนนสายธุรกิจที่สำคัญอีกเส้นหนึ่ง เนื่องจากมีการประกอบกิจการด้านพาณิชยกรรมประเภทอาคารสำนักงาน, ศูนย์การค้า, ร้านค้าต่าง ๆ อีกทั้งยังเป็นแหล่งสถานบันเทิงที่หลากหลายด้วย

ถนนสายย่อย เป็นถนนที่ขนาดความกว้างของผิวจราจร 2-4 ช่องจราจร เพื่อสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและถนนสายหลัก เป็นถนนที่เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเขตห้วยขวาง มีลักษณะค่อนข้างแคบ ได้แก่

1) ซอยลาดพร้าว 48 (ซอยพุ่มอุไร) เป็นถนนสายย่อยเชื่อมการคมนาคมบริเวณตอนเหนือของเขตห้วยขวาง โดยเชื่อมจากถนนลาดพร้าวมาสู่ถนนสุทธิสารวินิจฉัยได้ บริเวณใกล้เคียงซอย 20 มิถุนา

2) ซอยรัชดา 18 (ซอยสำนักงานที่ดินห้วยขวาง) เป็นถนนสายย่อยเชื่อมการคมนาคมบริเวณตอนกลางของเขตห้วยขวาง โดยแยกจากถนนรัชดาภิเษกไปตัดกับถนนพระราชาราษฎร์บำเพ็ญ สามารถเดินทางไปสู่ถนนสายอื่น ๆ ได้อีกหลายเส้นทาง เช่น ซอยลาดพร้าว 64 , ถนนสุทธิสารวินิจฉัย และถนนประชาอุทิศ เป็นต้น

3) ซอย 20 มิถุนา เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนพระราชาราชฎริบำเพ็ญ และ ซอยรัชดา 18 เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่างซอยรัชดา 18 กับถนนสุทธิสาร

4) ซอยพระราม 9 แยก 17 (โรงเรียนญี่ปุ่น) เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนน พระราม 9 เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่างพระราม 9 แยก 13 ไปสูถนนเทียมร่วมมิตร และซอยจำเนียร เสริม ซึ่งเป็นเส้นทางลัดออกสู่ถนนประชาอุทิศได้

5) ซอยศุนยวิชัย 14 เป็นถนนสายย่อยที่เชื่อมระหว่างถนนเอกมัยรามอินทรา, ถนนพระราม 9 และถนนเพชรบุรี ซึ่งถนนสายนี้เป็นถนนที่มีการอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น

การคมนาคมและระบบโครงข่ายถนนในเขตห้วยขวางมีถนนรัชดาภิเษก และถนน พระราม 9 เป็นถนนสายหลักที่มีบทบาทสำคัญและเป็นตัวชี้้นำการพัฒนาการใช้ที่ดินในเขตห้วย ขวายเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักขนาดใหญ่ตัดผ่านกลางพื้นที่ เขตห้วยขวางและเป็นส่วนหนึ่งของระบบถนนวงแหวนชั้นในซึ่งเชื่อมต่อการคมนาคมในเขตชั้นใน ของกรุงเทพมหานครมีข้อสังเกตบางประการของถนนสายนี้ คือ ถนนรัชดาภิเษกจะมีข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลงอาคารบางประเภทริมถนนทั้งสองฟาก ภายใต้อายุ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก จากถนนสายหลักทั้งสองนี้จะมีถนนสายรองเป็น ตัวเชื่อมโยง การคมนาคมสัญจรเข้าสู่แขวงต่าง ๆ ในเขตห้วยขวางอย่างทั่วถึง ถนนสายรองที่ สำคัญ ได้แก่ ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนร่วมมิตร นอกจากนี้ถนนสายรองยังเป็นถนนที่เชื่อมต่อ การคมนาคมระหว่างระหว่างเขตต่าง ๆ โดยรอบ สำหรับถนนสายย่อยนั้นเป็นถนนที่นำเข้าสู่พื้นที่ ชั้นในของเขต โดยเฉพาะถนนประชาสงเคราะห์เป็นถนนสายรองที่มีบทบาทในการเชื่อมโยงการ คมนาคมระหว่างพื้นที่ดินในซอยแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดงมากที่สุด และเมื่อ กรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงถนน ตรอกซอยเพื่อใช้เป็นทางลัดในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยตัดเชื่อมกับถนนสายรองและถนนสายหลัก ทำให้ถนนสายย่อยพัฒนาศักยภาพในตัวเอง ส่งผลเกิดขึ้นที่เพื่อการพัฒนาและมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ลักษณะทั่วไปของ ถนนสายย่อยจะมีลักษณะแคบไม่มีทางเท้า การสัญจรค่อนข้างพลุกพล่าน อย่างไรก็ตามจากการ สืบสวนพื้นที่เขตห้วยขวางพบว่ามีการก่อสร้างที่อยู่อาศัยจำนวนมากเกิดขึ้นบนถนนสายย่อยเหล่านี้ เนื่องจาก ราคาที่ดินบนถนนสายย่อยเหล่านี้มีราคาถูกกว่าราคาที่ดินบนถนนสายรองและถนนสาย หลัก ซึ่งราคาที่ดินนี้เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจในการลงทุนของผู้ประกอบการ พัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย ส่วนถนนพระราม 9 เป็นถนนที่มีความสำคัญในการเชื่อมต่อกับพื้นที่ ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) ซึ่งสามารถ เดินทางไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจังหวัดในภูมิภาคตะวันออกได้ อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อม

ต่อไปยังจุดขึ้น-ลงทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) ที่ไปเชื่อมกับทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ที่สามารถเดินทางไปยังส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกยิ่งขึ้น

4.1.3 การใช้ที่ดิน

ก) สภาพการใช้ที่ดินเขตห้วยขวาง

การใช้ที่ดินในเขตห้วยขวาง ของปี 2546 ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย สถานราชการ และสาธารณูปโภค ตามลำดับ

ข) ศักยภาพและแนวโน้มการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในอนาคต

เพื่อจะทราบถึงศักยภาพและแนวโน้มการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในอนาคตจึงได้นำข้อมูลสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรายเขตปี 2546 ซึ่งจำแนกการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร สูงไม่เกิน 12 ชั้น และอาคารที่สูงเกิน 12 ชั้น ซึ่งจัดทำโดยกองควบคุมอาคารสำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร พบว่า เขตห้วยขวางมีสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงที่ไม่เกิน 12 ชั้น มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง และปลูกสร้างอาคารที่สูงเกิน 12 ชั้น เป็นอันดับสามรองจากเขตคลองเตย และเขตปทุมวัน อย่างไรก็ตาม เพื่อพิจารณาจำนวนรวมของการขออนุญาตปลูกสร้าง ปี 2546 แล้ว เขตห้วยขวางมีจำนวนการขออนุญาตทั้งสิ้น 256 ราย และพื้นที่ปลูกสร้างทั้งสิ้น 951,453 ตารางเมตร ซึ่งเป็นอันดับสองรองจากเขตคลองเตยทั้งในแง่ของจำนวนราย และพื้นที่ปลูกสร้างรวม และจากข้อมูลพื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรายเขตของกรุงเทพมหานคร ปี 2532 จำแนกตามประเภทการใช้ที่ดินเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งจัดทำโดยกองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร พบว่า เขตห้วยขวางมีสัดส่วนของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารเพื่อธุรกิจการค้า และที่พักอาศัยใกล้เคียงกันเท่ากับ 3.5 % และ 3.28 % อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตบางประการ เนื่องจากการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารบางครั้งเป็นการขออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและประเภทอื่นพร้อม ๆ กัน เช่น เพื่อการค้าและการพักอาศัย ดังนั้นพื้นที่ของอาคารเพื่อธุรกิจการค้าจึงอาจมีพื้นที่พักอาศัยรวมอยู่ด้วย

นอกจากนี้หากพิจารณาจำนวนอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ในเขตห้วยขวาง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544-2547 ตามตารางที่ 4.1 และ 4.2

ตารางที่ 4.1 จำนวนอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ในเขตห้วยขวาง แยกตามความสูง

ปี พ.ศ.	กลุ่มความสูง						รวม	
	1-5 ชั้น		6-10 ชั้น		11 ชั้นขึ้นไป			
	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตร.ม.)
2544	5	25,181.00	-	-	-	-	5	25,181.00
2545	7	25,590.00	4	31,083.00	-	-	11	56,673.00
2546	8	15,548.00	8	34,290.00	-	-	16	49,838.00
2547	24	75,811.00	23	167,970.00	3	129,148.00	50	372,929.00

จากตารางที่ 4.1 จะพบว่าในปี 2547 ในเขตห้วยขวางมีพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างสูงถึง 50 อาคาร รวมพื้นที่ 371,929 ตารางเมตร หรือเพิ่มขึ้นจากปี 2544 (25,181 ตารางเมตร) ถึง 14.8 เท่า โดยอาคารที่ได้รับอนุญาตส่วนใหญ่ร้อยละ 45 เป็นอาคารสูงตั้งแต่ 6-10 ชั้น รองลงมา ร้อยละ 35 เป็นอาคารสูงตั้งแต่ 11 ชั้นขึ้นไป และต่ำสุดร้อยละ 20 เป็นอาคารที่มีความสูงต่ำกว่า 6 ชั้น ซึ่งจากพิจารณาสถิติการได้รับอนุญาตปลูกสร้างและความสูงของอาคารแล้ว แสดงว่าอาคารที่ได้รับอนุญาตแล้ว ส่วนใหญ่น่าจะเป็นการขออนุญาต เพื่อพัฒนาเป็นอาคารชุด หรืออพาร์ทเมนต์ เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไป

ตารางที่ 4.2 จำนวนอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ในเขตห้วยขวาง แยกตามการใช้ประโยชน์

ปี พ.ศ.	พักอาศัย		พาณิชย์		พาณิชย์-พักอาศัย		รวม	
	หน่วย	พื้นที่อาคาร	หน่วย	พื้นที่อาคาร	หน่วย	พื้นที่อาคาร	หน่วย	พื้นที่อาคาร
	(หลัง/ห้อง)	(ตร.ม.)	(หลัง/ห้อง)	(ตร.ม.)	(หลัง/ห้อง)	(ตร.ม.)	(หลัง/ห้อง)	(ตร.ม.)
2544	1	18,407.00	1	-	3	6,774.00	5	25,181.00
2545	8	46,718.00	1	2,454.00	2	7,501.00	11	56,673.00
2546	12	32,707.00	4	17,131.00	-	-	16	49,838.00
2547	39	239,840.00	9	85,623.00	2	47,466.00	50	372,929.00

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

จากตารางที่ 4.2 จะพบว่าสถิติการได้รับอนุญาตปลูกสร้าง แยกตามประเภทการใช้ประโยชน์พบว่าในปี 2547 มีการขออนุญาตเป็นอาคารพักอาศัยสูงถึง 39 อาคาร คิดเป็น 239,840 ตารางเมตร หรือประมาณร้อยละ 64 ของอาคารที่ได้รับอนุญาตทั้งหมดในปี 2547 และมีการได้รับอนุญาตสูงจากปี 2544 เพิ่มขึ้นถึง 13 เท่า ดังนั้นแสดงว่าในอนาคตในพื้นที่เขตห้วยขวางมีแนวโน้มของการพัฒนาอาคารพักอาศัยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะประเภทอาคารชุดพักอาศัย

การคาดการณ์ประชากรของเขตห้วยขวาง ปี 2541- 2560

ในการคาดการณ์นี้ได้อ้างอิงการคาดการณ์ประชากรของกรุงเทพมหานครระดับปานกลาง ปี 2538-2547 จากแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 โดยเขตห้วยขวางมีสัดส่วนประชากรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ร้อยละ 1.48 จากการคาดการณ์พบว่าจากปีปัจจุบัน (ปี 2540) เขตห้วยขวางมีจำนวนประชากร 79,793 คน จะเพิ่มขึ้นเป็น 92,741 คนในปี 2550 และเพิ่มขึ้นเป็น 106,949 คนในปี 2560 การที่จำนวนประชากรเขตห้วยขวางเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนได้แก่รถไฟฟ้า และการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ประกอบเขตห้วยขวางยังมีพื้นที่ว่างอีกมาก อีกทั้งยังมีแนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปอาคารชุดพักอาศัยและแฟลต และการพัฒนา ด้านพาณิชย์กรรมซึ่งจะทำให้ในอนาคตจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเขตห้วยขวาง

การเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเกษตรมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย ซึ่งแสดงว่าลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจในพื้นที่เขตห้วยขวางได้เปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่

4.2 โครงการรถไฟฟ้าและผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง

นโยบายของรัฐในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ที่ต้องการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนและระบบรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาชุมชนมหานครและศูนย์ธุรกิจให้กระจายออกไปอย่างเป็นระบบ เพื่อลดความแออัดภายในเมืองและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน โครงการรถไฟฟ้าได้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ซึ่งโครงการที่เกิดขึ้นเป็นโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบัน และจะดำเนินการก่อสร้างในอนาคต โดยมีเส้นทางผ่านพื้นที่เขตจตุจักรเขตห้วยขวาง

แผนภาพที่ 4.7 ที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล)



1) สถานีหัวลำโพงอยู่ที่หัวถนนพระรามที่ 4 บริเวณจุดตัดหัวถนนรองเมืองและถนนมหาพฤฒาราม หน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 206 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 14 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีจุดขึ้น-ลง มีทั้งหมด 3 จุด คือ ด้านหน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง ด้านหน้าอาคารสินเอเซีย และด้านข้างธนาคารกรุงเทพ จำกัด

2) สถานีสามย่านอยู่บนถนนพระรามที่ 4 บริเวณแยกสามย่าน หน้าวัดหัวลำโพง ขนาดสถานีกว้าง 22 เมตร ยาว 174 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 25.6 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นชานชาลาแบบต่างระดับ มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 หน้าวัดหัวลำโพง

สามารถจอดรถได้ 38 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านหน้าวัดหัวลำโพง และบริเวณด้านหน้าอาคารชิวไฮเทคของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3) สถานีสีลมอยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 ได้สะพานลอยไทย-ญี่ปุ่น บริเวณแยกศาลาแดง หน้าโรงแรมดุสิตธานี มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 156 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 30 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นชานชาลาแบบต่างระดับ จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านหลังพระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาลที่ 6 หน้าสวนลุมพินี และบริเวณแยกศาลาแดงหัวมุมถนนสีลม ฝั่งด้านหน้าโรงแรมดุสิตธานี

4) สถานีลุมพินี อยู่ถนนพระรามที่ 4 ด้านข้างสะพานลอยไทย-เบลเยียม บริเวณแยกวิฑู มีขนาดสถานีกว้าง 20 เมตร ยาว 172 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 26 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 4 ชั้น เป็นชานชาลาแบบต่างระดับ จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าอาคารคิวเฮาส์ ด้านหน้าอาคารลุมพินี ปาร์ควิว และด้านหน้าสวนลุมไนท์บาซาร์

5) สถานีคลองเตย อยู่ใต้แนวถนนพระรามที่ 4 ใกล้ทางด่วนชั้นที่ 1 และทางรถไฟสายแม่น้ำ บริเวณด้านหน้าสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย มีขนาดสถานีกว้าง 28 เมตร ยาว 202 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบข้าง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณด้านข้างสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย และบริเวณฝั่งตรงข้ามเขื่องสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย

6) สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อยู่ถนนรัชดาภิเษก ด้านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 196 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และบริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ บริเวณหน้าอาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

7) สถานีสุขุมวิท อยู่ถนนอโศก ใกล้กับบริเวณแยกอโศก-สุขุมวิท ด้านหน้าตลาดอโศก มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 199 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 17 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ด้านข้างสยามสมาคม สามารถจอดรถได้ 36 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าตลาดอโศก บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดอโศก และบริเวณด้านข้างสยามสมาคม

8) สถานีเพชรบุรี อยู่ถนนอโคก บริเวณแยกอโคก-เพชรบุรี ใกล้สถานทูตญี่ปุ่น มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 200 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ใกล้ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้ สามารถจอดรถได้ 58 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านข้างศูนย์บริการขนถ่าย บริเวณฝั่งตรงข้ามสถานทูตญี่ปุ่น และบริเวณใกล้ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้

9) สถานีพระราม 9 อยู่ถนนรัชดาภิเษก บริเวณแยกพระราม 9 ด้านหน้าอาคารฟอร์จูนทาวน์ มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 199 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส และบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารฟอร์จูนทาวน์

10) สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย อยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษกตรงอาคารไทยประกันชีวิต มีขนาดสถานีกว้าง 27 เมตร ยาว 358 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 20 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ถนนรัชดาซอย 6 สามารถจอดรถได้ 22 คัน และมีอาคารจอดรถ 3 ชั้น ฝั่งเดียวกัน สามารถจอดรถได้ 177 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณด้านหน้าอาคารอาร์เอส ทาวเวอร์ บริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารอาร์เอส ทาวเวอร์ บริเวณใกล้กับสถานทูตจีน และบริเวณถนนรัชดาภิเษกซอย 6

11) สถานีห้วยขวาง อยู่บริเวณกลางสี่แยกห้วยขวาง มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 1 ใกล้แยกห้วยขวางฝั่งถนนประชาเกษมบำรุงบำเพ็ญทางไปสำนักงานเขตห้วยขวาง สามารถจอดรถได้ 34 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้สี่แยกห้วยขวาง

12) สถานีสุทธิสาร อยู่บริเวณกลางสี่แยกสุทธิสาร มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้สี่แยกสุทธิสาร

13) สถานีรัชดาภิเษก อยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษก หน้าอาคารพีกะรัต มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่สูง 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้า 4 หน้าอาคารพีกะรัต สามารถจอดรถได้ 38 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณบริเวณด้านหน้าอาคารโอลิมเปีย บริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารโอลิมเปีย บริเวณด้านหน้าอาคารพีกะรัต และบริเวณด้านหน้า โรงเรียนปัญญาทรัพย์

14) สถานีลาดพร้าว อยู่บริเวณถนนลาดพร้าวซอย 21 เชื่อมต่อกับอาคารจอดรถฯ มีขนาดสถานีกว้าง 22 เมตร ยาว 258 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 19 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีอาคารจอดแล้วจร 9 ชั้น สามารถจอดรถได้ 2,159 คัน จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณปากซอยลาดพร้าว 17 บริเวณปากซอยลาดพร้าว 22 บริเวณด้านในอาคารจอดรถฯ และบริเวณฝั่งตรงข้ามอาคารจอดรถฯ

15) สถานีพหลโยธิน อยู่บริเวณแยกถนนพหลโยธินตัดถนนลาดพร้าว มีขนาดสถานีกว้าง 22 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 18 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 5 จุด คือ บริเวณปากซอยลาดพร้าว 1 บริเวณปากซอยลาดพร้าว 2 บริเวณปากซอยลาดพร้าว 4 บริเวณหัวมุมถนนลาดพร้าวตัดกับถนนพหลโยธิน และบริเวณสวนสมเด็จพระเจ้า 84

16) สถานีสวนจตุจักร อยู่ในบริเวณสวนจตุจักรสามารถเชื่อมต่อกับสถานีหมอชิตของรถไฟฟ้าบีทีเอส มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 369 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 17 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 4 จุด คือ บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลงของสถานีหมอชิตของบีทีเอส

17) สถานีกำแพงเพชร อยู่ตรงข้ามองค์การตลาดเพื่อการเกษตรกร (อ.ต.ก.) มีขนาดสถานีกว้าง 23 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 17 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 3 ชั้น เป็นชานชาลาแบบกลาง มีจุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 3 จุด คือ บริเวณด้านหน้าตลาด อ.ต.ก. บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาด อ.ต.ก. และบริเวณตลาดนัดกรุงเทพมหานคร (จตุจักร) ฝั่งถนนกำแพงเพชร

18) สถานีบางซื่อ อยู่บริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ มีขนาดสถานีกว้าง 30 เมตร ยาว 226 เมตร ระดับชานชาลาอยู่ลึก 12 เมตรจากผิวดิน โครงสร้างสถานีมี 2 ชั้น เป็นชานชาลาแบบข้าง จุดขึ้น-ลงมีทั้งหมด 2 จุด คือ บริเวณหัวมุมถนนเดชะวณิชตัดกับถนนเทอดดำริห์ และบริเวณหน้าชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ

นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ได้ รพม. จึงได้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ดังนี้

- 1) จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอส คือ
 - สถานีสวนจตุจักร เชื่อมกับ สถานีหมอชิต ของบีทีเอส
 - สถานีสุขุมวิท เชื่อมกับ สถานีเอโศก ของบีทีเอส
 - สถานีสีลม เชื่อมกับ สถานีศาลาแดง ของบีทีเอส

2) จุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ โดยรฟม. ได้ประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพื่อปรับเปลี่ยนตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางให้อยู่บริเวณใกล้ทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสและปรับเปลี่ยนเส้นทางของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศจำนวน 24 สาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ได้ อย่างสะดวก รวมทั้งจัดเตรียมที่จอดรถแท็กซี่และที่จอดรถตู้มวลชนบริเวณสถานีด้วย

3) จุดเชื่อมต่อกับโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โครงการไฮปเวลล์)

4.2.2 ระบบขนส่งมวลชนในอนาคต (โครงการเมกะโปรเจกต์ 10 สาย)

1) สายสีแดงเข้ม เป็นแนวเส้นทางหลักที่ขึ้นคนเข้าเมือง โดยเริ่มต้นที่รังสิตสิ้นสุดเส้นทางที่มหาชัย ระยะทางรวม 65 กิโลเมตร รูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 42 กิโลเมตร และทางระดับพื้นดินอีก 23 กิโลเมตร มีจำนวนสถานี 29 สถานี เป็นสถานีลอยฟ้า 9 สถานี และสถานีระดับพื้นดินอีก 20 สถานี ส่วนรูปแบบของตัวรถยังไม่สรุป มูลค่าโครงการ 94,309 ล้านบาท

2) สายสีแดงอ่อน เริ่มต้นจากตลิ่งชันไปสิ้นสุดที่สนามบึงสุวรรณภูมิ สร้างเป็นทางยกระดับทั้งหมดตลอดเส้นทาง 50 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้ได้เริ่มก่อสร้างไปบ้างแล้วในส่วนของมักกะสัน-สุวรรณภูมิ ทั้งนี้เพื่อให้ทันการเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ สำหรับสถานีรับส่งผู้โดยสารมีทั้งหมด 22 สถานี รูปแบบรถยังไม่ได้กำหนดมูลค่าโครงการ 106,392 ล้านบาท

3) สายสีเขียวเข้ม สร้างเป็นส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอส โดยจะเริ่มแนวสายทางจากบางหว้าไปสิ้นสุดที่สะพานใหม่ระยะทางรวม 19 กิโลเมตร สร้างเป็นทางยกระดับทั้งหมด โดยมีจำนวนสถานีรับส่งผู้โดยสารทั้งหมด 16 สถานี ส่วนรูปแบบรถเป็นแบบเฮฟวี เรล มูลค่าโครงการ 29,948 ล้านบาท

4) สายสีเขียวอ่อน ต่อขยายรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอส เริ่มจากพรานนกไปสิ้นสุดที่สมุทรปราการ สร้างเป็นทางยกระดับตลอดระยะทาง 24 กิโลเมตร มีสถานีผู้โดยสารทั้งหมด 17 สถานี ตัวรถเป็นแบบเฮฟวี เรล มูลค่าโครงการ 55,561 ล้านบาท

5) สายสีน้ำเงิน จากท่าพระไปบางแค และจากบางซื่อไปท่าพระ และจากท่าพระไปหัวลำโพง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 27 กิโลเมตร แบ่งเป็นทางยกระดับ 22 กิโลเมตร และทางใต้ดินอีก 5 กิโลเมตร มีสถานียกระดับ 14 สถานี และสถานีใต้ดินอีก 3 สถานี รูปแบบรถเป็นแบบเฮฟวี เรล สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 5 หมื่นคนต่อชั่วโมง มูลค่าโครงการ 75,003 ล้านบาท

6) สายสีส้ม เริ่มจากบางกะปิไปสิ้นสุดเส้นทางที่บางบำหรุ ระยะทางรวม 24 กิโลเมตร สร้างเป็นทางยกระดับ 3 กิโลเมตรและทางใต้ดิน 21 กิโลเมตร มีสถานีบนดิน 4 สถานี และสถานีใต้ดินอีก 13 สถานี รวมทั้งสิ้น 17 สถานี ส่วนรูปแบบรถเป็นเฮฟวี เรล สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 5 หมื่นคนต่อชั่วโมง มูลค่าโครงการ 82,688 ล้านบาท

7) สายสีม่วง เริ่มแนวเส้นทางจากบางใหญ่ไปสิ้นสุดที่ราษฎร์บูรณะ ระยะทางทั้งหมด 49 กิโลเมตร แบ่งเป็นทางยกระดับ 29 กิโลเมตร และทางใต้ดินอีก 20 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสาร 32 สถานี แบ่งเป็นสถานียกระดับ 21 สถานี และสถานีใต้ดินอีก 11 สถานี รูปแบบรถเป็นแบบเฮฟวี เรล สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 5 หมื่นคนต่อชั่วโมง มูลค่าโครงการ 111,836 ล้านบาท

8) สายสายสีเหลือง จากลาดพร้าวไปสำโรง ระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างแบบยกระดับ 22 กิโลเมตร และใต้ดิน 10 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีรวม 20 สถานี แบ่งเป็นสถานียกระดับ 7 สถานี และสถานีใต้ดิน 13 สถานี ส่วนรูปแบบของตัวรถจะเป็นแบบไลท์เรล สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 2-3 หมื่นคนต่อชั่วโมง มูลค่าโครงการ 65,818 ล้านบาท

9) สายสีชมพู เริ่มต้นที่ปากเกร็ดและไปสิ้นสุดที่สุวินทวงศ์ เป็นทางยกระดับทั้งหมด 33 กิโลเมตร มีสถานีรับส่งผู้โดยสารทั้งหมด 13 สถานี ส่วนรูปแบบรถไฟฟ้าเป็นแบบโมโนเรล สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 1 หมื่นคนต่อชั่วโมง มูลค่าโครงการ 51,058 ล้านบาท

10) สายสายสีน้ำตาล เริ่มต้นที่บางกะปิไปสิ้นสุดที่สุวินทวงศ์ ระยะทางรวม 9.5 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง มีสถานีผู้โดยสาร 5 สถานี ตัวรถไฟฟ้าใช้รูปแบบโมโนเรล สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1 หมื่นคนต่อชั่วโมงมูลค่าโครงการ 17,024 ล้านบาท

4.2.3 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง

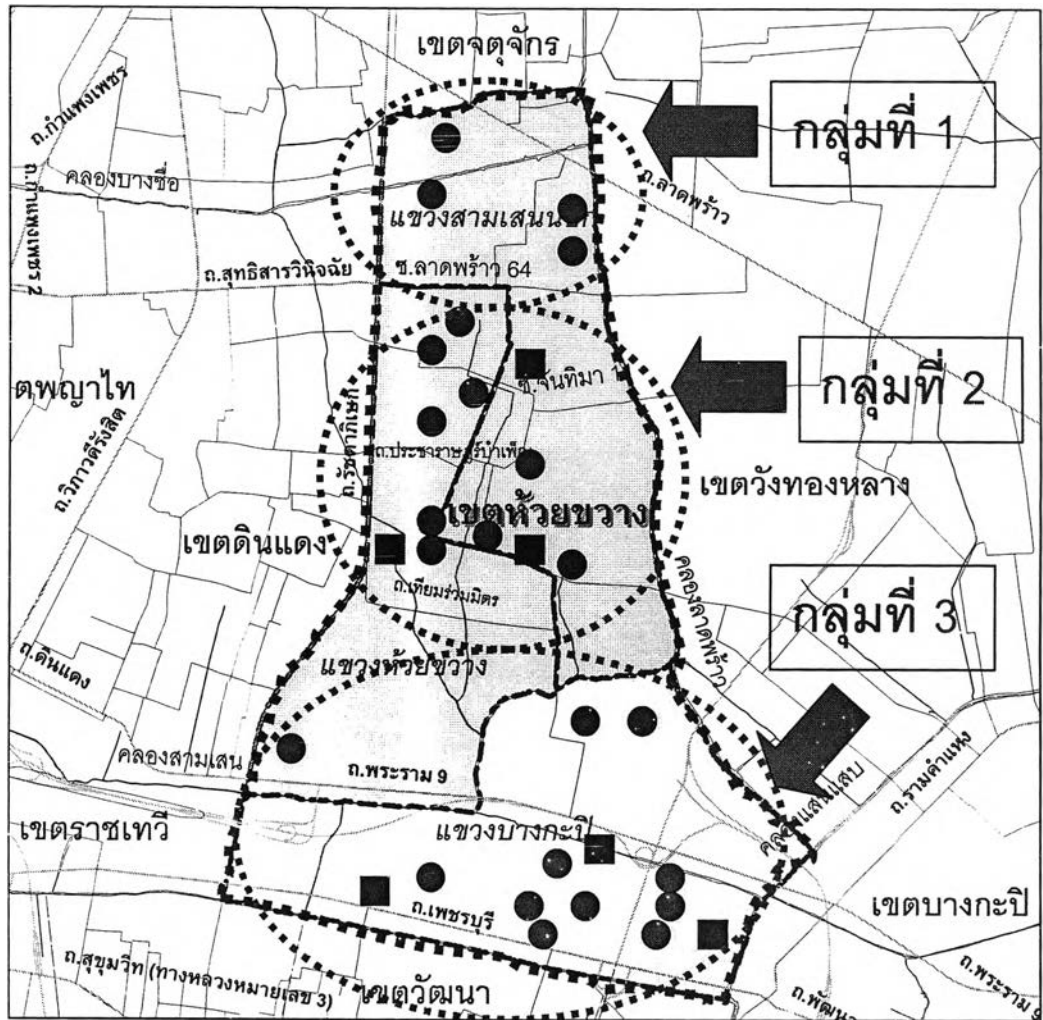
ผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง อันมีผลมาจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า จะมีแนวโน้มการพัฒนาที่ดินในอนาคต ในรูปแบบการพัฒนาพื้นที่นอกบริเวณความหนาแน่นสูงใจกลางเมือง เนื่องจากการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ จะยึดทำเลตามสถานีรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดิน และดัชนีศักยภาพในการพัฒนาที่ดินตามสถานีรถไฟฟ้า นอกจากพื้นที่ที่นำมาพัฒนาจะมีศักยภาพในตัวเองแล้ว จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้น-ลงตามสถานีในแต่ละวันจะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดธุรกิจการค้าในพื้นที่จุดขึ้น-ลง จึงทำให้ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย สถานีรถไฟฟ้าจะเป็นจุดที่เปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินของเมือง ซึ่งจะทำให้มีความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนมากกว่าในปัจจุบัน และมีการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกับที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ จึงทำให้แนวโน้มในการพัฒนาเกิดขึ้นทั้งในพื้นที่เขตจตุจักร ห้วยขวาง และบางซื่อ

4.2.4 ลักษณะทางกายภาพของอาคารชุดในเขตห้วยขวาง

1. ทำเลที่ตั้งโครงการอาคารชุด

จากการศึกษาและสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตห้วยขวางที่โครงการอาคารชุดกระจายตัวอยู่ตามถนนเส้นทางลาด หรือถนนสายย่อย สามารถแบ่งทำเลที่ตั้งและการกระจายตัวของโครงการอาคารชุดออกเป็น 3 บริเวณใหญ่ ๆ ดังนี้ (แผนภาพที่ 4.8)

แผนภาพที่ 4.8 การกระจายตัวของอาคารชุดในเขตห้วยขวาง



- 1) กลุ่มที่ 1 บริเวณพื้นที่ทางตอนเหนือของเขตห้วยขวาง มีโครงการอาคารชุดกระจายอยู่ตามซอยลาดพร้าวฝั่งล่าง เช่น ซอยลาดพร้าว 40 และ ลาดพร้าว 48 เป็นต้น
- 2) กลุ่มที่ 2 บริเวณพื้นที่ทางตอนกลางของเขตห้วยขวาง มีโครงการอาคารชุดกระจายอยู่ค่อนข้างหนาแน่นตามถนนเส้นทางลัด เช่นถนนประชากรราษฎร์บำเพ็ญ, ถนนเทียมร่วมมิตร ถนนประชาธิปไตย และซอยรัชดา 18 ซึ่งเป็นเส้นทางลัดไปสู่ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหงได้ โดยเฉพาะในช่วงที่ระบบรถไฟฟ้ามหานครเปิดให้บริการ จะมีโครงการอาคารชุดเปิดขายใหม่ในพื้นที่นี้อยู่เป็นจำนวนมาก
- 3) กลุ่มที่ 3 บริเวณพื้นที่ทางตอนล่างของเขตห้วยขวาง ในพื้นที่นั้นจะครอบคลุมบริเวณถนนพระราม 9 เป็นหลัก โดยมีการกระจายตัวของอาคารชุดอยู่บ้างเล็กน้อย และจะพบมากบริเวณเส้นทางลัด เช่น ซอยศูนย์วิจัย 4 และซอยศูนย์วิจัย 14 เป็นต้น นอกจากนี้ก็ยังมีการพัฒนาโครงการบริเวณถนนรอยัลซิติ์ตะวันออก และซอยวัดอุทัยธาราม บ้างเล็กน้อย