

บทที่ 5

นโยบายและโครงการของรัฐและเอกชนที่มีผลต่อศักยภาพและแนวโน้ม ในการพัฒนาของบริเวณพื้นที่ศึกษา

นโยบายที่มีจะเป็นตัวบ่งชี้ถึงศักยภาพและแนวโน้มในการพัฒนาในอนาคตของบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ นโยบายด้านการวางผังเมือง นโยบายการจัดการด้านจราจร และโครงการพัฒนาที่เป็นการลงทุนของภาคเอกชน โดยมีรายละเอียดของแต่ละแผนงานดังนี้

5.1 นโยบายด้านการวางผังเมือง

1. ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

ร่างแผน ฯ 8 ได้กล่าวถึงแนวทางและมาตรการพัฒนากรุงเทพมหานคร เน้นการจัดการและขึ้นากการเติบโต โดยประสานการลงทุนโครงข่ายบริการพื้นฐานกับการจัดระเบียบการใช้ที่ดิน ให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ในส่วนที่เป็นแนวทางการจัดการที่ดิน และแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน : ด้านการจราจร มีดังนี้

1) แนวทางการจัดการที่ดิน มาตรการหลัก คือ

- ใช้ผังเมืองรวมเป็นแผนขึ้นากการพัฒนาที่ดิน และการขยายระบบโครงข่ายพื้นฐานของกรุงเทพมหานครให้เกิดประโยชน์เต็มที่ โดยจะต้องมีการควบคุมการก่อสร้างอาคาร จำกัดการบริการโครงสร้างพื้นฐานในบางพื้นที่ และควบคุมการต่อเชื่อมถนนสายหลัก เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมือง

- เพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินและเปิดพื้นที่ว่างเปล่า อาทิเช่น การก่อสร้างถนนสายรองเชื่อมกับถนนสายหลัก และกำหนดมาตรการควบคุมการก่อสร้างถนนของภาคเอกชน ให้เชื่อมโยงโครงข่ายหลักอย่างเป็นระบบ

2) แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน : ด้านการจราจร มีมาตรการหลัก คือ

- ส่งเสริมระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเร่งโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เสร็จโดยเร็ว

- ประสานระบบทางด่วนให้สัมพันธ์กัน และให้สอดคล้องกับโครงข่ายระบบถนนท้องถิ่น และก่อสร้างถนนสายรองให้เชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนสายหลัก เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรบนถนนสายหลัก

2. ผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับร่างเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร คณะที่ปรึกษา เอ็ม ไอ ที และคณะที่ปรึกษา อี ซี ได้เสนอผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณพื้นที่ศึกษาให้เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน คือให้มีสนับสนุนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสานระหว่าง การพาณิชย์ ที่พักอาศัย และอุตสาหกรรมเบา พื้นที่ในเขตนี้สามารถใช้ได้ถึงร้อยละ 50 ของสัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงอาคารสำนักงาน ห้องโชว์สินค้า อุตสาหกรรมที่ปราศจากมลภาวะ และกิจการการค้าส่ง-ปลีก บริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานนี้ จะต้องมีที่จอดรถเพียงพอสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ พื้นที่ก่อสร้างต้องมีเนื้อที่ว่างอย่างน้อย 30 % ของแปลงที่ดิน โครงการพัฒนาที่มีพื้นที่ใหญ่กว่า 20,000 ตารางเมตร ต้องมีใบอนุญาตพิเศษและต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าการพัฒนานั้นเข้ากันได้กับบริเวณโดยรอบ และในบริเวณที่เป็นพื้นที่ศึกษานี้ได้ถูกกำหนดสัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไว้ที่ อัตราส่วน 4 : 1

สำหรับนโยบายด้านการขนส่งได้มุ่งเน้นการสร้างสมดุลในระบบขนส่ง โดยให้มีทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ พร้อมทั้งส่งเสริมระบบการใช้ที่ดินที่อำนวยความสะดวกต่อการใช้ยานยนต์ส่วนบุคคลยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งในผังเมืองกรุงเทพฯ ประกอบด้วยนโยบายในด้านระบบถนนดังนี้คือ การร่วมมือและสร้างการประสานงานด้านการสร้างทางในปัจจุบันเพื่อสร้างเครือข่ายถนนสายหลักแบบผสมผสานประกอบด้วยทางด่วน ถนนสายสำคัญ และถนนสายรอง

นอกจากนี้ยังได้เสนอทางแก้ปัญหาการสร้างอาคารบ้านเรือนติดกันเป็นบล็อกใหญ่ (superblocks) ด้วยการวางผังสร้างเครือข่ายถนนและด้วยระบบควบคุมการพัฒนา (landuse) ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นปัญหาเกี่ยวกับการใช้ที่ดินที่ไม่ประสานกับระบบขนส่ง ดังนั้นจึงไม่อาจแก้ได้ด้วยการปรับปรุงเส้นทางต่าง ๆ เพียงอย่างเดียว แม้ว่าจะมีการวางแผนเชิงรุกเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางผ่านเข้าไปในเขตบล็อกใหญ่ ๆ แล้วก็ตาม ด้วยเหตุนี้ผังเมืองฉบับนี้จึงได้วางระบบการก่อสร้างถนนสายรองในอาณาบริเวณที่มีการพัฒนาขึ้นเป็นเขตเมืองอย่างรวดเร็ว พร้อมกำหนดมาตรฐานถนนสายหลักไว้ด้วย

3. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540-2544)

กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานท้องถิ่นมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการ กทม. พ.ศ. 2528 ในการแก้ปัญหาจราจร จึงได้กำหนดโดยมีแผนงาน 2 แผนสาขา คือ แผนสาขาผังเมืองและการใช้ที่ดิน กับแผนสาขาการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภคเป็นตัวกำหนดในรายละเอียด ให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 อันเป็นแผนสาขาที่ต่อเนื่องมาจากแผนสาขาการใช้ที่ดิน ระบบจราจร และสาธารณูปโภคของแผนฯ 4

1) แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 : แผนสาขาผังเมืองและการใช้ที่ดิน

มีวัตถุประสงค์ประการหนึ่งคือ เพื่อให้การจัดบริการโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของเมืองเป็นไปอย่างมีระบบสอดคล้องสัมพันธ์กับการพัฒนาการใช้ที่ดินในทุกพื้นที่ โดยมีเป้าหมายในการวางผังระบบคมนาคมขนส่งต่าง ๆ และระบบถนนสายหลัก-สายรองให้เชื่อมโยงกัน รวมถึงดำเนินการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ที่กำหนดให้เกิดผลอย่างน้อย 1 แห่ง (กรุงเทพมหานคร,2539)

2) แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 : แผนสาขาการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภค

โดยได้กำหนดรายละเอียดไว้ในแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและประสานสาธารณูปโภค ดังนี้

วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและปรับปรุงการจัดระบบจราจรของกรุงเทพมหานครให้สมบูรณ์และเหมาะสมกับการขยายตัวของเมือง

เป้าหมาย : การก่อสร้างปรับปรุงถนน ตรอก ซอย และก่อสร้างถนน/สะพานเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายถนนให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

นโยบาย : การมุ่งเน้นให้มีการก่อสร้างถนนสายหลักสายรอง ปรับปรุงขยายถนนเดิม ต่อเชื่อมถนนตรอกซอย แก้ไขคอขวด ก่อสร้างสะพาน/อุโมงค์ลอดข้ามทางแยก และทำทางกลับรถและทางเลี้ยวต่างระดับเพื่อแก้ปัญหาจราจร

มาตรการ : มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนตามแผนงาน ดังนี้

- โครงการพัฒนาถนน ตรอก ซอย

ก. กลุ่มก่อสร้างถนนใหม่ มีจำนวน 25 โครงการ เป็นโครงการก่อสร้างถนนขนาด 2-8 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20-90 เมตร ความยาวตั้งแต่ 0.5 กม.ขึ้นไป โดยเป็นโครงการที่ต่อเนื่องจากแผนฯ 4 ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา 2 โครงการ คือ โครงการก่อสร้างถนนพระรามที่ 6 (ถนนเหนือ-ใต้) และโครงการก่อสร้างถนนสาธุประดิษฐ์ถึงถนนพระรามที่ 3

ข. กลุ่มปรับปรุงขยายถนนเดิม มีจำนวน 17 โครงการ เป็นโครงการปรับปรุงถนนเดิม โดยขยายช่องทางจราจรเพิ่มขึ้นจาก 2 เป็น 4 หรือ 6 ช่องจราจร โดยเป็นโครงการที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา 1 โครงการ คือ โครงการปรับปรุงถนนพระรามที่ 3

ค. กลุ่มต่อเชื่อม ตรอก ซอย และแก้ปัญหาคอขวด มีจำนวน 14 โครงการ เป็นโครงการก่อสร้างขยายถนนเพื่อเชื่อมตรอก ซอยระหว่างถนนให้ต่อเชื่อมกัน และแก้ปัญหา "คอขวด" ของถนน ซึ่งในพื้นที่ศึกษาไม่ปรากฏว่ามีโครงการกลุ่มนี้อยู่เลย

ง. กลุ่มถนนสายรองตามมติ ครม. มีจำนวน 8 โครงการ เป็นการก่อสร้างปรับปรุงถนนในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) เพื่อลดปริมาณการจราจรในถนนสายหลัก

4. ผังระบบคมนาคมและขนส่งของกรุงเทพมหานคร กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง

การวางผังระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการวางผังเมืองรวม ซึ่งสำนักผังเมืองรับผิดชอบอยู่ เป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนระยะยาว อันจะเป็นเครื่องชี้ทิศทางการพัฒนาและการลงทุนที่ควรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สำนักผังเมืองมีนโยบายในการแก้ปัญหาจราจรโดยอาศัยหลักสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรกจะต้องส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ อันจะเป็นผลให้ลดความต้องการการใช้รถยนต์ส่วนตัว ประการที่สองจะเป็นการปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนให้พอเพียง และมีรูปแบบเหมาะสมกับการพัฒนาของกทม.ในอนาคต โดยมีแนวทางการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ คือ การเพิ่มระบบถนนสายหลักและสายรอง ในพื้นที่ที่ยังขาดแคลนถนนอยู่ โดยมีการจัดลำดับการก่อสร้างที่เหมาะสม

5.2 นโยบายด้านการจัดการด้านจราจร

1. โครงการปรับปรุง ก่อสร้างระบบโครงข่ายถนนเพื่อแก้ปัญหาจราจร

สจร.ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันจัดประชุมเพื่อประสานแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2540 ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ทุกหน่วยงานพิจารณาเร่งจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ปี 2540 (สุรรัตน์, 2539) สจร.ได้จัดแบ่งกลุ่มพิจารณาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เป็น 3 กลุ่มงาน โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการที่จะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ศึกษาและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายถนน ดังนี้

1) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา : กรมโยธาธิการมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการก่อสร้างและบำรุงรักษาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้การสัญจรไปมาระหว่างทั้งสองฝั่งแม่น้ำเกิดความสะดวกรวดเร็วและคล่องตัว กรมมีนโยบายเกี่ยวกับการสัญจรในเขต กทม. คือ จะจัดหาและจัดสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ ตลอดจนถนนที่ต่อเนื่องในบริเวณสถานที่ตลอดแนวฝั่งแม่น้ำที่มีปัญหาการจราจร

กรมโยธาธิการมีแผนปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหารถจราจร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เป็นโครงการตามแผนลงทุนประจำปี 2538-2539 ที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษา ดังนี้คือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (PW02) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางบกขยายตัวอย่างมีระบบ สะดวกปลอดภัย เป็นการทดแทนสะพานกรุงเทพฯ เดิมที่มีสภาพทรุดโทรมไม่เหมาะสมต่อการสัญจร และเป็นการเชื่อมถนนวงแหวนสายกลาง ใช้งบประมาณในการดำเนินการประมาณ 800 ล้านบาท

2) โครงการปรับปรุงการก่อสร้างถนน : สำนักงานโยธาได้รับมอบหมายจากกรุงเทพมหานคร ให้พิจารณาดำเนินการก่อสร้างถนนตัดใหม่ และปรับปรุงระบบถนน ตามแผนพัฒนา กทม. ฉบับที่ 4 เป็นโครงการตามแผนลงทุนประจำปี พ.ศ. 2538-2539 โดยมีโครงการที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ก. กลุ่มก่อสร้างถนนใหม่ คือ

- โครงการก่อสร้างถนนพระรามที่ 6 (ถนนเหนือ-ใต้) (BM 10) : เป็นการก่อสร้างถนนตัดใหม่เชื่อมระหว่างถนนสาทร-ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนคสล.-แอสฟัลต์ ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 40 ม. ยกเว้นบริเวณทางแยกซอยประตู-ถนนพระรามที่ 3 มีขนาด 8 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 60 ม. ประกอบด้วยทางเท้า เกาะกลาง ระบบจราจรลงเคราะห์ แนวถนนเริ่มต้นจากถนนสาทรใต้ บริเวณด้านตรงข้ามถนนสุรศักดิ์ มาบรรจบกับแนวทางด่วนชั้นที่ 2 สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ จากจุดเริ่มต้น 1 กม. ตัดผ่านพระรามที่ 3 บริเวณคลองบางโคล่ มาสิ้นสุดที่แม่น้ำเจ้าพระยาระยะทางรวม 4 กม. ถนนสายนี้จะใช้เป็นทางลัดและเป็นทางเชื่อมซอยต่าง ๆ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณถนนสาทร ถนนเจริญกรุง และถนนจันทน์

- โครงการก่อสร้างถนนสาธุประดิษฐ์-ถนนพระรามที่ 3 (BM 24) : ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 ม. ยาว 2 กม. เป็นโครงการตามแผนงานที่เสนอ แนวเส้นทางคือซอยเศตะพรานมณเฑียร (เชื่อมถนนสาธุกับศูนย์อนามัย ถนนเลียบแม่น้ำ(ถนนนนทรี))

ข. กลุ่มปรับปรุงถนนเดิม คือ

- โครงการปรับปรุงถนนพระรามที่ 3 จากถนนเจริญกรุง-สุนทรโกษา (BM 38) : เป็นโครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายหลักและสายรอง ในเขตกรุงเทพมหานคร ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ถนนสายหลักนี้ นอกจากจะใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรให้ได้รับความสะดวกตามถนนต่อเชื่อมต่าง ๆ แล้ว ยังใช้เป็นคันป้องกันน้ำท่วม ในเขตบางคอแหลมและยานนาวา ถนนสายนี้สภาพผิวจราจรเดิมไม่เอื้ออำนวยต่อสภาพการจราจร ความเจริญเติบโตของเมืองที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันและอนาคต จึงมีการปรับปรุงก่อสร้างให้เป็นถนนคสล. ขนาด 8 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 50 ม. ประกอบด้วยทางเท้า สะพานคนเดินข้ามถนนระบบจราจรลงเคราะห์ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างกำลังจะแล้วเสร็จ นอกจากนี้ทางกรุงเทพมหานครได้มีนโยบายที่จะเสนอให้ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนธุรกิจที่ต่อเนื่องมาจากถนนสีลม ถนนสาทร และถนนเลียบคลองช่องนนทรี

- โครงการต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอย : กรุงเทพมหานครตระหนักดีถึงการแก้ไขปัญหารถจราจรที่มากขึ้นว่าควรเป็นการสร้างถนนสายใหม่ขึ้นมารองรับ เพื่อแบ่งเบากระจายภาระ แต่เพราะปัญหาการเวนคืนตลอดจนงบประมาณที่มีไม่เพียงพอ การแก้ปัญหาด้วยการนำของเก่าที่มีอยู่ คือ ถนน ตรอก ซอยต่าง ๆ มาปรับปรุงพัฒนา และเส้นไหนที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ ลดระยะเวลาการเดินทางให้สั้นลงได้ เสียค่าใช้จ่ายน้อย และที่สำคัญแทบจะไม่ต้องมีการเวนคืน จึงเกิดขึ้นมากในระยะหลัง และดูเหมือนว่ากรุงเทพมหานครจะให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก (ประชาชาติธุรกิจ, 2534)

นอกจากนี้ กทม. ได้มีการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษา ศึกษา สำรวจ ออกแบบ เพื่อพิจารณา และกำหนดเส้นทางที่เห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะสามารถกำหนดใช้เป็นเส้นทางลัด เพื่อลดปัญหาการติด บนถนนสายหลักสายรองทั่วกทม. ซึ่งเส้นทางที่พิจารณาเพื่อจัดทำทางลัดมีเกือบ 100 สาย โดยมีเส้นทาง ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาที่ได้รับการเสนอแนะก็คือ ถนนพระรามที่ 3 กับ ซอยประตู 1 อย่างไรก็ตาม กทม. จะ ดำเนินการพิจารณาเส้นทางลัดตามขั้นตอนการพิจารณา ซึ่งถ้าหากเห็นว่าจุดไหนที่สามารถใช้การได้ดี ทางกรุงเทพมหานคร จะดำเนินการเจรจากับเจ้าของที่ดินหรือโดยการเวนคืนที่ดิน

การสำรวจข้อมูลเบื้องต้นเพื่อใช้ในการออกแบบแบ่งเป็น 3 หน่วย โดยจะออกสำรวจ เก็บข้อมูลในถนนสายหลักและสายรอง เพื่อหาจุดที่สามารถจะเชื่อมต่อกันได้ โดยคำนึงถึงปริมาณรถที่ จะผ่านทางเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจที่จะทำการเวนคืนหรือขอที่ดินจากเอกชนซึ่งเป็นผู้ที่จะได้รับ ประโยชน์จากการตัดถนนเชื่อมดังกล่าวเช่นกัน

พื้นที่เป้าหมายของหน่วยสำรวจที่ผ่านมา ก็คือ พื้นที่ฝั่งพระนครเหนือ พระนครใต้ และ ฝั่งธนบุรี สำหรับพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในการเวนคืนที่ดินได้แก่ ฝั่งพระนครใต้เพราะเป็นพื้นที่ชั้นในที่มี ตรอกซอยเป็นจำนวนมาก จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะทำการสำรวจออกแบบเพื่อเชื่อมเข้าด้วยกัน หรือ เชื่อมออกสู่ถนนสายหลักเพื่อระบายการจราจร

สำหรับรายชื่อโครงการต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอยในเขต กทม. ซึ่งทางกองรังวัดที่ดินและ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เร่งดำเนินการจัดทำแล้วประมาณ 76 แห่งทั่วกทม. หลังจากก่อนหน้านี้ได้ทำการตัด ตรอก ซอยไปแล้ว 14 แห่ง ซึ่งมี 3 แห่งเปิดให้รถสัญจรได้แล้ว นอกเหนือจากนั้นกำลังอยู่ในระหว่างขั้นตอนการ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการจ่ายเงินทดแทน โดยในบริเวณพื้นที่ศึกษามีโครงการที่ได้รับการเสนอ คือ

- โครงการเชื่อมถนนเจริญกรุง-ถนนจันทน์ ระหว่างซอยเจริญกรุง 85 กับถนน สุดประเสริฐ ระยะทาง 130 ม. (BM 79) : ขณะนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จแล้ว

- โครงการเชื่อมถนนพระรามที่ 3-ซอยประตู 1 ระหว่างซอยตรงข้ามซอยแฉล้ม นิมิตร-ถนนพระรามที่ 3 ระยะทาง 160 ม. (BM 70) : ยังไม่ได้ดำเนินการ

นอกจากนี้ยังมีโครงการปรับปรุงถนนตรอกซอย ที่งานโครงการก่อสร้างและบูรณะ ฝ่าย โยธา สำนักงานเขต เห็นควรให้มีการปรับปรุง ในปีงบประมาณ 2538-2541 ดังตารางที่ 5-1 และ แผนที่ 5-1)

2. โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

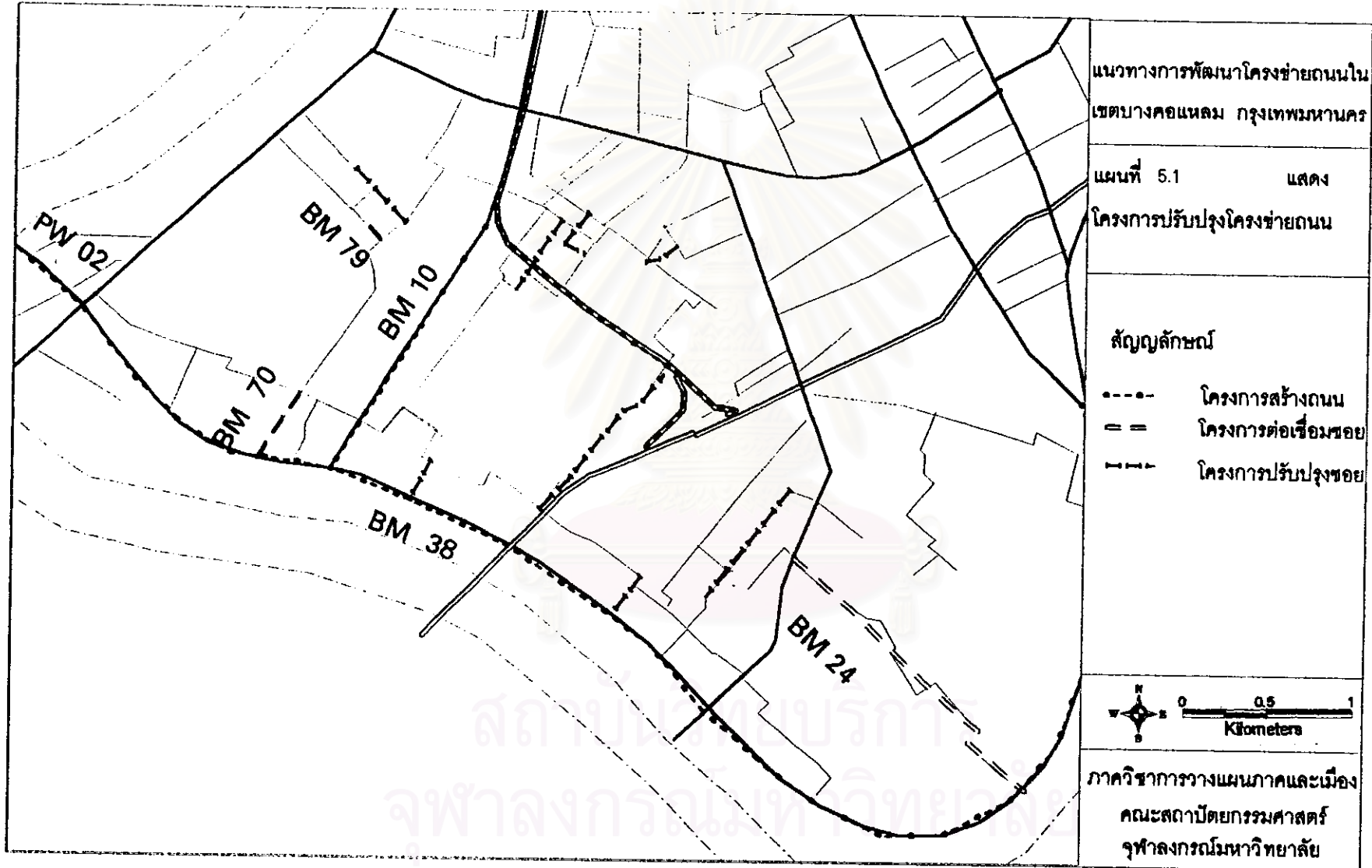
1) โครงการรณรงค์ถนนเลียบช่องนนทรี : ปอ. 20

จากการที่ สจร. กทม. ขสมก. และตำรวจ ได้ร่วมกันพิจารณาว่า เดิมกรุงเทพมหานครมี โครงการรณรงค์สร้างบนถนนเลียบคลองช่องนนทรี จึงได้มีการก่อสร้างช่องทางพิเศษสำหรับรถเมล์ทั้งสอง

ตารางที่ ๕-1 แผนงานโครงการปรับปรุง ถนน คสล. รอย ในปีงบประมาณ 2538-2541

ปีงบประมาณ	รายการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
2538	1. ปรับปรุงรอยต่อกระดูกไก่ จากร.กระดูกไก่ถึงร.อู่ยี่	1,040,000	ดำเนินการแล้ว 50%
	2. ปรับปรุงทางเดิน ค.ส.ล. ร.แยกเจริญกรุง 85	480,000	ดำเนินการแล้ว 20%
	3. ปรับปรุงทางเท้าร.จตุรมิตร จากพระราม 3 ถึงประตู 1	187,900	
	4. ปรับปรุงร.แยก.ประตู 1	646,000	
	5. ปรับปรุงร.แยก.พัฒนาการ 1	587,000	
	6. ปรับปรุงทางเดินเท้าชุมชนวังร.พัฒนาการ 1	932,000	
	7. ปรับปรุงร.วังสถานีตำรวจดับเพลิง.จันทน์ แยกที่ 2	746,000	
2539	1. ปรับปรุงร.สุดประเสริฐ ช่วงจากปากร.ปรีชาสัมพันธ์ ถึงร.กันจันทร์	2,604,000	ดำเนินการแล้ว 50%
	2. ปรับปรุงทางเดิน ค.ส.ล. ร.แยกเจริญกรุง 103/1	410,000	ดำเนินการแล้ว 100%
	3. ปรับปรุงร.ตลาดอู่ยี่	5,146,600	ดำเนินการแล้ว 100%
	4. ปรับปรุงทางเดินเท้าชุมชนบางคอแหลม	188,600	ดำเนินการแล้ว 100%
	5. ปรับปรุงสะพานทางเดิน คสล.ชุมชนมิตรสัมพันธ์	264,700	ดำเนินการแล้ว 100%
	6. ปรับปรุงสะพานทางเดิน คสล.ชุมชนบางสุทิศ	407,000	ดำเนินการแล้ว 100%
	7. ปรับปรุงสะพานทางเดิน คสล.ชุมชนบางคอแหลม	367,000	ดำเนินการแล้ว 100%
	8. ปรับปรุงร.มนตรี จากแยก.วัดไม้เงิน ถึงสุดซอย	844,000	คสล.กว้าง 4 ม. ยาว 154 ม.
	9. ปรับปรุงร.พระวุฒิ จากถนนจันทน์	1,487,000	คสล.กว้าง 3.70 ม. ยาว 284 ม.
	10. ปรับปรุงร.สาธุประดิษฐ์ 52	509,000	
2540	1. ปรับปรุงร.ตลาดอู่ยี่ ๑ 5	4,058,000	เชื่อมร.อู่ยี่กับร.กระดูกไก่
	2. ปรับปรุงร.เจริญกรุง 79 ถึงร.สุดประเสริฐ	3,487,000	เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงกับร.สุดประเสริฐ
	3. ปรับปรุงร.โศกนาถ (ตรงข้ามร.บางโค่นอก) (มีทางเท้าด้วย)	2,433,000	เชื่อมถนนพระรามที่ 3 กับร.ประตู 1
	4. ปรับปรุงซอยแยกถนนพระรามที่ 3 กับประตู 1 (ระหว่างคลองบางโค่นอกกับคลองบางโค่นใน)	899,800	เชื่อมถนนพระรามที่ 3 กับร.ประตู 1
	5. ปรับปรุงร.แยก.วัดไม้เงิน ถึงร.ทวีสิทธิ์		คสล.กว้าง 5.00-6.00 ม. ยาว 187 ม.
	6. ปรับปรุงร.แยก.จันทน์มิตร		คสล.กว้าง 4.50 ม. ยาว 50 ม.
	7. ปรับปรุงร.สาธุ 38	1,218,000	
	8. ปรับปรุงร.สาธุ 44	671,800	
2541	1. ปรับปรุงร.ราชวิถีสุทิศ จากร.ประตู 1	7,403,000	เชื่อมร.ไม้เงินกับถนนรัชดาฯ
	2. ปรับปรุงร.รักษาพัฒนา	3,006,000	เชื่อมร.อู่ยี่กับร.กระดูกไก่
	3. ปรับปรุงร.เสด็จประยุร จากร.อู่ยี่ถึงร.วัดไม้เงิน	1,059,000	เชื่อมร.อู่ยี่กับร.ไม้เงิน และเป็นเส้นทางตัดไปพระรามที่ 3
	4. ปรับปรุงร.แยก.ตลาดอู่ยี่	1,131,800	เชื่อมร.อู่ยี่กับร.กระดูกไก่
	5. ปรับปรุงร.วัดกัลยาณ จากถนนสาธุประดิษฐ์	4,648,000	เป็นเส้นทางตัดระหว่างร.ไม้เงินกับถนนสาธุฯและถนนพระรามที่ 3
	6. ปรับปรุงร.จตุรมิตร	267,600	

ที่มา รายงานงบประมาณ ปี 2538-2541 งานโครงการก่อสร้างและบูรณะ ฝ่ายงานโยธา สำนักงานเขตบางคอแหลม ยานนาวา และสาทร



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.1 แสดง
โครงการปรับปรุงโครงข่ายถนน

สัญลักษณ์

- โครงการสร้างถนน
- == โครงการต่อเชื่อมซอย
- |-|- โครงการปรับปรุงซอย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ฝั่งคลอง ต่อมาได้พิจารณาเพิ่มความจุของผู้โดยสาร โดยจะทำการไฟฟ้าเลียบบคลองแทน ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานถึง 2 ปี ทางสจร.จึงผลักดันให้มีการบริการรถเมลิในช่องทางดังกล่าวก่อน ส่วนโครงการรถไฟฟ้าเลียบบคลองก็สามารถทำควบคู่กันไป โดยจะนำรถปรับอากาศขนาดเล็ก รูปแบบเหมือนรถไมโครบัส มีกล่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ขนาด 30 ที่นั่ง จำนวน 17 คัน มาให้บริการ วิ่งบนถนนเลียบบคลองช่องนนทรี (ถนนนราธิวาสราชนครินทร์) โดยกำหนดเส้นทางวิ่ง 2 สาย คือจากท่าเรือคลองเตยไปตามถนนสุนทรโกษาเลี้ยวซ้ายเข้าถนนพระราม 3 แล้วเลี้ยวขวาไปตามถนนเลียบบคลองช่องนนทรี (ช่องทางพิเศษ) เลี้ยวขวาไปถนนสีลม เลี้ยวซ้ายไปถนนพระราม 4 แล้วเลี้ยวซ้ายไปสิ้นสุดที่ถนนสุรวงศ์ ส่วนสายที่ 2 วิ่งตามแนวเดิมแต่เริ่มจากถนนพระราม 3 ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ไปถนนสุรวงศ์

2) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง : รถเมลิราง

สจร.ได้ข้อสรุปแนวสายทางระบบขนส่งมวลชนขนาดรองใหม่ที่มีความเป็นไปได้สูง 11 สาย จากแนวสายทางทั้งหมด 15 สาย ที่รวบรวมจากข้อเสนอของ สจร. รฟม. กทม. และบริษัทที่ปรึกษา และเมื่อวันที่ 19 มีนาคม ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบแนวเส้นทางที่เสนอ 11 เส้น โดยเรียงลำดับความสำคัญดังนี้

(1) สายวงกลมรอบกลาง เริ่มจากระบบขนส่งมวลชนโฮปเวลล์ที่ถนนพระรามที่ 1 ไปต่อเชื่อมเป็นวงกลมตรงสถานีรถไฟหัวลำโพง และสถานีใต้ดินที่สามย่าน ซึ่งอยู่บริเวณฝั่งใต้ของถนนพระราม 4 แล้ววกไปต่อเชื่อมเป็นวงกลมตรงสถานียกระดับของระบบขนส่งมวลชนสายบนถนนพระรามที่ 1 ใกล้กับสนามกีฬาแห่งชาติ

(2) สายวงรอบพระราม 3 มีเส้นทางผ่านถนนสายหลักสำคัญ 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง พระราม 3 และถนนเลียบบคลองช่องนนทรี ซึ่งมีแนวสายทางอยู่ในเขตถนนตลอดเส้นทางต่อเชื่อมศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ กับย่านความเจริญที่เรียงรายไปตามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีจุดเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนใต้ดินที่ถนนสีลม

(3) สายคลองลาดพร้าว มีแนวสายทางเชื่อมศูนย์ชุมชนใหม่ที่ลำลูกกากับรังสิต และต่อเนื่องเข้ามาสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครเพื่อต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายของ รฟม.

(4) สายเจริญสุขนิทวงศ์ ประกอบด้วยถนนรัชดาภิเษก และเจริญสุขนิทวงศ์ โดยจะเชื่อมแนวสายทางกับระบบขนส่งมวลชนหลัก 4 สาย ที่มุ่งเป็นรัศมีออกจากกรุงเทพมหานครทางด้านตะวันตกในอนาคตจะขยายเส้นทางด้านเหนือ ให้ต่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อต่อเชื่อมเส้นทาง รฟม.

(5) สายศรีนครินทร์ ประกอบด้วยถนนศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท 77 และทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ และจะต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายของ รฟม.กับสีแดงที่รามคำแหง

(6) สายสมุทรปราการ มีแนวสายทางผ่านถนนเทพารักษ์ ถนนศรีนครินทร์ และถนนสุขุมวิท และจะต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายของ รฟม. และธนาถตามถนนสุขุมวิท

(7) สายรามอินทรา ผ่านถนนแจ้งวัฒนะและรามอินทรา โดยไปเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนตามแนวเหนือ-ใต้ ทั้ง 3 สาย

(8) สายราชพฤกษ์บูรณะ ประกอบด้วยถนนประชาอุทิศ และระบบทางด่วนชั้นที่ 1 โดยเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายของ รฟม. ที่ถนนสุขุมวิทไปตามเส้นทางหลัก 2 สาย

(9) สายบางใหญ่ ประกอบด้วยถนนรัตนานิเบศน์ และถนนวงแหวนรอบนอกบางบัวทอง-ตลิ่งชัน

(10) สายบางชัน เป็นการรวมถนน 2 เส้น เข้าด้วยกัน คือ ถนนสุขาภิบาล 1 และถนนลาดพร้าว

(11) เส้นทางใต้ทางด่วนรามอินทรา-เอกมัย

สำหรับรายละเอียดของสายทางวงรอบพระราม 3 มีดังนี้

ก. ลักษณะของสายทาง

สายทางวงรอบพระราม 3 ได้รับการพิจารณาเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง มีความยาวประมาณ 17 กม. และมีแนวทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลักสายธนายง ซึ่งสายธนายงจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2542 ประกอบกับในขณะนี้กรุงเทพมหานครมีแผนงานและโครงการที่จะส่งเสริมและพัฒนาบริเวณถนนพระราม 3 ให้เป็นย่านธุรกิจและการเงินที่สำคัญ อีกแห่งหนึ่ง โดยอาศัยกลไกทางด้านการผังเมือง และการส่งเสริมด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอันเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาเมือง ด้วยเหตุนี้จึงเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายพระราม 3 มีความสำคัญเป็นลำดับที่ 2

โดยเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนหลักที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง คือ ระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร โดยมีจุดเชื่อมที่สถานี S3 ที่ถนนช่องนนทรี ระหว่างถนนสีลม กับถนนสาทร ซึ่งจะเป็นสถานีต้นทางของสายทางวงรอบพระราม 3 จากสถานีต้นทางนี้เส้นทางจะมีแนวไปตามถนนช่องนนทรี จนไปถึงถนนพระราม 3 เส้นทางเลี้ยวขวาไปตามถนนพระราม 3 จนถึงแยกถนนเจริญกรุง จึงเลี้ยวเข้าสู่ถนนเจริญกรุงไปบรรจบกับถนนสีลม ที่บริเวณเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน แล้ววกเข้าสู่ถนนสีลม และเลี้ยวเข้าสู่ถนนช่องนนทรี ไปสถานีปลายทางที่ สถานี S3 ของระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นสถานีต้นทาง ทำให้เกิดเป็นเส้นทางในลักษณะวงรอบ ความยาวสายทาง 17 กม. นี้แบ่งเป็นสายทางตามแนวถนนช่องนนทรี 3.5 กม. ถนนพระราม 3 9.0 กม. ถนนเจริญกรุง 3.5 กม. และถนนสีลม 1.3 กม.

สายทางและระบบรางได้พิจารณาให้ใช้โครงสร้างยกระดับตลอดสายทาง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร โดยมีระดับสูงเฉลี่ย ประมาณ 11 เมตร จากระดับถนนเพื่อให้ระบบอยู่สูงกว่าสะพานคนข้ามถนน หรือระบบทางด่วนชั้นที่ 2 เชิงสะพานพระราม 9 เป็นต้น อนึ่งเส้นทางสายนี้ยังตัดกับเส้นทางระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานครรวม 3 แห่ง นอกจากนั้นการวางแผนเส้นทางได้พิจารณาถึง



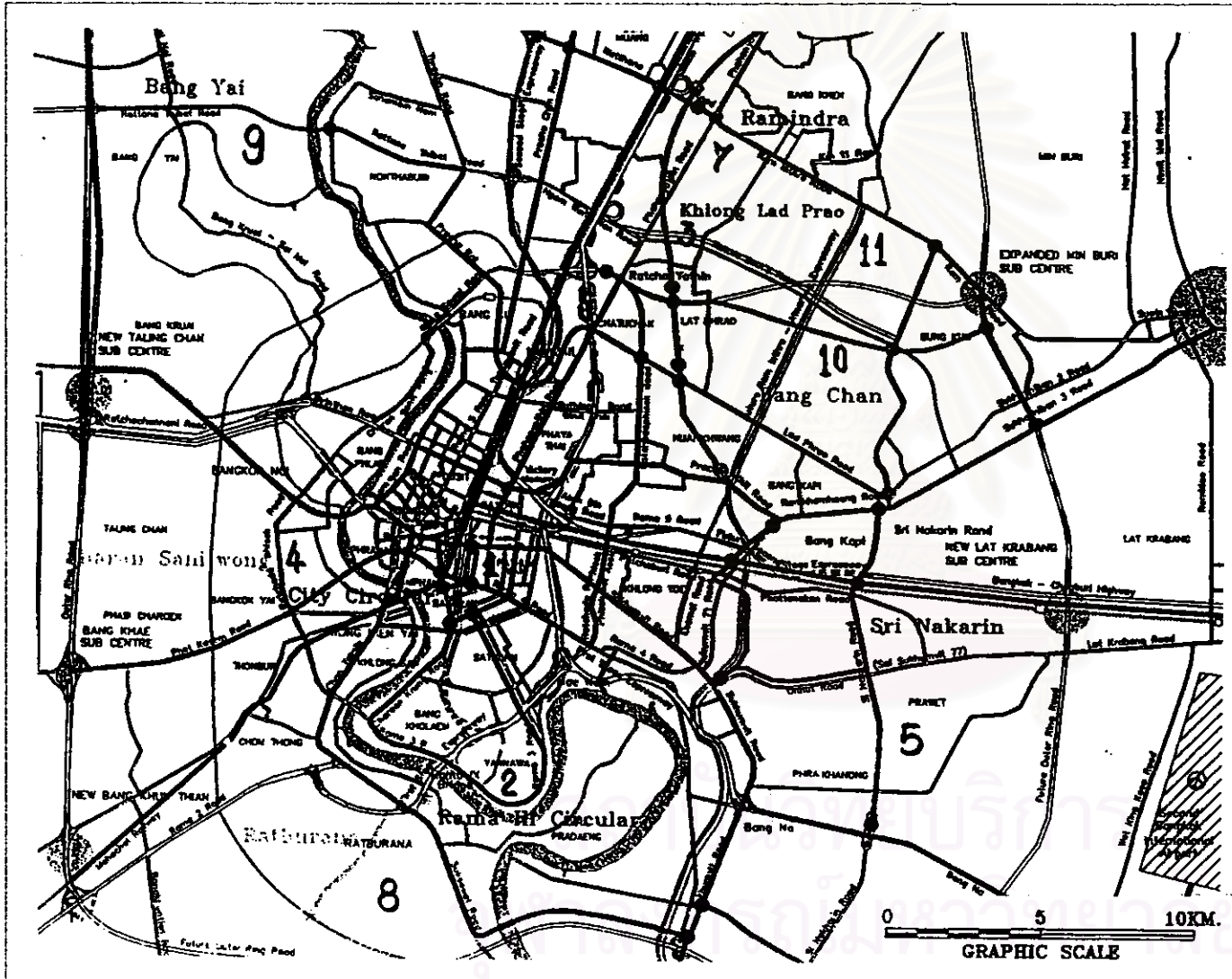
โครงสร้างทางวิศวกรรม และข้อจำกัดต่าง ๆ โดยหลีกเลี่ยงการใช้ที่ดินนอกเขตทางถนนและการรื้อย้ายอสังหาริมทรัพย์ ชั้นใต้แก๊ อาคารต่าง ๆ ริมถนน เนื่องจากการพัฒนาด้านอาคารพาณิชย์ตามแนวถนนช่องนนทรี ถนนพระราม 3 และถนนสีลม มีความก้าวหน้าเป็นอันมาก โดยมีการใช้พื้นที่ในระยะทาง 100 เมตร สองข้างทางของถนนสามสายไปแล้วถึงประมาณ 60 % และคาดว่าจะพัฒนาเต็มพื้นที่สองข้างถนนไม่เกิน 10 ปี โครงสร้างหลักที่จะใช้ทำเป็นคานาคอนกรีตแบบกลวงตามยาวพาดอยู่บนเสากลาง มีช่วงห่างระหว่างเสา 30-35 เมตร

2) องค์ประกอบของสายทางและระบบ

องค์ประกอบของสายทางวงรอบพระราม 3 ได้แก่ สถานี จุดจอดรับผู้โดยสาร รวมทั้งสิ้น 20 แห่งอยู่ห่างกันระหว่าง 300-500 เมตร โดยให้ผู้โดยสาร ที่อยู่ในรัศมี 500 เมตร เดินทางมากขึ้นรถได้โดยสะดวก (แผนที่ 5-2) ในส่วนของระบบขนส่งคนโดยสารคาดว่าจะใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ที่สามารถบรรจุคนโดยสารในระหว่าง 5,000-20,000 คน/เที่ยว/ชั่วโมง โดยมีความเร็วเฉลี่ย 30 กม./ชม. ในระบบรางคู่วิ่งสวนทางกัน ห้องโดยสารเป็นห้องปรับอากาศ ตู้จอดรถและซ่อมบำรุงได้กำหนดไว้ที่บริเวณพื้นที่โรงงานบำบัดน้ำเสียในโครงการบำบัดน้ำเสียนานาของกรุงเทพมหานคร ด้านที่ติดกับถนนพระราม 3 ต่อจากถนนช่องนนทรี โดยจะใช้พื้นที่รวม 5 ไร่ จึงจะใช้เป็นพื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อยและอาคารควบคุมการเดินรถด้วย

สถานี

1. สาทร คลองช่องนนทรี
2. วิทยาลัยเทคนิคกรุงเทพ
3. ถนนจันทน์ฝั่งตะวันตก
4. ทางด่วน
5. ธนาคารกรุงเทพ
6. ตู้จอดซ่อม
7. เอสวีการ์เดน
8. เอสวี ริเวอร์ไซด์
9. ถนนสาธุประดิษฐ์
10. สะพานพระรามเก้า / ทางด่วน
11. โรงแรมรัชดา
12. ซอยเฉลิม / วัดจันทน์นอก
13. พระราม3 / เจริญกรุง
14. คลอง



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.2 แสดง
แนวเส้นทางระบบขนส่งขนาดรอง
สายวงรอบพระราม 3

สัญลักษณ์

— 2 สายวงรอบพระราม 3



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

15. ถนนจันทน์ตะวันตก
16. สาทร / เจริญกรุง
17. สีลม / เจริญกรุง
18. ถนนปั้น
19. สีลม / คลองช่องนนทรี

5.3 โครงการพัฒนาของภาคเอกชนในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง

จากการกระจายตัวของโครงการอาคารพักอาศัย จะพบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาจะพบมากตามแนวถนนพระรามที่ 3 และถนนสาธุประดิษฐ์ สำหรับบริเวณเขตสาทรจะพบมากตามแนวถนนเชื้อเพลิง ถนนนางลิ้นจี่ ขอยเย็นอากาศ และถนนสาทร ขอยสวนพลู ซึ่งแสดงให้เห็นถึงบทบาทด้านที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้นตามอาคารสำนักงาน (แผนที่ 5-3)

สำหรับรายละเอียดของโครงการใหญ่ ๆ มีดังนี้

1. โครงการในย่านพระรามที่ 3 :

1) โครงการศุภาลัย แกรนด์ ทาวเวอร์ เป็นอาคารสำนักงานสูง 33 ชั้น มีพื้นที่ 5 ไร่ พร้อมอาคารจอดรถ พลาซ่า และสปอร์ต คอมเพล็กซ์ (ประกอบด้วย สำนักงาน ร้านค้า ภัตตาคาร มินิมาร์ท) สูง 12 ชั้น พื้นที่ 60,869 ตร.ม. ตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 3 บริเวณระหว่างสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงเทพฯ และสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา อนาคตจะเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่บริษัทศุภาลัย มูลค่าโครงการประมาณ 2,000 ล้านบาท

2) โครงการในเครือสหวิริยาซีดี(มหาชน) ประกอบด้วย 4 โครงการคือ

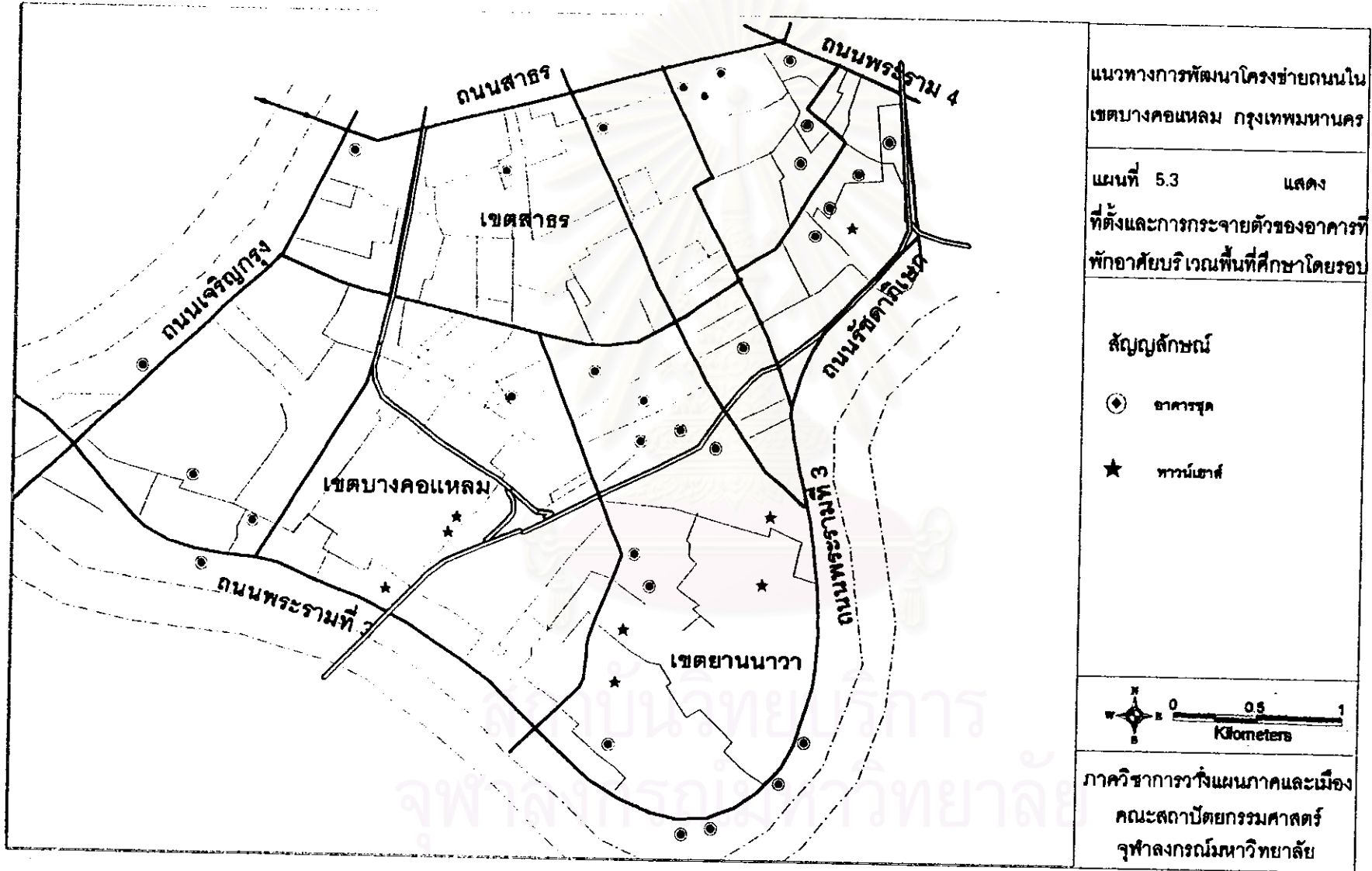
- เอส.วี ริเวอร์ไซด์ เป็นทั้งโรงแรม สำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัยจำนวน 1,465 ยูนิต สูง 35 ชั้น มีพื้นที่ 15 ไร่

- เอส.วี ซีดี เป็นทั้งสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัยจำนวน 1,994 ยูนิต ประกอบด้วยอาคารสูง 7 อาคาร สูง 31-38 ชั้น มีพื้นที่ 12 ไร่

- เอส.วี การ์เด็นท์ เป็นทั้งศูนย์การค้าและอาคารชุดพักอาศัยจำนวน 1,578 ยูนิต ประกอบด้วยอาคารสูง 4 อาคาร สูง 42 ชั้น มีพื้นที่ 12 ไร่ อยู่ติดกับอาคารสำนักงานใหญ่ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา

- เอส.วี รอยัลปาร์ค เป็นอาคารชุดพักอาศัยจำนวน 796 ยูนิต สูง 36 ชั้น มีพื้นที่ 12 ไร่

3) โครงการสลิธธรา คอนโดมิเนียม ประกอบด้วยอาคารสูง 2 อาคารคือ อาคารชุดพักอาศัย สูง 33 ชั้น ชั้นใต้ดิน 3 ชั้น มีพื้นที่ 41,453 ตร.ม. กับอาคารสำนักงาน พักอาศัย และอาคารจอดรถ สูง 33 ชั้น ชั้นใต้ดิน 1 ชั้น มีพื้นที่ 94,179 ตร.ม.



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนใน
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 5.3 แสดง
ที่ตั้งและการกระจายตัวของอาคารที่
พักอาศัยบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยรอบ

สัญลักษณ์

- ⊙ อาคารชุด
- ★ ทาวน์เฮาส์



ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. โครงการในย่านถนนเจริญกรุง : ซาโตรว์ เจ้าพระยา เป็นอาคารชุดพักอาศัย สูง 26 ชั้น จำนวน 4 อาคาร และเป็นอาคารศูนย์การค้า พักอาศัย และอาคารจอดรถ สูง 47 ชั้น 1 อาคาร มีพื้นที่ 233,747 ตร.ม. และโครงการบ้านเจริญกรุง ซอยเจริญกรุง 93

3. โครงการในย่านถนนเลียบคลองช่องนนทรี : ลุมพินี คอมเพล็กซ์ ประกอบด้วยอาคารสำนักงานสูง 20-30 ชั้น จำนวน 5 อาคาร และอาคารชุดพักอาศัย 1 อาคาร มีพื้นที่ 6 ไร่



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย