บทที่ ๒

การวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของที่ดินโครงการ

๒.๑ ที่ตั้งของโครงการ

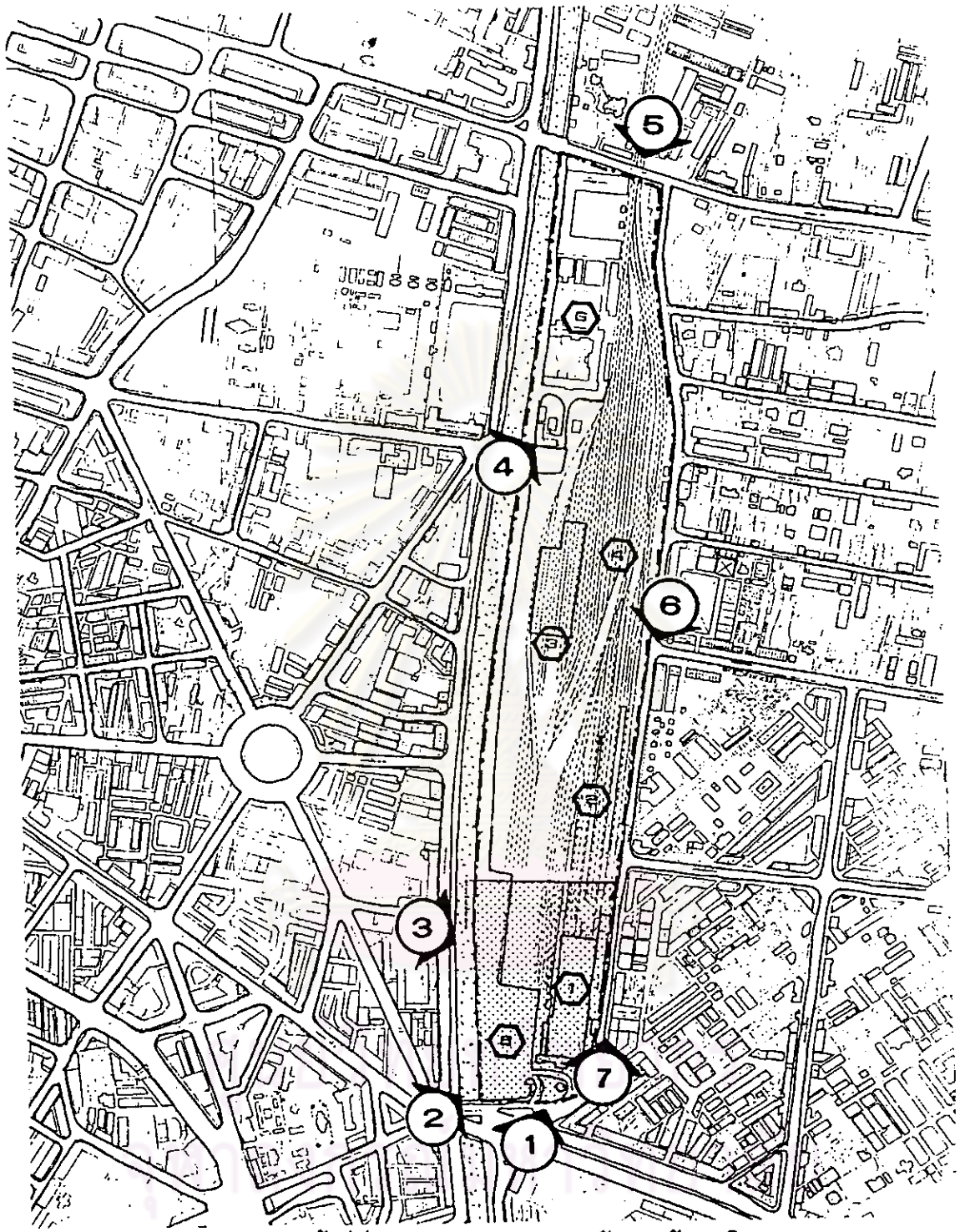
ที่ดินของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในย่านที่ดินสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ตั้งอยู่บนถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตดังต่อไปนี้คือ

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ย่านสับเปลี่ยนรถไฟ ช่างกล และที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ถนนพระราม ๔
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ถนนรองเมือง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	คลองผดุงกรุงเกษม และถนนกรุงเกษม

๒.๒ ลักษณะการใช้ที่ดินของย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ

สถานีรถไฟกรุงเทพฯ สร้างขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๕๙ แต่เดิมเป็นย่านผสมซึ่งมีทั้งกิจการด้านโดยสารและสินค้า โดยแบ่งส่วนกิจการด้านโดยสารอยู่ด้านถนนรองเมือง ส่วนกิจการด้านสินค้าประเภทเทมาหลัง และประเภทหีบห่อวัตถุ อยู่ด้านคลองผดุงกรุงเกษม และจัดให้กิจการด้านการช่างกลอยู่กลางย่าน ต่อมาการขยายตัวด้านการสินค้าและการโดยสารมีมากขึ้น แต่พื้นที่ย่านสถานีกรุงเทพฯมีอยู่จำกัดไม่สามารถขยายอีกได้ อีกทั้งความคับคั่งของการจราจรบริเวณด้านหน้าของสถานีมีมากขึ้น การรับส่งสินค้าก็ติดขัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ย้ายกิจการสินค้าเทมาคันไปอยู่ย่านพหลโยธิน เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๓

ต่อมาปริมาณการโดยสารเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี ทำให้ย่านโดยสารที่มีอยู่เดิมประสบกับความแออัดอีก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการปรับปรุงย่านสถานีกรุงเทพฯ ขึ้นใหม่ โดยขยายย่านทาง ความยาวและจำนวนชานชลาสำหรับขบวนรถโดยสารเข้า ๔ ทางอยู่ทางด้านถนนรองเมืองโดยจัดทางริมสุดไว้สำหรับขบวนรถด่วยโดยเฉพาะ ชานชลาเทียบขบวนรถออก ๔ ทางอยู่ทางด้านคลองผดุงกรุงเกษม และชานชลาสำหรับขบวนรถชานเมือง ซึ่งเป็นขบวนรถดีเซลราง ๒ ทาง อยู่ตอนกลางระหว่างชานชลาเข้าและชานชลาออก ทำให้ย่านสถานีกรุงเทพฯ

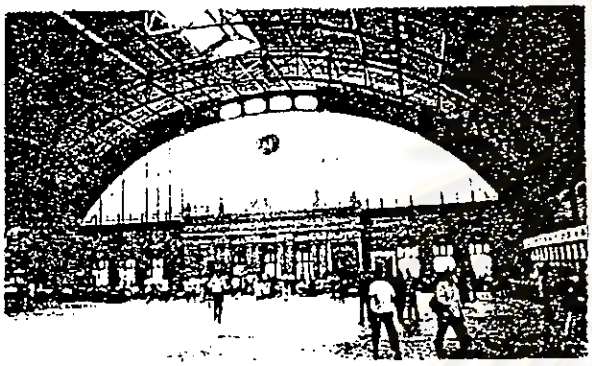


บริเวณพื้นที่ซึ่งการรถไฟฯ กำหนดสำหรับการพัฒนาโครงการ

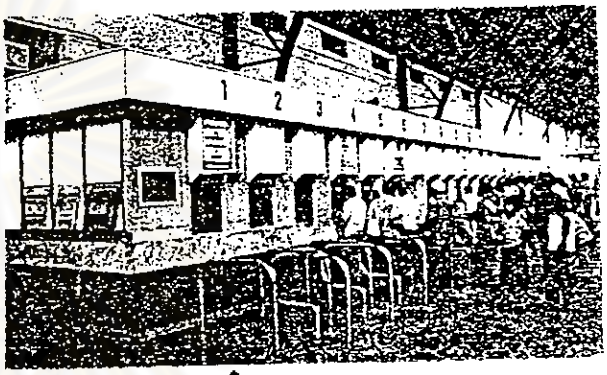
1. อาคารสถานีรถไฟซึ่งการรถไฟฯ อนุรักษ์ไว้
2. ย่านชานชาลาสถานีรถไฟ
3. ยานช่างกลและโรงซ่อมรถจักรดีเซล
4. ย่านสับเปลี่ยนรถไฟ
5. ที่จอดรถยนต์
6. ที่ทำการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

แสดง:	ภาพที่ 2	อาณาเขตของย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ มุมมองต่างๆรอบบริเวณที่ตั้งโครงการ (แสดงในภาพที่ 3-5)	1 : 8,000
อาณาเขตของที่ดินโครงการ และ การใช้ที่ดินย่านสถานีรถไฟ			

โถงพักคอยของผู้โดยสาร บริเวณด้านหน้าของสถานีรถไฟ



ทางเข้าและออกของอาคารสถานีรถไฟ



ที่ขายตั๋วรถไฟภายในโถงสถานี

แผงขายหนังสือและประชาสัมพันธ์

บริเวณชานชาลารถไฟ

บริเวณชุมถ่ายสินค้าและล้มภาระขึ้นรถไฟ

แสดง :	ภาพที่ 3	
สภาพภายในอาคารสถานีรถไฟ		ถ่ายเมื่อ 26 มีนาคม 2526

มุมที่ 1. ด้านทิศใต้ บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ ถ่ายจากถนนพระรามที่

มุมที่ 2. ด้านทิศตะวันตก บริเวณด้านข้างอาคารสถานีรถไฟ ถ่ายจากที่จอดรถยนต์

มุมที่ 3 ด้านข้างอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ถ่ายจากริมคลองผดุงกรุงเกษม

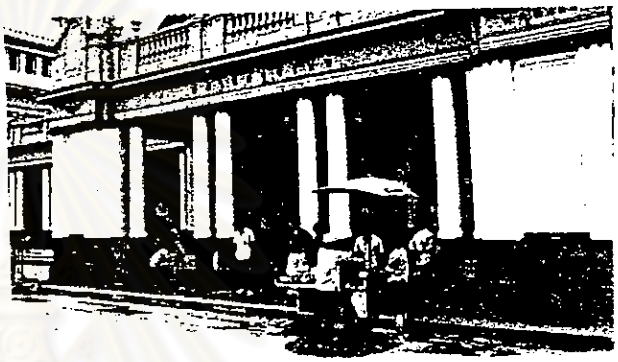
มุมที่ 4 บริเวณละพานนพวงศ์ ถ่ายจากถนนภายในสถานีรถไฟ

แสดง:	ภาพที่ 4
มุมมองต่างๆรอบบริเวณที่ตั้งโครงการ	ถ่ายเมื่อ 22 มีนาคม 2526

มุมที่5 ด้านหลังอาคารสถานีถ่ายจากสะพานกษัตริย์ศึก

มุมที่ 6 สภาพโดยทั่วไปของถนนรองเมือง

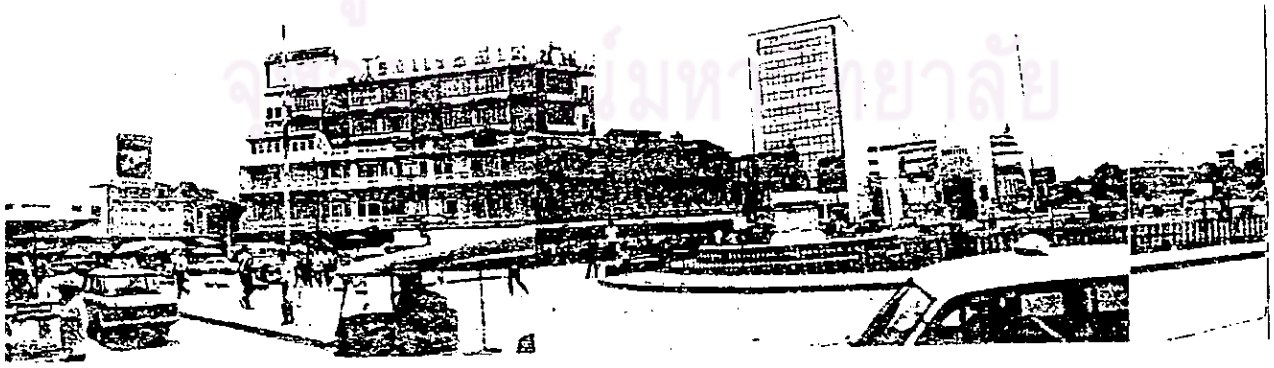
มุมที่ 7 ทางเข้าถนนรองเมือง ด้านหน้าอาคารสถานี ฯ



บริเวณทางเข้าด้านหน้าสถานี ฯ

ถนนพฤฒาราม สู่ถนนพระราม 4

สภาพโดยทั่วไปของถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง



บริเวณวงเวียนด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟ

แสดง:	ภาพที่ 5
มุมมองต่าง ๆ รอบบริเวณที่ตั้งโครงการ	ถ่ายเมื่อ 22 มีนาคม 2526

ที่ได้ทำการปรับปรุงในปัจจุบันนี้ สามารถรับขบวนรถเข้าและออกได้ถึง ๑๒๐ ขบวนต่อวัน ในการปรับปรุงด้านการโดยสารนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มใช้รถรางดีเซลสำหรับนำขบวนรถชานเมือง ซึ่งปรากฏว่าเป็นที่นิยมของผู้โดยสารมาก จึงได้สร้างโรงซ่อมบำรุงดีเซลรางและรถโดยสารอยู่ในย่านสถานีรถไฟ ซึ่งเปิดทำการใช้แล้วตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๑๒

ย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ ๑๑๐ ไร่ (๑๗๖,๐๐๐ ตารางเมตร) มีการใช้ที่ดินดังต่อไปนี้ คือ

๑. อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เป็นอาคารเก่าแก่ มีลักษณะสถาปัตยกรรมแบบสมัยเรนาซองค์ (Renaissance) ประกอบด้วยส่วนบริการลูกค้า เช่น บริเวณโถงพักคอยผู้โดยสาร บริเวณแผงขายหนังสือ บริเวณขายตั๋วรถไฟ และชานชลารถไฟ ส่วนหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะกระจายอยู่บนอาคารด้านตะวันออกและตะวันตกของอาคารสถานีรถไฟ เนื้อที่ของอาคารรวมทั้งชานชลารถไฟทั้งหมดประมาณ ๔๔,๐๐๐ ตารางเมตร

๒. อาคารที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองกำกับการรถไฟ ตั้งอยู่บริเวณเหนือสุดของย่านสถานีรถไฟติดคลองผดุงกรุงเกษม เป็นอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์การรถไฟ มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ ๓๑,๖๐๐ ตารางเมตร

๓. อาคารโรงซ่อมดีเซลราง หอควบคุมรถไฟ ย่านช่างกลและย่านสับเปลี่ยนรางรถไฟ ตั้งอยู่ใจกลางย่าน มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ ๘๔,๔๐๐ ตารางเมตร

๔. บริเวณที่เปิดโล่งด้านหน้าสถานีรถไฟ บริเวณที่จอดรถยนต์ด้านคลองผดุงกรุงเกษม และถนนภายในเลียบคลองผดุงกรุงเกษมของการรถไฟที่เปิดให้ประชาชนสามารถสัญจรได้เพื่อบรรเทาความติดขัดของการจราจรด้านหน้าสถานีรถไฟ มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ ๑๙,๓๐๐ ตารางเมตร

๒.๓ สภาพแวดล้อมทางกายภาพโดยรอบที่ดินโครงการ

ที่ดินโครงการเป็นส่วนหนึ่งของย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ใจกลางย่านธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ระหว่างย่านธุรกิจเก่าแก่บริเวณเยาวราช-เจริญกรุง ทางด้านตะวันตก และย่านธุรกิจใหม่บริเวณถนนพระราม ๔ ทางด้านทิศตะวันออก ลักษณะการใช้ที่ดินโดยทั่วไปเป็นแบบตึกแถว ซึ่งเป็นย่านผสมระหว่างอุตสาหกรรมและกิจการค้าขาย โดยมีที่พักอาศัยขึ้นบนชั้นไป

ด้านทิศเหนือ ติดต่อกับการพลังงานแห่งชาติ และกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เหนือขึ้นไปเป็นอาคารพาณิชย์ ตลาดผลไม้ย่านคลองมหานาค และตลาดผ้าซึ่งเรียกว่าตลาดโบ๊เบ๊ ย่าน

พาณิชย์ดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นย่านผสมที่พักอาศัยและการค้าตึกแถว

ด้านทิศใต้ ติดต่อกับย่านธุรกิจบริเวณมหาพฤฒาราม ซึ่งเป็นย่านขายสินค้าประเภทสุขภัณฑ์และกระเบื้อง บริเวณริมถนนพระราม ๔ เป็นที่ตั้งของธนาคารกรุงเทพ จำกัด สาขาหัวลำโพง และบริษัท สินเอเชีย จำกัด

ด้านทิศตะวันตก ติดต่อกับย่านธุรกิจเก่าแก่ของคนจีน เป็นย่านผสมระหว่างอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยประเภทตึกแถว คือ ย่านวงเวียน ๒๒ กรกฎาคม ย่านถนนเยาวราช ย่านถนนเจริญกรุง ย่านการค้าวรจักร โดยทั่วไปเป็นตึกแถวเก่าแก่สองถึงสี่ชั้น มีสภาพแออัดมาก การพัฒนาที่ดินบริเวณนี้มีน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการเล็ก ๆ ของภาคเอกชนเท่านั้น

ด้านทิศตะวันออก ติดต่อกับย่านผสมระหว่างอาคารพาณิชย์กิจการขนส่งและที่พักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยอาคารตึกแถวที่พักอาศัย โกดังสินค้า กิจกรรมด้านขนส่งสินค้า สภาพส่วนใหญ่อยู่ในลักษณะที่เสื่อมโทรมมาก บางส่วนไฟไหม้ บางส่วนอยู่ในระหว่างการรื้อถอนเพื่อสร้างเป็นอาคารพาณิชย์ บริเวณริมถนนรองเมืองระหว่างถนนจรัสเมืองและถนนรองเมือง มีอาคารศูนย์แลกเปลี่ยนพัสดุภัณฑ์ เป็นอาคาร ๘ ชั้น กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจะก่อสร้างเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๒๗

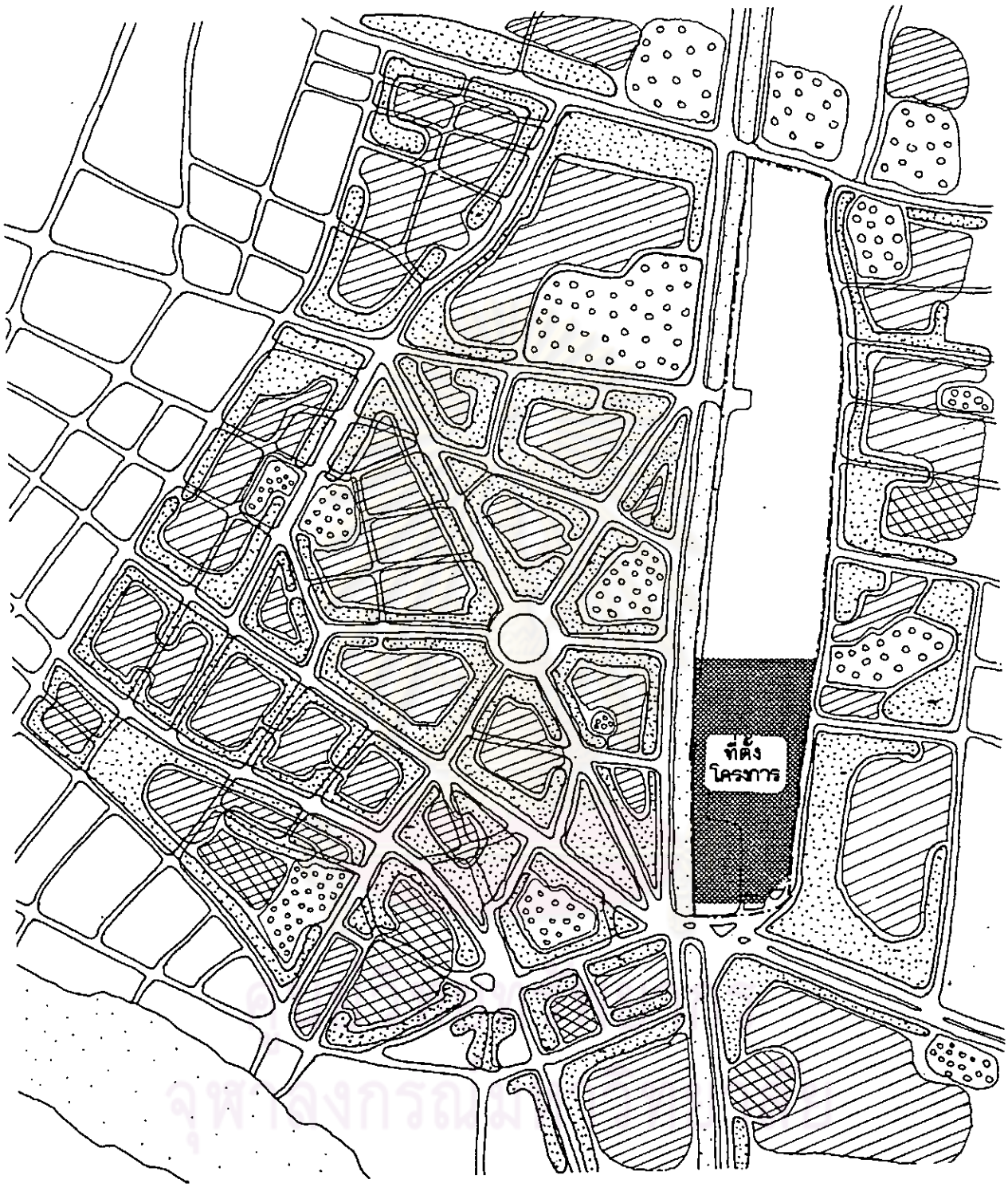
๒.๔ สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคม

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๖ ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวนทั้งสิ้น ๕.๔ ล้านคน ในเนื้อที่ ๑,๕๖๘.๗๔ ตารางกิโลเมตร หรือมีความหนาแน่นโดยเฉลี่ยประมาณ ๓,๒๘๕ คนต่อตารางกิโลเมตร โดยเหตุที่ความหนาแน่นของประชากรส่วนใหญ่รวมอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในอันได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ ดุสิต พญาไท ปทุมวัน บางรัก และห้วยขวาง ทำให้อัตราการเพิ่มของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นนอกแตกต่างกันมาก คือ ในเขตชั้นในเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๕ คนต่อปี และเขตชั้นนอกเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๕.๘ ต่อปี

ประชากรในกรุงเทพมหานครมีประมาณร้อยละ ๑๐ ของประชากรทั่วประเทศ[๑] แต่ในแง่รายได้มีอัตราส่วนถึงร้อยละ ๔๘ ของรายได้มวลรวมประชาชาติ (Gross National Income)

---

[๑]สำนักสถิติแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย



แสดง :	ภาพที่ 6	
การใช้ที่ดินรอบบริเวณย่านสถานี-รถไฟกรุงเทพฯ		1: 10,000

ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมหลักทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้รวมอยู่ในศูนย์กลาง คือ กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะกิจกรรมด้านธุรกิจการค้า การคมนาคมขนส่ง การบริการการอุตสาหกรรม และศูนย์กลางการบริหารประเทศ

บริเวณที่ดินของโครงการตั้งอยู่ในเขตปทุมวัน ซึ่งเป็นเขตที่อยู่ใจกลางเมือง ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับเขตต่าง ๆ ประกอบด้วยเขตอิทธิพลชั้นในได้แก่ เขตปทุมวัน เขตป้อมปราบฯ เขตสัมพันธวงศ์ เขตบางรัก และเขตอิทธิพลชั้นนอกได้แก่ เขตพระนครบางส่วนของเขตดุสิต และเขตพญาไท แต่ละเขตประกอบด้วยจำนวนประชากรดังต่อไปนี้คือ

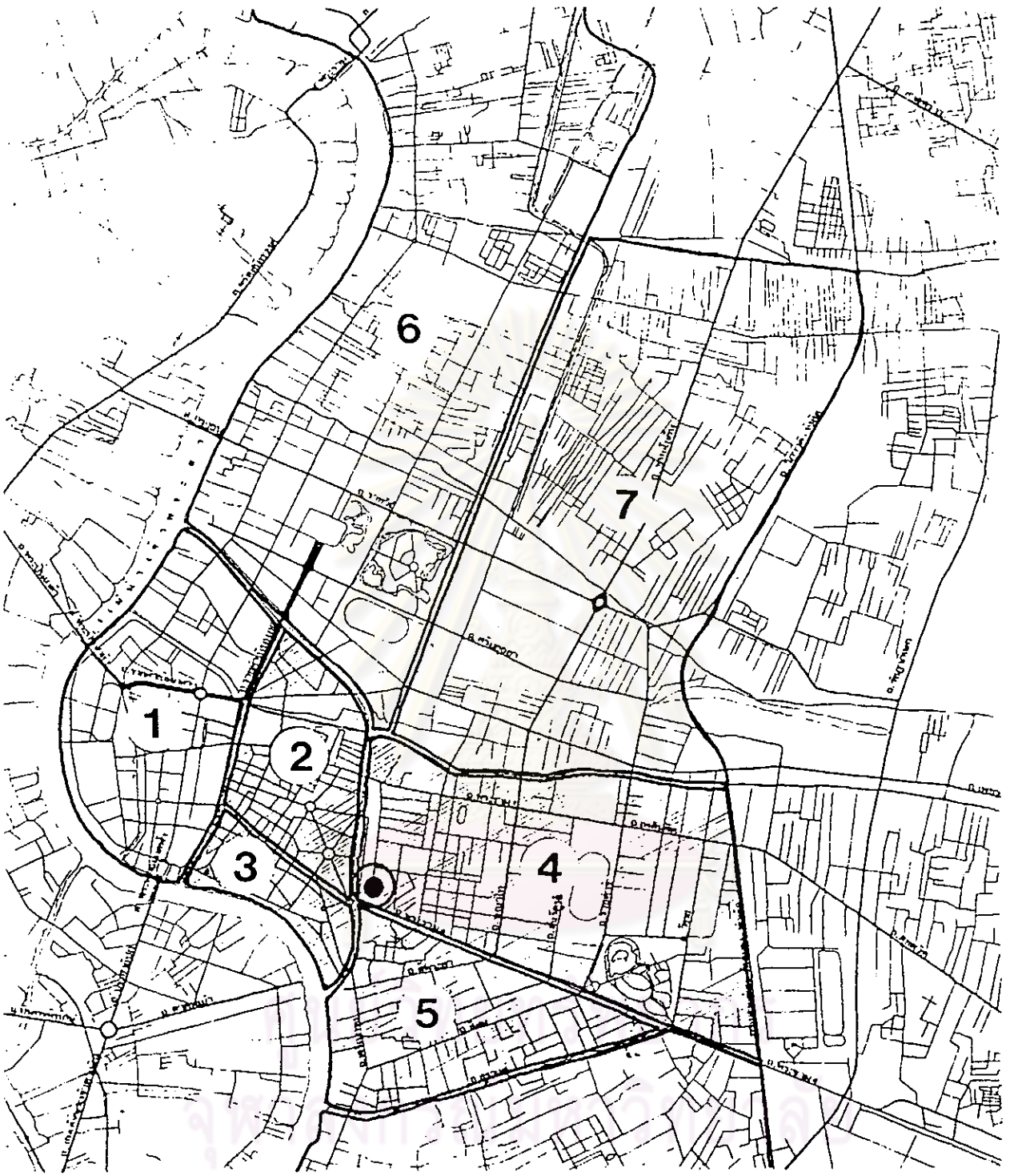
เขต	จำนวนครัวเรือน	จำนวนประชากร	พื้นที่ (กม^{๒})	ความหนาแน่น (คน/กม^{๒})
<u>เขตชั้นใน</u>				
เขตปทุมวัน	๒๖,๔๐๐	๒๓๓,๙๗๘	๘.๓๗	๒๗,๙๕๔
เขตป้อมปราบ	๑๖,๓๔๑	๑๘๙,๒๐๗	๑.๙๓	๙๘,๖๓๕
เขตสัมพันธวงศ์	๒๓,๕๒๑	๗๕,๕๘๑	๑.๔๒	๕๓,๒๒๖
เขตบางรัก	๒๓,๖๒๒	๑๔๑,๖๖๗	๕.๕๔	๒๕,๕๒๗
รวม	๘๙,๘๘๔	๔๙๘,๗๖๖	๑๗.๒๖	-
<u>เขตชั้นนอก</u>				
เขตพระนคร	๒๒,๔๐๗	๑๑๗,๖๔๙	๕.๕๔	๒๑,๒๓๖
*เขตดุสิต	๒๕,๑๘๗	๒๗๓,๔๓๔	๒๑.๒๑	๑๒,๘๙๑
*เขตพญาไท	๒๘,๒๙๗	๒๖๐,๒๙๓	๑๐.๕๕	๒๔,๖๖๘
รวม	๗๕,๘๙๑	๖๕๑,๓๓๖	๓๗.๓	-

ตารางที่ ๑ แสดงจำนวนประชากรและความหนาแน่นประชากรในเขตอิทธิพลของโครงการ

ที่มา กองทะเบียนราษฎร์ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

หมายเหตุ * แขวงของเขตดุสิตซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลโครงการ ประกอบด้วยแขวงสี่แยกมหานาค ถนนนครไชยศรี วชิรพยาบาล และสวนจิตรลดา แขวงของเขตพญาไท ประกอบแขวงถนนพญาไท ถนนเพชรบุรี และทุ่งพญาไท

013154



1 เขตพระนคร
2 เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
3 เขตสัมพันธวงศ์
4 เขตปทุมวัน
5 เขตบางรัก
6 เขตดุสิต
7 เขตพญาไท

แสดง:	ภาพที่ 7	ที่ตั้งโครงการ	1:100,000
ที่ตั้งโครงการและเขตต่างๆในเขตอิทธิพล		เขตอิทธิพลชั้นใน	

รายได้ของประชากรในเขตอิทธิพลชั้นในอยู่ในเกณฑ์ปานกลางค่อนข้างสูง อาชีพหลักของประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขายปลีก ส่ง และธุรกิจด้านการขนส่ง ราคาที่ดินในบริเวณนับว่าสูงมากที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ แต่มีการซื้อขายน้อยมาก จึงไม่มีโครงการพัฒนาย่านนี้อย่างจริงจังทั้งในภาคเอกชนและรัฐบาล จะมีก็แต่โครงการเล็ก ๆ เช่น โครงการที่จอดรถยนตร์ เป็นต้น จากการสำรวจราคาตึกแถว ขนาด ๓.๗๕ X ๔.๐๐ เมตร สูงประมาณ ๔-๕ ชั้น บริเวณถนนกรุงเกษม อัตราการเช่าระยะยาวประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ บาทต่อห้อง สัญญา ๒๐ ปี และค่าเช่าเดือนละ ๒๐๐ บาท ส่วนราคาที่ดินจะมีราคาแตกต่างกันไปตามถนน คือ

ที่ดินที่ติดถนน	ราคาตลาด (บาท/ตร.วา)	ราคาประเมินภาษี (บาท/ตร. วา)
ถนนรองเมือง	๔๕,๐๐๐-๕๕,๐๐๐	๑๑,๐๐๐-๑๕,๐๐๐
ถนนพระราม ๔	๕๐,๐๐๐-๖๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐-๒๐,๐๐๐
ถนนมหาพฤฒาราม	๔๐,๐๐๐-๕๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐-๔๕,๐๐๐
ถนนกรุงเกษม และ วงเวียน ๒๒ กรกฎา	๖๐,๐๐๐-๗๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐-๔๐,๐๐๐
ถนนเจริญกรุง และ ถนนเยาวราช	๑๐๐,๐๐๐-๑๕๐,๐๐๐	๔๕,๐๐๐-๕๐,๐๐๐

ตารางที่ ๒ แสดงราคาที่ดินบริเวณต่าง ๆ รอบที่ตั้งโครงการ

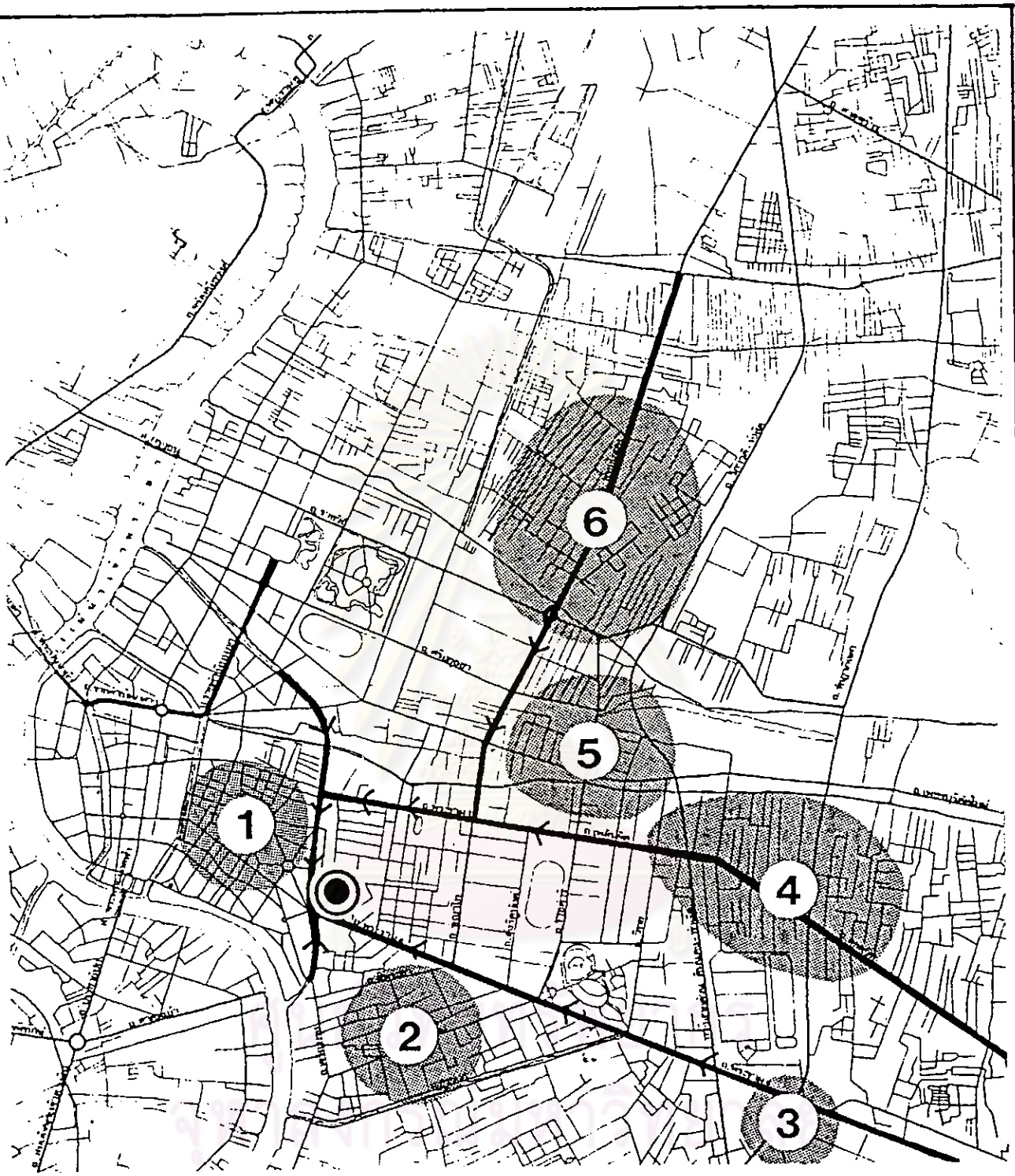
ที่มา Tisco Real Estate Study 1982-1983, P.P. 58-69

๒.๕ ระบบการจราจรและแผนพัฒนาการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับที่ตั้งโครงการ

๑. ความสำคัญของถนนบริเวณที่ตั้งโครงการ

ที่ดินของโครงการเป็นที่ดินที่มีอาณาเขตติดต่อกับถนนสายสำคัญที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ที่มาจากย่านสำคัญต่าง ๆ คือ

ด้านเหนือ ติดต่อกับถนนพระราม ๑ ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมโยงกับชุมชนย่านถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท และถนนพหลโยธิน



1 ชุมชนย่านเยาวราช เจริญกรุง

2 ชุมชนย่านสี่พระยา สุรวงศ์ สีลม

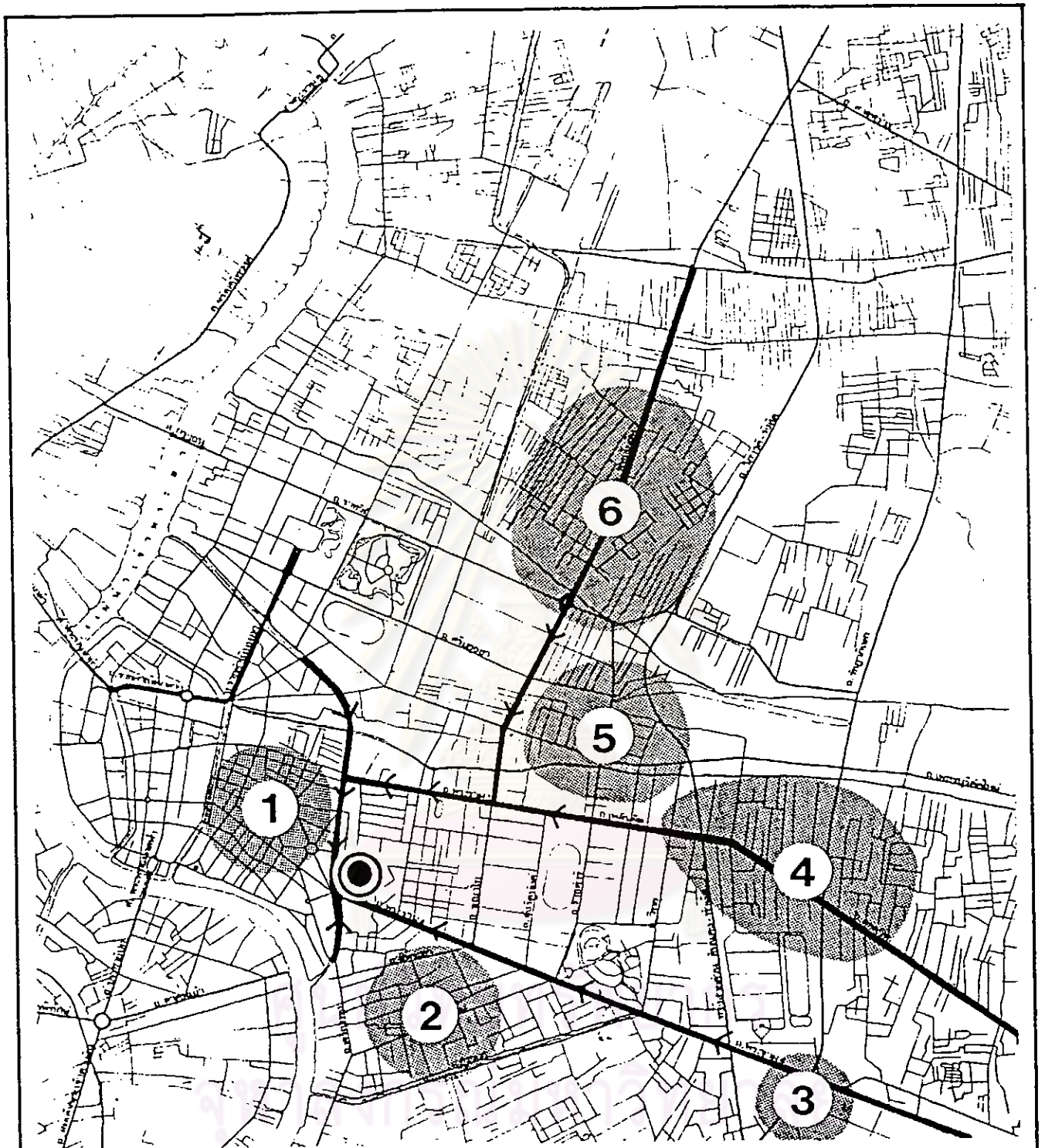
3 ชุมชนย่านคลองเตย

4 ชุมชนย่านสุขุมวิท

5 ชุมชนย่านเพชรบุรี

6 ชุมชนย่านพหลโยธิน

แสดง :	ภาพที่ 8	ที่ตั้งโครงการ ถนนสายสำคัญซึ่งเชื่อมต่อกับชุมชนสำคัญใน - กรุงเทพ ฯ	
ถนนสายสำคัญบริเวณรอบที่ตั้งโครงการ			1: 100,000



1 ชุมชนย่านเยาวราช เจริญกรุง

2 ชุมชนย่านสี่พระยา สุรวงศ์ สีลม

3 ชุมชนย่านคลองเตย

4 ชุมชนย่านสุขุมวิท

5 ชุมชนย่านเพชรบุรี

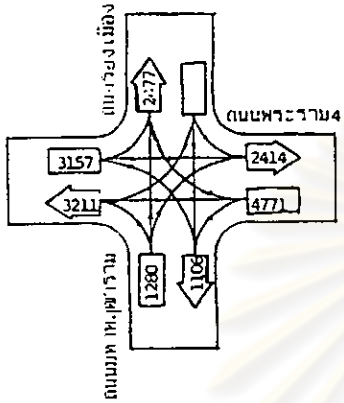
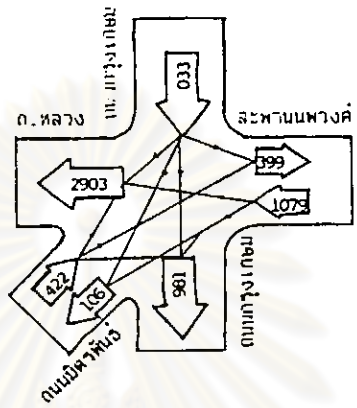
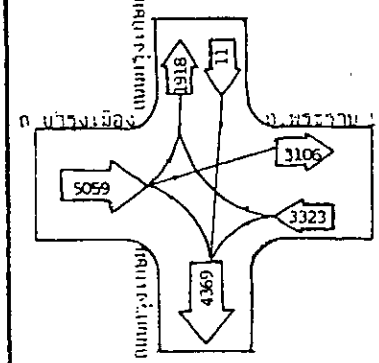
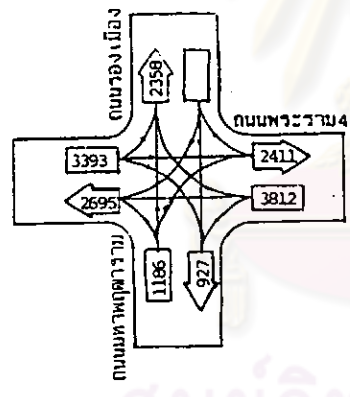
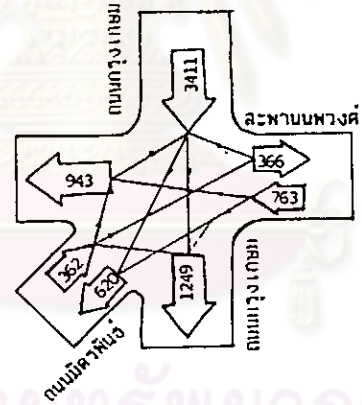
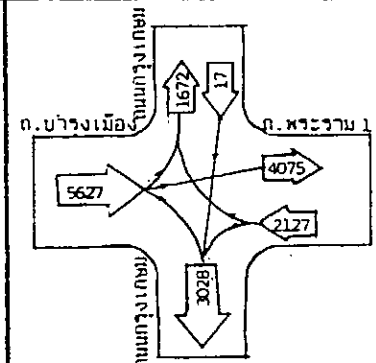
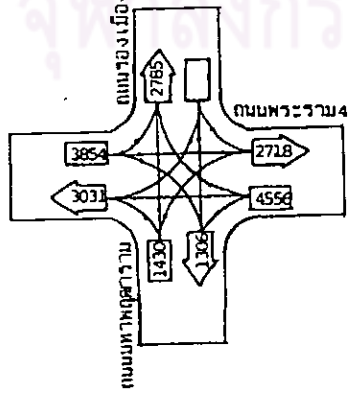
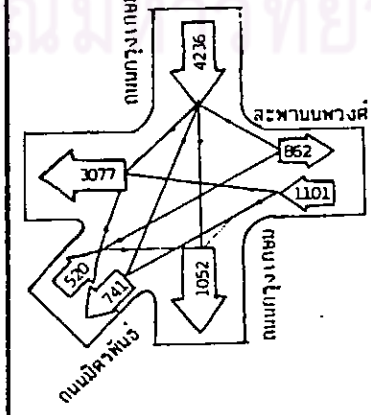
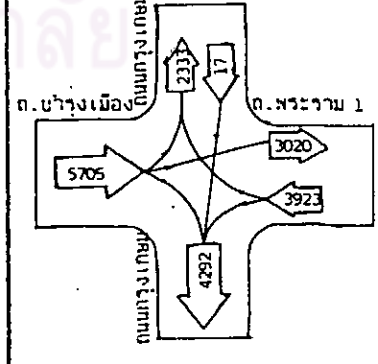
6 ชุมชนย่านพหลโยธิน

แสดง :	ภาพที่ 8	ที่ตั้งโครงการ ถนนสายสำคัญซึ่งเชื่อมต่อกับชุมชนสำคัญใน - กรุงเทพ ฯ	1:100,000
ถนนสายสำคัญบริเวณรอบที่ตั้งโครงการ			

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓ แสดงปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกที่สำคัญรอบที่ดินโครงการ

ที่มา สำนักวางแผนจราจร กระทรวงมหาดไทย

ช่วงเวลา (น.)	ตำแหน่งทางแยก		
	หัวลำโพง	หลวง-กรุงเกษม-มิตรพันธ์	กษัตริย์ศึก
๘.๐๐-๙.๐๐			
	รวม ๙,๒๐๙ คัน	รวม ๙,๕๓๖ คัน	รวม ๘,๓๙๓ คัน
๑๒.๐๐-๑๓.๐๐			
	รวม ๘,๓๓๑ คัน	รวม ๔,๕๓๔ คัน	รวม ๗,๗๗๑ คัน
๑๗.๐๐-๑๘.๐๐			
	รวม ๙,๘๔๐ คัน	รวม ๕,๘๕๗ คัน	รวม ๙,๖๔๙ คัน

ด้านใต้ ติดต่อกับถนนพระราม ๔ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับย่านธุรกิจ ถนนสี่พระยา ถนนสุริวงศ์ ถนนสีลม และท่าขนส่งสินค้าคลองเตย

ด้านตะวันตก ติดต่อกับถนนกรุงเกษม ซึ่งเชื่อมโยงกับย่านชุมชนชั้นในสุดของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ย่านถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนวรจักร และถนนบำรุงเมือง

ด้านตะวันออก ติดต่อกับถนนรองเมือง ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมโยงกับย่านชุมชนปทุมวัน

๒. สภาพการจราจรในปัจจุบัน

สภาพการจราจรบริเวณโดยรองที่ดินโครงการมีสภาพติดขัด เหมือนกับถนนสายสำคัญโดยทั่วไปในกรุงเทพมหานคร แม้ว่าจะมีการจัดระบบการจราจรให้เป็นแบบทางเดินรถทางเดียว (One-Way Traffic) ในถนนสายต่าง ๆ แต่ระบบการจราจรประเภทนี้ไม่ค่อยจะใช้ได้ผลในระบบถนนอย่างกรุงเทพฯ มากนัก เนื่องจากระยะทางของแต่ละถนนมีความยาวมาก ที่จะสามารถติดต่อกับถนนอีกสายหนึ่งซึ่งตัดผ่าน ไม่เหมือนในบางประเทศซึ่งเป็นถนนระบบตาราง (Grid System)

เนื่องจากสภาพของการจราจรรอบสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ติดขัดมาก การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีโครงการตัดถนนในที่ของการรถไฟฯ หลายสาย ที่ได้ดำเนินการไปแล้วก็คือ ทำถนนภายในเลียบคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อให้รถจากถนนพระราม ๔ สามารถวิ่งออกไปสู่ถนนหลวงได้โดยผ่านสะพานนพวงศ์ บริเวณกลางย่านสถานีรถไฟ นอกจากนี้ยังมีโครงการตัดถนนจากต้นถนนรองเมืองตรงทางแยกหัวลำโพงไปสู่ถนนจารุเมืองอีก ๒ สาย ดังที่แสดงในภาพที่ ๙

จากการสำรวจของสำนักงานวางแผนการจราจรที่แสดงในตารางที่ ๓ พอจะสรุปได้ว่า จุดที่มีปัญหาการจราจรคับคั่งในปัจจุบันมีอยู่ ๓ จุด คือ

๑. บริเวณทางแยกหัวลำโพง เป็นจุดที่มีการจราจรคับคั่งที่สุด เนื่องจากเป็นจุดที่มีถนนถึง ๖ สายผ่านเข้าออก คือ ถนนไมตรีจิต ถนนตรีมิตร ถนนกรุงเกษม ถนนมหาพฤฒาราม ถนนพระราม ๔ และถนนรองเมือง ส่วนใหญ่ความคับคั่งของการจราจรเนื่องมาจากถนนพระราม ๔ ที่กระจายสู่ถนนสายต่าง ๆ ในบริเวณ แม้ว่าการรถไฟฯ จะได้ช่วยแบ่งเบาภาระของความคับคั่งของการจราจรบริเวณทางแยกหัวลำโพงโดยตัดถนนภายในเลียงคลองผดุงกรุงเกษม แต่กระนั้นก็ตาม ปริมาณการจราจรก็ยังคงคับคั่งมาก

ปริมาณของการจราจรในทางแยกนั้นจะมีช่วงคับคั่งที่สุด ๒ ช่วง ในช่วงเช้า

ระหว่างเวลา ๘.๐๐-๙.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๙,๒๐๘ คัน และในช่วงบ่ายระหว่างเวลา ๑๗.๐๐-๑๘.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๙,๘๔๐ คัน

๒. บริเวณทางแยกหลวง กรุงเกษม มิตรพันธ์ ตรงบริเวณด้านหน้าของโรงเรียนเทพศิรินทร์ รถยนตร์ส่วนใหญ่มาจากถนนกรุงเกษมผ่านไปถนนหลวงในช่วงเข้าระหว่างเวลา ๘.๐๐-๙.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๔,๕๓๖ คัน และในช่วงบ่ายระหว่างเวลา ๑๗.๐๐-๑๘.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๕,๘๕๗ คัน

๓. บริเวณทางแยกกษัตริย์ศึก ตรงบริเวณ ถนนพระราม ๑ ตัดกับถนนกรุงเกษม รถยนตร์ส่วนใหญ่มาจากถนนบำรุงเมือง และถนนพระราม ๑ ผ่านไปถนนกรุงเกษม ในช่วงเข้าระหว่างเวลา ๘.๐๐-๙.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๘,๓๙๓ คัน และในช่วงระหว่างเวลา ๑๗.๐๐-๑๘.๐๐ น. จะมีรถยนตร์ผ่านประมาณ ๙,๖๔๕ คัน

นอกจากนี้ที่ดินของโครงการอยู่ในบริเวณที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีรถประจำทางผ่านรอบบริเวณที่ดิน คือ

ถนนพระราม ๔ มีรถประจำทางผ่านคือ สาย ๔ ๒๑ ๒๕ ๒๙ ๓๕ ๔๐ ๔๕ ๕๕ ๖๗ ๙๔ ๑๐๐ ๑๑๙ ๑๑ ๕๓ มีประชากรเดินทางผ่านบริเวณโครงการประมาณวันละ ๑๐๐,๐๐๐ คน[๑]

ถนนกรุงเกษม มีรถประจำทางผ่าน คือ สาย ๕๓ ๑๕ ๔๗ ๔๘ ๗๑ ๗๖ ๒๑ ๓๕

ถนนพระราม ๑ มีรถประจำทางผ่าน คือ สาย ๘ ๑๕ ๔๗ ๔๘ ๗๑ ๗๖

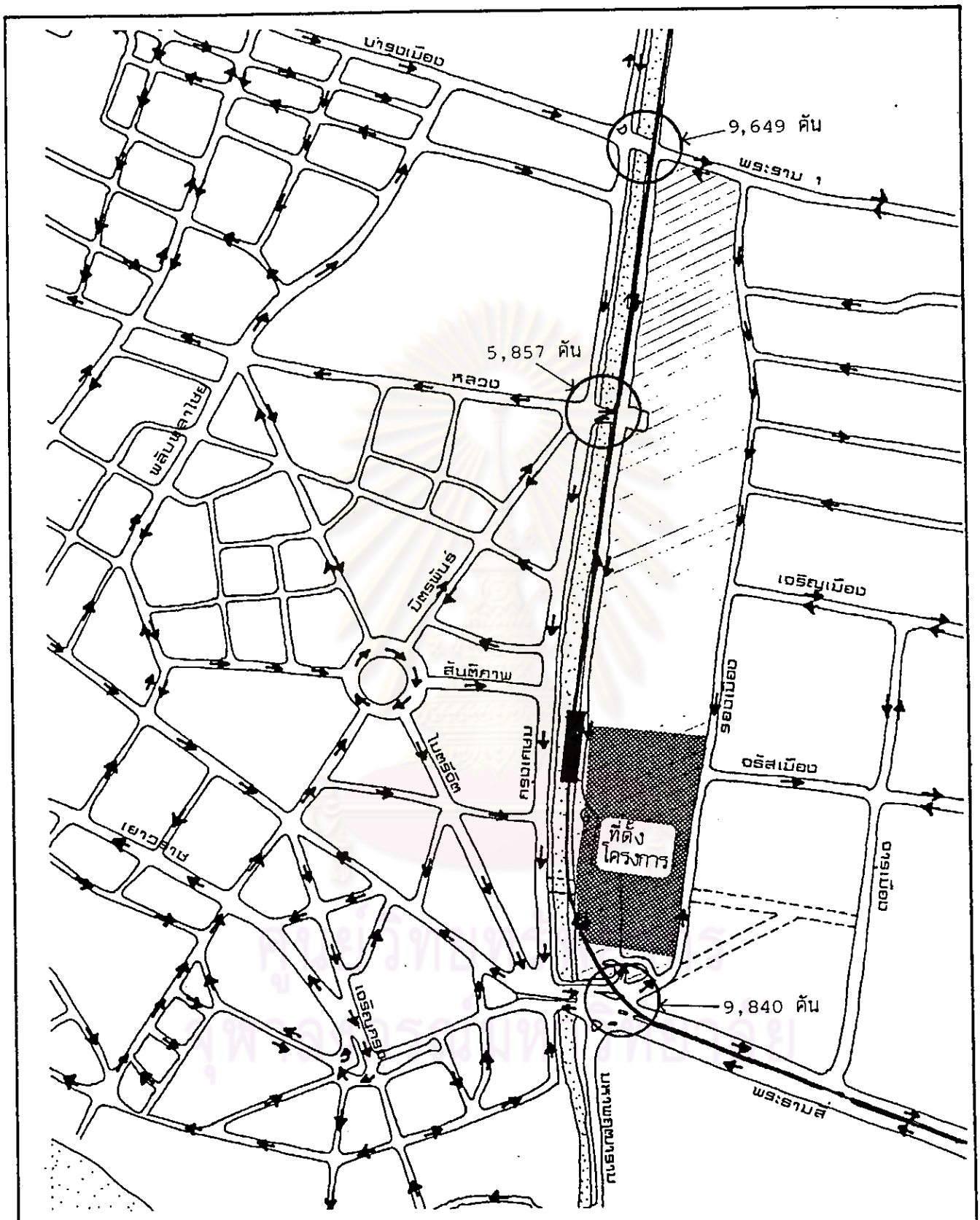
๓. สาเหตุของการจราจรติดขัดโดยรอบที่ตั้งโครงการ

ปัญหาการจราจรในบริเวณย่านที่ตั้งโครงการ เป็นปัญหาหลักซึ่งเกิดจากสาเหตุที่สำคัญ คือ

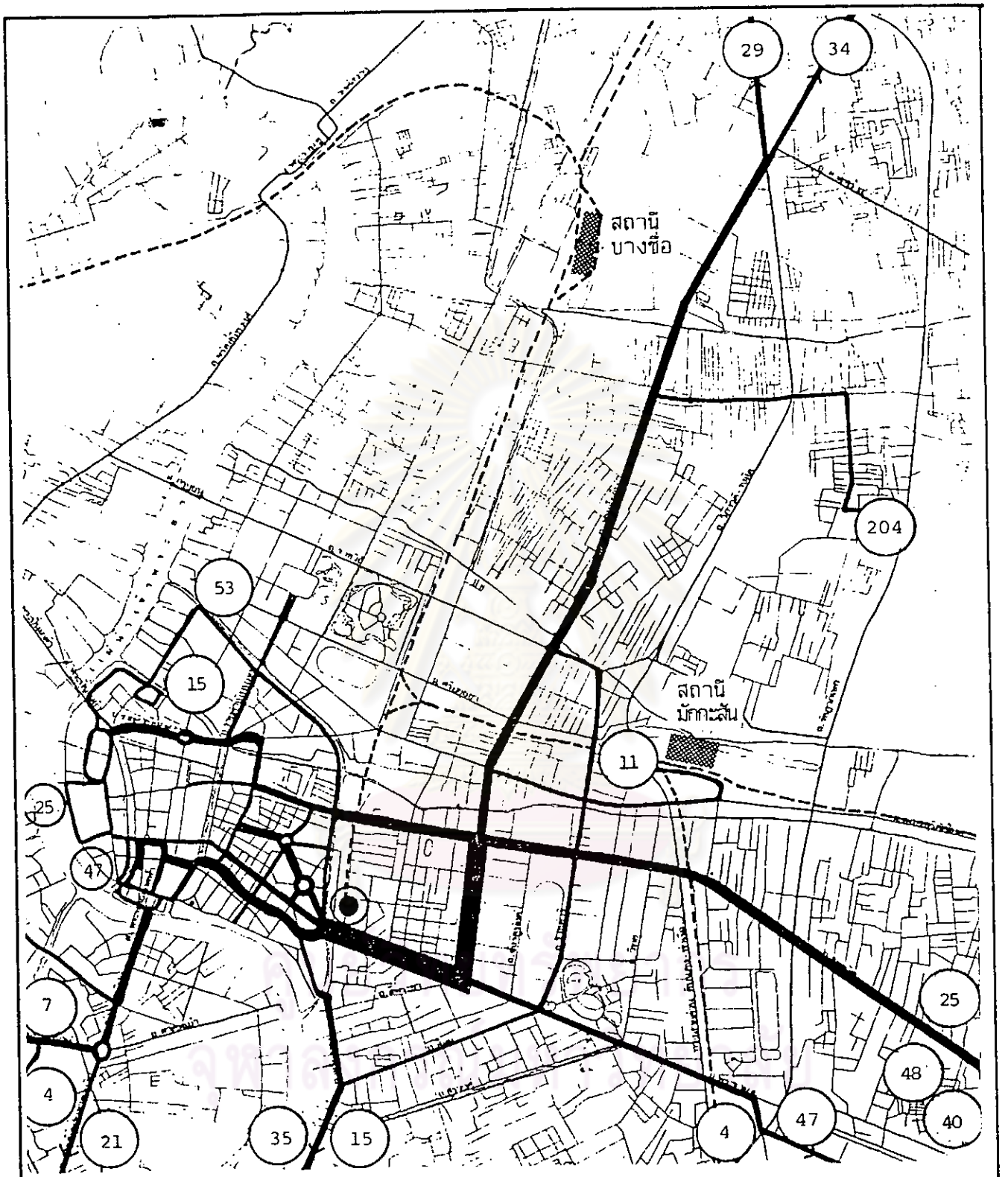
๑. ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถยนตร์ เนื่องจากในย่านนี้เป็นย่านที่ประกอบการค้าเป็นส่วนใหญ่ อาคารส่วนใหญ่เป็นตึกแถวซึ่งไม่มีที่จอดรถยนตร์เป็นส่วนสัด เดิมที่จอดรถในบริเวณ

---

[๑] กองเดินรถ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ



แสดง:	ภาพที่ 9	สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รหัส 3008 ลายพระโขนง - บางซื่อ ถนนตามโครงการรถไฟ ฯ	
การสัญจรรอบบริเวณที่ตั้งโครงการและโครงการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับที่ตั้งโครงการ			1: 8,000



เส้นทางเดินรถไฟ จากสถานีกรุงเทพ ฯ

(21) หมายเลขของรถประจำทางที่ผ่านที่ตั้งโครงการ

แสดง:	ภาพที่ 10
รถประจำทางซึ่งผ่านที่ตั้งโครงการ	

ที่ตั้งโครงการ

ปริมาณรถประจำทางที่ผ่านที่ตั้งโครงการ

1 : 100,000

ย่านนี้ก็คือ ริมถนน หรือตามซอกซอยต่าง ๆ ทำให้ผิวการจราจรซึ่งมีน้อยเนื่องจากถนนค่อนข้างแคบน้อยลงไปอีก

๒. เนื่องจากย่านสถานีรถไฟ เป็นย่านใจกลางเมืองที่มีเนื้อที่ฝืนเดียวกันหมดและขนาดใหญ่มาก ส่วนที่ยาวที่สุดของย่านซึ่งขนานไปกับถนนรองเมืองและถนนกรุงเกษมยาวถึง ๑,๒๐๐ เมตร โดยไม่มีถนนซอยเนื่องจากเป็นรางรถไฟ ทำให้ที่ดินนี้เหมือนกับสิ่งกีดขวางการจราจรขนาดใหญ่ระหว่างถนนทั้ง ๒ ฝากผ่าน ทำให้การจราจรต้องมารวมอยู่ในจุดต่าง ๆ ที่ทำให้คับคั่งตามที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น

๓. ในบริเวณนี้เป็นย่านของธุรกิจการขนส่งและโกดังสินค้า คลังสินค้าต่าง ๆ ก็เป็นเพียงตึกแถว ไม่มีบริเวณสำหรับการขนส่งโดยเฉพาะ ส่วนธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารประเภทรถรับจ้าง ก็ใช้ผิวการจราจรเป็นที่รับส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะย่านวงเวียน ๒๒ กรกฎาคม ผิวการจราจรครึ่งหนึ่งกลายเป็นที่สำหรับการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร

๔. แผนพัฒนาการคมนาคมและการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

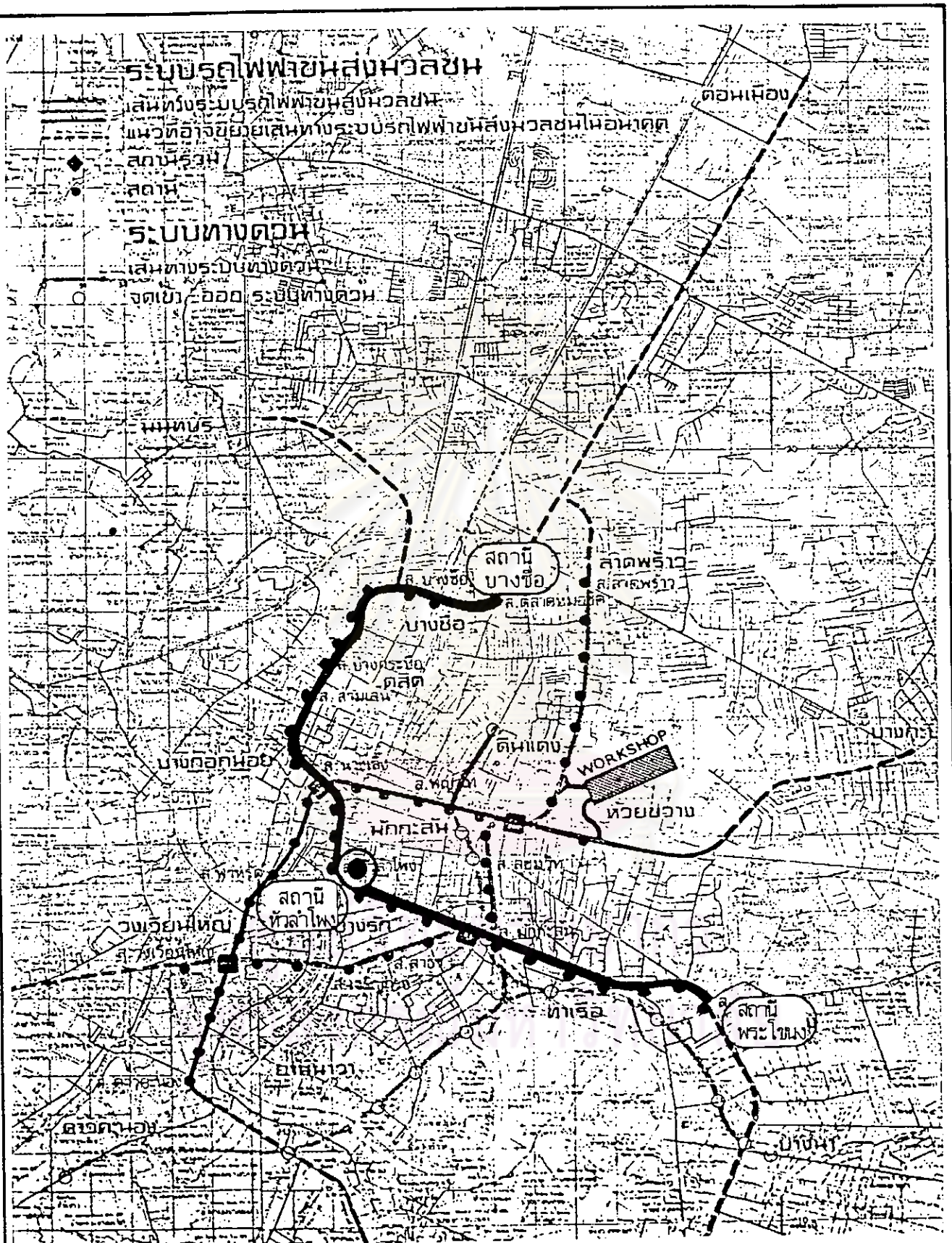
ตามมติของคณะรัฐมนตรีซึ่งได้พิจารณาเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๒๒ โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เลือกรถรางไฟฟ้า (Rail Rapid Transit) เป็นระบบรถสำหรับระบบขนส่งมวลชน โดยให้แนวทางของระบบขนส่งมวลชนนี้ผ่านไปในแนวถนนสาธารณะ ริมคลอง บริเวณย่านชุมชน ย่านธุรกิจการค้า และหน่วยงานที่สำคัญ ซึ่งกำหนดครั้งล่าสุดในเดือนพฤษภาคม ๒๕๒๒ จัดแบ่งเป็น ๓ สาย คือ

๑. เส้นทางดาวคะนอง - สะพานพุทธฯ - มักกะสัน (Memorial Line) เส้นทางยาวทั้งสิ้น ๑๖ กิโลเมตร

๒. เส้นทางสายวงเวียนใหญ่ - สาธร - ลาดพร้าว (Sathorn Line) เส้นทางยาวทั้งสิ้น ๒๐ กิโลเมตร

๓. เส้นทางสายพระโขนง - สามเสน - บางซื่อ (Ramai Line) เส้นทางยาวทั้งสิ้น ๒๓ กิโลเมตร

จากการศึกษาเส้นทางรถรางไฟฟ้า บริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งมวลชน ระหัส ๓๐๐๘ สายพระโขนง - สามเสน - บางซื่อ โดยเริ่มต้นเดินทางจาก ริมถนนพหลโยธินตรงข้ามสถานีขนส่งสายเหนือ เลี้ยวตามแนวย่านพหลโยธินข้ามย่านสินค้าพหลโยธินผ่านสถานีบางซื่อ คลองประปา สู่ถนนประชาราษฎร์ที่ ๑ หลังจากนั้นแนวทางจะไปตามแนวถนน



แสดง :	ภาพที่ ๑๑	ที่ตั้งโครงการ	
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ผ่านที่ตั้งโครงการ		สายพระโขนง - บางซื่อ	1: 200,000

สามเสน ถึงสี่เสาเทเวศน์ เลียงคลองผดุงกรุงเกษม ต่อไปยังสะพานขาว ถึงหัวลำโพง ไปตามถนนพระราม ๔ ผ่านคลองเตย ข้ามคลองพระโขนง สิ้นสุดที่ระยะทางห่างจากสะพานพระโขนง ๑ กิโลเมตร บนถนนสุขุมวิท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายที่จะประสานงานระหว่างระบบขนส่งมวลชนทั้ง ๒ ประเภท คือ ระบบรถรางไฟฟ้า และระบบขบวนรถไฟชานเมืองเข้าด้วยกัน เพื่อบริการแก่สาธารณชน โดยมีผู้โดยสารขึ้นลงในสถานี ระหัส ๓๐๐๘ นี้ ประมาณวันละ ๔๕,๐๐๐ คน[๑]

๒.๖ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

บริเวณย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ อยู่ในย่านใจกลางเมืองที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างพร้อมมูลทุกประการ มีระบบการระบายน้ำที่ดี เนื่องจากอยู่ติดคลองผดุงกรุงเกษม ระดับพื้นที่ราบเรียบและพื้นที่อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ ๑.๕ เมตร

๒.๗ สรุปการวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของที่ตั้งโครงการและข้อเสนอแนะ

๑. สถานที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของที่ตั้งโครงการ อยู่ใจกลางย่านธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร แต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของที่ดินอย่างคุ้มค่า เนื่องจากที่ดินนี้เป็นสมบัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งแต่ก่อนสมัย ๒๕๑๘ ยังไม่มีนโยบายการจัดหาผลประโยชน์จากที่ดินว่างเปล่าผืนใหญ่ ๆ อย่างจริงจัง ที่เคยหาประโยชน์ก็เป็นเพียงบริเวณด้านหน้าด้านหลังของสถานีรถไฟ เช่น ตึกแถว ตลาด และโรงภาพยนตร์เท่านั้น อีกประการหนึ่งที่ดินของรถไฟเป็นที่ดินขนาดใหญ่ตลอดแนวคลองผดุงกรุงเกษม เป็นเครื่องกีดขวางความเจริญของย่านธุรกิจด้านถนนกรุงเกษมไม่ให้กระจายออกไปในย่านถนนรองเมือง ซึ่งหากมีการพัฒนาที่ดินผืนนี้แล้ว ก็จะเป็นการต่อเนื่องธุรกิจประเภทต่าง ๆ ที่เป็นกิจกรรมหลักของย่านให้กระจายต่อไปตามย่านอื่น ๆ

๒. การคมนาคม ที่ตั้งโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาที่ดินเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมมาก เนื่องจากเป็นที่ดินใจกลางเมืองที่มีถนนสายสำคัญสามารถติดต่อกับย่านชุมชนและแหล่งธุรกิจสำคัญของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์รวมการขนส่ง (Transportation Core) ของการโดยสารขบวนรถไฟชานเมือง และการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า การพัฒนาที่ดินเพื่อ

---

[๑]การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การพาณิชย์ก็จะเป็นการส่งเสริมนโยบายระบบขนส่งมวลชน และบริการแก่ผู้โดยสารในบริเวณด้วย

๓. ด้านเศรษฐกิจและสังคม เศรษฐกิจของประชากรโดยรอบบริเวณที่ตั้งโครงการอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง ทั้งราคาที่ดินก็สูงที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร แต่ประชาชนมีความเป็นอยู่อย่างแออัดมากทั้งในด้านที่อยู่อาศัย การบริการ และการค้าขาย จำนวนพลเมืองในเขตนี้ตามสถิติลดลงประมาณร้อยละ ๒.๑๖ ต่อปี[๑] ฉะนั้นการพัฒนาที่ดินของโครงการจึงควรพัฒนาโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะสนองต่อความต้องการของชุมชนในบริเวณ และในย่านใกล้เคียง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[๑] "แนวโน้มศูนย์การค้าในกรุงเทพมหานคร", วารสารพัฒนาที่ดิน (พฤษภาคม-มิถุนายน ๒๕๒๖) : ๒๕-๒๘