

## ภาคผนวกที่ 1

เจาะทำเลพัฒนาใหม่ จากแนววงแหวนรอบกลางกทม.

### ภาพรวมของการพัฒนา

ภาพรวมของการพัฒนาที่ดิน ตามแนวเส้นทางวงแหวนรอบกลาง ของกรุงเทพมหานคร จากถนนสำคัญ 3 สายคือ ถ.รัชดาภิเษก ถ.พระราม 3 และ ถ.จรัญสนิทวงศ์ ซึ่งทั้งสามเส้นทางดังกล่าวเป็นการพัฒนาที่ดินที่มีความหลากหลาย ทั้งในพื้นที่ที่ยังเป็นส่วนที่รอการเปลี่ยนแปลง จากการขยายตัวเมืองที่จะเข้า มาถึงและเป็นพื้นที่เชื่อมต่อที่จะนำออกสู่ชานเมือง

ศักยภาพของถนนวงแหวนรอบกลางทั้ง 3 เส้นทางดังกล่าว แผนพัฒนาถนนที่หน่วยงานท้องถิ่นและภาครัฐลงทุนลงไว้นั้นแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นโครงการการเชื่อมต่อทางลัด ด้วยถนนเลียบริมคลองช่องนนทรีของกทม.(ถ.สาทร 2) หรือการขยายถนนพระรามที่ 3 ออกเป็น 8 ช่องทางจราจร ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญ ที่ชักจูงให้เกิดการลงทุนในพื้นที่โดยภาคเอกชน

ซึ่งโครงการลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวก็มีตั้งแต่โครงการบ้านจัดสรรรายเล็ก อาคารชุดพักอาศัย อาคารสำนักงานตลอดจนกิจการโรงแรมระดับ 5 ดาว ซึ่งแต่ละโครงการจะอิงรูปแบบการลงทุนกับศักยภาพของถนนในแต่ละช่วงเป็นหลัก

ช่วงพัฒนาแรก : รัชดาฯ – อ.ส.มท. แหล่งอาคารสูงใหม่

" กรุงเทพมหานคร " ได้เริ่มเข้าสู่ระบบถนนวงแหวนรอบกลางที่ช่วงตัดของถนนรัชดา และถนนวิภาวดี - รังสิต หรือช่วงแยกรัชวิภา ซึ่งเพิ่มเชื่อมต่อพื้นที่เสร็จสมบูรณ์ และเปิดให้บริการเป็นทางการเมื่อปลายปี 2537 ที่ผ่านมา

ตลอดเส้นทางตามแนวดังกล่าวเป็นถนนกว้าง 8 ช่องทางจราจร มีการพัฒนาสองฝั่งถนนค่อนข้างหนาตาด้วยโครงการขนาดใหญ่ในรูปแบบอาคารสำนักงานและอาคารพักอาศัยที่เน้นการลงทุนในรูปแบบโครงการที่มีความสะดวกสบายหรือราคาจริงโดยในช่วงแรกจากแยกรัชวิภา-แยกรัชโยธินจะมีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ขึ้นมาแข่งขันกันอย่างชัดเจน ได้แก่ โครงการไทยพาณิชย์ ปาร์ค พลาซ่า,โครงการตึกข้างและโครงการในรัศมีพื้นที่ใกล้เคียง คือ บางกอกโดม พลาซ่า และโครงการศุภลาศัย ปาร์ค

จากโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้ ทำให้พื้นที่ช่วงนี้มีสภาพการพัฒนาใหม่ที่กระจุกตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการประเภทอาคารสำนักงาน ทั้งนี้เชื่อว่ามีสาเหตุมาจากการเป็นขั้วความเจริญเดิมของพื้นที่ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการพัฒนา ระหว่างศูนย์กลางทางธุรกิจเดิม ที่บริเวณเขตพญาไท ซึ่งกระจายออกมายัง ถนนพหลโยธิน มุ่งหน้าสู่ชุมชนใหม่ชาน เมืองที่บริเวณย่านรังสิต

พื้นที่ถัดมาของเส้นทางรัชดาภิเษกระหว่างแยกรัชโยธิน - แยกลาดพร้าวเป็นการพัฒนาในรูปแบบของอาคารชุด ซึ่งจุดขึ้นลึกเข้าไปในซอยแยกย่อยของถนนลาดพร้าว ทำเลที่ตั้งของโครงการเหล่านี้ สามารถเชื่อมต่อออกมายัง ถ.รัชดาภิเษกได้

โครงการใหญ่ที่เกิดในพื้นที่ได้แก่ โครงการบ้านสวนธน รัชดาภิเษก และโครงการอาคารชุดรัชโยธินแพลตเป็นต้น โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นพร้อมๆ กับการพัฒนาของท่าถนนลาดพร้าวเป็นหลัก ทั้งนี้ เพื่อให้ที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นสามารถรองรับพอดีกับแหล่งงานในบริเวณเดียวกัน และเพื่อเป็นการเปิดพื้นที่ ในบริเวณซอยลาดพร้าวให้กับผู้ประกอบการในกลุ่มครอบครัวใหม่ และกล่าวได้ว่า เป็นโครงการอาคารชุดพักอาศัยระดับล่าง-กลาง กว่า 70 % ของการพัฒนาใหม่ที่เกิดขึ้น

ถัดจากจุดตัดที่แยกลาดพร้าวมุ่งหน้าสู่แยก อ.ส.ม.ท. การพัฒนาที่เกิดขึ้น มีกิจกรรมที่ค่อนข้างหลากหลายมากกว่าที่จะเป็นการเกาะกลุ่มการพัฒนาที่ดิน ในกิจกรรมเดียวกันเหมือนช่วงที่ผ่านมา เนื่องจาก ถนนรัชดาภิเษก ในช่วงลาดพร้าว-แยกอ.ส.ม.ท. สามารถที่จะเชื่อมต่อกับถนนเส้นใหญ่ อย่างถนนพระรามเก้า ซึ่งเป็นเส้นทางที่อยู่ประกอบการ พัฒนาที่ดิน และนักวิชาการจากภาครัฐหลายหน่วยงาน คาดการณ์ว่า จะเป็นแหล่งรวมธุรกิจที่ครบวงจรแห่งใหม่ และเป็นย่านธุรกิจกลางเมืองในลักษณะเดียวกับถนนสีลม

ประกอบกับ พื้นที่เป็นช่วงที่สามารถเชื่อมต่อการพัฒนาของ อาคารสูง ที่เป็นแหล่งงานที่เกิดขึ้นจนเต็มพื้นที่อย่างแออัดในช่วงถนนอโศก และถนนสุขุมวิท และยังมีโครงการขายถนนซอยที่ได้รับการปรับปรุงผิวจราจรหมด. จนในบางช่วงมีขนาดความกว้างถึง 6 ช่องทางจราจรและระบบขอยดังกล่าวในหลาย เส้นทางก็สามารถที่จะเชื่อมเป็นทางตัดออก ไปสู่ถนนรามคำแหงได้อีกด้วย

การพัฒนาที่เกิดขึ้น จึงเป็นการพัฒนา ในกิจกรรมที่หลากหลาย มีทั้งอาคารสูง และโครงการบ้านจัดสรรในซอยแยกย่อย แต่ดูเหมือนกิจกรรมที่เกิดขึ้นกว่า 60 % ของการพัฒนาในพื้นที่จะเน้นหนักในกิจกรรมการค้าและสถานบริการต่างๆ ซึ่งมีทั้งการเป็นที่ตั้งของกลุ่มอาคาร ในลักษณะมินิออฟฟิศของบริษัท ภัตตาคารและภัตตาคารและการเปิดบริการโรงแรมระดับ 5 ดาว 3 แห่งในช่วงถนนเดียวกัน ประกอบด้วย โรงแรม ดิ เอ็มเมอร์ลด์ โรงแรมเจ้าพระยา ปาร์ค และโรงแรมฟอร์จูนบลูเวฟ

นอกจากนี้ พื้นที่ยังเป็นเขตบริการของ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ห้างโรบินสัน รัชดา, ห้างโตคิว, สยามจัสมิน และ เขายัน รวมไปถึงสถานบริการและร้านอาหารกลางคืน ที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่น ชัดเจน

ท่าเลอโคก-คลองเตยย่านแหล่งงานสำคัญ

ส่วนการพัฒนาในช่วงถนนอโศก ถึงแม้ระบบของถนน จะมีระยะทางที่ไม่ยาวนานนัก แต่การ



พัฒนาที่เกิดขึ้นของถนนอโศก และถนนซอยสุขุมวิทข้างเคียงก็แออัดไปด้วยอาคารสูง จนในปัจจุบันแทบจะไม่เหลือพื้นที่ ให้ทำการพัฒนาอาคารสูงใหม่เกิดขึ้นได้อีกและโครงการที่เกาะตามแนวถนนอโศก ที่ สองข้างทางจะเป็นโครงการอาคารสำนักงาน ที่พัฒนามาเพื่อเป็นที่ทำการใหญ่และในบางอาคาร ก็เป็น พื้นที่ให้เช่าส่วน หนึ่งด้วย

และนอกจากเป็นพื้นที่ของอาคารสำนักงานที่มีความสูงมากๆ แล้ว พื้นที่ซอยสุขุมวิทในบริเวณเดียวกัน ก็ได้มีการพัฒนาในรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย ที่เน้นทั้งการขายขาดและเปิดให้บริการเป็นห้องเช่า ราคาแพง

และอาคารสูงยังได้ขยายเข้าไปจนถึง ช่วงต้นของถนนรัชดาฯ ช่วงถนนรัชดาฯ-คลองเตย แต่การพัฒนาในช่วงดังกล่าวนี้ ยังมีอาคารสูงเกิดขึ้นไม่หนาตามากนัก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของโรงงานยาสูบ ซึ่งส่วนหนึ่งแบ่งพื้นที่ให้เป็นศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์และที่เหลือจัดเป็นทะเลสาบและสวนพักผ่อน ที่ดินที่เหลือบางส่วน ซึ่งเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์นั้น กลายเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัด ที่เกิดขึ้นมาอย่างหนาแน่น และชุมชนแออัด ดังกล่าวเป็นพื้นที่ซึ่งยากต่อการไล่รื้อเพื่อพัฒนาได้

โครงการที่อยู่ระหว่างการพัฒนาของถนนช่วงนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย ที่มีขนาดไม่ใหญ่นัก 2 โครงการ นอกจากนี้ยังมี โครงการการปรับปรุง ชุมชนเทพประทาน ที่ตั้งอยู่ด้านหลังของศูนย์การประชุมฯ ซึ่งจะสร้างเป็นอาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยในรูปแบบอาคารสูง 3 อาคาร ของบริษัท สหกรุงเทพพัฒนา จำกัด ในเครือ บริษัทธนายงเท่านั้น

### พระราม 3 แยกโฉมพัฒนาใหม่ชัดเจน

ต่อเนื่องการพัฒนาของถนนวงแหวนรอบกลาง ในช่วงของถนนพระรามที่ 3 ซึ่งแต่เดิมตลอดเส้นทางจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นคลังน้ำมันและคลังสินค้า และการเป็นพื้นที่สวนเก่ามาแต่ดั้งเดิม ถนนในช่วงดังกล่าว จึงมีความกว้างเพียง 4 ช่องทางจราจรซึ่งไม่เพียงพอต่อการสัญจรใน



ปัจจุบัน ทำให้เกิดสภาพการจราจรที่ติดขัด

อีกทั้งในปัจจุบัน กทม.ได้มีแผนการขยายถนนออกเป็น 8 ช่องทางจราจร และหน่วยงานการไฟฟ้า ยังอยู่ระหว่างการวางท่อทุกสายไฟใต้ดิน ตลอดเส้นทางโดยมีระยะเวลาทำงาน 3 ปี ทำให้การจราจรติดขัดตลอด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่แออัดไปด้วยรถบรรทุกหนักของคลังน้ำมัน และโรงงานอุตสาหกรรม จนเต็มพื้นที่ตลอดทั้งวัน

สภาพการจราจรในช่วงถนนดังกล่าว ยังมีสภาพที่แออัดและเสื่อมโทรมมากขึ้น เนื่องจากมีฝุ่นผงที่เกิดจากงานก่อสร้าง และในบางช่วงมีจราจร เกิดการพังทลายจากการรับน้ำหนัก รถชนวัสดุก่อสร้างไม่ไหว ทำให้มีสภาพผิวการจราจรเป็นหลุมบ่อ มีน้ำท่วมขังในบางช่วงถนนและการกองวัสดุก่อสร้างข้างทางก็ทำให้ไม่เหลือพื้นที่หน้าอาคาร ไว้จอดรถของผู้มาติดต่อเลย

ซึ่งปัญหาดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อตรงกับร้านค้า ในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ สองฝั่งถนนหลายคูหาที่ต้องปิดกิจการหรือย้ายสาขาไปชั่วคราว แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่ในช่วงนี้ที่ผ่านมายังไม่มีโครงการก่อสร้างอาคารสูง ของบริษัทพัฒนาที่ดินรายใดเข้าไปลงทุนเนื่องจากปัจจัยพื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งโรงงาน อุตสาหกรรม และเกรงอัตราที่อาจเกิดจากการเป็นที่ตั้งของคลังน้ำมันในบริเวณเดียวกัน ทำให้การพัฒนา กระจายออกมาเกาะกลุ่มในบริเวณช่วงตัดกับถนนตกและถนนเจริญกรุงและจากช่วงต้นถนนพระราม 3 จะพบกลุ่มอาคารสูงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง แยกกันยุคขึ้นอย่างชัดเจน

อาศัยจุดขายริมน้ำ-ปอดกทม.ที่บางกระเจ้า

อาคารชุดที่ขึ้นมาแข่งขันกันนับ 10 อาคารนั้น ต่างใช้ข้อได้เปรียบของที่ตั้งที่อยู่ติดริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและใกล้พื้นที่เพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริเวณบางกระเจ้าที่รัฐบาลได้กำหนดให้สงวนเพื่อ กิจกรรม การเกษตร จนไม่สามารถที่จะทำการพัฒนาที่ดินใดๆ ในพื้นที่ได้

พื้นที่บริเวณบางกระเจ้า ยังมีสภาพที่ยังคงเป็นธรรมชาติมากกว่าพื้นที่เกษตรกรรมอื่นของ

กรุงเทพมหานครทำให้โครงการอาคารสูงที่เกิดขึ้นในทำเลดังกล่าว ต่างก็ใช้จุดได้เปรียบของพื้นที่ดังกล่าว เป็นจุดขายโครงการ รวมทั้งข้อได้เปรียบของทำเล ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

สำหรับกลุ่มอาคารสูงที่เกิดขึ้นมากกว่า 10 อาคารนั้น ล้วนแต่เป็นโครงการพัฒนาของ นักพัฒนาที่ดินรายใหญ่ทั้งสิ้น ได้แก่ การพัฒนาของบริษัท สหวิริยาซิติ จำกัด (มหาชน) ที่ประกอบด้วยอาคารชุดเอสวี รอยัลปาร์ค 3 อาคารโครงการเอสวี การ์เด็น 7 อาคาร โครงการเอสวี ริเวอร์ไซด์ 6 อาคาร และการพัฒนาจะมีทั้งรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย โรงแรมระดับ 5 ดาว และ อาคารสำนักงาน

และยังมีการพัฒนาของบริษัท สลิลธรรมา จำกัด ด้วยการขึ้นอาคารชุดพักอาศัย 2 อาคาร ที่มีความสูง 33 ชั้นและ 20 ชั้น อาคารที่มีความสูง 10 ชั้น 1 อาคาร และยังมีแผนการก่อสร้าง โรงแรมระดับ 5 ดาว ในพื้นที่โครงการด้วยและพื้นที่ปิดท้ายการพัฒนาด้วยอาคารโรงแรม มณเฑียร ที่เพิ่งเปิดดำเนินการ โดยโครงการนี้ตั้งอยู่บนพื้นที่ก่อนที่ จะข้ามสะพานกรุงเทพไปยังฝั่งธนบุรีเพื่อเข้าสู่ ถนนจรัลสนิทวงศ์

#### จรัลสนิทวงศ์การพัฒนาใหม่รุกเข้ายาก

สภาพของถนนจรัลสนิทวงศ์จะเป็นถนนที่มีความกว้าง 6 ช่องทางจราจร มีการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์เกิดขึ้นเต็มพื้นที่ และแทบจะไม่มีโครงการใหม่เกิดขึ้นในพื้นที่เลย จะมีโครงการอาคารชุด ระดับกลางเกิดขึ้น 3-4 โครงการเท่านั้นซึ่งนับว่ามีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อยหากจะเทียบกับ ถนนวงแหวน ในช่วง รัชดาภิเษก และช่วงถนนพระรามที่ 3

ทั้งนี้ จากสาเหตุที่เป็นเส้นทางสายเก่า ซึ่งมีการพัฒนาในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ริม ถนนเกิดขึ้นมาปิดกันเสมือนกำแพงของสองฝั่งถนน ทำให้โครงการสาธารณูปโภคหลักของรัฐไม่สามารถที่จะไปยังพื้นที่ด้านในได้ และยังไม่เหลือพื้นที่เพื่อเขตทางเพื่อรอแผนการขยายถนนที่มีสภาพ จราจรแออัดตลอดวัน เอาไว้เลย

ประกอบกับราคาที่ดินมีราคาค่อนข้างสูง และการมีพื้นที่ด้านในดิตริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้นักพัฒนาที่ดินมักนิยมที่จะไปลงทุนขึ้นอาคารชุดริมฝั่งแม่น้ำมากกว่า

แต่อย่างไรก็ตาม แนวถนนวงแหวนช่วงดังกล่าว ก็เป็นจุดเชื่อมต่อที่จะออกสู่ชานเมือง ตาม แนวถนนเพชรเกษมถนนพหลโยธินและถนนนครชัยศรี ที่เป็นแหล่งเกิดใหม่ของบ้านจัดสรรชานเมือง ดังนั้น สภาพที่พบเห็นในบริเวณสี่แยก และจุดตัดของถนนจรูญสีทองและถนนเส้นอื่น จึงมีป้าย คัดเอาที่จำหน่ายโครงการจัดสรรบริเวณชานเมืองเกิดขึ้นอย่างหนาแน่นจนถึงการจรรยาบรรณที่ดี ก็ได้มีการเดินแจกโบชัวร์ โครงการจัดสรรชานเมือง ที่อยู่ระหว่างการเปิดขายด้วย

สำหรับการพัฒนาในช่วงถนนวงค์สว่าง สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนยังเป็นตึกแถว ดังที่เกิดขึ้น ในการพัฒนาของศูนย์สรรพสินค้าหลายแห่ง เปิดให้บริการ

สภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ จึงอยู่ในช่วงเริ่มแรก ซึ่งการพัฒนารายใหม่ที่เกิดขึ้น นอกจากอาคารพาณิชย์แล้ว ยังมีอาคารชุดระดับกลางที่มีความสูงประมาณ 10-20 ชั้นเกิดขึ้น ประปรายบ้างแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่มีโครงการขายถนนหลายสาย ที่สามารถเชื่อมการพัฒนาออกไป ยังจังหวัดนนทบุรี และ จังหวัดปทุมธานีได้

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ภาคผนวกที่ 2

### แยกรั้ววิชา – แยกอโคก

#### การลงทุนพัฒนาที่ดินที่หลากหลาย

"กรุงเทพธุรกิจ" นำเสนอรูปแบบการพัฒนาที่ดิน ของแนวนนวงแหวนรอบกลางในพื้นที่สำรวจ ตอนที่ 1 โดยจะเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกในช่วงแยกรั้ววิชา ไปตลอดจรดสี่แยกถนนอโคก ตัดถนนสุขุมวิท ที่พบว่าการพัฒนาที่ดินในช่วงดังกล่าว ประกอบด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งในส่วนที่เป็นอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัยและธุรกิจจัดสรรที่ดินในซอยแยกย่อยจากถนนใหญ่หรือแม้แต่ธุรกิจการสถานบันเทิงร้านอาหารยามค่ำคืน เนื่องจากพื้นที่ไม่มีการควบคุมการพัฒนาของกฎหมายก่อสร้างมากนักโดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวนนวงแหวนรอบกลางเกือบทั้งแนวนน จะเป็นพื้นที่เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หรือพื้นที่สีเทา ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร 2535 พื้นที่จึงไม่มีข้อจำกัดในการพัฒนามากนัก

#### รั้ววิชา – รัชโยธิน ผู้ประกอบการรายใหญ่แข่งขันเดือด

การพัฒนาที่ดินของถนนรัชดาภิเษกตั้งแต่ช่วงรั้ววิชาจนถึงแยกรั้วโยธินแม้ความยาวของถนน ช่วงถนนจะมีระยะทางที่ไม่มากนักแต่ก็ได้ส่งผลกระทบต่อด้านการแข่งขันของโครงการลงทุนในลักษณะ อาคารสูงที่ค่อนข้างรุนแรง ทั้งนี้ เนื่องจากมีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ถึง 2 โครงการที่มุ่งจับกลุ่มเป้าหมายในระดับเดียวกัน ซึ่งได้แก่ โครงการไทยพาณิชย์ปาร์คพลาซ่า ที่ทำการพัฒนาในเนื้อที่ 55 ไร่เป็นอาคารสำนักงาน ใหญ่ ของธนาคารไทยพาณิชย์ 2 อาคารความสูง 37 ชั้น และ 24 ชั้น และอาคารสำนักงานให้เช่า 2 อาคาร สูง 22 ชั้น และ 12 ชั้น นอกนั้นเป็นศูนย์การค้าร้านอาหารที่มีความสูง 22 ชั้น 1 อาคาร และ 5 ชั้น 1 อาคาร ในมูลค่า โครงการกว่า 9,000 ล้านบาท

และอีกโครงการคือ ตึกข้าง ที่อยู่บริเวณเดียวกัน โดยยึดทำเลฝั่งตรงข้ามถนน ของโครงการ ไทยพาณิชย์ปาร์ค พลาซ่า ที่ภายในโครงการประกอบด้วย อาคารสำนักงานสูง 32 ชั้น 2 อาคารและอาคารชุดสูง 32 ชั้น 170 ยูนิต อีก 1 อาคาร ในราคาขาย 3,600 บาทต่อตารางเมตร

โดยโครงการทั้งสองจะอยู่ในช่วงเชื่อมต่อ ของการเป็นเขตธุรกิจใหม่ย่านลาดพร้าวที่สามารถเชื่อมต่อการเป็นศูนย์กลางธุรกิจเมืองเดิม ที่ย่านสีลมและชุมชนธุรกิจการพาณิชย์กรรมที่บริเวณแยกรัชต์วิถี ทำให้โครงการที่เกิดขึ้นใหม่ตามแนวนนพหลโยธินที่แต่ละโครงการเป็นการพัฒนารายใหญ่ทั้งสิ้นไม่ว่าจะเป็นโครงการบางกอกโดมพลาซ่าโครงการศุภลาชัย ปาร์คที่ขึ้นแต่มีถนนพหลโยธินอย่างหนาแน่นมีการแข่งขันกันอย่างดุเดือด ในการวางแผนการตลาดเนื่องจากโครงการที่เกิดขึ้นทั้งหมดต่างก็วางเป้าจับกลุ่มตลาดลูกค้าในระดับสูงเช่นเดียวกันทั้งสิ้น ทำให้การแข่งขัน กระจายตัวมาจนถึงแนวนนวงแหวนในช่วงดังกล่าวด้วย

ส่วนโครงการอื่นที่อยู่ระหว่างการพัฒนา นอกจากโครงการไทยพาณิชย์ปาร์คพลาซ่าและโครงการตึกข้างแฉับยังมี 2 โครงการย่อย ที่มีลักษณะการพัฒนาเป็นอาคารชุดแต่เพียงกิจกรรมเดียว อันประกอบด้วยโครงการรัชวิภาเพลสซึ่งเป็นอาคารสูง 9 ชั้น 79 ยูนิต ปัจจุบันอยู่ในระหว่างทำการก่อสร้างโครงการซึ่งจะมีกำหนดแล้วเสร็จในปลายปี 2538 และสามารถทำยอดขายโครงการได้มากกว่า 70 % ส่วนโครงการที่สองที่เป็นลักษณะอาคารชุดพักอาศัยเพียงอย่างเดียวเป็นการพัฒนาของกลุ่มบริษัทสารินหรือเพอร์ดีจำกัด ในโครงการสารินเพลส รัชวิภาเป็นอาคารที่มีความสูง 30 ชั้น 330 ยูนิตมีกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จในปลายปี 2538

ทั้งนี้แหล่งข่าวจากบริษัท สารินหรือเพอร์ดี จำกัด กล่าวถึงการจำหน่ายโครงการสารินเพลส ว่าโครงการเกิดผลกระทบจากการที่มีโครงการอาคารชุดขนาดใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่หลายโครงการ อาทิ โครงการศุภลาชัยปาร์คและโครงการตึกข้างแฉับ ที่จะทำให้โครงการขายได้ล่าช้ากว่าปกติ

แต่อย่างไรก็ตามโครงการก็มีจุดเด่น ในส่วนของทำเล พื้นที่ที่อยู่ติดด้านถนนวิภาวดี ที่ย่านใกล้เคียงยังไม่มีอาคารสูงเกิดขึ้นจึงได้เปรียบในเรื่องของพื้นที่ที่ไม่มีความแออัดเหมือนกลุ่มอาคารบริเวณชุมชนแยกลาดพร้าวและบริษัทยังกำหนดราคาขายพื้นที่ไว้ในอัตราตารางเมตรละ 3.1 หมื่นบาทซึ่งยังเป็นราคาที่ต่ำกว่าโครงการข้างเคียง ที่จับกลุ่มเป้าหมายลูกค้าเดียวกันด้วย ขณะที่ช่วงแยกรัชโยธินจนถึงแยกรัชดาลาดพร้าวรูปแบบการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชน ที่เกาะตามแนวนนใหญ่เกิดขึ้นไม่มากนักเนื่องจากพื้นที่ด้านฝั่งขวาของถนน ถูกใช้เป็นที่ทำการศาล สำนักงานอัยการ และที่ตั้งหน่วยงานราชการจนเกือบตลอดแนว ส่วนทางด้านฝั่งขวาของถนนก็ได้ถูกใช้พื้นที่เพื่อเป็นที่ตั้งของกรมพาณิชย์สัมพันธ์ทำให้การพัฒนาที่ดินไปกระจุกตัวอยู่ในซอยเสนานิคม 1 ซึ่งเป็นซอยแยกย่อยของถนนรัชดาที่ใช้เป็นเส้นทางลัดเชื่อมต่อออกไปยังถนนลาดพร้าวได้แทน

สำหรับโครงการที่เข้าไปพัฒนาในช่วงชอยแยกย่อยดังกล่าวเป็นโครงการอาคารชุดเสียส่วนใหญ่ อาทิ โครงการบ้านสวนชน รัชดาภิเษก ที่ขึ้นอาคารชุดพักอาศัย ถึง 13 อาคาร ในเนื้อที่โครงการ 19 ไร่ จำนวนกว่า 672 ยูนิตและโครงการบ้านรัชโยธิน สูง 10 ชั้น จำนวน 211 ยูนิตในบริเวณใกล้เคียงกัน

ดังนั้นการพัฒนาของโครงการอาคารสูงเกิดใหม่ ในถนนช่วงดังกล่าวจึงมีเพียง 2 โครงการ โดยโครงการแรกอยู่ระหว่างการก่อสร้างจนเกือบจะแล้วเสร็จ คือโครงการฟอร์จูน คอมเพล็กซ์เป็นอาคารสำนักงานให้เช่าสูง 20 ชั้น และอาคารชุดพักอาศัยสูง 31 ชั้น 1 อาคาร ของบริษัท ยูนิเวสท์แลนด์ จำกัด (มหาชน) และโครงการที่สองเป็น โครงการยาเบอร์ อเวนิว ซึ่งเป็นอาคารสำนักงานให้เช่าสร้างเสร็จใหม่ สูง 12 ชั้นในอัตราค่าเช่า ตารางเมตรละ 300–400 บาท

#### ลาดพร้าว—สุทธิสาร แหล่งรวมสำนักงาน

ถัดมาในช่วงแยกลาดพร้าว จนถึงแยกสุทธิสาร การพัฒนาที่โดดเด่น และถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของกิจกรรมเดิม ที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่ตั้งของร้านค้าวัสดุก่อสร้างรายย่อยนั้นปรากฏว่า หลังจากบริษัท ปลาทองกระรัต จำกัดได้พัฒนาโครงการอาคารสำนักงานบนดาดฟ้าหรือมีน้อฟิฟิออกมาจำหน่ายและได้รับการตอบรับจากตลาดด้วยดีนั้น ทำให้พื้นที่เปลี่ยนแปลงกลายเป็นย่านแหล่งงานที่สำคัญ จนในปัจจุบันได้เกิดธุรกิจต่อเนื่องในส่วนของบริการแหล่งงาน ในพื้นที่เพิ่มเติม ในส่วนของร้านอาหาร และแหล่งบันเทิงกลางคืน

นอกจากนี้ ที่ย่านมาบริษัท ไอลิมเปียไทย จำกัด ได้ทำการลงทุนพัฒนาที่ดินในโครงการ ไอลิมเปีย ไทย ทาวเวอร์ซึ่งเป็นอาคารสูง 30 ชั้น โดยใช้พื้นที่บางส่วนของอาคาร เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่บริษัท และที่เหลือบางส่วนเป็นพื้นที่ให้เช่า และโครงการยังได้ใส่เทคโนโลยีด้วยการทำให้เป็นอาคารสำนักงานอัจฉริยะ ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมการทำงานของอาคารทำให้ผู้ใช้อาคารสามารถประหยัดพลังงานได้ถึง 40 % จากการใช้พลังงานปกติประจำวันด้วย และทำให้โครงการสามารถจำหน่ายพื้นที่ได้หมดในเวลาไม่นานนัก

ส่วนการพัฒนาในช่วงแยกสุทธิสาร จนถึงแยกห้วยขวาง มีโครงการเมืองไทยภัทรคอมเพล็กซ์ของบริษัทภัทรเรียลเอตเตท จำกัด เกิดขึ้นใหม่เพียงโครงการเดียวซึ่งเป็นโครงการ ที่รวมเอาการพัฒนาในรูปแบบ



แบบอาคารสำนักงานสูง 35 ชั้น อาคารชุด พักอาศัยสูง 10 ชั้น 140 ยูนิต และศูนย์การค้าให้เข้าซึ่งโครงการ ในปัจจุบันได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเกือบจะทำการปิดการขายพื้นที่ทุกส่วนอย่างเป็นทางการได้หมด เกือบ 100 % แล้ว

และจากการเป็นแหล่งที่ตั้ง ของสถานบริการที่เกิดขึ้นอย่างมากมาย และยังเป็นที่ตั้งของโรงแรม ระดับ 5 ดาวถึง 3 แห่ง และห้างสรรพสินค้าอีก 4 แห่งและการเป็นที่ตั้งโครงการของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็น โครงการอู่จอตลอดไฟฟ้ามหานครและโครงการจัดรูปที่ดินเป็นศูนย์การธุรกิจครบวงจรของภาครัฐที่บริเวณ ถนนพระราม 9 ทำให้เป็นปัจจัยเสริมให้เกิดการพัฒนาของภาคเอกชน ในช่วงถนนรัชดา อ.ส.ม.ท เป็น อย่างมาก และโครงการพัฒนาที่เกิดขึ้นมักจะเกิดในรูปแบบอาคารสูงที่มีความสูงเฉลี่ยกว่า 20 ชั้นขึ้นไป ทั้งสิ้น

#### โครงการรัฐปัจจัยสำคัญลงทุนช่วง อ.ส.ม.ท

ซึ่งโครงการดังกล่าวในพื้นที่ที่เกิดขึ้นและอยู่ระหว่างทำการก่อสร้างประกอบด้วยโครงการศรีวิไลเทคทาวเวอร์ ซึ่งเป็นอาคารสูง 47 ชั้น และ 42 ชั้น รวม 2 อาคารที่ตั้งอยู่ด้านบนของห้างสรรพสินค้าโตคิว ที่ถนนตัดใหม่ที่ยิมร่วมมิตร โครงการรัชดาทาวเวอร์เป็นอาคารสำนักงานสูง ๓๗ ชั้นและกลุ่มอาคารเลอคองคอร์ด ที่มีความสูง 18 ชั้น 3 อาคาร เป็นต้น

โครงการต่างๆที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่นและเมื่อนำไปรวมกับโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่เกิดขึ้น ในช่วงถนนเทียมร่วมมิตร และที่บริเวณถนนพระราม 9 บริเวณ สีแยก อ.ส.ม.ท ที่ที่อยู่หลายโครงการแล้ว พบว่าอัตราการแข่งขันของตลาดอาคารสูงจะเป็นไปอย่างค่อนข้างรุนแรงทั้งโครงการที่เพิ่งเริ่มทำการก่อสร้าง และโครงการที่ก่อสร้างจนเกือบจะแล้วเสร็จทั้งโครงการโดยอัตราการจำหน่ายพื้นที่ในกลุ่มอาคารของพื้นที่ จะคิดเฉลี่ยในตารางเมตรละ 4.2 หมื่นบาทสำหรับอาคารสำนักงานซึ่งเป็นอัตราจำหน่ายที่ใกล้เคียงกับ พื้นที่อาคารสำนักงาน ในถนน สุขุมวิท และช่วงถนนอโศก

ทั้งนี้ มีปัจจัยเกื้อหนุนมาจาก การเชื่อมต่อพื้นที่ ที่ออกไปยังถนนพระราม 9 ที่คาดว่าจะ เป็น แหล่งอาคาร สำนักงาน ใหม่ในอนาคตของกทม. และการที่มีโครงการรถไฟฟ้ามหานครมาสร้างสถานีอู่จอตลอดในพื้นที่ข้างเคียงที่บริษัทบางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) ผู้รับสัมปทานสามารถพัฒนาที่ดินเหนือ

อุ้อจอรถไฟฟ้า เป็นศูนย์ธุรกิจครบ วงจรได้อีกด้วย

สำหรับการพัฒนาในเขตถนนอโศกเพชรบุรีตัดใหม่การพัฒนาของพื้นที่ไม่มีการปลูกสร้าง อาคาร สูงเกิดขึ้นเลย เนื่องจากเป็นเขตถนนที่มีระยะทางเพียงไม่กี่กิโลเมตรและยังเป็นแนวผ่านของทางด่วนพิเศษ ระยะที่ 2 ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาที่ดินเป็นอย่างมาก อีกทั้งพื้นที่ในเขตถนนเพชรบุรียังเป็นที่ดิน แปลงใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ใช้เพื่อเก็บพัสดุจักรและขบวนรถไฟที่ไม่ใช้จนมีสภาพรกร้างใน ปัจจุบัน

#### อโศกตึกสูงแน่นอนมีอขายขยพื้นที่

ต่อมาพื้นที่ในเขตถนนอโศกสุขุมวิท จะเป็นอาคารสูงเกิดขึ้นแน่นอนแต่มีพื้นที่ในระยะเวลาที่ไม่ เกิน 10 ปีที่ผ่านมาและหากมองการพัฒนาอหลังของถนนอโศกแต่เดิมจะเต็มไปด้วยบ้านเดี่ยวเนื้อที่มาก ของข้าราชการหรือเศรษฐีเก่าเป็นส่วนใหญ่และจะมีอาคารพาณิชย์กรรม ที่มีความสูงไม่มากนักเกิดขึ้น เกาะตามแนวถนนไม่กี่อาคารเท่านั้น

แต่ต่อมาความเป็นศูนย์ธุรกิจได้แผ่ขยายจากถนนสีลมเข้ามายังพื้นที่สุขุมวิท จนได้รับอิทธิพล และกลายเป็นแหล่งอาคารสำนักงาน ของบริษัทต่างประเทศ และบริษัทร่วมทุน ทำให้บ้านเดี่ยวเนื้อที่มาก ถูกความเป็นย่านธุรกิจเบียดให้ย้ายไปอยู่ชานเมืองแทน ส่วนที่ดินที่มีราคาสูงถูกลื้อได้ถูกแปลงสภาพเป็นอาคาร สูงที่เป็นที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัย และโครงการอาคารสำนักงานในปัจจุบัน

นอกจากนี้ในพื้นที่บางส่วนที่ยังเป็นอาคารพาณิชย์กรรมเก่าสูง 3-4 ชั้น ที่ยังหลงเหลืออยู่บ้าง ไม่มากนักก็ปิดกิจการ และเตรียมการทุบทิ้งเพื่อก่อสร้างเป็นอาคารสูงขึ้นมาแทนเพื่อให้คุ้มกับ มูลค่าที่ดิน

ซึ่งโครงการใหม่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ โครงการ อโศกเพลส เป็นอาคารชุดพักอาศัย สูง 37 ชั้นจำนวน 200 ยูนิต และปัจจุบันได้ดำเนินการ ส่วนของโครงสร้างอาคารก็อบแล้วเสร็จขณะที่ยอด ขายคืบหน้าแล้วกว่า 60 % โดยกำหนดราคาขาย 43,200 บาท ต่อตารางเมตร

โครงการอาคารสำนักงานซีเอ็มไอซี เป็นอาคารเช่า สูง 22 ชั้น และ 32 ชั้น รวม 2 อาคาร

ปัจจุบันก่อสร้างและเข้าใช้พื้นที่อาคารแล้ว โดยโครงการแบ่งพื้นที่ออกเป็นสองส่วนคือพื้นที่เพื่อเป็นอาคารสำนักงานของบริษัทในเครือซีเม็ค ใกล้เคียงกว่า 50 % ของพื้นที่ใช้สอยที่มีกว่า 4,000 ตารางเมตรส่วนพื้นที่ที่เหลือเป็นพื้นที่ให้เช่าในอัตราค่าเช่าพื้นที่ 400 บาทต่อตารางเมตร

และโครงการที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่อะจ่าางบริษัทบริหารการขายข้ามชาติเข้ามาเป็นตัวแทนจำหน่ายให้กับพื้นที่โครงการ ที่พบว่าจะมีบริษัทบริหารการขายดังกล่าวเกือบครบทุกบริษัท เช่น ในโครงการซีเม็ค ที่ช่วงต้นถนนนอโคกก็ได้ บริษัท คอลิเออร์จาตินเป็นผู้การขายให้และโครงการพรภัทรทาวเวอร์ของบริษัท พรภัทรกรุ๊ป ที่เพิ่งเริ่มปรับสภาพพื้นที่ บริเวณสี่แยกถนนรัชดาภิเษก ตัดถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นที่ตัดของห้องอาหารซีฟู๊ดเดิม ก็ให้บริษัทริชาร์ด เอลลิส เป็นผู้บริหารการขายโครงการให้ เป็นต้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### ภาคผนวกที่ 3

#### ประวัติของถนนรัชดาภิเษก

เมื่อต้นปีพุทธศักราช 2514 นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีได้เข้าเฝ้ากราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเรื่องพระราชพิธีรัชดาภิเษก และได้รับกระแสพระราชดำริเรื่องการ จราจรติดขัดเห็นสมควรจัดสร้างถนนเพิ่มขึ้น อาจเป็นถนนวงแหวนรอบ (Ring Road) และถนน ลอย (Elevated Road) เมื่อฯพณฯ นายกรัฐมนตรีกับคณะรัฐมนตรีรับกระแสพระราชดำริแล้วก็พิจารณา เห็นว่าเป็นเรื่องที่จะต้องรีบดำเนินการ จึงเห็นสมควรมอบให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ และทำหุ่น จำลองถนนน้อมเกล้าฯ ถวายให้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทอดพระเนตร

กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติในสมัยนั้น ได้ประชุมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนในขั้นแรก จะก่อสร้างทางช่วงถนนพระรามที่ 4 ถึงถนนเจริญกรุง ถนนมิโฮสวรรค์ – สามแยกท่าพระ ถนนวงศ์สว่าง – ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท – ถนนพระรามที่ 4 นอกนั้นจะใช้ถนนเดิมไปก่อน

ขั้นต่อไปจะได้สร้างถนนลอยจากอโศก – สุขุมวิท และถนนขนานกับจรัญสนิทวงศ์ ถนนที่สร้างใหม่ให้ควบคุมการเข้าออก (Control Access) สำหรับทางที่มีอยู่เดิมที่ยังควบคุมในขั้น ต้นนี้ไม่ได้ จะให้วางแผนที่จะดำเนินการควบคุมในขั้นต่อไป สำหรับบริเวณที่ทางตัดผ่านทางรถไฟ และถนนสายสำคัญให้จัดทำเป็นทางต่างระดับ (Grade Separation) ถนนวงแหวนรอบที่จะทำ ขึ้นนี้ยังไม่แก้ปัญหาคือได้ตลอดจำเป็นต้องจัดทำระบบอีกมาก จึงขอให้สำนักผังเมืองและเทศบาลร่วมกัน พิจารณาวางแผน

---

ทั้งนี้ได้คัดลอกจากบทความเรื่อง "การแก้ปัญหาการจราจร" ในหน้า 4 – 7, ของหนังสือ  
อุตสาหกรรมมหานคร (ปีที่ 12 ฉบับที่ 117 ธันวาคม 2536 ดังนี้ :-

จากนั้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน พุทธศักราช 2514 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ พร้อมด้วยอธิบดีกรมทางหลวง และผู้อำนวยการกองวางแผนกรมทางหลวง ได้เข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ณ พระราชวังไกลกังวลหัวหินได้ความว่า ถนนที่มีพระราชประสงค์ไม่จำเป็นต้องเป็นวงรอบในเบื้องต้น เพราะอาจรอนานเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ที่ดิน ควรให้การจราจรจากภาคตะวันออกไปสู่ภาคใต้ และภาคเหนือได้โดยสะดวกก่อน สมควรสร้างเริ่มแรก คือ

1. จากสี่แยกบางนาหรือสะพานพระโขนงผ่านเข้าเมืองทางถนนพระรามที่ 4 เข้าสู่ทางแยกต่างระดับ (Interchange) ที่แนววงรอบ
2. จากบริเวณทางแยกต่างระดับตามข้อ 1 ลงใต้ตามแนวถนนวงรอบสู่ถนนตากสิน (เพื่อเข้าสู่สายถนนธนบุรี - ปากท่อ) และถนนเพชรเกษมได้ โดยจัดให้มีทางแยกต่างระดับที่แนววงรอบตัดถนนตากสินและสามแยกท่าพระ
3. จากบริเวณทางแยกต่างระดับตามข้อ 1 ขึ้นเหนือตามแนววงรอบเข้าสู่ถนนดินแดง - ดอนเมือง (วิภาวดีรังสิต) ได้โดยมีทางแยกต่างระดับที่จุดแยกบริเวณเหนือทางรถไฟสายตะวันออกและตรงจุดตัดของถนนวงรอบกับสายดินแดง - ดอนเมือง (ทางแยกต่างระดับรัชดาภิเษก - วิภาวดีรังสิต)

ถนนวงรอบนี้ได้รับพระราชทานนามว่า " ถนนรัชดาภิเษก " พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถได้เสด็จทรงวางศิลาฤกษ์ เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2514 เพื่อเป็นที่ระลึกในพระมหากรุณาธิคุณเนื่องในมหามงคลสมัยเสด็จเฉลิมถวัลย์ราชสมบัติมาบรรจบครบ 25 ปี ในวันที่ 9 มิถุนายน พุทธศักราช 2514 ณ บริเวณแนวถนนตัดจากสะพานกรุงเทพ ผ่านถนนเจริญกรุง ซึ่งในขั้นแรกกรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ ต่อมา ได้โอนงานให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการ เมื่อปี พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา

#### ลักษณะโดยทั่วไปของถนนรัชดาภิเษก

เป็นถนนวงแหวนหรือวงรอบสร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างชานเมืองด้านหนึ่ง ไปสู่ชานเมืองอีกด้านหนึ่งโดยไม่ต้องผ่านใจกลางเมืองที่มีการจราจรคับคั่ง

ถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนสายประธานที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบโครงข่ายถนนใน  
ฝั่งเมืองกรุงเทพมหานคร โดยทั่วไปจะเป็นทางระดับดินที่มีเขตทางกว้าง 24–50 เมตร โดยแบ่งเป็น 2 ทิศ  
ทาง ทิศทางละ 2–4 ช่องจราจร มีเกาะกลาง ไฟฟ้าแสงสว่างสองข้างทางจะมีทางเท้าที่กว้างพอสร้าง  
ท่อระบายน้ำ และปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่นตลอดสาย

เพื่อให้ถนนรัชดาภิเษกเป็นเส้นทางที่สะดวกในการจราจร กรุงเทพมหานครได้เตรียมข่งหา  
สำหรับรถประจำทางไว้ด้วย นอกจากนี้ได้พิจารณากำหนดการใช้ที่ดินให้เหมาะสมและไม่เป็นปัญหาแก่  
การจราจร จึงกำหนดห้ามสร้างอาคารบางประเภท ( โดยออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนด  
บริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือ เปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนรัชดาภิเษก  
ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสามเสน นอก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง และแขวงลาดยาว เขตบาง  
เขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528)

#### เส้นทางของถนนรัชดาภิเษก

เริ่มจากแยกท่าพระตัดผ่านถนนตากสินข้ามสะพานกรุงเทพ ๑ ตัดผ่านถนนเจริญกรุง  
สาธุประดิษฐ์ นางลิ้นจี่ บริเวณท่าเรือคลองเตยผ่านถนนพระรามที่ 4 เข้าไปในที่ดินของโรงงานยาสูบ  
ผ่านถนนสุขุมวิทไปตามแนวลนนอโคก ผ่านถนนลาดพร้าว ผ่านถนนพหลโยธิน วิวภาตี่รังสิต ผ่าน  
ถนนประชาชื่นไปตามแนวลนนวงศ์สว่าง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับถนนเจริญสินทวงศ์ และไป  
ตามแนวลนนเจริญสินทวงศ์จนถึงสามแยกท่าพระ มีความยาวตลอดสายประมาณ 45 กิโลเมตร ใช้เส้น  
ทางเดิมยาวประมาณ 18 กิโลเมตร เป็นเส้นทางใหม่ยาวประมาณ 27 กิโลเมตร ในจำนวนนี้ใช้ที่ดิน  
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งสำรองไว้สำหรับวางรางรถไฟสายตะวันออกยาวประมาณ 7.5 กิโล  
เมตร ใช้ที่ดินของการท่าเรือ โรงงานยาสูบ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินเวนคืนจากเอกชน นอกจากนี้จะต้อง  
ขยายและปรับปรุงถนนเดิมบางช่วงเพื่อให้ได้มาตรฐานตลอดสาย

#### 1. ช่วงที่ใช้เส้นทางถนนเดิม

##### 1.1 ช่วงจากถนนตากสินไปตามถนนมไหสวรรค์ข้ามสะพานกรุงเทพถึงถนนเจริญ



ความยาวประมาณ 1.5 กิโลเมตร

1.2 ช่วงจากแยกท่าพระ ไปตามถนนเจริญสุขนิทวงศ์ข้ามสะพานพระราม 6 และไปตามถนนวงศ์สว่างถึงถนนกรุงเทพนนทบุรี ความยาวประมาณ 14.5 กิโลเมตร

1.3 ช่วงจากสี่แยก อสมท. ไปตามถนนอโคติดินแดง ตัดผ่านถนนเพชรบุรีตัดใหม่ถึงถนนสุขุมวิท ความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร

## 2. ช่วงที่ต้องสร้างใหม่

2.1 ช่วงจากถนนเจริญกรุงถึงคลองวัดโทร มีความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อเดือนมกราคม 2520 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 30 ล้านบาท (ก่อสร้างพร้อมกับถนนพระรามที่ 3)

2.2 ช่วงจากคลองวัดโทรถึงถนนนางลิ้นจี่ มีความยาวประมาณ 3.5 กิโลเมตร อยู่ภายใต้ความควบคุมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2530 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 112 ล้านบาท

2.3 ช่วงจากถนนนางลิ้นจี่ถึงถนนสุนทรโกษา มีความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2521 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 56 ล้านบาท

2.4 ช่วงจากถนนสุขุมวิทถึงถนนสุนทรโกษา มีความยาวประมาณ 2.4 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2531 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 128 ล้านบาท

2.5 ช่วงจากถนนลาดพร้าวถึงสี่แยก อสมท. มีความยาวประมาณ 5.6 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2524 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 159 ล้านบาท

2.6 ช่วงจากถนนวิภาวดีรังสิต-พหลโยธิน-ลาดพร้าว มีความยาวประมาณ 4 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2522 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 63 ล้านบาท

2.7 ช่วงจากถนนตากสินถึงสามแยกท่าพระ มีความยาวประมาณ 3.2 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2530 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 171 ล้านบาท

2.8 ช่วงจากแยกวงศ์สว่างถึงคลองเปรมประชากร มีความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531 ใช้งบประมาณการก่อสร้าง 57 ล้านบาท

2.9 ช่วงจากคลองเปรมประชากรถึงถนนวิภาวดีรังสิต (โครงการทางแยกต่างระดับ

รัชดาภิเษก-วิภาวดีรังสิต) ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายที่ทำให้วงแหวนรัชดาภิเษกครบวงรอบ ได้เปิดการจราจร เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2536 และได้เปิดการจราจรทั้งหมดเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2536

#### การปรับปรุงเส้นทางเดิมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของถนนรัชดาภิเษก

1. ช่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรมโยธาธิการได้ก่อสร้างสะพานพระรามที่ 7 แทนสะพานพระรามที่ 6 ซึ่งใช้ร่วมกับทางรถไฟและมีเพียง 2 ช่องจราจร ได้เปิดการจราจรไปเมื่อเดือนสิงหาคม 2535 ส่วนสะพานกรุงเทพ 7 ซึ่งมี 4 ช่องจราจร กรมโยธาธิการ ก็ก่อสร้างสะพานคู่ขนานอีกหนึ่งสะพานในเร็ว ๆ นี้ โดยออกแบบให้สร้างข้ามถนนเจริญนคร และถนนตากสินด้วย
2. ช่วงจากสะพานพระรามที่ 7 ถึงแยกวงศ์สว่างได้ทำการปรับปรุงขยายให้เต็มเขตทางเป็น 6 ช่องทางจราจร โดยใช้งบประมาณการก่อสร้าง 65 ล้านบาท
3. ช่วงถนนเอโคก มีพื้นผิวจราจร 4 ช่องทาง กรุงเทพมหานครกำลังพิจารณาการก่อสร้างเป็นถนนยกระดับ หรืออุโมงค์ เพื่อเพิ่มความจุอีกอย่างน้อย 3 ช่องทางจราจร
4. ช่วงถนนเจริญสุขนิทวงศ์ กรมโยธาธิการกำลังจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาทำการสำรวจและออกแบบทางขนานสายใหม่เพื่อแบ่งเบาการจราจรในถนนเจริญสุขนิทวงศ์ และเสริมโครงข่ายถนนให้ดียิ่งขึ้น
5. ทางแยกที่สำคัญในแนวถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกซึ่งเปรียบเสมือนคอขวดของการจราจร เช่น ที่แยกท่าพระ บางพลัด วงศ์สว่าง ประชาณุกุล วิภาวดี รัชโยธิน ถาดพร้าว เพชรบุรีตัดใหม่ เป็นต้น บางแห่งอยู่ในโครงการที่จะปรับปรุงเป็นสะพานและอุโมงค์ บางแห่งยังมีปัญหาติดโครงการอื่น

#### การก่อสร้างช่วงสุดท้าย

ช่วงสุดท้ายของถนนรัชดาภิเษก คือ ช่วงถนนวิภาวดีรังสิต ถึงคลองเปรมประชากรยังขาดการต่อเชื่อมถึงกัน เพื่อให้มีการต่อเชื่อมถึงกัน กรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ทำการศึกษาสำรวจและออกแบบก่อสร้างถนนรัชดาภิเษกช่วงสุดท้ายดังกล่าว และว่าจ้างบริษัท ซีวิลเอ็นจิเนียริง จำกัดเป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้าง โดยมีบริษัท เอสทีเอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีแอนด์ ซิกน่า จำกัด เป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมการ

ก่อสร้างทางแยกต่างระดับรัชดาภิเษก-วิภาวดีรังสิต โดยได้รับงบประมาณการก่อสร้างจากรัฐบาลครั้ง  
หนึ่ง และจากกรุงเทพมหานครอีกครั้งหนึ่ง

การก่อสร้างช่วงสุดท้ายนี้ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยและเปิดใช้เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม  
2536 และแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดยานนั้นได้เป็นอย่างดี

### สรุป

#### ระบบโครงข่ายถนนในเมืองที่เป็นระบบวงรอบ (Ring Road)

ซึ่งพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลปัจจุบันได้มีพระราชดำริเมื่อต้นปี พ.ศ. 2514 กว่าจะดำเนินการ  
การก่อสร้างครบวงรอบ ต้องใช้เวลานานถึง 20 ปีเศษ มีค่าก่อสร้างประมาณ 1,660 ล้านบาท ซึ่ง  
ยังไม่รวมถึงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รื้อถอนอาคาร สะพานข้ามทางแยก สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

#### ประโยชน์ของถนนรัชดาภิเษก

การที่ได้กำหนดเส้นทางให้เป็นวงรอบ รวมทั้งการกำหนดลักษณะของเส้นทางและขนาด  
ของแนวทาง ตลอดจนการกำหนดมาตรการควบคุมการก่อสร้างอาคารสองข้างทางและทางเข้า-ออก  
ก็ด้วยวัตถุประสงค์ที่จะให้ถนนเส้นนี้อำนวยความสะดวกในการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูง

ฉะนั้นเมื่อได้สร้างถนนสายนี้ขึ้นแล้ว จะทำให้รถยนต์สามารถเดินทางไปเหนือ ใต้  
ตะวันออก หรือตะวันตกได้ โดยใช้ถนนรัชดาภิเษกเป็นทางผ่าน ทำให้ไม่ต้องเข้าสู่กลางเมืองที่มีการ  
จราจรที่คับคั่ง

ในขณะเดียวกัน ยวดยานจากภายในใจกลางเมืองที่ประสงค์จะออกไปชานเมืองด้านใด  
ก็สามารถใช้ถนนสายนี้ไปสู่จุดหมายได้อย่างสะดวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2526). กฎหมายก่อสร้าง สัญญาและบทบัญญัติว่าด้วยการก่อสร้าง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ฟิสส์เซ็นเตอร์.

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2529). กฎหมายก่อสร้างสัญญาและบทบัญญัติว่าด้วยการก่อสร้าง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ฟิสส์เซ็นเตอร์.

กฎหมายควบคุมธุรกิจที่ดินและก่อสร้าง. ประมวลกฎหมายธุรกิจที่ดินและก่อสร้างอาคาร. กรุงเทพมหานคร : สมาคมสินเชื่อผู้อยู่อาศัย, 2536.

กรุงเทพมหานครกับปัญหาที่ต้องแก้ไข. อุลสารกรุงเทพมหานคร. 120 (มีนาคม 2537):6

กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร . คำนำ. มาตรการทางการผังเมืองของกรุงเทพมหานครและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.

การแก้ปัญหาการจราจร. อุลสารกรุงเทพมหานคร. 117(ธันวาคม 2537) : 4-7.

แก้วสรร อติโพธิ . กฎหมายกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในภาคเกษตรกรรม . เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง กฎหมาย : เสริมหรือถ่วงการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ? เสนอที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 14-15 กุมภาพันธ์ 2533. (อัดสำเนา)

กิ่งอ้อ เล่าสง . โครงการตรวจมลพิษทางอากาศ บทพิสูจน์คุณภาพชีวิตคนเมืองหลวง. กรุงเทพธุรกิจ (22 กุมภาพันธ์ 2538) : 3.

โกเมท ทองัญญาชัย . ข้อสังเกตเชิงกฎหมายเกี่ยวกับ "รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม." วารสารกฎหมายสิ่งแวดล้อม 1 (มกราคม 2538) : 40-42.

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนรัชดาภิเษกทั้งสองฟากในท้องที่แขวงสามเสนนอก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง และแขวงลาดยาว เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528.  
ราชกิจจานุเบกษา 48 (17 เมษายน 2528).

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมการก่อสร้าง พ.ศ. 2522. กฎหมายก่อสร้าง สัญญา และบท

บัญญัติว่าด้วยการก่อสร้าง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ฟิลิปส์เซ็นเตอร์.

จรัส กาญจนขจิต. กฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์  
วิญญูชน , 2536.

จำลอง อติกุล. ปัญหาในการพัฒนาเมืองและแนวทางแก้ไข. เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง  
การจัดรูปที่ดินในเมืองในประเทศไทย ครั้งที่ 1 28 กุมภาพันธ์ 2533. (อัดสำเนา)  
ชัยสิทธิ์ ด่านกิติกุล. ตกแต่งต้นไม้ริมถนนกับความสวยงามของเมือง. กรุงเทพธุรกิจ (29 พฤศจิกายน  
2537) : 3.

เดชา บุญล้ำ. ภูมิทัศน์ชุมชนพักอาศัย. เอกสารในการสัมมนาเชิงวิชาการ เรื่อง แนวคิดภูมิ  
สถาปัตยกรรมกับโครงการที่อยู่อาศัย เสนอที่ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ 28 ตุลาคม  
2537 (อัดสำเนา)

นิคม ปราชญ์นคร. กฎหมายและระเบียบควบคุมอาคารพร้อมด้วยกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง.  
กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรไทย, 2524.

บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. ข้อเสนอเชิงกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ. เอกสารในการ  
สัมมนา เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน  
เสนอที่โรงแรมสยามซิตี้ 9-10 กุมภาพันธ์ 2538. (อัดสำเนา)

บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ. กฎหมายกับบทบาททางเศรษฐกิจของรัฐ : ปัญหาเกี่ยวกับกระบวนการนิติบัญญัติ  
และการบังคับใช้กฎหมาย. เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง กฎหมาย : เสริม  
หรือถ่วงการพัฒนาเศรษฐกิจไทย? เสนอที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 14-15 กุมภาพันธ์  
2533. (อัดสำเนา)

ประกาย พูลทรัพย์. ที่ปรึกษาฝ่ายประเมินราคาหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์. สัมภาษณ์,  
15 ธันวาคม 2537.

ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย. การกระจายรายได้ในประเทศไทย : สถานภาพปัจจุบัน และ  
แนวทางแก้ไข. ในบทความวิชาการวิเคราะห์นโยบายเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร :  
ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2536.

- พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 . ราชกิจจานุเบกษา 80 (14 พฤษภาคม 2522).
- พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518. ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ 33 (13 กุมภาพันธ์ 2518).
- พระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2525. ราชกิจจานุเบกษา 33 (5 มีนาคม 2525).
- พระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 ราชกิจจานุเบกษา 10 (14 กุมภาพันธ์ 2535).
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 . ราชกิจจานุเบกษา 52 (18 เมษายน 2535).
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 . กฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2536.
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 .ราชกิจจานุเบกษา 37 (4 เมษายน 2535).
- กานูพันธ์ ชัยรัต . ชุมชนเมืองใหม่ แผลมฉบับ หนุทดลองยา "ผังเมืองเฉพาะ". เรียลเอสเตทและคอนสตรัคชั่น 1/8 (เมษายน 2538) : 25.
- ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการขออนุญาตตัดหินทางเท้าในที่สาธารณะ พ.ศ.2522 คู่มือประชาชนกทม.60. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ทวีการพิมพ์ , 2531.
- เร็กซ์ดี สุทวาทิน . บทบาทและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาเมือง. เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐศาสตร์ภูมิภาค และเมือง หน่วยที่ 8-15 . พิมพ์ครั้งที่ 3 นนทบุรี : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช , 2530.
- วิวัฒน์ โชติเลอศักดิ์ . แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับประชากรความจำเริญทางเศรษฐกิจกับคุณภาพสิ่งแวดล้อม. เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐศาสตร์สวัสดิการสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 8-15 . พิมพ์ครั้งที่ 3 นนทบุรี : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช , 2533.
- วิชณุ เครืองาม . กฎหมายกับสภาพบังคับ . เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายกับการเปลี่ยนแปลงของสังคม หน่วยที่ 1-7. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช , 2533.
- อมร ฉันทสมบุรณ์ . Law Enforcement . วารสารกฎหมายปกครอง 3 (เมษายน 2533): 11.



ภาษาอังกฤษ

Gakenheimer , R., et al. Strategic planning for Metropolitan Bangkok .Bangkok : City  
planning division Bangkok Metropolitan Administration , 1995 .

(Mimeographed)

Hopfenbeck , W .The green management revolution. 2<sup>nd</sup> ed. London : Prentic Hall,  
1993.

Irving J.Slon . Environment and the law . New York : Ocean Publication , 1971.

Roger W. Findlely and Daniel A.Farber .Environmental law cases and materials St.Paul,  
Minesta : West Publishing Co.,, 1981.

Organization for economic co-operation and development. Economic instruments for  
environmental protection. Paris : DEDC Publication , 1989.

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียน

นายยงยุทธ ตริรัตน์พิทักษ์ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2520 ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปีการศึกษา 2530 และปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต (บริหารธุรกิจ) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2530 ปัจจุบัน ดำรงตำแหน่ง ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายบริหาร บริษัท สุโกศล มาสต้า จำกัด



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย