

บทที่ 3

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

การศึกษาเรื่องศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ เป็นข้อมูลที่ช่วยให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการตั้งศูนย์คมนาคมฯ รวมถึงพื้นที่โดยรอบที่ได้รับการพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 การขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร

จากการเติบโตของเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานครในปัจจุบันพบว่า ประชากรที่อยู่อาศัยในส่วนกลางของกรุงเทพมหานครลดลง ศูนย์กลางการค้าและสำนักงานได้ขยายตัวออกไปรอบนอก การขยายตัวของย่านที่อยู่อาศัยชานเมืองจะขยายไปทางแนวตะวันออกและเหนือ ประกอบกับการวางแผนและนโยบายการพัฒนาเมืองและพัฒนาพื้นที่ โดยมีการกำหนดให้มีการพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคต จึงจำเป็นที่กรุงเทพมหานคร จะต้องมีการประหยัดพลังงานเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะลดค่าใช้จ่ายทางด้านสังคม และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับนานาชาติ ด้วยเหตุนี้ต้องพิจารณาการจำกัดจำนวนรถ อีกทั้งกรุงเทพมหานคร มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในพื้นที่มากกว่าร้อยละ 50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และมีประชากรมากถึงร้อยละ 20 ของประชากรทั้งประเทศ จึงต้องมีความมั่นใจว่ากรุงเทพมหานคร ต้องมีการเติบโตด้วยการจัดการที่เหมาะสมเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ การใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางจึงเป็นการช่วยผลักดันการพัฒนาเมือง เป็นวิธีการหนึ่งที่ได้ผลในการทำให้การพัฒนาเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ส่วนที่ช่วยในการพัฒนา คือ แนวเส้นทางรถไฟฟ้า สถานี จุดถ่ายเทผู้โดยสาร และระบบรถโดยสารประจำทางที่มาป้อนผู้โดยสาร จึงได้มีโครงการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครขึ้น

3.2 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร (URMAP)

3.2.1 ความเป็นมา

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการจัดทำแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร (URMAP) ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จใน

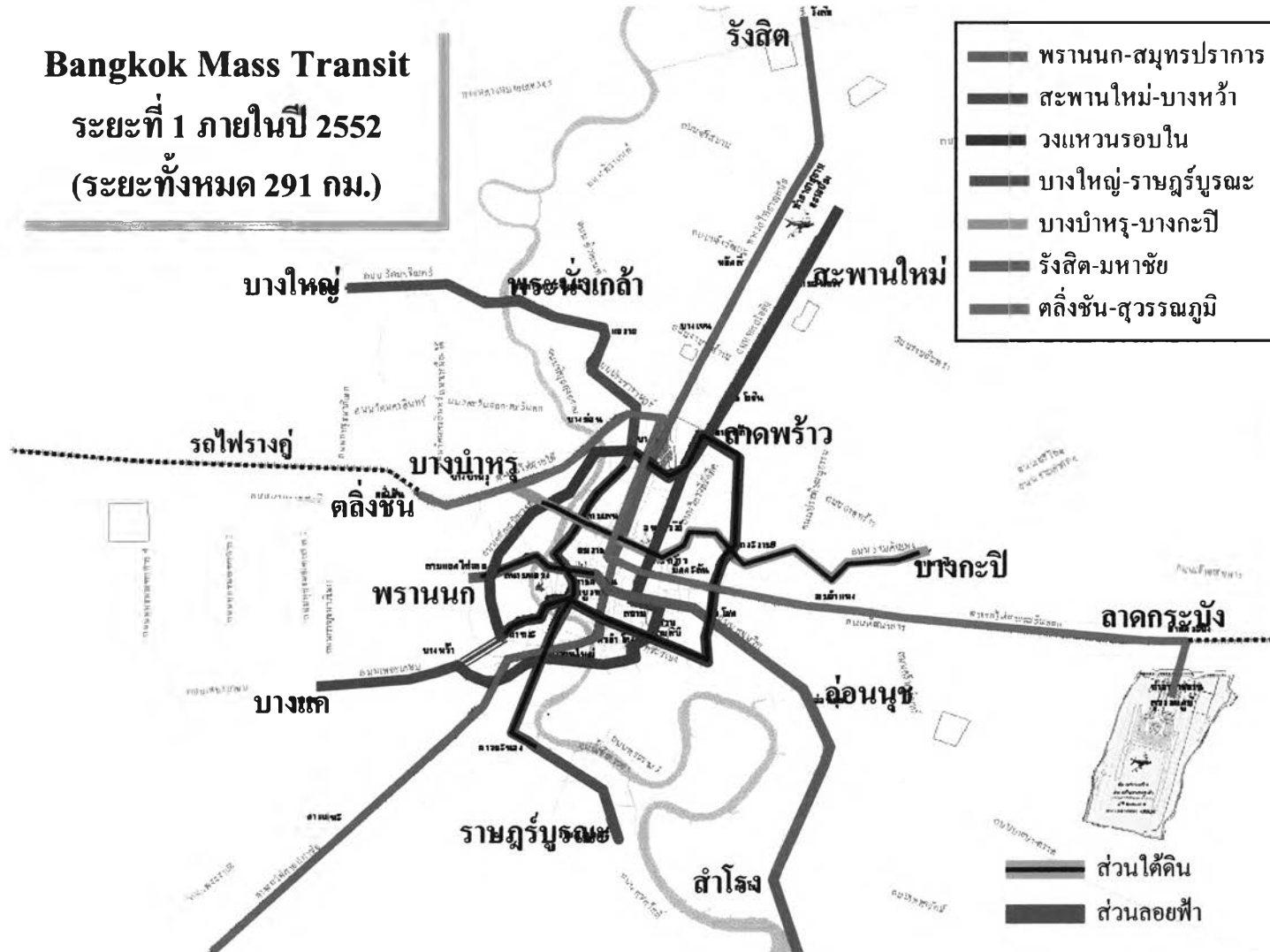
ปี 2545 เพื่อกำหนดระบบรางขนส่งมวลชนที่จำเป็นสำหรับกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะเวลา 20 ปี ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป เช่น สภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยในปี 2540 กระทบกับปริมาณการเดินทางและความสามารถในการลงทุนของรัฐบาลและเอกชน การยกเลิกโครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นโครงข่ายหลักและสัมพันธ์กับการพัฒนาเมือง

จากผลการศึกษาของ URMAP ได้เสนอแนะการดำเนินงานของโครงการ ออกเป็น 3 ระยะ โดยการคาดการณ์การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งมวลชน ภายในระยะที่ 2 (ภายในปี พ.ศ.2564) ระยะทางรวมประมาณ 382 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ระยะที่ 1 (ปี 2545-2554) ดำเนินโครงการดังนี้

- (1) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง จากรังสิตถึงสนามบินสุวรรณภูมิ และจากหัวลำโพงถึงศูนย์การขนส่งกรุงเทพด้านใต้
- (2) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียว จากอ่อนนุชถึงสมุทรปราการจากสะพานตากสินถึงถนนเพชรเกษม จากหมอชิตถึงดอนเมือง
- (3) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน จากหัวลำโพงถึงบางแคและสายวงแหวนจากบางซื่อถึงท่าพระ
- (4) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีส้ม จากโรงซ่อมบำรุงห้วยขวางถึงมีนบุรีแต่จากนโยบายของทางภาครัฐ จะส่งผลให้การขนส่งมวลชนระบบรางระยะที่ 1 ต้องแล้วเสร็จภายใน 6 ปี

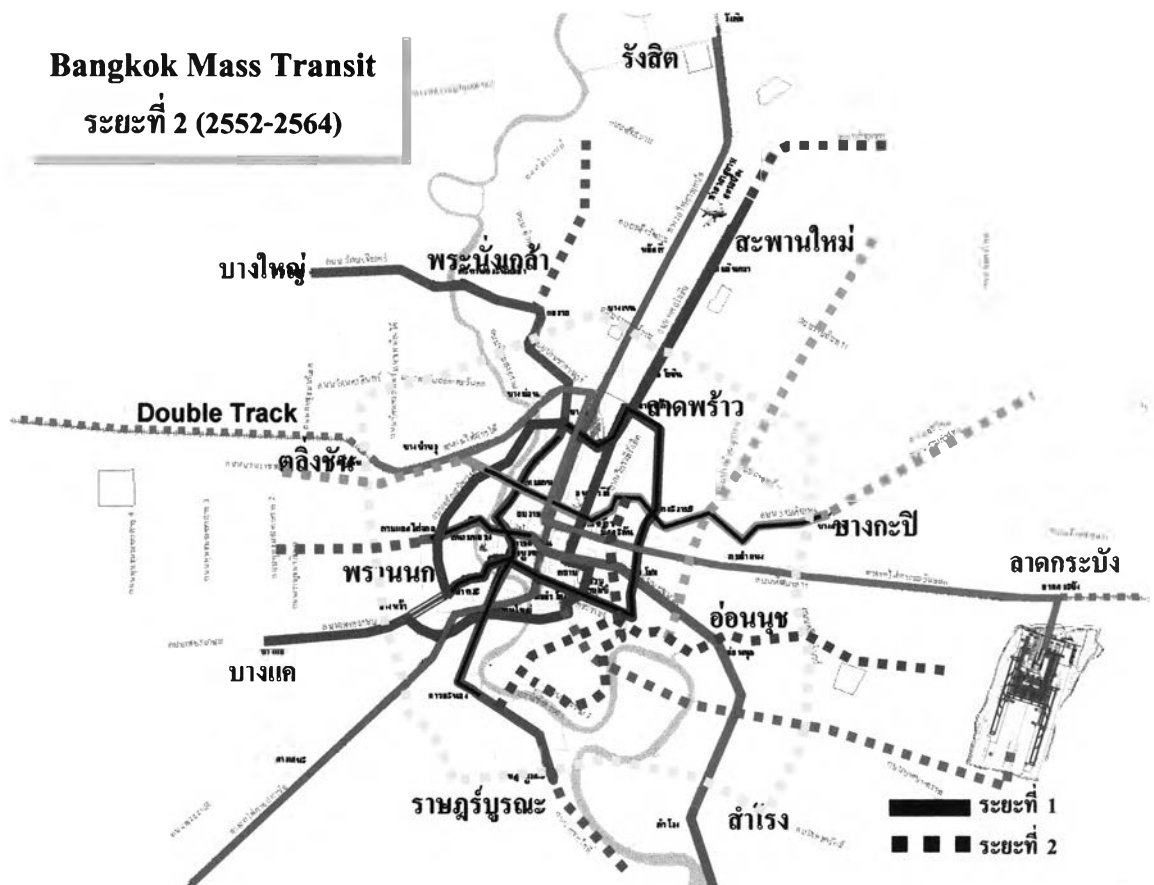
Bangkok Mass Transit
ระยะที่ 1 ภายในปี 2552
(ระยะทั้งหมด 291 กม.)



รูปที่ 3.1 สรุปรคองข่ายระบบบรารระยะเร่งค้วน 6 ป

ระยะที่ 2 (ปี 2555-2564) ดำเนินโครงการดังนี้

- (1) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง จากศูนย์การขนส่งกรุงเทพด้านใต้ถึงสมุทรสาครและจากบางซื่อถึงตลิ่งชัน
- (2) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียว จากพระราม 1 ถึงปิ่นเกล้า
- (3) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินในวงแหวนด้านใต้จากท่าพระถึงคลองเตย และจากบางซื่อถึงพระนั่งเกล้า
- (4) รถไฟฟ้าสายสีส้มจากโรงซ่อมบำรุงห้วยขวางถึงสำโรง



รูปที่ 3.2 แนวความคิดโครงข่ายระบบรางที่จะเปิดให้บริการภายในปี 2564

ระยะที่ 3 (หลังปี 2564) ดำเนินโครงการดังนี้

- (1) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียวจากดอนเมืองถึงลำลูกกา
- (2) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินจากพระนั่งเกล้าถึงบางบัวทอง
- (3) รถไฟฟ้าสายสีเหลือง จากลาดพร้าวผ่านบางกะปิถึงสำโรง

นอกจากนี้ จากทางกรุงเทพมหานครที่ได้มีการจัดทำร่างผังเมืองรวมฉบับใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 2 พ.ศ. 2547) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ ส่งเสริมให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองนำอยู่ โดยการพัฒนาบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้พอเพียงและได้มาตรฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการวางผังเพื่อส่งเสริมความสะดวกสบายในการคมนาคมขนส่ง โดยพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งมีข้อสังเกตในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ดังนี้

ปัจจุบันกรุงเทพฯ มีปัญหาการจราจรค่อนข้างมาก เมื่อผังเมืองฉบับใหม่ มุ่งจะแก้ไขโดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ให้เชื่อมโยงกับทุกพื้นที่ที่มีศักยภาพที่กรุงเทพฯ ได้กำหนดให้มีการพัฒนาเป็นชุมชนเมืองในอนาคต ได้แก่ ศูนย์ชุมชนตากสิน ศูนย์ชุมชนพหลโยธิน และศูนย์ชุมชนมักกะสัน

และร่างผังเมืองรวมฉบับใหม่ ยังได้นำเอาผลการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกทม. และพื้นที่ต่อเนื่อง ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มาประกอบในการร่างแผนโครงข่ายคมนาคมขนส่งของผังเมืองรวม เพื่อประกอบเป็นโครงข่ายคมนาคมและรองรับการพัฒนาในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้าด้วย ส่วนในด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยนั้น เนื่องจากพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออก และตะวันตกมีความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างต่ำ ประกอบกับการมีพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน จึงมีความเหมาะสมที่จะทำการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความต้องการด้านที่อยู่อาศัยทั้งในระดับความหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย โดยในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวได้มีการพัฒนาศูนย์พาณิชยกรรมและศูนย์ชุมชนชานเมืองขึ้น เพื่อเป็นการรองรับประชากรและให้บริการแก่พื้นที่บริเวณดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันก็ยังคงรักษาพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม เพื่อเป็นแหล่งรองรับและระบายน้ำ ตลอดจนเป็นแหล่งอาหารของพื้นที่

แต่ถึงอย่างไรก็ตามการเชื่อมโยงแหล่งที่อยู่อาศัยชานเมืองเข้ามาในตัวเมือง จะไม่สามารถประสบผลสำเร็จได้ หากยังไม่มีโครงข่ายการสัญจรที่เป็นระบบ ดังนั้น ผังเมืองรวมฉบับใหม่จึงมีการเตรียมการขยายโครงข่ายออกไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร เพื่อความสะดวกต่อการเดินทางของประชาชน และช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง

ทางเข้าออกในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีการวางแผนการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้า และโครงการรถไฟฟ้าวงแหวนชานเมืองกรุงเทพฯ ให้เป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาชุมชนชานเมือง ชุมชนเมืองใหม่ และศูนย์ธุรกิจในอนาคต ให้กระจายออกไปอย่างเป็นระบบเพื่อลดความแออัดภายในเมืองและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางฯ (URMAP) ที่เสนอแนะให้มีสถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทาง (Inter-modal Station) เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายระบบการเดินทางสู่พื้นที่อื่นๆ ได้โดยสะดวก

3.2.2 ปริมาณผู้โดยสาร¹

จากผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1 และ 3.2 ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบรางปี พ.ศ. 2553

ที่	ระบบราง	ตอน	ระยะทาง (กม.)	ผู้โดยสารรวม (เที่ยว/วัน)	ผู้โดยสาร/กม. (เที่ยว/กม./วัน)	ผู้โดยสาร-กม. (เที่ยว-กม./วัน)	ระยะการเดินทางเฉลี่ย (กม.)
1	สายสีเขียวอ่อน	พหลโยธิน-สมุทรปราการ	33	680,470	20.620	5,706,652	8.39
2	สายสีเขียวเข้ม	สะพานใหม่-บางหว้า	33	606,023	18.364	3,652,303	6.03
3	สายสีน้ำเงิน	วงแหวนรอบใน	40	934,479	23.598	4,419,865	4.73
		บางแค-ท่าพระ	8	112,662	14.824	560,471	4.97
4	สายสีม่วง	บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ	40	462,895	11.719	3,114,887	6.73
5	สายสีส้ม	บางนา-บางกะปิ	24	319,107	13.408	2,452,333	7.68
6	สายสีแดงเข้ม	รังสิต-มหาชัย	65	797,859	12.275	8,520,884	10.68
7	สายสีแดงอ่อน	คลังชัน-สุวรรณภูมิ	50	682,225	13.727	6,413,088	9.40
รวม			291	4,595,720	15,782	34,840,483	7.58

จากตารางสรุปได้ว่า ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเปิดให้บริการของระบบราง มีผู้โดยสารทั้งหมด 4,595,720 เที่ยว/วัน โดยมีจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสูงสุด ประมาณ 1,047,000 เที่ยว/วัน โดยรวมดอหวงแหวนรอบใน และดอหวงบางแค-ท่าพระเข้าด้วยกัน คิดเป็นร้อยละ 22.8 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีแดงทั้งเข้มและอ่อนมีปริมาณผู้โดยสารอยู่ในช่วงระหว่าง 600,000-800,000 เที่ยว/วัน ส่วน

¹ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ หน้า 4-14 ถึง 4-16

รถไฟฟ้าสายสีส้มมีปริมาณผู้โดยสารน้อยที่สุดประมาณ 319,000 เที่ยว/วัน คิดเป็นอัตราร้อยละ 6.9 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด

สำหรับปริมาณผู้โดยสารต่อ กม. โดยเฉลี่ยของทั้งระบบมีปริมาณ 15,782 เที่ยว/กม./วัน โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีปริมาณสูงสุดคือประมาณ 24,000 เที่ยว/กม./วัน และรองลงมาคือรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนรถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีส้มและสีแดงทั้งเข้มและอ่อนมีปริมาณใกล้เคียงกันคืออยู่ในช่วงระหว่าง 11,700 ถึง 13,700 เที่ยว/กม./วัน ถึงแม้ว่ารถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มและอ่อนจะมีปริมาณผู้โดยสารสูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีส้มและสีม่วง ก็ตาม แต่เนื่องจากเส้นทางมีระยะทางมากกว่าถึงเท่าตัว จึงทำให้ปริมาณผู้โดยสาร/กม. มีปริมาณใกล้เคียงกัน

เมื่อพิจารณาถึงระยะการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารระบบรางจะเห็นได้ว่าผู้โดยสารระบบรางมีระยะเดินทางโดยเฉลี่ย 7.58 กม. ต่อ 1 เที่ยว 13.11 กม. ต่อ 1 การเดินทาง โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีระยะการเดินทางน้อยที่สุดคือ 4.73 กม. ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนซึ่งแนวเส้นทางตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีอื่นๆ ทุกสาย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนไปใช้รถไฟฟ้าสายสีอื่นได้เร็วขึ้น ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีแดงมีระยะการเดินทางเฉลี่ยสูงสุดคือ 10.68 กม. เนื่องจากระยะทางของเส้นทางมีความยาวมากที่สุด และแนวเส้นทางส่วนใหญ่จะอยู่ภายนอกวงแหวนรัชดาภิเษก หรือวงแหวนของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ตารางที่ 3.2 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบรางปี พ.ศ. 2564

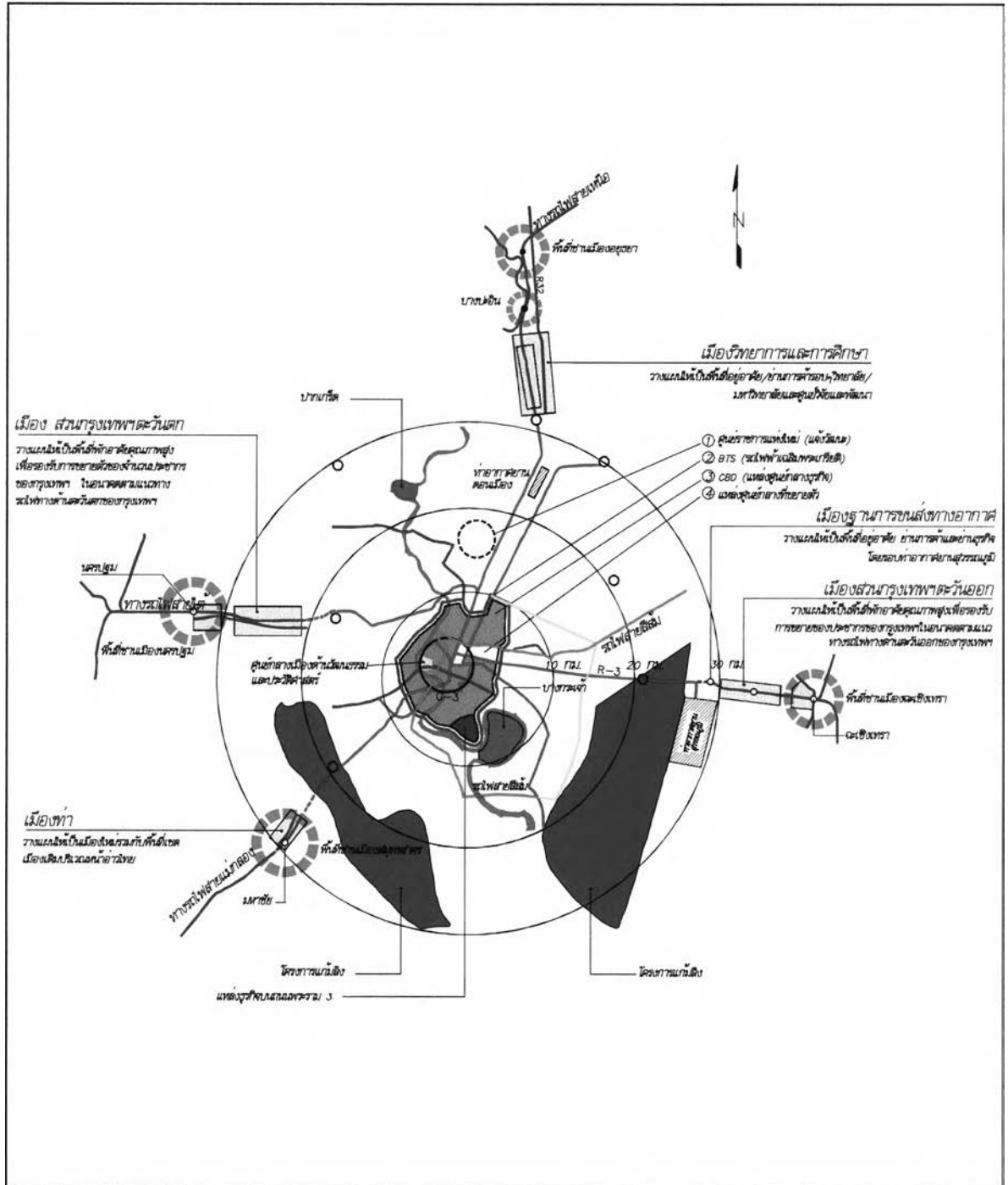
ที่	ระบบราง	ตอน	ระยะทาง (กม.)	ผู้โดยสารรวม (เที่ยว/วัน)	ผู้โดยสาร/กม. (เที่ยว/กม./วัน)	ผู้โดยสาร-กม. (เที่ยว-กม./วัน)	ระยะการเดินทาง เฉลี่ย (กม.)
1	สายสีเขียวอ่อน	พารานก-สมุทรปราการ	33	1,098,200	33,279	8,921,707	8.12
2	สายสีเขียวเข้ม	สะพานใหม่-บางหว้า	33	1,193,590	36,169	8,297,464	6.95
3	สายสีน้ำเงิน	วงแหวนรทบีโน	40	1,834,264	46,320	8,238,382	4.49
		บางกะเจ้า-ท่าพระ	8	220,922	29,069	1,078,878	4.88
4	สายสีม่วง	บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ	40	909,924	23,036	6,495,392	7.14
5	สายสีส้ม	บางกอก-บางกะปิ	24	585,292	24,592	4,531,011	7.74
6	สายสีแสดเข้ม	รังสิต-มหาชัย	65	1,393,638	21,441	14,664,901	10.52
7	สายสีแสดอ่อน	คลังชัน-สุวรรณภูมิ	50	1,385,709	27,881	14,010,793	10.11
รวม			291	8,621,539	29,607	66,238,528	7.68

สำหรับผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2564 โดยยังไม่พิจารณา ระบบโครงข่ายถนนหรือทางด่วนที่เกิดขึ้นในอนาคตตามแผนการดำเนินงานของหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาพบว่าปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 8,622,000 เที่ยว/วัน คิด เป็นอัตราการเพิ่มเฉลี่ยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 เท่ากับ 7.2% ต่อปี โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ยังคงมีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดประมาณ 2,055,000 เที่ยว/วัน คิดเป็นอัตราร้อยละ 23.9 ของ ปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด และเมื่อพิจารณาถึงปริมาณผู้โดยสารต่อกม. ของทั้งระบบเพิ่มขึ้นเป็น 66,239,000 เที่ยว/กม./วัน คิดเป็นอัตราการเพิ่ม 7.4% ต่อปี ในขณะที่ระยะทางการเดินทาง เฉลี่ยต่อ 1 ไร่โดยสาร เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 7.58 กม. ในปี พ.ศ. 2553 เป็น 7.68 กม. ในปี พ.ศ. 2564

จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารข้างต้น จะพบว่า รถไฟฟ้าที่มีส่วน เกี่ยวข้องกับศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ คือ สายสีแดงและสายสีเขียว ซึ่ง จากจุดตัดของทั้ง 2 สาย มีศักยภาพที่จะได้รับการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมเพื่อการเปลี่ยนถ่าย ผู้โดยสาร และจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารจากปี พ.ศ. 2553 กับ ปีพ.ศ. 2564 พบว่า ทั้ง 2 สายมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 75 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการพัฒนา พื้นที่โดยรอบให้เป็นย่านพาณิชยกรรมเพื่อให้เกิดการใช้ที่ดินเกิดประโยชน์สูงสุด

3.2.3 แนวความคิดหลักของโครงข่ายในภาพรวม

แนวความคิดหลักคือ การขนส่งมวลชนระบบรางต้องมีการให้บริการการ ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง เข้าถึงได้ง่ายและสะดวกมีประสิทธิภาพในการเดินทางและการ ให้บริการ เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้กับประชาชน ภายในอนาคตอันใกล้ ในการกำหนดพื้นที่ ให้บริการโดยพิจารณาจากการใช้ที่ดินในปัจจุบันและอนาคต เน้นให้โครงข่ายครอบคลุมในพื้นที่ ที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่น พื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัย ในส่วนของพื้นที่ชั้นในจะจัดให้มีการขนส่ง มวลชนระบบรางห่างกันประมาณทุกๆ 2 กิโลเมตร และสถานีห่างกันไม่เกิน 1 กิโลเมตรในพื้นที่ ชั้นในและอาจห่างกันมากกว่า 1 กิโลเมตรในพื้นที่ชั้นนอกออกไปตามความเหมาะสม เพื่อให้ ประชาชนสามารถเดินทางเข้าสู่ระบบและออกจากระบบโดยตรงได้อย่างสะดวก ซึ่งการวาง ระยะห่างแบบนี้จะทำให้ประชาชนที่อยู่ภายในพื้นที่ให้บริการ สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบและ ออกจากระบบภายในระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร หรือสามารถเดินได้ในเวลาไม่เกิน 10-15 นาที ส่วนในพื้นที่อยู่อาศัยระหว่างวงแหวนชั้นในและวงแหวนรอบนอก ในช่วงแรกจะจัดให้มี โครงข่ายการขนส่งระบบรางเฉพาะในแนวที่มีความต้องการการเดินทางสูงเท่านั้น ส่วนการต่อ ขยายโครงข่ายเพื่อชี้้นำการพัฒนาเมืองจะเป็นโครงข่ายที่อยู่ในระยะถัดไป



รูปที่ 3.3 แสดงแนวคิดโครงข่ายการขนส่งระบบราง ตาม UMAP

นอกจากนั้นจะต้องวางแผนให้ระบบมีความเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของประชาชนในปัจจุบันและอนาคตในระยะ 10 ปีและ 20 ปีข้างหน้า มีความจุและความยาวของระบบอย่างเหมาะสมและสามารถต่อขยายได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการให้มีการกำหนดให้โครงข่ายทั้งหมดมีระบบการให้บริการที่เหมือนกันหรือคล้ายกัน ลดความยุ่งยากในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต่างๆที่จะทำให้การเดินทางเป็นไปได้อย่างสะดวกสบาย มีการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อเพิ่มความสะดวกและประหยัดให้กับผู้เดินทาง ทั้งนี้ยังได้คำนึงถึงการดำเนินงานเดินรถในสายต่างๆ ให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัวและมีต้นทุนในการเดินรถต่ำ ยิ่งไปกว่านั้น การวางแผนได้รวมถึงการพิจารณาเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับแต่ละแนวสายทางรวมถึงการเชื่อมต่อระหว่างระบบ เช่นในกรณีที่เป็นสายทางที่มีระยะทางยาว มีปริมาณผู้โดยสารในช่วงปลายสายทางไม่เพียงพอหรือไม่คุ้มค่าสำหรับระบบรางในช่วงเวลาหนึ่งๆ ก็จะพิจารณาใช้ระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่น ระบบรถเมล์ด่วน หรือ ระบบรถเมล์ เข้ามาเสริมหรือทดแทน เพื่อเป็นระบบในการขนส่งผู้โดยสารมาป้อนให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อไป

ซึ่งเส้นทางของระบบรางนั้นจะเป็นในรูปแบบ เส้นรัศมีและเส้นวงแหวน (radial and circumferential pattern) ซึ่งเป็นการกำหนดแนวทาง การขึ้นาและการจัดการการขยายตัวของเมืองในพื้นที่ของกรุงเทพฯและพื้นที่ต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ การวางเส้นทางในรูปแบบเส้นรัศมีและเส้นวงแหวนนั้นมีความเหมาะสมกับกรุงเทพฯซึ่งเป็นเมืองขนาดใหญ่ที่มีจุดศูนย์กลางเดียว (monocentric) พร้อมกันนี้ยังเหมาะสมกับนโยบายที่จะกระจายศูนย์กลางการคมนาคมระบบรางแทนที่จะเป็นระบบศูนย์กลางเดียวกลายเป็นระบบที่มีศูนย์กลางการคมนาคมแยกออกเป็น 3 แห่งได้แก่

1. ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ทางทิศใต้
2. ศูนย์พหลโยธินทางทิศเหนือ
3. ศูนย์มักกะสันทางทิศตะวันออก

โดยให้รถไฟฟ้าทางไกลส่วนใหญ่จอดที่ศูนย์กลางการคมนาคมทั้ง 3 แห่งแล้วมีระบบรถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเชื่อมต่อศูนย์กลางการคมนาคมทั้ง 3 แห่งเข้าด้วยกัน ซึ่งในการวิจัยเรื่อง "ผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางการคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้"นั้น จะมุ่งเน้นในการศึกษาในเรื่องของศูนย์กลางการคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้เท่านั้น โดยจะมีรายละเอียดดังนี้

3.3 แผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

3.3.1 ความเป็นมา²

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้กำหนดแผนพัฒนาศูนย์การคมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ ให้เป็นศูนย์การขนส่งร่วมบริเวณตลาดพลูใกล้วงเวียนใหญ่บนฝั่งด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาห่างจากศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ประมาณ 8 กิโลเมตร แผนดังกล่าวเกิดขึ้นเพื่อลดปัญหาความคับคั่งของการจราจรบริเวณศูนย์กลางธุรกิจและบริเวณอื่น ๆ ที่มีการจราจรคับคั่ง ดังนั้น สนข.จึงได้พิจารณากำหนดจุดศูนย์กลางการคมนาคมขึ้นอีกหลายศูนย์ ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ รวมทั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) เป็นผลจากการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายแมกลอนให้สมบูรณ์ โดยต่อขยายเส้นทางจากสถานีวงเวียนใหญ่มายังสถานีหัวลำโพง และจากสถานีแมกลอนไปยังเส้นทางรถไฟสายใต้ที่ปากท่อ ซึ่งจะช่วยบรรเทาภาระทางและอำนวยความสะดวกในการคมนาคมโดยรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ และประเทศอาเซียนทางด้านทิศใต้ (มาเลเซียและสิงคโปร์) และเชื่อมโยงประเทศไทย กับพหุชา กับคุณหมิงของจีน และจะทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์การคมนาคมทางรถไฟที่สำคัญของภูมิภาคนี้ นอกจากนี้ ใน Urban Rail Transportation Master Plan (URMAP) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ยังได้มีการเสนอแนะโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสาธารณะของเมืองภายในให้มีการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในความรับผิดชอบการรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (MRTA) และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ส่วนต่อขยายสายสะพานตากสินของ กทม. เข้าด้วยกันเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาภาคมหานคร และพื้นที่โดยรอบ

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ใช้รูปแบบการพัฒนาแบบผสม (mixed-used development) ซึ่งในการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้นั้น มีทั้งศูนย์คมนาคมขนส่งระดับท้องถิ่น และระดับชาติ ที่พักอาศัย ย่านการค้าและธุรกิจ รวมทั้งองค์ประกอบเมืองอื่นๆ เช่น บริเวณนันทนาการ เพื่อให้เกิดศูนย์กลางรองของเมืองที่พึ่งตัวเองได้ และมีความสมดุลระหว่างการพักอาศัย และการจ้างงาน ทั้งนี้โดยให้ศูนย์คมนาคม

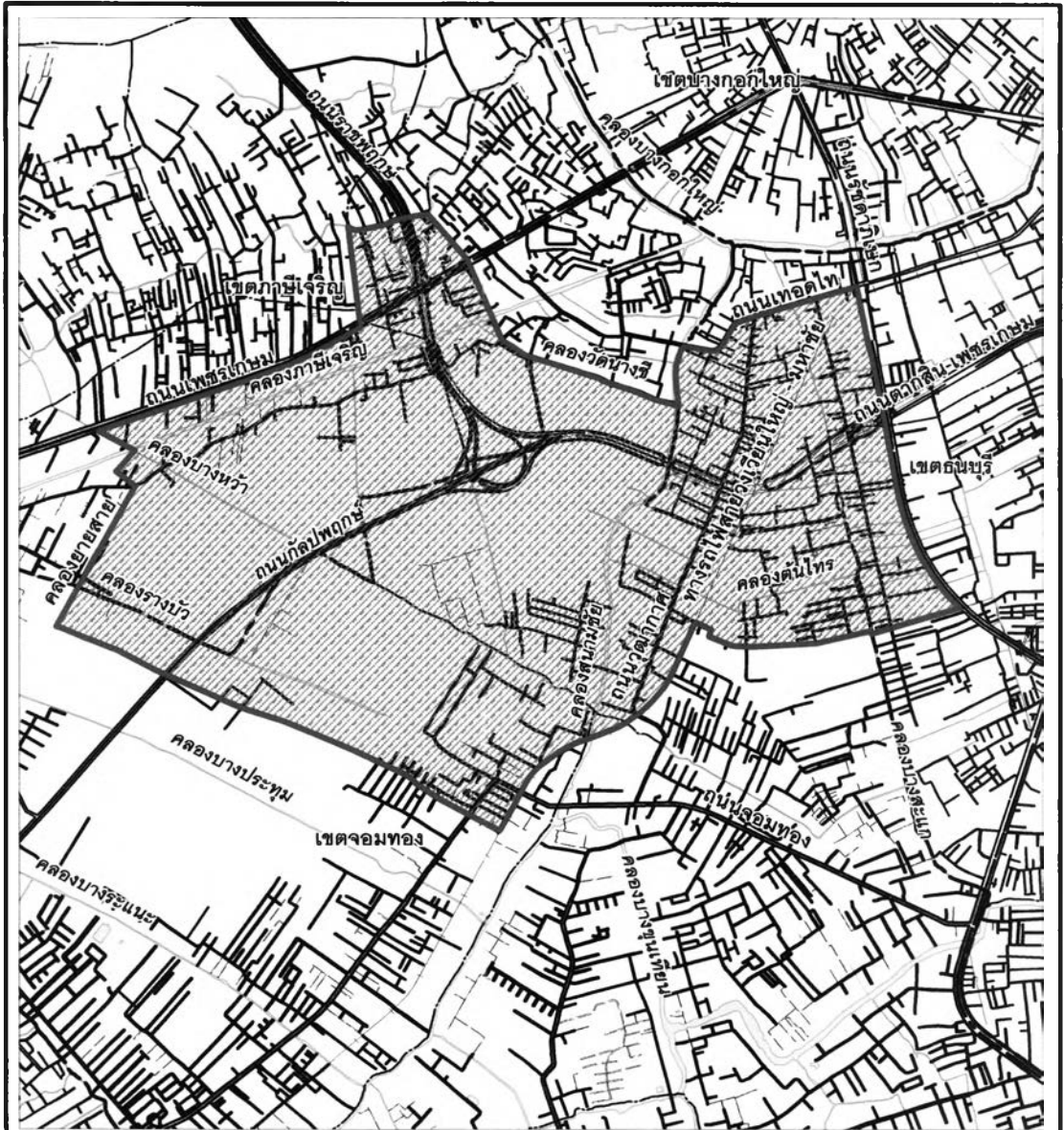
² เจแปน ไรล์เวย์ เทคโนโลยีคอลเลอร์วิส โดนิชิ เอนจินเนียริง คอนซัลตังทิม คอมซัลตัง เอนจินเนียริง แอนด์ เมเนจเม้นท์และเทสโก้ .

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ โครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมตากสินและโครงการรถไฟสายแมกลอนและส่วนต่อเนื่อง. บทที่ ๖ ส่วนที่ 2

ที่เกิดขึ้นเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อระบบรางและสถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่เข้าด้วยกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อพัฒนาและประสานศูนย์กลางคมนาคมทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา อันเป็นการลดความไม่สมดุลของการพัฒนาเมืองระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางเข้าหาและออกจากศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร โดยจัดระบบขนส่งมวลชนโดยรางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนระบบการเดินทาง
3. เพื่อให้เกิดโอกาสการสร้างงานโดยการจัดองค์ประกอบเมืองที่หลากหลาย ท่ามกลางสภาพแวดล้อมของเมืองที่น่าอยู่
4. เพื่อกระตุ้นให้เห็นถึงผลดีของการสร้างระบบขนส่งโดยรางที่มีสภาพแวดล้อมที่ดึงดูดใจ ซึ่งช่วยเพิ่มปริมาณผู้ใช้ระบบราง







ซึ่งการศึกษาศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้จะเกี่ยวข้องกับการ ศึกษาการพัฒนาพื้นที่ประมาณ 2-4 ตารางกิโลเมตร และครอบคลุมถึงศูนย์การจัดนิทรรศการและศูนย์การประชุมด้วย จะย้ายไปอยู่รวมกันที่ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ในเมื่อสัญญาเช่าที่สถานที่เก่าได้สิ้นสุดลง พื้นที่รอบบริเวณศูนย์จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางสำหรับประชากรตามหลักการทางด้านผังเมือง มีทั้งศูนย์ราชการ โรงเรียน ที่อยู่อาศัย โดยขอบเขตของการวางผังเฉพาะของศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้มีพื้นที่โครงการประมาณ 6 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงตลาดพลู แขวงบุคคโล เขตธนบุรี แขวงปากคลองภาษีเจริญ แขวงบางบางหว้า เขตภาษีเจริญ และแขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง โดยพื้นที่โครงการจะแบ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้รวมประมาณ 120 ไร่



ผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

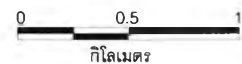
แผนที่ 3.1 แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ

สัญลักษณ์

-  ขอบเขตผังขอบเขตพื้นที่โครงการ
-  เส้นเขต
-  เส้นแขวง
-  ถนน ซอย
-  ทางรถไฟ
-  น้ำ



มาตราส่วน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

3.3.2 ความจำเป็นของแผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

กระบวนการพัฒนาเมืองของประเทศในระยะเวลาที่ผ่านมา ได้มีเพียงผังเมืองรวม (General Plan) เป็นกรอบในการวางแผนและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการวางแผนเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมยังคงขาดรายละเอียดที่จะเชื่อมโยงลงสู่พื้นที่ ทำให้การพัฒนาในระดับพื้นที่ยังไม่เป็นระเบียบระบบเท่าที่ควร การใช้ที่ดินขาดประสิทธิภาพไม่เกิดประโยชน์สูงสุด และยิ่งก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อเนื่องอีกมาก

ในการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ จึงได้เสนอการเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนา ระหว่างการพัฒนาโดยปราศจากแผนพัฒนาเมืองและการพัฒนาภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมือง เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงความแตกต่างของสภาพการพัฒนาในอนาคต ระหว่างการเจริญเติบโตของพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ในแบบที่ปราศจากแผนการพัฒนาเมืองและแบบที่มีการควบคุมและดำเนินการตามโครงการพัฒนาเมือง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) การพัฒนาโดยปราศจากแผนการพัฒนาเมือง

เป็นการดำเนินการที่หน่วยงานของภาครัฐจัดสร้างบริการพื้นฐาน (Infrastructure) เฉพาะโครงสร้างหลัก เช่น โครงข่ายคมนาคม และบริการสาธารณูปโภคในส่วนที่เป็นถนนสายหลัก ส่วนการพัฒนาสาธารณูปโภคในระดับรองปล่อยให้เป็นการของเจ้าของที่ดินและผู้พัฒนาในพื้นที่ ซึ่งจะก่อให้เกิดภาพรวมการพัฒนาที่ไม่เป็นระบบและไม่มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน คือมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและการก่อสร้างอาคารเพื่อการพาณิชย์บริเวณแนวถนนสายหลักและในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางชุมชนส่วนบริเวณที่อยู่ห่างจากถนนสายหลักยังคงเป็นการใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ด้วยมูลค่าของที่ดินที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลจากการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้การก่อสร้างอาคารจะมีการเปลี่ยนแปลงจากสภาพเดิมในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยแล้ว เป็นอาคารชุดหรือแฟลต และบ้านแถวแบบทาวน์เฮ้าส์

ด้วยลักษณะของการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดปัญหาที่มีความเชื่อมโยงกันคือ

³ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้, หน้า 6-2 ถึง 6-9

(1) สภาพการพัฒนาที่มีลักษณะกระจุกกระจาย (development sprawl) ในบริเวณพื้นที่ชานเมืองโดยทั่วไปก่อให้เกิดความจำเป็นในการก่อสร้างหรือขยายผิวจราจรของถนนสายหลัก (primary arterial) และด้วยงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดขององค์กรท้องถิ่นและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นผลให้การดำเนินการในการก่อสร้างถนนสายรอง (secondary road) และถนนสายย่อยหรือถนนซอย (local road) เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนในแต่ละบริเวณไม่สามารถกระทำได้โดยสมบูรณ์ ถนนสายย่อยหรือถนนซอยซึ่งดำเนินการโดยประชาชนภายในบริเวณพื้นที่นั้นๆ นอกจากจะเป็นการเชื่อมต่อโดยตรงกับถนนสายหลักและด้วยระยะที่ก่อให้เกิดเป็นปัญหาต่อการจราจรบนถนนสายหลักดังกล่าวแล้ว ถนนซอยเหล่านี้ซึ่งโดยทั่วไปจะมีขนาดและแนวถนนที่ไม่ได้มาตรฐานย่อมไม่สามารถรองรับและกระจายปริมาณการจราจรเข้าออกในบริเวณพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) ปัญหาจากความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายของถนนดังกล่าวข้างต้นย่อมเป็นอุปสรรคต่อการจัดวางระบบโครงข่ายสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การระบายน้ำ การจัดเก็บขยะ ฯลฯ ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่ขององค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจต่างๆ ทั้งนี้การดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคดังกล่าวเหล่านี้ โดยการคาดการณ์ การวางแผนและการดำเนินการภายใต้การจัดสรรงบประมาณที่ขาดการประสานสอดคล้องซึ่งกันและกัน ย่อมจะประสบกับปัญหาความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่าย และปัญหาความเสียหายในระหว่างการก่อสร้างที่มีต่อระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขุดทำลายผิวจราจร

(3) ปัญหาจากการให้ไม่ได้มาเพื่อการดำเนินการทางด้านสาธารณูปการเช่น สวนสาธารณะ สถานศึกษา สถานพยาบาล การรักษาความปลอดภัย ฯลฯ ประกอบกับปัญหาจากความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายถนนที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงสาธารณูปการต่างๆ นั้นเป็นผลต่อปัญหาความขาดแคลนบริการสาธารณะในบริเวณพื้นที่ต่างๆ โดยทั่วไป นอกจากนี้การให้บริการพื้นฐานดังกล่าวซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่ขององค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการ และแม้กระทั่งภาคเอกชนมักเกิดปัญหาจากการขาดการประสานสอดคล้องซึ่งกันและกัน และนอกเหนือจากการมีขีดความสามารถในการให้บริการอย่างจำกัดหรือไม่พอเพียงต่อความต้องการของประชาชนในบริเวณพื้นที่นั้นๆ แล้ว การให้บริการสาธารณะดังกล่าวมักมีปัญหาในเชิงคุณภาพที่ไม่เหมาะสมกับระดับทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนในเขตพื้นที่การให้บริการ

(4) ปัญหาการเข้าถึง (accessibility) ซึ่งเกิดขึ้นจากความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายถนนประกอบกับปัญหาการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอันมีสาเหตุมาจากปัญหาดังกล่าวข้างต้นนั้น ย่อมก่อให้เกิดเป็นอุปสรรคต่อประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินของบริเวณนั้นๆ ปัญหาดังกล่าวมักก่อให้เกิดลักษณะของการพัฒนาที่เกาะตัวไปตามถนนสายหลัก (Ribbon Development) ซึ่งนอกจากจะมีผลต่อความ

สิ้นเปลืองทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการแล้ว รูปแบบการพัฒนาดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดปัญหาการจราจรของถนนสายหลักและในขณะเดียวกันบริเวณพื้นที่ด้านในซึ่งมีปัญหาในการเข้าถึงย่อมไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มตามศักยภาพ รวมทั้งปัญหาพื้นที่ตาบอด (blind land) ซึ่งย่อมเป็นผลต่อการเกิดปัญหาแหล่งเสื่อมโทรมหรือชุมชนแออัดต่อไปในอนาคต

(5) นอกเหนือจากปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินอันมีสาเหตุมาจากความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายถนน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้ว การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยทั่วไปมักประสบปัญหาความขัดแย้งกันในเรื่องกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ และด้วยสาเหตุจากการขาดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีผลต่อการแก้ไขและป้องกันการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสม (non-conforming use) และมาตรการควบคุมระดับการพัฒนา (development intensity) ให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในบริเวณพื้นที่นั้นๆ ย่อมเป็นผลต่อปัญหาความขาดแคลนบริการพื้นฐาน (over-capacity) ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดิน และในทางตรงข้ามซึ่งความสิ้นเปลืองจากการให้บริการเกินความต้องการ (over-supply) ย่อมเกิดผลกระทบต่อการใช้งานที่มีอยู่อย่างจำกัด

(6) ผลจากปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เต็มตามประสิทธิภาพ ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้น ย่อมนำมาซึ่งปัญหาการได้รับผลตอบแทนจากการพัฒนาของภาคเอกชน และย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ทั้งในรูปแบบของภาษี ค่าธรรมเนียมค่าบริการ ฯลฯ ซึ่งภาครัฐอันประกอบด้วยองค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจจะสามารถนำมาเป็นงบประมาณหมุนเวียนในการก่อสร้างและดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการได้อย่างจำกัด และด้วยปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโดยปราศจากการวางแผนย่อมจำเป็นต่อการแก้ไขที่ต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นจนอาจไม่มีงบประมาณเหลือพอเพื่อการพัฒนาใดๆ ต่อไป

2) การพัฒนาภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมือง

เป็นการดำเนินการที่ภาครัฐมีการประสานงานกับหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแผนผังและจัดสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการทั้งหมดในพื้นที่อย่างเป็นระบบทำให้ที่ดินสามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มตามศักยภาพและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ผู้อยู่อาศัย โดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 จะเป็นการวาง จัดทำ และดำเนินการโครงการผังเมือง (urban planning project) ด้วยการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะจะเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหของเมืองซึ่งอาจสรุปเป็นประเด็นที่มีสาระสำคัญดังนี้

(1) ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินอันเป็นผลมาจากการขัดแย้งระหว่างกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภท (non-conforming use) ซึ่งจำเป็นต่อการ

กำหนดมาตรการควบคุมการพัฒนา (development control) ด้วยข้อกำหนดรายละเอียดของชนิดและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน นอกจากนี้ประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินยังมีเงื่อนไขที่สัมพันธ์โดยตรงกับการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการเข้าถึง (accessibility) จากระบบและโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหลักที่จะมีผลต่อการกระจายการให้บริการในทุกบริเวณของพื้นที่

(2) ปัญหาการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการซึ่งจำเป็นต่อการประสานการดำเนินการโดยองค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ เพื่อป้องกันปัญหาความซ้ำซ้อนและผลเสียหายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ เหล่านั้น ทั้งนี้ นอกเหนือจากการสร้างเสริมประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินด้วยการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินต่างๆ เหล่านั้นแล้ว การควบคุมระดับของการพัฒนา (development intensity) โดยมาตรการกฎหมายและข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินย่อมนำมาซึ่งความสมดุลในเชิงปริมาณระหว่างอุปสงค์และอุปทานในการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ จึงมีผลโดยตรงต่อการแก้ไขและป้องกันปัญหาความขาดแคลนและปัญหาความสูญเปล่าทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของพื้นที่บริเวณนั้นๆ

(3) ปัญหาการขาดความเป็นระเบียบสวยงามของเมือง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขาดการออกแบบวางผังและการกำหนดรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ภูมิสถาปัตยกรรม และวิศวกรรม ที่จะก่อให้เกิดการประสานสอดคล้องทางด้านกายภาพของการพัฒนาเมือง นอกจากนี้บริเวณที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี ตลอดจนบริเวณที่มีคุณค่าในทางธรรมชาติด้วยทรัพยากรและความงดงามของสภาพภูมิประเทศย่อมอาจได้รับผลกระทบและความเสียหายอันเกิดจากสภาพการพัฒนาเมืองที่ปราศจากมาตรการควบคุมทางด้านกายภาพที่ได้กำหนดขึ้นเพื่อการสงวนรักษาคุณค่าต่างๆ ของบริเวณพื้นที่นั้นๆ

(4) ปัญหาการขาดการประสานสอดคล้องในวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการพัฒนาในระหว่างภาครัฐและประชาชน ซึ่งจะก่อให้เกิดเป็นสภาพความไม่เอื้ออำนวยหรือปัญหาข้อขัดแย้งในการพัฒนา การวาง จัดทำ และดำเนินการโครงการผังเมืองหรือผังเมืองเฉพาะ ย่อมจะเปิดโอกาสการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยการรับฟังข้อคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิเคราะห์เพื่อการวางแผนและการออกแบบวางผังโครงการผังเมืองในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวให้สามารถตอบสนองต่อทั้งแนวนโยบายวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการพัฒนาเมืองในภาพรวม และการพัฒนาบริเวณพื้นที่เฉพาะนั้นๆ ของภาครัฐ และสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนทั้งในบริเวณพื้นที่และประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การประสานสอดคล้องในระหว่างการดำเนินงานของภาครัฐและประชาชนในการดำเนินโครงการผังเมือง



เมืองย่อมมีผลต่อการแก้ไขและป้องกันปัญหาต่างๆ ทั้งที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันและที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

การวาง จัดทำ และดำเนินการโครงการผังเมือง หรือผังเฉพาะย่อมจะก่อให้เกิดสภาพการพัฒนาเมืองอันจะนำมาซึ่งประโยชน์ต่อประชาชนด้วยประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะเป็นผลต่อการเพิ่มสูงขึ้นของมูลค่าทรัพย์สิน และในขณะเดียวกันที่การดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของภาครัฐซึ่งประกอบด้วยองค์กรท้องถิ่น ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจต่างๆ เป็นไปโดยประสิทธิภาพสูงสุดด้วยการประสานสอดคล้องซึ่งกันและกันทั้งในระหว่างการดำเนินการของภาครัฐ และในระหว่างการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการกับการใช้ประโยชน์ที่ดินภายใต้การควบคุมโดยมาตรการที่เหมาะสม ทั้งนี้ด้วยกลไกทางการเงินในการให้ได้มาซึ่งงบประมาณเพื่อการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินย่อมจะนำมาซึ่งการจัดเก็บรายได้ที่พอเพียงต่อการดำเนินการพัฒนาเมืองในพื้นที่โครงการนั้นๆ

จากการดำเนินการพัฒนาเมืองโดยการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะดังกล่าว ย่อมส่งผลดังนี้

- การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ ที่ดินทุกแปลงสามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มตามศักยภาพเนื่องจากได้รับบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างทั่วถึงและเหมาะสมกับลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสวยงามของเมือง เนื่องจากการกำหนดและจัดแบ่งย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารอย่างเป็นระบบโดยพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมและการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
 - เกิดสภาพแวดล้อมของเมืองที่ดีและมีคุณภาพ
 - เกิดความประหยัดในการให้บริการสาธารณูปโภคในด้านต่างๆ เนื่องจากการจัดเตรียมการให้บริการที่เหมาะสมและพอเพียงกับปริมาณความต้องการ
 - เป็นการป้องกันปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาเมือง เช่น ปัญหาที่ดินรกร้าง และขาดการเข้าถึงปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาการจราจรและอื่นๆ

ภาพของการพัฒนาเมืองภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมืองนี้ จะมีความแตกต่างจากการพัฒนาในแบบเดิมอย่างชัดเจน โดยจะมีการแบ่งพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมกับศักยภาพในการให้บริการด้านสาธารณูปโภคและมูลค่าของที่ดิน ทั้งนี้พื้นที่ส่วนใหญ่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นผลจากการจัดตั้งศูนย์คมนาคม มีการจัดเตรียมสาธารณูปการในบริเวณย่านที่พักอาศัยอย่าง

พอเพียงตลอดจนการจัดสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาของ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร การกำหนดพื้นที่ส่วนราชการเพื่อเป็นศูนย์รวมของสถานที่ราชการระดับท้องถิ่นทางฝั่งธนบุรี

จากการพัฒนาเมืองในลักษณะดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน โดยส่งผลให้มีการก่อสร้างและการดำเนินธุรกิจและบริการต่างๆ ซึ่งจะส่งผลถึงการกลับคืนมายังภาครัฐในรูปของรายได้และงบประมาณการคลังของท้องถิ่น

3.3.3 โอกาสในการพัฒนาเมือง⁴

จากการที่ สนข.ได้คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารจะพบว่าจะมีผู้โดยสารต่อวันในพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ โดยจะแบ่งเป็น

ในระยะแรก (พ.ศ.2554)

1. จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นจากปากท่อถึงหัวลำโพงมีจำนวน 10,037 คน และจะมีผู้โดยสารลงจำนวน 13,166 คน

2. จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นจากหัวลำโพงถึงปากท่อมมีจำนวน 11,777 คน และจะมีผู้โดยสารลงจำนวน 11,429 คน

รวมผู้โดยสารขึ้นทั้งหมด 21,814 คน และจำนวนผู้โดยสารลง 24,596 คน

ระยะที่ 3 (หลังปีพ.ศ. 2564) มีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร แบ่งได้ดังนี้

1. จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นจากปากท่อถึงหัวลำโพงจำนวน 30,533 คน และจะมีผู้โดยสารลงจำนวน 23,855 คน

2. จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นจากหัวลำโพงถึงปากท่อมจำนวน 22,658 คน และจะมีผู้โดยสารลงจำนวน 29,072 คน

รวมผู้โดยสารขึ้นทั้งหมด 53,191 คน และจำนวนผู้โดยสารลง 52,927 คน

จะเห็นได้ว่า โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งและการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ เป็นการสร้างศักยภาพการพัฒนาในพื้นที่จากจำนวนผู้โดยสารที่สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว และส่งผลต่อการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ อย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาที่ส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่ากับเศรษฐกิจของพื้นที่อันเนื่องมาจากการเพิ่มมูลค่าของที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นของประชากรซึ่งจะเป็นการ

⁴ บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด.รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้. หน้า 3-5 ถึง 3-6

ส่งเสริมนโยบายและการดำเนินงานของระบบขนส่งมวลชน และจากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันในบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย โดยพื้นที่บริเวณระหว่างคลองภาษีเจริญและคลองบางขุนเทียน เป็นพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่ยังไม่ได้พัฒนาโดยยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่รกร้าง เนื่องจากขาดความสะดวกในการเข้าถึง จึงเป็นโอกาสในการจะพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบขึ้นในพื้นที่ โดยภาครัฐเองสามารถมีกลไกในการควบคุมและชี้นำการพัฒนา และยังสามารถได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการพัฒนาดังกล่าว ด้วยการที่กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นเข้าไปดำเนินการด้วยการใช้วิธีการทางด้านผังเมือง โดยการวางและจัดทำผังเฉพาะขึ้นในพื้นที่ โอเอชอีซีอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 เป็นเครื่องมือในการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภคเพื่อชี้นำการพัฒนา

3.3.4 แนวคิดเกี่ยวกับศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้จัดทำ ผังเมืองเฉพาะ (Specific Plan) สำหรับพื้นที่ประมาณ 2 ตร.กม. โดยรอบศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) ขณะที่ กทม. ได้จัดเตรียมผังเมืองเฉพาะสำหรับ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) ไปสู่การปฏิบัติ โดยรวมถึงการออกแบบผังสถานีรถไฟ และการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีเขียว (BTS) รถไฟฟ้าใต้ดินรถประจำทาง และการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น

ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) ตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทั้งรถยนต์และผู้คน และสามารถทำการพัฒนาความเจริญในอนาคตให้สอดคล้องกับการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาเมืองได้

ปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับศูนย์กลางคมนาคมสมัยใหม่ได้แก่

1. ที่ตั้ง ซึ่งมีแนวโน้มการเติบโตของประชากรสูง และสามารถสร้างแกนการพัฒนา (development corridor) สำหรับการคมนาคมขนส่ง
2. ศูนย์กลางควรประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถดึงดูดธุรกิจ งาน และการค้า บริการ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการศึกษา วัฒนธรรม และการพักอาศัย
3. ที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายการขนส่งมวลชนได้สะดวก

ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) เป็นศูนย์กลางทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของกทม. ซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ชั้นในและด้านตะวันออกเมื่อมีการสร้างทาง

รถไฟฟ้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและมีศักยภาพที่จะเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ โดยจาก URMAP Study ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) เส้นทางขนส่งมวลชนในฝั่งธนบุรี จะผ่านพื้นที่ของ BSTC

3.3.5 แนวความคิดในการพัฒนา

จากการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ได้เสนอให้มีการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC) ขึ้นในบริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งการจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวจะทำให้เกิดศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบขึ้นเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคม (intermodal function) และศูนย์กลางชุมชน (urban function) ซึ่งจะมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จะรองรับความเป็นศูนย์กลางดังกล่าว ได้แก่ ศูนย์คมนาคมและสถานีขนส่ง ย่านการค้าและบริการ ย่านธุรกิจ สำนักงาน ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง บริการทางด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการของภาครัฐที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมเช่น สวนสาธารณะ ศูนย์เยาวชน เป็นต้น

โดยสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางเมืองและบริเวณชานเมืองที่ยังคงมีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ซึ่งยังไม่ได้พัฒนา ประกอบกับการมีโครงการพัฒนาในด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และการจัดตั้งศูนย์คมนาคม การพัฒนาพื้นที่ต่อบริเวณโครงการดังกล่าวจึงมีแนวความคิดในการพัฒนาดังนี้

- 1) พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของพื้นที่เมืองกรุงเทพมหานครทางฝั่งธนบุรี โดยอาศัยศักยภาพในการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชน และระบบถนน
- 2) พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางที่สมบูรณ์ภายในชุมชน โดยการเป็นแหล่งงาน และพื้นที่อาศัยที่ได้คุณภาพ มีบริการสาธารณะด้านต่างๆ ที่สมบูรณ์ เพื่อลดปริมาณการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังศูนย์กลางเมืองทางฝั่งพระนคร
- 3) ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทำงาน ผู้อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ รวมทั้งสงวนอนุรักษ์มรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม
- 4) ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ให้มากที่สุด ให้มีความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระหว่างระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ อย่างสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.3.6 สภาพพื้นที่ของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

แผนพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ (BSTC Intermodal Station) ที่เสนอโดย URMAP ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) และปรับปรุง โดยการศึกษานี้จะครอบคลุมพื้นที่ 2-4 ตร.กม. ที่อยู่โดยรอบถนนกัลปพฤกษ์ที่สร้างขึ้นใหม่ จากถนนรัชดาภิเษกทางตะวันออก ถึงถนนเพชรเกษมทางตะวันตก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน บริเวณที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย จะเป็นย่านพักอาศัยผสม ย่านการค้า และย่านพักอาศัย บริเวณที่เข้าถึงได้ยาก (พื้นที่ดาบอด) ระหว่างคลองบางขุนเทียนและคลองภาษีเจริญยังคงมีการใช้ประโยชน์ด้านการเกษตรกรรม โดยส่วนใหญ่เป็นสวน และที่เพาะปลูกไม้ผล หรือมีจะนั้นก็พื้นที่ไม่ได้ทำประโยชน์ พื้นที่เป็นชุมชนเก่าแก่แห่งหนึ่ง มีวัดและชุมชนริมคลองที่มีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ พื้นที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมือง ขณะที่การพัฒนาถนนและระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

ในพื้นที่ศึกษานั้นมีทางรถไฟรางเดี่ยวสายแม่กลอง ผ่านพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นของธนบุรี การตั้งถิ่นฐานในอดีตเกิดจากอิทธิพลของคลอง 2 สายคือ คลองบางกอกใหญ่และคลองบางขุนเทียน (คลองด่าน) ต่อมาก็เป็นถนนหลัก 2 สายคือ ถนนเทอดไท และ ดากสิน-เพชรเกษม ไปถนนวุฒากาศ พื้นที่เริ่มเชื่อมโยงเข้ากับเนื้อเมืองเมื่อมีการสร้างถนนรัชดาภิเษก และถนนกัลปพฤกษ์ที่เชื่อมโยงไปยังศูนย์กลางเมือง นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างถนนหลักจากถนนกัลปพฤกษ์ ไปยังถนนเอกชัย

ตารางที่ 3.3 การใช้พื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ / ไร่	ร้อยละ
ที่พักอาศัย	1,824	44.32
พาณิชย์กรรม	192.55	4.68
อุตสาหกรรม	68.84	1.67
คลังสินค้า	17.15	0.42
สถานที่ราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	234.41	5.69
สถานการศึกษา	57.37	1.39
ศาสนสถาน	87.47	2.13
เกษตร	1,076.93	26.16
นันทนาการ	3.23	0.08
ที่ว่าง	553.90	13.46
รวม	349.7	100

ที่มา: ภาพถ่ายทางอากาศและการสำรวจพื้นที่ 2543

อาคารในพื้นที่บริเวณริมถนนหลักและชอยบริเวณตลาดของชุมชนเป็นห้องแถว 2-3 ชั้น อาคารที่เหลือส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว 1-2 ชั้นกระจายตัวในแปลงที่ดินขนาดเล็กและจะมีที่ว่างมากขึ้นเมื่ออยู่ห่างจากถนนหลักออกไป ชุมชนเก่าแก่เหล่านี้กำหนดได้จากโบราณสถานที่เป็นอารามหลวง เช่นเดียวกับชุมชนริมน้ำสองฟากคลองบางกอกใหญ่และคลองบางขุนเทียน นอกจากนี้ยังมีวัด โรงเรียน และสาธารณูปการ อื่นๆ ที่ให้บริการประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง พื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัยถูกแบ่งเป็น พื้นที่ย่อยๆ ในขนาดไม่เกิน 50 ตารางวา ในขณะที่พื้นที่สำหรับการเกษตรกรรมจะมีขนาดมากกว่า 1 ไร่ ซึ่งจะพบได้ทางด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษม ส่วนมูลค่าที่ดินจากการประเมินของกรมที่ดินพบว่าจะมีมูลค่าสูงตามแนวถนนสายหลัก และมูลค่าจะลดลงตามระยะทางที่ห่างจากถนนสายหลัก

การพัฒนาพื้นที่จะมุ่งเน้นกิจกรรมพาณิชย์และธุรกิจ ซึ่งจะก่อให้เกิดสภาพความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ผังตะวันตก สภาพความไม่สมดุลของการพัฒนาระหว่างกรุงเทพฯ ผังตะวันออกและตะวันตกได้ชี้ถึงความจำเป็นสำหรับการบริการสาธารณะ เช่น ศูนย์การบริการ สวนสาธารณะ ศูนย์การประชุม ฯลฯ การพัฒนาบริเวณพื้นที่ดังกล่าวนี้นำมาซึ่งโอกาสการจ้างงานและการบริการทางสังคมที่จำเป็นสำหรับประชากรประมาณ 1 ใน 3 ของกรุงเทพฯ และลดความจำเป็นในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและปัญหาการจราจรในบริเวณจุดเชื่อมโยง

แนวความคิดของการพัฒนา จะเป็นการกระจายกิจกรรมพาณิชย์และธุรกิจจากบริเวณศูนย์กลางมาไปยังพื้นที่การพัฒนาในบริเวณโดยรอบ และบริเวณที่มีสภาพเป็นพื้นที่ทางการเกษตรและที่ว่าง ทางด้านทิศใต้ของถนนราชพฤกษ์ การพัฒนาเมืองโดยส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเชื่อมโยงกับถนนสายหลักต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้โดยบริเวณถนนสายย่อยซึ่งจะก่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ จะเป็นชั้นการออกแบบรายละเอียดตามมาตรฐานที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.3.7 แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

1) แนวความคิดในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากแนวความคิดของการพัฒนาพื้นที่ที่มีความกระชับเพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน ประกอบกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ ซึ่งมีแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางเป็นแกน จึงสามารถกำหนดแนวทางของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

1. ให้กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง โดยเฉพาะกิจกรรมที่สร้างปริมาณการเดินทางอยู่ในบริเวณแนวโครงข่ายระบบ

ขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งได้แก่ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ โดยมีสถานีขนส่งสายใต้อยู่ในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายเส้นทาง การเดินทาง บริเวณพื้นที่พาณิชยกรรม ในลักษณะของการค้าและบริการ (commercial area) อยู่ในบริเวณโดยรอบสถานี โดยพื้นที่พาณิชยกรรมที่จะพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจสำนักงาน (business area) อยู่ในพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้และสถานีรถไฟฟ้าร่วมบางหว้า ตามแนวราชพฤกษ์ นอกจากนี้บริเวณศูนย์ราชการซึ่งเป็นสถานที่ที่มีผู้เดินทางมาทำงานและเพื่อติดต่อกับราชการอยู่บริเวณด้านใต้ของแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวระหว่างถนนพัฒนาการและถนนโครงการสาย 2 ของสำนักงานผังเมือง ซึ่งจะมีความสะดวกในการคมนาคมและเป็นการเชื่อมต่อพื้นที่พัฒนาเข้าด้วยกัน

2. สร้างศักยภาพของพื้นที่บริเวณที่อยู่ห่างจากแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นส่วนผลไม้ยังไม่มีความสะดวกในการเข้าถึง และแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่กว่าบริเวณที่มีการพัฒนาแล้ว โดยการพัฒนาให้เป็นชุมชนที่สมบูรณ์ และมีคุณภาพต่อการดำรงชีวิตด้วยการกำหนดให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับกับแหล่งงานและมีความสะดวกในการเดินทางไปยังส่วนอื่นๆ ของเมือง โดยมีสวนสาธารณะอยู่ในบริเวณพื้นที่เพื่อเป็นสาธารณูปการ ที่สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน และมีความสอดคล้องกับแผนผังแสดงที่โล่งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครซึ่งได้กำหนดให้มีสวนสาธารณะระดับย่านอยู่ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว

3. การพัฒนาในบริเวณที่เดิมให้มีความสอดคล้องกับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง เป็นส่วนใหญ่

2) ความหนาแน่นในการพัฒนา

จากผลการศึกษาของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร เรื่อง “รายงานฉบับสมบูรณ์ (final report) การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (land bank) บริเวณศูนย์คมนาคม (Intermodal Station) กรุงเทพมหานครด้านใต้” สรุปได้ว่า ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ เสนอให้ใช้ความหนาแน่นสุทธิระหว่างที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง 40 คนต่อไร่ ไปจนถึง พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก 120 คนต่อไร่ ตามตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ข้อเสนอความหนาแน่นประชากรในอนาคต

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ความหนาแน่นประชากร คน/ไร่
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	40
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	60-80
พาณิชยกรรม	120

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านใต้

3.4 แผนงานพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

3.4.1 ระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ จะมีโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและเป็นแผนงานโครงการในอนาคต โดยประกอบด้วย โครงการพัฒนาทั้งระบบโครงข่ายถนนและโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบรางที่สำคัญมีดังนี้

1. ระบบโครงข่ายถนนได้แก่

- โครงการก่อสร้างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนเพชรเกษมของกรมโยธาธิการ เพื่อเป็นถนนเชื่อมต่อจากถนนกรุงธนบุรี ที่บริเวณสามแยกถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินไปบรรจบกับถนนเพชรเกษมที่บริเวณบางหว้า

- โครงการก่อสร้างถนนต่อเชื่อมจากโครงการสมเด็จพระเจ้าตากสิน -

ถนนเพชรเกษม ไปยังถนนวงแหวนรอบนอก ของกรมโยธาธิการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบรายละเอียด

- โครงการก่อสร้างถนนต่อเชื่อมจากโครงการสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนเพชรเกษม ไปยังถนนพระราม 2 ของกรมโยธาธิการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาวางแผน

- โครงการก่อสร้างทางยกระดับเลียบบคลองภาษีเจริญและส่วนต่อเนื่องของกรุงเทพมหานคร โดยมีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เลียบขนานมาตามแนวชายคลองด้านฝั่งทิศใต้ของคลองภาษีเจริญมุ่งหน้าทางทิศตะวันออก จนถึงแนวโครงการสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนเพชรเกษม จากนั้นจึงเลี้ยวไปตามถนนโครงการ ๕ ต่อเนื่องไปตามแนวถนนกรุงธนบุรี สิ้นสุดที่สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 12.2 กิโลเมตร

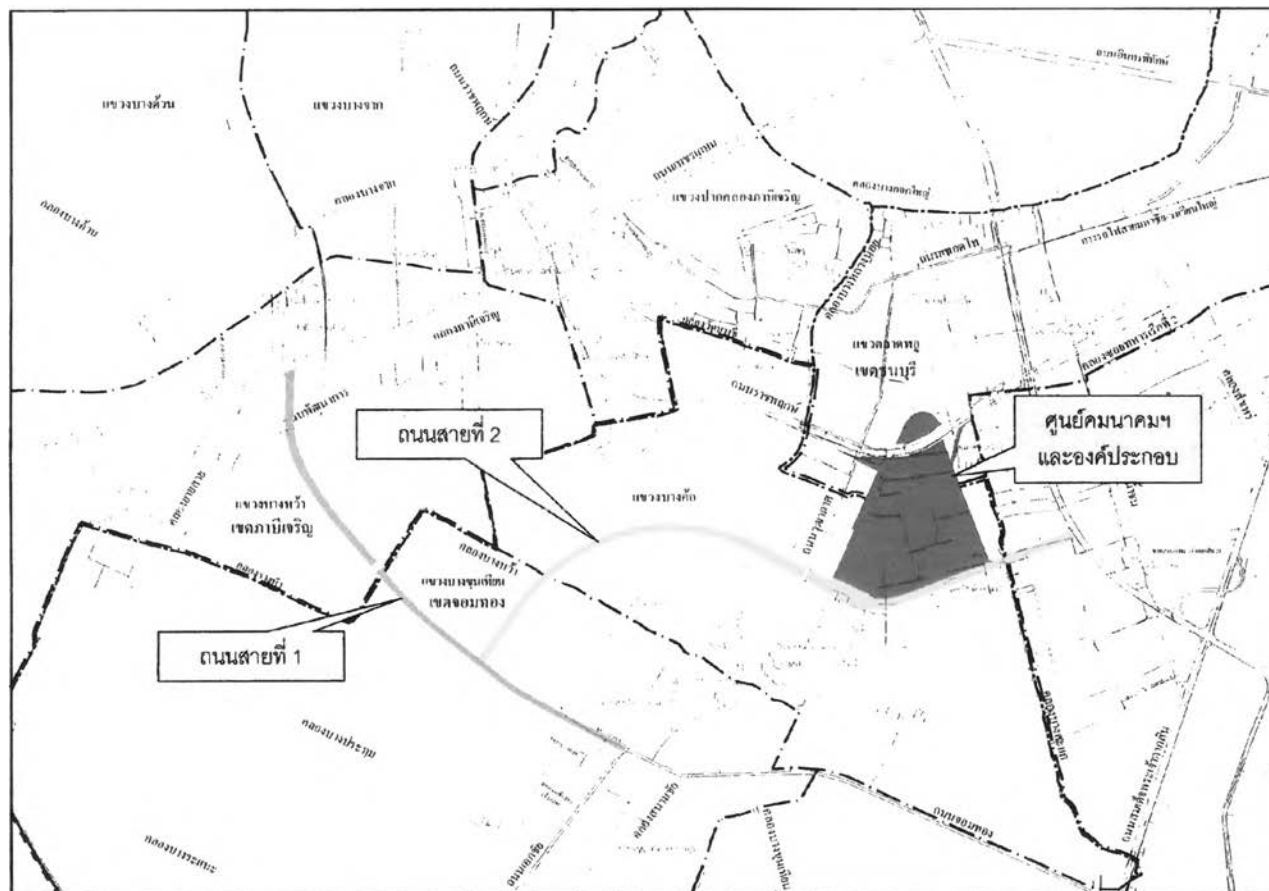
2. การขนส่งมวลชนระบบราง ได้แก่

- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสีเขียวเข้ม (BTS) ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จากสะพานตากสินไปถนนตากสินผ่านศูนย์ศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ถึงบางหว้าและต่อขยายไปถึงบางแค ตามเส้นทางของสายสีน้ำเงินเดิม (ซึ่งในส่วนนี้ ท่าพระ-บางแค ให้ รฟม. เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้างโดยเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ) ส่วนต่อขยายส่วนนี้เป็นส่วนยกระดับทั้งหมด

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินโดยต่อขยายส่วนใต้ดินจากสถานีหัวลำโพง ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังท่าพระ ต่อเนื่องไปถึงบางหว้า บางแค และต่อขยายจากสถานีบางซื่อ มาตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ เพื่อมาเชื่อมต่อกับส่วนแรกที่ ท่าพระ โดยส่วนต่อขยายนี้จะเป็นส่วนลอยฟ้าทั้งหมด เพื่อให้เกิดเป็นระบบรถไฟฟ้าวงแหวนสำหรับพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ

- โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแม่กลองจากหัวลำโพง-มหาชัย-ปากท่อ (เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายใต้เดิม) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาวางแผน

- โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ในแนวเหนือ-ใต้ รังสิต-บางซื่อ-หัวลำโพง-ศูนย์ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้-มหาชัย จะประกอบด้วยระบบการเดินรถ 2 แบบ คือการเดินรถแบบรถธรรมดา และรถเร็ว โดยรถธรรมดาจะจอดทุกสถานี ส่วนการเดินรถแบบรถเร็วจะจอดเฉพาะบางสถานีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และเป็นการประหยัดงบประมาณในการสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนานกับรถไฟฟ้าชานเมือง



รูป3.4 แสดงแนวคิดโครงข่ายถนนในขนาดภายใน
ฝั่งเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

3.5 แนวทางดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

จากรายงานการศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ กล่าวถึงแนวทางการดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ สรุปได้ว่า การพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคม โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงานและประชากรอันเป็นผลมาจากการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนทั้งในโครงข่ายภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งประกอบด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (Red Line Commuter : RLC) เส้นทางรถไฟฟ้าสายน้ำเงินส่วนต่อขยายสายใต้ (MRT Blue Line) และเส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายสีเขียว (BTS Green Line) รวมทั้งการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น รถยนต์โดยสารประจำทาง และรถยนต์โดยสารรับจ้าง เป็นต้น นอกจากนี้การเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางรถไฟ (SRT) ยังจะได้รับการพัฒนาให้เป็นโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ และการเชื่อมโยงในระดับนานาชาติของอนุทวีปต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตามด้วยเงื่อนไขจากสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างตลอดจนสภาพการถือครองกรรมสิทธิ์ในที่ดินอันเป็นผลมาจากวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดแนวทางการดำเนินการเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ที่มีความเหมาะสมตามการจำแนกโดยศักยภาพในการพัฒนา (development potential) และสภาพทางกายภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณในปัจจุบัน (existing physical condition) ประกอบด้วย

1. การดำเนินการโดยการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment)

ในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ และบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีร่วมบางหว้า ภายในระยะของการเดิน (walking distance) ซึ่งจะเป็นบริเวณที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ ด้วยจำนวนแรงงานและประชากรที่เพิ่มขึ้นโดยการเดินทางและการเปลี่ยนถ่ายในระหว่างระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกันในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว แต่จากสภาพของอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ค่อนข้างหนาแน่น ประกอบด้วยการกระจายกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินออกเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้สภาพทางกายภาพในปัจจุบันของบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ไม่สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากศักยภาพทางเศรษฐกิจที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาด้วยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ตลอดจนการสร้างสรรคสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม (Central Business District หรือ CBD) ของกรุงเทพฝั่งตะวันตก

อย่างไรก็ตามแนวทางการดำเนินการด้วยวิธีการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment) ย่อมเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ และบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีร่วมบางหว้า ดังนั้น การดำเนินการพัฒนาจะบรรลุผลสำเร็จได้ด้วยอำนาจทางกฎหมายการบูรณะฟื้นฟูเมือง เพื่อให้องค์กรของภาครัฐมีบทบาทดำเนินการฟื้นฟูบูรณะเมือง โดยสามารถยุบรวมสภาพกรรมสิทธิ์ในที่ดินและการจัดสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเพื่อประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไป

2. การดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (newly urban development)

ด้วยข้อจำกัดในการดำเนินการด้วยวิธีการพัฒนาฟื้นฟูเมืองในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ และด้วยโอกาสในการพัฒนาของบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งปัจจุบันด้วยปัญหาการเข้าถึงของบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ยังคงสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่อาคารและสิ่งปลูกสร้างกระจายตัวอยู่อย่างเบาบาง และมีสภาพกรรมสิทธิ์ที่ดินยังคงลักษณะเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ บริเวณพื้นที่ดังกล่าวนี้จึงมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาด้วยระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ตลอดจนอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

3. การดำเนินการโดยการปรับปรุงและการอนุรักษ์ (rehabilitation and conservation)

บริเวณพื้นที่ที่นอกเหนือจากการได้รับแรงผลักดันจากการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้โดยตรง เนื่องจากมีระยะห่างเกินกว่าระยะของการเดิน (walking distance) ประกอบกับการเป็นบริเวณพื้นที่ที่ได้มีวิวัฒนาการของการตั้งถิ่นฐานจนมีสภาพเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง อีกทั้งยังได้มีการกระจายกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินออกเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ในบริเวณที่ได้มีการตั้งถิ่นฐานในรูปแบบของชุมชนริมน้ำมาแต่เดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณริมคลองสายสำคัญ ซึ่งได้แก่คลองบางขุนเทียน และคลองภาษีเจริญ ยังเป็นที่ตั้งของศาสนาสถานอันเป็นโบราณสถานที่มีคุณค่าทั้งทางด้านศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ซึ่งได้แก่ วัดราชโอรสารามราชวรวิหาร วัดหนึ่งราชวรวิหาร และวัดนางนองวรวิหาร เป็นต้น

ดังนั้นแนวทางการพัฒนาในพื้นที่นี้จะเป็นการปรับปรุงและอนุรักษ์สภาพทางกายภาพด้วยมาตรการข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการควบคุมอาคาร ประกอบกับการเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อรองรับความต้องการในอนาคต



ผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

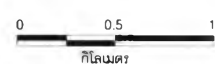
แผนที่ 3.3 แสดงแนวความคิดการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์กลาง

สัญลักษณ์

- ขอบเขตผังเฉพาะศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ
 - เส้นเขต GREEN AREA
 - เส้นแขวง PUBLIC UTILITIES
 - ถนน ซอย COMMERCIAL AND BUSINESS (NEWLY DEVELOPMENT)
 - ทางรถไฟ MIXED COMMERCIAL AND BUSINESS (REDEVELOPMENT)
 - น้ำ HIGH DENSITY RESIDENTIAL (NEWLY DEVELOPMENT)
- ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



มาตราส่วน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาเรื่องศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้ทราบถึงความ เป็นมา แนวคิดโครงข่ายการขนส่งระบบราง ตาม URMAP ที่มีแนวความคิดในการพัฒนาเป็น ศูนย์คมนาคม 3 แห่ง ดังนี้

1. ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ทางทิศใต้
2. ศูนย์พหลโยธินทางทิศเหนือ
3. ศูนย์มักกะสันทางทิศตะวันออก

โดยการศึกษาครั้งนี้จะเน้นไปที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ ที่มี แผนการพัฒนาเมืองที่มีศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์กลางและพื้นที่ย่าน พาณิชยกรรมจากผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในอนาคตที่ชี้ให้เห็นโอกาสในการพัฒนา เมือง โดยจะนำไปสู่ความจำเป็นการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตก เหนียงใต้ โดยการวางและจัดทำผังเฉพาะขึ้นในพื้นที่ เพื่อให้สามารถจัดสร้างระบบ สาธารณูปโภคเพื่อชี้้นำการพัฒนาและมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งมีแนวทางดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้าน ตะวันตกเฉียงใต้ตามความเหมาะสมของแต่ละสภาพพื้นที่ภายในผังเฉพาะประกอบด้วย

1. การดำเนินการโดยการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment)
2. การดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (newly urban development)
3. การดำเนินการโดยการปรับปรุงและการอนุรักษ์ (rehabilitation and conservation)

ซึ่งพื้นที่ศึกษาจะเป็นการดำเนินการโดยการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment) ที่เป็นพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นย่านพาณิชยกรรม ให้พื้นที่มีความ เป็นเมืองเพิ่มมากขึ้น และจากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใน ลักษณะนี้ส่งผลให้มีการรื้อย้ายอาคารที่จะนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นอาคารขนาดใหญ่ ส่วน การเคลื่อนย้ายของประชากรผู้ที่ไม่ได้ทำการค้าจำเป็นต้องมีการย้ายออก จึงส่งผลกระทบต่อผู้ อยู่อาศัยภายในพื้นที่อย่างมาก ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัจจุบันในบริเวณดังกล่าว เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่ศึกษาว่าเป็นอย่างไร และ ทราบถึงผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมที่แตกต่างกันภายในพื้นที่ ศึกษา