



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ



โครงการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



*The Master Plan for Land Development :
Ratchadamnoen Road and Surrounding Area*

National Economic and Social Development Board

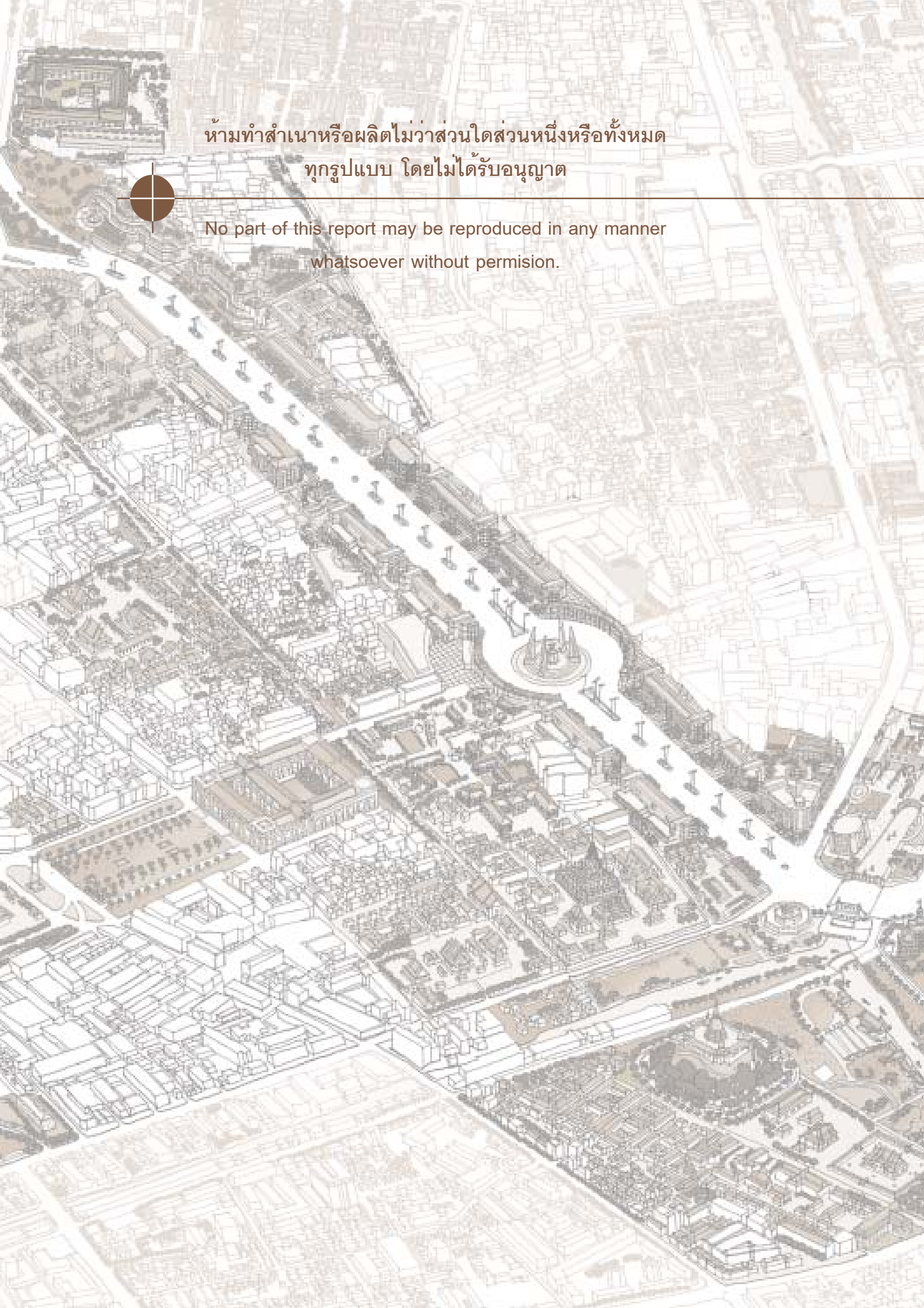


Architects
Planners
Interior & Graphic
Designer

มีนาคม 2546

THE MASTER PLAN for Land Development : Ratchadamnoen



An aerial architectural rendering of a city, showing a river flowing through it. A bridge with multiple arches spans the river. The city is densely packed with buildings of various heights and styles. The rendering is in a light, sketchy style with a warm, brownish-orange color palette.

ห้ามทำสำเนาหรือผลิตไม่ว่าส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด
ทุกรูปแบบ โดยไม่ได้รับอนุญาต



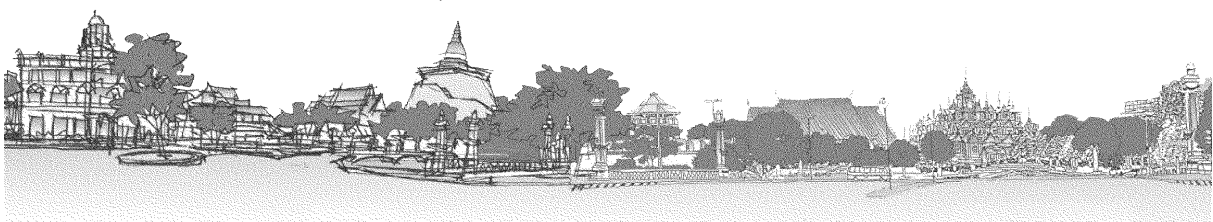
No part of this report may be reproduced in any manner
whatsoever without permission.



Architects
Planners
Interior & Graphic
Designer

คณะทำงาน :

- ผู้จัดการโครงการ นายวัชร จงสุวัฒน์
- ประธานคณะวางผัง และผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปัตยกรรม และโบราณสถาน ดร.สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา
- ด้านวางผังออกแบบชุมชน และด้านสถาปัตยกรรม บริษัท ศรีเอทีพี ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด นายเทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง บริษัท เอส.เจ.เอ. ทรีดี จำกัด นางขวัญใจ ลักษณะการ นายสมเกียรติ ยูววิทยาพานิช นายวีระพันธ์ ชินวัตร นายจิรพงศ์ จงวัฒนาศิลป์กุล บริษัท เอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด นายวัชร จงสุวัฒน์ นายวิเชียร ตปนีโยพัร นายอภิสิทธิ์ อินทร์คล้าย นายธีระสิงห์เนติ นายภัทรพล ศิวเสน นายประพนธ์ หงษ์สาคร นางสาววรุณกาญจน์ อำไพกิจพาณิชย์ นายพงศ์เดช พิทักษ์มวลงชน
- ด้านการวางแผนพัฒนาเมืองและการผังเมือง นายเทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง
- ด้านวิเคราะห์ผังเมือง นายศักดิ์ดา ทองอุทัยศรี
- บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท มรดกโลก จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ จำกัด
- ด้านประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม นายพิสิฐ เจริญวงศ์ นางสาวกษมา เกาไศยานนท์ นายวรกานต์ วงศ์สุวรรณ
- ด้านการพัฒนาสังคม และชุมชน นายณัฐ เกียรติระบิล นายบัณฑิต อ่อนดำ นางสาวนันทวรรณ สุวรรณรัตน์ นางสาวสุนันทา เปรียญกุล
- ด้านประชาสัมพันธ์ รศ. พัทนี เขยจรรยา นางเลิศลักษณ์ ยอดอาวุธ นางสาววราณา คำภีระ
- ด้านการวางแผนการท่องเที่ยว นายเสรี วงษ์ไพจิตร นายรัชฎา จันทะแสน นางสาววัชรวัณ จรุงศักดิ์
- ด้านสิ่งแวดล้อม ดร.ธรรมบุญ โรจนบุรานนท์ นางบุษบา อิศรางกูร ณ อยุธยา
- ด้านภูมิสถาปัตยกรรม ศาสตราจารย์เดชา บุญคำ นายกิตติคุณ ภู่งษ์
- ด้านระบบการจราจร ดร.ชัยชาญ สุทธิกานต์ นายศุภชัย ตั้งศรีวงศ์
- ด้านระบบคมนาคมและขนส่งมวลชน บริษัท ไซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด นายปัญญา หาญจงกล
- ด้านการ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ นายธรรมรัฐ เล็กประยูร
- ด้านวิศวกรรมโยธา บริษัท พีบีแอล กรุ๊ป จำกัด นายประพัฒน์ บุญเหลือหล่อ นายณรงค์ เจริญพานิช นายสมเดช วงศ์จันทร์
- ด้านระบบสาธารณูปโภค บริษัท ว และสหยา ดีชายน จำกัด นายวิชัย ลักษณะการ นายไชยวิชิต ลักษณะการ นายพงศ์ศักดิ์ ปรีชาธนะศักดิ์ นายสุริศักดิ์ อาจสัจจร
- ด้านอนุรักษ์ และประหยัดพลังงาน ศ.ดร.สุนทร บุญญาธิการ นายสุภัทร สราญเลิศ
- ด้านการเงินและการลงทุน ดร.อัศวเดช โชตินฤมล นายเทิดศักดิ์ พ่วงจินดา
- ด้าน เศรษฐศาสตร์ นายวิโรจน์ เจียรพัทนรักษ์
- ด้านกฎหมาย นายไมตรี เรืองปิ่น
- ด้านการจัดองค์กร ดร.อิสระ สุวรรณบล
- ด้านประมาณราคา ผศ.อัศวิน พิษณุโยธิน นายอภิสิทธิ์ อินทร์คล้าย
- ด้าน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ นายภราดร ธัญญาพันธุ์
- ด้านสำรวจสภาพการใช้พื้นที่และอาคาร บริษัท เอสคิว อาร์คิเท็ค แอนด์ แพลนเนอร์ จำกัด
- ด้านสำรวจ พื้นที่และภูมิประเทศ บริษัท เอสทีเอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- ด้านทัศนียภาพ นายนพดล อรุณวรรณ นายกฤษณ ผลิตปรณ นายณรงค์ฤทธิ์ วีระกุล
- ด้านคอมพิวเตอร์อนิเมชั่น และซีดีรอม บริษัท เวคเตอร์ราสเตอร์ เทคโนโลยี จำกัด นายรัช กุลนรัตน์ นายพิเนต เทียมสะอาด



ที่ A440-21/2546

วันที่ 17 มีนาคม 2546



เรื่อง ส่งรายงานฉบับที่ 4 : รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
โครงการ แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง
เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
อ้างถึง สัญญาจ้างที่ปรึกษา เลขที่ (จ.) 34/2545 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2545
ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กับ บริษัท เอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

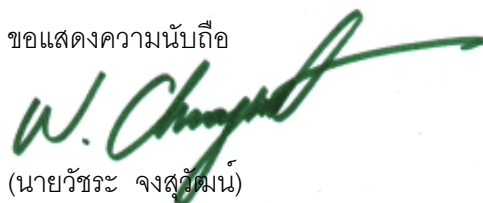
ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาหลัก บริษัท ครีเอทีฟ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด บริษัท เอส.เจ.เอ. ทรีดี จำกัด บริษัท เอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาร่วมดำเนินงาน ประกอบด้วย บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท มรดกโลก จำกัด บริษัท เอสคิว อาร์คิटेค แอนด์ แพลนเนอร์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ จำกัด ดำเนินการจัดทำโครงการ แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ให้เหมาะสมต่อศักยภาพ และเชื้ออำนวยต่อคุณค่าที่ดี เหมาะสมกับการเป็นพื้นที่เขตนวัตกรรมของประเทศ โดยมีข้อกำหนด วัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงาน ดังรายละเอียดสัญญาที่อ้างถึงนั้น

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา และคณะทำงาน ได้จัดทำรายงานฉบับที่ 4 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แล้วเสร็จ และนำเสนอพร้อมกันนี้ ซึ่งรายงานฉบับนี้ เป็นการนำเสนอผลการศึกษา การจัดทำแนวทางการพัฒนา และการจัดทำแผนผังแม่บท แผนผังเฉพาะการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การพิจารณาหรือให้คำแนะนำใด ๆ ของคณะกรรมการฯ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาขออ้อมรับไว้ และจะพยายามดำเนินงานอย่างเต็มความสามารถ ให้สมดังวัตถุประสงค์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ


(นายวัชร จงสุวรรณ)
ผู้จัดการโครงการ





สารบัญ

คำนำ

บทที่ 1 : บทนำ

1.1	ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2	หลักการและเหตุผล	1
1.3	วัตถุประสงค์	2
1.4	ขอบเขต และการดำเนินงานโครงการ	3

บทที่ 2 : ข้อเสนอ วิสัยทัศน์ และแนวความคิดเบื้องต้น

2.1	กรอบและเป้าหมายของการพัฒนาโดยภาพรวมของพื้นที่	5
2.2	ข้อเสนอ	5
2.3	วิสัยทัศน์	8
2.4	แนวความคิดเบื้องต้น	10

บทที่ 3 : แผนผังการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง

3.1	การศึกษาและแผนเสนอแนะ	15
-----	-----------------------	----

บทที่ 4 : บทสรุป

47





คำนำ

พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ซึ่งเป็นเขตชุมชนเมืองในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีอาณาเขตเป็นเกาะล้อมรอบด้วยคลองคูเมืองเดิม ไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งทางด้านเหนือ และด้านใต้ มีขอบเขตพื้นที่การบริหาร ประมาณ 1.647 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,029.4 ไร่ อยู่ในท้องที่การปกครองของแขวงพระบรมมหาราชวัง เป็นพื้นที่ซึ่งมีสถานที่สำคัญในด้านประวัติศาสตร์ ศิลป สถาปัตยกรรม และอาคารมีคุณค่าเก่าแก่ตั้งอยู่มากมาย เช่น พระบรมมหาราชวัง สนามหลวง กรมศิลปากร พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ มหาวิทยาลัยศิลปากร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิทยาลัยนาฏศิลป์ ราชบัณฑิตยสถาน ศาลหลักเมือง วัดสำคัญเก่าแก่หลายวัด สถาบันราชการระดับกระทรวง และกรม หลายแห่ง มีถนนสำคัญผ่าน และเชื่อมโยงเป็นระบบโครงข่ายหลายสาย มีคลองเก่าแก่แต่โบราณ เชื่อมต่อหลายคลอง และสามารถเชื่อมออกสู่มแม่น้ำเจ้าพระยาได้ตั้งแต่อดีตกาล

เมื่อมีการขยายพื้นที่เขตชุมชนเมือง โดยการขุดคลองรอบกรุงในสมัยรัชกาลที่ 3 และตัดถนนและขุดคลองเชื่อมต่อ ทำให้เมืองมีการขยายตัวออกไปทางด้านตะวันออกมากขึ้น จนถึงคลองรอบกรุง และเมื่อมีการขยายเส้นทางถนน สร้างสะพานข้ามคลอง ในรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 เรื่อยมา เมืองก็มีการขยายตัวออกไปทุกทิศทางมากขึ้น ในยุคที่มีการสร้างถนนเพื่อปรับเปลี่ยนระบบการสัญจรทางน้ำมาเป็นทางบกนั้น เส้นทางถนนที่สำคัญมากเส้นหนึ่ง ซึ่งสร้างในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็คือ ถนนราชดำเนิน โดยมีพระราชประสงค์ให้ก่อสร้างถนนเส้นนี้ เพื่อให้รองรับสภาพการณ์ความทันสมัยของโลกตามอย่างประเทศอารยธรรมตะวันตกหลายประเทศในสมัยนั้น โดยจำลองแนวพระราชดำริการก่อสร้างถนนราชดำเนินให้เหมือนกับถนนของเอลิเซ่ นครปารีส แห่งฝรั่งเศส ที่ได้เสด็จประพาสและทรงเห็นแบบอย่างมา คือเป็นถนนขนาดใหญ่ มีความกว้างมาก แบ่งช่องทางการรถยนต์ และทางสัญจรด้วยเท้าชัดเจน เป็นถนนตามแบบอย่างยุโรป ที่เรียกว่า แอฟวีนิว (Avenue)

ถนนราชดำเนินกลาง ก่อสร้างในราวพุทธศักราช 2442 จนถึงปี พ.ศ. 2480 รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างอาคารริมถนนทั้งสองฟากเป็นอาคารประกอบพาณิชย์กรรม และธุรกิจ เช่นเดียวกับถนนของเอลิเซ่ ของปารีส การพัฒนาอาคารพาณิชย์กรรม และการเกิดกิจกรรมต่าง ๆ ตั้งแต่เริ่มสร้างมาจนถึงปัจจุบันนั้น อาคารริมถนนราชดำเนินได้เคยใช้เป็นทั้งอาคารสำนักงาน ประกอบพาณิชย์กรรม ร้านค้า โรงเรียนกวดวิชา สถาบันสอนภาษาอังกฤษ ร้านอาหาร ภัตตาคาร สินค้าอุปโภค-บริโภค โรงงานผลิตสินค้าแปรรูป โรงพิมพ์ สำนักงานทนายความ ไนท์คลับ สถานบันเทิง เช่น โรงภาพยนตร์ ไซรุ่มรยยนต์ เป็นต้น ประวัติศาสตร์การพัฒนาอาคารพาณิชย์ย่านถนนราชดำเนิน จึงมีความน่าสนใจในการศึกษาค้นคว้าเป็นอย่างยิ่ง

การพัฒนาอาคารริมถนนราชดำเนินกลาง ก็มีประวัติศาสตร์ความเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจ และน่าศึกษาเช่นเดียวกัน โดยมีการต่อเติม รื้อ เปลี่ยนแปลง สร้างใหม่ เนื่องจากสภาพการณ์ของยุคตามสมัยนิยม และเพื่อประโยชน์ใช้งาน หรือเนื่องจากอุบัติเหตุเพลิงไหม้ เป็นต้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) มีแนวนโยบายสำคัญ ซึ่งกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ให้มีการอนุรักษ์ พื้นฟู และรักษาสภาพแวดล้อมชุมชน ส่งเสริมศิลปกรรม สถาปัตยกรรม และแหล่งท่องเที่ยว ให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิต และเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน โดยสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2544 ให้ดำเนินโครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่ บริเวณต่อเนื่อง ภายใต้โครงการเพื่อการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ฟื้นคืนการเจริญเติบโตอีกครั้งหนึ่ง



รูปที่ ค1 ภาพแนวความคิดการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนหลังวัดราชนั้ดดา และคลองหลอดเหนือ



รูปที่ ค2 ภาพแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนินกลางบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศ



รูปที่ ค3 ภาพแนวความคิดการปรับปรุงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

สืบเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีแนวทางสำคัญในการอนุรักษ์ฟื้นฟูและรักษา สภาพแวดล้อมชุมชน ศิลปกรรม และแหล่งท่องเที่ยวให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิต และเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน ดังนั้นเพื่อให้การบริหารยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงเห็นสมควรให้มีการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องขึ้น เพื่อเป็นแผนชี้แนะทิศทางการพัฒนาทางด้านกายภาพในพื้นที่บริเวณสำคัญ ๆ โดยเฉพาะย่านประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร

ต่อมาเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2544 คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดำเนินโครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ภายใต้โครงการเพื่อการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ฟื้นคืนการเจริญเติบโตอีกครั้งหนึ่ง

1.2 หลักการและเหตุผล

พื้นที่ถนนราชดำเนินเป็นเอกลักษณ์ความศิวิไลซ์ของกรุงเทพมหานครมาช้านาน สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำริให้มีการก่อสร้างขึ้นเพื่อแสดงออกถึงสถานะของกรุงเทพฯ นครหลวงที่ควรจะมีอารยธรรมทางวัตถุเหมือนอย่างทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศ ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง จึงมีความสำคัญและเป็นแกนเส้นทางการคมนาคมและกิจกรรมการประกอบธุรกิจอย่างหลากหลาย ตั้งแต่ในอดีตที่ผ่านมาเมื่อครั้งตั้งกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีสืบมาจวบจนปัจจุบัน

ถนนราชดำเนินมีวิวัฒนาการพัฒนาแบ่งได้เป็น 3 ช่วงได้แก่ ถนนราชดำเนินใน ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินนอก หรืออีกนัยหนึ่งถนนเส้นนี้นับว่าเป็นเส้นทางที่แสดงถึงความเจริญเติบโตของกรุงรัตนโกสินทร์ที่ต่อเนื่องด้วยวัฒนธรรมเชื่อมโยงมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 จนถึงรัชกาลที่ 9 อีกทั้งอาคารสถานที่ที่ตั้งอยู่บริเวณสองข้างทางก็มีวัฒนธรรมที่แสดงถึงความเชื่อมโยง กับอารยธรรมนานาชาติ เช่น พระที่นั่งอนันตสมาคม ทำเนียบรัฐบาล วังปารุสกวัน ซึ่งมีแบบอย่างสถาปัตยกรรมคล้ายในยุโรป นอกจากนี้สองข้างของถนนราชดำเนินยังเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่สำคัญ ๆ เช่น พระบรมมหาราชวัง และวัดพระศรีรัตนศาสดาราม อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง เป็นต้น

ปัจจุบันการขยายตัวของกรุงเทพมหานครก่อให้เกิดความคับคั่งของยานพาหนะ จนกระทั่งบริเวณพื้นที่ถนนราชดำเนินได้รับผลกระทบทั้งด้านการจราจร และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ถนนราชดำเนินที่เป็นไปอย่างขาดประสิทธิภาพสืบสน และขาดแผนผังแม่บทการพัฒนาในภาพรวม สภาพแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงไปอย่าง

ไม่สมดุลทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การจัดการบริการพื้นฐาน ตลอดจนสิ่งแวดล้อม ความสะอาด และพื้นที่สันชนทางการที่มีอยู่ก็ยังคงอยู่มาตรฐาน ไม่ทัดเทียมนครหลวง ของสากลที่ก้าวล้ำหน้าไปมากแล้ว

พื้นที่บริเวณต่อเนื่องหรือพื้นที่ย่านใกล้เคียงถนนราชดำเนิน ทั้งในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ และย่านการค้า เขตธุรกิจที่มีมาตั้งแต่ในอดีตนั้น มีข้อจำกัดในการบูรณะและการพัฒนาที่ขาดความต่อเนื่อง ทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีความแออัด และเสื่อมโทรม ขึ้นหลายแห่ง และมีพื้นที่ซึ่งยังไม่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์ ที่ดินอย่างคุ้มค่าอยู่หลายพื้นที่ส่วนใหญ่กระจายอยู่ในด้านหลังถนนหลัก เช่น ย่านชุมชนต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ย่านการค้าบริเวณถนนเยาวราช เป็นต้น ซึ่งก็เป็นส่วนหนึ่งของปัญหาการขาด กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคมที่ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ทำให้บริเวณ ถนนราชดำเนินเป็นเพียงเส้นทางผ่านเท่านั้น มิใช่จุดหมายปลายทางของพื้นที่ กิจกรรมอีกต่อไป

ด้วยความสำคัญของถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ให้เหมาะสมต่อศักยภาพ และเอื้ออำนวยต่อ คุณค่าและวิถีชีวิตของชุมชนแบบไทย มีการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมควบคู่กับการจัดให้มีระบบและระเบียบที่ดี ให้เหมาะสมกับการเป็นพื้นที่เชิดหน้าชูตาของประเทศ เพื่อทำให้คนไทยตระหนักถึงคุณค่าของพื้นที่รู้สึกภาคภูมิใจ อยากมาอยู่อาศัย นานาเยี่ยมเยือน และใช้ประโยชน์ รวมทั้งจัดให้มีบริการพื้นฐาน และสิ่งแวดล้อม สะดวกที่มีประสิทธิภาพ เปิดโอกาสให้มีการพัฒนากิจกรรมเศรษฐกิจฐานความรู้ กิจกรรมบริการทางการศึกษาและการท่องเที่ยว มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการ พัฒนาอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายให้พื้นที่ถนนราชดำเนินเป็นตัวอย่าง ของการเชื่อมโยงวัฒนธรรมรัตนโกสินทร์จากอดีตสู่ปัจจุบัน และสืบทอดต่อไปในอนาคต ได้อย่างยั่งยืน

1.3 วัตถุประสงค์

การพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งให้เกิด

- 1.3.1 การพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และบริเวณต่อเนื่องให้มีการใช้ประโยชน์ ที่ดินเต็มศักยภาพ มีความคุ้มค่า ทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม ด้วยการ พัฒนากิจกรรมที่มีความหลากหลายทั้งด้านเศรษฐกิจ ฐานความรู้ ด้านการท่องเที่ยว ด้านธุรกิจการค้า และด้านนันทนาการ และเอื้อต่อ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่ทำให้มีการขยายเวลาการใช้ ประโยชน์พื้นที่มากขึ้น โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ มีการ จัดการด้านผังเมืองและด้านกายภาพที่ดี ทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน อย่างคุ้มค่า โดยเฉพาะบริเวณถนนราชดำเนินกลางที่อยู่ในความดูแล ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยยังดำรงไว้ซึ่ง เอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ สังคม และวัฒนธรรมอันดีงาม ของกรุงรัตนโกสินทร์



- 1.3.2 การพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และบริเวณต่อเนื่องเพื่อให้เป็น **เมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน** อันจะเป็นตัวอย่างของการพัฒนาชุมชนเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ของประเทศที่มีการพัฒนาเมืองอย่างสมดุลทั้งด้านกายภาพของเมือง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิต วิถีชีวิตที่มีความปลอดภัย และมีความสุข
- 1.3.3 ส่งเสริมแนวทางการพัฒนาธุรกิจและกิจกรรมทางสังคมของนครหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง **การพัฒนาเชิงวิชาการ และธุรกิจ ท่องเที่ยว** เช่น สถาบันอบรมทางวิชาการ ธุรกิจการสื่อสารและสารสนเทศ เครือข่ายธุรกิจระหว่างประเทศ การออกแบบผลิตภัณฑ์ และบริการที่ปรึกษา รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- 1.3.4 การดำเนินกิจกรรมที่เป็นการเทิดพระเกียรติพระบรมราชจักรีวงศ์ ซึ่งได้ก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ มาจวบจนถึงปัจจุบันมีอายุได้ 220 ปี ให้ปรากฏแก่สากลว่า **กรุงรัตนโกสินทร์เป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่มีความเจริญรุ่งเรือง ทั้งด้านศิลปะ สังคม และวัฒนธรรม แห่งหนึ่งของโลก** โดยถือเป็นโครงการการพัฒนาพื้นที่เพื่อประโยชน์สุขของสาธารณะในโอกาสเฉลิมฉลองปีที่ 222 (พ.ศ. 2547) แห่งการประดิษฐานพระบรมราชจักรีวงศ์ และการสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี

1.4 ขอบเขต และการดำเนินงานโครงการ

- 1.4.1 ศึกษาและจัดทำแนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ในกรอบขอบเขตการปกครองพื้นที่เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตดุสิต กรุงเทพมหานคร **เน้นการพัฒนาในพื้นที่ 1.5 กิโลเมตร จากสองฝั่งของถนนราชดำเนินกลาง เป็นองค์ประกอบหลัก**โดยพื้นที่บริเวณอื่น ๆ เป็นองค์ประกอบเสริม
 - (1) การพัฒนาพื้นที่ในด้านเศรษฐกิจและสังคม และการใช้ประโยชน์ที่ดินและสภาพแวดล้อม ตลอดจนกิจกรรมที่ควรพัฒนาปรับปรุงพื้นที่พื้นที่และอาคารที่ควรอนุรักษ์
 - (2) การพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจัด การจราจร ทั้งทางบกและทางน้ำ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่าง ๆ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น การเดินสายไฟฝังลงใต้ดิน ระบบท่อประปา และน้ำเสียชุมชน เป็นต้น
 - (3) การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ที่ครอบคลุมกิจกรรมการท่องเที่ยว ด้านเศรษฐกิจ ฐานความรู้ กิจกรรมเชิงธุรกิจต่าง ๆ
 - (4) การจัดภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมที่เน้นให้เกิดเป็นเอกลักษณ์ของบริเวณถนนราชดำเนิน และพื้นที่ต่อเนื่อง ทั้งด้านกายภาพ ชุมชนและวิถีชีวิตของชุมชน
 - (5) การพัฒนาชุมชน โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ

The Master Plan for Land Development : Ratchadamnoen Avenue and Surrounding Area



รูปที่ 1-1 ภาพมุมมองแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่ต่อเนื่อง



รูปที่ 1-2 ภาพมุมมองแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง และพื้นที่ต่อเนื่อง



บทที่ 2 ข้อเสนอ วิสัยทัศน์ และแนวความคิดเบื้องต้น

2.1 กรอบและเป้าหมายของการพัฒนาโดยภาพรวมของพื้นที่

การจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง จำเป็นต้องกำหนดกรอบแนวความคิด และเป้าหมายของการพัฒนาไว้เพื่อเป็นเครื่องมือในการดำเนินงานให้เดินทางอย่างถูกต้องไม่หลงทิศ และให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตรงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดโครงการ

ด้านแนวทางการดำเนินงาน ได้ให้ความสำคัญในทุกด้าน โดยเน้นความสำคัญในการศึกษาสำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์ วิจัย และสังเคราะห์เพื่อเก็บข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำแผนผังร่าง และการระดมความคิด จัดทำแผนผังทางเลือกเสนอพิจารณาเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจจัดทำแผนผังแม่บทต่อไป โดยจะมีการประสานข้อมูลโครงการพัฒนาต่าง ๆ ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งการปรับให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาตามแผนปกติ แผนพัฒนาระดับภาค แผนพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดแนวความคิดรวมทั้งการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานให้สอดคล้องไปด้วยกัน โดยยึดถือสาระสำคัญตามข้อกำหนดขอบเขตการดำเนินงาน โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง

กรอบแนวความคิด สามารถกำหนดเป็นวิสัยทัศน์เพื่อการพัฒนาไว้ 5 ข้อ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาให้พื้นที่ราชดำเนินเป็นพื้นที่เป้าหมายหนึ่งของแหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ที่เป็นเอกลักษณ์ของความเจริญรุ่งเรืองมาช้านานในอดีต ซึ่งเป็นแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ประสงค์จะให้ถนนราชดำเนินเป็นเครื่องหมายแสดงถึงความศิวิไลซ์ของเมืองสยาม ดังเช่น ถนนของเอลิเซ่ ของปารีส และให้สืบทอดความรุ่งเรืองของพื้นที่ต่อไปอย่างยั่งยืน

2.2 ข้อเสนอ

(1) ความเป็นมาและความสำคัญ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำริให้สร้างถนนราชดำเนิน เพื่อแสดงให้เห็นนาชาติทราบบ ถึงสถานะของนครหลวงที่มีแบบอย่างทัดเทียมอารยประเทศ อันแสดงถึงเอกลักษณ์และความศิวิไลซ์ของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง เป็นพื้นที่ที่แสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองเชื่อมต่อด้านธรรมของกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 จนถึงกรุงเทพมหานคร ในสมัยรัชกาลที่ 9 นอกจากนี้ยังแสดงถึงศิลป สถาปัตยกรรม และอารยธรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ อันควรค่าแก่การอนุรักษ์ และรักษาให้สถาพรเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกื้อหนุนต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรในชุมชนต่อไปอย่างยั่งยืน

(2) **การวิเคราะห์สภาพปัญหา และการคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคต**

ปัจจุบัน กระบวนการเปลี่ยนแปลงของเมืองทำให้ถนนราชดำเนินทั้ง 3 ช่วง คือ ถนนราชดำเนินใน ราชดำเนินกลาง และราชดำเนินนอก โดยเฉพาะถนน ราชดำเนินกลางบางส่วนถูกกลืนหายไปกับปัญหาจากการขยายตัวของชุมชน โครงสร้างทางจินตภาพของเมืองที่ชัดเจนมีเพียงริมถนนสายหลักเท่านั้น การขยายตัวของมหานคร ทำให้เกิดความแออัดคับคั่ง เกิดผลกระทบทางลบจากด้าน การจราจรเป็นอย่างมาก การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ เกิดปัญหาความหนาแน่นของแหล่งที่อยู่อาศัย ปัญหาสภาพแวดล้อม ขาดพื้นที่ เปิดโล่ง พื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะเพื่อเป็นปอดให้กับเมือง ทั้งหมดนี้เป็นประเด็น ปัญหาสำคัญที่ขัดต่อแนวทางการอนุรักษ์ และพัฒนารุงรัตนโกสินทร์ หากพื้นที่ ดังกล่าวถูกปล่อยให้พัฒนาต่อไปอย่างขาดการควบคุมย่อมส่งผลกระทบทางลบต่อ เอกภลักษณ์ และคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ขัดกับนโยบายภาครัฐทางด้าน การท่องเที่ยว การกระตุ้นเศรษฐกิจ การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และ สิ่งแวดล้อมเมืองที่เป็นกลไกในการยกระดับคุณภาพชีวิตประชากรอยู่ในมาตรฐาน ที่ดี ตามปรัชญาการพัฒนาเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

(3) **วิธีการศึกษา**

พื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง มีความเปราะบางต่อการพัฒนา ทางกายภาพ การพัฒนาพื้นที่จึงเป็นเรื่องละเอียดอ่อน ซึ่งต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ เติมพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพเพื่อการประมวลข้อมูล ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่มีความสัมพันธ์ซึ่งกัน ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานจะถูกนำมาวางแผนแบบองค์รวมเพื่อเป็นกรอบ แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะในรายละเอียดตามข้อกำหนดที่สอดคล้องกับ แผนแม่บทการอนุรักษ์ และพัฒนาพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งสนองความต้องการ ของชุมชนได้อย่างสูงสุดด้วย

(4) **การวิเคราะห์โครงการที่เกี่ยวข้อง**

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีเนื้อหาและองค์ประกอบทางผังเมืองที่ซับซ้อน จึงมีความ จำเป็นต้องศึกษาโครงการ ทั้งจากภาครัฐและเอกชน เพื่อการวิเคราะห์ศักยภาพ ในอนาคต และชี้แนะทิศทางการพัฒนาพื้นที่โครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังเช่น แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนารุงรัตนโกสินทร์ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังพัฒนาเขต โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และแผนพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 2.2-1 ถนนราชดำเนินกลางบริเวณอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยในอดีต



รูปที่ 2.2-2 ถนนราชดำเนินกลางบริเวณอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยในปัจจุบัน



รูปที่ 2.2-3 ถนนราชดำเนินกลางในอดีต



รูปที่ 2.2-4 ถนนราชดำเนินบริเวณสะพานผ่านพิภพลีลาในอดีต



รูปที่ 2.2-5 ทักษิณภาพบริเวณสะพานมัทธวานรังสรรค์



รูปที่ 2.2-6 ถนนราชดำเนินบริเวณสะพานผ่านฟ้าลีลาศในอดีต

2.3 วิสัยทัศน์

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล และความต้องการตามข้อกำหนดโครงการแล้ว ที่ปรึกษาได้กำหนดวิสัยทัศน์ซึ่งจะเป็นเป้าหมายของการดำเนินงานในพื้นที่เป็นข้อ ๆ ดังนี้

วิสัยทัศน์ที่ 1 : ดำรงไว้ซึ่งความเป็นถนนพระราชพิธี รัฐพิธี และประชาพิธี

ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องได้รับการพัฒนาควบคู่การอนุรักษ์ เพื่อดำรงไว้ซึ่งความสำคัญของถนนและพื้นที่แห่งประวัติศาสตร์ที่มีกิจกรรม ตามพระราชประเพณี รัฐพิธี และประชาพิธีที่สร้างและพัฒนาขึ้นตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเป็นเมืองหลวงของประเทศที่มีความศิวิไลซ์เจกเช่น นานาอารยประเทศในยุโรปที่พัฒนาสู่ความเจริญรุ่งเรืองมาก่อน

วิสัยทัศน์ที่ 2 : ถนนที่เป็นสื่อถึงการเชื่อมต่อประวัติศาสตร์แห่งราชวงศ์จักรี

ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องเป็นสื่อตัวแทนหรือสัญลักษณ์ที่แสดงถึงการเชื่อมต่อประวัติศาสตร์แห่งพระบรมราชวงศ์จักรี ซึ่งทรงสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีต่อเนื่องจนถึงกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

วิสัยทัศน์ที่ 3 : ถนนที่เป็นช่องทางผ่านสำคัญของกรุงเทพฯ ที่นำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง เป็นถนนและพื้นที่นำร่องในการพัฒนา เพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องมีการพัฒนาควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมภูมิทัศน์ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และเชื่อมโยงกิจกรรมสำคัญ ด้วยการกำหนดพื้นที่สีเขียว เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่ฟื้นฟูคุณภาพน้ำ และการสัญจรด้วยระบบโครงข่ายคูคลองเดิม พัฒนาพื้นที่สีเขียวริมน้ำ และสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพื่อเป็นกลไกในการพัฒนาทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ให้ดีขึ้นตามแนวทางการพัฒนาเพื่อให้ บรรลุเป้าหมายความเป็นเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

วิสัยทัศน์ที่ 4 : เป็นถนนสายหลักที่พัฒนากิจกรรมในพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่แสดงถึงวิถีชีวิตของคนเมือง

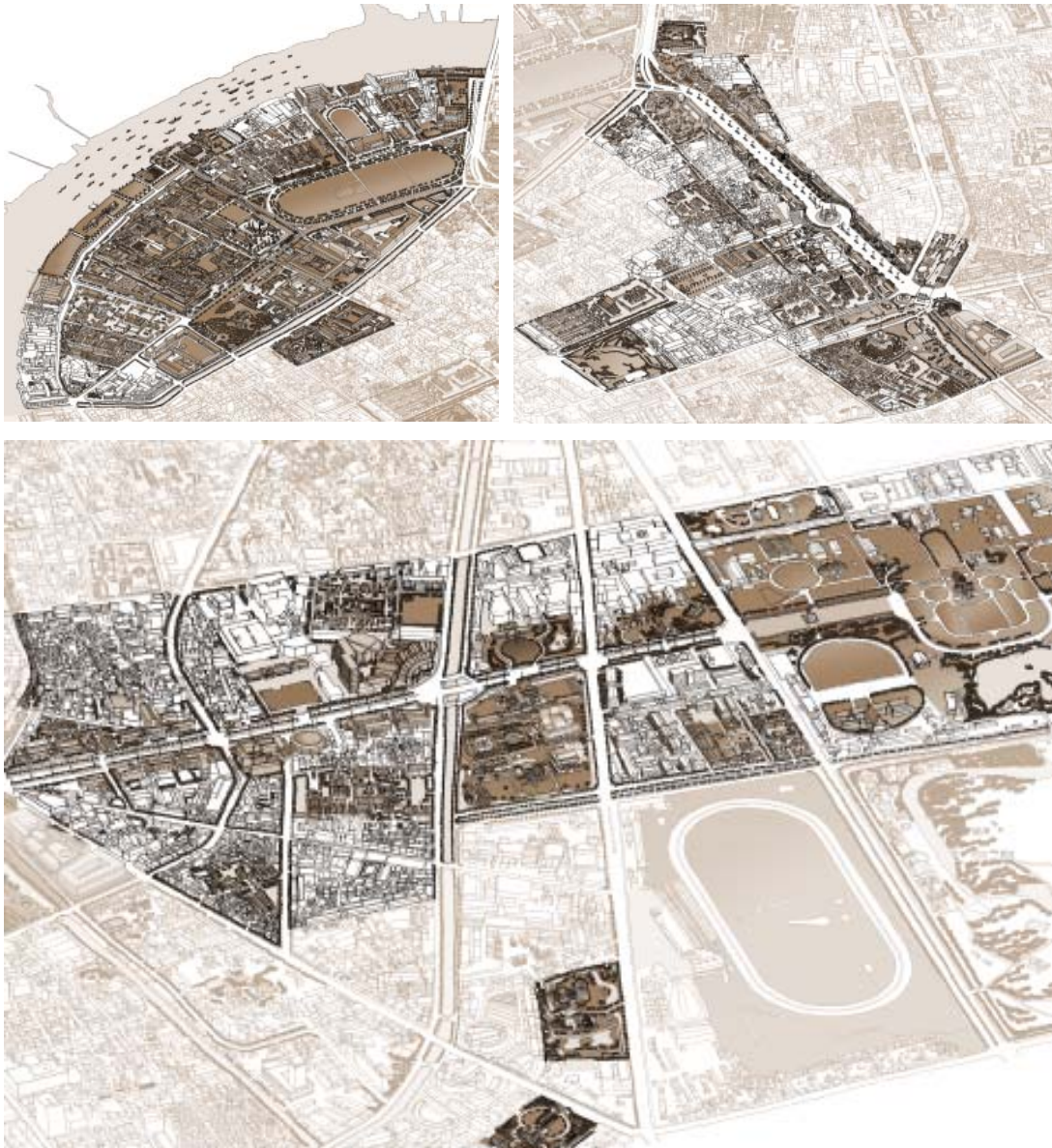
ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง เป็นถนนสายหลักเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสังคมไทยที่แสดงถึงสีสันของชีวิตคนเมือง ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องเป็นถนนสายหลักที่ได้รับการปรับบทบาทจากการเป็นถนนประธาน เพื่อการเดินทางผ่านเป็นถนนประธานที่เชื่อมโยงโครงข่ายปลายทางของจุดสำคัญที่น่าสนใจ (Interesting Nodes) เพื่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม ให้มีรูปแบบครบวงจร ทั้งในเชิงอนุรักษ์แบบผสมผสานแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และศิลปวัฒนธรรมที่แสดงถึงภูมิปัญญา วิถีชีวิตของความเป็นอยู่ชุมชน สร้างความสมดุลของการท่องเที่ยว และการประกอบกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมของชุมชนในพื้นที่ที่เป็นลานชุมนุมชน (Gathering



Places) อันจะส่งผลดีทั้งในด้านเศรษฐกิจภายในชุมชน สังคม วัฒนธรรมที่รวมอยู่ในแหล่งประวัติศาสตร์ที่มีชีวิตชีวาตามแบบแผนโบราณ (Living Old City) สร้างแนวทางวิถีชีวิตการดำรงอยู่ของชุมชนคู่กับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

วิสัยทัศน์ที่ 5 : ถนนที่เน้นการวางแผนพัฒนาอย่างมีระบบที่สอดคล้องกับแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง

ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องจะได้รับการวางแผนผังพัฒนาตามกระบวนการทางผังเมือง ที่เป็นระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์ และพัฒนาเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งเป็นถนนสายวัฒนธรรมกรุงรัตนโกสินทร์ ที่สื่อถึงสังคมวัฒนธรรมดั้งเดิมที่ได้รับการพัฒนาต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยมีการประสานข้อมูลจากองค์กรระดับนโยบาย และแผนงานพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ต่อไป



รูปที่ 2.3-1

ภาพมุมสูงแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนินใน ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินนอก และพื้นที่ต่อเนื่อง

2.4 แนวความคิดเบื้องต้น

การนำเสนอกรอบแนวความคิดเพื่อจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ให้ความสำคัญในการศึกษา สํารวจ เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์ วิจัย และสังเคราะห์ สำหรับเป็นปัจจัยพื้นฐานสนับสนุนการตัดสินใจในการจัดทำแผนผังต่อไป ซึ่งจะได้ประสานข้อมูลโครงการพัฒนาต่าง ๆ ทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชน รวมทั้ง นโยบายระดับชาติ ระดับภาค กรุงเทพมหานคร และบริเวณชล เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดแนวความคิดที่กำหนดเป็นวิสัยทัศน์ให้เป็นเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน โดยยึดถือสาระสำคัญที่กำหนดไว้ในขอบเขตการดำเนินงาน โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้พื้นที่ถนนราชดำเนินเป็นเอกลักษณ์ ความเจริญรุ่งเรืองดังเช่นภาพที่เป็นมาในอดีต และสืบทอดต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

จากกรอบที่มีแนวความคิดนี้ได้กำหนดเป็นเป้าหมายการพัฒนา เพื่อขึ้นนำการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของ โครงการ

แนวความคิดเบื้องต้นในการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการศึกษาพื้นที่ ศึกษาสภาพพื้นที่อย่างละเอียดโดยการสำรวจสภาพการใช้ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร เจ้าของอาคาร ผู้เช่า ผู้ครอบครอง ผู้บุกรุก สภาพชุมชนต่าง ๆ เพื่อวิเคราะห์พื้นที่ตามหลักการทางผังเมือง โดยจะนำเสนอแนวทางที่สำคัญในการรักษาพื้นที่ในเชิงอนุรักษ์ชุมชน สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม โบราณสถาน ศาสนสถาน ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเมืองในด้านต่าง ๆ ให้มีความลงตัวเหมาะสมและกลมกลืนไปกับแผนพัฒนาทางด้านกายภาพได้ในระยะยาว และเพื่อตอบสนองความต้องการ ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ผู้มาเยี่ยมเยือน ให้ดำรงอยู่ด้วยคุณภาพชีวิตที่ดีสมกับเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองหลวงที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์มาช้านาน แนวทางการวางแผน และผังทางด้านกายภาพสามารถ แบ่งเป็นประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- **เสนอแผนผังการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่**ย่านถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องที่มีความสัมพันธ์ และเกี่ยวเนื่องกัน รวมถึงเสนอกรณีศึกษา โครงการเปรียบเทียบ Champs - Elysees Boulevard
- **เสนอแนวทางการควบคุมรูปแบบสถาปัตยกรรม ศิลปกรรม สถานที่** ที่มีคุณค่าให้มีแนวทางการดำรงรักษาไว้อย่างเหมาะสม โดยนำเสนอกรอบควบคุมการออกแบบ (Urban Design Guidelines) ภายใต้มาตรการทางกฎหมาย และนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- **เสนอร่างการออกแบบและวางผังทางกายภาพ**ในส่วนที่มีความสำคัญและเสนอแนวทางการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินกลุ่มกิจกรรมบริเวณพื้นที่ ต่อเนื่อง
- **ปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ ให้มีความชัดเจนทางจินตภาพ** สร้างความ เด่นชัดสง่างามให้กับองค์ประกอบทางกายภาพภายในพื้นที่
- **เสนอแนวทางการออกแบบวางผังเพื่อแก้ไขปัญหาทางกายภาพ** ที่เกิดขึ้นให้ตอบสนองความต้องการพื้นฐานของชุมชนตลอดจนเสนอแนะโครงการที่มีความสำคัญต่อพื้นที่เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาในอนาคต



บทที่ 3 แผนผังการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง

การจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องนั้น ได้พิจารณาดำเนินงานให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยมีให้เกื้อหนุนขัดแย้งกับนโยบาย หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น มติคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์ รวมถึงกฎหมายควบคุมจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายและวางแผนสิ่งแวดล้อม

แผนผังแม่บทเน้นการพัฒนาพื้นที่ 2 ฟากถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งมีอาคารพาณิชย์ และอาคารกิจกรรมต่าง ๆ เรียงรายอยู่แล้ว ขยายรวมไปยังพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็นกลุ่มบริเวณต่าง ๆ หลายบริเวณ

ได้กำหนดแนวความคิดหลัก และแนวทางการดำเนินงานไว้เป็นกรอบการจัดทำแผนผังพัฒนาแต่ละพื้นที่ดังนี้

- (1) แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ฝั่งคลองหลอดเหนือ
คลองหลอดเหนือ คือคลองที่เชื่อมระหว่างคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง-คลองบางลำพู) ทางด้านทิศตะวันออก บริเวณป้อมมหากาฬ-ภูเขาทอง และคลองรอบกรุงด้านทิศตะวันตก ที่บริเวณอนุสาวรีย์พระแม่ธรณีบีบมวยผมใกล้สนามหลวง ในอดีตคลองนี้ใช้ในการสัญจร และการคมนาคมขนส่งทางเรือ ต่อมาได้มีการปล่อยน้ำเสียลงคลอง ทำให้เกิดมลภาวะน้ำเสีย จนถึงปัจจุบันนี้ ก็ยังคงใช้เป็นทางระบายน้ำเสียเช่นเดิม

กรุงเทพมหานครได้พยายามดำเนินการแก้ไขเพื่อให้คลองมีสภาพน้ำดีดังเช่นอดีต ซึ่งหากน้ำในคลองปราศจากมลภาวะแล้ว ก็น่าจะพัฒนาให้เป็นเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวได้ และจะสามารถพัฒนาอาคารและพื้นที่ 2 ฝั่งคลอง ให้มีกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเพิ่มรายได้ให้กับชุมชน และผู้อยู่อาศัยริมคลองได้

ในการพิจารณาเพื่อกำหนดแนวคิด ได้คำนึงถึงพื้นที่ริมคลอง และพื้นที่ด้านคลอง ทั้ง 2 ด้านว่ามีจุดเด่น และกิจกรรมอะไรที่จะสามารถเสริมให้กับแนวคิดการพัฒนาได้บ้าง

- ลักษณะที่เป็นจุดเด่นและกิจกรรมที่สำคัญ มีดังนี้
 - 1) สนามหลวงและพระบรมมหาราชวังเป็นจุดเด่นฝั่งตะวันตกของพื้นที่
 - 2) บริเวณภูเขาทอง วัดสระเกศ โลหะประสาท วัดราชนันทดา และบริเวณป้อมมหากาฬ เป็นจุดเด่นทางตะวันออกของพื้นที่
 - 3) ขนานกับแนวถนนราชดำเนินกลาง และถนนด้านในเพียงประมาณ 100-180 เมตร มีถนนและซอยเดิมเชื่อมถึงกันเป็นระยะ ๆ
 - 4) พื้นที่ 2 ฝั่งคลองสามารถเริ่มดำเนินการได้เลย มีทั้งถนนและทางคนเดินใช้งานได้อยู่แล้วในปัจจุบัน
 - 5) น้ำในคลองอยู่ในเขตรบบบำบัดน้ำเสียใหม่ที่บ้านพานถม ซึ่งเริ่มเปิดใช้งานไปแล้ว และน้ำคลองเริ่มสะอาด
 - 6) มีกิจกรรมดั้งเดิมอยู่บ้างแล้ว มีทั้งผู้คนที่อยู่ในพื้นที่ สถานที่ทำงาน และนักท่องเที่ยว ทั้งไทยและต่างชาติรู้จักพื้นที่อยู่แล้ว

-
- 7) พื้นที่ที่มีชุมชน พื้นฐานเดิมคืออยู่แล้ว มีลักษณะเด่นทั้งทางด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ที่เป็นจุดขายได้

- แนวทางการดำเนินการ

- 1) จัดให้พื้นที่ 2 ฝั่งคลองหลอด ตั้งแต่คลองคูเมืองชั้นใน ถึงคลองโง่งอวางตอนติดป้อมมหากาฬเป็นถนนคนเดิน (เปิดให้เข้าเป็นบางเวลาสำหรับรถบริการ และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เท่านั้น)
- 2) สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้อยู่ในพื้นที่เดิม ดำเนินการในกิจกรรมที่สอดคล้อง เช่น ค่าขายสินค้า ของที่ระลึก งานศิลปหัตถกรรม ขายอาหารในรูปแบบที่สร้างบรรยากาศขายของบริการนักท่องเที่ยว จัดให้มีการแสดงบันเทิงที่เป็นลักษณะส่งเสริมขนบธรรมเนียมประเพณี
- 3) พื้นที่ของวัดหลายแห่งที่ต่อเนื่อง เช่น วัดราชนัคคา วัดเทพธิดาราม วัดมหรณพาราม วัดบูรณศิริ ปรับปรุงลักษณะอาคารให้สะอาดเรียบร้อย ปรับปรุงภูมิสถาปัตยกรรมลักษณะไทย ให้กลายเป็นจุดดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว มีพื้นที่ให้การศึกษาทางพุทธศาสนา การฝึกสมาธิ เป็นที่พักผ่อนทางใจของประชาชน ตลอดจนนักท่องเที่ยวไปจนถึงการขายหนังสือ ขายศิลปวัตถุที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ หรือแม้แต่ของเก่าที่ไม่ผิดกฎหมาย
- 4) สร้างอาคารลักษณะไทยเสริมในพื้นที่ที่ยังว่าง เช่น บริเวณริมคลอง หลังวัดราชนัคคา และบริเวณลานจอดรถด้านติดต่อกับกรุงเทพมหานคร (จะมีที่จอดรถใหม่เปิดใช้ในเร็ว ๆ นี้) เป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเสริมที่ยังขาดอยู่
- 5) ตั้งกองทุนขนาดเล็ก ในลักษณะกองทุนฟื้นฟูชุมชนและอาคาร ที่เข้าร่วมโครงการให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำพิเศษ สำหรับอาคารในแนวพื้นที่เพื่อปรับปรุงลักษณะและสภาพอาคารให้เข้ากับกิจกรรม เป็นการช่วยเสริมสร้างงาน สร้างอาชีพให้ชุมชน
- 6) พื้นที่เป็นถนนเดิมอยู่แล้วจากคลองคูเมือง ถึงแนวถนนตะนาว จัดให้มีกิจกรรมเสริมบนพื้นผิวถนนในรูปซุ้ม หรือรถเข็นที่สวยงาม ลักษณะไทย จัดเก็บง่าย ขายสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น เพราะเป็นพื้นที่ ๆ มีนักท่องเที่ยว มาใช้บริการอยู่แล้ว
- 7) ส่วนต่อเนื่องกับแนวถนนหลังอาคารราชดำเนิน ซึ่งจะจัดให้เป็น ถนนคนเดินอยู่แล้ว ควรปรับปรุงถนน ซอย และตรอกต่าง ๆ ให้สะอาดเรียบร้อย น่าเดิน สนับสนุนให้ประชาชนสองข้างร่วมกิจกรรม พร้อมกับตกแต่งหน้าบ้านให้เป็น “หน้าบ้านน่ามอง” ของกรุงเทพมหานคร ให้รางวัลเพื่อเป็นกำลังใจประจำปี
- 8) บริเวณป้อมมหากาฬ ภูเขาทอง ปรับปรุงภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณ ภูเขาทอง และพื้นที่รอบ ๆ ให้เป็นจุดเด่น โชว์ศิลปะการจัดสวนแบบไทย ปรับรี้อาคารบางส่วนในบริเวณวัดและริมคลอง ปรับปรุงพื้นที่รวมทั้งบริเวณวัด คลอง และรอบ ๆ ป้อมมหากาฬ ให้เป็นพื้นที่ต่อเนื่องกัน มีกิจกรรม ตลาดน้ำ บริเวณแสดงศิลปะการร้องเพลงพื้นเมืองจากศิลปินแนวไทยเดิมที่กำลังจะสูญหายไปสลับกับการแสดงพื้นเมืองจากแต่ละภาคของไทย หมุนเวียนทุกวันสุดสัปดาห์ตลอดทั้งปี จัดให้มีทางเดินที่สะดวกจากบริเวณลานพลับพลามหาเจษฎาบดินทร์ วัดราชนัคคา โลหะประสาธต์เชื่อมเข้าสู่บริเวณริมคลอง และพื้นที่ป้อมมหากาฬ เชื่อมด้วยสะพานคนเดินที่สะดวก 2 ถึง 3 จุด เข้าสู่บริเวณภูเขาทอง



- 9) คาดว่าเมื่อการปรับปรุงแล้วเสร็จ โดยไม่ต้องลงทุนมากนัก จะทำให้พื้นที่ทั้งบริเวณจากแนวคลองหลอดเหนือถึงถนนราชดำเนิน จากภูเขาทองถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ไปถึงบริเวณสนามหลวง จะกลายเป็นพื้นที่เมืองเก่าที่ฟื้นฟูให้กลับมีชีวิตมีสภาพแวดล้อมที่ดี ทั้งสำหรับผู้อยู่ในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว พ้นจากสภาพที่เกือบจะเป็น ชุมชนแออัดที่นับวันจะเสื่อมโทรมยิ่งขึ้นในปัจจุบัน
- (2) แนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนหลังแนวอาคารราชดำเนิน
- ลักษณะสภาพปัจจุบันมีดังนี้
 - 1) หลังแนวอาคารราชดำเนิน ปัจจุบันมีสภาพอาคารเป็นชั้นเดียว และสองชั้น ปลุกสร้าง และต่อเติมขึ้นหนาแน่น แออัด เกือบจะมีสภาพเป็นชุมชนแออัด เสื่อมโทรม ระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ซอย และสาธารณูปโภค ไม่เป็นระบบที่ได้มาตรฐาน ไม่เหมาะสม ไม่สะดวก
 - 2) พื้นที่นี้มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุจากไฟไหม้ได้ง่าย เพราะส่วนมาก เป็นบ้านไม้ สภาพเก่า ทนไฟไหม้ เป็นเชื้อเพลิงที่ดี
 - 3) มีอาคารเดิมเป็นบ้านไม้อายุกว่าร้อยปี มีลักษณะสถาปัตยกรรม สวยงาม เพียงแต่ไม่ได้รับการดูแลปรับปรุงรักษาที่ดี ถ้าปล่อยทิ้งไว้วันวันจะทรุดโทรมมากขึ้น จนกลายเป็นแหล่งชุมชนแออัด เสื่อมโทรม หรือเปลี่ยนมือให้พ่อค้าใช้ ความได้เปรียบทางการเงิน เข้าพัฒนาปรับเปลี่ยนเป็นอาคารพาณิชย์ แบบตึกแถว สร้างสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีงามให้กับบ้านเมือง เช่น ที่กำลังเป็นอยู่ที่ บริเวณสามแพร่ง และหลังศาลเจ้าพ่อเสือ
 - แนวทางการดำเนินการ
 - 1) เริ่มจากพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินเป็นบางแปลงที่มีขนาดพอสมควร ให้เข้าร่วม ดำเนินการ เป็นโครงการนำร่องก่อน เช่น แปลงบริเวณหลังสำนักงาน สลากกินแบ่งรัฐบาล กับถนนข้าวสาร และแปลงที่อยู่ระหว่างวัดราชนาคและ กรุงเทพมหานคร
 - 2) เริ่มต้นโดยการเริ่มสร้างอาคารพักอาศัย รูปแบบใหม่ที่เพิ่มความหนาแน่น ได้มากขึ้น วางผังบริเวณให้ดี มีที่โล่ง ที่ว่าง ที่พักผ่อนหย่อนใจ
 - 3) จัดบริเวณที่พักอาศัยให้คนในพื้นที่อยู่เดิมประมาณ 15 ครอบครัว
 - 4) เพิ่มที่พักอาศัยให้อีกจำนวนหนึ่งประมาณ 85 ครอบครัว โดยย้าย 85 ครอบครัวนี้ จากกลุ่มพื้นที่พักอาศัยเดิมจะสามารถเปิดพื้นที่ เพื่อเพิ่มให้กับคนอื่นอีก 400 ครอบครัว ได้ในสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น อาคารมั่นคง แข็งแรง ปลอดภัย มีที่โล่ง ที่ว่าง มีสภาพแวดล้อมที่ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น
 - 5) ถ้าออกแบบวางผังให้ดี จะสามารถกำหนดให้มีได้ทั้งสวนสาธารณะ สถานที่ประกอบ อาชีพ มีที่จอดรถ มีที่ว่าง เป็นสนามกีฬา สนามเด็กเล่น สวนชุมชนและประชาชม รวมทั้ง สวนสาธารณะขนาดย่อม
 - 6) ถ้าเริ่มได้ดีในพื้นที่ต้น ๆ แล้ว สามารถจะขยายต่อไปในพื้นที่ข้างเคียง ในลักษณะเป็นจิ๊กซอว์ (jig-saw) จนกลายเป็นส่วนของชุมชน เมืองที่ดีไปในที่สุด
 - 7) แนวทางการดำเนินการ ทำได้ทั้งการจัดกองทุนเริ่มต้นพัฒนา ให้กับการเคหะแห่งชาติ หรือจัดตั้งบริษัทพัฒนาเป็นผู้ดูแล หรือดำเนินการแบบจัดรูปที่ดิน



รูปที่ 3.1.1-1 รูปตัดบริเวณถนนราชดำเนินกลาง



รูปที่ 3.1.1-2 ภาพแนวความคิดบริเวณถนนคนเดินหลังอาคารริมถนนราชดำเนินกลาง



รูปที่ 3.1.1-3 โครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง พร้อมทั้งช่องจราจร

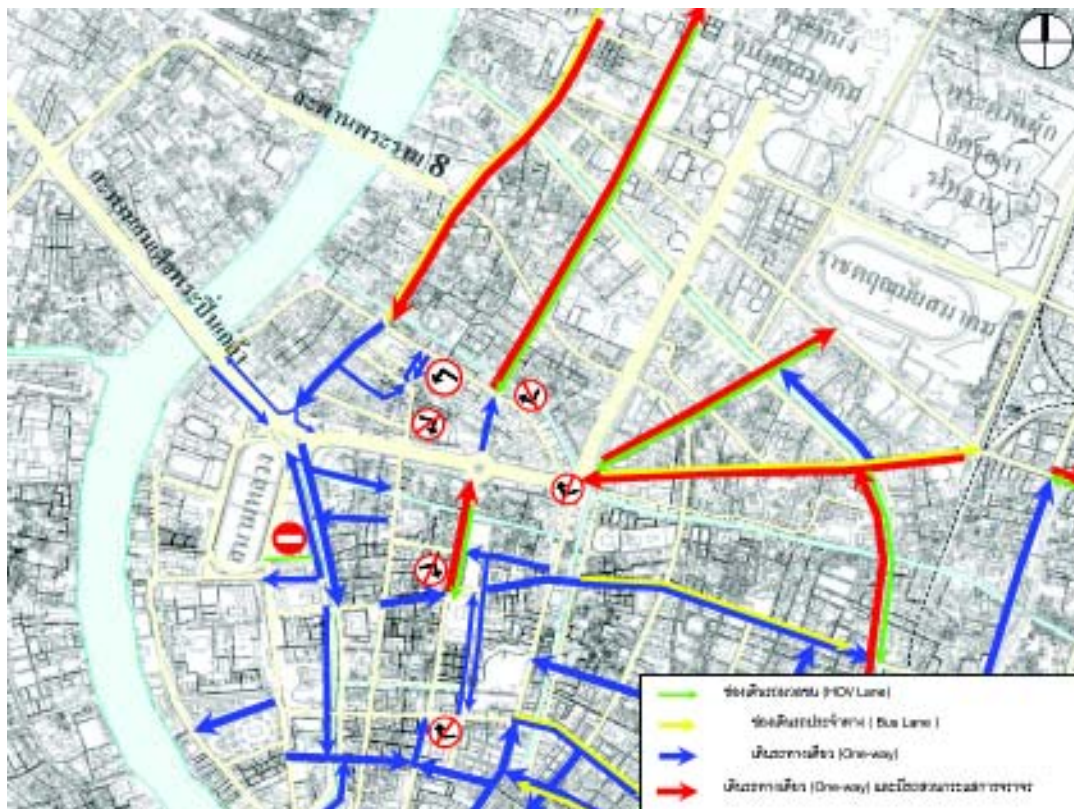


3.1 การศึกษาและนำเสนอแนะ

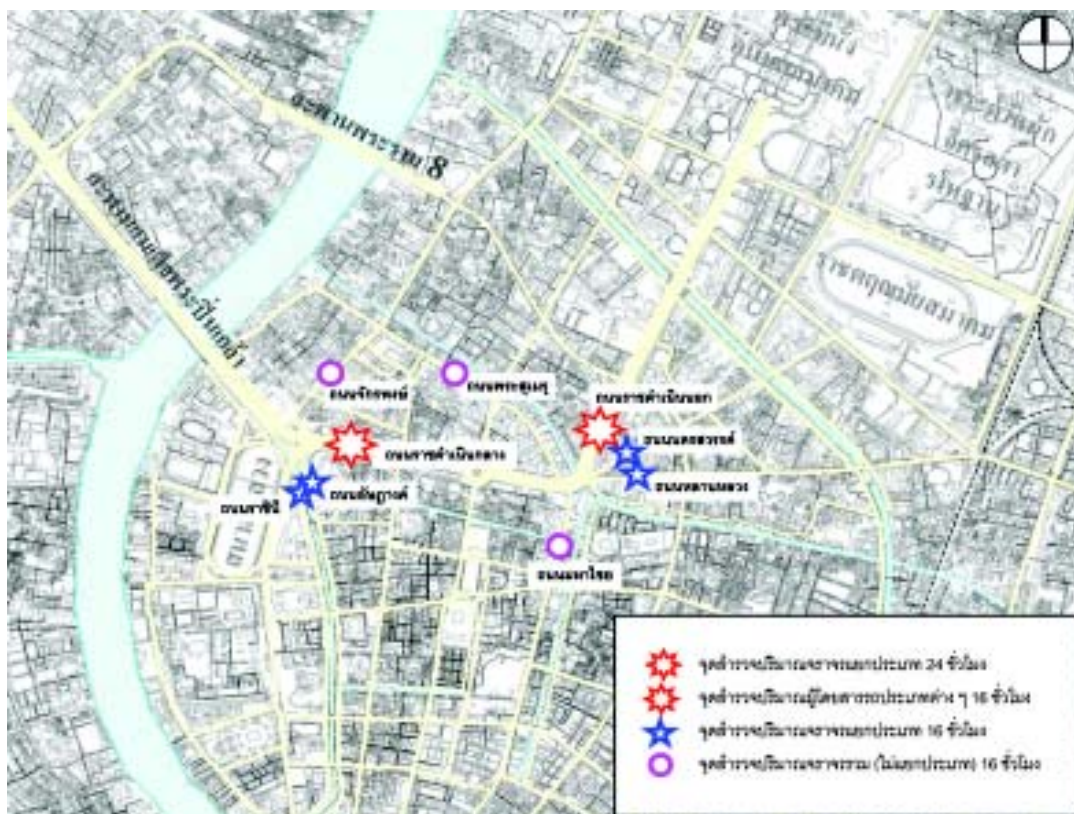
3.1.1 ด้านระบบจราจร

ภาพรวมของระบบจราจรและการคมนาคมขนส่ง

พื้นที่กรุงเทพมหานครนับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งของกรุงเทพมหานคร เป็นที่ตั้งของส่วนราชการที่สำคัญ ๆ หลายหน่วยงาน แม้ว่าปัจจุบันส่วนราชการหลายแห่งได้มีการย้ายหน่วยงานในสังกัดออกไปจากพื้นที่กรุงเทพมหานครบางส่วนแล้วก็ตาม นอกจากส่วนราชการต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ภายในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ศึกษาของโครงการยังเป็นศูนย์รวมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกรุงเทพมหานครและของประเทศด้วย โดยในบริเวณพื้นที่ประกอบด้วย ศาสนสถาน โบราณสถาน อนุสาวรีย์ และชุมชนเก่าแก่อีกมากมาย จึงก่อให้เกิดการเดินทางที่หลากหลายวัตถุประสงค์ขึ้นในพื้นที่ ทำให้การจราจรหนาแน่นคับคั่งและมีปัญหาการจราจรติดขัดขึ้นได้บ่อยครั้ง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ปัจจุบันจะเห็นว่าพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องมีแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ทางด้านตะวันตกของพื้นที่ จึงสามารถเดินทางติดต่อกับฝั่งธนบุรีได้ ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยใช้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเป็นเส้นทางติดต่อทางบก และใช้ท่าเรือโดยสารต่าง ๆ ริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางติดต่อทางน้ำ ท่าเรือโดยสารที่ใช้มีทั้งท่าเรือด่วนและท่าเรือข้ามฟาก จำนวน 6 ท่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา นอกจากนั้นยังมีท่าเรือท่องเที่ยวอีก 3 ท่า สำหรับนักท่องเที่ยวที่สนใจและใช้บริการท่องเที่ยวตามลำน้ำเจ้าพระยาอีกด้วย สำหรับโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีทั้งถนนสายหลัก สายรอง และถนนซอยต่าง ๆ จะเห็นว่าถนนส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นถนนที่มีขนาดไม่เกิน 4 ช่องจราจร (จำนวน 26 สาย) ส่วนถนนขนาดใหญ่ที่มี 8 ช่องจราจรขึ้นไปมีเพียง 3 สายเท่านั้น คือ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชดำเนินนอก และถนนศรีอยุธยา ทางด้านระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่จะมีรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ให้บริการเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะถนนราชดำเนินกลางจะมีรถประจำทางผ่าน มากถึง 33 สายด้วยกัน เมื่อพิจารณาถึงระบบขนส่งมวลชนหรือรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะพบว่าปัจจุบัน ยังไม่มีเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้ามาให้บริการในพื้นที่ แต่ตามแผนแม่บทของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จากการศึกษาโครงการ URMAT ทราบว่ามีเส้นทางรถไฟฟ้าเข้ามาในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง และมีผลกระทบต่อการจราจรของพื้นที่ศึกษา รวม 3 เส้นทางด้วยกัน คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายด้านใต้ (สายหัวลำโพง-บางแค) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (สายบางกะปิ-ราชบุรีบูรณะ) และโครงการรถไฟฟ้า BTS ส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (สายสนามกีฬา - สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) โดยมีสถานีรถไฟฟ้าที่มีอิทธิพลต่อการจราจรของพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องรวม 6 สถานี และสถานีที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อการจราจรในพื้นที่อย่างมากมีอยู่ 2 สถานี คือ สถานีผ่านฟ้าและสถานีพระปิ่นเกล้า ซึ่งคาดว่าเมื่อโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยให้การเดินทางมายังพื้นที่ราชดำเนินได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวและผู้ที่ต้องการเดินทางมาติดต่อหรือทำกิจกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณจราจรในพื้นที่ลดลงส่วนหนึ่ง และคาดว่าจะช่วยให้สภาพการจราจรภายในพื้นที่ดีขึ้นด้วย



รูปที่ 3.1.1-4 เส้นทางเดินรถและการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 3.1.1-5 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษา

**สรุปประเด็นปัญหาที่สำคัญและแนวทางในการแก้ไข**

ปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ศึกษาดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น พอสรุปประเด็นปัญหาที่สำคัญ ๆ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

■ ด้านที่จอดรถ**ประเด็นปัญหา**

สภาพการจอดรถในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) **ประเภทผู้อยู่อาศัยในพื้นที่** การจอดรถประเภทนี้ มีอุปสงค์หรือความต้องการในการจอดรถค่อนข้างคงที่และมีอุปทานหรือสถานที่จอดรถที่แน่นอนชัดเจนเป็นประจำอยู่แล้ว จึงก่อให้เกิดปัญหาน้อยมากหรือกล่าวได้ว่าไม่มีปัญหาเลย เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้พื้นที่ในการจอดรถเฉพาะช่วงเวลากลางคืนจนถึงช่วงเช้าเท่านั้น
- 2) **ประเภทผู้มาทำงานในพื้นที่** การจอดรถประเภทนี้จะมีปัญหาอยู่บ้างทางด้านอุปสงค์ที่มีมากกว่าอุปทานเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากบริษัทห้างร้านต่าง ๆ ในพื้นที่ไม่สามารถจัดหาพื้นที่จอดรถสำหรับพนักงานได้อย่างพอเพียง ต้องหาสถานที่จอดรถภายนอก ซึ่งปัจจุบันก็มีไม่เพียงพอต่อความต้องการอยู่แล้ว ปัญหาการจอดรถกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มักจะเกิดเฉพาะช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ทำงานปกติ
- 3) **ประเภทผู้มาแวะทำกิจกรรมในพื้นที่** ปัญหาที่จอดรถประเภทนี้มักจะเกิดขึ้นไม่แน่นอน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนความถี่ และลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ในพื้นที่ว่าเป็นอย่างไร ความต้องการพื้นที่ และระยะเวลาในการจอดรถก็แตกต่างกันออกไป เช่น การติดต่อธุรกิจ การขนถ่ายสินค้า อาจจะใช้เวลาในการจอดรถไม่นานนัก การจับจ่ายซื้อของอาจใช้เวลาานมากขึ้น เป็นต้น ช่วงเวลาที่เกิดปัญหาการจอดรถกลุ่มนี้จะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาขึ้นอยู่กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก

แนวทางในการแก้ไขปัญหา

เมื่อพิจารณาจากประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นว่าปัญหาที่จอดรถที่เกิดจากกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มผู้มาทำงานในพื้นที่ที่มีความชัดเจน ตรวจสอบปริมาณความต้องการที่จอดรถได้ง่าย และเมื่อเปรียบเทียบกับสถานที่จอดรถที่มีอยู่แล้ว จะทราบได้ว่ามีปัญหากเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร ปัญหาสถานที่จอดรถไม่เพียงพอที่เกิดขึ้น มีมากน้อยเพียงใดและเกิดขึ้นบริเวณใดบ้าง ส่วนปัญหาที่จอดรถที่เกิดจากกลุ่มผู้มาแวะทำกิจกรรมในพื้นที่นั้น จำเป็นต้องทำการศึกษาและสำรวจ โดยละเอียดว่าลักษณะการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างไร ประกอบด้วยกิจกรรมใดบ้าง ลักษณะและขนาดของแต่ละกิจกรรมเป็นอย่างไร ดำเนินการกันในช่วงเวลาใดบ้าง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประกอบประกอบการประมาณตัวเลขาอัตราการเดินทาง (Trip Rate) ที่เกิดขึ้น รวมทั้งความต้องการที่จอดรถในพื้นที่ ซึ่งเมื่อทราบปริมาณและสถานที่แน่นอนแล้ว ก็จะสามารถกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาที่จอดรถ ที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมต่อไป

มาตรการและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จอดรถบริเวณพื้นที่ถนนราชดำเนิน มีดังนี้

- 1) ก่อสร้างสถานที่จอดรถเพิ่มเติมให้เพียงพอที่จะรองรับความต้องการที่จอดรถที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยอาจจะก่อสร้างในลักษณะของลานจอดรถ (parking lot) หรืออาคารจอดรถ (parking garage) เหนือดินหรือใต้ดินก็ได้ (จากการประมาณความต้องการที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนา และจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องตามแนวทางเลือกที่ 1 พบว่าการพัฒนาดังกล่าวก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถเพิ่มขึ้น จำนวน 3,325 คัน) การก่อสร้างสถานที่จอดรถถึงแม้ว่าจะไม่ใช่มาตรการที่ดีที่สุด เนื่องจากยังคงเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์เข้ามาในพื้นที่ก็ตาม แต่ก็มีความเหมาะสมในการแก้ไขปัญหาในระยะสั้นซึ่งระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ
- 2) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) และจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมเพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาในพื้นที่ สำหรับผู้ที่ไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะส่งผลให้ความต้องการในการจอดรถในพื้นที่ลดลงได้ด้วย การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ นอกจากจะส่งเสริมการใช้รถโดยสารประจำทาง และการใช้ของเดินรถประจำทาง (Bus lane) แล้ว ยังรวมถึงการส่งเสริมการใช้รถแท็กซี่ สำหรับผู้ที่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ เช่น เข้ามาจับจ่ายซื้อของด้วย โดยการจัดให้มีจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stand) และจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stop) ในบริเวณพื้นที่อย่างเหมาะสมและเพียงพอ
- 3) จัดหาพื้นที่จอดรถที่เหมาะสมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อส่งเสริมการเดินทางในลักษณะจอดแล้วจร (Park and Ride) เข้ามาในพื้นที่ โดยในเบื้องต้นขณะที่ยังไม่มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้บริการในพื้นที่ ก็อาจจะจัดรถเสริมพิเศษเช่น shuttle bus หรือ feeder bus ให้บริการไปก่อน

■ ด้านสัดส่วนการใช้รถส่วนบุคคลมากเกินไป

ประเด็นปัญหา

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษา เมื่อเดือน กันยายน 2545 แสดงให้เห็นว่ามีการใช้รถส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับรถสาธารณะ โดยมีสัดส่วนการใช้รถส่วนบุคคลต่อรถสาธารณะเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 75 : 25 หรือคิดเป็นอัตราส่วนได้ 3 : 1 ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับสัดส่วนที่เกิดขึ้นในประเทศที่พัฒนาแล้ว ที่มีสัดส่วนของการใช้รถส่วนบุคคลต่อรถสาธารณะ ส่วนใหญ่เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 70 : 30 สำหรับสาเหตุหลักที่ทำให้มีการใช้รถส่วนบุคคลจำนวนมากเกิดจากระบบขนส่งสาธารณะ ที่มีอยู่ในพื้นที่ ขาดประสิทธิภาพ เช่น ใช้เวลาในการเดินทางไม่แน่นอน รอรถนาน ผู้โดยสารเต็มขึ้นรถไม่ได้และต้องต่อรถหลายต่อ เป็นต้น ส่วนโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้าใต้ดินที่จะผ่านเข้ามาในบริเวณพื้นที่เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น ก็ยังไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันใกล้ ดังนั้นการเดินทางของคนส่วนใหญ่จึงยังคงต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก



แนวทางในการแก้ไขปัญหา

การที่จะลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาลงนั้น จำเป็นต้องใช้มาตรการต่าง ๆ ด้านการจัดระบบจราจรหลายรูปแบบ ควบคู่กันไปและคงต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการอยู่พอสมควรจึงจะได้ผล

มาตรการและแนวทางในการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ ราชดำเนิน มีดังนี้

- 1) ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง ภายในพื้นที่ ราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการมากยิ่งขึ้น เช่น เพิ่มการกวดขันการใช้ช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane) บนถนน ราชดำเนินกลาง จัดรถ ประจำทางเสริมพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีผู้โดยสาร ใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยให้มีต้นทางอยู่ที่สนามหลวง เพื่อลดระยะเวลาในการรอรถให้น้อยลง ลดความหนาแน่นของผู้โดยสารบนรถประจำทาง ลง ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยยับยั้งจำนวน ผู้โดยสารรถประจำทางไม่ให้ออกไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นได้บ้าง
- 2) กำหนดให้มีเขตจำกัดปริมาณจราจร (Traffic Restraint Zone) เพื่อลดจำนวน รถยนต์ส่วนบุคคลในบางพื้นที่ เช่น กำหนด ให้เข้าพื้นที่ได้เฉพาะรถยนต์ที่มีคน นั่งตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป ส่วนรถที่มีคนนั่งไม่ถึง 3 คน ก็สามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทาง อื่นที่จัดไว้ให้ได้ หรือใช้เลขตัวท้ายของทะเบียนรถยนต์เป็นตัวกำหนดให้เข้าพื้นที่ ได้โดยอาจจะกำหนดเป็นเลขคู่เข้าพื้นที่ได้ในวันคู่ เลขคี่เข้าพื้นที่ได้ในวันคี่ ซึ่งมาตรการนี้จะสามารถลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ลงได้ ประมาณร้อยละ 40 – 50 หรืออาจจะใช้เลขตัวท้าย ของทะเบียนรถยนต์เป็น ตัวกำหนดไม่ให้เข้าพื้นที่ในวันที่มีเลขลงท้ายตรงกัน เช่น วันที่ 1, 11, 21 ห้ามรถที่มีเลขทะเบียน ลงท้ายด้วย 1 วิ่งเข้ามาในพื้นที่ วันที่ 2, 12, 22 ห้ามรถที่มี เลขทะเบียนลงท้ายด้วย 2 วิ่งเข้ามาในพื้นที่ ส่วนวันที่ 31 อนุญาตให้วิ่งได้ทุกคัน ซึ่งมาตรการนี้จะมีผลกระทบต่อผู้ใช้รถน้อยกว่า การกำหนดเลขคู่ เลขคี่ และจะลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ลงได้เพียงประมาณร้อยละ 10 เท่านั้น อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการลดจำนวน รถส่วนบุคคลในพื้นที่ลงได้ส่วนหนึ่งและมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่สูงนัก
- 3) หาทางเร่งรัดการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่จะผ่านเข้ามา ในพื้นที่ศึกษาให้เริ่มลงมือก่อสร้างได้โดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อช่วยให้การเดินทางโดย ระบบขนส่งสาธารณะได้รับความสะดวกสบาย และรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งอาจ จะช่วยให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางส่วนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนได้เช่นกัน

■ ด้านการจราจรหนาแน่นติดขัด

ประเด็นปัญหา

สภาพปัญหาการจราจรหนาแน่นติดขัดในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนหนึ่งมาจากปริมาณ จราจรที่ต้องการเดินทางจากฝั่งพระนครไปฝั่งธนบุรี และจากฝั่งธนบุรีมายังฝั่งพระนคร โดยใช้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ผ่านถนนราชดำเนินกลางในลักษณะ

ของการจราจรผ่านตรง (Through Traffic) โดยมีบางส่วนที่จะต้องแวะทำกิจกรรมต่าง ๆ บนถนนราชดำเนินกลาง และเมื่อรวมกับการจราจรท้องถิ่น (Local Traffic) ด้วยแล้ว จะทำให้การเคลื่อนตัว (flow) ของการจราจรขาดความคล่องตัว ส่งผลให้เกิดสภาพการจราจรหนาแน่นติดขัดขึ้นได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหา

เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาสภาพการจราจรหนาแน่นและติดขัดในบริเวณพื้นที่ศึกษา ที่ปรึกษาพิจารณาแล้วเห็นว่ามาตรการและแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหา ดังกล่าว มีดังนี้

- 1) แยกปริมาณจราจรผ่านตรง (through traffic) ออกจากการจราจรท้องถิ่น (local traffic) และการจราจรที่แวะทำกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อลดจุดตัด จุดขัดแย้ง (conflict points) ที่เกิดขึ้น ซึ่งจะช่วยให้สามารถเดินทางผ่านพื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และแนวทางที่เห็นว่าเหมาะสมก็คือ การก่อสร้างถนนทางลอดใต้ดิน (underpass) ตามแนวถนนราชดำเนินกลาง เพื่อให้การจราจรผ่านตรงที่ไม่ต้องการ แวะทำกิจกรรมใด ๆ ในพื้นที่ได้ใช้เป็นเส้นทางผ่านพื้นที่ดังกล่าวไปได้โดยเร็ว และถนนทางลอด ดังกล่าวยังจะช่วยให้ปริมาณจราจรบนถนนราชดำเนินกลางลดลง ส่งผลให้การจราจรท้องถิ่นมีความคล่องตัวยิ่งขึ้น แนวโน้มอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็ลดน้อยลงด้วย เนื่องจากจุดตัดหรือจุดขัดแย้งที่เกิดจากการจราจร ผ่านตรงในพื้นที่หมดไป
- 2) ปรับปรุงและใช้งานโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์และสอดคล้องกับแผนพัฒนาให้มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-way) จัดช่องเดินรถสลับทิศทาง (Reversible lane) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความจุของถนน หรือการห้ามเลี้ยวในบางทางแยกเพื่อเพิ่มความจุของทางแยก เป็นต้น
- 3) กำหนดหรือจัดให้ถนนบางสายเป็นถนนคนเดิน (Walking Street) เพื่อลดปริมาณจราจรและความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่ลง โดยจะต้องมีการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่ดังกล่าวให้เหมาะสม เพื่รองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นด้วย

แนวทางการจัดระบบจราจร

- (1) การจัดระบบจราจรช่วงเวลาก่อสร้าง
เมื่อมีการก่อสร้างตามทางเลือกที่พิจารณาเห็นว่าเหมาะสมที่จะจัดทำเป็นแผนผังแม่บทในการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องแล้ว สิ่งแรกที่ต้องตระหนักและคำนึงถึงก็คือ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพการจราจร ในบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจะมากหรือน้อย ก็ขึ้นอยู่กับการวางแผนและการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจร ในแต่ละขั้นตอนหรือช่วงเวลาว่าได้มีการกำหนดแนวทางในการจัดระบบจราจรไว้อย่างเหมาะสมมากน้อยเพียงใด



สำหรับการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องครั้งนี้ ที่ปรึกษามีแนวทางในการจัดระบบจราจรช่วงเวลาก่อสร้างไว้รวม 5 แนวทาง ดังนี้

- 1) กรณีที่มีการใช้ผิวจราจรบางส่วนในการก่อสร้าง จะต้องพยายามจัดให้มีจำนวนช่องจราจรไม่น้อยกว่าเดิม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด
- 2) หากไม่สามารถจัดให้มีจำนวนช่องจราจรได้เท่าเดิม จะต้องพยายามจัดช่องจราจรในทิศทางหลัก (เช่น ขาเข้าเมืองในช่วงเช้าหรือขาออกเมืองในช่วงเย็น) ให้เท่าเดิมหรือเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรในทิศทางนั้น ๆ ในที่นี้มาตรการที่เหมาะสมก็คือ การจัดช่องเดินรถสลับทิศทาง (Reversible Lane)
- 3) ในถนนที่มีผิวจราจรค่อนข้างจำกัด ไม่สามารถจัดเดินรถสลับทิศทางได้ จำเป็นต้องใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น การจัดเดินรถทางเดียว (One-way) ซึ่งอาจจะต้องจัดให้เป็นระบบร่วมกับถนนสายอื่น ๆ ด้วย เพื่อเพิ่มและชดเชยความจุ (capacity) ให้ถนนที่อยู่ในระบบมีความสมดุลเกิดขึ้น
- 4) กำหนดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นเขตจำกัดปริมาณจราจร (Traffic restraint Zone) เพื่อลดปริมาณจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง และต้องมีการให้ข้อมูล ข่าวสาร รวมทั้งจัดทำป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบโดยทั่วไปทราบอย่างชัดเจนด้วย นอกจากนั้น การจัดให้มี รถประจำทางวิ่งเสริมระยะสั้นในเส้นทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในช่วงโมงเร่งด่วน ก็จะช่วยทำให้สามารถเดินทางผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- 5) จัดให้มีมาตรการเสริมพิเศษอื่น ๆ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นเฉพาะแห่งเป็นบางพื้นที่ บางเวลา เช่น การห้ามเลี้ยว ห้ามเข้า และห้าม จอดรถ เป็นต้น

ที่ปรึกษาได้จัดทำตัวอย่างแผนผังแสดงการจัดการจราจรขณะก่อสร้าง ถนนทางลอด (Underpass) ตามแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 ไว้ด้วย

- (2) การจัดระบบจราจรหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ
หลังจากที่ได้มีการก่อสร้างตามแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องแล้วเสร็จ การจัดระบบจราจรบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจะต้องได้รับการปรับปรุง แก้ไขและกำหนดแนวทางในการจัดระบบจราจร ให้เหมาะสมซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทางในการจัดระบบจราจรหลังการ ก่อสร้างไว้รวม 4 แนวทาง ดังนี้

 - 1) จัดระบบจราจรในบริเวณพื้นที่ให้สอดคล้องกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาตามแผนผังแม่บทไม่ว่าจะเป็นการจัดช่องเดินรถ การจัด ที่จอดรถ และการจัดทางเดินเท้า เป็นต้น
 - 2) พยายามจัดระบบจราจรให้อำนวยความสะดวกต่อการไหล (flow) ของการจราจรโดยรวมภายในพื้นที่ และบริเวณต่อเนื่องให้มีความคล่องตัว สะดวกและปลอดภัยให้มากที่สุด

- 3) เน้นและส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่และผ่านพื้นที่ที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และการเดินเท้าเป็นหลัก โดยการจัดช่องเดินรถประจำทาง (Bus lane) การจัดให้มีจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stand) และจุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Stop) การปรับปรุง/ขยายทางเท้า รวมทั้งการจัดรถเสริมพิเศษ ในลักษณะ feeder bus และ shuttle bus เพื่อรับ-ส่งนักท่องเที่ยวจากจุดจอดรถนอกพื้นที่เข้ามาภายในบริเวณ พื้นที่ เป็นต้น
- 4) จัดเตรียมพื้นที่บางส่วนเพื่อรองรับระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า ที่จะเข้ามาในบริเวณพื้นที่ในอนาคต เช่น พื้นที่ที่จะเป็นสถานีรถไฟฟ้า พื้นที่จอดรถสำหรับการเดินทางในลักษณะจอดแล้วจร (Park & Ride) เป็นต้น

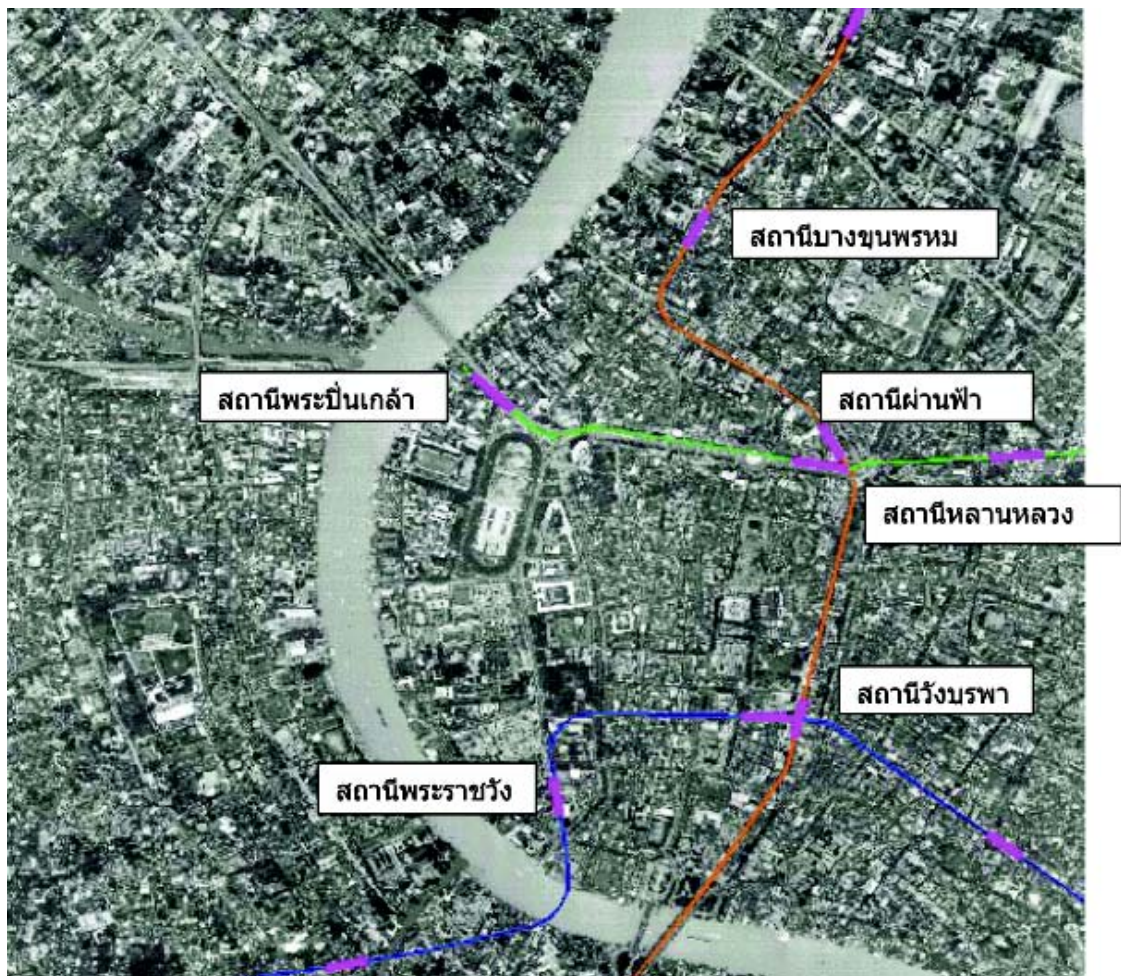
3.1.2 ด้านระบบขนส่งมวลชน

จากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียง อันเนื่องมาจากปัญหาระบบขนส่งมวลชนที่ยังขาดประสิทธิภาพ และปัญหาการจราจรติดขัดของถนนราชดำเนินและพื้นที่ต่อเนื่องนั้น โดยจะมีปริมาณรถยนต์ที่ใช้ถนนราชดำเนิน กว่า 70% เป็นการใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ไปเท่านั้นอีก 30% มีจุดสิ้นสุดการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันได้มีหน่วยงานที่ดำเนินการศึกษาเพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบรถไฟฟ้าอยู่แล้วคือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในโครงการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (โครงการ URMAP) ซึ่งได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2544 และอยู่ในระหว่างเสนอขอความเห็นชอบการศึกษาและการนำแผนไปสู่การปฏิบัติจากคณะรัฐมนตรีได้มีข้อเสนอเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและเส้นทางสายใหม่ต่าง ๆ รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างและเปิดให้บริการโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้า ต่าง ๆ โดยโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีอิทธิพลต่อสภาพการจราจรบนถนนราชดำเนิน และพื้นที่ต่อเนื่องจากผลการศึกษาโครงการ URMAP มี 3 เส้นทางที่อยู่ภายในพื้นที่ ได้แก่

- 1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายด้านใต้ (สายหัวลำโพง-บางแค) ดำเนินการ ปี พ.ศ. 2545 – 2551 เปิดให้บริการ พ.ศ. 2552 ระยะทาง 9.10 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง ผ่านถนนเจริญกรุง วังบูรพา พระบรมมหาราชวัง บริเวณปากคลองตลาด ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา สิ้นสุดที่บริเวณจุดตัดถนนเพชรเกษม ลักษณะโครงสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นโครงสร้างใต้ดินที่ระดับความลึกเฉลี่ย 23 เมตร และสถานี 2 สถานีคือ สถานีวังบูรพา สถานีพระราชวังที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา
- 2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (สายบางกะปิ-ราชบุรีบูรณะ) ดำเนินการปี พ.ศ. 2555-2561 เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2562 ระยะทาง 11.85 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้น บริเวณพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่ห้วยขวาง รัฐสภา ถนนสามเสน หอสมุดแห่งชาติ เทเวศร์ บางขุนพรหม บางลำพู จากนั้นเลี้ยวซ้ายมาใช้เส้นทางถนนพระสุเมรุ ผ่านผ่านฟ้า และสิ้นสุดที่วังบูรพา ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายลักษณะโครงสร้างในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นโครงสร้างใต้ดิน ที่ระดับความลึกเฉลี่ย 23 เมตร มีสถานี 3 สถานี คือ สถานีบางขุนพรหม สถานีผ่านฟ้า สถานีวังบูรพา ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา



- 3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) ดำเนินการปี พ.ศ. 2556-2563 เปิดให้บริการ พ.ศ. 2564 ระยะทาง 4.85 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณ สนามกีฬาแห่งชาติ ซึ่งเป็นโครงสร้างยกระดับ จากนั้นเป็นโครงสร้างใต้ดินลอด ทางรถไฟบริเวณยศเส ผ่านเส้นทางถนนหลานหลวง ผ่านบริเวณผ่านฟ้า ราชดำเนินกลาง สิ้นสุดที่บริเวณ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ลักษณะโครงสร้าง ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นโครงสร้าง ใต้ดินที่ระดับความลึกเฉลี่ย 21 เมตร มีสถานี 3 สถานี สถานีหลานหลวง สถานีผ่านฟ้า สถานีสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา



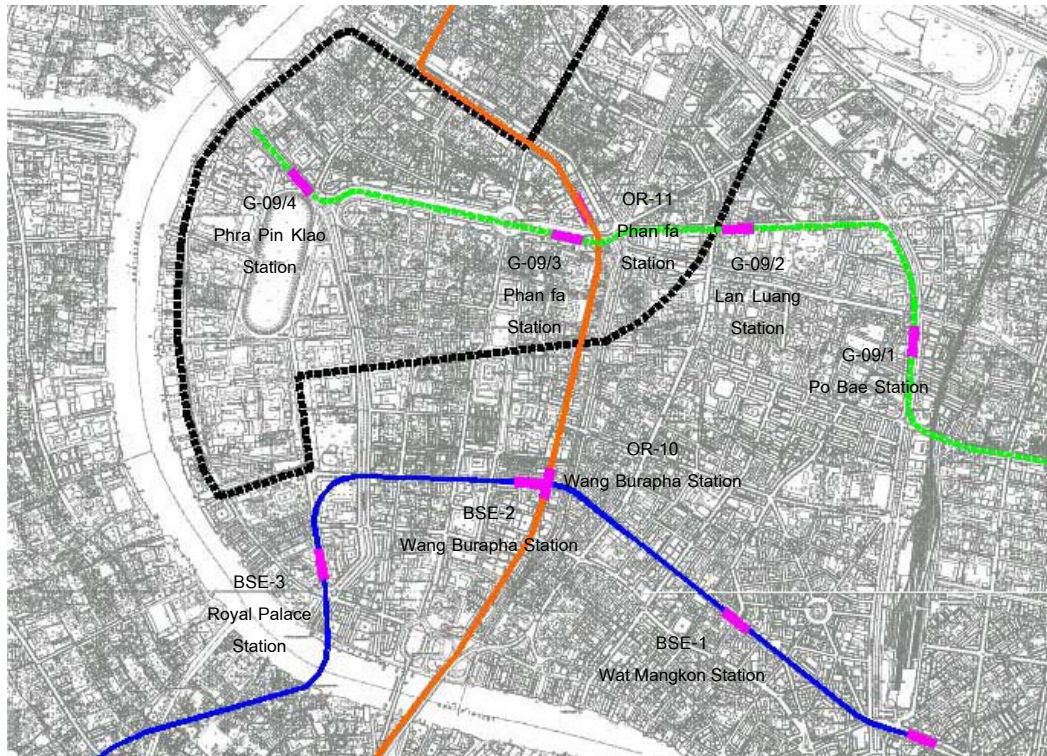
รูปที่ 3.1.2-1 แสดงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตพื้นที่ที่มีอิทธิพลกับสภาพการจราจร



โดยทางกลุ่มที่ปรึกษา โครงการจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ได้พิจารณาแนวทางเพื่อเลือกเส้นทางและตำแหน่งสถานีรวมถึงช่วงเวลาการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมไว้อีก 3 แนวทาง ในการปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายนี้

แนวทางที่ 1

แนวโครงข่ายตามข้อเสนอของผลการศึกษาโครงการ URMAP



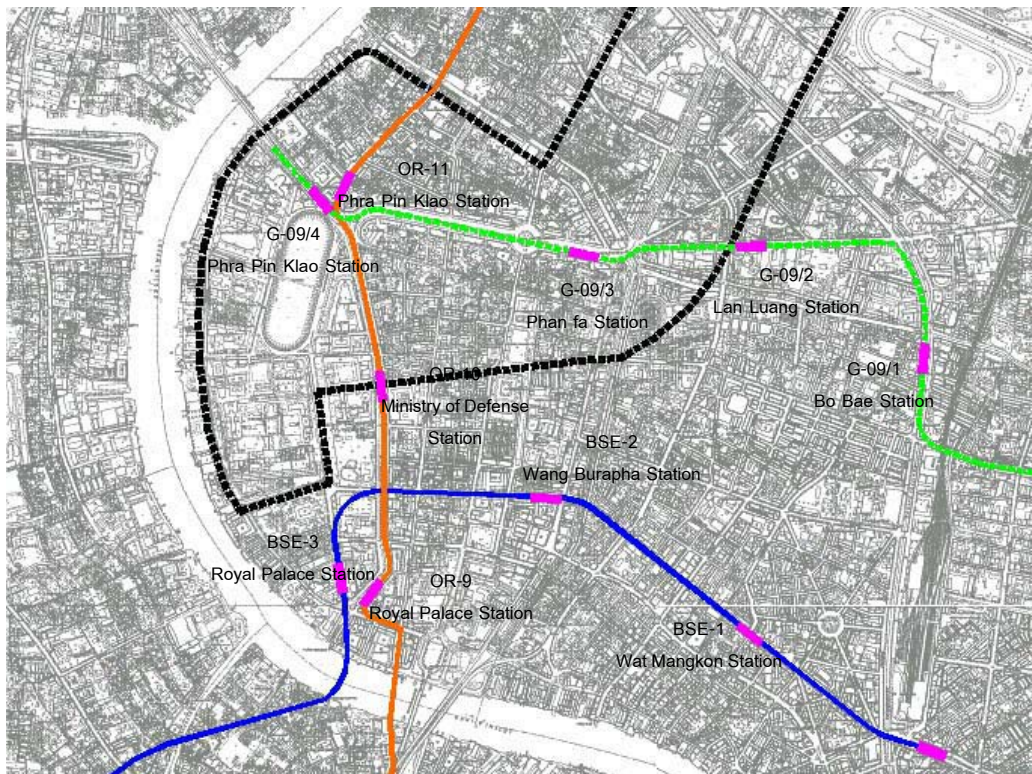
รูปที่ 3.1.2-2 แนวเส้นทางเพื่อเลือกที่ 1

แนวทางที่ 2

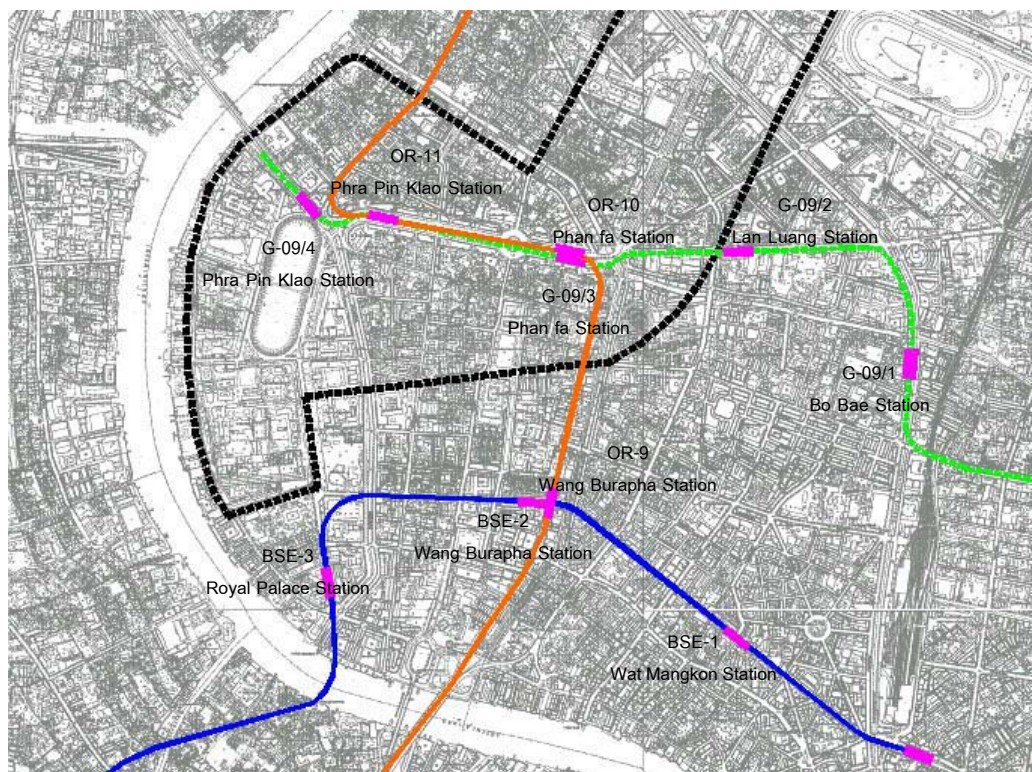
ปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มตามแนวทางเลือกที่ 1 เดิมจากถนนสามเสนแล้วเลี้ยวไปตามถนนพระสุเมรุ เพื่อไปทางผ่านฟ้าให้ตรงไปตามถนนจักรพงษ์ ผ่านวัดชนะสงครามเชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และมีสถานีร่วมสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้ากับรถไฟฟ้า สายสีเขียว จากนั้น แนวเส้นทางวิ่งไปตามแนวคลองคูเมืองมีสถานีรับส่งผู้โดยสารอีก 1 แห่ง ที่บริเวณหลังกระทรวงกลาโหม จากนั้นเลี้ยวซ้ายที่ถนนมหาราช และมีสถานีรับส่งผู้โดยสารอีก 1 แห่ง ที่บริเวณนี้ จากนั้น แนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาเพื่อลอดแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณเชิงสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าไปยังฝั่งธนบุรี แล้วไปตามเส้นทางของโครงการ URMAP

แนวทางที่ 3

เป็นการปรับปรุงแล้วเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มตามแนวทางเลือกที่ 1 เดิมจากถนนสามเสนแล้วเลี้ยวไปตามถนนพระสุเมรุเพื่อไปทางผ่านฟ้า ให้ตรงไปตามถนนจักรพงษ์ ผ่านวัดชนะสงครามเชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และมีสถานีร่วมกับสถานีสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าของรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากนั้นแนวเส้นทางวิ่งไปตามถนนราชดำเนินกลางซ้อนทับเส้นทางกับแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวจนถึงบริเวณผ่านฟ้าโดยจะมีสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวอีก 1 แห่ง ที่บริเวณผ่านฟ้าจากนั้นกลับไปใช้เส้นทางเดิมของโครงการ URMAP



รูปที่ 3.1.2-3 แนวเส้นทางเพื่อเลือกที่ 2

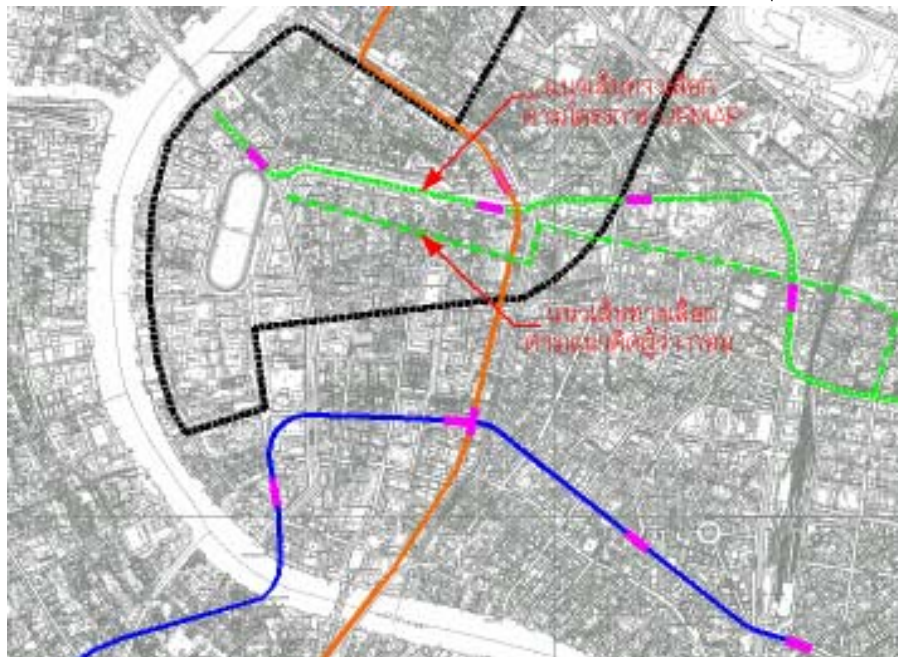


รูปที่ 3.1.2-4 แนวเส้นทางเพื่อเลือกที่ 3

ซึ่งจากการเปรียบเทียบข้อมูลในด้านต่าง ๆ แนวทางเลือกที่ 2 และ 3 จะมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินมากกว่าทางเลือกที่ 1 ขณะที่ทางเลือกที่ 3 มีต้นทุนการก่อสร้างสูงสุด ทางเลือกที่ 2 มีผลกระทบกับพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด แต่สามารถรองรับความต้องการของผู้โดยสารได้มากที่สุด โดยทางเลือกที่ 1 ใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด หลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบต่อพื้นที่อนุรักษ์มากที่สุด ผลกระทบด้านการจราจรขณะก่อสร้างมีน้อยกว่า และมีรัศมีการจัดระบบขนส่งมวลชนเสริมที่เหมาะสม

ส่วนแนวทางในการปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟสีเขียวนั้นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้ให้ข้อคิดเห็นแนวทางที่เห็นว่าส่งผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินน้อยกว่า โดยใช้เส้นทางตามแนวคลองสาธารณะและก่อสร้างได้ง่ายกว่า โดยก่อสร้างเป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมด และใช้เงินลงทุนก่อสร้างน้อยกว่าแนวเส้นทางของโครงการ URMAP โดยเส้นทางจะต่อเนื่องจากสนามกีฬาแห่งชาติ ถนนพระราม 1 เลี้ยวขวาเข้าถนนบรรทัดทอง จากนั้นเลี้ยวซ้ายมาใช้แนวคลองมหานาค จนถึงจุดตัดกับถนนบริพัตร เลี้ยวซ้ายมาใช้แนวคลองโอ่งอ่าง และเลี้ยวขวามาใช้แนวคลองย้อยที่เชื่อมระหว่างคลองโอ่งอ่างและคลองคูเมือง ไปสิ้นสุดที่จุดตัดกับคลองคูเมืองบริเวณสนามหลวง อย่างไรก็ตามเส้นทางดังกล่าวมีข้อเสียคือ

- 1) เนื่องจากก่อสร้างเป็นเส้นทางยกระดับก่อให้เกิดความไม่สวยงามต่อทัศนียภาพของพื้นที่ พร้อมทั้งบังคับทัศนียภาพภูเขาทองที่สวยงาม และจะก่อให้เกิดความขัดแย้งในแง่ของการมีเอกลักษณ์วัฒนธรรมไทยสมัยโบราณ
- 2) แนวทางดังกล่าวไม่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว และการส่งเสริมพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน อีกทั้งไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักที่มีความต้องการเดินทาง
- 3) มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางด้านเสียงและความสั่นสะเทือนต่อชุมชน ในพื้นที่



รูปที่ 3.1.2-5 รูปแสดงการเปรียบเทียบแนวเส้นทางรถไฟฟ้าวส่วนต่อขยายสายสีเขียว



ซึ่งหลังจากที่พิจารณาโดยรวมแล้วสรุปได้ว่าแนวโน้มทางตามการศึกษาโครงการ URMAP เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา และปรับปรุงใช้พื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่โดยรอบมากที่สุด ซึ่งผลที่ได้จากการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง จะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งทางด้านการท่องเที่ยว การพาณิชย์กรรม การอนุรักษ์และฟื้นฟูวิถีชีวิตชุมชนดั้งเดิมให้กลับคืนมา ซึ่งจะบรรลุวัตถุประสงค์ ในการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่สนับสนุนการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นซึ่งเป็นการแก้ปัญหการจราจรและระบบสาธารณูปโภคให้ดีขึ้นเพื่อให้เกิดความเหมาะสมร่วมกันในการพัฒนาสิ่งต่าง ๆ โดยจะมีการดำเนินการตามลำดับก่อนหลังดังที่กล่าวมาข้างต้น พร้อมทั้งเป็นการเพิ่มมูลค่าของพื้นที่ นอกจากนั้นยังไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่อาคารต่าง ๆ โดยรอบในภายหลัง พร้อมกันนี้ได้มีการคาดการณ์ว่าอัตราส่วนของผู้ใช้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครกับผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมดจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9.4 ในปี พ.ศ. 2549 เป็นร้อยละ 40 ในปี พ.ศ. 2564 อัตราส่วนของ Mode Split จากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 54 และในปี พ.ศ. 2564 จะมีสัดส่วนของการเลือกประเภทยานส่วนบุคคลยังคงอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 50 ของการเดินทางทั้งหมด

กล่าวโดยสรุป แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าควรมีการดำเนินการดังนี้

- 1) สนับสนุนให้มีการก่อสร้างเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินโดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อให้มีรถไฟฟ้าอย่างน้อยหนึ่งเส้นทางเพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่ได้
- 2) จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder System) เสริมระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งมวลชน
- 3) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบขนส่งมวลชนให้เร่งดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายช่วงพระราม1-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ให้เร็วขึ้นกว่าแผนงานของ URMAP เดิม
- 4) ควรมีการดำเนินการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับโครงการสายสีส้มในอนาคตเนื่องจากหากดำเนินการในเวลาเดียวกัน จะเป็นการเพิ่มภาระการลงทุนอย่างมหาศาลให้กับประเทศ



รูปที่ 3.1.2-6 The Baker Street Station.



รูปที่ 3.1.2-7 Bounds Green London

3.1.3 ด้านการจัดการการท่องเที่ยว

- (1) จัดสร้างศูนย์ข้อมูลกรุงเทพฯ (Bangkok Interpretation Center) โดยรอบเขตเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวทยอยเข้ามาใน บริเวณ หลังจากเข้าชมศูนย์ฯ
- (2) ดำเนินการจัดระบบบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างเป็นระบบ Package Tour เป็นระบบจองเวลาเพื่อยืดเวลาเข้าชม โดยเฉพาะ วัดพระแก้ว และพระบรมมหาราชวัง โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประสานกับบริษัทท่องเที่ยว

นอกจากนี้ยังมีแนวคิดเพื่อจัดการการท่องเที่ยวให้เป็นระบบโดยลดปริมาณ การจราจร

3.1.4 ด้านการประมาณการมูลค่ารวมโครงการ

ในการวิเคราะห์ต้นทุนการลงทุน และประมาณการค่าก่อสร้างโครงการ นี้เป็นราคาที่ประมาณการ ณ วันที่ 31 มกราคม 2546 และเป็นการ ประมาณการค่าก่อสร้างทั้งโครงการ ซึ่งมีระยะเวลา เตรียมงานก่อสร้าง 1 ปี โดยมีระยะเวลาการก่อสร้าง รวม 2 ปี ดังนั้น ถ้าจะมีการประกวดราคาโครงการ แต่ละระยะในอนาคตจะต้องปรับเปลี่ยนแปลงค่าก่อสร้างแต่ละระยะตามภาวะ วัสดุ และเศรษฐกิจรวม ณ วันที่ประกวดราคา การวิเคราะห์ต้นทุนการลงทุน และประมาณการค่าก่อสร้างโครงการนี้เพื่อสามารถนำไปประมาณการ วิเคราะห์ด้านการเงิน และการจัดตั้งงบประมาณ ในการดำเนินการ ในแต่ละระยะในลำดับขั้นตอนต่อไป พื้นที่โครงการพัฒนาถนนราชดำเนิน และพื้นที่ต่อเนื่องแบ่งออกเป็น 2 Parts รายละเอียดพื้นที่แต่ละ Part มีพื้นที่ โครงการ ดังนี้

(1) สำหรับพื้นที่แต่ละ Part

Part 1	มีเนื้อที่ประมาณ	3.66	ไร่ หรือ	0.58	Hectares
Part 2	มีเนื้อที่ประมาณ	93.97	ไร่ หรือ	15.03	Hectares
รวมพื้นที่ทั้งหมด		97.62	ไร่ หรือ	15.62	Hectares

(2) สำหรับพื้นที่อาคาร

Part 1	พื้นที่อาคารส่วนใต้ดินถนนราชดำเนินกลาง	
	รวมพื้นที่อาคาร	14,975 ตารางเมตร
Part 2	พื้นที่อาคารส่วนเหนือดินทั้ง 2 ฝั่ง ของถนนราชดำเนินกลาง และพื้นที่ต่อเนื่องบางส่วน	
	รวมพื้นที่อาคาร	403,370 ตารางเมตร
รวมพื้นที่อาคารทั้งหมด		413,720 ตารางเมตร



- (3) สำหรับพื้นที่เช่าที่ดิน เพื่อประกอบภารกิจกรมจาก
สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

Parcel 1	มีเนื้อที่ประมาณ	3.66	ไร่ หรือ	0.58	Hectares
Parcel 2	มีเนื้อที่ประมาณ	93.97	ไร่ หรือ	15.03	Hectares
รวมพื้นที่เช่าที่ดินทั้งหมด		97.62	ไร่ หรือ	15.62	Hectares

■ พื้นที่อาคาร และปริมาณงานแต่ละส่วน

การแบ่งพื้นที่อาคาร และปริมาณงานของแต่ละส่วนสำหรับโครงการ
แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง
สามารถแบ่งออกเป็น 2 Parts หลักดังนี้

(1) Part 1 : Under Ground Works

ได้แก่ ค่าก่อสร้างส่วนอาคารชั้นใต้ดินทั้งหมด บริเวณใต้พื้นที่
ถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นการลงทุนโดยภาครัฐและภาคเอกชน
มีรายละเอียด ดังนี้

- 1.1 สร้างทางใต้ดินกว้าง 10 เมตร ยาว 150 เมตร
- 1.2 - 1.6 สร้างทางใต้ดินกว้าง 10 เมตร ยาว 60 เมตร
- 1.7 ซ่อมสร้างถนนระดับดินใหม่เหนือทางเดินใต้ดิน
กว้าง 13 เมตร ยาว 390 เมตร
- 1.8 สร้าง Utilities Tunnel ใต้ดินกว้าง 2.5 เมตร ตลอดแนว Walking
Street (1,850 เมตร)

(2) Part : Above Ground Works

ได้แก่ ค่าก่อสร้างส่วนอาคารเหนือดินทั้งหมด ใช้งานปรับปรุง
อาคารเดิม ส่วนต่อขยาย และพื้นที่ สร้างใหม่ มีรายละเอียดดังนี้

- 2.1 Bldg E01 , E02 , E11 , สร้างอาคารใหม่
- 2.2 สร้างอาคารใหม่
- 2.3 Bldg E03 , E04 , E12 , สร้างอาคารใหม่
- 2.4 Bldg E05 , E14 , สร้างอาคารใหม่
- 2.5 Bldg E06 , E15 , สร้างอาคารใหม่
- 2.6 Bldg E16 , สร้างอาคารใหม่
- 2.7 Bldg E07 , E17 , สร้างอาคารใหม่
- 2.8 Bldg E08 , E09 , E18 , E19 , สร้างอาคารใหม่
- 2.9 Bldg E10 , E20 , E21 , E22 , สร้างอาคารใหม่
- 2.10 สร้างอาคารใหม่
- 2.11 สร้างอาคารใหม่
- 2.12 สร้างอาคารใหม่

ตาราง แสดงสรุปการประมาณการมูลค่ารวมโครงการ

ส่วน	รายการ	มูลค่ารวม (ล้านบาท)					หมายเหตุ
		Part 1		Part 2		Full Project	
		ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาครัฐ	ภาคเอกชน		
A	ค่าตอบแทนที่ให้ทางทรัพย์สินฯ	-	-	-	-		
B	ค่าก่อสร้างโครงการ						
	Group A : Building works	382.27	-	-	5,828.48	6,210.75	
	Group B : External works	-	-	-	77.60	77.60	
	รวมค่าก่อสร้างโครงการ	382.27			5,906.08	6,288.35	
C	ค่าก่อสร้างเปลี่ยนแปลงในช่วงประกวดราคาก่อสร้าง						
D	ค่า Professional Fee						
	1. ค่าออกแบบ						
	1.1 คิด 1.75 % ของค่าก่อสร้างสำหรับโครงการภาครัฐ	3.27	-	-	-	3.27	
	1.2 คิด 3.20 % ของค่าก่อสร้างสำหรับโครงการ ภาคเอกชน	-	-	-	188.99	188.99	
	2. ค่าบริหารควบคุมงานก่อสร้าง (1.75 % ของค่าก่อสร้าง)	3.27	-	-	103.36	106.63	
	3. ค่าที่ปรึกษาต่าง ๆ เช่น ด้านการเงิน ศึกษาลงทุน การตลาด	1.87	-	-	59.06	60.93	
	ด้านกฎหมายและภาษีอากร (1.00 % ของค่าก่อสร้าง)						
	รวมค่า Professional Fee (ส่วน D)	8.41	-	-	351.41	359.82	
E	ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม (7.00 %) ของ D	0.59	-	-	24.60	25.19	
F	รวมค่าก่อสร้างรายการ A ถึง E	391.27	-	-	6,282.09	6,673.36	
G	ค่าใช้จ่ายในขณะดำเนินการก่อสร้าง						
	1. ค่าธรรมเนียม ค่าอนุญาตต่าง ๆ (1.0 % ของค่าก่อสร้าง)	3.82	-	-	59.06	62.88	
	2. ค่าประกันภัยขณะก่อสร้าง (0.2 % ของค่าก่อสร้าง)	0.76	-	-	11.81	12.58	
	3. เผื่อสำรองค่าดำเนินงานทั่วไป (5 % ของค่าก่อสร้าง)	19.11	-	-	295.3	314.42	
	รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด	23.69	-	-	366.17	389.88	
H	รวมค่าลงทุนตามข้อ A ถึง G	414.97	-	-	6,648.27	7,063	
-	เผื่อสำรองการลงทุนทั่วไป						
I	สรุปงบลงทุนทั้งหมด (Total Project Cost)	414.97			6,648.27	7,063	



รูปที่ 3.1.4-1 หนึ่งจำลองแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง และพื้นที่ต่อเนื่อง



■ สรุปประมาณการมูลค่ารวมโครงการ

จากประมาณการค่าก่อสร้าง : ลงทุนโดยภาครัฐและภาคเอกชนทั้งหมด

Part 1 : Underground Works

1) Group A : Building Works

ค่าก่อสร้างรวม	382,275,000	บาท
พื้นที่ก่อสร้างอาคารรวม	14,975	ตร.ม.
รวมค่าก่อสร้าง Part 1	382,275,000	บาท

2) Part 2 : Aboveground Works

Group A : Building Works

ค่าก่อสร้างรวม	5,828,476,000	บาท
พื้นที่ก่อสร้างอาคารรวม	403,370	ตร.ม.

Group B : External Works

ค่าก่อสร้างรวม	77,600,000	บาท
รวมค่าก่อสร้าง Part 2	5,906,076,000	ตร.ม.

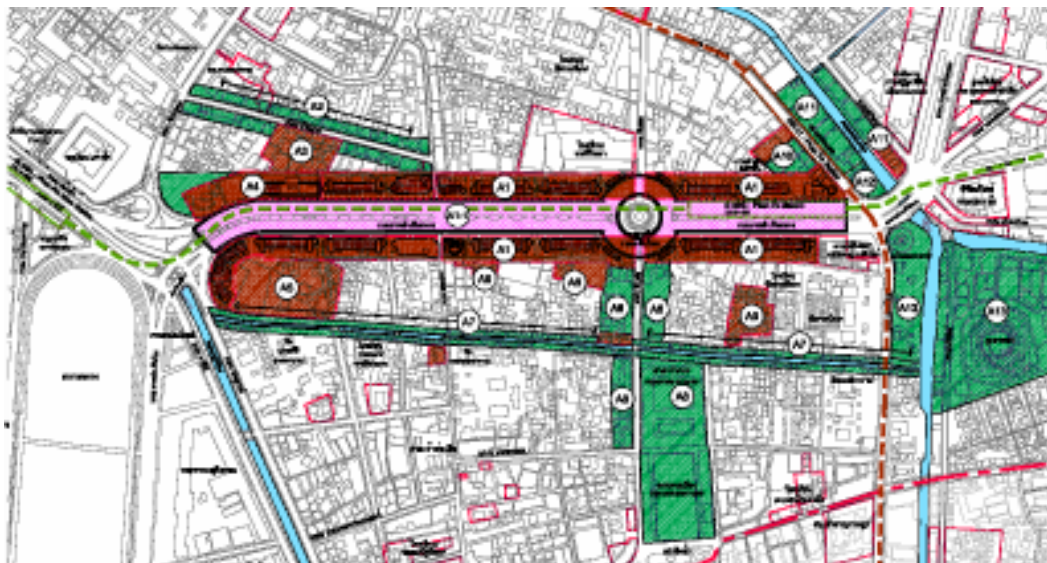
3) สรุปทั้งโครงการ (Full Project)

Group A : Building Works

ค่าก่อสร้างรวม	6,210,751,000	บาท
พื้นที่ก่อสร้างอาคารรวม	418,345	ตร.ม.

Group B : External Works

ค่าก่อสร้างรวม	77,600,000	บาท
รวมค่าก่อสร้างทั้งหมด	6,288,351,000	บาท



รูปที่ 3.1.4-2 การแบ่งพื้นที่บริเวณถนนราชดำเนินกลาง

3.1.5 การวิเคราะห์ด้านการเงินการลงทุน

การดำเนินงานโครงการทางด้านการพัฒนาโครงการถนนพระราชดำเนิรจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ด้านการเงินการลงทุนเพื่อศึกษาแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม และมีความเป็นไปได้ สำหรับการดำเนินโครงการในการวิเคราะห์ด้านการเงินการลงทุนจะมีการจัดทำแบบจำลองทางการเงิน (Financial Model) เพื่อการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน และสรุปความคุ้มค่าในการลงทุนและหาแนวทางการลงทุนเพื่อให้ข้อเสนอแนะที่เหมาะสม ที่สุดแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

(1) แหล่งเงินทุนของโครงการ

โดยทั่วไปแล้วแหล่งเงินทุนของโครงการสามารถจำแนกได้ 3 กลุ่มหลัก คือ

- เงินอุดหนุนจากภาครัฐบาล
- เงินลงทุนของภาคเอกชน
- เงินกู้ยืมประเภทต่างๆ

เนื่องจากรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณอาคารสองข้างทางถนนราชดำเนินกลาง และพื้นที่ต่อเนื่อง มีลักษณะเป็นการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น ร้านค้า ศูนย์อาหาร โรงแรม ร้านขายของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น ดังนั้นแนวโน้มที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนจึงมีสูง ทั้งกรณีที่เอกชนจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมดหรือร่วมลงทุนกับภาครัฐก็ได้ ซึ่งรูปแบบของผู้ลงทุนในโครงการจะได้มีการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้งในบทของกฎหมายและองค์กร

ในส่วนแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการลงทุนโครงการ จะใช้เงินกู้พาณิชย์ (Hard Loan) ซึ่งเป็นแหล่งเงินกู้ภายในประเทศทั้งสิ้น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้พาณิชย์จะใช้อัตรา 7.5% ต่อปี โดยมีระยะปลอดหนี้เท่ากับระยะเวลาการก่อสร้างจำนวน 3 ปี และเริ่มชำระคืน ในปีที่เปิดให้บริการ

(2) แนวทางการวิเคราะห์ด้านการเงิน

การศึกษาครั้งนี้ได้มีการพิจารณาแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมและเป็นไปได้มากที่สุด และให้มีการสนับสนุนจากภาครัฐน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีสมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ ดังแสดงในหัวข้อสมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์ ในการวิเคราะห์ด้านการลงทุน ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ และรายได้ของโครงการจะมีการพิจารณาแผนการเงินในแต่ละปีตลอดจนอายุของโครงการ โดยใช้แบบจำลองทางการเงินที่จัดทำขึ้น ผลการวิเคราะห์จะนำเสนอในรูปแบบของอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)



(3) สมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์

สมมุติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

- (1) ช่วงเวลาการวิเคราะห์โครงการ - 30 ปี (รวมระยะเวลาก่อสร้างโครงการ)
- (2) อัตราลด - 12% ต่อปี
- (3) อัตราผลตอบแทนต่ำสุดที่ยอมรับได้ - 12%
(Minimum Attractive Rate of Return, MARR)
- (4) อัตราเงินเฟ้อ - 2.75% ต่อปี
- (5) อัตราการปรับเพิ่มรายได้ - 3.0% ต่อปี
- (6) ค่าใช้จ่ายในการบริหารดำเนินงาน - 10% ของยอดขายต่อปี
- (7) ปีเริ่มการวิเคราะห์ - 2547
- (8) ค่าเสื่อมราคา - วิธีค่าเฉลี่ยเส้นตรง
เป็นระยะเวลา 20 ปี
- (9) เงินกู้ยืม
 - เงินกู้พาณิชย์ - 7.5% ต่อปี, ระยะปลอดหนี้
เท่ากับช่วงเวลาก่อสร้าง
เริ่มชำระคืนในปีที่เปิดให้บริการ
(ช่วงเวลาชำระคืน 10 ปี)
- (10) ภาษี
 - VAT - 7%
 - ภาษีเงินได้นิติบุคคล - 30%

(4) แผนการใช้จ่ายค่าลงทุนโครงการ

ในการดำเนินการพัฒนาโครงการจะมีการตั้งบริษัทพัฒนาขึ้น ซึ่งบริษัทดังกล่าวจะทำการเช่าอาคารและที่ดินของโครงการจากสำนักงานทรัพย์สินฯ เป็นเวลา 30 ปี และนำอาคารและที่ดินดังกล่าวมาปรับปรุง หรือพัฒนาเพิ่มเติม และให้เอกชนรายย่อยเช่าพื้นที่และประกอบกิจการตามรูปแบบที่ได้มีการพิจารณาในเบื้องต้นแล้ว โดยแผนพัฒนาพื้นที่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี

(5) ค่าใช้จ่ายของลงทุนโครงการ

ค่าใช้จ่ายของโครงการสามารถแบ่งเป็นสามส่วน คือ

- ค่าเช่าที่ดินและอาคารจากสำนักงานทรัพย์สินฯ
- ค่าก่อสร้างอาคารราชดำเนินกลางและระบบสาธารณูปโภคของโครงการ
- ค่าใช้จ่ายในการบริหารการขายและโฆษณาประชาสัมพันธ์

ค่าเช่าที่ดินและอาคารจากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ มีหลักในการคิดค่าเช่า คือ

- ราคาเช่าที่ดิน 30 ปี คิด 25% ของราคาที่ดินปัจจุบัน
- ราคาเช่ารายปี คิด 0.75% ของราคาที่ดิน
- ราคาเช่ารายปีสามารถเพิ่ม 15% ทุก ๆ 5 ปี

เนื่องจากพื้นที่พัฒนามีพื้นที่รวมประมาณ 92.28 ไร่ และราคาประเมินของกรมที่ดิน (ข้อมูลล่าสุดปี พ.ศ. 2539 - 2542) บริเวณถนนราชดำเนินกลาง มีมูลค่าประมาณ 156,000 – 390,000 บาทต่อตารางวา แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีการซื้อขายน้อยมากและมีข้อจำกัดในการพัฒนา ดังนั้นราคาซื้อขายที่แท้จริงควรจะต่ำกว่าราคาประเมินของกรมที่ดิน อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีมูลค่าซากของอาคารติดมากับที่ดินด้วย ดังนั้นจึงใช้ราคา 160,000 บาทต่อตารางวาเป็นเกณฑ์ ซึ่งจะทำให้ได้ราคาเช่าและเช่ารายปี ดังนี้

ค่าเช่า (30 ปี)	1,476.55	ล้านบาท
ค่าเช่า (ปีแรก 11.56 ล้านบาท)	412.95	ล้านบาท

สรุปค่าลงทุนโครงการ

1.	ค่าเช่าที่ดินจากสำนักงานทรัพย์สินฯ	1,476.55	ล้านบาท
2.	ค่าก่อสร้างปรับปรุงอาคารราชดำเนินกลาง	6,570.40	ล้านบาท
3.	ค่าก่อสร้างปรับปรุงทางเท้าและถนนคนเดิน	77.60	ล้านบาท
4.	ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้างและค่าธรรมเนียมทางการเงิน	616.00	ล้านบาท
5.	ดอกเบี้ยเงินกู้	1,920.00	ล้านบาท

หมายเหตุ

เงินลงทุนในส่วนภาครัฐเป็นการก่อสร้างอุโมงค์คนเดินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างอาคาร
ถนนราชดำเนินกลาง มูลค่ารวม 207.59 ล้านบาท

(6) รายได้ของโครงการ

รายได้ของโครงการจะมาจากการพัฒนาพื้นที่อาคารริมถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก คือ รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ประกอบการพาณิชย์และรายได้จากการให้เช่าที่จอดรถยนต์ โดยการศึกษาครั้งนี้ได้สมมติให้สัดส่วนการถือครองพื้นที่ (Occupancy Rate) ทั้งหมดเป็น 85% ของพื้นที่ขายทั้งหมดและพื้นที่จอดรถ สรุปราคาของพื้นที่ขายและพื้นที่จอดรถเป็นดังนี้



รายการ	พื้นที่ขาย (ตร.ม.)	พื้นที่ขายสุทธิ (85%) (ตร.ม.)	ราคาขาย บ./ตร.ม./ด.	รายได้ ล้านบาท/ด.
ชั้นที่ 1 (G.F.)	46,623	39,630	450	17.83
ชั้นที่ 2	46,623	39,630	350	13.87
ชั้นที่ 3	46,623	39,630	350	13.87
ชั้นที่ 4	46,623	39,630	350	13.87
รวม	186,492	158,520	-	59.44

หมายเหตุ ราคาดังกล่าวยังไม่รวมค่าใช้จ่ายส่วนกลาง 50 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน
รายได้ในส่วนของที่จอดรถ 3,738 คัน เมื่อคิดอัตราการถือครอง 85% ของราคาค่าเช่า
1,500 บาทต่อคันต่อเดือน จะมีรายได้เท่ากับ 4,765,950 บาทต่อเดือน

(7) สรุปผลการวิเคราะห์ทางการเงิน

ผลการวิเคราะห์ทางการเงินของโครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง สามารถสรุปได้ดังนี้

FIRR	=	12.72 %
NPV	=	303 ล้านบาท

เมื่อพิจารณาจากผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) แล้วพบว่า **มีผลตอบแทนมากกว่า 12%** และค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นบวกทำให้พิจารณาได้ว่า โครงการดังกล่าวให้ ผลตอบแทนที่น่าพอใจแก่บริษัทพัฒนา ในขณะเดียวกันสำนักงานทรัพย์สินฯ ก็ได้รับผลตอบแทนในรูปของค่าเช่าที่ดินและอาคารในระยะเวลา 30 ปี ซึ่งมีมูลค่า ประมาณ 1,889.50 ล้านบาท (Current Price) ขณะที่ภาครัฐบาลก็ไม่ต้องรับภาระในการลงทุนระบบสาธารณูปโภค เช่น อุโมงค์คนเดิน ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 207 ล้านบาท ซึ่งหากนำเงินส่วนเกินจากผลตอบแทน 12 % จากบริษัทพัฒนา มาช่วยลงทุนอุโมงค์คนเดินแทนรัฐบาล ก็จะทำให้ไม่มีภาระในส่วนนี้แก่รัฐบาล จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า โครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง **มีความเป็นไปได้ทางการเงินการลงทุน** ซึ่งก่อให้เกิดผลประโยชน์ตามมาในทางอื่น ๆ เช่น การท่องเที่ยว การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ผลตอบแทนต่อสังคมและภาพลักษณ์ของประเทศ รวมถึงการรักษาถนนราชดำเนินให้เป็นถนนราชพิธี เป็นต้น

3.1.6 กลยุทธ์และวิธีในการนำไปสู่การปฏิบัติ

หลังจากคณะกรรมการให้ความเห็นชอบในแผนแม่บทแล้ว จะต้องนำแผนผังแม่บทไปจัดทำแผนผังพัฒนาทางด้านกายภาพ และแผนผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะในรายละเอียด แต่ละบริเวณ ซึ่งจะจำแนกเป็นแผนงานและโครงการย่อยให้เห็นหน่วยงาน และองค์กรรับผิดชอบ รวมทั้งงบประมาณที่จะนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

การนำผังพัฒนาทางด้านกายภาพ และพื้นที่เฉพาะไปสู่การปฏิบัติโดยองค์กรหลักทางภาครัฐ เช่น โดยสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และองค์กรส่วนท้องถิ่น มีข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดกลยุทธ์ และยุทธวิธีแต่ละองค์กร ดังนี้

(1) สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

เนื่องจากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เป็นองค์กรที่ดำเนินกิจกรรมในกรรมสิทธิ์ที่ดินในพระราชสำนักส่วนพระองค์ ซึ่งจะต้องดำเนินการโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพางบประมาณจากภาครัฐ แต่การดำเนินงานขององค์กรก็ได้ยึดถือพระราชดำริที่ไม่ประสงค์จะให้ประชาชนต้องเดือดร้อน และไม่ประสงค์จะดำเนินการโดยมุ่งหวังในการแสวงหากำไร ดังนั้นการดำเนินงานจึงควรให้มืองค์กรอื่นมารองรับ และเป็นด้านหน้าในการดำเนินงานที่อาจจะต้องกระทบกับผลประโยชน์ของบุคคล หรือองค์กรที่อยู่โดยรอบองค์กรรองรับที่น่าจะเหมาะสมที่สุดน่าจะได้แก่องค์กรพัฒนาเมือง และชุมชนหรือบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ โดยมีกฎหมายพัฒนาเมืองเป็นกฎหมายหลัก หรือหากยังไม่มีกฎหมายอาจจะดำเนินการ โดยไม่มีคณะกรรมการ และมอบให้บริษัท หรือบริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการพัฒนาต่อไป

(2) องค์กรส่วนท้องถิ่น

งานพัฒนาพื้นที่จะมีหลายโครงการที่ถือเป็นหน้าที่โดยตรงขององค์กรท้องถิ่นอยู่แล้ว ซึ่งอาจจะแบ่งออกเป็นงานที่ดำเนินการแล้วจะเกิดประโยชน์แก่ชุมชน และประชาชนโดยส่วนรวม เช่น การจัดระเบียบการพัฒนาอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง การจัดการด้านภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อม การปรับปรุงสภาพพื้นที่ริมคลอง ให้มีแนวที่เว้นว่างตลอดทั้ง 2 ฝ่าย ตามพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้าง การแก้ปัญหาลักษณะสภาพน้ำคลองให้ปราศจากมลพิษ เพื่อคืนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนกับน้ำให้กลับมามีชีวิตโดยการสร้างมาตรการไม่ทิ้งน้ำเสีย ขยะและสิ่งปฏิกูลลงคลอง และช่วยกันรักษาคคลองให้สะอาด โครงการเช่นนี้กรุงเทพมหานครและองค์กรท้องถิ่นระดับเขตต้องดำเนินการเอง โดยใช้งบประมาณจากองค์กรท้องถิ่นและแรงจูงใจให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบดำเนินการด้วย

สำหรับโครงการพัฒนา ปรับปรุง ที่จะก่อให้เกิดรายได้ หรือไม่อาจจะจัดหาจากงบประมาณท้องถิ่นได้ ก็ให้เป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมาย องค์กรท้องถิ่น เพื่อพัฒนาในลักษณะขององค์กรเทศพาณิชย์ เช่น บริษัท กรุงเทพมหานคร ที่มีผลงานหลายโครงการอยู่แล้วในปัจจุบันให้เป็นองค์กรหลักรับผิดชอบดำเนินการ



(3) ภาครัฐ

การพัฒนาหลายโครงการที่จะต้องดำเนินการตามแผนระยะกลาง และแผนระยะยาว จำเป็นต้องกระทบกับแผนพัฒนาและกระทบกับโครงการพัฒนาจากหน่วยงานอื่น ๆ การดำเนินการพัฒนาจึงจำเป็นต้องให้เป็นภาระของหน่วยงานระดับนโยบายจากรัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบ ดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการ โดยให้มีประธานในระดับสูงในทางการเมือง มากำกับดูแล เพื่อผูกพันไปสู่นโยบายของรัฐบาลที่จะต้องดำเนินการเป็นวาระแห่งชาติ ต่อเนื่องเป็นโครงการระดับชาติต่อไป

3.1.7 กลยุทธ์และยุทธวิธีในการระดมทรัพยากรด้านงบประมาณ เพื่อรองรับการพัฒนา

แผนผังแม่บทและโครงการพัฒนาที่ ๆ หลายโครงการมักจะจบลงโดยขาดการนำไปปฏิบัติ ให้สำเร็จผล อันเนื่องมาจากขาดการสนับสนุนจากองค์กรและขาดการสนับสนุน ด้านงบประมาณ นักลงทุนและนักพัฒนาที่ประสบผลสำเร็จในการพัฒนาสิ่งหรือทรัพย์สิน และการดำเนินโครงการพัฒนาขนาดใหญ่จึงต้องสรรหากลยุทธ์ และยุทธวิธีต่าง ๆ เพื่อระดมทุนและสรรหางบประมาณมารองรับโครงการ ผู้ลงทุนที่สามารถจัดสรร การไหลเวียน (Cash Flow) ของเงินลงทุนได้ดี ก็เท่ากับประสบผลสำเร็จไปแล้วมากกว่า ครึ่งหนึ่งของโครงการ

เนื่องจากการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง เป็นโครงการที่สามารถ จัดสรรแบ่งลักษณะงานออกได้ทั้งเป็นโครงการขนาดเล็ก โดยการจัดทำเป็นแผนงานระยะสั้น โครงการขนาดกลางตามแผนระยะกลางและโครงการใหญ่ที่ดำเนินการตามแผนระยะยาว ดังนั้น การระดมทุนและทรัพยากรด้านงบประมาณ เพื่อมารองรับการพัฒนาโครงการ ต่าง ๆ จึงสามารถ แบ่งการสรรหาได้หลายทาง

กลยุทธ์สำคัญที่จะกำหนดเป็นยุทธวิธีในการระดมทรัพยากรด้านงบประมาณ จึงควร แบ่งแยกโครงการที่จะสามารถให้องค์กรท้องถิ่นรับผิดชอบดำเนินการในส่วน ของโครงการย่อยตามแผนระยะสั้น ซึ่งความสำเร็จของโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์กับ ประชาชนในพื้นที่โครงการ และเกิดประโยชน์กับพื้นที่ชุมชน เช่น การจัดระเบียบพื้นที่อาคาร ริมนถนนราชดำเนินทั้งด้านหน้าอาคารด้านหลังและด้านข้าง การปรับปรุงที่ว่าง และ ภูมิทัศน์หลายบริเวณ เช่น บริเวณป้อมมหากาฬ บริเวณชุมชนวัดราชนาคดา พื้นที่สองฝั่งคลอง หลอดเหนือ บริเวณถนนข้าวสาร ชุมชนตึกดิน ชุมชนจักรพงษ์ ตรอกวัดไก่อ๊ว วัดบวรรังษี เป็นต้น โครงการเหล่านี้ อาจจะเสนอให้องค์กรท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร หรือระดับเขต เป็นผู้จัดหาเงินงบประมาณดำเนินโครงการ หลังจากที่ได้พิจารณาเห็นชอบแผนผังแม่บทแล้ว ก็สามารถนำแผนผังแม่บทไปจัดทำแผนผังพัฒนากำหนดรายละเอียดโครงการ และ แผนงานพัฒนา ต่อไปได้

สำหรับโครงการที่จะต้องผูกพันเป็นโครงการขนาดกลางและโครงการขนาดใหญ่ ก็อาจจะเป็น การระดมทุนร่วมกันพัฒนาทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน โดยตั้งองค์กรพัฒนา โครงการขึ้นมาดำเนินการ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีกฎหมายพัฒนาเมืองเข้ามารองรับ

3.1.8 แผนปฏิบัติการในการนำไปสู่การปฏิบัติในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

การจัดทำแผนปฏิบัติการในการนำไปสู่การปฏิบัติ สามารถแบ่งเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง และแผนระยะยาวได้ ตามลักษณะรายละเอียดของโครงการ

(1) แผนระยะสั้นและแผนระยะกลาง

จะเป็นการดำเนินการตามแผนเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้า รวมทั้งเป็นการดำเนินการได้ทันทีที่แผนแม่บทได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับการศึกษา โดยจะต้องนำแผนแม่บทไปจัดทำแผนผังพัฒนาในรายละเอียดของแต่ละพื้นที่ต่อไป ดังตัวอย่าง เช่น แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ด้านทิศตะวันตกบริเวณหัวถนนราชดำเนินกลางรอบสะพานผ่านพิภพลีลา นั้น แผนแม่บทของบริเวณเดี่ยวนี้นี้สามารถแบ่งเป็นโครงการพัฒนาจัดทำแผนผังรายละเอียดเป็น Development Plan และ Action Plan ได้หลายโครงการย่อย คือ A4 พื้นที่บริเวณอาคารกองสลากปัจจุบัน และบริเวณที่ว่างที่จอดรถด้านทิศตะวันตก ซึ่งเคยเป็นกรมประชาสัมพันธ์เก่า ก็สามารถจัดทำเป็นแผนผังพัฒนาได้ 1 หรือ 2 โครงการ หรือ เป็น 3 โครงการย่อยก็ได้ เช่น โครงการ National Art Gallery โครงการ Folk Art Museum โครงการที่จอดรถใต้ดิน หรือการปรับปรุงภูมิทัศน์ สภาพแวดล้อม การ Design Landmark ในพื้นที่ เป็นต้น หรือโครงการฟากใต้บริเวณโรงแรมรัตนโกสินทร์ ให้เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว พร้อมด้วย Function Rooms และที่จอดรถ ปรับปรุงบริเวณที่อยู่อาศัยโดยรอบให้เป็นบรรยากาศเมืองเก่ายุครัตนโกสินทร์ตอนต้น ที่มีสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์แบบไทย ๆ มีอาหารและ Shopping Plaza สินค้าฝีมือคนไทย สำหรับโครงการนี้สามารถจัดแบบแผนปฏิบัติการที่เป็นไปได้ทั้งแผนระยะสั้น และแผนระยะกลาง เพราะหากมีปัญหาในเรื่องการทำสัญญาเช่าไว้เดิม หรือปัญหาเรื่องการได้มาซึ่งพื้นที่ดำเนินการ หากต้องใช้เวลาอันก็อาจต้องปรับแผนระยะสั้นเป็นแผนระยะกลางได้ สำหรับแผนระยะสั้น ซึ่งควรดำเนินการให้เสร็จภายใน 5 ปี นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า และเป็นโครงการที่อาจจะเสนอ ให้องค์กรท้องถิ่นระดับเขตเป็นผู้รับผิดชอบนำไปดำเนินการก็ได้ หรือการปรับปรุงอาคารริมถนนราชดำเนินกลางเพื่อให้สามารถทำสัญญาเช่าได้ในเวลาสั้น ๆ ก่อนการพัฒนาตามแผนระยะยาว

(2) แผนระยะยาว

แผนปฏิบัติการระยะยาว จะเป็นการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ที่จะต้องกระทบต่อโครงการพัฒนาอื่น ๆ เช่น โครงการแก้ปัญหาจราจรแบบยั่งยืน โดยทำถนนทางผ่านตลอด (Through Traffic) ใต้ถนนราชดำเนิน ซึ่งจะพัฒนาต่อเนื่องให้มีพื้นที่จอดรถ พื้นที่ร้านค้าใต้ดิน ทางเดินลอดถนนเชื่อมพื้นที่ 2 ฟากถนนราชดำเนิน ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากที่จะต้อง มีเส้นทาง และสถานีจอดรถไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณใกล้สะพานผ่านฟ้า และตามแนวถนนราชดำเนินกลาง ไปจนถึงสถานีเชิงสะพานปิ่นเกล้า โครงการนี้มีผลกระทบกับหลายหน่วยงาน จำเป็นต้องจัดแผนงานให้มีการทำการศึกษารายละเอียด เพื่อประสานโครงการ กับองค์กรที่เกี่ยวข้อง

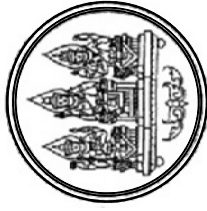
แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
ถนนราชดำเนิน

ผังที่ 9.1

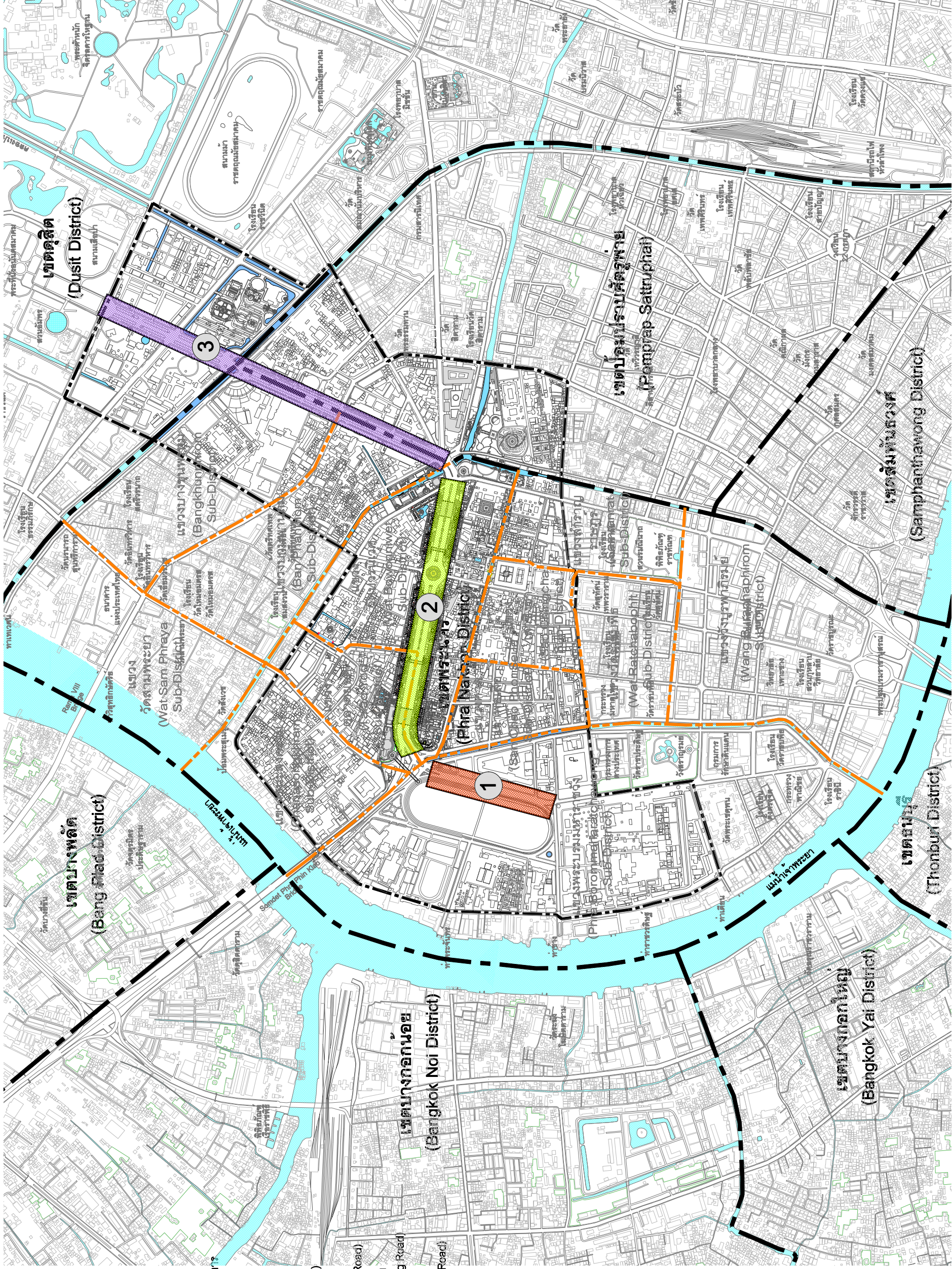
ผังแสดง
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

สัญลักษณ์

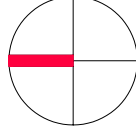
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ (Study Area)
- แนวแบ่งพื้นที่เขต (District Boundary)
- แนวแบ่งพื้นที่แขวง (Sub-District Boundary)
- 1 แนวถนนราชดำเนินใน (Ratchadamoen Nai Road)
- 2 แนวถนนราชดำเนินกลาง (Ratchadamoen Kiang Road)
- 3 แนวถนนราชดำเนินนอก (Ratchadamoen Nok Road)



The Master Plan for Land Development
Ratchadamoen Road and Surrounding Area
National Economic and Social Development Board



Outline Study Area Plan



แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
ถนนราชดำเนิน

ผังที่ 9.11-2

ภาพมุมมองแสดงพื้นที่ถนนราชดำเนิน
และพื้นที่ต่อเนื่อง

สัญลักษณ์

ขอบเขตพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์

(Rattanakosin Island's Area)

พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน

และถนนราชดำเนินใน

(Inner Rattanakosin Island's Area and

Ratchadamnoen Nai Road)

พื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง

และพื้นที่ต่อเนื่อง

(Ratchadamnoen Klang Road and

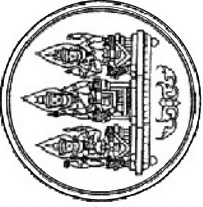
Surrounding Area)

พื้นที่ถนนราชดำเนินนอก

และพื้นที่ต่อเนื่อง

(Ratchadamnoen Nok Road and

Surrounding Area)



The Master Plan for Land Development
Ratchadamnoen Road and Surrounding Area
National Economic and Social Development Board

Panoramic Map of Ratchadamnoen Road and Surroundings



ถนนราชดำเนิน

ภาพมุมสูงแสดงพื้นที่เกษตรนกอีสัน
ชั้นใน และถนนราชดำเนินใน

- สัญลักษณ์
- 1 พระบรมมหาราชวัง และ
วัดพระศรีรัตนศาสดาราม
- 2 วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม
- 3 สถานที่ดำรงจนครบาลพระราชวัง
- 4 ทหารซาวด์ซึนส์
- 5 ท่าช้าง
- 6 ท่ามหาราช
- 7 อาคารพาณิชย์บริเวณท่าช้าง
- 8 มหาวิทยาลัยศิลปากร
- 9 อาคารพาณิชย์ริมถนนหน้าพระลาน
- 10 วัดมหาธาตุฯ
- 11 ถาวรวัตถุ
- 12 สนามหลวง
- 13 ศาลหลักเมือง
- 14 กระทรวงกลาโหม
- 15 กรมแผนที่ทหาร
- 16 สนามไชย
- 17 สวนสราญรมย์
- 18 กรมการรักษาดินแดน
- 19 วัดราชบพิธฯ
- 20 กระทรวงมหาดไทย
- 21 ศาลอาญา
- 22 อุทกทาน
- 23 อนุสาวรีย์ทหารอาสา
- 24 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 25 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ
- 26 โรงละครแห่งชาติ
- 27 พระราชวังหน้า
- 28 ศูนย์การท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร
- 29 สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน

This aerial photograph shows the study area in the city of Valencia, Spain. The study area is highlighted in red, indicating its location within the urban landscape. The surrounding area includes various urban features such as roads, buildings, and green spaces.



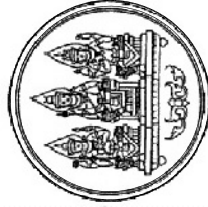
Panoramic Map of Rattanakosin Area and Ratchadamnoen Nai Road



สัญลักษณ์

- 1 อาคารริมถนนราชดำเนินกลาง
- 2 อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย
- 3 อนุสรณ์สถาน 14 ตุลา
- 4 โรงแรมรัตนโกสินทร์
- 5 สะพานผ่านพิภพลีลา
- 6 พิพิธภัณฑ์กรุงเทพฯและ
อาคารบริการนักท่องเที่ยว
- 7 จุดหมายปลายทางของถนนราชดำเนินกลาง
- 8 ถนนข้าวสาร
- 9 ถนนข้าวสารพลาซ่า
- 10 คลองหลอดเหนือ
- 11 ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
- 12 ลานคนเมือง
- 13 เทวสถาน
- 14 เสาชิงช้า
- 15 วัดสุทัศน์ฯ
- 16 สวนรมณีนาถ
- 17 วัดราชบพิธ
- 18 โลหะปราสาท
- 19 ลานพลับพลาเทวสถานพญาวัดบดินทร์
- 20 สวนหลังป้อมมหากาฬ
- 21 ป้อมมหากาฬ
- 22 โรงแรมระดับสามดาว
(บริเวณอาคารเทพประทานวิทย)
- 23 พิพิธภัณฑ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
- 24 คลองรอบกรุง
- 25 สะพานผ่านฟ้าลีลาศ
- 26 พิพิธภัณฑ์พระปกเกล้าฯ
- 27 โครงการศูนย์กลางการท่องเที่ยว
- 28 ภูเขาทอง
- 29 วัดสระเกศ

KEY MAP



แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
ถนนราชดำเนิน

ผังที่ 9.11-5

ภาพมุมมองแสดงถนนราชดำเนินนอก
และพื้นที่ต่อเนื่อง

สัญลักษณ์

① สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม

② วัดปิ่นมัย

③ ศูนย์พิทักษ์คุ้มครองเด็กและเยาวชน

④ กระทรวงคมนาคม

⑤ วัดสุทธธรรมทาน

⑥ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

⑦ โรงเรียนแผนที่ กรมแผนที่ทหาร

⑧ กองบัญชาการกองทัพบก

⑨ สนามมวยราชดำเนิน

⑩ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

⑪ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้

⑫ วัดโสมนัส

⑬ องค์การสหประชาชาติ

⑭ วัดมกุฏกษัตริยาราม

⑮ โรงเรียนวัดมกุฏกษัตริยาราม

⑯ สะพานมโหฬารรังสรรค์

⑰ กระทรวงศึกษาธิการ

⑱ ทำเนียบรัฐบาล

⑲ กองบัญชาการกองทัพที่ 1

⑳ วัดจันทร์เกษม

㉑ วัดปทุมวัน

㉒ วัดเบญจมบพิตร

㉓ สวนอัมพร

㉔ พระบรมรูปทรงม้า

㉕ สนามเสือป่า

㉖ พระที่นั่งอนันตสมาคม

㉗ สวนสัตว์ดุสิต

㉘ บ้านพิษณุโลก

㉙ บ้านมนังคศิลา

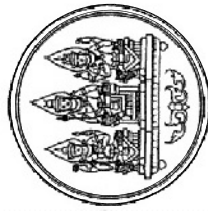
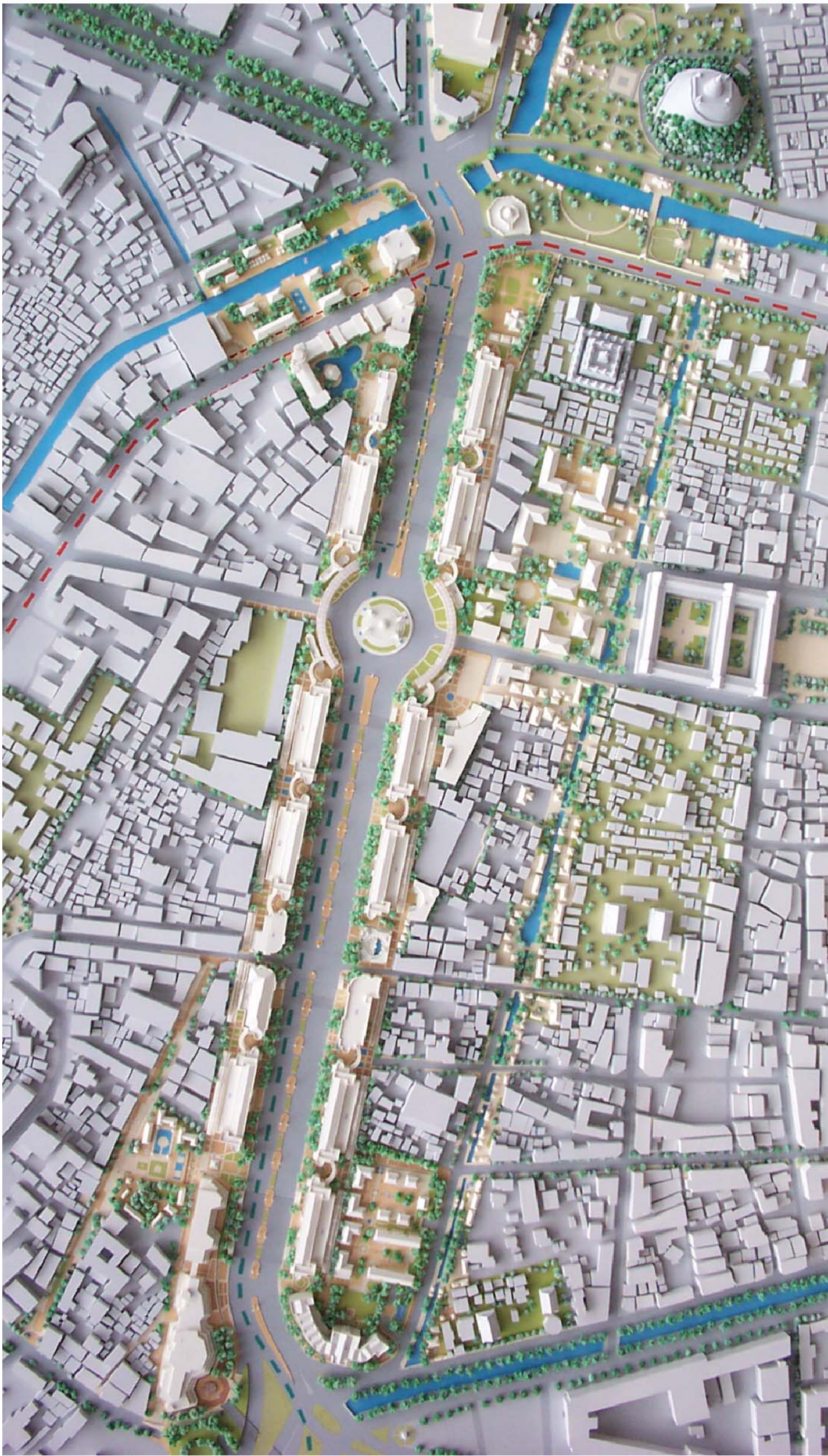
KEY MAP



The Master Plan for Land Development
Ratchadamnoen Road and Surrounding Area
National Economic and Social Development Board

Panoramic Map of Ratchadamnoen Nok Road
and Surrounding Area





แผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่
ถนนราชดำเนิน

ผังที่ 10.2-1
ผังแสดง
การพัฒนาถนนราชดำเนินกลาง

สัญลักษณ์
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ
(Study Area)

- A1 พัฒนาอาคารเริ่มถนนราชดำเนินกลาง เป็นศูนย์กลาง และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวเป็น
- A1-1 พัฒนาพื้นที่บริเวณถนนราชดำเนินกลางเป็น
- A1-2 พัฒนาพื้นที่หลังอาคารเริ่มถนนราชดำเนิน
- A2 เป็นถนนคนเดิน
- A2 พัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน เป็นถนนคนเดิน
- A3 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนิน เป็นถนนคนเดิน
- A3 หลังจอสถาปัตยกรรมราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A4 เป็นพื้นที่สาธารณะ
- A4 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน และ
- A4 อาคารจอดรถสาธารณะ เป็นถนนคนเดิน
- A5 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A5 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A6 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A6 ตามแนวคิด Colonnade โดยรอบ
- A7 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A7 อาคารจอดรถสาธารณะ เป็นถนนคนเดิน
- A8 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A8 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และเพิ่มรายได้
- A9 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A9 จนถึงถนนคนเดิน ปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ
- A10 ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A10 พื้นที่สาธารณะ
- A11 พัฒนาอาคารจอดรถสาธารณะเป็นถนนคนเดิน
- A11 ตามหลัง เป็นถนนคนเดิน
- A12 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A12 ผ่านท่ารถสาธารณะ เป็นถนนคนเดิน
- A13 ปรับปรุงพื้นที่อาคารจอดรถสาธารณะเป็นถนนคนเดิน
- A13 เป็นพื้นที่สาธารณะ
- A14 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A14 ภูเขาทอง เป็นถนนคนเดิน
- A18 พัฒนาพื้นที่ริมถนนราชดำเนินเป็นถนนคนเดิน
- A18 หลังพื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดิน
- A19 จุดหมายปลายทางของถนนราชดำเนิน
- A20 ทางเดินเท้าตลอดถนนราชดำเนิน



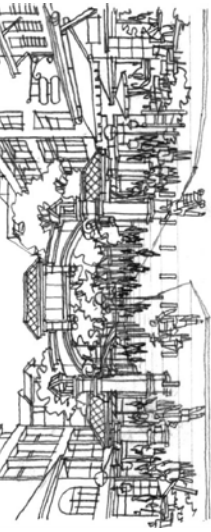
The Master Plan for Land Development
Ratchadamnoen Road and Surrounding Area
National Economic and Social Development Board

Ratchadamnoen Klang Development Plan



Ratchadamnoen Klang Avenue

★ **พื้นที่บริเวณกองสลากและพื้นที่ต่อเนื่องถนนข้าวสาร**
ปรับปรุงอาคารกองสลากฯให้เป็นกลุ่มพิพิธภัณฑ์เทกรุงงเทพฯ และพัฒนาพื้นที่ด้านหลังเชื่อมต่อกับถนนข้าวสาร



★ **ถนนข้าวสาร**
เป็นพื้นที่ที่ให้ออกให้เข้าและกิจกรรมมันึงต่งงๆ รองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะชาวต่างชาติมากมายและราคาถูก จึงทำให้เป็นที่ยอมรับของชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก

ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่องได้รับการพัฒนาควบคู่ การอนุรักษ์เพื่อคงไว้ซึ่งความสำคัญของถนนและพื้นที่แห่งประวัติศาสตร์ ที่มีกิจกรรมตามพระราชพิธีประเพณี รัฐพิธี และประชาพิธี ที่สร้างและพัฒนา รื่นตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อ แสดงให้เห็นถึงความเป็นเมืองหลวงของประเทศที่มีความศิวิไลซ์เอิกเข่น

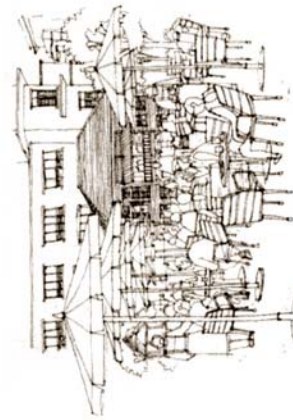
แนวอวายุรประเทศในยุโรปที่พัฒนาความเจริญรุ่งเรืองมาก่อน ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องมีการควบคุมและพัฒนา ตามแผนผังแม่บทเพื่อรักษา ความงดงามในคุณค่าศิลปะประวัติศาสตร์ที่สื่อให้เห็นความเป็นอนุสรรมงคลงงาน

สถาปัตยกรรมที่มีลักษณะเด่นเฉพาะของอาคาร อนุสาวรีย์ ศาลาอเนกสถาน สะพาน วัดดุ อุปกรณ ที่เป็นองค์ประกอบทางกายภาพแต่ละบริเวณ องค์ประกอบริมนถนน ต่างๆ ตลอดจนวิถีแห่งการดำรงชีวิต กิจกรรมที่เป็นประเพณี วัฒนธรรม ความมี

สีสันของชุมชน และสิ่งซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของการรักษาความเป็นเอกลักษณ์

และลักษณะเฉพาะของถนนราชดำเนิน และพื้นที่ต่อเนื่องให้คงอยู่เป็นเอกลักษณ์

และลักษณะเด่นเฉพาะของถนนและบริเวณพื้นที่อย่างยั่งยืนสืบต่อไป



★ **โรงแรมรัตนโกสินทร์**
ปรับปรุงอาคารโรงแรมรัตนโกสินทร์ และพื้นที่ด้านหลัง เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว รองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ประวัติศาสตร์



★ **อนุสรณ์สถาน 14 ตุลา**
สร้างขึ้นเพื่อระลึกถึงวีรชนที่เสียสละและเหตุการณ์ต่อสู้เพื่อประชาธิปไตย วันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2516



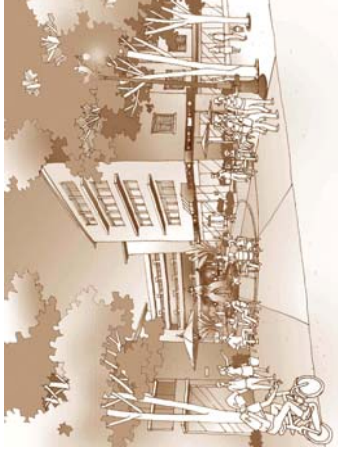
★ **ถนนคนเดินหลังอาคารริมถนนราชดำเนินกลาง**
ปรับปรุงพื้นที่ด้านหลังอาคารริมถนนราชดำเนินกลางเป็นลานเพื่อการรับจ่ายใช้สอย มีสีสันและมีชีวิตชีวา และเป็นเส้นทางที่เชื่อมเข้าสู่ชุมชนต่างๆ โดยรอบถนนราชดำเนินกลาง



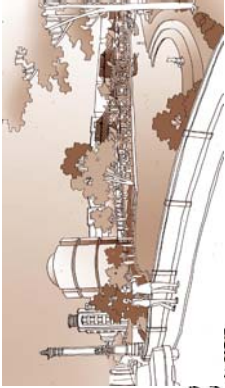
★ **พื้นที่ริมคลองพลุดเหนือ**
ปรับปรุงพื้นที่ริมคลองพลุดเหนือ เป็นทางเดินริมน้ำ (River Sidewalk) และส่งเสริมเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ



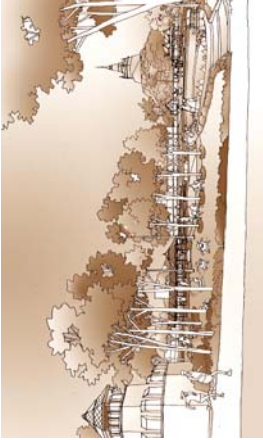
★ **อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย**
สร้างขึ้นเพื่อรำลึกถึงการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบ สมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อ พ.ศ.2475



★ **โรงแรมระดับ 3 ดาว**
ปรับปรุงอาคารเพื่อประกันภัยและพื้นที่ด้านหลังเป็น โรงแรมระดับ 3 ดาว สามารถมองเห็นทัศนียภาพของ ภูเขาทอง ป้อมมหากาฬ ลานพลับพลาหน้าเจ้าสุทธานรินทร์ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เป็นต้น



★ **พื้นที่ริมน้ำบริเวณคลองรอบกรุง**
พัฒนาพื้นที่ริมน้ำ เป็นที่พักผ่อนของคนในพื้นที่ และในอนาคตเป็นบริเวณ ที่เชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี



★ **สวนสาธารณะบริเวณป้อมมหากาฬ**
ปรับปรุงพื้นที่หลังป้อมมหากาฬ เป็นสวนสาธารณะ เปิดมุมมองสู่ ภูเขาทอง และปรับปรุงท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยว



The Master Plan for Land Development
Ratchadamnoen Road and Surrounding Area

National Economic and Social Development Board



unt 4 unสรุป

รายงานผลการดำเนินงานจัดทำโครงการแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนิน และพื้นที่บริเวณต่อเนื่องฉบับนี้ เป็นสรุปผลการดำเนินการจัดทำเอกสารรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบความก้าวหน้าของการดำเนินงาน และเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไป

ผลการดำเนินงานที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้ นอกจากได้จัดทำผลการศึกษาและวิเคราะห์ ความเหมาะสมของโครงการแล้ว ยังได้จัดทำแผนผังแนวทางเลือก แผนผังแม่บทและการวางแผนผังเฉพาะพื้นที่ของบริเวณต่าง ๆ รวมทั้งได้ดำเนินการครบทุกด้านตามข้อกำหนดโครงการ รวมทั้งได้จัดทำมาตรการแนวทางการกำหนดกลยุทธ์ และยุทธวิธีในการนำไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านการควบคุมและการพัฒนา เพื่อให้แผนผังแม่บทได้มีการดำเนินการให้สำเร็จ ตามแผนต่อไป

คณะที่ปรึกษามีความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแนวทางที่เสนอมาตั้งแต่ต้นก็เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและพื้นที่บริเวณต่อเนื่อง ดังนี้ คือ

- (1) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณต่อเนื่องเต็มศักยภาพ มีความคุ้มค่าทั้ง ด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้วยการพัฒนากิจกรรมที่มีความหลากหลายทั้งด้านเศรษฐกิจ ฐานความรู้ ด้านการท่องเที่ยว ด้านธุรกิจการค้า และด้านนันทนาการ ซึ่งจะเอื้อต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่ทำให้มีการขยายเวลาการใช้ประโยชน์พื้นที่มากขึ้น โดยยังคงดำรงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ สังคมและวัฒนธรรม ของกรุงรัตนโกสินทร์ อย่างยั่งยืนชั่วนาน
- (2) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ถนนราชดำเนินและบริเวณต่อเนื่องให้เป็นเมืองน่าอยู่ และชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน อันจะเป็นตัวอย่างของการพัฒนาชุมชนเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ของประเทศที่มีการพัฒนาเมืองอย่างสมดุลทั้งด้านกายภาพของเมือง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อมให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตและวิถีชีวิตที่มีความปลอดภัย และมีความสุขทั้งผู้มาพักอาศัยอย่างถาวรและอยู่ชั่วคราว
- (3) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจและกิจกรรมทางสังคมของนครหลวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเชิงวิชาการและธุรกิจท่องเที่ยว เช่น สถาบันอบรมทางวิชาการ ธุรกิจการสื่อสารและสารสนเทศ เครือข่ายธุรกิจระหว่างประเทศ การออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ปรึกษา รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
- (4) เพื่อเทิดพระเกียรติของพระบรมราชจักรีวงศ์ ซึ่งได้ก่อตั้งสถาปนารัตนโกสินทร์มาจวบจนถึงปัจจุบัน มีอายุได้ 220 ปี ให้ปรากฏแก่สากลว่ากรุงรัตนโกสินทร์เป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่มีความเจริญรุ่งเรือง ทั้งด้านศิลปะ สังคม และวัฒนธรรมแห่งหนึ่งของโลก โดยถือเป็นโครงการการพัฒนาพื้นที่เพื่อประโยชน์สุขของสาธารณะในโอกาสเฉลิมฉลองปีที่ 222 แห่งการประดิษฐานพระบรมราชจักรีวงศ์ และการสถาปนารัตนโกสินทร์เป็นราชธานี

คณะที่ปรึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้ จะสามารถนำไปสู่การสรุปแนวทางเลือก เพื่อให้แผนผังแม่บทได้มีการดำเนินการให้สำเร็จ ลุล่วงตามแผนต่อไป





984/44-46 ซอยปรีดี พนมยงค์ 40 ถนนสุขุมวิท 71
แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

โทร. + 66 (0) 2713-0839 โทรสาร + 66 (0) 2713-0838

web site : www.a7corp.com e-mail address : info@a7corp.com
