

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร



นางสาวปาจารย์ ประเสริฐ

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2546

ISBN 974-17-5405-1

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF AREAS UNDER THE EXPRESS WAYS IN BANGKOK



Miss Pajaree Prasert

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Urban and Regional Planning in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2003

ISBN 974-17-5405-1

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวปาจิรีย์ ประเสริฐ

สาขาวิชา

การวางผังเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์ ขวัญสรวง อติโพธิ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิระ สัจกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ ขวัญสรวง อติโพธิ)

.....กรรมการ

อาจารย์ ดร.ระหัตถ์ ไรจนประดิษฐ์)

.....กรรมการ

(ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปาจารย์ ประเสริฐ : แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร. (GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF AREAS UNDER THE EXPRESS WAYS IN BANGKOK)

อ. ที่ปรึกษา : อ.ขวัญสรอง อติโพธิ, 257 หน้า. ISBN 974-17-5405-1

ในปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะเป็นสิ่งปลูกสร้างเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม และระบบคมนาคมขนส่ง ในขณะที่พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ว่างต่างๆ กำลังลดน้อยลงเรื่อยๆ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรและการเติบโตของกรุงเทพมหานครนำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัด ทางด่วนจึงเป็นทางเลือกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น และรองรับปริมาณการจราจรในอนาคต ในขณะที่การพัฒนาได้อำนวยประโยชน์ให้กับคนเดินทางบนถนน แต่สิ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ การเวนคืนที่ดิน และพื้นที่ว่างใต้ทางด่วนตามโครงข่ายที่พาดผ่านเข้าไปในพื้นที่เมืองต่างๆ บางแห่งถูกจับจองและเข้ามายึดใช้เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ทั้งที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาต

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อ ศึกษาและประเมินสภาพการใช้ประโยชน์ต่างๆ ของพื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบัน ประกอบกับศึกษาศักยภาพและข้อจำกัดของการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ ที่ทางด่วนผ่าน เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่น่าจะเป็นไปได้

ผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนแบ่งได้เป็น 6 ประเภท ได้แก่ แยกต่างระดับ ถนนขนาดทางด่วน ทางด่วนคร่อมถนน ทางด่วนระดับดิน ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง หรือบึง และจุดขึ้น-ลงทางด่วน โดยรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ ซึ่งแบ่งได้เป็น 8 ประเภท ได้แก่ ตลาด/แผงลอย สนามกีฬา/สนามเด็กเล่น สวนหย่อม/สวนสาธารณะ ที่จอดรถ ถนน/ซอย พื้นที่ให้เช่า ทางเดินเท้า/ทางรถจักรยาน และ พื้นที่ที่ถูกทะเลาะ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ต้องคำนึงถึงสภาพที่ตั้งที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ มีการเข้าถึงที่ดีและมีขนาดที่พอเหมาะกับการใช้ประโยชน์อื่นอีกทั้งร่มเงาก็น่าจะเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการใช้ประโยชน์ในตอนกลางวัน นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับความผูกพันและความรู้สึกเป็นเจ้าของต่อพื้นที่ของคนในชุมชน ซึ่งจะส่งผลทำให้การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพเนื่องจากการใช้และได้รับการดูแลอย่างสม่ำเสมอ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน จะช่วยลดปัญหาอันเกิดจากการยึดครองใช้พื้นที่ว่างของเมืองอย่างเหมาะสมให้น้อยลง เป็นการนำเสนอพื้นที่ว่างรูปแบบใหม่ๆ ให้กับชีวิตคนเมือง และสร้างบรรยากาศของเมืองให้มีความสวยงาม

ภาควิชา...การวางแผนภาคและเมือง....
สาขาวิชา...การวางผังเมือง.....
ปีการศึกษา...2546.....

ลายมือชื่อนิติดี.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4474173625 : MAJOR URBAN PLANNING

KEY WORD: URBAN SPACE / EXPRESS WAYS / DEVELOPMENT AREAS UNDER EXPRESS WAYS

PAJAREE PRASERT : GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF AREAS UNDER THE EXPRESS WAYS IN BANGKOK.

THESIS ADVISOR : AJAN KWANSUANG ATIBODHI, 257 pp. ISBN 974-17-5405-1.

While almost area in Bangkok tend to use for residential area, commercial, and transportation system, green area and open space are being held down continuously. In addition, rapid population growth and urban growth lead into the traffic problem. The express way is the effective solution that people and government choose to deal with the problem. It could support the increased traffic volume in the future. Although, urban development earning much benefits for peoples, the expropriated and area utilizing problems were occurred. The areas under the express way has been use legally and illegally for various purposes.

Therefore, this paper was created for study and evaluate the utilising of those areas. It's also looked at the potential and limitation of area devlopment which is relate with land use of surrounding. Then the development guidelines is created for this problem.

The result shown that the under express way area can be categorized into 6 groups that are interchange, the express way that pressed by both side roads, road crossed express way, river crossed express way, and express way checkpoint are related with the form of utilizing that can be categorized into 8 groups as: market, play lot/sport ground, park, car park, road/alley, land for rent, resident park way/bicycle lane, and underutilized space. Moreover, the area developing should consider about relation between location and surrounded utilizing, accessibility, and suitable size for the activities. Furthermore, the shade of the elevated is the one aspect that should be considered on day using. In addition, the ownership and kinship of the dweller is the one factor to lead into sustainable development.

Then the proposed development guidelines is also solve the uncontrolled occupy problem and propose the application for the next generation which is make more nice urban area.

Department.....Urban and Regional Planning.... Student's signature.....

Field of studyUrban Planning..... Advisor's signature.....

Academic year..... 2003..... Co-advisor's ..signature.....

Handwritten signatures of the student and advisor.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความเมตตาของ อาจารย์ขวัญสุวรรณ อติโพธิ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาแนะแนวทาง ตลอดจนให้คำแนะนำ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ผู้ศึกษาจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ อาจารย์ดร.ไชศรี ภักดีสุขเจริญ และ ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำกับผู้ศึกษา

ขอขอบคุณคณะอาจารย์ฝั่งเมืองทุกท่าน ที่ได้ให้ความรู้ความเข้าใจในการศึกษาตลอดมา

ขอขอบคุณคุณอุทัยรัตน์ มาเมือง เจ้าหน้าที่ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เอื้อเฟื้อข้อมูลประกอบการศึกษา

ขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้กรุณาให้ทุนอุดหนุนการทำวิทยานิพนธ์ จำนวน 3,400 บาท

ขอบคุณกำลังใจจากเพื่อนๆ ฝั่งเมืองรุ่น 26 ทุกคน โดยเฉพาะ จี เจ็ท กร ตา ยุทธ ปิ๊พี แจ็ก และพีม่อน เพื่อนๆ สิ่งแวดล้อม เอ๋ นิด และพี่ทีมงานแม่กลองบ้านเราทุกคนที่เข้าใจและให้เวลาในการทำวิทยานิพนธ์

ท้ายสุดนี้ขอขอบคุณ ครอบครัวประเสริฐ คุณพ่อ คุณแม่ อาเล็ก อาจ สำหรับทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิต ขอขอบคุณอันเป็นที่กำลังใจและกำลังกายที่ทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฏ
สารบัญภาพ.....	ท
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของการศึกษา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.4 วิธีดำเนินการศึกษา.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่าง.....	8
2.1.1 ทฤษฎีหลักเพื่อสร้างความเข้าใจพื้นที่ว่าง.....	8
2.1.2 ประเภทของที่ว่างในชุมชนเมือง.....	10
2.2 ความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง.....	14
2.2.1 บทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อประชากรเมือง.....	15
2.2.2 บทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อองค์ประกอบหลัก ของเมือง.....	16
2.2.3 ปัจจัยที่มีผลในการกำหนดสภาพการให้ประโยชน์พื้นที่ว่าง ประเภทต่างๆ.....	18
2.2.4 ความสำคัญและประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ว่างสาธารณะ ในชุมชนเมือง.....	19

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3	แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน.....	20
	2.3.1 ทางด่วน (Expressway).....	20
	2.3.2 การกลายเป็นเมืองกับการคมนาคมของโครงการระบบทางด่วน....	27
	2.3.3 ที่ว่างบริเวณทางด่วนพิเศษ.....	29
	2.3.4 ความหมายของการพัฒนา.....	29
	2.3.5 พื้นที่กับการพัฒนา(Space and Development).....	30
	2.3.6 แนวความคิดในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่ว่างของเมือง.....	32
	2.3.7 แนวความคิดเรื่องลอสสเปซ (Lost space).....	34
	2.3.8 แนวความคิดเรื่องพื้นที่ที่ถูกละเลย (underutilized space).....	40
2.4	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	42
2.5	กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	46

บทที่ 3 ระบบทางด่วนและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3.1	ประวัติความเป็นมาการทางพิเศษแห่งประเทศไทย.....	48
	3.1.1 การก่อตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย.....	48
	3.1.2 โครงสร้างการบริหารและหน้าที่ความรับผิดชอบ.....	49
3.2	แผนแม่บทของระบบทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
	3.2.1 โครงการในความรับผิดชอบ ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว.....	53
	3.2.2 โครงการในความรับผิดชอบ ทางพิเศษในอนาคต.....	56
3.3	โครงการระบบทางด่วน	
	3.3.1 ระบบทางด่วน.....	61
	3.3.2 โครงการทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร).....	66
	3.3.3 โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช).....	68
	3.3.4 โครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช).....	71
3.4	การดำเนินงานของกทพ.ในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษ.....	72
3.5	นโยบายในการพัฒนาพื้นที่และจัดทามลประโยชน์ในเขตทางพิเศษ.....	80
3.6	ประเภทธุรกิจที่สามารถดำเนินการได้ในพื้นที่เขตทางพิเศษ.....	82
3.7	ขั้นตอนการขอเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ.....	83

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.8	มาตรการและข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่จัดหาผลประโยชน์และดูแล เขตทางพิเศษจำนวน 40 ข้อ (พื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย).....	85
3.9	มาตรการป้องกันเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศได้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน 13 ข้อ (พื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย).....	88
3.10	มาตรการและการป้องกันความปลอดภัยได้ทางพิเศษศรีรัช จำนวน 26 ข้อ (พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย).....	90

บทที่ 4 พื้นที่ได้ทางด่วนและการใช้ประโยชน์

4.1	ระบบทางด่วนกับเมือง.....	93
4.1.1	ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) กับพื้นที่เมือง.....	97
4.1.2	ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กับพื้นที่เมือง.....	98
4.1.3	ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) กับพื้นที่เมือง.....	100
4.2	รูปแบบของพื้นที่ได้ทางด่วนที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านพื้นที่เมืองต่างๆ.....	102
4.3	ประเภทการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วนในปัจจุบัน.....	113
4.4	ความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ได้ทางด่วนที่มีต่อชุมชน.....	126
4.5	ความสัมพันธ์ของพื้นที่ได้ทางด่วนกับสิ่งแวดล้อม.....	127
4.6	การวิเคราะห์พื้นที่ได้ทางด่วน กรณีศึกษา.....	130
4.7	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วน กรณีศึกษา.....	134
4.7.1	เขตราชบุรีบูรณะ.....	134
4.7.2	เขตคลองเตย.....	142
4.7.3	เขตยานนาวา.....	152
4.7.4	เขตราชเทวี.....	162
4.7.5	เขตพญาไท.....	171
4.7.6	เขตจตุจักร.....	179
4.7.7	เขตวังทองหลาง.....	187
4.8	บทบาทของพื้นที่ได้ทางด่วนกับความเป็นเมือง.....	195
4.9	การศึกษาเชิงนโยบายของการทางพิเศษ ที่มีผลต่อการพัฒนา.....	197

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร

5.1 ศักยภาพและข้อจำกัดเชิงพื้นที่ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน.....	203
5.1.1 ศักยภาพเชิงพื้นที่.....	203
5.2 ข้อจำกัดเชิงพื้นที่และเชิงการจัดการ.....	206
5.3 ความเป็นไปได้ในด้านต่างๆ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน.....	208
5.3.1 ความเป็นไปได้ด้านผังเมืองและนโยบาย.....	208
5.3.2 ความเป็นไปได้ด้านสังคม.....	210
5.3.3 ความเป็นไปได้ด้านเศรษฐศาสตร์.....	211
5.3.4 ความเป็นไปได้ด้านการบริหารจัดการ.....	211
5.3.5 ความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อม.....	212
5.4 กรอบแนวคิดเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน.....	213
5.5 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	215
5.5.1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน เชิงพื้นที่.....	215
5.5.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน เชิงการจัดการ.....	218
5.5.3 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในพื้นที่กรณีศึกษา.....	219

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา

6.1 สรุปผลการศึกษา.....	227
6.2 แนวโน้มในอนาคต.....	228
6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	232

รายการอ้างอิง..... 233

ภาคผนวก..... 237

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์..... 257

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.5-1	พื้นที่ในเขตทางพิเศษที่สามารถจัดประโยชน์ได้ 5 สายทาง..... 80
ตารางที่ 4.2-1	สรุปรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านพื้นที่เมืองต่างๆ 105
ตารางที่ 4.3-1	ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนกับการใช้ประโยชน์ ในปัจจุบัน..... 124
ตารางที่ 4.3-1	ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนกับการใช้ประโยชน์ ในปัจจุบัน (ต่อ)..... 125
ตารางที่ 4.9-1	หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน..... 201
ตารางที่ 5.5.3-1	ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร..... 220
ตารางที่ 5.5.3-1	ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร (ต่อ)..... 221

สารบัญแนบที่

หน้า

แผนที่ 1.3-1	แสดงทางด่วนที่เปิดให้บริการ 3 เส้นทางในเขตกรุงเทพมหานคร.....	6
แผนที่ 3.2.1-1	แสดงทางด่วนที่เปิดให้บริการ 3 เส้นทางในเขตกรุงเทพมหานคร.....	55
แผนที่ 4.2-1	การกระจายตัวของรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่าน ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	106
แผนที่ 4.5.1-1	การแบ่งพื้นที่เขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน.....	133
แผนที่ 4.7.1-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชบุรีบูรณะและพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	137
แผนที่ 4.7.1-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2545.....	138
แผนที่ 4.7.1-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2545.....	139
แผนที่ 4.7.1-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2546.....	140
แผนที่ 4.7.1-5	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2545.....	141
แผนที่ 4.7.2-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	146
แผนที่ 4.7.2-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตคลองเตย พ.ศ. 2545.....	147
แผนที่ 4.7.2-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตคลองเตย พ.ศ. 2545.....	148
แผนที่ 4.7.2-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตคลองเตย พ.ศ. 2546.....	149
แผนที่ 4.7.2-5	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตคลองเตย พ.ศ. 2546.....	150
แผนที่ 4.7.2-6	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตคลองเตย พ.ศ. 2545...	151
แผนที่ 4.7.3-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวาและพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	156
แผนที่ 4.7.3-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตยานนาวา พ.ศ. 2545.....	157
แผนที่ 4.7.3-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตยานนาวา พ.ศ. 2545.....	158
แผนที่ 4.7.3-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตยานนาวา พ.ศ. 2546.....	159
แผนที่ 4.7.3-5	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตยานนาวา พ.ศ. 2546.....	160
แผนที่ 4.7.3-6	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตยานนาวา พ.ศ. 2545...	161

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

		หน้า
แผนที่ 4.7.4-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชเทวีและเขตพญาไท และพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	165
แผนที่ 4.7.4-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตราชเทวี พ.ศ. 2545.....	166
แผนที่ 4.7.4-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตราชเทวี พ.ศ. 2545.....	167
แผนที่ 4.7.4-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตราชเทวี พ.ศ. 2546.....	168
แผนที่ 4.7.4-5	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตราชเทวี พ.ศ. 2546.....	169
แผนที่ 4.7.4-6	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตราชเทวี พ.ศ. 2545.....	170
แผนที่ 4.7.5-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตพญาไท พ.ศ. 2545.....	175
แผนที่ 4.7.5-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตพญาไท พ.ศ. 2545.....	176
แผนที่ 4.7.5-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตพญาไท พ.ศ. 2546.....	177
แผนที่ 4.7.5-5	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตพญาไท พ.ศ. 2545.....	178
แผนที่ 4.7.6-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินจตุจักรและพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	182
แผนที่ 4.7.6-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตจตุจักร พ.ศ. 2545.....	183
แผนที่ 4.7.6-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตจตุจักร พ.ศ. 2545.....	184
แผนที่ 4.7.6-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตจตุจักร พ.ศ. 2546.....	185
แผนที่ 4.7.6-5	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตจตุจักร พ.ศ. 2545...	186
แผนที่ 4.7.7-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินวังทองหลางและพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545.....	190
แผนที่ 4.7.7-2	พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตวังทองหลาง พ.ศ. 2545.....	191
แผนที่ 4.7.7-3	พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตวังทองหลาง พ.ศ. 2545.....	192
แผนที่ 4.7.7-4	สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตวังทองหลาง พ.ศ. 2546.....	193
แผนที่ 4.7.7-5	สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตวังทองหลาง.....	194

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.1-1	ผัง Figure และ Ground ของกรุงโรมประเทศอิตาลี.....	8
ภาพที่ 2.1-2	ปรากฏการณ์โครงสร้างของเมืองระหว่างพื้นที่ว่างและสิ่งปลูกสร้าง ภายในเมือง.....	9
ภาพที่ 2.1-3	ลักษณะของรูปทรงเมือง (Urban Form).....	10
ภาพที่ 2.3-1	มุมมองและการบังคับทัศนียภาพของทางด่วน.....	26
ภาพที่ 2.3-2	ความสูงของทางด่วนและระยะที่ได้รับผลกระทบ.....	27
ภาพที่ 2.3-3	ย่านธุรกิจหลักของเมืองในอเมริกา ภาพถ่ายทางอากาศปี 1985.....	36
ภาพที่ 2.3-4	ลักษณะลอสสเปซ ตามขอบของทางด่วน.....	36
ภาพที่ 2.3-5	ภาพถ่ายทางอากาศของวอชิงตัน ดี ซี แสดงให้เห็นพื้นที่เมือง ถูกจัดให้เป็นที่จอดรถมากเกินไป.....	37
ภาพที่ 2.3-6	เปรียบเทียบเมื่อนำถนนและลานจอดรถออกจากออกจาก โครงสร้างของเมือง.....	37
ภาพที่ 2.3-7	พื้นที่ที่จะมีทางหลวงแผ่นดินในอนาคต.....	37
ภาพที่ 2.3-8	รูปเมืองที่อัดแน่น ของประเทศในแถบยุโรป.....	38
ภาพที่ 2.3-9	ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 1985 ของ Houston, Texas	38
ภาพที่ 2.3-10	ย่านธุรกิจใจกลางเมืองระหว่างการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ปี 1973	38
ภาพที่ 2.3-11	ค่ายทหาร โรงงานอุตสาหกรรมที่ถูกละทิ้งจำนวนมาก.....	39
ภาพที่ 2.3-12	รูปแบบเมืองในสมัยก่อนเปรียบเทียบกับปัจจุบัน.....	39
ภาพที่ 2.5-1	กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	47
ภาพที่ 3.1.2-1	ผังองค์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย.....	51
ภาพที่ 3.1.2-2	ผังองค์การฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน.....	52
ภาพที่ 3.2.1-2	ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี).....	57
ภาพที่ 3.2.1-3	ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด).....	58
ภาพที่ 3.2.1-4	เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี และอุดรรัถยา ปีงบประมาณ 2541-2545.....	60
ภาพที่ 3.2.1-5	เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี และอุดรรัถยา จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2545.....	60
ภาพที่ 3.3.1.3-1	ลักษณะโครงสร้างทางด่วน.....	63

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 3.3.1.3-2 ลักษณะโครงสร้างทางด่วน (2).....	64
ภาพที่ 3.3.1.4-1 ตัวอย่างแนวเขตทางพิเศษของทางด่วน.....	65
ภาพที่ 3.3.1.4-2 แนวเขตทางพิเศษของทางด่วนชั้นที่ 1 (ท่าเรือ-ดินแดง) ให้เช่าติดตั้ง ป้ายโฆษณาและทางจักรยานบริเวณเพลินจิต.....	65
ภาพที่ 3.3.1.4-3 แนวเขตทางพิเศษของทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์.....	65
ภาพที่ 3.4.2-1 ตัวอย่างลักษณะกำแพงกันเสียงบนทางด่วน.....	75
ภาพที่ 4.1-1 ประวัติการเติบโตและการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2497-2533.....	94
ภาพที่ 4.1.1-1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) กับพื้นที่เมือง.....	98
ภาพที่ 4.1.2-1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กับพื้นที่เมือง.....	100
ภาพที่ 4.1.3-1 ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์(ทางพิเศษฉลองรัช) กับพื้นที่เมือง...	101
ภาพที่ 4.2-1 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางแยกต่างระดับ (interchange).....	107
ภาพที่ 4.2-2 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากถนนขนานทางด่วน.....	108
ภาพที่ 4.2-3 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนคร่อมถนน.....	109
ภาพที่ 4.2-4 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนระดับดิน.....	110
ภาพที่ 4.2-5 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนที่คร่อมแม่น้ำ คลอง บึง.....	111
ภาพที่ 4.2-6 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากจุดขึ้น-ลงทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง.....	112
ภาพที่ 4.3-1 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทตลาด/แผงลอย.....	116
ภาพที่ 4.3-2 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทสนามกีฬา/สนามเด็กเล่น.....	117
ภาพที่ 4.3-3 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทถนน/ซอย.....	118
ภาพที่ 4.3-4 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภททางเดิน/ทางจักรยาน.....	119
ภาพที่ 4.3-5 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทสวนหย่อม/สวนสาธารณะ.....	120
ภาพที่ 4.3-6 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทให้เช่าประกอบธุรกิจต่างๆ.....	121
ภาพที่ 4.3-7 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทจอดรถ.....	122
ภาพที่ 4.3-8 การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทหอการพัฒนาหรือปรับปรุง.....	123
ภาพที่ 4.4 ความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีต่อชุมชน.....	127
ภาพที่ 4.5 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ใต้ทางด่วนกับสิ่งแวดล้อม.....	128

สารบัญญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพที่ 4.9-1	นโยบายของการทางพิเศษ ที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน.....	198
ภาพที่ 5.4	กรอบแนวคิดเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน.....	214



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการศึกษา

ในปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะเป็นสิ่งปลูกสร้างเพื่อการพักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และระบบคมนาคมขนส่ง ในขณะที่พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ว่างกำลังลดลง ประกอบกับการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากร และการเติบโตของกรุงเทพมหานคร นำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัด ยังผลให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างมากมาย ทางด่วนหรือทางพิเศษจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่รัฐพยายามใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง และรองรับปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งได้มีการเปิดใช้เส้นทางพิเศษเป็นที่เรียบร้อยแล้วได้แก่ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ และระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ในขณะที่การพัฒนาได้อำนวยประโยชน์ให้กับคนเดินทางบนถนน สิ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ การเวนคืนที่ดิน โครงข่ายทางด่วนที่พาดผ่านเข้าไปในพื้นที่เมืองต่างๆ ก่อให้เกิดพื้นที่ว่างใต้ทางด่วนไปทั่วกรุงเทพฯ บางแห่งถูกจับจองและเข้ามายึดใช้เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ อย่างหลากหลาย ทั้งที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาต

ซึ่งกรุงเทพมหานคร(กทม.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ดำเนินการร่วมกันจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ว่างในเขตทางพิเศษ(ทางด่วน) ในส่วนพื้นที่ซึ่งพิจารณาแล้วว่าไม่มีความเหมาะสมหรือไม่มีความเหมาะสมที่จะพัฒนา เพื่อจัดหาผลประโยชน์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยจะส่งมอบพื้นที่ให้กรุงเทพมหานครเข้าไปใช้ปรับปรุง จัดสรรพื้นที่เพื่อประโยชน์ด้านสังคมต่างๆ โดยไม่ต้องรอประชุมบอร์ดการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในลักษณะ 2 รูปแบบ คือ ให้ใช้พื้นที่โดยไม่คิดมูลค่า กับการให้เช่าในราคาถูก

โดยใช้หลักการพิจารณาถึงความเหมาะสมและอยู่ภายใต้เงื่อนไขทางข้อกฎหมาย ระเบียบของท้องถิ่นโดยอาศัยปัจจัยที่สำคัญดังนี้ (สุริยันต์ แก้วเพิ่ม, 2545: 3)

1. สาธารณะประโยชน์
2. รักษาสภาพแวดล้อมและความเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
4. บรรเทาปัญหาการจราจรและที่จอดรถ

5. ภูมิทัศน์เมือง
6. ขนาดพื้นที่/การเข้าถึง

จากการสำรวจเบื้องต้น พบว่าในปัจจุบันพื้นที่ใต้ทางด่วนได้มีการดำเนินงานไปแล้วหลายจุดโดยมีการจัดสรรให้เป็นลานกีฬา สวนหย่อม สวนสาธารณะ ไว้เป็นที่พักผ่อนของชุมชน อาทิเช่น บริเวณใต้ทางด่วนพระราม 9 ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี บริเวณใต้ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ (ชอยวิฑูรย์) เป็นต้น ซึ่งแต่ละพื้นที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขตแต่ละหน่วยงานในสังกัดของกรุงเทพฯ

สำหรับพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่ใต้ทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) ทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) และทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) ในกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าบางพื้นที่ได้มีการปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ สนามกีฬา ลานคนเมือง ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งยังคงปล่อยทิ้งร้าง มีดทับ และถูกจับจองด้วยคนหลายกลุ่ม หลายอาชีพ ผลัดกันใช้พื้นที่ ซึ่งอาจเป็นต้นเหตุให้เกิดปัญหาทางด้านสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นแหล่งมั่วสุมของวัยรุ่นและยาเสพติด เป็นต้น ซึ่งประเด็นในการศึกษาครั้งนี้ น่าจะเป็นอีกแนวทางหนึ่งของการใช้พื้นที่ว่างให้เกิดประโยชน์ โดยอาจจะเป็นจุดรวมของกิจกรรมในชุมชน เป็นพื้นที่สีเขียวของเมือง หรือแม้กระทั่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญ

แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสมคงต้องพิจารณาความเป็นไปได้ กรอบของกฎหมายหรือนโยบายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสภาพพื้นที่เมืองโดยรอบประกอบด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์ตามศักยภาพจริงของพื้นที่ จึงนับได้ว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนน่าจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการพัฒนาและปรับปรุงเมืองให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงาม และใช้ประโยชน์ได้อย่างแตกต่างหลากหลาย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาและประเมินสภาพการใช้ประโยชน์ต่างๆ ของพื้นที่ใต้ทางด่วน ในปัจจุบัน
2. ศึกษาศักยภาพ และข้อจำกัด ของการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ ที่ทางด่วนผ่าน ในพื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางที่น่าจะเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์แก่ชุมชนและพื้นที่เมือง

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา หรือขอบเขตทางด้านกายภาพ ซึ่งในที่นี้หมายถึง พื้นที่ใต้ทางด่วนเส้นทางที่เปิดใช้งานแล้วในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาภาพรวมการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนทั้ง 3 เส้นทางและคัดเลือกกลุ่มตัวแทนมาทำการศึกษา ดังนี้

1.1 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตรประกอบด้วยสายดินแดง- ท่าเรือ สายบางนา- ท่าเรือ สายดาวคะนอง- ท่าเรือ

- ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตราชบุรีบูรณะ
- ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตคลองเตย
- ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตยานนาวา

1.2 ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วยสายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์

- ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตจตุจักร
- ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตพญาไท
- ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตราชเทวี

1.3 ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร

- ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตวังทองหลาง

2. ขอบเขตทางด้านเนื้อหาที่จะทำการศึกษา ครอบคลุมถึงประเด็นต่างๆที่สามารถนำมาศึกษาร่วมกับสภาพจริงของพื้นที่ประกอบด้วย

2.1 การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รูปแบบต่างๆ ของการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนกรอบทางด้านกฎหมายหรือนโยบาย ประกอบกับศึกษาความเป็นไปได้ ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ

2.2 ศึกษาข้อมูลพื้นฐานในระดับเมือง อันมีผลต่อบทบาทและความเป็นไปในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ที่ตั้งและอาณาเขต การใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนงานหรือแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาประเด็นดังกล่าวข้างต้น จะเป็นแนวทางเพื่อการวิเคราะห์ให้ได้ข้อสรุปในเรื่องการเสนอแนะ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ใช้วิธีการศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) จากการออกภาคสนาม (field survey) ประกอบกับการใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) จากเอกสารและงานวิจัยต่างๆ มาสนับสนุน

1. ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร แนวความคิดและทฤษฎี งานวิจัย นโยบาย กฎหมาย และแผนงานสำคัญของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอันเป็นพื้นฐานต่อการศึกษา
2. ศึกษาและสำรวจข้อเท็จจริงต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา และบันทึกข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม (field survey) สังเกตการณ์สภาพปัจจุบัน ควบคู่ไปกับการวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัดของพื้นที่ได้ทางด่วนกับพื้นที่เมืองโดยรอบ
3. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาทำการวิเคราะห์ประกอบกับนโยบาย กฎหมาย และแผนงานที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยหลักวิชาการทางด้านผังเมือง เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่น่าจะเป็นไปได้ของการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วนในกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเหมาะสม

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการศึกษาครั้งนี้คาดว่าจะได้ทราบถึงลักษณะของการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วนในปัจจุบัน ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ที่ควรจะปรับให้สอดคล้องกับเมืองและกิจกรรมโดยรอบในพื้นที่ ทราบถึงศักยภาพ ข้อจำกัด และความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วน อันจะนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครได้อย่างเหมาะสม ซึ่งอาจประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆที่มีลักษณะเดียวกันได้ในวันข้างหน้า ยังผลให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของคนเมืองได้ต่อไป

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

ทางพิเศษ (ทางด่วน) หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นไม่ว่าในระดับพื้นดินเหนือพื้นพื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษให้ผู้ใช้งานพาหนะที่ต้องการความรวดเร็วกว่าปกติ ได้เลือกใช้ผ่านเข้าออกได้โดยสะดวกเชื่อมถนนในเมืองกับถนนชานเมือง และให้บริการโดยเก็บค่าผ่านทางในอัตราที่แตกต่างกัน สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท และสามารถรองรับยานพาหนะได้เป็นจำนวนมาก และหมายความรวมถึงสะพาน ทางเท้า ทางระบาย

น้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545)

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตรประกอบด้วย
สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2524
สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2526
สายดาวคะนอง – ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2530

ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย ส่วน
เอ ส่วนบี สายหลัก ส่วนซี และส่วนดี ดังนี้

ส่วนเอ เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไท ถึงถนนพระราม 9 ระยะ
ทาง 12.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน พ.ศ. 2536

ส่วนบี สายหลัก มีแนวเชื่อมต่อกับส่วนเอที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไทแล้วไป
เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ
6 ตุลาคม พ.ศ. 2539

ส่วนซี เชื่อมกับทางพิเศษส่วนเอจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง
8 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน พ.ศ. 2536

ส่วนดี เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.7 กิโลเมตร เปิดให้บริการ
1 เมษายน พ.ศ. 2543

ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์)

มีจุดเริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ถึงอาจณรงค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร
โดยมีถนนประดิษฐ์มนูธรรมขนานขนานจากรามอินทราไปจนถึงเอกมัย ทางพิเศษฉลองรัชเปิดให้
บริการตลอดสายเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2539

พื้นที่ใต้ทางด่วน หมายถึง พื้นที่ใต้โครงสร้างทางยกระดับ รวมไปถึงพื้นที่บริเวณแยกต่าง
ระดับ ตลอดจนพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้ผู้ศึกษาได้แบ่งการศึกษาออกเป็นสามส่วน คือ ส่วนแรกผู้ศึกษาขอลำถึงแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่างทั่วไป เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ส่วนที่สองจะกล่าวถึงแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่างใต้ทางด่วน และส่วนที่สามจะเป็นการรวบรวมงานวิจัยการพัฒนาพื้นที่ว่างประเภทต่างๆ เพื่อนำไปสู่การสร้างกรอบแนวคิดของการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้มีความชัดเจนขึ้น

เมื่อเรากล่าวถึงคำว่า พื้นที่ว่าง (space) อาจตีความหมายได้หลายอย่าง เช่น open space, urban space ซึ่งมีความหมายแตกต่างกันไป กล่าวคือ

Opens space หมายถึง พื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นในบรรยากาศซึ่งเป็นธรรมชาติอยู่แล้ว และสิ่งปลูกสร้างภายในเมือง (Urban mass) มีน้อยกว่าในเขตเมืองชั้นใน แต่ในบางครั้งก็มี open space ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยของชาวเมือง เช่น สนามกีฬา สนามม้า สวนสาธารณะ ซึ่งลักษณะนี้จะมีการซ้อนกันอยู่ใน open space และ urban space ก็เป็นไปได้

Urban space หมายถึง พื้นที่ว่างที่เกิดจากการปิดล้อมของสิ่งก่อสร้างต่างๆ นับตั้งแต่ ถนน อาคาร และสิ่งอื่นๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น และหมายรวมถึงที่เว้นว่างของเมืองรูปแบบสามัญที่เกิดจากการจัดวางอาคาร ซึ่งโดยทั่วไปเกิดจากรูปด้านหน้าของอาคารและพื้นผิวดิน (Floor) ของเมือง ซึ่งอาจมีลักษณะช่องทางตามแนวยาว (Linear Corridors) หรือแบบเป็นจุดโอเอซิส

Green space หมายถึง ที่เว้นว่างสีเขียว หรือไม่จำเป็นต้องเป็นสีเขียวก็ได้ แต่เป็นที่เว้นว่างขนาดใหญ่พอสมควร ได้แก่ สวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ พลาซ่า แนวสีเขียวของเมือง (Green Belts) สนามกีฬา สนามเด็กเล่น

Lost space หมายถึง พื้นที่ที่เหลืออยู่ หรือ ปล่อยทิ้งร้างไว้ตามตึกสูงต่างๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือพื้นที่ตามตลาดเก่าๆ เช่น พื้นที่ตามขอบของทางด่วนที่ไม่มีใครสนใจจะบำรุงรักษา lost space อาจรวมถึงที่ซึ่งถูกละทิ้งตามริมทางรถไฟ ริมน้ำ เขตทหาร และนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ด้วย

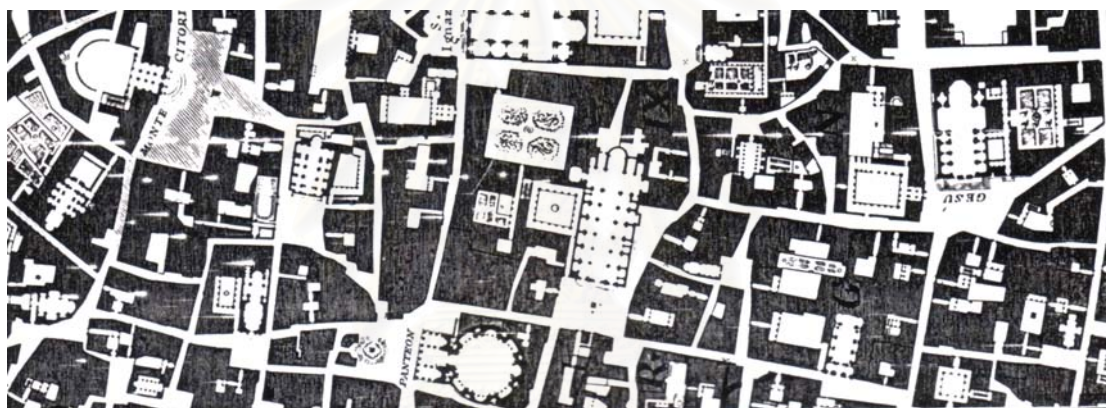
Underutilized space หมายถึง พื้นที่ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือพื้นที่ที่ถูกละเลย (under-utilize space หรือ urban voids หรือ vacant land ทั้งหมดนี้มีเงื่อนไขในการพิจารณาจาก ชากของเมือง (urban ruins) หน้าที่ (function) คน (people) ความสวยงาม (city beautiful) ความมีเอกลักษณ์ (identity) และสาธารณะ (publicity)

2.1 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ว่าง

2.1.1 ทฤษฎีหลักเพื่อสร้างความเข้าใจพื้นที่ว่าง

ก. ทฤษฎีภาพและพื้น (Figure and Ground Theory)

ทฤษฎีภาพและพื้น (Trancik,1986: 97-98) เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างมวลของสิ่งก่อสร้างที่ปกคลุมพื้นผิวดิน (Figure) และพื้นที่ว่างที่มีช่องเปิดเชื่อมโยงเข้าถึงกัน หรือพื้น (Ground) ทฤษฎีนี้เป็นเครื่องมือที่สามารถอธิบายถึงรูปแบบของพื้นที่ว่างของเมือง ความแตกต่างของขนาดพื้นที่ว่าง ซึ่งวัตถุประสงค์ของการมองความสัมพันธ์ในลักษณะกายภาพของพื้นที่เช่นนี้ ก็เพื่อจะสร้างความชัดเจนในการเห็นโครงสร้างของพื้นที่เมือง โดยวิธีการกำหนดและจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ที่มีขนาดแตกต่างกัน และเรียงตัวสัมพันธ์ต่อเนื่องกันไป



ภาพที่ 2.1-1 แสดง Figure และ Ground ของกรุงโรมประเทศอิตาลี

ที่มา: Trancik, R.Finding. Lost Space. New York: Van Nostrand Reinhold.1986, p.99.

จากภาพที่ 2.1-1 แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของเมืองเข้ากับพื้นที่ว่างที่เปิดเชื่อมลิ้นไหลเข้าหากัน ซึ่งการสร้าง Patheon เป็นการผลักดัน Space ให้ออกมาอยู่ภายนอกอาคาร และกันโดยการแบ่งเสา แต่ก็ยังคงเป็น Space ที่จำกัดอยู่ในวงล้อมของผนังสูงใหญ่ ขาดการติดต่อกับภายนอก ปรากฏการณ์โครงสร้างของเมือง โดยมองจาก Figure และ Ground จะเห็น Pattern ระหว่างพื้นที่ว่างที่เป็นแนวของถนนและ Urban Mass การกำหนดพื้นที่ (field) ของกลุ่มอาคาร (solids) และที่ว่าง (voids) จะทำให้เกิดรูปแบบของเมือง(fabric) ซึ่งมักเรียกว่าเนื้อเมือง ซึ่งถ้าพิจารณารูปแบบการกระจายตัวของเนื้อเมือง ทำให้เห็นความเป็นกลุ่ม ย่าน ของเมืองทั้งหมด และลักษณะของพื้นที่ว่างที่ปรากฏจะมีลักษณะดังนี้



ภาพที่ 2.1-2 แสดงปรากฏการณ์โครงสร้างของเมืองระหว่างพื้นที่ว่างและสิ่งปลูกสร้างภายในเมือง
ที่มา: Trancik, R.Finding. Lost Space. New York: Van Nostrand Reinhold.1986, p.101.

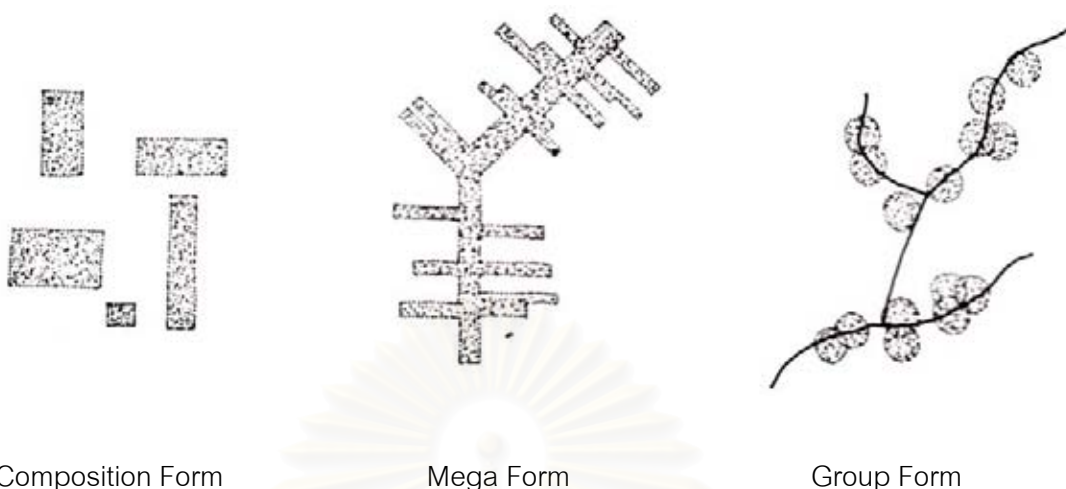
ข. ทฤษฎีการเชื่อมโยง (Linkage Theory)

ทฤษฎีการเชื่อมโยง (Trancik,1986: 106-107) เป็นการศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการสัญจร การเชื่อมต่อ เคลื่อนไหวและความสำคัญของการกระจายตัว เพื่อที่จะนำไปสู่การทำความเข้าใจรูปทรงเมือง (Urban Form) ของการเชื่อมโยงพื้นที่ว่างนั้นแยกได้เป็นลักษณะต่างๆ คือ

Composition Form เป็นรูปแบบของการเชื่อมโยง ในลักษณะที่เป็นกลุ่มก้อนโดยให้ความสำคัญกับเรื่องโครงสร้างหน้าที่ของเมืองเป็นหลัก

Mega Form เป็นรูปแบบของความสัมพันธ์ที่มีโครงสร้างของรูปทรงเมืองเชื่อมโยงกันในลักษณะเป็นแนวยาว ซึ่งสามารถบอกถึงลำดับความสำคัญของพื้นที่ว่างได้

Group Form เป็นผลมาจากการรวมกลุ่มกันเป็นกระจุกของพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและองค์ประกอบที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งการพัฒนาปรับปรุงเมืองประวัติศาสตร์และหมู่บ้านมักนำรูปแบบนี้ไปใช้ได้



Composition Form

Mega Form

Group Form

ภาพที่ 2.1-3 แสดงลักษณะของรูปทรงเมือง (Urban Form)

ค. ทฤษฎีความสำคัญของสถานที่ (Place Theory)

ทฤษฎีความสำคัญของสถานที่ (Trancik,1986: 112-113) เป็นทฤษฎีที่พยายามสร้างความเข้าใจลักษณะทางวัฒนธรรมและผู้คนในบริบทของพื้นที่นั้น ซึ่งจะสามารถบอกลำดับความสำคัญของพื้นที่ว่างหรือสถานที่นั้นได้ว่ามีความเป็นมาอย่างไร สร้างขึ้นเนื่องจากเหตุการณ์หรือข้อจำกัด ลักษณะที่คงอยู่และพบเห็นได้ ประกอบด้วย วัสดุประกอบ รูปร่าง พื้นผิว และสี และยังแฝงด้วยสิ่งที่จับต้องไม่ได้ คือ วัฒนธรรม ค่านิยมทางสังคม เป็นต้น

ลักษณะความสำคัญของสถานที่ (Sense of Place) เป็นแหล่งของการรวบรวมความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของคนเมือง เป็นที่ว่างที่เต็มไปด้วยชีวิตและสังคม วัฒนธรรม ที่คนมาแสดงความรู้สึกร่วมกัน

จากแนวคิดทฤษฎี Figure and Ground, Linkage และ Place Theory เป็นการสร้างความเข้าใจในโครงสร้างของกลุ่มอาคาร (Solids) และที่ว่าง (Voids) การเชื่อมโยงระหว่างส่วนต่างๆ ที่ทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในวิถีชีวิตของเมือง และการตอบสนองต่อความต้องการของมนุษย์

2.1.2 ประเภทของที่ว่างในชุมชนเมือง

STANLEY B TANKEL (ช้างถึงโน คัมภีร์,2545: 17) ได้กล่าวไว้ใน “CITIES AND SPACE THE FUTURE USE OF URBAN LAND” ว่า “ที่ว่าง” นั้นไม่เพียงแต่ประกอบขึ้นด้วยพื้นดินและพื้นน้ำที่ไม่ได้ปกคลุมด้วยสิ่งก่อสร้าง แต่รวมไปถึงอากาศและแสงสว่างซึ่งอยู่เหนือพื้นที่นั้นด้วย

JOSEPH DE CLARA AND LEE KOPPELMAN ได้จัดประเภทที่เว้นว่างออกเป็น 6 ประเภท ได้แก่

1. RESOURCE LANDS หมายถึง บริเวณที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ หรือพื้นที่ที่ใช้ในการผลิต ได้แก่
 - 1) พื้นที่ป่า
 - 2) พุ่มหญ้า
 - 3) เขมีองแร่
 - 4) พื้นที่เกษตรกรรม
 - 5) ทะเลสาบ คลองเก็บน้ำ ส่งน้ำ
2. FLOOD CONTROL AND DRAINAGE บริเวณควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ ได้แก่
 - 1) บริเวณที่ราบลุ่มที่มีการป้องกันน้ำท่วม
 - 2) ทางระบายน้ำ ลำธาร คูคลอง
 - 3) บริเวณที่มีการควบคุมการพังทลายของดิน
3. URBAN UTILITIES SPACE บริเวณสาธารณูปโภคของเมือง ได้แก่
 - 1) อ่างเก็บน้ำ
 - 2) บริเวณที่ปรับปรุงโดยการถมดิน
 - 3) บริเวณโรงกำจัดน้ำเสีย
4. RESERVES AND PRESERVES บริเวณอนุรักษ์และสงวนรักษา ได้แก่
 - 1) พื้นที่ป่าที่ยังไม่ได้จัดทำเป็นที่พักผ่อน
 - 2) บริเวณคุ้มครองสัตว์ป่า
 - 3) พื้นที่ป่าสงวนไว้สำหรับการพัฒนาเมือง
5. GREEN OPEN SPACE หมายถึง พื้นที่สีเขียวต่างๆ ได้แก่
 - 1) พื้นที่ป่าทั้งหมด
 - 2) บริเวณที่ควบคุมการพัฒนาเพื่อรักษาสภาพธรรมชาติ เช่น สวนสัตว์เปิด
 - 3) สวนอุทยาน อุทยานแห่งชาติ
 - 4) ที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สวนสาธารณะในเมือง สนามกอล์ฟ สนามเด็กเล่น สระว่ายน้ำ สนามเทนนิส สถานที่พักผ่อน
 - 5) ที่ว่างที่เกิดจากการพัฒนาเมือง ได้แก่ Green belt, Greenways, Buffers, Plaza, Malls, Square
6. CORRIDOR OPEN SPACE หมายถึง
 - 1) เขตทาง (RIGHT OF WAY SPACE) ได้แก่ ริมถนน ริมแม่น้ำ ริมทางรถไฟ ลำคลอง ทางด่วน

- 2) ลานจอด (LANDING SPACE) ได้แก่ สนามบิน ลานจอดรถ
- 3) บริเวณที่จัดทำเป็นที่เว้นว่างโดยรักษาสภาพธรรมชาติไว้ (SCENIC AND ENVIRONMENTAL CORRIDOR)

ผังเมืองรวมของ SANTA CLARA COUNTRY ในประเทศสหรัฐอเมริกา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาสวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ และที่เว้นว่างนั้น ได้จัดประเภทที่เว้นว่างในเขตเมืองไว้ ดังนี้

1. บริเวณที่เป็นแหล่งเกษตรกรรม (AGRICULTURE OPEN SPACE)
2. บริเวณที่ว่างทั่วไปซึ่งเกิดจากการพัฒนาเมืองและมีประโยชน์ใช้สอย (FUNCTIONAL OPEN SPACE) เช่น

ที่ว่างในสถาบันการศึกษา และสถาบันวัฒนธรรม (CULTURAL AND EDUCATIONAL OPEN SPACE) ได้แก่

- ที่ว่างในโรงเรียน
- ที่ว่างในมหาวิทยาลัย
- ที่ว่างในวัด
- ที่ว่างในพิพิธภัณฑ์
- ที่ว่างในสถานที่ราชการ

ที่ว่างบริเวณสาธารณูปการต่างๆ (PUBLIC FACILITIES) ได้แก่

- ที่ว่างในโรงพยาบาล
- ที่ว่างในสถานีรถไฟ
- ที่ว่างในถนน
- ที่ว่างในท่าเรือ
- ที่ว่างในสนามกอล์ฟ
- ที่ว่างในสนามบิน

สวนและบริเวณที่พักผ่อนหย่อนใจ (PARK AND RECREATION) ได้แก่

- สวนสาธารณะ
- สวนสัตว์/สนามเด็กเล่น
- สนามกีฬา

นอกจากนี้ ยังได้มีการจำแนกของที่เว้นว่างไว้หลายลักษณะ ตามที่แต่ละกลุ่มจะหยิบปัจจัยใดมาเป็นเกณฑ์ ในการจำแนกแจกแจงชนิดของที่ว่าง

การจำแนกที่เว้นว่างโดยดูจากลักษณะของที่ว่าง นั้นได้มีการจำแนกไว้เป็น 4 ประเภท

1. RESOURCE LAND ที่เว้นว่างที่เป็นทรัพยากร ได้แก่ พุงนา ที่เกษตรกรรม พื้นที่ป่า เป็นต้น
2. URBAN UTILITY SPACE หมายถึง ที่ว่างเพื่อประโยชน์ใช้สอยในชุมชน ได้แก่ สวนสาธารณะ ลานอเนกประสงค์ สนามเด็กเล่น เป็นต้น
3. FLOOD CONTROL ที่ว่างซึ่งเว้นไว้เนื่องจากน้ำท่วมหรือป้องกันน้ำท่วม หรือเพื่อระบายน้ำ เป็นต้น
4. RESERVE LAND เป็นที่ว่างที่สงวนไว้เพื่อการอนุรักษ์ รักษาสภาพแวดล้อม เป็นต้น

การจำแนกตามลักษณะของประโยชน์ใช้สอย ได้แก่

1. OPEN UTILITY ที่เว้นว่างสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภค เช่น ระบบจัดหาน้ำ ระบบการระบายน้ำ ระบบการป้องกันน้ำท่วม แนวสายไฟฟ้า เป็นต้น
2. OPEN GREEN ที่เว้นว่างที่เป็นสีเขียวหรือไม่จำเป็นต้องเป็นสีเขียวก็ได้แต่เป็นที่เว้นว่างที่ใหญ่พอสมควร ได้แก่ สวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ พลาซ่า แนวสีเขียวของเมือง (GREEN BELT) สนามกีฬา ฯลฯ
3. CORRIDOR SPACE ที่เว้นว่างสำหรับการสัญจร ถนนหนทาง ทางเดินคลอง ฯลฯ

การจำแนกตามลักษณะโครงสร้าง ได้แก่

1. GREEN ที่ว่างส่วนที่เป็นสีเขียว ได้แก่ สนามหญ้า สวนสาธารณะ สนามกีฬา
2. PAVED ที่ว่างส่วนที่มีวัสดุปูปิด (ลาด) ส่วนที่เป็นการก่อสร้างได้แก่ จัตุรัส ลานอเนกประสงค์

การจำแนกตามลักษณะของตำแหน่งที่ตั้ง ได้แก่

1. ที่ว่างในชุมชนเมือง (URBAN SPACE) เป็นที่ว่างเพื่อประโยชน์ใช้สอยในชุมชนเมือง ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สนามกีฬา เป็นต้น
2. ที่ว่างนอกเขตเมือง (RURAL SPACE) เป็นที่ว่างที่กว้างขวางต้องการพื้นที่มากๆ จึงอยู่ห่างเขตที่พักอาศัย และเป็นพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์โดยส่วนรวม เช่น บริเวณควบคุมน้ำท่วมและระบายน้ำ แหล่งวัตถุดิบของเมือง พื้นที่เกษตรกรรม
3. ที่ว่างตามธรรมชาติ (NATURAL SPACE) เป็นที่ว่างที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ และมีการสงวนรักษาไว้ให้คงสภาพเดิม เช่น แม่น้ำ ลำคลอง บริเวณคุ้มครองสัตว์ป่า พื้นที่ป่า วนอุทยาน เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าการแบ่งแยกลักษณะของที่ว่างอย่างมากมาย ตามแต่วัตถุประสงค์ของการจำแนกนั้นๆ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ว่างใต้ทางด่วนถือเป็นที่ว่างในชุมชนเมือง (urban space) และที่ว่างสำหรับการสัญจร (corridor space) อีกแห่งหนึ่งที่มีความสำคัญ ซึ่งควรได้รับการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประโยชน์ใช้สอยแก่สังคมและเมืองได้ต่อไป

2.2 ความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง

ในอดีตประชาชนส่วนใหญ่อยู่ในชนบท ไม่มีอาคารเคหะสถานที่แออัดยัดเยียดเช่นปัจจุบันนี้ วัฒนาการมีที่ว่างสำหรับพักผ่อนหย่อนใจอย่างพอเพียง วิถีชีวิตก็ไม่สู้หุนหันรีบด่วนหรือเคร่งเครียด ประชาชนต่างมีเวลาพักผ่อน ผิดกับประชาชนในสมัยปัจจุบันซึ่งมีบริเวณอาศัยอยู่ในเมืองเพิ่มขึ้นอยู่อย่างแออัด ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นเป็นลำดับ ที่ว่างลดน้อยลงแทบทุกแห่ง ตึกกรมบ้านช่อง ความเป็นอยู่ห่างไกลจากธรรมชาติมากยิ่งขึ้น ขาดแสงแดดอากาศสดใสและบริสุทธิ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านคนจน ตึกอาคารที่สร้างอย่างลวกๆ ไม่มีต้นไม้หรือที่ว่างอย่างเพียงพอ เป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้เกิดแห่งเสื่อมโทรมขึ้นทั่วไป รัฐบาลในประเทศที่เจริญจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่ต้องควบคุมส่งเสริมการกินอยู่ การปลูกสร้างอาคารต่างๆ ตามหลักวิชาผังเมืองเพื่อป้องกันความแออัด โดยกำหนดมาตรฐานให้มีที่ว่างที่มีความงามแบบธรรมชาติ เช่นแต่ละเมืองต้องมีส่วนสาธารณะ มีสถานที่เล่นของเยาวชนทั้งในร่มและกลางแจ้ง เป็นการขยายที่ว่างให้กระจายทั่วไปในเมือง

Stanley B Tankel (อ้างถึงใน ถนอมศักดิ์ ,2541: 22) กล่าวถึง ความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองไว้ 3 ประการ

1. เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวเมือง ไม่ว่าจะในรูปแบบการพักผ่อนที่ไม่ต้องออกแรงออกกำลังกาย (passive recreation) หรือการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องการออกแรง (active recreation)
2. เป็นจุดหมายตา เป็นองค์ประกอบของทิวทัศน์เมืองรวมทั้งทำให้เกิดมุมมองที่สวยงามสำหรับผู้พบเห็นในขณะเดินและพักผ่อนท่องเที่ยว
3. ทำให้เกิดความรู้สึกเป็นส่วนตัว หลุดพ้นจากสภาพเมืองที่สับสนวุ่นวาย เกิดความรู้สึกสบาย ช่วยทำให้เมืองดูกว้างขวางและเป็นสัดส่วน

จากแนวคิดและทฤษฎีข้างต้น จะเห็นว่าที่ว่างในชุมชนเมืองนั้น นอกจากเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาควบคู่กับการพัฒนาเมืองแล้ว ยังได้มีบทบาทที่สำคัญในการเป็นส่วนประกอบของเมืองอีกด้วย บทบาทต่างๆ ที่เกิดขึ้นและได้มีผู้ทำการศึกษาจนเกิดแนวคิดทฤษฎีต่างๆ ขึ้นในหลายๆ แง่มุม ซึ่งพอสรุปได้เป็น 2 แนวทาง คือ

2.2.1 บทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อประชากรเมือง

ในการดำรงชีวิตของมนุษย์นั้นจำเป็นต้องประกอบหน้าที่การงานต่างๆ เพื่อความอยู่รอด รวมทั้งการประกอบกิจกรรมต่างๆ นอกเหนือจากหน้าที่การงาน สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายของมนุษย์ ทำให้เกิดความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า และเคร่งเครียด มนุษย์ยังต้องการการพักผ่อนที่เพียงพอ การได้รับอากาศบริสุทธิ์ นำมาซึ่งการมีสุขภาพดี มีแรงกำลังในการประกอบหน้าที่การงานต่อไป

ที่ว่างในชุมชนเมืองจัดเป็นสถานที่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของเมือง ในการรองรับการประกอบกิจกรรมต่างๆ ของชาวเมือง กิจกรรมหลายชนิดเกิดขึ้นและจบลงในเวลาอันสั้น กิจกรรมหลายชนิดอาจเกิดซ้ำแล้วซ้ำอีกและมีที่ท่าว่าจะจบลงได้ยาก บางอย่างก็เกิดขึ้นจากความต้องการที่คล้ายคลึงกัน บางอย่างก็แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่ม ซึ่งพอจะแบ่งแยกลักษณะบทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อประชากรเมืองได้ดังนี้

ก. เป็นแหล่งสันทนาการ หรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตชุมชนเมืองนั้นการพักผ่อนหย่อนใจมีความสำคัญมาก ทั้งนี้เพราะแบบแผนชีวิตของคนในเมืองนั้น ต้องรีบเร่งแข่งขันกับเวลาเพื่อประกอบอาชีพสำหรับเลี้ยงตนเองและครอบครัว ลักษณะและความนิยมในกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในแต่ละสังคม ย่อมมีความแตกต่างกันตามวัย ระดับการศึกษา ระดับรายได้ ตลอดจนค่านิยมแต่ละท้องถิ่น

JOHN RATCLIFFE ได้กล่าวถึงปัจจัยที่สำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีการสันทนาการขึ้น โดยเชื่อว่ามีสาเหตุต่างๆ คือ

- 1) ประชากรมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น
- 2) รูปแบบของการทำงานเปลี่ยนไป
- 3) รายได้เพิ่มขึ้น
- 4) ระดับของการศึกษาสูงขึ้น
- 5) การมีรถยนต์อยู่ในครอบครองสูงขึ้น

โดยที่กิจกรรมต่างๆ ก็จะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป การแบ่งประเภทของกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ แบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

PASSIVE RECREATION เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ต้องออกแรง แต่เป็นไปในลักษณะความสงบเพื่อผ่อนคลายความเหน็ดเหนื่อย เช่น การนั่งเล่นในสวนสาธารณะ การชื่นชมกับธรรมชาติ ภูมิทัศน์ของเมือง เป็นต้น

ACTIVE RECREATION เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกแรงหรือเป็นการออกกำลังกาย เช่น การเดิน การขี่จักรยาน การเล่นกีฬาต่างๆ เป็นต้น

จึงกล่าวได้ว่าการพักผ่อนหย่อนใจหรือการสันทนาการ สามารถสรุปออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ต้องใช้แรงออกกำลังกายกับประเภทที่ไม่ต้องใช้แรง ซึ่งจากความต้องการของมนุษย์ในการพักผ่อนหย่อนใจนั้น ก่อให้เกิดการใช้พื้นที่ในเขตเมืองโดยเฉพาะการใช้พื้นที่ว่างในเขตชุมชนเมือง ที่ว่างรูปแบบต่างๆ ถูกใช้เพื่อรองรับกิจกรรม สวนสาธารณะ สวนหย่อม ลานเอนกประสงค์ หรือแม้แต่ที่ว่างริมถนนหรือทางเท้าก็ถูกนำมาใช้ประโยชน์กันอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นบทบาทที่สำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อการสันทนาการของเมือง

ข. เป็นสถานที่ประกอบกิจกรรมและพบปะสังสรรค์

ที่ว่างในชุมชนเมืองนับว่า มีบทบาทอย่างมากต่อการรวมกลุ่มกันทางสังคม การติดต่อรวมไปถึงการร่วมกันทำกิจกรรมต่างๆ เช่น การประกอบพิธีกรรมทางศาสนา การจัดตลาดนัดขายสินค้า การละเล่นต่างๆ ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นบนที่ว่างในชุมชนเมืองต่างๆ ไป นับได้ว่าที่ว่างในชุมชนเมืองนั้นมีบทบาทที่สำคัญต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และรวมไปจนถึงพัฒนาการของชุมชนนั้นๆ ด้วย

ค. เพื่อสุนทรียภาพด้านการมองเห็น

สุนทรียภาพ มาจากคำกรีก ซึ่งมีความหมายเดิมว่า ความสำนึกแห่งการรับรู้ (sense perception) โดยทั่วไปถือเป็นเรื่องของความนึกคิดมากกว่า เป็นคุณค่าที่ผู้รับรู้ใส่ให้กับวัตถุนั้น ฉะนั้นความงามหรือไม่งามจึงเป็นแต่เพียงความเห็นเท่านั้น เพราะสิ่งสำคัญในสุนทรียภาพของสิ่งแวดล้อมชุมชนหรือภูมิทัศน์เมือง คือ อารมณ์และคุณลักษณะของผู้รับ และการคำนึงถึงผลกระทบที่ต่อเนื่องมาจากอาคารต่างๆ

2.2.2 บทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมือง ต่อการเป็นองค์ประกอบหลักของเมือง

ในเมืองแต่ละเมืองมีองค์ประกอบหลักที่มองเห็นได้และเป็นส่วนสำคัญในการทำให้เมืองดูสวยงามน่าประทับใจทั้งต่อนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยดังนี้

ธรรมชาติ ได้แก่สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติที่ยังคงมีอยู่ในเมือง เช่น แม่น้ำ คลอง บึง พุ ภูเขา ป่าละเมาะ เป็นต้น นับเป็นทรัพยากรที่มีค่าทั้งในด้านประโยชน์ใช้สอยและความงาม บริเวณเหล่านี้สามารถจัดใช้เป็นสถานที่พักผ่อนเพื่อสาธารณะประโยชน์ของชาวเมืองทำให้ชาวเมืองมีโอกาสชื่นชม

กับธรรมชาติ นอกเหนือจากการใช้ชีวิตอยู่ท่ามกลางอาคารและถนนหนทางของชีวิตเมือง เป็นส่วนที่ช่วยให้เมืองมีบรรยากาศผ่อนคลายและมีลักษณะเฉพาะที่ดึงดูดใจ

อาคารและส่วนประกอบอาคาร ได้แก่ บ้าน อาคารตึกแถว อนุสาวรีย์ รวมถึงส่วนประกอบของอาคาร เช่น บ้าย กันสาด ลานทางเข้าอาคาร

ที่เว้นว่าง ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานอเนกประสงค์ของเมือง ลานเชื่อมระหว่างอาคาร

ถนน ทางเดิน ทางสัญจร ได้แก่ ถนน ทางเท้า ทางจักรยาน ทางรถไฟ รวมถึงแม่น้ำ ลำคลองที่ใช้ในการสัญจร นับเป็นส่วนประกอบของเมืองที่เชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยที่ส่วนประกอบของเมืองเหล่านั้นจะเรียงรายและเข้าถึงกันได้ จากแนวทางสัญจรเหล่านี้

มนุษย์และการประกอบกิจกรรม ได้แก่ ชาวเมืองที่อาศัยในเมืองประกอบกับการเคลื่อนไหวทำกิจกรรมในส่วนต่างๆ ของเมือง เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เมืองมีชีวิต มีการเคลื่อนไหว บางกิจกรรมทำให้ผู้มาเยี่ยมชมเมืองนั้น เกิดความสนใจที่จะเข้าไปสัมผัสและเข้าร่วมในกิจกรรมนั้นๆ ไม่ได้หมายถึงเฉพาะงานเทศกาลพิเศษ แต่หมายถึงกิจกรรมประจำวันของชาวเมืองด้วย เช่น กิจกรรมค้าขาย กิจกรรมพักผ่อน การรอรถประจำทาง เสียงหัวเราะ พุดคุย เป็นต้น

สิ่งที่ประทับใจหรือสิ่งที่รบกวนรำคาญใจ เป็นลักษณะของเมืองที่เห็นโดยทั่วไป คุณภาพหรือสุนทรียภาพของเมือง จะเกิดขึ้นได้ขึ้นอยู่กับส่วนประกอบทางกายภาพที่ดีของเมืองซึ่งเรียกว่า ภูมิทัศน์ชุมชนหรือภูมิทัศน์ชุมชนเมือง โดยส่วนรวมเมืองจะดูสวยและมีความน่าประทับใจต่อผู้มาเยี่ยมชมและต่อชาวเมืองได้ หากองค์ประกอบต่างๆ ของเมืองได้รวมตัวกันภายในหลักการดังต่อไปนี้

- ความเป็นระเบียบ องค์ประกอบแรกที่ทำให้เมืองทุกเมืองสวย คือ ความเป็นระเบียบ คำว่าระเบียบ ในที่นี้หมายความถึง ในด้านความสะอาดในการทำกิจกรรมและทั้งในด้านการเห็นภาพที่ดูเป็นระเบียบเรียบร้อยได้แก่ การที่ส่วนประกอบต่างๆ ของเมืองได้จัดรวมกันอย่างกลมกลืน ไม่ก่อให้เกิดความรู้สึกสับสนวุ่นวาย และส่วนประกอบของเมืองเหล่านั้นไม่ดูสกปรก ซ้ำรูด หักพัง จนทำให้ดูคล้ายกับว่าไม่ได้รับความเอาใจใส่

- ความสะดวกในการทำกิจกรรม ได้แก่ การที่มีการสัญจรสะดวกราบรื่น การหาสิ่งที่ต้องการพบได้สะดวก การทำกิจกรรมทุกอย่างเป็นไปได้โดยสะดวก ส่วนนี้เป็นส่วนที่ช่วยผู้มาเยี่ยมชมให้พร้อมที่จะรับความประทับใจในส่วนอื่นๆ

- ความสบาย ในที่นี้ หมายถึง ความสบายตามสมควรแก่อัตภาพ ได้แก่ ความไม่ร้อนจนเกินไป ไม่หนาวจนเกินไป ไม่มีฝุ่นมากจนเกินไป พื้นที่ไม่แคบอึดอัดจนเกินไป ทั้งนี้สภาพแวดล้อมบางอย่างเราไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เช่น สภาพอากาศ แต่เราสามารถจัดเตรียมบริเวณให้สภาพอากาศนั้นๆ บรรเทาลงได้ เช่น จัดเตรียมร่มเงา การพยายามไม่ให้มีลานรับแดดที่กว้างใหญ่ ซึ่งจะเป็น

ส่วนเพิ่มความร้อนให้กับบริเวณ การเตรียมพื้นที่ให้ใช้หลบฝนได้ สำหรับเมืองที่มีฝนบ่อยเป็นระยะยาว เป็นต้น

- การมีสาธูปที่ชัดเจน สาธูปเป็นศัพท์บัญญัติจากคำภาษาอังกฤษว่า IMAGE หมายถึง ภาพรวมของสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ปรากฏอยู่ในใจหลังจากที่บุคคลหนึ่งๆ ได้เห็นสิ่งนั้นแล้ว ดังนั้น สาธูปของเมืองก็คือภาพรวมของเมืองนั้นๆ ที่บุคคลจะจำได้ หลังจากที่ได้ไปเยี่ยมชมเยือนเมืองนั้นมาแล้ว

2.2.3 ปัจจัยที่มีผลในการกำหนดสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างประเภทต่างๆ แบ่งเป็น 2 ปัจจัย ได้แก่

1. ปัจจัยพื้นฐาน หมายถึง ปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีความจำเป็นต่อการเกิดขึ้นของกิจกรรมต่างๆ ประเภท

สภาพที่ตั้ง ต้องมีที่ตั้งที่สัมพันธ์กับโครงข่ายกิจกรรมหลักภายในย่าน เช่น พื้นที่รองรับกิจกรรมหลัก เส้นทางเดินเท้า

ความต่อเนื่องที่ดี กับพื้นที่โดยรอบในส่วนของความสามารถในการเข้าถึง(accessibility) และความต่อเนื่องทางสายตา (visual connection)

องค์ประกอบดึงดูดหลัก (major attractions) เป็นปัจจัยที่สำคัญมากในแง่ที่เป็นพื้นฐานที่เอื้อต่อการเข้าร่วมประกอบกิจกรรมของประชากรโดยตรง ทั้งนี้หากไม่มีสิ่งดึงดูดที่มีประสิทธิภาพพอก็จะไม่เกิดการใช้ประโยชน์ขึ้นได้ ซึ่งองค์ประกอบในพื้นที่ว่างที่สามารถดึงดูดให้มีการใช้ประโยชน์ได้อย่างสำคัญ เช่น หาบเร่แผงลอยขายสินค้าและร้านอาหารแผงลอยกลางแจ้ง

ขนาดพื้นที่ขั้นต่ำ (minimum space) ที่พอเหมาะกับการใช้กิจกรรม ทั้งนี้กิจกรรมแต่ละประเภทมีความต้องการพื้นที่ขั้นต่ำที่ต่างกันไป กล่าวคือ พื้นที่รองรับสำหรับกิจกรรมที่ใช้ประโยชน์นานๆ และกิจกรรมประเภทพักผ่อนหย่อนใจต้องการความหนาแน่นในระดับต่ำ จึงควรที่จะมีพื้นที่ขนาดใหญ่กว่ากิจกรรมจำเป็นที่ใช้ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมที่สั้นและกิจกรรมทางสังคมที่ต้องอาศัยความใกล้ชิดในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน

ร่มเงาและแสงสว่าง ร่มเงาที่ดีเป็นปัจจัยที่จำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในตอนกลางวัน โดยเป็นตัวควบคุมอุณหภูมิความร้อนและระดับความจ้าของแสงแดดให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ แต่ร่มเงาที่มากเกินไปจนเกิดความมืดทึบก็เป็นปัจจัยลบต่อการใช้ประโยชน์ได้เช่นกัน สำหรับองค์ประกอบในส่วนของแสงสว่างมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในเวลากลางคืนเพื่อให้มีแสงสว่างพอเพียงสำหรับการประกอบกิจกรรมต่างๆ และรู้สึกปลอดภัยในการใช้

2. **ปัจจัยเสริม** หมายถึง ปัจจัยที่มีผลต่อกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจเป็นสำคัญและมีผลในการยืดระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมแต่ละครั้งนานขึ้น อันจะเอื้อต่อการเกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคมตามมา ประกอบด้วยปัจจัยในด้านต่างๆ ดังนี้

สภาพแวดล้อม บรรยากาศและสิ่งแวดล้อมที่ดีในพื้นที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ประเภทพักผ่อนหย่อนใจและการยืดระยะเวลาในการประกอบกิจกรรมเป็นสำคัญ ในทางตรงกันข้ามเรื่องของมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมมีผลลบต่อการใช้ประโยชน์ที่ใช้เวลานานและ/หรือกิจกรรมพักผ่อน คือ มลภาวะทางสายตา เช่นกองขยะ ฝุ่นละอองและควันรถ เสียง

สภาพภูมิอากาศในพื้นที่ (micro climate) องค์ประกอบที่สำคัญในส่วนที่จะทำให้เกิดสภาพอากาศในพื้นที่ให้อยู่ในภาวะที่สบายต่อการประกอบกิจกรรม จึงเป็นองค์ประกอบในส่วนของ การช่วยลดอุณหภูมิและความชื้นในพื้นที่ ทั้งนี้ลมและร่มเงาจากต้นไม้จัดเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการกำหนดปัจจัยดังกล่าว

การจัดแบ่งพื้นที่ย่อย (subspace) และสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (facility) การแบ่งซอยพื้นที่ย่อยอย่างเหมาะสมนอกจากจะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมกับการประกอบกิจกรรมแต่ละประเภทแล้ว ยังมีผลต่อการรับรู้ต่างกันไปซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ว่างด้วย ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง องค์ประกอบต่างๆ ที่จะช่วยให้เกิดความสะดวกเพิ่มเติมแก่ผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ องค์ประกอบเหล่านี้จะช่วยยืดระยะเวลาและดึงดูดให้เกิดการใช้พื้นที่ในช่วงเวลาต่างๆ กันด้วย

คุณภาพทางนามธรรม (abstract quality) อาทิเช่น sense of place ความผูกพัน ความมีชื่อเสียง ความรู้สึกเป็นเจ้าของ เป็นต้น คุณสมบัติในเชิงนามธรรมมักจะพัฒนาขึ้นในส่วนของพื้นที่ว่างที่มีการใช้ประโยชน์อย่างแน่น สม่ำเสมอ และต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน และ/หรือมีความโดดเด่นกว่าพื้นที่อื่นๆ อันทำให้สามารถพัฒนาเป็นปัจจัยในการดึงดูดให้คนมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ว่างดังกล่าวเป็นประจำจนเกิดเป็นความคุ้นเคย

นอกจากนี้ การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างยังขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกอีกหลายประการด้วย อาทิเช่น รูปแบบการพัฒนาเมือง ความสำคัญและความหลากหลายในบริบทของย่าน รูปแบบการพัฒนาย่าน รูปแบบการพัฒนาอาคาร การประกอบกิจกรรมของประชากรในแต่ละวัน ปัจจัยด้านฤดูกาล

2.2.4 ความสำคัญและประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ว่างสาธารณะในชุมชนเมือง ได้แก่

1. เพื่อการค้า เป็นสถานที่เพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยน การผลิตสินค้า สถานที่รับฝากของและเป็นบริเวณเพื่อธุรกิจ ตลาดเพื่อการค้านี้อาจมีมากกว่าหนึ่งแห่งภายในเมืองหนึ่ง แต่ละแห่งก็จะเป็น

สถานที่เฉพาะเพื่อการค้าขาย แต่ใช้ถนนซึ่งกว้างกว่าจุดอื่น มาเป็นบริเวณตลาดแทนเพราะขนาดของถนนไม่กว้างขวางพอ และจำนวนประชากรของเมืองไม่มากนัก

2. เพื่อการสื่อสาร เป็นสถานที่เพื่อกิจกรรมทางสังคม เป็นจุดที่มีการเปลี่ยนการสื่อสารถ่ายทอดกระจายข่าว เป็นสถานที่ที่ผู้คนจะพบปะกัน หรือมาเยี่ยมเยียนให้ข่าวสารกัน

3. เพื่อการนันทนาการ ทั้งเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ แบบสงบเงียบหรือเล่นกีฬา บริเวณพื้นที่ว่างนี้ จะถูกใช้เป็นพื้นที่ว่างสาธารณะของเมือง คล้ายเป็นสวนสาธารณะ

2.3 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน

2.3.1 ทางด่วน (EXPRESSWAY)

ก. ความหมายของทางด่วน

มีผู้ให้ความหมายทางด่วนไว้หลายประการ สามารถสรุปได้ดังนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2526: 17) ได้ให้คำจำกัดความทางด่วน คือระบบทางหรือถนนที่จัดสร้างให้เป็นทางวิ่งสำหรับรถยนต์ แต่มีการควบคุมการเข้าออกเฉพาะจุดที่ทำทางเข้าและออกเท่านั้น บริเวณที่ติดกับถนนเดิมก่อสร้างทางยกระดับให้รถยนต์นั่งและรถบรรทุกสามารถวิ่งเข้าสู่จุดหมายปลายทางได้ด้วยความเร็ว

กัญญา ทองฉิม (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534: 18) ได้ให้ความหมายของทางด่วนว่า เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายให้มีประสิทธิภาพและความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะพิเศษแตกต่างกับถนนประเภทอื่นๆ

แสงเพชร คำภา (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534: 18) อธิบายว่า ทางด่วนหมายถึง เส้นทางที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษ อาจเป็นทางยกระดับหรือระดับเดียวกับถนนธรรมดา โดยไม่มีทางเชื่อมต่อกับถนนอื่นๆ ให้รถผ่านเข้าออกได้และให้บริการโดยเก็บค่าผ่านทางในอัตราที่แตกต่างกันสำหรับรถแต่ละประเภท

Wilfred และ Brawn (อ้างถึงใน อัจฉรา , 2534: 19) กล่าวว่าทางด่วนเป็นเส้นทางคมนาคมประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทางวิ่งพิเศษสำหรับยานพาหนะ ให้ความสะดวกรวดเร็ว โดยเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการบริการ

Radnor และคณะ (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534: 19) ได้ให้ความหมายของทางด่วนไว้ว่า ทางด่วนเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกประเภทหนึ่งที่แยกจากถนนทั่วไปเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง มีระบบเป็นสัญลักษณ์ สัญญาณไฟต่างๆ และเชื่อมถนนในเมืองกับถนนชานเมือง

Kennedy (อ้างถึงใน เอกกรินทร์, 2530: 56) วิศวกรผู้เชี่ยวชาญระบบการขนส่งได้กล่าวถึงทางด่วนว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางหลวง เป็นถนนที่รองรับการเคลื่อนไหวทางการจราจรเพียงอย่างเดียวไม่ให้บริการต่อที่ดินทั้งสองข้าง มีทางเข้าออกโดยเฉพาะและมักเชื่อมระหว่างเมืองต่อเมืองที่มีระยะไกลๆ

Roger (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534 : 19) กล่าวว่าทางด่วน เป็นถนนประเภทหนึ่งที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้การจราจรสะดวกรวดเร็ว คล่องตัว มีทางเข้าออกเฉพาะและเชื่อมระยะทางระหว่างเมืองต่อเมืองหรือในเมืองกับชานเมือง สามารถรองรับยานพาหนะได้เป็นจำนวนมาก

จากแนวคิดข้างต้นจึงสรุปได้ว่า **ทางพิเศษ (ทางด่วน)** หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ ไม่ว่าจะในระดับพื้นดินเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้ยานพาหนะที่ต้องการความรวดเร็วกว่าปกติ ได้เลือกใช้ผ่านเข้าออกได้โดยสะดวกเชื่อมถนนในเมืองกับถนนชานเมือง และให้บริการโดยเก็บค่าผ่านทางในอัตราที่แตกต่างกัน สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท และสามารถรองรับยานพาหนะได้เป็นจำนวนมาก และหมายความรวมถึงสะพาน ทางเท้า ทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545)

ข. ลักษณะของทางด่วน

ทางด่วน มีลักษณะเหมือนถนนซึ่งจัดสร้างให้เป็นทางวิ่งสำหรับรถยนต์แต่มีการควบคุมการเข้าหรือออกหมายความว่า อนุญาตให้รถยนต์เข้าหรือออกจากทางด่วนได้ เฉพาะจุดที่ทำทางเข้าหรือออกเอาไว้เท่านั้น บริเวณที่ทางด่วนตัดกับถนนเดิมจะทำการก่อสร้างเป็นทางคนละระดับ เพื่อป้องกันไม่ให้รถยนต์มีโอกาสชนกัน ด้านข้างของทางด่วนจะมีรั้วกันสองข้างทางเพื่อป้องกันคนหรือสัตว์เข้าไปกีดขวางการจราจรโดยเด็ดขาด แบ่งช่องทางจราจรไว้เป็น 6 ช่องและมีไหล่ทางอีกข้างละ 1 ช่อง ช่วงความสูงที่ยกกระดบประมาณ 8 -10 เมตร รวมความกว้างของถนนประมาณ 28 เมตร ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนทางด่วน ผู้ขับขี่รถยนต์จะได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว เพราะตลอดแนวทางด่วนจะบริการโทรศัพท์สาธารณะไว้ และบริเวณทางขึ้นลงทุกจุดจะมีโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อควบคุมการ

จราจร ดังนั้น ทางด่วนจึงเป็นถนนชนิดที่รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสาร และรถยนต์บรรทุก สามารถวิ่งไปสู่จุดหมายปลายทางได้ด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

กัญญา ทองฉิม (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534: 21) ได้ศึกษาลักษณะของทางด่วนพบว่า มีลักษณะ ดังนี้

- (1) สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เป็นจำนวนมาก
- (2) มีการควบคุมทางเข้าออกอย่างรัดกุม มีการแบ่งแยกทางสัญจรอย่างมีระเบียบ
- (3) อนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์
- (4) ไม่มีทางแยก ทางตัดขวาง ถ้าจำเป็นต้องผ่านทางแยกให้สร้างทางยกระดับหรือลอดใต้เพื่อหลีกเลี่ยงทางแยกนั้น
- (5) เสียค่าบริการตามอัตราที่แตกต่างกันตามประเภทของยานพาหนะ
- (6) มีมาตรฐานการสร้างทางด่วนเป็นชนิดที่มีทางวิ่ง 2 ทางแยกออกจากกัน แต่ละทิศทางจะแบ่งออกเป็น 3 ช่องการจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกสำหรับทางยกระดับกว้าง 2.00 เมตร ไหล่ทางระดับพื้นดินกว้าง 2.50 เมตร
- (7) ความลาดชันของทางเข้า-ออกไม่เกิน 5%
- (8) ความสูงของทางด่วนเมื่อข้ามคลองที่มีการสัญจร 3.50 เมตร

จากมาตรฐานเกี่ยวกับทางด่วนและลักษณะของทางด่วนประเทศไทยที่แตกต่างจากถนนยังมีการออกแบบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและประโยชน์แก่ผู้ใช้ทางด่วนรวมทั้งชุมชนใกล้เคียงบริเวณทางด่วนด้วย (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2529: 16-17) ดังนี้

- (1) ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรตามที่คาดการณ์ เหมาะสมกับรถชนิดต่างๆ ตลอดจนกำหนดความเร็ว 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- (2) ให้มีความปลอดภัยและมั่นใจแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในการใช้รถใช้ถนน
- (3) ไม่ควรให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหันในแนวทางถนน ทางโค้ง ความลาดชัน ตลอดจนระยะการมองเห็น
- (4) ให้ความสวยงามแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและให้ความพอใจต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง
- (5) มีประโยชน์ต่อชุมชน สังคม และไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทั่วไป

ค. ประโยชน์และปัญหาของทางด่วน

จุฑามาศ รักขนาม (อ้างถึงใน อัจฉรา, 2534: 22-23) ได้กล่าวถึงประโยชน์และปัญหาของทางด่วน ซึ่งสรุปได้ว่า

1. ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ

- ประหยัดน้ำมันจากความคล่องตัวของการจราจร
- ประหยัดเวลาการเดินทาง
- ประหยัดค่าบำรุงรักษาและอะไหล่เครื่องยนต์
- ประหยัดค่าเสื่อมราคาของยานพาหนะ
- ลดการเสี่ยงภัยด้านอุบัติเหตุ
- ลดความตึงเครียดเนื่องจากการจราจรคล่องตัว ไม่ติดขัด
- ลดปัญหาการว่างงานเนื่องจากประชาชนเข้ามาเป็นพนักงานเก็บค่าผ่านทาง และพนักงานควบคุมการจราจร เป็นต้น

2. ประโยชน์ต่อประเทศชาติ

- มีรายได้จากการเก็บค่าผ่านทาง
- ลดการสูญเสียดุลการค้าระหว่างประเทศในการนำอะไหล่ อุปกรณ์ ยานพาหนะ รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง
- ลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจด้านการคมนาคมขนส่ง
- ลดการสูญเสียทรัพย์สินและบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุ

3. ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

- ประชาชนในบริเวณเขตแนวทางด่วนผ่านได้รับความเดือดร้อนต้องหาแหล่งที่อยู่ใหม่
- มีเสียงรบกวนพอสมควรสำหรับชุมชนและอาคารบริเวณใกล้เคียง แม้จะมีการสร้างกำแพงกันเสียง โดยเฉพาะชุมชนที่ทางด่วนเข้าใกล้
- ทำให้ทัศนียภาพเปลี่ยนแปลงไป
- ความปลอดภัยในส่วนที่ทางด่วนตัดผ่าน สถานที่ราชการต้องรักษาความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและวินาศกรรม
- มีฝุ่นละอองและก๊าซจากท่อไอเสียรถยนต์ออกมาปะปนอยู่ในอากาศ ซึ่งอาจมีผลต่อบุคคลที่อยู่ในอาคาร สถานที่และชุมชนใกล้เคียง

ง. ผลกระทบทางด่วนต่อชุมชนในกรุงเทพมหานคร

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (2532) ได้สรุปผลกระทบทางด่วนต่อชุมชนในกรุงเทพมหานคร โดยได้แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

ผลกระทบจากทางด่วนต่อชุมชนในกรุงเทพมหานครในด้านบวก (Positive)

ระบบทางด่วนที่เปิดบริการให้ประชาชนอย่างเต็มระบบในปัจจุบันนี้ สามารถอำนวยความสะดวกต่อประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อมหลายประการ เช่น

- ช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง
- ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง
- ช่วยประหยัดเงินค่าบำรุงรักษายานพาหนะ
- ช่วยลดปริมาณรถยนต์บนถนนในเมือง
- ประหยัดค่าขนส่งสินค้าจากท่าเรือ
- ลดอุบัติเหตุ
- ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ในบริเวณใจกลางเมืองกรุงเทพฯ (Central Urbanized Area) เนื่องจากรถที่ผ่านกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ ไม่ต้องวิ่งเข้าใจกลางเมือง ทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ ลดความแออัดคับคั่งโดยจะลดเวลาในการเดินทางของรถยนต์บนถนนปกติลงร้อยละ 20 และเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทางขึ้นได้ถึงร้อยละ 24

- ช่วยในการใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากว่ามีระบบทางด่วนที่เพิ่มขึ้นมา ช่วยให้การใช้ที่ดินกระจายออกไปแทนที่จะรวมอยู่เป็นจุดๆ ซึ่งจะทำให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นด้วย

- ช่วยลดชุมชนแออัดที่มีอยู่และทำให้เกิดชุมชนใหม่ที่ดีกว่าเดิม เนื่องจากว่าระบบทางด่วนที่เพิ่มขึ้นช่วยทำให้เกิดการลงทุนใหม่และทำให้มีการสร้างงานเพิ่มขึ้น จึงมีโอกาที่จะทำให้เกิดชุมชนใหม่ เนื่องจากการลงทุน

- ความคล่องตัวทางด้านการจราจร จะมีผลดีต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้ถนนซึ่งไม่สามารถเปรียบเทียบเป็นมูลค่าได้

ผลกระทบจากทางด่วนต่อชุมชนในกรุงเทพมหานครในด้านลบ (Negative)

การสร้างทางด่วนขึ้นในกรุงเทพมหานครนั้น เป็นวิธีการหนึ่ง que ลดความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพฯ ทำให้การจราจรคล่องตัวขึ้น แต่อย่างไรก็ตามทางด่วนไม่ได้ก่อประโยชน์แต่เพียงอย่างเดียว แต่มีปัญหาคือชุมชนตามมาหลายประการ เช่น

- ระดับความเข้มเสียงของการจราจรบนทางด่วนรอบวงผู้อยู่อาศัยรอบบริเวณทางด่วน ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพจิต สร้างความหงุดหงิดรำคาญใจ รวมถึงขนาดความเข้มเสียงเมื่อได้ยินทุกวันและติดต่อกันเป็นเวลานาน อาจส่งผลกระทบต่อระบบประสาทหูเสื่อมสมรรถภาพเร็วกว่าปกติได้

- สะพานทางด่วน บดบังสภาพภูมิทัศน์ของชุมชนที่อาศัยบริเวณทางด่วน

- ผู้่นละออง และมลสารต่างๆ ก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บต่อประชาชนในชุมชน ที่พักอาศัยอยู่รอบๆ บริเวณทางด่วน เช่น ทำให้เกิดการเวียนศีรษะ คลื่นไส้ อาเจียน หายใจไม่ออก หัวใจ โรคทางเดินหายใจ โรคปอด โรคภูมิแพ้ อากาศทางผิวหนัง ด้านสุขภาพจิต ทำให้อารมณ์หงุดหงิด เป็นต้น

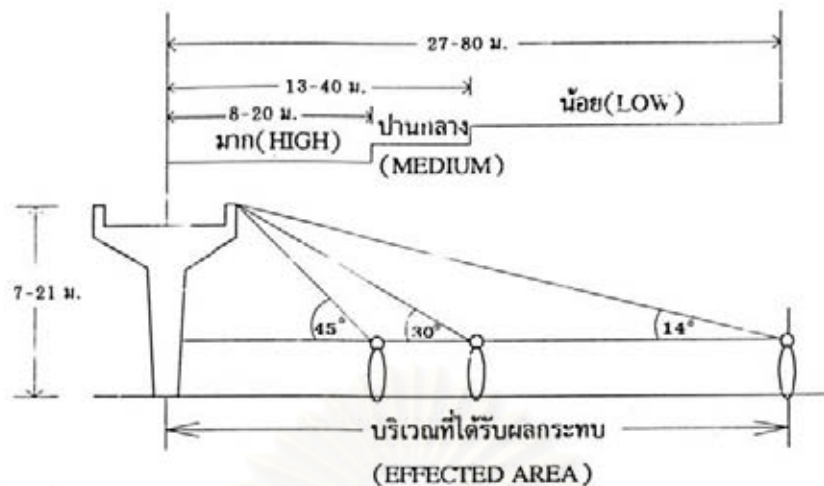
- ทางด่วนชั้นที่ 2 สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะที่ก่อสร้างคร่อมคลองประปา ซึ่งใช้ผลิตน้ำดื่มแจกจ่ายไปยังประชาชนตามบ้านเรือนต่างๆ และประชาชนเหล่านี้จะมีอัตราเสี่ยงต่อการรับสารตะกั่ว ที่เกิดจากการจราจรบนทางด่วน

ผลกระทบของทางด่วนที่มีต่อสภาพภูมิทัศน์ชุมชน

ผลกระทบของทางด่วนที่มีผลต่อสภาพภูมิทัศน์ชุมชนนั้น เป็นผลต่อเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างทางด่วนกับการใช้ที่ดิน และสภาพภูมิทัศน์ชุมชน โดยอาศัยพื้นฐานทางทฤษฎีเกี่ยวกับการมองเห็นและรับรู้จากการมองเห็น เพื่อหาผลกระทบทางด่วนที่มีต่อสภาพภูมิทัศน์ชุมชนโดยรอบ ซึ่งพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบได้แก่ พื้นที่บนตัวทางด่วนและบริเวณสองข้างทางด่วน สามารถแบ่งระดับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบตามความสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้

- พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยสัมพันธ์กับระยะห่างจากพื้นที่ทางด่วน โดยในบริเวณที่ทางด่วนยกระดับสูงขึ้นมา จะมีขอบเขตของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบขยายห่างจากตัวทางด่วนออกไปมาก และบริเวณที่ทางด่วนลดระดับลง จะมีขอบเขตของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบแคบลง สามารถแบ่งบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบออกเป็น 3 ระดับ (ดังภาพที่ 2.3-1)

สถาบันนวัตกรรมการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.3-1 แสดงมุมมองและการบดบังทัศนียภาพของทางค่วน

- บริเวณที่ได้รับผลกระทบในระดับสูง ผู้มองจะรู้สึกบดบังโดยสิ้นเชิง ได้แก่ บริเวณที่มีขนาดมุมมองที่เกิดจากถนนยกระดับทำมุมกับสายตาของผู้มองตั้งแต่ 45 องศา ขึ้นไป เมื่อคำนวณจากระดับความสูงของถนนยกระดับในโครงการต่างๆ ของระบบทางค่วนที่สูงประมาณ 7-21 เมตร ผลกระทบระดับสูงจะเกิดขึ้นเมื่อผู้มองอยู่ในช่วงห่างจากถนนยกระดับประมาณ 8-20 เมตร ตามลำดับ

- บริเวณที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ผู้มองจะรู้สึกถูกปิดบังกึ่งหนึ่งของสนามมุมมอง ได้แก่ บริเวณที่มีขนาดมุมมอง ที่เกิดจากถนนยกระดับทำมุมกับสายตาของผู้มองตั้งแต่ 30 องศา ถึง 45 องศา เมื่อคำนวณจากระดับความสูงของถนนยกระดับในโครงการระบบทางค่วนที่สูงประมาณ 7-21 เมตร ผลกระทบระดับปานกลางจะเกิดขึ้นเมื่อผู้มองอยู่ในช่วงห่างจากถนนยกระดับประมาณ 13-40 เมตร

- บริเวณที่ได้รับผลกระทบในระดับต่ำ ผู้มองจะรู้สึกถูกปิดบังบ้างเพียงบางส่วน ได้แก่ บริเวณที่มีขนาดมุมมอง ที่เกิดจากถนนยกระดับทำมุมกับสายตาของผู้มองตั้งแต่ 14 องศา ถึง 30 องศา เมื่อคำนวณจากระดับความสูงของถนนยกระดับในโครงการระบบทางค่วนที่สูงประมาณ 7-21 เมตร ผลกระทบระดับปานกลางจะเกิดขึ้นเมื่อผู้มองอยู่ในช่วงห่างจากถนนยกระดับประมาณ 27-80 เมตร

- ในระยะที่ห่างจากถนนยกระดับเกิน 80 เมตรนั้น ผู้มองก็อาจมีความรู้สึกปิดบังอยู่บ้างเล็กน้อย ทั้งนี้จะแปรไปตามความกว้างของถนน

พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยสัมพันธ์กับความสูงของถนนยกระดับ การที่ถนนยกระดับพาดผ่านเมื่อนั้น บริเวณที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ บริเวณใกล้สองแนวทางยกระดับมุมมองของผู้อยู่ใน

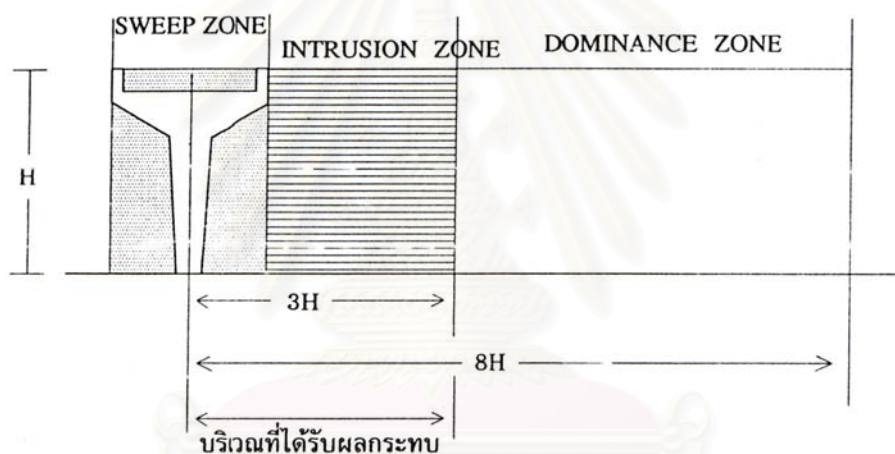
บริเวณนี้จะถูกบดบังด้วยถนนยกระดับ และขนาดของโครงสร้างที่รองรับบริเวณที่ได้รับผลกระทบมี 3 ลักษณะเช่นกัน (ดังภาพที่ 2.3-2)

- Sweep Zone คือ บริเวณที่ใกล้ชิดกับถนนยกระดับ มุมมองหรือทัศนียภาพที่ผู้มองอยู่ในบริเวณนี้ จะถูกโครงสร้างและถนนยกระดับบดบังเกือบทั้งหมด

- Intrusion Zone คือ บริเวณภายในระยะทางไม่เกิน 3 เท่าของความสูงถนนยกระดับ มุมมองหรือทัศนียภาพที่ผู้มองอยู่ในบริเวณนี้ จะถูกโครงสร้างและถนนยกระดับบดบังบางส่วน

- Dominance Zone คือ บริเวณภายในระยะทางตั้งแต่ 3-8 เท่าของความสูงถนนยกระดับ มุมมองหรือทัศนียภาพที่ผู้มองอยู่ในบริเวณนี้จะถูกโครงสร้างและถนนยกระดับบดบังบ้าง

สำหรับบริเวณที่มีระยะห่างเกินกว่า 8 เท่าของความสูงของถนนยกระดับ ทัศนียภาพของผู้ที่อยู่ในบริเวณนี้ จะได้รับผลกระทบน้อยหรือไม่ได้รับผลกระทบเลย



ภาพที่ 2.3-2 แสดงความสูงของทางด่วนและระยะที่ได้รับผลกระทบ

2.3.2 การกลายเป็นเมืองกับการคมนาคมของโครงการระบบทางด่วน

สุวัฒน์ ธานี (2528: 2) กล่าวว่าปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการกลายเป็นเมืองได้ก็คือ มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง เช่น เป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคมหลายสาย เป็นเมืองท่าเรือ เป็นจุดพักแรมของการเดินทางระยะยาว เช่น เมืองซินีเย่ ซิดาโก สิงคโปร์ เป็นต้น

ณรงค์ เสงี่ยม (2523: 106) ได้สรุปปัจจัยที่ทำให้ชนบทกลายเป็นเมืองไว้ 8 ประการ ซึ่งมีส่วนที่กล่าวถึงการคมนาคมในเขตเมืองว่า ความก้าวหน้าในการคมนาคมมีส่วนทำให้เมืองขยายตัวขึ้น เพราะการติดต่อสะดวกรวดเร็ว และจะเป็นสื่อทำให้ชนบทเปลี่ยนสภาพเป็นเมืองได้รวดเร็ว รวมทั้ง

เนื่องจากการเพิ่มประชากรในเมืองทำให้เกิดความแออัด ประชากรที่มีฐานะดีจะย้ายไปอยู่นอกเมือง ประกอบกับความเจริญด้านการขนส่งทำให้พื้นที่นั้นกลายเป็นเมืองต่อไป

จรรยา ทองจันทิก (2543) ความสัมพันธ์ของลักษณะรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้ทางด่วนกับ ลักษณะรูปแบบการพัฒนาเมือง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินตามพระราชบัญญัติการผังเมือง ของกรุงเทพมหานคร นนทบุรี และสมุทรปราการพบว่าพื้นที่ชั้นนอกที่ขอบข่ายการใช้บริการของทาง ด่วนครอบคลุมถึงจะเป็นย่านธุรกิจ การค้า และสถานศึกษา

Mayer (อ้างถึงในกฤษฎ, 2536: 25) รายงานว่าความเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ ในสหรัฐอเมริกาเป็นผลมาจากการสร้างทางหลวงโดยเฉพาะระบบทางด่วน ทั้งนี้จากการที่มีระบบการคมนาคม ที่สะดวกทำให้เมืองขยายออกไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการอพยพของประชากรเข้าไปตั้งถิ่นฐาน บริเวณใกล้เส้นทางรถยนต์ทำให้รูปแบบและลักษณะทางกายภาพของเมืองเปลี่ยนไป

ขวัญสุวรรณ อติโพธิ (2535: 98) กล่าวว่า ชุมชนต่างๆ อันมีอยู่แต่เดิมจะถูกเส้นสายของตัวทาง ด่วนทำลายหรือเข้าฉีกขาดแยกออกจากกันแล้ว ในเชิงเศรษฐกิจตลาดอสังหาริมทรัพย์ของเมืองก็จะ ไหวตัว เพราะสภาพการเข้าถึงที่มาพร้อมกันระบบทางด่วนจะทำให้พื้นที่กลางเมืองมีทำเลดีขึ้นอีก พรรวดพรวด ราคาที่ดินจะขยับตัวขึ้นสูง เกิดคลื่นของการผลักดันไล่ไล่ส่ง อาคาร ชุมชนและการใช้ที่ดินที่ให้ ผลตอบแทนน้อยให้ออกไปจากพื้นที่ใจกลางเมือง อาคารสูง หากินดีทำกำไรมากจะทยอยกันเข้ามา แทนที่เป็นอย่างนี้ในส่วนของพื้นที่กลางเมือง ส่วนทางด้านชานเมืองนั่นเองการยิงปลายทางด่วนระดับ มหานครเข้ามาตามทิศทางต่างๆ ก็ยิ่งจะทำให้สภาพการเข้าถึงของเมืองมีกำลังขยายตัวไปอีกรอบใหญ่ เกิดการเล่นที่ขยายทาง เกิดการใช้ที่ดินของเมืองอย่างเข้ามาไล่ที่เกษตรกรรม ที่เห็นกันเป็นพื้นที่คือเหล่า โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่อยู่ในเมืองไม่ได้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งก็คือโครงการที่อยู่อาศัยต่างๆ จะทยอยกันมาโตชานกระจายไปทั่ว

จะเห็นได้ว่า การแก้ปัญหาหนืดติดด้วยการตัดถนน นำทางด่วนเข้าสู่ ในที่สุดแล้วก็มีผลสืบเนื่องเข้ากันเปลี่ยนสภาพการใช้ที่ดินของเมืองอย่างสำคัญ เกิดการหนุนส่งให้แหล่งงานมาสูมตัวกัน หนักหนาในพื้นที่ใจกลางเมือง ขณะเดียวกันให้คนอยู่ในเมืองน้อยลงทุกที เกิดการโยกย้ายขยายตัวไป อยู่ตามชานเมืองที่กระจายไกลออกไปรอบๆ

โครงการทางด่วนและรถไฟฟ้าที่เป็นอยู่ในเวลานี้มันมาคนละทางสองทางไม่ได้ประสานกันเลย ทั้งๆ ที่โครงการแต่ละโครงการล้วนเกิดมาจากปัญหาและการใช้ที่ดินของเมืองเมืองเดียวกัน คนออกแบบก็ดูความเป็นไปได้ในทางเศรษฐกิจ ต้องวางให้พอ ให้รับคนได้มากที่สุด และพิจารณาทาง

วิศวกรรมว่ามาทางนี้ถูกแล้ว ใช้ได้แล้ว แต่ปรากฏว่าต่างคนต่างทำ จะเห็นว่าเมืองเมืองเดียวกันมีการแก้ปัญหาถึงสามสี่อัน เป็นไปไม่ได้ ผลที่สุดก็จะเกิดการซ้ำซ้อนกัน

2.3.3 ที่ว่างบริเวณทางด่วน(ทางพิเศษ)

ทางด่วนหรือทางพิเศษนั้นเป็นสิ่งก่อสร้างทางด้านระบบการคมนาคมขนส่งสำหรับกรุงเทพฯ ผลจากการพัฒนานี้เอง นอกจากจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรแล้ว ยังมีผลพลอยได้ที่เกิดขึ้นหลายประการ ประการหนึ่งที่นับว่าเกี่ยวข้องกับระบบที่ว่างในชุมชนเมือง ก็คือ ทำให้เกิดที่ว่างบริเวณทางด่วนแทรกไปตามชุมชนที่พักอาศัยที่อยู่ห่างจากระบบถนนในเมือง การกระจายตัวเป็นระยะๆ ตามแนวเส้นทาง ช่วยทำให้ชุมชนบางชุมชนได้ใช้ประโยชน์เพื่อการออกกำลังกาย พักผ่อนหย่อนใจ รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ อีกมากมาย ที่ว่างบริเวณทางด่วนบางแห่งถึงแม้จะไม่สามารถนำมาจัดหาผลประโยชน์ได้ในด้านธุรกิจพาณิชย์กรรม ตามนโยบายของการทางพิเศษ แต่สามารถนำมาจัดผลประโยชน์ให้แก่ชุมชนได้ในรูปของการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งในลักษณะของสวนหย่อมหรือลานโล่งเพื่อการประกอบกิจกรรม

2.3.4 ความหมายของ “การพัฒนา”

1. จากพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน (2525: 653) ได้ให้ความหมายของคำว่า “พัฒนา” ไว้ว่า “เป็นการเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้น”

2. THE OXFORD UNIVERSAL DICTIONARY (1968: 495) ได้ให้ความหมายของคำว่า DEVELOPMENT ไว้ว่า “Evolution, the production of a natural force, energy or new form of matter” กล่าวคือ “การพัฒนา” หมายถึง พัฒนาการที่เกิดจากแรงกระทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น

3. การพัฒนาในศตวรรษที่1990 ที่ได้รับความสนใจมาก คือ การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) คำจำกัดความหลักกว้างๆ เป็นที่ยอมรับคือ “Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own need” โดยนัยหมายถึง การพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการในปัจจุบันโดยไม่รบกวนความสามารถของสังคมรุ่นต่อไปที่จะพัฒนาโดยตอบสนองความต้องการในยุคนั้นได้ โดยมีหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนอยู่ที่การมีส่วนร่วม (Participation) ของประชาชนการพัฒนาแบบยั่งยืนเป็นอุดมการณ์ใหม่ที่ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม และการสร้างจริยธรรมที่ดี

2.3.5 พื้นที่กับการพัฒนา (Space and Development)

2.3.5.1 เมืองในฐานะที่เป็นพื้นที่พิเศษแบบหนึ่ง (City as Heterotopia)

จากการศึกษาของฟูโก (ไซยรัตน์ , 2545: 192-212) เห็นว่า มีพื้นที่และวิธีคิดเกี่ยวกับพื้นที่หลายแบบ แต่พื้นที่ที่เขาสนใจได้แก่พื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ชนิดอื่น ๆ มีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสงสัย การสร้างความมั่นคงหรือไม่ก็สลายความสัมพันธ์ที่มีอยู่เดิมลง พื้นที่ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อื่นๆ เข้าด้วยกัน ขณะเดียวกันก็ขัดแย้งกับบรรดาพื้นที่เหล่านี้ไปพร้อมๆ กันด้วย เท่าที่ผ่านมามี 2 ชนิดคือ 1) พื้นที่ในอุดมคติ เป็นพื้นที่ในจินตนาการที่เชื่อมโยงหรือไม่ก็ขัดแย้งกับพื้นที่จริงในสังคมแต่เป็นพื้นที่ที่ไม่มีที่ตั้งจริงในสังคม (The unreal spaces) และ 2) พื้นที่แบบพิเศษ (Heterotopias) เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยง สะท้อน หรืออยู่ระหว่างพื้นที่ในอุดมคติกับพื้นที่จริง (real space) จึงมีทั้งมิติของพื้นที่จริงและมิติในอุดมคติอยู่ด้วยกัน เป็นพื้นที่อีกชนิดอีกแบบ (other spaces) ที่แตกต่างไปจากทั้งพื้นที่ในอุดมคติกับพื้นที่จริง ความสำคัญของพื้นที่แบบพิเศษนี้อยู่ที่ว่า เป็นพื้นที่ที่มนุษย์ในสังคมใช้ชีวิตอยู่เป็นส่วนใหญ่ คือเป็นทั้งพื้นที่จริงและพื้นที่ที่สังคมสร้างขึ้นมาอยู่ด้วยกัน ซึ่งในชีวิตจริงของเรา มีพื้นที่พิเศษแบบนี้อยู่มากมาย เพียงแต่ไม่ได้สนใจกับพื้นที่เหล่านี้ เช่น สุสาน โบสถ์ โรงละคร โรงภาพยนตร์ สวน พิพิธภัณฑ์ ห้องสมุด ค่ายทหาร คู เป็นต้น สาระสำคัญของพื้นที่ชนิดพิเศษเหล่านี้ สามารถสรุปได้เป็นหลักการสำคัญๆ (heterotopology) 6 ประการ ได้แก่

ประการแรก มีพื้นที่ชนิดนี้ในทุกสังคม ทุกวัฒนธรรมของโลกเรา เพียงแต่ในแต่ละสังคม แต่ละยุคสมัยจะมีวิธีคิด เกี่ยวกับพื้นที่ชนิดพิเศษนี้แตกต่างกันออกไป ตัวอย่างเช่น ในสังคมโบราณ พื้นที่พิเศษชนิดนี้ เป็นพื้นที่สงวนไว้สำหรับคนที่เผชิญกับภาวะวิกฤตการณ์ในช่วงใดช่วงหนึ่งของชีวิต (crisis heterotopias) เช่น สถานที่สำหรับคนหนุ่มสาว สำหรับผู้หญิงที่มีประจำเดือน ผู้หญิงที่ตั้งครรภ์ หรือคนชรา เป็นต้น

ประการที่สอง ของพื้นที่ชนิดพิเศษอยู่ที่ว่า ในแต่ละสังคมสามารถสร้าง/กำหนดบทบาทหน้าที่ให้กับพื้นที่ชนิดนี้แตกต่างกันไป ดังตัวอย่างของพื้นที่ที่เรียกว่า “สุสาน” (the cemetery) ซึ่งเป็นสถานที่ที่พิเศษที่ยึดโยงพื้นที่ชนิดต่างๆ ในสังคมเข้าด้วยกัน เช่น เมือง ชนบท หมู่บ้าน เพราะทุกคนรอบคร้วจะมีญาติอยู่ในพื้นที่ชนิดพิเศษนี้แต่ในปัจจุบัน สุสานเปลี่ยนจากสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ในศตวรรษที่ 18 มาเป็นเพียงสถานที่สำหรับเก็บศพคนตายเท่านั้น กลายเป็น “พื้นที่ของความเป็นอื่น” (other space) ในสังคมสมัยใหม่ไป

ประการที่สาม พื้นที่/สถานที่พิเศษเหล่านี้ สามารถอยู่ร่วมกันกับพื้นที่/สถานที่แบบอื่นๆ ในสังคมได้ แม้ว่าจะขัดแย้งหรือไปด้วยกันไม่ได้ก็ตาม ขณะเดียวกันพื้นที่พิเศษเหล่านี้ ก็จะมีหน้าที่เฉพาะของตัวเองด้วย ตัวอย่างเช่น โรงละคร (the theatre) หรือ โรงภาพยนตร์ (the cinema)

ประการที่สี่ พื้นที่ชนิดพิเศษไม่ค่อยผูกพันกับเวลา วิธีคิดเกี่ยวกับเวลาแบบที่เป็นอยู่ที่แยกอดีต ปัจจุบันและอนาคตออกจากกันเด็ดขาด แต่มีระบบเวลาของตัวเอง (heterochrony) ดังตัวอย่างของ พิพิธภัณฑ์ และห้องสมุด ในพื้นที่ทั้งสองแบบนี้ เวลาไม่เคยหยุดนิ่ง แต่จะสะสมตัวเองขึ้นเรื่อยๆ ด้วยการนำสรรพสิ่งในเงื่อนไขเวลาที่แตกต่างกันมาไว้ในพื้นที่/สถานที่เดียวกัน รสนิยม ความคิด ความเชื่อ ฯลฯ ที่แตกต่างกันนำมาบรรจุไว้ในพื้นที่เดียวกันได้อย่างไม่เคอะเขิน

ประการที่ห้า พื้นที่แบบพิเศษนี้ จะทำงานภายใต้ระบบเปิดและปิดไปพร้อมๆ กัน กล่าวคือมีใช้พื้นที่/สถานที่สาธารณะที่ใครๆ จะเข้าไปได้ ขณะเดียวกันก็มีใช้พื้นที่สถานที่ปิดที่เข้าไปได้เฉพาะคนบางกลุ่มอย่างค่ายทหารหรือคุก แต่เป็นพื้นที่ที่อยู่ก้ำกึ่งระหว่างสองสิ่งนี้ คือ จะเข้าไปได้ต้องได้รับอนุญาตในระดับหนึ่ง ยกตัวอย่างเช่น กรณีโรงแรมมานูรูตในปัจจุบัน เป็นพื้นที่/สถานที่ที่คู้หนุ่มสาวแอบเข้าไปหาความสุขกัน เป็นสถานที่ที่ช่วยปิดบังการกระทำไม่ให้คนภายนอกเห็น ขณะเดียวกันก็เปิดให้คนทั่วไปเข้าไปใช้บริการได้ คือเป็นทั้งที่เปิดและปิดไปพร้อมๆ กัน

ประการที่หก สาระสำคัญประการสุดท้ายของพื้นที่/สถานที่พิเศษเหล่านี้ คือ ทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่/สถานที่ชนิดอื่นๆ ในสังคมเข้าด้วยกัน หน้าที่ที่ว่่านี้เป็นทั้งหน้าที่ในจินตนาการที่สร้างพื้นที่บางชนิดขึ้นมา ขณะเดียวกันก็สร้างพื้นที่/สถานที่จริงขึ้นมาพร้อมๆ กันด้วย ยกตัวอย่างเช่น อาณานิคมเป็นการจัดการพื้นที่ของเจ้าอาณานิคมให้ดูเหมือนประเทศของเจ้าอาณานิคม แต่ก็ไม่ใช้ประเทศเจ้าอาณานิคมเป็นเพียงอาณานิคม เป็นต้น

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่า สิ่งที่ถูกพยายามนำเสนอในงานเรื่อง “of other spaces” คือการพยายามมองพื้นที่จากภายนอก (an external space) กล่าวคือ เป็นการมองพื้นที่อย่างสิ่งมีชีวิต และเป็นประดิษฐกรรมของสังคม เป็นเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่จริงกับความเป็นประดิษฐกรรมทางสังคมของพื้นที่ พื้นที่พิเศษแบบนี้ เป็นพื้นที่ที่อยู่ได้หลายมิติ เป็นได้ทั้งพื้นที่ (space) สถานที่ (place) และที่ตั้ง (site) และเป็นตัวเชื่อมความแตกต่างเหล่านี้เข้าด้วยกัน

เช่นเดียวกับการศึกษา ผู้ศึกษาเห็นว่าพื้นที่ใต้ทางด่วน เป็นพื้นที่แบบพิเศษอย่างหนึ่ง ที่มีอยู่ในสังคมในหลายๆ ประเทศ ส่วนในสังคมไทยก็อยู่ในกรุงเทพมหานคร พื้นที่เหล่านี้บางครั้งก็ถูกละเลยไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร และเมื่อพิจารณาตามสาระสำคัญของพื้นที่ชนิดพิเศษนี้ ยกตัวอย่างเช่น

ประการที่ห้า จะเห็นได้ว่า พื้นที่ใต้ทางด่วนก็จะทำงานภายใต้ระบบเปิดและปิดไปพร้อมกัน กล่าวคือ มิใช่พื้นที่สาธารณะที่ใครๆ จะเข้าไปใช้ได้ แต่ก็ไม่ได้ปิดตายตัว คนที่จะเข้าไปใช้พื้นที่ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ หรือพัฒนาพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ต้องได้รับอนุญาต หากเข้าไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือเป็นการบุกรุกพื้นที่ใต้ทางด่วนนั้นๆ เป็นต้น

2.3.6 แนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายที่ว่างของเมือง และพื้นที่ถูกละเลยอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส

พื้นที่ที่ถูกละเลย (อริยา, 2543: 179-188) ในที่นี้หมายถึง เศษของแปลงที่ดินที่มีขนาดเล็ก แคบ ยาว อันเกิดจากระยะถอยร่นตามกฎหมาย (set back) เขตทาง (right of way-R.O.W.) ของถนน คูคลอง ลำรางสาธารณะ ทางรถไฟ เป็นต้น หรืออาจเกิดจากการสร้างสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ เพื่อวัตถุประสงค์หนึ่ง แต่หากใช้มาตรการทางการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สามารถใช้ประโยชน์กับพื้นที่นั้นได้อีกระดับหนึ่ง (Multilayer space-use) ซึ่งแนวคิดลักษณะนี้เป็นแนวทางในการพัฒนาการวางแผนการใช้พื้นที่ที่ซับซ้อน เป็นแนวทางในการออกแบบพัฒนาโครงการในยุคใหม่ที่นับวันจะมีปัญหาการเติบโตของเมือง มีปัจจัยทางกายภาพ การจัดการและสังคมที่เข้ามาเกี่ยวข้องในพื้นที่มากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น

พื้นที่ริมน้ำแซน (Seine Riverfront)

จากอดีต แม่น้ำแซนเป็นแม่น้ำสายหลัก ที่ตั้งของส่วนในกลางกรุงปารีสบริเวณโบสถ์นอตเตอ์-ดัม (Notre-Dame) และเกาะ Ile de la Cite กิจกรรมสองฝั่งแม่น้ำด้านเหนือและด้านใต้ที่มีชีวิตชีวา มาตั้งแต่อดีต ไม่ว่าจะเป็นการสัญจรทางน้ำ การค้า พิพิธภัณฑสถาน การจราจรขนส่งทางน้ำ-ทางบก รวมถึงการก่อสร้างถนนสองฝั่งแม่น้ำในยุคหลัง ตำแหน่งของสะพานเก่า(Pont) และท่าเรือ(Quai) กระจายอยู่ตลอดลำน้ำส่วนที่ผ่านกรุงปารีส เป็นส่วนที่ทำให้บรรยากาศของแม่น้ำแซนไม่มีวันตาย แม้จะมีถนน ขนาบขวางกั้นการเข้าถึงจากเมืองทั้งสองฝั่งแม่น้ำ และจากเหตุผลทางวิศวกรรมที่จำเป็นต้องมีการยกระดับขอบตลิ่งของแม่น้ำแซนขึ้นมาเพื่อป้องกันน้ำท่วม ทำให้การออกแบบพื้นที่ส่วนท่าเรือต่างๆ มีลักษณะที่น่าสนใจหลากหลาย พื้นที่เขตทางของแม่น้ำแซนถูกใช้อย่างอเนกประสงค์ เป็นทั้งถนน ทางรถไฟใต้ดิน แนวระบบ สาธารณูปโภค แต่การออกแบบได้นำแนวคิดต่างๆ มาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดปัญหาทัศนียภาพ/มลพิษ(Visual Pollution) เช่น ใช้เป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เส้นทางท่องเที่ยวโดยการเดิน(Walking Tour) เส้นทางจักรยาน(Bike way) การลดกลิ่นของลานกิจกรรมริมน้ำในแต่ละระดับ การปลูกต้นไม้ และการนำเสนอกิจกรรมในแต่ละพื้นที่เพื่อให้สัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ เสมือนเป็นส่วนหนึ่งของกันและกัน

สวนแอตแลนติก (Jardin Atlantique)

ตั้งอยู่บนสถานีรถไฟแกร์มงปาร์นาสส์ (Gare Monparnasse) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักสำคัญทางด้านใต้ของกรุงปารีส พื้นที่รอบๆ เป็นย่านพาณิชยกรรมหนาแน่น มีพื้นที่สีเขียวอยู่ตามเครือข่ายพื้นที่สีเขียวของเมือง แต่เมื่อนับวันเมืองขยายตัวขึ้น การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวในบริเวณนี้ได้รับการแก้ปัญหาโดยการรวมกันของภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnership-PPP) กำหนดให้การใช้พื้นที่เหนือสถานีเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้าขนาดใหญ่(พื้นที่ 22,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 13 ไร่ 3 งาน) มีกิจกรรมทั้ง Active และ passive อันได้แก่ สวนสนามกีฬา สโมสรกีฬา ส่วนพักผ่อนหย่อนใจที่มีบรรยากาศธรรมชาติ พิพิธภัณฑ์ที่บริหารโดยเทศบาลกรุงปารีส แนวคิดเหล่านี้ชัดเจนความต้องการของประชาชนในบริเวณนี้ที่ขาดแคลนและห่างไกลธรรมชาติ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่สถานีรถไฟอย่างอเนกประสงค์ ในอีกระดับหนึ่งส่งเสริมซึ่งกันและกัน ช่วยให้เครือข่ายพื้นที่สีเขียวมีความสมบูรณ์เหมาะสมกับความหนาแน่นของจำนวนประชากรและการใช้ที่ดินมากขึ้น

โครงการ Viaduc des Arts/La Promenade Plantee

พื้นที่นี้เดิมเป็นทางส่งน้ำ (Viaduct) โบราณ มีลักษณะเป็นซุ้มกำแพงสูงกินพื้นที่เป็นแนวยาวกว่า 800 เมตร เป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ยาวที่ถูกละเลยตั้งอยู่ในกรุงปารีส ปัจจุบันพื้นที่นี้ถูกวางแผนพัฒนาการใช้พื้นที่สวนสาธารณะ ลักษณะสวนสาธารณะแนวยาว (Linear Park) เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจให้กับชุมชน ส่วนระดับพื้นที่ใต้แนวซุ้มกำแพงถูกพัฒนาเป็นร้านค้าระดับหรู ไชว์รูมเฟอร์นิเจอร์ และออกแบบตกแต่งภายในให้ความสวยงามมีชีวิตชีวา

โครงการสวนสาธารณะเบอร์ซี และองด์เรซีตรอง (La Parc de Bercy/ Parc Andre Citroen)

สวนสาธารณะทั้งสองแห่งมีลักษณะที่คล้ายกันในหลายประเด็น กล่าวคือ เกิดขึ้นในระยะเวลาใกล้เคียงกัน เมื่อประมาณปี ค.ศ. 1992-93 โครงการนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ถูกละเลยอันเนื่องมาจากการเติบโตและขยายตัวของเมือง โดยพื้นที่ตั้งของสวนสาธารณะเบอร์ซีเดิมเป็นที่ตั้งของโกดังเก็บไวน์ ส่วนสวนสาธารณะองด์เรซีตรองเป็นโรงงานผลิตรถยนต์ซีตรอง ทั้ง 2 แห่งตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำแซนในเขตใกล้เคียงขอบเขตเมืองทางด้านตะวันออกและตะวันตก นโยบายหลักของกรุงปารีส คือ ต้องการพัฒนาพื้นที่ที่ถูกละเลยไม่ได้ถูกใช้สอยเหล่านี้ให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น เพื่อดึงชีวิตชีวาเข้าสู่กรุงปารีสอีกครั้ง กิจกรรมภายในสวนสาธารณะจึงถูกเสนอโดยเน้นกิจกรรมทางสังคมและการมีกิจกรรมร่วมกันของผู้คนในย่านนั้น เป็นพื้นที่สีเขียวเปิดโล่งท่ามกลางความหนาแน่นของอาคาร นำชีวิตสู่พื้นที่ที่เสมือนตายแล้ว (Revitalization) รูปแบบของสวนสาธารณะเป็นรูปแบบทันสมัยเสริมแนวคิดในการออกแบบที่น่าสนใจ แต่ประเด็นสำคัญการเสนอใช้พื้นที่เหล่านี้มีความเป็นไปได้ทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์ และสอดคล้องกับ

ความต้องการทางสังคมในการได้มาซึ่งพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่เปิดโล่ง ในขณะที่เดียวกับที่ได้ผลประโยชน์จากพื้นที่พักอาศัยโดยรอบเป็นแนวคิด ในการพัฒนาที่พึ่งพาสอดคล้องกันเป็นอย่างดี

โครงการพัฒนาบริเวณสถานี (terminal Facilities) – สถานี Pont de Neuilly และสถานี Esplannade de la Defense

ทั้งสองสถานีตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟใต้ดินสายตะวันตก-ตะวันออก จาก Cha-teau de Vincennes ไปยัง Esplannade de la Defense มีการใช้พื้นที่เหนือสถานีเป็นลาน (Plaza) เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ มีสระน้ำพุ และมีการปลูกพืชพรรณสวยงาม เป็นส่วนเชื่อมต่อกับสถานีรถประจำทาง และส่งเสริมความโอ่โง่งสง่างามแก่แนวแกนของหนึ่งในอนุสรณ์สู่อากาศของประธานาธิบดีมิทเตอร์รองค์ คือ จากซุ้มประตูชัย (Arc de Triomphe) ไปยังอาคาร La Grande Arche ในส่วนบริเวณลาเดอฟอง (la Defense) แนวทางพัฒนาพื้นที่นี้ยังส่งเสริมให้เป็นศูนย์ (Node) ของกิจกรรมเมืองทางด้านการสัญจร มีที่จอดรถ แบบจอดแล้วจรสอดคล้องกับย่านธุรกิจ การค้า และพาณิชย์กรรมตลอดแนวแกนสองฝั่งนี้อีกด้วย

จากกรณีศึกษาี้ หากนักออกแบบกายภาพของโครงการต่างๆ นำแนวคิดและรูปแบบของการพัฒนาเมืองของนครปารีสมาศึกษาและปรับใช้อย่างเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่ที่ถูกทะเลของกรุงเทพมหานคร เช่นพื้นที่ทางยกระดับ ทางรถไฟ ลำคลองแม่น้ำ สถานีขนส่ง ฯลฯ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงการด้านต่างๆ ควบคู่กันไป โดยยึดหลักการใช้สอยพื้นที่หลายหลายระดับ และเอนกประสงค์ (Multilayer space-use) ก็น่าจะทำให้กิจกรรมเมืองที่หนาแน่นนั้นถูกจัดระเบียบ สร้างสภาพแวดล้อมอันน่าอภิรมย์ขึ้น ส่งผลต่อคุณภาพชีวิต และความงามของเมือง เป็นการใช้อย่างคุ้มค่าสอดคล้องกับสภาพการทางเศรษฐกิจ เป็นการมองเมืองรูปแบบใหม่ในอนาคต

2.3.7 แนวความคิดเรื่องลอสสเปซ (Lost Space)

ลอสสเปซ (Trancik, 1986: 4-20) หมายถึง พื้นที่ที่เหลืออยู่หรือปล่อยทิ้งร้างไว้ตามตึกสูงต่างๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์พื้นที่ตามตลาดเก่าๆ เช่น พื้นที่ตามขอบของทางด่วนที่ไม่มีใครสนใจจะบำรุงรักษา lost space อาจรวมถึงที่ซึ่งถูกละทิ้งตามริมทางรถไฟ ริมน้ำ เขตทหาร และนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ด้วย กล่าวโดยสรุปแล้ว lost space คือพื้นที่เมืองที่ไม่น่าพอใจหรือพื้นที่ว่างที่ยากจะจัดการ ซึ่งควรได้รับการปรับปรุง เพราะมันมีสภาพไม่เหมาะที่จะใช้ ไม่มีขอบเขตที่แน่ชัด ขาดการเชื่อมต่อกับเส้นทางหลัก แต่ในอีกมุมหนึ่ง พื้นที่เหล่านี้ได้ให้โอกาสมากมายเพื่อจะออกแบบปรับปรุงเมือง เดิมเต็มส่วนที่ขาดหายไปของเมืองอีกด้วย (ดังภาพที่ 2.3-3 ถึง 2.3-11)

ปัจจัยหลัก 5 ประการที่ทำให้เกิดลอสสเปซ (lost space) ขึ้น ได้แก่

1. การใช้ยานยนต์อย่างอิสระเพิ่มมากขึ้น

การเพิ่มขึ้นของการจราจรและปริมาณรถยนต์ถือเป็นปัจจัยที่ควบคุมได้ยากที่สุด ซึ่งเป็นผลมาจากสิ่งแวดล้อมของเมือง คือ การสร้างถนนและทางด่วน ทางหลวงแผ่นดินหลายสายตัดผ่านพื้นที่เมือง ทำให้เกิด lost space ขึ้นมา การตัดถนนทำให้ประชาชนเป็นหมื่นๆ คนต้องเปลี่ยนที่อยู่ใหม่ สร้างความบอบช้ำอันเนื่องมาจากสังคมที่ขาดระเบียบ เพราะทำให้พื้นที่ว่างของเมืองส่วนใหญ่ถูกออกแบบเพื่อใช้เป็นเพียงทางผ่าน ทางยกระดับ และที่จอดรถ ซึ่งลักษณะพื้นที่ว่างแบบแนวยาวและแคบที่กระจัดกระจายเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เมืองแยกจากกัน โดยปราศจากความสัมพันธ์ ความเชื่อมโยงระหว่างที่ว่างกับอาคาร รวมทั้งส่งผลให้ไม่มีที่ว่างเพื่อใช้ทำกิจกรรมทางด้านสังคมและวัฒนธรรม นอกจากนี้การสร้างถนนขนาดใหญ่ยังทำให้ย่านต่างๆ ไม่มีปฏิสัมพันธ์กันอีกด้วย

2. ทัศนคติและค่านิยมใหม่ของสถาปนิกต่อการออกแบบพื้นที่ว่าง

อาจเกิดขึ้นเนื่องจากความยุ่งยากในการออกแบบ ที่ต้องการให้มีความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างกับตัวอาคาร การมองข้ามความสำคัญของที่ว่างและขาดสำนึกความเป็นสาธารณะร่วมกัน ขาดความเชื่อมต่อในการออกแบบเพื่อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยภายในตัวอาคารสูงสุด ประกอบกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการก่อสร้าง ทำให้มีการออกแบบอาคารสูงมากมาย นอกจากนี้ลอสสเปซอาจเกิดจากการใช้ชีวิตสมัยใหม่ที่ต้องทำงานภายในสำนักงานตลอดเวลา รวมไปถึงการใช้ชีวิตในรถยนต์เป็นส่วนใหญ่

3. นโยบายการใช้ที่ดินและการแบ่งโซนพื้นที่ของเมือง

โดยเฉพาะนโยบายการฟื้นฟูเมืองและ suburbanization ทั้งนี้เพื่อดึงดูดผู้คนให้กลับมาอยู่ในเมืองโดยการสร้างแหล่งงานและที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น แทนที่แนวความคิดในการทำให้เมืองสวยงาม (city beautiful) ซึ่งหลักของการทำให้เมืองมีความสวยงามจะให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างสวนสาธารณะ ถนนคนเดิน แต่โครงการปรับปรุงที่อยู่อาศัยคนงานในเมือง กลับกลายเป็นการสร้างตึกสูง และมีที่ว่างโล่งล้อมรอบ ซึ่งพื้นที่ว่างนอกอาคารดังกล่าวกลายเป็นพื้นที่ลอสสเปซ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการออกแบบที่มีได้คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้

4. ความขัดแย้งระหว่างสาธารณะและเอกชน เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมของเมือง (การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนมากกว่าประโยชน์สาธารณะ)

ส่งผลให้การออกแบบพื้นที่ว่างส่วนใหญ่เกิดความขัดแย้ง ระหว่างการยินยอมให้เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับบุคคลทั่วไป หรือการเก็บพื้นที่ไว้เพื่อผลประโยชน์ทางด้านธุรกิจ นอกจากนี้บางพื้นที่ที่เป็นสาธารณะก็ขาดการดูแลรักษาเนื่องจากภาคเอกชนไม่ยอมเสียค่าใช้จ่ายใดๆ เพิ่มเติม ซึ่งส่งผลให้ผู้ออกแบบเมืองสมัยใหม่ให้ความสำคัญกับความต้องการขององค์กร มากกว่าการออกแบบโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมของเมือง

5. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในศูนย์กลางเมือง

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินหลังจากผู้คนอพยพกลับสู่ใจกลางเมือง พร้อมๆ กับการให้บริการสาธารณะต่างๆ ที่มากขึ้น ทำให้พื้นที่อุตสาหกรรม คลังสินค้า พื้นที่ทางการทหาร หมู่บ้านจัดสรร ถูกละทิ้ง เนื่องจากต้นทุนทางสังคมที่เพิ่มขึ้นและสูงกว่าผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ



ภาพที่ 2.3-3 ภาพถ่ายทางอากาศปี 1985 (Fort Point Channel, Boston Massachusetts) แสดงย่านธุรกิจหลักของเมืองในอเมริกาส่วนใหญ่มีพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์อยู่หลายร้อยเอเคอร์



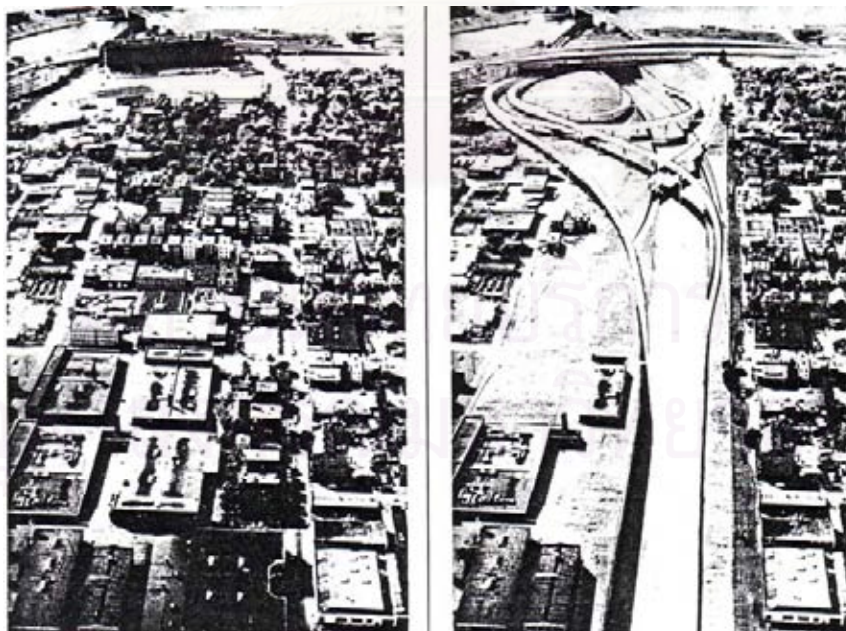
ภาพที่ 2.3-4 Syracuse, New York ปี 1983 แสดงให้เห็นลอสสเปซ (lost space) ตามขอบของทางด่วน จำนวนรถยนต์กลายเป็นผลกระทบที่สำคัญกับเมืองในศตวรรษที่ 20 ตามขอบของทางด่วนจะพบพื้นที่รกร้างว่างเปล่าจำนวนมาก



ภาพที่ 2.3-5 ภาพถ่ายทางอากาศของ วอชิงตัน ดีซี แสดงให้เห็นพื้นที่เมืองถูกจัดให้เป็นที่จอดรถมากเกินไป



ภาพที่ 2.3-6 เป็นภาพเดียวกันกับด้านบน แสดงเปรียบเทียบเมื่อนำถนนและลานจอดรถออกจากโครงสร้างของเมือง จะพบพื้นที่ว่างและตัวอาคารต่างๆ ที่ไม่เชื่อมโยงกัน



ภาพที่ 2.3-7 Cambridge, massachusetts.พื้นที่ที่จะมีทางหลวงแผ่นดินในอนาคต การขยายทางหลวงแผ่นดิน (Highway) ผ่านเข้ามาในเมือง ดูเหมือนจะเป็นเรื่องปกติในยุค 50 และ 60 ของคนอเมริกัน แต่ทางหลวงเหล่านี้กลับทำลายชุมชนที่มีอยู่เดิม และทำให้น้ือเมืองดูกระจัดกระจาย โชคดีที่โครงการขนาดใหญ่เหล่านี้มันยากจะหยุดยั้ง



ภาพที่ 2.3.8 The Piazza Navona,Rome. ภาพถ่ายทางอากาศแสดงรูปเมืองที่อัดแน่นของประเทศในแถบยุโรป ถนนและจัตุรัสเหมือนถูกแกะออกมาจากตัวอาคาร พื้นที่ว่างสาธารณะจึงเป็นสิ่งที่มีความหมายมาก



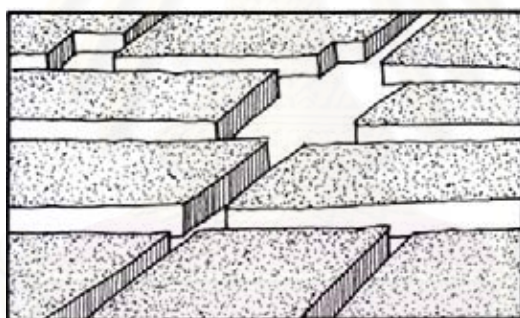
ภาพที่ 2.3-9 Houston,Texas ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 1985 แสดงเมืองในศตวรรษที่ 20 ของอเมริกา อาคารต่างๆ ล้วนไม่สัมพันธ์กับมาตราส่วนหรือรูปแบบทางสถาปัตยกรรม เหมือนกับวัตถุชนิดหนึ่งที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ว่างที่ไม่มีรูปแบบแน่นอน



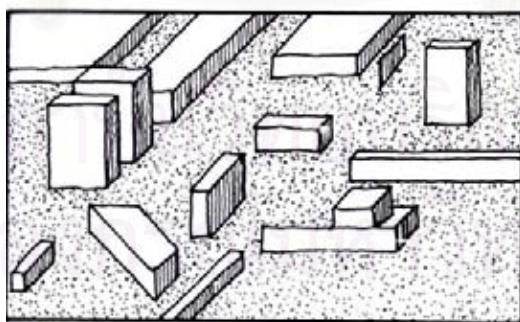
ภาพที่ 2.3-10 Boston,Messachusetts. แสดงย่านธุรกิจใจกลางเมืองระหว่างการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ปี 1973 ภายใต้กรอบของการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองพื้นที่ว่างจำนวนมากถูกใช้เป็นที่อยู่อาศัยชั้นดีและทางหลวงแผ่นดิน เช่น ไนบอสตัน ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและเอกลักษณ์ของเมืองถูกทำลายลง



ภาพที่ 2.3-11 แสดงค่ายทหาร โรงงานอุตสาหกรรมที่ถูกละทิ้งจำนวนมาก ปรากฏอยู่ในใจกลางของหลายเมือง ซึ่งเป็นโอกาสที่จะปรับปรุงให้เป็นที่พักอาศัย ที่พักผ่อนหย่อนใจหรือย่านการค้า



Traditional City Form



Modern City Form

ภาพที่ 2.3-12 แสดงรูปแบบเมืองในสมัยก่อนเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
 ภาพบน เมืองในสมัยก่อน มีทิศทางของตรอก ซอยที่ชัดเจน ทำให้สามารถกำหนดทิศทางที่แน่นอนได้
 ภาพล่าง เมืองในปัจจุบันที่กระจัดกระจาย ทำให้ไม่สามารถกำหนดทิศทางที่แน่นอนได้

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนี้ ประเทศต่างๆ พยายามที่จะทำการออกแบบพื้นที่เหล่านี้ใหม่ (Redesigning lost space) โดยพิจารณาเกี่ยวกับตัวอาคารและการออกแบบทางด้านภูมิสถาปัตยกรรม ประกอบกับการใช้หลักของความสัมพันธ์ระหว่างตัวอาคารกับพื้นที่ว่างของเมืองสมัยใหม่ (figure and ground) และการตกลงร่วมกันระหว่างสถาปนิกกับนักวางแผนจะช่วยให้สามารถสร้างสรรค์งานได้ง่ายขึ้น

เมืองโดยทั่วไปควรมีที่ว่าง โดยการใช้หลักของพื้นที่ปิดล้อม(enclosed) เพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับทิศทางของเมือง (orientation) กำหนดรู้ได้ เช่น เวลานี้ถึงย่านพาณิชยกรรม จะนึกถึงบริเวณไหน การสร้างพื้นที่ปิดล้อมโดยการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างที่พักอาศัยกับพื้นที่พาณิชยกรรม เพื่อดึงดูดคนให้กลับเข้ามาใช้ ทำให้พื้นที่สามารถกำหนดรู้ได้ หรือเกิดการติดใช้นั่นเอง

นอกจากนี้อาจใช้วิธีการทำให้พื้นที่เป็นย่านธุรกิจการค้า(enterprise zone) กระตุ้นให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชน ทำายที่สุดการออกแบบลอสสเปซใหม่ ต้องพิจารณาประวัติความเป็นมาของพื้นที่ ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งก็คือการเชื่อมโยงลักษณะทางสังคมกับลักษณะทางกายภาพเข้าด้วยกันนั่นเอง

2.3.8 แนวความคิดเรื่องพื้นที่ที่ถูกละเลย (Underutilized space)

พื้นที่ที่ถูกละเลย (Parole, 2002) หรือที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา ที่ว่างไร้ประโยชน์ (under-utilize space หรือ urban voids หรือ vacant land) ทั้งหมดนี้มีเกณฑ์ในการพิจารณาจาก ซากของเมือง (urban ruins) หน้าที่(function) คน (people) ความสวยงาม (city beautiful) ความโดดเด่น (identity) และสาธารณะ(publicity) สามารถจำแนกได้เป็นหลายลักษณะดังนี้

1. พื้นที่ว่างที่มีคุณลักษณะทางด้านกายภาพ ของการเป็นที่ว่างของเมืองต่ำ

พื้นที่ว่างเหล่านี้เป็นตัวทำให้เนื้อเมืองดูกระจัดกระจาย นำมาซึ่งคำถามว่าเราจะใช้พื้นที่เหล่านี้อย่างไร และไม่สามารถบอกได้แน่ชัดว่าพื้นที่ว่างนี้เป็นกรรมสิทธิ์ของสาธารณะหรือของเอกชน

2. พื้นที่ว่างที่ขาดลักษณะทางธรรมชาติ หรือขาดแคลนคุณสมบัติด้านประโยชน์ใช้สอย

Bo Gronlund (2001) ได้อธิบายถึง พื้นที่ว่าง (void) ประกอบกับการศึกษาเรื่องเมืองด้วยกล่าวว่า ลักษณะของพื้นที่ว่าง (void) เป็นคำที่บ่งบอกถึงลักษณะทางธรรมชาติได้แตกต่างกัน ซึ่งไม่สามารถจะให้ความหมายมันได้อย่างสมบูรณ์ แต่โดยรวมแล้วมักจะขาดแคลนคุณสมบัติด้านประโยชน์ใช้สอย ขาดความสวยงาม ขาดความแตกต่างหลากหลาย ของพื้นที่ว่าง

3. พื้นที่ว่างที่ได้รับผลมาจากเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม

ในกรณีนี้พบว่าต้นเหตุของปัญหาที่สร้าง urban void ขึ้นมามี 3 ปัจจัย ได้แก่ กระบวนการทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและวัฒนธรรม

ปัญหาพื้นที่ว่างของเมืองมาจากหลายสาเหตุไม่เพียงแต่เฉพาะกระบวนการเป็นเมืองเท่านั้น แม้แต่วัฒนธรรมและสังคมก็เป็นส่วนหนึ่งในการทำให้เกิด void ขึ้นมาได้ เนื่องจากการพัฒนาเมืองจากระดับท้องถิ่นสู่ระดับโลก การใช้แรงงานคนอย่างเดียวไม่เพียงพอเพราะได้ผลกำไรน้อย และทำให้เราเป็นฝ่ายขาดดุลเมื่อต้องต่อสู้กันในระดับที่สูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยีกลับทำให้คนมีความเป็นส่วนตัวมากขึ้น เข้าสู่ลัทธิบริโภคนิยม และนำมาซึ่งสังคมที่ต้องพึ่งพารถยนต์เป็นส่วนใหญ่ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันเราจะใช้เวลาอยู่กับบ้าน ดูทีวี ทำกิจกรรมต่างๆ ภายในบ้านมากกว่าที่จะเข้ามาอยู่ในเมือง ในขณะเดียวกันก็อาจเกิดจากการวางแผนพัฒนาที่ว่างของภาครัฐที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน

4. พื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการปรับปรุงและพัฒนาขึ้นใหม่

Perera (1994) กล่าวไว้ในงานวิจัยเกี่ยวกับศักยภาพของ void ว่า urban void ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือพื้นที่ที่ปล่อยทิ้งร้างอยู่ในเมือง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการปรับปรุงและพัฒนาขึ้นใหม่

ในขณะเดียวกัน เอ็ม.ไอ.ที. คอนซัลแทนต์ (1994) ได้ศึกษาพื้นที่ที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้เป็นสวนสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมองหาพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพและโอกาสประเภทต่างๆ เช่น

- บ้านหรือโรงงานที่เลิกใช้
- พื้นที่ทิ้งและกำจัดขยะ
- พื้นที่ว่างระหว่างโรงงานอุตสาหกรรม หรือพื้นที่ที่ไม่เหมาะกับการสร้างบ้าน
- ที่ดินทิ้งร้าง
- บ่อน้ำ พื้นที่กักเก็บน้ำ
- ที่ดินตามริมคลองหรือแม่น้ำ
- ที่ดินริมทางรถไฟ ถนน ใต้ทางด่วน ทั้งเก่าและใหม่

ซึ่งการศึกษาของคณะทำงานเอ็ม.ไอ.ทีได้ให้คำจำกัดความ เรื่อง “การเปลี่ยนแปลงเพื่อใช้ประโยชน์” ของพื้นที่ว่างต่างๆ โดยมีปัจจัยและตัวชี้วัดหลายอย่างแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ และจัดหาแนวทางเลือกเพื่อประยุกต์ใช้พื้นที่เหล่านี้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งได้เปิดกว้างและให้ความสำคัญเรื่องของกระบวนการตัดสินใจในระดับนโยบายที่จะนำพื้นที่เหล่านี้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ อย่างไรก็ตามก็ควรจะมีการกำหนดประโยชน์ใช้สอยที่อำนวยความสะดวกให้กับภาคเศรษฐกิจนอกระบบ (informal sector) บ้าง มากกว่าที่จะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะและทางเดินเท้าเพียงอย่างเดียว

2.4 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รายงานของ เอ็ม.ไอ.ที.คอนซัลแทนต์ (1994) พบว่า ได้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องวิเคราะห์เพื่อหาลักษณะเด่น สถานที่ตั้ง ลักษณะทางด้านกายภาพ และความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ว่างเหล่านั้นในการศึกษา และได้ให้ความหมายชนิดของพื้นที่ว่าง (vacant land) ว่ามีลักษณะเฉพาะตัวและมีความสัมพันธ์กับด้านกายภาพ คุณค่าทางสายตา สังคมวัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ

Keller (1994) กล่าวไว้ใน Lower Manhattan NYC expressway redevelopment project article ว่า เขาได้แบ่งลักษณะพื้นที่ว่างของเมืองตามความเข้าใจไว้ 6 ประเภทโดยสังเขป ดังนี้ แบบล้อมรอบ (surrounding) แบบทุ่ง (field) แบบกระจาย (extending) แบบขอบ (edge) แบบข้างใต้ (under) และแบบตัด (cut off) ซึ่งแต่ละแบบก็มีลักษณะเฉพาะตัวและมีความสัมพันธ์กับสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่อยู่อาศัย ซึ่งทางด่วนที่เขาทำการศึกษาอยู่ในแบบที่เรียกว่า under โดยได้ให้คำจำกัดความ ดังนี้

ทางด่วนเป็นการยกถนนผ่านย่านอุตสาหกรรม ย่านที่พักอาศัย หรือพื้นที่ว่าง ซึ่งทำให้เกิดพื้นที่ว่างข้างใต้ที่มีศักยภาพและหลากหลาย มีผลต่อชุมชนในละแวกใกล้เคียง แหล่งอุตสาหกรรม และถูกเรียกว่า Operative voids ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างในเมืองที่ว่างเปล่าแต่อาจเคยถูกนำมาใช้ทำกิจกรรม บางแห่งก็ถูกปล่อยทิ้งร้าง แต่พื้นที่ใต้ทางด่วนเหล่านี้ก็มีความเป็นไปได้สูงในการพัฒนา

Maston ได้วิจารณ์งานของ Wallace, Robert และ Todd ใน "Overtown Pedestrian Mall" (Cerver, 1997: 164-173) ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ใน overtown ซึ่งเป็นย่านของคนอเมริกันในไมอามี มีถนนหลวงกับทางรถไฟตัดเข้าไปในชุมชนครึ่งหนึ่ง และได้จัดสร้างทางเดินเท้าเพื่อเพิ่มควมมีชีวิตชีวาให้กับเมือง ทั้งทางด้านวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ แผนงานนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชนและเพิ่มความภาคภูมิใจให้กับชุมชนในย่านประวัติศาสตร์ โครงการนี้มีผู้เข้าร่วมได้แก่ หน่วยงานสาธารณะ การร่วมมือของชุมชน สถาปนิก วิศวโยธา และแม้กระทั่งศิลปินท้องถิ่น คือ Gary Moore พื้นที่ที่เคยเสื่อมโทรมเหล่านี้กำลังเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่ว่างของเมืองที่เกิดประโยชน์

ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่ว่างใต้ทางด่วน

ราชเทวีผลักดันคนจรจัดใต้ทางด่วนอุรุพงษ์

นายสุคนธ์ตา กิติคุณไพโรจน์ ผู้อำนวยการเขตราชเทวี นำหนังสือ กท.9047/ ป 1113 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2546 ด้วยว่า เขตได้รับการร้องเรียนจากประชาชนผ่านสื่อ เช่น จดหมาย โทรศัพท์ เกี่ยวกับความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยบริเวณทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ช่วงตั้งแต่แยกอุรุพงษ์ถึงคลองแสนแสบ ที่อยู่ติดถนนพระราม 6 ปรากฏว่ามีบุคคลจรจัดจำนวนมากอาศัยพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่หลบนอนและรวบรวมสิ่งของเหลือใช้จากถังขยะ เพื่อดำเนินการคัดเลือกไปจำหน่ายและทิ้งสิ่งของที่ไม่ต้องการซึ่งส่วนใหญ่เป็นขยะสดไว้ ทำให้เกิดการเน่าเหม็น นอกจากนี้ยังมีการเผาสายไฟฟ้าเพื่อนำทองแดงไปขาย ส่งกลิ่นรบกวนกับประชาชนในบริเวณใกล้เคียง ก่อให้เกิดภาพไม่น่าดู เป็นแหล่งมั่วสุมให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะผู้หญิงในช่วงเวลากลางคืนด้วย

สำนักงานเขตราชเทวี ตระหนักถึงปัญหาและพยายามแก้ไขมาตลอด โดยจัดเจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความสะอาด ฝ่ายโยธา ฝ่ายเทศกิจ ผนวกพัฒนาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหลายครั้ง ทางเขตได้ขอความร่วมมือจาก กทพ.ให้ล้อมรั้วแต่ยังไม่มีการดำเนินงานเช่นเดิม เมื่อเวลาผ่านไปก็เกิดปัญหาเช่นเดิม

สำนักงานเขตราชเทวีไม่ได้นิ่งนอนใจ จึงได้เรียกบุคคลจรจัดที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าวมาประชุมเพื่อทำการชี้แจงในเรื่องของการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย ตลอดจนตักเตือนไม่ให้ทำผิดกฎหมายด้านต่างๆ นอกจากนี้ยังจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจหมั่นตรวจตราและผลักดันคนจรจัดออกจากพื้นที่ รวมทั้งได้มีหนังสือขอความร่วมมือจากการทางพิเศษฯอีกครั้งในการพิจารณาดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจัง เพื่อผลประโยชน์และความปลอดภัยของประชาชนโดยการล้อมรั้วรอบพื้นที่หรือกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้มีผู้เข้าไปพักอาศัย และก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอผลดำเนินการจากการทางพิเศษฯ (สยามรัฐ, 2546: แจงสี่เบี้ย)

การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ปรับภูมิทัศน์เมือง

การใช้ประโยชน์ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร 1,600 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นเพื่อการอยู่อาศัย เส้นทางคมนาคมขนส่ง แหล่งน้ำ คูคลอง แหล่งพักผ่อนหย่อนใจอย่างสวนสาธารณะ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ร่วมกันในชุมชนให้มากที่สุด

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน เป็นอีกแนวทางของการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ และประสานขอการเข้าใช้พื้นที่เพื่องานด้านกีฬา การปลูกต้นไม้ สวนหย่อม ไว้เป็นจุดพักผ่อนของชุมชนซึ่งดำเนินการแล้วหลายจุด อาทิ บริเวณใต้ทางด่วนพระราม 9 ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี บริเวณใต้ทางด่วนสุขุมวิท เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่ใต้ทางด่วนพระราม 9 ตัดกับถนนพระราม 6, ใต้ทางด่วนดินแดงบึงมักกะสัน, ซอยรัชฎาภิเษก-บึงมักกะสัน, ทางขึ้นลงทางด่วนพัฒนาการ, ถนนพระราม 3, ใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 ซอยร่มมิตร, บริเวณซอยสวนเงิน, พระราม 6 ฯลฯ ซึ่งแต่ละพื้นที่จะอยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละสำนักงานเขตแต่ละหน่วยงานในสังกัดกทม.

พื้นที่ใต้ทางด่วนข้างต้น จะได้รับการพัฒนาเพื่อประโยชน์ทางด้าน ลานกีฬา, ที่จอดรถยนต์ สำหรับประชาชน, สวนหย่อม, สวนสาธารณะ, วางระบายน้ำ, ทางเดินเท้าและทางจักรยาน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในแง่ของการใช้พื้นที่ รวมทั้งเป็นจุดรวมของกิจกรรมในชุมชน นอกเหนือจากสวนสาธารณะ และลานคนเมือง

นับเป็นอีกมิติหนึ่งของการพัฒนาและปรับแต่งเมือง ให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงามควบคู่ไปกับการใช้ประโยชน์สำหรับชุมชน (ข่าวสด, 2542: 3)

ขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนทำสวนหย่อม-ลานกีฬา

สำนักศึกษา ประสานการทางพิเศษขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วน เพื่อสร้างสวนหย่อม ลานกีฬา และที่จอดรถ เพื่อแก้ปัญหาคนเร่ร่อน และปัญหาขยะเกลื่อนกลาด

นายธีระชัย เรียงสรรชัย รองผู้อำนวยการสำนักศึกษาความสะอาด กทม. กล่าวว่า สำนักได้ประสานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อทำประโยชน์เพราะการทางพิเศษ เองก็ประสบปัญหาการดูแลพื้นที่เหล่านี้ เนื่องจากมักจะมีคนเร่ร่อนมาจับจอง บ้างก็ใช้เป็นแหล่งพักอาศัย บ้างก็นำขยะมากองเพื่อคัดแยกเลือกของไปขายที่เหลือก็ทิ้งไว้เกลื่อนกลาด จึงได้มีข้อเสนอไปว่าจะปรับพื้นที่ ส่วนหนึ่งจะปลูกต้นไม้ สร้างสวนหย่อม เพื่อสร้างภูมิทัศน์ให้สวยงาม อีกส่วนหนึ่งจะใช้เป็นที่จอดรถ และหากบางแห่งที่มีสถานที่มากพอก็จะสร้างเป็นลานกีฬา เพื่อใช้เป็นสถานที่ออกกำลังกายของประชาชน

นายธีระชัย กล่าวว่าได้ประสานขอพื้นที่ไป 9 แห่ง คือใต้ทางด่วนบางโคล่-แจ้งวัฒนะบริเวณถนนสีพระยาถึงวัดมหาพฤฒาราม, บริเวณซอยอยู่ดี 23 ใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนปี ระหว่างถนนสีพระยาถึงซอยเจริญกรุง 39 ใต้ทางด่วนอาจนรงค์-รามอินทรา ในซอยสุขุมวิท 50 ถนนรัชดาภิเษกตรงข้ามสถานีดับเพลิง ใต้ทางด่วนช่วงทางระดับซอยศาสนา ใต้ทางด่วนรามอินทรา-อาณูณรงค์ ใกล้สะพานพระโขนง ใต้ทางด่วนบริเวณซอยอยู่ดี ถนนเหนือ-ใต้ ใต้ทางด่วนสะพานพระรามที่ 9 (สะพานแขวน) เชื่อว่าการทางพิเศษจะอนุญาตให้กรุงเทพมหานครใช้พื้นที่ดังกล่าว (กทม.สาร, 2546)

กทพ.จ้างที่ปรึกษาพัฒนาที่ใต้ทางด่วน

นายมนต์เชียร กุลธำรง รักษาการรองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษเปิดเผยว่า การทางพิเศษ มีโครงการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำแผนบท การพัฒนาพื้นที่ใต้เขตโครงข่ายระบบทางด่วน

ทั้งหมดประกอบด้วย ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ทางด่วนสายรามอินทรา-อาญณรงค์ ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ขณะนี้ได้แจ้งไปยังบริษัทที่ปรึกษาที่ขึ้นทะเบียนและผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้น ให้มายื่นข้อเสนอภายในปลายเดือน ก.ย.นี้ วงเงินว่าจ้างประมาณ 2 ล้านบาท หากรายได้ยื่นข้อเสนอตรงตามที่ประกาศและอยู่ในวงเงินที่กำหนดจะได้รับพิจารณา คาดว่าจะทราบผลเดือนตุลาคม และเริ่มจัดทำแผนแม่บท จะแล้วเสร็จประมาณต้นปี 2547

สำหรับพื้นที่ใต้เขตทางด่วนทั้งหมดมีประมาณ 4 แสนตารางวา มีการจัดสรรพื้นที่มอบให้เป็นสาธารณประโยชน์จัดทำสวนสาธารณะ และลานกีฬาประมาณ 1-2 แสนตารางวา อีกประมาณ 50,000 ตารางวา ให้เอกชนเช่าซึ่งสัญญาเช่าส่วนใหญ่จัดทำเป็นที่จอดรถ ที่เหลือเป็นที่ว่างและมีปัญหาเรื่องนุกรุก ซึ่งการทางพิเศษฯ พยายามเข้าไปแก้ไขปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตามสำหรับสัญญาเช่าต่างๆ หากการทางพิเศษฯ ต้องการนำพื้นที่ไปพัฒนารูปแบบอื่นก็สามารถบอกเลิกสัญญาเช่าได้ทันที (ไทยรัฐ, 2546)

การทางพิเศษฯ มอบทุนการศึกษาแก่เด็กและเยาวชนในเขตทางพิเศษ

นายวัฒนชัย สุวคนธ์ รองผู้ว่าการ ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดินรักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการ กทพ. เป็นประธานในการมอบทุนการศึกษาตามโครงการทางด่วนเพื่อเยาวชนประจำปี 2545 แก่ผู้แทนชุมชนในแนวเขตทางพิเศษ เพื่อนำไปมอบให้แก่เด็กนักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ สำหรับรายละเอียดของโครงการ ซึ่งจัดขึ้นในปีนี้เป็นปีแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อมอบโอกาสทางการศึกษาให้กับเด็กนักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ที่อยู่ในแนวเขตทางพิเศษ ซึ่งพบว่ามีจำนวนมากและในหลายชุมชนได้ให้ความร่วมมือในการดูแลรักษาความสะอาด เฝ้าระวังผู้บุกรุกและอัคคีภัยในเขตทางพิเศษ เมื่อชุมชนมีความเดือดร้อน กทพ. จึงได้ให้ความช่วยเหลือ เช่น ชุมชนคลองเตย ชุมชนสวนอ้อย ชุมชนตรอกสลักหิน ชุมชนเขว้าเด็ม และชุมชนวัดไผ่เงิน เป็นต้น รวมชุมชนที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อเข้าร่วมโครงการในปี 2545 รวม 18 ชุมชน โดยมอบให้ชุมชนละ 5,000 บาท เพื่อนำไปจัดสรรมอบแก่เด็กนักเรียนที่ได้รับการคัดเลือกจากแต่ละชุมชนต่อไป (การทางพิเศษฯ, 2545: 1)

การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนประชานุกูล

นายมนเชียร กุลธำรง ผอ.ฝคจ.รท.รพท. เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษบริเวณถนนรัชดาภิเษก (ฝั่งเหนือ) ถึงคลองประปาโดยเข้าพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ จัดเก็บสิ่งปฏิกูล ขยะมูลฝอยเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับการจัดการประชุมผู้นำเอเชียแปซิฟิก (APEC) (ทางพิเศษ, 2546)

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาได้สรุปเป็นกรอบแนวคิดเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ดังนี้

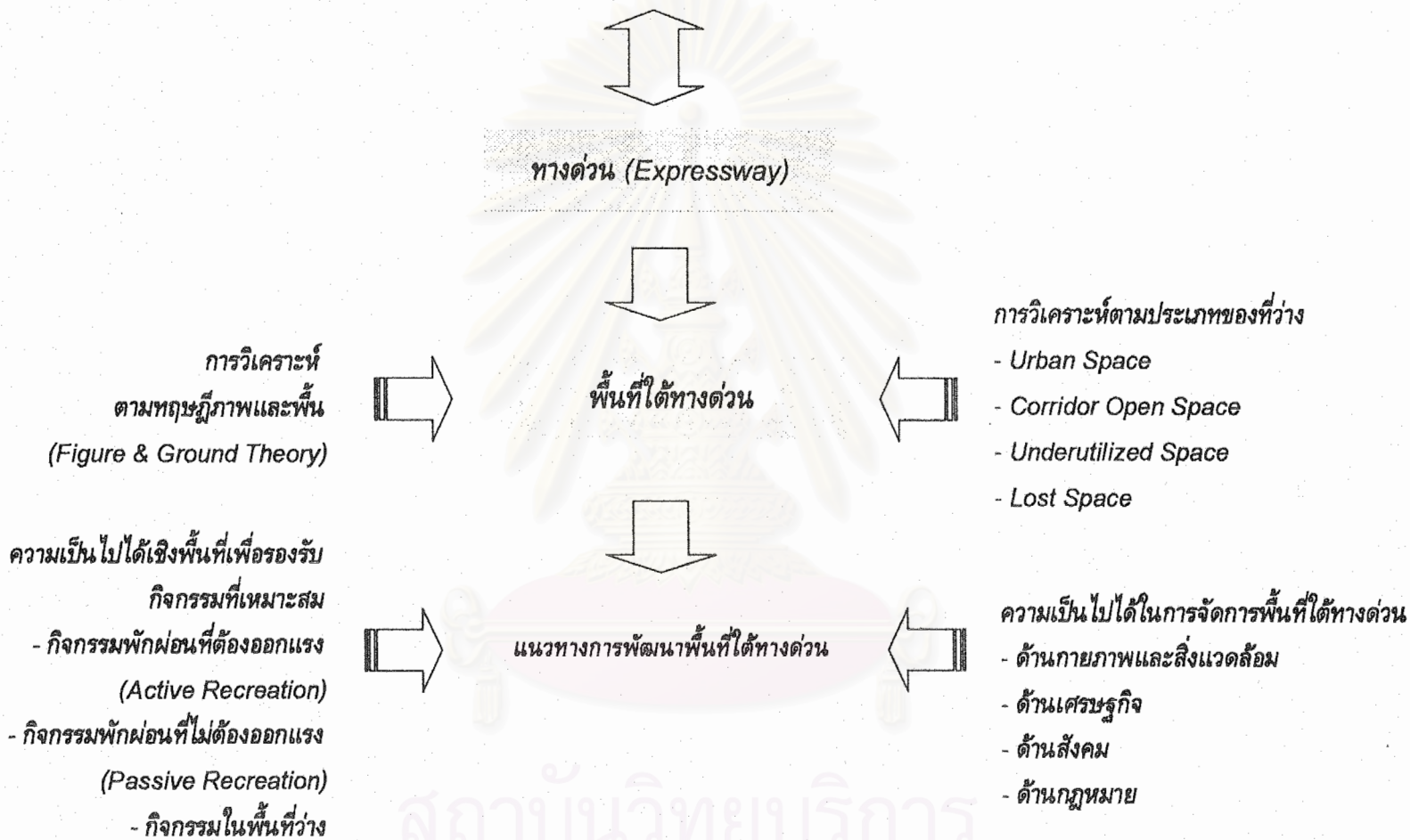
2.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา

เนื่องจากปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการกลายเป็นเมืองได้ก็คือ ความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ทำให้เมืองขยายตัวขึ้นเพราะการติดต่อที่สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของประชากร การใช้รถส่วนบุคคลมากกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดในระดับดิน รัฐจึงต้องพยายามหาวิธีแก้ไขด้วยการสร้างระบบทางด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับคนเดินทาง แต่สิ่งเหล่านี้กลับเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินของเมืองเช่น เกิดแหล่งงานใหม่ๆ ใจกลางเมือง ความเจริญกระจายออกไปตามแนวเส้นทางด่วน คนอยู่ในเมืองน้อยลง เกิดการกระจายตัวไปอยู่ตามชานเมืองรอบๆ ขณะเดียวกันการบริการความสะดวกให้กับคนเดินทางมีอยู่แค่บนทางด่วน แต่โครงสร้างทางด่วนเหล่านั้นกลับเวนคืนที่ดินของชาวบ้านเป็นร้อยหลังคาเรือน ทำให้เกิดพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นแนวยาวไปกับเส้นทางที่ทางด่วนพาดผ่าน

พื้นที่ใต้ทางด่วนเมื่อวิเคราะห์ตามประเภทของพื้นที่ว่าง กล่าวได้ว่า พื้นที่ใต้ทางด่วนจัดเป็นพื้นที่ว่างของเมืองประเภทหนึ่ง (urban space) เนื่องจากมีประโยชน์ใช้สอย และเป็นที่เว้นว่างสำหรับการสัญจร (corridor open space) ชนิดเขตทาง(right of way) บางส่วนก็เป็นพื้นที่ที่ถูกทะเลย หรือยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ (underutilized space) แต่มีศักยภาพในการปรับปรุงหรือพัฒนาขึ้นใหม่ และจัดเป็นลอสสเปซ (lost space) ประเภทหนึ่ง เมื่อวิเคราะห์ประกอบกับทฤษฎีภาพและพื้น (Figure & Ground Theory) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สามารถอธิบายถึงรูปแบบพื้นที่ว่างของเมือง ความแตกต่างของขนาดพื้นที่ว่าง จะทำให้เห็นการกระจายตัวของเนื้อเมือง เห็นความเป็นกลุ่ม ย่าน ของเมืองทั้งหมด พบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนก็เป็นพื้นที่ว่างที่ไม่สามารถอยู่อย่างโดดเดี่ยวได้ ต้องดูบริบทของเมืองโดยรอบประกอบด้วย

การวิเคราะห์ดังกล่าวจะนำไปสู่การศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ซึ่งต้องพิจารณาความเป็นไปได้ในด้านจัดการพื้นที่ อาทิเช่น ด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมวัฒนธรรม และด้านกฎหมาย ประกอบกับความเป็นไปได้ในการออกแบบพื้นที่เหล่านี้ เพื่อรองรับกิจกรรมที่เป็นสาธารณะของเมือง ทั้งกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ต้องออกแรง (passive recreation) และกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกแรงออกกำลัง (active recreation) ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นตามความเหมาะสมของพื้นที่ใต้ทางด่วนกับพื้นที่เมืองและชุมชนโดยรอบ

กระบวนการเป็นเมือง (Urbanization)



ภาพที่ 2.5-1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

บทที่ 3

ระบบทางด่วนและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา บทนี้จะกล่าวถึง ประวัติความเป็นมาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และลักษณะทั่วไปของทางด่วนรวมทั้ง นโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับเขตทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางด่วน

3.1 ประวัติความเป็นมา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3.1.1 การก่อตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เนื่องจากการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร โดยมีได้มีการควบคุมให้เป็นไปตามข้อกำหนดของการวางผังเมืองที่ดี จึงเกิดปัญหาสำคัญต่างๆ ขึ้นมาหลายประการ อาทิ การใช้ที่ดินไม่เหมาะสม บริการทางด้านสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ การขาดแคลนที่อยู่อาศัย และปัญหาร้ายแรงก็คือ ปัญหาการจราจรและการขนส่งติดขัดซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ซึ่งถ้าหากจะคำนวณออกมาเป็นตัวเงินแล้วก็ตกปีละนับพันล้านบาท ดังนั้นในปี พ.ศ.2509 รัฐบาลจึงได้ตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการพิจารณาสำรวจแก้ไขเหตุขัดข้องและวางแผนการจราจรทางบก” เพื่อแก้ไขปัญหานี้ และต่อมาในปี พ.ศ. 2512 คณะกรรมการชุดนี้ก็ได้เสนอความเห็นต่อรัฐบาล ขอให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติติดต่อขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการสำรวจศึกษาและวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ต่อมาใน พ.ศ.2513 กระทรวงการพัฒนาแห่งชาติดำเนินการเห็นว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรในพระนครและธนบุรีนั้น ควรจะดำเนินการก่อสร้างระบบถนนขึ้นใหม่อีกระบบหนึ่งโดยใช้เงินกู้ และได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง” ให้คณะกรรมการนี้ดำเนินการร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง โดยให้อำนาจหน้าที่อย่างเพียงพอแก่การดำเนินงาน และเห็นควรวางแผนขึ้นตรงต่อกระทรวงมหาดไทย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2513 เห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการเตรียมเก็บค่าผ่านทางขึ้น โดยให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าของเรื่อง และเมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2514 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง

ทางประกอบด้วยกรรมการรวม 16 นาย โดยมีนายถวิล สุนทรศารทูล เป็นประธานตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทางได้ประชุมปรึกษาในหลักการ และวางแผนการดำเนินงานจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง และได้แต่งตั้งอนุกรรมการขึ้น 2 คณะ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ.2514 คือคณะอนุกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายขององค์การเก็บค่าผ่านทาง และคณะกรรมการพิจารณาจัดรูปองค์การเก็บค่าผ่านทาง

กระทรวงมหาดไทยได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่รวม 4 นาย ไปศึกษาดูงานด้านกฎหมายและทางด้านการดำเนินงานขององค์การเก็บค่าผ่านทางที่ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาร่างกฎหมาย และพิจารณาการจัดรูปองค์การ คณะกรรมการพิจารณาจัดรูปองค์การเก็บค่าผ่านทาง ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติ “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ต่อคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งองค์การเก็บค่าผ่านทาง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและได้ส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป แต่เนื่องด้วยสมัยนั้นเป็นสมัยรัฐบาลคณะปฏิวัติ คณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ยกร่างแก้ไขจากรูปพระราชบัญญัติเดิมเป็นประกาศของคณะปฏิวัติ และได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 จัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น ให้ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ

หลังจากออกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 แล้วเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2516 กระทรวงมหาดไทยนำเสนอและได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้แต่งตั้งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรวม 11 นาย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการ ต่อมาได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีลงวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2516 แต่งตั้งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น ทำหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะกรรมการฯ ชุดแรกมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานกรรมการ ชุดปัจจุบันมีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นกรรมการ

3.1.2 โครงสร้างการบริหาร หน้าที่และความรับผิดชอบ : Authorities and Responsibilities

วิสัยทัศน์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มุ่งไปสู่การเป็นองค์การที่ให้บริการทางพิเศษ อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย บนรากฐานการบริหารและดำเนินงานอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ ตรวจสอบได้และมีศักยภาพแข่งขันเชิงธุรกิจได้ โดยคำนึงถึงความคุ้มทุนทางธุรกิจ ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและเอื้อประโยชน์ต่อสังคม

โครงสร้างการบริหารงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การจัดรูปแบบการบริหารงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ผู้ว่าการ ที่ปรึกษาพิเศษ และรองผู้ว่าการ 5 สายงาน กล่าวคือ รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา และรองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน และผู้ช่วยผู้ว่าการ นอกจากนี้ได้แบ่งส่วนงานออกเป็น 2 สำนัก 12 ฝ่าย 40 กอง 137 แผนก โดยในปัจจุบันมีพนักงานจำนวน 3,261 คน และลูกจ้างจำนวน 433 คน (ข้อมูลเดือนมิถุนายน 2546) (ภาพที่ 3.1.2-1)

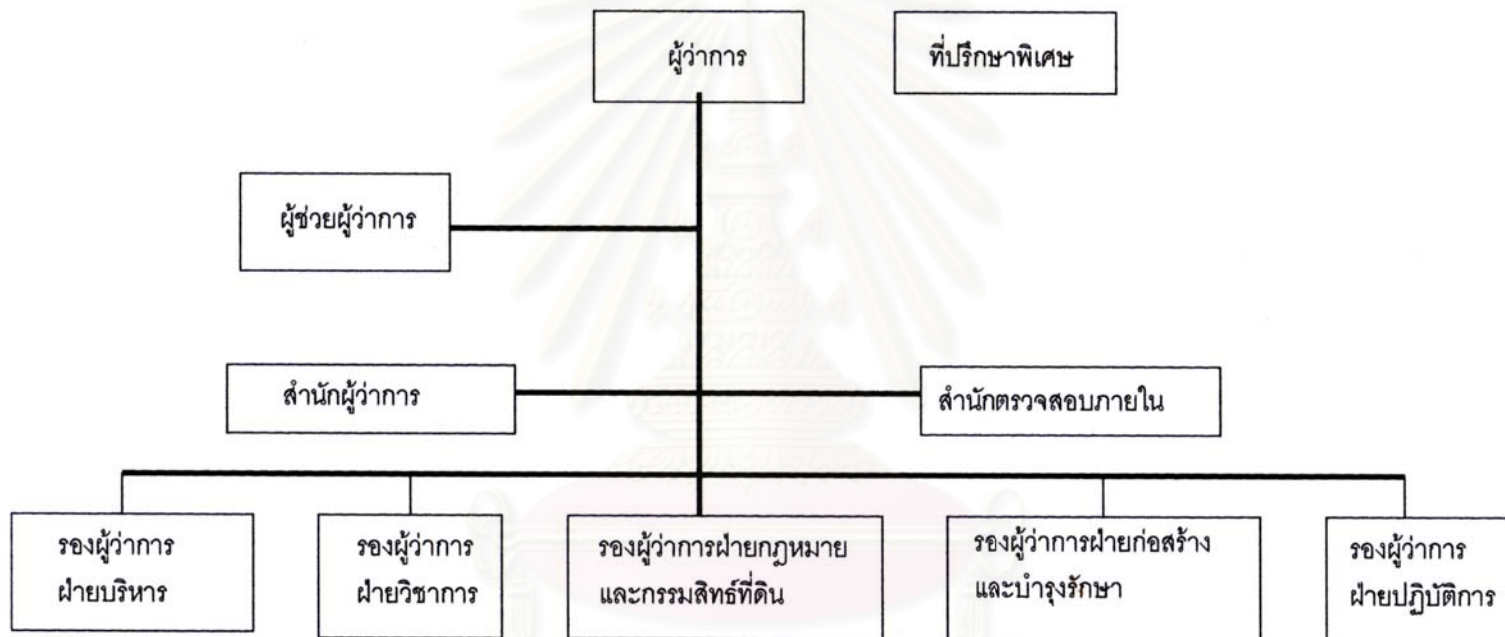
ผังองค์กรการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงการแบ่งงานในส่วนความรับผิดชอบของรองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน กล่าวคือ มีการแบ่งส่วนงานจากรองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน ออกเป็น 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน และฝ่ายกฎหมาย โดยฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินจะแยกออกเป็น 5 กอง ได้แก่ กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1 กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2 กองพัฒนาเขตทางและธุรกิจ กองรักษาเขตทาง 1 กองรักษาเขตทาง 2 ส่วนฝ่ายกฎหมาย แบ่งเป็น 2 กอง ได้แก่ กองคดี และกองนิติการ รายละเอียดแสดงดังภาพที่ 3.1.2-2

หน้าที่และความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

1. สร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใดๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่ง โดยรถรางเดี่ยวและรถใต้ดิน
3. ดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ

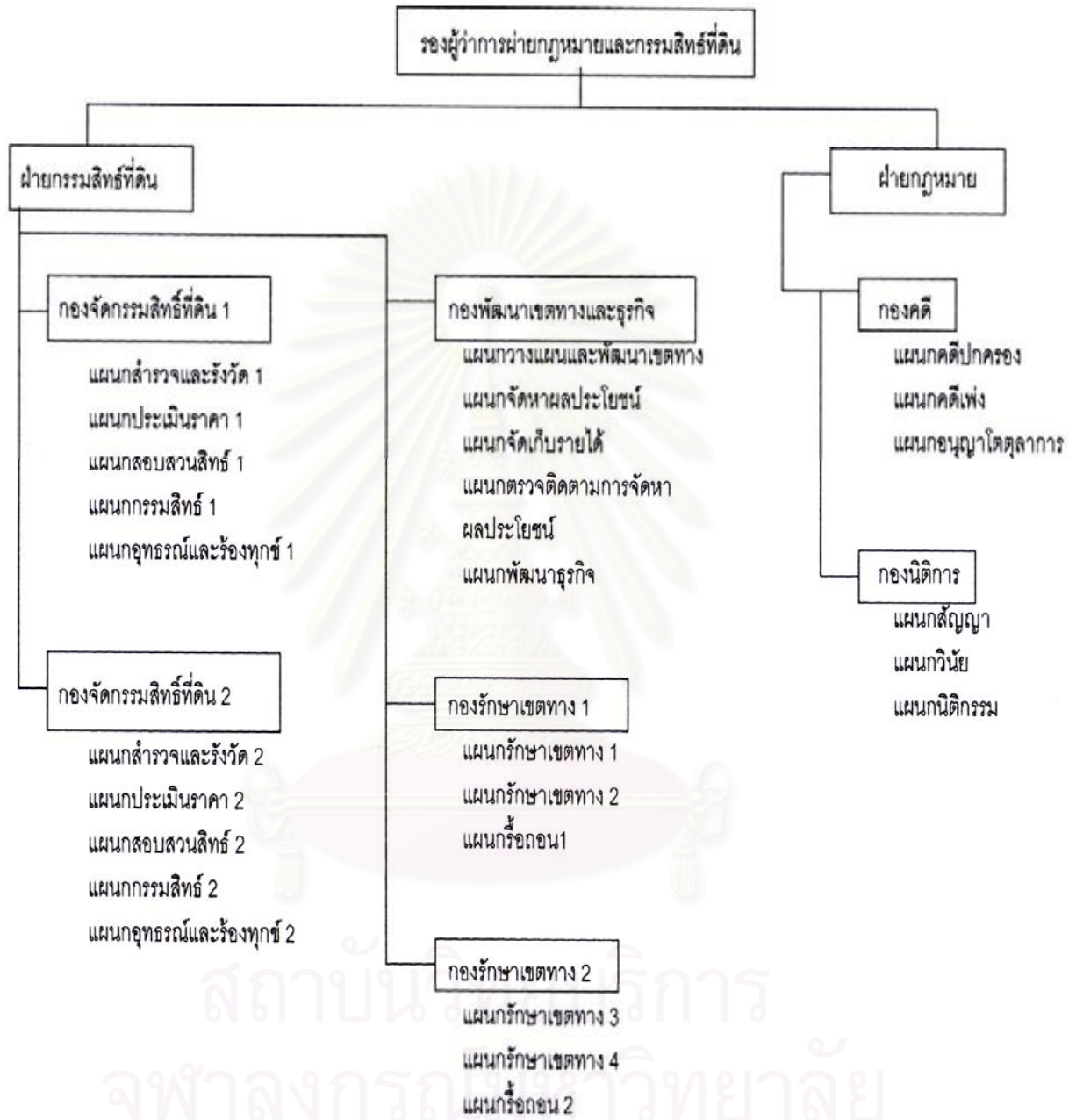
กล่าวโดยสรุป การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ก่อตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ให้ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงมหาดไทย โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชน ตลอดจนดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการจราจรและการขนส่ง ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และในปีพ.ศ.2545 รัฐบาลไทย กำหนดนโยบายการปฏิรูประบบราชการและได้ตราพระราชกฤษฎีกา จำนวน 2 ฉบับคือ

1. พระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ส่วนราชการ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 3.1.2-1 ผังองค์กรทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ภาพที่ 3.1.2-2 ฝั่งองค์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

2. พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกระทรวงมหาดไทย โอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไปอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม นับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2545

มีขอบเขตการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. เพื่อบริหารงานและควบคุมปฏิบัติงานให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2. เพื่อจัดสร้างทางหรือถนนที่จัดสร้างขึ้นใหม่ไม่ว่าระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน เหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ

3. เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษในทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดี่ยวหรือรถใต้ดิน สะพาน อุโมงค์ หรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้าที่จอดรถ เขตทางไหล่ทาง เรือกั้นน้ำ ท่อทางระบายน้ำ กำแพงกั้นดิน รั้วเขตหลักระยะ สัญญาณจราจร และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์ของงานการทางพิเศษฯ

4. เพื่อดำเนินการบำรุงรักษาทางพิเศษที่จัดสร้างขึ้น

5. เพื่อดำเนินการหรือคอยควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่ง โดยรถรางเดี่ยวและรถใต้ดิน

6. เพื่อดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับการทางพิเศษฯ

3.2 แผนแม่บทของระบบทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.2.1 โครงการในความรับผิดชอบ ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้กำหนดแผนแม่บทของระบบทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งระบบทางพิเศษระหว่างเมือง ประกอบด้วยโครงการต่างๆ ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

ทางพิเศษ ที่เปิดบริการแล้วมี 5 โครงการ ระยะทาง 171.2 กิโลเมตร คือ

1. **ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนชั้นที่1)** ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย

สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2524

สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2526

สายดาวคะนอง – ท่าเรือ 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี 2530

การปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น-ลง ทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพิ่มเติม 3 บริเวณเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ได้แก่

บริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตย เปิดให้บริการ 19 เมษายน 2539

บริเวณสุขุมวิท เปิดให้บริการ 7 พฤศจิกายน 2539

บริเวณถนนเพชรบุรี เปิดให้บริการ 15 กุมภาพันธ์ 2540

2. ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย
ส่วนเอ ส่วนบี สายหลัก ส่วนซี และส่วนดี ดังนี้

ส่วนเอ เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536

ส่วนบี สายหลักมีแนวเชื่อมต่อกับส่วนเอที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไทแล้วไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 6 ตุลาคม 2539

ส่วนซี เชื่อมกับทางพิเศษส่วนเอจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536

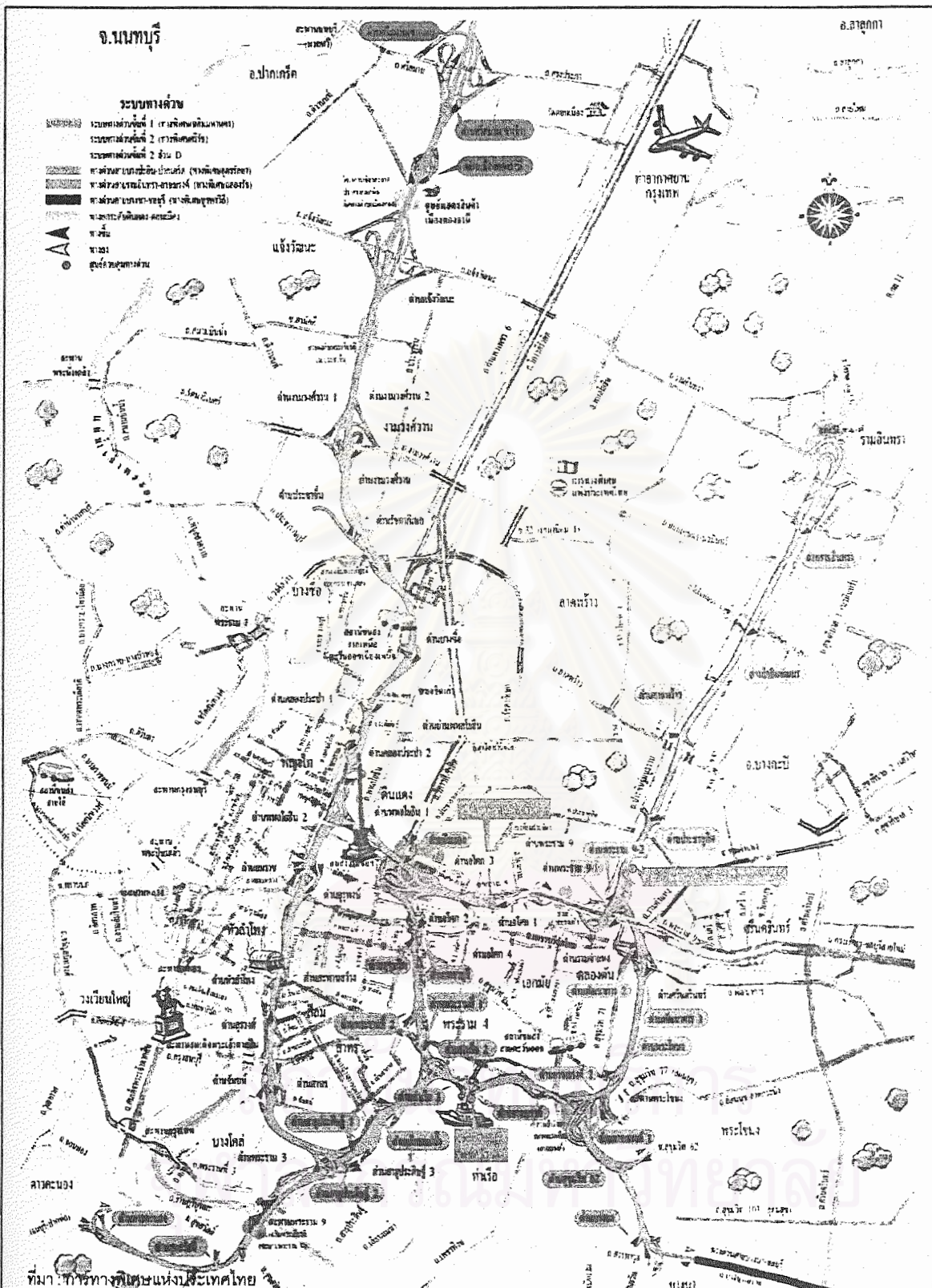
ส่วนดี เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.7 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 เมษายน 2543

3. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา – อารณรังค์)






มีจุดเริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ถึงอารณรังค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร โดยมีถนนประดิษฐ์มนูธรรมขนานขนานบจากรามอินทราไปถึงเอกมัย ทางพิเศษฉลองรัชได้เปิดบริการตลอดสาย เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

หมายเหตุ ทั้งสามเส้นทางดูแผนที่ 3.2.1-1 ประกอบ

สำนักงานบริษัทรถไฟฟ้า
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3.2.1-1 แสดงทางด่วนที่เปิดให้บริการ 3 เส้นทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนชั้นที่ 1)  ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2)  ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสวนรามอินทรา - อารยณรงค์) 	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร</p> <ul style="list-style-type: none">  ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  ไม่มีมาตราส่วน
---	---

4.ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา – ชลบุรี) (ภาพที่ 3.2.1-2)

เป็นทางด่วนระหว่างเมือง ระยะทาง 55 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา (กม. 2 + 500) ไปถึงบางปะกง (กม. 55 + 350) โดยก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตลอดสายเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2543

5.ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน – ปากเกร็ด) (ภาพที่ 3.2.1-3)

ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะ – บางไทย โดยระยะที่ 1 จากถนนแจ้งวัฒนะ – เชียงราก และต่อเชื่อมกับถนนทางเข้ามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 22 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 ธันวาคม 2541 และระยะที่ 2 จากเชียงราก – บางไทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 พฤศจิกายน 2542

3.2.2 โครงการในความรับผิดชอบ ทางพิเศษในอนาคต

โครงการทางพิเศษที่จะดำเนินการต่อไป ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 7 โครงการดังนี้

1.ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ระยะทาง 38.8 กิโลเมตร ประกอบด้วย

ทางด่วนสายเหนือ ระยะทาง 26.2 กิโลเมตร เริ่มต้นแนวสายที่นนทบุรี ถึงถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (ใกล้ถนนศรีนครินทร์ ซึ่งเป็นจุดบรรจบระหว่างทางพิเศษศรีรัช ส่วน D กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่) กำหนดแล้วเสร็จบางส่วนปี 2552 กทพ.ได้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากของทางด่วนสายเหนือตอน N2 ไปพร้อมกับการก่อสร้างถนนสายเกษตรศาสตร์-สุขุมวิท 1 ของกรมทางหลวง โดยเริ่มงานเมื่อ 9 กรกฎาคม 2539

ทางด่วนสายใต้ ระยะทาง 12.5 กิโลเมตร กทพ. จะดำเนินการก่อสร้างตอน S1 มีระยะ 4.7 กิโลเมตร เริ่มต้นแนวสายทางจากปลายทางพิเศษเฉลิมมหานครที่อาคารรงค์ สายทางเชื่อมทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครถึงบางนา กำหนดแล้วเสร็จปี 2549 หลังจากนั้นจะก่อสร้างตอน S2 จากบางนาถึงถนนหน้ากรมบริเวณที่บรรจบกับสุขุมวิท

2.ทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก ระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ไปทางเหนือจนถึงถนนวงแหวนรอบนอกที่ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี



ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545
 ภาพที่ 3.2.1-2 แสดงทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี)

3. **ทางด่วนสายศรีนครินทร์-บางนา-สมุทรปราการ** ระยะทาง 13.8 กิโลเมตร มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชส่วนดี ที่ถนนศรีนครินทร์และเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ

4. **ระบบทางด่วนขั้นที่ 4 สายสมุทรปราการ-สุขสวัสดิ์-พระราม 2** ระยะทาง 17.8 กิโลเมตร มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางด่วนสายศรีนครินทร์-บางนา-สมุทรปราการ ที่ถนนสุขุมวิท และเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 5 สายพระราม 2-เพชรเกษม-นนทบุรี ที่บริเวณพระราม 2

5. **ระบบทางด่วนขั้นที่ 5 สายพระราม 2-เพชรเกษม-นนทบุรี** ระยะทาง 23.8 กิโลเมตร มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ที่นนทบุรีและเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ที่ถนนพระราม 2

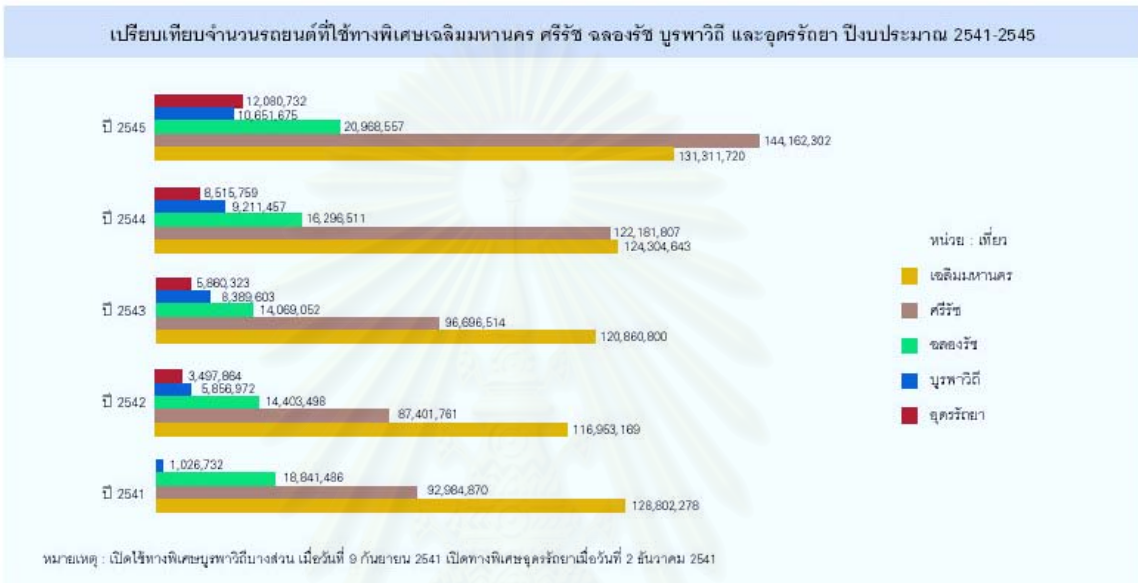
6. **ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก** เป็นทางด่วนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ที่บางซื่อ แนวสายทางมุ่งไปทางทิศตะวันตก โดยใช้เขตทางรถไฟ จากบางซื่อ-สะพานพระราม 6 -ถึงชั้น-นครปฐม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 และไปเชื่อมต่อกับทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และสิ้นสุดโครงการที่ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก

7. **ทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง** เป็นทางด่วนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 4.47 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) บริเวณถนนจันทร์ จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับถนนเหนือ-ใต้ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ข้ามถนนราษฎร์บูรณะ ข้ามถนนสุขสวัสดิ์ มาบรรจบกับถนนพระรามที่ 2 (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 35) บริเวณดาวคะนอง

อนึ่ง เมื่อก่อสร้างโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จะทำให้เกิดโครงข่ายทางพิเศษ มีลักษณะเป็นวงแหวนที่ 2 มีระยะทาง 81.6 กิโลเมตร ทางพิเศษแนวรัศมีให้รถเข้าออกเมืองได้อย่างสะดวก ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบัน(2546) ทางพิเศษได้เปิดบริการไปแล้ว ระยะทางรวม 171.2 กิโลเมตรนั้น ได้ก่อให้เกิดโครงข่ายทางพิเศษฯ วงแหวนในเมืองระหว่างทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ประกอบกับมีทางพิเศษฉลองรัช รองรับการจราจรในแนวเหนือใต้ ทางพิเศษอุดรรัถยารองรับการ

จราจรด้านทิศเหนือ และทางพิเศษบูรพาวิถีรองรับการจราจรด้านตะวันออกของกทม.ด้วย จึงทำให้การไหลเวียนของการจราจรบนทางพิเศษ และถนนพื้นราบของกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑลมีความคล่องตัวยิ่งขึ้น ขณะนี้มีปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชเฉลี่ยวันละประมาณ 750,000 เที่ยว ทางพิเศษฉลองรัช เฉลี่ยวันละประมาณ 55,000 เที่ยว ทางพิเศษอุดรรัถยา เฉลี่ยวันละประมาณ 30,000 เที่ยว และทางพิเศษบูรพาวิถีเฉลี่ยวันละประมาณ 25,000 เที่ยว (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545)



ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545

ภาพที่ 3.2.1-4 เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี และอุดรรัถยา ปีงบประมาณ 2541-2545



ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2545

ภาพที่ 3.2.1-5 แสดงจำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี และอุดรรัถยา จำแนกตามประเภทของรถ ประจำปีงบประมาณ 2545

3.3 โครงการระบบทางด่วน

ความมุ่งหมายของระบบทางด่วน คือ มุ่งที่จะระบาย “ยานยนต์” ซึ่งหมายถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถขนส่งสินค้าให้ไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น โดยการก่อสร้างทางด่วนขึ้นมาอีกระบบหนึ่ง ระบบทางด่วนนี้อาจมีเส้นทางอยู่บนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นดินทั้งนี้แล้วแต่ความเหมาะสมของภูมิประเทศ เศรษฐกิจ วิศวกรรม ระบบทางด่วนนอกจากจะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้ใช้เส้นทางแล้ว ผู้ใช้ยานยนต์เส้นทางอื่น ๆ ก็จะได้รับประโยชน์ทางอ้อม คือ เมื่อปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนมากขึ้นทำให้ปริมาณรถที่อยู่บนเส้นทางปกติลดลง การจราจรก็จะคล่องตัวขึ้นเพราะผู้ใช้ทางด่วนไม่มีความจำเป็นที่จะเดินทางในเส้นทางปกติ และเมื่อมีความเร่งรีบกว่าปกติก็อาจใช้ทางด่วนได้

3.3.1 ระบบทางด่วน(Expressway System)

ระบบทางด่วน (Expressway System) หมายถึง มีการเชื่อมทางด่วนหลายสายเข้าด้วยกันเป็นระบบ เพื่อให้มีประโยชน์ในการใช้สอยร่วมกันซึ่งการทำเช่นนี้สามารถอำนวยความสะดวกแก่รถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณกว่าประโยชน์จากทางด่วนเฉพาะสายใดสายหนึ่ง

3.3.1.1 แบบของทางด่วน ด้วยลักษณะของทางด่วนมีลักษณะคล้ายกับทางหลวงพิเศษ (super highway) คือ เป็นทางหลวงที่ก่อสร้างเพื่อให้ยานยนต์วิ่งได้ด้วยความเร็วสูง โดยไม่ยอมให้มีการสร้างทางสายอื่นตัดผ่าน (fully controlled access highway) แต่จะสายจะมีจุดขึ้นลง หรือเข้าออกได้ตามความจำเป็น สำหรับทางด่วนที่กทพ. จะจัดสร้างนั้น ในขั้นแรกนี้จะแบ่งช่องจราจรออกเป็น 4 ช่อง และแบ่งโครงสร้างออกเป็น 3 แบบคือ

1.แบบก่อสร้างระดับพื้นดิน เหมือนกับทางหลวงธรรมดา แต่มีผิวจราจรที่เรียบสม่ำเสมอ และไม่มีอะไรมาขึ้นหรือเชื่อมต่อ แบบนี้ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด

2. แบบก่อสร้างเหนือพื้นดิน แบ่งเป็น

- แบบคร่อมถนน ตัวโครงสร้างส่วนบนคร่อมถนนเดิมทำให้ไม่กีดขวางทางจราจร มักใช้ในตอนที่ถนนแคบ

- แบบมีเสาดังตามเกาะกลางถนน ใช้เมื่อถนนเดิมมีความกว้างเพียงพอ

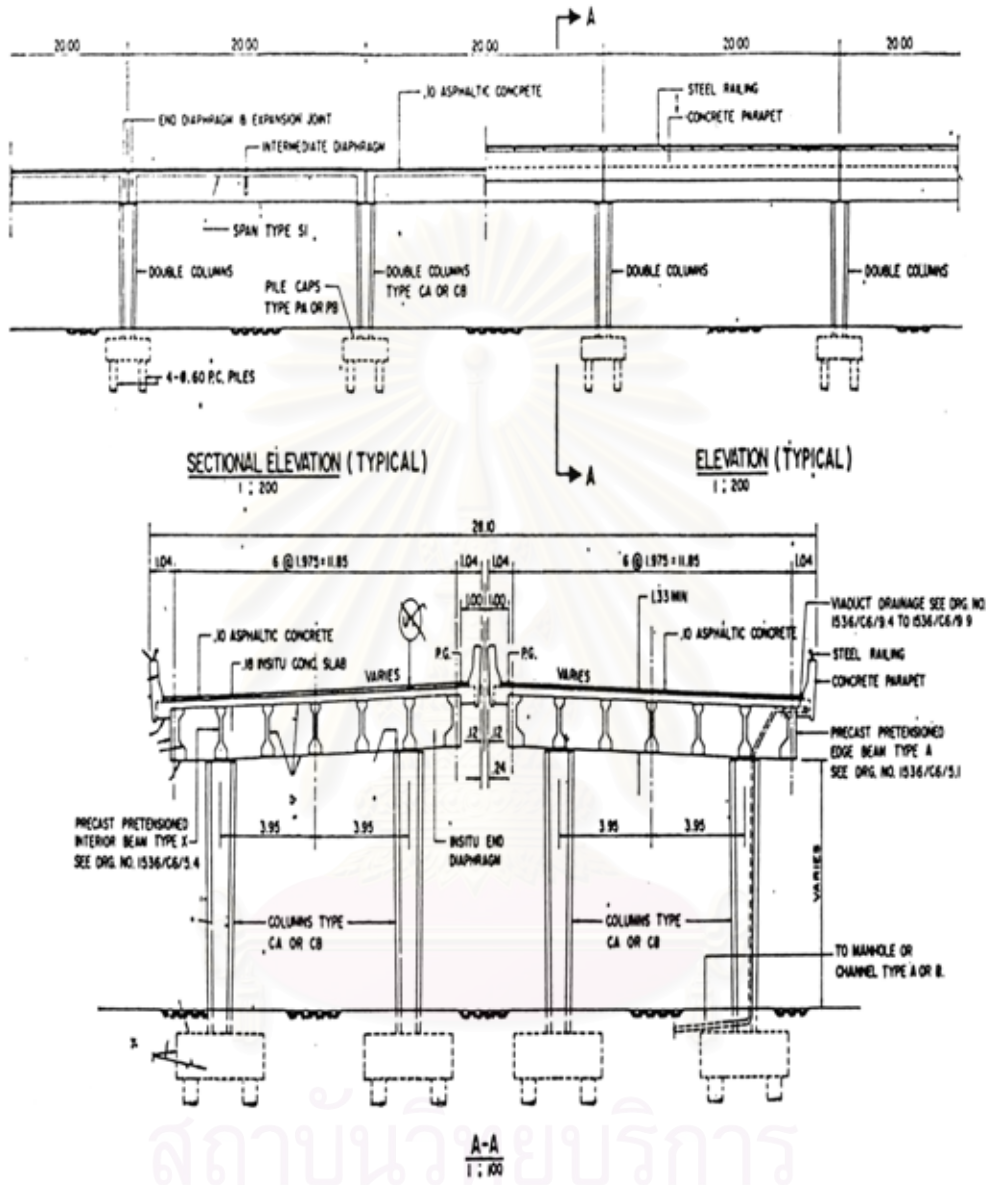
3. แบบก่อสร้างใต้ดิน ตัวถนนนั้นจะสร้างเป็นอุโมงค์ลึกลงไปใต้ผิวดิน มักจะใช้เวลาที่วิธีที่ 1-2 ไม่ได้ เพราะเสียค่าใช้จ่ายสูง สำหรับทางด่วนนี้จะใช้แบบ 2 เป็นหลัก และบางตอนจะใช้แบบ 1,3 บ้าง

3.3.1.2 มาตรฐานของทางด่วนด้านแนวทาง

1. ความเร็วของรถที่ใช้ออกแบบทางด่วนนี้ คือ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. ความเร็วของรถที่ใช้ออกแบบทางแยกต่างระดับ คือ 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. ความลาดเอียงของผิวถนนในทางโค้งไม่เกิน 7%
4. ความลาดชันของทางด่วนในกรณีปกติไม่เกิน 4% และกรณีใดๆก็ตามจะต้องไม่เกิน 6%
5. ความลาดชันของทางเข้าออกทางด่วนไม่เกิน 5%
6. ความสูงของช่องลอดใต้ทางด่วนต้องไม่ต่ำกว่า 5 เมตร เมื่อทางด่วนข้ามถนนเดิม 5.40 เมตร เมื่อข้ามทางรถไฟ และ 3.50 เมตร เมื่อข้ามคลองที่มีการสัญจรทางน้ำ
7. ทางด่วนเป็นชนิดทางวิ่งสองทิศทางแยกออกจากกันแต่ละทิศทางจะแบ่งออกเป็น 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกสำหรับทางยกระดับ กว้าง 2.00 เมตร และสำหรับทางระดับพื้นดินกว้าง 2.50 เมตร
8. ทางเข้าออกทางด่วนเป็นขนาด 2 ช่องจราจร และมีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.00 เมตร

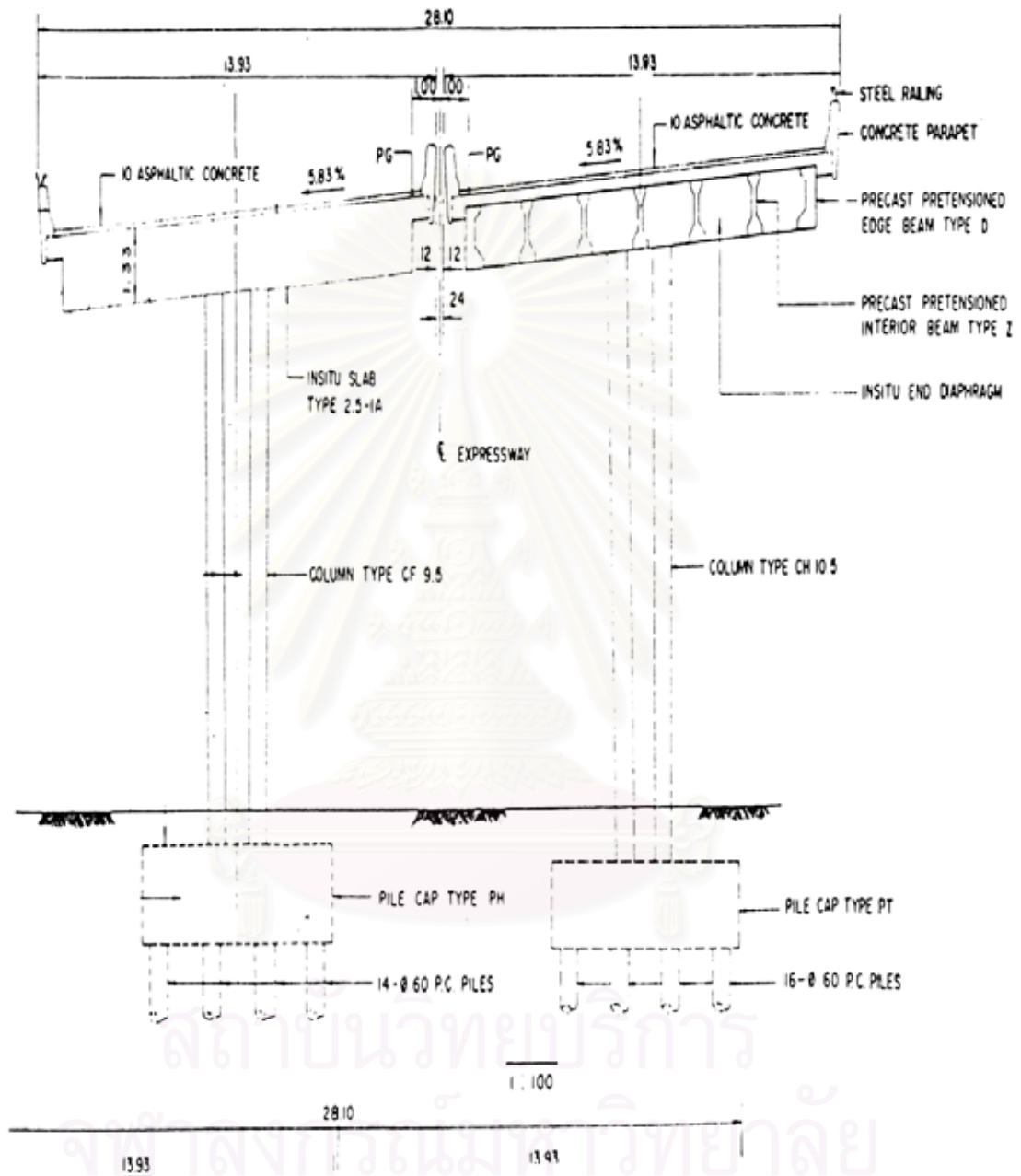
3.3.1.3 มาตรฐานของทางด่วนด้านโครงสร้าง

โครงสร้างของทางด่วนยกระดับ ได้ออกแบบให้รับน้ำหนักรถตามมาตรฐานของ AASHO (ประเทศสหรัฐอเมริกา) ขนาด HS 20-44 ซึ่งเป็นรถเทลเลอร์ มีน้ำหนักลงเพลาลัง 16 ตัน การออกแบบโครงสร้างได้เลือกใช้แบบที่ประหยัดทั้งเวลาและค่าก่อสร้าง ซึ่งได้ออกแบบโดยใช้คานคอนกรีตอัดแรงรูปตัว I ช่วงยาว 20 เมตร เป็นคานมาตรฐานสำหรับโครงสร้างทางด่วนยกระดับ สำหรับทางด่วนบางตอนที่ต้องการความกว้างช่วงเสา ยาวกว่า 20 เมตร ก็จะใช้วิธีหล่อต่อม่อยื่นออกมารับคานคอนกรีตอัดแรงดังกล่าว ซึ่งทำให้สามารถขยายความกว้างระหว่างช่วงเสาออกไปได้ถึง 42 เมตร ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ที่บริเวณย่านรถไฟมักกะสัน ลักษณะของโครงสร้างได้พยายามคำนึงถึงความสวยงามในการออกแบบไว้ด้วย เช่น ออกแบบให้ท้องสะพานมีระดับเดียวกันทั้งคาน คอนกรีตอัดแรงรับพื้นสะพานและคานยึดหัวเสา จึงทำให้มองดูท้องสะพานสวยงามเรียบขึ้น หรือได้ออกแบบให้ทางด่วนมีเสาน้อยที่สุด ซึ่งตลอดความกว้างของทางด่วนจะมีเสาอย่างมากเพียง 4 ต้น หรืออาจเหลือเพียง 2 ต้นในบางแห่งทำให้มองดูได้สะพานแล้วเสาก็ไม่เกะกะ ดังแสดงลักษณะโครงสร้างไว้ในภาพที่ 3.3.1.3-1 และภาพที่ 3.3.1.3-2 ราวสะพานได้ใช้เป็นแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก ซึ่งนอกจากจะประหยัดค่าก่อสร้างและการบำรุงรักษาว่าแบบเหล็กหรืออลูมิเนียมแล้ว ยังช่วยเป็นกำแพงลดเสียงของการจราจรบนทางด่วนได้อีกด้วย



สถานวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 3.3.1.3-1 ลักษณะโครงสร้างทางด่วน

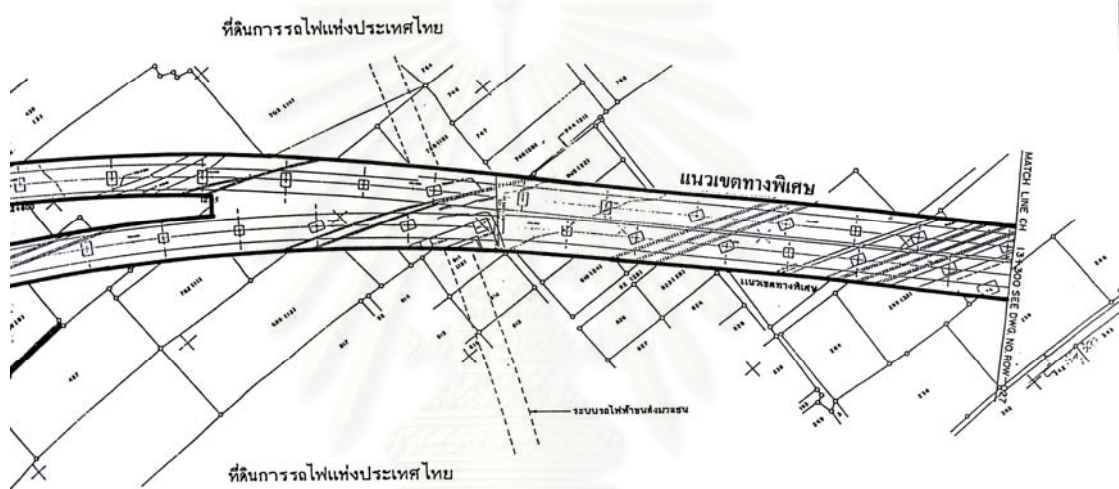


ภาพที่ 3.3.1.3-2 ลักษณะโครงสร้างทางด่วน(2)

3.3.1.4 แนวเขตทาง

เขตทาง(Right Of Way) หมายถึง พื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเมือง ใช้สำหรับการก่อสร้างวางระบบสาธารณูปโภค เช่น ทำถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน วางท่อน้ำ วางสายไฟ สายโทรศัพท์ และสาธารณูปโภคสาธารณูปการอื่นๆ ของเมือง

ซึ่งการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างที่พักอาศัยต้องมีใบอนุญาตเขตทาง เพื่อการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม เช่น ท่อสาธารณูปโภคหลักของเมือง ที่ดับเพลิง มาตรฐานน้ำ ทางเดิน เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากแนวเขตทางเป็นสมบัติของเมือง ไม่สามารถล้อมรั้วและนำมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวได้



ภาพที่ 3.3.1.4-1 แสดงตัวอย่างแนวเขตทางพิเศษของทางด่วน



ภาพที่ 3.3.1.4-2 แนวเขตทางพิเศษของทางด่วน ชั้นที่ 1 (ท่าเรือ-ดินแดง) ให้เช่าติดตั้งป้ายโฆษณาและทางรถจักรยาน อินทรา-อาจนรงค์ ที่ใช้ประโยชน์เป็นทางรถจักรยานและทางเดินบริเวณเพลินจิต



ภาพที่ 3.3.1.4-3 แนวเขตทางพิเศษของทางด่วนสายราม

3.3.2 โครงการทางด่วนชั้นที่หนึ่ง(ทางพิเศษเฉลิมมหานคร)

เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากรและการเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร นำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนนำความสูญเสียทางเศรษฐกิจมาสู่ประเทศชาติปีละหลายร้อยล้านบาท รัฐบาลจึงได้คิดหาวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหাজราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและเพื่อให้การจราจรภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกันได้สะดวก และเตรียมการเพื่อรับปัญหาการจราจรในอนาคต โดยการสนับสนุนให้มีโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1 โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการของโครงการเริ่มต้นปี 2518 สิ้นสุดปี 2529 แนวเส้นทาง กทพ.ได้กำหนดแนวเส้นทางระบบทางด่วนชั้นที่ 1 โดยดัดแปลงจากแนวเส้นทางตามที่อยู่ชาวชาญชาวยอร์มันได้เสนอไว้ที่จะเชื่อมถนนสายประธานทั้ง 3 สายเข้าด้วยกัน

ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย มีความยาวทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ได้แก่

- 1) สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร
- 2) สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร
- 3) สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร

สายดินแดง-ท่าเรือ

เขตทางสายนี้ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยและการท่าเรือแห่งประเทศไทย ส่วนที่จะต้องเวนคืนก็เป็นบริเวณที่มีบ้านพักอาศัยไม่หนาแน่นนัก ทางสายนี้ส่วนใหญ่จะเป็นทางเหนือระดับพื้นดิน เริ่มจากบริเวณทางแยกถนนสายดินแดง-ดอนเมือง บริเวณดินแดงยกระดับผ่านโรงงานรถไฟมักกะสัน และวิ่งขนานไปตามทางรถไฟสายแม่น้ำทางทิศตะวันตก(ซึ่งถูกเวนคืนไปแล้วเมื่อครั้งสร้างทางรถไฟ) ข้ามถนนเพชรบุรีตัดใหม่โดยมีทางขึ้นลงเชื่อมโยงกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่เฉพาะทางด้านใต้ และวิ่งข้ามถนนสุขุมวิท มีทางขึ้นลงเชื่อมโยงกับถนนสุขุมวิท เฉพาะทางทิศด้านเหนือ จากนั้นทางด่วนจะลดระดับลงมาเป็นที่ระดับพื้นดิน จนถึงบริเวณบ่อนไก่และจะยกระดับอีกครั้งเพื่อข้ามถนนพระรามที่ 4 ซึ่งมีทางเข้าออกเชื่อมโยงกับถนนพระรามสี่เฉพาะทางด้านใต้ และวิ่งไปตามถนนเชื้อเพลิงและแยกออกเป็นสองทางคือแยกไปบรรจบกับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือที่บริเวณถนนเกษมราษฎร์ ซึ่งจะมีทางเข้าออกเชื่อมโยงกับถนนเกษมราษฎร์ทางทิศเหนือ ส่วนอีกทางหนึ่งจะแยกไปบรรจบกับทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ที่บริเวณถนนนางลิ้นจี่ และมีทางขึ้นลงเชื่อมโยงกับถนนนางลิ้นจี่และถนนเลียบบแม่น้ำทางด้านเหนือ

เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางสายแรกที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้เริ่มดำเนินการได้แล้ว ดังนั้น นกทพ.จึงได้เสนอแผนที่แนวเส้นทางไปยังกระทรวงมหาดไทย เพื่อจะได้ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินในเขต 3 ท้องที่ คือ เขตพญาไท เขตพระโขนง และยานนาวา ซึ่งทางกระทรวงมหาดไทยได้พิจารณาเห็นชอบและได้ออกเป็นพระราชกฤษฎีกาต่อไป ซึ่งการออกพระราชกฤษฎีกาในกรณีเช่นนี้ถือว่าเป็นการจำเป็นรีบด่วน และเมื่อสำรวจในแนวรายละเอียดแล้วจะได้ออกเป็นพระราชบัญญัติเวนคืนต่อไป ในกรณีที่ไม่ต้องเวนคืนอาจออกเป็นพระราชกฤษฎีกาได้ แต่ต้องจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้มีสิทธิในที่ดินนั้น และแนวเส้นทางนี้ตามโครงการจะพยายามวางในระดับพื้นดินให้มาก เพื่อประหยัดเงินค่าก่อสร้าง

สายดาวคะนอง-ท่าเรือ

แนวเส้นทางสายนี้เริ่มต้นจากถนนธนบุรี-ปากท่อ ตรงบริเวณใกล้กับดาวคะนอง ตัดวงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตรงข้างบริเวณที่ว่าการอำเภอราษฎร์บูรณะ ตัดข้ามถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ ตรงมาจนถึงการทำเรือฯ แนวถนนนี้จะทับกับแนวถนนรัชดาภิเษกของกรุงเทพมหานคร บริเวณสาธุประดิษฐ์ ถึงถนนนางลิ้นจี่รวมระยะทางยาวตลอดสายประมาณ 11.5 กิโลเมตร และตามแนวเส้นทางนี้จำเป็นต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นสะพานหนึ่งซึ่งก็คือ สะพานพระราม9 ในปัจจุบัน

สายบางนา-ท่าเรือ

แนวถนนนี้เริ่มจากบริเวณทางแยกถนนบางนา-ตราด สิ้นสุดที่ถนนบางนา ตัดขนานคู่ไปกับถนนสุขุมวิท แล้วไปร่วมทับทางรถไฟสายปากน้ำเก่าตรงไปยังการทำเรือฯตามแนวถนนนี้จะต้องตัดผ่านที่ดินของเอกชนเป็นจำนวนมาก จึงต้องมีการเวนคืนที่ดินเกือบตลอดสาย กำหนดว่าจะเป็นการเวนคืนระดับพื้นดินรวมเป็นระยะทางประมาณ 8.0 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางทั้งสามสายยาวประมาณ 25.4 กิโลเมตร โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 นี้เป็นแบบ 4 ช่องทางจราจรและมีจุดขึ้นลง (interchange) ตามจุดต่างๆที่แยกเป็นทางแยกร่วมประมาณ 9-16 จุด บางตอนจะทับกับแนวถนนเดิม บางตอนจะเป็นทางยกระดับ(elevated) บางตอนจะเป็นถนนที่ควบคู่ไปกับทางรถไฟ เมื่อสร้างเสร็จแล้วจะเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางซึ่งจะเป็นรายได้หลักในการดำเนินงานของหน่วยงานนี้ เพื่อเชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินสายดินแดง-ดอนเมือง สายธนบุรี-ปากท่อ และสายบางนา-ตราด เข้าด้วยกัน ยวดยานต่างๆ สามารถใช้ทางด่วนทั้ง 3สาย ติดต่อกันไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกและภาคใต้ได้โดยตรงและรวดเร็ว ปลอดภัยไม่ต้องเข้ามาแออัดอยู่ในเมืองประโยชน์ของระบบทางด่วน

นี้จะสามารถช่วยผ่อนคลายการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี โดยสามารถลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งอยู่ในกรุงเทพฯ ได้ 2 ประการ คือ

ก.ลดปริมาณรถยนต์บรรทุกและรถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณกรุงเทพฯ ที่ต้องการติดต่อระหว่างภาคเหนือ อีสาน กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภาคใต้โดยตรง ออกไปจากบริเวณถนนทั่วไปในกทม. โดยจะขึ้นไปใช้ทางด่วนแทน

ข.ลดจำนวนรถยนต์ในบริเวณถนนที่ใกล้เคียงกับทางด่วน กล่าวคือ เมื่อผู้ขับรถยนต์ต้องการจะเดินทางออกไปนอกเมืองจะหันมาใช้ระบบทางด่วน แทนที่จะใช้ถนนเดิมโดยทั่วไปเนื่องจากใช้เวลาสั้นกว่าและรถยนต์ไม่ติดขัด และในทำนองกลับกันเมื่อรถยนต์นอกเมืองต้องการเข้าไปในบริเวณกรุงเทพฯ ก็จะใช้ทางด่วนเช่นกัน

ดังนั้นทางด่วนขั้นที่ 1 จึงมีพื้นที่ให้บริการในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน โดยมีเส้นทางฝั่งตะวันออกต่อกับถนนบางนา-ตราด ฝั่งตะวันตกต่อกับถนนพระราม 2 และทิศเหนือต่อกับถนนวิภาวดีรังสิต โดยมีจุดประสงค์ในการระบายการจราจรในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและช่วยให้รถยนต์ที่ต้องการเดินทางผ่านเมืองนั้นไม่ให้เข้าไปในใจกลางเมือง ซึ่งจะทำให้การจราจรในเมืองไม่ติดขัดมาก นอกจากนี้ระบบทางด่วนนี้จะช่วยให้การขนส่งสินค้าเข้าออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ มีความคล่องตัวมากขึ้น โดยที่รถบรรทุกสินค้าสามารถที่จะเข้าถึงบริเวณท่าเรือได้โดยสะดวกตลอดเวลาทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือและภาคต่างๆ ของประเทศเพิ่มปริมาณมากขึ้น โดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ทางด่วนนี้จะมีส่วนส่งเสริมเศรษฐกิจของรัฐ เป็นอย่างมาก

ผลประโยชน์ที่จะเกิดต่อสังคม

การทางพิเศษได้ทำการศึกษแล้วเห็นว่าโครงการนี้จะเป็นประโยชน์ต่อสังคมเป็นอย่างดีโดยให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ มูลค่าแก่การลงทุนของประเทศเป็นเงินประมาณ 600 ล้านบาทในปีแรก และผลประโยชน์จะเพิ่มขึ้นทุกๆปี เพราะมีจำนวนรถยนต์เพิ่มปริมาณขึ้น ในปี พ.ศ.2533 ได้ประมาณการว่าระบบทางด่วนจะสามารถประหยัดเศรษฐกิจของประเทศลงได้ประมาณ 840 ล้านบาท ถ้าหากมีการก่อสร้างระบบถนนในกทม. ให้มีความคล่องตัวพอสมควร

3.3.3 โครงการทางด่วนขั้นที่สอง(ทางพิเศษศรีรัช)

สำหรับการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 นี้มีขึ้นในปี พ.ศ.2531 โดยเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อแก้ปัญหา

การจราจรในกรุงเทพฯ ตามนโยบายของรัฐบาลสมัยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี โดยมีเหตุผลในการก่อสร้างคือ ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สามารถรองรับการจราจรได้เพียง 2-3 ทางเท่านั้น และไม่มีทางเข้าสู่พื้นที่อื่นของกรุงเทพฯได้อีก ประกอบกับปัญหาความยุ่งยากในการเวนคืน เขตทางในเมืองและกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์อย่างรวดเร็ว ในขณะที่เส้นทางการจราจรมีอัตราการขยายตัวต่ำมาก ความสามารถในการขยายถนนระดับดินในเขตเมืองก็นับได้ว่ามาถึงจุดที่ไม่อาจขยายเขตทางออกไปได้อีก โดยได้อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ลงนามในสัญญาแต่งตั้งให้บริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด เป็นผู้ลงทุนออกแบบดำเนินการก่อสร้าง และบริหารงานโครงการทางด่วนขั้นที่สอง เป็นระยะเวลา 30 ปี เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2531

โครงการทางด่วนขั้นที่สอง มีระยะทางยาวประมาณ 40 กม. ประกอบด้วยเส้นทาง 2 สาย คือ สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์

สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ (สายเหนือ-ใต้)

เริ่มจากจุดเชื่อมต่อกับทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ที่บริเวณบางโคล่ขึ้นไปทางเหนือตัดข้ามถนนจันทน์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา และถนนพระรามที่ 4 ถนนพระรามที่ 1 แล้วเลียบไปตามถนนพระรามที่ 6 เลียบคลองประปาไปจนถึงย่านคลังสินค้าพหลโยธิน ตัดถนนประชาชื่นใกล้ถนนรัชดาภิเษก ข้ามถนนงามวงศ์วานไปสิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ มีความยาวประมาณ 25 กม.

สายพญาไท-ศรีนครินทร์ (สายตะวันออก)

เริ่มจากจุดเชื่อมต่อกับสายเหนือ-ใต้ที่บริเวณโรงกรองน้ำสามเสนเลียบตามคลองสามเสน ไปยังทิศตะวันออก ตัดผ่านถนนพหลโยธินใกล้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิแล้วไปต่อเชื่อมกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ดินแดง-ท่าเรือ) บริเวณบึงมักกะสันตัดถนนรัชดาภิเษกซ้อนทับไปตามถนนตัดใหม่ของกรมทางหลวง และสิ้นสุดที่ถนนศรีนครินทร์ ความยาวประมาณ 13 กิโลเมตร

ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ส่วนเอ เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร

2. ส่วนบี เชื่อมต่อกับส่วนเอ เริ่มจากจุดเชื่อมต่อกับบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านถนนศรีอยุธยา สิ้นสุดแนวสายที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร และยังประกอบด้วยถนนรวมและกระจายจราจร (Collector/Distributor Road : C/D Road) ที่จะ

ดำเนินการก่อสร้างจากอุรุพงษ์ ไปถึงถนนราชดำริ โดยมีแนวสายทางช่วงต้นคร่อมคลองมหานาค ระยะทาง 2 กิโลเมตร รวมระยะทาง 11.4 กิโลเมตร

3. ส่วนซี เชื่อมต่อกับส่วนเอ บริเวณถนนรัชดาภิเษกผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือ สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นทางพิเศษเขตนอกเมือง ระยะทาง 8 กิโลเมตร

4. ส่วนดี เชื่อมต่อกับส่วนเอ บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณ ถนนศรีนครินทร์ เป็นทางพิเศษเขตนอกเมือง ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร

กทพ. ได้เปิดให้บริการทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ และส่วนซี เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 และ เปิดให้บริการ ส่วนบี สายหลักเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

สำหรับถนนรวมและกระจายการจราจร (Collector/Distributor Road : C/D Road) ยังอยู่ในขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ส่วนดี แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง คือ

- ส่วนที่ 1 บริเวณด้านอโศก-คลองแสนแสบ ใกล้ถนนรามคำแหง ระยะทาง

3.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2541

- ส่วนที่ 2 บริเวณคลองแสนแสบ-ทางต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543

เป็นที่คาดว่าโครงการทางพิเศษระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะช่วยต่อเติมส่วนที่จำเป็นของโครงข่ายทางด่วนของมหานคร และแจกจ่ายการจราจรเพื่อหลีกเลี่ยงความคับคั่งการจราจร ซึ่งอาจจะไปเกิดขึ้นในถนนรัชมีหรือถนนวงรอบ ผลจากการศึกษาโครงการนี้โดยคณะผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่น (JICA) ได้ตกลงเลือกทางพิเศษระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่ประกอบด้วยเส้นทางเหนือ-ใต้ และเส้นทางตะวันออก เมื่อก่อสร้างเป็นโครงข่ายสมบูรณ์แล้ว คาดว่าจะลดปริมาณการจราจรบนถนนรัชมีในพื้นที่ชุมชนส่วนกลางเมือง (Central Urbanized Area) โดยเฉพาะถนนพหลโยธินตอนใต้ ถนนเพชรบุรี สุขุมวิท และพระรามที่ 4 ด้านตะวันตก (โครงการก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ, 2520: 87) ซึ่งถนนเหล่านี้มีการจราจรที่คับคั่งอยู่แล้ว และเป็นถนนรัชมีสายหลักในแต่ละทิศทาง ดังนั้นการลดปริมาณการจราจรบนถนนเหล่านี้ด้วยการโครงการทางพิเศษระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ชุมชนส่วนกลางเมือง สรุปได้ว่าปริมาณการจราจรบนถนนทั่วไปในใจกลางเมืองและบริเวณรอบๆ จะลดลงราว 14 % โดยการทำให้มีทางด่วนขั้นที่ 2 ที่สมบูรณ์ และโดยเฉพาะถนนที่ขนานไปตามแนวทางของทางด่วนนี้ ปริมาณการจราจรจะลดลงประมาณ 20% (Japan International Cooperation agency, 1983: 1.1-1.2) ผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมของโครงการนี้ โดยการศึกษาของ JICA ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งอาจสรุปได้ว่า โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เมื่อประกอบกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 จะมีลักษณะเป็นรูปวงแหวนชั้นในรอบ

พื้นที่ศูนย์กลางเมืองและมีเส้นทางรัศมี 2 สาย พุ่งออกไปทางด้านเหนือและด้านตะวันออก จะเพิ่มพูนประโยชน์ใช้สอยของระบบโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร ทำให้การเคลื่อนไหวการคมนาคมขนส่งคล่องตัว และมีความสามารถในการเข้าถึงได้มากขึ้น อันจะเป็นการลดค่าความสิ้นเปลืองในการจราจร ซึ่งการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้จะช่วยให้เกิดศักยภาพในการใช้ที่ดินเพิ่มพูนขึ้น แม้การเจริญเติบโตของชุมชนใหม่ และจะช่วยลดความหนาแน่นที่มีอยู่มากเกินไปของชุมชนเดิม สำหรับจุดที่คาดว่าจะเกิดเป็นชุมชนใหม่ ได้แก่ นนทบุรี หนองจุก เป็นต้น เพราะในการศึกษาของ JICA นี้ได้มีเงื่อนไขในการพัฒนาเมืองเป็นแบบหลายศูนย์กลาง (Poly Centric)

3.3.4 ทางพิเศษฉลองรัช

ทางพิเศษฉลองรัช หรือ ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 18.7 กม. เริ่มจากถนนรามอินทราบริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 แล้วเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการเลียบแนวคลองตันข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนง ไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา-ท่าเรือ ที่บริเวณอาจณรงค์(ปลายซอยสุขุมวิท 50) มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลางเมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร สำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้าหรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

ระยะที่ 1 รามอินทรา-ถนนพระราม 9 ระยะทาง 11.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการแล้วดังนี้

- ช่วงรามอินทรา-ลาดพร้าว ระยะทาง 8.2 กิโลเมตร วันที่ 16 มิถุนายน 2539
- ช่วงลาดพร้าว-ถนนพระราม 9 ระยะทาง 3.7 กิโลเมตร วันที่ 22 สิงหาคม 2539

ระยะที่ 2 ถนนพระราม 9-อาจณรงค์ ระยะทาง 6.8 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

ทางแยกต่างระดับพระราม 9 ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อต่อเชื่อมทางพิเศษฉลองรัชกับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ที่บริเวณถนนพระราม 9 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2543

นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างถนนคู่ขนานระดับดินของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีเขตติดต่อกับทางพิเศษฉลองรัชก่อสร้างเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มต้นที่ถนนรามอินทราวิ่งคู่ขนานไปกับ

ทางพิเศษฉลองรัชจนถึงถนนพระราม 9 แล้วมุ่งตรงไปทางทิศใต้ ข้ามทางรถไฟสายตะวันออกและถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และสิ้นสุดแนวสายทางที่ปลายซอยเอกมัย รวมระยะทาง 13.1 กิโลเมตร

โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดนโยบายการนำทางพิเศษเฉลิมมหานคร เข้าสู่มาตรฐานสากล ISO 9002 เพื่อให้งานบริการด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษสายนี้เป็นไปตามมาตรฐานการจัดการระบบบริหารงานคุณภาพด้านการบริการ และนำทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่มาตรฐานสากล ISO14001 เพื่อให้ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษสายนี้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยทางพิเศษเฉลิมมหานครได้รับการรับรองระบบฯ จากบริษัท TUV Rheinland Thailand Ltd. และทางพิเศษฉลองรัชได้รับการรับรองระบบฯ จากสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย

3.4 การดำเนินงานของกทพ. ในด้านการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษ

เนื่องจากการก่อสร้างทางด่วนล้วนมีทั้งผลกระทบทางด้านดีและด้านลบ ยกตัวอย่างเช่น

ผลกระทบในด้านดี คือ ช่วยบรรเทาการจราจรที่แออัดคับคั่งซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักของโครงการ นอกจากช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดแล้ว ยังจะทำให้ที่อยู่อาศัยที่เป็นสลัมมีโอกาสได้รับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้กลายเป็นชุมชนที่ดีขึ้นได้ อันเป็นการแก้ไขผลเสียหลายต่อหลายประการ ที่เกิดจากสลัมนั้นด้วย

ผลกระทบในด้านลบ คือ การโยกย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรในบริเวณโครงการ การกีดขวางเส้นทางคมนาคมหรือการตัดขาดเส้นทางส่วนใดส่วนหนึ่งออกจากถนน ปัญหาเรื่องเสียงรบกวน นอกจากนั้นแล้วยังมีปัญหาเกี่ยวกับทัศนียภาพ ความสิ้นสะอาด อากาศเสียและความไม่สอดคล้องกันระหว่างโครงการดังกล่าวกับโครงการพัฒนาอื่นๆ เป็นต้น

ดังนั้นการดำเนินงานดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตทางพิเศษ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกทพ. นั้น กทพ. ได้วางแผนเพื่อควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้ทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน กล่าวคือ ในขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังเปิดดำเนินโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการ

กทพ. ได้มีการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ ตั้งแต่ในขั้นตอนของการวางแผนโครงการ เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงินการลงทุน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ได้จัดให้มีรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment, EIA) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการ โดยเปรียบเทียบกับสถานะที่ไม่มีโครงการ และกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการและภายหลังเปิดดำเนินโครงการ ซึ่งโครงการที่เปิดให้บริการแล้วของกทพ. ได้ผ่านความเห็นชอบเรียบร้อยแล้วทุกโครงการ

ช่วงระหว่างการก่อสร้าง

กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้าง ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)ของโครงการ และปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเกี่ยวกับแนวทางขั้นต่ำในการลดผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน รวมทั้งปฏิบัติตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย โดยใช้ระเบียบข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการบรรทุกและขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างอีกด้วย

ช่วงภายหลังเปิดดำเนินโครงการ

ภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการแล้ว กทพ. ได้จัดมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามแนวสายทางของทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง โดยว่าจ้างที่ปรึกษาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ ทั้งนี้หากผลการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีค่าเกินกว่ามาตรฐาน กทพ. จะได้กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพิ่มเติม เพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อนของผู้ใช้บริการและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป

โดยเมื่อแยกรายละเอียดออกเป็นแต่ละเส้นทาง พบว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีมาตรการลดผลกระทบอันเกิดจากโครงการทางด่วนต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

3.4.1 มาตรการการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

สำหรับการดำเนินงานในการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 นั้น การทางพิเศษ ได้ว่าจ้างจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยให้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การใช้ที่ดิน ระดับเสียง คุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน และสภาพภูมิทัศน์ ผลการศึกษาสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมด้านกายภาพ ในกรณีที่มีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและชุมชนกล่าวคือมีผลกระทบต่อระดับเสียง คุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบของทางด่วนที่มีต่อส่วนประกอบสิ่งแวดล้อมยังไม่ถึงระดับที่เป็นอันตรายแต่อย่างใด สำหรับแนวทางในการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้น ทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้เสนอแนะให้การทางพิเศษมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งระหว่างการก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการ ได้แก่ ให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่อ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น บริเวณที่อยู่ใกล้โรงเรียน โรงพยาบาล และวัด เป็นต้น ให้มีการปลูกต้นไม้บริเวณทางด่วน เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และทัศนียภาพ และให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ภายหลังเปิดดำเนินการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

3.4.2 มาตรการการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

สำหรับการดำเนินงานในการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้นการทางพิเศษได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้ คือ

1. การควบคุมคุณภาพน้ำในคลองประปา

เนื่องจากโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มีพื้นที่โครงการบางส่วนประมาณ 3 กิโลเมตร ครอบคลุมคลองประปา ดังนั้นการทางพิเศษจึงได้มีมาตรการป้องกันมิให้มีการปนเปื้อนของสารตะกั่วตกลงในคลองประปา โดยสร้างกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร จากขอบกำแพงกันตกของทางด่วนตลอดระยะทาง 3 กิโลเมตร ที่ครอบคลุมคลองประปา ซึ่งนอกจากจะช่วยลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนลง 7-8 เดซิเบล(เอ) แล้ว ยังช่วยป้องกันมิให้มีฝุ่นหรือสารตะกั่วปนเปื้อนลงในคลองประปาอีกด้วย

2. การควบคุมคุณภาพอากาศบริเวณใกล้เคียงโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระหว่างการก่อสร้าง และติดตามผลหลังเปิดดำเนินโครงการแล้ว เช่น มีการปลูกต้นไม้และทำสวนหย่อม

3. การควบคุมระดับเสียงรบกวน

การทางพิเศษฯ ได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 2 เมตร จากขอบทางด่วนในบริเวณที่อ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมไปแล้วรวมทั้งสิ้น 5 แห่ง ได้แก่ ที่บริเวณโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ใกล้โรงพยาบาลเลิดสิน โรงเรียนดวงแข บริเวณริมคลองประปาถนนพระรามที่ 6 บริเวณที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริเวณใกล้โรงเรียนชาญวิทยพิทยา เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และมีการดำเนินการติดตามตรวจวัดระดับเสียง ซึ่งหากพบว่าผลการตรวจวัดมีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน 70 เดซิเบล(เอ) การทางพิเศษฯ จะรีบดำเนินการแก้ไขทันที



ภาพที่ 3.4.2-1 แสดงตัวอย่างลักษณะกำแพงกันเสียงบนทางด่วน

4. การควบคุมผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน

การทางพิเศษฯ ได้มีการดำเนินงานควบคุมผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โดยกำหนดให้มีมาตรการลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โดยการรักษาและซ่อมแซมผิวทางให้มีความราบเรียบเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน ความคุมความเร็วของรถ และควบคุมน้ำหนักที่ใช้บริการบนทางด่วน ในอัตราที่กฎหมายกำหนด

5. การป้องกันการแก้ไขผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

เนื่องจากแนวโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ต้องพาดผ่านบริเวณที่อยู่อาศัยและการพาณิชย์กรรม ทำให้ประชาชนต้องโยกย้ายที่อยู่อาศัยเนื่องจากการก่อสร้าง ดังนั้นการทางพิเศษฯ จึงได้กำหนดให้มีการชดเชยผลเสียหายอันเกิดจากการเวนคืนในอัตราที่เป็นธรรม มีการเตรียมการด้านที่อยู่อาศัยในโครงการจัดที่อยู่ใหม่ เช่น ประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่สำหรับแก้ไขปัญหาผู้เดือดร้อนจากการเวนคืน

3.4.3 มาตรการการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์

การทางพิเศษฯ ดำเนินโครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ โดยมีการดำเนินงานในการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นไปตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการ และมีการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และประชาชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

1. การควบคุมผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ

การทางพิเศษฯ ได้กำหนดให้มีมาตรการลดผลกระทบในระหว่างการก่อสร้าง โดยการควบคุมมิให้มีเศษวัสดุจากรถบรรทุกตกหล่นหรือฟุ้งกระจายในขณะขนส่ง และให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีฝุ่นละอองเพื่อลดการฟุ้งกระจาย รวมทั้งมีการปลูกต้นไม้และจัดทำสวนหย่อมบริเวณที่ใกล้ชุมชนที่พักอาศัย เพื่อป้องกันผลกระทบด้านทัศนียภาพอีกด้วย

2. การควบคุมผลกระทบด้านเสียงรบกวน

การทางพิเศษฯ ได้ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงบนทางด่วนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่อ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 5 แห่ง เพื่อป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงรบกวน ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านพรประดิษฐ์วิลล่า โรงเรียนแสงหิรัญ มูลินนิธิเพื่อศูนย์กลางอิสลาม ศิริเพ็ชรพาร์ทเมนต์

3. การควบคุมผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน

การทางพิเศษฯ ได้ป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โดยการหลีกเลี่ยงแนวทางที่ลาดชันมาก ออกแบบโครงสร้างของสะพานและท่อลอดโดยใช้เกณฑ์การออกแบบที่ให้

ผลการสิ้นสะท้อนน้อยที่สุด การออกแบบทางให้มีรอยต่อที่น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็นและใช้การออกแบบพิเศษ โดยมีฐานรับแรงทางเพื่อลดความสิ้นสะท้อนเนื่องจากสภาพการจราจร

4. การควบคุมผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

การทางพิเศษฯ ได้มีมาตรการที่สำคัญในการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนและผลกระทบทางด้านสังคมแก่ผู้ถูกเวนคืน ที่สำคัญโดยการจ่ายค่าชดเชย และประสานงานกับการเคหะแห่งชาติเพื่อจัดเตรียมที่อยู่อาศัยให้แก่ชุมชนที่ถูกเวนคืน

นอกจากนี้ กทพ. ยังได้นำทางพิเศษฉลองรัชสู่มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมเป็นเส้นทางสายแรกโดยคณะกรรมการ กทพ. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 3/2542 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2542 ให้ กทพ. นำทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงาน ในการควบคุมและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ กทพ. อีกด้วย และ กทพ. ได้เชิญสถาบันที่ให้รับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ซึ่งได้แก่ สถาบันสิ่งแวดล้อมไทยมาติดตามระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ของทางพิเศษฉลองรัช ในวันที่ 17-18 กุมภาพันธ์ 2543 ณ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช และได้มีมติอนุมัติการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 แก่ กทพ. ภายใต้ขอบเขต The operation of Chalong Rat Expressway (Ramindra-At Narong Expressway) including the operation and activities of Control Center Building 3 (CCB3) at Rama IX ตามใบรับรองเลขที่ TEI-CB/003/00 ตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2543 และจะสิ้นสุดในวันที่ 7 มีนาคม 2546 นอกจากนี้ สถาบันสิ่งแวดล้อมไทยจะต้องมาตรวจติดตาม (Surveillance) เพื่อรับรองระบบเป็นระยะๆ ทุก 6 เดือน ซึ่งสถาบันสิ่งแวดล้อมไทยได้ตรวจติดตามเพื่อรับรองระบบไปแล้ว รวม 5 ครั้ง และ กทพ. ได้มีนโยบายการขยายระยะเวลาการรับรองระบบ จึงได้พิจารณาให้ สวท. เข้าตรวจติดตามเพื่อการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมทางพิเศษฉลองรัชต่อไป

ความหมายของมาตรฐาน ISO 14001

ISO ย่อมาจาก International Organization for Standardization ชื่อภาษาไทยว่า องค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน ก่อตั้งครั้งแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2489 ในประเทศสวีเดนแลนด์ มีการนำเข้ามาในประเทศไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2539 โดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) สำหรับ ISO 14001 เป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมีหลายอนุกรม แต่

อนุกรมหนึ่งที่น่านำมาใช้ในประเทศไทยขณะนี้คือ ISO 14001 ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เป็นสากล ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 แล้วรวมทั้งสิ้น 122 หน่วยงาน นับได้ว่าเป็นประเทศที่มีหน่วยงานได้รับใบรับรองมากที่สุด ในเอเชียอาคเนย์

ประโยชน์จากการได้รับมาตรฐาน ISO 14001

1. ช่วยลดต้นทุนระยะยาว เนื่องจากของเสียในระบบลดลงและมีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากองค์การบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะนำไปสู่การลดภาระค่าใช้จ่าย เนื่องจากมีการจัดการทรัพยากรและจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ
2. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กร เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน รวมทั้งมีการป้องกันในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น
3. สร้างโอกาสและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางการค้า
4. สร้างความน่าเชื่อถือต่อสถาบันและการประกันภัยเนื่องจากระบบป้องกันและควบคุมความเสี่ยง และอันตรายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
5. สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับหน่วยงานควบคุมของรัฐ เนื่องจากปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และข้อกำหนดต่างๆ
6. ป้องกันการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผลให้ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตามแก้ไขปัญหา

ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้ทางด่วน สามารถให้ความร่วมมือกับการทางพิเศษฯ ได้ดังนี้

1. ไม่บุกรุกเข้าไปใช้พื้นที่ใต้ทางด่วน โดยไม่ได้รับอนุญาต
2. ไม่ทิ้งขยะมูลฝอยในเขตทาง
3. ไม่เปิดประกาศ โปสเตอร์ หรือพนสี ระบายสีอื่นใดบนเสาตอม่อทางด่วน

ผู้เช่าและผู้ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วน สามารถให้ความร่วมมือกับการทางพิเศษฯ ได้ดังนี้

1. ไม่ใช้พื้นที่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา
2. ดูแลเรื่องการทิ้งขยะให้เป็นที่เป็นทาง
3. ไม่ใช้เสียงรบกวนประชาชนรอบข้าง
4. ปรับปรุงพื้นที่ให้เกิดความสะอาดและสวยงามอยู่ตลอดเวลา

(อริยา, 2545: 45) กล่าวถึงงานวิจัยและการศึกษาเบื้องต้นของสถาบันวิจัยสภาพแวดล้อม พ.ศ.2540 ได้แสดงข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่ได้โครงสร้างยกระดับของทางด่วนไว้ดังนี้

เสียง จากการรุ่มพื้นที่ศึกษา 3 ตัวอย่าง ไม่มีข้อแตกต่างของระดับความดังเสียงระหว่างวันธรรมดาและวันหยุด ค่าเฉลี่ยของเสียงอยู่ในระดับ 61.95-73.57 เดซิเบล ซึ่งใกล้เคียงกับค่ามาตรฐานสำหรับชุมชน ประมาณ 70 เดซิเบล

ความสั่นสะเทือน มีค่าเฉลี่ยอยู่ประมาณ 0.06-1.40 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งอยู่ในระดับที่ไม่สร้างความรำคาญให้กับคน (ระดับที่ยอมรับได้ < 2.5 มิลลิเมตรต่อวินาที) ไม่ส่งผลในการทำลายสถาปัตยกรรมต่างๆ (ระดับที่ยอมรับได้ < 5 มิลลิเมตรต่อวินาที) และโบราณสถานเก่าแก่ (ระดับที่ยอมรับได้ < 2 มิลลิเมตรต่อวินาที)

อากาศ คุณภาพของอากาศใต้ทางด่วนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานซึ่งมีระดับของคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ใน 1 ชั่วโมง ต่ำกว่า 9 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (ค่ามาตรฐาน 34.29 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใน 1 ชั่วโมง เท่ากับ 0.021-0.188 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (ค่ามาตรฐาน 0.32 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (HC) เท่ากับ 0.77-2.40 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ในส่วนของการจัดหาผลประโยชน์ตามพื้นที่ในแนวเขตทาง เนื่องจากภายหลังการดำเนินการก่อสร้างทางด่วนที่แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว การทางพิเศษมีพื้นที่ว่างใต้ทางด่วนจำนวนมากซึ่งเหมาะที่จะนำไปพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้ การทางพิเศษจึงได้เปิดให้ประชาชนผู้สนใจทั่วไปเช่าเพื่อประกอบกิจการต่างๆ ตามความเหมาะสมของพื้นที่นั้นๆ ทั้งนี้ นอกจากจะเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ถูกผลกระทบทางเศรษฐกิจ สามารถประกอบอาชีพสำรองได้แล้ว ยังสามารถป้องกันการบุกรุกเข้าไปทำเป็นที่พักอาศัยของคนจรจัด หรือที่ทิ้งขยะและสิ่งสกปรกต่างๆ ก่อให้เกิดมลภาวะต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง อีกทั้งยังทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่งดงาม และเป็นที่ยังงัดของพวกมิจฉาชีพอีกด้วย โดยที่ผ่านมการทางพิเศษได้จัดให้เช่าไปแล้วหลายแห่ง ได้แก่ บริเวณใต้ทางด่วนถนนสุขุมวิท คลองเตย ถนนพระราม 4 และบริเวณด้านคลองประปา 2 (ฝั่งกระทรวงการคลัง) นอกจากนี้การทางพิเศษได้มอบพื้นที่ใต้ทางด่วนให้แก่กรุงเทพมหานครและบริษัทเอกชน เพื่อจัดทำสวนหย่อมตลอดจนลานเอนกประสงค์ เพื่อประโยชน์ของผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง ให้สามารถใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และออกกำลังกาย บริเวณทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ และบริเวณมักกะสัน เป็นต้น

3.5 นโยบายในการพัฒนาพื้นที่และจัดหาผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษ

ภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ และจัดหาผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีแนวทางการใช้พื้นที่เพื่อ

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชน สิ่งแวดล้อม และสาธารณประโยชน์
2. จัดหาผลประโยชน์ในพื้นที่เขตทางพิเศษเพื่อก่อให้เกิดรายได้
3. ป้องกันปัญหาผู้บุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ
4. ป้องกันโครงสร้างทางด่วนและรักษาสภาพแวดล้อมในเขตทางให้อยู่ในสภาพที่ดี

ตารางที่ 3.5-1 พื้นที่ในเขตทางพิเศษที่สามารถจัดประโยชน์ได้ 5 สายทาง

ทางพิเศษ	พื้นที่ที่กทพ.ดูแลรักษา ประมาณ (ตารางวา)	พื้นที่ที่มอบให้เป็น สาธารณประโยชน์ ประมาณ (ตารางวา)	พื้นที่ที่ให้เอกชนเช่า เป็นการชั่วคราว (ตารางวา)	คงเหลือ (ตารางวา)
เฉลิมมหานคร	86,955	46,926	15,069	24,960
ศรีรัช(A,B,C)	155,441	28,653	28,092	98,696
ฉลองรัช	200,321	50,883	15,302	134,136
อุดรรัถยา	9,325	1,600	577	7,148
บูรพาวิถี		พื้นที่ของกรมทางหลวง		
รวม	452,042	128,062	59,040	264,940

ที่มา: บันทึกข้อความ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2546

จากตารางที่ 3.5-1 จะเห็นได้ว่า กทพ.มีพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่สามารถจัดประโยชน์ได้ 5 สายทาง รวม 452,042 ตารางวา โดยทางพิเศษฉลองรัชมีพื้นที่ในเขตทางมากที่สุด 200,321 ตารางวา รองลงมาคือ ศรีรัช (155,441 ตารางวา) เฉลิมมหานคร (86,955 ตารางวา) และอุดรรัถยา (9,325 ตารางวา) ตามลำดับ โดยให้สาธารณชนใช้เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตชุมชนและสิ่งแวดล้อม รวม 5 เส้นทาง 128,062 ตารางวา และให้เช่าเป็นการชั่วคราวเพื่อจัดหาผลประโยชน์เป็นรายได้ กทพ. รวม 5 เส้นทาง ประมาณ 59,040 ตารางวา และเหลือพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการจัดหาผลประโยชน์ ประมาณ 264,940 ตารางวาที่สามารถนำมาปรับปรุงและพัฒนาได้

พื้นที่คงเหลือประมาณ 264,940 ตารางวา มีพื้นที่บางส่วนที่ขาดศักยภาพในการพัฒนาธุรกิจ เนื่องจากถูกจำกัดด้วยปัจจัยสภาพทำเลที่ตั้ง ปัจจัยในแง่กฎหมาย ปัจจัยสาธารณูปโภค

ต่างๆ ประกอบด้วยพื้นที่ในเขตทางพิเศษศรีรัชมีข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิในการจัดหาผลประโยชน์ระหว่าง บีซีซีแอล กับ กทพ. ซึ่งอนุญาตโดย วินิจฉัยแล้วเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2543 ให้กทพ.เป็นผู้มีสิทธิในการเข้าพัฒนาพื้นที่ จึงทำให้การจัดหาผลประโยชน์ที่ผ่านมาดำเนินการได้ไม่เต็มรูปแบบ

ซึ่งการทางพิเศษฯได้เริ่มงานด้านพัฒนาพื้นที่และจัดหาผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษ โดยมีนโยบาย 4 ข้อ ดังนี้

3.5.1 พัฒนาพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิตชุมชนและสิ่งแวดล้อม โดยจัดทำเป็นโครงการสอดคล้องแนวพระราชเสาวนีย์ โครงการสวนป่ารักษาสิ่งแวดล้อมบริเวณซอยสุขุมวิท 50 โครงการปลูกพันธุ์ไม้มงคลพระราชทาน 76 จังหวัด และมอบให้กรุงเทพมหานครเพื่อปรับปรุงเป็นพื้นที่สวนหย่อม ลานกีฬา สวนสาธารณะ รวมทั้งการปลูกต้นไม้ ทำเป็นถนนเส้นทางลาด รางระบายน้ำ ฯลฯ

3.5.2 จัดหาผลประโยชน์ในพื้นที่เขตทางพิเศษเพื่อเกิดรายได้ ดังจะเห็นได้ว่าสามารถทำรายได้ในปี 2543 ได้ 58.07 ล้านบาท และปี 2544 คาดว่าจะได้ 80.00 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการจัดผลประโยชน์กับผู้เช่ารายย่อย ทำสัญญาปีต่อปี และ 3 ปี โดยคิดค่าเช่าตามราคาประเมินที่ดินปัจจุบัน $\times 0.231\%$ = อัตราค่าเช่าต่อตารางวาต่อเดือน (ตามหลักเกณฑ์ของ กทพ.)

3.5.3 ป้องกันปัญหาผู้บุกรุกพื้นที่เขตทางพิเศษ เนื่องจากการเปิดให้ประชาชนเช่าใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษจะเป็นการป้องกันผู้บุกรุกเข้ามาใช้พื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งผู้บุกรุกเหล่านี้จะทำให้พื้นที่เกิดความสกปรกและอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างทางด่วนได้

3.5.4 ป้องกันโครงสร้างทางด่วนและเพื่อสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในเขตทาง โดยมีข้อกำหนดหลักให้ทุกฝ่ายปฏิบัติในด้านต่างๆ รวม 8 ข้อ ดังนี้

1. การดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยพื้นที่ใต้ทางพิเศษ
2. การดูแลรักษาโครงสร้างทางพิเศษ
3. การดูแลรักษาระบบระบายน้ำใต้ทางพิเศษ
4. การดูแลรักษาอุปกรณ์และไฟฟ้าแสงสว่าง
5. การควบคุมดูแลมิให้มีการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ
6. ข้อกำหนดในการให้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

7.ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามกฎหมาย มาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง

8.รณรงค์และประชาสัมพันธ์แก่พนักงาน กทพ. ผู้เช่าพื้นที่ และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงให้ตระหนักถึงความสำคัญ และร่วมกันดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้เขตทางพิเศษให้ดียิ่งขึ้น

3.6 ประเภทธุรกิจที่สามารถดำเนินการได้ในพื้นที่เขตทางพิเศษ

กทพ. ได้กำหนดประเภทธุรกิจที่สามารถดำเนินการในพื้นที่เขตทางพิเศษไว้ จำนวน 10 ประเภท ดังนี้

1. ซูเปอร์มาร์เก็ต
2. ร้านค้าประกอบธุรกิจและประกอบบริการพาณิชยกรรมทั่วไป อาทิเช่น
 - 2.1 ร้านสะดวกซื้อ
 - 2.2 ร้านอาหาร
 - 2.3 ศูนย์จำหน่ายอุปกรณ์อะไหล่รถยนต์ จักรยานยนต์ ทุกชนิด
 - 2.4 ศูนย์จำหน่ายเครื่องไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้าและประปา
 - 2.5 ศูนย์รวมแหล่งความสวยงามความงาม เช่น อุปกรณ์ทำผม เครื่องสำอาง เสื้อผ้า เครื่องประดับต่างๆ ฯลฯ
 - 2.6 ศูนย์แสดงสินค้า เฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์ตกแต่งบ้าน อุปกรณ์ตกแต่งสวน และไม้ดอกไม้ประดับ ดิน ปุ๋ย
 - 2.7 ศูนย์จำหน่ายหนังสือ เครื่องเขียน แบบเรียนต่างๆ
 - 2.8 ศูนย์จำหน่ายคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์
 - 2.9 ศูนย์จำหน่ายเครื่องจักรสาน สินค้าหัตถกรรม
 - 2.10 ศูนย์จำหน่ายอุปกรณ์เครื่องใช้ในครัวเรือน
 - 2.11 ศูนย์จำหน่ายรถยนต์-จักรยานยนต์มือ 2
3. โซนรวมรถยนต์-รถจักรยานยนต์
4. สำนักงาน โรงแรม สนามกีฬาในร่ม ชุมชขายเครื่องดื่ม
5. ที่จอดรถยนต์ Car care
6. ตลาดนัดขายสินค้า
7. Park and Ride

8. ป้ายโฆษณา
9. ปิมน้ำมัน (เฉพาะพื้นที่ที่มีได้อยู่ได้ทางพิเศษ)
10. ธุรกิจอื่นๆ ที่คณะกรรมการ กทพ. เห็นว่าเหมาะสม

โดยใช้ข้อบังคับและระเบียบปฏิบัติในการจัดหาผลประโยชน์อ้างอิงตามเกณฑ์ข้อบังคับพัสดุ ฉบับที่ 158 (ภาคผนวก ข)

3.7 ขั้นตอนการขอเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

เมื่อต้องการเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ผู้ขอเช่าสามารถยื่นคำร้องด้วยตัวเอง หรือส่งทางไปรษณีย์มาที่กองพัฒนาเขตทางและธุรกิจ การทางพิเศษฯ สำนักงานอโศก อาคาร 8 ซึ่งผู้ขอเช่าจะต้องยื่นหลักฐาน ประกอบคำร้องขอเช่า ดังนี้

บุคคลธรรมดา สำเนาบัตรประชาชน บัตรประจำตัวข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ

นิติบุคคล สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนผู้มีอำนาจ

จากนั้นเจ้าหน้าที่จะพิจารณาตรวจสอบคำร้องขอเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ พร้อมนัดรังวัดพื้นที่ที่จะขอเช่า ในการขอเช่าพื้นที่ ผู้ขอเช่าจะต้องเสนออัตราค่าเช่าให้ กทพ. พิจารณาด้วย ซึ่งเจ้าหน้าที่จะทำการพิจารณาว่าให้เช่าได้หรือไม่ หากไม่อนุมัติ กทพ. จะมีหนังสือตอบปฏิเสธให้ผู้ขอเช่าทราบ หากอนุญาตให้เช่า เจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งผู้ขอเช่ามาทำสัญญาเช่า ณ การทางพิเศษฯ สำนักงานอโศก อาคาร 8 ต่อไป

ในปัจจุบัน(2546)การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังมิได้กำหนดวิธีการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ไว้ว่าให้ดำเนินการโดยวิธีใดและเนื่องจากการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เป็นกรณีที่ กทพ. ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้เช่า ดังนั้นเพื่อให้การปฏิบัติงานสามารถดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินจึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาเกี่ยวกับการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานชั่วคราว ดังนี้

วิธีการอนุมัติให้เช่ากระทำได้ 3 วิธี คือ

1. วิธีตกลงราคา ได้แก่ การอนุมัติให้เช่าที่มีค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆตอบแทนแก่ กทพ. ต่อสัญญาตลอดระยะเวลาเช่ารวมกันเฉลี่ยต่อเดือน โดยให้เป็น

อำนาจของผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบงานจัดหาผลประโยชน์และภายในวงเงินและระยะเวลาการให้เช่าดังต่อไปนี้

- 1.1 ผู้อำนวยการกองที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 5,00 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 1 ปี
- 1.2 ผู้อำนวยการฝ่ายที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 10,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 1 ปี
- 1.3 รองผู้ว่าการที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 300,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 3 ปี

2. วิธีสอบราคา ได้แก่ การอนุมัติให้เช่าที่มีค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตอบแทนแก่กทพ.ต่อสัญญาตลอดระยะเวลาการเช่ารวมกันเฉลี่ยต่อเดือนเกินเดือนละ 300,000 บาท แต่ไม่เกินเดือนละ 500,000 บาท

3. วิธีประกวดราคา ได้แก่ การอนุมัติให้เช่าที่มีค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตอบแทนแก่กทพ.ต่อสัญญาตลอดระยะเวลาการเช่ารวมกันเฉลี่ยต่อเดือนเกินเดือนละ 500,000 บาท การให้เช่าโดยวิธีนี้ผู้เช่าจะต้องเสนอโครงการที่ดำเนินการด้วย(ถ้ามี)

ซึ่งวิธีการให้เช่าทั้ง 3 วิธีให้นำหลักเกณฑ์การปฏิบัติตามข้อบังคับกทพ.ฉบับที่ 158 ว่าด้วยการพัสดุ (แก้ไขเพิ่มเติม) มาบังคับโดยอนุโลม และการให้เช่าตามข้อ 1 และ 2 ถ้าผู้มีอำนาจให้เช่าเห็นสมควรจะสั่งให้กระทำโดยวิธีที่กำหนดไว้สำหรับวงเงินที่สูงกว่าก็ได้

ในกรณีเช่าหรือต่อสัญญาเช่าที่ดิน เพื่อจอดรถ เปิดทางเข้า-ออก ดูแลรักษา จัดทำสวนหย่อม จัดทำป้ายโฆษณา กำหนดระยะเวลาเช่าไม่เกิน 3ปี

กรณีเช่าหรือต่อสัญญาเช่าที่ดิน เพื่อจัดทำร้านค้าประกอบการพาณิชย์ กำหนดระยะเวลาเช่าไม่เกิน 1 ปี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.8 มาตรการและข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่จัดหาผลประโยชน์และดูแลเขตทางพิเศษ จำนวน 40 ข้อ (พื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย)

การดูแลรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมในเขตทางพิเศษและการใช้พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์

1. ดำเนินการเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล และซากสิ่งของในเขตทางพิเศษอย่างต่อเนื่องจนกว่าจะหมดไปหรือลดน้อยลง โดยประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องหรือการทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการเองตามความเหมาะสมหรือแจ้งให้ผู้ทิ้งขยะจัดการเก็บขนออกไปจากเขตทางในระยะเวลาที่กำหนดในกรณีที่รู้ตัวผู้ทิ้งขยะ และคอยดูแลป้องกันมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยควบคู่ไปด้วย
2. ในกรณีให้เข้าพื้นที่จำหน่ายสินค้าหรือจัดตลาดนัดนั้น ต้องมีที่รองรับขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลที่ถูกสุขลักษณะและป้องกันมิให้มีการกระทำใดๆที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญกับผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง
3. ในกรณีให้เข้าพื้นที่เพื่อประกอบธุรกิจการค้านั้น ควรคำนึงถึงความสงบเรียบร้อย และมีให้เกิดเหตุรำคาญ
4. พิจารณาจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อสาธารณประโยชน์ โดยจัดทำเป็นสวนหย่อม ลานกีฬา และเส้นทางจราจร

การดูแลรักษาโครงสร้างทางด่วน

5. ผู้ขอเช่า/ใช้ จะต้องจัดส่งแผนผังการใช้ที่ดิน แผนผังและแบบรายละเอียดอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง แผนงานและวิธีการก่อสร้าง แผนผังจราจรหรือรายละเอียดอื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาในพื้นที่ที่ขอเช่า/ใช้ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการปลูกสร้าง และหากจะก่อสร้าง สิ่งปลูกสร้างอื่นใดเพิ่มเติมภายหลัง จะต้องได้รับอนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายด้วยอีกครั้ง
6. รับผิดชอบหากมีความเสียหายใดๆกับทรัพย์สินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเนื่องจากการดำเนินการใดๆในพื้นที่ขอเช่า/ใช้
7. การจัดทำทางเข้าออกของพื้นที่ที่ขอเช่า/ใช้ ให้เข้า-ออก ตามตำแหน่งที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดหรือให้ความยินยอมเท่านั้น

8. ก่อสร้างสิ่งป้องกันเสาดตามรูปแบบที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดล้อมรอบเสาดทุกต้นในพื้นที่ขอเช่า/ใช้ โดยมีระยะห่างจากเสาดไม่น้อยกว่า 0.60 เมตรและไม่เกิน 2.00 เมตร
9. พื้นที่จอดรถยนต์ต้องปรับปรุงให้เรียบร้อย และมีความสามารถในการรับน้ำหนักรถที่เข้ามาจอด โดยได้รับความเห็นชอบจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
10. คูแฉกษาพื้นที่ขอเช่า/ใช้ให้สะอาดเป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่ตลอดเวลา จนกระทั่งส่งมอบพื้นที่ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
11. ห้ามยึด โยง เกาะ หรือเกี่ยวสิ่งหนึ่งสิ่งใดกับโครงสร้างทางพิเศษ ยกเว้น ได้รับความเห็นชอบจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
12. ห้ามกองเก็บเคมีภัณฑ์ แก๊ส หรือวัสดุอื่นที่เป็นเชื้อเพลิงซึ่งติดไฟได้ง่าย รวมทั้งไม่ทำการซ่อมรถ พ่นสี หรือใช้แก๊ส และเครื่องเชื่อมในบริเวณของเช่า/ใช้
13. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยของสงวนสิทธิ์ที่จะให้เจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษฯ เข้าไปตรวจสอบพื้นที่ และโครงสร้างทางพิเศษได้ทุกเวลา
14. ส่วนที่สูงที่สุดของโครงสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใต้ทางพิเศษ จะต้องอยู่ต่ำกว่าระดับใต้ท้องทางพิเศษไม่น้อยกว่า 2 เมตร และด้านข้างของอาคารต้องเว้นระยะจากขอบราวสะพานไม่น้อยกว่า 2 เมตร สำหรับโครงสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีได้อยู่ใต้ทางพิเศษด้านข้างของอาคารต้องเว้นระยะจากขอบราวสะพานไม่น้อยกว่า 2 เมตร เช่นกัน
15. อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆในเขตทางพิเศษจะต้องมีระบบป้องกันเพลิงไหม้ อย่างเพียงพอ
16. ห้ามปรับปรุง ต่อเติม ดัดแปลง แก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของโครงสร้างทางพิเศษ
17. ห้ามปรับปรุง ต่อเติม ดัดแปลง แก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดที่มีใช้โครงสร้างทางพิเศษ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
18. ห้ามเผาขยะในบริเวณเขตทางพิเศษ
19. ห้ามเชื่อมต่อ ถม อุดตัน บ่อพัก หรือท่อระบายน้ำของทางพิเศษ หากจำเป็นต้องย้ายระบบระบายน้ำของทางพิเศษ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากการทางฯ ก่อน และการจัดทำระบบระบายน้ำใหม่ในพื้นที่ขอเช่า/ใช้ อย่างน้อยต้องเทียบเท่าของทางพิเศษ หรือเป็นที่ยอมรับของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
20. ในการใช้พื้นที่ใต้เขตทางต้องให้เจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบำรุงรักษารางวางสายไฟฟ้าต่างๆ ขอบทางได้

21. ต้องมีการกันพื้นที่บริเวณตู้จ่ายไฟโดยกันเป็นลูกกรงตาข่ายเพื่อมิให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องทำสิ่งของหรือวัสดุอื่นที่ไม่ได้ให้นำไปวางไว้ใกล้กับตู้จ่ายไฟ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น ไฟฟ้าดูด ไฟฟ้ารั่ว หรือไฟฟ้าลัดวงจร

การควบคุมดูแลมิให้เกิดมีการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

22. ตรวจสอบพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และดำเนินการผลักดันผู้บุกรุกให้ออกไปจากเขตทางพิเศษ

23. จัดทำสิ่งป้องกันการบุกรุกเขตทางพิเศษ ตามความเหมาะสมและเท่าที่จำเป็น

24. ดำเนินการในด้านมวลชนกับชาวชุมชน หรือประชาชน หรือเอกชนข้างเคียงพื้นที่ และหน่วยงานของรัฐในการช่วยเหลือ ตรวจสอบดูแลมิให้มีการบุกรุกพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

25. ดำเนินการจัดระเบียบในพื้นที่ที่มีการบุกรุกบ่อยครั้ง เพื่อให้มีแนวป้องกันพื้นที่อย่างถาวร และยังเป็น การเปิดพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้สามารถพัฒนาในเชิงธุรกิจต่อไปได้

26. เชิญชวนให้ประชาชนหรือเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐเช่าพื้นที่ในเขตทางเพื่อป้องกันการบุกรุกและเร่งรัดให้มีการเช่าพื้นที่โครงการของการทางพิเศษฯโดยเร็ว

27. พัฒนาพื้นที่ที่การทางพิเศษฯยังไม่สามารถจัดหาผลประโยชน์ได้ให้เป็นประโยชน์แก่สาธารณชนและสังคม อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการบุกรุกพื้นที่และเป็นการเพิ่มสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษด้วย

ข้อกำหนดในการให้เข้าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ

28. ควบคุมดูแลให้ผู้เข้าปฏิบัติตามข้อกำหนดสัญญาเช่าโดยเคร่งครัดและสม่ำเสมอ

29. การก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ บนพื้นที่เช่า จะต้องได้รับความเห็นชอบจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อน

30. ถ้าหากมีกรณีใดๆ ที่ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้เช่าจะต้องเป็นผู้ดำเนินการขออนุญาตให้ถูกต้อง เช่น การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร การขออนุญาตติดตั้งสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

31. อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ผู้เช่าต้องใช้วัสดุทนไฟเป็นส่วนใหญ่และออกแบบก่อสร้างให้มีระยะห่างจากเสาทางด่วนไม่น้อยกว่า 2 เมตร

32. ผู้เช่ามีหน้าที่ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซมอาคารสิ่งปลูกสร้างตลอดจนส่วนควบคุมและอุปกรณ์ต่างๆให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดี เป็นระเบียบเรียบร้อยตลอดอายุสัญญาเช่า

33. ผู้เช่าจะต้องปรับสภาพพื้นที่เช่าโดยการปูลาดแอสฟัลท์ หรือเทคอนกรีตหรือวัสดุอื่นใดที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเห็นชอบ

34. ห้ามมิให้ผู้เช่ากระทำกรใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อโครงสร้างเสาทงด่วนและระบบอื่นๆ หรือเป็นอุปสรรคต่อการบำรุงรักษาโครงสร้างทางด่วนและระบบอื่นๆ

35. ต้องไม่ใช้พื้นที่เช่านอกเหนือวัตถุประสงค์ที่เช่าหรือเพื่อประกอบกรที่ผิดกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

36. ต้องไม่ใช้พื้นที่เช่าเป็นที่เก็บ หรือวางวัตถุอันตราย สารพิษ วัตถุไวไฟ หรือสิ่งผิดกฎหมาย

37. ผู้เช่าต้องแสดงหลักฐานกรเช่าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยออกให้โดยแสดงให้เห็นได้ชัดเจนในบริเวณพื้นที่เช่า

38. ในกรณีพื้นที่เช่ามีทางเข้า-ออกต่อเชื่อมกับส่วนใดส่วนหนึ่งของทางพิเศษหรือถนนสาธารณะ ผู้เช่าต้องจัดให้มีช่องทางสำหรับรถเลี้ยวเข้าและเลี้ยวออกพื้นที่เช่าและมีทางเข้า-ออกของรถยนต์ 2 ช่องทาง เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ และห้ามจอดรถหรือกระทำกิจกรรมใดๆที่จะเป็นการเกะกะกีดขวางการจราจร

39. กรณีผู้เช่ามีการปรับพื้นที่เช่าหากบริเวณดังกล่าวมีบ่อพักและวางระบายน้ำ ผู้เช่าจำเป็นต้องปรับปรุงบ่อพักให้สูงขึ้นจากพื้นประมาณ 15 ซม.และเมื่อปรับพื้นที่เช่าเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้เช่าจะต้องตรวจสอบบ่อพักและวางระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำได้ดีดังเดิม

40. ในระยะอยู่ในสัญญากรเช่าพื้นที่ หากท่อระบายน้ำอุดตันหรือเสียหาย ผู้เช่าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการแก้ไขให้สามารถระบายน้ำได้ดีดังเดิม

3.9 มาตรการป้องกันเพื่อแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดใต้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน 13 ข้อ (พื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย)

มาตรการและการป้องกันโครงสร้างทางด่วน

1. ก่อสร้างสิ่งป้องกันเสาทงด่วนโดยรอบทุกด้าน โดยมีระยะห่างจากเสาไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร

2. กำหนดให้ส่วนสูงของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใต้ทางพิเศษจะต้องอยู่ต่ำกว่าระดับใต้ห้องทางพิเศษไม่น้อยกว่า 2 เมตร

3. ห้ามยึด โยง เกาะ หรือเกี่ยวสิ่งหนึ่งสิ่งใดกับโครงสร้างทางพิเศษ

4. ห้ามปรับปรุง ต่อเติม ดัดแปลง แก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของโครงสร้างทางพิเศษ

มาตรการป้องกันอัคคีภัย

5. จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงแบบเคมีแห้ง โดยกำหนดจุดติดตั้งทุกระยะ 60 เมตร โดยประมาณโดยมอบหมายให้แต่ละชุมชนเป็นผู้ดูแลรักษาาร่วมกัน

6. จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบหาลบ (เครื่องสูบน้ำ) พร้อมอุปกรณ์ไว้ประจำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ได้เขตทาง

7. จัดให้มีการฝึกอบรมอาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.) นำประชาชนในชุมชนให้ความรู้เรื่องการป้องกันและการดับเพลิงโดยขอความร่วมมือเขตคลองเตยเป็นผู้จัดฝึกอบรม

มาตรการและวิธีป้องกันผู้บุกรุกพื้นที่

8. ตรวจสอบพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และดำเนินการผลักดันผู้บุกรุกให้ออกไปจากเขตทางพิเศษ

9. จัดทำสิ่งป้องกันการบุกรุกเขตทางพิเศษ ตามความเหมาะสมและเท่าที่จำเป็นเพื่อมิให้มีการบุกรุกรายใหม่เข้ามาเพิ่มเติม

10. ย้ายชุมชนไปอยู่ในที่ใหม่โดยมีการประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ

มาตรการและวิธีป้องกันสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาพื้นที่

11. กำหนดบริเวณทิ้งขยะที่ชัดเจน

12. ดำเนินการเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล และซากสิ่งของในเขตทางพิเศษอย่างต่อเนื่องจนกว่าจะหมดไปหรือลดน้อยลง โดยประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องจัดการเก็บขยะและขนออกจากทางเขตพิเศษ

13. กรณีมีการเข้าพื้นที่เพื่อประกอบธุรกิจการค้า ควรคำนึงถึงความปลอดภัยด้านอัคคีภัยด้วย

3.10 มาตรการและการป้องกันความปลอดภัยใต้ทางพิเศษศรีรัช จำนวน 26 ข้อ (พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย)

มาตรการป้องกันความปลอดภัยของโครงสร้างทางด่วน

1. ก่อสร้างโครงเหล็กป้องกันเสา ล้อมรอบเสาทุกต้นในบริเวณดังกล่าว โดยมีความสูงเท่ากันทุกด้านโดยห่างจากขอบเสาทางด่วนอย่างน้อย 1 เมตร
2. ห้ามทำการยึด โยง เกาะหรือเกี่ยวสิ่งหนึ่งสิ่งใดกับโครงสร้างทางด่วน
3. อาคารใต้ทางด่วน และในเขตทางด่วน ส่วนที่สูงที่สุดของอาคารจะต้องอยู่ต่ำกว่าระดับใต้ท้องทางด่วนไม่น้อยกว่า 2 เมตร การออกแบบอาคารต้องคำนึงถึงทัศนียภาพที่เหมาะสมกับสภาพทางด่วน ไม่เป็นอุปสรรคต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่บนทางด่วน
4. แบบรายละเอียดอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆในบริเวณใต้ทางด่วนจะต้องได้รับความเห็นชอบจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานเขตพื้นที่ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายก่อนเริ่มดำเนินการปลูกสร้าง และหากต้องการจะก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างอื่นใดในบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติมภายหลังจะต้องได้รับอนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายด้วยอีกครั้ง
5. จัดให้มีการประกันภัยอาคารโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับประกัน
6. ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสำนักงานเขตนั้นๆ
7. กั้นรั้วตาข่าย ห้ามกองสิ่งของ วัสดุใดๆ ระหว่างแนวรั้วและกำแพงเชิงลาดสะพาน
8. ห้ามทาสีต่อม่อทางด่วน

มาตรการป้องกันอัคคีภัย

9. อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในบริเวณใต้ทางด่วนจะต้องประกอบด้วยวัสดุทนไฟเป็นส่วนใหญ่
10. อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในบริเวณใต้ทางด่วนจะต้องมีระบบป้องกันเพลิงไหม้ขั้นต้น เช่น ถังเคมี ดับเพลิงอย่างเพียงพอ
11. ไม่ทำการซ่อมรถ ฟันสี หรือใช้แก๊สและเครื่องเชื่อมในบริเวณที่ขอเช่าหรือขอใช้
12. ห้ามกองเก็บเคมีภัณฑ์ แก๊ส หรือวัสดุอื่นใดที่เป็นเชื้อเพลิงซึ่งติดไฟง่าย

มาตรการป้องกันการบุกรุก

13. ตรวจสอบพื้นที่อย่างต่อเนื่องและดำเนินการผลักดันผู้บุกรุกให้ออกไปจากเขตทางพิเศษ
14. จัดทำสิ่งป้องกันการบุกรุกเขตทางพิเศษตามความเหมาะสมและเท่าที่จำเป็น
15. ผู้เช่าหรือขอใช้จะต้องกันรั้วสูงจากพื้นที่ดินมีระยะพอสมควร โดยรอบพื้นที่ที่มาขอเช่าหรือขอใช้

มาตรการป้องกันขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

16. ไม่ถมหรืออุดบ่อพักน้ำ หรือท่อระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องย้ายแนวระบบระบายน้ำเดิมจะต้องแจ้งให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการ
17. การปรับปรุงระบบระบายน้ำที่จะจัดขึ้นใหม่ในบริเวณพื้นที่ขอใช้ อย่างน้อยต้องเทียบเท่าของเดิมหรือเป็นที่ยอมรับของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย
18. ไม่ทำการใดๆ อันอาจทำให้เกิดควัน เสียงดัง กลิ่นเหม็น หรือก่อความรำคาญแก่บ้านที่พักอาศัยบริเวณใกล้เคียง
19. ดูแลรักษาพื้นที่ที่ขอเช่าหรือขอใช้ให้สะอาดอยู่ตลอดเวลาที่ขอเช่าหรือขอใช้และก่อนส่งมอบพื้นที่ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย
20. ห้ามเผาขยะบริเวณใต้ทางด่วน
21. กำหนดบริเวณที่ทิ้งขยะที่ชัดเจน
22. ดำเนินการเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูลและซากสิ่งของในแนวเขตทางพิเศษอย่างต่อเนื่องจนกว่าจะหมดไปหรือลดน้อยลง โดยประสานงานกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องจัดการเก็บขยะและขนของออกจากเขตทางพิเศษ

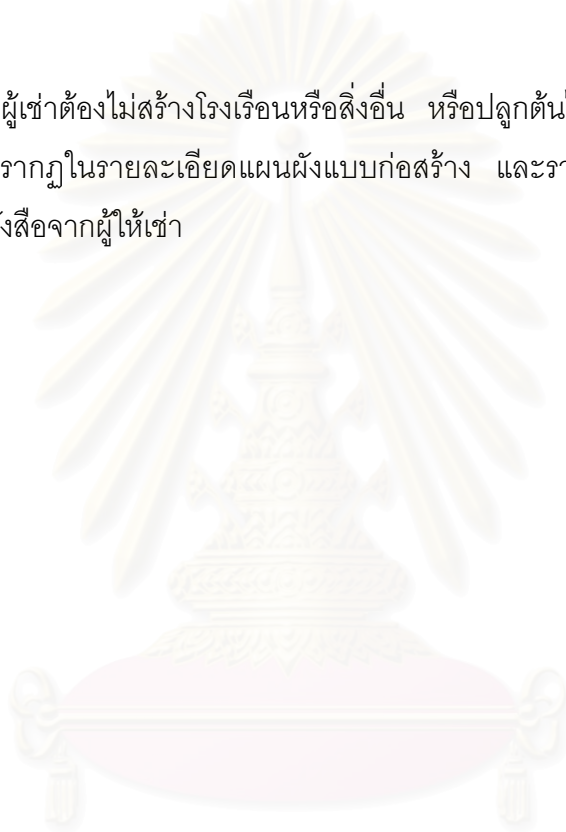
มาตรการเข้าดำเนินการของหน่วยงานที่มีใช้เป็นเจ้าของพื้นที่โดยตรง

23. แบบรายละเอียดอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในบริเวณใต้ทางด่วนจะต้องได้รับความเห็นชอบจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย ก่อนเริ่มดำเนินการปลูกสร้างและหากต้องการจะก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างอื่นใดในบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติมภายหลัง จะต้องได้รับอนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายด้วยอีกครั้ง

24. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ดังกล่าว เมื่อใดก็ได้ และผู้ร้องจะต้องรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างต่างๆ โดยไม่มีเงื่อนไขด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ร้องเอง และจะเรียกชดเชยค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใดๆ จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้

25. ผู้เช่าจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ใช้การได้ตลอดอายุสัญญาเช่า และเมื่อสัญญาเช่าสิ้นสุดลง ผู้เช่าจะต้องปรับปรุงสถานที่เช่าให้เสร็จเรียบร้อยตามสภาพที่เหมาะสม ปราศจากการชำรุดบกพร่องก่อนส่งมอบคืนให้แก่ผู้ให้เช่า

26. ผู้เช่าต้องไม่สร้างโรงเรือนหรือสิ่งอื่น หรือปลูกต้นไม้หรือพืชผลใดๆ ในที่ดินที่เช่า นอกเหนือจากที่ปรากฏในรายละเอียดแผนผังแบบก่อสร้าง และรายการก่อสร้างเว้นแต่จะได้รับมอบหมายเป็นหนังสือจากผู้ให้เช่า



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

พื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ประโยชน์

จากบทที่ผ่านมา ผู้ศึกษาได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระบบทางด่วนที่เปิดใช้ในปัจจุบันและกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงนโยบายและมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ใต้ทางด่วน ในบทนี้ จะเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ระบบทางด่วนกับพื้นที่เมืองที่ทางด่วนพาดผ่าน รูปแบบและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบันทั้งภาพรวมและพื้นที่กรณีศึกษา เพื่อความเข้าใจและชัดเจนยิ่งขึ้น

4.1 ระบบทางด่วนกับเมือง

ในอดีตรูปร่างของเมืองกรุงเทพฯ มักจะมีอำนาจทางธรรมชาติเป็นตัวกำหนด แต่เมื่อกรุงเทพฯ ขยายตัวเกินขอบเขตของบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ แบบแผนคูคลองและรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร กลายเป็นตัวกำหนดรูปร่างของการตั้งถิ่นฐาน ทำให้เกิดแปลงที่ดินที่มีลักษณะแคบเป็นแนวยาว ตั้งฉากกับคลองและหันหน้าเข้าคลอง แบบแผนการแบ่งซอยแปลงที่ดินลักษณะนี้ยังคงมีให้เห็นในปัจจุบันและมีอิทธิพลในการกำหนดรูปร่างของเมือง นอกจากนี้แล้วสิ่งที่มีอิทธิพลในการกำหนดรูปร่างของเมือง คือ การตัดสินใจที่เกี่ยวกับระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ที่มีอิทธิพลเปลี่ยนแปลงการเข้าออกหรือสร้างแรงดึงดูดการพัฒนาใหม่ๆ เช่น การขยายสนามบินดอนเมือง บวกกับถนนสายประธานเหนือ-ใต้ที่สะดวก ทำให้การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ขยายตัวกระจายออกจากศูนย์กลางของเมืองไปทางทิศเหนือ ในขณะที่บริเวณแถบตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยามักจะล่าช้าพัฒนาช้ากว่าแถบฝั่งตะวันออก

(บุญทัน, 2520:12) กล่าวว่า “กรุงเทพฯ ยุคสมัยต่างคนต่างปลูกตึก สร้างห้องแถวโดยไม่มีการวางแผนและควบคุมที่แน่นอนตามหลักการวางแผนและผังเมือง จนเมืองกรุงเทพฯ ขยายตัวโตขึ้นอย่างผิดปกติ ยุคถนนซ้อศอก ยุคตรอกพอแมวเดิน ที่ดินจึงถูกเปลี่ยนมือแล้วเปลี่ยนมืออีก ตึกแถวขึ้นเรียงรายตามถนนสายที่ขยายขึ้นมาใหม่ สร้างติดกันเป็นแถวเหมือนจะสร้างเป็นกำแพงยักษ์ปิดล้อมถนน”

ประทีป จันทรเขตต์ และ อัน นิมมานเหมินท์ กล่าวว่า “บ้านเมืองกรุงเทพฯ ซึ่งมีที่เป็นบริเวณที่พักอาศัย บริเวณอุตสาหกรรม บริเวณการค้าได้ขยายตัวออกไปโดยปราศจากควบคุมที่ถูกต้อง (Unplanned Growth) ซึ่งเป็นสาเหตุที่จะเพิ่มพูนปัญหามานาประการทางด้านผังเมืองอย่างมาก เช่น

ปัญหาการจราจรคับคั่ง ปัญหาการขาดบริเวณสวนสาธารณะ ปัญหาบริเวณแหล่งเสื่อมโทรม และปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่นๆ”

และหลังจากปี 2500 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ปรับปรุงนโยบายเศรษฐกิจของชาติระยะยาว เมืองกรุงเทพฯ ได้กลายเป็นศูนย์กลางความเจริญและการติดต่อกับต่างประเทศอย่างกว้างขวาง ประชากรเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว เช่น โรงแรม อพาร์ทเมนต์ ที่ทำการธุรกิจ ขยายออกไปตามจุดต่างๆ ใกล้เคียงบริเวณที่พักอาศัย เช่น บริเวณราชประสงค์ ประตูน้ำ เพลินจิต สยามสแควร์ สะพานควาย ตรอกจันทร์ เป็นต้น การขยายเมืองเริ่มย้ายจากบริเวณใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาออกมาสู่รอบนอกของนครหลวง อาทิเช่น แถวสุขุมวิท บริเวณถนนพหลโยธิน บริเวณถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ซึ่งจะสังเกตเห็นอย่างชัดเจนจากการขยายตัวทางกายภาพ และการกระจายตัวอย่างกว้างขวางของกรุงเทพฯ แสดงให้เห็นถึงรูปแบบการขยายตัวทางกายภาพของเมืองตั้งแต่ปี พ.ศ.2503 ซึ่งกระจายออกจากกรุงเทพฯ ในทุกทิศทางเต็มไปด้วยพื้นที่โหว่ว่างภายในขอบเขตการพัฒนาเมือง รวมทั้งมีการปล่อยพื้นที่ยากต่อการพัฒนาไว้ว่างเปล่า



ภาพที่ 4.1-1 ประวัติการเติบโตและการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2497-2533

ประมาณปีพ.ศ.2513 รัฐบาลไทยได้ขอความร่วมมือไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐเยอรมันตะวันตก เพื่อให้ช่วยศึกษาปัญหาจราจรและการขนส่ง พร้อมทั้งจะเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา และวางแผนจัดทำโครงการต่างๆ ระหว่างปี พ.ศ.2514-2526 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งในเขตเมืองกทม. พัฒนาขึ้นตามลำดับ ตัวเมืองขยายออกไปอีกเป็นอันมาก มีการก่อสร้างทางด่วนขึ้นเป็นครั้งแรกในช่วงระยะเวลานี้ รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น จำนวนถนน สถานีขนส่ง ฯลฯ ไม่ได้เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนที่เหมาะสมซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ นานา

(รองศาสตราจารย์ครุฑิต ผิวนวล : ไม่ปรากฏ พ.ศ.)

ภายหลังปี 2525 ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการคมนาคม ส่งผลต่อการขยายพื้นที่ของกรุงเทพฯ และจังหวัดในปริมณฑลเป็นอย่างมาก โดยคณะที่ปรึกษาหลายกลุ่มได้เข้ามาให้คำปรึกษาในการจัดระบบของกรุงเทพมหานคร ที่ปรึกษาเยอรมันได้เสนอให้มีการสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ปัญหาจราจร และเสนอให้มีการสร้างทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน โดยมุ่งจะพัฒนาพื้นที่ 3 ส่วน คือ ที่อยู่อาศัยด้านเหนือตามแนวถนนพหลโยธิน แถบตะวันออกตามถนนสุขุมวิท เพชรบุรี(ตัดใหม่) พระราม 4 แถบตะวันตกคือ แถบธนบุรี-ปากท่อ จรัญสนิทวงศ์ โดยเชื่อมพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่มเข้าสู่ส่วนกลางของเมืองบริเวณสี่ลม สุรวงศ์และประตูน้ำ ซึ่งผลของการดำเนินการประสบผลสำเร็จตามที่คาดไว้ มีการขยายตัวของที่พักอาศัยในทิศทางดังกล่าว ขณะที่ย่านกลางเมืองมีความแออัดเพิ่มมากขึ้น

และตั้งแต่ปี พ.ศ.2527 จนถึงปัจจุบันก็ได้มีการก่อสร้างทางด่วนโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งทางด่วนสายต่างๆ ที่สร้างขึ้นทำให้เกิดการกระจายของชุมชนในพื้นที่ว่าง หรือพื้นที่การเกษตรรอบนอกมากขึ้น ทำให้เขตปริมณฑลโดยรอบของกรุงเทพฯ มีการเปลี่ยนแปลงไปในวิถีทางแห่งความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว การพัฒนาอาคารพาณิชย์และอาคารสำนักงานส่วนใหญ่จะยังคงกระจายอยู่ริมถนนสายประธานและทางด่วนที่สร้างใหม่ต่อไป

ผลที่ตามมาคือ จะเกิดการพัฒนาที่แออัดตามริมถนนตัดใหม่เหล่านี้และห่างศูนย์กลางเมืองออกไปมากขึ้นโดยเฉพาะทางด่วนขั้นที่ 2 และขั้นที่ 3 และถนนวงแหวนรอบนอก จะทำให้เกิดบริเวณซึ่งมีศักยภาพต่อการพัฒนา จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาอย่างมีการวางแผน เพราะเมื่อการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกและทางด่วนเอกมัย-รามอินทราแล้วเสร็จ โครงการที่พักอาศัยจะเกิดขึ้นมากในเขตนี้ ทำให้ต้องพึ่งพาอาศัยส่วนตัวมากขึ้นการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการสัญจรทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินเป็นอย่างมาก เพราะการเป็นพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายคมนาคมสายหลักหลายสายผ่าน อาทิ เช่นถนนพหลโยธิน ถนนพระราม9 ถนนพระราม 3 ทางด่วนสายสำคัญต่างๆ ทำให้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเข้มข้น

และด้วยเหตุที่ไม่มีแบบแผนของถนนท้องถนนที่ชัดเจน ถนนสายประธาน ทางด่วนและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ จึงมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการเติบโตของเมือง ในบางเขตของกรุงเทพมหานครมีถนนเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ดินทั้งหมด ในขณะที่เมืองใหญ่อื่นๆ ทั่วโลกจะมีถนนร้อยละ 20-25 โดยเฉลี่ยของพื้นที่ดิน (ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2539: 7) แนวโน้มการขยายตัวของกรุงเทพฯ จากปี พ.ศ. 2530-2536 แสดงให้เห็นแบบแผนการพัฒนาที่สำคัญหลายประการ เช่น

แต่เดิมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศจะอยู่ในแถบถนนเจริญกรุง ต่อมาบริเวณนี้ขยายบทบาทเป็นศูนย์กลางการเงิน ธุรกิจได้ขยายตัวไปยังบริเวณใกล้เคียงแถบถนนสีลมและถนนสาทร ศูนย์กลางพาณิชย์และอาคารสำนักงานจึงขยายตัวออกไปสู่บริเวณถนนเพชรบุรี พระราม 1 พระราม 4 สุขุมวิท ถนนนอศอก อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เซ็นทรัลพลาซ่า และบริเวณอื่นๆ ทิศทางการขยายตัวของเมืองในระยะยาวจะออกไปทางทิศเหนือและตะวันออก ใกล้เคียงที่อยู่อาศัยของชุมชน

ที่ตั้งอาคารสำนักงานที่ก่อสร้างในช่วงนี้ จะอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ ระหว่างทางรถไฟสายหลักและถนนวงแหวนชั้นใน บริเวณอื่นที่มีโครงการพัฒนาอาคารสำนักงานได้แก่ ตามแนวถนนสุขุมวิท และทางหลวงสายบางนาตราดไปทางทิศตะวันออก และทางเหนือไปทางท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งในช่วงกลางปี พ.ศ. 2533 จำนวนที่พักอาศัยใหม่นี้สูงกว่าอัตราการเพิ่มของประชากร สภาวะเช่นนี้ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของกรุงเทพฯ อาทิเช่น ขนาดครัวเรือนที่เล็กลง เป็นครอบครัวเดี่ยว การซื้อบ้านหลายหลังเพื่อเก็งกำไรและอยู่อาศัย และการพลัดถิ่นเนื่องจากโครงการก่อสร้างทางด่วนและโครงการพัฒนาอื่นๆ

โดยในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เพื่อให้เกิดความเข้าใจผู้ศึกษาขอแบ่งการศึกษาออกเป็นสองช่วง คือ ในช่วงแรกกล่าวถึงภาพรวมของระบบทางด่วนแต่ละเส้นทางกับพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ ที่ทางด่วนผ่านไป และการวิเคราะห์รูปแบบของพื้นที่ใต้ทางด่วน ที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ประเภทต่างๆ ในปัจจุบัน

ช่วงที่สอง จะกล่าวถึงหลักเกณฑ์การคัดเลือกกรณีศึกษา และลักษณะทั่วไปของพื้นที่ใต้ทางด่วน ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่กรณีศึกษา

เนื่องจากทางด่วนทั้งสามเส้นทาง ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช ผ่านเขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 22 เขต แบ่งเป็น

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ผ่านเขตจอมทอง ราชบุรีบูรณะ ยานนาวา ปทุมวัน ราชเทวี ดินแดง วัฒนา คลองเตย บางนา และพระโขนง

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ผ่านเขตบางคอแหลม สาทร บางรัก ปทุมวัน พญาไท ราชเทวี บางซื่อ จตุจักร ห้วยขวาง และสวนหลวง

ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) ผ่านเขตวัฒนา สวนหลวง วังทองหลาง ลาดพร้าว บางเขน และบางกะปิ

ซึ่งในเบื้องต้น จะกล่าวถึงระบบทางด่วนแยกสายเส้นทาง ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เมือง ดังนี้

4.1.1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) กับพื้นที่เมือง

จากที่กล่าวมา จะพบว่าทางด่วนชั้นที่ 1 มีพื้นที่ให้บริการในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่างๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน ทำให้ไม่ต้องเดินทางผ่านการจราจรที่แน่นในกลางเมืองกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางฝั่งตะวันออกต่อกับถนนบางนา-ตราด ฝั่งตะวันตกต่อกับถนนพระรามที่ 2 ทิศเหนือต่อกับถนนวิภาวดีรังสิต และช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งบนถนนระดับดินซึ่งจะทำให้การจราจรในเมืองไม่ติดขัดมาก รวมทั้งช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับภาคต่างๆ เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ใหม่ชานเมือง

ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ประกอบด้วยสามเส้นทาง โดยมีแยกต่างระดับคลองเตย(ท่าเรือ) เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง เริ่มต้นจากสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางดาวคะนอง เขตจอมทอง ผ่านเขตราชบุรีบูรณะ และข้ามสะพานพระราม 9 เข้าเขตยานนาวา ซึ่งทางด่วนจะยกระดับและขนานไปกับถนนพระราม 3 ที่อยู่ทางตอนใต้ของย่านศูนย์กลางธุรกิจเดิมในเขตบางรักและเขตสาทร การใช้ที่ดินดั้งเดิมในเขตนี้นับเป็นสวนผลไม้และคลังสินค้า ทำให้มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่สำหรับพัฒนาอาคารสูงได้ พื้นที่นี้ได้รับความสนใจจากนักธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เมื่อการก่อสร้างทางด่วนพิเศษและสะพานพระราม 9 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว ทำให้สามารถติดต่อกับย่านธุรกิจและย่านที่อยู่อาศัยในพื้นที่อื่นๆ ปัจจุบันมีการก่อสร้างอาคารสำนักงานใหญ่ๆ ของธนาคารต่างๆ โรงแรม อาคารสำนักงาน และคอนโดมิเนียม พักอาศัย จำนวนมาก

เมื่อถึงทางแยกต่างระดับบริเวณท่าเรือ เส้นทางจะเปลี่ยนเป็น 2 สายทาง เส้นแรกคือ ท่าเรือ-ดินแดง ที่เป็นทางระดับดินในช่วงเพลินจิตแล้วยกระดับข้ามคลองแสนแสบไปสิ้นสุดที่ดินแดง เส้นที่ 2

คือ ท่าเรือ-บางนา ผ่านเขตคลองเตย ซึ่งช่วงนี้ (สุขุมวิท-อโศก-คลองเตย) เป็นพื้นที่ขยายตัวทางด้านตะวันออกจากบริเวณเพลินจิตไปยังถนนสุขุมวิท ถนนอโศก เนื่องจากบริเวณนี้แต่เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้สูง และมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีระบบการเข้าถึงทั่วทั้งพื้นที่ ถนนรัชดาภิเษก (ช่วงโรงงานยาสูบ) เป็นที่ตั้งของศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ที่ขยายตัวมาจากสีลม พระรามที่สี่ และบริเวณตลาดคลองเตยซึ่งรู้จักกันในชื่อของตลาดฮ่องกงและตลาดปิ้ง ล้วนเป็นย่านค้าส่ง ค้าปลีกที่สำคัญของบริเวณนี้ หลังจากนั้นเส้นทางสายนี้จะไปบรรจบกับทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ช่วงคลองพระโขนง แถบมหาวิทยาลัยกรุงเทพ จะพบว่าชุมชนแออัดอยู่ใต้ทางด่วนหลายร้อยหลังคาเรือน เช่น ชุมชนบ้านกล้วย ต่อจากนั้นจะเป็นทางระดับดินไปสิ้นสุดที่บางนา



ภาพที่ 4.1.1- 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) กับพื้นที่เมือง

4.1.2 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กับพื้นที่เมือง

เมื่อการพัฒนาพื้นที่โดยภาคเอกชนเป็นตัวผลักดันทำให้การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรโดยรวมของเมืองประสบปัญหาการจราจรขึ้น และการขยายถนนในระดับดินก็มาถึงจุดที่ไม่สามารถจะขยายเขต

ทางออกไปได้อีก เนื่องจากความยุ่งยากในการเวนคืนเขตทาง รัฐจึงได้แก้ปัญหาการจราจรแออัดโดยการสร้างสะพานลอยข้ามทางแยกและสะพานลอยกัลปพฤกษ์ และมีการให้สัมปทานแก่เอกชนเพื่อลงทุนหรือร่วมลงทุนในสาธารณูปโภคที่มีการลงทุนสูงมาก ซึ่งโครงการที่เห็นได้ชัดเจน ได้แก่ โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางยกระดับในถนนวิภาวดีรังสิต (โทล์ลเวย์)

สำหรับการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 นี้มีขึ้นในปี พ.ศ.2531 โดยเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ โดยมีเหตุผลในการก่อสร้างคือ ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สามารถรองรับการจราจรได้เพียง 2-3 ทางเท่านั้น และไม่มีทางเข้าสู่พื้นที่อื่นของกรุงเทพฯได้อีก ประกอบกับปัญหาความยุ่งยากในการเวนคืนเขตทางในเมืองด้วย

ทางด่วนขั้นที่ 2 นี้มีระยะทางยาวประมาณ 40 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทาง 2 สาย คือ สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางพิเศษในกรุงเทพมหานครให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ช่วยระบายการจราจรในเขตกรุงเทพฯ แบ่งเบาการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทำให้การเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง เช่น ถนนจันทน์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา ถนนพระรามที่ 4 และถนนพระรามที่ 1 สะดวกมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณดินแดง บริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน และทางแยกต่างระดับคลองเตย ทางด่วนขั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 บริเวณแยกต่างระดับบางโคล่ เขตยานนาวา ผ่านเขตบางคอแหลม สาทร บางรัก ผ่านย่านธุรกิจศูนย์กลางเมือง (Central Business District) เช่น ปทุมวัน-เพลินจิต-ราชเทวี เขตปทุมวันมีที่ดินผืนใหญ่ของสถาบันการศึกษาที่นำมาพัฒนาเป็นย่านการค้า เช่น มาบุญครอง สยามสแควร์ และมีโครงการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ที่บรรทัดทอง ราชประสงค์ เพลินจิต และต่อเนื่องไปยังประตูน้ำ เขตราชเทวี ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรมและศูนย์การค้าขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก

หลังจากผ่านเขตราชเทวี แนวสายทางนั้นจะเข้าสู่เขตพญาไท ซึ่งมีแยกต่างระดับ (แนวสายทางพญาไท-ศรีนครินทร์) เพื่อเปลี่ยนการเดินทางไปศรีนครินทร์ พระราม 9 ช่วงนี้จะเป็นทางยกระดับไปจนถึงศรีนครินทร์ ผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เข้าสู่แยกต่างระดับมักกะสัน ผ่านเขตห้วยขวาง และจะไปบรรจบกับทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ที่แยกต่างระดับพระราม 9 ไปสิ้นสุดที่ศรีนครินทร์ เพื่อการเดินทางเข้าสู่ถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันออก) ได้สะดวก เส้นทางด่วนขั้นที่ 2 เมื่อผ่านเขตพญาไทแล้วจะเชื่อมต่อไปที่เขตจตุจักรและบางซื่อ (แนวสายทางบางโคล่-แจ้งวัฒนะ) ซึ่งเป็นบริเวณตอนเหนือของพื้นที่เขตเมืองชั้นใน มีโครงข่ายถนนตัดผ่านหลายสายและเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบกับมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่และตลาดนัดสวนจตุจักร ทำให้เป็นจุด

ผ่านของผู้คนจำนวนมาก ปัจจุบันในที่ดินผืนใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมธนารักษ์ ได้มีโครงการพัฒนาเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนร่วม (intermodal center) ทั้งที่จุดจักรและหมอชิต ทำให้มีอิทธิพลต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ หลังจากนั้นแนวสายทางจะมุ่งเข้าจังหวัดนนทบุรี ตั้งแต่แจ้งวัฒนะ ผ่านเมืองทองธานี และสามารถเชื่อมต่อกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้



ภาพที่ 4.1.2-1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กับพื้นที่เมือง

4.1.3 ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) กับพื้นที่เมือง

มีจุดเริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 เขตบางเขน ถึงอาจณรงค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร โดยมีถนนประดิษฐ์มุนูรรมขนานขนานจากรามอินทราไปถึงเอกมัย แนวสายทางจะผ่านเขตลาดพร้าวและเขตวังทองหลางซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยชั้นดี ส่วนใหญ่จะเป็นหมู่บ้านจัดสรร บ้านเดี่ยวและทาวเฮ้าส์ในแถบชานเมือง หลังจากนั้นจะตรงไปบรรจบกับทางด่วนชั้นที่ 2 แนวสายทาง (พญาไท-ศรีนครินทร์) ที่แยกต่างระดับพระรามเก้า เขตห้วยขวางและมุ่งเข้าสู่เอกมัย ผ่านเขตวัฒนา เขตคลองเตย และบรรจบกับทางด่วนชั้นที่ 1 แนวสายทาง (ท่าเรือ-บางนา) ที่เขตพระโขนงเป็นอันสิ้นสุด

ทางพิเศษฉลองรัชเปิดให้บริการตลอดสายเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539 มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและแบ่งเบาภาระจราจรบนถนนรามอินทราและย่านใจกลาง

เมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 และถนนเพชรบุรี ผู้คนที่เดินทางด้วยเส้นทางสายนี้จึงเหมือนไปเข้าเย็นกลับ มีบ้านอยู่ชานเมือง แต่เข้าไปทำงานในเมือง เนื่องจากบริเวณรัชดาภิเษก-พระราม9 เป็นบริเวณที่มีโครงการคมนาคมขนส่งของรัฐผ่านเข้าไปมาก ทั้งโครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ ทางคู่ขนาน ทางด่วนชั้นที่ 2 และโครงการถนนสายใหม่ของกทม. โดยเฉพาะโครงการระบบขนส่งมวลชนตามแนวถนนรัชดาภิเษก และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ประกอบกับยังมีพื้นที่ว่างรองรับทำให้มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เกิดขึ้นเช่น อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์-พักอาศัย สถาบันการเงินและย่านสถานบันเทิงต่างๆ นอกจากนี้บริเวณนี้ยังเชื่อมโยงกับบริเวณที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วของถนนรามคำแหง และถนนเพชรบุรีตัดใหม่อีกด้วย

นอกจากนี้ระบบทางด่วนของราชยังช่วยขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 4.1.3-1 ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) กับพื้นที่เมือง

เมื่อพิจารณาทางด่วนทั้งสามเส้นทาง กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่า ทางพิเศษฉลองรัช (ระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์) เป็นทางด่วนที่ก่อสร้างหลังสุดและให้บริการพื้นที่ในเขตชานเมือง พื้นที่ที่ทางด่วนผ่านเข้าไปแต่เดิมเป็นพื้นที่นา และมีอาคารบ้านเรือนไม่หนาแน่น ปัจจุบันกลายเป็นย่านที่พักอาศัยชั้นดี หมู่บ้านจัดสรร บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ การจับจองพื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อใช้ประโยชน์ยังมีน้อย ทำให้คงเหลือพื้นที่ว่างเปล่าไว้เป็นจำนวนมาก มีการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่เกิดจากการเวนคืน โดยได้จัดสรรให้เป็นทางรถจักรยานและทางเดินทั้งสองฝั่ง ในขณะเดียวกันพื้นที่ของเอกชนที่อยู่ติดแนวเขต

ทางพิเศษก็ตั้งเป็นร้านอาหาร ภัตตาคาร เนื่องจากการเข้าถึงที่สะดวกด้วยถนนประดิษฐ์มธธรรมที่ขนานขนานในระดับพื้นดินเป็นแนวยาวตั้งแต่รามอินทราจนถึงพระราม 9

นอกจากนี้ยังพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนได้ใช้ไปในเชิงสาธารณประโยชน์ เช่น ลานกีฬา ลานเต้นแอโรบิค สนามซ้อมมวย ที่บริเวณปากซอยวัชรพล ให้บริการกับชีวิตคนเมืองและบ้านจัดสรร มากกว่าการเช่าใช้โดยเอกชน นอกจากนี้ทางพิเศษคลองรัชยังได้รับ ISO 14001 เกี่ยวกับเรื่องระบบจัดการสิ่งแวดล้อมด้วย

แต่ในขณะที่ทางด่วนชั้นที่ 1 และ ชั้นที่ 2 ล้วนผ่านเข้าไปในพื้นที่เมืองชั้นในที่เป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่น ตั้งแต่ดั้งเดิม ซึ่งในปัจจุบันทั้งแหล่งงาน สถานศึกษา ห้างร้านต่างๆ กระจุกตัวอยู่ในเขตเมืองชั้นใน ที่เห็นได้ชัดเช่น เขตราชเทวี ปทุมวัน พญาไท สาทร ซึ่งมีทั้งที่พักอาศัยชั้นดี อาทิเช่น โรงแรม คอนโด อพาร์ทเมนท์ หอพัก บ้านเดี่ยว บริษัทห้างร้านขนาดใหญ่ ชุมชน และชุมชนแออัดด้วย

ในบางช่วงของพื้นที่ โครงสร้างของทางด่วนเป็นทางยกระดับเหนือถนนสายหลักที่มีอยู่แล้ว เช่น ถนนพระราม 6 (ช่วงเขตปทุมวัน ราชเทวี พญาไท จตุจักร) ถนนพระราม 3 (ช่วงเขตยานนาวา บางคอแหลม) ถนนเชื้อเพลิง (เขตคลองเตย) ถนนเหนือ-ใต้ (เขตบางรัก-สาทร) ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับจราจรทำให้เดินทางได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นทั้งเดินทางบนทางด่วนและถนนระดับดิน ทำให้การเข้าถึงพื้นที่มีทั้งข้อดี คือเข้าถึงสะดวกด้วยหลายวิธี ทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ การเดินเท้า แต่ข้อเสีย คือ ข้อจำกัดเรื่องจำนวนรถ ความเร็วของรถและไม่มีที่จอดรถ ซึ่งทำให้เกิดการจับจองและเช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่ใต้ทางด่วนในเชิงธุรกิจมากกว่าเพื่อสาธารณะ ปะปนกันไป บ้างก็ปล่อยทิ้งว่างเปล่า

ซึ่งทางด่วนที่พาดผ่านพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ ทำให้เกิดพื้นที่ใต้ทางด่วนหลายรูปแบบ โดยผู้ศึกษาจำแนกได้ดังนี้

4.2 รูปแบบของพื้นที่ใต้ทางด่วน ที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านพื้นที่เมืองต่างๆ

ผู้ศึกษาได้จำแนกประเภทของพื้นที่ใต้ทางด่วน หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นพื้นที่ว่างของเมือง (Urban Space) ประเภทหนึ่งที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านเข้าไปในพื้นที่เมืองต่างๆกัน และกระจายตัวอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 4.2-1) ออกเป็น 6 รูปแบบ ดังนี้

1. รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางแยกต่างระดับ (Interchange)

ทางแยกต่างระดับ หมายถึง จุดเปลี่ยนเส้นทางของทางด่วน ซึ่งจะมีลักษณะต่าง ๆ กัน ดังภาพที่ 4.2-1 ลักษณะนี้เองได้ทำให้เกิดพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ แต่มีรูปร่างที่ไม่แน่นอน บางบริเวณเข้าถึงสะดวกเพราะอยู่ติดกับถนนสายหลักหรือสายรอง เช่น แยกต่างระดับพญาไท แยกต่างระดับคลองเตย แต่ในขณะเดียวกันพื้นที่ใต้ทางแยกต่างระดับบางแห่งก็ถูกปิดล้อมจากพื้นที่โดยรอบ ทั้งจากชุมชนและสภาพทางกายภาพ เช่น แยกต่างระดับมักกะสัน แยกต่างระดับบางโคล่ ทำให้เข้าถึงได้ยาก

2. รูปแบบที่ว่างที่เกิดจากถนนขนานทางด่วน

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากถนนขนานทางด่วน อาจเกิดได้ 2 กรณี คือหนึ่ง มีถนนเดิมอยู่ในพื้นที่ก่อนแล้วสร้างทางด่วนพาดผ่านไป เช่น ยานนาวา (ถนนพระราม 3 ขนานไปกับทางด่วนชั้นที่ 1) สองคือ การสร้างทางด่วนก่อนและสร้างถนนในระดับดินขนานกันไป เช่น รามอินทรา (ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์กับถนนประดิษฐ์มนูธรรม) ซึ่งลักษณะถนนขนานทางด่วนแบบนี้ทำให้เกิดพื้นที่ว่างใต้ทางด่วนเป็นแนวยาว อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วน และขนานไปกับถนนด้านนอก การเข้าถึงได้ดี แต่ในขณะเดียวกันถนนระดับดินอาจมีจำนวนรถมากและวิ่งด้วยความเร็วสูง ดังภาพที่ 4.2-2

3. รูปแบบที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนคร่อมถนน

ทางด่วนคร่อมถนน หมายถึง ทางด่วนสร้างคร่อมถนนเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ เช่น ทางด่วนชั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) สร้างคร่อมถนนพระราม 6 ในช่วงเขตพญาไท หรือเกิดจากทางด่วนสร้างผ่านเข้าไปในพื้นที่ก่อนแล้ว จึงมีการจัดสร้างถนนและเส้นทางใต้ทางด่วนที่หลัง ตัวโครงสร้างที่คร่อมถนนเดิมทำให้ไม่กีดขวางการจราจรมักใช้ในตอนที่ถนนแคบ ซึ่งลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วนรูปแบบนี้ แตกต่างกับถนนขนานทางด่วนเนื่องจากโครงสร้างของทางด่วนจะปกคลุมถนนเป็นส่วนใหญ่ ทำให้บางบริเวณที่ทางด่วนลดระดับต่ำลง ค่อนข้างมีดทับ อากาศถ่ายเทไม่สะดวก ดังภาพที่ 4.2-3

4. รูปแบบที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนระดับดิน

ทางด่วนระดับดิน หมายถึง ทางด่วนที่ก่อสร้างระดับพื้นดิน ซึ่งมีลักษณะเป็นทางหลวงธรรมดา มีผิวการจราจรที่สม่ำเสมอ และไม่มีเส้นทางกั้นหรือเชื่อมต่อ อำนวยความสะดวกให้รถวิ่งได้เร็ว จึงไม่มีพื้นที่ใต้ทางด่วน เพราะเป็นทางด่วนที่ไม่ได้ยกระดับ แต่อาจมีพื้นที่ด้านข้างเป็นพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ดังภาพที่ 4.2-4

5. รูปแบบที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง บึง

ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง หรือบึง หมายถึงลักษณะทางด่วนที่เป็นทางยกระดับผ่านแม่น้ำ เช่น สะพานพระราม 9 บางแห่งพาดผ่านคลอง เช่น คลองพระโขนง คลองเปรมประชากร คลองประปา คลองแสนแสบ เป็นต้น จะพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากลักษณะนี้จะเป็นพื้นน้ำ บางครั้งก็เป็นบึงหรือคลองน้ำเน่าด้วย ซึ่งอาจมีข้อจำกัดในการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์พื้นที่เหล่านี้ ดังภาพที่ 4.2-5

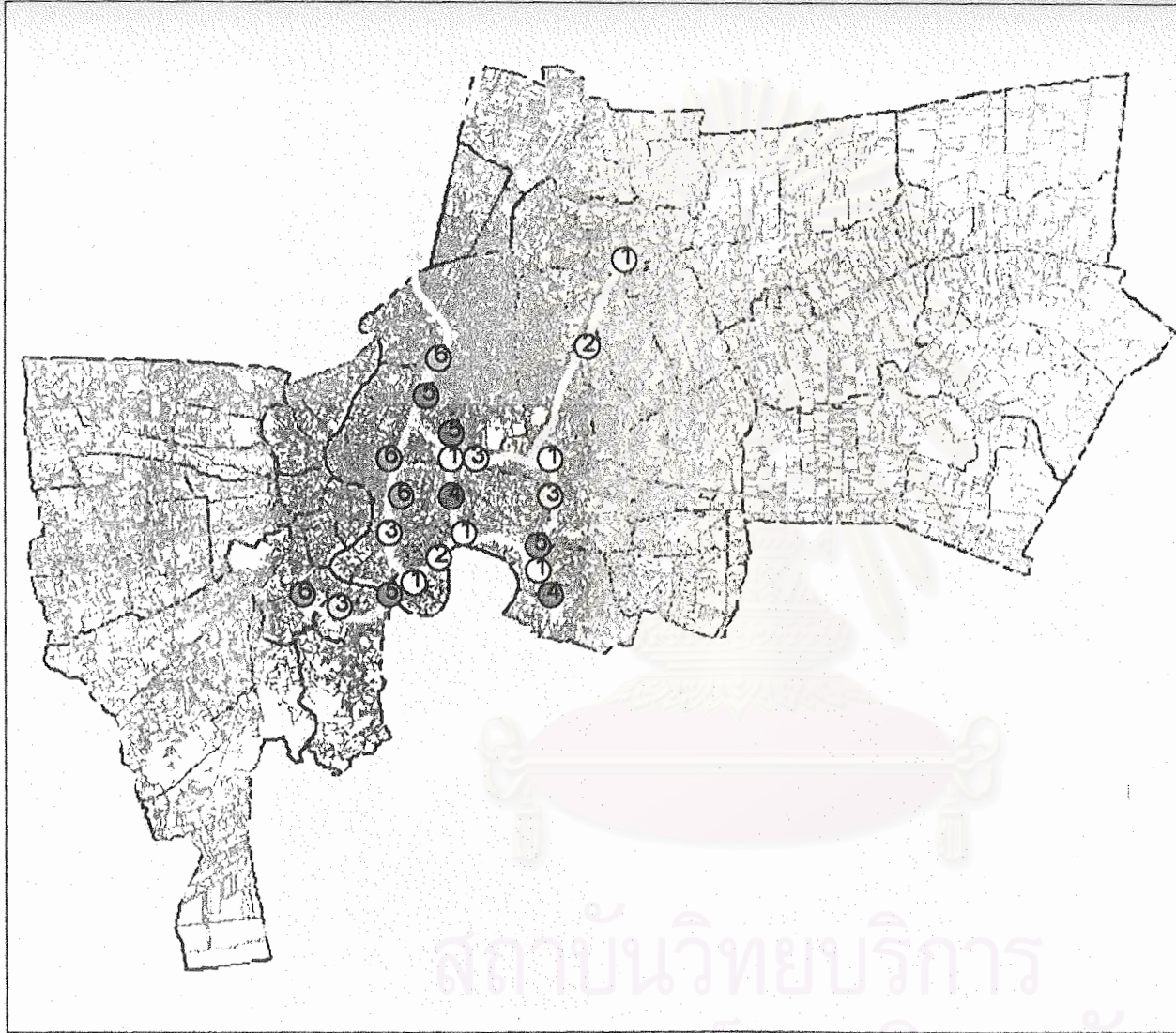
6. รูปแบบที่ว่างที่เกิดจากจุดขึ้น-ลงทางด่วน

จุดขึ้น-ลงทางด่วน หมายถึง ลักษณะของทางด่วนที่เป็นจุดขึ้น-ลงของรถ ในบางแห่งจุดขึ้นทางด่วนก็เป็นด่านเก็บค่าผ่านทาง รูปแบบนี้จะพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนจะมีขนาดเล็ก และแคบ บางแห่งจะเป็นพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถูกเวนคืน ซึ่งการทางพิเศษฯ จะสงวนเพื่อนำมาใช้เป็นศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเพราะจุดขึ้น-ลงทางด่วนเป็นบริเวณที่มีรถผ่านเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก ดังภาพที่ 4.2-6

ตารางที่ 4.2 -1 สรุปรูปแบบที่ว่าง ที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านพื้นที่เมืองต่างๆ

รูปแบบ	ลักษณะพื้นที่ว่าง	ตัวอย่างพื้นที่	หมายเหตุ
ทางแยกต่างระดับ (interchange)	มีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่ รูปร่างไม่แน่นอน มีทั้งที่อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วนและเปิด โล่ง	ต่างระดับคลองเตย ต่างระดับพญาไท ต่างระดับพระราม 9 ต่างระดับดาวคะนอง	-บางพื้นที่เข้าถึงสะดวก -บางพื้นที่เข้าถึงลำบาก เพราะถูกปิดล้อมจากพื้นที่ โดยรอบ ทั้งจากชุมชนและ สภาพทางกายภาพ
ถนนขนานทางด่วน	พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นแนวยาวขนานไป กับถนน บางพื้นที่กว้าง ยาวดี	ถนนพระราม 3 ถนนพระราม 6 ถนนประดิษฐ์มนู ธรรม	-เข้าถึงง่าย -มีข้อจำกัดเรื่องจำนวนรถที่ มากและวิ่งเร็ว
ทางด่วนล้อมถนน	พื้นที่ใต้ทางด่วนจัดทำเป็นเส้นทางลาด ถนน/ซอย ทางเท้า เกาะกลางถนน	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ช่วงซอยวัดตะพาน ซอยหมอเหล็ก	-บางแห่งค่อนข้างมีดีทึบ อากาศไม่ถ่ายเท
ทางด่วนระดับดิน	ไม่มีพื้นที่ใต้ทางด่วน มีพื้นที่ในเขตทาง พิเศษเป็นแนวยาวขนานไปกับทางด่วน	ซอยสุขุมวิท 50 -บาง นา เพลินจิตช่วงบ่อนไก่	-มีพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ที่ เกิดจากการเวนคืน
ทางด่วนล้อมแม่น้ำ คลอง บึง	พื้นที่ใต้ทางด่วนส่วนใหญ่เป็นน้ำเน่า เสีย/บึงบำบัดน้ำเสีย คลองต่างๆ คลองประปา	บึงมักกะสัน คลองพระโขนง คลองห้วยลำโพง คลองประปาสามเสน	-มีข้อจำกัดในการเข้าถึงและ นำมาใช้ประโยชน์
จุดขึ้น-ลง ทางด่วนและ ด่านเก็บค่าผ่านทาง	พื้นที่ขนาดเล็ก และแคบ	ด่านเก็บค่าผ่านทาง เช่น ด่านยมราช ด่าน ดาวคะนอง	- ต้องรักษาความปลอดภัย ด้านทรัพย์สินและป้องกัน อุบัติเหตุ - จำนวนรถขึ้น-ลงมีมาก

ที่มา: จากการศึกษาและสำรวจ



แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร

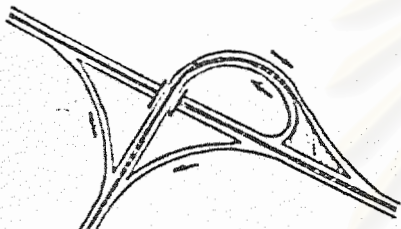
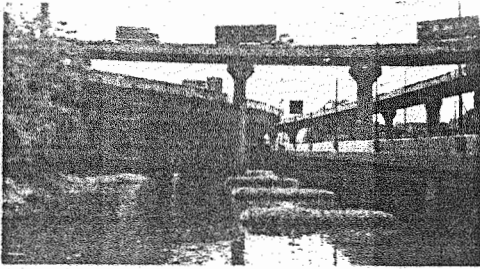
แผนที่ 4.2-1 การกระจายตัวของ
รูปแบบพื้นที่ว่าง (Urban Space)
ที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านในเขต
กรุงเทพมหานคร

- สัญลักษณ์
- ทางด่วน 3 เส้นทาง
 - ① ทางแยกต่างระดับ (interchange)
 - ② ถนนขนานทางด่วน
 - ③ ทางด่วนคร่อมถนน
 - ทางด่วนบนดิน
 - ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง บึง
 - จุดขึ้น-ลงทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง

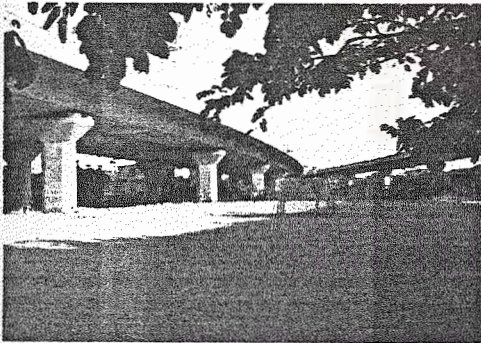
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

▲ ไม่มีมาตราส่วน

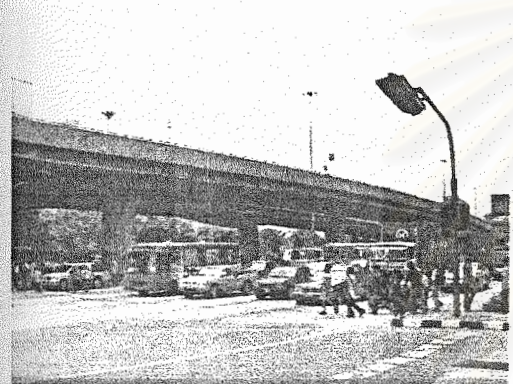
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



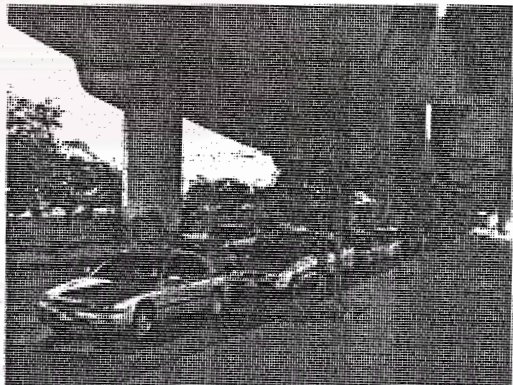
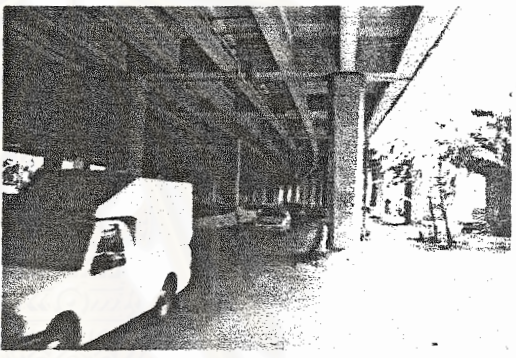
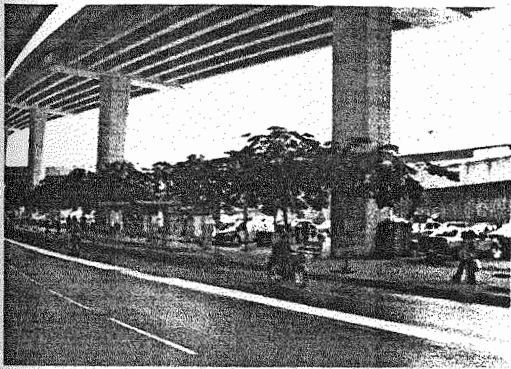
(1)
T or trumpet



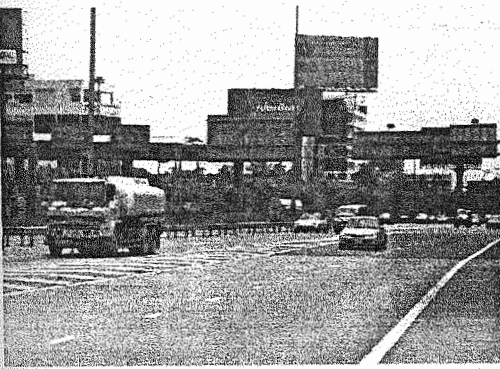
ภาพที่ 4.2-1 แสดงรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางแยกต่างระดับ (interchange)



ภาพที่ 4.2-2 แสดงรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากถนนทางด่วน



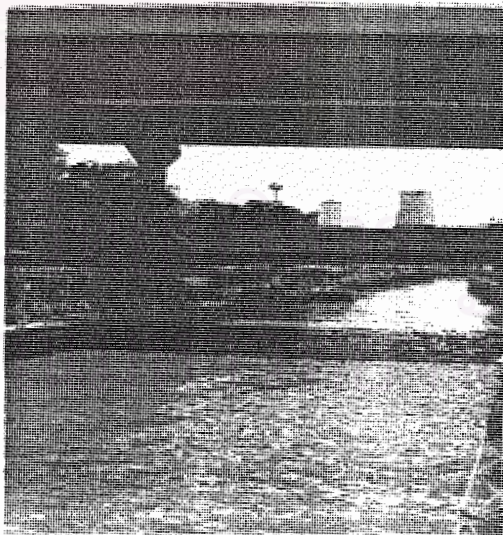
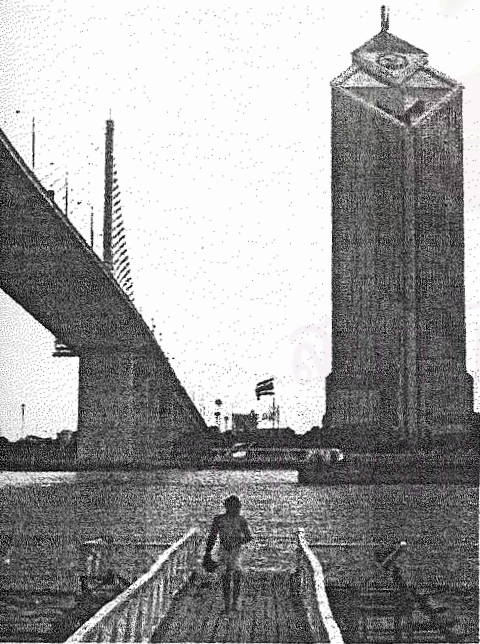
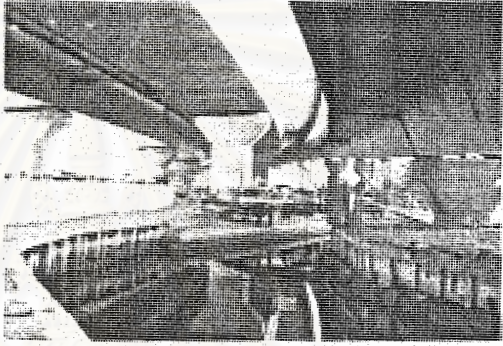
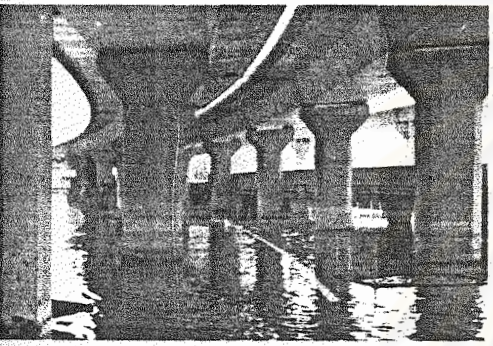
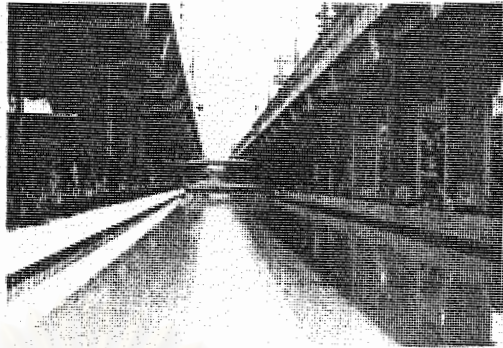
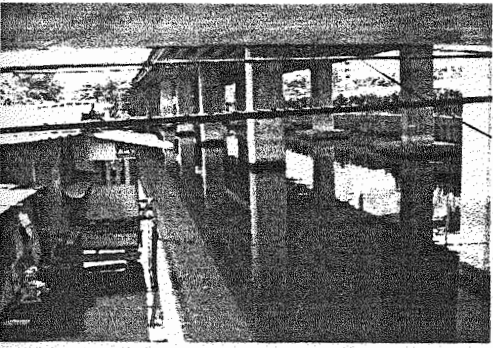
ภาพที่ 4.2-3 แสดงรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจาก ทางด่วนครอบคลุมถนน



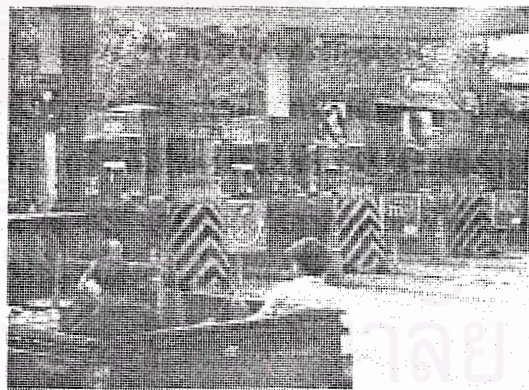
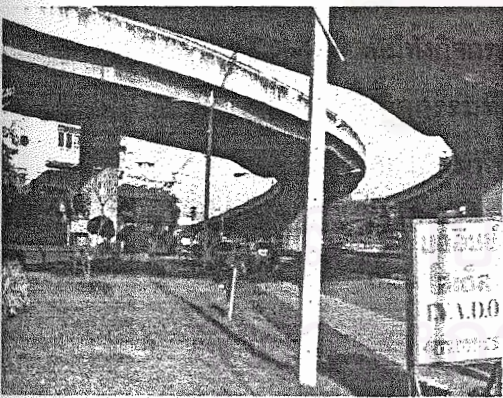
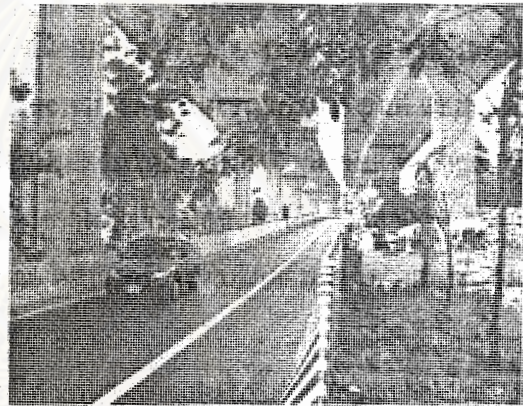
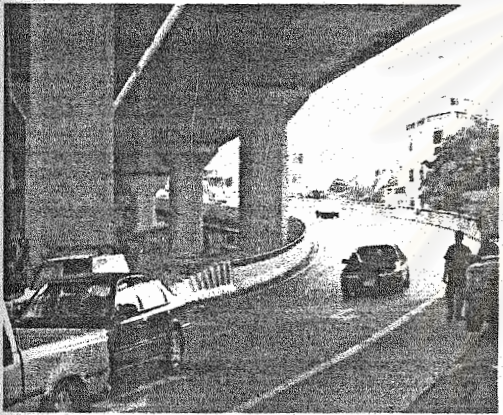
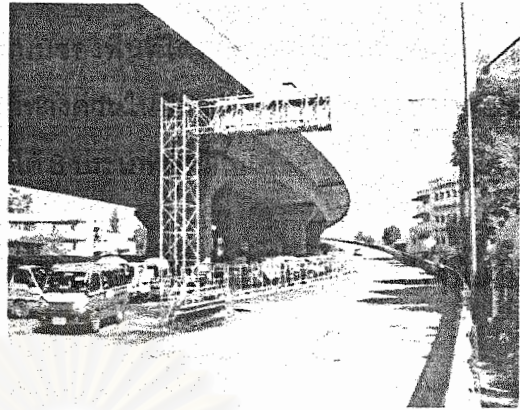
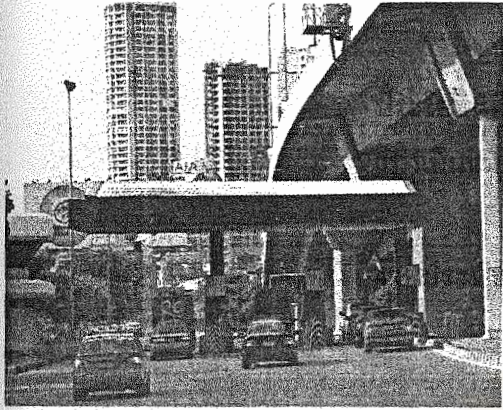
ภาพที่ 4.2-4 แสดงรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจาก ทางด่วนระดับดิน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4.2-5 รูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจาก ทางด่วนที่ครอบคลุมแม่น้ำ คลอง บึง



ภาพที่ 4.2-6 รูปแบบพื้นที่ได้ทางด่วนที่เกิดจาก จุดขึ้น-ลงทางด่วน และด่านเก็บค่าผ่านทาง

จากรูปแบบของพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านพื้นที่เมือง ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบันอย่างแตกต่างหลากหลาย ทั้งนี้ผู้ศึกษาจึงได้รวบรวมและจัดแบ่งเป็นหมวดหมู่ได้ 8 ประเภทดังนี้

4.3 ประเภทการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบัน

1. ตลาด/แผงลอย (market)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการค้าขาย โดยทำเป็นตลาดและแผงลอย พบได้ทั่วไป มีความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนประเภททางยกระดับক্র่อมถนนและรูปแบบถนนขนานทางด่วน เพราะเข้าถึงได้สะดวกทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการเดินเท้า โดยแม้ค่าจะใช้โครงสร้างทางยกระดับกันแดด กันฝน ส่วนใหญ่จะเป็นตลาดสดและแผงลอยขายอาหารได้รุ่ง และจะมีชุมชนอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ซึ่งตลาดสดจะเปิดขายในตอนกลางวัน ส่วนแผงลอยจะเปิดขายช่วงเย็น ประมาณ 17.00 น. ถึง 24.00 น. ในบางครั้งจะพบได้ตามแยกต่างระดับด้วย ดังภาพที่ 4.3-1

2. สนามกีฬา/สนามเด็กเล่น (play lot/sport field/tot lot)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นสนามกีฬา/สนามเด็กเล่น ซึ่งเป็นกิจกรรมนันทนาการ ที่มีทั้งกิจกรรมประเภท active (กิจกรรมที่ต้องใช้กำลัง เช่น การเล่นกีฬา ออกกำลังกาย) และ passive (กิจกรรมที่ไม่ต้องใช้กำลัง เช่น การนั่งพักผ่อน นั่งเล่น อ่านหนังสือ) ทั้งในร่มและกลางแจ้ง มีความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนประเภททางแยกต่างระดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ เข้าถึงได้สะดวกและหลายวิธี และพบได้กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากทางยกระดับอื่นๆ เช่น ถนนขนานทางด่วน ทางด่วนক্র่อมถนนด้วย เนื่องจากมีชุมชนอยู่ในละแวกใกล้เคียง ดังภาพที่ 4.3-2

3. ถนน/ซอย (road / soi)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน โดยการจัดทำเป็นถนน หรือเส้นทางลาดเพื่อการสัญจรได้สะดวกยิ่งขึ้น บางแห่งก็เพื่อการเข้าถึงชุมชน เนื่องจากการสร้างทางด่วนอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงการเข้าถึงในอดีตของชุมชนต่างๆ ทำให้ต้องมีการจัดทำเส้นทางลาด หรือถนน ซอย ต่างๆ เพื่อออกสู่เส้นทาง

หลักได้ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับพื้นที่ใต้ทางด่วนแบบทางด่วนคร่อมถนน เนื่องจากมีโครงสร้างทางด่วน เป็นที่ปกคลุม ในบางครั้งก็มีถนนเดิมอยู่ในพื้นที่แล้ว นอกจากนั้นบางบริเวณก็มีที่นั่งรอรถประจำทาง และเกาะกลางถนนด้วย ดังภาพที่ 4.3-3

4. ทางเดิน/ทางรถจักรยาน (president park way/ bicycle lane)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนทำทางเดินเท้า และทางรถจักรยาน ส่วนใหญ่จะพบว่ามี ความสัมพันธ์กับรูปแบบทางด่วนที่เป็นทางยกระดับ ทั้งที่เป็นทางด่วนคร่อมถนนและถนนขนานทาง ด่วน เนื่องจากโครงสร้างทางด่วนสามารถกันแดด กันฝน และมักจะมีชุมชนอยู่ในละแวกใกล้เคียง ทั้งนี้ เพื่อเปิดการเข้า-ออกให้กับชุมชน สามารถสัญจรได้ด้วยทางเดินเท้าและการขี่จักรยาน

นอกจากนี้ในบางพื้นที่มีการใช้เขตทางพิเศษจัดทำเป็นเส้นทางรถจักรยานด้วย เช่น เขตทาง พิเศษรามอินทรา-อาจณรงค์ เขตทางพิเศษทางด่วนเฉลิมมหานคร ช่วงเพลินจิต ดังภาพที่ 4.3-4

5. สวนหย่อม/สวนสาธารณะ (public park)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนทำเป็นสวนหย่อม สวนสาธารณะ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้ กับเมือง และเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน เป็นที่หมายตาหรือพักสายตาในการเดินทาง พบว่ามี ความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากทางแยกต่างระดับ สำหรับสวนสาธารณะ เนื่องจากมี พื้นที่ขนาดใหญ่ เข้าถึงได้ง่าย ส่วนตามจุดขึ้น-ลงทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางสำหรับการจัดทำสวน หย่อม เพราะมีพื้นที่ขนาดเล็ก และจำนวนรถขึ้นลงด่านมีมาก ดังภาพที่ 4.3-5

6. ให้เช่า (for rent)

เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน โดยการให้ประชาชนหรือเอกชนที่สนใจเช่าใช้พื้นที่ ประกอบกิจกรรมต่างๆ ที่อยู่ในกรอบของกฎหมาย พบว่ามีความสัมพันธ์กับรูปแบบทางด่วนหลากหลาย รูปแบบ ทั้งนี้ขึ้นกับศักยภาพ ทำเล และความต้องการของผู้เช่าใช้พื้นที่ โดยกิจกรรมที่ต้องเป็นกิจ กรรมที่ได้รับอนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามระเบียบข้อบังคับพัสดุดังภาพที่ 4.3-6

7. จอดรถ (parking)

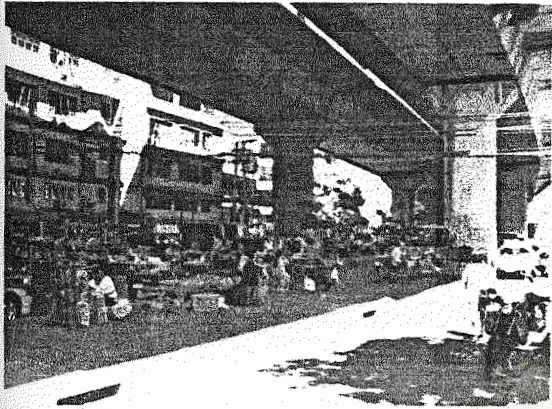
เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เป็นที่จอดรถ ที่พักรถ ทั้งจอดรถยนต์ทั่วไป เช่น รถสามล้อ รถเก๋ง รถบรรทุก รถทัวร์ จอดรถโดยสารประจำทาง (อยู่) ทั้งขสมก.และรถตู้ และมีการใช้จอดรถเพื่อสาธารณะ เช่น จอดรถขยะ รถดับเพลิง พบว่ามีความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากหลายรูปแบบ ทั้งถนนขนานทางด่วน แยกต่างระดับ ส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณที่ใกล้กับถนนสายหลัก เพราะเข้าออกสะดวก เช่น ใต้ทางด่วน ในแถบปทุมวันที่ติดกับถนนจรัลเมือง ใต้ทางด่วนบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ติดถนนพหลโยธิน และพื้นที่ต้องมีขนาดใหญ่พอที่จะจอดรถได้หลายคัน ไม่ทำให้การจราจรติดขัด ดังภาพที่ 4.3-7

8. พื้นที่ที่ถูกละเลย (underutilized space)

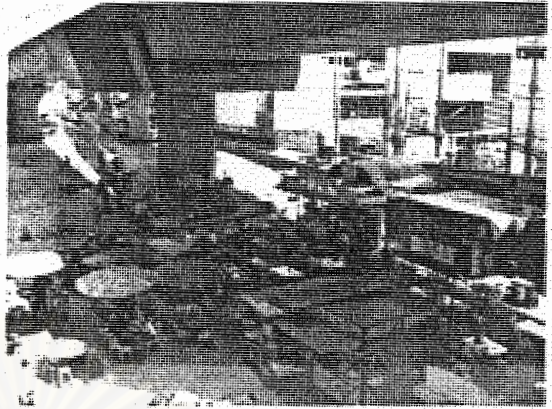
พื้นที่ที่ถูกละเลยหรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นพื้นที่ที่รอการพัฒนาหรือปรับปรุง บางแห่งมีการใช้ประโยชน์และจับจองโดยผู้บุกรุก ทั้งเป็นที่อยู่อาศัยและหลังนอน บางแห่งกลายเป็นที่ทิ้งขยะ ที่ซ่องสุมของผู้เสพยา บ้างก็ปล่อยรกร้างมีวัชพืชขึ้นปกคลุม ซึ่งพบได้กับรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนเกือบทุกประเภท ที่ปล่อยทิ้งว่างเปล่าไม่มีการใช้ประโยชน์เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพและการเข้าถึง แต่พื้นที่เหล่านี้กลับเป็นโอกาสของเมืองที่จะหยิบใช้และนำมาปรับปรุงให้ดีขึ้นได้ ดังภาพที่ 4.3-8

จากที่กล่าวมาแล้วทั้งหมด ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบของตารางระหว่างรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ดังตารางที่ 4.3-1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตลาดนัดชุมชนชอยวัดตะพานในช่วงเช้า



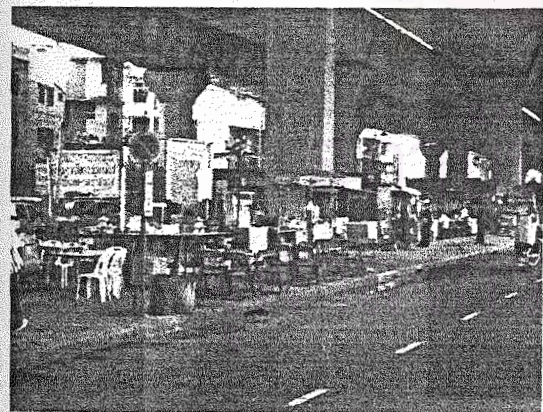
แผงลอยขายอาหารใต้ทางด่วน บริเวณแยกอุรุพงษ์



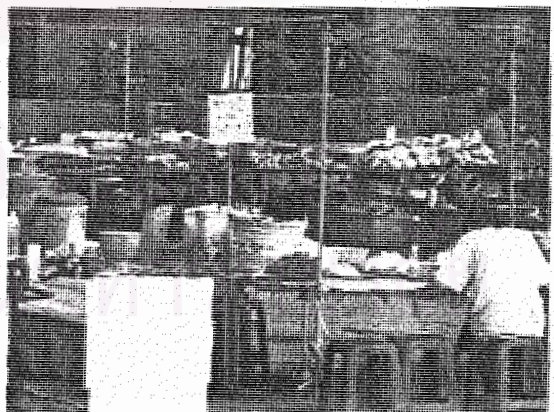
ตลาดขายปลีกรและขายส่งใต้ทางด่วน
บริเวณแยกคลองเตย



แผงลอยขายอาหารใต้ทางด่วน ใกล้สี่แยกบางนา

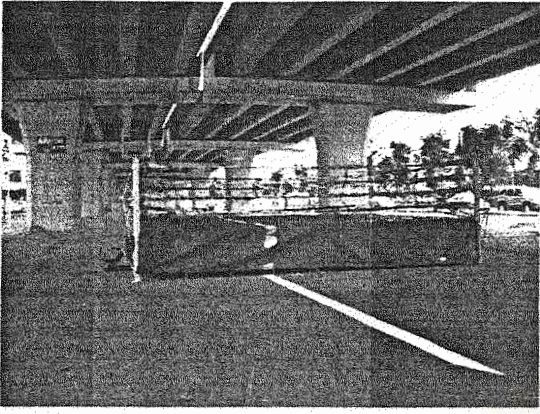


แผงลอยขายอาหารใต้รุ่ง เขตราชเทวี

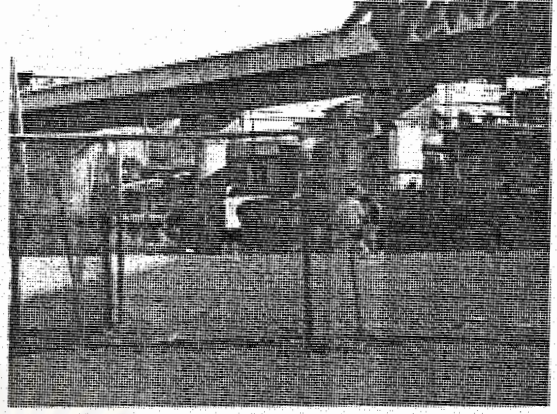


ตลาดสดขายผัก ผลไม้ ใต้ทางด่วน

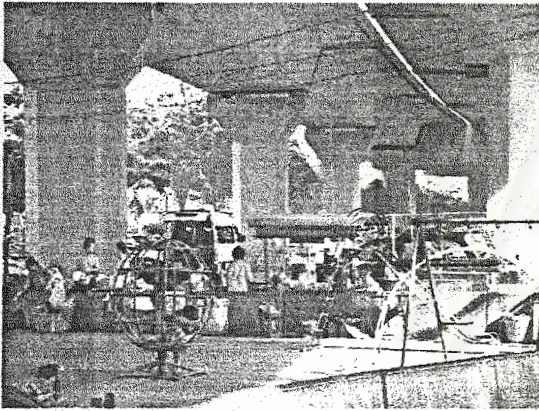
ภาพที่ 4.3-1 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทตลาด/แผงลอย (market)



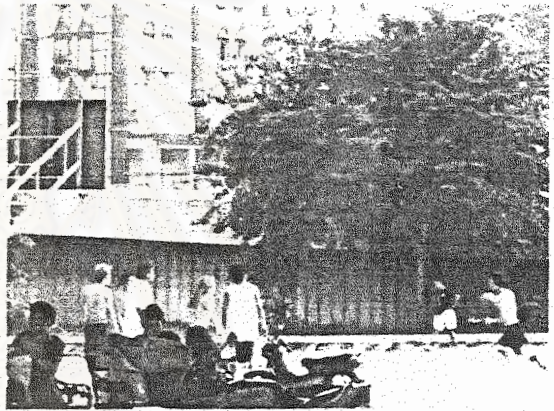
สนามซ้อมมวยครูเสือ ได้ทางด่วนเขตวังทองหลาง



ลานกีฬาประเภทสนามฟุตบอล บริเวณแยกต่างระดับ
ใกล้บางโคล่



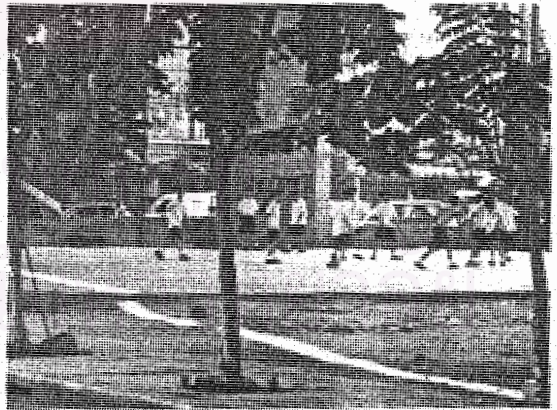
สนามเด็กเล่นใต้ทางด่วน เขตสาทร



สนามกีฬาฟากกลางแจ้ง บริเวณทางด่วน ใกล้กับ
ถนนเพชรบุรี ย่านเอกมัย



สนามกีฬาประเภทตระกร้อ ได้ทางด่วน
รามอินทรา-อาจณรงค์ บริเวณพระโขนง

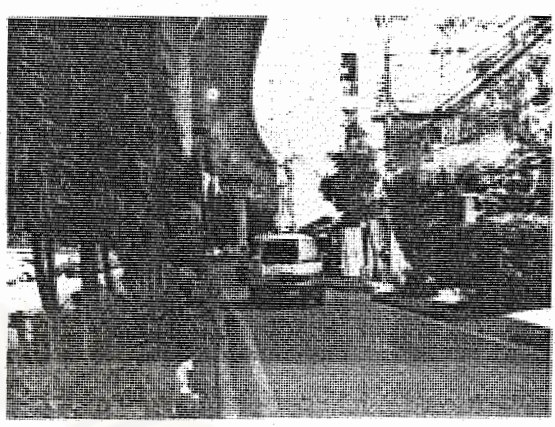


ลานกีฬาประเภทฟุตบอลขนาดเล็ก ใกล้กับ
หัวลำโพง เขตปทุมวัน

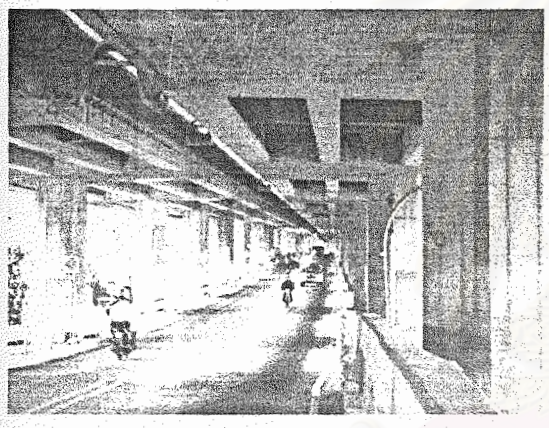
ภาพที่ 4.3-2 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทสนามกีฬา/สนามเด็กเล่น
(play lot/ sport field /tot lot)



ถนนระดับดิน ของทางด่วนแนวสายทางท่าเรือ-บางนา



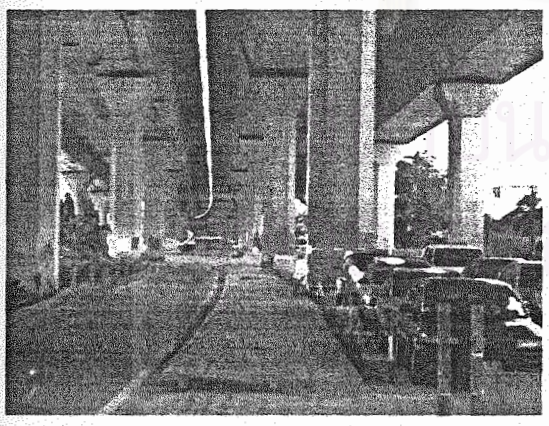
เส้นทางลัดซอยหมอเหล็ง บริเวณชุมชนริมบีงมีกกะตัน



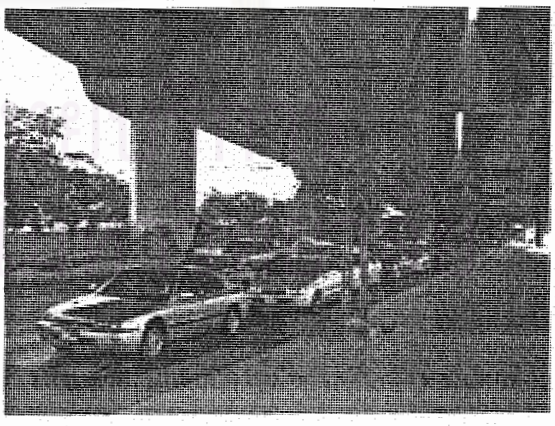
เส้นทางลัดใต้ทางด่วนในเขตราชบุรีบูรณะ



ถนนพระราม 6 ในบางช่วงที่มีทางยกระดับพาดผ่าน

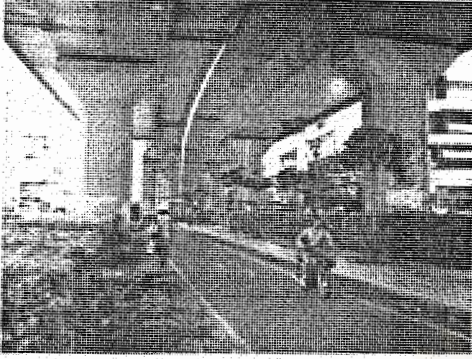


เส้นทางลัดใต้ทางด่วน



ถนนเหนือ-ใต้ ใกล้กับถนนจันทร์ ในเขตสาทร

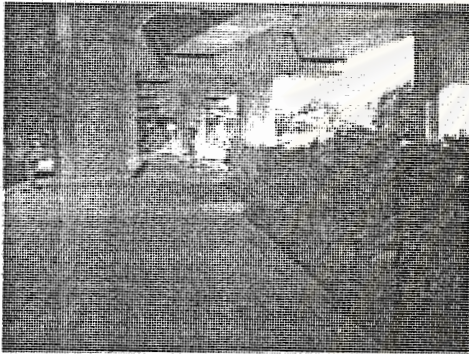
ภาพที่ 4.3-3 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทถนนหรือถนนซอย (road/soi)



การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นเส้นทางลัดและ
ทางเดินเท้าชอยวัดตะพาน เขตราชเทวี



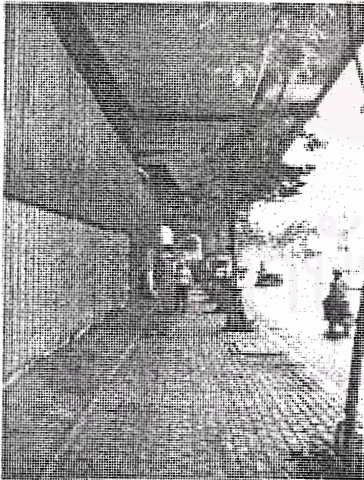
ทางรถจักรยาน บริเวณริมทางด่วน
รามอินทรา-อาจณรงค์



ทางเดินเท้าใต้ทางด่วน



ทางจักรยานริมทางด่วนเฉลิมมหานคร
(ท่าเรือ-ดินแดง) บริเวณเพลินจิต

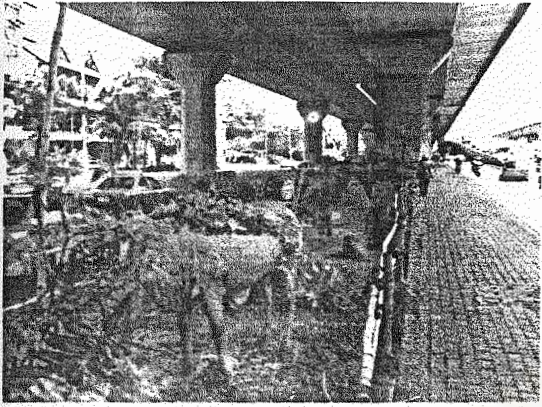


ทางเดินเท้า ขนาดด้วยถนนแถบจตุรเมือง



ทางเดินเท้าและการปลูกต้นไม้เป็นระยะ
บริเวณทางลงถนนจันทร์ เขตสาทร

ภาพที่ 4.3-4 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภททางเดิน/ทางจักรยาน
(bike/president park way)



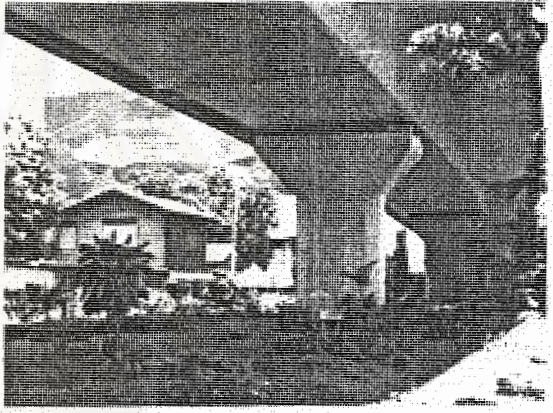
การจัดทำเป็นสวนหย่อมประเภทสวนวัฒนธรรม แถบพระรามเก้า



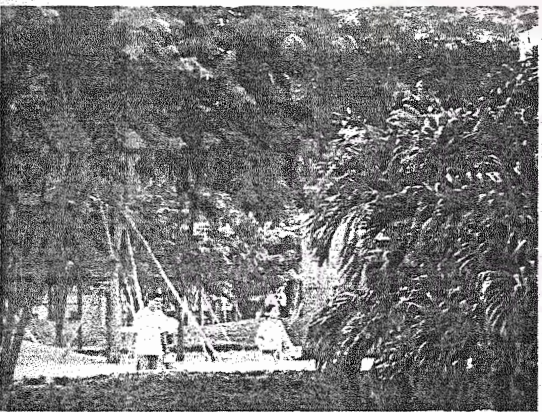
สวนสาธารณะยูนิลีเวอร์ บริเวณมักกะสัน เขตราชเทวี



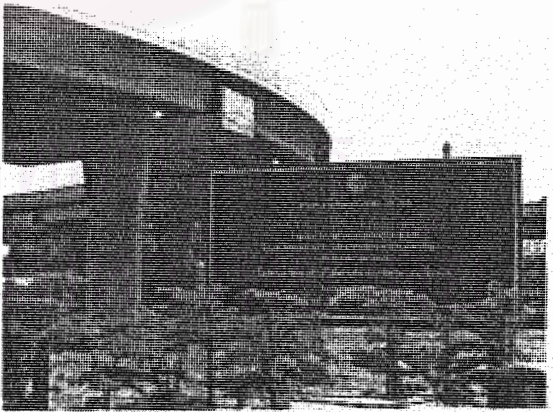
สวนสาธารณะใต้ทางด่วนใกล้สถานีรถไฟฟ้า สุรศักดิ์ เขตสาทร



สวนหย่อมใต้ทางขึ้น-ลงทางด่วนถนนกำแพงเพชร เขตจตุจักร

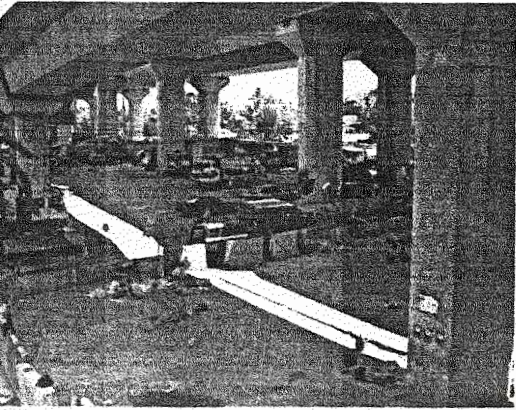


สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติเชิงสะพานพระรามเก้า เขตบางคอแหลม

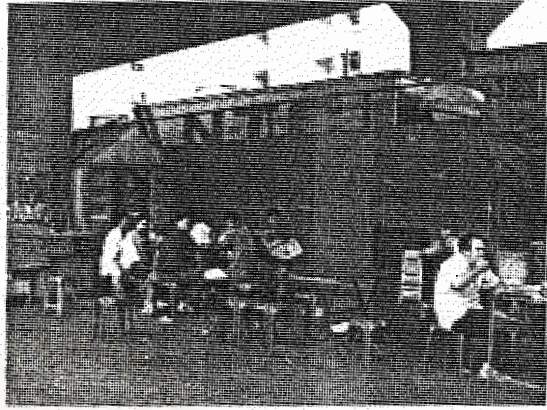


การปลูกป่ารักษาสภาพแวดล้อมบริเวณแยกต่างระดับพระรามเก้า

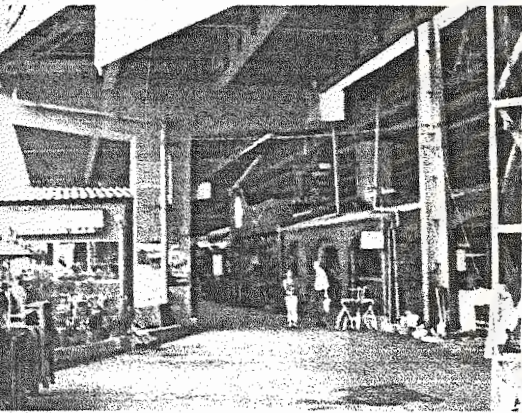
ภาพที่ 4.3-5 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทสวนหย่อม/สวนสาธารณะ (public park)



กรุงเทพมหานครเช่าพื้นที่ใต้ทางด่วน เป็นที่จอดรถระยะ เขตราชเทวี



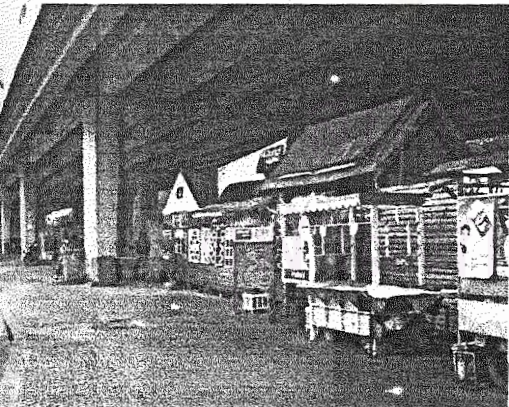
บริษัทเอกชนเช่าใช้ทำธุรกิจประเภทขนส่งพัสดุ ใต้ทางด่วน เขตปทุมวัน



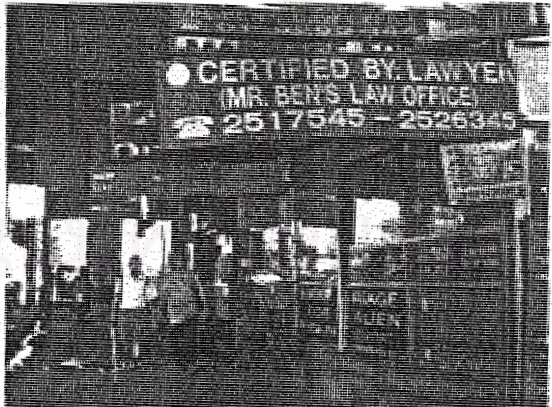
การเช่าพื้นที่ใต้ทางด่วนทำเป็นศูนย์อาหาร (ศูนย์อาหารมาซิม)



การเช่าใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนประกอบกิจกรรม ประเภทธุรกิจตู้ซอมรก

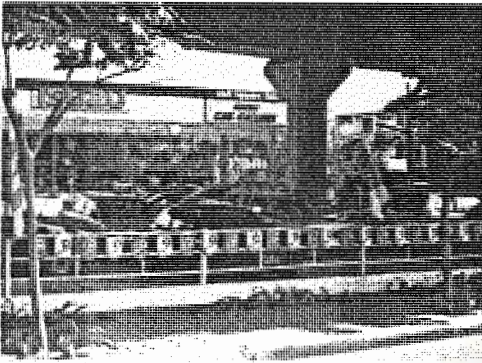


ร้านอาหารกึ่งผับ ใต้ทางด่วนย่านพระราม 3



การเช่าพื้นที่ใต้ทางด่วนทำบริษัททัวร์วีซ่า ย่านเพลินจิต

ภาพที่ 4.3-6 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทให้เช่า ประกอบธุรกิจต่างๆ (for rent)



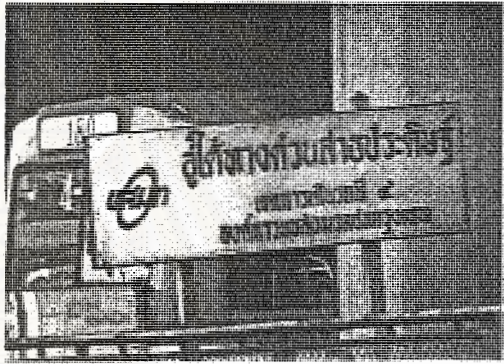
ที่จอดรถของบริษัทเอกชนต่างๆ ที่เช่าใช้พื้นที่
เช่น บริษัทอิชูซุ



ที่จอดรถคู่โดยสารใต้ทางด่วน บริเวณ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



ใช้จอดรถทัวร์นำเที่ยวหน้าโรงแรมโซลทวิน
เขตปทุมวัน



การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นอู่รถเมล์
แถบย่านพระราม 3



ใช้จอดรถขนขยะ ใต้ทางด่วน เขตวัฒนา

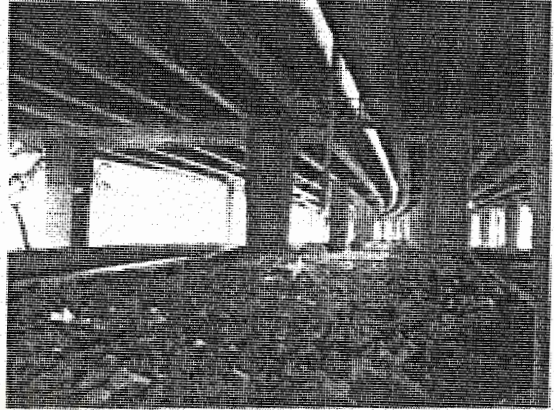


พื้นที่จอดรถทั่วไป ย่านคลองเตย

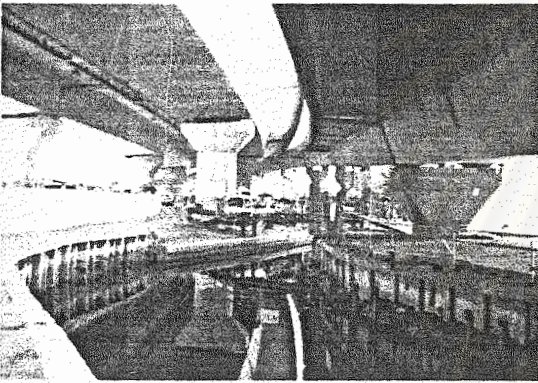
ภาพที่ 4.3-7 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทจอดรถ (parking)



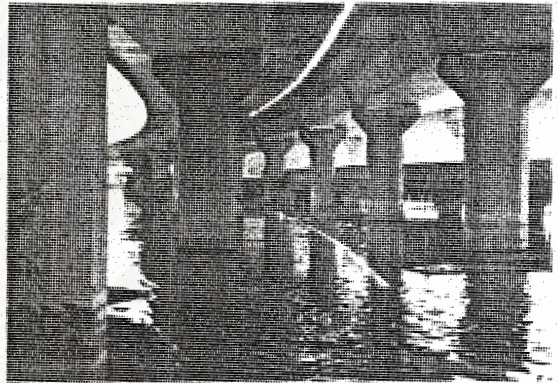
ซากกองถังน้ำมันเหลือใช้ ได้ทางด่วนแยกบางนา



พื้นที่ใต้ทางด่วนที่จัดทำเป็นเส้นทางลัด ปล่อยทิ้งร้าง และค่อนข้างมืดทึบ



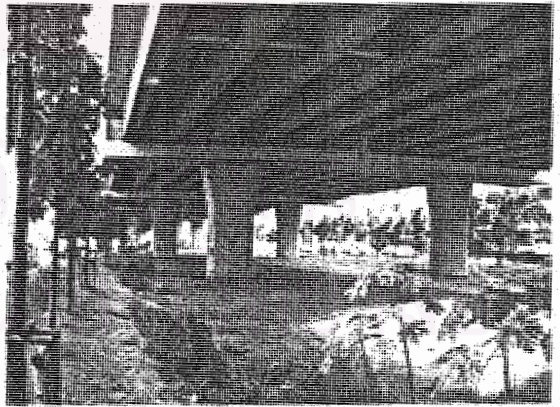
คลองน้ำเน่าใต้ทางด่วน สงกิลินเหมิน แถบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



บึงบำบัดน้ำเสียใต้ทางแยกต่างระดับเบิ่งมัทกะสัน



พื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของคนจรใต้ทางด่วน เขตราชเทวี



พื้นที่ใต้ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ ยังเป็นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์เป็นจำนวนมาก

ภาพที่ 4.3-8 แสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนประเภทการพัฒนาหรือปรับปรุง (underutilize space)

ตารางที่ 4.3-1 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน(urban space) ที่เกิดจากทางด่วนกับภาพรวมการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน

รูปแบบ urban space ที่เกิดจากทางด่วน	การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน								ตัวอย่าง การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน	เงื่อนไขการใช้พื้นที่ว่าง
	A	B	C	D	E	F	G	H		
ทางแยกต่างระดับ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<p>ศักยภาพพื้นที่ค่อนข้างใหญ่ และมีรูปร่างไม่แน่นอน เข้าถึงสะดวก</p> <p>ลักษณะกรรมสิทธิ์มีทั้งการทางฯและหน่วยงานอื่นๆ</p> <p>ข้อจำกัด บางแห่งยากต่อการเข้าถึงเพราะถูกปิดล้อมจากพื้นที่โดยรอบ เช่น แถบมักกะสัน</p> <p>พื้นที่ส่วนใหญ่ที่พบเป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน</p>
ถนนขนานทางด่วน	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<p>ศักยภาพพื้นที่เป็นแนวยาว เข้าถึงสะดวกและอยู่ใกล้ถนนสายหลัก มีโครงสร้างทางด่วนปกคลุมเป็นระยะ</p> <p>ข้อจำกัดจำนวนรถที่มากและวิ่งเร็ว</p> <p>ลักษณะกรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่เป็นของ กทพ. ยกเว้นช่วงจตุจักร</p> <p>คลองเตย บางนา</p> <p>พบการใช้ในเชิงธุรกิจ มากกว่าสวนสาธารณะ</p>
ทางด่วนคร่อมถนน	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		<p>ศักยภาพ มีโครงสร้างปกคลุมโดยตลอด มีถนนเข้าถึงพื้นที่</p> <p>ข้อจำกัด ยากต่อการใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆเนื่องจากพื้นที่ด้านใต้ส่วนใหญ่จะให้เป็นถนนและซอย หรือเส้นทางลัดอยู่แล้ว</p> <p>บางพื้นที่มีตึก อาคารถ่ายเทไม่สะดวก เนื่องจากโครงสร้างทางด่วนบดบัง เช่น แถบอนุสาวรีย์ชัยฯ</p>

A = ตลาด/แผงลอย, B = สนามกีฬา/สนามเด็กเล่น, C = ถนน, ถนนซอย, D = ทางเดิน/ทางรถจักรยาน, E = สวนหย่อม/สวนสาธารณะ, F=พื้นที่ให้จอดรถ, G = พื้นที่ให้เช่า, H = พื้นที่ที่ถูกปล่อยให้

ตารางที่ 4.3-1 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วน(urban space) ที่เกิดจากทางด่วนกับภาพรวมการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน(ต่อ)

รูปแบบ urban space ที่เกิดจากทางด่วน	การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน								ตัวอย่าง การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน	เงื่อนไขการใช้พื้นที่ว่าง
	A	B	C	D	E	F	G	H		
ทางด่วนระดับดิน					○		○	○		<p>ศักยภาพ อำนวยความสะดวกให้กับการจราจร มีข้อจำกัด ทางกายภาพและการเข้าถึงไม่มีพื้นที่ใต้ทางด่วน มีพื้นที่ในเขตทางพิเศษขนาดเล็กแคบ ยาว พบว่าให้เขาติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดเล็กและสวนหย่อม</p> <p>ลักษณะกรรมสิทธิ์ เป็นของกทพ.</p>
ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง หรือ บึง				○	○			○		<p>ข้อจำกัด ศักยภาพด้านพื้นที่มีน้อยถึงไม่มีเลย รักษาคุณภาพน้ำ กรณีของคลองประปา</p> <p>พื้นที่ด้านใต้มักเป็นน้ำท่วมเสีย คลอง บ่อบำบัด พบชุมชนแออัดในบริเวณใกล้เคียง เช่น คลองพระโขนง บึงมักกะสัน คลองเสนแสน</p> <p>ลักษณะกรรมสิทธิ์ กทพ./ และหน่วยงานอื่นๆ</p>
จุดขึ้น-ลงทางด่วน ด้านเก็บค่าผ่านทาง	○				○	○	○	○		<p>ศักยภาพ เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก</p> <p>ข้อจำกัด ต้องรักษาความปลอดภัยด้านทรัพย์สิน (ด้านเก็บค่าผ่านทาง) และความปลอดภัยด้านการจราจร ป้องกันอุบัติเหตุ (จำนวนรถขึ้นลงด้านมีมาก)</p> <p>กทพ. สงวนไว้ใช้เอง</p> <p>พบว่าใช้เป็นส่วนหย่อม และงานกิจการของกทพ.</p>

A = ตลาด/แผงลอย, B = สนามกีฬา/สนามเด็กเล่น, C = ถนน, ถนนซอย, D = ทางเดิน/ทางรถจักรยาน, E = สวนหย่อม/สวนสาธารณะ, F = พื้นที่ให้อจอดรถ, G = พื้นที่ให้เข้า, H = พื้นที่ที่ถูกทะเล

4.4 ความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีต่อชุมชน

จากการศึกษาพบว่าแม้ว่าเส้นสายของทางด่วนจะทำให้หลายๆชุมชนถูกแยกออกจากกัน บ้างก็ถูกเวนคืนจนต้องปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัย บ้างก็ยังเป็นปัญหาอยู่ถึงปัจจุบัน เช่น ชุมชนบ้านครัวกับทางด่วนชั้นที่2 (แนวสายทางยมราช-ราชดำริ) เนื่องจากคนในพื้นที่เป็นคนมุสลิม มีความผูกพันทางด้านวัฒนธรรมสูง พอมีทางด่วนพาดผ่านเข้าไปในพื้นที่ ทำให้เกิดการยึดใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในกิจกรรมต่างๆ กัน แม้จะยังเหลือที่ว่างเป็นจำนวนมาก แต่หลายคนก็กล่าวว่าเป็นความเคยชินไปแล้ว ตนได้ใช้พื้นที่ขายของก็พอ มีเพียงซอยเล็กๆ ในการเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วนบริเวณชุมชนตรอกพระยาอภัย บ้านครัวใต้

แต่ในบางพื้นที่ ชุมชนได้ใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนไปในเชิงเศรษฐกิจมากกว่าสาธารณประโยชน์ซึ่งดูเหมือนว่าการใช้พื้นที่ว่างเหล่านี้เป็นไปในกิจกรรมที่ไม่เป็นรูปแบบ (informal) ผลัดเปลี่ยนกันใช้ในแต่ละช่วงเวลา เช่น แผงลอยขายอาหาร ตลาดสด ที่จอดรถ ซ่อมรองเท้า บางครั้งก็พบเป็นเพิงที่พักอาศัยรวมอยู่ด้วย

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเชื้อเพลิงพัฒนา แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา พบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนมีการเช่าใช้ประโยชน์แบบรายย่อย เช่น ขายของแผงลอย คัดแยกขยะเหลือใช้ (กล่องกระดาษ) ซ่อมรถจักรยานยนต์ บางคนก็ทำถูกกฎหมายด้วยการเช่ากับการทางฯ บางคนก็มาค้าขายแบบไปเช้าเย็นกลับ เนื่องจากว่ามีบ้านอยู่ในซอย แต่มาใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนขายของ มีข้อแม้ว่าห้ามตั้งติดถนน เนื่องจากต้องรักษาความสะอาด ซึ่งสภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนมีการปูตัวหนอนเป็นทางเดินเท้าไว้แล้ว แต่มีพื้นที่หน้าบ้านที่สามารถใช้ได้ จึงมีการใช้ประโยชน์ปะปนกันไป ซึ่งคนในชุมชนกล่าวว่า ชุมชนมีอยู่ก่อน แต่ทางด่วนมาสร้างผ่านทีหลัง ในปัจจุบันพื้นที่ตรงนั้นเป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ในบริเวณเดียวกัน มีศูนย์สุขภาพและลานกีฬาต้านยาเสพติด โดยใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนหน้าศูนย์ทำกิจกรรมในวันสำคัญต่างๆ เช่น วันเด็ก วันสงกรานต์ ปีใหม่ ซึ่งสนับสนุนโดยสำนักงานปปส. และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โดยฝ่ายสนับสนุนเขตยานนาวา

ในฝั่งตรงข้ามมีสนามเด็กเล่น ที่ล้อมด้วยรั้วเหล็กสูง สภาพค่อนข้างเก่า พอจะมีเด็กไปเล่นบ้างแต่ไม่ค่อยมีเครื่องเล่นสำหรับเด็ก มากนัก

จากการพูดคุยหลายๆ คนในชุมชนตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า “อยากให้พื้นที่สีเขียว มีสนามเด็กเล่นให้เด็ก แล้วก็ขอให้มีเครื่องเล่นบ้าง เนื่องจากในปัจจุบันมีแต่ห้องสมุดชุมชนเชื้อเพลิงพัฒนา เป็นที่เล่นของเด็กๆ และใช้สนามกีฬาของลานจอดรถสำนักงานเอสไอ (ESSO) เป็นที่เล่นตระกร้อ และฟุตบอล”

ส่วนพื้นที่สาธารณประโยชน์ เช่น ลานเอนกประสงค์ สนามกีฬา สนามเด็กเล่น พบว่าพื้นที่ได้ทางด่วนในบางเขตมีการใช้อยู่ตลอดทั้งในช่วงเช้าและเย็น ในขณะที่บางแห่งพื้นที่เหล่านี้เป็นที่นอน และถูกบุกรุกจากคนต่างถิ่น ทั้งๆ ที่สนามกีฬามีเครื่องเล่น แต่ไม่มีคนมาใช้ ซึ่งอาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ ยกตัวอย่างเช่น ชุมชนไม่ได้ต้องการ ไม่มีความรู้สึกเป็นเจ้าของ สภาพทางกายภาพไม่เอื้ออำนวย เป็นต้น



ภาพที่ 4.4 ความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ได้ทางด่วนที่มีต่อชุมชน

4.5 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ได้ทางด่วนกับสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์ในปัจจุบันการพัฒนาหรือปรับปรุงพื้นที่ได้ทางด่วน พบว่าพื้นที่เหล่านี้ถูกพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ สนามกีฬา สนามเด็กเล่น และกิจกรรมอื่นๆที่เอื้อประโยชน์ให้กับสังคม ซึ่งโครงการเหล่านี้ดำเนินการโดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร แต่ในขณะเดียวกันการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เหล่านี้มีมากขึ้นเรื่อยๆ ตามเส้นทางด่วนที่สร้างขึ้นใหม่อีกหลายสาย ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของหลายหน่วยงาน เช่น หน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน หรือแม้กระทั่งชุมชนที่อยู่โดยรอบ

ในกรณีของการทางพิเศษ โครงสร้างทางด่วนเป็นการเชื่อมต่อดังน้อย 2 จุดหมาย เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและความยากลำบากในการเดินทาง ในขณะที่เดียวกันทางด่วนเหล่านี้ก็ตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่เมือง และแบ่งพื้นที่ที่ผ่านไปออกเป็นส่วนๆ ซึ่งถ้ามองในแง่เศรษฐกิจ ทางด่วนก็เปรียบเหมือนเครื่องมือที่ช่วยเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น แผงลอยขายอาหาร เพิ่มมูลค่าในที่ดินและสาธารณูปโภค หากพิจารณาในอีกด้านหนึ่ง จะพบว่าการพัฒนาาระบบทางด่วนได้ก่อให้เกิดพื้นที่ว่างตามแนวยาว มีทั้งใช้ประโยชน์อย่างถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย หรือปล่อยให้ร้างอยู่ภายใต้โครงสร้างของทางยกระดับ ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมด้วยยกตัวอย่างเช่น

พื้นที่เหล่านี้กลายเป็นสิ่งที่ทำให้เมืองดูเสื่อมโทรม เช่นบางบริเวณถูกใช้เป็นที่ทิ้ง ที่คัดแยกขยะที่อยู่อาศัยของคนจร ที่เสพยา บางก็ถูกทิ้งให้มีวัชพืชต่างๆขึ้นอยู่อย่างหนาแน่น ผลที่ตามมาคือ มลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องของภูมิทัศน์เมือง ปัญหาการระบายน้ำ มลภาวะทางอากาศ และในที่สุดก็ส่งผลถึงคุณภาพชีวิตที่ลดลง

(มติชน, 2546: 17) ห่างจากหัวลำโพงออกหลายกิโลเมตร ได้ทางด่วนย่านสาทร-บางรัก เป็นอีกแห่งที่มีคนเร่รอนจับจองเป็นที่หลับนอน เท่าที่เห็นรวมกลุ่มกันประมาณสิบกว่าคน ล้วนมาจากทางภาคเหนือ มีทั้งอุตรดิตถ์ พะเยา ลำปาง ฯลฯ เหตุผลของการยัดที่ใต้ทางด่วน เหมือนเดิม คือ ตกงาน โดนโกงค่าแรง ไม่กล้ากลับบ้านต่างจังหวัดเพราะอายุญาติพี่น้องที่ต้องกลับตัวเปล่า



ภาพที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ใต้ทางด่วนกับสิ่งแวดล้อม

ส่วนในเรื่องของโครงสร้างทางยกระดับของทางด่วน ส่วนใหญ่มีความสูงประมาณ 16 เมตร กว้าง 30 เมตร ในแต่ละช่วง โดยปกติแล้วพื้นที่ใต้ทางด่วนจะได้รับแสงสว่างและการระบายอากาศที่พอ

เพียง ยกเว้นในช่วงทางขึ้นลงบางแห่งที่โครงสร้างทางด่วนลดระดับต่ำลง ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นค่อนข้างมีดทับ ในด้านภูมิทัศน์ของผู้ที่อยู่อาศัยใกล้กับทางด่วนและผู้สัญจรไปมา โครงสร้างบางส่วนก็ปิดกั้นมุมมอง

ตัวอย่างของการประยุกต์ใช้พื้นที่ว่างใต้ทางด่วนที่มีประสิทธิภาพ เช่น การให้บริการทางรถจักรยาน (bicycle lane) ของทางด่วนเส้นรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) และได้รับ ISO14001 จาก สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2543 โดยที่โครงการนี้ได้ดำเนินการภายใต้ข้อตกลงการทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นที่เรียบร้อย

สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา(ฝั่งพระนคร-ฝั่งธนบุรี)
สวนสาธารณะแห่งนี้เกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่างกระทรวงมหาดไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวโรกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 6 รอบ 5 ธันวาคม 2542

สวนนี้ได้รับการออกแบบอย่าง waterfront park น่าสนใจสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ซึ่งมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณริมน้ำของสวนจัดไว้เพื่อการพักผ่อนในบรรยากาศที่ผ่อนคลาย สวนฯ ฝั่งธนบุรี จัดให้มีความโดดเด่นในด้านลานกีฬา และเป็นสถานที่พักผ่อนที่ได้รับความนิยมมากโดยเฉพาะในตอนเย็นหลังเลิกงานจะพบกลุ่มผู้ใช้บริการหลายอาชีพในละแวกใกล้เคียงมาออกกำลังกายภายในสวนซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านนันทนาการไว้ให้บริการ

นอกจากนี้การทางพิเศษได้กำหนดประเภทกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีให้การใช้ประโยชน์ เนื่องจากจะก่อให้เกิดความรำคาญและส่งผลกระทบต่อชุมชนและบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนสภาพแวดล้อมต่างๆ กิจกรรมเหล่านั้นได้แก่

- สถานที่กำจัดขยะมูลฝอย
- สถานที่พักหรือขนถ่ายขยะมูลฝอย
- สถานที่เก็บซากวัสดุก่อสร้าง
- ที่อยู่อาศัยและร้านค้าถาวร
- กิจกรรมหรืออาคารประเภทต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน และการจราจร
- สถานที่จัดเก็บเครื่องยนต์เก่า ยานยนต์เก่า

ดังนั้นพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้รับการปรับปรุงแล้วและยังถูกปล่อยทิ้งร้าง จึงควรช่วยกันดูแลทั้งจากการทางพิเศษ ผู้ใช้ทางด่วน ชุมชน ผู้เช่าพื้นที่ใต้ทางด่วน และกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการปฏิบัติอยู่

ในระเบียบและกฎข้อบังคับต่าง ๆ ไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย จะช่วยทำให้พื้นที่ว่างเหล่านี้มีการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ

4.6 การวิเคราะห์พื้นที่ใต้ทางด่วน กรณีศึกษา

จากการศึกษาภาพรวมของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ประโยชน์ในช่วงที่กล่าวมา ส่วนนี้จะกล่าวถึง กรณีศึกษาเพื่อเป็นตัวอย่างในระดับพื้นที่ให้เกิดความชัดเจนขึ้น ผู้ศึกษาจึงได้เลือกพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตต่างๆมาเป็นตัวอย่างของการศึกษาในแต่ละเส้นทาง ดังนี้

เขตราษฎร์บูรณะ ยานนาวา ราชเทวี คลองเตย เป็นพื้นที่ตัวอย่างของทางด่วนชั้นที่ 1

เขตจตุจักร พญาไท ราชเทวี เป็นพื้นที่ตัวอย่างของทางด่วนชั้นที่ 2

เขตวังทองหลาง เป็นพื้นที่ตัวอย่าง ของทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์

และมีหลักเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษา โดยอาศัย

4.6.1 เกณฑ์การแบ่งพื้นที่เขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน ได้แก่ เขตเมืองชั้นใน เขตเมืองชั้นกลาง เขตเมืองชั้นนอก

การใช้พื้นที่เมืองจะมีลักษณะแตกต่างกันไปตามบริเวณต่างๆ ดังนี้ ในการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2542 สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้ทำการจำแนกกลุ่มพื้นที่เขตไว้เป็น 3 บริเวณหลัก

เขตเมืองชั้นใน (Inner City)

ประกอบด้วยศูนย์กลางเมืองเดิมและเขตต่างๆ รวม 22 เขต เป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานชุมชนในระยะแรกและพื้นที่อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ สถานที่ราชการ สถานศึกษา ย่านธุรกิจการค้าหนาแน่น จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรมีแนวโน้มลดลง แต่ความหนาแน่นประชากรในเขตต่างๆ ส่วนใหญ่เกินกว่า 10,000 คนต่อตารางกิโลเมตร และการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นชุมชนหนาแน่นที่อยู่ใจกลางเมือง พื้นที่ที่ถูกใช้จนเกือบเต็ม ลักษณะการใช้ที่ดินส่วนมากจะเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ วัดและสถานศึกษา การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมีความเข้มข้นมาก โดยเปลี่ยนจากอาคารแนวราบมาเป็นอาคารสูงประเภทสำนักงานและที่พักอาศัย เนื่องจากที่ดินว่างเปล่ามีอยู่ไม่มากนักและเป็นที่ดินราคาสูงมาก อาคารสำนักงานและที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูงจึงอยู่ในเขตนี้ โดยกระจายไปตามถนน

และชอยที่มีสาธารณูปโภคสมบูรณ์ และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี ได้แก่ ย่านสุขุมวิท อโศก และถนนรัชดาภิเษก

และเป็นแหล่งที่มีการจ้างงานมากที่สุด ทำให้มีการจราจรพลุกพล่านตลอดวัน ถนนในเขตเหล่านี้มีขนาดไม่กว้างมากนักสานกันเป็นตารางถี่แบบกริด Grid Iron ก่อให้เกิดจุดตัดของถนนและเกิดชุมชนต่อเนื่องบริเวณรอบนอกของเขตชั้นในมากมาย เช่น เขตปทุมวัน เขตดุสิต ฯลฯ

ลักษณะสำคัญของเขตเมืองชั้นในคือ เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมสูง มีการขยายตัวของพื้นที่อาคารในแนวตั้ง ประชากรอาศัยรวมอยู่กันอย่างหนาแน่น มีพื้นที่เสื่อมโทรมที่ต้องได้รับการฟื้นฟูบูรณะ รวมทั้งสภาพการพัฒนาทางเศรษฐกิจทำให้ที่ดินเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาสวนสาธารณะในเขตชั้นใน

นอกจากนี้เขตชั้นในมีปัญหาการขาดแคลนสวนสาธารณะในระดับรุนแรง กล่าวคือ เขตชั้นในมีสวนสาธารณะที่จัดขึ้นเพื่อการพักผ่อน 5 แห่ง คือ สวนลุมพินี สวนรมณีนาถ สวนเบญจศิริ สวนรางน้ำ-ราชวิถี และสวนป้อมพระเมรุ รวม 435 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนพื้นที่สวนต่อประชากรเท่ากับ 0.24 ไร่/ประชากร 1,000 คน ในขณะที่เกณฑ์ที่ผังเมืองกำหนดให้สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะ 5 ไร่/ประชากร 1,000 คน ประกอบกับสวนสาธารณะในเขตชั้นในมีลักษณะกระจุกตัวอยู่เฉพาะในฝั่งกรุงเทพมหานคร ในขณะที่ฝั่งตะวันตก หรือฝั่งธนบุรีอันได้แก่ เขตธนบุรี เขตคลองสาน บางกอกใหญ่ เป็นเขตที่ไม่มีการจัดสร้างสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนเลย นอกจากสวนหย่อมวงเวียน สวนหย่อมเชิงสะพาน (ชวนพิศ, 2539 :53-54)

เขตชั้นกลางหรือเขตต่อเมือง (Urban Fringe)

เป็นเขตที่มีการขยายตัวของประชากร กิจกรรมทางการค้าและที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง ตั้งอยู่ในรัศมีระหว่าง 10-20 กิโลเมตรจากศูนย์กลางเมือง ซึ่งในปัจจุบันเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาเมืองอย่างกระจัดกระจาย (Urban Sprawl) ประกอบด้วยพื้นที่ทางฝั่งตะวันออก 14 เขต และทางฝั่งตะวันตก 8 เขต การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นและเป็นบริเวณที่มีหมู่บ้านจัดสรรมาก โดยเป็นการกระจายตัวตามสองข้างทางถนนสายหลักและในชอย และจะมีย่านพาณิชยกรรมกระจายตัวให้บริการในบริเวณย่านพักอาศัย เช่น พระโขนง บางกะปิ รามคำแหง ลาดพร้าว และบางพลัด ชุมชนในเขตนี้จะรวมตัวเป็นกลุ่มๆตามถนนสายสำคัญและบริเวณที่ติดต่อกับเขตชั้นใน ถนนส่วนใหญ่นอกจากเป็นถนนสายหลักแล้วก็เป็นถนนสายเล็กๆที่ทอดเข้าไปตามย่านที่พักอาศัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชอยตัน ถนนสายรองไม่ค่อยมี

เขตชั้นนอกหรือเขตชานเมือง (Suburb)

เป็นพื้นที่เขตชั้นนอกของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งยังมีพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรมอยู่เป็นส่วนใหญ่ และมีสัดส่วนสูงกว่าพื้นที่พัฒนาแบบเมือง โดยมีลักษณะผสมระหว่างเมืองกับชนบท เป็นเขตที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองเกินกว่า 20 กิโลเมตรทางฝั่งตะวันออก ประกอบด้วยเขตมีนบุรี คลองสามวา หนองจอก ลาดกระบัง และทางฝั่งตะวันตก ได้แก่ เขตบางบอน และเขตบางขุนเทียน การใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมของพื้นที่โดยทางด้านตะวันออกจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภททุ่งนา ทางตะวันตกจะเป็นสวน การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยดั้งเดิมจะกระจายตัวไปตามแนวคูคลอง ส่วนที่พักอาศัยที่เกิดขึ้นใหม่จะหนาแน่นตามแนวถนนสายหลัก เป็นการพัฒนาแบบ Ribbon Development โดยพื้นที่ด้านหลังจะเป็นพื้นที่เกษตรและพื้นที่ทิ้งร้าง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโดยทั่วไปก็ยังมีลักษณะที่สำคัญคือ เป็นการพัฒนาที่กระจายตัวอยู่ริมถนนสายประธานและทางด่วนที่สร้างใหม่

โดยจะพบว่าพื้นที่ตัวอย่างที่นำมาศึกษา ประกอบด้วย

เขตเมืองชั้นใน ได้แก่ เขตราชเทวี พญาไท คลองเตย ยานนาวา จตุจักร

เขตเมืองชั้นกลาง ได้แก่ เขตราชพฤกษ์ ราษฎร์รังสรรค์ วังทองหลาง

ทั้งนี้ได้พิจารณาร่วมกับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีจุดมุ่งหมายให้แต่ละเส้นทางด่วนมีตัวแทนของย่านต่างๆ ทั้งย่านพาณิชยกรรม ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง และย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย โดยอาศัย

4.6.2. ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542

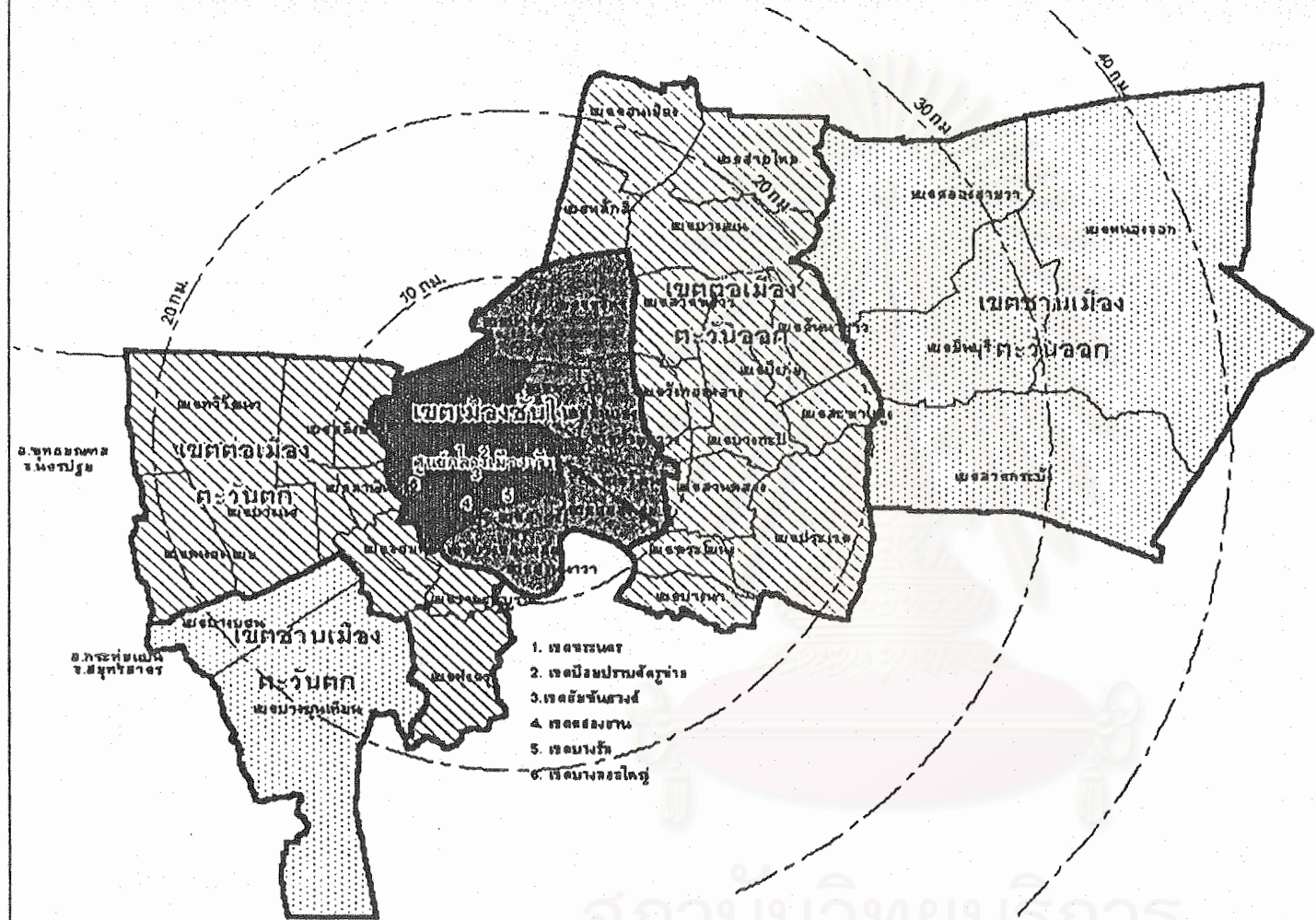
ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ได้แก่ เขตยานนาวา เขตราชเทวี

ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ เขตคลองเตย เขตพญาไท





ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ เขตราชพฤกษ์ ราษฎร์รังสรรค์ เขตจตุจักร

ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่ เขตวังทองหลาง

แผนที่ 4.6.1-1 การแบ่งพื้นที่เขต
ตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน



สัญลักษณ์

-   เขตเมืองชั้นใน
-  เขตต่อเมือง
-  เขตชานเมือง

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

 ไม่มีมาตราส่วน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กล่าวโดยสรุปคือ

1. พื้นที่ใต้ทางด่วน กรณีศึกษาทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตรประกอบด้วยสายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ได้แก่
 - ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เขตราชบุรีบูรณะ
 - ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นมาก เขตคลองเตย
 - ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เขตยานนาวา
2. พื้นที่ใต้ทางด่วน กรณีศึกษาทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วยสายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์
 - ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เขตจตุจักร
 - ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ เขตพญาไท
 - ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เขตราชเทวี
3. พื้นที่ใต้ทางด่วน กรณีศึกษาทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร
 - ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย เขตวังทองหลาง

4.7 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน กรณีศึกษา

4.7.1 เขตราชบุรีบูรณะ

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเขตราชบุรีบูรณะจัดเป็นเขตชั้นกลางและกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง แนวเขตติดต่อเขตราชบุรีบูรณะ ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร ด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ 15.70 ตร.กม. มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปี พ.ศ.2545 จำนวน 19,710 คน

มีอาณาเขต ติดต่อดังนี้

- | | |
|-------------|---|
| ทิศเหนือ | ติดต่อกับ เขตบางคอแหลม เขตธนบุรี เขตยานนาวา |
| ทิศใต้ | ติดต่อกับ เขตทุ่งครุ |
| ทิศตะวันออก | ติดต่อกับ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ |
| ทิศตะวันตก | ติดต่อกับ เขตจอมทอง |

โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

เขตราชบุรีบูรณะเป็นเขตที่ขยายตัวต่อเนื่องจากเขตจอมทองในด้านพาณิชยกรรม ซึ่งมีอาคารสำนักงานเรียงรายอยู่ตามแนวถนนพระราม 2 และถนนสุขสวัสดิ์ เป็นแหล่งงานที่รองรับผู้คนทั้งในฝั่งธนบุรีและจากฝั่งพระนคร ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง และค้าขายทั่วไป นอกจากนี้ยังมีคลังสินค้าที่รองรับจากท่าเรือฝั่งคลองเตย และประกอบอาชีพเกษตรกรรมบางส่วน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ลักษณะภูมิประเทศของเขตราชบุรีบูรณะ เป็นที่ราบลุ่ม แต่เดิมมีเรือสวนเป็นส่วนใหญ่ พื้นที่เหมาะแก่การเพาะปลูก เช่น ปลูกส้ม และมะพร้าว และที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา เคยเป็นโกดังข้าวและแพหุง เป็นต้น ปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าได้เข้ามาสู่ท้องถิ่นมากขึ้น พื้นที่บางส่วนได้เปลี่ยนแปลงเป็นที่พักอาศัย บางส่วนกลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรม และโกดังสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากการตัดถนนเข้าสู่พื้นที่ จากวงเวียนใหญ่ ผ่านถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเข้าสู่ถนนสุขสวัสดิ์ ประกอบกับการสร้างทางด่วนและสะพานพระรามเก้า ยิ่งทำให้ความเจริญเกิดขึ้นตามแนวถนนสายหลักเหล่านี้และขยายออกไปรอบข้าง ทำให้พื้นที่สวนลดน้อยลง มีตึกอาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน และที่พักอาศัยใหม่ๆ เกิดขึ้นเพื่อรองรับคนทำงานในฝั่งธนบุรี ดูแผนที่ 4.7.1-1 ประกอบ

จากแผนที่ 4.7.1-2 พบว่า เนื้อเมืองของเขตราชบุรีบูรณะจะมีลักษณะเป็นรูปแบบการกระจายตัวกลุ่มอาคารค่อนข้างหนาแน่นไปตามแนวยาว ทั้งริมแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนสายหลักบริเวณทิศเหนือของพื้นที่ รวมทั้งมีการปลูกสร้างอาคารไปตามแนวถนนสายรองซึ่งตั้งฉากกับถนนสายหลัก ซึ่งมีลักษณะรูปแบบเป็นหมู่บ้านจัดสรร หากพิจารณาพื้นที่ว่างของเขตราชบุรีบูรณะ ดังแผนที่ 4.7.1-3 จะพบว่าพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่สีเขียวกระจายเป็นหย่อมๆ และมีที่ว่างขนาดใหญ่อยู่ทางพื้นที่ตอนล่างด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งติดอยู่กับพื้นที่เขตจอมทองและเขตทุ่งครุ อย่างไรก็ตามพื้นที่ว่างนี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวน โดยเฉพาะสวนมะพร้าว และหมาก

พื้นที่สีเขียวในเขตราชบุรีบูรณะได้แก่ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา (ฝั่งธนบุรี) เขิงสะพานพระราม 9 ถนนราชบุรีบูรณะ สวนฯ ฝั่งธนบุรี จัดให้มีความโดดเด่นในด้านลานกีฬา และเป็นสถานที่พักผ่อนโดยเฉพาะในตอนเย็นหลังเลิกงานจะพบกลุ่มผู้ใช้บริการหลายอาชีพในละแวกใกล้เคียงมาออกกำลังกายภายในสวน ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านนันทนาการไว้ให้บริการ

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วนที่ผ่านพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะได้แก่ ทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) แนวสายทางดาวคะนอง-ท่าเรือ พบว่าบริเวณใต้สะพานพระราม 9 ฝั่งธนบุรี กทพ.ได้มอบพื้นที่ให้กทม. จัดทำเป็นสวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ ส่วนช่วงถนนราชบุรีบูรณะถึงถนนสุขสวัสดิ์ มีการเช่าที่ว่างติดถนนเพื่อจอดรถยนต์ เช่น จอดรถยนต์สองแถวไปมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรีได้ (บางมด) และทำลานกีฬาต้านยาเสพติด พื้นที่บริเวณนี้จึงมีคนมาใช้ทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่ที่มารอรถโดยสารประจำทาง

ส่วนการใช้พื้นที่ตามจุดขึ้น-ลง และด่านเก็บค่าผ่านทาง พบว่าเป็นการใช้โดยการทางฯ โดยจัดทำเป็นศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนและการทางสงวนไว้ใช้ในกิจการของกทพ.เอง

โดยการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินโดยรอบ เนื่องจากราชบุรีบูรณะเดิมเป็นพื้นที่สวน การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนจึงเป็นบ้านที่เคยมีสวนโอบล้อม หลังจากมีทางด่วนเข้าไปเป็นการเปิดพื้นที่ แต่ทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนถูกปิดล้อมจากชุมชน ยังมีพื้นที่ที่ยากต่อการเข้าถึงและไม่มีการใช้ประโยชน์อยู่จำนวนหนึ่ง มีเพียงถนนซอยและเส้นทางลัดใต้ทางด่วน ทำให้การใช้ประโยชน์เป็นแบบการเช่ารายย่อย หน้าบ้านใครหน้าบ้านมัน เพราะศักยภาพและทำเลไม่เอื้อต่อการพัฒนาดังแผนที่ 4.7.1-4

การเข้าถึงพื้นที่

สามารถเข้าถึงสะดวกได้ด้วยรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ตามถนนสุขสวัสดิ์ ถนนพระราม 2 ถนนประชาอุทิศ ดังแผนที่ 4.7.1-5

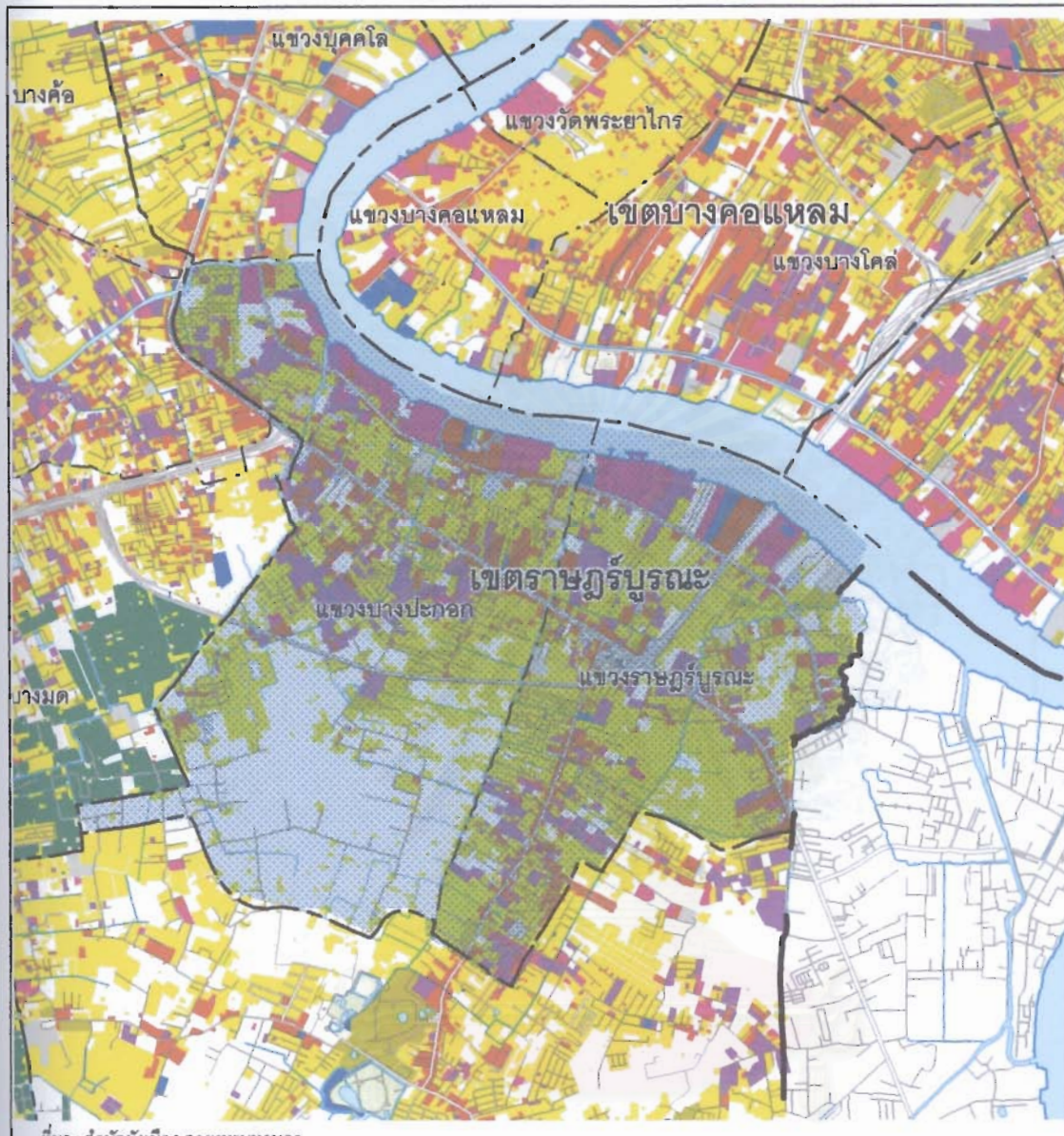
ในบางพื้นที่การเข้าถึงต้องอาศัยการเดินทางตามถนนซอยในหมู่บ้าน

ที่จอดรถสำหรับการเข้ามาใช้พื้นที่ สามารถจอดรถได้ตามถนนซอยต่างๆ

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

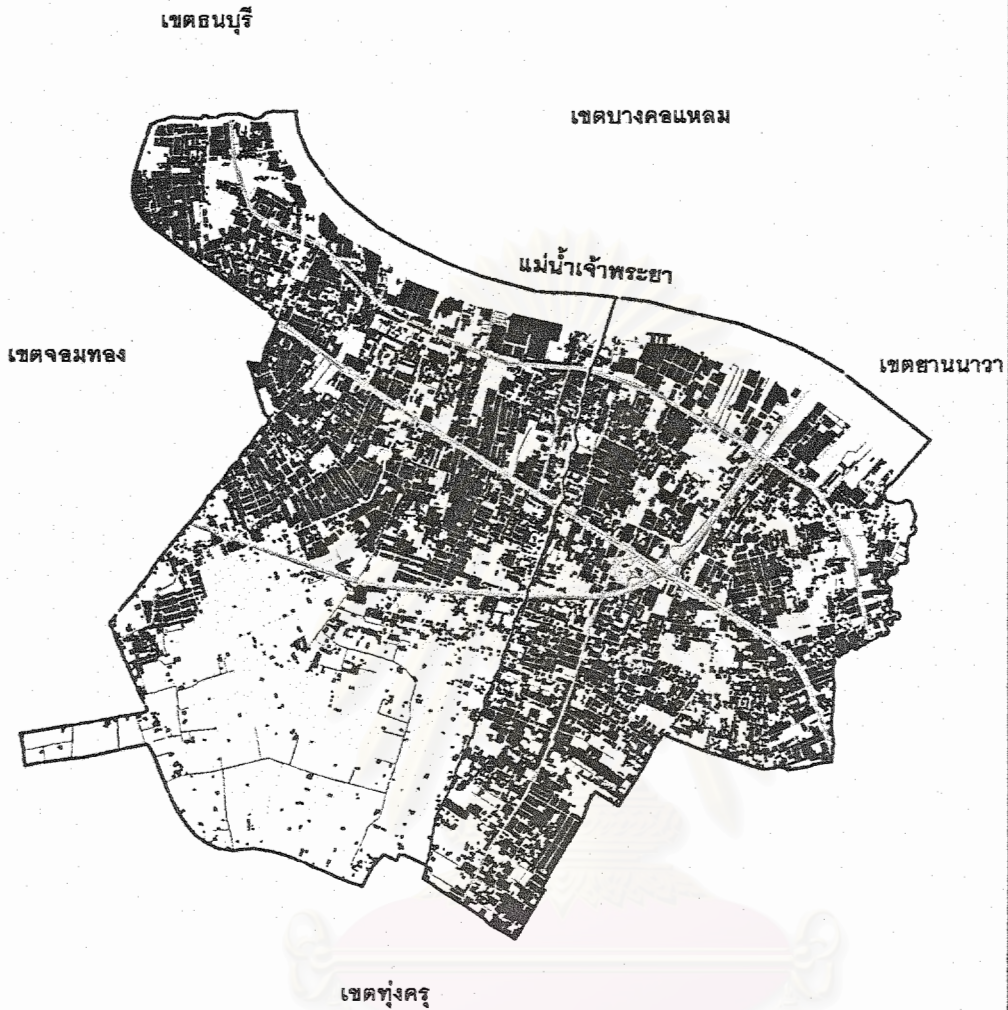
กล่าวโดยสรุป เขตราชบุรีบูรณะมีพื้นที่ใต้ทางด่วนคงเหลืออยู่ตามใต้โครงสร้างทางยกระดับ พื้นที่บางส่วนจัดทำเป็นเส้นทางลัดและลานกีฬาไปแล้ว ซึ่งพื้นที่ที่เหลือส่วนใหญ่มีทางเข้าออกไม่สะดวกเนื่องจากสภาพการตั้งถิ่นฐานแต่เดิมที่เป็นบ้านสวน ทำให้มีพื้นที่ถูกปิดล้อมเป็นจำนวนมาก



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.1-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชบุรีบูรณะและพื้นที่โดยรอบพ.ศ. 2545

สัญลักษณ์ 		แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร	
		ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
		ไม่มีมาตราส่วน	



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.1-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

■ พื้นที่อาคาร (Built-up Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




กิโลเมตร



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.1-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2545

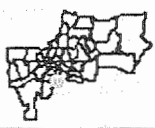
สัญลักษณ์

 พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

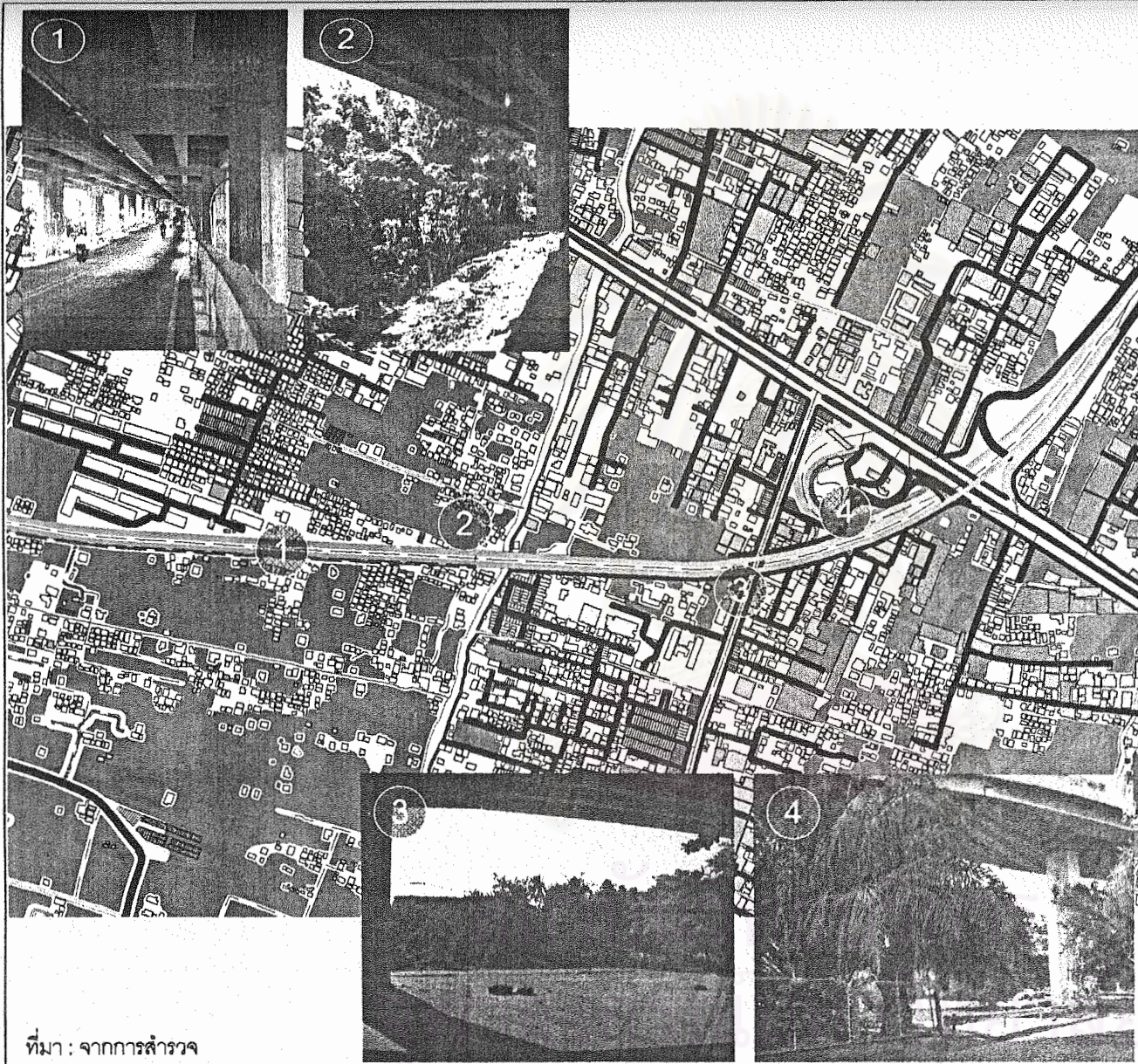
แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิโลเมตร

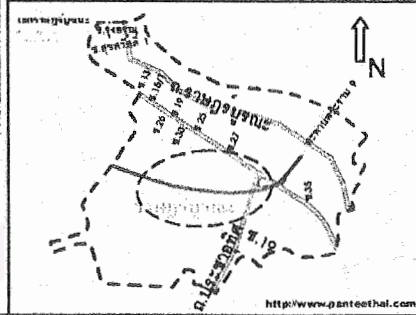


แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.1-4 สภาพทั่วไปและ
การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน
เขตราชบุรีบูรณะ พ.ศ. 2546

สัญลักษณ์

- 1 ถนนเส้นทางลัด
- 2 พื้นที่ทิ้งร้างโอบล้อมด้วยสวน
- 3 พื้นที่ว่างใต้ทางด่วน
- 4 พื้นที่จอดรถใกล้ลาน
กีฬาต้านยาเสพติด



ที่มา : จากการสำรวจ



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.1-5 สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะพ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

- เส้นแบ่งเขต
- ถนน
- - - - คลอง
- ☒ แหล่งน้ำ, แม่น้ำ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิโลเมตร

4.7.2 เขตคลองเตย

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เขตคลองเตยเป็นเขตชั้นใน และกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก สภาพทั่วไปเป็นแหล่งชุมชน มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านพื้นที่เขต และเป็นที่ตั้งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปีพ.ศ.2545 จำนวน 91,347 คน

มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับเขตวัฒนา
ทิศใต้	ติดต่อกับ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ เขตพระโขนง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ เขตยานนาวา เขตสาทร และเขตปทุมวัน

โครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

คลองเตย เป็นเขตที่มีโรงงานอุตสาหกรรมและคนมีรายได้น้อยเข้ามาอยู่กันอย่างหนาแน่น จนเกิดเป็นชุมชนแออัดที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น บริเวณท่าเรือคลองเตย ควบคู่ไปกับความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมที่มีมากขึ้น บริเวณย่านคลองเตยนั้นมีทั้งกิจกรรมการขนส่งสินค้าและคลังสินค้า ซึ่งเป็นระบบขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ลากจูงด้วยรถเทรลเลอร์ เกิดลานกองตู้คอนเทนเนอร์ ลานบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งภายในพื้นที่ของการท่าเรือและกระจายออกไปในที่ดินของเอกชนโดยรอบ

นอกจากนี้ยังมีการกิจกรรมการค้าส่ง ค้าปลีกที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดปิ่นงและตลาดฮ่องกง ที่เป็นสินค้าประเภทปลอดภาษี อาทิเช่น อาหาร ขนม รวมถึงเครื่องนอนและเฟอร์นิเจอร์ มีอาคารสูงสำนักงานต่างๆที่ขยายตัวมาจากสีลมประกอบกับมีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ที่รองรับการแสดงสินค้าที่หลากหลาย ทำให้สภาพสังคมในเขตนี้มีตั้งแต่กิจกรรมจนถึงกรรมกรตามท่าเรือต่างๆ

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ที่ดินในพื้นที่เขตคลองเตย ยังคงมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนเหมือนในอดีตที่ผ่านมา คือ พื้นที่ตอนบนเป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งงานด้านธุรกิจบริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ขณะที่พื้นที่ตอนล่างการใช้ประโยชน์จะเกี่ยวเนื่องกับแหล่งงานของการท่าเรือและคลังสินค้า รวมถึงกิจการค้าและบริการที่มีตลาดคลองเตยเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีกิจกรรมกระจุกตัวมากที่สุด

ในเวลาเดียวกันกับการขยายพื้นที่และการกระจายของชุมชนแออัดออกไปในพื้นที่รอบๆท่าเรือ โดยการพัฒนาที่ดิน การตัดถนนและการก่อสร้างสาธารณูปโภคมีน้อย ก่อให้เกิดความแออัดในการตั้งถิ่นฐาน การจราจรขนส่งติดขัดและเกิดสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม รวมถึงการเกิดอัคคีภัย และอันตรายจากสารพิษที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในชุมชนแออัดและบริเวณคลังสินค้า อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงในระยะหลังนี้มีแนวโน้มของการลงทุนก่อสร้างอาคารสูงที่เคยกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ย่านสุขุมวิทเดิม เริ่มขยายตัวลงมายังถนนพระรามที่ 4 และย่านคลองเตยมากขึ้น ดูแผนที่ 4.7.2-1 ประกอบ

ที่อยู่อาศัยหนาแน่นในเขตคลองเตย ได้แก่อาคารสูงพักอาศัยตั้งแต่ 4 ชั้นขึ้นไป เช่น แพลตอพาร์ทเมนท์ หอพัก คอนโดมิเนียม จนถึงชุมชนแออัด

จากแผนที่ 4.7.2-2 พบว่า รูปแบบเมืองหรือเนื้อเมืองของเขตคลองเตยมีลักษณะกระจายตัวเต็มพื้นที่ โดยมีการปลูกสร้างอาคารอย่างหนาแน่นเป็นกลุ่มก้อนตามสภาพการเข้าถึงของถนนสายหลักและสายรอง โดยมีการใช้ประโยชน์ของอาคารไปในเชิงเศรษฐกิจ ทั้งทางด้านพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม และคลังสินค้า

ในขณะที่พื้นที่ว่างของเขตคลองเตยค่อนข้างมีขนาดเล็กและกระจัดกระจายแทรกไปตามกลุ่มอาคารต่างๆ เหล่านั้นเท่านั้น จากที่เห็นในภาพเช่นบริเวณการทำเรือฯ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และโรงงานยาสูบ ส่งผลให้พื้นที่ได้ทางด่วนซึ่งเป็นที่ว่าง มีการจับจองใช้ประโยชน์กันหลากหลาย ดังแผนที่ 4.7.2-3

พื้นที่สีเขียวในเขตคลองเตย ได้แก่อุทยานเบญจสิริ จัดเป็นสวนชุมชน ซึ่งกระทรวงการคลัง โดยกรมธนารักษ์จัดสร้างขึ้นตามที่ได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2532 อนุมัติให้กรมอุทยานแห่งชาติที่ทำการจากที่ดินราชพัสดุไปสร้างใหม่ ณ ถนนบางนา-ตราด ด้วยเหตุที่ตั้งเดิมเป็นเขตที่มีปัญหามลภาวะทางอากาศส่งผลให้การตรวจอากาศทำได้ไม่เที่ยงตรง พร้อมให้สร้างสวนสาธารณะในบริเวณดังกล่าวแทน เพื่อน้อมเกล้าถวายในวันมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ ครบ 5 รอบ วันที่ 12 สิงหาคม 2535 กรมธนารักษ์เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2533 โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานหลายหน่วยที่มีจุดประสงค์ร่วมกันในการเฉลิมพระเกียรติและเล็งเห็นประโยชน์รวมทั้งคุณค่ามหาศาลของพื้นที่สีเขียวใจกลางเมืองย่านธุรกิจการค้า นอกจากนี้อุทยานเบญจสิริสามารถเพิ่มบทบาทต่อสาธารณะในการเป็นที่รองรับน้ำฝนก่อนระบายสู่ระบบระบายน้ำปกติ ให้ประโยชน์ในการป้องกันน้ำท่วมบริเวณนี้อีกด้วย

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ได้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วนที่ผ่านเขตคลองเตย คือ ทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) มีชุมทางอยู่ที่บริเวณท่าเรือคลองเตยแยกออกไป 3 ทิศทาง คือ ทางเหนือ ได้แก่ สายท่าเรือ-ดินแดง เชื่อมต่อกับถนน

วิภาวดี-รังสิต และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน ทางตะวันออกได้แก่ สายท่าเรือ-บางนา เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 และ 4 คือ บางนา-ตราดและสุขุมวิททางด้านตะวันตก ได้แก่ สายท่าเรือ-ดาวคะนอง ซึ่งเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 หรือสายธนบุรี-ปากท่อ ทำให้พื้นที่ เขตคลองเตยมีความได้เปรียบในด้านการขนส่ง เนื่องจากได้ทำหน้าที่เชื่อมโยงด้านธุรกิจ-ศูนย์ราชการ บริเวณใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดทางด้านตะวันออก

พื้นที่ใต้ทางด่วนช่วงทางแยกต่างระดับคลองเตย มีการใช้ประโยชน์เป็นตลาดค้าส่งและปลีก จำพวกอาหาร ขนม เฟอร์นิเจอร์ เครื่องนอน ผ้า ได้แก่ ตลาดปิ่นัง ตลาดฮ่องกง ซึ่งก่อสร้างชิดขอบทางด่วน บางส่วนเลยเหนือขึ้นมาดบังพื้นที่บนทางด่วนด้วย เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือ และพื้นที่โดยรอบเป็นคลังสินค้า ท่าเรือและลานกองตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้มีการยึดใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นที่กองตู้คอนเทนเนอร์ด้วย นอกจากนั้นจะการใช้เป็นการเช่ารายย่อยตามชุมชนต่างๆ สำหรับค้าขาย เช่น แผงลอยขายอาหารกลางวันเพื่อรองรับคนงานในย่านคลองเตย เนื่องจากเป็นที่ดินของการท่าเรือ และทำที่จอดรถ ตลอดแนวเส้นทางจนถึงช่วงคลองพระโขนง ดังแผนที่ 4.7.2-4 และ 4.7.2-5

พื้นที่ตอนล่างก็มีอุปสรรคการเข้าถึงด้วยกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือกรุงเทพ อันได้แก่การขนส่งสินค้าและลานกองตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทำให้การเข้าถึงได้ยากและการจราจรในโครงข่ายถนนใกล้เคียงต้องติดขัดเป็นประจำ ยังไม่มีการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายถนนปัจจุบันทางเดินเท้า ที่จอดรถประจำทาง ที่จอดรถรับจ้าง และที่จอดรถยนต์สาธารณะ

ตั้งแต่คลองพระโขนงถึงซอยสุขุมวิท 50 บริเวณทางด่วนเส้นรามอินทราตัดผ่าน พื้นที่ด้านใต้กว้างเป็นลานกีฬา กทพ.ได้มอบให้กทม. จัดทำลานกีฬาด้านยาเสพติดและพบว่า พื้นที่ใต้ทางด่วนช่วงคร่อมคลองพระโขนง มีชุมชนแออัดหลายร้อยหลังคาเรือนอยู่ใกล้กับทางด่วนและชิดคลองน้ำเน่า ซึ่งดูไม่เป็นระเบียบ อัดอัด และสกปรก เช่น ชุมชนบ้านกล้วย

การเข้าถึงพื้นที่

สามารถเข้าถึงได้สะดวกทั้งทางรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการเดินเท้า ด้วยถนนสุนทรโกษา ถนนเชื้อเพลิง ถนน ๓ ระวัง ถนนทางรถไฟสายเก่า ดังแผนที่ 4.7.2-6

ช่วงแยกต่างระดับคลองเตย เข้าถึงสะดวก เพียงแต่มีข้อจำกัดที่ว่า จำนวนรถที่มากและการจราจรมักติดขัดเป็นประจำ ส่วนใหญ่เป็นรถห้องเย็น ตู้คอนเทนเนอร์ที่มาจากฝั่งธนบุรี ทั้งขาเข้าและขาออก ทำให้การจราจรค่อนข้างติดขัด ทั้งบนทางด่วนและถนนใต้ทางด่วน ประกอบกับไม่มีที่จอดรถ แม้จะมีทางรถไฟแต่ก็ใช้เฉพาะขนถ่ายน้ำมันของคลังเอสไอ

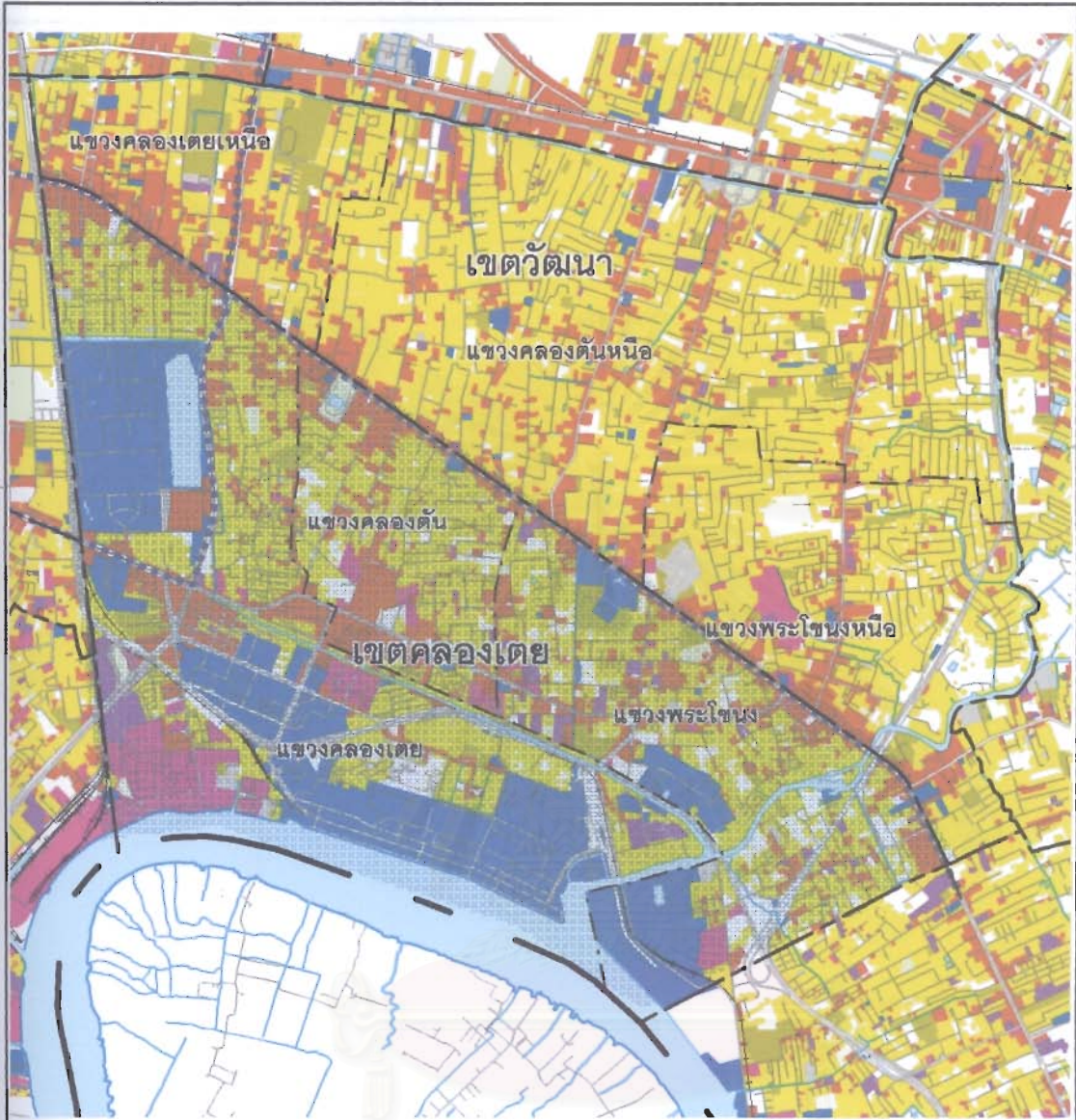
ที่จอดรถในพื้นที่ มีการจัดสรรให้จอดรถได้ตามพื้นที่ได้ทางด่วนบริเวณต่างๆ เช่น พื้นที่ใต้ทาง
ด่วนหน้ากรมศุลกากร

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



































กล่าวโดยสรุป เขตคลองเตยมีพื้นที่ใต้ทางด่วนเหลืออยู่กระจัดกระจายในพื้นที่ เนื่องจากการใช้
ประโยชน์ที่ดินโดยรอบเป็นย่านพาณิชยกรรม คลังสินค้า ทำให้ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์พื้นที่เหล่านี้ไป
ในเชิงธุรกิจการค้า ทั้งบริษัทขนาดใหญ่และแบบ informal sector เช่น ร้านแผงลอย ร้านซ่อมรองเท้า
ซ่อมรถและกองเศษวัสดุต่างๆ ประกอบกับพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และ
สภาพการเข้าถึงในบางพื้นที่ค่อนข้างยากลำบาก แม้ว่าจะมีถนนหลายสายแต่โครงข่ายกลับไม่สัมพันธ์
กัน ทำให้เกิดสภาพการจราจรที่ติดขัดและแออัดอยู่เป็นประจำ นอกจากนี้บางแห่งมีชุมชนแออัดปิดล้อม
พื้นที่ ทำให้ต้องอาศัยการเดินเท้าในการเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร





แผนที่ 4.7.2-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบพ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td> ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย</td> <td> ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม</td> <td> ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทคลังสินค้า</td> <td> ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขนิคมและสาธารณูปการ</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทกรมโยธาธิการ</td> <td> ที่ว่าง</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา</td> <td></td> </tr> </table>	 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม	 ที่ดินประเภทคลังสินค้า	 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขนิคมและสาธารณูปการ	 ที่ดินประเภทกรมโยธาธิการ	 ที่ว่าง	 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา		<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>ไม่มีมาตราส่วน</td> </tr> </table>				ไม่มีมาตราส่วน
 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม														
 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม														
 ที่ดินประเภทคลังสินค้า	 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขนิคมและสาธารณูปการ														
 ที่ดินประเภทกรมโยธาธิการ	 ที่ว่าง														
 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา															
															
	ไม่มีมาตราส่วน														



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.2-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตคลองเตย พ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่อาคาร (Built-up Area)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
	<p> </p> <p>กิโลเมตร</p>



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.2.-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตคลองเตยพ.ศ. 2545

สัญลักษณ์



พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



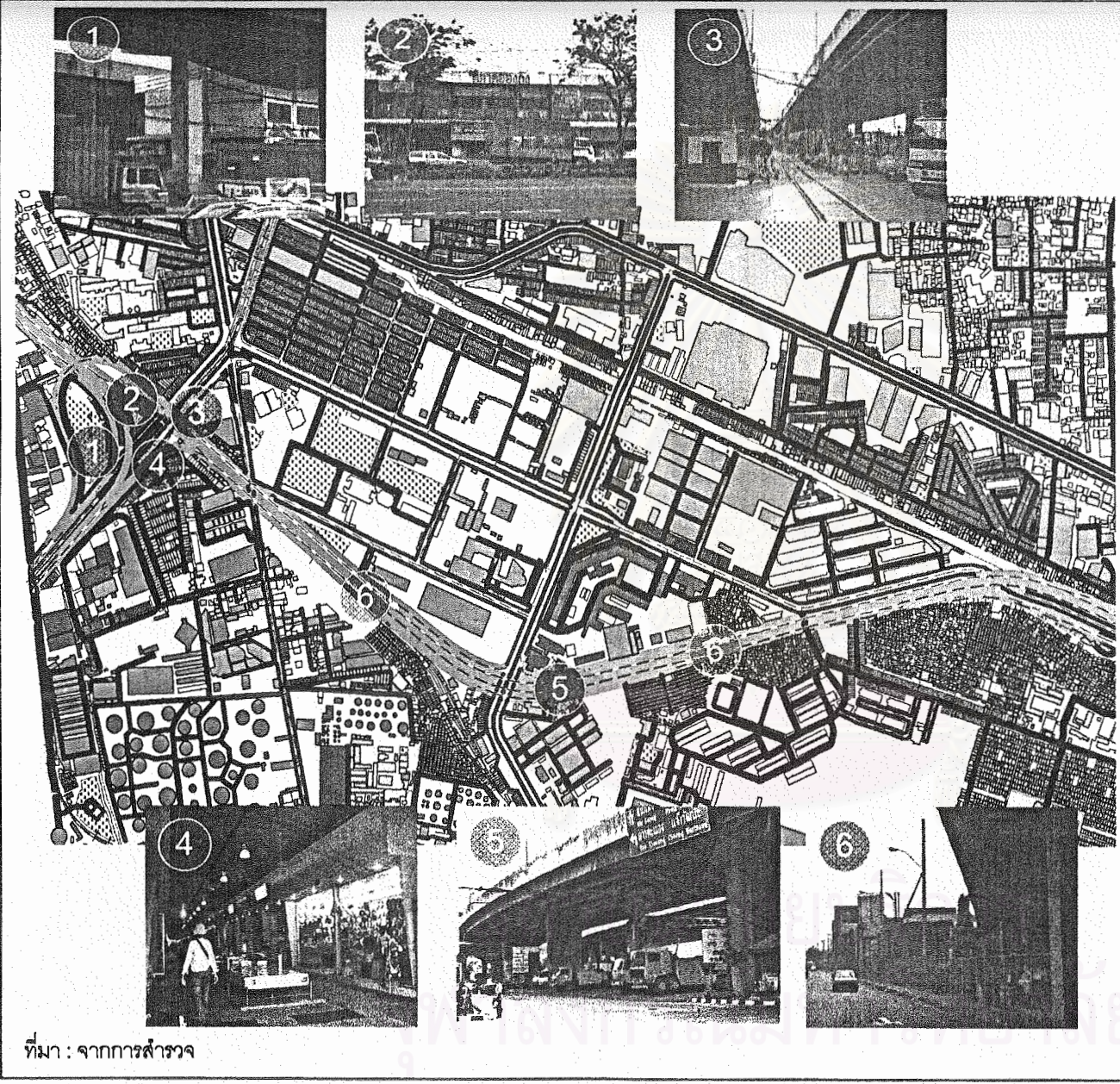
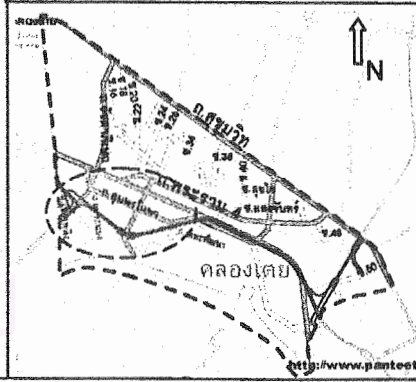
กิโลเมตร

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร

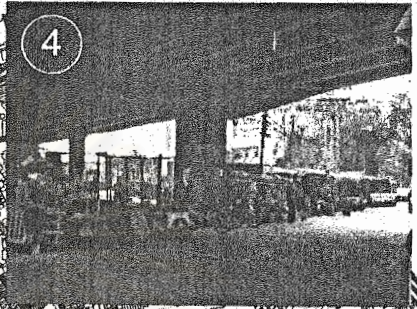
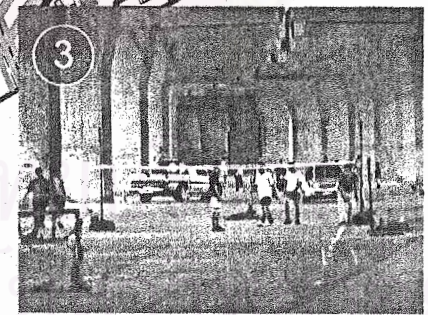
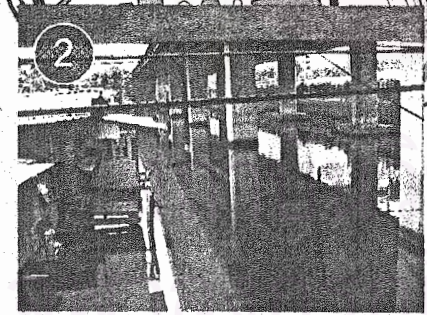
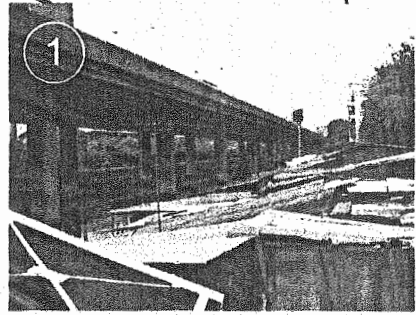
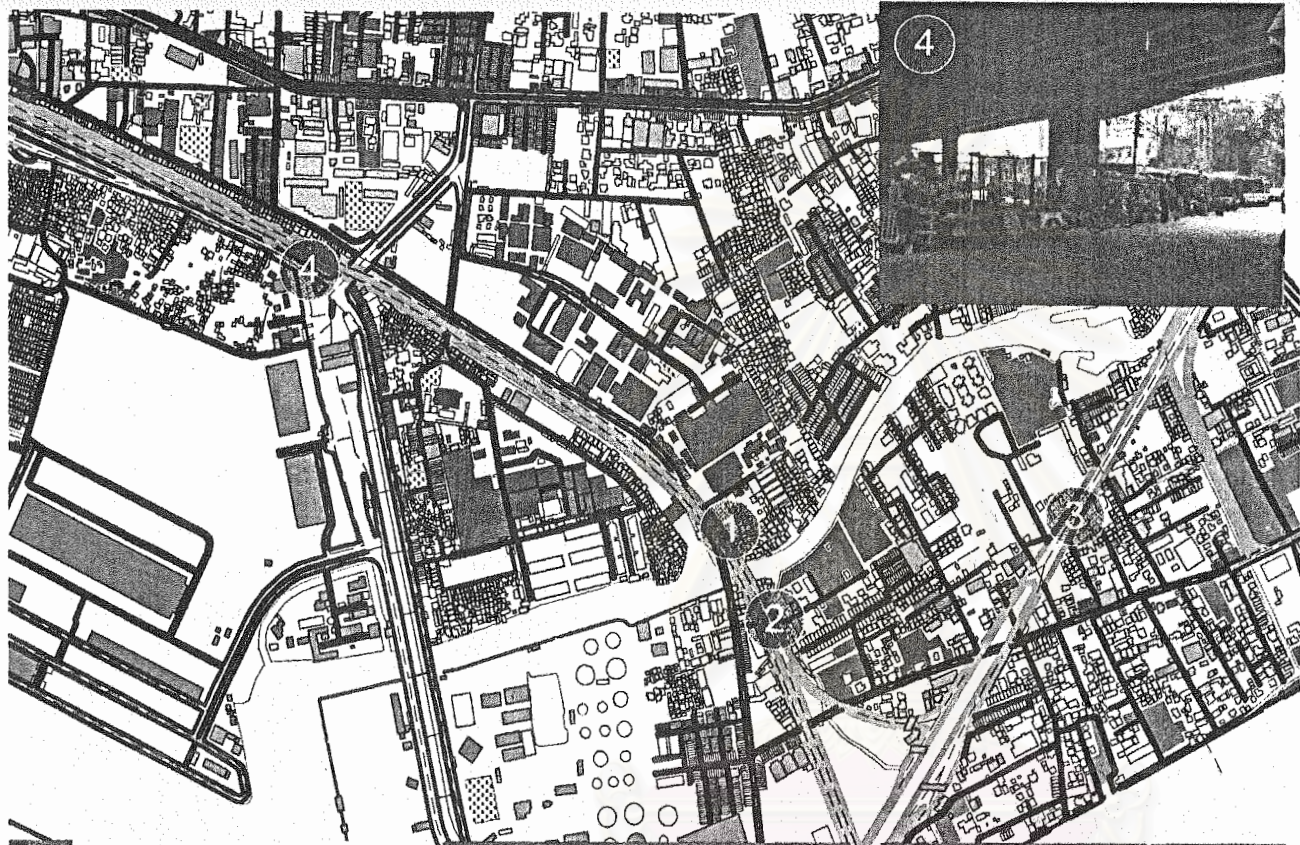
แผนที่ 4.7.2-4 สภาพทั่วไปและ
การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน
เขตคลองเตย พ.ศ. 2546

สัญลักษณ์

- 1 ตลาดयोगง
- 2 ตลาดयोगง
- 3 แฉงลอยริมทางรถไฟ
- 4 ตลาดปิ้ง
- 5 จอดรถดับเพลิง
- 6 ลานกองตู้คอนเทนเนอร์



ที่มา : จากการสำรวจ

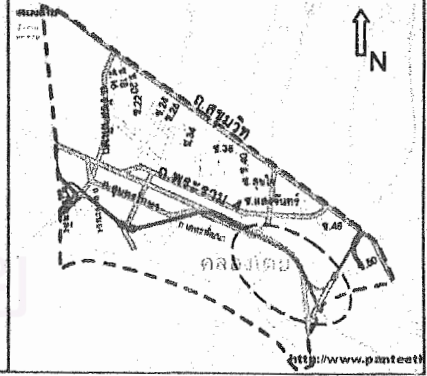


ที่มา : จากการสำรวจ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.2-5 สภาพทั่วไปและ
การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน
เขตคลองเตย พ.ศ. 2546

- สัญลักษณ์
- 1 ชุมชนแออัด
 - 2 ชุมชนแออัดและคลองน้ำเน่า
 - 3 ลานกีฬา
 - 4 แผงลอยขายอาหาร



4.7.3 เขตยานนาวา

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เขตยานนาวาเป็นเขตชั้นใน และกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทพาณิชยกรรม มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปี พ.ศ.2545 จำนวน 11,386 คน

มีอาณาเขต ติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อ เขตสาทร

ทิศใต้ ติดต่อแม่น้ำเจ้าพระยา เขตราชบุรีบูรณะและอำเภอพระประแดง

ทิศตะวันออก ติดต่อ เขตคลองเตยและแม่น้ำเจ้าพระยา

ทิศตะวันตก ติดต่อ เขตบางคอแหลม

โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

เขตยานนาวาจัดเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเขตชั้นในทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร เดิมพื้นที่เขตยานนาวาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเคยเป็นพื้นที่ผืนใหญ่รวมเขตบางคอแหลมและเขตสาทรในปัจจุบันอยู่ด้วย ต่อมาได้แบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 3 เขตดังกล่าว และได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง ทำให้การเดินทางเข้า-ออกสะดวก และการก่อสร้างสะพานเชื่อมผ่านไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา นั่นคือโครงการทางด่วนและสะพานพระราม 9 ทำให้พื้นที่ถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นพื้นที่เปิดอย่างแท้จริง

ผลจากการคมนาคมที่สะดวกทำให้เขตยานนาวาเหมาะสมเป็นพื้นที่พักอาศัยเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้นแล้วอิทธิพลจากการพัฒนาพื้นที่รอบข้างก็ได้ส่งผลให้เขตยานนาวามีการเจริญเติบโตและขยายตัว กลายเป็นพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่นและมีการปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเขตยานนาวาที่เป็นที่ตั้งของโครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ ถนนพระราม 3 ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจหรือ CBD ที่สำคัญแห่งใหม่ ที่ขยายตัวมาจากพื้นที่เขตบางรัก ย่านสีลม อันเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

จากแผนการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษพระราม 3 ได้คาดการณ์ถึงสภาพทางสังคมบริเวณพื้นที่โครงการว่าจะมีลักษณะเป็นศูนย์กลางทางการบริหาร มีลักษณะเป็นแหล่งงาน คือ ผู้ที่เข้าสู่พื้นที่พระราม 3 จะเป็นผู้ที่เข้ามาทำงานและติดต่อธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ โดยมีแหล่งพำนักอยู่นอกพื้นที่ ทำให้

เกิดลักษณะประชากรแฝง ในส่วนของผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่จะมีรูปแบบของที่พักอาศัยเป็นอาคารสูง ทำให้มีความต้องการพื้นที่สาธารณะเพื่อการพักผ่อน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ปัจจุบันในพื้นที่เขตยานนาวา มีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม (mixed use) คือมีการใช้ที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นสิ่งปลูกสร้างในการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมต่างๆ อย่างปะปนกัน ไม่ได้มีการแบ่งย่าน (zoning) หรือแยกประเภทกิจกรรมเพื่อการใช้ประโยชน์ให้เห็นอย่างชัดเจน เดิมมีการปลูกบ้านและคลังสินค้าตามริมแม่น้ำลำคลอง แล้วขยายตัวลึกเข้าไปในพื้นที่ชั้นใน ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างถนน จึงมีอาคารพาณิชย์และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ เกิดขึ้น และขยายตัวไปตามแนวริมถนนในลักษณะเป็นแนวขนานตามความยาวถนน โดยพื้นที่ด้านในมิได้รับการพัฒนาควบคู่ไปด้วย จึงเกิดเป็นแอ่งและพื้นที่ว่างเปล่า ดูแผนที่ 4.7.3-1 ประกอบ

แม้ว่าพื้นที่ในย่านพระราม 3 จะมีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยอยุธยา แต่สภาพชุมชนมิได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก มีลักษณะเป็นชุมชนที่ไม่หนาแน่น การพาณิชย์กรรมจำกัดอยู่ตามแนวแม่น้ำ และช่วงต่อเนื่องถนนเจริญกรุงและย่านสีลม กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นกิจการเพื่อการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ ได้แก่ อู่ต่อเรือ โกดังสินค้า และโรงสี แต่การเปลี่ยนแปลงเริ่มเกิดขึ้นเมื่อมีการสร้างท่าเรือคลองเตย กิจการอุตสาหกรรมได้ขยายตัวขึ้นมาก ทำให้สภาพสังคมมีคนที่เข้ามาเป็นคณาจากแหล่งต่างๆ หลั่งไหลเข้ามา ชุมชนหลายชุมชนเริ่มพัฒนาขึ้นจนในปัจจุบัน(2546)กลายเป็นชุมชนแออัด โดยเริ่มจากเป็นแหล่งที่พักของคณาอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรมลดลง เพราะมีการขายหรือให้เช่าที่ดินเพื่อทำที่พักอาศัย และสิ่งที่ส่งผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในพื้นที่นี้คือการตัดถนนเข้ามาในตอนกลางของพื้นที่ และบริเวณเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็นถนนรัชดาภิเษกและถนนพระรามที่ 3 เมื่อมีถนน กิจการพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม ตลอดจนที่พักอาศัยก็เกิดขึ้น และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การเกษตรกรรมหมดไปจากพื้นที่นี้โดยสิ้นเชิง

จากแผนที่ 4.7.3-2 พบว่า เนื้อเมืองของเขตยานนาวาจะมีรูปแบบการกระจายตัวของกลุ่มอาคารไปตามแนวโค้งของเส้นทางคมนาคมสายหลัก ทั้งริมแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนสายหลักในพื้นที่เช่นเดียวกับเขตอื่นๆ

ส่วนพื้นที่ว่างของเขตยานนาวา ดังแผนที่ 4.7.3-3 พบว่า มีพื้นที่ว่างอยู่บริเวณตอนกลางของพื้นที่และพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสภาพการเข้าถึงที่ยากและมีสภาพที่ปิดล้อม ทำให้ไม่สามารถเปิดพื้นที่ภายในเพื่อใช้ประโยชน์ได้มากนัก ที่ว่างเกิดจากการปิดล้อมของสิ่งก่อสร้างมีปัญหา

พื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ การจัดกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่เขต บริเวณส่วนลึกของถนนสายพระราม 3 สาทรประดิษฐ์ และบริเวณแขวงช่องนนทรี

นอกจากนี้ยังพบการขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ เขตยานนาวาเป็นเขตที่มีประชากรอยู่อาศัยหนาแน่น แต่เนื่องจากการใช้ที่ดินที่เป็นสวนสาธารณะหรือสถานพักผ่อนหย่อนใจ สนามเด็กเล่น เพื่อให้ประชาชนเข้าไปพักผ่อนหย่อนใจมีน้อยไม่เพียงพอกับจำนวนประชากรในพื้นที่ ประกอบกับการจัดสรรที่ว่างให้เป็นที่พักผ่อนมีพื้นที่จำกัดและเป็นไปได้ยาก

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วน ภายในพื้นที่เขตยานนาวามีทางด่วน 2 สายคือ ทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) แนวสายทางดาวคะนอง-ท่าเรือ และทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) แนวสายทางบางโคล่ -แจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 1 บริเวณแยกต่างระดับบางโคล่ เนื่องจากเขตยานนาวาอยู่ใกล้กับศูนย์กลางธุรกิจและแหล่งงาน จึงทำให้ประชากรที่ต้องทำงานในย่านธุรกิจดังกล่าวที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองในปริมณฑลหรือนอกเขตพื้นที่แหล่งงาน จำเป็นต้องอาศัยระบบโครงข่ายถนนทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 เพื่อเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมดังกล่าวในพื้นที่

พื้นที่ใต้ทางด่วนเขตเชื่อมต่อนระหว่างยานนาวาและเขตบางคอแหลม การทางพิเศษฯ ได้จัดสร้างเป็นสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ร. 9 ไปเรียบร้อยแล้ว หากสังเกตจะพบว่าเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่มีเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ อยู่ในฝั่งพระนคร ช่วงเขตบางรัก สาทร ยานนาวา คลองเตย ที่เป็นย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมืองและมีอาคารสิ่งปลูกสร้างอย่างหนาแน่น สวนสาธารณะแห่งนี้ยังเหลือพื้นที่อยู่อีกจำนวนหนึ่งซึ่งยังไม่ได้ปรับปรุง ใช้เป็นที่จอดรถสำหรับผู้เข้ามาใช้บริการสวนสาธารณะทั้งวัน ธรรมดาและงานเทศกาลต่างๆ เช่น ลอยกระทง

ทางด่วนชั้นที่ 1 แนวสายทางดาวคะนอง-ท่าเรือ พาดผ่านพื้นที่ ด้านใต้มีถนนพระราม 3 ขนาบเป็นทางยกระดับที่ไม่สูงมากเนื่องจากต่อมาจากทางด่วนระดับดินช่วงลงสะพานพระรามเก้า ทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนบางช่วงค่อนข้างมืด พบการเช่ารายย่อย ปิดล้อมรั้ว จอดซากรถ ตู้รถเมล์ และปล่อยทิ้งร้าง หลังจากนั้นโครงสร้างจะสูงขึ้นจากเดิม คร่อมถนนเชื่อมเพลิง พื้นที่ด้านใต้ชุมชนใช้ประกอบกิจกรรมการค้าและสาธารณะประโยชน์ เช่น สนามเด็กเล่น และมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินโดยรอบเนื่องจากเป็นชุมชนและชุมชนแออัด ทำให้กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่จึงเป็นไปในเชิงพาณิชย์กรรม การค้าที่ไม่เป็นรูปแบบ (informal sector) ประเภทแผงลอยขายอาหาร ตู้ซ่อมรถ และคัดแยกขยะจำพวกกล่องและถุงกระดาษ เป็นต้น ดังแผนที่ 4.7.3-4 และ 4.7.3-5

หน้าด่านและหลังด่านสาธุประดิษฐ์ การทางพิเศษสงวนไว้ใช้ในกิจการของตนเอง ฝ่ายบำรุงรักษา

การเข้าถึงพื้นที่

สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ทั้งทางรถยนต์ รถจักรยานยนต์ตามถนนพระราม 3 ถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนเชื้อเพลิง ถนนนางลิ้นจี่ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ดังแผนที่ 4.7.3-4

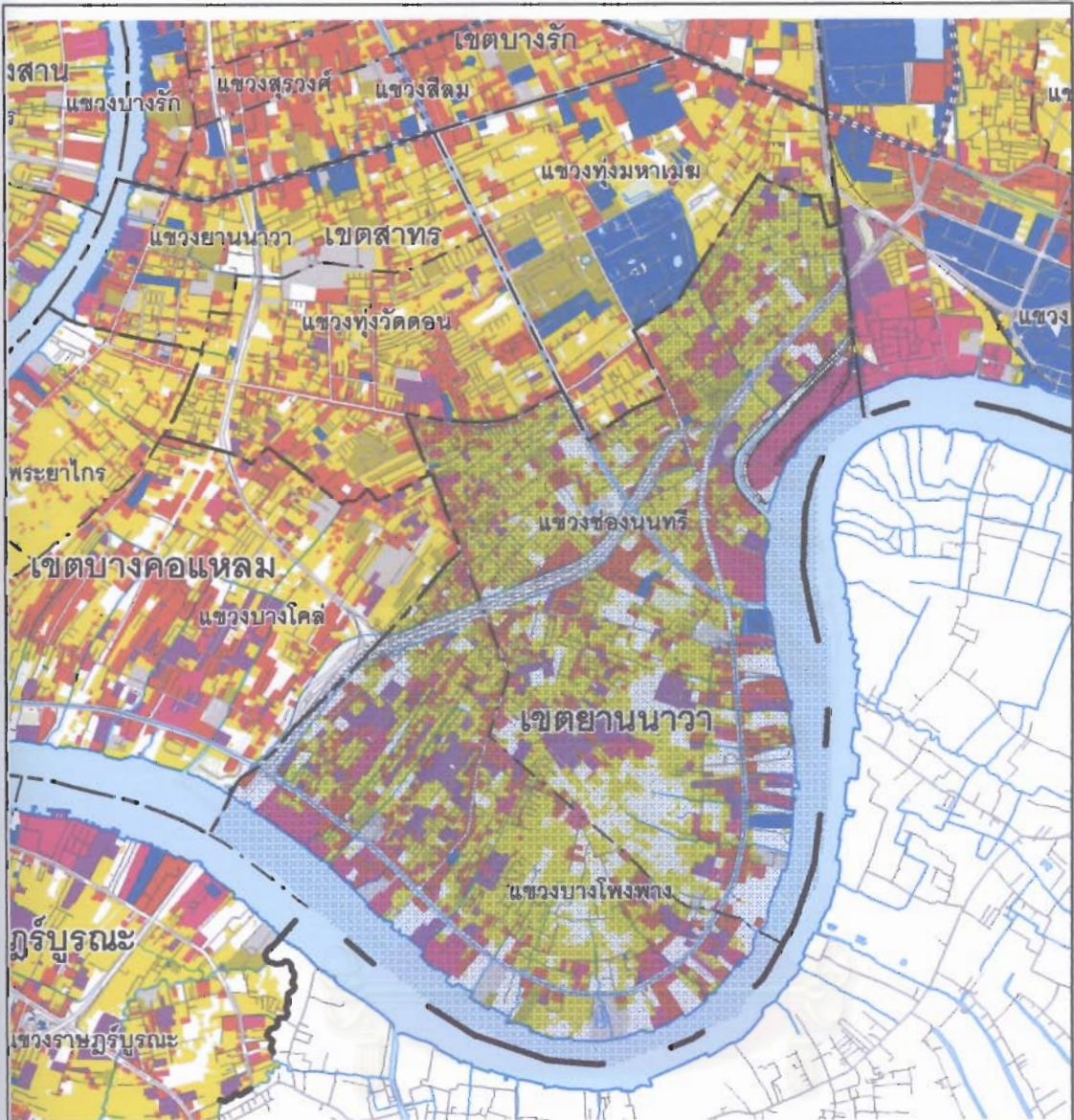
แต่ยังมีบางช่วงที่พื้นที่ใต้ทางด่วนขนานไปกับถนนสายหลัก เช่นถนนพระราม 3 ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ต้องอาศัยความระมัดระวัง เนื่องจากจำนวนรถที่มากและขับด้วยความเร็วสูง
ที่จอดรถ จอดรถได้เฉพาะริมทางถนนพระราม 3 ช่วงใต้สะพานพระรามเก้า

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กล่าวโดยสรุป พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตยานนาวาถูกใช้ประโยชน์เพิ่มเติมพื้นที่ ยกเว้นในบางช่วงที่โครงสร้างทางยกระดับลดต่ำลง และทำให้พื้นที่ด้านใต้มีตึก จึงไม่มีการใช้หรือจับจองพื้นที่ ส่วนพื้นที่ใต้ทางด่วนที่เหลือพบเฉพาะพื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 ในสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ฝั่งพระนครประมาณ 15 ไร่ ที่มีศักยภาพและทำเลดี สะดวกในการเข้าถึง และเป็นที่ยูจก

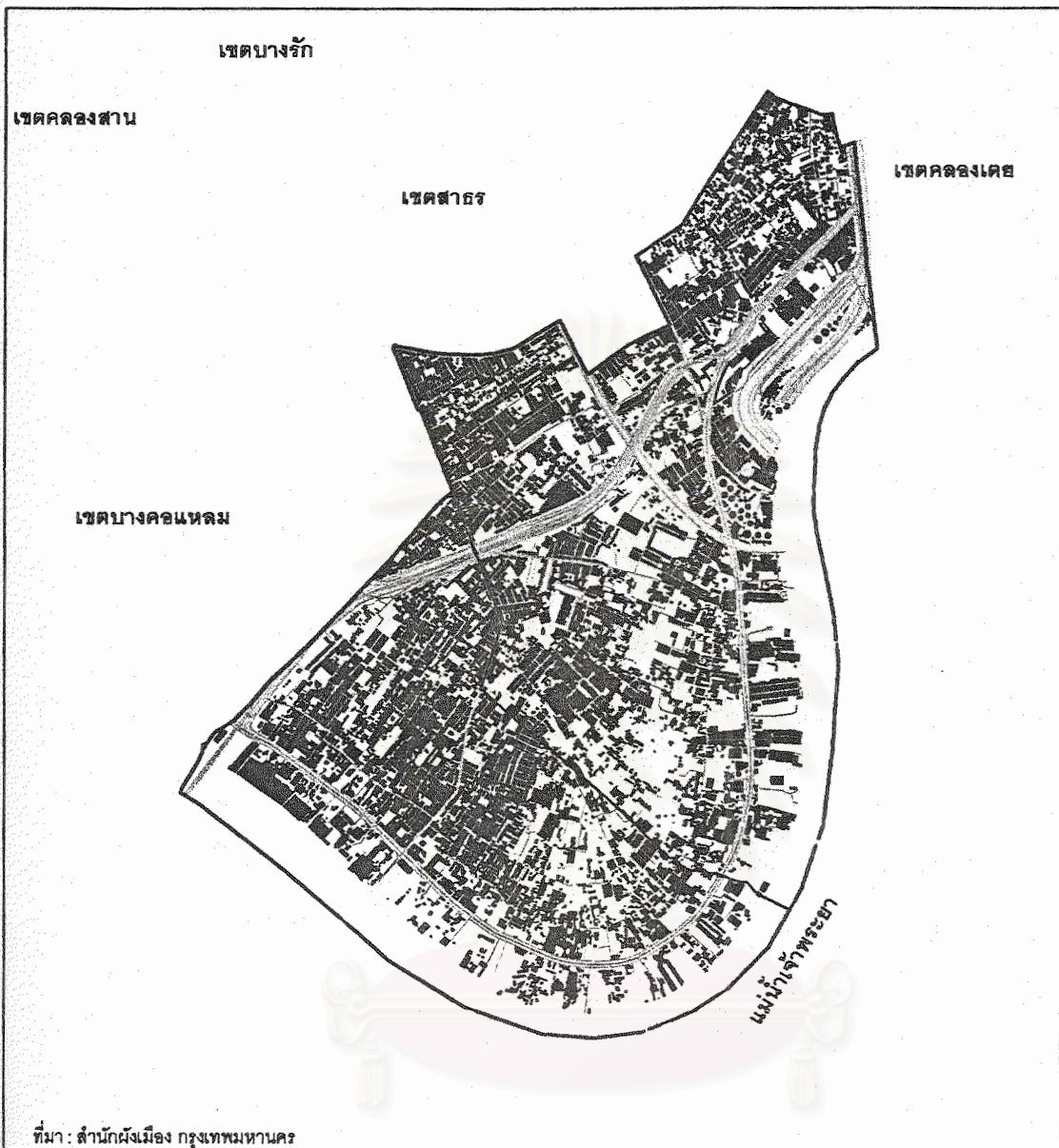
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.3-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวาและพื้นที่โดยรอบพ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ที่ดินประเภทคลังสินค้า ที่ดินประเภทสถาบันราชการ กษัตริย์ราชูปโภคและสาธารณูปการ ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ที่ว่าง ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา 	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>
	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="645 1787 900 1923"> </div> <div data-bbox="900 1787 1176 1923"> <p>ไม่มีมาตราส่วน</p> </div> </div>



แผนที่ 4.7.3-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตยานนาวา พ.ศ. 2545


<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่อาคาร (Built-up Area)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>	
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	
		 กิโลเมตร



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.3-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตยานนาวา พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

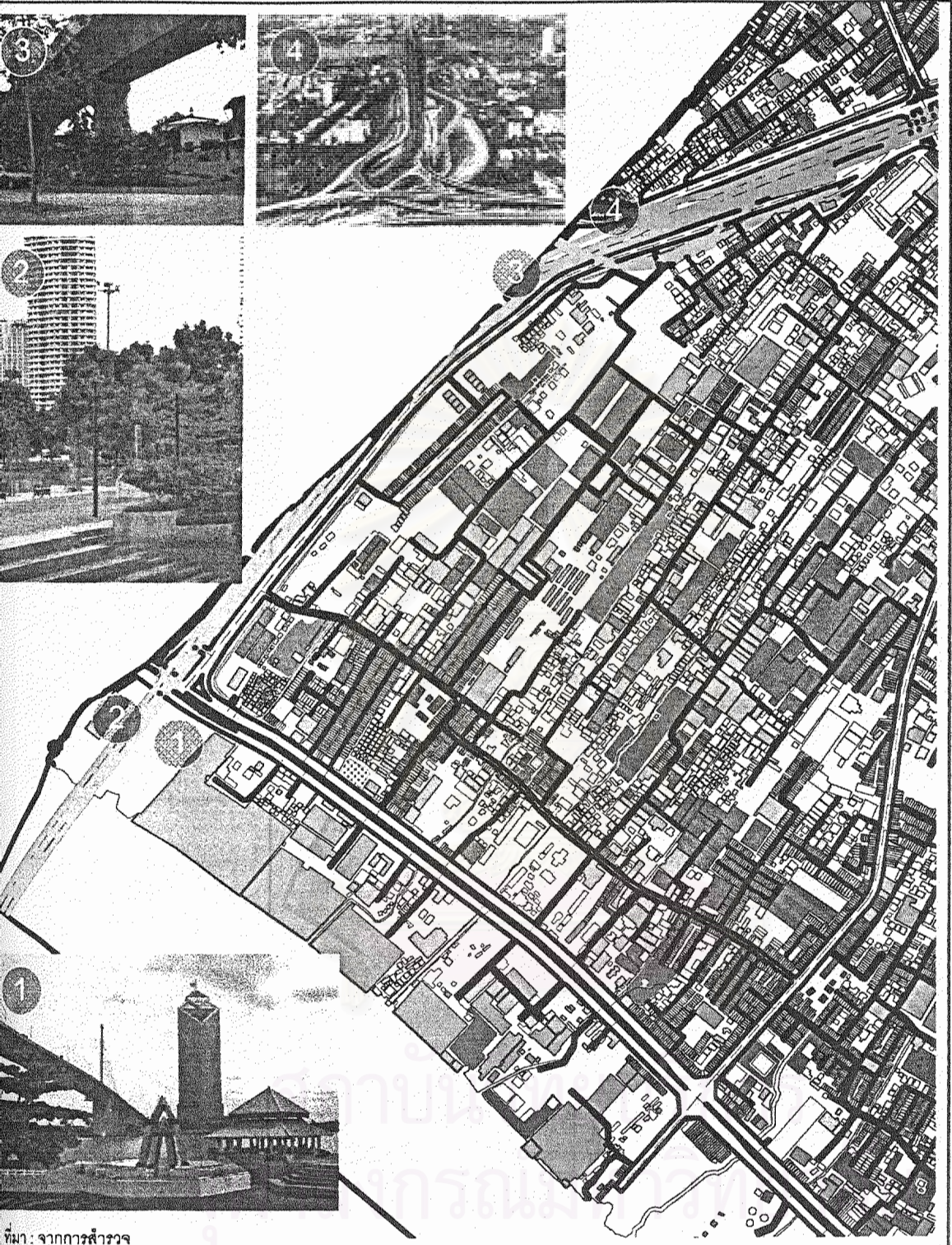
 พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



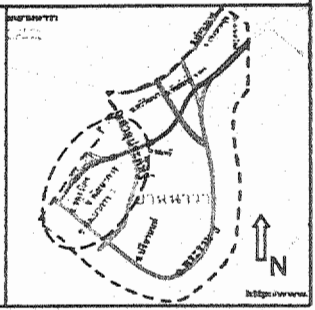


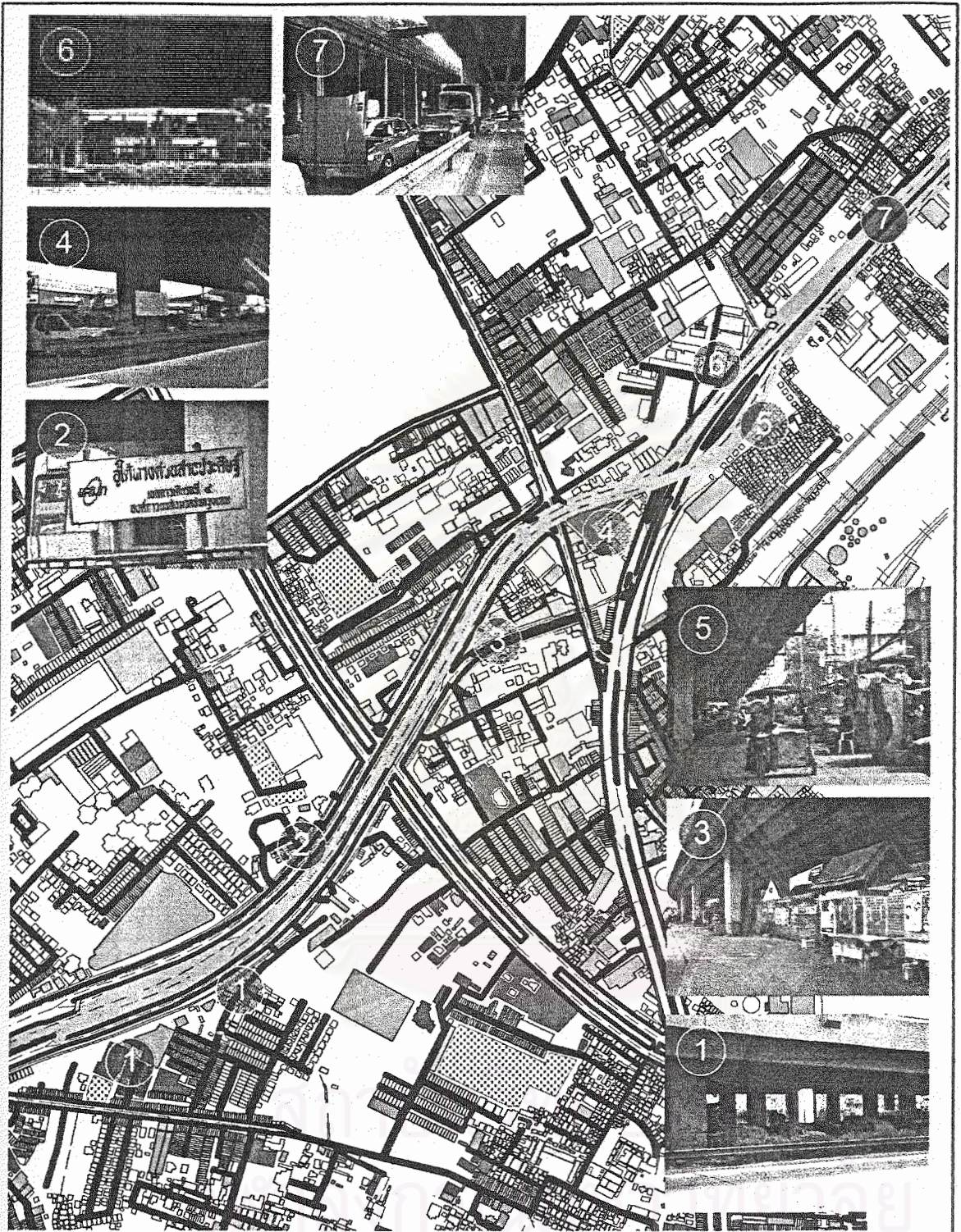
ที่มา: จากการสำรวจ

พื้นที่ 4.7.3-4 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตยานนาวา พ.ศ.2546

สัญลักษณ์

- 1 สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ ร.9
- 2 ลานเปิดโล่งและมีชุมชนในละแวกใกล้เคียง
- 3 แยกต่างระดับบางโคล่



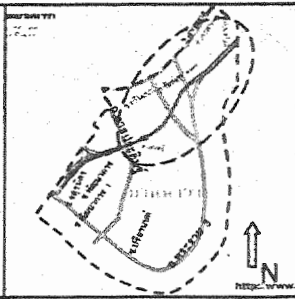


ที่มา: จากการศึกษา

แผนที่ 4.7.3-5 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตยานนาวา พ.ศ.2546

สัญลักษณ์

- | | | | |
|---|-------------------------|---|---------------------------------|
| 1 | ที่จอดรถเก่า | 2 | อุโมงค์หน้าเซ็นทรัล
พระราม 3 |
| 3 | ร้านอาหาร
ใต้ทางด่วน | 4 | อุโมงค์
รถ |
| 6 | สนามเด็กเล่น | 7 | ที่จอดรถทั่วไป |



4.7.4 เขตราชเทวี

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เขตราชเทวีจัดเป็นเขตชั้นในและตามกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทพาณิชยกรรมมีพื้นที่การปกครองรวม 7.725 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปีพ.ศ.2545 จำนวน 16,352 คน

อาณาเขต ติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ เขตพญาไทและเขตดินแดง

ทิศใต้ ติดต่อกับ เขตวัฒนาและเขตปทุมวัน

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เขตห้วยขวาง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เขตดุสิต

โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

แม้ว่าเขตราชเทวีจะมีพื้นที่ไม่กว้างขวางนัก แต่ถือว่ามีมีความสำคัญเนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานครซึ่งถือเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ เป็นศูนย์รวมของการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารรถประจำทาง คือ บริเวณอนุสาวรีย์ชัย และทางรถไฟมักกะสัน เป็นแหล่งงานในใจกลางเมือง ลักษณะกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจจะเป็นการค้าขายและพาณิชยกรรม โดยเฉพาะในแถบเพชรบุรี ประตูน้ำ ที่ขยายตัวและเชื่อมกับห้างร้านใหญ่ๆ เช่น พันธุ์ทิพย์พลาซ่าและเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ต่อเนื่องไปถึงสยามสแควร์ และมาบุญครองในเขตปทุมวัน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

เขตราชเทวีเป็นเขตที่มีการพัฒนาด้านกายภาพที่รวดเร็วที่สุดเขตหนึ่งของกทม. โดยเฉพาะการพัฒนาอาคารสูงควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายระบบการคมนาคม ในขณะที่เดียวกันราชเทวีก็มีชุมชนเดิม ชุมชนแออัดอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างขนาดของอาคารและความหนาแน่นในพื้นที่เดียวกัน และสิ่งที่เห็นได้ชัด คือ การมีอาคารสูงในพื้นที่สิ่งแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย เช่น ถนนซอยแคบ พื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตเป็นสถานที่ราชการและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ดูแผนที่ 4.7.4-1 ประกอบ

จากแผนที่ 4.7.4-2 พบว่า เนื้อเมืองของเขตราชเทวี มีเนื้อเมืองที่หนาแน่น เนื่องจากการเป็นพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน พื้นที่เมืองจึงขยายตัวจากภาคเศรษฐกิจ โดยเฉพาะพาณิชยกรรม

ส่วนพื้นที่ว่างของเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดงพญาไฟ 4.7.4-3 พบว่ามีที่ว่างที่เกิดจากการปิดล้อมของตัวอาคารไม่ได้ใช้ประโยชน์ ไม่มีที่ว่างขนาดใหญ่ นอกจากนี้พื้นที่ว่างบางส่วนยังเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์ของสถาบันต่างๆ และหน่วยงานราชการ ทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนที่เป็นที่ว่างมีการจับจองและใช้ประโยชน์ แต่ในบางบริเวณก็มีข้อจำกัด เนื่องจากทางด่วนที่พาดผ่านเข้าไปนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ ทำให้ชุมชนแยกออกจากกัน และไม่ได้ใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ

พื้นที่สีเขียวในเขต ได้แก่ สวนสันติภาพ เป็นสวนสาธารณะแบบสวนป่าธรรมชาติ ตั้งอยู่ที่ถนนราชวิถี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี ใกล้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เปิดตั้ห้ำถึงสองทุ่ม สวนแห่งนี้ถือเป็นปอดใจกลางมหานคร สามารถเข้าไปชมบรรยากาศและออกกำลังกายได้

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงพญาไฟเป็นเขตที่มีทางด่วนพาดผ่านมาก ทั้งทางด่วนชั้นที่ 1 แนวสายทางท่าเรือดินแดงและทางด่วนชั้นที่ 2 แนวสายทางบางโคล่-แจ้งวัฒนะ ทำให้มีพื้นที่ใต้ทางด่วนมาก แต่ยังมีปัญหาโครงการเชื่อมต่อทางด่วนชั้นที่ 1 กับชั้นที่ 2 (ยมราช-ราชดำริ) มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน (ชุมชนบ้านครัวเหนือ) ซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรังมาหลายปี หาข้อยุติไม่ได้ซึ่งทั้ง 2 ฝ่ายคือ ชุมชนบ้านครัวต่างก็มีเหตุผลที่จะก่อสร้างหรือคงไว้ซึ่งชุมชนอยู่

พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ดงพญาไฟ โดยส่วนใหญ่จะเป็นแนวยาว ขนานไปกับถนนพระรามที่ 6 พื้นที่ใต้ทางด่วนเกือบทั้งหมดจะอยู่ใต้โครงสร้างทางยกระดับ ยกเว้นในช่วงบริเวณมักกะสัน (โรงงานรถไฟ) ที่เป็นทางแยกต่างระดับของเส้นทางด่วนชั้นที่ 1 ที่จะไปสิ้นสุดที่ดินแดงตัดกับเส้นทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ไปทางถนนพระราม 9 โครงสร้างของทางด่วนจึงอยู่ในบึงมักกะสัน ซึ่งพื้นที่ใต้ทางด่วนในบริเวณนี้มีลักษณะเป็นบึงรองรับน้ำเสียแต่ได้รับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบึงให้เป็นสวนสาธารณะ (สวนรมไม่) โดยบริษัทยูนิลีเวอร์ ไทยเทรดดิ้ง จำกัด จัดเป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน มี สนามกีฬาในร่ม ประเภทฟุตบอล 5 คนและสนามเด็กเล่น ซึ่งการใช้ที่ดินโดยรอบถูกโอบล้อมด้วยชุมชน อาทิเช่น ชุมชนหลังวัดมักกะสัน อยู่ติดริมทางรถไฟใกล้ชั้นทางด่วนถนนเพชรบุรี ชุมชนทับแก้ว อยู่ติดบึงมักกะสัน ติดทางขึ้นทางด่วนถนนนอโคกดินแดง มีเพียงถนนซอยและเส้นทางลัดในพื้นที่ดังแผนที่ 4.7.4-4 และแผนที่ 4.7.4-5

ตั้งแต่ถนนพระราม 4 ถึงถนนเพชรบุรี (ถนนพระรามที่ 4 ผ่านถนนจากรูเมือง ผ่านถนนพระรามที่ 1 ผ่านชุมชนบ้านครัว สมาคมสตรีไทย) พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพ เป็นพื้นที่ใจกลางเมือง ย่านท่าเลธุรกิจ เชื่อมต่อกับเขตปทุมวัน ทำให้มีการใช้ประโยชน์โดยการเช่าใช้ของเอกชน บริษัท ห้างร้านต่างๆ เช่น รับส่งพัสดุ จอดรถขยะ

ตั้งแต่ถนนเพชรบุรี ถึงโรงกรองน้ำสามเสน (บริเวณอุรุพงษ์ ผ่านยมราช เข้าสู่ถนนพระรามที่ 6 ถึงโรงกรองน้ำสามเสน ซอยสวนเงิน) เป็นเขตเชื่อมต่อกับพญาไท แต่พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นถนนพระราม 6 จำนวนรถมากและการจราจรติดขัดเป็นระยะตามแยกไฟแดงต่างๆ และมีตึกอาคารพาณิชย์หนาไป ตามเส้นทาง บางช่วงมีการรักษาสภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนด้วยการปลูกต้นไม้ เช่น ต้นกล้วย ต้นมะพร้าว และบางช่วงก็ปล่อยให้ว่างเปล่า

การเข้าถึงพื้นที่

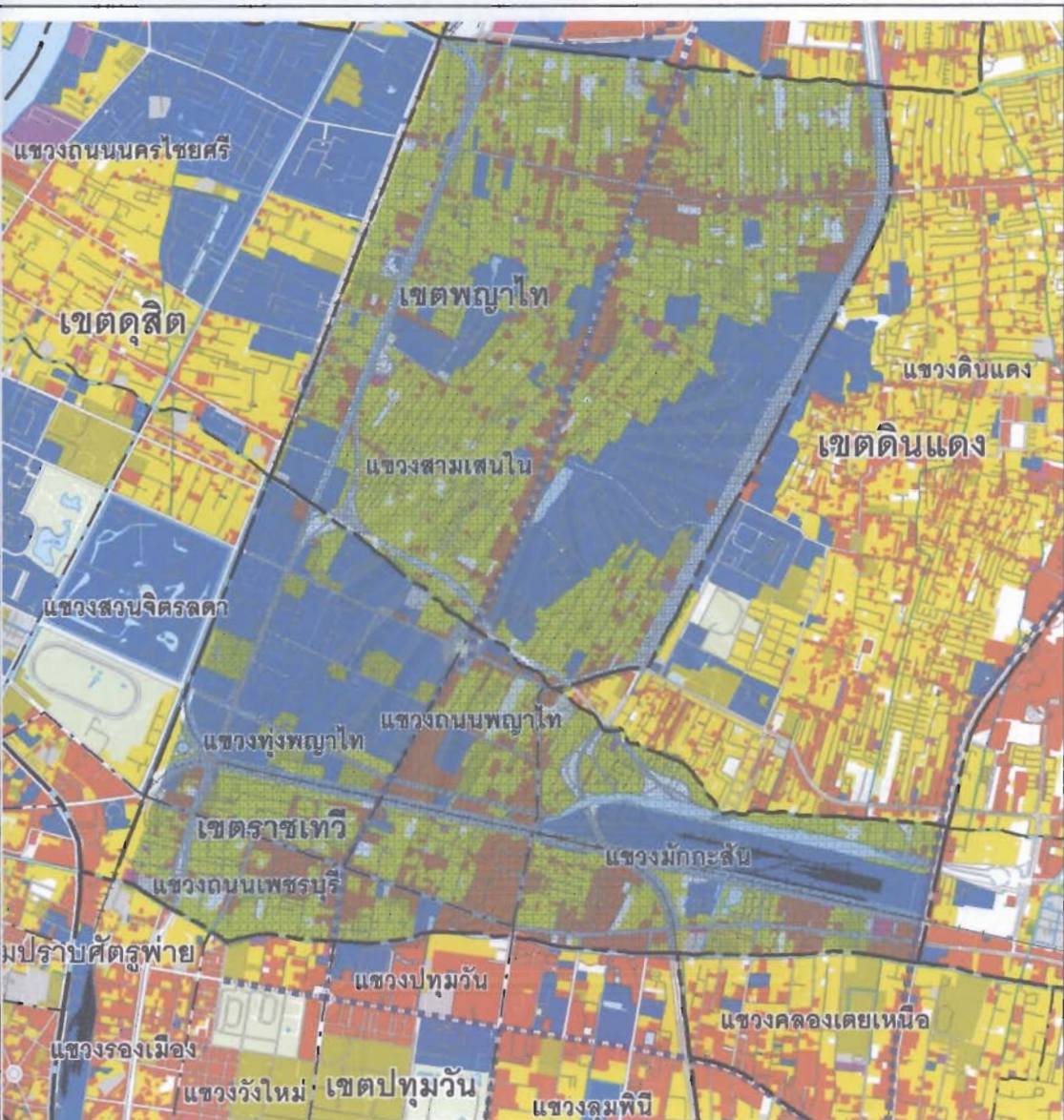
เนื่องจากพื้นที่เขตราชเทวีตั้งอยู่ในใจกลางเมืองและมีอาณาเขตติดต่อกับเขตปทุมวัน พญาไท ทำให้มีหลายวิธีในการเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วน ทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการเดินเท้า การเข้าถึงพื้นที่ค่อนข้างสะดวก เนื่องจากมีถนนหลายสายในพื้นที่ เช่น ถนนเพชรบุรี ถนนราชปรารภ ถนนพระราม 6 ดังแผนที่ 4.7.4.-6 รวมถึงซอยและเส้นทางลาดต่างๆ เช่น ซอยหอมเหล็ง แต่ส่วนใหญ่เป็นซอยตัน และระบบโครงข่ายถนนสายหลักเป็นตาราง เนื่องจากเป็นถนนเดิมที่มีมานานแล้วตั้งแต่ก่อน พ.ศ. 2475

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตนี้เป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย (ในช่วงมักกะสัน)











กล่าวโดยสรุปพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตราชเทวี มีการใช้ประโยชน์อย่างหลากหลาย ทั้งในเชิงสาธารณะประโยชน์ เช่น สวนสาธารณะ จอดรถขยะ ทางเดินเท้า เป็นต้น และใช้ในประโยชน์ส่วนตัว เช่น การเช่าใช้ทำธุรกิจประเภทต่างๆ ตลอดแนวพื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากเขตราชเทวีเป็นเขตใจกลางเมืองและย่านพาณิชยกรรม ประกอบกับการเข้าถึงที่สะดวกและพอจะมีที่จอดรถรองรับ

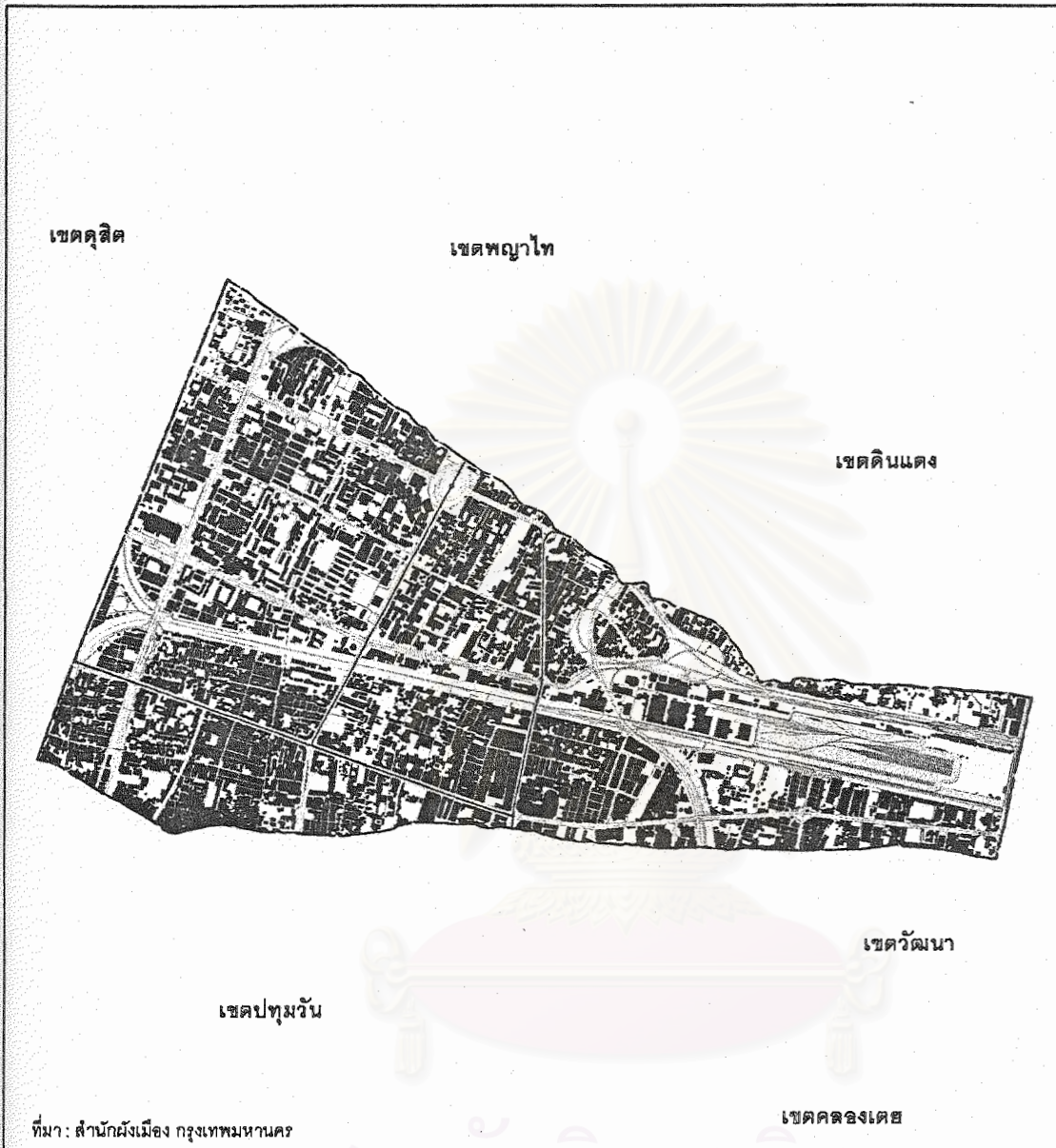
แต่อย่างไรก็ตาม เขตราชเทวีก็ยังมีพื้นที่ใต้ทางด่วนเหลืออีกจำนวนหนึ่งในบริเวณบ้านครัว ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพเนื่องจากยังมีปัญหาการเวนคืนที่ดิน และบริเวณพื้นที่ใต้ทางด่วนที่ติดกับบึงมักกะสันซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่รับน้ำชั่วคราวก่อนระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำและบำบัดน้ำเสียเท่านั้น



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชเทวีและเขตพญาไท และพื้นที่โดยรอบ พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์	แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน ในเขตกรุงเทพมหานคร	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	 ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม	
 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม	
 ที่ดินประเภทคลังสินค้า	 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ภาคราชการภูมิภาคและสาธารณูปการ	
 ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา	 ที่ว่าง	
 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา		



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เขตคลองเตย

แผนที่ 4.7.4-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตราชเทวี พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

■ พื้นที่อาคาร (Built-up Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิโลเมตร



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เขตคลองเตย

แผนที่ 4.7.4-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตราชเทวี พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

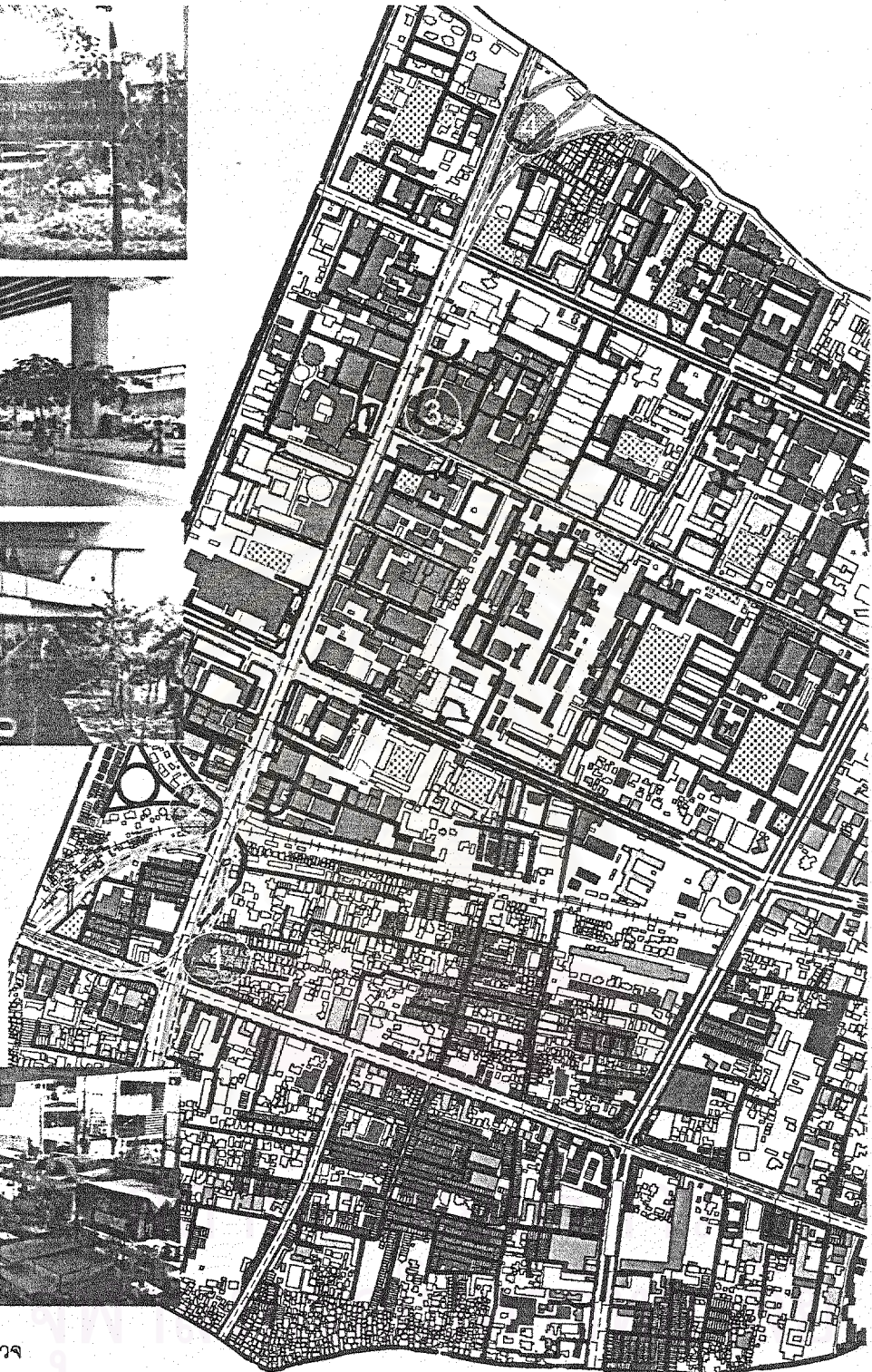
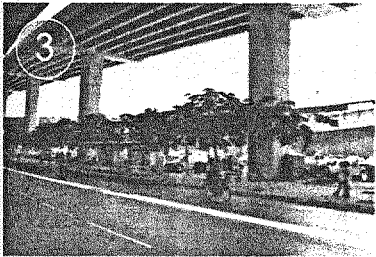
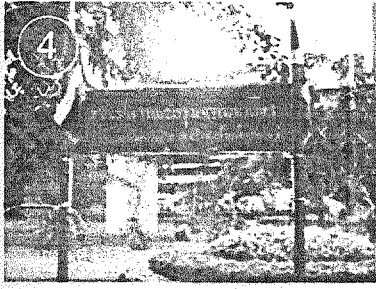
■ พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

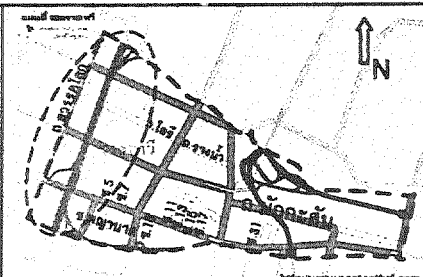




ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่ 4.7.4-4 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตราชเทวี พ.ศ.2546

- สัญลักษณ์
- 1 แผงลอยขายอาหาร แยกอุรุพงษ์
 - 2 ถนนพระราม 6 ใต้ทางด่วน
 - 3 ป้ายรถเมล์และเกาะกลางถนนใต้ทางด่วน
 - 4 สวนหย่อมบริเวณซอยสวนเงิน

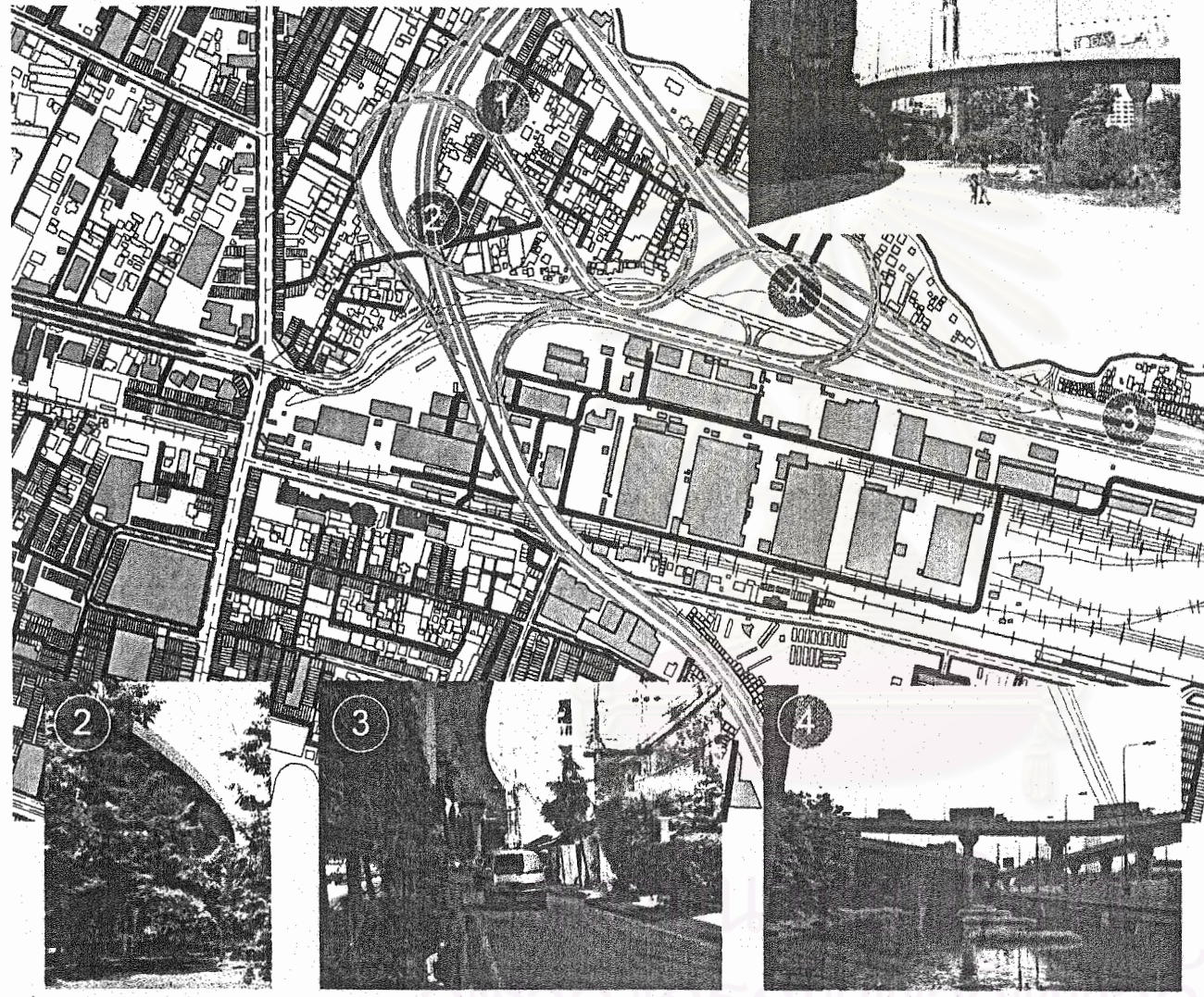
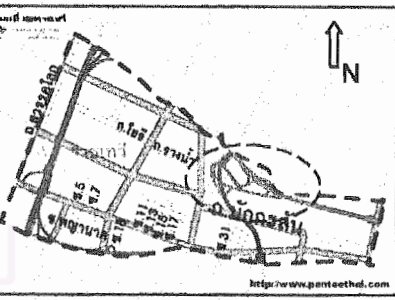


แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.4-5 สภาพทั่วไปและ
การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน
เขตราชเทวี พ.ศ. 2546

สัญลักษณ์

- 1 ลานเปิดโล่งได้แยกต่างระดับ
- 2 สวนร่มไม้
- 3 เส้นทางสัดใต้ทางด่วน
- 4 บึงมักกะสัน



ที่มา : จากการสำรวจ



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เขตคลองเตย

แผนที่ 4.7.4-6 สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตราชเทวีพ.ศ. 2545

สัญลักษณ์	
— · — · —	เส้นแบ่งเขต
————	ถนน
— · — · —	คลอง
■	แหล่งน้ำ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



4.7.5 เขตพญาไท

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เขตพญาไทเป็นเขตชั้นใน และกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก มีพื้นที่ทั้งหมด 9.595 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้าน ในปีพ.ศ.2545 จำนวน 12,535 คน

อาณาเขต ติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยมีคลองบางซื่อเป็นแนวแบ่งเขต

ทิศใต้ ติดต่อกับแขวงถนนพญาไทและแขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงดินแดง เขตดินแดง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับแขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต

โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

เขตพญาไทเป็นเขตที่ประชากรจัดว่ามีรายได้ต่อครัวเรือนสูง อาชีพของประชากรส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มรับจ้างและพนักงานบริษัท เจ้าของกิจการ นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งงานเนื่องจากมีทั้งสำนักงานธุรกิจ หน่วยงานราชการอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ส่งผลทำให้มีประชากรตอนกลางวัน (Daytime Population Density) ความต้องการของผู้อยู่อาศัยในเขตพญาไท อยากให้มีพื้นที่สีเขียวเพิ่มมากขึ้น มีลานกีฬา

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ 1 ใน 5 ของเขตพญาไทจะเป็นสถานับการศึกษา หน่วยราชการ หน่วยทหาร อาคารที่เป็นบ้านเดี่ยว เทนส์เฮ้าส์ และด้วยเหตุที่เขตพญาไทมีการคมนาคมที่เพียบพร้อม การก่อสร้างอาคารสูงบริเวณถนนสายหลัก (ถนนพหลโยธินและถนนพระราม 6) จึงมีมาก ปัจจุบันมีอาคารสูงประมาณ 50 แห่ง ลักษณะการใช้ที่ดินจากการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารจะเป็นชนิดพาณิชย์-พักอาศัย สภาพสังคมจึงทำให้มีผู้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ในตอนกลางวันมาก และมีแนวโน้มที่จะก่อสร้างอาคารสูงมากมายริมสองฟากถนนพหลโยธิน ที่เป็นแหล่งธุรกิจใหม่ของกทม. เนื่องจากมีรถไฟฟ้าวิ่งผ่าน

การใช้ที่ดิน พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในชอย และเริ่มมีอาคารสูงเกิดขึ้นตามถนนสายหลัก เช่น ถนนพญาไท ถนนสุทธิสาร โดยอาคารสูงจะเป็นประเภทอาคารพาณิชย์ สำนักงาน ดังแผนที่ 4.7.4-1 เนื่องจากพื้นที่ประกอบด้วยพื้นที่ทหาร ราชการ มีความหนาแน่นมาก

จากแผนที่ 4.7.5-2 พบว่า เนื้อเมืองของเขตพญาไท มีเนื้อเมืองที่หนาแน่น เนื่องจากการเป็นพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน และเป็นย่านที่พักอาศัย แหล่งธุรกิจ มีหน่วยงานราชการและโรงพยาบาลเป็นจำนวนมาก ประกอบกับพื้นที่เมืองที่ขยายตัวจากภาคเศรษฐกิจ โดยเฉพาะพาณิชยกรรมเช่นเดียวกับเขตราชเทวี

ส่วนพื้นที่ว่างของเขตพญาไท ดังแผนที่ 4.7.5-3 พบว่าพื้นที่ว่างเกิดจากการปิดล้อมของตัวอาคารเช่นเดียวกับเขตราชเทวี ทำให้ไม่เหลือที่ว่างขนาดใหญ่ และมีที่ว่างตามแนวเส้นทางคมนาคม เช่น ทางรถไฟ นอกจากนี้พื้นที่ว่างบางส่วนยังเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์ของหน่วยงานราชการและทหาร

พื้นที่สีเขียว ภายในเขตพบพื้นที่สีเขียวประเภทสวนหย่อม สวนสาธารณะใต้ทางด่วน ได้แก่สวนหย่อมเกาะกลางถนน ใต้ทางด่วนสะพานดำ ถนนพระราม 6 และพื้นที่ผสมผสาน 1 แห่ง บริเวณสวนพญาไทภิรมย์(สวนสมุนไพรวัด) ซึ่งเป็นสวนสาธารณะแห่งแรกของเขตพญาไท โดยใช้พื้นที่ว่างใต้ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2 สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ) บริเวณปากซอยศาสนาดอนพระราม 6 เนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ ปลูกพืชสมุนไพรวัดถึง 205 ชนิด เพื่ออนุรักษ์ภูมิปัญญาไทย ให้คงอยู่และสืบทอดถึงลูกหลาน เพราะสมุนไพรวัดทุกต้นจะมีป้ายบอกชื่อและสรรพคุณการรักษาโรค เพื่อให้ประชาชนได้หาความรู้ได้ นอกจากนี้ภายในสวนยังจัดให้มี สนามเด็กเล่น ลานกีฬา สวนหย่อม และซุ้มหนังสือริมทางไว้บริการประชาชนทั่วไปด้วย

พื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะ พื้นที่สีเขียวในพื้นที่ลดลง เนื่องจากสภาพทางกายภาพในพื้นที่ถูกเปลี่ยนไปจากเดิม ถูกแทนที่จากการก่อสร้างตามโครงการต่างๆ มีแต่สวนหย่อมขนาดเล็ก

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วนที่พาดผ่านพื้นที่เขตพญาไท คือ ทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) แนวสายทางบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และแนวสายทางพญาไท-ศรีนครินทร์ ลักษณะของพื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตนี้ สภาพพื้นที่โดยทั่วไปอยู่ภายใต้โครงสร้างทางยกระดับ และคร่อมถนนพระราม 6 ซึ่งเป็นถนนที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ เนื่องจากเป็นถนนสายหลักจึงพื้นที่ด้านใต้เป็นถนนระบายการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของเมือง มีเกาะกลางถนน มีโครงสร้างทางด่วนบดบังแสงแดดและฝน ทั้งสองฝั่งมีตึกแถวกึ่งพักอาศัยและกึ่งพาณิชย์ บางส่วนคร่อมคลองประปา (สามเสน) ยกเว้นช่วงทางแยกต่างระดับที่มีอาณาเขตติดต่อกับเขตราชเทวี พื้นที่ใต้ทางแยกต่างระดับ มีขนาดกว้างประมาณ 10 ไร่ (ตั้งแต่ด่านพหลโยธิน 2 - ซอยศาสนา) บางส่วนของพื้นที่ กทพ. ได้มอบให้กทม. จัดทำสวนสมุนไพรวัด และจัดรถบรรทุกน้ำไปแล้ว

ตั้งแต่ชอยศาสนาถึงด้านบางซื่อ จะผ่านคลองประปา และต่อเนื่องไปยังที่ดินของการรถไฟฯในเขตจตุจักร พื้นที่บริเวณด้านคลองประปา 2 สำนักงบประมาณกระทรวงการคลัง ได้ใช้เป็นทีจอดรถ นอกจากนี้ทพ. ได้มอบพื้นที่บริเวณชอยสวนเงินให้ทท. ทำสวนรัฐบุรุษ

ในส่วนของแนวสายทางพญาไท-ศรีนครินทร์ หลังจากผ่านแยกต่างระดับพญาไทจะเป็นทางด่วนยกระดับผ่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (บริเวณด้านพหลโยธิน 1 และ 2) มีการใช้พื้นที่เป็นที่จอดรถคู่โดยสารไปจังหวัดต่างๆ เช่น สระแก้ว ปราจีนบุรี นครสวรรค์ ฯลฯ ซึ่งเป็นที่รู้จักของคนเดินทาง เนื่องจากไปมาสะดวก จากนั้นแนวสายทางจะยกระดับตรงไปพระรามเก้า และบรรจบกับทางด่วนชั้นที่ 1 ที่บริเวณบึงมักกะสัน แถบราชเทวี พื้นที่ใต้ทางในช่วงนี้เป็นเส้นทางลัดสามารถออกถนนราชปรารภได้ ดังแผนที่ 4.7.5-4

การเข้าถึงพื้นที่

สามารถเข้าถึงได้ทั้งทางรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการเดินเท้า โดยถนนพระราม 6 ถนนประดิพัทธ์ ถนนพหลโยธิน ถนนดินแดง ถนนราชปรารภ และถนนกำแพงเพชร ดังแผนที่ 4.7.5-5 แต่บางครั้งการเข้าถึงพื้นที่ก็มีข้อจำกัดที่เกิดจากปริมาณรถยนต์ที่มีจำนวนมากและวิ่งด้วยความเร็วสูง

ที่จอดรถ ไม่มีที่จอดรถตามแนวถนนพระราม 6 เนื่องจากเป็นถนนสายหลักในพื้นที่ แต่สามารถจอดได้ตามชอยต่างๆ ที่เชื่อมกับพื้นที่ใต้ทางด่วนได้ แต่ต้องอาศัยการเดินเท้าเป็นหลัก

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

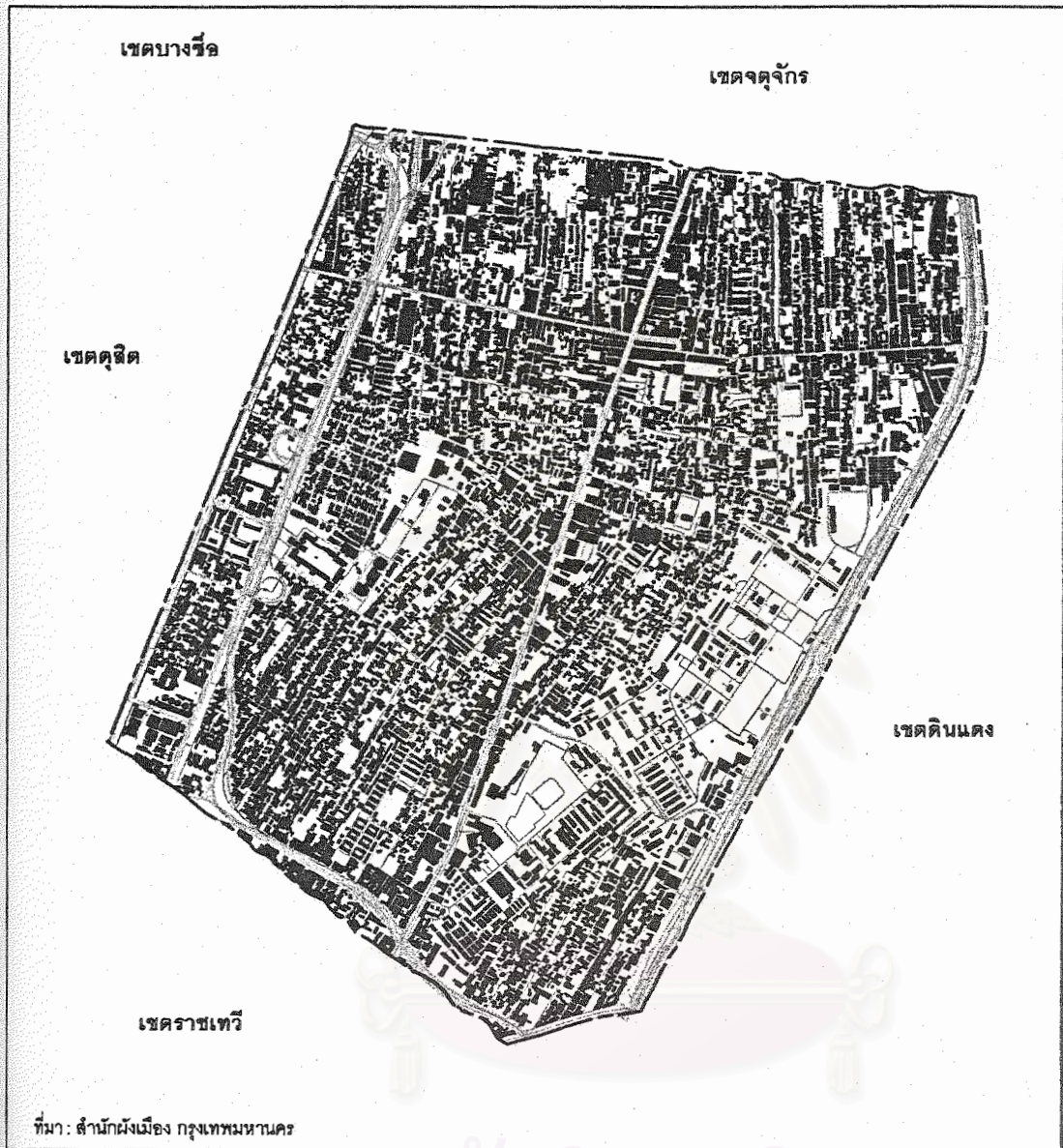
กล่าวโดยสรุป พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตพญาไทเป็นทางยกระดับคร่อมถนนพระราม 6 ทำให้พื้นที่ด้านใต้ถูกใช้ไปในการสัญจรเป็นส่วนใหญ่ และโครงสร้างของทางด่วนให้ร่มเงาเกือบตลอดทั้งเส้นทาง ประกอบกับพื้นที่ใต้ทางด่วนช่วงคร่อมคลองประปา แม้จะมีพื้นที่ว่างที่ขนานไปคลองแต่ก็ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้มากนัก พบแต่เพียงการใช้เป็นจอดรถหน้าโรงเรียนอนุบาลสามเสน หน้าบ้าน และหน้าสำนักงานต่างๆ เนื่องจากต้องรักษาความสะอาดและคุณภาพน้ำในคลองประปา จึงพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนในบริเวณนี้มีการใช้ประโยชน์โดยทำเป็นทางเดินเท้า ป้ายรถเมล์ และสวนหย่อมไปแล้ว

แต่ยังคงเหลือพื้นที่ใต้ทางด่วนช่วงแยกต่างระดับพญาไทประมาณ 10 ไร่ ติดชุมชนขนาดใหญ่ ใช้ออกสะดวก ได้แก่ ชุมชนวัดมะกอกตั้งแต่สวนสมุนไพรมถึงชอยลือชา ฝั่งทิศใต้ของถนนพหลโยธิน ที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับกิจกรรมได้ และเป็นพื้นที่ว่างใจกลางเมืองย่านท่าเลอธุรกิจนอกจาก

นี้เขตพญาไท ยังขาดแคลนพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียว มีชุมชนแออัดในพื้นที่ เช่นชุมชนสุขสวัสดิ์ ได้
ทางด่วนชอยศาสนา ชุมชนมะกอกกลางสวน เป็นต้น







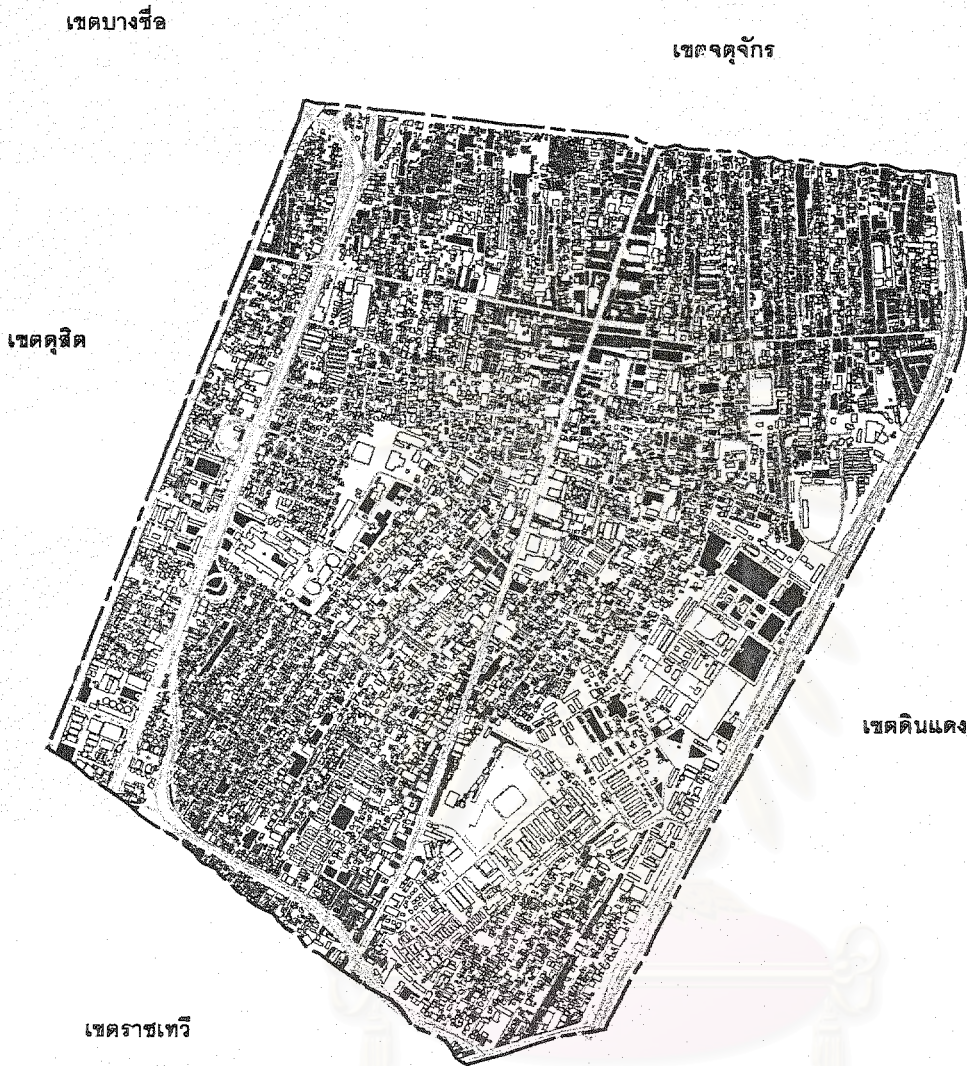
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.5-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตพญาไท พ.ศ. 2545


<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่อาคาร (Built-up Area)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
	<p> </p> <p>กิโลเมตร</p>



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.5-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตพญาไท พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

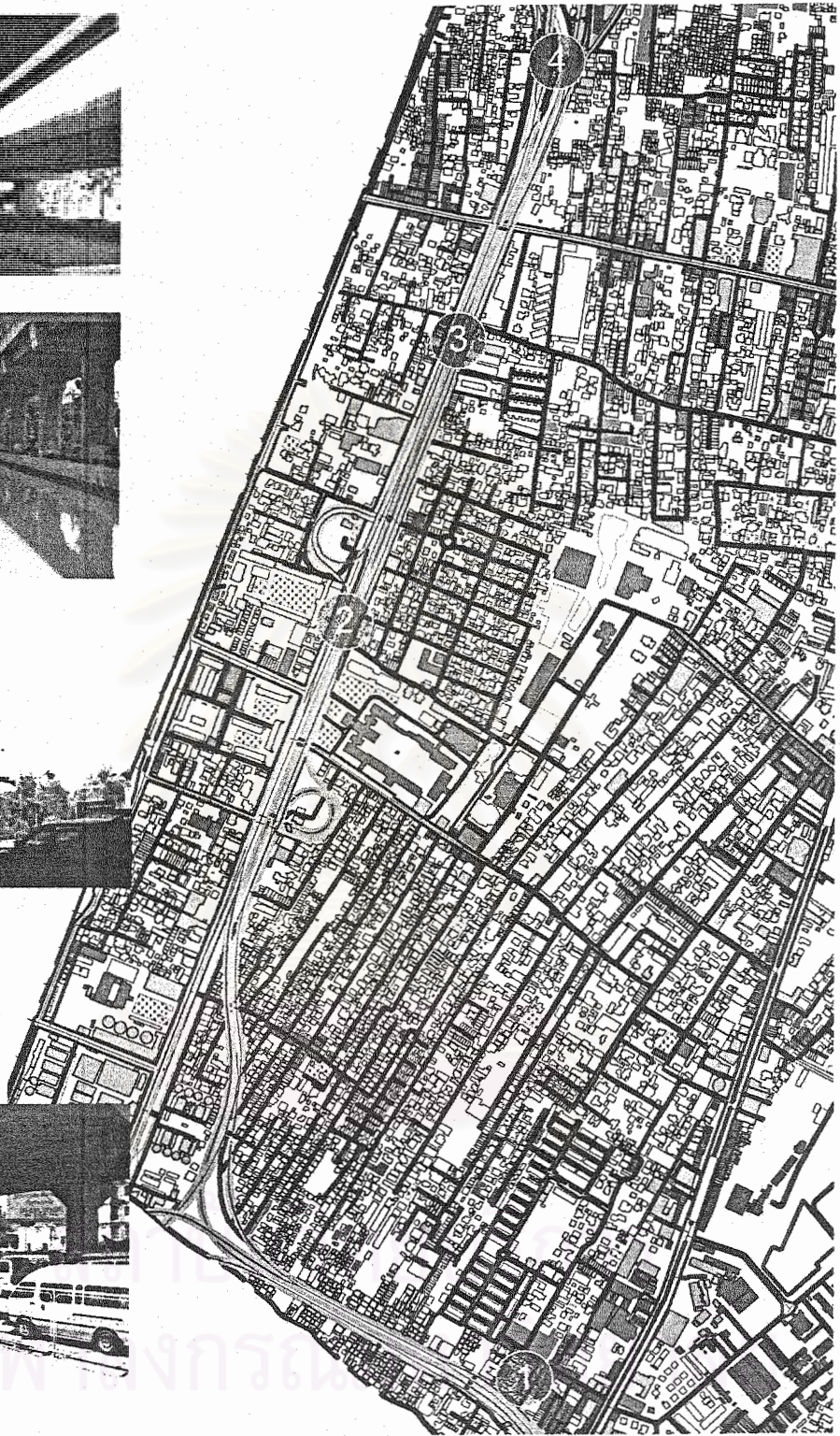
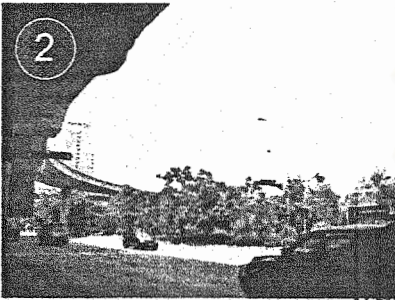
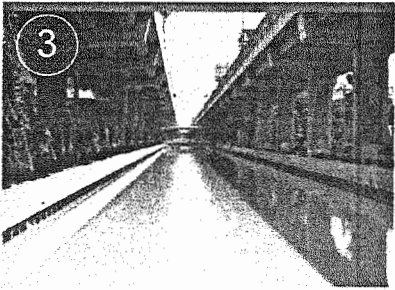
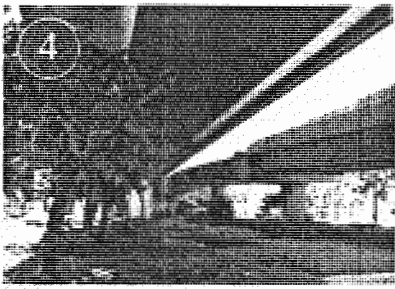
 พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



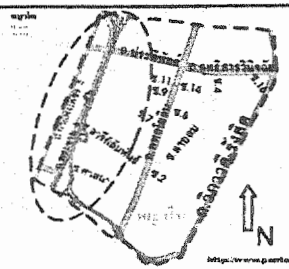


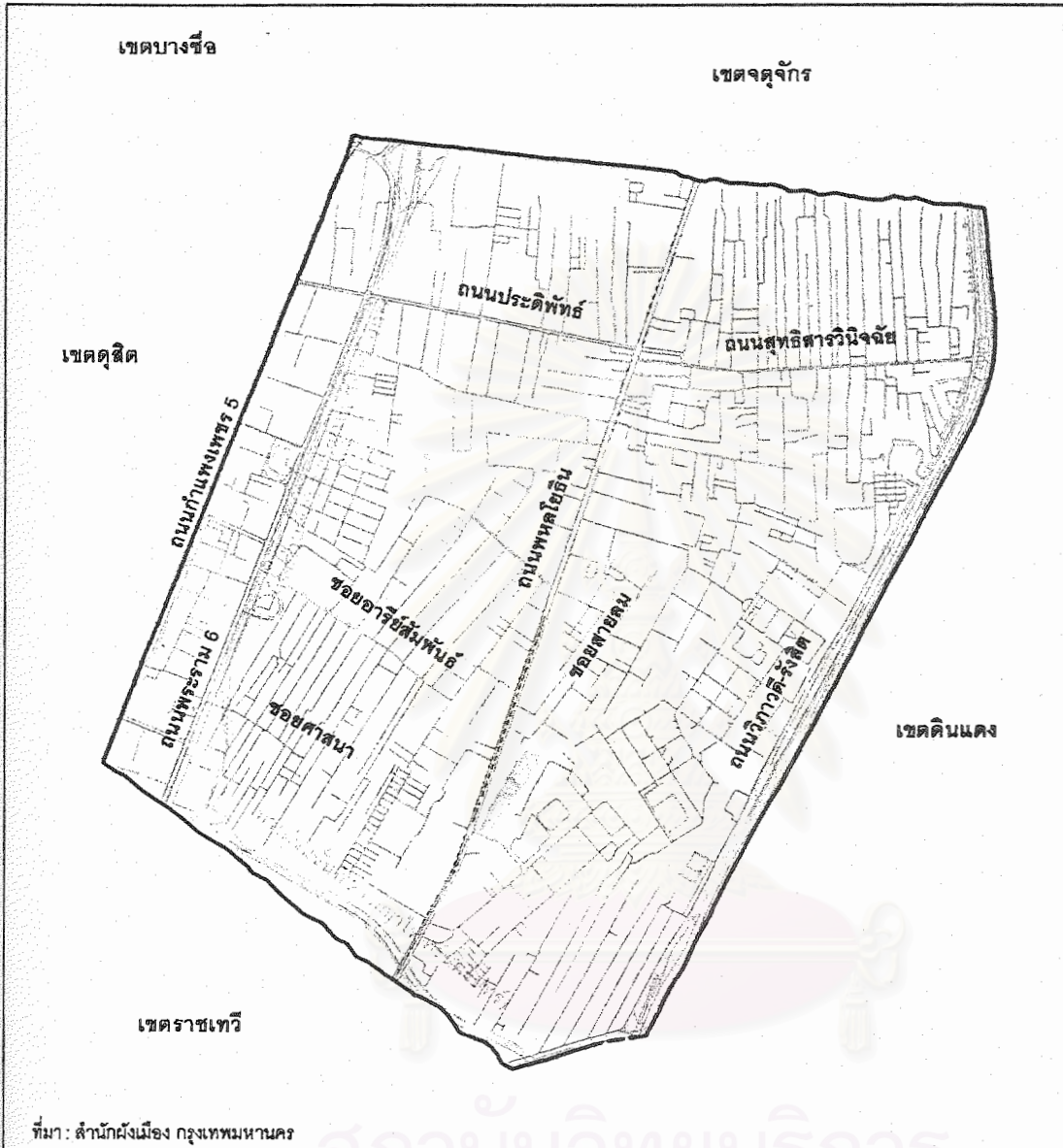
ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่ 4.7.5-4 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตพญาไท พ.ศ.2546

สัญลักษณ์

- 1 ที่จอดรถตู้โดยสารบริเวณด้านพหลโยธิน 2
- 2 สวนหย่อมบริเวณด้านคลองประปา
- 3 พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นคลองประปาและทางเดินเท้า
- 4 สวนหย่อมใต้ทางขึ้นลงทางด่วน





ที่มา: สำนักงานเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.5-5 สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตพญาไทพ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

- เส้นแบ่งเขต
- ถนน
- คลอง
- ☒ แหล่งน้ำ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ ได้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



4.7.6 เขตจตุจักร

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน จตุจักรเป็นเขตชั้นใน และกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง อยู่ทางด้านทิศเหนือของกทม.พื้นที่ทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม มีคูคลองจำนวนมากหลายสาย มีพื้นที่ 32.9 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปี พ.ศ.2545 จำนวน 25,530 คน

มีอาณาเขต ติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ เขตหลักสี่และเขตบางเขน
ทิศใต้	ติดต่อกับ เขตพญาไท เขตห้วยขวาง เขตดินแดง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ เขตบางเขน ลาดพร้าว
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ เขตบางซื่อ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม

เขตจตุจักรเป็นเขตที่มีศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยมีโครงสร้างหลักขึ้นกับสาขาพาณิชยกรรม รองลงมาคือ สาขาอุตสาหกรรม บริการ การจ้างงานที่สำคัญในเขตจตุจักร ได้แก่ ธุรกิจการค้าและบริการ รวมทั้งสถานประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลางแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวโน้มของพื้นที่ที่จะพัฒนาไปสู่พื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางธุรกิจ

สภาพสังคมของเขตจตุจักรมีระดับความเป็นเมืองสูง ประชาชนมีสภาพชีวิตและความเป็นอยู่แปรไปตามลักษณะทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการแข่งขันอยู่ตลอดเวลา จากการที่เขตจตุจักรเป็นแหล่งงานและเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาในทุกระดับและจำนวนมากหลายแห่ง เขตจตุจักรจึงมีบทบาทที่สำคัญในการรองรับคนที่เข้ามาทำกิจกรรมเฉพาะช่วงกลางวัน (commuter) ทำให้เกิดประชากรแฝง นอกจากนี้เขตจตุจักรเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัด ทำให้เกิดอาชีพนอกระบบ (informal sector) เช่น การขายปลีกและการบริการต่างๆ ที่ใช้เงินลงทุนต่ำ ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง และทำกันได้ในครอบครัว ความสามารถในการเข้าถึงเขตจตุจักรในอนาคตทำให้ประชาชน สามารถเดินทางเข้ามาทำงานได้โดยไม่ต้องอยู่อาศัย และเขตจตุจักรมีพื้นที่ว่างไม่มากนักประกอบกับที่ดินมีราคาสูง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ที่ดินในเขตจตุจักร โดยทั่วไปเป็นแบบผสม (mixed landuse) เป็นการใช้ที่ดินหลายๆ ประเภทปะปนกัน มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมค่อนข้างหนาแน่นบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก การใช้ที่ดินโดยส่วนใหญ่ของเขตจตุจักรเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยรองลงมาเป็นการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ พบว่ามีการใช้ที่ดินประเภทที่โล่งว่างลดลง มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยและมีการปลูกสร้างอาคารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการพัฒนาในแนวโค้งมากกว่าในแนวราบ เนื่องจากมีที่ว่างอยู่ไม่มากและที่ดินมีราคาแพง ดังแผนที่ 4.7.6-1 ในอนาคตทิศทางและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นไปในลักษณะ "พื้นที่พักอาศัยกึ่งธุรกิจ และพาณิชยกรรม" แต่ที่พักอาศัยของคนดั้งเดิมก็ยังมีอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากคนเหล่านี้มีแหล่งงานในเขตจตุจักรหรือเขตใกล้เคียงหรือในพื้นที่แหล่งงานที่ยังคงเข้าถึงได้สะดวก

จากแผนที่ 4.7.6-2 พบว่า เนื้อเมืองของเขตจตุจักรจะมีรูปแบบการกระจายตัวของกลุ่มอาคารไปตามแนวโค้งของเส้นทางคมนาคมในพื้นที่

ส่วนพื้นที่ว่างของเขตจตุจักร นอกจากพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ อย่างเช่นสวนจตุจักร พบว่ามีพื้นที่ว่างไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็กและกระจัดกระจายตามเส้นทางคมนาคม เช่น ทางรถไฟ บางพื้นที่ยากต่อการเข้าถึงดังแผนที่ 4.6.7-3

พื้นที่สีเขียวในเขตเขตจตุจักร มีพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ เป็นสวนสาธารณะระดับเขต ได้แก่

สวนจตุจักร เป็นสวนสาธารณะขนาดกลางหรือสวนสาธารณะระดับเขต บริเวณถนนกำแพงเพชร1 สวนสาธารณะแห่งนี้เปิดเป็นทางการมาตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2523 โดยมีจุดเริ่มต้นในปี 2518 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำถมเกล้าฯ ถวายที่ดิน เพื่อสร้างสวนสาธารณะ ตามพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 4 รอบในวันที่ 5 ธันวาคม 2518 กรุงเทพมหานคร เข้าร่วมดำเนินการก่อสร้าง และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล หน่วยงานภาคเอกชนหลายหน่วย ต่อมาขยายพื้นที่โครงการอีก 90 ไร่ ในที่ดินซึ่งการรถไฟฯ มอบให้เพิ่มเติม นอกจากนี้ยังรวมสวนรถไฟและสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์เข้าไว้ด้วยกัน

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วนที่ผ่านเขตจตุจักร คือ ทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) แนวสายทางบางโคล่-แจ้งวัฒนะ สภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนเกิดจากทางด่วนยกระดับพาดผ่านเข้าไปในพื้นที่ของการรถไฟฯ เนื่องจากการทางฯ ขออนุญาตให้โครงสร้างผ่านพื้นที่เพื่อต่อแนวสายทางไปยังแจ้งวัฒนะ ดังนั้นพื้นที่ใต้ทางด่วนจึงเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สภาพพื้นที่โดยรอบไม่มีชุมชนโอบล้อม แต่เป็นลาน

ซีเมนต์ของบริษัทปูนซีเมนต์และคลังสินค้าพลโยธิน ด้านหลังสวนจตุจักรประกอบกับสถานีเปลี่ยนถ่าย
ตู้รถไฟบางซื่อ ปิดล้อม ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ลำบาก ดังแผนที่ 4.7.6-4

ตั้งแต่ด้านบางซื่อ ถึงด้านประชาชื่นจะผ่านคลองเปรมประชากร ผ่านถนนรัชดาภิเษกเข้าสู่แยก
ประชานุกูล ถึงด้านประชาชื่น พื้นที่บางส่วนเข้าออกไม่สะดวก ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาใช้ประโยชน์
และบางช่วงเป็นทางระดับดิน ซึ่งพื้นที่บริเวณแยกประชานุกูล กทม. ได้จัดทำสวนหย่อมและลานกีฬาไป
แล้ว หลังจากนั้นทางด่วนจะตรงไปปากเกร็ด แจ้งวัฒนะ สภาพพื้นที่ด้านล่างโล่ง อาจเนื่องมาจากสภาพ
พื้นที่โดยรอบเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย และเป็นบ้านเดี่ยวมากกว่าตึกแถว

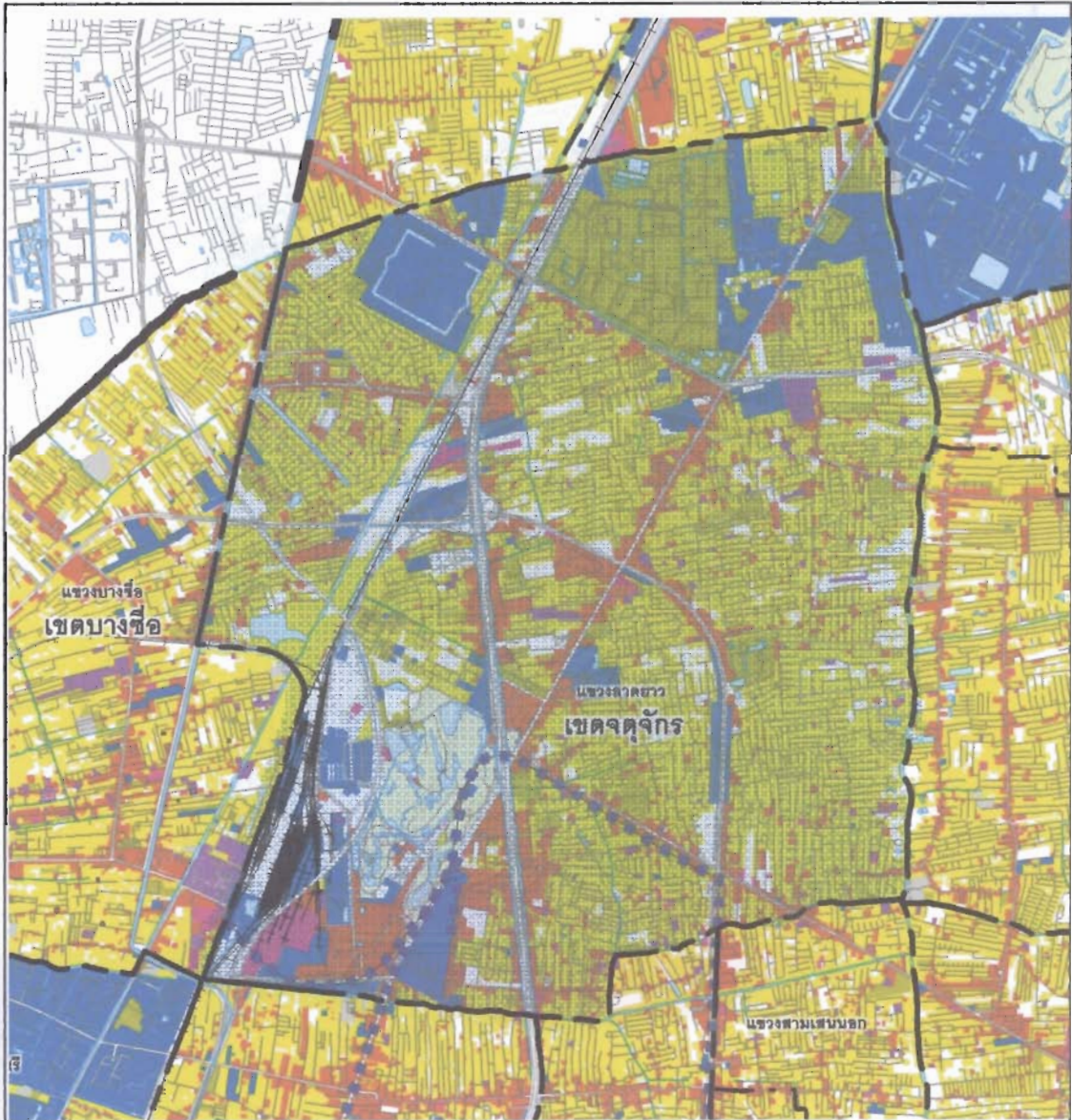
การเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วนค่อนข้างลำบากเนื่องจากถูกปิดล้อมจากพื้นที่โดยรอบ ทั้งจากสวน
จตุจักร และสถานีรถไฟบางซื่อ ในบางช่วงต้องอาศัยการเดินทางและรถจักรยานยนต์ สามารถเข้าถึง
ด้วยรถยนต์ได้ตามถนนงามวงศ์วานและถนนกำแพงเพชร ดังแผนที่ 4.7.6-5 ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับ
ถนนพระรามที่ 6 กับถนนพลโยธินบริเวณตลาดนัดจตุจักร และเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับจุดขึ้นลงระบบ
ทางด่วนชั้นที่ 2

ลักษณะกรรมสิทธิ์























พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

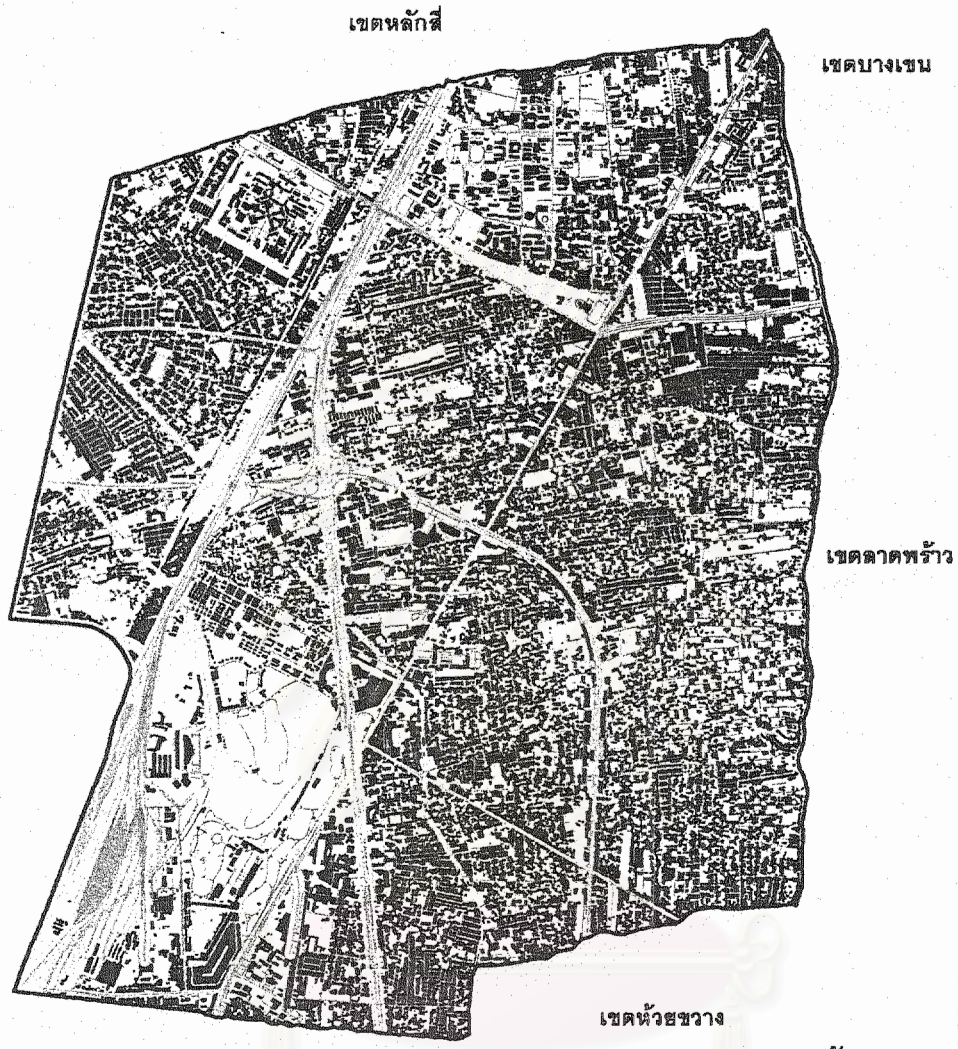
กล่าวโดยสรุป พื้นที่ใต้ทางด่วนในเขตจตุจักรส่วนใหญ่ อยู่ใต้โครงสร้างทางยกระดับ แต่ถูกปิด
ล้อมจากพื้นที่โดยรอบ เช่นจากคลังสินค้าพลโยธิน สถานีเปลี่ยนถ่ายตู้รถไฟบางซื่อ และยังคงมีพื้นที่
เหลือตามใต้โครงสร้างทางยกระดับอีกจำนวนหนึ่ง ประกอบกับบริเวณใกล้เคียงเป็นที่พักอาศัยประเภท
หมู่บ้านจัดสรร จึงไม่มีการยึดใช้พื้นที่ทำกิจกรรมเท่าใดนัก ส่วนใหญ่พื้นที่ใต้ทางด่วนถูกใช้ไปในกิจกรรม
ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ เช่น ใช้กองวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และเส้นทางลัดที่สามารถเข้าถึงหมู่บ้านและชุมชน
บริเวณใกล้เคียงได้



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.6-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตจตุจักรและพื้นที่โดยรอบพ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td> ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย</td> <td> ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม</td> <td> ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทคลังสินค้า</td> <td> ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา</td> <td> ที่ว่าง</td> </tr> <tr> <td> ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา</td> <td></td> </tr> </table>	 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	 ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม	 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม	 ที่ดินประเภทคลังสินค้า	 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	 ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา	 ที่ว่าง	 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา		<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p> <p> ภาควิชาสถาปัตย์และเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="661 1847 911 1966">  </td> <td data-bbox="913 1847 1181 1966">  ไม่มีมาตราส่วน </td> </tr> </table>		 ไม่มีมาตราส่วน
 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	 ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม												
 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม												
 ที่ดินประเภทคลังสินค้า	 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ												
 ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา	 ที่ว่าง												
 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา													
	 ไม่มีมาตราส่วน												



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.6-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตจตุจักร พ.ศ. 2545

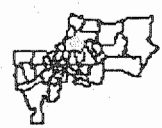
สัญลักษณ์

■ พื้นที่อาคาร (Built-up Area)

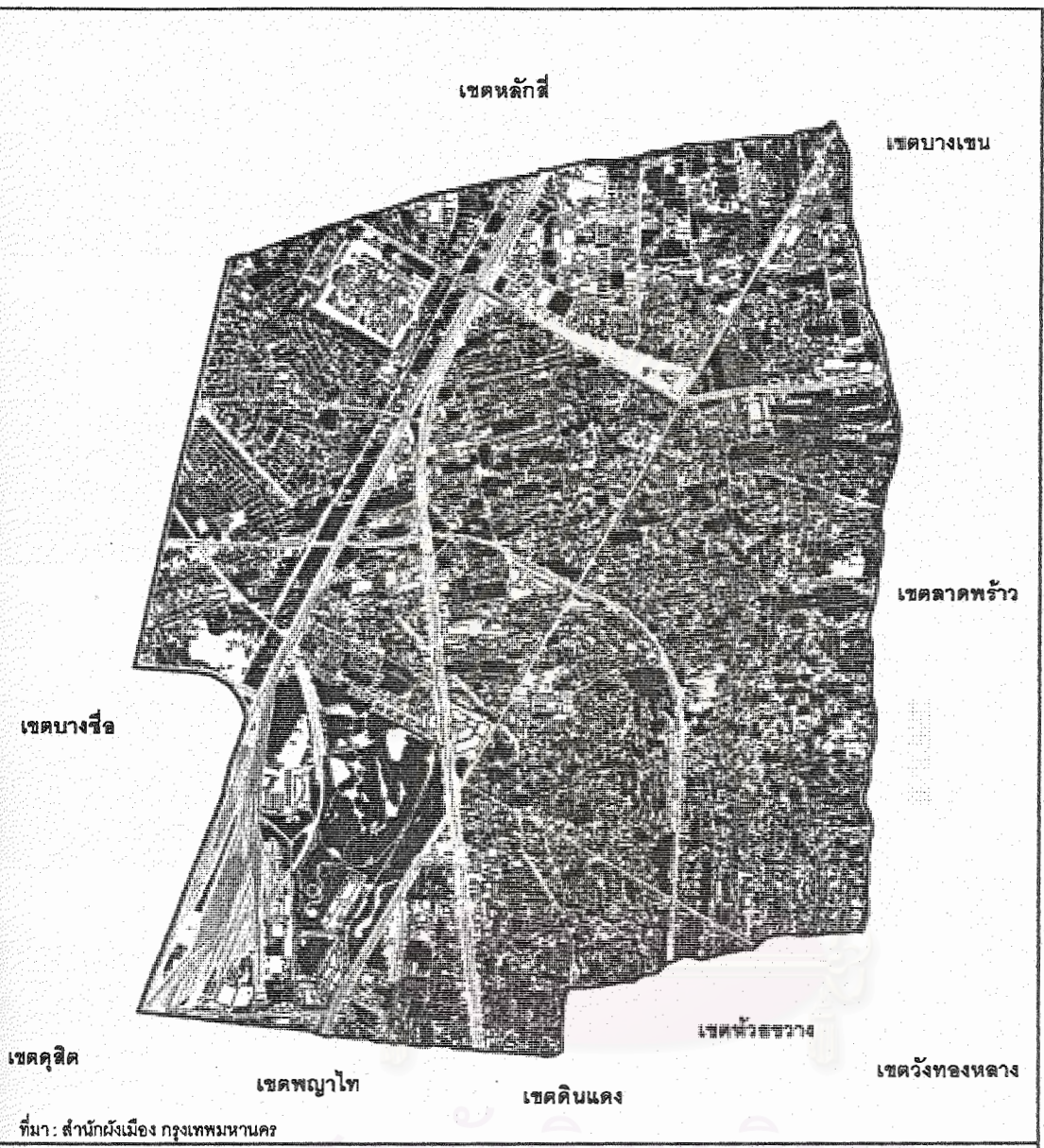
แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




กิโลเมตร



ที่มา: สำนักงานเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.6-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตจตุจักร พ.ศ. 2545

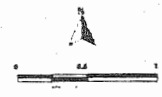
สัญลักษณ์

 พื้นที่ว่าง (Open Space Area)

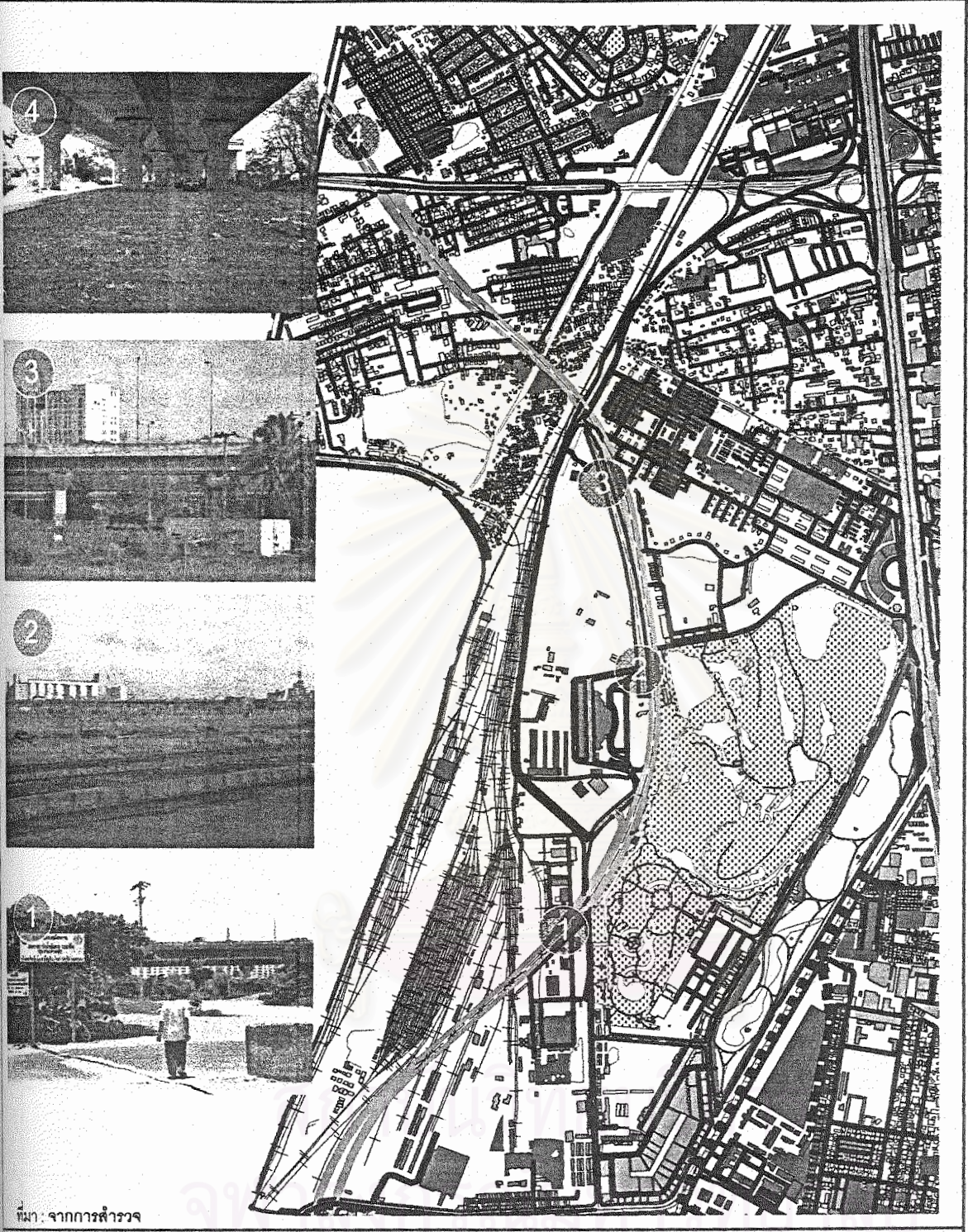
แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



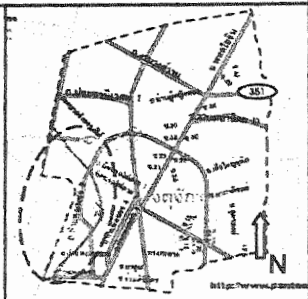
กิโลเมตร



ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่ 4.7.6-4 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน เขตจตุจักร พ.ศ.2546

- สัญลักษณ์
- | | |
|--|---|
| <p>1</p> <p>พื้นที่ใต้ทางด่วนบริเวณ คลังสินค้าพหลโยธิน</p> | <p>2</p> <p>พื้นที่ใต้ทางยกระดับ ไม่มีการใช้ประโยชน์ เนื่องจากเข้าถึงได้ยาก</p> |
| <p>3</p> <p>พื้นที่ใต้ทางด่วน ใช้เป็นที่กองวัสดุต่างๆ</p> | <p>4</p> <p>พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นที่โล่ง ยาว ได้โครงสร้างทางยกระดับ</p> |



4.7.7 เขตวังทองหลาง

การแบ่งเขตตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เขตวังทองหลางจัดเป็นเขตชั้นกลางและกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินจัดเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย สภาพภูมิศาสตร์ทั่วไป เป็นอาคารพาณิชย์และพื้นที่สีเขียว ประชาชนประกอบอาชีพรับจ้าง และค้าขายเป็นส่วนใหญ่พื้นที่ส่วนมากใช้ประกอบธุรกิจต่างๆ มีประชากรรวมตามทะเบียนบ้านในปีพ.ศ.2545 จำนวน 10,225 คน

มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับเขตลาดพร้าวและเขตบางกะปิ
ทิศใต้	ติดต่อกับเขตบางกะปิ เขตห้วยขวาง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับเขตบางกะปิ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับเขตห้วยขวางและเขตจตุจักร

โครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจสังคม

พื้นที่เขตวังทองหลาง โครงสร้างเศรษฐกิจที่สำคัญจึงเป็นเน้นที่การให้บริการในเรื่องของแหล่งที่พักอาศัย ระบบสาธารณูปโภคและระบบสาธารณูปการที่ครบครัน และด้านพาณิชยกรรมที่ขยายตัวมาตามแนวถนนลาดพร้าวและถนนประดิษฐ์มนูธรรม เช่น โชว์รูมรถยนต์ต่างๆ โรงแรม อพาร์ทเมนต์ ประกอบกับยังมีพื้นที่ว่างรองรับทำให้มีการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่เกิดขึ้นเช่น ร้านอาหารริมถนน ประดิษฐ์มนูธรรม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์-พักอาศัย ย่านสถานบันเทิงต่างๆ

สภาพสังคมในเขตนี้ส่วนใหญ่จัดว่ามีฐานะค่อนข้างดี และเป็นแหล่งพักอาศัยที่ไม่แออัด เขตวังทองหลางจึงมีบทบาทสำคัญในการรองรับการขยายตัวของแหล่งที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นได้อีกในอนาคต

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

เขตวังทองหลางเป็นเขตที่แยกออกมาจากเขตบางกะปิ เมื่อปี 2540 การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ประเภทบ้านเดี่ยวและหมู่บ้านจัดสรรที่ขยายตัวมาจากลาดพร้าว อาคารพาณิชย์ต่างๆ อยู่ตามแนวถนนสายหลักในพื้นที่ เช่น ถนนลาดพร้าว ถนนประดิษฐ์มนูธรรม นอกจากนี้ยังเป็นบริเวณที่มีโครงการคมนาคมขนส่งของรัฐผ่านเข้าไปมาก โดยเฉพาะโครงการระบบขนส่งมวลชนตามแนวถนนรัชดาภิเษก และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปเพื่อการรองรับการคมนาคมขนส่งที่มีในพื้นที่ ประกอบกับการเป็นแหล่งงานใหม่ๆ ในชานเมือง ดังแผนที่ 4.7.7-1

จากแผนที่ 4.7.7-2 พบว่าเนื้อเมืองของเขตวังทองหลาง การปลูกสร้างอาคารส่วนใหญ่จะปลูกสร้างในบริเวณที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ได้ โดยเฉพาะลักษณะของรูปแบบถนนสายรองที่มีอยู่ทั่วไปในพื้นที่

สำหรับพื้นที่ว่างของเขตวังทองหลาง ดังแผนที่ 4.7.7-3 พบว่ายังมีพื้นที่ว่างกระจายตัวอยู่ค่อนข้างมาก ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ตามหมู่บ้านจัดสรร และสวนสาธารณะในชุมชน

พื้นที่สีเขียวในเขตวังทองหลาง ได้แก่ สวนชานบ้านชุมชนหมู่บ้านพลับพลา (Plabpla Community Mini Park) จัดเป็นสวนหย่อมขนาดเล็กย่านชุมชน เป็นสวนที่จัดสร้างขึ้นเพื่อเป็นสวนต้นแบบตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในการจัดหาที่ว่างสาธารณะไม่ได้ทำประโยชน์ขนาดเล็กประมาณ 1-2 ไร่ หรือที่ดินเอกชนมาพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว และสถานที่ออกกำลังกาย โดยดัดแปลงให้เหมาะกับสภาพพื้นที่เรียกรูปแบบนี้ว่า “สวนชานบ้าน” นับเป็นสวนขนาดเล็กที่ประชาชนทุกกลุ่ม ทุกวัยสามารถใช้ประโยชน์ได้สูงสุด เป็นสถานที่พักผ่อน สนามเด็กเล่นและลานกีฬา เพื่อการออกกำลังกายใกล้บ้าน โดยไม่ต้องเสียเวลาเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่าย

สวนสาธารณะวังทอง เป็นสวนสุขภาพและลานกีฬา มีกิจกรรมเต้นแอโรบิกทุกวันอังคารและพฤหัสบดี เวลา 17.30-18.30น. โดยตั้งอยู่ระหว่างซอยลาดพร้าว 71 และซอยลาดพร้าว 73 เปิดให้บริการประชาชนพักผ่อนออกกำลังกายตั้ง แต่เวลา 05.00-19.00 น. ทุกวัน

สภาพปัจจุบันของพื้นที่ใต้ทางด่วนและการใช้ที่ดินโดยรอบ

ทางด่วนที่พาดผ่านพื้นที่เขตวังทองหลาง คือ ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ (ทางพิเศษฉลองรัช) เปิดใช้ในปี 2539 ซึ่งมีถนนระดับดิน ได้แก่ ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขนานไปกับทางด่วนด้วย ซึ่งทางด่วนเส้นนี้ต่างจากทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ในเรื่องของสภาพพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนอยู่ในระดับต่ำกว่าถนนระดับดิน ทำให้สภาพพื้นที่ในปัจจุบันบริเวณถนนลาดพร้าวถึงทางแยกต่างระดับพระราม 9 (เขตห้วยขวาง) เป็นพื้นที่ว่างใต้ทางด่วนต่ำกว่าระดับถนนประมาณ 1-1.20 เมตร

สภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบัน เป็นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์จำนวนมาก พื้นเป็นพื้นดินปนทราย ไม่มีการเทคอนกรีตและปูพื้น ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่พบคือ พื้นที่ตามแนวเขตทางมีการจัดสรรเป็นทางรถจักรยานและทางเดินเท้าทั้ง 2 ฝั่งตลอดแนว และใช้พื้นที่ด้านใต้ทางด่วนบริเวณแยกต่างๆ เป็นสถานีตำรวจย่อย และหน่วยงานอปพร. นอกจากนี้เขตวังทองหลางได้ขอใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนจากการพิเศษแห่งประเทศไทย ในการจัดตั้งลานมวยไทย(ลานมวยครูเสือ) เพื่อให้เยาวชนที่สนใจในกีฬามวยไทย มาฝึกซ้อมศิลปะป้องกันตัว และรักษามรดกมวยไทยสืบต่อไปดังแผนที่ 4.7.7-4

สำหรับความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินโดยรอบ เนื่องจาก พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยและจัดเป็นที่พักอาศัยชั้นดี มีหมู่บ้านจัดสรรเป็นจำนวนมากประมาณ 46 หมู่บ้าน อพาร์ทเมนท์ประมาณ 448 หลัง ประกอบกับวังทองหลางเป็นพื้นที่แถบชานเมือง เดิมเป็นที่ทุ่งนา เมืองไม่แน่น พื้นที่ใต้ทางด่วนจึงยังไม่มีกรจับจองเท่าใดนัก

การเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วนสามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ รถจักรยานยนต์ตามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ดังแผนที่ 4.7.7-5 ส่วนการเดินทางเท้า สามารถเดินทางตามทางเท้าริมถนนประดิษฐ์มนูธรรมทั้ง 2 ฝั่ง แต่ต้องข้ามถนนมาใช้พื้นที่

ที่จอดรถ จอดรถลำบากเนื่องจากพื้นที่บนถนนไม่สามารถจอดรถได้ เพราะจำนวนรถสัญจรไปมามีมากและใช้ความเร็วสูง

ลักษณะกรรมสิทธิ์

พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กล่าวโดยสรุป พื้นที่ว่างใต้ทางด่วนในเขตวังทองหลาง เป็นแนวยาว อยู่ใต้โครงสร้างทางด่วนและขนานไปกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม แต่อยู่ต่ำกว่าระดับถนนประมาณ 1.20 เมตร ยังไม่มีกรจับจองใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่ ส่วนใหญ่ว่างเปล่า มีเพียงสนามมวยและสนามเด็กเล่นเล็กๆ สถานีตำรวจย่อยและศูนย์อพพร. ใต้ทางด่วน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เขตจตุจักร

เขตลาดพร้าว

เขตห้วยขวาง

เขตบางกะปิ




ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เขตสวนหลวง

แผนที่ 4.7.7-2 พื้นที่อาคาร (Built-up Area) ในเขตวังทองหลาง พ.ศ. 2545

สัญลักษณ์

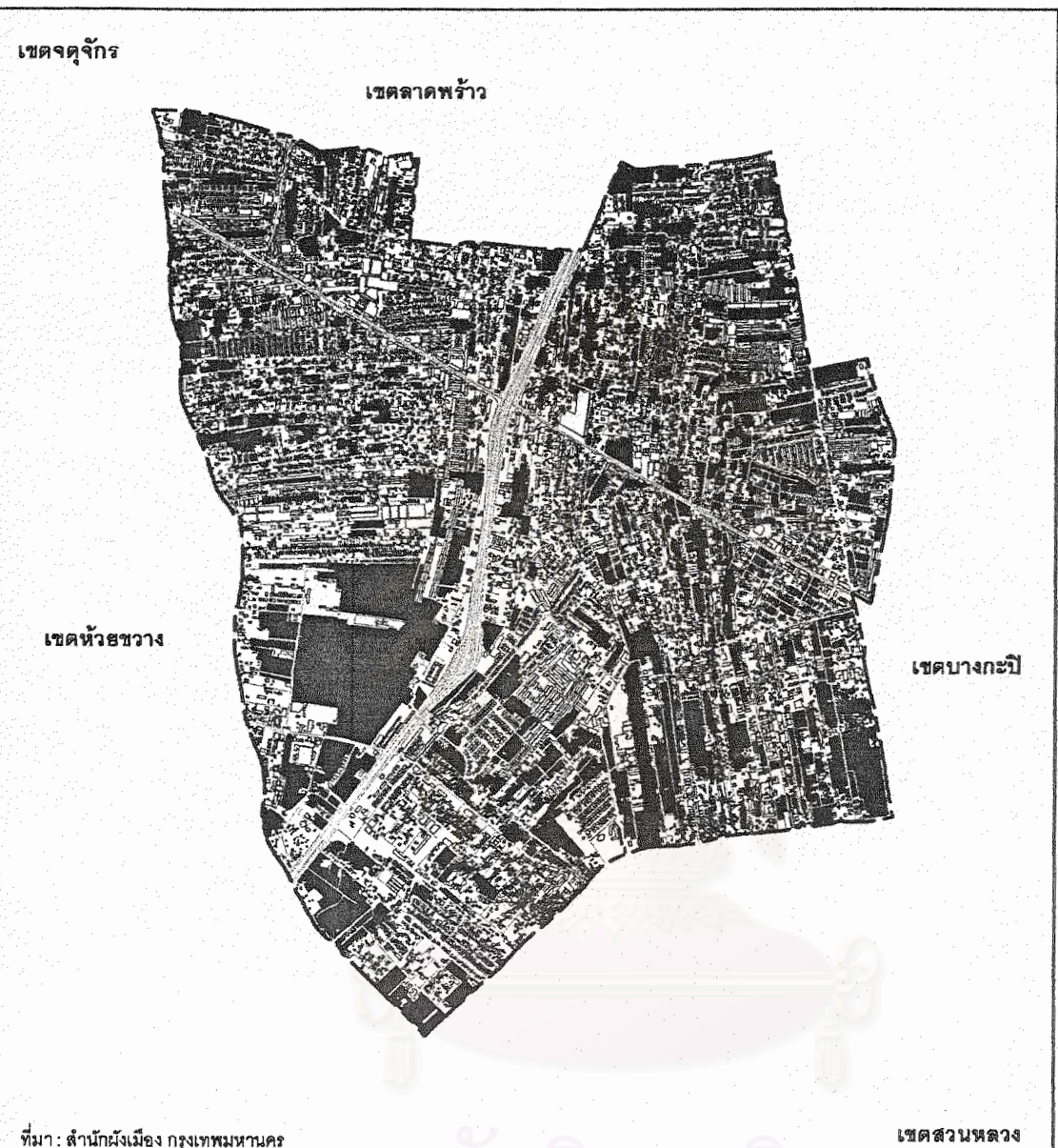

 พื้นที่อาคาร (Built-up Area)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน
ในเขตกรุงเทพมหานคร







ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

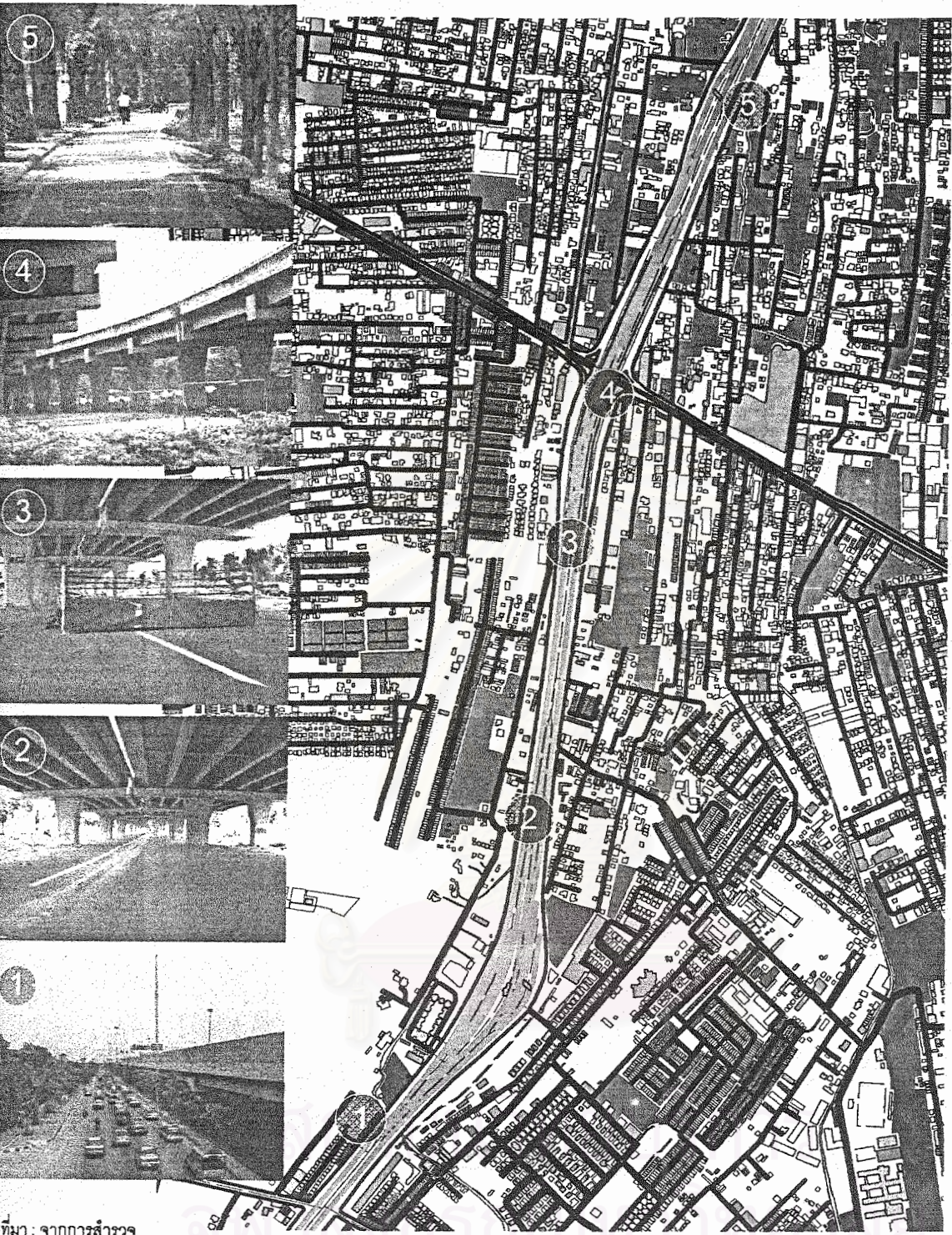




ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.7.7-3 พื้นที่ว่าง (Open Space Area) ในเขตวังทองหลาง พ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่ว่าง (Open Space Area)</p>	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด้าน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
<p></p>	<p> 0 0.5 1 กิโลเมตร</p>

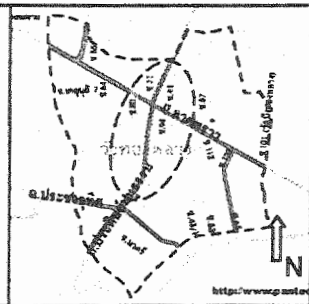


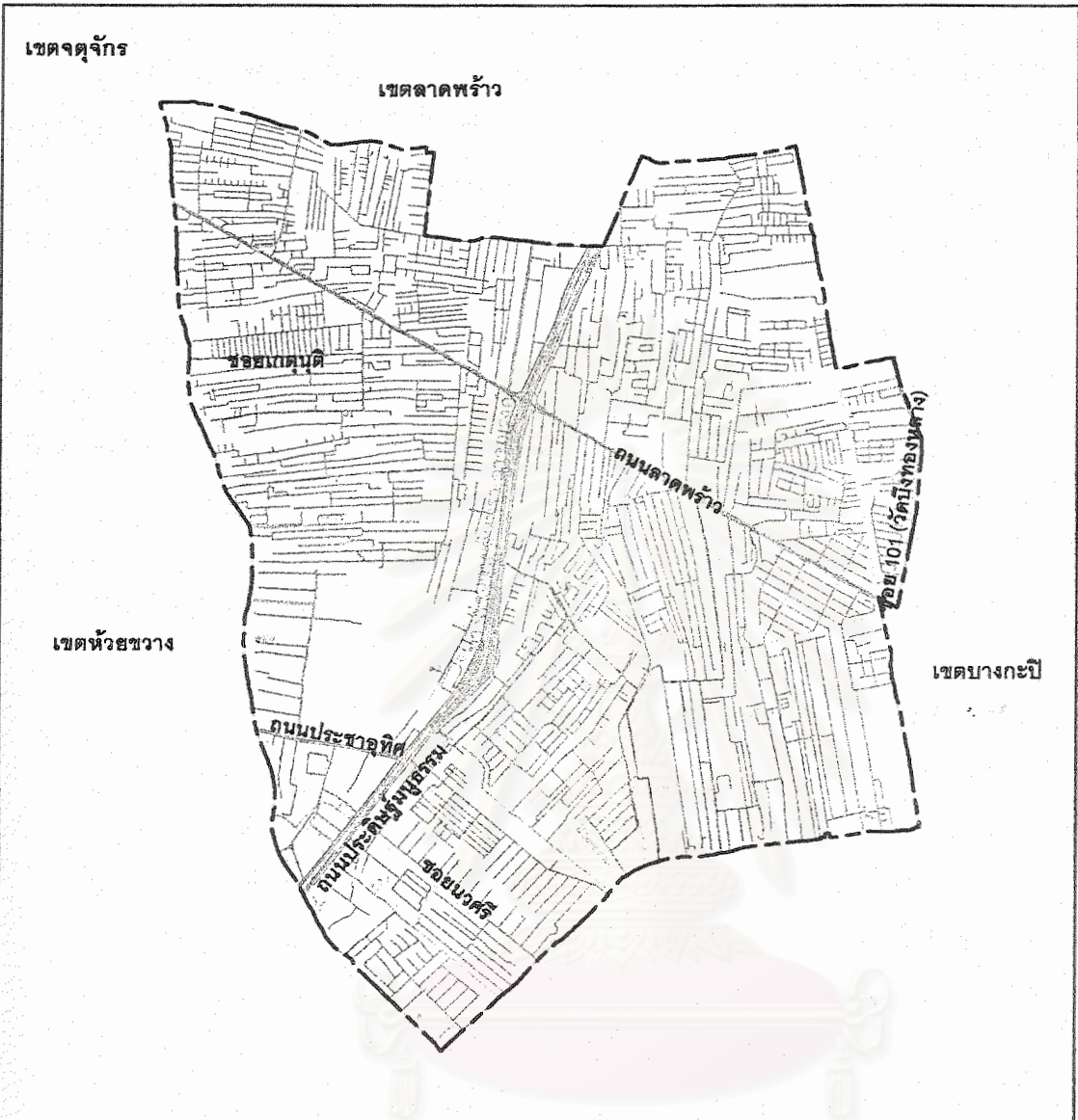
ที่มา: จากการสำรวจ

พื้นที่ 4.7.7-4 สภาพทั่วไปและการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด้าน เขตวังทองหลาง พ.ศ.2546

สัญลักษณ์

- | | |
|---|--|
| <p>1 ทางด่วนรามอินทรา
กับถนนประดิษฐานบูรธรรม</p> <p>3 สนามซ้อมมวยครูเสือ</p> <p>5 ทางจักรยานในเขตทางพิเศษ</p> | <p>2 พื้นที่โล่งว่างได้ทางด้าน</p> <p>4 สนามฟุตบอล บริเวณ
แยกต่างระดับ</p> |
|---|--|







ที่มา : สำนักงานเมือง กรุงเทพมหานคร

เขตสวนหลวง

แผนที่ 4.7.7-5 สภาพการเข้าถึงและโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เขตวังทองหลางพ.ศ. 2545

<p>สัญลักษณ์</p> <p>--- --- --- เส้นแบ่งเขต</p> <p>————— ถนน</p> <p>————— คลอง</p> <p>■ แหล่งน้ำ</p>	<p>แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร</p>
	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
	  <p>กิโลเมตร</p>

จากการศึกษาการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนและสภาพทั่วไปทั้งภาพรวมและพื้นที่กรณีศึกษาพบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนมีความสัมพันธ์กับความเป็นเมือง สรุปได้ดังนี้

4.8 บทบาทของพื้นที่ใต้ทางด่วนกับความเป็นเมือง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่สามารถพัฒนาและจัดหาผลประโยชน์ได้ประมาณ 452,042 ตารางวา โดยได้มอบให้เป็นสาธารณะประโยชน์เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมไปแล้วประมาณ 220,000 ตารางวา ยังมีพื้นที่ที่เหลือในเขตทางอีกประมาณ 200,000 ตารางวา และจากการวิเคราะห์พบว่า เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยในการนำพื้นที่ใต้ทางด่วนไปใช้ประโยชน์ ประกอบด้วย 2 ปัจจัย ได้แก่

- . ปัจจัยภายนอก เกิดจากความต้องการของเมือง ของชุมชน เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนบางแห่ง ก็อยู่ใกล้กับชุมชน (ซึ่งเดิมอาจเป็นที่ของชุมชนแล้วถูกเวนคืนไป) เช่น ความต้องการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะในพื้นที่เขตเมืองชั้นในและเขตพื้นที่ต่อเมืองที่มีความเป็นเมืองสูงเช่นแถบบรรทัดทองใช้เป็นที่จอดรถ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง มีรถตู้โดยสารไปได้หลายจังหวัด หรือแม้กระทั่งใช้เป็นสวนสาธารณะ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับเมือง
- . ปัจจัยภายใน คือ ความต้องการและนโยบายของกทม. ที่ต้องนำพื้นที่ไปจัดสรรเพื่อรายได้และผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษ ป้องกันคนบุกรุกและเป็นการดูแลรักษาพื้นที่ชั่วคราวในขณะที่การทางฯ ยังไม่มีโครงการ ดังนั้นจึงทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนมีบทบาทต่อเมืองกทม. เนื่องจากความต้องการใช้พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่แตกต่างกันไป ซึ่งการทางฯ เปิดโอกาสให้มีการเช่าพื้นที่ได้ในวงเงินที่แตกต่างกัน จึงทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีศักยภาพทั้งในการเข้าถึงและทำเลดีมีการจับจอง/เช่าใช้เพื่อทำธุรกิจอย่างหลากหลาย

4.8.1 วัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วน

นอกจากปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่มีผลต่อพื้นที่ใต้ทางด่วนแล้ว วัตถุประสงค์ของการใช้พื้นที่ ก็มีผลทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนถูกใช้ไปในกิจกรรมที่แตกต่างกันดังนี้

1. เพื่อสาธารณประโยชน์ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการบริการ เป็นการให้บริการกับเมือง ทั้งในเรื่องความสะดวกสบายและความต้องการขั้นพื้นฐานทั่วไป เช่น ใช้เป็นสถานีตำรวจย่อย ที่จอดรถขยะ สนามกีฬา ลานเปิดโล่ง เป็นต้น

2. เพื่อประโยชน์ส่วนตน ทั้งที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาต ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการบริการ รวมถึงพื้นที่ที่ถูกบุกรุก เพื่อตอบสนองความต้องการส่วนบุคคลหรือเฉพาะกลุ่ม เช่น คนจรจัด ยอนนอน แยกขยะ เก็บของเก่า ซึ่งการใช้พื้นที่ประเภทนี้ไม่แน่นอน เปลี่ยนที่ไปเรื่อยๆ ทำให้เกิดความสับสนและขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่

3. เพื่อเหตุผลอื่น ๆ เช่น เหตุผลทางการเมือง กทพ.ต้องสงวนพื้นที่ไว้ใช้เพื่อการเชื่อมประสานโครงข่ายในอนาคต เพื่อปลูกป่าเฉลิมพระเกียรติ มอบพื้นที่ให้มูลนิธิต่างๆ จัดทำสวนสาธารณะและลานกีฬา เช่น มูลนิธิหิมะทองคำ

4.8.2 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ใต้ทางด่วนกับกิจกรรมในพื้นที่

กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ใต้ทางด่วน มีระยะเวลาในการเกิดขึ้น ยาว แตกต่างกันไป บางกิจกรรมเกิดขึ้นและจบลงในระยะเวลาอันสั้น เช่น การเล่นกีฬา บางกิจกรรมเกิดเป็นระยะเวลานาน เช่น แผงลอยขายอาหาร กิจการร้านค้าต่างๆ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ช่วงเช้า ตั้งแต่เวลาประมาณ 6.00 น.-10.00น.

การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในช่วงเช้า จากการสำรวจพบว่า พื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้รับการปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ ลานกีฬา เช่น ลานกีฬาซอยวัชรพล สนามกีฬาในชุมชน เริ่มจะมีการวิ่งออกกำลังกาย เล่นกีฬา เช่น ฟุตบอล บาสเกตบอล แอโรบิค ในขณะที่พื้นที่ที่อยู่ติดชุมชน จะเป็นกิจกรรมประเภทตลาดสด แผงลอยขายกาแฟ โจ๊ก ฯลฯ ใต้ทางด่วนที่มีการจอดรถตู้โดยสารก็เริ่มให้บริการผู้ที่เดินทาง-เข้าออกกรุงเทพฯ นอกจากนี้พื้นที่ใต้ทางด่วนที่ใช้เป็นที่จอดรถขยะ ในช่วงเช้าก็มีการคัดแยกขยะจำพวกกรีซไคเคล็ด้วย ส่วนบริษัทต่างๆ ใต้ทางด่วนจะเริ่มเปิดทำกิจการ ในขณะที่พวกแผงลอยได้รุ่งเก็บแผงเสร็จแล้ว

กลางวัน ตั้งแต่เวลาประมาณ 10.00น.-13.00น.

กิจกรรมที่พบโดยรวมจะเป็นกิจกรรมที่ดำเนินต่อจากช่วงเช้า ยกเว้นนั้นหนนาการที่ไม่พบในพื้นที่ นอกจากจะเป็นการเล่นของเด็กๆ ตามสนามเด็กเล่น ส่วนใหญ่จะเป็นแผงลอยขายอาหารกลางวัน ประเภทก๋วยเตี๋ยว ส้มตำ อาหารตามสั่งแบบจานเดียว และการจอด/พักรถใต้ทางด่วน

ช่วงบ่าย-เย็น ตั้งแต่เวลาประมาณ 13.00-18.00น.

กิจการร้านค้าส่วนใหญ่จะเริ่มปิดในช่วงเวลาประมาณ 17.00น. และกิจกรรมในพื้นที่ใต้ทางด่วนจะกลับมาเป็นเวลาของการทำกิจกรรมประเภทนันทนาการทั้งประเภทที่ต้องใช้แรง(active recreation)เช่น แบดมินตัน ฟุตบอล การเต้นแอโรบิก ขี่จักรยาน ฯลฯ และไม่ต้องการแรง(passive recreation)เช่น การนั่งเล่น เดินเล่น พุดคุย ฯลฯ อีกครั้ง ร้านแผงลอยใต้รุ่งจะเริ่มมาตั้ง เด็กๆ จะเริ่มทำกิจกรรมกับครอบครัวอยู่เป็นกลุ่มๆ ตามหน้าบ้าน รถที่จอดใต้ทางด่วนจะเริ่มทยอยออกจากพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันรถในชุมชนจะเข้ามาจอดแทน

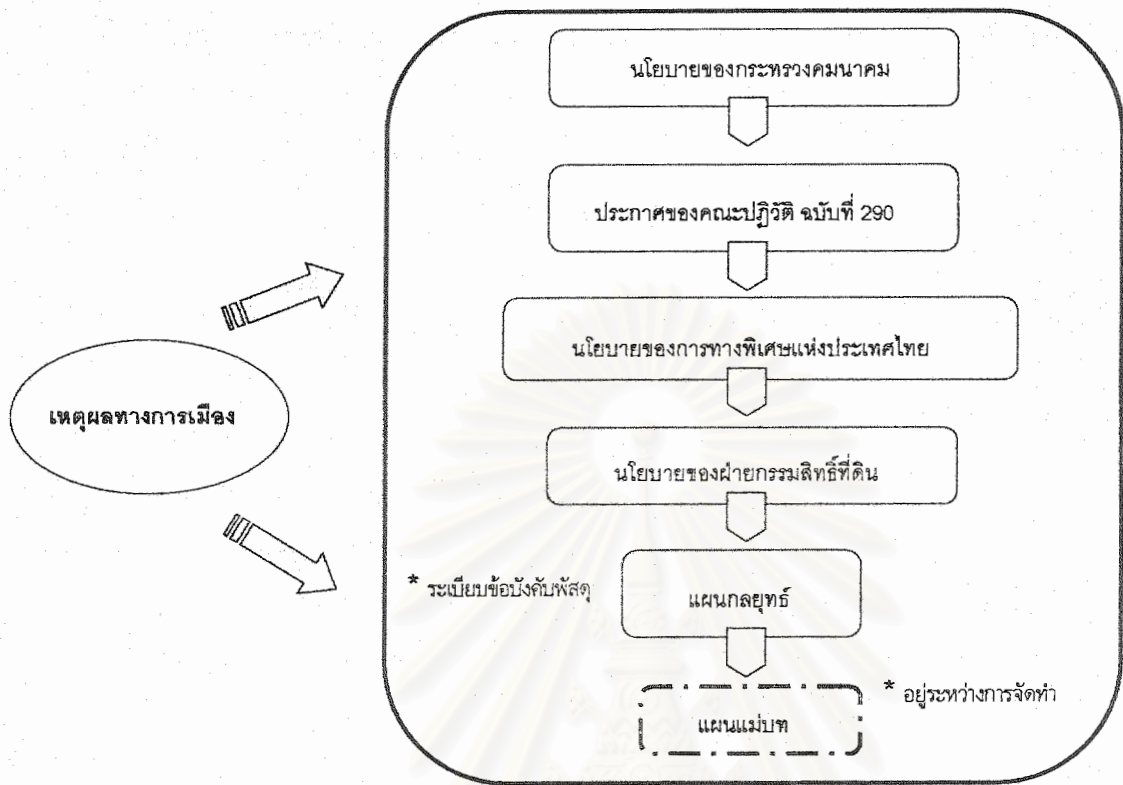
ช่วงค่ำ เวลาประมาณ 19.00 เป็นต้นไป

ในช่วงนี้การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนจะเป็นกิจกรรมประเภทแผงลอยขายอาหารเย็น-ใต้รุ่งที่เปิดขายเป็นจำนวนมาก ตามย่านธุรกิจ พักอาศัย ตึกริมถนนที่มีการสัญจรสะดวกและสามารถจอดรถได้ ร้านอาหารประเภทผับ บาร์เปิดบริการ เช่น ใต้ทางด่วน (ศูนย์อาหารมาซิม) บริเวณเพลินจิต

ขณะเดียวกันรถขะที่จอดพักในช่วงเช้าจะเริ่มออกเก็บขยะและสิ่งปฏิกูลต่างๆ กิจกรรมประเภทนันทนาการยังพอมิให้เห็นบ้างในบางพื้นที่ เช่น กีฬาเอ็กซ์ตรีม(X-team) โรลเลอร์เบรด จักรยาน ผาดโผน แดบพระราม 9

4.9 การศึกษาเชิงนโยบายของการทางพิเศษ ที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน

จากการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน พบว่านอกจากจะต้องพิจารณาศักยภาพ ข้อจำกัดในเชิงกายภาพของพื้นที่แล้ว ควรพิจารณาในแง่ของกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย (ภาพที่ 4.9-1) กล่าวคือ ในปัจจุบันการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนที่การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการ ต้องสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม และอยู่ภายใต้ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 (ภาคผนวก ก) ในมาตราที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่างเช่น



ภาพที่ 4.9-1 แสดงนโยบายของการทางพิเศษที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน

ข้อ 28 " ในกรณีที่เกิดทพ. สร้างหรือขยายทางพิเศษตามข้อ 26 ผู้ใดจะสร้างโรงเรือนหรือสิ่งอื่นใดทางพิเศษที่อยู่เหนือพื้นพื้นดินหรือเหนือทางพิเศษที่อยู่ใต้พื้นดิน ก็ให้กระทำได้แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากทพ. การอนุญาตนั้นให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ทพ. กำหนด

โรงเรือนหรือสิ่งอื่นที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้ทพ. มีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายตามควร แต่กรณีโดยไม่ต้องจ่ายค่าทดแทน "

โดยการทางพิเศษมีนโยบายและกลยุทธ์รวมทั้งหมด 6 ข้อ ในส่วนที่มีผลกับการพัฒนาพื้นที่ในเขตทาง คือ นโยบายที่ 6 ว่าด้วยเรื่องดำเนินการดูแลรักษาและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบทางพิเศษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด โดยการตรวจติดตาม และแก้ไขอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์

1. ตรวจติดตามและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนพัฒนาระบบการจัดการให้เข้ามาตรฐานสากล
2. ตรวจติดตามการบุกรุก เข้า/ใช้ พื้นที่ที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และจัดการควบคุมแก้ไขให้เป็นไปตามกำหนด

3. สำรวจและศึกษาหากำแพงกันเสียงที่ทำจากวัสดุที่มีคุณสมบัติเบา และกันเสียงได้ดี เพื่อใช้ทดแทนของเดิม
4. จัดทำสวน และปลูกต้นไม้ใหญ่เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองในอากาศอันเกิดจากทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง

ประกอบกับการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ต้องดำเนินการอยู่ภายใต้นโยบายของฝ่ายกรมสิทธิที่ดินในการดูแลพื้นที่เขตทางพิเศษ 4 ประการ ได้แก่

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชน สิ่งแวดล้อม และสาธารณประโยชน์
2. ดูแลรักษาให้สะอาดเรียบร้อยป้องกันปัญหาการบุกรุก
3. ป้องกันโครงสร้างทางพิเศษ
4. จัดหาผลประโยชน์เพื่อให้เอกชนมาดูแลแทนในรูปธุรกิจ โดยในโครงการนี้ เป็นไปตามนโยบายในการพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชน สิ่งแวดล้อม และสาธารณประโยชน์

ซึ่งในปัจจุบัน(2546) การทางพิเศษฯ มีแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ในเขตทาง เรียกว่า แผนกลยุทธ์ โดยกระทำอยู่ภายใต้กฎระเบียบข้อบังคับทางพัสดุนับที่ 158 (ภาคผนวก ข) และกำลังดำเนินการจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาพื้นที่ใต้เขตโครงข่ายระบบทางด่วนทั้งหมด 5 สายทาง

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า นโยบายของการทางฯ เอื้อประโยชน์ในทางธุรกิจและการจัดหาผลประโยชน์ เนื่องจากมีประเภทของธุรกิจที่สามารถดำเนินการในพื้นที่เขตทางได้หลายประเภท(บทที่ 3 หัวข้อ 3.6) แต่จากการสำรวจพบว่า ประเภทธุรกิจที่ใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนมีไม่หลากหลาย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากไม่กล้าลงทุนเพราะความไม่แน่นอนของนโยบายต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ทางการเมือง เช่น ต้องการใช้พื้นที่เพื่อต่อเติมโครงสร้างทางด่วน ต่อแนวสายทางเพิ่มเติม เป็นต้น สำหรับสัญญาเช่าต่างๆ หากการทางพิเศษฯ ต้องการนำพื้นที่ไปพัฒนารูปแบบอื่นก็สามารถบอกเลิกสัญญาเช่าได้ทันที และประกอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ฝ่ายกรมสิทธิที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทำให้ได้ข้อสรุปดังนี้

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 11:25 นาที โดยคุณอุทัยรัตน์ มาเมือง เพื่อข้อมูล

วิสัยทัศน์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เป็นองค์กรที่ให้บริการทางพิเศษอย่างมีคุณภาพและปลอดภัย บนรากฐานการบริหารจัดการที่ดี และมีศักยภาพในเชิงธุรกิจ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม

กระบวนการตัดสินใจในการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ขึ้นกับ

- นโยบายของภาครัฐ หรือนโยบายของผู้บริหาร
- ระเบียบวิธีปฏิบัติ ข้อบังคับต่างๆ
- คำนึงถึงความปลอดภัยของโครงสร้างทางด่วน

อำนาจหน้าที่ของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

- กองพัฒนาเขตทางและธุรกิจ (การเช่าใช้ที่ต้องใช้เงินและมีรายได้)
- กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน1 (สำหรับการขอใช้พื้นที่ฟรี)

ปัญหาหรืออุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน

- สภาพพื้นที่ไม่เอื้อต่อการจัดหาผลประโยชน์
- ความไม่แน่นอนของนโยบาย (ทั้งคณะกรรมการทพ.และภาครัฐ)
- ข้อกำหนดผังเมือง พรบ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522
- ไม่มีแผนกลยุทธ์สำหรับการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ ในเขตทางพิเศษ(อยู่ระหว่างการจัดทำ)

คำแนะนำหรือข้อคิดเห็น

- การตีความด้านกฎหมาย ควรมีความชัดเจนว่าสามารถทำอะไรได้ และห้ามไม่ให้ทำอะไร
- ความชัดเจนและแน่นอนของนโยบาย เช่น นโยบายของคณะกรรมการพิจารณาการจัดหาผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษ
- กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายผังเมือง

พื้นที่ได้ทางด่วนที่พัฒนาแล้ว ตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จและล้มเหลว ในเชิงการจัดการ

ตัวอย่างพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ

- การให้เช่าจอดรถตู้โดยสาร ได้ทางด่วนบริเวณด้านพหลโยธิน 2
- การให้กทม.ปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ สนามกีฬา เช่น ลานกีฬาซอยวัชรพล

ตัวอย่างพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จล้มเหลว

- ศูนย์อาหารมาซิม ได้ทางด่วนชั้นที่ 1 บริเวณเพลินจิต ใกล้คลองแสนแสบ
- ตลาดปิ่นัง บริเวณแยกต่างระดับคลองเตย

เป็นต้น

ซึ่งนอกจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง เนื่องจากเป็นเจ้าของที่ดิน ยังมีหน่วยงานอื่นทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ดังตารางที่ 4.9-1

ตารางที่ 4.9-1 หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน

หน่วยงาน	ฐานะ	อำนาจหน้าที่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน จัดหาผลประโยชน์ให้เป็นไป ตามนโยบาย
การทำเรือแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	ควบคุมดูแลพื้นที่ได้ทางด่วนใน เขตที่รับผิดชอบ
การรถไฟแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	ควบคุมดูแลพื้นที่ได้ทางด่วนใน เขตที่รับผิดชอบ
กรุงเทพมหานคร	หน่วยงานราชการ	ดูแลและควบคุมพื้นที่ของหน่วย งานอื่นๆ ให้มีความเป็นระเบียบ เรียบร้อย
สำนักผังเมือง	หน่วยงานราชการ	จัดทำแผนแม่บท ดูแลรักษาพื้นที่ได้ทางด่วนใน ส่วนที่รับผิดชอบ
สำนักงานเขต	หน่วยงานราชการ	ดูแลรักษาและนำไปปฏิบัติใน พื้นที่

จากตารางที่ 4.9-1 จะเห็นได้ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ และเป็นเจ้าของพื้นที่ในแนวเขตทางพิเศษหมายรวมถึงพื้นที่ใต้ทางด่วนเกือบทั้งหมดประมาณ 80% เพื่อจัดสรรสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ให้ทำทางเข้า-ออกและจัดหาผลประโยชน์ แต่ในบางพื้นที่ที่การทางพิเศษขอสร้างทางด่วนผ่านในพื้นที่ ลักษณะกรรมสิทธิ์จะตกอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง เป็นต้น

ในขณะเดียวกันกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ ก็มีหน้าที่ควบคุมดูแลพื้นที่ให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ส่วนสำนักผังเมืองซึ่งเป็นหน่วยงานราชการในสังกัดของกรุงเทพมหานครนั้นสามารถที่จะจัดทำแผนแม่บทและดูแลรักษาพื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงเพื่อสาธารณประโยชน์ให้อยู่ในกรอบของกฎหมาย และทำยุดสานักงานเขต ซึ่งเป็นผู้ดูแลพื้นที่โดยตรงน่าจะเป็นผู้นำไปปฏิบัติและดูแลรักษา ร่วมกับชุมชน

จากการศึกษาระบบทางด่วนกับพื้นที่เมือง และวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน ทั้งเพื่อสาธารณประโยชน์และการใช้ส่วนบุคคล ความสัมพันธ์ของทางด่วนกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม ประกอบกับการศึกษาในเชิงพื้นที่ เพื่อให้ทราบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนนั้นมีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบทั้งที่เกิดขึ้นในอดีตและส่งผลมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในบทยถัดไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร

จากบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงรูปแบบพื้นที่ใต้ทางด่วนและสภาพการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในปัจจุบัน ทั้งภาพรวมและพื้นที่กรณีศึกษา ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ และสิ่งที่คุณศึกษาได้ทำการวิเคราะห์หาคำตอบได้ คือ ข้อจำกัดและศักยภาพของพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อการเสนอแนะแนวทางที่น่าจะเป็นไปได้ ในการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนและพื้นที่เมือง

5.1 ศักยภาพและข้อจำกัดเชิงพื้นที่ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน

การทางพิเศษยังมีพื้นที่ใต้ทางด่วนเหลือและสามารถทำประโยชน์ได้อยู่เป็นจำนวนมาก ประมาณ 825 ไร่ ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบและมีการคมนาคมเข้าถึงเกือบทุกพื้นที่ เนื่องจากทางด่วนผ่านทั้งใจกลางเมืองและชานเมือง ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน เพื่อให้เกิดประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรพิจารณาและคำนึงถึงว่าในแต่ละพื้นที่มีศักยภาพและทำเลแตกต่างกัน ทั้งขนาดและรูปร่างของพื้นที่ การเข้าถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ประเภทของกิจกรรมที่ทำ และลักษณะกรรมสิทธิ์ กล่าวคือ

5.1.1 ศักยภาพเชิงพื้นที่

ขนาดและรูปร่าง

จากการศึกษาพบว่าหากพื้นที่ใต้ทางด่วนมีขนาดใหญ่ กว้าง ยาวมาก และได้รับร่มเงาที่เกิดจากโครงสร้าง จะมีการใช้ประโยชน์ จับจอง มากกว่าพื้นที่ขนาดเล็ก แคบหรือตามจุดขึ้น-ลง ทางด่วน ลักษณะทางกายภาพเหล่านี้ตอบรับกับสภาพสังคม เมือง ที่ต้องการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างเหล่านี้ ทั้งในเชิงสาธารณะ เชิงธุรกิจ หรือแม้กระทั่งใช้เพื่อตอบสนองความต้องการที่เกิดจากสภาพความเป็นเมือง และสังคมในปัจจุบัน เช่น เป็นที่อยู่อาศัยของคนเร่ร่อน พลัดถิ่น การทำมาหากินแบบหาเช้ากินค่ำ (informal sector) ดังนั้นการใช้ศักยภาพของร่มเงาที่เกิดจากโครงสร้างทางด่วนที่ไม่มีดีทึบจนเกินไป หรือการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของพื้นที่ให้มีคุณภาพ จะช่วยทำให้สภาพภูมิทัศน์ดีขึ้นและใช้

ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพของพื้นที่ สภาพทางกายภาพของพื้นที่ที่มีความหลากหลาย สามารถตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกัน ทั้งในด้านสังคม สาธารณประโยชน์ และประโยชน์ส่วนตน

การเข้าถึงพื้นที่

ทางด่วนที่ตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่ต่างๆ ล้วนต้องการให้เข้าถึงพื้นที่นั้นๆ ได้สะดวกยิ่งขึ้น แต่ในบางครั้งการตัดทางด่วนเข้าไปในพื้นที่ก็ลืมนำสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้ว ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ได้ทางด่วนในบางแห่ง ทำได้ลำบาก

การเข้าถึงที่สะดวกและมีความหลากหลายทั้งเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่ วิธีการเข้าถึงทั้งยานพาหนะ (รถยนต์ รถจักรยานยนต์) ระบบขนส่งมวลชนที่ดี และระบบการสัญจรทางเท้าสำหรับผู้สูงอายุ โกล้เคียง ทำให้พื้นที่ที่มีการจับจองเพื่อใช้ประโยชน์มากกว่าบริเวณที่เข้าถึงลำบาก

พื้นที่ได้ทางด่วนที่อยู่ติดเส้นทางคมนาคม สามารถเข้าถึงได้ง่ายทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และระบบการสัญจรทางเท้า แต่ในขณะเดียวกันพื้นที่บางแห่งก็มีข้อจำกัดเรื่องจำนวนและความเร็วของรถบนถนนสายหลัก

พื้นที่ได้ทางด่วนที่เกิดจากการปิดล้อมของพื้นที่อื่น เช่น ตามทางแยกต่างระดับ การเข้าถึงค่อนข้างลำบาก อาจมีแต่ถนนซอยต้องอาศัยการเดินเท้า รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานในการเข้าถึงพื้นที่

ที่จอดรถ ถ้ามีที่จอดรถรองรับได้ในพื้นที่ ไม่ต้องจอดข้างถนนจะช่วยทำให้การสัญจรไปมาสะดวก และส่งผลให้การเข้าถึงพื้นที่ได้ทางด่วนมีความสะดวกในการเข้ามาใช้พื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามรูปแบบเส้นทางการสัญจรและการเข้าถึง จะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เพื่อเอื้ออำนวยให้ชุมชนออกมาใช้ และมีระยะทางในการเดินทางเข้าไปใช้ต้องไม่ไกลเกินไป ใช้เวลาเดินทางไม่มาก เช่น ชุมชนในละแวกบ้าน มีระยะทางไม่เกิน 200-300 เมตร จากบ้านถึงพื้นที่ได้ทางด่วน

การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ

ลักษณะการใช้ที่ดิน เป็นข้อเท็จจริงที่แสดงให้เห็นถึงคำตอบและความต้องการจากสภาพพื้นที่ตรงนั้น

ดังนั้นที่ตั้งของพื้นที่ได้ทางด่วนมีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการศึกษาพบว่า การใช้ที่ดินโดยรอบมีผลต่อการใช้พื้นที่ได้ทางด่วน แบ่งเป็น

- ความสัมพันธ์ในลักษณะทางตรง เป็นการใช้พื้นที่ที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ เช่น พื้นที่ใต้ทางด่วนในย่านพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ไปในเชิงธุรกิจ ค้าขาย คลังสินค้า ฯลฯ เช่น ย่านคลองเตย ปทุมวัน เพลินจิต ราชเทวี

- ความสัมพันธ์ในลักษณะทางอ้อม เป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อตอบสนองการใช้ที่ดินโดยรอบ เช่น พื้นที่ใต้ทางด่วนที่อยู่ในย่านที่พักอาศัย ย่านคนทำงาน จะมีการใช้พื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัย หรือประชากรในตอนกลางวันทั้งในและนอกพื้นที่ เช่น ตลาด แผงลอยขายอาหาร ที่จอดรถ จอดรถขยะ แถวเจริญเมือง บรรทัดทอง พระราม4 ประตูน้ำ ยศเส

ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนในอนาคตจึงควรพิจารณาถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ สภาพที่เป็นอยู่ เช่น พื้นที่ใต้ทางด่วนที่อยู่ใกล้ดงตึกแถว ไม่มีที่ว่างในชุมชน เด็กขาดที่เล่น ที่แสดงออก ก็สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นสนามเด็กเล่น หรือลานอเนกประสงค์ได้

ประเภทการใช้พื้นที่และการทำกิจกรรม

โดยมีจุดมุ่งหมายว่าจะใช้ทำกิจกรรมประเภทไหน

- พื้นที่ที่ไม่มีผลตอบแทน หมายถึง การใช้เพื่อสาธารณประโยชน์หรือเพื่อสังคม ซึ่งการใช้พื้นที่ประเภทนี้จะดำเนินการโดยกรุงเทพมหานครหรือสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องรวมถึงบริษัทเอกชน ห้างร้าน การใช้พื้นที่ที่พบเป็นส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะของพื้นที่สีเขียว หรืออทม. ใช้เพื่อสาธารณะ เช่น จอดรถขยะ รถดับเพลิง เอกชนใช้เพื่อสาธารณะ เช่น สวนร่มไม้

- พื้นที่ที่มีผลตอบแทน หมายถึง การใช้ประโยชน์พื้นที่ในเชิงเศรษฐกิจ มีผลตอบแทนเป็นรายได้ให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ และผู้เช่าใช้พื้นที่ เช่น การทำธุรกิจใต้ทางด่วนโดยประชาชนและ เอกชน ซึ่งการเช่าใช้พื้นที่ประเภทนี้ มักจะขาดความร่มรื่น และสกปรก

ลักษณะกรรมสิทธิ์

ลักษณะกรรมสิทธิ์จะเป็นสิ่งที่บอกว่าใครเป็นเจ้าของที่ดิน หากต้องการขอใช้พื้นที่จะต้องติดต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง

พื้นที่ในเขตทางพิเศษ (หมายรวมถึงพื้นที่ใต้ทางด่วน) ที่สามารถจัดหาผลประโยชน์ได้มีประมาณ 452,042 ตารางวา เป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและอยู่ภายใต้การดูแลและดำเนินงานบริหารโดยการทางพิเศษฯ โดยได้มอบให้เป็นสาธารณะประโยชน์เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมไปแล้วประมาณ 220,000 ตารางวา

- พื้นที่ใต้ทางด่วนและในเขตทางพิเศษส่วนใหญ่(1,124 ไร่) เป็นกรรมสิทธิ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)

- หน่วยงานอื่นๆ (พื้นที่บางส่วนการทางพิเศษฯขออนุญาตให้โครงสร้างทางพิเศษพาดผ่าน เช่น ในเขตคลองเตย เขตจตุจักร เขตบางนา พื้นที่ใต้ทางด่วนในบริเวณนั้น จะเป็นของหน่วยงานอื่น ซึ่งอำนาจหน้าที่ในการจัดสรรพื้นที่ใต้ทางด่วน ขึ้นกับหน่วยงานนั้นโดยตรง) เช่น

- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- การท่าเรือฯ
- กรมทางหลวง

ในขณะที่พื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงเพื่อการนันทนาการต่างๆ เช่น ลานกีฬา สนามเด็กเล่น กทพ. ต้องอาศัยความร่วมมือในการรับผิดชอบร่วมกับกรุงเทพมหานคร เพื่อถ่ายทอดการดูแลรักษาพื้นที่ โดยกรรมสิทธิ์ที่ดินยังคงเป็นของการทางพิเศษฯเช่นเดิม

5.2. ข้อจำกัดเชิงพื้นที่และเชิงการจัดการ

นอกจากศักยภาพต่างๆ ที่ทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนมีการใช้ประโยชน์และทำกิจกรรมที่แตกต่างกันแล้ว ยังพบว่าในแต่ละพื้นที่มีข้อจำกัดที่ทำให้ไม่สามารถจะพัฒนาหรือปรับปรุงสภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนได้อย่างเต็มศักยภาพ สรุปได้ดังนี้

สภาพที่ตั้ง ขนาด และการเข้าถึงพื้นที่ใต้ทางด่วนในบางบริเวณเป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากถูกปิดล้อมจากสภาพพื้นที่โดยรอบ ต้องอาศัยวิธีการเดินเท้าอยู่ห่างไกลจากชุมชนในละแวกใกล้เคียง บางพื้นที่มีดทับ เนื่องจากโครงสร้างทางด่วนลดระดับต่ำลง

จำนวนรถบนถนนสายหลักมีมากและวิ่งด้วยความเร็วสูง ทำให้การเข้าถึงพื้นที่บางแห่งต้องอาศัยความระมัดระวังเป็นพิเศษ ประกอบกับไม่มีที่จอดรถในพื้นที่

การทางพิเศษฯ มีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ที่เอื้อต่อการจัดหามลประโยชน์ จึงทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่มีโอกาสถูกใช้ไปในเชิงเศรษฐกิจมากกว่าสาธารณประโยชน์ ประกอบกับระบบการทำสัญญาเช่าพื้นที่ ถ้าการทางพิเศษฯ จำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อต่อแนวสายทาง หรือใช้ในกิจการของตนเอง ก็สามารถนำพื้นที่กลับคืนได้ทุกเมื่อ ซึ่งการทางจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และไม่ต้องจ่ายเงิน

ทดแทน ทำให้ในหลายพื้นที่ที่ไม่มีใครกล้าเสี่ยงที่จะลงทุน ความไม่แน่นอนของนโยบาย เนื่องจากยังอิงกับระบบการบริหารที่อาศัยอำนาจจากส่วนกลาง

ความไม่ชัดเจนของการปฏิบัติงาน เนื่องจากการทางพิเศษฯ ยังไม่มีแผนแม่บทเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ทำให้ในปัจจุบันการทางพิเศษฯ ใช้แผนกลยุทธ์ที่จัดทำขึ้นเอง เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานเรื่องการขอเช่า/ใช้พื้นที่ได้ทางด่วน

ข้อกำหนดผังเมือง ห้ามก่อสร้างอาคารซ้อนอาคาร เนื่องจากทางด่วนจัดเป็นอาคารประเภทหนึ่ง ตามพระราชบัญญัติ ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“อาคาร” หมายความว่า ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงานและสิ่งที่ก่อสร้างขึ้นอย่างอื่น ซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ และหมายความรวมถึง

1. อัฒจันทร์หรือสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่น เพื่อใช้เป็นที่ชุมนุมของประชาชน
2. เชื้อน สะพาน อุโมงค์ ทางหรือท่อระบายน้ำ อุโมงค์ คานเรือ ท่าเรือ ท่าจอดเรือ รั้วกำแพง หรือประตู ที่สร้างขึ้นติดต่อกับหรือใกล้เคียงกับที่สาธารณะ หรือสิ่งที่สร้างขึ้นให้บุคคลทั่วไปใช้สอย
3. ป้ายหรือสิ่งที่สร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้าย
 - ก. ที่ติดหรือตั้งไว้เหนือที่สาธารณะและมีขนาดเกินหนึ่งตารางเมตร หรือมีน้ำหนักรวมทั้งโครงสร้างเกินสิบกิโลกรัม
 - ข. ที่ติดหรือตั้งไว้ในระยะห่างจากที่สาธารณะ ซึ่งเมื่อวัดในทางราบแล้ว ระยะห่างจากที่สาธารณะมีน้อยกว่าความสูงของป้ายนั้น เมื่อวัดจากพื้นดิน และมีขนาดหรือมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

4. พื้นหรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กักเก็บรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารที่กำหนดตามมาตรา 8

5. สิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
ทั้งนี้ ให้ความหมายรวมถึงส่วนต่างๆ ของอาคารด้วย

ซึ่งทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนให้เป็นอาคาร ห้างร้านได้ แต่กลับเป็นปัญหาให้กับเมือง คือ การเลียงกฎหมายด้วยการสร้างสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะใกล้เคียงอาคาร เช่น ล้อมรั้วสังกะสี บ้างก็เป็นเพิง แต่บางพื้นที่สร้างแล้วก็มี การต่อเติม ทำให้อยู่ชิดกับโครงสร้างทางด่วนมาก เช่น ศูนย์อาหารมาซิม บริเวณเพลินจิต ตลาดฮ่องกง ได้แยกต่างระดับคลองเตย ซึ่งทำให้เมืองดูไม่เป็นระเบียบและไม่สวยงาม

กฎระเบียบข้อบังคับอื่นๆ เช่น บริเวณคลองประปาห้ามทำความสะอาดปรก ดังนั้นพื้นที่ในบริเวณนี้ จึงไม่สามารถทำประโยชน์ได้มากนัก นอกจากจัดทำเป็นสวนหย่อม ทางเดินเท้า จอดรถ เนื่องจาก ต้องรักษาคุณภาพน้ำให้สะอาด หากชุมชนมีความหนาแน่น น้ำในคลองประปากงสกปรก เนื่องจากคลองประปาเป็นระบบเปิด ความสกปรกเข้าได้เต็มที่ ซึ่งกรมทางหลวง ได้มีโครงการถนนคร่อมคลองประปา อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในช่วงของการศึกษา ความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมในการปิดคลองประปา

การไม่มีส่วนร่วมเป็นเจ้าของพื้นที่ของชุมชน พื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาไปแล้วเพื่อประโยชน์สาธารณะแก่ชุมชน บางพื้นที่ไม่มีการดูแลรักษา เช่น ลานกีฬาใต้ทางด่วนบริเวณถนนจากรูเมือง กลับกลายเป็นที่พักอาศัย หลับนอน ทำกิจกรรมของคนจรและต่างถิ่น ที่ทิ้งขยะ เป็นต้น

5.3 ความเป็นไปได้ในด้านต่างๆ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน

จากการศึกษาศักยภาพและข้อจำกัดต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ผู้ศึกษาได้ศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในหลายๆด้าน ประกอบด้วย ในส่วนที่คาดว่าจะเอื้ออำนวยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนได้อย่างแตกต่างหลากหลายและสอดคล้องกับสภาพความเป็นเมืองในปัจจุบัน ได้แก่

5.3.1 ความเป็นไปได้ด้านผังเมืองและนโยบาย กล่าวถึง นโยบาย แผนงาน หรือโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและคาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนา สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ใต้ทางด่วนได้ อาทิเช่น

แผนแม่บทพื้นที่สีเขียวกรุงเทพฯ ปี 2547

เนื่องจากการพัฒนาเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครให้มีความยั่งยืน เสริมสร้างคุณภาพของสิ่งแวดล้อมให้เป็นเมืองที่น่าอยู่มีคุณภาพชีวิตที่ดี จะต้องมียุทธศาสตร์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งคือ การมีสัดส่วนของพื้นที่สีเขียวต่อประชากรซึ่งจะต้องเป็นสัดส่วนที่ได้มาตรฐาน มีการอนุรักษ์และการจัดการพื้นที่สีเขียวอย่างถูกหลัก มีพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นสถานที่ให้ประชาชนในชุมชนได้อาศัยพื้นที่ประกอบกิจกรรมนันทนาการได้อย่างเพียงพอ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนอีกด้วย ซึ่งกทม.ได้จำแนกสวนสาธารณะออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

1. สวนหย่อมขนาดเล็กย่านชุมชน
2. สวนหมู่บ้าน สวนละแวกบ้าน
3. สวนชุมชน
4. สวนสาธารณะระดับกลาง
5. สวนสาธารณะขนาดใหญ่
6. สวนถนน
7. สวนเฉพาะทางหรือสวนอเนกประสงค์

กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนแม่บทพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มสวนสาธารณะ โดยมีเป้าหมายว่าเมื่อสิ้นสุดแผนแม่บทในปีพ.ศ. 2570 กทม.จะต้องมีสวนสาธารณะในสัดส่วนไม่ต่ำกว่า 4 ตารางเมตรต่อคน หรืออย่างน้อยจะต้องมีสวนสาธารณะใหม่อีกกว่า 40 แห่ง จึงจะสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้

“ประโยชน์ของการเพิ่มพื้นที่สีเขียวที่เห็นได้ชัด คือกรุงเทพฯ มีต้นไม้มากขึ้น อากาศดีสดชื่น ประชาชนมีที่พักผ่อนหย่อนใจใกล้บ้านมากขึ้น สะดวกไม่ต้องเดินทางไกล เด็กๆเยาวชนมีที่เล่นกีฬาออกกำลังกายใกล้บ้าน สิ่งเหล่านี้จะเป็นการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในกรุงเทพฯ ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีมากยิ่งขึ้น” นายนิคมกล่าว (มติชนรายวัน, 2546: 2)

นโยบายรัฐ 1 ตำบล 1 ผลิตภัณฑ์

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายในการจัดทำโครงการ “หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมตลาดสินค้าไทยและพัฒนาชุมชนเพื่อเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้า แสดงผลิตภัณฑ์พื้นฐาน ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนให้ประชาชนรู้จัก พึ่งตนเองและมีรายได้เพิ่มขึ้น เป็นการสนับสนุนให้ชุมชนได้แสดงออกทางด้านฝีมือและภูมิปัญญาในท้องถิ่น

โครงการวางผังปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อม พื้นที่ใต้ทางด่วน(สำนักผังเมือง)

สำนักผังเมืองได้ดำเนินการปรับปรุงและใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนที่ได้รับอนุญาตจาก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อสาธารณะประโยชน์และรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมไปบ้างแล้ว จำนวน 48 แห่ง ทั้งกรุงเทพมหานครและมีโครงการวางผังปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อม พื้นที่ใต้ทางด่วนที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่ถูกละเลย ให้กลับเป็นที่ว่างของเมืองรูปแบบใหม่ๆได้ต่อไป

นโยบายของฝ่ายกรมสิทธิ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

นอกจากการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเชิงสาธารณะที่ได้รับการปรับปรุงจากกรุงเทพมหานครและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขต แล้ว การทางพิเศษฯ ยังได้อนุญาตให้เอกชนประกอบธุรกิจได้หลายประเภท นอกเหนือจากแผงลอย ร้านอาหาร ตลาดสด สำนักงานต่างๆ ที่พบเห็นเป็นส่วนใหญ่ในปัจจุบัน เป็นโอกาสที่จะทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนสามารถตอบรับในเชิงเศรษฐกิจและการค้าได้

นโยบายของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครประสบความสำเร็จกับการพัฒนาสวนสาธารณะหลายแห่ง เช่น สวนลุมพินี เป็นสวนสาธารณะที่มีผู้ไปใช้มากที่สุดเพื่อกิจกรรมประจำวัน ซึ่งมีตั้งแต่การออกกำลังกายไทเก๊ก การวิ่งเพื่อสุขภาพ จนถึงการรับประทานอาหารกลางวันแจ้ร่วมกันของกลุ่มคนทำงานย่านธุรกิจถนนสีลม ดังนั้น ผังเมืองกรุงเทพฯ จึงได้พยายามกำหนดโครงการพัฒนาและจัดทำสวนสาธารณะอย่างเป็นระบบสำหรับกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงบริการการพักผ่อนหย่อนใจตลอดจนสร้างมุมมองใหม่สำหรับการพัฒนาสิ่งแวดล้อม ในเขตกรุงเทพมหานคร โดย

- เพิ่มอัตราพื้นที่สวนสาธารณะโดยรวม 1 คน เป็น 2.0 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน ภายในปีพ.ศ.2548
- เพิ่มอัตราพื้นที่สวนสาธารณะในระดับเขตให้ถึง 1.0 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน
- เพิ่มอัตราของสวนสาธารณะมุมเมืองให้ถึง 1.0 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน
- กำหนดการสร้างสวนสาธารณะให้อยู่ในทุกหน่วยวางผัง
- ส่งเสริมการสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็กและสวนสาธารณะริมคลอง
- จัดหาที่ตั้งสวนสาธารณะล่วงหน้าก่อนการพัฒนาที่ดิน เช่น ในศูนย์เมืองใหม่

การสร้างสวนสาธารณะจะดำเนินการในสองระดับ คือ สวนสาธารณะขนาดใหญ่ตามมุมเมือง และสวนสาธารณะในระดับเขตหรือสวนขนาดเล็กในเขตชั้นในของเมือง อาจมีที่ดินว่างเพียงเล็กน้อยที่พอจะนำมาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะได้ พื้นที่เหล่านี้อาจได้มาจากการเวนคืนที่ดินของเอกชน การพัฒนาพื้นที่ที่ใช้แล้วขึ้นมาใหม่ รวมทั้งพื้นที่ที่ถูกไฟไหม้

5.3.2 ความเป็นไปได้ด้านสังคม

เนื่องด้วยในปัจจุบันการทำงานที่ต้องแข่งกับเวลาและสภาพสังคมแบบตัวใครตัวมัน ทำให้หลายคนมองข้ามการทำกิจกรรมร่วมกันทั้งเพื่อประโยชน์แก่สาธารณะและประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนเพื่อการพักผ่อนของประชาชน เป็นอีกแนวทางหนึ่งของการสนับสนุนการใช้เวลา

ว่างให้เกิดประโยชน์ เนื่องจากมีพื้นที่ในการทำกิจกรรมเพิ่มขึ้น ช่วยคลายเครียด และเป็นการปลูกฝัง
 นันทนาการที่ดีให้กับเยาวชน เพิ่มปฏิสัมพันธ์ให้กับผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่และเป็นจุดเริ่มต้นการดำเนิน
 กิจกรรมร่วมกัน

นอกจากนี้ยังเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ หากกิจกรรมนั้นก่อให้เกิดการลงทุน เกิดการจ้างงานและ
 รายได้ให้กับชุมชน

5.3.3 ความเป็นไปได้ด้านเศรษฐศาสตร์

การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ได้ทางด่วน ในเรื่องที่เป็นสาธารณะเช่นการให้พื้นที่กรุงเทพมหานคร
 ไปปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ ลานกีฬา ซึ่งการดำเนินงานในลักษณะนี้เป็นการอำนวยความสะดวกและ
 บริการขั้นพื้นฐานให้ประชาชน รวมทั้งเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้แก่ชาวเมือง จึงไม่สามารถที่จะวัด
 ความคุ้มค่าในการลงทุนได้เป็นตัวเลขที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม แต่จะเป็นส่วนช่วยทำให้บรรยากาศของเมือง
 มีความเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตมากยิ่งขึ้น และเนื่องจากการพัฒนา/ปรับปรุงพื้นที่มุ่งเน้นในเรื่องการ
 บริการสังคมมากกว่าความคุ้มค่าในการลงทุน ดังนั้นการดำเนินงานในช่วงเริ่มต้นอาจต้องอาศัยแหล่ง
 งบประมาณต่างๆ เช่น

-งบประมาณแผ่นดิน โดยการสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและ
 สาธารณูปการของเมือง

-เงินบริจาคจากรัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
 (สสส.) ซึ่งมีทุนในการสนับสนุนโครงการที่ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคมให้กับประเทศ

ส่วนการเปิดให้ประชาชนผู้สนใจหรือเอกชนเข้าใช้พื้นที่ในการลงทุนหรือเชิงธุรกิจ นอกจากจะ
 เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ถูกผลกระทบทางเศรษฐกิจ สามารถประกอบอาชีพสำรองได้แล้ว การ
 ทางพิเศษ ก็จะได้รับผลประโยชน์เป็นค่าตอบแทนในการเข้าใช้พื้นที่ ซึ่งสามารถนำมาใช้ในการบริหาร
 จัดการ ควบคุมดูแลรักษาพื้นที่ให้อยู่ภายใต้ระเบียบข้อบังคับของกฎหมายอีกทีหนึ่ง

5.3.4 ความเป็นไปได้ด้านการบริหารจัดการ

ในด้านของการปลูกสร้างและการบำรุงรักษาพื้นที่ที่มีการใช้งานโดยเฉพาะเพื่อกิจการของการ
 ทางพิเศษ ต้องอาศัยการดูแลรักษาจากกทพ.เอง โดยฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ฝกส.) ฝ่ายบำรุงรักษา
 (ฝปร.) ฝ่ายกฎหมาย (ฝกม.) สำนักวิเคราะห์และวางแผน (สว.) แต่สำหรับพื้นที่เพื่อสาธารณะของ
 เมืองทั่วไป อาจอาศัยความร่วมมือในการดูแลรักษาจากกรุงเทพมหานคร เขต และการร่วมเป็นเจ้าของ
 ของชุมชน

การทางพิเศษฯ ยังไม่มีแผนแม่บทเรื่องการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดทำสูงประมาณ 1-2 ล้านบาท แต่มีโครงการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ได้เขตโครงข่ายระบบทางด่วนทั้งหมดประกอบด้วย ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ดังนั้นวิธีดำเนินงานในปัจจุบันจึงกระทำอยู่ภายใต้ระเบียบข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยฉบับที่ 158 ว่าด้วยการพัสดุ (แก้ไขเพิ่มเติม) ซึ่งถ้ามีการเช่าใช้โดยวิธีการเสียเงิน ต้องมาติดต่อกับฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน ผู้ขอเช่าสามารถยื่นคำร้องด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์มาที่กองพัฒนาเขตทางและธุรกิจ การทางพิเศษฯ สำนักงานอโศก อาคาร 8

แต่ถ้าเป็นการพัฒนา/ปรับปรุงพื้นที่ได้ทางด่วนเพื่อสาธารณประโยชน์ การทางพิเศษฯ อาจให้เช่าในราคาถูกหรือให้ฟรี เช่นในกรณีที่กทม. รับไปปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ ลานกีฬา จอดรถขยะ แต่มีข้อตกลงว่าต้องใช้เพื่อสาธารณประโยชน์เท่านั้น กทม. ไม่สามารถนำพื้นที่ไปใช้ในเชิงธุรกิจหรือจัดหาผลประโยชน์ได้ และในกรณีที่พื้นที่ได้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของหน่วยงานอื่น เช่น การรถไฟฯ การท่าเรือ หน่วยงานนั้นๆ จะมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ถ้ากทพ. จะเวนคืนที่ดินที่ทำการปรับปรุงไปแล้ว เนื่องจาก กทพ. ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางขึ้นลงหรือการก่อสร้างเพื่อเชื่อมสายทาง กทพ. จะแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

5.3.5 ความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนนอกจากจะเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เกิดความคุ้มค่าในด้านต่างๆ แล้วยังช่วยลดมลภาวะให้กับเมือง เป็นการเปลี่ยนพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์และบดบังทัศนียภาพให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสำหรับกิจกรรมต่างๆ สามารถป้องกันการบุกรุกเข้าไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือเป็นที่ช่องลมของพวกมิจกาซีฟ ที่ทั้งขยะและสิ่งสกปรกต่างๆ อีกด้วย ในส่วนที่ปรับปรุงให้เป็นสวนสาธารณะ สวนหย่อมก็เป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับเมืองในอีกทางหนึ่ง

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง "ความคิดเห็นของชาวกรุงเทพมหานครที่มีต่อสวนสาธารณะ" (ปีระพัฒน์ : 2524) ซึ่งเป็นการศึกษาเกี่ยวกับความต้องการและความคิดเห็นของชาวกรุงเทพมหานครที่มีต่อสวนสาธารณะอันเป็น green open recreation space ที่สำคัญสำหรับสภาพแวดล้อมของเมืองในปัจจุบันและในอนาคต ผลการศึกษาพบว่าชาวกรุงเทพมหานครร้อยละ 80 มีความเห็นว่าจำเป็นต้องมีสวนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้น โดยให้ความสำคัญกับเหตุผลต่างๆ เรียงลำดับความสำคัญดังนี้

- ความต้องการแหล่งอากาศบริสุทธิ์
- ความต้องการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เริงนันทนาการ
- ความต้องการพื้นที่สีเขียวเพื่อลดความแออัดของสภาพเมือง (built-up area)
- ความต้องการพื้นที่ในการออกกำลังกาย

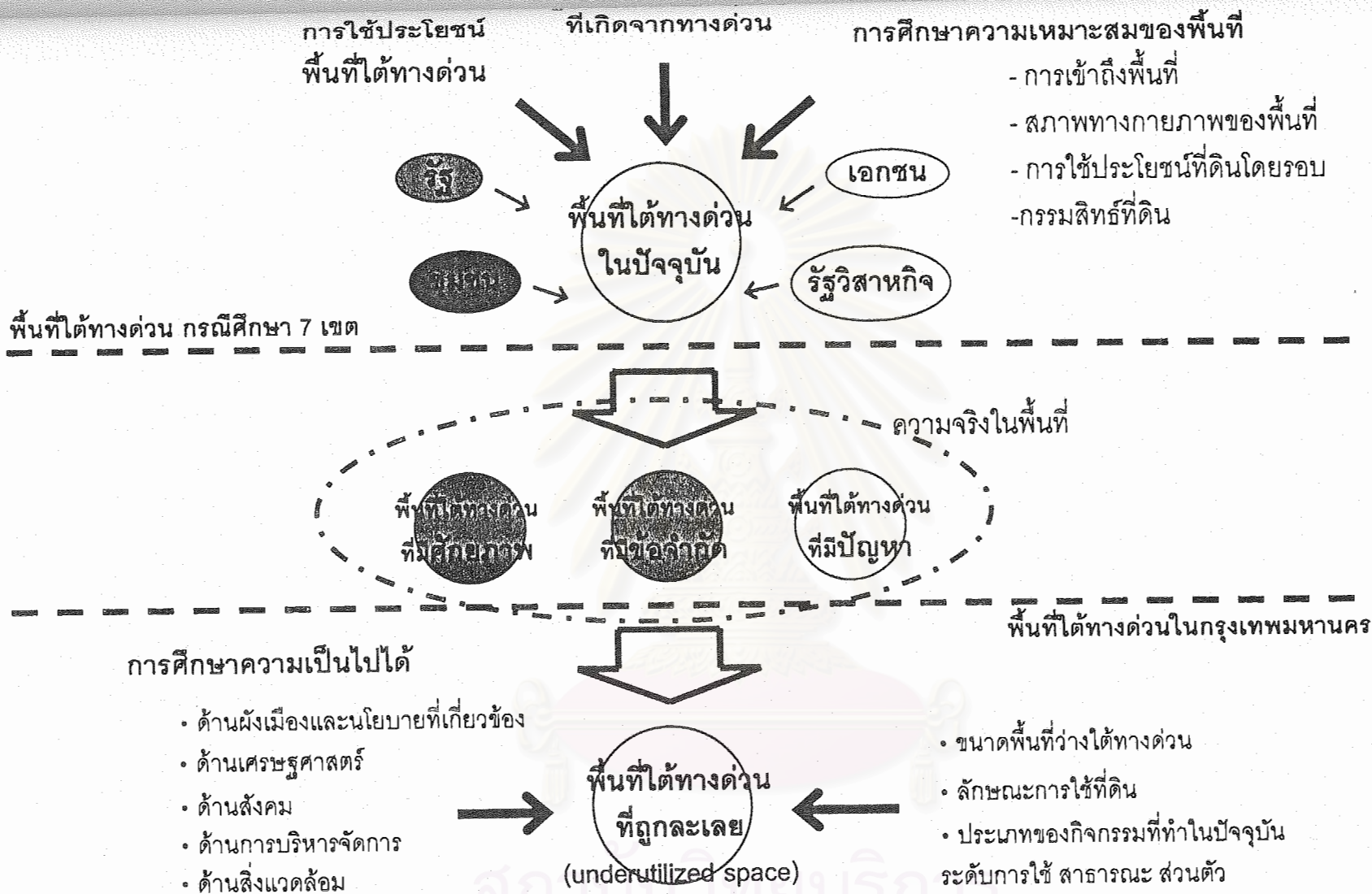
และจากความเป็นไปได้ในหลายๆ ด้านที่กล่าวมา ประกอบกับข้อพิจารณาเชิงพื้นที่ จะมีส่วนทำให้พื้นที่ได้ทางด่วนที่เหลือและที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคตมีการจัดการที่เป็นไปได้และสะดวกมากขึ้น

5.4 กรอบแนวคิดเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน

จากการศึกษาและวิเคราะห์ พบว่าพื้นที่ได้ทางด่วนรูปแบบต่างๆ มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ทั้งลักษณะการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ประกอบกับลักษณะกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ที่ทำให้ทราบถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนั้นๆ

นอกจากนี้การใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ทางด่วนยังพบว่ามีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายระดับ ทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน และชุมชน ทั้งกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการวิเคราะห์และประเมินสภาพการใช้ประโยชน์ต่างๆ ในปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงศักยภาพและข้อจำกัดในพื้นที่ ที่เป็นองค์ความรู้หรือข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนที่เหลืออยู่หรือถูกละเลย ด้วยการพิจารณาจากศักยภาพ อาทิเช่น ขนาดพื้นที่ ลักษณะการใช้ที่ดิน ประเภทของกิจกรรมที่ทำในปัจจุบัน ประกอบกับความเป็นไปได้ต่างๆ เช่น ความเป็นไปได้ด้านผังเมือง ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนที่สอดคล้องกับเมือง ดังภาพที่ 5.4

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 5.4 กรอบแนวคิดเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน

5.5 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วน มีกิจกรรมต่างๆ หลายประเภทปะปนกัน บางกิจกรรมดำเนินการไปแล้วถูกปล่อยทิ้งร้าง บางกิจกรรมก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ บางพื้นที่ก็มีข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์ แต่ในขณะเดียวกันยังมีพื้นที่ที่เหลือใต้ทางด่วน แนวเขตทาง และที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตตามทางด่วนที่สร้างใหม่

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาพบว่าการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนควรให้ความสำคัญกับลักษณะการใช้ที่ดินและประเภทของกิจกรรมที่ทำในปัจจุบัน และประเด็นสำคัญ คือ ขนาดพื้นที่ว่างใต้ทางด่วน ทั้งนี้ ถ้าพื้นที่ใต้ทางด่วนมีขนาดใหญ่ก็สามารถที่จะใช้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้หลายประเภท และยังสามารถสนองความต้องการของชุมชนได้ โดยควรจะสอดคล้องกับกิจกรรมที่ทำอยู่ในปัจจุบันและความเหมาะสม ของพื้นที่นั้นๆ ประกอบกับการพิจารณาศักยภาพในเชิงพื้นที่และความเป็นไปได้ต่างๆ ที่เอื้อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน

5.5.1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน เชิงพื้นที่

จากการศึกษา ศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ใต้ทางด่วน ทั้งในภาพรวมและพื้นที่กรณีศึกษา ประกอบกับความเป็นไปได้ในด้านๆ ต่าง ผู้ศึกษาจึงได้วิเคราะห์และนำเสนอความเป็นไปได้ของกิจกรรมในพื้นที่

1. สวนสาธารณะ

เนื่องจากกรุงเทพมหานครยังขาดแคลนสวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในหลายพื้นที่ อัตราส่วนระหว่างประชากรต่อสวนสาธารณะยังต่ำกว่ามาตรฐาน ดังนั้นการจัดพื้นที่สวนบริเวณใต้ทางด่วน มีเป้าหมายเพื่อให้พื้นที่สวนสาธารณะบริเวณชุมชนต่างๆ เพิ่มขึ้นเป็นแนวทางในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมของกรุงเทพฯ โดยรวม และนำที่ดินว่างเปล่ามาใช้ให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าในภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันและเป็นรูปแบบลงตัวสำหรับเมืองใหญ่ซึ่งประสบปัญหาขาดแคลนพื้นที่สีเขียว และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวกรุงเทพฯ ให้เข้าสู่มาตรฐานอีกด้วยประโยชน์ของการเพิ่มพื้นที่สีเขียวนอกจากจะช่วยลดมลพิษทางอากาศแล้ว ยังเป็นการเพิ่มแหล่งพักผ่อนหย่อนใจของคนในเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี เพราะนอกจากจะ

ปลูกต้นไม้สร้างเป็นสวนสาธารณะแล้ว ภายในสวนมักจะสร้างลานกีฬาอเนกประสงค์หรือเป็นศูนย์ความรู้เพื่อให้ประชาชนเข้าไปใช้ประโยชน์ได้โดยตรง

แต่ต้องคำนึงถึง ระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยกับสวนสาธารณะที่เหมาะสมซึ่งจะทำให้มีผู้ใช้เป็นจำนวนมาก จะต้องไม่ไกลเกินไปและใช้เวลาเดินทางไม่มาก สำหรับสวนสาธารณะในพื้นที่ได้ทางด่วนแบ่งได้เป็น

สวนสาธารณะ

สวนหย่อม

สวนสมุนไพร

สวนปาร์กสภาพแวดล้อม เช่น ต้นมะพร้าว ต้นกล้วย ไม้มงคลต่างๆ

เป็นต้น

2. สนามกีฬาและลานเปิดโล่ง

มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมให้เยาวชนและประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ได้มีสถานที่ออกกำลังกาย อีกทั้งยังช่วยให้เด็กและเยาวชนหันมาเล่นกีฬาและกล้าแสดงออก และผ่อนคลายความเครียดในชีวิตประจำวันที่ไม่อาจทดแทนด้วยความเจริญด้านวัตถุ และเป็นการสนับสนุนการกีฬาไปสู่อนาคต สวนลานเปิดโล่งและลานอเนกประสงค์ เป็นการใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมพิเศษตามช่วงเวลาต่างๆ หรือเป็นการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อการบรรเทาปัญหาการระบายน้ำไม่ทัน โดยจัดการใช้พื้นที่สลับช่วงเวลากันเพื่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้คุ้มค่าที่สุด และเป็นการเพิ่มพื้นที่สวนกลางสำหรับทำกิจกรรมในชุมชน ลานกีฬา ลานเปิดโล่ง สามารถจำแนกได้เป็น

ลานกีฬา ทั้งกลางแจ้งและในร่ม เช่น กีฬาX-tream

สนามเด็กเล่น

ลานคนเมือง

ลานอเนกประสงค์

เป็นต้น

3. ที่จอดรถ

มีเป้าหมายเพื่อให้พื้นที่ได้ทางด่วนรองรับกับการจราจรที่เกิดขึ้น โดยช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ หรือใช้เพื่อจอดรถสาธารณะต่างๆ เนื่องจากพื้นที่ได้ทางด่วนที่มีเส้นทางผ่านชุมชนขนาด

ใหญ่ หรือแหล่งธุรกิจพาณิชยกรรม สามารถนำมาใช้เป็นที่พักจอดรถเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรของเมืองได้ดี ในบางพื้นที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นจุดพักรถหรือมาต่อรถ (park and ride) เดินทางเข้าเมืองอีกต่อหนึ่ง ที่จอดรถบริเวณใต้ทางด่วนสามารถจำแนกได้เป็น

ที่จอดรถทั่วไป ทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์

ที่จอดรถโดยสาร เช่น รถประจำทาง (ขสมก.) รถตู้โดยสาร

จอดรถเพื่อต่อรถไปยังจุดหมายต่างๆ เช่น จอดรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อต่อรถไฟฟ้า (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน

ที่จอดรถสาธารณะ/บริการของส่วนราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เช่น จอดรถขยะ รถดับเพลิง

เป็นต้น

4. ธุรกิจ ตลาด ร้านค้า ต่าง ๆ

มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและเกิดรายได้หมุนเวียนทั้งในและนอกชุมชน ประกอบกับนโยบายของการทางฯ อนุญาตให้ทำธุรกิจได้หลายประเภท ที่อยู่ภายใต้กรอบกฎหมาย แต่การจัดทำตลาดหรือร้านค้าบริเวณใต้ทางด่วนเป็นกิจกรรมต้องจ่ายเงินลงทุนค่อนข้างสูง ดังนั้นการพิจารณาประเภทกิจกรรมประเภทต้องมีการคาดการณ์ที่ดีและควรจะมีทำเลที่ตั้งใกล้แหล่งชุมชนเพื่อประโยชน์ทางรายได้ สำหรับตลาดที่เหมาะสมและสามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ใต้ทางด่วน จะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจได้มีงานทำ ทั้งกิจกรรมที่เป็นรูปแบบและไม่เป็นรูปแบบ (informal sector) แต่ในขณะเดียวกันต้องมีการควบคุมดูแลและรักษาความสะอาดพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ

ธุรกิจ ตลาด ร้านค้า สามารถจำแนกได้เป็น

ร้านแผงลอยขายอาหารกลางวันได้รุ่ง

ตลาดสด

ศูนย์แสดงสินค้า เช่น เพอร์นิเจอร์ รถยนต์ หนังสือ ต้นไม้ ฯลฯ

ร้านสะดวกซื้อ

เป็นต้น

5. กิจกรรมอื่นๆ เพื่อสาธารณะประโยชน์

มีเป้าหมายเพื่อให้กิจกรรมที่เป็นประโยชน์แก่สาธารณะ ได้อยู่กระจายทั่วถึงทุกพื้นที่ เกิดประโยชน์ต่อชุมชนหรือหน่วยงานต่างๆ เป็นการเพิ่มบริการสาธารณะให้กับพื้นที่โดยเฉพาะในเวลาฉุกเฉิน และไม่ต้องเดินทางไกล โดยจะต้องมีความสอดคล้องกับพื้นที่โดยรอบ เช่น บริเวณชุมชนแออัดได้ทางด่วน ทั้งนี้ ให้สำนักงานเขตและหน่วยงานรับผิดชอบพิจารณาตามเหมาะสมกับกิจกรรมต่างๆ นั้น ได้แก่

สถานีตำรวจย่อย

ศูนย์ดับเพลิงย่อย

ศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน

ศูนย์สาธารณสุขชุมชน

ทางรถจักรยาน โดยเฉพาะทางจักรยานที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวอื่นๆ เพื่อสร้างเป็นโครงข่ายสีเขียวให้กับเมือง (Green corridor)

เป็นต้น

5.5.2 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน เชิงการจัดการ

การให้ความสำคัญระหว่างความต้องการของเมือง กับนโยบายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

หมายถึง การให้น้ำหนักระหว่างความต้องการใช้พื้นที่ได้ทางด่วน ซึ่งมีค่าตอบจากพื้นที่เมืองตรงนั้นกับนโยบายของฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ต้องจัดสรรประโยชน์จากพื้นที่ในเชิงเศรษฐกิจ ยกตัวอย่างเช่น พื้นที่ได้ทางด่วนมีขนาดกว้าง ใหญ่ ทำเลดี อยู่ในย่านธุรกิจใจกลางเมือง เหมาะกับการพัฒนาในเชิงธุรกิจเป็นย่านการค้า แต่สภาพพื้นที่โดยรอบขาดแคลนพื้นที่สีเขียว ไม่มีที่ว่างขนาดใหญ่ จึงต้องมีการให้น้ำหนักความสำคัญของพื้นที่ ที่จะพัฒนาหรือปรับปรุงให้รองรับกิจกรรมอะไรจึงจะเกิดประโยชน์ และสอดคล้องกับความต้องการของเมืองมากที่สุด

การทำเวทีสาธารณะ หรือการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่

เนื่องจากพื้นที่ได้ทางด่วนและเขตทางพิเศษ ส่วนใหญ่มาจากการเวนคืนที่ดินของประชาชน ดังนั้นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับพื้นที่ได้ทางด่วน ในเป็นอันดับแรกจึงน่าจะเป็นชุมชน เพราะเป็นผู้ที่อยู่ใน

พื้นที่และได้ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนอย่างจริงจัง ดังนั้นควรเปิดโอกาสให้ชุมชน ได้มีส่วนร่วมในการจัดทำแผนแม่บท เพราะชุมชนน่าจะสะท้อนข้อเท็จจริงและความต้องการในพื้นที่ได้อย่างชัดเจน และเป็นผู้เสียประโยชน์หากถูกเวนคืนที่ในการสร้างทางด่วน

การประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การประสานงานและความร่วมมือระหว่างกรมทางพิเศษฯ กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ เพื่อช่วยกันพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสม ว่าควรมีการจัดสรรให้เกิดประโยชน์อย่างไร เช่น พื้นที่ได้ทางด่วนบริเวณเขตคลองเตย ควรมีการวางแผนประสานกับการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ทุกฝ่าย ทั้งบนทางด่วนและถนนระดับพื้นดิน เพื่อการเข้าถึงที่ดี เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เช่น สวสนลิเวอร์ (สวสนไม่) บริเวณบึงมีกกะสัน เขตราชเทวี น่าจะเป็นตัวอย่างของความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชนในการจัดหาสาธารณูปการ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตได้เป็นอย่างดี

ประกอบกับในบางพื้นที่มีการเวนคืนที่ดินเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก เป็นพื้นที่ตามจุดตัด อาจมีรูปร่างไม่แน่นอน ให้ประโยชน์ไม่ได้ หน่วยงานที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ควรมีการพิจารณาและวางแผนการเวนคืนที่ดิน ให้มีความเหมาะสมพอที่จะทำกิจกรรมได้ เพื่อประโยชน์ในอนาคต

การปฏิบัติตามกฎหมาย

เนื่องจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ไม่อนุญาตให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างได้ทางด่วน ผู้เข้าใช้พื้นที่จึงควรปฏิบัติตามกฎหมายทั้งพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและข้อกำหนดผังเมือง เพื่อเป็นการป้องกันโครงสร้างทางด่วน เนื่องจากการประกอบธุรกิจประเภทต่างๆ ที่มีการสร้างอาคารอาจเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยได้

5.5.3 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วน ในพื้นที่กรณีศึกษา และพื้นที่คงเหลือที่มีลักษณะเดียวกันตามเส้นทางด่วน จากตารางที่ 5.5.3-1 ผู้ศึกษาได้นำพื้นที่ตัวอย่างมาอธิบายโดยสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.5.3-1 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร

รูปแบบของพื้นที่ว่าง	ศักยภาพ	ข้อจำกัด/ปัญหา	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย				ระดับพื้นที่			ความเป็นไปได้ของกิจกรรมในพื้นที่	ตัวอย่างในกรณีศึกษา
			กทท.	กทพ.	เอกชน	ชุมชน	เมือง	ย่าน	ชุมชน		
ทางแยกต่างระดับ	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่กว้างใหญ่ประมาณ 10 ไร่ - ผ่านย่านธุรกิจ/พักอาศัยใจกลางเมือง - เข้าถึงสะดวก ใกล้ถนนสายหลัก - มีชุมชนในละแวกใกล้เคียง - มีที่จอดรถ 		●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> A A C D A D 	-แยกต่างระดับพญาไท
ทางแยกต่างระดับ	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่กว้างใหญ่ ประมาณ 10 ไร่ - ผ่านย่านธุรกิจ/พักอาศัยใจกลางเมือง - มีที่จอดรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีชุมชนปิดล้อม/มีชุมชนแออัด - การเข้าถึงยาก 	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> A A D A B C D 	-แยกต่างระดับมักกะสัน
ถนนขนานทางด่วน	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ขนาดเล็ก แคบ ประมาณ 5-10 เมตรยาวไปตามแนวแกน - เข้าถึงสะดวก มีที่จอดรถ - อยู่ใกล้ชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - ถนนสายหลัก มีรถวิ่งเร็วและมีจำนวนมาก 	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> A B 	-พื้นที่ได้ทางด่วนในเขตยานนาวา ราชเทวี
ถนนขนานทางด่วน	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่กว้างประมาณ 15-20 เมตร ยาว - มีโครงสร้างทางด่วนให้ร่มเงา - ผ่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย - ห่างจากแหล่งชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - อยู่ต่ำกว่าถนนระดับดิน - เข้าถึงยาก - รถวิ่งเร็วและมีจำนวนมาก - ไม่มีที่จอดรถ 	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> A D D D 	-แถบวังทองหลาง
ทางด่วนคร่อมถนน	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ขนาดเล็ก แคบ 5-10 เมตร - ผ่านย่านพักอาศัย/พาณิชย์กรรม - เข้าถึงสะดวก - มีชุมชนล้อมรอบ 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นถนนสายหลัก - จำนวนรถมาก 	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> A A C C D E 	-พื้นที่ได้ทางด่วนเขตพญาไท ราชเทวี ปทุมวัน สาทร

ตารางที่ 5.5.3-1 ตัวอย่างแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนในเขตกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

รูปแบบของพื้นที่ว่าง	ศักยภาพ	ข้อจำกัด/ปัญหา	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย				ระดับพื้นที่			ความเป็นไปได้ของกิจกรรมในพื้นที่	ตัวอย่างในกรณีศึกษา
			กทม.	กทพ.	เอกชน	ชุมชน	เมือง	ย่าน	ชุมชน		
ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง บึง	<ul style="list-style-type: none"> - มีพื้นที่ได้ทางด่วนในแนวเวนคืนขนาดใหญ่มากกว่า 10 ไร่ - เข้าถึงสะดวก มีที่จอดรถ ติดถนน - ผ่านย่านธุรกิจ/พักอาศัยใจกลางเมือง 		●	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ได้ทางด่วน - เจิงสะพานพระราม 9
ทางด่วนคร่อมแม่น้ำ คลอง บึง	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่แคบเล็ก ประมาณ 5-7 เมตร - ผ่านย่านที่พักอาศัย - เข้าถึงสะดวก ติดถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - ติดคลองประปา - รักษาคุณภาพน้ำ 	●	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - คลองประปา - พญาไท
ทางขึ้น-ลง และด่านเก็บค่าผ่านทาง	<ul style="list-style-type: none"> - มีพื้นที่เวนคืนขนาดใหญ่ - อยู่ใกล้ถนนสายหลัก อยู่ใกล้ทางขึ้น-ลง - ผ่านย่านธุรกิจใจกลางเมือง - เข้าถึงสะดวก 		●	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - จุดขึ้น-ลง ด่าน - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
ทางขึ้น-ลง และด่านเก็บค่าผ่านทาง	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก แคบ - เป็นพื้นที่หน้าด่านและหลังด่าน 	<ul style="list-style-type: none"> - การทางฯ สงวนไว้ให้ - มีจำนวนรถขึ้น-ลงมาก - ป้องกันอุบัติเหตุ 	●	●	●	●	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - จุดขึ้น-ลงด่าน

สัญลักษณ์

สวนสาธารณะ

A	สวนสาธารณะ
B	สวนหย่อม
C	ปลูกต้นไม้รักษาสภาพแวดล้อม
D	สวนสมุนไพร

สนามกีฬา / ลานเปิดโล่ง

A	ลานกีฬา / สนามกีฬา (ในร่ม / กลางแจ้ง)
B	สนามเด็กเล่น
C	ลานคนเมือง
D	ลานเอนกประสงค์

ที่จอดรถ

A	ที่จอดรถทั่วไป รถยนต์ รถจักรยานยนต์
B	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) / รถตู้โดยสาร
C	ที่จอดรถเพื่อไปยังจุดหมายโดยเชื่อมต่อการคมนาคมสาธารณะ
D	ที่จอดรถเพื่อสาธารณะประโยชน์







ธุรกิจ / ตลาด / ร้านค้า

A	แผงลอยได้รุ่ง / อาหารกลางวัน
B	ตลาดสด / ตลาดนัด
C	ร้านสะดวกซื้อต่างๆ
D	ศูนย์แสดงสินค้า เช่น รถยนต์ เฟอรินเจอร์ ต้นไม้

กิจกรรมเพื่อสาธารณะอื่น ๆ

A	สถานีตำรวจย่อย
B	ศูนย์ดับเพลิงเคลื่อนที่
C	ศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน
D	ศูนย์สาธารณสุขชุมชน
E	ทางรถจักรยาน

ระดับความสำคัญ

-  ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาก
-  ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปานกลาง
-  ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียน้อย
-  ระดับความสำคัญของพื้นที่มาก
-  ระดับความสำคัญของพื้นที่ปานกลาง
-  ระดับความสำคัญของพื้นที่น้อย

สัญลักษณ์

สวนสาธารณะ

A	สวนสาธารณะ
B	สวนหย่อม
C	ปลูกต้นไม้รักษาสภาพแวดล้อม
D	สวนสมุนไพร

สนามกีฬา / ลานเปิดโล่ง

A	ลานกีฬา / สนามกีฬา (ในร่ม / กลางแจ้ง)
B	สนามเด็กเล่น
C	ลานคนเมือง
D	ลานเอนกประสงค์

ที่จอดรถ

A	ที่จอดรถทั่วไป รถยนต์ รถจักรยานยนต์
B	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) / รถตู้โดยสาร
C	ที่จอดรถเพื่อไปยังจุดหมายโดยเชื่อมต่อการคมนาคมสาธารณะ
D	ที่จอดรถเพื่อสาธารณะประโยชน์

ธุรกิจ / ตลาด / ร้านค้า

A	แผงลอยได้รุ่ง / อาหารกลางวัน
B	ตลาดสด / ตลาดนัด
C	ร้านสะดวกซื้อต่างๆ
D	ศูนย์แสดงสินค้า เช่น รถยนต์ ฟอร์นิเจอร์ ต้นไม้

กิจกรรมเพื่อสาธารณะอื่นๆ

A	สถานีตำรวจย่อย
B	ศูนย์ดับเพลิงเคลื่อนที่
C	ศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน
D	ศูนย์สาธารณสุขชุมชน
E	ทางรถจักรยาน

ระดับความสำคัญ



ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาก

ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปานกลาง

ระดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียน้อย

ระดับความสำคัญของพื้นที่มาก

ระดับความสำคัญของพื้นที่ปานกลาง

ระดับความสำคัญของพื้นที่น้อย

เขตรักษาพันธุ์บุรณเด

ลักษณะพื้นที่ได้ทางด่วน

พื้นที่ได้ทางด่วนในเขตรักษาพันธุ์บุรณเดและพื้นที่ที่เหลือ เป็นพื้นที่ได้โครงสร้างทางยกระดับ
 ครอบคลุมถนนเส้นทางลัดเป็นส่วนใหญ่ทำให้ไม่มีพื้นที่ได้ทางด่วนเหลือพอใช้ประโยชน์ได้ ยกเว้นใน
 บางช่วงที่ไม่มีเส้นทางลัด แต่เป็นพื้นที่ที่มีขนาดและรูปร่างไม่แน่นอน ถูกปิดล้อมจากพื้นที่โดยรอบ
 ทั้งจากชุมชนและพื้นที่สวน ทำให้เข้าถึงได้ยาก ประกอบกับไม่มีที่จอดรถ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

ควรเอื้ออำนวยให้เกิดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ จึงน่าจะเป็นการเปิดทำทางเข้า-ออก ให้มี
 ความสะดวกมากขึ้น ซึ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่นี้ ชุมชนน่าจะเป็นผู้ที่ได้ใช้และรับประโยชน์
 มากที่สุด

กิจกรรมที่จะเกิดในพื้นที่ควรเป็นกิจกรรมที่เอื้อประโยชน์ให้กับชุมชน เช่น สนามกีฬา
 สนามเด็กเล่น ตลาด ร้านค้า แผงลอย สถานีตำรวจย่อย ศูนย์ฝึกอาชีพให้กับชุมชน เป็นต้น

เขตคลองเตย

ลักษณะพื้นที่ได้ทางด่วน

พื้นที่ได้ทางด่วนเขตคลองเตยและพื้นที่ที่เหลือ เป็นพื้นที่ได้โครงสร้างทางยกระดับที่มี
 ถนนขนาดพื้นที่ ขนาดและรูปร่างเป็นแนวยาว กว้างประมาณ 5-10 เมตร ได้โครงสร้างทางด่วน
 และมีชุมชนแออัดในบริเวณใกล้เคียง อยู่ในย่านพาณิชย์กรรมทั้งคลังสินค้าและพักอาศัยหนาแน่น
 มาก ถนนระดับดินการจราจรติดขัดอยู่เสมอ ไม่สามารถจอดรถตามริมถนนได้ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วน
 เสียในพื้นที่จะมีทั้งเอกชนและชุมชนในละแวกใกล้เคียง เนื่องจากว่าพื้นที่ได้ทางด่วนเป็นที่ดินของ
 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

ควรมีการเชื่อมประสานโครงข่ายถนนในระดับดินให้มีการจราจรที่คล่องตัว เดินทางเข้า-
 ออกพื้นที่ได้สะดวก กิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่ ในส่วนของภาคเอกชน น่าจะเป็นกิจกรรม
 การค้าที่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของย่าน ในส่วนของชุมชนแออัด น่าจะเป็นกิจกรรม
 สาธารณะประโยชน์ เช่น สถานีตำรวจย่อย ศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน ศูนย์ดับเพลิงเคลื่อนที่ ลานกีฬา/
 ลานเปิดโล่ง สำหรับชุมชน

เขตนานนาวา

ลักษณะพื้นที่ได้ทางด่วน

พื้นที่ได้ทางด่วนและพื้นที่ที่เหลือในเขตนานนาวา พบว่าเป็นพื้นที่ได้ทางด่วนที่เกิดจากทางด่วนคร่อมแม่น้ำ บริเวณเชิงสะพานพระราม 9 ฝั่งพระนคร เป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ ประมาณ 10 ไร่ ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าถึงได้สะดวกและมีที่จอดรถติดถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพระราม 3 ประกอบกับเป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ในย่านธุรกิจกลางเมืองที่มีความหนาแน่นสูง แต่ไม่มีชุมชนในบริเวณใกล้เคียง ดังนั้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่นี้ จึงเป็นกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และภาคเอกชน

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

ควรส่งเสริมให้พื้นที่รองรับการพัฒนาจากพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากที่ตั้งอยู่ในย่านธุรกิจพาณิชย์กรรม และพื้นที่ด้านข้างก็เป็นสวนสาธารณะอยู่แล้ว น่าจะสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ว่างระดับเมืองอีกแห่งหนึ่ง ที่มีกิจกรรมที่เกิดอย่างหลากหลายและสลับกันไปในแต่ละสัปดาห์ เดือนหรือปี กิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่ เช่น ศูนย์แสดงสินค้า ลานคนเมือง ลานเอนกประสงค์ ที่จอดรถ เป็นต้น

เขตราชเทวี

ลักษณะพื้นที่ได้ทางด่วน

พื้นที่ได้ทางด่วนและพื้นที่ที่เหลือในเขตราชเทวี เป็นพื้นที่ได้ทางด่วนที่มีถนนขนานข้างขนาดกว้างประมาณ 5-10 เมตร และคร่อมถนนสายหลักในบางส่วน (ไม่มีพื้นที่ได้ทางด่วน) ซึ่งสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก แต่ไม่มีที่จอดรถ สามารถจอดรถได้ในซอยต่างๆ สภาพพื้นที่โดยรอบเป็นย่านธุรกิจใจกลางเมือง เช่น ประตูน้ำ ดังนั้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ส่วนใหญ่จึงเป็นกทม. และเอกชนเจ้าของธุรกิจต่างๆ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่คงเหลือบริเวณแยกต่างระดับในเขตราชเทวี แต่เนื่องจากมีชุมชนแออัดริมฝั่งมักกะสันล้อมรอบ ทำให้เข้าถึงพื้นที่ได้ลำบาก ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินเท้าและรถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่จึงเป็นชุมชนในอันดับแรก

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

การพัฒนาพื้นที่ได้ทางด่วนควรจะตอบรับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นแนวยาว กิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่ (ประเภทถนนขนานทางด่วน) เช่น การประกอบธุรกิจ ตลาด ร้านค้า ต่างๆ เช่น แผงลอยขายอาหาร บริษัท ห้างร้าน ในส่วนที่เป็นพื้นที่ได้

ทางด้านบริเวณแยกต่างระดับมักกะสัน ควรมีการเปิดพื้นที่ให้เชื่อมโยงกับภายนอก เพื่อการใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีสวนสาธารณะ ลานกีฬาอยู่แล้ว ซึ่งกิจกรรมที่เป็นไปได้ในพื้นที่ เช่น ลานเปิดโล่ง ที่จอดรถเพื่อสาธารณะประโยชน์ ศูนย์ฝึกอาชีพชุมชน เป็นต้น

เขตพญาไท

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วน

พื้นที่ใต้ทางด่วนและพื้นที่ที่เหลือในเขตพญาไท พบว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนส่วนใหญ่เป็นถนนสายหลักในพื้นที่ใต้แกว ถนนพระราม 6 และมีบางส่วนที่คร่อมคลองประปาไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ดังนั้นพื้นที่ที่เหลือได้แก่ พื้นที่ใต้แยกต่างระดับพญาไท ขนาดประมาณ 15 ไร่ เข้าถึงสะดวก เนื่องจากติดถนนสายหลัก มีที่จอดรถ ประกอบกับมีชุมชนโดยรอบพื้นที่ และอยู่ในย่านที่พักอาศัยหนาแน่น ไม่มีพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังใกล้กับจุดเปลี่ยนการเดินทาง คือ อนุเสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ได้แก่ กทม. กทพ. เอกชน และชุมชน

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

พื้นที่บริเวณแยกต่างระดับพญาไท ควรพัฒนาให้เป็นพื้นที่ในระดับเมือง เนื่องจากทำเลและที่ตั้งที่ดี อยู่ใจกลางเมืองและเป็นที่ย่างแจ้งที่มีขนาดใหญ่ในเขตพญาไท ดังนั้นกิจกรรมที่เป็นไปได้ในพื้นที่จึงมีได้หลากหลาย เช่น สวนสาธารณะ ลานเอนกประสงค์ ที่จอดรถเพื่อไปยังจุดหมายต่างๆ ศูนย์แสดงสินค้า เป็นต้น

เขตจตุจักร

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วน

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วนและพื้นที่ที่เหลือในเขตจตุจักร พบว่า เป็นพื้นที่แนวยาวที่อยู่ใต้โครงสร้างทางยกระดับคร่อมถนนซอย ขนาดพื้นที่ประมาณ 5 เมตร เข้าออกยาก เนื่องจากถูกปิดล้อม จากคลังสินค้าพหลโยธิน สวนจตุจักร และบริเวณศูนย์คมนาคมทางรถไฟบางซื่อ และเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย นอกจากนี้ยังเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับพื้นที่น่าจะเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย และเอกชน

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

ควรเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่สอดคล้องกับพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ และมีศูนย์คมนาคมทางรถไฟบางซื่อปิดล้อม มีสถานีขนส่งหมอชิต

กิจกรรมในพื้นที่ที่น่าจะเป็นไปได้ เช่น กิจกรรมที่เกี่ยวกับการรถไฟฟ้าและคลังสินค้า ที่พักรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ(ไปต่างจังหวัด) และที่จอดรถโดยสาร ชสมก.(อุ) เป็นต้น

เขตวังทองหลาง

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วน

ลักษณะพื้นที่ใต้ทางด่วนและพื้นที่ที่เหลือในเขตวังทองหลาง พบว่าเป็นพื้นที่โล่งว่างขนาดประมาณ 15-20 เมตร ยาวตามแนวโครงสร้างทางด่วนและอยู่ต่ำกว่าระดับพื้นดิน ประมาณ 1.20 เมตร เข้าถึงยาก เนื่องจากจำนวนรถที่มากบนถนนสายหลักและไม่มีที่จอดรถ และอยู่ในย่านที่พักอาศัยชั้นดี และหนาแน่นน้อยในชานเมือง อยู่ไกลจากแหล่งชุมชน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ จึงเป็นกทม. กทพ. เอกชน และชุมชนบางส่วน

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนและกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่

ควรมีการเปิดทางเข้า-ออก ให้มีการใช้พื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ ประกอบกับการประสานการจราจรบนพื้นถนน และปรับสภาพพื้นที่ให้มีความเหมาะสม เช่นไม่ลาดชันจนเกินไป สำหรับกิจกรรมที่น่าจะเป็นไปได้ในพื้นที่ ควรเป็นกิจกรรมที่ตอบรับกับสภาพพื้นที่ชานเมือง ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย แต่มีการสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก ประกอบกับด้านข้างถนนประดิษฐ์มนูธรรม มีร้านอาหาร ภัตตาคาร โชว์รูม ดังนั้น กิจกรรมในพื้นที่อาจต้องตอบสนองความต้องการจากคนนอกพื้นที่เป็นหลัก เช่น จัดทำเป็นศูนย์แสดงสินค้า ประเภทรถยนต์ เฟอร์นิเจอร์ ต้นไม้ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนนั้น จะทำให้เกิดประสิทธิภาพได้สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ยังต้องประกอบกับการศึกษาในด้านอื่นๆ อีก เช่น ด้านการออกแบบเมือง (urban design) ด้านภูมิทัศน์เมือง (landscape) ด้านสิ่งแวดล้อม (environment) ด้านวิศวกรรม (engineer) เป็นต้น

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาสรุปได้ว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ทางด่วนในปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ว่างที่เกิดจากทางด่วนพาดผ่านเข้าไปในพื้นที่เมืองประเภทต่างๆ ในบางพื้นที่การใช้ประโยชน์ก็มีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินโดยรอบ ในขณะที่อีกหลายบริเวณยังถูกปล่อยทิ้งร้าง และเกิดการยึดใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดทางกายภาพ เช่น พื้นที่มีขนาดเล็ก มีดทับ และถูกปิดล้อม ในขณะที่เดียวกันพื้นที่คงเหลือที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาหรือปรับปรุงอีกประมาณสองแสนตารางวา กำลังรอการดำเนินการและการออกแบบกิจกรรมในพื้นที่ให้เกิดความเหมาะสม

เมื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ประกอบกับแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ สรุปได้ว่า พื้นที่ใต้ทางด่วนเมื่อจำแนกตามลักษณะที่ตั้งจัดเป็นพื้นที่ว่างของเมือง (urban space) ประเภทหนึ่ง เนื่องจากสามารถเป็นที่ว่างเพื่อประโยชน์ใช้สอยในชุมชนเมืองได้ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา สนามเด็กเล่น เป็นต้น และจัดเป็นที่ว่างสำหรับการจราจร (corridor open space) ประเภทเขตทาง (right of way) รวมถึงจัดเป็นที่ว่างทั่วไปซึ่งเกิดจากการพัฒนาเมืองและมีประโยชน์ใช้สอย (functional open space) นอกจากนี้หากพิจารณาตามแนวคิดเรื่อง พื้นที่ที่ถูกกละเลย (underutilized space) จะเห็นได้ว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนจัดเป็นพื้นที่ว่างที่มีศักยภาพในการปรับปรุงและพัฒนาขึ้นใหม่

เมื่อวิเคราะห์ประกอบกับทฤษฎีภาพและพื้น (figure and ground) ซึ่งจะทำให้เห็นที่ว่างในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กับเนื้อเมือง ทำให้ทราบถึงจำนวนพื้นที่ว่างที่คงเหลือในพื้นที่และส่งผลให้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่ว่างของเมืองอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญในชุมชนเมือง เนื่องจากสามารถรองรับการประกอบกิจกรรมได้หลากหลาย เช่น

- เป็นแหล่งสันทนาการหรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ทั้งกิจกรรมการพักผ่อนที่ไม่ต้องออกแรง ออกกำลังกาย (passive recreation) เช่น การนั่งเล่น อ่านหนังสือ เป็นต้น หรือกิจกรรมการพักผ่อนที่ต้องออกแรง (active recreation) เช่น การวิ่ง การเดิน ออกกำลังกาย เป็นต้น
- เป็นสถานที่ประกอบกิจกรรมและสังสรรค์ เช่น การจัดตลาดนัดขายสินค้า การละเล่นตามประเพณีต่างๆ เช่น ประเพณีลอยกระทง ใต้ทางด่วนเชิงสะพานพระราม 9

ในส่วนของบทบาทความสำคัญของที่ว่างในชุมชนเมืองต่อการเป็นองค์ประกอบหลักของเมืองพบว่า ทางด่วน ถนน เส้นสัญจรอื่นๆ ล้วนเป็นส่วนประกอบของเมืองที่เชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน ในขณะที่เดียวกันที่พื้นที่ใต้ทางด่วนที่เกิดจากเส้นทางสัญจรนี้ ย่อมเป็นส่วนประกอบของเมืองอย่างหนึ่ง ที่ทำให้เมืองสวยงามหากอยู่ภายใต้

- ความเป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนให้มีความสวยงาม เป็นระเบียบ สะอาด ในส่วนที่ไม่มีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ก็มีรั้วปิดมิดชิด ไม่เกิดความสกปรกในพื้นที่ เป็นต้น
- ความสะดวกในการทำกิจกรรม เช่น การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนอาจต้องคำนึงถึงที่จอดรถ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร
- ความสบาย เช่น สภาพพื้นที่ใต้ทางด่วนต้องไม่อึดอัด ไม่มีดื่บจนเกินไป นอกจากนี้โครงสร้างของทางด่วนยังเป็นที่กันแดดกันฝนได้ด้วย

การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ต้องคำนึงถึงสภาพที่ตั้งที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์โดยรอบของพื้นที่ที่มีการเข้าถึงที่ดี และมีขนาดที่พอเหมาะกับการใช้ประโยชน์ในตอนกลางวัน นอกจากนี้ยังขึ้นกับความผูกพัน และความรู้สึกเป็นเจ้าของต่อพื้นที่ ซึ่งถ้าชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมกับพื้นที่ จะทำให้การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพเนื่องจากการใช้อย่างสม่ำเสมอและดูแลรักษาาร่วมกัน

อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์ที่ว่างยังขึ้นกับปัจจัยภายนอกอีกหลายประการเช่น รูปแบบการพัฒนาเมือง การประกอบกิจกรรมของประชาชนในแต่ละวัน เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป พื้นที่ใต้ทางด่วนมีความสำคัญเนื่องจากเป็นพื้นที่ว่างที่มีประโยชน์ใช้สอยในหลายๆ ด้าน ทั้งเพื่อการค้า เช่น เป็นสถานที่ซื้อขายแลกเปลี่ยน ประกอบกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจเพื่อการสื่อสาร เช่น เป็นสถานที่เพื่อกิจกรรมทางสังคม ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ของผู้คน เช่น ลานอเนกประสงค์ ลานคนเมือง หรือแม้กระทั่งเพื่อการนันทนาการพักผ่อนหย่อนใจ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬาต่างๆ

6.2 แนวโน้มในอนาคต

จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันมีแผนงานและโครงการต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วน ได้แก่

แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ใต้เขตโครงข่ายระบบทางด่วนทั้งหมด การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษฯ ได้กำลังดำเนินการว่าจ้างทีมที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ใต้เขตโครงข่ายระบบทางด่วนทั้งหมดประกอบด้วย ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ผู้ศึกษาคาดว่าเมื่อแผนแม่บทแล้วเสร็จจะทำให้เห็นและเข้าใจสภาพพื้นที่ได้ดีขึ้น ทำให้สามารถพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษได้เกิดประโยชน์สูงสุด

โครงการวางผังปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อม พื้นที่ใต้ทางด่วน ของสำนักผังเมือง

เนื่องจากในปัจจุบัน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการดูแลรักษาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ที่ได้รับอนุญาตจากการทางฯ เป็นสาธารณประโยชน์ไปแล้วประมาณ 48 แห่งทั่วกรุงเทพฯ และได้จัดทำโครงการวางผังปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อม พื้นที่ใต้ทางด่วน ซึ่งอยู่ในขั้นดำเนินการ ผู้ศึกษาคาดว่าจะทำให้พื้นที่ใต้ทางด่วนในบริเวณที่ไม่มีศักยภาพเชิงธุรกิจหรือพื้นที่ที่ถูกทะเลาะ เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากขึ้นและเป็นการสร้างสมดุลระหว่างสภาพแวดล้อมกับเมือง

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับใหม่ (ร่างแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำয়กฎกระทรวง)

สำนักผังเมืองได้ทำการปรับปรุงร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครครั้งที่ 2 ปิดประกาศ 90 วัน ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตต่างๆ ดังนั้นในอนาคตการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนควรจะสอดคล้องกับผังเมืองรวมฉบับใหม่ และอยู่ภายใต้ข้อบังคับเพื่อให้พื้นที่นั้นๆ เกิดประสิทธิภาพและความเหมาะสมต่อชุมชนและพื้นที่เมือง

แผนแม่บทของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(คจร.)

มีนโยบายจะก่อสร้างระบบทางด่วนและถนนระดับพื้นดินเพิ่มขึ้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร กำหนดแล้วเสร็จภายใน 6 ปี ยกตัวอย่างเช่น

ทุ่มงบ 9 แสนล้าน พลิกโฉมกรุงเทพฯ ภายใน 6 ปี

แผนแม่บทของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ที่มีนายกรัฐมนตรีนาย พล.ต. ทักษิณ ชินวัตร เป็นประธาน กำหนดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างเบ็ดเสร็จ ในเวลาไม่นานนักกรุงเทพฯและปริมณฑลคงเปลี่ยนโฉมหน้าไปมาก เพราะแผนแม่บทดังกล่าวกำหนดให้เสร็จภายในไม่เกิน 6 ปี คิดเป็นเงินงบประมาณรวม 9 แสนล้านบาท ยกตัวอย่างแผนงาน เช่น เพิ่มทางด่วน 4 เส้น ระบบโครงข่ายถนนและทางด่วนจะถูกกำหนดไว้พร้อมๆ กับ

การวางแผนระบบขนส่งมวลชนระบบราง โดยให้ระบบโครงข่ายนี้เข้าถึงสนามบินสุวรรณภูมิที่จะเปิดให้บริการในปี 2548 และเชื่อมโยง “เมืองใหม่” นครนายก –กรุงเทพฯ-สนามบินสุวรรณภูมิ เพิ่มโครงข่ายในเขตพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษกและวงแหวนกาญจนาภิเษก ที่ยังขาดการเชื่อมต่อโครงข่าย ทั้งในแนวตะวันตกและตะวันออก และแนวเหนือใต้

1. โครงการทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง
2. ทางด่วนชั้นที่ 3 ตอน s2
3. ทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก(ตะวันออก)
4. ทางด่วนสายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

ที่มา: มติชนฉบับพิเศษ 12-14 มีนาคม 2547

ทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกเตรียมเสนอกรม.

คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้มีมติในการประชุม ครั้งที่3/2547 วันที่ 15 มีนาคม 2547 ให้ กทพ. นำเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก เสนอต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก โดยการประกวดราคาค่าก่อสร้างโครงการตามข้อบังคับ กทพ. ฉบับที่ 150 ว่าด้วย การพัสดุ และขอให้รัฐบาลให้การสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดเท่าที่จ่ายจริง ซึ่งประมาณการเบื้องต้นเป็นเงินประมาณ 7,011 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง58%เป็นเงิน3,884ล้านบาท

โครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกของกรมทางหลวง มีลักษณะเป็นโครงการทางด่วนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้น-โครงการต่อเชื่อมกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณถนนรามอินทรา แนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือ ยกยกระดับข้ามโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนรัตนโกสินทร์-ถนนนิมิตรใหม่ จากนั้นแนวสายทางจะเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือยกยกระดับข้ามถนนกม.11 และไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกกรุงเทพฯ บริเวณทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกการวมระยะทางประมาณ9.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ 3 แห่ง คือ ทางแยกต่างระดับรามอินทรา ทางแยกต่างระดับถนนกม.11 และทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก

จากการที่คณะกรรมการ กทพ. อนุมัติให้ กทพ. นำเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว เสนอต่อกระทรวงคมนาคมในการประชุมครั้งนี้แล้ว คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการได้ประมาณเดือนเมษายน 2547 โดยจะจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 24 เดือน และก่อสร้าง 24 เดือนคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ประมาณเดือนตุลาคม 2551

เลือกแนวสร้างต่วนบางซื่อ-กาญจนภิเษก (เดลินิวส์, 2547: 3)

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการก่อสร้างทางต่วนสายบางซื่อ พระราม 6 วงแหวนรอบนอก โดยมีหน่วยงานและชาวบ้านร่วมสัมมนาประมาณ 150 คน

โดยแนวเส้นทางดังกล่าวจะมีผลกระทบกับประชาชนช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าวถึงบางซื่อ จึงจำเป็นต้องศึกษาแนวทางที่เหมาะสม จากการศึกษาได้กำหนดไว้ 3 แนวทางเลือก คือ

1. เริ่มจากแยกรัชดา-ลาดพร้าวไปตามแนวถนนลาดพร้าวผ่านห้าแยกลาดพร้าว ผ่านสวนจตุจักรไปตามแนวถนนนิคมรถไฟสาย 2 เชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช จะเวนคืนที่ประมาณ 7,000 ตารางวา ช่วงบ้านพักรถไฟ

2. จากแยกรัชดา-ลาดพร้าวไปตามแนวถนนลาดพร้าวแล้วเลี้ยวขวาเข้าถนนพหลโยธิน เลี้ยวซ้ายเข้าถนนหอวังผ่านบ้านรถไฟไปเชื่อมต่อกับต่วนศรีรัช เวนคืนที่ 9,000 ตารางวา ช่วงถนนลาดพร้าว 18 หลังและบ้านพักรถไฟ

3. จากแยกรัชดา-ลาดพร้าวเป็ยงขวา ซ. ลาดพร้าว 3 เชื่อมเข้าถนนหอวัง ผ่านบ้านรถไฟ แล้วเชื่อมกับต่วนศรีรัช เวนคืนที่ 4,000 ตารางวา กระทบบ้านเรือนช่วงถนนลาดพร้าว 12 หลัง

ทั้งนี้ทางเลือกที่ 1 มีโอกาสเป็นไปได้สูงแต่จะมีปัญหาคือไม่สามารถปักเสาตอม่อในแนวกลางถนนเนื่องจากมีอุโมงค์รถไฟฟ้า จะต้องปักเสาด้านข้างซึ่งจะต้องเวนคืนที่ของประชาชนเฉพาะช่วงที่ปักเสา ด้านละประมาณ 30 ตัน อย่างไรก็ตามการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนส่วนใหญ่มีความกังวลในเรื่องของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มลพิษด้านอากาศ เสียง การสั่นสะเทือน และการจราจรติดขัดในระหว่างก่อสร้าง

โครงการในอนาคตเหล่านี้ เป็นเพียงตัวอย่างของทางต่วนที่กำลังจะเกิดขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า และเป็นที่น่าพอใจว่าหากทางต่วนเหล่านี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ สิ่งที่เกิดขึ้นตามมานอกจะเป็นการคมนาคมที่สะดวกและเอื้อประโยชน์ให้กับผู้เดินทางแล้ว ยังมีพื้นที่ใต้ทางต่วนที่เกิดเป็นแนวยาวและกระจัดกระจาย แทรกตัวไปตามพื้นที่เมืองต่างๆ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมากขึ้นเรื่อยๆ トラบได้ก็ตามที่ต้องพึ่งพาการคมนาคมทางบก ประกอบกับความเจริญของเมืองที่ไม่หยุดนิ่ง

ซึ่งพื้นที่ใต้ทางต่วนทั้งที่ยังคงเหลือและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น หากไม่มีการวางแผนหรือพัฒนาไปในทิศทางที่เหมาะสม การใช้ประโยชน์ก็คงปะปนกันไปตามสภาพเศรษฐกิจและสังคม ที่ขาดความเป็นระเบียบ ขาดความสวยงาม และยังมีชาวบ้านที่ถูกผลกระทบจากการก่อสร้างทางต่วนอีกเป็นจำนวนมากในอนาคต พื้นที่ใต้ทางต่วนอาจเป็นความหวังเดียวที่ชาวบ้านและชุมชนจะได้ใช้ประโยชน์

จึงนับได้ว่าพื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่ว่างกลางเมืองที่ยังคงมีศักยภาพอยู่มาก การวางแผนการใช้งานพื้นที่ในอนาคต จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยปรับเปลี่ยนพื้นที่ว่างเหล่านี้ให้กลายเป็นพื้นที่ที่ส่งเสริมและดึงดูดให้เกิดการพัฒนาอื่นๆ ตามมา รวมทั้งส่งเสริมบรรยากาศของเมืองให้มีความสวยงาม เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและนำประยุกต์ใช้กับพื้นที่ ที่มีลักษณะใกล้เคียงกันได้ เช่น ที่ริมทางรถไฟ ที่ราชพัสดุ ที่ทิ้งร้างตามโรงงานเก่าๆ เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นแนวทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่เพื่อหาผลประโยชน์แก่นักลงทุนเจ้าของพื้นที่ได้ด้วย

ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนนี้จะทำให้ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย กับทางด่วนนั้นๆ ทั้งประชาชนในพื้นที่ ภาครัฐ และเอกชน เข้าใจสภาพปัจจุบันที่เกิดขึ้น มีส่วนในการจัดการ และทำให้เกิดการใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังช่วยลดปัญหาอันเกิดจากการยึดครองใช้พื้นที่ว่างของเมืองอย่างไม่เหมาะสมให้น้อยลง โดยสามารถรองรับพฤติกรรมการใช้งานในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม เป็นการนำเสนอพื้นที่ว่าง (urban space) แบบใหม่ๆ ให้กับชีวิตคนเมือง สร้างบรรยากาศของเมืองให้มีความสวยงาม

6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาลักษณะการใช้พื้นที่ว่างและกิจกรรม โดยใช้วิธีการแจกแบบสอบถาม ประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้ข้อมูลในการนำมาวิเคราะห์ถึงคน กิจกรรม เวลา และสถานที่
2. ควรมีการศึกษาทางด้านสถิติประกอบ เช่น ข้อมูลสถิติที่ต้องใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบกับการจราจรบนถนนประดิษฐ์มธธรรม จำนวนรถยนต์บนถนนสายหลัก เช่น ถนนพระราม 3 และข้อมูลในด้านวิศวกรรมประกอบการศึกษาดูด้วย
3. ควรมีการศึกษาในเชิงออกแบบด้านสถาปัตยกรรมของเมือง (urban design) ประกอบกับการศึกษาด้านภูมิทัศน์เมือง (landscape) ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจและเห็นภาพการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. สรุปผลการดำเนินงานในรอบปี 2541. กรุงเทพมหานคร: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2543.

กิตติโชติ บัวใจบุญ. แนวทางการใช้พื้นที่ธรณีสงฆ์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

กฤติยา ไชยชนะสันชิต. บทบาทของพื้นที่โล่งว่างในชุมชนแออัด: กรณีศึกษาชุมชนพัฒนาการ 1 และชุมชนคลองด่าน เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

คัมภีร์ คล้ามนฤมล. ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ว่างในชุมชนเมือง: กรณีศึกษาชุมชนเมืองอุดรดิตถ์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

จรรยา ทองจันทิก. ลักษณะการเดินทางบนระบบทางด่วนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2543.

ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. วาทกรรมการพัฒนา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิภาษา, 2545.

ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว. การศึกษารูปแบบและบทบาทพื้นที่ว่างในชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

ทางลอยฟ้า คำตอบของเมืองในอนาคต. สารคดี. ฉบับที่ 92 ปีที่ 8 (ตุลาคม 2535).

บุญชริก วรณพิน. โครงการสวนสาธารณะบึงมักกะสัน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

บุญทัน ดอกไธสง. กรุงเทพมหานครกับการเจริญเติบโตที่ผิดปกติ. สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์ วังบูรพา, 2520.

- บุญเยี่ยม เอี่ยมสะอาด. ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนแออัดกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่เขตชั้นกลาง กรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษา เขตยานนาวา สาทร และบางคอแหลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ฝั่งเมืองกรุงเทพมหานคร. วิสัยทัศน์สำหรับกรุงเทพมหานคร 2538-2548. ฉบับร่างเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น, 2539.
- พิทักษ์ พานแก้ว. การพัฒนาสภาวะแวดล้อมบริเวณชุมชนบ้านกล้วยใต้ทางด่วนอาจนรงศ์-คลองเตย. หลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546.
- ภูชัย สัปพันธ์. การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาฝั่งเมืองยะลา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- รุจี รอดชะ. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเมืองนครสวรรค์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- ร้อยตำรวจโทชูชาติ ร่มสายหยุด. การจัดการบริการบนระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2541.
- วิภา พูนเพียร. การศึกษาเบื้องต้นองค์ประกอบของความเป็นเมืองของชุมชนในภาคตะวันออก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- ศิริกุล ชัยรัตน์. บทบาทและการบริหารงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย. ภาคนิพนธ์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2517.
- สมพงษ์ จิรบัณฑิตสุข. การคาดการณ์ผลกระทบจากการกำหนดพื้นที่วีลชีเขียว:บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตราชเทวี. กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง, 2544.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตพญาไท. กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง, 2544.

สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานสำหรับผู้บริหาร โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตจตุจักร. กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง, 2544.

สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตยานนาวา. กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง, 2543.

สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสวัสดิการสังคม. สวนและต้นไม้ ประจำปี2544 (Park & Tree in the fiscal year 2001). 3,000 เล่ม. กรุงเทพมหานคร : พิมพ์โดย บริษัท อาร์ตฟาร์ม จำกัด, 2544.

ศิริลักษณ์ กาญจนะ. สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่. ข่าวสารกรมการผังเมือง. ฉบับที่ 75/2543 : หน้า 15-18.

สุนันทา สุวรรณโณดม, ศิริวรรณ ศิริบุญ, จันทร์เพ็ญ แสงเทียนฉาย, ชาญวิทย์ วสยางกูร. แนวคิดและทฤษฎีในการศึกษาเรื่องเมืองและความเป็นเมืองในประเทศไทย. สถาบันประชากรศาสตร์ จุฬาฯ, 2531.

สุริยันธ์ แก้วเพิ่ม. ชุมชนเมืองกับแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ว่างในเขตทางพิเศษ(ใต้ทางด่วน) กรณีศึกษา : ทางด่วนฉลองรัช (รามอินทรา-อานุญรังค์) ช่วงคลองพระโขนงถึงสี่แยกคลองตัน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 2545.

หนังสือพิมพ์มติชน. สก็๊ป-สารคดี ประชาชน. (ตุลาคม 2546) : 17.

อมรรัตน์ กฤตยณวัช. การศึกษาเพื่อวางแผนทางจัดสวนสาธารณะ ในกรุงเทพมหานครในแง่ของการผังเมือง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

อริยา อรุณินท์. แนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายที่ว่างของเมืองและพื้นที่ที่ถูกละเลยอย่างมีประสิทธิภาพ. วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2543: 179-188

อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์. ความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยริมทางด่วนต่อผลกระทบบางประการจากทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2534.

อัญชลี เฝ้าสวัสดิ์. โครงการท่าเรือท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและพื้นที่นันทนาการเขตคลองเตย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

อัน นิมมานเหมินทร์. รายงานการสัมมนาเรื่องปัญหานครหลวง. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์สารนิเทศ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2515.

อาสาฬห์ สุวรรณฤทธิ. โครงการพัฒนาพื้นที่ว่างและปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณสถานีร่วมบางซื่อ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ภาษาอังกฤษ

Japan international cooperation agency. Feasibility study on the second stage
expressway system in the greater Bangkok. Final report volume 1,1983.

Kevin lynch. The image of the city. U.S.A.:The M.I.T. Press, 1960.

Taylor, lisa. Urban open space. London : The Smithsonian institution,1979.

Trancik, roger. Finding lost space. New York : Van nostrand reinhold company,1986.

[Http://www.bma.go.th/dcp/](http://www.bma.go.th/dcp/)

[Http://www.bma.go.th/info](http://www.bma.go.th/info)

[Http://www.eta.or.th/general1/thai/thai.html](http://www.eta.or.th/general1/thai/thai.html)[2002.july21

[Http://motc.go.th/](http://motc.go.th/)

[Http://parole.aporee.org/work/print.php?words.](http://parole.aporee.org/work/print.php?words.)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประกาศของคณะปฏิวัติ

ฉบับที่ 290

โดยที่คณะปฏิวัติพิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันเส้นทางคมนาคมต่างๆ ในประเทศยังไม่มีเพียงพอที่จะอำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่ง อันเป็นอุปสรรคต่อความเจริญและการพัฒนาประเทศ สมควรจัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น ให้มีอำนาจหน้าที่ในการสร้างทางพิเศษเพื่อแก้ไขอุปสรรคดังกล่าวได้เร็วยิ่งขึ้น หัวหน้าคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

“ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ ไม่ว่าจะในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดินเหนือพื้นพื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และหมายความรวมถึงทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดี่ยวหรือรถใต้ดิน สะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เขื่อนกันน้ำ ท่อทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ

“รถ” หมายความรวมถึงล้อเลื่อนด้วย

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

“ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

“พนักงาน” หมายความว่า พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งผู้ว่าการ

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 2 ให้จัดตั้งหน่วยงานการทางพิเศษขึ้น เรียกว่า “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า กทพ. และให้เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) สร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใดๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
- (2) จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถรางเดี่ยว และรถใต้ดิน
- (3) ดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ

ข้อ 3 ให้กทพ.ตั้งสำนักงานใหญ่ในนครหลวงกรุงเทพธนบุรี และจัดตั้งสาขาสำนักงานขึ้น ณ ที่ใดก็ได้

ข้อ 4 ทุนของกทพ. ประกอบด้วย

- (1) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับจากรัฐบาล หรือบุคคลอื่น
- (2) เงินซึ่งได้มาตามข้อ 6(5) หรือ (6)

ข้อ 5 เงินสำรองของกทพ.ให้ประกอบด้วยเงินสำรองเผื่อขาด และเงินสำรองอื่นตามที่คณะกรรมการจะเห็นสมควร

ข้อ 6 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ตามข้อ 2 ให้กทพ. มีอำนาจ

- (1) สร้าง ซื้อ จัดหา รับโอน จำหน่าย เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของกทพ.
- (2) ซื้อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง หรือดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใดๆ
- (3) วางแผน สำรอง ออกแบบเกี่ยวกับการสร้างหรือขยายทางพิเศษ
- (4) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และค่าบริการในการใช้รถเคลื่อนที่โดยรางเดียว หรือรถใต้ดิน
- (5) กู้ยืมเงินหรือลงทุน
- (6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

ข้อ 7 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าเจ็ดคนแต่ไม่เกินเก้าคน ทั้งนี้ ไม่รวมผู้ว่าการซึ่งเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง

ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการอื่นซึ่งมิใช่กรรมการโดยตำแหน่ง

ข้อ 8 ผู้ซึ่งจะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการ และผู้ว่าการ ต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้ความชัดเจนเพียงพอเกี่ยวกับการบริหาร วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์ การผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การคลัง หรือนิติศาสตร์

ข้อ 9 ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้จะเป็นประธานกรรมการหรือกรรมการมิได้

- (1) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญากับกทท.หรือในกิจการที่กระทำให้แก่กทท. ไม่ว่าโดยตรงหรืออ้อม เว้นแต่เป็นเพียงผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์ในการลงทุนโดยสุจริตในบริษัทจำกัด ที่กระทำการอันมีส่วนได้เสียเช่นว่านั้น
- (2) เป็นพนักงาน เว้นแต่ผู้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการ
- (3) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (4) เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ

ข้อ 10 ให้ประธานกรรมการ หรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง อยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี แต่สำหรับกรรมการนั้นในวาระเริ่มแรกเมื่อครบกำหนดสองปี ให้กรรมการดังกล่าวออกจากตำแหน่งกึ่งหนึ่งโดยวิธีจับสลาก ถ้าไม่อาจหาจำนวนกึ่งหนึ่งได้ก็ให้กรรมการซึ่งจะอยู่ในตำแหน่งต่อไปมีจำนวนมากกว่า

ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

ข้อ 11 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามข้อ 10 ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) คณะรัฐมนตรีให้ออก
- (4) ตกเป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ 8 หรือมีลักษณะต้องห้ามตามข้อ 9

เมื่อประธานกรรมการ หรือกรรมการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งผู้อื่นเป็นประธานกรรมการหรือกรรมการแทนได้ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับการแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งตามวาระของประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งทดแทน

ข้อ 12 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลทั่วไปซึ่งกิจการของกทท. อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง

- (1) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์
- (2) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการประชุม

- (3) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ
 - (4) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน
 - (5) กำหนดตำแหน่ง อัตราเงินเดือน หรือค่าจ้างของพนักงานหรือลูกจ้าง
 - (6) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนเงินเดือนหรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง วินัย การลงโทษ และการร้องทุกข์ของพนักงานและลูกจ้าง
 - (7) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการจ่ายค่าพาหนะและเบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา และการจ่ายเงินอื่น
 - (8) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง
 - (9) ออกระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของกทพ.
 - (10) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
 - (11) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเกี่ยวกับค่าบริการในการใช้รถรางเดียว หรือรถใต้ดิน
- ระเบียบหรือข้อบังคับวิธีปฏิบัติงานตาม(4) ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการ ในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 13 ให้ผู้ว่าหนึ่งคนโดยคณะกรรมการเป็นผู้แต่งตั้ง

ให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนตามที่คณะกรรมการกำหนด และพ้นจากตำแหน่งเมื่อตาย ลาออก ตกเป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ 8 หรือมีลักษณะต้องห้ามตามข้อ 14 หรือคณะกรรมการให้ออกมติให้ผู้ว่าการออกจากตำแหน่ง ต้องประกอบด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนกรรมการทั้งหมด นอกจากผู้ว่าการ

การแต่งตั้ง การกำหนดอัตราเงินเดือน หรือการให้ออกจากตำแหน่งตามข้อนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ข้อ 14 ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ จะเป็นผู้ว่าการมิได้

- (1) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญา กทพ. หรือในกิจการที่กระทำให้แก่ กทพ.ไม่ว่าโดยตรงหรืออ้อม เว้นแต่เป็นเพียงผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์ในการลงทุนโดยสุจริตในบริษัทจำกัดที่กระทำการอันมีส่วนได้เสียเท่านั้น
- (2) เป็นข้าราชการประจำ
- (3) เป็นผู้มีตำแหน่งการเมือง
- (4) เป็นผู้ไม่อาจทำงานได้เต็มเวลาให้แก่กทพ.

(5) เป็นบุคคลล้มละลาย

(6) เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ

ข้อ 15 ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของกทพ. ตามนโยบายระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง

ข้อ 16 ผู้ว่าการมีอำนาจ

(1) บรรจุ แต่งตั้ง เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้างตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ แต่ถ้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้างตั้งแต่ตำแหน่งที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

(2) กำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง และออกระเบียบวิธีปฏิบัติงานของกทพ. โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

ข้อ 17 ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ผู้ว่าการเป็นผู้กระทำในนามของกทพ.และเป็นผู้กระทำแทนกทพ. เพื่อการนี้ ผู้ว่าการจะมอบอำนาจให้ตัวแทนหรือบุคคลใดกระทำกิจการเฉพาะอย่างแทนก็ได้ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

นิติกรรมที่ผู้ว่าการกระทำโดยฝ่าฝืนระเบียบหรือข้อบังคับตามข้อ 12 วรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันกทพ. เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

ข้อ 18 เมื่อผู้ว่าการไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงในระหว่างที่ยังมิได้แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานคนหนึ่งเป็นผู้ทำการแทนผู้ว่าการ หรือรักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการแล้วแต่กรณี และให้นำข้อ 14 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ให้ผู้ทำการแทนผู้ว่าการหรือ ผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างเดียวกับผู้ว่าการ เว้นแต่อำนาจหน้าที่ของผู้ว่าการในฐานะกรรมการ

ข้อ 19 ประธานกรรมการและกรรมการย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ข้อ 20 ประธานกรรมการ กรรมการ พนักงานและลูกจ้างได้รับโบนัสตามระเบียบที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด

ข้อ 21 ให้ประธานกรรมการ กรรมการ และพนักงานเป็นเจ้าของพนักงานตามประมวลกฎหมาย อาญา

ข้อ 22 (ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา3)

ข้อ 23 (ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา4)

ข้อ 24(ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา4)

ข้อ 25(ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา4)

ข้อ 26 ในกรณีที่การสร้างหรือขยายทางพิเศษผ่านแดนแห่งกรรมสิทธิ์เหนือพื้นพื้นดินหรือใต้ พื้นดินของบุคคลอื่นโดยไม่เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวทางพิเศษนั้น และให้กทพ.มีอำนาจเข้าดำเนินการที่จำเป็นในอสังหาริมทรัพย์นั้นได้ แต่ต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้มี สิทธิก่อนเข้าดำเนินการดังกล่าว

(ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา5)

ข้อ 27(ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา6)

ข้อ 28 ในกรณีที่กทพ. สร้างหรือขยายทางพิเศษตามข้อ 26 ผู้ใดจะสร้างโรงเรียนหรือสิ่งตั้งได้ทางพิเศษที่อยู่เหนือพื้นดินหรือเหนือทางพิเศษที่อยู่ใต้พื้นดิน ก็ให้กระทำได้แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากกทพ. การอนุญาตนั้นให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กทพ. กำหนด

โรงเรียนหรือสิ่งอื่นที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้กทพ. มีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายตามควร แต่กรณีโดยไม่ต้องจ่ายค่าทดแทน

ข้อ 29 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างโรงเรียนหรือสิ่งอื่น หรือปลูกต้นไม้หรือพืชผลอย่างใดๆ ในทางพิเศษหรือเพื่อเชื่อมติดต่อกับทางพิเศษ เว้นแต่ผู้ซึ่งดำเนินกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคซึ่งมีความจำเป็นต้องปักเสาพาดสาย หรือวางท่อเพื่อข้ามหรือลอดทางพิเศษ ให้ขออนุญาตและทำความตกลงกับกทพ. เสียก่อนจึงกระทำการนั้นได้ และถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ในเหตุลักษณะของงานหรือในเรื่องค่าเช่าให้เสนอรัฐมนตรีเป็นผู้วินิจฉัย คำวินิจฉัยของคณะรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

โรงเรียนหรือสิ่งอื่นที่สร้างขึ้น หรือต้นไม้หรือพืชผลที่ปลูกขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้นำข้อ 28 วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ 30 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ ให้ทางพิเศษอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การจราจร

ข้อ 31 ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งทางพิเศษอันอาจเป็นอันตรายแก่รถหรือบุคคลซึ่งใช้ทางพิเศษ

ข้อ 32 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางพิเศษ และการบำรุงรักษา การป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่ทางพิเศษ ให้กทพ. มีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้เป็นการชั่วคราวซึ่งอสังหาริมทรัพย์ในความครอบครองของบุคคลใดที่มีไซโรงเรียนซึ่งคนอยู่อาศัยหรือประกอบธุรกิจภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

- (1) การเข้าครอบครองหรือการใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นการจำเป็นสำหรับการสร้างหรือขยายทางพิเศษ และการบำรุงรักษา การป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่ทางพิเศษ
- (2) ได้แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าภายในเวลาอันสมควร

(3) หากการเข้าครอบครองหรือใช้สิ่งหามิทรัพย์มีความจำเป็นที่จะต้องรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีโรงเรียนซึ่งคนอยู่อาศัย ก็ให้ กทพ.มีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวหรือตัดพินต้นไม้ได้เท่าที่จำเป็น

ก่อนที่จะดำเนินการตาม(3)ให้กทพ.แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครอง

อสังหาริมทรัพย์ทราบ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจยื่นคำร้องแสดงเหตุที่ไม่สมควรทำเช่นนั้นไปยังคณะกรรมการเพื่อวินิจฉัยภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งคำวินิจฉัยของคณะกรรมการให้เป็นที่สุด

ถ้ามีความเสียหายเกิดแก่เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นในอสังหาริมทรัพย์เนื่องจากกระทำของพนักงานและลูกจ้าง บุคคลนั้นย่อมเรียกค่าทดแทนจากกทพ.ได้

ข้อ 33 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของกทพ. เพื่อการนี้จะสั่งให้กทพ.ชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็น ทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งให้ปฏิบัติการตามนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี และสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้

ข้อ 34 ในการที่กทพ. จะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ ให้คณะกรรมการนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

ข้อ 35 ให้กทพ. เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคาร ตามระเบียบของคณะกรรมการซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ข้อ 36 กทพ.จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) สร้างหรือขยายทางพิเศษ
- (2) กู้ยืมเงินเกินสิบล้านบาท
- (3) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (4) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ที่มีราคาเกินห้าแสนบาท
- (5) จำหน่ายทรัพย์สินที่มีราคาเกินหนึ่งล้านบาทจากบัญชีเป็นสูญ

ข้อ 37 ให้กทพ. จัดทำงบประมาณประจำปี โดยแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

ข้อ 38 รายได้ที่กทพ. ได้รับจากการดำเนินกิจการ ให้ตกเป็นของกทพ.

รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักรายจ่ายและจัดสรรเงินสำรอง รวมทั้งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่อันจำเป็นในการขยายกิจการหรือลงทุนเพื่อสร้างทางที่ได้รับอนุมัติแล้วเหลือเท่าใด ให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

ถ้ารายได้มีไม่เพียงพอสำหรับรายจ่ายนอกจากเงินสำรอง และกทพ. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ กทพ. เท่าจำนวนที่ขาด

ข้อ 39 ให้กทพ. ทำรายงานปีละครั้งเสนอรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึงผลของงานในปีที่ล่วงมาแล้ว และคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการ และแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

ข้อ 40 ให้กทพ. วางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการสาธารณูปโภคแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงิน สินทรัพย์ และหนี้สินที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่ตามจริง และตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการสอบบัญชีภายในเป็นประจำ

ข้อ 41 ให้กทพ. จัดทำงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุน ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

ข้อ 42 ทุกปีให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนหนึ่งหรือหลายคน เพื่อสอบและรับรองบัญชีของกทพ. เป็นปีๆ ไป

ห้ามมิให้แต่งตั้งประธานกรรมการ กรรมการ พนักงาน ลูกจ้าง ผู้อื่นซึ่งเป็นผู้แทนของกทพ. หรือผู้มีส่วนได้เสียในการงานที่กทพ. จัดทำ เป็นผู้สอบบัญชี

ข้อ 43 ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบสมุดบัญชี และเอกสารหลักฐานของกทพ. เพื่อการนี้ให้มีอำนาจสอบถามประธานกรรมการ กรรมการ พนักงาน ลูกจ้างและผู้อื่นซึ่งเป็นผู้แทนของกทพ.

ข้อ 44 ให้ผู้สอบบัญชีทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการ เพื่อเสนอต่อไปยัง คณะรัฐมนตรี และให้กทพ.โฆษณารายงานประจำปีของปีที่ล่วงแล้ว แสดงบุคคล บัญชีทำการและ บัญชีกำไรขาดทุน ที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่าถูกต้องแล้วภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่า ถูกต้อง

ข้อ 45 ให้พนักงานและลูกจ้างมีสิทธิร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษได้ตามระเบียบหรือข้อบังคับ ของคณะกรรมการ

ข้อ 46 ให้กทพ.จัดให้มีบำเหน็จบำนาญหรือกองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อ สวัสดิการของผู้ปฏิบัติงานในกทพ.และครอบครัว ในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์

การจัดให้มีบำเหน็จบำนาญหรือกองทุนสงเคราะห์ตามวรรคหนึ่ง หลักเกณฑ์การจ่ายบำเหน็จ บำนาญ การออกเงินสมทบในกองทุนสงเคราะห์ การกำหนดประเภทของผู้ที่พึงได้รับการสงเคราะห์ จากกองทุนสงเคราะห์ และหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนให้เป็นไป ตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

ระเบียบหรือข้อบังคับตามวรรคสอง ให้ใช้บังคับได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ข้อ 47 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนด

- (1) ทางพิเศษสายใดตลอดทั้งสายหรือบางส่วนที่ต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ
- (2) ประเภทของรถที่ต้องเสียหรือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ
- (3) อัตราค่าผ่านทางพิเศษ

ข้อ 48 ให้พนักงานซึ่งผู้ว่าการแต่งตั้งให้มีหน้าที่เกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ มีอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของรัฐมนตรี
- (2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบรถที่ผ่านหรือจะผ่านทางพิเศษ เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่า ผ่านทางพิเศษ
- (3) ออกคำสั่งให้บุคคลใดๆมาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่าน ทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 49 บุคคลใดใช้รถบนทางพิเศษที่กำหนดให้เก็บค่าผ่านทางพิเศษตามข้อ 47 ต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของรัฐมนตรี

ข้อ 50 (ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 มาตรา7)

ข้อ 51 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 30 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ 52 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ 53 ผู้ใดหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ข้อ 54 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานซึ่งสั่งตามข้อ 48(2)หรือ(3)ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ข้อ 55 ภายในระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ใช้บังคับ รัฐมนตรีอาจสั่งให้ข้าราชการหรือพนักงานเทศบาลผู้หนึ่งผู้ใดไปปฏิบัติงานในการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกตำแหน่งหนึ่งได้ เมื่อได้รับอนุมัติจากเจ้าสังกัด

ข้อ 56 ให้นำกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกมาใช้บังคับแก่การจราจรในทางพิเศษโดยอนุโลม และให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจรในทางพิเศษ นอกไปจากที่บัญญัติไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ข้อ 57 ให้พนักงานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ในทางพิเศษ ยกเว้นอำนาจเปรียบเทียบคดี

ข้อ 58 ผู้ใดฝ่าฝืนกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในข้อ 56 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ข้อ 59 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 60 ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515

จอมพล ถ. กิตติขจร

หัวหน้าคณะปฏิวัติ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290

ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515

พ.ศ.2530

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2530

เป็นปีที่ 42 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้
ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27
พฤศจิกายน พ.ศ.2515

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ
ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้น
ไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 22 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27
พฤศจิกายน พ.ศ.2515 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 22 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางพิเศษ ถ้า
มิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน
อสังหาริมทรัพย์”

มาตรา 4 ให้ยกเลิกข้อ 23 ข้อ 24 และข้อ 25 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่
27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515

มาตรา 5 ให้ยกเลิกความในวรรคสองของข้อ 26 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลง
วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“ การกำหนดและการชำระค่าเสียหาย ตลอดจนการเข้าดำเนินการในอสังหาริมทรัพย์นั้น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทน การอุทธรณ์ และการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์ของเจ้าหน้าที่มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 6 ให้ยกเลิกข้อ 27 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515

มาตรา 7 ให้ยกเลิกข้อความในข้อ 50 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 50 ผู้ใดขัดขวางการกระทำของกทพ. หรือเจ้าหน้าที่เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ซึ่งกระทำการตามข้อ 26 ข้อ 28 ข้อ 29 หรือข้อ 32 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 8 พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ประกาศกระทรวงมหาดไทยกำหนดทางพิเศษที่จะสร้าง และประกาศกระทรวงมหาดไทยกำหนดทางพิเศษที่มีความจำเป็นต้องสร้างโดยเร่งด่วน ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 ให้คงใช้บังคับได้ตามอายุของพระราชกฤษฎีกานั้น

การเวนคืนและการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ได้ปฏิบัติไปแล้วก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นอันใช้ได้ แต่การดำเนินการต่อไปให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา 9 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้สนองพระบรมราชโองการ

พลเอก ป. ดินสุลานนท์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่บทบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่มีบัญญัติไว้โดยเฉพาะในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2515 บางอย่างไม่เหมาะสมและเข้าขัดกับบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ที่ได้รับการปรับปรุงใหม่แล้ว สมควรยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ภาคผนวก ข

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 158

ว่าด้วยการพัสดุ (แก้ไขเพิ่มเติม)

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการพัสดุ อาศัยอำนาจตามความในข้อ 12 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515 คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า "ข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 158 ว่าด้วยการพัสดุ (แก้ไขเพิ่มเติม)"

ข้อ 2 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2544 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในบทนิยามคำว่า "เจ้าหน้าที่พัสดุ" ในข้อ 4 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"เจ้าหน้าที่พัสดุ" หมายความว่า เจ้าหน้าที่ซึ่งดำรงตำแหน่งที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการพัสดุ หรือผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งและมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานพัสดุ

ข้อ 4 ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า "งานก่อสร้างสาธารณูปโภค" ในข้อ 4 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ

"งานก่อสร้างสาธารณูปโภค" หมายความว่า งานก่อสร้างซ่อมแซมและบำรุงรักษางานเกี่ยวกับทางพิเศษ ระบบขนส่งมวลชนพิเศษ ตลอดจนการประปา การไฟฟ้า การสื่อสาร การโทรคมนาคม การระบายน้ำ และการอื่นที่เกี่ยวข้องในทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนพิเศษ ซึ่งดำเนินการในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน หรือเหนือพื้นดิน

ข้อ 5 ให้ยกเลิกความในข้อ 13 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ 13 การซื้อโดยวิธีพิเศษ ได้แก่ การซื้อครั้งหนึ่งซึ่งมีราคาเกิน 100,000 บาท ให้กระทำได้ เฉพาะกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 11 ให้ยกเลิกความในข้อ 49 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 49 การสั่งซื้อ หรือสั่งจ้างโดยวิธีพิเศษครั้งหนึ่งให้เป็นอำนาจของผู้ดำรงตำแหน่งและคณะกรรมการกทพ. ภายในวงเงินดังต่อไปนี้

(1) รองผู้ว่าการที่รับผิดชอบงานพัสดุ โดยตรง ไม่เกิน 10,000,000 บาท

(2) ผู้ว่าการ ไม่เกิน 50,000,000 บาท

(3) คณะกรรมการ กทพ. เกิน 50,000,000 บาท

ข้อ 12 ให้ยกเลิกความในข้อ 123 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ ข้อ 123 การทำสัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือ สำหรับการซื้อให้กำหนดค่าปรับเป็นรายวันในอัตราตายตัว ระหว่างร้อยละศูนย์จุดหนึ่งศูนย์ถึงศูนย์จุดสองศูนย์ (0.10-0.20) ของราคาพัสดุที่ยังไม่ได้รับมอบ ส่วนการจ้างให้กำหนดค่าปรับเป็นรายวันเป็นจำนวนเงินตายตัวในอัตราระหว่างร้อยละศูนย์จุดศูนย์หนึ่งถึงศูนย์จุดหนึ่งศูนย์(0.01-0.10) ของราคางานจ้างนั้น แต่จะต้องไม่ต่ำกว่าวันละ 300 บาท สำหรับงานก่อสร้างสาธารณูปโภคที่มีต่อผลกระทบต่อการจราจรให้กำหนดค่าปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ 0.25 ของราคางานจ้างนั้น

การกำหนดค่าปรับตามวรรคแรก ยกเว้นงานก่อสร้างสาธารณูปโภคที่มีผลกระทบต่อ การจราจร ในอัตราหรือจำนวนเงินตายตัวเท่าใด ให้อยู่ในดุลพินิจของผู้มีอำนาจสั่งซื้อหรือสั่งจ้าง

ในกรณีการซื้อสิ่งของที่ประกอบกันเป็นชุด ถ้าขาดส่วนประกอบส่วนหนึ่งส่วนใดไปแล้วจะไม่สามารถใช้งานได้โดยสมบูรณ์ แม้ผู้ขายจะส่งมอบสิ่งของภายในกำหนดตามสัญญา แต่ยังคงขาดส่วนประกอบบางส่วน ต่อมาได้ส่งมอบส่วนประกอบที่ยังขาดนั้นเกินกำหนดสัญญาให้ถือว่าไม่ได้ส่งมอบสิ่งของนั้นเลย ให้ปรับเต็มราคาของทั้งชุด

ในกรณีการซื้อสิ่งของที่คิดราคารวมทั้งค่าติดตั้งหรือทดลองด้วย ถ้าติดตั้งหรือทดลองเกินกว่ากำหนดตามสัญญาเป็นจำนวนเท่าใด ให้ปรับเป็นรายวันในอัตราที่กำหนดของราคาทั้งหมด

เมื่อครบกำหนดส่งมอบพัสดุหรืองานจ้างตามสัญญา ให้ผู้มีอำนาจสั่งซื้อหรือสั่งจ้างรับแจ้งสงวนสิทธิการเรียกค่าปรับตามสัญญาให้คู่สัญญาทราบ เว้นแต่ในกรณีที่คณะกรรมการกทพ. เป็นผู้มีอำนาจสั่งซื้อหรือสั่งจ้าง ให้ผู้ว่าการเป็นผู้ดำเนินการแทน

ข้อ 13 ให้ยกเลิกความในข้อ 148 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 148 การให้เช่าพัสดุ ให้ดำเนินการตามระเบียบวิธีปฏิบัติงาน หรือคำสั่งใดๆ ที่ผู้ว่าการกำหนด”

ข้อ 14 ให้ยกเลิกความในข้อ 150 แห่งข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 150 ว่าด้วยการพัสดุ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 150 การให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอัตราค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าบริการรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ต่อสัญญาตลอดระยะเวลาการเช่ารวมกันในอัตราเฉลี่ยต่อเดือน ให้เป็นอำนาจของผู้ดำรงตำแหน่งที่รับผิดชอบงานจัดหาผลประโยชน์ และภายในวงเงินและระยะเวลา การให้เช่า ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้อำนวยการกองที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 5,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 1 ปี
- (2) ผู้อำนวยการฝ่ายที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 10,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 1 ปี
- (3) รองผู้อำนวยการที่รับผิดชอบการให้เช่าโดยตรง ไม่เกินเดือนละ 300,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 10 ปี
- (4) ผู้ว่ากรม ไม่เกินเดือนละ 600,000 บาท สัญญาเช่าไม่เกิน 20 ปี

การให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่สัญญาเช่าตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป ให้รายงานคณะกรรมการกทพ.ทราบก่อน ดำเนินโครงการ และการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในวรรคแรก ให้ขออนุมัติ คณะกรรมการ กทพ. ก่อนดำเนินการให้เช่า

ให้ไว้ ณ วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2544

นายวิเชียร รัตนะพิระพงศ์

ประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวปาจารย์ ประเสริฐ เกิดวันที่ 31 กรกฎาคม 2522 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ สาขาสังแวดล้อม เมื่อปีการศึกษา 2543 เข้าศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2544 ปัจจุบันทำงานด้านการวิจัย โครงการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม การพัฒนาชีวิตสาธารณะและประชาคมที่เข้มแข็ง เพื่อสร้างสรรค์ท้องถิ่นที่น่าอยู่และยั่งยืน จังหวัดสมุทรสงคราม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย