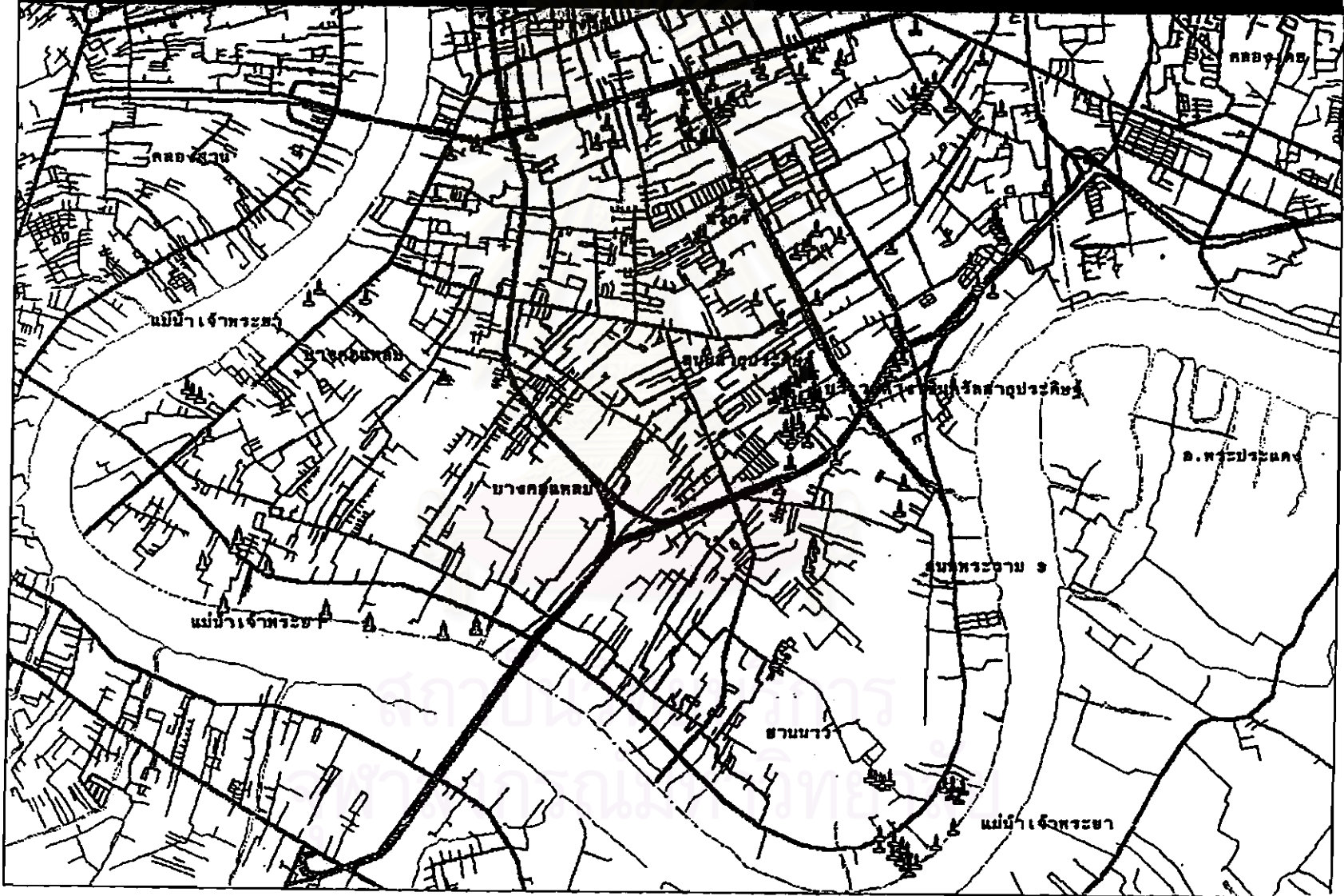


ข้อมูลเบื้องต้นและสภาพทั่วไป

1. ข้อมูลเบื้องต้น

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราที่สูงมาก โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 9.8 ต่อปี (ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด : 2538 , คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) และมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เพิ่มขึ้นทุกปี จาก 3,536 คนต่อตารางกิโลเมตร ในปีพ.ศ. 2533 เพิ่มขึ้นเป็น 3,660 คนต่อตารางกิโลเมตร ในปีพ.ศ. 2539 (ประมวลสถิติสำนักงานทะเบียน : 2539 , สำนักบริหารการทะเบียนกระทรวงมหาดไทย) โดยความหนาแน่นเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 0.7 ต่อปี ประกอบกับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจบริเวณต่าง ๆ เริ่มมีการใช้พื้นที่อย่างแออัดคับคั่งมากขึ้นทุกขณะโดยรูปแบบการพัฒนาการขยายตัวของกรุงเทพมหานครที่ผ่านมา มีลักษณะแผ่สามไปตามถนนสายหลักออกไปทุกทิศทาง และพื้นที่ว่างเปล่าในลักษณะพื้นที่ชานอ้อมมากมาย เนื่องจากขาดการพัฒนาถนนสายรองและสายย่อย เพื่อเปิดพื้นที่การพัฒนาเหล่านั้น ทำให้เกิดปัญหาขาดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นทางกรุงเทพมหานครจึงทำการศึกษาหาพื้นที่ เพื่อใช้รองรับการเจริญเติบโตและการส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้มีประสิทธิภาพดังกล่าว โดยจากการศึกษา พบว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวสูง ประกอบด้วย ด่านทิศเหนือ ได้แก่ เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว ด่านทิศตะวันออก ได้แก่ บริเวณถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 9 ด่านทิศตะวันตก ได้แก่ บริเวณถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี และด่านทิศใต้ ได้แก่ พื้นที่บริเวณพระราม 3 ซึ่งประกอบด้วย เขตยานนาวา เขตสาทร และเขตบางคอแหลม แต่ในการนำเสนอข้อมูลบทนี้จะให้ความสำคัญเฉพาะบริเวณถนนพระรามที่ 3 ตั้งแต่สะพานพระราม 9 ถึงบริเวณจุดติดกับถนนพระราม 4 (สี่แยกคลองเตย) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตยานนาวา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง มีทำเลใกล้ศูนย์กลางเมืองมากที่สุด และทางกรุงเทพมหานครได้พยายามผลักดันให้บริเวณนี้ เป็นถนนสายการเงินแห่งใหม่ (รายละเอียดตามแผนที่)

RECENT DEVELOPMENT IN RAMA III AREA (1997)



2. สภาพทั่วไปของพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3

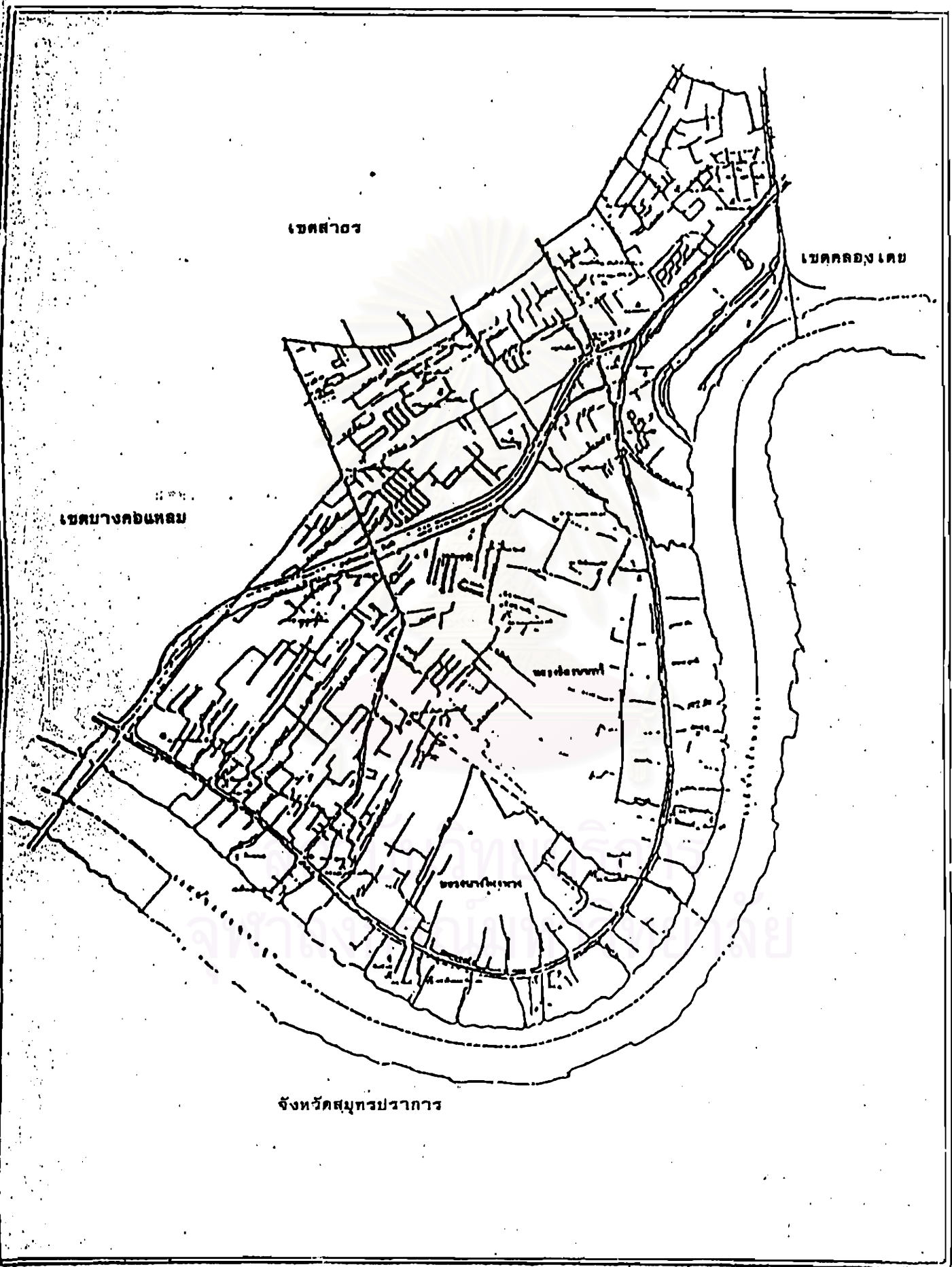
ถนนพระรามที่ 3 ตัดผ่านเข้าไปใน แขวงบางโพงพาง และแขวงช่องนนทรีของเขตยานนาวา ซึ่งถนนดังกล่าวก่อให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ทั้ง 2 แขวงดังกล่าว รวมพื้นที่ประมาณ 16.7 ตารางกิโลเมตร หรือ 10,437.5 ไร่ (คิดเป็นสัดส่วนต่อพื้นที่กรุงเทพฯ ประมาณร้อยละ 1.06) สำนักผังเมือง : กรุงเทพมหานคร ศึกษาระบบกายภาพทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเกษตรกรรม พื้นที่โดยส่วนใหญ่จะเป็นสวนมะพร้าว ต่อมาได้เปลี่ยนแปลงเป็นโกดังเก็บสินค้า คลังน้ำมัน ขนาดใหญ่ บริษัทขนส่งสินค้า และท่าทราย เนื่องจากอุทิมแม่น้ำ ซึ่งมีความสะดวกต่อการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะพืชผลทางการเกษตร ปูนซีเมนต์ เหล็ก และน้ำมัน แต่ปัจจุบันเนื่องจากประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความต้องการใช้ดินมีมากขึ้นด้วย มีการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ทำให้บริเวณถนนพระรามที่ 3 มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินเป็นอาคารพาณิชย์ โรงแรม บ้านจัดสรร และสถานประกอบการเป็นจำนวนมาก โดยเขตยานนาวามีอาณาเขตติดต่อกับเขตสาทรทางทิศเหนือ ทิศใต้ติดแม่น้ำเจ้าพระยา และจังหวัดสมุทรปราการ ทิศตะวันออกติดเขตคลองเตย และทิศตะวันตกติดเขตบางคอแหลม เนื่องจากที่ดินบริเวณดังกล่าวตั้งอยู่บนชั้นดินตะกอนปากแม่น้ำ ซึ่งเป็นดินอ่อนมีความหนาแน่นต่ำสูง มีปริมาณน้ำใต้ดินมาก ทำให้เกิดการทรุดตัวสูงและต่อเนื่องประมาณ 5-10 เซนติเมตร(ปี) โดยเขตยานนาวามีถนนพระรามที่ 3 (ถนนเลียบบแม่น้ำ) เป็นถนนสายหลักมีความยาวตลอดสายประมาณ 11.39 กิโลเมตร ในอดีตเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก ทอดตัวยาวเลียบบขนานไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มต้นถนนที่จุดตัดกับถนนเจริญกรุงบริเวณสะพานกรุงเทพ (สี่แยกถนนตก) และเลียบบขนานแม่น้ำเจ้าพระยาจนสุดถนนที่จุดตัดกับถนนพระราม 4 (สี่แยกคลองเตย)

จำนวนประชากรในพื้นที่ในปี พ.ศ. 2539 มี 95,059 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.7 ของประชากรทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร ลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 1.39 จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบชุมชนจากชุมชนพักอาศัย เป็นชุมชนพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมมากขึ้นอย่างไรก็ตาม ความคึกคักของถนนพระรามที่ 3 ได้เริ่มขึ้นในยุคที่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เฟื่องฟูเมื่อบรรดากลุ่มนักธุรกิจ ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน และโกดังสินค้าหลายแห่งในย่านนั้น อาทิ กลุ่มสหวิริยา (กลุ่มวิริยะประไพกิจ) กลุ่มรัตนวิทย์ กลุ่มกิตติคำข้าว กลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ กลุ่มโสภณพานิช กลุ่มเดอะไพพลีย์ และกลุ่มศรีกรุงวัฒนา มีแนวคิดที่จะนำที่ดินตลอดแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามาพัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีทัศนียภาพงาม สามารถมองเห็นพื้นที่บริเวณบางกอกเจ้า ซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียว และเป็นปอดขนาดใหญ่ของกรุงเทพฯ ได้อย่างชัดเจน ขณะเดียวกันรัฐบาลก็มีโครงการที่จะเชื่อมถนนพระรามที่ 3 เข้ากับถนนวงแหวนรัชดาภิเษก แล้วขยายถนนเพิ่มเป็น 6-8 ช่องจราจร พร้อมกับตัดถนนหลายสายเชื่อมเข้ากับย่านธุรกิจสำคัญ อาทิ ถนนเลียบบคลองช่องนนทรีเพื่อเชื่อมกับถนนสาทร และสีลม ถนนเชื่อมพระราม 4 และถนน

เชื่อมเข้ากับถนนสาธุประดิษฐ์ นอกจากนั้น ยังมีทางด่วนสายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และล่าสุดมีแผนที่จะสร้างรถไฟฟ้าฟัทขนาดเบา เชื่อมเข้ากับโครงการรถไฟฟ้าชานายง ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นจากตารางวาละไม่กี่หมื่นบาท เป็นตารางวาละ 4-5 แสนบาท เนื่องจากนักพัฒนาที่ดินหลายรายได้เข้าไปซื้อที่ดินจำนวนมาก อาทิ กลุ่มธนาคาร กลุ่มศุภกาลัย กลุ่มเซ็นทรัล กลุ่มแอล.พี.เอ็น และเจ้าของที่ดินเดิมซื้อที่ดินบริเวณข้างเคียงเพิ่มเติมอีกเป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เขตตำบอง

เขตคลองใหญ่

เขตบางคอแหลม

เขตเมืองเก่า

เขตบางโพธิ์

จังหวัดสุพรรณบุรี

3. โครงสร้างการใช้ที่ดินบริเวณพระราม 3 เปลี่ยนจากเกษตรกรรม เป็นที่พักอาศัยพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมมากขึ้น

พื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2530-2539) โดยแต่เดิมพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เมื่อภาคธุรกิจเริ่มขยายตัวมากยิ่งขึ้น บางรัก และคลองเตย ส่งผลให้เขตชานนนาหวา บางคอแหลม มีการเปลี่ยนแปลงเป็นย่านพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้น โดยในปี 2530 เขตชานนนาหวามีพื้นที่ปลูกสร้างอาคาร (Built-up Area) ประมาณ 3,438.3 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 32.9 ของพื้นที่เขตชานนนาหวา ต่อมาในปี 2539 พื้นที่ปลูกสร้างอาคารในเขตชานนนาหวามีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเป็น 8,960.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 85.8 ของพื้นที่เขตชานนนาหวา หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 5,522.5 ไร่ คิดเป็นอัตราเพิ่มเฉลี่ยประมาณร้อยละ 11 ต่อปี โดยเขตชานนนาหวามีพื้นที่ 10,437.5 ไร่ การใช้ที่ดินของเขตชานนนาหวาในปี 2539 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่พักอาศัย มีพื้นที่ประมาณ 4,669.7 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 44.7 ของพื้นที่เขต รองลงมาเป็นการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า มีพื้นที่ประมาณ 1,226.2 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 11.7 ของพื้นที่เขต การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมีพื้นที่ประมาณ 518.2 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 5.0 ของพื้นที่เขต และการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม มีพื้นที่ประมาณ 143.6 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.4 ของพื้นที่เขต ตารางที่ 1 และ ตารางที่ 2 ดังนั้นในปีพ.ศ. 2539 จะเหลือพื้นที่รอการพัฒนาในเขตชานนนาหวาอยู่ประมาณ 1,476.7 ไร่ การพัฒนาการใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 3 โดยปลูกสร้างเป็นอาคารสูงริมแม่น้ำเจ้าพระยา กระจุกตัวเป็นกลุ่มก้อนบริเวณใกล้โรงเรียนทวีวัฒนา และถนนเลียบริมคลองช่องนนทรี (ถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์)

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ว่างบริเวณถนนพระรามที่ 3 ในปี 2530 มีพื้นที่ว่างในเขตชานนนาหวา ประมาณ 6,999.2 ไร่ ต่อมาในปี 2539 พื้นที่ว่างมีการเปลี่ยนแปลงลดลงเหลือประมาณ 1,476.7 ไร่ โดยมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ว่างในแขวงบางโพธิ์บางเขนเป็นที่พักอาศัย ส่วนที่ว่างในซอยพระแม่สังเคราะห์พัฒนาถูกเปลี่ยนมาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการเปลี่ยนแปลงจากเกษตรกรรมเป็นที่พักอาศัยพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมมากขึ้น แสดงให้เห็นถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วยพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ โดยในเขตชานนนาหวามีโรงงานอุตสาหกรรมในเครือของบริษัทขนาดใหญ่ อาทิ บริษัทสหพัฒนาพิบูลย์ อยู่หลายโรงงาน รวมทั้งบริษัทห้างร้านผู้ผลิตรายใหญ่และรายย่อยจำนวนมากสินค้าสำคัญ ๆ มีทั้งเพื่อส่งออกและบริโภคภายในประเทศ อาทิ เครื่องใช้ประจำวัน เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องหนัง ผ้าไหมไทย ซึ่งสินค้าเหล่านี้ทำรายได้เข้าสู่ประเทศปีละกว่า 10,000 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าเขตชานนนาหวานับเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอีกแห่งหนึ่ง โดยสถานประกอบการในเขตชานนนาหวาส่วนใหญ่จะเป็นสถานประกอบการด้านการก่อสร้างขนส่ง คมนาคม และคลังเก็บสินค้า เป็นต้น (ตามตารางที่ 1 , 2 และ แผนที่)

ตารางที่ 1 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่พระรามที่ 3 ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว (Built - up Area)
ปี พ.ศ. 2539

| เขตเมืองชั้นใน | ประเภทการใช้ที่ดิน(ไร่) | | | | | | รวม |
|----------------|-------------------------|-------------|------------|------------|---------|---------|---------|
| | พิกาศัย | พาณิชย์กรรม | อุตสาหกรรม | คลังสินค้า | ถนน ซอก | อื่น ๆ | |
| เขตถนนรา | 4,669.7 | 519.2 | 143.6 | 1,228.2 | 2,014.7 | 388.4 | 8,960.8 |
| ร้อยละ (%) | (44.7) | (5.0) | (1.4) | (11.7) | (19.3) | (3.7) | (85.8) |
| เขตสาทร | 404.5 | 2,909.8 | 452.1 | 7.8 | 595.3 | 1,262.8 | 5,622.3 |
| ร้อยละ (%) | (8.8) | (50.0) | (7.8) | (0.1) | (10.2) | (21.5) | (98.5) |
| เขตบางกอกเขตรม | 3,129.0 | 478.7 | 160.1 | 250.2 | 1,324.5 | 418.3 | 5,659.8 |
| ร้อยละ (%) | (45.8) | (7.0) | (2.4) | (5.1) | (19.4) | (6.2) | (85.8) |

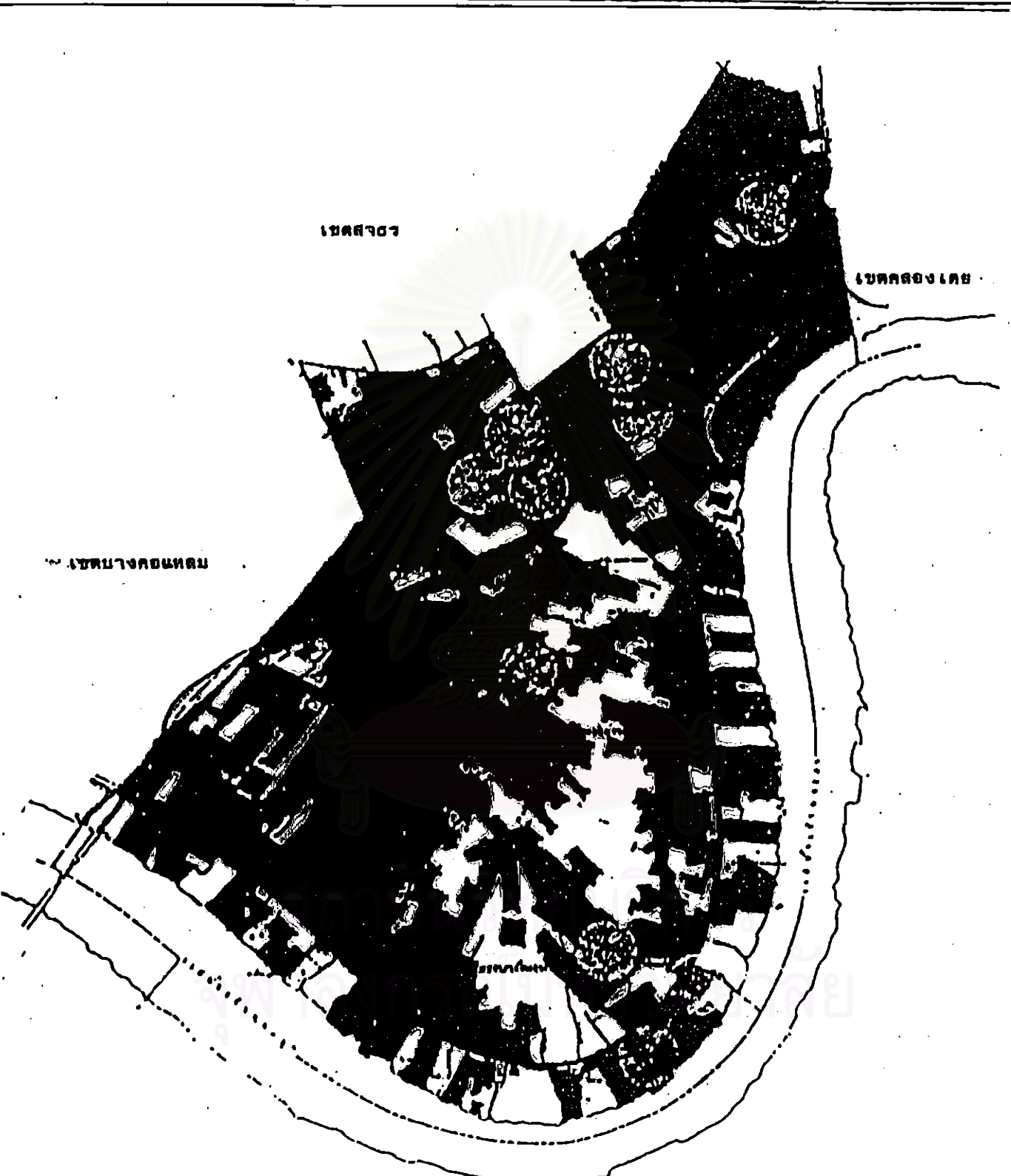
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2 แสดงพื้นที่เมือง (Built - up Area) ในเขตพื้นที่พระรามที่ 3

| เขตเมืองชั้นใน | พื้นที่เมือง(ไร่) | เขตพื้นที่เมือง (ไร่) | | | รวม |
|----------------|-------------------|-----------------------|-------------|-------------|---------|
| | | ปีพ.ศ. 2530 | ปีพ.ศ. 2536 | ปีพ.ศ. 2539 | |
| เขตถนนรา | 10,427.6 | 3,429.3 | 1,773.5 | 3,740.0 | 8,960.8 |
| ร้อยละ (%) | (0.00) | (32.8) | (17.0) | (35.8) | (85.8) |
| เขตสาทร | 5,822.8 | 3,657.7 | 289.9 | 1,894.7 | 5,822.3 |
| ร้อยละ (%) | (0.00) | (61.1) | (8.2) | (29.1) | (98.5) |
| เขตบางกอกเขตรม | 6,825.8 | 2,062.4 | - | 2,798.4 | 5,859.8 |
| ร้อยละ (%) | (0.00) | (44.8) | - | (41.0) | (85.8) |

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย






เขตเมือง

เขตคลองเตย

เขตบางพลี

จังหวัดสมุทรปราการ

| | |
|---|-----------------------|
|  | พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร |
|  | พื้นที่ว่าง |
|  | บริเวณที่มีอาคารสูง |

4. แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่พระรามที่ 3

ในการพัฒนาพื้นที่พระรามที่ 3 กรุงเทพมหานครมีแนวคิดในการพัฒนาเพื่อให้พื้นที่พระราม 3 มีลักษณะ ดังนี้

1. เมืองในขนาดที่มีกรวางแผนไว้ล่วงหน้า
2. เมืองที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงิน การลงทุนนานาชาติ (Internation Financial Districts)
3. เมืองที่เป็นศูนย์กลางโทรคมนาคมขนส่งนานาชาติ
4. เมืองที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจวิทยาการ (Knowledge Economy) แห่งอินโดจีน
5. เมืองที่ดำรงรักษาคุณค่าธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี

ซึ่งนับเป็นมิติใหม่ที่กรุงเทพมหานครออกมากำหนดขึ้นนำการพัฒนาอย่างจริงจัง ซึ่งเดิมการก่อเกิดของย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญ จะเกิดจากการผลักดันของภาคธุรกิจเอกชนแทบทั้งสิ้น โดยภาครัฐจะเป็นฝ่ายตามในการสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะมีศักยภาพและได้รับการผลักดันจากภาครัฐ แต่ในปัจจุบันภาวะเศรษฐกิจโดยรวมซบเซาโดยเฉพาะภาคการก่อสร้างและธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ดังนั้น พื้นที่พระราม 3 คงต้องรอเวลาการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม ซึ่งหากเศรษฐกิจฟื้นตัวขึ้นพื้นที่นี้น่าจะมีความพร้อมในการพัฒนาให้เป็นอย่างศูนย์กลางแห่งใหม่เป็นอนาคต

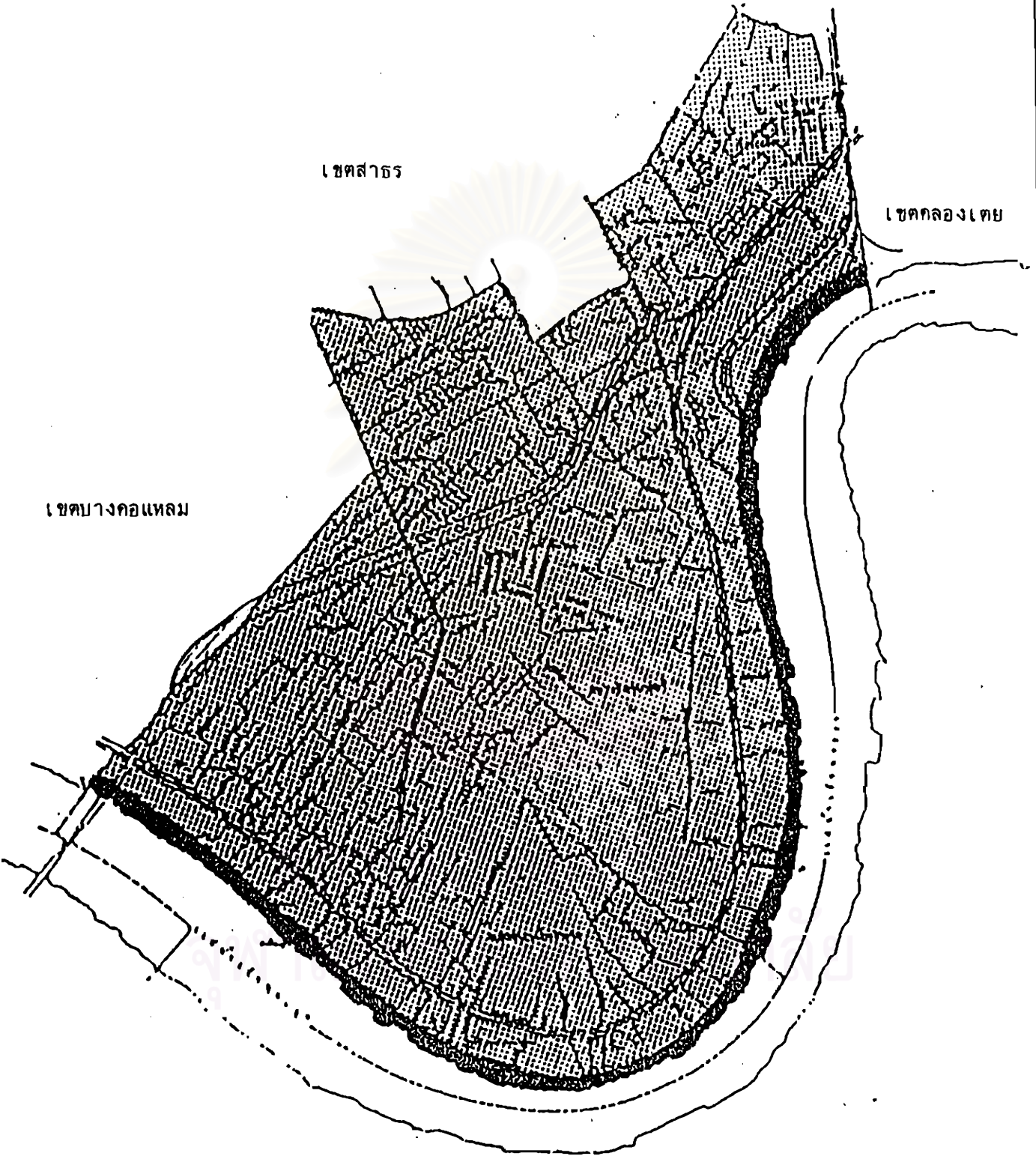
5. ศักยภาพของพื้นที่พระรามที่ 3 ในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ

พื้นที่พระรามที่ 3 ถูกเลือกให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยกรุงเทพมหานครต้องการให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในด้านธุรกิจการค้าและธุรกิจการเงินนานาชาติ (International Financial districts) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนา กล่าวคือ

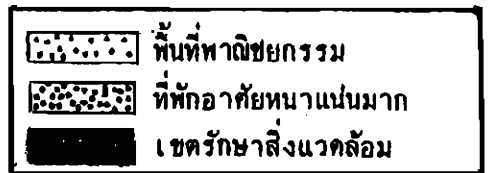
1. เป็นพื้นที่ใกล้ศูนย์กลางธุรกิจเดิม (สาทร สีลม) และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยระบบโครงข่ายถนน เพื่อเปิดพื้นที่การพัฒนา เช่น ถนนราชวิถีวชิราวุฒนครินทร์ ถนนพระรามที่ 3 สะพานทางด่วนพระราม 9 ถนนโครงการเหนือใต้ เป็นต้น
2. ยังมีพื้นที่ว่างที่รอการพัฒนา และมีแนวโน้มการพัฒนาเปลี่ยนแปลงจากย่านที่พักอาศัย คลังสินค้า เป็นอาคารสำนักงาน อาคารกลุ่มธุรกิจการเงิน
3. ตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางขนส่งสินค้าท่าเรือคลองเตย
4. ตั้งอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ
5. ทัศนียภาพของพื้นที่ใกล้กับพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ ที่กำหนดเป็นปอดของกรุงเทพฯ(บางกระบือ) นอกจากนั้น ยังได้เพิ่มมาตรการทางผังเมืองเพื่อสนับสนุนให้พื้นที่พระรามที่ 3 มีการพัฒนาที่เป็นระเบียบมากขึ้น

โดย 1) กรุงเทพมหานครจะจัดทำผังเมืองเพื่อใช้เป็นกรอบชี้ทางการพัฒนาของภาคเอกชนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2) ปรับปรุงมาตรการเสริมในเรื่องการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการทางภาษี 3) พัฒนาความพร้อมในเรื่องการเข้าถึง (Accessibility) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อมที่ดี 4) ทำการออกแบบชุมชน (Urban Design) ในการใช้พื้นที่ว่างที่ยังเหลืออยู่เป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ในพื้นที่ และการจัดภูมิทัศน์ชุมชนพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Water Front) และ 5) กำหนดมาตรการควบคุมความหนาแน่น การพัฒนาอัตรารวมพื้นที่ว่างและมาตรการควบคุมการก่อสร้างอาคารริมน้ำ เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมริมน้ำเจ้าพระยา และป้องกันน้ำท่วม โดยมาตรการเหล่านี้ได้ถูกกำหนดลงในผังเมืองรวมฉบับใหม่ โดยกำหนดให้พื้นที่พระรามที่ 3 เป็นสีแดง ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนได้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม (แผนที่ที่ 3) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพื้นที่พระรามที่ 3 จะมีศักยภาพในการพัฒนาสูง แต่พื้นที่ดังกล่าวก็ยังมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ สภาพพื้นที่เป็นดินตะกอนปากแม่น้ำ มีการทรุดตัวของดินสูงเฉลี่ยประมาณ 5-10 เซนติเมตรต่อปี ทำให้การปลูกสร้างอาคารขนาดใหญ่ต้องใช้เงินลงทุนสูง โดยเฉพาะในส่วนของฐานราก และพื้นที่ขาดโครงข่ายถนนที่จะเข้าเปิดพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดพื้นที่ตามขอบ ยากที่จะพัฒนาให้เกิดประโยชน์ เนื่องจากเข้าถึงได้ยาก เป็นตัน (ตามแผนที่)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จ. สมุทรปราการ



5.1 โครงข่ายถนนและโครงการของภาครัฐ ปัจจัยเสริมศักยภาพพื้นที่พระรามที่ 3

ปัจจัยเกื้อหนุนอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้พื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษก็คือ ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคมขนส่ง โดยพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 จะประกอบด้วยโครงข่ายถนน คือ

1. ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนพระราม 4 ถนนสาทร ถนนพระรามที่ 3 (ถนนเลียบบางน้ำ) ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี หรือถนนรราชิวราสารคนครินทร์ ถนนสาทรประดิษฐ์ ทางด่วนชั้นที่ 1 (สายบางนา-ท่าเรือ) และทางด่วนชั้นที่ 2 (สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ)
2. ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนจันทร์ ถนนจันทร์ตัดใหม่ ถนนนางลิ้นจี่ ถนนเย็นอากาศ และถนนซื่อเพลิง
3. ระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และรถสองแถวเล็ก รถไฟฟ้า
4. ระบบขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือด่วนเจ้าพระยา เรือด่วนแหลมทอง และเรือข้ามฟาก

นอกจากนั้น พื้นที่พระราม 3 ในอนาคตจะยังมีการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานมากมาย เพื่อเสริมศักยภาพและรองรับการพัฒนาโดยมีโครงการต่าง ๆ มากมาย อาทิ

1. โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ชานายง) เส้นทางสายสีลม (สาทร-สนามกีฬา) ระยะทาง 6.9 กม. แนวเส้นทางเริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทรฝั่งกรุงเทพฯ) ไปตามถนนสาทร ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี-ถนนสีลม-ราชดำริ-ถนนพระราม 1 ไปสิ้นสุดที่บริเวณสนามกีฬาแห่งชาติ คาดว่าจะเสร็จสิ้นโครงการประมาณปี 2544
2. โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีลม เส้นทางบางนา ลำโพง พระประแดง ราษฎร์บูรณะ ดาวคะนอง วงเวียนใหญ่
3. โครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวมที่ยานนาวา ครอบคลุมการบำบัดน้ำเสียในเขตยานนาวา บางคอแหลม สาทร และบางรัก พื้นที่ 28.35 ตารางกิโลเมตร อยู่ระหว่างกาก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 200,000 ลบ.ม./วัน
4. โครงการระบบขนส่งสายรอง 11 สาย ในพื้นที่เขตสาทร ยานนาวา บางคอแหลม ได้แก่ สายวงกลมพระราม 3 ซึ่งอยู่ในแนวถนนเดิมตลอดเส้นทางเชื่อมศูนย์กสิกรรมของกรุงเทพฯ กับย่านความเจริญตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา มีจุดเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ถนนสีลม
5. โครงการรณเรมสร้างเลียบบคลองช่องนนทรี
6. โครงการด้านจราจรตามงบประมาณปี 2541 ของกรุงเทพมหานคร
 - โครงการเชื่อมถนนสาทรประดิษฐ์กับถนนพระราม 3
 - โครงการปรับปรุงถนนพระราม 3

7. โครงการและมาตรการที่ สจร. เเร่งประสานกับ 19 หน่วยงานในปี 2540
8. โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
9. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานกรุงเทพแห่งที่ 2)

ตารางที่ ๑ : โครงการลงทุนขนาดใหญ่ด้านบริการพื้นฐานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ในพื้นที่ถนนพระรามที่ 3 และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

| โครงการ | สาระสำคัญ | หน่วยงาน รับผิดชอบ | ระยะเวลา ดำเนินการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|---|--|--|-----------------------|------------------------|---|
| 1. โครงการระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ (โครงการถนนวง BTS) | - รถไฟฟ้าวิ่งบนทางยกระดับ ขนส่ง ผู้โดยสารได้ 60,000 คน/ชม/ ทิศทาง - สายสุขุมวิท จากสุขุมวิท 77 ตามแนว ถ.สุขุมวิท-อ.พระรามที่ 1-อ.พญาไท ถ.พหลโยธิน-หน้าสถานีขนส่งหมอชิต ระยะทาง 16.8 กม. - สายสีลม จากสะพานดาว-อ.ราช ดำริ-อ.พระรามที่ 1 ไปสิ้นสุด บริเวณสถานีท่าช้างตะวันตก ทาง 6.9 กม. - ภายสิ้นปี 30 ปี โดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จก. ก่อสร้างโดยกลุ่ม บริษัท Franco Thai Mass Transit | กทม. ใต้ สัมปทาน แก่ บริษัท ระบบขนส่ง มวลชน กรุงเทพ จำกัด | ปี 2537-2542 | 28,111 | - การก่อสร้างมีความคืบหน้า 60% จะสร้างเสร็จพร้อมเปิดใช้ในเดือน กันยายน 2542 - ได้ก่อสร้างแล้วในส่วนเสาตอม่อ ตามยกระดับของทางวิ่งในบริเวณ ถ.สุขุมวิท เติร์ตจิด พญาไท พหลโยธิน ราชดำริ สาทรและสีลม - บริษัทเอกชนได้ริเริ่มขอพื้นที่ส่วนแรก (20 ไร่) จากทั้งหมด 40 ไร่ เพื่อสร้าง โคงคและขบวนรถวิ่งที่หมอชิตและที่ อีกขบวนที่ บ.ชินแอสตา ได้สิทธิเป็น ผู้ก่อสร้างที่ดินหมอชิต |
| 2. โครงการรถไฟฟ้า (MRTS) | - รถไฟฟ้า เส้นทางบางซื่อ- รัชดาภิเษก-ศูนย์ประชุมสิริกิติ์-หัว ลำโพงระยะทาง 20.5 กม. เป็นทาง วิ่งยกระดับ 9.2 กม. และทางวิ่ง ใต้ดิน 11.3 กม. ความจุ 40,000 คน/ชม./ทิศทาง - งานประมูลระบบรถไฟฟ้ามีผู้ยื่น ประมูล 5 ราย โดยมีบริษัท การ ช่างสถานผลิตออกแบบสูงสุดและ กำลังอยู่ระหว่างการศึกษา คัดเลือก | รฟม. | ปี 2537-2542 | 45,128 | - กรม. มีมติให้ก่อสร้างลงใต้ดินตลอด สาย - นโยบายการลงทุนให้รัฐก่อสร้าง ส่วนโยธาโครงสร้างทางในสัดส่วน 80% นอกนั้นก่อสร้างด้วยระบบรถ ไฟฟ้าระบบรางและสถานีควบคุม ในสัดส่วน 20% - กลุ่ม บ. BCKT (ช. การช่าง) กำลังก่อสร้าง งานระบบโยธาช่วงหัวลำโพง- หัวขวาง ระยะทาง 10 กม. - กลุ่ม ION (ธิดาเสียนไทย) ชนะ ประมูลงานก่อสร้างระบบโยธาช่วง หัวขวาง-บางซื่อ |

โครงการสัมปทาน

ที่มา : ฝ่ายวิจัยและวางแผนเงินเชื่อ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 3 (ต่อ)

| โครงการ | สาระสำคัญ | หน่วยงาน รับผิดชอบ | ระยะเวลา ดำเนินการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | หมายเหตุ |
|--|--|-----------------------|-----------------------|------------------------|---|
| 3. โครงการรวมภท ส่วนที่ 6 | -กลุ่ม SMC(สยามซีเมนต์) เป็นผู้ ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงที่วิทยากร -รถไฟฟ้ามหานครส่วนขยาย สายวงแหวน ระยะทาง 27.3 กม. ระยะของส่วนต่อขยายสายวงแหวน บางนา และบางเขน-ในบุรี -ส่วนที่ 1 เส้นทางถนนจันทร์- บางเขน-บางขุนเทียน ระยะทาง 13.168 กม. เสร็จปี 2544 -ส่วนที่ 2 เส้นทางบางนา-สุขุมวิท การระยะทาง 10.10 กม. เสร็จปี 2544 | กทพ. | ปี 2539-2544 | 20,760 | -ความถี่หม้อไอน้ำอยู่ระหว่างส่งเจ้า พนักงานออกไปทุกเจ็ดสัปดาห์ สถานีรถไฟ -รถไฟฟ้ามหานครส่วนขยายที่ โครงการ -กระทรวงการคลังออกพันธบัตร 3 พันล้านบาทเพื่อระดมทุนในโครงการ |
| 4. โครงการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้า พระยาบริเวณสะพาน กรุงเทพฯ | -ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานกรุงเทพฯ | กยธ. | ปี 2538-2541 | 3,073 | -อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง |
| 5. โครงการก่อสร้างถนน สายวงแหวน | | กยธ. | ปี 2539-2541 | 8,300 | -อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง |
| 6. โครงการตรวจไฟฟ้า เคเบิลคลอง | -สายเคเบิลคลองของกรมฯ เส้นทาง ทางวงกลม อ.สาทร-ถนนเคเบิล คลองของกรมฯ-อ.พระรามที่ 3 ระยะทาง 10 กิโลเมตร | กทพ. | ปี 2540-2543 | 10,000 | -กำลังศึกษารายละเอียดของโครงการ |
| 7. โครงการรวมภท ใต้ทางด่วน | -สายเคเบิล อุตสาหกรรมวิทยุ แจ้งวัฒนะ -สายที่สอง ดาวคะนอง-พระราม 4 | กทพ. | ปี 2539-2542 | 1,450 | -กำลังศึกษารายละเอียดของโครงการ -BECCL เป็นผู้ได้รับสัมปทานโครงการ |
| 8. โครงการถนนวง แหวนอุตสาหกรรม (คลองเตย-สำโรง พระรามแดง- พระรามที่ 3 | -ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้า พระยา จากคลองเตย-สำโรง พระรามแดง-พระรามที่ 3 พร้อมปรับปรุง อ.ทางรถไฟสาย เก่า | กยธ. | ปี 2539-2543 | 15,980 | -อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดโครงการ -ออกพรบ.เวนคืนที่ดินแล้ว |

5.2 สถานการณ์การเงินขนาดใหญ่ต่างมุ่งสู่ถนนพระรามที่ 3

จากปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น ส่งผลให้สถาบันการเงินขนาดใหญ่อย่างน้อย 4 แห่ง ตัดสินใจเลือกพื้นที่พระรามที่ 3 เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ อาทิ ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงเทพ และธนาคารกรุงไทย โดยปัจจุบันเปิดดำเนินการแล้ว 2 แห่ง คือ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา ส่วนที่เหลือคาดว่าจะยังคงระงับโครงการอยู่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจยังคงชะงักต่อเนื่อง ซึ่งสถาบันการเงินเหล่านี้ส่วนใหญ่ เป็นเจ้าของที่ดินเดิม ซึ่งเป็นพื้นที่คลังสินค้า โดย ธนาคารกสิกรไทย ตั้งอยู่บริเวณสะพานพระราม 9 ผังถนนราชวัตรบูรณะ เป็นอาคารสูง 42 ชั้น บนพื้นที่ 32 ไร่ ประกอบด้วย อาคารศูนย์คอมพิวเตอรส์สูง 5 ชั้น อาคารจอดรถสูง 7 ชั้น และอาคารสาขาส่ง 5 ชั้น ส่วนธนาคารกรุงศรีอยุธยา เป็นอาคารสูง 39 ชั้น บนพื้นที่ 8 ไร่เศษ ประกอบด้วยอาคารศูนย์คอมพิวเตอรส์สูง 4 ชั้น อาคารเคีรื่องกลสูง 4 ชั้น และอาคารที่จอดรถสูง 11 ชั้น ตั้งอยู่ระหว่างอาคารเอสวี รอยัลปาร์ค และอาคารวิเวอร์ไซด์ ไพรเวตส์ ส่วนธนาคารกรุงเทพ และธนาคารกรุงไทย ยังอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างปัจจุบันระงับโครงการ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะงัก โดยธนาคารกรุงเทพ จะตั้งอยู่ระหว่างสวนอาหารกาทลงกับวัดคลองภูมิ เป็นอาคารสูง 42 ชั้น บนพื้นที่ 29 ไร่เศษ ประกอบด้วยอาคารศูนย์คอมพิวเตอรส์สูง 12 ชั้น ศูนย์ฝึกอบรม 11 ชั้น และเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ 500 ยูนิต ซึ่งตามกำหนดการเดิมจะสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2540 แต่ขณะนี้คืบหน้าเพียงการก่อสร้างอาคารศูนย์คอมพิวเตอรส์เท่านั้น ส่วนธนาคารกรุงไทยเป็นอาคารสูง 40-60 ชั้น พื้นที่ 10 ไร่ ตั้งอยู่ระหว่างคลังน้ำมันสุโขทัยและเอสวีวิเวอร์ไซด์ ถนนพระรามที่ 3 ตามกำหนดเดิมจะแล้วเสร็จปี 2543 แต่ขณะนี้อยู่ระหว่างการเปลี่ยนแปลงแบบ ประกอบกับความชะงักของภาวะเศรษฐกิจคาดว่าจะล่าช้าออกไปจากเดิม ซึ่งจากการที่สถาบันการเงินขนาดใหญ่ทั้ง 4 แห่ง ย้ายสำนักงานใหญ่มาอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 3 กลายเป็นถนนสายการเงินแห่งใหม่ซึ่งไม่ไกลจากแหล่งเดิมมากนัก

6. ถนนสายการเงินพระรามที่ 3 : มิติใหม่ของการขึ้นปกครองพัฒนา

ในการพัฒนาพื้นที่พระรามที่ 3 ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น กทม. ได้กำหนดให้ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายการเงินแห่งใหม่ซึ่งเดิมกรุงเทพมหานครมีย่านธุรกิจการเงินที่สำคัญอยู่แล้ว คือ ย่านสีลม แต่ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวมีความแออัด หนาแน่น และอึดอัด ทำให้มีการเปิดพื้นที่ใหม่และได้เลือกถนนพระรามที่ 3 ถนนเลียคลองช่องนนทรีเป็นพื้นที่ศูนย์กลางด้านการเงินแห่งใหม่ที่ไม่ไกลจากแหล่งเดิม เนื่องจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบันเชื่อมโยงใกล้กับศูนย์กลางเดิมอยู่แล้ว และแนวโน้มจะมีสำนักงานใหญ่ของธนาคารพาณิชย์หลายแห่งโยกย้ายเข้ามาตั้งสำนักงานใหญ่ในพื้นที่ดังกล่าว รวมทั้งศักยภาพของพื้นที่ยังเอื้ออำนวยอีกด้วย นอกจากความพร้อมในด้านระบบสาธารณูปโภคแล้ว ถนนพระรามที่ 3 ยังมีความโดดเด่นในด้านทำเลที่ตั้ง กล่าวคือ ด้านหนึ่งติดแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้มีภูมิทัศน์ดี นอกจากนั้นอีกฟากหนึ่งของแม่น้ำยังเป็นพื้นที่สีเขียว

คือ พื้นที่บางกระเจ้า ซึ่งเป็นปอดขนาดใหญ่ของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นทำเลที่หาได้ยากในกรุงเทพมหานครและยังใกล้จุดขึ้น-ลงทางด่วนฯ ทำให้สะดวกในการคมนาคมติดต่อกับพื้นที่อื่น ๆ อย่างไรก็ตามในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำลงอย่างมาก แผนการพัฒนาพื้นที่พระราม 3 คงต้องชะลอลงด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ดังนั้น การกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงน่าจะกำหนดผังเมืองให้มีมากชัดเจนเพื่อที่ว่าเมื่อเศรษฐกิจดี และการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนพระรามที่ 3 มีมากขึ้น การพัฒนาจะได้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยและมีระบบสาธารณูปโภครองรับที่เพียงพอ

7. สรุป

จากศักยภาพและแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณพระรามที่ 3 ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ภาครัฐบาลได้พยายามที่จะผลักดันขึ้นการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะบริเวณถนนพระรามที่ 3 ที่มุ่งหวังให้เป็นถนนสายการเงินแห่งใหม่ที่ไม่ไกลจากถนนสายการเงินเดิม (ถนนสาทร และ สีลม) โดยพยายามชักจูงให้นักเอกชนเห็นศักยภาพและความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวด้วยมาตรการผ่อนปรนในด้านต่าง ๆ ได้แก่ มาตรการทางกฎหมาย อาทิ การผ่อนปรนระยะเวลาขออนุญาต ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการกำหนดความสูงของอาคาร การไม่บังคับพื้นที่จอดรถ มาตรการทางภาษี อาทิ การลดหย่อนภาษี ในการนี้ มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับธุรกิจการเงินเข้ามาตั้งในพื้นที่ และมาตรการทางผังเมือง โดยการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินจากสีเหลืองเพื่ออยู่อาศัยเป็นสีแดงเพื่อการพาณิชย์กรรม ซึ่งนับเป็นการผลักดันของภาครัฐอย่างมาก ในการที่จะให้นักเอกชนได้มีโอกาสมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 3 ได้ อย่างเต็มที่ และเสริมด้วยโครงการลงทุนการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาต่าง ๆ มากมาย อย่างไรก็ตามในภาวะเศรษฐกิจถดถอย ภาครัฐและภาคเอกชนขาดสภาพคล่องทางการเงิน คงทำให้แผนการพัฒนาดังกล่าวอย่างเป็นทางการต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง เพื่อรอให้เศรษฐกิจฟื้นตัว ดังนั้น ในขณะนี้สิ่งที่ทำได้ คือ การเตรียมวางแผนเพื่อรองรับการพัฒนาด้านวางผังเฉพาะ และการออกแบบชุมชน เพื่อความพร้อมของพื้นที่ สำหรับการผลักดันให้ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายการเงิน นอกจากมาตรการผลักดันดังกล่าวข้างต้นแล้ว น่าจะมีการเตรียมในเรื่องของพื้นที่ใช้สอยในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเงิน ซึ่งถนนพระรามที่ 3 มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่ กล่าวคือ อยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งภูมิทัศน์ที่สวยงาม เหมาะแก่การจัดให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงิน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง อาทิ อาคารสำนักงาน โรงแรม และ เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ โดยคำนึงถึงการจัดภูมิทัศน์ เพื่อรักษาคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมด้วย ตลอดจนมีการจัดรูปที่ดินที่ว่างเปล่า เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เป็นต้น



รูปภาพที่ 4-1 ระบบสาธารณูปโภคที่เป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้ถนนพระราม 3 ถูกจัดให้เป็นศูนย์กลางทางการเงิน



รูปภาพที่ 4-2 บริเวณคลังน้ำมันศาลเท็กซ์ บนถนนพระราม 3



รูปภาพที่ 4-3 บริเวณถนนช่องนนทรีตัดใหม่



รูปภาพที่ 4-4 บริเวณสี่แยก-สาทรประดิษฐ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4-5 เส้นทางของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2



รูปภาพที่ 4-6 บริเวณการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2542
(สี่แยกถนนตก)



รูปภาพที่ 4-7 พื้นที่ถนนพระราม 3 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะให้เป็นศูนย์กลางด้านการเงิน



รูปภาพที่ 4-8 บริเวณที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ถนนพระราม3



รูปภาพที่ 4-9 ด้านหน้าของอาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา



รูปภาพที่ 4-10 การผลัดดันของกทม. ที่ต้องการผลัดดันให้ถนนพระราม 3 เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4-11 คอนโดมิเนียมของกลุ่มบริษัท เอส.วี.ซีดี จำกัด



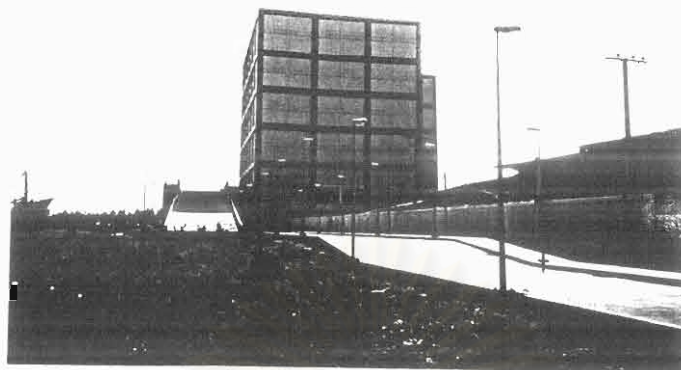
รูปภาพที่ 4-12 บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งอยู่ด้านหลังของอาคารสำนักงานใหญ่
ธนาคารกรุงศรีอยุธยา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปภาพที่ 4-13,14 บริเวณที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกรุงเทพ

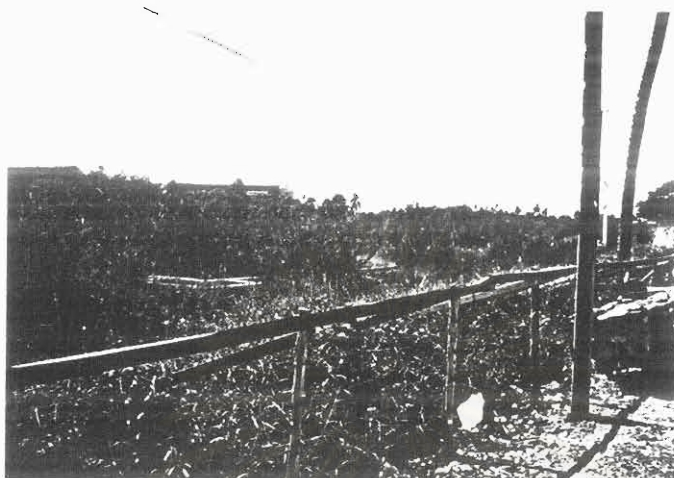


รูปภาพที่ 4-15 บริเวณอาคารศูนย์คอมพิวเตอร์ของธนาคารกรุงเทพ



สถาบันวิทย์บริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปภาพที่ 4-16 บริเวณที่ตั้งอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกรุงไทย



รูปภาพที่ 4-17 บริเวณที่ตั้งอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกรุงไทย



รูปภาพที่ 4-18 อาคารคอนโดมิเนียม ริมน้ำเจ้าพระยา บนถนนพระราม ๖



รูปภาพที่ 4-19 ภูมิทัศน์ของธนาคารกสิกรไทย บนถนนราษฎร์บูรณะ



รูปภาพที่ 4-20 ทิวทัศน์บริเวณที่ตั้งของอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกสิกรไทย



รูปภาพที่ 4-21 ภูมิทัศน์บริเวณใกล้เคียงกับธนาคารกสิกรไทย



รูปภาพที่ 4-22 บริเวณด้านหน้าอาคารสำนักงานใหญ่ ธนาคารกสิกรไทย ถนนราชบุรีบูรณะ



รูปภาพที่ 4-23 อาคารศูนย์คอมพิวเตอร์ของธนาคารกสิกรไทย



รูปภาพที่ 4-24 ภายนอกที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของธนาคารกสิกรไทย บริเวณถนนราชบุรีบูรณะ



รูปภาพที่ 4-25 สภาพทั่วไปของถนนราชวิถีบูรณะที่มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่



รูปภาพที่ 4-26 บริเวณที่ตั้งของห้าง BIG-C บนถนนราชวิถีบูรณะ ซึ่งอยู่ใกล้กับอาคารสำนักงานใหญ่ของธนาคารกสิกรไทย



รูปภาพที่ 4-27 บริเวณท่าเรือของห้าง BIG-C ถนนราษฎร์บูรณะ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย