รายงานการวิจัยย่อ

การศึกษาความเหมาะสมทางกายภาพ โครงการฟื้นฟูเมืองใหม่ บริเวณดินแดง

นำเสนอต่อ

การเคหะแห่งชาติ

ตรึงใจ บูรณสมภพ
ขุนพล พรหมแพทย์
วาสิฏฐ์ อิ่มแสงจันทร์

คำนำ

โครงการศึกษาแนวทางการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณเคหะชุมชนดินแดงนี้เป็นโครงการฯ ที่คณะผู้วิจัยได้รับการคัดเลือกจากฝ่ายโครงการเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ ให้จัดทำขึ้นเพื่อเสนอต่อการเคหะแห่งชาติ โดยคณะผู้วิจัยประกอบด้วยคณาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่มีประสบการณ์ทางด้านการออกแบบสถาปัตยกรรม การออกแบบวางผังชุมชนเมือง การพัฒนาที่ดิน และข้าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้ปฏิบัติการด้านวิศวกรรมจราจร เป็นผู้ร่วมกันจัดทำผลสรุปจากการศึกษานี้จะเป็นแนวทางกว้าง ๆ ในการจัดทำโครงการฯ ที่มีความเป็นไปได้ หากการเคหะแห่งชาติให้ความเห็นชอบก็จะต้องมีการศึกษารายละเอียดในขั้นตอนต่อไป

บทนำ

1. หลักการและเหตุผล

โครงการเคหะชุมชนดินแดง เป็นโครงการที่การเคหะแห่งชาติรับโอนมาจากกรมประชาสงเคราะห์ ประกอบด้วย อาคารแฟลต 5 ชั้น ที่กรมประชาสงเคราะห์สร้างจำนวน 64 หลัง รวม 4,144 หน่วย โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อปี 2506 และอาคารแฟลตต่าง ๆ ที่การเคหะแห่งชาติดำเนินการก่อสร้างเองอีก 4,580 หน่วย ปัจจุบันอาคารแฟลต 5 ชั้นที่รับโอนมาจากกรมประชาสงเคราะห์มีอายุใช้งานนานเกินว่า 20 ปี อยู่ในสภาพทรุดโทรม ถ้าจะทำการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดีจะต้องใช้งบประมาณสูง ประกอบกับในปัจจุบันที่ดินมีราคาสูงมาก การเคหะแห่งชาติไม่สามารถจัดหาที่ดิน เพื่อจัดทำโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยและปานกลางได้เพียงพอกับ

ปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

การเคหะแห่งชาติ จึงได้พิจารณาจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองที่บริเวณเคหะชุมชนดินแดงขึ้น เพื่อให้ประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่เดิมมีสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยที่ดีขึ้น และให้พื้นที่ดังกล่าวสามารถรองรับที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย และรายได้ปานกลางกลุ่มใหม่เพิ่มขึ้นให้มากที่สุดด้วย

2. ความมุ่งหมายของการศึกษา

การศึกษาแนวทางการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณเคหะชุมชนดินแดงนี้ เพื่อรวบรวมข้อมูลในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และนำข้อมูลนั้นมาวิเคราะห์ เพื่อหาแนวทางในการกำหนด ขนาดและองค์ประกอบของโครงการที่เหมาะสม เพื่อสามารถรองรับปริมาณความต้องการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย และรายได้ปานกลางให้ได้มากที่สุด โดยไม่ทำลายสภาพแวดล้อมของเมืองหรือสร้างมลภาวะให้กับเมือง

3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ทำการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการเคหะแห่งชาติ ซึ่งมีดังนี้

3.1 ทำการรื้อย้ายอาคารแฟลตที่รับโอนมาจาก กรมประชาสงเคราะห์จำนวน 64 หลัง และก่อสร้างอาคารขึ้นใหม่ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยเดิมได้มีที่อยู่ใหม่ในบริเวณเดิมซึ่งมีสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยดีขึ้น โดยกำหนดให้ผู้เช่าเดิมได้รับสิทธิการเช่า อัตราค่าเช่าและขนาดห้องพักอาศัยเท่าเดิม

3.2 เพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่เพิ่มขึ้นอันเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินใจกลางเมืองให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยจัดทำเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยและรายได้ปานกลาง เพื่อที่จะได้มีที่อยู่อาศัยในเมืองและสามารถเดินทางไปยังแหล่งงานได้โดยสะดวก

4. ขอบเขตของการศึกษา

4.1 ทำการศึกษาสภาพทางกายภาพของที่ตั้งโครงการ สำรวจสภาพอาคารเดิมและการใช้ที่ดิน อายุอาคารและสภาพทั่วไป ตลอดจนกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวางผังการใช้ที่ดิน

4.2 ศึกษาขนาดพื้นที่อาคารสูงสุด ที่จะสามารถสร้างได้ในที่ดินแต่ละแปลง โดยพิจารณาข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย ด้านความสูง ระยะร่น พื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่จอดรถ กำหนดแนวโน้มในการพัฒนาโครงการ และระดับรายได้ของผู้ใช้อาคาร และขนาดพื้นที่อาคาร

4.3 ศึกษาระบบสาธารณูปโภค และระบบสาธารณูปการ โดยรอบโครงการ ทำการสำรวจสภาพถนน ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ท่อประปา แนวสายไฟ และโครงการขยายระบบดังกล่าวในอนาคต เพื่อกำหนดปริมาณสาธารณูปโภค สาธารณูปโภคการที่จำเป็นต้องมีเพื่อรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในโครงการ โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

4.4 ศึกษาระบบการจราจรปัจจุบัน และโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ผลกระทบของโครงการต่อการจราจร และการแก้ปัญหา กำหนดระบบจราจรของโครงการ แนวถนนที่ควรขยายหรือเพิ่มเติมเพื่อให้เหมาะสมกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่ควรจัดให้มีในโครงการ

4.5 กำหนด ZONING ของการใช้ที่ดินทั้ง SUPER BLOCK ให้มีความเกี่ยวเนื่องกันทั้งการใช้พื้นที่ และการสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน รถยนต์ และระบบขนส่งมวลชน

4.6 จัดทำผังแสดงบริเวณโครงการ และหุ่นจำลอง (MASS MODEL)

4.7 จัดทำรายงานเสนอผลการศึกษา

5. ขั้นตอนการศึกษา

5.1 สรุปนโยบายและสาระสำคัญ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์หลัก ในการจัดทำโครงการ

5.2 ศึกษาข้อมูลทางด้านกายภาพ

5.3 ศึกษาโครงการอื่น ๆ ในย่านเดียวกัน ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและกำลังจะเกิดขึ้น เพื่อพิจารณาขนาดของพื้นที่ครอบครัว ราคาขายและความนิยมของผู้ซื้อเพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบหาขนาดพื้นที่ให้กับผู้จะมาอยู่อาศัยหรือมาทำธุรกิจ เพื่อกำหนดขนาดและประเภทอาคาร หลักการและแนวความคิด รวมไปถึงรูปแบบของโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่มีลักษณะใกล้เคียงที่อาจจะนำมาดัดแปลง

5.4 ศึกษาโครงการของรัฐที่มีผลกระทบต่อโครงการฯ เช่น โครงการผังเมืองรวม โครงการทางด่วนขั้นที่สอง โครงการรถไฟลอยฟ้า และโครงการดอนเมืองโทลเวย์

5.5 วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการ ทั้งทางด้านที่ดินและอาคาร ด้านการคมนาคม การสาธารณูปโภค และสิ่งแวดล้อม

5.6 สรุปรายละเอียด กำหนดลักษณะแนวทางการปรับปรุงที่ชัดเจน รวมทั้งข้อเสนอแนะในรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม โดยเฉพาะการพัฒนาด้านกายภาพในการปรับปรุงอาคารและการคมนาคม แนวความคิดในการออกแบบ และการออกแบบเบื้องต้น รวมไปถึงผังการใช้ที่ดินและเสนอราคาค่าก่อสร้างเป็นเงินลงทุนทั้งหมด

5.7 เสนอรายละเอียด ในรูปแบบรายงานฉบับสมบูรณ์

6. วิธีการศึกษา

6.1 เก็บรวบรวมข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิอาศัยการสำรวจโดยตรง เช่น การสังเกต สภาพแวดล้อมทางกายภาพของที่ตั้งโครงการ ระบบและปริมาณการจราจร ข้อมูลทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สำรวจโครงการพัฒนาต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียงโดยรอบ

2. ข้อมูลทุติยภูมิ ได้จากการรวบรวมทางภาคเอกสาร และทางสถิติข้อมูลบางประเภทสามารถรวบรวมได้โดยตรง และจากแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ เช่น ข้อมูลด้านระบบการจราจร จากกองวิศวกรรมจราจร กทม. ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การบำบัดน้ำเสีย ขยะ จากการประปานครหลวงและกทม. รวมทั้งโครงการพัฒนาต่าง ๆ จากเอกสารของโครงการ และจากที่มีผู้รวบรวมไว้บ้างแล้ว

6.2 วิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์แนวโน้มในการพัฒนา กำหนดจำนวนหน่วยขนาดพื้นที่ระดับรายได้ของผู้ใช้อาคาร เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนทั้งปัจจุบันและอนาคต

2. วิเคราะห์โครงการของรัฐที่มีผลกระทบต่อโครงการ เช่น โครงการผังเมืองรวม โครงการทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน

3. วิเคราะห์ทางด้านสังคมความต้องการในการดำรงชีวิตประจำวันเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในโครงการ ให้มีสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยดีขึ้น

4. วิเคราะห์ทางด้านสุนทรียภาพกับประโยชน์ใช้สอยที่สอดคล้องโดยอาศัยหลักการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม และการวางแผนสภาพแวดล้อม

5. จัดวางผังบริเวณ การใช้ที่ดิน ตามจำนวนหน่วยและขนาดพื้นที่อาคารที่ได้วิเคราะห์ไว้ และปรับพื้นที่กับจำนวนหน่วยให้สอดคล้องกับขนาดและลักษณะพื้นที่ดินให้ถูกต้องยิ่งขึ้นอีกครั้ง โดยสามารถใช้ประโยชน์จากที่ดินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดไม่ทำลายสภาพแวดล้อมและทัศนวิสัยของเมือง

6. พิจารณาความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ ความต้องการของผู้อยู่อาศัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อกำหนดขนาดและลักษณะอาคารให้เหมาะสมกับรายได้ของผู้ที่จะมาอยู่อาศัยใหม่

7. การนำเสนอผลงาน

การนำเสนอผลงาน จะทำการสรุปเรื่องราว

สาระสำคัญของการศึกษาในรูปแบบของหุ่นจำลอง และรูปเล่มรายงาน ประกอบด้วย ภาพถ่าย แผนภูมิ แผนผัง แบบร่าง สถิติ ตารางประกอบ และรูปแบบการแสดงงาน การออกแบบเบื้องต้น (CONCEPTUAL DESIGN) การใช้ที่ดิน การวางผัง การจัดองค์ประกอบอาคาร นำเสนอโดยรูปแบบกราฟฟิค หุ่นจำลอง และภาพถ่าย

ส่วนที่ 1 การสรุปข้อมูล สาระสำคัญของพื้นที่เคหะชุมชนดินแดงและบริเวณโดยรอบที่มีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อโครงการ ตลอดจนนโยบายทั้งภาครัฐ เอกชน และของการเคหะแห่งชาติเอง

ส่วนที่ 2 การศึกษาข้อมูล ทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ของพื้นที่โครงการ

ส่วนที่ 3 การศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะของปัญหารวมทั้งหาแนวทางการแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความเหมาะสมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และคุณภาพชีวิตของชุมชน

ส่วนที่ 4 การเสนอแนวทางการพัฒนา การปรับปรุงการใช้ที่ดินที่เหมาะสม โดยเน้นรูปแบบการพัฒนา ปรับปรุงผังบริเวณทางด้านกายภาพ ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการอยู่อาศัย ตลอดจนกำหนดจำนวนหน่วยขนาดพื้นที่อาคารที่เหมาะสม

ส่วนที่ 5 การเสนอการออกแบบทางสถาปัตยกรรม และการวางผังโดยนำเสนอในรูปการออกแบบเบื้องต้น

บางจิง
งอ
พบาท
ประปา

สภาพทางกายภาพของโครงการ ปัจจุบันและปัญหาที่เกิดขึ้น

สภาพที่ตั้งโครงการฯ

เป็นทำเลที่ดีมาก จัดได้ว่าเป็นย่านใจกลาง กทม. มีถนนสายหลักของกรุงเทพในย่านโครงการ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนดินแดง

ในปัจจุบันมีโครงการต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐบาลและเอกชน ได้แก่ สำนักงานใหม่ของกรุงเทพมหานคร และสำนักงานของเอกชนโดยทั่วไปเกิดขึ้นมากมาย และจะมีผลกระทบต่อที่ตั้งโครงการ และทำให้ที่ตั้งโครงการฯ มีศักยภาพในการพัฒนาสูงมากจนสามารถเป็นย่านที่อยู่อาศัยอย่างดี และย่านพาณิชยกรรมได้

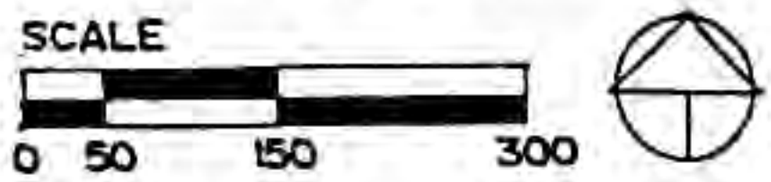
จากการดำเนินและประสานงานกับทาง กทม. ทำให้ขยายพื้นที่ในการปรับปรุงโครงการฯ เพิ่มขึ้นจนเกิดเป็น Super Block ขึ้น จากการสำรวจแผนที่ กทม. ของ Jica อาจกล่าวได้ว่าเป็น Super-Block เดียวในย่านใจกลาง กทม. ที่เหลืออยู่ ดังนั้นการพัฒนาโครงการนี้ จะมีผลต่อเมืองและสภาพแวดล้อมของเมืองเป็นอย่างมาก

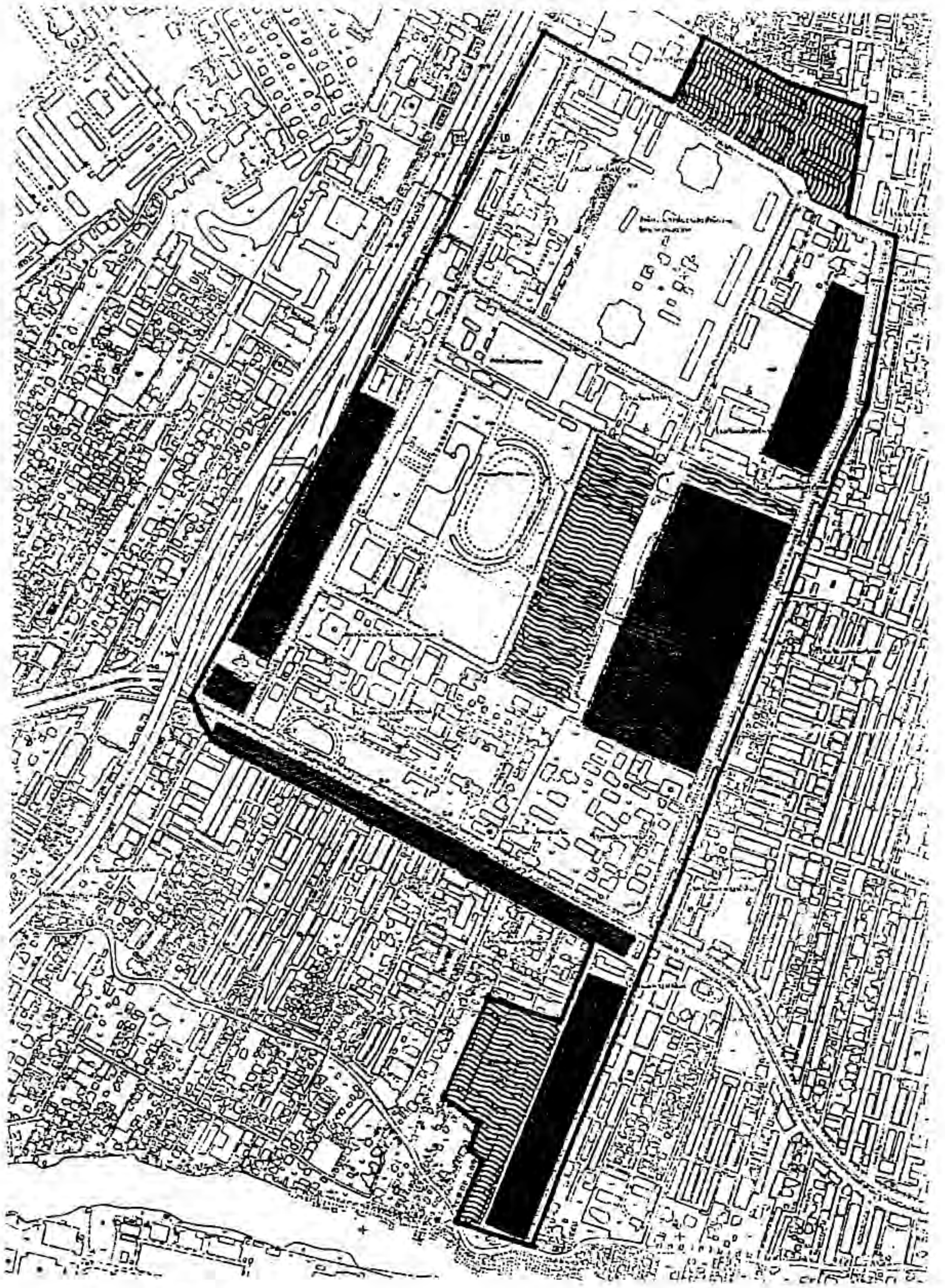
ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เป็นเรื่องปัญหาการคมนาคม โดยรอบที่ตั้งโครงการ และปัญหาสภาพอาคารที่มีอายุการใช้งานเกิน 20 ปี จากที่กล่าวแล้วว่าที่ตั้งโครงการจัดเป็นย่านที่ดินใจกลาง กทม. ดังนั้นจึงจัดเป็นที่ดินที่มีราคาสูงเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันจึงนับว่าไม่คุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ปัจจุบันเป็นที่พักอาศัยผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย) จึงเกิดเป็นแนวทางในการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณเคหะชุมชนดินแดง)

สภาพที่ตั้งอาคารและสภาพอาคารปัจจุบัน

สภาพที่ตั้งอาคาร–ที่ดิน แบ่งออกเป็น 11 แปลง ขนาดที่ดินรวม 122.87 ไร่ ซึ่งเป็นบริเวณที่เป็นแฟลตที่ได้รับโอนมาจากกรมประชาสงเคราะห์ กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของราชพัสดุ และการเคหะฯ เป็นผู้ใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งบริเวณที่ดินแต่ละแปลงนั้นไม่ได้อยู่รวมกันแต่แยกออกเป็นส่วน ๆ ตามรายละเอียดแผนผังและรูปภาพประกอบดังนี้

สภาพที่ตั้งโครงการซึ่งมีลักษณะเป็น SUPER BLOCK ใจกลางเมืองเมื่อรวมเอาพื้นที่ของหน่วยงาน-อื่น ๆ เข้าร่วมโครงการด้วย





พื้นที่ภายใต้การดูแลของการเคหะแห่งชาติที่ทำโครงการปรับปรุงและฟื้นฟู

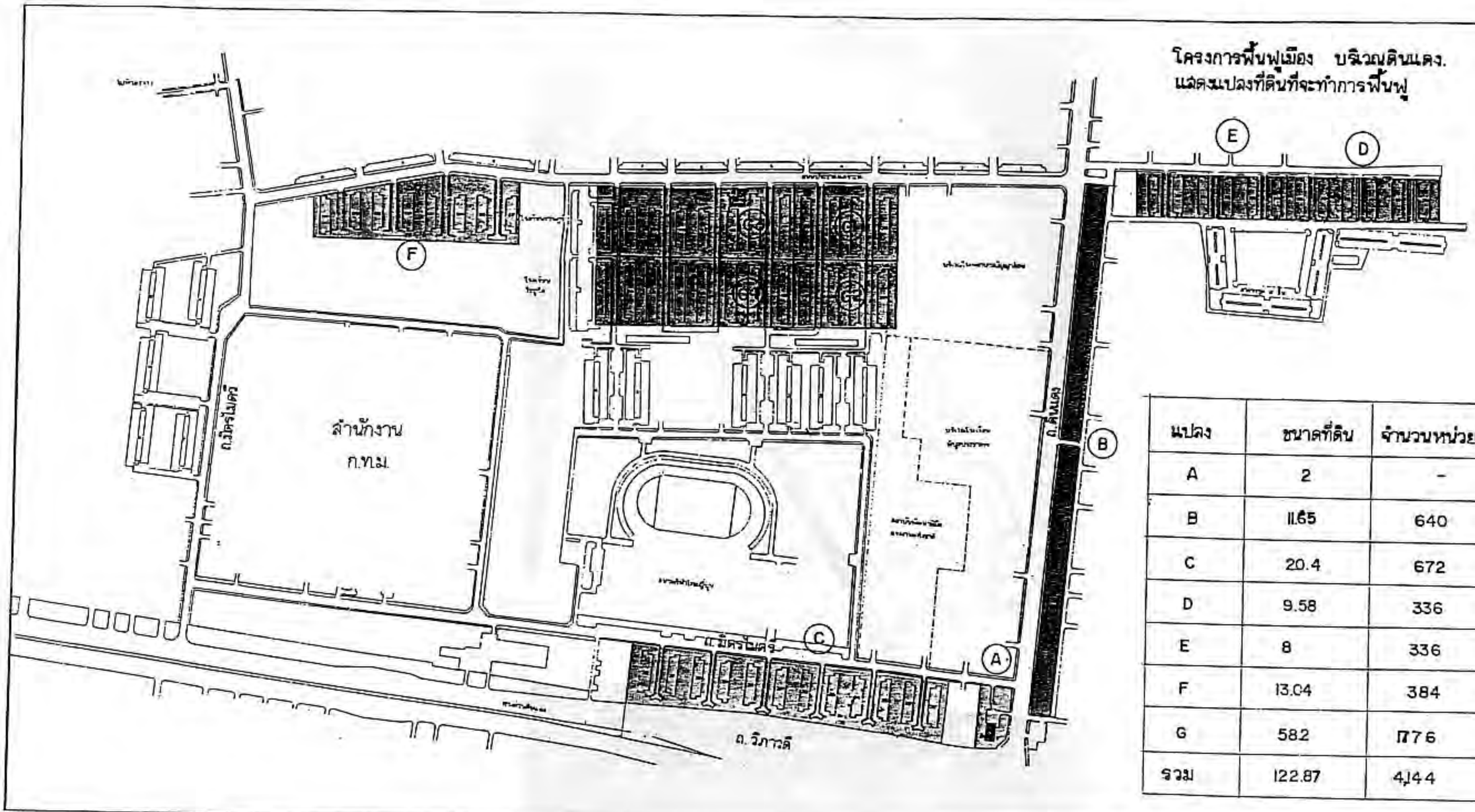
พื้นที่ภายใต้การดูแลของการเคหะแห่งชาติซึ่งทิ้งไว้คงเดิม

พื้นที่ของหน่วยราชการอื่น ๆ

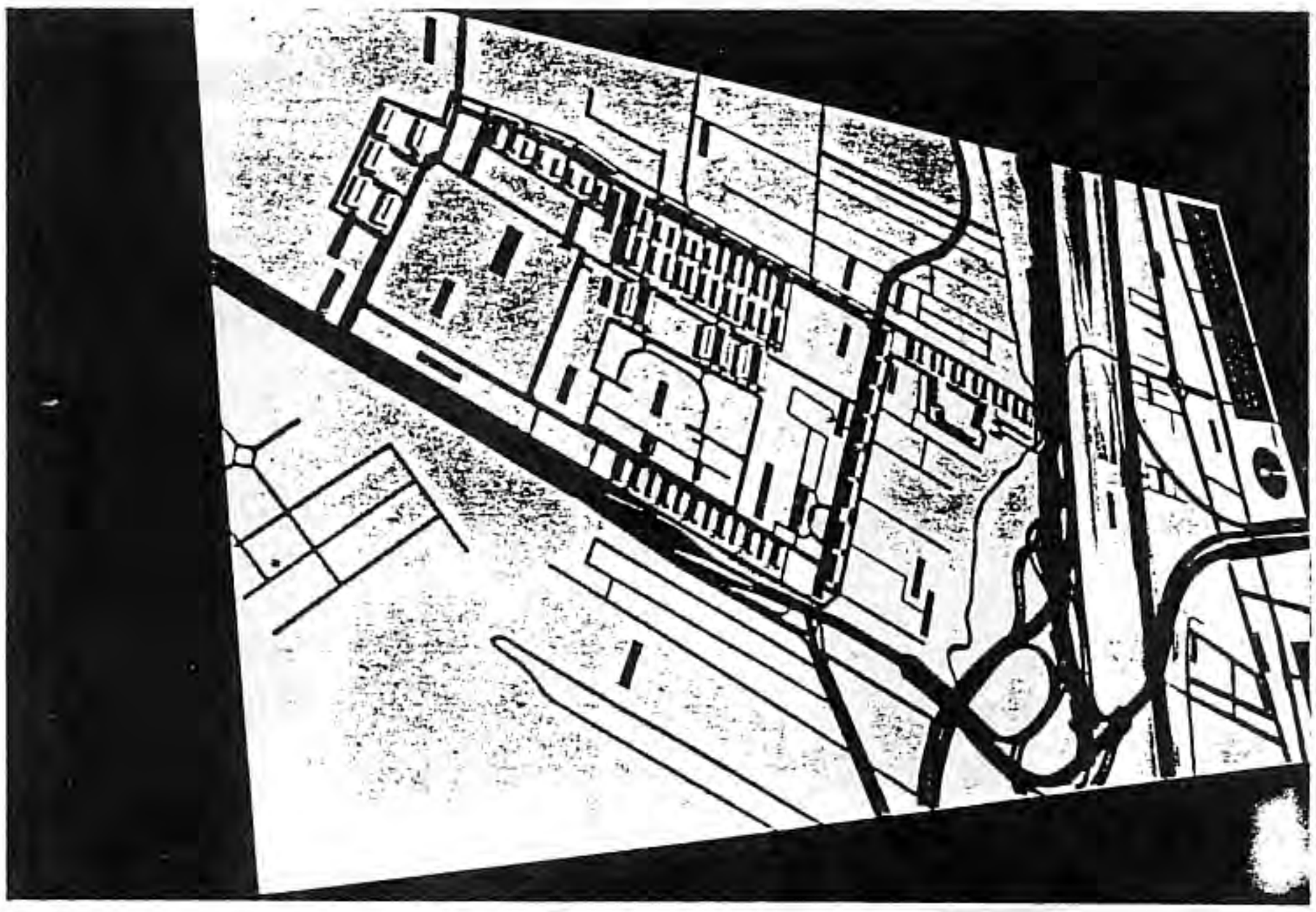
SCALE

0 50 150 300

โครงการฟื้นฟูเมือง บริเวณดินแดง.
แสดงแปลงที่ดินที่จะทำการฟื้นฟู



แปลง	ขนาดที่ดิน	จำนวนหน่วยเดิม
A	2	-
B	11.65	640
C	20.4	672
D	9.58	336
E	8	336
F	13.04	384
G	58.2	1776
รวม	122.87	4,144



ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารเดิมในบริเวณที่ปรับปรุง

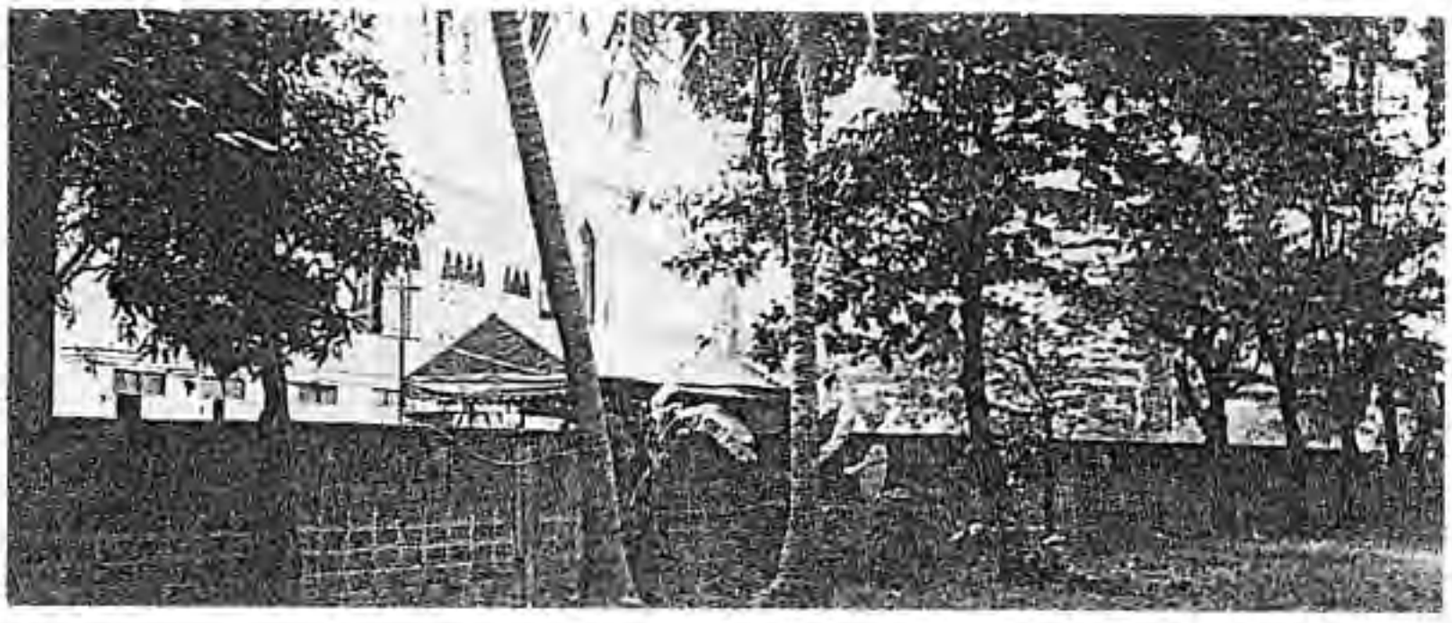
รูปถ่ายแสดงสภาพอาคารปัจจุบัน

BLOCK A

อาคาร 2 ชั้น ถ่ายภาพจาก ถ.ดินแดง

แฟลต BLOCK C และอาคารบางส่วนใน BLOCK A (จาก ถ. วิภาวดีฯ)

มัสยิดข้าง BLOCK A (จาก ถ.มิตรไมตรี)



พื้นที่ระหว่างแฟลต BLOCK C และมัสยิด

BLOCK B

สภาพแฟลต 5 ชั้น ริมถนนดินแดง

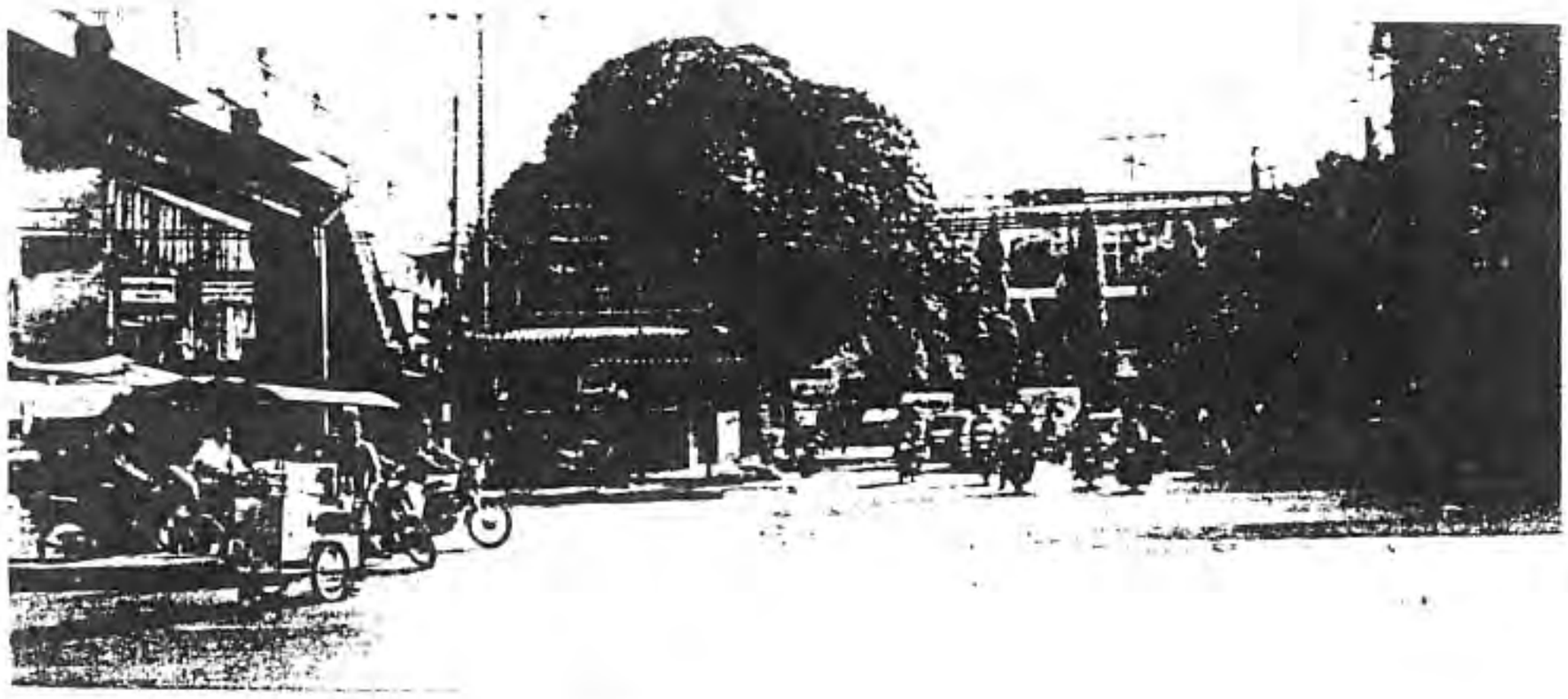
BLOCK C

สภาพแฟลต 5 ชั้น และการใช้ประโยชน์ปัจจุบัน

ริมถนนมิตรไมตรี

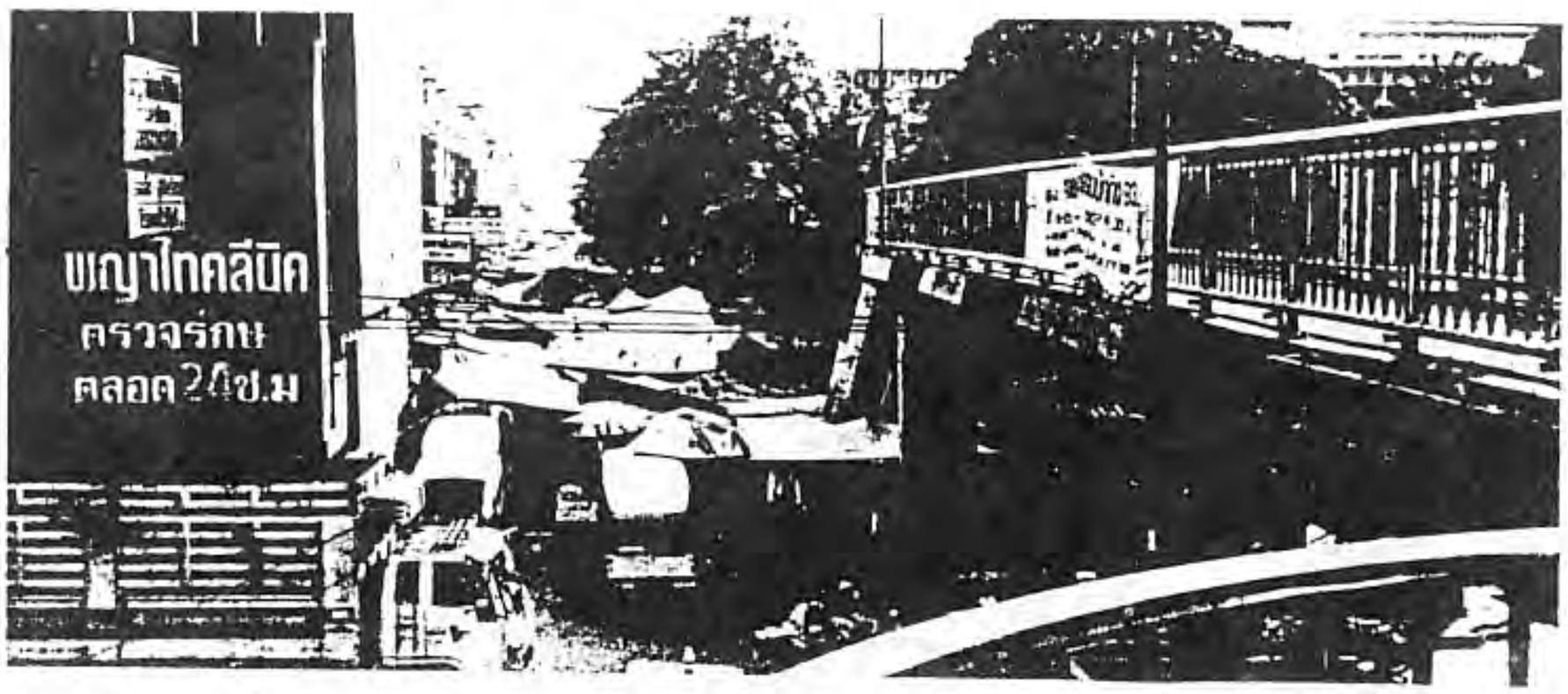
ริมถนนมิตรไมตรี

BLOCK D, E



ทางเข้า BLOCK D,E จากถนนดินแดง

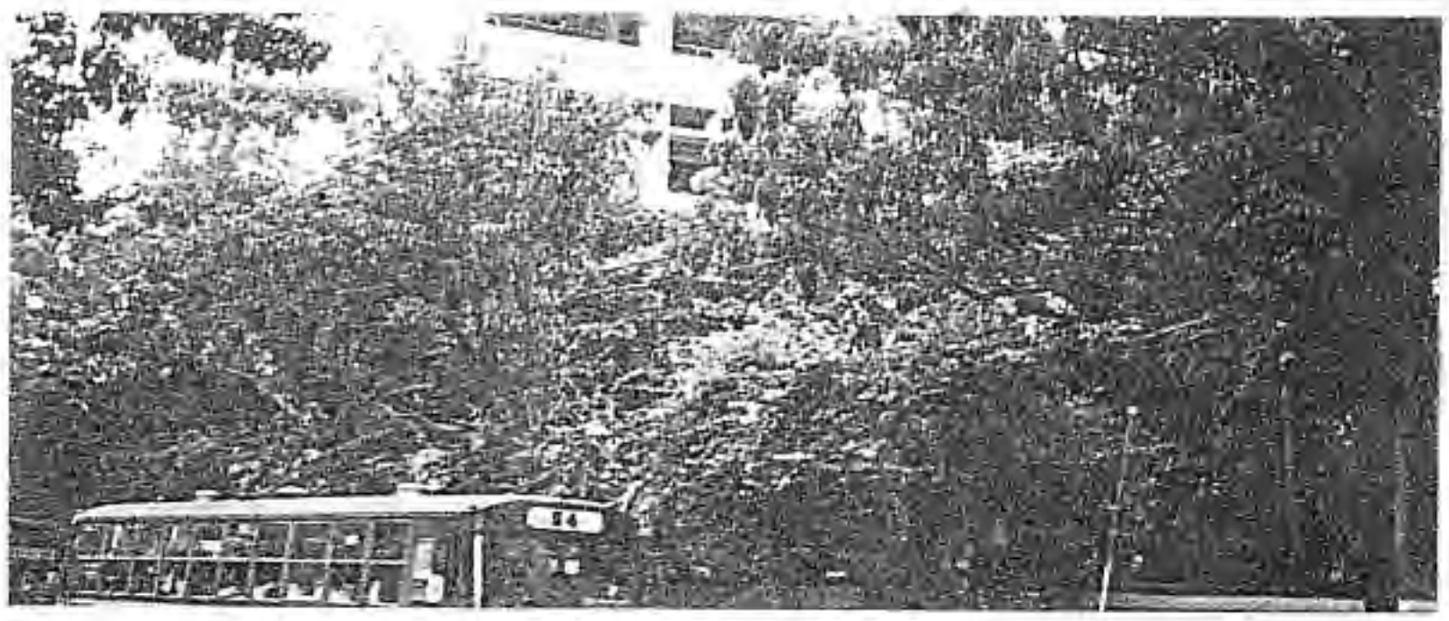
ถนนซอยเข้าแฟลตใน BLOCK D,E ปัจจุบันแคบมาก



ซอยอีกด้านใช้เป็นตลาดนัดในวันเสาร์, อาทิตย์

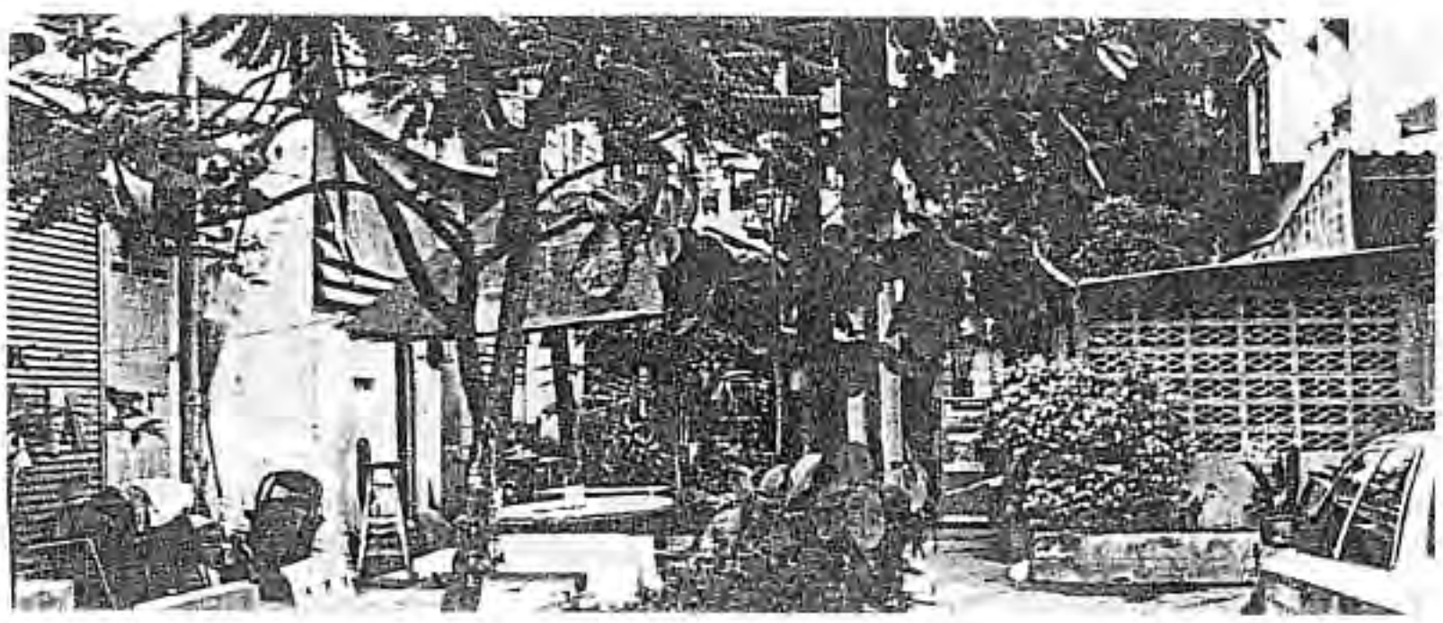
BLOCK F

แฟลต 5 ชั้น และการใช้พื้นที่ปัจจุบัน



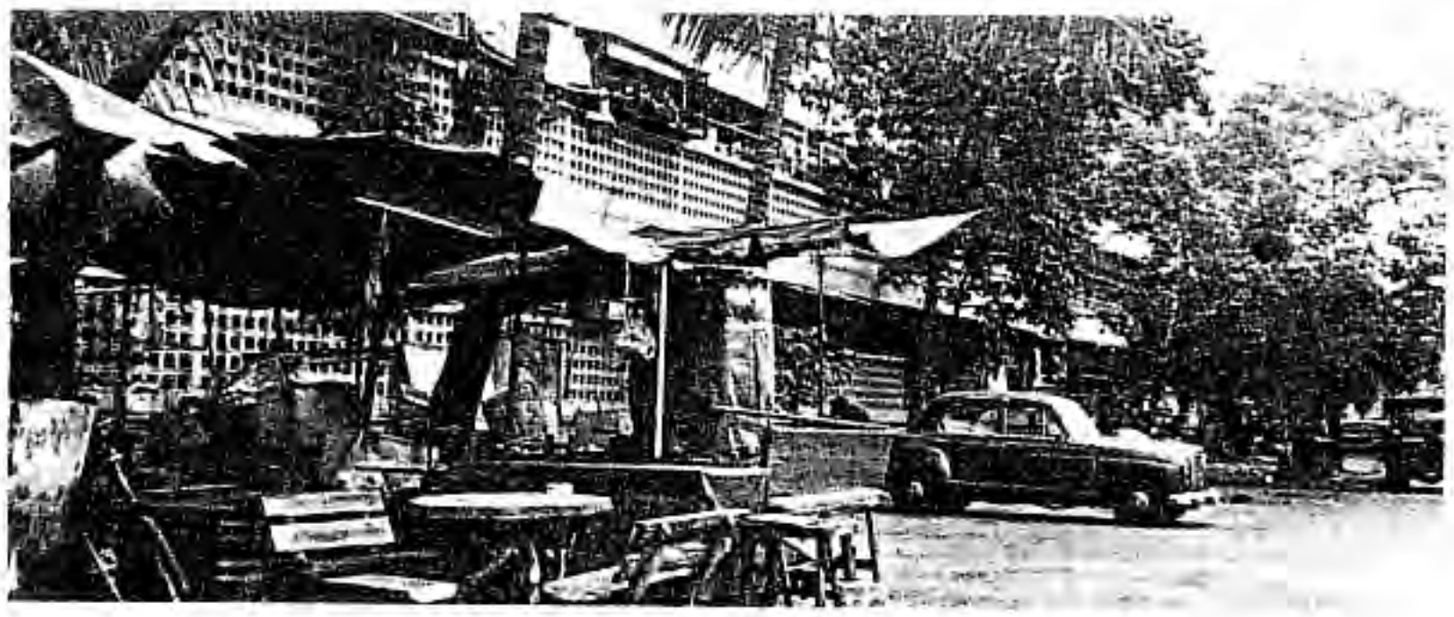
ถ่ายภาพจาก ถนนประชาสงเคราะห์

แฟลตตรงข้าม BLOCK F ข้างล่างใช้เป็นร้านค้า



ด้านหลังร้านค้าเป็นที่ว่างประมาณ 3–4 เมตร

BLOCK G



แฟลต 5 ชั้น และการใช้พื้นที่ประโยชน์ใช้สอยในปัจจุบัน

บริเวณที่ว่างเชื่อมต่อระหว่างแฟลต BLOCK G กับแฟลตสร้างใหม่และสวนหย่อม

จากภาพประกอบ จะเห็นว่าสภาพอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารแฟลตที่สร้างขึ้นมาประมาณ 20 ปี และมากกว่า 20 ปีขึ้นไป ซึ่งอาคารเริ่มชำรุดและมีการใช้พื้นที่ใช้สอยที่ผิดประเภท เกิดสภาพที่ไม่เรียบร้อยและไม่น่าดู เนื่องจากขาดการดูแลรักษาและเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบถึงสภาพที่ดินปัจจุบันในย่านนี้ของทางภาคเอกชนแล้ว จะเห็นว่าการใช้ที่ดินของโครงการในปัจจุบันไม่คุ้มค่า ดังนั้นจึงสมควรอย่างยิ่งในการจัดทำโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณดินแดงขึ้น เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาที่ดินย่านใจกลางเมือง ที่เป็นที่ตั้งของโครงการ

และการที่กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นของราชพัสดุ และการเคหะฯ เป็นผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละแปลง ที่ไม่ได้อยู่รวมกันแต่แยกออกเป็นส่วน ๆ ทำให้การพัฒนาที่ดินในอดีตไม่ได้มีการวางแผนในการพัฒนาและการวางผังแม่บท ทำให้ที่ดินแต่ละแปลงมีกิจกรรมและประโยชน์ใช้สอยไม่ต่อเนื่องกันและไม่ได้ประโยชน์สูงสุดเท่าที่ควร

สาธารณูปโภคที่สำคัญในปัจจุบัน

การระบายน้ำ มีการวางท่อเมนส์ระบายน้ำ Ø 0.80 ม. และ Ø 0.60 ม. ใต้ทางเดินเท้าของถนนหลักโดยรอบที่ตั้งโครงการ (ตามแผนที่ประกอบ) และบริเวณที่ตั้งโครงการฯ อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน ซึ่งระบายน้ำลงสู่คลองสามเสนซึ่งมีประตูระบายน้ำอยู่

โทรศัพท์ เดินสายโทรศัพท์แนวเดียวกับการเดินท่อระบายน้ำโดยรวมสายเป็น Cable แล้วผังภายใต้ถนนและทางเดินเท้าโดยโผล่สายขึ้นตามตู้โทรศัพท์สีเขียวบนทางเดินเท้า

ประปา มีการวางท่อเมนส์ Ø 300 AC และ Ø 200 AC ในปี 2533-2535 ตามรายละเอียดในแผนที่ประกอบ

ไฟฟ้า เดินสายไฟฟ้าลอยโดยใช้เสาไฟตามแนวถนนหลักโดยรอบที่ตั้งโครงการฯ ซึ่งได้แสดงรายละเอียดตำแหน่งเสาไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่สำคัญในแผนที่แสดงลักษณะกายภาพถนนทั้ง 12 จุด

จากปัญหาของสภาพอาคารในปัจจุบันและการใช้สอยที่ไม่ได้รับประโยชน์สูงสุดทำให้เกิดโครงการฟื้นฟูเมืองเคหะชุมชนดินแดงขึ้น โดยในขั้นแรกจะทำการวางผังแม่บทของโครงการในพื้นที่ภายใต้การดูแลและรับผิดชอบของการเคหะแห่งชาติก่อนเพื่อทำให้เกิดความเป็นไปได้ในการดำเนินงานมากที่สุด โดยสามารถลดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ทำให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานสูง และเมื่อสามารถติดต่อและประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ (มีพื้นที่ปฏิบัติงานปัจจุบันอยู่ใน Super Block ของโครงการ) จนถึงขั้นแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้เรียบร้อยแล้ว จึงดำเนินการปฏิบัติงานตามผังแม่บทที่วางไว้ในลักษณะ Super Block

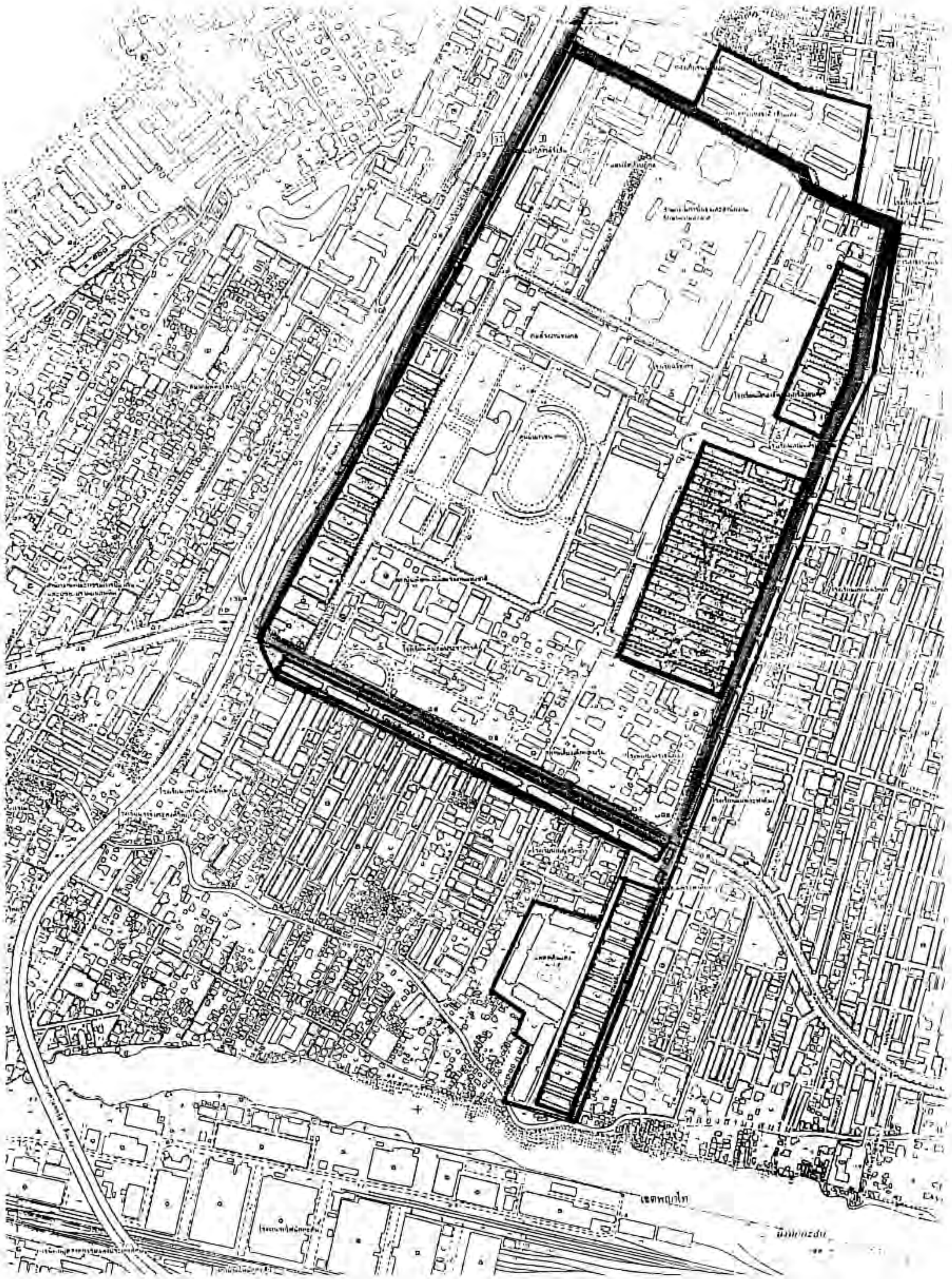
สภาพการคมนาคมในปัจจุบัน

โครงข่ายถนนและที่ตั้งโครงการ

โครงการเมืองใหม่ดินแดง อยู่ในเขตชั้นกลางส่วนที่เป็นชุมทางผ่านของเส้นทางคมนาคม จากด้านเหนือและตะวันออกของเมือง เข้าสู่เขตชั้นใน โดยถนนวิภาวดีรังสิต จากด้านเหนือ และถนนดินแดงจากด้านตะวันออก มีจุดบรรจบที่แยกสามเหลี่ยมดินแดง และถนนประชาสงเคราะห์เป็นถนนสายรองเชื่อมต่อกับชุมชนห้วยขวาง และถนนมิตรไมตรี, ถนนมิตรไมตรี 1 และ 2 เป็นถนนสายย่อยภายในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่ อยู่ในกรอบของถนนวิภาวดีรังสิต, ดินแดง ประชาสงเคราะห์และมิตรไมตรีทางด้านทิศตะวันตก, ทิศใต้, ทิศตะวันออก และทิศเหนือ ตามลำดับ

ปริมาณการจราจร

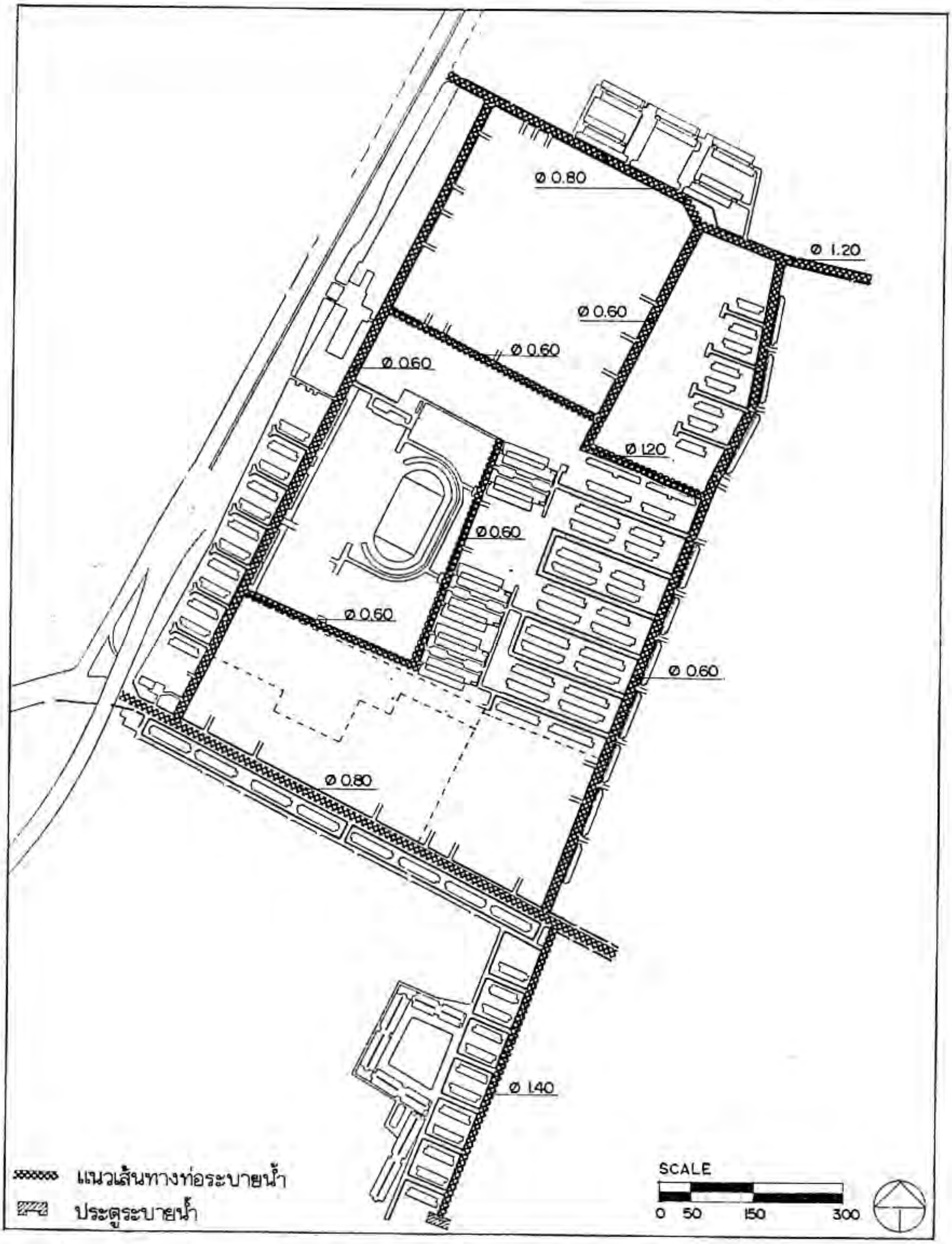
การสำรวจโดยการเก็บข้อมูลยวดยานทุก



แนวเส้นทางท่อเมนส์ประปา Ø ๓๐๐ มม ซึ่งอยู่บนทางเท้าของถนนหลัก
โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ

SCALE

0 50 150 300



แผนที่แสดงเส้นทางท่อระบายน้ำและเส้นผ่าศูนย์กลาง

ประเภทเว้นรถมอเตอร์ไซด์ในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่เวลา 07.00 น. ถึง 19.00 น. รวม 12 ชั่วโมง ใน 6 จุดทางแยก ครอบคลุมถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่โครงการ และ ถนนมิตรไมตรี แล้วพบว่า ถนนวิภาวดีรังสิต (ด้านเดียวฝั่งพื้นที่โครงการ) มีปริมาณรถผ่านมากที่สุด คือ 81,000 คัน ถนนดินแดงมีปริมาณรถผ่านรองลงมาคือ 45,000 คัน ส่วนถนนประชาสงเคราะห์, ถนนมิตรไมตรี (ช่วงขนานถนนวิภาวดีรังสิต) และถนนมิตรไมตรี (ช่วงวิภาวดีรังสิต-ประชาสงเคราะห์) มีปริมาณการจราจรรองลงมาคือ 13,000 คัน, 12,000 คัน และ 11,000 คัน ตามลำดับ ส่วนถนนประชา - สงเคราะห์ จากแยกประชาสงเคราะห์-มิตรไมตรี ไปชุมชนห้วยขวาง และถนนจากแยกประชา-สงเคราะห์ สู่แฟลตดินแดงด้านใต้ (บึงมักกะสัน) มีปริมาณการจราจร 15,000 คัน ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรบริเวณทางแยก เฉพาะในส่วนที่น่าสังเกต แล้วพบว่า

- รถที่มาจากถนนวิภาวดีรังสิต เข้าสู่แยกสามเหลี่ยมดินแดง จำนวน 15,000 คัน จะเลี้ยวขวาเข้าแยกราชปรารภถึง 14,000 คัน และเลี้ยวซ้ายเข้าถนนดินแดง เพื่อไปแยกประชาสงเคราะห์เพียง 1,000 คัน เท่านั้น ทั้งนี้เป็นเพราะแยกสามเหลี่ยมดินแดงมีการติดขัดจราจรมาก รถที่จะไปถนนดินแดงและแยกประชาสงเคราะห์ จึงเลี้ยวซ้ายที่แยก มิตรสัมพันธ์วิภาวดีรังสิต คือมีจำนวนถึง 8,500 คัน และเลี้ยวขวาไปถนนดินแดง

- รถที่มาจากแยกราชปรารภและอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เข้าสู่ถนนดินแดง เข้าสู่พื้นที่โครงการได้ 2 แยกคือ แยกมิตรสัมพันธ์ - ดินแดง และแยกประชาสงเคราะห์ พบว่าจากจำนวนรถยนต์รวม 24,000 คัน ที่วิ่งเข้ามาในถนนดินแดง มีจำนวนรถเลี้ยวเข้าโครงการในแยกมิตรสัมพันธ์-ดินแดง 4,400 คันในขณะที่เลี้ยวเข้าที่แยกประชาสงเคราะห์เพียง 2,700 คัน ทั้งที่แยกนี้รถยนต์ส่วนหนึ่งวิ่งเลยไปทางชุมชนห้วยขวางด้วยแสดงว่าถนนมิตรสัมพันธ์มีความสำคัญในการรองรับการจราจรเข้าสู่โครงการและผ่านไปทางชุมชนห้วยขวางเพื่อจะหลีกเลี่ยงการติดขัดที่แยกประชาสงเคราะห์

- บริเวณแยกประชาสงเคราะห์ รถที่วิ่งในถนนดินแดงทั้ง 2 ฝั่ง จะเป็นรถที่วิ่งผ่านตรงไปมีจำนวนรถเลี้ยวเข้าโครงการหรือผ่านไปพื้นที่อื่นในถนนประชาสงเคราะห์ เป็นจำนวนน้อย คือ รถยนต์ในถนนดินแดงผ่านแยกประชาสงเคราะห์จากแยกสามเหลี่ยมดินแดงไปแยกพระรามที่ 9 เข้าแยกจำนวน 20,000 คัน วิ่งตรงไป 15,000 คัน และไปฝั่งตรงข้ามเข้าแยก 20,000 คัน และวิ่งตรงไป 17,500 คัน เป็นที่น่าสังเกตว่า รถในถนนประชาสงเคราะห์เข้าแยกประชาสงเคราะห์ จำนวน 8,800 คัน จะเลี้ยวขวาเข้าถนน ดินแดง สู่แยกสามเหลี่ยมดินแดง ถึง 6,900 คัน

ขนาดและสภาพถนน

ถนนในเขตพื้นที่โครงการ และถนนโดยรอบถนนวิภาวดีเป็นถนนสายหลักที่มีขนาดใหญ่มากที่สุด คือมีช่องทางรวมถึง 10 ช่องทาง ไม่รวมถึงทางด่วนทางยกระดับ และขนาดช่องทาง บริเวณใกล้ทางแยกสามเหลี่ยมดินแดง ถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนที่มีผลต่อการเข้าออกพื้นที่โครงการคือ ช่องทางคู่ขนานด้านตะวันออก มีขนาด 2 ช่องทาง มีผิวจราจรกว้าง 7.6 เมตร และมีระยะรวมไหล่ทาง 8.5 เมตร ถนนดินแดงมีขนาดความกว้างรองลงมาคือ 6 ช่องทาง เขตทางกว้าง 29.6 เมตร มีผิวจราจรข้างละ 10 เมตร คั่นด้วยเกาะกลางขนาดกว้าง 3.8 เมตร ถนนประชาสงเคราะห์ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 คือ ขนาด 4 ช่องทาง มีผิวจราจรกว้าง 11.8 เมตร และเขตทาง 20 เมตร ส่วนถนนมิตรไมตรี, ถนนมิตรไมตรี 2 และถนนมิตรไมตรี 1 มีขนาด 2 ช่องทางจราจรทั้งหมด และมีเขตทางกว้าง 16 เมตร, 14 เมตร และ 13 เมตร ตามลำดับ ถนนสายย่อย

นอกนั้นมีความกว้างเขตทางต่ำกว่า 10 เมตร ทั้งสิ้น สภาพถนนส่วนใหญ่มีสภาพปานกลาง ซึ่งรวมถึงสภาพทางเดินเท้าด้วย วัสดุถนนทุกสายเป็น ค.ส.ล. และทางเดินเท้าเป็นบล็อกคอนกรีตและอิฐตัวหนอน

ถนนส่วนใหญ่สามารถจอดรถริมถนนได้ มีจำนวน 4 สาย ที่ห้ามจอดรถ คือถนนดินแดง ตั้งแต่เวลา 6.00-22.00 น. ถนนประชาสงเคราะห์ ห้ามจอดสลับวัน 2 ฝั่ง ตลอดเวลา ถนนมิตรไมตรี ช่วงขนาดถนนวิภาวดีรังสิต ห้ามจอดรถเป็นเวลา คือ 6.00-9.00 น. และ 16.00-20.00 น. ถนนมิตรไมตรี 1 ห้ามจอดรถตลอดเวลา

ปัญหาติดขัดจราจร

เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการ อยู่ในเส้นทางผ่านของถนนสายหลัก 2 สาย คือ วิภาวดีรังสิต และดินแดงมาบรรจบกัน ซึ่งเป็นทางผ่านของยวดยานจากด้านเหนือ และด้านตะวันออก เข้าสู่เมืองชั้นใน ทำให้มีการติดขัดตลอดเวลาในแยกสามเหลี่ยมดินแดง เป็นศูนย์กลางตลอดจนวิภาวดีรังสิตถึงแยกมิตรไมตรี และในถนนดินแดงตลอด เลยแยกประชาสงเคราะห์ต่อเนื่องไปถึงแยกพระรามที่ 9 และจากแยกสามเหลี่ยมดินแดงต่อเนื่องถึงแยกราชปรารภ และอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ถนนประชาสงเคราะห์ มีการติดขัดเนื่องจากถนนมีความแคบ ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถบวกกับมีรถเลี้ยวตัดเข้าซอยแยก โดยเฉพาะซอยสุทธิพรที่ลัดไปถนนรัชดาภิเษกเข้าสถานทูตจีน และในทางแยกประชาสงเคราะห์ เนื่องจากมีช่องทางในถนนประชาสงเคราะห์มีทางแยกเพียง 2 ช่องทาง ในขณะที่มีรถเลี้ยวขวาเข้าถนนดินแดงไปทางแยกสามเหลี่ยมดินแดงเป็นจำนวนมาก

ส่วนถนนสายย่อยอื่น ๆ ภายในและใกล้เคียงพื้นที่โครงการ แม้จะมีความกว้างไม่มากนัก แต่ก็มีปริมาณรถวิ่งผ่านไม่มากเมื่อเทียบกับถนนสายหลักโดยรอบจึงทำให้ไม่มีการติดขัดในถนนภายใน เว้นแต่จุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลักภายนอกทำให้รถเลี้ยวออกไม่สะดวก หากมีการติดขัดจราจรจนถึงบริเวณปากซอย

โครงการของรัฐที่มีผลต่อโครงการฯ

โครงการผังเมืองรวม

บริเวณที่ตั้งโครงการฯ ตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของสำนักผังเมือง ตามกระทรวงฉบับที่ 116 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 สามารถแยกรายละเอียดได้ดังนี้

ก. สีน้ำตาล ได้แก่ บริเวณที่ดินหมายเลข 3.15 กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

ข. สีเขียวอ่อน ได้แก่ บริเวณที่ดินหมายเลข 9.7 กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

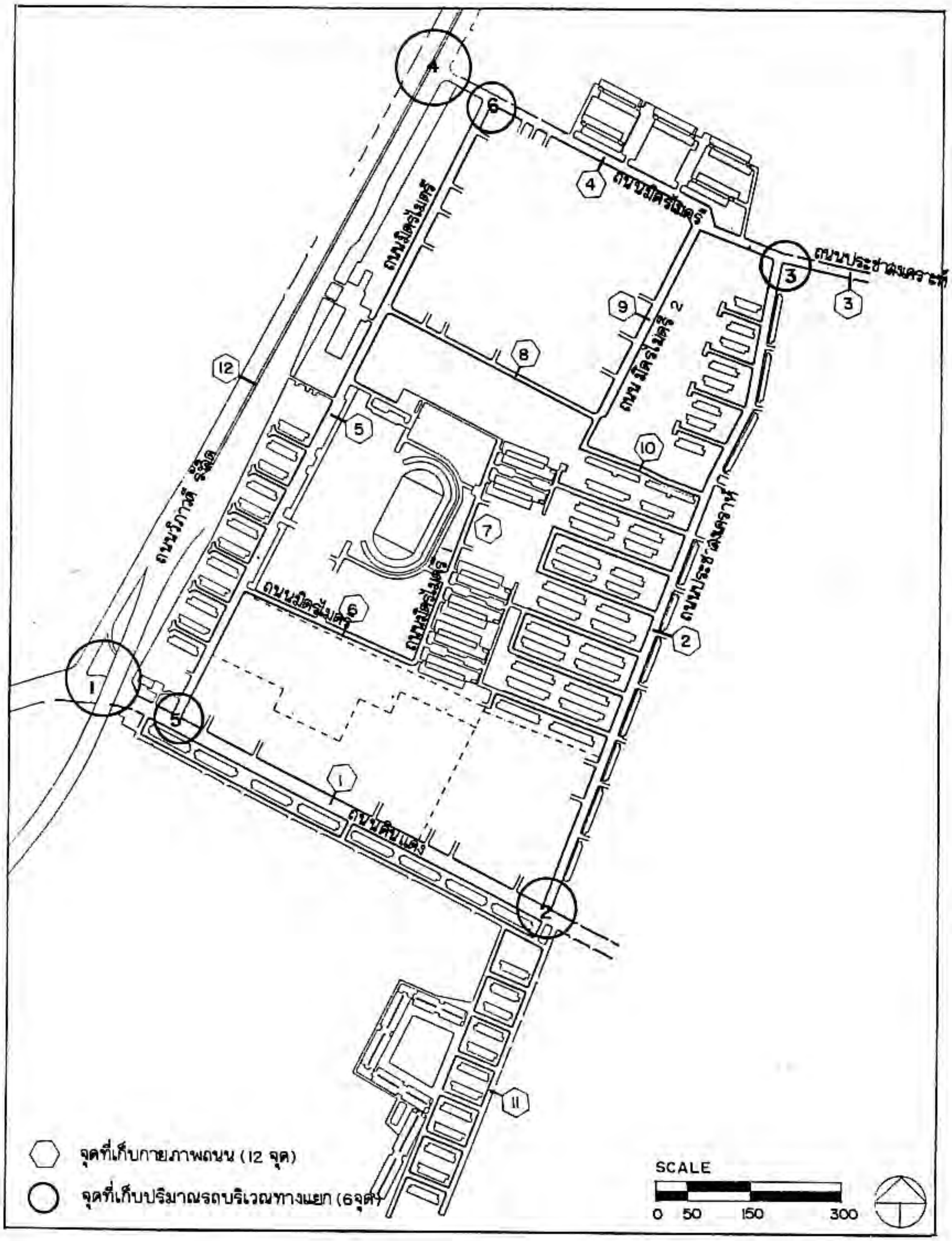
ค. สีเขียวมะกอก ได้แก่ บริเวณที่ดินหมายเลข 10.16, 10.18 และ 10.22 กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา

ง. สีน้ำเงิน ได้แก่ บริเวณที่ดินหมายเลข 14.23 และ 14.29 กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

โดยอธิบายความตามนี้

ข้อ 10. (สีน้ำตาล) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการใช้พื้นที่เพื่อกิจการอื่นให้ใช้เพิ่มได้อีกไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนี้ ในแต่ละบริเวณที่ดินประเภทนี้ห้ามใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานทุกประเภท เว้นแต่โรงงานที่



แผนที่ประกอบผังข้อมูลกายภาพถนนและทางแยกแสดงปริมาณรถยนต์

ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในครอบครัว โดยไม่ก่อเหตุรำคาญหรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม

(2) คลังสินค้า

(3) คลังเชื้อเพลิงเพื่อการขายส่ง

(4) สถานที่บรรจุก๊าซและสถานที่เก็บก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว แต่ไม่หมายความรวมถึงร้านจำหน่ายก๊าซ

(5) คลังวัตถุระเบิดหรือวัตถุมีพิษ

(6) เลี้ยงม้า โค กระบือ สุกร แพะ แกะ ห่าน เป็ด ไก่ งู จระเข้ หรือสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า เพื่อการค้าหรือโดยก่อเหตุรำคาญ

(7) ไซโลเก็บผลิตผลการเกษตร

(8) สุสานหรือฌาปนสถาน เว้นแต่การก่อสร้างแทนฌาปนสถานที่มีอยู่เดิม

(9) กำจัดมูลฝอย

(10) สวนสนุก

(11) ซื้อขายเศษวัสดุ

ข้อ 16. (สีเขียวอ่อน) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้ใช้ประโยชน์เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ข้อ 17. (สีเขียวมะกอก) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ให้ใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณประโยชน์ เท่านั้น

ข้อ 21. (สีน้ำเงิน) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้ใช้ประโยชน์เพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับการสาธารณูปโภคและสาธารณประโยชน์เท่านั้น

สรุปได้ว่า โครงการฟื้นฟูเมืองดินแดง ไม่ขัดต่อกฎกระทรวงของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งเริ่มบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2535

โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (Second Stage Expressway)

ที่ตั้งโครงการไม่ได้รับผลโดยตรงจากโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เนื่องจากไม่มีเส้นทางขึ้นหรือลงทางด่วนในบริเวณที่ตั้งโครงการ แต่อาจได้รับผลกระทบทางอ้อมในทางที่ดีคือมีความคล่องตัวในการคมนาคมของถนนวิภาวดีรังสิต ที่ผ่านด้านทิศตะวันตกของที่ตั้งโครงการ เพราะโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 มีทางขึ้นและลงอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิตเลยที่ตั้งโครงการไปเล็กน้อย นอกจากนี้โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 จะช่วยในการกระจายรถจากถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันตกและทิศเหนือได้โดยไม่ต้องผ่านที่ตั้งโครงการฯ จึงนับว่าโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีผลกระทบในทางที่ดีต่อที่ตั้งโครงการฯ คือช่วยลดปริมาณรถที่ผ่านถนนดินแดงได้เป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนดินแดงมีความคล่องตัวขึ้น ซึ่งโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างและจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2536 (สถานะของโครงการปัจจุบัน–สัญญามีผลใช้บังคับแล้ว ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2531 มีอายุสัมปทาน 30 ปี ขณะนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างส่วนที่ 1 จากแจ้งวัฒนะ–ศรีอยุธยา/โรงกรองน้ำสามเสน–ถนนพระราม 9)

โครงการรถไฟลอยฟ้า

1. โครงการทางรถไฟและทางด่วนรถยนต์ยกระดับในกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ผู้ได้รับสัมปทาน บริษัทโอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ระยะเวลาดำเนินงาน 8 ปี นับตั้งแต่วันเซ็นสัญญา มูลค่าโครงการ 80,000,000.00 ล้านบาท

ลักษณะโครงการ เป็นระบบทางด่วน ทางรถไฟยกระดับทั่วไปและรถไฟชุมชน (รถไฟฟ้า)

หรือที่เรียกว่า COMMUNITY TRAINS มีขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสาร 3,600 คนต่อขบวน และ 60,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ระยะทางยาว 60.1 ก.ม. ทุกสถานีและชานชาลาจะพัฒนาเป็นร้านค้าและทางเดิน

แนวเส้นทาง มี 3 ทิศทาง ได้แก่ 1. สายเหนือ-ใต้ จากรังสิต-หัวลำโพง/หัวลำโพง-โพธิ์นิมิตร/ยมราช-บางกอกน้อย 2. สายตะวันออก-ตะวันตก จากหัวลำโพง-หัวหมาก 3. สายท่าเรือจากมักกะสัน-แม่น้ำ

สถานะของโครงการในปัจจุบัน สัญญามีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2534 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดจุดที่จะเริ่มก่อสร้างก่อนเป็นลำดับแรก คือ สายเหนือ-ใต้ จากดอนเมือง-บางเขน บางซื่อ-ยมราช รวมระยะทาง 18.8 ก.ม. จะแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ในปี 2538

จากการติดตามข่าวความคืบหน้าในปัจจุบันนั้น โครงการยังเกิดปัญหาในด้านการประสานงานระหว่างภาครัฐบาล คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และภาคเอกชน คือบริษัทโฮปเวลล์ เป็นอย่างมาก ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการฯ รวมทั้งปัญหาเรื่องที่ดินบางจุดที่ไม่ได้อยู่ในความครอบครองของการรถไฟ และรายละเอียดของแบบก็ยังไม่สมบูรณ์ ซึ่งจะทำให้โครงการล่าช้ากว่าแผนกำหนดการ

2. โครงการระบบรถไฟขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานรับผิดชอบ กรุงเทพมหานคร (กทม.)

ผู้ได้รับสัมปทาน กลุ่มบริษัท ธนายง (จำกัด)

ระยะเวลาดำเนินการ 2535 – 2539

มูลค่าโครงการ 17,700 ล้านบาท (ตัวเลขอาจเพิ่มขึ้น)

ลักษณะโครงการ เป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ แต่มีแนวโน้มทางสายรอง ซึ่งจะช่วยเสริมโครงข่ายเข้ากับระบบขนส่งมวลชนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 600-700 คนต่อขบวนรถ และจำนวน 10,000-15,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง มีระยะทาง 14.5 ก.ม.

แนวเส้นทาง มี 2 เส้นทาง ประกอบด้วย 1. สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-สีลม ระยะทาง 6 ก.ม. 2. สายสุขุมวิท ระยะทาง 8.5 ก.ม.

สถานะของโครงการ สัญญามีผลบังคับใช้แล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการซึ่งการเคหะแห่งชาติได้ประสานงานกับ กทม. เพื่อที่จะจัดหาที่ตั้ง และสถานีให้กับโครงการรถไฟฟ้าของกลุ่มบริษัทธนายงในที่ตั้งโครงการฯ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อโครงการในด้านการตลาด และการจัดการคมนาคมภายในที่ตั้งโครงการฯ รวมทั้งการคมนาคมติดต่อกับย่านใจกลางเมืองอื่น ๆ เช่น สุขุมวิท และสีลม จะสะดวกขึ้น จึงนับเป็นผลประโยชน์โดยตรงที่จะเกิดกับโครงการ ถ้าสามารถจัดที่ตั้งและสถานีรถไฟฟ้าให้กับกลุ่มบริษัทธนายงมาลงทุนรวมในโครงการฯ ได้

3. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ขั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานรับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทม.)

ผู้ได้รับสัมปทาน บริษัท ลาวาลิน อินเตอร์เนชั่นแนลอิ้งค์ จำกัด

ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี นับตั้งแต่สัญญามีผลบังคับใช้

มูลค่าโครงการ 60,000 ล้านบาท

ลักษณะโครงการ เป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโครงการแรกที่รัฐบาลไทยสนับสนุนโดยร่วมมือหุ้นอยู่ 25% เป้าหมายเพื่อรองรับบริการการเดินทางในเขตพื้นที่ที่มีชุมชนหนาแน่นตามแผนแม่บท ขีดความสามารถ รถ 1 ขบวน (6 คัน) จุผู้

โดยสารได้สูงสุด 1,736 คน และขนส่งผู้โดยสารสูงสุด 69,440 คนต่อช.ม. ต่อทิศทาง ตามจุดจอดทุกสถานีจะอยู่ห่างกันระหว่าง 700–1,300 เมตร และจะมีการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางที่พาดผ่าน

แนวเส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทาง 2 สาย ได้แก่ 1. สายพระโขนง–หัวลำโพง–บางซื่อ (สายพระรามที่ 4) 2. สายสาธร–ลาดพร้าว (สายสาธร)

สถานะของโครงการในปัจจุบัน ตอนนี้เปลี่ยนนโยบาย โดยรัฐบาลยกเลิกสัมปทานของลาวาลิน และจัดตั้งรัฐวิสาหกิจ ชื่อ "องค์การรถไฟฟ้ามหานคร"

โครงการระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 2 ขั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานรับผิดชอบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ผู้ได้รับสัมปทาน – ไม่แน่นอน

ระยะเวลาดำเนินการ หลังจากระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนที่ 1 ขั้นที่ 1 ก่อสร้างเสร็จ

มูลค่าโครงการ – ไม่แน่นอน

ลักษณะโครงการ เป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าส่วนที่ 1 ขั้นที่ 1 และเป็นโครงข่ายระบบเดียวกัน

แนวเส้นทาง สายดาวคะนอง – สะพานพุทธฯ – มักกะสัน ระยะทาง 16 ก.ม. สถานะของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษา

สถานะของโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการศึกษาโครงการเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่ได้จัดหาเอกชนร่วมลงทุน ตามแผนจะดำเนินการแน่นอนในอนาคตเพื่อต่อเชื่อมแนวเส้นทางกับส่วนที่ 1 ขั้นที่ 1

สำหรับอีกแนวเส้นทางหนึ่งที่ศึกษาข้อมูลไว้แล้วตามแผนแม่บท คือ เส้นทางสายพระรามที่ 4 –มักกะสันนั้น ผลศึกษาประเมินไว้ว่า จะเป็นอีกแนวเส้นทางหนึ่งที่สำคัญในการรองรับการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเป็นเส้นทางลัดจากชุมชนหนาแน่นหนึ่งไปอีกจุดชุมชนหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสมตามนโยบายของรัฐบาล

ขณะนี้ยังไม่มีความคืบหน้าอย่างไรในโครงการข้อ 3 โดยมีแนวโน้มว่ารัฐบาลจะเข้ามาดำเนินกิจการเอง โดยจัดตั้งรัฐวิสาหกิจ ชื่อ "องค์การรถไฟฟ้ามหานคร"

4. โครงการทางยกระดับถนนวิภาวดีรังสิต (ดอนเมืองโทลล์เวย์)

หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทางหลวง

ผู้ได้รับสัมปทาน บริษัท ดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด

ระยะเวลาดำเนินการ 2532 – 2538

มูลค่าโครงการ 10,000 ล้านบาท

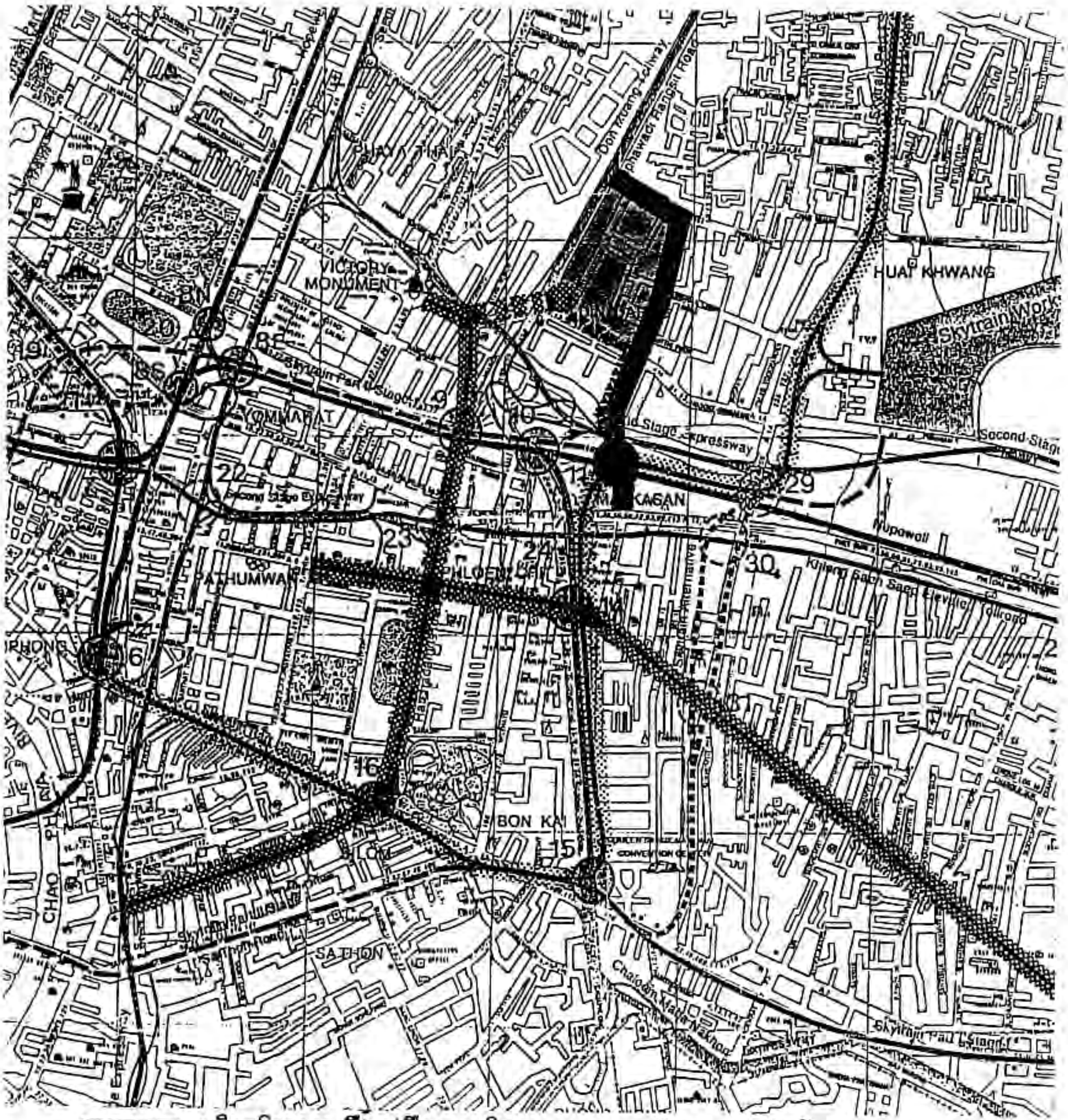
ลักษณะโครงการ เป็นทางยกระดับคร่อมถนนวิภาวดีรังสิตอยู่เหนือพื้นดิน 14 เมตร รวมระยะทาง 10.5 ก.ม. จำนวน 6 ช่องจราจร มีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง 9 แห่ง ภายใต้สัมปทาน 25 ปี ซึ่งจะลดความคับคั่งของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถช่วยกระจายปริมาณการจราจรออกสู่ด้านทิศเหนือ และบริเวณรอบนอกได้มากอีกโครงการหนึ่ง

แนวเส้นทาง ดินแดง–ดอนเมือง

สถานะโครงการในปัจจุบัน อยู่ระหว่างการก่อสร้างตามแผนจะเปิดให้บริการได้บางส่วนในปี 2536 จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อที่ตั้งโครงการฯ ในทางที่ดี ทำให้เกิดความคล่องตัวในการคมนาคมบนถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของโครงการ

5. โครงการสะพานลอยข้ามแยกพระราม 9 และอุโมงค์ที่ดินแดง

ปัจจุบันแยกพระราม 9 ซึ่งเกิดจากถนนพระราม 9 ตัดกับถนนรัชดาภิเษก มีปัญหาการ



บริเวณโครงการฟื้นฟูเมือง เขาะชุมชนดินแดง

บริเวณ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร

โครงการต่อเชื่อมเส้นทาง วิภาวดี-มิตรสัมพันธ์ (ถนนตัดใหม่)

สถานีรถไฟฟ้าในโครงการ

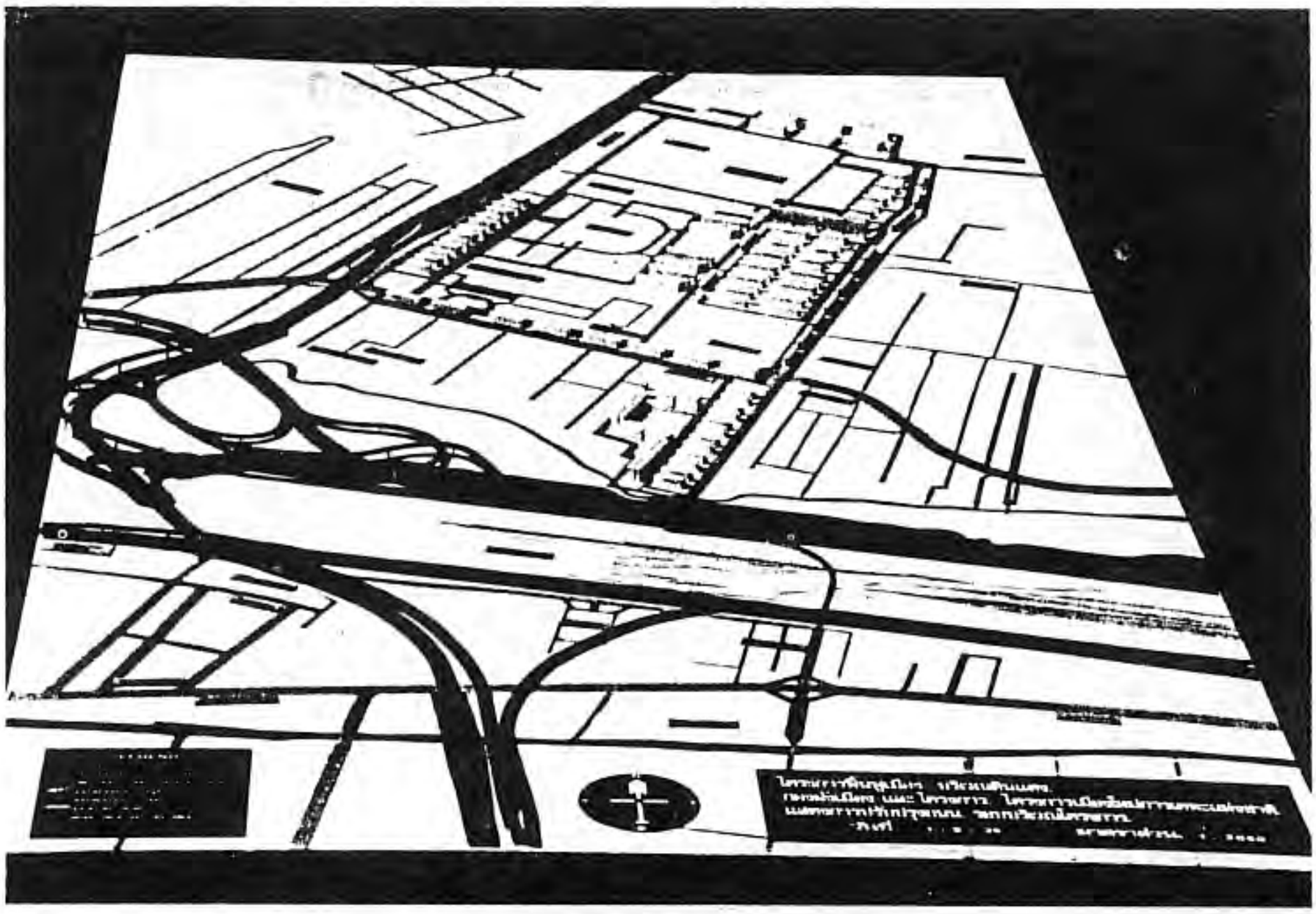
โครงการรถไฟฟ้า ธนายง ลาย อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

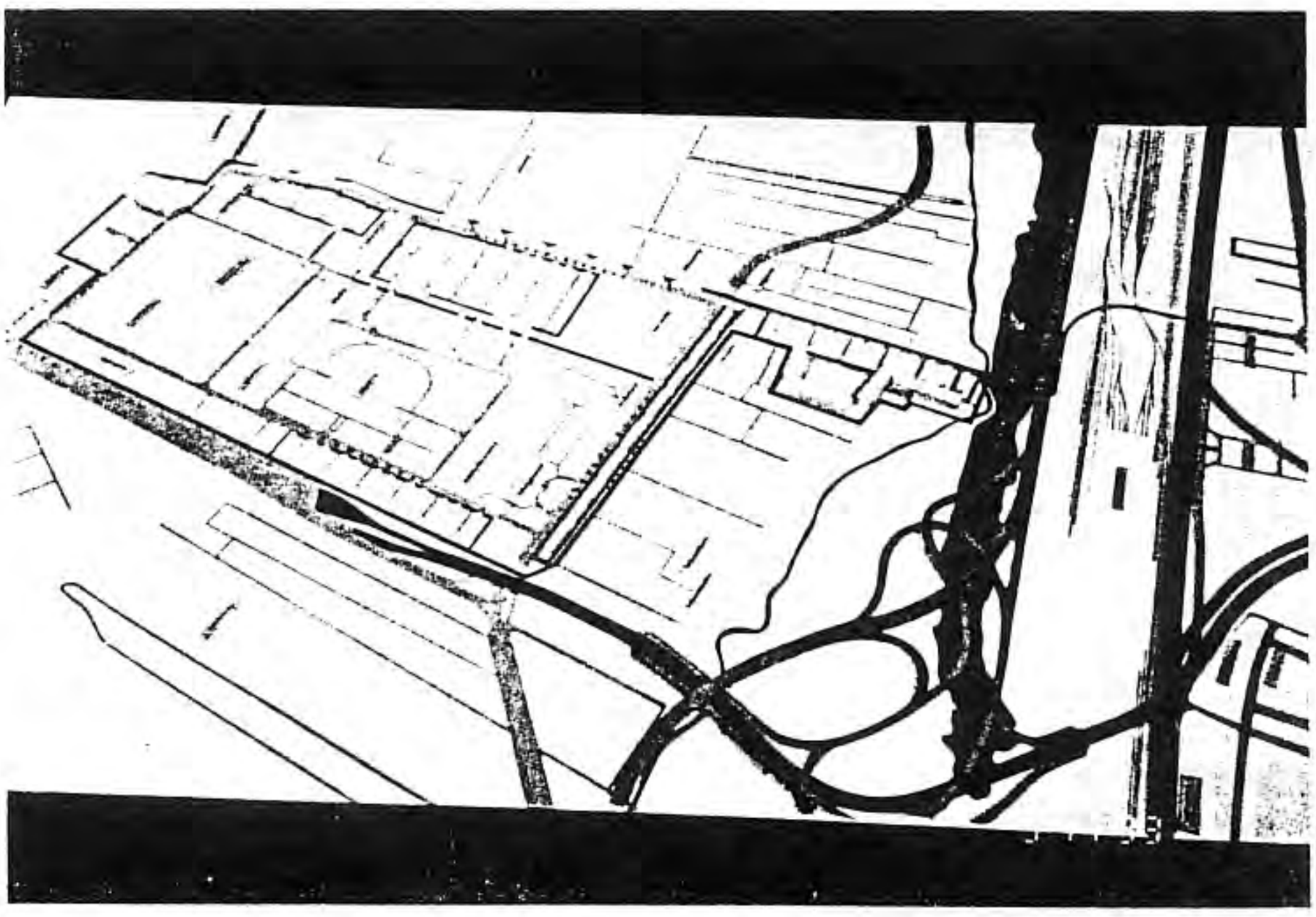
โครงการรถไฟฟ้า ธนายง

สถานีรถไฟฟ้า มักกะสัน

ต่อเชื่อมโครงการรถไฟฟ้า ธนายง มายังโครงการ

MODE เชื่อมต่อ โครงการ กับ รถไฟฟ้า มหานคร





ภาพหุ่นจำลองแสดงผังโครงการทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

คมนาคมมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งรีบ ดังนั้น กทม. จึงมีโครงการที่จะสร้างสะพานลอยข้ามแยกพระราม 9 เพื่อผ่อนคลายการคมนาคมให้ดีขึ้น

สำหรับแยกถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนดินแดง ก็มีปัญหาในเรื่องความคล่องตัวในการจราจรในช่วงเวลาเร่งรีบเช่นเดียวกัน กทม. มีโครงการที่จะทำอุโมงค์ที่บริเวณแยกนี้ (เพราะไม่สามารถทำสะพานลอยข้ามได้เนื่องจากมีโครงการทางด่วน ขั้นที่ 2 ผ่านทางด้านบน)

จากโครงการทั้ง 2 นี้ จะมีผลประโยชน์โดยตรงต่อที่ตั้งโครงการในเรื่องทำให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวในการจราจรดีขึ้น

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคม

เมื่อมีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่โครงการโดยการเพิ่มความสูงอาคาร แต่มีที่ว่างมากขึ้น โดยการถอยร่นอาคารจากแนวถนน จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรภายนอกโดยรอบโครงการได้ คือ

- ขยายเขตทางถนนประชาสงเคราะห์ให้กว้างขึ้น
- เชื่อมต่อถนนประชาสงเคราะห์ ที่รับการจราจรจากถนนมิตรไมตรีและวิภาวดีรังสิตทางด้านเหนือ กับถนนมักกะสันเชื่อมต่อแยกมิตรสัมพันธ์, ถนนเพชรบุรี และซอยนานา พื้นที่ธุรกิจด้านใต้ของโครงการ เพื่อการจราจรคล่องตัวขึ้นลดการติดขัดในถนนและทางแยกใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ
- ขยายเขตทางเพื่อเพิ่มช่องทางบริเวณทางแยกที่มีการติดขัด เพื่อลดช่วงจังหวะสัญญาณไฟ

ข้อเสนอแนะ

ตัดถนนเชื่อมระหว่างแยกประชาสงเคราะห์กับแยกมิตรสัมพันธ์ (เพชรบุรี-นานาเหนือ) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรนอกโครงการ เพื่อระบายรถยนต์ในถนนวิภาวดีรังสิตจากแยกสุทธิสารไปสู่ถนนเพชรบุรี, อโศก, นานาเหนือ, สุขุมวิทและเพลินจิต เพื่อหลีกเลี่ยงและลดการติดขัดจราจรในแยกดินแดง, ประตูน้ำ รวมทั้งแยกพระราม 9 และในถนนอโศกได้ส่วนหนึ่ง ซึ่งจะดำเนินการโดย

1) ขยายปากทางแยกถนนมิตรไมตรี-วิภาวดีรังสิต ขนาด 4 ช่องทาง เขตทางกว้าง 16 เมตร เป็น 6 ช่องทาง (เข้ามิตรไมตรี 4 ช่องทาง และออกวิภาวดีรังสิต 2 ช่องทาง) เป็นเขตทางกว้าง 24 เมตร (ขยายเขตทางในที่ดินกรุงเทพมหานคร รวม 8 เมตร) เพื่อรองรับรถจากถนนวิภาวดีรังสิตเข้าสู่ถนนมิตรไมตรี และประชาสงเคราะห์ ไปสู่แยกมิตรสัมพันธ์ โดยจัดให้มีช่องทางรอรถเลี้ยวขวาเข้าถนนมิตรไมตรีด้านขนานถนนวิภาวดีรังสิต 1 ช่องทาง เพื่อมิให้ขวางรถทางตรง

2) ขยายถนนมิตรไมตรี ช่วงจากแยกถนนวิภาวดีรังสิต ถึงแยกถนนประชาสงเคราะห์ จากเดิม 4 ช่องทางเดินรถ (เข้า 2 – ออก 2) เขตทาง 16 เมตร เป็น 5 ช่องทาง (เข้า 3 – ออก 2) เป็นเขตทางกว้าง 20 เมตร (ขยายเขตทางในที่ดินกรุงเทพมหานคร และการเคหะประมาณ 4 เมตร)

3) ขยายทางแยกถนนมิตรไมตรี-ประชาสงเคราะห์และตั้งสัญญาณไฟ ในถนนมิตรไมตรีจากเดิม 4 ช่องทาง เขตทาง 16 เมตร เป็น 7 ช่องทาง เขตทาง 27 เมตร เป็นช่องทางรถเข้าแยก 5 ช่องทาง (รถตรง 2 ช่องทาง และเลี้ยวขวาไปแยกประชาสงเคราะห์ 3 ช่องทาง) และช่องทางรถออกแยก 2 ช่องทาง เหตุที่จัดรถเข้าแยกเพื่อเลี้ยวขวาไปแยกประชาสงเคราะห์เป็น 3 ช่องทาง เพื่อรองรับกับช่องทางรถในถนนมิตรไมตรีที่มาจากถนนวิภาวดีรังสิต เป็นการขยายเขตทางเข้าไปในพื้นที่การเคหะ และโรงเรียนพร้อมพันธ์วิทยา 11 เมตร ขยายถนนประชาสงเคราะห์ส่วนใกล้แยก (ที่มาจากแยกประชาสงเคราะห์) จากเดิม 4 ช่องทาง (เลี้ยวซ้าย 2 ช่อง, เลี้ยวขวา 2 ช่อง) และช่องทางออกแยก 3 ช่องทาง (เพื่อรับรถจากถนนวิภาวดี

รังสิต) เป็นเขตทางรวม 27 เมตร ขยายเขตทางในที่ดินของกรุงเทพมหานคร และการเคหะ 7 เมตร ขยายถนนประชาสงเคราะห์ส่วนใกล้แยก (ที่มาจากชุมชนห้วยขวาง) จากเดิม 4 ช่องทาง เขตทาง 19 เมตร เป็น 5 ช่องทาง (เข้าแยก 3 ช่องทาง และออกแยก 2 ช่องทาง) เขตทาง 20 เมตร ขยายเขตทางในที่ดินเอกชน 1 เมตร

การขยายช่องทางเดินรถในถนนใกล้ทางแยกทั้ง 3 ด้าน ทำให้การผ่านของรถในทางแยกรวดเร็ว ลดจังหวะสัญญาณไฟ และการจัดช่องทางแยกให้สัมพันธ์ถึงขนาดถนนและปริมาณรถเลี้ยวเพื่อรับรถจากวิภาวดีรังสิต ที่จะออกไปแยกมิตรสัมพันธ์ในถนนที่ตัดใหม่เพียงพอ

4) ขยายถนนประชาสงเคราะห์ ซึ่งจะเป็นถนนสายสำคัญผ่านหน้าที่ดินโครงการแปลงใหญ่ เป็นถนนรองรับการจราจรเข้า-ออกสำคัญ รวมทั้งจะเป็นเส้นทางผ่านของรถจากถนนวิภาวดีรังสิตสู่แยกมิตรสัมพันธ์ เมื่อตัดถนนเส้นใหม่เชื่อมต่อแล้วจากเดิมค่อนข้างคับแคบ ขนาด 4 ช่องทาง เขตทาง 20 เมตร เป็น 6 ช่องทาง (ไป 3 ช่องทาง-กลับ 3 ช่องทาง) เขตทาง 24 เมตร ขยายเขตทางในที่ดินโครงการเคหะดินแดงเป็นส่วนใหญ่ และบางส่วนของโรงเรียนสามัคคีบำรุงวิทยารวม 4 เมตร

5) ขยายทางแยกประชาสงเคราะห์และก่อสร้างสะพานลอย

- ก่อสร้างสะพานลอยสำหรับรถยนต์ข้ามทางแยก ในแนวเหนือ-ใต้ จากด้านถนนประชาสงเคราะห์ ข้ามถนนดินแดง ไปยังถนนเดิมข้ามพื้นที่ดินการเคหะฝั่งด้านบึงมักกะสันเป็นสะพานลอยขนาด 3 ช่องทาง โดย 2 ช่องทางเพื่อรอรับรถจากวิภาวดีรังสิตสู่แยกมิตรสัมพันธ์ ซึ่งมีปริมาณมากกว่า ในทางตรงข้ามรถจากแยกมิตรสัมพันธ์สู่ถนนประชาสงเคราะห์ เพียง 1 ช่องทาง เพราะรถมีจำนวนที่น้อยกว่าสะพานลอยข้ามทาง แยกอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะได้มีการศึกษาถึงความจำเป็น ในการก่อสร้าง ระยะเวลาและความเป็นไปได้ ต่อไป

- ขยายเขตทางและเพิ่มช่องทางแยกประชาสงเคราะห์ โดยถนนประชาสงเคราะห์ โดยถนนประชาสงเคราะห์ขยายช่องทางจากเดิม 4 ช่องทาง เขตทาง 20 เมตร เป็น 10 ช่องทาง เขตทาง 36 เมตร เพิ่มขึ้น 16 เมตร ในที่ดินทั้ง 2 ฝั่ง ของการเคหะและโรงพยาบาลห้วยขวาง หลีกเลี่ยงการติดขัดแยกประชาสงเคราะห์ แต่หากเมื่อมีการตัดขยายถนนเชื่อมวิภาวดีรังสิตผ่านแยกประชาสงเคราะห์ ไปแยกมิตรสัมพันธ์โดยสะดวกแล้วรถส่วนใหญ่จากวิภาวดีรังสิตที่ลัดไปดินแดงจะไปใช้ถนนประชาสงเคราะห์แทน ถนนมิตรไมตรีช่วงนี้จึงเป็นถนนภายในโดยสมบูรณ์

- ขยายถนนมิตรไมตรี 1 จากแยกมิตรไมตรีไปยังพื้นที่โครงการแฟลตการเคหะช่วงหน้าถนนประชาสงเคราะห์ จากเดิม 2 ช่องทาง เขตทางประมาณ 13 เมตร เป็น 4 ช่องทาง (ไป 2 ช่องทาง-กลับ 2 ช่องทาง) เขตทาง 20 เมตร ขยายถนนเข้าไปในเขตที่ดินของศูนย์เยาวชนกรุงเทพมหานคร 7 เมตร ทั้งนี้การขยายถนนเพื่อเชื่อมพื้นที่พัฒนาแปลงใหญ่ ด้านถนนวิภาวดีรังสิตและถนนประชาสงเคราะห์เข้าด้วยกัน ทั้งระบบถนนที่กว้างขึ้น การจัดพื้นที่ทางเดินเข้าข้างละ 2.5 เมตร และจัดให้มีช่องทางเดินรถจักรยาน ขนาด 3 เมตร เพื่อการเดินทางระยะสั้นจากย่านอาคารพักอาศัยไปอาคารพาณิชยกรรม รวมถึงสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตอีกด้วย

- ขนาดถนนภายในพื้นที่โครงการปรับปรุงที่ตัดขึ้นใหม่ จะมีเขตทางตั้งแต่ 12-18 เมตรขนาด 4 ช่องทาง ทั้งหมด

การเข้าและออก พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการส่วนใหญ่ อยู่ในเขตโดยรอบของถนนวิภาวดีรังสิต, ถนนดินแดง, ถนนประชาสงเคราะห์ และถนนมิตรไมตรี ปัจจุบันถนนดินแดงและถนนวิภาวดีรังสิต เป็นเส้นทางหลักในการ

เข้าและออกพื้นที่ และมีถนนประชาสงเคราะห์ เป็นถนนสายรองออกสู่ชุมชนห้วยขวาง เมื่อมีการพัฒนาโครงการเมืองใหม่ บริเวณดินแดง ซึ่งมีการขยายถนนมิตรไมตรี, ถนนประชาสงเคราะห์ ก่อสร้างสะพานลอย ตัดถนนข้ามบึงมักกะสัน เชื่อมกับถนนมักกะสันออกสู่แยกมิตรสัมพันธ์แล้ว จึงทำให้กลายเป็นเส้นทางหลักในการเข้า-ออกพื้นที่ครบทั้ง 4 ด้าน จากถนน 4 สาย คือถนนวิภาวดีรังสิต, ถนนดินแดง, ถนนประชาสงเคราะห์ และถนนมิตรไมตรี และจากแยก 4 ด้าน คือ แยกที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต-ถนนดินแดง-ถนนมิตรไมตรี และแยกที่ 4 ถนนวิภาวดีรังสิต-ถนนมิตรไมตรี ซึ่งจะทำให้รถสามารถเข้าและออกพื้นที่โครงการ จาก 5 พื้นที่โดยรอบคือ พื้นที่ที่ 1 แยกราชปรารภ, อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, พื้นที่ที่ 2 แยกพระรามที่ 9, ถนนรัชดาภิเษก, และถนนอโศก พื้นที่ที่ 3 ชุมชนห้วยขวาง, พื้นที่ที่ 4 ถนนวิภาวดีรังสิตจากด้านเหนือ และพื้นที่ที่ 5 จากถนนตัดใหม่ ด้านถนนมักกะสัน, แยกมิตรสัมพันธ์, ถนนเพชรบุรี และซอยนานา

ข้อเสนอแนะย่อย

ในถนนประชาสงเคราะห์ จากสามแยกประชาสงเคราะห์-มิตรไมตรี ถึงแยกประชาสงเคราะห์ เมื่อมีการปรับปรุงพื้นที่โครงการ และตัดถนนเชื่อมถนนวิภาวดีรังสิต แยกมิตรสัมพันธ์ราชานุกูล เพื่อรองรับสะพานลอยข้ามทางแยกขนาด 3 ช่องทาง มีช่องทางกลับรถใต้สะพาน 1 ช่องทางและ 3 ช่องทางสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนดินแดง ไปแยกสามเหลี่ยมดินแดง และ 1 ช่องทางสำหรับรถเลี้ยวซ้ายไปแยกพระรามที่ 9 ตามปริมาณการจราจรปัจจุบันที่มีรถเลี้ยวขวาและซ้ายในสัดส่วน 3 ต่อ 1 โดยประมาณ และในด้านออกแยกเพิ่มช่องทางออก 2 ช่องทาง เป็น 3 ช่องทาง เพื่อรับกับช่องทางเดินรถในถนนประชาสงเคราะห์ส่วนหน้าโครงการที่กำหนดให้เป็น 3 ช่องทาง ตลอดสาย ส่วนถนนฝั่งใต้ของถนนดินแดง เป็นถนนเดิมข้างแฟลตดินแดงด้านบึงมักกะสันเดิมขนาด 2 ช่องทาง เขตทาง 12 เมตร เพิ่มเป็น 7 ช่องทาง เขตทางรวม 24 เมตร เพิ่มเขตทาง 12 เมตร ในที่ดินพัฒนาของโครงการทั้งหมด เพื่อรองรับสะพานลอย 3 ช่องทาง (มีช่องทางกลับรถใต้สะพาน 1 ช่องทาง) มีช่องทางด้านข้างสะพานลอยด้านละ 2 ช่องทาง รวม 4 ช่องทาง

6) ขยายเขตทางในถนนข้างโครงการเคหะดินแดง ด้านบึงมักกะสัน เป็นขนาด 4 ช่องทาง เขตทาง 16 เมตร และตัดถนนต่อเนื่องเข้าสู่บึงมักกะสัน โดยการก่อสร้างสะพานข้างบึงลอดทางด่วนขั้นที่ 2 และยกระดับเป็นเส้นโค้งข้ามที่ดินของการรถไฟโรงงานมักกะสันไปเชื่อมกับถนนมักกะสัน เป็น 3 แยก เพื่อตรงออกสู่แยกมิตรสัมพันธ์ไปถนนเพชรบุรี และซอยนานาได้ ถนนเส้นนี้อยู่ในเขตที่ดินของโครงการเคหะดินแดง และการรถไฟ โดยมอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้าง

จาก 6 เนื้องานการปรับปรุงการจราจร จะช่วยแก้ปัญหาจราจรปัจจุบันและรองรับปัญหาจราจรอนาคต ทั้งการจราจรภายนอกโครงการและการจราจรภายในโครงการได้สะดวกขึ้น โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่โครงการ และการออกจากพื้นที่โครงการไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ภายนอกโดยรอบโครงการ การตัดเส้นทางข้ามบึงมักกะสันเชื่อมต่อกับถนนมักกะสัน นอกจากจะมีผลต่อระบบ ถนนในย่านนี้ให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์แล้วยังจะมีผลเป็นอย่างมากต่อผู้อยู่อาศัยในโครงการกับการใช้บริการขนส่งสาธารณะ รถไฟลอยฟ้า เพราะจะเป็นเส้นทางไปสู่สถานีรถไฟลอยฟ้าบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟมักกะสันเดิมอีกด้วย

ระบบถนนใกล้พื้นที่โครงการปรับปรุงส่วนที่อยู่ภายในส่วนใหญ่ จะคงถนนเส้นเดิม หรือขยายเขตทางกว้างขึ้น เพราะระบบถนนเดิมค่อนข้างสมบูรณ์พอเพียงอยู่แล้ว ส่วนถนนที่ตัดขึ้นใหม่

เพียงเพื่อการจัดผังในพื้นที่โครงการปรับปรุงซึ่งได้แก่

- ถนนมิตรไมตรี ช่วงขนานกับถนนวิภาวดีรังสิต คงขนาด 4 ช่องทาง ตามเดิมเพราะปัจจุบันรถส่วนใหญ่ใช้วิ่งลัดจากถนนวิภาวดีรังสิตมาทางดินแดง หลีกเลี่ยงการติดขัดแยกสามเหลี่ยมดินแดง และรถที่อยู่ภายในที่วิ่งเข้าสถานที่ราชการและโรงเรียน และบางส่วนเป็นทางลัดไปชุมชนแล้ว จะทำให้มีปริมาณการจราจรวิ่งผ่านเป็นจำนวนมาก หากให้มีการเลี้ยวขวาเพื่อเข้าเพื่อออกโครงการแล้ว จะทำให้จราจรติดขัดและอาจเกิดอันตราย ทำให้รถวิ่งผ่านไม่สะดวก เห็นควรห้ามรถเลี้ยวขวาในถนนประชาสงเคราะห์ช่วงนี้ตลอดสาย โดยให้เลี้ยวกลับรถที่ใต้สะพานลอยสร้างใหม่ที่แยกประชาสงเคราะห์แทน ส่วนในทางกลับกัน รถที่มาจากแยกประชา-สงเคราะห์ เพื่อไปสู่แยกพระรามที่ 9 หรือแยกมิตรสัมพันธ์ ก็จะเกิดปัญหาจราจรเช่นกัน ควรจัดทำช่องกลับรถในถนนประชาสงเคราะห์ ก่อนถึงสามแยกประชาสงเคราะห์-มิตรไมตรี โดยอาศัยจังหวะสัญญาณไฟที่สามแยก เพื่อเลี้ยวกลับ และจัดช่องรอรถเลี้ยวกลับให้พอเพียง และจัดทำสะพานลอยคนเดินข้ามหน้าโครงการ เพื่อลดอุบัติเหตุ และให้ถนนเส้นนี้ รถวิ่งผ่านได้โดยสะดวก

- ในถนนดินแดง ช่วงผ่านพื้นที่โครงการห้ามรถเลี้ยวขวาตลอดเส้นทาง จัดช่องกลับรถใกล้ทางแยก และจัดสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณที่หยุดรถประจำทาง

- ถนนโดยรอบพื้นที่ ถนนในพื้นที่ และทางแยกทั้งหมด จัดให้มีเครื่องหมายจราจร เช่น ป้ายบังคับ และป้ายแนะนำ เส้นสีพื้นขาว หมุดสะท้อนแสง กระจกสะท้อนภาพบริเวณทางแยก จัดให้มีการกำหนดทางเอก-โท ให้ชัดเจน แสดงทางเข้า-ออก สถานที่จอดรถ ทางเดินเท้า ทางข้ามเส้นทางจักรยาน รวมทั้งสะพานลอยหรืออุโมงค์จุดที่มีปริมาณการจราจรคับคั่ง และจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรเฉพาะทางแยกที่กำหนด

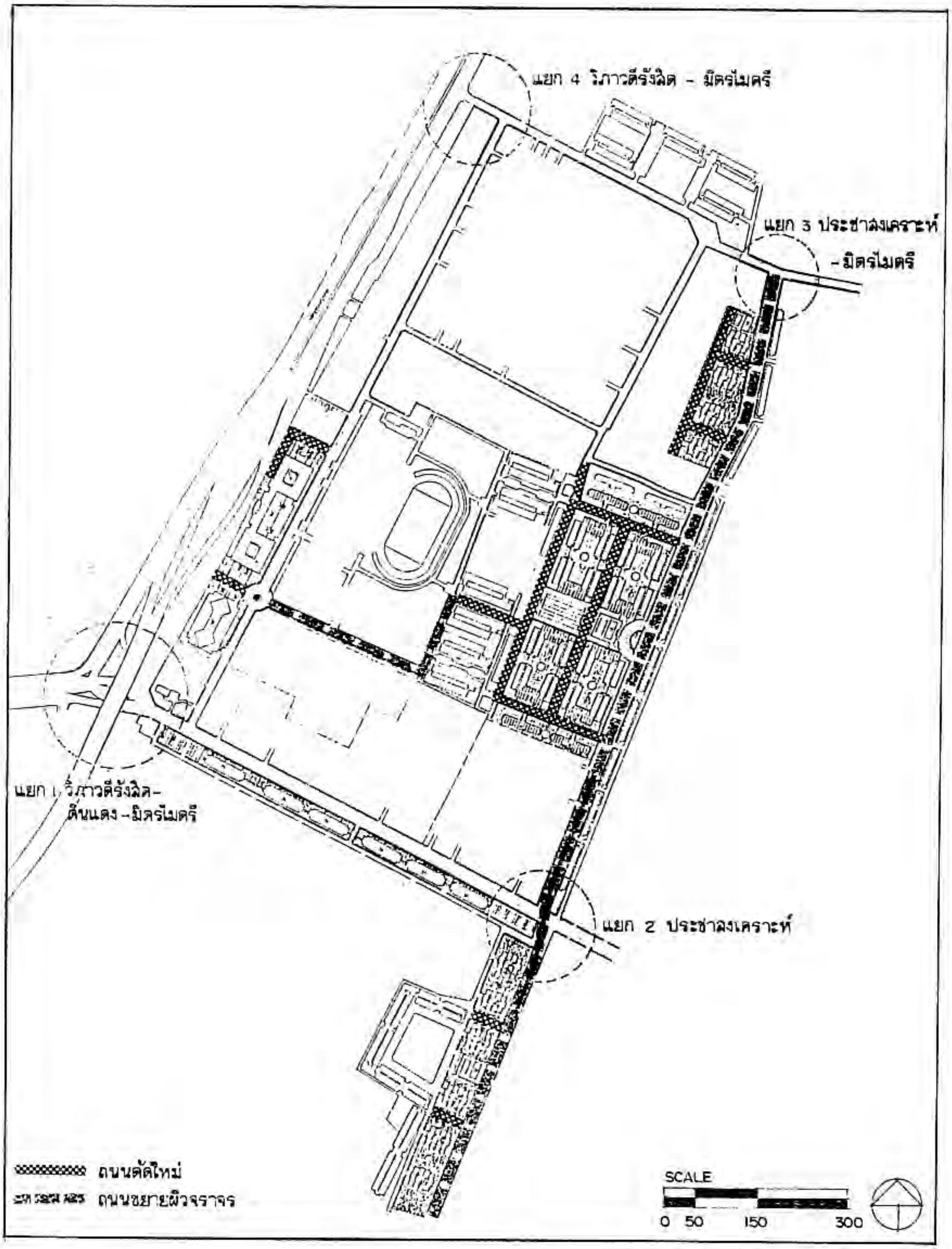
โครงการขนส่งมวลชนสาธารณะกับพื้นที่โครงการ

1) โครงข่ายรถประจำทางเดิม โดยปรับปรุงที่จอดรถประจำทาง ศาลาที่พักผู้โดยสารในพื้นที่โครงการให้สะดวก กว้างขวางและปลอดภัย สัมพันธ์กับเส้นทางเดินเข้าไปสู่กลุ่มอาคารต่าง ๆ ในพื้นที่ปรับปรุงได้โดยสะดวก โดยคำนึงถึงการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน เส้นทางรถจักรยาน รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างที่จอดรถประจำทางกับสถานีรถไฟฟ้าธนายง อีกด้วย

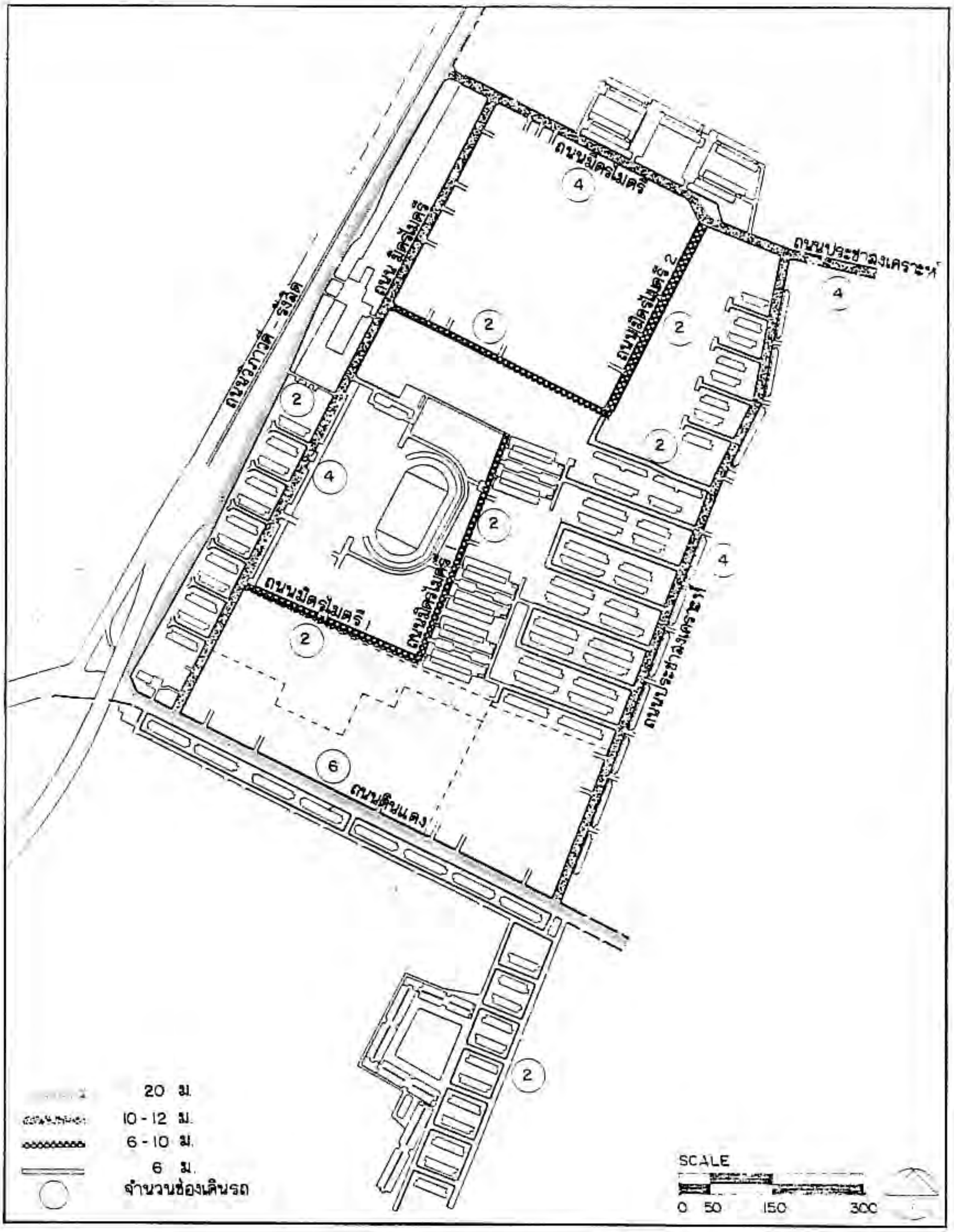
2) ระบบขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เส้นทางจากถนนรัชดาภิเษก สู่ถนนพระรามที่ 4 แนวทางใกล้เคียงโครงการผ่านทางรถไฟสายตะวันออก สถานีขึ้น-ลง อยู่ไม่ห่างจากสถานีรถไฟมักกะสัน ห่างพื้นที่โครงการประมาณ 1-2 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงกับโครงการได้โดยถนนตัดใหม่ (สายแยกประชาสงเคราะห์-แยกมิตรสัมพันธ์) อยู่ในระยะที่สามารถเดินเท้าถึงกันได้ หรือสามารถใช้การขนส่งขนาดเล็กเชื่อมโยงเช่น รถมอเตอร์ไซด์, รถสามล้อเครื่องประจำทาง, รถเมล์ขนาดเล็ก เป็นต้น กรณีนี้ประชากรในพื้นที่โครงการสามารถเดินทางไปได้ทุกส่วนของเมืองตามโครงข่ายของรถไฟฟ้ามหานครนี้

3) โครงการโฮปเวลล์โครงการรถไฟยกระดับ ถนนยกระดับ และรถไฟฟ้า สถานีคาดว่าจะอยู่ใกล้เคียงกับรถไฟฟ้ามหานคร การเดินทางเชื่อมต่อกับโครงการเช่นเดียวกับข้อ 2

4) โครงการรถไฟฟ้าธนายง ของกรุงเทพมหานคร เส้นทางที่มีผลต่อโครงการ คือ สายสีลม-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งมีแนวโน้มเป็นไปได้ที่จะต่อขยายเส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการตามถนนดินแดง โดยลอดอุโมงค์ตัดทางด่วน ที่บริเวณสามเหลี่ยมดินแดง ระยะทางต่อขยายประมาณ 1 ก.ม. เข้าสู่พื้นที่มาตามถนนมิตรไมตรี เพื่อสิ้นสุดเส้นทางบริเวณหน้าศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 โดย



แผนที่แสดงผังโครงการหลังการปรับปรุง การปรับปรุงถนน และการปรับปรุงทางแยก



ผังจำแนกความกว้างผิวจราจร และจำนวนช่องเดินรถ

มีสถานีให้ลง 2 แห่ง คือ บริเวณใกล้ทางแยกถนนดินแดง และที่สิ้นสุดเส้นทาง ซึ่งจากสถานีดังกล่าวสามารถเดินเท้า เข้าสู่กลุ่มอาคารในพื้นที่ทั้งหมด รวมทั้งเชื่อมโยงกับที่จอดรถประจำทางเพื่อคนที่อยู่นอกพื้นที่โครงการบริเวณใกล้เคียงสามารถเดินทางผ่านเข้ามาใช้ได้เช่นกัน

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาโครงการด้านอาคาร

ปรับปรุงพื้นที่เดิมของการเคหะแห่งชาติ รวม 122.87 ไร่ มีแฟลตเช่าเดิม จำนวน 4,144 หน่วย ดังนี้

A	= 2	ไร่	จำนวนอาคาร	-
B	= 11.25	ไร่	จำนวนอาคาร	640 หน่วย
C	= 20.4	ไร่	จำนวนอาคาร	672 หน่วย
D	= 9.58	ไร่	จำนวนอาคาร	336 หน่วย
E	= 8	ไร่	จำนวนอาคาร	336 หน่วย
F	= 13.04	ไร่	จำนวนอาคาร	384 หน่วย
G	= 58.2	ไร่	จำนวนอาคาร	1,776 หน่วย
			รวม	4,177 หน่วย

BLOCK A เนื่องจากเป็น BLOCK มีพื้นที่ขนาดเล็ก และอยู่ที่หัวมุมถนนดินแดงกับถนนวิภาวดีรังสิต จึงเก็บอาคารเดิมซึ่งเป็นโรงรับจำนำไว้ก่อน โดยจะทำเป็นสถานีรถไฟฟ้าในภายหลัง

BLOCK B เนื่องจากที่ดินใน BLOCK นี้มีขนาดตื้น การรื้ออาคารเดิมแล้วสร้างใหม่จะทำได้ยาก เนื่องจากต้องร่นตัวอาคารห่างจากถนนใหญ่อันเนื่องมาจากกฎหมายใหม่ ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่อาคารได้ จึงทำการรื้ออาคารหลังที่ 1 และหลังที่ 8 ที่อยู่ตรงมุมถนนดินแดงทั้ง 2 ด้านออกเพื่อพัฒนาเป็นที่ว่างใช้จอดรถบนดิน และปลูกต้นไม้ รวมทั้งจอดรถใต้ดิน 1 ชั้น ส่วนอาคารหลังที่ 2-7 ปรับปรุงภายในอาคารและบริเวณใต้ถุนชั้นล่างใหม่ โดยทำเป็นห้องพักอาศัยให้เช่า-เช้ง ได้ห้องพักอาศัยรวม 270 หน่วย หน่วยละ 81.2 ตร.ม. 240 หน่วย หน่วยละ 40 ตร.ม. 30 หน่วย ซึ่งอาจใช้เป็นร้านค้าย่อยสำหรับบริการผู้พักอาศัยใน BLOCK ได้ จำนวนที่จอดรถ 280 คัน

BLOCK C BLOCK นี้อยู่ติดถนนวิภาวดี จึงให้เป็นเขตย่านการค้าและสำนักงานธุรกิจ โดยอาคารเดิมหลังที่ 21-24 รื้อสร้างใหม่เป็นอาคารสำนักงานสูง 40 ชั้น และชั้นใต้ดินอีก 2 ชั้น โดยส่วนล่างของอาคารใช้เป็นที่จอดรถบนดินอีก 5 ชั้น และเป็นอาคารสำนักงาน + โถงลิฟต์ = 55,440 ตร.ม. จอดรถได้ 1,202 คัน

- อาคารเดิมหลังที่ 25-32 รื้อสร้างใหม่เป็นศูนย์การค้า สูง 7 ชั้น และที่จอดรถใต้ดินอีก 2 ชั้น รวมกับที่จอดรถบนดินส่วนหลังของศูนย์การค้าอีก 7 ชั้น จอดรถได้ 1,922 คัน พื้นที่ร้านค้า 44,520 ตร.ม.

BLOCK D และ E อาคารเดิมหลังที่ 9-20 รื้อสร้างใหม่เป็นแฟลตเช่า-เช้งระยะยาว สูง 22 ชั้น ชั้นละ 10 หน่วย หน่วยละ 81.2 ตร.ม. รวมทั้งหมดได้ 1,320 หน่วย จอดรถใต้ดิน 2 ชั้น รวมกับที่จอดรถบนดินบางส่วน ได้ที่จอดรถ 1,320 คัน จัดให้เป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง ชั้นล่างอาคารจัดเป็นร้านค้าย่อยได้

BLOCK F อาคารเดิมหลังที่ 57-64 รื้อสร้างใหม่เป็นแฟลตเช่า-เช้งระยะยาว สำหรับผู้มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง อาคารสูง 22 ชั้น ชั้นละ 10 หน่วย หน่วยละ 81.2 ตร.ม. รวมทั้งหมดได้ 880 หน่วย จอดรถใต้ดิน 2 ชั้น รวมกับชั้นบนดินบางส่วนได้ 982 คัน

BLOCK G อาคารเดิมหลังที่ 33-56 รื้อสร้างใหม่เป็นแฟลตเช่า-เช้ง โดยมีอาคารสูง 14 ชั้น 4 หลัง หลังละ 196 หน่วย สูง 19 ชั้น 8 หลัง หลังละ 938 หน่วย CLUB HOUSE 1 หลัง และตลาดแผงลอย ได้จำนวนที่พักอาศัยทั้งหมด 8,288 หน่วย จอดรถใต้ดิน 2 ชั้นรวมกับชั้นบนดินบางส่วนได้ 4,453 คัน พื้นที่จอดรถ 133,600 ตร.ม. อาคารพักอาศัยใน BLOCK นี้จัดสำหรับผู้อยู่อาศัยเดิมส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งสำหรับผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง

รวมที่พักอาศัยทั้งโครงการ 10,758 หน่วย เป็นพื้นที่อาคารทุกหลังรวมกันทั้งหมด 750,650 ตร.ม. F.A.R. = 1 : 4 ความหนาแน่นเพิ่มขึ้นกว่าเดิม 3.18 เท่า ในจำนวนนี้ให้ผู้เช่าเดิมย้ายมาอยู่ 4,144 หน่วย ที่เหลือ 6,614 หน่วย ให้เช่า-เช้งระยะยาว

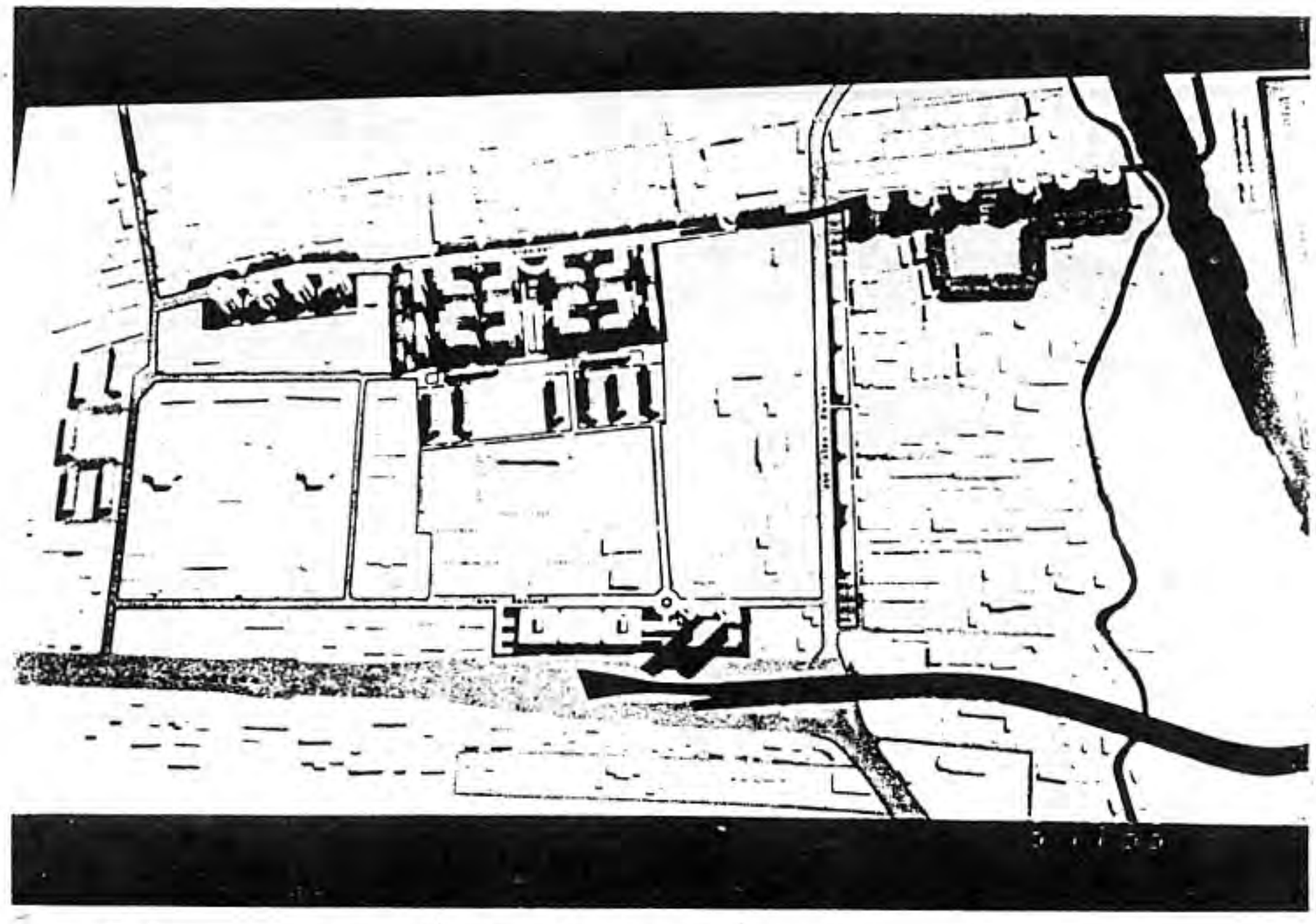
สำหรับการปรับปรุงพื้นที่ในโครงการทั้ง SUPER BLOCK ซึ่งไม่ใช่พื้นที่ของการเคหะแห่งชาติ จะนำเสนอเฉพาะผังอาคารรวม (MASTER PLAN) ระบุประเภทอาคาร และการจัดผังบริเวณเท่านั้น

สรุปข้อเสนอแนะในการก่อสร้างอาคารใหม่
แฟลตเช่า - เช่าเช้งระยะยาว

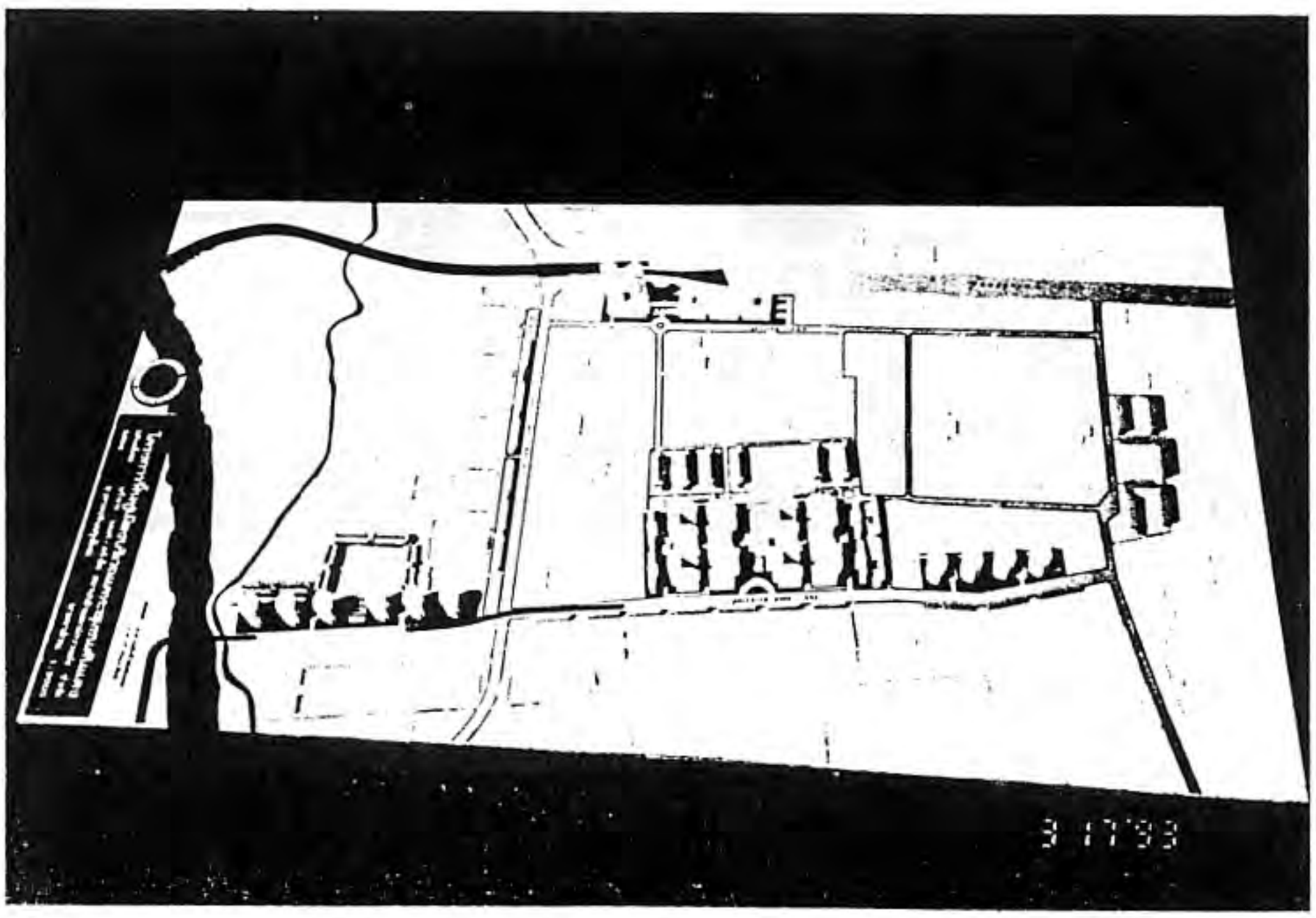
การเคหะแห่งชาติ

แฟลตเช่า	แฟลตเช่า-เช้ง	ร้านค้า	สำนักงาน	หลังที่	จำนวนหน่วย-หลัง	จำนวนหลัง	รวมหน่วย	พื้นที่ต่อหน่วย/ตรม.	พื้นที่ ขายต่อ/หลัง	พท.อาคารต่อหลัง	พื้นที่จอดรถ+ทางวิ่งต่อหลัง(2.5ชั้น)
19 ชั้น				1-4	938	4	3,752	40.6	38,082.8	44,114	13.800
	19 ชั้น			8-11	938	4		40.6	38,082.8	44,114	13,800
14 ชั้น				5-6	196	2		40.6	7,957.6	10,253	11,600
	14 ชั้น			7,12	196	2		40.6	7,957.6	10,253	11,600
	22 ชั้น			13-16	220	4	880	81.2	17,864	20,504	33,176
	22 ชั้น			17,22	220	6	1,320	81.2	17,864	20,504	45,600
	5 ชั้น*			23-28	45	6	270	81.2,40.6	3,448	4,041	*1,428
		7 ชั้น		29	-	1	1	-	44,520	72,000	57,660
			35 ชั้น+ที่จอดรถ 7 ชั้น	30	140	1	140	360	50,400	55,440	36,060

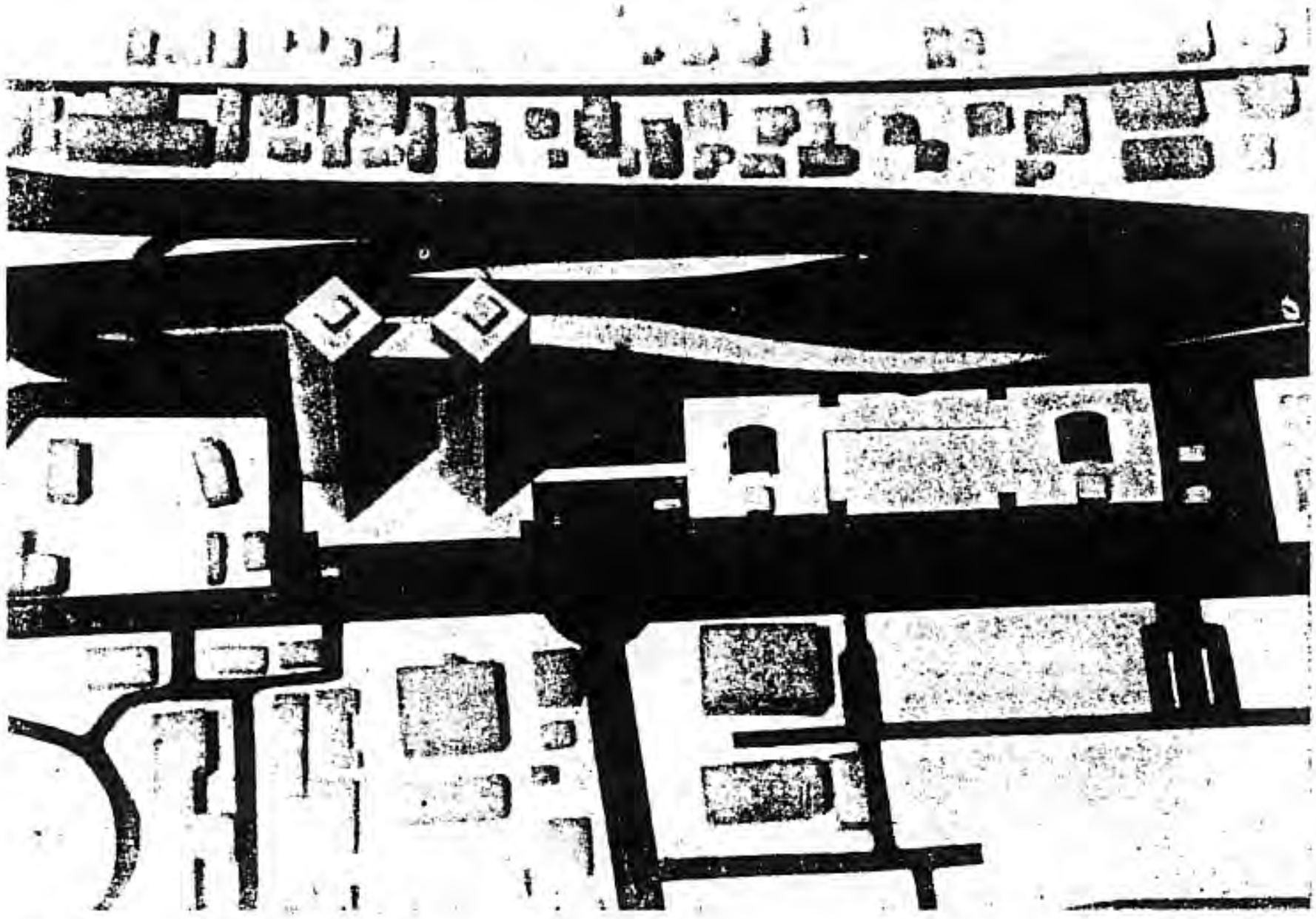
**อาคารที่ปรับปรุงใหม่โดยไม่รื้ออาคารเดิม*



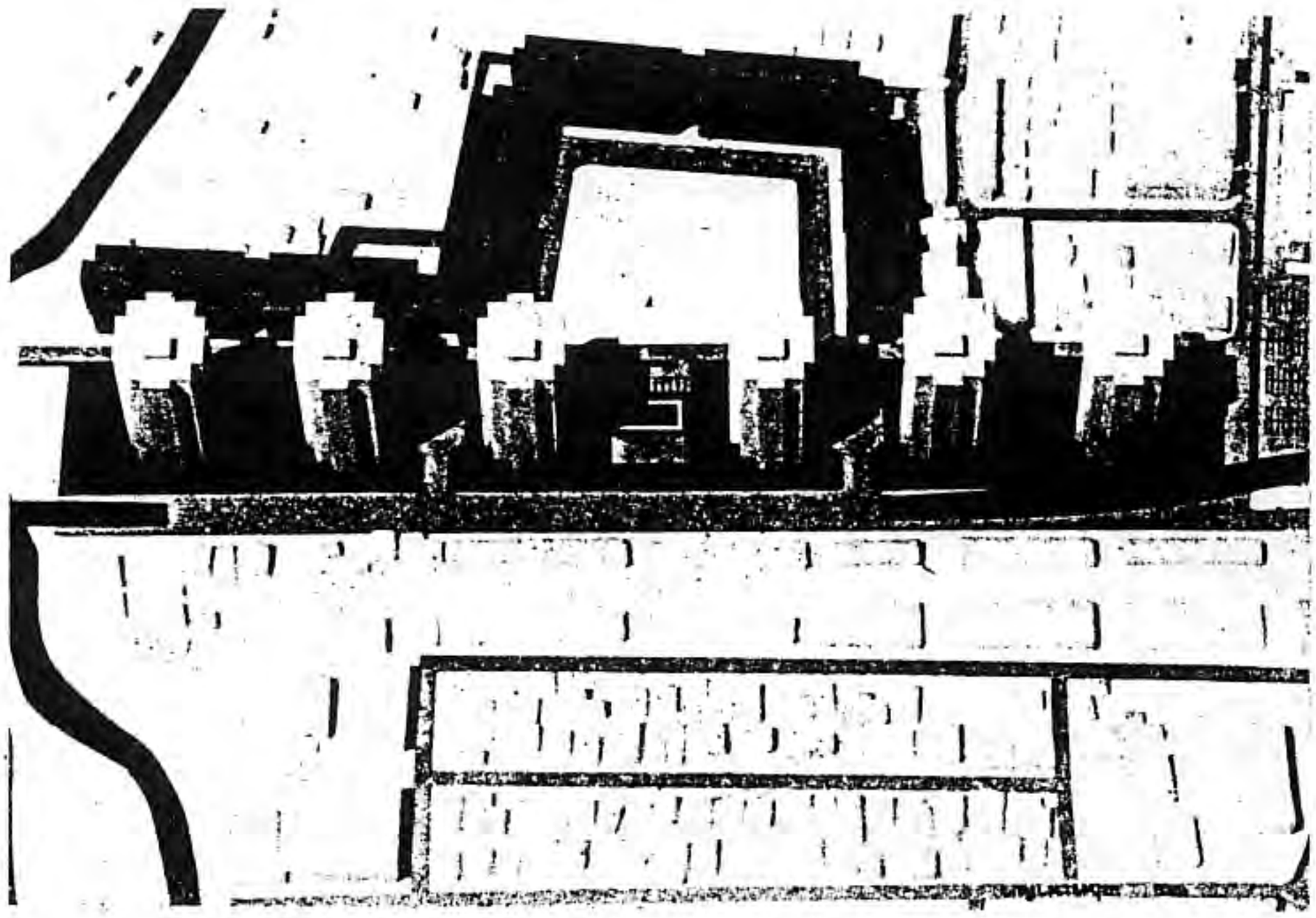
ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
มองทางด้านถนนวิภาวดีรังสิต



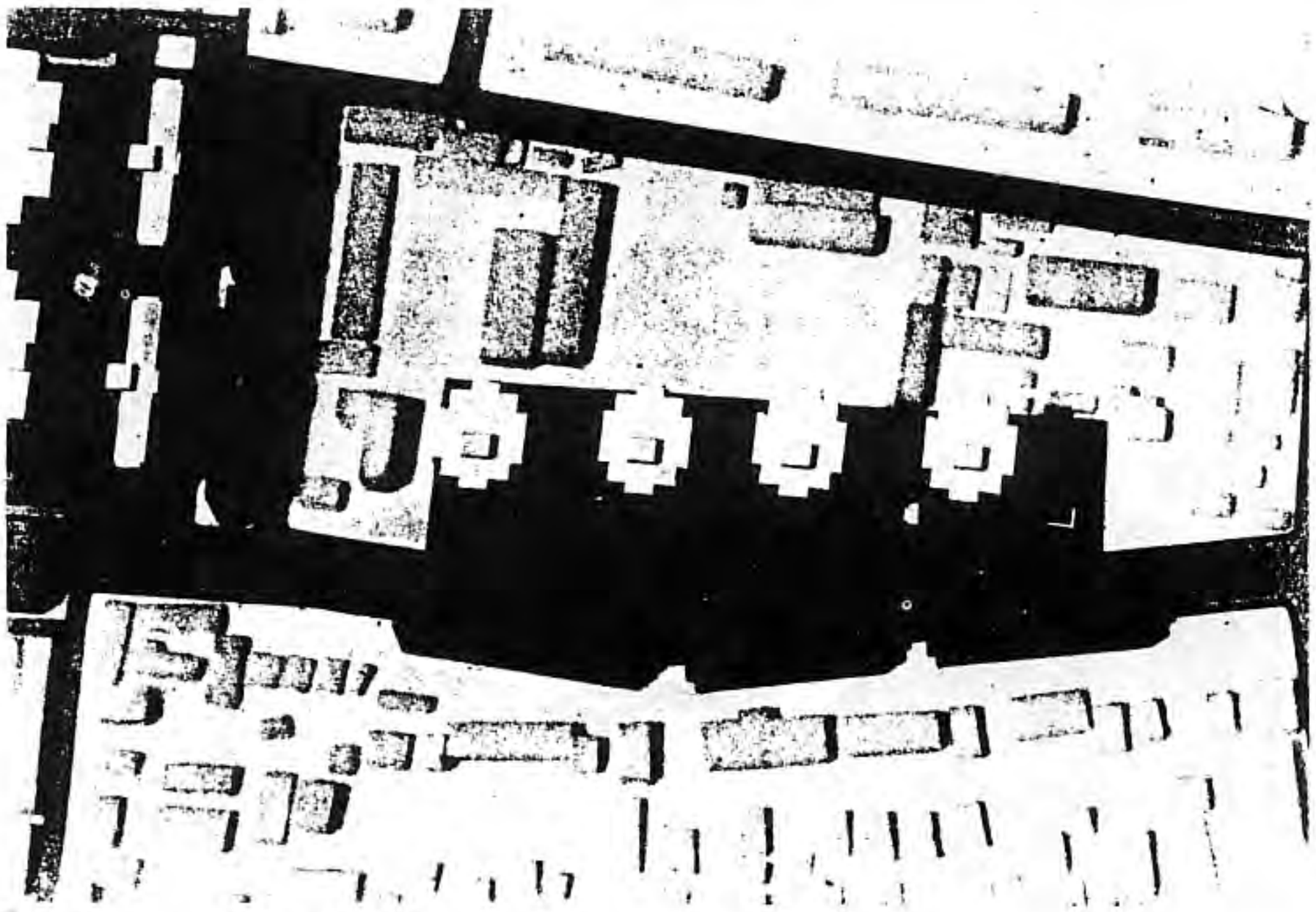
ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
มองทางด้านถนนมิตรไมตรี



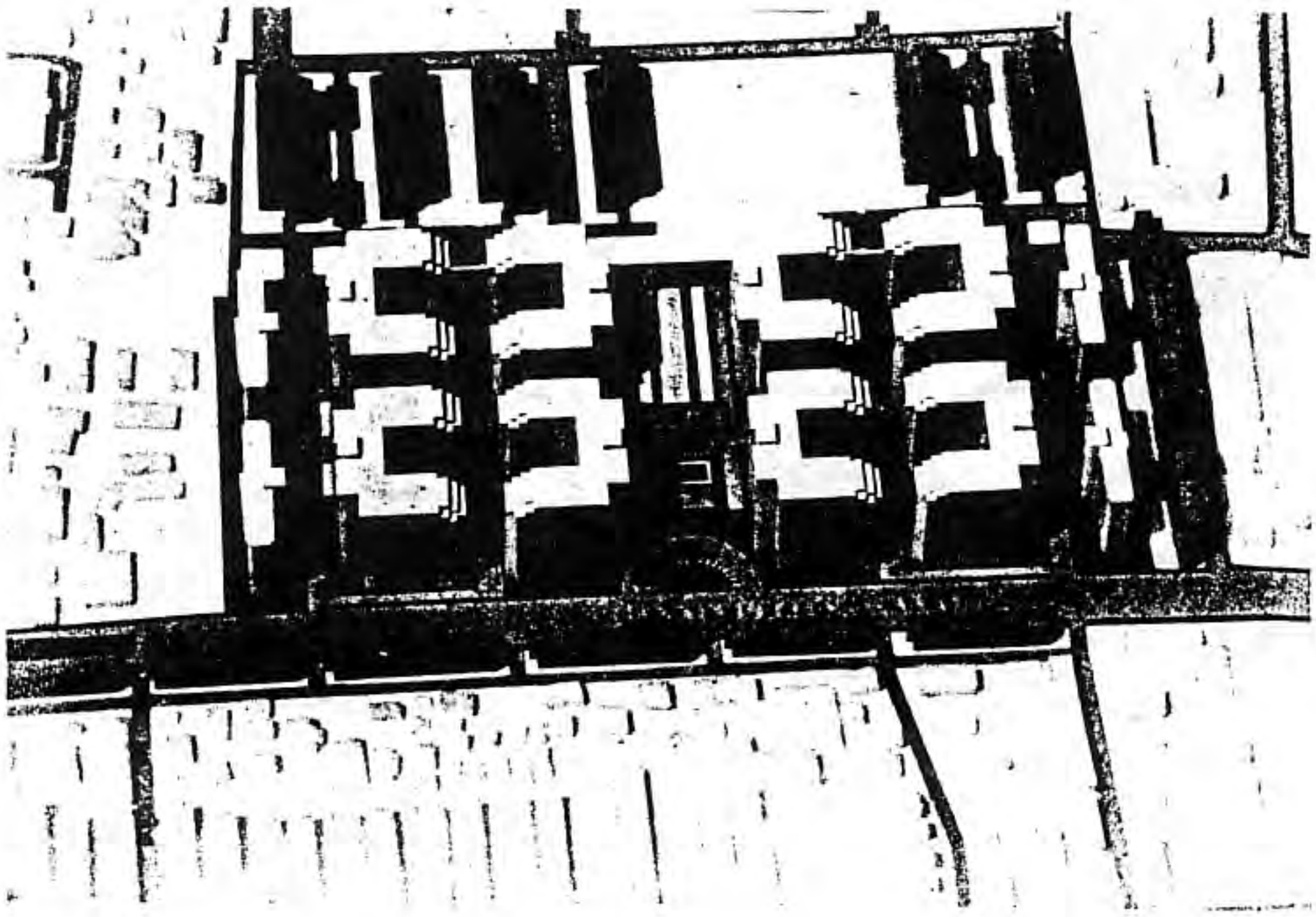
ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
(BLOCK C)



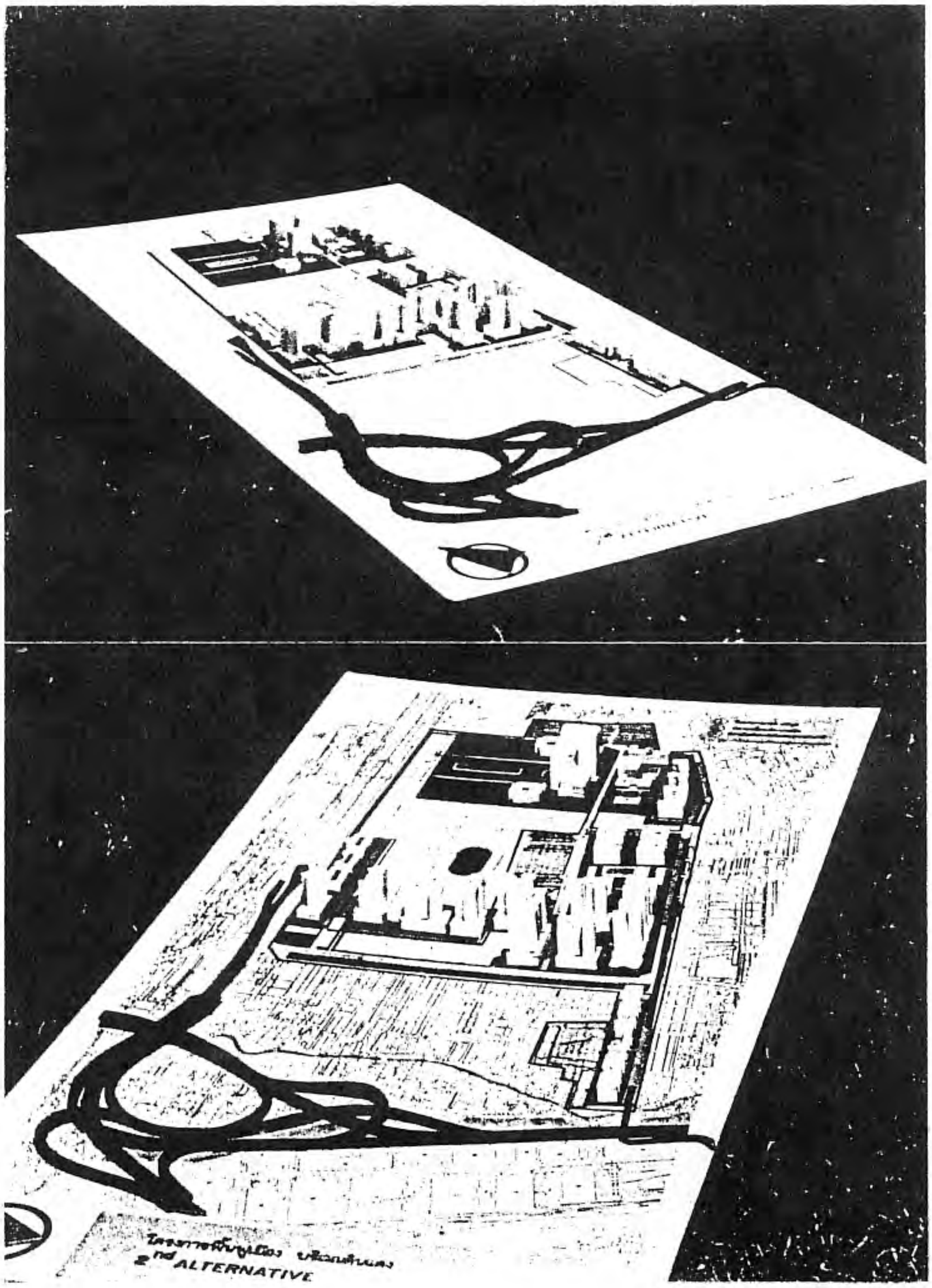
ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
(BLOCK D,E)



ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
(BLOCK F)



ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 1
(BLOCK G)



ภาพหุ่นจำลองแสดงอาคารที่ปรับปรุงใหม่ แบบที่ 2
(ปรับปรุงทั้ง SUPER BLOCK)

บรรณานุกรม

- รายงานโครงการฟื้นฟูเมืองบริเวณเคหะชุมชนดินแดงของการเคหะแห่งชาติ 2535
- ข้อมูลจากกองวิศวกรรมจราจร กทม.
- ข้อมูลจากการประปานครหลวงฯ
- เอกสาร SUPPLEMENT หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ พ.ศ. 2535