



ที่ สศ ๐๐๐๑/๑๐๙๔

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
๑๒๘ อาคารพญาไทพลาซ่า ถ.พญาไท กทม. ๑๐๕๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง "การคมนาคมขนส่งภายในศูนย์ราชการ (แจ้งวัฒนะ)"

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน ๑ ชุด

ด้วยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องมีการศึกษาการจัดการจราจรและดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อรองรับศูนย์ราชการฯ ก่อนจะมีหน่วยงานรัฐเข้าใช้เต็มพื้นที่ในอนาคต ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวและโดยรอบจะต้องเติบโตมากขึ้น หากไม่มีการวางแผนระบบโครงข่ายการคมนาคมเพื่อรองรับความหนาแน่นของอาคารธุรกิจและที่อยู่อาศัย ที่จะขยายตัวอย่างมาก ในอนาคตปัญหาการจราจรจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองได้ จึงได้ศึกษาเพื่อจัดทำร่างความเห็นและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเรื่อง "การคมนาคมขนส่งภายในศูนย์ราชการ (แจ้งวัฒนะ)" เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๒ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ได้มีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "การคมนาคมขนส่งภายในศูนย์ราชการ (แจ้งวัฒนะ)" ต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- ๑. รัฐต้องเร่งรัดระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ อาทิ รถไฟฟ้าสายสีชมพู (ปากเกร็ด-สุวินทวงศ์) รถ BRT รถประจำทาง
- ๒. รัฐต้องเร่งรัดการสร้างระบบเชื่อมทางด้านทิศตะวันตกและด้านใต้ เพื่อให้สามารถระบายรถออกทางถนนประชาชื่นและถนนสายย่อย (Local road) เพื่อบรรเทาการจราจรแออัดของถนนแจ้งวัฒนะ โดยสายใดมีความพร้อมให้ดำเนินการโดยเร็ว
- ๓. บริหารจัดการเดินรถประจำทางในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ครอบคลุมพื้นที่ และสามารถเป็นตัวป้อน (Feeder) นำผู้ใช้บริการเข้าออกศูนย์ราชการฯ ได้อย่างรวดเร็ว ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

๔. การจัดโซนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่ได้จำแนกประเภทการใช้ที่ดินไว้ นั้น รัฐต้องมีความแน่วแน่ในการปฏิบัติตามผังเมืองที่กำหนดไว้ มิใช่เปลี่ยนแปลงตามนโยบายของรัฐบาล เช่น ศูนย์ราชการฯ ที่ไม่ได้วางผังเมืองรองรับ จึงได้เกิดปัญหาอย่างในปัจจุบัน และอนาคตที่จะมีความแออัดเพิ่มขึ้น

๕. การเตรียมตัวของกรุงเทพมหานครด้านโครงสร้างพื้นฐาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเดิมและผู้อยู่อาศัยที่ต้องเข้ามาใหม่

๖. รัฐต้องการจ่ายค่าชดเชยการเวนคืนที่ดินที่เหมาะสมและจูงใจ

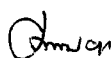
๗. รัฐต้องปรับปรุงกฎหมายปัจจุบันทั้งระบบ เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการบังคับตามกฎหมายผังเมือง เพื่อจัดการโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ให้เพื่อรองรับสิทธิชุมชน การทำประชาพิจารณ์ หรือการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ การเวนคืน

๘. ต้องมีการสร้างรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ภายในศูนย์ราชการเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งภายใน และเชื่อมต่อกับถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต และสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อาริยา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. ๐-๒๖๑๒-๙๑๕๔

โทรสาร ๐-๒๖๑๒-๙๑๕๒-๓

**ความเห็นและข้อเสนอแนะของ**  
**คณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน**  
**สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ**  
**เรื่อง “การคมนาคมขนส่งภายในศูนย์ราชการ (แจ้งวัฒนะ)”**

**1. หลักการและเหตุผล**

การเติบโตของกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางความเจริญของประเทศทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองในลักษณะของย่านธุรกิจและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากขึ้นตามความเจริญของประเทศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองไปยังพื้นที่รอบนอกและชานเมือง กรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น โดยพื้นที่ของเขตหลักสี่ในแนวถนนแจ้งวัฒนะเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมากทั้งอาคารธุรกิจ หน่วยราชการ และที่อยู่อาศัย ทั้งที่ได้รับการกำหนดเป็นพื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จึงไม่ได้มีการวางแผนโครงข่ายระบบการคมนาคมในพื้นที่นี้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนแจ้งวัฒนะเป็นอย่างมาก

กรมธนารักษ์ได้มีการจัดสรรที่ดินให้หน่วยงานราชการหลายแห่งนำไปใช้สร้างอาคารที่ทำการมาโดยตลอด แต่เมื่อความต้องการดังกล่าวมีมากขึ้น ทำให้กรมธนารักษ์ต้องสรรหาแนวทางในการจัดสรรที่ราชพัสดุ เพื่อตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ เป็นที่มาของการนำที่ราชพัสดุมาใช้สร้างเป็นศูนย์ราชการขนาดใหญ่ แล้วให้แต่ละหน่วยงานมาใช้พื้นที่ร่วมกัน จึงได้ริเริ่มโครงการศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บนที่ราชพัสดุ บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ภายใต้การบริหารงานของบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกรมธนารักษ์ โดยเน้นให้เกิดการใช้ที่ราชพัสดุให้คุ้มค่า ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการติดต่อประสานงานทั้งระหว่างหน่วยงานรัฐ และระหว่างหน่วยงานรัฐกับประชาชนได้เป็นอย่างดี ซึ่งศูนย์ราชการฯ แห่งใหม่นี้เป็นโครงการขนาดใหญ่มีบุคลากรเข้าไปทำงานและผู้มาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะและบริเวณถนนข้างเคียง ที่มีปัญหามากอยู่แล้วให้เป็นปัญหาหนักยิ่งขึ้นอีก

แม้ว่าบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร ดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อรองรับศูนย์ราชการฯ ก่อนจะมีหน่วยงานรัฐเข้าใช้เต็มพื้นที่ในอนาคต ทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก และการจัดระเบียบการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะแล้วก็ตาม ปัญหาจราจรก็ยังไม่ลดน้อยลง ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้และโดยรอบจะต้องเติบโตมากขึ้น หากไม่มีการวางแผนระบบโครงข่ายการคมนาคมเพื่อรองรับความหนาแน่นของ อาคารธุรกิจ และที่อยู่อาศัย ที่จะขยายตัวอย่างมากในอนาคตปัญหาการจราจรจะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองได้

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของสภาพปัญหาดังกล่าว จึงดำเนินการศึกษาเพื่อจัดทำ

ความเห็นและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเรื่อง “การคมนาคมขนส่งภายในศูนย์ราชการ (แจ้งวัฒนะ)” นำเสนอต่อสภาที่ปรึกษา และคณะรัฐมนตรี ต่อไป

## 2. การดำเนินการ

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ได้ดำเนินการเพื่อจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้

2.1 ประชุมหารือร่วมกับตัวแทนจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง และบริษัท ธารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด วันพุธที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2552

2.2 ประชุมหารือร่วมกับตัวแทนจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร วันพฤหัสบดีที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2552

2.3 ประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการดำเนินการศึกษา เพื่อเสนอการบริหารจัดการระบบคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาศูนย์ราชการ และการขยายตัวของพื้นที่โดยรอบ

## 3. สารสำคัญและข้อวิเคราะห์

### 3.1 ความเป็นมาของศูนย์ราชการ

กรมธนารักษ์ในฐานะหน่วยงานบริหารจัดการที่ราชพัสดุ ได้มีการจัดสรรที่ดินให้หน่วยงานราชการหลายแห่งนำไปใช้สร้างอาคารที่ทำการมาโดยตลอด แต่เมื่อความต้องการดังกล่าวมีมากขึ้น ทำให้กรมธนารักษ์ต้องสรรหาแนวทางในการจัดสรรที่ราชพัสดุ เพื่อตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ รวมถึงหน่วยงานราชการหลายแห่งตั้งอยู่บนสถานที่อันไม่เหมาะสม ทั้งแออัด คับแคบ และขาดการดูแลบริหารจัดการที่ดี จึงเป็นที่มาของแนวคิดการบริหารที่ราชพัสดุแนวใหม่ ที่มุ่งเน้นการใช้ที่ราชพัสดุให้คุ้มค่า และเกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการนำที่ราชพัสดุมาใช้สร้างเป็นศูนย์ราชการขนาดใหญ่ แล้วให้แต่ละหน่วยงานมาใช้พื้นที่ร่วมกัน โดยคิดค่าเช่าที่ราชพัสดุ ในอัตราค่าเช่าที่เหมาะสม โดยบริษัท ธารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะเป็นหน่วยงานหลักในการบริหาร

บริษัท ธารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) ในฐานะหน่วยงานบริหารศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม พ.ศ. 2550 มีภารกิจในการบริหารจัดการ ตลอดจนควบคุมการดำเนินงานของโครงการในทุกขั้นตอนให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยเน้นให้เกิดการใช้ที่ราชพัสดุให้คุ้มค่าเต็มศักยภาพที่มี ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินทรัพย์ภาครัฐ สร้างรายได้ให้รัฐบาล และกระตุ้นให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตข้าราชการ ตลอดจนการให้บริการประชาชน อันเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาประเทศอย่างมั่นคงและยั่งยืน

ศูนย์ราชการฯ ได้รับการออกแบบเพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานของแต่ละหน่วยงาน และสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ตามความเหมาะสม ขณะเดียวกันก็สามารถอำนวยความสะดวกใน

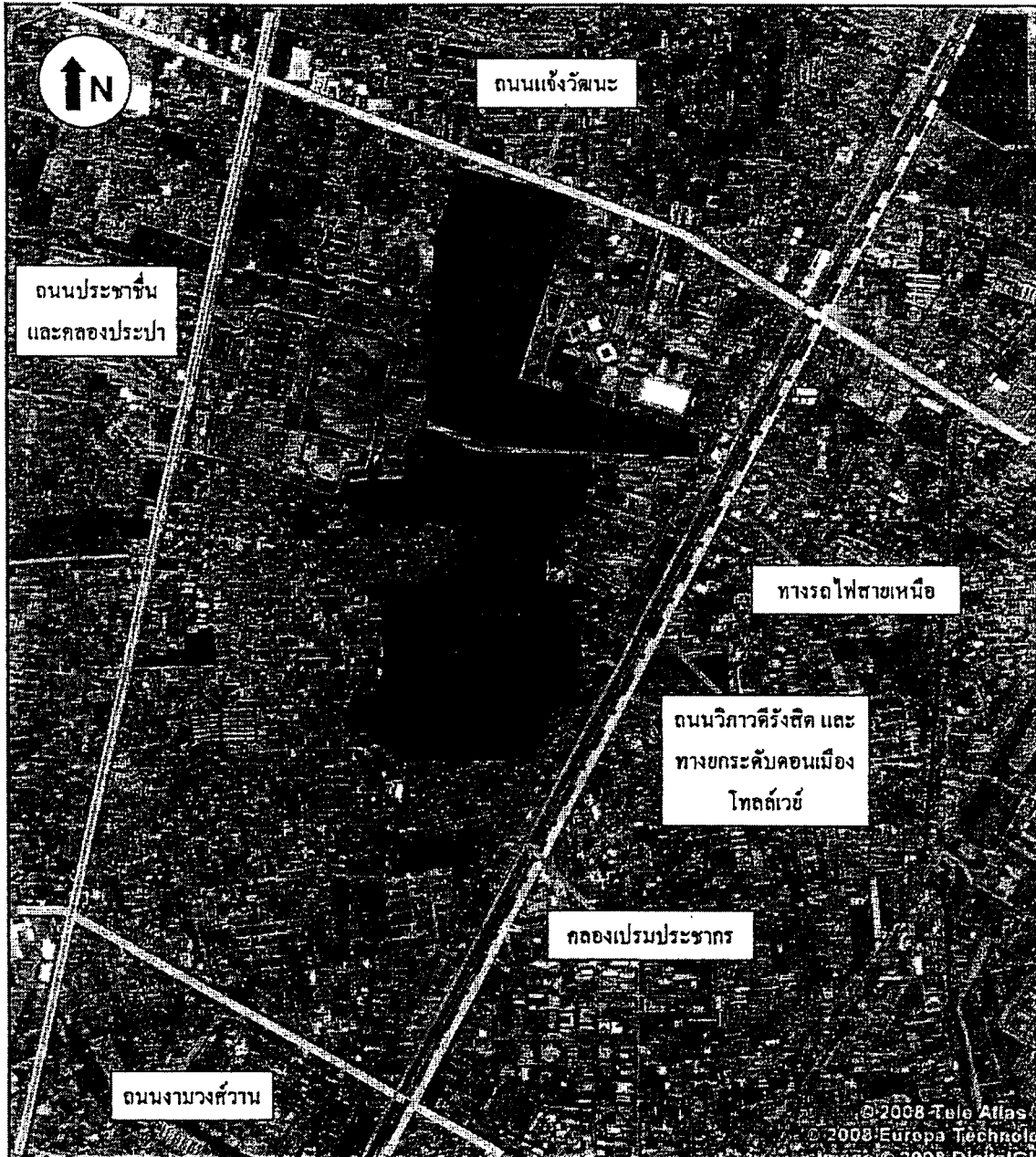
การติดต่อประสานงานทั้งระหว่างหน่วยงานเอง และระหว่างหน่วยงานกับประชาชนได้เป็นอย่างดี สิ่งสำคัญ คือ อาคารศูนย์ราชการฯ แห่งนี้ จะช่วยสนับสนุนการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)

### 3.2 ข้อจำกัดการแก้ไขปัญหารถจรและขนส่ง

พื้นที่ศูนย์ราชการฯ เป็นพื้นที่ที่มีข้อจำกัดหลายประการ ที่ส่งผลทำให้การแก้ไขปัญหารถจรนั้น ไม่สามารถกระทำได้อย่างเต็มที่ ข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหารถจรและขนส่งของพื้นที่บริเวณรอบศูนย์ราชการสามารถจำแนกได้เป็น 3 ประเภท คือ

#### 3.2.1 ข้อจำกัดจากการวางแผนที่ดินที่มีอยู่เดิม

ที่ตั้งศูนย์ราชการนั้นอยู่ในบริเวณทุ่งสองห้องที่ล้อมกรอบไปด้วยถนนหลักสำคัญ 4 เส้น คือ ถนนแจ้งวัฒนะทางทิศเหนือ ถนนวิภาวดีรังสิตทางทิศตะวันออก ถนนงามวงศ์วานทางทิศใต้ และถนนประชาชื่นทางทิศตะวันตก ดังแสดงในรูปที่ 1 พื้นที่ที่ถูกล้อมกรอบนี้มีเนื้อที่ 11 ตารางกิโลเมตร ได้มีการวางระบบถนนไว้เพื่อรองรับการเป็นชานเมืองเท่านั้น และไม่ได้มีการวางแผนสร้างให้เป็นชุมชนเมืองเลย ทั้งๆ ที่อาณาบริเวณโดยรอบของศูนย์ราชการฯ หรือทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร จัดว่าเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวของชุมชน และการโยกย้ายของประชากรเข้ามามากที่สุดแห่งหนึ่งในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา มีหมู่บ้านจัดสรรและตอรอกชอยมากมาย แต่ไม่มีการก่อสร้างถนนสายหลักขนาดเกินกว่า 6-8 ช่องทางจราจรผ่านเลย ถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นเพียงถนนขนาดเล็ก ที่ก่อสร้างโดยเจ้าของที่ดินและหมู่บ้านจัดสรรที่มีอยู่โดยไม่มีการวางแผนต่อเชื่อมเข้าด้วยกันให้เป็นระบบและการต่อเชื่อมถนนให้เป็นเส้นตรงและต่อเนื่องกันนั้นไม่สามารถทำได้โดยง่าย เนื่องจากต้องเวนคืนที่อยู่อาศัยของประชาชนจำนวนมาก



รูปที่ 1 ข้อจำกัดของพื้นที่บริเวณรอบข้างศูนย์ราชการ

ที่มา: บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

### 3.2.2 ข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์และกายภาพ

ลักษณะทางภูมิศาสตร์และกายภาพของพื้นที่ศูนย์ราชการ ที่เป็นข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหาการจราจร มีดังนี้

1) **ทิศเหนือ ถนนแจ้งวัฒนะ** เป็นถนนที่มีการเพิ่มของการจราจรสูงมาก เนื่องจากการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมากบริเวณเมืองทองธานี นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างโครงการใหม่ๆ ที่ขยายระบบถนนออกไปชานเมืองและเพิ่มปริมาณการจราจรที่วิ่งผ่าน เช่น สะพานปากเกร็ด แต่ไม่ได้มีการขยายถนนแจ้งวัฒนะด้วย

2) **ทิศตะวันออก** ข้อจำกัดที่สำคัญคือคลองเปรมประชากร และทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งมีทางรถไฟและคลองตัดผ่าน ทำให้การก่อสร้างถนนตัดข้ามกระทำได้ยาก นอกจากนี้ยังมีถนนสายหลักคือถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ที่ทำให้การระบายรถไฟสู่ทิศตะวันออก โดยตรงนั้นทำได้ยาก หากจะต้องสร้างสะพานข้ามแยกก็ต้องสร้างสะพานที่มีช่วงความสูงและความยาวมาก

3) **ทิศตะวันตก** มีคลองประปาที่เป็นอุปสรรคต่อการระบายรถไปยังทิศตะวันตก และเป็นพื้นที่ของการประสานครหลวงที่สงวนไว้

4) **ทิศใต้** เป็นที่ตั้งของสนามกอล์ฟสโมสรราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นสนามกอล์ฟขนาดใหญ่

### 3.2.3 ข้อจำกัดของระบบขนส่งมวลชน

พื้นที่โดยรอบของศูนย์ราชการนั้นไม่ได้มีการวางแผนระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางเข้าออกศูนย์ราชการฯ โดยเฉพาะ มีเพียงโครงการที่มีการวางแผนไว้ในพื้นที่โดยรอบเพียง 3 โครงการ คือ

1) **โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT)** สายหมอชิต-ศูนย์ราชการฯ เป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้วางแผนเป็นเส้นทางสายที่ 2 เพื่อดำเนินการต่อจากสายนนทบุรี-ราชพฤกษ์ โดยคาดว่าจะใช้พื้นที่บนกึ่งกลางถนนวิภาวดีรังสิต โครงการนี้หากประสบความสำเร็จก็จะเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ต่อเชื่อมผู้โดยสารจากหมอชิตที่เป็นจุดเชื่อมของรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดินเข้ามายังศูนย์ราชการฯ ได้โดยตรง

2) **โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต)** อยู่ในการกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่โครงการนี้ไม่ได้วิ่งผ่านพื้นที่หน้าศูนย์ราชการฯ โดยตรง

3) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ปากเกร็ด-สุวินทวงศ์)** อยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นโครงการที่อยู่ในขั้นตอนการวางแผน โดยแนวเส้นทางจะผ่านพื้นที่ด้านหน้าศูนย์ราชการฯ

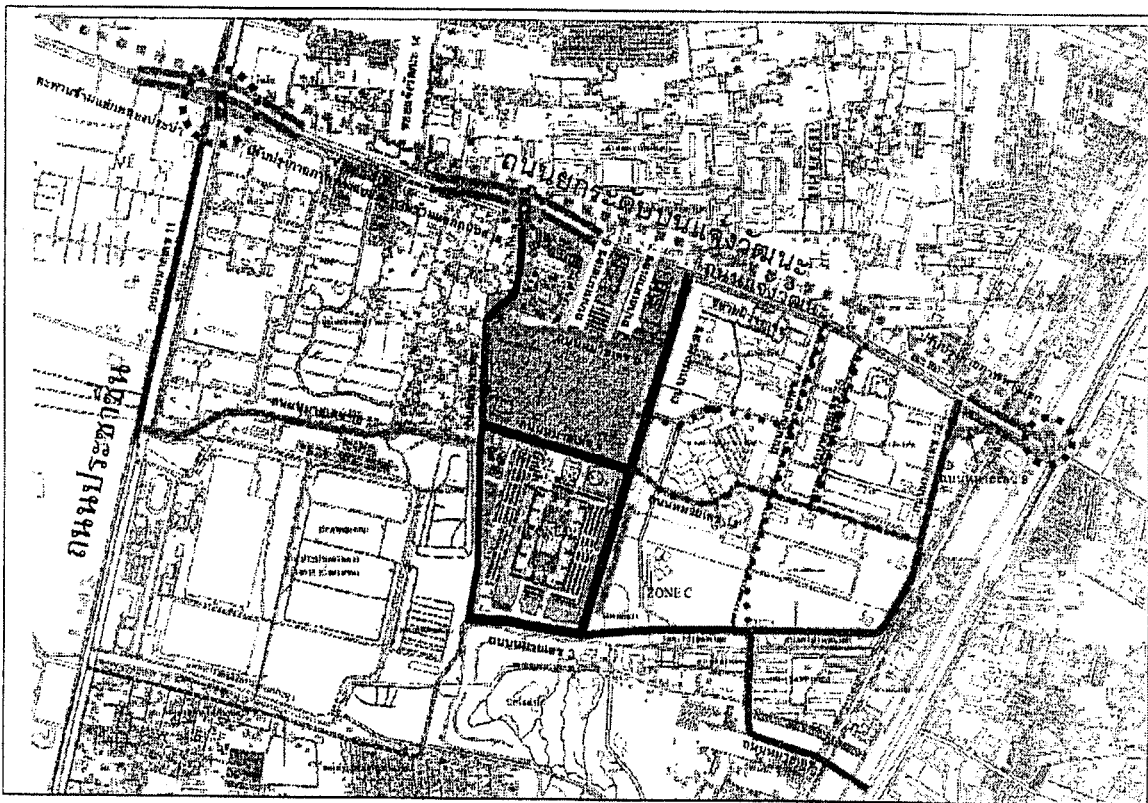
## 3.3 แผนการจราจรและขนส่ง

บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) ได้ดำเนินการจัดการระบบขนส่งและจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาศูนย์ราชการฯ จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ

### 3.3.1 แผนการปรับปรุงโครงสร้างทางจราจรและขนส่ง

ธพส. ได้กำหนดแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนภายในศูนย์ราชการฯ กับโครงข่ายถนนภายนอกโดยยึดแนวคิดที่จะให้รถสามารถเดินทางเข้าออกศูนย์ราชการฯ ในหลายทิศทางและมีรูปแบบทางแยกที่สามารถระบายรถออกจากพื้นที่ศูนย์ราชการฯ ได้อย่างคล่องตัว โดยมีหลักเกณฑ์สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบต่อเชื่อม ดังนี้

- หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและลดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ
  - หลีกเลี่ยงสถานที่สำคัญ พื้นที่หวงห้าม พื้นที่อนุรักษ์ไว้เป็นการเฉพาะ และโครงการหรืออาคารขนาดใหญ่
  - สามารถรองรับและแก้ไขปัญหารถจรได้ดี
- จากผลการศึกษาด้านการวางแผนการขนส่งและจราจร ทาง ธพส. ได้กำหนดแผนการปรับปรุงโครงสร้างทางจราจรและขนส่ง ดังแสดงในรูปที่ 2



รูปที่ 2 ผังโครงข่ายจราจรเพื่อรองรับโครงการศูนย์ราชการฯ

ที่มา: บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

รายการแผนการปรับปรุงโครงสร้างทางจราจรและขนส่ง ที่ได้ดำเนินการในปัจจุบัน และอยู่ในขั้นตอนการวางแผน ดังนี้

1) โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศูนย์ราชการฯ

ธพส. ได้ทำการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศูนย์ราชการฯ ดังต่อไปนี้



- ถนนหมายเลข 1 ถนนหลักด้านตะวันออก (ซอยแจ้งวัฒนะ 7)
- ถนนหมายเลข 2 ถนนด้านตะวันตก
- ถนนหมายเลข 3 ถนนด้านใต้ของอาคารหลัก B
- ถนนหมายเลข 4 ถนนด้านเหนือของอาคารหลัก B
- ถนนหมายเลข 5 ถนนด้านใต้ของอาคารหลัก A
- ถนนหมายเลข 6 ถนนด้านตะวันออกของอาคารหลัก A
- ถนนหมายเลข 7 ถนนด้านตะวันตกของอาคารศาลปกครอง

## 2) การสร้างถนนต่อเชื่อมจากศูนย์ราชการไปยังถนนรอบนอก

ธพส. ได้ทำการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่ศูนย์ราชการฯ ไปถนนรอบนอก โดยประสานงานกับ กทม. และเจ้าของพื้นที่ข้างเคียง ดังต่อไปนี้

- ถนนหมายเลข 8 เชื่อมถนนกำแพงเพชร 6 และถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนหมายเลข 12 (กทม. เป็นผู้ดำเนินการ)

- ถนนหมายเลข 9 เชื่อมขยายถนนแจ้งวัฒนะซอย 5 เข้ากับศูนย์ราชการฯ โดยให้เชื่อมต่อกับถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต และสถานีรถไฟฟ้ายาสีแดง

- ถนนหมายเลข 10 ถนนเชื่อมถนนประชาชื่นกับศูนย์ราชการฯ โดยเจรจากับการประปานครหลวงเพื่อใช้พื้นที่

- ถนนหมายเลข 11 ขยายถนนประชาชื่นเลียบบคลองสวย และปรับปรุงกายภาพแยกแจ้งวัฒนะ (กทม. เป็นผู้ดำเนินการ)

- ถนนหมายเลข 12 ขยายซอยแจ้งวัฒนะ 5 เชื่อมต่อกับศูนย์ราชการฯ โดย ธพส. เป็นผู้ดำเนินการ

- ถนนหมายเลข 13, 14, 15 เป็นการปรับปรุงขยายถนนภายในบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท.) และบริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (กสท.) เพื่อเชื่อมต่อกับถนนของศูนย์ราชการฯ โดยเจรจากับ ปณท. และ กสท. เพื่อขอใช้พื้นที่

## 3) การปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะและทางแยก

ธพส. ได้ประสานกับกรมทางหลวงในการปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะด้านทิศเหนือของศูนย์ราชการฯ และทางแยกที่ตัดผ่าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สะพานรถข้ามแยกถนนหมายเลข 2
- การขยายผิวจราจรถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้และปรับปรุงกายภาพแยกหลักสี่
- การจัดสรรจราจรบริเวณทางแยกบนถนนแจ้งวัฒนะช่วงหลักสี่-ประชาชื่น

โดยประสานงานกับสถานีตำรวจทุ่งสองห้อง ในการจัดการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะ

#### 4) การประสานงานเพื่อต่อเชื่อมดอนเมืองโทลล์เวย์เข้ากับศูนย์ราชการฯ

ธพส. ได้ประสานกับบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (ดอนเมืองโทลล์เวย์) เพื่อเจรจาในการเชื่อมทางขึ้นลงของทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ จากสะพานข้ามแยกหลักสี่ ซึ่งยังติดปัญหาด้านสัญญาสัมปทานและลักษณะทางกายภาพ จึงยังไม่สามารถดำเนินการได้

#### 5) แผนงานระยะกลางอื่นๆ

ธพส. ได้วางแผนระยะกลาง (พ.ศ.2554) เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ดังนี้

- ถนนยกระดับบนถนนแจ้งวัฒนะ จากทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์กับทางด่วน ชั้นที่สอง เป็นโครงการขนาดใหญ่ของกรมทางหลวงอยู่ในขั้นตอนการศึกษา เมื่อก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จะลดปริมาณการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะได้มาก

- โครงการแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งในพื้นที่ปิดล้อมของ กทม. ซึ่ง ธพส. ผลักดันให้ กทม. ก่อสร้างถนนใหญ่ในพื้นที่ปิดล้อม 2 สายหลัก คือ ถนนสายรองแนวตะวันออก-ตะวันตก (วิภาวดี-โกสุมรวมใจ-โกสุมสามัคคี-เลียบคลองประปา) และถนนสายรองแนวเหนือ-ใต้ (ชอยแจ้งวัฒนะ 14 – สรงประภา) ซึ่งได้ทำการศึกษาเส้นทางไว้แล้ว แต่ยังไม่มีการก่อสร้าง

### 3.3.2 แผนการลดความต้องการใช้รถของบุคลากรและผู้มาติดต่อ

นอกเหนือจากการก่อสร้างปรับปรุงโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นแล้ว ธพส. มีแผนการลดความต้องการใช้รถของบุคลากรและผู้มาติดต่อ โดยการอำนวยความสะดวกกับบุคลากรและผู้มาติดต่อด้วยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและมาตรการอื่น ดังต่อไปนี้

#### 1) ระบบรถรับส่งบุคลากร (Bus pool)

ธพส. ได้เตรียมการดำเนินการที่จะจัดระบบรถรับส่งบุคลากร จากจุดจอดบริการหลักที่สำคัญ เช่น วงเวียนใหญ่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ทางแยกบางนา หมอชิต ฯลฯ และตามเส้นทางสายหลักที่สำคัญ เช่น ถนนลาดพร้าว ถนนสุขุมวิท ถนนรามอินทรา ถนนจรัญสนิทวงศ์ ฯลฯ

#### 2) การจัดระบบรถรับส่งภายในศูนย์ราชการฯ (Shuttle bus)

ธพส. ได้เตรียมการจัดรถรับส่งที่วิ่งวนผ่านอาคารหลัก ในศูนย์ราชการฯ และรวมทั้งเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟหลักสี่ เพื่อความสะดวกกับผู้เดินทางที่ไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ให้เดินทางเข้าออกศูนย์ราชการฯ จากถนนแจ้งวัฒนะเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ต่อบุคลากรและผู้มาติดต่อ

#### 3) การเตรียมสถานีหลัก สำหรับผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ

ธพส. ได้มีการก่อสร้างสถานีรถไฟโดยสารทางทิศตะวันออกของอาคาร 2 เพื่อใช้เป็นสถานีจอดรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. รถรับส่งบุคลากร (Bus pool) และรถรับส่งภายในศูนย์ราชการฯ (Shuttle bus) และเป็นจุดจอดรถแท็กซี่อีกด้วย นอกจากนี้จะจัดเตรียมพื้นที่บริเวณใกล้ทางเข้าออกอาคารหลัก เพื่อเป็นจุดจอดรถโดยสารต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเข้าถึงอาคาร

#### 4) การประสานงานและเตรียมสถานีสำหรับรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)

ธพส. ได้ประสานกับ กทม. เพื่อเตรียมสถานีไว้บริเวณสถานีหลัก และจัดเส้นทางเดินรถภายในศูนย์ราชการฯ ไว้ เพื่อให้การต่อเชื่อมระบบระหว่างรถไฟฟ้า รถรับส่งภายในศูนย์ราชการฯ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

##### 3.3.3 แผนงานอื่นๆ ที่ลดปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน

ธพส. ได้เตรียมแผนงานอื่นๆ ที่มีจุดประสงค์ในการลดปริมาณการจราจรในเวลาเร่งด่วน แผนงานที่สำคัญ ได้แก่

- การส่งเสริมการใช้รถร่วมกัน (Car pool) ของบุคลากร โดย ธพส. จะเป็นตัวกลางในการผลักดันและนำเสนอให้บุคลากรในหน่วยงานๆ ที่เดินทางมาศูนย์ราชการฯ
- การเหลื่อมล้าเวลาทำงานของแต่ละหน่วยงาน เพื่อเป็นการลดปริมาณการจราจรในเวลาเร่งด่วน ธพส. จะขอความร่วมมือจากหน่วยงานในศูนย์ราชการฯ ให้มีการเหลื่อมล้าเวลาการทำงานตามความเหมาะสมของแต่ละหน่วยงาน
- การจัดกิจกรรมในเวลาก่อนและหลังเลิกงาน ธพส. มีแผนดำเนินงานจัดกิจกรรมต่างๆ ที่มีประโยชน์ต่อบุคลากร เช่น การออกกำลังกาย การเล่นกีฬา การตักบาตร การฟังธรรม ฯลฯ ให้แก่บุคลากรในเวลาก่อนและหลังเลิกงาน เพื่อลดปริมาณการจราจรเข้าออกศูนย์ราชการฯ ในช่วงเวลาเร่งด่วน
- การจัดเก็บค่าจอดรถหรือจำกัดการจอดรถ โดย ธพส. กำลังพิจารณาในการจัดเก็บค่าจอดรถส่วนตัวหรือจำกัดการจอดรถในศูนย์ราชการฯ ในกรณีที่มีปริมาณรถที่เข้าศูนย์ราชการฯ มากเกินไป เพื่อดึงดูดให้บุคลากรและผู้มาติดต่อใช้รถสาธารณะหรือใช้รถร่วมกันให้มากที่สุด ทั้งนี้อาจจะพิจารณาค่าจอดรถแตกต่างกันไปตามจำนวนผู้ใช้รถที่นำมาจอด หรือตามความใกล้ไกลจากที่จอดรถถึงตัวอาคารหลัก

#### 4. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

- 1) รัฐต้องเร่งรัดระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ อาทิ รถไฟฟ้าสายสีชมพู (ปากเกร็ด-สุวินทวงศ์) รถ BRT รถประจำทาง
- 2) รัฐต้องเร่งรัดการสร้างระบบเชื่อมทางด้านทิศตะวันตกและด้านใต้ เพื่อให้สามารถระบายรถออกทางถนนประชาชื่นและถนนสายย่อย (Local road) เพื่อบรรเทาการจราจรแออัดของถนนแจ้งวัฒนะ โดยสายใดมีความพร้อมให้ดำเนินการโดยเร็ว
- 3) บริหารจัดการเดินรถประจำทางในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ครอบคลุมพื้นที่ และสามารถเป็นตัวป้อน (Feeder) นำผู้ใช้บริการเข้าออกศูนย์ราชการฯ ได้อย่างรวดเร็ว ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

- 4) การจัดโซนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่ได้จำแนกประเภทการใช้ที่ดินไว้ นั้น รัฐต้องมีความแน่วแน่ในการปฏิบัติตามผังเมืองที่กำหนดไว้ มิใช่เปลี่ยนแปลงตามนโยบายของรัฐบาล เช่น ศูนย์ราชการที่ไม่ได้วางผังเมืองรองรับ จึงได้เกิดปัญหาอย่างในปัจจุบัน และอนาคตที่จะมีความแออัดเพิ่มขึ้น
- 5) การเตรียมตัวของกรุงเทพมหานครด้านโครงสร้างพื้นฐาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเดิมและผู้อยู่อาศัยที่ต้องเข้ามาใหม่
- 6) รัฐต้องการจ่ายค่าชดเชยการเวนคืนที่ดินที่เหมาะสมและจูงใจ
- 7) รัฐต้องปรับปรุงกฎหมายปัจจุบันทั้งระบบ เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการบังคับตามกฎหมายผังเมือง เพื่อจัดการโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ให้เพื่อรองรับสิทธิชุมชน การทำประชาพิจารณ์ หรือการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ การเวนคืน
- 8) ต้องมีการสร้างรถไฟรางเดี่ยว (Monorail) ภายในศูนย์ราชการเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งภายใน และเชื่อมต่อกับถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดีรังสิต และสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง

\*\*\*\*\*