

## บทที่ 2

### การวิเคราะห์สภาพพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

#### 2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

##### 2.1.1 สภาพธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรุงเทพมหานคร (กทม.) ตั้งอยู่บนที่ราบภาคกลางตอนล่างของไทยบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ลุ่มราบเรียบที่กว้างใหญ่ไพศาล

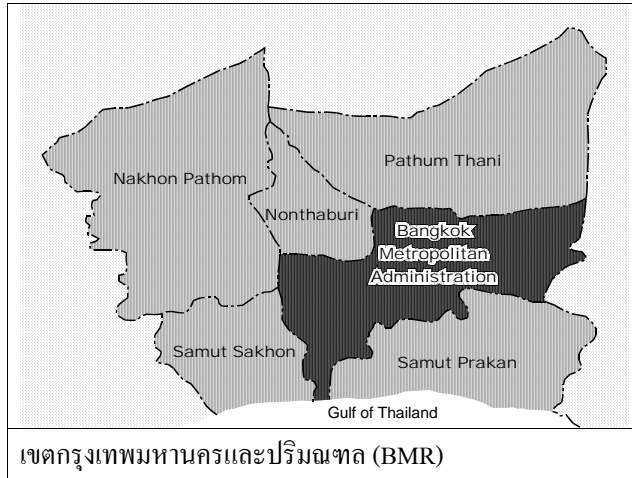
ที่ราบภาคกลางตอนล่างแบ่งได้เป็น 3 ประเภทหลัก ตามลักษณะการทับถมของตะกอน ได้แก่ ที่ราบตะกอนน้ำพา (alluvial plain) ที่ราบธารน้ำพา (fluvial plain) และสิ่งทับถมทะเลบริเวณดินดอนปากน้ำ (deltaic marine deposit) ประวัติการสะสมของตะกอนแถบที่ราบภาคกลางตอนล่างสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำทะเลในอดีต เมื่อระดับน้ำทะเลลดต่ำลงในยุคน้ำแข็งครั้งสุดท้ายที่ไหลมาตามแม่น้ำรวมตัวทับถมเป็นตะกอนขึ้นมา ลักษณะของการทับถมที่แตกต่างกันอันเนื่องมาจากระดับน้ำทะเลที่สูงต่ำไม่เท่ากัน ส่งผลกับโครงสร้างของตะกอนบริเวณที่ราบภาคกลางตอนล่าง โครงสร้างของดินชั้นล่างที่มีลักษณะพิเศษ ณ ระดับความลึก 30 เมตรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยชั้นดินทรายหยาบและดินเหนียวจากสิ่งทับถมภาคพื้นสมุทรที่เรียงตัวสลับกันเป็นชั้นๆ เนื่องจากระดับน้ำทะเลที่เพิ่มสูงขึ้นในยุคน้ำแข็งที่ผ่านมา ดินเหนียวอ่อนและแข็งปานกลางที่เกิดจากสิ่งทับถมกันทะเลทับถมกันจนเป็นชั้นดินที่มีความหนาตั้งแต่ 6-27 เมตร โดยมีความหนาเฉลี่ยอยู่ที่ 15 เมตร ชั้นดินอ่อนนี้เป็นมูลเหตุของการยุบตัวของแผ่นดินในเขตกรุงเทพมหานคร

การยุบตัวของแผ่นดินอย่างต่อเนื่องปรากฏอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งพื้นที่ศึกษาด้วยการสูบน้ำบาดาลเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการทรุดตัว งานวิจัยของกรมทรัพยากรน้ำบาดาลชี้ชัดว่าพื้นที่ศึกษายุบตัวราว 1-3 ซม. ต่อปีระหว่างปี พ.ศ. 2540 - 2546

##### 2.1.2 องค์ประกอบของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่โดยรอบ

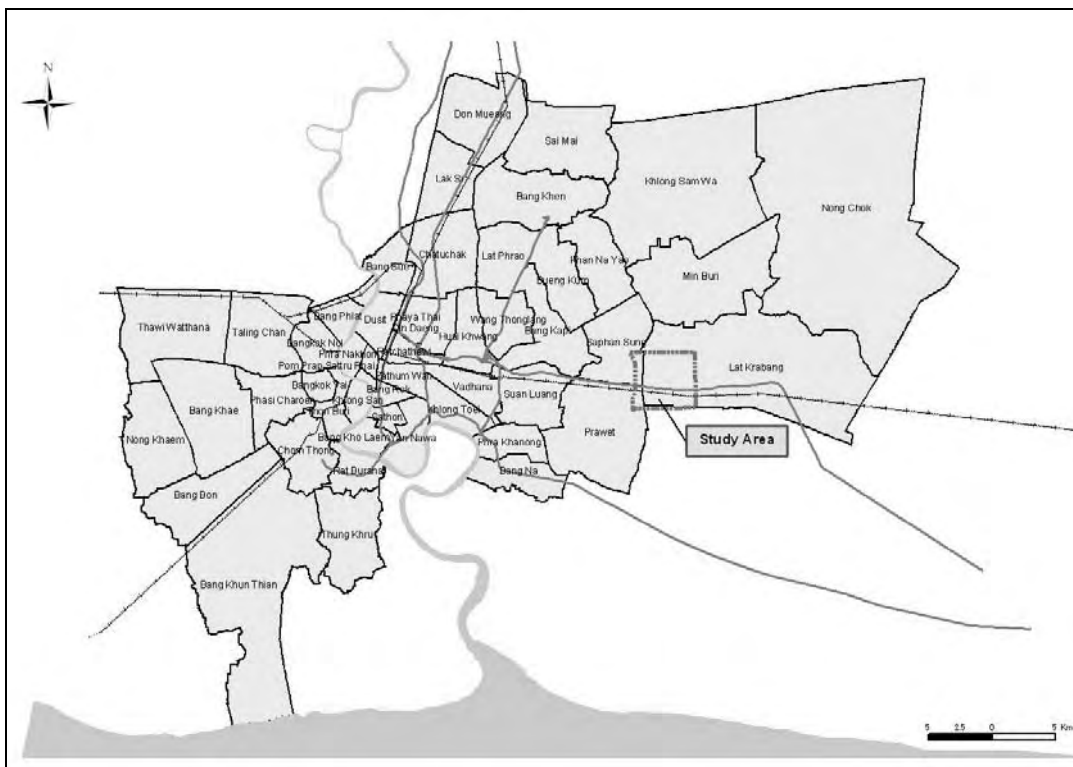
กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงของราชอาณาจักรไทย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณต้นน้ำห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นระยะทาง 36 กม. พื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับเมืองหลวงอย่างแนบแน่น ซึ่งพื้นที่ทั้งหมดรวมกันเรียกว่าเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สำหรับกรุงเทพมหานคร

และปริมณฑลประกอบด้วยเขตปกครองของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร



ภาพที่ 2.1 พื้นที่ของเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และกรุงเทพมหานคร

พื้นที่กรุงเทพมหานคร มีเขตการปกครองทั้งหมด 50 เขต หรือเขตดังที่แสดงในแผนที่ต่อไปนี้ พื้นที่ศึกษาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง ตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 2.2 แนวเขตของเขตต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ศึกษา

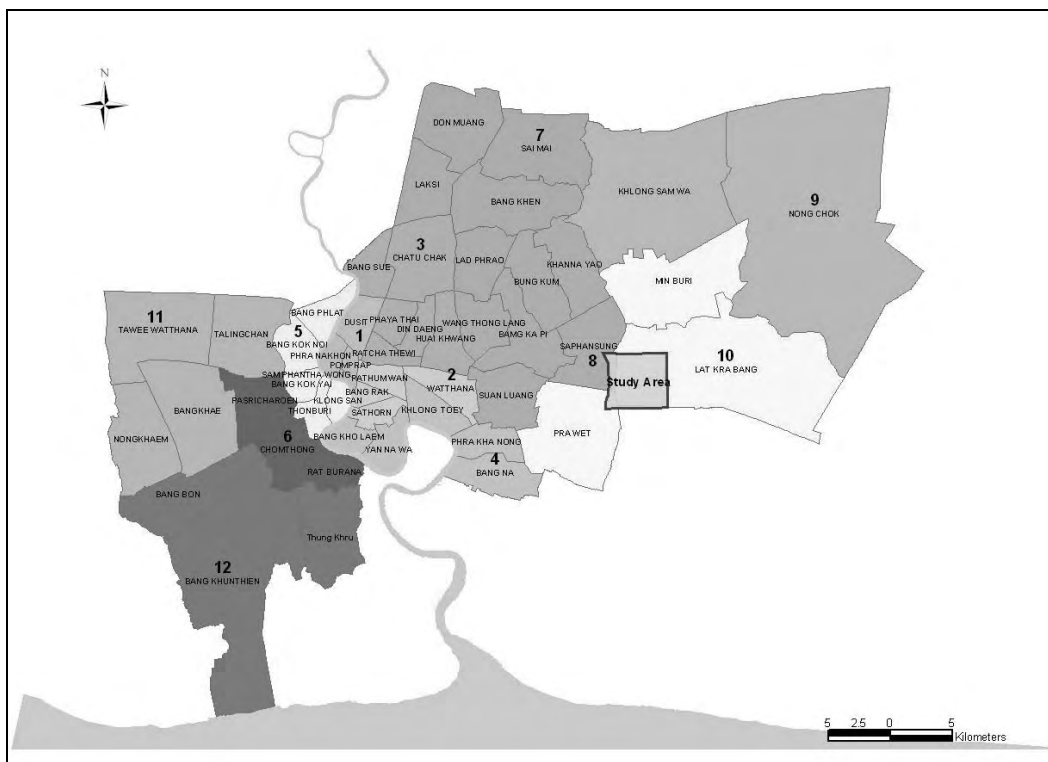
กรุงเทพมหานคร มีแผนการแบ่งเขตการปกครองใหม่ ซึ่งจัดกลุ่มทั้ง 50 เขตเป็น 12 กลุ่มเขต แผนการปกครองเดิมที่แบ่งเป็น 6 โชนได้รับการปรับปรุงแก้ไข เป็นแผนใหม่สำหรับแต่ละกลุ่มเขตเพื่อทำใ้

นโยบายการพัฒนาที่มีความสัมพันธ์กับแต่ละพื้นที่มากขึ้น หลังจากพิจารณาข้อคิดเห็นสาธารณะเสร็จแล้ว คาดว่าผังการกำหนดพื้นที่ (zoning plan) ที่เสนอจะเสร็จสมบูรณ์ภายในปี พ.ศ. 2549

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในโซน 10 ของผังกำหนดพื้นที่ใหม่ ซึ่งเรียกว่าเป็นศูนย์ชุมชนชานเมือง (Suburban Community Center) ตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ศึกษารอบคลุมสามเขต ได้แก่ เขตลาดกระบัง เขตมีนบุรี และเขตประเวศ

ตารางที่ 2.1 ผังกำหนดกลุ่มเขตใหม่ของกรุงเทพมหานคร

โซน 1	กลุ่มเขตอนุรักษ์กรุงรัตน โกสินทร์
โซน 2	กลุ่มเขตย่านธุรกิจ การบริการ และการท่องเที่ยวใจกลางเมือง
โซน 3	กลุ่มเขตศูนย์กลางเศรษฐกิจและการบริการใหม่ และพื้นที่ที่ประชากรหนาแน่นมาก
โซน 4	กลุ่มเขตพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา
โซน 5	กลุ่มเขตอนุรักษ์เมืองเก่าธนบุรี
โซน 6	กลุ่มเขตพื้นที่จ้างงานเชิงเศรษฐกิจใหม่ และพื้นที่ที่ประชากรหนาแน่นมาก
โซน 7	พื้นที่ต่อเนื่องของกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออกเฉียงเหนือ
โซน 8	ย่านที่อยู่อาศัยด้านตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพ
โซน 9	พื้นที่เกษตรกรรมและที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพดี
โซน 10	ศูนย์ชุมชนชานเมืองบริเวณโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ
โซน 11	พื้นที่เกษตรแบบผสมผสานและที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพดี
โซน 12	พื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม



ภาพที่ 2.3 ผังกำหนดกลุ่มเขตใหม่ของกรุงเทพมหานคร

### 2.1.3 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ

#### (1) การเปลี่ยนแปลงในอดีต

##### 1) ประชากร

ในปี พ.ศ. 2545 เขตกรุงเทพมหานคร มีประชากรจำนวน 5.78 ล้านคน และเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.6 ต่อปี ในปี พ.ศ. 2545 ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีอยู่ 9.67 ล้านคน และขยายตัวสูงกว่าด้วยอัตราเฉลี่ยร้อยละ 1.2 ต่อปีในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ประชากรในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 9 ของประชากรรวมทั้งประเทศ ที่มีอยู่ 62.80 ล้านคน

ตารางที่ 2.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ใกล้เคียง (พ.ศ. 2540-2545)

พื้นที่	ปี						อัตราการเติบโตปี 2540-2545
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	
กทม.	5,604,772	5,647,799	5,662,499	5,680,380	5,726,203	5,782,159	0.6%
สมุทรปราการ	956,266	969,321	977,388	995,838	1,011,692	1,027,719	1.5%
นนทบุรี	800,741	826,464	839,029	859,607	884,077	905,197	2.5%
นครปฐม	753,599	765,425	774,276	781,138	791,914	801,956	1.3%
ปทุมธานี	592,328	616,636	633,994	654,701	679,417	708,909	3.7%
สมุทรสาคร	407,146	416,393	421,738	428,814	435,588	442,914	1.7%
รวม กทม. และปริมณฑล	9,114,852	9,242,038	9,308,924	9,400,478	9,528,891	9,668,854	1.2%
ประเทศไทย	60,818,227	61,466,178	61,661,701	61,878,746	62,308,887	62,799,872	0.6%

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

##### 2) การจ้างงาน

ในปี พ.ศ. 2545 การจ้างงานในเขตกรุงเทพมหานครมีทั้งสิ้น 3.1 ล้านคน และเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.6 ต่อปี ยอดการจ้างงานนี้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55 ของการจ้างงานทั่วประเทศ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนนี้เปลี่ยนแปลงได้ตามสภาวะการจ้างงานโดยรวม

##### 3) กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ในส่วนของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ตีพิมพ์รายงานตัวเลขประมาณการของผลิตภัณฑ์มวลรวมในจังหวัด (Gross Provincial Product - GPP) สำหรับแต่ละจังหวัด ตารางที่ด้านล่างแสดงการคาดการณ์ GPP สำหรับเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามภาคอุตสาหกรรมและบริการดังนี้

เป็นที่ประจักษ์ว่า อุตสาหกรรมการบริการหลายประเภท เช่น การเงิน การท่องเที่ยว ค้าปลีก/ค้าส่ง และอุตสาหกรรมการผลิตเติบโตอย่างมหาศาลในช่วงเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 2.3 ผลผลิตทั้งหมดรวมในจังหวัดคำนวณตามราคาตลาดในปัจจุบัน (กรุงเทพมหานคร)

	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547p
เกษตรกรรม	1,782	1,892	1,588	1,667	1,877	2,258	2,500	2,416
เกษตรกรรม ล่าสัตว์ และป่าไม้	1,560	1,591	1,316	1,378	1,517	1,874	2,179	2,090
ประมง	222	302	271	289	360	385	320	326
ภาคที่ไม่ใช่เกษตรกรรม	1,461,912	1,351,587	1,480,932	1,577,630	1,654,236	1,669,031	1,745,074	1,905,724
เหมืองแร่และเหมืองหิน	0	0	0	0	0	0	0	0
การผลิต	300,877	317,208	329,519	354,578	371,261	345,904	366,351	388,925
ไฟฟ้า ก๊าซ และประปา	28,360	33,263	28,157	34,593	35,872	38,123	37,660	41,896
ก่อสร้าง	104,705	76,448	59,384	47,354	52,679	47,862	47,497	51,707
ค้าส่งและค้าปลีก, ซ่อมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และสินค้าส่วนบุคคล และครัวเรือน	270,330	260,368	376,761	402,720	408,455	402,246	414,325	448,576
โรงแรม และภัตตาคาร	165,074	150,840	163,227	178,285	190,477	196,829	187,481	206,692
บริการขนส่ง จัดเก็บสินค้า และสื่อสาร	214,322	220,540	235,678	250,147	268,826	284,096	288,864	307,761
สถาบันการเงิน	186,699	94,234	78,306	76,929	81,127	92,842	119,091	138,140
อสังหาริมทรัพย์ ให้เช่า และพาณิชย์กรรม	57,690	54,136	55,178	56,907	57,634	61,667	65,134	69,858
การบริหารภาครัฐและการป้องกันเขตแดน การบริการสังคมที่จำเป็น	55,186	59,796	59,947	73,798	81,060	89,017	98,177	111,206
การศึกษา	22,175	27,769	31,097	33,639	34,848	32,173	31,416	38,582
บริการสุขภาพ และสังคมสงเคราะห์	18,675	19,473	21,125	22,426	24,285	24,712	27,730	29,282
กิจกรรมชุมชน การบริการเพื่อสังคม และส่วนบุคคลอื่น ๆ	34,013	33,526	38,603	42,248	43,557	49,326	56,912	68,442
ครัวเรือนที่มีสมาชิกครอบครัวทำงาน	3,807	3,987	3,950	4,007	4,156	4,233	4,435	4,657
<b>ผลผลิตทั้งหมดรวมในจังหวัด</b>	<b>1,463,694</b>	<b>1,353,479</b>	<b>1,482,520</b>	<b>1,579,297</b>	<b>1,656,113</b>	<b>1,671,289</b>	<b>1,747,573</b>	<b>1,908,140</b>
<b>ผลผลิตทั้งหมดรวมในจังหวัดก่อนหัก (บาท)</b>	<b>227,580</b>	<b>209,647</b>	<b>228,745</b>	<b>243,418</b>	<b>253,306</b>	<b>253,456</b>	<b>262,556</b>	<b>283,780</b>
<b>ประชากร (1,000 คน)</b>	<b>6,432</b>	<b>6,456</b>	<b>6,481</b>	<b>6,448</b>	<b>6,538</b>	<b>6,594</b>	<b>6,656</b>	<b>6,724</b>

ที่มา: NESDB

ตารางที่ต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลการเปลี่ยนแปลง GPP และการจ้างงานในกรุงเทพมหานครในช่วงหกปีที่ผ่านมา ระดับการจ้างงานค่อนข้างจะไม่คงที่ ซึ่งเป็นผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ปรับตัวขึ้นลงตลอดเวลา สังเกตได้ว่า การเติบโตของ GPP เป็นผลมาจากผลผลิตต่อคนงานสูงขึ้นเป็นสำคัญ การขยายตัวของการทำงานไม่ใช่ปัจจัยสำคัญ

ตารางที่ 2.4 การเปลี่ยนแปลงผลผลิตทั้งหมดรวมในจังหวัดและการจ้างงานในกรุงเทพมหานคร

รายการ	หน่วย	ตัวแปรเสริมทางเศรษฐกิจ						Growth rate 41-45
		2540	2541	2542	2543	2544	2545	
ผลผลิตทั้งหมดรวมในจังหวัด	ล้านบาท	1,579,336	1,468,575	1,484,003	1,577,010	1,651,181	1,653,510	3.0%
การจ้างงาน	คน	3,304,173	3,165,070	3,379,297	3,135,349	3,185,806	3,094,835	-0.6%
ผลผลิตทั้งหมดรวมต่อคนงาน	บาท/คนงาน	477,982	463,994	439,145	502,977	518,293	534,281	3.6%
ประชากร	คน	5,604,772	5,647,799	5,662,499	5,680,380	5,726,203	5,782,159	0.6%
อัตราการจ้างงานต่อประชากร	%	59.0%	56.0%	59.7%	55.2%	55.6%	53.5%	-

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

## 2.1.4 แนวโน้มการขยายเมือง

(1) การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร

พื้นที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานคร ขยายเพิ่มขึ้นจาก 347.39 ตร.กม. ในปี พ.ศ. 2529 เป็น 672.33 ตร.กม. ในปี พ.ศ. 2543 การขยายเมืองส่วนมากเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่รอยต่อระหว่างตัวเมืองชั้นในและพื้นที่ชั้นนอกภายในถนนวงแหวนรอบนอก พื้นที่พัฒนามักจะขยายออกไปแถบชายขอบเมืองหรือพื้นที่รอยต่อกับเขตชานเมือง

ในพื้นที่เขตชานเมืองด้านตะวันออก ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา พื้นที่พัฒนาขยายเพิ่มขึ้น 40 ตร.กม. ระหว่างปี พ.ศ. 2529 และ 2538 และเพิ่มขึ้นอีก 18 ตร.กม. ระหว่างปี พ.ศ. 2538 และ 2543 การขยายตัวของการพัฒนา ยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 15 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าระดับการขยายตัวค่อนข้างถดถอยลงเมื่อไม่นานมานี้

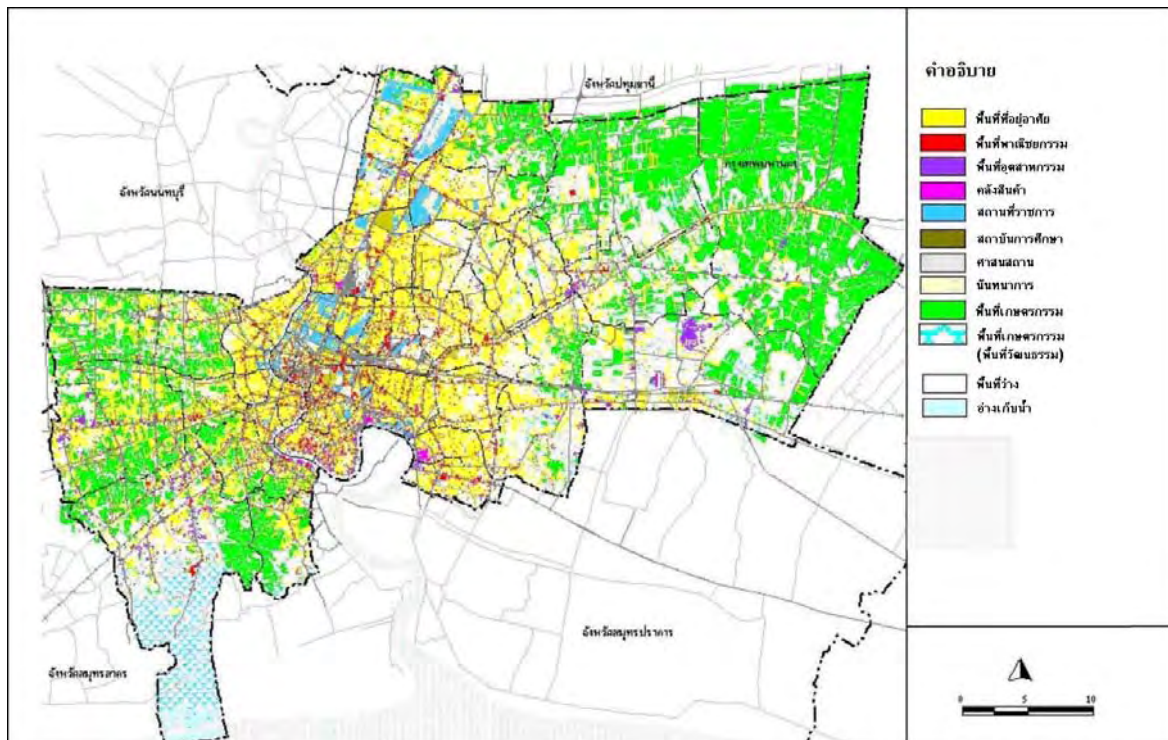
ตารางที่ 2.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ. 2529-2543

กลุ่มพื้นที่	พื้นที่พัฒนา (ตร. กม.)			การเปลี่ยนแปลง			
				2525-2538		2538-2543	
	2529	2538	2543	ตร. กม.	%	ตร. กม.	%
พื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออก	120.41	148.52	154.38	28.11	23.3%	28.11	18.9%
พื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันตก	24.65	32.88	34.85	8.22	33.4%	8.22	25.0%
พื้นที่ชายขอบเมืองฝั่งตะวันออก	98.24	196.42	240.00	98.18	99.9%	98.18	50.0%
พื้นที่ชายขอบเมืองฝั่งตะวันตก	47.91	91.79	113.00	43.88	91.6%	43.88	47.8%
พื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออก	40.72	80.61	98.00	39.90	98.0%	18.00	22.3%
พื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันตก	15.46	26.9	32.00	11.44	74.0%	11.44	42.5%
รวมพื้นที่ฝั่งตะวันออก	259.36	425.56	492.00	166.19	64.1%	67.00	15.7%
รวมพื้นที่ฝั่งตะวันตก	88.02	151.56	180.00	636.54	72.2%	63.54	41.9%
กรุงเทพฯ	347.39	577.12	672.00	229.73	66.1%	229.73	39.8%

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2543 แสดงอยู่ในแผนที่ต่อไปนี้ เขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของการจ้างงาน พาณิชยกรรม การบริการ และสถานที่ทำการของราชการ การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 24 ของพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร หรือราวร้อยละ 57 ของพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่นในตัวเมือง พื้นที่พัฒนากำลังขยายออกไปสู่พื้นที่ด้านนอก ซึ่งปัจจุบันโดยมากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานหรือสาธารณูปโภคที่เพียงพอ

ระหว่างปี พ.ศ. 2538-2543 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของการพัฒนาใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นส่วนมากเป็นที่อยู่อาศัย นอกนั้นเป็นพาณิชยกรรม คลังสินค้า และสถานบันเทิง สังเกตได้ว่าพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่านก็ขยายตัวด้วยเช่นกัน ในทางตรงกันข้าม ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีขนาดพื้นที่ลดลงในช่วงเวลาเดียวกันเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม สถานที่ทำการของราชการ องค์กรระดับภูมิภาค รวมทั้งแม่น้ำคูคลอง



ที่มา: ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.6 แนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามประเภทระหว่างปี พ.ศ. 2529-2543

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ตร.กม.)			การเปลี่ยนแปลง 2529-2538		การเปลี่ยนแปลง 2538-2543	
	2529	2538	2543	พื้นที่ (ตร.กม.)	% ต่อปี	พื้นที่ (ตร.กม.)	% ต่อปี
ที่อยู่อาศัย	181.0	331.5	382.5	150.5	5.04%	51.0	2.67%
พาณิชย์กรรม	17.8	47.7	57.6	29.9	6.95%	9.9	3.44%
อุตสาหกรรม	22.0	29.4	27.3	7.4	2.79%	-2.1	-1.50%
คลังสินค้า	6.4	9.7	11.6	3.3	3.79%	1.9	3.23%
สถานที่ทำการของราชการ	46.7	37.9	36.7	-8.8	-2.59%	-1.2	-0.65%
สถานับการศึกษา	13.1	16.2	18.2	3.1	2.10%	2.0	2.27%
องค์กรระดับภูมิภาค	7.1	8.8	8.6	1.7	2.12%	-0.2	-0.35%
สถานับนันทนาการ	4.0	10.3	19.5	6.3	6.80%	9.2	9.42%
ถนน	38.4	85.7	110.3	47.3	6.13%	24.6	4.45%
พื้นที่เกษตรกรรม	666.0	588.4	486.7	-77.6	-1.46%	-101.7	-4.18%
พื้นที่โล่ง	464.4	300.9	328.0	-163.5	-6.04%	27.1	1.65%
แม่น้ำและคลอง	101.8	102.3	81.7	0.5	0.05%	-20.6	-5.03%
รวม	1,568.7	1,568.7	1,568.7				

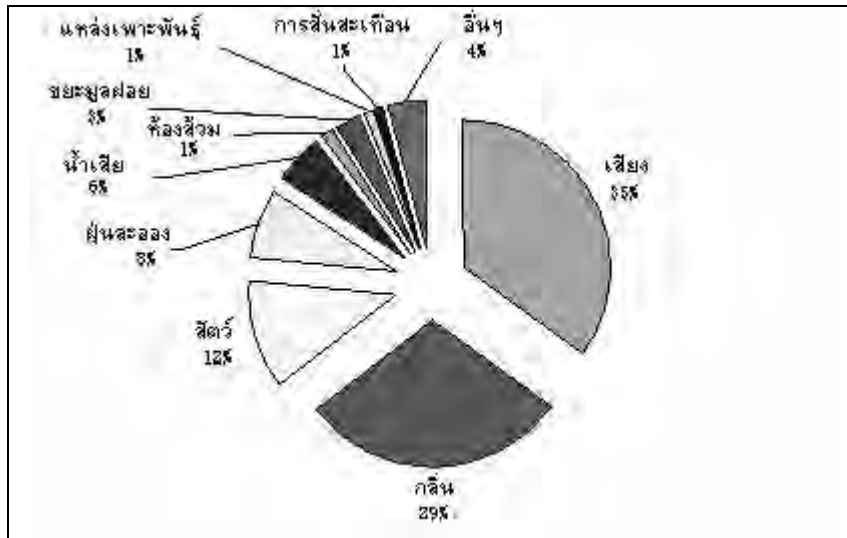
ที่มา: ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

### 2.1.5 ผลภาวะในสภาพแวดล้อม

#### (1) สิ่งที่สร้างความรำคาญในที่สาธารณะ

ในปี พ.ศ. 2543 กรุงเทพมหานครได้รับการร้องเรียนเกี่ยวกับสิ่งที่สร้างความรำคาญในที่สาธารณะ (public nuisance) จำนวน 5,840 ครั้งจากผู้อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ประเภทของข้อร้องเรียนแสดงอยู่ในแผนภาพต่อไปนี้ ข้อร้องเรียนที่มีจำนวนมากที่สุดคือปัญหาเสียงรบกวน รองลงมาคือกลิ่น

เหม็น ซึ่งสันนิษฐานว่าอาจเกี่ยวกับการกำจัดกากของเสียที่ยังไม่เพียงพอ และการระบายน้ำเสียที่ไม่ได้บำบัดลงสู่คลองเปิดโดยตรง ส่วนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศ ฝุ่นเป็นปัญหาที่พบมากที่สุด



ที่มา: รายงานสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร (2546)

ภาพที่ 2.5 องค์ประกอบของสิ่งที่สร้างความรำคาญในที่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2545)

## (2) เสียง

จากผลการตรวจสอบของกรมควบคุมมลพิษในปี พ.ศ. 2545 พบว่าระดับเสียงเฉลี่ยตลอด 24 ชั่วโมงตามถนนสายหลักสูงเกินค่ามาตรฐานเสียงในสภาพแวดล้อมที่ 70 เดซิเบล(เอ) โดยตรวจพบสถานดังกล่าวร้อยละ 96 ของสถานีวัดระดับเสียงทั้งหมด ค่าสูงสุดที่วัดได้คือ 83 เดซิเบล(เอ) แม้ว่าจะจุดตรวจสอบอยู่ห่างจากถนนกว่า 50 ม. ร้อยละ 50 ของระดับเสียงเฉลี่ยที่วัดได้ ณ สถานีวัดระดับเสียงแต่ละแห่งสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานเสียงในสภาพแวดล้อมโดยรอบ ปัญหาเรื่องเสียงเป็นหนึ่งในสิ่งที่สร้างความรำคาญในที่สาธารณะที่สำคัญที่สุดในเขตกรุงเทพมหานคร

## (3) คุณภาพอากาศ

ในเขตกรุงเทพมหานคร มลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์เป็นแหล่งสำคัญของมลพิษทางอากาศ การจราจรแออัดปรากฏให้เห็นตามถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร และข้อมูลการตรวจสอบคุณภาพอากาศแสดงว่า คุณภาพอากาศริมถนนแย่กว่าสภาพแวดล้อมโดยรอบ ข้อมูลการตรวจสอบคุณภาพอากาศในปี พ.ศ. 2545 แสดงอยู่ในตารางที่ด้านล่าง เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของไทยและญี่ปุ่น ข้อมูลการตรวจสอบคุณภาพอากาศ ณ จุดตรวจที่ตั้งอยู่ห่างจากถนนเกินกว่า 50 ม. สอดคล้องกับค่ามาตรฐาน ยกเว้นฝุ่นละออง (PM10) ซึ่งโดยมากเกิดจากการปล่อยไอเสียของเครื่องยนต์ดีเซล ผลการตรวจสอบสารแขวนลอยรวม (total suspended particles – TSP), PM10, คาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์สูงเกินกว่าค่ามาตรฐานของไทย ผลเหล่านี้ชี้ชัดว่าระดับมลพิษทางอากาศใน



เขตกรุงเทพมหานครยังไม่ร้ายแรงเกินไป อย่างไรก็ตามก็ควรดำเนินการบางอย่างเพื่อลดปริมาณมลพิษทางอากาศจากรถยนต์

ตารางที่ 2.7 ผลการตรวจสอบคุณภาพอากาศ (พ.ศ. 2545)

ตัวแปร	หน่วย	พิสัย	ค่าเฉลี่ย	มาตรฐานคุณภาพอากาศ	
				ไทย	ญี่ปุ่น
ค่าเฉลี่ยปริมาณสารแขวนลอยรวม (TSP) ภายในเวลา 24 ชั่วโมง	มก./ลบ.ม.	0.01-0.31	0.10	0.33	-
		0.01-0.50	0.18		
ค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละออง (PM10) ภายใน 24 ชั่วโมง	มก./ลบ.ม.	0.016-0.141	0.049	0.12	0.10
		0.009-0.269	0.058		
ค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ ภายใน 8 ชั่วโมง	ppm	0-5.2	0.90	9	20
		0-9.6	1.86		
ค่าเฉลี่ยปริมาณซัลเฟอร์ไดออกไซด์ภายใน 24 ชั่วโมง	ppb	0-25.4	5.2	120	40
		0-52.9	7.7		
ค่าเฉลี่ยปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ ภายใน 24 ชั่วโมง	ppb	0-157	23.9	170	-
		0-171	36.7		

หมายเหตุ – สำหรับตัวแปรเสริมแต่ละรายการ ค่าขีดจำกัดบนเป็นผลลัพธ์จากการตรวจสอบ ณ จุดตรวจห่างจากริมถนนเป็นระยะทางกว่า 50 ม. ส่วนค่าขีดจำกัดล่างเป็นผลลัพธ์ที่ได้จากการตรวจสอบที่ริมถนน ค่ามาตรฐานญี่ปุ่นสำหรับไนโตรเจนไดออกไซด์เป็นค่าเฉลี่ยภายใน 24 ชั่วโมง ค่ามาตรฐานเป็น 60 ppb  
ที่มา: รายงานสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร (2546)

#### (4) คุณภาพน้ำ

ในปี พ.ศ. 2545 ปริมาณน้ำเสียที่ระบายออกมารวมทั้งสิ้นราว 2.2 ล้าน ลบ.ม.ร้อยละ 75 ของปริมาณรวมเป็นน้ำเสียจากครัวเรือน และร้อยละ 25 เป็นน้ำเสียจากภาคอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม ถึงแม้ว่ากรุงเทพมหานครมีโรงบำบัดน้ำเสียสี่แห่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง สัดส่วนของน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดมีเพียงร้อยละ 14 ของปริมาณน้ำเสียทั้งหมด

ค่าเฉลี่ยต่อปีของออกซิเจนที่ละลายในน้ำ (dissolved oxygen – DO) ณ จุดตรวจสอบคุณภาพน้ำตามคลองต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานครมีพิสัยระหว่าง 0.1-1.5 มก./ล. ค่าความต้องการออกซิเจนทางชีวเคมี (Biological Oxygen Demand – BOD) ซึ่งเป็นดัชนีวัดมลภาวะสารอินทรีย์ มีพิสัยระหว่าง 20 มก./ล. จนถึงเกินกว่า 30 มก./ล. ณ จุดตรวจสอบบางแห่ง ตามมาตรฐานคุณภาพน้ำของไทย คุณภาพน้ำระดับนี้ใช้ได้สำหรับการเดินเรือเท่านั้น และไม่สามารถใช้บริโภคได้ ในสภาพคุณภาพน้ำเช่นนี้ เราจะไม่พบระบบนิเวศทางน้ำที่มีสุขอนามัยที่ดี ดังนั้น เพื่อฟื้นฟูแหล่งน้ำที่เชื่อมโยงกับสภาพแวดล้อมที่สัมพันธ์กับภาพลักษณ์ “เมืองเวนิซแห่งตะวันออก” สภาพคูคลองที่ดำรงอยู่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

## 2.2 การคาดการณ์อนาคตของกรุงเทพมหานคร

### 2.2.1 กรอบด้านสังคมและเศรษฐกิจ

ตัวเลขคาดการณ์เศรษฐกิจสำหรับจังหวัดต่างๆ ในประเทศไทย รวมทั้งกรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียง ได้รับการตีพิมพ์โดยสศช. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลพยากรณ์เศรษฐกิจของประเทศ

#### (1) ประชากร

สศช.คาดการณ์จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียง ประชากรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเรียกว่า BMR (Bangkok Metropolitan Region) จะเพิ่มสูงถึง 17 ล้านคนในปี พ.ศ. 2578 ในจำนวนนี้ 7.8 ล้านคนจะอาศัยอยู่ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร การเพิ่มขึ้นของประชากรแถบชานเมืองจะมีนัยสำคัญมากกว่า โดยจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ จะมีอัตราเพิ่มที่สูง

ตารางที่ 2.8 ประมาณการจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล (พ.ศ. 2548-2578)

พื้นที่	ปี				อัตราการเติบโต		
	2548	2558	2568	2578	2548-58	2558-68	2568-78
กทม.	6,796,000	7,298,000	7,592,000	7,777,000	0.7%	0.4%	0.2%
สมุทรปราการ	1,231,000	1,665,000	2,115,000	2,581,000	3.1%	2.4%	2.0%
นนทบุรี	1,157,000	1,696,000	2,337,000	3,092,000	5.0%	5.0%	4.0%
นครปฐม	946,000	1,088,000	1,175,000	1,221,000	1.4%	0.8%	0.4%
ปทุมธานี	731,000	998,000	1,280,000	1,579,000	3.2%	2.5%	2.1%
สมุทรสาคร	510,000	629,000	730,000	814,000	2.1%	1.5%	1.1%
รวม							
กรุงเทพมหานคร	11,371,000	13,374,000	15,229,000	17,064,000	1.6%	1.3%	1.1%
และปริมณฑล							
ประเทศไทย	64,763,000	69,060,000	72,286,000	74,421,000	0.6%	0.5%	0.3%

ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการbinสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. ธ.ค. 2546

#### (2) การจ้างงานและกิจกรรมเศรษฐกิจ

สศช.พยากรณ์ GPP ของกรุงเทพมหานครเป็นระยะเวลา 30 ปีระหว่างปี พ.ศ. 2548-2578 จากตัวเลขประมาณการนี้ GPP ของกรุงเทพมหานครจะเติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.9 ต่อปีในช่วงสิบปีระหว่างปี พ.ศ. 2548-2558 และอัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.5 ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2568 และอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.7 ระหว่างปี พ.ศ. 2568-2578

เนื่องจาก GPP คำนวณมาจากจำนวนประชากรที่มีงานทำและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนงาน แหล่งที่มาของการเติบโตของ GPP จะเป็นการปรับเพิ่มขึ้นของปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง คณะผู้ศึกษาคาดการณ์การเติบโตของการจ้างงานและผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนงานต่อไปไว้ในตารางที่ต่อไปนี้

ตารางที่ 2.9 การคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมในจังหวัดและการจ้างงานในกรุงเทพมหานคร

รายการ	ตัวแปรทางเศรษฐกิจ				อัตราการเติบโต			
	หน่วย	2548	2558	2568	2578	48-58	58-68	68-78
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในจังหวัด	ล้านบาท	2,130,000	3,788,000	6,469,000	10,233,000	5.9%	5.5%	4.7%
การจ้างงาน	คน	3,586,476	3,915,663	4,105,249	4,387,043	0.9%	0.5%	0.7%
ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคน	บาท/คนงาน	593,898	967,397	1,575,788	2,332,551	5.0%	5.0%	4.0%
ประชากร	คน	6,796,000	7,298,000	7,592,000	7,777,000	0.7%	0.4%	0.2%
การจ้างงานต่อประชากร	%	52.8%	53.7%	54.1%	56.4%	-	-	-

ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. ธ.ค. 2546 และข้อมูลทางสถิติของกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการจ้างงานถูกจำกัดโดยขอบเขตการเติบโตของประชากร (ซึ่งส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของประชากรในวัยทำงานมีขอบเขตจำกัด) ส่วนสำคัญของการเติบโตของ GPP จะต้องสะสมจากการผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคนงานที่เพิ่มขึ้น อัตราการปรับเพิ่มขึ้นของ GPP ต่อคนงานคาดว่าจะอยู่ในระดับร้อยละ 5.0 ในช่วงสิบปีระหว่างปี พ.ศ. 2548-2558 ระดับร้อยละ 5.0 ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2568 และระดับร้อยละ 4.0 ระหว่างปี พ.ศ. 2568-2578 อัตราการเติบโตของการจ้างงานคาดว่าจะอยู่ในระดับร้อยละ 0.9 ในช่วงสิบปีระหว่างปี พ.ศ. 2548-2558 ระดับร้อยละ 0.5 ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2568 และระดับร้อยละ 0.7 ระหว่างปี พ.ศ. 2568-2578

ตามประมาณการนี้ การจ้างงานรวมในกรุงเทพมหานครจะเพิ่มขึ้นจาก 3.59 ล้านคนในปี พ.ศ. 2548 เป็น 4.29 ล้านคนในปี พ.ศ. 2578 ซึ่งหมายความว่าต้องเพิ่มโอกาสการทำงานใหม่อีกราว 800,000 ตำแหน่งในเขตกรุงเทพมหานคร

ในส่วนของการคาดการณ์ GPP ที่จำแนกเป็นภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ข้อมูลต่อไปนี้ได้มาจากแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Aerotropolis Development Plan - SADP) ถึงแม้ว่าตัวเลขคาดการณ์นี้ดูเหมือนว่าคำนวณจากสมมติฐานอัตราการเติบโตที่เท่ากันทุกปี และอาจไม่ชี้ชัดศักยภาพการเติบโตของแต่ละภาคส่วนได้อย่างชัดเจน ข้อมูลนี้แสดงให้เห็นว่าการเพิ่มขึ้นของ GPP ในอนาคตเป็นผลพวงจากการขยายตัวของภาคการผลิต ค้าส่งและค้าปลีก โรงแรมและภัตตาคารขนส่งและบริการอื่นๆ

ตารางที่ 2.10 การคาดการณ์โครงสร้างของ GPP ในเขตกรุงเทพมหานคร

GPP	ปี				การเติบโตระหว่างปี	
	2548	2558	2568	2578	มูลค่า	ส่วนแบ่ง
เกษตรกรรม	14.2	25.2	43.0	68.0	53.8	0.7%
การผลิต	668.7	1,189.2	2,031.2	3,212.9	2,544.2	31.4%
ค้าส่งและค้าปลีก	451.5	803.0	1,371.5	2,169.4	1,717.9	21.2%
โรงแรมและภัตตาคาร	371.3	660.3	1,127.8	1,784.0	1,412.7	17.4%
ขนส่ง	296.0	526.4	899.1	1,422.2	1,126.2	13.9%
บริการอื่นๆ	328.2	583.6	996.8	1,576.7	1,248.5	15.4%
รวม	2,129.9	3,787.7	6,469.4	10,233.2	8,103.3	100.0%

ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบริการบึงสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ธ.ค. 2546)

## 2.2.2 นโยบายพัฒนาพื้นที่ว่างในปัจจุบัน

(1) ผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดขึ้น โดยกรุงเทพมหานครและ MIT

ผังเมืองกรุงเทพมหานคร ถูกกำหนดขึ้นโดยผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศของสถาบัน MIT (Massachusetts Institute of Technology) และผู้เชี่ยวชาญของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2539 โดยมุ่งเน้นแก้ปัญหาเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งรวมถึงปัญหาความแออัดและมลภาวะในสภาพแวดล้อม ผังเมืองนี้เรียกร้องให้มีการดำเนินการร่วมกันของทุกฝ่ายเพื่อปรับปรุงการเคลื่อนย้ายให้คล่องตัวมากขึ้น มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองสร้างดุลยภาพระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย และเสนอแนะวิธีการควบคุมการพัฒนาใหม่ๆ ความพยายามดังกล่าวมุ่งเน้นการสร้างเมืองที่มีพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้นและเป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับปณิธานที่จะก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจฐานความรู้ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ ผังเมืองกรุงเทพมหานครได้แนะนำระบบศูนย์ชุมชนย่อยของมหานคร ซึ่งวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง และการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมในพื้นที่ชายขอบเมืองของกรุงเทพมหานครที่กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว ผังเมืองนี้กำหนดบทบาทให้ศูนย์ชุมชนย่อยรองรับการจ้างงาน การจับจ่ายใช้สอย การบริการ โรงเรียน สถาบัน และที่อยู่อาศัย โดยการเดินทางไปสถานที่ต่างๆ จะสะดวกง่ายดายเพราะแต่ละทำเลจะอยู่ไม่ไกลจากกัน

ศูนย์ชุมชนย่อยทั้งหมด 11 แห่งได้รับการเสนอให้มีการจัดตั้งบริเวณชายขอบของกรุงเทพมหานคร ห้าชุมชนย่อยอยู่ภายใต้เขตอำนาจของกรุงเทพมหานคร ศูนย์ชุมชนย่อยทั้งห้าแห่ง ได้แก่ ลาดกระบัง ดลสังข์ บางขุนเทียน มินบุรี และลำลูกกา ประเด็นสำคัญที่เน้นเป็นพิเศษคือ ความจำเป็นที่ต้องมีการพัฒนาอย่างมีระเบียบแบบแผน แทนที่จะปล่อยให้พัฒนาเมืองอย่างกระจัดกระจายและขาดการวางแผน ซึ่งพบเห็นได้ทั่วไป เพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ รายงานดังกล่าวกำหนดวัตถุประสงค์ไว้ดังต่อไปนี้

- รวบรวมการเติบโตของการจ้างงานในภาคพาณิชยกรรมและบริการในเขตชานเมืองไว้ที่ศูนย์ขนาดกะทัดรัดแห่งใหม่ที่มีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน

- ส่งเสริมคุณภาพระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองของพื้นที่มหานคร
- ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อเดินทางไปกลับในแถบชานเมือง
- ปรับปรุงคุณภาพชีวิตในพื้นที่รอบนอก
- จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานให้พร้อมสรรพก่อนการพัฒนาจะเริ่มต้นขึ้น
- ระดมผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาของเอกชนและเงินทุนสำหรับการก่อสร้างศูนย์ชุมชนใหม่

ผังเมืองนี้เห็นว่า ศูนย์ชุมชนย่อยลาดกระบังเป็นแม่แบบการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยที่มีโอกาสประสบความสำเร็จสูงโดยพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง (Second Bangkok International Airport - SBIA) นอกเหนือจากปัจจัยบวกอื่นๆ คณะผู้ศึกษาได้เสนอแผนปฏิบัติงานสำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง พร้อมกับจัดทำผังการใช้พื้นที่โดยละเอียดและกิจกรรมดำเนินงานต่อเนื่อง ด้วยวิสัยทัศน์ที่จะเริ่มการวางแผนและการก่อสร้างทันทีจนกว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2553

เมื่อทวีปเอเชียประสบกับวิกฤตการณ์การเงินและความรู้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจในช่วงต้นทศวรรษ พ.ศ. 2540 แผนจัดตั้งศูนย์ชุมชนย่อยต้องหยุดชะงักและเลื่อนออกไปจากรายการโครงการเร่งด่วนสำหรับการวางผังเมือง ขณะนั้นโครงการพัฒนาที่ดินเพิ่งดำเนินไปได้เพียงครึ่งทาง

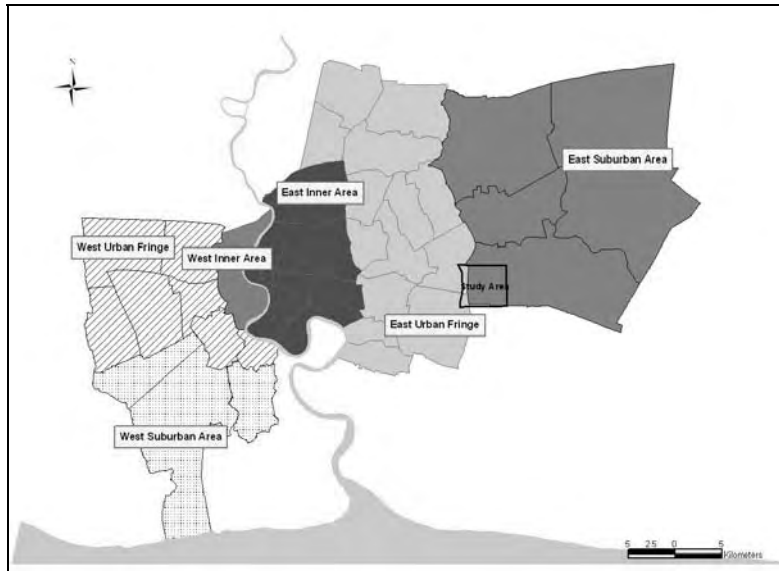
ถึงกระนั้น เป็นประเด็นสำคัญที่เราต้องตระหนักว่า แนวคิดพื้นฐานของผังเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งเสนอแนะการพัฒนาที่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า โดยสร้างระบบศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองที่ห่างไกลจากตัวเมือง ยังเป็นแนวคิดที่ถูกต้องและสมบูรณ์แบบอย่างยิ่ง แนวคิดพื้นฐานของผังเมืองกรุงเทพมหานครได้รับการยอมรับในการวางแผนของกรุงเทพมหานคร ภายหลังจากที่มุ่งพัฒนาเมืองระบบหลายศูนย์กลาง (polycentric city)

## (2) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวม (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) ซึ่งได้จัดทำขึ้นและประกาศเป็นกฎกระทรวง ตามคำสั่งที่ 414 ลงวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2542 โดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 โดยให้มีผลใช้บังคับเป็นเวลาห้าปีและได้รับการต่ออายุจนถึงเดือนกรกฎาคม 2548 การปรับปรุงครั้งที่สอง ซึ่งเรียกว่าผังเมืองรวม (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) จัดทำโดยสำนักผังเมืองของกรุงเทพมหานคร และจะเริ่มมีผลใช้บังคับในปี พ.ศ. 2549 เพื่อทดแทนผังเมืองรวม (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1) ต่อจากนี้เป็นต้นไป ผังเมืองรวมหมายถึงผังเมืองรวม (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) เว้นแต่ระบุเป็นอย่างอื่น

1) แนวเขตของกรุงเทพมหานครที่จำแนกไว้ในผังเมืองรวม

ในผังเมืองรวม พื้นที่รับผิดชอบของกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็นหกพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออก พื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันตก ชายขอบเมืองฝั่งตะวันออก ชายขอบเมืองฝั่งตะวันตก พื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออก และพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันตก ส่วนสำคัญในพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออก



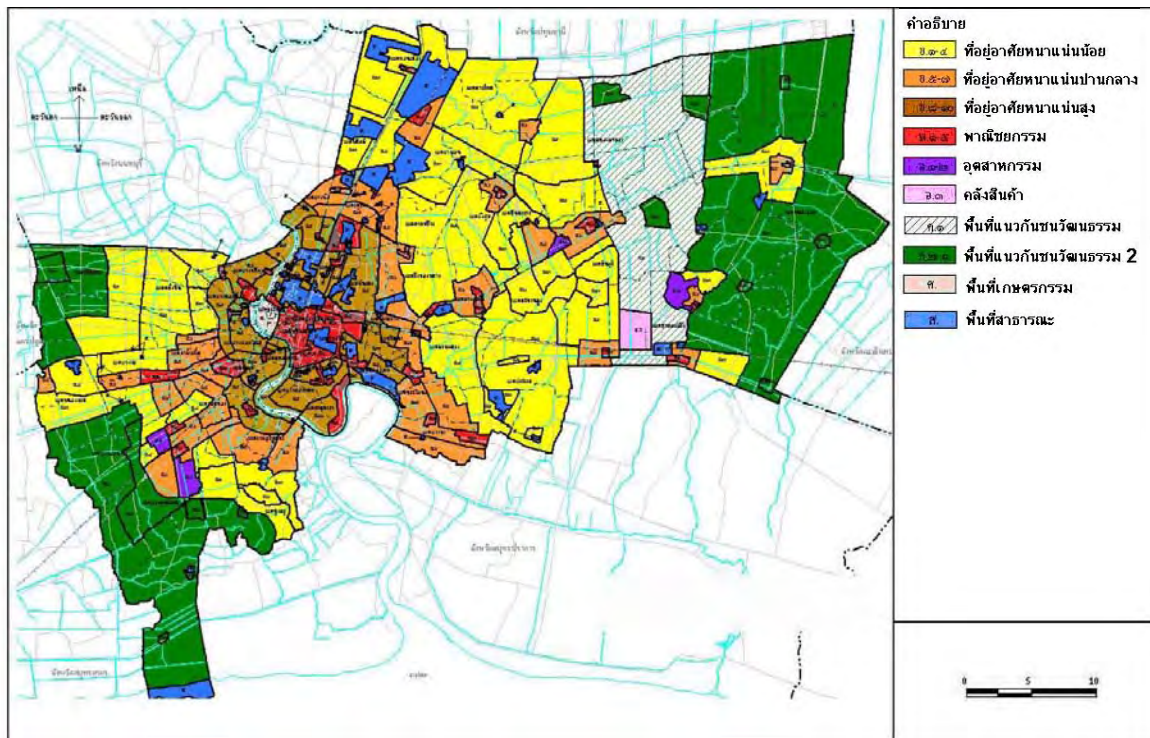
ที่มา: ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 2.6 แนวเขตของกรุงเทพมหานครในผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

2) แนวคิดหลักในผังเมืองรวม (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) สำหรับกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมสำหรับกรุงเทพมหานครจัดทำขึ้นโดยกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้เป็นแผนพัฒนาในอนาคตของกรุงเทพมหานครในปีเป้าหมาย พ.ศ. 2578

แผนพัฒนานี้ครอบคลุมเขตปกครองทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในเดือนพฤศจิกายน 2547 และกำลังอยู่ในขั้นตอนรอการลงพระปรมาภิไธยของพระมหากษัตริย์ก่อนการตราเป็นกฎหมาย คาดว่าจะมีการลงพระปรมาภิไธยราวต้นปี พ.ศ. 2549



ที่มา: ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 2.7 ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานคร

แนวคิดหลักของผังเมืองรวมประกอบด้วย

- ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมกำหนดไว้สำหรับกิจกรรมเศรษฐกิจ เช่น การบริการด้านการค้า สำนักงานและธุรกิจที่อยู่ในข่ายการพิจารณาพิเศษเพื่อรักษาคุณภาพของการพัฒนาและสถานะเศรษฐกิจ
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง กำหนดไว้สำหรับการพัฒนาโครงการขนส่งมวลชน โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค เพื่อรองรับประชากรที่อาศัยอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่เหล่านี้
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง กำหนดไว้สำหรับเขตที่อยู่อาศัยที่มีการเข้าถึงที่คล่องตัวไปยังโครงการขนส่งและถนนสายหลักโดยรอบ รวมทั้งสาธารณูปการและสาธารณูปโภค
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ กำหนดไว้เพื่อดำรงรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีและเหมาะสมกับเขตที่อยู่อาศัย ซึ่งมีจำนวนประชากรไม่มากและดำเนินกิจกรรมเศรษฐกิจในระดับต่ำ
- พื้นที่อุตสาหกรรม กำหนดไว้เพื่อสงวนรักษาการใช้ประโยชน์ทางอุตสาหกรรมเดิมในบางพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากมลภาวะและภัยพิบัติ และเพื่อแยกแยะพื้นที่นี้ออก

จากพื้นที่ชานเมือง ปัจจุบันมีพื้นที่อุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังและบางชัน ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ตอนใต้ของถนนพระราม 2 ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร พื้นที่คลังสินค้าที่กำหนดไว้ในเขตลาดกระบังและด้านทิศเหนือของสนามบึงสุวรรณภูมิ

- โดยพื้นฐาน พื้นที่ชนบทและการเกษตรกำหนดไว้สำหรับการใช้ประโยชน์ทางเกษตรกรรม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสงวนรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติไว้
- พื้นที่สถานที่ทำการของราชการ โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภคกำหนดไว้สำหรับการใช้ประโยชน์โดยรัฐบาล เช่น โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค
- พื้นที่อนุรักษ์ถูกกำหนดไว้สำหรับการอนุรักษ์สถานที่ประวัติศาสตร์ เช่น พื้นที่รอบกรุงรัตนโกสินทร์ (เมืองเก่า) และพื้นที่ใกล้เคียง

### 3) ข้อบัญญัติควบคุมการพัฒนาจำแนกตามประเภทของโซนย่อยในผังเมืองรวม

เพื่อดำเนินการตามแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการแบ่งหมวดหมู่การใช้ประโยชน์ที่ดิน 8 ประเภทในผังเมืองรวมและจำแนกเป็นโซนย่อย ข้อบัญญัติควบคุมการพัฒนา เช่น ประเภทของอาคารที่อนุญาตให้ก่อสร้างได้ในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งในแต่ละพื้นที่ที่มีข้อบัญญัติควบคุมอาคารสำหรับเขตที่อยู่อาศัยเช่นกัน โซนย่อยประกอบด้วยสี่พื้นที่ย่อยสำหรับเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ สามพื้นที่ย่อยสำหรับเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง สามพื้นที่ย่อยสำหรับเขตอุตสาหกรรม และสามพื้นที่ย่อยสำหรับเขตชนบทและเกษตรกรรม

### 4) แผนเขตสำหรับเขตลาดกระบังโดยกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองระดับเขตสำหรับเขตทั้งหมด 50 เขตได้เสนอโดยกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นไปตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในผังเมืองระดับเขตสำหรับเขตลาดกระบัง ชุมชนลาดกระบัง ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับสนามบึงแห่งใหม่ ถูกกำหนดเป็นศูนย์ชุมชนย่อย ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญกับการพัฒนาในอนาคต

แนวคิดหลักที่ได้รับการเสนอแนะสำหรับเขตลาดกระบังใหม่มีดังนี้

การพัฒนาด้านกายภาพและการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน

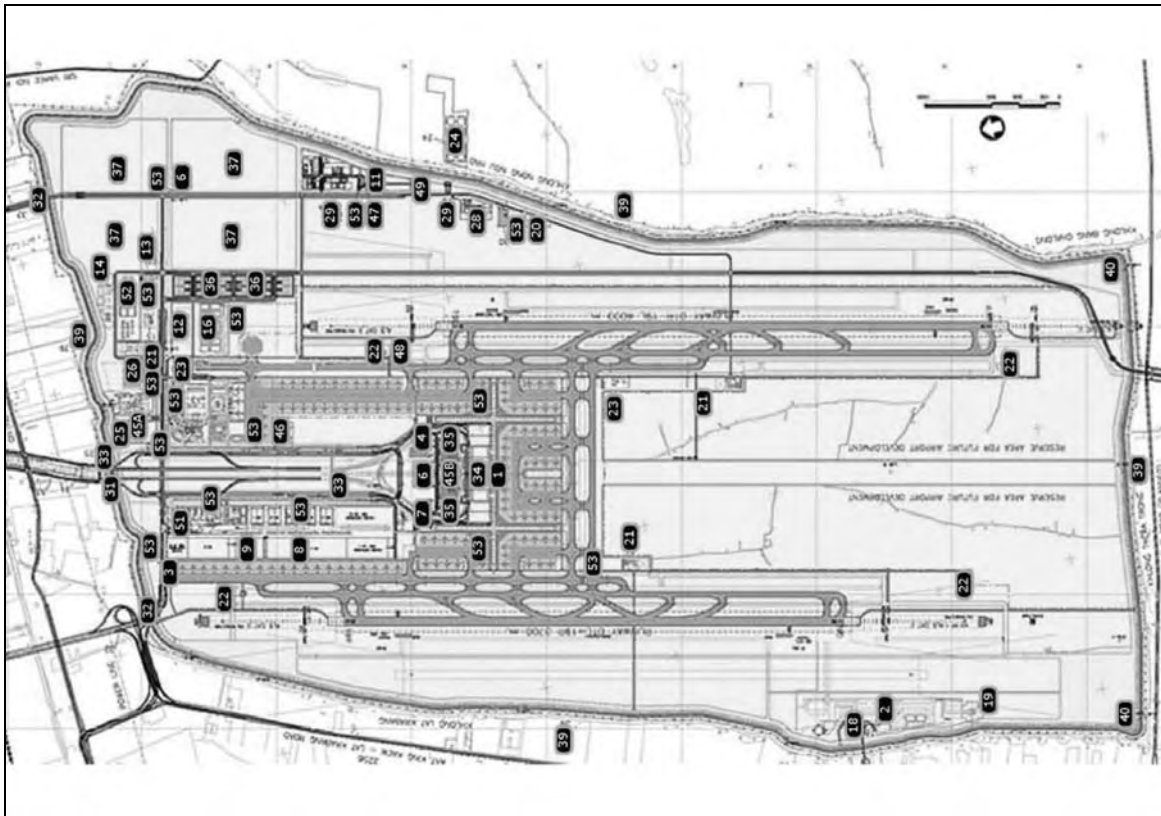
- เสนอให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมแห่งใหม่ทางด้านทิศเหนือของมอเตอร์เวย์ เพื่อสนับสนุนเมืองศูนย์กลางการบึงสุวรรณภูมิ ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่แสดงสินค้า ศูนย์ประชุมนานาชาติ อาคารสำนักงาน โรงแรม อพาทเมนต์ แหล่งบันเทิง พิพิธภัณฑ์ และห้องสมุดสำหรับเทคโนโลยีและการค้า



- ปรับปรุงอาคารในชุมชนวัดลานบุญเพื่อปรับปรุงการออกแบบและตกแต่งให้สวยงาม  
การพัฒนาสาธารณูปการ
- พัฒนาสาธารณูปการที่เหมาะสมสำหรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ
- มาตรฐานชีวิตที่ดีและการพัฒนาระบบระบายน้ำ  
การพัฒนาระบบขนส่ง
- ปรับปรุงถนนสายรองที่เชื่อมโยงถนนร่มเกล้าและมอเตอร์เวย์ เพื่อรองรับปริมาณ  
การจราจรในอนาคต
- ขยายทางเดินเท้าหลักที่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟวัดลานบุญและพื้นที่ศึกษา เพื่อ  
รองรับการสัญจรของผู้คนจากถนนอ่อนนุชและผู้โดยสารของรถไฟฟ้า.
- พัฒนาประตูสู่สนามบินจากถนนอ่อนนุชด้วยการขยายถนนข้ามคลองประเวศ และจัดทำ  
ที่จอดรถ
- การพัฒนาภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อม
- ปรับปรุงสุนทรียศาสตร์ของถนนใกล้คลองประเวศ และถนนที่เชื่อมกับสถานีรถไฟวัด  
ลานบุญ
- เตรียมพื้นที่โล่งและสวนสาธารณะในพื้นที่ใหม่ที่เสนอแนบติดกับศูนย์กลางการบิน  
สุวรรณภูมิ
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมในชุมชนวัดลานบุญเพื่อทำให้ชุมชนเป็นสถานที่ที่น่าอยู่มากขึ้น
- พัฒนาทะเลสาบขนาดใหญ่ใกล้กับสถานีรถไฟวัดลานบุญให้เป็นสวนสาธารณะสำหรับผู้  
อยู่อาศัยในละแวก วัดลานบุญและชุมชนใกล้เคียง

### (3) การวางผังเมืองระดับภูมิภาคโดยรอบท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่

ท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ที่เรียกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งขณะนี้กำลัง  
ก่อสร้าง อยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 25 กม. สนามบินแห่ง  
ใหม่มีพื้นที่ทั้งสิ้นราว 3,000 เฮกตาร์ (20,000 ไร่) ประกอบด้วยสองทางวิ่ง ทางวิ่งหนึ่งมีความยาว  
4,000 ม. อีกทางวิ่งหนึ่งมีความยาว 3,700 ม. จำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีที่คาดการณ์ไว้อยู่ใน  
วิสัยที่ระบบต่างๆ จะรองรับได้ในระยะแรก สนามบินแห่งใหม่จะเป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่สุดแห่ง  
หนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และวางเป้าหมายที่จะก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการบินและการ  
ท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้เช่นกัน



1. อาคารผู้โดยสาร	19. ลานจอดเฮลิคอปเตอร์	38. ศูนย์พัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวกับสนามบิน
2. อาคารสำหรับเชื้อพระวงศ์ (ระงับชั่วคราว)	20. พื้นที่ฝึกอบรมดับเพลิง	39. polder dike รั้ว และถนนตามแนวเขตรอบสนามบิน
3. ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์	21. ศูนย์กู้ภัยและดับเพลิง	40. สถานีสูบน้ำ polder และพื้นที่บ่อน้ำ
4. ศูนย์ AOT และอาคาร AIMS	22. อาคารระบบไฟส่องสว่างลานบิน	45A. โรงผลิตกระแสไฟฟ้า
5. ศูนย์รักษาความปลอดภัย	23. บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน	45B. โรงงานส่วนกลาง/ โรงทำความเย็น district cooling plant
6. โรงแรมแอร์พอร์ต	24. คลังน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน (ภายนอก)	46. สินค้าส่งภายในประเทศ
7. หอบังคับการบินและศูนย์ ATC	25. สถานีหม้อแปลงไฟฟ้าหลัก	47. สถานีส่งสัญญาณ
8. ศูนย์ขนส่งสินค้า (free zone)	26. สถานีจ่ายน้ำประปา	48. อาคารกำจัดน้ำเสียบนอากาศยาน
9. ศูนย์ขนส่งสินค้าด่วน (free zone)	27. โรงบำบัดน้ำประปา	49. อาคารถ่ายโอนกากของเสียส่วนกลาง
10. บริการอาหาร	28. โรงบำบัดน้ำเสีย	50. Thai City (บริหาร โดยการบินไทย)
11. ศูนย์บำรุงรักษาสนามบิน	29. ศูนย์เรดาร์	51. อาคารทั่วไป CFZ
12. ศูนย์บำรุงรักษาอุปกรณ์ภาคพื้นดิน	30. ศูนย์อู่ศูนย์วิทยา	52. สถานีรถโดยสาร
13. บริการการแพทย์	31. เส้นทางเข้าหลัก	53. ระบบจ่ายสาธารณูปโภค
14. บริการขนส่งและพนักงาน	32. ถนนทางเข้ารอง	
15. บริการเช่ารถ	33. เส้นทางเข้ารถไฟ	
16. ศูนย์บำรุงรักษาอากาศยาน	34. สถานีรถไฟ	
17. บริการน้ำมันเชื้อเพลิงและซ่อมรถ	35. ที่จอดรถ	
18. บริการการบินทั่วไป	36. พื้นที่จอดรถข้ามคืน	
	37. พื้นที่สำรองสำหรับการก่อสร้างอาคารอื่น	

หมายเหตุ – หมายเลขด้านบนตรงกับหมายเลขกำกับในผังสนามบินในหน้าถัดไป

ภาพที่ 2.8 แผนผังท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ

## 2.2.3 โครงการพัฒนาระบบขนส่งหลักในปัจจุบัน

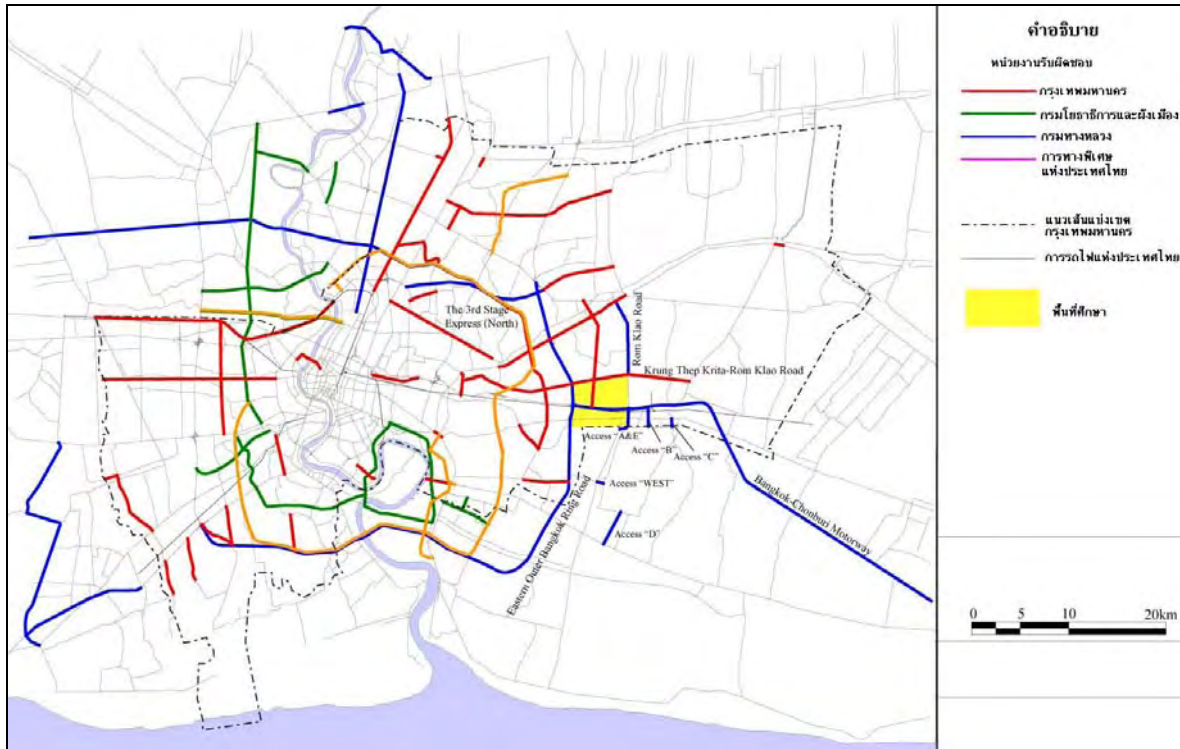
### (1) การพัฒนาถนน

ปัจจุบันมีสี่หน่วยงานที่รับผิดชอบการพัฒนาโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ กรมทางหลวง, DPW, การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ได้มีการรวบรวมแผนต่างๆ ของหน่วยงานเหล่านี้ลงในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และปรับเป็นแผนพัฒนาระบบขนส่งแบบบูรณาการ ภาพที่ 2.29 แสดงโครงการถนนที่ระบุอยู่ในแผนพัฒนาจนถึง พ.ศ. 2559 โครงการที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังมีดังนี้

- 1) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กรมทางหลวง)
- 2) โครงการทางด่วนขั้นที่สาม (การทางพิเศษฯ) และ
- 3) ถนนกรุงเทพกรีฑา-ร่วมเกล้า (กรุงเทพมหานคร)

การขยายถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก และมอเตอร์เวย์สายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรีเกือบเสร็จสมบูรณ์แล้ว ทั้งนี้ แผนพัฒนาของกรุงเทพมหานครนี้ครอบคลุมถนนสายหลักในแนวเหนือ-ใต้ (ถนนรามอินทรา-ร่วมเกล้า ความกว้าง 30 ม.) ซึ่งพาดผ่านพื้นที่ศึกษา

มีแผนพัฒนาสำคัญอีกแผนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับส่วนถนน แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิได้ชี้แนะโครงการก่อสร้างถนนจำนวนหนึ่งบริเวณรอบ SBIA ในระยะเวลาอีก 30 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2549-2578) ดังที่แสดงในภาพที่ 2.30 การพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยควรดำเนินตามแผนการนี้ เพราะคณะรัฐมนตรีได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีความไม่สอดคล้องกันระหว่างแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิและแผนปัจจุบันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่ร่วมกันทำงานชี้แจงว่า การปรับปรุงแผนต่างๆ เพื่อรองรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังยังมีความเป็นไปได้อยู่ แผนพัฒนาดังกล่าวประกอบด้วยถนนหลักสี่สาย ถนนรองหกสาย และถนนเชื่อมสู่สนามบิน สำหรับรถบรรทุกในพื้นที่ศึกษา กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลโครงการเหล่านี้ตามที่แสดงในตารางที่ 2.2.4



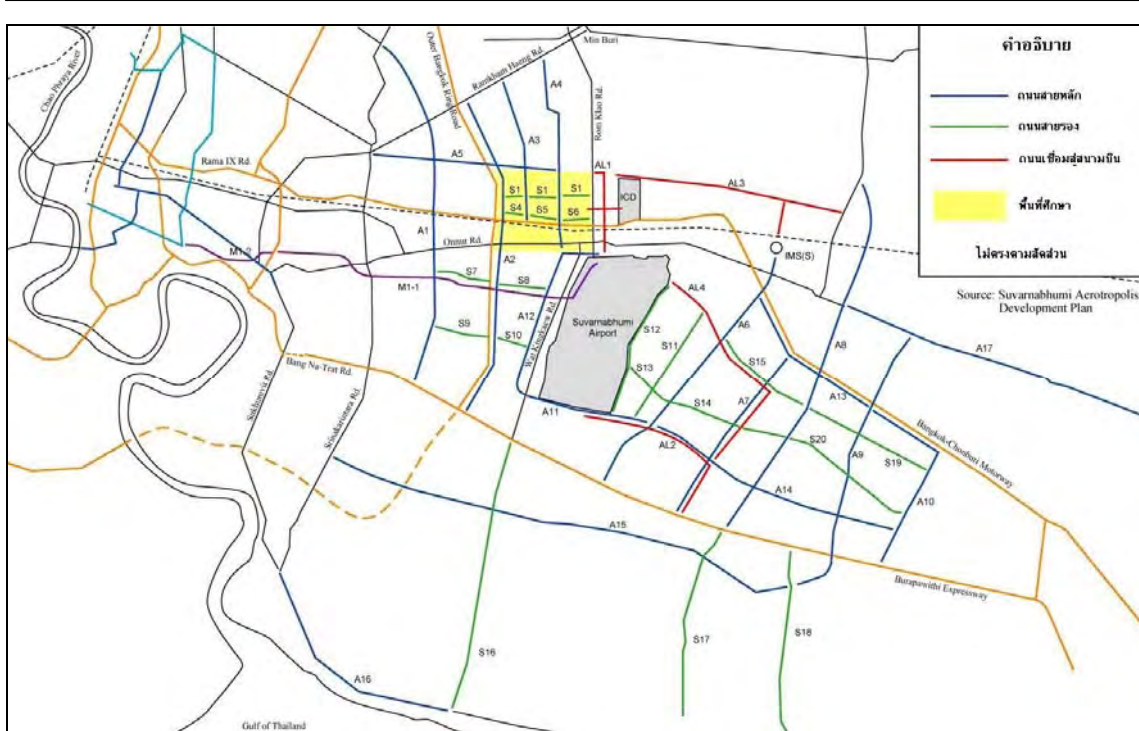
ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

ภาพที่ 2.9 โครงการสร้างถนน

ตารางที่ 2.11 โครงการสร้างถนนที่เกี่ยวข้องในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	งบประมาณ (ล้านบาท)
A2: ถนนรามอินทรา-ทางหลวง 34	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2554- 2558	2,748
A3: ถนนรามคำแหง – (S4-S5)	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2549- 2553	1,289
A4: ถนนรามคำแหง – A13	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2554- 2558	1,580
A5: ถนนศรีนครินทร์ – A4	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2554- 2558	2,063
AL1: ร่มเกล้า ICD – ไปสนามบิน	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2549- 2553	1,542
S1, S2 และ S3	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2549- 2553	650
S4, S5 และ S6	กรุงเทพมหานคร	พ.ศ. 2554- 2558	650

ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ



ที่มา: ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 2.10 โครงการสร้างถนนในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

(2) การพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งฯ/รฟท./รฟม.

การศึกษาแผนการขนส่งทางรถไฟในเขตเมือง (Urban Rail Transportation Plan – URMAP) สำหรับกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ใกล้เคียงจัดทำเสร็จเรียบร้อยแล้วโดยสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและการจราจรในปี พ.ศ. 2545

เส้นทางที่กำหนดอยู่ในแผน URMAP ความยาว 376 กม. ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 505,000 ล้านบาท คาดว่าการก่อสร้างเส้นทางนี้จะใช้เวลาก่อสร้างกว่า 20 ปีถึงจะเสร็จสมบูรณ์

แผน URMAP ระบุว่า การขนส่งทางรถไฟในเขตเมืองแบ่งเป็นสองระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System) และระบบ commuter train (Commuter Train System) สำหรับระบบขนส่งมวลชน มีหน่วยงานที่รับผิดชอบอยู่สองหน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟฟ้ามวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะรับผิดชอบสายสีน้ำเงิน (สองเส้นทาง) สายสีส้ม และสายสีเหลือง ส่วนกรุงเทพมหานคร จะรับผิดชอบสายสีเขียว (สองเส้นทาง) รวมความยาวเส้นทางในระบบขนส่งมวลชน 261 กม. สำหรับระบบ commuter train การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะรับผิดชอบการบริหารจัดการสองเส้นทาง ระบบนี้มีความยาวรวม 115 กม.

1) รฟม.

ส่วนแรกของสายสีน้ำเงินระหว่างหัวลำโพงและบางซื่อได้เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 สำหรับส่วนต่อขยายอื่น ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และการออกแบบเบื้องต้นแล้ว และคณะรัฐมนตรีก็ได้อนุมัติแล้ว

2) บีทีเอส

สองเส้นทางของสายสีเขียว ได้แก่ สายสุขุมวิท (อ่อนนุช-หมอชิต) และสายสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน) เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนธันวาคม 2542 ขณะนี้มีแผนที่จะต่อขยายเส้นทางออกไปอีกหลายทิศทาง โครงการขยายเส้นทางและโครงการสายวงกลมมีระยะทางราว 187 กม.

3) รฟท.

โครงการ commuter train ประกอบด้วยเส้นทางหลักสองเส้นทาง

- 1) เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้: จากรังสิตไปมหาชัย มีระยะทางประมาณ 65 กม.
- 2) เส้นทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก: จากตลิ่งชันไปสนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะทางประมาณ 50 กม.

## 2.3 สภาพปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา

### 2.3.1 สภาพแวดล้อม

#### (1) พันธุ์สัตว์และพืช

ปัจจุบัน เกือบทุกส่วนของพื้นที่ศึกษาได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของมนุษย์ และดังนั้นสภาพธรรมชาติเดิม เช่น ป่าเดิมหรือแม่น้ำธรรมชาติ จึงไม่หลงเหลือให้เห็นอีกแล้ว อย่างไรก็ตาม มีพันธุ์สัตว์และพืชหลากหลายชนิดให้พบได้ใน พื้นที่ศึกษามากกว่าแถบใจกลางกรุงเทพมหานคร พื้นที่ศึกษามีสภาพแวดล้อมหลายอย่างที่ทำหน้าที่เป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของพันธุ์สัตว์และพืช เช่น ทุ่งนา ป่าละเมาะ คลอง และบ่อปลา

#### 1) สภาพสิ่งแวดล้อมบนบก

พื้นที่ขนาดใหญ่ของพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ทุ่งนา พื้นที่การเกษตรนี้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของมนุษย์ ถึงกระนั้น พื้นที่นี้ยังทำหน้าที่เป็นท้องทุ่งที่มีแหล่งอาหารสำหรับนกหลายชนิด เช่น นกยางและนกกระสา ป่าละเมาะที่พบเห็นเป็นไม้พุ่ม ซึ่งเป็นพันธุ์พืชหลักชนิดหนึ่งในพื้นที่ศึกษา ลักษณะการเติบโตของพืชจัดเป็นป่าละเมาะรุ่นสอง ซึ่ง

เติบโตขึ้นหลังจากป่าเดิมถูกโค่น หรือพุ่มไม้ที่เติบโตในพื้นที่น้ำท่วมถึง พันธุ์พืชที่พบมากในป่าละเมาะ ได้แก่ *Combretum Quadrangulare* Kurz, *Bumusa flexuosa* munro, *Ficus benhamina* Linn, and *Erythina fusca* lour

ต้นไม้ส่วนใหญ่ในป่าละเมาะสูงประมาณ 10-20 เมตร และทำหน้าที่เป็นแหล่งพักพิงและอาหารสำหรับนกชนิดต่างๆ โดยเฉพาะนกที่ทำรังอยู่บนต้นไม้

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการ สำหรับโครงการท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ มีการสำรวจภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลพันธุ์นกทั้งในพื้นที่และรอบๆ สถานที่ตั้งของโครงการสนามบิน พันธุ์นกสำคัญที่พบได้ทั่วไปและบันทึกไว้ในศึกษานี้แสดงอยู่ในตารางที่ด้านล่าง ในจำนวนนี้มีอยู่สองพันธุ์ ได้แก่ *Streptopelia chinensis* และ *Corvus macrohynchos* ที่ IUCN กำหนดให้เป็นพันธุ์สัตว์ที่ถูกคุกคามในรายชื่อพันธุ์สัตว์ที่ถูกคุกคามสีแดง

ตารางที่ 2.12 รายชื่อพันธุ์สัตว์ที่ถูกคุกคามจาก IUCN

ชื่อวิทยาศาสตร์	ชื่อสามัญ	ชื่อวิทยาศาสตร์	ชื่อสามัญ
<i>Phalacrocorax niger</i>	นกกาน้ำเล็ก	<i>Dicururus macrocercus</i>	Black Dragon
<i>Bublcus ibis</i>	นกยางควาย	<i>Corvus macrohynchos</i>	อีกาปากใหญ่
<i>Nycticorax nycticorax</i>	นกแขวก	<i>Orthotomus sutorius</i>	นกกระजิบหางยาว
<i>Vallunes indicus</i>	นกกระแตแต้แว้ด	<i>Copsychus saularis</i>	นกกาเงาเขน Lippie
<i>Cloumbia livia</i>	นกพิราบป่า	<i>Rhipidura javanica</i>	นกจับแมลง Pied Forestial
<i>Streptopelia chinensis</i>	นกเขาหลวง	<i>Acridotheres tristis</i>	นกเอี้ยงสาริกา
<i>Coracias Benghalensis</i>	Black-Bulled Roller	<i>Passer montanus</i>	นกกระจอกบ้าน
<i>Pycnonotus blanford</i>	นกปรอท Blanford's	<i>Lonchura punctulata</i>	นกกระตีดัดขี้หมู

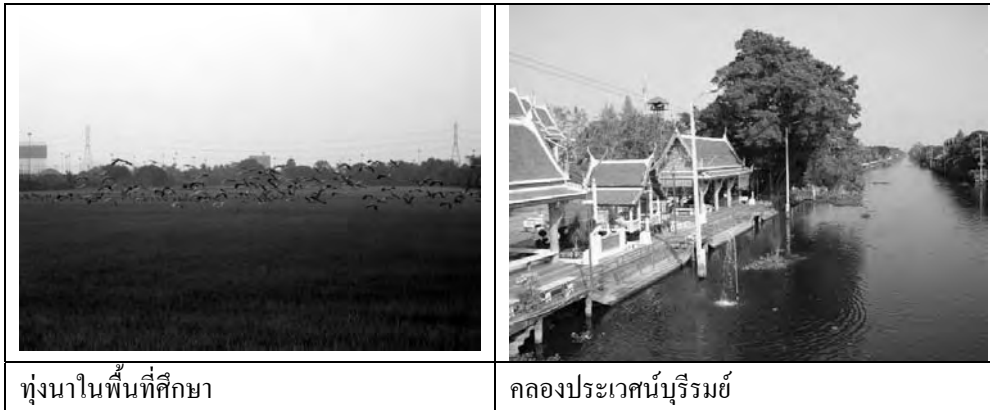
หมายเหตุ: พันธุ์ที่ระบายแถบสีเทาเป็นพันธุ์ที่ IUCN กำหนดให้เป็นพันธุ์สัตว์ที่ถูกคุกคามในรายชื่อพันธุ์สัตว์ที่ถูกคุกคามสีแดง  
 ที่มา: รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ

## 2) สภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

ดังกที่กล่าวข้างต้น พื้นที่ศึกษาไม่มีแม่น้ำธรรมชาติขนาดใหญ่ ดังนั้น บ่อปลาและคลอง เช่น คลองประเวศบุรีรมย์ จึงเป็นสิ่งแวดล้อมทางน้ำหลักในพื้นที่ศึกษา พันธุ์สัตว์น้ำสำคัญคือ ปลาการ์ฟ (*Puntius gonionotus*) ปลาดุก (*Claris macrocephalus*) ปลาไหล (*Mastacembelus maculatus*) และปลาเพิร์ช (*Anabas testudineus*)

ในแง่มุมมองด้านโภชนาการ พันธุ์ปลาดังกล่าวสามารถปรับตัวให้เข้ากับคุณภาพน้ำในคลองได้ โดยทั่วไป น้ำคลองมีสีเขียว ซึ่งหมายถึงสภาวะที่เอื้อต่อการเติบโตของสาหร่าย และบ่งชี้ว่ามีสารอาหารละลายอยู่ในน้ำเพียงพอต่อการเจริญเติบโตของพืชน้ำ (eutrophic conditions) ค่าความต้องการออกซิเจนทางชีวเคมี (BOD) ของคลองประเวศบุรีรมย์มีพิสัยระหว่าง 10-15

มก./ล. บนพื้นฐานของข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามที่ดำเนินการโดยกรุงเทพมหานครเมื่อเร็วๆ นี้ ค่าเหล่านี้ถือว่าดีกว่าคลองขนาดเล็กในตัวเมืองเล็กน้อย ซึ่งน้ำคลองในตัวเมืองมักเป็นสีดำหรือสีเทา นอกจากนี้ จากการตรวจสอบภาคสนาม ไม่พบว่าน้ำคลองมีกลิ่นแรงแต่อย่างใด



### 2.3.2 ลักษณะเศรษฐกิจและสังคม

(1) การบริหารส่วนท้องถิ่นระดับหมู่บ้านในเขตกรุงเทพมหานคร

#### 1) หมู่บ้าน

ในเขตกรุงเทพมหานคร มีระบบการปกครองส่วนท้องถิ่นแบ่งเป็นสามระดับ ได้แก่ เขต (เขต) ตำบล (แขวง) และหมู่บ้าน หรือชุมชนจดทะเบียน อย่างไรก็ตาม ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้ออกคำสั่งบริหารราชการเมื่อเดือนกันยายน 2547 โดยประกาศว่า ตำแหน่งปกครองท้องถิ่นห้าตำแหน่ง (ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แพทย์ตำบล และสารวัตรตำบล) จะถูกยกเลิก ในคำสั่งดังกล่าว เจ้าพนักงานดังกล่าวได้รับผ่อนผันเป็นเวลาหนึ่งปี และถูกสั่งให้ออกจากราชการเมื่อสิ้นเดือนกันยายน 2548 ปัจจุบันพบว่าในระดับหมู่บ้าน บางหมู่บ้านยังมีผู้ใหญ่บ้านปฏิบัติหน้าที่อยู่ ในทางบริหาร ตอนนี้หมู่บ้านที่ไม่มีผู้ใหญ่บ้านดูแลจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักเขต อย่างไรก็ตาม ชื่อและแนวเขตของหมู่บ้านเหล่านี้ยังคงใช้เป็นข้อมูลอ้างอิง

#### 2) ชุมชนจดทะเบียน

นอกจากหมู่บ้านแล้ว ในระดับหมู่บ้านยังมีชุมชนจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ชุมชนจดทะเบียนได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และการเงินจากกรุงเทพมหานคร คราวเรือนในหมู่บ้านที่ไม่มีผู้ใหญ่บ้านได้รับการแนะนำจากกรุงเทพมหานครให้ร่วมกับชุมชนจดทะเบียนใกล้เคียงหรือไม่ก็จัดตั้งชุมชนจดทะเบียนของตนเอง มิเช่นนั้นแล้ว คราวเรือนในหมู่บ้านที่ไม่มีผู้ใหญ่บ้านต้องอยู่ภายใต้การปกครองของสำนักเขตที่เกี่ยวข้องโดยตรง



(2) ชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา

1) หมู่บ้านและชุมชนจดทะเบียนในพื้นที่ศึกษา

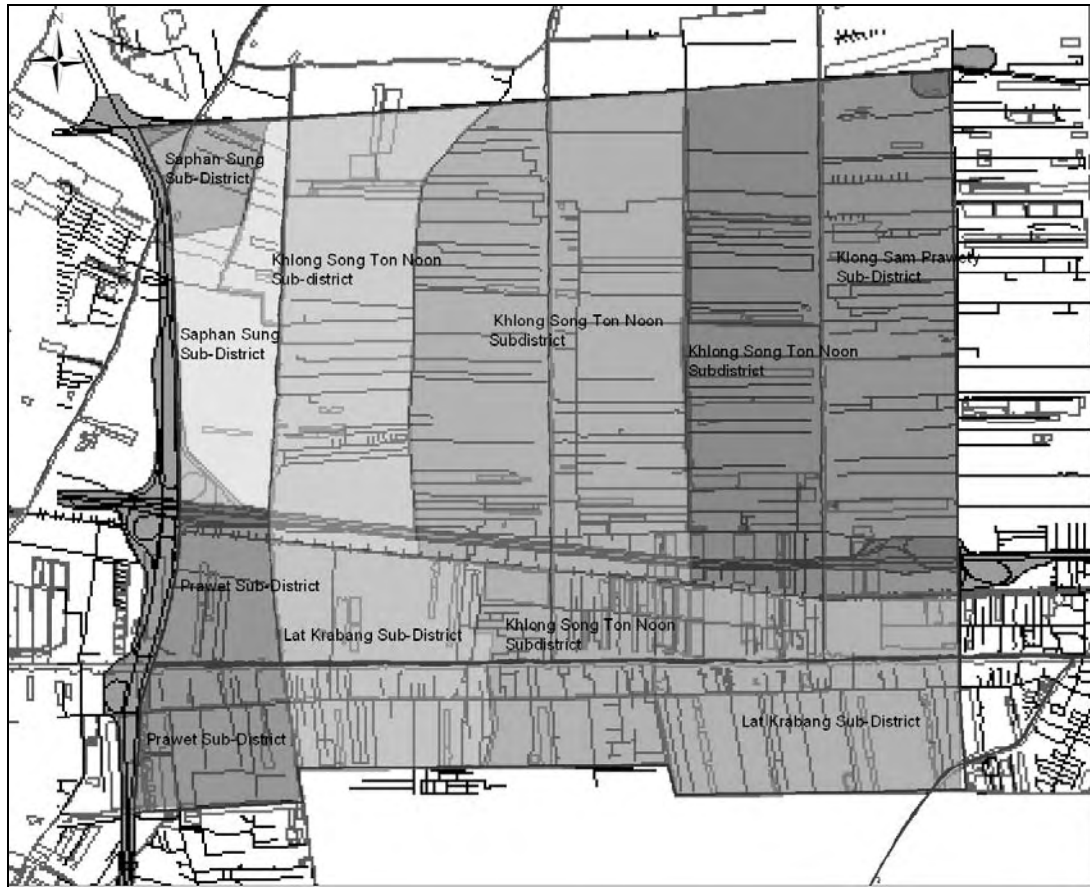
ในพื้นที่ศึกษา มีหมู่บ้าน 11 แห่งและชุมชนจดทะเบียน 11 แห่งตั้งอยู่ภายในเขตปกครองสามเขต ได้แก่ เขตลาดกระบัง สะพานสูง และประเวศ ชุมชนจดทะเบียนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ภายในแนวเขตหมู่บ้าน รายชื่อหมู่บ้านและชุมชนจดทะเบียนในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดแสดงอยู่ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.13 รายชื่อหมู่บ้านและชุมชนจดทะเบียนในพื้นที่ศึกษา

	หมู่บ้าน/ชุมชนจดทะเบียน	แขวง	เขต
หมู่บ้าน	หมู่ 1	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	หมู่ 2	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	หมู่ 5	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	หมู่ 5	คลองสาม ประเวศ	ลาดกระบัง
	หมู่ 5	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	หมู่ 6	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	หมู่ 7	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	หมู่ 14	สะพานสูง	สะพานสูง
	หมู่ 17	สะพานสูง	สะพานสูง
	หมู่ 1	ประเวศ	ประเวศ
หมู่ 2	ประเวศ	ประเวศ	
ชุมชนที่จดทะเบียน	ชุมชนหมู่บ้านวัดลานบุญ	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	ชุมชนหลังวัดลานบุญ	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	ชุมชนสมนึก	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	ชุมชนชอขรรณบุญ	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
	ชุมชนวัดสังฆราชา	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	ชุมชนเทศบาล	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	ชุมชนจิดรา	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	ชุมชนร่วมคลองหนึ่ง	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	ชุมชนคลองหนึ่ง	คลองสองต้นนุ่น	ลาดกระบัง
	สะพานสูง หมู่ 14 ชุมชนพัฒนา	สะพานสูง	สะพานสูง
ชุมชนคลองแม่จันทร์	สะพานสูง	สะพานสูง	

ที่มา: กองพัฒนาชุมชน เขตลาดกระบัง เขตสะพานสูง และเขตประเวศ

ตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านและชุมชนจดทะเบียนในพื้นที่ศึกษาแสดงอยู่ในภาพด้านล่าง



ภาพที่ 2.11 ตำแหน่งที่ตั้งหมู่บ้านและชุมชนจดทะเบียนในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะทั่วไปของแต่ละชุมชนสรุปได้ดังนี้

2) ลักษณะทั่วไปของชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลลักษณะสำคัญของชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษารวบรวมจากรายงานการสำรวจด้วยการสุ่มสัมภาษณ์ 350 ครั้วเรือนในพื้นที่ศึกษา

สมาชิกครอบครัวในครัวเรือนตัวอย่างมีจำนวน 1,364 คน ในจำนวนนี้ร้อยละ 57.8 เป็นสมาชิกครอบครัวที่พึ่งพาตนเองได้ และอีกร้อยละ 42.2 เป็นสมาชิกครอบครัวที่ยังพึ่งพาครอบครัว

**จำนวนสมาชิกครอบครัว** - แต่ละครัวเรือนมีสมาชิกครอบครัวเฉลี่ย 3.9 คน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ย 3.6 คนของกรุงเทพมหานคร เพียงเล็กน้อย

**กลุ่มอายุ** - สมาชิกครอบครัวมีอายุเฉลี่ย 32 ปี สมาชิกครอบครัวส่วนมาก (ร้อยละ 29.3) มีอายุระหว่าง 31-45 ปี สัดส่วนกลุ่มวัยชราที่มีอายุเกินกว่า 61 ปีมีอยู่ร้อยละ 9.0

**ศาสนา** - ในพื้นที่ศึกษา ครัวเรือนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 96.3) นอกนั้นเป็นครัวเรือนที่นับถือศาสนาอิสลาม (ร้อยละ 2.9) และศาสนาคริสต์จำนวนหนึ่ง พบว่ามี

ครอบครัวมุสลิมจำนวนมากอาศัยอยู่ที่ชุมชนจดทะเบียนในเขตสะพานสูงในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ 66.1 ของครัวเรือนในเขตสะพานสูง หมู่ 14 ชุมชนพัฒนา และร้อยละ 90.0 ในชุมชนคลองแม่จันทร์)

**การศึกษา** - สมาชิกครอบครัวส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 38.6) ตามด้วยโรงเรียนอาชีวะ (ร้อยละ 14.7) มัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 14.1) มหาวิทยาลัย หรือสูงกว่า (ร้อยละ 12.1) และมัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 10.8)

**ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา** - ครัวเรือนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาไม่เกิน 10 ปี (ร้อยละ 53.4) ตามด้วยระหว่าง 11-21 ปี (ร้อยละ 19.4) และ 21-30 ปี (ร้อยละ 9.1) สัดส่วนของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษานานกว่า 51 ปีมีอยู่ร้อยละ 6.9 ทั้งนี้ น่าสังเกตว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ทางสายเลือดกัน ซึ่งแสดงนัยว่าครัวเรือนในพื้นที่ที่มีความผูกพันทางสังคมที่แน่นแฟ้น

**อาชีพ** - สมาชิกครอบครัวที่พึ่งพาตนเองได้ส่วนใหญ่ทำงานเป็นพนักงานบริษัท (ร้อยละ 47.8) ตามด้วยพนักงานขายปลีก (ร้อยละ 29.2) พนักงานร้านอาหารและทำงานกับธุรกิจอาหาร (ร้อยละ 4.3) ทำงานส่วนตัว (ร้อยละ 4.2) เกษตรกร (ร้อยละ 3.7) และแรงงาน (ร้อยละ 2.8)

**รายได้ครัวเรือน** - พบว่าครัวเรือนส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 10,000-25,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 34.4) เมื่อพิจารณารายได้ครัวเรือนเฉลี่ย (มาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ) ร้อยละ 28.5 ของครัวเรือนทั้งหมดจัดอยู่ในกลุ่มรายได้น้อย ส่วนอีกร้อยละ 15.6 เป็นกลุ่มที่อยู่ต่ำกว่าหรือใกล้เคียงกับเส้นแบ่งความยากจนของครัวเรือนตามที่กำหนดโดยสศช. ทั้งนี้ ให้ตระหนักว่า ตัวเลขข้างต้นได้มาจากการสุ่มตัวอย่างเพียง 288 ครัวเรือนที่ยินดีตอบคำถามเกี่ยวกับรายได้ครัวเรือน

**สถานที่ทำงาน** - สถานที่ทำงานของครัวเรือนส่วนมากอยู่ในเขตลาดกระบัง (ร้อยละ 79.1) เมื่อรวมครัวเรือนที่ทำงานไม่ไกลจากเขตลาดกระบัง (ร้อยละ 3.4) สัดส่วนของครัวเรือนที่ทำงานในเขตลาดกระบังและบริเวณใกล้เคียงคิดเป็นร้อยละ 82.5 สัดส่วนของครัวเรือนที่ทำงานในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร มีเพียงร้อยละ 5.1

**กรรมสิทธิ์บ้านและสิทธิครอบครองที่ดิน** - ครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นเจ้าของบ้านที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 70.3) สัดส่วนของครัวเรือนที่เช่าบ้านมีอยู่ร้อยละ 23.1 ครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่ดิน (ร้อยละ 62.9) ส่วนสัดส่วนของครัวเรือนที่เช่าที่ดินมีอยู่ร้อยละ 27.4 ทั้งนี้ เป็นที่

น่าสังเกตว่าตัวเลขเหล่านี้เผยว่าราวร้อยละ 60 ของครัวเรือนทั้งหมดเป็นเจ้าของทั้งบ้านและที่ดินที่อาศัยอยู่

สมาชิกภาพของสมาคมท้องถิ่น - พบว่ามีครัวเรือนจำนวนไม่มากนัก (ร้อยละ 14.0) เป็นสมาชิกของสมาคมท้องถิ่น โดยมากครัวเรือนเป็นสมาชิกสมาคมออมทรัพย์ (ร้อยละ 22.4) ตามด้วยสมาคมพัฒนาอาชีพ (ร้อยละ 14.3) กีฬา (ร้อยละ 14.3) ผู้สูงอายุ (ร้อยละ 12.2) และพัฒนาชุมชน (ร้อยละ 10.2)

### (3) ประชากร

ในพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง ปัจจุบันมีหมู่บ้านจำนวน 70 แห่งตามรายชื่อด้านล่าง รวมประชากรทั้งหมด 30,000 คน

ตารางที่ 2.14 จำนวนประชากรและครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา

อำเภอ (เขต)	ตำบล (แขวง)	จำนวน หมู่บ้าน (หมู่)	จำนวนประชากร			จำนวน ครัวเรือน	ขนาด ครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)	หมายเหตุ - ชุมชนจดทะเบียน อยู่ในหมู่บ้าน
			ชาย	หญิง	รวม			
ลาดกระบัง 1/	คลองสองต้นนุ่น	1	891	959	1,850	438	4.22	คลอง 1 (438 ครัวเรือน)
		2	694	706	1,400	259	5.41	จิตรา (105 ครัวเรือน)
	ลาดกระบัง	5	1,377	1,460	2,837	706	4.02	ร่วมเกล้า 1 (137 ครัวเรือน)
		5	2,654	2,834	5,488	2,059	2.67	วัดสังฆราชา (100 ครัวเรือน) เทิดศาสนา (104 ครัวเรือน)
		6	1,070	1,209	2,279	722	3.16	หมู่บ้านลานบุญ (135 ครัวเรือน) หมู่บ้านสมนึก (69 ครัวเรือน)
		7	2,215	2,333	4,548	1,324	3.44	หลังวัดลานบุญ (240 ครัวเรือน) ซอย ธรรมบุญ (105 ครัวเรือน)
	คลองสาม ประเวศ	5	2,540	2,660	5,200	3,539	1.47	ไม่มี
สะพานสูง 2/	สะพานสูง	14	537	523	1,060	187	5.67	สะพานสูง หมู่ 14 พัฒนา
		17	118	135	253	124	2.04	คลองแม่จันทร์
ประเวศ 2/	ประเวศ	1 *	1,140	1,332	2,472	1,233	2.00	ไม่มี
		2 *	1,622	1,664	3,286	1,136	2.89	ไม่มี
รวม			14,858	15,815	30,673	11,727	2.62	

หมายเหตุ: \* หมู่ 1 และหมู่ 2 ของเขตประเวศที่รวมอยู่ด้วยอยู่นอกพื้นที่ศึกษา เนื่องจากการแบ่งตามแนวเขตหมู่บ้าน

ที่มา: 1/ เขตลาดกระบัง กันยายน 2547

2/ เขตสะพานสูงและเขตประเวศ ตุลาคม 2547

ที่มา: ตัวเลขประมาณการจากคณะผู้ศึกษาของ JICA บนพื้นฐานของข้อมูลที่ได้จากกรุงเทพมหานคร

### (4) กิจกรรมเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

ตามข้อมูลที่แสดงในตารางที่ต่อไปนี้เป็นประเภทกิจกรรมอุตสาหกรรมที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย ช่อมรดก ช่างทำเครื่องโลหะ และปั้มน้ำมัน ในจำนวนอุตสาหกรรมทั้งหมดราว 90 ประเภท เขตลาดกระบังมีประมาณร้อยละ 60 ของทั้งหมด

ตารางที่ 2.15 รายชื่ออุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

บริษัท	ประเภท	จำนวนคนงาน
<b>แขวงคลองสองต้นนุ่น</b>		
1 Lamhom's mart	Packaged Food	-
2 Match & Fresh	Canning food production	-
3 Mitphum Co., Ltd	Metal Container Making	7
4 Motorwaytry Co.,Ltd	Motor maintainence	3
5 Phumanirat drugstore	Drugstore	-
6 Pradit Compresser	Electric maintainence	-
7 Rain Mart Co., Ltd	Painting	180
8 Rain Mart Co., Ltd	Seamstress	120
9 Sricharoen's platic	Plastic draner	10
10 Tawatchai's commerce	Collecting for unused material	3
11 Taweechai Construct	Concrete product	-
12 Wo.Rungruang Karnchang	Wood's product	3
Total	12	326
<b>แขวงคลองสามประเวศ</b>		
1 Amorn Sao Khem Co.,Ltd	Sawwing	-
2 Berlin Farmatical Industry Co.,Ltd	Drug Industry	168
3 Best Print Garment Co.,Ltd	Garment	-
4 Best Toy Co., Ltd	Garment, Acessories make up	49
5 Chin Chai Hao Industry	Laundry by machine	490
6 Eastern China Wear Co., Ltd	Pottery	572
7 JGLO International Co., Ltd	Garment	130
8 Lapat	Barber	-
9 LXS Co., Ltd	Garment	64
10 National Furniture limited partnership	Acessories make up	48
11 OGC Inter Trad Co., Ltd	Platic make up	-
12 R Ka Kong Kao	Collecting for unused material	-
13 Rom klao Ob-mai	Wood Dry	29
14 Siam Cpac Block Co., Ltd	Cement Factory	85
15 Sikari Pitroliem Co., Ltd	Mashine maintenance ,Gas Station	20
16 SRP Platic Co., Ltd	Rubber Make up	-
17 Star Holding Co., Ltd	Car Care, Gas Station	6
18 Thai agree pack Coj., Ltd	Packaged Food	38
19 Thai Inter Life Co., Ltd	Animal food	-
20 Thai Media Indutry Co.,Ltd	Plastic make up	387
21 Tho Nam Sakol Co.,Ltd	Pipe Distribution	121
Total	21	2207

แขวงลาดกระบัง			
1	Aim Product Co., Ltd	Accessory make up	1
2	Air Product Co., Ltd	Painting	-
3	Alta Co., Ltd	Garment	967
4	Areeya Ka Mai & Construct	Sawwing	2
5	Ari Kar Mai limited parnership	Cement Collection	2
6	Big Garage	Painting	-
7	Chanakarn part of motor	Engine maintainence	-
8	Charoen Kao Thai limited partnership	Sawwing	-
9	chingnamchai (2002) Co., Ltd	Damage Things Collecting	-
10	Dafter Co., Ltd	Accessory make up	-
11	Doung Charoen Gas shop	Gas shop	3
12	Good Text Garment Factory Co., Ltd	Garment	51
13	Goodtext Garment Factory	Garment	51
14	Hlaung Thong Dee Co., Ltd	Car care	-
15	Hlaung Thong Dee Co., Ltd	Car care	-
16	Hlaung Thong Dee Co., Ltd	Car care	-
17	Hlaung Thong Dee Co., Ltd	Gas Station	-
18	Hnamdee	Wearing	264
19	Huai Chai Gas Shop	Gas shop	2
20	Izusu Central Motor	Car Maintainence	180
21	Jong pattana karn chang	Painting	9
22	KG Trading & Service Co., Ltd	Gas Station, Car care	-
23	Kitso Co., Ltd	Accessory make up	30
24	Kitso Co., Ltd	Painting	-
25	Lee Bangkok Garage 2000	Painting	4
26	Moblie Oil Co., Ltd	Car care	-
27	Namkrai Kami Co., Ltd	Garment	372
28	Nattapan Prattana	Car care	17
29	Nontapan Prattana limited Partnership	Gas Station	-
30	NV yangyon	Engine maintainence	-
31	On-Nut Karn Tor Limited Partnership	Wearing	10
32	Pairot Karn Tor	Wearing	10
33	Peampul Karmai	Cement Collection	6
34	Perm Pattanakit Limited Partnership	Cement make up	4
35	Permpul animal husbandry clinic	Animal food	-
36	Permsinpaisan Industry	Metal make up	-
37	Phra Kanong Break 3	Material Fixed	-
38	Pluamprasert commerce	Car's Maintainence	5
39	Plusiri industry contrete Co., Ltd	Hand Material Making	4
40	Saha Stainless Steel Co.,Ltd	Metal Container making	-
41	SCL Furniture Limited Partnership	Accessory make up	-
42	Seksan Commerce	Tow Hoo Making	-
43	Siam Pat Kol Co., Ltd	Hand make	-
44	Sin Karn Chang	Metal Works	-
45	Sin Service	Motorcicle maintainence	2
46	Sing Tor Namchai Factory	Garment	1102
47	Sopon Yontrakit	Engine maintainence	3
48	Srichai Prug Kanr Chang Co., Ltd	Accessory make up	4
49	Sricharoen	Accessory make up	-
50	Suwijack Garment	Garment	-
51	Tawikit Commerce	Cement Collecting	2
52	To Ta Oil (PTT) Co.,Ltd	Gas Station	-
53	TPI Oil Co., Ltd	Car care, Gas Station	17
54	TPI Oil Co., Ltd	Cement Collecting	-
55	Unichan Co., Ltd	Drug Factory	403
56	VR Waler Co., Ltd	Gas Station	31
57	Wong Paiboon Kolakarn	Car Maintainence	1
58	yong Kit Wong Kob Factory	Accessory make up	4
59	Yontrapan Car Care	Part Auto-Part together	-
Total		59	3563




(5) มรดกล้ำค่าทางศาสนา

1) วัดพุทธ

ในพื้นที่ศึกษา มีวัดพุทธสามแห่งตั้งอยู่บนริมฝั่งคลองประเวศบุรีรมย์ ในจำนวนนี้ วัดลานบุญ และวัดสังฆราชาเป็นทรัพย์สินสำคัญของชุมชนท้องถิ่น โดยรอบ ชุมชนจดทะเบียนหลายแห่ง ตั้งอยู่บริเวณรอบๆ วัดทั้งสองแห่ง

วัดลานบุญก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2418 และมีการปฏิสังขรณ์วัดครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2517 วัดแห่งนี้ ได้รับรางวัลในฐานะวัดที่ทำนุบำรุงศาสนสถานยอดเยี่ยมสองครั้ง (ปี 2537 และ 2543) วัดเป็นที่ตั้งของโรงเรียนสงฆ์ ซึ่งก่อตั้งในปี พ.ศ. 2475 และโรงเรียนสงฆ์แห่งนี้ยังคงดำเนินกิจกรรมด้านการศึกษากับโรงเรียนท้องถิ่นที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกัน เช่น โรงเรียนวัดลานบุญ และโรงเรียนแดงเป่า บริเวณริมคลองประเวศบุรีรมย์มีห้องสมุดเปิดให้บริการผู้อยู่อาศัยในพื้นที่และสถานที่เลี้ยงปลาตุ๋นที่ดูแลโดยวัด ตามหลักเมตตาธรรมของศาสนาพุทธ

วัดสังฆราชาสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2447 วัดนี้มีโรงเรียนสงฆ์เพื่อให้นักศึกษากับชาวพุทธเช่นกัน วัดคุณแม่จันสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2472 ไม่มีชุมชนจดทะเบียนในละแวกเดียวกับวัดแห่งนี้

	
<p>วัดลานบุญ</p>	<p>วัดสังฆราชา</p>
	
<p>สุเหร่า Darulhibbin</p>	

## 2) สุเหร่าอิสลาม

ในแขวงคลองสองต้นนุ่น มีสุเหร่าชื่อ Darulhibbin ในพื้นที่รอบๆ สุเหร่าแห่งนี้ สักส่วนของชาวมุสลิมที่อยู่อาศัยสูงกว่าพื้นที่ด้านทิศใต้หรือตะวันออกของพื้นที่ศึกษา สุเหร่ามีห้องเรียนและห้องประชุมสำหรับชาวบ้าน



ภาพที่ 2.12 ตำแหน่งที่ตั้งของศาสนสถาน

## (6) สิ่งล้ำค่าทางวัฒนธรรม

### คลองประเวศบุรีรมย์

คลองประเวศบุรีรมย์ถูกตั้งให้ขุดเมื่อปี พ.ศ. 2421 ตามพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 คลองประเวศบุรีรมย์มีความยาวราว 11.5 กม. จากคลองพระโขนงถึงบางปะกงในจังหวัดฉะเชิงเทรา คลองแห่งนี้มีความสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับพัฒนาการของเขตลาดกระบัง และถือว่าเป็นสิ่งล้ำค่าทางประวัติศาสตร์ในเขตลาดกระบัง

เมื่อเริ่มขุดคลองแห่งนี้ วัดอุประสงค์หลักของคลองคือชนสงฆ์ ซึ่งถือเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยในขณะนั้น อีกวัตถุประสงค์หนึ่งคือ เพื่อผันน้ำชลประทานไปสู่พื้นที่ที่มีกรหักร้างถางพงเพื่อปรับเป็นที่นาผืนใหม่เพื่อเพิ่มผลผลิตข้าว ในสมัยนั้น การตั้งรกรากถิ่นฐานในเขตลาดกระบังขยายออกไปตามแนวคลอง เพราะวาระบบคลองเป็นโครงข่ายการขนส่งที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ก่อนที่โครงข่ายถนนจะเกิดขึ้น ราวปี พ.ศ. 2428 มีชาวบ้านกว่า 1,000 ครัวเรือนมาตั้งรกรากบริเวณริมฝั่งสองข้างของคลองประเวศบุรีรมย์และโครงข่ายคูคลองของคลองนี้ เนื่องจากพื้นที่แถบนี้เป็นแหล่งที่ผู้คนจำนวนมากพากันมาหักร้างถางพงเพื่อทำนาข้าวในเขตลาดกระบัง



ปัจจุบันเขตลาดกระบังมีโครงข่ายถนนสายหลักจำนวนมากเชื่อมโยงพื้นที่เขตกับย่านใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร ถึงกระนั้น คลองประเวศบุรีรมย์ก็ยังคงเป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำที่มีผู้ใช้อยู่ดั้งเดิม ณ บริเวณตลาดหัวตะเข้ใกล้กับสำนักงานเขตลาดกระบัง มีการจัดตลาดน้ำขนาดเล็ก (ตลาดหัวตะเข้) เพื่อบริการชาวบ้านบ่อยครั้ง ส่วนคลองด้านหน้าวัดลานบุญ เป็นสถานที่ที่มีคุณค่าทางใจของผู้คนที่พบปะพูดคุยอย่างเป็นกันเอง ท่ามกลางสภาพแวดล้อมของท้องน้ำ คลองประเวศบุรีรมย์ยังคงรักษาสายสัมพันธ์ที่ดีกับชาวบ้านในสภาวะการณ์ปัจจุบัน

### 2.3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

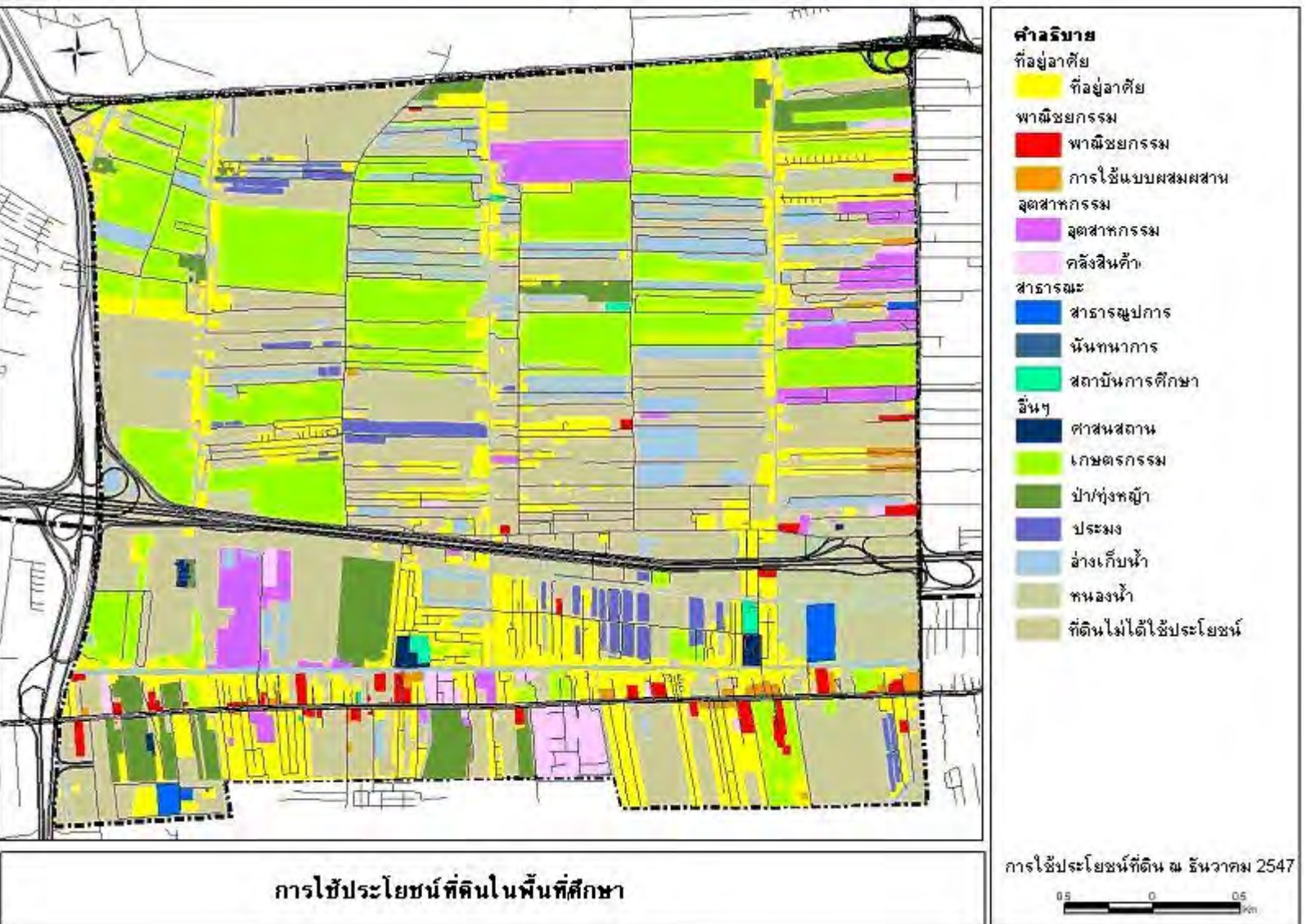
#### (1) การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษามีขนาดราว 1,945 เฮกตาร์ และแบ่งออกเป็นสองส่วนหลักโดยมอเตอร์เวย์สายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นที่ดินเกษตรกรรมและที่ดินรกร้างว่างเปล่า ซึ่งรวมโครงข่ายถนนด้วย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.5 และร้อยละ 26.1 ของพื้นที่ทั้งหมด ตามลำดับ การใช้ประโยชน์ที่สำคัญรองลงมา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.8 ของพื้นที่ทั้งหมด คือการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย ส่วนที่ดินที่เป็นอ่างเก็บน้ำและหนองน้ำ ไม่รวมบ่อปลา ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 11.3 ของพื้นที่ดินทั้งหมด และนับเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำคัญอันดับสาม ในพื้นที่นี้ พื้นที่พาณิชยกรรมมีสัดส่วนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ตารางที่ 2.16 ประเภทพื้นที่จำแนกตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	พื้นที่ (เฮกตาร์)	ร้อยละ
พื้นที่ที่อยู่อาศัย		
- ที่อยู่อาศัย	257.2	13.23
พื้นที่พาณิชยกรรม		
- พาณิชยกรรม	17.7	0.91
- การใช้แบบผสมผสาน	11.3	0.58
พื้นที่อุตสาหกรรม		
- อุตสาหกรรม	72.3	3.72
- คลังสินค้า	27.1	1.39
พื้นที่สาธารณะ		
- สาธารณูปการ	8.9	0.46
- สถาบันการศึกษา	3.8	0.20
- สถานันทนาการ	0.1	0.00
พื้นที่เกษตรกรรม		
- เกษตรกรรม	459	23.60
- ประมง	40.4	2.08
อื่นๆ		
- ศาสนสถาน	5.8	0.30
- ป่า/ทุ่งหญ้า	70	3.60
- อ่างเก็บน้ำ	146	7.51
- หนองน้ำ	68.8	3.53
- ที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์	756.4	38.89
รวม	1,945	100.00

ที่มา: กรมจัดภาพที่ดิน และข้อมูล GIS



ภาพที่ 2.13 การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

(2) การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ต่อไปนี้จะแสดงจำนวนอาคารที่มีอยู่จำแนกประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 7,143 อาคาร การใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ที่มีมากที่สุด เป็นอาคารประเภทบ้านเดี่ยวมีร้อยละ 62 ของจำนวนอาคารทั้งหมด หรือจำนวน 4,431 หลัง รองลงมาคือทาวน์เฮาส์ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 16.2 หรือจำนวน 1,158 หลัง อาคารพาณิชย์มีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 5 ของทั้งหมดหรือจำนวน 333 อาคาร

ตารางที่ 2.17 จำนวนอาคารจำแนกตามประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคาร	จำนวน	ร้อยละ
บ้านเดี่ยว/อาคารเดี่ยว	4,431	62.0
ห้องแถว/เรือนแถว	49	0.7
ทาวน์เฮาส์	1,158	16.2
อาคารพาณิชย์	333	4.7
อาคารครึ่งตึกครึ่งไม้	375	5.2
อาคารที่ไม่จดทะเบียน (อพาทเมนต์)	408	5.7
อื่นๆ	389	5.4
รวม	7,143	100.0

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน การใช้เพื่ออยู่อาศัยสูงเกือบร้อยละ 60 ซึ่งประกอบด้วยที่พักอาศัยทั่วไป ที่พักของข้าราชการ และที่พักชั่วคราวของลูกจ้าง รองลงมาคือ ‘การใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน’ คิดเป็นร้อยละ 6.4 ของทั้งหมด ในจำนวนนี้ การใช้ประโยชน์แบบผสมผสานเพื่ออยู่อาศัยและการบริการคิดเป็นร้อยละ 90 ของทั้งหมด ในประเภทการใช้เพื่ออุตสาหกรรม คลังสินค้าคิดเป็นร้อยละ 60 ของทั้งหมด เปรียบเทียบกับสัดส่วนโรงงานที่ร้อยละ 38 การใช้ประโยชน์สาธารณะสำหรับการขนส่งและสาธารณูปโภค โรงเรียน และหน่วยงานรัฐมีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 0.6 ของทั้งหมด

ตารางที่ 2.18 จำนวนอาคารจำแนกตามการใช้ประโยชน์อาคารที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา

การใช้ประโยชน์อาคาร		จำนวน	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย			67.2
- ที่อยู่อาศัยทั่วไป		4718	
- ที่พักข้าราชการ		29	
- ที่พักชั่วคราวสำหรับคนงาน		50	
พาณิชยกรรม			3.3
- สำนักงาน		63	
- ตลาด		6	
- ปั้มน้ำมัน		23	
- อาคารบริการอื่นๆ		138	
- ในทศลับ คาเฟ่ และสถานบริการนวด		2	
- อาคารพาณิชย์ชนิดอื่น		6	
อุตสาหกรรม			3.3
- โรงงาน		89	
- คลังสินค้า		142	
- อาคารอุตสาหกรรมชนิดอื่น		3	
การใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน			6.4
- การใช้ประโยชน์แบบผสมผสานของที่อยู่อาศัยและสำนักงาน		18	
- การใช้ประโยชน์แบบผสมผสานของที่อยู่อาศัยและสถานบริการ		420	
- พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม		1	
- ที่อยู่อาศัยและอุตสาหกรรม		17	
ขนส่ง/สาธารณูปโภค			0.1
- สถานีรถไฟ		1	
- สถานีเชื่อมต่อสายโทรศัพท์		2	
- สำนักงานการไฟฟ้าและสถานีย่อย		3	
โรงเรียน			0.3
- โรงเรียนอนุบาล		2	
- โรงเรียนประถมศึกษา		6	
- โรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษา		3	
- โรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา		4	
- โรงเรียนมัธยมศึกษา		1	
- อาคารสถาบันการศึกษาอื่น		2	
ศาสนสถาน			1.7
- วัด		119	
- mosul		1	
- สถานที่สักการะบูชา		1	
- ฌาปนสถาน		2	
- ศาสนสถานอื่น		1	
สาธารณูปการ			0.2
- หน่วยราชการอื่น		13	
- สถานีอนามัย		1	
อื่นๆ			17.6
- สนามกีฬาในร่ม		6	
- อาคารนันทนาการ		55	
- แปลงเพาะชำ		2	
- ฟาร์มปศุสัตว์		31	
- อื่นๆ		1162	
รวม		7143	100.0

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตามข้อมูลที่แสดงอยู่ในตารางที่ต่อไปนี้มีร้อยละ 90 ของอาคารทั้งหมดมีความสูงต่ำกว่าสองชั้น และร้อยละ 0.6 ของอาคารทั้งหมดสูงกว่าห้าชั้น อาคารที่พักอาศัย เช่น บ้านเดี่ยว ห้องแถว/เรือนแถว และ

ทาวน์เฮาส์มีความสูงมากที่สุดเพียงสองชั้น ประเภทของอาคารขนาดสูงลิ้นจี่ขึ้นไปเป็นอพาทเมนต์หรืออาคารครึ่งตึกครึ่งไม้

ตารางที่ 2.19 จำนวนชั้นจำแนกตามประเภทอาคาร

ประเภทอาคาร	จำนวนชั้น							รวม
	1	2	3	4	5	6	9	
บ้าน/อาคารเดี่ยว	2,430	1,944	29	22	4	2		4,431
ห้องแถว/เรือนแถว	6	43						49
ทาวน์เฮาส์	20	1,098	40					1,158
อาคารพาณิชย์	280	53						333
อาคารครึ่งตึกครึ่งไม้	6	26	240	88	15			375
อาคารไม่จดทะเบียน (อพาทเมนต์)	135	158	50	44	20		1	408
อื่นๆ	319	69	1					389
รวม	3,196	3,391	360	154	39	2	1	7,143

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

คอนกรีตเป็นชนิดวัสดุที่ใช้สร้างอาคารที่พบบ่อยมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52 ของทั้งหมด หรือ 3,717 อาคาร รองลงมาเป็น ไม้ร้อยละ 24 ของทั้งหมดหรือจำนวน 1,743 อาคาร และร้อยละ 30 ของบ้านเดี่ยวและครึ่งหนึ่งของจำนวนอาคารพาณิชย์สร้างจากไม้

ตารางที่ 2.20 ชนิดของวัสดุจำแนกตามประเภทอาคาร

ประเภทอาคาร	ชนิดของวัสดุ				รวม
	คอนกรีต	ไม้	คอนกรีตและไม้	อื่นๆ	
บ้าน/อาคารเดี่ยว	1,568	1,413	807	643	4,431
ห้องแถว/เรือนแถว	44	5			49
ทาวน์เฮาส์	1,156		2		1,158
อาคารพาณิชย์	172	153	3	5	333
อาคารครึ่งตึกครึ่งไม้	366	7	2		375
อาคารไม่จดทะเบียน (อพาทเมนต์)	299	49	29	31	408
อื่นๆ	112	116	3	158	389
รวม	3,717	1,743	846	837	7,143

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

### 2.3.4 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

#### (1) โครงข่ายถนน

##### 1) สภาพปัจจุบัน

มีถนนมอเตอร์เวย์สองเส้นทางในพื้นที่โครงการ ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอก (Outer Bangkok Ring Road - OBRR) และทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (Bangkok to Chonburi

Highway - BCH) มอเตอร์เวย์สองเส้นทางของกรมทางหลวงเป็นถนนที่ควบคุมการเข้าถึงด้วยการเก็บค่าผ่านทาง ปัจจุบัน ทางเข้าโครงการจากมอเตอร์เวย์มีเพียงเส้นทางที่ผ่านจุดเชื่อมโยงร่วมเกล้าบน BCH และจุดเชื่อมโยงอ่อนนุชบน OBRR

เมื่อพิจารณาถึงถนนสายหลัก มีถนนสำหรับรถบรรทุกสามสายในพื้นที่โครงการ ถนนร่วมเกล้าพาดผ่านจากทิศเหนือไปยังทิศใต้ตามแนวเขตของพื้นที่โครงการ ถนนสายนี้เป็นทางออกจากพื้นที่โครงการไปยัง BCH และเชื่อมต่อกับมินิบูริทางทิศเหนือ และท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานคร แห่งที่สองทางทิศใต้

ถนนอ่อนนุชพาดผ่านจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตก บริเวณตอนใต้ของพื้นที่โครงการ ถนนนี้เป็นทางออกจากพื้นที่โครงการไปยัง OBRR ตัวเมืองลาดกระบังด้านทิศตะวันออก และสวนหลวง/พระโขนงด้านทิศตะวันตก

ถนนเจ้าคุณทหารทอดยาวไปทางทิศตะวันออกจากบริเวณตอนเหนือของพื้นที่โครงการ และเชื่อมโยงกับพื้นที่โครงการด้วยศูนย์บรรจุและแยกสินค้าก่อกอง (Inland Container Depot – ICD) Track Terminal และนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังทางด้านทิศตะวันออก

นอกจากนี้ ถนนคู่ขนานเลียบบอเตอร์เวย์ทั้งสองสาย (OBRR และ BCH) เป็นเส้นทางออกไปจากพื้นที่โครงการอีกด้วย

## 2) แผนการปรับปรุงในอนาคต

มีแผนการปรับปรุงที่กำหนดไว้สำหรับทางหลวงที่เกี่ยวข้องดังนี้

### ก) การขยายทางหลวงสายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี (BCH)

การขยายทางหลวง BCH เป็นขนาดกว้างแปดเลน (สี่เลนต่อหนึ่งทิศทาง) เริ่มจากถนนศรีนครินทร์ (B.P.) ไปถึงจุดตัด SBIA ที่กรมทางหลวงได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว

### ข) การขยายถนนวงแหวนรอบนอก (OBRR)

การขยาย OBRR (ส่วนด้านตะวันออก) เป็นขนาดกว้างแปดเลน (สี่เลนต่อหนึ่งทิศทาง) เริ่มจากบางพลีไปถึงธัญบุรี กำหนดจะดำเนินการในงบประมาณ พ.ศ. 2548 ของกรมทางหลวง และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2550

### ค) การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านทิศใต้ (S-OBRR)

S-OBRR เป็นส่วนสุดท้ายของระบบ OBRR ทั้งหมดที่เชื่อมโยง OBRR-ตะวันออก และ OBRR-ตะวันตก และถนนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถ้า S-OBRR ก่อสร้างเสร็จ

พื้นที่โครงการจะมีทางเข้าถึงมอเตอร์เวย์ได้โดยตรงทางด้านทิศตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา (ด้านธนบุรี)

การก่อสร้างโครงการถนนนี้ได้เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 และจะเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2550

ง) การขยายถนนร่วมเกล้า

การขยายถนนร่วมเกล้าเป็นขนาดกว้างสี่เลนกำลังดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง และจะแล้วเสร็จ ในเดือนกันยายน 2548

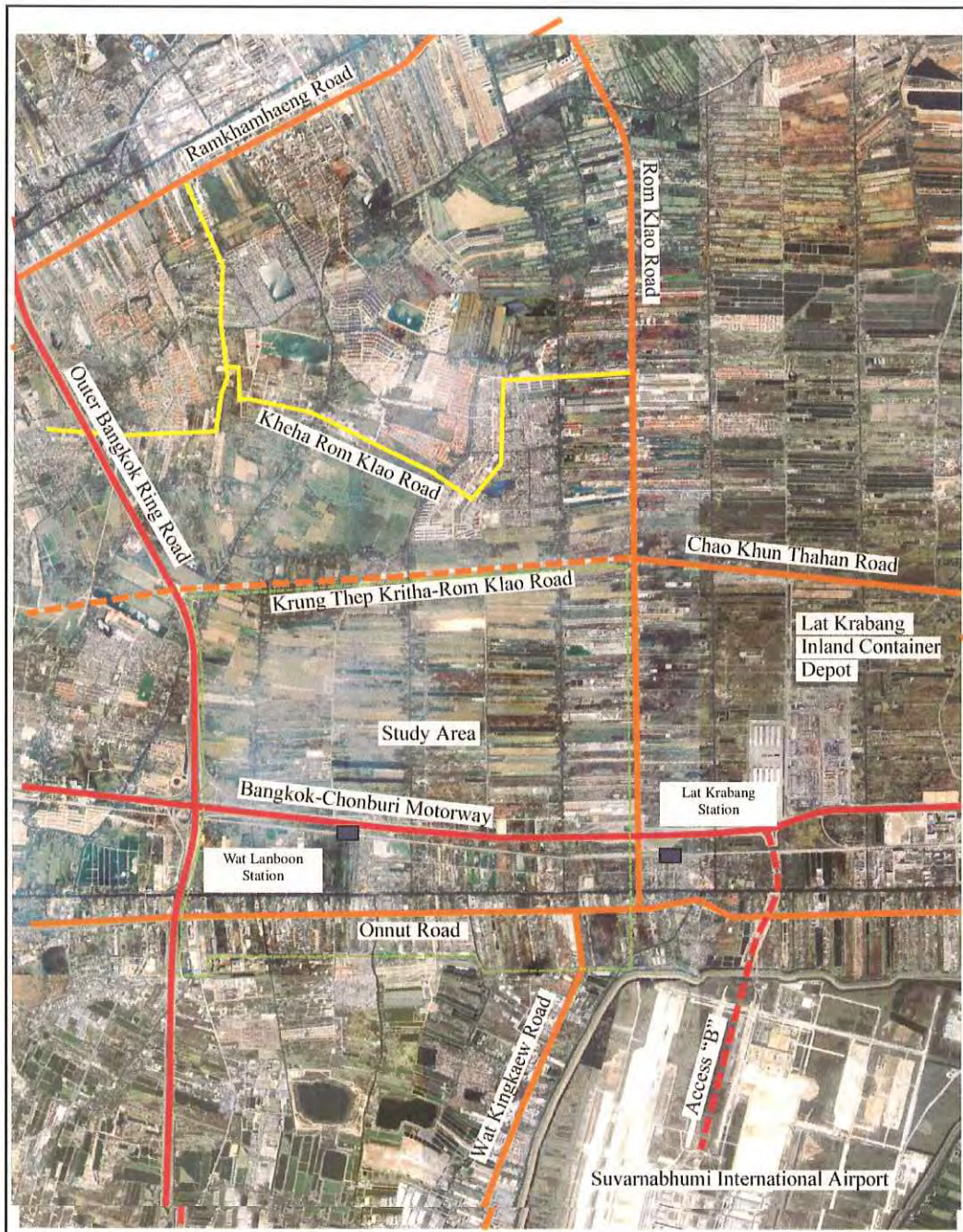
จ) ทางเข้า SBIA ที่เชื่อมโยงกัน

- จาก BCH ไปยัง SBIA (ทางเข้า B): เสร็จแล้ว

- จากถนนร่วมเกล้า/ถนนวัดกิ่งแก้วไปยัง SBIA (ทางเข้า A และ B) กำลังก่อสร้างและจะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2549

ฉ) การก่อสร้างถนนกรุงเทพกรีฑา-ร่วมเกล้า

ช่วงระหว่างสี่แยกร่วมเกล้าและ OBRR กำลังก่อสร้างโดยกรุงเทพมหานคร ช่วงระหว่าง OBRR และสี่แยกถนนกรุงเทพกรีฑา รวมทั้งสะพานลอยข้าม OBRR จะเริ่มก่อสร้างภายในอีกสามปี



ภาพที่ 2.14 โครงข่ายถนนหลักทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา

(2) โครงข่ายทางรถไฟ

ปัจจุบันมีทางรถไฟของรฟท. พาดผ่านพื้นที่โครงการจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตกบริเวณด้านใต้ของมอเตอร์เวย์สายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี และมีการวางรางรถไฟสามรางไว้สำหรับช่วงนี้แล้ว แต่ยังไม่ได้มีการติดตั้งระบบไฟฟ้าที่รางเหล่านี้ มีสถานีรถไฟเพียงแห่งเดียวในพื้นที่โครงการ ได้แก่



สถานีวัดลานบุญ ซึ่งตั้งอยู่ตรงจุดกึ่งกลางของตอนใต้ของพื้นที่ มีอีกสองสถานีที่อยู่ติดกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีลาดกระบังทางด้านทิศตะวันออก และสถานีบ้านทับช้างทางด้านทิศตะวันตก

ปัจจุบันสถานีวัดลานบุญเปิดอยู่ ดังนั้น สถานีรถไฟลาดกระบังจึงเป็นสถานีที่ใกล้ที่สุดในพื้นที่ มีรถไฟขาเข้าจำนวนห้าขบวนวิ่งเข้ากรุงเทพมหานคร ระหว่างเวลาที่มีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเช้า (6.00-10.00 น.) และมีรถไฟขาออกจำนวนสามขบวนวิ่งไปยังฉะเชิงเทรา ส่วนระหว่างเวลาที่มีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเย็น (16.00-20.00 น.) มีการจัดขบวนรถไฟห้าขบวนไปยังฉะเชิงเทรา และอีกสามขบวนวิ่งเข้ากรุงเทพมหานคร

Airport Rail Link ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จะเชื่อมโยงย่านใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร และท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานคร แห่งใหม่ (SBIA) โดยทางรถไฟ จะมีขบวนรถไฟสองประเภท ได้แก่ สาย SA Express ซึ่งเชื่อมโยง SBIA และ Bangkok CAT (มักกะสัน/อโศก) โดยตรง และสาย SA City จะเชื่อมโยง SBIA และพญาไท โดยมีสถานีหกแห่งเรียงรายอยู่ระหว่างทาง ได้แก่ ลาดกระบัง บ้านทับช้าง หัวหมาก รามคำแหง มักกะสัน/อโศก และราชปรารภ

จะไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ภายในพื้นที่โครงการ สถานี ARL ลาดกระบังในแผนพัฒนาตั้งอยู่ทางด้านเหนือของสถานีลาดกระบังที่มีอยู่แล้ว



ภาพที่ 2.15 แบบจำลองของสถานีลาดกระบัง

### 2.3.5 มลภาวะในสภาพแวดล้อมและสิ่งสร้างความรำคาญในที่สาธารณะ

#### (1) มลพิษทางอากาศ

ถึงแม้ว่ามีโรงงานหลายแห่งเปิดดำเนินการอยู่ แหล่งสำคัญของมลพิษทางอากาศในพื้นที่ศึกษาคือไอเสียจากรถยนต์ เช่นเดียวกับย่านใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร คุณภาพอากาศตามถนนสายหลัก เช่น ถนนอ่อนนุช อยู่ในระดับที่แย่กว่าพื้นที่อื่นอย่างมีนัยสำคัญ

เนื่องจากการไม่มีการจัดตั้งสถานีตรวจมลพิษทางอากาศประจำที่ เพราะฉะนั้นข้อมูลอ้างอิงที่ใช้ในการตรวจสอบคุณภาพอากาศจึงมีจำกัด เมื่อเร็วๆ นี้ ในการศึกษา EIA สำหรับโครงการท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ จุดตรวจสอบคุณภาพอากาศจุดหนึ่งตั้งอยู่ที่สำนักงานเขตลาดกระบัง ซึ่งอยู่บนถนนอ่อนนุช ค่าเฉลี่ยของ TSP คาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ที่ตรวจพบนั้นแสดงอยู่ในตารางที่ด้านล่าง พร้อมกับข้อมูลที่เก็บได้จากจุดตรวจสอบคุณภาพอากาศประจำที่ย่านใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ค่าเฉลี่ยทุกค่าที่ตรวจพบที่สำนักงานเขตลาดกระบังสอดคล้องกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศของไทย เมื่อเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้จากสำนักงานเขตลาดกระบังและย่านใจกลางเมือง พบว่าค่าเฉลี่ยของคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ต่ำกว่า ซึ่งเป็นข้อยืนยันว่าคุณภาพอากาศในพื้นที่ศึกษาโดยทั่วไปดีกว่าย่านใจกลางเมือง และเมื่อเปรียบเทียบระหว่างสองจุดในพื้นที่ พบว่าค่าเฉลี่ย TSP อยู่ในระดับเดียวกัน เหตุผลหนึ่งก็คือ สัดส่วนพื้นที่ถนนในเขตลาดกระบังน้อยกว่าย่านใจกลางเมือง โดยทั่วไป อาจกล่าวได้ว่าคุณภาพอากาศในเขตลาดกระบังดีกว่าในเขตตัวเมือง ทั้งนี้ ควรระลึกว่าข้อมูลตรวจสอบคุณภาพอากาศที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ และเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องตรวจสอบคุณภาพอากาศตามถนนสายหลักที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา เพื่อตรวจสอบผลกระทบของไอเสียรถยนต์ภายใต้สภาวะการณ์ปัจจุบัน

ตารางที่ 2.21 ผลการตรวจสอบคุณภาพอากาศ (2545)

ตัวแปร	หน่วย	พิสัย	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ	
				ไทย	ญี่ปุ่น
ปริมาณสารแขวนลอยรวม (TSP) ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	มก./ลบ.ม.	0.09-0.12	0.10	0.33	-
คาร์บอนมอนอกไซด์ ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Ppm	0.58-0.79	0.85	9	20
ไนโตรเจนไดออกไซด์ ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	Ppb	11-20	23.9	170	-

หมายเหตุ: สำหรับตัวแปรพิสัยและค่าเฉลี่ยข้างต้นเป็นผลลัพธ์ที่ได้จากการตรวจสอบห่างจากริมถนน 50 ม. ส่วนค่าที่แสดงด้านล่างวัดจากริมถนน

ค่ามาตรฐานของญี่ปุ่นสำหรับไนโตรเจนไดออกไซด์กำหนดเป็นค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเท่านั้น ซึ่งเท่ากับ 60 ppb.

ที่มา: รายงานสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร (2546)

(2) คุณภาพน้ำ

ผลการตรวจสอบค่าความต้องการออกซิเจนทางชีวเคมี (BOD) ในคลองประเวศบุรีรมย์เมื่อไม่นานมานี้แสดงอยู่ในตารางที่ด้านล่าง จากผลลัพธ์ที่ได้ ค่าที่ตรวจพบมีพิสัยระหว่าง 2.8-14 มก./ล. ประมาณร้อยละ 90 ของตัวอย่างน้ำที่นำมาวิเคราะห์มีค่า BOD น้อยกว่า 10 มก./ล. ระดับของ BOD เหมาะสมสำหรับการดำรงชีวิตของประชาชน และไม่มีกลิ่นรบกวน ในแง่มลพิษสารอินทรีย์ อาจพิจารณาได้ว่าคุณภาพน้ำในคลองประเวศบุรีรมย์ในพื้นที่ศึกษาดีกว่าคลองสายอื่นในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดี ยังมีข้อมูลที่ยังขาดหายไปจำนวนมาก ซึ่งจำเป็นสำหรับการชี้ชัดถึงความปลอดภัยของน้ำในส่วนของคุณภาพน้ำ ปัจจุบันยังไม่มี การตรวจสอบโลหะหนักและยาฆ่าแมลง และข้อมูลวิเคราะห์โคลิฟอร์มที่จัดทำเร็ว ๆ นี้ก็มีไม่เพียงพอ ชาวบ้านได้แสดงความห่วงใยเรื่องคุณภาพน้ำในคลองในพื้นที่ศึกษาในที่ประชุมผู้มีส่วนได้เสียหลายต่อหลายครั้งในการศึกษานี้ ขอเสนอแนะให้มีการดำเนินการสำรวจคุณภาพน้ำไม่เพียงเฉพาะในคลองประเวศบุรีรมย์เท่านั้น แต่ควรสำรวจคลองสาขาอื่นๆ ในพื้นที่ศึกษาด้วย

ทั้งนี้ เราควรตระหนักว่า ในพื้นที่ศึกษาไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ทันสมัย ดังนั้น ถ้าไม่มีการดำเนินการตามแผนบำบัดน้ำเสีย คุณภาพน้ำคลองในพื้นที่ศึกษาอาจเสื่อมโทรมลงในอนาคต จากการเติบโตของจำนวนประชากรทางด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2.22 ผลการตรวจสอบค่า BOD ในคลองประเวศบุรีรมย์ (มก./ล.)

ตัวแปร	2545					2546						ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำ	
	ม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ก.ย.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ก.ย.	ไทย	ญี่ปุ่น
วัดลานบุญ	3.5	4.5	4.8	4.8	4.8	-	11	14	-	-	-	4	10
สำนักงานเขตลาดกระบัง	-	6.3	3.9	8.7	4.2	4.5	2.7	5.7	5.2	2.8	2.8		

หมายเหตุ: ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำของไทยในตารางที่กำหนดเป็น “น้ำเสียที่ค่อนข้างสะอาด (น้ำประเภท 4)” ซึ่งอาจใช้ประโยชน์ในครัวเรือนได้หลังจากผ่านกระบวนการบำบัดพิเศษ  
ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำของญี่ปุ่นในตารางที่กำหนดเป็นค่าขีดจำกัดสำหรับคุณภาพทางใจในแต่ละวัน โดยไม่มีการร้องเรียนใดๆ เช่น เรื่องกลิ่น  
ที่มา: สำนักงานเขตลาดกระบัง

2.3.6 การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ

(1) ระดับความสูงของพื้นดิน

พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นที่ดินที่ยังไม่ได้พัฒนา เช่น ที่ดินประเภทเกษตรกรรม ที่ดินที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ และป่า ซึ่งมีระดับความสูงของพื้นดินเดิมอยู่ที่ 0.4-0.8 ม. MSL ในพื้นที่พัฒนา

แล้ว เช่น พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ระดับความสูงของพื้นดินถูกยกสูงเหนือกว่าระดับพื้นดินเดิมราว 1.0-1.5 ม. โดยประมาณ

องค์ประกอบสำคัญของดินชั้นล่างในกรุงเทพมหานคร เป็นชั้นดินเหนียวอ่อน ณ ระดับความลึกตั้งแต่ 10-15 ม. ชั้นดินเหนียวแข็งอยู่ลึกลงไประหว่าง 15-30 ม. และดินชั้นล่างสุดเป็นชั้นทรายและดินเหนียวสลับกัน เมื่อเวลาผ่านไป กระบวนการเสริมสร้างความแข็งแกร่ง (consolidation process) ซึ่งเป็นกระบวนการทางธรรมชาติของดินเหนียวอ่อน ประกอบกับการสูบน้ำใต้ดินมากเกินไป ก่อให้เกิดการยุบตัวของผิวดินในพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร

## (2) การยุบตัวของผิวดิน

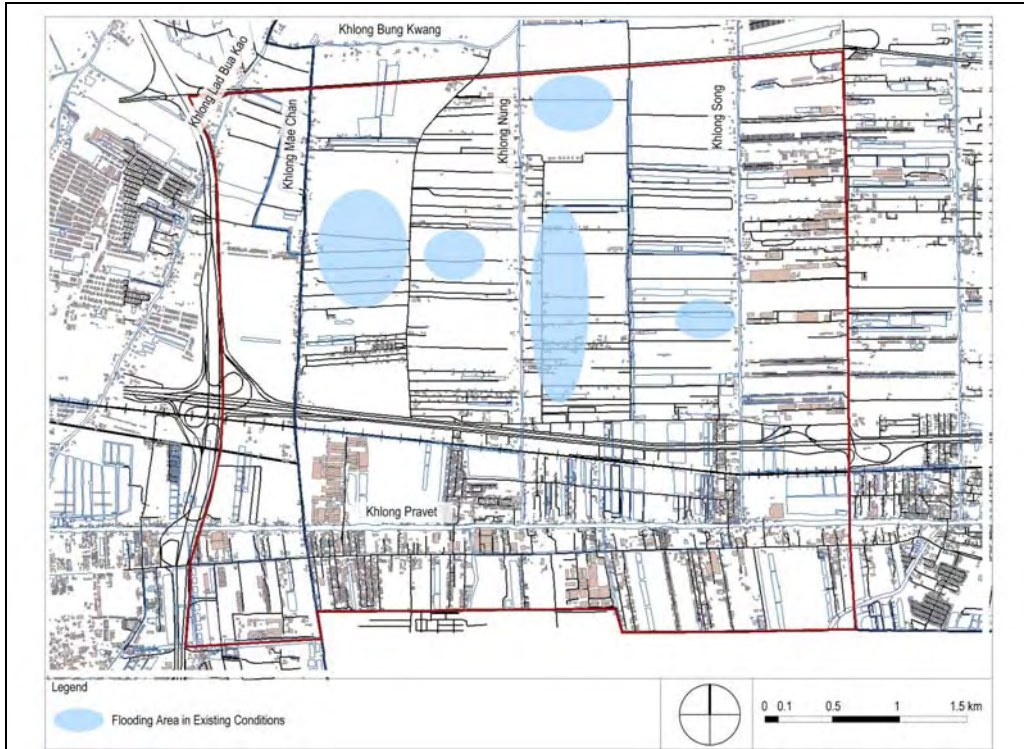
ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ได้มีการรายงานอัตราการยุบตัวของผิวดินในทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2543 อัตราการยุบตัวของผิวดินอยู่ที่ประมาณ 3 ซม.ต่อปี มีการบันทึกอัตราการยุบตัวของผิวดินเฉลี่ยระยะยาวอยู่ที่ 0.7 ซม.ต่อปีระหว่างปี พ.ศ. 2476-2530 อัตราดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ เนื่องจากการขยายเขตเมืองและการบริโภคน้ำบาดาลที่สูงขึ้น

ในแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการออกแบบเบื้องต้นของระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำสำหรับพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกในปี พ.ศ. 2539 อัตราการยุบตัวเฉลี่ยอยู่ที่ 2 ซม.ต่อปีสำหรับพื้นที่ตามแนวคูระบายน้ำที่เป็นโครงการพระราชดำริ ฉะนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้อัตราการยุบตัวเฉลี่ย 2 ซม.ต่อปี โดยสันนิษฐานว่าอัตราดังกล่าวจะลดลงเนื่องจากการขยายระบบจ่ายน้ำประปาในกรุงเทพมหานครในอนาคต

## (3) สภาพการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วม

มีคลองหลักอยู่สามสายที่ไหลผ่านจากทิศเหนือไปทางทิศใต้และบริเวณรอบๆ พื้นที่ศึกษา คลองเหล่านี้ ได้แก่ คลองแม่จันทร์ คลองหนึ่ง และคลองสอง บรรจบกันเป็นคลองประเวศ ซึ่งไหลจากทิศตะวันออกไปทางทิศตะวันตกบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา คลองประเวศระบายน้ำลงสู่คลองพระโขนง สุดท้าย น้ำจากคลองพระโขนงถูกสูบออกไปลงแม่น้ำเจ้าพระยาที่ประตูน้ำพระโขนง ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ศึกษา 13.5 กม.

เนื่องจากจุดที่ตั้งประตูน้ำที่อยู่ห่างไกล ระดับน้ำในคลองประเวศในพื้นที่ศึกษามักเพิ่มขึ้นสูงมากในช่วงฝนตกหนัก ระดับน้ำที่สูงในคลองนี้ ประกอบกับสภาพภูมิประเทศที่ค่อนข้างต่ำและราบเรียบเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วมเป็นประจำในพื้นที่ศึกษาในฤดูฝน จากข้อมูลที่ได้รับจากสำนักงานเขตลาดกระบังของกรุงเทพมหานคร น้ำท่วมังจะปรากฏในพื้นที่ที่ไม่ได้พัฒนานานถึง 3-4 เดือน และบางพื้นที่ที่ยังไม่มีระบบระบายน้ำที่ดีพอ เช่น พื้นที่พัฒนาชนบท 2

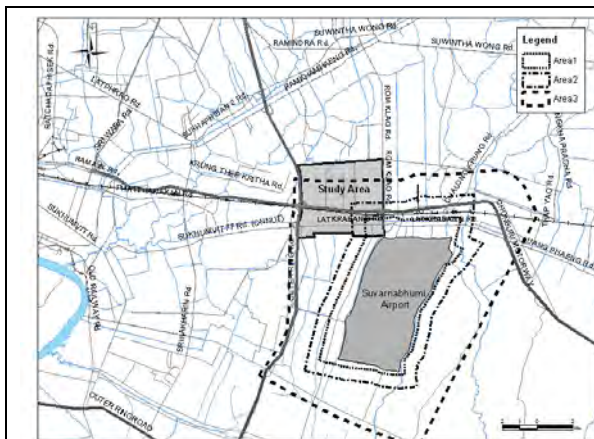


ที่มา: สำนักงานเขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 2.16 พื้นที่น้ำท่วมในพื้นที่ศึกษาในสภาพปัจจุบัน

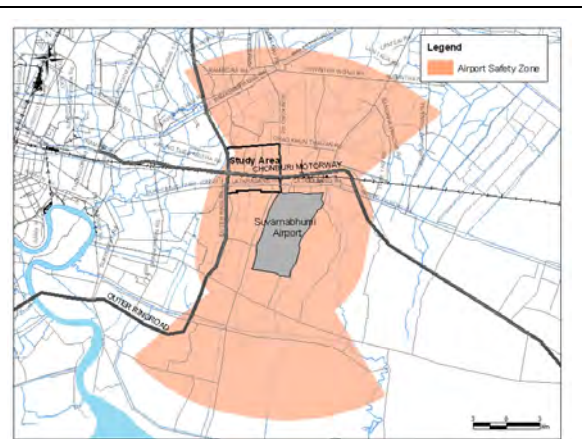
### 2.3.7 กรอบระเบียบข้อบังคับในปัจจุบัน

หัวข้อต่อไปนี้จะสรุปเนื้อหาของระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา พร้อมกับแผนที่ประกอบคำอธิบาย



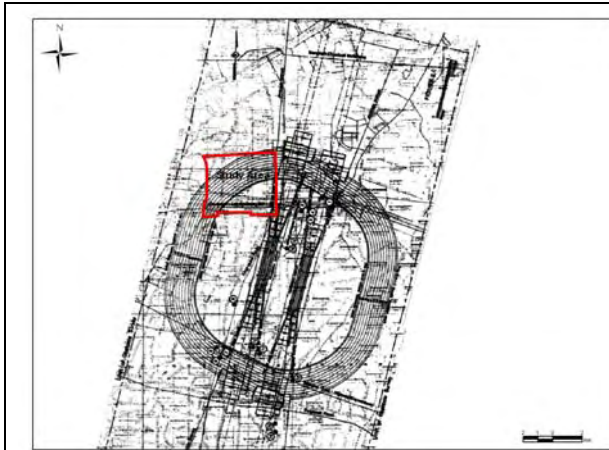
แผนผัง 1 พื้นที่ที่อยู่ภายใต้กฎหมายควบคุมอาคาร

ที่มา: กระทรวงมหาดไทย

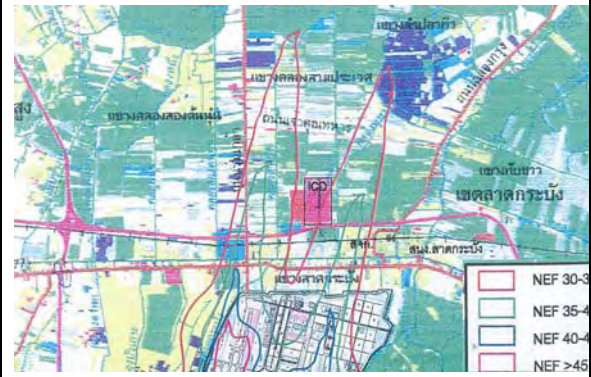


แผนผัง 2: พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การพัฒนามาบินแห่งใหม่

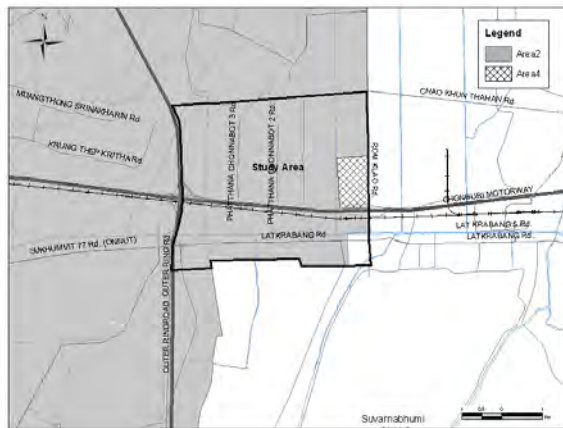
ที่มา: กระทรวงคมนาคม



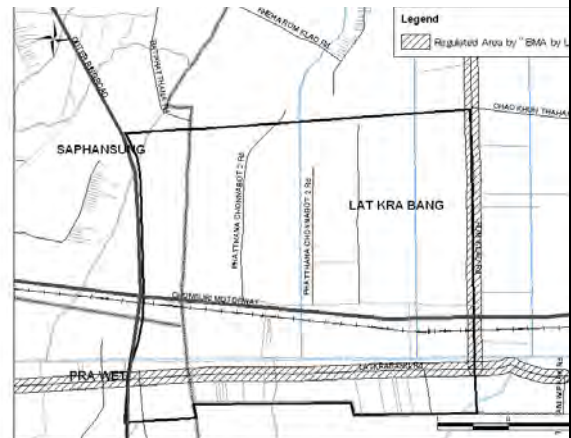
แผนผัง 3: เขตปลอดภัยการบินสำหรับสนามบินแห่งใหม่  
ที่มา: รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมจัดทำโดย TEAM



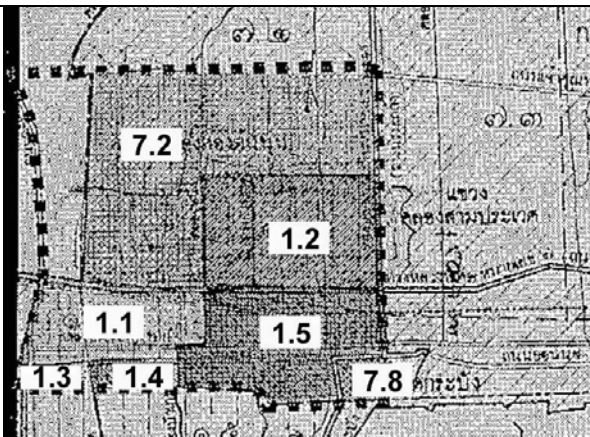
แผนผัง 4: พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากสนามบินแห่งใหม่  
ที่มา: รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมจัดทำโดย TEAM



แผนผัง 5: พื้นที่ที่อยู่ภายใต้กฎกระทรวงควบคุมการก่อสร้างอาคาร  
ที่มา: กระทรวงมหาดไทย



แผนผัง 6: พื้นที่ที่อยู่ภายใต้กฎข้อบังคับของกรุงเทพมหานคร  
ที่มา: กฎข้อบังคับของกรุงเทพมหานคร



แผนผัง 7: ร่างกฎกระทรวงควบคุมการก่อสร้างอาคาร  
ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

ภาพที่ 2.17 ระเบียบข้อบังคับบริเวณโดยรอบพื้นที่ศึกษา

(1) ระเบียบข้อบังคับและสภาวะการณ์ในพื้นที่โดยรอบสนามบินแห่งใหม่

ตามมาตรา 13 ของประมวลกฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และมาตรา 29, 31, 35, 48 และ 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศตามข้อเสนอของอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้ข้อบัญญัติการควบคุมการก่อสร้างอาคารบางประเภทและการต่อเติมประเภทอาคาร (ดูแผนผัง 1) พื้นที่ศึกษาจำแนกเป็นสามพื้นที่ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย พื้นที่ 1 เป็นพื้นที่ที่มีแนวเขตด้านทิศเหนือติดกับถนนอ่อนนุช และแนวเขตด้านทิศตะวันตกที่ขนานไปกับถนนกิ่งแก้ว ตำแหน่งที่ตั้งอยู่ตรงมุมด้านตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา พื้นที่ 2 เป็นพื้นที่ที่มีแนวเขตด้านทิศเหนือติดกับแนวเส้นทางขนานไปกับมอเตอร์เวย์สายชลบุรี โดยมีระยะห่างราว 700 เมตร และแนวเขตด้านทิศตะวันตกติดกับแนวเส้นทางขนานไปกับพื้นที่ 1 โดยมีระยะห่างราว 700 เมตร พื้นที่ 3 เป็นพื้นที่ที่มีแนวเขตด้านทิศเหนือติดกับแนวเส้นทางขนานไปกับมอเตอร์เวย์สายชลบุรี โดยมีระยะห่างราว 1,500 เมตร และแนวเขตด้านทิศตะวันตกติดกับแนวเส้นทางขนานไปกับถนนวงแหวนรอบนอก โดยมีระยะห่างราว 300 เมตร และครอบคลุมสัดส่วนพื้นที่สองในสามของตอนใต้ของพื้นที่ศึกษา

ประเภทอาคารที่ห้ามก่อสร้างในแต่ละพื้นที่แสดงอยู่ในตารางที่ด้านล่าง

ตารางที่ 2.23 ประเภทของอาคารที่ห้ามก่อสร้างในแต่ละพื้นที่

	ประเภทอาคาร	พื้นที่ 1	พื้นที่ 2	พื้นที่ 13
1	บ้านแถว	X		
2	ตลาดที่สาธารณสุขให้การรับรอง	X		
3	โรงแรมหรือที่พักที่ปฏิบัติตามข้อบังคับควบคุมอาคาร	X	X	
4	โรงแรมที่ปฏิบัติตามหลักแห่งกฎหมาย	X		
5	พื้นที่บริการที่ปฏิบัติตามหลักการบริหารที่พึงปฏิบัติ	X		
6	ฌาปนสถานที่ปฏิบัติตามข้อบังคับควบคุมสุสานและฌาปนสถาน	X	X	
7	โรงซ่อมรถ	X		
8	สถานที่เลี้ยงสัตว์ต้องมีพื้นที่ทั้งหมดไม่เกิน 20 ตร.ม.	X	X	X
9	อาคารสูงไม่เกิน 12 เมตร	X		
10	พื้นที่เก็บสินค้าที่มีพื้นที่ทั้งหมดไม่เกิน 200 ตร.ม.	X	X	X
11	อาคารที่มีพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นภายใต้หลังคาเดียวกันหรืออาคารอื่นเกิน 1,000 ตร.ม.	X	X	
12	โรงงานที่มีกำลังเครื่องจักรรวมเกิน 5 แรงม้าหรือเทียบเท่า	X	X	X
13	พื้นที่คลังเก็บน้ำมันที่ติดตั้งขออนุญาตจากราชการ ยกเว้นปั๊มน้ำมัน	X	X	
14	คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานีจ่ายน้ำมัน	X	X	X
15	ป้ายโฆษณาสูงเกิน 12 เมตร	X		
16	อาคารพาณิชย์	X	X	X
17	อาคารสูงเกิน 18 เมตร		X	
18	ป้ายโฆษณาสูงเกิน 18 เมตร		X	
19	อาคารสูงเกิน 32 เมตร			X

ระเบียบข้อบังคับอีกชุดหนึ่ง สำหรับพื้นที่โดยรอบสนามบินแห่งใหม่เกี่ยวข้องกับประกาศของกระทรวงคมนาคมลงวันที่ 28 กันยายน 2535 โดยอาศัยอำนาจแห่งมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการบิน พ.ศ. 2497 พื้นที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลในฐานะเป็นเขตความปลอดภัยการบิน (ดูแผนผัง 2) พื้นที่ศึกษาเกือบทั้งหมดอยู่ภายในเขตความปลอดภัยการบิน ยกเว้นมุมด้านทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา

ตามมาตรฐานขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ เขตความปลอดภัยการบินของสนามบินใหม่ จำแนกได้เป็นแปดประเภทตามที่แสดงในแผนผัง 3 มุมด้านทิศตะวันออก-ใต้ของพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมด้วยเขต inner horizontal surface ซึ่งอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารได้สูงถึง 45 เมตร ส่วนพื้นที่วงแหวนรอบนอกของ inner horizontal surface อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 45-145 เมตรตามสัดส่วนการย่อขนาด 1:20

พื้นที่โดยรอบสนามบินคงจะได้รับผลกระทบทางเสียงจากสนามบินแห่งใหม่แน่นอน แผนผัง 4 แสดงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบบนพื้นฐานของตัวเลขคาดการณ์ผู้โดยสารจำนวน 100 ล้านคนต่อปี ผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินคาดว่าจะจำกัดอยู่ที่ระดับ 30-40 NEF ตรงมุมด้านตะวันออก-ใต้ตามที่ระบุในแผนที่ จากมุมมองด้านสิ่งแวดล้อม ระดับเสียง 30-40 NEF อยู่ในระดับที่ยอมรับได้สำหรับการใช้ประโยชน์เพื่อพาณิชยกรรม โรงมหรสพกลางแจ้ง นันทนาการ และการอยู่อาศัยภายใต้เงื่อนไขบางประการ การก่อสร้างโรงแรมและสำนักงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเช่นนี้จำเป็นต้องพิจารณาเพิ่มคุณสมบัติการดูดซับเสียงในการออกแบบอาคารด้วย

## (2) พื้นที่ที่ห้ามก่อสร้างอาคารโดยกระทรวงมหาดไทย

ประกาศ “พื้นที่ห้ามก่อสร้างอาคาร ดัดแปลงและเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อาคารบางประเภท” ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย ควบคุมพื้นที่บางส่วนของกรุงเทพมหานคร ด้วยการห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง และเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของอาคารบางประเภท ตามที่แสดงในแผนผัง 5 พื้นที่ศึกษามีพื้นที่สองส่วนที่อยู่ภายใต้กฎข้อบังคับนี้ พื้นที่ 2-1 ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ พื้นที่ 4-6 อยู่ทางด้านทิศเหนือของมอเตอร์เวย์สายชลบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ขนานกับมอเตอร์เวย์สายชลบุรีที่ระยะห่าง 1,250 เมตร ด้านทิศตะวันตกของถนนร่มเกล้า และพื้นที่ที่ขนานกับถนนร่มเกล้าที่ระยะห่าง 800 เมตร

ภายใต้ประกาศกระทรวงนี้ การก่อสร้างซุปรเปอร์มาร์เก็ต เช่น ดิสคาน์สโตร์ ที่มีพื้นที่รวมตั้งแต่ 300-2,000 ตร.ม. ถูกห้ามในพื้นที่ 2-1 ในพื้นที่ 4-6 การก่อสร้างซุปรเปอร์มาร์เก็ตขนาดเกิน 4,000 ตร.ม. ก็ถูกห้ามเช่นกัน

## (3) กฎข้อบังคับของกรุงเทพมหานคร

ตามที่แสดงในแผนผัง 6 กฎข้อบังคับของกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2535 กำหนดพื้นที่ห้ามการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงอาคารบางประเภทที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ควบคุม พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ควบคุมสองส่วน ซึ่งอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมาย ได้แก่ พื้นที่ด้านทิศตะวันตกที่ระยะห่าง 15 เมตรจากถนนร่มเกล้า และพื้นที่เลียบบถนนสุขุมวิท 77 (ถนนอ่อนนุช) ทั้งสองด้านที่ระยะห่าง 15 เมตร



กฎข้อบังคับต่อไปนี้มีผลบังคับใช้ดังนี้

- ห้ามก่อสร้างทาว์นเฮาส์ อาคารพาณิชย์ อาคารขนาดใหญ่ สถานบันเทิง โรงแรม ห้างสรรพสินค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม หรืออาคารตัดแปลงอื่นใดทุกประเภทในพื้นที่ควบคุม
- อาคารที่สร้างขึ้นก่อนและหลังจากการบังคับใช้ตามกฎหมายจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการตัดแปลงใดๆ เว้นแต่ว่าการใช้อาคารจะละเมิดประมวลกฎหมายมาตรา 3

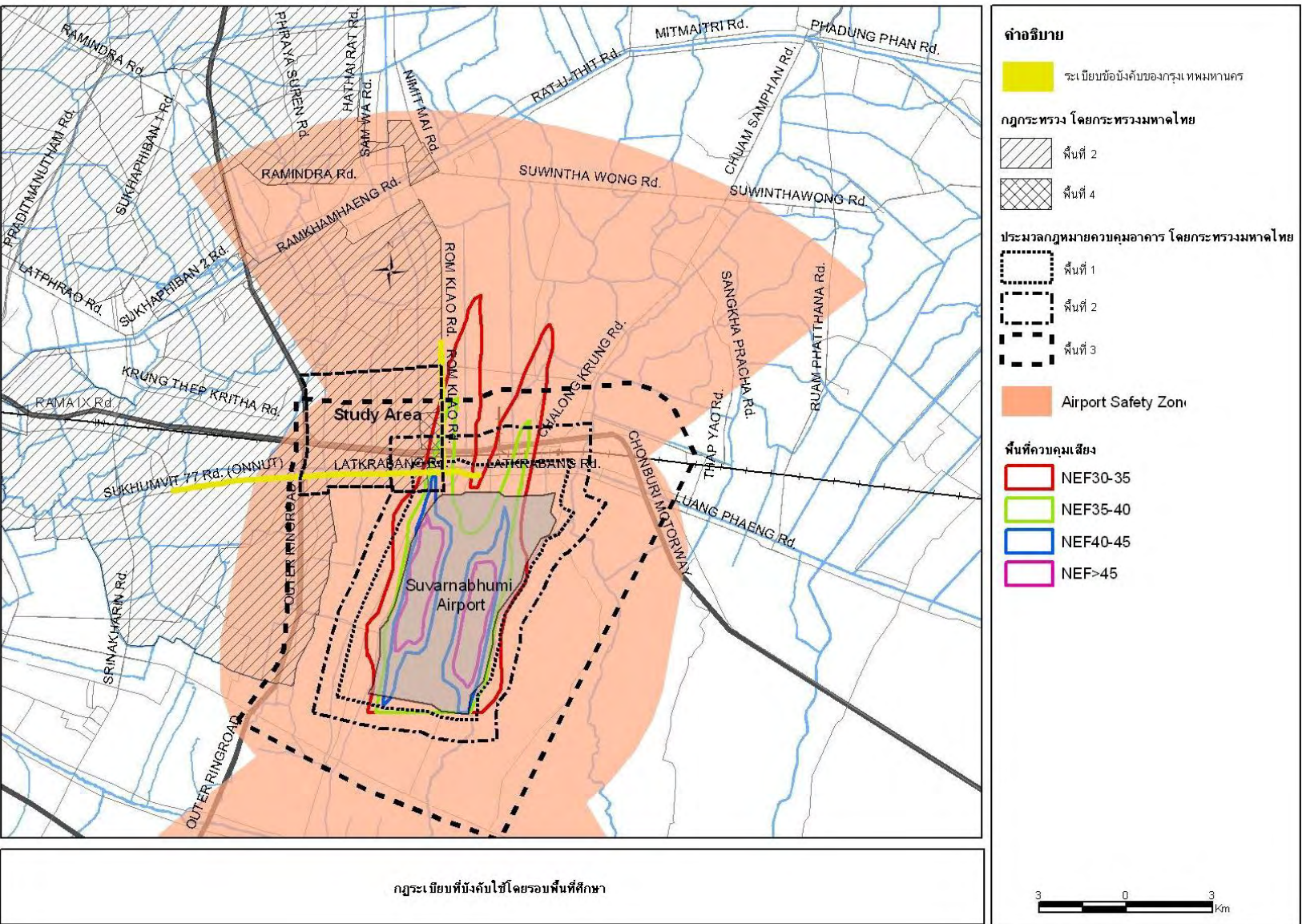
(4) ร่างกฎกระทรวงโดยกรมโยธาธิการฯ

แผนผัง 7 ระบุกฎกระทรวงควบคุมการก่อสร้างอาคารที่จัดทำโดยกรมโยธาธิการฯ ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นตอนพิจารณาก่อนตราเป็นกฎหมายภายในปีนี้ ในร่างกฎกระทรวงนี้ พื้นที่ศึกษาถูกแบ่งเป็นเจ็ดพื้นที่ และความสูงอาคารที่อนุญาตในแต่ละพื้นที่มีดังนี้

ตารางที่ 2.24 ความสูงของอาคารที่อนุญาตในแต่ละพื้นที่

	พื้นที่	ความสูงอาคารที่อนุญาต
1	พื้นที่ 1.1	> 18 เมตร
2	พื้นที่ 1.2	> 12 เมตร
3	พื้นที่ 1.3	> 23 เมตร
4	พื้นที่ 1.4	> 23 เมตร
5	พื้นที่ 1.5	> 23 เมตร
6	พื้นที่ 7.2	> 9 เมตร
7	พื้นที่ 7.8	> 9 เมตร

แผนผังต่อไปนี้จะแจกแจงพื้นที่ควบคุมทั้งหมดในแง่การพัฒนาในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 2.18 พื้นที่ควบคุมทททททททททท

### บทที่ 3

## ทิศทางการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง

### 3.1 ความเป็นมาของการวางแผนโครงการพัฒนา

#### 3.1.1 บริบทของนโยบายระหว่างประเทศและระดับชาติ

##### (1) การค้าเสรีและตลาดแบบเปิด

นโยบายการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ กำลังเคลื่อนไปสู่การค้าเสรีของสินค้าและบริการ ขณะนี้มีความเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่องเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีในกลุ่มประเทศอาเซียนเรียกว่า เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่งเรียกร้องให้มีการลดภาษีนำเข้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศสมาชิกอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการเคลื่อนไหวของการจัดทำข้อตกลงการค้าเสรีระดับทวีปชาติ โดยเฉพาะข้อตกลงที่ญี่ปุ่นริเริ่มเพื่อเจรจากับเศรษฐกิจเกิดใหม่สองสามประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งประเทศไทย

มีการถกเถียงในวงกว้างในหมู่นักวิชาการและผู้ปฏิบัติว่า กรอบนโยบายที่มุ่งเน้นการค้าเสรีและตลาดแบบเปิดจะเป็นปัจจัยเร่งการบูรณาการรูปแบบการผลิตทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ภายใต้การแข่งขันในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศเพื่อความอยู่รอด ทุกประเทศจำเป็นต้องมีอุตสาหกรรมในประเทศที่สร้างมูลค่าเพิ่มในระดับสูง เพื่อค้นหาตลาดขนาดเล็กที่ตนเองได้เปรียบคู่แข่งในเศรษฐกิจโลก

เพื่อให้อยู่รอดปลอดภัยในตลาดแข่งขันแบบเปิดเสรี สิ่งที่กำหนดความสำเร็จคือ ทรัพยากรมนุษย์ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการขยับตำแหน่งทางการตลาดของอุตสาหกรรมไทยให้สูงขึ้น โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยคุณภาพที่สูงยิ่งขึ้น

##### (2) ความจำเป็นสำหรับการสร้างมูลค่าเพิ่ม

รัฐบาลไทยได้เริ่มดำเนินกิจกรรมส่งเสริมหลายอย่างให้แก่อุตสาหกรรมของประเทศ เพื่อกระตุ้นให้มีการสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้นหรือการสร้างคุณค่า อุตสาหกรรมสำคัญบางประเภทที่เป็นเป้าหมายใน

ประเทศไทย ตามที่ประกาศโดยรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสโลแกนของอุตสาหกรรมเหล่านี้มีดังต่อไปนี้<sup>1</sup>

สาระสำคัญของการสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้นหรือการสร้างมูลค่าเกี่ยวพันกับการเปลี่ยนจากการประกอบชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างน้อยและการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบเป็นกิจกรรมต้นน้ำ เช่น การวิจัยและพัฒนาและการออกแบบ หรือกิจกรรมปลายน้ำ เช่น การตลาดและการสร้างแบรนด์<sup>2</sup>

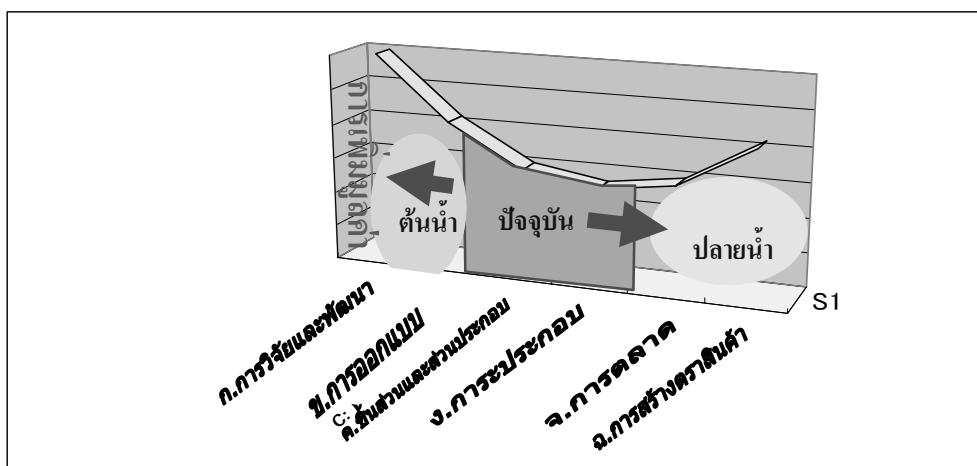
ตารางที่ 3.1 กลยุทธ์หลักสำหรับการปรับตำแหน่งทางการตลาดให้สูงขึ้นของอุตสาหกรรมไทยและสโลแกน

อุตสาหกรรม	แผนแม่บทและสโลแกน	กลยุทธ์หลัก
ยานยนต์	แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2545-2549 ดีทรอยท์แห่งเอเชีย	การสร้างสภาพแวดล้อมธุรกิจที่คาดการณ์ได้ ศูนย์สารสนเทศ การพัฒนาด้านวิศวกรรม การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน ศูนย์วิจัยและพัฒนายานยนต์ ศูนย์ส่งเสริมการส่งออกอะไหล่รถยนต์
เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT)	IT 2553 ก้าวสู่เศรษฐกิจฐานความรู้	การเข้าถึงอย่างเสมอภาคของสาธารณะ การส่งเสริมความรู้ด้าน ICT การวิจัยและพัฒนา ICT การพัฒนาอุตสาหกรรม ICT
แฟชั่น	โครงการ กรุงเทพมหานครเมืองแฟชั่น	พัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับอุตสาหกรรมแฟชั่นของไทย การเปลี่ยนผ่านจาก “ตัดเย็บและตกแต่ง” ไปสู่การผลิตที่เน้นมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น การประสานกันระหว่างอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มแบบไร้รอยตะเข็บในซัพพลายเชน
การท่องเที่ยว	เมืองหลวงแห่งการท่องเที่ยวในเอเชีย	การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายใต้แนวคิด “Amazing Thailand” การส่งเสริมการขายที่เจาะกลุ่มตลาดบน การท่องเที่ยวที่เป็นตลาด niche เช่น MICE (Meeting, Incentives, Conventions, Exhibitions)

<sup>1</sup> ตามภารกิจร่วมในการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมของประเทศไทยของ MOI-VDF (มีนาคม 2548) มีการปรับแก้บางข้อความ

<sup>2</sup> Mai The Cuong และคณะ “การเชื่อมโยงระหว่างการค้า-อุตสาหกรรมในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย และการประยุกต์แนวคิดสำหรับเวียดนาม (มิถุนายน)”

ตัวอย่างเช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจัดอยู่ในประเภทของการประกอบรถยนต์และการผลิตอะไหล่และชิ้นส่วน (ประเภท C และ D) ขณะที่อุตสาหกรรมกำลังมุ่งมั่นเพื่อก้าวไปสู่กิจกรรมประเภทต้นน้ำ (ประเภท A, R&D และประเภท B, การออกแบบ) และปลายน้ำ (ประเภท E, การตลาดและประเภท F, การสร้างแบรนด์)



ภาพที่ 3.1 การสร้างมูลค่าของอุตสาหกรรมด้วยการขยายไปสู่กิจกรรมต้นน้ำและปลายน้ำ

### 3.1.2 บริบทเชิงนโยบายสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่

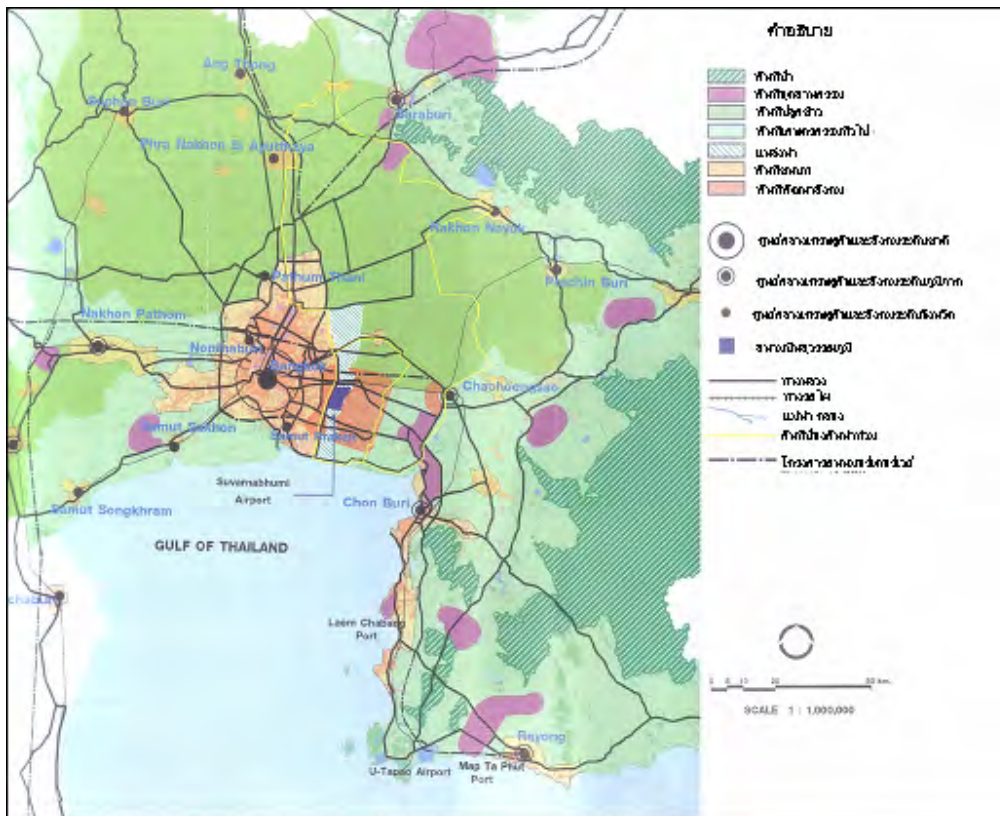
(1) การพัฒนาระดับภูมิภาคโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในการวางแผนพัฒนาระดับภูมิภาคสำหรับพื้นที่ที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในลาดกระบัง มีกิจกรรมการวางแผนที่สำคัญที่ดำเนินการ โดยรัฐบาลไทยดังนี้

1) แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิโดย สศช.

แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิจัดทำขึ้น โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำหรับการพัฒนาสนามบินแห่งใหม่ หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงอีกสามสิบปีข้างหน้าจนถึงปี พ.ศ. 2578 สนามบินตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา แผนดังกล่าวอธิบายการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขนส่ง การควบคุมน้ำท่วม การจ่ายน้ำประปา การจัดการน้ำเสียและกากของเสีย และสาธารณูปโภค แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินจัดทำขึ้นด้วยแนวคิดการใช้ประโยชน์สูงสุดของที่ดิน โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ดังที่แสดงในแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงมหภาคต่อไปนี้ของศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ มีการเสนอการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินหกประเภทสำหรับปีเป้าหมาย พ.ศ. 2578 ประเภทเหล่านี้คือ ที่ดินเกษตรกรรม ทางระบายน้ำท่วม การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์ป่า ที่ดินเขตเมือง ที่ดินอุตสาหกรรม และที่ดินสำหรับการพัฒนาพิเศษ ในแผนดังกล่าว เขตกรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Region - BMR) ได้รับการเสนอให้เป็นที่ดินเขตเมือง (Urban Land) ในฐานะเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ วัตถุประสงค์การพัฒนาของ BMR มุ่งเน้นบทบาทการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และโทรคมนาคม รวมทั้งศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ พื้นที่ศึกษาสำหรับโครงการชุมชนย่อยจัดอยู่ในประเภทที่ดินสำหรับการพัฒนาพิเศษ (Special Development Land) ซึ่งควรได้รับการส่งเสริมสำหรับการพัฒนาเมืองใหม่ที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่อหลีกเลี่ยงการขยายเขตเมืองในลักษณะกระจัดกระจาย พื้นที่มีเป้าหมายรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ศูนย์การจ้างงานใหม่ ย่านธุรกิจ ศูนย์การค้า สำนักงาน พื้นที่นันทนาการ และพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับคนงานและผู้อาศัยในอนาคต



ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

ภาพที่ 3.2 แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงมหภาคของสนามบินสุวรรณภูมิ (พ.ศ. 2578)

ในรายงานฉบับนี้ แผนแม่บทครอบคลุมพื้นที่มีระยะทางถึง 30 กิโลเมตรจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับพื้นที่ในแผนแม่บทที่แสดงอยู่บนแผนที่ต่อไปนี้ พื้นที่ศึกษาถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยแบ่งหมวดหมู่การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสี่ประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง และพาณิชยกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในพื้นที่คืออุตสาหกรรม ซึ่งอยู่บริเวณด้านทิศตะวันตกของถนนร่มเกล้า และที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำทางตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา พื้นที่พาณิชยกรรมตั้งอยู่บริเวณใจกลางของพื้นที่ศึกษาทางด้านทิศเหนือของมอเตอร์เวย์สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี



ที่มา: แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

ภาพที่ 3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่แผนแม่บทบริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี พ.ศ. 2578

(2) **แผนพัฒนาระดับภูมิภาคของกรมโยธาธิการฯ บริเวณรอบสนามบินสุวรรณภูมิ**

เมื่อได้รับคำสั่งฯ จากสำนักงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สศช. กรมโยธาธิการและผังเมือง และกระทรวงมหาดไทยริเริ่มการจัดทำแผนพัฒนาระดับภูมิภาคสำหรับพื้นที่บริเวณรอบสนามบินแห่งใหม่ กรมโยธาธิการฯ ได้จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ในเดือนมกราคม 2549 และอยู่ในขั้นตอนรับฟังข้อคิดเห็นสาธารณะเกี่ยวกับรายงานนี้

แต่เดิม วัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาระดับภูมิภาคสองแผนที่ทำโดยสศช. และกรมโยธาธิการฯ ถูกกำหนดโดยพื้นที่ศึกษาและความลึกซึ้งของข้อมูลที่ต้องการ แผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิที่จัดทำโดยสศช. ได้กำหนดนโยบายพัฒนาท้องถิ่นครอบคลุมพื้นที่ในรัศมี 30 กม.จากสนามบินแห่งใหม่ ขณะที่กรมโยธาธิการฯ ก็มีเป้าหมายที่จะกำหนดแผนทางกายภาพสำหรับพื้นที่ 800 ตร.กม. ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครองสองเขตรอบสนามบินแห่งใหม่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ

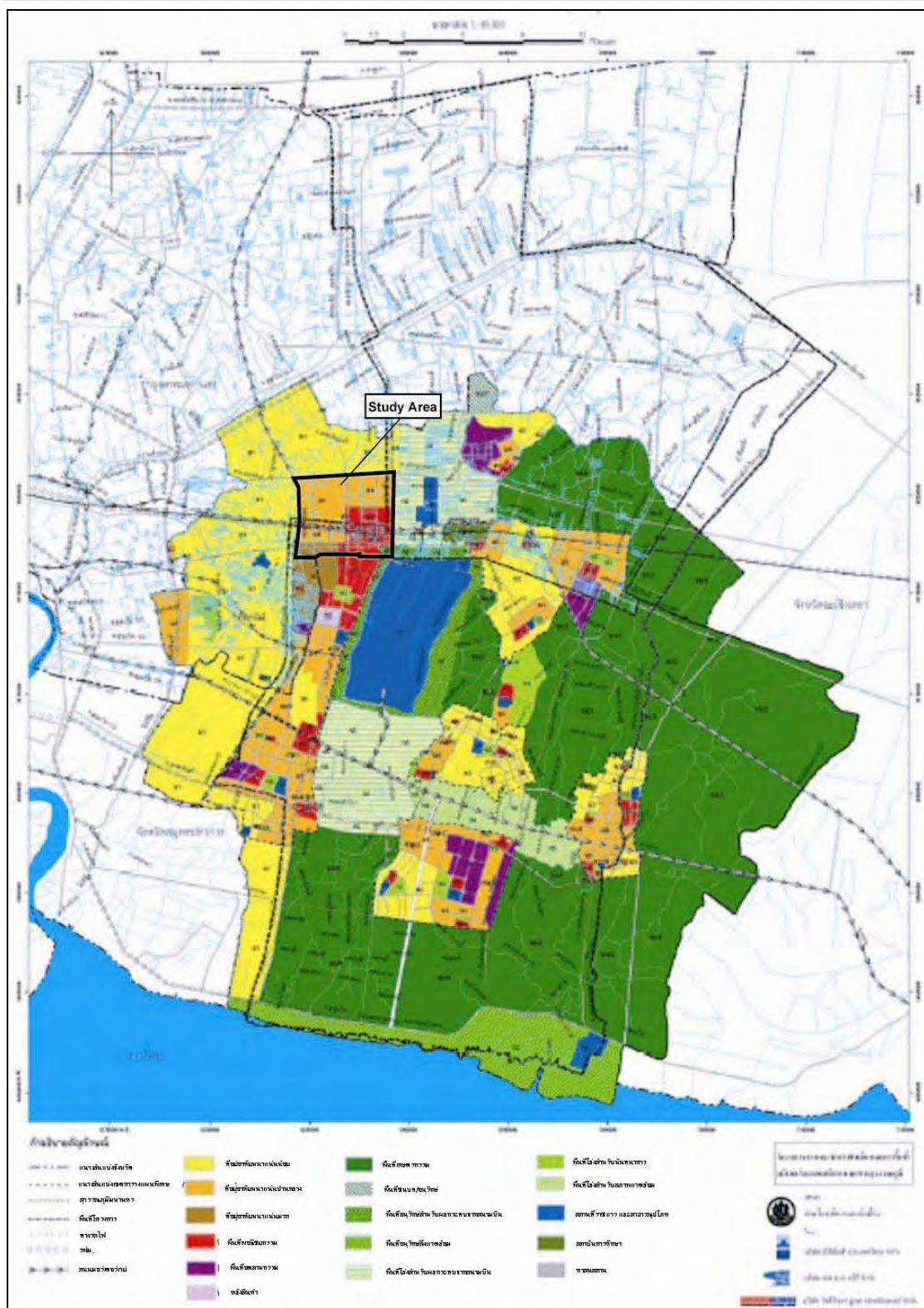
เนื่องจากการศึกษาของกรมโยธาธิการฯ เน้นการวางแผนเชิงกายภาพ การวิเคราะห์จึงมุ่งเน้นลักษณะทางกายภาพ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ขัดแย้งกับแผนของสศช. คณะกรรมการสำหรับแผนพัฒนาของกรมโยธาธิการฯ ตัดสินใจอนุมัติร่างแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ปรากฏอยู่ในหน้าถัดไป ถึงแม้ว่าจะขัดแย้งกับแผนของสศช. การผ่านมติรับรองแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินนี้เป็นประเด็นที่จะถูกตรวจสอบต่อไป

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง พื้นที่ศึกษาของกรมโยธาธิการฯ ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนย่อยนี้ทั้งหมด ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ครอบคลุมพื้นที่ตอนเหนือส่วนใหญ่ พื้นที่พาณิชยกรรมในตอนเหนือตามแนวถนนร่มเกล้าและมอเตอร์เวย์ พื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงทางด้านใต้ และพื้นที่โล่งตรงมุมด้านตะวันออก-ใต้ของพื้นที่ศึกษานอกจากนั้น ยังมีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้อาคารและขนาดของอาคารและแปลงที่ดินโดยจำแนกตามประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามที่แสดงอยู่ในตารางที่ต่อไป นี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินและกฎข้อบังคับเหล่านั้นไม่สอดคล้องกับผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 ซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป นี้ แผนของกรมโยธาธิการและแผนของกรุงเทพมหานครในส่วนที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขบางส่วน





ภาพที่ 3.4 ร่างแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินฉบับสมบูรณ์โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง

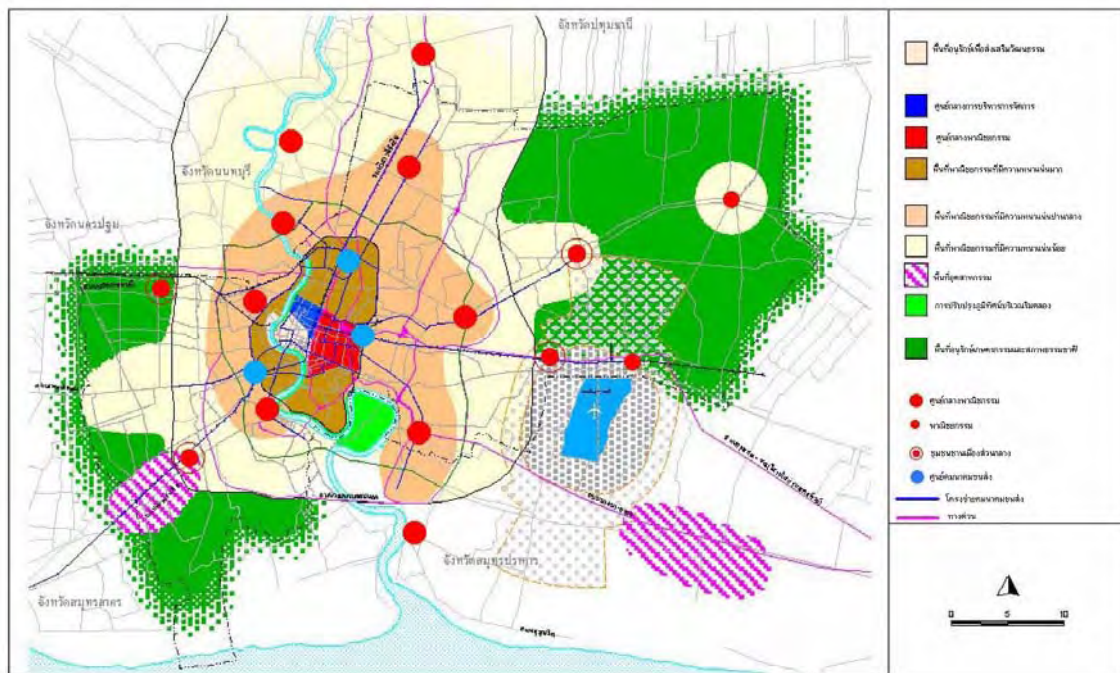
ตารางที่ 3.2 รำงข้อบังคับอาคารฉบับสมบูรณ์จำแนกตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับพื้นที่ศึกษา

กิจกรรม	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง			ที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง		พาณิชยกรรม			ผลกระทบจากเครื่องบิน
	3	4	5	6	7	1	2	3	
บ้านเดี่ยว	○	○	○	○	○	○	○	○	○
บ้านแฝด	○	○	○	○	○	○	○	○	○
บ้านแถว/ตึกแถว	○	○	○	○	○	○	○	○	X
บ้านที่อยู่อาศัย	○	○	○	○	○	○	○	○	X
อาคารขนาดใหญ่	○	○	P2	○	○	○	○	○	X
อาคารสูง	P2	X	X	○	○	○	X	○	X
อาคารขนาดใหญ่พิเศษ	P3	P3	X	○	○	○	X	○	X
บ้านแถว/ตึกแถวที่เป็นร้านค้า	○	○	○	○	○	○	○	○	X
พาณิชยกรรมพื้นที่เกิน 100 ตร.ม.	○	○	○	○	○	○	○	○	X
พาณิชยกรรมพื้นที่เกิน 200 ตร.ม.	○	○	○	○	○	○	○	○	X
พาณิชยกรรมพื้นที่เกิน 300 ตร.ม.	○	○	○	○	○	○	○	○	X
พาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่	○	○	○	○	○	○	○	○	X
พาณิชยกรรมประเภทอาคารสูง	P3	P3	X	P3	P3	○	○	○	X
พาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ	X	X	X	P3	X	P3	P3	X	X
สำนักงานพื้นที่เกิน 100 ตร.ม.	○	○	○	○	○	○	○	○	X
สำนักงานพื้นที่เกิน 300 ตร.ม.	P2	P2	X	○	○	○	○	○	X
สำนักงานประเภทอาคารขนาดใหญ่	X	X	X	○	○	○	○	X	X
สำนักงานประเภทอาคารสูง	X	X	X	○	X	X	○	X	X
สำนักงานประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ	X	X	X	P3	X	P3	P3	X	X
โรงแรม	○	○	○	○	○	○	○	○	X
โรงแรมหรู	P2	P2	X	P2	X	○	○	○	X
สถานบันเทิง	X	X	X	○	○	○	X	X	X
ตลาด	○	○	○	○	○	○	○	○	X
ศูนย์ประชุม/แสดงสินค้า	P3	P3	P3	P3	P3	P3	P3	X	X
สวนสนุก	P3	P3	P3	P3	P3	P3	P3	X	X
คลังสินค้า/สถานที่เก็บสินค้า	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	X
การค้าส่งสินค้ามือสอง	X	X	X	X	X	X	X	X	X
การซื้อขายเครื่องจักรกลเก่า	P2	P2	P2	X	X	X		X	X
ปั้มน้ำมัน	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	X
สถานที่เก็บก๊าซ	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	P2	X
ป้ายโฆษณา	—	—	—	—	—	—	—	—	X
อุตสาหกรรมบริการชุมชน	○	○	○	○	○	○	○	○	○
อุตสาหกรรมบริการ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์	X	X	X	X	X	○	○	○	X
อุตสาหกรรมเกษตรกรรม	X	X	X	X	X	X	X	○	○
อุตสาหกรรมเบา	X	X	X	X	X	X	X	X	X
อุตสาหกรรมหนัก	X	X	X	X	X	X	X	X	X
การค้าจัดสิ่งปลูกสร้างและมูลฝอย	X	X	X	X	X	X	X	X	X
การค้าจัดวัตถุอันตราย	X	X	X	X	X	X	X	X	X
เกษตรกรรมเพื่อการค้า	X	X	X	X	X	X	X	X	X
สถานที่เก็บสินค้าเกษตรกรรม	X	X	X	X	X	X	X	X	X
บ่อปลา	X	X	X	X	X	X	X	X	○
โรงฆ่าสัตว์	X	X	X	X	X	X	X	X	X
สถาน/ถ้ำปนสถาน	X	X	X	X	X	X	X	X	X
สถานพยาบาล	○	○	○	○	○	○	○	○	X
สถาบันการศึกษา	○	○	○	○	○	○	○	○	X
สถานสงเคราะห์คนชรา	○	○	○	○	○	X	X	X	X
สถานรับเลี้ยงเด็ก	○	○	○	○	○	X	X	X	X
FAR	4	3	3	6	6	6	6	6	0.5
BCR	70	70	60	70	70	80	80	70	25
ระยะร่นด้านหน้าอาคาร (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	2
ระยะร่นด้านข้างอาคาร (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	2
ระยะร่นด้านหลังอาคาร (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	2
แปลงขนาดเล็กที่สุด	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ลุ่มน้ำ	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ความสูง (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	12
ระยะร่นด้านหน้าอาคารไม่เกิน (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	20
ความสูงของชั้นใต้ดินที่ไม่มีผนัง (ม.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ความสูงของดินถม	—	—	P5	—	P5	—	—	P5	—
○ = อนุญาต	p1=10 ม. right of way or over			p4= >50% ของขนาดแปลงที่ดิน					
x= ไม่อนุญาต	p2=16 ม. right of way or over			p5= >50% ของขนาดแปลงที่ดิน					
- = ไม่มีการควบคุม ปฏิบัติตามข้อบังคับที่มีอยู่	p3=30 ม. right of way or over			p6=ไม่น้อยกว่า 20% ของสถานที่ตั้งควรมีลุ่มน้ำที่เชื่อมโยกับคลองสาธารณะ					

### 3.1.3 บริบทของนโยบายกรุงเทพมหานคร

#### (1) การปรับโครงสร้างเขตเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครประสบปัญหาเกี่ยวกับการสะสมของกิจกรรมในเมือง และเศรษฐกิจมากเกินไปในเขตเมืองชั้นในอย่างต่อเนื่อง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคที่ขัดขวางการเติบโตอย่างมั่นคงของกรุงเทพมหานคร ข้อเสนอแรกที่กล่าวถึงการเปลี่ยนผ่านจากโครงสร้างเมืองระบบศูนย์กลางเดียวไปสู่ระบบการพัฒนาเมืองแบบหลายศูนย์กลางโดยตรงไปตรงมาในผังเมืองกรุงเทพมหานคร จัดทำขึ้นร่วมกันโดยนักวางแผนของสถาบัน MIT และกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2538 ประเด็นการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเมืองพื้นฐานนี้ได้กลายจุดศูนย์รวมของความพยายามที่จะควบคุมการเติบโตในอนาคตของเขตเมืองชั้นใน ขณะที่เสนอแนะพื้นที่ชานเมืองและตัวเมืองที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำที่มีครบครันด้วยพื้นที่สีเขียวและพื้นที่โล่ง



ที่มา: ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 3.5 ผังเมืองกรุงเทพมหานคร ในอนาคต

(2) ผังเมืองรวม

กรุงเทพมหานครได้กำหนดผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 ในเดือนพฤษภาคม 2546 แก่นความคิดของผังเมืองรวมปรากฏอยู่ในวิสัยทัศน์หกประการดังนี้

ตารางที่ 3.3 ตารางที่วิสัยทัศน์ นโยบาย และเป้าหมายในผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2

วิสัยทัศน์	เป้าหมาย	เป้าหมาย	มาตรการหลัก
1.มหานครที่โดดเด่นด้านศิลปะและวัฒนธรรมที่เชิดชูเอกลักษณ์ของชาติ	ทำนุบำรุงและฟื้นฟูสถานที่ทรงคุณค่าทางศิลปะสถาปัตยกรรมประวัติศาสตร์และโบราณคดี	การอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์และธนบุรีด้วยชนบทประเพณีและวัฒนธรรม	อนุรักษ์สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และซากโบราณสถานปรับปรุงชุมชนบริเวณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ปรับปรุงภูมิทัศน์ส่งเสริมมาตรการควบคุมส่งเสริมกิจกรรมเศรษฐกิจ
2.มหานครที่มอบคุณภาพชีวิตให้กับผู้คนด้วยการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ	จัดความแออัดด้วยการพัฒนาที่ขยายออกไปยังชานเมือง โดยมอบคุณภาพชีวิตและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะ	การพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นในและพื้นที่ใกล้เคียง	ปรับปรุงชุมชนแออัดฟื้นฟูแม่น้ำ คูคลอง พื้นที่เกษตรกรรม และริมฝั่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินควบคุมการพัฒนาให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
3.มหานครที่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมเศรษฐกิจและเทคโนโลยีของชาติและสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	พัฒนาพื้นที่ธุรกิจที่สามารถแข่งขันกับมหานครอื่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณย่านใจกลางเมืองและพัฒนาชุมชนย่อยชานเมือง	สร้างศูนย์พาณิชยกรรมหลายระดับส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินปรับปรุงภูมิทัศน์

วิสัยทัศน์	เป้าหมาย	เป้าหมาย	มาตรการหลัก
4. มหานครที่เป็นศูนย์กลางของการบริหารสถาบัน และองค์การระหว่างประเทศ	เพิ่มความสง่างามให้แก่พื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของสถาบันทางสังคมและการบริหารประเทศและกรุงเทพมหานคร	พัฒนาศูนย์กลางการบริหารราชการของประเทศและกรุงเทพมหานคร	พัฒนาและปรับปรุงสถาบันของรัฐ กำหนดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการออกแบบทางสถาปัตยกรรมปรับปรุงภูมิทัศน์
5. มหานครที่มีความคล่องตัวและสะดวกสบายด้วยโครงข่ายการสื่อสารและการขนส่ง	ส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการสื่อสารแบบบูรณาการ	ขยายการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนในเมืองและการเดินทางไป/กลับจากสนามบินสุวรรณภูมิ	รักษาสมดุลการกระจายของประชากรและการจ้างงานเพื่อลดการเดินทางเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน การเดินทางด้วยรถยนต์ และการขนส่งสาธารณะ พัฒนาการเชื่อมโยงกับสนามบินสุวรรณภูมิ ควบคุมการจราจรของรถยนต์ในเขตเมืองชั้นในและเมืองเก่า ขยายการบริการทางสังคมให้เพียงพอต่อผู้อยู่อาศัยแถบชานเมือง
ที่มา: ผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 บทที่ 6			

เป็นที่ชัดเจนว่าผังเมืองรวมมุ่งเน้นไปที่ลักษณะที่พึงประสงค์ของกรุงเทพมหานครในฐานะเป็นเมืองหลวง ด้วยการวางเป้าหมายให้เป็นมหานครที่มีความคล่องตัวและสะดวกสบายด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและคุณภาพชีวิตที่ดีมากสำหรับผู้อาศัยในเมือง ในขณะที่ใส่ใจกับกับเสน่ห์ของเมืองเก่าและสภาพธรรมชาติ ทั้งนี้ สังเกตได้ว่าวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครเน้นวิสัยทัศน์ข้อที่ 3 ดังถ้อยคำที่ว่า มหานครที่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมเศรษฐกิจ และเทคโนโลยีของชาติและสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการจัดตั้งศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองก็เป็นสิ่งหนึ่งที่มุ่งหวังไว้ในเป้าหมาย และวิสัยทัศน์ข้อที่ 5 ดังถ้อยคำที่ว่า มหานครที่มีความคล่องตัวและสะดวกสบายด้วยโครงข่ายการสื่อสารและการขนส่ง โดย

มุ่งเน้นการเพิ่มจำนวนจุดเชื่อมต่อโยงของระบบขนส่งมวลชนในเมือง และการเดินทางไปกลับจาก สนามบินสุวรรณภูมิ

โครงสร้างของการพัฒนาเมืองแสดงไว้อย่างชัดเจนในโครงสร้างผังเมืองรวม เขตเมืองชั้นใน ซึ่งทำหน้าที่และจะคงสนองความต้องการของมหานครในฐานะเป็นศูนย์กลางเมืองระดับพื้นฐาน จะได้รับการฟื้นฟูและปรับปรุงให้ดีขึ้นด้วยโครงข่ายขนส่งสาธารณะและโทรคมนาคม ขณะที่พื้นที่รอบๆ เขตเมืองจะรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้น สำหรับแถบชานเมือง จะมีการใส่ใจกับการสงวนรักษากฎมิตินทาง ธรรมชาติและพื้นที่เกษตรกรรมมากขึ้น ขณะที่บางพื้นที่ที่เลือกสรรแล้ว เช่น ลาดกระบัง การพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อยจะบรรเทาความแออัดที่ไม่เคยห่างหายไปจากเขตเมืองชั้นใน พื้นที่นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้นจะถูกสงวนไว้เป็นโซนกันชน (Buffer Zones) ตามที่ระบุไว้ในผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการขยายเมืองออกไปโดยขาดการควบคุม

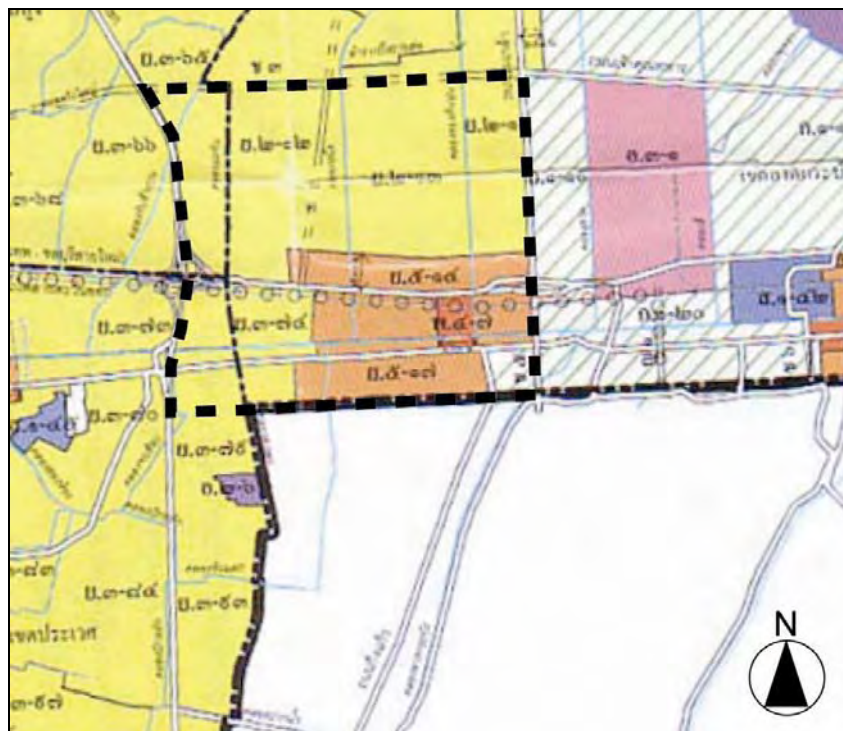
ต่อไปนี้เป็นรายการโครงการพัฒนาเมืองในผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2

ตารางที่ 3.4 โครงการพัฒนาเมืองที่คาดหมาย

พื้นที่	ชื่อโครงการ	ประเภทการพัฒนา	องค์กรที่รับผิดชอบ
เขตเมืองชั้นในด้านทิศ ตะวันออก	พหลโยธิน	การพัฒนาเมือง	กรุงเทพมหานคร
	มักกะสัน	ศูนย์การขนส่ง	รฟท.
	ดินแดง	การฟื้นฟูเมือง	การเคหะฯ/ กรุงเทพมหานคร
	ถนนพระราม 2 3	เขตเศรษฐกิจใหม่	กรุงเทพมหานคร
	สถานีหัวลำโพง	ศูนย์กลางขนส่งและการฟื้นฟูเมือง	กรุงเทพมหานคร
	ราชดำเนิน	แผนแม่บทของการพัฒนา	สศช.
	รัตนโกสินทร์และธนบุรี	การอนุรักษ์และการพัฒนา	โครงการย่อยจำนวนมาก รับผิดชอบโดยหลายหน่วยงาน
พื้นที่ใกล้เคียง	พื้นที่สถานีพระ โขนง	การฟื้นฟูเมือง	กรุงเทพมหานคร
	ถนนแจ้งวัฒนะ	ศูนย์กลางรัฐบาล	กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง
พื้นที่ชานเมือง	ลาดกระบัง	การพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย	กรุงเทพมหานคร
ที่มา: ผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 บทที่ 9			

ในผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการใช้อาคารและขนาดของอาคารและแปลงที่ดิน จำแนกโดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้รับการเสนออยู่ในแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังที่แสดงอยู่ในภาพถัดไป สัดส่วนสองในสามของพื้นที่ตอนเหนือของพื้นที่ศึกษากำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ และส่วนอื่นที่อยู่ตามแนวถนนร่มเกล้าและมอเตอร์เวย์จำแนกเป็นการใช้ประโยชน์สำหรับพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและพาณิชยกรรม มุมด้านตะวันออก-ใต้ของพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ชนบทและพื้นที่สงวนเพื่อการเกษตร ซึ่งจำกัดกิจกรรมการพัฒนาในพื้นที่

ตารางที่ในหน้าถัดไปแสดงรายละเอียดของข้อกำหนดที่จำแนกด้วยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งประกอบด้วยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อนุญาต อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน และอัตราส่วนของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม ดังที่ได้กล่าวไปในหัวข้อเรื่องแผนพัฒนาระดับภูมิภาคที่จัดทำโดยกรมโยธาธิการฯ ข้อกำหนดต่อไปนี้ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมโยธาธิการฯ และแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือแผนแม่บทของศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง ฉะนั้น การปรับปรุงแก้ไขแผนเหล่านี้จึงจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อให้สามารถนำแผนแม่บทไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ที่มา: ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 3.6 ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

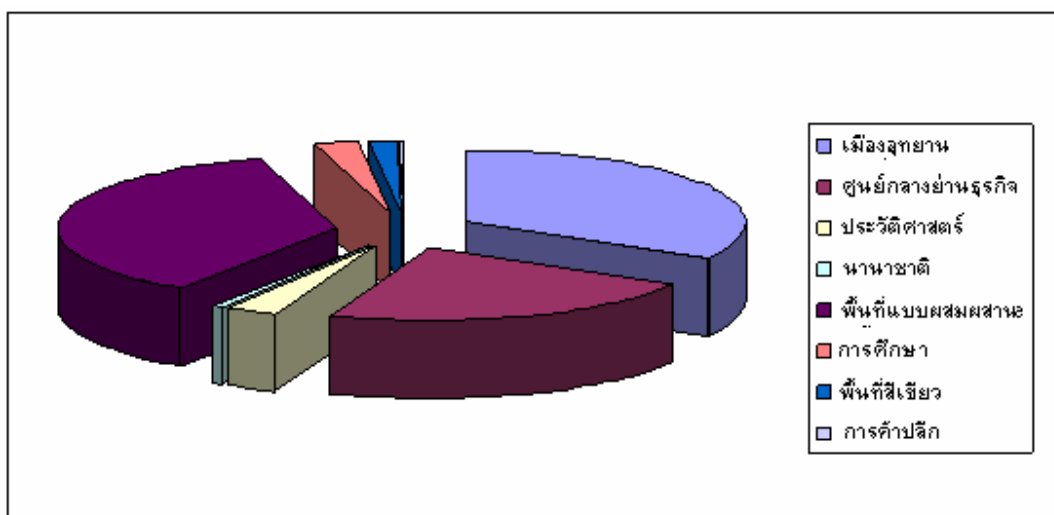




### 3.1.4 มโนทัศน์การพัฒนาของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

คณะผู้ศึกษาได้ดำเนินการสำรวจผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อย โดยสุ่มตัวอย่าง 350 คริวเรือน และสอบถามผู้อยู่อาศัยถึงมโนทัศน์เกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังในอนาคต

ผลการสำรวจระบุว่า โดยมากภาพลักษณ์ของเมืองของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เป็นเมืองอุทยาน ตามด้วยศูนย์กลางธุรกิจ ซึ่งชี้ชัดว่าผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เข้าใจแนวคิดการพัฒนาลาดกระบังของกรุงเทพมหานครเป็นอย่างดี เป็นที่น่าสังเกตว่า มีคำตอบบางส่วนพรรณนาถึงเมืองประวัติศาสตร์ด้วย แม้ว่าสัดส่วนคำตอบไม่มากเท่ากับมโนทัศน์สองอันดับแรก สิ่งนี้เป็นแง่มุมที่น่าสนใจของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีทั้งประวัติศาสตร์และขนบประเพณีที่ชาวบ้านอยากจะทำให้ฟื้นขึ้นมา

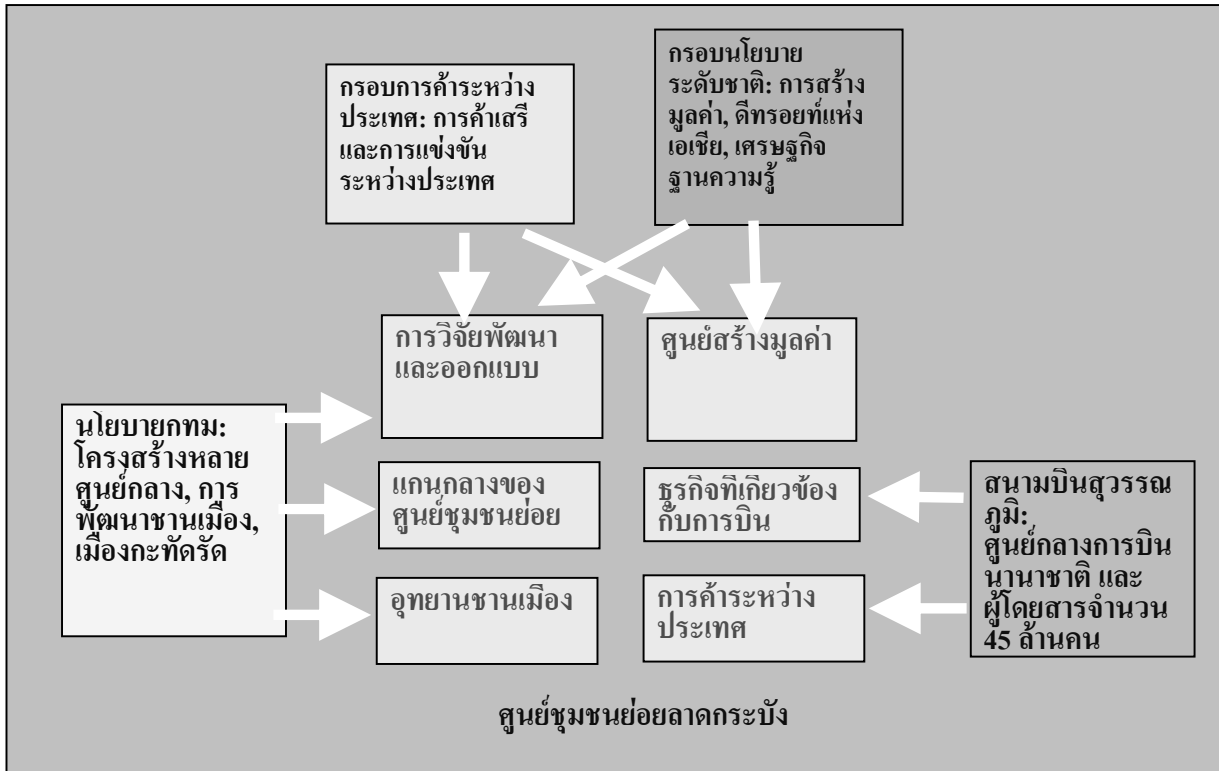


ภาพที่ 3.7 มโนทัศน์การพัฒนาของผู้อยู่อาศัยเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง

### 3.2 ทิศทางการพัฒนาขั้นพื้นฐาน

#### 3.2.1 หน้าที่เมืองหลักที่เสนอแนะ

บนพื้นฐานของสภาพต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นภายหลัง ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังประกอบด้วยพื้นที่หลักสามโซน ได้แก่ โซนศูนย์ชุมชนย่อย/ air gate zone โซนอุทยานชานเมือง และ โซนเมืองวัฒนธรรม



ภาพที่ 3.8 แผนภาพแสดงแนวคิดสำหรับการกำหนดหน้าที่บริการของเมืองที่แนะนำใหม่

#### (1) หน้าที่ของโซนวิสาหกิจ (Enterprise Zone)

##### 1) การวิจัย พัฒนาและการออกแบบ

ขณะที่อุตสาหกรรมผลิตในประเทศไทยแสวงหาสถานะของการสร้างมูลค่าเพิ่มให้สูงขึ้นกว่าในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบและการประกอบผลิตภัณฑ์เป็นส่วนใหญ่ การขยายเพื่อรองรับกิจกรรมการวิจัย พัฒนาและการออกแบบในส่วนที่ก้าวหน้าจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง เนื่องจากศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังได้เปรียบเรื่องทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมโยงที่สอดคล้องกับฐานการผลิตใหญ่ๆของโลก และเชื่อมโยง

กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมฐานความรู้ในประเทศไทย สถานที่แห่งนี้จึงมีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์วิจัยสำหรับการพัฒนาและออกแบบสินค้าใหม่

## 2) หน้าที่ทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน

ท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ที่จะเปิดให้บริการเร็วๆ นี้ จะสร้างความตื่นตัวให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ได้แก่ ธุรกิจลอจิสติกส์ (กระบวนการวางแผนเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ) การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เทคโนโลยีสารสนเทศ การวิจัย และธุรกิจบุกเบิกใหม่ นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีคาดว่าจะเดินทางผ่านสนามบินในระยะแรกจะสร้างโอกาสทางธุรกิจหลากหลาย เช่น ที่พักชั่วคราว ลอจิสติกส์ การท่องเที่ยวแบบวันเดียว และการช้อปปิ้ง ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังจะเป็นทำเลทองที่รับหน้าที่ที่สนามบินมีอาจดำเนินการได้

### ตัวอย่างของการพัฒนาด้านการวิจัยพัฒนาและการออกแบบ

ตัวอย่างความสำเร็จที่สูงสุดกรณีหนึ่งของการพัฒนาด้านการวิจัยที่เชื่อมโยงโดยตรงกับสนามบิน นานาชาติคือ ลาส คอลินาส (Las Colinas) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตมหานครดัลลัส-ฟอร์ตเวิร์ธ รัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา โครงการพัฒนาครอบคลุมพื้นที่ 4,855 เฮกตาร์ (ขนาดใหญ่กว่าพื้นที่ลาดกระบังราว 2.4 เท่า) ที่เรียงรายไปด้วยอุทยานธุรกิจ ซึ่งจ้างงานราว 98,000 คน วิสาหกิจที่ตั้งอยู่ในลาส คอลินาสประกอบด้วยแอมบอด แลบบอราทอรีส์, ไมโครซอฟท์, ซิตีกรุ๊ป และโบอิง อีเล็กทรอนิกส์ นอกจากนั้น ยังมีสำนักงานใหญ่ของบริษัทชื่อเสียงก้องโลกบางบริษัท เช่น เอกซอน โมบิล, เอ็นซีเอช คอร์ปอเรชัน, คิมเบอร์ลี-คลาร์ค และเซล คอร์ปอเรชัน รวมทั้งสำนักงานใหญ่ระดับภูมิภาค เช่น โนเกีย, เอ็นอีซี และเวอริซอน ลาส คอลินาสอยู่ห่างจากสนามบินนานาชาติดัลลัส-ฟอร์ตเวิร์ธเพียงขับรถแค่ 10 นาทีเท่านั้น

## (2) หน้าที่การค้าระหว่างประเทศ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะเป็นหนึ่งในสนามบินนานาชาติใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะสร้างผลกระทบในแวดวงการค้าระหว่างประเทศ ตัวเลขประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแสดงอยู่ในตารางที่ต่อไป นี้ เมื่อพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบันที่ 826,229 ตัน คาดว่าปริมาณที่จะเพิ่มขึ้นคงไม่น้อยแน่

การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับอนาคตของประเทศไทย มีกรณีตัวอย่างของการพัฒนาเขตการค้าระหว่างประเทศที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ ดังเช่นตัวอย่างที่พรรณาด้านล่าง การตั้งสมหน้าที่ด้านการค้าระหว่างประเทศจะกระตุ้นให้มีการไหลเวียนของการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น และสร้างโอกาสการเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้า ดังที่ระบุในนโยบาย

ส่งเสริมกรุงเทพมหานคร เมืองแพชั่น การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศจะเสริมความแข็งแกร่งให้กับ การวางตำแหน่งกรุงเทพมหานคร ให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและการค้าในระดับภูมิภาคและ ของโลกในอนาคต

ตารางที่ 3.6 คาดการณ์ปริมาณน้ำหนักของการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	2548	2558	2568	2578
สถานการณ์ “ไม่หวังสูง”	1,183,000	1,928,000	3,149,000	4,871,000
สถานการณ์ “ทางสายกลาง”	1,200,000	2,200,000	3,500,000	55,001,000
สถานการณ์อิงกับการคาดการณ์ของทวีปเอเชีย	1,331,000	2,744,000	4,469,000	7,906,000

ที่มา: แผนแม่บทของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

#### ตัวอย่างการพัฒนาหน้าที่การค้าระหว่างประเทศ

หนึ่งในกรณีตัวอย่างของความสำเร็จที่สมควรกล่าวขวัญถึงในด้านการพัฒนาหน้าที่การค้าระหว่าง ประเทศคือ ศูนย์กลางตลาดคัลลิส (Dallas Market Center - DMC) ซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลจากสนามบิน นานาชาติคัลลิส-ฟอร์ตเวิร์ธ (Dallas-Forthworth International Airport – DFW) DMC ครอบคลุมพื้นที่ 400 เฮกตาร์ที่ครบครันด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ศูนย์การค้าระหว่างประเทศ (International Trade Center), ศูนย์การค้าเสื้อผ้าและเครื่องประดับโลก (World Apparel Mart), ศูนย์ดอกไม้และ ของขวัญนานาชาติ (International Flower and Gift Center), ศูนย์การค้า (Trade Mart), ศูนย์การค้าเสื้อผ้า ผู้ชายนานาชาติ (International Men’s Wear Mart) และ ศูนย์แสดงสินค้า (Market Hall) จากข้อมูลที่ได้รับจาก DMC ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวจาก 84 ประเทศจำนวน 130,000 คนเดินทางมาเยือนศูนย์แห่งนี้ และศูนย์ฯ สร้างรายได้สูงถึง 7.5 พันล้านเหรียญ DFW เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นสนามบินศูนย์กลางของ สายการบิน American Airways

#### (3) การพัฒนาศูนย์สร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Center)

ดังที่เข้าใจกันดีใจว่าห้องทดลองวิจัยควรที่จะอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี และควรตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เข้าถึง ทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพสูงได้ ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังจำเป็นต้องเตรียมพร้อมตนเอง เพื่อปฏิบัติหน้าที่นี้ ด้วยการจัดตั้งสถาบันที่ดึงดูดใจในตัวเอง เช่น ศูนย์สร้างมูลค่าเพิ่ม สำหรับการ พัฒนาการวิจัยขั้นสูงและทรัพยากรมนุษย์

### ตัวอย่างของการพัฒนาหน้าที่สร้างมูลค่าเพิ่ม

การตั้งสถาบันวิจัยและศูนย์ทดลองต่างๆ เป็นแนวคิดหลักในการพัฒนาเมืองวิทยาศาสตร์ชูบุะ (Tsukuba Science City) ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศเหนือของกรุงโตเกียว รัฐบาลได้ตัดสินใจพัฒนาเมืองวิทยาศาสตร์ชูบุะอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2506 และนับแต่นั้นมา สถาบันวิจัยและสถาบันศึกษาระดับชาติได้ย้ายมาตั้งอยู่ในพื้นที่นี้ หนึ่งในสถาบันที่เป็นแกนนำคือมหาวิทยาลัยชูบุะ ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยระดับชาติที่ย้ายมาจากย่านใจกลางกรุงโตเกียว ในปัจจุบัน เมืองวิทยาศาสตร์ชูบุะมีพนักงานทั้งหมด 13,000 คนทำงานให้กับสถาบันระดับชาติและหน่วยราชการ (ซึ่งจ้างงานนักวิจัยจำนวน 8,500 คน) และมีนักวิจัยอีก 4,500 คนทำงานในสถาบันวิจัยเอกชน (อ่านรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนผนวก 4 ของรายงานความคืบหน้า 1)

เนื่องจากการวิจัยพัฒนาและการออกแบบ (research, development and design – RD&D) เกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับปริมาณทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพทางด้านเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ชั้นสูง การบริหารจัดการ และธุรกิจในตลาดแรงงาน ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังจำเป็นต้องรับภาระหน้าที่ในการพัฒนาศูนย์สร้างมูลค่าเพิ่ม หน้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มเกี่ยวข้องกับสถาบันอุดมศึกษาที่เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ชั้นสูง เช่น บัณฑิตวิทยาลัยสำหรับมหาวิทยาลัยทางด้านเทคโนโลยี ศูนย์ทดลองระดับชาติและท้องถิ่น และสาขาหรือวิทยาเขตของมหาวิทยาลัยต่างประเทศ ศูนย์ชุมชนย่อยอาจจัดพื้นที่สำหรับการก่อตั้งสถาบันอุดมศึกษาชั้นนำ เช่น วิทยาเขตของมหาวิทยาลัย โดยเฉพาะสาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทำเลที่ตั้งของมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร กระจุกตัวอยู่ในตัวเมืองและการโยกย้ายวิทยาเขตบางแห่งออกมายังชานเมืองจะเป็นประโยชน์ในแง่การกระจายหน้าที่บริการของเมืองออกมาจากศูนย์กลาง

### 3.2.2 กรอบการพัฒนาด้านสังคมและเศรษฐกิจ

#### (1) ภาพการพัฒนา

นอกเหนือจากปัจจัยอื่นๆแล้ว กรอบการพัฒนายังขึ้นอยู่กับทิศทางการพัฒนาของศูนย์ชุมชนย่อยที่คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า ฉะนั้น จึงสมควรที่จะกล่าวถึงภาพการพัฒนาในหลากหลายสถานการณ์และผลลัพธ์ที่เป็นไปได้ เพื่อที่จะเลือกภาพการพัฒนาได้อย่างเหมาะสม ในบทที่ 2 ของรายงานนี้ ได้มีการพยากรณ์ระดับประชากรและการจ้างงานสำหรับเขตลาดกระบังและเขตใกล้เคียง บนพื้นฐานของตัวเลขประมาณการเกี่ยวกับโครงการเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิของสศช. ในขณะที่แผนการนี้คาดว่าจะผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการเร็วๆ นี้ การวางแผนสำหรับโครงการลาดกระบังจะอ้างอิงกับกรอบข้อมูลนี้

ต่อไปนี้เป็นข้อมูลสรุปการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการจ้างงานในลาดกระบังและเขตใกล้เคียงของสศช.

ตารางที่ 3.7 ข้อมูลการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการจ้างงานจำแนกตามอำเภอโดยสังเขป (พ.ศ. 2546-2578)

เขต	จำนวนประชากร (คน)			การจ้างงาน (คน)		
	มีสนามบิน	ไม่มีสนาม	แตกต่าง	มีสนามบิน	ไม่มีสนาม	แตกต่าง
ลาดกระบัง	173,000	26,000	147,000	111,000	29,000	82,000
ประเวศ	88,000	29,000	59,000	59,000	26,000	33,000
มีนบุรี	50,000	25,000	25,000	39,000	25,000	14,000
รวม	311,000	80,000	231,000	209,000	80,000	129,000
สามเขตอื่น	89,000	43,000	46,000	27,000	19,000	8,000

ที่มา: ตัวเลขประมาณการของคณะผู้ศึกษา JICA อ้างอิงกับกรอบข้อมูลที่จัดทำไว้ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบริการระดับภูมิภาค รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ธ.ค. 2546)

เป็นที่ชัดเจนว่า เขตลาดกระบังจะรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและการจ้างงานส่วนใหญ่ ข้อมูลนี้สอดคล้องกับนโยบายของกรุงเทพมหานครที่จะพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังขนาดใหญ่ให้เป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาค

ภาพการพัฒนาอาจสั่งสมมาจากความแตกต่างระหว่างสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของประชากรและการจ้างงานที่รองรับโดยศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง มีการกำหนดภาพการพัฒนาเป็นสามสถานการณ์ไว้ดังนี้

#### 1) สถานการณ์การเติบโตต่ำ

ภาพการพัฒนาแรกคือ “สถานการณ์การเติบโตต่ำ” ซึ่งคาดหมายว่าศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังจะรองรับจำนวนประชากรและการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นได้ราวครึ่งหนึ่งในปี พ.ศ. 2578 ภาพนี้มาจากสมมติฐานที่ไม่คาดหวังสูง เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพอันสูงส่งของพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยที่เข้าถึงได้ง่ายด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และโครงข่ายทางหลวงและถนนสายหลักระดับภูมิภาค

ตารางที่ 3.8 กรอบการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สถานการณ์การเติบโตต่ำ)

รายการ	จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น (เพิ่มขึ้นจากฐานปี 2546)				ประชากรรวม			
	2546	2558	2568	2578	2546	2558	2568	2578
จำนวนประชากร	0	45,000	84,000	173,000	132,000	177,000	216,000	305,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	14,000	32,000	85,000	30,000	44,000	62,000	115,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	31,000	52,000	88,000	102,000	133,000	154,000	190,000
การจ้างงาน	0	33,000	57,700	112,000	59,000	92,000	116,700	171,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	10,000	23,000	56,000	3,000	13,000	26,000	59,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	23,000	34,700	56,000	56,000	79,000	90,700	112,000

ที่มา: ตัวเลขประมาณการของคณะผู้ศึกษา JICA ยึดถือตามกรอบข้อมูลที่จัดทำไว้ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการ  
 บินสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ธ.ค. 2546)

### 2) สถานการณ์การเติบโตปานกลาง

ในภาพการพัฒนาที่สอง “สถานการณ์การเติบโตปานกลาง” ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง  
 รองรับจำนวนประชากรและการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นได้ราวร้อยละ 70 ของจำนวนที่คาดการณ์ในปี พ.ศ.  
 2578 ภาพนี้เป็นสถานการณ์ “ทางสายกลาง” ที่รักษาคุณภาพระหว่างการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมือง  
 ลาดกระบังในปัจจุบันและพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อย

ตารางที่ 3.9 กรอบการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สถานการณ์การเติบโตปานกลาง)

รายการ	จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น (เพิ่มจากฐานปี 2546)				จำนวนประชากรรวม			
	2546	2558	2568	2578	2546	2558	2568	2578
จำนวนประชากร	0	45,000	84,000	173,000	132,000	177,000	216,000	305,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	23,000	50,000	121,000	30,000	53,000	80,000	151,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	22,000	34,000	52,000	102,000	124,000	136,000	154,000
การจ้างงาน	0	33,000	57,700	112,000	59,000	92,000	116,700	171,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	16,000	35,000	79,000	3,000	19,000	38,000	82,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	17,000	22,700	33,000	56,000	73,000	78,700	89,000

ที่มา: ตัวเลขประมาณการของคณะผู้ศึกษา JICA ยึดถือตามกรอบข้อมูลที่จัดทำไว้ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลาง  
 การบินสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ธ.ค. 2546)

### 3) สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูง

ในภาพการพัฒนาที่สาม “สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูง” ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง  
 รองรับจำนวนประชากรและการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นได้ราว 90% ของจำนวนที่คาดการณ์ไว้ในปี พ.ศ.  
 2578 ภาพนี้เป็นสถานการณ์ที่ค่อนข้างกล้าได้กล้าเสียมากขึ้น ซึ่งการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยแห่งใหม่  
 กำหนดให้เป็นศูนย์กลางของเขตลาดกระบัง โดยทำหน้าที่เป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายเมืองส่วนใหญ่

ตารางที่ 3.10 กรอบการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูง)

รายการ	ประชากรที่เพิ่มขึ้น (เพิ่มขึ้นจากฐานปี 2546)				ประชากรรวม			
	2546	2558	2568	2578	2546	2558	2568	2578
จำนวนประชากร	0	45,000	84,000	173,000	132,000	177,000	216,000	305,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	27,000	59,000	138,000	30,000	57,000	89,000	168,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	18,000	25,000	35,000	102,000	120,000	127,000	137,000
การจ้างงาน	0	33,000	57,700	112,000	59,000	92,000	116,700	171,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	20,000	47,000	99,000	3,000	23,000	50,000	102,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	13,000	10,700	13,000	56,000	69,000	66,700	69,000

ที่มา: ตัวเลขประมาณการของคณะผู้ศึกษา JICA ยึดถือตามกรอบข้อมูลที่จัดทำไว้ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการ  
 บินสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ช.ค. 2546)

#### 4) สถานการณ์การเติบโตสูง

สุดท้าย ในภาพการพัฒนาที่สี่ “สถานการณ์การเติบโตสูง” ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง  
 รองรับจำนวนประชากรและการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในปี พ.ศ. 2578

ตารางที่ 3.11 กรอบการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สถานการณ์การเติบโตสูง)

รายการ	ประชากรที่เพิ่มขึ้น (เพิ่มจากฐานปี 2546)				ประชากรรวม			
	2546	2558	2568	2578	2546	2558	2568	2578
จำนวนประชากร	0	45,000	84,000	173,000	132,000	177,000	216,000	305,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	45,000	84,000	173,000	30,000	75,000	114,000	203,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	0	0	0	102,000	102,000	102,000	102,000
การจ้างงาน	0	33,000	57,700	112,000	59,000	92,000	116,700	171,000
พื้นที่ชุมชนย่อย	0	33,000	57,700	112,000	3,000	36,000	60,700	115,000
พื้นที่ที่ไม่ใช่ชุมชนย่อย	0	0	0	0	56,000	56,000	56,000	56,000

ที่มา: ตัวเลขประมาณการของคณะผู้ศึกษา JICA ยึดถือตามกรอบข้อมูลที่จัดทำไว้ในแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการ  
 บินสุวรรณภูมิ รายงานฉบับสมบูรณ์ สศช. (ช.ค. 2546)

#### (2) กรอบการวางแผนที่เห็นชอบ

ตารางที่ต่อไปนี้เป็นสรุปภาพการพัฒนาทั้งสามสถานการณ์สำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง

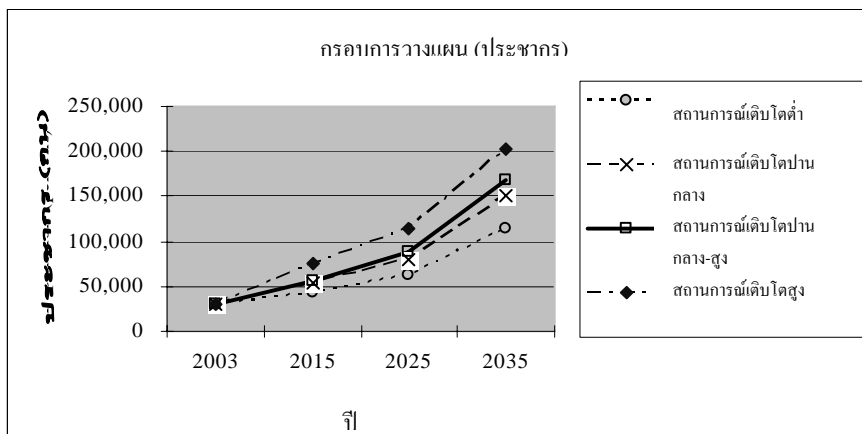
##### 1) ประชากร (ประชากรยามค่ำคืน หรือ Night-Time Population)

ตารางที่และตัวเลขต่อไปนี้เป็นสรุปกรอบการวางแผนสำหรับประชากรใน ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง  
 ลาดกระบัง (พื้นที่ศึกษา) จากปัจจุบันจนถึงปีเป้าหมาย พ.ศ. 2578 กรอบประชากรนี้ระบุจำนวน  
 ประชากรยามค่ำคืน (มีที่พักอาศัยในพื้นที่)



ตารางที่ 3.12 กรอบประชากรสำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สรุป)

ภาพการพัฒนา	จำนวนประชากร			
	2546	2558	2568	2578
สถานการณ์การเติบโตต่ำ	30,000	44,000	62,000	115,000
สถานการณ์การเติบโตปานกลาง	30,000	53,000	80,000	151,000
สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูง	30,000	57,000	89,000	168,000
สถานการณ์การเติบโตสูง	30,000	75,000	114,000	203,000



ภาพที่ 3.9 กรอบประชากรสำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สรุป)

2) การจ้างงาน

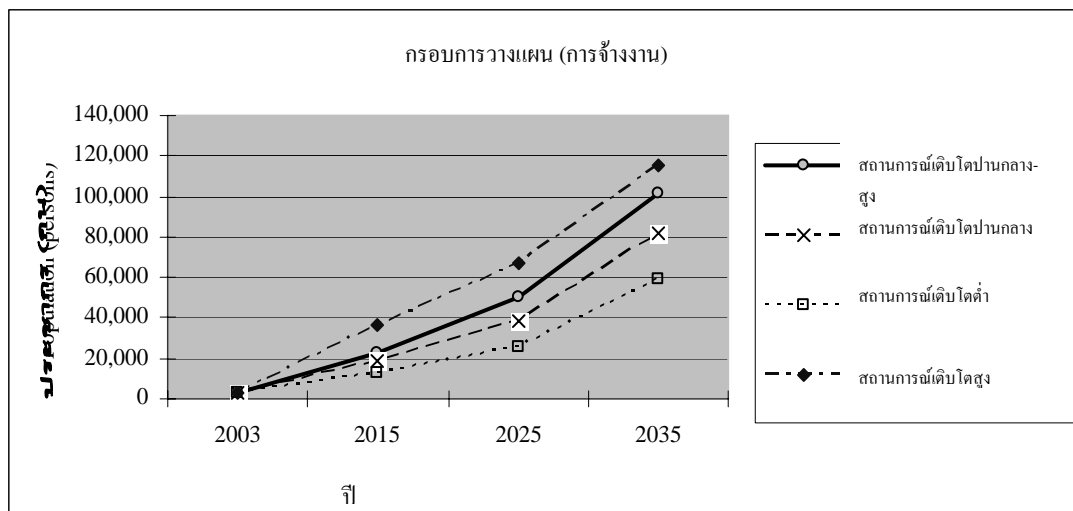
ตารางที่ต่อไปนี้จะสรุปข้อมูลกรอบการพัฒนาสำหรับการจ้างงานใน ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (พื้นที่ศึกษา) จากปัจจุบันจนถึงปีเป้าหมาย พ.ศ. 2578 กรอบการจ้างงานระบุจำนวนคนมีงานทำในพื้นที่นี้

ตารางที่ 3.13 กรอบการจ้างงานสำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สรุป)

ภาพการพัฒนา	การจ้างงาน			
	2546	2558	2568	2578
สถานการณ์การเติบโตต่ำ	3,000	13,000	26,000	59,000
สถานการณ์การเติบโตปานกลาง	3,000	19,000	38,000	82,000
สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูง	3,000	23,000	50,000	102,000
สถานการณ์การเติบโตสูง	3,000	36,000	67,000	115,000

จากภาพการพัฒนาทั้งสี่สถานการณ์ที่แจกแจงข้างต้น สถานการณ์การเติบโตปานกลาง-สูงได้รับความเห็นชอบ การเลือกเช่นนี้พิจารณาจากข้อเท็จจริงที่ว่า ในบรรดาโครงการศูนย์ชุมชนย่อยของกรุงเทพมหานคร ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังเป็นโครงการที่ได้รับความสนใจอันดับแรก และ

พื้นที่นอกเขตศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังค่อนข้างจะมีอาคารอยู่หนาแน่นแล้ว โดยไม่มีศักยภาพการเติบโตของเมืองมากนัก หรือเป็นพื้นที่กั้นชนภายใต้ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครอยู่แล้ว



ภาพที่ 3.10 กรอบการจ้างงานสำหรับศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง (สรุป)

### 3.2.3 กรอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อพิจารณาข้างต้น การแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นสามเขตใช้วิธีประมาณการอย่างคร่าวๆ ดังที่แสดงในตารางที่ต่อไป นี้ การแบ่งลักษณะนี้อาจเปลี่ยนแปลงได้เมื่อได้รับข้อมูลรายละเอียดจากการศึกษาเพิ่มเติม

ตารางที่ 3.14 การแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินคร่าวๆ สำหรับแต่ละโซน

โซน	โซนศูนย์ชุมชนย่อย/ ประตูสู่สนามบิน	โซนสวน ชานเมือง	โซนเมือง วัฒนธรรม	รวม
โซนที่อยู่อาศัย	0	300	500	800
โซนพาณิชยกรรม	80	10	10	100
โซนวิสาหกิจ	380	0	20	400
โซนสาธารณะ	40	20	20	80
โซนนันทนาการ	120	80	120	320
โครงสร้างพื้นฐาน - ถนน สายหลัก/ทางรถไฟ	100	100	50	250
รวม	720	510	720	1,950

(1) การใช้งานหลักของพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อย

1) *หน้าที่บริการศูนย์กลางเมือง (Town Center)*

หน้าที่บริการพื้นฐานของศูนย์ชุมชนย่อยคือเป็นเขตธุรกิจ พาณิชยกรรม และการบริหารจัดการ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่สำคัญของเมืองศูนย์กลางเมืองและศูนย์การขนส่งให้กับพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อย และเชื่อมโยงกับพื้นที่ “กรุงเทพมหานคร ตะวันออก” เช่นเดียวกัน และรับทำหน้าที่บางส่วนแทนศูนย์กลางย่านธุรกิจ (Central Business District – CBD) ของกรุงเทพมหานคร หน้าที่นี้จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนจากโครงสร้างเมืองแบบศูนย์กลางเดี่ยวเป็นแบบหลายศูนย์กลาง ด้วยการจัดตั้งเขตธุรกิจระดับภูมิภาคในพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสร้างโอกาสการจ้างงานและการบริการสาธารณะของเมืองให้แก่ผู้อยู่อาศัย

2) *การขนส่งคมนาคม*

ระยะทางระหว่างศูนย์ชุมชนย่อยและสนามบินแห่งใหม่ที่ไม่ไกลจากกันมากจะก่อให้เกิดการพัฒนาสถานะการขนส่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งบนถนนและทางรถไฟ ดังที่ทราบแล้ว มีโครงการต่อเนื่องหลายโครงการ ประกอบด้วยการเชื่อมโยงมอเตอร์เวย์และการปรับปรุงถนนสายหลักสำหรับการเข้าถึงสนามบินและการเชื่อมโยงกับรถไฟ เนื่องจากลาดกระบังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สะดวกสบายสำหรับการขนส่งด่วน และผ่านถนนสายหลัก และการเชื่อมโยงกับทางรถไฟ ลาดกระบังจึงพร้อมที่จะทำหน้าที่ด้านการขนส่งที่จำเป็น โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งแบบผสม

(2) พื้นที่อุทยานชานเมือง

โซนนี้เป็นพื้นที่ที่ผู้คนที่แสวงหาการดำเนินชีวิตท่ามกลางสภาพแวดล้อมชานเมืองที่รื่นรมย์อยากไปสร้างบ้านสักหลัง

1) *พื้นที่บริการที่พักอาศัยชานเมือง*

ตามที่ได้อธิบายในบทที่ 2 ประชากรในพื้นที่เขตชานเมืองกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว สถานการณ์เช่นนี้บ่งชี้ว่ากรุงเทพมหานครจำเป็นต้องจัดหาพื้นที่ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองนอกพื้นที่เมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำเลทางด้านทิศตะวันตกและตะวันออก พื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังมีศักยภาพสูงที่จะทำหน้าที่เป็นเขตที่อยู่อาศัยชานเมือง เขตที่อยู่อาศัยชานเมืองใหม่จำเป็นต้องจัดเตรียมสภาพแวดล้อมเมืองที่มีคุณภาพสูงและบริการสาธารณะของเมืองที่สำคัญเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อที่จะรองรับประชากรในเขตชานเมืองที่เพิ่มขึ้น

## 2) พื้นที่บริการศูนย์พาณิชยกรรมในชุมชน

ผู้อยู่อาศัยในเขตอุทยานชานเมืองจำเป็นต้องมีบริการอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์ในชุมชน เช่น ซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านค้าปลีก/ร้านบริการ และการเข้าถึงสถานบริการเหล่านี้ต้องสะดวกง่ายดาย

### (3) เมืองวัฒนธรรม

เมืองวัฒนธรรมมีกลิ่นอายของเมืองเก่าของไทยที่มีความใกล้ชิดกับสายน้ำและระบบคลอง มรดกทางวัฒนธรรมจะเป็นจุดเด่นที่ดึงดูดผู้มาเยือนที่ใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ สำหรับการบริการท่องเที่ยวแบบวันเดียว

#### 1) เมืองริมน้ำ

เขตลาดกระบังเป็นพื้นที่ที่มีระบบคลองเป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำ การค้าขาย และแม้กระทั่งกิจกรรมทางศาสนา วัดสำคัญสองแห่งในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ วัดสังฆราชาและวัดลานบุญ มีท่าเทียบเรือเล็กๆ ริมคลอง และบ้านเรือนจำนวนมากที่ตั้งอยู่ริมคลองด้วย

ในขณะที่สนามบึงสุวรรณภูมิ จะมีจำนวนผู้โดยสารเดินทางสูงถึง 45 ล้านคนต่อปีในระยะแรก “การท่องเที่ยวแบบวันเดียว” ควรได้รับการส่งเสริม สำหรับการท่องเที่ยวแบบนี้ นักท่องเที่ยวอาจเลือกกิจกรรมท่องเที่ยวแบบไม่กินเวลานาน เช่น เยี่ยมชมวัด เทียวตลาดน้ำ เดินทางโดยเรือ และชมการฟ้อนรำแบบไทย โชนด้านทิศใต้ของมอเตอร์เวย์ที่เรียกว่าโชนเมืองวัฒนธรรมมีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่นี้

#### 2) เมืองสนามบึง

เมื่อสร้างเสร็จสมบูรณ์และเปิดให้บริการสนามบึงสุวรรณภูมิ จะต้องจ้างพนักงานและคนงานเพื่อบริการผู้โดยสารและทำงานในส่วนขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง ตัวเลขประมาณการโอกาสการจ้างงานที่สร้างขึ้นโดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระบุไว้ในแผนแม่บทของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิตามที่แสดงในตารางที่ต่อไป

ตารางที่ 3.15 คาดการณ์การจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	2548	2558	2568	2578
จำนวนการจ้างงาน (ประมาณการ)	210,000	257,000	306,000	343,000

ที่มา: แผนแม่บทของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

พนักงานใหม่จำนวนมากพร้อมกับครอบครัวจะเสาะหาที่พักอาศัยบริเวณใกล้สนามบิน ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังจำเป็นต้องจัดหาบ้านระดับพอใช้ได้และราคาไม่แพงนักสำหรับประชากรวัยทำงานกลุ่มนี้

3) พื้นที่พาณิชย์กรรมในชุมชน

จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้อาศัยในโซนอุตสาหกรรมชานเมืองควรจะสามารถเข้าถึงบริการอำนวยความสะดวกในชุมชนที่สำคัญ เช่น ซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านค้าปลีก/ร้านบริการอย่างสะดวกสบาย