
ส่วนที่ 2

การวางแผนโครงการนำร่อง

บทที่ 8

การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นสำหรับโครงการนำร่อง

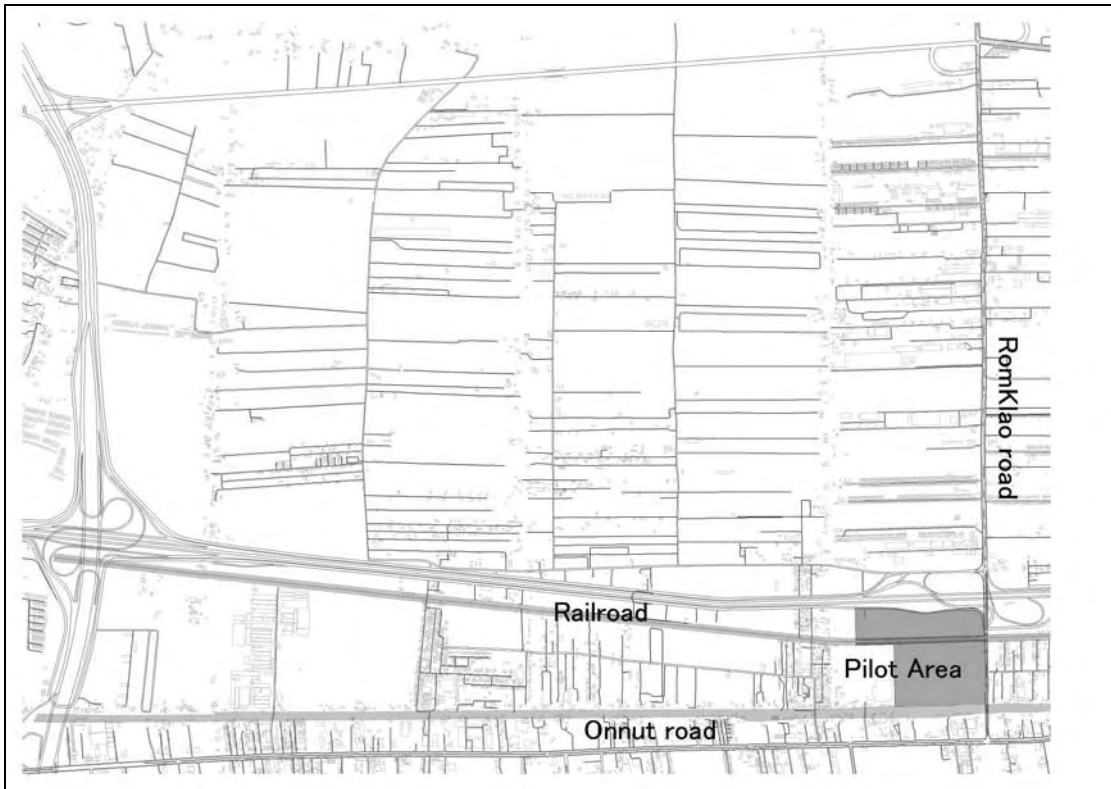
8.1 วัตถุประสงค์ และพื้นที่คัดเลือกสำหรับโครงการนำร่อง

วัตถุประสงค์ในการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของพื้นที่คัดเลือกสำหรับโครงการนำร่องคือ เพื่อสร้างพลังผลักดันให้เกิดการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง โดยการจัดหาข้อมูลสำคัญที่จำเป็นสำหรับการวางแผนและการวิเคราะห์ และวัตถุประสงค์หนึ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถของกรุงเทพมหานครในการวางแผน และการดำเนิน โครงการจัดรูปที่ดินที่ได้รับความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคจากประเทศญี่ปุ่นมานานกว่าทศวรรษ

การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นประกอบด้วยนโยบายการพัฒนา การวางผังด้านสาธารณูปการ การคำนวณอัตราการบินส่วน ประมาณการของเงินลงทุนในโครงการ แผนการเงิน และแผนรายรับและค่าใช้จ่ายเป็นรายปี จากข้อพิจารณาดังกล่าว จะมีการวิเคราะห์การจัดสรรค่าใช้จ่ายระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนและผู้มีส่วนได้เสีย และบทสรุปของการศึกษานี้จะสรุปแผนปฏิบัติการ และประเด็นที่จะต้องดำเนินการต่อไป

พื้นที่นำร่องถูกคัดเลือกจากพื้นที่ศึกษาที่กำหนดจะพัฒนาใน 3 บริเวณตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กล่าวถึงในบทที่ 6 จากการประเมินผลการวิเคราะห์เบื้องต้นของรูปแบบวิธีการจัดรูปที่ดินสำหรับพื้นที่ทั้ง 3 บริเวณ บริเวณสถานีรถไฟลาดกระบังได้รับคัดเลือกให้เป็นพื้นที่โครงการนำร่องในการดำเนินโครงการ

พื้นที่โครงการนำร่อง มีขนาดพื้นที่ 137.5 ไร่ (22 เฮกตาร์) ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา โดยซึ่งติดกับสถานีรถไฟลาดกระบัง



ภาพที่ 8.1 ที่ตั้งของพื้นที่โครงการนำร่อง

8.2 สถานการณ์ปัจจุบัน

8.2.1 คุณลักษณะเด่น

คุณลักษณะเด่นของพื้นที่โครงการนำร่องมีดังนี้

1) การเข้าถึงจำกัดมาก

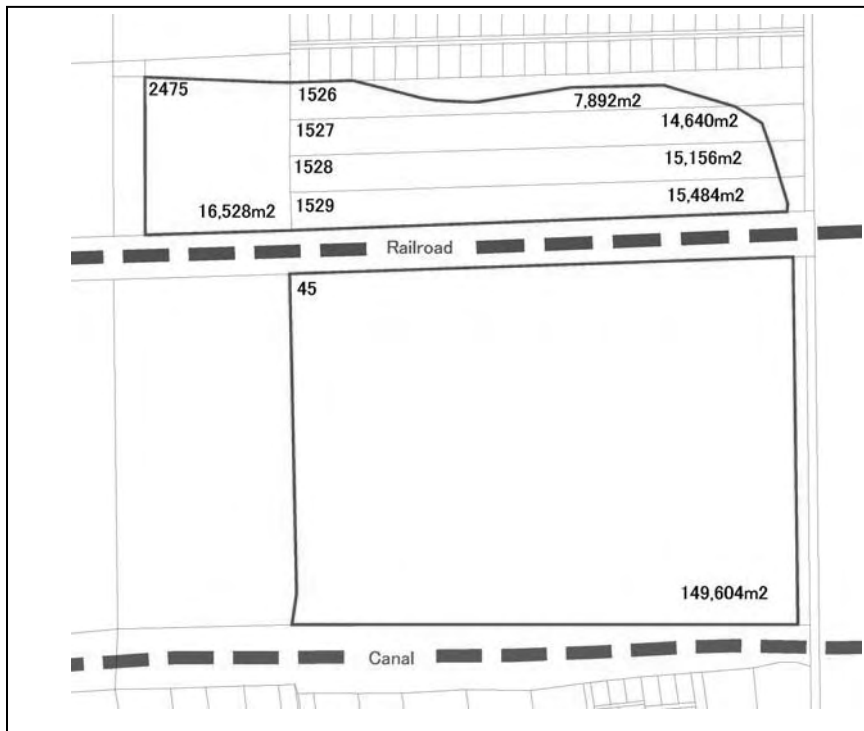
ด้านทิศเหนือของพื้นที่ติดกับทางคู่ขนานของถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งเป็นถนนแบบบรอดวิงทางเดียว จากด้านตะวันตกมุ่งสู่ย่านใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ส่วนด้านตะวันออกของพื้นที่ติดถนนร่มเกล้า ซึ่งจัดเป็นถนนสายหลัก แต่ไม่สามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากมีโครงสร้างของสะพานข้ามคลองและทางรถไฟขวางอยู่ ส่วนด้านทิศใต้ของพื้นที่มีคลองและถนนอ่อนนุชขนานกัน จึงทำให้ไม่มีทางเข้าพื้นที่โดยตรงไปยังถนนอ่อนนุช ขณะเดียวกัน ถนนสาย NS2 ซึ่งจะเป็นถนนสายหลักที่สำคัญได้ถูกกำหนดแนวสายทางให้พาดผ่านฝั่งตะวันตกของพื้นที่ ในส่วนของระบบขนส่งสาธารณะนั้นมีเส้นทางสายรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยผ่านพื้นที่ในแนวตะวันตก-ตะวันออก ทำให้แบ่งพื้นที่โครงการนำร่องนี้ออกเป็นตอนเหนือและตอนใต้ ซึ่งทางรถไฟที่เป็นโครงสร้างในระดับเดียวกับพื้นดินนั้นจะยอมให้ผู้โดยสารข้ามทางรถไฟได้ ขณะที่สถานีรถไฟเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมินั้นตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของถนนร่มเกล้านี้ไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ด้วยรถยนต์ได้

2) ที่ว่างและมีเจ้าของที่ดินน้อยราย

ในปัจจุบัน พื้นที่ทั้งหมดของโครงการนำร่องเป็นที่โล่งรกร้างว่างเปล่า ประกอบด้วยที่ดิน 6 แปลง แต่ละแปลงมีขนาดค่อนข้างใหญ่

ตารางที่ 8.1 กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่นำร่อง

| ที่ดินเลขที่ | พื้นที่จดทะเบียน (ตร.ม.) | เจ้าของ | หมายเหตุ |
|--------------|-----------------------------|---------|---------------------|
| 45 | 149,604 | A | ด้านใต้ของทางรถไฟ |
| 1526 | 7,892 | B | ด้านเหนือของทางรถไฟ |
| 1527 | 14,640 | C | |
| 1528 | 15,156 | D | |
| 1529 | 15,484 | E | |
| 2475 | 16,528 | F | |
| รวม | 219,304 | | |



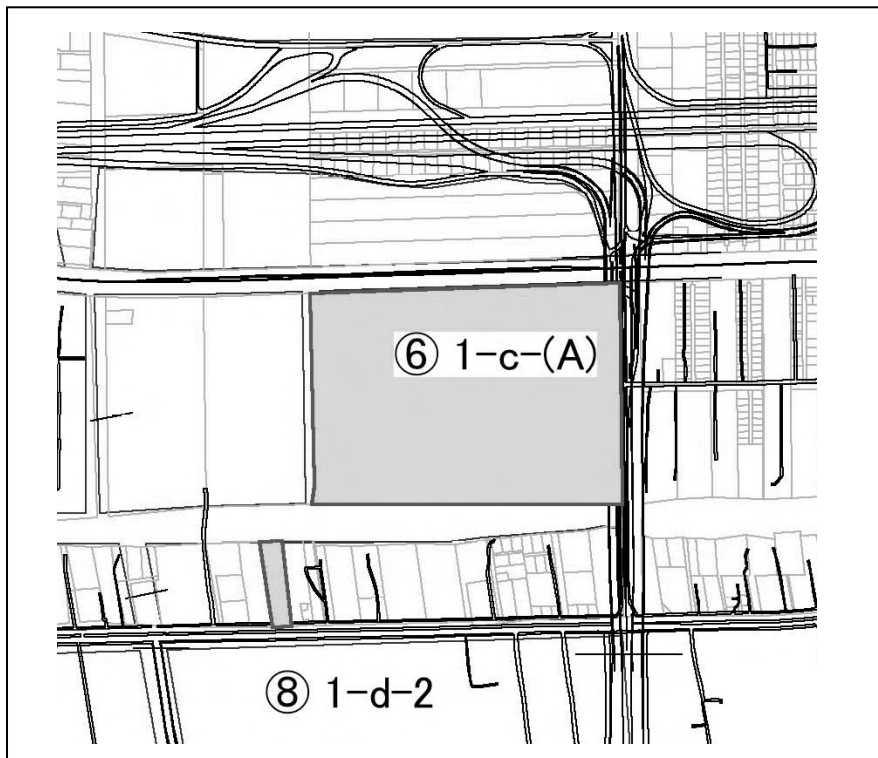
ภาพที่ 8.2 กรรมสิทธิ์ที่ดินของพื้นที่นำร่อง

8.2.2 สภาวะราคาที่ดิน

ข้อมูลราคาที่ดินตามการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์โดยสังเขป ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 8.2 ราคาที่ดินในพื้นที่นำร่อง

| | ราคาตลาด (บาท/ตร.ม.) | พื้นที่ | | การใช้ที่ดิน | ชื่อถนนสายหลัก |
|------------|-------------------------|---------|---------|--------------|----------------|
| | | (ตร.ว.) | (ตร.ม.) | | |
| (6)1-C-(A) | 6,006 | 38,374 | 153,496 | ที่ว่าง | ถนนร่มเกล้า |
| (8)1-d-2 | 10,140 | 1,036 | 4,144 | พาณิชยกรรม | ลาดกระบัง |



ภาพที่ 8.3 ราคาที่ดินในพื้นที่นำร่อง

8.3 ทิศทางการพัฒนาโดยรวม

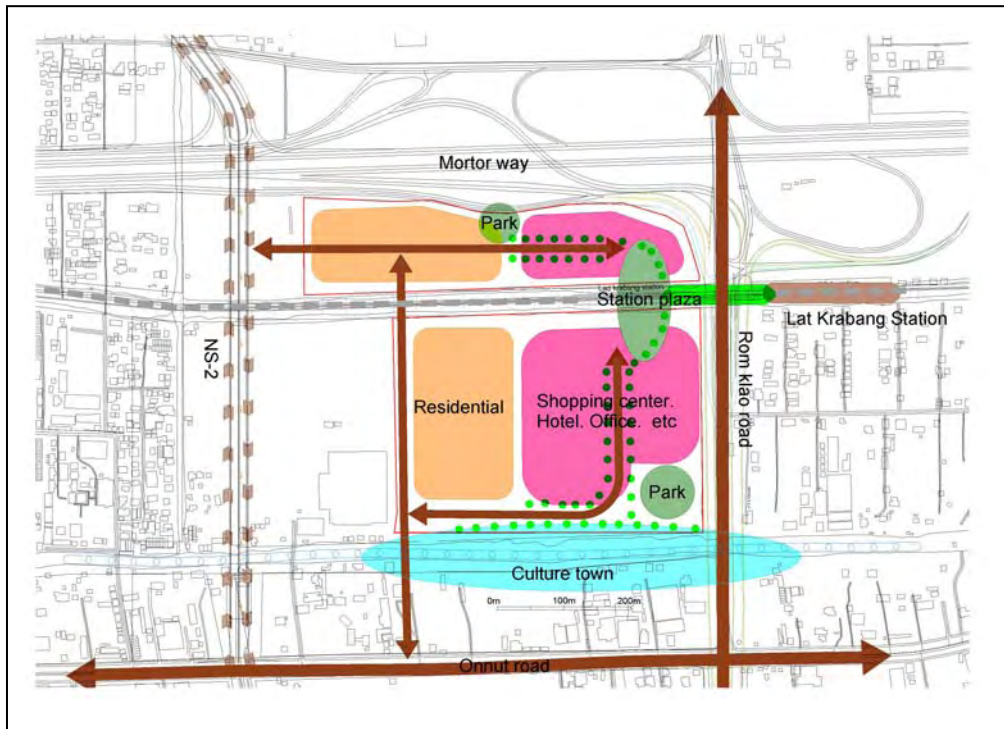
8.3.1 หน้าที่ของเมือง

พื้นที่นำร่องตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกของเมืองวัฒนธรรม และตามแผนคาดว่าจะพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมในลักษณะของประตูการค้า (air-gate plaza) ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตสำหรับพื้นที่นำร่องจำเป็นต้องสอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ที่จะเป็นประตูสู่พื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยทั้งหมด เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพในการพัฒนาที่สูงส่ง ทิศทางสำหรับการพัฒนามีดังนี้

- การใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมและธุรกิจจะเป็นองค์ประกอบเบื้องต้น โดยพิจารณาจากลักษณะของทำเลที่ตั้งและการเชื่อมโยงที่ดีเชื่อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญภายหลังจากการพัฒนา
- อาคารชุดและอพาทเมนต์เป็นที่พักอาศัยที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่นี้ เนื่องจากพื้นที่นาร่องอยู่ใกล้กับแนวเส้นทางบินของสนามบินใหม่ ซึ่งคาดว่าจะเสริมผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียงในระดับหนึ่ง
- การใช้ประโยชน์ด้านอุตสาหกรรมและกระบวนการวางแผนการขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ (โลจิสติกส์) จะไม่อยู่ในข่ายการพิจารณา เพราะพื้นที่นี้เป็นจุดสำคัญจุดแรกที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวแบบวันเดย์ให้มาเยี่ยมชม

8.3.2 ผังแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่

สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (station plaza) จะถูกกำหนดให้สร้างขึ้นทางฝั่งตะวันออกของพื้นที่ ใกล้กับสถานีรถไฟลาดกระบังและเชื่อมโยงถึงกันด้วยทางเดินเท้า โดยสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารนี้ตั้งอยู่ริมทางรถไฟทั้งสองฝั่งและจะเชื่อมโยงกับถนนอ่อนนุชทางด้านทิศใต้ และถนนสาย NS-2 ที่วางแผนไว้ทางทิศตะวันตก ในส่วนของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารถูกกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมและธุรกิจเป็นหลัก ส่วนฝั่งตะวันตกของพื้นที่จะใช้เป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย เนื่องจากมีระยะห่างจากสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารพอสมควร ทางตอนใต้ของพื้นที่เป็นพื้นที่สำหรับสวนสาธารณะและอาคารพาณิชย์ขนาดเล็ก ซึ่งตั้งอยู่ริมคลอง ขณะเดียวกันได้จัดให้มีทางเดินเท้าเชื่อมต่อพื้นที่ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและจัดให้มีกิจกรรมที่แสดงถึงความเป็นอยู่ของคนกรุงเทพฯ เพื่อดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบวันเดย์



ภาพที่ 8.4 ผังแนวคิดพื้นฐานในการจัดวางการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่นำร่อง

8.4 แผนการพัฒนาด้านกายภาพ

ตามผังแนวคิดที่ปรากฏอยู่ในหน้าที่แล้ว จึงมีการจัดวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน โดยพิจารณาถึงการวางแผนด้านกายภาพเป็นหลัก ซึ่งมีรายละเอียดโดยสังเขปดังต่อไปนี้ ซึ่งหน้าถัดไปจะแสดงภาพประกอบหลักๆ บางภาพที่เกี่ยวข้อง

8.4.1 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง

- ขนาดของสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารถูกกำหนดตามแนวทางที่เสนอในการศึกษาของ JICA เรื่อง “การศึกษาการกำหนดแนวทางการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และวิธีการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (มีนาคม 2548)” สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารฝั่งเหนือและฝั่งใต้ครอบคลุมพื้นที่ 4,000 และ 5,000 ตร.ม. ตามลำดับ โดยหน้าที่ของสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารฝั่งเหนือมีหน้าที่รองรับระบบการขนส่งรอง (feeder transit system) และที่จอดรถในรูปแบบจอดแล้วจร (park&ride) ขณะที่ฝั่งใต้ทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจากรถไฟไปยังรถยนต์ ทั้งนี้ได้จัดมีเตรียมพื้นที่เพื่อเป็นที่จอดรถโดยสารและจุดรับส่งของแท็กซี่ด้วย
- ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงจากด้านเหนือของสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ไปยังถนนสาย NS-2 มีความกว้าง 25 เมตร ถนนสายนี้จะมีจุดตัดกับถนนสาย NS-2 บนทางยกระดับและเชื่อมต่อมายังสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ส่วนถนนสายหลักที่เชื่อมโยงจากด้านใต้ของสถานี

เปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เป็นถนนขนาดกว้าง 25 เมตร โดยเชื่อมกับถนนสาย NS-3 ที่เชื่อมโยงระหว่างถนนอ่อนนุชและถนนสายหลักด้านทิศเหนือ

- ส่วนในพื้นที่ที่จะกำหนดให้มีถนน, ซอยขนาด 9-15 เมตร เพื่อการเข้าถึงแปลงที่ดินแต่ละแปลงได้สะดวกมากขึ้น

8.4.2 สวนสาธารณะ

ตามกฎหมายการจัดสรรที่ดินของไทย ที่ดินสำหรับสวนสาธารณะต้องได้รับการจัดสรรภายในพื้นที่โครงการ โดยกำหนดสัดส่วนขั้นต่ำของสวนสาธารณะอยู่ที่ร้อยละ 5 ของพื้นที่โครงการทั้งหมด ในโครงการนำร่อง กำหนดให้มีสวนสาธารณะสองแห่ง โดยแห่งแรกอยู่ทางด้านเหนือ และอีกแห่งหนึ่งอยู่ทางด้านใต้ของทางรถไฟ สวนสาธารณะด้านเหนือจะตั้งอยู่ระหว่างสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารกับพื้นที่ที่อยู่อาศัย ส่วนอีกแห่งหนึ่งทางด้านใต้จะตั้งอยู่ริมคลอง และกำหนดให้เป็นจุดขึ้นเรือชมตลาดน้ำ ซึ่งจะพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมท่องเที่ยวแบบวันเดียว

8.4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบุให้ต้องดำเนินการ ดังนั้นผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงได้รวบรวมกฎระเบียบปัจจุบัน และที่คาดคะเนในอนาคตซึ่งจะใช้บังคับในพื้นที่โครงการ รวมทั้งรูปแบบ/ประเภทอาคารที่ถูกสร้างขึ้นในโครงการโดยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่กำหนดให้มีในพื้นที่นำร่อง ได้แก่

(1) ศูนย์การค้า

ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ถูกกำหนดให้ตั้งอยู่ตรงใจกลางในพื้นที่ด้านใต้ของพื้นที่โครงการ เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร กับถนนสายหลัก ขณะเดียวกันแปลงที่ดินในพื้นที่ดังกล่าวมีขนาดใหญ่ ทำให้เหมาะแก่การก่อสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ได้

(2) โรงแรมและอพาทเมนต์

สถานที่พัก เช่น โรงแรมและอพาทเมนต์ประเภทบริการ ถูกกำหนดให้สร้างในบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการซึ่งติดกับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร

(3) อาคารพาณิชย์หนาแน่นต่ำ-ปานกลาง

ร้านค้าขนาดเล็กจะตั้งอยู่บริเวณริมคลองทางด้านใต้ติดกับถนนสายหลัก การวางผังนี้เป็นผลมาจากการเลือกทำเลเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดพื้นที่วางที่เป็นสัญลักษณ์ของเมืองวัฒนธรรม ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตและบรรยากาศการใช้ชีวิตของคนไทยในอดีต

(4) อาคารสำนักงาน

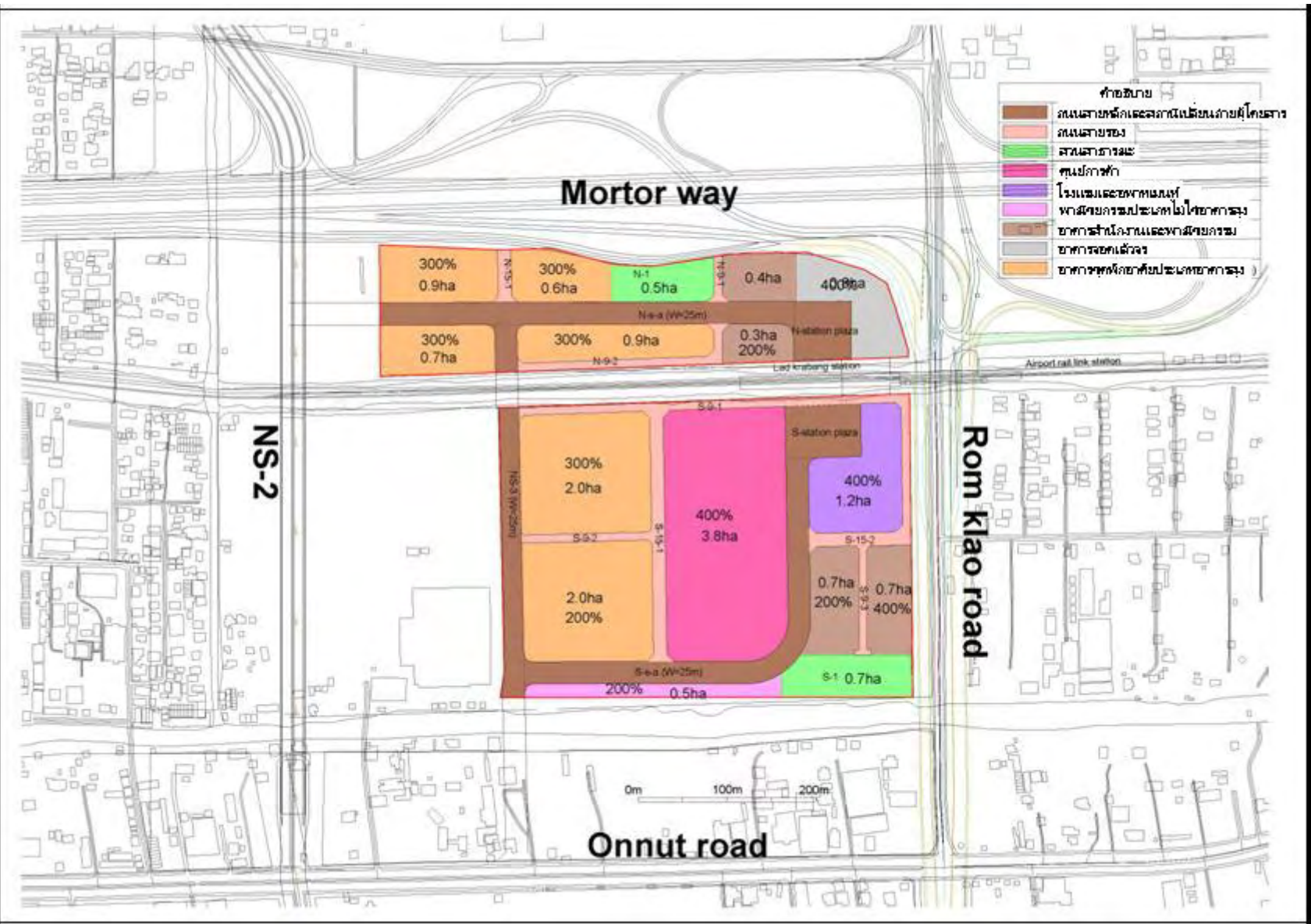
อาคารสำนักงานถูกกำหนดให้ตั้งอยู่บริเวณตอนเหนือของพื้นที่โครงการ ติดกับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร

(5) อาคารที่จอดรถ

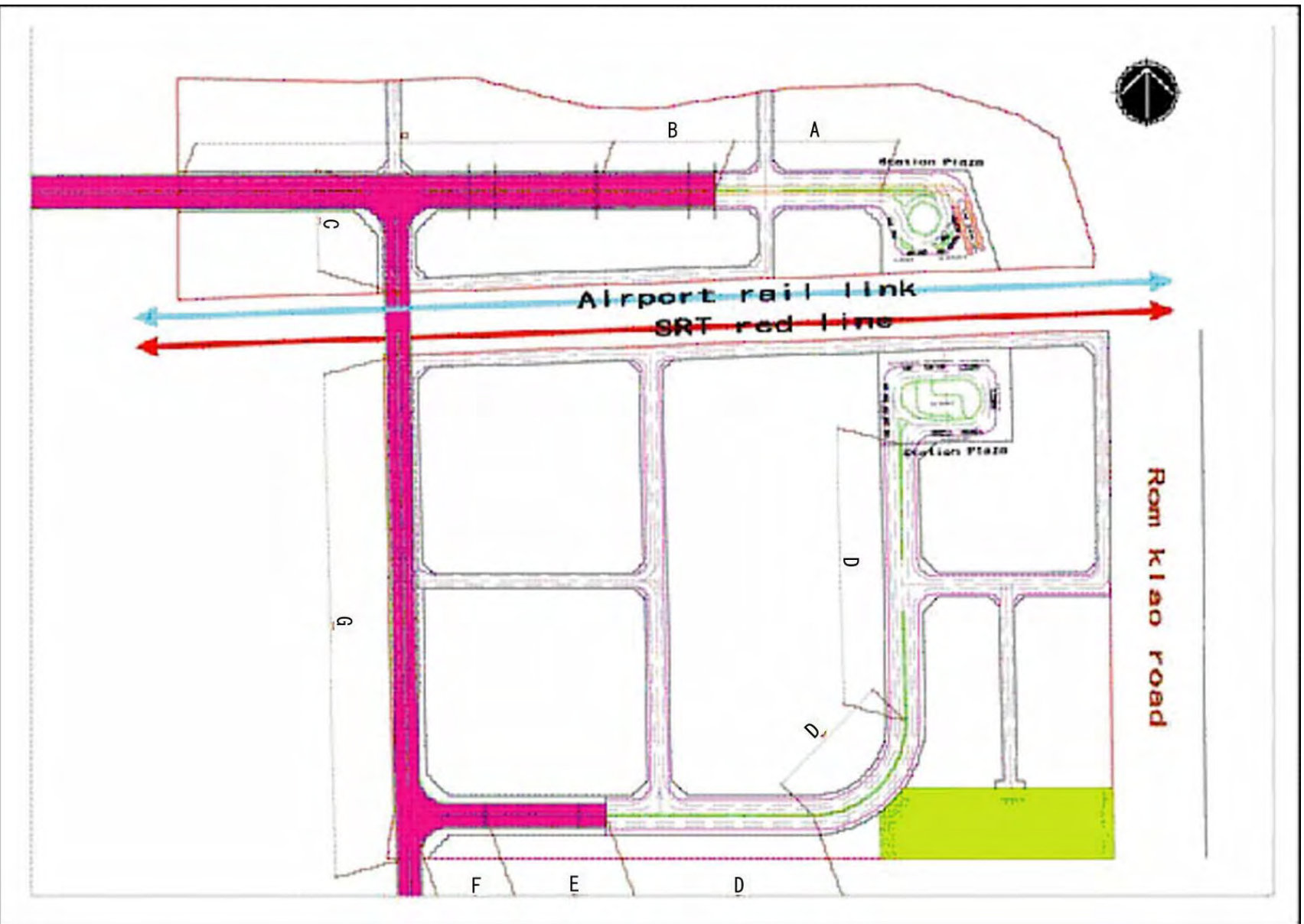
อาคารที่จอดรถจะตั้งอยู่ติดกับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารด้านเหนือ เพื่อเอื้อประโยชน์เป็นจุดเชื่อมโยงเพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารแบบจอดแล้วจร

(6) ที่พักอาศัยประเภทอาคารสูง

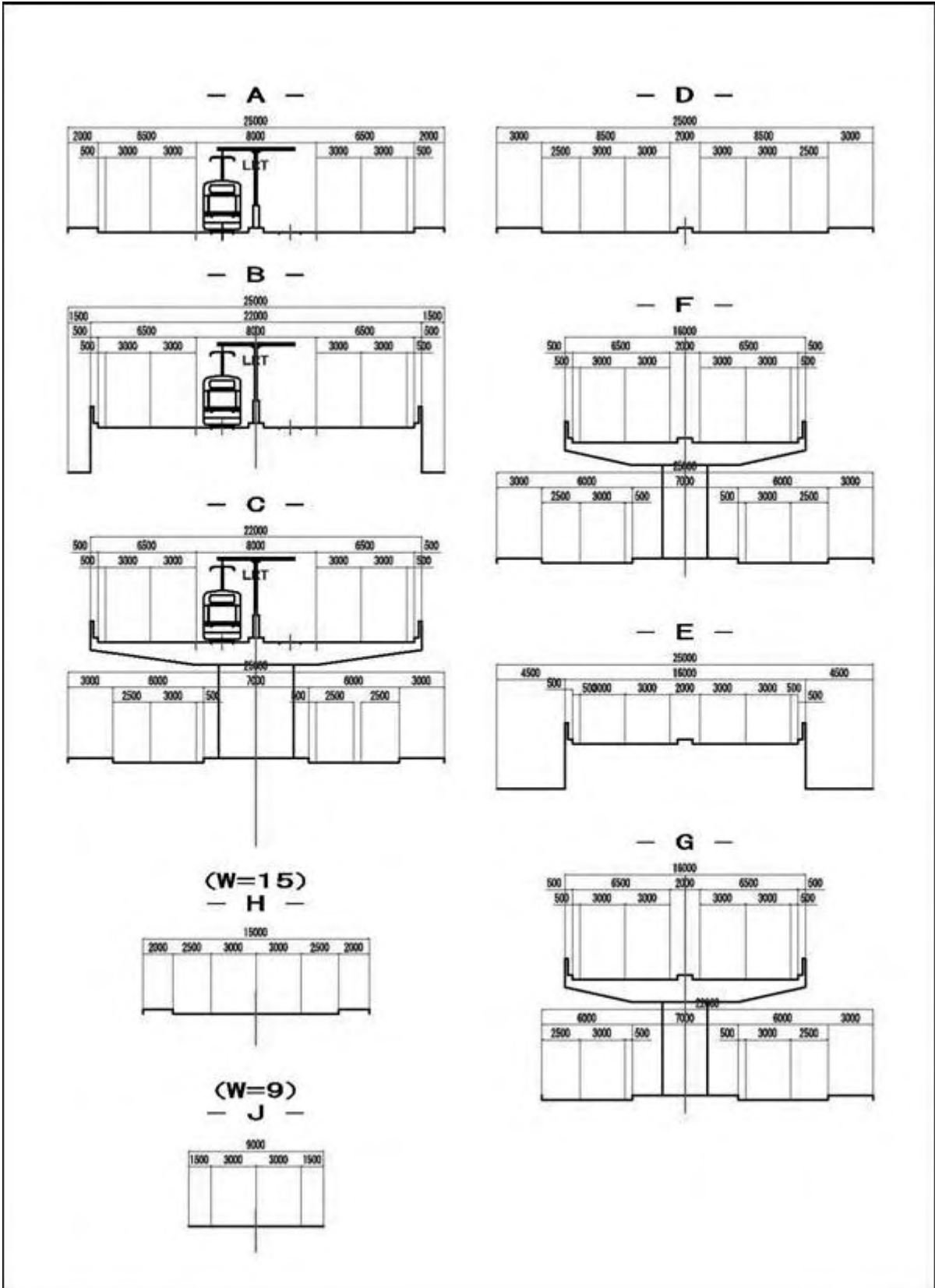
ที่พักอาศัยประเภทอาคารสูงจะตั้งอยู่ในพื้นที่อื่นที่อยู่ห่างจากสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เมื่อเทียบกับอาคารประเภทอื่น



ภาพที่ 8.5 แผนผังพัฒนา



ภาพที่ 8.6 โครงข่ายถนน



ภาพที่ 8.7 ภาพตัดขวางของถนน

8.5 การคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการ

8.5.1 ถนน

ค่าก่อสร้างถนนคำนวณตามราคาต่อหน่วยโดยคิดตามความกว้างของถนน สำหรับส่วนที่เป็นทางแยกต่างระดับ ให้ประยุกต์ใช้ราคาต่อหน่วยสำหรับพื้นที่ขนาดหนึ่งตารางเมตร

ตารางที่ 8.3 ค่าก่อสร้างถนน

ถนน

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วนค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วยรวมค่าใช้จ่าย | ค่าก่อสร้าง | หมายเหตุ |
|--------|--------------|---------------------|---------------------------|-------------|----------------|
| 1,369 | 22,690 | 1.37 | 31,085 | 42,555,365 | ถนนกว้าง 25 ม. |
| 446 | 16,695 | | 22,872 | 10,200,912 | ถนนกว้าง 15 ม. |
| 1,187 | 11,105 | | 15,214 | 18,059,018 | ถนนกว้าง 9 ม. |
| 9,126 | 14,000 | | 19,180 | 175,031,355 | ส่วนขกระดับ |
| 7 | 1,000,000 | | 1,370,000 | 9,590,000 | ไฟจราจร |
| 10,320 | | | | 255,436,650 | รวม |

ส่วนถนนขกระดับ

| ความกว้าง | ความยาว | พื้นที่ | อัตราส่วน | จำนวน (ตร.ม.) | หมายเหตุ |
|-----------|---------|---------|-----------|---------------|----------|
| 40 | 1,990 | 79,600 | 0.40 | 31,930 | N-S-2 |
| 25 | 910 | 22,750 | 0.40 | 9,126 | N-S-3 |

ทางเดินขกระดับ

| พื้นที่ | อัตราส่วน | จำนวน (ตร.ม.) |
|---------|-----------|---------------|
| 3,400 | 0.40 | 1,360 |

อื่นๆ

| รายการ | หน่วย | พื้นที่ | ราคาต่อหน่วย | ต้นทุน |
|------------------------------|-------|---------|--------------|------------|
| สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร | ตร.ม. | 1,243 | 9,270 | 11,526,318 |
| พื้นที่สีเขียว และสวนสาธารณะ | ตร.ม. | 1,000 | 11,660 | 11,660,000 |
| สะพานคนเดินข้าม | ตร.ม. | 14,000 | 1,360 | 19,040,000 |

8.5.2 สาธารณูปโภค

(1) น้ำประปา

ตามแผนจะมีการจัดทำระบบน้ำประปาครอบคลุมพื้นที่นำร่องตามโครงข่ายถนน โดยจะระบุงค์กรที่รับผิดชอบในด้านเงินลงทุนไว้ด้วย ดังนั้นหน่วยงานที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับว่าจุดวางท่ออยู่บนถนนสายหลักหรือถนนซอย

ตารางที่ 8.4 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบน้ำประปา

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วน ค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วย รวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ | รับผิดชอบโดย |
|-------|--------------|-------------------------|-------------------------------|------------|-------------|--------------|
| 2,820 | 840 | 1.37 | 1,151 | 3,245,820 | PVC 200 มม. | รัฐบาล |
| 2,300 | | | | 2,647,300 | | สมาคม |
| 115 | 1,645 | | 2,254 | 259,210 | PVC 300 มม. | รัฐบาล |
| 200 | 4,820 | | 6,603 | 1,320,600 | เหล็ก 400 | รัฐบาล |
| 5,435 | | | | | 7,472,930 | รวม |

(2) ระบบระบายน้ำ

ตามแผน ท่อระบายน้ำจะถูกฝังใต้ดินและระบายน้ำลงคลองประเวศบุรีรมย์ แนววางท่อจะขึ้นอยู่กับโครงข่ายถนน ส่วนหนึ่งของโครงข่ายท่อระบายน้ำเป็นระบบสูบน้ำ ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยจะพิจารณาจากพื้นที่ที่ติดตั้งว่าจุดวางท่ออยู่ที่ถนนสายหลักหรือถนนซอย

ตารางที่ 8.5 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบระบายน้ำ

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วน ค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วย รวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ | รับผิดชอบโดย | |
|-------|--------------|-------------------------|-------------------------------|------------|------------|---------------|--------|
| 704 | 3,500 | 1.37 | 4,795 | 3,375,680 | N-S-a | รัฐบาล | |
| 470 | 4,440 | | 6,083 | 2,859,010 | | | |
| 112 | 5,285 | | 7,240 | 810,880 | | | |
| 769 | 3,500 | | 4,795 | 3,687,355 | NS-3 | รัฐบาล | |
| 206 | 5,285 | | 7,240 | 1,491,440 | | | |
| 5 | 7,495 | | 10,268 | 51,340 | S-9-1 | สมาคม | |
| 566 | 3,500 | | 4,795 | 2,713,970 | | | |
| 310 | 3,500 | | 4,795 | 1,486,450 | S-9-2 | สมาคม | |
| 121 | 4,500 | | 6,165 | 745,965 | S-9-3 | สมาคม | |
| 128 | 4,440 | | 6,083 | 778,624 | | | |
| 83 | 7,495 | | 10,268 | 852,244 | | | |
| 166 | 3,500 | | 4,795 | 795,970 | N-15-1 | สมาคม | |
| 105 | 3,500 | | 4,795 | 503,475 | N-9-1 | สมาคม | |
| 262 | 3,500 | | 4,795 | 1,256,290 | N-9-2 | สมาคม | |
| 281 | 3,500 | | 4,795 | 1,347,395 | S-15-1 | สมาคม | |
| 294 | 4,440 | | 6,083 | 1,788,402 | | | |
| 263 | 3,500 | | 4,795 | 1,261,085 | S-15-2 | สมาคม | |
| 12 | 4,500 | | 6,165 | 73,980 | | | |
| 52 | 4,440 | | 6,083 | 316,316 | | | |
| 370 | 3,500 | | 4,795 | 1,774,150 | S-S-a | รัฐบาล | |
| 156 | 5,285 | | 7,240 | 1,129,440 | | | |
| 3 | 9,800,000 | | 1.37 | 13,426,000 | 40,278,000 | เครื่องสูบน้ำ | รัฐบาล |
| 5,435 | | | | | 69,377,461 | รวม | |

(3) ระบบบำบัดน้ำเสีย

ตามแผนจะมีการจัดเตรียมระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมโรงบำบัดและองค์ประกอบอื่นที่ออกแบบให้สอดคล้องกับผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน น้ำเสียจากสถานบริการต่างๆ จะถูกป้อนไปยังโรงบำบัดน้ำเสีย ซึ่งจะระบายน้ำที่ได้รับการบำบัดแล้วลงสู่คลองประเวศบุรีรมย์

ตารางที่ 8.6 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบบำบัดน้ำเสีย

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วน ค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วย รวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ | รับผิดชอบโดย |
|-------|--------------|-------------------------|-------------------------------|------------|---------------|--------------|
| 704 | 3,500 | 1.37 | 4,795 | 3,375,680 | N-S-a | รัฐบาล |
| 470 | 4,440 | | 6,083 | 2,859,010 | | |
| 112 | 5,285 | | 7,240 | 810,880 | | |
| 769 | 3,500 | | 4,795 | 3,687,355 | NS-3 | รัฐบาล |
| 206 | 5,285 | | 7,240 | 1,491,440 | | |
| 5 | 7,495 | | 10,268 | 51,340 | S-9-1 | สมาคม |
| 566 | 3,500 | | 4,795 | 2,713,970 | | |
| 310 | 3,500 | | 4,795 | 1,486,450 | S-9-2 | สมาคม |
| 121 | 4,500 | | 6,165 | 745,965 | S-9-3 | สมาคม |
| 128 | 4,440 | | 6,083 | 778,624 | | |
| 83 | 7,495 | | 10,268 | 852,244 | | |
| 166 | 3,500 | | 4,795 | 795,970 | N-15-1 | สมาคม |
| 105 | 3,500 | | 4,795 | 503,475 | N-9-1 | สมาคม |
| 262 | 3,500 | | 4,795 | 1,256,290 | N-9-2 | สมาคม |
| 281 | 3,500 | | 4,795 | 1,347,395 | S-15-1 | สมาคม |
| 294 | 4,440 | | 6,083 | 1,788,402 | | |
| 263 | 3,500 | | 4,795 | 1,261,085 | S-15-2 | สมาคม |
| 12 | 4,500 | | 6,165 | 73,980 | | |
| 52 | 4,440 | | 6,083 | 316,316 | | |
| 370 | 3,500 | | 4,795 | 1,774,150 | S-S-a | รัฐบาล |
| 156 | 5,285 | 7,240 | 1,129,440 | | | |
| 5,435 | | | | 29,099,461 | Total | |
| 3 | 9,800,000 | 1.37 | 13,426,000 | 40,278,000 | เครื่องสูบน้ำ | รัฐบาล |

(4) ระบบไฟฟ้า

ตามแผน ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าจะครอบคลุมพื้นที่นาร่อง โดยใช้สายส่งที่มีอยู่เดิมบนถนนอ่อนนุช ค่าใช้จ่ายในตารางที่ 8.7 จะแจกแจงค่าใช้จ่ายกรณีใช้สายส่งบนดิน ซึ่งสมาคมจะเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วน ตารางที่ 8.8 ระบุค่าใช้จ่ายกรณีระบบสายส่งใต้ดิน ซึ่งรัฐบาลและผู้ให้บริการไฟฟ้าจะร่วมกัน รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ตารางที่ 8.7 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบสายส่งบนดิน

| ประเภท | จำนวน | ราคาต่อหน่วย รวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย |
|-------------------------------|-------|-------------------------------|------------|
| เคเบิล XLPE ขนาด 185 มม. 24kv | 657 | 2,640 | 1,734,480 |
| เสาไฟสำหรับ 24kv | 33 | 84,700 | 2,782,395 |
| รวม | | | 4,516,875 |

ตารางที่ 8.8 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบสายส่งใต้ดิน

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วน ค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วย รวม ค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ | |
|--------|--------------|-------------------------|-----------------------------------|------------|--------------------|-----|
| 13 | 1,022,550 | 1.37 | 1,400,894 | 18,211,622 | Ring main unit | |
| 2 | 2,991,400 | | 4,098,218 | 8,196,436 | Unit substation | |
| 1,200 | 6,510 | | 8,919 | 10,702,800 | XLPE Duct Bank 2x2 | |
| 700 | 7,680 | | 10,522 | 7,365,400 | XLPE Duct Bank 3x2 | |
| 300 | 8,880 | | 12,166 | 3,649,800 | XLPE Duct Bank 3x3 | |
| 350 | 10,300 | | 14,111 | 4,938,850 | XLPE Duct Bank 4x3 | |
| 34 | 101,750 | | 139,398 | 4,739,532 | Man Hole | |
| 10,760 | 2,400 | | 3,288 | 35,378,880 | XLPE 25kv | |
| | | | | | 93,183,320 | รวม |

(5) ระบบการสื่อสาร

ตามแผนจะมีระบบสื่อสารครอบคลุมพื้นที่นำร่องที่เชื่อมต่อจากการให้บริการตามแนวถนนอ่อนนุช ถนนสาย NS-3 และถนนสาย NS-2 ตารางที่ 8.9 แจกแจงค่าใช้จ่ายของระบบการสื่อสารที่โยงสายบนดิน ซึ่งสมาคมเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนตารางที่ 8.10 ระบุค่าใช้จ่ายสำหรับระบบวางสายใต้ดิน ซึ่งรัฐบาลและหน่วยงานที่ให้บริการจะร่วมกันรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ตารางที่ 8.9 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบสื่อสารแบบโยงสายบนดิน

| ประเภท | จำนวน | ราคาต่อหน่วย | ค่าใช้จ่าย |
|--------------------------|-------|--------------|------------|
| เคเบิล AP-FSF 600 คู่สาย | 657 | 1,474 | 968,418 |
| เสาสำหรับ 600 คู่สาย | 33 | 27,500 | 903,375 |
| รวม | | | 1,871,793 |

ตารางที่ 8.10 ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบสื่อสารแบบวางสายใต้ดิน

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วนค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วยรวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ |
|-------|--------------|---------------------|---------------------------|------------|---------------------------------|
| 16 | 165,000 | 1.37 | 226,050 | 3,616,800 | แผงปลายทางสำหรับ 1200 |
| 20 | 76,000 | | 104,120 | 2,082,400 | แผงปลายทางสำหรับ 600 |
| 5,300 | 5,115 | | 7,008 | 37,142,400 | ท่อร้อยสาย HDPE 2x1 สำหรับ 1200 |
| 6,500 | 4,950 | | 6,782 | 44,083,000 | ท่อร้อยสาย HDPE 2x1 สำหรับ 600 |
| 5,400 | 2,550 | | 3,494 | 18,867,600 | เคเบิล 1200 |
| 6,600 | 1,340 | | 1,836 | 12,117,600 | เคเบิล 600 |
| 33 | 44,505 | | 60,972 | 2,012,076 | ช่องลอด |
| | | | | | 119,921,876 |

8.5.3 การปรับระดับพื้นดิน

ตามแผนจะดำเนินการถมดินในที่ดินรายแปลงสูง 0.3 เมตร

ตารางที่ 8.11 ค่าใช้จ่ายสำหรับการปรับระดับพื้น

| จำนวน | ราคาต่อหน่วย | อัตราส่วนค่าใช้จ่าย | ราคาต่อหน่วยรวมค่าใช้จ่าย | ค่าใช้จ่าย | หมายเหตุ |
|---------|--------------|---------------------|---------------------------|------------|----------|
| 152,780 | 5 | 1.37 | 7 | 1,069,460 | งานถาง |
| 45,834 | 282 | | 386 | 17,691,924 | งานถม |
| | | | | 18,761,384 | รวม |

8.5.4 ค่าก่อสร้างอื่นๆ

สำหรับค่าก่อสร้างอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3 ของค่าก่อสร้างถนนและสาธารณูปโภคซึ่งถูกจัดสรรสำหรับกรณีเพื่อเหลือเผื่อขาด

606,379,939

3%

18,191,398

8.5.5 ค่าสำรวจและออกแบบ

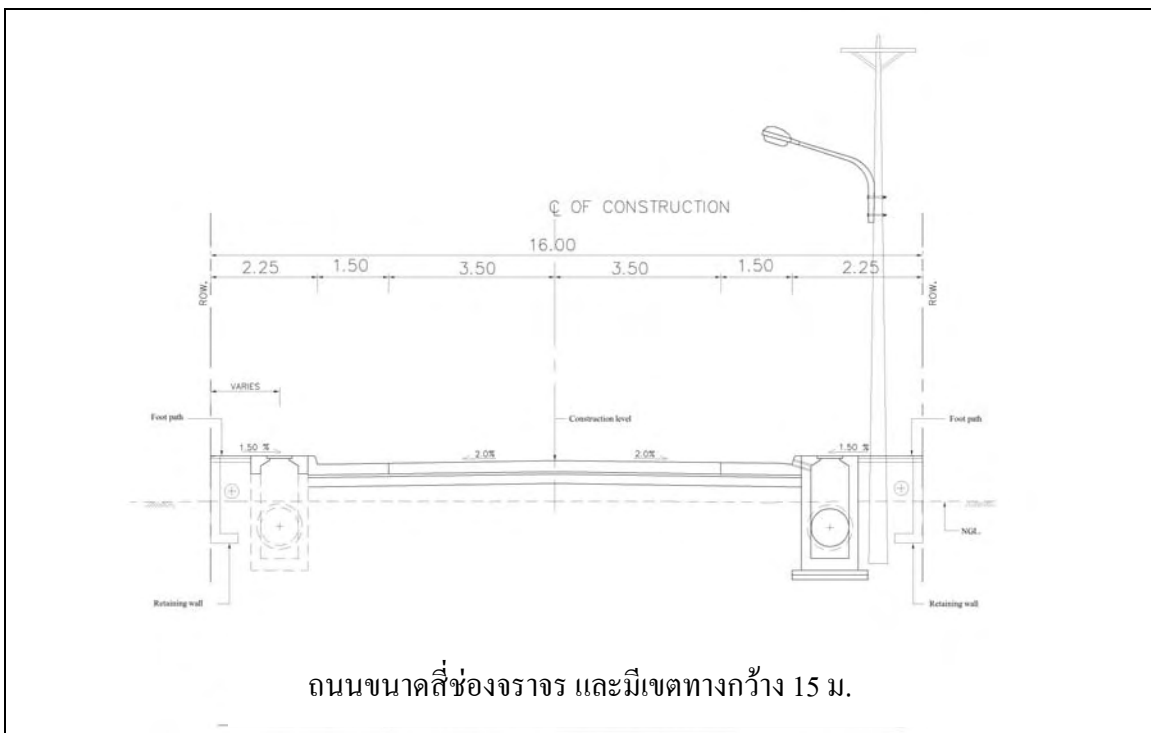
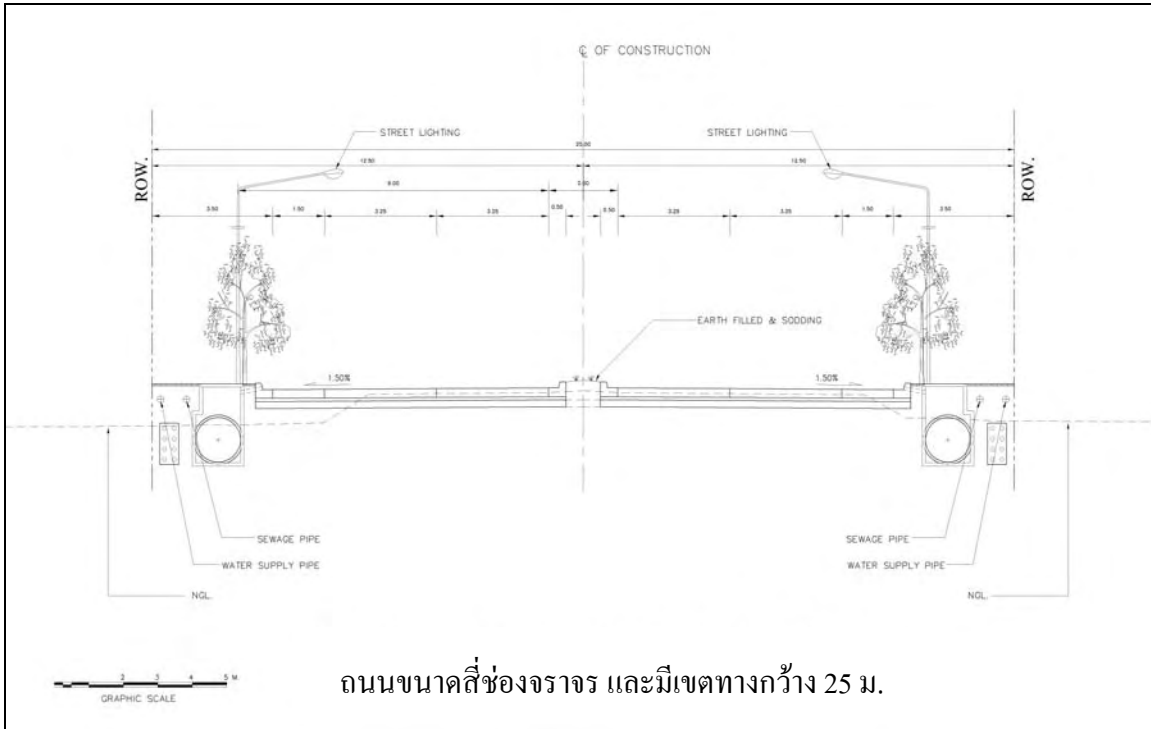
ค่าสำรวจและออกแบบคิดเป็นร้อยละ 7 ของค่าก่อสร้างถนนและสาธารณูปโภค

606,379,939

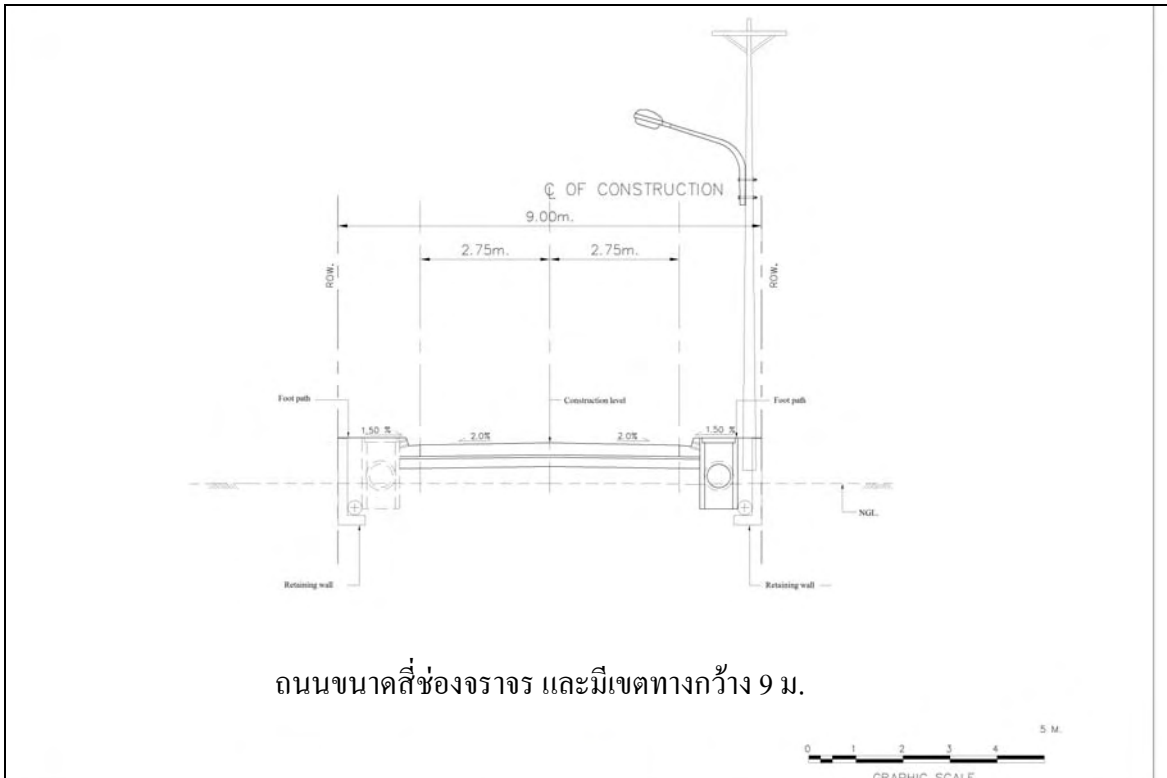
7%

42,446,596

ภาพต่อไปนี้อ้างอิงสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายที่กล่าวถึงในหัวข้อที่ผ่านมา



ภาพที่ 8.8 ภาพตัดขวางของถนน

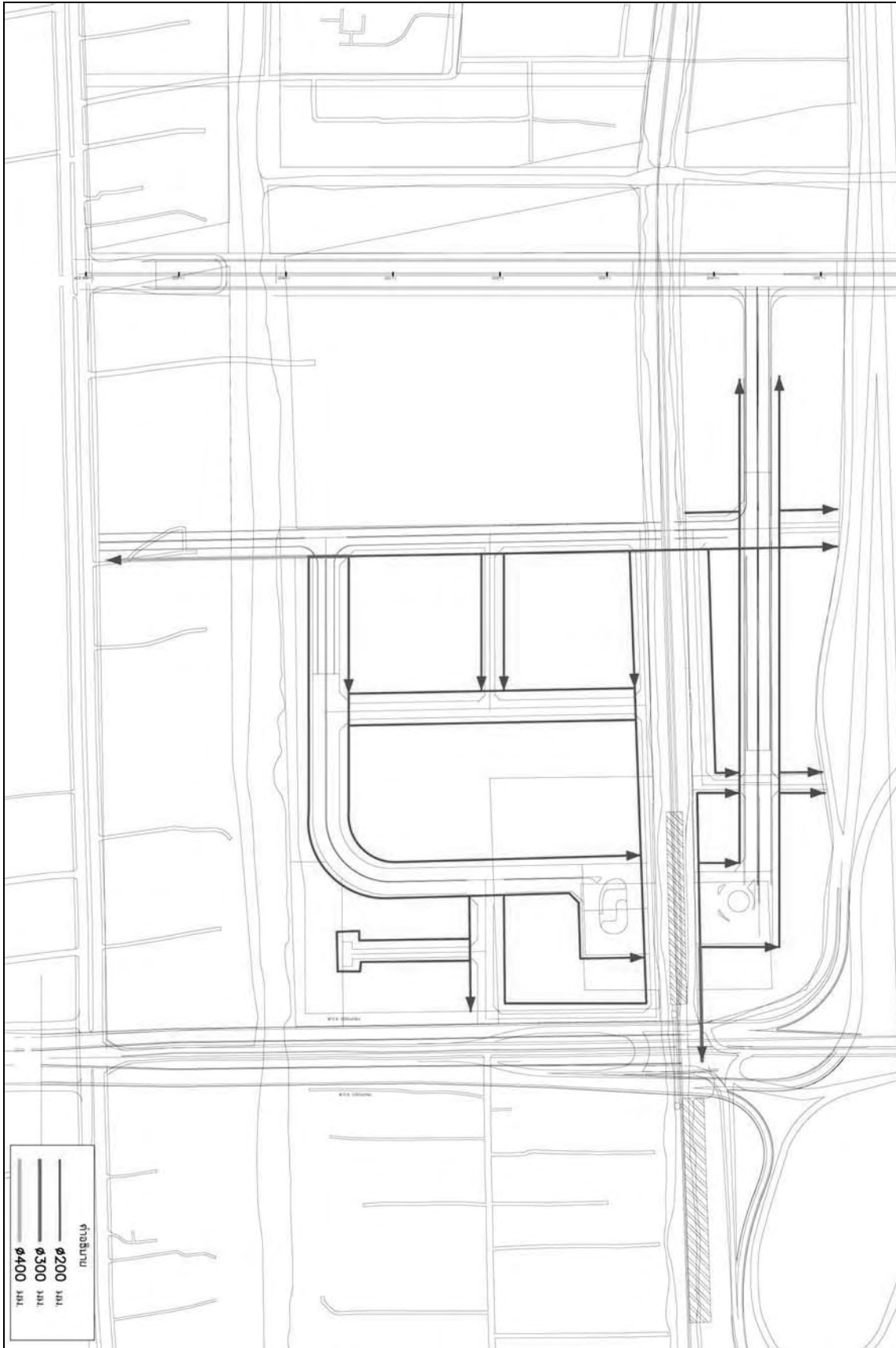


ภาพที่ 8.9 ภาพตัดขวางของถนน (ต่อ)

ตารางที่ 8.12 หน้าตัดของถนน

| ประเภท | รหัส | การใช้ประโยชน์ที่ดิน | พื้นที่ (เฮกตาร์) | ประชากร (คน) | | ความต้องการใช้น้ำต่อหน่วย | ความต้องการ ใช้น้ำเฉลี่ยต่อวัน | ปริมาณความ ต้องการน้ำ สูงสุด |
|---------------------------------------|------------|--------------------------|----------------------|--------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| | | | | ประเภท | ประชากร | | ลบ.ม./วัน | ลบ.ม./วัน |
| กลางวัน | CH1 | พาณิชยกรรม (อาคารสูง) | 3.8 | คนงาน | 3,040 | 110 ลิตร/คน/วัน | 334 | 368 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 14,900 | 3 ลิตร/คน/วัน | 45 | 49 |
| | CL1 | พาณิชยกรรม (อาคารไม่สูง) | 0.5 | คนงาน | 200 | 110 ลิตร/คน/วัน | 22 | 24 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 980 | 3 ลิตร/คน/วัน | 3 | 3 |
| | O1 | สำนักงาน/พาณิชยกรรม | 0.7 | คนงาน | 1,010 | 110 ลิตร/คน/วัน | 111 | 122 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 1,370 | 3 ลิตร/คน/วัน | 4 | 5 |
| | O1 | สำนักงาน/พาณิชยกรรม | 0.7 | คนงาน | 1,010 | 110 ลิตร/คน/วัน | 111 | 122 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 1,370 | 3 ลิตร/คน/วัน | 4 | 5 |
| | O1 | สำนักงาน/พาณิชยกรรม | 0.4 | คนงาน | 580 | 110 ลิตร/คน/วัน | 64 | 70 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 780 | 3 ลิตร/คน/วัน | 2 | 3 |
| | O1 | สำนักงาน/พาณิชยกรรม | 0.3 | คนงาน | 430 | 110 ลิตร/คน/วัน | 47 | 52 |
| | | | | ผู้มาเยือน | 590 | 3 ลิตร/คน/วัน | 2 | 2 |
| | H1 | โรงแรม/อพาทเมนต์ | 1.2 | คนงาน | 500 | 110 ลิตร/คน/วัน | 55 | 61 |
| | P1 | อาคารที่จอดรถ | 1.2 | | - | 1.7 ลิตร/ตร.ม./วัน | 20 | 22 |
| | N1 | ลานจอดรถ | 0.5 | | - | 1.7 ลิตร/ตร.ม./วัน | 9 | 9 |
| S1 | ลานจอดรถ | 0.7 | | - | 1.7 ลิตร/ตร.ม./วัน | 12 | 13 | |
| | รวม | | | | | 845 | 930 | |
| กลางคืน | R1 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 2.0 | ผู้อาศัย | 1,440 | 220 ลิตร/ตร.ม./วัน | 317 | 348 |
| | R2 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 2.0 | ผู้อาศัย | 960 | 220 ลิตร/คน/วัน | 211 | 232 |
| | R3 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 0.9 | ผู้อาศัย | 650 | 220 ลิตร/คน/วัน | 143 | 157 |
| | R4 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 0.7 | ผู้อาศัย | 500 | 220 ลิตร/คน/วัน | 110 | 121 |
| | R5 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 0.6 | ผู้อาศัย | 430 | 220 ลิตร/คน/วัน | 95 | 104 |
| | R6 | คอนโดมิเนียม/อพาทเมนต์ | 0.9 | ผู้อาศัย | 650 | 220 ลิตร/คน/วัน | 143 | 157 |
| | H1 | โรงแรม/อพาทเมนต์ | 1.2 | ผู้มาเยือน | 810 | 275 ลิตร/คน/วัน | 223 | 245 |
| | | รวม | | | 5,440 | | 1,241 | 1,365 |
| ความต้องการใช้น้ำสำหรับพื้นที่โครงการ | | | | | | | 2,087 | 2,296 |

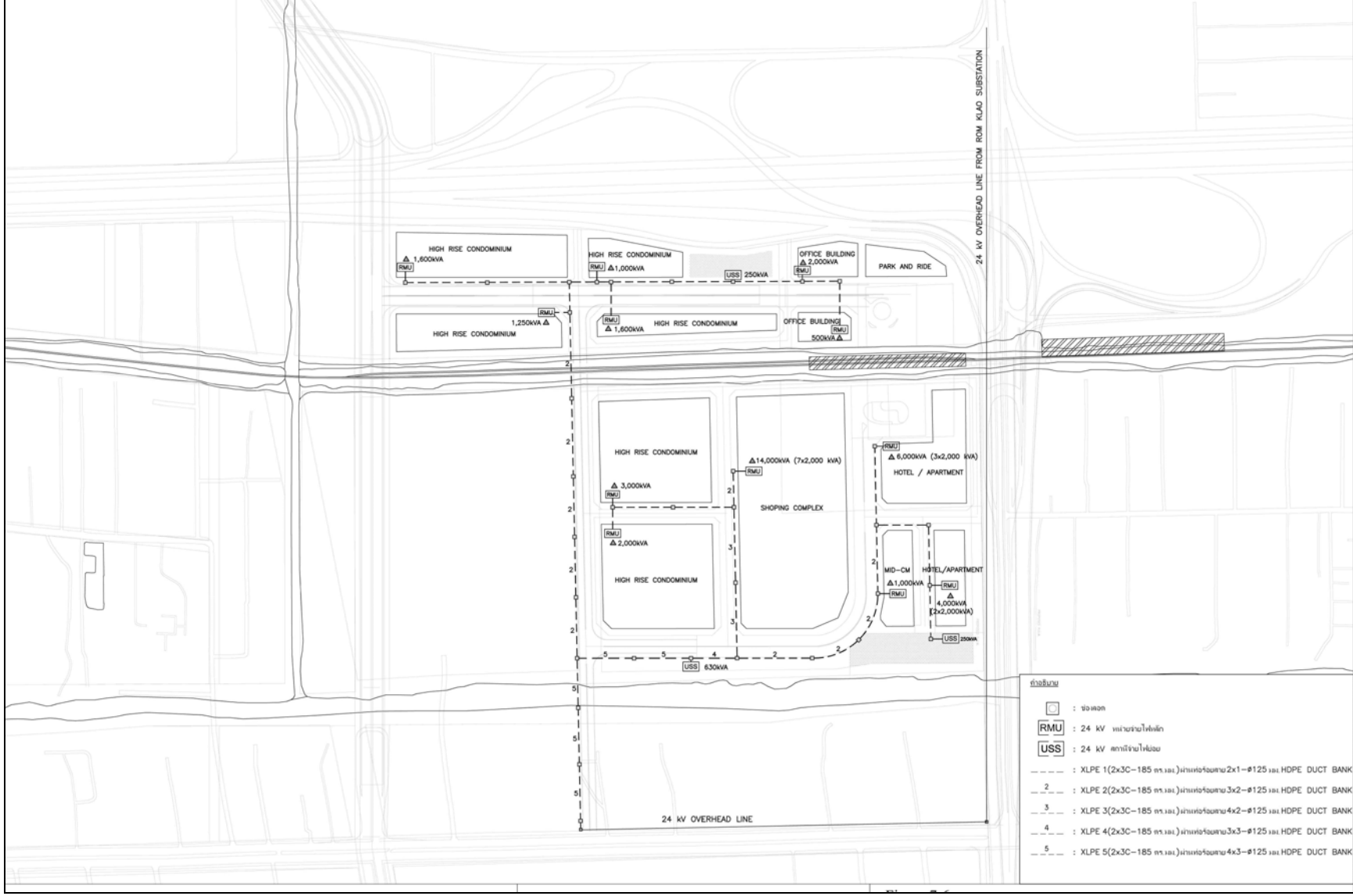
หมายเหตุ: ประชากรคาดการณ์ดังตารางด้านบนเป็นจำนวนสูงสุดสำหรับใช้ในการวางแผนอุปสงค์ของโครงสร้างพื้นฐาน



ภาพที่ 8.10 การกระจายตัวของท่อจ่ายน้ำในพื้นที่นำร่อง

ตารางที่ 8.13 สมมติฐานพื้นที่อาคารในพื้นที่นำร่อง

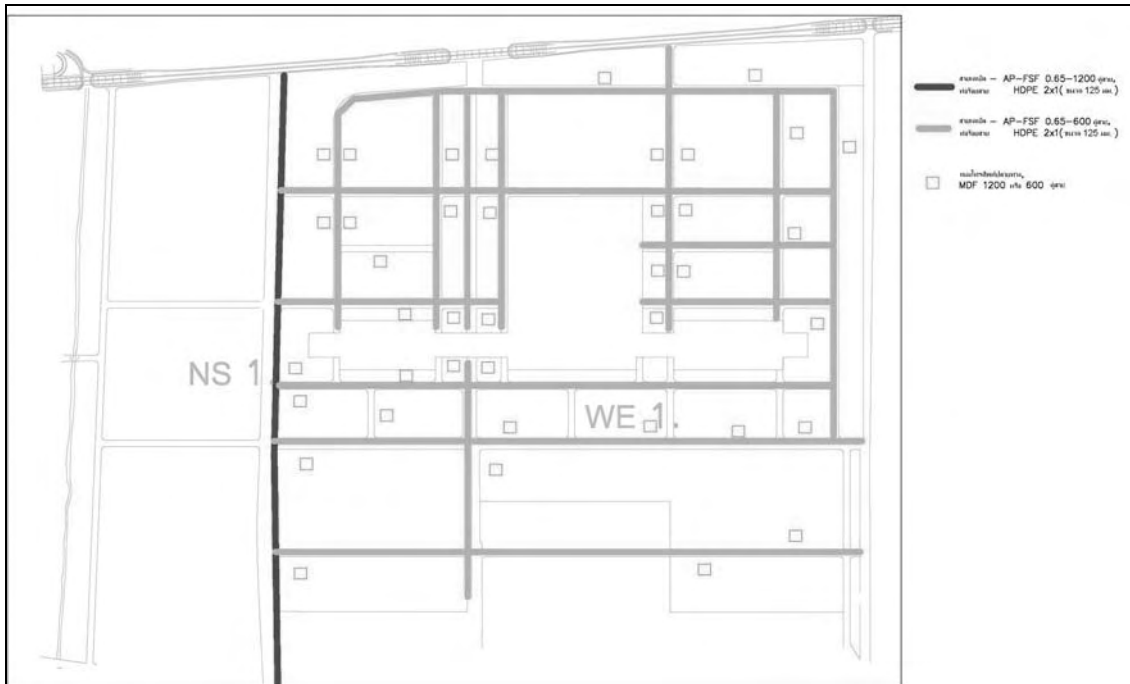
| ประเภทอาคาร | พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.) | ปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ใช้ (kVA) |
|---------------------------|-------------------------|------------------------------|
| ศูนย์การค้า | 100,000 | 14,000 |
| อาคารที่จอดรถ | 45,000 | 2,000 |
| อาคารสำนักงาน | 4,500 | 500 |
| โรงแรม-1 | 45,000 | 6,000 |
| โรงแรม-2 | 25,000 | 2,000 |
| พาณิชยกรรมขนาดกลางและเล็ก | 7,700 | 630 |
| อาคารชุด-1 | 20,000 | 1,600 |
| อาคารชุด-2 | 15,000 | 1,250 |
| อาคารชุด-3 | 12,500 | 1,000 |
| อาคารชุด-4 | 20,000 | 1,600 |
| อาคารชุด-5 | 42,000 | 3,000 |
| อาคารชุด-6 | 28,000 | 2,000 |
| สวนสาธารณะ/พื้นที่โล่ง-1 | 12,000 | 250 |
| สวนสาธารณะ/พื้นที่โล่ง-2 | 12,000 | 250 |
| รวม | 388,700 | 36,080 kVA หรือ 40 MVA |



ภาพที่ 8.12 ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าในพื้นที่นำร่อง

ตารางที่ 8.14 ประมาณการความต้องการใช้โทรศัพท์สำหรับพื้นที่ 1

| ประเภทอาคาร | พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.) | ความต้องการใช้โทรศัพท์ (สาย) |
|---------------------------|-------------------------|------------------------------|
| ศูนย์การค้า | 100,000 | 3,000 |
| อาคารที่จอดรถ | 45,000 | 5 |
| อาคารสำนักงาน | 4,500 | 150 |
| โรงแรม-1 | 45,000 | 1,500 |
| โรงแรม-2 | 25,000 | 800 |
| พาณิชยกรรมขนาดกลางและเล็ก | 7,700 | 250 |
| อาคารชุด-1 | 20,000 | 650 |
| อาคารชุด-2 | 15,000 | 500 |
| อาคารชุด-3 | 12,500 | 415 |
| อาคารชุด-4 | 20,000 | 650 |
| อาคารชุด-5 | 42,000 | 1,400 |
| อาคารชุด-6 | 28,000 | 900 |
| สวนสาธารณะ/พื้นที่โล่ง-1 | 12,000 | 40 |
| สวนสาธารณะ/พื้นที่โล่ง-2 | 12,000 | 40 |
| รวม | 388,700 | 10,300 |



ภาพที่ 8.13 แผนผังแนวคิดในการวางสายโทรศัพท์ในตู้ร้อยสายใต้ดินและช่องลอด

8.6 แนวทางการจัดการโครงการ

แนวทางการพัฒนาได้รับการวิเคราะห์บนพื้นฐานของร่างแผนพัฒนาที่ได้กล่าวถึงแล้ว ในหัวข้อที่ผ่านมา

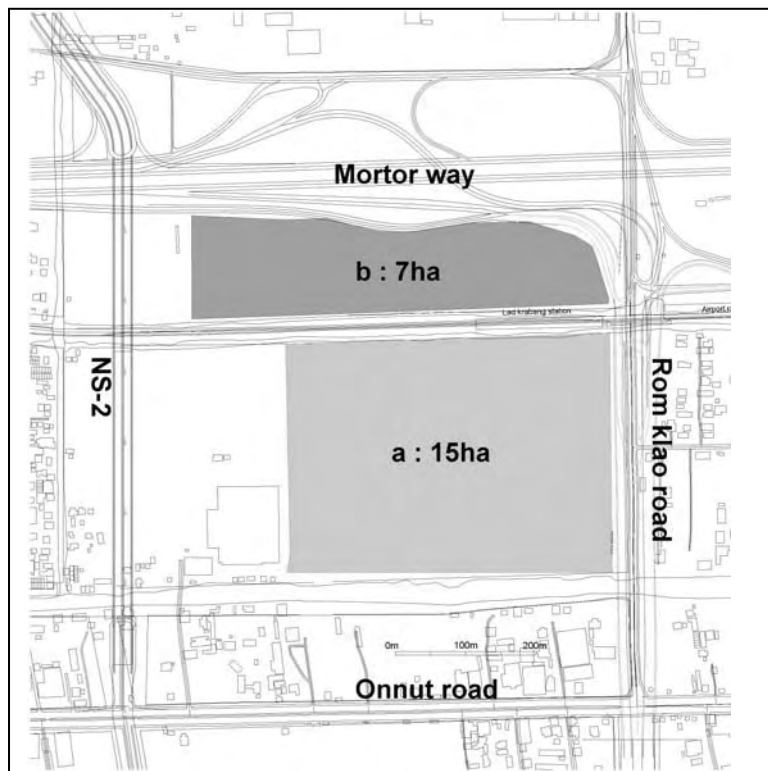
8.6.1 การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน

มูลค่าที่ดินจะเพิ่มขึ้นหลังจากการจัดรูปที่ดิน อันเป็นผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งนี้จะสะท้อนเป็นราคาที่ดินที่แท้จริง ดังนั้น ความแตกต่างระหว่างราคาที่ดินก่อนและหลังการพัฒนาเป็นผลลัพธ์ที่เห็นได้ชัดจากโครงการจัดรูปที่ดิน การประมาณการราคาที่ดินก่อนและหลังโครงการในพื้นที่นำร่องมีรายละเอียดดังนี้

ก่อนการพัฒนา

ตารางที่ 8.15 มูลค่าที่ดินก่อนการพัฒนา

| โซน | ราคาต่อหน่วย | พื้นที่ | มูลค่าที่ดิน |
|-----|--------------|---------|--------------|
| | (บาท/ตร.ม.) | (ตร.ม.) | (1,000 บาท) |
| a | 6,006 | 153,100 | 919,519 |
| b | 4,767 | 72,200 | 344,177 |
| รวม | 5,600 | 225,300 | 1,263,696 |

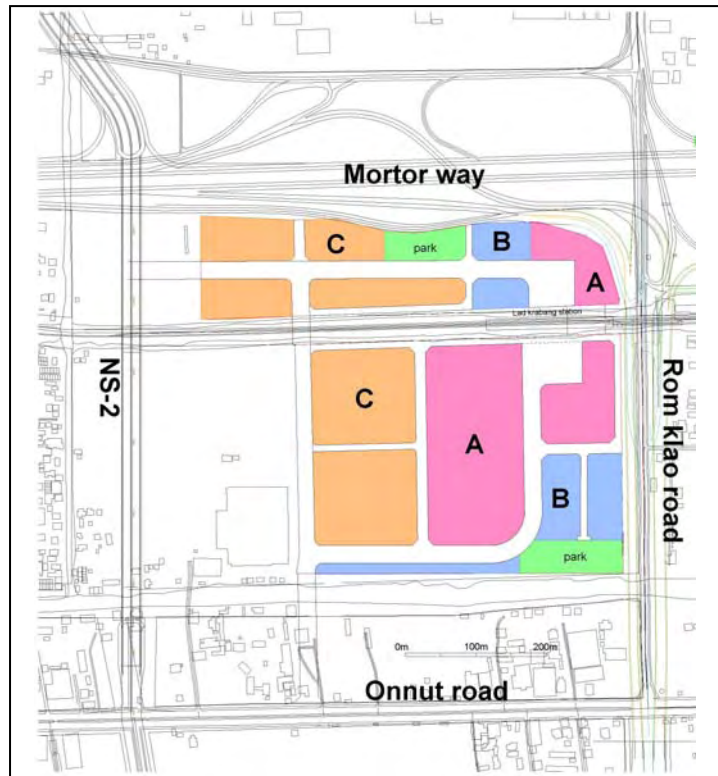


ภาพที่ 8.14 มูลค่าที่ดิน

หลังการพัฒนา

ตารางที่ 8.16 มูลค่าที่ดินหลังการพัฒนา

| โซน | ราคาที่ดินต่อหน่วย | พื้นที่ (ตร.ม.) | มูลค่าที่ดิน (1,000 บาท) | การใช้ประโยชน์ที่ดิน | หมายเหตุ |
|-------|--------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| | (บาท/ตร.ม.) | | | | |
| A | 15,100 | 57,959 | 875,181 | ศูนย์การค้า, โรงแรม, P&R | ศูนย์กลางเมืองแบบผสมผสาน |
| B | 13,600 | 25,307 | 344,175 | อาคารพาณิชย์ขนาดกลางและเล็ก | เมืองวัฒนธรรม |
| C | 7,700 | 69,514 | 535,258 | อาคารชุด | ที่พักอาศัย |
| Total | 11,500 | 152,780 | 1,754,614 | | |



ภาพที่ 8.15 มูลค่าที่ดินรายบล็อก

อัตราเพิ่ม

ในประเทศไทย ความสะดวกในการเข้าถึงถนนมีอิทธิพลต่อมูลค่าที่ดินมากกว่าปัจจัยอื่นๆ อาทิ ประเภทการใช้อาคาร หรือขนาดและรูปแบบแปลงที่ดิน ด้วยเหตุนี้ จึงอาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งจะส่งผลอย่างมากต่อมูลค่าที่ดิน ในตลาดปัจจุบันราคาที่ดินถูกปั่นจากการเก็งกำไรจนทำให้มีราคาสูงเกินจริง แต่ในการศึกษานี้ มูลค่าที่ดินในพื้นที่นำร่องโครงการนั้นได้มาจากการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งอัตราเพิ่ม (improvement ratio หรือค่า Z) ที่คำนวณได้เท่ากับ 2.05 โดยมีวิธีคำนวณดังนี้

มูลค่าที่ดินก่อนการพัฒนา 5,600 (บาท/ตร.ม.)

มูลค่าที่ดินหลังการพัฒนา 11,500 (บาท/ตร.ม.)

อัตราการเพิ่ม 2.05

8.6.2 การคำนวณอัตราการปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะ

การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่นำร่องจะเปลี่ยนแปลงไป หลังจากการดำเนินโครงการการจัดรูปที่ดิน ดังแสดงในตาราง เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่นำร่องส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ว่าง และไม่มีบริการพื้นฐานที่จำเป็น แต่หลังจากการจัดรูปที่ดินจะใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยที่เพียบพร้อมด้วยโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและสวนสาธารณะ

ตารางที่ 8.17 การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนและหลังการดำเนินการโครงการ

| ประเภท | ก่อน | | หลัง | | |
|--|------------------------------------|---------------|-----------------|---------------|-----|
| | พื้นที่ (ตร.ม.) | อัตราส่วน (%) | พื้นที่ (ตร.ม.) | อัตราส่วน (%) | |
| ภาครัฐ | ถนนสายหลัก | 0 | 0% | 33,480 | 15% |
| | ถนนบดล็อก | 0 | 0% | 18,110 | 8% |
| | สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร | 0 | 0% | 9,270 | 4% |
| | สวนสาธารณะ | 0 | 0% | 11,660 | 5% |
| | รวม | 0 | 0% | 72,520 | 32% |
| ภาคเอกชน | พาณิชยกรรม - โรงแรม และสำนักงาน | 0 | 0% | 75,351 | 33% |
| | ที่พักอาศัย | 0 | 0% | 69,514 | 31% |
| | ที่จอดรถ | 0 | 0% | 5,107 | 2% |
| | ที่ว่าง | 219,304 | 97% | 0 | 0% |
| | รวม | 219,304 | 97% | 149,972 | 67% |
| พื้นที่จัดหาประโยชน์ | | 0% | 2,808 | 1% | |
| ช่องว่างระหว่างพื้นที่จดทะเบียน และพื้นที่จากการสำรวจ | 5,996 | 3% | 0 | 0% | |
| รวมทั้งสิ้น | 225,300 | 100% | 225,300 | 100% | |

จากการคำนวณพบว่า อัตราการปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะสำหรับก่อสร้างถนนและสวนสาธารณะ สูงกว่าร้อยละ 30 เหตุผลหลักก็คือ เนื่องจากในพื้นที่นำร่องจะต้องมีการก่อสร้างสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และถนนสายหลัก ขณะที่สภาพปัจจุบันในพื้นที่นำร่องยังไม่มีที่สาธารณะ

ตารางที่ 8.18 การคำนวณอัตราการปันส่วนที่ดิน

| | ที่ดินเอกชน | | การปันส่วน | |
|-----------|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| | ก่อนดำเนินการ | หลังดำเนินการ | พื้นที่ (ตร.ม.) | อัตราส่วน (%) |
| ด้านเหนือ | 71,600 | 45,986 | 25,614 | 35.77% |
| ด้านใต้ | 153,700 | 106,794 | 46,906 | 30.52% |
| รวม | 225,300 | 152,780 | 72,520 | 32.19% |

ในขณะที่ปัจจัยด้านการพัฒนามูลค่าที่ดินมีมาก ทำให้การปันส่วนที่ดินเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยผลตอบแทนที่เพิ่มขึ้นของราคาที่ดินที่ขยับสูงขึ้นภายหลังโครงการจัดรูปที่ดิน จึงมีความเป็นไปได้ที่อัตราการปันส่วนที่ดินจะสูงในกรณีนี้ ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎี อย่างไรก็ดี โดยทั่วไปอัตราการปันส่วนที่ดินสำหรับประเทศไทยควรอยู่ที่ประมาณร้อยละ 30 ซึ่งถือว่าเป็นอัตราปันส่วนที่ดินของประเทศไทยที่พอรับได้ เนื่องจากปัจจุบันการจัดรูปที่ดินของไทยยังไม่เป็นที่แพร่หลาย ขณะที่เจ้าของที่ดินยังไม่คุ้นเคยกับระบบการประเมินมูลค่าที่ดินและอัตราการปันส่วนที่ดิน

จากประสบการณ์ของโครงการจัดรูปที่ดินในหลายๆ โครงการ อัตราการปันส่วนที่ดินที่เหมาะสมจะแตกต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของโครงการตามความต้องการของผู้ดำเนินโครงการนั้นๆ สำหรับประเทศไทย โครงการจัดรูปที่ดินสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้หลากหลายรูปแบบและลักษณะขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่สั่งสมมา ขณะนี้อัตราการปันส่วนที่ดินร้อยละ 30 นั้นอาจเป็นบรรทัดฐานเพื่อนำไปพิจารณาภายใต้การตัดสินใจของเจ้าของที่ดิน และผู้มีส่วนได้เสีย

8.6.3 การวางแผนการเงิน

(1) การร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายโครงการจะปรากฏดังตารางที่ต่อไปนี้

ตารางที่ 8.20 สรุปแหล่งที่มาของรายรับสำหรับโครงการนำร่อง

| รายการ | รายได้ (บาท) | หมายเหตุ |
|--|--------------|---|
| เงินอุดหนุนจากรัฐบาล | 112,552,200 | ค่าเวนคืนที่ดินสำหรับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและถนนสายหลัก |
| | 318,025,800 | ค่าก่อสร้างสำหรับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ทางเดินยกระดับ ถนนสายหลัก และสาธารณูปโภคใต้ดิน |
| รวม | 430,578,000 | |
| การขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 42,395,472 | 2,808 ตร.ม. x 15,100 บาท/ตร.ม. |
| เงินอุดหนุนจากรัฐบาลหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดหาบริการพื้นฐาน | 206,716,528 | สำหรับไฟฟ้าและการสื่อสาร |
| รวมทั้งสิ้น | 679,690,000 | |

หัวข้อต่อไปนี้จะอธิบายเกี่ยวกับการคำนวณการสร้างรายรับที่ปรากฏอยู่ในตารางข้างต้น

1) รายรับจากเงินอุดหนุนของรัฐบาล

ตารางที่ต่อไปนี้จะระบุการประมาณการค่าใช้จ่าย เพื่อเป็นค่าที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างถนนสายหลัก การคำนวณสำหรับการเวนคืนที่ดินมีพื้นฐานจากนโยบายดังนี้

โดยทั่วไป ภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินสำหรับการก่อสร้างถนน แต่ในทางกลับกัน เจ้าของที่ดินที่อยู่ริมถนนจะใช้ที่ดินบางส่วนของแปลงที่ดินในการเข้าออกถนนสายหลัก

เมื่อพิจารณาจากเงื่อนไขข้างต้นแล้ว อัตราปันส่วนที่ดินที่เจ้าของที่ดินต้องสละนั้นถูกกำหนดในลักษณะการคำนวณได้จากค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินทั้งหมด ที่รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบจาก

กรณี ถนนกว้าง 25 เมตร

ตามนโยบายข้างต้น ค่าใช้จ่ายสำหรับการซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างถนนสายหลัก รัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งการคำนวณดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 8.21 ขนาดพื้นที่ที่ถูกทวงคืนเพื่อก่อสร้างถนนสายหลัก

| ถนน | กว้าง (ม.) | ยาว (ม.) | a | b | a-b |
|-----------------------|---------------|-------------|--------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| | | | พื้นที่ (ตร.ม.) | พื้นที่โดยสมาคม กว้าง = 9 x ยาว | พื้นที่โดยการ ลงทุนจากรัฐบาล |
| ทางเข้าสถานีด้านเหนือ | 25 | 466 | 11,690 | 4,194 | 7,496 |
| NS-3 | 25 | 378 | 8,600 | 3,402 | 5,198 |
| ทางเข้าสถานีด้านใต้ | 25 | 525 | 13,190 | 4,725 | 8,465 |
| รวม | | 1,369 | 33,480 | 12,321 | 21,159 |

ตารางที่ 8.22 ค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นค่าที่ดินในการก่อสร้างถนนสายหลัก

| ถนน | กว้าง (ม.) | ยาว (ม.) | ค่าใช้จ่ายซื้อที่ดิน | | |
|---------------------------------|---------------|-------------|----------------------|-----------------------------|------------------|
| | | | ขนาด (ตร.ม.) | ราคาต่อหน่วย (บาท/ตร.ม.) | ค่าใช้จ่าย (บาท) |
| ทางเข้าสถานีด้านเหนือ | 25 | 466 | 7,496 | 3,300 | 24,736,800 |
| NS-3 | 25 | 378 | 5,198 | 3,300 | 17,153,400 |
| ทางเข้าสถานีด้านใต้ | 25 | 525 | 8,465 | 4,200 | 35,553,000 |
| สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เหนือ | 4,250 ตร.ม. | | 4,250 | 3,300 | 14,025,000 |
| สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ใต้ | 5,020 ตร.ม. | | 5,020 | 4,200 | 21,084,000 |
| รวม | | | 30,429 | 3,699 | 112,552,200 |

ตารางที่ 8.23 ค่าก่อสร้างถนนสายหลัก

| ถนน | ค่าก่อสร้างถนน | | |
|--------------------------------|-----------------|--------------------------|------------------|
| | ความยาว (ม.) | ราคาต่อหน่วย (บาท/ม.) | ค่าใช้จ่าย (บาท) |
| ทางเข้าสถานีด้านเหนือ | 466 | 31,085 | 14,485,610 |
| NS-3 | 378 | 31,085 | 11,750,130 |
| ทางเข้าสถานีด้านใต้ | 525 | 31,085 | 16,319,625 |
| โครงสร้างยกระดับ | 9,126 ตร.ม. | 19,180 | 175,031,355 |
| สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเหนือ | 4,250 ตร.ม. | 1,243 | 5,284,450 |
| สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารใต้ | 5,020 ตร.ม. | 1,243 | 6,241,868 |
| รวม | | | 229,113,038 |

ตารางที่ 8.24 ค่าก่อสร้างสาธารณูปโภคสาธารณูปการอื่นๆ

| รายการ | ค่าใช้จ่าย |
|--|------------|
| สะพานคนเดินข้าม | 19,040,000 |
| สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยจราจร | 9,590,000 |
| น้ำประปา | 4,825,630 |
| การระบายน้ำ | 55,457,295 |
| รวม | 88,912,925 |

รวมเงินลงทุนจากรัฐบาล 430,578,000 บาท

2) รายรับจากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์

ประมาณการณั้รายรับจากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์มีดังนี้

ตารางที่ 8.25 รายรับจากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์

| | จำนวน (ตร.ม.) | ราคาต่อหน่วย (บาท/ตร.ม.) | รายรับ (บาท) | หมายเหตุ |
|------------------------|---------------|--------------------------|--------------|-------------------|
| ขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 2,808 | 15,100 | 42,395,472 | อาคารที่จอดรถ P&R |
| รวม | 2,808 | 15,100 | 42,395,472 | |

3) จำแนกประเภทรายรับจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายของโครงการสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 8.26 รายรับรวมแยกตามประเภท

| รายการ | รายได้ (บาท) | ค่าใช้จ่าย (บาท) | หน่วยงานที่รับผิดชอบ |
|-------------------------------------|--------------|------------------|------------------------|
| ขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 42,395,472 | 42,395,472 | สมาคม |
| เงินอุดหนุน: ซื้อที่ดิน | 112,552,200 | 112,552,200 | สมาคมและรัฐบาล |
| เงินอุดหนุน: ก่อสร้าง | 318,025,800 | 318,025,800 | รัฐบาล |
| เงินลงทุนจากหน่วยงานด้านสาธารณูปโภค | 206,716,528 | 206,716,528 | รัฐบาลหรือผู้ให้บริการ |
| | 679,690,000 | 679,690,000 | |

8.6.4 การคำนวณอัตราการปันส่วนที่ดินรวม

ตารางที่ต่อไปนี้จะแสดงการประมาณการ อัตราการปันส่วนที่ดินรวม และรายละเอียดของที่ดินจัดหาประโยชน์

ตารางที่ 8.27 การคำนวณอัตราการปันส่วนที่ดินรวม

| ที่ดินเอกชน ก่อนการ ดำเนินการ | ที่ดินเอกชนก่อน การดำเนินการ (รวมค่าความคาด เคลื่อน) | ที่ดินเอกชนหลังการดำเนินการ | | พื้นที่ปันส่วนที่ดิน | | | อัตราส่วนการปันส่วนที่ดิน | | |
|-------------------------------------|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------|
| | | รวมที่ดิน จัดหาประโยชน์ | ไม่รวมที่ดิน จัดหาประโยชน์ | เพื่อสาธารณะ | เพื่อที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | รวม | เพื่อ สาธารณะ | เพื่อที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | รวม |
| ตร.ม. 219,304 | ตร.ม. 225,300 | ตร.ม. 152,780 | ตร.ม. 149,972 | ตร.ม. 72,520 | ตร.ม. 2,808 | ตร.ม. 75,328 | ร้อยละ 32.19 | ร้อยละ 1.25 | ร้อยละ 33.43 |

ตารางที่ 8.28 ข้อมูลทั่วไปของที่ดินจัดหาผลประโยชน์

| มูลค่าที่ดินรวม | | มูลค่าที่ดินที่ เพิ่มขึ้น | ราคาที่ดินต่อ หน่วยหลัง โครงการ | จำนวนที่ดินจัดหา ประโยชน์สูงสุด | จำนวนที่ดิน จัดหาประโยชน์ ตามแผน | R/Rmax | ราคาที่ดินต่อ หน่วยก่อน โครงการ |
|-----------------|-----------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|--|--------|---------------------------------------|
| ก่อน | หลัง | | | | | | |
| 1,000 บาท | 1,000 บาท | 1,000 บาท | บาท/ตร.ม. | ตร.ม. | ตร.ม. | ร้อยละ | บาท/ตร.ม. |
| 1,261,680 | 1,756,970 | 495,290 | 11,500 | 43,068.70 | 2,808.00 | 6.52 | 5,600 |

8.6.5 ค่าใช้จ่ายของโครงการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการสรุปได้ดังตาราง

ตารางที่ 8.29 ค่าใช้จ่ายของโครงการ

| รายการ | | ปีที่ 1 | ปีที่ 2 | ปีที่ 3 | ปีที่ 4 | ปีที่ 5 | รวม |
|-------------------------------------|------------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| รายรับ | กองทุนจัดรูปที่ดิน | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | | | 15,000,000 |
| | รายได้จากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 0 | 0 | 0 | 30,000,000 | 22,850,000 | 52,850,000 |
| | รับภาระโดยกรม. | 8,000,000 | 100,000,000 | 130,000,000 | 120,000,000 | 37,706,000 | 395,706,000 |
| | เงินอุดหนุนอื่นของรัฐบาล | 50,000,000 | 50,000,000 | 50,000,000 | 50,000,000 | 31,134,000 | 231,134,000 |
| | รวม | 63,000,000 | 155,000,000 | 185,000,000 | 200,000,000 | 91,690,000 | 694,690,000 |
| เงินกู้ของเอกชน | | 16,000,000 | 15,000,000 | 5,000,000 | | | 36,000,000 |
| รวม | | 79,000,000 | 170,000,000 | 190,000,000 | 200,000,000 | 91,690,000 | 730,690,000 |
| รายจ่าย | ค่าก่อสร้างถนนและสวนสาธารณะ | 30,000,000 | 70,000,000 | 90,000,000 | 70,000,000 | 37,662,968 | 297,662,968 |
| | ค่าก่อสร้างสาธารณูปโภค | 30,000,000 | 80,000,000 | 80,000,000 | 70,000,000 | 29,955,587 | 289,955,587 |
| | ค่าปรับพื้นดิน | 3,000,000 | 4,000,000 | 4,000,000 | 4,000,000 | 3,761,384 | 18,761,384 |
| | ค่าออกแบบและค่าใช้จ่ายสำนักงาน | 14,000,000 | 14,000,000 | 14,000,000 | 14,000,000 | 11,310,061 | 67,310,061 |
| | ดอกเบี้ยเงินกู้ | 2,000,000 | 2,000,000 | 2,000,000 | 0 | 0 | 6,000,000 |
| | รวม | 79,000,000 | 170,000,000 | 190,000,000 | 158,000,000 | 82,690,000 | 679,690,000 |
| การชำระคืนเงินกู้กองทุนจัดรูปที่ดิน | | | | | 10,000,000 | 5,000,000 | 15,000,000 |
| การชำระคืนเงินค้ำประกันเอกชน | | | | | 32,000,000 | 4,000,000 | 36,000,000 |
| รวม | | 79,000,000 | 170,000,000 | 190,000,000 | 200,000,000 | 91,690,000 | 730,690,000 |
| ส่วนเกินและส่วนขาดของแต่ละปี | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

8.6.6 ทางเลือกของแผนการเงิน

ต่อไปนี้เป็นกรนำเสนอทางเลือกของแผนการเงินสำหรับการดำเนินโครงการ

ในที่นี้ขอแนะนำเกี่ยวกับกองทุนสาธารณะ และระบบการร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของหน่วยงานด้านการจัดหาสาธารณูปการ

สำหรับประเทศญี่ปุ่น ผู้ดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินอาจร้องขอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดสร้างสาธารณูปการรับผิดชอบการก่อสร้างสาธารณูปการพื้นฐานในโครงการจัดรูปที่ดิน ซึ่งเรียกวิธีนี้ว่า “การร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของหน่วยงานด้านการจัดหาสาธารณูปการ” ซึ่งหากนำวิธีนี้มาใช้ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานี่เปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และถนนสายหลักจะลงทุนโดยภาครัฐ แต่เนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดที่ระบุถึงการดำเนินการในรูปแบบนี้ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของโครงการจัดรูปที่ดินสามารถเดินหน้าต่อไป จึงขอแนะนำ “ระบบการร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของหน่วยงานด้านการจัดหาสาธารณูปการ” เพื่อให้การดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่นำร่องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งทางเลือกในการดำเนินการมีดังต่อไปนี้

(1) การเวนคืนที่ดินล่วงหน้า

ข้อดี

รัฐบาลจะจัดซื้อ/จัดหาที่ดินสำหรับการสร้างถนนก่อนจัดทำโครงการจัดรูปที่ดิน และกำหนดที่ดินเหล่านี้เป็นที่สาธารณะ ขณะที่ดินเหล่านั้นจะถูกนำมาจัดรูปแปลงที่ดินใหม่โดยไม่มีอัตราการปันส่วนที่ดินใดๆ ซึ่งจะส่งผลให้การปันส่วนที่ดินในพื้นที่โครงการต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอัตราการปันส่วนที่ดิน

ข้อเสีย

ตำแหน่งของพื้นที่ที่ถูกเวนคืนนั้นอาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมกับเจ้าของที่ดิน ขณะที่เจ้าของที่ดินจะได้รับค่าตอบแทนจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งหมายความว่า สมาคมการจัดรูปที่ดินนำเงินดังกล่าวมาใช้สำหรับการจัดทำโครงการ

(2) คุณลักษณะเฉพาะของที่ดินสำหรับการเวนคืน

ที่ดินที่กันไว้สำหรับก่อสร้างถนนตามแผนนั้นจะได้มาจากการเวนคืน และมีหน่วยงานที่ดำเนินการก่อสร้างถนนเป็นผู้ซื้อ

การปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะรวมถึงการปันส่วนที่ดินสำหรับถนนในชุมชนที่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต้องรับผิดชอบ ส่วนการปันส่วนที่ดินสำหรับถนนสายหลัก ซึ่งผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่ศึกษาใช้ประโยชน์นั้นจะได้รับการสนับสนุนโดยระบบการจ่ายเงิน (defrayment system) ขณะที่แนวทางการจัดการพื้นที่โครงการ คณะผู้ศึกษาแนะนำให้กำหนดการปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะทั้งสองประเภทให้ชัดเจน และประยุกต์ใช้ระบบการจ่ายเงินกับกรณีการปันส่วนสำหรับถนนสายหลักเท่านั้น ซึ่งมีผลลัพธ์เหมือนกับระบบการจ่ายเงินของผู้ดำเนินการเกี่ยวกับสาธารณูปการ

เมื่อตรวจสอบทั้งสองทางเลือกที่กล่าวข้างต้น พบว่าทางเลือกที่สองเหมาะสมกับโครงการนำร่องมากกว่า เนื่องจากทางเลือกแรกมีความยุ่งยากในประเด็นที่สมาคมได้รับอนุญาตให้ใช้เงินลงทุนของรัฐบาลเพื่อการจัดทำโครงการ

ต่อไปนี้เป็นกลยุทธ์ในการเริ่มนำทางเลือกที่สองมาใช้ และผลลัพธ์จากคำนวณโดยสังเขป

แต่ก่อนอื่น เราจำเป็นต้องกำหนดค่าจำกัดความที่ชัดเจนของคำศัพท์เกี่ยวกับการปันส่วนที่ดินก่อน

การกำหนดคำจำกัดความของการปันส่วนที่ดิน

กรณีที่มีการปันส่วนที่ดินเพื่อก่อสร้างสาธารณูปการที่เจ้าของที่ดินเป็นผู้รับผิดชอบ

ที่ดินที่เจ้าของที่ดินต้องปันส่วนจะพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ในเชิงสาธารณะ อาทิ ถนน ในชุมชน ซึ่งเจ้าของที่ดินก็เป็นผู้ใช้ ดังนั้นเจ้าของที่ดินต้องเป็นผู้รับผิดชอบ หากการปันส่วนที่ดินเพื่อก่อสร้างสาธารณูปการหลัก ที่ดินนั้นจะมาจากการเวนคืนที่ดิน

ผู้ดำเนินโครงการจะเป็นผู้ซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินเพื่อก่อสร้างสาธารณูปการ เงินทุนจะฝากไว้กับสมาคมไม่ใช่เจ้าของที่ดินแต่ละราย และสมาคมจะนำเงินนั้นมาใช้สำหรับการก่อสร้างสาธารณูปการ

การปันส่วนที่ดินเพื่อเป็นที่ดินจัดหาประโยชน์

เจ้าของที่ดินแต่ละรายจะปันส่วนที่ดินตามสัดส่วนที่แน่นอน ซึ่งจะใช้สำหรับการชำระค่าก่อสร้างหรือค่าดำเนินโครงการ

ตารางที่ต่อไปนี้เป็นเสนอแนวทางการจัดการโครงการสำหรับการปันส่วนที่ดินตามคำจำกัดความข้างต้น

ผลสรุป

การจำแนกประเภทอัตราการปันส่วนที่ดินจะแตกต่างจากกรณีที่ผ่านมา แต่อัตราการปันส่วนที่ดินรวมนั้นไม่เปลี่ยนแปลง

ค่าเวนคืนที่ดินจะใช้สำหรับการซื้อที่ดินจัดหาประโยชน์

ราคาต่อหน่วยสำหรับการเวนคืนที่ดินถูกกำหนดเป็นราคาต่อหน่วยสำหรับการจัดซื้อที่สาธารณะ และจำกัดอยู่ในพื้นที่ที่จะจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

ตารางที่ 8.30 รายรับจากโครงการจัดรูปที่ดินในแผนทางเลือก

| รายการ | รายได้ (บาท) | หมายเหตุ | |
|--|----------------|---|--|
| เงินลงทุนจากรัฐบาล | 318,025,800 | ค่าก่อสร้างสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร, ทางเดินยกระดับ, ถนนสายหลัก และสาธารณูปโภคที่ดิน | |
| รวม | 318,025,800 | | |
| ขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | ขายทอดตลาด | 42,395,472 | 2,808 ตร.ม × 15,100 บาท/ตร.ม. |
| | คำนวณคืนที่ดิน | 112,552,200 | คำนวณคืนสำหรับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และถนนสายหลัก 30,429 ตร.ม. 3,700 บาท/ตร.ม. |
| รัฐบาลหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดหาบริการพื้นฐาน | 206,716,528 | สำหรับไฟฟ้าและการสื่อสาร | |
| รวม | 679,690,000 | | |

ตารางที่ 8.31 การคำนวณอัตราการปันส่วนที่ดิน

| ที่ดินเอกชน | | | | พื้นที่ปันส่วน | | | |
|---------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|----------------------------------|------------------|
| ก่อนการดำเนินการ | | หลังการดำเนินการ | | เพื่อสาธารณะ | | เพื่อที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | รวม |
| ไม่รวมค่า ความลาด เคลื่อน | รวมค่าความ ลาดเคลื่อน | รวมที่ดินจัดหา ประโยชน์ | ไม่รวมที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | สาธารณูปการ หลัก | สาธารณูปการ ในชุมชน | | |
| 219,304 ตร.ม. | 225,300 ตร.ม. | 152,780 ตร.ม. | 149,972 ตร.ม. | 30,429 ตร.ม. | 42,091 ตร.ม. | 2,808 ตร.ม. | 75,328 ตร. ม. |

| อัตราการปันส่วนที่ดิน | | | |
|-----------------------|------------------------|--------------------------------------|--------|
| เพื่อสาธารณะ | | เพื่อเป็นที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | รวม |
| สาธารณูปโภค หลัก | สาธารณูปการ ในชุมชน | | |
| 13.51% | 18.68% | 1.25% | 33.43% |

แนวทางการดำเนินโครงการในพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่นำร่องโครงการ

สำหรับพื้นที่โครงการนำร่องมีเจ้าของที่ดินเพียงไม่กี่ราย และการพัฒนาจะดำเนินต่อไปได้เมื่อเจ้าของที่ดินทุกรายเห็นพ้องกันหมด โดยเฉพาะหากทางเจ้าของที่ดินด้านใต้ของพื้นที่นำร่องเห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากพื้นที่ด้านใต้ของพื้นที่นำร่องทั้งหมดนั้นถูกรอครอบครองโดยเจ้าของที่ดินรายเดียว

เมื่อคำนึงว่าตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่นำร่องที่กำหนดไว้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของศูนย์ชุมชนลาดกระบัง คาดว่าจะไม่เกิดปัญหาเรื่องความล่าช้าในการดำเนินโครงการเนื่องจากเจ้าของที่ดินบางรายไม่เห็นชอบ ขณะที่หาแนวทางการดำเนินงานเฉพาะพื้นที่ด้านเหนือของพื้นที่นำร่องดังรายละเอียดต่อไป จึงขอเสนอการจัดการโครงการพิเศษเฉพาะตอนเหนือของพื้นที่นำร่องได้รับการเสนอแนะดังต่อไปนี้ เงื่อนไขอื่นๆ ยกเว้นในเรื่องที่ตั้งของโครงการจะไม่ต่างจากกรณีที่ผ่านมา

ผลสรุป

สัดส่วนของพื้นที่สำหรับถนนสายหลัก และสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารต่อพื้นที่รวมทำให้ราคาต่อหน่วยต่อตารางที่เมตรสำหรับค่าใช้จ่ายของโครงการเพิ่มสูงขึ้น และอัตราการปัน

ส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะก็มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับกรณีทั้งพื้นที่ด้านเหนือและด้านใต้

สัดส่วนของพื้นที่สำหรับถนนในพื้นที่ชุมชนลดลงมาก ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องปันส่วนที่ดินจัดหาประโยชน์ หากเงินลงทุนเป็นค่าเวนคืนถูกรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ

โดยสรุป แนวทางการจัดการโครงการสำหรับกรณีนี้มีความเหมาะสม หากการลงทุนจากภาครัฐและการขายที่ดินจัดหาประโยชน์ได้รับการเตรียมมาอย่างดี

นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องพิจารณาก่อสร้างเส้นทางเข้าจากถนนอ่อนนุชโดยอาศัยวิธีการเวนคืนที่ดินสำหรับถนนสาย NS-3 โดยแยกออกจากโครงการจัดรูปที่ดิน เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่มีทางเข้าจากถนนสายสำคัญ

ตารางที่ 8.32 การใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนและหลังการพัฒนา

| ประเภท | ก่อน | | หลัง | | |
|--|--------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----|
| | พื้นที่ (ตร.ม.) | อัตราส่วน (ร้อยละ) | พื้นที่ (ตร.ม.) | อัตราส่วน (ร้อยละ) | |
| ภาครัฐ | ถนนสายหลัก | 0 | 0% | 13,064 | 18% |
| | ถนนบล็อกล | 0 | 0% | 4,000 | 6% |
| | สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร | 0 | 0% | 4,250 | 6% |
| | สวนสาธารณะ | 0 | 0% | 3,600 | 5% |
| | รวม | 0 | 0% | 24,914 | 35% |
| ภาคเอกชน | พาณิชยกรรม - โรงแรมและสำนักงาน | 0 | 0% | 7,816 | 11% |
| | ที่พักอาศัย | 0 | 0% | 31,575 | 44% |
| | ที่จอดรถ | 0 | 0% | 7,467 | 10% |
| | ที่ดินไม่ได้ใช้ประโยชน์ | 69,700 | 97% | 0 | 0% |
| | รวม | 69,700 | 97% | 46,858 | 65% |
| ที่ดินจัดหาประโยชน์ | | 0% | 448 | 1% | |
| ค่าความคลาดเคลื่อนระหว่างพื้นที่จดทะเบียนและพื้นที่จากการสำรวจ | 2,500 | 3% | 0 | 0% | |
| รวมทั้งสิ้น | 72,200 | 100% | 72,200 | 100% | |

ตารางที่ 8.33 อัตราการปันส่วนที่ดิน

| ที่ดินเอกชน ก่อนการ ดำเนินการ | ที่ดินเอกชนก่อน การดำเนินการ (รวมค่าความ คลาดเคลื่อน) | ที่ดินเอกชนหลังการ ดำเนินการ | | พื้นที่ปันส่วน | | | อัตราปันส่วนที่ดิน | | |
|-------------------------------------|--|---------------------------------|-----------------------------------|------------------|--------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------------------------|-----------------|
| | | รวมที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | ไม่รวมที่ดิน จัดหา ประโยชน์ | เพื่อ สาธารณะ | เพื่อเป็น ที่ดินจัดหา ประโยชน์ | รวม | เพื่อ สาธารณะ | เพื่อเป็น ที่ดินจัดหา ประโยชน์ | รวม |
| ตร.ม. 69,700 | ตร.ม. 72,200 | ตร.ม. 47,306 | ตร.ม. 46,858 | ตร.ม. 24,894 | ตร.ม. 448 | ตร.ม. 25,342 | ร้อยละ 34.48 | ร้อยละ 0.62 | ร้อยละ 35.10 |

ตารางที่ 8.34 ที่ดินจัดหาประโยชน์

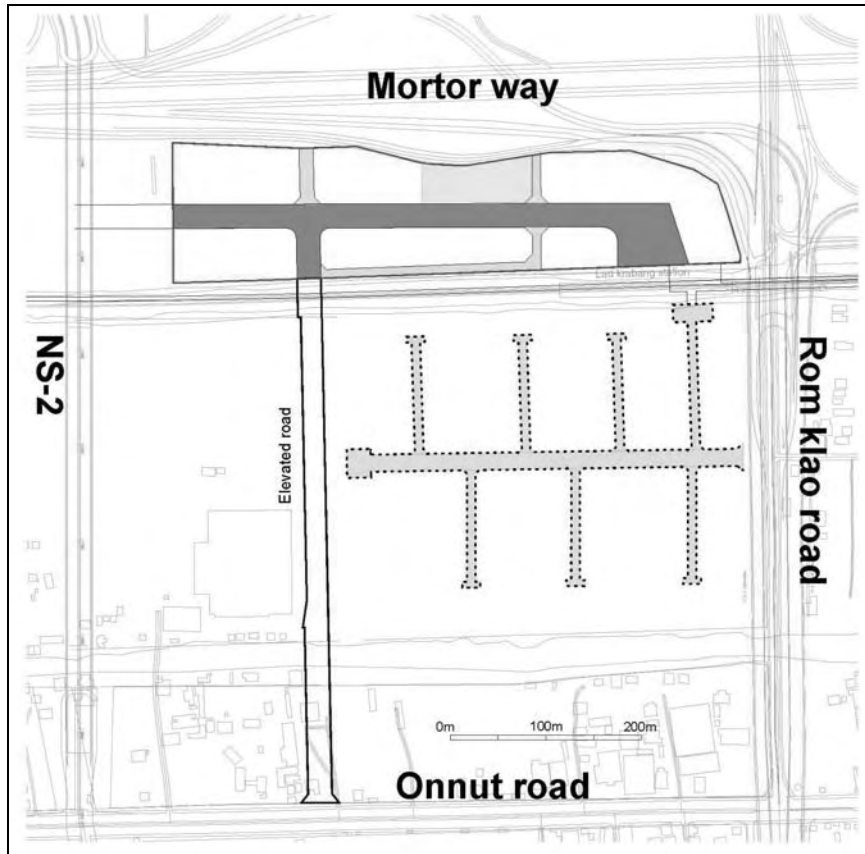
| มูลค่าที่ดินรวม | | มูลค่าที่ดินที่ เพิ่มขึ้น | ราคาที่ดิน ต่อหน่วย หลังโครงการ | จำนวนสูงสุด ของที่ดิน จัดหาประโยชน์ | จำนวนที่ดิน จัดหา ประโยชน์ ตามแผน | R/Rmax | ราคาที่ดินต่อหน่วย ก่อนโครงการ |
|----------------------|----------------------|------------------------------|---------------------------------------|---|--|----------------|-----------------------------------|
| ก่อน | หลัง | | | | | | |
| 1,000 บาท 346,560 | 1,000 บาท 468,329 | 1,000 บาท 121,769 | บาท/ตร.ม. 9,900 | ตร.ม. 12,299.90 | ตร.ม. 448.00 | ร้อยละ 3.64 | บาท/ตร.ม. 4,800 |

ตารางที่ 8.35 รายรับจากโครงการจัดรูปที่ดิน

| รายการ | รายได้ (บาท) | หมายเหตุ |
|--|--------------|---|
| เงินลงทุนจากรัฐบาล | 41,721,900 | ค่าเวนคืนสำหรับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและถนนสายหลัก |
| | 148,904,986 | ค่าก่อสร้างสำหรับสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร, ทางเดินยกระดับ, ถนนสายหลัก และสาธารณูปโภคใต้ดิน |
| รวม | 190,626,886 | |
| ขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 6,757,086 | 448 ตร.ม × 15,100 บาท/ตร.ม. |
| รัฐบาลหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดหา บริการพื้นฐาน | 63,534,028 | สำหรับไฟฟ้าและการสื่อสาร |
| รวม | 260,918,000 | |

ตารางที่ 8.36 รายรับรวมแยกตามประเภท

| รายการ | รายได้ (บาท) | ค่าใช้จ่าย (บาท) | รายการ |
|--|--------------|------------------|------------------------|
| ขายที่ดินจัดหาประโยชน์ | 6,757,086 | 48,478,986 | สมาคม |
| เงินลงทุนของรัฐ: ซื่อที่ดิน | 41,721,900 | 148,904,986 | รัฐบาล |
| เงินลงทุนของรัฐ: ค่าก่อสร้าง | 148,904,986 | 63,534,028 | รัฐบาลหรือผู้ให้บริการ |
| เงินลงทุนจากหน่วยงานที่มี หน้าที่จัดหาบริการพื้นฐาน | 63,534,028 | 260,918,000 | |
| รวม | 260,918,000 | | |



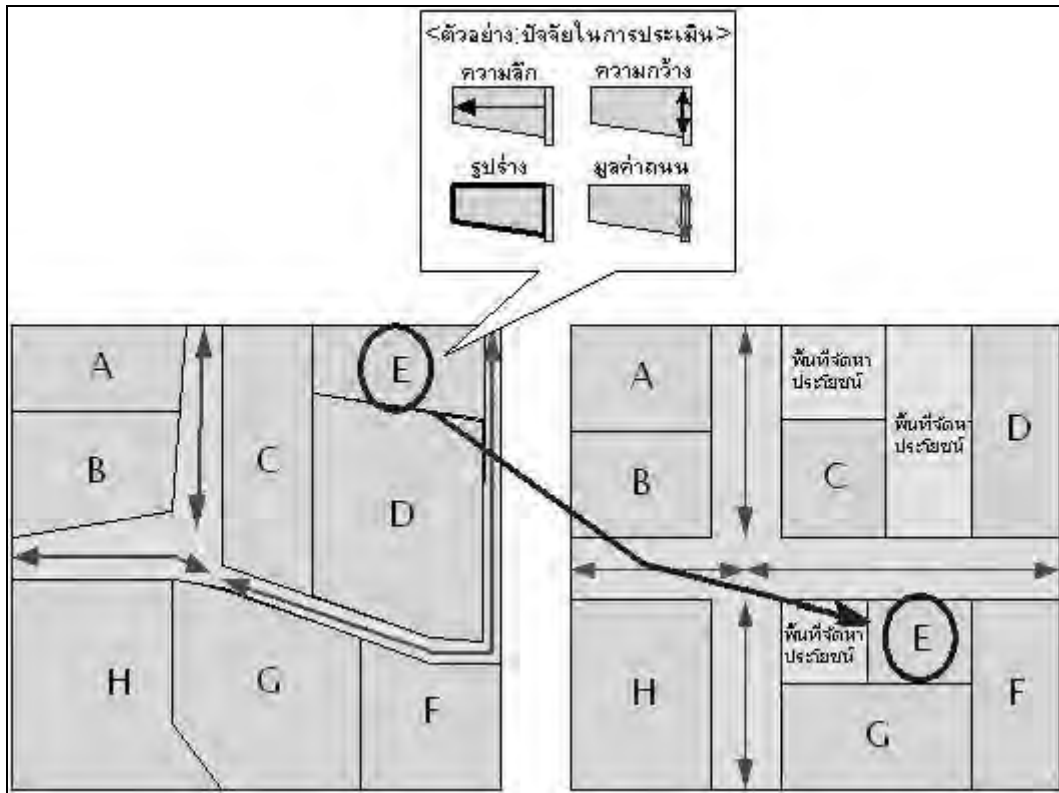
ภาพที่ 8.16 ภาพการพัฒนา

8.7 ผังรูปแบบการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

ถึงแม้ว่าจะไม่สามารถกำหนดผังการจัดรูปแปลงที่ดินขั้นสุดท้ายได้ แต่แบบร่างผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อกำหนดแผนการเงินที่กล่าวมาข้างต้น เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการจัดทำผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (model replotting plan) คือ เพื่อคาดคะเนรูปแปลงที่สมดุลที่สุดสำหรับการจัดรูปแปลงที่ดิน ด้วยการใช้วิธีการประเมินตามสัดส่วน (proportional valuation method) ซึ่งได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ในญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศไทย วิธีการประเมินตามสัดส่วนยังไม่สามารถนำมาใช้ได้ทันที เนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องของกฎระเบียบในสาขาที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดการเมืองและระบบภาษี ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย เป็นผู้ตัดสินใจผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่สำหรับโครงการนำร่องใช้วิธีพื้นที่ (area-based method) ในการจัดทำซึ่งจะได้รับประโยชน์จากกระบวนการและผลการดำเนินงานเกี่ยวกับผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ ภาพต่อไปนี้จะแสดงผลลัพธ์ของผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

8.7.1 หลักการของผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

ผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่มีเจตนารมณ์ที่จะแบ่งที่ดินที่มีอยู่ในปัจจุบัน เป็นรูปบล็อกตามที่จะระบุในแผนการพัฒนา มีปัจจัยหลายประการที่ต้องพิจารณาในการจัดทำผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ เช่น เรื่องทำเลที่ตั้ง กรรมสิทธิ์ที่ดิน สภาพดิน น้ำประปา การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสภาพแวดล้อม



ภาพที่ 8.17 ตัวอย่างของการออกแบบการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

8.7.2 วิธีการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่สำหรับพื้นที่นำร่องที่เสนอแนะ

สำหรับพื้นที่นำร่อง มีอยู่สองวิธีที่พอจะเชื่อถือได้ ได้แก่วิธีการคำนวณการจัดรูปแปลงที่ดินด้วยการประเมินตามสัดส่วน (proportional evaluation replotting calculation method) และวิธีการคำนวณการจัดรูปแปลงที่ดินด้วยวิธีพื้นที่ (area replotting calculation method)

(1) วิธีการคำนวณการจัดรูปแปลงที่ดินด้วยการประเมินตามสัดส่วน

ด้วยวิธีนี้ มูลค่าที่ดินรวมหลังการพัฒนาโครงการถูกกระจายให้แก่เจ้าของเดิมตามสัดส่วนของมูลค่าที่ดิน ซึ่งคนเหล่านี้ได้เป็นเจ้าของที่ดินก่อนการดำเนินโครงการ แล้วที่ดินที่ได้รับการพัฒนาที่ถูกลดค่าไปให้เจ้าของใหม่ ราคาต่อหน่วยต่อตารางที่เมตรแสดงเป็นดัชนีในการคำนวณการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ สมการที่ใช้ในการคำนวณราคาที่ดินหลังการดำเนินการสรุปได้ดังนี้

A_i : พื้นที่ของที่ดิน i ก่อนการดำเนินการ

E_i : พื้นที่ของที่ดิน i หลังการดำเนินการ

a_i : ราคาต่อหน่วยของที่ดิน i ก่อนการดำเนินการ

e_i : ราคาต่อหน่วยของที่ดิน i หลังการดำเนินการ

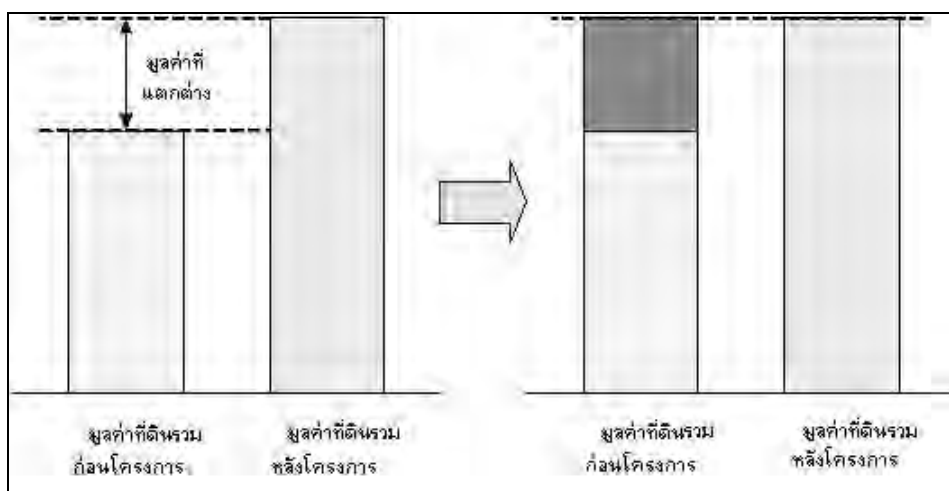
∞ : อัตราตามสัดส่วน

ราคาประเมินหลังการดำเนินการ = $\infty A_i a_i$

พื้นที่ประมาณการ = $\infty A_i a_i / e_i$

แนวคิดหลักของวิธีการคำนวณการจําแนกรูปแปลงที่ดินด้วยการประเมินตามสัดส่วน คือ เจ้าของที่ดินทุกคนนำที่ดินเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน และเห็นชอบกับวิธีการคำนวณที่ระบุข้างต้น เนื่องจากมีลักษณะดังนี้

- 1) วิธีการคำนวณสมเหตุสมผล
- 2) วิธีการคำนวณง่าย
- 3) วิธีการคำนวณประยุกต์ใช้กับกรณีที่มีอัตราส่วนการเพิ่มน้อย
- 4) ความแตกต่างระหว่างพื้นที่ประเมินหลังการดำเนินการและพื้นที่จริงหลังการพัฒนาถูกปรับให้สมดุลย์ได้ด้วยการชำระเงินตามสิทธิของเจ้าของ (equity payment)
- 5) สามารถปรับลดจำนวนเงินที่เรียกเก็บหรือส่งมอบของการชำระเงินตามสิทธิของเจ้าของได้
- 6) เป็นวิธีการคำนวณวิธีเดียวที่ชัดเจนสำหรับการสูญเสียมูลค่า



ภาพที่ 8.18 ดัชนีก่อนและหลังการดำเนินการ

(2) วิธีการคำนวณการจํารูปแปลงที่ดินใหม่ด้วยวิธีพื้นที่ (Area Replotting Calculation Method)

การจํารูปแปลงที่ดินใหม่ด้วยพื้นที่เป็นวิธีที่ง่ายและเหมาะกับกรณีที่มีถนนสาธารณะเพียงไม่กี่สาย
ราคาที่ดินก่อนและหลังการดำเนินการแตกต่างกันไม่มาก และการใช้ประโยชน์ที่ดินเหมือนกัน
หลังจากดำเนินการ ซึ่งในช่วงแรกทางคณะผู้ศึกษาขอแนะนำให้ใช้วิธีนี้

วิธีการคำนวณจะระบุตำแหน่งของทำเลที่ตั้งและพื้นที่ดินสำหรับการจํารูปแปลงที่ดินใหม่ โดยอ้างอิง
กับพื้นที่และที่ตั้งของแปลงที่มีสิ่งปลูกสร้างเดิม โดยหลักการคือ ทำเลหลังจากการจํารูปแปลงที่ดิน
ใหม่จะเหมือนกับทำเลเดิม แต่ขนาดหลังการดำเนินการจะลดลงเนื่องจากต้องปันส่วนที่ดินบางส่วน
เพื่อเป็นที่ดินสาธารณะและที่ดินจัดหาประโยชน์

พื้นที่ (datum area) สำหรับการจํารูปแปลงที่ดินใหม่จะถูกปรับเข้ากับผังการจํารูปแปลงที่ดินใหม่
โดยประกอบด้วยพื้นที่ได้รับคุณประโยชน์เพิ่ม (additional vantage) และพื้นที่ที่สละเพื่อให้เป็นถนน
การปันส่วนที่ดินหน้าแปลง (frontage contribution) โดยในส่วนของพื้นที่คุณประโยชน์เพิ่มนั้น
คำนวณได้โดยการประมาณครึ่งหนึ่งของถนนที่ที่ดินนั้นตั้งอยู่ ขณะที่การปันส่วนที่ดินเพื่อใช้เป็น
ถนนคำนวณได้จากครึ่งหนึ่งของความกว้างถนนที่ที่ดินนั้นตั้งอยู่ภายหลังการดำเนินการ นอกจากนี้
หากในพื้นที่มีการกำหนดให้มีสวนสาธารณะหรือที่ดินจัดหาประโยชน์ หรือในกรณีที่ดินในพื้นที่
โครงการมีขนาดกว้างมากจะต้องมีการปันส่วนที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่ส่วนกลาง เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน
(communal contribution) โดยหนึ่งในสามของค่าใช้จ่ายสำหรับโครงสร้างพื้นฐานจะได้รับจากการปัน
ส่วนที่ดินด้านหน้าแปลงของแต่ละแปลง ส่วนค่าใช้จ่ายโครงการที่เหลือ และที่ดินที่จัดเตรียมไว้
สำหรับก่อสร้างถนนมาจากภาครัฐ

วิธีการนี้สามารถสรุปเป็นสมการได้ดังนี้

Ai: พื้นที่ของแปลงที่ดินก่อนการจํารูปที่ดิน Ei: พื้นที่ของแปลงที่ดินหลังจํารูปแปลงที่ดินใหม่

Wi: คุณประโยชน์เพิ่มจากถนนที่แปลงที่ดินนั้นตั้งอยู่

Bi: พื้นที่ที่ต้องปันส่วนที่ดินด้านหน้าแปลง Ci: พื้นที่ที่ต้องปันส่วนเพื่อเป็นพื้นที่ส่วนกลาง

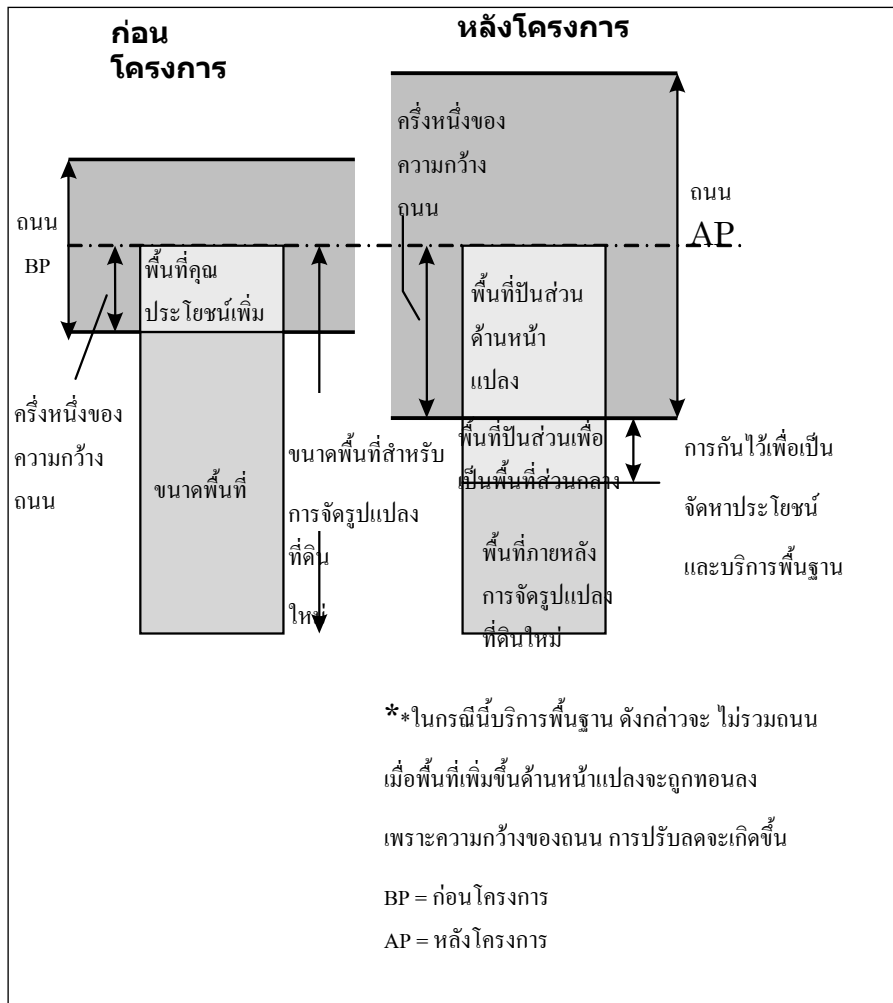
bi: อัตราการปันส่วนที่ดินด้านหน้าแปลง de: อัตราการปันส่วนที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่ส่วนกลาง

(i ระบุแต่ละแปลงที่ดิน)

$$Ei = (Ai + Wi) - Ci - Bi$$

$$= (Ai + Wi) \times (1 - dc) \times (1 - bi)$$

ภาพที่ 8.19 แนวคิดของการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ด้วยวิธีพื้นที่



8.7.3 การจัดทำข้อมูลเพื่อการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว

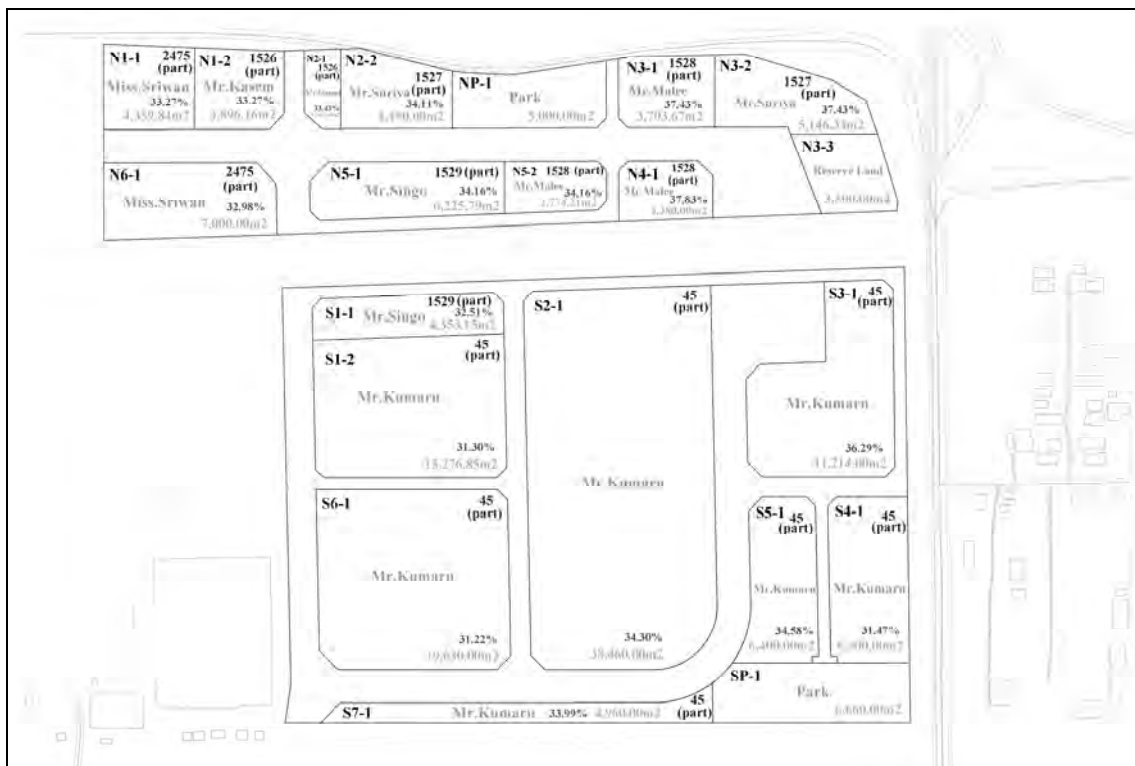
ข้อมูลเพื่อการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว (replot attribute recode) จัดทำขึ้นเพื่อฝีกหัดการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่หลังจากการดำเนินโครงการบนสมมติฐานเรื่องทำเลของการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

ตารางที่ 8.37 ข้อมูลการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว

| ที่ดินเลขที่ | ก่อนโครงการ | | | อัตราส่วนตามสิทธิ์ | | 1.720811 | | หลังโครงการ | | | | ส่วนทุน | | หมายเหตุ |
|--------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------|-----------------|----------|------|--------------------------|--------------------------------|-------------|-----------------|----------------|------------------------------|----------|
| | (ตร.ม.) พื้นที่จดทะเบียน | (ตร.ม.) พื้นที่ข้อมูล | หน่วย ดัชนี/ตร.ม. | ค่าดัชนี | ดัชนีกรรมสิทธิ์ | บล็อก | แปลง | หน่วย ดัชนี/ ตร.ม. | พื้นที่หลังการ จัดรูปที่ดิน | ค่าดัชนี | (+) รับเพิ่ม | (-) จ่ายคืน | (ร้อยละ) คราป็นส่วนที่ดิน | |
| 45 | 149,604.00 | 153,700.00 | 990 | 152,163,000 | 261,843,764 | | | | | | | | | |
| part | 21,643.18 | 22,235.75 | 990 | 22,013,393 | 37,880,889 | S1 | 2 | 2,481 | 15,276.85 | 37,901,865 | 20,976 | | 31.30 | |
| part | 56,978.73 | 58,538.75 | 990 | 57,953,363 | 99,726,785 | S2 | 1 | 2,593 | 38,460.00 | 99,726,780 | -5 | | 34.30 | |
| part | 17,132.59 | 17,601.66 | 990 | 17,425,643 | 29,986,238 | S3 | 1 | 2,674 | 11,214.00 | 29,986,236 | -2 | | 36.29 | |
| part | 9,232.42 | 9,485.19 | 990 | 9,390,338 | 16,158,997 | S4 | 1 | 2,486 | 6,500.00 | 16,159,000 | 3 | | 31.47 | |
| part | 9,521.86 | 9,782.56 | 990 | 9,684,734 | 16,665,597 | S5 | 1 | 2,604 | 6,400.00 | 16,665,600 | 3 | | 34.58 | |
| part | 27,780.96 | 28,541.57 | 990 | 28,256,154 | 48,623,501 | S6 | 1 | 2,477 | 19,630.00 | 48,623,510 | 9 | | 31.22 | |
| part | 7,314.26 | 7,514.52 | 990 | 7,439,375 | 12,801,758 | S7 | 1 | 2,581 | 4,960.00 | 12,801,760 | 2 | | 33.99 | |
| | 149,604.00 | 153,700.00 | | 152,163,000 | 261,843,764 | | | | 102,440.85 | 261,864,751 | 20,987 | | 33.35 | |

8.7.4 การจัดทำผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว

ผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราวถูกจัดทำขึ้นดังต่อไปนี้ และบ่งชี้การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว รายบล็อก รายแปลงที่ดิน ตามกรรมสิทธิ์ พื้นที่จัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราว และอัตราการปันส่วนที่ดินชั่วคราว



ภาพที่ 8.20 ผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ชั่วคราวสำหรับพื้นที่นำร่อง

8.8 ประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

8.8.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินและสมมติฐานอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (floor area ratio) ที่ระบุในการศึกษานี้เป็นเป้าหมายชี้แนะ (indicative target) ถึงแม้ว่า การจัดรูปที่ดินเป็นโครงการสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการดำเนินการเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนด ยังมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินกลยุทธ์อื่นด้วย เช่น กฎระเบียบทางกฎหมาย การชักนำ และการตกลงกับผู้มีส่วนได้เสีย สำหรับการสร้างการพัฒนา

การปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินให้กลมกลืนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังและพื้นที่นำร่อง เป็นสิ่งสำคัญ

แนวทางการจัดการโครงการ

(1) อัตราการปันส่วนที่ดิน

อัตราการปันส่วนที่ดินสำหรับพื้นที่นำร่องคำนวณได้ที่ร้อยละ 34 ซึ่งเกินร้อยละ 30 เล็กน้อย ถ้าอัตราการปันส่วนที่ดินรวมต้องลดเหลือร้อยละ 30 ก็มีบางวิธีที่ทำได้ นั่นคือการปรับผังการพัฒนาซึ่งจะส่งผลให้อัตราการปันส่วนที่ดินลดลง แต่ในโครงการนำร่องนี้ ไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะปรับผังถนนใหม่ขนาดใหญ่ เนื่องจากขนาดของบล็อกที่มีขนาดใหญ่ที่ถูกวางแผนไว้ในการออกแบบ ส่วนสำคัญของสวนสาธารณะปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งอาจจะปรับลดได้บ้าง

วิธีการลดอัตราการปันส่วนที่ดินโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่กับผังการพัฒนา คือ ให้ภาครัฐจัดซื้อที่ดินล่วงหน้าก่อนการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียลดรับอัตราการปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะให้น้อยลง ในกรณีนี้ เงินทุนของโครงการจะไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อที่ดิน และการใช้เงินลงทุนสาธารณะจำเป็นต้องมีเหตุผลที่ชัดเจนรองรับ

(2) แผนการเงิน

แผนการเงิน ซึ่งอาศัยรายรับจากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์เป็นหลัก มีความยุ่งยากในการดำเนินการ เนื่องจากต้องเพิ่มอัตราการปันส่วนที่ดินให้สูงขึ้น แล้วยังต้องใช้จ่ายเงินจากกองทุนของภาครัฐในสัดส่วนที่มาก เพื่อมาใช้เป็นค่าใช้จ่ายโครงการ

ในการศึกษานี้ ได้เสนอแนะให้ขอรับเงินอุดหนุนสำหรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาถนนสายหลัก และการเวนคืนที่ดินสำหรับก่อสร้างสาธารณูปการ เนื่องจากภาครัฐควรรับผิดชอบกับสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ เช่น สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และถนนสายหลัก

เพื่อรักษาอัตราการป็นส่วนที่ดินรวมให้อยู่ในระดับร้อยละ 30 โดยประมาณ ดังนั้นประเด็นสำคัญที่นักพัฒนาที่ดิน หรือภาครัฐต้องแบกรับค่าใช้จ่ายสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการติดตั้งกระแสไฟฟ้าและการสื่อสาร ซึ่งรายรับจากการขายที่ดินจัดหาประโยชน์นั้นจะครอบคลุมเฉพาะค่าใช้จ่ายสำหรับถนนทางเข้าและการปรับพื้นดินเท่านั้น

ปัจจัยสำคัญที่สุดในแผนการเงิน คือ ภาครัฐและผู้มีส่วนได้เสียควรแสวงหาจุดร่วมบนพื้นฐานของการตระหนักร่วมกันถึงระบบที่จำเป็นสำหรับการดำเนินโครงการ ทำให้การพัฒนาสัมฤทธิ์ผลและแบ่งสรรความรับผิดชอบอย่างสมดุล

8.8.2 กระบวนการพัฒนา

หากระยะเวลาดำเนินโครงการเนิ่นนานออกไป อาจเกิดอุปสรรคต่างๆ เช่น ต้นทุนค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นและผู้มีส่วนได้เสียอาจเปลี่ยนแปลงการตัดสินใจ เพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์เช่นนี้ ควรเร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้โครงการจัดรูปที่ดินทันที เพื่อเริ่มดำเนินโครงการตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้

พื้นที่นำร่องได้รับการแนะนำให้ดำเนินการพัฒนาก่อนหน้า หรือในเวลาเดียวกันกับการก่อสร้างถนนสาย NS-2 และสถานีรถไฟเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง ลำดับความสำคัญของกิจกรรมการพัฒนามีดังนี้

ถนนสาย NS-2

การเชื่อมโยงกับถนนอ่อนนุช ซึ่งเป็นถนนสายหลักในปัจจุบัน ควรเริ่มดำเนินการในระยะแรก



เส้นทางเข้าสู่สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (ด้านเหนือและใต้)

ถนนสายหลักทั้งด้านเหนือและใต้ของพื้นที่ศึกษาจะถูกสร้างขึ้นให้สอดคล้องกับแนวถนนสาย NS-2 ทางแยกยกระดับของถนนสาย NS-2 บริเวณด้านเหนือของพื้นที่จะถูกสร้างขึ้นหลังจากมีการประกาศกำหนดการพัฒนาของถนนสาย NS-2 แล้ว



สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร

หลังจากสร้างถนนทางเข้าเสร็จแล้ว ให้เริ่มพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ในกรณีที่สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ได้รับการพัฒนาก่อนการก่อสร้างสถานีลาดกระบัง ส่วนเชื่อมต่อจากทางเดินยกระดับจะถูกสร้างขึ้นชั่วคราว



ถนนซอย (ขนาดความกว้าง 9-15 ม.) สวนสาธารณะ

8.8.3 กิจกรรมที่เสนอแนะ

(1) การสำรวจตลาดเพื่อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่นำร่องจะรวมศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน หรืออาคารชุด เนื่องจากข้อได้เปรียบเรื่องการเข้าถึงที่ดีกับระบบขนส่งสาธารณะหรือผู้มาเยือนจากสนามบินใหม่ ในความเป็นจริง ไม่มีมาตรการสร้างแรงจูงใจทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งบ่งชี้ว่าผังการใช้ประโยชน์ที่ดินอาจไม่ได้นำมาปฏิบัติตามที่กำหนด เนื่องจากการใช้ที่ดินสนองความพึงพอใจของเจ้าของที่ดิน จึงเป็นการยากที่จะชักนำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามข้อเสนอในโครงการจัดรูปที่ดิน โดยไม่มีกฎระเบียบทางกฎหมายรองรับ ฉะนั้น จำเป็นต้องพิจารณาวิธีการที่มีประสิทธิภาพในการนำผังการใช้ประโยชน์ที่ดินไปใช้ให้สัมฤทธิ์ผล นอกจากนี้ การสำรวจตลาดจะทำให้เข้าใจถึงอุปสงค์ของตลาดจึงมีความสำคัญด้วยเช่นกัน เพราะจะทำให้ชี้ชัดถึงโอกาสการขายที่ดินจัดหาประโยชน์และใช้เป็นข้อมูลสถิติเพื่อโน้มน้าวเจ้าของที่ดิน

(2) การปรับปรุงการวางแผนโครงการ

ในรายงานนี้ ได้มีการจัดทำผังโครงการเบื้องต้นและผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่แล้ว และเมื่อเริ่มดำเนินโครงการ กรุงเทพมหานครต้องแจกแจงรายละเอียดและยืนยันความถูกต้องของผังเหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตัดสินใจเกี่ยวกับแนวแบ่งเขตของพื้นที่โครงการด้วยการสำรวจทำเลที่ตั้ง การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และการสำรวจตลาดเพื่อชี้ชัดโอกาสการขายที่ดินจัดหาประโยชน์ นอกจากนี้ การปรับปรุงผังโครงการให้ทันสมัยด้วยข้อมูลล่าสุดก็เป็นสิ่งสำคัญ

(3) เสนอแนะให้มีกองทุนในการดำเนินการ

ความคิดที่จะใช้เงินกองทุนในโครงการเป็นเรื่องที่ทุกฝ่ายทราบกันดี แต่ปัจจุบันยังไม่มีระบบในการจัดทำเรื่องนี้ ฉะนั้น การออกกฎระเบียบหรือข้อบัญญัติภายใต้กฎหมายการจัดรูปที่ดินเป็นสิ่งจำเป็นแผนทางเลือกสำหรับการเวนคืนที่ดินล่วงหน้ามีความเหมาะสมเฉพาะในกรณีที่มีการจัดระบบทางกฎหมายต้องเลื่อนออกไป นอกจากนี้ การจัดทำระบบเงินทุนสาธารณะและการจ่ายเงินจากหน่วยงานจัดการด้านสาธารณูปการก็เป็นสิ่งที่พึงกระทำ

(4) การเตรียมการก่อตั้งสมาคมจัดรูปที่ดิน

ในโครงการจัดรูปที่ดินสำหรับพื้นที่ศึกษา มีการวางแผนก่อตั้งสมาคมการจัดรูปที่ดินเพื่อดำเนินโครงการนี้ ในส่วนของการเตรียมการ มีการจัดการประชุมครั้งแรกกับเจ้าของที่ดินเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่กรุงเทพมหานครนำเสนอแผนแม่บทของโครงการศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังและหลักการของโครงการจัดรูปที่ดิน ในขั้นตอนต่อไป จำเป็นต้องร่วมมือกับเจ้าของที่ดินในการก่อตั้งสมาคมจัดรูปที่ดิน และการทำความเข้าใจกับรายละเอียดปลีกย่อยของผังโครงการและผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ โดยสะท้อนจากความคิดเห็นของเจ้าของที่ดิน หลังจากนั้นคาดว่าจะอาจมีการหยิบยกประเด็นต่างๆ ที่ยังไม่มีหนทางแก้ไขที่ชัดเจนมาหารือกับสมาคม เช่น เรื่องสมาชิกของสมาคม หรือวิธีการปฏิบัติกับผู้เช่าที่ดินในพื้นที่นำร่อง ประเด็นเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบภายใต้บทบัญญัติทางกฎหมายหรือกฎข้อบังคับของสมาคม ซึ่งจะเตรียมจัดทำขึ้นในอนาคต

8.8.4 การสร้างฉันทามติในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

ตามสมมติฐาน ผู้มีส่วนได้เสียจะร่วมกันก่อตั้งสมาคมเป็นองค์กรดำเนินงานสำหรับพื้นที่นำร่องเพื่อดำเนินการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับผลประโยชน์อย่างมากจากการแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินพร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนวิธีการก่อตั้งสมาคมนั้น ยังมีเรื่องต้องตรวจสอบต่อไป เมื่อพิจารณาว่าขณะนี้แผนการพัฒนาเกิดขึ้นภายใต้การนำของภาครัฐ (กรุงเทพมหานคร) ไม่ใช่ผู้มีส่วนได้เสีย

ในทางตรงกันข้าม มีความเป็นไปได้ที่ภาครัฐอาจนำการพัฒนาในฐานะเป็นองค์กรดำเนินงาน ในกรณีที่สมาคมไม่สามารถก่อตั้งได้ เนื่องจากพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเน้นความสำคัญของนโยบายสาธารณะด้านศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นประจักษ์ศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง ซึ่งข้อดีด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่ง

โดยหลักการ หน่วยงานดำเนินงานควรได้รับผลประโยชน์จากโครงการจัดรูปที่ดิน แนวทางการบริหารโครงการควรเน้นการสร้างฉันทามติในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำหรับการดำเนินการจัดรูปที่ดินควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 3

ข้อพิจารณาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

บทที่ 9

ข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

9.1 ข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม

9.1.1 แนวทางการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

นโยบายของ JICA ด้านการศึกษาและพัฒนาในการดำเนินโครงการความร่วมมือทางด้านเทคนิค ส่วนหนึ่งคือ การตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยหลีกเลี่ยงผลกระทบในแง่ลบที่จะทำให้ระบบไม่สามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้ โครงการภายใต้ความร่วมมือทางด้านเทคนิคนี้ JICA สนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งสนับสนุนหลักการเปิดกว้างเรื่องข้อมูลกับภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือ เพื่อนำนโยบายนี้ไปสู่การปฏิบัติ JICA ได้จัดทำ “แนวทางของ JICA สำหรับการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม” (ต่อจากนี้ไปเรียกว่า “แนวทางของ JICA”) ซึ่งแนวทางของ JICA จะนำไปประยุกต์ใช้กับโครงการความร่วมมือทางด้านเทคนิคตามที่ได้รับการร้องขอจากภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2547 นั้นหมายถึงการศึกษานี้ไม่มีข้อกำหนดให้นำแนวทางของ JICA ไปใช้ หากแต่ในด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม มีการพิจารณาโดยหลักการแล้วว่า ควรจะมีการนำการศึกษานี้ไปปฏิบัติให้เกิดประโยชน์มากที่สุด เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง

9.1.2 ข้อกำหนดแนวทางของ JICA ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้

การปฏิบัติตามข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างเพียงพอ และเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ จะใช้หลักการสำหรับการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ดังนี้

- ความช่วยเหลือด้วยมาตรการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น EIA โดยภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือภายใต้กฎหมาย
- การจัดการเรื่องการตรวจสอบผลกระทบในภาพรวม
- การตรวจสอบมาตรการที่จำเป็นเพื่อให้ข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมสามารถปฏิบัติได้จริงในระยะแรกของความร่วมมือทางด้านเทคนิค

- ความช่วยเหลือด้านการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียอยู่ในกระบวนการพิจารณาภายใต้ความคิดริเริ่มของภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือ
- การเปิดเผยข้อมูลกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- มาตรการดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมต่อไป

9.1.3 แนวทางการพิจารณาประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

ตารางที่ 9.1 สรุปแนวทางสำหรับการพิจารณาประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมในการศึกษา ในรายงานฉบับนี้ มีคำอธิบายเกี่ยวกับการตรวจสอบทางด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวความคิด “การประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Environmental Assessment - SEA)” ได้ในข้อ 9; กระบวนการและผลลัพธ์ของการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ (public consultation) ในข้อ 10.3; การตรวจสอบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination – IEE) กับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนามาตรการที่กำหนดไว้ในข้อ 10.1; และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Preliminary Environmental Impact Assessment – pre-EIA) ในข้อ 10.2

ตารางที่ 9.1 มาตรการที่ใช้เป็นแนวทางของ JICA สำหรับการศึกษา

| หลักการของแนวทางของ JICA | มาตรการที่ใช้ในการศึกษา |
|---|--|
| ความช่วยเหลือด้านมาตรการในการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น EIA โดยภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือภายใต้ตัวบทกฎหมายที่มีอยู่ | ดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นกับแผนคมนาคมขนส่ง, แผนควบคุมอุทกภัย, แผนโครงข่ายพื้นที่สีเขียว และแผนโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในบริเวณที่ดำเนินการโดยวิธีจัดรูปที่ดิน |
| การจัดการด้านการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมโดยผสมผสานระหว่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการbinสุวรรณภูมิ |
| การตรวจสอบมาตรการที่จำเป็น เพื่อให้ข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมสามารถปฏิบัติได้จริงในระยะแรกของความร่วมมือทางด้านเทคนิค | ปฏิบัติตามแนวความคิด การประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายสำหรับการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมในระยะดำเนินการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา มาตรการหลักมีดังนี้ คือกำหนดเป้าหมายการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และสะท้อนในผังการกำหนดพื้นที่และผังการใช้ประโยชน์ |

| | |
|---|---|
| | ที่ดิน รวบรวมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย และส่งผ่านข้อมูลย้อนกลับ ไปยังแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา เปิดกว้างในกระบวนการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา กับผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง |
| ความช่วยเหลือในการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการพิจารณาภายใต้ความคิดริเริ่มของภาครัฐที่ได้รับการช่วยเหลือ | จัดการประชุมผู้มีส่วนได้จำนวน 6 ครั้งระหว่างการศึกษา ดำเนินการศึกษา การประชุมประกอบด้วยการจัดสัมมนา รับฟังความคิดเห็นสำหรับผู้มีส่วนได้เสียโดยทั่วถึง และการจัดประชุมกลุ่มย่อยสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ |
| การเปิดเผยข้อมูลกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย | เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ของกรุงเทพมหานครสำหรับผู้มีส่วนได้เสียให้รับทราบ และแจกจ่ายจดหมายข่าวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ |

ที่มา: คณะผู้ศึกษา JICA

9.1.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

(1) กฎหมายสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

1) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของประเทศ ซึ่งกำหนดหลักการพื้นฐานสำหรับการจัดการเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อม EIA และการวางแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงการกระจายอำนาจของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีอำนาจกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อม กำหนดให้จัดทำรายงาน EIA และควบคุมการบังคับใช้มาตรฐานที่บัญญัติขึ้นมา นอกจากนี้ กฎหมายนี้ยังกำหนด “หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (polluter-pays principle)” และนโยบายค่าชดเชยเพื่อทำโทษผู้กระทำผิด (punitive damage)

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เปิดโอกาสให้สาธารณชนมีส่วนร่วมในประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ประชาชนทั่วไปมีสิทธิดังนี้

- ขอข้อมูลเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากภาครัฐ
- ส่งคำร้องเรียนเกี่ยวกับแหล่งมลพิษ

- รับค่าชดเชยจากภาครัฐสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมหรือโครงการก่อกมลพิษ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐหรือหน่วยงานรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ

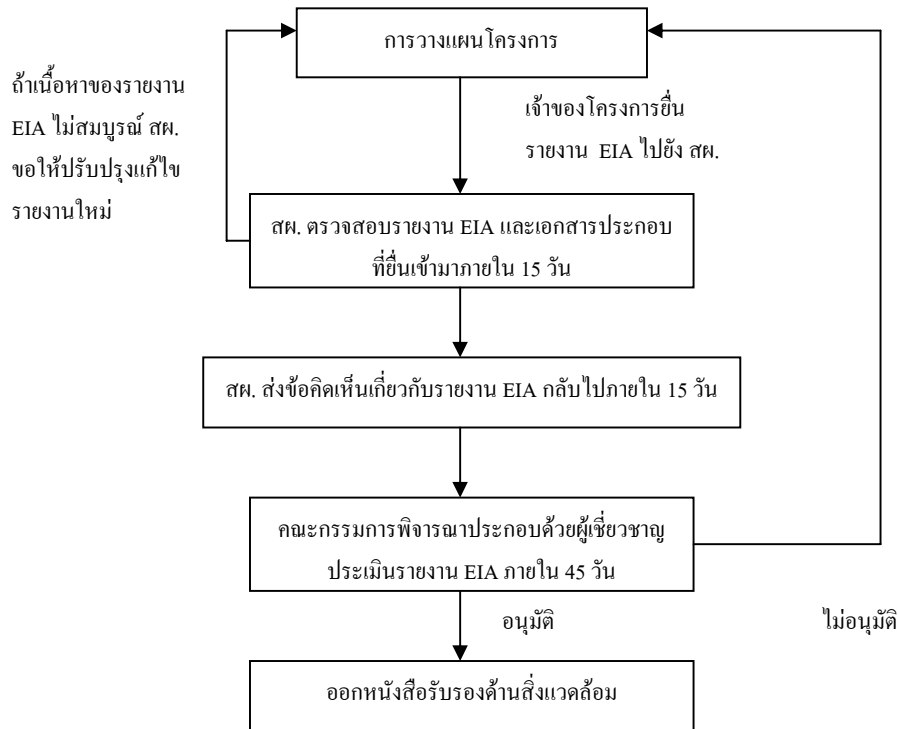
2) วิธีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดวิธีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเทศ และจำแนกประเภทของขนาดโครงการหรือกิจกรรมที่ต้องจัดทำ EIA โครงการที่อยู่ในรายการนี้ประกอบด้วย เขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำ, ระบบชลประทาน, สนามบิน, โรงแรมหรือรีสอร์ท, ระบบขนส่งมวลชน, ทางหลวง, เขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำ, นิคมอุตสาหกรรม, ท่าเรือ, โรงงานไฟฟ้าพลังความร้อน, โครงการฟื้นฟูสภาพผืนดินชายฝั่ง และการเวนคืนที่ดิน ฯลฯ

รายงาน EIA ควรประกอบด้วย

- รายละเอียดโครงการ เช่น ทำเลที่ตั้ง ขนาด การออกแบบ
- ข้อมูลเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ข้อเสนอสำหรับมาตรการบรรเทาผลกระทบที่จำเป็น
- ข้อเสนอสำหรับการติดตามตรวจสอบโครงการ

ภาพที่ 9.1 แสดงระเบียบทั่วไปสำหรับการตรวจสอบ EIA รายงาน EIA ที่ยื่นโดยเจ้าของโครงการ จะได้รับการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ภายใน 15 วัน หลังจากการตรวจสอบ สผ. จะส่งข้อคิดเห็นเบื้องต้นกลับไปภายใน 15 วัน และคณะกรรมการพิจารณาที่ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจะประเมินรายงาน EIA ภายใน 45 วัน จากการประเมินนี้ รายงาน EIA จะถือว่าได้รับอนุมัติ ปรับปรุงแก้ไข หรือไม่ผ่านการพิจารณา



ที่มา: กองควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 9.1 วิธีการตรวจสอบ EIA ทั่วไป (กรณีประเทศไทย)

ตามมาตรา 46 และ 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดว่าเมืองค้กรที่ประกอบการ จำนวน 22 ประเภทที่ควรได้รับหนังสือรับรองด้านสิ่งแวดล้อมเมื่อเริ่มดำเนินโครงการ ตารางที่ 9.2 ระบุโครงการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาซึ่งอยู่ในข่ายที่ต้องขอหนังสือรับรองดังกล่าว ทั้งนี้ ประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นวิธีการจัดรูปที่ดินเมื่อไม่นานมานี้ ฉะนั้น จึงไม่มีตัวอย่างการดำเนินการ EIA ในสภาพปัจจุบัน จากข้อมูลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่รับผิดชอบการตรวจสอบรายงาน EIA ยังไม่มีความจำเป็นต้องจัดทำ EIA อย่างเป็นทางการ สำหรับวิธีการจัดรูปที่ดินภายใต้กฎหมาย EIA ปัจจุบันของไทย ฉะนั้น จึงต้องมีการพิจารณาต่อไปว่ามีความจำเป็นต้องจัดทำ EIA กับวิธีการจัดรูปที่ดินในระยะการศึกษาความเป็นไปได้ของการศึกษาหรือไม่

ตารางที่ 9.2 รายชื่อโครงการในการศึกษาที่จำเป็นต้องจัดทำรายงาน EIA

| ประเภทโครงการ | ขนาดโครงการ |
|---|--|
| ระบบขนส่งมวลชน | โครงการทุกขนาดที่ระบุในพระราชบัญญัติระบบขนส่งมวลชนและทางด่วน |
| อาคารที่พักอาศัยภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร | อย่างน้อย 80 ห้อง |
| การจัดสรรที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม | ที่ดินอย่างน้อย 500 แปลง หรือเกิน 100 ไร่ (16 เฮกตาร์) ของพื้นที่ทั้งหมด |
| โรงพยาบาล | อย่างน้อย 60 เตียง |

ที่มา: การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย (สผ.) พ.ศ. 2541

3) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขวิธีการจัดทำ EIA

เมื่อไม่นานมานี้ มีการพิจารณาทบทวนวิธีการจัดทำ EIA หลายครั้งโดยภาครัฐ สาธารณชนและผู้เกี่ยวข้องของกิจกรรมเหล่านี้มีดังนี้

การปรับปรุงแก้ไขขนาดและประเภทของโครงการที่ต้องจัดทำ EIA

สผ. ได้ตรวจสอบเพื่อแก้ไขประเภทและขนาดของโครงการที่ต้องจัดทำ EIA และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อปรึกษาหารือเกี่ยวกับเรื่องนี้เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2549 ในการประชุมครั้งนั้น มีการพูดคุยถึงข้อเสนอหลายอย่างเกี่ยวกับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพยากรน้ำ, ชลประทาน, คมนาคมและขนส่ง, อุตสาหกรรม, พลังงาน และเหมืองแร่ แต่ไม่ปรากฏว่ามีการหารือกันเกี่ยวกับข้อเสนอสำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรที่ดินและ/หรือการก่อสร้างอาคาร

ในส่วนของประเภทและขนาดของโครงการที่ได้หารือกัน เนื้อหาสาระต่อไปนี้อาจมีผลกระทบกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา

- ทางหลวงยกระดับ ขนาดอย่างน้อย 4 ช่องจราจร และความยาวเกิน 5 กม.

โครงการก่อสร้างถนนประเภทดังกล่าวกำหนดให้เป็นหนึ่งในโครงการที่ต้องจัดทำ EIA การจัดทำ EIA มีความจำเป็นหรือไม่สำหรับโครงการก่อสร้างถนนสาย NS-1 ซึ่งยังไม่มีมีการพิจารณาว่าจะบังคับใช้ข้อกำหนดที่ปรับปรุงแก้ไขใหม่ โดยจะต้องติดตามความคืบหน้าของการตรวจสอบนี้อย่างรัดกุม

ร่างแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบทางสังคมใน EIA

สผ.และธนาคาร โลกร่วมมือกันพิจารณาข้อกำหนด “แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประเมินผลกระทบทางสังคม เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในวิธีการจัดทำ EIA” และได้จัดทำประชาพิจารณ์เกี่ยวกับร่างแนวทางนี้เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2548 หลังจากเริ่มใช้แนวทางนี้แล้ว คาดว่าวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนดังต่อไปนี้จะผ่านความเห็นชอบ ขณะนี้ยังไม่ได้พิจารณาว่าจะเริ่มนำแนวทางนี้ไปปฏิบัติได้หรือไม่

- โครงการที่ต้องจัดทำ IEE กำหนดให้เจ้าของโครงการเปิดเผยข้อมูลและจัดทำประชาพิจารณ์พร้อมกับองค์กรที่เกี่ยวข้องในระยะแรกของโครงการ บันทึกการประชุมของการทำประชาพิจารณ์ปรากฏอยู่ในรายงาน IEE ในระยะการดำเนินโครงการ การเปิดเผยข้อมูลและการทำประชาพิจารณ์เป็นสิ่งที่พึงปฏิบัติ
- โครงการที่ต้องจัดทำ EIA จำเป็นต้องจัดทำประชาพิจารณ์อย่างน้อยสองครั้งก่อนเริ่มงานก่อสร้างของโครงการ โดยประชาพิจารณ์ครั้งแรกจะเกิดขึ้นก่อนทำ EIA และประชาพิจารณ์ครั้งที่สองจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่คาดการณ์ไว้ได้รับการเสนอ

ระหว่างการศึกษา จะมีการจัดประชุมผู้มีส่วนได้เสียหลายครั้ง เช่น การสัมมนารับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อย และการประชุมระดับชุมชน จุดประสงค์คือ เพื่อเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและโครงการนำร่องในหมู่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่และองค์กรที่เกี่ยวข้อง และเพื่อสะท้อนความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมในการวางแผน ซึ่งการประชุมผู้มีส่วนได้เสียถือว่าเป็นกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในเชิงรุก ที่แสดงให้เห็นถึงหลักการของแนวทางดังกล่าวข้างต้น

(3) กฎระเบียบเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำนักนายกรัฐมนตรีได้ออกประกาศเกี่ยวกับการจัดทำประชาพิจารณ์โดยตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2548 ประกาศนี้ หน่วยงานราชการระดับชาติและท้องถิ่นควรเปิดเผยข้อมูลก่อนเริ่มดำเนินโครงการของรัฐ วิธีการเปิดเผยข้อมูลที่สามารถทำได้ เช่น การพูดคุยโดยตรงกับผู้มีส่วนได้เสีย การประชุมสาธารณะ หรือวิธีการอื่นๆ ที่กำหนดโดยสำนักปลัดกระทรวง ข้อมูลที่เปิดเผยมประกอบด้วย

- วัตถุประสงค์ พื้นที่ องค์กรประกอบ และกำหนดการของโครงการ

- ผู้ดำเนินงานและแหล่งงบประมาณของโครงการ
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมและวิธีการบรรเทาผลกระทบ

(4) กฎหมายเกี่ยวกับประเด็นทางสังคม

1) พระราชบัญญัติการเวนคืนที่ดิน

พระราชบัญญัติการเวนคืนที่ดินตราเป็นกฎหมายในปี พ.ศ. 2530 กฎหมายนี้อธิบายวิธีการเวนคืนที่ดินและจ่ายค่าชดเชยให้แก่เจ้าของที่ดิน เมื่อที่ดินเหล่านี้ถูกเวนคืนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในกรณีกรุงเทพมหานคร กองรังวัดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักการโยธาเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของการเวนคืนที่ดินและการจ่ายค่าชดเชย

ภาพที่ 9.2 แสดงขั้นตอนทั่วไปสำหรับการชดเชยค่าเสียหายสำหรับกรณีที่ดินที่บ่งชี้โดย EIA สารสำคัญของขั้นตอนดังกล่าวแสดงอยู่ด้านล่าง

ในขั้นตอนนี้ มีข้อบัญญัติสำหรับการประกาศห้ามซื้อขายที่ดิน โดยกำหนดระยะเวลาห้ามซื้อขาย 2-4 ปี ขึ้นอยู่กับการประกาศ

หนังสือจากทางราชการจะถูกส่งไปยังเจ้าของที่ดินอย่างน้อย 15 วันก่อนที่เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจะดำเนินการสำรวจการเวนคืนที่ดิน

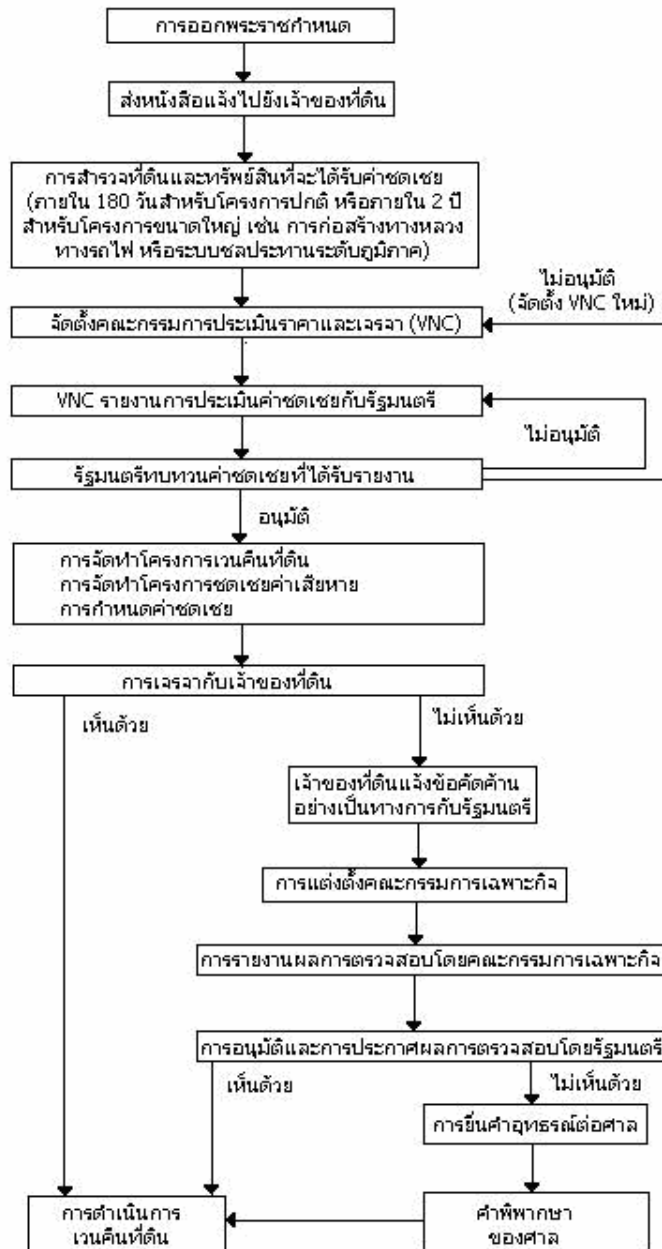
ภายหลังการสำรวจการเวนคืนที่ดินเสร็จสิ้น รัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยจะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาที่ดินและทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนภายใน 30 วัน รายการที่ได้รับการชดเชยประกอบด้วยที่ดิน, อสังหาริมทรัพย์, ต้นไม้, พืชผล, การสูญเสียสิทธิส่วนบุคคล เช่น การสูญเสียการบริการขั้นพื้นฐาน หรือการสูญเสียการยังชีพสำหรับผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการเท่านั้น

โดยทั่วไป การจ่ายค่าชดเชยขึ้นอยู่กับราคาตลาด ค่าชดเชยจะประกาศภายใน 180 วันหลังจากการกำหนดค่าชดเชย หากเจ้าของทรัพย์สินบางรายไม่เห็นด้วยกับค่าชดเชย ก็สามารถยื่นคำร้องกับรัฐมนตรี เมื่อรัฐมนตรีได้รับคำร้อง คณะกรรมการเฉพาะกิจจะเรียกประชุมเพื่อพิจารณาตรวจสอบข้อพิจารณาตามคำร้อง

หนังสือจากทางราชการที่เป็นประกาศการเวนคืนทรัพย์สินจะส่งไปยังเจ้าของทรัพย์สิน การเวนคืนทรัพย์สินและการชดเชยค่าเสียหายควรดำเนินการให้เสร็จเรียบร้อยภายใน 120 วันหลังจากการลงนามในสัญญา

ทรัพย์สินจะตกเป็นของภาครัฐ หากมีการเคลื่อนย้าย หรือรื้อถอน ผู้จัดทำโครงการควรแจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินทราบอย่างน้อย 60 วันทำงานก่อนเริ่มดำเนินงาน

เจ้าหน้าที่จะเป็นผู้ถือหนังสือสิทธิเวนคืนทรัพย์สินหลังจากชำระค่าชดเชยให้แก่เจ้าของทรัพย์สินเรียบร้อยแล้ว



ที่มา: สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 9.2 วิธีการตรวจสอบ EIA ทั่วไปในไทย

2) พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่

พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินฯ ประกาศใช้เป็นกฎหมายในปี พ.ศ. 2546 ในพระราชบัญญัตินี้ มีคำบรรยายเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหาย ตารางที่ 9.3 สรุปสาระสำคัญของคำบรรยายดังกล่าวดังนี้

ตารางที่ 9.3 มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายในพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดิน

| มาตรา | สาระสำคัญของคำบรรยายเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหาย |
|----------|---|
| มาตรา 5 | คณะกรรมการจัดรูปที่ดินมีความรับผิดชอบและหน้าที่ในการออกกฎระเบียบสำหรับการชดเชยค่าเสียหายจากกองทุนการจัดรูปที่ดิน |
| มาตรา 13 | คณะกรรมการระดับจังหวัดมีความรับผิดชอบและหน้าที่ในการพิจารณาและกำหนดค่าชดเชยตามกฎระเบียบและขั้นตอนที่เสนอ โดยคณะกรรมการจัดรูปที่ดิน |
| มาตรา 42 | ผู้สมัครจัดทำการสำรวจจะชำระค่าใช้จ่ายและค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสำรวจเพื่อการจัดรูปที่ดิน |
| มาตรา 53 | คณะกรรมการที่ปรึกษาโครงการจัดรูปที่ดินจะมีหน้าที่แนะนำผู้จัดทำโครงการจัดรูปที่ดินในการกำหนดค่าชดเชย การประเมินราคาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ |
| มาตรา 54 | ผลกระทบจากการเคลื่อนย้ายที่พักอาศัยชั่วคราวหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือธุรกิจระหว่างการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินจะได้รับการพิจารณาเป็นค่าชดเชยสำหรับแต่ละรายการ โดยชอบธรรมและเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย |
| มาตรา 59 | ในส่วนของกรก่อสร้าง การเคลื่อนย้าย หรือการดัดแปลงอาคาร หรือการกระทำอื่นใด ซึ่งเป็นการกระทำเพื่อบรรลุเป้าหมายของการจัดรูปที่ดิน และก่อความเสียหายกับเจ้าของที่ดินหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์อื่นๆ บุคคลเหล่านั้นจะได้รับค่าชดเชย หากมีความเสียหายเกิดขึ้น |
| มาตรา 64 | แปลงที่ดินใหม่ซึ่งได้รับการจัดรูปแปลงใหม่ต้องไม่มีขนาดเล็กจนส่งผลให้คุณภาพชีวิตลดลง หรือเป็นอันตรายกับสภาพแวดล้อม และเจ้าของที่ดินจะได้รับค่าชดเชยเป็นเงินตามสมควร |
| มาตรา 69 | จะไม่มีกรจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เกี่ยวข้องกับการจัดรูปที่ดิน หากตามโครงการจัดรูปที่ดิน เจ้าของที่ดินทุกรายที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ได้รับที่ดิน ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มขึ้นหรือลดลงเป็นสัดส่วนเท่ากัน |
| มาตรา 70 | เจ้าของที่ดินที่ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดผังที่ดินใหม่หลังจากการจัดรูปที่ดินและ/หรือจำนวนค่าชดเชย มีสิทธิยื่นอุทธรณ์กับคณะกรรมการจัดรูปที่ดินภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง |
| มาตรา 73 | ในกรณีที่การอนุมัติโครงการจัดรูปที่ดินสิ้นสุดลง งานทั้งหลายทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการต้องยุติลง และผู้จัดทำโครงการจัดรูปที่ดินต้องกระทำการเพื่อให้แน่ใจว่า ทุกฝ่ายได้รับการฟื้นฟูสู่สภาพเดิม หากปฏิบัติได้เช่นนี้ ผู้จัดทำโครงการจะจ่ายค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่ได้รับ |

ที่มา: พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดิน พ.ศ. 2546

9.2 การตรวจสอบแนวคิดการประเมินด้านสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์

9.2.1 แนวคิดการประเมินด้านสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์

ดังที่กล่าวในข้อ 9.1 การประเมินด้านสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ (SEA) เริ่มใช้ตั้งแต่ช่วงปี 2523-2533 เข้าใจว่าเป็นวิธีการมุ่งเน้นและตอบสนองต่อการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม และสังคมที่จำเป็นภายใต้กระบวนการดำเนินนโยบาย แผนการ และโครงการ (policies, plans, and programmes - PPPs) และความคิดริเริ่มระดับสูงอื่นๆ คำจำกัดความของ SEA ที่ยอมรับทั่วไปอยู่ในกรอบด้านล่าง

SEA เป็นกระบวนการเชิงระบบสำหรับการประเมินผลที่ตามมาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับนโยบาย แผนการ หรือโครงการที่เป็นความคิดริเริ่มที่เสนอแนะ เพื่อรับประกันว่าผลกระทบเหล่านี้จะได้รับการพิจารณาโดยสมบูรณ์และจัดการอย่างเหมาะสมในระยะแรกเริ่มของการพิจารณาตามข้อตกลงด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม
Sadler & Verheem (ปี 2539)

ในระยะแรก SEA เสมือนหนึ่งว่าเป็นเครื่องมือตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมก่อนการวางแผนโครงการ แต่เมื่อเร็วๆ นี้ มีกระแสที่ทำให้ SEA ไม่ได้หมายถึงเพียงการประเมินผลกระทบ “ต้นน้ำ” เท่านั้น แต่ยังเป็นเครื่องมือวินิจฉัยที่ช่วยเชื่อมประสานข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมระหว่างการกำหนด PPPs ซึ่งรวมถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการตัดสินใจ

วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของ SEA คือ การนำเอาแนวทางการมีส่วนร่วมมาใช้ในการจัดการกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้มีอิทธิพลต่อการวางแผนการพัฒนา การตัดสินใจ และกระบวนการดำเนินงานในระดับยุทธศาสตร์
Mercier (ปี 2547)

กระบวนการ SEA จะสามารถบรรลุผลได้ ในกรณีที่

- สอดรับกับจุดมุ่งหมายและประยุกต์ใช้ได้ทั้งในระดับนโยบาย หรือระดับแผนและโครงการ
- มุ่งเน้นการส่งมอบข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการตัดสินใจ ด้วยการกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรและประเด็นสำคัญ
- ผสมผสานระหว่างการวิเคราะห์คู่ขนานของมิติและประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมกับการวางแผน เครื่องมือและกระบวนการประเมินอื่นๆ และ

- สนับสนุนโครงการ EIA ด้วยการดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

(3) กฎหมายสำหรับการประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ในประเทศไทย

การประเมินสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ (SEA) เข้าใจว่าเป็นวิธีการมุ่งเน้นการและตอบสนองต่อการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่จำเป็นภายใต้กระบวนการดำเนินนโยบาย แผนการ และโครงการ (policies, plans, and programmes - PPPs) และความคิดริเริ่มระดับสูงอื่นๆ

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายหรือแนวทาง SEA อย่างเป็นทางการเกิดขึ้นในประเทศ อย่างไรก็ตามได้เริ่มมีการทดลองใช้ SEA หลายครั้งภายใต้กรรมสิทธิ์ของภาครัฐและสถาบันการศึกษา

มีการดำเนินการศึกษา SEA อิสระสำหรับการทำฟาร์มเลี้ยงกุ้งในปี พ.ศ. 2544 เพื่ออนุเคราะห์องค์การพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสวีเดน (Swedish International Development Agency – SIDA) เพื่อพิจารณาว่าควรสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้หรือไม่ (Lindberg & Nylander 2001) จุดมุ่งหมายคือเพื่อประเมินสถานการณ์ในอุตสาหกรรมฟาร์มเลี้ยงกุ้งชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของไทย SEA เปรียบเทียบวิธีการทำฟาร์มเลี้ยงกุ้งแบบสามัญมากที่สุด (ลงทุนสูงแบบกึ่งปิด หรือ semi-closed intensive) ที่มีสองระบบให้เลือก (ระบบปิดและหมุนเวียนซ้ำ (closed re-circulated) และระบบขุดลอกโคลนออก (sludge removal)) มีการจัดทำการศึกษาในเขต 5 จังหวัด ซึ่งรวมถึงการสัมภาษณ์เกษตรกรเลี้ยงกุ้ง ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม

จากประสบการณ์ที่ได้รับจากการศึกษานี้ ปัจจุบัน สผ.กำลังเตรียมจัดทำแนวทาง SEA การจัดการสัมมนาเพื่อพิจารณาทบทวนแนวทาง SEA ก็จัดขึ้นเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2549 เนื้อหาสาระที่หารือกันมีดังนี้

SEA จะถูกนำมาใช้สำหรับการกำหนดนโยบายระดับชาติและภูมิภาคและการกำหนดแผนแม่บท

ผลกระทบที่ตรวจสอบมีหลากหลาย เช่น เศรษฐกิจ, สภาพแวดล้อมด้านสังคม, ทรัพยากร, สุขภาพ และความยั่งยืน

กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนมีความสำคัญสำหรับ SEA

เพื่อจัดทำ SEA ในไทยให้เร็วที่สุด แนะนำว่าควรผ่านมติคณะรัฐมนตรีก่อนการบังคับใช้กฎหมาย SEA

ในอนาคต คาดว่า SEA จะได้รับการยอมรับเป็นเครื่องมือในการกำหนดนโยบายการพัฒนาของสผ.

9.2.2 องค์ประกอบหลักด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมสำหรับการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

(1) บทนำ

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและมีภูมิทัศน์เหมือนชนบท ซึ่งปัญหาสิ่งแวดล้อมเมืองหลายอย่างเริ่มปรากฏให้เห็นได้ในพื้นที่แล้ว โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่น เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนอ่อนนุช หรือมลพิษทางน้ำในโครงข่ายคลองขนาดเล็ก หากไม่มีการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ปัญหาเหล่านั้นอาจทวีความรุนแรงมากขึ้น และปัญหาสิ่งแวดล้อมและสังคมอาจเกิดขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของประชากร และการพัฒนาเพื่อสร้างพื้นที่ชานเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์เช่นนี้ จำเป็นต้องชี้ให้เห็นถึงประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่ต้องตรวจสอบ เพื่อหามาตรการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมมาใช้สำหรับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ศึกษา เพื่อแสดงถึงปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น นโยบายการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม 3 ประการ ซึ่งเกี่ยวพันกับการพัฒนาของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

- นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งแวดล้อมในผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร
- วาระแห่งกรุงเทพมหานคร (Agenda 21)
- โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งแวดล้อมในผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดยกรุงเทพมหานครและกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม โดยการผสมผสานด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเมือง ตารางที่ 9.4 แสดงผลลัพธ์ของประเด็นหลักที่ต้องตรวจสอบสำหรับการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 9.4 ประเด็นหลักที่ตรวจสอบในการศึกษานี้ตามนโยบายการวางแผนผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร

| ข้อ | นโยบายการวางแผนของแผนแม่บทผังเมืองรวม | ประเด็นหลักที่ตรวจสอบในการศึกษานี้ |
|-----|--|--|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> - ใช้แผนภาพการพัฒนาของมหานครและผังเมืองรวมของแต่ละชุมชน - การขยายโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร - การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ | <ul style="list-style-type: none"> - ความยุ่งยากของการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของเจ้าของที่ดินรายเล็กจำนวนมากในสภาพการณ์ปัจจุบัน - ความจำเป็นของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมอันเกิดจากท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ |
| ข้อ | นโยบายการวางแผนของแผนแม่บทผังเมืองรวม | ประเด็นหลักที่ตรวจสอบในการศึกษานี้ |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> - การใช้ประโยชน์ที่ดินรกร้างว่างเปล่าสำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ด้วยการจัดเตรียมสิ่งจำเป็นพื้นฐาน โดยเฉพาะการสร้างถนนทางเข้าไปยังพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงกับระบบถนนที่มีอยู่ปัจจุบัน | <ul style="list-style-type: none"> - การใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างอย่างมีประสิทธิภาพโดยรอบบริเวณสถานีลาดกระบัง - ความจำเป็นของแผนการพัฒนาโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งกลมกลืนกับโครงข่ายคลองที่มีสมรรถนะในการระบายน้ำเพียงพอ เพื่อลดความเสี่ยงจากปัญหาอุทกภัย |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> - มุ่งเน้นพื้นที่ส่งเสริมและควบคุมการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างเพื่อแก้ปัญหาการจราจร การบำบัดน้ำเสีย และผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมอื่น | <ul style="list-style-type: none"> - ความจำเป็นของการวางผังพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่น โดยพิจารณาผังเมืองที่เกี่ยวข้อง เช่น ผังการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงและฟื้นฟูชุมชนเมืองที่มีสภาพทรุดโทรม และจัดทำผังเมืองเฉพาะเพื่อเป็นมาตรการในการฟื้นฟูชุมชนเมือง | <ul style="list-style-type: none"> - ความจำเป็นของการเสริมสร้างระบบบริหารส่วนท้องถิ่นในระดับเขต - การหลีกเลี่ยงการแบ่งแยกระหว่างศาสนาในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> - อนุรักษ์แหล่งสำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ซึ่งส่งผลต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว | <ul style="list-style-type: none"> - รักษาสภาพแวดล้อมในปัจจุบันโดยรอบบริเวณวัดลานบุญและวัดสังฆราชา |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา ซึ่งต้องเพิ่มจำนวนมากขึ้น และกระจายที่ตั้งในหลายพื้นที่ | <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนของคนในพื้นที่ และเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ (เป้าหมายตามมาตรฐานของกรุงเทพมหานครคือ 4 ตร.ม.ต่อประชากร) |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียและการกำจัดขยะสำหรับชุมชน ด้วยการเร่งจัดทำแผนแม่บทที่ใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในส่วนของการลงทุน การปฏิบัติงาน และการบำรุงรักษา | <ul style="list-style-type: none"> - ความจำเป็นของการเสริมสร้างขีดความสามารถในการวางแผนของสำนักงานเขตแต่ละแห่ง เพื่อพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย - ความจำเป็นของการเสริมสร้างสมรรถนะในการเก็บขนขยะมูลฝอยและการขนส่งในสำนักงานเขตแต่ละแห่ง เพื่อเตรียมรับมือกับปริมาณการผลิตขยะที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต |
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> - การเร่งตรากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานน้ำเสียจากแหล่งชุมชนให้มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติ | <ul style="list-style-type: none"> - ความจำเป็นของการพัฒนากิจกรรมตรวจสอบคุณภาพน้ำในโครงข่ายคลองในพื้นที่ศึกษา |

ที่มา: ผังเมืองรวม (กรุงเทพมหานคร)

(3) วาระแห่งกรุงเทพมหานคร (Agenda 21)

ภาครัฐได้มีส่วนร่วมในการประชุม Earth Summit ใน พ.ศ. 2535 และได้ให้สัตยาบันกับวาระ 21 ซึ่งเป็นแผนแม่บทของโลกในการร่วมกันทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานของกรอบข้อตกลงนี้ กรุงเทพมหานครได้จัดทำ “วาระแห่งกรุงเทพมหานคร 21” ซึ่งระบุถึงนโยบายที่จะปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองในกรุงเทพมหานครให้ดีขึ้นใน พ.ศ. 2541 ตารางที่ 9.5 สรุปผลของการมุ่งเน้นประเด็นหลักที่ตรวจสอบเพื่อกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในพื้นที่ศึกษาตามนโยบายในวาระนี้

ตารางที่ 9.5 ประเด็นหลักที่สอดคล้องกับการศึกษาตามวาระแห่งกรุงเทพมหานคร 21

| ข้อ | นโยบายในวาระแห่งกรุงเทพมหานคร 21 | ประเด็นหลักที่ตรวจสอบในการศึกษานี้ |
|-----|---|--|
| 1 | จัดระบบการจราจรและคมนาคมขนส่งใหม่ เพื่อปรับปรุงคุณภาพอากาศและความคล่องตัวของการสัญจรในเมือง | <ul style="list-style-type: none"> - การบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในถนนสายหลัก เช่น ถนนลาดกระบัง - การตรวจสอบการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรับมือกับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต |
| 2 | ปรับปรุงคุณภาพน้ำในโครงข่ายคลอง เพื่อเปลี่ยนเป็น “เมืองเวนิซแห่งตะวันออก” | <ul style="list-style-type: none"> - การสร้างการรับรู้สาธารณะ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมของโครงข่ายคลองในพื้นที่ศึกษา - การขาดระบบบำบัดน้ำเสียจากแหล่งชุมชนในพื้นที่ศึกษา |
| 3 | ลงทุนพัฒนาพื้นที่สีเขียว | <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อความรื่นรมย์ของคนในพื้นที่ และเพื่อบรรเทาผลกระทบกับระบบนิเวศน์ (เป้าหมายตามมาตรฐานของกรุงเทพมหานครคือ 4 ตร.ม. ต่อคน) |
| 4 | ทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองสะอาด | <ul style="list-style-type: none"> - ความจำเป็นของการเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บขยะมูลฝอยและการขนส่งในสำนักงานเขตแต่ละแห่ง เพื่อรับมือกับปริมาณการผลิตขยะที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต - การสร้างจิตสำนึก เพื่อลดปริมาณขยะที่ผลิตจากเขตเทศบาล - การส่งเสริมกิจกรรมแยกภาควางเสียบและการนำกลับมาใช้ใหม่ในพื้นที่ศึกษา |
| 5 | ทำให้การเข้าถึงข้อมูลสะดวกรวดเร็ว เพื่อการพัฒนาเมืองและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม | <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาระบบตรวจสอบสิ่งแวดล้อมด้วยความยินยอมพร้อมใจกันของคนในพื้นที่ - การพัฒนาระบบเปิดเผยข้อมูลสิ่งแวดล้อมในสำนักงานเขต |
| 6 | ชักจูงให้ประชาชนร่วมกันพัฒนากรุงเทพมหานคร ให้ดีขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> - จัดการประชุมสาธารณะระหว่างกระบวนการกำหนดโครงการพัฒนาชานเมือง |

ที่มา: วาระแห่งกรุงเทพมหานคร 21 (กรุงเทพมหานคร)

(4) โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

JICA ได้ดำเนินการศึกษาการพัฒนา ร่วมกับกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ. 2539-2540 เพื่อกำหนดโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในโครงการนี้ มีข้อเสนอแนะประเด็น

การวางแผนในรายการ ตารางที่ 9.6 แสดงผลการตรวจสอบด้านการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาในพื้นที่ศึกษา บนพื้นฐานของประเด็นการวางแผนและเป้าหมายในโครงการนี้

ตารางที่ 9.6 ประเด็นหลักที่สอดคล้องกับการศึกษานี้ภายใต้เงื่อนไขการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของ JICA สำหรับพื้นที่

กรุงเทพมหานคร

| ข้อ | โครงการด้านสิ่งแวดล้อมจากการศึกษาของ JICA (พ.ศ. 2539-2540) | | ประเด็นหลักที่สอดคล้องกับการศึกษานี้ |
|-----|---|---|--|
| | ประเด็นการวางแผน | เป้าหมาย | |
| 1 | การใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่ยั่งยืนในสภาพแวดล้อมที่เปราะบาง | การสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่มั่นคง เพื่อป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติ | ลดความเสี่ยงจากน้ำท่วม ด้วยการบำรุงรักษาให้โครงข่ายคลองมีสมรรถนะในการระบายน้ำที่เพียงพอ |
| 2 | ความเป็นเมืองที่ปลอดภัย | การรักษาสมรรถนะการระบายน้ำเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เกิดจากน้ำมือของมนุษย์ เพื่อให้ไม่ให้ผู้คนกังวลและหวาดหวั่นกับอุทกภัย | ความจำเป็นของการประเมินซ้ำสมรรถนะการระบายน้ำของโครงข่ายคลองในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบรักษาสมรรถนะการระบายน้ำที่เพียงพอในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กำหนดขึ้นมา |
| 3 | ระบบคมนาคมขนส่งเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม | การปรับโครงสร้างระบบคมนาคมขนส่งใหม่โดยเปลี่ยนเป็นระบบขนส่งสาธารณะ | การบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในถนนสายหลัก เช่น ถนนลาดกระบัง การตรวจสอบการพัฒนาขนส่งมวลชนเพื่อรับมือกับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต |
| 4 | การดำเนินนโยบายอากาศสะอาดและสดชื่น | การลดมลพิษทางอากาศตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมของไทย | มลพิษทางอากาศที่เกิดจากยานบนผิวการจราจรตามถนนสายหลัก การขาดระบบตรวจสอบมลพิษทางอากาศในพื้นที่ศึกษา |
| 5 | การสร้างเมืองนิเวศน์ที่เป็นมิตรกับแหล่งน้ำ | การปรับปรุงคุณภาพน้ำในคลอง | การขาดระบบบำบัดน้ำเสียจากแหล่งชุมชนในพื้นที่ศึกษา |
| 6 | การยกระดับสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ | การปรับปรุงระบบการจัดการขยะมูลฝอยและระบบน้ำประปา | ความจำเป็นของการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บขยะมูลฝอยและการขนส่งของสำนักงานเขตแต่ละแห่ง เพื่อรับมือกับปริมาณขยะที่จะผลิตเพิ่มขึ้นในอนาคต |

ที่มา: โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (JICA)

(5) สรุปประเด็นหลักที่ตรวจสอบ

จากการตรวจสอบนโยบายสิ่งแวดล้อมสามประการสำหรับการพัฒนากรุงเทพมหานคร แนวทางต่อไปนี้จะได้รับความเห็นชอบในแง่การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เมื่อแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาถูกกำหนดขึ้น

- เพื่อบรรลุประสิทธิภาพสูงสุดของศูนย์ชุมชนย่อยที่เสนอแนะ และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเชิงลบที่สำคัญ ควรใช้ผังการกำหนดพื้นที่และผังการใช้ประโยชน์ที่ออกแบบอย่างดี
- โครงข่ายคลองในปัจจุบันควรได้รับการสงวนรักษาหรือปรับปรุง เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากอุทกภัยในพื้นที่ศึกษา
- โครงข่ายคลองควรทำหน้าที่ไม่เพียงเพื่อการควบคุมน้ำท่วมเท่านั้น แต่ควรทำหน้าที่เป็นสิ่งจรรโลงจิตใจหรือทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวด้วย เพื่อสงวนรักษาระบบโครงข่ายคลองที่บำรุงรักษาอย่างดีจากมุมมองในแง่ท้องถิ่นและวัฒนธรรม
- เพื่อบรรเทาผลกระทบจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ควรวางผังโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพภายใต้ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน นอกจากนี้ ควรพิจารณาระบบขนส่งมวลชนมาใช้ด้วย
- ควรพัฒนาและขยายขอบเขตการจัดการน้ำเสียและการจัดการขยะมูลฝอย เพื่อหลีกเลี่ยงมลพิษในสภาพแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น
- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่สีเขียว เพราะพื้นที่สีเขียวจะทำหน้าที่ไม่เพียงเป็นพื้นที่ว่างที่สร้างความรื่นรมย์ให้กับคนในพื้นที่เท่านั้น แต่ยังสร้างระบบนิเวศน์เมืองแบบใหม่เพื่อทดแทนระบบนิเวศน์เดิมที่มีมีรากเหง้าเป็นพื้นที่การเกษตรอีกด้วย

เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการตั้งถิ่นฐานที่ผิดกฎหมายโดยประชากรที่ไม่ได้จดทะเบียน หรือการสร้างชุมชนแออัด อันเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากรจำเป็นต้องมีการจัดทำผังการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่

- ควรพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพแวดล้อมและการเปิดเผยข้อมูลในสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องแต่ละแห่ง เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติ
- ควรพิจารณาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ทำอวกาศยานสากลสุวรรณภูมิ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำเล่า

9.2.3 การตรวจสอบผลกระทบที่มีอยู่เดิมจากสนามบินสุวรรณภูมิ

(1) บทนำ

ในปัจจุบัน สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และกำหนดจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2549 โครงการศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองมีความสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับสนามบินนี้ คาดว่าศูนย์ชุมชนย่อยจะได้รับผลประโยชน์อันหลากหลายอย่างมหาศาลจากสนามบิน ในทางกลับกัน ผลกระทบเชิงลบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการดำเนินงานของสนามบินจะส่งผลกระทบต่อศูนย์ชุมชนย่อย หัวข้อนี้ สรุปผลกระทบที่คาดการณ์ไว้จากสนามบินตามรายงาน EIA ของสนามบินสุวรรณภูมิ และตรวจสอบความเป็นไปได้ของผลกระทบที่มีอยู่เดิม

(2) รายงาน EIA ล่าสุดสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ

รายงาน EIA สำหรับโครงการสนามบินสุวรรณภูมิได้รับการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้งตามความคืบหน้าของโครงการในแต่ละช่วง รายงาน EIA ฉบับล่าสุดได้ผ่านความเห็นชอบจากสผ. ในเดือนมิถุนายน 2548 รายงาน EIA จัดทำขึ้นเพื่อตรวจสอบซ้ำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยอ้างอิงกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 30 ล้านคนเป็น 45 ล้านคนต่อปี หรือ 45 MAP (million annual passengers – MAP) นอกจากนี้ ผลกระทบจากเสียงเครื่องบินได้รับการตรวจสอบเบื้องต้นตามสมมติฐานการดำเนินงานของสนามบินในระดับ 100 MAP ในปี พ.ศ. 2549 ฝ่ายความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของบริษัท ท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัดวางแผนที่จะตรวจสอบเสียงเครื่องบินในระดับ 120 MAP ตามข้อมูลที่ได้รับจากผู้อำนวยความสะดวก ฝ่ายการคำนวณผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินจะเสร็จเรียบร้อยในเดือนกันยายน 2549

(3) ผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบิน

ผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินจากแหล่งผลกระทบหลายประเภทจากการดำเนินงานของสนามบินสุวรรณภูมิควรได้รับการตรวจสอบอย่างถี่ถ้วนที่สุด แต่ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานเสียงเครื่องบิน ที่ใช้ตรวจสอบ ฉะนั้น จำเป็นต้องอ้างอิงมาตรฐานระดับเสียงที่ใช้โดยประเทศอื่นหรือองค์การระหว่างประเทศ มีหน่วยวัดหลายอย่างที่ใช้ประเมินผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินตามที่แสดงอยู่ในตารางที่ 9.7 ในจำนวนนั้น มี Noise Exposure Forecast (NEF) ที่ใช้ในรายงาน EIA ของสนามบินสุวรรณภูมิ ในรายงานนี้ หน่วยวัดเสียงเครื่องบินสามหน่วยถูกนำมาใช้เพื่อตรวจสอบผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบิน

ตารางที่ 9.7 หน่วยวัดหลายหน่วยที่ใช้สำหรับการตรวจสอบเสียงเครื่องบิน

| หน่วยวัด | คำอธิบาย |
|---|--|
| Noise Exposure Forecast (NEF) | ค่า NEF ได้รับการรับรองโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สำหรับการประเมินเสียงเครื่องบิน NEF เป็นค่าระดับเสียงถ่วงน้ำหนักที่เป็นพลังงานเฉลี่ย (energy-average sound level) ในช่วงเวลา 24 ชั่วโมง |
| Day-Night Noise Level (Ldn) | ค่า Ldn ซึ่งได้รับการรับรองโดย USEPA เป็นระดับเสียงถ่วงน้ำหนักที่เป็นพลังงานเฉลี่ยในช่วงกลางคืน |
| Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level (WECPNL) | ค่า WECPNL ซึ่งได้รับการเสนอแนะจาก ICAO ได้รับการยอมรับเป็นมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสำหรับเสียงเครื่องบินของญี่ปุ่น WECPNL เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของเสียงเครื่องบินในช่วงเวลาหนึ่งสัปดาห์ |

ที่มา: คณะผู้ศึกษา JICA

ในรายงาน EIA พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษาอาจได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน ณ ระดับ 45 MAP คาดว่าระดับเสียงเครื่องบินในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบอยู่ที่ประมาณ 30-40 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเครื่องบินที่พยากรณ์ไว้จะไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แม้แต่ระดับ 100 MAP คาดว่าระดับเสียงมีพิสัยระหว่าง 30-40 เดซิเบล(เอ) ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเกือบทั้งหมด NBIA วางแผนที่จะซื้อที่ดินบริเวณที่ค่า NEF เกิน 40 เพื่อจำกัดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ภายใต้การศึกษานี้ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ศึกษานี้จะถูกนำมาใช้อย่างเต็มรูปแบบโดยไม่มีข้อจำกัด

ICAO และกรมการบินทั่วไป (General Aviation Administration) ของสหรัฐอเมริกากำหนดวิธีใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ตารางที่ 9.8 กล่าวถึงแนวทางสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามค่า NEF ซึ่งจัดทำโดย ICAO ตามแนวทางปฏิบัตินี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไปนี้จะถูกจำกัดในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ซึ่งค่า NEF อยู่ระหว่าง 30-40 เดซิเบล(เอ)

- การก่อสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล โบสถ์ (สถานที่ทางศาสนา) และโรงแรมหรู จะถูกจำกัดในพื้นที่
- เมื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัย ควรหลีกเลี่ยงการสร้างบ้านเดี่ยว
- เมื่อก่อสร้างโรงแรมหรือสำนักงาน ควรนำมาตรการควบคุมเสียงมาใช้ตามความเหมาะสม

ตารางที่ 9.8 แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินตามค่า NEF ที่กำหนดโดย ICAO

หน่วย: เดซิเบล(เอ)

| การใช้ประโยชน์ที่ดิน | Noise Exposure Forecast (NEF) | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
| | ต่ำกว่า 30 | 30 - 40 | เกิน 40 |
| ที่อยู่อาศัย | Y | อ่านหมายเหตุ (B) | N |
| พาณิชยกรรม | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (C) |
| โรงแรมขนาดเล็ก-ใหญ่ | Y | อ่านหมายเหตุ (C) | N |
| สำนักงาน, สาธารณูปการ | Y | อ่านหมายเหตุ (C) | N |
| โรงเรียน โรงพยาบาล โบสถ์ | อ่านหมายเหตุ (C) | N | N |
| โรงแรมหรู | อ่านหมายเหตุ (A), (C) | N | N |
| โรงแรมหรูกลางแจ้ง | อ่านหมายเหตุ (C) | N | N |
| สถานนันทนาการกลางแจ้ง | Y | Y | Y |
| อุตสาหกรรม | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (C) |

หมายเหตุ: Y การใช้ประโยชน์ที่ดินมีความเหมาะสมโดยไม่มีข้อจำกัดใดๆ

N การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มีความเหมาะสม และควรห้ามดำเนินการ

- (A) การวิเคราะห์เสียงสำหรับโรงแรมหรูทั้งในร่มและกลางแจ้งอย่างละเอียดควรดำเนินการโดยบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- (B) โดยทั่วไป ควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างบ้านเดี่ยวใหม่ สำหรับการก่อสร้างอาคารชุดให้อ้างอิงหมายเหตุ (C)
- (C) ควรจัดทำการศึกษาวิเคราะห์การลดเสียงระหว่างภายในและภายนอกอาคาร และใช้มาตรการควบคุมเสียงโดยอ้างอิงกับผลการวิเคราะห์ตามความจำเป็น

ที่มา: องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ คู่มือการวางแผนสนามบิน – ส่วนที่ 2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการควบคุมสิ่งแวดล้อม 9184-AN/902

ตารางที่ 9.9 กล่าวถึงกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดโดยกรมการบินทั่วไปของสหรัฐอเมริกาตามค่า Ldn ตามหลักค่า NEF บวกด้วย 35 เดซิเบล(เอ) เท่ากับค่า Ldn ดังนั้น ค่า 30-40 เดซิเบล(เอ) จึงเท่ากับค่า Ldn 65-75 เดซิเบล(เอ) ตามกฎระเบียบดังกล่าว การใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไปนี้จะต้องถูกจำกัดอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงซึ่งมีค่า Ldn เท่ากับ 65-75 เดซิเบล(เอ)

- การก่อสร้างโรงเรียน, โรงพยาบาล, โบสถ์ (สถานที่ทางศาสนา), สถานที่ทำการของราชการ และสถานนันทนาการหลายประเภท ให้นำมาตรการควบคุมเสียงมาใช้ตามความจำเป็น
- เมื่อคนในชุมชนเห็นพ้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยต้องได้รับอนุญาต ในกรณีนี้ ต้องผนวกมาตรการสำหรับการลดระดับเสียง (noise level reduction –

NLR) ประมาณ 25 หรือ 30 เดซิเบล(เอ) รวมเข้าไปในการใช้ประโยชน์ของอาคารด้วย อาคารแบบธรรมดาโดยส่วนใหญ่ลดระดับเสียงได้ราว 20 เดซิเบล(เอ) ของค่า Ldn ดังนั้น จำเป็นต้องตรวจสอบมาตรการควบคุมเสียงอื่นๆ ด้วย

ตารางที่ 9.9 แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามค่า NEF ที่กำหนดโดย ICAO

หน่วย: เดซิเบล(เอ)

| การใช้ประโยชน์ที่ดิน | Day-night Average Sound Level (Ldn) วัดในช่วงเวลาหนึ่งปี | | |
|-------------------------------------|--|----------------------|----------------------|
| | ต่ำกว่า 65 (NEF ต่ำกว่า 30) | 65-70 (NEF 30-35) | 70-75 (NEF 35-40) |
| การใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัย | Y | อ่านหมายเหตุ (1) | อ่านหมายเหตุ (1) |
| การใช้ประโยชน์เพื่อสาธารณะ | | | |
| โรงเรียน โรงพยาบาล | Y | 25 | 30 |
| โบสถ์ และสถานที่จัดคอนเสิร์ต | Y | 25 | 30 |
| สาธารณูปการ | Y | Y | 25 |
| คมนาคมขนส่ง | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (4) |
| ที่จอดรถ | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (4) |
| การใช้ประโยชน์ด้านพาณิชยกรรม | | | |
| สำนักงาน | Y | Y | 25 |
| ร้านค้าปลีก | Y | Y | 25 |
| สาธารณูปโภค | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (4) |
| การสื่อสาร | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (4) |
| การประดิษฐ์และการผลิต | | | |
| การผลิตทั่วไป | Y | Y | อ่านหมายเหตุ (4) |
| เกษตรกรรมและป่าไม้ | Y | อ่านหมายเหตุ (2) | อ่านหมายเหตุ (5) |
| ฟาร์มปศุสัตว์และเพาะพันธุ์ | Y | อ่านหมายเหตุ (2) | อ่านหมายเหตุ (5) |
| นันทนาการ | | | |
| กีฬากลางแจ้ง | Y | อ่านหมายเหตุ (3) | อ่านหมายเหตุ (3) |
| โรงแรมที่พักกลางแจ้ง | Y | N | N |
| นิทรรศการทางธรรมชาติและสวนสัตว์ | Y | Y | N |
| สวนสนุก สวนสาธารณะ รีสอร์ท และแคมป์ | Y | Y | Y |
| สนามกอล์ฟ นันทนาการทางน้ำ | Y | Y | 25 |

หมายเหตุ: Y การใช้ประโยชน์ที่ดินมีความเหมาะสมโดยไม่มีข้อจำกัดใดๆ

N การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มีความเหมาะสมและควรห้ามดำเนินการ

25, 30 เมื่อปฏิบัติตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน ต้องผนวกมาตรการลดระดับเสียง (NLR) ประมาณ 25 หรือ 30 เดซิเบล(เอ) เข้าไปในการออกแบบอาคาร

(1) เมื่อคนในชุมชนเห็นชอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่ยอยู่อาศัย การใช้ที่ดินเป็นที่ยอยู่อาศัยต้องได้รับอนุญาต ในกรณีนี้ ต้องผนวกมาตรการสำหรับการลดระดับเสียงประมาณ 25 หรือ 30 เดซิเบล(เอ)รวมเข้าไปในการใช้ประโยชน์ของอาคารด้วย อาคารแบบธรรมดาส่วนใหญ่ลดระดับเสียงได้ประมาณ 20 เดซิเบล(เอ) ของค่า Ldn ดังนั้น จำเป็นต้องตรวจสอบมาตรการควบคุมเสียงอื่นๆ ด้วย

(2) กำหนดค่า NLR 25 เดซิเบล(เอ)สำหรับอาคารที่พักอาศัย

(3) ต้องรวมมาตรการควบคุมเสียงจำเพาะเข้าไปด้วย

(4) ต้องรวมมาตรการสำหรับค่า NLR ที่ 25 เดซิเบล(เอ)เข้าไปด้วยในพื้นที่ที่ประชาชนได้รับผลกระทบทางเสียง

(5) กำหนดค่า NLR 30 เดซิเบล(เอ)สำหรับอาคารที่พักอาศัย

ที่มา: กรมการบินทั่วไป สหรัฐอเมริกา การวางแผนควบคุมเสียงและความเข้ากันได้สำหรับสนามบิน (Noise Control and Compatibility Planning) AC /5020-1

เมื่อค่า WECPNL ซึ่งเป็นหน่วยวัดที่ญี่ปุ่นใช้เป็นมาตรฐานสำหรับเสียงเครื่องบิน ถูกนำมาใช้ในการตรวจสอบ ตามหลัก ค่า NEF บวก 50 เดซิเบล(เอ) เท่ากับค่า WECPNL ฉะนั้น ค่า NEF 30-40 เดซิเบล(เอ) จึงเท่ากับค่า WECPNL 80-90 เดซิเบล(เอ)

ภายใต้กฎระเบียบของญี่ปุ่นเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายจากผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบิน ผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับเงินช่วยเหลือสำหรับการดำเนินมาตรการป้องกันเสียงตามความจำเป็น หากค่า WECPNL อยู่ระหว่าง 75-90 เดซิเบล(เอ)

เมื่อพิจารณาผลการตรวจสอบดังที่กล่าวข้างต้น มาตรการต่อไปนี้ได้รับการเสนอแนะสำหรับการลดผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินอันเกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิ

- ไม่เสนอแนะให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการพักอาศัยในบริเวณที่ถูกรบกวนจากเสียงของเครื่องบิน
- ควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างสถานที่ เช่น โรงเรียน หรือโรงพยาบาล ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบิน และหากมีสิ่งก่อสร้างอาคารประเภทนี้อยู่ จำเป็นต้องผนวกมาตรการป้องกันเสียงเข้าไปในการออกแบบอาคารที่ก่อสร้างด้วย
- เมื่อก่อสร้างอาคารชุด สำนักงาน โรงแรม และสาธารณูปโภคหรือสถานนันทนาการอื่นๆ จำเป็นต้องตรวจสอบว่าควรใช้มาตรการควบคุมเสียงใดๆ หรือไม่

พื้นที่ที่ถูกรบกวนจากเสียงเครื่องบินจะขึ้นอยู่กับการใช้งานของทางวิ่งระบบเส้นทางคู่ ถ้าทางวิ่งฝั่งตะวันตกถูกใช้งานมากกว่าฝั่งตะวันออก พื้นที่ที่ถูกรบกวนจากเสียงเครื่องบินจะมีขนาดประมาณ 16 เฮกตาร์ จากผลการตรวจสอบเบื้องต้น ณ ระดับ 100 MAP พื้นที่ที่ถูกรบกวนจากเสียงเครื่องบินจะขยายออกไปอีก อย่างไรก็ดี พื้นที่ที่ถูกรบกวนจากเสียงเครื่องบิน ณ ระดับ 100 MAP จะไม่ถูกกำหนดอย่างชัดเจน เพราะว่าเป้าหมาย 100 MAP มีความไม่แน่นอน อีกทั้งการใช้งานทางวิ่งทั้งสองเส้นทางจะเป็นอย่างไรก็ยังไม่ชัดเจน ดังนั้น การแสดงให้เห็นถึงพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบนั้น จะกระทำได้ยาก คณะผู้ศึกษาจึงเสนอแนะว่า ควรนำผลการตรวจสอบเสียงเครื่องบินตามสภาพการณ์จริงที่จัดทำโดย NBIA มาพิจารณาหลังจากสนามบินสุวรรณภูมิเริ่มเปิดให้บริการ และตรวจสอบความจำเป็นของมาตรการควบคุมเสียงตามพัฒนาการของสนามบินสุวรรณภูมิ

(3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่คาดว่าจะเกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 9.10 สรุปผลกระทบที่กล่าวไว้ในรายงาน EIA กรณีของสนามบินสุวรรณภูมิ ฉบับล่าสุด และผลการตรวจสอบผลกระทบที่มีอยู่ของสนามบิน จากการศึกษาพบว่า ไม่มีการคาดการณ์เรื่องของผลกระทบที่มีอยู่เดิมในช่วงของการเริ่มดำเนินการโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ และการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย การพิจารณาเพียงผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินเท่านั้น ว่ามาตรการบรรเทาผลกระทบจำเป็นหรือไม่

ส่วนหนึ่งของพื้นที่แถบตะวันตกเฉียงเหนือของศูนย์ชุมชนย่อย อาจได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินตามสภาพสถานการณ์การใช้งานของทางวิ่ง ซึ่งค่า NEF จะอยู่ที่ระดับ 30-40 เดซิเบล(เอ) โดยเฉพาะกรณีที่สนามบินมีการใช้งานภายใต้ขีดความสามารถสูงสุด หรือระดับ 100 MAP ตามการตรวจสอบเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ของ ICAO ซึ่งเป็นองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบิน และเครื่องบินที่สำคัญที่สุด ไม่แนะนำให้ก่อสร้างสาธารณูปการบางอย่าง เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน และโรงแรมสำหรับบ้านเรือนที่อยู่อาศัยทั่วไปและอาคารพาณิชย์ แนะนำให้ตรวจสอบการลดเสียงและใช้มาตรการป้องกันเสียงตามความจำเป็น NBIA วางแผนที่จะดำเนินการตรวจสอบเสียงเครื่องบินและจัดทำมาตรการป้องกันเสียงที่จำเป็นสำหรับพื้นที่ที่ถูกรบกวนจากเสียงตามความเป็นจริงในอนาคต ดังนั้น คณะผู้ศึกษาแนะนำว่า กรุงเทพมหานครควรหารือกับ NBIA เพื่อตรวจสอบหนทางแก้ไขเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่สำคัญในศูนย์ชุมชนย่อย ด้วยการพิจารณาสภาพสถานการณ์การใช้งานของทางวิ่งที่เหมาะสม และร่วมมือกันจัดทำมาตรการตรวจสอบและป้องกันเสียงเครื่องบินตามความจำเป็น

ตารางที่ 9.10 การตรวจสอบผลกระทบสะสมจากสนามบินสุวรรณภูมิ

| ตัวแปร | สรุปผลกระทบที่คาดการณ์ | ความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่คาดการณ์และศูนย์ชุมชนย่อย | ผลการตรวจสอบ |
|--|---|---|----------------------------------|
| การยุบตัวของแผ่นดิน | - สนามบินจะไม่ใช้น้ำบาดาล ฉะนั้น ไม่มีการคาดการณ์ผลกระทบที่สำคัญ | - ศูนย์ชุมชนย่อยที่เสนอ ไม่มีแผนที่จะใช้น้ำบาดาลเช่นกัน ไม่มีการคาดการณ์ผลกระทบที่สำคัญ | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |
| อุทกวิทยา | - การก่อสร้างคันกันน้ำท่วมสำหรับสนามบินจะไม่เปลี่ยนรูปแบบของการไหลบนผิวดินในปัจจุบันจากทางทิศเหนือ อย่างไรก็ตาม NBIA ควรจัดทำแนวทางจัดการกับปริมาณน้ำไหลบนผิวดินที่มีประสิทธิภาพและระบบผันน้ำ | - ศูนย์ชุมชนย่อยตั้งอยู่ในเขตที่มีระบบน้ำต่างจากสนามบิน ถึงแม้ว่าจะใช้เครื่องสูบน้ำที่เสนอ และน้ำฝนถูกระบายออกเพื่อหลีกเลี่ยงน้ำท่วม น้ำที่ระบายจะไม่ไหลไปทางคันน้ำของสนามบินสุวรรณภูมิ | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |
| คุณภาพน้ำที่พื้นผิว (การจัดการน้ำเสีย) | - น้ำเสียจากสนามบินจะถูกบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่สร้างขึ้นเอง หากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 45 MAP จะเพิ่มสมรรถนะของโรงบำบัดน้ำเสีย | - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เสนอมีแผนบำบัดน้ำเสียด้วยโรงบำบัดน้ำเสียที่สร้างขึ้นใหม่ | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |
| คุณภาพอากาศ | - จากการคำนวณของกรมอุตุนิยมวิทยา มลพิษทางอากาศจะกระจุกตัวทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของสนามบิน แม้อินพื้นที่นี้ในกรณี 45 MAP ความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศจะต่ำกว่ามาตรฐานคุณภาพอากาศของไทย | - ศูนย์ชุมชนย่อยตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |

| ตัวแปร | สรุปผลกระทบที่คาดการณ์ | ความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่คาดการณ์และศูนย์ชุมชนย่อย | ผลการตรวจสอบ |
|----------------------|--|--|--|
| เสียง | - ควรพิจารณาถึงผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบิน โดยมาก ระดับเสียงที่คาดการณ์ไว้อยู่ที่ 30-40 NEF ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ควรเตรียมมาตรการป้องกันเสียงตามความจำเป็น | - ณ ระดับ 45 MAP พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ชุมชนย่อย จะไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน - ณ ระดับ 100 MAP พื้นที่ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้จะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน ระดับเสียงที่พยากรณ์ไว้อยู่ที่ 30-40 NEF | - เมื่อเริ่มพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยแล้ว แนะนำให้กรุงเทพมหานครหารือกับ NBIA เกี่ยวกับภาพสถานการณ์การใช้งานของทางวิ่ง - จะดำเนินการตรวจสอบเสียงเครื่องบินและใช้มาตรการป้องกันเสียงภายใต้ความร่วมมือกับ NBIA |
| การใช้ประโยชน์ที่ดิน | - ตามแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาจะถูกใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมหนาแน่นปานกลาง | - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา มีฟังก์ชันกำหนดพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินเฉพาะ โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับสนามบินสุวรรณภูมิ | - หน้าที่พื้นฐานที่เสนอในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ |
| กม.นาคมนขนส่ง | - ถึงแม้ว่ามีการคาดการณ์ว่าปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้น โครงข่ายถนนที่ก่อสร้างไปแล้วและวางแผนไว้จะมีขีดความสามารถที่รองรับได้อย่างพอเพียง | - โครงข่ายถนนที่เสนอได้รับการวางแผนบนพื้นฐานของอุปสงค์การจราจรที่สัมพันธ์กับการดำเนินงานของสนามบิน | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |
| ขยะมูลฝอย | - ขยะที่ผลิตได้ ซึ่งมีปริมาณ 30 ตัน/วัน จะถูกกำจัดผ่านสถานีขนถ่ายอ่อนนุช ปริมาณนี้น้อยกว่าสมรรถนะของสถานีขนถ่ายอ่อนนุช ซึ่งรองรับได้ 8,500 ตัน/วัน | - ขยะที่ผลิตได้จะถูกกำจัดผ่านสถานีขนถ่ายอ่อนนุช | - ไม่คาดว่าจะมีผลกระทบสะสมมากนัก |

| ตัวแปร | สรุปผลกระทบที่คาดการณ์ | ความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่คาดการณ์และศูนย์ชุมชนย่อย | ผลการตรวจสอบ |
|--------------------|---|---|---|
| สภาพเศรษฐกิจ-สังคม | - สนามบินสุวรรณภูมิจะเอื้อต่อการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ | - ศูนย์ชุมชนย่อยที่เสนอจะเอื้อต่อการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจ | - คาดว่าสภาพพัฒนาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมจะขยายตัวแบบทวีคูณ |

ที่มา: การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบินสุวรรณภูมิ ฉบับปรับปรุง (เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารในปีปฏิบัติการเพิ่มขึ้น) รายงานฉบับสมบูรณ์ (NBIA) พ.ศ. 2548

9.3 การรับฟังความคิดเห็นสาธารณะและกิจกรรมประชาสัมพันธ์

9.3.1 ความเป็นมา

การจัดทำข้อมูลของพื้นที่ศึกษาและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และเปิดโอกาสให้ทุกฝ่ายเข้ามามีส่วนร่วมนั้น ได้มีการจัดประชุมผู้มีส่วนได้เสียหลายครั้งในพื้นที่ศึกษาเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนอกจากนั้น ยังมีการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โดยผ่านขั้นตอนการเผยแพร่ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา เช่น โสมเพจ และหนังสือเวียนแจ้งการดำเนินงาน ซึ่งการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะจัดขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติตามข้อตกลงของ JICA ในการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่

9.3.2 ข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นในประเทศไทย

(1) ข้อกำหนดทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

กฎหมายที่ส่งเสริมการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะคือ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งได้รับการแก้ไขและตราเป็นกฎหมายใน พ.ศ. 2540 มาตราต่อไปนี้ได้บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งมอบสิทธิและเสรีภาพให้แก่ประชาชนไทย และเป็นหลักการชี้แนะของนโยบายพื้นฐานของประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

ตารางที่ 9.11 มาตรการแห่งรัฐธรรมนุญที่เกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

| มาตราและหมวดที่เกี่ยวข้อง | หัวข้อสำคัญของมาตรา |
|---------------------------|--|
| มาตรา 58 หมวด 3 | การเปิดเผยข้อมูล |
| มาตรา 59 หมวด 3 | การประชาพิจารณ์ |
| มาตรา 60 หมวด 3 | สิทธิในการมีส่วนร่วมกับการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่รัฐ |
| มาตรา 76 หมวด 5 | การมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบายสาธารณะของรัฐ |
| มาตรา 79 หมวด 3 | การมีส่วนร่วมของประชาชนในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม |

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(2) กฎหมายสำคัญอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะของประเทศไทย

นอกเหนือจากรัฐธรรมนุญ ยังมีกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคุ้มครองสิทธิและหลักการของการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะของประชาชนไทย

ตารางที่ 9.12 กฎหมายที่เกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

| กฎหมายที่เกี่ยวข้อง | หัวข้อสำคัญของกฎหมาย |
|---|---|
| พระราชบัญญัติระเบียบการปกครอง พ.ศ. 2539 | กฎระเบียบทั่วไปและความโปร่งใส และกระบวนการตัดสินใจ |
| พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารทางราชการ พ.ศ. 2540 | วิธีการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลทางราชการ |
| พระราชบัญญัติการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ (ร่าง) | คณะกรรมการที่ปรึกษาการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ และวิธีการ |

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

9.3.3 ขอบเขตกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะและกิจกรรมประชาสัมพันธ์

(1) ขอบเขตการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ

ขั้นตอนการดำเนินงานที่ออกแบบสำหรับการประชุมผู้มีส่วนได้เสียที่จัดขึ้นในการศึกษาโดยสังเขปมีดังนี้

ตารางที่ 9.13 ตารางสำคัญของกรอบการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย

| รายการ | สาระสำคัญ | |
|--|--|---|
| ช่วงระยะ | ระยะเวลาที่ 1 การวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา – 3 ครั้ง ระยะเวลาที่ 2 การศึกษาความเป็นไปได้ – 3 ครั้ง | |
| วัตถุประสงค์โดยรวม | ให้ผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนของการศึกษา เพื่อพิจารณาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมในลักษณะที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และได้รับมติในที่ประชุมตามสมควรจากผู้มีส่วนได้เสีย | |
| วัตถุประสงค์การมุ่งเน้นและการกำหนดช่วงเวลาตามแผน | ระยะเวลาที่ 1 | ประชุมครั้งที่ 1: ตารางสำคัญของการศึกษา (พฤศจิกายน 2546) อธิบายสาระสำคัญของการศึกษาและแนวคิดเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน และรวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |
| | | ประชุมครั้งที่ 2: กรอบการพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อย (กุมภาพันธ์ 2547) อธิบายทิศทางของกรอบการพัฒนาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของศูนย์ชุมชนย่อย และรวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |
| | | ประชุมครั้งที่ 3: กรอบการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย (กุมภาพันธ์ 2547) อธิบายร่างผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนดำเนินงานสำหรับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของศูนย์ชุมชนย่อย และรวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |
| | ระยะเวลาที่ 2 | ประชุมครั้งที่ 4: แผนแม่บทของศูนย์ชุมชนย่อย (พฤศจิกายน 2547) อธิบายสาระสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับศูนย์ชุมชนย่อยที่ได้ศึกษาไว้ อธิบายสาระสำคัญในการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นตามแนวทางการจัดรูปที่ดิน และรวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |
| | | ประชุมครั้งที่ 5: แผนการดำเนินงานด้านการจัดรูปที่ดิน (กุมภาพันธ์ 2547) อธิบายสาระสำคัญของแผนการดำเนินงานด้านการจัดรูปที่ดิน อธิบายสาระสำคัญในการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ การก่อสร้าง และแผนด้านการเงิน รวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |
| | | ประชุมครั้งที่ 6: การประเมินโครงการ การจัดรูปที่ดิน (พฤษภาคม 2549) อธิบายผลการประเมินโครงการ อธิบายผลการจัดทำ Pre-EIA และรวบรวมข้อคิดเห็นและคำถามเกี่ยวกับประเด็นที่หารือกัน |

| รายการ | สาระสำคัญ | |
|--|----------------------------|---|
| จำนวนและประเภทกลุ่มคนที่เข้าร่วมจำแนกตามประเภทของการประชุม | การประชุมกลุ่มย่อย | มีผู้เข้าร่วมประมาณ 30 คนในการประชุมแต่ละครั้ง ประกอบด้วยตัวแทนจากชุมชนที่ขึ้นทะเบียนไว้กับทางราชการ หมู่บ้าน สถาบันราชการ และสถาบันเอกชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา |
| | การประชุมกับชุมชนในพื้นที่ | มีผู้เข้าร่วมประมาณ 40 คนในการประชุมแต่ละครั้ง ประกอบด้วยตัวแทนจากชุมชนที่ขึ้นทะเบียนไว้กับทางราชการ หมู่บ้าน สถาบันราชการ และสถาบันเอกชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา |
| | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น | มีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 คนในการประชุมแต่ละครั้ง ประกอบด้วยตัวแทนจากคณะกรรมการกำกับการศึกษา หน่วยราชการจากส่วนกลางและท้องถิ่น สถาบันการศึกษา องค์กรเอกชน สถาบันราชการและเอกชนที่ตั้งอยู่โดยรอบบริเวณพื้นที่ศึกษา รวมทั้งชุมชนที่ขึ้นทะเบียนไว้กับทางราชการ และหมู่บ้านที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา |
| ผลผลิตสำคัญ | | บันทึกการประชุมทั้งภาษาไทยและอังกฤษ (เผยแพร่ในอินเทอร์เน็ต) สรุปผลการประชุมทั้งภาษาไทยและอังกฤษ (เผยแพร่ในอินเทอร์เน็ต) และจดหมายข่าวภาษาไทย (ซึ่งปิดประกาศที่คัดเลือกไว้ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ) |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(2) ขอบเขตกิจกรรมประชาสัมพันธ์

ลักษณะการดำเนินงานที่กำหนดรูปแบบไว้สำหรับกิจกรรมประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ศึกษา แสดงอยู่ในตารางที่ 9.14 โดยสังเขป ดังนี้

ตารางที่ 9.14 ตารางสำคัญของกิจกรรมประชาสัมพันธ์

| รายการ | สาระสำคัญ | |
|---|--------------------------|---|
| การเผยแพร่ข้อมูลผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต | วัตถุประสงค์ | เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ ข้อมูลประกอบด้วย (ก) สาระสำคัญของการศึกษา (ข) ผลผลิตที่ได้จากการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย และ ให้ความรู้และแนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับการวางแผนเมืองและการจัดรูปที่ดินกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง |
| | การดำเนินงานและการจัดการ | ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของกรุงเทพมหานคร ภายใต้การบริหารและรักษาดูแลโดยกรุงเทพมหานคร ซึ่งเนื้อหาสาระที่ได้แสดงไว้จะได้รับการปรับให้ทันต่อเหตุการณ์ทุกครั้งหลังจากการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย |
| รายการ | สาระสำคัญ | |
| การเผยแพร่ข้อมูลในจดหมายข่าว | วัตถุประสงค์ | แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับผลสรุปของการประชุมผู้มีส่วนได้เสียกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ เป็นการ ใช้ภาพประกอบที่เข้าใจง่าย เพื่อให้ความรู้และอธิบายแนวความคิด ทั่วไปของการวางแผนเมืองและการจัดรูปที่ดินกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย |
| | การดำเนินงานและการจัดการ | จัดทำจดหมายข่าวทุกครั้งหลังจากการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย จัดส่งจดหมายข่าวไปยังบริเวณที่คัดเลือกทั้งในและโดยรอบพื้นที่ ศึกษา และประกาศให้ผู้มีส่วนได้เสียรับทราบโดยทั่วกัน |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

9.3.4 ลักษณะภาพรวมของผู้มีส่วนได้เสีย

(1) ประเภทและลักษณะของผู้มีส่วนได้เสีย

ในช่วงแรกของการศึกษา กรุงเทพมหานครได้ประสานงานกับคณะผู้ศึกษาในการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย โดยมุ่งเน้นกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้เสียหลักในพื้นที่ศึกษา ตามข้อสรุปผลการวิเคราะห์ในตารางข้างล่างดังนี้

ตารางที่ 9.15 ผลสรุปการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย

| ประเภทของผู้มีส่วนได้เสียที่จำแนกได้ | ลักษณะของผู้มีส่วนได้เสียที่จำแนกได้ |
|---|---|
| <p>ผู้อาศัยทั่วไป เกษตรกร และผู้เช่าในพื้นที่ศึกษา</p> <p>เจ้าของที่ดินและเจ้าของร้านในพื้นที่ศึกษา</p> <p>พนักงานของโรงงาน ร้านค้า และสถาบันที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา</p> <p>นักเรียนและนักศึกษาวิทยาลัยในสถาบันการศึกษาที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา</p> <p>สถาบันที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา(โรงงาน, โรงเรียน, โรงพยาบาล, ศูนย์สุขภาพ, วิทยาลัย, สถานีรถไฟ, สุเหร่า) และ</p> <p>สถาบันที่ตั้งอยู่โดยรอบบริเวณพื้นที่ศึกษา (สนามบิน, นิคมอุตสาหกรรม, ศูนย์บรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD), โรงพยาบาล, ศูนย์สุขภาพ และวิทยาลัย)</p> | <p>กลุ่มที่ระบุในตารางด้านซ้ายเป็นผู้มีส่วนได้เสียหลัก ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา กลุ่ม หรือสถาบันที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา และโดยรอบบริเวณพื้นที่ศึกษา และอาจได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการศึกษา เช่น</p> <p>ผู้อาศัย</p> <p>พนักงาน</p> <p>นักเรียน และ</p> <p>สถาบัน</p> |
| <p>หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา (กรรมการของคณะกรรมการกำกับดูแลของการศึกษา), รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา (รฟท., กฟน., กปน., IEAT, กฟผ., และทศท.)</p> <p>นักพัฒนาเอกชน, ตัวแทนขายและนักลงทุนอสังหาริมทรัพย์, สถาบันการศึกษา และองค์กรเอกชน และ</p> <p>ผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ (นักการเมืองระดับชาติและท้องถิ่น และองค์กรช่วยเหลือระหว่างประเทศ)</p> | <p>กลุ่มที่ระบุในตารางด้านซ้ายเป็นผู้มีส่วนได้เสียรอง ซึ่งประกอบด้วยบุคคลธรรมดา กลุ่ม หรือสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทางด้าน</p> <p>การกำหนดนโยบายและการวางแผน</p> <p>การจัดหาบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ</p> <p>การดำเนินงาน</p> <p>การศึกษาและการวิจัย และ</p> <p>ความช่วยเหลือด้านเทคนิคและการเงิน</p> |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(2) ข้อคิดเห็นเบื้องต้นของผู้มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย

ในระยะแรกของการศึกษา ในเดือนธันวาคม 2547 ได้มีการสำรวจโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 ครั้วเรือนที่ได้จากการสุ่มเลือกในพื้นที่ศึกษา เพื่อที่จะรวบรวมข้อคิดเห็นเบื้องต้นของผู้มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในพื้นที่ลาดกระบัง สารสำคัญของข้อคิดเห็นเบื้องต้นที่ได้รับจากครั้วเรือนที่สุ่มตัวอย่างมีดังนี้

การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในเขตลาดกระบัง – มีเพียงร้อยละ 27.4 ของกลุ่มตัวอย่างที่รับทราบถึงการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในเขตลาดกระบังในระยะแรกของการศึกษา ส่วนที่เหลือ ไม่เคยรู้เรื่องนี้มาก่อน

แหล่งที่มาของข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในเขตลาดกระบัง – ร้อยละ 45.8 ของครัวเรือนเคยได้ยินเรื่องการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยจากเพื่อนคนรอบข้าง ส่วนที่เหลือ ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลจากการประกาศของภาครัฐ (ร้อยละ 22.9) หรือจากสื่อ (ร้อยละ 22.9)

ข้อคิดเห็นเบื้องต้นเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในเขตลาดกระบัง – ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 65.6) ดูเหมือนจะสนับสนุนการพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อย (ร้อยละ 50.9 เห็นด้วย และร้อยละ 14.6 ชื่นชอบ) ขณะที่ร้อยละ 20.3 ของครัวเรือนดูเหมือนว่าจะไม่สนับสนุน (ร้อยละ 12.0 ไม่พอใจ และร้อยละ 8.3 ไม่เห็นด้วย) ส่วนที่เหลือไม่แน่ใจเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย

เหตุผลที่สนับสนุนการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย – ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.6) ให้การสนับสนุนการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย โดยให้เหตุผลว่า มีเวลาเตรียมตัวสำหรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น และร้อยละ 17.9 ของครัวเรือนบอกว่า การพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยเป็นโอกาสสำหรับการพัฒนา เหตุผลอื่น ได้แก่ การย้ายออกจากพื้นที่ (ร้อยละ 9.6) โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่ดีขึ้น (ร้อยละ 7.4) ได้รับค่าชดเชย (ร้อยละ 3.5) โอกาสขายทรัพย์สิน (ร้อยละ 2.6) และการจัดการที่ดีขึ้น (ร้อยละ 1.3)

เหตุผลที่ไม่สนับสนุนการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย – ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 49.6) ที่ไม่สนับสนุนการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยกล่าวว่า ไม่สนับสนุนเพราะเรื่องการเงินที่ดิน (ร้อยละ 33.9 – ไม่ต้องการที่จะอพยพ และร้อยละ 15.7 ไม่ต้องการที่จะรับค่าชดเชย) เหตุผลอื่น ได้แก่ ไม่ได้รับข้อมูลเพียงพอ (ร้อยละ 25.6) ไม่มีเวลาพิจารณาและตัดสินใจ (ร้อยละ 16.5) มีการโยกย้ายจากพื้นที่ (ร้อยละ 4.1) ไม่ต้องการขายทรัพย์สิน (ร้อยละ 2.5) และจะมีการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม (ร้อยละ 1.7)

9.3.5 สัมฤทธิผลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

ข้อสรุปเกี่ยวกับการประชุมผู้มีส่วนได้เสียที่ดำเนินการเสร็จสิ้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 มีดังนี้

ตารางที่ 9.16 การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย (จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2549)

| | วันที่ประชุม | หัวข้อการประชุม | จำนวน ครั้ง | จำนวน ผู้เข้าร่วม |
|--------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|----------------|----------------------|
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 1 | 13-14 พฤศจิกายน 2547 | การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 | 3 | 92 |
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 2 | 16 กุมภาพันธ์ 2548 | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 | 1 | 75 |
| | 19-20 กุมภาพันธ์ 2548 | การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 | 4 | 143 |
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 3 | 5 กรกฎาคม 2548 | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 | 1 | 71 |
| | 9 กรกฎาคม 2548 | การประชุมชุมชนในพื้นที่ ครั้งที่ 1 | 1 | 84 |
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 4 | 1 ธันวาคม 2548 | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 | 1 | 79 |
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 5 | 16 กุมภาพันธ์ 2549 | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4 | 1 | 66 |
| ประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 6 | 25 พฤษภาคม 2549 | การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 5 | 1 | 82 |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

9.3.6 ผลลัพธ์ที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นประชาชนในพื้นที่ศึกษา

ประเด็นหลักที่ผู้เข้าร่วมประชุมมีข้อซักถามในการประชุมผู้มีส่วนได้เสียจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2549 กล่าวถึงในหัวข้อต่อไปนี้

รายละเอียดของผลลัพธ์จากการหารือในการประชุมผู้มีส่วนได้เสียปรากฏอยู่ในบันทึกการประชุมใน ส่วนผนวก 1

(1) การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 1

ประเด็นหลักที่ผู้เข้าร่วมประชุมมีข้อซักถามในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 9.17 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 1

| หัวข้อการประชุม | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|-------------------------------|--|
| การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 | <ul style="list-style-type: none"> ● ต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับศูนย์ชุมชนย่อย และวิธีการจัดรูปที่ดิน (แนวความคิด, กระบวนการ, ประโยชน์, ผลที่เกิดขึ้น และการดำเนินงาน) และหวังว่าจะเรียนรู้สิ่งเหล่านี้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ เพื่อจะเข้าใจและเตรียมตัวกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ ● คิดว่าน่าจะมีการสร้างโอกาสการจ้างงานเพิ่มขึ้นในชุมชนท้องถิ่นจากการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อย ● ประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมของการพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อย ซึ่งเป็นความห่วงใยต่อสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ ● ต้องการสาธารณูปการ เช่น มหาวิทยาลัย, โรงเรียนมัธยมศึกษา, ศูนย์รับเลี้ยงเด็ก เข้าไป-เย็นกลับ, ศูนย์บริการสาธารณสุข, โรงพยาบาล และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจใน ศูนย์ชุมชนย่อย และ ● ต้องการโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนทางเข้า การขนส่งสาธารณะ และระบบน้ำประปา และระบบระบายน้ำ |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(2) การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 2

ประเด็นหลักที่มีข้อซักถามเรื่องสำคัญที่ห่วงใยที่แถลงในการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 และการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 9.18 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 2

| | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|--------------------------------------|---|
| การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 | <ul style="list-style-type: none"> ● มีการอภิปรายประเด็นเรื่องโครงข่ายคมนาคมขนส่งและการพัฒนาในอนาคตในส่วนของแนวความคิดเบื้องต้นตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของศูนย์ชุมชนย่อยที่เสนอในพื้นที่ลาดกระบัง วิธีการขนส่งหลักที่กล่าวถึงประกอบด้วยถนนที่มีอยู่เดิมและถนนที่เสนอ ทางรถไฟ และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณ โดยรอบ รวมทั้งท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ที่กำลังก่อสร้าง ● ได้กล่าวถึงขั้นตอนการดำเนินงานและประเด็นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินว่า เป็นวิธีการที่จะประยุกต์ใช้ในการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในพื้นที่ลาดกระบัง ● มีการตระหนักถึงประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมของศูนย์ชุมชนย่อยในพื้นที่ลาดกระบัง เพราะว่าจะขณะนี้ประเด็นที่ชุมชนในพื้นที่กำลังประสบกับการบำบัดน้ำเสีย การระบายน้ำ และการกำจัดขยะ มาตรการปรับปรุงสำหรับประเด็นเรื่อง |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <p>ตั้งแวดล้อมเหล่านี้ได้รับการชี้แนะแนวทางที่สอดคล้องสัมพันธ์กับการพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อยในลาดกระบังในอนาคต</p> |
| การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 | <ul style="list-style-type: none"> ● มีการแสดงความสนใจในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงอนุรักษ์ โดยใช้ประโยชน์จากคลองในพื้นที่ มรดกทางประวัติศาสตร์ และทรัพยากรอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวพันกับหนึ่งในแนวความคิดที่เสนอสำหรับการพัฒนา ศูนย์ชุมชนย่อยในลาดกระบังในส่วนของพัฒนาการท่องเที่ยว มีการเสนอ มาตรการบางอย่างที่จะดำเนินการและรวมอยู่ในการศึกษา เพื่อปรับปรุงคุณภาพ น้ำในคลองและภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง สำหรับการพัฒนาและส่งเสริม การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงอนุรักษ์ในศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบัง ● มีการตระหนักถึงกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อ ความเป็นอยู่ในพื้นที่ ซึ่งอาจเกิดขึ้นและ/หรือเป็นผลจากการพัฒนาศูนย์ชุมชน ย่อยในพื้นที่ลาดกระบังในอนาคต และ ● มีการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่เพียงพอ และมีคุณภาพสูงขึ้น เพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิตของชุมชนท้องถิ่นในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยในพื้นที่ลาดกระบัง |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(3) การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 3

สรุปสาระสำคัญในการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และการประชุมชุมชนในพื้นที่ ครั้งที่ 1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 9.19 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 3

| | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|---------------------------------------|---|
| การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 | <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้เข้าร่วมอภิปรายและตั้งคำถามและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาที่ดินที่ เสนอสำหรับการจัดรูปที่ดิน เช่น ประเด็นและการคำนึงถึงขั้นตอนการ ดำเนินงานและผลประโยชน์ และผลที่เกิดขึ้นกับการจัดการที่ดิน ในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง ลาดกระบังที่เสนอ และ ● ผู้เข้าร่วมอภิปรายและตั้งคำถามและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลกระทบด้าน ธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางสังคมจากการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง ลาดกระบังที่เสนอในแง่การปรับปรุงสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังมีการ ทารือกันในเรื่องของการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการ ส่งเสริมแนวความคิดเมืองวัฒนธรรมของ ศูนย์ชุมชนย่อยที่เสนอ และ |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> มีการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบถึงความจำเป็นของการจัดการที่ดินที่เหมาะสมและเป็นระบบด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเมืองและสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังที่เสนอ |
|--|--|

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

ตารางที่ 9.20 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมชุมชนในพื้นที่ ครั้งที่ 1

| | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|------------------------------------|---|
| การประชุมชุมชนในพื้นที่ ครั้งที่ 1 | <p>การอภิปรายกลุ่ม 1: การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม – ผู้เข้าร่วมในกลุ่มนี้อภิปรายเรื่อง “การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม” และจัดทำข้อเสนอแนะ ซึ่งแบ่งเป็น (ก) กิจกรรมการพัฒนาในพื้นที่ท่องเที่ยว (ข) การบริการสำหรับนักท่องเที่ยว (ค) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับการท่องเที่ยว และ (ค) กิจกรรมประชาสัมพันธ์สำหรับการท่องเที่ยว</p> <p>การอภิปรายกลุ่ม 2: สภาพความเป็นอยู่ในเมืองและสภาพแวดล้อม – ผู้เข้าร่วมในกลุ่มนี้อภิปรายเรื่อง “สภาพความเป็นอยู่ในเมืองและสภาพแวดล้อม” และบ่งชี้ประเด็นและจัดทำข้อเสนอแนะ โดยเฉพาะการปรับปรุงคุณภาพและระดับของสาธารณูปโภคสาธารณูปการและโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องการ และ</p> <p>การอภิปรายกลุ่ม 3: ธุรกิจและการลงทุน – ผู้เข้าร่วมกลุ่มนี้อภิปรายเรื่อง “ธุรกิจและการลงทุน” และจัดทำข้อเสนอแนะ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดใหญ่ที่คาดการณ์ที่อยู่ในแกนกลางธุรกิจและธุรกิจชุมชนในเมืองวัฒนธรรม และมาตรการสำหรับการจัดการการสนับสนุนในการพัฒนาธุรกิจ</p> |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(4) การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 4

สรุปสาระสำคัญในการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 แสดงอยู่ในตารางที่ 9.21

ตารางที่ 9.21 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 4

| | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|---------------------------------------|--|
| การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 | <ul style="list-style-type: none"> ผู้เข้าร่วมอภิปรายและเสนอข้อคิดเห็นว่า จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการประสานงานระหว่างหน่วยราชการที่เป็นระบบในการวางแผนและดำเนินงานของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยชานเมืองลาดกระบังที่เสนอ สนามบินสุวรรณภูมิที่กำลังก่อสร้าง และมหานครสุวรรณภูมิที่เสนอไว้ เนื่องจากโครงการขนาดยักษ์เหล่านี้มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่เป็นอย่างมาก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเศรษฐกิจ-สังคม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบ |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้เข้าร่วม ได้อภิปรายและซักถามเกี่ยวกับการพัฒนาที่ดินภายใต้การศึกษาในด้าน การเวนคืนที่ดิน การครอบครองที่ดิน และการแก้งำไรที่ดิน โดยการตอบข้อ ซักถาม ได้อธิบายว่าอาจประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา เพื่อป้องกัน ปัญหาที่จะเกิดจากการพัฒนาที่ดินเหมือนในอดีตที่ผ่านมา ● ผู้เข้าร่วม ได้อภิปรายและซักถามเรื่องความจำเป็นที่จะปรับปรุงคุณภาพของคลอง ในพื้นที่ที่เสื่อมโทรม และการแก้ไขปัญหากับระบบบำบัดน้ำเสียในแง่การ ฟื้นฟูสภาพธรรมชาติและสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่สำหรับ ศูนย์ชุมชนย่อย ชานเมืองลาดกระบังที่เสนอไว้ |
|--|--|

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA

(5) การประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 5

สรุปสาระสำคัญในการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4 แสดงอยู่ในตารางที่ 9.22

ตารางที่ 9.22 ประเด็นสำคัญที่ชี้แจงในการประชุมผู้มีส่วนได้เสีย ครั้งที่ 5

| | สรุปสาระสำคัญของผู้เข้าร่วมประชุม |
|---------------------------------------|--|
| การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4 | <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้เข้าร่วม ได้อภิปรายและเสนอแนะว่า เพื่อให้การจัดตั้งศูนย์ชุมชนย่อยชานเมือง ลาดกระบังดำเนินไปอย่างราบรื่น เป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องมีการ ประสานงานและการร่วมมือกันทำงานระหว่างหน่วยราชการอย่างเป็นระบบใน การวางแผนและดำเนินงานระหว่างกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานของภาครัฐและองค์กรปกครองระดับท้องถิ่น ในแง่ของ การพัฒนาศูนย์ชุมชนย่อยและโครงการขนาดยักษ์ที่วางแผนไว้และกำลัง ดำเนินการโดยรอบบริเวณศูนย์ชุมชนย่อย ● ผู้เข้าร่วม ได้อภิปรายและเสนอแนะว่า ควรจะดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์และ การเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับศูนย์ชุมชนย่อยและ โครงการขนาดยักษ์อื่นๆ ที่ เกี่ยวข้องที่วางแผนไว้และกำลังดำเนินการ โดยรอบบริเวณศูนย์ชุมชนย่อย ด้วย การจัดการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะและวิธีการอื่น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสีย เข้าใจและให้ความร่วมมือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่และ เจ้าของที่ดิน |

ที่มา: คณะผู้ศึกษาของ JICA