

บทที่ 3

นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้อง

นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา แบ่งออกเป็น นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ระบบการจราจรและขนส่ง รวมถึง ท่าเรือ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3.1.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ได้กำหนดแนวทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีการประสานการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฐานการผลิตหลักของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้

1) การจัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อพัฒนาให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงิน การค้าและศูนย์กลางข่าวสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ โดยแบ่งเป็น การพัฒนาชุมชนใจกลางมหานคร ได้แก่ การพัฒนาบริเวณสถานีแม่น้ำต่อเชื่อมกับท่าเรือกรุงเทพ การพัฒนาชุมชนชานมมหานคร ได้แก่ ชุมชนลาดกระบัง ชุมชนมีนบุรี ชุมชนตลิ่งชัน และชุมชนบางขุนเทียน และการพัฒนาชุมชนเมืองใหม่ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร

2) การแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีแนวทาง คือ การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและขยายออกไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร การจัดให้มีโครงข่ายถนนเลียบเมืองรอบเขตกรุงเทพมหานคร ให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเข้ากับถนนวงแหวนเพื่อลดความแออัดของการจราจรในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้หน่วยงานของรัฐ และเอกชนย้ายแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการขนส่งจำนวนมากในพื้นที่ย่านธุรกิจชั้นในที่แออัด ออกไปอยู่ตามพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ นอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและประชาชน ในการจัดการด้านผังเมืองอย่างเป็นระบบและให้เกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติ

3.1.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 มีการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ในด้านความคิดที่ยึด “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” และให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุลทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ได้กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาชนบทและเมือง รวมทั้งมีการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตให้คนไทยอยู่ดีมีสุขได้อย่างยั่งยืน ประกอบด้วย

1) การพัฒนาเมืองน่าอยู่ ชุมชนน่าอยู่ สร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต วิถีชีวิตของคนในเมืองและชุมชนให้เกิดความสงบ สะอาด สะอาด ปลอดภัย และมีระเบียบวินัย โดยการรณรงค์ให้คนในเมืองและชุมชนมีความรับผิดชอบร่วมกันดูแลป้องกันสาธารณสมบัติ โดยเฉพาะการเฝ้าระวังรักษาที่ดินสาธารณประโยชน์เช่น บริเวณริมแม่น้ำและลำคลอง การฟื้นฟูป้องกันความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมเมืองและชุมชน รวมถึงการประสานความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และชุมชนให้มีส่วนร่วมในกระบวนการวางผังเมืองทุกระดับ เพื่อจัดระเบียบการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับการจัดบริการโครงสร้างพื้นฐาน การอนุรักษ์วัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในเมือง เน้นให้มีการปฏิบัติตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

2) การอนุรักษ์ฟื้นฟูและรักษาสภาพแวดล้อมชุมชน รวมทั้ง ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิต และเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน ได้แก่ การใช้ผังเมืองเป็นกลไกประสานการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ให้เกิดความน่าอยู่และยั่งยืน โดยนำผังเมืองทุกระดับเป็นกรอบในการจัดทำแผนการลงทุนด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ให้ความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และควบคุมการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนใช้มาตรการทางภาษีและกฎหมายผังเมืองควบคุมให้มีการปฏิบัติตามผังเมืองอย่างเคร่งครัด

3) การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการลดมลพิษ เพื่อให้เมืองและชุมชนมีความน่าอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่ การส่งเสริมการพัฒนาระบบกำจัดของเสียอันตราย โดยการออกกฎหมายและมาตรการพิเศษในการจัดการของเสียอันตรายขยะ และน้ำเสียจากภาคอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังให้มีการกำกับ ควบคุม และจำกัดเขตอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษสูงให้อยู่ในพื้นที่ที่กำหนด

3.1.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

3.1.2.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2540-2544)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น โดยให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย มีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการคือ

- 1) เพื่อให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เจริญเติบโตอย่างมีระบบ
- 2) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนและพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้กรุงเทพมหานครเป็น “เมืองที่น่าอยู่”
- 3) เพื่อให้การบริการสังคมแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ด้อยโอกาสทางสังคม

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 มีเป้าหมายหลัก ดังนี้

- 1) พัฒนาผังเมืองกรุงเทพมหานครทั้งผังเมืองรวมและผังเฉพาะ (ผังท้องถิ่น) ให้สอดคล้องและสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของเมือง
- 2) พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้ได้ตามเกณฑ์ความจำเป็นขั้นพื้นฐานโดยเฉพาะกลุ่มผู้ด้อยโอกาสในสังคม
- 3) พัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเมือง โดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและลดมลพิษทางน้ำ อากาศและเสียง กากของเสียและของเสียอันตรายอื่นๆ
- 4) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการบริการสังคมให้ทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

3.1.2.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองน่าอยู่ ด้วยการบริหารจัดการที่ดี และมีความร่วมมือจากทุกภาคส่วนของสังคม โดยชุมชนมีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่นและสงบสุข

วัตถุประสงค์ของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 ดังนี้

- 1) เพื่อสร้างสรรค์กรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน บนพื้นฐานความสมดุลแห่งวิถีไทยและโลกาภิวัตน์
- 2) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ทุกคนได้รับโอกาสในการศึกษา การบริการสังคม การประกอบอาชีพ การพัฒนาศักยภาพทั้งทางร่างกาย จิตใจ สติปัญญา และทักษะในการประกอบอาชีพอย่างถ่วงหน้าและเท่าเทียมกัน

- 3) เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีในการบริหารราชการ
กรุงเทพมหานคร และส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 4) เพื่อสร้างเสถียรภาพทางการเงินการคลังของกรุงเทพมหานครให้
มีความมั่นคง มีทรัพยากรการเงินครอบคลุมการพัฒนาทุกด้าน ทั้งการพัฒนาคน การพัฒนาเมือง
และการพัฒนาการบริหาร

เป้าหมายในการพัฒนาเมือง ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 คือ การสร้างเมืองให้น่าอยู่ โดยใช้กระบวนการพัฒนาแบบองค์รวม และจัดทำกระบวนการแก้ไขปัญหาของเมืองอย่างเป็นระบบ ให้มีความสัมพันธ์สอดคล้องประสานกัน ทั้งทางด้านการจัดทำผังเมืองที่ทันสมัย และการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งการจัดการระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในทุกๆ ด้าน เพื่อให้บังเกิดผลการพัฒนาเมืองที่มีคุณภาพและยั่งยืน

เพื่อให้การดำเนินงานในระยะแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน คือ มุ่งหวังให้กรุงเทพมหานครมีผังเมืองรวมที่มีประสิทธิภาพ ชี้นำการพัฒนาเมืองได้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งพื้นที่และกำหนดบทบาทชัดเจน ทั้งพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ธุรกิจ พื้นที่สีเขียว และพื้นที่อนุรักษ์เชิงศิลปวัฒนธรรมและเชิงนิเวศ มีการกำหนดบริการโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดวางระบบคมนาคมขนส่ง โดยประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและมีส่วนร่วม

3.1.3 แผนพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการ (พ.ศ.2545-2549)

แผนพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการ 5 ปี (พ.ศ.2545-2549) มีแนวทางการพัฒนาจังหวัดในด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน ที่สำคัญ ดังนี้ (สำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ, 2544)

- (1) พัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจ ยกกระดับความเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญในทุกๆ ด้าน พัฒนาศักยภาพการเป็นเมืองบริการที่สมบูรณ์แบบ
- (2) ส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดย่อม ให้พัฒนาตนเองเข้าสู่อุตสาหกรรมขนาดกลางหรือขนาดใหญ่ โดยมีเงื่อนไขที่จะต้องควบคุมมลภาวะให้ได้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม อีกทั้งส่งเสริมการสร้างคลังสินค้าเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ
- (3) ส่งเสริมการจัดเตรียมด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการบริการสาธารณะที่จำเป็นต่อการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรม เช่น การพัฒนาระบบการกำจัดสิ่งปฏิกูลจากอุตสาหกรรมและการบำบัดน้ำเสียให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล โดยเน้นการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ท่อระบายน้ำ การกำจัดสิ่ง

ปฏิรูป นอกจากนี้ ยังส่งเสริมการรวมกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมตามประเภทอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาระบบบำบัดน้ำเสียรวม และสะดวกในการเฝ้าระวังสารพิษและควบคุมมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(4) กำหนดเขตพัฒนาอุตสาหกรรมเฉพาะ
 (5) ส่งเสริมเทคโนโลยีสะอาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพอุตสาหกรรม
 (6) จัดผังเมืองให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดพื้นที่เขตอุตสาหกรรมเฉพาะเป็นสัดส่วนออกจากพื้นที่เขตที่อยู่อาศัย

(7) พัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ ถนน รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง โดยสร้างถนนเป็นเขื่อนริมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทราและชลบุรี สามารถช่วยป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมและรักษาสภาพแวดล้อมชายฝั่งทะเล และเชื่อมโยงถนนสายหลักในแต่ละสาย โดยเฉพาะพื้นที่เขตเมืองชั้นในกับอำเภอรอบนอก การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม พร้อมกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมระหว่างสมุทรปราการกับอำเภอพระประแดง และโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พร้อมทั้งเพิ่มบทบาทการคมนาคมขนส่งทางน้ำอย่างกว้างขวาง โดยขุดลอกคูคลองขนาดเล็กหรือคูคลองต้นเขินให้มีขนาดใหญ่และกว้างขึ้น

3.1.4 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

3.1.4.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1 พ.ศ.2542)

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับนี้ ได้วางผังเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเต็มพื้นที่กรุงเทพมหานคร คือ 1,568.73 ตารางกิโลเมตร ดังภาพที่ 3.1 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นกรอบกำหนดแนวทางขึ้นำการพัฒนาเมืองในอนาคตในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติและแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยมีวิสัยทัศน์ ดังนี้

- 1) เมืองที่ดำรงรักษามรดกทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชาติ
- 2) เมืองที่สงวนรักษาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติอย่างมีคุณค่า เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร
- 3) เมืองที่เป็นศูนย์กลางการบริหาร การคมนาคมติดต่อสื่อสาร เศรษฐกิจ และวิทยาการที่ทันสมัย



ภาพที่ 3.1
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
(ปรับปรุงครั้งที่ 1)

- เครื่องหมาย**
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
 - ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
 - ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
 - ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
 - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
 - ที่ดินประเภทคลังสินค้า
 - ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
 - ที่ดินประเภทชมรมและเกษตรกรรม
 - ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
 - ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
 - ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
 - ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
 - ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
การศึกษาระดับภูมิภาคและสาธารณสุข

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2542

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4) เมืองที่มีความคล่องตัวและสะดวกสบายในการเดินทาง โดยระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

5) เมืองที่มีการวางแผนการใช้ที่ดิน เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตอย่างมีระเบียบแบบแผน

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1) มีเป้าหมายที่จะกำหนดทิศทางการพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยคำนึงถึงบทบาททางเศรษฐกิจและสังคม และรูปแบบการเจริญเติบโตทางด้านกายภาพของเมืองในอนาคต ซึ่งจะอาศัยผังเมืองรวมเป็นกรอบชี้นำการพัฒนา การส่งเสริม หรือควบคุมการใช้ที่ดิน ให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสม โดยมีเป้าหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองน่าอยู่ (Healthy City) เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

กิจกรรมหลักในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมฉบับนี้ และเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาได้แก่ พื้นที่พัฒนาพิเศษบริเวณพระราม 3 ให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ และเป็นการกระจายกิจกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานย่านธุรกิจการค้าออกไปสู่พื้นที่รอบนอก เพื่อลดอิทธิพลย่านธุรกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมือง และจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

3.1.4.2 ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

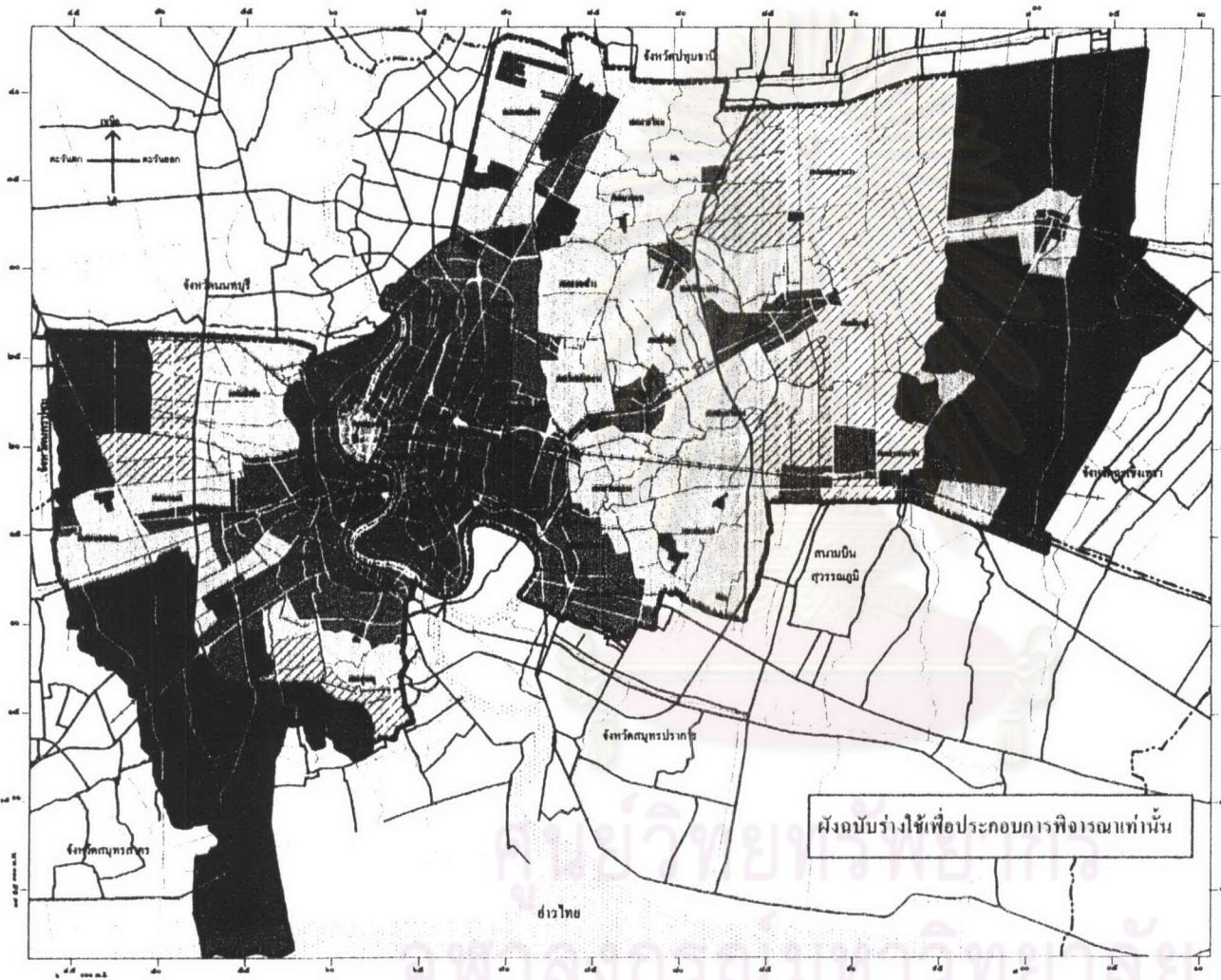
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคม และการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม ครอบคลุมพื้นที่ 1,568.73 ตารางกิโลเมตร ตามขอบเขตการบริหารราชการของกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ ดังนี้

- 1) มหานครที่มีความโดดเด่นในด้านศิลปวัฒนธรรม อันเป็นเอกลักษณ์ของชาติ
- 2) มหานครที่มีความน่าอยู่ และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน ด้วยการสงวนรักษาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติ
- 3) มหานครที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และวิทยาการของประเทศ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- 4) มหานครที่เป็นศูนย์กลางการบริหาร สถาบันทางสังคมที่สำคัญ และองค์กรระหว่างประเทศ
- 5) มหานครที่มีความคล่องตัวและความสะดวกสบายด้วยโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่เป็นระบบสมบูรณ์

ในการจัดทำผังเมืองรวมฉบับนี้ มีกิจกรรมหลักตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังภาพที่ 3.2 โดยกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมให้อยู่ในพื้นที่ชานเมือง บริเวณนิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่ทางฝั่งตะวันตก เพื่อป้องกันปัญหามลพิษ และความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในเมือง อีกทั้งเป็นการส่งเสริมนโยบายการขยายตัวของอุตสาหกรรม การผลิตให้ออกสู่บริเวณชานเมืองและปริมณฑล ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า กำหนดให้อยู่ในพื้นที่เขตลาดกระบัง บริเวณด้านเหนือสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สะดวกจากระบบถนนและทางรถไฟ

ตามร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

- 1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง กำหนดให้อยู่ในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ในเขตพระโขนง (ย.7-13, ย.7-16) เขตคลองเตย (ย.7-12) และเขตบางนา (ย.7-18, ย.6-45) และริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ในเขตราชบุรีบูรณะ (ย.6-44) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่พิเศษ สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่
- 2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก กำหนดให้อยู่ในพื้นที่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ในเขตบางคอแหลม (ย.8-20) เขตยานนาวา (ย.10-18) เขตคลองเตย (ย.8-1) ในเขตธนบุรี (ย.8-19) และในเขตราชบุรีบูรณะ (ย.8-21) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่
- 3) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม กำหนดให้อยู่ในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกในเขตยานนาวา (พ.4-9) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่
- 4) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม กำหนดให้อยู่ในพื้นที่เขตคลองเตย ได้แก่ บริษัท คอลเกต-ปาล์มโอลีฟ (ประเทศไทย) จำกัด (อ.2-7) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนิคมอุตสาหกรรม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่
- 5) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กำหนดให้อยู่ในพื้นที่เขตคลองเตย ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ส.1-48) โดยให้ใช้ประโยชน์เพื่อสถาบันราชการ การศาสนา การศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น การใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผังเมืองตามข้อเสนอของกรุงเทพมหานครและกรมโยธาธิการและผังเมือง



ภาพที่ 3.2
 ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
 (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

เครื่องหมาย

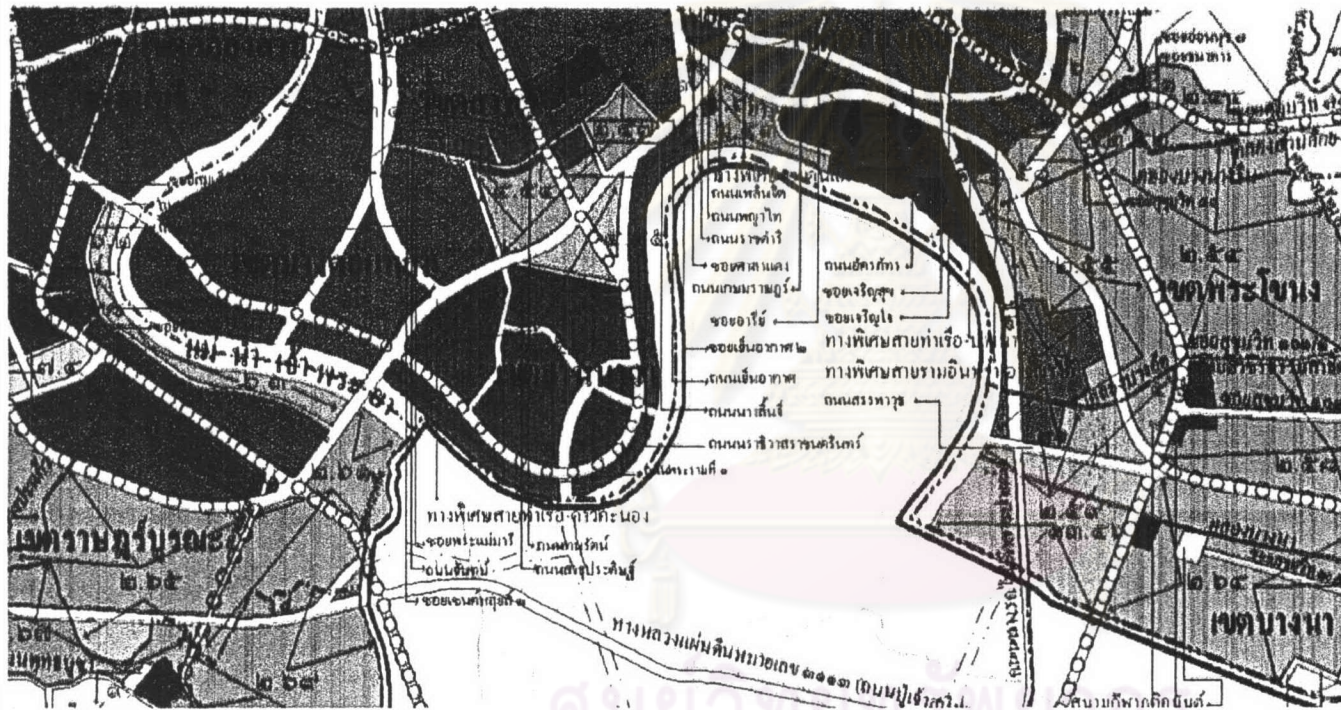
- ข.๑-ข.๙ | ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม
- ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
- ๑.๓ | ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- ก.๑-ก.๒ | ที่ดินประเภทธุรกิจขนถ่ายและเกษตรกรรม
- ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ๑.๑-๑.๒ | ที่ดินประเภทธุรกิจ
และส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย
- ที่ดินประเภทสงวนโบราณคดี
การสาธารณสุขและสาธารณสุขนอก

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542)



ภาพที่ 3.3
แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ในพื้นที่ศึกษา กรุงเทพมหานคร

เครื่องหมาย

- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
- ที่ดินประเภทเขตเทศบาลและเกษตรกรรม
- ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
- ที่ดินประเภทอนุรักษนิยมเขตเกษตรกรรม
- ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
- ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
- ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การศึกษาอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่างแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ...



ภาพที่ 3.4
ร่างแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์
ที่ดินในพื้นที่ศึกษา กรุงเทพมหานคร

เครื่องหมาย

- บ.๑-๑๘ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ที่ดินประเภทพาณิชย์รวม
- ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมรวม
- บ.๓ ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- บ.๑-๓๒ ที่ดินประเภทธุรกิจรับชมและเกมสรวม
- ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- บ.๑-๓๒ ที่ดินประเภทธุรกิจและส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย
- ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
การสาธารณสุขไปรษณีย์และสาธารณูปการ

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) เมื่อเปรียบเทียบกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกาศบังคับใช้โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ดังภาพที่ 3.3 และ 3.4 จะพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ดังต่อไปนี้

1) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง) เป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก(สีน้ำตาล) ได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ซึ่งมีขอบเขตด้านเหนือจรดถนนมไหสวรรย์ปากใต้ ด้านตะวันตกจรดถนนเจริญนครและถนนราษฎร์บูรณะ ด้านใต้จรดทางพิเศษเฉลิมมหานคร

2) การเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ซึ่งมีขอบเขตด้านเหนือจรดทางพิเศษเฉลิมมหานคร ด้านตะวันออกจรดที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และด้านตะวันตกจรดเส้นแบ่งเขตระหว่างเขตคลองเตยกับเขตยานนาวา

3) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) ได้แก่ พื้นที่คลังน้ำมันบางจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย บริษัท ไม้อัดไทย บางนา จำกัด องค์การเบตเตอร์และองค์การแก้ว

3.1.5 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ

ผังเมืองรวมสมุทรปราการ (พ.ศ.2544) มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจและโครงข่ายบริการสาธารณะ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้คือ

(1) ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริหารและการปกครองของจังหวัด

(2) ส่งเสริมการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

(3) พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขโปคและการสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

(4) ส่งเสริมให้มีการสร้างโครงข่ายคมนาคมให้สัมพันธ์และสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในอนาคต

(5) อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณค่า ตลอดจนควบคุมสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม

เขตผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการทั้งจังหวัด มีเนื้อที่ประมาณ 1,004.1 ตารางกิโลเมตร ดังภาพที่ 3.5 มีขอบเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร และจังหวัดฉะเชิงเทรา

ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา

ทิศใต้ ติดต่อกับอ่าวไทย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมสมุทรปราการ ได้สรุปแนวคิดในการวางผังไว้ดังนี้คือ

(1) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองและชนบทให้ชัดเจน และสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาระดับต่างๆ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เงื่อนไขพิเศษในการใช้พื้นที่เฉพาะบริเวณและความต้องการของประชากรในท้องถิ่น

(2) ส่งเสริมการพัฒนาเมืองแบบหลายศูนย์กลาง เพื่อกระจายศูนย์กลางของกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ โดยเสนอให้พัฒนาชุมชนศูนย์กลางเดิมให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การบริการระดับจังหวัด อำเภอและชุมชน อีกทั้งสนับสนุนการพัฒนาชุมชนศูนย์กลางใหม่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเมืองในอนาคต

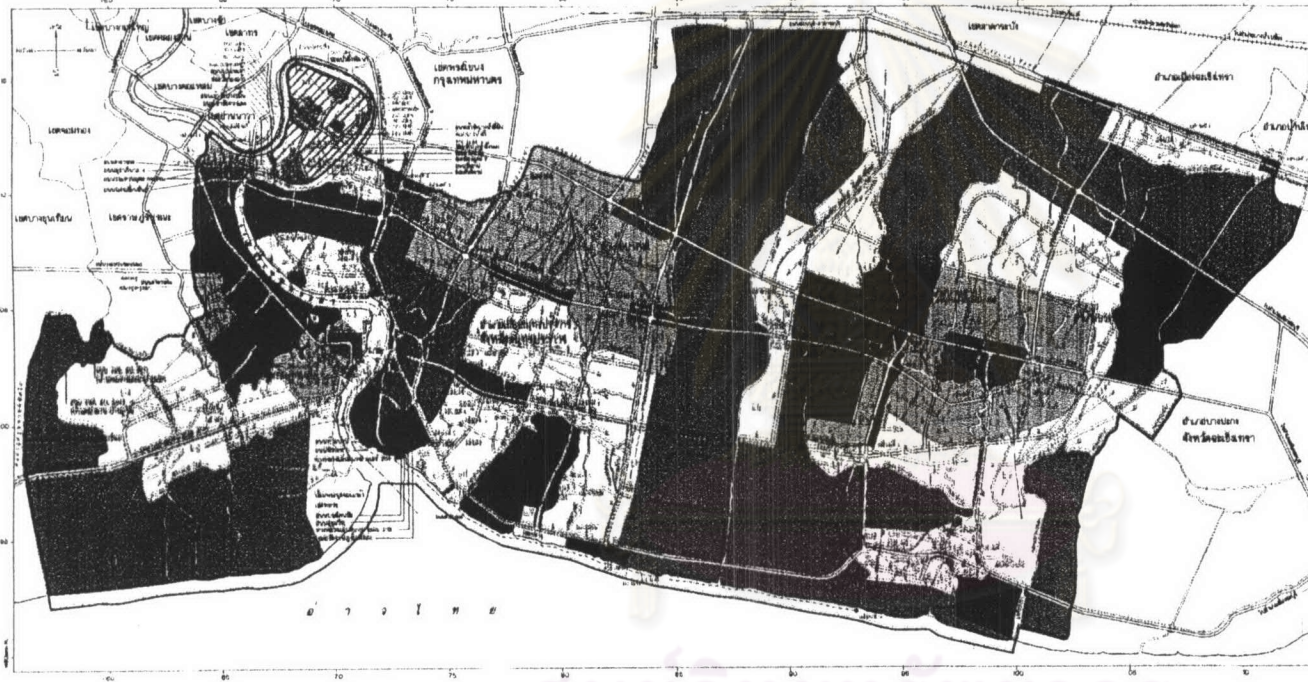
(3) กำหนดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดสมุทรปราการให้เน้นการเป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรม การบริการ อุตสาหกรรมที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยเพื่อสนองความต้องการของประชาชนในอนาคต

(4) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบต่างๆ เชื่อมโยงศูนย์กลางชุมชนภายในและระหว่างจังหวัด ให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาคมหานคร สัมพันธ์กับระบบชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

(5) รักษาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของจังหวัดให้ได้มาตรฐาน และเหมาะสมกับมาตรฐานความเป็นอยู่ และสุขภาพอนามัยของประชากรโดยรวม

ตามผังเมืองรวมสมุทรปราการ ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยให้ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นเขตอุตสาหกรรมหลัก อุตสาหกรรมบริการ และคลังสินค้า ซึ่งเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนและจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นย่านอุตสาหกรรมเดิมของชุมชน และกำหนดเพิ่มเติมขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวและรวมกลุ่มกัน สะดวกในการ

ภาพที่ 3.5
ผังเมืองรวมสมุทรปราการ



เครื่องหมาย

- พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นต่ำ
- พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลาง
- พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยความหนาแน่นสูง
- พื้นที่ประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- พื้นที่ประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- พื้นที่ประเภทราชการและราชการส่วนท้องถิ่น
- พื้นที่ประเภทราชการส่วนราชการ
- พื้นที่ประเภทที่สงวนเป็นพื้นที่สำหรับราชการส่วนราชการส่วนท้องถิ่น
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะ
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะ
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะ
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะ

ที่มา: กรมการผังเมือง, 2544



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้จำแนกประเภททำสกฏกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ.2544



ภาพที่ 3.6 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา จังหวัดสมุทรปราการ

สัญลักษณ์

- พื้นที่อยู่อาศัย (R)
- พื้นที่พาณิชยกรรม (C)
- พื้นที่อุตสาหกรรม (I)
- พื้นที่สาธารณะ (P)
- พื้นที่สีเขียว (G)
- พื้นที่น้ำ (W)
- พื้นที่อื่น ๆ (O)

ที่มา: กรมการผังเมือง, 2544

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ควบคุมดูแล ประหยัดต้นทุนในการประกอบการ และดำเนินการบำบัดหรือปรับปรุงคุณภาพของเสียได้ง่าย ได้แก่ ย่านอุตสาหกรรมบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ ถนนปู่เจ้าสมิงพราย บริเวณท้ายบ้านและนิคมอุตสาหกรรมบางปู บริเวณถนนกิ่งแก้ว บริเวณบางบ่อ บริเวณถนนบางนา-ตราด และนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ที่ได้กำหนดไว้ในผังเมืองรวมสมุทรปราการ แบ่งออกเป็น 11 ประเภท แสดงในภาพที่ 3.6 ดังนี้

- (1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย กำหนดให้อยู่ใน 7 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินบริเวณหมายเลข 1.3, 1.4 และ 1.9 ริมน้ำเจ้าพระยา ในเขตอำเภอพระประแดง และที่ดินหมายเลข 1.13, 1.16, 1.17 และ 1.18 ริมน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกในพื้นที่อำเภอพระสมุทรเจดีย์ ที่ดินประเภทนี้ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต
- (2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง กำหนดให้อยู่ใน 2 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินบริเวณหมายเลข 2.1 เป็นพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก จรดแนวเขตผังเมืองรวมซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างจังหวัดสมุทรปราการกับกรุงเทพมหานคร และที่ดินบริเวณหมายเลข 2.16 เป็นพื้นที่ริมถนนสุขสวัสดิ์ในอำเภอสมุทรเจดีย์
- (3) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต
- (4) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ที่ดินบริเวณหมายเลข 3.2 ซึ่งเป็นพื้นที่ริมถนนสุขุมวิท โดยด้านใต้จรดแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ดินประเภทนี้ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบัน สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 50 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต
- (5) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม กำหนดให้อยู่ใน 3 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินบริเวณหมายเลข 4.3 ซึ่งเป็นพื้นที่เขตเทศบาลเมืองพระประแดง ที่ดินบริเวณหมายเลข 4.7 เป็นพื้นที่ในเขตเทศบาลนครสมุทรปราการ และที่ดินบริเวณหมายเลข 4.8 เป็นพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ในเขตอำเภอพระสมุทรเจดีย์ ที่ดินประเภทนี้ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 50 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ หรือการสาธารณูปโภค

(6) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า กำหนดไว้ 5 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกบริเวณหมายเลข 5.3 และ 5.4 ในพื้นที่ปู้เจ้าสมิงพราย อำเภอพระประแดง และหมายเลข 5.13 ในอำเภอเมืองสมุทรปราการ นอกจากนี้ยังมีที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกบริเวณหมายเลข 5.5 และ 5.11 ซึ่งจรดถนนสุขสวัสดิ์ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 50 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมทางหลวงแผ่นดิน ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมเขตทางไม่น้อยกว่า 15 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อเป็นการคมนาคมทางน้ำหรือการสาธารณูปโภค

(7) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม กำหนดไว้ 7 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินบริเวณหมายเลข 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.9, 6.10 และ 6.11 ซึ่งล้วนอยู่ในพื้นที่บางกะเจ้า ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมทางหลวงแผ่นดิน ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมเขตทางไม่น้อยกว่า 15 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งคลองหรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ หรือการสาธารณูปโภค

(8) ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม กำหนดให้ 5 บริเวณ ในพื้นที่บางกะเจ้า ได้แก่ที่ดินบริเวณหมายเลข 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 และ 7.5 ที่ดินประเภทนี้ให้ใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่ง คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตาม แนวขนานริมฝั่งคลองหรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการ คมนาคมทางน้ำ หรือการสาธารณูปโภค

(9) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม มี 2 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินบริเวณหมายเลข 8.1 ซึ่งเป็นที่สาธารณประโยชน์ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่ง ตะวันตก ในพื้นที่เทศบาลเมืองพระประแดงและที่ดินหมายเลข 8.2 ซึ่งเป็นพื้นที่เรือนจากลาง สมุทรปราการ ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เฉพาะที่เป็น ของรัฐ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทนี้ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วย กฎหมาย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม การอยู่อาศัย เกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่าง ตามแนวขนานริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการ ก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำหรือการสาธารณูปโภค

(10) ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา กำหนดให้อยู่ใน 4 บริเวณ ได้แก่ ที่ดิน หมายเลข 10.1 วัดไพชยนต์พลเสพย์ 10.2 วัดโปรดเกศเชษฐาราม 10.3 วัดบางหัวเสือ และ 10.4 วัดพระสมุทรเจดีย์











ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศาสนาหรือ เกี่ยวข้องกับการศาสนา การศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น




(11) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กำหนดให้อยู่ใน 5 บริเวณ ได้แก่ ที่ดินหมายเลข 11.2 ที่ว่าการอำเภอพระประแดง สำนักงาน เทศบาลเมืองพระประแดง สถานีตำรวจภูธร อำเภอพระประแดง และบ้านพักข้าราชการ ที่ดิน หมายเลข 11.3 ได้แก่ กรมทรัพยากรธรณี หน่วยที่ 2 ที่ดินหมายเลข 11.4 ได้แก่ โรงจักรพระนครใต้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ที่ดินหมายเลข 11.5 ได้แก่ กองบังคับการตำรวจน้ำ และที่ดิน หมายเลข 11.6 ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอเมืองสมุทรปราการ สำนักงานเทศบาลนคร สมุทรปราการ และบ้านพักข้าราชการ




ภาพที่ 3.7
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล

เครื่องหมาย

-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทคลังสินค้า
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
-  ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม

-  ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
-  ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
-  ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ที่มา: กรมการผังเมือง, 2544
สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2542

 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ภาพที่ 3.7 แสดงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.1.6 โครงการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

3.1.6.1 ความเป็นมาของโครงการ

ตามที่ได้มีการกำหนดนโยบายในระดับชาติ ให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การธนาคาร และการคลังระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ในฐานะที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีประชากรจำนวนมาก และมีอัตราการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นจุดที่ดึงดูดความสนใจของต่างประเทศสูงมาก อันจะทำให้มีการหลั่งไหลของธุรกิจขนาดใหญ่เข้ามาภายในประเทศมากยิ่งขึ้น ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ศูนย์กลางการค้าเดิมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้แก่ บริเวณย่านสีลม สุขุมวิท เป็นต้น มีความแออัดหนาแน่น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสม เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุง (พ.ศ.2542) ได้กำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับนโยบายระดับชาติ โดยได้กำหนดให้มี พื้นที่พัฒนาพิเศษเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างมีแบบแผน โดยได้เลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เช่น บริเวณถนนพระรามที่ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นย่านเศรษฐกิจใหม่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลายอย่างไว้แล้ว และมีเอกชนให้ความสนใจพัฒนาอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ ธนาคาร สำนักงานและคอนโดมิเนียมหลายราย ทั้งนี้เพราะบริเวณนี้มีโครงข่ายคมนาคมที่ดี เช่น ระบบทางด่วน ซึ่งเชื่อมโยงไปยังส่วนต่างๆ ของเมือง ระบบถนน เช่น ถนนพระรามที่ 3 ถนนราชมรรคาถนนศรีนครินทร์ ซึ่งเชื่อมต่อกับย่านธุรกิจเดิม บริเวณถนนสีลมและถนนสาทร นอกจากนี้บริเวณถนนพระรามที่ 3 ยังมีที่ว่างและคลังสินค้าเก่าที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุงให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีคุณค่ายิ่งขึ้น

จุดเด่นที่สำคัญอีกประการหนึ่งของบริเวณถนนพระรามที่ 3 คือ อยูริมแม่น้ำเจ้าพระยา และมีบางกะเจ้าซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง จึงเป็นโอกาสอันดีที่จะพัฒนาภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมของเมืองให้ประสานกลมกลืน และใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างเต็มที่

เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายและแผนดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำผังเมืองรองรับ พร้อมทั้งจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน เพื่อให้เป็นแนวทางการพัฒนา และกำหนดมาตรการในการจัดระเบียบ กำกับ ควบคุมดูแล และส่งเสริม

การใช้ที่ดินในเขตพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ให้ดำเนินไปในทิศทางที่เหมาะสม สอดคล้องตามหลักการการวางผังเมืองที่ดี สนองต่อรัฐและเอกชนที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่ย่านนี้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

3.1.6.2 ขอบเขตพื้นที่โครงการ

ขอบเขตพื้นที่วางผัง ครอบคลุมพื้นที่เขตยานนาวา และพื้นที่ต่อเนื่องเขตสาทร เขตบางคอแหลม และบางส่วนของเขตราชบุรีบูรณะ รวมพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร โดยกำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ภายในพื้นที่วางผังดังกล่าวข้างต้น ประมาณ 10 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่บริเวณต่อเนื่องโดยรอบ เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของการพัฒนา การนำเสนอเพื่อเป็นการขึ้นนำการพัฒนาเมืองในอนาคต ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินการคมนาคมขนส่ง การบริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม ให้สามารถดำเนินการในทิศทางที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการพัฒนาที่ดินของกรุงเทพมหานคร

3.1.6.3 บทบาทความสัมพันธ์ของพื้นที่โครงการกับกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ

กรุงเทพมหานครได้เสนอแผนพัฒนาพื้นที่ย่านพระราม 3 เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อดึงดูดนักลงทุนและกระจายความแออัดจากย่านศูนย์กลางธุรกิจเดิม คือ สีลมสาทร และสุขุมวิท ให้ขยายเข้าไปลงทุนในพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจการเงินแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่ย่านพระราม 3 เป็นพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งอยู่ในเขตยานนาวา ทางด้านทิศใต้ของเขตสาทร ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจเดิม พื้นที่นี้มีความพร้อมในด้านโครงข่ายคมนาคมและระบบสาธารณูปโภค มีถนนหลายสายเชื่อมต่อสู่ใจกลางเมืองและพื้นที่ส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ดังแสดงในภาพที่ 3.8 ซึ่งสามารถเดินทางติดต่อถึงกันได้โดยระบบถนนสายหลักและระบบทางด่วน ได้แก่

- 1) ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เชื่อมต่อพื้นที่พระราม 3 กับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจย่านถนนสีลมและสาทร
- 2) ถนนพระรามที่ 3 เชื่อมระหว่างฝั่งกรุงเทพกับฝั่งธนบุรี โดยสะพานกรุงเทพ
- 3) ถนนรัชดาภิเษกเชื่อมต่อพื้นที่พระราม 3 กับย่านธุรกิจบริเวณถนนสุขุมวิท



4) ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 เชื่อมต่อพื้นที่พระราม 3 กับพื้นที่ส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่ที่สำคัญ ได้แก่ สนามบินดอนเมือง ซึ่งอยู่ด้านทิศเหนือ และสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก

นอกจากนี้ถนนพระรามที่ 3 ยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ในอนาคตเมื่อโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมแล้วเสร็จ พื้นที่บริเวณพระราม 3 จะสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นของกรุงเทพฯ ได้แก่ บริเวณท่าเรือกรุงเทพ บางจาก บางนา และพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการได้สะดวกยิ่งขึ้น

3.1.7 โครงการศึกษาและวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

3.1.7.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการศึกษาและวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบ

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ สจร. เดิม) และสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) ดำเนินการในช่วงต้นปี พ.ศ.2543 เป็นโครงการสืบเนื่องมาจากโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรตามแนวพระราชดำริ กรุงเทพมหานคร และคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลตอนใต้ เห็นเป็นการสมควรดำเนินการเพื่อให้โครงการดังกล่าวเป็นต้นแบบของการพัฒนาระบบจราจรอย่างยั่งยืนภายในข้อจำกัดทรัพยากรที่มีอยู่ โดยเชื่อมโยงให้เกิดสภาพสมดุลระหว่างศักยภาพการพัฒนาเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเมืองภายในพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อให้เป็นแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาภายในพื้นที่ อันจะนำไปสู่การกำหนดผังเฉพาะเพื่อใช้ในการปฏิบัติต่อไป

การวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวง

แหวนอุตสาหกรรม เป็นแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรตามแนวพระราชดำริ เพื่อให้มีการพัฒนาเมืองที่เป็นระบบสอดคล้องกับการพัฒนาการจราจรและขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างความสมดุลของแหล่งงานจากการพัฒนาเมืองกับที่พักอาศัยและสาธารณูปโภค มีการกำหนดที่ตั้งและควบคุมขนาดและชี้้นำการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงการประสานการใช้พื้นที่อุตสาหกรรมเดิม (ถนนปู่เจ้าสมิงพราย) และโอกาสการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณถนนพระราม 3 การใช้พื้นที่ท่าเรือคลองเตย โครงข่ายคมนาคม อันได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ให้เกิดความเชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ปริมณฑล และแหล่งที่พักอาศัย ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยมีโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ระบบถนนและระบบขนส่งมวลชนชี้นำ และเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ด้านต่างๆอย่างเหมาะสม และสัมพันธ์กับทรัพยากรที่มีอยู่ เพื่อนำไปสู่การประสานแผนงานและโครงการของหน่วยงานต่างๆ ภายในพื้นที่เดียวกัน ให้เป็นแผนงานรวมเดียวกัน อันจะนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.7.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

การศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม และเพื่อให้ได้มาซึ่งแผนพัฒนาภาพรวม (Comprehensive Plan) โดยมี

วัตถุประสงค์ของการศึกษาดังนี้

1) เพื่อให้มีการบริหารจัดการพัฒนาเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนาแหล่งงานธุรกิจที่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบจราจรและขนส่ง โดยมีความสมดุล ระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ภายใต้ระบบชั้นนำการพัฒนา ที่มี โครงข่ายการคมนาคมขนส่งหลักเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เฉพาะและมีการใช้เทคโนโลยีสื่อสาร สมัยใหม่ที่ช่วยลดปริมาณการจราจรระหว่างพื้นที่เฉพาะ

2) เพื่อให้มีการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อระหว่างกัน และกัน ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและโครงการขนาดใหญ่ โดยประสานโครงข่ายคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะและถนนสายตรง ให้เกิดการพัฒนา ระบบการจราจรเบ็ดเสร็จสำหรับปัจจุบันและอนาคต

3) เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน สอดคล้องกับการ พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอย่างเหมาะสมและสัมพันธ์กับทรัพยากรที่มีอยู่

3.1.7.3 พื้นที่วางแผน

ในการศึกษา ได้แบ่งศูนย์หรือเขตการพัฒนาตามบริเวณที่มีกิจกรรม สำคัญ (Node) ในพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมออกเป็น 9 บริเวณ ดังแสดงใน ภาพที่ 3.9 ได้แก่ พื้นที่พระราม 3 พื้นที่คลองเตยและสถานีแม่น้ำ พื้นที่บางนาและบางจาก พื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณปู่เจ้าสมิงพราย พื้นที่สุขสวัสดิ์ พื้นที่พระประแดง พื้นที่บางกะเจ้า พื้นที่ ราษฎร์บูรณะเมืองใหม่ และพื้นที่ราษฎร์บูรณะริมน้ำ

3.1.7.4 แนวทางการพัฒนา

พื้นที่ทั้ง 9 บริเวณ มีแนวทางในการพัฒนาแตกต่างกันออกไปตาม ศักยภาพ และข้อจำกัดของพื้นที่ แต่ทั้งหมดมีแนวทางร่วมกันคือ มุ่งให้แต่ละพื้นที่มีแนวทางการ พัฒนาให้เป็นชุมชนที่ยั่งยืนในตัวเอง (Sustainable development) ดังต่อไปนี้

1) มีความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับย่านพักอาศัย (Job and Housing Balance)

2) มีความพร้อมด้านการบริหารสาธารณะต่างๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์บริการ ศูนย์การค้าย่อยประจำชุมชน เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ลดการพึ่งพา ลดการ เดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพมหานครให้ได้มากที่สุด

3) มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) ที่จำเป็น สำหรับชุมชน เช่น ระบบประปา ระบายน้ำ ไฟฟ้า โทรศัพท์ บำบัดน้ำเสีย การจัดเก็บและกำจัดขยะ



สัญลักษณ์

- | | | | |
|---|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 1 | พื้นที่พระราม 3 | 2 | พื้นที่ท่าเรือคลองเตยและสถานีแม่น้ำ |
| 3 | พื้นที่บางนาและบางจาก | 4 | พื้นที่ปู่เจ้าสมิงพราย |
| 5 | พื้นที่สุขสวัสดิ์ | 6 | พื้นที่พระประแดง |
| 7 | พื้นที่บางกะเจ้า | 8 | พื้นที่ราษฎร์บูรณะเมืองใหม่ |
| 9 | พื้นที่ราษฎร์บูรณะริมน้ำ | | |

ภาพที่ 3.9 ขอบเขตพื้นที่โครงการวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ที่มา: บริษัท เทลโก้ จำกัด และ บริษัท แพรนโปร จำกัด, 2546



ภาพที่ 3.10 ผังการพัฒนพื้นที่ของโครงการวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนอุตรสาหกรรม

4) มีระบบถนนที่สมบูรณ์ เพื่อระบบการเดินทางที่คล่องตัว โดยมี แนวถนนวงแหวนอุตสาหกรรมเป็นถนนหลักที่เสริมเข้ามาใหม่ และในพื้นที่ตอนใต้จะมีถนนวงแหวนรอบนอกซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวงในระยะยาว พื้นที่ตามแนวนี้จะมีบริการขนส่งมวลชนสายสีส้มของ รฟม. เป็นทางเลือกใหม่อีกทางหนึ่ง และมีโครงการที่จะขยายไปเชื่อมต่อกับสายสีเขียว หรือรถไฟฟ้า BTS. ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาตามแนวถนนสุขุมวิทในที่สุด

5) ข้อได้เปรียบของพื้นที่บริเวณวงแหวนอุตสาหกรรมที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ มีแนวแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านเป็นแนวกลางตลอดพื้นที่โครงการ สามารถพัฒนาสองฝั่งแม่น้ำให้เกิดประโยชน์แก่ชุมชนได้เป็นอย่างดี

ภาพที่ 3.10 แสดงผังการพัฒนาพื้นที่ของโครงการวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

3.2 นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบการจราจรและขนส่ง

3.2.1 แผนงานโครงการคมนาคมขนส่งในอนาคต

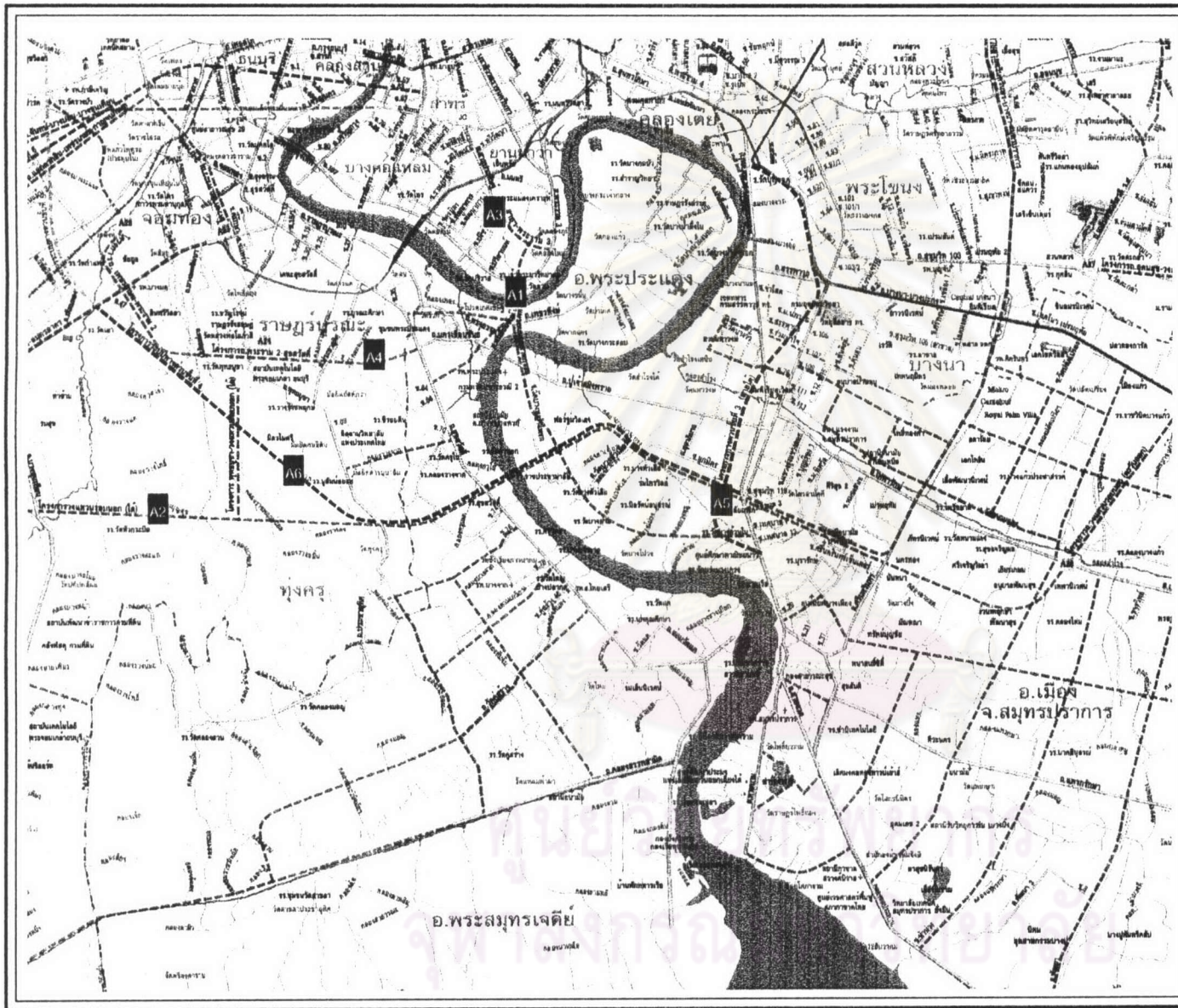
แผนงานโครงการคมนาคมขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ภายในพื้นที่ศึกษาในอนาคต ประกอบด้วย แผนงานโครงการระบบโครงข่ายถนน และแผนงานโครงการขนส่งมวลชนระบบราง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.2.1.1 แผนงานโครงการระบบโครงข่ายถนน

แผนงานโครงการด้านระบบโครงข่ายถนนและทางด่วนในอนาคต ภายในพื้นที่ศึกษา ดังแผนที่ 3.1 มีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ของกรมทางหลวงชนบท เป็นโครงการแก้ไขปัญหาจราจรอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่ ภูมิพลอดุลยเดช ที่ทรงพระราชทานแนวพระราชดำริให้แก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากรถบรรทุก โดยมีพระราชประสงค์ให้สร้างเป็นถนนวงแหวนอุตสาหกรรมสำหรับรองรับรถบรรทุกให้วิ่งอยู่ในเส้นทางที่เป็นวงแหวนเชื่อมระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากับบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่อมิให้รถบรรทุกเหล่านี้วิ่งเข้าไประยะตัวเมืองหรือทิศทางอื่นๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยรอบ โครงการนี้เป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางบก อาจมีผลทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำต้องลดบทบาทลง โดยเฉพาะการขนส่งภายในประเทศ

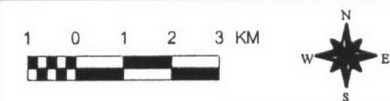
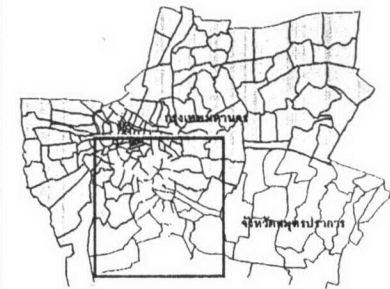
ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมมีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่อง เชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นถนนวงแหวนมีความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ 25 กิโลเมตร โดยโครงการจะประกอบด้วยงาน 2 ส่วนคือ งานถนนและงานสะพาน



แผนที่ 3.1
โครงการระบบโครงข่ายถนน

สัญลักษณ์

- A1** โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
- A2** โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้
- A3** โครงการถนนสาธุประดิษฐ์-พระรามที่ 3
- A4** โครงการถนนพระรามที่ 2-สุขสวัสดิ์
- A5** โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 (สายใต้)
- A6** โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 4



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ส่วนที่ 1 งานถนน ได้แก่ ถนนสายหลักที่ประกอปกกันเป็นส่วนของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม คือ ถนนพระรามที่ 3 ถนนทางรถไฟสายเก่า และถนนปู้เจ้าสมิงพราย ปัจจุบันถนนพระรามที่ 3 และถนนปู้เจ้าสมิงพรายได้ทำการก่อสร้างและปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว คงเหลือเพียงถนนทางรถไฟสายเก่าซึ่งจะได้ทำการปรับปรุงสภาพผิวการจราจรให้สมบูรณ์ โดยเริ่มปรับปรุงจากจุดตัดกับถนนหน้าการทำเรือแห่งประเทศไทย ไปตามถนนทางรถไฟสายเก่าถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู้เจ้าสมิงพราย เป็นระยะทางยาวประมาณ 7.8 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 งานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะเป็นสะพานซึ่ง 2 ช่วง สูง 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกหนักมีความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ 4.2 กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปู้เจ้าสมิงพรายเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมมีความต่อเนื่องกันทั้งหมด นอกจากนี้บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตร ลาดลงเชื่อมต่อกับถนนสุขสวัสดิ์ ในอนาคตยังมีแผนที่จะต่อขยายไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ของกรมทางหลวงด้วย

สถานะของโครงการในปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2548

2) โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ ของกรมทางหลวง แนวเส้นทางเริ่มจากจุดตัดของถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก) กับถนนพระรามที่ 2 มุ่งไปยังทิศตะวันออกตัดผ่านถนนบางขุนเทียน ถนนประชาอุทิศ ถนนสุขสวัสดิ์ และไปสิ้นสุดโครงการที่จุดตัดของถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกกับถนนบางนา-ตราด ลักษณะโครงการจะเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร ตลอดสองข้างทางจะมีการควบคุมการเข้าถึงการดำเนินงานโครงการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ช่วงจากพระรามที่ 2-สุขสวัสดิ์ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ขณะที่ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี ซึ่งรวมส่วนของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย

3) โครงการถนนเชื่อมถนนสาธุประดิษฐ์กับถนนพระรามที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 6 ช่องจราจรแยกทิศทาง มีเกาะกลางและทางเท้า มีเขตทางกว้างประมาณ 30 เมตร ระยะทางโครงการประมาณ 2 กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 172.3 ล้านบาท

4) โครงการถนนพระรามที่ 2-สุขสวัสดิ์ ตามผังเมืองรวม ของกรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก ขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มจากถนนพระรามที่ 2 ตัดผ่านถนนประชาอุทิศและไปบรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์ 2 บริเวณ คือบริเวณแยกสุข

สวัสดิ์นครเขื่อนขันธ์ และบริเวณแยกสุขสวัสดิ์/โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาวางแผนโดยตามแผนการดำเนินโครงการที่วางไว้ คาดว่าจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2551

5) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ระยะทางประมาณ 12.5 กิโลเมตร แบ่งเป็นสองตอนคือ ตอนเอส 1 (อาจณรงค์-บางนา) ระยะทางประมาณ 4.7 กิโลเมตร และตอนเอส 2 (บางนา-ถนนหน้ากกรมบริเวณที่บรรจบกับถนนสุขุมวิท) ระยะทางประมาณ 7.8 กิโลเมตร กทพ. มีแผนการที่จะก่อสร้างตอนเอส 1 ก่อน โดยมีมูลค่าโครงการประมาณ 3,562 ล้านบาท

6) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 สายสมุทรปราการ-สุขสวัสดิ์-พระรามที่ 2 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แนวเส้นทางส่วนใหญ่จะทับซ้อนกับแนวเส้นทางของโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ของกรมทางหลวง ปัจจุบัน กทพ. ได้ชะลอการดำเนินโครงการออกไป

3.2.1.2 แผนงานโครงการขนส่งมวลชนระบบราง

แผนงานโครงการขนส่งมวลชนระบบราง ได้มีการศึกษาทบทวนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทั้งนี้เพื่อทำการปรับปรุงแผนแม่บทเดิมทั้งในด้านแนวเส้นทางและแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน เนื่องจากรัฐบาลประสบปัญหาข้อจำกัดด้านงบประมาณในการลงทุนพัฒนาประเทศ โดยรายละเอียดแผนงานโครงการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคตภายในพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้

1) โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียว: ส่วนต่อขยายโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (โครงการรถไฟฟ้า BTS) สายอ่อนนุช-สำโรง-สมุทรปราการ ของกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการจะเป็นทางยกระดับต่อขยายไปตามแนวถนนสุขุมวิท จากอ่อนนุชผ่านสำโรงไปสิ้นสุดที่สมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งหมด 16.9 กิโลเมตร ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีแผนที่จะดำเนินการในช่วงอ่อนนุช-สำโรง เป็นระยะทาง 9.0 กิโลเมตรก่อน โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างเจรจากับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ในการร่วมลงทุนดำเนินการ

2) โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายวงรอบจักรลสนิทวงศ์: บางซื่อ-ท่าพระ-คลองเตย ลักษณะโครงการจะเป็นทางยกระดับ จากบางซื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเลียวไปทางด้านใต้ตามถนนจักรลสนิทวงศ์มายังท่าพระ เชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินหัวลำโพง-ท่าพระ จากท่าพระยกระดับมาตามแนวถนนรัชดาภิเษก ผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนพระรามที่ 3 มาสิ้นสุดที่

คลองเตย ทั้งนี้ช่วงสุดท้ายจนถึงคลองเตยจะเป็นทางใต้ดิน ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาวางแผน (คาดว่าจะดำเนินการในช่วง พ.ศ.2554-2564)

3) โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีส้ม: โรงซ่อมบำรุงห้วยขวาง-ลำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แนวเส้นทางจะต่อจากเส้นทางมีนบุรี โรงซ่อมบำรุงห้วยขวาง บริเวณศูนย์วัฒนธรรมผ่านพื้นที่ย่านกลางเมืองของกรุงเทพมหานครตัดผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงไปตามแนวถนนสุขสวัสดิ์และตัดผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งหนึ่งไปสิ้นสุดที่ลำโรง ลักษณะโครงการจะมีทั้งทางยกระดับและทางใต้ดิน ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาวางแผนโดยโครงการนี้จัดเป็นแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในระยะยาว (คาดว่าจะดำเนินการภายหลัง พ.ศ.2564)

3.3 นโยบาย และแผนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

ท่าเรือมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางการค้าระหว่างประเทศ รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของท่าเรือที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตลอดมา โดยจะเห็นได้จากการกำหนดแผนด้านท่าเรือไว้ในแผนพัฒนาของประเทศในระดับต่างๆ ดังนี้

3.3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รัฐบาลมีความพยายามผลักดันการพาณิชย์นาวีของประเทศมาโดยตลอด โดยแผนนโยบายการพาณิชย์นาวีไว้อย่างชัดเจนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สามารถสรุปรายละเอียดที่สำคัญได้ดังนี้

3.3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520–2524)

ปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ท่าเรือของรัฐที่มีอยู่ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ เกิดความคับคั่งและความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าและบริการขั้นพื้นฐานยังมีไม่เพียงพอ รัฐจึงได้มีความมุ่งมั่นในการที่จะพัฒนาท่าเรือเป็นต้นนำไปสู่ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของการค้าและบริการให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าด้านการขนส่ง โดยได้กำหนดโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขึ้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รัฐได้มุ่งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีท่าเรือน้ำลึกเป็นการเร่งด่วน เพื่อเป็นการแบ่งเบาความคับคั่งของเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งให้มีอุปกรณ์ต่างๆ ที่ทันสมัยในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ เพื่อให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

3.3.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529)

การพัฒนาท่าเรือเพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ และการกระจายความเจริญจากส่วนกลางไปสู่ส่วนภูมิภาค ด้วยมาตรการต่างๆ ได้แก่ การศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยจัดหาวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการต่างๆ เพื่อส่งเสริมเรือไทย

3.3.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534)

รัฐได้ดำเนินงานตามโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ด้วยโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแก่พื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า สนับสนุนการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเบาไปสู่ส่วนภูมิภาคอย่างเป็นระบบ ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ได้กำหนดนโยบายชัดเจนในการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือของรัฐ โดยเน้นให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการมากที่สุด

3.3.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)

กำหนดแผนการพัฒนาท่าเรือในบทที่ว่าด้วยการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้าและบริการ และบทที่ว่าด้วยการพัฒนาบริการขั้นพื้นฐาน ดังนี้

- 1) ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้มีความอ่อนตัวและเป็น การส่งเสริม
- 2) ปรับปรุงระบบบริหารและเครื่องมืออุปกรณ์การบริการในท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีต้นทุนและการขนถ่ายสินค้าสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งปรับปรุงขั้นตอน พิธีการทางราชการ
- 3) เพิ่มขีดความสามารถท่าเรือระหว่างประเทศ ระบบขนส่ง และ ICD
- 4) เร่งรัดและปรับปรุงงานด้านวางแผน ประสานนโยบายและการดำเนินการเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ การประสานโครงข่ายระบบขนส่งและบริการต่อเนื่องท่าเรือ

3.3.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 เน้นในเรื่องความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

เพื่อพัฒนาการค้าและการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งต่อเนื่องจากที่มีอยู่เดิมได้แก่

1) พัฒนาโครงข่ายถนนสายใหม่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง และกลุ่มประเทศอินโดจีน รวมถึงการก่อสร้างถนนสายรอง เพื่อเปิดพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและชุมชนเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด

2) พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือคลองเตยภายในช่วงแผนนี้ และพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 และ 4 ให้แล้วเสร็จในช่วง 5 ปีต่อไป

3) ริเริ่มการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกของภาคใต้ในพื้นที่ที่เหมาะสม และจัดระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทะเลอันดามันกับอ่าวไทยเพื่อการขนส่งสินค้าและกระจายความเจริญไปสู่ภาคใต้

เนื่องจากเมื่อเริ่มแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ ประเทศไทยประสบวิกฤตเศรษฐกิจอย่างรุนแรง ดังนั้นใน พ.ศ.2541 จึงได้มีการปรับแผนพัฒนาฯ ใหม่ โดยสาระสำคัญที่มีผลกระทบต่อกิจการท่าเรือคือ นโยบายการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนโดยการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ส่งผลให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่ดูแลท่าเรือหลักของประเทศได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ต้องดำเนินการปรับโครงสร้างให้เป็นหน่วยธุรกิจ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการเปลี่ยนสภาพเป็นบริษัทจำกัดในอนาคต

3.3.1.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549)

ให้ความสำคัญกับการผลักดันให้เกิดการบริหารจัดการประเทศใหม่ ให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของโลก ระบบเศรษฐกิจเติบโตอย่างมีคุณภาพ และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ซึ่งมีวิสัยทัศน์ เน้นเศรษฐกิจพอเพียงและสังคมที่มีคุณภาพ สำหรับภาคการขนส่ง การดำเนินการดังกล่าวจึงหมายถึงการพัฒนาที่เหมาะสมคุ้มค่า มีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริงและทั่วถึง

ในการบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว จะอาศัยยุทธศาสตร์ต่างๆ โดยที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือได้แก่ ปรับปรุงการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่รัฐลงทุนไปแล้วให้มีประสิทธิภาพสูงสุด มากกว่าการลงทุนสาธารณูปโภคเพิ่มเติม โดยยอมรับเฉพาะการพัฒนาท่าเรือหลัก ในฐานะเป็นยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3.3.2 แผนหลักการขนส่ง

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 ขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาสาขาการขนส่งของประเทศในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และ 9 ซึ่งต่อมาจากวิกฤตเศรษฐกิจจึงได้มีการปรับปรุงและจัดทำเป็นแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 รวมทั้งแผนปฏิบัติการ พ.ศ.2542-2549 ประกอบด้วยนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ เน้นการเพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่ง การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากระบบการขนส่ง การเร่งพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ (Inter-modal Linkage) รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในเชิงรุกเพื่อขึ้นนำการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม

3.3.3 แผนหลักการพาณิชยนาวี

แผนหลักการพาณิชยนาวี จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี เพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาพาณิชยนาวีของประเทศ และได้เสนอขอความคิดเห็นชอบแผนดังกล่าวจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ.2543 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับแผนไว้ ให้กระทรวงคมนาคมนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพาณิชยนาวี ต่อไป โดยข้อเสนอของแผนหลักการพาณิชยนาวีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง สรุปได้ดังนี้

(1) ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งของรัฐที่มีอยู่เดิมซึ่งมีศักยภาพ ทั้งด้านความมั่นคงแข็งแรงของตัวท่า ประสิทธิภาพในการยกขนสินค้า และความพอเพียงของพื้นที่หลังท่า เช่น ลานพักสินค้าและโรงเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เป็นท่าเรือสาธารณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งหลายรายสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้

(2) ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำเดินเรือ และบริเวณจอดเรือทั้งท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือลำน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

(3) สนับสนุนให้มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่ง รวมทั้งสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ เป็นต้น

(4) ส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือเอกชนที่มีอยู่เดิมที่มีศักยภาพให้เป็นท่าเรือ Ro/Ro เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

(5) ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการลงทุนก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์จนถึงเพชรบุรี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์

(6) สนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าสำหรับให้บริการเรือท่องเที่ยวในโครงการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังระยะที่ 2 เนื่องจากปัจจุบันมีเรือท่องเที่ยวเข้ามาจอดที่ท่า A4 ปีละหลายลำ ซึ่งสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

(7) สนับสนุนให้มีเรือชายฝั่งประจำเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ภาคใต้ตอนล่าง และแหลมฉบัง-ภาคใต้ตอนล่าง เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

(8) สนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro/Ro Ferries ในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือในบริเวณภาคใต้ตอนบน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

(9) สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการเดินเรือท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

(10) จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งชายฝั่งทั้งในส่วนของท่าเรือ กองเรือ บริการนอกท่า และการขนส่งเชื่อมโยง

3.3.4 นโยบายรัฐบาล

การแถลงนโยบายของรัฐบาลนายกรัฐมนตรี พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2544 ให้แปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปจัดทำโครงการแผนงานรองรับ สำหรับนโยบายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับท่าเรือ มีรายละเอียดดังนี้

(1) สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อพัฒนาให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศและเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค

(2) สนับสนุนการพัฒนากิจการท่าเรือของรัฐและเอกชน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือต่างประเทศ

(3) สนับสนุนการพัฒนาและลงทุนเพื่อให้มีโครงข่ายการให้บริการเดินเรือชายฝั่งประจำในเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเป็นไปได้

(4) สนับสนุนการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับท่าเรือคู่แข่งของประเทศเพื่อนบ้าน

(5) สนับสนุนให้มีการขยายขีดความสามารถของ ICD รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมต่อกับท่าเรือให้สอดคล้องและรองรับการพัฒนาท่าเรือต่างๆ ของประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง

3.3.5 แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2527 ให้รัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจัดทำแผนวิสาหกิจ (Corporate Plan) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและประเมินผล การ

ท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำแผนวิสาหกิจฯ 5 ปีขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากิจการให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยได้กำหนดกลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ และแผนปฏิบัติการต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1 เริ่มเมื่อปีงบประมาณ 2528-2532 ส่วนแผนวิสาหกิจฯ ฉบับที่ 8 ปีงบประมาณ 2543-2547 มีทิศทางและจุดเน้นที่สำคัญในการที่จะพัฒนาด้านการให้บริการ การบริหาร การตลาด และการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน อันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ รวมถึงการเตรียมความพร้อมให้การทำเรือฯ สามารถปรับตัวเข้ากับสภาวะเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมของประเทศที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งแผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนดทิศทางของท่าเรือ โดยแบ่งออกเป็น

1) ทิศทางแผนวิสาหกิจฯ ต่อท่าเรือกรุงเทพ

ทิศทางของแผนวิสาหกิจฯ ฉบับที่ 8 มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ พร้อมทั้งปรับปรุงระบบบริหาร และการจัดการสู่ความทันสมัย มุ่งเน้นการตลาดเพื่อให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น รวมทั้งร่วมดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ

2) ทิศทางแผนวิสาหกิจฯ ต่อท่าเรือแหลมฉบัง

จะเร่งพัฒนาท่าเรือให้เป็นไปตามเป้าหมาย เพื่อให้เป็นท่าเรือที่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ (Post Panamax) เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าในภูมิภาค และรองรับสินค้าเข้า-ออกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในด้านการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ในแผนวิสาหกิจฯ ยังมุ่งรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดระบบความปลอดภัยในท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้วย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ได้มีการกำหนดนโยบายให้มีการแปรสภาพการทำเรือแห่งประเทศไทยให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการบริการและส่งเสริมให้มีการแข่งขันและการจัดการในเชิงธุรกิจมากขึ้น โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2540 ตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฝ่ายเศรษฐกิจที่ให้ความเห็นชอบการจำแนกกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับแนวทางเพื่อให้รัฐวิสาหกิจในสังกัด จัดทำแผนปฏิบัติการการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี โดยที่การทำเรือฯ ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ 1 ที่ต้องแปรสภาพให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งได้กำหนดให้แยกการ

บริหารท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นอิสระจากกัน โดยปรับโครงสร้างองค์กร จัดตั้งบริษัทจำกัด และนำเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ต่อไป

กล่าวโดยสรุป นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ นอกจากนี้ยังมีโครงการที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ พระราม 3 โครงการศึกษาและวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม รวมถึงแผนงานโครงการคมนาคมขนส่งในอนาคต นอกจากนี้ยังพบว่า นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4-9 แผนหลักการขนส่ง แผนหลักการพาณิชย์นาวี นโยบายรัฐบาล และแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย