

บทที่ 4

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตลาคกระบัง

การใช้เขตลาคกระบัง เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินแบบชนบท (rural landuse) มาเป็นการใช้ที่ดินแบบเมือง (urban landuse) โดยที่ การเปลี่ยนแปลงจะปรากฏเด่นชัดในเขตลาคกระบัง และกำลังแผ่ขยายออกไปใน เขตสามประเวศนั้น เป็นผลเนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ ทั้งที่เกิดขึ้นในเขต ลาคกระบัง โดยตรงและทั้งที่เป็นผลกระทบจากภาวะการณของกรุง เทพมหานคร อาจ ประมวลสาเหตหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของ เขตลาคกระบัง ดังนี้

1. การปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางถนน

ปัจจุบันนี้การสัญจรระหว่างพระนครและลาคกระบังกระทำไ้สะดวกที่สุด โดยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางออนนุช-ลาคกระบัง การเดินทางจากแยก ถนนสุขุมวิทหรือถนนเพชรบุรีตัดใหม่มาตามถนนออนนุชจนถึงชุมชนลาคกระบังจะใช้เวลา เพียง 30 นาที มีรถวิ่งบริการทั้งรถเมลธรรมดา รถเมลปรับอากาศ และรถสอง แถวตลอดเวลา เส้นทางน้ำจึงกลายเป็นสายคมนาคมเฉพาะท้องถิ่น ระหว่างหมู่บ้านและ แขวง และสำหรับนักท่องเที่ยวยุโรปต่างประเทศเท่านั้น ส่วนการเดินทางโดยรถไฟนั้น มีผู้นิยมใช้รองลงมาจากทางถนนและมากกว่าทางน้ำ จากสถานีลาคกระบังมาถึงหัวลำ โพงใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 2.50 บาทต่อเที่ยว(พ.ศ.2500)

ทุกวันจะมีบริการของบริษัทนำเที่ยวอีส เวสต์ทัวร์ นำเที่ยวคลองประเวศบุรีรมย์ โดยเรือเอี่ยมจุน เรียกว่า บาธ โบท ทัวร์ (Baht Boat Tour) เริ่มคน จากคลองพระโขนงใกล้วัดมหาบุศย์ไปสิ้นสุดที่บ้าน "ไกลหวอ" เริงสะพานลาคกระบัง-รมเกล้า.

สำหรับผู้ที่ต้องเดินทางไปกลับทุกวันย่อมเป็นการเสียค่าใช้จ่ายสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรถประจำทาง ยิ่งกว่านั้น การเดินทางโดยรถไฟเป็นคมนาคมที่ต้องตรงเวลา มีช่วงคิดต่อเฉพาะในตอนเช้า เย็น และตอนเย็นเท่านั้น จึงเป็นข้อเสียเปรียบของการเดินทางโดยรถไฟ การคมนาคมทางถนนจึงเป็นความสะดวกและได้รับความนิยมที่สุด จึงนับได้ว่าถนนมีความสำคัญหรือ เป็นปัจจัย เคนที่สุดที่ทำให้ลาคกระบัง เริ่ม เปลี่ยน เป็นชุมชนเมือง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากการ เกษตรมา เป็นภาคนอก เกษตรจะ เริ่ม ขึ้นบริเวณสองฝั่งถนนลาคกระบังก่อน ดังนั้นแขวงที่มีถนนตัดผ่านอันไคแก แขวงลาคกระบังซึ่งถือว่าการสัญจรทางถนนสะดวกกว่าแขวงอื่น ๆ และเป็นถนนสายแรกที่ตัดผ่าน จึงเหลือพื้นที่การ เกษตรน้อยที่สุด และรองลงมาไคแก แขวงคลองสามประเวศ ซึ่งมีถนนสายสำคัญอีกสายหนึ่งคือ ถนนรมเกลาคัดผ่าน ลักษณะเช่นนี้มักจะเกิดขึ้นทั่ว ๆ ไป ในท้องถื่นชนบทที่มีการตัดถนนเข้าไป David Lewis นักภูมิศาสตร์คนหนึ่งได้กล่าว ว่า ถนนที่ตัดผ่านเข้าไปในเขตชนบทเมืองที่มีลักษณะกึ่งชนบท จะทำให้เกิดการใช้ที่ดินแบบเมืองในลักษณะ strip-development ใน 2 พาก 1 ถนน และ Henry George ก็ได้กล่าวไว้อย่างชัดเจนถึงความสำคัญของการคมนาคมขนส่งในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินว่า "Transportation opened new lands to urban use" 2



1 David Lewis, The Growth of Cities. (London : Elek Book, 1971), P.110

2 อ้างถึงใน สันนิทา สุวรรณโณคม, อรพินท์ บุณนาค และ เนตรนภิศ นาควัชร, การวิจัยเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้พื้นที่รอบเขตนครหลวงและการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้พื้นที่, หน้า 62.

ความสำคัญในด้านการจราจรของถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง.

ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง อาจกล่าวได้ว่าเป็นถนนสายประธานสายหนึ่ง (main road) ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นถนนรับการจราจรจากตัวเมืองออกสู่ชานเมือง คือ จากถนนสุขุมวิทออกสู่เขตลาดกระบัง และในอนาคตอาจได้รับการปรับปรุงให้เป็นเส้นทางคั่นต่อกับถนนของกรมทางหลวงที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา และที่มีอยู่แล้วแต่เดิมคือ สายมีนบุรี - แบริ้ว และสายบางนา - ทรายทอง จากงานการสำรวจขนาดการจราจร (traffic volume) ของยุบล อิศรเสนาฯ ในรายงานวิจัยเรื่อง "การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสองฟากถนนอ่อนนุช เขตพระโขนง"¹ โดยนับปริมาณการจราจรบริเวณหน้าทางเข้าถนนอ่อนนุช ซึ่งแยกจากถนนสุขุมวิท ในช่วงเช้าระหว่างเวลา 6.30 - 8.30 น. และช่วงเย็นระหว่างเวลา 16.00 - 18.00 น. ซึ่งเป็นระยะเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ในแต่ละช่วงเวลาของวันที่ 13 - 14 กรกฎาคม 2521 โดยพิจารณาแยกการจราจรออกเป็น 4 ประเภท คือ

- ก. เข้าถนนอ่อนนุช - ลาดกระบังในช่วงเช้า
- ข. ออกจากถนนอ่อนนุช - ลาดกระบังในช่วงเช้า
- ค. เข้าถนนอ่อนนุช - ลาดกระบังในช่วงเย็น
- ง. ออกจากถนนอ่อนนุช - ลาดกระบังในช่วงเย็น

¹ยุบล อิศรเสนา, "การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสองฟากถนนอ่อนนุช เขตพระโขนง", (รายงานเพื่อการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2521).

ตารางที่ 7
ปริมาณจราจรที่เข้า - ออก ถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)
(ช่วงเช้า)

ประเภท	ช่วงเวลา	6.30-6.45	6.45-7.00	7.00-7.15	7.15-7.30	7.30-7.45	7.45-8.00	8.00-8.15	8.15-8.30
ออกจากซอย (เข้า) ส่วนตัว สองแถว บรรทุก ขยะ									
	ส่วนตัว	245	265	170	190	126	163	166	126
	สองแถว	5	7	8	4	5	7	6	5
	บรรทุก	1	1	3	2	0	2	1	5
	ขยะ	-	1	1	1	0	1	0	1
รวม (ออก)	251	274	182	197	131	173	173	137	
เข้าซอย (เข้า) ส่วนตัว สองแถว บรรทุก ขยะ									
	ส่วนตัว	48	64	53	62	67	76	104	99
	สองแถว	3	5	4	0	2	4	4	4
	บรรทุก	4	4	3	2	1	1	2	3
	ขยะ	0	1	2	1	1	1	2	3
รวม (เข้า)	55	74	62	65	71	82	112	109	

ตารางที่ 8

ปริมาณจราจรที่เข้า - ออก ถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)
(ช่วงเย็น)

ระยะเวลา ประเภท	1600-1615	1615-1630	1630-1645	1645-1700	1700-1715	1715-1730	1730-1745	1745-1800
ออกจากซอย (เย็น)								
ส่วนตัว	78	94	92	73	82	71	84	83
สองแถว	5	8	8	8	2	9	8	5
บรรทุก	4	2	3	2	1	1	7	2
ขยะ	1	0	1	0	2	5	0	1
รวม (ออก)	88	104	104	83	87	86	99	91
เข้าซอย (เย็น)								
ส่วนตัว	127	148	177	124	139	131	113	98
สองแถว	10	11	9	9	6	7	8	7
บรรทุก	6	3	1	2	1	3	2	4
ขยะ	-	1	3	1	1	1	-	-
รวม (เข้า)	143	163	190	136	147	142	123	109

เมือท่าคาเฉลี่ย ส่วนตัว 564 คัน/ช.ม.
สองแถว 36

การสำรวจกำลังกล่าวแสดงให้เห็นว่าประเภทของยานพาหนะที่วิ่งเข้าและออกถนนออถนนมากที่สุดนั้น ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยมีประมาณ 1160 คันต่อชั่วโมง ซึ่งถ้าจะนำมาเปรียบเทียบกับปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยของถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนที่มีความสำคัญของกรุงเทพฯ และมีทางแยกมากมาย คือ 5,005 คันต่อชั่วโมง จะเท่ากับร้อยละ 23.2 ของปริมาณการจราจรถนนสุขุมวิท ถนนออถนน - ลาดกระบังก็กระทำหน้าที่ (function) เป็นถนนสายประธานสายหนึ่งในย่านนั้น

การที่ขนาดการจราจรของถนนออถนนมีเป็นปริมาณมาก และส่วนใหญ่ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้เห็นว่าพื้นที่ซึ่งถนนสายนี้เป็นเส้นทางรับการสัญจรอันได้แก่ เขตพระโขนงและเขตลาดกระบัง โดยเฉพาะบริเวณสองฟากถนนได้มีการใช้ที่ดิน เป็นที่อยู่อาศัย และการใช้ที่ดินในภาคนอกการเกษตร ซึ่งต้องการการเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ชั้นในเป็นประจำทุกวัน ในลักษณะเป็นเขตคึกคัก หรือ commuter's zone ของกรุงเทพมหานคร

ถนนร่มเกล้า หรือถนนมีนบุรี - ลาดกระบัง ก็นับว่าเป็นเส้นทางสัญจรสำคัญสายหนึ่งของลาดกระบัง แต่ปัจจุบันนี้ถนนสายนี้ยังมีได้รองรับขนาดการจราจร (traffic volume) มากเท่ากับถนนลาดกระบัง ทั้งนี้เนื่องมาจากการเดินทางจากลาดกระบังโดยถนนร่มเกล้ายังมีได้เป็นจุดหมายปลายทาง (destiny) ที่กรุงเทพมหานครในย่านชุมชนภายในโดยตรง เพราะจากลาดกระบังผู้เดินทางจะต้องการเดินทางจากมีนบุรีสู่กรุงเทพฯ อีกชั้นหนึ่ง อย่างไรก็ตามในอนาคตเมื่อลาดกระบังมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นแบบเมืองมากขึ้น ถนนสายนี้จะทวีความสำคัญและขณะเดียวกันก็จะมีบทบาทเช่นเดียวกับถนนลาดกระบัง คือ เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเป็นเมืองในเขตชานเมือง ซึ่งเป็นเขตค่อนข้างหนาแน่น ดังที่ Ritter และ Paquette กล่าวไว้ในหนังสือ Metropolitan Transportation Planning

1
ว่า "Urban development goes hand in hand with access"

2. การเพิ่มประชากรอย่างรวดเร็วและการเติบโตของกรุงเทพมหานครโดยปราศจาก
การควบคุม

ปัจจุบัน (พ.ศ.2521) กรุงเทพมหานครมีการเพิ่มประชากรอย่างรวดเร็ว ความหนาแน่นของประชากรอยู่ในอัตราสูงถึงประมาณ 2370 คนต่อตารางกิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 77 คนต่อตารางกิโลเมตรในภาคกลาง ประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.8 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าอัตราการเพิ่มของประชากรโดยเฉลี่ยของประเทศ หรือคิดเป็นปริมาณการเพิ่มประมาณปีละ 200,000 คน อันเป็นสาเหตุสืบเนื่องมาจากการที่อัตราเกิดสูงกว่าอัตราตาย และมีการอพยพเข้ามาจากภาคอื่น ๆ ภาวะการณ์เช่นนี้ทำให้กรุงเทพฯ ต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ คั่งที่ทราบกันคืออยู่แล้ว เช่น ปัญหาที่อยู่อาศัย ปัญหาการจราจร ปัญหาการว่างงาน ปัญหาอาชญากรรมและปัญหาสังคมต่าง ๆ ตลอดจนปัญหาทางด้านการจัดบริการด้านสาธารณสุข การขาดแคลนที่อยู่อาศัยของกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างไม่มีขอบเขตเช่นนี้ ในอีกประมาณ 7 ปีข้างหน้า คาดว่ากรุงเทพฯ จะมีประชากรทั้งสิ้นถึง 6.3 ล้านคน² ในปัจจุบันนี้เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้น การกลายเป็นเมืองก็ย่อมจะมีอัตราเร็วขึ้นเป็นเงาตามตัวไปด้วย ผลกระทบโดยตรงย่อมมาสู่บริเวณที่เป็นเขตชนบทรอบ ๆ กรุงเทพฯ กล่าวคือ กรุงเทพฯ ย่อมขยายตัวรุกรานเขตชานเมืองในลักษณะ เปลี่ยนพื้นที่การเกษตรมาเป็นพื้นที่ของการเกษตร เนื่องมาจากราคาที่ดินในเขตชานเมืองชั้นนอกยังมีราคาต่ำกว่าในย่านใจกลาง

¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 52.

² อุทิศ ชาวเขียว, "การพัฒนาเมืองหลักและการปรับปรุงกรุงเทพมหานคร", ปัญหาของกรุงเทพมหานคร. (กรุงเทพมหานคร.การประชุมทางวิชาการ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง วันที่ 28 - 30 พฤศจิกายน 2520), หน้า 126.

เมืองมาก และเนื่องมาจากการปรับปรุงทางด้านเส้นทางคมนาคม ทำให้กรุงเทพฯ ขยายตัวออกมาทางตะวันออก ทิศเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือของวังพระนคร เป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้ชัด เจนจากการใช้ที่ดินในเขตลาคกระบัง (ดูแผนที่ 18 และ 19)

นอกจากนี้แล้วการขยายตัวของกรุงเทพฯ ก็ยังเป็นไปในแบบที่มีได้มีการวางแผน หรือการควบคุมการใช้ที่ดินแต่อย่างใด กรุงเทพฯ เกิดโคเซ็นในลักษณะของเมืองเอกนคร (primate city) กล่าวคือ กรุงเทพฯ เป็นนครหลวงที่เป็นแหล่งรวมความเจริญเกือบทั้งหมดของชาติ เช่น เป็นศูนย์กลางการปกครอง ศูนย์กลางการคมนาคมทางบก เรือ อากาศ ศูนย์กลางการศึกษา วัฒนธรรม เป็นทั้งเมืองอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ แมกระทั้งเมืองท่า ศาสตราจารย์อันนิมมาน เหมินทร์¹ นักผังเมืองคนแรกของประเทศไทยได้กล่าวถึงการเติบโตของกรุงเทพฯ ว่า

"ถ้าจะเปรียบนครหลวงกับเมืองที่สอง คือ เชียงใหม่ จะปรากฏว่า ความต่างกันถึง 40 เท่าตัว ลักษณะเช่นนี้ตามหลักวิชาผังเมืองเรียกนครหลวงว่า "The Primate City" อันดับหนึ่งของโลกอย่างไม่มีปัญหา อีกนัยหนึ่ง เป็นสัญลักษณ์ของความคอบพัฒนาและลาหลังของชาติเป็นการก้าวหนาแบบลุ่ม ๆ ดอน ๆ ที่เรียกกันว่า "เป็นความเจริญแบบหัวโตชาลีป"¹

การเจริญเติบโตในฐานะเป็นแหล่งรวมความเจริญของประเทศเช่นนี้ ทำให้เกิดการอพยพจากชนบทเข้าสู่พระนครปีละจำนวนมาก กรุงเทพฯ จึงต้องขยายออกไปแบบหยุดยั้งไม่ได้ การใช้ที่ดินแบบเมืองจึงกระจายตัวรุกเข้าไปในเขตชนบท โดยเริ่มในลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน 2 ข้างถนนแบบ strip development ก่อน เป็นลักษณะการใช้ที่ดินที่ขาดการวางแผน (unplanned landuse) ดังที่นายเทอดเกียรติ ศักดิ์คีตาตวง หัวหน้ากองพัฒนาเมืองและชนบท สำนักผังเมือง

¹อันนิมมาน เหมินทร์, "กรุงเทพฯ นครแห่งปัญหา", ปัญหาของกรุงเทพฯ มหานคร, หน้า 140



แผนที่ การขยายตัวของกรุงเทพมหานครในระยะเวลาต่างๆ

■ BUILT-UP AREA

กระทรวงมหาดไทย อ้างไว้ในการประชุมทางวิชาการ เรื่องปัญหาของกรุงเทพมหานครว่า

"ปัจจุบันนี้การใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ เป็นอยู่ในรูปตามสบายปะปนกันยุ่งไปหมด ใครใคร่ทำอะไรที่ไหนก็ทำได้....."¹

จากเหตุผลดังกล่าวมา ลาดกระบังซึ่งเป็นชานเมืองชั้นนอกเขตหนึ่งของกรุงเทพมหานคร จึงกลายเป็นแหล่งรองรับการเจริญเติบโตซึ่งแพร่ขยายมาจากเขตเมืองชั้นในอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ โรงงานอุตสาหกรรม ย่านพักอาศัย ตลอดจนสถานที่ราชการจึงเริ่มปรากฏให้เห็นมากขึ้นทุกวัน

3. บทบาทของนักจัดสรรที่ดิน

แม้การตัดสินใจและการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมในเขตลาดกระบังจะมีผลทำให้ราคาที่ดินของลาดกระบังสูงขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณคึกคักถนน แต่ถาเปรียบเทียบกับบริเวณเขตชั้นในหรือเขตชั้นกลางของกรุงเทพฯ ราคาที่ดินของลาดกระบังก็ยังมีราคาถูกกว่า เช่น ที่ดินบริเวณริมถนนลาดกระบัง " ตามบัญชีกำหนดจำนวนราคาที่ดินตามราคาตลาด เพื่อเป็นทุนทรัพย์สำหรับเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการขอจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม" คณะกรรมการได้กำหนดราคาไว้ว่าในปี 2519 ในแขวงลาดกระบัง ราคาที่สูงที่สุดตารางวาละ 400 บาท ขณะที่ในแขวงพระโขนงราคาตารางวาละ 4000 บาท จึงทำให้นักจัดสรรที่ดินหรือนักลงทุนทั้งเอกชนและหน่วยงานของรัฐ (developers) เห็นเป็นโอกาสที่จะซื้อที่ดินซึ่งเคยเป็นพื้นที่การเกษตรมาก่อนเพื่อจัดทำหมู่บ้านจัดสรร หรือจัดจำหน่ายที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยต่อไป เนื่องจากการ

¹ เทอดเกียรติ ศักดิ์คำดวง, "ปัญหาการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครและการกำหนดการใช้ที่ดิน" ปัญหาของกรุงเทพมหานคร, หน้า 25

โชที่คืนแก่เคิม เป็นที่นาและชาวนาส่วนใหญ่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ทำกิน¹ การจ้คซื้อที่คืน จึงสามารถซื้อได้ เป็นที่คืนเป็นใหญ่ติดต่อกันจากเจ้าของที่คืน ต่อจากนั้นก็นำมาแบ่งซอย ขาย ซึ่งอาจขายเฉพาะที่คืนในระบบดอนสง หรือแบบปลูกบ้านขายพร้อมที่คืนปรากฏ ว่า มีผู้นิยมซื้อกันมาก เนื่องจาก เขตลาดกระบังไม่ทางไกลจากใจกลาง เมืองมากเกิน ไป ผู้ที่อยู่อาศัยสามารถกระทำคนเป็น commuters คือ ผู้เดินทาง เข้ามา ทำงานใน เขตชั้นในแบบ เขาไป-เย็นกลับ โดยอาศัยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถประจำทาง ปัจจุบันนี้ถนนสายอออนนุช - ลาดกระบัง มีหมู่บ้านจัดสรรทั้งสิ้น 8 โครงการ เป็น โครงการในเขตพระโขนง 6 โครงการ และในเขตลาดกระบังอีก 2 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 9 หมู่บ้านจัดสรรถนนอออนนุช - ลาดกระบัง

ชื่อหมู่บ้าน	ปีเริ่มโครงการ	เนื้อที่เคิมโครงการ	ที่คืนปรับปรุงแล้ว
1. หมู่บ้านมิตรภาพ	2511	285 ไร่	285 ไร่
2. หมู่บ้านเคหะนคร 2	2518	47 ไร่	47 ไร่
3. หมู่บ้านสุนทร เปรมฤทัย	2518	35 ไร่	35 ไร่
4. หมู่บ้านสमानพัฒนา	2518	20 ไร่	20 ไร่
5. หมู่บ้านอออนนุชนิเวศน์	2519	23 ไร่	23 ไร่
6. หมู่บ้านวาสิฎฐี	2519	5 ไร่	5 ไร่
7. หมู่บ้านสวนหลวง	2519	28 ไร่	28 ไร่
8. หมู่บ้านมาลินี	2520	10 ไร่	10 ไร่

ที่มา : เอกสารกองวิจัยการสราง ฝ่ายการ วิจัยและก่อสร้าง การเคหะ

¹ จากแบบสอบถามในงานภาคสนาม.

หมู่บ้านเกษตรนคร 2 และหมู่บ้านออนนุชนิเวศน์ตั้งอยู่ในแขวงลาดกระบังทางด่านฝั่งขวา มีจำนวนบ้านทั้งสิ้นประมาณ 2,000 หลัง ทำให้เกิดการอพยพเข้ามาจากเขตเมืองชั้นใน บริเวณใกล้เคียงกับหมู่บ้านจ๊กสรร เช่น บริเวณฝั่งตรงข้าม เกิดเป็นตึกแถวท่าการค้า เพื่อให้บริการแก่ผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจ๊กสรร ทำให้แขวงลาดกระบังมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเร็วกว่าแขวงอื่น นอกจากนี้มีที่นาเป็นจำนวนมากที่นักจ๊กสรรที่ดินได้ซื้อไปแล้ว แต่ยังมีได้มีการก่อสร้าง ยังคงปล่อยให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่าโดยไม่มีการทำนา เนื่องจากชาวนามิไคมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินอีกต่อไป เช่น ที่ดินจ๊กสรรของกรมสรรพากร และที่ดินจ๊กสรรของสมุน สังสิทธิในแขวงคลองสามประเวศ จึงทำให้พื้นที่นาลดน้อยลง (แผนที่ 20)

4. บทบาทของโรงงานอุตสาหกรรม

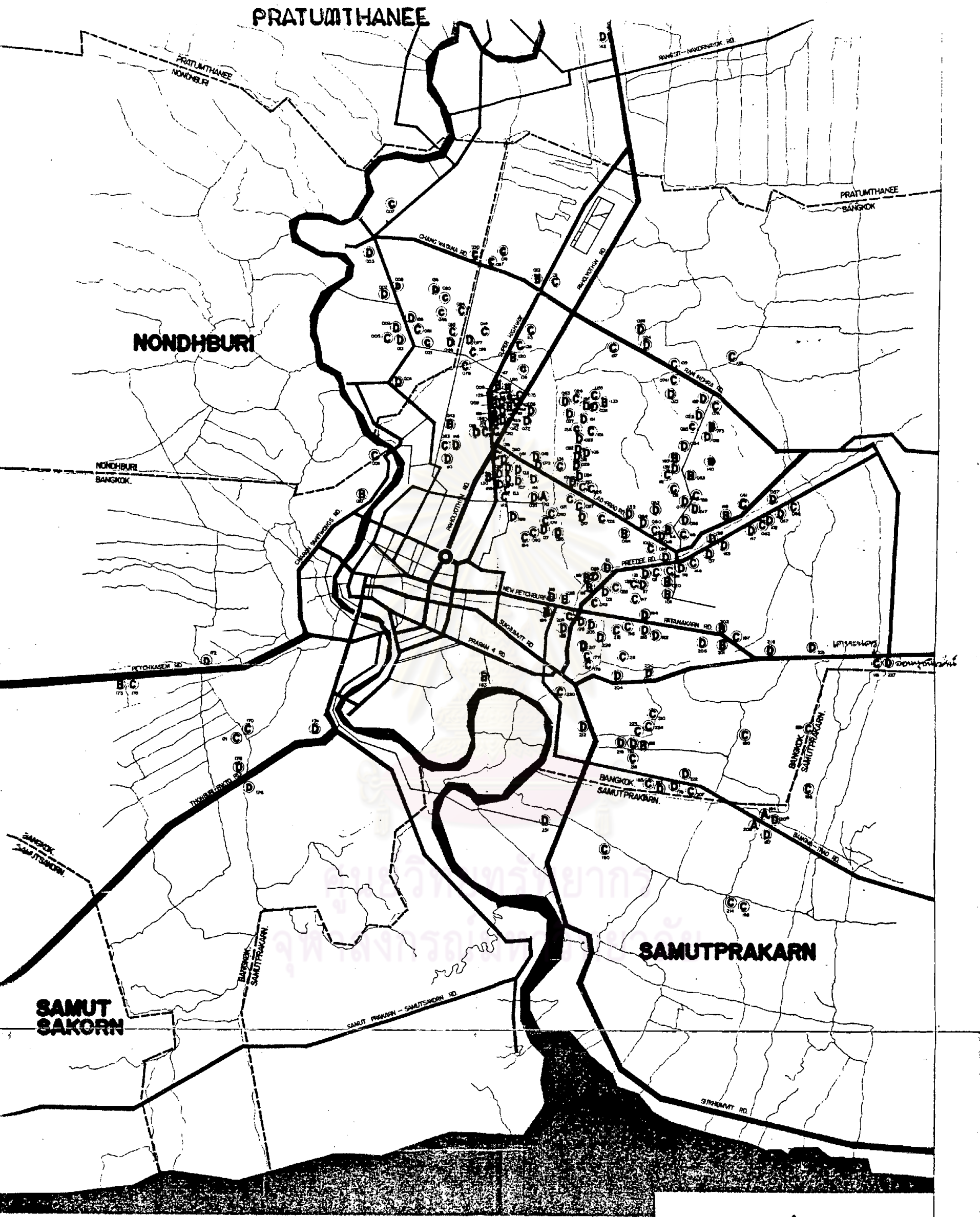
โรงงานอุตสาหกรรมซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ริมถนนลาดกระบังในแขวงลาดกระบัง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน บางแห่งเป็นโรงงานใหญ่มีกรรมกรเกิน 100 คนขึ้นไป เช่น กลุ่มบริษัททอมา ไคแก บริษัทไฟโรจนการทอ ทางหุ้นส่วนจำกัดออนนุชการทอ บริษัทงามดี และบริษัทอุตสาหกรรมสิ่งทอนำชัย จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ติดต่อกัน ณ หมู่ที่ 7 แขวงลาดกระบัง มีกรรมกรรวมกันทั้งสิ้นเกินกว่า 2000 คน และบริษัทอีสเทิร์นไชนาแวร์ ท่าอากาศยานเคา บริษัทพงษ์ประวิตรอุตสาหกรรม จำกัด ผลิตสินค้าประเภทการทำอาหารบรรจุถุงพลาสติก ตั้งอยู่หมู่ที่ 5 แขวงลาดกระบัง มีกรรมกรประมาณ 500 คน การที่โรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดใหญ่เริ่มปรากฏในเขตลาดกระบังทำให้บริเวณข้างเคียงไม่เหมาะสมจะเป็นพื้นที่ทำนาอีกต่อไป เนื่องจากราคาที่ดินจะสูงขึ้น อันเนื่องมาจากเกิดการแข่งขันในประเภทการใช้ที่ดิน (economic competition) ที่จะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น หรือเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งในที่สุดแล้วผลตอบแทนจากการใช้ที่ดินภาคนอกเหนือการเกษตร

PRATUMTHANEE

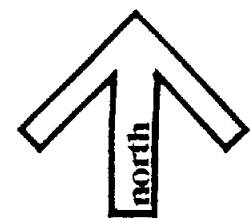
NONDHURI

SAMUTPRAKARN

SAMUT SAKORN



- BEFORE 2512 (A)
- 2512 - 2514 (B)
- 2515 - 2517 (C)
- 2518 - 2520 (D)



ที่ตั้งและช่วงการเกิดหมู่บ้านจัดสรรในกรุงเทพฯ



จะสูงกว่าการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร เพราะความต้องการที่ดินเป็นที่พักอาศัยของ
 ผู้ที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ความต้องการขยายโรงงาน และการให้บริการ
 เช่น ร้านค้าแก่ผู้ทำงานในย่านนั้นย่อมเพิ่มขยายขึ้น จนชาวนาต้องขายที่นาของ
 คนในที่สุด นอกจากนี้แล้วการเกิดโรงงานอุตสาหกรรมย่อมจะก่อให้เกิดของเสีย
 จากโรงงานอุตสาหกรรมตามมา ของเสียบางประเภททำให้มีสภาวะแวดล้อมเป็นพิษ
 ไม่เหมาะแก่การจะใช้ที่ดินข้างเคียงทำการเกษตรอีกต่อไป ยิ่งไปกว่านั้นผลกระทบ
 ทางด้านสังคมก็อาจเกิดขึ้นได้ อาทิเช่น ชาวชนเกษตรกรไม่เกิดความต้องการที่จะ
 คำนวณอาชีพการเกษตรอีกต่อไป เนื่องจากงานในโรงงานอุตสาหกรรมเป็นรายได้
 ที่แน่นอนกว่า ปริมาณงานคงตัวกว่า เหตุจูงใจดังกล่าวนี้จึงทำให้มีการละทิ้งไร่นา
 เขาทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม และในที่สุดการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรก็จะคงไว้
 ใคยาก คงปรากฏการณ์ที่กำลังเป็นอยู่ในเขตลาคกระบัง

5. การขยายหน่วยงานของรัฐบาลในเขตลาคกระบัง

ปัจจุบันนี้มีหน่วยงานของราชการหลายแห่งที่เขาไปตั้งอยู่ในเขตลาคกระบัง
 เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในท้องถิ่น เช่น สถานพยาบาล สถานีตำรวจ สถานี
 ทางการเงิน และเพื่อให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปอันได้แก่ สถานีชั้นอุดมศึกษา ซึ่ง
 ใคขยายวิทยาเขตบนพื้นที่ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นที่นาในแขวงลาคกระบัง สำหรับสถานี
 เทคโนโลยีพระจอมเกล้าในชั้นแรกมีชื่อเรียกว่า สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
 ศูนย์นทบุรี ต่อมาในปี 2515 ใคขยายวิทยาเขตจากที่ตั้งเดิมคือ ที่นทบุรีและบาง
 พลัด เพื่อเป็นที่ตั้งสำหรับคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และคณะวิศวกรรมศาสตร์ วิทยาเขต
 แห่งใหม่นี้ตั้งอยู่ในแขวงลาคกระบัง ระหว่างทางรถไฟสายตะวันออกกับคลองประเวศ
 บุรีรัมย์ เนื้อที่ทั้งหมด 240 ไร่ เป็นส่วนหนึ่งของที่ดิน 1040 ไร่ ที่ได้รับการ
 บริจาคจากเจ้าคุณทหารใหญ่ภักดิ์กระทรวงศึกษาธิการ ห่างจากถนนสุขุมวิทโดยเส้นทาง
 ออบนุช - ลาคกระบัง เพียง 21 กิโลเมตร

การก่อสร้างสถาบัน เทคโนโลยีพระจอมเกล้าศูนย์ลาดกระบังนับได้ว่าเป็น ตัวอย่างอันดีของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินซึ่ง เกิดขึ้นจากการขยายหน่วยงานของ รัฐบาลจากเอกสารที่กล่าวถึงประวัติของสถาบันการศึกษาแห่งนี้ได้รายงานไว้ว่า

"สภาพของที่ดิน เป็นที่ต่ำ เพราะเดิมเป็นที่นา จะมีน้ำท่วมถึง เป็นเวลา 3 ใน 4 ของปี สภาพแวดล้อมใกล้เคียงของที่ตั้งสถาบัน ฯ นั้น ส่วนมากยังเป็นนา ของชาวบ้านห่างจากสถาบันไปทางตะวันออกประมาณ 1 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของ ตลาดหัวตะเข้และสถานีรถไฟจร เชนอย ที่ทำการอำเภอลาดกระบัง และหน่วยอนามัย เขต และในบริเวณใกล้เคียงห่างจากสถาบัน ฯ ประมาณ 300 เมตร เป็นที่ตั้ง ของศูนย์เยาวชนลาดกระบัง เป็นที่ที่ใช้สำหรับออกกำลังกายของนักศึกษาและชาวบ้าน แถบนั้น....."

จากการออกงานสนามในปี 2520 ปรากฏว่านาของชาวบ้านใกล้เคียง กลายเป็นที่ดินว่างเปล่า มิได้มีการทำนาอีกต่อไป และในบางพื้นที่ก็มีการสร้าง หอพัก เอกชน เพื่อบริการแก่นักศึกษาที่เพิ่มขึ้นทุกปี

นอกจากนี้แล้วยังมีโครงการที่สำคัญในระดับชาติอีก 2 โครงการ ซึ่งขณะนี้ได้เริ่มดำเนินงานโดยการจัดหาที่ดินเป็นที่สมบูรณ์แล้ว โครงการทั้งสองนี้ ได้แก่ โครงการเมืองใหม่ หัวหมากของการเคหะแห่งชาติที่กำลังสร้างขึ้นบนที่ดิน 2,201 ไร่ 3 งาน 93 ตารางวา ในแขวงคลองสองต้นนุ่น กิโลเมตรที่ 5 ถนนร่มเกล้า (มีนบุรี - ลาดกระบัง) ซึ่ง เมื่อเต็มโครงการแล้วจะ เป็นแหล่งชุมชน ใหม่ขนาดใหญ่ในสภาพสมบูรณ์ในตัวเอง โดยประกอบด้วยที่อยู่อาศัยประมาณ 10,100 หน่วย โรงงานอุตสาหกรรมขนาดย่อม ย่านพาณิชยกรรม ร้านค้า สถานศึกษา สวน สาธารณะ โรงพยาบาล ตลอดจนสถานบริหารชุมชน ซึ่งได้แก่ สถานีตำรวจ ชุมสาย

¹สัมภาษณ์ สุรศักดิ์ รุ่งเต่า, อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบัน เทคโนโลยีพระจอมเกล้า ฯ วิทยาเขตลาดกระบัง, 4 มกราคม 2521.

โทรศัพท์ ศูนย์เยาวชน หอสมุด เป็นต้น ส่วนอีกโครงการคือ โครงการของ
การนิคมอุตสาหกรรม โดยจะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบนพื้นที่ 1007 ไร่ ทางฝั่ง
ซ้ายของถนนลำปลาทิว (ลาคกระบัง-หนองจอก) เพื่อให้เป็นเขตอุตสาหกรรมส่งออก
โดยเฉพาะ

จะเห็นได้ว่าโครงการทั้งสองนี้เป็นปัจจัยที่สำคัญ^{หนึ่ง}ที่มีอิทธิพลต่อการ
เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตลาคกระบัง มีแนวโน้มที่ทำให้คาดการณ์ได้ว่าในอนาคต
ที่ไม่ไกลนัก ลาคกระบังจะหมดสิ้นสภาพชนบทอย่างน่าเสียดาย โครงการ เมือง
ใหม่และนิคมอุตสาหกรรมส่งออกจะดึงดูดให้มีการลงทุนในเขตลาคกระบัง ซึ่งจะมีผล
ทำให้เกิดการใช้ที่ดินเป็นย่านอุตสาหกรรม ย่านที่พักอาศัย ศูนย์พาณิชย์กรรม ตลอดจน
จนสาธารณูปการ (infra-structure) ต่าง ๆ

สรุป : ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตลาคกระบัง
ดังที่กล่าวมาแต่คนกำลังผลักดันให้ลาคกระบังกลายเป็นเมืองไปในที่สุด ลาคกระบังซึ่ง
ในอดีตเป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญแห่งหนึ่งทางตะวันออกของกรุง เทพมหานคร เป็นบริเวณ
ที่บรรพบุรุษของไทยในอดีตมุ่งมั่นจะให้เป็นที่องทุ่งนา โดยโคกพญา มัตถิคุคลอง เชื่อม
โยงเป็นตาข่ายเพื่อให้เกษตรกรได้มีน้ำใช้ น้ำกินตลอดจนเป็นเส้นทางคมนาคมและขนส่ง
ผลผลิต ลาคกระบังยังมีลักษณะชนบทและรักษาสภาพ "พื้นที่สีเขียว (green area)
สำหรับคนกรุง เทพมหานคร แต่การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นลักษณะ เมือง เริ่มปรากฏ
และมีอิทธิพลแรงมากในระยะหลัง โดยเริ่มจากแขวงลาคกระบังซึ่งมีถนนลาคกระบังตัด
ผ่าน การใช้ที่ดินแบบเมืองจะเป็นไปตามแนว 2 ฟากถนน ทั้งถนนลาคกระบังและถนน
ร่มเกล้า หากมีได้มีการกำหนดนโยบายและการวางแผนการใช้ที่ดินที่เหมาะสม ในอนาคต
พื้นที่สีเขียวผืนนี้ก็จะหายไปจากขอบของกรุง เทพมหานคร