

โครงการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่เกษตรกรรม

จากการศึกษาพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองของเขตประเวศ พบการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน คือ พื้นที่เกษตรกรรมมีจำนวนลดลงอย่างมาก เห็นได้จากพื้นที่เกษตรกรรมทิ้งร้าง และที่รกร้างว่างเปล่าที่เพิ่มขึ้น รวมถึงสิ่งปลูกสร้างใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น หมู่บ้านจัดสรร อาคารพักอาศัย โรงงานอุตสาหกรรม โกดังสินค้า ฯลฯ ที่แทรกตัวอยู่ระหว่างพื้นที่เกษตรหรือพื้นที่รกร้างในบางช่วง ซึ่งแสดงให้เห็นการรุกคืบของพื้นที่เมือง เข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมได้อย่างชัดเจนที่สุด

สาเหตุของการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมนั้น เกิดขึ้นจากปัจจัยที่สำคัญอยู่หลายประการ ทั้งปัจจัยภายในที่เกิดจากปัญหาของการทำเกษตรกรรมในพื้นที่เอง และปัจจัยภายนอกอันประกอบด้วยปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม-ประชากร นอกจากนี้ โครงการพัฒนาและนโยบายการพัฒนาของรัฐที่เกี่ยวข้อง ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและการพัฒนาพื้นที่ของเขตประเวศ

ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่เขตประเวศ อันประกอบด้วย การขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งระดับเมืองและระดับภาค กับโครงการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชนนั้น มีผลอย่างมากต่อทิศทางการพัฒนาและพื้นที่เกษตรกรรมของเขตประเวศในอนาคต (ตาราง 5-1)

ตาราง 5-1 แสดงโครงการตามแผนลงทุนประจำปี 2538 - 2539

ลำดับ ที่	ลักษณะ โครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	แหล่งที่มาเงินทุน	จำนวนเงินทุน		สถานภาพ โครงการ
				ปี 2538	ปี 2539	
1	ก่อสร้างอ.กรุงเทพกรีฑา-อ.ร่มเกล้า	กรุงเทพมหานคร	รัฐบาล+ท้องถิ่น	120	164	ST
2	ปรับปรุงอ.สุขุมวิท 77	กรุงเทพมหานคร	รัฐบาล+ท้องถิ่น	115	87	ST
3	ก่อสร้างอ.กรุงเทพ-ชลบุรี(สายใหม่)	กรมทางหลวง	รัฐบาล	1,573	1,573	CO
4	ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก	กรมทางหลวง	รัฐบาล	1,665	1,215	CO
5	ก่อสร้างปรับปรุงทางแยกเกษตร-อ.สุขุมวิท 1	กรมทางหลวง	รัฐบาล	1,253	1,253	PR
6	ก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	เอกชน	1,341	0	ST
7	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าซานเมืองกทม.	กรมการขนส่งทางบก	รัฐบาล	978	0	CO
8	โครงการศึกษากฎหมายนคร	สศช.	-	-	-	FN
9	การศึกษาโครงการขยายท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2	สศช.	-	-	-	ST
10	โครงการศึกษาระบบรถไฟความเร็วสูง	สศช.	-	-	-	FN
11	ก่อสร้างทางรถไฟชุมชนและทางด่วนรถยนต์ยกระดับ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกชน	19,900	10,279	ST
12	ก่อสร้างรางรถไฟคู่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	รัฐบาล	543	620	ST

ที่มา : โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, สจร., มี.ค. 37

หมายเหตุ : ST - โครงการที่เริ่มดำเนินการแล้ว - ส่วนมากกำลังก่อสร้าง

CO - โครงการที่ต้องดำเนินการ - ส่วนมากเริ่มดำเนินการแล้ว

PR - โครงการตามแผนงานที่เสนอ

FN - โครงการที่เสร็จกำลังจะแล้วเสร็จ

การขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งระดับเมืองและระดับภาค

การขยายระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งระดับเมือง ตามที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครนั้น เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน และศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ในอนาคต และเชื่อมโยงชุมชนเหล่านั้นกับส่วนอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับภูมิภาคอื่น ๆ โดยรอบ ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางคมนาคมสายหลักปัจจุบันและแนวถนนโครงการ สำหรับในส่วนของเขตประเวศนั้นมีแนวถนนโครงการตัดผ่านและมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้¹ (แผนที่ 5-1)

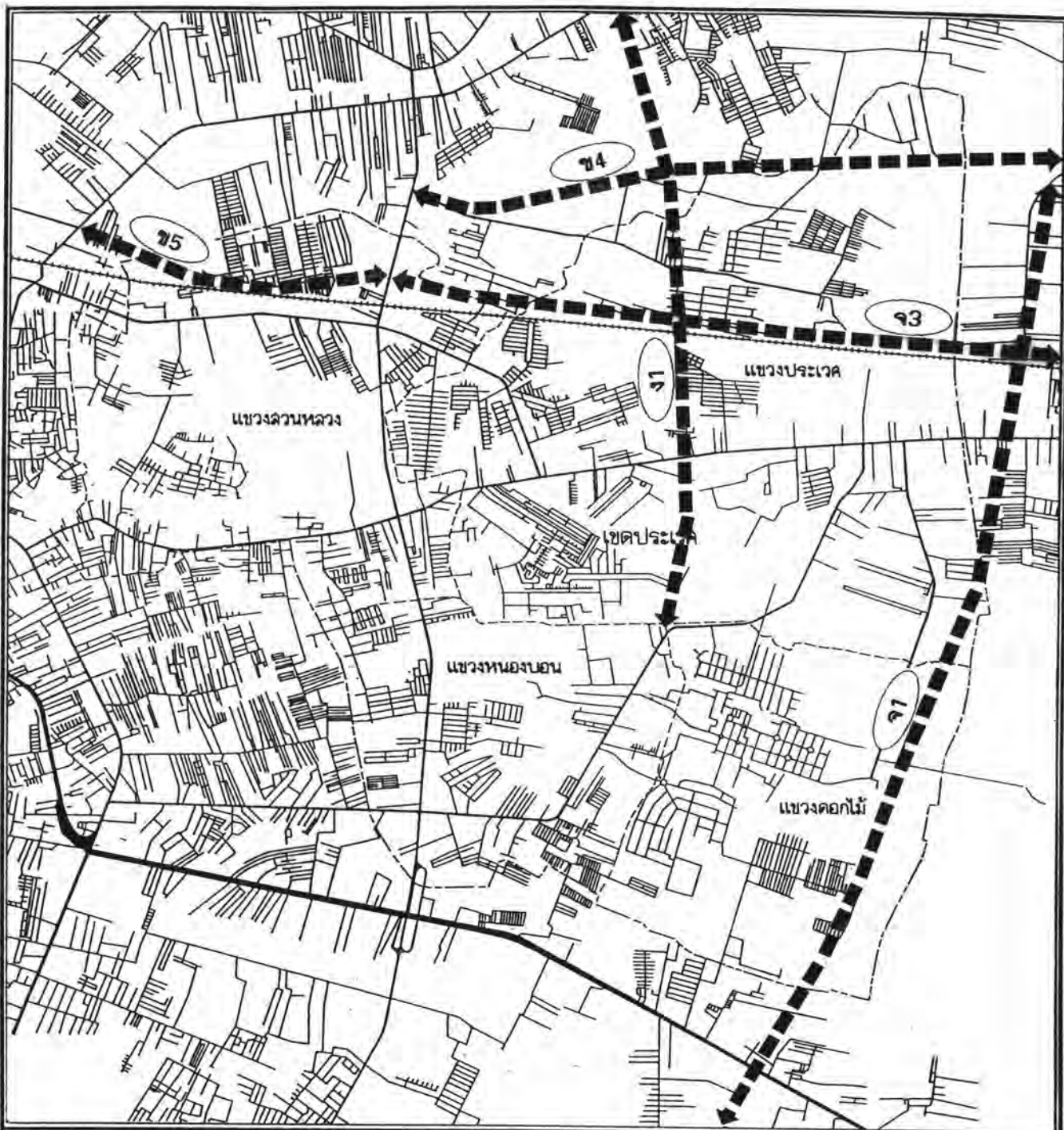
1) ถนนสาย ข4 เป็นทางหลวงของกรุงเทพมหานครตัดผ่านทางด้านเหนือของแขวงประเวศ ซึ่งมีขนาดเขตทาง 40.00 เมตร เชื่อมโยงระหว่างถนนศรีนครินทร์จากบริเวณแยกถนนกรุงเทพกรีฑา ไปทางทิศตะวันออกจนบรรจบกับถนนร่มเกล้า

2) ถนนสาย ข5 มีขนาดเขตทาง 40.00 เมตร ซึ่งอยู่ทางด้านเหนือของแขวงสวนหลวง โดยเชื่อมโยงระหว่างถนนพระราม 9 จากแยกถนนรามคำแหงไปทางทิศตะวันออกจนบรรจบกับถนนศรีนครินทร์ ซึ่งปัจจุบันได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว

3) ถนนสาย ง1 เป็นทางหลวงของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีขนาดเขตทาง 60.00 เมตร โดยเชื่อมโยงระหว่างถนนสุขาภิบาล 1 ในแขวงประเวศ ผ่านขึ้นไปทางทิศเหนือของเขตแล้วอ้อมไปบรรจบกับถนนพหลโยธินบริเวณแยกถนนงามวงศ์วาน

4) ถนนสาย จ1 เป็นแนวถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) มีขนาดเขตทาง 80.00 เมตร รวมระยะทาง 62 กิโลเมตร ซึ่งก่อสร้างเป็นแนวใหม่ตลอดสาย ผ่านพื้นที่ของแขวงดอกไม้ทางฝั่งตะวันออกของเขตประเวศ ขึ้นไปทางทิศเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่จังหวัดปทุมธานี และไปทางทิศใต้เชื่อมโยงกับพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

¹ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง, การศึกษาเพื่อวางแผนและผังพัฒนาเขต : เขตประเวศ, หน้า 5-19.



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบัน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร

แสดง : การขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งระดับเมืองและระดับภาค

สัญลักษณ์

- 14 แยกถนนกรุงเทพกรีฑา - ถนนร่มเกล้า
- 15 แยกถนนพระราม 9 - ถนนศรีนครินทร์
- 91 ถนนสุขุมวิท 1 - แยกถนนงามวงศ์วาน
- 91 ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก
- 93 ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ - ชลบุรี (สายใหม่)



มาตราส่วน :



แผนที่ 5-1



ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



5) ถนนสาย จ3 เป็นแนวทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ของกรมทางหลวง ซึ่งมีขนาดเขตทาง 80.00 เมตร รวมระยะทาง 64.2 กิโลเมตร โดยเชื่อมต่อจากถนนสาย ข5 ที่จุดบรรจบกับถนนศรีนครินทร์ ไปทางทิศตะวันออกของเขตประเวศ ซึ่งขนานกับทางรถไฟสายตะวันออกผ่านเขตลาดกระบังเพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดฉะเชิงเทรา และวกลงทางใต้บรรจบกับถนนชลบุรี-พัทยา (สายใหม่) ในจังหวัดชลบุรี โดยกำหนดให้เป็นทางด่วนระหว่างเมือง ซึ่งนอกจากจะช่วยให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสามารถแบ่งเบาการจราจรบนทางหลวงสายบางนา-ชลบุรีและถนนสุขุมวิทแล้ว ยังสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและโครงการสนามบินหนองงูเห่าอีกด้วย

การขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้ง 5 เส้นทางนี้ จะมีผลต่อการเชื่อมโยงระบบถนนสายหลักและสายรองที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ ซึ่งนอกจากจะเป็นการเปิดพื้นที่ภายในของเขตประเวศให้สามารถมีการเข้าถึง-ออกได้โดยสะดวกยิ่งขึ้นแล้ว ยังดึงดูดการพัฒนาของภาคเอกชนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตประเวศเพิ่มขึ้นอีกด้วย

การขยายบริการโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน



นอกเหนือจากการขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งดังกล่าวแล้ว พื้นที่เขตประเวศใน อนาคตยังมีการขยายบริการระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญ ดังนี้

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2²

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้วางแผนการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 2 เพื่อเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทำให้เกิดทางด่วนวงแหวนรอบในและทางด่วนรัศมีใน ทิศเหนือและตะวันออก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครให้มีขอบข่าย การให้บริการที่กว้างขวางยิ่งขึ้น สามารถรองรับกับปริมาณการจราจร และสภาพเศรษฐกิจและ สังคมที่คาดว่าจะขยายตัวมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขต ศูนย์กลางย่านธุรกิจ

แนวเส้นทาง ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แบ่งออกเป็น โครงข่ายในเขตเมือง และโครงข่ายนอกเขตเมือง โดยกำหนดถนนวงแหวนรัศมีพิเศษเป็นเส้นแบ่ง ประกอบด้วยสาย ทางหลัก 2 สายทาง คือ สายเหนือ-ใต้ (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) และสายตะวันออก (พญาไท- ศรีนครินทร์) โดยมีระยะเวลาดำเนินงานทั้งโครงการ 8 ปี คือ เริ่มตั้งแต่ปี 2531-2538 กำหนดเปิดให้บริการส่วนแรกได้ในปี 2536 และส่วนที่ 2 ในปี 2538 แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 5 ส่วน (ตาราง 5-2) โดยในส่วนที่เชื่อมโยงกับพื้นที่เขตประเวศ คือส่วน D มีแนวสายทาง เชื่อมต่อจากส่วน A บริเวณถนนพระรามที่ 9 ไปทางตะวันออก ตัดผ่านถนนรามคำแหง สิ้นสุดที่ บริเวณก่อนถึงถนนศรีนครินทร์ประมาณ 1.5 กม. ระยะทางประมาณ 6-45 กม. (แผนที่ 5-2) ซึ่งตามสัญญาะหว่างการทางพิเศษฯ และบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด ระบุว่า จะเริ่มก่อสร้าง ทางด่วนส่วน D ล่วงหน้าอย่างน้อย 3 ปี ก่อนที่ปริมาณการจราจรบนถนนพระรามที่ 9 จะเกินขีด จำกัดของความจุของถนน

²วิศกรรมสถานแห่งประเทศไทย, สัมมนา : ปัญหาอดีต ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และ 3, หน้า 113-119.

<p>แนวทางการพัฒนา พื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบัน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร</p>	
<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> --- ระบบทางด่วน HOPEWELL ทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนขั้นที่ 2 ทางด่วนรวมอินทรา-อาณาจักร — DON MUANG TOLLWAY 	<p>ที่มา :</p> <p>แสดง : ระบบทางด่วน และ ทางรถไฟยกกระดานของโฮปเวลล์</p>
<p>มาตราส่วน :</p> <p>1 0 1 2 3 4 5 KM.</p> 	<p>แผนที่ 5-2</p> <p>N</p> 
 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล</p>	



ตารางที่ 5-2 แสดงแผนการก่อสร้างโครงการทางด่วนขั้นที่ 2

โครงการ	สายทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จ (ปี พ.ศ.)
Sector A	พระราม 9 - ประชาอนุกุล	12.4	กันยายน 2536
Sector C1	ประชาอนุกุล - แจ่งวัฒนะ	8.0	กันยายน 2536
C2	แจ่งวัฒนะ - คอนเมือง	-	-
Sector B	โรงกรองน้ำสามเสน - บางโคล่	9.4	สิงหาคม 2538
	ถนนรวมและกระจายการจราจร		สิงหาคม 2538
	บ้านครัว	2.0	
Sector D	พระราม 9 - ศรีนครินทร์	6.45	-

ความสัมพันธ์ของโครงการที่มีต่อเขตประเวศ ถนนศรีนครินทร์นับเป็นถนนสายหลักสำคัญที่ตัดผ่านบริเวณพื้นที่ภายในของเขตประเวศ โดยใช้เป็นเส้นทางในการเดินทางขนส่งสินค้า และวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ซึ่งเส้นทางนี้สามารถติดต่อเชื่อมร้อยพื้นที่ชานเมืองกับพื้นที่ภายในศูนย์กลางเมืองได้สะดวกที่สุดในขณะนี้ แต่ปัจจุบันจำนวนยานพาหนะที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มปริมาณสูงจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ซึ่งหากในอนาคตการก่อสร้างโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 แล้วเสร็จทั้งระบบ โดยมีแนวสายทางฝั่งตะวันออกสิ้นสุดที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ในเขตประเวศ ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักที่เข้าสู่เมือง และจะสามารถเปิดพื้นที่เขตประเวศให้ติดต่อกับย่านธุรกิจและแหล่งงานในเขตศูนย์กลางเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น และช่วยเพิ่มศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของที่พักอาศัยในเขตประเวศในอนาคตได้สูงขึ้นกว่าเดิมอีกระดับหนึ่งด้วย

2. โครงการทางรถไฟยกกระดับของโรฮ์เวลล์³

โครงการทางรถไฟยกกระดับของโรฮ์เวลล์ เป็นโครงการที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอให้มีการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟและถนนยกกระดับบนที่ดินของการรถไฟฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งในกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ซึ่งโครงการโรฮ์เวลล์นี้จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้มากน้อยแค่ไหน ก็อยู่ที่การออกแบบระบบของโครงการโรฮ์เวลล์ ดังภาพที่ 5-1 แสดงภาพตัดขวางของโครงการโรฮ์เวลล์

แนวเส้นทาง ระบบถนนและทางรถไฟยกระดับนี้ แบ่งออกได้เป็น 2 สายหลัก และ 1 สายแยก ดังนี้ (แผนที่ 5-2)

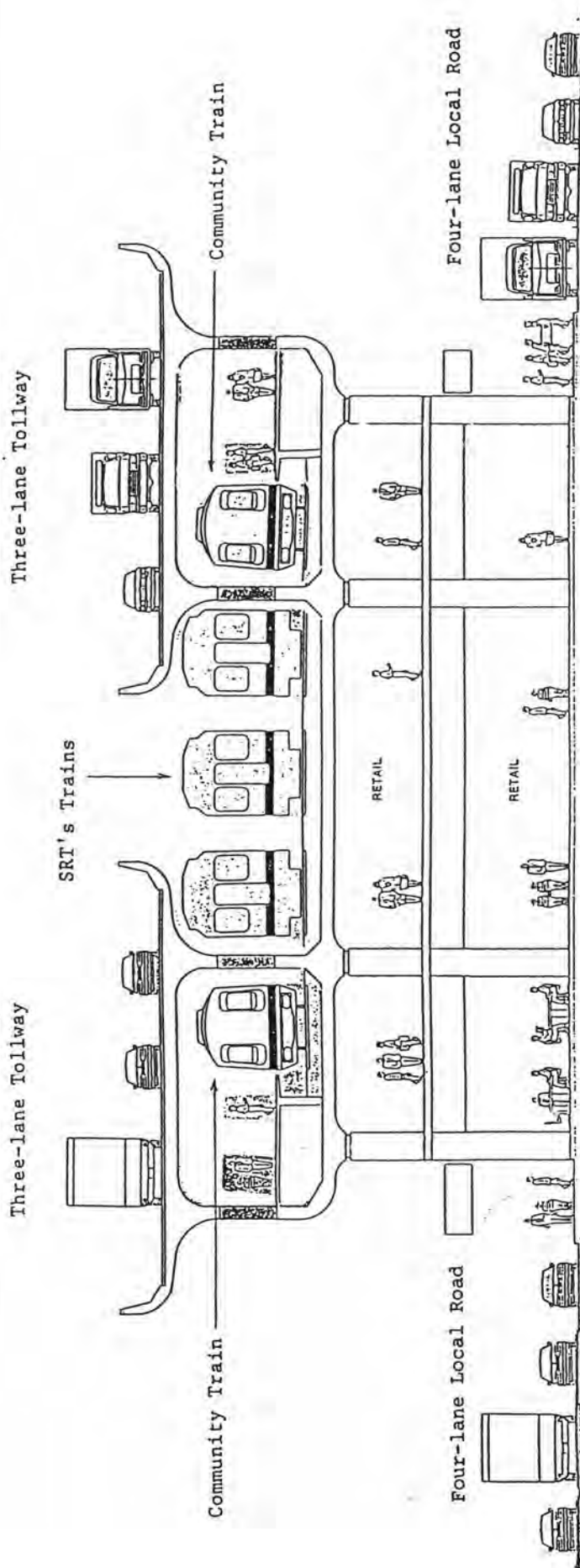
สายที่ 1 สายเหนือ-ใต้ เริ่มจากรังสิตทางด้านเหนือ ผ่านดอนเมือง บางซื่อ ยมราช หัวลำโพง ซ้ำมแม่น้ำเจ้าพระยาไปวงเวียนใหญ่ และสิ้นสุดที่รถไฟมีมิตร ความยาวรวมประมาณ 34 กิโลเมตร

สายที่ 2 สายตะวันออก-ตะวันตก เริ่มจากหัวหมาก ผ่านมักกะสันตัดกับสายเหนือ-ใต้ที่ยมราช ซ้ำมแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางกอกน้อย และสิ้นสุดที่ตลิ่งชัน ความยาวรวมประมาณ 23 กิโลเมตร

สายแยก ขนานไปกับทางด่วนชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แยกจากสายตะวันออก-ตะวันตก ที่มักกะสันข้ามถนนเพชรบุรี ถนนเพลินจิต ถนนพระราม 4 และไปสิ้นสุดที่แม่น้ำท่าเรือ ความยาวรวมประมาณ 3.3 กิโลเมตร ทางสายแยกนี้ไม่มีถนนยก ระดับเก็บค่าผ่านทาง คงมีแต่ทางรถไฟของการรถไฟฯ และรถไฟชุมชน

แผนการก่อสร้างโครงการ มีทั้งหมด 5 ระยะ แบ่งการก่อสร้างออกเป็น สายทางต่าง ๆ ดังรายละเอียดจากตารางที่ 5-3

³เยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว, สัมมนา : ปัญหาที่ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ครั้งที่ 2, หน้า 93-105.



รูปที่ 5-1 แสดงองค์ประกอบของระบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับของไฮปาร์ค

TYPICAL CROSS SECTION

BANGKOK ELEVATED TRANSPORT SYSTEM

(SCHEMATIC DIAGRAM ONLY)



ตารางที่ 5-3 แผนการก่อสร้างโครงการรถไฟ

โครงการระยะที่	สายทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ปี พ.ศ.)
1	ดอนเมือง - บางเขน บางเขน - บางซื่อ บางซื่อ - ยมราช	18.8	2537-2540
2	ยมราช - หัวลำโพง ยมราช - อโศก อโศก - หัวหมาก มักกะสัน - แม่น้ำ	2.2 13 3.3	2538-2541
3	รังสิต - ดอนเมือง	7	2539-2542
4	หัวลำโพง - วงเวียนใหญ่	3.2	2540-2543
5	วงเวียนใหญ่ - โพธิ์นิมิต ตลิ่งชัน - ธนบุรี	3 6.1	2541-2544

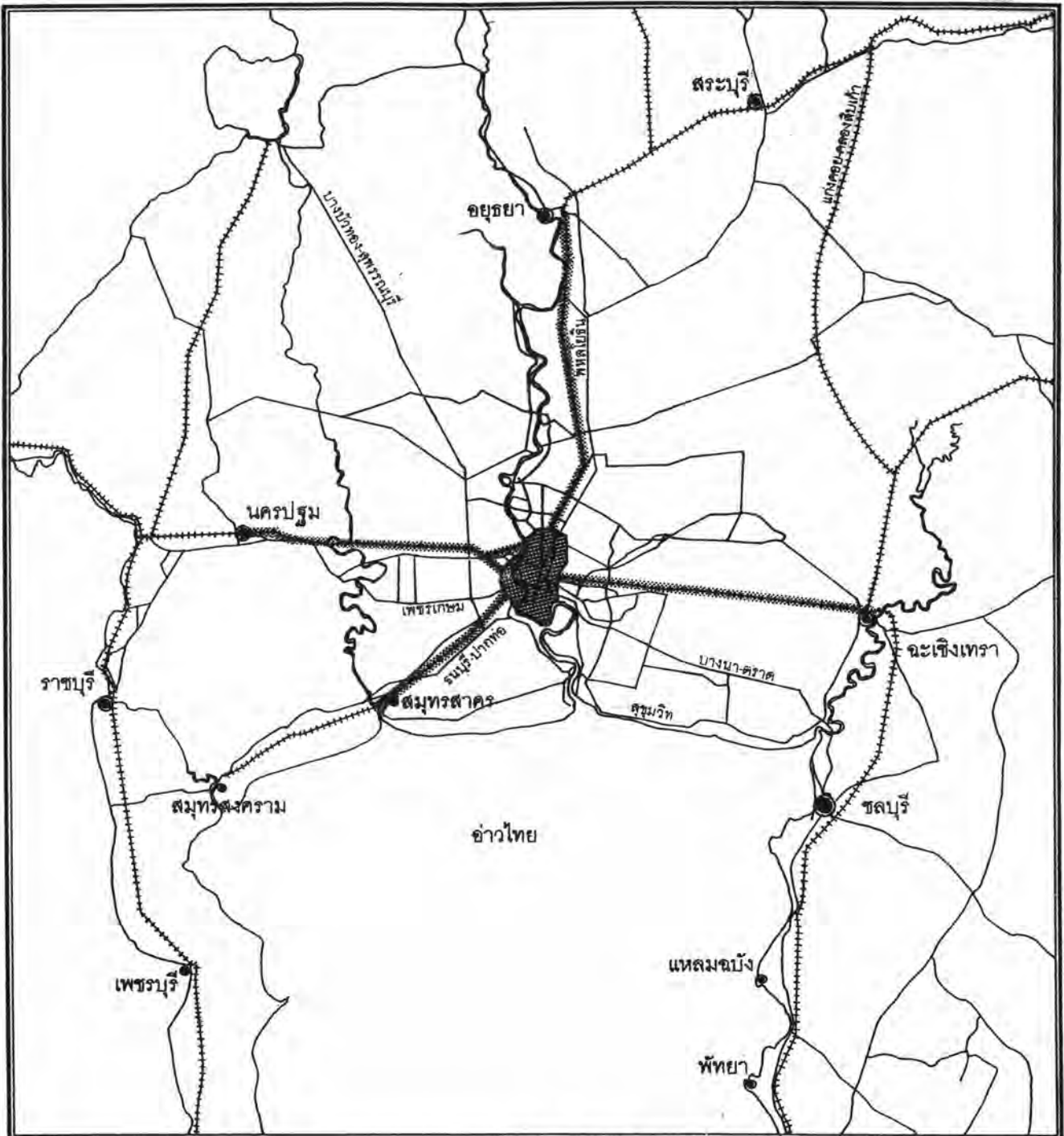
ที่มา : ผู้จัดการรายสัปดาห์, 15-21 สิงหาคม 2537.

ความสัมพันธ์ของโครงการที่มีต่อเขตประเวศ ปัจจุบันสถานีรถไฟหัวหมากนับเป็นสถานีขึ้น-ลงที่สำคัญของรถไฟชานเมืองบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่ให้บริการผ่านพื้นที่เขตประเวศ โดยมีผู้มาใช้บริการสูงโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งหากว่าในอนาคตเมื่อมีการก่อสร้างโครงการรอบเวสต์สายตะวันออก-ตะวันตก (หัวหมาก-ยมราช) ที่มีจุดเริ่มต้นจากหัวหมากนี้แล้วเสร็จ จะมีบทบาทอย่างมากในการให้บริการรถไฟชานเมืองและรถไฟชุมชนหรือรถไฟฟ้าเพื่อทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารภายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ชานเมืองโดยรอบ โดยเฉพาะรถไฟชุมชนที่มีศักยภาพในการขนส่งผู้โดยสารสูงถึงประมาณ 3,840 คนต่อขบวน และในช่วงเร่งด่วนสามารถเดินขบวนรถไฟได้ถึง 40 ขบวนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง หรือสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ถึงกว่า 150,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ซึ่งคาดว่าจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดจากโครงข่ายระบบถนนในปัจจุบันลงได้อย่างมาก

3. โครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่

เนื่องจากเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่ของประเทศไทย ยังเป็นระบบทางเดี่ยวอยู่ถึง 98% จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดี ขบวนรถขึ้น-ลงต้องรอหลีกที่สถานีทำให้ขบวนรถสามารถวิ่งได้ช้าลง และมีรางวิ่งไม่เพียงพอ จึงนับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนากิจการรถไฟไทยเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟคู่ทั่วประเทศ โดยเริ่มจากการก่อสร้างทางรถไฟคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร รวมระยะทาง 234 กิโลเมตร ภายในปี พ.ศ. 2539 โดยทางรถไฟคู่จะมีขนาด 1 เมตร งบประมาณการก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 80,000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 6 ปี



แนวเส้นทาง โครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ในระยะแรก เริ่มจากเส้นทางรถไฟชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร ช่วงที่ผ่านพื้นที่เขตประเวศคือ ช่วงสถานีหัวหมาก-จะเข็งเทรา (แผนที่ 5-3) ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระยะทาง 45 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 1,350 ล้านบาท



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบัน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร

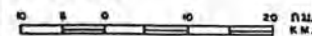
แสดง : โครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่

สัญลักษณ์

-  ถนนสายมวลชนรถไฟชานเมือง
-  เขตเมืองชั้นใน

ที่มา :

มาตราส่วน :



แผนที่

5-3



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ความสัมพันธ์ของโครงการที่มีต่อเขตประเวศ โครงการก่อสร้างทางรถไฟ
รางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกช่วงสถานีหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ซึ่งแนวเส้นทางนี้ผ่านบริเวณ
ตอนเหนือของเขตประเวศ จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการรถไฟชานเมืองสาย
ตะวันออก ซึ่งทางรถไฟรางคู่จะสามารถเพิ่มความเร็วของรถไฟขบวนเฉลี่ย 80-100 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางลงได้มาก เพราะรถไฟไม่ต้องรอเวลาสับหลัก
 อีกทั้งยังใช้เงินลงทุนในการก่อสร้างต่ำกว่าถนน เพราะไม่ต้องเวนคืนที่ดิน และจะช่วยลดความคับ
คั่งของการจราจรบนท้องถนนได้อีกระดับหนึ่งด้วย

4. โครงการรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail)

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาชายฝั่ง
ทะเลตะวันออก (สพอ.) ได้มีแนวคิดในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมต่อระหว่าง
กรุงเทพมหานครและพื้นที่โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด (ESB) โครงการรถไฟความเร็วสูงนี้จะช่วย
เสริมโครงข่ายคมนาคมหลักในปัจจุบัน ทั้งทางถนนและเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

แนวทางความเป็นไปได้ของโครงการรถไฟความเร็วสูงในขั้นต้น โดยเริ่มจาก
การศึกษาแนวเส้นทาง ระบบรถไฟ ความเหมาะสมในการลงทุน และผลกระทบต่อ
สิ่งแวดล้อม ซึ่งหากมองไปในอนาคตแล้วโครงการรถไฟความเร็วสูงนับว่ามีความสำคัญและจำเป็น
อย่างยิ่งในการขนส่งระหว่างเมือง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าในแถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
ซึ่งถือว่าเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ของประเทศไทยที่ยังขาดระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ มารอง
รับอีกมาก

ถึงแม้ว่า เขตประเวศจะไม่ได้รับผลโดยตรงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้
แต่โครงการดังกล่าว จะสามารถช่วยถ่ายเทปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่และบริเวณ
ชานเมืองฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังสามารถดึงดูดกิจกรรม
ในด้านพาณิชย์กรรมและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตประเวศได้อีกด้วย

โครงการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่

โครงการพัฒนาที่เกิดขึ้นทั้งในและนอกพื้นที่เขตประเวศ จะมีผลต่อทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของเขตประเวศ และโดยเฉพาะพื้นที่เกษตรกรรมที่เหลืออยู่ในเขตประเวศ ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สนามบินหนองงูเห่า)

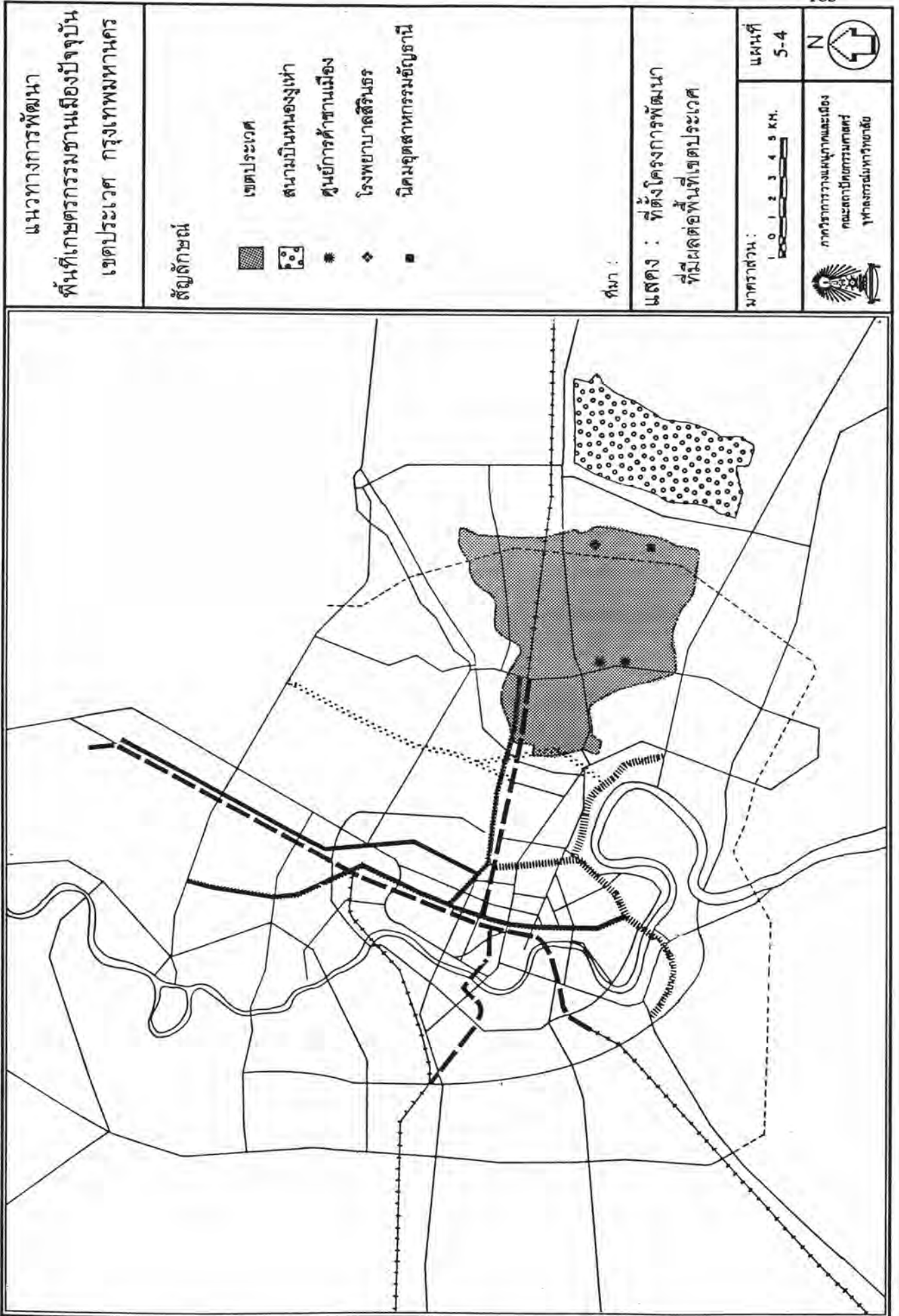
โครงการดังกล่าวจะได้รับการพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งเกิดขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และสนับสนุนกิจการขนส่งทางอากาศนานาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อความเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเป็นประตูสู่อินโดจีน

ที่ตั้งโครงการ บริเวณพื้นที่ตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (แผนที่ 5-4) ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางตะวันออกเฉียง 30 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 19,543 ไร่ มีความกว้าง 4 กิโลเมตร และมีความยาว 8 กิโลเมตร ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่จรดคลองหนองงูเห่า ด้านทิศตะวันตกจรดคลองลาดกระบัง ด้านเหนือห่างจากถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) 800 เมตร ด้านใต้ห่างจากถนนบางนา-ตราด 3 กิโลเมตร ซึ่งกรมการพาณิชย์ได้จัดซื้อและเวนคืนไว้เรียบร้อยแล้ว

การเชื่อมโยงระบบขนส่งรอบนอกกับท่าอากาศยาน โครงการช่วยคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองที่จะเชื่อมโยงท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพมหานครและพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ประกอบด้วย






- โครงการก่อสร้างถนนสายกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ซึ่งตัดผ่านพื้นที่ทางตอนเหนือของประเทศ ไปทางทิศตะวันออกผ่านพื้นที่ตอนเหนือของสนามบินหนองงูเห่า และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

- โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (สายบางพระอิน-บางพลี) ผ่านพื้นที่เขตประเวศบางนาเหนือ-ใต้ บริเวณแขวงดอกไม้และแขวงประเวศ



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมชนเมืองปัจจุบัน
เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

-  เขตประเวศ
-  สนามบินหนองเห่า
-  ศูนย์การค้าสามเมือง
-  โรงพยาบาลศิรินคร
-  นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี

ที่มา :

แสดง : ที่ตั้งโครงการพัฒนา
ที่มีผลต่อพื้นที่เขตประเวศ

มาตราส่วน:



แผนที่ 5-4



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
ทางกรมมหาวิทยาลัย



- โครงการรถไฟฟ้าและทางด่วนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือโครงการทางรถไฟยกยกระดับของโรบเวสต์ ซึ่งปัจจุบันโครงการนี้สิ้นสุดบริเวณสถานีหัวหมากในพื้นที่เขตประเวศ แต่อาจดำเนินการพัฒนาในระบบต่อไปได้ โดยขยายเส้นทางจากปลายทางที่หัวหมากไปยังท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) เป็นระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร

- โครงการขั้วทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ที่ผ่านสนามบินหนองงูเห่า ทำให้สามารถติดต่อกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานครได้โดยสะดวก

นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาแผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐานสำหรับรองรับเชื่อมต่อกับโครงการดังกล่าวซึ่งประกอบด้วยแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่รอบนอกท่าอากาศยาน และผังเฉพาะการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินหนองงูเห่า

สำหรับมาตรการควบคุมของรัฐในพื้นที่โครงการฯ คือ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมสมุทรปราการ และประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อควบคุมการก่อสร้าง ครอบคลุมพื้นที่ในรัศมี 500 ตารางกิโลเมตร รอบสนามบินหนองงูเห่า โดยห้ามก่อสร้างในรัศมีเหนือ-ใต้สนามบิน 15 กิโลเมตร และห้ามก่อสร้างในรัศมีทางตะวันออก-ตะวันตกของสนามบินในระยะ 6 กิโลเมตร ซึ่งแต่ละพื้นที่จะถูกควบคุมความสูงแตกต่างกันไปตามระยะไกล-ใกล้จากสนามบิน โดยพื้นที่ควบคุมนี้มีผลถึงพื้นที่ในแขวงประเวศ แขวงหนองบอน และแขวงดอกไม้ของเขตประเวศด้วย

2. นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี

โครงการดังกล่าวตั้งอยู่บนถนนสุขาภิบาล 2 ของแขวงคอกแก้ว เขตประเวศ (แผนที่ 5-4) มีเนื้อที่ 550 ไร่ โครงการนี้จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์รวมของอุตสาหกรรมอัญธานี และเครื่องประดับ จัดทำในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมสำหรับการเจริญในเพชรพลอยโดยเฉพาะ โดยแบ่งการพัฒนาเป็นหลายระยะ โครงการระยะแรกจะจัดสร้างเป็นศูนย์การผลิตและการค้าบนเนื้อที่ 171 ไร่ คาดว่าจะใช้เงินลงทุนมูลค่าสูงถึง 2.5 พันล้านบาท สภาพของพื้นที่โดยรอบโครงการปัจจุบันเป็นนาข้าวและป่าเสื่อมโทรม ขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็นต่อการทำอุตสาหกรรมอันได้แก่ โครงข่ายถนน ประปา โทรศัพท์ และระบบระบายน้ำในพื้นที่ ปัจจุบันได้เปิดดำเนินการผลิตแล้ว

3. โครงการก่อสร้างโรงพยาบาลสิรินธร

เป็นอีกโครงการหนึ่งที่มีการพัฒนาในพื้นที่เขตประเวศ บนถนนสุขาภิบาล 2 ของแขวงคอกแก้ว (แผนที่ 5-4) ซึ่งจะก่อสร้างเป็นโรงพยาบาลขนาด 400 เตียง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2540 เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนโดยรอบ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวยังขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเช่นกัน

4. โครงการศูนย์การค้าครบวงจรบนถนนศรีนครินทร์

ศูนย์การค้าครบวงจรขนาดใหญ่ในเขตประเวศ มีอยู่ 2 โครงการ ได้แก่ ศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 87 ไร่ ด้านหน้าติดถนนศรีนครินทร์ยาว 700 เมตร อาคารสูง 5 ชั้น และชั้นใต้ดิน 2 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยทั้งสิ้นประมาณ 500,000 ตารางเมตร ปัจจุบันเปิดดำเนินการแล้วเป็นส่วนใหญ่ และศูนย์การค้าเสรีเซ็นเตอร์ มีเนื้อที่ 31 ไร่ ด้านหน้าติดถนนศรีนครินทร์ยาว 350 เมตร อาคารสูง 4 ชั้น พื้นที่ใช้สอยทั้งสิ้น 120,000 ตารางเมตร ปัจจุบันเปิดดำเนินการเช่นกัน ซึ่งคาดว่าจะสามารถดึงดูดกลุ่มเป้าหมายคือ ลูกค้าที่อาศัยอยู่ย่านถนนศรีนครินทร์และบริเวณใกล้เคียงที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง (แผนที่ 5-4)

แผนและนโยบายการพัฒนาของรัฐ

1. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครซึ่งประกาศเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535 ประกอบด้วยแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังแสดงโครงการคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองฯที่มีความเหมาะสมและอย่างมีระบบ ซึ่งพิจารณาความเหมาะสมทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและขนส่ง การให้บริการสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ สภาพแวดล้อมของเมือง ความสมดุลในด้านการกระจายตัวของประชากรและความสัมพันธ์กับแหล่งงาน ตลอดจนความสอดคล้องกับกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่บังคับใช้ก่อนแล้วในพื้นที่ เพื่อให้มีโครงสร้างของเมืองที่มีการแยกการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขัดแย้งออกจากกัน ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การส่งเสริมให้รูปแบบของเมืองมีความกระชับและมีขนาดที่พอเหมาะกับจำนวนประชากร ด้วยการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้จำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นประเภทต่าง ๆ 14 ประเภท ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทจะมีข้อกำหนดประกอบเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาหรือประกอบกิจกรรม (ดูรายละเอียดในภาคผนวก)







ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ได้กำหนดการใช้ที่ดินในส่วนของเขตประเวศออกเป็น 9 ประเภทดังนี้ (ดูแผนที่ 5-5)

1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีอยู่ 2 บริเวณ บริเวณแรกอยู่ทางทิศตะวันตกของแนวถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ด้านใต้จรดคลองขวางบน ในแขวงสวนหลวง ส่วนบริเวณที่สองอยู่ทางทิศใต้ของเขตในแขวงหนองบอน ซึ่งเป็นบริเวณที่ต่อเนื่องมาจากถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) และถนนบางนา-ตราดของเขตพระโขนง ในข้อกำหนดผังเมืองรวมอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่มีอาคารขนาดใหญ่ สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นเพิ่มได้อีกไม่เกินร้อยละ



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบัน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร

แสดง : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในส่วนของเขตประเวศ

- สัญลักษณ์**
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
 -  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
 -  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
 -  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 -  ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
 -  ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
- ที่มา : กองผังเมืองรวม สำนักผังเมือง



มาตราส่วน : 

แผนที่ 5-6

ภาพวิชาการวางแผนและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



10 ของแต่ละบริเวณ ทั้งนี้โดยห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการโรงงาน (เว้นแต่โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการ โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในครอบครัวโดยไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญ หรือมลพิษต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม) คลังสินค้า คลังเชื้อเพลิงเพื่อการขนส่ง คลังวัตถุดิบเปิดหรือสารมีพิษ บลูส์ตว์ ไซโรลเก็บผลิตผลการเกษตร สุสานหรือฌาปนสถาน กิจจัดมูลฝอย สวนสนุก และซื้อขายเศษวัสดุ

2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตประเวศ ที่นอกเหนือจากการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ ที่โรงเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สถาบันการศึกษา และสถาบันราชการ ในข้อกำหนดผังเมืองรวมอนุญาติให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่มีอาคารขนาดใหญ่ สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และให้ใช้ประโยชน์เพื่อกิจการอื่นเพิ่มเติมอีกไม่เกินร้อยละ 10 โดยห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่ โรงงาน (เว้นแต่โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการ โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในครอบครัว โรงงานที่ประกอบกิจการโดยการเพิ่มพื้นที่หรือก่อสร้างเพิ่มใหม่เพื่อประโยชน์แก่กิจการของโรงงานเดิมโดยตรงในที่ดินแปลงเดียวกัน หรือติดต่อกันเป็นแปลงเดียวกันกับแปลงที่ดินที่ตั้งโรงงานเดิม และเจ้าของโรงงานเดิมต้องเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองก่อนวันประกาศใช้ผังเมืองรวม โดยไม่ก่อให้เกิดเหตุรำคาญหรือมลพิษต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม) คลังสินค้า คลังเชื้อเพลิงเพื่อการขายสิ่ง คลังวัตถุดิบเปิดหรือสารมีพิษ และบลูส์ตว์

3) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ มีอยู่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมแสนสุขา ทางทิศตะวันออกของเขต บริเวณถนนสุขาภิบาล 2 ในแขวงประเวศ ในข้อกำหนดผังเมืองรวมอนุญาติให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมบริการและอุตสาหกรรมในครอบครัว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และให้ใช้พื้นที่เพื่อกิจการอื่นเพิ่มเติมอีกไม่เกินร้อยละ 10 โดยห้ามใช้ประโยชน์ในกิจการโรงงานทุกประเภท นอกเหนือจากอุตสาหกรรมบริการ และอุตสาหกรรมในครอบครัว สถานสงเคราะห์หรือรับเลี้ยงคนชรา สถานสงเคราะห์หรือรับเลี้ยงเด็ก บลูส์ตว์ สุสานหรือฌาปนสถาน และจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย

4) ที่ดินประเภทที่ประสงค์เพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่สวนสาธารณะบริเวณที่ทิ้งขยะของกรุงเทพมหานครในแขวงประเวศ และสวนหลวง ร. 9 ในแขวงหนองบอน ในข้อกำหนดของผังเมืองรวมอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

5) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ได้แก่ บริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบึงฉลิมสวัสดิ์-สุวรรณภาสรี ในแขวงดอกไม้ของเขตประเวศ ในข้อกำหนดผังเมืองรวมอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

6) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ บริเวณที่ทิ้งขยะของกรุงเทพมหานครในแขวงประเวศ ในข้อกำหนดผังเมืองรวมอนุญาตให้ใช้ประโยชน์เพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

จะเห็นได้ว่า ข้อกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน ได้กำหนดให้พื้นที่เขตประเวศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งสอดคล้องกับสภาพการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่อยู่แล้ว เห็นได้จากหมู่บ้านจัดสรรที่มีอยู่เดิมและโครงการใหม่ที่กระจายอยู่ทั่วทุกแขวงในเขตประเวศ แต่เนื่องจากการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ร้อยละ 10 เพื่อกิจการอื่นเพิ่มจากที่กำหนดไว้ได้ ประกอบกับบริเวณบล็อกที่แบ่งไว้มีขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่ร้อยละ 10 ของแต่ละบล็อกมีขนาดใหญ่ตามไปด้วย ผลก็คือจะทำให้มีการใช้ที่ดินปะปนกันเหมือนเช่นก่อนประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวม



2. นโยบายของรัฐในการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค

นโยบายของรัฐในการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค จะพิจารณาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นแผนระดับชาติที่ผ่าน ๆ มา หรือพิจารณาในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 (2504-2509) และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 (2509-2514) นั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมต่างจังหวัดไม่ได้รับความสำคัญเป็นพิเศษแต่อย่างใด เพราะนโยบายในช่วงนั้นมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมโดยส่วนรวม ซึ่งอาจเป็นเพราะขณะนั้นภาคอุตสาหกรรมยังมีบทบาทน้อยในการพัฒนาประเทศ จากสภาพการดังกล่าวทำให้นโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมในช่วงนั้น มุ่งที่จะเร่งให้ เกิดการเจริญเติบโตของสาขาอุตสาหกรรมในส่วนรวม และการกระจายประเภทอุตสาหกรรมไปยังอุตสาหกรรมใหม่ ๆ โดยเฉพาะประเภทที่ทดแทนการนำเข้า อย่างไรก็ตามด้านโครงสร้างการเจริญเติบโตพบว่า ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานครและภาคกลางคือประมาณร้อยละ 80 ซึ่งทำให้มีการมองว่าทำให้เกิดปัญหาติดตามมาหลายด้าน เช่น ความแออัดของโรงงานในเขตกรุงเทพมหานครและปัญหาการกระจายรายได้ไม่เป็นธรรม ฉะนั้นในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 (2515-2519) จึงเริ่มมีนโยบายกระจายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมไปยังส่วนภูมิภาคเป็นครั้งแรก โดยเป็นนโยบายควบคู่กับนโยบายพัฒนาเมืองหลัก ส่วนมาตรการที่นำมาใช้ก็คือ มาตรการให้สิ่งจูงใจด้านภาษีอากร การอำนวยความสะดวกด้านเงินทุนและการจัดให้มีสาธารณูปโภค ซึ่งแบ่งเป็นการดำเนินงานผ่าน 3 หน่วยงานคือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จึงปรากฏว่าเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 โรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงยังมีสัดส่วนถึงร้อยละ 57 ดังนั้นในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 (2520-2524) จึงได้มีการพิจารณานโยบายกระจายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมเป็นนโยบายที่สำคัญที่ต้องพิจารณาต่างหาก โดยได้กำหนดนโยบายกระจายอุตสาหกรรมไปยังส่วนภูมิภาคไว้ว่า จะให้มีการเร่งรัดกระจายอุตสาหกรรมออกนอกเขตนครหลวง โดยพยายามนำขึ้นนโยบายจูงใจให้เกิดอุตสาหกรรมในเขตนครหลวงเพิ่มขึ้นอีก ภายใต้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนและจะมุ่งส่งเสริมและให้ความสำคัญแก่อุตสาหกรรมในเขตภูมิภาคเป็นพิเศษ โดยมีแนวทางสำคัญคือ จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคต่าง ๆ และจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในส่วนภูมิภาค และการช่วยเหลือในด้านการเงิน โดยขยายบริการให้เงินกู้ของบริษัทเงินทุนฯ และสนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมขนาดย่อมไปยังส่วนภูมิภาคให้มากขึ้น

จนกระทั่งมาถึงในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (2525-2529) ก็เป็นอีกแผนหนึ่งที่ระบุมหาความจำเป็นที่ต้องมีการกระจายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรม โดยมองว่าอุปสรรคที่ทำให้นักลงทุนไม่ไปลงทุนในต่างจังหวัดเป็นเพราะขาดแคลนปัจจัยหรือสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานและความเสียเปรียบในด้านตลาด ดังนั้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 จึงได้กำหนดมาตรการเร่งให้มีการขยายนิคมอุตสาหกรรมและเพิ่มบทบาทของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในเรื่องการประชาสัมพันธ์ทางภาคีอกรแก่อุตสาหกรรมที่ไปลงทุนในต่างจังหวัดให้มากขึ้น

ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (2530-2534) รัฐคงให้ความสำคัญต่อการกระจายอุตสาหกรรมออกไปสู่ส่วนภูมิภาคเช่นเดียวกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 โดยให้มีการพัฒนาควบคู่ไปกับเมืองหลักที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

โดยสรุปจากการพิจารณาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-6 ที่ผ่านมา และแผนฯ 7 ที่กำลังใช้อยู่ในปัจจุบัน จากนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการกระจายที่ตั้งอุตสาหกรรม เพิ่งได้รับความสนใจมาตั้งแต่แผนฯ 3 สำหรับมาตรการส่งเสริมกระทำโดยการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมโดยให้สิ่งจูงใจในด้านภาษีอากร การจัดสร้างนิคมอุตสาหกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภคและให้การสนับสนุนด้านเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น

สำหรับมาตรการที่รัฐนำมาใช้เพื่อจะกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาคให้มากขึ้นนั้น มาตรการที่สำคัญมาตรการหนึ่งก็คือ มาตรการส่งเสริมการลงทุน โดยแบ่งเขตส่งเสริมการลงทุนเป็น 3 เขตด้วยกันคือ

เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และนครปฐม

เขต 2 ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี อุทัย สระบุรี สุพรรณบุรี กาญจนบุรี สมุทรสงคราม ราชบุรี นครนายก และอ่างทอง

เขต 3 ได้แก่ บริเวณ 60 จังหวัด นอกเหนือจากเขตส่งเสริมการลงทุนเขตที่ 1 และ 2

โดยพื้นที่เขตที่ 1 จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนน้อยที่สุด เขตที่ 2 จะได้รับสิทธิประโยชน์น้อยกว่าเขต 3 และเขต 3 จะได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด

3. การพัฒนาภาคมหานคร ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7

นโยบายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก รวมถึงพื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบน ให้เชื่อมโยงการพัฒนาเข้าเป็นระบบเศรษฐกิจเดียวกันในรูปแบบ "การพัฒนาภาคมหานคร" เพื่อเป็นพื้นที่หลักในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่การพัฒนา และจำแนกรูปแบบการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพทางเศรษฐกิจ และลักษณะการเจริญเติบโตทางกายภาพของพื้นที่ โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมาย 4 กลุ่มพื้นที่หลัก คือ

- 1) พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มุ่งพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการบริหาร การจัดการศูนย์กลางธุรกิจ และการเงินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- 2) พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก มุ่งพัฒนาให้เป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรมสมัยใหม่ และประตูเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ
- 3) พื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบน มุ่งพัฒนาให้เป็นฐานรองรับ การกระจายอุตสาหกรรมกลางกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 4) พื้นที่ฉนวนการพัฒนา (Buffer Zone) มุ่งพัฒนาเพื่อรักษารูปแบบการ ขยายตัวของเมืองและอนุรักษ์ความสมดุลด้านสิ่งแวดล้อมเมือง

ในส่วนของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่ง เน้นการจัดการแก้ไขวิกฤตการณ์ งานพื้นที่พร้อมกับขึ้นการเติบโตของเมืองอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายการพัฒนา เป็น 3 พื้นที่ ดังนี้

- พื้นที่เมืองชั้นใน เป็นพื้นที่ที่อยู่บนแนวถนนรัชดาภิเษกและชุมชนบางแห่งที่ต่อเนื่อง โดยมีมาตรการหลักในการอนุรักษ์บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ควบคู่กันการจัดระเบียบย่านธุรกิจใหม่ใจกลางเมือง โดยเข้ามาตรการด้านผังเมือง การลงทุนบริการพื้นฐาน และการแก้ปัญหามลภาวะเสื่อมโทรมควบคู่กันไป

- พื้นที่ชานเมือง เป็นพื้นที่ภายในถนนวงแหวนรอบนอกและชุมชนบางแห่งที่ต่อเนื่อง ปัจจุบันพื้นที่เมืองได้ขยายตัวเข้าไปสู่พื้นที่เกษตรกรรมตามแนวถนนสายหลักอย่างรวดเร็ว เป็นบริเวณที่ขาดระบบถนนสายรอง จึงมีที่ว่างไว้ไม่ได้ใช้ประโยชน์หรือพื้นที่ตามยอดจนวนมาก การไร้ที่ดินไม่มีระเบียบและสับสนเพราะขาดการควบคุมด้านผังเมือง มีปัญหาน้ำท่วมขัง บริการเก็บขยะและน้ำประปาไม่ทั่วถึง จึงได้วางมาตรการหลักในพื้นที่ โดยเน้นการไร้ที่ดินว่างเปล่าให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการกระจายกิจกรรมออกจากพื้นที่เมืองชั้นใน โดยการพัฒนาาระบบบริการโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชน การบริการน้ำประปา การป้องกันน้ำท่วมและการบำบัดน้ำเสียชุมชน พร้อมทั้งจัดเตรียมผังเฉพาะในบริเวณที่จะพัฒนาเป็นชุมชนใหม่ชานเมือง

- พื้นที่รอบนอก เป็นพื้นที่เขตถนนวงแหวนรอบนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เหลือ เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่กำลังจะเปลี่ยนแปลงไปเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ เช่น ที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรม และสนามกอล์ฟ รวมทั้งการสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า ซึ่งจะมีกิจกรรมการไร้ที่ดินประเภทอื่นที่เกี่ยวข้องตามมา จึงมีปัญหากการไร้ที่ดินปะปนกันระหว่างกิจกรรมอื่น ๆ กับการเกษตร ปัญหาการขาดแคลนแหล่งน้ำดิบ การระบายน้ำรวมทั้งขาดระบบถนน และสาธารณูปโภคอื่น ๆ จึงได้วางมาตรการหลักในพื้นที่ โดยเน้นการพัฒนาระบบโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างชุมชนศูนย์กลางและแหล่งอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะโครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง รวมทั้งการวางแผนการไร้ที่ดินเพื่อเตรียมการพัฒนาในพื้นที่ใหม่และการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่รอบนอก

ศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่

ในอดีตที่ผ่านมา เขตประเวศนับเป็นพื้นที่ชานเมืองที่มีความเหมาะสมทางการเกษตรกรรมเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ของดินและมีคลองธรรมชาติหลายสายเป็นแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรที่สำคัญ แต่หลังจากที่มีการก่อสร้างถนนสายหลักผ่านเข้ามาภายในพื้นที่ ซึ่งได้แก่ ถนนพัฒนาการ และถนนศรีนครินทร์ในระยะต่อมา ทำให้พื้นที่เขตประเวศมีความเหมาะสมของการพัฒนาในรูปแบบที่เปลี่ยนไปตามมูลค่าที่ดินที่สูงขึ้น ปัจจุบันเขตประเวศมีการพัฒนาของที่อยู่อาศัยชานเมืองทางฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น โดยมีศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนาอันประกอบด้วย ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้ง และการพัฒนาพื้นที่ทั้งในและนอกเขตประเวศที่มีอยู่เดิมและที่เป็นโครงการพัฒนาในระดับชาติ ระดับภาค หรือของกรุงเทพมหานครเองก็เป็นจุดดึงดูดในการพัฒนาพื้นที่ของประเวศได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม แนวทางของการพัฒนาเขตประเวศในอนาคตยังคงต้องคำนึงถึงข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพ และข้อกำหนดทางกฎหมายที่มีอยู่ในพื้นที่ด้วย

1. ศักยภาพในการพัฒนา

หากมองศักยภาพของพื้นที่ทางด้านกายภาพ จะเห็นว่าเขตประเวศมีความได้เปรียบในเชิงที่ตั้ง ทั้งนี้เนื่องจากประเวศเป็นเขตชานเมืองที่ติดต่อกับพื้นที่เมืองทางตะวันตกย่านสุขุมวิทในเขตคลองเตย และพื้นที่เมืองทางเหนือย่านรามคำแหง-ลาดพร้าวในเขตบางกะปิ โดยมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ และเรือเป็นจุดเชื่อมโยงของการเดินทางที่สำคัญกับศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ที่ตั้งของเขตประเวศยังเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างกรุงเทพมหานครกับโครงการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่า และโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาในระดับชาติที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศไทยในอนาคต

สำหรับการพัฒนาในพื้นที่ของเขตประเวศที่เป็นจุดดึงดูดการพัฒนาอื่น ๆ ให้เกิดขึ้นตามมา ได้แก่ สวนหลวง ร. 9 ซึ่งเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมีการสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาขนาดใหญ่คือ มหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบึงฉลิมสวัสดิ์-สุวรรณภาสรี และสถานีรถไฟหัวหมาก เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมที่สำคัญสามารถเชื่อมโยงกับย่านศูนย์กลางเมืองได้โดยสะดวก

จากผลการศึกษา ศักยภาพของพื้นที่และความเหมาะสมในการพัฒนาเขตประเวศในการศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตประเวศโดยภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สรุปได้ว่า⁴ เขตประเวศควรมีลักษณะเป็นศูนย์กลางชุมชนลำดับรองบริเวณชานเมือง มีการพัฒนาพื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อการอยู่อาศัย มีการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กและอุตสาหกรรมครัวเรือนบางพื้นที่ ตลอดจนมีการพาณิชย์กรรมเพื่อรองรับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทางชานเมืองฝั่งตะวันออก

2. ข้อจำกัดในการพัฒนา

ข้อจำกัดของการพัฒนาพื้นที่เขตประเวศทางด้านกายภาพที่สำคัญคือ ที่ลุ่มต่ำ ซึ่งมีผลต่อปัญหาการระบายน้ำและสภาพน้ำท่วมขังในพื้นที่ และพื้นที่เกษตรกรรมที่มีสภาพเป็นบ่อเลี้ยงปลา หากจะพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจะต้องใช้เงินลงทุนสูงขึ้นเพื่อปรับเปลี่ยนพื้นที่

นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งกล่าวคือ ถึงแม้ว่าเขตประเวศจะมีโครงข่ายถนนสายหลักที่ค่อนข้างสมบูรณ์ แต่การขาดระบบถนนสายรองที่จะเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นบนถนนสายหลัก และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา นอกจากข้อจำกัดเกี่ยวกับการขาดระบบถนนสายรองในพื้นที่แล้ว แนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกและแนวคูคลองธรรมชาติต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคลองที่มีขนาดใหญ่ซึ่งได้แก่ คลองพระโขนง และคลองประเวศบุรีรมย์ ยังเป็นแนวกีดขวางที่มีผลทำให้การพัฒนาไม่สามารถเชื่อมโยงถึงกันได้ เพราะการทาทางข้างทางรถไฟและการก่อสร้างสะพานข้ามคลองต้องเป็นไปตามเงื่อนไขการพิจารณาของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของการลงทุน

ในด้านสิ่งแวดล้อม ภายในพื้นที่เขตมีข้อจำกัดอันเนื่องมาจากบริเวณที่ทิ้งขยะของ กรุงเทพมหานคร ที่ก่อให้เกิดกลิ่นอันไม่พึงปรารถนา เป็นแหล่งแพร่กระจายของเชื้อโรคและแมลงต่าง ๆ เกิดควันไฟปรกควันอันเนื่องมาจากการเผาขยะ มีการฟุ้งกระจายของขยะ และเกิดมลพิษทางสายตา นอกจากนี้ยังน่าเสียดายจากกองขยะที่มีสารพิษเจือปน ยิ่งไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติทั้งผิวดินและใต้ดินโดยมิได้ผ่านการบำบัดก่อน สิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณโดยรอบ และยังทำให้เกิดชุมชนแออัดบริเวณรอบกองขยะที่มีสภาพเป็นแหล่งเสื่อมทรามส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสังคมของชุมชนในพื้นที่อีกด้วย

ข้อจำกัดของการพัฒนาทางด้านมาตรการควบคุมในพื้นที่อันเนื่องมาจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (กฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535) ซึ่งกำหนดให้พื้นที่เขตพิเศษเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เพื่อรองรับการขยายตัวของชานเมืองกรุงเทพมหานครทางฝั่งตะวันออก นอกจากนี้ภายในพื้นที่ซึ่งได้กำหนดให้พื้นที่สาธารณูปการเพื่อการพักอาศัย ประกอบด้วยพื้นที่โรงเรือนพักการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่สวนหลวง ร.9 และสวนสาธารณะบริเวณที่ทิ้งขยะของกรุงเทพมหานคร และยังมีพื้นที่สถาบันการศึกษาหรือมหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบึงจิมส์สวัสดิ์-สุวรรณภาศรี และสถาบันราชการการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ซึ่งปัจจุบันเป็นบริเวณที่ทิ้งขยะของกรุงเทพมหานคร โดยในอนาคตพื้นที่ดังกล่าวอาจนำมาใช้ประโยชน์ที่เหมาะสมอื่น ๆ ภายหลังจากที่ทิ้งขยะจำเป็นต้องย้ายออกไปจากพื้นที่ชุมชน (แผนที่ 5-6)







นอกจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครแล้ว ภายในพื้นที่เขตพิเศษยังอยู่ภายใต้กฎหมายควบคุมอาคารในระยะ 15 เมตร จากแนวเขตถนนศรีนครินทร์ทั้งสองฝั่ง (ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530) บริเวณโดยรอบสวนหลวง ร. 9 (ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2534) และในระยะ 15 เมตรจากแนวเขตถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ทั้งสองฟากตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนศรีนครินทร์ไปทางทิศตะวันออกจนถึงถนนร่มเกล้า (ประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2535) ตูรายละเอียดในภาคผนวก (แผนที่ 5-7)



แนวทางการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบัน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร

แสดง : พื้นที่ที่มีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายระเบียบต่าง ๆ

สัญลักษณ์

 บริเวณที่ 1	 สวนหลวง ร. 8
 บริเวณที่ 2	 บริเวณที่มี พรฎ.กำหนดเขตที่ดินจะเวนคืนฯ พ.ศ. 2631
 บริเวณที่ 3	 แนวเขตกำหนดบริเวณควบคุมระยะ 15 เมตรจากถนน

ที่มา :



มาตราส่วน : 

แผนที่ 5-7

ภาพราชการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



คาดการณ์แนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคต

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้กำหนดพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตประเวศ เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยรองรับการขยายตัวจากพื้นที่ชั้นในและความต้องการของประชากรที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับโครงการขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งในระดับเมืองและระดับภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เขตประเวศกับศูนย์กลางเมืองและพื้นที่อื่น ๆ ครอบคลุม ซึ่งจะช่วยรองรับการเดินทาง ปริมาณการจราจร และช่วยในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าให้สะดวกยิ่งขึ้น ลักษณะที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นเป็นหมู่บ้านจัดสรรขนาดปานกลางถึงขนาดใหญ่ รองรับกลุ่มเป้าหมายที่มีฐานะปานกลางจนถึงฐานะดี ซึ่งส่วนใหญ่อพยพมาจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองในเขตชั้นใน แต่ยังมีแหล่งงานอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน ฉะนั้นผู้อยู่อาศัยใหม่จึงต้องเดินทางเข้า-ออกระหว่างศูนย์กลางเมืองและที่อยู่อาศัย จึงต้องการความสะดวกในการเดินทางติดต่อกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองอย่างยิ่ง トラาปใดที่กรุงเทพมหานครยังคงบทบาทเป็นศูนย์กลางเมืองทางเศรษฐกิจ สังคม และธุรกิจการค้าบริการที่สำคัญของประเทศ การขยายตัวของพื้นที่เมืองเพื่อรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ของเมือง จึงมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

หากมองถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530-2536 และสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน การลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องทุกปี ครอบคลุมพื้นที่ด้วยพื้นที่เมือง ทั้งที่เป็นที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์ อาคารสูงประเภทต่าง ๆ โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เป็นต้น แนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตของเขตประเวศจากพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองจะถูกบุกรุกจากพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้น มีทิศทางการพัฒนาจากตะวันตกไปตะวันออกของเขตประเวศ ดังนี้

1) การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย จากผลการศึกษาที่ผ่านมา พื้นที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้น มีทั้งลักษณะของชุมชนที่ขยายตัวจากชุมชนเดิมที่มีอยู่ และชุมชนใหม่ในรูปแบบของหมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างและแทรกตัวอยู่ตามพื้นที่เกษตรโดยมีทิศทางการขยายตัวไปตามแนวถนนสายหลักสายรอง และถนนซอยย่อยต่าง ๆ จากฝั่งตะวันตกไปตะวันออกของทุกแขวงในเขตประเวศ โดยเฉพาะแขวงประเวศซอยย่อยจากแยกถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ถนนกรุงเทพกรีฑา ถนนสุขาภิบาล 1 และสุขาภิบาล 2 และในส่วนของแขวงดอกไม้ที่ขยายตัวต่อเนื่องมาจากแขวงหนองบอน

ตามซอยย่อยจากแยกถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) และบริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบึงจิมส์วัด-สุวรรณภาศรี นอกจากนี้รูปแบบของอาคารพักอาศัยประเภทแฟลต อาคารชุด และคอนโดมิเนียม มีแนวโน้มการขยายตัวจากศูนย์กลางเมือง เข้ามายังพื้นที่เขตประเวศตามแนวถนนสายหลักทั้งถนนศรีนครินทร์และถนนพัฒนาการ บริเวณเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองในแขวงสวนหลวง และแขวงหนองบอน เพื่อรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้สูงถึงปานกลาง

2) การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม มีแนวโน้มว่ายังคงกระจุกตัวอยู่ตามแยกถนนและบริเวณสองฟากถนนสายหลักที่สำคัญของเขตประเวศ อันได้แก่ ถนนศรีนครินทร์ ถนนพัฒนาการ ถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) และถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) โดยเฉพาะการขยายตัวของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ อาคารสูงที่มีรูปแบบของอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย เป็นต้น ซึ่งเกิดขึ้นเกาะตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนศรีนครินทร์มากที่สุด

3) การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า จากสถิติของกองควบคุมโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2532 พบว่ามีการเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมขนาดเล็ก และอุตสาหกรรมครัวเรือน โดยโรงงานที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมประเภทผลิตภัณฑ์โลหะและอโลหะ สิ่งทอ ไม้และกระดาษ ซึ่งพบอยู่มากบริเวณแขวงประเวศ การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีแนวโน้มว่าจะมีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และคลังสินค้าเพิ่มขึ้นในบริเวณสองฟากถนนสุขาภิบาล 1 และสุขาภิบาล 2 ในแขวงประเวศและแขวงดอกไม้ เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างเหลืออยู่ และมีการกระจายตัวของอุตสาหกรรมอยู่บ้างแล้ว

4) การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พื้นที่เกษตรกรรมของเขตประเวศที่พบอยู่ในปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันออกของแขวงประเวศและแขวงดอกไม้ บริเวณตอนในของแนวถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ แต่จากสภาพการพัฒนาของเมือง การขยายตัวของภาคเศรษฐกิจ การเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้เกิดความต้องการพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และที่พักอาศัย ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมในเมืองถูกบุกรุกตลอดจนสถานการณ์สภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรลดน้อยลง และเนื่องจากราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น การลงทุนในพื้นที่เพื่อการเกษตรให้ผลตอบแทนต่ำกว่าการใช้ที่ดินแบบเมืองประเภทอื่น ๆ ดังนั้นการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมที่เหลืออยู่จึงมีแนวโน้มว่าจะถูกเปลี่ยนเป็นการใช้ที่ดินประเภทอื่นเพิ่มขึ้น

5) การไร้ที่ดินประเภทอื่น ๆ มีแนวโน้มว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากเมื่อเทียบกับ การไร้ที่ดินประเภทอื่น ๆ

จากแนวโน้มการไร้ที่ดินที่กล่าวมานี้ เขตประเวศจะเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น ทั้งพื้นที่พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และที่พักอาศัย พร้อมกันกับพื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่างในเขตประเวศจะลดลง อย่างไรก็ตามการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าวของเขตประเวศยังมีข้อจำกัดในด้านราคาที่ดินที่สูงขึ้นมากอย่างรวดเร็ว และสภาพที่ลุ่มต่ำและบอบลาที่ยากต่อการพัฒนาหรือต้องใช้จ่ายเงินทุนในการพัฒนาพื้นที่สูงกว่าในบริเวณอื่น นอกจากนี้ยังควรคำนึงถึงการเตรียมความพร้อมในด้านกาให้บริการพื้นฐานของรัฐ และขยายโครงสร้างการคมนาคมบางพื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึง

สรุป

การพัฒนาโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งภายในและนอกพื้นที่เขตประเวศถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองปัจจุบันเป็นอย่างมาก อาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ว่างเปล่าที่พบอยู่ทั่วไปในเขตประเวศ เป็นผลมาจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งมาจากการกว้านซื้อที่ดินเพื่อรอการพัฒนาของนักลงทุน และการกว้านซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไรจากนักค้าที่ดิน จนเป็นผลให้เกิดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ ศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่เขตประเวศที่มีความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งซึ่งสามารถติดต่อกับเขตชั้นใน และศูนย์กลางเมือง นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับโครงการสนามบินหนองงูเห่า และโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาในระดับชาติที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในอนาคต