

## บทที่ 4

### นโยบาย แผน และโครงการของรัฐที่มีผลต่อพัฒนาการ ตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

นโยบาย แผน และการดำเนินการของรัฐเป็นปัจจัยและองค์ประกอบสำคัญของพัฒนาการพื้นที่ในแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ที่เป็นพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณระหว่างถนนบางนา-ตราด จนถึงกิโลเมตรที่ 36 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครอันเป็นนครหลวงและเป็นศูนย์กลางแหล่งอุตสาหกรรมดั้งเดิมที่ยังคงความสำคัญที่สุดของชาติ กับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกอันเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรม และประตูสู่นานาชาติแห่งใหม่ของประเทศ เป็นพื้นที่ที่มีนโยบาย แผน และการดำเนินโครงการของรัฐจำนวนมากทั้งในระดับชาติ ระดับภาค และระดับเมืองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จนอาจเรียกได้ว่า พื้นที่นี้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์หนึ่งในภาคมหานคร

บทนี้จึงเป็นการรวบรวมนโยบาย แผน และโครงการของรัฐที่มีผลต่อพัฒนาการของเมืองในพื้นที่ศึกษา ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่แผนฯ1 จนถึงแผนฯ 7 โดยในแต่ละช่วงของแผนจะแสดง (1) แนวความคิดหลักของนโยบายชาติ (2) นโยบายการพัฒนาเมือง การวางผังภาคและเมือง (3) นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม และ (4) โครงการพัฒนาของรัฐ

#### 4.1 ช่วงที่ 1 : แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 และ 2 (พ.ศ. 2504 – 2514)

##### ช่วงการปูพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลไทยต้องพยายามฟื้นฟูเศรษฐกิจโดยเร็ว จึงตั้งสภาเศรษฐกิจแห่งชาติขึ้นในปี 2493 ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลเพื่อการพัฒนาและประสานความช่วยเหลือจากต่างประเทศและได้ตั้งคณะกรรมการดำเนินการวางผังเศรษฐกิจประเทศในปี 2496 ดำเนินการสำรวจเศรษฐกิจไทยเป็นครั้งแรกระหว่างปี 2500 – 2501 จากนั้นได้มีการออกพระราชบัญญัติ สภาการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2502 ขึ้น ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปี พ.ศ. 2515 เป็นหน่วยงานวางแผน ที่ทำหน้าที่จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทุก 5 ปี (วิรัตน์, 2540)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 และ 2 นี้เป็นช่วงการปูพื้นฐานทางเศรษฐกิจก้าวเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อยกมาตรฐานการครองชีพของประชาชน โดยเป็นการกำหนดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

##### 4.1.1 นโยบายด้านการพัฒนาเมือง

มีแนวความคิดในการลดอัตราการเติบโตของกรุงเทพมหานครโดยการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค เห็นความสำคัญของการผังเมืองโดย กำหนดให้มีการวางผังนครหลวงซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาระบบถนน และโครงข่ายสาธารณูปโภคเพื่อให้พระนครและธนบุรีถูกสุขลักษณะ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ, 2504)

#### 4.1.2 การผังเมือง

การดำเนินการด้านผังเมืองในช่วงนี้ ได้มีการวางผังเมืองที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 3 ผัง แต่ปรากฏว่า ผังเมืองทั้ง 3 ไม่ได้ได้รับการประกาศเป็นกฎหมาย แต่มีแนวคิดบางส่วนที่หน่วยราชการนำไปดำเนินการตามอยู่บ้าง แต่เมื่อขาดการดำเนินการในส่วนอื่นๆให้สอดคล้องกัน จึงไม่นำไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างได้รับการวางผัง การดำเนินการผังเมืองในช่วงนี้ได้แก่

1) ผัง The Greater Bangkok Plan 1990 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2501 เป็นผังเมืองผังแรกของประเทศที่วางโดย ผู้เชี่ยวชาญ Litchfield Whiting Powe & Associates ตามความช่วยเหลือจากรัฐบาลอเมริกัน ครอบคลุมพื้นที่เมืองกรุงเทพมหานครและบางส่วนของจังหวัดสมุทรปราการ และนนทบุรี กำหนดเป้าหมายในปี พ.ศ. 2533 ครอบคลุมพื้นที่ 450 ตารางกิโลเมตร ประชากร 4.5 ล้านคน (สำนักผังเมือง, 2514) (แผนที่ 4.1)

ผังได้กำหนดให้มีการกระจายอุตสาหกรรมไปตั้งที่จังหวัดสมุทรปราการบริเวณอำเภอเมือง และกิโลเมตรที่ 30 ถนนสุขุมวิท ซึ่งต่อมารัฐบาลได้ดำเนินการตามและทำให้จังหวัดสมุทรปราการเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญทางด้านอุตสาหกรรมเป็นอันดับสองรองจากกรุงเทพมหานคร

ในส่วนที่เกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา ผัง Litchfield ได้กำหนดแนวเส้นทางถนนบางนา-ตราดไว้เป็นโครงการในอนาคต นอกจากนั้นยังเสนอให้มีการสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่สองด้วย

2) ผังนครหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ดำเนินการในปี 2514 พร้อมกับการดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติการผังเมือง ผังนครหลวงฉบับที่ 1 ได้มีการกำหนดเขตภาคนครหลวงอันเป็นพื้นที่ภายใต้ชายอิทธิพลของกรุงเทพมหานครเป็น 3 พื้นที่คือ (1) บริเวณชายอิทธิพลชั้นนอกรัศมี 200-300 กิโลเมตร ให้เป็นกลุ่มที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดของประเทศโดยเฉพาะอุตสาหกรรมมูลฐาน (Basic Industries) และให้มีการลงทุนโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ท่าเรือน้ำลึก สนามบินแห่งใหม่ และทางรถไฟสายใหม่ด้วย (2) บริเวณชายอิทธิพลชั้นกลางในรัศมี 75 กิโลเมตร พัฒนาแหล่งชุมชนใน 5 แฉก ชลบุรี ฉะเชิงเทรา อโยธยา นครปฐม และสมุทรสงคราม ให้เป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (3) บริเวณชายอิทธิพลชั้นใน ในรัศมี 25 กิโลเมตร ให้เป็นแหล่งชุมชนหนาแน่น

นอกจากนั้น ได้เสนอแนวความคิดเรื่องเมืองใหม่ในเมืองเดิม โดยเสนอให้มีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นใน 3 จังหวัดได้แก่ ชลบุรี นครปฐม และสมุทรสาคร และพัฒนาเป็นเมืองที่สมบูรณ์ในตัวเอง

เนื่องจากไม่ได้รับการประกาศเป็นกฎหมาย จึงไม่มีผลบังคับใช้การดำเนินการตามซึ่งมีผลต่อพื้นที่ศึกษา มีเพียงการก่อสร้างถนนบางนา-บางปะกง ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ของการเชื่อมโยงไปยังชุมชน 5 แฉกตามแนวความคิดของผัง

3) ผังเมืองรวมสมุทรปราการ 2531 ดำเนินการในปี 2508 เนื่องจากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จังหวัดสมุทรปราการมีการเติบโตด้านอุตสาหกรรมสูงมาก จึงมีความพยายามในการวางผังเมืองรวม โดยจัดทำรายงานวิจัยที่เน้นเฉพาะพื้นที่เทศบาลเมืองสมุทรปราการ แต่ไม่ได้รับการประกาศเป็นกฎกระทรวงจึงไม่มีผลในทางปฏิบัติ ผังฉบับนี้แสดงให้เห็นว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวการพัฒนากระจุกตัวในเขตเทศบาลเป็นสำคัญ

#### 4.1.3 นโยบายด้านการอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุน

ก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 ประเทศไทยมีการผลิตด้านอุตสาหกรรมน้อยมาก มีอัตราส่วนการผลิตอุตสาหกรรมเพียงร้อยละ 12 ของผลผลิตมวลรวมของชาติ ในปี 2507 รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน จนในปี 2502 ธนาคารโลกได้เสนอให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างจริงจัง จึงได้กำหนดให้อุตสาหกรรมเป็นตัวนำในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเร่งส่งเสริม

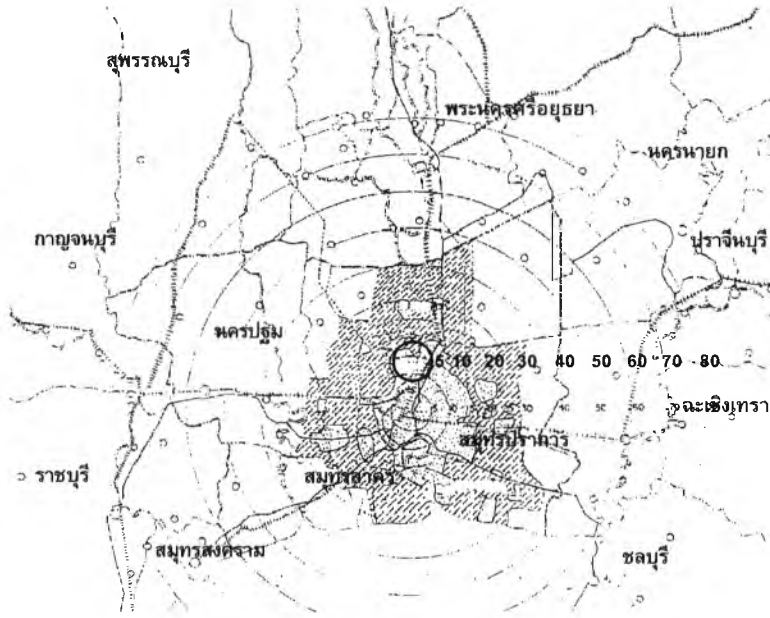
แผนที่ 4.1 The Greater Bangkok Plan 1990



เขตสถาบัน มหาวิทยาลัย	บริเวณนิเวศสิ่งแวดล้อมแบบผสม	บริเวณอุตสาหกรรม	แหล่งน้ำ
เขตภาคีสถาปน	บริเวณศึกษาศึกษาพัฒนาภาษาสูง	บริเวณเกษตรกรรม	
เขตสาธารณูปโภค	บริเวณพิชิตภัยความมั่นคงของ	บริเวณที่พักผ่อนนันทนาการ	

**ผังลิขิต์ฟิลด์**  
การขึ้นที่ดิน พ.ศ. 2514  
สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2543



**วิทยานิพนธ์ :**  
พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมือง  
ในภาคมหานคร: กรณีศึกษาแนว  
แกนด้านตะวันออกของ  
กรุงเทพมหานคร

**แสดง**  
แผนที่ 4.1 The Greater Bangkok Plan 1990  
แผนที่ 4.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร  
และปริมณฑล พ.ศ. 2543

**ที่มา :** สำนักผังเมือง, 2514  
สำนักผังเมือง, 2522

**มาตราส่วน**



การลงทุน มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนถึง 2 ครั้ง และจัดตั้ง “สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม” ขึ้นโดยให้มีระบบบริหารที่แตกต่างจากระบบราชการ กำหนดมาตรการสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมโดยภาคเอกชนและการลงทุนจากต่างประเทศ เน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (ศิววงศ์, 2534) (ภาคผนวก ค.)

#### 4.1.4 โครงการพัฒนาของรัฐ

ตามนโยบายการเร่งก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ซึ่งถือเป็น โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของแผนพัฒนาฉบับที่ 1 และ 2 นี้ จึงเกิดการก่อสร้าง ถนนบางนา-บางปะกงขึ้นในปี พ.ศ. 2509 และถนนบางนา-ตราด ซึ่งเป็นถนนทางหลวงระหว่างภาคที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกของประเทศ มีความยาว 400 กิโลเมตร ขึ้นในปี พ.ศ. 2512 อันเป็นแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมือง กรณีศึกษาตามงานวิจัยนี้

จะเห็นได้ว่า นโยบายการพัฒนาประเทศในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 และ 2 ที่ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ได้ทำให้เกิดการพัฒนาถนนบางนา-ตราด และเกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ ที่ตั้งอยู่ในทิศทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร อันเป็นก้าวแรกที่น่าไปสู่ พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

## 4.2 ช่วงที่ 2 : ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 และ 4 (พ.ศ. 2515-2524) ช่วงให้ความสำคัญแก่การผังเมือง

ในช่วงนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่สำคัญ 2 ประการ คือ การเปลี่ยนจากการมุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจมาเป็นการประสานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเข้าด้วยกัน เปลี่ยนจากการพัฒนารายโครงการ มาสู่ การกำหนดแนวทางการพัฒนาโดยรวมขึ้นก่อนแล้วจึงวางโครงการ และมาตรการแต่ละสาขาให้สอดคล้องกับการพัฒนาโดยรวมนั้น ทำให้เกิดการให้ความสำคัญต่อการวางแผนทั้งในระดับภาคและเมือง ระบุให้มีการประกาศพระราชบัญญัติการผังเมืองในระยะแรกของแผน

ในช่วงปลายของแผนฯ 3 เกิดปัญหาเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากสงครามเวียดนาม และวิกฤตการณ์น้ำมัน เกิดการย้ายถิ่นเข้าสู่เมืองหลวง ทำให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเติบโตอย่างรวดเร็ว เกิดความแออัดขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่อยู่อาศัย และสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ทำให้ต้องมีนโยบายการชะลอการเติบโตของกรุงเทพมหานครอย่างจริงจัง

### 4.2.1 นโยบายการพัฒนาเมือง

เพื่อชะลอการเติบโตของกรุงเทพมหานคร แผนพัฒนาฉบับที่ 3 จึงให้ความสำคัญแก่การวางแผนพัฒนาภาคและเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อเป็นศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคและเป็นวิธีการลดปัญหาความแออัดของกรุงเทพมหานครในระยะยาวโดยการป้องกันการอพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

นโยบายสำหรับการพัฒนากรุงเทพมหานคร ก็มุ่งเน้นการชะลอการเติบโตของเมืองโดยให้กระจายแหล่งอุตสาหกรรมออกไปจากเมืองหลวง พัฒนากรุงเทพมหานคร ชุมชนชานเมือง และชุมชนรอบนอก ในลักษณะเมืองหลายศูนย์กลาง (Poly-centric) และให้จำกัดการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการในเมืองหลวงลง ให้ย้ายท่าเรือสากล ย้ายหน่วยงานและกิจกรรมของรัฐทุกประเภทออกจากกรุงเทพมหานคร อีกทั้งวางมาตรการควบคุมการย้ายถิ่นเข้านครหลวงโดยนโยบายภาษี ซึ่งนับเป็นการ

กำหนดนโยบายจำกัดการเติบโตของกรุงเทพมหานครที่รุนแรงที่สุด นอกจากนั้นในการแก้ปัญหานครหลวง โดยเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามผังนครหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 และจัดตั้งหน่วยงานบริหารรวมของนครหลวง ที่ครอบคลุมเนื้อที่ 4 จังหวัดได้แก่ พระนคร ธนบุรี สมุทรปราการ และนนทบุรีด้วย

#### 4.2.2 การผังเมือง

ผลจากการกำหนดนโยบายดังกล่าว ทำให้มีการดำเนินการด้านผังเมืองดังนี้

1) การออกพระราชบัญญัติผังเมือง 2518 เป็นการดำเนินการตามนโยบายที่ทำให้การผังเมืองบทบาทเพิ่มขึ้นตามกฎหมาย

2) ผังนครหลวง 2543 ดำเนินการในปี 2518 เป็นผังที่ไม่ได้รับการประกาศเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติผังเมือง จึงไม่มีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย แต่มีแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการในพื้นที่ศึกษาอยู่บ้าง กล่าวคือ ได้เสนอให้มีการสร้างเมืองบริวารของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สมุทรปราการ พระประแดง ชลบุรี พัทยา แหลมฉบัง ซึ่งอยู่ในแนวทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร เป็นโครงสร้างชุมชนหลายศูนย์กลางโดยการแบ่งชุมชนออกเป็นหลายระดับ มีการเสนอระบบทางด่วน ท่าเรือ-ดอนเมือง ท่าเรือ-ดาวคะนอง และท่าเรือ-บางนา-ตราด และเสนอสนามบินหนองงูเห่า สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางรถไฟไปท่าเรือน้ำลึก (สำนักผังเมือง, 2518)

3) ผังเมืองรวมกรุงเทพและปริมณฑล 2543 ดำเนินการในปี 2522 ไม่ได้รับการประกาศเป็นกฎกระทรวง จึงไม่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย เป็นผังที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและ 5 จังหวัดปริมณฑล โดยแบ่งเป็น (1) พื้นที่ชั้นในในรัศมี 20-25 กิโลเมตร ในเขตวงแหวนรอบนอก (2) พื้นที่รั้วสีเขียว (Greenbelt หรือ Protection zone) ควบคุมการเติบโตของเมืองในรัศมี 25-30 กิโลเมตร เป็นพื้นที่รับน้ำ และ (3) พื้นที่ชั้นนอก เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและเป็นที่ตั้งของเมืองใหม่สมบูรณ์แบบหรือเมืองพักอาศัย(แผนที่ 4.2)

ผังเมืองรวมกรุงเทพและปริมณฑล 2543 นี้แสดงให้เห็นแนวถนนบางนา-ตราดและพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่รั้วสีเขียวและปรากฏพื้นที่เมืองใหม่บางพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่เมืองพักอาศัยอยู่ท่ามกลางพื้นที่สีเขียวนั้น

แม้ผังเมืองทั้ง 2 ผังยังไม่ได้มีการประกาศเป็นกฎหมาย แต่แนวความคิดของผังบางส่วนมีการนำไปดำเนินการในภายหลัง ไม่ว่าจะเป็นสนามบินหนองงูเห่า ระบบทางด่วน และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการดำเนินการเหล่านี้มีผลต่อการพัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษา และยังเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองในช่วงแผนฯ ต่อไปด้วย

#### 4.2.3 นโยบายด้านอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุน

มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายโดยก้าวเข้าสู่การมีนโยบายส่งเสริมการส่งออกควบคู่ไปกับนโยบายการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเน้นนโยบายการกระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค ทำให้ในปี 2516 มีการกำหนดเขตส่งเสริมการลงทุนขึ้นเป็นครั้งแรกใน 23 จังหวัดทั่วประเทศเพื่อต้องการลงทุนออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และต่อมาในปี 2520 ได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เพื่อเร่งให้มีการลงทุนจากต่างประเทศ เป็นผลให้เกิดการนำเข้าสินค้าทุน สินค้าระดับกลาง และวัตถุดิบจากต่างประเทศ ทำให้เกิดการผลิตสินค้าสำเร็จรูป เช่น เส้นใยประดิษฐ์ พลาสติก และชิ้นส่วนรถยนต์ขึ้น (สิววงศ์, 2534) เกิดการขยายตัวของการส่งออกตั้งแต่ปี 2515 เป็นต้นมา (มนู, 2533) และในขณะเดียวกันก็เกิดความไม่สมดุลในอุตสาหกรรมในประเทศ เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยเข้าไปอยู่

ภายใต้ระบบจัดสรรแรงงานนานาชาติ (International Division Of Labor) (Jica , 1989) พร้อมกันนั้น ได้มีการปรับเขตส่งเสริมการลงทุนใหม่เป็น 4 ภาคของประเทศ และเพิ่มการส่งเสริมในเขตนิคมอุตสาหกรรม ทำให้นิคมอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้รับการส่งเสริมการลงทุนด้วย

#### 4.2.4 โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย

1) โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายหลัก มีถนนสายสำคัญที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่ ถนนเทพารักษ์ในปี พ.ศ. 2515 เป็นถนนคู่ขนานกับถนนบางนาตราด ถนนกิ่งแก้ว แล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2519 ตัดผ่านถนนบางนา – ตราด ที่กิโลเมตรที่ 15 และถนนศรีนครินทร์แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2520 ตัดผ่านถนน บางนา – ตราด บริเวณที่กิโลเมตรที่ 4

2) โครงการเมืองใหม่บางพลี ที่บริเวณกิโลเมตรที่ 23 ถนนบางนา – ตราด เป็นโครงการของการเคหะแห่งชาติที่จะสร้างเมืองใหม่ที่สมบูรณ์ในตัวเอง โดยมีทั้งแหล่งงานอันได้แก่นิคมอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และองค์ประกอบชุมชนในพื้นที่ 4,469 ไร่ ให้มีประชากร 130,000 คน ให้แล้วเสร็จในปี 2533 โดยมีวัตถุประสงค์ 6 ประการ คือ (1) เพื่อบรรเทาปัญหาขาดแคลนที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร (2) เพื่อลดอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร (3) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร (4) เพื่อป้องกันการใช้ที่ดินผิดประเภท หรือการใช้ที่ดินอย่างขาดการวางแผนในพื้นที่ชานเมือง (5) เพื่อสร้างแหล่งงานให้กับประชากร และ (6) เพื่อสร้างระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสมกับการขยายตัวของเมือง โดยคาดว่าครึ่งหนึ่งของประชากรของเมืองใหม่จะประกอบอาชีพภายในเมืองใหม่ (การเคหะแห่งชาติ , 2535 : 4 – 5) (แผนที่ 4.4)

ในการจะบรรลุวัตถุประสงค์ให้เมืองใหม่บางพลีเป็นเมืองที่สมบูรณ์ในตัวเองนั้น การเคหะแห่งชาติตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารพัฒนาเอเชียได้พยายามให้มีการออกพระราชกฤษฎีกาควบคุมไม่ให้เกิดการพัฒนาโดยรอบพื้นที่เมืองใหม่ แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ การเคหะแห่งชาติจึงดำเนินการพัฒนาเฉพาะในพื้นที่เมืองใหม่ ภายในเมืองใหม่ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม 891 ไร่ จำนวนโรงงาน 114 โรง พื้นที่อยู่อาศัย 1,426 ไร่ จำนวนประมาณ 25,000 ครั้วเรือน ย่านการค้า ส่วนบริการชุมชน และสวนสาธารณะ ย่านธุรกิจการค้าค่อนข้างสมบูรณ์ ที่ประกอบด้วยย่านการค้าตั้งแต่ระดับละแวกบ้าน ระดับชุมชนจนถึงระดับเมือง , สถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงมัธยมศึกษา, สนามกีฬาระดับจังหวัด เป็นพื้นที่รวมกัน ประมาณ 815 ไร่ การเคหะแห่งชาติเริ่มจัดซื้อที่ดินในปี พ.ศ. 2519 (ในช่วงแผนฯ 3) และเริ่มก่อสร้างในปี 2523 (ในช่วงแผนฯ 4) และแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 วาระ วาระที่ 1 บนพื้นที่ประมาณ 1,665 ไร่ ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม 476 ไร่ ที่อยู่อาศัย 5,205 ครั้วเรือน และองค์ประกอบชุมชน ได้แก่ ตลาดสด โรงเรียน สนามกีฬา สถานีอนามัย และอื่น ๆ ก่อสร้างแล้วเสร็จและบรรจุผู้อยู่อาศัยในปี พ.ศ. 2527 (ในช่วงแผนฯ 5) โครงการวาระที่ 2 ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม 415 ไร่ ที่อยู่อาศัย 8,327 หน่วย ดำเนินการขายนิคมอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2530 (ในช่วงแผนฯ 7) และที่อยู่อาศัยแล้วเสร็จระหว่างปี พ.ศ. 2536 – 2539 นอกจากนี้โครงการยังเหลือส่วนที่ยังไม่ได้ดำเนินการอีกประมาณ 1,500 ไร่ เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่ยังไม่ได้ก่อสร้างประมาณ 11,000 หน่วย ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง ศูนย์ราชการของเมือง และสวนสาธารณะระดับเมือง

จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2544) โครงการเมืองใหม่บางพลียังไม่สามารถดำเนินการพัฒนาในส่วนที่เหลือได้ ภายในเมืองใหม่จึงประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย และองค์ประกอบชุมชนในระดับย่าน (District Center) เท่านั้นยังไม่เป็นเมืองที่สมบูรณ์ในตนเองตามวัตถุประสงค์ได้



ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาประเมินผลการดำเนินงานโครงการในปี 2533 ให้ข้อสรุปว่า “เมืองใหม่บางพลีไม่สามารถพัฒนาจนถึงระดับที่เป็นศูนย์กลางการเติบโตที่เป็นพลวัต และพึ่งพาตนเองได้ ไม่สามารถไปถึงจุดวิกฤติล่างของจำนวนประชากร ไม่สามารถสร้างโครงสร้างทางกายภาพและกิจกรรมทางการค้าและเศรษฐกิจที่พึ่งพาตนเองได้ ในขณะที่การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็วเกิดการขยายตัวเมืองตามแนวเส้นทางถนนสายหลักไปสู่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เมืองใหม่บางพลีจึงตกอยู่ในอันตรายของการถูกกลืนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตของเมืองโดยไม่ได้รับการวางแผน (Unplanned Urbanization)” (ADB, 1990)

3) โครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ที่ตอนเหนือของถนนบางนาตราด บริเวณกิโลเมตรที่ 14 – 16 อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ (32 ตารางกิโลเมตร) เป็นโครงการที่สืบเนื่องมาจากข้อเสนอของผิง Litchfield และในช่วงแผนฯ 4 นี้ บริษัทที่ปรึกษา TAMS ได้ทำการเปรียบเทียบพื้นที่ที่จะใช้ก่อสร้าง 3 พื้นที่ และในปี 2526 (ช่วงแผนฯ 5) รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัท NACO ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

โครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ หรือสนามบินหนองงูเห่า หรือในปัจจุบันเรียกว่าสนามบินสุวรรณภูมินี้ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี 2534 (ช่วงแผนฯ 6) จากนั้นได้มาการศึกษาแผนแม่บทและความเป็นไปได้สำหรับพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติแห่งที่สองในปี 2537 (ช่วงแผนฯ 7) และในปัจจุบัน (พ.ศ. 2544) กำลังดำเนินการถมดินและออกแบบรายละเอียดอยู่

4) โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 1 (พ.ศ. 2524 – 2537)

เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์ในการกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานคร ไปสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อเป็นแหล่งจ้างงานใหม่ สร้างฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่แข่งขันกับตลาดโลกได้ เปิดประตูใหม่ของประเทศเชื่อมโยงกับเส้นทางการขนส่งทางเรือของโลก พร้อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่อยู่ติดกับท่าเรือ โดยมีพื้นที่เป้าหมายได้แก่ (1) พื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ให้เป็นเมืองท่าสมัยใหม่มีท่าเรือน้ำลึกและแหล่งอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ปราศจากมลพิษ (2) พื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยองให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมโดยเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นแหล่งวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

พร้อมกันนั้นให้มีการพัฒนาระบบชุมชนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้งที่เป็นชุมชนเดิมและชุมชนใหม่ ได้แก่ (1) ชลบุรีให้เป็นศูนย์กลางภูมิภาคในเชิงธุรกิจการค้าและการบริหารงานภาครัฐ (2) แหลมฉบัง ให้เป็นเมืองท่าสมัยใหม่ของประเทศ (3) พัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยว และศูนย์การพาณิชย์และธุรกิจ (4) มาบตาพุด ให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ และ (5) ระยอง ให้เป็นศูนย์บริการ และฐานการศึกษาวิจัยด้านเทคโนโลยี โดยคาดการณ์ว่าจะมีการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม 300,000 คน

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 1 เริ่มดำเนินการในปี 2524 เป็นช่วงปลายแผนฯ 4 เปิดดำเนินการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ในปี 2525 และในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ในปี 2528 ในช่วงของแผนฯ 5 ในช่วงของแผนฯ 6 เป็นช่วงที่มีการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมโดยภาคเอกชนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมากที่สุด เฉพาะที่ร่วมกับการนิคมอุตสาหกรรมมีถึง 6 นิคมเป็นพื้นที่ถึง 20,683 ไร่ 307 โรงงาน ในช่วงของแผนฯ 7 อีก 2 นิคมมีพื้นที่ 7,128 ไร่ 67 โรงงาน (การนิคมอุตสาหกรรม, 2544)

ผลจากการประเมินโครงการในปี 2543 พบว่า โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 1 นี้ทำให้เกิดการลงทุนทั้งจากภาครัฐและเอกชนประมาณ 420,000 ล้านบาท เกิดการจ้างงาน 460,000 คน เป็นการจ้างงานทางตรงในภาคอุตสาหกรรม 127,000 คน เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่ม



ขึ้น 3 เท่า และมีผลผลิตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 3.2 เท่า แต่พื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกยังทำหน้าที่เป็นเพียงเมืองบริวารของกรุงเทพมหานคร ที่ยังคงต้องพึ่งพาและเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร โดยที่ประตูส่งออกยังคงอยู่ที่ท่าเรือคลองเตย และแรงงานฝีมือส่วนใหญ่ไม่ย้ายครอบครัวไปจากกรุงเทพมหานคร

#### 5) มาตรการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ในช่วงแผนฯ 3 และแผนฯ 4 นี้มีการออกกฎหมายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ (1) ประกาศคณะปฏิวัติที่ 311 ออกในปี พ.ศ. 2515 ห้ามปลูกสร้างโรงงานในเขตอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรปราการ และ (2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2521 ห้ามการก่อสร้างอาคารบางชนิดในกรุงเทพมหานครซึ่งรวมถึงอาคารประเภทโรงงาน การห้ามการก่อสร้างโรงงานตามกฎหมายทั้ง 2 ฉบับส่งผลให้โรงงานอุตสาหกรรมต้องหาพื้นที่ที่มีศักยภาพรองจากพื้นที่ทั้งสอง และพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะตอนใต้ใกล้กรุงเทพมหานคร คือในบริเวณพื้นที่ศึกษา (BECD) ก็เป็นหนึ่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุด

จะเห็นได้ว่า ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 และ 4 นี้เป็นช่วงที่มีนโยบาย แผน และการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครนี้เป็นจำนวนมาก โดยในส่วนแผนและผังเมืองที่ไม่ปรากฏผลในทางปฏิบัติที่กำหนดให้พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในแถบริ้วสีเขียวที่เป็นตัวจำกัดการเติบโตของเมือง และมีเมืองใหม่บางพลีเป็นพื้นที่เมืองที่ล้อมรอบด้วยพื้นที่สีเขียว และในส่วนที่มีการดำเนินการ ได้แก่ การพัฒนาโครงการเมืองใหม่บางพลี และการก่อสร้างระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมต่อจากแนวแกนเพิ่มเติม ผลจากการพัฒนาโดยขาดการดำเนินการด้านการผังเมือง จะทำให้ปรากฏรูปแบบการพัฒนาตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมือง ซึ่งจะนำเสนอในบทต่อไป

### 4.3 ช่วงที่ 3 : ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 และ 6 (พ.ศ. 2525-2534) ช่วงปรับกลยุทธ์การพัฒนาโดยยึดพื้นที่เป็นหลัก

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ได้สรุปผลจากการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมา 20 ปี ว่าทำให้รายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้น 14 เท่า จากฐานเศรษฐกิจที่มีมูลค่า 60,000 ล้านบาทในปี 2504 เพิ่มเป็น 817,000 ล้านบาทในปี 2524 มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 16 เท่าตัว และในอีก 5 ปีข้างหน้า(ในปี พ.ศ. 2519) ประเทศจะก้าวไปสู่ “ประเทศกึ่งอุตสาหกรรม” ที่ทำให้รายได้ส่วนบุคคลเพิ่มเป็น 2 เท่า พร้อมกันนั้นได้ชี้ให้เห็นปัญหาความเสื่อมโทรมของฐานทรัพยากรทางเศรษฐกิจสภาวะแวดล้อมทางสังคม และการพัฒนาที่ไม่กระจายไปถึงประชาชนในชนบท

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 นี้จึงจะเป็นการพัฒนาประเทศ “แนวใหม่” โดยเป็นการกำหนดแผนนโยบายที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ เน้นการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจมากกว่ามุ่งการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มุ่งสร้างความสมดุลในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ปรับกลยุทธ์การพัฒนามายึดพื้นที่เป็นหลัก (Area Approach) เปลี่ยนจากการวางแผน รายสาขา รายโครงการ มาเป็นแผนงานเชื่อมโยงเพื่อแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ เน้นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ปรับปรุงระบบการจัดการจัดทำแผนปฏิบัติทุก 3 ปี และเน้นความร่วมมือจากเอกชน

#### 4.3.1 นโยบายด้านการพัฒนาเมือง

ในแผนฯ 5 ระบุว่านโยบายการชะลอการขยายตัวของกรุงเทพมหานครตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 ถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 ไม่เกิดผลในเชิงปฏิบัติ โครงการพัฒนาเป็นโครงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ทำให้บางโครงการกลายเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความแออัดแก่กรุงเทพมหานครมากขึ้นทำให้กรุงเทพมหานครใหญ่กว่าเมืองลำดับสองคือ เชียงใหม่กว่า 50 เท่า ดังนั้นต้องมีการพัฒนาระบบเมืองของประเทศ เพื่อชะลอการขยายตัวของกรุงเทพมหานครโดยคัดเลือกพื้นที่เฉพาะ 5 แห่งได้แก่ (1) พื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมหลัก อันเป็นต้นกำเนิดของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อไป (2) พื้นที่เฉพาะในภาคตะวันออก (3) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคเหนือตอนบน (4) พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ (5) การพัฒนา “เมืองหลัก” “เมืองรอง” และ “ชุมชนชนบท”

ในบทนี้ได้กำหนดผังนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพอันเป็นพื้นที่ศึกษา 2 ผัง ได้แก่

##### 1) ผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนที่ 4.5)

ผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีพื้นที่เป้าหมายครอบคลุมกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม และสมุทรสาคร ให้มีประชากร 8.3 ล้านคนในปี 2519 โดยกระจายกิจกรรมเศรษฐกิจไปยังชุมชนหลักในเขตปริมณฑล 5 จังหวัด สนับสนุนให้มีการวางผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะแก่กรุงเทพมหานครและชุมชนหลักในปริมณฑลเหล่านั้น และกำหนดให้มีองค์กรพิเศษและกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้มีการดำเนินงานตามแผน

แนวความคิดในการวางผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครยังอยู่ในกรอบความคิดของการจำกัดการเติบโตของเมืองโดยการใช้แถบพื้นที่เกษตรกรรมล้อมรอบเมืองกำหนดศูนย์กลางเมืองแบบหลายศูนย์กลางผังครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของงานวิจัยฉบับนี้โดยพื้นที่ศึกษาตามแนวนอนบางนา-ตราดทั้งหมดถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียวสงวนไว้เพื่อการเกษตร มีเพียงชุมชนบางพลี-บางบ่อที่ผังระบุให้เป็นบริเวณการใช้ที่ดินในลักษณะหนาแน่นอันดับรองอยู่ท่ามกลางพื้นที่สีเขียว

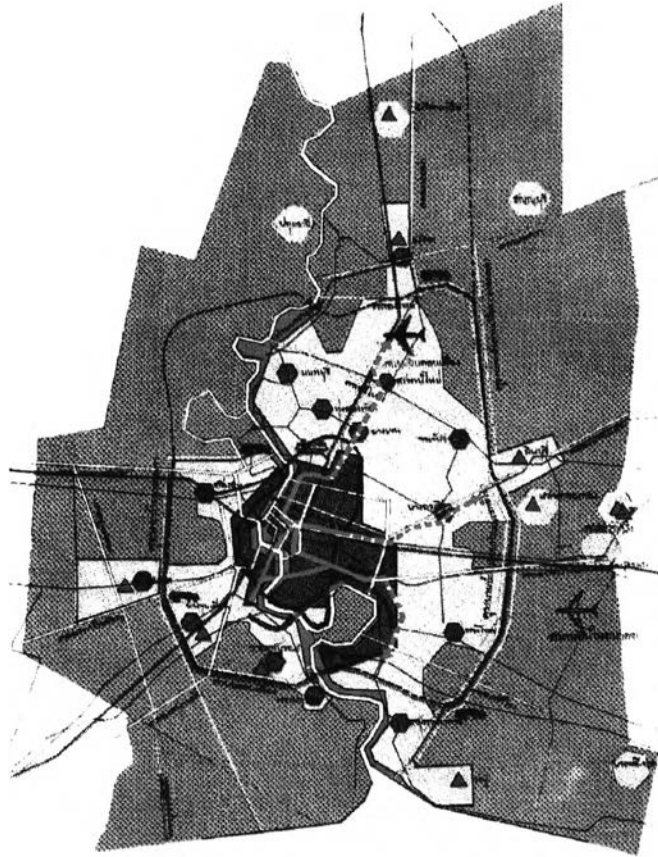
มาตรการพัฒนาภายใต้ผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้ประกอบด้วย (1) การโยกย้ายกิจกรรมบางประเภทออกและจำกัดกิจกรรมท่าเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมหลักในกรุงเทพมหานคร (2) สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (3) สนับสนุนให้มีการจัดทำผังเค้าโครงระดับภาค ผังเค้าโครงระดับเมืองศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร

##### 2) แผนพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก (แผนที่ 4.6)

แผนนโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ให้เป็นศูนย์กลางความเจริญและแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เนื่องจากพื้นที่นี้มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจสูงสุดและมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถติดต่อเชื่อมโยงกับทั้งกรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นแหล่งแรงงานและวัตถุดิบ นอกจากนี้ยังมีท่าเรือน้ำลึกอันเป็นช่องทางเข้าออกที่สำคัญของสินค้าโดยได้กำหนดให้บริเวณมาบตาพุดเป็นแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมหลัก เช่น อุตสาหกรรมแยกก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอล และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดกลางและย่อม โดยให้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และนโยบายเค้าโครงการใช้ที่ดินที่กำหนดแหล่งที่ตั้งของเมืองในพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางประสานการลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และให้มีแผนพัฒนาเมืองหลักทั้ง 3 รวมทั้งโครงการพัฒนาเมืองใหม่ที่เกิดจากการพัฒนาอุตสาหกรรม

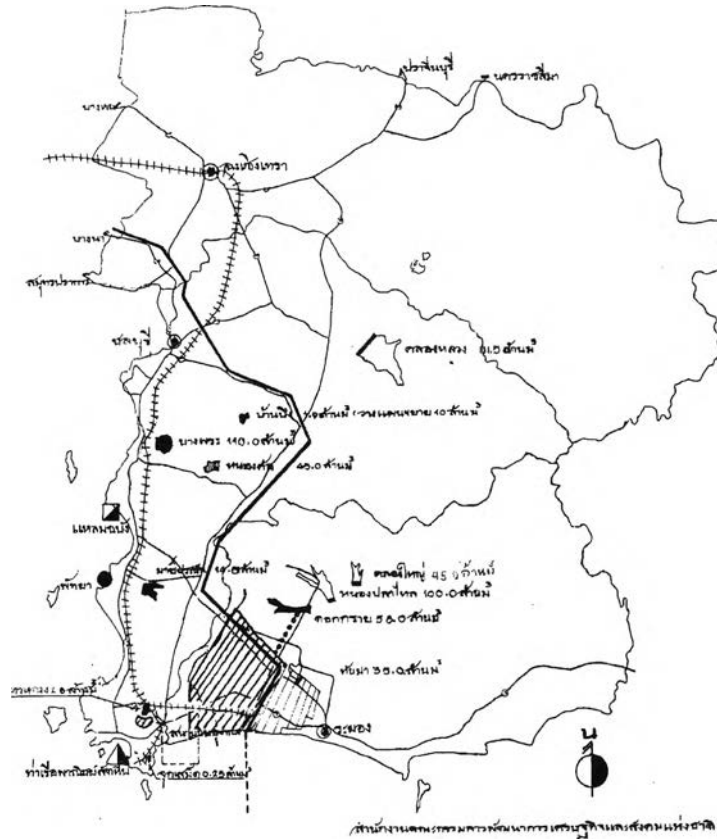
นโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกส่งผลต่อการพัฒนาเมืองตามแนวแกนระหว่างเมืองในพื้นที่ศึกษา ทำให้เกิดแรงดึงดูดการพัฒนาเป็น 2 ขั้วได้แก่ กรุงเทพมหานครขั้วหนึ่งและพื้นที่

**แผนที่ 4.5** ผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5



- ผังเค้าโครงเมืองกรุงเทพมหานคร**
- พื้นที่สีเขียว: สวนสาธารณะ
  - พื้นที่สีเทา: เขตเมืองเก่า
  - พื้นที่สีน้ำเงิน: เขตอุตสาหกรรม
  - พื้นที่สีน้ำตาล: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีส้ม: เขตเมืองขยาย
  - พื้นที่สีขาว: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีฟ้า: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีชมพู: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีม่วง: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีเขียวเข้ม: สวนสาธารณะ
  - พื้นที่สีเทาเข้ม: เขตเมืองเก่า
  - พื้นที่สีน้ำเงินเข้ม: เขตอุตสาหกรรม
  - พื้นที่สีน้ำตาลเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีส้มเข้ม: เขตเมืองขยาย
  - พื้นที่สีขาวเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีฟ้าเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีชมพูเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีม่วงเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีเขียวเข้ม: สวนสาธารณะ
  - พื้นที่สีเทาเข้ม: เขตเมืองเก่า
  - พื้นที่สีน้ำเงินเข้ม: เขตอุตสาหกรรม
  - พื้นที่สีน้ำตาลเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีส้มเข้ม: เขตเมืองขยาย
  - พื้นที่สีขาวเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีฟ้าเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีชมพูเข้ม: เขตเมืองใหม่
  - พื้นที่สีม่วงเข้ม: เขตเมืองใหม่

**แผนที่ 4.6** แผนพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก  
ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5



**แผนที่โครงการพัฒนาตึกรานบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจภาคตะวันออก**

- ถนน
- แนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติ
- อ่างเก็บน้ำที่กำลังก่อสร้าง
- แนวท่อส่งน้ำ
- เขตอุตสาหกรรมและชุมชนเมืองที่กำหนด
- ทางรถไฟ
- อ่างเก็บน้ำที่สร้างเสร็จแล้ว
- อ่างเก็บน้ำที่จะวางแผนต่อไป

**วิทยานิพนธ์:**  
พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมือง  
ในภาคมหานคร: กรณีศึกษาแนว  
แกนด้านตะวันออกของ  
กรุงเทพมหานคร

**แผนที่ 4.5**  
ผังเค้าโครงกรุงเทพมหานครและ  
ปริมณฑลในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ  
สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5

**แผนที่ 4.6**  
แผนพัฒนาพื้นที่สามจังหวัด  
ชายฝั่งทะเลตะวันออกในแผนพัฒนา  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ฉบับที่ 5

**ที่มา :** สำนักงานคณะกรรมการ  
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

มาตราส่วน



ชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกข้างหนึ่ง ทำให้พื้นที่ศึกษามีความสำคัญเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นกว่าช่วงก่อนแผนฯ 5 เป็นอย่างมาก

นโยบายการพัฒนาเมืองในแผนฯ 6 ยังคงเป็นแนวทางเดียวกับแผนฯ 5 โดยใช้กลยุทธ์การกระจายการพัฒนาาระบบเมืองและสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ เพื่อลดอัตราการเติบโตของกรุงเทพมหานคร พร้อมกับการบริหารจัดการเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 3 บริเวณคือ (1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) ระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค และ (3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่อื่น ๆ ในส่วนแนวทางการบริหารจัดการเมือง กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายเป็น 4 บริเวณคือ (1) พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน (2) พื้นที่ชานเมืองที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว (3) พื้นที่ย่านอุตสาหกรรม (4) พื้นที่ส่วนที่เหลือและปริมณฑล โดยได้กำหนดให้พื้นที่บางพลีซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษา เป็นพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับอำเภอเมืองสมุทรปราการ และพระประแดง

#### 4.3.2 การดำเนินการด้านการผังเมือง

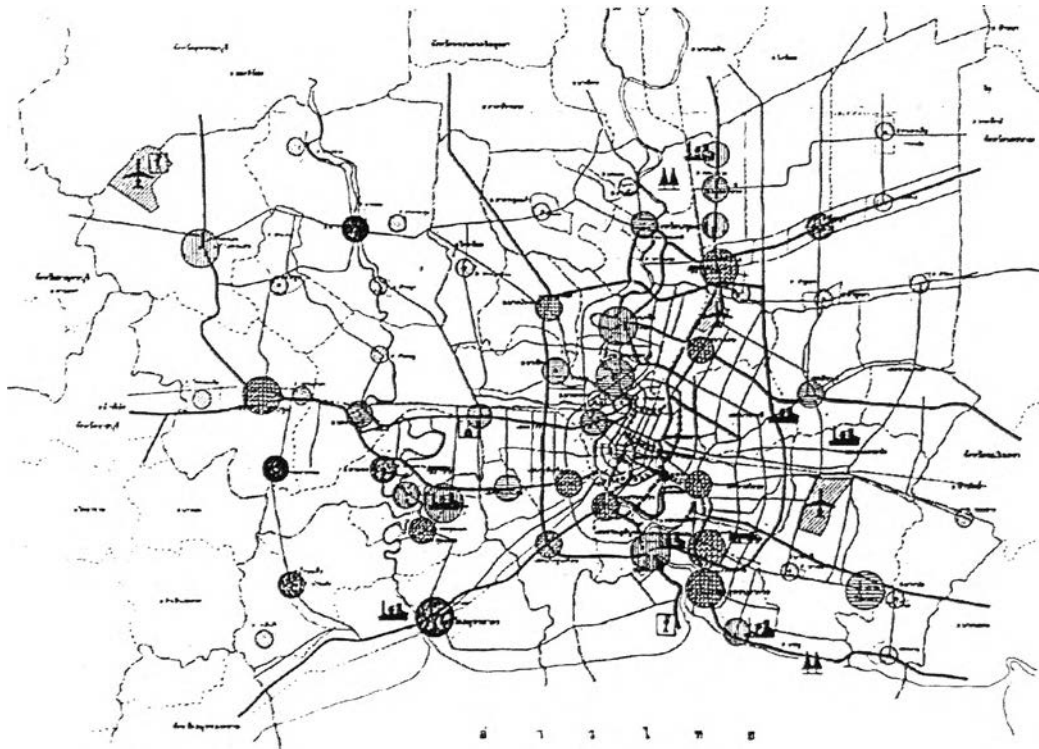
ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 5 ได้มีความพยายามในการวางผังเมืองเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา 2 ผังด้วยกันได้แก่ (1) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2544 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการประสานแผนการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2527 และ (2) ผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2544 ซึ่งดำเนินการจัดทำในปี 2527 แต่ผังทั้งสองไม่ได้รับการประกาศเป็นกฎกระทรวงจึงเป็นเพียงแนวทางการพัฒนาเท่านั้น

1) ผังภาคกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พ.ศ. 2544 (แผนที่ 4.7) ที่ดำเนินการโดยสำนักผังเมืองในปี 2524 เป็นการดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดในแผนฯ 5 เพื่อเสนอแนะรูปแบบและแนวทางการพัฒนาระบบชุมชนภายในปริมณฑลที่มีบทบาทรองรับการกระจายความเจริญของกรุงเทพมหานคร และใช้เป็นแผนแม่บทของการวางผังเมืองรวม การวางผังพัฒนาชุมชนและการวางผังพัฒนาชนบทในพื้นที่ ผังครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ 5 จังหวัดปริมณฑล โดยมีเป้าหมายประชากรในปี 2544 จำนวน 12.1 ล้านคน มีระยะเวลาดำเนินแผน 20 ปี ตั้งแต่ 2525 – 2544

ผังภาคนี้ได้วางเป้าหมายระบบชุมชนโดยแบ่งออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ (1) กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงของประเทศ (2) ชุมชนหลักเป็นเมืองศูนย์กลางระดับภาค (3) ชุมชนรองเป็นชุมชนขนาดกลางในภาค และ (4) ชุมชนขนาดเล็กเป็นศูนย์กลางการให้บริการและพักอาศัยในระดับท้องถิ่น โดยกำหนดเป้าหมายในปี 2544 ให้มีชุมชนหลักทั้งสิ้น 11 ชุมชน ชุมชนรอง 16 ชุมชน และชุมชนเล็ก 23 ชุมชน กำหนดระบบเศรษฐกิจในภาคเป็นเศรษฐกิจผสมระหว่าง 3 สาขาหลัก ได้แก่ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ โดยคาดว่า สาขาอุตสาหกรรมจะเพิ่มความสำคัญมากขึ้น กำหนดบทบาทของแต่ละชุมชนให้แตกต่างกันตามศักยภาพของแต่ละชุมชน เปลี่ยนจากระบบที่ชุมชนต้องพึ่งพาเมืองใหญ่เป็นแบบพึ่งพาตนเอง

ชุมชนในจังหวัดสมุทรปราการที่ได้รับการกำหนดให้เป็นชุมชนหลักมี 4 ชุมชนได้แก่ (1) สมุทรปราการ (2) พระประแดง (3) สำโรงเหนือ และ (4) เมืองใหม่บางพลี ที่ได้รับการกำหนดให้เป็นชุมชนรองมี 1 ชุมชน ได้แก่ บางปู และเป็นชุมชนขนาดเล็ก 3 ชุมชน ได้แก่ (1) บางพลี (2) บางบ่อ และ (3) คลองด่าน นอกจากนั้นในผังภาคฉบับนี้ได้กำหนดบทบาทของชุมชนเป็น 4 ลักษณะได้แก่ (1) ชุมชนอุตสาหกรรม 8 ชุมชน (2) ชุมชนอุตสาหกรรมบริการเกษตร 3 ชุมชน (3) ชุมชนพาณิชย์และบริการ 6 ชุมชน (4) ชุมชนพักอาศัย 5 ชุมชน (5) ชุมชนการศึกษา 2 ชุมชน และชุมชนเกษตร 3 ชุมชน ในการนี้ได้กำหนดให้เมืองใหม่บางพลีเป็น 1 ในชุมชนพักอาศัย 5 ชุมชนนั้น

แผนที่ 4.7 ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ 2544



แผนที่ 4.8 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ 2544



วิทยานิพนธ์ :  
พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองในภาคมหานคร: กรณีศึกษาแนวแกน  
ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

ที่มา : สำนักผังเมือง,กระทรวงมหาดไทย, 2527

มาตราส่วน



จะเห็นได้ว่า ผังภาคฉบับนี้ได้ให้ความสำคัญกับเมืองใหม่บางพลี โดยกำหนดให้เป็นชุมชนหลักที่มีบทบาทเป็นชุมชนพักอาศัย และให้ชุมชนบางพลีเดิมเป็นชุมชนขนาดเล็ก ทำให้อนุমানได้ว่าในช่วงเวลาดังกล่าวในพื้นที่ศึกษา เมืองใหม่บางพลีมีพัฒนาการที่สำคัญและรวดเร็วกว่าชุมชนบางพลีเดิม

2) ผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2544 (แผนที่ 4.8) ดำเนินการในปี 2527 กำหนดเป้าหมายในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการจะมีประชากรในปี 2544 ทั้งหมด 1.2 ล้านคน โดยเป็นการจัดทำผังตามนโยบายที่กำหนดให้ สมุทรปราการเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่รองจากกรุงเทพมหานคร มีแนวคิดกำหนดให้พัฒนาเมืองเป็น 3 ศูนย์กลางหลักได้แก่ (1) พระประแดง (2) ชุมชนรอบเขตเทศบาลเมือง และ (3) ชุมชนสำโรงเหนือ เป็นพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง และกำหนดการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงการของรัฐได้แก่ (1) โครงการเมืองใหม่บางพลี (2) โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (3) ทางด่วนบางนา – ท่าเรือ – ดินแดง และ (4) โครงการป้องกันน้ำท่วมตามพระราชดำริ

จากผังการใช้ที่ดินในอนาคตตามร่างผังเมืองรวมฉบับนี้ แสดงให้เห็นว่า ผังมีแนวความคิดในลักษณะเมืองหลายศูนย์กลาง โดยในพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษาได้กำหนดให้มีเมืองใหม่บางพลีเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและมีศูนย์กลางขนาดเล็กที่ชุมชนบางพลี และบางบ่อ โดยให้พื้นที่โดยรอบชุมชนทั้ง 3 เป็นพื้นที่สีเขียว

การดำเนินการผังเมืองทั้ง 2 ไม่ได้มีการประกาศเป็นกฎหมาย จึงไม่มีผลต่อพัฒนาการตามพื้นที่แนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษา เป็นเพียงแนวความคิดที่สะท้อนให้เห็นสภาพการพัฒนาว่าในช่วงปี 2527 พัฒนาการตามแนวแกนยังไม่หนาแน่นเท่าใดนัก โดยมีพื้นที่โครงการเมืองใหม่บางพลีเป็นองค์ประกอบสำคัญของพื้นที่

### 4.3.3 นโยบายด้านอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุน

ในช่วงแผนฯ 5 เป็นการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพเร่งรัดส่งเสริมการส่งออกและพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานในบริเวณพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นสำคัญ (ศิววงศ์, 2534) เนื่องจากพบในช่วงก่อนว่าโครงสร้างอุตสาหกรรมของไทยต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นหลัก การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกยังไม่มีประสิทธิภาพ กิจกรรมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น และยังไม่มีการผลิตอุตสาหกรรมพื้นฐาน

แผนฯ 5 จึงได้มุ่งเน้นอุตสาหกรรมประเภทเพื่อการส่งออกโดยกำหนดเป้าหมายที่จะปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมซึ่งขณะนั้นมี 10 หมวด ให้ได้ปีละ 2 หมวด สนับสนุนให้อุตสาหกรรมขนาดย่อมขยายตัวมากกว่าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพิ่มมูลค่าอุตสาหกรรมส่งออกไม่ต่ำกว่าร้อยละ 15 ต่อปี และเพิ่มมูลค่าอุตสาหกรรมเพื่อใช้ในประเทศร้อยละ 5 ต่อปี และคาดว่าจะทำให้การจ้างงานมากขึ้นร้อยละ 7.6 ต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2515) การดำเนินการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเพื่อให้การลงทุนในอุตสาหกรรมในหมวดเครื่องใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมรถยนต์ให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น และปรับโครงสร้างภาษีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมสิ่งทอตลอดสายการผลิต

ในแผนฯ 6 ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมต่อจากแผนฯ 5 โดยมีเป้าหมายในอุตสาหกรรม 3 ประเภท ได้แก่ (1) อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในประเทศทั้งการเกษตร ไม้ และผลิตภัณฑ์สิ่งทอ (2) อุตสาหกรรมวิศวกรรมระดับกลาง เช่น อุตสาหกรรมประกอบผลิตภัณฑ์และชิ้นส่วนอุปกรณ์สื่อสาร (3) อุตสาหกรรมขนาดย่อมและอุตสาหกรรมในภูมิภาค

การส่งเสริมการลงทุนยังคงยึดนโยบายการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยในปี พ.ศ. 2531 (ช่วงแผนฯ 6) ได้กำหนดเขตส่งเสริมการลงทุนเป็น 3 เขต โดยเขต 1 กรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ ไม่ได้รับการส่งเสริม เขต 2 จังหวัดปริมณฑล 4 จังหวัด และเขต 3 อีก 67 จังหวัด ทั่วประเทศได้รับการส่งเสริม โดยเขต 3 จะได้สิทธิประโยชน์มากที่สุด และต่อมาในปี พ.ศ. 2533 ได้ปรับเขตโดยให้จังหวัดปริมณฑล 4 จังหวัด มาผนวกกับกรุงเทพฯ และสมุทรปราการเป็นเขต 1 ที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ ให้ 10 จังหวัด โดยรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นเขต 2 และ 57 จังหวัดที่เหลือเป็นเขต 3 ที่ได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ยังให้นิคมอุตสาหกรรมเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนด้วย

ดังนั้น พื้นที่พัฒนาตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษาจึงมีเพียงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเมืองใหม่บางพลีเท่านั้น ที่เป็นเขตส่งเสริมอุตสาหกรรม

#### 4.3.4 โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการในพื้นที่ศึกษา

ในช่วงของแผนฯ 5 และแผนฯ 6 นั้น มีโครงการพัฒนาที่เกิดขึ้นได้แก่

1) โครงการทางด่วนระยะที่ 1 ท่าเรือ - บางนา แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2526 เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อพัฒนาการในพื้นที่ตามแนวแกนระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษาค่อนข้างมาก เพราะเป็นตัวเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมสายหลักทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และภาคเหนือของประเทศ เข้ากับท่าเรือระหว่างประเทศที่คลองเตย มาผ่านพื้นที่ศึกษาตามแนวถนนบางนา - ตราด เชื่อมโยงไปยังพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้การขนส่งจากพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษาไปยังกรุงเทพมหานครและสถานีขนส่งสายระหว่างประเทศในกรุงเทพมหานคร สะดวกรวดเร็วกว่าช่วงที่ผ่านมา

2) โครงการเมืองใหม่บางพลี วาระที่ 2 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2530 ทำให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้นอีก 415 ไร่

3) โครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี 2534 ทำให้นักลงทุนภาคเอกชนคาดการณ์ว่าพื้นที่บริเวณใกล้สนามบินจะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา

4) โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้มีการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังแล้วเสร็จในปี 2525 และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ในปี พ.ศ. 2528 ในช่วงของแผนฯ 5 และในช่วงแผนฯ 6 เปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2534 และเกิดนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอีก 6 นิคม 20,683 ไร่ 307 โรงงาน

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และ 6 นี้ เป็นช่วงที่มีความก้าวหน้าที่สำคัญของโครงการในพื้นที่ 2 โครงการ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมบางพลี วาระที่ 2 กับ การอนุมัติโครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 แล้ว ยังเป็นช่วงที่เริ่มเกิดความเชื่อมโยงทางพื้นที่ระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ตามแนวแกนระหว่างเมืองที่เป็นพื้นที่ศึกษาและกับพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เนื่องจากโครงการทางด่วนท่าเรือ - บางนา และท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเริ่มดำเนินการจึงเป็นช่วงที่นโยบายและการดำเนินการของรัฐส่งผลต่อพัฒนาการในพื้นที่ตามแนวแกนอย่างเต็มที่

#### 4.4 ช่วงที่ 4 : ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ช่วงการพัฒนาแบบยั่งยืนภายใต้โลกาภิวัตน์และประชาธิปไตย

ในช่วงนี้เศรษฐกิจไทยขยายตัวสูงเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจนานาชาติ การคลังมีเสถียรภาพ ประชาชนมีรายได้และมีการจ้างงานเพิ่มขึ้น แต่เป็นการพัฒนาที่ไม่สมดุลเนื่องจากยังมีความเหลื่อมล้ำทางรายได้ การขาดแคลนบริการพื้นฐาน และปัญหาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม เป้าหมายของแผนฯ 7 จึงมุ่งให้เกิดความสมดุลใน 3 ด้าน ได้แก่ การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ การกระจายรายได้และความเจริญสู่ภูมิภาคและชนบท และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม (วิรัตน์ , 2540)

ในช่วงแผนฯ 7 นี้ โอกาสในการพัฒนาประเทศของไทยที่เกิดจากการส่งออกมีแนวโน้มที่ดีมีการขยายฐานการผลิตสาขาอุตสาหกรรมมีลู่ทางในการเปิดตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน สามารถพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการเงินของภูมิภาคได้ จึงได้มีการกำหนดเป้าหมายหลักไว้ 4 ส่วน ได้แก่ (1) การขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยให้สาขาอุตสาหกรรมขยายตัวสูงกว่าสาขาเกษตรกรรม (2) การสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ (3) การกระจายรายได้ (4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิต (5) การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

##### 4.4.1 นโยบายการพัฒนาเมือง

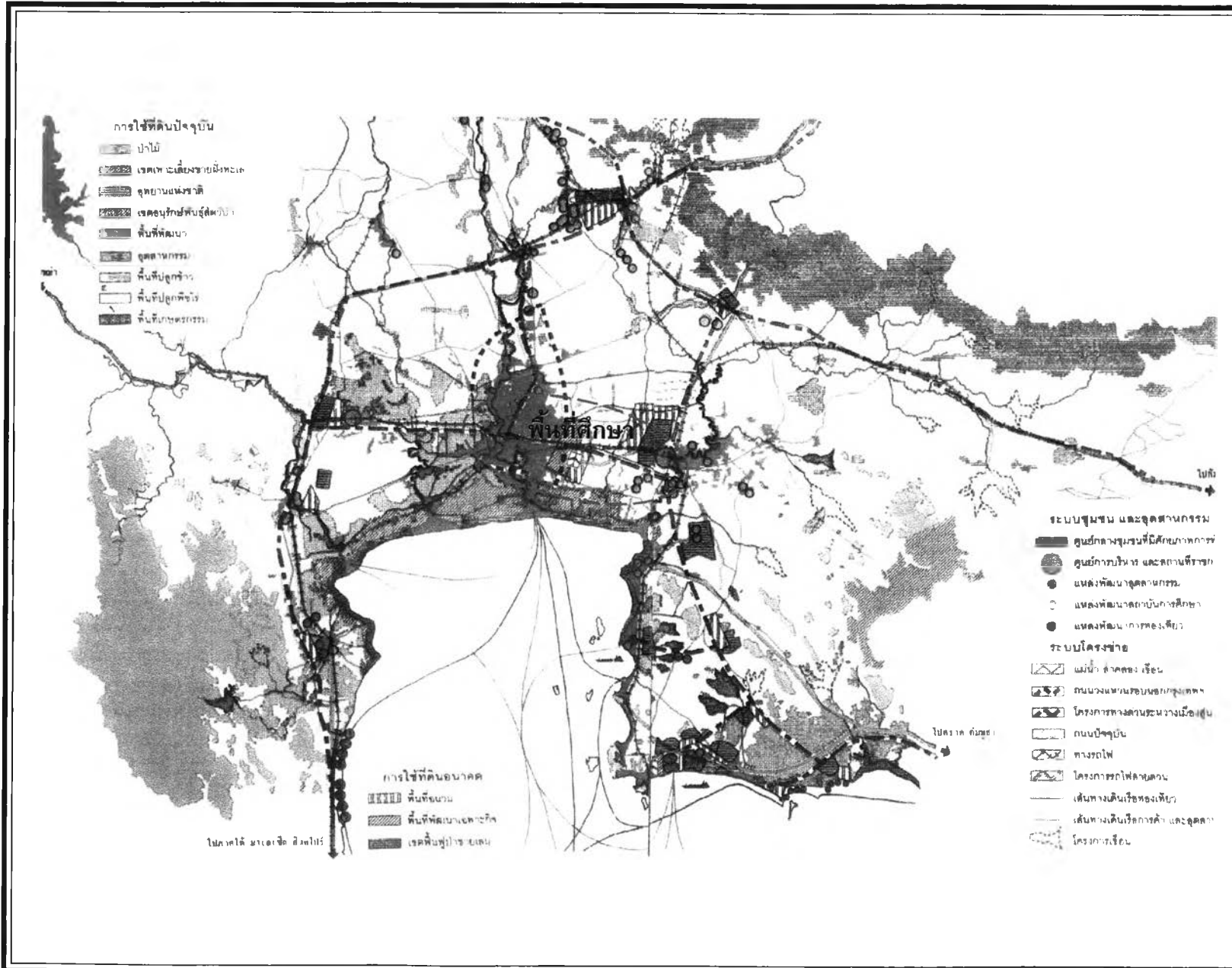
นโยบายด้านการพัฒนาเมืองในแผนฯ 7 นี้ ได้ก้าวเข้าสู่แนวนโยบายใหม่ได้แก่ การพัฒนากรุงเทพมหานครให้เชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของภูมิภาคและแข่งขันในระดับนานาชาติได้ โดยใช้การพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานเป็นแกนนำการขยายตัวและการใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปอย่างเหมาะสมและเชื่อมโยงเป็นระบบกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยกำหนดเป้าหมายกลุ่มพื้นที่หลักเป็น 2 บริเวณ ได้แก่ (1) ภาคมหานคร ครอบคลุมพื้นที่และแนวเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นโครงข่ายชุมชนเมืองเดียวกัน (2) พื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมภาคกลางตอนบนมีสระบุรีเป็นศูนย์กลาง โดยใช้ฝั่งภาคมหานคร (2537) แผนที่ 4.9) เป็นกรอบการพัฒนา และใช้ฝั่งเจ้าโครงการพัฒนามหานครและฝั่งเมืองรวมของแต่ละชุมชนเป็นแผนชี้้นำการพัฒนาที่ดินพร้อมกับมาตรการกระจายความแออัดออกจากใจกลางเมือง เช่น การสร้างเมืองใหม่และเมืองบริวาร รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันการพัฒนาตัวของเมืองตามแนวยาวของถนน

ในการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานด้านคมนาคมระหว่างเมืองให้ใช้ระบบทางด่วนระหว่างเมืองและระบบการขนส่งประสิทธิภาพสูง เช่น ระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ากับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์สากลแห่งที่ 2 โดยจัดการด้านที่ดินและสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง นอกจากนี้ให้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นให้เป็นฐานอุตสาหกรรมหลักและประตูเศรษฐกิจใหม่ของประเทศรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมและลดความแออัดของกรุงเทพมหานคร

##### 4.4.2 การดำเนินการด้านการผังเมือง

ในช่วงแผนฯ 7 เป็นก้าวสำคัญด้านการผังเมืองของประเทศไทย คือการที่ได้มีการประกาศกฎกระทรวงผังเมืองรวม 2 ฉบับขึ้นในช่วงแผนฯ นี้ ได้แก่ กฎกระทรวง 116 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร






**วิทยานิพนธ์ :**  
 พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมือง  
 ในภาคมหานคร: กรณีศึกษาแนว  
 แกนด้านตะวันออกของ  
 กรุงเทพมหานคร

**แสดง**  
**แผนที่ 4.9**  
 ผังโครงสร้างภาคมหานคร (2553)

**ที่มา :**  
 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ  
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2537

**มาตราส่วน**



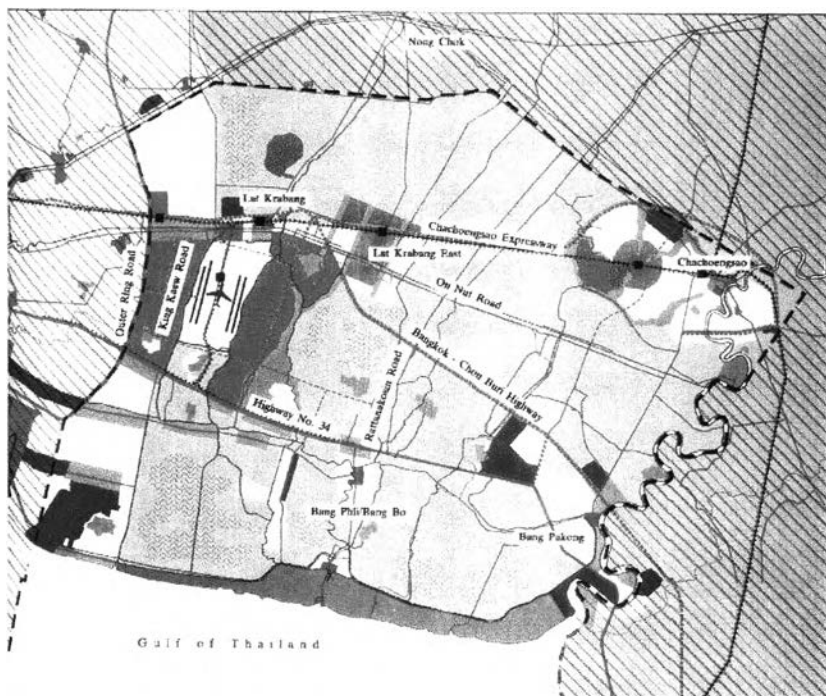
แผนที่ 4.10 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2542



- |   |                              |                  |                         |
|---|------------------------------|------------------|-------------------------|
| □ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย                           | ▨ ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา | — เขตผังเมืองรวม | ▨ ดานลูกรัง พื้นถนนอ่อน |
| ▨ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง                        | ▨ ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท   | --- เขตจังหวัด   | ▨ ถนนโครงการ            |
| ▨ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก                            | ▨ ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา    | --- เขตอำเภอ     | ▨ ทางรถไฟ               |
| ▨ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม  | ▨ ที่ดินประเภทสถาบันราชการ   | --- เขตตำบล      | ▨ สะพาน                 |
| ▨ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า                           | ▨ สาธารณูปโภค, สาธารณูปการ   | --- เขตเทศบาล    | ▨ แม่น้ำ คลอง           |
| ▨ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม                                  | ▨ เขตสุขาภิบาล               | --- เขตสุขาภิบาล |                         |
| ▨ ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม | ▨ ทางหลวง ถนน                |                  |                         |

แผนที่ 4.11 ผังแม่บทพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 พ.ศ.2553

STRATEGIC LAND USE PLAN 2010



- Legend
- Residential - Low Density
  - Residential - Medium Density
  - Residential - High Density
  - Mixed Land Use
  - Commercial
  - Special Business Area Around SRIA
  - Industry
  - Education
  - Government
  - Agriculture
  - Recreation/Green Area Parkway
  - Water Retention Area
  - Mangrove Forest
  - Road
  - Rail (Right of Way)
  - Highway - Existing
  - Highway - Planned
  - Road - Existing
  - Road Planned
  - River/Klong
  - Provincial Boundary
  - Lapduan Area Boundary
- Scale: 0 2 4 6 8 10 Km
- Date: August 1994
- Kingdom of Thailand  
Office of the Second Bangkok International Airport  
Development Committee (OSIARC)  
National Economic and Social Development Board (NESDB)

วิทยานพนธ์ :  
พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองในภาคมหานคร: กรณีศึกษาแนวแกน  
ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

ที่มา : กรมผังเมือง ,2537  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,2537(หน้า 8-9)

มาตราส่วน



ในปี 2535 และกฎกระทรวง 173 ผังเมืองสมุทรปราการในปี 2537 ซึ่งเป็นผังเมืองรวมฉบับแรกของสมุทรปราการที่มีผลทางกฎหมายหลังจากการเริ่มวางผังครั้งแรกเมื่อ 29 ปี ที่ผ่านมา (สมชาย, 2544)

ผังเมืองรวมสมุทรปราการ (แผนที่ 4.10) เป็นการวางผังตามแนวนโยบายในแผนฯ 5 ที่กำหนดให้สมุทรปราการเป็นจังหวัดที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ จากกรุงเทพมหานครและเป็นเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญรองจากกรุงเทพฯ และเป็นการวางผังสืบเนื่องจากผังภาคมหานครและปริมณฑลที่ได้กำหนดระบบชุมชนต่าง ๆ ในภาคมหานครและคำนึงถึงศักยภาพการพัฒนาเมืองสมุทรปราการเกิดจากโครงการพัฒนาที่สำคัญ 8 โครงการเป็นหลัก ได้แก่ (1) โครงการท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2 (2) โครงการทางหลวงวงแหวนรอบนอก (3) โครงการทางหลวงกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (4) โครงการถนนเชื่อมถนนกิ่งแก้ว-รัตนโกสินทร์ 200 ปี (5) โครงการถนนเชื่อมสุขุมวิท-บางนา-ตราด (6) โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม (7) โครงการทางด่วนบางนา-บางปะกง (8) ทางด่วนชั้นที่ 3 อัจฉริยะสมุทรปราการ โดยมีข้อจำกัดในการพัฒนาคือ การทรุดตัวของพื้นที่และเขตพื้นที่ปลอดภัยทางอากาศ

ผังเมืองรวมสมุทรปราการยังคงใช้แนวความคิด ส่งเสริมการพัฒนาแบบหลายศูนย์กลางและกระจายศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจสนับสนุนการพัฒนาชุมชนศูนย์กลางใหม่ ผังได้แบ่งการใช้ที่ดินเป็น 11 ประเภท โดยกำหนดให้พื้นที่ในอำเภอบางพลี บางบ่อ ตามแนวถนนบางนา - ตราดและเทพารักษ์ มีศูนย์กลางธุรกิจการค้ารวมในสาขาภิบาลบางพลีและบางบ่อให้มีที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยอยู่ตามแนวถนน บางนา - ตราด - เทพารักษ์ และพื้นที่โดยรอบชุมชนเมืองใหม่บางพลี และกำหนดให้มีย่านอุตสาหกรรมบางนา - ตราด และนิคมอุตสาหกรรมบางพลี และย่านนิคมอุตสาหกรรมบางบ่อ

#### 4.4.3 นโยบายด้านอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุน

แนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมตามแผนนี้ใช้การส่งเสริมและสนับสนุนโดยนโยบายการคลังการเงินระบบภาษีและสิทธิประโยชน์ ปรับปรุงกฎระเบียบและนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนเช่น พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2512 โดยแยกกลุ่มอุตสาหกรรมที่ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยและมากให้ขออนุญาตได้รวดเร็วขึ้น ปรับปรุงพระราชบัญญัตินิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้ครอบคลุมนิคมอุตสาหกรรมของเอกชน ส่งเสริมขีดความสามารถทางเทคโนโลยีอุตสาหกรรม และพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายเฉพาะสาขา 6 สาขา คือ (1) อุตสาหกรรมการเกษตร (2) สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (3) อุตสาหกรรมโลหะเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ (4) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กระตุ้นให้พัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนมากขึ้น (5) อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ส่งเสริมอุตสาหกรรมขั้นปลายโดยเฉพาะผลิตภัณฑ์พลาสติก (6) อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า

นโยบายส่งเสริมการลงทุนในช่วงเปิดเสรีอุตสาหกรรมนี้ รัฐบาลบทบาทลงไปใช้กลไกตลาดลดการคุ้มครองอุตสาหกรรม หันมาปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน เปิดเสรีในการตั้งและขยายโรงงาน โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ ปี 2534 ผ่อนปรนหลักเกณฑ์เพื่อให้ต่างชาติมาลงทุนและมาตั้งสำนักงานภูมิภาคมากขึ้นเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สนับสนุนให้มีการตั้งโรงงานในเขตนิคมและเขตอุตสาหกรรม และลดขนาดการลงทุนขั้นต่ำลงเพื่อส่งเสริมกิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยคงแนวทางในการกำหนดเขตส่งเสริมการลงทุนโดยการให้สิทธิประโยชน์สูงแก่จังหวัดที่ห่างจากกรุงเทพฯ ออกไป กล่าวคือ เขต 1 กรุงเทพฯ สมุทรปราการและจังหวัดปริมณฑลเป็นเขตที่ไม่ให้สิทธิประโยชน์ เขต 2 ได้แก่ 12 จังหวัด รอบเขต 1 และบางจังหวัดในภูมิภาค เช่น ภูเก็ต เขต 3 คือพื้นที่ในจังหวัดที่เหลือทั้งหมด เป็นพื้นที่ที่ได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด

#### 4.4.4 โครงการพัฒนาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการในพื้นที่ศึกษา

ในช่วงแผนฯ 7 นี้ มีโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งในพื้นที่และตามนโยบายการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นระบบเมืองเดียวกันหลายโครงการ ได้แก่

1) การสร้างทางคู่ขนานถนนบางนา - ตราด แล้วเสร็จในปี 2535 ทำให้เกิดถนนท้องถิ่น (Local Road) ขนานกับทางหลวงระหว่างภาค (Regional Arterial Road) ตลอดแนวพื้นที่ศึกษา เกิดจุดกลับรถในระยะห่างกันมาก ทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ 2 ฝั่งของถนนทำได้ยากขึ้น

2) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกแล้วเสร็จในปี 2539 มาเชื่อมต่อกับถนนบางนา - ตราด บริเวณกิโลเมตรที่ 16 ทำให้การคมนาคมจากพื้นที่ศึกษาไปยังส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครและจังหวัดในตอนเหนือและตะวันตกของกรุงเทพฯ สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

3) ถนนกรุงเทพ - ชลบุรี สายใหม่แล้วเสร็จในปี 2540 เป็นทางหลวงระหว่างเมืองที่จำกัดทางเข้า - ออก เพื่อป้องกันการเกิดพัฒนาการตามแนวทางหลวง ทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพกับชลบุรีสะดวกรวดเร็ว และเป็นทางเลือกเพิ่มขึ้นจากถนนบางนา - ตราด

4) ทางด่วน กรุงเทพ - ชลบุรี แล้วเสร็จในปี 2541 เป็นทางด่วนที่สร้างคร่อมแนวถนนบางนา - ตราด ทำให้เกิดทางเลือกในการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ และชลบุรีเพิ่มขึ้นอีก

นอกจากโครงการเส้นทางคมนาคมดังกล่าวแล้วยังมีความก้าวหน้าของโครงการ 2 โครงการ ได้แก่

5) โครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ของกรุงเทพฯ ได้มีการศึกษาแผนแม่บทและความเป็นไปได้สำหรับพื้นที่โดยรอบสนามบิน (แผนที่ 4.11) ในปี 2537 ผังกลยุทธ์การใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินฯ แบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 เขตที่ 1 ในรัศมี 15 - 30 กิโลเมตร เป็นเขตธุรกิจที่ได้รับอิทธิพลทางอ้อมและเขตที่อยู่อาศัยเพิ่มเติม โดยคาดว่าจะมีประชากรย้ายเข้ามาสู่บริเวณทั้ง 3 ดังกล่าวไม่มากนัก โดยร้อยละ 80 ของประชากรที่เพิ่มขึ้นจะอยู่นอกบริเวณแผนแม่บทและคาดว่าในปี 2536 จะมีประชากรในพื้นที่แผนแม่บท 3.4 ล้านคน การจ้างงานส่วนใหญ่ร้อยละ 70 จะอยู่ในเขตอำเภอบางพลี

หากนำผังกลยุทธ์นี้เปรียบเทียบกับผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ (แผนที่ 4.10) จะเห็นความแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณเมืองใหม่บางพลีตามแนวถนนบางนา - ตราด ที่ผังแม่บทเสนอการพัฒนาที่เบาบางกว่าผังเมืองรวมสมุทรปราการเป็นอย่างมาก

6) โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ในช่วงของแผนฯ 7 ได้มีการเปิดดำเนินการท่าเรือมาบตาพุดในปี 2535 และเกิดนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอีก 2 นิคม 7,128 ไร่ มีจำนวนโรงงานเพิ่มขึ้นอีก 67 โรงงาน ผลจากการศึกษาการพัฒนา นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก พบว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีศูนย์กลางอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ จังหวัดฉะเชิงเทรา สวนอุตสาหกรรมสยามอีสเทิร์น และนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นชิปบอร์ด ส่วนอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มีศูนย์กลางการผลิตอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะกง จังหวัดชลบุรี (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, 2544)

#### 4.5 สรุปนโยบายแผนและการดำเนินการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครอันเนื่องมาจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

จากการทบทวนนโยบายแผนและการดำเนินการของรัฐที่ผ่านมา สามารถสรุปส่วนที่มีผลต่อพัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพที่เป็นพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้ (ดูตาราง 4.1 ประกอบ)

##### 4.5.1 การเปลี่ยนแปลงแนวความคิดเรื่องการจัดการการเติบโตของกรุงเทพมหานคร

ในช่วงต้นตั้งแต่แผนฯ 1 ถึง แผนฯ 4 นโยบายชาติต้องการชะลอ และจำกัดการเติบโตของกรุงเทพมหานคร โดยการกำหนดพื้นที่สีเขียวเป็นแนวจำกัดการเติบโตและกำหนดมาตรการต่าง ๆ ตั้งแต่การพัฒนาเมืองใหม่ภูมิภาคในเชิงการใช้มาตรการทางภาษีเพื่อชะลอการเติบโตของกรุงเทพมหานครลงจนถึงช่วงแผนฯ 5 จึงทบทวนและพบว่า การดำเนินการชะลอการเติบโตของกรุงเทพไม่มีผลในทางปฏิบัติ จึงได้พยายามกำหนดแผนนโยบายสู่การปฏิบัติและเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานอุตสาหกรรมและประตูสู่นานาชาติแห่งใหม่ และเมื่อถึงแผนฯ 7 แนวความคิดจึงเปลี่ยนไปสู่การเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครเข้ากับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นเมืองเดียวกัน

การเปลี่ยนแปลงนโยบายนี้ส่งผลต่อพื้นที่ศึกษาโดยในช่วงแรกที่แผนฯ พยายามจำกัดการเติบโตของกรุงเทพได้มีนโยบายให้ย้ายอุตสาหกรรมมาที่จังหวัดสมุทรปราการ ทำให้อุตสาหกรรมมีแนวโน้มที่จะเติบโตทางด้านตะวันออกของกรุงเทพ และเมื่อช่วงแผนฯ 7 กำหนดให้พื้นที่ชายฝั่งตะวันออกเป็นแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ จึงเกิดแรงดึงดูดการพัฒนาอุตสาหกรรมจากกรุงเทพและสมุทรปราการไปตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออก

##### 4.5.2 การขาดการดำเนินการด้านผังเมืองที่มีประสิทธิภาพกับการพัฒนาโครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่

พบว่าแม้มีความพยายามในการวางผังเมืองมาตั้งแต่ปี 2503 แต่ปรากฏผังเมืองรวมที่ได้รับการประกาศเป็นกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติผังเมืองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาในช่วงแผนฯ 7 หรือ 40 ปี นับจากความพยายามในการรวมผังเมืองฉบับแรก อย่างไรก็ตามแนวความคิดในผังเมือง ผังภาคต่าง ๆ ที่แม้จะไม่ได้ประกาศเป็นกฎหมายแต่มีการดำเนินโครงการตามอยู่ไม่น้อย ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการในผัง Litchfield การสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 การสร้างทางด่วนขั้นที่ 1 แต่โครงการทั้งหลายเหล่านี้เมื่อขาดการดำเนินการอื่น ๆ เช่น การควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปในแนวทางสู่เป้าหมายเดียวกัน ก็นำไปสู่การพัฒนาแบบขาดการวางแผน โดยเห็นได้ชัดเจนในการก่อสร้างถนนบางนา - ตราด โดยขาดมาตรการทางผังเมืองในการควบคุมการใช้ที่ดินตามแนวถนน และการดำเนินการโครงการเมืองใหม่บางพลี โดยขาดมาตรการควบคุมการใช้ที่ดินโดยรอบเมืองใหม่ จึงสรุปได้ว่าพัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองได้รับการกระตุ้นจากนโยบาย แผน และโครงการของรัฐให้เกิดการเติบโตขึ้น

ตาราง 4.1 สรุปนโยบายแผนการดำเนินการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่พัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

แผนฯ 1 (2504-2509)	แผนฯ 2 (2510-2514)	แผนฯ 3 (2515-2519)	แผนฯ 4 (2520-2524)	แผนฯ 5 (2525-2529)	แผนฯ 6 (2530-2534)	แผนฯ 7 (2535-2539)		
<p><b>นโยบายชาติ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ บูรณาการทางเศรษฐกิจโดยการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานเป็นรายโครงการ</li> <li>◆ กระจายความเจริญออกจากนครหลวง</li> <li>◆ โครงการผังนครหลวงปรับปรุงนครหลวง</li> </ul>								
<p>กำหนดแนวทางพัฒนาโดยรวมก่อนการพัฒนารายโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ให้ความสำคัญแก่การผังเมืองและพระราชบัญญัติผังเมือง</li> <li>◆ วางแผนพัฒนาภาคและเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อกระจายความเจริญ</li> <li>◆ ระลอกการเติบโตของ กทม. โดยให้กระจายแหล่งอุตสาหกรรม ย้ายท่าเรือสากล หน่วยราชการออกให้ภาครัฐการภาควิชาการย้ายถิ่น</li> </ul>				<p>นำประเทศสู่ "ประเทศกึ่งอุตสาหกรรม"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ใช้การพัฒนาแนวใหม่เป็นแผนนโยบายเพื่อการปฏิบัติ</li> <li>◆ ใช้กลยุทธ์ "พื้นที่เป็น (Area Approach)"</li> <li>◆ นโยบายระลอกการเติบโตของ กทม. ที่ผ่านามาไม่ได้ผลเปลี่ยนเป็นการพัฒนาระบบเมือง</li> <li>◆ พัฒนา 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก</li> <li>◆ กำหนดผังเข้าโครงการพัฒนา กทม. และ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก</li> </ul>		<p>วางแผนพื้นที่ทั่วประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ พัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ</li> <li>1. กทม. และปริมณฑล</li> <li>2. เมืองเศรษฐกิจความเจริญในภูมิภาค</li> <li>3. พื้นที่ชายฝั่งตะวันออกและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่</li> <li>◆ แบ่ง กทม. ออกเป็น</li> <li>1. พื้นที่เศรษฐกิจชั้นใน</li> <li>2. พื้นที่ชานเมือง</li> <li>3. พื้นที่ย่านอุตสาหกรรม</li> <li>4. พื้นที่ปริมณฑล</li> </ul>		
<p>จำกัดและชะลอการเติบโตของ กทม.</p>				<p>ยอมรับการชะลอการเติบโตของ กทม. ไม่ได้ผล</p>		<p>การจัดการการเติบโตของระบบเมืองในภาคมหานคร</p>		
<p><b>การผังเมือง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2503 The Greater Bangkok Plan (Litch Rield)</li> <li>- กระจายอุตสาหกรรมออกจาก กทม. ไปยังสมุทรปราการ</li> <li>- เสนอให้มีสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2514 ผังนครหลวงปรับปรุงครั้งที่ 1</li> <li>- กำหนดเขตภาคนครหลวงให้บริเวณชายอิทธิพล ชันนอกรัศมี 200 - 300 กม. เป็นฐานอุตสาหกรรม มีท่าเรือน้ำลึก สนามบินแห่งใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2518 พรบ. ผังเมือง</li> <li>◆ 2518 ผังนครหลวง 2543</li> <li>- เสนอให้มีการสร้างเมืองบริวารของ กทม. 9 เมืองรวมสมุทรปราการ พระประแดง ชลบุรี พัทยา แหลมฉบัง</li> <li>- เสนอระบบทางด่วน ท่าเรือ-ดอนเมือง ท่าเรือ-บางนา สนามบินหนองงูเห่า ท่าเรือน้ำลึก</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2524 ผังภาค กทม. และปริมณฑล พ.ศ. 2544</li> <li>- กำหนดระบบชุมชนเป็น 4 ระดับ</li> <li>เมืองใหม่บางพลีเป็นชุมชนหลัก ชุมชนบางพลีเป็นชุมชนรอง</li> <li>◆ 2527 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2544</li> <li>- โครงการเมืองใหม่บางพลีและโครงการสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 อยู่ท่ามกลางพื้นที่สีเขียว</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2535 กฎกระทรวง 116 ผังเมืองรวม กทม.</li> <li>◆ 2537 กฎกระทรวง 173 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ</li> <li>◆ 2537 ผังโครงสร้างภาคมหานคร</li> <li>- เชื่อมโยงระบบเมือง กทม. ESB และภาคกลางตอนบน-ภาคมหานคร</li> <li>◆ 2537 ผังแม่บทพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติแห่งที่สอง</li> </ul>		
<p>ไม่มีผังเมืองที่ได้รับการประกาศกฎกระทรวง = ผังเมืองไม่มีผลทางกฎหมาย</p>						<p>มีการประกาศกฎกระทรวง ผังเมืองรวม 2 ฉบับ</p>		
<p><b>นโยบายอุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2497 พรบ. ส่งเสริมการลงทุน</li> <li>◆ 2502 มาตรการโลกเสนอให้พัฒนาอุตสาหกรรมอย่างจริงจัง</li> <li>◆ 2503 พรบ. ส่งเสริมการลงทุนใหม่เน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า สนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ</li> <li>◆ 2508 ตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ส่งเสริมการส่งออกควบคู่กับทดแทนการนำเข้า</li> <li>◆ กระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค</li> <li>◆ 2520 พรบ. ส่งเสริมการลงทุนถึงการลงทุนจากต่างประเทศ</li> <li>◆ การนำเข้าสินค้าทุน และวัตถุดิบจากต่างประเทศ</li> <li>◆ อยู่ภายใต้ระบบจัดสรรแรงงานนานาชาติ</li> <li>◆ เกิดการผลิตสินค้าสำเร็จรูป เส้นใยประดิษฐ์พลาสติก ชิ้นส่วนรถยนต์</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ เน้นอุตสาหกรรมส่งออก ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมปิยะ 2 หมวดโดยเริ่มที่ยานยนต์และไฟฟ้าให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น</li> <li>◆ แผนฯ 6 ปรับปรุงโครงสร้างต่อ เน้น 3 ประเภท (1) ส่งออกโดยใช้วัตถุดิบในประเทศ (2) วิศวกรรมระดับกลาง (3) อุตสาหกรรมขนาดย่อมและขนาดกลาง</li> <li>◆ 2533 เขตส่งเสริมการลงทุน 4 เขต กทม. และปริมณฑล</li> <li>◆ ไม่ได้รับการส่งเสริมยกเว้นในเขตนิคมอุตสาหกรรม</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ลดบทบาทการส่งเสริม/ คุ้มครองตลาด</li> <li>◆ รัฐเปลี่ยนบทบาทเป็นผู้อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน</li> <li>◆ ผ่อนปรนหลักเกณฑ์ให้ต่างชาติมาลงทุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค</li> <li>◆ ยังคงเขตส่งเสริมการลงทุนโดยไม่ส่งเสริมใน กทม. และปริมณฑล</li> </ul>		
<p>นโยบายการผลิตทดแทนการนำเข้า</p>		<p>ส่งเสริมการส่งออกควบคู่กับทดแทนการนำเข้า</p>		<p>เร่งรัดการส่งออก พัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานที่ ESB ปรับปรุงโครงสร้างพัฒนาการอุตสาหกรรมรายสาขา</p>		<p>เปิดเสรีอุตสาหกรรม</p>		
<p><b>โครงการพัฒนาที่สำคัญ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ระบบโครงข่ายคมนาคม <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2509 ถนนบางนา-บางปะกง</li> </ul> </li> <li>2. เมืองใหม่บางพลี</li> <li>3. สนามบินนานาชาติแห่งที่สองของกรุงเทพฯ</li> <li>4. โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2512 ถนนบางนา-ตราด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2515 ถนนเทพารักษ์</li> <li>◆ 2519 ถนนกิ่งแก้ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2520 ถนนศรีนครินทร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2526 ทางด่วนท่าเรือ-บางนา-สว.เสรี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2530 ปรับปรุงเทพารักษ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2535 ถนนคู่ขนานบางนา-ตราด</li> <li>◆ 2536 ถนนวงแหวนตะวันออก</li> <li>◆ 2540 กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่</li> <li>◆ 2541 ทางด่วนกรุงเทพฯ-ชลบุรี</li> <li>◆ สร้างเมืองไม่เสร็จตามแผน</li> <li>◆ ดำเนินการออกแบบและปรับพื้นที่</li> <li>◆ 2537 ศึกษาแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบ</li> <li>◆ 2535 ท่าเรือมาบตาพุด</li> <li>◆ นิคมเอกชน 2 แห่ง 7,128 ไร่ 67 โรงงาน</li> </ul>		

