



บทที่ 5

วิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมและเสนอแนะแนวทาง การพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับแรงงาน ภาคอุตสาหกรรม ในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาวิเคราะห์ สภาพพื้นฐาน ของพื้นที่ศึกษา ลักษณะการกระจายตัวของโรงงาน อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัยของแรงงาน โครงการที่อยู่อาศัยของภาครัฐและเอกชนสำหรับแรงงาน ระดับรายได้ปานกลาง และระดับรายได้ต่ำ ปัจจุบัน (พ.ศ. 2538) การคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวของแรงงานภาคอุตสาหกรรม จำนวนแรงงานและที่อยู่อาศัยแรงงาน ในอนาคต พ.ศ. 2548 ปรากฏว่า แรงงานในพื้นที่ศึกษามีปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย การอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่มีความเป็นระเบียบ เรียบร้อย และไม่ถูกสุขลักษณะ ปัญหาการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งงาน และศูนย์บริการชุมชนต่างๆ จากการคาดการณ์ความต้องการที่อยู่อาศัยของแรงงาน พบว่า ในปี พ.ศ. 2548 แรงงานมีความต้องการที่อยู่อาศัย ประมาณ 47,000 หน่วย จากการศึกษาดังกล่าว ส่งผลไปสู่การนำเสนอแนวความคิดและรูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมในอนาคต โดยมุ่งเน้นการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้สอดคล้องกับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม โดยที่ตั้งของย่านที่อยู่อาศัยแรงงาน ต้องสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริเวณย่านที่อยู่อาศัยแรงงาน ต้องมีความสอดคล้องกับประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวม และให้มีการดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทางรถยนต์ และรถไฟ และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงที่อยู่อาศัยแรงงาน กับแหล่งงาน และศูนย์บริการชุมชน ให้สามารถติดต่อถึงกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับแรงงานในพื้นที่ศึกษา

ในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงานภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นย่านที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงาน เพื่อให้สามารถกำหนดที่ตั้งของย่านที่อยู่อาศัยแรงงานในอนาคต ได้อย่างเหมาะสม กำหนดขนาดพื้นที่ และจำนวนหน่วยที่พักอาศัย ให้สามารถรองรับกับความต้องการของแรงงานในอนาคต กำหนดรูปแบบที่อยู่อาศัยแรงงาน พร้อมทั้งเสนอแนะการปรับปรุงระบบโครงข่ายคมนาคม และขนส่ง และระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ศึกษา เพื่อเชื่อมโยงย่านที่อยู่อาศัยแรงงานในอนาคต กับ ย่านโรงงานอุตสาหกรรม ย่านศูนย์บริการชุมชน และสถานที่อื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่แรงงานในพื้นที่ศึกษา

5.1 วิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับเป็นย่านที่อยู่อาศัยของแรงงาน

จากการวิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับเป็นย่านที่อยู่อาศัยแรงงาน ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในครั้ง นี้ เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัด ของพื้นที่เพื่อการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงานภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะ เพื่อการเลือกสรรพื้นที่ที่เหมาะสม สำหรับเป็นย่านที่อยู่อาศัยแรงงาน โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์แบบ Sieve Analysis คือ จำแนกพื้นที่ที่มีศักยภาพออกจากพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนา ภายใต้สมมติฐานที่ว่า "พื้นที่ทุกพื้นที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนา" จากนั้นจึงพิจารณาจำแนกพื้นที่ตามข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนา

ขั้นตอนการวิเคราะห์ การวิเคราะห์พื้นที่โดยวิธีแบบ Sieve Analysis มีขั้นตอน ดังนี้

1) แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นตารางกริด (Grid) ขนาดตารางกริดละ 1 ตารางกิโลเมตร โดยให้แผนที่ของแต่ละเงื่อนไขมีขนาดมาตรฐานเดียวกัน

2) กำหนดเงื่อนไข สำหรับใช้ในการวิเคราะห์ เงื่อนไข ดังนี้

อุปสรรคในการพัฒนา มี 5 เงื่อนไข ที่ต้องตัดพื้นที่เหล่านี้ ออกจากพื้นที่ศึกษา ได้แก่

- เขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
- บริเวณที่เป็นภูเขา และบริเวณที่มีความลาดเทของภูมิประเทศ มากกว่า 35%
- บริเวณที่มีราคาที่ดินสูงมาก คือ ระยะห่างจากถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ประมาณ 50 เมตร
- บริเวณ อ่างเก็บน้ำบางพระ อ่างเก็บน้ำหนองค้อ อ่างเก็บน้ำห้วยสะพาน อ่าง และเก็บน้ำหนองกลางดง
- พื้นที่ดินเลน น้ำทะเลท่วมถึง

เนื่องจากเงื่อนไขดังกล่าวไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน เมื่อตัดพื้นที่ส่วนที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาออกไปแล้ว จึงมากำหนดเงื่อนไขอื่นๆ ที่จะเป็นข้อได้เปรียบ - เสียเปรียบ เพียงใด ต่อการพัฒนาพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยในอนาคต ซึ่งกำหนดได้ 8 เงื่อนไข ดังนี้

- บริเวณที่สะดวกในการเข้าถึงทางถนน ให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้

ระยะห่างจากถนนสายประธานและถนนสายหลัก 1 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 5
ระยะห่างจากถนนสายประธานและถนนสายหลัก 2 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 3
ระยะห่างจากถนนสายประธานและถนนสายหลัก >2 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 1
- บริเวณที่สะดวกในการเข้าถึงสถานีรถไฟ ให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้

ระยะห่างจากสถานีรถไฟสายตะวันออก 1 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 5
ระยะห่างจากสถานีรถไฟสายตะวันออก 3 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 3
ระยะห่างจากสถานีรถไฟสายตะวันออก >3 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 1
- ระยะเดินทางไปสู่กลุ่มโรงงาน(แหล่งงาน) ให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้

ระยะทาง 5 กิโลเมตร	ให้ค่าน้ำหนัก 3
--------------------	-----------------

- | | |
|--|-----------------|
| ระยะทาง > 5 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |
| ● บริเวณที่อยู่ใกล้-ไกล กับโครงการเคหะชุมชน ให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้ | |
| ระยะห่างจากโครงการเคหะชุมชน 1 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 5 |
| ระยะห่างจากโครงการเคหะชุมชน 3 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 3 |
| ระยะห่างจากโครงการเคหะชุมชน >3 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |
| ● ระยะห่างจากศูนย์บริการชุมชน ให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้ | |
| ระยะทาง 1 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 5 |
| ระยะทาง 2 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 3 |
| ระยะทาง >2 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |
| ● บริเวณที่มีการกระจุกตัวของประชากรและแรงงาน | |
| ขนาดประชากร + แรงงาน 97,900 - 45,001 | ให้ค่าน้ำหนัก 5 |
| ขนาดประชากร + แรงงาน 45,000 - 14,301 | ให้ค่าน้ำหนัก 3 |
| ขนาดประชากร + แรงงาน 14,300 - 0 | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |
| ● บริเวณที่ขาดแคลนที่อยู่อาศัย | |
| บริเวณที่มีจำนวนสมาชิก/บ้าน 30 - 6 คน/หลัง | ให้ค่าน้ำหนัก 5 |
| บริเวณที่มีจำนวนสมาชิก/บ้าน 5 - 4 คน/หลัง | ให้ค่าน้ำหนัก 3 |
| บริเวณที่มีจำนวนสมาชิก/บ้าน 3 - 0 คน/หลัง | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |
| ● บริเวณ ใกล้ - ไกล จากเขตชุมชนเมือง | |
| บริเวณในเขตชุมชนเมือง | ให้ค่าน้ำหนัก 5 |
| บริเวณห่างจากเขตชุมชนเมือง 2 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 3 |
| บริเวณห่างจากเขตชุมชนเมือง >2 กิโลเมตร | ให้ค่าน้ำหนัก 1 |

3) ให้ค่าน้ำหนักแต่ละเงื่อนไข ลงในตารางกริด โดยแสดงแผนที่ให้น้ำหนัก เงื่อนไข

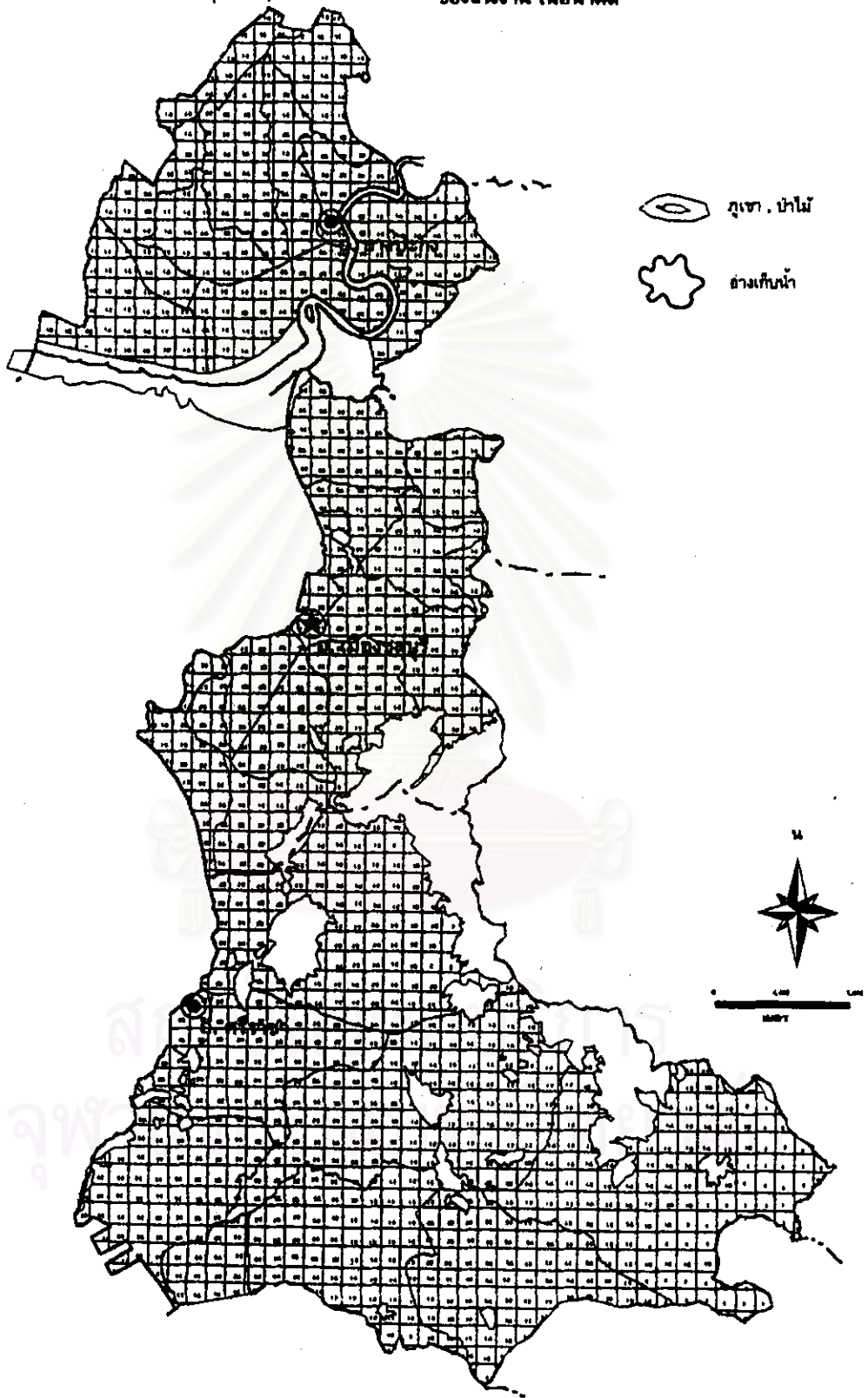
ละ 1 แผ่น

4) นำแผนที่เงื่อนไขที่ให้ค่าน้ำหนักแล้วมารวมค่าคะแนนในแต่ละตารางกริด แล้ววิเคราะห์โดยใช้เทคนิคเชิงซ้อน (Overlay)

5) สรุปผลการวิเคราะห์ขั้นสุดท้าย แสดงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน โดยกำหนดสีตามจำนวนค่าน้ำหนักรวม เพื่อแสดงบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยสูง ปานกลาง และที่ไม่ค่อยเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย บริเวณที่มีค่าคะแนนรวมสูงมาก แสดงว่าเป็นบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยสูง บริเวณที่มีค่าคะแนนรวมปานกลาง แสดงว่าเป็นบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยปานกลาง บริเวณที่มีค่าคะแนนรวมน้อย แสดงว่าเป็นบริเวณที่ไม่ค่อยเหมาะสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย และบริเวณที่ไม่มีค่าคะแนน แสดงว่าเป็นบริเวณที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน

จากการศึกษาวิเคราะห์ พบว่า พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยของแรงงานในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

แผนที่ 5.1 แสดงผลรวมของดัชนีน้ำหนักเงื่อนไขต่างๆ ในการวิเคราะห์
ศักยภาพพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย
ของแรงงาน ในอนาคต



แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่รองรับการขยายตัวของเมือง
 ในย่านอุตสาหกรรม เขตพื้นที่ อำเภอวิภาวดี - อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
 และ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยพิจารณาจากแผนที่แนบมา

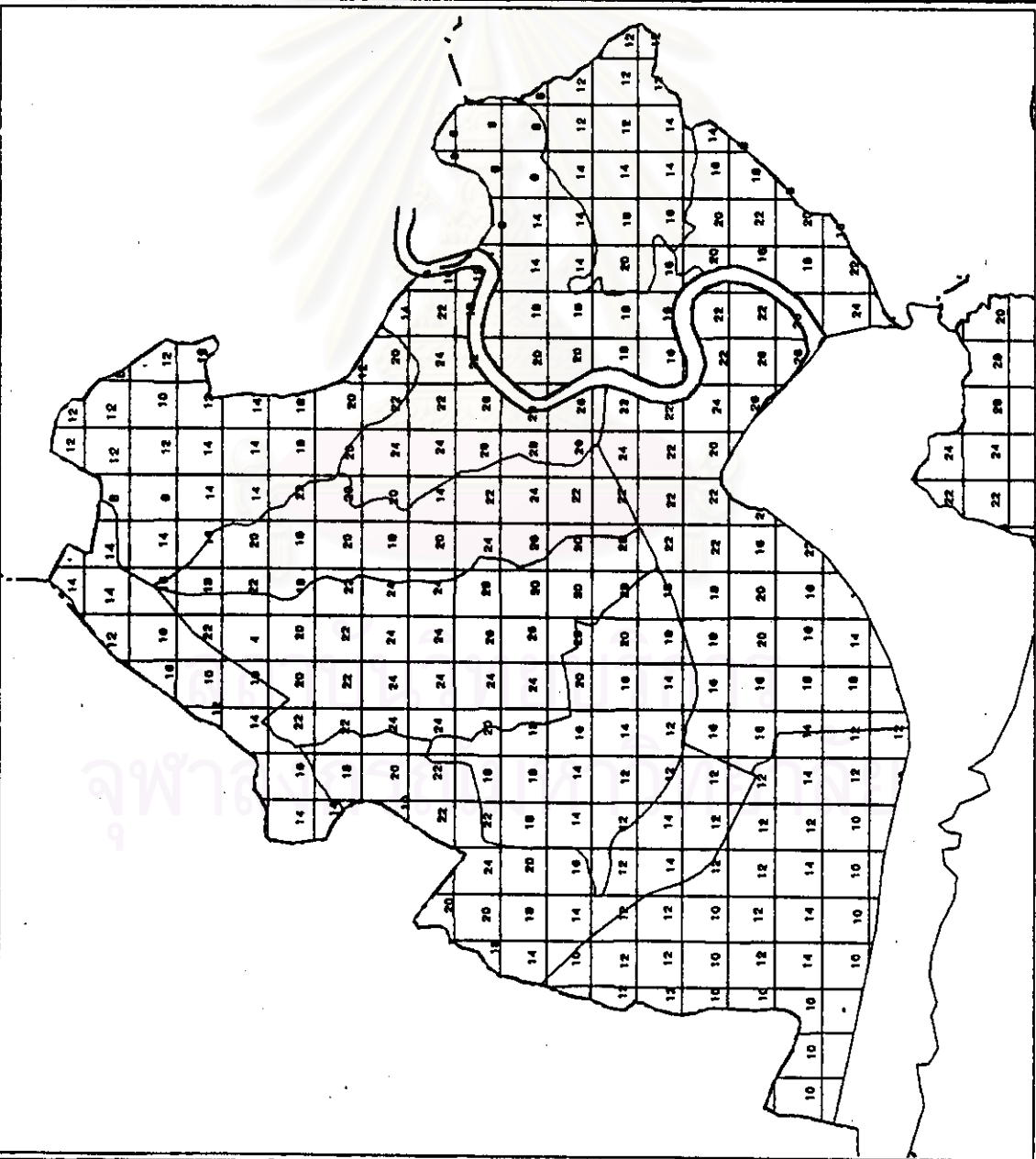
แผนที่ 3.2 แสดงการกำหนดพื้นที่อยู่อาศัย สำหรับขยายเมือง จังหวัดชลบุรี

สัญลักษณ์

- เขตอำเภอ
- เขตตำบล
- จุดน้ำ, บ่อ
- ∩ แม่น้ำ คลอง
- ✿ ต่างที่น้ำ คลอง

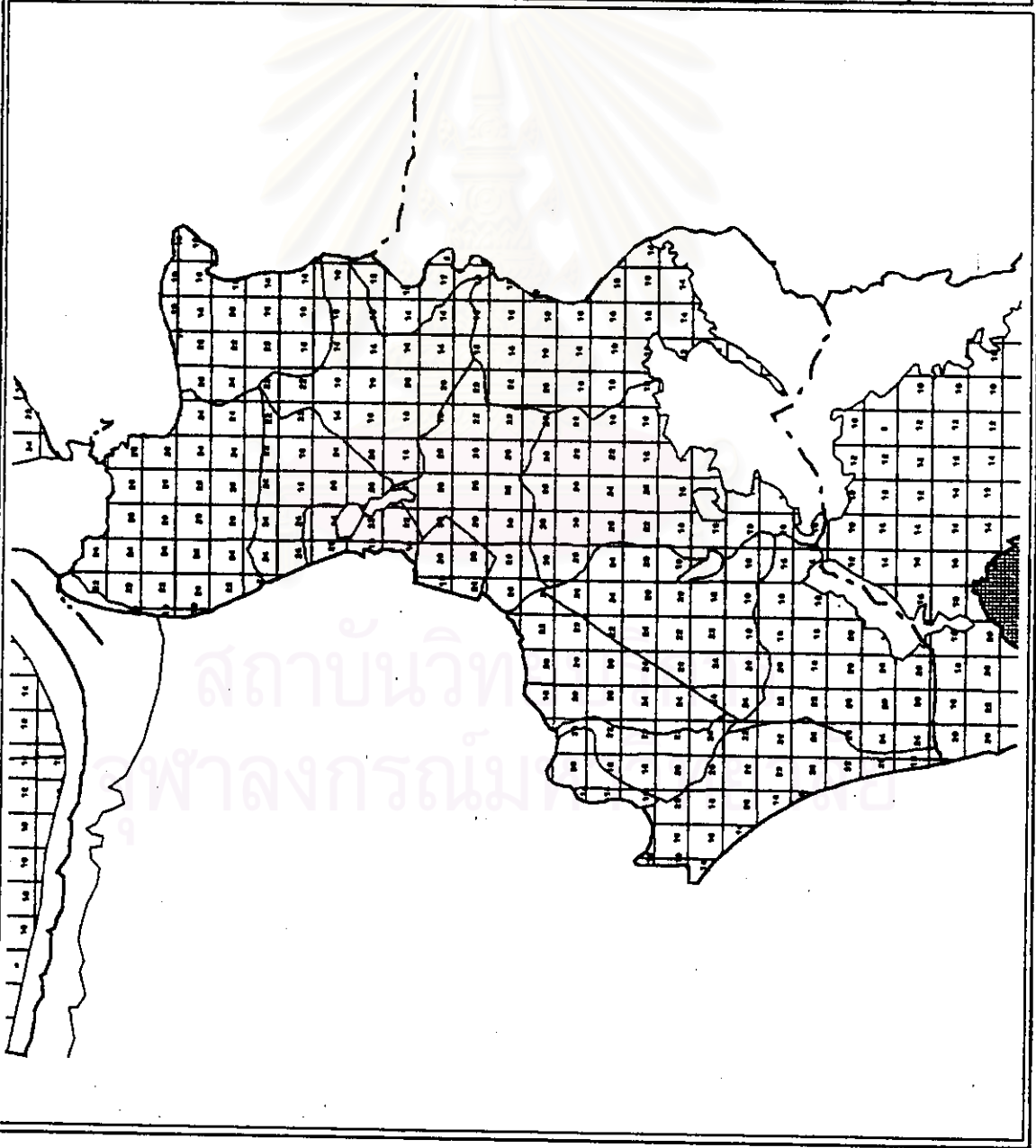


มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 ภาควิชาการผังเมืองและภูมิสถาปัตย์



แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนที่รองรับในปริมาณมากอุตสาหกรรม
 ในภาคอุตสาหกรรม เขตพื้นที่ ภาคตะวันออก - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดชลบุรี
 และ ภาคตะวันออก จังหวัดฉะเชิงเทรา ในบริเวณพื้นที่ภาคตะวันออก

แผนที่ 5.9 แสดงแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนในปริมาณมากอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี



สัญลักษณ์

- เขตห้ามรถ
- เขตห้ามคน
- กุฎา, ไร่ไม้
- ∥ แม่น้ำ ห้วย
- ☼ ตำบลบ้านท่าพระใหญ่



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อเสริมสร้างระบบนิเวศทางน้ำและป่าต้นน้ำ
 ในเขตนอกเขตชลประทาน เขตพื้นที่ อ่างทอง-วิเศษชัยชาญ - อ่างทอง-เมืองทอง - จังหวัดนครปฐม
 และ อ่างทอง-บางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในบริเวณชายฝั่งภาคตะวันออก

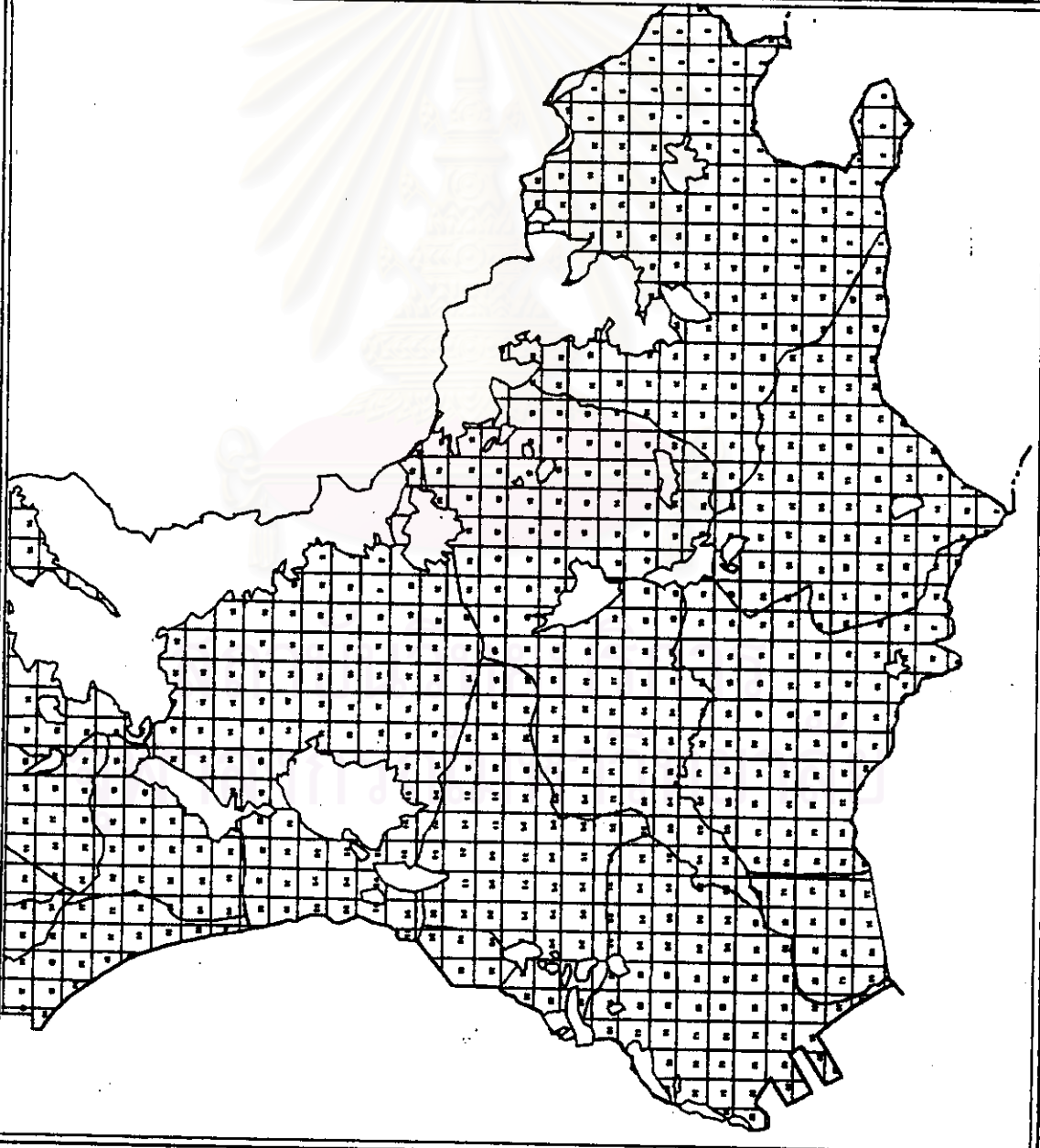
แผนที่ 3.4 แผนพัฒนาพื้นที่ลุ่มน้ำในเขตนอกเขตชลประทาน จังหวัดนครปฐม

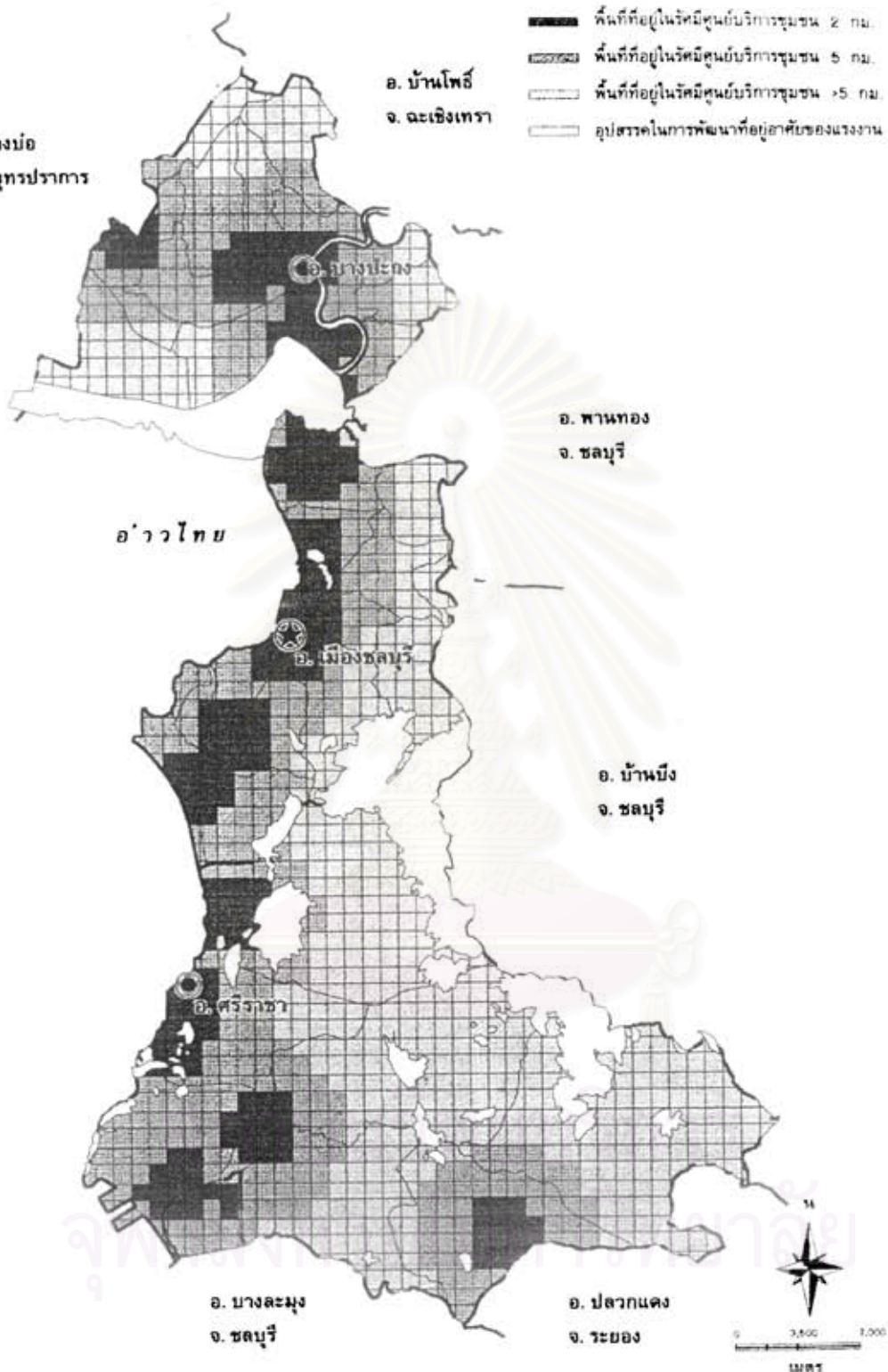
สัญลักษณ์

- เขตตำบล
- เขตตำบล
- ภูเขา, ไร่ไม้
- ∩ แม่น้ำ ลำธาร
- ☼ ตำบลน้ำท่วมภัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





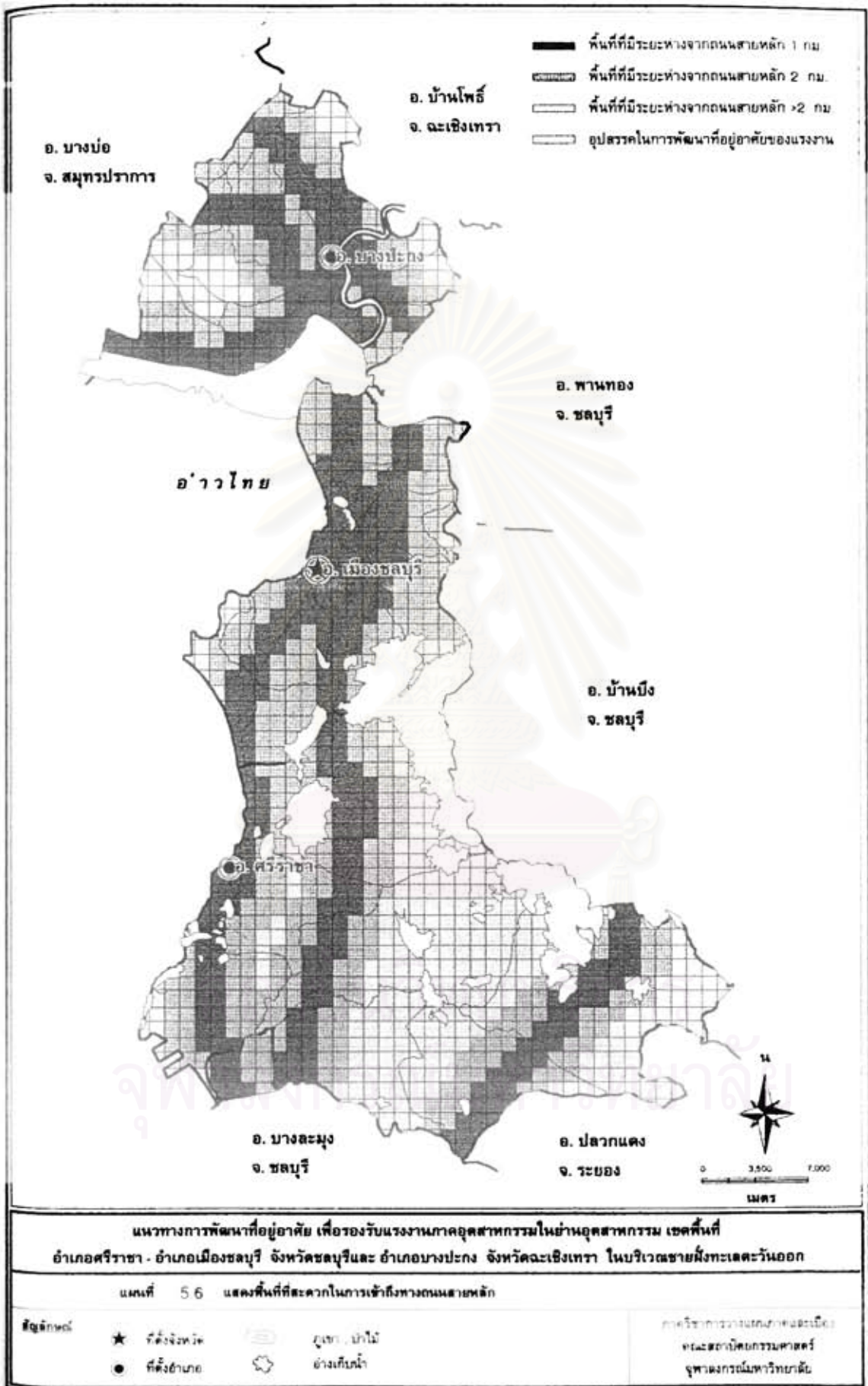
แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมในย่านอุตสาหกรรม เขตพื้นที่
อำเภอศรีราชา - อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีและ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

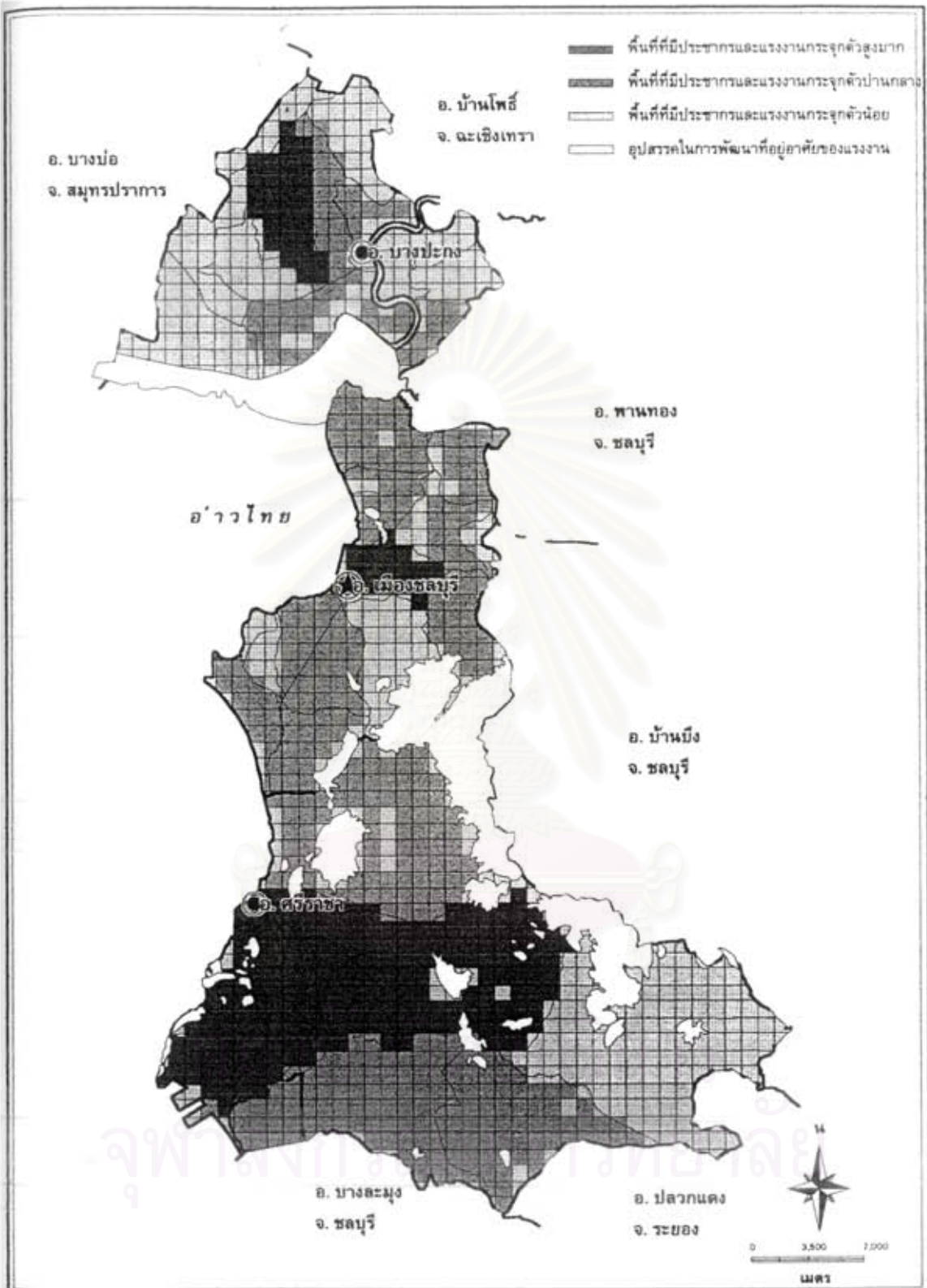
แผนที่ 5.5 แสดงพื้นที่ที่อยู่ในระยะใกล้ขีดการให้บริการของศูนย์บริการชุมชน

สัญลักษณ์

- ★ ที่ตั้งจังหวัด
- ☆ อำเภอ
- ☆ อำเภอ
- ☆ อำเภอ

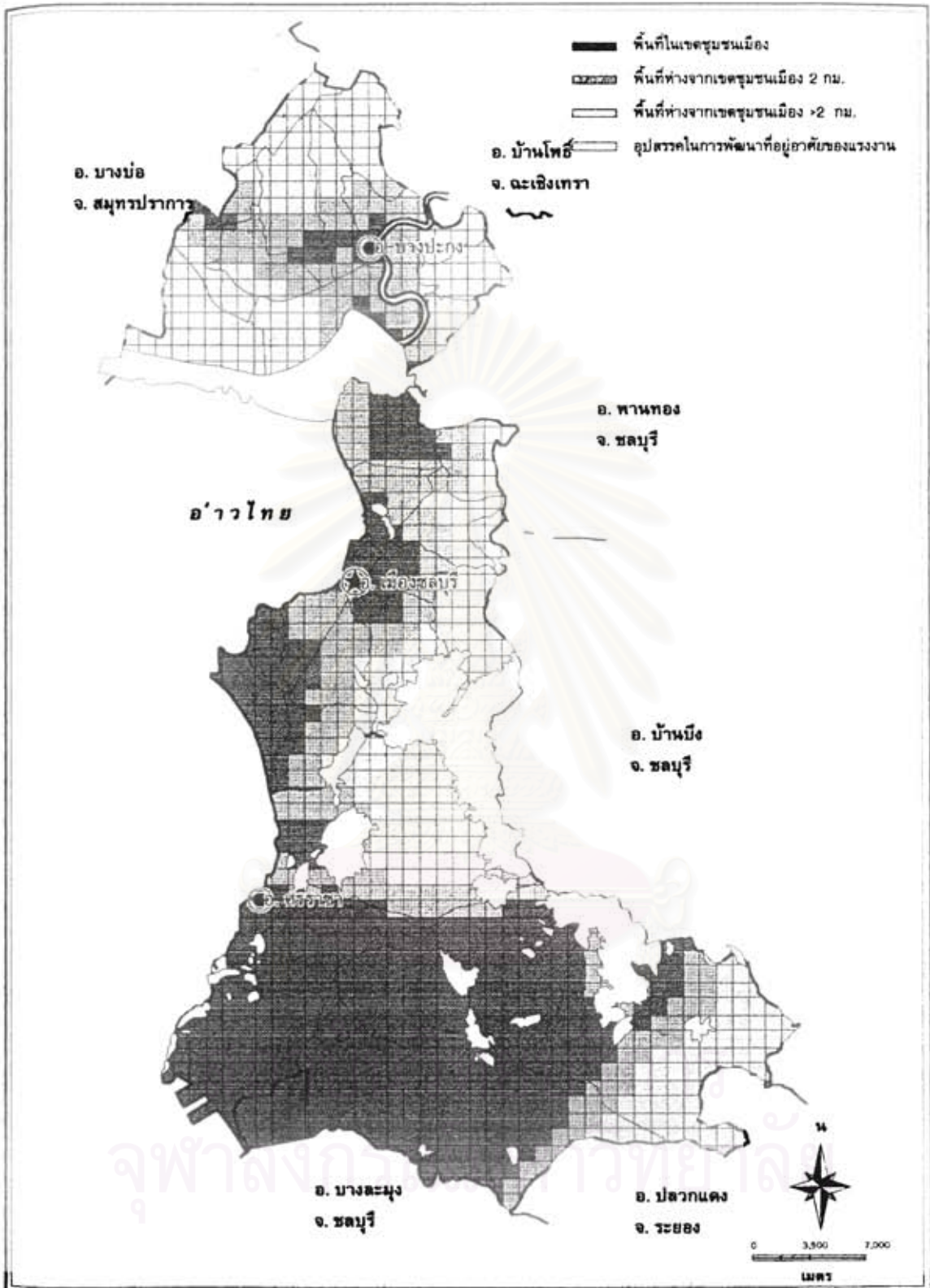
ภาคีความร่วมมือภาครัฐและเอกชน
คณะกรรมการอำนวยการ
พัฒนาโครงการในทวิภาคี





แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมในย่านอุตสาหกรรม เขตพื้นที่
 อำเภอศรีราชา - อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีและ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
 แผนที่ 5.7 แสดงพื้นที่ที่มีแนวโน้มการกระจุกตัวของประชากรและแรงงานจำนวนมาก ในปี พ.ศ.2548

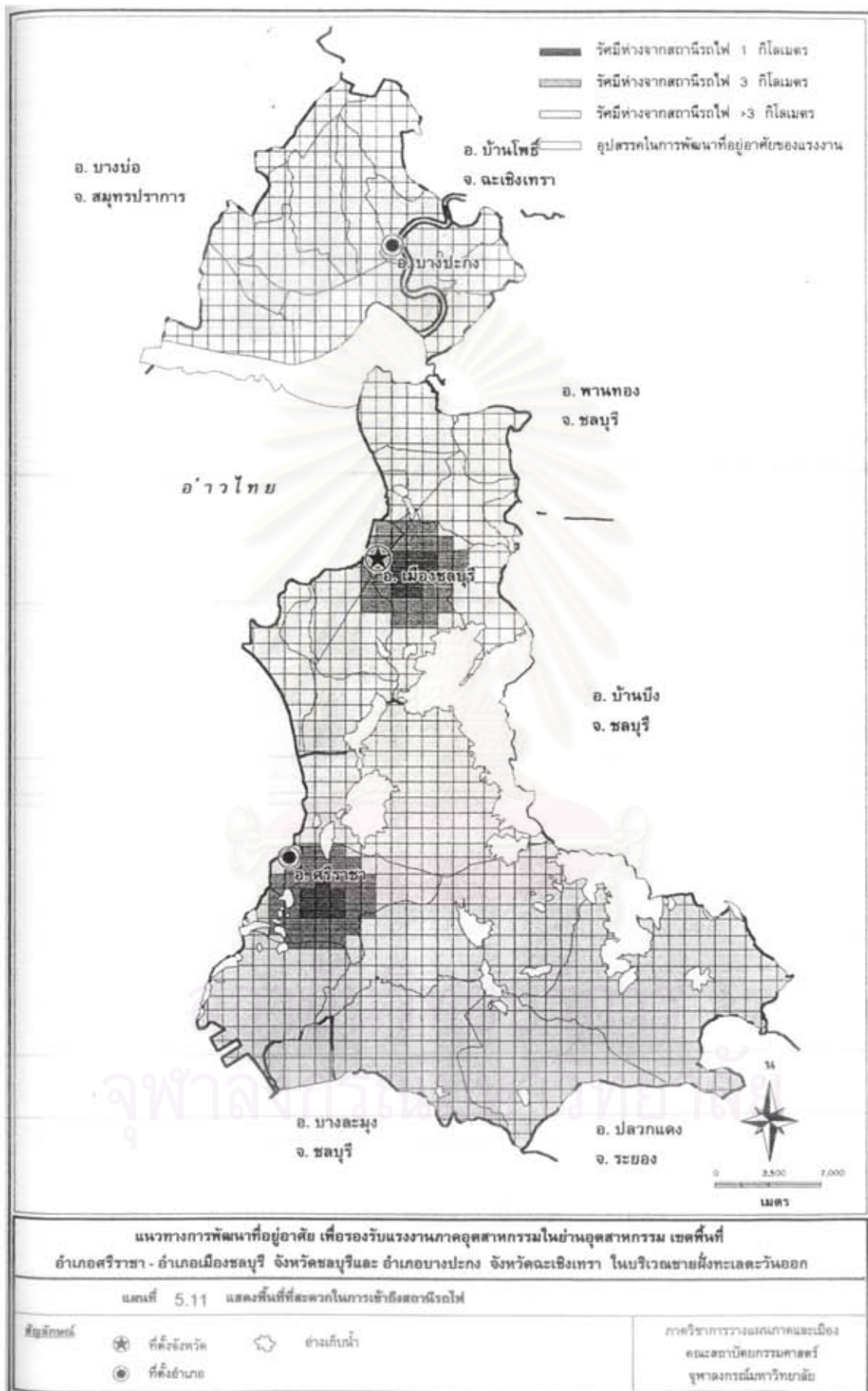
สัญลักษณ์	<ul style="list-style-type: none"> ★ ที่ตั้งจังหวัด ● ที่ตั้งอำเภอ 	<ul style="list-style-type: none"> รูปเขา, ป่าไม้ อ่างเก็บน้ำ 	ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
-----------	--	---	--

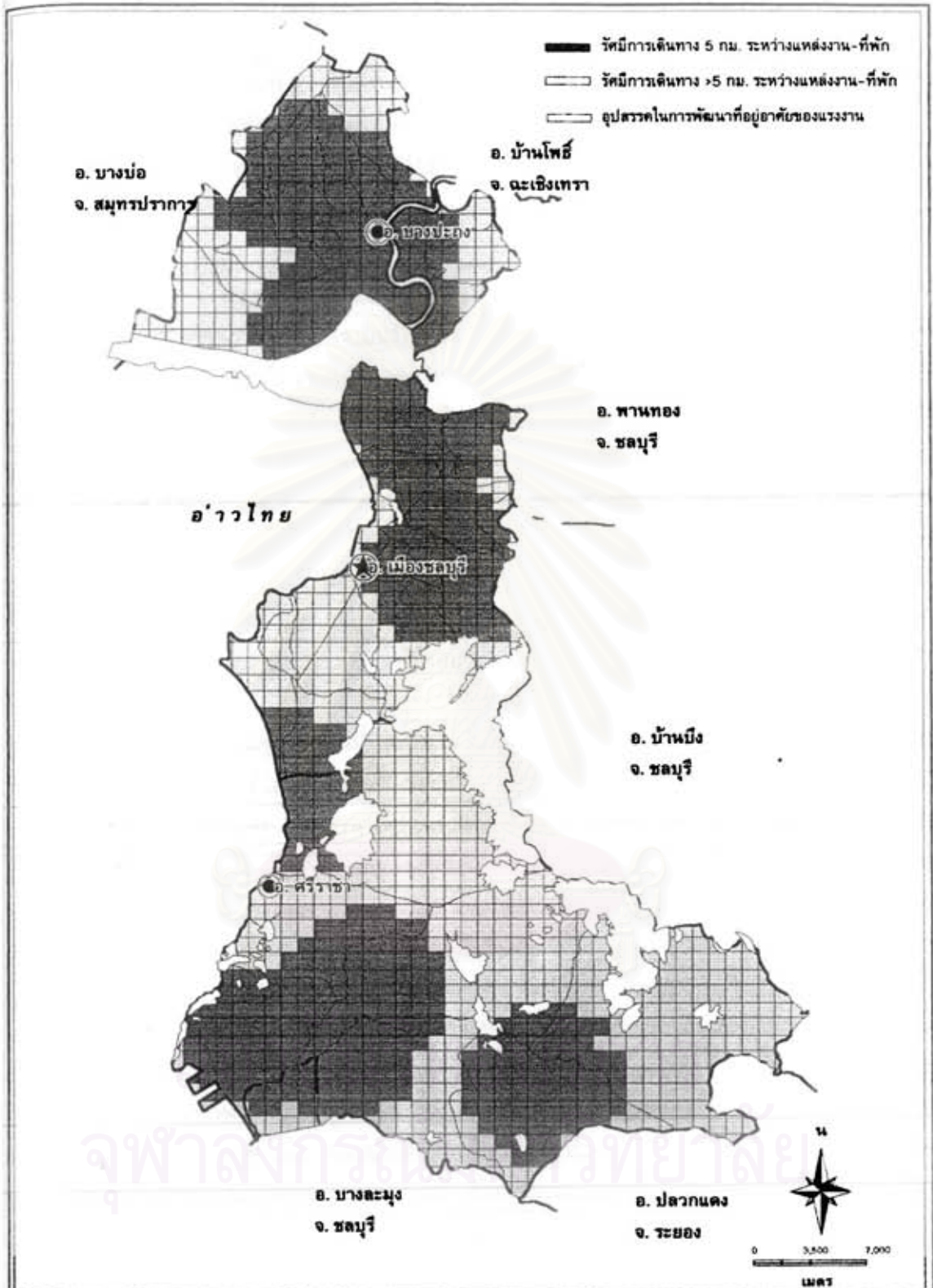


แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมในย่านอุตสาหกรรม เขตพื้นที่
อำเภอศรีราชา - อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีและ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
แผนที่ 5.8 แสดงพื้นที่ที่อยู่ใกล้ชุมชนเมือง
สัญลักษณ์

★	ที่ตั้งจังหวัด	☞	ภูเขา, ป่าไม้
●	ที่ตั้งอำเภอ	☞	อ่างเก็บน้ำ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมในย่านอุตสาหกรรม เขตพื้นที่
 อำเภอศรีราชา - อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีและ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
 แผนที่ 5.12 แสดงพื้นที่ที่อยู่ในรัศมีการเดินทางระหว่าง แหล่งงานที่พักอาศัย

สัญลักษณ์	★ ที่ตั้งจังหวัด	○ ภูเขา, ป่าไม้
	● ที่ตั้งอำเภอ	☼ อ่างเก็บน้ำ

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 1	พื้นที่ที่เหมาะสมมาก	มีค่าน้ำหนัก	24-32
กลุ่มที่ 2	พื้นที่ที่เหมาะสมปานกลาง	มีค่าน้ำหนัก	16-22
กลุ่มที่ 3	พื้นที่ที่ไม่ค่อยเหมาะสม	มีค่าน้ำหนัก	1-14
กลุ่มที่ 4	พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง	ไม่มีค่าน้ำหนัก	

กลุ่มที่ 1 เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมมาก ในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน มีพื้นที่ประมาณ 223 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.96 ของพื้นที่ศึกษา จัดว่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากอยู่ไม่ห่างไกลจากย่านอุตสาหกรรม และย่านศูนย์บริการชุมชน ในระยะรัศมีการเดินทางไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากแหล่งงาน และแหล่งบริการชุมชน อยู่ในเขตชุมชนเดิม ซึ่งสามารถร่วมรับบริการสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ ได้ โดยไม่ต้องสิ้นเปลืองเงินลงทุน ในการพัฒนา เป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของแรงงาน และประชากรทั่วไปสูงมาก และมีความต้องการที่อยู่อาศัยมากที่สุด อยู่ใกล้บริเวณที่มีโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงานของเอกชนจำนวนมาก เพื่อสนองความต้องการของแรงงานในการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย พื้นที่กลุ่มที่ 1 ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ ในเขตสุขาภิบาล และพื้นที่ใกล้เขตชุมชน บริเวณย่านอุตสาหกรรม รอบๆเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ นิคมฯ บางปะกงอินตัสเตรียลปาร์ค 2 นิคมฯแหลมฉบัง นิคมฯปิ่นทอง สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และนิคมฯบ่อวิน

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ที่เหมาะสมปานกลาง ในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน มีพื้นที่ประมาณ 407 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.37 ของพื้นที่ศึกษา เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นรองจากกลุ่มที่ 1 ส่วนใหญ่ครอบคลุมพื้นที่รอบๆเขตชุมชนเมือง ในรัศมีที่ใกล้กับชุมชนเมืองและใกล้บริเวณย่านอุตสาหกรรม โดยครอบคลุม เขตตำบลบางวัว พิมพา หนองจอก อำเภอ บางปะกง บริเวณตำบลหนองไม้แดง นาป่า ดอนหัวพ้อ หนองรี เหมือง ห้วยกะปิ เสม็ด อ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี และครอบคลุมบริเวณ พื้นที่ส่วนใหญ่ของตำบลหนองขาม ตำบลบึง อำเภอศรีราชา

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ที่ไม่ค่อยเหมาะสม ในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน มีพื้นที่ประมาณ 300 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 26.83 ของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณที่อยู่ห่างไกลจากเขตชุมชนเมือง และไกลจากศูนย์บริการชุมชน การเข้าถึงทางถนน และทางรถไฟ ไม่สะดวกนัก เส้นทางคมนาคมมีสภาพไม่ดีนัก อยู่ห่างไกลจากย่านอุตสาหกรรม มากกว่า 50 กิโลเมตร ยังขาดแคลน การให้บริการขนส่งสาธารณะ และการให้บริการด้านสาธารณสุขปโภค และสาธารณสุขการ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ทางเกษตรกรรม ซึ่งควรสงวนไว้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณตำบลบางพระส่วนที่อยู่นอกเขตสุขาภิบาลบางพระ บริเวณใกล้เขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ส่วนใหญ่ของตำบลเขาคันทรง อำเภอศรีราชา บริเวณตำบลสองคลอง ตำบลบางเกลือ ตำบลบางฝั่ง และตำบลเขาคิน อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

กลุ่มที่ 4 พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง ในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน มีพื้นที่ประมาณ 189 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.84 ของพื้นที่ศึกษา เป็นพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาที่อยู่อาศัย ได้แก่ พื้นที่บริเวณ ภูเขา เขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตป่าอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า เขต

พื้นที่อ่างเก็บน้ำ เขตดินเลนที่น้ำทะเลท่วมถึงซึ่งอยู่บริเวณปากแม่น้ำบางปะกง บริเวณที่ห่างไกลจาก เขตชุมชนเมือง ศูนย์บริการชุมชน เป็นอย่างมาก และไม่สะดวกในการเข้าถึง ขาดแคลนบริการขนส่ง สาธารณะ และบริเวณที่มีราคาที่ดินสูงมาก คือ ระยะห่างจากถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ประมาณ 50 เมตร

5.2 การวางแผนแนะแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงาน ในพื้นที่ศึกษา ในอนาคต

5.2.1 เสนอแนะย่าน(Zone)ที่อยู่อาศัยแรงงานในอนาคต จากการวิเคราะห์ศักยภาพ พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัย สามารถนำมากำหนดย่านที่อยู่อาศัยของแรงงาน ที่มีขนาดพื้นที่ และจำนวนหน่วยที่พักอาศัย สามารถรองรับจำนวนแรงงานในอนาคต พบว่า บริเวณที่เหมาะสม สำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยแรงงาน ได้แก่

- 1) บริเวณริมทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 34 ริมถนนสาย จรัลยานนท์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3286) และบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ครอบคลุม ตำบลบางสมัคร ตำบลบางวัว และตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับแรงงานในย่านอุตสาหกรรมบางปะกง ซึ่งประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ กลุ่มอุตสาหกรรมเขตตำบลบางสมัคร กลุ่มอุตสาหกรรมบางวัว กลุ่มอุตสาหกรรมท่าสะพาน กลุ่มอุตสาหกรรมท่าข้าม และ กลุ่มอุตสาหกรรมริมถนนสุขุมวิทสายเก่า
- 2) บริเวณตำบลคลองคำหู่ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงาน ใน กลุ่มอุตสาหกรรมท่าข้าม เขตอุตสาหกรรมบางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค นิคมอุตสาหกรรม บางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค 2
- 3) บริเวณเทศบาลเมืองชลบุรี - สุขาภิบาลบ้านสวน - สุขาภิบาลบางทราย เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมบ้านสวน กลุ่มอุตสาหกรรมในเขตอำเภอเมืองชลบุรี
- 4) บริเวณเทศบาลตำบลแสนสุข - สุขาภิบาลอ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมในเขตอำเภอเมืองชลบุรี และกลุ่มอุตสาหกรรมบางพระ
- 5) บริเวณสุขาภิบาลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมบางพระ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง และกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่อำเภอศรีราชา
- 6) บริเวณเทศบาลเมืองศรีราชา - เทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมบางพระ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่อำเภอศรีราชา
- 7) บริเวณตำบลบ่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานในนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี (บ่อวิน)

ความเห็นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยของแรงงานภาคอุตสาหกรรม เกี่ยวกับบริเวณที่ตั้งที่เหมาะสม สำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยของแรงงาน สามารถสรุปได้ ดังนี้

- 1) บริเวณ ตำบลบางวัว ไกลนคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
- 2) บริเวณ ตำบลคลองคำหลุ ไกลนคมอุตสาหกรรมบางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค 2 อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
- 3) บริเวณ ตำบลหนองขาม ไกลสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- 4) บริเวณ ตำบลทุ่งสุขลา ไกลนคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- 5) บริเวณ ตำบลบางละมุง ในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง ไกลนคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

แสดงว่า บริเวณที่วิเคราะห์แล้วว่าเหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยของแรงงาน ในแต่ละบริเวณนั้น มีน้ำหนักความเหมาะสมสอดคล้อง กับความเห็นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ดังนั้น จึงมีแนวโน้มความเป็นไปได้ ที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นย่านที่อยู่อาศัยแรงงานในอนาคต ซึ่งพื้นที่แต่ละบริเวณจะมีขนาดการรองรับความต้องการที่อยู่อาศัยของแรงงาน แตกต่างกัน

1) บริเวณริมทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 34 ริมถนนสาย จรัญยานนท์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3286) และบริเวณริมทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 314 ครอบคลุม ตำบลบางสมัคร ตำบลบางวัว และตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง เป็นย่านที่อยู่อาศัยในเขตอำเภอบางปะกง เพื่อรองรับแรงงานใน นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ กลุ่มอุตสาหกรรมเขตตำบลบางสมัคร กลุ่มอุตสาหกรรมบางวัวกลุ่มอุตสาหกรรมท่าสะพาน และกลุ่มอุตสาหกรรม ซึ่งมีจำนวนมาก โดยกำหนดขนาดพื้นที่ที่จะสามารถรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรมระดับผู้มีรายได้น้อย และรายได้ปานกลาง ในเขตอำเภอบางปะกง ในปี พ.ศ. 2548 จำนวนประมาณ 58,873 คน ให้มีขนาดพื้นที่ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตร(1,1178 ไร่) โดยให้ค่าความหนาแน่นสุทธิของที่อยู่อาศัยแบบบ้านแถว และพาร์ทเมนท์ 3-4 ชั้น เฉลี่ย 50 คน/ไร่ โดยให้แรงงานในนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ส่วนใหญ่เข้ามาอยู่ในย่านที่พักอาศัยแห่งนี้ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยที่พักอาศัยจำนวนประมาณ 18,000 หน่วย เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการที่พักอาศัยของแรงงานในย่านนี้

2) บริเวณตำบลคลองคำหลุ บริเวณเทศบาลเมืองชลบุรี - สุขาภิบาลบ้านสวน - สุขาภิบาลบางทราย บริเวณเทศบาลตำบลแสนสุข - สุขาภิบาลอ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานใน กลุ่มอุตสาหกรรมท่าข้าม เขตอุตสาหกรรมบางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค นิคมอุตสาหกรรมบางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค 2 และกลุ่มอุตสาหกรรมในเขตอำเภอเมืองชลบุรี โดยกำหนดขนาดพื้นที่ที่จะสามารถรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม จำนวน 51,252 คน ให้มีขนาดพื้นที่ 1.64 ตารางกิโลเมตร(1,025 ไร่) ให้แรงงานในนิคมอุตสาหกรรม บางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค 2 ส่วน

ใหญ่เข้ามาอยู่ในย่านที่พักอาศัยแห่งนี้ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยที่พักอาศัยจำนวนประมาณ 15,000 หน่วย ที่สามารถรองรับความต้องการที่พักอาศัยของแรงงานในย่านนี้

3) บริเวณเทศบาลเมืองศรีราชา - เทศบาลตำบลแหลมฉบัง บริเวณสุขาภิบาลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมบางพระ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมบีนทอง สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นๆในพื้นที่อำเภอศรีราชา โดยกำหนดขนาดพื้นที่ที่จะสามารถรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม จำนวน 83,461 คน ให้มีขนาดพื้นที่ 2.67 ตารางกิโลเมตร(1,669 ไร่) ซึ่งประกอบด้วยหน่วยที่พักอาศัยจำนวนประมาณ 16,000 หน่วย สำหรับรองรับความต้องการของแรงงานในย่านนี้

4) บริเวณตำบลปอวิน อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อรองรับแรงงานในนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี (ปอวิน) โดยกำหนดขนาดพื้นที่ที่จะสามารถรองรับแรงงานภาคอุตสาหกรรม ในนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี (ปอวิน)

5.2.2 เสนอแนะการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และการให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับแรงงาน

โครงข่ายคมนาคมและขนส่ง ทางถนน ในพื้นที่ศึกษาปัจจุบัน ยังไม่สมบูรณ์ ถนนสายรองยังมีจำนวนน้อย และเขตทางไม่ได้มาตรฐาน ทำให้การขยายตัวของชุมชนเมืองมีลักษณะเกาะตัวไปตามแนวถนนสายหลักและสายประธาน (Ribbon Development) ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และการใช้ที่ดินด้านหลังถนนสายหลักไม่คุ้มค่า เป็นพื้นที่ตาบอด ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับแรงงานในพื้นที่ศึกษา ให้สามารถเดินทางจากที่พักอาศัยไปสู่แหล่งงาน ได้โดยรวดเร็ว และปลอดภัย โดยไม่มีปัญหาการเดินทาง และเป็นการประหยัดค่าโดยสาร จึงเสนอแนะผังระบบคมนาคมขนส่ง และระบบขนส่งสาธารณะ ในอนาคต ดังนี้

1) ถนนสายประธาน ซึ่งเป็นโครงข่ายคมนาคมในระดับภาค มีบทบาทเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง ระหว่าง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กับภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36(เป็นเส้นทางที่มีบทบาทสำคัญ ในการสำเลียงขนส่งผลผลิตและวัตถุดิบ ระหว่างกรุงเทพฯ-ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมย่านอุตสาหกรรมมาบตาพุด - ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ถนน ชลบุรี - แกลง) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331(ถนนยุทธศาสตร์) ถนนประเภทนี้ให้มีเขตทาง 60 เมตร

2) ถนนสายหลัก เป็นโครงข่ายคมนาคมที่จะเชื่อมโยงกับ ถนนสายประธาน ทำหน้าที่เป็นถนนเชื่อมโยงชุมชนเมืองศูนย์กลางต่างๆ รองรับการจราจรจากถนนสายประธาน เพื่อกระจายการจราจรต่อไปยังถนนสายรอง ถนนประเภทนี้มีเขตทาง 40 เมตร ที่สำคัญ คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ซึ่งเป็นถนนที่มีบทบาทสำคัญ ในการเชื่อมโยงชุมชนเมืองบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เข้าด้วยกัน และเป็นเส้นทาง เข้า-ออก บริเวณด้านเหนือ และด้านใต้ ของพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3266 (ถนนจรัญยานนท์) ถนนทางหลวงท้องถิ่นสาย พิมพาวาส - แสนภูดาษ ซึ่งเป็นถนนกึ่งวงรอบซึ่งเชื่อมโยงชุมชนรอบนอกตอนเหนือ และด้านตะวันออกของอำเภอบางปะกง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประยูร)

ทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ถนนเลียบบชายฝั่งทะเล เป็นถนนโครงการให้ตัดใหม่ เพื่อเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ด้านตะวันตกของ อำเภอเมืองชลบุรี โดยจะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงชุมชนเมืองบริเวณชายฝั่งทะเล ทางเลี้ยวเมืองเลียบบทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ - สัตหีบ) เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนถนนสุขุมวิท ในอนาคต เป็นถนนที่เชื่อมต่อจากถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี ขนานกับทางรถไฟฝั่งตะวันตก ไปเชื่อมกับถนนโครงการเลียบบทางรถไฟสายตะวันออกของอำเภอศรีราชา บริเวณหลังค่ายลูกเสือศรีราชา และถนนโครงการเลียบบทางรถไฟสายตะวันออกของอำเภอศรีราชา เป็นทางเลี้ยวเมืองที่แยกจากถนนสุขุมวิทอ้อมไปขนานกับทางรถไฟสายตะวันออก บริเวณตำบลสุรศักดิ์ จนถึงบริเวณตำบลทุ่งสุขลา

3) ถนนสายรอง เป็นถนนที่กำหนดให้ทำหน้าที่เฉพาะในแต่ละย่าน ในการเชื่อมโยงการสัญจรจากถนนสายหลัก ไปสู่พื้นที่ต่างๆ เพื่อให้ระบบโครงข่ายคมนาคม มีความสมบูรณ์มากขึ้น เป็นถนนที่บริการเฉพาะในชุมชนเมืองย่านนั้นๆ โดยรองรับการสัญจรที่มีความเร็วค่อนข้างต่ำ ถนนประเภทนี้มีเขตทาง 14 , 16, 20 และ 25 เมตร ตามลำดับ ได้แก่ ถนนทางเข้าโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนบางปะกง ถนนแยกจากถนนสุขุมวิทสายเก่าผ่านสุขาภิบาลบางปะกง ถนนวิชรปราการ ถนนพระยาจักร์ ถนนมิตรสัมพันธ์ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3137 และ 3134 ถนนถนนสุขาภิบาล 5 ถึง ถนนสุขาภิบาล 10-3 และถนนที่ผ่านโครงการเคหะชุมชนแหลมฉบัง

4) ถนนสายย่อย เป็นถนน หรือซอยเดิมที่มีอยู่แล้ว หรือที่จะก่อสร้างใหม่ แต่ไม่ได้เสนอรายละเอียด ของแนวทางไว้ในแผนผัง เป็นถนนที่มีบทบาทในการเชื่อมทางเข้า - ออก จากกลุ่มหมู่บ้าน กลุ่มอาคาร เพื่อให้ยานพาหนะ สามารถเข้าถึงพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมืองได้อย่างสะดวก และทั่วถึง หน่วยราชการส่วนท้องถิ่นสามารถก่อสร้างถนนสายย่อย ขึ้นใหม่ หรือปรับปรุงถนนเดิมให้ได้มาตรฐาน เชื่อมโยง กับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ถนนเหล่านี้รองรับการสัญจรที่มีความเร็วต่ำ

ก. แนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทางรถยนต์
ระบบโครงข่ายคมนาคมทางรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา แม้สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆ ได้ค่อนข้างทั่วถึง แต่ในบางเส้นทางสภาพถนนยังไม่ได้มาตรฐาน จึงควรดำเนินการปรับปรุงคุณภาพผิวจราจรของเส้นทางต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการที่สูงขึ้น การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ในส่วนที่ต้องปรับปรุง และตัดเพิ่มใหม่จากเดิม ซึ่งแนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่ อาศัยแนวความคิดจากแผนผังระบบคมนาคมและขนส่งในอนาคต ของสำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี และสำนักงานผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ที่ได้เสนอไว้ในผังเมืองรวมเมืองชลบุรี ผังเมืองรวมบริเวณอุตสาหกรรมและชุมชนแหลมฉบัง และผังเมืองรวมชุมชนบางปะกง ดังนี้

1) ถนนเดิมที่เสนอแนะให้มีการปรับปรุงผิวจราจร

ในเขตอำเภอบางปะกง

- ปรับปรุงผิวจราจรทางหลวงท้องถิ่น สายพิมพาวาส - แสนภูคาช โดยลาดยางแอสฟัลต์ เพื่อปรับผิวถนนให้เรียบ ไม่ให้มีสภาพเป็นถนนดิน เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อม

โยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรม ย่านพาณิชย์กรรม และย่านพักอาศัย ให้สามารถติดต่อกันโดยไม่ต้องผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด

ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี

- ปรับปรุงผิวจราจรทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวงแผ่นดิน ที่ชำรุด โดยราดยางแอสฟัลต์ เพื่อปรับผิวถนนให้เรียบ ไม่ให้มีสภาพเป็นถนนดิน เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรม ย่านพาณิชย์กรรม และย่านพักอาศัย ให้สามารถติดต่อกันโดยไม่ต้องผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด

ในเขตอำเภอศรีราชา

- ปรับปรุงผิวจราจรทางหลวงท้องถิ่น ทางหลวงแผ่นดิน ที่ชำรุด โดยราดยางแอสฟัลต์ เพื่อปรับผิวถนนให้เรียบ ไม่ให้มีสภาพเป็นถนนดิน เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรม ย่านพาณิชย์กรรม และย่านพักอาศัย ให้สามารถติดต่อกันโดยไม่ต้องผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด

2) ถนนเดิมที่เสนอแนะให้มีการขยาย

ในเขตอำเภอบางปะกง

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3286 (ถนนจรัญยานนท์) สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่ต้องสัญจรผ่านเข้าสู่ย่านอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัยแรงงาน ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 30 เมตร

ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประยูร) สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะ ประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่ต้องสัญจรผ่าน ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 40 เมตร

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ถนนชลบุรี - บ้านบึง) สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่ต้องสัญจรผ่าน ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 40 เมตร

ในเขตอำเภอศรีราชา

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 บริเวณเขตเทศบาลเมืองศรีราชาสภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะ ประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่ต้องสัญจรผ่าน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหา จึงควรขยายเขตทางให้มีขนาด 50 เมตร และบริเวณตลาดอ่าวอุดม ในเขตสุขาภิบาลอ่าวอุดมก็ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 50 เมตร เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยวัน สูงพอสมควร ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่นกัน

- ถนนสุขาภิบาล 6 สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ที่ต้องสัญจรผ่าน ประกอบกับเป็นถนนที่เชื่อมเข้าสู่ย่านอุตสาหกรรม คือ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และผ่าน

ย่านที่พักอาศัยของแรงงาน โครงการเคหะชุมชนแหลมฉบัง และสามารถผ่านเข้าสู่โครงการศูนย์ราชการและเมืองใหม่แหลมฉบัง ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 40 เมตร

- ถนนสุขาภิบาล 8 สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ที่ต้องสัญจรผ่าน ประกอบกับเป็นถนนที่เชื่อมเข้าสู่ย่านอุตสาหกรรม คือ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี (บ่อวิน) และผ่านย่านที่พักอาศัยของแรงงาน โครงการเคหะชุมชนแหลมฉบัง และสามารถผ่านเข้าสู่โครงการศูนย์ราชการและเมืองใหม่แหลมฉบัง ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 30 เมตร

- ถนนหนองขาม - ไร่หนึ่ง สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ที่ต้องสัญจรผ่าน ประกอบกับเป็นถนนที่เชื่อมเข้าสู่ย่านอุตสาหกรรม คือ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) และผ่านย่านที่พักอาศัยของแรงงาน ควรขยายเขตทางให้มีขนาด 20 เมตร

- ถนนสุขาภิบาล 10-3 สภาพถนนเดิมแคบไม่เหมาะสมที่จะรองรับการจราจรของยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ที่ต้องสัญจรผ่าน ประกอบกับเป็นถนนที่เชื่อมเข้าสู่ย่านอุตสาหกรรม คือ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ และผ่านย่านที่พักอาศัยของแรงงาน โครงการเคหะชุมชนแหลมฉบัง และสามารถผ่านเข้าสู่โครงการศูนย์ราชการและเมืองใหม่แหลมฉบัง จึงควรขยายเขตทางให้มีขนาด 40 เมตร

3) ถนนโครงการที่จะตัดขึ้นใหม่

ในเขตอำเภอบางปะกง

- ถนนเชื่อมทางหลวงแผ่นดินสาย 34 (บางนา - ตราด) กับ ถนนโครงการทางหลวงพิเศษ สาย 36 (กรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่)

- ถนนเชื่อม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3286 (ถนนจรัญยานนท์) กับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา - ตราด)

- ถนนเชื่อม ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3286 (ถนนจรัญยานนท์) กับ ถนนโครงการเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา - ตราด) กับ ถนนโครงการทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36 (กรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่)

- ถนนเลียบบแม่น้ำบางปะกง จากโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อน ถึง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา - ตราด)

ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี

- ถนนโทพิพัฒน์ - บ้านเก่า เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ ถนนโครงการนี้เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ด้านตะวันตกของอำเภอเมืองชลบุรี โดยอยู่ระหว่างถนนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36 กับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 และถนนเลียบเมืองชลบุรี

- ถนนเลียบบทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ - สัตหีบ) เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนถนนสุขุมวิท ในอนาคต ถนนโครงการ

นี่จะเป็นถนนสายหลัก ที่เชื่อมต่อจากถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี ขนานกับทางรถไฟฝั่งตะวันตก ไปเชื่อมกับถนนโครงการเลียบทางรถไฟสายตะวันออกของอำเภอศรีราชา บริเวณหลังค่ายลูกเสือชิวราฐ

- ถนนชายหาดบางแสน - ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36 เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักห้วยกะปิ ให้เป็นศูนย์ธุรกิจของภาคตะวันออก และย่านธุรกิจบันเทิงของจังหวัดชลบุรี และเพื่อเตรียมเป็นเส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ตอนใต้ของอำเภอเมืองชลบุรี ในอนาคต และเตรียมเชื่อมโยงไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี - แกลง) เพื่อลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านบริเวณทางแยกบ้านมิ่ง ในอนาคต

- ถนนเลียบชายฝั่งทะเล เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ด้านตะวันตกของ อำเภอเมืองชลบุรี โดยจะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงชุมชนเมืองบริเวณชายฝั่งทะเล และเพื่อสนับสนุนการพัฒนาและฟื้นฟูชุมชนเมืองชายฝั่งทะเลให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี (ปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ของจังหวัดชลบุรี เนื่องจากเกรงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมชายฝั่งทะเล)

- ถนน สายแยกอ่างศิลา - ห้วยกะปิ - ตลาดหนองมน เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อเชื่อมโยงศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักอ่างศิลา ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักห้วยกะปิ และ ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหนองมน และเพื่อเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3134 (ถนนแยกเข้าอ่างศิลา) ให้ไปเชื่อมกับถนนสายหลักโทพิพัฒน์ - บ้านเก่า และถนนสายหลักชายหาดบางแสน - ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36

ในเขตอำเภอศรีราชา

- ถนนโครงการเลียบทางรถไฟสายตะวันออกของอำเภอศรีราชา เป็นถนนโครงการเสนอแนะให้ตัดใหม่ เพื่อรองรับการสัญจรไปสู่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และสวนอุตสาหกรรมศรีราชาพัฒนาฯ และเขตอำเภอบางละมุง ได้โดยไม่ต้องผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่มีปัญหาการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นทางเลี้ยวเมืองที่แยกจากถนนสุขุมวิท อ้อมไปขนานกับทางรถไฟสายตะวันออก บริเวณตำบลสุรศักดิ์ และไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 บริเวณตำบลบางละมุง ในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง

- ถนนโครงการเชื่อมนิคมอุตสาหกรรมชลบุรี (ปอวิน) เข้าสู่ย่านนิคมอุตสาหกรรม อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมชุมชนท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(ปอวิน) กับ กลุ่มโรงงานในอำเภอปลวกแดง และเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งไปสู่ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ได้ในระยะสั้น

ข. แนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทางรถไฟ

การคมนาคมทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา นับเป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีบทบาท ความสำคัญมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - สัตหีบ เป็นเส้นทางรถไฟที่พาดผ่านพื้นที่ศึกษา ใน 2 อำเภอ คือ อำเภอเมืองชลบุรี และอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีสถานีรถไฟ 2 แห่ง คือ สถานีรถไฟอำเภอเมืองชลบุรี อยู่ในเขตตำบลบ้านสวน และสถานีรถไฟอำเภอศรีราชา อยู่ในเขตตำบลสุรศักดิ์ ปัจจุบัน การคมนาคมทาง

รถไฟในพื้นที่ศึกษา ยังไม่เป็นที่นิยม การใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่เพื่อการขนส่งสินค้า วัตถุดิบ น้ำมัน ผลผลิตต่างๆในด้านอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม เป็นสำคัญ

การเดินทางด้วยรถไฟ เป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางไปสู่แหล่งงาน และศูนย์บริการชุมชนของแรงงาน นอกเหนือ จากการเดินทางโดยทางรถยนต์ จึงควรศึกษาวางแผนพัฒนาสถานีรถไฟ ให้สามารถพัฒนาด้านการบริการคนโดยสารได้ดีกว่าที่เป็นอยู่ และเตรียมการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถไฟ และการเดินทางโดยรถยนต์ ให้สะดวกยิ่งขึ้น เพื่อจูงใจให้มีการใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟมากขึ้น ในอนาคต แรงงานที่พักอาศัยในเขตอำเภอเมืองชลบุรี และอำเภอศรีราชา สามารถเดินทางโดยรถไฟไปทำงานยังแหล่งงานต่างอำเภอได้ โดยใช้เวลาในการเดินทางไม่มากนัก เนื่องจากไม่ต้องเดินทางบนทางหลวงฯที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ในอนาคตเมื่อมีการก่อสร้างโครงการทางรถไฟรางคู่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง เสร็จตามเป้าหมาย พื้นที่ศึกษาจะเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีการเดินทางด้วยทางรถไฟจะมีบทบาทสูงกว่าทางรถยนต์ เนื่องจากความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ แรงงานในพื้นที่สามารถเดินทางจากที่พักอาศัย ไปสู่แหล่งงานที่อยู่ห่างไกล ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว หากเป็นเช่นนั้น ในอนาคตแรงงานอาจไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน ซึ่งเป็น การอำนวยความสะดวกย่านที่พักอาศัยแรงงาน โดยควรผลักดันไปสู่ย่านชานเมือง หรือบริเวณรอบนอกของเมือง ที่มีที่ดินราคาถูกกว่าในเขตชุมชนเมือง

เพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยรถไฟ ให้มีบทบาทในการเดินทางของแรงงาน ควรมีการปรับปรุงเส้นทางที่จะรองรับการเดินทางไปสู่สถานีรถไฟได้สะดวก รวดเร็ว และจากสถานีรถไฟสามารถเดินทางไปสู่ที่พักอาศัย และแหล่งบริการต่างๆได้สะดวก และรวดเร็วขึ้น

ถนนโครงการตัดใหม่

- ถนนโทพิพัฒน์-บ้านเก่า เป็นถนนโครงการเพื่อเชื่อมโยงสถานีรถไฟชลบุรี ห้วยกะปิ กับชุมชนห้วยกะปิ และชุมชนนาป่า ถนนสายนี้จะเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ด้านตะวันตกของอำเภอเมืองชลบุรี ซึ่งอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนน บางนา-ตราด) และถนนเลียบเมืองชลบุรี

สำหรับ สถานีรถไฟศรีราชา ควรมีการปรับปรุงถนนจากสถานีรถไฟไปสู่ ถนนโครงการเลียบทางรถไฟสายตะวันออกของอำเภอศรีราชา เพื่อเชื่อมโยงไปสู่บริเวณชุมชน ที่อยู่อาศัย และแหล่งงาน และศูนย์บริการต่างๆ ได้สะดวก ที่สำคัญ ควรมีบริการขนส่งสาธารณะที่สะดวกและรวดเร็ว สำหรับให้บริการจากสถานีรถไฟไปสู่ย่านต่างๆ

ค.เสนอแนะที่ตั้งสถานีจอดรถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากในสภาพปัจจุบัน(พ.ศ. 2538) พื้นที่ศึกษาไม่มีสถานีสำหรับจอดรถโดยสาร รถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัด ผ่านชุมชนเมือง ต้องอาศัยจุดจอดรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร ตามที่ต่างๆบนถนน ดังนี้

ในเขตอำเภอบางปะกง รถโดยสารอาศัยจุดจอดรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณ ตลาดบางวัว และแยกท่าสะพาน

ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี รถโดยสารอาศัยจุดจอดรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณ หน้าโรงพยาบาลเฉลิมไทย หน้าตลาดสดเทศบาลเมืองชลบุรี ข้างห้างสรรพสินค้าไอเซี่ยน

ในเขตอำเภอศรีราชา รถโดยสารอาศัยจุดจอดรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณ หน้าห้างสรรพสินค้าแหลมทองดีพาร์ทเมนท์สโตร์ สาขาเทศบาลเมืองศรีราชา ริมถนนเจียมจอมพลใกล้ สวนสุขภาพ หน้าห้างสรรพสินค้าแหลมทองดีพาร์ทเมนท์สโตร์ สาขาแหลมฉบัง ตรงข้ามการนิคม อุตสาหกรรมแหลมฉบัง

ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาการไร้ระเบียบ ในการจอดรถ รับ - ส่ง ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นอุปสรรคขัดขวางการสัญจร บนถนนสายหลัก จึงขอเสนอแนะที่ดังกล่าวนั้นส่งผู้โดยสาร เพื่อใช้เป็นสถานที่จอดรถรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ดังนี้

1) บริเวณใกล้ทางแยกท่าสะพาน ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ในเขตสุขาภิบาลท่าสะพาน ห่างจากจุดตัด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และถนนจรัญยานนท์ ประมาณ 500 เมตร ในพื้นที่ขนาด 10 ไร่

2) บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ใกล้ปากทางเข้าโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อน ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ห่างจากจุดตัด ถนนทางเข้าโรงไฟฟ้า และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ประมาณ 500 เมตร ในพื้นที่ขนาด 5 ไร่

3) บริเวณตลาดหนองมน ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ในพื้นที่ขนาด 10 ไร่

4) บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ใกล้ห้างสรรพสินค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉบัง (ในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง) ฝั่งตรงข้ามนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ในพื้นที่ขนาด 10 ไร่

5) บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ห่างจากจุดแยก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 กับ ถนน สุขาภิบาล 8(หนองขาม - ปลวกแดง) ประมาณ 500 เมตร ในพื้นที่ขนาด 5 ไร่

ง. เสนอแนะการบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงานเป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวัน บริการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง และขาดระบบที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการแก่แรงงานในพื้นที่ศึกษา จึงขอเสนอแนะ เส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะ ดังนี้

สถานีท่าสะพาน อำเภอบางปะกง

1) สถานีท่าสะพาน-ย่านอุตสาหกรรมท่าสะพาน-ถนนพิมพาวาส-แสนภูดาฯ-นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์-สหยูเนี่ยน-กลุ่มอุตสาหกรรมบางสมัคร-จุดนัดพบ(BFC)-กลุ่มอุตสาหกรรมบางวัว -บูรพาซิดี

2) สายท่าสะพาน-โครงการศูนย์ราชการและเมืองใหม่บางปะกง-ย่านอุตสาหกรรมบางปะกง(ริมถนนสุขวิทสายเก่า) - ซอยหลังตลาดบางปะกง - ตลาดกลางบางปะกง

สถานีท่าข้าม ปากทางเข้าโรงไฟฟ้า อำเภอบางปะกง

1) สถานีท่าข้าม - กลุ่มอุตสาหกรรมริมถนนโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อน - ถนนโครงการตัดใหม่เลียบแม่น้ำบางปะกง- นิคมอุตสาหกรรมบางปะกงอินดัสเตรียลปาร์ค 2 - ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี - หนองมน - เทศบาลเมืองชลบุรี - สถานีท่าข้าม

สถานีหนองมน

1) สถานีหนองมน - สุขาภิบาลบางพระ - เทศบาลเมืองศรีราชา - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉ้าง - นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉ้าง

2) สถานีหนองมน - สุขาภิบาลบางพระ - ถนนเลียบทางรถไฟสายตะวันออก - สถานีรถไฟชลบุรี - ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี - นิคมอุตสาหกรรมบางปะกงอินคัสเดรียลปาร์ค 2

สถานีแหลมฉ้าง

1) สถานีแหลมฉ้าง - นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉ้าง - เทศบาลเมืองศรีราชา - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาเทศบาลเมืองศรีราชา - สุขาภิบาลบางพระ - ถนนสุขาภิบาล 6 - สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ - ถนนสุขาภิบาล 8 - โครงการเคหะชุมชนแหลมฉ้าง - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉ้าง

2) สถานีแหลมฉ้าง - โครงการเคหะชุมชนแหลมฉ้าง - สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ-นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3241 - นิคมอุตสาหกรรมบึงทอง - ทางเลี่ยงเมืองศรีราชา - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉ้าง

3) สถานีแหลมฉ้าง - ถนนโครงการเลียบทางรถไฟสายตะวันออก - สถานีรถไฟศรีราชา - สุขาภิบาลบางพระ - เทศบาลเมืองศรีราชา - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาเทศบาลเมืองศรีราชา - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 - ถนนสุขาภิบาล 10-3 - ศูนย์ราชการและเมืองใหม่แหลมฉ้าง - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉ้าง - โครงการเคหะชุมชนแหลมฉ้าง - บางละมุง - นาเกลือ - พัทยา

สถานีบ่อวิน

1) สถานีบ่อวิน - ถนนสุขาภิบาล 8 - สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ฯ - โครงการเคหะชุมชนแหลมฉ้าง - ศูนย์การค้าแหลมทอง สาขาแหลมฉ้าง - นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉ้าง

2) สถานีบ่อวิน - นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3241 - นิคมอุตสาหกรรมบึงทอง - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 - นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด - ย่านอุตสาหกรรมปลวกแดง - ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331

สำหรับแรงงานที่อาศัยสวัสดิการ พาหนะ รับ - ส่ง ของแรงงาน นั้น ทางโรงงานควรปรับปรุงพาหนะของโรงงานให้สามารถให้บริการแก่แรงงานได้สะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้น ควรมีการตรวจสภาพรถ และปรับปรุงให้อยู่ให้สภาพดีอยู่เสมอ บริเวณ จุด รับ-ส่ง แรงงาน ควรให้สามารถอำนวยความสะดวกให้แรงงานสามารถเดินเข้าไปสู่ที่ที่พักอาศัยได้มากที่สุด

5.2.3 เสนอแนะที่ตั้งศูนย์บริการชุมชน ในการเลือกที่อยู่อาศัยของแรงงาน ส่วนใหญ่คำนึงถึง การอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์บริการชุมชน และใกล้แหล่งงาน เป็นสำคัญ บริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาให้เป็นย่านที่อยู่อาศัยแรงงาน นั้น สิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ คือ ศูนย์บริการชุมชน เพื่อเป็น

ตารางที่ 5.1 แสดงตำแหน่งของศูนย์บริการชุมชน ระดับการให้บริการ และบทบาทหน้าที่ ในปี พ.ศ.2548

ส่วน/กิ่ง	ศูนย์บริการชุมชน	ที่ตั้ง	ระดับการให้บริการ	พื้นที่การให้บริการ	หน้าที่ชุมชน
ศูนย์บริการชุมชนกิ่งที่ 1	1. ทบ. หนองบัว	อ. เมืองชลบุรี จ. ชลบุรี	ชุมชนศูนย์กลางระดับภาคและภูมิภาค	เป็นเมืองหลัก ให้บริการแก่พื้นที่ภาคตะวันออก เป็นศูนย์กลางภาค	ศูนย์กลางบริการด้าน - การบริหารราชการ - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การให้บริการสุขภาพ - ตลาดกลางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปทางเกษตรกรรม - การประมง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางการประมง - อุตสาหกรรมบริการ - การคมนาคมขนส่งทางบกและทางอากาศ - การบริการสังคม - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและการส่งออกทางทะเล
	2. ทบ. หนองบอน	อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี			ศูนย์กลางบริการด้าน - พาณิชย์กรรมและการบริการ
	3. ส. อ่าวอุดม	อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี			ศูนย์กลางบริการด้าน - การบริการทางสังคม
ศูนย์บริการชุมชนกิ่งที่ 2	1. ทบ. ศรีราชา	อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี	ชุมชนศูนย์กลางระดับจังหวัด	ในเขตอำเภอที่ถือฐานะอำเภอหลักคือ ในเขตจังหวัดชลบุรี	ศูนย์กลางบริการด้าน - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การคมนาคมและขนส่งทางบกและทางจังหวัด - ตลาดกลางการเกษตร - การบริการทางสังคม
	2. ทบ. หนองขี้เหล็ก	อ. เมืองชลบุรี จ. ชลบุรี			ศูนย์กลางบริการด้าน - การศึกษา - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การท่องเที่ยวของภูมิภาค
ศูนย์บริการชุมชนกิ่งที่ 3	1. ส. บางพระ	อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี	ชุมชนศูนย์กลางระดับอำเภอ	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ให้บริการในเขตอำเภอที่ตั้งอยู่	ศูนย์กลางบริการด้าน - การศึกษา - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การบริการทางสังคม
	2. ส. บางวัว	อ. บางวัว จ. ฉะเชิงเทรา			ศูนย์กลางบริการด้าน - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การบริการทางสังคม
	4. ส. หนองสาหร่าย	อ. เมืองชลบุรี จ. ชลบุรี			ศูนย์กลางบริการด้าน - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - การบริการทางสังคม
					ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
ศูนย์บริการชุมชนกิ่งที่ 4	1. ส. อ่าวลึก	อ. เมืองชลบุรี จ. ชลบุรี	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท ที่มีรถการให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ชุมชนตั้งอยู่	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ตำบลตั้งอยู่ หรือพื้นที่เกษตรกรรมใกล้เคียง	ศูนย์กลางบริการด้าน - การประมง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางการประมง - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การบริการทางสังคม - ที่อยู่อาศัย
	2. ส. ท่าเรือ	อ. บางปะกง จ. ฉะเชิงเทรา	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท ที่มีรถการให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ชุมชนตั้งอยู่	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ตำบลตั้งอยู่ หรือพื้นที่เกษตรกรรมใกล้เคียง	ศูนย์กลางบริการด้าน - การประมง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางการประมง - พาณิชย์กรรมและการบริการ - การบริการทางสังคม - ที่อยู่อาศัย
	3. ส. บางปะกง	อ. บางปะกง จ. ฉะเชิงเทรา	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท ที่มีรถการให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ชุมชนตั้งอยู่	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ตำบลตั้งอยู่ หรือพื้นที่เกษตรกรรมใกล้เคียง	ศูนย์กลางบริการด้าน - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - พาณิชย์กรรมและการบริการ - ตลาดกลางการเกษตร
	4. ส. ท่าจีน	อ. บางปะกง จ. ฉะเชิงเทรา	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท ที่มีรถการให้บริการเฉพาะท้องถิ่นที่ชุมชนตั้งอยู่	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการบริการขึ้นพื้นฐานให้แก่พื้นที่ชนบท	ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - การบริการทางสังคม - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
ศูนย์บริการชุมชนกิ่งที่ 5	1. ส. บางเกลือ	อ. บางปะกง จ. ฉะเชิงเทรา	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการบริการขึ้นพื้นฐานให้แก่พื้นที่ชนบท	ศูนย์กลางบริการขึ้นพื้นฐาน
	2. ชุมชนใกล้เคียงบางเกลือ	อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี	ชุมชนศูนย์กลางระดับศูนย์กลางชนบท	เป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการบริการขึ้นพื้นฐานให้แก่พื้นที่ชนบท	ศูนย์กลางบริการขึ้นพื้นฐานและตลาดกลางการเกษตร

ที่มา: สำนักงานจังหวัดชลบุรี และฉะเชิงเทรา กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

แหล่งให้บริการด้านอุปโภค บริโภค ในพื้นที่ศึกษา มีการจัดลำดับศูนย์บริการชุมชน ที่มีบทบาทการให้บริการ ในระดับต่าง ๆ ซึ่งกรมการผังเมือง ได้จัดระดับศูนย์บริการชุมชนออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ศูนย์บริการชุมชนระดับภาค ในชุมชนศูนย์กลางระดับที่ 1 ที่มีบทบาทการให้บริการครอบคลุมภาคตะวันออก และอนุภาคชายฝั่งทะเลตะวันออก มีศักยภาพและระดับการพัฒนาที่เพียงพอสำหรับรองรับการกระจายความเจริญและการเคลื่อนย้ายแรงงานจากกรุงเทพฯและปริมณฑล สามารถตอบสนองนโยบายการพัฒนาโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ความสำคัญ มีหน้าที่หลัก เป็นชุมชนศูนย์กลาง ด้านการบริหาร การปกครอง ศูนย์กลางด้านการศึกษา การสาธารณสุข ศูนย์บริการชุมชนระดับภาค ประกอบด้วย โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลทั่วไป โรงพยาบาลเอกชน ศูนย์บริการสาธารณสุข วิทยาลัยพยาบาล คลินิกเอกชน สถานิอนามัย ห้องสมุด โรงเรียนระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษา ของภาครัฐและเอกชน ศูนย์การค้าที่มีกิจการขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ตลาดสดเทศบาล ตลาดนัดขนาดใหญ่ แหล่งบันเทิงเริงรมย์ สวนสาธารณะของเทศบาล สนามกีฬาประจำจังหวัด ชุมชนศูนย์กลางที่ถูกจัดอยู่ในระดับภาค ได้แก่ เทศบาลเมืองชลบุรี - สุขาภิบาลบ้านสวน - สุขาภิบาลบางทราย และเทศบาลตำบลแหลมอม้ง-สุขาภิบาลอ่าวอุดม(เขตพัฒนาอุตสาหกรรมและชุมชนท่าเรือน้ำลึกแหลมอม้ง)

ศูนย์บริการชุมชนระดับจังหวัด ในชุมชนศูนย์กลางระดับที่ 2 ที่มีบทบาทการให้บริการครอบคลุมในเขตจังหวัด หน้าที่หลัก เป็นชุมชนศูนย์กลาง ด้านการบริหาร การปกครอง ศูนย์กลางด้านการศึกษา การสาธารณสุข ศูนย์บริการชุมชนระดับจังหวัด ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป สถานิอนามัย ห้องสมุด โรงเรียนระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษา ของภาครัฐและเอกชน ศูนย์การค้าที่มีกิจการขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ตลาดสดเทศบาล ตลาดนัดขนาดใหญ่ แหล่งบันเทิงเริงรมย์ สวนสาธารณะของเทศบาล สนามกีฬาประจำจังหวัด ชุมชนศูนย์กลางที่ถูกจัดอยู่ในระดับจังหวัด ได้แก่ เทศบาลเมืองศรีราชา และเทศบาลตำบลแสนสุข

ศูนย์บริการชุมชนระดับอำเภอขนาดใหญ่ ในชุมชนศูนย์กลางระดับที่ 3 ที่มีบทบาทการให้บริการครอบคลุมในเขตอำเภอ หน้าที่หลัก เป็นชุมชนศูนย์กลาง ด้านการบริหาร การปกครอง ศูนย์กลางด้านการศึกษา การสาธารณสุข ศูนย์บริการชุมชนระดับอำเภอ ประกอบด้วย โรงพยาบาลอำเภอขนาด 30 เตียง สถานิอนามัย โรงเรียนระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ของภาครัฐและเอกชน ศูนย์การค้าที่มีกิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก ซูเปอร์มาร์เก็ต ตลาดสดสุขาภิบาล ตลาดนัดขนาดเล็ก สวนสาธารณะของสุขาภิบาล ชุมชนศูนย์กลางที่ถูกจัดอยู่ในระดับอำเภอ ได้แก่ สุขาภิบาลบางพระ สุขาภิบาลบางวัว และสุขาภิบาลคลองตำหรุ ซึ่งเสนอแนะให้ยกฐานะ สุขาภิบาลบางวัว และสุขาภิบาลคลองตำหรุ ให้เป็นศูนย์บริการระดับอำเภอ เนื่องจากสุขาภิบาลบางวัว และสุขาภิบาลคลองตำหรุ เป็นย่านอุตสาหกรรม และเป็นย่านพักอาศัยของแรงงาน จึงมีแนวโน้มที่สามารถพัฒนาเป็นชุมชนขนาดใหญ่ในอนาคต

ศูนย์บริการชุมชนระดับอำเภอขนาดเล็ก ในชุมชนศูนย์กลางระดับที่ 4 เป็นศูนย์บริการชุมชนขนาดเล็กที่มีเขตการให้บริการเฉพาะพื้นที่ชนบทภายในอำเภอที่ชุมชนตั้งอยู่

หรือพื้นที่เกษตรกรรมใกล้เคียง โดยให้บริการด้าน การรับซื้อผลผลิตทางการเกษตร การค้าและบริการ การให้บริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวัน ของชุมชนชนบท ศูนย์บริการในระดับนี้ ประกอบด้วย ตลาดนัดขนาดเล็ก 1 แห่ง ร้านค้าขนาดเล็ก ที่มีกิจการไม่ซับซ้อน ตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าเกษตรกรรม สถานีอนามัยระดับตำบล 1 แห่ง โรงเรียนระดับประถมศึกษา 2-3 แห่ง ชุมชนศูนย์กลางที่ถูกจัดอยู่ในระดับชุมชนชนบท ได้แก่ สุขาภิบาลท่าข้าม สุขาภิบาลท่าสะพาน สุขาภิบาลบางปะกง และสุขาภิบาลอ่างศิลา

ศูนย์บริการชุมชนชนบท ในชุมชนศูนย์กลางระดับที่ 5 เป็นศูนย์บริการขนาดเล็กที่มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการบริการในชุมชนชนบท เท่านั้น โดยให้บริการด้าน การรับซื้อผลผลิตทางการเกษตร การค้าและบริการ การให้บริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวัน ของชุมชนชนบท ศูนย์บริการในระดับนี้ ประกอบด้วย ตลาดนัดขนาดเล็ก 1 แห่ง ร้านค้าขนาดเล็ก ที่มีกิจการไม่ซับซ้อน ตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าเกษตรกรรม สถานีอนามัยระดับตำบล 1 แห่ง โรงเรียนระดับประถมศึกษา 2-3 แห่ง ชุมชนศูนย์กลางที่ถูกจัดอยู่ในระดับชุมชนชนบท ได้แก่ สุขาภิบาลบางเกลือ และขอเสนอแนะศูนย์บริการชุมชนชนบทแห่งใหม่ คือชุมชนใกล้นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) ซึ่งมีศักยภาพเพียงพอที่จะสามารถยกระดับขึ้นเป็นศูนย์บริการชุมชนชนบท อีกแห่งหนึ่ง

5.2.4 เสนอแนะรูปแบบที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมสำหรับแรงงาน ในอนาคต

จากการสำรวจภาคสนาม เกี่ยวกับความคิดเห็นของแรงงานในพื้นที่ศึกษา แรงงานส่วนใหญ่ต้องการเช่าที่พักอาศัยแบบชั่วคราว รูปแบบที่พักสามารถแบ่งตามระดับรายได้ ดังนี้

ในกลุ่มคนโสด

แรงงานในระดับล่าง เงินเดือน 2,000 - 5,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบเรือนแถวแบ่งเช่า โดยสามารถเช่าพักอาศัยรวมกันได้ 3-4 คน เพื่อช่วยกันแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่าย

แรงงานในระดับ เงินเดือน 5,000 - 10,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบอพาร์ทเมนท์ แฟลต โดยสามารถเช่าพักอาศัยรวมกันได้ 2-3 คน เพื่อช่วยกันแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่าย

แรงงานในระดับ เงินเดือน 10,000 - 15,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบอพาร์ทเมนท์ ทาวน์เฮ้าส์ โดยสามารถเช่าพักอาศัยรวมกันได้ 1-2 คน

แรงงานในระดับ เงินเดือน 15,000 บาท/เดือน ขึ้นไป ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบ อพาร์ทเมนท์ ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียม โดยเช่าพักอาศัยเพียง 1 คน

ในกลุ่มผู้มีครอบครัว

แรงงานในระดับล่าง เงินเดือน 2,000 - 5,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบเรือนแถวแบ่งเช่า

แรงงานในระดับ เงินเดือน 5,000 - 10,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบ อพาร์ทเมนท์ แฟลต ที่สามารถเช่าพักอาศัยรวมกันได้

แรงงานในระดับ เงินเดือน 10,000 - 15,000 บาท/เดือน ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบ อพาร์ทเมนท์ ทาวน์เฮ้าส์ แพลต โดยสามารถเช่าพักอาศัยรวมกันได้

แรงงานในระดับ เงินเดือน 15,000 บาท/เดือน ขึ้นไป ส่วนใหญ่ต้องการที่พักแบบ ทาวน์เฮ้าส์

ความเห็นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยของแรงงานภาคอุตสาหกรรม เกี่ยวกับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมสำหรับแรงงานในอนาคต สามารถสรุปได้ ดังนี้

ในกลุ่มคนโสด ที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม ควรเป็น แพลต อพาร์ทเมนท์

ในกลุ่มผู้มีครอบครัว ที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม ควรเป็นเรือนแถวแบ่งเช่า ทาวน์เฮ้าส์ และอพาร์ทเมนท์

ในอนาคต แนวโน้มรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบ อาคารสูง จะมีบทบาทมาก เนื่องจากราคาที่ดินที่สูงมาก ในพื้นที่ศึกษา จึงจำเป็นต้องขยายพื้นที่เพิ่มในแนวตั้ง เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่มีจำกัด ได้อย่างคุ้มค่าที่สุด อาคารแบบ แพลต และ อพาร์ทเมนท์ ที่มีความสูงไม่เกิน 5 ชั้น และเดินขึ้น(ไม่ใช้ลิฟท์) จะเป็นอาคารที่เหมาะสมสำหรับแรงงานรายได้น้อย และปานกลาง ในอนาคต

สำหรับราคาที่พักอาศัยในอนาคต จะแปรเปลี่ยนไปตามข้อจำกัดของต้นทุนของที่พักอาศัย ราคาที่พักอาศัยในอนาคตจะสูงขึ้นกว่าเดิม แรงงานที่เคยมีระดับรายได้ที่สามารถเช่าที่พักอาศัยแบบแพลต อพาร์ทเมนท์ อาจไม่สามารถรับภาระได้ในอนาคต ความต้องการรูปแบบที่อยู่อาศัยก็จะแปรเปลี่ยนไปอีก ตามความสามารถที่รับภาระได้

5.3 ความคิดเห็น และวิสัยทัศน์เกี่ยวกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน

จากการสัมภาษณ์ สอบถาม ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงานภาคอุตสาหกรรม ดังนี้

- 1) หัวหน้าสำนักงานเคหะชุมชนแหลมฉบัง การเคหะแห่งชาติ
- 2) หัวหน้าสำนักงานเคหะชุมชนชลบุรี การเคหะแห่งชาติ
- 3) หัวหน้าสำนักงานเคหะชุมชนฉะเชิงเทรา การเคหะแห่งชาติ
- 4) เจ้าหน้าที่โครงการชุมชนเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ
- 5) ผู้อำนวยการกอง กองข้อมูลที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ
- 6) ผู้อำนวยการกอง กองนโยบายและแผน การเคหะแห่งชาติ
- 7) เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบาย และแผน 4 สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- 8) เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบาย และแผน 7 ศูนย์พัฒนาภาคกลาง สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- 9)ผู้เชี่ยวชาญด้านประสานการพัฒนาเมือง กองประสานการพัฒนาเมือง สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

สามารถสรุปได้ ดังนี้

ก. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน

- 1) อิทธิพลของท้องถิ่น มีส่วนทำให้ไม่สามารถพัฒนาที่อยู่อาศัยได้สะดวก
- 2) ราคาที่ดินที่สูงมาก โดยเฉพาะที่ดินใกล้แหล่งงานมีราคาสูงมาก ที่สำคัญที่ดินส่วนใหญ่เป็นของรัฐ
- 3) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ไม่ให้ความร่วมมือ และไม่คอยให้ความสำคัญกับการจัดหาที่อยู่อาศัยให้แรงงาน
- 4) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องไม่คอยให้ความสำคัญกับการจัดสร้างที่อยู่อาศัยแรงงาน ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน และขาดการวางแผนในทางปฏิบัติ
- 5) แรงงานส่วนใหญ่อยู่กระจัด กระจาย ยากแก่การควบคุม ดูแล มีการย้ายถิ่น อยู่ตลอดเวลา
- 6) ขาดกลไกที่มีเอกภาพในการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยแรงงาน
- 7) การระดมเงินออมมีไม่เพียงพอ และการให้สินเชื่อโดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยไม่เพียงพอ
- 8) ภาครัฐ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการที่จะบังคับให้โรงงานอุตสาหกรรมต้องอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรม เท่านั้น ทำให้แรงงานกระจัดกระจายทั่วไป ยากแก่การควบคุม ดูแล ให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงานสัมฤทธิ์ผลได้

ข. ในการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงานที่จะเพิ่มขึ้น ในอนาคต

- 1) ตรวจสอบพื้นที่กลุ่มเป้าหมาย และตรวจสอบ ความต้องการ (Effective Demand) ความสามารถในการจัดซื้อที่อยู่อาศัย หรือเช่าซื้อ ตาม Absorbitive Capacity
- 2) จัดเตรียมแผน Housing Supply บทบาทภาคเอกชนในพื้นที่ ลงทุนด้านใดบ้าง และบทบาทภาครัฐ ให้เงินอุดหนุน (Subsidy) ด้านใดบ้าง
- 3) ศึกษาพฤติกรรมการอยู่อาศัยของแรงงานแต่ละประเภทก่อนทำโครงการที่อยู่อาศัยแรงงาน
- 4) ควรจัดสร้างที่อยู่อาศัยแบบเช่า หรือ แบบหอพัก สำหรับแรงงานที่เพิ่มมากขึ้น

ค. แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะในการพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน

- 1) กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการจัดหาที่อยู่อาศัยให้แรงงาน การสร้างที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน หรือให้สวัสดิการช่วยเหลือแรงงานให้ด้านที่พักอาศัย การให้เงินค่าเช่าบ้าน เงินกู้เพื่อที่พักอาศัยของแรงงาน
- 2) กำหนดเงื่อนไขให้โรงงานเอกชนกันพื้นที่ส่วนหนึ่งเพื่อจัดสร้างที่พักอาศัยให้กับแรงงานที่ต้องการที่พักอาศัย
- 3) รัฐควรเข้ามาให้การสนับสนุน ทางด้านการจัดหาที่ดิน อาจอยู่ในรูปการให้เช่าระยะยาว

4) กำหนดเขตส่งเสริมพิเศษ (BOI) สำหรับที่อยู่อาศัยแห่งใหม่

5) ควรให้มีการวางนโยบายที่อยู่อาศัยควบคู่กับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

นโยบายและแนวทางด้านที่อยู่อาศัยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ไปสู่การปฏิบัติ

- นามาตรการผังเมืองไปสู่การปฏิบัติ
- เน้นบทบาทของการเคหะแห่งชาติให้เป็นผู้กำกับดูแล มากกว่าเป็นผู้ก่อสร้างเอง
- ปรับปรุงกฎระเบียบ พระราชบัญญัติจัดสรรที่ดิน พระราชบัญญัติชุมชนแออัด พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของแรงงาน
- จัดตั้งกองทุนพัฒนาที่อยู่อาศัยชุมชนเมือง
- พัฒนาคลาตรองที่อยู่อาศัย (Secondary Mortgage Market) สำหรับเป็นแหล่งเงินลงทุน สำหรับผู้ประกอบการ
- จัดตั้งองค์กรรับผิดชอบระดับชาติ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 เช่น คณะกรรมการประสานการพัฒนาชุมชนเมืองระดับชาติ

2) ศึกษาปัญหาที่อยู่อาศัยของแรงงานอย่างจริงจัง

3) กำหนดนโยบายส่งเสริมภาคเอกชน ที่สนใจลงทุนพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน

4) กำหนดนโยบายให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยแรงงาน เป็นความร่วมมือของภาครัฐ กับภาคเอกชน (Public - private Partnership Approach)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย