

บทที่ 6

แนวโน้มนการใช้ที่ดินในเขตลาคกระบัง



ก่อนที่จะมีการกำหนดการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง จำเป็นจะต้องมีการพิจารณาถึงโครงการต่าง ๆ ที่จะริเริ่มหรือดำเนินการอยู่บ้างแล้วในบริเวณนั้น รวมทั้งโครงการนอกพื้นที่ แต่อาจส่งผลกระทบต่อ (downstream effect) ในพื้นที่วางแผน โครงการต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตลาคกระบังที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

โครงการในเขตลาคกระบัง

1. โครงการนิคมอุตสาหกรรมลาคกระบัง¹

เป็นโครงการรองรับอุตสาหกรรมประเภทสะอาด (Non Polluted Industry) และค่อนข้างสะอาด (Semi Polluted Industry) ขณะเดียวกันก็ได้ผนวกเอาโครงการอุตสาหกรรมส่งออกปลอดภาษี (Free Trade Zone) เข้าไปด้วย เรียกว่าเขตอุตสาหกรรมส่งออก (Export Processing Zone) ซึ่งจะ เป็นเขตอุตสาหกรรมส่งออกแห่งแรกในประเทศไทย

1.1 ประวัติความเป็นมาของนิคมอุตสาหกรรมลาคกระบัง

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 339 ตั้งแต่วันที่ 13 ธันวาคม 2515 และได้รับโอนนิคมอุตสาหกรรมบางชันมาจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 760 ไร่

¹งานประชาสัมพันธ์ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, "ข่าวการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย", (กรุงเทพมหานคร: 2523), หน้า 1-7 (พิมพ์คัด).

ซึ่งในขณะนั้นได้มีผู้ประกอบการสนใจเข้าไปประกอบการแล้วเป็นจำนวนมาก ในที่สุดประมาณปี 2517 ผู้ประกอบการได้เข้าพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมบางชันจนหมดสิ้น การนิคมอุตสาหกรรม ฯ จึงได้ดำเนินโครงการที่จะขยายนิคมอุตสาหกรรมบางชันไปทางทิศเหนือจนจรดถนนรามอินทรา แต่โครงการนี้ต้องระงับไปเพราะราคาที่ดินบริเวณนั้นได้ถีบตัวสูงขึ้นมาก จนเมื่อรวมกับค่าพัฒนาแล้วสูงเกินกว่ามูลค่าลงทุนจะคุ้มค่าสนใจเข้ามาดำเนินการได้ จึงได้พิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งใหม่โดยการประกาศซื้อที่ดินจำนวน 1,000 ไร่ในอาณาบริเวณรัศมี 5 กิโลเมตรจากที่ทำการ เขตมีนบุรี โดยตั้งชื่อโครงการนี้ว่า โครงการนิคมอุตสาหกรรมมีนบุรี สาเหตุที่ต้องการได้ที่ดินใกล้บริเวณอุตสาหกรรมบางชัน เพื่อสามารถใช้ผู้บริหารและระบบสาธารณูปการร่วมกับนิคมอุตสาหกรรมบางชันได้ แต่ก็ไม่สามารถหาที่ดินที่เหมาะสมทั้งในแง่ราคาและทำเลที่ตั้งโครงการนิคมอุตสาหกรรม ฯ จึงได้ประกาศขยายรัศมีการซื้อที่ดินออกไปอีกเป็น 15 กิโลเมตร ในที่สุดจึงได้คัดเลือกซื้อที่ดินที่ถนนลำปลาทิว เขตลาดกระบัง พื้นที่ทั้งสิ้น 1,022 ไร่ในปี 2519 โดยได้รับความสนับสนุนและเห็นชอบจากธนาคารโลก (International Bank For Reconstruction and Development) ที่จะให้เงินกู้เพื่อการพัฒนา นิคมอุตสาหกรรมมีนบุรีแห่งนี้ แต่เนื่องจากพื้นที่ดินตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง การนิคมอุตสาหกรรม ฯ จึงได้เปลี่ยนชื่อโครงการนี้เป็นนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง

1.2 ที่ตั้ง

นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังตั้งอยู่บนถนนลำปลาทิว (ลาดกระบัง-หนองจอก) ห่างจากสถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตลาดกระบังประมาณ 5 กิโลเมตร จัดเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไปประมาณ 780 ไร่ เขตอุตสาหกรรมส่งออกประมาณ 160 ไร่ บริเวณการค้าประมาณ 80 ไร่ โดยเริ่มจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2521 (ดูแผนที่ 22 และ 23)

ตารางที่ 32

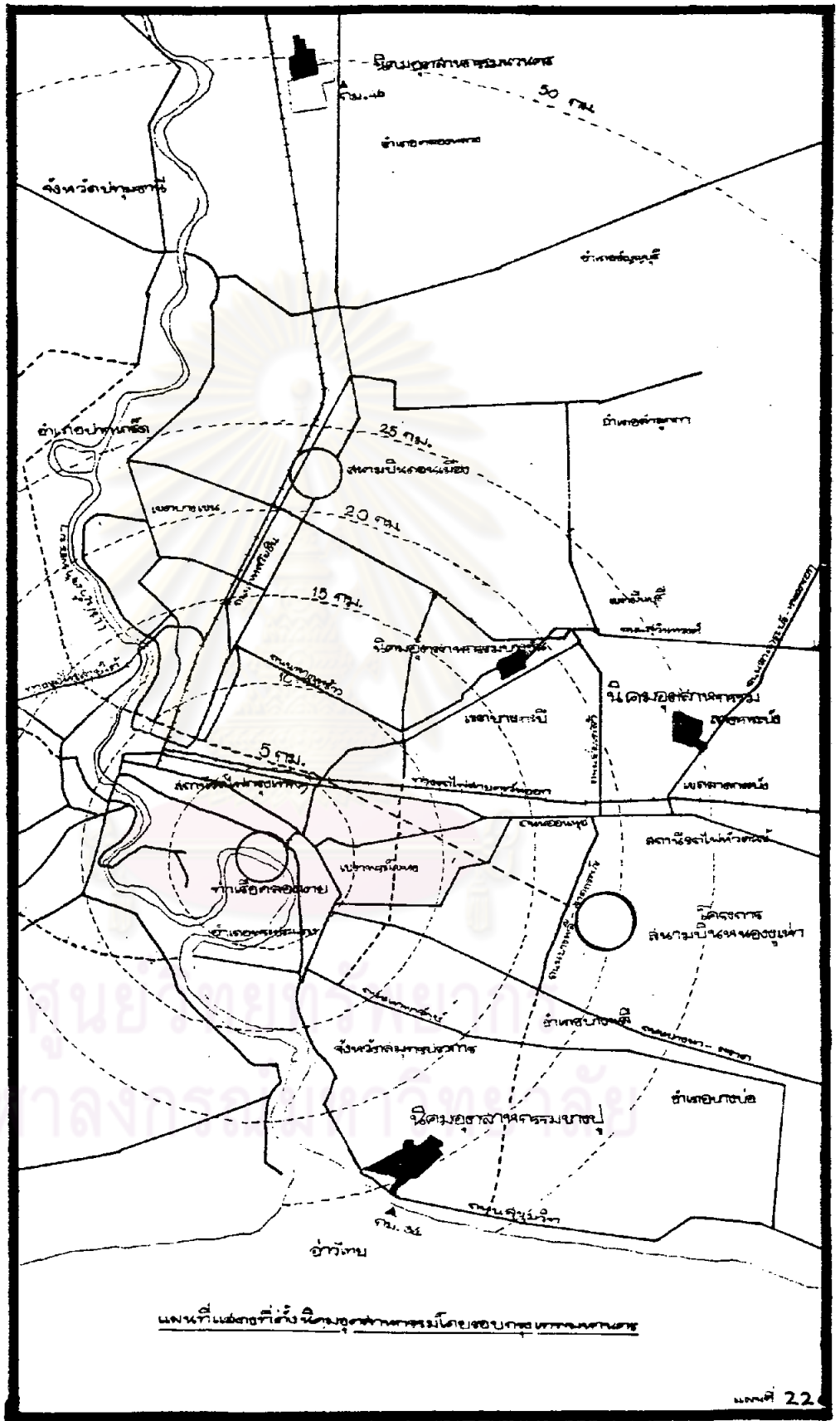
แรงงานในนิคมอุตสาหกรรมและเขตส่งออกภาคตะวันออก

ลำดับที่	โรงงาน	ประเภทของกิจการ	พื้นที่ (ไร่)	แรงงาน					รวม
				2524	2525	2526	2527	2528	
1	บริษัท ยันม่าร์ประเทศไทย จำกัด	เครื่องยนต์ดีเซล	40-0-83	80	200	200	250	250	300
2	บริษัท ชินอึ้งค์ จำกัด	ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้	3-3-86	20	20	25	30	30	30
3	บริษัท ไทยเมจิฟาร์มวาคิตส์ จำกัด	ผลิตภัณฑ์	37-2-47	20	50	150	150	150	200
4	บริษัท สหพัฒน์ยานยนต์ จำกัด	ประกอบรถยนต์	66-3-04	40	200	250	300	400	500
5	บริษัท ไทยวินต้า จำกัด	น้ำส้มสายชู	3-3-85	20	20	25	25	25	25
6	บริษัท ดีเวลอปเม้นท์ประเทศไทย จำกัด	ผงซักฟอก, สบู่	127-2-88	50	120	365	505	620	850
7	บริษัท คิวแอนด์คิว ไฮสทีจ จำกัด	ผลิตภัณฑ์ยาง	6-0-44	-	20	20	30	30	30
8	นายนิลคม ศรีกันธา	ผลิตภัณฑ์	4-0-0	5	20	30	50	50	50
9	บริษัท สบู่เน่กัน จำกัด	สิ่งทอและส่วนประกอบ	66-3-4	30	200	250	40	400	400
10	บริษัท โกลด์เบย์ จำกัด	เครื่องใช้เหล็ก	4-0-0	-	40	55	65	65	65
11	บริษัท กุศลนครเคมี จำกัด	ผลิตภัณฑ์พลาสติก	19-2-0	20	40	55	65	65	65
12	บริษัท โปติโสม จำกัด	EXPANDABLE POLYSTYRENE BEADS	3-3-89	10	30	40	50	50	50
13	นายปราโมทย์ พุทธิประเสริฐ	ผลิตภัณฑ์อาหารสำเร็จรูป	3-3-85	-	30	30	50	50	50
14	บริษัท เซลทรัลโกลบอล จำกัด	ผลิตภัณฑ์แอมอร์และแลคเกอร์	3-2-40	5	5	10	15	15	20

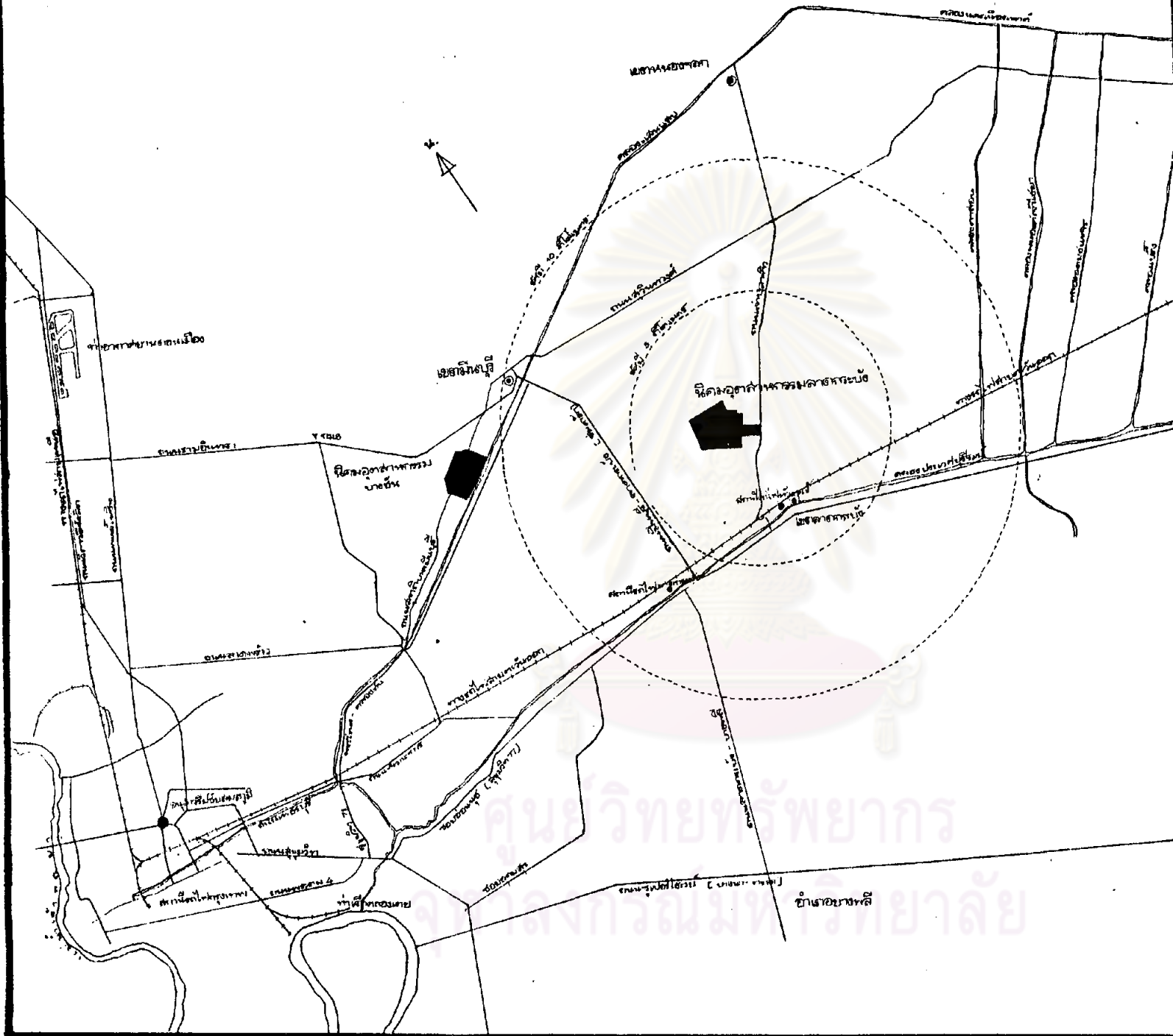
ลำดับที่	โรงงาน	ประเภทของกิจการ	เนื้อที่ (ไร่)	แรงงาน					
				2524	2525	2526	2527	2528	รวม
15	นายคุณ ศรีฤๅชา	ผลิตเครื่องเขียน อาหาร - ขนมปัง น้ำตาลโม - น้ำนมถั่ว	2-0-0	10	10	10	20	20	20
16	บริษัท ไทยเทรสมิเทเนียส์ จำกัด		4-2-0	20	40	50	50	60	60
17			4-2-0	20	40	50	50	60	60
18	ที่เหลือ		70-3-49	-	150	300	400	500	500
	รวม		494-0-0	350	1,235	1,915	2,145	2,840	3,275
19	เขตพาณิชย์กรม		88-2-72	-	-	20	30	30	100
20	BPZ . รวมทั้งสิ้น	133-0-0	-	550	2,000	2,500	2,500	4,000	
		715-2-75	350	1,785	3,935	4,675	5,370	7,375	

ที่มา : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่แม่ข่ายที่ดินนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบท่าอากาศยานภาคใต้



แผนที่แสงอาทิตย์

นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และ
นิคมอุตสาหกรรมบางชัน

- ถนน
- รางรถไฟ
- หนอง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
โครงการพัฒนาศึกษา

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



0 0.6 1 กม.

เขตมีนบุรี

เขตหนองจอก

เขตบางเขน

แขวงลาดกระบัง

แขวงคลองสามประเวศ

แขวงหิบบาง

เขตสะพานสูง

แขวงคลองสองต้นพูน

แขวงขุนทอง

แขวงลาดกระบัง

อ.เมือง
จังหวัดฉะเชิงเทรา

อ.บางพลี

จังหวัดสมุทรปราการ

แสดง



พื้นที่ตามเขตการปกครองในเขตลาดกระบัง

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร กรุงเทพมหานคร

1.3 แรงงานในนิคมอุตสาหกรรมและ เขตส่งออกภาคกระบี่

จากช่วงปี 2524 - 2528 การนิคมอุตสาหกรรมได้ประมาณกรแรงงาน
ในนิคมอุตสาหกรรมและ เขตส่งออกภาคกระบี่รวมทั้งสิ้น 7375 คน โดยกระจาย
อยู่ในโรงงานตามที่อยู่ประกอบการโคลงทุนประมาณ 20 บริษัท เป็นจำนวน 3,275 คน
ในเขตพาณิชย์กรรม 100 คน และเขตส่งออก E.P.Z. จำนวน 4,000 คน บนพื้นที่
รวม 715 ไร่ (ดังรายละเอียดในตารางที่ 31)

1.4 บริการด้านสาธารณูปการ

การพัฒนาอุตสาหกรรมภาคกระบี่ ได้กำหนดแนวทางในอันที่จะให้
บริการทางสาธารณูปการทั้งสิ้น เพื่อความสะดวกและเหมาะสมสำหรับผู้ที่ เขามาประกอบ
กิจการดังนี้

1.4.1 การป้องกันน้ำท่วม

เนื่องจากบริเวณภาคกระบี่ เป็นที่ลุ่ม ระดับพื้นดินโดยทั่วไปสูง
กว่าระดับน้ำทะเลปานกลาง ประมาณ 60 ซม. (+0.60 M.S.L) ทำให้เกิดน้ำท่วม
ในฤดูฝนและฤดูน้ำมาก ทางนิคมอุตสาหกรรม ฯ ได้จัดสร้าง เขื่อนดินป้องกันน้ำท่วม
(Bunding System) โดยเริ่มสร้างตั้งแต่ปี 2521 โดยกำหนดใหม่มีความสูงที่
สิ้นเขื่อน 1.40 เมตรจากระดับเดิม หรือเท่ากับ 2.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปาน
กลาง สิ้นเขื่อนมีความกว้าง 2 เมตร สิ้นเขื่อนกว้าง 5 เมตร ความยาวทั้งสิ้น
6.50 กิโลเมตร

1.4.2 การแบ่งแปลงที่ดิน

ได้มีการกำหนดโซน (Zoning) เป็นแปลงขนาดเล็ก
4 - 6 ไร่ ขนาดกลาง 15 - 30 ไร่ และขนาดใหญ่ 60 ไร่ โดยมีถนนคั่นเชื่อมถึง
ทุกแปลง ประมาณวาระปีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 90 ราย

- 1.4.3 การป้องกันมลภาวะ
การนิคม ฯ ได้จัดให้มีโรงกำจัดน้ำเสียส่วนกลาง สามารถ
กำจัดน้ำเสียได้ 7,200 ลูกบาศก์เมตร/วัน ในเนื้อที่ดินประมาณ 20 ไร่
- 1.4.4 ระบบน้ำประปา
ขณะนี้นิคมอุตสาหกรรมมีเขื่อนำบาดาล โดยการนิคมอุตสาหกรรม
ได้ขุดบ่อนำบาดาล จำนวน 4 บ่อ และมีกำลังการจ่ายน้ำได้ 10,000 ลบ.ม./วัน
- 1.4.5 ระบบไฟฟ้ากำลังและแสงสว่าง
เป็นการดำเนินการของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งสามารถให้
บริการแก่โรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องการได้แล้ว
- 1.4.6 ระบบโทรศัพท์
ขณะนี้ภายในนิคมอุตสาหกรรมยังไม่มีข่ายสายโทรศัพท์รวม
การติดต่อที่ใช้อยู่เป็นระบบส่งคลื่นวิทยุ (Microwave) ดำเนินการโดยการนิคม ฯ
- 1.4.7 การบริการที่พักอาศัย
การนิคมอุตสาหกรรม ฯ ได้รับความร่วมมือจากการ เคหะ
แห่งชาติ จัดแหล่งที่พักอาศัยสำหรับแรงงานในโครงการ เคหะชุมชนลาดกระบัง ตั้งอยู่
ใกล้ถนนร่มเกล้า ห่างจากนิคมอุตสาหกรรมในเส้นทางตรงประมาณ 4 กิโลเมตร
(ถนนที่ 24)

2. โครงการ เคหะชุมชนลาดกระบัง¹

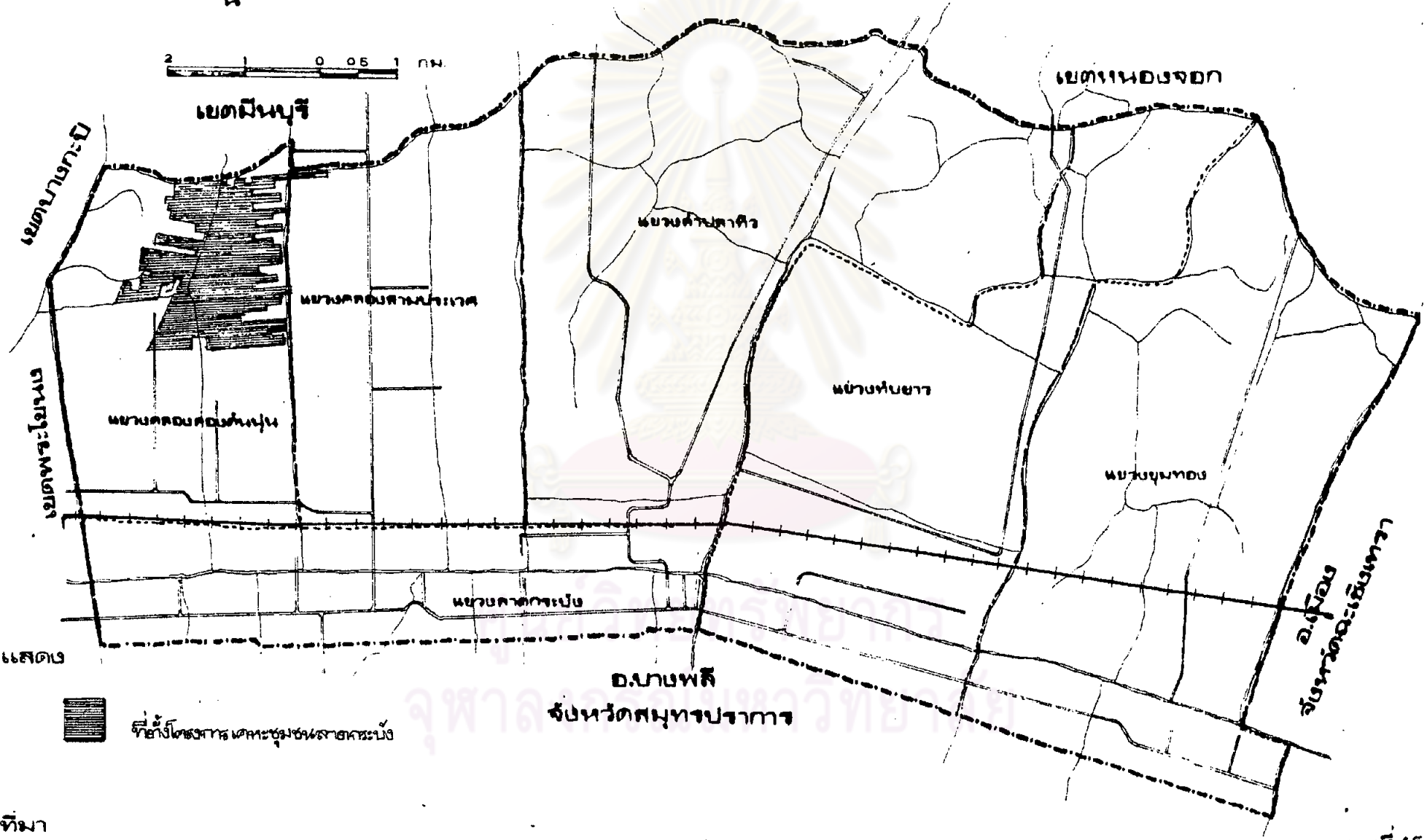
โครงการ เคหะชุมชนลาดกระบัง เป็นโครงการจัดสร้างที่อยู่อาศัย
ตามโครงการ เมืองใหม่ ซึ่งเป็นชุมชนแบบกึ่งสมบูรณ์ในตัวเอง คือ จัดให้มีสาธารณูปโภค

¹การ เคหะแห่งชาติ, "โครงการ เคหะชุมชนลาดกระบัง วาระที่ 1
(พ.ศ.2523-2526)", (กรุงเทพมหานคร:2523) หน้า 2.

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



2 1 0 0.5 1 กม.



ที่สำนักงานเขตและชุมชนหลายแห่ง

และสาธารณูปการที่จำเป็นคือชุมชน ประชาชนในโครงการสามารถประกอบกิจการ และทำงานในโครงการส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งสามารถออกไปทำงานตามแหล่งงาน ใกล้เคียงรอบ ๆ โครงการ โดยเฉพาะพื้นที่คมอุตสาหกรรมมีนบุรี และ เขตอุตสาหกรรม สงออกที่ลาดกระบัง

2.1 ที่ตั้ง

อยู่ในแขวงคลองสองคนนน มีทางเข้าจากถนนร่มเกล้า ที่กิโล-
เมตรที่ 5 นับจากเขตมีนบุรี เข้าสู่โครงการระยะทางประมาณ 800 เมตร

2.2 อาณาเขตที่ดิน (แผนที่ 25)

ทิศเหนือ	จกคลองลำอายุโส และวัดปากบึง
ทิศใต้	จกที่ดินโครงการระยะต่อไป
ทิศตะวันตก	จกคลองหนึ่ง
ทิศตะวันออก	บางส่วนจกที่ดิน เอกชน บางส่วนจกที่ดินโครงการ ระยะต่อไป และทางเข้าออกจกถนนร่มเกล้า

2.3 ขนาดที่ดิน

เนื้อที่โครงการระยะที่ 1 (2523-2526) จำนวน 762 ไร่ เป็น
ส่วนหนึ่งของโครงการทั้งหมด 2,201 ไร่

2.4 สภาพที่ดินและสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

สภาพที่ดินเป็นที่ราบลุ่มต่ำกว่าระดับถนนร่มเกล้า ประมาณ 1.00
เมตร เดิมเป็นที่นาท่าหวมในฤดูฝน ระดับน้ำท่วมสูงสุดสูงกว่าระดับดินเดิมประมาณ 80
เซนติเมตร มีคลองหนึ่งไหลผ่านที่โครงการลงไปทางทิศใต้และคลองสอง ขนานคลองหนึ่ง
ลงไปบริเวณทางเข้า (ระยะ 800 เมตร จากถนนร่มเกล้า) คุณสมบัติของดินมีดังนี้คือ

- ระดับ ± 0.00 ถึง $- 2.00$ ม. เป็นโคลนเหลวปานกลาง (Medium Stiff Clay) มีน้ำปนคาว
- ระดับ $- 2.00$ ถึง $- 14.00$ ม. เป็นโคลนเหลว (Soft Clay) ดินระดับนี้มี Water Content อยู่ 100 % ซึ่งเกือบไม่สามารถรับน้ำหนักได้เลย
- ระดับ $- 14.00$ ถึง $- 17.00$ ม. เป็นโคลนแข็ง (Stiff Clay) ซึ่งจะใช้สำหรับรับน้ำหนักโครงสร้าง
- ระดับ $- 17.00$ ถึง 21.00 ม. เป็นโคลนปนทรายปนเลน (Clayey to Silty Fine Sand)
- ระดับ $- 21.00$ ม. ลงไปเป็นทรายละเอียดอึดแน่น

สภาพที่อยู่อาศัย

เป็นบ้านแบบชนบทอยู่ตามริมคลอง

การคมนาคม

ใช้ทางน้ำทางคลองหนึ่งและคลองสอง ซึ่งไหลบรรจบทางทิศเหนือบริเวณลำอ้ายไธ เป็นคลองสองถนนไปออกคลองแสนแสบ ส่วนทางใดแยกไหลขนานลงไปออกคลองประเวศน์

2.5 สาธารณูปโภค

ถนนภายในที่ดิน

ยังไม่มีถนน มีเพียงแนวทางเข้าจากถนนร่มเกล้า ขนาดเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ความยาวประมาณ 800 เมตร (จากถนนร่มเกล้าถึงคลองสอง)

ระบบประปา

บริเวณรอบ ๆ ยังไม่มีระบบประปาให้ประชาชนบริเวณนี้ใช้น้ำจากคลองหรือขุดเจาะบ่อน้ำบาดาล

ระบบไฟฟ้า

มีระบบไฟฟ้าจากส่วนกลางแล้ว คือ มีสายไฟฟ้าแรงสูง ขนาด 24 กิโลโวลต์ ผ่านตามถนนร่มเกล้า โดยมีสถานีย่อยอยู่ริมถนนร่มเกล้าไกลทางแยกไปเขตลาดกระบัง สามารถแยกสายเข้าสู่โครงการได้ง่าย

ระบบโทรศัพท์

องค์การโทรศัพท์ยังเดินสายไม่ถึง แต่มีโครงการขยายชุมสายที่เขตมีนบุรีเพื่อบริการบริเวณนี้

การระบายน้ำ

น้ำทิ้งและน้ำฝนระบายลงสู่ลำคลอง

2.6 ระยะเวลาในการก่อสร้าง

ใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 2 ปีครึ่ง จาก พ.ศ. 2523 ถึง พ.ศ. 2526

2.7 รายละเอียดของผู้ที่จะเข้าอยู่ในโครงการ

ความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่จะเข้าอยู่ในโครงการ

การเคหะแห่งชาติได้ทำการสำรวจความต้องการของผู้ที่จะอยู่ในโครงการนี้จาก 4 แหล่ง คือ

- ก. นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และเขตอุตสาหกรรมส่งออก ซึ่งตั้งอยู่ที่เขตลาดกระบัง ซึ่งจะทำการผลิตในปี 2523 และจะมีผู้เข้ามาทำงานประมาณ 3,410 คน

- ข. บัญชีรอกของการ เคหะแห่งชาติ ซึ่งยังมีใ้ประกาศโครงการลาด
กระบัง แต่หน้าผู้ที่เลือกโครงการยานหัวหมากมาวิเคราะห์และคิด
เฉพาะผู้ที่ยื่นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2520 ถึงเดือนกรกฎาคม 2521
- ค. ผู้ที่ประกอบอาชีพในแหล่งอุตสาหกรรม เอกชนใกล้บริเวณโครงการ
นี้ระยะตามถนนในรัศมี 15 กิโลเมตร รวมทั้งสิ้น 89 โรงงาน
จำนวนคนงานทั้งหมด 17,133 คน ที่แสดงความต้องการมาอยู่
ในโครงการ เพียง 469 ราย หรือ 2.7 %
- ง. ผู้ที่จะเช่าอยู่จากแหล่งเสื่อมโทรมคลองเตย ซึ่งอยู่ห่างจากโครงการ
ประมาณ 20 กิโลเมตร ผลการสำรวจเมื่อเดือน กรกฎาคม 2521
ปรากฏว่ามีผู้ยังคงต้องการมาอยู่ในโครงการ เพียง 642 รายจาก
จำนวน 4,000 ราย เมื่อปี 2518

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 33

จำนวนผู้ที่ต้องการจะเช่าอู่แบ่งตามระดับรายได้ (บาท/เดือน)

ความต้องการที่อยู่อาศัย	1500-2000	2001-3000	3001-4000	4001-6000	รวม
นิคมอุตสาหกรรม ฯ	2,289	1,213	807	179	4,488
บ้ญัชัรของ กคช.	898	638	134	336	2,006
โรงงานอุตสาหกรรมเอกชน	197	131	60	45	433
แหล่งเสื่อมโทรมคลองเตย	502	107	22	11	642
รวม	3,886	2,089	1,023	571	7,569
เปอร์เซ็นต์	51.34	27.60	13.52	7.54	100

2.8 รายละเอียดในการวางผัง

หลักเกณฑ์ในการวางผัง

กำหนดยานการใ้ที่กินและ เณทางคมนาคนจากยั้ร วมของโครงการ 2,201 ไร่ สั้หรั้บโครงการวาระที่ 1 ในการวางผังยังต้องคั้นงั้ถึงหลัก เกณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งสรุ่บเป็นข้อ ๆ ใ้คั้งนี้ คั้

2.8.1 ทางเข้าโครงการ เนื่องจากที่กินโครงการปัจจุบันมีทางเข้า เพียงทางเดียว คั้ ทาง เข้าจากถนนร่เมลาไ้ลวั้คปากบั้ง จึงจั้เป็นต้องจั้คั้สร้างวาระ ที่ 1 จากทางเข้านี้ถอน

2.8.2 การปรับปรุงที่ดิน จากการศึกษาเปรียบเทียบวิธีการปรับปรุงที่ดินสำหรับโครงการผังรวม พบว่า ระบบเชื่อนคูนี เป็นวิธีที่ประหยัดที่สุด ส่วนที่เว้าแหว่งหรือบริเวณที่ไม่เหมาะสมที่จะสร้าง เชื่อนคูนีวิธีถมดินให้สูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุดในวาระที่ 1 นี้เลือกปรับปรุงในเชื่อนใหญ่ ซึ่งค่อนข้างจากทางเขา เพื่อให้คนทุนครั้งแรกต่ำที่สุด การขุดคูนีเพื่อเป็นทางระบายน้ำ และใช้ดินที่ขุดคูนีเป็นเชื่อน แต่จำเป็นต้องขุดทะเลสาบ เพื่อให้โคคูนีเพิ่มในการก่อสร้าง เชื่อน เนื่องจากการขุดคูนีในบริเวณยังถูกกว่าการซื้อดินมาจากภายนอกโครงการ ทะเลสาบที่ขุดก็เป็นผลพลอยได้ ซึ่งใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่รับน้ำฝนและอาจใช้หาผลประโยชน์ตามความเหมาะสมต่อไป

2.8.3 การคมนาคม การติดต่อกับภายนอกโครงการ นอกจากจะใช้ถนนทางเขาโครงการ ออกสู่ถนนร่มเกล้าแล้ว ยังสามารถใช้การคมนาคมทางน้ำ คือใช้คลองหนึ่งซึ่งผ่านโครงการไปออกสู่คลองแสนแสบทางคานทิศเหนือ และคลองประเวศน์ทางคานทิศใต้ โดยจัดให้มีท่าจอดเรือตามจุดสำคัญ ๆ และปรับปรุงริมฝั่งคลองให้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและสวยงาม

2.8.4 การลงทุน สำหรับโครงการวาระที่ 1 นี้ ธนาคารโลกเป็นสถาบันที่ใหญ่เงินลงทุนบางส่วน ซึ่งนโยบายในการลงทุนของธนาคารโลกให้จัดสร้างที่อยู่อาศัย ผู้มีรายได้น้อยประมาณร้อยละ 50 ของโครงการ สำหรับผู้มีรายได้น้อยปานกลางและรายไคสูง ตลอดจนการหาประโยชน์จากที่ดินใหม่ขึ้น เพื่อให้โครงการสามารถเกื้อหนุนกันเองได้ โดยให้รัฐสนับสนุนเพียงสาธารณูปการในโครงการและสาธารณูปโภคภายนอก

3. โครงการกำหนดพื้นที่ Green Belts เพื่อป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครจะวางผังเมืองเฉพาะในบริเวณพื้นที่ Green Belts ซึ่งประกอบด้วยนโยบายการใช้ที่ดิน การห้ามปลูกสร้างอาคาร การวางระบบป้องกันน้ำท่วม ระบบการระบายน้ำ ระบบจัดน้ำเสีย การสร้างคันกันน้ำ การขุดคลอง การขุดลอกคลอง และทางระบายน้ำ การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยออกกฎหมายตามขั้นตอนดังนี้

(1) ประกาศกระทรวงมหาดไทยตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เพื่อห้ามการปลูกสร้างอาคาร (มีผลบังคับครั้งแรก 1 ปี)

(2) ขอบัญญัติกรุงเทพมหานคร ห้ามการปลูกสร้างอาคารในพื้นที่โดยอาศัยพระราชบัญญัติตามข้อ (1) ซึ่งจะสามารถควบคุมได้โดยไม่มีกำหนดระยะเวลา

(3) ออกพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกาบังคับผังเมืองเฉพาะตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งจะสามารถรักษาสถานที่ Green Belts ได้ตามเป้าหมายโดยสมบูรณ์

ขอบเขตของพื้นที่โครงการ

ทิศเหนือ จุด คลองหกวา

ทิศใต้ จุด อ่าวไทย (บริเวณคลองด่าน)

ทิศตะวันออก จุด คลองสี่บ คลองลำหิน คลองลำปลาทิว คลองหนองงูเห่า คลองบางโหลง และคลองตาเจ็ญ

¹ชลิตภักดิ์ วีรพลิน, รายงานและโครงการของแผนพัฒนาและปรับปรุงกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2525-2529, (กรุงเทพมหานคร: กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร 30 มีนาคม 2524).

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



0 06 1 กม.

เขตมีนบุรี

เขตหนองจอก

เขตบางกะปิ

แขวงลาดพร้าว

แขวงคลองมีนา

แขวงทับช้าง

เขตจตุจักร

แขวงคลองสองต้นนุ่น

แขวงบุษราคัม

เขตดอนเมือง

แขวงลาดกระบัง

อ.เมือง
จ.นนทบุรี

อ.บางพลี

จังหวัดสมุทรปราการ



พื้นที่ในโครงการกำหนด GREEN BELT
เพื่อบริการน้ำท่วมและระบายน้ำฝั่งตะวันออก
ของกรุงเทพมหานคร

ที่มา: กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

ทิศตะวันตก จด คลองหม้อแตก ถนนหทัยราษฎร์ ถนนร่มเกล้า ถนน
ประชาราษฎร์อุทิศ (ถนนวัดกิ่งแก้ว) คลองซุกใหม่
และคลองตำหรุ

พื้นที่ทั้งโครงการประมาณ 200,000 ไร่ ตอนเหนืออยู่ในจังหวัดปทุมธานี
ตอนใต้อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ พื้นที่โครงการที่อยู่ในเขตลาคกระบังประมาณ
22,750 ไร่ (คูแผนที่ 26)

4. โครงการสร้างถนน

ขณะนี้เขตลาคกระบังมีโครงการสร้างถนน 2 โครงการดังนี้¹

(1) โครงการของกรมทางหลวงแผ่นดิน เป็นถนนกำหนดความ
กว้าง 240 เมตร เลียบทางรถไฟสายตะวันออก เริ่มต้นจากแขวงหัวหมากโดยแยกจาก
ถนนคลองตัน-หัวหมาก บริเวณใกล้คลองบางกะจะ ลงมาทางตะวันออกเฉียงใต้ใกล้ทาง
รถไฟเขาแขวงสวนหลวง เขตพระโขนง ข้ามคลองแม่จัน เขาเขตลาคกระบังที่แขวง
คลองสองต้นนุ่น ผ่านแขวงคลองสามประเวศน์ เขาเขตลาดป่าทิว บรรจบกับถนนลำ-
ป่าทิว และจากถนนลำป่าทิวนี้ก็มีถนนลงมาทางใต้ข้ามคลองประเวศบุรีรมย์อยู่แล้ว
โครงการของกรมทางหลวงนี้จะทอดลงมาทางใต้จนถึงสนามบินหนองงูเห่า ทั้งนี้ตาม
ในพระราชกฤษฎีกาเรื่องกำหนดแนวทางหลวงสายคลองตัน-หนองงูเห่า² ขณะนี้อยู่ใน
ระหว่างการเวนคืนที่ดิน

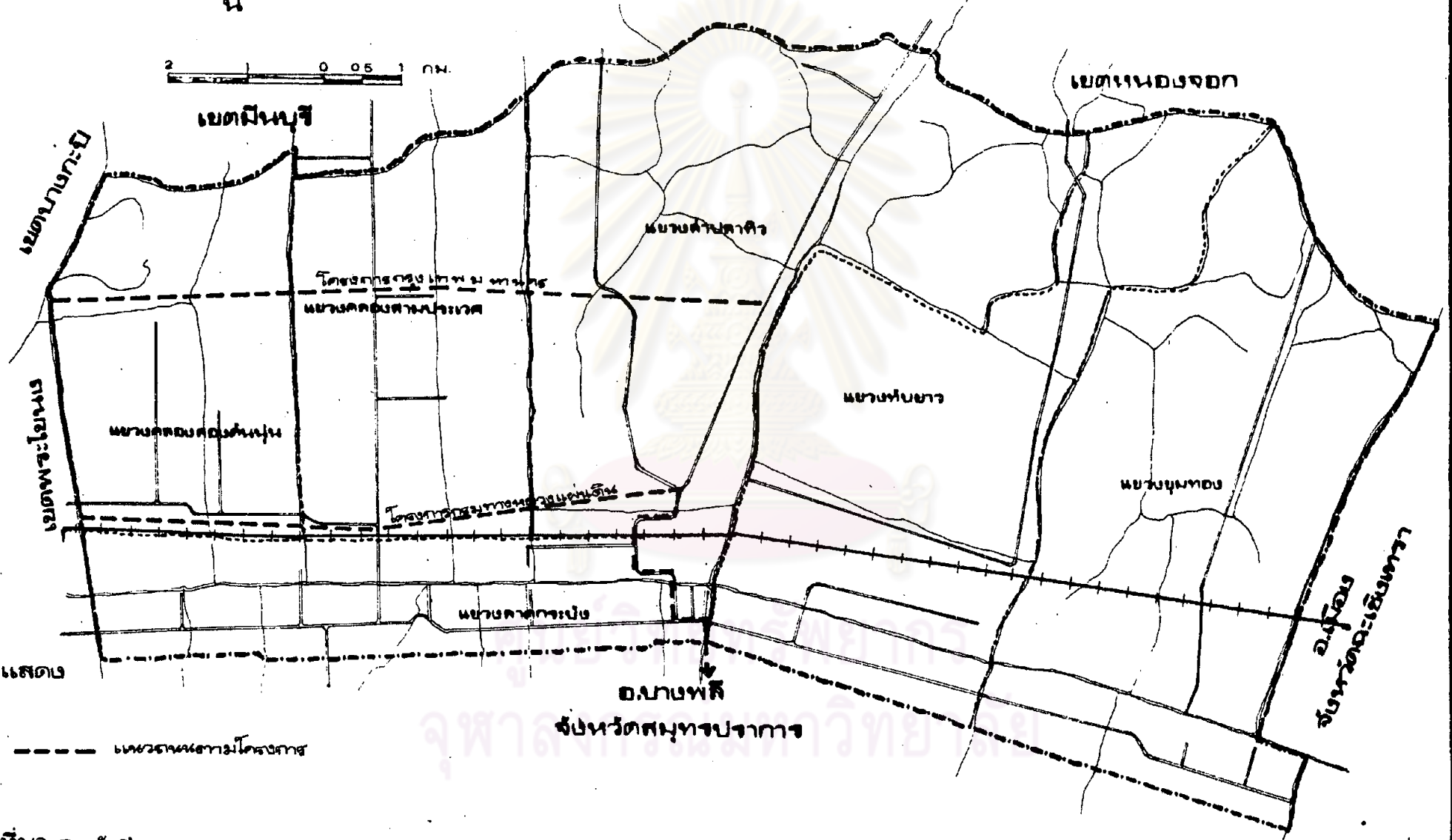
¹สัมภาษณ์ ชลิตภากร วิจารณ์, ผู้อำนวยการกองผังเมือง สำนักงาน
ปลัดกรุงเทพมหานคร, 11 พฤษภาคม 2524.

²พระราชกฤษฎีกาเรื่องกำหนดแนวทางหลวงสายคลองตัน-หนองงูเห่า
ลงวันที่ 3 เมษายน 2522, ลงนาม เฉลียว วัชรพุก อธิบดีกรมทางหลวง.

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



2 0 05 1 กม.



ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

(2) โครงการของกรุงเทพมหานคร ขณะนี้อยู่ในระหว่างทำแผนที่ เพื่อขออนุมัติ เป็นถนนที่เชื่อมนิคมอุตสาหกรรมและเคหะชุมชนลาดกระบัง โครงการ ถนนดังกล่าวคาดว่าจะแล้วเสร็จก่อนสิ้นปี 2530 (ดูแผนที่ 27)

โครงการในพื้นที่ต่อเนื่อง

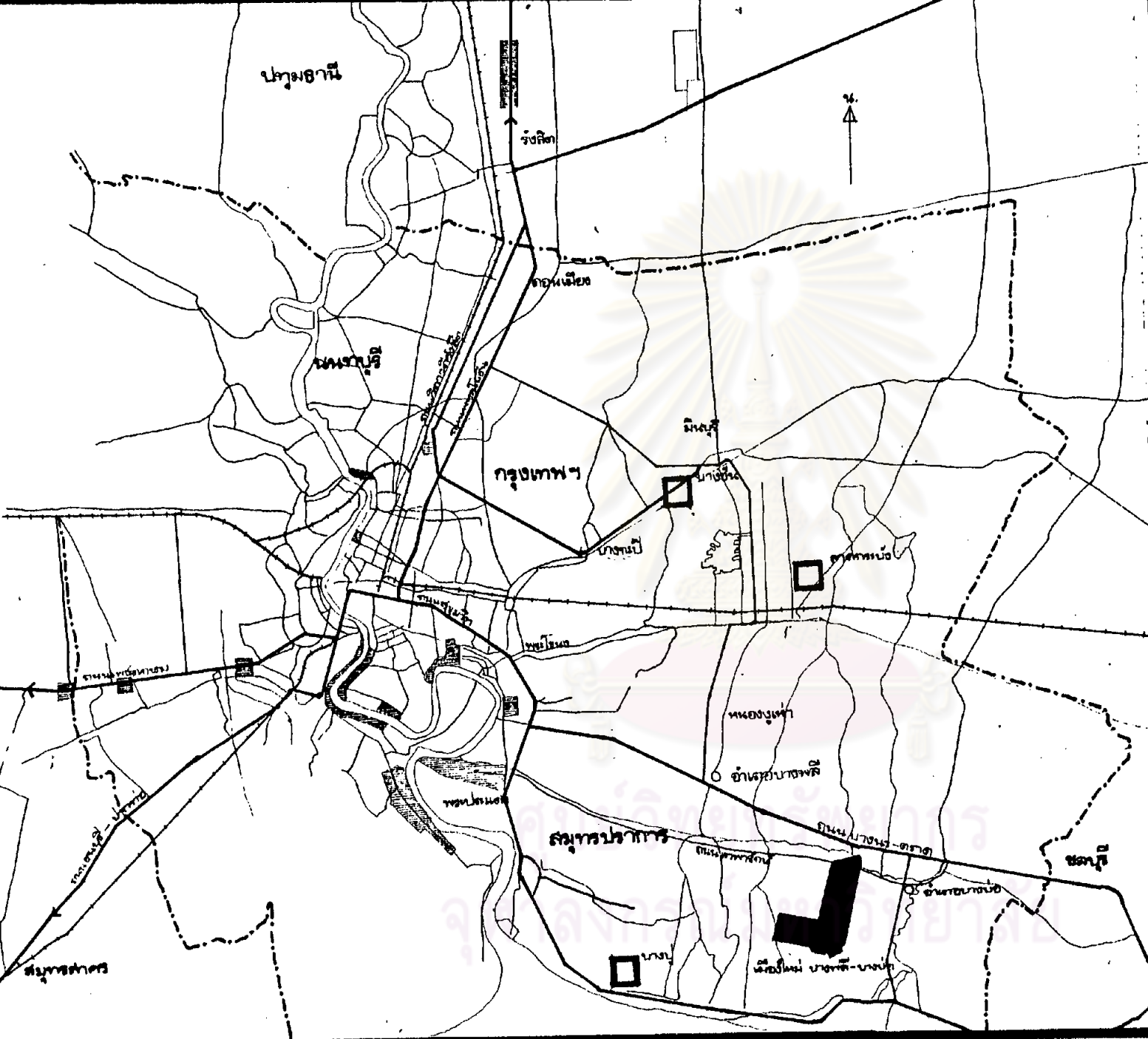
1. โครงการ เมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ¹

เป็นโครงการ เคหะชุมชนสมบรมแบบในตัวเอง (Self contained housing project) มีขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาในประเทศไทย การเคหะแห่งชาติเรียกโครงการนี้ว่าเป็นเมืองใหม่ (New town) มีขนาดใหญ่กว่าโครงการ เคหะชุมชนลาดกระบัง 1 เท่าตัว ใหญ่กว่าโครงการทุ่งสองห้อง 15 เท่าตัว ใช้น้ำที่ทั้งหมด 4,46๑ ไร่ คิดเป็นเงินค่าที่ดินทั้งหมด 131 ล้านบาท ปัจจุบันเป็นกรรมสิทธิ์ของการเคหะแห่งชาติทั้งหมด แบ่งออกเป็น 3 วาระ วาระที่ 1 ระหว่างปี 2523-2527 จำนวน 5,205 หน่วย ตามที่ ครม.อนุมัติแล้ว หลังจากนั้นจะเป็นวาระที่ 2 ปี 2528-2530 วาระที่ 3 ปี 2531 - 2533² โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้






(1) ที่ตั้ง โครงการทั้ง 3 วาระ ตั้งอยู่ในที่เดียวกันบริเวณ กิโลเมตรที่ 23 ถนนสายบางนา-ตราด หรือกิโลเมตรที่ 22-23 ถนนเทพารักษ์ ระหว่างคลองหัวเกลือ กับคลอง เจริญราษฎร์ ตำบลบางเสาธง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทร-ปราการ (แผนที่ 28-2๙)

¹ การเคหะแห่งชาติ, "โครงการ เมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ วาระที่ 1 (2523 - 2527)" (กรุงเทพมหานคร: 2523), หน้า 2-5.

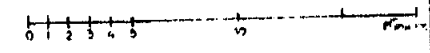
² การเคหะแห่งชาติ, วารสารการเคหะ. (กรุงเทพมหานคร: กองประชาสัมพันธ์ การเคหะแห่งชาติ ตุลาคม 2523), หน้า 3.



แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการรถไฟฟ้า
 บางที - บางปะอิน

-  บริเวณผ่านอุทกวิทยา
-  สถานีรถไฟฟ้า
-  สถานีใหม่บางที - บางปะอิน
-  ทางหลวง
-  ทางรถไฟ

ขนาดพิกัด 1:150,000



ปี: ๒๕๕๓

โครงการเมืองใหม่บางพลี-บางบ่อ



วาระที่ 1



วาระที่ 1 พ.ศ. 2523-2527 เนื้อที่ 1,669 ไร่



วาระที่ 2 พ.ศ. 2528-2530 เนื้อที่ 1,498 ไร่



วาระที่ 3 พ.ศ. 2531-2533 เนื้อที่ 1,209 ไร่

มาตราส่วน 1:20,000

วาระที่ 2

วาระที่ 3

== ทางหลวง

- - - - - แนวเขตที่ดิน

(2) โครงการวาระที่ 1(2.1) ขอบเขตที่ดิน

ทิศเหนือ จดคลองสำโรง ซึ่งกว้างประมาณ 40-50 เมตร สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมโคกตลอดปี

ทิศใต้ จดแนวคลองหาสิบ ซึ่งต่อกับวาระที่ 3

ทิศตะวันออก จดคลองหัวเกลือ กว้างประมาณ 10 เมตร

ทิศตะวันตก จดคลองเจริญราษฎร์ กว้างประมาณ 12 เมตร

(2.2) ขนาดและกรรมสิทธิ์ในที่ดิน

ที่ดินที่จะพัฒนาในวาระที่ 1 มีเนื้อที่ 1665.00 ไร่
ปัจจุบัน เป็นกรรมสิทธิ์ของการ เคหะแห่งชาติทั้งหมด

(2.3) การใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ แบ่งเป็นดังนี้
(ดูรายละเอียดในภาคผนวก)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 34

การใช้ที่ดินในเมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ (วาระที่ 1)

ประเภทการใช้ที่ดิน	ขนาดพื้นที่/ไร่	%
1.ยานพาหนะ (5205 หน่วย)	392.94	23.60
2.บริเวณอุตสาหกรรม	455.00	27.33
3.บริเวณพาณิชยกรรมและธุรกิจ	207.11	12.44
4.สวนบริการชุมชน	138.69	8.33
5.สวนสาธารณะและที่ว่างโล่ง	133.89	6.84
6.ถนนและทางเท้า	199.17	11.96
7.สาธารณูปโภคอื่น ๆ	158.20	9.50
รวมทั้งสิ้น	1665.00	100.00

(2.4) โครงการนิคมอุตสาหกรรมบางพลี - บางบ่อ

บริเวณอุตสาหกรรม 455 ไร่ ของเมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ จะเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมบางพลี เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการเคหะแห่งชาติ เพื่อที่จะพัฒนาบริเวณอำเภอบางพลี - บางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ ให้เป็นชุมชนสมบูรณ์ขนาดใหญ่ โดยจัดให้ส่วนประกอบที่จำเป็นสำหรับชุมชนนี้อย่างครบถ้วน จึงได้มอบให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจัดทำเป็นงานสร้างนิคมอุตสาหกรรมบางพลี-บางบ่อ ซึ่งจะดำเนินการพัฒนาในช่วงเดียวกันกับวาระที่หนึ่งของโครงการ เมืองใหม่ ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ เมืองใหม่

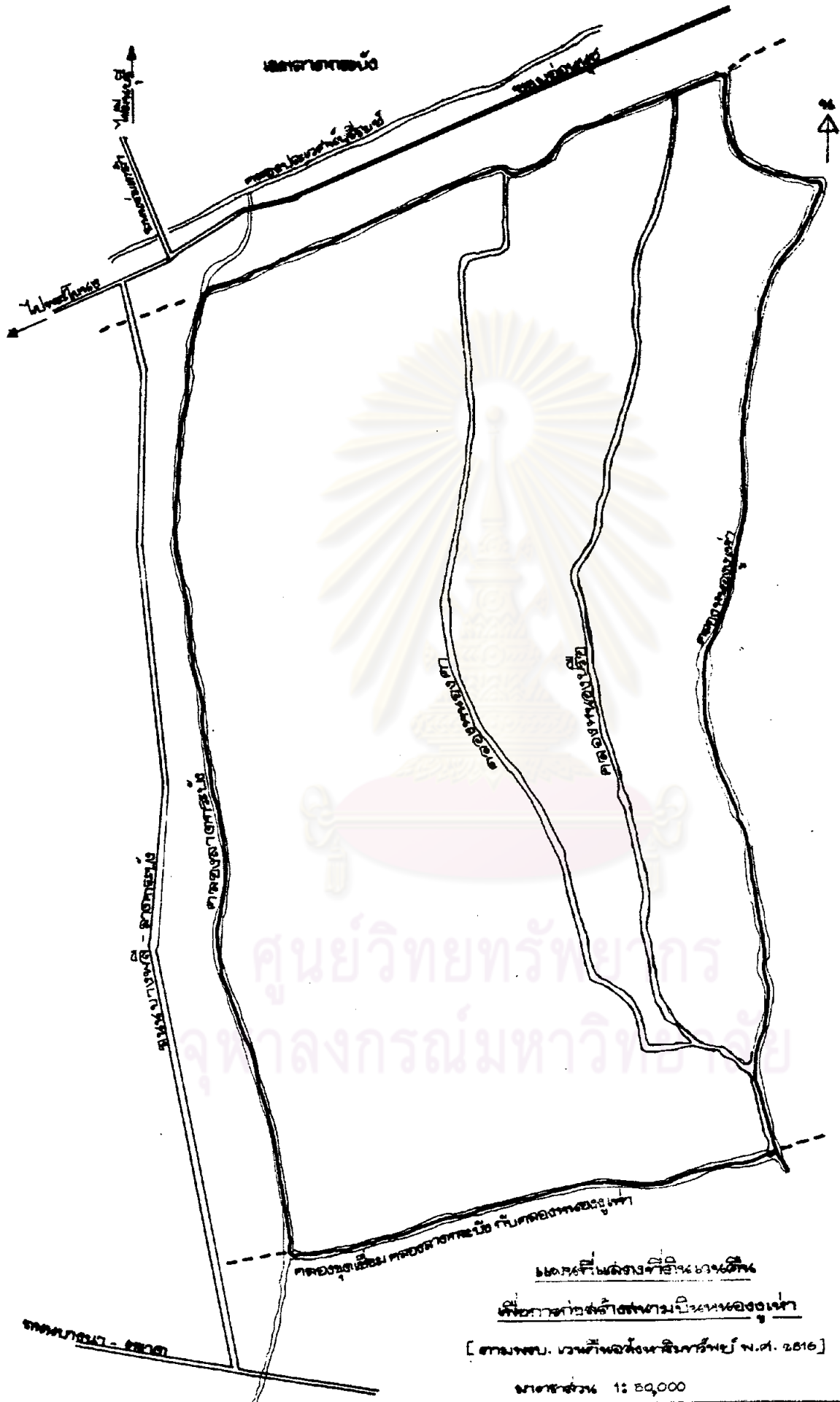
2. โครงการสนามบินหนองงูเห่า

เป็นโครงการที่ริเริ่มมาตั้งแต่ปี 2503 โดยได้มีการเสนอให้แยก การบินทหารและการบินพาณิชย์ออกจากกัน ขณะนั้นบริษัทลิขทิลต์ทำผังเมือง Greater Bangkok Plan เสนอให้สนามบินพาณิชย์แห่งที่สอง ต่อมาในปี 2505 กระทรวงคมนาคม เสนอสนามบินพาณิชย์บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองหนองงูเห่า ซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการ อย่างไรก็ตามในปี 2515 สภการบริหารคณะปฏิวัติได้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 2 ณ สนามบินหนองงูเห่า ในปีต่อมาได้มีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลบางโจนง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ รวมที่ดินเวนคืนทั้งหมด 19,000 ไร่ ในวันที่ 21 ตุลาคม 2523 คณะรัฐมนตรีมีมติรับหลักการให้มีการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า โดยมอบให้กระทรวงคมนาคมรีบไปพิจารณาในเรื่องรูปแบบการลงทุนก่อสร้างว่าจะดำเนินการในรูปแบบใด (ดูรายละเอียดในบทแทรก 4) ในปัจจุบันนี้การเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าวดำเนินการเสร็จไปแล้วเกือบทั้งหมด ยังเหลือเพียงพื้นที่อีก 300 - 400 ไร่ จากพื้นที่ 19,000 ไร่ ซึ่งเป็นวัดและที่ธรณีสงฆ์ รวมทั้งบ้านเรือนราษฎรจำนวนหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะใช้งบประมาณราว 50 ล้านบาท (ดูแผนที่ 30 แสดงบริเวณที่ดินเวนคืนเพื่อก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่า)

3. โครงการทางรถไฟสายตะวันออก

เป็นโครงการที่กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ คือ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ชลบุรี - ศรีราชา - สัตหีบ ซึ่งเชื่อมกับทางรถไฟสาย

สำนักงานเลขาธิการ คณะอนุกรรมการศึกษาการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรมหลัก บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก สำนักงานนายกรัฐมนตรี, รายงานชัยสุคนธ์ การศึกษาการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึก บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กรุงเทพมหานคร เมษายน 2524), หน้า 13.



ศูนย์วิทยุวิทยุการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๒๒.๗๖๕ ไร่ ๓๖๖.๖๖๖ ไร่

เพื่อการศึกษาสร้างอาคารเรียนของโรงเรียน

[ตามทบท. วรทวิพอตั้งพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๑๖]

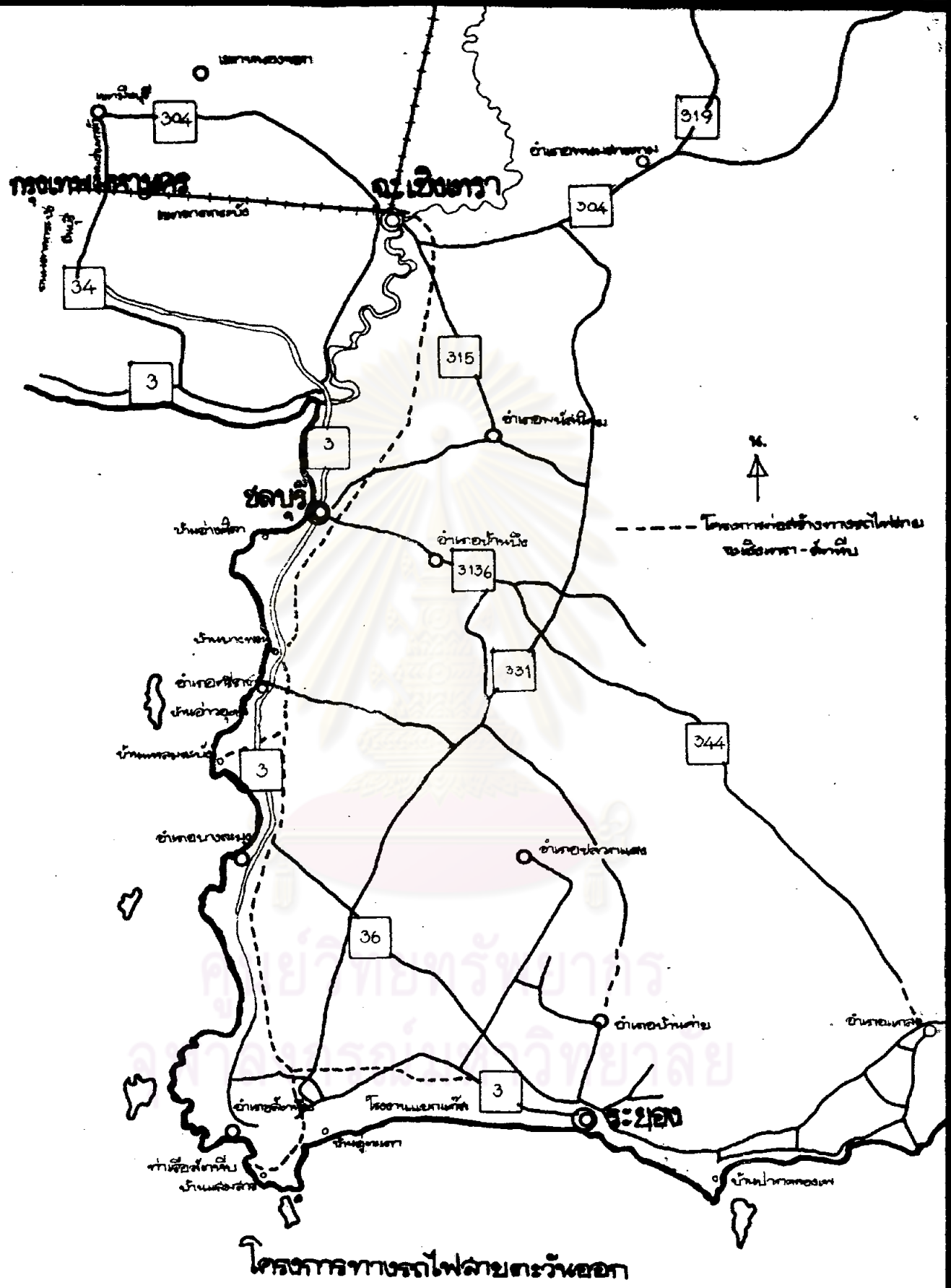
มาตราส่วน 1 : ๕๐,๐๐๐

หน้า ๓๐

ตะวันออก ปัจจุบันที่สถานีแปดริ้ว ผ่านตัวจังหวัดชลบุรี สุกปลายทางที่ท่าเรือน้ำลึก สักหีบ (ท่าจุกเสม็ด) ระยะทางยาวประมาณ 143 กิโลเมตร ใช้งบประมาณก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 1,590 ล้านบาท กำหนดก่อสร้างให้สามารถเปิดการเดินรถได้ในปลายปี พ.ศ.2526 นอกจากนี้ยังมีแนวโน้มที่จำเป็นจะต้องก่อสร้างรถไฟเชื่อมจากสถานีเขาชีจรรย์ สักหีบ ไปยังบริเวณมาบตาพุด ระยะของ ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร¹ ใช้งบลงทุนประมาณ 80 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 2 ปี ในกรณีที่อุตสาหกรรมหลักและชุมชนจะไปตั้งอยู่ในบริเวณนั้น ดังนั้นเมื่อโครงการนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว ทางรถไฟที่ยานเขตลาดกระบังก็จะมีสำคัญในฐานะ เป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายตะวันออกซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่แหล่งอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึกของประเทศ (ดูแผนที่ 31)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก
บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก



โครงการทางรถไฟสายตะวันออก

ที่มา: สำนักชำนนเลขาการ ส.ค.๕๓๖กรมการธิการการพิมพ์มาตุลาสาพักของมหาดั บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก สำนักเกษตรกรรมพืช
รายงานฉบับสุดท้ายการธิการการพิมพ์มาตุลาสาพักของมหาดัสำนักงานการพิมพ์มาตุลาสาพักของมหาดั สำนักงานการพิมพ์มาตุลาสาพักของมหาดั, พฤษภาคม 2524 (แผนที่รูปที่ 3.2)

ประเภทโครงการจำแนกตามลักษณะการพัฒนา

โครงการดังกล่าวข้างต้นย่อมต้องมีผลต่อการพัฒนาและการใช้ที่ดินของ
เขตลาคกระบัง โครงการที่จะดำเนินการในเขตลาคกระบัง ย่อมจะส่งผลการ
พัฒนาโดยตรงและชัด เจนกว่าโครงการที่อยู่ในพื้นที่นอกเขต อย่างไรก็ตามลักษณะการ
พัฒนาที่เป็นผลมาจากโครงการจะแตกต่างกันจึงจำเป็นต้องจำแนกประเภทโครงการที่
เกิดขึ้น อันจะทำให้เข้าใจถึงแนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตของ เขตลาคกระบัง ได้ดีขึ้น
ในที่นี้จะใช้กรอบ (frame) การจำแนกปัจจัยที่สร้าง (generate) และจำกัด
(restrict) การพัฒนาในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจากงานของ Andrew W. Gilg
ดังนี้¹

1) Factors generating development

- (a) new town
- (b) growing towns, and proposals for expansion or overspill;
- (c) other employment centres or traffic generators;
- (d) access to main lines of communication;
- (e) pattern of proposed improvements to the social services
- (f) government - sponsored projects such as new airfields
and power stations;
- (g) other pressures identified by a high rate of planning
applications;

¹ Andrew W. Gilg อาจารย์วิชาภูมิศาสตร์ในมหาวิทยาลัย
Exeter ในประเทศอังกฤษ.

2) Factors restricting development:

- (a) mineral reserves or workings;
- (b) tracts of derelict land;
- (c) water gathering grounds, land liable to flood, areas of drainage restriction;
- (d) areas already covered by policies restricting development;
- (e) areas of high agricultural, ecological, landscape or recreational value;
- (f) national parks;
- (g) large holdings or uses restricting development, eg. Forestry Commission land;
- (h) green wedges or green barriers; ¹.

เมื่อนำโครงการทั้งหมดซึ่งได้แก่

1. โครงการนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง
2. โครงการเคหะชุมชนลาดกระบัง
3. โครงการกำหนดพื้นที่ Green Belts เพื่อป้องกันน้ำท่วม
และระบายน้ำฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร
4. โครงการสร้างถนน
5. โครงการเมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ
6. โครงการลนามบินหนองงูเห่า
7. โครงการทางรถไฟสายตะวันออก

¹

Andrew W. Gilg, Countryside Planning, The First Three

Decades 1945 - 76. (London: Methuen 2 Co. Ltd.), p. 106.

จะเห็นได้ว่าโครงการ 1,2,3,4,5,6 และ 7 เป็นโครงการซึ่ง
เป็นปัจจัยของการสร้างหรือกระตุ้นให้มีการพัฒนาในพื้นที่ ขณะที่โครงการที่ 3 หรือ
โครงการ Green Belts เป็นโครงการจำกัดการพัฒนา¹ ดังนี้

โครงการซึ่ง เป็นปัจจัยสร้างการพัฒนา

- โครงการนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง จัดว่าเป็นศูนย์กลางการ
จ้างงาน(c) และเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากรัฐบาล (f)
- โครงการ เลอะชุมชนลาดกระบัง จัดว่าเป็นโครงการบริการ
สังคม(e) และเป็นโครงการประเภท (f)
- โครงการสร้างถนน เป็นโครงการ (d), (e) และ (f)
- โครงการ เมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ เป็นโครงการ (a),(c)
(e), (f)
- โครงการสนามบินหนองงูเห่า เป็นโครงการ (b),(c),(d),(e)
(f), (g)
- โครงการรถไฟสายตะวันออก เป็นโครงการ (e), (d), (f)
(g)

โครงการซึ่ง เป็นปัจจัยจำกัดการพัฒนา

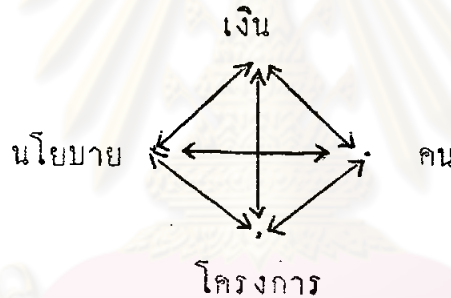
- โครงการกำหนดพื้นที่ Green Belts เพื่อป้องกันน้ำท่วมและ
ระบายน้ำฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร (d),(e) และ (h)

¹การพัฒนา (development) ตามความหมายของ Gilg
หมายถึงการเปลี่ยนแปลง การก่อสร้าง หรือความเติบโตที่มองเห็นได้.

สัมฤทธิผลของโครงการ (Possibility of Project Implementation)

แนวโน้มการใช้ที่ดินยอมสัมพันธ์โดยตรงกับโครงการที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่
ไม่ว่าโครงการนั้นจะเป็นโครงการประเภทสร้างและกระตุ่นการพัฒนาหรือโครงการ
จำกัดและชลอการพัฒนาก็ตาม จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงสัมฤทธิผลหรือ
ความเป็นไปได้ของโครงการบนพื้นที่จริง

สัมฤทธิผลของโครงการขึ้นอยู่กับปัจจัย 4 ประการดังแบบจำลอง (Model)
ต่อไปนี้



เงิน

โครงการใดก็ตามเมื่อได้รับการเลือกแล้ว จะต้องมีการจัดเตรียมเรื่อง
เงิน ซึ่งใคร่แกงบประมาณนั้นเอง แยกออกเป็น

ก. งบประมาณที่ได้มาจากงบแผ่นดิน โดยผ่านสายงานส่วนกลาง

ความเป็นไปได้ของโครงการในที่นี้เป็นการศึกษาว่าการปฏิบัติตามโครงการ
นั้นจะสามารถทำได้หรือไม่ แยกต่างจาก Feasibility study ซึ่งเป็นการ
ศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

- ข. งบประมาณส่วนสนับสนุน จากงบประมาณดำเนินงานท้องถิ่น เพื่อ
ดำเนินโครงการนั้นโดยตรง หรือเพื่อปรับปรุงสาธารณูปโภคส่วน
ย่อย
- ค. งบประมาณที่มาจากเอกชน
- ง. งบประมาณที่มาจากองค์กรการ เงินระหว่างประเทศ

คน

ได้แก่ความร่วมมือของท้องถิ่น โครงการที่เป็นประโยชน์ของท้องถิ่นจน
เกินไปขอมยากที่จะได้รับการปฏิบัติจนสำเร็จ

นโยบาย

ได้แก่ การสนับสนุนค่านโยบายของรัฐ และจะต้อง เป็นนโยบายต่อเนื่อง
จริงจัง เพราะโครงการพัฒนามัก เป็นโครงการระยะยาว

โครงการ

ได้แก่ ความสม เหตุสมผลของโครงการ โดยจะต้อง เป็นโครงการที่มี
คุณค่าอย่างแท้จริง มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์แก่มวลชน โดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อ
ส่วนคนอื่นแอบแฝง และจะต้องมีความเป็นไปได้ในแง่ของ เทคโนโลยี กล่าวคือ เป็น
เทคโนโลยีที่เหมาะสม (appropriate) กับประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประ
เทศไทย

ปัจจัยแต่ละประการต่างมีความสัมพันธ์ต่อเนื่อง และมีผลซึ่งกันและกัน
ขณะเดียวกันแต่ละปัจจัยก็สามารถมีความสำคัญโดดเด่นจนอาจทำให้การปฏิบัติตามโครง
การหนึ่งโครงการใดชะงักงันหรือล้มเลิกได้ เช่น การขาดงบประมาณเพียงอย่าง เดียว
ก็สามารถล้มโครงการ ไม่ว่าโครงการนั้นจะมองเห็นประโยชน์รัก ใจแก่ชุมชน ได้รับความ
ร่วมมือจากท้องถิ่น และมีนโยบายสนับสนุน นอกจากนี้การขาดงบประมาณก็สามารถ

ส่งผลถึงความร่วมมือ เช่น การขาดงบประมาณที่จะใช้ในการ เวเนคืนที่ดิน การทำให้โครงการนี้ปฏิบัติไม่ได้ในแง่ของ เทคโนโลยี และจำเป็นจะต้องมีการ เปลี่ยนนโยบายในที่สุด ประชามติและความร่วมมือของประชาชนก็เป็นสิ่งสำคัญในการผลักดันนโยบาย กฎเกณฑ์และกฎหมายต่าง ๆ ที่เอื้อต่อโครงการก็เป็นเรื่องนโยบายของรัฐเป็นประการสำคัญ ยกตัวอย่าง เช่น โครงการสนามบินหนองงูเห่า ซึ่งริเริ่มมาตั้งแต่ปี 2503 แต่ในปี 2516 รัฐบาลโคกเค็ลล์สัญญากับบริษัทนอร์ทอพรอป ทวีสแคววี่ ว่า "เนื่องจากมีการส่อไปในทางไม่สุจริตหลายด้าน ประกอบกับได้รับการคัดค้านจากประชาชนและสื่อมวลชน"¹

เมื่อนำปัจจัยทั้งหมดมาพิจารณาเกี่ยวกับโครงการ 7 โครงการที่ค้างไว้จะปรากฏผลดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ "เอกสารประกอบการประชุม อ.ม.ก. ครั้งที่ 5/2524", (กรุงเทพมหานคร: 4 มีนาคม 2524), หน้า 3.

- ในเรื่องของงบประมาณ โครงการต่าง ๆ ยกเว้นโครงการสร้างถนนและโครงการกำหนดพื้นที่ green belts ล้วนมีงบประมาณการดำเนินการจากแหล่งเงินกู้ต่างประเทศ เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ส่วนโครงการที่มีได้ใช้เงินกู้ต่างประเทศก็สามารถใช้งบประมาณแผ่นดิน คาดว่าจะได้รับการสนับสนุนเรื่องงบประมาณ เพราะไม่ขัดกับนโยบายการพัฒนาท้องถิ่นของประเทศ

- ในเรื่องความร่วมมือของท้องถิ่น ถือว่าเป็นปัจจัยลบของทุกโครงการ โดยประมวลมาจากปัญหาเศรษฐกิจและสังคมของชวานาซึ่ง เป็นประชากรส่วนใหญ่ของพื้นที่ ดังที่แสดงไว้ในบทที่ 5

- นโยบายของรัฐในขณะนี้แต่ละโครงการได้รับความเห็นชอบจากรัฐทั้งทางตรงและโดยผ่านหน่วยงานท้องถิ่น มีบางโครงการซึ่งได้แก่ โครงการกำหนดพื้นที่ริ้วสีเขียวและโครงการถนนเชื่อมนิคมอุตสาหกรรมและเคหะชุมชนลาดกระบัง เป็นงานของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นองค์กรปกครองท้องถิ่น แต่ก็ เป็นโครงการซึ่งสอดคล้องกับนโยบายส่วนกลาง โดยเฉพาะโครงการพื้นที่ริ้วสีเขียว เป็นโครงการร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานครและกรมชลประทาน นอกจากนี้ยังเป็นโครงการในพระราชดำรินีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอีกด้วย

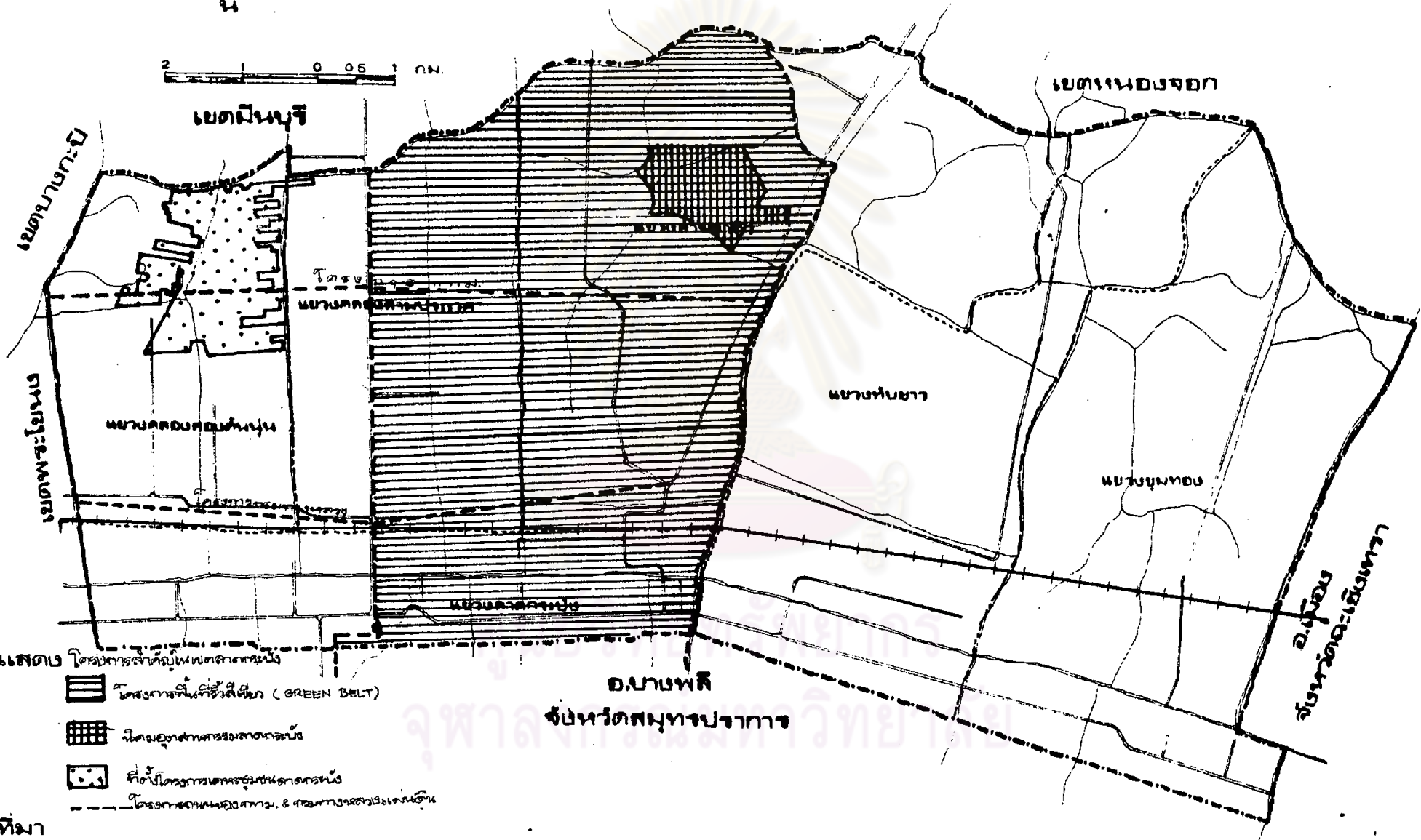
- ในเรื่องของโครงการ จะเห็นได้ว่ามีเฉพาะโครงการสนามบินหนองจุกเท่านั้นที่เป็นลบ โครงการหนองจุกเท่านั้นที่มีข้อเสียที่สำคัญอยู่ที่พื้นดินอันต้องเสียค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงที่ดินสูง คือ ประมาณ 7,480 ล้านบาท และจะเกิดการทรุดตัวของพื้นดินในระยะต่อไปข้างหน้า คงมีการปิดสนามบินขอมบอย ๆ หนึ่งโครงการกำหนดพื้นที่ริ้วสีเขียวจะมีปัญหาในเรื่องผลกระทบของโครงการตอบบริเวณก่อสร้าง (built up area) ที่มีอยู่แล้ว ซึ่งได้แก่ อาคารสถานที่ราชการต่าง ๆ ในแขวงลาดกระบัง และ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ "รายงานการประชุมคณะกรรมการเสนอแนะนโยบาย มาตรการ และโครงการพัฒนาเมืองและปรับปรุงกรุงเทพมหานคร (อมก.)" (ครั้งที่ 5/2524 วันพุธที่ 25 กุมภาพันธ์ 2525), หน้า 3.

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



0 0.5 1 กม.



- แสดง
- โครงการสำคัญในเขตลาดกระบัง
 - โครงการพื้นที่สีเขียว (GREEN BELT)
 - ที่ตั้งของสำนักงานราชการระดับจังหวัด
 - ที่ตั้งโครงการเกษตรกรรมขนาดกลาง
 - โครงการถนนหนทางคมนาคม & รางสายส่งพลังงาน

ที่มา

อ.บางพลี
จังหวัดสมุทรปราการ

อ.เมือง
จังหวัดฉะเชิงเทรา

บริเวณก่อสร้างที่จะเกิดขึ้นแน่นอนในอนาคต เพราะริเริ่มไปแล้ว ใต้แก่ โครงการ
 นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาคังกล่าวแก้ไขได้ด้วยเทคโนโลยี
 โยโลยีของการสร้างเขื่อนหรือผนังกันน้ำ (dyke) ซึ่งมีความสูงไม่ต่ำกว่าแนวถนน
 ริมทะเล จึงไม่น่าจะเป็นอุปสรรคต่อกิจกรรมของชุมชนที่มีอยู่แล้วแต่อย่างใด ดังนั้นใน
 แห่งปัจจุบัน "โครงการ" โครงการพื้นที่วิวิสี เขียวจึงมีค่าเป็นบวก

สรุปในเรื่องสัมฤทธิ์ผลหรือความเป็นไปได้ของโครงการที่จะมีผลต่อเนื่อง
 ไปถึงนโยบายและแผนการไว้ที่ถิ่นของ เขตลาดกระบังในอนาคตนั้นต่างมีความเป็นไปได้
 สูง (high possibility) โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่จะเกิดขึ้นในเขตลาดกระบัง
 (ดูแผนที่ 32)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผลที่จะได้รับจากโครงการ

การวางแผนที่ถูกต้องนั้นจะต้อง เป็นไปทั้งในด้านการป้องกันและ
แก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ในขณะ เดียวกัน ด้วยเหตุนี้ เมื่อการศึกษาคำดำเนินมาถึง
การยอมรับถึงโครงการที่จะ เกิดขึ้นในอนาคตแล้ว จำเป็นจะต้องมีการคาดคะเนถึง
ผลทั้งทางตรงและทางอ้อมที่จะมีต่อการใช้ที่ดินในเขตลาดกระบัง เพื่อวางแผนทาง
กำหนดมาตรการรองรับได้อย่างทันต่อเหตุการณ์ มีข้อก่อให้เกิดภาวะการแก้ปัญหา
เฉพาะหน้าคิดตามมาภายหลัง การประเมินผลที่จะได้รับจากโครงการที่นำมาใช้ใน
ที่นี่จะใช้วิธีเทคนิค เมทริกซ์¹ (matrix) เป็นการนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมมา
เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนา แล้วประเมินคาขนาด (magnitude) และ
ความสำคัญ (importance) ออกมาเป็นตัวเลข 1-3² โดยดัดแปลงมาจาก

¹ เทคนิคที่ใช้ประเมินผลที่แพร่หลายในปัจจุบันได้แก่

1. เทคนิค เช็ครายการ (checklists)
2. เทคนิค เมทริกซ์ (matrix)
3. เทคนิค เนทเวิร์ค (network)
4. เทคนิคภาพ เหนือซ้อน (overlay)
5. เทคนิคสร้างแวลูฟังก์ชันและค่าน้ำหนัก (value function and weighting system)
6. Cost-benefit Analysis
7. แบบจำลอง (model)

² อาจกำหนดเป็น เกรด (grade) หรือตัวเลขจาก 1-100

วิธีการของ มงคล ประสาทเสรี ใน "การประยุกต์เทคนิคการวิเคราะห์เชิงระบบ
กับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม"¹ และวิธีการของสุวัทนา ธาคานิติ ใน "โครง
การฝึกอบรมโครงการพัฒนาเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก"² ดังนี้



¹ มงคล ประสาทเสรี, "การประยุกต์เทคนิคการวิเคราะห์เชิงระบบ
กับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม", (กรุงเทพมหานคร: 2523) งานพัฒนาเทคนิค
และประสานการวิเคราะห์ กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม, (อัครสาเนา).

² สุวัทนา ธาคานิติ, "การประเมินค่าผลกระทบของโครงการที่มีต่อ
สภาวะแวดล้อม" (กรุงเทพมหานคร: เอกสารประกอบการบรรยายในการฝึกอบรม
โครงการพัฒนาเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก - ชลบุรี, ธันวาคม, 2520).

ตารางที่ 36 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการพัฒนาหอพักนักศึกษากระบี่

ผลกระทบ	สภาพแวดล้อมธรรมชาติ								นิเวศวิทยา				การโยกย้ายโยนของประชาชน							คุณภาพชีวิต				
	ชุดวิทยาลัย	ชุดวิทยาลัย	ชุดวิทยาลัย	ชุดวิทยาลัย	เสียง	กลิ่น	ทรัพยากรธรรมชาติ	ทรัพยากรธรรมชาติ-สัตว์ป่า	สัตว์ป่า (ปลา)	นก	พืชรุกราน/พืชพื้นเมือง	สิ่งมีชีวิต	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน	การโยกย้ายโยน		
โครงการ																								
หอพักนักศึกษา																								
1. นันทนาการหอพักนักศึกษา	ALD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2. เศรษฐกิจหอพักนักศึกษา	ALD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
3. โครงการปรับปรุงหอพักนักศึกษา (ห้องน้ำ/ห้องครัว)	BLO	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
4. ก. โครงการสวนหย่อม หอพัก	ALD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
ข. โครงการถนนหนทางระหว่างหอพัก	ALD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
5. โครงการสนับสนุนหอพักนักศึกษา																								
6. โครงการเมืองใหม่บางพลี - บางบ่อ																								
7. โครงการทางรถไฟสายระยอง-แกลง-ฉะเชิงเทรา																								

หมายเหตุ 1) ตัวเลขแสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบ : (3) มาก, (2) ปานกลาง, (1) น้อย
2) ตัวอักษรแสดงความหมายดังนี้

- (B) Beneficial (บวก)
- (A) Adverse (ลบ/เสีย)
- (S) Short term (ผลเกิดเป็นระยะเวลายับ)
- (L) Long term (ผลเกิดเป็นระยะเวลายาว)
- (D) Direct (ตรงทาง)
- (I) Indirect (อ้อมทาง)

- 3) เครื่องหมาย (-) ไม่มี ยังไม่มีการระบุไว้ในปัจจุบัน
- (*) มีค่าหรือค่าที่แน่นอน
- 4) การประเมินค่าจะเกิดขึ้นเมื่อเกิดขึ้นในเขตหอพักนักศึกษาเป็นหลัก



จากตารางที่ 36 ซึ่งแสดงถึงผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้ง 7 โครงการในพื้นที่เขตลาคกระบัง โดยแบ่งผลกระทบออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ สภาพแวดล้อมธรรมชาติ วิถีชีวิต คุณค่าการใช้ประโยชน์ของประชาชนและในด้านคุณภาพของชีวิต ผลที่แสดงจะเป็นในลักษณะชี้แนะ (suggest) ให้เห็นข้อควรระวังต่าง ๆ และแสดงถึงระดับของผลกระทบอย่างคร่าว ๆ ในแง่ของผลดี ผลเสีย ระยะสั้น-ยาว และทางตรงและอ้อมมากน้อยเพียงไร อย่างไรก็ตามการพิจารณาผลกระทบนี้จะเพียงอยู่ในขั้นใกล้เคียงกับ pre-feasibility study เท่านั้น แต่จะไม่ลงในรายละเอียดถึงการกำหนด (locate) พื้นที่ของผลกระทบชัดเจน และไม่แสดงค่าของผลกระทบเป็นมูลค่า เพราะอาจทำให้วัตถุประสงค์หลักของงานวิจัยชิ้นนี้ลดความสำคัญลงไป การประเมินค่าผลที่จะได้รับจากโครงการในขั้นนี้จะนำมาเป็นแนวทางเพื่อกำหนดมาตรการและโครงการย่อยที่ควรปฏิบัติ เมื่อมีการวางแผนการใช้ที่ดินแล้ว

โดยทั่วไปแล้วโครงการที่เกิดขึ้นในเขตลาคกระบังจะมีผลกระทบด้านต่าง ๆ ต่อลาคกระบังมากกว่าโครงการที่เกิดขึ้นในพื้นที่ห่างไกลออกไป ดังนี้

โครงการในเขตลาคกระบัง

1. สภาพแวดล้อมธรรมชาติ

โครงการทั้งสี่มีผลต่อสภาพแวดล้อมธรรมชาติในแง่ของอุทกวิทยา น้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ คุณภาพดินและเสียง โดยทุกโครงการ ยกเว้นโครงการพื้นที่วีวี่ เชื่อว่าจะมีผลเสีย (Adverse) ต่อองค์ประกอบดังกล่าว แต่ส่วนใหญ่จะมีความรุนแรงน้อย ในเรื่องน้ำผิวดินจะปรากฏว่าอาจเกิดน้ำท่วมหรือความแห้งแล้งในพื้นที่ทั้งเขตใด เพราะโครงการนิคมอุตสาหกรรม เคหะชุมชนและถนน เป็นโครงการที่ทำให้เกิดพื้นที่ก่อสร้างบนลำรางและคูคลองขนาดเล็กที่มีอยู่แล้ว ทำให้ขวางกั้นทางน้ำไหล ดังค่าตอบที่ปรากฏในแบบสอบถามบทที่ 5 ซึ่งมีผลต่อคุณภาพดิน

พร้อมกันไปด้วย นอกจากนี้คุณภาพอากาศจะเลวลง เนื่องจากโรงงานประเภทกึ่งสะอาด กึ่งสกปรก (semipolluted) และทำให้เกิดเสียงทั้งในแง่เสียงจากโรงงาน อุตสาหกรรมและจากการจราจร

ส่วนโครงการพื้นที่สีเขียว เช่นนั้น ผลจากการออกพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาจะทำให้ไม่มีการก่อสร้างอาคารขึ้นใหม่บนพื้นที่นั้น อาจเรียกได้ว่าบริเวณพื้นที่สีเขียว (green belts) เป็นเขตปลอดอาคาร และเนื่องจากวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อการป้องกันน้ำท่วมจะทำให้เกิดการขุดลอกคูคลองให้เกิดทางน้ำไหลได้โดยสะดวก เป็นการส่งเสริมคุณภาพอากาศ คุณภาพดินและถ้าเกิดน้ำท่วมตามธรรมชาติในเขตลาคกระบัง ขอบเขตน้ำท่วมจะอยู่ในเฉพาะพื้นที่สีเขียวเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์โครงการที่ผ่านมา บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เกิดขึ้นก่อนจะต้องมีการสร้างผนังกันน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วม

ด้วยเหตุนี้เมื่อโครงการต่าง ๆ ดำเนินไปในเขตลาคกระบังในเรื่องของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ จะต้องมีการป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดผลคืออย่างแท้จริงในพื้นที่

2. ระบบนิเวศน์วิทยา

โครงการนิคมอุตสาหกรรม เคหะชุมชน และพื้นที่สีเขียวมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน์วิทยาในพื้นที่เขตลาคกระบัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องสัตว์น้ำ นกน้ำ พืชธรรมชาติในที่ลุ่ม เพราะโครงการต่าง ๆ จะไปขัดขวางระบบทางน้ำที่เคยมีมาเป็นเวลานาน เป็นผลกระทบของวงจรชีวิต (life cycle) ของสัตว์น้ำ นก และพืชพันธุ์ต่าง ๆ คาดว่าโรงงานอุตสาหกรรม หมู่บ้านที่เกิดขึ้นใหม่ และถนนสายใหม่ จะเพิ่มทำให้เกิดความแออัด รุกล้ำเขตธรรมชาติเป็นผลเสียต่อชีวิตสัตว์และพืชทั้งทางตรงและทางอ้อม จึงมีแต่โครงการพื้นที่สีเขียวเท่านั้นที่เอื้อต่อระบบนิเวศน์วิทยา ดังนั้นจึงควรมีมาตรการที่จะระมัดระวังสภาพแวดล้อมธรรมชาติ (ในข้อ 1) เพื่อมิให้มีผลเสียเกินไปต่อระบบนิเวศน์

3. การใช้ประโยชน์ของประชาชน

โครงการทั้งหมดจะทำให้เกิดผลคือการใช้ประโยชน์ของประชาชนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามในเรื่องพื้นที่เกษตรจะลดลงในขณะที่พื้นที่เมืองและแหล่งงานเพิ่มขึ้น การคมนาคมทางบกสะดวกขึ้น ส่วนในเรื่องการพักผ่อนหย่อนใจ การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างยิ่ง เมื่อมีโครงการพื้นที่วิเวก เชียง

มาตรการในเรื่องผลของการใช้ประโยชน์ของประชาชนนั้นจำเป็นจะต้องให้ความสำคัญ (priority) กับประชาชนในท้องถิ่น เช่น การจ้างงาน และเรื่องที่พักอาศัย และระมัดระวังผลเสียอันเกิดจากการขยายตัวของชุมชน ได้แก่ การขยายพื้นที่เมือง การระบายน้ำและการทิ้งสิ่งปฏิกูล เป็นต้น

4. คุณภาพชีวิต

โครงการพัฒนามีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต แต่จะเป็นผลก็ผลเสียในระยะเวลาด้านยาวเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ นิคมอุตสาหกรรมและโครงการเคหะชุมชนจะทำให้เกิดการเพิ่มประชากรนอกเหนือจากการเพิ่มตามปกติ แต่จะทำให้ประชากรทั้งที่เพิ่มขึ้นและที่มีอยู่เดิมมีคุณภาพชีวิตที่สูงขึ้น เพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของโอกาสและการกระจายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการกระจายรายได้ ความปลอดภัยในชุมชนที่ขยายใหญ่ขึ้น เนื่องจากการเพิ่มการจ้างงานและการเพิ่มยานที่พักอาศัยจำเป็นจะต้องมีมาตรการในการรักษาความสงบเรียบร้อยที่รัดกุม เส้นทางคมนาคมโดยทั่วไปจะทำให้ประชากรเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ในการเดินทางติดต่อ ซึ่งทำให้ได้รับการบริการสาธารณสุขและการศึกษาเพิ่มขึ้น

โครงการนอกเขตลาคกระบึง

โครงการสนามบินหนองงูเห่าและโครงการ เมืองใหม่บางพลี-บางบ่อ จะทำให้เกิดขบวนการ เป็นเมือง (urbanization) ในพื้นที่โครงการซึ่ง ใกล้เคียงอำเภอบางพลี - บางบ่อและพื้นที่โดยรอบในเขตจังหวัดสมุทรปราการ นอก จากนี้เส้นทางถนนที่สร้างขึ้นใหม่และที่มีอยู่เดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการถนน คลองตัน - หนองงูเห่า และถนนลาคกระบึงจะทำให้ลาคกระบึง เป็นพื้นที่ เชื่อมโยง ระหว่างสนามบินใหม่ของประเทศและเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ โครงการต่าง ๆ เหล่านี้สามารถจะก่อให้เกิดความเป็นเมืองอย่างรวดเร็วในลาคกระบึงในลักษณะผล ต่อเนื่อง (triggle down effect) ทำให้เกิดการ เพิ่มประชากร เมืองและพื้นที่ เมือง เพิ่ม เติมนอกเหนือจากผลของโครงการในเขตลาคกระบึง เอง

โครงการทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - ชลบุรี - สัตหีบ จัดว่าเป็น โครงการที่นำจะส่งผลในด้านความเจริญเติบโตของเมือง (urban growth) ให้กับเขตลาคกระบึงอีกโครงการหนึ่ง เนื่องจากเป็นเส้นทาง เชื่อมโยงระหว่างแหล่ง ผลิตและแหล่งบริโภคที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ เข้าด้วยกัน กล่าวคือนำผลผลิตจากภาค ตะวันออกเข้าสู่ผู้บริโภคในกรุงเทพฯ ขณะเดียวกันสามารถนำผลผลิตจากนิคมอุตสาหกรรมลาคกระบึงและ เขตอุตสาหกรรมส่งออกไปสู่ท่าเรือหน้าลิ้งชายฝั่งตะวันออกไป สถานีรถไฟที่สำคัญของ เขตลาคกระบึงซึ่งได้แก่ สถานีหัวตะเข้ มีแนวโน้มที่จะเติบโต เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญ (Terminal) เพื่อลำเลียงสินค้าเข้าสู่ใจกลาง กรุงเทพฯ ต่อไป การเติบโตของชุมชนจากโครงการต่าง ๆ ที่กล่าวมาทั้งหมดจำเป็นต้องจัดการวางแผนการใช้ที่ดินที่เหมาะสม ป้องกันการเติบโตตามยถากรรมที่อาจจะเกิดขึ้น

แนวโน้มนการใช้ที่ดินในอนาคต

นอกจากโครงการต่าง ๆ ทั้งในและนอกพื้นที่เขตลาดกระบัง การศึกษา
ราคาที่ดินจะสามารถแสดงถึงแนวโน้มได้ดียิ่งขึ้น ราคาที่ดินใน เขตลาดกระบัง ซึ่งกำหนด
โดยกรุงเทพมหานครมี รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 37

ราคาที่ดิน เขตลาดกระบัง

บัญชีกำหนดจำนวนราคาที่ดินตามราคาตลาด เพื่อให้เป็นทุนทรัพย์สำหรับเก็บค่าธรรมเนียม
ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมในท้องที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะ
กรรมการได้กำหนดไว้เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2521

แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ตารางวาละ(บาท)
ทับยาว	1	ที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง ตั้งแต่ริมคลองหัวตะเข้ไปทาง คานตะวันออกภายในระยะ 300 เมตร ลึกจากริมถนน เข้าไป 40 เมตร	800
	2	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 1	
		(1) ทางคานเหนือจกคลองประเวศบุรีรมย์	600
		(2) ทางคานใต้ลึกเข้าไปอีกไม่เกิน 40 เมตร	400
3	ที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง นอกจากหน่วยที่ 1,2		
	(1) ทางคานเหนือจกคลองประเวศบุรีรมย์	350	
	(2) ทางคานใต้ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	250	
4	ที่ดินติดถนนประชาพัฒนา ทางคานเหนือลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร ทางคานใต้จกคลองประเวศบุรีรมย์	250	

แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ตารางวาละ (บาท)
ทับยาว	5	<p>ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะหรือถนนซอย เอกชน ที่รถยนต์เข้าถึงอีกจากถนนซอย เข้าไปข้างละ 40 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้</p> <p>5.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้าง เกิน 4 เมตร</p> <p>5.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร</p>	<p>200</p> <p>150</p>
	6	<p>ที่ดินริมคลองประเวศน์ฝั่งเหนือ นอกจากหน่วย ที่ 5 ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร หรือถนนเข้า วัดมาเรียบร้อย</p>	250
	7	<p>ที่ดินริมคลองลำปลาทิว คลองหัวตะเข้ นอกจาก หน่วยที่ 1, 2, 6 ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร</p>	200
	8	<p>ที่ดินนอกจากที่กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1-7</p> <p>(1) คานไคถนนหลวงแพ่งจก เขตจังหวัดสมุทร- ปราการ</p>	150
		<p>(2) คานเหนือคลองประเวศน์บุรีรมย์ ถึง เขตทาง รถไฟ</p>	100
		<p>(3) นอกจาก (1), (2)</p>	20

แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ตารางวาละ (บาท)
ลาคกระบัง	1	ที่ดินติดถนนพระโขนง-ลาคกระบัง ระหว่างคลอง ห้วยตะเซถึงคลองหนองปรือ ลึกจากถนนเข้าไปไม่ เกิน 80 เมตร	1,200
	2	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 1 (1) ทางด้านทิศเหนือจกคลองประเวศบุรีรมย์ (2) ทางด้านทิศใต้ลึกเข้าไปอีกไม่เกิน 40 เมตร	800 600
	3	ที่ดินติดถนนพระโขนง-ลาคกระบัง นอกจากหน่วยที่ 1,2 ลึกเข้าไปไม่เกิน 40 เมตร	800
	4	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 3 ทางด้านทิศเหนือจกคลองประเวศบุรีรมย์ ทางทิศใต้ ลึกเข้าไปอีกไม่เกิน 40 เมตร	600
	5	ที่ดินติดถนนร่มเกล้า ถนนลาคกระบัง 18 ลึกเข้าไป ไม่เกิน 40 เมตร	600
	6	ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะหรือถนนซอยเอกชนที่ ๓ ถนน เขาถึงลึกจากริมถนนซอยเขาไปช่วงละ 40 เมตร	
		แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้	
		6.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างเกิน 4 เมตร	400
		6.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร	300
	7	ที่ดินริมคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งเหนือ นอกจากบริเวณที่ดิน หน่วยที่ 5,6 (1) ระหว่างคลองลำปลาทิว ถึงถนนลำปลาทิว ลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	500

แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ตารางวาละ (บาท)
ลาดกระบัง	7	(2) ระหว่างถนนลำปลาทิวถึงคลองแม่จันทร์ ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	350
	8	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 3 ถึง เขตทางรถไฟ	300
	9	ที่ดินริมคลองแม่จันทร์ คลองสอง คลองสาม ลึก เข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	250
	10	ที่ดินนอกจากที่กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1-9	200
คลองสามประ- เวศน์	1	ที่ดินติดถนนร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า 1 ลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	300
	2	ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะ หรือถนนซอยเอกชนที่ รถยนต์เข้าถึงลึกจากถนนซอยเข้าไปข้างละไม่เกิน 40 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้ 2.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างเกิน 4 เมตร	200
		2.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร	150
	3	ที่ดินริมคลองสอง คลองสาม คลองสี่ ลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	200
	4	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 1 ทางด้านทิศตะวันออกจกคลอง สามทางด้านทิศตะวันตก จกคลองสอง	150
5	ที่ดินนอกจากที่กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1-4	100	

แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ราคาตารางวาละ (บาท)
คลองสองคนนอน	1	ที่ดินติดถนนรวมเกล้า 1 (หน้าชนบท) ลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	200
	2	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 1 ทางด้านทิศใต้จรดเขตทาง รถไฟ	150
	3	ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะ หรือถนนซอยเอกชนที่ รถยนต์เข้าถึงลึกจากริมถนน เข้าไปข้างละไม่เกิน 40 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้	
		3.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างเกิน 4 เมตร	200
		3.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร	150
	4	ที่ดินริมคลองหนึ่ง คลองสอง คลองแม่จันทร์ ลึก เข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	150
	5	ที่ดินนอกจากที่ได้กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1 - 4	100
ลำปลาทิว	1	ที่ดินติดถนนลำปลาทิว ทางด้านทิศตะวันออก จรด คลองลำปลาทิว คลองลำพรอง	250
	2	ที่ดินติดถนนลำปลาทิว ทางด้านทิศตะวันตกลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	200
	3	ที่ดินต่อจากหน่วยที่ 1-2 ลึกเข้าไปไม่เกิน 40 ม.	100
	4	ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะ หรือถนนซอยเอกชนที่ รถยนต์เข้าถึงลึกจากถนนซอย เข้าไปข้างละ 40 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้	20
		4.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างเกิน 4 เมตร	150
		4.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร	100

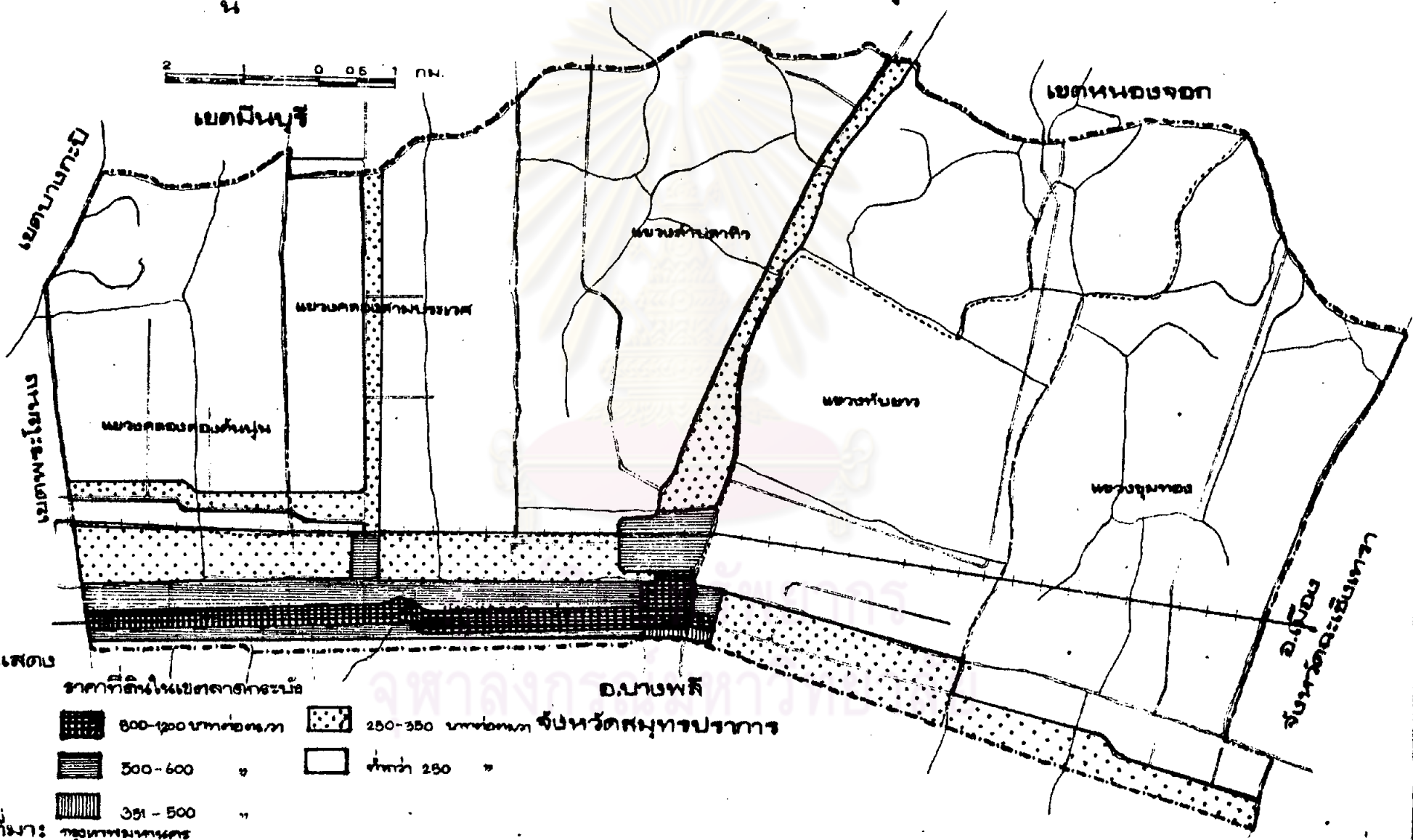
แขวง	หน่วยที่	ที่ดินบริเวณ	ราคาคิดเป็นหน่วย ตารางวาละ (บาท)
	5	ที่ดินริมคลองลำปลาหิวฝั่งตะวันออก ลึกเข้าไป ไม่เกิน 80 เมตร	100
	6	ที่ดินนอกจากที่ได้กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1-4	80
ชุมทอง	1	ที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	250
	2	ที่ดินคอกจากหน่วยที่ 1 ทางด้านเหนือ จดคลอง ประเวศบุรีรมย์	150
	3	ที่ดินคอกจากหน่วยที่ 1 ทางด้านทิศใต้จก เขตจังหวัด สมุทรปราการ	100
	4	ที่ดินติดถนนชุมทอง-ลำค้อยติง ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	80
	5	ที่ดินติดถนนซอยสาธารณะ หรือถนนซอยเอกชนที่รถ ยนต์เข้าไม่ถึง เข้าไปไม่เกิน 40 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ราคา ดังนี้	
		5.1 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างเกิน 4 เมตร	150
		5.2 ถนนซอยซึ่งมีขนาดกว้างไม่เกิน 4 เมตร	80
	6	ที่ดินริบ เลองประเวศบุรีรมย์ ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	80
	7	ที่ดินคอกจากหน่วยที่ 6 จดเขตทางรถไฟ	50
8	ที่ดินริบ คลองหลวงแพ่ง ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร	30	
9	ที่ดินนอกจากที่ได้กำหนดไว้ในหน่วยที่ 1-8	20	

จากตารางราคาที่ดินจะเห็นว่าที่ดินริมถนนมีราคาแพงกว่าที่ดินที่อยู่ลึกเข้าไปภายในและที่ดินที่อยู่ลึกนั้นในบริเวณที่ติดกับริมคลองสายใหญ่ จะราคาสูงกว่าที่ดินตอนในเช่นกัน แสดงให้เห็นว่าเส้นทางคมนาคมก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แบบเมือง (urban area) ดังที่เคยวิเคราะห์ไว้แล้วในบทที่ 4 เนื่องจากเมื่อที่ดินมีราคาแพง การใช้ที่ดินจึงเป็นไปในแบบประหยัดพื้นที่ จึงมีวิวัฒนาการ เป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นสูง แขวงลาดกระบัง เป็นแขวงที่มีราคาที่ดินสูงกว่าแขวงอื่น ๆ บริเวณราคาที่ดินสูงสุดได้แก่ที่ดินติดถนนลาดกระบังระหว่างคลองหัวตะเข้ถึงคลองหนองปรือ ลึกจากถนนเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร มีราคาตารางวาละ 1,200 บาท ที่ดินที่มีราคาสูงรองลงมาได้แก่ที่ดินตัดจากเขตแรกไปทางคลองประเวศบุรีรมย์ บริเวณดังกล่าวนี้จัดได้ว่าเป็นศูนย์กลางของเขตลาดกระบังหรือเป็น C.B.D. ในระดับอำเภอตนเอง การใช้ที่ดินปรากฏเป็นย่านธุรกิจการค้า ที่ดินที่มีราคาสูงอีกบริเวณหนึ่งได้แก่ที่ดินในแขวงทับยาว คือ บริเวณที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง ตั้งแต่ริมคลองหัวตะเข้ไปทางคันตะวันออกภายในระยะ 300 เมตร ลึกจากถนนเข้าไป 40 เมตร หรือกล่าวได้ว่าเป็นที่ดินที่ต่อจากเขต C.B.D. ไปทางคันตะวันออก อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง (ลาดกระบัง) แล้ว ราคาที่ดินในแขวงทับยาวจะลดต่ำลง และที่ดินราคาต่ำสุดของแขวงทับยาวมีราคาตารางวาละ 20 บาท ซึ่งมีราคาต่างจากราคาสูงสุดถึง 40 เท่า ขณะที่แขวงลาดกระบังมีราคาที่ดินต่างกัน 6 เท่า แขวงที่มีราคาที่ดินสูงรองจากลาดกระบังและทับยาวได้แก่แขวงสามพระสุน์ โดยที่ดินติดถนนรมเกล้าและรมเกล้า 1 ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร ราคาตารางวาละ 300 บาท และมีราคาสูงกว่าราคาที่ดินต่ำสุดของแขวง 3 เท่า รองลงมาได้แก่ที่ดินในแขวงลำปลาทิว ติดถนนลำปลาทิว และทางคันทิศตะวันออกจกคลองลำปลาทิว แขวงลำพะอง ตารางวาละ 250 บาท ต่อมาได้แก่แขวงชุมทอง บริเวณที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร ราคาตารางวาละ 250 บาท และแขวงที่มีราคาที่ดินสูงสุดจัดอยู่ในลำดับต่ำสุดเมื่อเทียบกับแขวงอื่น ๆ ได้แก่ แขวงคลองสองต้นนุ่น โดยมีที่ดินติดถนนรมเกล้า 1 (พัฒนาชนบท) ลึกเข้าไปไม่เกิน 80 เมตร ราคาตารางวาละ 200 บาท

แผนที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



2 0 05 1 กม.



- แสดง
- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| ราคาที่ดินในเขตลาดกระบัง | อ.บางพลี |
| 800-1200 บาทต่อตารางวา | 250-350 บาทต่อตารางวา |
| 500-600 " | ที่ต่ำกว่า 250 " |
| 351 - 500 " | " " |
- ที่มา: การประเมินราคาที่ดิน

อ.ปทุมธานี
จังหวัดฉะเชิงเทรา

(ดูแผนที่ 33) สรุปแล้วราคาที่ดินสูงสุดของแต่ละแขวงมีที่คั่งคั่งนี้

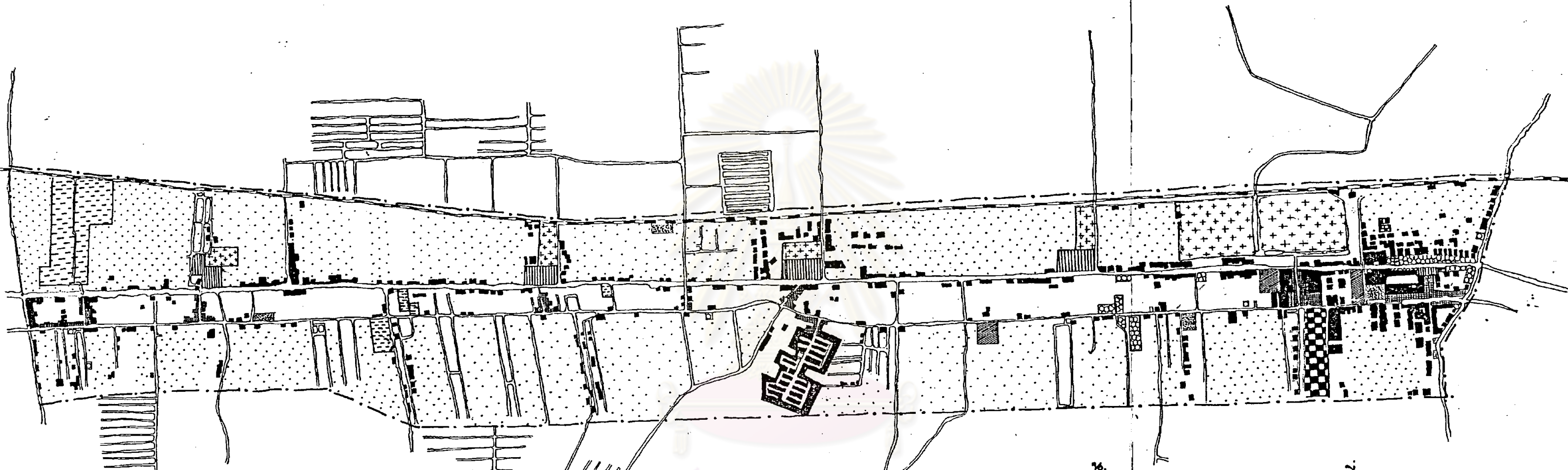
<u>แขวง</u>	<u>ที่ตั้ง</u>	<u>ตารางวาละ (บาท)</u>
ลาดกระบัง	ที่ดินติดถนนลาดกระบัง	1,200.00
ทับยาว	ที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง	800.00
คลองสามประเวศ	ที่ดินติดถนนร่มเกล้า	300.00
ลำปลาไหล	ที่ดินติดถนนลำปลาไหล	250.00
ชุมทอง	ที่ดินติดถนนหลวงแพ่ง	250.00
คลองสองถนน	ที่ดินติดถนนร่มเกล้า	200.00

ผลจากการศึกษาคังกล่าว เป็นการยืนยันการวิเคราะห์ที่แสดงไว้แล้ว ในบทที่ 4 และ 5 กล่าวคือ หากไม่มีการวางแผนยับยั้งหรือจัดระเบียบการใช้ที่ดิน คั้งแต่ในขณะนี้แล้ว เขตลาดกระบังจะเปลี่ยนแปลงจากเขตคอชนบทที่มีความเป็นชนบท มากกว่าความเป็นเมืองมา เป็นบริเวรที่มีความเป็นเมืองมากขึ้น โดยจะมีการพัฒนาเป็น แนวเส้นไปตามถนนและเป็นความเจริญที่ขยายระเบียบ (suburban sprawl)





ในรายละเอียดของแนวโน้มนการใช้ที่ดินในอนาคต จะพิจารณาเป็นราย แขวงได้คั้งนี้




- แขวงลาดกระบัง เป็นแขวงที่มีการใช้ที่ดินเป็นชุมชนเมือง (urban landuse) มากที่สุดและเป็นแขวงที่มีการสูญเสียสภาพพื้นที่เกษตร เป็นสัดส่วนมากที่สุด เช่นเดียวกัน (จากการศึกษาในบทที่ 3) จากสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันรวมกับผลของ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต แขวงลาดกระบังจะเป็นพื้นที่เมืองอย่างหลักเลียงไค่ยาก อย่างไรก็ตามแขวงลาดกระบังบริเวณที่อยู่ในพื้นที่ริ้วสี เขียวจะถูกจำกัดเป็นเขตปลอด อาคารสิ่งคลุมพื้นที่ประมาณครึ่งหนึ่งของแขวงลาดกระบัง ลักษณะนี้จะทำให้เกิดความ ชัดแย้งของการใช้ที่ดิน (ดูแผนที่ 34) ซึ่งการวางแผนจะคงกำหนดแนวทางแก้ไขไว้




ควย

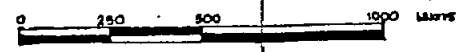


การใช้ที่ดินแขวงลาจกระบับ พ.ศ. 2524

-  บ้านแถว
-  ลานหรือวิหาร
-  ลานพิธีกรรม
-  หินอุก

-  ราง
-  ลานสำหรับคน
-  โถงเก็บสินค้า

-  ลานดินเผา และ ลานดินเผา
-  ลานดินเผา
-  พื้นดินเผา



แผนที่ 34

- แขวงคลองสองคนนน เป็นแขวงที่อยู่นอกโครงการพื้นที่วีวสี่เขียว ไปทางตะวันออก มีพื้นที่ 8844 ไร่ และในจำนวนนี้ประมาณร้อยละ 80 ไร่รับการ ระบุว่า เป็นดินที่มีความเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการปลูกข้าว ปัจจุบันคันไถของ แขวงจากถนนพัฒนาชนบทลงมาจนจรดแขวงลาดกระบัง เกิดเป็นยานที่พักอาศัยที่ขาดระ- เบียบ นอกจากนี้พื้นที่ส่วนใหญ่ทางตอนเหนือของแขวง เป็นบริเวณเคหะชุมชนลาดกระบัง คลุมพื้นที่ 2201 ไร่ พร้อมด้วยโครงการถนน กทม. มีขนาดเขตทางกว้าง 40 เมตร แยกจากถนนร่มเกล้าที่กิโลเมตรที่ 5 ในการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน (บทที่ 3) ปรากฏว่าแขวงคลองสองคนนนมีพื้นที่นาเพิ่มขึ้นจาก 6663 ไร่ (2512) เป็น 8030 ไร่ (2519) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.5 โดยสันนิษฐานว่าแขวงคลองสอง คนนนได้เพิ่มพื้นที่นาจากบริเวณที่ปลูกพืชไร่ (กก กระเจี๊ยบ บัว โสน ฯลฯ) เนื่องจา กการมีสมรรถนะที่ดินสูง อย่างไรก็ตามหากไม่มีการวางแผนควบคุมการใช้ที่ดิน พื้นที่ เมืองจะมีแนวโน้มขยายตัวจากคันไถไปบรรจบคันเหนือ รวมทั้งการรุกกล้าที่ดินของ ยานพักอาศัยจาก เขตบางกะปิข้ามคลองแม่จันทร์มาทางตะวันออกด้วย

- แขวงคลองสามประเวศ มีพื้นที่ 9094 ไร่ เป็นอีกแขวงหนึ่งที่มี พื้นที่นาลดลงตามระยะเวลาตั้งแต่เริ่มมีการก่อสร้างถนนร่มเกล้า ประมาณ 2 ใน 3 ของพื้นที่แขวงอยู่ในโครงการพื้นที่วีวสี่เขียว ปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่ที่เลิกทำนาแล้ว ยังไม่มีการก่อสร้าง คงทิ้งวางไว้มันในฤดูทำนา มีการขุดถนนดินทางตอนเหนือของ พื้นที่ แต่ยังไม่เสร็จสมบูรณ์และยังไม่มีการถมดิน บริเวณสองข้างถนนร่มเกล้ามีถนน แยก เขาสุวิทย์และพื้นที่เอกชน เริ่มมีโรงงานขยายตัวประมาณมาจากเขตมีนบุรี (พ.ศ. 2524) ได้แก่ โรงงานประกอบรถยนต์ บี.เอ็ม.ดับเบิลยู. โรงงานทำอิฐบล็อก โรง งานบริษัทปิโตรเคมีเออร์จาคัด และโรงงานอีสเทิร์น ไซนาแวร์ จาคัด เฉพาะโรงงาน ประกอบรถยนต์ บี.เอ็ม.ดับเบิลยู. เท่านั้นที่อยู่ทางฝั่งขวาของถนนร่มเกล้าในเขตโครง การวีวสี่เขียว การเก็บโคของแขวงนี้คือไปแสดงให้เห็นว่า ทางตะวันออกของแขวง คลองสามประเวศจากถนนร่มเกล้าจะชะงักงัน และหันเหการพัฒนาทางฝั่งตะวันตก ของถนนร่มเกล้า

- แขวงลำปลาตี มีอาณาเขตตั้งแต่คลองสี่ไปจนถึงคลองลำปลาตี โครงข่ายถนนที่เกิดขึ้นใหม่ (หลังจากก่อสร้างถนนลาดกระบังและถนนร่มเกล้าแล้ว) นับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการใช้ที่ดินของแขวงลำปลาตีในอนาคต ถึงแม้ว่าจากปี 2512 - 2519 แขวงลำปลาตีจะมีพื้นที่นาเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากชาวนาส่วนใหญ่ไม่มีกรรมสิทธิ์ที่ดิน (จากแบบสอบถาม) ที่ดินส่วนใหญ่ปัจจุบันจึงถูกขายให้กับหน่วยราชการและนักลงทุนจัสตรหลายราย ตัวอย่างเช่น นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และบริษัทที่ดินสมันต์ สังกิติ (จากแบบสอบถามและงานสนาม) ถนนลำปลาตีจะเปิดเส้นทางคมนาคมจากแขวงลำปลาตีวอนเหนือเชื่อมต่อกอนนยีนง (ถนนเชื่อมสัมพันธ์) ในแขวงลำผักชี เขตหนองจอกบรรจบกับถนนสุวินทวงศ์ (รามอินทรา) (304) ออกสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จังหวัดฉะเชิงเทราต่อไป (ถนนลำปลาตีเมื่อบรรจบกับถนนสุวินทวงศ์แล้วจะขึ้นไปทางเหนือ โดยมีชื่อเรียกว่า ถนนเชื่อมสัมพันธ์และไปสิ้นสุดที่คลองนครเนื่องเขตในแขวงหนองจอก) ส่วนทางใต้ของแขวงลำปลาตีบรรจบกันกับศูนย์กลางเขต หรือ C.B.D ของลาดกระบังนั่นเอง เป็นบริเวณที่มีราคาที่ดินสูงบริเวณหนึ่ง นอกจากนี้โครงการถนนหัวหมาก - หนองจอก ที่เชื่อมกับสี่แยกถนนลำปลาตีจะทำให้เกิดการสัญจรผ่านแขวงลำปลาตีจากสนามบินระดับนานาชาติเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และเมื่อพิจารณาร่วมกับเขตนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ผลที่ได้อาจจะปรากฏแนวโน้มที่ค่อนข้างชัดเจนว่า แขวงลำปลาตีจะเป็นอีกบริเวณหนึ่งที่กำลังจะกลายเป็นเมือง

- แขวงทับยาว เป็นแขวงเดียวในเขตลาดกระบังที่ยังไม่สามารถติดต่อกับชุมชนภายนอกด้วยเส้นทางถนน ปัจจุบันติดต่อกับแขวงอื่นโดยอาศัยลำคลองที่สำคัญใดแก่คลองลำปลาตีและคลองทับยาวซึ่งเป็นคลองตั้ง และมีคลองความแน่นอนคือ คลองเจ๊กและคลองมอดู นอกนั้นเป็นลำรางทั่วไป เช่น ลำคูเวียง ลำอายแบบการติดต่อกับนอกเขตลาดกระบังท่าใดทางเดียว คือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีทับยาว เป็นพื้นที่เกษตรบริสุทธิ์ (virgin) ที่มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานโคกเดี่ยว

(isolated settlement) จากปี 2512 - 2519 พื้นที่มาลดลงเพียง 3.5 % หรือ 556 ไร่ จากที่มีอยู่เดิม สันนิษฐานว่าเนื่องจากการทำแนวถนนคันดิน ชนานกับคลอง มอญไปทางทิศตะวันออกแล้ว แยกขึ้นไปทางเหนือชนานกับคลองห้วยยาวจนถึงวัดลำพะอง ถนนสายนี้ยังไม่ได้รับการพัฒนาและไม่เชื่อมโยงกับถนนใด ๆ คาดว่าการก่อสร้างต่อไป จะมีการสร้างสะพานข้ามคลองลำปลาทิว เพื่อเชื่อมกับถนนลำปลาทิว อย่างไรก็ตาม ในระยะห้าปีข้างหน้าแนวทางห้วยยาวจะยังเป็นพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองเกิดขึ้นข้างในบริเวณ แควย ๆ ติดกับถนนหลวงแพ่ง (ลาดกระบัง) ตั้งแต่ริมคลองห้วยตะเข้ไปทางถนนตะวันออก ภายในระยะ 300 เมตร แต่พื้นที่ส่วนใหญ่ราคาต่ำและเมื่อเปรียบเทียบกับแขวงอื่น ห้วยยาวมีราคาที่ดินต่ำสุด คือ เพียงตารางวาละ 20 บาท

- แขวงชุมทอง เป็นแขวงตะวันออกสุดของเขตลาคกระบังและของ กรุงเทพมหานคร ถนนตะวันออกติดต่อกับที่นาของจังหวัดฉะเชิงเทราที่ตำบลเป็ริง ยังมีลักษณะเป็นพื้นที่ชนบทเช่นเดียวกับห้วยยาว แต่เนื่องจากการตัดถนนชุมทองซึ่งเริ่มต้น ที่คลองประเวศบุรีรมย์ ณ วัดราชโกลษา ขึ้นเหนือเข้าสู่แขวงลำคอกยติง บรรจบกับถนน สุวินทวงศ์ ถนนสายนี้ใช้การได้ดีในฤดูแล้ง ทำให้การคมนาคมในแขวงชุมทองสะดวก กว่าแขวงห้วยยาว การเจริญเติบโตของแขวงชุมทองจึงมีแนวโน้มในความเป็นเมืองได้ รวดเร็วกว่าแขวงห้วยยาว สิ่งที่น่าสนใจแก่ประการหนึ่ง คือ ในปัจจุบันนี้ถนนลาดกระบัง หรือที่เรียกกันในแขวงชุมทองว่าถนนหลวงแพ่งนั้น สามารถบรรจบกับถนนในเขตจังหวัด ฉะเชิงเทราได้ถ้ามีการสร้างสะพานข้ามคลองกาหลง ซึ่งเป็นคลองที่มีความกว้างไม่เกิน 10 เมตร ปัจจุบันนี้ยังไม่มีการจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและฉะเชิงเทราที่จะก่อสร้างสะพาน ข้ามคลองดังกล่าว เมื่อใดก็ตามที่ถนนลาดกระบังสามารถต่อเนื่องเข้าเขตฉะเชิงเทรา ได้แขวงชุมทองจะมีความสำคัญขึ้นและจะส่งผลมาถึงเขตลาคกระบังด้วย