

แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระ



นางสาว บัทมา อันวงศ์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-17-2467-5

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE LAND READJUSTMENT GUIDELINES  
FOR THE DEVELOPMENT OF THA PHRA TRANSPORT CENTER



PATTAMA UNNWONGSE

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2002

ISBN 974-17-2467-5



นางสาว ปัทมา อันวงศ์ : แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระ. (THE LAND READJUSTMENT GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THA PHRA TRANSPORT CENTER) อ.ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ, จำนวนหน้า 262 หน้า. ISBN 974- 17-2467-5

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพและสาเหตุของปัญหาของพื้นที่ชุมชน และศึกษาหลักการขั้นตอนการจัดรูปที่ดิน รวมทั้งเสนอแนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษาและผลที่มีต่อชุมชน ในการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการสำรวจ สัมภาษณ์ และสอบถามประชาชนในพื้นที่ โดยแบ่งกลุ่มประชากรตัวอย่างเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเจ้าของที่ดิน จำนวน 222 ตัวอย่าง และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ จำนวน 256 ตัวอย่าง

การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง เป็นวิธีการพัฒนาที่ดินที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ด้วยการรวบรวมแปลงที่ดินหลายๆ แปลงเพื่อนำมาจัดรูปแปลงที่ดินใหม่และทำการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของชุมชนให้ดีขึ้น ซึ่งการจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่ติดขอบ ไม่มีทางเข้าออกสู่ถนน และเป็นพื้นที่ชานเมืองที่รอการพัฒนา โดยสภาพพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีพื้นที่ที่กว้างแทรกตัวอยู่ มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ การสัญจรไปมาไม่สะดวก เนื่องจากไม่มีถนนที่ใช้ในการเดินทางภายในและระหว่างพื้นที่ ถนนส่วนใหญ่เป็นเพียงทางสายเล็กๆ ที่มีช่องทางแคบ ซึ่งสภาพปัญหาดังกล่าวส่งผลให้เกิดการขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นและส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่ด้วย

การศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษานั้น เน้นที่การกำหนดผังแนวความคิด อันได้แก่ แผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนโครงข่ายคมนาคม และแผนโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลสำรวจ และสอบถามประชาชนในพื้นที่ จึงนำมากำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง อีกทั้งมีการวางระบบถนนและเสนอแนะโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นให้กับพื้นที่ เพื่อรองรับการพัฒนาและการเติบโตของประชาชนในอนาคต โดยผลจากแผนดังกล่าวจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในรูปแบบของแหล่งธุรกิจการค้าสำนักงาน ที่จะทำการพัฒนาขึ้นในบริเวณที่ไม่ใช้ประโยชน์แต่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง คือ บริเวณพื้นที่ที่ติดกับถนนตากสิน-เพชรเกษม โดยเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่พาณิชยกรรมของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ซึ่งจะทำให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นและเป็นการเพิ่มแหล่งงานให้กับชุมชนใกล้เคียงด้วย และในบริเวณที่พักอาศัยทางตอนใต้ของถนนโครงการสาย ง2 (พระราม2-บางค้อ) ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีบ้านเรือนกระจายตัวอย่างเบาบางและมีการขยายตัวของกาตั้งถิ่นฐานมาจากบริเวณชุมชนสวนหลวงและวัดศาลาคั่นที่อยู่ทางด้านใต้ โดยจะพัฒนาให้เป็นชุมชนพักอาศัยที่สมบูรณ์แบบ มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงการเดินทางทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ มีระบบบริการพื้นฐานที่ครอบคลุมและเพียงพอ มีสวนสาธารณะตั้งอยู่ใกล้แหล่งที่พัก ซึ่งจะทำให้เกิดสภาพแวดล้อมของชุมชนที่ดีและน่าอยู่อาศัย นอกจากนี้การกำหนดแผนพัฒนาดังกล่าวยังทำให้แปลงที่ดินมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีการเพิ่มสูงขึ้นของมูลค่าที่ดิน มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานและเพียงพอ อันจะส่งผลให้ประชาชนมีมาตรฐานคุณภาพชีวิตที่ดี อีกทั้งยังทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนที่ดีขึ้น

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง .....

ลายมือชื่อผู้จัดทำ .....

สาขาวิชา การวางแผนเมือง .....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....

ปีการศึกษา 2545 .....



## 4374154625 : MAJOR URBAN PLANNING

KEYBOARD land readjustment /land development /blind land /conceptual plan / jomthong

MISS PATTAMA UNNWONGSE : THE LAND READJUSTMENT GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THA PHRA TRANSPORT CENTER. THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF.SAKCHAI KIRINPANU,PH.D., 262 pp. ISBN 974-17-2467-5.

The objectives of this thesis are 1) to study community area aspects and problem courses 2) to study land readjustment concept and process and 3) to propose land readjustment guidelines for developing the studied area and any effects to communities. The thesis is based on the results of surveys, interviews, and questionnaires to neighborhood. The two sampling population; 222 landlords and 256 residents are examples of people.

The land readjustment is a way of land development in which governmental sector cooperates with private sector. Land plots are accumulated in order to replot them and develop community infrastructure system. It is a suitable development process for the studied areas because they are blind lands without any passages to high streets, and suburban area that needs a development. Mostly, the studied areas are agricultural with vacant lands consisting of large plots of land but their transport is inconvenient because there are small and narrow passages, as well as no roads for internal and external transportation. Thus, the above problems cause necessary public service shortages and affect the way of life of people in areas.

The study for proposing the land readjustment guidelines of the studied areas development focuses on forming conceptual plans which comprise of land use plan, transport network and infrastructure. A land use plan for commercial area and medium density residential area, transport system, and infrastructure proposal are set by the evaluation and opinions of neighborhood in order to serve urban development and population growth in the future. Consequently, the plan brings land utilization for business area and office buildings which will develop in the vacant and unutilized lands but highly potential for development, namely areas bordering on Taksin - Petchkasem roads can be linked with the commercial area of Bangkok Southern Transport Center. Therefore, not only economic value will be higher in the mentioned area, but occupation source will also increase in residential areas. And, in the southern residential area of Highways of Project (Rama II - Bangkok) which was agricultural area originally, there were sparse residences and extension of migration from Suanluang Community and Wat Sala Khirine. However, completely residential communities are developed by providing transport network linking internal transportation with external, and fundamental service system and parks in order to promote pleasant environment in the residential area. Furthermore, the development plan brings about systematical land plots, land value added, adequate and standard infrastructure, well life quality of population, as well as better community environment.

Department Urban and Regional Planning Student's signature .....

Field of study Urban Planning Advisory's signature .....

Academic year 2002

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้เป็นอย่างดี ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความร่วมมือของบุคคลหลายฝ่าย ไม่ว่าจะเป็น ความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่แขวงบางค้อ เขตจอมทอง และหน่วยงานต่างๆ ที่กรุณาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ อันได้แก่ สำนักงานเขตจอมทอง สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร เขตบางขุนเทียน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร กรมการผังเมือง และสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คุณอิทธิพงศ์ ต้นมณี คุณสุนทร เสริญสุขสัมฤทธิ์ และคุณสุจินดา ศรีอรุณลักษณ์ ที่อธิบายและให้ข้อมูล รายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

การทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้จะไม่สามารถสำเร็จเรียบร้อยได้ หากมิได้รับความอนุเคราะห์อย่างสูงจากอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ ที่ให้ความอนุเคราะห์ให้ผู้ศึกษาในการทำวิทยานิพนธ์ในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น คำแนะนำที่ดี การทุ่มเทเวลาในการให้คำปรึกษา และการติดตามงานในทุกขั้นตอนอย่างใกล้ชิดมาโดยตลอด นอกจากนี้ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบทุกท่าน อันได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพพันธ์ ตาปนานนท์ อาจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ และ ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์ ที่ให้คำแนะนำต่างๆ เกี่ยวกับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และขอขอบพระคุณทางมหาวิทยาลัย ที่ให้การสนับสนุนในด้านทุนอุดหนุนการวิจัย

กำลังใจของการทำวิทยานิพนธ์นี้ ส่วนสำคัญมาจาก บิดา มารดา คุณย่าและทุกคนในครอบครัวอันวงศ์ ที่มอบความรัก ความห่วงใย และเป็นกำลังใจในการเรียน รวมทั้งให้การสนับสนุนในทุกๆ ด้าน มาโดยตลอด ผู้ศึกษาจึงขอขอบพระคุณทุกๆ คนในครอบครัวเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนี้ขอขอบคุณเพื่อนอักษรฯ จุฬาฯ , ผังเมือง (รุ่น25) และทุกคนที่ฝ่ายวิจัย บัญชี จุฬาฯ ไม่ว่าจะเป็น นุช บัท ต้ม พี่นุ่น วุฒิ ต่อ พี่เซวาร์ และเล็ก ที่คอยถามไถ่ ให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือกันมาตลอด ขอขอบคุณด้วยใจจริงค่ะ

ปัทมา อันวงศ์<sup>+</sup>

# สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ณ
<b>บทที่ 1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.4 วิธีการศึกษา.....	5
1.5 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	5
1.6 สมมติฐาน.....	6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
<b>บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎี และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>9</b>
2.1 ความจำเป็นในการพัฒนาเมือง.....	9
2.2 วิธีดำเนินการพัฒนาเมือง.....	10
2.3 การพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	13
2.3.1 ความหมายของการจัดรูปที่ดิน.....	13
2.3.2 ประเภทของโครงการพัฒนาพื้นที่โดยวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	15
2.3.3 องค์ประกอบการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	16
2.3.4 เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการจัดรูปที่ดิน.....	17
2.3.5 พื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	18
2.3.6 หลักการที่สำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	19
2.3.7 ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	20
2.3.8 คุณสมบัติของการจัดรูปที่ดินในเมือง.....	23
2.3.9 หัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	24
2.3.10 วิธีดำเนินการจัดรูปที่ดิน.....	27

	หน้า
2.3.11 ขั้นตอนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	27
2.3.12 ประเภทขององค์กรที่ทำการจัดรูปที่ดิน.....	32
2.3.13 ประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินในเมือง.....	33
2.3.14 ข้อดีและข้อเสียของการจัดรูปที่ดิน.....	34
2.3.15 หลักการที่สำคัญซึ่งนำไปสู่ความสำเร็จในการจัดรูปที่ดิน.....	35
2.3.16 ความสำเร็จของระบบการจัดรูปที่ดิน.....	36
2.4 การจัดรูปที่ดินในต่างประเทศ.....	37
2.4.1 ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน.....	37
2.4.2 ประเทศออสเตรเลีย.....	40
2.4.3 ประเทศไต้หวัน.....	42
2.4.4 ประเทศญี่ปุ่น.....	43
2.4.5 ประเทศเกาหลี.....	46
2.5 การจัดรูปที่ดินในประเทศไทย.....	48
2.5.1 เหตุผลและความจำเป็น.....	48
2.5.2 ความเป็นมา.....	49
2.5.3 แผนการจัดรูปที่ดินในประเทศไทย.....	51
2.5.4 รูปแบบการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในปัจจุบัน.....	52
2.5.5 โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย.....	53
<b>บทที่ 3 นโยบายและแผนของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์คมนาคมท่าพระ.....</b>	<b>64</b>
3.1 แผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	64
3.1.1 ความเป็นมา.....	64
3.1.2 ความจำเป็นของแผนพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมฯ.....	65
3.1.3 องค์ประกอบเมืองของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	68
3.1.4 แนวความคิดของการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	68
3.1.5 แผนการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	70
3.1.6 แนวทางดำเนินการพัฒนา.....	72
3.1.7 กลวิธีและแผนการดำเนินการพัฒนา.....	73
3.2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางบริเวณศูนย์คมนาคมฯ.....	75

3.2.1	ความเป็นมาของโครงการ.....	75
3.2.2	ระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้อง.....	76
3.2.3	โอกาสในการพัฒนาเมือง.....	78
3.3	โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank).....	78
3.3.1	หลักการและแนวความคิด.....	78
3.3.2	โครงการสะสมที่ดินเพื่อพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมฯ.....	81
3.4	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร.....	84
3.5	แผนพัฒนากทม. ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2540 – 2544).....	85
<b>บทที่ 4</b>	<b>การศึกษาและวิเคราะห์สภาพพื้นที่.....</b>	<b>86</b>
4.1	สภาพพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน.....	87
4.1.1	สภาพทางภูมิศาสตร์.....	87
4.1.2	ลักษณะทางกายภาพ.....	89
	1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	89
	2. การปลูกสร้างอาคาร.....	91
	3. โครงสร้างพื้นฐาน.....	95
	3.1 ระบบคมนาคมขนส่ง.....	95
	1) โครงข่ายถนน.....	95
	2) ระบบขนส่งสาธารณะ.....	97
	3.2 ระบบสาธารณูปโภค.....	98
	3.3 การบริการด้านสาธารณูปการ.....	102
4.1.3	สภาพทางเศรษฐกิจ.....	105
4.1.4	ลักษณะทางสังคม.....	108
	1. โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงประชากร.....	108
	2. ลักษณะของชุมชน.....	110
4.2	สภาพพื้นที่ศึกษา.....	112
4.2.1	สภาพทางกายภาพ.....	112
	1. สภาพทางภูมิศาสตร์.....	112
	2. การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	112

## สารบัญ (ต่อ)

ญ

	หน้า
2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	112
2.2 การใช้ประโยชน์และวัสดุอาคาร.....	121
3. กรรมสิทธิ์ ขนาดแปลง และระดับราคาที่ดิน.....	124
4. ระบบโครงข่ายคมนาคม.....	130
4.1 การคมนาคมทางบก.....	130
4.2 การคมนาคมทางน้ำ.....	134
4.3 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคต.....	134
5. ระบบสาธารณูปโภค.....	136
5.1 ระบบบริการไฟฟ้า.....	136
5.2 ระบบบริการประปา.....	138
5.3 ระบบการบริการโทรศัพท์.....	141
5.4 ระบบระบายน้ำ.....	143
5.5 การจัดการขยะ.....	146
5.6 การจัดการน้ำเสีย.....	147
6. ระบบสาธารณูปการ.....	152
6.1 สถานศึกษา.....	152
6.2 สถานพยาบาลและการบริการสาธารณสุข.....	155
6.3 สถานที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ.....	157
7. การวิเคราะห์ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา.....	159
4.2.2 สภาพทางสังคม.....	168
1. ลักษณะทางประชากร.....	168
2. ลักษณะของชุมชน.....	173
4.2.3 สภาพทางเศรษฐกิจ.....	176
4.3 การประเมินพื้นที่ศึกษา.....	178
4.3.1 สภาพปัญหา.....	178
4.3.2 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา.....	192
4.4 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....	192
4.4.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง .....	193



4.4.2	แนวทางการแก้ไขปัญหาระบบสาธารณสุขภาค สาธารณูปการ.....	194
4.4.3	แนวทางการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ และสังคม.....	196
<b>บทที่ 5</b>	<b>การกำหนดผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....</b>	<b>199</b>
5.1	สรุปปัญหา ผลกระทบ และแนวทางการแก้ไข.....	199
5.2	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของพื้นที่ศึกษา.....	205
5.3	แนวทางการพัฒนาในอนาคต.....	208
5.4	ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....	210
5.5	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา.....	213
5.6	การประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา.....	220
5.6.1	การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการวางผังแนวความคิด.....	222
5.6.2	การกำหนดผังแนวความคิด.....	225
1.	แผนการพัฒนา.....	225
2.	ผังแม่บท.....	225
2.1	แผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	226
2.2	แผนสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน.....	232
5.6.3	ค่าใช้จ่ายโครงการ.....	241
5.6.4	การกำหนดที่ตั้งและขนาดของพื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์.....	242
5.6.5	อัตราการปันส่วนที่ดินโดยเฉลี่ย (Contribution Ratio).....	243
5.6.6	การประเมินมูลค่าที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน.....	244
5.7	ผลที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดิน.....	245
5.8	การนำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ.....	246
5.9	เงื่อนไขของการนำผังแนวความคิดไปสู่การปฏิบัติ.....	248
<b>บทที่ 6</b>	<b>ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>250</b>
6.1	สรุปผลการศึกษา.....	250
6.1.1	ความเหมาะสมของพื้นที่ศึกษา.....	251
6.1.2	การประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน.....	253
6.1.3	ผลจากการจัดรูปที่ดินที่มีต่อการพัฒนาชุมชน.....	255
6.2	ข้อจำกัดในการศึกษา.....	256

	หน้า
6.3 ข้อเสนอแนะ.....	257
รายการอ้างอิง.....	260
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	262



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สารบัญตาราง (ต่อ)

๖

หน้า

ตารางที่ 4-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ. 2541.....	89
ตารางที่ 4-2	พื้นที่อาคารคลุมดินในบริเวณพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน.....	91
ตารางที่ 4-3	พื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างจำแนกตามรายเขตระหว่างปี 2532-2544... ..	93
ตารางที่ 4-4	จำนวนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างประเภทต่างๆ ระหว่างปี 2532-2544... ..	94
ตารางที่ 4-5	ข้อมูลการพัฒนาระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง.....	99
ตารางที่ 4-6	อัตราความต้องการใช้น้ำของประชาชนในอนาคต.....	101
ตารางที่ 4-7	จำนวนโรงเรียนในพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ. 2544.....	102
ตารางที่ 4-8	จำนวนสถานประกอบการธุรกิจการค้าและบริการ จำแนกตามประเภทธุรกิจ.....	106
ตารางที่ 4-9	จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตจำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม..	107
ตารางที่ 4-10	จำนวนเนื้อที่ถือครองการเกษตร จำแนกตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	108
ตารางที่ 4-11	จำนวนประชากร ความหนาแน่น และบ้านในพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ.2532 – 2544... ..	109
ตารางที่ 4-12	จำนวนคนย้ายเข้า ย้ายออก ในเขตธนบุรี ภาษีเจริญ และจอมทอง.....	109
ตารางที่ 4-13	จำนวน ความหนาแน่นประชากรในพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน.....	109
ตารางที่ 4-14	ประชากรรายแขวงในบริเวณโครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ.2532 – 2544.....	111
ตารางที่ 4-15	สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2545.....	115
ตารางที่ 4-16	การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2545.....	121
ตารางที่ 4-17	ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทและลักษณะของที่อยู่อาศัย.....	124
ตารางที่ 4-18	ขนาดแปลงที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา (ปี พ.ศ.2544).....	126
ตารางที่ 4-19	ราคาที่ดินของแต่ละแปลงในบริเวณพื้นที่ศึกษา (ปี พ.ศ.2544).....	126
ตารางที่ 4-20	ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคารและกรรมสิทธิ์ที่ดิน.....	129
ตารางที่ 4-21	ข้อมูลของสถานีไฟฟ้าย่อย.....	136
ตารางที่ 4-22	ข้อมูลของโครงการพัฒนาของการไฟฟ้า.....	138
ตารางที่ 4-23	แผนพัฒนาการวางท่อประธานของการประปานครหลวง.....	141
ตารางที่ 4-24	ข้อมูลการให้บริการโทรศัพท์.....	141
ตารางที่ 4-25	วิธีการเดินทางของเจ้าของที่ดินจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ (ร้อยละ)..	164
ตารางที่ 4-26	วิธีการเดินทางของผู้อยู่อาศัยจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ (ร้อยละ).....	165
ตารางที่ 4-27	ระยะทางในการเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ (ร้อยละ).....	166
ตารางที่ 4-28	ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ ของ (ร้อยละ).....	167

ตารางที่ 4-29	จำนวนประชากรรายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2535-2545.....	169
ตารางที่ 4-30	ขนาดพื้นที่ ประชากร ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงรายแขวงของเขต จอมทอง พ.ศ.2532 – 2545.....	172
ตารางที่ 4-31	ข้อมูลชุมชน ปี พ.ศ.2544 ในพื้นที่ศึกษา.....	176
ตารางที่ 4-32	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมรายแขวงในเขตจอมทองในปี พ.ศ.2530 และ 2544.....	177
ตารางที่ 4-33	สาเหตุ และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ).....	188
ตารางที่ 4-34	ผลกระทบของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ).....	191
ตารางที่ 4-35	แนวทางการแก้ไขปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง.....	194
ตารางที่ 4-36	แนวทางการแก้ไขปัญหาระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ.....	195
ตารางที่ 4-37	แนวทางการแก้ไขปัญหา และพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม.....	198
ตารางที่ 5-1	แนวทางการพัฒนาชุมชนในอนาคต (ร้อยละ).....	209
ตารางที่ 5-2	ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงพื้นที่โล่ง พื้นที่ว่าง.....	210
ตารางที่ 5-3	การพัฒนาที่เจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยมีความประสงค์ในการนำมาแก้ไขปัญหา และพัฒนา.....	210
ตารางที่ 5-4	ความคิดเห็นและเหตุผลเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา.....	215
ตารางที่ 5-5	ความคิดเห็นของเจ้าของที่ดินต่อวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	217
ตารางที่ 5-6	ความคิดเห็นเกี่ยวกับความร่วมมือในการที่จะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน.....	219
ตารางที่ 5-7	เกณฑ์มาตรฐานของสถาบันการศึกษา.....	238
ตารางที่ 5-8	เกณฑ์มาตรฐานของสถานพยาบาล.....	239
ตารางที่ 5-9	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนและหลังการจัดรูปที่ดิน.....	239
ตารางที่ 5-10	การประมาณการณ้ค่าใช้จ่ายโครงการ.....	241

## สารบัญแนที่ (ต่อ)

ณ  
หน้า

แผนทีที่	1-1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	8
แผนทีที่	4-1	ที่ตั้งโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา.....	88
แผนทีที่	4-2	การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโครงการสะสมที่ดิน.....	92
แผนทีที่	4-3	โครงข่ายคมนาคมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้.....	96
แผนทีที่	4-4	ที่ตั้งศาสนสถานบริเวณโครงการสะสมที่ดิน.....	103
แผนทีที่	4-5	ที่ตั้งสถานศึกษาและสถานพยาบาลบริเวณโครงการสะสมที่ดิน.....	104
แผนทีที่	4-6	ค่าระดับความสูงของพื้นดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	113
แผนทีที่	4-7	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	114
แผนทีที่	4-8	การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	120
แผนทีที่	4-9	การใช้ประโยชน์อาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	122
แผนทีที่	4-10	ขนาดแปลงที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2544.....	125
แผนทีที่	4-11	ราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2544.....	127
แผนทีที่	4-12	โครงข่ายคมนาคมภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	133
แผนทีที่	4-13	ขอบเขตการให้บริการไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	137
แผนทีที่	4-14	ขอบเขตการให้บริการประปาในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	139
แผนทีที่	4-15	ขอบเขตการให้บริการโทรศัพท์ในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	142
แผนทีที่	4-16	ตำแหน่งของท่อระบายน้ำภายในพื้นที่ศึกษา.....	144
แผนทีที่	4-17	พื้นที่ปิดล้อมและแผนการป้องกันน้ำท่วมเขตจอมทอง.....	145
แผนทีที่	4-18	พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากชุมชน.....	148
แผนทีที่	4-19	พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม.....	149
แผนทีที่	4-20	พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากพื้นที่เกษตรกรรม.....	150
แผนทีที่	4-21	ลำดับความสำคัญของปัญหาน้ำเสียในพื้นที่เขตจอมทอง.....	151
แผนทีที่	4-22	ที่ตั้งและรัศมีการให้บริการของสถานศึกษา.....	154
แผนทีที่	4-23	ที่ตั้งและรัศมีการให้บริการของสถานพยาบาล.....	156
แผนทีที่	4-24	ตำแหน่งที่ตั้งสวนหย่อมในเขตจอมทอง.....	158
แผนทีที่	4-25	ที่ตั้งของชุมชนในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง.....	175
แผนทีที่	4-26	สาธารณูปโภคภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	182
แผนทีที่	5-1	ขอบเขตพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดรูปที่ดิน.....	223
แผนทีที่	5-2	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542.....	227

## สารบัญแนที่ (ต่อ)

ค

หน้า

แนที่ที่ 5-3	แนความคิดการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาถมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	230
แนที่ที่ 5-4	ผังแนความคิดในการจัดรูปที่ดิน.....	240



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การจัดตั้งศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (Intermodel Station) บริเวณแนวถนนตากสิน-เพชรเกษม อันเป็นผลมาจากแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และจากนโยบายและแผนการพัฒนากทม. ในด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค ที่มีเป้าหมายให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและจุดเชื่อมต่อระบบการจราจรให้มีความสอดคล้องเป็นระบบ มีการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้บริการประชาชนได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย จึงได้ให้กำหนดย่านวงเวียนใหญ่เป็นศูนย์กลางที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (กทม.-มหาชัย) เส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายสีเขียว ซึ่งขยายเส้นทางต่อจากสะพานตากสิน และเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน สายวงแหวนสีน้ำเงิน นอกจากนี้ยังให้มีการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ด้วย ดังนั้น การดำเนินการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ จึงเป็นโครงการที่ต้องใช้พื้นที่และงบประมาณในการลงทุนจำนวนมากเพื่อการก่อสร้างและการพัฒนาด้านสาธารณูปโภค ซึ่งผลจากการจัดตั้งศูนย์คมนาคมฯ จะเป็นการกระตุ้นและการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง อันจะส่งผลให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเพิ่มมูลค่าของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ฉะนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการศูนย์คมนาคมดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จ จึงมีการกำหนดแนวทางการดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมฯ และบริเวณโดยรอบ โดยใช้ “วิธีการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank)” ซึ่งเป็นมาตรการชั้นนำ จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและกิจกรรมการใช้ที่ดินให้เหมาะสม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสะสมที่ดินไว้ล่วงหน้าเพื่อใช้ประโยชน์เมื่อมีความจำเป็น เป็นวิธีการจัดหาที่ดินในบริเวณที่มีศักยภาพต่ำ และนำมาพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุน ซึ่งจะก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน และนำไปสู่มาตรการในการคืนทุน (Cost Recovery Measurement) ของโครงการ รวมทั้งยังสามารถชี้แนะและควบคุมให้มีรูปแบบการพัฒนาได้ด้วยสภาพการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐ

โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 6 ตร.กม. คือ ในพื้นที่บางส่วนของแขวงบางหว้า แขวงปากคลองภาษีเจริญ ในเขตภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน แขวงจอมทอง ในเขตจอมทอง และแขวงบุคคโล แขวงตลาดพลู ในเขตธนบุรี ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างเขตเมืองชั้นในและเขตเมืองชั้นกลาง จึงได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวจากศูนย์กลางเมือง โดยการพัฒนาส่วนใหญ่อยู่ทางด้าน



เหนือ บริเวณถนนเพชรเกษมและบริเวณตอนกลางด้านตะวันออกตามแนวถนนเทอดไทและวุฒากาศ ส่วนพื้นที่ทางด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษม จะมีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่มีประชาชนอยู่อาศัยกันอย่างเบาบาง ด้วยสภาพที่ถูกปิดล้อมด้วยคลองบางขุนเทียนและคลองภาษีเจริญตั้งแต่ในอดีต และยังคงปิดล้อมด้วยระบบถนนเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขึ้น ลักษณะการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้าง อาคารพักอาศัย และโครงการพัฒนาส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วง 1 กม.จากแนวถนน และถัดเข้าไปก็เป็นพื้นสวนขนาดใหญ่ การขยายตัวตามแนวขวานนี้ทำให้เกิดปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาขาดการเข้าถึงพื้นที่ หรือที่เรียกว่า “พื้นที่ตาบอด” ไม่สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดความยากต่อการวางระบบโครงข่ายบริการพื้นฐาน พื้นที่สวนใหญ่ในบริเวณด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่จะพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมท่าพระ ส่วนหนึ่งตั้งอยู่ในแขวงบางค้อ เขตจอมทอง จะเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ มีพื้นที่สวนปะปนกับที่รกร้าง บ้านเรือนกระจายตัวอย่างเบาบาง ส่วนการสัญจรไปมากก็ไม่สะดวก เนื่องจากไม่มีถนนที่ใช้เดินทางภายในและระหว่างพื้นที่ จะเป็นเพียงถนนสายเล็กๆ ช่องทางแคบ เป็นลักษณะของทางเดินเท้าหรือเป็นเพียงทางสำหรับจักรยานยนต์เท่านั้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่เป็นไปอย่างยากลำบาก จากสภาพเหล่านี้จึงส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาด้วยวิธีการสะสมที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ คือ การพัฒนาโดยปรับเปลี่ยนพื้นที่เกษตรให้มีการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและปานกลาง อันจะส่งผลกระทบต่อเพิ่มสูงขึ้นของราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวเป็นอย่างมาก

จากสภาพปัญหาในบริเวณพื้นที่ศึกษาทางด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษมที่โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาแสดงให้เห็นแล้วนั้น จึงจำเป็นต้องหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม โดยการดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (Newly Development) ด้วยการจัดสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเป็นระบบ และเป็นลำดับขั้นตอนตามอุปสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือทางกฎหมายในการควบคุมให้ไปสู่การปฏิบัติ อันได้แก่ การวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ โดยอาศัยอำนาจตามพ.ร.บ.การผังเมือง พ.ศ. 2518 ในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการรองรับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดการพัฒนาดังกล่าว รูปแปลงที่ดินปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาที่ใช้เพื่อการเกษตร ย่อมเกิดความขัดแย้งกับแนวโครงข่ายถนน ทำให้เกิดรูปแปลงที่ดินทำมุมเอียงกับแนวถนน เป็นเหตุให้เกิดปัญหาการใช้ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพและยังมีแปลงที่ดินตาบอดที่มีปัญหาในการเข้าถึง ดังนั้นโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ จึงเสนอแนะให้มีการจัดรูปที่ดิน (Land Readjustment) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหาการ

เข้าถึง และยังมีศักยภาพมากในการพัฒนา เนื่องจากอยู่ติดกับถนนตากสิน-เพชรเกษม อันเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ ซึ่งการจัดรูปที่ดินนั้น เป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรูปแปลงที่ดินและปัญหาการเข้าถึง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์และมูลค่าของที่ดิน อีกทั้งเพื่อเป็นการลดภาระด้านค่าใช้จ่ายของภาครัฐ ด้วยการประสานความร่วมมือกับภาคเอกชน (ซึ่งหมายถึงเจ้าของที่ดิน) และเป็นการช่วยให้พื้นที่ศึกษาได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพในด้านการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์มากขึ้น โดยจะสามารถดำเนินการได้ในภายหลังการดำเนินการตาม พ.ร.บ.การผังเมือง พ.ศ. 2518 ให้บังคับใช้ผังเฉพาะ เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้โดยมีโครงข่ายถนนตามผังเมืองเฉพาะเป็นกรอบ

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง (Land Readjustment) เป็นวิธีการพัฒนาเมืองวิธีการหนึ่งเพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมือง โดยไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการเวนคืนที่ดิน แต่ใช้วิธีการรวบรวมที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกันเป็นแปลงใหญ่ แล้วนำมาวางผังจัดรูปที่ดินใหม่ พร้อมทั้งทำการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของชุมชนให้ดีขึ้น วิธีการจัดรูปที่ดินเป็นความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน เป็นการพัฒนาเมืองที่ยึดหลักประชาธิปไตย ความเป็นธรรม การมีส่วนร่วมและหลักประกันให้เจ้าของที่ดินได้รับประโยชน์สูงสุด และยิ่งเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่คุณภาพชีวิตของสมาชิกในชุมชน ซึ่งเป็นวิธีการจัดการพื้นที่ในเมืองที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม พื้นที่ตาบอด ไม่มีทางออกสู่ถนน หรือพื้นที่ชานเมืองที่รอการพัฒนาให้มีการพัฒนาอย่างคุ้มค่าและเป็นชุมชนเมืองที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี นอกจากนี้ เป็นแนวทางหนึ่งที่ใช้ในการแก้ปัญหาของชุมชนเมืองจนประสบความสำเร็จมาแล้วในต่างประเทศ สำหรับประเทศไทย การพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534) มุ่งใช้มาตรการทางผังเมืองและวางแผนจัดบริการพื้นฐานให้สอดคล้องกับแผนงานต่างๆ เพื่อนำไปสู่การใช้ที่ดินในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการพื้นฐาน และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น โดยมีกระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานกลางในการประสานการปฏิบัติงาน และสำนักผังเมืองได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการจากรัฐบาลญี่ปุ่นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2532 จึงเกิดโครงการนำร่องขึ้นบริเวณถนนพระราม 9 เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานจัดรูปที่ดิน สำนักผังเมือง สำหรับแนวความคิดการจัดรูปที่ดิน ประเทศไทยมีประสิทธิภาพที่เพียงพอและประสบความสำเร็จในการจัดรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมาแล้ว โดยใช้แนวความคิดการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่และการปันส่วนที่ดิน เช่นเดียวกับองค์ประกอบหลักของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ดังนั้นเมื่อประเทศไทยประสบความสำเร็จในการจัดรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมาแล้ว การนำแนวความคิดจัดรูปที่ดินมาพัฒนาเมืองก็น่าจะกระทำให้ประสบความสำเร็จได้เช่นเดียวกัน

ฉะนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงสนใจที่จะสานต่อข้อเสนอการจัดรูปที่ดินของโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) ให้เกิดความต่อเนื่อง โดยจะเสนอแนวทางการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้พื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น (Land Utilization) ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่ศึกษามีมูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้นด้วย (Land Valued)

## 1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาของพื้นที่ศึกษาที่มีต่อการพัฒนาชุมชน
2. ศึกษาเงื่อนไขและกระบวนการในการนำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา
3. เสนอแนวทางการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษาและผลที่มีต่อการพัฒนาชุมชน

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

### 1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 657.5 ไร่ โดยเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งที่โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาได้เสนอให้มีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ทำการเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนามากที่สุด ในแง่ที่เป็นพื้นที่ที่มีถนนโครงการตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผ่านถึง 2 เส้นทาง คือ ถนนสาย ง1 และ ง2 อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาด้านการขนส่งระบบรางอย่างรถไฟฟ้า BTS (สายสีเขียว) ส่วนต่อขยาย และเป็นพื้นที่ซึ่งเริ่มบทบาทในการรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครด้วย โดยพื้นที่ศึกษามีอาณาเขต ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับถนนตากสิน-เพชรเกษม
ทิศตะวันออก	จรดคลองบางขุนเทียน
ทิศใต้	จรดคลองบางหว่า
ทิศตะวันตก	สิ้นสุดเขตจอมทอง และติดต่อกับถนนโครงการสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก)

### 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ประเด็นความสำคัญที่จะนำมาพิจารณาในส่วนของเนื้อหา คือ

1. พิจารณาสภาพทั่วไปของพื้นที่ ทั้งองค์ประกอบทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนวิวัฒนาการ ลักษณะการขยายตัว รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะโครงข่ายคมนาคม และการกระจายบริการพื้นฐาน รวมทั้งพิจารณารายละเอียดของพื้นที่ในส่วนจากรูปแบบแปลงที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน และโครงการที่เกี่ยวข้อง



2. พิจารณาความหมาย หลักการ แนวความคิด วิธีการและขั้นตอน ตลอดจน กลไกขั้นพื้นฐาน คุณสมบัติของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง และหน่วยงานที่รับผิดชอบ
3. พิจารณาเนื้อหาและข้อมูลที่ได้มาทั้งหมด เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา และวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่หลังจากการจัดรูปที่ดินและมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น

#### 1.4 วิธีการศึกษา

1. ศึกษาจากเอกสาร ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยจะศึกษาเกี่ยวกับ แนวความคิด หลักการและวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง การจัดบริการพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคที่เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา โครงการพัฒนาเมืองต่างๆ และข้อกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาภาคสนาม เป็นการศึกษานำข้อมูลไปเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์และวางแผนพัฒนาต่อไป โดยจะศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวกับ ทำเลที่ตั้ง ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายสาธารณูปโภค บริการพื้นฐาน ฯ
3. การสัมภาษณ์และสอบถาม เป็นวิธีการศึกษาในบางประเด็นที่ไม่สามารถค้นคว้าจากเอกสารได้ เช่น ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา ฯ

#### 1.5 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับการศึกษานี้ ผู้ศึกษาเลือกใช้ “การสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถาม” เป็นวิธีการหรือเครื่องมือในการเก็บข้อมูล เพราะเป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับการศึกษาที่ต้องการข้อสรุปหรือข้อค้นพบที่สามารถนำไปใช้ได้กว้างขวาง และเป็นวิธีที่ให้ผลแม่นยำและประหยัดที่สุด ส่วนวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ผู้ศึกษาใช้วิธีการเลือกแบบไม่เป็นตัวแทน (Non – Probability Sampling) ทั้งนี้เนื่องจากผู้ศึกษาไม่สามารถกำหนดลักษณะและขอบเขตของประชากรที่ถูกเลือกได้ วิธีการเลือกแบบไม่เป็นตัวแทนจะเหมาะสมกว่า ซึ่งวิธีการเลือกนี้จะมีลักษณะเป็น การเลือกแบบโดยบังเอิญ (Accidental Sampling) คือ การเลือกจากองค์ประกอบของประชากรตามความสะดวก ไม่ได้กำหนดลักษณะประชากร ซึ่งในการศึกษานี้ได้กำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มเจ้าของที่ดิน และกลุ่มของผู้ที่ตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ โดยจำนวนกลุ่มตัวอย่างนั้น ได้มาจากการเทียบกับตารางของ Taro Yamane คือ กลุ่มเจ้าของที่ดินจำนวน 316 ตัวอย่าง และกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ 316 ตัวอย่าง

## 1.6 สมมติฐาน

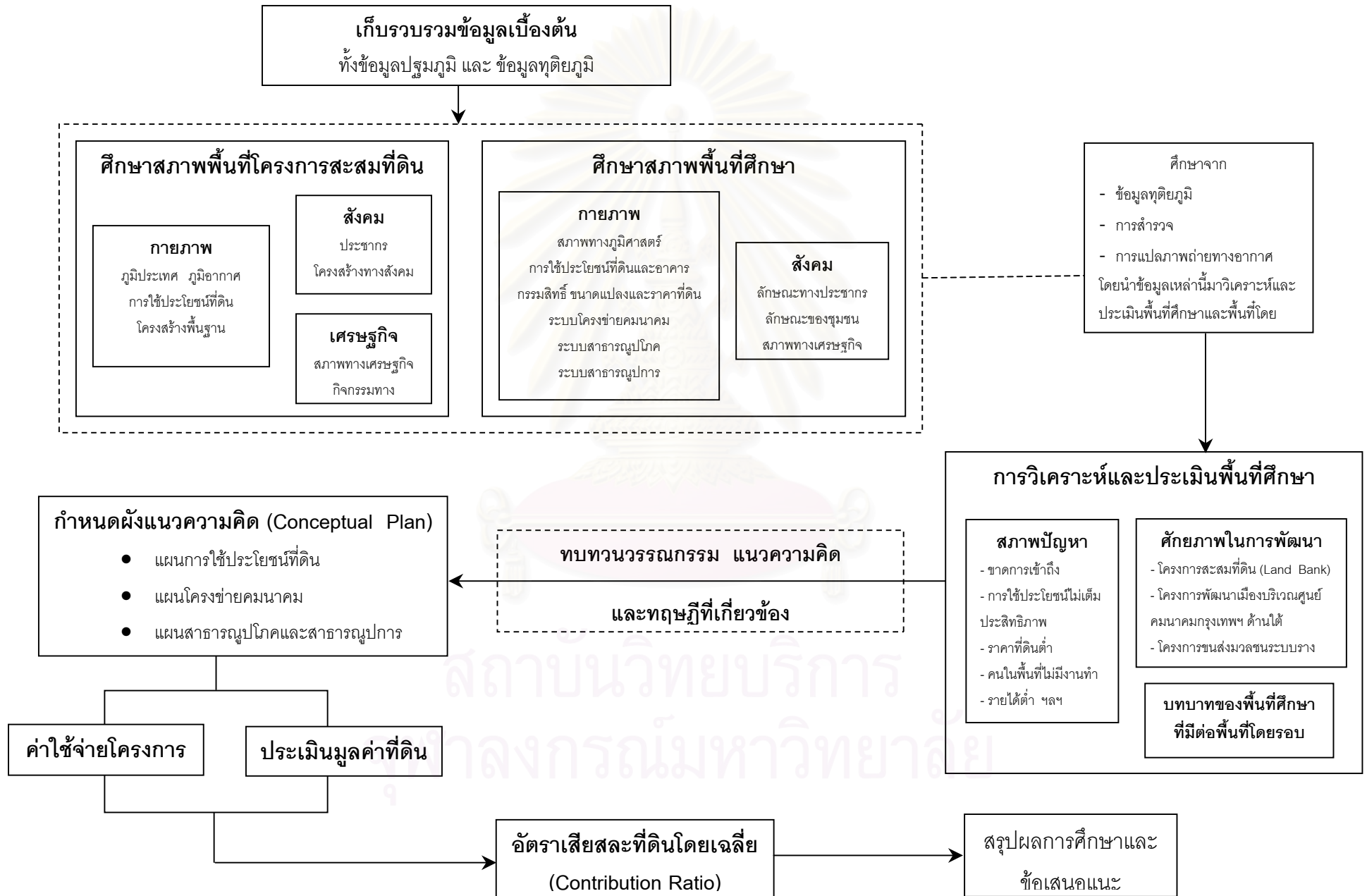
1. พื้นที่ที่ขาดหรือพื้นที่ที่ไม่มีทางเข้าออก เป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่
2. การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่แนวทางหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาได้
3. การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ทำให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีบริการสาธารณะที่ได้มาตรฐานและเพียงพอ

## 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาในครั้งนี้ จะทำให้ทราบถึง สภาพทั่วไปของพื้นที่ทั้ง ภายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ยังทำให้ทราบหลักการ แนวความคิดที่ถูกต้องของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เพื่อการนำไปพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้ได้รับทราบข้อเท็จจริง ปัญหา และผลที่จะเกิดขึ้นจากการจัดรูปที่ดิน

ส่วน ประโยชน์ที่จะได้รับจากการนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้ในพื้นที่ศึกษา ก็จะทำให้พื้นที่ได้รับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะต่างๆ ที่ได้มาตรฐานและเพียงพอ แปลงที่ดินทุกแปลงจะมีระบบถนนเข้าถึง ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวก ความคล่องตัวในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ยังส่งผลต่อสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นด้วย และเมื่อพื้นที่ศึกษาได้รับการพัฒนาแล้วยังทำให้เกิดมูลค่าของที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย








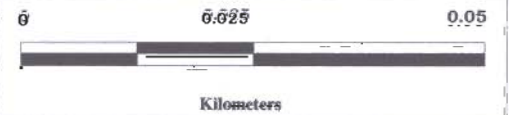


แผนที่ที่ 1-1 แสดง  
ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการสะสมที่ดิน
-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
-  โครงข่ายถนน
-  ทางรถไฟ
-  แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา



## บทที่ 2

### ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

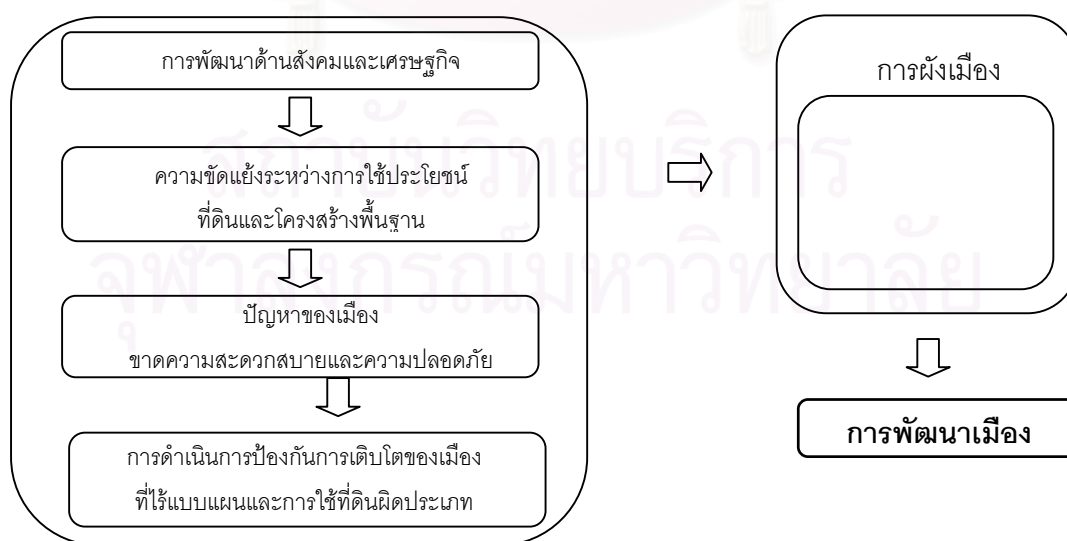
แนวความคิดและทฤษฎีที่จะนำมาประกอบการศึกษา ได้แก่ แนวทางและการพัฒนาเมือง รูปแบบต่างๆ และแนวความคิดเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา อาทิ นิยาม หลักการ องค์ประกอบ คุณสมบัติ หัวใจสำคัญ ขั้นตอนการดำเนินการ ข้อดีข้อเสีย และพื้นที่ที่มีความเหมาะสม โดยแนวความคิดดังกล่าวจะนำมาพิจารณาประกอบกับสภาพของพื้นที่ศึกษา เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาของพื้นที่ต่อไป

#### 2.1 ความจำเป็นด้านการพัฒนาเมือง<sup>1</sup>

เมืองเกิดขึ้นโดยการที่มีผู้คนมาอยู่รวมกัน ณ สถานที่แห่งหนึ่ง และประกอบกิจกรรมต่างๆ ขึ้น เมืองจะเจริญเติบโตขึ้นเมื่อมีความคล่องตัวของกิจกรรม ซึ่งจะเป็นสิ่งล่อใจผู้คนจำนวนมากให้เข้ามาอยู่รวมกัน การเจริญเติบโตของเมือง ณ จุดหนึ่งโดยธรรมชาติจะหยุดการเจริญเติบโตโดยตัวมันเอง เช่น เมืองหนึ่งมีการเจริญเติบโตโดยปราศจากความปลอดภัย และความสะดวกสบาย ซึ่งในที่สุดจะกลายเป็นอุปสรรคขัดขวางการเจริญเติบโตของเมืองนั้นได้

ผังเมือง เป็นตัวกำหนดความแน่นอนของกิจกรรม ประเภทของกิจกรรมและมาตรฐานการอยู่อาศัยของผู้คนในเมือง ดังนั้นปัญหาต่างๆของเมืองจะถูกแก้ไขได้ด้วยการผังเมือง ภายใต้ผังเมือง ผังแม่บท เป็นตัวกำหนดสิ่งต่างๆ ที่ควรปฏิบัติในแต่ละพื้นที่เมือง ซึ่งจะเป็นตัวชี้้นำการพัฒนาเมือง

#### แนวทางสู่การพัฒนาเมือง



<sup>1</sup> ทวนทอง ศิริมงคลวิทย์, รูปแบบการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย, (กทม.: กรมการผังเมือง, 2541), หน้า 1-2.

## 2.2 วิธีดำเนินการพัฒนาเมือง

การพัฒนาเมือง มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการใช้พื้นที่เพื่อปลูกสร้างอาคารไปพร้อมๆ กัน โดยการสร้างชิ้นใหม่หรือปรับปรุงใหม่ และจัดพื้นที่ให้เกิดความเป็นระเบียบ

การพัฒนาเมือง โดยทั่วไปใช้วิธีการซื้อขายที่ดินเพื่อนำมาจัดสร้างบริการพื้นฐาน หรือที่รู้จักกัน คือ วิธีการเวนคืนที่ดิน ในปัจจุบันที่ดินมีราคาสูงขึ้น จำเป็นต้องใช้เงินเป็นจำนวนมากเพื่อการซื้อที่ดิน ประกอบกับปัญหาความยุ่งยากซับซ้อนในเรื่องกรรมสิทธิ์ ปัญหาต่างๆ จึงเกิดขึ้นมากมายและต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการที่ยาวนาน

การจัดรูปที่ดินใหม่ เป็นวิธีที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งแทนการใช้วิธีการเวนคืนที่ดิน โดยหลักการแล้ววิธีการจัดรูปที่ดินใหม่ ไม่มีการซื้อขายที่ดินในโครงการ พื้นที่สำหรับจัดสร้างบริการพื้นฐานที่เป็นสาธารณะ ได้มาโดยเจ้าของในโครงการทั้งหมดร่วมกันสละให้ ที่ดินจะถูกแลกเปลี่ยนหรือแบ่งตามความตกลงร่วมกันสละให้ ที่ดินจะถูกแลกเปลี่ยนหรือจัดแบ่งตามความตกลงร่วมกันโดยยึดมูลค่าที่ดินทั้งก่อนและหลังโครงการเป็นหลัก ดังนั้นเจ้าของที่ดินหรือผู้เช่า จะมีความพึงพอใจในผลประโยชน์ที่เกิดจากการพัฒนาบริการพื้นฐานเท่าเทียมกัน

### การเปรียบเทียบระหว่างการเวนคืนกับการจัดรูปที่ดิน





### การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาเมืองต่างๆ กับการจัดรูปที่ดิน

ประเด็น	การดำเนินการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน					การจัดรูปที่ดินโดยเจ้าของที่ดินและรัฐ
	การจัดสรรที่ดินโดยเอกชน	การรวมตัวกันของเจ้าของที่ดินในการพัฒนาพื้นที่โดยการตัดถนน	การเวนคืนที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ	การประสานประโยชน์ทางที่ดิน (Land Sharing)	การเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต กรณีที่มีโครงการพัฒนาโดยการเคหะแห่งชาติ (Land Banking)	
1. การพัฒนาด้านกายภาพ 1.1 สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	ครบถ้วนเพียงพอตามข้อกำหนดจัดสรรที่ดิน 2535 เท่านั้น	มีถนนเข้าแปลงที่ดินเพียงอย่างเดียว	ตามวัตถุประสงค์ที่ประกาศในพระราชกฤษฎีกา	บางประเภท	ครบถ้วนตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ	ครบถ้วนและมีคุณภาพสูงตามมาตรฐานทางผังเมือง
1.2 ระบบโครงข่ายถนน	พัฒนาเฉพาะพื้นที่โครงการและเชื่อมต่อกับถนนภายนอก	เชื่อมต่อกับถนนภายนอก	เชื่อมต่อกับระบบโครงข่าย	ขึ้นอยู่กับผู้ดำเนินการและขนาดที่ดิน	เชื่อมระบบโครงข่ายทั้งภายในและพื้นที่โดยรอบ	เชื่อมระบบโครงข่าย ทั้งภายในและพื้นที่โดยรอบ
1.3 ขนาดถนน	ตามข้อกำหนดจัดสรรที่ดิน 2535 เท่านั้น	ไม่ได้มาตรฐานและแคบเคี้ยวตามหน้าแปลงที่ดิน	ได้มาตรฐานเฉพาะโครงการเวนคืนเพื่อตัดถนน	ขึ้นอยู่กับผู้ดำเนินการและขนาดที่ดิน	ตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ	ตามมาตรฐานทางผังเมือง
1.4 การเข้าถึงแปลงที่ดิน	เข้าถึงที่ดินทุกแปลง	เข้าถึงที่ดินทุกแปลง	เฉพาะแปลงที่ดินที่อยู่ติดแนวเวนคืน	เข้าถึงที่ดินทุกแปลง	เข้าถึงที่ดินทุกแปลง	เข้าถึงที่ดินทุกแปลง
1.5 รูปแปลงที่ดิน	สวยงามเหมาะสมแก่การอยู่อาศัย	ไม่สวยงามและบางแปลงอยู่ในสภาพที่ยากต่อการพัฒนา	ไม่สวยงาม และบางแปลงอยู่ในสภาพที่ยากต่อการพัฒนา	บางแปลงอาจมีขนาดต่ำกว่ามาตรฐาน	สามารถจัดรูปแปลงที่ดินให้เป็นระเบียบ สวยงาม	สวยงามเป็นระเบียบ มีศักยภาพในการพัฒนาสูง
1.6 ความเป็นระเบียบของสิ่งปลูกสร้าง	เป็นระเบียบเฉพาะในโครงการจัดสรรที่ดินราคาสูงเท่านั้น	-	เป็นระเบียบมีการวางผังโครงการ	เป็นระเบียบ มีการวางผังโครงการ	เป็นระเบียบ มีการวางผังโครงการ	เป็นระเบียบสวยงาม มีการวางผังโครงการ และแบ่งโซนกิจกรรมชัดเจน

### การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาเมืองต่างๆ กับการจัดรูปที่ดิน

ประเด็น	การดำเนินการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน					การจัดรูปที่ดินโดยเจ้าของที่ดินและรัฐ
	การจัดสรรที่ดินโดยเอกชน	การรวมตัวกันของเจ้าของที่ดินในการพัฒนาพื้นที่โดยการตัดถนน	การเวนคืนที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ	การประสานประโยชน์ทางที่ดิน (Land Sharing)	การเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต กรณีที่มีโครงการพัฒนาโดยการเคหะแห่งชาติ (Land Banking)	
2. ปัจจัยเศรษฐกิจสังคม						
2.1 การลงทุน	เป็นการลงทุนสูงจากเจ้าของที่ดินเพียงรายเดียว	เป็นการร่วมกันลงทุนของเจ้าของที่ดินหลายราย	เป็นการลงทุนของรัฐที่ใช้งบประมาณสูง	เป็นการลงทุนร่วมกันของเจ้าของที่ดินกับรัฐ	เป็นการลงทุนของรัฐที่ใช้งบประมาณสูง	ลงทุนต่ำ (ร่วมกันรับภาระระหว่างรัฐและเอกชน)
2.2 ผลกำไรจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น	กำไรตอบแทนเจ้าของโครงการเพียงผู้เดียว	กำไรตกอยู่กับผู้ดำเนินโครงการ และผู้เข้าร่วมโครงการ	เจ้าของที่ดินได้รับผลกำไรไม่เสมอภาค	กำไรตกอยู่กับเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย	กำไรตกอยู่กับผู้ดำเนินการ	กำไรตกอยู่กับเจ้าของที่ดินและชุมชน
2.3 การเข้าร่วมโครงการ	ซื้อแปลงที่ดินหรือบ้านจัดสรรหลังการพัฒนา	เจ้าของที่ดินรวมตัวกันลงงบประมาณหรือที่ดิน ในการพัฒนา	ผู้ถูกเวนคืนถูกบังคับซื้อที่ดินและต้องย้ายออกจากพื้นที่	สมัครใจเข้าร่วมโครงการระหว่างเจ้าของที่ดิน ผู้อยู่อาศัย และรัฐ	เป็นการดำเนินการของผู้ดำเนินการ	สมัครใจเข้าร่วมโครงการกับเจ้าของที่ดินรายอื่น และรับ
2.4 เอื้อประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม	-	มีประโยชน์ต่อส่วนรวม	มีประโยชน์ต่อส่วนรวมมาก	มีประโยชน์ต่อส่วนรวม	มีประโยชน์ต่อส่วนรวม	มีประโยชน์ต่อส่วนรวมมาก สามารถเชื่อมต่อกันกับชุมชนอื่นได้ และใช้กิจกรรมชุมชนร่วมกันได้
2.5 การพัฒนาที่ดินอย่างเป็นระบบ	ไม่เป็นระบบ ต่างคนต่างทำ มีการแก่งกำไรที่ดิน	ไม่เป็นระบบ ต่างคนต่างทำ	ไม่เป็นระบบ รัฐเป็นผู้ดำเนินการ	เป็นระบบ	เป็นระบบ	พัฒนาที่ดินอย่างเป็นระบบ และสามารถลดปัญหาการแก่งกำไรที่ดินได้



## 2.3 การพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน

การดำเนินการพัฒนาเมืองโดยทั่วไป แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. การวางผังแม่บท
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
3. การพัฒนาพื้นที่และสิ่งปลูกสร้างอาคาร

### ขั้นตอนการพัฒนาเมือง



### 2.3.1 การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง : ความหมาย

“การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง” (Land Readjustment)<sup>2</sup> เป็นวิธีการพัฒนาที่ดินวิธีการหนึ่ง ที่เกิดขึ้นจากการร่วมมือกันระหว่างกลุ่มเจ้าของที่ดิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า ควบคู่ไปกับการจัดบริการพื้นฐาน เพื่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชน

<sup>2</sup> กระทรวงมหาดไทย กรมการผังเมือง, โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง, (กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง, 2539),

อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม อีกทั้งยังส่งเสริมให้เกิดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น โดยไม่มุ่งหวังกำไร มีสาระสำคัญ ดังนี้

- จัดรูปแบบที่ดิน อันได้แก่ รูปทรง ตำแหน่งที่ตั้ง และขนาด ของแปลงที่ดินอย่างเหมาะสมเพื่อให้ที่ดินทุกแปลงติดถนน และสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า
- ก่อสร้างสาธารณูปโภค และสิ่งบริการพื้นฐานต่างๆ อันได้แก่ ถนน ทางระบายน้ำ สวนสาธารณะ และพื้นที่เปิดโล่งต่างๆ
- เตรียมพื้นที่สำหรับสาธารณูปการ และบริการภายในชุมชนต่างๆ ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล

ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอน เจ้าของที่ดินสามารถหาผลประโยชน์ และอยู่ในที่ดินของตนเองได้ตามปกติ จนกว่าดำเนินการในที่ดินของตน ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้น ฝ่ายบริหารโครงการจะจัดหาที่อยู่ชั่วคราวให้ โดยจะให้ผลประโยชน์น้อยที่สุด

ดังนั้น การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่<sup>3</sup> คือ การนำแปลงที่ดินหลายๆ แปลงมารวมกัน เพื่อจัดรูปแปลงที่ดินขึ้นใหม่ให้เป็นระเบียบและสวยงามตามแผนผังที่วางไว้ พร้อมทั้งจัดให้มีถนน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะต่างๆ ที่ได้มาตรฐานอย่างครบถ้วนและเพียงพอ เมื่อจัดเสร็จแล้วจะทำให้ที่ดินแปลงเดิมมีรูปแบบใหม่ที่สวยงาม พร้อมทั้งมีถนนทางเข้าออกที่สะดวกทุกแปลง สภาพแวดล้อมชุมชนที่ดีขึ้นและมูลค่าที่ดินจะเพิ่มสูงขึ้นด้วย การจัดรูปที่ดินจะสามารถดำเนินการได้ด้วยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน โดยทางภาครัฐจะเป็นผู้ให้การสนับสนุนการดำเนินการในลักษณะประสานการพัฒนาชุมชนระหว่างภาครัฐและเอกชน

ส่วนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ตามความหมายของ ทวนทอง ศิริมงคลวิชัย (2541) นั้นหมายถึง การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่แห่งใดแห่งหนึ่งของชุมชนเมือง โดยการจัดสร้างบริการพื้นฐานของเมืองตามแผนผังแม่บทโดยวิธีการปันส่วนที่ดินเพื่อจัดทำสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และการจัดหาเงินทุนในการดำเนินโครงการ ทั้งนี้แปลงที่ดินที่รวบรวมมาได้ทั้งหมดจะถูกจัดรูปแปลงใหม่ตามผังแม่บทและแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และกรรมสิทธิ์ที่ดินจะโอนให้แก่เจ้าของที่ดินที่ได้รับการจัดรูปแปลงใหม่อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

สำหรับแนวความคิดหลักของการจัดรูปที่ดิน ตามที่ระบุไว้ในหนังสือ Introduction to Land Readjustment (Kukaku - Seiri) Practice 1982 ของสำนักผังเมืองแห่งเมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น ในหน้า 1-6 ได้อธิบายแนวความคิดหลักของการจัดรูปที่ดินเอาไว้ว่า การจัดรูปที่ดิน

<sup>3</sup> [www.dtcp.go.th](http://www.dtcp.go.th)

ดินเป็นวิธีการพัฒนาพื้นที่แบบหนึ่งที่มีจุดมุ่งหมาย คือ ให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งเป็นการสร้างบริการสาธารณะต่างๆ จากฝ่ายรัฐบาลไปสู่ประชาชน บริการสาธารณะดังกล่าว ได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ประปา โรงเรียน สวนสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับชุมชนในเขตเมืองและแถบชานเมือง โดยวิธีการจัดรูปที่ดินนี้ รัฐบาลจะเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแต่เพียงเล็กน้อย เพราะสามารถประหยัดงบประมาณทางด้านรายจ่ายในการซื้อหรือเวนคืนที่ดินเพื่อมาสร้างบริการสาธารณะดังกล่าวได้

ในการจัดรูปที่ดินนั้น รัฐบาลจะนำเอาที่ดินจากเจ้าของที่ดินที่เต็มใจและยินดีจะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินนั้นมารวมกัน แล้วทำการแบ่งและกำหนดขนาด ที่ตั้งของแปลงที่ดินเสียใหม่ให้สอดคล้องกับแผนสาธารณูปโภค สาธารณูปการตามที่ได้วางแผนเอาไว้ การแบ่งและกำหนดแปลงที่ดินใหม่นั้นต้องมีความถูกต้องและยุติธรรมโดยเฉพาะในเรื่องของการประเมินมูลค่าของที่ดินทั้งก่อนและหลังโครงการจัดรูปที่ดินและในเรื่องของการจ่ายเงินชดเชยแก่เจ้าของที่ดิน ลักษณะเฉพาะของการจัดรูปที่ดิน คือ สิทธิของเจ้าของหรือสิทธิอื่นๆ ของผู้ครอบครองที่ดินที่มีอยู่เดิม จะได้รับความคุ้มครองและจะไม่ได้รับผลกระทบลบข้างใดๆ ทั้งสิ้น

### 2.3.2 ประเภทของโครงการพัฒนาพื้นที่โดยใช้การจัดรูปที่ดิน

การจัดรูปที่ดินสามารถที่จะนำไปพัฒนาพื้นที่เมืองได้อย่างกว้างขวาง เช่น โครงการปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม, การพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งและอุตสาหกรรม ฯลฯ นอกจากนั้น รูปแบบของโครงการอื่นๆ ที่ใช้ในการจัดรูปที่ดิน **ปรีชา รัตนรงค์ นักผังเมืองกองจัดโครงการและประเมินผล สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย** ได้กล่าวไว้ในบทความเรื่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ในวารสารข่าวสารสำนักผังเมือง (ฉบับที่ 47/2529 : หน้า 5) ว่า มี 5 ประเภท คือ

1. โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองปัจจุบัน ได้แก่ การปรับปรุงสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ เช่น ถนน สวนสาธารณะ ฯลฯ ซึ่งโครงการประเภทนี้ มักจะดำเนินการโดยหน่วยงานท้องถิ่น
2. โครงการแก้ไขปัญหาในพื้นที่เมืองที่ขยายตัวออกไป จุดประสงค์ของโครงการนี้ ก็เพื่อที่จะป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองออกไปโดยไม่มีที่สิ้นสุด เช่น ถนนไม่เพียงพอ บริการสาธารณะไม่ทั่วถึง หรือมีการใช้ที่ดินสับสน เป็นต้น ซึ่งพื้นที่เหล่านี้จำเป็นต้องมีการจัดรูปที่ดินเสียใหม่ตามลำดับความจำเป็นเร่งด่วน องค์การที่รับผิดชอบจัดทำโครงการประเภทนี้ได้แก่ หน่วยงานรัฐบาลท้องถิ่น หรือสหกรณ์การจัดรูปที่ดินก็ได้

3. โครงการพัฒนาพื้นที่พักอาศัยใหม่ โครงการนี้สามารถดำเนินการจัดรูปที่ดินได้เช่นกัน อาจจะดำเนินการโดยสหกรณ์ หรือสมาคมการจัดรูปที่ดินหรือการเคหะแห่งชาติ เป็นต้น
4. โครงการพัฒนาศูนย์การขายส่งสินค้าและอื่นๆ เมื่อมีปัญหาทางด้านการจัดหาที่ดินเพื่อทำศูนย์การขายส่งสินค้า ก็อาจจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินขึ้นเพื่อจัดหาที่ดินให้เพียงพอ และในขณะเดียวกันระบบโครงข่ายถนนและการระบายน้ำบริเวณโดยรอบก็จะได้รับการปรับปรุงยกระดับให้ดีขึ้น องค์การที่ดำเนินการอาจเป็นหน่วยงานรัฐบางท้องถิ่น เช่น เทศบาล เป็นต้น
5. โครงการปฏิสังขรณ์หรือฟื้นฟูพื้นที่ที่ได้รับภัยพิบัติ การจัดรูปที่ดินสามารถที่จะจัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะปรับปรุงปฏิสังขรณ์หรือป้องกัน สำหรับพื้นที่ที่ประสบภัยพิบัติ เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม พายุ เป็นต้น หน่วยงานท้องถิ่นอาจเป็นผู้รับผิดชอบจัดทำโครงการนี้ได้

### 2.3.3 องค์ประกอบการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง<sup>4</sup>

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เป็นวิธีการพัฒนาเมืองวิธีการหนึ่ง ซึ่งสามารถบรรลุจุดประสงค์ของแผนการพัฒนาเมืองได้ องค์ประกอบที่สำคัญอันเป็นกลไกที่นำไปสู่ความสำเร็จของการพัฒนา มีดังต่อไปนี้

- 1) **หลักการ** การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองใช้วิธีการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Land Replotting) เป็นกลไกหลักในการดำเนินการ ตามหลักการที่ไม่ใช้วิธีการซื้อขายที่ดิน การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองได้มาจากผู้เข้าร่วมโครงการทั้งหมดร่วมกันสละหรือแบ่งปันที่ดินเพื่อการสาธารณะ ดังนั้นการกำหนดกฎเกณฑ์สำหรับการเข้าร่วมโครงการของผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดินจึงมีความจำเป็น ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติร่วมกันตามระบอบประชาธิปไตย และสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่นับว่าเป็นหัวใจของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง คือ การกระจายภาระและผลตอบแทน หรือ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นของที่ดินที่เหลือจากการสละหรือปันส่วน การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวนี้จึงจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่เป็นธรรมและสังคมยอมรับ

<sup>4</sup> ทวนทอง ศิริมงคลวิทย์, รูปแบบการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย, (ททท.: กรมการผังเมือง, 2541), หน้า 3-4.





2. วัตถุประสงค์หลัก 3 ประการของการพัฒนาด้วยวิธีจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง คือ

- 1) เพื่อการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่
- 2) เพื่อพัฒนาความสามารถในการเข้าถึงแปลงที่ดิน
- 3) เพื่อพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่

### 2.3.5 พื้นที่ที่สามารถพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน

แนวความคิดของวิธีการจัดรูปที่ดิน สามารถนำมาดัดแปลงใช้ได้กับการพัฒนาพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา หรือพื้นที่ที่พัฒนาแล้วแต่ใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า **เคอิก นากาโน (2537)** กล่าวว่า การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองนั้น จะนำมาซึ่งผลประโยชน์ต่างๆ อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาดังต่อไปนี้

1. การพัฒนา “พื้นที่ที่ไม่มีทางเข้าออก (พื้นที่ตาบอด)” ลักษณะพิเศษที่มองเห็นได้โดยทั่วไปของรูปแบบในการพัฒนาเมืองในประเทศไทย คือ “การพัฒนาตามความยาว” การขยายตัวของเมืองใหญ่ที่กำลังขยายออกไปตามถนนสายต่างๆ ที่เข้าสู่พื้นที่แถบชานเมือง พื้นที่ที่อยู่ด้านหลังของถนนสายต่างๆ เหล่านี้มีแนวโน้มที่จะถูกละเลยทิ้งเอาไว้ในลักษณะของที่ดินที่ไม่ได้พัฒนา (พื้นที่ตาบอด) เพราะไม่สะดวกในการเข้าถึง ซึ่งโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมีความเหมาะสมที่จะนำเอามาใช้กับพื้นที่ดังกล่าว และจะทำให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดความสะดวกมากขึ้น

2. การก่อสร้างสิ่งบริการพื้นฐาน การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง สามารถใช้ได้ในการก่อสร้างบริการพื้นฐานหลักเพื่อสาธารณประโยชน์ เช่น ถนนขนาดมาตรฐาน ระบบท่อระบายของเสีย ระบบการขนส่งมวลชนต่างๆ และสวนสาธารณะขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการก่อสร้างถนน โดยวิธีการจัดรูปที่ดินจะเป็นสิ่งที่จะช่วยได้อย่างมากในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกหลักเพื่อสาธารณประโยชน์ โดยปกติจะใช้วิธีการเวนคืน ซึ่งถือเป็นวิธีที่ไม่เป็นธรรม ดังนั้นการจัดรูปที่ดินจึงมีความเหมาะสมมากกว่า

3. การจัดสรรพื้นที่อยู่อาศัย เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการเพิ่มจำนวนประชากรในเมือง การเตรียมพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยอย่างพอเพียงจึงเป็นปัญหาที่สำคัญมาก การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ รัฐจำเป็นต้องซื้อกรรมสิทธิ์ของที่ดินทั้งหมดเพื่อการพัฒนา ซึ่งในอนาคตอันใกล้จะไม่สามารถยอมรับได้ เพราะเหตุว่าการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินผืนใหญ่เป็นเรื่องที่ลำบาก การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง สามารถทำให้การพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่เต็มรูปแบบในแถบชานเมืองสำเร็จได้ เพราะฉะนั้น พื้นที่ที่จัดสรรให้เป็นที่พักอาศัยจำนวนมากควบคู่ไปกับสิ่งแวดล้อมที่ดี ก็สามารถดำเนินการได้ด้วยวิธีนี้

**4. การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง** การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา สามารถที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการปรับปรุงเมืองซึ่งขาดแคลนการบริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน การจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการขนส่งมวลชนที่อยู่ระหว่างดำเนินการและวางแผนการพัฒนา ที่จะสามารถแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับวางแผนโครงการช่อกษาถนนเชื่อมโยงโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมากได้อย่างเพียงพอ จึงกล่าวได้ว่า โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองไม่เพียงแต่จะสามารถจัดหาที่ดินให้แก่ระบบขนส่งมวลชนเท่านั้น แต่ยังให้โครงการช่อกษาถนนที่เชื่อมโยงกัน และสาธารณูปโภคที่จำเป็นอื่นๆ โดยรอบ เพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งภายในเมือง

ดังนั้น **หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่** เพื่อดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน มีดังนี้

1. เป็นพื้นที่ที่ขาดแคลน แปลงที่ดินทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ ไม่มีทางเข้า-ออก
2. เป็นพื้นที่ว่าง ไม่มีอาคาร หรือมีอาคารจำนวนไม่มาก
3. เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่หรือทั้งหมด มีความประสงค์ให้ดำเนินการจัดรูปที่ดิน
4. เจ้าของที่ดินมีจำนวนรายน้อย และแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่
5. เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาและมีแนวโน้มในการพัฒนาสูง
6. เป็นพื้นที่ที่ยังขาดการบริการขั้นพื้นฐานที่เหมาะสม
7. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนา ซึ่งจะมีโครงการต่างๆ เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน หรือบริการพื้นฐานอื่นๆ เกิดขึ้นในอนาคต
8. สามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
9. เจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมโครงการและส่วนรวมได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

### 2.3.6 หลักการที่สำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง <sup>6</sup>

**1. สนับสนุนให้ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาที่ดินในเมืองอย่างเหมาะสม** มีประสิทธิภาพสูงกว่าการพัฒนาโดยลำพัง พร้อมกับจัดให้มีบริการโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่ได้มาตรฐานในคราวเดียวกัน ลักษณะการพัฒนา ได้แก่ การพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อการอยู่อาศัย การพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาพื้นที่ในมุมอับที่ไม่มีเส้นทางเข้าออก การพัฒนาชุมชนแออัด การพัฒนาเพื่อปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรม การพัฒนาบริเวณพื้นที่ชานเมือง และการพัฒนาเมืองใหม่ เป็นต้น

<sup>6</sup> กรมการผังเมือง, การผังเมืองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช, (กรุงเทพฯ: กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย), หน้า 171.

2. มีการร่วมรับภาระและกระจายผลตอบแทนที่เกิดจากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม โดยไม่มุ่งหวังผลกำไร ตามวิถีทางในระบอบประชาธิปไตย ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการโดยเจ้าของที่ดินทั้งหมดร่วมกันสละที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนา ภายหลังจากการพัฒนาแล้ว มูลค่าของที่ดินจะเพิ่มสูงขึ้น เจ้าของที่ดินทุกรายจะได้รับผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

3. ดำรงรักษากรรมสิทธิ์และทรัพย์สินของประชาชนให้คงอยู่และเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งต่อตนเองและส่วนรวม โดยเจ้าของที่ดินทุกแปลงในบริเวณที่มีการจัดรูปที่ดิน ไม่ต้องย้ายออกจากพื้นที่เดิมที่เคยอยู่อาศัย ดังเช่น วิธีการพัฒนาโดยวิธีการเวนคืนที่ดิน

### 2.3.7 ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มีลักษณะพิเศษที่ได้เปรียบ เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการพัฒนาเมืองแบบอื่น ดังนี้

1. **การพัฒนาพื้นที่เมืองแบบเบ็ดเสร็จ** การจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาเมืองแบบเบ็ดเสร็จ โดยการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ถนนและสวนสาธารณะ เป็นต้น และพัฒนาที่ดินในบริเวณพื้นที่โครงการ นอกจากนั้นยังสามารถยืดหยุ่นในด้านวัตถุประสงค์ ขนาด พื้นที่ และระดับการพัฒนา

2. **เป็นการคงไว้ซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคล** วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เป็นการแปลงที่ดินในโครงการซึ่งภายหลังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่แล้วจะนำที่ดินดังกล่าวคืนให้แก่เจ้าของที่ดินเดิม ซึ่งจะเป็นผลให้สามารถพัฒนาโครงสร้างเมืองได้โดยที่บริเวณเมืองยังคงสภาพของชุมชนเดิม นอกจากนี้สิทธิในที่ดินแต่ละแปลง เช่น กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดิน ผู้เช่าที่ดิน หรือผู้รับหรือจดจำนอง จะถูกโอนคืนให้แก่เจ้าของแปลงที่ดินเดิมหลังการจัดรูปแปลงที่ดินแล้ว ซึ่งเป็นการคงไว้ของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคลทุกประการ

### 3. เจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จ ดังนี้

**การลงมติเป็นเอกฉันท์** เนื่องจากโครงการนี้มิได้ดำเนินการโดยวิธีการเวนคืน หากแต่เป็นวิธีการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ โดยที่ความคิดเห็นและลงมติเป็นเอกฉันท์จากเจ้าของที่ดินทุกคน หรือความเห็นสอดคล้องกันเป็นส่วนใหญ่ซึ่งเป็นส่วนสำคัญยิ่งของโครงการ ซึ่งจะต้องมีการประชุมหารือหรือร่วมมือตกลง และตัดสินใจเรื่องแนวทางการพัฒนาในกลุ่มเจ้าของที่ดินก่อนการดำเนินโครงการ

**การปันส่วนที่ดินจากเจ้าของที่ดิน** โครงการจะเป็นไปได้ต่อเมื่อมีการปันส่วนที่ดินจากเจ้าของที่ดิน กล่าวคือ ที่ดินที่เจ้าของปันส่วนให้ นั้น ส่วนหนึ่งจะนำไปพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่



บริการพื้นฐานสาธารณะ และอีกส่วนหนึ่งจะสงวนไว้เพื่อเป็นทรัพย์สินส่วนกลางสำหรับจัดสรรเป็นเงินทุนในการดำเนินโครงการ

**4. การร่วมรับภาระ และกระจายผลประโยชน์ตอบแทนอย่างเป็นธรรม** มีการชดเชยและให้ประโยชน์ที่ยุติธรรมต่อเจ้าของที่ดินทุกราย การชดเชยและให้ประโยชน์อย่างยุติธรรมกับการมีส่วนร่วมของเจ้าของที่ดินดังกล่าวข้างต้น เป็นสิ่งที่ต้องดำเนินควบคู่กันไป ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ เมื่อมีการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองโดยอาศัยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน การชดเชยและให้ประโยชน์อย่างยุติธรรมจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่และอัตราการปันส่วนที่ดิน

นอกจากนี้ Kei Nagano ผู้เชี่ยวชาญการจัดรูปที่ดินของ Japan International Cooperation Agency (JICA) ได้กล่าวถึงหลักการขั้นพื้นฐานและลักษณะพิเศษของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองไว้ โดยหลักการขั้นพื้นฐาน มีรายละเอียดดังนี้

### 1. ตระหนักถึงความสำคัญด้านการวางผังเมืองโดยรวม

เป็นหลักการใหญ่สำคัญที่ไม่เพียงแต่สำหรับการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเท่านั้น แต่ยังเป็นการพัฒนาเมืองด้านอื่นๆ อีกด้วย การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมีประสิทธิภาพมากที่จะทำให้การดำเนินการโครงการบังเกิดผล เพราะว่าจะนำประโยชน์มาสู่สาธารณชนโดยผ่านกระบวนการวางผังเมือง อย่างไรก็ตามเรื่องความร่วมมือของสาธารณชนด้วยการวางผังเมืองและการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมีข้อดีอยู่บางประการ กล่าวคือ เป็นการพัฒนาความร่วมมือระหว่างเจ้าของที่ดิน

### 2. คงไว้ซึ่งทรัพย์สินส่วนตัว

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นวิธีการพัฒนาพื้นที่จนถึงการแลกเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ต่างๆ ในที่ดิน ที่ดินทั้งหมดควรจะได้รับการประเมินอย่างถูกต้อง และจะต้องทำการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ตามตำแหน่งที่ได้ทำการประเมินไว้ ทรัพย์สินอื่นๆ หรือกรรมสิทธิ์ต่างๆ บนที่ดินจะคงไว้ในพื้นที่ใหม่ การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองสามารถจัดการทรัพย์สินส่วนตัวได้ ดังนั้น พวกเขาจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมากในเรื่องของทรัพย์สินต่างๆ และจะต้องดำเนินโครงการในลักษณะที่เป็นประชาธิปไตย

### 3. ให้เจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในค่าใช้จ่ายสำหรับการพัฒนา

หลักการใหญ่ที่สำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง ก็คือ การจัดเก็บภาษีที่ดินขึ้น นั่นก็คือ เจ้าของที่ดินซึ่งได้รับผลประโยชน์จากโครงการควรที่จะจ่ายค่าใช้จ่ายภายในขอบเขตของผลประโยชน์ เจ้าของที่ดินต้องสละพื้นที่บางส่วนของตนสำหรับโครงการตามผลประโยชน์

(มูลค่าของที่ดินที่เพิ่มขึ้น) ที่พวกเขาจะได้รับบางส่วนของที่ดินที่ได้รับการจัดสรรก็จะเป็นที่ดินสำหรับบริการพื้นฐาน และส่วนอื่นๆ ก็จะเป็นที่ดินที่สงวนเอาไว้เพื่อขายสำหรับคืนเงินกองทุนหมุนเวียน

Nagano ก็ยังได้กล่าวถึง**ลักษณะพิเศษเฉพาะของการจัดรูปที่ดิน** ดังนี้

1. เป็นการช่วยเจ้าของที่ดินในพื้นที่ที่กำลังประสบปัญหาของการขาดแคลนสิ่งบริการพื้นฐาน และไม่สามารถแก้ปัญหาด้วยตนเองได้ตามลำพัง
2. สาธารณูปโภคที่เกิดขึ้นเนื่องจากการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ที่จะส่งผลถึงพื้นที่รอบๆ โครงการได้เป็นอย่างมาก ทำให้ประหยัดงบประมาณของรัฐที่จะต้องจัดหาให้กับพื้นที่โดยรอบ
3. ลดปัญหาความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสาธารณูปโภค ซึ่งการเวนคืนบางครั้งจะทำให้เกิดที่ดินเศษเสี้ยวไม่สามารถใช้ประโยชน์อะไรได้

Shi Hasegawa <sup>7</sup> รองผู้อำนวยการฝ่ายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง กระทรวงก่อสร้างของญี่ปุ่น ได้กล่าวถึง**ความคิดพื้นฐานของการจัดรูปที่ดิน (KUKAKU - SEIRI)** ไว้ดังนี้

การจัดรูปที่ดิน เป็นวิธีการพัฒนาโดยการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน สวนสาธารณะ การติดตั้งท่อระบายของเสีย และการจัดรูปร่างที่ดินใหม่ให้ดีขึ้น เจ้าของที่ดินที่อยู่ในโครงการจะต้องสละที่ดิน (Contribute) ในอัตราส่วนที่เป็นธรรม ซึ่งส่วนที่สละไปจะกลายเป็นส่วนสำหรับจัดสร้างสาธารณูปโภค และส่วนที่จัดไว้เพื่อผลประโยชน์ของโครงการ แต่สิ่งที่ได้รับกลับคืนมา คือ ที่ดินมีรูปร่างดีขึ้น ทำให้ง่ายและสะดวกแก่การใช้ประโยชน์ ราคาที่ดินก็จะสูงขึ้นด้วย ซึ่งการสละที่ดินดังกล่าวถือได้ว่าเป็นหัวใจหลักของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

**ส่วนสาระสำคัญของการจัดรูปที่ดิน**อีกประการหนึ่ง คือ การจัดแปลงที่ดินใหม่ (Land Replotting) คือ การนำเอาแปลงที่ดินจำนวนหลายแปลงในโครงการมาจัดวางผังใหม่ พร้อมกับจัดระบบบริการพื้นฐานใหม่ให้เข้าถึงทุกแปลง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและเป็นธรรม โดยให้มีสภาพที่ดินและเงื่อนไขทำเลที่ตั้งใกล้เคียงกับของเดิมเสมือนที่ดินก่อนและหลังโครงการเป็นสิ่งเดียวกัน

Rainer Muller – Jokel <sup>8</sup> ผู้เชี่ยวชาญการจัดรูปที่ดินของเยอรมัน ได้อธิบายหลักการสำคัญของการจัดรูปที่ดิน ไว้ 3 ขั้นตอน ดังนี้

<sup>7</sup> Kei Nagani, Basic of Land Readjustment. Land Readjustment Implementation Manual, (Bangkok, June 1994);

1. เป็นการรวมที่ดินของเจ้าของรายย่อยในโครงการ เพื่อเตรียมการรังวัดจัดแปลงใหม่
  2. พื้นที่ว่างบางส่วนหลังจากที่ได้รวมแปลงแล้ว จะถูกกันไว้เพื่อใช้เป็นพื้นที่สาธารณประโยชน์ เช่น ถนน พื้นที่สีเขียว เป็นต้น
  3. พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย จะถูกแบ่งแยกให้เจ้าของที่ดินตามสัดส่วนของขนาดที่ดินเดิม
- นอกจากนี้ การจัดรูปที่ดินจะมีความหมายรวมถึงการเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความสมดุลย์ระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งตรงข้ามกับการเวนคืน ที่เอกชนมักจะไม่ได้รับความเป็นธรรม

### 2.3.8 คุณสมบัติของการจัดรูปที่ดินในเมือง

การจัดรูปที่ดินในเมือง (Land Readjustment) มีคุณสมบัติที่สำคัญ 7 ประการ<sup>9</sup> คือ

1. เป็นการให้บริการพื้นฐานของชุมชนโดยสามารถปรับปรุง หรือพัฒนาได้ทั้งบริเวณพร้อมๆ กัน นอกจากนี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่จะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยสามารถจัดบริการสาธารณะต่างๆ อาทิ ถนน ประปา ไฟฟ้า ระบายน้ำ สวนสาธารณะ ให้เพียงพอ
2. ประชาชนที่อยู่ในบริเวณที่มีการจัดรูปที่ดิน สามารถอยู่ต่อไปตามเดิม โดยสามารถมีกรรมสิทธิ์ที่ดินและประกอบอาชีพ หรือมีความเป็นอยู่ปกติตามเดิมต่อไป
3. แม้เจ้าของที่ดินจะต้องสละที่ดินส่วนหนึ่ง แต่ก็เป็นที่ไปอย่างยุติธรรมและเสมอภาคกัน ในขณะที่จะได้รับผลตอบแทนอย่างยุติธรรมคุ่มค่าในภายหลัง เช่นเดียวกัน (ที่ดินมีราคาสูงขึ้น)
4. ที่ดินถูกใช้ประโยชน์ไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่การใช้ที่ดิน เนื่องจากแปลงที่ดินถูกวางผังและจัดรูปที่ดินเสียใหม่ ที่ดินซึ่งมีรูปร่างไม่ดีหรือขาดบริการ จึงจะได้รับประโยชน์จากโครงการอย่างเต็มที่
5. ทำให้สามารถปรับปรุงถนน เลขที่บ้าน และชื่อถนน ฯลฯ ให้เป็นระบบ สะดวกต่อการติดต่อและเป็นส่วนหนึ่งของระบบใหญ่ของเมืองได้
6. โครงการนี้จะเสริมสร้างบริการพื้นฐานให้แก่พื้นที่ แต่จะไม่นับรวมการปรับตัวอาคารบ้านเรือน

<sup>8</sup> Rainer Muller-Jokel, Main Principle of Land Readjustment in The Federal Republic of Germany, 6<sup>th</sup> International Seminar on Land Readjustment and Urban Development, Bangkok 1991, p.91.

<sup>9</sup> กระทรวงมหาดไทย, โครงการจัดรูปที่ดินในเมือง, (กรุงเทพมหานคร: กระทรวงมหาดไทย), หน้า 3 - 4.

7. โครงการจัดรูปที่ดินเป็นโครงการที่มีความสำคัญและเป็นงานยาก เพราะเกี่ยวข้องกับ ขบวนการต่างๆ มาก จึงต้องใช้เวลาที่จะต้องทำความเข้าใจกับเจ้าของที่ดิน รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชน เพื่อปรับปรุงโครงการตามความเหมาะสมต่อไป

### 2.3.9 หัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง <sup>10</sup>

วิธีการจัดรูปที่ดินมีหัวใจที่สำคัญ คือ เทคนิคการปันส่วนที่ดิน (Land Contribution) การ จัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Land Replotting) และกระบวนการดำเนินการที่เป็นธรรม ดังนี้

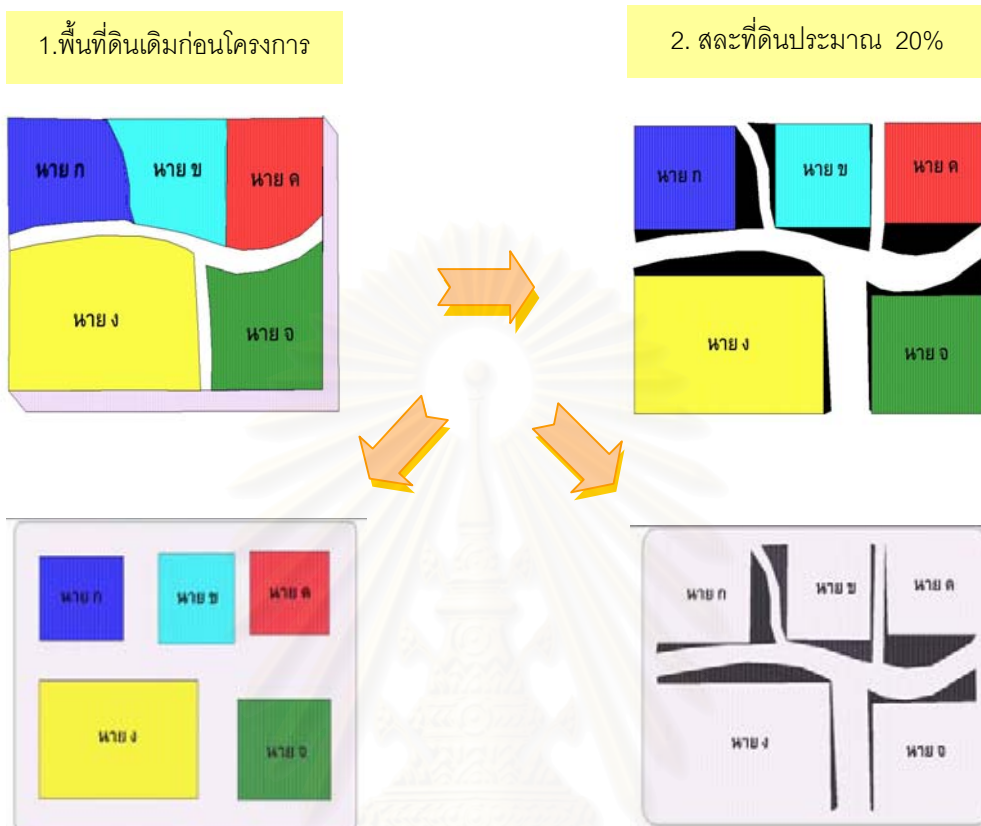
**การปันส่วนที่ดิน (Land Contribution)** หลักสำคัญอย่างหนึ่งในการจัดรูปที่ดินเพื่อ พัฒนาเมือง คือ “การปันส่วนที่ดิน” โดยมีกลไกที่ว่า เจ้าของที่ดินในเขตโครงการจัดรูปที่ดิน ยินดีที่จะสละที่ดินของตนบางส่วน ใช้เป็นพื้นที่สำหรับบริการพื้นฐานสาธารณะ ได้แก่ ถนน สวน สาธารณะ สาธารณูปโภคต่างๆ ฯลฯ และอีกส่วนหนึ่งนำมาจัดหาประโยชน์ให้กับโครงการ (Reserved Land) เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายหมุนเวียนให้กับโครงการ โดยเจ้าของที่ดินร่วมกันรับภาระ สละที่ดินอย่างเป็นธรรมและจะได้รับผลประโยชน์อย่างเสมอภาคกัน ซึ่งวิธีการจัดรูปที่ดินฯ จะคง สิทธิและสภาพทำเลที่ตั้งของที่ดินก่อนและหลังโครงการเสมือนหนึ่งเป็นที่ดินแปลงเดียวกัน

อัตราการปันส่วนที่ดินจะได้จากการคำนวณโดยพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าที่ดินก่อนและ หลังการจัดรูปที่ดิน โดยนำมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของที่ดินแต่ละแปลงมาคำนวณหาอัตราปันส่วนที่ดิน รายแปลง ซึ่งอยู่ภายในขอบเขตของมูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สำหรับกรณีที่ดินเกินกว่ามูลค่าที่เพิ่มขึ้น จะได้รับการชดเชยเพื่อความเป็นธรรมของเจ้าของที่ ดินจากโครงการ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>10</sup> กระทรวงมหาดไทย กรมการผังเมือง, โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง, (กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง, 2539),

## การปันส่วนที่ดิน (Land Contribution)



3. คงเหลือที่ดินเฉลี่ยประมาณ 80% เป็นกรรมสิทธิ์แน่นอน

4.

นาย ก. นาย ข. นาย ค. นาย ง. นาย จ.  
ทุกคนมีความสุข

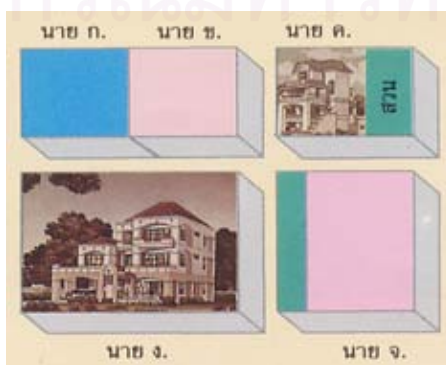
ที่ดินสละประมาณ 20% โดยเฉลี่ย

15% + 5%

พื้นที่ถนน      พื้นที่ส่วนสาธารณะ

จัดหาเงินเพื่อเลี้ยงโครงการ

5. พื้นที่หลังโครงการจัดรูปที่ดิน



แปลงที่ดินจะสวยกว่าที่ดิน  
แปลงเดิมในทุกประการ



**การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Land Replotting)** ถือเป็นหัวใจที่สำคัญในวิธีการจัดรูปที่ดิน กล่าวคือ การจัดนำเอาแปลงที่ดินก่อนโครงการมาจัดวาง รูปทรง ขนาด และตำแหน่งใหม่ โดยยึดหลักการที่ว่า ที่ดินแปลงใหม่ที่จัดให้ต้องมีสภาพแวดล้อม ที่ตั้ง ลักษณะของดินและน้ำ และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ใกล้เคียงกับสภาพที่ดินแปลงเดิมหรือดีกว่าเดิม ตำแหน่งใหม่ของแปลงที่ดินจะต้องอยู่บริเวณเดิมหรือใกล้เคียงกับบริเวณเดิมมากที่สุด และจะถือว่าแปลงที่ดินหลังโครงการเป็นเสมือนหนึ่งที่ดินแปลงเดิม ทั้งนี้สิทธิทั้งหมดในที่ดิน เช่น กรรมสิทธิ์ สิทธิการเช่า และการจำนอง สามารถโอนจากแปลงที่ดินเดิมไปยังแปลงที่ดินใหม่ ภายหลังจากการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่เจ้าของที่ดินจะคงสิทธิของที่ดินก่อนและหลังโครงการเสมือนหนึ่งว่าเป็นแปลงที่ดินเดิม

### การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Land Replotting)



การนำระวางโฉนดที่ดินเดิมก่อนการจัดรูปที่ดิน มาจัดรูปแปลงที่ดินใหม่



← ขอบเขตแปลงที่ดิน  
 (RL) พื้นที่จัดหาประโยชน์เข้าโครงการ

### 2.3.10 วิธีดำเนินการจัดรูปที่ดิน<sup>11</sup>

การดำเนินการจัดรูปที่ดินในเมือง ประกอบด้วยขั้นตอนโดยสรุป ดังต่อไปนี้

1. สำรวจความเห็นและชักชวนเจ้าของที่ดิน กำหนดขอบเขตโครงการ
2. สำรวจทางกายภาพ และรายละเอียดต่างๆ เช่น กรรมสิทธิ์ที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ การให้บริการในพื้นที่ ฯลฯ
3. เจ้าของที่ดินทำสัญญาร่วมโครงการ
4. วางผังและออกแบบโครงการในอนาคต เพื่อให้ได้พื้นที่ที่จะพัฒนาและหาสัดส่วนสละที่ดินที่เหมาะสม
5. งบประมาณลงทุนเพื่อดำเนินการตามโครงการ ส่วนหนึ่งมาจากการขายที่ดินจัดหาผลประโยชน์ และส่วนหนึ่งเป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง ท้องถิ่นหรือเงินกองทุน
6. ดำเนินการก่อสร้างบริการพื้นฐาน และแบ่งแปลงที่ดินตามสัดส่วนและเงื่อนไขที่เป็นธรรม เพื่อจัดกรรมสิทธิ์ใหม่ให้กับเจ้าของที่ดิน ตลอดจนจ่ายค่าชดเชยในสิ่งก่อสร้างที่จะต้องเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการดำเนินโครงการอย่างเหมาะสม

### 2.3.11 ขั้นตอนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

1. **ขั้นตอนการเตรียมโครงการ** การดำเนินงานขั้นตอนนี้ คือ การกำหนดพื้นที่เบื้องต้นที่จะดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง กระบวนการของขั้นตอนนี้เหมือนกับกระบวนการวางผังเมือง คือ มีการเก็บข้อมูลรายละเอียดของพื้นที่ วิเคราะห์ข้อมูลและกำหนดผังแนวความคิด และสิ่งที่จำเป็น คือ การขอมติจากผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่จากเจ้าของที่ดินในการพัฒนาโดยวิธีจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

2. **ขั้นตอนการวางแผนดำเนินงานและออกแบบวางผัง** เป้าหมายของขั้นตอนนี้ คือ ได้รับความชอบอำนาจในการดำเนินโครงการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ดำเนินโครงการจะกำหนดแผนดำเนินงานออกแบบและวางผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่เพื่อขออนุมัติจากผู้มีอำนาจตามขั้นตอนที่กำหนดโดยกฎหมาย สำหรับการอนุมัติจำเป็นต้องได้รับการยินยอมจากเจ้าของที่ดินเป็นส่วนใหญ่ในการวางแผนดำเนินการ เช่น ต้องมีจำนวนไม่น้อยกว่า 2/3 ของจำนวนเจ้าของที่ดินทั้งหมด

<sup>11</sup> สุวัฒน์ ธาดานิติ, เอกสารประกอบการสอนวิชา 2503611 Planning 1. (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย),



3. **ขั้นตอนการก่อสร้าง** ผู้ดำเนินโครงการจะทำการก่อสร้าง ซึ่งในการออกแบบการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่และการจ่ายเงินชดเชย จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดินด้วยโดยปกติแล้ว หากโครงการดำเนินการโดยรัฐบาล จะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาโครงการอันประกอบด้วย ตัวแทนเจ้าของที่ดิน และคณะกรรมการต่างๆ เพื่อเป็นหลักประกันว่า การดำเนินโครงการจะเป็นไปอย่างยุติธรรมตามแนวทางประชาธิปไตย

4. **ขั้นตอนสุดท้าย** จะเป็นการโอนโฉนดที่ดินตามกระบวนการทางกฎหมาย โฉนดที่ดินเดิมจะถูกยกเลิกและจะมีการจดทะเบียนโฉนดแปลงที่ดินให้ใหม่หลังจากการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ พื้นที่ที่เป็นบริการสาธารณะจะถูกโอนให้ฝ่ายบริหาร ซึ่งปกติจะเป็นหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น เงินทุนดำเนินโครงการจะได้รับการขายส่วนที่เป็นพื้นที่จัดหาประโยชน์และการชำระมูลค่าลบ (-) เพิ่ม (+) เพื่อชดเชย ในกรณีที่พื้นที่หลังโครงการมีมากหรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ ตามผังอย่างเป็นธรรม

สำหรับ**ขั้นตอนการจัดรูปที่ดิน**ที่กล่าวไว้ในหนังสือ Introduction to Land Readjustment (Kukaku - Seiri) Practice 1982 ของสำนักผังเมืองแห่งเมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น ในหน้า 10 –11 ว่าการดำเนินการจัดรูปที่ดินจะมีขั้นตอนรายละเอียดดังต่อไปนี้

**ขั้นตอนที่ 1 กำหนดหรือคัดเลือกพื้นที่ที่จำเป็นจะต้องจัดรูปที่ดิน** หลักเกณฑ์ทั่วไปในการตัดเลือกพื้นที่ที่จะทำการจัดรูปที่ดินนั้น R.W. Archer แห่ง Human Settlements Division ของ Asian Institute of Technology ได้อธิบายเพิ่มเติมไว้ในหนังสือ “The Possible Use of Urban Land Pooling/Readjustment for the Planned Development of Bangkok” ในหน้า 19 ว่ามีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. พื้นที่นั้น รัฐบาลท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสนใจอย่างแท้จริงในการจะพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของกฎหมาย เพื่อที่จะได้วางแผนรูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองได้เป็นอย่างดี
2. ถ้าเป็นที่ดินในเขตชานเมือง ควรเป็นพื้นที่ที่มีการกระจายการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน
3. ในเขตพื้นที่ชานเมือง มีความพร้อมมากพอสำหรับการพัฒนาเมือง โดยความพร้อมหรือความสุกงอม (Ripe) ของพื้นที่จะพิจารณาจากการที่มีโครงข่ายสาธารณูปการอยู่ใกล้ และมีความต้องการบริการสาธารณะต่างๆ
4. คาดว่าที่ดินจะมีมูลค่าสูงขึ้น จากการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ที่ดินในการถือครองไปเป็นถนนและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ซึ่งจะต้องมีความพอเพียงในแง่ของ

- การคืนทุนในด้านการจัดหาบริการสาธารณะ และการแบ่งซอยที่ดิน เพื่อจัดสร้างสิ่งต่างๆ ให้ได้มาตรฐานและบรรลุเป้าหมาย
- เจ้าของที่ดินจะต้องได้รับประโยชน์จากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น

5. พื้นที่ที่ถูกปิดกั้นจากการพัฒนา เช่น ต้องการทางเข้าออก ต้องการสะพานข้าม ต้องอาศัยความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินรายอื่นๆ

**ขั้นตอนที่ 2 สํารวจสภาพพื้นที่และสภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการอย่างละเอียด**  
ทั้งในแง่ภูมิศาสตร์ สังคม ประชากร เศรษฐกิจ การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

**ขั้นตอนที่ 3 จัดทำแผนงานโครงการจัดรูปที่ดิน** ซึ่งจะหมายรวมถึง

1. การวางหรือออกแบบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต
2. แผนผังรูปแปลงที่ดินใหม่
3. แผนการเงิน
4. แผนการทำงานประจำปี ซึ่งแผนดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดินและผู้ครอบครองสิทธิ์ทั้งหมดเสียก่อน

**ขั้นตอนที่ 4 จัดตั้งคณะที่ปรึกษาโครงการจัดรูปที่ดิน** โดยคณะที่ปรึกษา จะทำหน้าที่รับฟังข้อคิดเห็น และความต้องการของเจ้าของที่ดินหรือผู้ครอบครองสิทธิ์อื่นๆ ในพื้นที่โครงการ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่างๆ แก่ผู้จัดทำโครงการจัดรูปที่ดินด้วย คณะที่ปรึกษานี้ประกอบด้วย ผู้แทนที่ได้รับเลือกจากทั้งฝ่ายเจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิครอบครองอื่นๆ และผู้แทนที่มาจากนักวิชาการและผู้ทรงคุณวุฒิ

**ขั้นตอนที่ 5 ทำการประเมินมูลค่าของที่ดิน** จากหลักการที่ว่า การจัดรูปที่ดินจะไม่มีผลลบด้านสิทธิเกี่ยวกับที่ดินและสิ่งก่อสร้างในที่ดิน การประเมินมูลค่าที่ดินจะต้องกระทำอย่างละเอียดรอบคอบอย่างยิ่ง โดยต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่มีความรู้และมีประสบการณ์ทางด้านการประเมินราคาโดยเฉพาะ จึงจะสามารถแปลงสิทธิที่มีอยู่ก่อนการจัดรูปที่ดินมาเป็นสิทธิที่ได้รับหลังจากการจัดรูปที่ดินอย่างถูกต้อง ทำให้การลดขนาดแปลงที่ดินลงอย่างยุติธรรม เพราะมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นหลังจากการจัดรูปแล้ว จะสามารถชดเชยขนาดของแปลงที่ดินที่ลดลงไว้

**ขั้นตอนที่ 6 วางรูปแบบผังของแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งใหม่** เมื่อมีการประเมินมูลค่าที่ดินตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังรูปแปลงที่ดินใหม่ในขั้นตอนที่ 3 และได้มีการตัดสินใจในแบบหรือแผนผังรูปร่างที่ดินใหม่นั้นแล้ว แผนผังแปลงที่ดินใหม่จะถูกจัดทำขึ้น การกำหนดที่ตั้งของแปลงที่ดินที่แบ่งขึ้นใหม่จะต้องดำเนินการอย่างยุติธรรมที่สุด ในแง่ของการรักษา

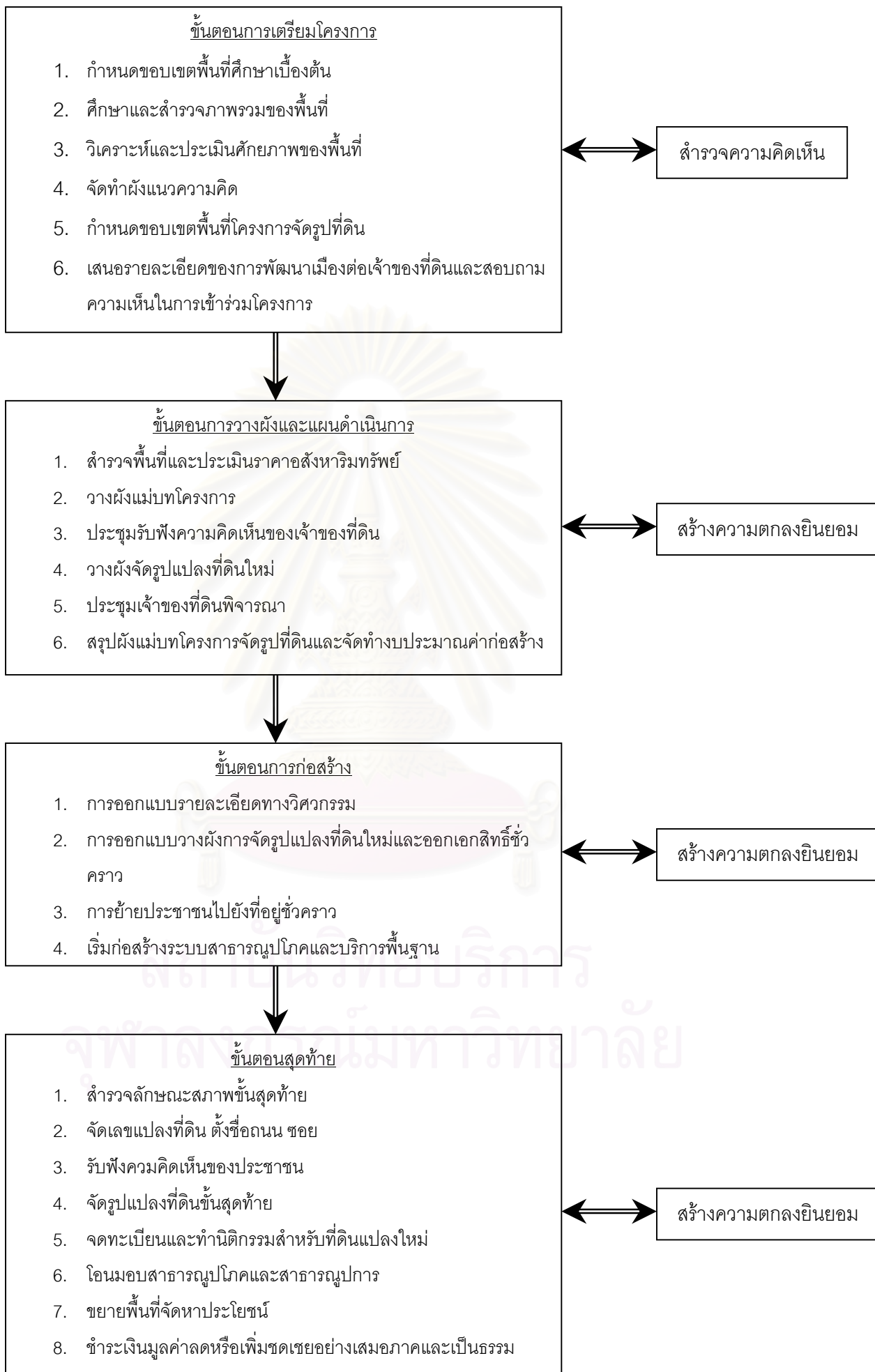
มูลค่าตามสิทธิของผู้ถือสิทธิ และในแง่ที่ตั้ง และสภาพแวดล้อมซึ่งจะจัดให้ใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด

**ขั้นตอนที่ 7 บริหารโครงการจัดรูปที่ดิน** เมื่อแผนผังของแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งใหม่ได้ทำการกำหนดแล้ว จะมีการเริ่มลงมือก่อสร้างบริการสาธารณะต่างๆ ตัวอาคารและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ที่จะทำให้การโยกย้ายจะดำเนินการหลังสุด เพราะอาจมีเรื่องการชดเชยเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

**ขั้นตอนที่ 8 กำหนดที่ตั้งของแปลงที่ดินที่ถูกแบ่งขึ้นใหม่** เมื่อมีการก่อสร้างบริการสาธารณะต่างๆเสร็จสิ้นแล้ว แปลงที่ดินที่ถูกแบ่งขึ้นใหม่ตามแผนผังจะถูกกำหนดที่ตั้งโดยสิทธิทั้งหมดที่มีอยู่แต่เดิม จะถูกแปลงเป็นพื้นที่ใหม่ และในกรณีที่มูลค่าใหม่ของที่ดินที่อาจจะขาดหรือเกินไปจากมูลค่าเดิมจะได้รับการชดเชยด้วยเงิน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 2.3.12 ประเภทขององค์กรที่จะทำการจัดรูปที่ดิน

จากบทความเรื่อง การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ในวารสารสำนักผังเมือง โดย **ปรีชา รณรงค์** นักผังเมืองกองจัดโครงการและประเมินผล สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้จัดแบ่งประเภทขององค์กรที่จะทำการจัดรูปที่ดินออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ<sup>12</sup> คือ

1. **องค์กรที่เป็นหน่วยงานของรัฐ** ได้แก่ รัฐบาล รัฐบาลท้องถิ่น หรือหน่วยงานท้องถิ่น เช่น เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ หรืออาจเป็นหน่วยงานราชการต่างๆ และรัฐวิสาหกิจ

2. **องค์กรที่เป็นเอกชน** ได้แก่ กลุ่มเจ้าของที่ดิน สหกรณ์ หรือสมาคมการจัดรูปที่ดินที่ดำเนินการโดยเจ้าของที่ดิน

3. **องค์กรที่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาล และเจ้าของที่ดินในพื้นที่โครงการ** ได้แก่ คณะกรรมการผู้จัดทำโครงการ ซึ่งประกอบไปด้วย ผู้แทนจากฝ่ายหน่วยงานราชการ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ กับผู้แทนจากกลุ่มเจ้าของที่ดิน

องค์กรที่รับผิดชอบ	ลักษณะดำเนินโครงการ	รายละเอียดของโครงการ
เอกชน	ในรูปของบุคคล ได้แก่ เจ้าของที่ดิน หรือผู้เช่า ตั้งแต่ 1 รายขึ้นไป	ตามกฎหมายไม่จำกัดจำนวนเจ้าของที่ดินและผู้เช่า แต่ในทางปฏิบัติ ต้องมีการจำกัดจำนวนเจ้าของที่ดิน เพื่อให้สอดคล้องกับขนาดโครงการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงการขนาดเล็ก
	ในรูปขององค์กร ได้แก่ เจ้าของที่ดิน หรือ ผู้เช่า ไม่น้อยกว่า 7 คน	การดำเนินการในลักษณะองค์กรเอกชน เช่น สมาคม เป็นที่นิยมในการดำเนินการในพื้นที่เขตเมือง และพื้นที่ที่มีลักษณะพัฒนาเป็นชุมชนเมือง ผู้ดำเนินโครงการประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องมีความรู้ด้านเทคนิค เพราะจะมีบริษัทพัฒนาเอกชนเข้ามารับการดำเนินการแทน ภายใต้การควบคุมการดูแลของเจ้าของที่ดิน และหน่วยงานท้องถิ่น
รัฐบาล	องค์กรบริหารท้องถิ่น ได้แก่ จังหวัด อำเภอ	โครงการจัดรูปที่ดิน ดำเนินการในพื้นที่ที่ต้องการพัฒนาตามนโยบาย การพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
	หน่วยงานของรัฐ ได้แก่ กรมการผังเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร	ในกรณีที่จะต้องดำเนินการ เพื่อประโยชน์ของชาติและความต้องการเร่งด่วน จะมีเจ้าหน้าที่ในระดับจังหวัด อำเภอ เป็นผู้ดำเนินโครงการ
หน่วยงานรัฐร่วมมือกับภาคเอกชน	รัฐวิสาหกิจ ได้แก่ การเคหะแห่งชาติ	การพัฒนาเมืองดำเนินการตามนโยบายประเทศ โดยการเคหะแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อเป็นการชักนำในการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ในเมือง

<sup>12</sup> ปรีชา รณรงค์, การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง, (กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง, 2529), ฉบับที่ 47, หน้า 3.

### 2.3.13 ประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินในเมือง<sup>13</sup>

ประโยชน์ที่จะได้รับหลังจากการจัดรูปที่ดินแล้ว สามารถก่อบริการแก่ 3 ฝ่าย ได้แก่

#### 1. ภาคเอกชน

##### เจ้าของที่ดิน

1. เจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยยังคงอยู่ในพื้นที่เดิม โดยไม่ต้องย้ายไปที่อื่น
2. ที่ดินได้รับการพัฒนาออกสู่ถนนหลักได้ และได้รับบริการสาธารณะที่ดี
3. สภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัยและชุมชนใหม่ดีขึ้น
4. ทำให้ที่ดินในโครงการหลังการพัฒนามีราคาสูงขึ้นในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมาก
5. เกิดความเป็นธรรมในสังคม ที่ทุกคนได้รับประโยชน์โดยเสมอภาคและยุติธรรม
6. แก้ปัญหาการกว้านซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไร

##### ผู้ลงทุนในพื้นที่จัดหาประโยชน์

1. ลดต้นทุนในการพัฒนา เนื่องจากไม่ต้องซื้อที่ดินทั้งหมด
2. ทำให้เกิดความมั่นคงในการลงทุน ได้ผลตอบแทนแน่นอน เพราะรัฐให้การสนับสนุน

#### 2.ภาครัฐ

1. ประหยัดงบประมาณในการลงทุนจัดบริการพื้นฐานให้แก่ชุมชน โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดิน
2. สามารถจัดบริการพื้นฐานได้มาตรฐานและเพียงพอ
3. ลดปัญหาการสูญเสียและซ้ำซ้อนในการจัดบริการพื้นฐาน
4. ลดปัญหาการเก็งกำไรที่ดินและสนับสนุนให้มีที่ดินเข้าสู่การพัฒนาอย่างเป็นระบบมากขึ้น
5. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยการตัดหรือขยายถนนเพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นระบบ
6. ช่วยแก้ปัญหาหน้าท่วมและการระบายน้ำ

#### 3. ส่วนรวม

1. เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อชุมชนและโดยรอบ
2. เกิดการพัฒนาที่ว่างในเมือง และลดการขยายตัวสองข้างถนนสายหลัก
3. ทำให้มีพื้นที่ว่างในเมืองเพิ่มขึ้นได้แก่ พื้นที่เพื่อการนันทนาการ
4. ทำให้เมืองน่าอยู่และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

<sup>13</sup> กระทรวงมหาดไทย, โครงการจัดรูปที่ดินในเมือง, (กรุงเทพมหานคร: กระทรวงมหาดไทย), หน้า 4.



### 2.3.14 ข้อดีและข้อเสียของการจัดรูปที่ดิน

#### ข้อดี

1. ทำให้การถือครองที่ดินที่กระจัดกระจาย สามารถเข้ามารวมกันเป็นหมวดหมู่ ทำให้สะดวกต่อการวางแผน, การให้บริการและการออกแบบเพื่อแผนผังต่างๆ ทำให้ดีขึ้นทั้งในด้านการวางผังบริเวณ (Lay-Out) และวิศวกรรม

2. ทำให้วิธีการจัดหาบริการสาธารณูปโภค, สาธารณูปการให้กับพื้นที่นั้นๆ เป็นไปอย่างมีลำดับขั้นตอนและมีประสิทธิภาพ และหน่วยงานของรัฐไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด และถ้าโครงการจัดรูปที่ดินทำในพื้นที่ขนาดใหญ่มาก ก็จะสามารถช่วยให้การจัดบริการสาธารณะเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลเมื่อเทียบกับราคาของผู้บริโภคจะต้องเสีย

3. เมื่อระบบการบริหารงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลแล้ว จะทำให้เกิดความยุติธรรมขึ้นในการที่จะเฉลี่ยหรือแบ่งปันต้นทุนกับผลที่จะได้รับกลับคืนมาจากการแบ่งที่ดิน รวมทั้งความเจริญเติบโตของเมือง นอกจากนี้ยังสามารถเก็บภาษีในส่วนของมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นด้วย

4. การจัดรูปที่ดิน ทำให้การถือครองที่ดินในเขตพื้นที่ชานเมืองเป็นไปอย่างเหมาะสมกับระยะเวลา และส่งผลดีต่อการขยายตัวของเมืองที่จะเป็นไปอย่างมีระเบียบ นอกจากนี้ยังหลีกเลี่ยงวิธีการเก่าๆ เช่น การตัดถนน ฯ การจัดรูปที่ดินสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการชี้ทิศทางการพัฒนาเมืองได้

5. การจัดรูปที่ดิน สามารถรักษาและคุ้มครองสิทธิของบุคคลโดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์สำคัญของการจัดรูปที่ดิน พื้นที่ที่ได้มาเพื่อสาธารณะประโยชน์ต่างๆ จะต้องเคารพต่อสิทธิของบุคคลด้วย การลดขนาดของแปลงที่ดินลงตามผลประโยชน์ที่ได้รับเพิ่มขึ้น ตามหลักเกณฑ์นี้ถ้าบุคคลใดได้ผลประโยชน์ลดลงเนื่องจากการจัดทำโครงการจัดรูปที่ดิน ก็จะได้รับชดเชยด้วยเงิน

6. การจัดรูปที่ดิน สามารถที่จะจัดทำได้ในเกือบทุกพื้นที่ เช่น พื้นที่เมืองปัจจุบัน, พื้นที่ในเขตชานเมืองที่กำลังขยายออกไป, พื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเมืองในอนาคต เป็นต้น

7. การจัดรูปที่ดิน ทำให้สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปดีขึ้น นอกจากนั้นชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ยังคงเหมือนเดิมไม่ถูกรบกวนมากนัก เมื่อโครงการจัดรูปที่ดินสำเร็จลง ลักษณะความเป็นอยู่จะยังคงเดิม

#### ข้อเสีย

1. ในการจัดทำโครงการจัดรูปที่ดิน ส่วนใหญ่จะอาศัยระยะเวลาที่นานมาก ถ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่โดยเฉลี่ยแล้ว โครงการจัดรูปที่ดินจะใช้เวลาประมาณ 6 ปี

2. เจ้าของที่ดินที่ร่ำรวย มักจะมีอิทธิพลต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่จะพยายามผลักดันให้มีการพัฒนาในพื้นที่ซึ่งไม่มีความเหมาะสม
3. ในกรณีที่ดินที่สงวนไว้ (Reserved Land) ต้นทุนและภาระดอกเบี้ยจะตกอยู่กับผู้บริหารจัดทำโครงการ ซึ่งอาจเป็นเทศบาลหรือเจ้าของที่ดิน
4. แม้ว่าการจัดรูปที่ดิน จะสามารถได้มาซึ่งที่ดินในราคาถูก แต่ที่ดินทั้งหมดยังเป็นของเอกชน จึงไม่สามารถควบคุมไม่ให้มีการเก็งกำไรที่ดินได้
5. ในประเทศกำลังพัฒนา การบริหารงานของฝ่ายท้องถิ่นอาจถูกจำกัดขอบข่ายความรับผิดชอบการปฏิบัติงานต้องทำตามที่ยื้องบนกำหนด ทำให้แผนงานบางอย่างไม่สามารถปฏิบัติได้นอกจากนั้นยังมีปัญหาทางด้านเงินทุน ซึ่งอาจทำให้การบริหารโครงการจัดรูปที่ดินอาจหยุดชะงักและขาดประสิทธิภาพได้
6. ผลประโยชน์ที่จะได้รับหลังจากการพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งนำไปปฏิบัติการโดยฝ่ายรัฐบาล มีข้อจำกัด ดังนี้
  - ผลประโยชน์ที่ย้อนกลับจะมีขอบเขตจำกัดเพียงแต่ภายในพื้นที่โครงการเท่านั้น
  - มีความไม่เท่าเทียมกันระหว่างพื้นที่ที่อยู่ในโครงการจัดรูปที่ดินกับพื้นที่ที่อยู่ภายนอกโครงการ

### 2.3.15 หลักการที่สำคัญซึ่งนำไปสู่ความสำเร็จในการจัดรูปที่ดิน<sup>14</sup>

1. รัฐต้องถือว่าเป็นนโยบายที่สำคัญในการพัฒนาประเทศและให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ เช่น ดำเนินการให้มีกฎหมายรองรับในด้านงบประมาณเพื่อดำเนินในโครงการ จะต้องจัดให้มีเงินทุนกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ จัดตั้งองค์กรพัฒนาเมือง ซึ่งเป็นองค์กรของรัฐที่ไม่มุ่งหวังกำไรแต่ดำเนินการให้สามารถเลี้ยงตัวได้
2. รัฐต้องสนับสนุนให้มีกฎหมายจัดรูปที่ดินฯ ให้ได้ การมีกฎหมายดังกล่าวจะช่วยให้สามารถมีการเวนคืนได้ในกรณีจำเป็น และกฎหมายจะยกเว้นภาษี ค่าธรรมเนียมในการออกโฉนดสำหรับที่ดินจัดแปลงใหม่
3. การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย ควรต้องมีหน่วยงานของรัฐเป็นแกนหลักและประสานการพัฒนา ได้แก่ กรมโยธาธิการ กรมการผังเมือง ราชการส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) หรือ หน่วยงานที่มีอำนาจในการพัฒนา เช่น การเคหะแห่งชาติ แต่ยังไม่มีความเอื้อภาพในการทำงานเนื่องจากมีภารกิจประจำอยู่แล้ว ควรจัดตั้งหน่วยงานใหม่โดยมีรัฐร่วม

<sup>14</sup> ทศนะ สิงห์ศิลารักษ์, การศึกษาจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองสำหรับนำมาใช้ในประเทศไทย, (กทพ., 2541), หน้า 8

ด้วยเป็น “องค์กรพัฒนาเมือง” ซึ่งสามารถดำเนินการมีผลกำไรเหมือนกับบริษัททั่วไป แต่จะมีความคล่องตัวเพราะมีรัฐเป็นหุ้นส่วนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร

### 2.3.16 ความสำเร็จของระบบการจัดรูปที่ดิน

ควรจะมีระบบกฎหมายในลักษณะต่อไปนี้

1. ระบบที่มีพื้นฐานอยู่บนความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน โดยสัมพันธ์สอดคล้องกับระบบกฎหมายผังเมือง การวางผังเมืองจะประสบความสำเร็จได้ก็ต่อเมื่อภาครัฐคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และยึดหลักการว่า ผลประโยชน์ของส่วนรวมต้องมาก่อนผลประโยชน์ส่วนตน ขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับความร่วมมือและสิทธิส่วนบุคคลของประชาชนด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในขั้นตอนต่างๆ เพื่อนำมาปรับผังเมืองและแผนโครงการ จะเป็นสิ่งช่วยให้โครงการดำเนินการได้อย่างราบรื่น ในกรณีที่ต้องการให้เกิดการพัฒนาขึ้นอย่างกว้างขวาง ควรจะเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้าดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินฯ ได้ ทั้งนี้จะต้องกระทำอยู่ในขอบเขตข้อบังคับของผังเมืองหรือว่าไม่เป็นอุปสรรคต่อการที่จะปฏิบัติให้เป็นไปตามผังเมือง ในกรณีนี้คงเป็นไปได้ที่ประชาชนทุกคนจะมีความคิดเห็นตรงกัน โครงการจัดรูปที่ดินฯ จำเป็นที่จะต้องใช้ระบบ “เสียงส่วนใหญ่” ซึ่งจะทำให้สามารถดำเนินโครงการได้ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงการสร้างระบบที่เปิดโอกาสให้ผู้เป็น “เสียงส่วนน้อย” สามารถแสดงความคิดเห็นและมีระบบที่จะพิจารณาตัดสินอย่างยุติธรรม

2. ระบบที่ให้ความสำคัญกับทรัพย์สินและกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล ภายใต้หลักการของความเท่าเทียมและความยุติธรรม โดยวิธีการรักษากรรมสิทธิ์ในที่ดินของเจ้าของที่ดิน แบ่งออกเป็น 2 ประการดังนี้

- วิธีประเมินมูลค่าของที่ดินก่อนที่จะดำเนินโครงการ จากนั้นรวมกรรมสิทธิ์ทั้งหมดเข้าสู่ผู้ปฏิบัติโครงการ แล้วจึงนำมาจัดแบ่งกระจายให้เจ้าของที่ดินใหม่ โดยคำนึงถึงมูลค่าและความต้องการของเจ้าของที่ดิน นอกจากจะกระจายกรรมสิทธิ์คืนในรูปที่ดินแล้ว ยังอาจคืนในรูปตัวเงินก็ได้

- กรรมสิทธิ์ที่มีอยู่ในที่ดินแปลงเดิม จะเปลี่ยนเข้าสู่ที่ดินแปลงใหม่ หลังจากการดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนด ความสัมพันธ์ระหว่างที่ดินแปลงใหม่และเก่าจะถูกกำหนดโดยปัจจัยของมูลค่าที่ดินเป็นสำคัญ บางครั้งอาจมีการจ่ายเงินชดเชยในส่วนที่สูญเสียไป

3. จะต้องมีระบบที่ทำให้ผู้ได้รับผลประโยชน์ร่วมกันรับภาระค่าใช้จ่ายในการพัฒนา โดยประการแรกควรกำหนดให้ชัดเจนว่า ผู้ได้รับประโยชน์จะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเท่าใด และควรจะได้รับภาระด้วยวิธีใด สัดส่วนของพื้นที่ที่ต้องสละออกมานี้ อาจกำหนดลงไปว่าสาธารณประโยชน์

ประเภทใดที่ควรจะต้องให้เจ้าของที่ดิน เข้ามาร่วมกับภาระซึ่งสาธารณูปโภคที่เป็นประโยชน์โดยตรงต่อประชาชนในพื้นที่ ควรจะเป็นส่วนที่ประชาชนในเขตพื้นที่นั้นร่วมรับภาระ ในการพัฒนาสาธารณูปโภคบางอย่างอาจเป็นสิ่งที่ไม่ได้มีประโยชน์โดยตรงต่อคนในเขตโครงการเพียงอย่างเดียว คนภายนอกโครงการยังได้รับประโยชน์จากการสร้างสาธารณูปโภคเหล่านี้เป็นอย่างมาก ในกรณีที่หน่วยงานมีหน้าที่รับผิดชอบการสร้างสาธารณูปโภคนั้น ในอนาคตจะเข้าร่วมกับภาระในการสร้างและปรับปรุงสิ่งเหล่านี้ไปพร้อมๆ กับการจัดรูปที่ดินฯ ด้วย

## 2.4 การจัดรูปที่ดินในต่างประเทศ <sup>15</sup>

แนวความคิดของการจัดรูปที่ดินในประเทศต่างๆ มีเหตุและวัตถุประสงค์ที่คล้ายคลึงกัน เพื่อพัฒนาเมือง โดยให้มีการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ มีสภาพแวดล้อมที่ดี เอื้ออำนวยต่อการอยู่อาศัยหรือประกอบกิจกรรมในเมือง มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ได้มาตรฐานและเพียงพอ โดยมีหลักการสำคัญ คือ การวางผังและจัดรูปที่ดินใหม่ให้เจ้าของที่ดินตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากสิทธิของกรรมสิทธิ์ที่มีอยู่เดิมก่อนการจัดรูปที่ดิน แนวความคิดนี้สืบเนื่องมาจากปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเมือง ได้แก่ การขาดงบประมาณและเงินทุนในการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมือง ดังนั้น “การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง” จึงเป็นวิธีการหนึ่งในการพัฒนาการใช้ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยประหยัดงบประมาณของภาครัฐ

ในประเทศต่างๆ ได้ตระหนักถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไขดังกล่าว จึงมีการนำแนวความคิดนี้ไปประยุกต์ใช้กับประเทศของตน ซึ่งก็ประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะในประเทศเยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรีย เกาหลีใต้ และไต้หวัน และอีกหลายประเทศที่เริ่มนำความคิดนี้มาทดลองใช้ ได้แก่ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย

### 2.4.1 ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน

ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เป็นประเทศแรกที่ใช้วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมือง โดยเริ่มต้นเมื่อมีการออกพระราชบัญญัติ “Les Adickes” <sup>16</sup> (Law Concerning Land Transfer) เมื่อ พ.ศ. 2445 ณ เมือง Frankfurt กฎหมายนี้นับเป็นต้นแบบของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองที่ประเทศต่างๆ นำมาประยุกต์ใช้ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ออสเตรีย สวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น ในปัจจุบันนี้ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันมีระบบถนนมากที่สุดในโลกประเทศหนึ่ง

<sup>15</sup> [www.dtcp.go.th](http://www.dtcp.go.th)

<sup>16</sup> Rainer Muller – Jokel, Land Readjustment in the Federal Republic of Germany – Strategies and case study

คิดเป็นสัดส่วนความยาวถนน 1.9 กิโลเมตรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร บ้านเมืองเป็นระเบียบสวยงาม และเป็นเมืองที่มีพื้นที่สวนสาธารณะมากที่สุดอีกด้วย

องค์กรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติ ได้แก่ หน่วยงานรัฐบาลทั้งระดับรัฐ , ระดับจังหวัด , ระดับท้องถิ่น และหน่วยงานการพัฒนา

ลักษณะสำคัญของการจัดรูปที่ดินในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน คือ เป็นการบังคับและนำไปใช้โดยรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งเจ้าของที่ดินจะไม่มีโอกาสคัดค้านหรือโต้แย้ง แต่การที่กฎหมายได้ระบุให้มีการชดเชยค่าธรรมเนียมและความเสียหายอย่างเหมาะสม ทำให้ประชาชนเกิดความมั่นใจการดำเนินการจัดรูปที่ดินจึงเป็นไปอย่างราบรื่น

นอกจากนั้น เจ้าของที่ดินโดยมากจะเฉลี่ยแบ่งต้นทุนการจัดทำบริการสาธารณะต่างๆ ในรูปเงินสด ซึ่งปัจจุบันใช้วิธีสงวนที่ดินไว้ขาย (Reserved Land) และนำเงินมาใช้ในโครงการ พื้นที่โครงการจะมีทั้งพื้นที่ในเขตชานเมือง พื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเมืองใหม่ และพื้นที่เกษตรกรรม

การที่ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันมีระบอบการปกครอง ซึ่งให้อำนาจแก่ภาครัฐ เป็นอย่างมากทำให้สามารถดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินได้โดยไม่ต้องรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน นอกจากนี้ยังมีกฎหมายซึ่งรองรับการจัดรูปที่ดินตั้งแต่แรกเริ่มและยังมีกฎหมายฉบับอื่นซึ่งประกาศในภายหลังช่วยสนับสนุนการจัดรูปที่ดิน เช่น กฎหมายการโยกย้ายที่ดิน เป็นต้น ทำให้ประชาชนมีความมั่นใจมากขึ้นและให้ความร่วมมือกับภาครัฐอย่างเต็มที่ในการแก้ไขปัญหาด้านพัฒนาพื้นที่เมือง ทำให้การพัฒนาเป็นไปตามเป้าหมายและถูกทิศทาง

### ลักษณะสำคัญ (Key Feature) และระยะเวลาในการดำเนินงาน

1) **การบังคับให้มีการจัดรูปที่ดิน (Compulsory Readjustment)** จะใช้เวลาประมาณ 1 – 2 ปี สำหรับการจัดรูปที่ดินใหม่ และใช้เวลา 2 ปี สำหรับการจัดสร้างบริการสาธารณะต่างๆ หลังจากนั้นจะมีการคืนที่ดินพร้อมกับบริการสาธารณะที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วให้แก่เจ้าของที่ดิน และเจ้าของที่ดินจะต้องปลูกสร้างอาคารลงบนพื้นที่ภายในระยะเวลา 3 ปี (ไม่เหมือนกับประเทศญี่ปุ่นซึ่งจะไม่กำหนดให้มีการก่อสร้างตึกต่างๆ ทันทีทันใดภายหลังจากการจัดสร้างบริการสาธารณะต่างๆ เสร็จสิ้นลง) การดำเนินงานที่ใช้ระบบการบีบบังคับ (Compulsory) นี้จะทำโดยรัฐบาลท้องถิ่น และไม่คำนึงถึงคำแนะนำ คำทักท้วง หรือความเหมาะสมต่างๆ จากเจ้าของที่ดิน

2) **การบังคับเวนคืน หรือการบังคับซื้อ (Compulsory Expropriation)** โครงการที่ดำเนินการด้วยวิธีนี้ จะใช้เวลานานกว่าวิธีแรก คือ ประมาณ 6 ปี และถ้าเป็นที่ดินของเอกชนที่ไม่ขึ้นอยู่กับตลาดที่ดิน เช่น ที่ดินใกล้ๆ เมืองบอนน์ (Bonn) อาจจะใช้เวลามากกว่า 10 ปี อำนาจในการ



ดำเนินงานจะอยู่ที่ฝ่ายรัฐบาลในระดับรัฐหรือระดับท้องถิ่น (Local Government) หรือหน่วยงานทางด้านการพัฒนา

โดยสรุปแล้ว การจัดรูปที่ดินในเยอรมันส่วนใหญ่จะเป็นการบังคับและถูกนำไปใช้โดยรัฐบาลท้องถิ่น ความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดินไม่มีความจำเป็น โอกาสที่เจ้าของที่ดินจะคัดค้านหรือโต้แย้งยังทำได้น้อยมาก อย่างไรก็ตาม กฎหมายก็ได้ระบุให้เจ้าของที่ดินได้รับค่าชดเชยจากความเสียหายและค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย สิ่งนี้ทำให้ประชาชนเกิดความมั่นใจตั้งแต่เริ่มแรก การดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ของการจัดรูปที่ดินจึงเป็นไปอย่างราบรื่น

นอกจากนั้น เจ้าของที่ดินโดยมากจะเฉลี่ยหรือแบ่งปัน (share) ต้นทุนในการจัดทำบริการสาธารณะต่าง ในรูปเงินสด ในขณะที่บางคนอาจจะทำในรูปของการให้ที่ดินเพื่อทำเป็นที่ดินสงวนไว้เพื่อขาย (Reserved Land หรือ Cost Equivalent Land) เพราะการทอนแปลงที่ดินเข้าสู่ส่วนกลางนั้นมีขั้นตอนอยู่เพียง 2-3 ขั้นตอน และการประเมินมูลค่าที่ดินนั้นมีความถูกต้องเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับการจ่ายเป็นเงินสดซึ่งต้องคำนวณออกมาให้ถูกต้อง การทอนคืนแปลงที่ดินให้ส่วนกลางเพื่อการสร้างบริการสาธารณะ และเพื่อขายแล้วนำเงินมาใช้ในโครงการจะต้องมากกว่า 30% ของมูลค่าของตลาดที่ดิน

### ปัจจัยที่ทำให้การจัดรูปที่ดินในเยอรมันประสบความสำเร็จ

1) **ระบอบการปกครอง** ซึ่งให้อำนาจแก่รัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่นอย่างมากมาย ในการที่จะดำเนินการจัดรูปที่ดินได้ตามที่ต้องการ โดยไม่ต้องรับฟังความคิดเห็นใดๆ จากประชาชน

2) **โครงการสร้างทางกฎหมาย** มีกฎหมายที่ออกมาเพื่อรองรับการจัดรูปที่ดินตั้งแต่สมัยเริ่มแรกที่มีการนำเอาแนวความคิดมาใช้ ตลอดจนมีกฎหมายฉบับอื่นออกมาอีก ซึ่งมีส่วนช่วยสนับสนุนการจัดรูปที่ดินเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น กฎหมายเกี่ยวกับการโยกย้ายที่ดิน (Law of Land Transfer หรือ The Federal Building Act) เป็นต้น

3) **ความร่วมมือ และการยอมรับจากประชาชน และความสนใจอย่างแท้จริงของหน่วยงานของรัฐ** ในการที่จะแก้ไขปัญหาด้านการพัฒนาพื้นที่ ทำให้การจัดรูปที่ดินสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้แก่เยอรมันได้ เช่น ทำให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างมีเป้าหมายและถูกต้องทาง ลดปัญหาด้านต้นทุนการจัดหาบริการสาธารณะให้แก่พื้นที่ใหม่ๆ

### ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศเยอรมัน

Water Sulue ได้กล่าวไว้ในบทความชื่อ “Land Readjustment in the Federal Republic of Germany” หน้า 192 ว่า การจัดรูปที่ดินในเยอรมันประสบปัญหาต่างๆ ได้แก่



- 1) มีความไม่เหมาะสมในการใช้มาตรการบางอย่างของหน่วยงาน
- 2) การประเมินราคาที่ดินไม่ตรงตามความเป็นจริง กล่าวคือ การจ่ายเงินชดเชยค่าเวนคืนหรือบังคับซื้อนั้นมักต่ำกว่าความเป็นจริง
- 3) การเร่งรีบในการดำเนินการ

## 2.4.2 ประเทศออสเตรเลีย

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองของประเทศออสเตรเลีย เริ่มนำมาใช้โดยรู้จักกันในชื่อ “Land Pooling” เมื่อปี 2494 โดยพระราชบัญญัติการพัฒนาและการวางผังเมือง (Town Planning and Development Act) และถูกกำหนดให้บังคับโดยข้อบังคับทางการผังเมือง (Town Planning Regulation 1976) โครงการจัดรูปที่ดินสวนมากนำมาใช้ในการแก้ปัญหาการจัดสรรแบ่งแยกที่ดินและแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการจัดหาสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สำคัญ โดยเริ่มแรกมีการดำเนินการโดยผู้จัดสรรที่ดินและนักพัฒนาภาคเอกชน และมีหน่วยงานภาครัฐและท้องถิ่นให้ความร่วมมือและเห็นชอบ

ลักษณะสำคัญของการจัดรูปที่ดินในประเทศออสเตรเลีย คือ จะมีการวางแผนเตรียมงานกำหนดพื้นที่ รายละเอียดงบประมาณโดยรัฐบาลท้องถิ่น และแสดงนิทรรศการต่อประชาชน รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากนั้นจะนำไปผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผังเมือง (Town Planning Board) แล้วรายงานต่อรัฐมนตรีทางด้านการพัฒนาและการวางผังเมือง เมื่ออนุมัติจะมีผลตามกฎหมายทันที

นอกจากนี้ ลักษณะอีกประการของการจัดรูปที่ดินในประเทศออสเตรเลีย คือ เจ้าของที่ดินสามารถเขียนรายละเอียดโครงการเกี่ยวกับต้นทุนกำไร ข้อมูลต่างๆ เพื่อประโยชน์สูงสุดของตนเองไปยังหน่วยงานรัฐบาล ระยะเวลาดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินโดยทั่วไปจะใช้เวลาประมาณ 5 – 10 ปี

การเลือกพื้นที่จัดทำโครงการ ส่วนมากจะใช้ในการแก้ไขปัญหาการจัดสรรที่ดิน ได้แก่ บริเวณโครงการบ้านจัดสรรที่มีสภาพไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย พื้นที่ปัญหาเรื่องการระบายน้ำเป็นที่ลุ่ม ตลอดจนโครงการพื้นที่ขนาดเล็ก แต่ถูกโอบล้อมหรือปิดกั้นด้วยโครงการขนาดใหญ่

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองของประเทศออสเตรเลียประสบความสำเร็จเนื่องจากปัจจัยหลายข้อ ได้แก่ การที่ภาครัฐมีความพร้อมในการให้การสนับสนุนในหลายๆ ด้าน ตั้งแต่การแสดงผลผังโครงการ กฎและระเบียบต่างๆ ต่อประชาชนให้เข้าใจ การจัดให้มีการปรึกษาหารือกับเจ้าของที่ดินเพื่อรับฟังความคิดเห็นและชี้แจงข้อมูลความก้าวหน้าขอโครงการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชาชนเข้าใจและเต็มใจเข้าร่วมโครงการ นอกจากนี้ยังมีการจัดการเรื่องงบประมาณได้อย่าง

รัดกุมและยุติธรรม ตลอดจนมีการใช้เทคนิคต่างๆ ในการบังคับซื้อที่ดิน เพื่อการรวบรวมที่ดินที่กระจัดกระจายกันเป็นผืนเดียวกัน ส่วนปัญหาที่พบได้ในบางโครงการของการจัดรูปที่ดิน ได้แก่ การคิดต้นทุนค่าใช้จ่ายและนโยบายด้านราคายังไม่รัดกุมพอ ต้องมีการปรับปรุง นอกจากนี้โครงการส่วนมากจะมีขนาดเล็ก ทำให้ได้รับประโยชน์ไม่มากนัก

### ลักษณะสำคัญและระยะเวลาในการดำเนินงาน

William A.Doebele<sup>17</sup> ได้กล่าวถึงลักษณะสำคัญและระยะเวลาในการดำเนินงานของการจัดรูปที่ดินในออสเตรเลียไว้ในบทความชื่อ “Land Readjustment” หน้า 11 ว่าการจัดรูปที่ดินในออสเตรเลียเป็นการวางแผนโดยรัฐบาลท้องถิ่น โดยทางฝ่ายรัฐบาลท้องถิ่นจะเป็นฝ่ายเตรียมแผนงาน บทความทางวิชาการ รายละเอียดงบประมาณ บริเวณที่ทำการจัดรูป ฯลฯ ตลอดจนการจัดนิทรรศการออกสู่สายตาของประชาชนและเจ้าของที่ดิน ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนและเจ้าของที่ดินเหล่านั้นได้เสนอข้อคิดเห็นและข้อคัดค้านต่างๆ ภายหลังจากนั้นจะมีการทบทวนแผนการจัดรูปที่ดินอีกครั้งโดยคณะกรรมการผังเมือง (Town Planning Board) และจึงรายงานต่อรัฐมนตรีฝ่ายการพัฒนาและวางผังเมือง หลังจากนั้นก็แผนนั้นมีการพัฒนา ทบทวน และอนุมัติเรียบร้อยแล้ว แผนการจัดรูปที่ดินนั้นจะมีผลผูกพันตามกฎหมายทันที

นอกจากนั้น ลักษณะอีกประการหนึ่งของการจัดรูปที่ดินในออสเตรเลีย คือเจ้าของที่ดินสามารถที่จะเขียนรายละเอียดเกี่ยวกับต้นทุนและกำไร (ประโยชน์) ที่ตนควรจะได้รับ รวมทั้งข้อมูล ข่าวสารต่างๆ เพื่อประโยชน์สูงสุดของตนเองไปยังหน่วยงานของรัฐบาลด้วย ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานโครงการจัดรูปที่ดินในออสเตรเลีย จะกินเวลาประมาณ 6-10 ปี

### ปัจจัยที่ทำให้การจัดรูปที่ดินในประเทศออสเตรเลียประสบความสำเร็จ

R.W. Archer<sup>18</sup> ได้กล่าวไว้ในบทความชื่อ “Land Pooling by Local Government for Planned Urban in Perth” ในหน้า 42 ว่าปัจจัยมีดังนี้

- 1) งบประมาณทางการเงิน ที่สามารถครอบคลุมทั้งต้นทุนการใช้จ่ายในการดำเนินงาน และการจ่ายคืนให้กับเจ้าของที่ดิน
- 2) มีการเตรียมตัวในด้านการจัดแสดงแผนผังให้แก่ประชาชนตลอดจนการชี้แจง กฎและระเบียบต่างๆ ให้เป็นที่เข้าใจแก่ประชาชน

<sup>17</sup> William A.Doebele, “Land Readjustment,” Copied Paper, p.11.

<sup>18</sup> R.W. Archer, “Land Pooling by Local Government for Planned Urban Development in Perth,” Copied Paper, p.42.

- 3) มีการปรึกษาหารือกับเจ้าของที่ดินเพื่อรับความคิดเห็นของบุคคลเหล่านี้ รวมทั้งการบอกข้อมูล ข่าวสารต่างๆ ที่เป็นความก้าวหน้าของโครงการจัดรูปที่ดิน ซึ่งก่อให้เกิดความรู้สึกที่ดีแก่ประชาชน ที่จะเต็มใจเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินมากขึ้น
- 4) มีการใช้เทคนิคต่างๆ ในการบังคับซื้อที่ดิน เพื่อรวบรวมการถือครองที่กระจัดกระจายให้เป็นผืนเดียวกัน

### ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศออสเตรเลีย

- 1) ระบบการคิดต้นทุนค่าใช้จ่ายและนโยบายทางด้านราคา (Standard Costing and Pricing Policy) ยังไม่ดีพอ ต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุง
- 2) ขนาดของโครงการจัดรูปที่ดินยังมีขนาดเล็กๆ ทำให้ได้รับประโยชน์ไม่มากพอ
- 3) การปฏิบัติงานเกี่ยวกับโครงการจัดรูปที่ดิน ยังไม่เป็นระบบที่ดีนัก เมื่อนำไปปฏิบัติจึงขาดประสิทธิภาพในการที่จะบรรลุจุดมุ่งหมายของโครงการได้

### 2.4.3 ประเทศไต้หวัน

ประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้นำการจัดรูปที่ดินเข้ามาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501 ระหว่างที่ครอบครองประเทศไต้หวัน ในช่วงแรกนั้น พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินกำหนดว่า รัฐบาลสามารถที่จะจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินได้โดยไม่ต้องรับความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดิน ต่อมาเกิดการทบทวนแก้ไขหลายครั้ง ในที่สุดเมื่อปี พ.ศ. 2522 ได้มีการประกาศมาตรการเกี่ยวกับกรนำการจัดรูปที่ดินไปแก้ไขในการปฏิบัติอย่างเป็นทางการ โดยให้อำนาจแก่หน่วยงานที่จะทำการจัดรูปที่ดิน และจะต้องมีการประชุมหารือรับฟังความคิดเห็นจากเจ้าของที่ดินด้วย

การจัดรูปที่ดินในไต้หวันเป็นผลมาจากการจัดรูปที่ดินเพื่อการเกษตร โดยเริ่มที่นโยบาย “ที่ดินเพื่อการเกษตร” (Land-to-the-Tiller) ที่เริ่มโดย ดร. ชุน ยัด เซน นโยบายนี้มีผลทำให้ไต้หวันมีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองในลักษณะของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เพื่อให้ทันกับความต้องการที่อยู่อาศัย การบริการสาธารณสุข การมีองค์การรับผิดชอบ ได้แก่ กรมการบริหารของรัฐบาลกลาง หน่วยงานทางที่ดินในระดับจังหวัด ระดับท้องถิ่น และระดับเมือง รวมทั้งกลุ่มเจ้าของที่ดิน

การจัดรูปที่ดินในประเทศไต้หวันมีลักษณะพิเศษ คือ การนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้ในทางปฏิบัติถึง 4 รูปแบบ ซึ่งต่างจากประเทศอื่นๆ โดย 2 รูปแบบแรกเป็นการจัดทำโดยรัฐบาลมีทั้งการใช้มาตรการบีบบังคับและไม่บีบบังคับ ส่วน 2 รูปแบบหลังจัดทำโดยเจ้าของที่ดิน นอกจากนี้เจ้าของที่ดินในโครงการจะจ่ายเงินเพื่อการก่อสร้างบริการสาธารณะต่างๆ ไม่เกิน 40% ของที่ดินทั้งหมดที่เข้าร่วมโครงการ

การจัดรูปที่ดินครั้งแรกได้กำหนดให้เมืองเกาจงเป็นโครงการนำร่อง จากนั้นได้ขยายการพัฒนาไปยังเมืองอื่นๆ เช่น ไทจง และไทเป เป็นต้น ซึ่งส่วนมากจะเป็นในเขตเมือง

ปัจจัยที่ทำให้การจัดรูปที่ดินในประเทศไต้หวันประสบผลสำเร็จนั้น เนื่องมาจากประเทศไต้หวันมีโครงสร้างทางกฎหมายที่เอื้ออำนวยในการให้อำนาจแก่ฝ่ายรัฐบาลที่จะดำเนินการจัดรูปที่ดินโดยไม่ต้องรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน

### ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศไต้หวัน

- 1) ขาดการประสานงานในด้านการวางแผน และการปฏิบัติงานในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) การขาดความเข้าใจอย่างแท้จริงในการจัดรูปที่ดิน ทำให้การกระตุ้นให้มีการใช้การจัดรูปที่ดินเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก
- 3) เงินทุนที่จะจัดทำการจัดรูปที่ดินมีจำกัด นอกจากเงินที่ได้รับจากการขายที่ดินที่สงวนไว้เพื่อการขาย จะไม่เต็มเท่าที่ควรแล้ว ยังต้องมีภาระทางด้านดอกเบี้ยเงินกู้อีกด้วย
- 4) การออกกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของการจัดรูปที่ดิน ไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในขณะนั้น และแนวโน้มในอนาคตด้วย
- 5) มีความล่าช้าในการขายที่ดินที่สงวนไว้เพื่อขายในโครงการจัดรูปที่ดิน ซึ่งมีสาเหตุมาจาก
  - 5.1) อยู่ในทำเลที่ตั้งที่ไม่ดี
  - 5.2) ขนาดและรูปร่างไม่เหมาะสม
  - 5.3) ตลาดการค้าขายที่ดินอยู่ในภาวะตกต่ำมาก

### 2.4.4 ประเทศญี่ปุ่น

การจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่น ได้รับการยอมรับว่าเป็นวิธีการวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีการใช้กันอย่างกว้างขวางที่สุดและเก่าแก่ที่สุดในการปรับปรุงพื้นที่เมือง เพราะประเทศญี่ปุ่นมีความจำเป็นต้องฟื้นฟูประเทศจากผลของสงครามโลกครั้งที่ 2 และภัยพิบัติต่างๆ

ภายหลังการเกิดแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2466 ได้มีนักวิชาการจัดรูปที่ดินฯ เข้าไปแก้ไขปรับปรุงแลวางผังเมืองโตเกียวและโยโกฮามา เป็นพื้นที่รวม 21,500 ไร่ ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2473 – 2486 มีการก่อตั้งสมาคมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เพื่อดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินในเมืองใหญ่ๆ เช่น โตเกียว โอซากา และเมืองอื่นๆ และหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อปี พ.ศ. 2488 การจัดรูปที่ดินถูกนำไปใช้ในการปรับปรุงที่อยู่อาศัยใน 12 เอง จากเมืองที่ถูกทำลายทั้งหมดในประเทศญี่ปุ่น 120 เมือง โดยผ่านพระราชบัญญัติผังเมืองปี ค.ศ. 1946 ซึ่งออกเป็นกรณีพิเศษรวมพื้นที่โครงการทั้งหมดประมาณ 2,062,500 ไร่ ในปี พ.ศ. 2497 มีการตราพระราชบัญญัติการ

จัดรูปที่ดินขึ้น จากนั้นได้มีการตั้งหน่วยงานด้านการเคหะการ เพื่อปรับปรุงพื้นที่จัดทำเคหะชุมชน โดยใช้หลักการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มีการขยายโครงการเงินกู้ดอกเบี่ยต่ำแก่ประชาชนในพื้นที่โครงการ พ.ศ. 2506 ภาครัฐบาลได้จัดตั้งงบประมาณให้เป็นเงินทุนกู้ยืมเพื่อลงทุนโดยไม่คิดดอกเบี้ย

หลักการจัดรูปที่ดินนี้ มาจากพระราชบัญญัติของประเทศสหพันธสาธารณรัฐเยอรมัน โดยในประเทศญี่ปุ่น เรียกการจัดรูปที่ดินในเมืองว่า “Kukaku – Sein” ซึ่งในกฎหมายระบุให้เจ้าของที่ดินยกพื้นที่บางส่วนประมาณร้อยละ 20 – 30 ของที่ดินของตนให้รัฐหรือผู้ดำเนินการ โดยไม่คิดมูลค่าเพื่อใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะและเป็นที่ดินสงวนไว้เพื่อประโยชน์

หลักการนี้เป็นการพัฒนาการใช้ที่ดินที่ประสบความสำเร็จและมีประโยชน์มากในประเทศญี่ปุ่น จนเป็นที่กล่าวว่า “การจัดรูปที่ดินในเมืองเป็นแม่บทของการวางผังเมือง” (Land Readjustment is the Mother of City Planning)

การจัดรูปที่ดินของประเทศญี่ปุ่น มีองค์กรรับผิดชอบหลายองค์กร ได้แก่

- กลุ่มเอกชนเจ้าของที่ดินที่เป็นผู้ริเริ่มโครงการ
- สมาคมจัดรูปที่ดิน
- รัฐบาลท้องถิ่นระดับอำเภอและเทศบาล
- หน่วยงานทางด้านการบริหาร เช่น คณะรัฐมนตรี
- หน่วยงานของรัฐในระดับประเทศ เช่น องค์กรพัฒนาเมืองและที่อยู่อาศัย (Housing and Urban Development Cooperation - HUD) หรือคณะกรรมการพัฒนาวางแผนระดับภาค (Regional Planning Committee)

โครงการจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่น ส่วนมากจะเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่โดยมีรัฐบาลกลางและท้องถิ่นให้การสนับสนุนทางด้านงบประมาณ ดังนั้นโครงการส่วนใหญ่มักจะได้รับความสำเร็จสามารถพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ของเมืองใหญ่ๆ ให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าที่สุด แต่ก็มีในบางโครงการที่ต้องใช้เวลาในการชี้แจงและเจรจากับเจ้าของที่ดินมากกว่าโครงการอื่น นอกจากนี้การจัดรูปที่ดินในญี่ปุ่นยังมีองค์กรดำเนินในหลายรูปแบบ และมีการสนับสนุนให้องค์กรเหล่านั้นสามารถทำการจัดรูปที่ดินได้ด้วยตนเอง

การจัดรูปที่ดินที่ถูกนำมาใช้ดำเนินงานในพื้นที่หลายแห่ง ทั้งในบริเวณกลางเมืองใหญ่ เช่น โตเกียว และบริเวณเขตชานเมือง เช่น เมืองโกยา ซึ่งพื้นที่จัดทำโครงการส่วนมากจะเป็นบริเวณแหล่งเสื่อมโทรม บริเวณที่ขาดระเบียบการใช้ที่ดิน บริเวณที่ได้รับความเสียหายจากภัย



พิบัติต่างๆ หรือพื้นที่ที่มีปัญหาเร่งด่วนจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาหรืออยู่ในเขตวางผังเมืองรวม ตลอดจนพื้นที่ที่จะจัดให้เป็นเมืองใหม่ เช่น เมืองชูกุบะ เมืองทามะ เป็นต้น แต่พื้นที่ที่ประสบความสำเร็จและมีชื่อเสียงมากในการดำเนินโครงการ คือ บริเวณตลอดเส้นทางรถไฟสาย “New Tokaido” มีระยะทางประมาณ 550 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างเมืองโตเกียวและโอซาก้า เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2507 เป็นเส้นทางรถไฟสายด่วน (Bullet Train) โดยเขตทางรถไฟและบริการจัดสร้างสถานีได้ใช้วิธีดำเนินการโดยการจัดรูปที่ดิน

### **ปัจจัยที่ทำให้การจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ**

ปัจจัยที่ทำให้โครงการจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่นประสบความสำเร็จ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีพระราชบัญญัติ รวมถึงกฎหมายการจัดรูปที่ดิน (Kukaku Seiri) ออกเมื่อปี พ.ศ. 2457 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวก็ได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับความเป็นจริงหลายครั้งจนเป็นที่ยอมรับของประชาชน การประเมินมูลค่าที่ดินมีความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน อีกทั้งภาครัฐได้สนับสนุนการจัดรูปที่ดินในหลายด้าน ได้แก่ การให้คำแนะนำต่างๆ แก่เอกชน สมาคมการจัดรูปที่ดินหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น ทำให้โครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ต่างๆ ส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จ

จากวิทยานิพนธ์ปริญญาโทของ A Draft Scheme ของ Md. Rafiqul Sarker ในหน้า 18 ได้กล่าวถึงปัจจัยต่างๆ ดังนี้

1. **โครงสร้างทางกฎหมาย** ในญี่ปุ่นมีพระราชบัญญัติถึง 27 พระราชบัญญัติที่ให้แนวทางเพื่อการพัฒนาที่ดิน กฎหมายที่ถือว่าเป็นแม่บทของกฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินตั้งแต่เริ่มแรก คือ Tokyo City Word Improvement Ordinance 1888 ภายหลังจากนั้นก็มีการแก้ไขเพิ่มเติมและออกกฎหมายผังเมืองขึ้นมาบังคับใช้ คือ พระราชบัญญัติผังเมือง ปี 1919 (City Planning Act, 1919) ภายใต้ออกกฎหมายผังเมืองนี้ได้มีการออกกฎหมายปลีกย่อยที่ใช้ควบคุมการใช้ที่ดินและอาคาร เช่น กฎหมายควบคุมอาคาร (The Building Standard Law) กฎหมายพื้นที่เกษตรกรรม (The Farmland Law) กฎหมายควบคุมการใช้ที่ดินเพื่อจัดสวนสาธารณะ (The Natural Park Law) ฯลฯ จนกระทั่งได้มีการออกกฎหมายการจัดรูปที่ดินขึ้นมาโดยตรงอีก คือ กฎหมายการจัดรูปที่ดิน (Kukaku-Seiri) เมื่อปี 1954 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและเป็นที่ยอมรับของชุมชนด้วย

2. **ระบบความยุติธรรม และความเท่าเทียมกัน** ของการประเมินมูลค่าที่ดินทั้งก่อนและหลังโครงการจัดรูปที่ดิน ทั้งนี้โดยการพิจารณาจากสภาพเงื่อนไขในปัจจุบันเป็นเกณฑ์

3. **การสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล** ที่สนับสนุนทั้งในด้านการเงิน การช่วยเหลือทางการให้คำแนะนำต่างๆ ให้กับเอกชน สมาคมการจัดรูปที่ดิน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. การยอมรับของชุมชน ระบบกฎหมาย ระบบการประเมินมูลค่าที่ดินของโครงการจัดรูปที่ดินเป็นที่ยอมรับของบรรดาชุมชนต่างๆ เพราะชุมชนเหล่านั้นพอใจและมั่นใจในการปฏิบัติการของโครงการจัดรูปที่ดินที่จะนำมาซึ่งผลประโยชน์แก่พวกเขา

5. การให้เงินช่วยเหลือสนับสนุนของรัฐบาลส่วนกลาง รวมทั้งการจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ล้วนเป็นสิ่งช่วยสนับสนุนในการจัดรูปที่ดินดำเนินงานไปได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

### ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่น

Bijayanand Misra พุดถึงปัญหาเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่นไว้ในหนังสือ "Transferability of Development Experience Case studies on Japan" หน้า 15 ดังนี้

1) แม้จะมีโครงสร้างทางกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาและจัดรูปที่ดินเป็นอย่างดี แต่ในทางปฏิบัติ การควบคุมการใช้ที่ดินโดยหน่วยงานต่างๆ ยังมีข้อบกพร่อง

2) เจ้าของที่ดินร่ำรวย มักใช้อิทธิพลบีบบังคับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทำการยกย้ายแปลงที่ดินใหม่ให้ได้ตำแหน่งที่ดีที่สุด

3) กระบวนการจัดรูปที่ดินของญี่ปุ่น ไม่ได้ระบุระยะเวลาในการก่อสร้างอาคารลงในพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว เจ้าของที่ดินซึ่งไม่ได้อาศัยอยู่บนพื้นที่นั้นก็จะไม่กระตือรือร้นที่จะปลูกสร้างอาคาร หรือขายแปลงที่ดิน ดังนั้นเมื่อเวลาผ่านไป จะเกิดช่องว่างระหว่างบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เสร็จสมบูรณ์กับกิจกรรมการก่อสร้างอาคาร ทำให้ประสิทธิภาพของบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ก่อสร้างแล้วนั้นเสื่อมลงเรื่อยๆ ถือว่าเป็นการลงทุนที่สูญเปล่า และยังก่อให้เกิดปัญหาอค์คิภย, อาชญากรรม ฯลฯ อีกด้วย เพราะที่ดินในบริเวณนั้นไม่ได้ถูกใช้

4) ขาดมาตรฐานที่จะกำหนดขนาดของแปลงที่ดินที่ใหญ่ที่สุดได้ และไม่สามารถควบคุมการแก่งำไรจากที่ดินได้

### 2.4.5 ประเทศเกาหลี

JK-Jin Kim, Myong-Chan Hwang และ William A. Doebele ได้กล่าวไว้ในบทความชื่อ "Land Readjustment in South Korea" ในหน้า 128-130 ถึงเรื่องการจัดรูปที่ดินในเกาหลีประเด็นต่างๆ กล่าวคือ<sup>19</sup>

<sup>19</sup> JK-Jin Kim, Myong-Chan Hwang and William A. Doebele, "Land Readjustment in South Korea" Copied Paper, p.128-130.

### ความเป็นมาของการจัดรูปที่ดินในเกาหลี

การจัดรูปที่ดินถูกนำมาใช้ในเกาหลีในระหว่างที่ญี่ปุ่นเข้ามาครอบครองอยู่ในช่วงปี ค.ศ. 1905-1945 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่สงครามโลกครั้งที่สองจะสิ้นสุดลง และเมื่อปี ค.ศ.1950-1953 เมื่อเริ่มมีสงครามเกาหลี เมืองหลวงคือเมืองโซลได้ถูกทำลายลง การจัดรูปที่ดินถูกนำมาใช้ในโครงการเล็กๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะสร้างถนนให้กว้างขึ้น และให้ศูนย์กลางของเมืองได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ และในช่วงปี ค.ศ.1960 เมืองต่างๆ ในเกาหลีมีการพัฒนาอย่างมาก เช่น มีการก่อสร้างถนนสายใหญ่ๆ มีการขยายโครงการข่ายบริการสาธารณะของเมือง

ต่อมาในช่วงปี 1968-1978 เป็นช่วงที่ระบบเศรษฐกิจของเกาหลีที่กำลังขยายตัว มีการอพยพเข้าสู่เมืองเป็นอันมาก การวางผังเมืองได้ถูกจัดทำขึ้น ซึ่งในช่วงนี้พบว่า

- 1) พื้นที่ที่ใช้เพื่อการทำการจัดรูปที่ดินมีขนาดเนื้อที่ใหญ่ขึ้นกว่าเดิม
- 2) พื้นที่ดินที่ใกล้ทางด่วน ถูกจัดรูปใหม่ให้มีความเชื่อมโยงกับการก่อสร้าง
- 3) ลดอัตราการถือครองที่ดินลง ภายใต้วิธีการที่สมเหตุสมผล รัฐบาลและเจ้าของที่ดินได้รับประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่ายจากโครงการ
- 4) เวลาที่ใช้ในโครงการจัดรูปที่ดินนั้นนานมาก เนื่องจากพื้นที่ที่จะทำการจัดรูปมีขนาดใหญ่มาก

องค์กรที่รับผิดชอบ ตามกฎหมายโครงการจัดรูปที่ดินในเกาหลี มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ 4 หน่วยงานด้วยกัน คือ

1. กระทรวงโยธาธิการ (Ministry of Construction)
2. เทศบาล
3. หน่วยงานของรัฐบาลในระดับประเทศ เช่น การเคหะแห่งชาติ การนิคมอุตสาหกรรม
4. สมาคมเจ้าของที่ดิน (Association of private landowners)

### ลักษณะสำคัญและระยะเวลาในการดำเนินงาน

การจัดรูปที่ดินในเกาหลีเกือบทั้งหมด มีระบบการเงินเป็นของตนเอง (Self-financing) และจะเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ โดยทั่วไปเจ้าของที่ดินมักจะชักถามถึงมูลค่าที่ดินสูงสุดที่เขาจะได้รับ นอกจากนั้นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างบริการสาธารณะในโครงการที่มีการจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การก่อสร้างถนน จะพิจารณาจากเจ้าของที่ดินที่ได้รับประโยชน์จากถนนนั้น คือ บุคคลที่มีที่ดินติดกับขอบถนน ซึ่งในกรณีนี้จะต่างกับประเทศอื่นๆ ที่เจ้าของที่ดินทุกคนจะต้องร่วมกันในการเฉลี่ยที่ดินหรือแบ่งปันค่าใช้จ่ายจากการก่อสร้างบริการสาธารณะ อย่างไรก็ตาม

ปัจจุบันหลักการพิจารณาค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะไม่นำมาพิจารณาแล้ว แต่จะให้ความสำคัญกับรายละเอียดของการใช้ที่ดินโดยมีแผนแม่บทเป็นแนวทาง ลักษณะสำคัญอีกประการหนึ่งคือ การจัดรูปที่ดินในเกาหลีนั้น รัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่เจ้าของที่ดินที่อยู่นอกโครงการด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้ปริมาณของที่ดินที่สงวนไว้เพื่อขาย (Reserve Land) ลดลง ระยะเวลาในการจัดรูปที่ดินในเกาหลีกินเวลามากกว่า 10 ปีขึ้นไป

### ปัจจัยที่ทำให้การจัดรูปที่ดินในประเทศเกาหลีประสบความสำเร็จ มีดังนี้

- 1) การยอมรับ และความร่วมมือของเจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมโครงการ
- 2) ความสนใจและความตั้งใจจริงของหน่วยงานรัฐบาล และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 3) มีระบบการเงินที่ดี
- 4) ตลาดที่ดินมีความคล่องตัวสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรอบๆ เมืองใหญ่ๆ

### ปัญหาที่พบในการจัดรูปที่ดินในประเทศเกาหลี มีดังนี้ คือ

- 1) ปัญหาทางด้านการบริหารโครงการจัดรูปที่ดิน
- 2) เจ้าของที่ดินรายใหญ่มักจะคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าส่วนรวม
- 3) การประสานประโยชน์ให้สอดคล้องกันระหว่างนโยบายของรัฐ กับผลประโยชน์ของเอกชนที่เป็นเจ้าของที่ดิน
- 4) มีการเก็งกำไรจากที่ดิน อันเนื่องมาจากราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าภาวะเงินเฟ้อโดยทั่วไป

## 2.5 การจัดรูปที่ดินในประเทศไทย<sup>20</sup>

### 2.5.1 เหตุผลและความจำเป็น

1. ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ชุมชนเมืองต่างๆ ในประเทศไทยได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวง และศูนย์รวมของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม การค้าและบริการ รวมทั้งศูนย์กลางการบริหารของประเทศและเมืองขนาดใหญ่ ได้แก่ เมืองหลักอื่นๆ อาทิ เชียงใหม่ นครราชสีมา หาดใหญ่ และนครสวรรค์ ฯลฯ เป็นต้น ด้วยลักษณะการเติบโตของเมืองและการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ผ่านมา ส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวและเติบโตตามถนนสายหลัก เป็นผลให้พื้นที่ด้านในต้องพัฒนาการเข้าถึงที่ดินตามยุทธศาสตร์ เป็นถนนซอยแตกแขนงจากถนนสายหลัก และทำให้บางบริเวณที่ไม่อาจเข้าถึงได้เกิดเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ทั้งในใจกลางเมือง

<sup>20</sup> กระทรวงมหาดไทย, โครงการจัดรูปที่ดินในเมือง, (กรุงเทพมหานคร: กระทรวงมหาดไทย), หน้า 8 - 11.

และเขตชานเมือง การพัฒนาที่เกิดจากความจำเป็นนี้ เป็นไปโดยเอกเทศและขาดการวางแผน ในลักษณะการยกที่ดินให้เป็นทางสาธารณะ เพื่อตัดเปิดถนนซอยเชื่อมหากันอย่างขาดความเป็นระเบียบและไม่ต่อเนื่อง นอกจากนี้ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ราคาที่ดินได้ขยับตัวสูงขึ้น จนเกิดปัญหาในการจัดพื้นที่เพื่อเป็นบริเวณต่อส่วนร่วม

2. ในภาครัฐบาลซึ่งเป็นผู้ให้บริการพื้นฐานหลักมาโดยตลอด ได้ทุ่มเทงบประมาณเพื่อปรับปรุงและขยายบริการด้านนี้ในอัตราสูงมาก โดยเฉพาะในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 รัฐบาลได้ลงทุนเป็นจำนวน 2 ใน 3 ของการลงทุนในภาครัฐบาล ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบริหารการเงิน การคลัง และนโยบายบริหารหนี้ต่างประเทศเป็นอย่างมาก เมื่อเป็นเช่นนี้ในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 รัฐบาลจึงได้ทบทวนบทบาทของรัฐในการนี้ใหม่ โดยให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดบริการพื้นฐานมากขึ้น

### 2.5.2 ความเป็นมา

1. ตามที่รัฐบาลมีนโยบายและแนวทางการพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 โดยมุ่งที่จะใช้มาตรการทางผังเมืองและการวางแผนจัดบริการพื้นฐานให้สอดคล้องกับแผนงานต่างๆ เพื่อนำไปสู่การใช้ที่ดินในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้บริการพื้นฐาน โดยมีมาตรการระดมทุนแหล่งใหม่ ลดเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนให้มีส่วนในแผนพัฒนาบริการพื้นฐานมากขึ้น ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2531 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานกลางประสานการปฏิบัติงาน เรื่องแนวทางการประสานงานความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและภาคธุรกิจเอกชน ในหารร่วมทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัย และให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงมหาดไทยรับไปเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่รับผิดชอบ

2. สำนักผังเมือง ได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการ จากรัฐบาลญี่ปุ่นในโครงการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ในการวางผังเมือง ตั้งแต่ พฤศจิกายน 2530 – กุมภาพันธ์ 2532 และได้ศึกษาวิธีการจัดรูปที่ดินในเมือง (Land Readjustment) โดยทำการศึกษาพื้นที่ชุมชนใหม่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และเสนอผลการศึกษาในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง แนวทางใหม่ของการวางผังเมืองในประเทศไทย เมื่อวันที่ 23 – 24 พฤศจิกายน 2531 มีเจ้าหน้าที่จากหน่วยราชการส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเข้าร่วมสัมมนา 39 หน่วยงาน รวม 295 คน การสัมมนาได้จัดหัวข้ออภิปรายกลุ่ม เรื่องแนวทางการจัดรูปที่ดินในประเทศไทย โดยผู้ทรงคุณวุฒิจากสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การเคหะแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สถาบันเทคโนโลยีแห่งเมืองนาโงยา ผู้เชี่ยวชาญการจัดรูปที่ดินจากประเทศญี่ปุ่น และสำนักผังเมือง ซึ่งสรุปผลของการ



สัมมนามีความเห็นร่วมกันว่า การจัดรูปที่ดินในประเทศไทยมีความเป็นไปได้ และสมควรดำเนินการโครงการทดลองจัดรูปที่ดินในเมืองขึ้น

3. ภายหลังจากสัมมนา สำนักผังเมืองได้รวบรวมข้อคิดเห็นจากทั้งวิทยากร และผู้เข้าสัมมนาเป็นแนวทางเริ่มดำเนินการ โดยได้สรุปผลการสัมมนาดังกล่าวเสนอต่อกระทรวงมหาดไทย ต่อมา กระทรวงมหาดไทยได้เห็นความสำคัญของการดำเนินการจัดรูปที่ดินในเมือง จึงได้มอบหมายให้สำนักผังเมืองเป็นหน่วยงานหลัก ทำการศึกษาและดำเนินการจนมีผลเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2532 โดยมีข้อเสนอแนะว่า ควรตั้งคณะที่ปรึกษาขึ้นคณะหนึ่ง

4. ในระหว่างการศึกษาพิจารณาขอหมายให้สำนักผังเมืองเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการในครั้งนี้องค์การกระทรวงมหาดไทยได้สอบถามความคิดเห็นของหน่วยงานต่างๆ อาทิ กรมที่ดิน กรมการปกครอง กรุงเทพมหานคร และการเคหะแห่งชาติ โดยมีข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ควรนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการ โดยทุกหน่วยงานมีความเห็นว่า ควรดำเนินการ เพราะมีประโยชน์ต่อการพัฒนาบ้านเมืองทั้งสิ้น และให้ตระหนักถึงเรื่องอื่นๆ อาทิ การพิจารณาดำเนินการให้มีกฎหมายรองรับ

5. สำนักผังเมืองได้ตั้งคณะทำงาน โดยมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการผังเมืองเป็นหัวหน้าคณะ ทำการศึกษารายละเอียดถึงความเป็นไปได้ต่างๆ โดยประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ การดำเนินการครั้งนี้ มีผู้เชี่ยวชาญจาก JICA (Mr. Yuji Hino) ให้คำปรึกษา

6. การศึกษาตามโครงการได้ทำการศึกษา 2 โครงการ คือ

- 1) บริเวณเกาะยวน จังหวัดนครสวรรค์
- 2) บริเวณเขตห้วยขวาง เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

7. สำนักผังเมืองได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก JICA จัดสัมมนาทางวิชาการ เรื่องการจัดรูปที่ดินในประเทศไทย ครั้งที่ 1 ในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2533 เพื่อเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดรูปที่ดิน และการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และข้อคิดเห็นต่างๆ นำมาประกอบการดำเนินการให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศต่อไป

8. สำนักผังเมืองได้เป็นเจ้าภาพจัดสัมมนาทางวิชาการสากล ครั้งที่ 6 เรื่องการจัดรูปที่ดินในเมืองและการพัฒนาชุมชนเมือง พ.ศ. 2534 ประกอบด้วยผู้แทนจาก 15 ประเทศ โดยได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ของประเทศที่ได้ดำเนินการจัดรูปที่ดินที่ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีแล้ว เช่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และเกาหลี เป็นต้น ผลการสัมมนาสรุปว่าการจัดรูปที่ดินในเมือง เป็นวิธีการที่เหมาะสมในการพัฒนาเมืองทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา สามารถนำไปใช้ในหลายวัตถุประสงค์ เช่น การพัฒนาชุมชนเมือง การ

พัฒนาฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของเมือง การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคม เพื่อแก้ปัญหาจราจร และการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อแก้ปัญหาชุมชนแออัด เป็นต้น

### 2.5.3 แผนการจัดรูปที่ดินในประเทศไทย

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) กล่าวถึงความจำเป็นในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองไว้อย่างชัดเจน โดยชี้ให้เห็นการกระจุกตัวของประชากรภาคกลางว่า “จากการที่กิจกรรมทางธุรกิจ อุตสาหกรรม และการค้าของประเทศยังกระจุกตัวในบริเวณมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น จนปัจจุบันมีขนาดประชากรถึง 7.7 ล้านคน จากจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองทั่วประเทศประมาณ 18.3 ล้านคน ทั้งนี้คาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า จำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคน”

การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ประเทศไทยเจริญรุดหน้ายิ่งขึ้น แต่ในทางตรงกันข้าม กลับทำให้เกิดปัญหาของชุมชนเมืองมากมาย ในแผนพัฒนาฉบับที่ 7 ชี้ให้เห็นความจริงที่ว่า ทิศทางการขยายตัวของชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นในลักษณะที่กระจุกกระจายไม่เป็นระเบียบ เป็นการพัฒนาไปตามเครือข่ายระบบบริการพื้นฐานหลัก โดยเฉพาะตามแนวถนนสายหลัก จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่มีประสิทธิภาพ ยากต่อการวางระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบในแผนพัฒนาฯ ยังระบุอีกว่า ปัญหาเหล่านี้ได้ทวีความรุนแรงขึ้นโดยเฉพาะปัญหาความแออัด ปัญหาการจราจร การขาดแคลนที่อยู่อาศัย และมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงยิ่งขึ้น

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ได้เสนอวิธีการแก้ปัญหาข้างต้น 2 วิธี คือ ประการแรก เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ว่างเปล่าในเมือง เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยสร้างบริการพื้นฐานสนับสนุน อีกประการหนึ่ง คือ ปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมืองที่มีสภาพเสื่อมโทรม และแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ ยังได้กล่าวถึงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองในประเทศไทย ไว้ว่า

- ควรให้มีการใช้แนวความคิดการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นเครื่องมือในการเตรียมที่ดินเพื่อจัดบริการพื้นฐาน และ
- จำเป็นต้องพิจารณาออกกฎหมายใหม่ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารการพัฒนาเมือง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน และการบูรณะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เป็นต้น

ในการพัฒนาเมือง มีโครงการจัดรูปที่ดินหลายโครงการที่ดำเนินการพัฒนาโดยนักพัฒนาที่ดินเอกชน ซึ่งส่วนใหญ่ไม่สามารถควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมายผังเมืองและไม่ได้มีการสละที่ดินเพื่อปรับปรุงบริการพื้นฐานสาธารณะของเมือง ประเทศไทยยังไม่มีวิธีการอื่นที่มีประสิทธิภาพ

ในการพัฒนาเมือง นอกจากวิธีการเวนคืนที่ดิน ซึ่งนับวันยิ่งเป็นการยากต่อการดำเนินการ เนื่องจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งแปลงที่ดินหลังการพัฒนาด้วยวิธีการเวนคืน จะไม่ได้รับการจัดรูปที่ดินให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามรูปแบบและแผนผังเมืองที่สมบูรณ์ได้เกิดเป็น ปัญหาพื้นที่ดินมีลักษณะเศษเสี้ยวด้วย นอกจากนี้ งบประมาณที่จำกัดของประเทศทำให้ต้องพึ่ง การลงทุนภาคเอกชนเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมือง ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ยังได้ เน้นเรื่อง

- การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในบทบาทด้านการพัฒนาเมืองมากขึ้น
- การให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนในการจัดหาบริการพื้นฐาน
- การจัดให้มีการเก็บค่าบริการให้คุ้มทุนจากผู้ใช้บริการโดยตรง หรือผู้ที่ได้รับประโยชน์ จากการลงทุนบริการพื้นฐานของรัฐ ตลอดจนเริ่มใช้กลไกใหม่ๆ เช่น เจ้าของที่ดินที่ได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการลงทุนสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จำเป็นต้องเสีย ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการคืนให้กับรัฐเป็นการตอบแทน

#### 2.5.4 รูปแบบการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในปัจจุบัน<sup>21</sup>

การดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในปัจจุบันในขณะที่ยังไม่มีกฎหมายจัดรูปที่ดินรองรับ จะสามารถดำเนินโครงการได้ภายใต้กฎหมายหรือกฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ แต่อาจจะประสบปัญหาต่างๆ อยู่บ้าง เช่น ปัญหาการปฏิเสธการเข้าร่วมโครงการของเจ้าของที่ดิน ปัญหาภาษีและค่าธรรมเนียมที่ดิน ปัญหาการขาดงบประมาณในการดำเนินการ เป็นต้น แต่ ปัญหาต่างๆ เหล่านี้สามารถแก้ไขได้ด้วยการเจรจาต่อรอง การแก้ปัญหาทางเทคนิค และการยินยอมปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่มีอยู่ เช่น ในกรณีที่มีเจ้าของที่ดินที่ไม่เห็นด้วยเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน จะต้องเจรจาชักชวนจนกว่าจะเข้าร่วมโครงการ หรือในกรณีที่เป็นไปไม่ได้ในการเจรจา ก็อาจใช้วิธีการทางเทคนิคการวางผังและจัดผังแปลงที่ดิน โดยตัดแปลงที่ดินที่มีปัญหาออกจากโครงการไปก่อน หรือในกรณีที่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีและค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก็จำเป็นต้องชำระตามขั้นตอนกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบัน หรือในกรณีงบประมาณก่อสร้างถนนหรือสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ ก็อาจเจรจากับหน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบการจัดสร้างบริการพื้นฐาน เพื่อให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการก่อสร้างก็ได้ โดยการแลกกับพื้นที่สาธารณะ เป็นต้น ซึ่งวิธีการเจรจาดังกล่าวเป็นวิธีทางที่ดีที่สุดในกรณีดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

<sup>21</sup> ทวนทอง ศิริมงคลวิชัย, รูปแบบการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย, (กทม.: กรมการผังเมือง, 2541), หน้า 14.

องค์กรดำเนินโครงการในส่วนของภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ จะจัดตั้งเป็นนิติบุคคลในรูปของสมาคม ทั้งนี้เนื่องจากตามหลักการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งค้ากำไร ดังนั้นประเภทของนิติบุคคลที่สอดคล้องกับหลักการจัดรูปที่ดินจึงควรอยู่ในรูปสมาคมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งในการดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินฯ เจ้าของที่ดินในโครงการฯ จะต้องรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคม โดยในเขตกรุงเทพมหานครขออนุญาตจัดตั้งจากคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ และจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลกับกองตำรวจสันติบาล กรมตำรวจ และในจังหวัดต่างๆ ขอจัดตั้งสมาคมกับผู้ว่าราชการจังหวัด การดำเนินงานต่างๆ ของสมาคมจะอยู่ภายใต้ข้อบังคับ กฎระเบียบของสมาคม

ในปัจจุบันการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินฯ จำเป็นต้องอนุมัติดำเนินโครงการต่อคณะกรรมการจัดรูปที่ดินในเมือง ทั้งนี้เพื่อจะได้รับการสนับสนุนและร่วมมือจากหน่วยงานราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้อง หลีกเลียงการเข้าข่ายการพัฒนาแบบจัดสรรที่ดิน และที่สำคัญ คือ การสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการดำเนินโครงการฯ ที่จะได้รับจากเงินลงทุนหมุนเวียนเพื่อการจัดรูปที่ดินในเมือง ในลักษณะเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือปลอดดอกเบี้ย

## 2.5.5 โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย

### 1. โครงการจัดรูปที่ดินของกรมการผังเมือง

#### 1.1 โครงการนำร่องจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง บริเวณถนนพระราม 9 กทม.

##### 1) ความเป็นมา

สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองฯ กรมการผังเมือง ได้เชิญเจ้าของที่ดินบริเวณโครงการถนนพระราม 9 ประชุมกันครั้งแรก เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2536 เพื่อเชิญชวนเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ซึ่งเจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมประชุมได้ให้ความสนใจเป็นอย่างมาก ต่อมา เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2537 ได้มีการจัดตั้งสมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง โครงการพระราม 9 ขึ้น เพื่อดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณพระราม 9 ร่วมกับกรมการผังเมือง

##### 2) ที่ตั้งและพื้นที่โครงการ

ตั้งอยู่บริเวณด้านเหนือของถนนพระราม 9 ติดกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 104 ไร่ เจ้าของที่ดิน 37 ราย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยโครงการระยะแรกมีพื้นที่ประมาณ 73 ไร่ เจ้าของที่ดิน 21 ราย

### 3) การดำเนินโครงการ

- 1) เจ้าของที่ดินได้ตกลงยินยอมเข้าร่วมโครงการแล้วเป็นส่วนใหญ่
- 2) ได้ดำเนินการประเมินราคาที่ดินเบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 3) ได้จัดทำผังร่าง และจัดแปลงที่ดินใหม่เบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 4) ได้จัดทำแบบจำลองของการพัฒนาพื้นที่โครงการเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 5) ขณะนี้กำลังจัดเตรียมดำเนินการสำรวจรังวัด สอบเขตแปลงที่ดินเพื่อจัดทำผังรายละเอียดต่อไป

### 4) ปัญหาและอุปสรรค

- 1) นโยบายการพัฒนาด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ที่ผ่านมายังขาดการสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- 2) ขาดงบประมาณเพื่อการสำรวจเบื้องต้นและการศึกษาความเป็นไปได้ ก่อนเริ่มดำเนินโครงการฯ ในแต่ละพื้นที่
- 3) ขาดมาตรการจูงใจต่อการเข้าร่วมโครงการของเจ้าของที่ดิน เช่น การสนับสนุนงบประมาณบางอย่างจากส่วนภาครัฐเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในโครงการ รวมทั้งมาตรการลดหย่อนค่าธรรมเนียม และภาษี เป็นต้น
- 4) เจ้าของที่ดินขาดความเชื่อมั่นในการเข้าร่วมโครงการ เนื่องจากการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นเรื่องใหม่และยังไม่มีกฎหมายรองรับและไม่มีหลักประกันในกระบวนการดำเนินการ

## 1.2 โครงการนำร่องจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในเขตเทศบาลนครลำปาง

### 1) ความเป็นมา

โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองของจังหวัดลำปาง ได้เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2541 โดยสำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ กรมการผังเมือง และสำนักงานผังเมืองจังหวัดลำปาง ร่วมกับเทศบาลลำปางในสมัยนั้น จัดสัมมนาการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองให้แก่ประชาชนและองค์กรต่างๆ ในเทศบาล ซึ่งการสัมมนาครั้งนี้ได้รับความสนใจจากหน่วยงานท้องถิ่นและมีความต้องการให้มีการจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินฯ ขึ้นในเขตเทศบาล เนื่องจากเห็นว่าวิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการพัฒนาเมืองที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนได้เป็นอย่างดี ดังนั้นเทศบาลนครลำปางและสำนักงานจัดรูปที่ดินฯ จึงได้ประสานงานกันเพื่อพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดำเนินโครงการดังกล่าว ในปี 2542 กรมการผังเมือง ได้ส่งเจ้าหน้าที่และผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่น ได้เดินทางร่วมประชุม ปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้บริหารของ



เทศบาลได้ร่วมพิจารณากำหนดโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองบริเวณพื้นที่โดยรอบถนน บึงคับสาย ก ตามผังเมืองรวมจังหวัดลำปาง เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

## 2) ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตตำบลหัวเวียง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง โดยมีขอบเขต คือ

ทิศเหนือ	ติดถนนพหลโยธิน
ทิศตะวันออก	ติดร้านอาหารเรือนแพ
ทิศใต้	ติดถนนสุขุเปอริไฮเวย์ สายลำปาง-งาว (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1)
ทิศตะวันตก	ติดถนนวิทยาลัยพยาบาลและผดุงครรภ์ลำปาง

## 3) รายละเอียดของโครงการ

พื้นที่โครงการประมาณ 80 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมลำปาง (กฎกระทรวงผังเมืองรวม ลำปาง ฉบับที่ 461 พ.ศ.2543) ตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินได้กำหนดให้บริเวณนี้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) ภายในโครงการมีจำนวนแปลงที่ดิน 36 แปลง เจ้าของที่ดิน จำนวน 25 ราย สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ว่างเปล่าและเป็นที่ต่ำ มีอาคารพักอาศัยทั้งประเภท คอนกรีต ประเภทไม้ และครึ่งตึกครึ่งไม้

## 4) วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการเป็นโครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ในวัตถุประสงค์ของการตัดถนนบึงคับตามผังเมืองรวม สาย ก. และพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบตามแนวถนนดังกล่าว ให้มีถนนสายย่อยเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายกับถนนสายหลักและถนนอื่นรอบพื้นที่โครงการ พร้อมกับ การวางผังพัฒนา จัดระเบียบแปลงที่ดินใหม่ และจัดเตรียมสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้ เพียงพอและสอดคล้องกับกิจกรรมที่กำหนดตามผังเมืองรวมและนโยบายการพัฒนาของเทศบาล และจังหวัด โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีในการอยู่อาศัยของประชาชนโดย ส่วนรวม

## 5) แนวทางการดำเนินการ

การพัฒนาใช้แนวทางการกระจายอำนาจและการประสานความร่วมมือในทุกๆ ด้าน ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (เจ้าของที่ดิน) โดยเน้นการเจรจาหารือ และแก้ไขปัญหา ร่วมกัน การพัฒนาดังกล่าวจะคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์และสิทธิของเจ้าของที่ดินในการอยู่อาศัยในบริเวณเดิม

หรือใกล้เคียงบริเวณเดิมต่อไปได้ และเจ้าของที่ดินทุกรายในโครงการจะต้องร่วมกันแบ่งปันที่ดิน และรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม และเสมอภาคตามหลักประชาธิปไตย

## 6) การดำเนินโครงการ

- 1) เจ้าของที่ดินได้ตกลงเข้าร่วมโครงการแล้วเป็นส่วนใหญ่
- 2) ได้ดำเนินการประเมินราคาที่ดินเบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 3) ได้จัดทำผังร่าง และจัดแปลงที่ดินใหม่เบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 4) ขณะนี้กำลังเตรียมดำเนินการสำรวจ รังวัด และสอบเขตแปลงที่ดินเพื่อจัดทำผังรายละเอียดต่อไป

ละเอียดต่อไป

### 1.3 โครงการนำร่องจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในเขตเทศบาลนครยะลา อำเภอเมือง จังหวัดยะลา

#### 1) ที่ตั้งและพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการนำร่อง ตั้งอยู่ภายในบริเวณพื้นที่เมือง ทางฝั่งด้านทิศตะวันออกของถนนสิโรธร ห่างจากศาลากลางจังหวัดยะลาไปทางทิศตะวันตกประมาณ 1 กิโลเมตร ทางด้านทิศตะวันออกของโครงการอยู่ติดกับสวนขวัญเมือง ซึ่งเป็นขอบเขตทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ

#### 2) ความเป็นมา

เนื่องจากที่ดินบริเวณสวนขวัญเมือง ริมถนนสิโรธร เป็นที่ดินว่างเปล่าที่ยังไม่มีการพัฒนาหรือใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบกับรูปแปลงที่ดินไม่เป็นระเบียบทางผังเมือง และระบบสาธารณูปโภคยังไม่ถึง ตลอดจนเป็นที่ดินตาบอดไม่มีทางเข้าออก รูปแปลงที่ดินบิดเบี้ยว ใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้มค่า อีกทั้งมีปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ในช่วงฤดูฝนทุกปี สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาที่สะสมมาตั้งแต่ในอดีตอันเกิดจากการพัฒนาอย่างอิสระเสรี ทำให้ยากต่อการแก้ไข ดังนั้นหากมีการนำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะทำให้พื้นที่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ แปลงที่ดินได้รับการจัดแปลงใหม่ มีระเบียบสวยงาม พร้อมทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการบริการสาธารณะต่างๆ ที่ได้มาตรฐานอย่างครบถ้วนเพียงพอ

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้ร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ได้จัดให้มีโครงการพัฒนาวิธีการพัฒนาเมือง ซึ่งได้สนับสนุนให้มีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองขึ้น โดยกำหนดให้เทศบาลนครยะลาเป็นเทศบาลในพื้นที่ที่เตรียมความพร้อมเป็นโครงการนำร่อง ซึ่งได้ประสานกันเบื้องต้นแล้วโดยได้ประชุมคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 20

พฤศจิกายน 2544 ทั้งนี้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพที่เหมาะสมที่จะศึกษาเพื่อดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินฯ ต่อไป

### 3) รายละเอียดของโครงการ

พื้นที่โครงการมีเนื้อที่ประมาณ 350 ไร่ มีเจ้าของที่ดินประมาณ 70 ราย และมีแปลงที่ดินประมาณ 150 แปลง ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมเมืองยะลาตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมยะลาฉบับที่ 414 ประกาศเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2543 ตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดให้ที่ดินบริเวณโครงการเป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) และประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ว่างเปล่าและเป็นที่ดินต่ำ โดยเจ้าของที่ดินบางรายได้ร่วมกันสละที่ดินบางส่วนให้แก่เทศบาลเพื่อใช้ทำเป็นพื้นที่สร้างถนนบ้างแล้ว

### 4) วัตถุประสงค์

- 1) จัดรูปที่ดินให้สอดคล้องกับกฎหมายผังเมือง และย่านที่พักอาศัยให้มีความเหมาะสม
- 2) เป็นแนวทางในการพัฒนา การดำรงรักษาเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท
- 3) เป็นแนวทางในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ
- 4) สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

### 5) การดำเนินโครงการ

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2545 เทศบาลยะลา ร่วมกับสำนักงานจัดรูปที่ดินฯ ได้จัดการประชุมเจ้าของที่ดินครั้งที่ 1 เพื่อรับฟังความคิดเห็น และสำรวจการตอบรับเข้าร่วมโครงการของเจ้าของที่ดินในขอบเขตพื้นที่โครงการเป้าหมาย ผลจากการประชุมเจ้าของที่ดินมีความประสงค์ต้องการเข้าร่วมโครงการในเบื้องต้นประมาณ 100 ไร่ ซึ่งเป็นจำนวนเกือบทั้งหมดของผู้ที่เข้าร่วมการประชุมเจ้าของที่ดิน กล่าวคือ เจ้าของที่ดินที่สนใจเข้าร่วมประชุมจำนวน 26 ราย ต้องการเข้าร่วมโครงการจำนวน 23 ราย ไม่ต้องการเข้าร่วมโครงการ 1 ราย ซึ่งอยู่บริเวณขอบโครงการ และอื่นๆ จำนวน 2 ราย เนื่องจากไม่แน่ใจ ซึ่งในลำดับต่อไปทางเทศบาลยะลา และคณะทำงานฯ จึงได้ติดตามผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมครั้งนั้น เพื่อตอบรับการเข้าร่วมโครงการของเจ้าของที่ดิน และวางแผนแม่บทโครงการในลำดับต่อไป

## 2. โครงการจัดรูปที่ดินของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินทั้งหมด 4 โครงการ คือ

### 2.1 โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณหนองบัวมน แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน

### 1) สภาพพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงท่าแร่ เขตบางเขน และบางส่วนของแขวงออกเงิน เขตสายไหม ครอบคลุมพื้นที่ 930.53 ไร่ บริเวณพื้นที่โครงการมีแปลงที่ดินทั้งหมด 319 แปลง มีเจ้าของที่ดิน 221 ราย แปลงที่ดินส่วนใหญ่มีขนาด 101 – 200 ตารางวา มีบ้านพักอาศัยประมาณ 10 หลังคาเรือน การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่นาและที่ว่าง บางบริเวณเป็นสวนผลไม้และบ่อขนาดใหญ่ โดยรอบโครงการมีคลองและลำรางสาธารณะ ซึ่งยังมีสภาพสมบูรณ์ น้ำยังอยู่ในสภาพที่ดี สามารถใช้ทำการเกษตรได้

### 2) วัตถุประสงค์ในการพัฒนา

เพื่อให้เป็นศูนย์บริการชุมชนระดับย่าน (District Centers) มีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การบริการ การคมนาคมขนส่ง และชุมชนอยู่อาศัยสมบูรณ์แบบที่สามารถพึ่งพากิจกรรมภายในชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถให้บริการประชาชนใน

### 3) ผลการดำเนินโครงการ

การดำเนินโครงการที่ผ่านมาได้จัดสัมมนาระดมความคิดเห็นจากเจ้าของที่ดินบริเวณหนองบัวมนจำนวน 8 ครั้งหลังจากสัมมนาได้มีการรวบรวมหนังสือแสดงเจตจำนงเข้าร่วมโครงการ ซึ่งปัจจุบันได้มีเจ้าของที่ดินส่งหนังสือแสดงเจตจำนงเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินแล้ว จำนวน 114 ราย (ร้อยละ 51.82 ของเจ้าของที่ดินทั้งหมด) โดยมีพื้นที่รวมจำนวน 166 แปลง (ร้อยละ 52.20 ของพื้นที่โครงการ) เรียบร้อยแล้ว โดยมีคณะกรรมการที่มาจากคัดเลือกของเจ้าของที่ดินในการสัมมนาเจ้าของที่ดินครั้งที่ 4 จำนวน 18 คน และได้แต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็นกรรมการที่ปรึกษาสมาคมฯ จำนวน 20 ท่าน เพื่อทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินหนองบัวมน

สำหรับการดำเนินการในขั้นต่อไป จะเป็นการประชุมเจ้าของที่ดินเพื่อพิจารณาผังแนวความคิด และการจัดแบ่งพื้นที่ดำเนินการโครงการออกเป็นสองส่วน คือพื้นที่ฝั่งตะวันตก (พื้นที่พัฒนาระยะที่ 1) และฝั่งตะวันออกของโครงการ (พื้นที่พัฒนาระยะที่ 2) เพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการให้เป็นรูปธรรมในระยะเวลาอันสั้น โดยคาดว่าจะดำเนินการในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของโครงการเป็นลำดับแรก เนื่องจากมีเจ้าของที่ดินที่แสดงเจตจำนงเข้าร่วมโครงการแล้ว จำนวน 101 ราย (ร้อยละ 65.58 ของเจ้าของที่ดินในพื้นที่ฝั่งตะวันตก) และหากพิจารณาตำแหน่งแปลงที่ดินที่แสดงเจตนา พบว่า แปลงที่ยื่นเจตจำนงแล้วมีความต่อเนื่องเป็นกลุ่มก้อนมากกว่า นอกจากนี้พื้นที่บริเวณนี้ยังสามารถก่อสร้างถนนในโครงการเชื่อมต่อกับถนนนอกโครงการเช่น ซอยสยามธรณี ซอยร่วมมิตรพัฒนา ได้สะดวก

## 2.2 โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณสวนหลวง ร.9

### 1) ความเป็นมา

โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณสวนหลวง ร.9 แขวงหนองบอน เขตประเวศ เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2542 ตามมติที่ประชุมผู้บริหารสำนักผังเมือง ครั้งที่ 3/2542 ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2542 ซึ่งมีรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในสมัยนั้นเป็นประธาน โดยให้สำนักผังเมือง ประสานงานกับกองรังวัดและจัดรูปที่ดินในลักษณะของโครงการนำร่อง ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

สำนักผังเมือง ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าบริเวณสวนหลวง ร.9 มีความเหมาะสมที่จะดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน เนื่องจาก

- 1) พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นที่ตาบอดถูกปิดล้อมด้วยพื้นที่สวนหลวง ร.9 และของกรุงเทพมหานคร
- 2) เจ้าของที่ดินจำนวนน้อยราย และแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่
- 3) ขนาดของพื้นที่ไม่ใหญ่มาก ประมาณ 62 ไร่

### 2) สภาพพื้นที่ศึกษา

พื้นที่โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณสวนหลวง ร.9 ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ 61 ไร่ 3 งาน 87 ตารางวา อยู่ในแขวงหนองบอน เขตประเวศ ซึ่งมีขอบเขตดังนี้

ทิศเหนือ	จุดแนวที่ดินของสวนหลวง ร.9
ทิศใต้	จุดศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 กรุงเทพมหานคร และลำรางสาธารณะ
ทิศตะวันออก	จุดแนวถนนสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข)
ทิศตะวันตก	จุดแนวเขตที่ดินของสวนหลวง ร.9

พื้นที่โครงการ ตั้งอยู่ติดกับถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) ห่างจากถนนศรีนครินทร์ ประมาณ 2.5 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ตาบอด เนื่องจากถูกปิดล้อมด้วยพื้นที่สวนหลวง ร.9 และมีที่ดินของกรุงเทพมหานครเป็นแนวยาวขนานกับถนนสุขุมวิท 103 กั้นอยู่ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้โดยทางเดินคันดินกว้างประมาณ 0.5-1 เมตร ข้างลำรางสาธารณะด้านที่ติดกับแนวกำแพงคอนกรีตของศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่เป็นที่ว่าง และที่ลุ่มน้ำท่วมขังและทางตอนในมีชุมชนแออัดประมาณ 50 หลังคาเรือน เป็นอาคารไม่มีสภาพเก่า สูงประมาณ 1-2 ชั้น โดยส่วนใหญ่เป็นที่อยู่คนงานของสวนหลวง ร.9



จากการพิจารณากรรมสิทธิ์ที่ดิน ในพื้นที่โครงการจำนวน 56 แปลง พบว่า มีเจ้าของที่ดินจำนวน 34 ราย แบ่งเป็นกลุ่มใหญ่ได้ 6 กลุ่ม ที่เหลือเป็นของเจ้าของที่ดินรายย่อย

### 3) สรุปผลการดำเนินโครงการ

กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ได้กำหนดรูปแบบการพัฒนาและจัดทำผังแนวความคิดในการพัฒนาครั้งนี้ (Conceptual Plan) และได้จัดประชุมเพื่อระดมความเห็นจากเจ้าของที่ดินจำนวน 3 ครั้ง พบว่าเจ้าของที่ดินส่วนใหญ่เห็นชอบในการเข้าร่วมโครงการ และเสนอให้สำนักผังเมืองเป็นผู้ดำเนินการประสานงานในการจัดประชุม และวางผังแนวความคิดเพื่อการพัฒนาต่อไป แต่ยังมีเจ้าของที่ดิน 2 กลุ่ม คือ กลุ่มตระกูลกตัญญูตานนท์ และ นายนิพนธ์พร้อมพันธ์ ที่ยังไม่ได้แสดงความเห็น ทางสำนักผังเมืองจึงได้เรียนเชิญเจ้าของที่ดิน 2 กลุ่มนี้เข้าร่วมประชุมผู้แทนจากตระกูลกตัญญูตานนท์ และนายนิพนธ์พร้อมพันธ์ ที่ยังไม่ได้แสดงความคิดเห็น ทางสำนักผังเมืองจึงได้เรียนเชิญเจ้าของที่ดิน 2 กลุ่มนี้เข้าร่วมประชุมอีกครั้งในวันที่ 29 มกราคม 2544 ซึ่งผลการประชุมผู้แทนจากตระกูลกตัญญูตานนท์ที่ยินดีที่จะเข้าร่วมโครงการ และจะเป็นผู้ประสานกับคุณนิพนธ์พร้อมพันธ์ ซึ่งไม่ได้เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับโครงการต่อไป

## 2.3 โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณลำแบนตาโพ

### 1) ความเป็นมา

โครงการจัดรูปที่ดินลำแบนตาโพ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา เป็นโครงการพัฒนาและจัดระบบโครงข่ายถนนภายในพื้นที่โครงการ โดยเป็นโครงการที่เกิดจากการร้องขอของเจ้าที่ดินและกองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ได้เริ่มดำเนินการปีงบประมาณ 2543

### 2) สภาพพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาพื้นที่เบื้องต้นโครงการจัดรูปที่ดินลำแบนตาโพ จะทำการศึกษาคอบคลุมพื้นที่ประมาณ 436 ไร่ 2 งาน 99 ตารางวา อยู่ในแขวงบางชัน เขตคลองสามวา ซึ่งมีขอบเขตดังนี้

ทิศเหนือ	จุดแนวถนนสุขเหว่าคลองหนึ่ง
ทิศใต้	จุดแนวซอยแสงศรี ถนนพระยาสุเรนทร์
ทิศตะวันออก	จุดแนวซอยเจริญพัฒนา ถนนหทัยราษฎร์
ทิศตะวันตก	จุดแนวที่ดินการเคหะแห่งชาติ

บริเวณพื้นที่โครงการ สามารถเข้าถึงจากถนนรามอินทราได้ 3 เส้นทาง คือ

- ทางถนนปัญญาอินทรา ระยะทางประมาณ 700 เมตร
- ทางถนนพระยาสุเรนทร์ ระยะทางประมาณ 600 เมตร
- ทางถนนหทัยราษฎร์ ระยะทางประมาณ 800 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และบ้านพักอาศัยจากการพิจารณากรรมสิทธิ์ที่ดิน ในพื้นที่โครงการจำนวน 227 แปลง พบว่า แปลงที่ดินส่วนใหญ่มีขนาดน้อยกว่า 200 ตารางวา และมีเจ้าของที่ดินจำนวน 215 ราย

### 3) สรุปผลการดำเนินโครงการ

โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณลำแบนตาโพ ได้เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2543 เป็นโครงการพัฒนาเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอด และเป็นตัวอย่างการพัฒนาเมือง โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการจัดทำผังแนวความคิด (Conceptual Plan) เพื่อนำเสนอต่อเจ้าของที่ดินต่อไป

## 2.4 โครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ขนาดเล็ก

### 1) ความเป็นมา

สำนักผังเมืองเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานครซึ่งปัจจุบันกำลังดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน 2 บริเวณ ได้แก่ โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณหนองบัวมน แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน และแขวงออเงิน เขตสายไหม เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ.2542 ซึ่งเป็นการดำเนินการจัดรูปที่ดินในบริเวณพื้นที่เมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และเป็นโครงการขนาดใหญ่และขนาดกลางที่มีเจ้าของที่ดินจำนวนมาก ประกอบกับเป็นการวางผังพัฒนาแบบเบ็ดเสร็จ โดยจัดให้มีระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ การก่อสร้างระบบโครงข่ายถนน การจัดหาบริการขั้นพื้นฐาน ฯลฯ ทำให้โครงการดังกล่าว มีระยะเวลาในการดำเนินการหลายปี และทำให้การพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินยังไม่สามารถเป็นจริงได้ในประเทศไทย

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ในปี พ.ศ.2544 คณะผู้บริหารสำนักผังเมือง ได้มอบหมายให้กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง คัดเลือกพื้นที่ขนาดเล็ก ที่มีเจ้าของที่ดินน้อยราย สภาพพื้นที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการดำเนินการจัดรูปที่ดิน เพื่อดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ขนาดเล็ก (Mini Land Readjustment Project) โดยกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเรื่อง เช่น การแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอด การต่อเชื่อมถนนสายย่อย ถนนซอย เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการพัฒนาพื้นที่ว่างขนาดเล็กในเมืองเพื่อให้เกิดการใช้

ประโยชน์ที่ดินที่ค้ำค่าทางเศรษฐกิจ เป็นต้น การดำเนินโครงการในลักษณะดังกล่าวสามารถประสบความสำเร็จในระยะเวลาไม่นานและก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของที่ดินที่เข้าโครงการและพื้นที่ชุมชนโดยรวมทั้งเป็นการวางรากฐานของการพัฒนาเมืองโดยวิธีการจัดรูปที่ดินให้เกิดขึ้นในประเทศไทยได้

## 2) สภาพพื้นที่ศึกษา

การจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่ขนาดเล็ก เพื่อดำเนินการต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอย โดยวิธีการจัดรูปที่ดิน จากผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่การต่อเชื่อมถนน ตรอก ซอย โดยวิธีการจัดรูปที่ดิน จากผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม 20 บริเวณของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) และจากการคัดเลือกพบว่าบริเวณพื้นที่ต่อเชื่อม ถนน ตรอก ซอย ที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดิน เพื่อเป็นโครงการนำร่อง มีจำนวน 4 บริเวณ ได้แก่

บริเวณที่ 1 เชื่อมถนนลาดปลาเค้า กับ ซอยวัดไตรรัตนาราม กับ ซอยมัธยม ในพื้นที่ปิดล้อมลาดพร้าว เขตบางเขน

บริเวณที่ 2 เชื่อมถนนสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) กับ ถนนพัฒนาการ กับ ถนนศรีนครินทร์ ในพื้นที่ปิดล้อมสวนหลวง เขตสวนหลวง

บริเวณที่ 3 เชื่อมถนนศรีนครินทร์ กับ ถนนสุขุมวิท 101/1 (วชิรธรรมสาธิต) ในพื้นที่ปิดล้อมพระโขนง เขตพระโขนง

บริเวณที่ 4 เชื่อมถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) กับถนนบางนา-ตราด ในพื้นที่ปิดล้อมบางนา เขตบางนา

## 3) สรุปผลการดำเนินโครงการ

ในเบื้องต้นได้สำรวจพื้นที่ดังกล่าวเพื่อวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของโครงการพร้อมกับการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่แต่ละบริเวณ เพื่อการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ดำเนินโครงการก่อน-หลัง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประชุมหารือกับสำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง

## 4) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินของกรุงเทพมหานคร

การดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินส่วนใหญ่อยู่ในขั้นตอนของการเตรียมโครงการ และขั้นตอนของการวางแผนดำเนินงานและออกแบบวางผัง ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้การดำเนินการที่ผ่าน

มาก่อนข้างล่าช้า ไม่สามารถดำเนินการในขั้นตอนการก่อสร้างและขั้นตอนสุดท้ายในการโอนกรรมสิทธิ์และจัดทำนิติกรรมสำหรับแปลงที่ดินใหม่ได้มีสาเหตุดังนี้

1) ความไม่ชัดเจนในนโยบายของภาครัฐ ในด้านงบประมาณสนับสนุนโครงการ

การพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน ที่จะเอื้อประโยชน์คือสาธารณะชนทั่วไป เช่น ถนนสายหลัก สวนสาธารณะระดับชุมชน โรงเรียน เป็นต้น รัฐควรเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณในการจัดทำ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและในปัจจุบันการเสนอของงบประมาณจากภาครัฐ มีขั้นตอนที่ยุ่งยากและล่าช้า อาจไม่สอดคล้องกับขั้นตอนการดำเนินโครงการ

2) ขาดกฎหมายจัดรูปที่ดินรองรับในการดำเนินการ

เนื่องจากการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน เป็นการดำเนินการโดยกลุ่มเจ้าของที่ดินเอง โดยที่ภาครัฐเป็นเพียงผู้สนับสนุน ซึ่งปัจจุบันยังขาดกลไกทางกฎหมายที่จะรองรับการดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดิน จึงทำให้เจ้าของที่ดินบางรายขาดความมั่นใจในการดำเนินโครงการ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาดังนี้

- เจ้าของที่ดินต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการ ในส่วนของค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ในอัตราที่สูง
- การดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินต้องดำเนินการในรูปแบบของนิติบุคคล ซึ่งปัจจุบันเนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ จึงต้องดำเนินการโดยตั้งขึ้นในรูปแบบของสมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทำให้การดำเนินการไม่มีความชัดเจนและความคล่องตัว
- การดำเนินโครงการจำเป็นต้องให้เจ้าของที่ดินในพื้นที่โครงการยินยอมทั้งหมด แต่ถ้ามีพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดิน เพียง 2 ใน 3 ของจำนวนเจ้าของที่ดิน และเป็นเจ้าของที่ดินที่มีเนื้อที่รวมกันไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของพื้นที่โครงการ ก็สามารถดำเนินการได้

### บทที่ 3

#### นโยบายและแผนของรัฐที่มีเกี่ยวข้องกับการพัฒนาศูนย์คมนาคมท่าพระ

ในการศึกษาพื้นที่เพื่อทำการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองนั้น นอกจากการทำความเข้าใจกับสภาพของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมแล้ว สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะต้องนำมาพิจารณาร่วมกันกับการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ก็คือ นโยบายและแผนที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งก็ได้แก่ แผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด่านใต้ (Bangkok Southern Transport Center : BSTC) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด่านใต้ โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยแผนและนโยบายดังกล่าวมีความสำคัญกับพื้นที่ศึกษาในแง่ที่จะทำให้พื้นที่ศึกษาได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่เหมาะสม อีกทั้งยังช่วยเป็นแนวทางในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทั้งทางด้าน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคม และบริการพื้นฐานต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาอีกด้วย

#### 3.1 แผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด่านใต้

##### 3.1.1 ความเป็นมา

ในการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 (กฎกระทรวงฉบับที่ 414 พ.ศ. 2542) นั้น ได้กำหนดแนวความคิดในการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองแบบหลายศูนย์กลาง (Polycentric) โดยมีศูนย์กลางธุรกิจเดิมเป็นศูนย์กลางหลัก จัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบริเวณสถานีขนส่งมวลชนร่วมและพื้นที่โดยรอบ พัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจวิทยากรในพื้นที่ที่มีความคล่องตัวสูงในการเดินทาง ส่งเสริมพื้นที่แหล่งงานและที่อยู่อาศัยให้เกิดความสมดุล

แม้ว่าในผังเมืองรวมฉบับดังกล่าวจะมีได้กำหนดให้บริเวณที่จะพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด่านใต้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษ แต่จากการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (สจร.) ซึ่งได้กำหนดแผนหลักในการประสานโครงข่ายและการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้า ระบบรถโดยสารประจำทาง จะเห็นได้ว่าพื้นที่โครงการสะสมที่ดินตั้งอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อระหว่างถนนเพชรเกษมและจรัลสนิทวงศ์ มีเส้นทางขนส่งมวลชนระบบรางถึง 3 สาย ประกอบด้วย รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน รวมทั้งการสร้างเส้นทางรถไฟสายแม่กลองเพื่อเชื่อมโยงทางรถไฟสายใต้และ



สายตะวันตกผ่านหัวลำโพงและบางซื่อ จึงทำให้พื้นที่นี้เป็นประตูของการเดินทางทางด้านใต้ การพัฒนาการขนส่งมวลชนดังกล่าวจะผลักดันการพัฒนาพื้นที่ให้กลายเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และเป็นสถานีขนส่งสายใต้ โดยวัตถุประสงค์ของการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ นั้น คือ

- เพื่อสร้างศูนย์รวมการขนส่งทางด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะเป็นการช่วยลดความไม่สมดุลของการพัฒนาพื้นที่ทางด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
- เพื่อให้สามารถเดินทางออกจากใจกลางกรุงเทพ ได้สะดวกมากขึ้น โดยการใช้ระบบขนส่งมวลชนชนิดราง และสถานที่สำหรับใช้เป็นจุดถ่ายเปลี่ยนระบบการเดินทาง
- เพื่อก่อให้เกิดโอกาสการสร้างงาน โดยการสร้างสภาพความเป็นอยู่ของสังคมเมืองและในเวลาเดียวกัน ต้องมีการดำเนินการในเรื่องของสภาวะแวดล้อมในเมืองให้นำอยู่ด้วย
- เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนทราบถึงประโยชน์ของการใช้ระบบขนส่งมวลชนชนิดราง ซึ่งจะเป็นการเพิ่มปริมาณผู้ใช้ให้แก่ระบบ

ตำแหน่งที่จะพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ จะอยู่ในฝั่งธนบุรีห่างไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร 3 กิโลเมตร ทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา สถานที่ตั้งจะครอบคลุมพื้นที่ 3 แขวง คือ แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี แขวงบางค้อ เขตจอมทอง และแขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ ครอบคลุมพื้นที่ 1.40 ตารางกิโลเมตร (875 ไร่) แต่เนื่องจากที่ตั้งประกอบด้วยเขตทางของส่วนต่อขยายของถนนกรุงธนบุรีอยู่ด้วย จึงเหลือพื้นที่ที่จะใช้พัฒนาเป็น BRTC 1.03 ตารางกิโลเมตร (644 ไร่)

### 3.1.2 ความจำเป็นของแผนการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้

ปัจจุบันกรอบในการควบคุมการพัฒนาเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินมีผังเมืองรวม (General Plan) เป็นแผนแม่บท แต่ยังมีขาดรายละเอียดและมาตรการชี้้นำการพัฒนาพื้นที่ ทำให้การเติบโตของเมืองยังไม่เป็นระบบและเกิดปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ จึงได้เสนอการเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนา ระหว่างการพัฒนาโดยปราศจากแผนพัฒนาเมือง และการพัฒนาภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมือง เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงความแตกต่างของสภาพการพัฒนาในอนาคตระหว่างการพัฒนาโดยปราศจากแผนพัฒนาเมือง และการพัฒนาภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมือง

ของพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ในแบบที่ปราศจากการพัฒนาเมืองและแบบที่มีการควบคุมการดำเนินการตามโครงการพัฒนาเมือง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. การพัฒนาโดยปราศจากแผนพัฒนาเมือง เป็นการดำเนินการที่ภาครัฐจัดสร้างบริการพื้นฐานเฉพาะโครงสร้างหลัก ส่วนในระดับรองยังคงเป็นภาระของภาคเอกชน ซึ่งทำให้เกิดภาพรวมของการพัฒนาที่ไม่เป็นระบบ และยังคงเกิดปัญหาการบริการด้านสาธารณูปโภคและการใช้ที่ดินที่ไม่มีประสิทธิภาพ ด้วยสภาพการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดปัญหาที่มีความเชื่อมโยงกัน คือ

1.1 สภาพการพัฒนาที่มีลักษณะกระจัดกระจาย (Development Sprawl) ในบริเวณพื้นที่ชานเมือง จึงต้องมีการก่อสร้างหรือขยายผิวจราจรของถนนสายหลัก (Primary Arterial) และด้วยงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด เป็นผลให้การดำเนินการก่อสร้างถนนสายรอง (Secondary Road) และสายย่อยหรือซอย (Local Road) ไม่สามารถกระทำได้อย่างสมบูรณ์ มีขนาดและแนวถนนไม่ได้มาตรฐาน ไม่สามารถรองรับและกระจายปริมาณจราจรเข้าออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็น การสร้างเพื่อเชื่อมต่อกับถนนสายหลักโดยตรง จึงส่งผลต่อปริมาณการจราจรในบริเวณนั้นด้วย

1.2 ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายถนน ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการจัดวางระบบโครงข่ายสาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นองค์กรส่วนท้องถิ่น ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ซึ่งการดำเนินการเพื่อพัฒนาสาธารณูปโภคนั้นอาจเกิดความไม่สอดคล้องกัน และจะส่งผลให้เกิดความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายและสาธารณูปโภคได้

1.3 ปัญหาจากการได้มาเพื่อการดำเนินการด้านสาธารณูปการ ประกอบกับปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายถนนที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ของสาธารณูปการ ทำให้เกิดการขาดแคลนบริการสาธารณะ

1.4 ปัญหาการเข้าถึง ซึ่งเกิดจากความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายถนนและปัญหาการดำเนินการของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ย่อมก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาในลักษณะที่เกาะตัวไปตามถนน (Ribbon Development) ซึ่งจะส่งผลต่อความสิ้นเปลืองทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ยังทำให้เกิดปัญหาพื้นที่ตาบอด (Blind Land) และปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม ชุมชนแออัดอีกด้วย

1.5 ปัญหาความขัดแย้งกันระหว่างกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขาดมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีผลต่อการแก้ไข และป้องกันการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสม (Non-confirming Use) และ มาตรการควบคุมระดับการพัฒนา (Development Intensity) ให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

1.6 จากปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพ ย่อมนำมาซึ่งผลกระทบต่อ การจัดเก็บรายได้ทั้งในรูปแบบของภาษี ค่าธรรมเนียม ค่าบริการ ฯลฯ และด้วยการพัฒนาโดยปราศจากการวางแผนย่อมจำเป็นต่อการแก้ไขที่ต้องใช้งบ ประมาณเพิ่มขึ้น

2. การพัฒนาภายใต้การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเมือง เป็นการดำเนินการที่ ภาครัฐมีการประสานงานกับหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแผนผังและจัดสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการทั้งหมดในพื้นที่อย่างเป็นระบบ ทำให้ที่ดินสามารถใช้ประโยชน์ได้ เต็มตามศักยภาพและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่คนอยู่อาศัย โดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติ การผังเมือง พ.ศ.2518 จะเป็นการวาง จัดทำ และดำเนินการโครงการผังเมือง (Urban Planning Project) ด้วยการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะนี้จะเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาของเมืองได้ ดัง นี้

2.1 เกิดการใช้ประโยชน์ ที่มีประสิทธิภาพ ที่ดินทุกแปลงใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประ สิทธิภาพ เนื่องจากมีบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการทั่วถึงและเหมาะสมกับ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.2 เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสวยงามของเมือง เนื่องจากการ กำหนดและจัดแบ่งย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารอย่างเป็น ระบบ โดยพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมและการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

2.3 เกิดสภาพแวดล้อมของชุมชนที่ดีและมีคุณภาพ

2.4 เกิดความประหยัดในการให้บริการสาธารณูปโภค เนื่องจากการจัดเตรียมการ ให้บริการพื้นฐานที่เหมาะสมและพอเพียงกับปริมาณความต้องการ

2.5 เป็นการป้องกันปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาเมือง เช่น ปัญหาที่ดินรกร้าง ปัญหา การเข้าถึง ชุมชนแออัด การจราจร ฯลฯ

### 3.1.3 องค์ประกอบเมืองของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

องค์ประกอบเมืองที่จะมีในศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ต้องมีความสอดคล้องกับสภาพท้องถิ่นของที่ตั้งโครงการและเป็นไปตามกลยุทธ์ของการพัฒนาพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- องค์ประกอบเมืองที่มีสมรรถนะในการแข่งขันสูง โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของเขตศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะมีส่วนช่วยเสริมหรือถ่วงดุลย์ของศูนย์กลางธุรกิจและการค้าทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร
- องค์ประกอบของเมืองที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนในปริมาณสูง ซึ่งจะเป็นการสร้างรายได้ที่ดีให้กับระบบขนส่งมวลชน
- องค์ประกอบทางด้านวัฒนธรรม ที่ดึงดูดความสนใจจะเป็นจุดริเริ่มอันสำคัญในการก่อให้เกิดการเดินทางในช่วงวันหยุดพักผ่อน
- องค์ประกอบเมืองที่เป็นสถานที่พบปะติดต่อสื่อสารของประชาชน จะเป็นข้อดีในด้านการทำหน้าที่เชื่อมต่อบริเวณคมนาคม
- องค์ประกอบเมืองที่จะรวมเศรษฐกิจท้องถิ่น และอุตสาหกรรมให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งรวมถึงพื้นที่ในโครงการและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ในการเชื่อมต่อบริเวณคมนาคม
- องค์ประกอบที่พึ่งพาอาศัยตนเอง ซึ่งจะให้บริการแก่ชุมชนเมืองภายใต้กฎเกณฑ์ และคงไว้ซึ่งสภาพแวดล้อมเมืองที่พึงประสงค์ โดยไม่ไปลดศักยภาพของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

### 3.1.4 แนวความคิดของการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

หน้าที่หลักของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ คือการเป็นสถานีปลายทางของเมืองที่เชื่อมต่อบริเวณคมนาคม และหน้าที่อีกอย่างหนึ่งของศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ก็คือ การช่วยเสริมสร้างการพัฒนาเมืองอย่างเพียงพอ ซึ่งในการพัฒนาพื้นที่โครงการเป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจด้านฝั่งตะวันตกนั้น จะต้องมีการพิจารณาและมีการวางนโยบายเมือง ดังนี้

- **นโยบายการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะด้านการคมนาคมขนส่ง**

การปรับปรุงพัฒนาที่มีเป้าหมายในการสร้างประโยชน์ต่อสาธารณชนโดยการใช้ประโยชน์สูงสุด จากองค์ประกอบที่เชื่อมต่อบริเวณคมนาคมร่วมกับแผนการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะต้องคำนึงถึงการรักษาผลประโยชน์ของผู้อยู่อาศัยในปัจจุบันด้วย

- **นโยบายการฟื้นฟูเมืองด้วยการจัดเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก**

การฟื้นฟูเมืองโดยมีเป้าหมายที่การจัดองค์ประกอบเมืองใหม่ โดยการเพิ่มองค์ประกอบเมืองใหม่ ซึ่งรวมถึงธุรกิจการค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่และปรับปรุงบริการสาธารณะต่างๆ

- **การปรับปรุงเมืองสำหรับชุมชนท้องถิ่น**

การปรับปรุงเมืองโดยมุ่งที่จะเพิ่มมาตรฐานความเป็นอยู่ในพื้นที่และชุมชนท้องถิ่นที่มีอยู่ โดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอ ควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองด้านอื่นๆ

จากองค์ประกอบของเมือง และนโยบายการพัฒนาเมือง จะสามารถนำมาสรุปแนวคิดขั้นพื้นฐานในการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านได้ ดังต่อไปนี้

1. **“อยู่ในเมืองและทำงานใกล้ๆ” ในเมืองที่มีการเชื่อมต่อระบบคมนาคม**

การฟื้นฟูและพัฒนาเมืองใหม่สำหรับศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านได้ ควรจะทำในเขตใจกลางของพื้นที่เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยที่ดีในเขตเมือง โดยการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านได้จะก่อให้เกิดความนิยมในการใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนรถส่วนตัว และจะสามารถทำภารกิจทุกอย่างในเมืองได้ ตั้งแต่การทำงาน การเรียน การซื้อของสำหรับชีวิตประจำวัน และการค้นหาการ

2. **“ศูนย์สร้างสรรค์ของเมือง” ที่มีสถานประกอบธุรกิจด้านวัฒนธรรมหลากหลายชนิด**

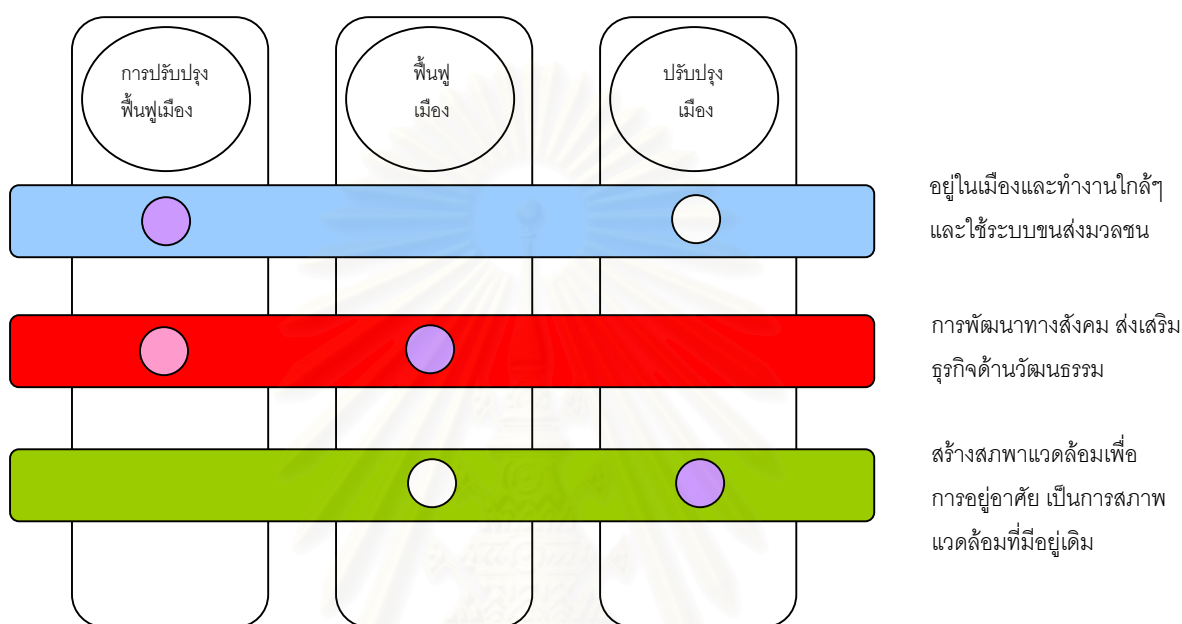
โดยอาศัยลักษณะตำแหน่งของพื้นที่ฝั่งธนบุรีและคุรค่าทางวัฒนธรรมสังคม ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านได้จะเป็นแกนแห่งใหม่ของเมือง โดยการสร้าง “ศูนย์สร้างสรรค์ของเมือง” (Urban Creative Center) ที่สำหรับรองรับกิจกรรมสร้างสรรค์ต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมท้องถิ่นและวัฒนธรรม โดยจะทำหน้าที่เป็นศูนย์ธุรกิจด้านวิชาการ เช่น ศูนย์ฝึกวิชาชีพ ห้องสมุดสาธารณะ ฯลฯ

3. **“เมืองสวนสาธารณะ” ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านค้นหาการ และสภาพแวดล้อมสีเขียว**

ในแง่ของภูมิสถาปัตยกรรมของเมืองแล้ว การสร้างสภาพแวดล้อมซึ่งอำนวยความสะดวกให้กันและกัน (Symbiotic Environment) โดยมุ่งให้เกิดความกลมกลืนของการพัฒนาเมืองที่ทันสมัยกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นองค์ประกอบที่พึงประสงค์และสำคัญอย่างหนึ่งของการพัฒนา



ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ในพื้นที่โครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ควรมีบรรยากาศโดยรวมที่เขียวชอุ่ม โดยมีถนนตากสิน-เพชรเกษมจะเป็นถนนสีเขียวที่มีความร่มรื่น มีสวนสาธารณะแห่งใหม่ พื้นที่สำหรับการนันทนาการที่ดี โครงข่ายการเดินเท้า คลอง และพื้นที่บริเวณริมน้ำ รวมกันเข้าเป็นโครงข่ายสีเขียว



### แนวคิดขั้นพื้นฐานของการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

#### 3.1.5 แผนการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

1. ศักยภาพและแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ ด้วยโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ตัดผ่านจะส่งผลต่อศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งแต่เดิมเป็นพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่เกษตรกรรม นอกจากนี้ แผนแม่บทของ URMAP ยังได้เสนอให้จัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (BSTC) จึงส่งผลให้พื้นที่มีบทบาททั้งการเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมและศูนย์กลางชุมชน โดยแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งตอบรับกับศักยภาพและแผนแม่บทดังกล่าว ประกอบด้วย

- 1) การพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของกรุงเทพมหานครทางด้านฝั่งธนบุรี
- 2) การพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางที่สมบูรณ์ภายในชุมชน
- 3) การส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิต
- 4) การส่งเสริมการพัฒนาที่สอดคล้องและสัมพันธ์กับระบบขนส่งมวลชน

2. แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร เป็นแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่มีความกระชับ และเป็นการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

1) ให้กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง อยู่บริเวณโดยรอบแนวโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน อันประกอบด้วย ศูนย์คมนาคมย่านพาณิชยกรรม การค้า ย่านธุรกิจสำนักงาน และศูนย์ราชการ

2) สร้างศักยภาพของพื้นที่บริเวณซึ่งอยู่ห่างจากแนวระบบขนส่งมวลชน ด้วยการจัดสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยกำหนดให้เป็นแหล่งงานและที่อยู่อาศัย ซึ่งประกอบไปด้วย พื้นที่ย่านธุรกิจสำนักงาน ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง และสวนสาธารณะระดับย่าน

3) พัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และสภาพทางสังคมของพื้นที่ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมควรแก่การอนุรักษ์ โดยเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ในการพัฒนาพื้นที่นั้น จะต้องให้มีความหนาแน่นคุ้มกับมูลค่าทางเศรษฐกิจของที่ดินโดยสอดคล้องกับระบบสาธารณูปโภคและยังคงรักษาสภาพแวดล้อมที่ดี จึงพิจารณากำหนดจากการศึกษาค่าสัดส่วนระหว่างพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio : FAR) ซึ่งจะมีผลต่อการคาดการณ์จำนวนพื้นที่อาคารและการรองรับประชากรอยู่อาศัยและการจ้างงาน ในการศึกษาเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ได้เสนอสัดส่วน FAR ในบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ตั้งแต่ 0.8 ในบริเวณศูนย์ราชการ ถึง 5 ในบริเวณย่านธุรกิจสำนักงาน ซึ่งจะสามารถก่อสร้างอาคารได้ถึง 7.687 ล้านตารางเมตร สำหรับรองรับประชากรอยู่อาศัยซึ่งได้พิจารณาจากค่าความหนาแน่นประชากร 40 คน/ไร่ในบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ถึง 120 คน/ไร่ ในบริเวณการค้าพาณิชยกรรม จะสามารถรองรับคนได้ 163,000 คน ส่วนในด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะสามารถรองรับประชาชนทำงานได้ถึง 180,000 คน

### 3. ระยะเวลาดำเนินการพัฒนา

การดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ให้เกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและจำนวนประชากรตามแผนการคาดประมาณ จำเป็นต้องมีความสอดคล้องกับแผนการดำเนินการระบบขนส่งมวลชนตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ทั้งนี้แผนการพัฒนาเมือง (Urban Development Project) ในระยะแรกซึ่งมีระยะเวลาภายใน 10 ปี ควรเริ่มดำเนินการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภคระหว่างปี พ.ศ. 2549-2559 เพื่อเป็นการส่งเสริมการปลูกสร้างและกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาคเอกชน โดยในระยะแรกนี้จะเป็นการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมฯ สถานีร่วมบางหว้า

บริเวณศูนย์ราชการและสวนสาธารณะระดับย่าน รวมถึงการก่อสร้างถนนโครงการของสำนักผังเมือง และโครงข่ายถนนสายรองเพื่อส่งเสริมการพัฒนาภายในพื้นที่

### 3.1.6 แนวทางดำเนินการพัฒนา

แนวทางพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ โดยให้มีความเหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนาและสภาพทางกายภาพของพื้นที่ในแต่ละบริเวณ สามารถจำแนกได้เป็น

1. การดำเนินการโดยการพัฒนาฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment) ในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้และสถานีร่วมบางหว้า ซึ่งเป็นบริเวณที่ปัจจุบันมีสภาพการพัฒนาค่อนข้างหนาแน่น โดยมีอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัย อาคารที่อยู่อาศัย และยังมีแปลงที่ดินขนาดเล็ก ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการรองรับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ซึ่งมีสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเข้มข้นขึ้นในอนาคต ดังนั้น การดำเนินการพัฒนาจะบรรลุผลสำเร็จได้ด้วยอำนาจทางกฎหมายการฟื้นฟูบูรณะเมือง เพื่อให้องค์กรของภาครัฐมีบทบาทดำเนินการฟื้นฟูบูรณะเมือง โดยสามารถยุบรวมสภาพกรรมสิทธิ์ที่ดินและการจัดสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเพื่อประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไป

2. การดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (Newly Urban Development) เป็นการพัฒนาพื้นที่ซึ่งมีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีอาคารและสิ่งปลูกสร้างเบาบาง และสภาพกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นแปลงขนาดใหญ่ ให้เป็นอาคารสำนักงานธุรกิจและอาคารสูงพักอาศัย ซึ่งการพัฒนาเมืองบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจะประกอบด้วย การจัดสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเป็นระบบ และเป็นลำดับขั้นตามอุปสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

3. การดำเนินการโดยการบูรณะปรับปรุงและการอนุรักษ์ (Rehabilitation and Conservation) ในบริเวณพื้นที่ซึ่งมีวิวัฒนาการของการตั้งถิ่นฐานมานาน มีการก่อสร้างอาคารค่อนข้างหนาแน่น แปลงที่ดินมีขนาดเล็กและในบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานในรูปแบบชุมชนริมน้ำเดิมและบริเวณกลุ่มที่ตั้งของศาสนสถานและโบราณสถาน ดังนั้น แนวทางการพัฒนาในพื้นที่นี้จะเป็นการปรับปรุงและอนุรักษ์สภาพทางกายภาพด้วยมาตรการข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการควบคุมอาคาร ประกอบกับการเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อรองรับความต้องการในอนาคต

### 3.1.7 กลวิธีและแผนการดำเนินการพัฒนา

จากแนวทางดำเนินการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ โดยอาศัยเครื่องมือทางด้านกฎหมายและเครื่องมือทางการเงินของหน่วยภาครัฐ กลวิธีที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ประกอบด้วย

1. การวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ (Special Project Plan) โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 เพื่อใช้บังคับในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่จำเป็นต่อการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ นอกจากนี้ยังประกอบด้วยมาตรการข้อกำหนดในรายละเอียดซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคารให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการรองรับของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะนี้จะมีระยะเวลาของการใช้บังคับไม่เกิน 5 ปี ดังนั้นในการดำเนินการจึงมุ่งเน้นการพัฒนาในบริเวณที่มีศักยภาพสูงอันเป็นผลมาจากการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ และรูปแบบการพัฒนาที่สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้กำหนดโครงข่ายถนนสายหลัก ง1 และ ง2 ตลอดจนการพัฒนาสวนสาธารณะระดับย่านในบริเวณพื้นที่ เพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้การดำเนินการจำเป็นต้องควบคู่กันไปกับกลไกทางการเงินโดยอยู่บนพื้นฐานของความเป็นธรรมทางสังคมด้วยการปรับปรุงฐานและอัตราภาษีทรัพย์สินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างวิธีการทางการเงินอื่นๆ สำหรับโครงการพัฒนาเมือง

2. การสะสมที่ดิน (Land Bank) เป็นวิธีการทางการเงินที่หน่วยงานของภาครัฐที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ทำการซื้อที่ดินในบริเวณที่ยังไม่มีการพัฒนา ขาดการเข้าถึง และระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ เพื่อนำมาพัฒนาให้บริเวณที่ดินดังกล่าวมีศักยภาพมากขึ้นด้วยการสร้างโครงข่ายถนนและสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จากนั้นจึงทำการขายให้แก่ภาคเอกชนด้วยมูลค่าที่สูง และสามารถนำผลกำไรมาทดแทนงบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ด้วยสภาพพื้นที่ปัจจุบันบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ พื้นที่บริเวณด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษมยังคงมีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ขาดความสะดวกในการเข้าถึง สภาพการถือครองที่ดินมีขนาดปานกลางและขนาดใหญ่ มีอาคารและสิ่งปลูกสร้างกระจายตัวอย่างเบาบางจึงเป็นบริเวณที่มีความเหมาะสมต่อการประยุกต์ใช้วิธีการสะสมที่ดิน ทั้งนี้กรุงเทพมหานครสามารถใช้บทบาทหน้าที่ในการดำเนินการด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยการจัดสร้างโครงข่ายถนนเข้าไปในพื้นที่เพื่อให้เกิดผลต่อการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของที่ดินที่ได้สะสมไว้ นอกจากนี้ในฐานะองค์กรท้องถิ่น กรุงเทพมหานครสามารถกำหนดมาตรการเพื่อควบ

คุมประเภทและขนาดความหนาแน่นของอาคารที่เอื้อประโยชน์ต่อบริเวณที่ดินที่ได้ทำการสะสมไว้ โดยการประสานงานกับการดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ

3. การจัดรูปที่ดินในเมือง (Land Readjustment) ด้วยการดำเนินการตามผังเมืองเฉพาะ จะทำให้เกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยเฉพาะโครงข่ายถนนหลักและสายรองในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ แต่อย่างไรก็ตามรูปแบบที่ดินในปัจจุบันที่ใช้เพื่อการเกษตรกรรมย่อมเกิดความขัดแย้งกับแนวโครงข่ายถนนที่จะเกิดขึ้น อันจะส่งผลต่อรูปแบบที่ดินให้เกิดมุมเอียงกับแนวถนนหรือเป็นรูปสามเหลี่ยม ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มตามประสิทธิภาพ

การจัดรูปที่ดินในเมืองจะเป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรูปแบบที่ดินและปัญหาการเข้าถึง โดยการดำเนินการจัดรูปที่ดินเข้าด้วยกัน จากนั้นจึงกำหนดแผนผังโครงข่ายถนนตลอดจนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และทำการจัดแบ่งที่ดินเพื่อคืนให้แก่เจ้าของกรรมสิทธิ์เดิม ซึ่งจะมีขนาดพื้นที่เล็กลงตามสัดส่วนของมูลค่าที่ดินก่อนและหลังการดำเนินการ ทั้งนี้จะมีการสงวนพื้นที่ส่วนหนึ่งที่มีมูลค่าเพียงพอเพื่อทดแทนภาระการพัฒนาและการดำเนินการของโครงการ อย่างไรก็ตามการจัดรูปที่ดินโดยปราศจากอำนาจทางกฎหมายที่จะสามารถรองรับการดำเนินการดังกล่าว ย่อมเป็นไปได้ข้อจำกัดของความร่วมมือระหว่างผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินและความร่วมมือขององค์กรท้องถิ่นซึ่งอาจเป็นผู้ดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดินในบริเวณนั้นๆ

สำหรับ แผนการดำเนินงานการพัฒนาบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ จะเป็นการพัฒนาเมืองที่มีการดำเนินการควบคุมและตอบสนองนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งบริเวณกรุงเทพฯ ด้านใต้ ซึ่งจะต้องมีความสอดคล้องในด้านระยะเวลาและขั้นตอนของการดำเนินงานเพื่อให้เกิดประสิทธิผลของการพัฒนา การดำเนินงานทางด้านผังเมืองซึ่งประกอบด้วย การวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะจะมีขั้นตอนทางกฎหมายในการดำเนินการให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนาตามวัตถุประสงค์และทันต่อการสร้างระบบขนส่งมวลชนภายในปี พ.ศ. 2550 โดยโครงการสะสมที่ดินจะมีการจัดตั้งองค์กรและดำเนินการรวบรวมและจัดซื้อที่ดินให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นช่วงเวลาของการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ สำหรับการจัดรูปที่ดินในเมืองนั้นสามารถดำเนินการได้ภายหลังจากการดำเนินการเวนคืนที่ดินตามพระราชบัญญัติให้ใช้บังคับผังเมืองเฉพาะ เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเข้าถึงและรูปแบบที่ดินได้ โดยมีโครงข่ายถนนตามผังเมืองเฉพาะเป็นกรอบนำ



## 3.2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้

### 3.2.1 ความเป็นมา

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ (Bangkok Southern Transport Center : BSTC) ตามข้อเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) โดยคณะที่ปรึกษาโครงการประสานการก่อสร้างโครงการขนส่งขนาดใหญ่ (Mega Project Technical Support หรือ MTS IV) เป็นโครงการที่เป็นผลมาจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแม่กลองให้สามารถเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่เข้าสู่สถานีรถไฟหัวลำโพง แล้วเชื่อมต่อจากสถานีแม่กลองกับเส้นทางรถไฟสายใต้บริเวณปากท่อ อันส่งผลให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ตั้งแต่สิงคโปร์และมาเลเซีย ผ่านไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไปยังเมืองคุนหมิงในสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้ย่อมส่งผลให้กรุงเทพมหานครเพิ่มบทบาทในการเป็นศูนย์รวมการขนส่งทางรถไฟ (Railways Hub) ที่สำคัญของภูมิภาคแถบนี้

นอกจากนี้ โครงการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (Mass Transit : Urban Rail Transportation Master Plan BMA and Surrounding Areas หรือ URMAP) ได้เสนอโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าชานเมืองโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand : SRT) การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสายใต้ (Southern Extension) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การพัฒนาระบบรถไฟฟ้ายกระดับโดยกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดขึ้นเป็นโครงข่ายความเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนที่สัมพันธ์กับการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม ทั้งโดยข้อเสนอของโครงการประสานการก่อสร้างโครงการขนส่งขนาดใหญ่ และโครงการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ยังได้เสนอให้มีศูนย์รวมของการขนส่งมวลชนระบบรางขึ้นที่บริเวณวงเวียนใหญ่ โดยกำหนดให้เป็นศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (กรุงเทพ - มหาชัย) เส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายสีเขียวซึ่งขยายเส้นทางต่อจากสะพานตากสิน และเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายวงแหวนสีน้ำเงิน นอกจากนี้ยังอาจให้มีการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น สถานีขนส่งสายใต้ บริเวณที่จอดรถโดยสารประจำทาง ข.ส.ม.ก. รวมทั้งการคมนาคมทางน้ำในคลองสายสำคัญในบริเวณนั้น

### 3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้อง

บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ จะมีโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ ทั้งที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและเป็นแผนงานโครงการในอนาคต โดยประกอบด้วยโครงการพัฒนาทั้งระบบโครงข่ายถนนและโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบรางที่สำคัญ มีดังนี้

#### 1. ระบบโครงข่ายถนน ได้แก่

- โครงการก่อสร้างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษม ของกรมโยธาธิการ เพื่อเชื่อมต่อถนนกรุงธนบุรี ที่บริเวณสามแยกถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินไปบรรจบกับถนนเพชรเกษมที่บริเวณบางหว้า
- โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกับโครงการถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษมไปยังถนนวงแหวนรอบนอก ของกรมโยธาธิการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบรายละเอียด
- โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกับโครงการถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษมไปยังถนนพระราม 2 ของกรมโยธาธิการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาวางแผน
- โครงการก่อสร้างทางยกระดับเลียบคลองภาษีเจริญและส่วนต่อเนื่องของกรุงเทพมหานคร โดยมีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เลียบขนานมาตามแนวชายคลองด้านฝั่งทิศใต้ของคลองภาษีเจริญ มุ่งหน้าทางทิศตะวันออก จนถึงแนวโครงการถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษม จากนั้นจึงเลี้ยวไปตามแนวถนนโครงการฯ ต่อเนื่องไปตามแนวถนนกรุงธนบุรี สิ้นสุดที่สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 12.2 กิโลเมตร

#### 2. การขนส่งมวลชนระบบราง ได้แก่

- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายสีเขียว (BTS) ส่วนต่อขยายจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะต่อขยายไปทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้โดยข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปตามแนวถนนกรุงธนบุรี ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – เพชรเกษม ตัดกับเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 6.8 กิโลเมตร ซึ่งจากการศึกษาของ URMAP ได้เสนอให้มีการดำเนินการพัฒนาบริเวณจุดตัดนี้เป็นศูนย์คมนาคม

กรุงเทพฯ ด้านใต้ นอกจากนี้ระบบรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวนี้ยังอยู่ในระหว่างการศึกษาให้มีการต่อขยายไปตามแนวถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – เพชรเกษม จนบรรจบกับโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) หัวลำโพง – ท่าพระ – บางหว้า ที่บริเวณถนนเพชรเกษม และดำเนินการให้เป็นสถานีร่วมอีก 1 แห่ง

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสายใต้ จากหัวลำโพง – บางแค ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นโครงการรถไฟฟ้าซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากหัวลำโพง โดยเป็นทางใต้ดินไปตามถนนเจริญกรุงตลอดได้แม่น้ำเจ้าพระยา ถนนอิสรภาพ และยกระดับก่อนถึงสี่แยกท่าพระ และไปตามถนนเพชรเกษมจนถึงบางหว้า ระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 10.1 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง จากหัวลำโพง – มหาชัย – ปากท่อ (เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายใต้เดิม) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาวางแผน
- โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง หัวลำโพง - ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ - มหาชัย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นโครงการเพื่อให้บริการการขนส่งชานเมือง จากนโยบายการปรับปรุงของการรถไฟฯ รถไฟชานเมืองสายสีแดงจะใช้รางร่วมกับรถไฟเดินทางไกล เพื่อประสิทธิภาพและความเป็นไปได้ของการดำเนินการ สำหรับการดำเนินการของรถไฟชานเมืองสายสีแดงซึ่งจะต่อขยายจากหัวลำโพงมายังบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ยังอยู่ในระหว่างการศึกษาวางแผน
- โครงการระบบขนส่งมวลชนสายวงแหวน แนวเส้นทางซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สายท่าพระ – คลองเตย (สายสีน้ำเงิน : เส้นรอบวงส่วนใต้) แนวเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นทางยกระดับจากท่าพระ มาตามถนนรัชดาภิเษก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาสิ้นสุดที่คลองเตย โดยบริเวณคลองเตยจะเป็นทางใต้ดิน

นอกจากนี้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ก็มีโครงการที่จะทำการก่อสร้างสถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ขึ้นภายในบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้นี้ ซึ่งจะเป็นทำเลที่มีความเหมาะสม ขนาดพื้นที่กว้างขวางกว่าเดิม สามารถรองรับความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ อีกทั้งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ส่วนอื่นของกรุงเทพมหานครต่อไปด้วย

### 3.2.3 โอกาสในการพัฒนาเมือง

ด้วยโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งและการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ เป็นการสร้างศักยภาพการพัฒนาในพื้นที่จากจำนวนผู้โดยสารที่สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว และยังส่งผลต่อการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ อย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาที่ส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่ากับเศรษฐกิจของพื้นที่อื่นเนื่องมาจากเพิ่มมูลค่าของที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นของประชากร ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมนโยบายและการดำเนินงานของระบบขนส่งมวลชน

จากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันในบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย โดยพื้นที่บริเวณระหว่างคลองภาษีเจริญและคลองบางขุนเทียน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาโดยยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่รกร้าง เนื่องจากขาดความสะดวกในการเข้าถึง จึงเป็นโอกาสในการที่จะพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบขึ้นในพื้นที่ โดยภาครัฐมีกลไกในการควบคุมและชี้นำการพัฒนาและยังสามารถได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการพัฒนาดังกล่าวได้ ด้วยการที่กรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นเข้าไปดำเนินการด้วยการใช้วิธีการทางผังเมือง โดยการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะขึ้นในพื้นที่ โดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 เป็นเครื่องมือในการจัดสร้างระบบสาธารณูปโภคเพื่อชี้นำการพัฒนา ประกอบกับการดำเนินการเรื่องการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) เพื่อให้ภาครัฐเป็นเจ้าของที่ดินที่มีศักยภาพ ซึ่งจะเป็นมาตรการในการทดแทนงบประมาณจากการดำเนินการ

## 3.3 โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank)

### 3.3.1 หลักการและแนวความคิด

การสะสมที่ดินเป็นวิธีการหนึ่งในการให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการใช้ประโยชน์ในกิจการต่างๆ ของรัฐ และยังเป็นวิธีการที่ประสบผลสำเร็จในประเทศต่างๆ แถบยุโรปตะวันตกมาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสแกนดิเนเวีย ดังนั้นการสะสมที่ดินจึงเป็นวิธีการที่สำคัญในการดำเนินการทางผังเมืองของประเทศเดนมาร์ก นอร์เวย์ เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส ฟินแลนด์ สวีเดน สเปน ออสเตรีย สวิสเซอร์แลนด์ และอังกฤษ นอกจากนี้ยังมีการใช้ในประเทศแคนาดา และบางเมืองในสหรัฐอเมริกา เช่น มิลล์วอคกี และบัลติมอร์ เป็นต้น

### 1. ความหมาย

โดยทั่วไปแล้ว การสะสมที่ดิน หมายถึง การที่ภาครัฐดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินก่อนหน้าที่ที่ดินนั้นจะมีความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ต่อไปในอนาคต ไม่ว่าจะด้วยขอบเขตของการดำเนินการเพียงเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พอเพียงต่อความต้องการที่จะรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น หรือด้วยขอบเขตเพื่อการควบคุมระดับราคาที่ดินและรูปแบบการเจริญเติบโตของเมือง

### 2. วัตถุประสงค์

การสะสมที่ดินย่อมประกอบด้วย วัตถุประสงค์ที่สำคัญตามที่ Robert S. Devoy (1983) ได้สรุปไว้ ดังนี้

- 2.1 เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินที่มีความเหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์ตามที่ต้องการเมื่อมีความจำเป็น
- 2.2 เพื่อป้องกันการใช้ประโยชน์ที่ดินนอกเหนือจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนด
- 2.3 เพื่อประหยัดงบประมาณในการให้ได้มาซึ่งที่ดินในระยะเวลาก่อนหน้าที่จะมีการใช้ประโยชน์ในภายหลัง
- 2.4 เพื่อก่อให้เกิดการทดแทนงบประมาณด้วยมูลค่าของที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นตามระดับราคาในตลาดที่ดินและด้วยการพัฒนาเมือง
- 2.5 เพื่อควบคุมรูปแบบการพัฒนาเมืองด้วยสภาพกรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดินของรัฐ
- 2.6 เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ปราศจากความล่าช้าอันเนื่องมาจากปัญหาในการเวนคืนที่ดิน

### 3. วิธีการสะสมที่ดิน

การสะสมที่ดินอาจกระทำได้โดยอาศัยอำนาจทางกฎหมายในการให้ได้มาซึ่งที่ดินของภาครัฐ โดยวิธีการต่างๆ ซึ่งมีความแตกต่างกันตามสภาพกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดังนี้

- 3.1 การดำเนินการโดยอาศัยอำนาจทางกฎหมายในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Zoning Ordinance) และการควบคุมอาคาร (Building Codes) เพื่อให้สภาพการพัฒนาที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของภาคเอกชนเป็นไปตามความต้องการในอนาคต



3.2 การดำเนินการโดยอาศัยอำนาจทางกฎหมายในการสงวนสิทธิ์ในการใช้ประโยชน์ที่ดินด้วยการจัดทำ “Official Mapping” ซึ่งระบุขอบเขตที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์ของภาคเอกชนที่จะนำมาใช้ในกิจการของภาครัฐในอนาคต

3.3 การดำเนินการเพื่อให้มีการสงวนรักษาที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของภาครัฐเพื่อการใช้ประโยชน์ตามที่ต้องการในอนาคต

3.4 การดำเนินการโดยอาศัยงบประมาณและอำนาจทางกฎหมายในการซื้อหรือเวนคืนที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของภาคเอกชน และสงวนรักษาไว้เพื่อการใช้ประโยชน์ตามที่ต้องการในอนาคต

#### 4. ปัญหาและข้อจำกัด

การดำเนินการสะสมที่ดิน จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองโดยการเข้ามามีบทบาทในตลาดที่ดินของภาครัฐ ซึ่งยังคงเป็นปัญหาและเกิดข้อจำกัดอันจะต้องได้รับการแก้ไขและป้องกัน กล่าวคือ

4.1 การสะสมที่ดินต้องอาศัยงบประมาณที่ไม่ก่อให้เกิดผลตอบแทนระยะสั้น และผลสำเร็จของการสะสมที่ดินจะต้องอยู่บนสมมติฐานที่อัตราการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินโดยเฉลี่ยต่อปีมีสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยของแหล่งเงินทุนที่นำมาใช้เพื่อการนี้ นอกจากนี้ ในกรณีที่ภาครัฐมีความจำเป็นในการใช้งบประมาณในสิ่งอื่นที่มีลำดับความสำคัญสูงกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดำเนินการที่จะก่อให้เกิดผลตอบแทนจากการพัฒนาที่มากหรือรวดเร็วกว่า ย่อมจะเป็นผลให้การสะสมที่ดินขาดการให้ความสำคัญทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติของภาครัฐ

4.2 การสะสมที่ดินจำเป็นต่อการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินชั่วคราวในระยะเวลาสั้นๆ ก่อนหน้าที่ดินดังกล่าว จะถูกนำมาใช้ตามวัตถุประสงค์ของการสะสมที่ดิน นอกจากนี้ จะก่อให้เกิดเป็นผลตอบแทนบางส่วนต่องบประมาณที่ได้ใช้ไปแล้ว ยังมีผลต่อการแก้ไขปัญหาจากความไม่พอเพียงของอุปทานที่ดินซึ่งจะก่อให้เกิดราคาที่ดินที่สูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการเกิดแหล่งเสื่อมโทรมจนยากเกินกว่าการแก้ไขหรืออาจทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามที่ต้องการ

4.3 การสะสมที่ดินจำเป็นต่อการมีแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างชัดเจน และมีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Programming) ในช่วงระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี เพื่อผลที่จะเกิดการพัฒนาอย่างเป็นลำดับขั้นตอนและเกิดความพร้อมของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้สะสมไว้ อย่างไรก็ตาม ความคลาดเคลื่อนระหว่างแผนที่กำหนดขึ้นจากการคาดการณ์กับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้น

ขึ้นจริง ย่อมเป็นสาเหตุสำคัญต่อความสูญเสียอันเกิดขึ้นจากการที่ที่ดินที่สะสมไว้นั้น ไม่ได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์หรือถูกนำไปใช้ประโยชน์อย่างไม่สมคุณค่าของการลงทุน

4.4 การสะสมที่ดินต้องอาศัยอำนาจทางกฎหมายทั้งในการควบคุมการพัฒนาของภาคเอกชน การสงวนสิทธิ์ในการพัฒนาโดยการเวนคืนที่ดิน “Official Mapping” และอำนาจทางกฎหมายในการเวนคืนที่ดินด้วยการระบุวัตถุประสงค์ของการเวนคืนที่ชัดเจน ดังนั้น การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการสะสมที่ดิน ย่อมจำเป็นต้องการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิดเพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับการสะสมที่ดิน และการนำที่ดินดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ เป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม

4.5 การโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Right :TDR) ซึ่งมีความเหมาะสมต่อสภาพการพัฒนาภายใต้การใช้บังคับมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเข้มงวด กลายเป็นแรงผลักดันที่ก่อให้เกิดอุปสงค์ทางด้านสิทธิของการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินและเป้าหมายทางการเมืองในการแบ่งปันสิทธิดังกล่าว

### 3.3.2 โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

#### 1. ความเป็นมาของโครงการ

จากนโยบายและแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค ได้กำหนดให้มีการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้สามารถบริการประชาชนได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยเป้าหมายและแผนงานให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการพัฒนาจุดเชื่อมต่อบริการจราจรให้มีความสอดคล้องกันเป็นระบบ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการคมนาคมทางบก (สจร.) จึงได้ให้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งการศึกษาแผนแม่บทดังกล่าวได้กำหนดให้มีการศึกษาและจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ (Intermodal Station) ที่บริเวณแนวถนนตากสิน - เพชรเกษม ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตภาษีเจริญ เขตธนบุรี และเขตจอมทองระหว่างถนนเพชรเกษมและถนนรัชดาภิเษก โดยในพื้นที่บริเวณดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งต่างๆ ได้แก่ ถนนตากสิน - เพชรเกษม (ถนนโครงการของกรมโยธาธิการ) เส้นทางรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (MRTA) เชื่อมต่อจากวงเวียนใหญ่มาตามแนวถนนเพชรเกษม เส้นทางรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาเพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายใต้และปรับปรุงพัฒนาให้เป็นเส้นทางรถไฟสายนานาชาติ นอกจากนี้ยังมีโครงการสถานีขนส่งสายใต้ (บ.ข.ส.) แห่งใหม่ และโครงการทางยกระดับตามแนวคลองภาษีเจริญของกรุงเทพมหานครซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงโครงการ

การดำเนินการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ เป็นโครงการที่จะต้องใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อการก่อสร้างและการพัฒนาในด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดที่ตั้งซึ่งจะต้องมีความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งต่างๆ มีการจัดการด้านงบประมาณที่ใช้เงินลงทุนจำนวนมาก นอกจากนี้การดำเนินงานจะต้องมีการประสานงานกับองค์กรหลายฝ่าย ซึ่งจะมีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและเพิ่มมูลค่าที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้บรรลุผลได้ จึงมีการศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) ซึ่งเป็นวิธีการในการจัดหาที่ดินในบริเวณที่มีศักยภาพต่ำ และนำมาพัฒนาให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยการลงทุนและจัดทำระบบสาธารณูปโภค ผลจากการพัฒนาดังกล่าวจะก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าของที่ดินและสามารถนำไปสู่มาตรการในการคืนทุน (Cost Recovery Measurement) ของโครงการ และยังเป็นการพัฒนาเมืองในบริเวณใหม่ซึ่งสามารถชี้นำและควบคุมให้มีการพัฒนาอย่างเหมาะสม

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 2.1 เพื่อดำเนินการจัดหาพื้นที่จัดสร้างศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้
- 2.2 เพื่อศึกษาแนวทางการดำเนินงานซึ่งมีกลไกในด้านการทดแทนงบประมาณ
- 2.3 เพื่อชี้นำและจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและกิจกรรมการใช้ที่ดินให้เหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายและแผนงานรวมของกรุงเทพมหานคร และสอดคล้องกับการพัฒนาของภาคเอกชน
- 2.4 เพื่อประสานและชี้นำการพัฒนาของภาครัฐและเอกชน
- 2.5 เพื่อส่งเสริมการพัฒนาศูนย์ชุมชนแห่งใหม่ เพื่อกระจายความเจริญออกจากบริเวณศูนย์กลางเมือง

## 3. พื้นที่ศึกษา

โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา มีพื้นที่ศึกษาอยู่ทางฝั่งธนบุรี ในพื้นที่บางส่วนของแขวงบางหว้าและแขวงปากคลองภาษีเจริญ แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน และแขวงจอมทองในเขตจอมทอง แขวงบุคคโลและแขวงตลาดพลูในเขตธนบุรี โดยครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 6 ตารางกิโลเมตร มีขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดถนนเพชรเกษม ซอยเพชรเกษม36 คลองบางจาก ซอยเพชรเกษม 32 ซอยเพชรเกษม 25/1 จนถึงจุดตัดคลองวัดนางชี และถนนพัฒนาการ คลองวัดนางชี คลองบางขุนเทียน และถนนเทอดไท
ทิศตะวันออก	จรดถนนรัชดาภิเษก ซอยรัชดาภิเษก 11 ถนนส่วนบุคคล และคลองบางสะแก
ทิศใต้	จรดซอยเลิศพัฒนาเหนือ ถนนจอมทอง ซอยวิสุทธิจิตร และคลองรางบัว
ทิศตะวันตก	จรดคลองยายสาย และคลองบางหัว จนถึงถนนเพชรเกษม

#### 4. การประยุกต์ใช้วิธีการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคม กรุงเทพฯ ด้านใต้

ลักษณะของการดำเนินการเพื่อการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ จะเป็นการดำเนินการที่ประกอบด้วย การให้ได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมและการพัฒนาหรือการให้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ ซึ่งจะมีศักยภาพในการพัฒนาที่เพิ่มสูงขึ้น ด้วยสภาพความเป็นศูนย์คมนาคมของมหานคร โดยผลตอบแทนที่ได้รับจากการพัฒนาหรือการให้สิทธิในการพัฒนาจะเป็นการทดแทนงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และย่อมจะเป็นการลดภาระทั้งของภาครัฐการให้บริการและของประชาชนในการรับบริการจากโครงสร้างพื้นฐานนั้นๆ

อย่างไรก็ตาม ผลสำเร็จของการดำเนินการสะสมที่ดินในอันที่จะให้ได้มาซึ่งงบประมาณอย่างเหมาะสมและพอเพียงต่อความต้องการในการจัดหาที่ดิน การก่อสร้าง และการดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการในบริเวณพื้นที่โครงการดังกล่าวข้างต้น ย่อมขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการกำหนดนโยบาย (Policy) การวางแผน (Plan) และการจัดทำโครงการ (Project) เพื่อการพัฒนาเมืองอย่างเป็นกระบวนการที่มีความครบถ้วนและประสานสอดคล้องกันอย่างสมบูรณ์

#### 5. รูปแบบการลงทุนของโครงการสะสมที่ดิน

ในการลงทุนของโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา มีองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ลักษณะ คือ

5.1 การลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน โดยการได้มาซึ่งที่ดินสำหรับโครงการสะสมที่ดินสามารถแยกเป็น 3 ลักษณะ ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1) การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นย่านที่อยู่อาศัย ศูนย์พาณิชยกรรมและการค้า มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 1,050 ไร่ การที่จะได้มาซึ่งที่ดินจะดำเนินการในลักษณะการซื้อ โดยต้องค้ำกับการลงทุนพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (ได้แก่ การสร้างถนน และท่อระบายน้ำ)

2) การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์ราชการและสวนสาธารณะ มีพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ เป็นการได้มาซึ่งที่ดินในลักษณะของการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์

3) การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการจัดสร้างสาธารณูปโภคในบริเวณพื้นที่ฝั่งเมื่อเฉพาะ มีพื้นที่ทั้งสิ้น 479 ไร่ เป็นการได้มาซึ่งที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์ จึงดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินในลักษณะการเวนคืนที่ดิน โดยงบประมาณการลงทุนได้รวมอยู่กับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่

5.2 การลงทุนเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างถนนและท่อระบายน้ำ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีต่อการพัฒนาพื้นที่ และยังเป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการพัฒนาสิ่งสาธารณูปโภคตามมาด้วย การลงทุนในส่วนนี้เป็นบทบาทของกรุงเทพมหานครในการดำเนินการ ส่วนสาธารณูปโภคอื่นๆ จำเป็นต้องมีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาและการดำเนินการของหน่วยงานนั้นๆ

### 3.4 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การกระจายและพัฒนาชุมชนเมืองในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นอย่างกระจัดกระจายในทุกพื้นที่โดยภาคเอกชน การพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยภาครัฐไม่สามารถดำเนินการได้ทันประกอบกับขาดการวางระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการควบคุมจากภาครัฐทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายๆ ประเภทผสมผสานกันอยู่โดยทั่วไป บางส่วนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีลักษณะขัดแย้งกันและเป็นสาเหตุของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน ทั้งด้านความเสื่อมโทรมของพื้นที่เมืองบริเวณต่างๆ ความแออัดของชุมชน ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาสิ่งแวดล้อม ฯลฯ ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ในวันจะทวีความรุนแรงขึ้น ปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นกรอบชี้แนะ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 116 (พ.ศ.2535) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 และได้ปรับปรุงเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ.2542 เพื่อเป็น



กรอบชี้้นำการพัฒนา ซึ่งหากปฏิบัติให้เป็นไปตามผังเมืองรวมได้ จะสามารถส่งเสริมสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนในกรุงเทพมหานครต่อไป

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมดประมาณ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร และครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครองทั้ง 50 เขต ซึ่งรวมถึงพื้นที่ศึกษาที่ตั้งอยู่ในแขวงบางค้อ เขตจอมทองด้วย โดยจะอยู่ในบริเวณเขตรอบต่อเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครอยู่ในรัศมีของเขตพื้นที่ชั้นในในช่วง 10 กิโลเมตร และห่างจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครประมาณ 5-15 กิโลเมตร โดยตามการจำแนกการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครนั้น พื้นที่ศึกษาจะประกอบไปด้วยการใช้ที่ดินดังนี้

- 1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) บริเวณหมายเลข 1.74
- 2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) บริเวณหมายเลข 2.48 และ 2.51

### 3.5 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2540 - 2544)

การปฏิบัติตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2540 - 2544) ได้กำหนดให้หน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานครมีหน้าที่จัดทำแผนกลยุทธ์ หรือแผนปฏิบัติการระยะ 1 ปีและระยะเวลา 5 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในพื้นที่และตามระยะเวลาที่กำหนดในแต่ละปีงบประมาณ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540 - 2544) ต่อเนื่องจากแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2535 - 2539) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนการพัฒนาเมือง โดยกำหนดเป็นนโยบายให้จัดทำแผนและผังท้องถิ่นระดับเขตทุกเขต และให้ใช้แผนและผังท้องถิ่นระดับเขตเป็นกลไกในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งได้เริ่มการดำเนินการในรูปโครงการจัดทำแผนพัฒนาเขต ตั้งแต่ปี พ.ศ.2536 เริ่มในพื้นที่เขตชั้นกลางและชั้นนอกบางเขตเป็นแผนพัฒนาด้านสภาพแวดล้อม นิเวศวิทยา สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ โครงข่ายคมนาคมขนส่งสายหลัก สายรอง โดยเน้นการจัดทำแผนพัฒนาเขตเพื่อเป็นการพัฒนาอย่างเป็นระบบ มีระเบียบแบบแผนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่ใช้อยู่ในปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง ด้วยวัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาให้ใช้ระบบผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นตัวชี้้นำการพัฒนา

## บทที่ 4

### การศึกษาและวิเคราะห์สภาพพื้นที่

กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงของประเทศ มีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นศูนย์กลาง การพัฒนาของประเทศ ทั้งทางด้านการบริหาร การเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม การคมนาคมขนส่ง รวมทั้งยังเป็นศูนย์รวมความเจริญต่างๆ ด้านของประเทศ จากความพร้อมของ กรุงเทพมหานครในหลายๆ ด้าน จึงเป็นปัจจัยดึงดูดที่สำคัญให้ประชาชนจากพื้นที่ต่างๆ อพยพ ย้ายถิ่นเข้ามามากขึ้น และทำให้เมืองเกิดการขยายตัวจากพื้นที่ชั้นในไปสู่พื้นที่ชานเมืองทั้งฝั่ง ตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลให้เกิดความแออัดและปัญหาในเรื่องสภาพ แวดล้อม การขาดแคลน และความทรุดโทรมของบริการขั้นพื้นฐานต่างๆ การเติบโตของ กรุงเทพมหานครอย่างขาดการวางแผนการใช้ที่ดิน มิได้มีการควบคุมกำหนดกฎเกณฑ์หรือนโยบายทางผังเมืองให้เป็นไปในทิศทางที่ต้องการ ขาดการประสานแผนพัฒนาบริการพื้นฐานให้ สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นระบบ จึงเป็นต้นเหตุของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นใน ปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น ปัญหาการจราจร ความเหลื่อมล้ำ แหล่งเสื่อมโทรม ฯ นอกจากนี้การเพิ่มของ ประชากรจะก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองแล้ว ก็ยังเป็นผลพวงมาจากนโยบายและแผนพัฒนา ของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายการกระจายความเจริญและการพัฒนาเมืองไปสู่ภูมิภาค ตาม แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) ทำให้มีการตั้งถิ่นฐานและ การประกอบกิจกรรมต่างๆ เริ่มขยายตัวออกมายังแถบชานเมือง โดยฝั่งตะวันตกจะมีอัตราการ ขยายตัวสูงในเขตจอมทอง ภาษีเจริญ ราษฎร์บูรณะ และหนองแขม การเติบโตอย่างรวดเร็วจาก การควบคุม การพัฒนาและลักษณะการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างจะเกาะตัวตามแนวลน ทำให้ พื้นที่ถัดเข้าไปจากแนวลนไม่ได้รับการพัฒนา เนื่องจากถูกปิดล้อมด้วยระบบถนนและคลอง ส่งผล ต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ จากการเข้าถึงพื้นที่ การสัญจรไปมา ไม่สะดวก ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่เป็นไปอย่างยากลำบาก

สภาพปัญหาดังกล่าวของพื้นที่ศึกษาที่yakต่อการแก้ไขให้ลุล่วง กรุงเทพมหานครซึ่งเป็น หน่วยงานราชการท้องถิ่นจึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาให้เป็นเมืองที่มีความ สะดวกสบาย (Convenient City) โดยจัดสร้างและปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน ให้มีความคล่อง ตัวสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีระบบการเชื่อมโยง โครงข่ายต่างๆ และมีบริการทางสังคม ระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการที่มีมาตรฐาน เพื่อ พัฒนาให้เป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเหมาะสมต่อการอยู่อาศัย (Environmentally Safe and Livable) โดยส่วนหนึ่งจากนโยบายและแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณสุขปโภค จึงได้กำหนดให้มีการส่งเสริมและพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้

สามารถบริการประชาชนได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และการพัฒนาจุดเชื่อมต่อบริการระบบการจราจรให้มีความสอดคล้องอย่างเป็นระบบ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการคมนาคมทางบก (สจร.) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการขนส่งระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยได้กำหนดให้จัดตั้งศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ (Intermodal Station) ที่บริเวณแนวถนนตากสิน-เพชรเกษม ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตภาษีเจริญ ธนบุรี และจอมทอง

#### 4.1 สภาพพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน

โครงการสะสมที่ดิน มีพื้นที่ครอบคลุมประมาณ 6 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่บางส่วนของแขวงบุคคโลและแขวงตลาดพลู เขตธนบุรี แขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน และแขวงจอมทอง เขตจอมทอง และแขวงบางหว้าและแขวงปากคลองภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ โดยมีขอบเขตดังนี้

ทิศเหนือ	จรดถนนเพชรเกษม ซอยเพชรเกษม 36 คลองบางจาก ซอยเพชรเกษม 32 ซอยเพชรเกษม 25/1 จนถึงจุดตัดคลองวัดนางชีและถนนพัฒนาการ คลองวัดนางชี คลองบางขุนเทียน และถนนเทอดไท
ทิศตะวันออก	จรดถนนรัชดาภิเษก ซอยรัชดาภิเษก 11 ถนนส่วนบุคคล และคลองบางสะแก
ทิศใต้	จรดซอยเลิศพัฒนาเหนือ ถนนจอมทอง ซอยวิสุทธิจักร และคลองรางบัว
ทิศตะวันตก	จรดคลองยายสาย และคลองบางหว้า จนถึงถนนเพชรเกษม












##### 4.1.1 สภาพทางภูมิศาสตร์

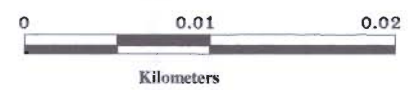
พื้นที่โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ห่างจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 2.0 กิโลเมตร ระดับพื้นดินเดิมจากแผนที่กรุงเทพมหานครมาตราส่วน 1: 10,000 ฉบับปี พ.ศ. 2530 อยู่ระหว่าง 0.0 – 1.0 เมตร จากระดับน้ำทะเลเฉลี่ยปานกลาง ส่วนที่เป็นพื้นที่ปลูกสร้างอาคารหรือถนนจะมีระดับสูงตั้งแต่ 1.3 – 2.0 เมตร จากการสำรวจและออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่เขตหนองแขม เขตบางขุนเทียน และเขตจอมทองโดยบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ในปี พ.ศ. 2538 พบว่า ระดับหลังถนนในพื้นที่โครงการมีความสูงระหว่าง 1.2 – 1.5 เมตร



แผนที่ที่ 4-1 แสดง  
ที่ตั้งโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

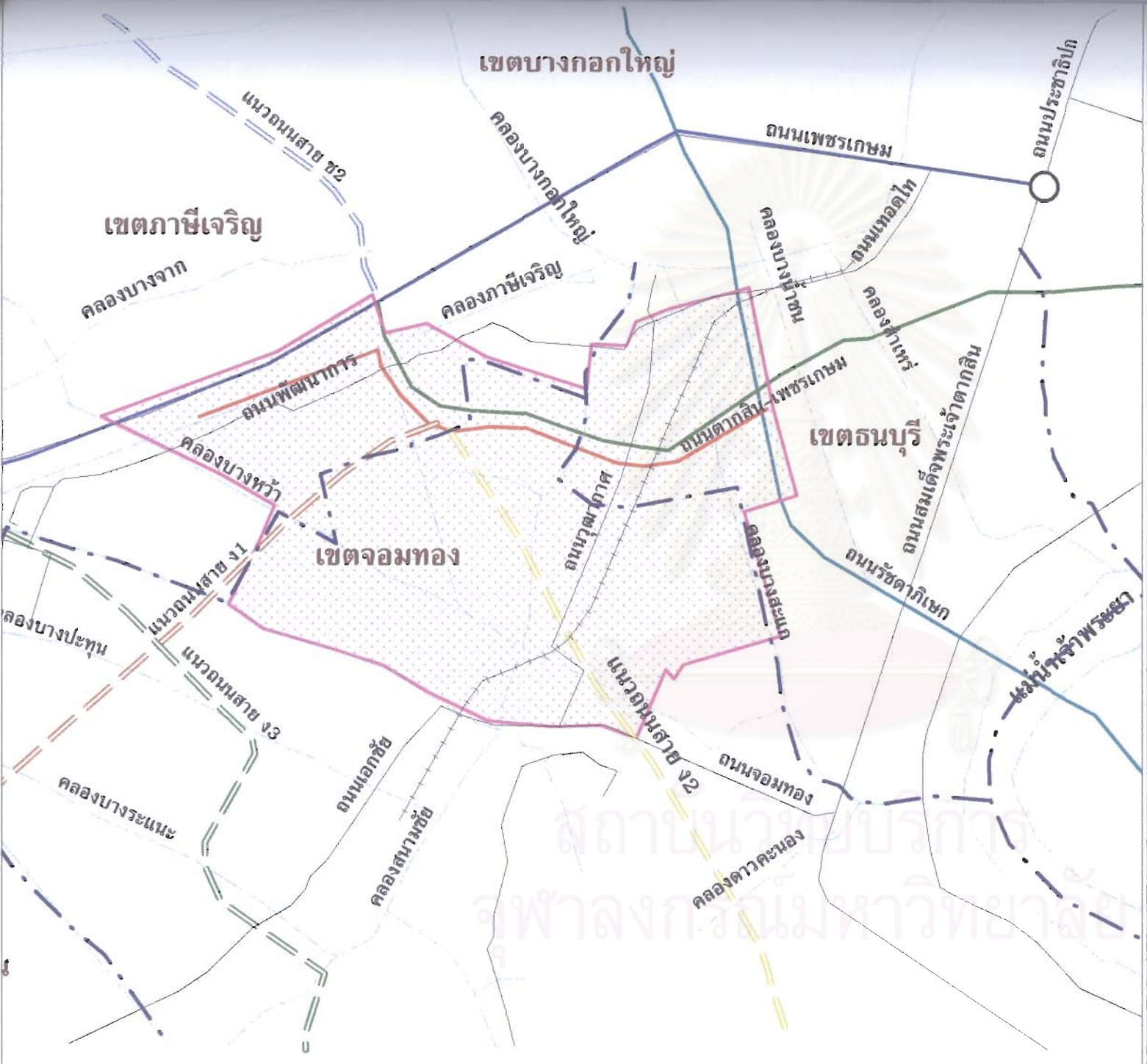
สัญลักษณ์ :

-  พื้นที่โครงการสะสมที่ดิน
-  เขตของเขต
-  แนวถนน
-  ทางรถไฟ
-  โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
-  โครงการทางยกระดับเลียบคลองฯ
-  โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
-  โครงการ BLUE LINE
-  แนวถนนสาย ง1
-  แนวถนนสาย ง2
-  แนวถนนสาย ง3
-  แนวถนนสาย ง2



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



#### 4.1.2 ลักษณะทางกายภาพ

1. **การใช้ประโยชน์ที่ดิน** โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกสร้างอาคาร (Built-up Area) ถึง 2,672.04 ไร่ (ร้อยละ 69.9) จะมีการกระจุกตัวตามแนวเส้นทางคมนาคมทั้งทางถนนและคลอง โดยเฉพาะบริเวณสองฝั่งคลองภาษีเจริญ ระหว่างถนนเพชรเกษมกับถนนพัฒนาการ ด้านตะวันตก และเป็นแนวยาวสองฝั่งคลองด้าน (คลองบางขุนเทียน) ถนนวุฒากาศ ทางรถไฟสายแม่กลอง และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก พื้นที่ส่วนที่เหลือมีการใช้ประโยชน์ประเภทเกษตรกรรมและพื้นที่ไม่ได้ทำประโยชน์ประมาณ 1,542.06 ไร่ (ร้อยละ 36.58) จะอยู่ในบริเวณตอนกลางของโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ระหว่างคลองภาษีเจริญกับคลองด่านและพื้นที่ระหว่างทางรถไฟสายแม่กลองกับถนนรัชดาภิเษก ซึ่งยังคงมีสภาพเป็นพื้นที่สวนไม้ผล ไม้ยืนต้น ผสมกับพื้นที่รกร้างในบางแห่ง การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ มีดังนี้

ตารางที่ 4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ. 2541

ประเภท	พื้นที่ / ไร่	อัตราส่วนร้อยละ
ที่พักอาศัย	1,861.30	44.16
พาณิชยกรรม	262.75	6.23
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	71.54	1.70
สถานที่ราชการ สาธารณูปโภค	4.39	0.10
สถานศึกษา	91.76	2.18
ศาสนสถาน	90.04	2.14
เกษตรกรรม	1,214.85	28.82
ที่ว่าง ไม่ได้ทำประโยชน์	133.17	3.16
ถนน	290.26	6.89
คลอง	194.94	4.62
<b>รวมพื้นที่ทั้งหมด</b>	<b>4,215.00</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : จากการสำรวจและวิเคราะห์ภาพถ่ายทางอากาศในรายงานฉบับสมบูรณ์ “การศึกษาโครงการสะสมที่ดิน บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้”

- **ที่ดินประเภทที่พักอาศัย** มีพื้นที่ประมาณ 1,861.30 ไร่ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีมากที่สุด โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่มีการเข้าถึงสะดวก เช่น บริเวณถนนเทอดไท วุฒากาศ และซอยวัดบางสะแก ซึ่งจะมีการปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัยที่ค่อนข้างหนาแน่น โดยจะเบาบางลงในบริเวณถนนพัฒนาการและพื้นที่ที่อยู่ห่างจาก



ถนน รวมทั้งยังมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมด้วย ลักษณะอาคารที่พักอาศัยจะมีความสูง 1-2 ชั้น

- **ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** มีพื้นที่ 262.75 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.83 ของพื้นที่ปลูกสร้าง ซึ่งมีพื้นที่มากเป็นอันดับ 2 ในพื้นที่ปลูกสร้าง ส่วนใหญ่กระจายตัวเป็นแนวยาวคือ ตามริมถนนสายสำคัญ ได้แก่ ริมถนนเพชรเกษม ริมถนนเทอดไท ริมถนนรัชดาภิเษก ริมถนนวุฒากาศ และริมถนนจอมทอง โดยจะเป็นอาคารพาณิชย์ในลักษณะตึกแถว 2-5 ชั้น ส่วนพื้นที่ถัดเข้าไปจากริมถนนจะเป็นที่พักอาศัย
- **ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า** มีพื้นที่ 71.54 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.68 ของพื้นที่ปลูกสร้าง มีที่ตั้งกระจายตัวตามถนนสายสำคัญ โดยเฉพาะถนนจอมทอง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กถึงปานกลาง
- **ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา** มีพื้นที่ประมาณ 91.76 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 3.43 ของพื้นที่ปลูกสร้าง ประกอบด้วย โรงเรียนในระดับอนุบาล ประถม และมัธยม จำนวน 20 แห่ง มีการกระจายตัวโดยทั่วไปอยู่ในบริเวณพื้นที่ชุมชนและอยู่ใกล้บริเวณวัด ซึ่งเป็นสถานศึกษาของคนไทยในสมัยก่อน โดยเป็นโรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษากรุงเทพมหานคร 8 แห่ง สังกัดสำนักงานการประถมศึกษา 2 แห่ง และสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน 8 แห่ง ซึ่งโรงเรียนระดับมัธยมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในพื้นที่ ก็คือ โรงเรียนวัดราชโอรส
- **ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา** มีพื้นที่ประมาณ 90.04 ไร่ หรือร้อยละ 3.37 ของพื้นที่ปลูกสร้าง โดยมีการกระจายตัวของวัดอยู่ตามแนวคลอง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมาตั้งแต่ในอดีต โดยเฉพาะบริเวณคลองด่านที่มีวัดสำคัญทางประวัติศาสตร์ถึง 3 วัดด้วยกัน ได้แก่ วัดราชโอรสรามราชวรวิหาร วัดนางนองวรวิหาร และวัดหนึ่งราชวรวิหาร
- **ที่ดินประเภทเกษตรกรรม** อันได้แก่ สวนไม้ยืนต้น สวนผลไม้ มีพื้นที่ทั้งสิ้น 1,214,85 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 28.82 ของพื้นที่โครงการ เป็นพื้นที่ผืนใหญ่ต่อเนื่องกัน จะอยู่ในบริเวณระหว่างถนนพัฒนาการและคลองด่าน ทางด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษมจรดคลองรางบัว นอกจากนี้ยังมีการกระจายตัวในบริเวณคลองบางสะแก แขวงจอมทอง โดยส่วนใหญ่ยังคงมีสภาพพื้นที่เกษตรกรรมที่สมบูรณ์

- **ที่ดินประเภทรกร้าง ไม่ได้ใช้ประโยชน์** มีพื้นที่ 133.17 ไร่ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ขนาดแปลงไม่ใหญ่นัก จะกระจายอยู่ทั่วพื้นที่โดยเฉพาะในบริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย และบริเวณที่อยู่ต่อเนื่องกับพื้นที่สวนผลไม้

**2.การปลูกสร้างอาคาร** ในพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นเบาบาง เนื่องจากมีการปลูกสร้างมาตั้งแต่ในอดีต ซึ่งจะแตกต่างกับอาคารพาณิชย์และอาคารพาณิชย์กึ่งพักอาศัยบริเวณริมถนน ที่เป็นการปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นภายหลังจึงมีความหนาแน่นสูงกว่า หากเปรียบเทียบพื้นที่อาคารคลุมดินกับพื้นที่ดิน จะพบว่า ในปี พ.ศ. 2541 มีสัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินของพื้นที่พักอาศัยเท่ากับ 0.37 สถานที่ราชการมีสัดส่วน 0.27 สถานศึกษามีสัดส่วน 0.40 และศาสนสถานมีสัดส่วน 0.34 ส่วนพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมจะมีสัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินสูงสุด คือ 0.65 ฉะนั้น อัตราส่วนพื้นที่ว่างจึงอยู่ในสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับอัตราส่วนพื้นที่อาคารคลุมดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พื้นที่ราชการและสาธารณูปโภค มีสัดส่วน 0.73 หรือคิดเป็น 95,118 ตารางเมตร พื้นที่พักอาศัย มีสัดส่วน 0.63 (1,865,368 ตารางเมตร) และพื้นที่สถานศึกษา มีสัดส่วนพื้นที่ว่างเท่ากับ 60 ส่วนพื้นที่สำหรับพาณิชย์กรรมและโรงงานอุตสาหกรรมมีสัดส่วนของพื้นที่ว่างต่ำกว่าพื้นที่อาคารคลุมดิน คือร้อยละ 0.46 (197,534 ตารางเมตร) และ 0.35 (40,290 ตารางเมตร) ตามลำดับ (ตารางที่ 4-2)

ตารางที่ 4-2 พื้นที่อาคารคลุมดินในบริเวณโครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ. 2541

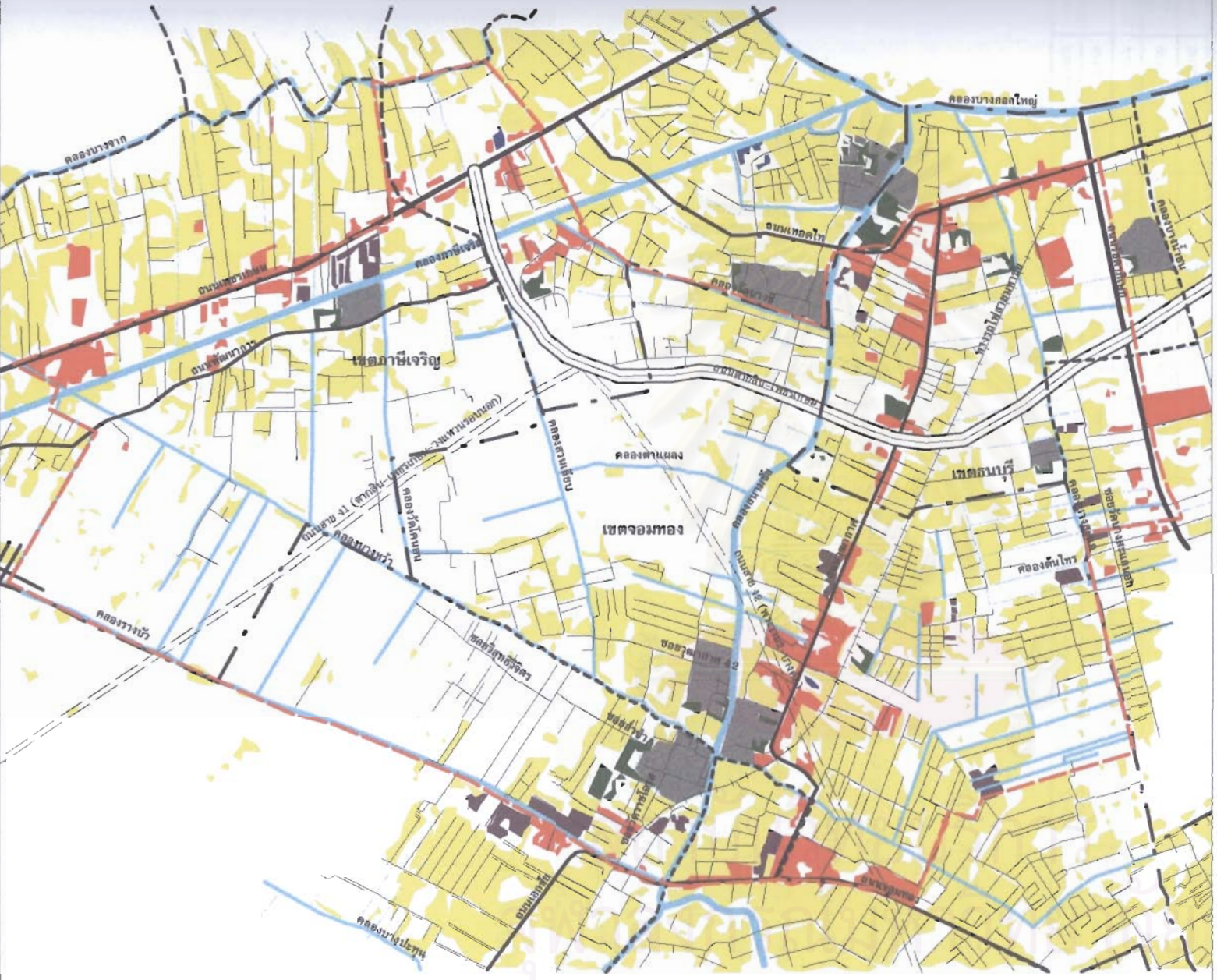
ประเภท	การใช้ที่ดิน / ตร.ม.	พื้นที่อาคารคลุมดิน / ตร.ม.	อัตราส่วนพื้นที่อาคารคลุมดิน	อัตราส่วนพื้นที่ว่าง
พักอาศัย	2,949,879	1,084,511	0.37	0.63
พาณิชย์กรรม	427,428	229,874	0.54	0.46
โรงงานอุตสาหกรรม	114,460	74,170	0.65	0.35
สถานที่ราชการ สาธารณูปโภค	11,449	3,105	0.27	0.73
สถานศึกษา	146,551	57,834	0.40	0.60
ศาสนสถาน	143,634	48,496	0.34	0.66

ที่มา : จากการสำรวจและวิเคราะห์ภาพถ่ายทางอากาศ

โดยภาพรวมของพื้นที่ปลูกสร้างที่ได้รับอนุญาตในบริเวณโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา มีสัดส่วนเป็น 24.94 ของจำนวนรวมของพื้นที่อาคารปลูกสร้างในกรุงเทพมหานคร ในช่วงปี 2532 – 2537 มีจำนวนอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2537

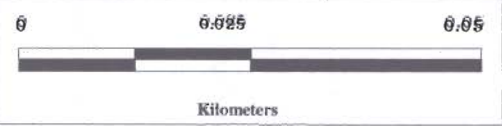


แผนที่ที่ 4-2 แสดง  
การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณโครงการสะสมที่ดิน



สัญลักษณ์ :

- ที่พักอาศัย
- พาณิชยกรรม
- อุตสาหกรรม
- สถาบันศาสนา
- สถานศึกษา
- สถานที่ราชการ
- ขอบเขตพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จำนวนพื้นที่อาคารมีสูงที่สุดถึง 897,753 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 26.50 ของพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตทั้ง 3 เขต ส่วนในช่วงตั้งแต่ปี 2538 – 2541 เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากปี 2537 หลังจากปี 2542 ก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่สม่ำเสมอ โดยเฉพาะในปี 2543 มีจำนวนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตเพียง 2,052 ตารางเมตร (ร้อยละ 0.06 ของพื้นที่ปลูกสร้างทั้งหมดในโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

**ตารางที่ 4-3 พื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้าง จำแนกตามรายเขต  
ระหว่างปี 2532 – 2544**

เขต	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	รวมสะสม	%
ธนบุรี	23,562	31,714	97,932	45,728	45,846	63,822	111,783	22,722	9,125	2,771	2,646	1,172	5,163	463,986	13.62
ภาษีเจริญ	66,524	8,131	185,239	433,694	296,420	641,790	211,573	280,519	78,216	2,024	36,842	-	10,665	2,251,637	66.09
จอมทอง	3,132	81,573	33,883	99,882	79,290	192,441	64,280	56,803	49,527	20,182	-	884	9,437	691,314	20.29
รวม	93,218	121,418	317,054	579,304	421,556	898,053	387,636	360,044	136,868	24,977	39,488	2,056	25,265	3,406,937	100.00
กทม.	5,687,675	7,089,798	11,284,621	12,335,119	26,141,344	13,896,653	12,479,867	8,573,446	4,484,136	5,151,719	1,116,895	359,186	382,118		

ที่มา : รายงานสถิติรายปี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2533 - 2545

จากการพิจารณาตารางที่ 4-4 ที่แสดงจำนวนพื้นที่อาคารประเภทต่างๆ ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้าง ระหว่างปี พ.ศ. 2532 – 2544 จะพบว่า การขออนุญาตปลูกสร้างอาคารทั้ง 4 ประเภทมากที่สุด คือ เขตภาษีเจริญ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 35.92 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท ส่วนเขตจอมทองและเขตธนบุรี เมื่อเทียบกับเขตภาษีเจริญ มีสัดส่วนของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารน้อยกว่ามาก คือ เขตจอมทอง มีสัดส่วนร้อยละ 20.36 และเขตธนบุรี มีสัดส่วนร้อยละ 13.72 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท โดยประเภทอาคารที่มีการขออนุญาตปลูกสร้างมากที่สุด ได้แก่ อาคารประเภทที่อยู่อาศัย มีสัดส่วนร้อยละ 62.92 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท ส่วนอาคารประเภทพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรมมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ พาณิชยกรรมร้อยละ 19.85 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท และที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม มีร้อยละ 17.06 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท สำหรับอาคารประเภทอุตสาหกรรมใน 3 เขตนี้ ได้รับอนุญาตให้มีการปลูกสร้างอาคารไม่มากนัก เพียงร้อยละ 0.47 ของพื้นที่อาคารทุกประเภทเท่านั้น โดยมีการขออนุญาตในเขตภาษีเจริญมากที่สุด

ตารางที่ 4-4 จำนวนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างประเภทต่างๆ ระหว่างปี พ.ศ.2532-2544

ประเภท	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	รวมสะสม	%
<b>ที่พักอาศัย</b>															
ธนบุรี	4,018	7,594	-	45,728	45,277	36,407	86,998	17,350	9,125	2,160	1,929	-	1,468	258,054	12.21
ภาษีเจริญ	55,110	5,458	77,772	71,245	267,376	348,865	176,316	278,279	56,746	-	-	-	10,665	1,347,832	63.78
จอมทอง	-	46,085	31,079	27,298	65,200	180,994	59,269	47,824	26,345	17,835	-	-	5,437	507,366	24.01
รวม	59,128	59,137	108,851	144,271	377,853	566,266	322,583	343,453	92,216	19,995	1,929	-	17,570	2,113,252	100.00
กทม.	3,290,074	3,644,391	4,530,367	4,817,567	7,444,503	9,505,176	7,083,287	4,369,965	2,716,343	4,710,765	281,298	269,085	239,647	52,902,468	
<b>พาณิชยกรรม</b>															
ธนบุรี	16,598	24,120	88,414	-	-	10,866	14,770	4,552	-	611	-	1,172	3,695	164,798	24.60
ภาษีเจริญ	9,436	-	8,233	40,525	2,044	280,650	33,187	2,240	21,470	-	36,842	-	-	434,627	64.88
จอมทอง	-	-	1,232	12,759	14,090	7,520	1,744	8,979	23,182	71	-	884	-	70,461	10.52
รวม	26,034	24,120	97,879	53,284	16,134	299,036	49,701	15,771	44,652	682	36,842	2,056	3,695	669,886	100.00
กทม.	1,107,516	1,937,338	6,519,497	6,836,818	5,497,498	2,351,301	3,291,936	3,386,989	842,051	227,198	707,277	52,146	96,725	32,854,290	
<b>ที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม</b>															
ธนบุรี	942	-	9,518	-	-	16,549	10,015	820	-	-	717	-	-	37,844	6.57
ภาษีเจริญ	1,978	-	91,515	321,924	-	12,275	2,034	-	-	2,024	-	-	-	431,750	75.00
จอมทอง	-	35,488	1,572	59,825	-	3,627	3,267	-	-	2,276	-	-	-	106,055	18.42
รวม	2,920	35,488	102,605	381,749	-	32,451	15,316	820	-	4,300	717	-	-	575,649	100.00
กทม.	1,071,353	1,401,004	-	-	-	2,011,189	2,120,844	775,905	896,670	212,432	128,320	37,955	44,516	8,700,188	
<b>อุตสาหกรรม</b>															
ธนบุรี	2,004	-	-	-	569	-	-	-	-	-	-	-	-	2,573	15.98
ภาษีเจริญ	-	2,673	7,719	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,392	64.56
จอมทอง	3,132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,132	19.46
รวม	5,136	2,673	7,719	-	569	-	-	-	-	-	-	-	-	16,097	100.00
กทม.	218,732	107,065	234,757	680,734	127,951	28,987	28,800	40,587	29,072	1,324	-	-	1,230	1,499,239	

ที่มา : รายงานสถิติรายปี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2533 - 2545



### 3. โครงสร้างพื้นฐาน

#### 3.1 ระบบคมนาคมขนส่ง

สำหรับพื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่เขตจอมทอง ภาษีเจริญ และธนบุรี ซึ่งจะมีระบบคมนาคมขนส่งที่ประกอบด้วยโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

1) **โครงข่ายถนน** ปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีระบบโครงข่ายถนน ซึ่งประกอบด้วย โครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง

##### 1.1 โครงข่ายถนนสายหลัก ประกอบด้วยถนนสายหลักที่สำคัญ 3 สาย ดังนี้

- ก. **ถนนรัชดาภิเษก** เป็นถนนสายสำคัญในแนวเหนือ-ใต้ มีขนาด 8 ช่องจราจร เป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนชั้นกลางโดยจะรองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างธนบุรีกับฝั่งกรุงเทพมหานครผ่านทางสะพานกรุงเทพฯ จึงส่งผลให้มีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน
- ข. **ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน** เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ที่ทำหน้าที่รองรับการเดินทางจากพื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ธุรกิจชั้นใน ผ่านทางสะพานกรุงธนบุรีและสะพานกรุงเทพฯ จึงส่งผลให้มีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน
- ค. **ถนนเพชรเกษม** มีขนาด 6 ช่องจราจร เป็นถนนสายหลักตามแนวตะวันออก-ตะวันตก และยังเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทางสู่ภาคใต้ รวมทั้งรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ธุรกิจชั้นในกับพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน และขณะนี้กำลังมีการก่อสร้างทางลัดแนวถนนจรัลสนิทวงศ์-ถนนรัชดาภิเษก เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกให้ลดน้อยลง

##### 1.2 โครงข่ายถนนสายรอง

- ก. **ถนนจอมทอง** เป็นถนนสายรองขนาด 4 ช่องจราจร ไม่เกาะกลาง ทำหน้าที่รวมและกระจายการจราจรในพื้นที่สู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ปัจจุบันปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเนื่องจากตลอดสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัย
- ข. **ถนนเอกชัย** เป็นถนนสายรองที่มีแนวเส้นทางขนานไปกับถนนพระราม 2 ทำหน้าที่รวมและกระจายการจราจรในพื้นที่ออกไปสู่ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก) ถนนรัชดาภิเษก (ผ่านทางถนนวุฒากาศ) และถนนสมเด็จพระ

แผนที่ที่ 4-3 แสดง

โครงข่ายคมนาคมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

สัญลักษณ์ :



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ถนนสายหลัก



ถนนสายรอง



โครงข่ายถนนโครงการตามผังเมือง



รถไฟฟ้า BTS (สายสีเขียว) ส่วนต่อขยาย



รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)



รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (RLD)



รถไฟฟ้าสายแมกกลอง (SRT)



โครงการระบบขนส่งมวลชนสายวงแหวน

0

0.01

0.02



Kilometers

ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา



เจ้าตากสิน (ผ่านทางถนนจอมทอง) ถนนเอกชัยในช่วงแรกจากแยกถนนวุฒากาศ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง และจะเพิ่มเป็น 4 ช่องจราจรและ 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางบริเวณด้านหน้าตลาดปิ่นทอง ปัจจุบันปริมาณจราจรค่อนข้างหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและเย็น โดยเฉพาะถนนช่วงที่ต่อเชื่อมกับถนนวุฒากาศและจอมทอง ซึ่งค่อนข้างแคบจะมีปัญหาการจราจรติดขัดมากกว่าช่วงอื่น

- ค. ถนนวุฒากาศ เป็นถนนสายรองในแนวเหนือ-ใต้ ขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง ทำหน้าที่รวมและกระจายการจราจรในพื้นที่ไปสู่ถนนรัชดาภิเษกและถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินผ่านทางถนนจอมทอง ปริมาณการจราจรบนสายนี้ค่อนข้างหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและเย็น
- ง. ถนนพัฒนาการ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรในแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยแนวถนนจะเริ่มจากแยกถนนวุฒากาศจากนั้นขนานไปกับถนนเพชรเกษมและคลองภาษีเจริญ และบรรจบกับถนนสุขาภิบาล 1 ซึ่งสามารถเชื่อมออกสู่ถนนเพชรเกษมได้ บริเวณสองข้างทางตามแนวถนนจะเป็นบ้านพักอาศัย ปริมาณจราจรจะหนาแน่นเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและเย็น ขณะที่ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนตอนกลางวัน ปริมาณจราจรจะค่อนข้างเบาบาง

## 2) ระบบขนส่งสาธารณะ

ภายในพื้นที่ศึกษามีการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนจำนวน 7 ระบบด้วยกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

**2.1 รถไฟชานเมือง** การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดให้มีขบวนรถไฟชานเมืองให้บริการอยู่ 1 เส้นทาง คือ สายวงเวียนใหญ่-มหาชัย มีระยะทางรวม 31 กิโลเมตร โดยมีขบวนรถวิ่งให้บริการวันละ 34 เที่ยว ค่าโดยสารขึ้นอยู่กับระยะทางตั้งแต่ 3 -10 บาท และเวลาในการให้บริการ ณ สถานีวงเวียนใหญ่ระหว่าง 05.30 – 20.00 น.

**2.2 รถโดยสารประจำทาง** ภายในพื้นที่โครงการมีรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ขสมก.) และของบริษัท บางกอกไมโครบัส จำกัดให้บริการ ซึ่งเส้นทางให้บริการมีทั้งหมด 58 สายทาง โดยส่วนใหญ่จะให้บริการบนถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่โครงการ ซึ่งถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินจะมีรถโดยสารประจำทางให้บริการมากที่สุด นอกจากนี้ ขสมก. ยังได้ให้สัมปทานแก่เอกชนเพื่อเดินรถให้บริการประชาชนอีก 1 สายทาง โดยใช้

รถสองแถว (ปิคอัพ) ได้แก่ สาย 1470 วัดรางบัว-นาคปรก เส้นทางให้บริการผ่านถนนพัฒนาการ-ถนนเทอดไท ให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 – 20.00 น.

**2.3 รถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ)** เนื่องจากการให้บริการของรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนในถนนบางสายที่มีการอยู่อาศัยที่หนาแน่น เช่น ถนนจอมทอง วุฒากาศ เอกชัย เป็นต้น จึงเกิดการให้บริการโดยใช้รถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ) จำนวน 4 เส้นทาง และคิดค่าโดยสาร 3 บาทตลอดสาย

**2.4 เรือโดยสาร** นอกจากการให้บริการด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว ปัจจุบัน พื้นที่โครงการก็ยังมีบริการทางน้ำตามคลองสายสำคัญๆ ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงถึง 4 สาย ได้แก่ คลองภาษีเจริญ คลองบางขุนเทียน คลองบางหลวงน้อย และคลองบางกอกใหญ่ การเดินเรือจะใช้เรือหางยาวซึ่งจะมีเฉพาะชั่วโมงตอนเช้าและเย็นเท่านั้น

**2.5 รถตู้มวลชน** เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่เกิดขึ้นมาไม่นาน เนื่องจากความไม่ทั่วถึงและการให้บริการที่ไม่เพียงพอ ซึ่งในปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ได้เข้าไปจัดระเบียบและควบคุมการให้บริการให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ถนนที่มีรถตู้มวลชนให้บริการ ได้แก่ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และ ถนนเพชรเกษม

**2.6 รถจักรยานยนต์รับจ้าง** เป็นการขนส่งที่ให้บริการกับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้า-ออกระหว่างภายในกับถนนสายหลัก ภายในพื้นที่โครงการจะพบว่า มีการให้บริการดังกล่าวไม่มากนัก โดยจะมีบนถนนสายหลักๆ ได้แก่ ถนนจอมทอง รัชดาภิเษก และเอกชัย

## 3.2 ระบบสาธารณูปโภค

### 1.ระบบไฟฟ้า

สำหรับพื้นที่ของโครงการสะสมที่ดิน จะอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง เขตธนบุรี การไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา และการไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน โดยที่

- การไฟฟ้านครหลวงเขตธนบุรี ตั้งอยู่ในบริเวณถนนจรัลสนิทวงศ์ รับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ของเขตภาษีเจริญและบางส่วนของเขตธนบุรี
- การไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา ตั้งอยู่บริเวณถนนตึก รับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของเขตธนบุรีและเขตจอมทอง
- การไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน ตั้งอยู่ในบริเวณเขตบางขุนเทียน รับผิดชอบพื้นที่ของเขตจอมทอง



ปริมาณการจ่ายไฟฟ้าของทั้ง 3 เขต จะสะท้อนให้เห็นถึงปริมาณการใช้ไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยปัจจุบันการไฟฟ้านครหลวงเขตธนบุรี มีการจำหน่ายไฟฟ้าโดยเฉลี่ย 92.3 ล้านยูนิตต่อเดือน (มูลค่า 221.8 ล้านบาท) เขตยานนาวามีการจำหน่ายไฟฟ้าโดยเฉลี่ยประมาณ 109.2 ล้านยูนิตต่อเดือน (มูลค่า 265.6 ล้านบาท) และเขตบางขุนเทียนมีการจำหน่ายไฟฟ้าเฉลี่ยประมาณ 133.4 ล้านยูนิตต่อเดือน (มูลค่า 313.5 ล้านบาท) โดยภาพรวมแล้ว ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ทั้ง 3 เขตซึ่งครอบคลุมพื้นที่ใหญ่กว่าพื้นที่โครงการจำนวนประมาณ 335 ล้านยูนิตต่อเดือน คิดเป็นมูลค่า 800 ล้านบาท

การไฟฟ้านครหลวงมีแผนงานในการพัฒนาระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง จากตารางที่ 4-5 จะเห็นได้ว่า การไฟฟ้านครหลวงได้ก่อสร้างและปรับปรุงสถานีย่อย ทำให้ในปีงบประมาณ 2542 สามารถจ่ายไฟฟ้าได้เป็น 12,785 เอ็มวีเอ หรือเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 6.28 ก่อสร้างปรับปรุงสายป้อนแรงสูงและสายแรงต่ำ ทำให้มีความยาวสายเพิ่มขึ้นเป็น 13,006.92 และ 22,915.32 วงจร-กิโลเมตร ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 ข้อมูลการพัฒนาระบบจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง

รายการ	ปีงบประมาณ				
	2538	2539	2540	2541	
<b>ระบบสถานีย่อย</b>					
- จำนวนสถานีย่อย	สถานี	110	115	116	121
- ขนาดหม้อแปลงติดตั้งที่สถานีย่อย	เอ็มวีเอ	9809.80	11029.80	11209.80	12785.00
- เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	ร้อยละ	8.70	12.44	1.63	6.28
- ขนาดความสามารถในการจ่ายไฟฟ้าของสถานีย่อย	เอ็มวีเอ	9059.80	10069.80	10289.80	11665.00
- เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	ร้อยละ	8.31	11.27	2.18	6.72
<b>ระบบจำหน่าย</b>					
- ความยาวสายป้อน 24 เควี และ 12 เควี	วงจร-กม.	10817.13	11605.07	12.264.10	13006.92
- เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	ร้อยละ	6.04	7.28	3.32	2.65
- ความยาวสายแรงต่ำ 220 / 380 โวลท์	วงจร-กม.	19558.93	20824.22	22479.34	22915.32
- เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	ร้อยละ	5.94	6.47	3.17	1.94
- ความต้องการพลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยสูงสุด	เมกะวัตต์	5336.70	5636.50	5657.20	5356.82
- เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	ร้อยละ	12.24	5.62	(4.74)	(5.31)

ที่มา : การไฟฟ้านครหลวง



ขณะที่ความต้องการพลังงานไฟฟ้าเฉลี่ยสูงสุดในปีงบประมาณ 2542 เท่ากับ 5,356.28 เมกะวัตต์ หรือเท่ากับ 5,952.02 เอ็มวีเอ เทียบกับปี 2541 ซึ่งเป็น 5,657.20 เมกะวัตต์ ลดลง 300.38 เมกะวัตต์หรือลดลงร้อยละ 5.31

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความต้องการพลังงานไฟฟ้าซึ่งมีปริมาณเท่ากับ 5,952.02 เอ็มวีเอ กับความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าของการไฟฟ้าานครหลวงซึ่งมีปริมาณเท่ากับ 11,665 เอ็มวีเอแล้ว คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 51.02 ของปริมาณกระแสไฟฟ้าที่การไฟฟ้านครหลวงให้บริการได้ ดังนั้น ในปัจจุบันปริมาณไฟฟ้าที่ผลิตได้นั้นจึงคงเหลือกว่าร้อยละ 50 ฉะนั้น ปริมาณไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวงจึงมีความเพียงพอที่จะรองรับการพัฒนาตามโครงการศูนย์คมนาคมขนส่งด้านใต้ในอนาคตได้

## 2. ระบบประปา

บริเวณพื้นที่โครงการสะสมที่ดินอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานประปาสาขาตากสิน ซึ่งมีขอบเขตรับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ
ทิศใต้	จรดอ่าวไทย
ทิศตะวันออก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันตก	จรดคลองราชมนตรี ทางรถไฟวงเวียนใหญ่ – มหาชัย

ปัจจุบัน สำนักงานประปาสาขาตากสินมีพื้นที่จ่ายน้ำทั้งหมด 115.6 ตารางกิโลเมตร จำนวนผู้ใช้น้ำรวม 183,984 ราย มีการติดตั้งประปาใหม่ 4,701 ราย หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มจากเดิมร้อยละ 2.6 ปริมาณน้ำที่ผลิตจ่ายทั้งหมด 186.51 ล้านลูกบาศก์เมตร ขณะที่ปริมาณน้ำจำหน่าย 107.76 ล้านลูกบาศก์เมตร ดังนั้นจึงเหลือปริมาณน้ำที่เกินความต้องการในปัจจุบัน ประมาณ 78.75 ล้านลูกบาศก์เมตร

### การประปานครหลวงได้ทำการศึกษาและคาดการณ์

สำหรับบริเวณพื้นที่โครงการสะสมที่ดินได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคต แบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ

- ที่พักอาศัย มีพื้นที่ 1,645.28 ไร่ และมีประชากร จำนวน 100,448 คน
- ธุรกิจการค้า มีพื้นที่ 842.20 ไร่ และมีประชากร จำนวน 67,401 คน
- หน่วยงานราชการ / สำนักงาน มีพื้นที่ 775.02 ไร่

การประปานครหลวงได้ทำการศึกษาและคาดการณ์ความต้องการใช้น้ำของประชากรและปริมาณในเขตกรุงเทพมหานครไว้ โดยแบ่งประเภทผู้ใช้น้ำตามกิจกรรมการใช้น้ำที่ดิน ดังนี้

#### ตารางที่ 4 – 6 อัตราความต้องการใช้น้ำของประชาชนในอนาคต

ประเภทการใช้น้ำที่ดิน	ปี 2560
ที่พักอาศัย	0.22 ลบ.ม. ต่อคนต่อวัน
ธุรกิจการค้า	16 ลบ.ม.ต่อไร่ต่อวัน
อุตสาหกรรม	8.8 ลบ.ม.ต่อไร่ต่อวัน
หน่วยงานราชการ หรือสำนักงาน	10.4 ลบ.ม.ต่อไร่ต่อวัน

ที่มา : การประปานครหลวง

ดังนั้นเมื่อเทียบกิจกรรมการใช้น้ำที่ดินของโครงการสะสมที่ดิน ด้านเกณฑ์อัตราความต้องการใช้น้ำของประชาชนโดยการประปานครหลวง จะพบว่า ในปีพ.ศ. 2560 พื้นที่โครงการสะสมที่ดิน จะมีปริมาณความต้องการใช้น้ำประมาณ 43,643 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน หรือคิดเป็น 15,926,516 ลูกบาศก์เมตรต่อปี ซึ่งในปัจจุบันสำนักประปาสาขาตากสิน สามารถผลิตน้ำได้เกินความต้องการประมาณ 78.75 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี ซึ่งปริมาณดังกล่าวยังมีจำนวนสูงกว่าความต้องการใช้น้ำในอนาคต ฉะนั้น พื้นที่โครงการสะสมที่ดินจะมีปริมาณน้ำประปาสำหรับใช้อุปโภคและบริโภคอย่างเพียงพอ

### 3. ระบบโทรศัพท์

พื้นที่ในบริเวณโครงการสะสมที่ดิน อยู่ในความรับผิดชอบของเขตฝ่ายโทรศัพท์นครหลวงที่ 3 ซึ่งมีชุมสายที่ให้บริการโทรศัพท์จำนวน 4 ชุมสาย ได้แก่

1. ชุมสายบางแค ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษม ให้บริการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของเขตภาษีเจริญ
2. ชุมสายภาษีเจริญ ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษม ให้บริการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของเขตภาษีเจริญ
3. ชุมสายธนบุรี ตั้งอยู่บนถนนอินทรพิทักษ์ ให้บริการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของเขตธนบุรี รวมถึงถนนวุฒากาศ
4. ชุมสายดาวคะนอง ตั้งอยู่บนถนนตากสิน ให้บริการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของเขตธนบุรี และเขตจอมทอง

เขตพื้นที่รับผิดชอบแต่ละชุมสาย จะแตกต่างจากการแบ่งเขตการปกครองของกรุงเทพฯ ดังนั้น ชุมสายโทรศัพท์หนึ่งอาจให้บริการครอบคลุมหลายเขตการปกครอง จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันชุมสายโทรศัพท์แต่ละแห่งสามารถให้บริการเลขหมายได้ประมาณ 18,000-28,000 เลขหมาย รวมจำนวนเลขหมายให้บริการทั้งหมดประมาณ 101,232 เลขหมาย ทั้งนี้ได้ทำการติดตั้งให้บริการประชาชนไปแล้วจำนวน 88,619 เลขหมายหรือคิดเป็นร้อยละ 88 ของจำนวนเลขหมายทั้งหมด โดยทางชุมสายยังสามารถให้บริการติดตั้งเลขหมายได้อีกประมาณ 12,600 เลขหมาย และในปัจจุบันองค์กรโทรศัพท์แห่งประเทศไทยสามารถให้บริการจำนวนเลขหมายโทรศัพท์พื้นฐานทั่วประเทศเฉลี่ย 12.31 เลขหมายต่อประชากร 100 คน จากเกณฑ์นี้สามารถใช้คาดการณ์ความต้องการโทรศัพท์ได้ กล่าวคือ ตามแผนการพัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ ได้มีการคาดการณ์ประชากรที่จะเข้ามาอยู่อาศัยและทำงานในพื้นที่บริเวณโครงการสะสมที่ดินประมาณ 166,707 คน ในปี 2560 ดังนั้น จึงต้องการเลขหมายโทรศัพท์อย่างน้อยจำนวน 20,500 เลขหมาย ซึ่งในปัจจุบันการบริการโทรศัพท์พื้นฐานสามารถให้บริการได้อีกประมาณ 12,600 เลขหมาย ซึ่งต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ แต่เมื่อรวมเลขหมายโทรศัพท์ในส่วนของบริษัท เทเลคอมเอเชีย ที่ยังสามารถให้บริการได้อีกจำนวน 2,600,000 เลขหมายแล้ว จึงเป็นที่เชื่อมั่นว่า การให้บริการพื้นฐานจะมีปริมาณเพียงพอที่จะรองรับการพัฒนาตามโครงการศูนย์คมนาคมขนส่งด้านใต้ในอนาคตได้

### 3.3 การบริการด้านสาธารณูปการ

1. **สถานศึกษา** มีโรงเรียนทั้งในระดับอนุบาลถึงมัธยมศึกษา จำนวน 20 แห่ง และในระดับอาชีวศึกษา 3 แห่ง มีการกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่โครงการ โดยมีสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตจอมทองมากที่สุด คือ 11 แห่ง รองลงมาคือ เขตธนบุรี มี 8 แห่ง สำหรับความสามารถในการให้บริการทางด้านการศึกษา ซึ่งพิจารณาจากจำนวนครูต่อนักเรียนของโรงเรียนในพื้นที่โครงการเท่ากับ 1:22 ซึ่งโรงเรียนในสังกัดต่างๆ ในพื้นที่ ต่างก็มีสัดส่วนและความสามารถในการให้บริการใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4-7 จำนวนโรงเรียนในพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2544

สังกัด	เขตธนบุรี	เขตภาษีเจริญ	เขตจอมทอง	รวม
สำนักงานประถมศึกษา	-	-	2	2
กรมสามัญ	0	-	1	1
สำนักงานศึกษา กทม.	2	3	3	8
เอกชน - สามัญศึกษา	4	1	4	9

ที่มา : กระทรวงศึกษาธิการและสำนักงานศึกษา กทม.







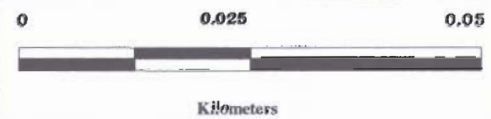
แผนที่ที่ 4-5 แสดง

ที่ตั้งสถานศึกษาและสถานพยาบาลบริเวณโครงการสะสมที่ดิน

สัญลักษณ์ :



- ขอบเขตพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน
- สถานศึกษา
- โรงพยาบาล
- ศูนย์บริการสาธารณสุข



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





### ตารางที่ 4-7 จำนวนโรงเรียนในพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ. 2544 (ต่อ)

สังกัด	เขตธนบุรี	เขตภาษีเจริญ	เขตจอมทอง	รวม
อาชีวศึกษา (ในระบบ)	0	0	-	0
อาชีวศึกษา (นอกระบบ)	2	0	1	3
<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>23</b>

ที่มา : กระทรวงศึกษาธิการและสำนักงานการศึกษา กทม.

**2. ศาสนสถาน** บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ชุมชนมาตั้งแต่ในอดีต จึงมีวัดกระจายอยู่ทั่วพื้นที่เพื่อเป็นศูนย์รวมทางวัฒนธรรมและจิตใจของประชาชน ประกอบด้วย วัด 9 แห่ง ซึ่งเป็นวัดที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และได้รับการขึ้นทะเบียนโบราณสถานเพื่อการอนุรักษ์ไว้ถึง 4 แห่ง ได้แก่ วัดราชโอรสารามราชวรวิหาร วัดหนึ่งราชวรวิหาร วัดนางนองวรวิหาร ที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่ต่อเนื่องกันที่บริเวณคลองด่าน และวัดอ่างแก้ว ซึ่งอยู่บริเวณคลองภาษีเจริญ ติดกับถนนพัฒนาการ สำหรับวัดอีก 5 แห่ง มีการกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่โดยมี วัดโคกอนและวัดศาลาครืน อยู่ในบริเวณพื้นที่ซึ่งเป็นที่พักอาศัยและเกษตรกรรม ส่วนวัดบางสะแกนอก วัดบางสะแกใน และวัดใหม่ยายน้อย อยู่ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นกว่า

**3. ศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานพยาบาล** ประกอบด้วย ศูนย์บริการสาธารณสุขของรัฐบาลจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์สาธารณสุข 29 ช่วงนุชเนตร ซึ่งตั้งอยู่บนถนนนวมินทราชูทิศ ในบริเวณย่านชุมชน และมีสาขา คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 (ศาลาครืน) ซึ่งตั้งอยู่ที่บริเวณคลองบางหว้า ในพื้นที่แขวงบางค้อ เขตจอมทอง ศูนย์บริการทั้ง 2 แห่ง ตั้งอยู่ในบริเวณซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัย ซึ่งสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างสะดวก สำหรับสถานพยาบาลเอกชน มีโรงพยาบาลเยาวราช มีขนาด 40 เตียง ตั้งอยู่บนถนนเทอดไท

**4. พื้นที่นันทนาการและสถานที่อำนวยความสะดวกต่างๆ** การบริการด้านนันทนาการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สวนสาธารณะ สวนหย่อม ห้องสมุด ๙ จากข้อมูลระดับเขต มีสวนหย่อมกระจายอยู่ในพื้นที่ทุกเขต โดยมีห้องสมุดตั้งอยู่ในเขตภาษีเจริญ และเขตจอมทอง เขตละ 1 แห่ง และศูนย์เยาวชนในเขตธนบุรีและเขตจอมทอง เขตละ 1 แห่ง

#### 4.1.3 สภาพทางเศรษฐกิจ

การพิจารณาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่บริเวณโครงการสะสมที่ดินในปัจจุบัน จะสามารถนำมาช่วยในการวิเคราะห์สภาพทางเศรษฐกิจพื้นฐานของพื้นที่ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า การ

ใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2541 ตามตารางที่ 4 - 1 นั้น พื้นที่บริเวณโครงการสะสมที่ดินส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยมากที่สุด (ร้อยละ 44.16) รองลงมาคือ เกษตรกรรม ร้อยละ 28.80 และพื้นที่พาณิชยกรรม ตามลำดับ ฉะนั้นอาจกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจพื้นฐานของชุมชนบริเวณโครงการสะสมที่ดินมาจากการทำเกษตรกรรมเป็นหลักมาตั้งแต่ในอดีต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำเกษตรประเภทสวนผลไม้ ส่วนประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นประเภทการขายปลีก (จากตาราง 4 - 6 ) ซึ่งเป็นการประกอบการค้าในระดับท้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่ โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน ประกอบด้วย

1. **การค้าและบริการ** บริเวณพื้นที่โครงการมีธุรกิจการค้าปลีกมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณเขตธนบุรีมีถึงร้อยละ 56.57 และเขตจอมทอง มีร้อยละ 49.90 ของสถานประกอบการค้าทั้งหมด ส่วนธุรกิจประเภทบริการจะมีมากเป็นอันดับ 2 ในทุกเขต โดยเขตธนบุรีมีร้อยละ 32.50 และเขตภาษีเจริญมีร้อยละ 32.18 ตามลำดับ จากสัดส่วนดังกล่าวเมื่อเทียบกับกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นถึงสภาพทางเศรษฐกิจ ว่าพื้นที่ดังกล่าว ส่วนใหญ่ยังคงเป็นการค้าและบริการระดับท้องถิ่น

ตารางที่ 4-8 จำนวนสถานประกอบการธุรกิจการค้าและบริการ จำแนกตามประเภทธุรกิจ

ประเภท	กทม.		เขตธนบุรี			เขตภาษีเจริญ			เขตจอมทอง		
	แห่ง	%กทม.	แห่ง	% กทม.	%เขต	แห่ง	% กทม.	%เขต	แห่ง	% กทม.	%เขต
การขายส่ง	14,687	9.56	318	0.21	8.85	275	0.18	4.39	191	0.12	5.25
การขายปลีก	68,332	44.47	2,032	1.32	56.57	3,086	2.01	49.31	1,817	1.18	49.90
ภัตตาคาร โรงแรม	22,302	14.51	64	0.04	1.78	883	0.57	14.11	567	0.37	15.57
การบริการ	48,331	31.45	1,178	0.77	32.80	2,014	1.31	32.18	1,066	0.69	29.28
รวม	153,652	100.00	3,592	2.34	100.00	6,258	4.07	100.00	3,641	2.37	100.00

ที่มา : การนับจุดสถานประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจ พ.ศ. 2539 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

2. **อุตสาหกรรม** ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมสิ่งทอ หนังสัตรี และเครื่องแต่งกาย มีสัดส่วนมากที่สุดในทุกเขต โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เขตธนบุรีมีร้อยละ 52.64 รองลงมา ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร ฯ จะมีมากในเขตจอมทอง

ตารางที่ 4-9 จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตจำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม

ประเภท	กทม.		เขตธนบุรี			เขตภาษีเจริญ			เขตจอมทอง		
	แห่ง	% กทม.	แห่ง	% กทม.	%เขต	แห่ง	% กทม.	%เขต	แห่ง	% กทม.	%เขต
1. อาหาร เครื่องดื่ม ยาสูบ	2,250	4.78	82	0.17	4.29	137	0.29	3.74	101	0.21	3.24
2. สิ่งทอ หนังสัตรี เครื่องแต่งกาย	20,793	44.21	1,007	2.14	52.64	1,694	3.58	46.25	1,261	2.68	40.42
3. ไม้ ผลิตภัณฑ์จากไม้ เครื่องเรือน	2,895	6.15	61	0.13	3.19	1,101	2.33	30.06	120	0.26	3.85
4. กระดาษ ผลิตภัณฑ์จากกระดาษ การพิมพ์	3,559	7.57	149	0.32	7.79	166	0.35	4.53	152	0.32	4.87
5. เคมีภัณฑ์ ถ่านหิน ยาง พลาสติก	2,554	5.43	62	0.13	3.24	247	0.52	6.74	251	0.53	8.04
6. ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ	396	0.84	3	0.01	0.16	34	0.07	0.93	7	0.01	0.22
7. อุตสาหกรรมโลหะขั้นมูลฐาน	316	0.67	33	0.07	1.73	51	0.11	1.39	35	0.07	1.12
8. ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร	11,797	25.08	313	0.67	16.36	113	0.24	3.08	1,057	2.25	33.88
9. อุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ	2,475	5.26	203	0.43	10.61	120	0.25	3.28	136	0.29	4.36
รวม	47,036	100.	1,913	4.07	100	3,663	7.74	100	3,120	6.63	100

ที่มา : การนับจุดสถานประกอบการอุตสาหกรรมและธุรกิจ พ.ศ. 2539 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

### 3. เกษตรกรรม ในปัจจุบันบทบาทด้านเกษตรกรรมของกรุงเทพมหานครลดความ

สำคัญลงมาก จากผลตอบแทนที่ต่ำกว่าเศรษฐกิจทางด้านการค้าขายและอุตสาหกรรม เห็นได้จากการบริเวณโครงการสะสมที่ดินมีพื้นที่เพื่อการเกษตรมากเป็นอันดับที่ 2 ก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่เกษตรที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง ไม่มีการใช้ประโยชน์เต็มที่ และสำหรับพื้นที่เกษตรส่วนที่เหลือ แม้ว่าจะสามารถทำการเกษตรได้ แต่ผลผลิตที่ได้ไม่มากนัก เนื่องจากการทำเกษตรเป็นแบบดั้งเดิมไม่ใช่เครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัย ที่จะช่วยในการเพิ่มผลผลิต ประกอบกับราคาผลผลิตทางการเกษตรหากเทียบกับผลผลิตของอุตสาหกรรม พบว่า มีสัดส่วนต่ำกว่ามาก ดังนั้นมูลค่าทางเศรษฐกิจของเกษตรกรรมจึงต่ำกว่ากิจกรรมอื่นๆ

ตารางที่ 4-10 จำนวนเนื้อที่ถือครองการเกษตร จำแนกตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเภท	กทม.		ธนบุรี		ภาษีเจริญ		จอมทอง	
	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
ข้าว	116,812	69.40	-	-	-	-	-	-
พืชไร่	113	0.07	-	-	18	0.60	1	0.90
พืชผัก ไม้ดอก	12,266	7.29	-	-	1,984	66.00	140	13.01
ไม้ผล ไม้ยืนต้น	14,603	8.68	-	-	862	28.68	867	80.58
ที่รกร้าง	13,746	8.17	-	-	27	0.90	12	1.12
อื่นๆ	10,781	6.41	-	-	115	3.83	56	5.20
รวม	168,321	100.00	-	-	3,006	100.00	1,075	100.00

ที่มา : สำนะโนการเกษตร พ.ศ. 2536 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

#### 4.1.4 ลักษณะทางสังคม

##### 1. โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงประชากร

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเขตการปกครองของกรุงเทพมหานครจากจำนวน 36 เขต เป็น 38 เขต ในปี พ.ศ. 2538 และในปี พ.ศ. 2540 มีการแบ่งเขตการปกครองใหม่เป็น 50 เขต จึงมีผลต่อขนาดของพื้นที่และการจัดเขตใหม่ ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากร ด้านเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยเฉพาะในเขตธนบุรี ภาษีเจริญและจอมทอง ต่างก็เป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่และขอบเขตการปกครองจากการเปลี่ยนแปลงครั้งหลังนี้ ในช่วงปี พ.ศ. 2539 - 2544 จำนวนประชากรรายแขวงในพื้นที่โครงการมีการลดลงอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ทั้งนี้มาจากสาเหตุการย้ายถิ่น โดยมีการย้ายถิ่นสุทธิ (ปี พ.ศ. 2539 - 2541) จำนวน 47,508 คน โดยเขตธนบุรีมีการย้ายถิ่นสุทธิมากที่สุดถึง 43,181 คน ซึ่งแสดงถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาจากพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย ไปเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมซึ่งมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสูงกว่า ส่วนเขตภาษีเจริญและเขตจอมทองมีการย้ายถิ่นสุทธิเพียงเล็กน้อย ส่วนอัตราการลดลงของประชากรรายแขวงนั้น มีอัตราร้อยละ 2.08 ต่อปี ยกเว้น แขวงคลองบางหัว เขตภาษีเจริญ มีการเปลี่ยนแปลงประชากรเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 0.76 ต่อปี ส่วนแขวงที่มีการลดลงมากที่สุด คือ แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี ในอัตราร้อยละ 3.61 ต่อปี เนื่องจากเป็นบริเวณที่อยู่ต่อเนื่องกับศูนย์กลางเมือง

ตารางที่ 4-11 จำนวนประชากร ความหนาแน่น และบ้านในพื้นที่โครงการ\*  
ปี พ.ศ.2532 – 2544

	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544
ประชากร (คน)	396,065	377,730	378,638	349,238	345,494	343,078	336,032	332,325	326,536	321,990	315,614	309,952	306,929
พื้นที่ (ตร.กม.)	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902	26.902
ความหนา แน่น	147,223	14,041	14,075	12,982	12,843	12,753	12,491	12,353	12,138	11,969	11,732	11,503	11,409
จำนวนบ้าน	74,188	70,734	-	80,934	83,018	84,209	87,861	71,016	71,177	83,369	83,621	88,197	84,229

ที่มา : สถิติรายปี สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ : \* พื้นที่ในแขวงตลาดพลู, บุคคโล, บางหว้า, ปากคลองภาษีเจริญ, บางค้อ, บางขุนเทียน และจอมทอง

ตารางที่ 4-12 จำนวนคนย้ายเข้า ย้ายออก ในเขตธนบุรี ภาษีเจริญ และจอมทอง

เขต	ย้ายเข้า							ย้ายออก						
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	รวม	2539	2540	2541	2542	2543	2544	รวม
ธนบุรี	7,418	10,330	9,476	8,429	9,332	9,099	54,084	17,815	16,536	17,424	14,844	15,577	15,069	97,265
ภาษีเจริญ	13,520	9,589	8,952	8,287	9,122	8,651	58,121	16,102	9,551	9,409	8,335	8,972	9,184	61,553
จอมทอง	8,653	10,915	10,342	9,527	10,773	11,876	62,086	10,204	10,323	11,021	10,393	10,517	10,523	62,981
รวม	29,591	30,834	28,770	26,243	29,227	29,626	174,291	44,121	36,410	37,854	33,572	35,066	34,776	221,799

ที่มา : สถิติรายปี พ.ศ. 2542 - 2545 สำนักนโยบายและแผน กทม.

หากพิจารณาประชากรภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีจำนวน 45,744 คน ส่วนใหญ่อยู่ภายในแขวงบางค้อและแขวงตลาดพลู ส่วนความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ย 8,712 คนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งแขวงที่มีความหนาแน่นมากที่สุด ได้แก่ แขวงตลาดพลู มี 15,017 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ แขวงจอมทอง มี 13,128 คนต่อตารางกิโลเมตร เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีความสะดวกในด้านการคมนาคม และมีการตั้งถิ่นฐานมาแต่อดีต โดยในพื้นที่ดังกล่าวมีความหนาแน่นของอาคารประมาณ 2,940 และ 3,000 หลังต่อตารางกิโลเมตร

ตารางที่ 4-13 จำนวน ความหนาแน่นประชากร ในพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน

เขต	ธนบุรี		ภาษีเจริญ		จอมทอง			รวม
	ตลาดพลู	บุคคโล	บางหว้า	ปากคลองฯ	บางค้อ	บางขุนเทียน	จอมทอง	
พื้นที่ (ตร.กม.)	0.927	0.170	1.060	0.507	2.580	1.375	0.125	6.744
จำนวนประชากร (คน)	13,921	1,725	7,124	1,534	28,195	4,595	1,641	58,755
ความหนาแน่นประชากร(คน/ตร.กม.)	15,071	10,147	6,720	3,026	10,928	3,342	13,128	8,712
จำนวนอาคาร (หลัง)	2,725	283	1,669	366	5,862	941	375	12,221
ความหนาแน่นอาคาร(หลัง/ตร.กม.)	2,940	1,665	1,575	722	2,272	684	3,000	1,812

ที่มา : สถิติรายปี สำนักนโยบายและแผน กทม.



## 2. ลักษณะของชุมชน

จากการสำรวจของกรุงเทพมหานครภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีชุมชนแออัด 10 ชุมชน คิดเป็นพื้นที่ 369.5 ไร่ หรือ 0.59 ตารางกิโลเมตร โดยมีจำนวนประชากร 7,265 คน และขนาดประชากรเฉลี่ย 4.19 คนต่อครัวเรือน ซึ่งการกระจายตัวของชุมชนแออัดมีอยู่ 2 บริเวณ คือ เขตภาษีเจริญ บริเวณริมถนนเพชรเกษมและถนนพัฒนาการ 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสุภัทรวินิจฉัย ชุมชนหน้าวัดโคกนอน ชุมชนซอยวัดโคกนอน ชุมชนวัดอ่างแก้ว ชุมชนหลังโรงงานน้ำตาลนิวก้าว สุนทรี ชุมชนหมู่บ้านพัฒนา หมู่ 7 คิดเป็นพื้นที่ 817.5 ไร่ ขนาดประชากรเฉลี่ย 3.46 คนต่อครัวเรือน อีกบริเวณหนึ่งอยู่ในเขตธนบุรี บริเวณถนนเทอดไท และซอยวัดบางสะแก 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนวัดใหม่ยายนุ้ย ชุมชนซอยสามัคคีธรรม ชุมชนวัดบางสะแก ชุมชนวัดบางสะแกใน มีพื้นที่ 52 ไร่ ขนาดประชากรเฉลี่ย 6.04 คนต่อครัวเรือน ส่วนพื้นที่เขตจอมทองไม่ปรากฏว่ามีรายงานเกี่ยวกับชุมชนแออัด โดยการกระจายตัวของชุมชนแออัดจะเกาะตัวอยู่ใกล้บริเวณชุมชนถนนสายหลักและคลองซึ่งเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่เดิม ส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่มีขนาดเล็ก มีเพียงชุมชนหน้าวัดโคกนอนในเขตภาษีเจริญที่มีขนาดใหญ่และมีความหนาแน่นค่อนข้างสูง คือ มีประชากร 1,250 คน ประกอบด้วย 250 ครัวเรือนบนพื้นที่เพียง 12 ไร่ สภาพโดยรวมของชุมชนแออัดส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่มีลักษณะและปัญหาที่คล้ายคลึงกัน โดยมักเป็นที่เช่าของเอกชนหรือวัด ซึ่งปัญหาหลักที่ประสบบ่อย ได้แก่ ปัญหาน้ำท่วมเนื่องจากที่ดินอยู่ในระดับต่ำ ปัญหาขยะตกค้าง เนื่องจากชุมชนอยู่ในซอยลึกหรือถนนแคบ รถเก็บขยะเข้าไม่สะดวก เป็นต้น

ตารางที่ 4-14 ประชากรรายแขวงในบริเวณโครงการสะสมที่ดิน ปี พ.ศ. 2532 – 2544

เขต/ แขวง	พื้นที่ (ตร.กม.)	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544
<b>เขตธนบุรี</b>														
ตลาดพลู	1.823	37,866	37,433	36,791	30,830	29,983	28,932	27,760	27,092	26,069	25,560	24,790	24,000	23,632
บุคคโล	3.729	128,703	127,785	128,011	113,678	110,630	108,563	105,014	102,615	100,344	97,397	94,782	92,500	91,224
<b>เขตภาษีเจริญ</b>														
บางหว้า	5.105	40,069	41,167	40,818	43,006	43,063	43,405	42,897	43,188	42,913	42,807	42,587	42,209	42,002
ปากคลอง	1.898	28,059	28,501	28,322	25,395	24,948	24,723	24,209	23,317	22,612	22,133	21,899	21,348	20,829
<b>เขตจอมทอง</b>														
บางค้อ	3.375	57,448	51,707	52,347	46,884	47,435	47,430	46,881	46,788	45,905	45,548	43,494	42,984	42,800
บางขุนเทียน	5.789	48,856	46,492	46,998	44,007	44,159	44,805	44,519	44,876	44,711	44,462	44,238	43,607	43,296
จอมทอง	5.183	55,064	44,646	45,351	45,438	45,276	45,220	44,752	44,395	43,982	44,083	43,824	43,304	43,146
รวม	26.902	396,065	377,731	378,638	349,238	345,494	343,078	336,032	332,325	326,536	321,990	315,614	309,952	306,929

ที่มา : สถิติรายปี พ.ศ. 2542 - 2545 สำนักนโยบายและแผน กทม.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 4.2 สภาพพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในแขวงบางค้อ เขตจอมทอง โดยเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของโครงการสะสมที่ดิน มีพื้นที่ประมาณ 657.5 ไร่ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับถนนตากสิน – เพชรเกษม
ทิศตะวันออก	จรดคลองบางขุนเทียน
ทิศใต้	จรดคลองบางหว่า
ทิศตะวันตก	สิ้นสุดเขตจอมทอง และติดต่อกับถนนโครงการสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก)

### 4.2.1 สภาพทางกายภาพ

#### 1. สภาพทางภูมิศาสตร์

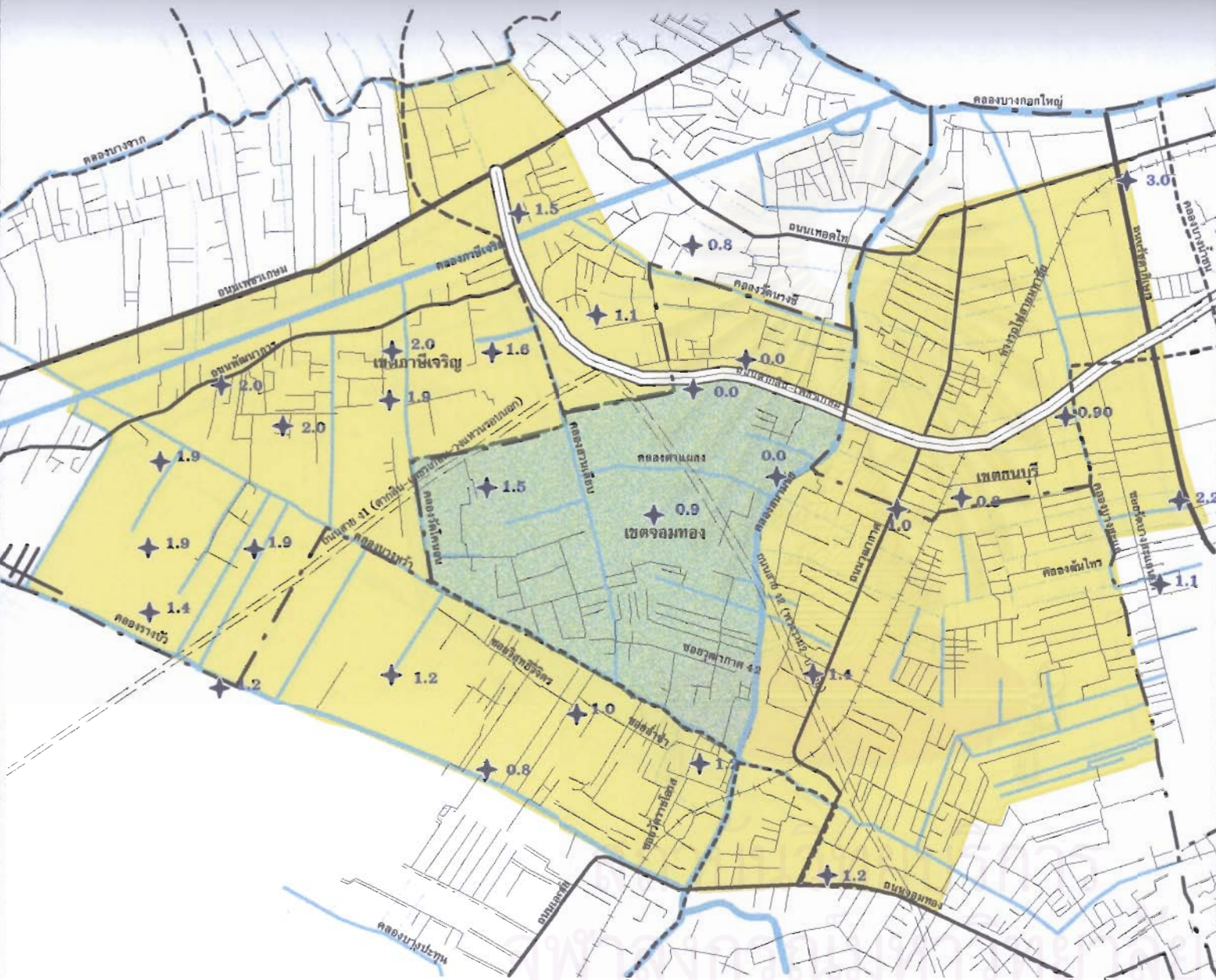
ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ศึกษา คือ เป็นที่ราบลุ่มภาคกลางที่มีความอุดมสมบูรณ์ (Central Plain) อยู่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 2 กิโลเมตร และมีระดับพื้นดินเดิมอยู่ในช่วง 0.00 – 1.00 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลางในบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมและ 1.3 - 1.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลางในบริเวณที่มีการปลูกสร้างอาคาร โดยที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาอยู่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ 10 - 25 กิโลเมตร ตั้งอยู่ในเขตรอยต่อของเมือง (Urban Fringe) ทางด้านตะวันตก และยังเป็นชุมชนดั้งเดิมที่มีการตั้งถิ่นฐานมานานกว่า 100 ปี นอกจากนี้พื้นที่ศึกษายังตั้งอยู่ในบริเวณตอนกลางของโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ คือ พื้นที่ทางด้านใต้ของถนนตากสิน – เพชรเกษม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงบางค้อ เขตจอมทอง ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1.052 ตร.กม. ถูกปิดล้อม (ล้อมรอบ) ด้วยระบบคลอง ได้แก่ คลองบางขุนเทียน และคลองบางหว่า อีกทั้งมีระบบถนน อันได้แก่ ถนนตากสิน – เพชรเกษม และถนนโครงการสาย ง1 (ตากสิน – เพชรเกษม – วงแหวนรอบนอก) โดยเป็นพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างพื้นที่ชั้นในและชานเมือง สภาพโดยรวมในปัจจุบันยังมีการพัฒนาไม่หนาแน่นและยังไม่ค่อยมีการพัฒนา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการอยู่อาศัยและเกษตรกรรม เนื่องจากเป็นบริเวณที่ยังไม่มีความสะดวกในการเข้าถึง

#### 2. การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

**2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน** ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ ไม้ยืนต้นและพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ 496.12 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 75.45 และเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยประมาณ 161.38 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 24.54 ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่ตามริมคลองบางขุนเทียนและคลองบางหว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านใต้ของ



แผนที่ที่ 4-6 แสดง  
ค่าระดับความสูงของพื้นดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา



สัญลักษณ์ :



- ◆ 1.00 ค่าระดับความสูงของพื้นดิน
- ▭ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
- - - - - ขอบเขตพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน
- โครงข่ายถนน
- + + + + + ทหารรถไฟ
- ☄ แม่น้ำ ลำคลอง

0 0.025 0.05



Kilometers

ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



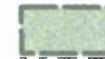


แผนที่ที่ 4-7 แสดง  
ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



ขอบเขตพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



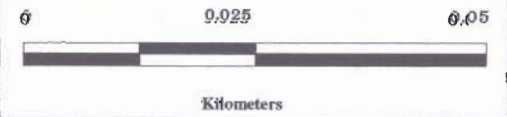
โครงข่ายถนน



ทางรถไฟ



แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





พื้นที่ศึกษา เป็นชุมชนอยู่อาศัยมาตั้งแต่ในอดีต มีการพัฒนามาเรื่อยๆ จนถึงปัจจุบัน ชุมชนดังกล่าวจึงมีการปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่น นอกจากนี้สิ่งปลูกสร้างเพื่อการอยู่อาศัย ก็ยังมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา โดยประเภทการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-15 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2545

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
ที่พักอาศัย	161.38	24.54
พาณิชยกรรม	4.47	0.68
สถาบันการศึกษา	3.02	0.46
เกษตรกรรม ที่ว่างและที่รกร้าง	446.73	67.94
สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	0.57	0.09
ศาสนสถาน	5.79	0.88
ถนน	7.72	1.17
คลอง	27.83	4.23
รวม	657.5	100.00

ที่มา : จากการสำรวจและทำแผนที่จากแผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ

● **การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัย** มีพื้นที่ประมาณ 161.38 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 24.54 ของพื้นที่ศึกษา โดยรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ศึกษา มีอยู่ 2 ลักษณะ คือ การตั้งถิ่นฐานริมคลองสำคัญที่มีมาตั้งแต่ในอดีต อันได้แก่ คลองสนามชัย (คลองด่าน) และคลองบางหว้า เป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนอย่างหนาแน่นมาตั้งแต่ในอดีตซึ่งจะเห็นได้จากภาพถ่ายทางอากาศในปี 2522 และปี 2543 ส่วนการตั้งถิ่นฐานอีกประเภทหนึ่งก็คือ การตั้งถิ่นฐานที่เกิดจากการพัฒนาของเส้นทางคมนาคม โดยจากภาพถ่ายทางอากาศก็จะแสดงให้เห็นถึงลักษณะการกระจายตัวของอาคารบ้านเรือนในปัจจุบันเปลี่ยนจากการอยู่อาศัยตามริมคลองมาเป็นการเกาะตัวอยู่ตามริมถนน การตั้งถิ่นฐานในลักษณะนี้จะส่งผลต่อพื้นที่ที่อยู่ถัดเข้าไป ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ โดยพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่หนาแน่นที่สุดในพื้นที่ศึกษาก็คือ บริเวณทางด้านตะวันตกของคลองสนามชัย ซึ่งก็คือทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชน 2 แห่ง คือ ชุมชนสวนหลวงและชุมชนสุขศิริ การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมีความเบาบางในบริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเป็นการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่สวนไม้ผล ไม้ยืนต้น และเป็นบริเวณที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกมากนัก ลักษณะการปลูกสร้างอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา ถูกใช้เพื่อการพักอาศัยในสัดส่วนที่สูงมากที่สุดของการใช้พื้นที่อาคารทั้งหมด



ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2522 (มาตราส่วน 1: 15,000)



ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2543 (มาตราส่วน 1: 15,000)

- **การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีน้อยที่สุด โดยมีพื้นที่ประมาณ 4.47 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.68 ของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมประเภทร้านค้าขนาดเล็ก ร้านขายของชำ ร้านค้ากึ่งที่พักอาศัย ซึ่งจะกระจายอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีที่พักอาศัยหนาแน่น โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านหรือพื้นที่ริมถนนที่มีเข้าถึงสะดวก มีการปลูกสร้างค่อนข้างหนาแน่น ส่วนพาณิชยกรรมประเภทธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า ฯ ในบริเวณพื้นที่ศึกษายังไม่มี

- **การใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม ที่ว่าง และพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์** เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีมากที่สุด คือ ประมาณ 446.72 ไร่ของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2545 พื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่โดยอยู่ทางด้านตอนเหนือและทางตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา สภาพของพื้นที่เกษตรกรรมมีลักษณะการใช้ประโยชน์เป็นแบบผสมระหว่างสวนผลไม้และพื้นที่ที่ถูกปล่อยให้รกร้างและรอการพัฒนามากขึ้น ส่วนพื้นที่ว่างที่รกร้างส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรที่ประสบปัญหาการเข้าถึง ประกอบกับปัญหาสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง ทำให้น้ำในลำคลองที่ใช้ในการทำเกษตรกรรมเน่าเสีย ไม่สามารถทำการเกษตรต่อไปได้ และยังคงกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่บริเวณถนนสายหลักหรือสายรองที่มีการพัฒนา โดยเฉพาะในบริเวณริมถนนตากสิน - เพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนที่เพิ่งจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้การพัฒนาสองฟากถนนยังไม่เต็มที่

- **การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา** มีพื้นที่ประมาณ 3.02 ไร่ โดยมีสถานศึกษาทั้งสิ้น 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 1 แห่ง คือ โรงเรียนวัดศาลาครืน โรงเรียนในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1 แห่ง คือ โรงเรียนวัดหนัง และโรงเรียนในสังกัดเอกชน จำนวน 1 แห่ง คือ โรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยา แม้ว่าในพื้นที่ศึกษาจะมีการให้บริการด้านการศึกษาไม่มากนักหากเทียบกับพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน แต่รัฐมีการให้บริการของสถานศึกษาทั้งที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ สามารถครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้เกือบทั้งหมด จากการพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งของสถานศึกษาทั้ง 3 แห่ง จะพบว่า เป็นสถาบันการศึกษาที่มีมาตั้งแต่ในอดีต เนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณวัด ซึ่งเป็นสถานศึกษาของประชาชนที่อยู่ในชุมชนพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียงมานาน

- **การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ** อันได้แก่ สถานพยาบาล สวนสาธารณะ สนามกีฬา ฯ ซึ่งภายในพื้นที่ศึกษามีการใช้ที่ดินประเภทนี้เพียง 0.57 ไร่ ถือว่าเป็นสัดส่วนที่น้อยมากหากเทียบกับขนาดพื้นที่ศึกษาทั้งหมด โดยบริเวณพื้นที่ศึกษาไม่มีที่ตั้งของสถานพยาบาลและการบริการสาธารณสุขเลย มีเพียงในพื้นที่ใกล้เคียงศูนย์บริการสาธารณสุข 29 สาขาวัดศาลาครืน ซึ่งอยู่ในแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทองและศูนย์บริการ



สาธารณรัฐที่ 29 (ช่วงนุชเนตร) ตั้งอยู่ริมถนนวุฒากาศ ซึ่งเป็นสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้พื้นที่ศึกษา มากที่สุด เมื่อพิจารณาด้านที่ตั้งและการให้บริการแก่ผู้คนในชุมชนตามเกณฑ์และมาตรฐานของ กรมการผังเมือง ที่จะได้รับบริการอยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร หรือระยะเวลาการเดินทางประมาณ 15 นาที แต่พบว่ายังไม่สามารถให้บริการได้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั่วถึง ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทพื้นที่พักผ่อนและนันทนาการนั้น พบว่า ในพื้นที่ศึกษาไม่มีสวนสาธารณะอยู่เลย มีเพียง สนามกีฬาเท่านั้นซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่ว่างในชุมชน

● **การใช้ที่ดินประเภทศาสนสถาน** หากพิจารณาสภาพพื้นที่ศึกษาตั้ง แต่ในอดีต จะพบว่า พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีการตั้งถิ่นฐานมานานโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณ ริมคลองที่เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักในอดีต ซึ่งส่วนใหญ่การกระจายตัวของชุมชนอยู่ตามแนว คลอง เช่น คลองบางขุนเทียน และคลองบางหว้า โดยชุมชนเดิมเหล่านี้จะมีวัดเป็นศูนย์กลางของ ชุมชน ซึ่งภายในพื้นที่ศึกษามีศาสนสถานประเภทประเภทวัดเพียง 2 แห่ง ได้แก่ วัดหนังราชวร วิหาร และวัดศาลาลครีน ส่วนศาสนสถานประเภทอื่น ได้แก่ โบสถ์ มัสยิด ไม่มีในพื้นที่ศึกษา ซึ่งพื้นที่ ศาสนสถานนี้มีการใช้พื้นที่ประมาณ 5.79 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.88 ของพื้นที่ศึกษา

● **การใช้ที่ดินประเภทถนน** มีพื้นที่ประมาณเป็น 7.72 ไร่ ในปี พ.ศ. 2545 โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.17 ส่วนใหญ่ถนนภายในพื้นที่ศึกษา เป็นลักษณะถนนขนาดเล็กภายในชุมชน จากการพิจารณาสัดส่วนและสภาพการใช้ที่ดินประเภทนี้ จะแสดงให้เห็นว่า เส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ศึกษาที่เป็นเส้นทางสัญจรที่มีช่องทางแคบ เป็นเพียงทางเดินเท้าหรือ ทางสำหรับจักรยานและจักรยานยนต์เท่านั้น ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของผู้คนภายในชุมชน รวมทั้งยังส่งผลให้พื้นที่ซึ่งอยู่ถัดเข้าไปที่เส้นทางคมนาคมเข้าไม่ถึง ไม่ได้รับการพัฒนาและใช้ ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

● **การใช้ที่ดินประเภทคลอง** มีพื้นที่ประมาณ 27.83 ไร่ ภายในพื้นที่ ศึกษามีคลองที่สำคัญหลายสาย อันได้แก่ คลองบางขุนเทียน (คลองสนามไชยหรือคลองด่าน) เป็นขอบเขตด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต เป็นคลองที่มีความกว้าง ประมาณ 20 – 30 เมตร ลึกประมาณ 3 – 5 เมตร โดยมีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ริม 2 ฟาก คลองอย่างหนาแน่น และยังเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ยังได้รับการลงมติให้ได้รับการอนุรักษ์จากคณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ. 2520 และในปัจจุบันยังคงเป็นคลองที่ใช้เพื่อการคมนาคมขนส่งอยู่ และจากการที่ริมคลองเป็นพื้นที่ตั้งถิ่นฐานเก่าแก่ จึง ถูกจัดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ในพื้นที่ศึกษาก็ยังมีคลอง ขนาดเล็ก ซึ่งได้แก่ คลองบางหว้า และคลองวัดโคกอน อันเป็นขอบเขตทางด้านใต้และด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ที่มีขนาดความกว้างประมาณ 5 -15 เมตร ลึกประมาณ 1 – 3 เมตร โดย



การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา



สภาพพื้นที่ว่าง ไม่ได้ใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่ศึกษา



แผนที่ที่ 4-8 แสดง

การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :

-  ที่พักอาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  อุตสาหกรรม
-  สถาบันศาสนา
-  สถานศึกษา
-  เกษตรกรรม
-  ขอบเขตพื้นที่โครงการสะสมที่ดิน
-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

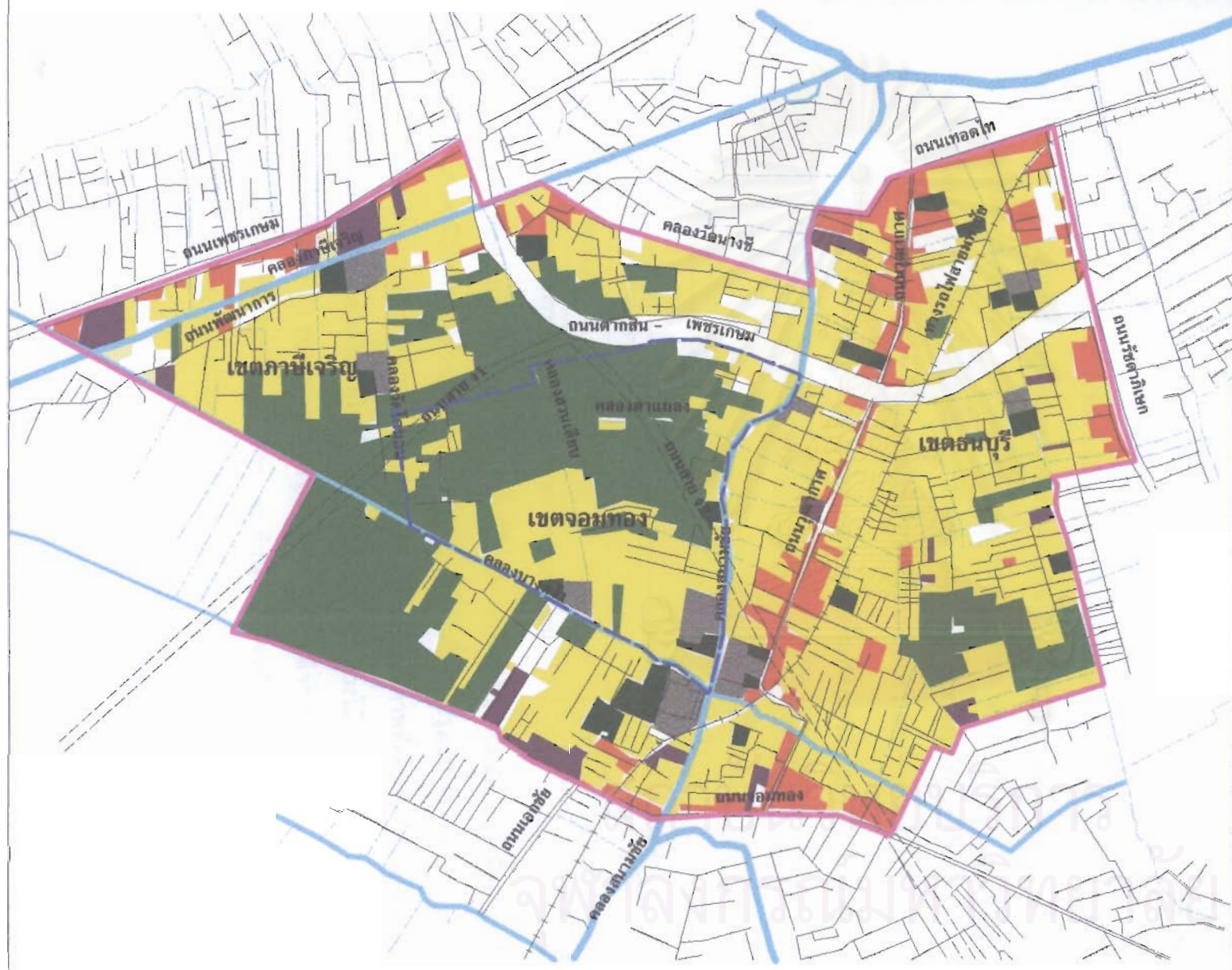


Kilometers



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



น้ำในคลองเหล่านี้จะเกิดจากการไหลของน้ำจากคลองภาษีเจริญ ผ่านคลองวัดโคกอน มาลงคลองบางหว่าและไหลมายังคลองด่านต่อไป

## 2.2 การใช้ประโยชน์และวัสดุของอาคาร

หากพิจารณาจำนวนอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในระดับเขต ระหว่างปี พ.ศ. 2532 – 2541 พบว่า เขตภาษีเจริญ มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารประเภทที่พักอาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ เขตจอมทอง และเขตธนบุรี ตามลำดับ ส่วนประเภทของอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างมากที่สุด ได้แก่ อาคารประเภทที่พักอาศัย คิดเป็นพื้นที่รวมทั้งสิ้นจำนวน 2,093,767 ตารางเมตร หรือร้อยละ 66.93 ของพื้นที่อาคารทุกประเภท รองลงมาคือ อาคารประเภทพาณิชยกรรม มีพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตรวม 929,243 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 29.64 จากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและจำนวนขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร อาจกล่าวได้ว่า บริเวณนี้มีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นที่พักอาศัยและย่านพาณิชยกรรมมากขึ้น เนื่องจากที่ตั้งซึ่งอยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครมากนัก ประกอบกับโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งของรัฐซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ สำหรับการให้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษานั้น กว่ร้อยละ 90 เป็นอาคารเพื่อการพักอาศัย รองลงมา เป็นอาคารพักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม ซึ่งมีสัดส่วนน้อยมากถ้าเทียบกับสัดส่วนของอาคารพักอาศัย

### ตารางที่ 4 – 16 การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา (ปี 2545)

การใช้ประโยชน์	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	95.2
กึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม	2.1
สำนักงาน	0.7
กึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งอุตสาหกรรม	1.4
อุตสาหกรรม	0.7

ที่มา : จากการสำรวจและการวิเคราะห์จากแบบสอบถาม

สำหรับวัสดุและประเภทของอาคารในพื้นที่ศึกษา อาคารไม้ 2 ชั้นมีสัดส่วนสูงที่สุด (ร้อยละ 34.3) โดยจะมีการกระจุกตัวอย่างเห็นได้ชัดในบริเวณที่เป็นที่ตั้งของชุมชน ซึ่งก็คือ ชุมชนสวนหลวงที่มีอาคารประมาณ 95 หลังคาเรือน ซึ่งอาคารไม้ 2 ชั้นนี้มีสภาพที่ค่อนข้างเก่า ทรวดโถมเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นอาคารที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้มานาน ส่วนอาคารไม้ 1 ชั้นมีสัดส่วนรองลงมาคือ ประมาณร้อยละ 17.70 ของประเภทอาคารทั้งหมด และหากพิจารณาที่ตั้งของอาคารประเภทต่างๆ ในแผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา เริ่มมีอาคารประเภทตึกแถว 3 ชั้นที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่พักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม โดยประกอบกิจกรรม



แผนที่ที่ 4-9 แสดง

การใช้ประโยชน์อาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  อุตสาหกรรม
-  สถาบันราชการ
-  ศาสนสถาน
-  สถานศึกษา
-  อาคารไม่ได้ใช้ประโยชน์
-  ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
-  โครงข่ายถนน
-  ทางรถไฟ
-  แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ต่างๆ เช่น การเย็บผ้าฯ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ติดกับเส้นทางเข้าออกสายหลักของพื้นที่ศึกษา ซึ่งก็คือ ซอย วัดหนัง-วัดศาลาครืน หรือซอยวุฒากาศ 42 นอกจากนี้ภายในพื้นที่ศึกษาก็ยังมีอาคารคอนกรีต 4 ชั้นตั้งอยู่ด้วย โดยตั้งอยู่ริมถนนซอยวุฒากาศ 42 เช่นเดียวกัน และจากการสำรวจภาคสนาม พบว่าประเภทและวัสดุของอาคารในพื้นที่ศึกษานั้น เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นอาคารคอนกรีตมากขึ้น เนื่องจากเป็นวัสดุที่มีความมั่นคง แข็งแรงกว่าไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งริมถนนตากสิน - เพชรเกษม ที่เป็นถนนสายหลักที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่ศึกษาในหลายๆ ด้าน

หากพิจารณาความสัมพันธ์ของประเภท และวัสดุของอาคารในพื้นที่ศึกษาด้วยการสอบถามประชาชนในพื้นที่ พบว่า ประเภทและลักษณะของที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งในส่วนของเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามมีที่อยู่อาศัยเป็นบ้านเดี่ยว ถึงร้อยละ 70.3 รองลงมาเป็นที่อยู่อาศัยประเภทห้องเช่า ร้อยละ 17.2 ส่วนประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนน้อยมาก สำหรับลักษณะหรือวัสดุของที่อยู่อาศัยนั้น พบว่า บ้านไม้มีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 46.2 ส่วนบ้านครึ่งปูนครึ่งไม้ มีร้อยละ 31 และบ้านคอนกรีต มีร้อยละ 22.8 ซึ่งการใช้ประโยชน์ของอาคารเกือบทั้งหมดเป็นที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 95.2) แต่เป็นอาคารกึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรมเพียงร้อยละ 2.1 และอาคารกึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งอุตสาหกรรม ร้อยละ 1.4 เท่านั้น จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่า สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาเป็นประเภทอาคารพักอาศัย โดยมีอาคารประเภทกึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรมที่เป็นร้านค้าปลีกเล็กๆ กระจายตัวอยู่ เพื่อให้บริการกับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ส่วนอาคารที่เป็นห้องเช่านั้น ผู้ที่อยู่อาศัยจะเป็นผู้ที่เพิ่งย้ายเข้ามาอยู่ โดยจะตั้งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งห้องเช่าโดยทั่วไปก็จะมีทั้งที่เป็นบ้านเดี่ยวแบ่งห้องให้เช่าและตึกแถวที่มีการแบ่งห้องให้เช่า ซึ่งจะมีอยู่ในบริเวณที่มีแหล่งงานอยู่ อย่างเช่น โรงงานเย็บผ้า เป็นต้น





### ตารางที่ 4 – 17 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทและลักษณะของที่อยู่อาศัย

ลักษณะของที่อยู่อาศัย		ประเภทที่อยู่อาศัย							ทั้งหมด
		บ้านเดี่ยว	ตึกแถว	ทาวน์เฮ้าส์	ห้องเช่า	หอพัก	แฟลต	คอนโดมิเนียม	
บ้านไม้	% ของลักษณะของที่อยู่อาศัย	88.10%	1.50%		10.40%				100.00%
	% ของประเภทที่อยู่อาศัย	57.80%	8.30%		28.00%				46.20%
	% ของบ้านไม้ทั้งหมด	40.70%	0.70%		4.80%				46.20%
บ้านคอนกรีต	% ของลักษณะของที่อยู่อาศัย	24.20%	27.30%	3.00%	33.30%	6.10%	3.00%	3.00%	100.00%
	% ของประเภทที่อยู่อาศัย	7.80%	75.00%	100.00%	44.00%	66.70%	100.00%	100.00%	22.80%
	% ของบ้านคอนกรีตทั้งหมด	5.50%	6.20%	0.70%	7.60%	1.40%	0.70%	0.70%	22.80%
บ้านครึ่งปูนครึ่งไม้	% ของลักษณะของที่อยู่อาศัย	77.80%	4.40%		15.60%	2.20%			100.00%
	% ของประเภทที่อยู่อาศัย	34.30%	16.70%		28.00%	33.30%			31.00%
	% ของบ้านครึ่งปูนครึ่งไม้ทั้งหมด	24.10%	1.40%		4.80%	0.70%			31.00%
Total	% ของลักษณะของที่อยู่อาศัย	70.30%	8.30%	0.70%	17.20%	2.10%	0.70%	0.70%	100.00%
	% ของประเภทที่อยู่อาศัย	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	% ของลักษณะที่อยู่อาศัยทั้งหมด	70.30%	8.30%	0.70%	17.20%	2.10%	0.70%	0.70%	100.00%

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

### 3. กรรมสิทธิ์ที่ดิน ขนาดแปลงที่ดิน และระดับราคาที่ดิน

การศึกษาระวางโฉนดที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีขนาดแปลงที่ดินขนาดใหญ่ตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป ซึ่งจะอยู่ในบริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษาที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเกษตรกรรม และเป็นพื้นที่ที่ยังขาดความสะดวกในการเข้าถึง ส่วนที่เหลือเป็นแปลงที่ดินที่มีขนาด 0 – 100 ตารางวา เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก มักจะเป็นบริเวณที่มีชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่ในบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมเข้าถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางตอนใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนชอยสวนหลวงและชุมชนสุขศิริ อันเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่ในอดีตและบริเวณตอนบนของพื้นที่ศึกษาที่อยู่ติดริมถนนตากสิน – เพชรเกษมเป็นบริเวณที่เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานใหม่เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมมายังพื้นที่ศึกษา





ระดับราคาที่ดินของพื้นที่ศึกษา จากราคาประเมินที่ดินโดยสำนักงานที่ดินกรุงเทพฯ พบว่า บริเวณตามแนวถนนตากสิน – เพชรเกษม จะมีราคาประเมินที่ดิน 40,001 – 50,000 บาทต่อตารางวา ส่วนพื้นที่ถัดเข้าไปราคาที่ดินจะค่อยๆ ลดลง โดยทั่วไปจะมีราคา

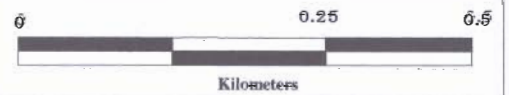
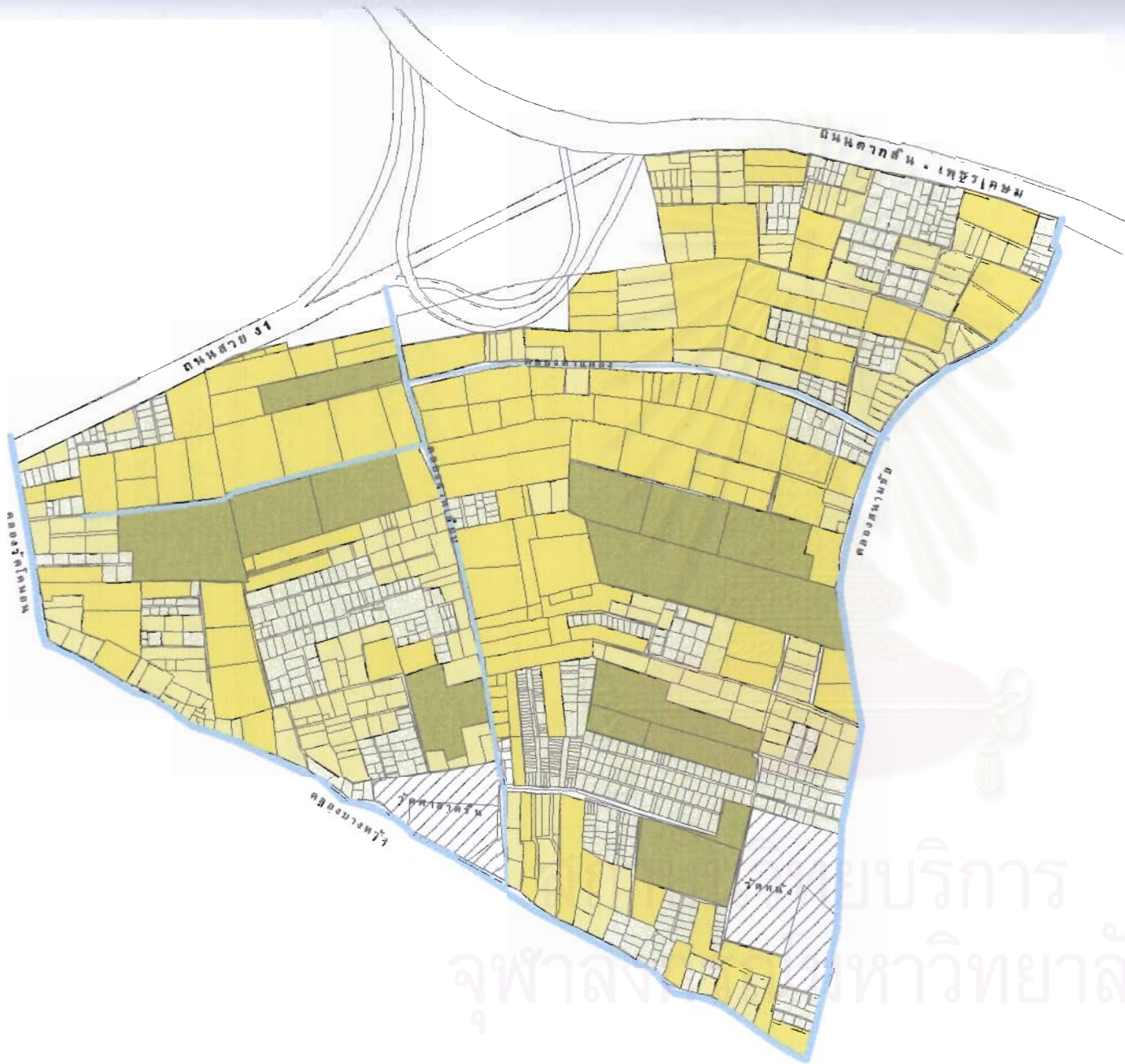
แผนที่ที่ 4-10 แสดง

ขนาดแปลงที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2544

สัญลักษณ์ :



-  0 - 100 ตร.วา
-  101 - 400 ตร.วา
-  1 ไร่ 1 วา - 5 ไร่
-  มากกว่า 5 ไร่ขึ้นไป



ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประเมินที่ดินประมาณ 5,000 – 30,000 บาทต่อตารางวา ที่ดินที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกหรือขาดทางเข้าออกจะมีราคาประเมินต่ำสุด คือ ต่ำกว่า 10,000 บาท และหากพิจารณาจำนวนแปลงที่ดิน จำแนกตามราคาประเมินที่ดินจากตารางที่ 4-15 แสดงราคาประเมินที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา จะพบว่า แปลงที่ดินส่วนใหญ่มีราคาอยู่ในช่วง 5,001 – 10,000 บาท โดยมีประมาณ 508 แปลง จากทั้งหมด 1,868 แปลง ซึ่งจะกระจายตัวอยู่ในบริเวณขาดการเข้าถึง มีทางเข้าออกแคบ ทำให้การเดินทางทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ไม่สะดวก จึงส่งผลต่อระดับราคาที่ดินที่ต่ำลงด้วย

#### ตารางที่ 4-18 ขนาดแปลงที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา (ปี พ.ศ.2544)

ขนาดแปลงที่ดิน	จำนวน (แปลง)
0 - 100 ตร.วา	1,152
101 – 400 ตร.วา	408
1 ไร่ – 5 ไร่	159
5 ไร่ขึ้นไป	14

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน

#### ตารางที่ 4-19 ราคาที่ดินของแต่ละแปลงในบริเวณพื้นที่ศึกษา (ปี พ.ศ.2544)

ราคาที่ดิน (บาท / ตารางวา)	จำนวน (แปลง)
ต่ำกว่า 5,000 บาท	109
5,001 - 10,000 บาท	508
10,001 - 15,000 บาท	320
15,001 - 20,000 บาท	125
20,000 บาทขึ้นไป	76

ที่มา : สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร สาขาบางขุนเทียน

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างกรรมสิทธิ์ของอาคารและกรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา พบว่า เจ้าของที่ดินที่เป็นเจ้าของอาคารด้วยนั้นมีสัดส่วนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 77.4 ของจำนวนเจ้าของที่ดินทั้งหมด รองลงมาคือ เจ้าของที่ดินที่เช่าอาคาร ร้อยละ 18.3 และ เช่าซื้ออาคารอยู่ ร้อยละ 4.3 เท่านั้น ซึ่งกรรมสิทธิ์ของอาคารทั้ง 2 ลักษณะนั้น ก็คือ การที่เจ้าของที่ดินเหล่านี้ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่ของตนเอง ซึ่งพื้นที่ส่วนนี้อาจเป็นพื้นที่เกษตร หรือพื้นที่รกร้างที่อยู่ในพื้นที่นั่นเอง ส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นของเอกชนทั้งเอกชนในพื้นที่และนอกพื้นที่นั้น พบว่ามีสัดส่วนรองลงมา คือ กรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นของเอกชนในพื้นที่ที่มีกรรมสิทธิ์อาคารเป็นแบบเช่า มีสัดส่วนร้อยละ 63.8 ของจำนวนเอกชนในพื้นที่ทั้งหมด และส่วนที่เป็นเจ้าของอาคาร ร้อยละ 17.2







ของจำนวนเอกชนในพื้นที่ทั้งหมด สำหรับเอกชนนอกพื้นที่ที่เป็นเจ้าของอาคารด้วยนั้นมี ร้อยละ 50.9 ของจำนวนเอกชนนอกพื้นที่ทั้งหมด และกรรมสิทธิ์อาคารเป็นแบบเช่า ร้อยละ 41.5 ของจำนวนเอกชนนอกพื้นที่ทั้งหมด หากพิจารณาจากลักษณะกรรมสิทธิ์อาคาร แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่เป็นเจ้าของอาคารมีส่วนร้อยละ 55.5 รองลงมาเป็นการเช่า ร้อยละ 34.8 เป็นการอาศัยญาติ ร้อยละ 5.3 เป็นการเช่าซื้อ ร้อยละ 3.6



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 – 20 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคารและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

			ลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน					ทั้งหมด
			เจ้าของที่ดิน	รัฐ	เอกชนในพื้นที่	เอกชนนอกพื้นที่	วัด	
ลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร	เจ้าของ	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร	65.00%	2.90%	7.30%	19.70%	5.10%	100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน	77.40%	33.30%	17.20%	50.90%	77.80%	55.50%
		% ของเจ้าของอาคารทั้งหมด	36.00%	1.60%	4.00%	10.90%	2.80%	55.50%
	เช่า	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร	24.40%	7.00%	43.00%	25.60%		100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน	18.30%	50.00%	63.80%	41.50%		34.80%
		% ของผู้เช่าอาคารทั้งหมด	8.50%	2.40%	15.00%	8.90%		34.80%
	เช่าซื้อ	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร	55.60%	11.10%	11.10%	22.20%		100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน	4.30%	8.30%	1.70%	3.80%		3.60%
		% ของผู้เช่าซื้อทั้งหมด	2.00%	0.40%	0.40%	0.80%		3.60%
	อาศัยญาติ	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร			69.20%	15.40%	15.40%	100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน			15.50%	3.80%	22.20%	5.30%
		% ของผู้ที่อาศัยญาติทั้งหมด			3.60%	0.80%	0.80%	5.30%
	อาศัยบริษัท	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร		100.00%				100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน		8.30%				0.40%
		% ของผู้อาศัยบริษัททั้งหมด		0.40%				0.40%
	อาศัยโรงงาน	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร			100.00%			100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน			1.70%			0.40%
		% ของผู้อาศัยโรงงานทั้งหมด			0.40%			0.40%
	Total	% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ของอาคาร	46.60%	4.90%	23.50%	21.50%	3.60%	100.00%
		% ของลักษณะกรรมสิทธิ์ที่ดิน	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
		% ทั้งหมด	46.60%	4.90%	23.50%	21.50%	3.60%	100.00%

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

#### 4. ระบบโครงข่ายคมนาคม

ระบบคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ไม่มีระบบถนนเข้าถึง ในบริเวณทางด้านใต้ถนนตากสิน - เพชรเกษม สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตร ไม่มีถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ การเดินทางเข้าออกใช้ถนนสายย่อยที่เป็นเพียงทางเดินเท้าที่มีสภาพทรุดโทรมเท่านั้น ส่วนอีกบริเวณหนึ่งคือ ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา เป็นบริเวณที่มีบ้านเรือนหนาแน่นกว่าทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา แต่มีเส้นทางเข้าออกเพียงเส้นทางเดียวเท่านั้น

จากแผนที่ 4-12 แสดงโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา ทำให้เห็นว่า เส้นทางหลักของพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะทางด้านใต้ ก็คือ ซอยวัดหนึ่ง-วัดศาลาครืน (ซอยวุฒากาศ 42) โดยเป็นทางลาดยางที่รถยนต์สามารถผ่านสวนกันได้ แต่มีลักษณะเป็นถนนที่แคบแคบและแคบ โดยเส้นทางนี้จะไปสิ้นสุดที่บริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกับโรงเรียนวัดศาลาครืน โดยรถยนต์จะไม่สามารถเข้าไปถึงยังพื้นที่ที่อยู่ด้านในได้ ซอยวัดหนึ่ง-วัดศาลาครืนนี้ก็ยังคงเชื่อมต่อไปยังซอยสวนหลวงที่จะเป็นทางที่จะมุ่งไปด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาได้ แต่เส้นทางนี้จะค่อยๆ แคบลงผ่านคลองซอยคลองด่าน 16 ไปจนถึงลำรางสาธารณะบริเวณทางข้ามไปยังโรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยา เป็นเส้นทางที่แคบมาก การเดินทางจึงใช้ได้เฉพาะการเดินเท้า จักรยาน หรือจักรยานยนต์เท่านั้น และสภาพพื้นที่สองข้างก็เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและไม่มีไฟส่องทาง ทำให้ผู้คนที่ผ่านเส้นทางนี้ อาจเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินได้ สำหรับพื้นที่ศึกษาทางด้านเหนือบริเวณที่ติดกับถนนตากสิน-เพชรเกษมและคลองด่าน (คลองสนามชัย) เส้นทางเข้า-ออกบริเวณดังกล่าวเป็นเพียงทางเดินคอนกรีตและทางเดินลูกรัง มีขนาดความกว้างประมาณ 1-2 เมตร ทำให้การเดินทางไม่สะดวกนัก

สำหรับในการพิจารณาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษาแบ่งเป็น การคมนาคมทางบก การคมนาคมทางน้ำ และโครงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในอนาคต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

##### 4.1 การคมนาคมทางบก

ระบบคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่ศึกษา ปัจจุบันยังมีโครงข่ายไม่ทั่วถึง ไม่เพียงพอ ขาดระบบถนนเข้าถึง ทั้งนี้เนื่องจากสภาพส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษายังคงเป็นส่วนปะปนกับพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ ไม่มีถนนสายหลักและสายรอง ขาดถนนที่จะรวมการจราจรสู่ถนนสายหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางตอนกลางและตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา โครงข่ายถนนสายหลักที่มีความสำคัญต่อการสัญจรของประชาชนทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ มีอยู่ 3

สาย คือ ถนนวุฒากาศ ถนนตากสิน-เพชรเกษม และถนนตากสิน-เพชรเกษม-ถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอก) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) **ถนนตากสิน-เพชรเกษม** เป็นถนนคอนกรีตขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลาง เขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ความยาวประมาณ 5 กิโลเมตร โดยก่อสร้างเสร็จเมื่อต้นปี 2544 โดยตัดผ่านทางตอนเหนือของพื้นที่ศึกษา เป็นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างข้ามสะพานแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสาทรระยะที่ 1 ช่วงสาทร-ตากสิน ทำให้สามารถเชื่อมโยงกับถนนเพชรเกษม ถนนเจริญกรุง และทางด่วนชั้นที่ 2 และจะต่อเชื่อมกับโครงการถนนเพชรเกษม-รัตนวิบูลย์ในอนาคต

2) **ถนนวุฒากาศ** เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เขตทางกว้าง 15-18 เมตร ต้นทางแยกจากจุดต่อเชื่อมถนนจอมทองและถนนเอกชัย การจราจรค่อนข้างหนาแน่นเกือบตลอดทั้งวัน มีซอยแยกทั้ง 2 ฝั่งถนนเป็นระยะ ซึ่งในปัจจุบันมีเส้นทางถนนตากสิน-เพชรเกษม (กรมโยธาธิการ) ตัดผ่าน ทำให้สามารถใช้เส้นทางดังกล่าวออกสู่ถนนเพชรเกษมได้สะดวกมากขึ้น

3) **โครงการถนนตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก (สาย ง1)** เป็นโครงการถนนคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลาง เขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร มีระยะทาง 7.7 กิโลเมตร เป็นถนนหลักที่จะช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนเอกชัยและถนนพระราม 2 ที่มีความคับคั่งมากในปัจจุบัน เป็นถนนที่แยกออกจากถนนตากสิน-เพชรเกษมในเขตจอมทองไปเชื่อมต่อถนนวงแหวนรอบนอก (กาญจนาภิเษก) โดยการก่อสร้างเริ่มต้นในเดือนพฤศจิกายน 2543 และคาดว่าจะสร้างเสร็จในปี พ.ศ.2546



ถนนสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก)



ถนนสายหลักทั้ง 3 สาย เป็นถนนที่ช่วยให้ประชาชนในพื้นที่ศึกษาสามารถเดินทางไปยังพื้นที่อื่นได้สะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางที่สำคัญและเป็นทางเดียวที่จะเดินทางจากภายนอกสู่พื้นที่ศึกษาด้วยรถยนต์ นั่นคือ เส้นทางซอยวุฒากาศ 42 (ซอยวัดหนึ่ง – วัดศาลาครืน) (กว้างประมาณ 5 เมตร) เป็นถนนลาดยางที่รถ 2 คัน สามารถสวนทางกันได้เป็นอย่างดี มีลักษณะคดเคี้ยว โดยมีเส้นทางผ่านวัดหนึ่ง ผ่านชุมชนสุขศิริ วัดศาลาครืน และไปสิ้นสุดบริเวณชุมชนที่อยู่ติดกับวัดศาลาครืน เส้นทางนี้เป็นเพียงเส้นทางเดียวที่ประชากรในพื้นที่ใช้เดินทางเข้าออกไปยังถนนวุฒากาศ เมื่อเป็นเช่นนี้ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานขึ้น 2 ฝั่งถนน จนกลายเป็นชุมชนที่มีบ้านเรือนประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นมาตั้งแต่ในอดีต ซึ่งแสดงให้เห็นได้จากภาพถ่ายทางอากาศมาตราส่วน 1:15,000 (ปี 2522) จนในปัจจุบันการตั้งถิ่นฐานเริ่มขยายตัวไปทางด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษามากขึ้นกว่าส่วนอื่นๆ ของพื้นที่ศึกษา แต่หากพิจารณาบริเวณที่มีการกระจุกตัวของบ้านเรือนในปัจจุบันจะพบว่า ในบริเวณดังกล่าวมีเส้นทางเข้าออกเป็นเพียงทางเดินเท้าและทางผ่านของจักรยาน มอเตอร์ไซด์ ในลักษณะของถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก มีความกว้างประมาณ 2 เมตร เป็นถนนที่รถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากมีการสร้างบ้านเรือนกันอย่างหนาแน่น จนเหลือเพียงทางเล็กๆ ที่ใช้ในการสัญจร ส่วนบริเวณที่มีบ้านเรือนกระจายตัวอย่างเบาบางนั้น ลักษณะถนนจะเป็นเพียงทางไม้หรือดินที่มีสภาพทรุดโทรมเท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่สีเขียวที่อยู่ถัดจากชุมชนสวนหลวงไปทางด้านเหนือ เป็นทางเดินคอนกรีตที่คดเคี้ยวผ่านพื้นที่เกษตรกรรมต่างๆ ความกว้างประมาณ 1 – 1.5 เมตร โดยตามทางไม่มีไฟส่องทางเลย ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนได้



สภาพของเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ศึกษา



แผนที่ที่ 4-12 แสดง

โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545


สัญลักษณ์ :




 ถนนลาดยาง

 ทางเดินคอนกรีต

 ถนนลูกรัง

 ถนนสายหลัก

 ถนนโครงการ

 แม่น้ำ ลำคลอง



Kilometers

0 0.025 0.05

ที่มา : สำนักบรรณาน้ำ กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## 4.2 การคมนาคมทางน้ำ

ระบบคลองภายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 5 คลองหลักๆ อันได้แก่ คลองสนามไชย (ด้าน) คลองบางหว้า คลองตาม่วง คลองตาแดง คลองวัดโคกอน โดยคลองที่สำคัญที่ใช้ในการสัญจรไปมาของประชาชนส่วนหนึ่งในพื้นที่โดยใช้เรือโดยสาร ก็คือ คลองสนามไชย(คลองด้าน) ซึ่งในปัจจุบันความนิยมในการใช้เรือโดยสารลดน้อยลง มีบริการสาธารณะอยู่เส้นทางเดียวผ่านคลองบางขุนเทียนและคลองสนามไชย โดยมีเส้นทางเริ่มต้นจากสะพานพุทธ-วัดเลา ผ่านคลองบางขุนเทียน-คลองสนามชัย-ตลาดน้ำ วัดไทร ไปถึงวัดเลา ช่วงเช้าให้บริการ 2 เที่ยว คือ 07.00 และ 08.00 น. ส่วนช่วงเย็นมีเฉพาะเที่ยว 16.00 น. ค่าโดยสารขึ้นมอยู่กับระยะทาง 7-12 บาท เหตุผลที่ทำให้การคมนาคมทางน้ำลดลง อาจเนื่องมาจากในปัจจุบันคลองบางแห่งมีสภาพตื้นเขิน น้ำในคลองเน่าเสียมีกลิ่นเหม็น ประกอบกับมีทางเลือกให้เดินทางที่สะดวกกว่าด้วยการคมนาคมทางบก



การคมนาคมทางน้ำบริเวณคลองสนามชัย

## 4.3 โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคต

โครงการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษานั้นมี 3 ส่วนด้วยกัน คือ โครงการระบบถนนสายหลัก สายรอง ตามผังเมืองรวมของ กทม. โครงการระบบทางด่วน โครงการรถไฟและถนนยกระดับ หากมีโครงการพัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง ก็จะมีส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ ขึ้นในพื้นที่ศึกษาได้ โดยรายละเอียดของโครงการพัฒนา มีดังนี้

### 4.3.1 โครงการพัฒนาตามผังเมืองรวม กทม. ประกอบด้วย

#### 1) สายหลัก

1. ถนนสาย ซ2 (ถนนติวานนท์-เพชรเกษม-รัตนธิเบศร์) ระยะทาง 8 กม. เชื่อมโยงถนนพัฒนาการทางด้านเหนือของเขต เพื่อเชื่อมโยงไปยังถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

และอาศัยถนนพัฒนาการเป็นแนวเชื่อมโยงโครงการถนนพระราม 2 – บางค้อ ซึ่งเป็นโครงการถนนสายรอง

2. ถนนสาย ฅ พระราม 2 – เขตจังหวัดสมุทรปราการ (วงแหวนรอบนอกด้านใต้) ระยะทาง 12.2 กม. เป็นโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 4 ตัดผ่านพื้นที่ทางตะวันตกเฉียงใต้ ของเขตจอมทองและเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 5 ทางทิศเหนือ โดยจะเป็นถนนสายหลักที่จะระบายรถบรรทุกสินค้าให้มุ่งสู่ย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (พระราม 3) โดยไม่ผ่านชุมชนหนาแน่น

## 2) สายรอง

1. ถนนสาย ง2 (พระราม 2 – บางค้อ) มีระยะทาง 4 กม. ช่วยในการรวมรถทางด้านทิศเหนือ ตะวันออก และตะวันออกเฉียงเหนือ ของเขตจอมทองให้กระจายออกไปยังถนนสายหลัก อันได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนพระราม 2 ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาการจราจรบนถนนจอมทอง วุฒากาศ และต้นทางของถนนเอกชัยได้

2. ถนนสาย ง3 (ตากสิน – เพชรเกษม – พระราม 2) ระยะทาง 5-9 กม. เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับถนนสาย 91 ไปยังถนนพระราม 2 – สุขสวัสดิ์ เป็นโครงการที่แบ่งเบาการจราจรของถนนเอกชัย และเชื่อมพื้นที่ที่ขาดเส้นทางเข้าออกทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ รวมถึงถนนสาย 91 ซึ่งจะทำให้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนที่มีเส้นทางเข้าออกอย่างเพียงพอ

3. ถนนสาย ง4 (พระราม 2 – สุขสวัสดิ์) มีระยะทาง 5.6 กม. จะต่อเชื่อมเป็นแนวกับถนนโครงการตากสิน-เพชรเกษม-พระราม 2 เพื่อออกถนนสุขสวัสดิ์และเลยไปเสริมถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้

4. ถนนสาย ค7 (พุทธบูชา-วงแหวนรอบนอกด้านใต้) มีระยะทาง 6 กม. เป็นการรวมการจราจรถนนพุทธบูชาทางด้านทิศใต้ของเขตจอมทอง และกระจายเข้าสู่โครงการทางด่วนขั้นที่ 4 และโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้

### 4.3.2 โครงการระบบทางด่วน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้มีโครงการระบบทางด่วนขั้นในบริเวณถนนพระราม 2 (ธนบุรี-ปากท่อ) แม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่อยู่นอกพื้นที่ศึกษา แต่ก็นับได้ว่าเป็นโครงการหนึ่งที่น่าไปสู่การพัฒนาของพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ ได้ โดยโครงการระบบทางด่วนนี้ ก็คือ ระบบทางด่วนสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก เป็นระยะทาง 7.5 กม. ซึ่งแนวเส้นทางก็เริ่มจากปลายทางด่วนขั้นที่ 1 บริเวณดาวคะนอง เป็นทางยกระดับไปตามถนนพระราม 2 ผ่านเขตบางขุนเทียนไปถึงวงแหวนรอบนอกดัยตะวันตก นอกจากนี้ก็ยังมีโครงการต่อเนื่องของทาง



ด่วนไปถึงจังหวัดสมุทรสาครอีกด้วย โดยในปัจจุบันโครงการระบบทางด่วนดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนในการพิจารณาทบทวนโครงการให้สอดคล้องกับการปรับปรุงการก่อสร้างขยายถนนพระราม 2 ของกรมทางหลวง รวมทั้งยังอยู่ในระหว่างการจัดหาแหล่งเงินทุนและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมเพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

### 4.3.3 โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับ

โครงการนี้เป็นโครงการปรับปรุงทางรถไฟสายเวียงใหญ่ - มหาชัย โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้การปรับปรุงดังกล่าวก็เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟหัวลำโพงสายใต้ แม้จะผ่านในบริเวณตอนกลางของเขตจอมทอง สำหรับโครงการถนนยกระดับที่ควบคู่กับทางรถไฟจะไปสิ้นสุดที่วงแหวนรอบนอก โดยพื้นที่ศึกษาซึ่งตั้งอยู่ในเขตจอมทองนั้นจะได้รับประโยชน์โดยตรงจากโครงการนี้

## 5. ระบบสาธารณูปโภค

### 5.1 ระบบบริการไฟฟ้า

ระบบไฟฟ้าของพื้นที่ศึกษาอยู่ในขอบเขตการให้บริการของการไฟฟ้านครหลวงเขตบางขุนเทียน ซึ่งประกอบไปด้วยสถานีไฟฟ้าย่อยกระจายอยู่รอบๆ พื้นที่ โดยมีปริมาณกำลังไฟฟ้าแตกต่างกันไป สถานีไฟฟ้าย่อยจะรับแรงดันในระบบส่งจ่ายจากโครงข่ายของการไฟฟ้านครหลวงที่ระดับแรงดัน 115 และ 69 กิโลวัตต์ แล้วทำการปรับลดแรงดันไฟฟ้าลงให้เหลือที่ระดับ 12 หรือ 24 กิโลวัตต์ แล้วจ่ายไปยังโครงข่ายที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อใช้จำหน่ายส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งก็จะถูกปรับลดระดับแรงดันด้วยหม้อแปลงไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวงให้เหลือที่ระดับแรงดัน 400 หรือ 230 โวลท์ เพื่อใช้จำหน่ายให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าทั่วไปและใช้สำหรับไฟฟ้าสาธารณะ เช่น ไฟฟ้าส่องทาง

ตารางที่ 4-21 ข้อมูลของสถานีไฟฟ้าย่อย

เขตการให้บริการ	สถานีไฟฟ้าย่อย	แรงดันไฟฟ้า	จำนวนหม้อแปลง	กำลังไฟฟ้า
เขตบางขุนเทียน	1) ธนบุรีใต้	12 KV	2	40 MVA
		12 KV	1	60 MVA
	2) บางบอน	12 KV	3	40 MVA
	3) คลองวัดสิงห์	12 KV	2	40 MVA
	4) บางมด	12 KV	2	40 MVA
	5) บางไผ่	12 KV	2	40 MVA
	6) วัดกำแพง	12 KV	2	40 MVA
	7) บางกอกน้อย	12 KV	2	40 MVA
		12 KV	1	60 MVA
	8) ทวีวัฒนา	12 KV	2	40 MVA

ที่มา : การไฟฟ้านครหลวง “วัดเลียบ”



แผนที่ที่ 4-13 แสดง

ขอบเขตการให้บริการไฟฟ้าบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



สถานีไฟฟ้าย่อย



สำนักงานบริการไฟฟ้า



ขอบเขตพื้นที่บริการไฟฟ้า บางชุมชนเขียน



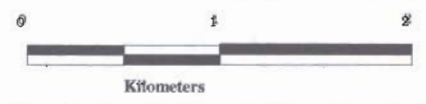
ถนนสายหลัก



ถนนสายรอง

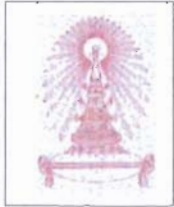


แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ปัจจุบันการให้บริการของการไฟฟ้านครหลวงในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้นยังคงมีการให้บริการที่เพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านปริมาณไฟฟ้า หรือในด้านโครงข่ายที่มีกระจายอยู่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ทั้งพื้นที่ที่มีผู้อยู่อาศัยเบาบาง พื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ห่างจากแนวถนน หรือที่อยู่อาศัยบริเวณริมคลอง โดยปริมาณผู้ใช้ไฟฟ้ารวมในระดับเขตนั้น มีประมาณ 57,000 ราย

### โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าในอนาคต

การไฟฟ้านครหลวงมีโครงการที่จะดำเนินการในอนาคต เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของชุมชนและปริมาณผู้อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็น การเพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้าตามสถานีไฟฟ้าย่อยเดิมและการสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยใหม่ ซึ่งโครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวงนั้น ได้พิจารณาจากศักยภาพในการให้บริการไฟฟ้าในปัจจุบันประกอบกับแผนพัฒนาของทางการไฟฟ้า พบว่า ศักยภาพในการให้บริการไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวงนั้น สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

#### ตารางที่ 4-22 ข้อมูลโครงการพัฒนาของการไฟฟ้า

เขตการให้บริการ	สถานีไฟฟ้าย่อย	โครงการพัฒนาของการไฟฟ้า	ระยะเวลาแล้วเสร็จ (พ.ศ.)
เขตบางขุนเทียน	1) เอกชัย	เพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้า สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย	2548 – 2549
	2) บางไผ่	เพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้า สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย	2547
	3) บางกอกน้อย	เพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้า สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย	2544 – 2545
	4) ทวีวัฒนา	เพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้า สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย	2548 – 2549
	5) วัดกำแพง	สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย	2546

ที่มา : กองสารสนเทศ ฝ่ายแผนที่และอุปกรณ์จำหน่าย การไฟฟ้านครหลวง “วัดเลียบ”

หมายเหตุ : โครงการพัฒนาของการไฟฟ้านครหลวง ไม่ได้ระบุขนาดในการเพิ่มกำลังไฟฟ้า

## 5.2 ระบบการบริการประปา

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษาอยู่ในขอบเขตการให้บริการของการประปาสาขาตากสิน 1 ซึ่งได้รับน้ำจากโรงผลิตน้ำธนบุรีและโรงผลิตน้ำมหาสวัสดิ์

1. แหล่งน้ำดิบ การผลิตน้ำประปาใช้แหล่งน้ำดิบจากแหล่งน้ำ 2 แหล่ง คือ แหล่งน้ำผิวดินและน้ำบาดาล สำหรับโรงงานผลิตน้ำธนบุรีปล่มมหาสวัสดิ์ ซึ่งผลิตน้ำให้กับพื้นที่ศึกษาอาศัย



แผนที่ที่ 4-14 แสดง

ขอบเขตการให้บริการประปาบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



ที่ตั้งสถานีสูบน้ำ



ขอบเขตการบริการประปาตากสิน 2



ถนนสายหลัก



ถนนสาขรอง



แม่น้ำ ลำคลอง

0 1 2



Kilometers

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แหล่งน้ำผิวดินเพียงอย่างเดียว โดยโรงงานผลิตน้ำธนบุรีใช้แหล่งน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยา มีสถานีสูบน้ำอยู่ปทุมธานี ส่งผ่านไปยังคลองประปาเป็นระยะทาง 31 กิโลเมตร เพื่อส่งน้ำดิบให้แก่โรงงานผลิตน้ำบางเขน สามเสน และมหาสวัสดิ์

**2. ปริมาณการผลิต** โรงงานผลิตน้ำธนบุรีมีความสามารถในการผลิตน้ำประปาได้ประมาณวันละ 17,000 ลบ.ม. และโรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์ ในปัจจุบันสามารถผลิตน้ำได้ประมาณวันละ 800,000 ลบ.ม. ระบบการผลิตน้ำใช้ระบบการกรองแบบ Sand Filter โดยน้ำดิบจะผ่านกระบวนการตกตะกอนก่อน แล้วจึงผ่านระบบการกรองน้ำและระบบจ่ายสารเคมีเพื่อฆ่าเชื้อโรค กลิ่นและตะกอนในขั้นสุดท้าย ก่อนจะกลับไปเก็บยังถังเก็บน้ำและส่งแจกจ่ายน้ำประปาไปยังผู้บริโภคต่อไป

**3. ระบบจ่ายน้ำ** พื้นที่ศึกษาได้รับน้ำจากสถานีสูบน้ำจ่ายท่าพระและธนบุรี โดยผ่านท่อประปาขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 500 – 1,800 มิลลิเมตร และท่อจ่ายน้ำเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 100 – 400 มิลลิเมตร ก่อส่งต่อยังท่อบริการย่อยขนาด 0.5 – 0.3 นิ้วตามบ้านเรือนและสถานประกอบการ โดยโรงงานผลิตน้ำธนบุรีซึ่งมีสถานีสูบน้ำจ่ายท่าพระนั้น มีความสามารถสูบน้ำรวม 590,000 ลบ.ม./วัน ส่วนโรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์ โรงสูบน้ำติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาด 227,520 ลบ.ม./วัน

**4. การให้บริการ** ในแง่ของปริมาณกำลังการผลิตยังคงเพียงพอกับพื้นที่ที่มีโครงข่ายการประปาอยู่ เช่น ชุมชนที่อยู่ติดแนวถนนหลัก ชุมชนที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น แต่ก็ยังมีปัญหาการให้บริการในพื้นที่ที่ยังไม่มีโครงข่ายท่อจ่ายน้ำประปา เช่น พื้นที่ที่มีผู้อยู่อาศัยเบาบาง พื้นที่ที่อยู่ห่างจากแนวถนน โดยปัจจุบันมีผู้ได้รับบริการประปาในเขตจอมทอง ประมาณ 51,300 ราย

**5. โครงการพัฒนา** มีโครงการก่อสร้างเพื่อขยายกำลังการผลิตน้ำที่โรงงานผลิตน้ำประปามหาสวัสดิ์เฟส 3 (โครงการ 7) โดยติดตั้งเพิ่มอีก 400,000 ลบ.ม./วัน นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างคลองส่งน้ำดิบจากเขื่อนวชิราลงกรณ์มายังโรงงานผลิตน้ำมหาสวัสดิ์และติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาด 300 ลบ.ม./วินาที จำนวน 3 เครื่อง นอกจากนี้ การประสานครหลวงยังมีแผนพัฒนาการวางท่อประธานของการประปาเพิ่มเติม

### ตารางที่ 4-23 แผนพัฒนาการวางท่อประธานของการประปานครหลวง

ลำดับ	รายชื่อเส้นทาง	สถานที่	ขนาดท่อ (มม.)	ความยาว (กม.)	ระยะเวลาแล้ว เสร็จ (พ.ศ.)
1	ถ.ตากสิน-เพชรเกษม	ถ.รัชดาภิเษก-เพชรเกษม	1,000	3.5	2538 - 2544
			300	7.0	
2	ถ.เชื่อมต่อสายตากสิน-เพชรเกษม กับวงแหวนรอบนอก	จากทางแยกต่างระดับบริเวณ วงแหวนรอบนอกถึงถ.สุขาภิบาล	1,000	2.6	2538 - 2545
			300	5.8	
3	ถ.เชื่อมต่อสายตากสิน-เพชรเกษม ไปถ.พระราม 2	ถ.ตากสิน-เพชรเกษม ถึงถ.พระราม 2	800	5.0	2542 - 2549
			200	10.0	

ที่มา : กองวางแผนและงบประมาณ การประปานครหลวงสำนักงานใหญ่

### 5.3 ระบบการบริการโทรศัพท์

พื้นที่ศึกษาอยู่ในขอบเขตการให้บริการโทรศัพท์ 2 หน่วยงานหลักๆ คือ

- หน่วยงานขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย โดยพื้นที่ศึกษาจะอยู่ในขอบเขตการบริการของโทรศัพท์นครหลวงที่ 3.2.1 ซึ่งรับอิทธิพลจากโครงข่ายของชุมสายดาวคะนอง
- หน่วยงานภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทาน ซึ่งก็คือ บริษัท เทเลคอม เอเชีย จำกัด (มหาชน)

### ตารางที่ 4-24 ข้อมูลการให้บริการโทรศัพท์

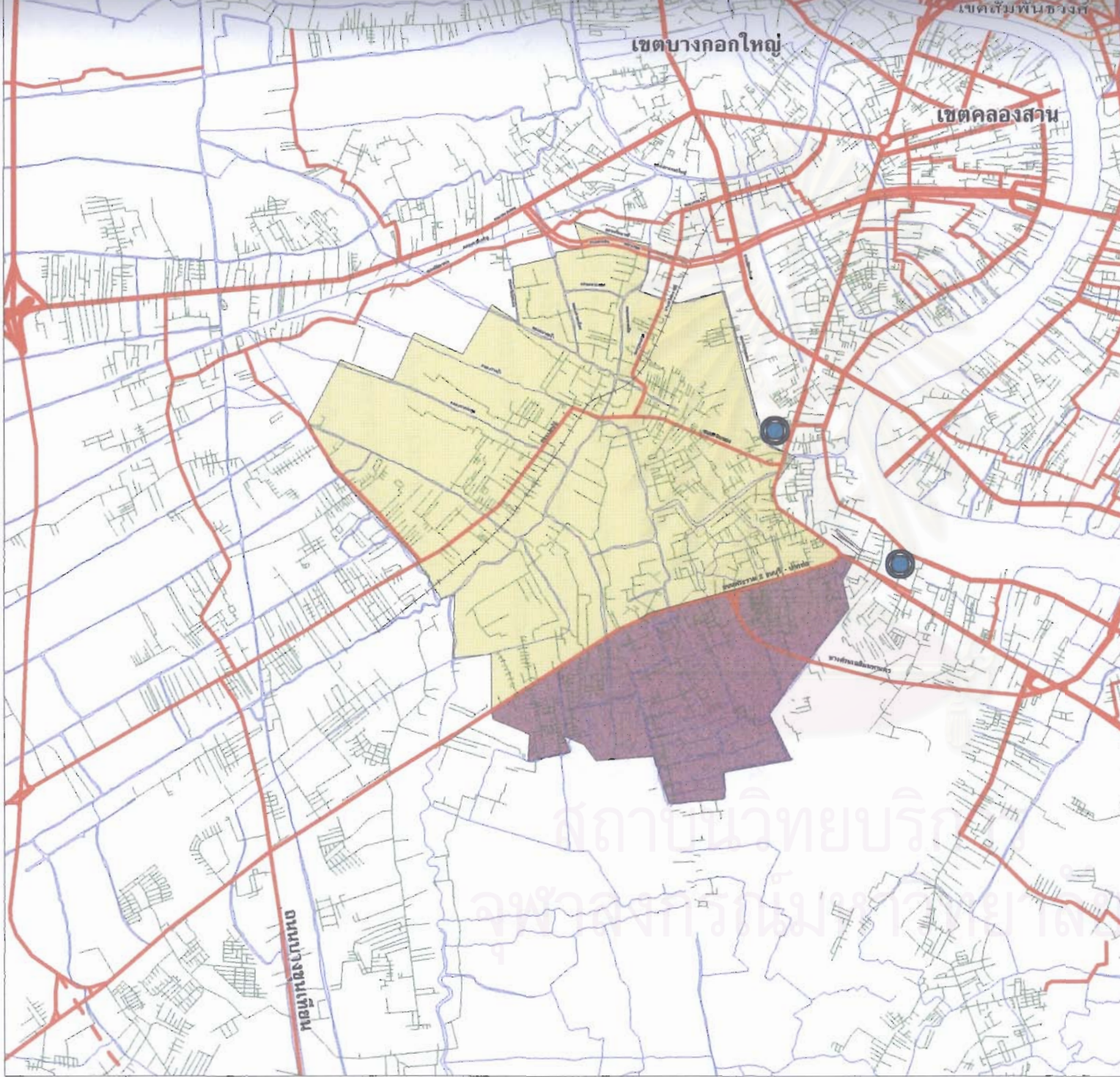
เขตโทรศัพท์นครหลวง	ชุมสาย	ระบบชุมสาย	จำนวนเลข หมายเต็ม	จำนวนเลข หมายเปิดใช้	จำนวนเลขหมาย คงเหลือ
โทรศัพท์นครหลวงที่ 3.2.1	ดาวคะนอง	MSU	25,600	21,547	4,053
เทเลคอม เอเชีย	จอมทอง	TA - RCU	2,6000	27,948	1,000,000

ที่มา : โทรศัพท์นครหลวงที่ 3.2.1 และ บริษัท เทเลคอมเอเชีย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : MSU = Main Switching Unit

ในปี 2544 การให้บริการขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยและบริษัท เทเลคอมเอเชีย จำกัด (มหาชน) ต่อผู้ใช้โทรศัพท์ในพื้นที่ศึกษา ทั้งทางด้านจำนวนเลขหมายและด้านโครงข่ายโทรศัพท์นั้นมีการกระจายอยู่ครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็น พื้นที่ที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ห่างจากแนวถนน แต่เมื่อพิจารณาในด้านโทรศัพท์สาธารณะ พบว่า ยังคงไม่เพียงพอกับความต้องการของชุมชน ทั้งนี้ในปัจจุบันมีโทรศัพท์สาธารณะในระดับเขตเพียง 700 เลขหมายเท่านั้น หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนโทรศัพท์สาธารณะต่อ












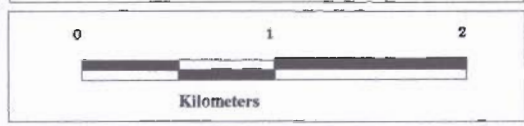
แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนา  
บริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระ

แผนที่ที่ 4-15 แสดง  
ขอบเขตการให้บริการโทรศัพท์บริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :


-  ที่ตั้งชุมสายโทรศัพท์
-  เขตบริการโทรศัพท์นครหลวงที่ 3.2.1
-  เขตบริการโทรศัพท์นครหลวงที่ 3.2.2
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง
-  แม่น้ำ ลำคลอง





ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จำนวนผู้ให้บริการ คือ 10 – 15 คนต่อโทรศัพท์สาธารณะ 1 เครื่อง พบว่า การให้บริการโทรศัพท์สาธารณะภายในชุมชนยังขาดแคลนอีกมาก

#### 5.4 ระบบระบายน้ำ

การระบายน้ำจะระบายลงตามลำคลองธรรมชาติในเขตพื้นที่ โดยคลองระบายหลักๆ คือ คลองด่าน คลองบางขุนเทียนฯ และนอกจากนี้การระบายน้ำออกจากบ้านเรือนก็อาศัยท่อระบายน้ำที่อยู่ข้างถนนและในซอยต่างๆ สำหรับปัญหาระบายน้ำในพื้นที่ศึกษานั้น ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีที่ฝนตกหนัก ทำให้เกิดน้ำท่วมขังภายในพื้นที่ แต่เป็นเพียงระยะสั้นๆ เท่านั้น ทั้งนี้เกิดมาจากสาเหตุของสภาพพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ต่ำและไม่มีท่อระบายน้ำ จากการศึกษาตำแหน่งที่เป็นจุดอ่อนน้ำท่วมของเขตจอมทอง จะพบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาไม่มีจุดอ่อนน้ำท่วมเลย มีเพียงในบริเวณใกล้เคียง คือ ซอยวิสุทธิวิจิตร นอกจากนี้พื้นที่ศึกษาก็ยังเป็นส่วนหนึ่งของแผนการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำในพื้นที่ฝั่งธนบุรีตามแผนหลักที่เสนอโดย บริษัท NEDECO จำกัด และบริษัท สแปน จำกัด ปี 2530 โดยจะใช้คันกันน้ำซึ่งอยู่ในเขตราชบุรีบูรณะ ตั้งแต่คลองดาวคะนอง ขนาด 45 ลบ.ม. / วินาที ประตูระบายน้ำคลองบางปะแก้วขนาด 4-3.00 \* 5.00 ม. ส่วนทางทิศตะวันตกมีสถานีสูบน้ำและประตูระบายน้ำคลองวัดสิงห์ขนาด 6 ลบ.ม. / วินาที ซึ่งถือเป็นการป้องกันน้ำจากภายนอกที่ไหลเข้ามาท่วมในพื้นที่ควบคุม แต่ยังไม่มีการดำเนินงานของระบบระบายน้ำภายใน

ระบบป้องกันน้ำท่วมในปัจจุบันนั้น กรุงเทพมหานครได้ก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ฝั่งธนบุรีตามแผนหลักของ NEDECO บางส่วน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. คันกันน้ำด้านเหนือ แนวป้องกันน้ำท่วมนี้เป็นแนวขนานกับคลองมหาสวัสดิ์ ที่ความยาว 17 กิโลเมตร ซึ่งใช้คลองธรรมสพน์ถึงพุทธมณฑลสาย 2 ทางรถไฟสายใต้ ถนนสวนผัก เขื่อน ค.ส.ล ริมคลองมหาสวัสดิ์ถึงคลองบางกอกน้อยเป็นคันกันน้ำ แลยังมีแนวคันกันน้ำโดยใช้ทางรถไฟสายใต้จากคลองบางกอกน้อยถึงแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระราม 7 โดยมีความยาวประมาณ 6 กิโลเมตร

2. คันกันน้ำด้านตะวันออก ประกอบด้วย เขื่อน ค.ส.ล ริมคลองบางกอกน้อยฝั่งใต้ จากคลองมหาสวัสดิ์ถึงแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงจากคลองบางกอกน้อยถึงคลองดาวคะนอง นอกจากนี้ก็มีโครงการต่อเนื่องระยะที่ 2 ด้วยคันกันน้ำช่วงคลองดาวคะนองถึงสุดเขตกรุงเทพมหานครที่คลองแจรงร้อน ยาวประมาณ 4 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในแผนการก่อสร้าง ในปัจจุบันใช้ถนนราชบุรีบูรณะเป็นคันกันน้ำและต่อจากแนวเขตกรุงเทพมหานครที่คลองแจรงร้อนถึงวัดคู่สร้างมีคันกันน้ำอยู่แล้ว รวมระยะทาง 30 กิโลเมตร ซึ่งสามารถป้องกันน้ำล้นจากแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว



แผนที่ที่ 4-16 แสดง

ตำแหน่งของท่อระบายน้ำภายในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



-  ท่อระบายน้ำ
-  ถนนลาดยาง
-  ทางเดินคอนกรีต
-  ถนนลูกรัง
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนโครงการ
-  แม่น้ำ ลำคลอง

Kilometers

0 0.025 0.05

ที่มา : สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

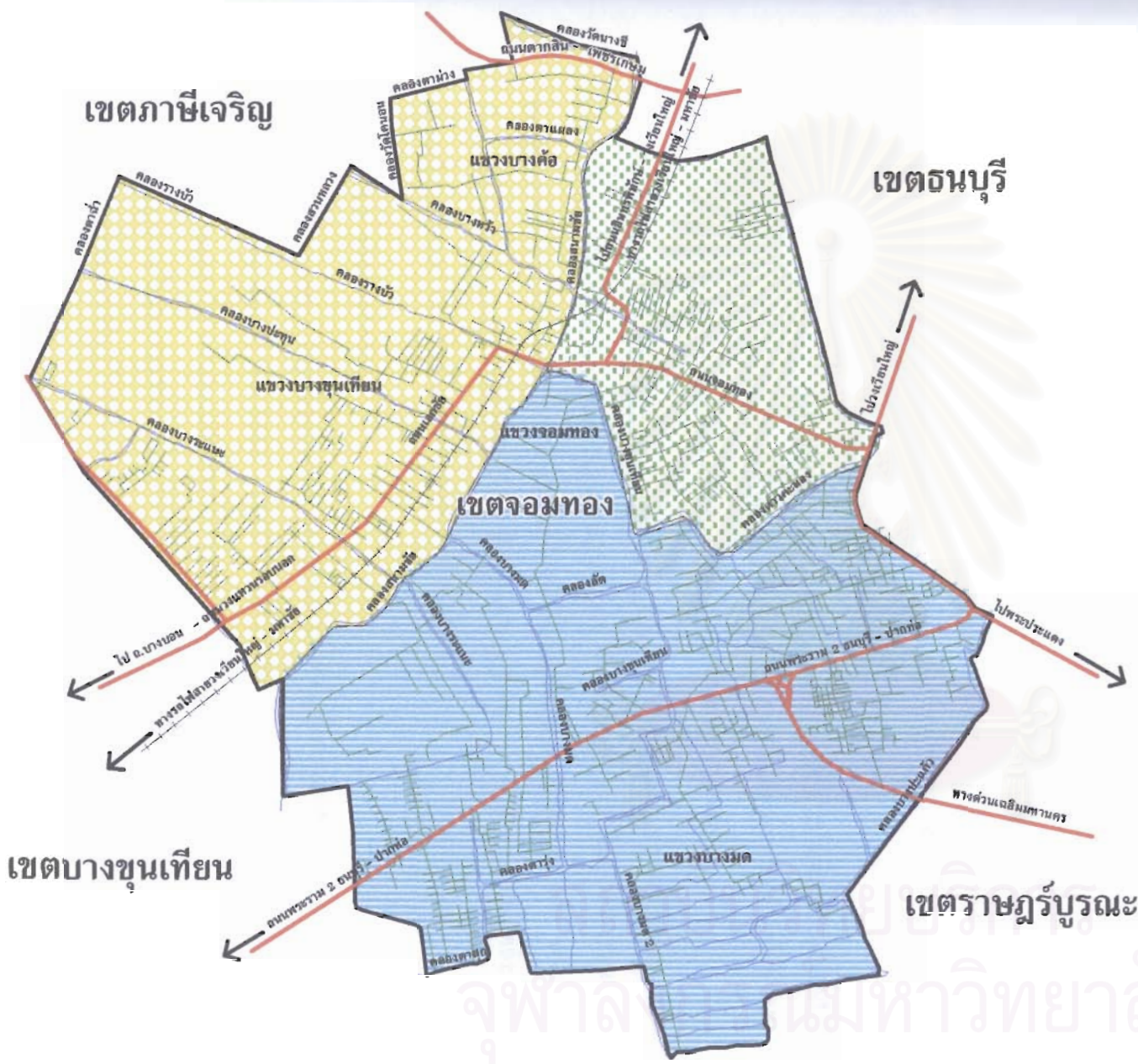
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





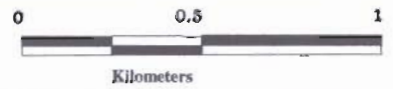
แผนที่ที่ 4-17 แสดง

พื้นที่ปิดล้อม แผนการป้องกันน้ำท่วมเขตจอมทอง



สัญลักษณ์ :

- พื้นที่ปิดล้อมบางบอน-บางขุนเทียน-จอมทอง
- พื้นที่ปิดล้อมธนบุรี
- พื้นที่ปิดล้อมบางมด
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



3. คันกันน้ำด้านใต้ เป็นคันกันป้องกันน้ำทะเลหนุนซึ่งเป็นแนวคันตามแนวถนนวัดคู่สร้าง ถนนประชาอุทิศ ถนนเลียบบคลองบางจาก คลองซุ่มกระต่าย ถนนประชาอุทิศ- วัดคลองสวน ถนน ลูกวังเลียบบคลองสาหร่าย ถนนลูกวังเลียบบคลองขุนราชพินิจใจ และคลองวัดกระบือ ถนนอนามัย งามเจริญ คลองสนามชัย ถนนจุฬพงษ์ ถนนจัดสรรเอกชน ถนนบางกระบือ ซอยสมาคมจนจรดถนน แสมดำ มีความยาวประมาณ 33 กิโลเมตร

4. คันกันน้ำด้านตะวันตก เป็นคันตามถนนพุทธมณฑลสาย 4 ถนนเพชรเกษม ถนนหนอง แหม-บางบอน ถนนหนองแหม ถนนวัดศรีนวล ถนนโรงเรียนนวมินทราชินติศวิทยาวิกรมศาภิเชก ถนนบางบอน 5 ถนนเอกชัย131 ถนนพระราม 2 ซอย 100 และถนนแสมดำ รวมความยาว ประมาณ 27 กิโลเมตร

สำหรับการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาและโดยรอบนั้น ทาง กรุงเทพมหานครได้มีแผนหลักเพื่อการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ ดังนี้

1. แผนหลักการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำในพื้นที่ฝั่งธนบุรีและสมุทรปราการตะวันตก เป็นแผนหลักของกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและโครงการต่างๆ ที่มีขึ้นจะต้อง สัมพันธ์กับแผนนี้ด้วย ซึ่งศึกษาโดยบริษัทที่ปรึกษาเนเธอร์แลนด์ (NEDECO) และบริษัท สเปน ในปี 2530

2. โครงการก่อสร้างประตูระบายน้ำ ประตูเรือสัญจรและสถานีสูบน้ำในพื้นที่ด้านฝั่งธนบุรี ศึกษาโดยบริษัท กรุงเทพเอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด (KEC) เป็นโครงการก่อสร้างที่มีจำนวน 4 แห่ง คือในคลองชักพระ คลองมอญ คลองบางกอกใหญ่และคลองดาวคะนอง

3. โครงการสำรวจและออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่เขตตลิ่งชันและภาษีเจริญ เป็น การศึกษาของบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด ในปี 2542 โดยได้เสนอแนะแผน หลักระบบปิดล้อมและระบบระบายน้ำในพื้นที่ฝั่งธนบุรีและปริมณฑล (700 ตร.กม.) และระบบ ป้องกันน้ำท่วม จำนวน 3 พื้นที่ปิดล้อม คือ พื้นที่ปิดล้อมตลิ่งชัน - ภาษีเจริญ พื้นที่ปิดล้อมเพชร เกษมฝั่งตะวันออก และพื้นที่ปิดล้อมเพชรเกษมฝั่งตะวันตก

### 5.5 การจัดการขยะ

จากรายงาน “ปริมาณมูลฝอยเข้าเตาในโรงงานกำจัดมูลฝอยและสถานีขนถ่ายมูลฝอยของ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 – 2543” ของฝ่ายวางแผนงาน สำนักงานรักษาความสะอาด พบว่า ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในระดับเขตนั้นเริ่มลดลงตั้งแต่ปี 2542 และหากพิจารณาอัตราการเกิด ขยะต่อประชากรในเขตจอมทอง เห็นได้ว่า มีอัตราต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทั้งกรุงเทพมหานคร โดยอยู่ ที่ 1.34 กิโลกรัม/คน/วัน (ปี 2543) ส่วนค่าเฉลี่ยของกรุงเทพมหานครอยู่ที่ 1.5 กิโลกรัมต่อคนต่อ

วัน ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากโครงการส่งเสริมการลดและแยกมูลฝอยในกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ของเขตจอมทอง สำหรับการดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยในพื้นที่ศึกษานั้นอยู่ในความรับผิดชอบของเขตจอมทอง โดยมีการจัดเก็บทั้งทางบก ทางน้ำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การจัดเก็บขยะทางบก จะเริ่มเก็บขยะบริเวณริมถนนสายหลักก่อนในช่วง 18.00 และ 01.00 – 04.00 น. เป็นการจัดเก็บขยะทั่วไป โดยต้องเสร็จก่อนเวลา 06.00 น.ของทุกวัน แล้วจึงเข้าไปเก็บตามตรอก ซอย ชุมชน สลับสับเปลี่ยนกันไปทั่วทั้งเขต และเวลากลางวันจะจัดรถยนต์ขนาด 1.5 ตัน เพื่อออกเก็บขยะที่ประชาชนนำมากองทิ้งหลังเวลานัดหมายในถนนสายหลักตลอดเวลา

2. การจัดเก็บขยะทางน้ำ เกิดขึ้นเนื่องจากสภาพพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ของเขตจอมทองมีคลองอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งการดำเนินการจะใช้เรือเก็บขยะจำนวน 7 ลำ เพื่อจัดเก็บขยะตามบ้านเรือนที่อยู่ริมน้ำ รวมทั้งขยะที่ถูกทิ้งลงคลองด้วย โดยการจัดเก็บขยะทางน้ำนี้ได้ดำเนินการในพื้นที่คลองบางระเน่น้อย คลองบางปะทุน คลองสนามไชย คลองบางมด คลองบางขุนเทียน คลองตรงและคลองบางหว่า

เมื่อพิจารณาความสามารถในการจัดเก็บขยะในปัจจุบันของเขตจอมทอง จะพบว่า เขตจอมทองมีความสามารถในการเก็บขยะ 1.22 เทียบ/คัน/วัน ซึ่งน้อยกว่าความถี่ในการเก็บขนเฉลี่ยของทั้งกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ที่ 1.39 เทียบ/คัน/วัน<sup>1</sup> โดยจากการสำรวจและสอบถามประชาชนในพื้นที่ศึกษา พบว่าการจัดการและจัดเก็บขยะยังคงเป็นปัญหา จากการจัดเก็บที่ไม่ตรงเวลา ทำให้อาจเกิดกลิ่นเหม็นและสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีต่อชุมชนได้

## 5.6 การจัดการน้ำเสีย

การที่บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีคลองตัดผ่านและมีชุมชนพักอาศัยอยู่ตามริมคลองมาตั้งแต่ในอดีต ทำให้มีการใช้ประโยชน์จากน้ำในคลอง ไม่ว่าจะเป็นเพื่อการเกษตร เพื่อการดำเนินชีวิต หรือเพื่อการสัญจร ฯ มาโดยตลอด ประกอบกับระบบท่อที่จะรวบรวมน้ำเสียไปบำบัดนั้น มีอยู่น้อย ที่มีอยู่ส่วนใหญ่เป็นท่อระบายน้ำที่รวมน้ำฝนและน้ำเสียแล้วระบายลงแหล่งน้ำเป็นช่วงๆ ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพน้ำในคลองเป็นอย่างมาก โดยปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ศึกษา มีแหล่งกำเนิดมาจาก 2 แหล่งด้วยกัน ได้แก่

1. ปัญหาน้ำเสียจากชุมชน บริเวณพื้นที่ศึกษาในบริเวณริมคลองบางหว่า และริมคลองสนามชัย มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนอย่างหนาแน่น และเป็นบริเวณที่เป็นแหล่งกำเนิดน้ำเสีย ซึ่งในปี 2544 เกือบอยู่ในสภาพที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้แล้ว

<sup>1</sup> กองวิชาการและแผนงาน สำนักรักษาความสะอาด ปี 2541.



แผนที่ที่ 4-18 แสดง

พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากชุมชนในเขตจอมทอง

สัญลักษณ์ :



1,2,3 ลำดับความรุนแรงของปัญหา



พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสีย



ถนนสายหลัก



ถนนสายรอง



ทางรถไฟ



แม่น้ำ ลำคลอง

0 0.5 1



Kilometers

ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

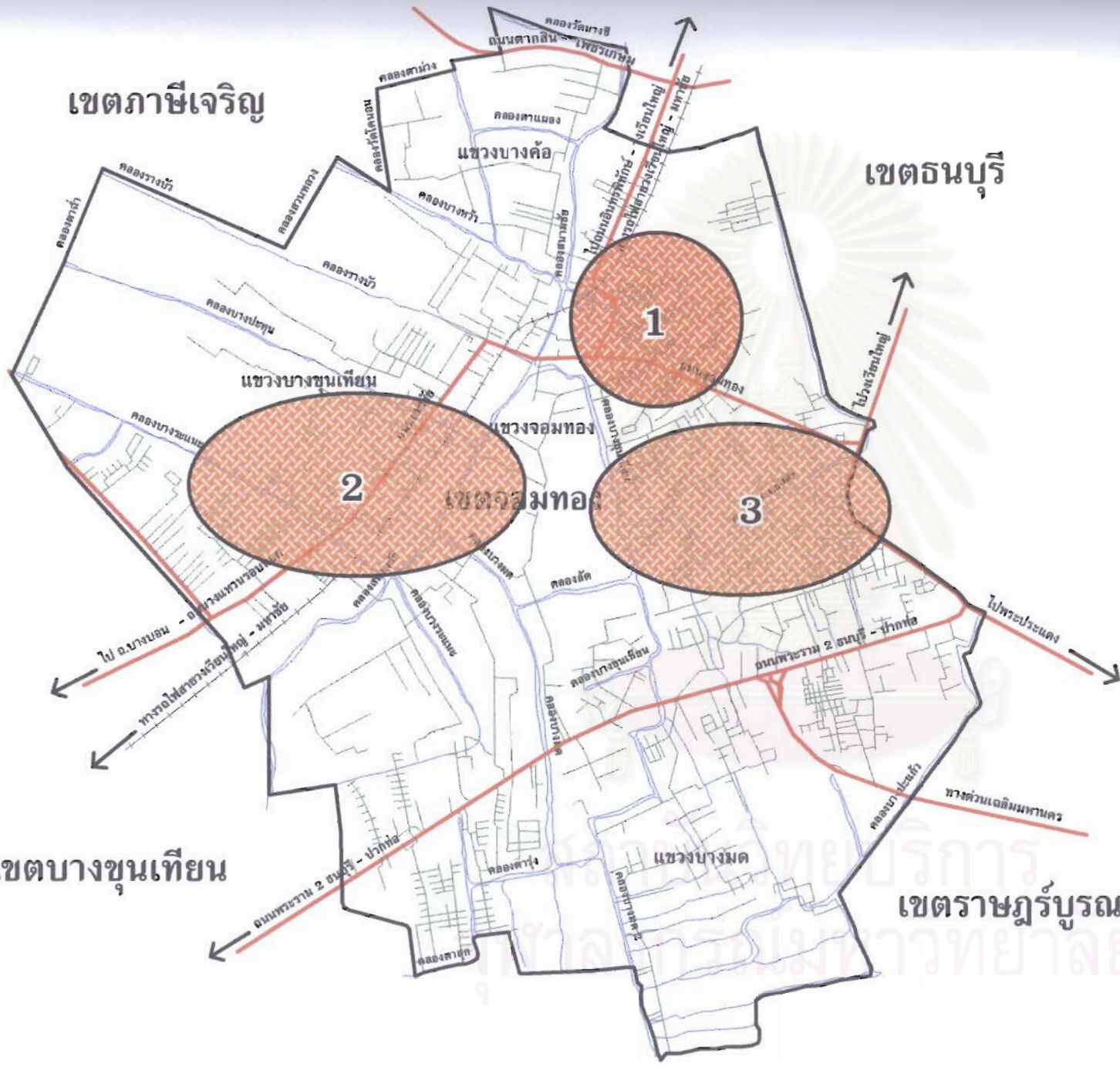


เขตภาษีเจริญ

เขตธนบุรี

เขตบางขุนเทียน

เขตราษฎร์บูรณะ



แผนที่ที่ 4-19 แสดง

พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม

สัญลักษณ์ :



1,2,3,... ลำดับความรุนแรงของปัญหา



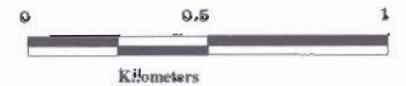
พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสีย

ถนนสายหลัก

ถนนสายรอง

ทางรถไฟ

แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดพื้นที่แผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

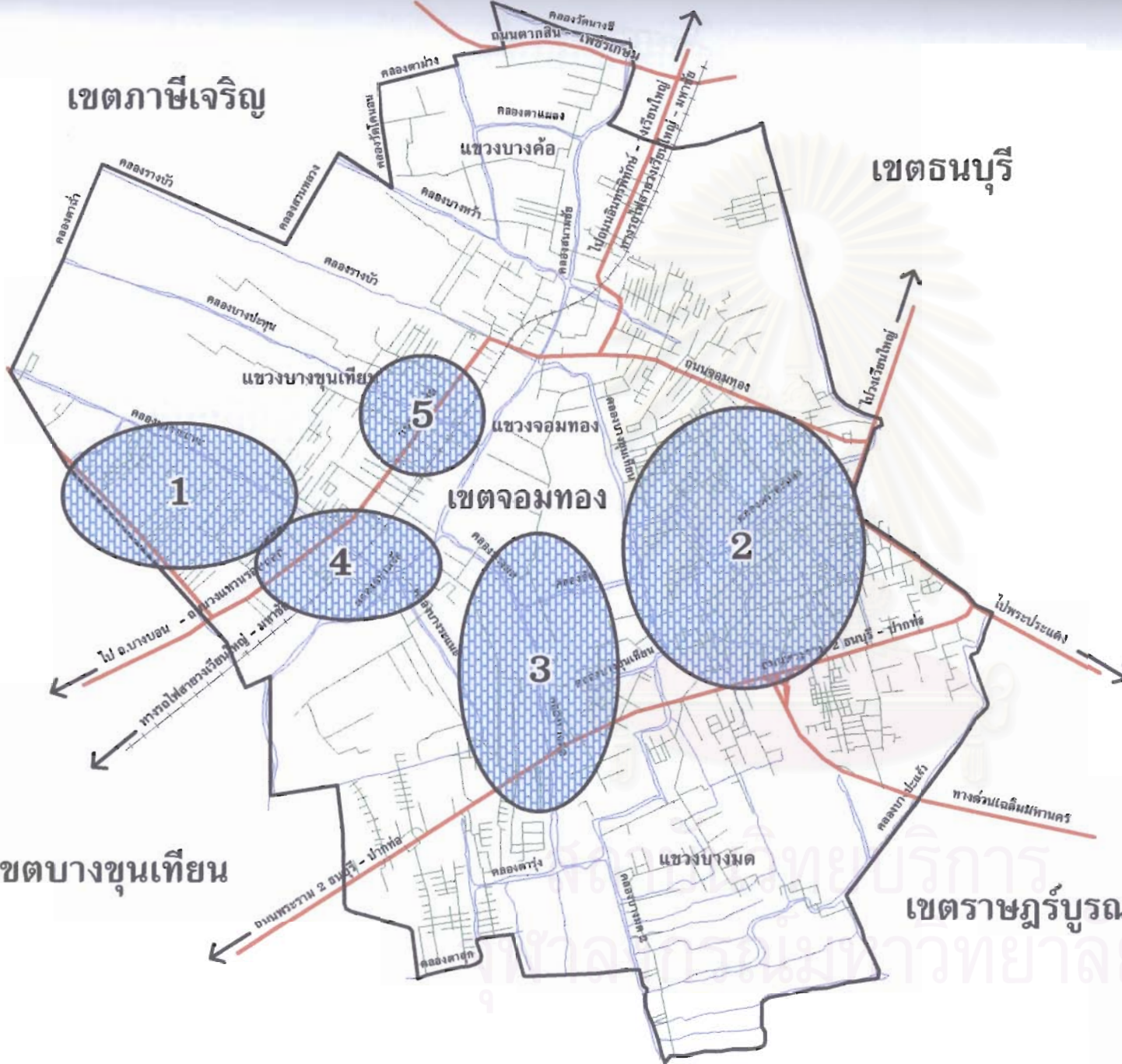


เขตภาษีเจริญ

เขตธนบุรี

เขตบางขุนเทียน

เขตราษฎร์บูรณะ





แผนที่ที่ 4-20 แสดง

พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสียจากพื้นที่เกษตรกรรม

สัญลักษณ์ :



1, 2, 3 ลำดับความรุนแรงของปัญหา



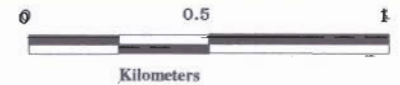
พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสีย

— ถนนสายหลัก

— ถนนสายรอง

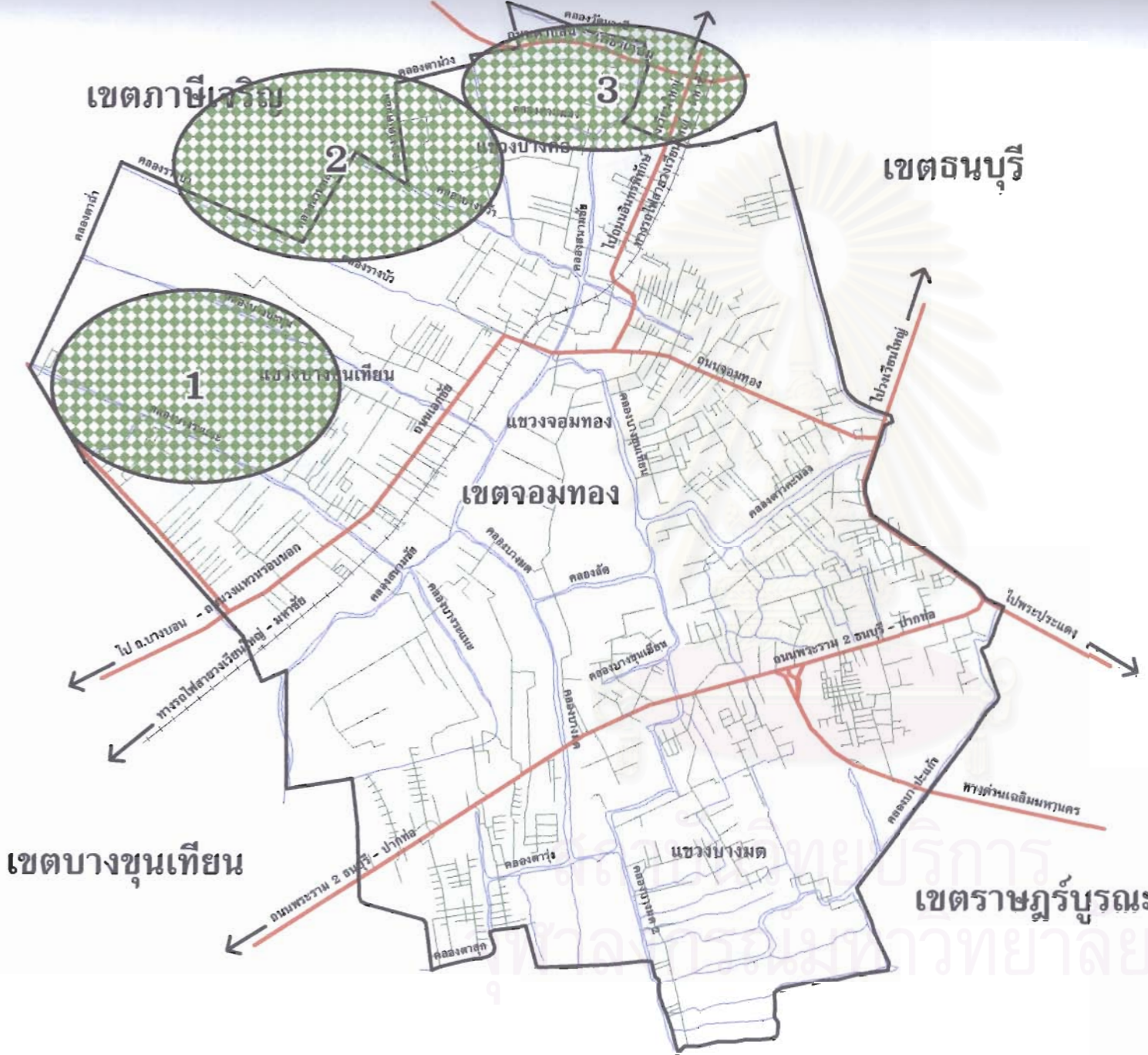
— ทางรถไฟ

— แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดทิวแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ที่ 4-21 แสดง  
ลำดับความสำคัญของปัญหาน้ำเสียในพื้นที่เขตจอมทอง

สัญลักษณ์ :



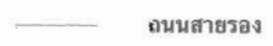
1,2,3,4 ลำดับความรุนแรงของปัญหา



พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำเสีย



ถนนสายหลัก



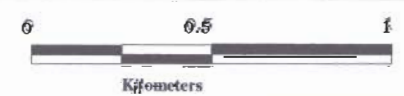
ถนนสายรอง



ทางรถไฟ

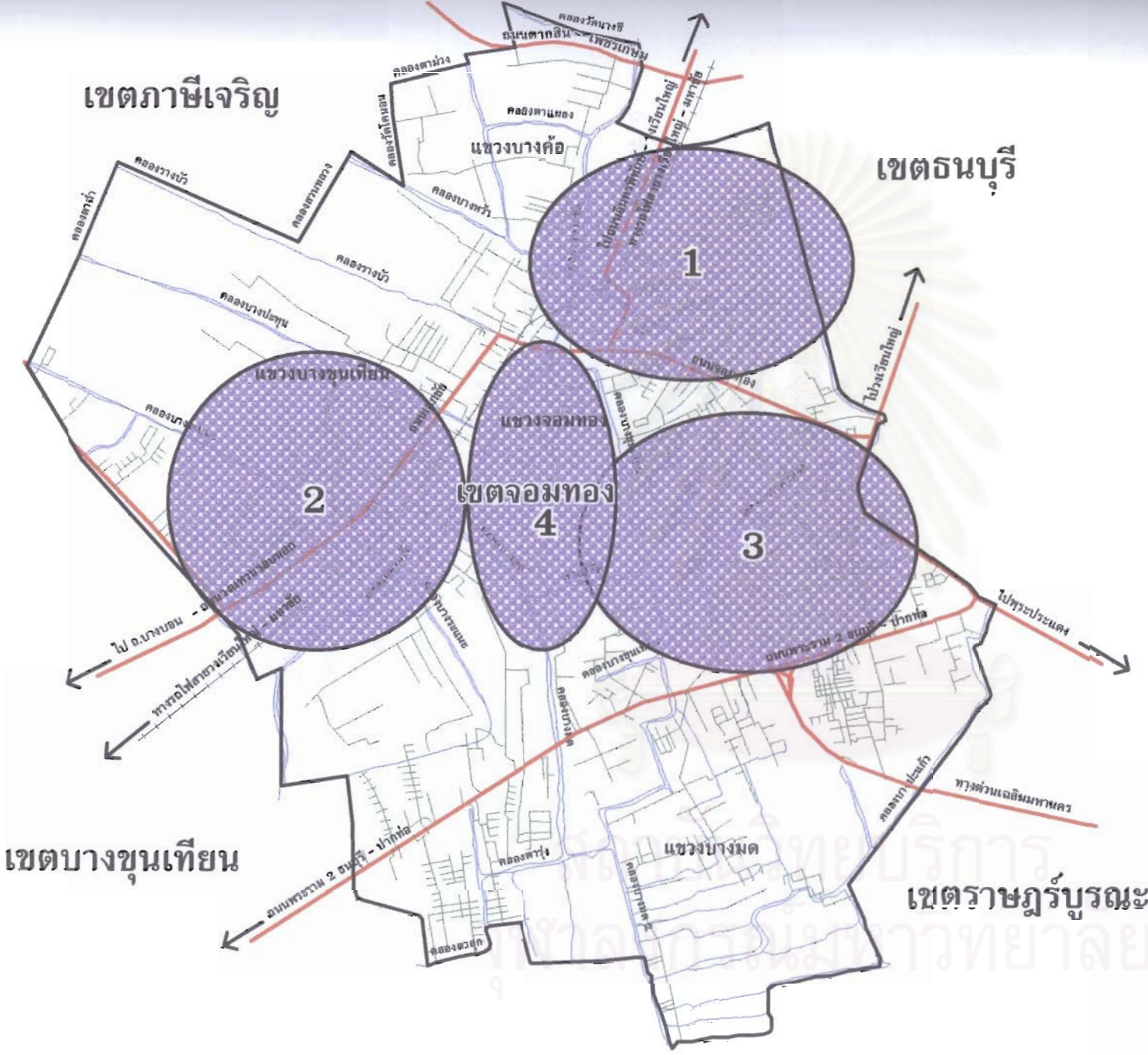


แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





2. ปัญหาน้ำเสียจากพื้นที่เกษตรกรรม หากพิจารณาจากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตจอมทอง ปี 2544 จะพบว่า มีพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ 3 กลุ่ม คือ กลุ่มพื้นที่ปิดล้อมภายในระหว่างคลองบางระแนะและบางปะทุน คลองบางปะทุนและคลองบางหว่า และคลองบางหว่า และคลองบางขุนเทียน ซึ่งพื้นที่เกษตรกรรมทั้ง 3 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการปนเปื้อนจากปุ๋ย สารเคมี หรือสารปราบศัตรูพืชที่ใช้ในพื้นที่เกษตรกรรม

จากการสำรวจของบริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยีจำกัด และได้จัดทำแผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง (ปี 2543) พบว่า ลำคลองช่วงที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นจะมีคุณภาพน้ำที่ไม่ดี มีสีดำคล้ำและเน่าเสีย มีปริมาณตะกอนแขวนลอยสูง แต่ลำคลองช่วงที่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมจะยังมีคุณภาพน้ำที่ดีอยู่ คือ มีสีเขียวหรือน้ำตาลอ่อนตามธรรมชาติ ค่อนข้างสะอาด หากพิจารณาในส่วนของลำคลอง จะพบว่า คลองขนาดเล็กที่ไหลลงคลองขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีสภาพเน่าเหม็นและอุดตัน ไม่แตกต่างกันเลย เนื่องจากมีปริมาณน้ำในคลองน้อย และเมื่อมาพิจารณากองขนาดใหญ่ พบว่า คลองขนาดใหญ่ที่เน่าเสียก็เป็นผลมาจากคลองสาขาที่เน่าเสียนั่นเอง โดยคลองที่มีปัญหาเน่าเสียรุนแรงในเขตจอมทอง มีอยู่ 4 จุด แต่ไม่ได้อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ

- จุดที่ 1 คลองบางหว่า ช่วงที่ติดกับคลองสนามไชยลงไปถึงสุดเขตจอมทอง
- จุดที่ 2 คลองสนามไชยเกือบตลอดทั้งสาย และมีปัญหารุนแรงช่วงที่ผ่านวัดไทร
- จุดที่ 3 คลองดาวคะนอง ตั้งแต่ถนนสุขสวัสดิ์บรรจบกับถนนบางขุนเทียน
- จุดที่ 4 คลองบางขุนเทียน ตั้งแต่จุดบรรจบกับคลองลาด จนบรรจบกับคลองสนามไชย

## 6. ระบบสาธารณูปการ

### 6.1 สถานศึกษา

จากที่กล่าวไว้ในส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาแล้วว่า ในพื้นที่ศึกษามีสถานศึกษาตั้งอยู่ 3 แห่งด้วยกัน ซึ่งได้แก่

1. โรงเรียนวัดศาลาลำดวน ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา ติดกับคลองบางหว่า เป็นโรงเรียนในสังกัดของกรุงเทพมหานคร ในระดับประถมศึกษา โดยมีพื้นที่ประมาณ 2 ไร่ มีนักเรียนทั้งหมดประมาณ 423 คน ครู 21 คน ซึ่งนักเรียนในโรงเรียนนี้ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง

2. โรงเรียนวัดหนัง ตั้งอยู่สุดเขตของพื้นที่ศึกษาทางด้านตะวันออกเฉียงใต้และอยู่ติดริมคลองสนามไชย เป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และมีนักเรียนทั้งหมดประมาณ 1,600 คนและครูทั้งหมดจำนวน 67 คน เป็นโรงเรียนที่ให้บริการกับนักเรียนที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษาและภายนอกพื้นที่ศึกษา



3. โรงเรียนสิงห์พัฒนาวิทยา เป็นโรงเรียนอนุบาลในสังกัดเอกชน มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ โดยตั้งอยู่ถัดจากโรงเรียนวัดหนังไปทางด้านเหนือ เป็นโรงเรียนเอกชนขนาดเล็ก มีนักเรียนประมาณ 280 คนและครูประมาณ 7 คน มีสภาพค่อนข้างเก่า เป็นอาคารไม้ 2 ชั้น อยู่ติดกับพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา



เมื่อพิจารณาเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวมเกี่ยวกับพื้นที่การให้บริการของสถานศึกษา เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์เกี่ยวกับความเพียงพอของสถาบันการศึกษาในการให้บริการกับชุมชนพื้นที่ศึกษา เกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดให้

- สถานศึกษาระดับอนุบาล มีรัศมีการให้บริการ 0.5 กิโลเมตร หรือระยะเวลาในการเดินทาง 15 นาที



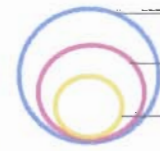
แผนที่ที่ 4-22 แสดง

ที่ตั้งและรัศมีการให้บริการของสถานศึกษา

สัญลักษณ์ :



ที่ตั้งของสถานศึกษา



รัศมีการให้บริการ 2 กม.

รัศมีการให้บริการ 1 กม.

รัศมีการให้บริการ 0.5 กม.



ถนนสายหลัก



ถนนสายรอง



ทางรถไฟ



แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เขตภาษีเจริญ

เขตธนบุรี

เขตบางขุนเทียน

เขตราษฎร์บูรณะ



- สถานศึกษาระดับประถมศึกษา มีรัศมีการให้บริการ 1 กิโลเมตร หรือระยะเวลาในการเดินทาง 15 นาที
- สถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และอุดมศึกษา มีรัศมีการให้บริการ 2 กิโลเมตร หรือระยะเวลาในการเดินทาง 45 นาที

เมื่อพิจารณาที่ตั้งและรัศมีการให้บริการของสถานศึกษา พบว่า โรงเรียนทั้ง 3 แห่งมีรัศมีการให้บริการยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้งหมด โดยเฉพาะทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาที่ยังไม่มีสถานศึกษา แต่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาก็ยังสามารถเดินทางไปศึกษาถึงสถานศึกษาใกล้เคียงที่อยู่ในเขตภาษีเจริญได้ จากการกระจุกตัวและการกระจายตัวของสถานศึกษา พบว่า มักจะตั้งอยู่ในบริเวณเส้นทางคมนาคมทางบกสายหลักและมีการกระจุกตัวในพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น ซึ่งรัศมีการให้บริการของสถานศึกษาจะมีความแตกต่างกันไปตามจำนวนประชากรและการเข้าถึงของพื้นที่

## 6.2 สถานพยาบาลและการบริการสาธารณสุข

สำหรับการให้บริการทางด้านสาธารณสุขภายในพื้นที่ศึกษานั้นยังไม่มีมีการให้บริการดังกล่าวอยู่เลย ประชากรส่วนใหญ่จึงต้องไปใช้บริการยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 29 (ช่วงนุชเนตร) ตั้งอยู่ริมถนนวุฒากาศ โดยในปัจจุบันกำลังทำการปรับปรุงให้เป็นอาคารคอนกรีต เพื่อให้สามารถรองรับประชาชนทั้งภายในพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบได้ ซึ่งศูนย์บริการสาธารณสุขแห่งนี้มีบุคลากรทางการแพทย์ 2 -3 คน นอกจากนี้ก็ยังมีศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 29 สาขาวัดศาลาครืนที่จะให้บริการทางการแพทย์แก่ประชาชนได้ โดยตั้งอยู่ทางด้านใต้ของวัดศาลาครืน ริมคลองบางหว้า และมีบุคลากรทางการแพทย์ 2 - 3 คน ศูนย์บริการสาธารณสุขทั้ง 2 แห่งสามารถให้บริการทางการแพทย์กับประชาชนได้เพียงในขั้นต้นเท่านั้น เนื่องจากเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ของศูนย์บริการสาธารณสุขดังกล่าวอาจยังมีไม่เพียงพอ ไม่มีเตียงสำหรับผู้ป่วยที่จะมาพัก ประชากรส่วนหนึ่งจึงมีความจำเป็นต้องไปใช้บริการยังโรงพยาบาลที่มีความพร้อมมากกว่า และจากการพิจารณารัศมีการให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุข 0.5 กิโลเมตรและเกณฑ์มาตรฐานของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่กำหนดไว้ว่า ศูนย์บริการสาธารณสุขแต่ละแห่งควรมีพื้นที่ 1 ไร่ รองรับประชากรได้ 8,000 คนต่อ 1 ไร่ และควรมี 2 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้านนั้นพบว่า ศูนย์บริการดังกล่าว ยังคงให้บริการไม่ทั่วถึงทั้งพื้นที่ศึกษา และหากพิจารณาสถานพยาบาลระดับของโรงพยาบาล พบว่า โรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้ที่สุด ก็คือ โรงพยาบาลเยาวรักษ์ เป็นโรงพยาบาลเอกชนตั้งอยู่ในบริเวณเขตธนบุรี อยู่ห่างจากพื้นที่ศึกษาประมาณมากกว่า 4 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลอื่นๆ ที่ตั้งอยู่ในเขต










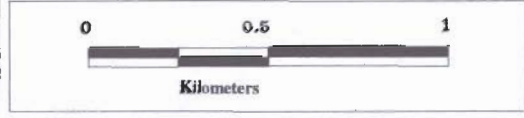


แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนา  
บริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระ

แผนที่ที่ 4-23 แสดง  
ที่ตั้งและรัศมีบริการให้บริการของสถานพยาบาล  
ที่ตั้งและรัศมีบริการให้บริการของสถานพยาบาล


สัญลักษณ์ :

-  ที่ตั้งของโรงพยาบาล
-  ที่ตั้งของศูนย์บริการสาธารณสุข
-  ขอบเขตการให้บริการ
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง
-  ทางรถไฟ
-  แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จอมทอง แต่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่ศึกษามาก ได้แก่ โรงพยาบาลบางมด และโรงพยาบาลเวชศาสตร์ ซึ่งเป็นโรงพยาบาลของเอกชน ตั้งอยู่ติดกับถนนพระราม 2

หากพิจารณารัศมีการให้บริการของสถานพยาบาลตามเกณฑ์และมาตรฐานของกรมการผังเมือง พบว่า รัศมีการให้บริการควรอยู่ในระยะ 0.5 กิโลเมตร หรือระยะเวลาเดินทางประมาณ 15 นาที จากเกณฑ์นี้จะทำให้เห็นว่า ศูนย์บริการสาธารณสุขที่มีอยู่ 2 แห่งและใกล้พื้นที่ศึกษา มากที่สุด ยังไม่สามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอ

### 6.3 สถานที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

สาธารณูปการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ อันได้แก่ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ลานกีฬา สนามเด็กเล่น ฯ ภายในพื้นที่ศึกษานั้น มีอยู่น้อยมากหากเทียบกับจำนวนประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่มีอยู่ก็เป็นลานกีฬาที่ตั้งอยู่ในบริเวณของโรงเรียนเท่านั้น ไม่ว่าจะ เป็นลานกีฬาของโรงเรียนวัดศาลาครืน สนามกีฬาของโรงเรียนวัดหนึ่ง ฯ ซึ่งการใช้ที่ดินของส่วนราชการ ทั้งวัด โรงเรียนนั้น ก็มีข้อจำกัด คือ เมื่อหมดเวลาราชการ ประชาชนทั่วไปก็ไม่อาจเข้าไปใช้พื้นที่ดังกล่าวได้ นอกจากประชาชนในพื้นที่จะอาศัยสนามกีฬาของโรงเรียนเป็นสถานที่เพื่อการพักผ่อนแล้ว ก็ยังมีการเข้าไปจับจองพื้นที่ว่าง พื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในบริเวณชุมชน ที่มีสภาพ ขรุขระ สนามไม่ได้มาตรฐาน อันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ได้ง่าย

เมื่อพิจารณาพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจในระดับเขตก็ยังพบว่า เขตจอมทองมีอัตรา ส่วนของพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่น้อยมากเช่นกัน จะมีก็เพียงแต่สวนหย่อมริมถนนหรือสี่แยกหลักๆ เท่านั้น ไม่มีการกระจายตัวไปทั่วพื้นที่เขตจอมทอง จะเห็นได้จากที่ตั้งของสวนหย่อมและสวนสาธารณะของเขตจอมทองในปี 2544 ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลรักษาของสำนักงานเขตจอมทอง และที่ตั้งของลานกีฬา จากตำแหน่งดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ภายในพื้นที่ศึกษาไม่มีที่ตั้งของสถานที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเลย

พื้นที่ศึกษาที่ตั้งอยู่ในเขตจอมทองนั้น แม้จะมีปัญหาพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจไม่เพียงพอกับจำนวนประชากรในพื้นที่ เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่เขตจอมทอง บางบอน ทungkุ ราษฎร์บูรณะ และบางขุนเทียน มีสวนสาธารณะเพียง 2 แห่ง มีพื้นที่ประมาณ 63.425 ไร่ เท่านั้น<sup>2</sup> แต่พื้นที่ศึกษาก็ยังคงมีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านภูมิทัศน์ค่อนข้างมาก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ในปัจจุบันยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ และยังคงต่อเนื่องกับพื้นที่สีเขียวของเขตภาษี

<sup>2</sup> กองสวนสาธารณะ กองสวัสดิการสังคม, การจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ด้านการพัฒนาสวนสาธารณะ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, มิถุนายน 2541).



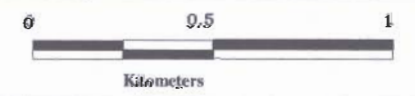
# เขตภาษีเจริญ



แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนา  
บริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระ

แผนที่ที่ 4-24 แสดง  
ตำแหน่งที่ตั้งสวนหย่อมในเขตจอมทอง

- สัญลักษณ์ :
- ① สวนหย่อมบริเวณ สนง.เขตจอมทอง
  - ② สวนหย่อมดาวคะนอง
  - ③ สวนหย่อมเชิงสะพานบางขุนเทียน
  - ④ สวนหย่อมถนนเอกชัย
  - ⑤ สวนหย่อมเกาะกลางสามแยกบางปะแก้ว
  - ⑥ สวนหย่อมบริเวณใต้ทางด่วนเฉลิมมหานคร
  - ⑦ สวนหย่อมกรมทางหลวง
  - ⑧ สวนหย่อมซอยกำนันแมน
  - ⑨ สวนหย่อมบางปะแก้ว
  - ⑩ สวนหย่อมเชิงสะพานบางขุนเทียน



ที่มา : สำนักงานเขตจอมทอง

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เจริญและบางขุนเทียนด้วย จึงสามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่โล่งสีเขียวขนาดใหญ่หรือสวนสาธารณะระดับเมืองได้ อีกทั้งบริเวณริมคลองก็ยังมีพื้นที่ว่างอีกมากที่จะสามารถพัฒนา พื้นฟูและปรับปรุงให้เป็นสวนหย่อมและสถานที่พักผ่อนริมน้ำได้

## 7. การวิเคราะห์ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา

ในการวิเคราะห์เกี่ยวกับที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา จะพิจารณาจากการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ โดยแยกการพิจารณาออกเป็น 3 ส่วน คือ การพิจารณาในเรื่องของวิธีการเดินทาง ระยะทาง และระยะเวลาในการเดินทางเพื่อนำทั้ง 3 ส่วนมาใช้ในการวิเคราะห์ที่ตั้ง ปัญหา ความจำเป็นในการพัฒนา ปรับปรุงสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ในพื้นที่ และการเสนอแนะแนวทางต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการเดินทางและการไปใช้บริการที่สะดวกและเหมาะสมสำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชน

### 7.1 การเดินทางจากบ้านไปยังแหล่งงาน

สำหรับวิธีการเดินทางนั้น หากพิจารณาจากตารางที่ 4 - 25 และ 4 - 26 แสดงวิธีการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ ทั้งในส่วนของผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดิน ประกอบกับสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นที่พักอาศัยและพื้นที่เกษตรกรรม สามารถนำมาช่วยในการวิเคราะห์เกี่ยวกับแหล่งงานได้ โดยพบว่า ในพื้นที่ศึกษายังคงมีแหล่งงานไม่เพียงพอกับจำนวนประชากรวัยทำงาน โดยจะสามารถพิจารณาได้จากการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี 2545 และการเดินทางไปยังสถานที่ทำงาน ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 67.94 ของการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่พักอาศัยมีสัดส่วน 24.54 ของการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภท ฉะนั้นแหล่งงานในพื้นที่ส่วนใหญ่จึงเป็นการทำเกษตรกรรม และมีการค้าขายปลีกกระจายอยู่ทั่วไปในสัดส่วนที่เล็กน้อยเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาจากการแบบสอบถามเกี่ยวกับการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ศึกษา ประกอบกับการพิจารณาเกี่ยวกับการเดินทางของประชากรทั้งในส่วนของเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยกว่าครึ่งหนึ่งมีสถานที่ทำงานอยู่ไกลจากที่พักอาศัยมากกว่า 4 กิโลเมตร โดยวิธีการเดินทางที่มีสัดส่วนมากที่สุด คือ การใช้รถประจำทาง (ร้อยละ 38.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและร้อยละ 27.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน) ซึ่งระยะเวลาในการเดินทางของกลุ่มผู้อยู่อาศัยจะอยู่ในช่วง 30 นาที - 1 ชั่วโมง และกลุ่มเจ้าของที่ดินใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ยน้อยกว่า 30 นาที จนถึง 1.5 ชั่วโมง

สำหรับวิธีการเดินทางไปยังสถานที่ทำงานที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษานิยมใช้ในการเดินทางรองลงมา ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล คือร้อยละ 13.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และร้อยละ 14.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน ส่วนการเดินทางด้วยเรื่อนั้น ประชาชนในพื้นที่ศึกษาไม่นิยมใช้ เนื่องจากการคมนาคมทางน้ำในพื้นที่ศึกษายังคงมีน้อย ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ ที่พักอาศัย



เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีประชาชนในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ 0.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) เลือกลงใช้วิธีการเดินทางไปยังสถานที่ทำงานด้วยรถไฟฟ้า แต่ก็ยังเป็นสัดส่วนที่น้อย เนื่องจากในพื้นที่ศึกษาที่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟฟ้าตัดผ่าน และในการเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าที่ใกล้ที่สุด คือ สถานีรถไฟฟ้าตากสิน ต้องใช้ยานพาหนะหลายต่อ ทั้งรถประจำทาง เรือข้ามฟาก และการเดินเท้า

ในการวิเคราะห์การเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงาน สามารถสรุปได้ว่า ภายในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง (ในระยะประมาณ 1 – 2 กิโลเมตร) มีแหล่งงานอยู่น้อย ประชาชนในพื้นที่จึงต้องเดินทางด้วยระยะทางมากกว่า 4 กิโลเมตร โดยใช้เวลา 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมงในการเดินทางไปยังแหล่งงาน ฉะนั้นในการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ จำเป็นจะต้องพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างแหล่งงานในพื้นที่ด้วย เพื่อช่วยลดการเดินทางจากพื้นที่และปริมาณการจราจรบนถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านธุรกิจสำนักงานด้วย

## 7.2 การเดินทางจากบ้านไปยังสถานพยาบาล

ส่วนวิธีการเดินทางไปยังสถานพยาบาลนั้น พบว่า สถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยมากที่สุด ก็คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข โดยตั้งอยู่ห่างจากที่พักอาศัยไม่เกิน 1 กิโลเมตรและใช้เวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ไม่เกิน 30 นาที ทั้งนี้จากการพิจารณาวิธีการเดินทางที่กลุ่มผู้อาศัยเลือกใช้มากที่สุด คือ การเดินเท้า ถึงร้อยละ 22.4 รองลงมาคือการใช้บริการรถประจำทาง ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกับวิธีการเดินเท้า โดยคิดเป็นร้อยละ 21.8

ส่วนกลุ่มเจ้าของที่ดินมักใช้วิธีการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์รับจ้างในการเดินทางไปใช้บริการที่ศูนย์บริการสาธารณสุขถึงร้อยละ 24.2 รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 16.7 และ 12.1 ตามลำดับ แม้ว่าศูนย์บริการสาธารณสุขดังกล่าว ซึ่งก็คือ ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 29 (ช่วงนุชเนตร) และศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 29 สาขา วัดศาลาลาครีน จะอยู่ใกล้ชุมชนพักอาศัยมากกว่าสถานพยาบาลประเภทอื่น แต่เนื่องจากอุปกรณ์และเครื่องมือทางการแพทย์ รวมทั้งการให้บริการยังอยู่ในวงจำกัด คือให้บริการได้เพียงแค่พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงเท่านั้น ทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งเลือกที่จะใช้ไปใช้บริการยังสถานพยาบาลประเภทโรงพยาบาลและคลินิกแทน

ดังนั้นวิธีการเดินทางเพื่อไปใช้บริการของทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนมากเป็นไปใช้บริการรถประจำทาง โดยคิดเป็นร้อยละ 39.5 ของกลุ่มผู้อาศัย และ ร้อยละ 22.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน โดยที่ตั้งของโรงพยาบาลที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษามากไปใช้บริการ ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 2 กิโลเมตร จนถึงมากกว่า 4 กิโลเมตร โดยใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาที จนถึง 1 ชั่วโมง ส่วนสถานพยาบาลประเภทคลินิกนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ภายใน 2 – 3 กิโลเมตรจากที่พักอาศัย จึงใช้เวลาการเดินทางไม่

มากนัก คือ น้อยกว่า 30 นาที และใช้การเดินทางด้วยรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 25.2 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและร้อยละ 20.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน)

### 7.3 การเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

สาธารณูปการประเภทพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ ไม่ว่าจะเป็น สวนสาธารณะ สวนหย่อม สนามกีฬา ลานกีฬา และสนามเด็กเล่นในพื้นที่ศึกษา หากพิจารณาเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา พบว่า ยังคงไม่เพียงพอกับความต้องการ เนื่องจากภายในพื้นที่ศึกษาไม่มีพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเลย จะมีก็เพียงลานกีฬาในบริเวณวัด โรงเรียนและพื้นที่ว่างเปล่า ไม่ได้ใช้ประโยชน์ที่จะให้บริการกับประชาชนในพื้นที่เท่านั้น ฉะนั้นหากประชาชนในพื้นที่ต้องการจะไปใช้บริการ ต้องเดินทางไปใช้บริการนอกชุมชนทั้งที่อยู่ใกล้ ได้แก่ สวนหย่อมชอยก้านั้นแมน ลานกีฬา วัดศาลาครืน และที่อยู่ไกลจากชุมชน เช่น วงเวียนใหญ่ สวนจตุจักร เป็นต้น ซึ่งทำให้ประชาชนต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมาก โดยพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่ประชาชนไปใช้บริการนั้น ในกลุ่มของผู้อยู่อาศัยจะไปใช้บริการพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่อยู่ใกล้พื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร โดยใช้เวลาในการเดินทางประมาณไม่เกิน 30 นาที และใช้วิธีการเดินเท้าเป็นส่วนใหญ่ ส่วนกลุ่มเจ้าของที่ดินจะเดินทางไปใช้บริการสวนสาธารณะ สวนหย่อมที่อยู่ไกลจากพื้นที่ศึกษาระยะมากกว่า 4 กิโลเมตร และไปใช้บริการสนามกีฬา ลานกีฬาและสนามเด็กเล่นที่อยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยรถประจำทางในการเดินทางไปยังสถานที่พักผ่อนหย่อนใจดังกล่าว จากความแตกต่างระหว่างกลุ่มเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยในส่วนของวิธีการเดินทางไปยังพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจประเภทต่างๆ อาจกล่าวได้ว่า กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มักไปใช้บริการยังสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชนพักอาศัยมากกว่ากลุ่มเจ้าของที่ดินที่มักเลือกไปใช้บริการยังสถานที่ที่อยู่ไกลจากแหล่งที่พักอาศัย

### 7.4 การเดินทางจากบ้านไปยังสถานศึกษา

สถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีอยู่ 3 แห่งด้วยกัน คือ โรงเรียนวัดหนึ่ง เป็นโรงเรียนสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนวัดศาลาครืน เป็นโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานครระดับอนุบาลและประถมศึกษา และโรงเรียนสิงห์วัฒนา ซึ่งเป็นโรงเรียนเอกชน นอกจากนี้ในบริเวณใกล้เคียงก็ยังมีโรงเรียนอีกหลายแห่ง เช่น โรงเรียนอนุบาลวัดนางนอง โรงเรียนวัดนางนอง และโรงเรียนวัดราชโอรส ซึ่งเป็นโรงเรียนในระดับมัธยมศึกษา จะเห็นได้ว่าสถานศึกษาทั้งในระดับอนุบาล ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีอยู่หลายแห่งที่สามารถให้บริการได้ ส่วนสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษาในบริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงยังไม่มีบริการให้ได้เลย จากจำนวนของสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา สามารถนำมาช่วยในการวิเคราะห์เกี่ยวกับการเดินทางได้ว่า เมื่อในบริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงมีสถานศึกษาในระดับอนุบาลจน

ถึงระดับมัธยมศึกษาตั้งอยู่ บุตรหลานของประชาชนในพื้นที่ส่วนหนึ่งก็มักจะเลือกที่จะศึกษาอยู่ในสถานศึกษาที่ใกล้บ้าน โดยในการเดินทางไปยังสถานศึกษาในระดับอนุบาลและประถมศึกษามีระยะทางห่างจากพื้นที่ศึกษาไม่เกิน 1 กิโลเมตรในกลุ่มของเจ้าของที่ดินและ 1 – 2 กิโลเมตรในกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยประชาชนในกลุ่มเจ้าของที่ดินจะใช้วิธีการเดินทางด้วยการเดินเท้าและใช้เวลาไม่เกิน 30 นาทีในการเดินทาง ส่วนกลุ่มผู้อยู่อาศัยจะอาศัยรถประจำทางในการเดินทางไปยังสถานศึกษา โดยใช้เวลาไม่เกิน 30 นาทีเช่นกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า กลุ่มเจ้าของที่ดินในพื้นที่มักให้บุตรหลานศึกษาในโรงเรียนที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยมากกว่ากลุ่มผู้อยู่อาศัย

สำหรับสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา ที่ประชาชนทั้ง 2 กลุ่มส่งบุตรหลานไปเรียนนั้น จะตั้งอยู่ห่างจากที่พักอาศัยประมาณ 1 – 2 กิโลเมตร โดยใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง และอาศัยวิธีการเดินทางด้วยรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เนื่องจากในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา มีโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตั้งอยู่ ได้แก่ โรงเรียนวัดหนัง โรงเรียนวัดราชโอรส ฯลฯ ส่วนในระดับอุดมศึกษานั้น ในพื้นที่ศึกษาไม่มีสถานศึกษาในระดับดังกล่าว ดังนั้นการเดินทางไปยังสถานศึกษาระดับนี้จึงไกลจากที่พักอาศัย โดยมีระยะทางมากกว่า 4 กิโลเมตร และส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางด้วยรถประจำทาง โดยใช้เวลามากกว่า 2 ชั่วโมงในกลุ่มเจ้าของที่ดินและใช้เวลาประมาณ 1 – 1.5 ชั่วโมงในกลุ่มผู้อยู่อาศัย

### 7.5 การเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ราชการ

การเดินทางไปติดต่อสถานที่ราชการไม่ว่าจะเป็น สำนักงานเขต สำนักงานไฟฟ้า สำนักงานประปา สำนักงานบริการโทรศัพท์ และที่ทำการไปรษณีย์นั้น ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามเกือบครึ่งหนึ่งใช้รถประจำทาง ทั้งนี้เนื่องจากที่ตั้งของสถานที่ราชการดังกล่าวอยู่ไกลจากพื้นที่ศึกษาพอสมควร มากกว่า 4 กิโลเมตร โดยสำนักงานเขต สำนักงานไฟฟ้าและสำนักงานประปาจะตั้งอยู่ที่บริเวณถนนพระราม 2 ดังนั้นสถานที่ดังกล่าวจึงอยู่ไกลเกินกว่าระยะที่จะสามารถเดินเท้าไปได้ ซึ่งจะสามารถพิจารณาได้จากตารางแสดงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางของประชาชนทั้ง 2 กลุ่มว่า ระยะทางของสถานที่ราชการทั้ง สำนักงานเขต สำนักงานไฟฟ้า สำนักงานประปา สำนักงานบริการโทรศัพท์และที่ทำการไปรษณีย์ มีระยะทางไกลจากที่พักอาศัยมากกว่า 4 กิโลเมตร เห็นได้จากสัดส่วนของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดินมากกว่าร้อยละ 50 ที่เดินทางมากกว่า 4 กิโลเมตรเพื่อไปใช้บริการยังสถานที่ราชการดังกล่าว โดยใช้เวลาในการเดินทางในช่วง 30 นาทีถึง 1.5 ชั่วโมงในการเดินทาง สำหรับสัดส่วนวิธีการเดินทางรองลงมาในกลุ่มผู้อยู่อาศัย ก็จะเป็นวิธีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนร้อยละ 13.4 - 14.3 ส่วนกลุ่มเจ้าของที่ดิน จะใช้วิธีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและมอเตอร์ไซด์ส่วนบุคคลในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ประมาณร้อยละ 14.3 - 17.4

## 7.6 การเดินทางจากบ้านไปยังร้านค้าปลีก ตลาด และห้างสรรพสินค้า

จากการศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา พบว่า ในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะมีร้านค้าปลีกกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ชุมชน โดยมีระยะทางห่างจากที่พักอาศัยไม่เกิน 1 กิโลเมตร (ร้อยละ 89.2 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และร้อยละ 88.2 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน) จึงใช้วิธีการเดินเท้าเป็นหลักในการเดินทางไปยังร้านค้าปลีกต่างๆ และใช้เวลาไม่มากนักในการเดินทาง คือ ไม่เกิน 30 นาที สำหรับผลการวิเคราะห์การเดินทางไปตลาดนั้น พบว่า คล้ายคลึงกับการเดินทางไปยังร้านค้าปลีก ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากภายในพื้นที่ศึกษาจะมีตลาดกระจายตัวอยู่ ซึ่งขนาดของตลาดก็จะขึ้นอยู่กับจำนวนและความหนาแน่นของบ้านเรือน แต่ส่วนใหญ่ตลาดในพื้นที่ศึกษาก็จะเป็นตลาดขนาดเล็กที่จะให้บริการกับประชาชนในพื้นที่และละแวกใกล้เคียงเท่านั้น นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษาก็ยังมีตลาดนัดเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่เป็นที่ตั้งของวัด โดยวิธีการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินเท้าคือ ร้อยละ 36.8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 36.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย รองลงมา คือ การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ร้อยละ 19.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน และร้อยละ 17.9 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ซึ่งจะใช้เวลาไม่เกิน 30 นาทีในการเดินทางไปยังตลาด ซึ่งก็เนื่องจากที่ตั้งของตลาดอยู่ไม่ห่างจากที่พักอาศัยนัก คือ อยู่ในระยะไม่เกิน 1 กิโลเมตรจากที่พักอาศัย ส่วนสุดท้ายที่จะวิเคราะห์เกี่ยวกับการเดินทางก็คือ การเดินทางไปห้างสรรพสินค้า ซึ่งจากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม แสดงให้เห็นว่า ในบริเวณพื้นที่ศึกษาไม่มีพาณิชยกรรมประเภทห้างสรรพสินค้าอยู่เลย โดยมีที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าอยู่ห่างจากพื้นที่ศึกษามากกว่า 4 กิโลเมตร (ร้อยละ 45 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และร้อยละ 47.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน) ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาทีถึง 1 ชั่วโมง (ร้อยละ 58.6 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และร้อยละ 47.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน) โดยใช้วิธีการเดินทางด้วยรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่ และอาศัยรถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนรองลงมา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4 – 25 วิธีการเดินทางของเจ้าของที่ดินจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ (ร้อยละ)

การเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ	วิธีการเดินทาง										
	เดินเท้า	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	สามล้อ	รถยนต์ส่วนบุคคล	แท็กซี่	รถรับจ้างขนาดเล็ก	รถประจำทาง	เรือ	รถไฟฟ้า
แหล่งงาน	10.9	3.6	5.5	12.7	1.8	14.5	14.5	9.1	27.3	0.0	0.0
โรงพยาบาล	0.0	1.4	8.6	14.3	7.1	15.7	21.4	8.6	22.9	0.0	0.0
คลินิก	9.6	4.1	9.6	23.3	8.2	11.0	6.8	6.8	20.5	0.0	0.0
ศูนย์บริการสาธารณสุข	10.6	6.1	9.1	24.2	9.1	12.1	6.1	6.1	16.7	0.0	0.0
สวนสาธารณะ	7.5	2.5	10.0	15.0	5.0	15.0	7.5	7.5	30.0	0.0	0.0
สวนหย่อม	12.5	0.0	6.3	18.8	9.4	9.4	6.3	3.1	34.4	0.0	0.0
สนามกีฬา	5.6	2.8	11.1	22.2	5.6	11.1	11.1	2.8	27.8	0.0	0.0
ลานกีฬา	20	0.0	11.4	22.9	5.7	8.6	5.7	5.7	20.0	0.0	0.0
สนามเด็กเล่น	27.3	3.0	9.1	24.2	3.0	9.1	3.0	3.0	18.2	0.0	0.0
โรงเรียนอนุบาล	28.1	12.5	15.6	21.9	6.3	15.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
โรงเรียนประถม	22.9	14.3	20.0	20	5.7	14.3	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0
โรงเรียนมัธยม	0.0	2.6	10.3	20.5	7.7	15.4	7.7	7.7	25.6	2.6	0.0
มหาวิทยาลัย	0.0	3.1	6.3	9.4	6.3	18.8	15.6	9.4	31.3	0.0	0.0
สำนักงานเขต	0.0	1.4	7.1	14.3	5.7	14.3	12.9	10.0	34.3	0.0	0.0
สำนักงานไฟฟ้า	0.0	1.4	8.6	14.3	5.7	15.7	8.6	8.6	37.1	0.0	0.0
สำนักงานประปา	0.0	1.5	7.6	15.2	6.1	15.2	7.6	9.1	37.9	0.0	0.0
สำนักงานบริการโทรศัพท์	0.0	1.4	7.2	17.4	5.8	14.5	8.7	7.2	37.7	0.0	0.0
ที่ทำการไปรษณีย์	0.0	1.5	6.0	14.9	6.0	14.9	9.0	9.0	38.8	0.0	0.0
ตลาด	36.8	8.8	8.8	19.1	5.9	4.4	2.9	7.4	5.9	0.0	0.0
ร้านค้าปลีก	55.4	8.9	8.9	14.3	3.6	1.8	1.8	3.6	1.8	0.0	0.0
ห้างสรรพสินค้า	0.0	1.4	5.6	13.9	8.3	18.1	12.5	9.7	30.6	0.0	0.0

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 - 26 วิธีการเดินทางของผู้อยู่อาศัยจากแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ต่างๆ (ร้อยละ)

การเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ	วิธีการเดินทาง										
	เดินเท้า	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	สามล้อ	รถยนต์ส่วนบุคคล	แท็กซี่	รถรับจ้างขนาดเล็ก	รถประจำทาง	เรือ	รถไฟฟ้า
แหล่งงาน	9.3	2.5	7.5	10.6	3.1	13.7	5.0	9.3	38.5	0.0	0.6
โรงพยาบาล	3.5	2.3	9.3	9.3	5.2	11	11.6	7.6	39.5	0.0	0.6
คลินิก	9.7	6.5	10.3	18.1	5.8	11.6	3.9	9.0	25.2	0.0	0.0
ศูนย์บริการสาธารณสุข	22.4	5.7	7.5	17.8	4.0	7.5	5.2	8.0	21.8	0.0	0.0
สวนสาธารณะ	24.2	11.6	7.4	5.3	2.1	21.1	8.4	3.2	16.8	0.0	0.0
สวนหย่อม	22.9	7.1	10.0	10.0	2.9	22.9	8.6	2.9	12.9	0.0	0.0
สนามกีฬา	27.2	6.2	4.9	6.2	4.9	22.2	8.6	0.0	19.8	0.0	0.0
ลานกีฬา	33.8	11.3	5.6	9.9	4.2	16.9	5.6	0.0	12.7	0.0	0.0
สนามเด็กเล่น	37.3	4.5	6.0	9.0	3.0	19.4	4.5	1.5	14.9	0.0	0.0
โรงเรียนอนุบาล	0.0	0.0	8.2	9.9	11.0	13.7	11.5	6.6	39.0	0.0	0.0
โรงเรียนประถม	0.0	0.5	8.1	10.2	9.7	13.4	11.3	6.5	40.3	0.0	0.0
โรงเรียนมัธยม	0.0	0.0	8.7	10.9	9.3	13.7	9.3	7.7	40.4	0.0	0.0
มหาวิทยาลัย	4.3	1.4	10.1	11.6	2.9	13.0	5.8	14.5	36.2	0.0	0.0
สำนักงานเขต	0.0	0.0	8.2	9.9	11.0	13.7	11.5	6.6	39.0	0.0	0.0
สำนักงานไฟฟ้า	0.0	0.0	8.6	10.2	9.7	13.4	11.3	6.5	40.3	0.0	0.0
สำนักงานประปา	0.0	0.0	8.7	10.9	9.3	13.7	9.3	7.7	40.4	0.0	0.0
สำนักงานบริการโทรศัพท์	0.0	0.0	9.1	8.0	9.1	14.3	10.9	6.3	42.3	0.0	0.0
ที่ทำการไปรษณีย์	0.0	0.0	8.2	8.2	9.4	13.5	9.9	9.9	40.9	0.0	0.0
ตลาด	36.4	7.1	10.9	17.9	1.6	6.5	0.5	7.6	11.4	0.0	0.0
ร้านค้าปลีก	61.8	10.5	11.8	10.5	0.0	0.0	0.7	1.3	3.3	0.0	0.0
ห้างสรรพสินค้า	0.0	0.0	7.4	10.3	6.4	12.7	11.3	13.7	38.2	0.0	0.0

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 – 27 ระยะทางในการเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ  
ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย (ร้อยละ)

การเดินทางจาก บ้านไปยังสถานที่ ต่างๆ	ระยะทาง(กลุ่มเจ้าของที่ดิน)					ระยะทาง(กลุ่มผู้อยู่อาศัย)				
	น้อยกว่า 1 กม.	1 - 2 กม.	2 - 3 กม.	3 - 4 กม.	มาก กว่า 4 กม.	น้อยกว่า 1 กม.	1 - 2 กม.	2 - 3 กม.	3 - 4 กม.	มากกว่า 4 กม.
แหล่งงาน	17.6	8.8	5.9	20.6	41.2	9.9	11.7	4.5	16.2	55.0
โรงพยาบาล	5.9	20.6	29.4	11.8	32.4	5.4	32.4	16.2	10.8	31.5
คลินิก	32.4	44.1	5.9	8.8	5.9	27	32.4	12.6	8.1	12.6
ศูนย์บริการ สาธารณสุข	44.1	23.5	0.0	14.7	11.8	43.2	27.9	10.8	4.5	8.1
สวนสาธารณะ	11.8	8.8	0.0	8.8	35.3	20.7	9.9	8.1	5.4	14.4
สวนหย่อม	11.8	8.8	2.9	8.8	23.5	18.0	5.4	9.9	4.5	7.2
สนามกีฬา	8.8	5.9	2.9	5.9	29.4	21.6	9.0	4.5	3.6	13.5
ลานกีฬา	17.6	17.6	0.0	5.9	14.7	20.7	9.9	5.4	3.6	5.4
สนามเด็กเล่น	20.6	14.7	5.9	0.0	11.8	22.5	9.0	6.3	0.9	5.4
โรงเรียนอนุบาล	32.4	11.8	2.9	0.0	2.9	19.8	21.6	3.6	0.9	7.2
โรงเรียนประถม	32.4	17.6	2.9	0.0	2.9	30.6	29.7	7.2	0.9	8.1
โรงเรียนมัธยม	2.9	20.6	5.9	2.9	17.6	7.2	20.7	10.8	1.8	14.4
มหาวิทยาลัย	0.0	2.9	2.9	2.9	26.5	0.0	6.3	3.6	4.5	22.5
สำนักงานเขต	2.9	0.0	17.6	11.8	64.7	2.7	9.0	17.1	19.8	49.5
สำนักงานไฟฟ้า	2.9	2.9	17.6	11.8	64.7	1.8	10.8	15.3	18.9	51.4
สำนักงานประปา	2.9	2.9	11.8	14.7	64.7	2.7	10.8	12.6	21.6	50.5
สำนักงานบริการ โทรศัพท์	2.9	5.9	14.7	14.7	61.8	3.6	9.0	16.2	15.3	53.2
ที่ทำการไปรษณีย์	0.0	11.8	17.6	14.7	55.9	2.7	11.7	16.2	15.3	45.9
ตลาด	67.6	14.7	5.9	2.9	8.8	73	13.5	5.4	2.7	5.4
ร้านค้าปลีก	88.2	5.9	2.9	0.0	2.9	89.2	6.3	1.8	0.9	1.8
ห้างสรรพสินค้า	0.0	14.7	23.5	14.7	47.1	2.7	14.4	13.5	24.3	45.0

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 – 28 ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ต่างๆ  
ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย (ร้อยละ)

การเดินทางจากบ้าน ไปยังสถานที่ต่างๆ	ระยะเวลา (กลุ่มเจ้าของที่ดิน)					ระยะเวลา (กลุ่มผู้อยู่อาศัย)				
	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที - 1 ชม.	1 - 1.5 ชม.	1.5 - 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที - 1 ชม.	1 - 1.5 ชม.	1.5 - 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.
แหล่งงาน	23.5	23.5	23.5	17.6	5.9	19.8	34.2	21.6	15.3	6.3
โรงพยาบาล	35.3	35.3	17.6	2.9	8.8	25.2	56.8	8.1	4.5	1.8
คลินิก	70.6	23.5	0.0	0.0	2.9	57.7	27.9	4.5	0.9	0.9
ศูนย์บริการสา ธารณสุข	67.6	17.6	5.9	2.9	0.0	64.9	29.7	0.0	0.0	0.0
สวนสาธารณะ	14.7	20.6	14.7	8.8	5.9	26.1	24.3	1.8	1.8	3.6
สวนหย่อม	14.7	20.6	5.9	8.8	5.9	19.8	20.7	1.8	0.9	1.8
สนามกีฬา	17.6	5.9	8.8	11.8	8.8	27.0	13.5	8.1	1.8	1.8
ลานกีฬา	26.5	11.8	2.9	5.9	8.8	26.4	10.9	5.5	1.8	0.9
สนามเด็กเล่น	23.5	11.8	0.0	5.9	8.8	31.5	9.9	1.8	0.0	0.9
โรงเรียนอนุบาล	44.1	2.9	2.9	0.0	0.0	36.9	14.4	1.8	0.9	0.0
โรงเรียนประถม	47.1	2.9	5.9	0.0	0.0	54.1	20.7	0.9	0.9	0.0
โรงเรียนมัธยม	11.8	23.5	14.7	0.0	0.0	27.9	19.8	6.3	0.9	0.0
มหาวิทยาลัย	0.0	8.8	8.8	5.9	11.8	5.4	10.8	12.6	8.1	0.0
สำนักงานเขต	5.9	35.3	41.2	8.8	5.9	8.1	45.9	36.9	3.6	3.6
สำนักงานไฟฟ้า	8.8	41.2	29.4	11.8	8.8	4.5	52.3	32.4	5.4	3.6
สำนักงานประปา	2.9	44.1	29.4	8.8	11.8	5.4	48.6	34.2	5.4	3.6
สำนักงานบริการ โทรศัพท์	8.8	50	26.5	8.8	5.9	7.2	43.2	35.1	7.2	4.5
ที่ทำการไปรษณีย์	8.8	55.9	26.5	5.9	2.9	8.1	44.1	27	8.1	4.5
ตลาด	82.4	14.7	2.9	0.0	0.0	82.9	13.5	3.6	0.0	0.0
ร้านค้าปลีก	91.2	8.8	0.0	0.0	0.0	86.5	10.8	2.7	0.0	0.0
ห้างสรรพสินค้า	20.6	47.1	14.7	17.6	0.0	9.9	58.6	22.5	3.6	5.4

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม



## 4.2.2 สภาพทางสังคม

### 1. ลักษณะทางประชากร

เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาถือเป็นส่วนหนึ่งของเขตต่อเมืองตะวันตกของกทม. ซึ่งติดกับเขตเมืองชั้นในและเขตชานเมืองตะวันตก ทำให้มีการพัฒนารูปแบบการเจริญเติบโตของจำนวนประชากรและมีอัตราการขยายตัวที่ต่อเนื่องมาจากเขตเมืองชั้นใน เห็นได้จากตารางที่ 4 – 29 แสดง จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร (จำแนกตามรายเขต) พ.ศ.2545 พบว่า ขนาดของพื้นที่ในเขตต่อเมืองตะวันตกมีพื้นที่ 249.857 ตร.กม. มีสัดส่วนร้อยละ 15.927 อยู่ในลำดับที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร และมีจำนวนประชากร 964,684 คน มีสัดส่วนร้อยละ 16.46 อยู่ในลำดับที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร และเมื่อพิจารณาในระดับเขตในพื้นที่เขตรอยต่อเมืองด้านตะวันตก จะพบอีกว่า เขตจอมทองซึ่งพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่นั้น ในปี พ.ศ. 2544 มีจำนวนประชากรสูงถึง 173,097คน (คิดเป็นร้อยละ 3.10) ซึ่งอยู่ในลำดับที่ 2 ของกรุงเทพมหานคร โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2537 ถึง 4,105 คน และมีความหนาแน่น 6,648 คน/ตร.กม. ซึ่งถือว่า มีความหนาแน่นเฉลี่ยมากกว่าค่าเฉลี่ยของกรุงเทพมหานครที่มี 3.610 คน/ตร.กม. ถึง 1.78 เท่า

หากพิจารณาจำนวนประชากรตามสถิติทะเบียนท้องถิ่นของเดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2545 พบว่า ในบริเวณแขวงบางค้อ มีประชากร 42,800 คน (ร้อยละ 24.71) ความหนาแน่นของประชากร 20 คน/ไร่ เมื่อเทียบจำนวนประชากร ปี 2544 กับ 2537 จะเห็นว่า ประชากรในแขวงบางค้อมีจำนวนลดลง 4,630 คน โดยมีการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ของแขวงบางค้อเองลดลงร้อยละ 9.76 เมื่อเทียบกับการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครทั้งหมด (Relative Change) และการเปลี่ยนแปลงประชากรที่จะเข้ามาในพื้นที่แขวงบางค้อลดลงร้อยละ 2.74 ทั้งนี้การลดลงของจำนวนประชากรนี้อาจเป็นผลเนื่องมาจากการย้ายถิ่นของประชากรเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองในเขตชั้นในซึ่งอยู่ใกล้แหล่งงาน หรือย้ายไปอยู่ในบริเวณที่มีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรในเขตเดียวกัน อันได้แก่ แขวงบางมด เห็นได้จาก ตารางที่ 4- 28 ขนาดประชากรมีการเปลี่ยนแปลงในแขวงเดียวกันเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 38.95 ในขณะที่แขวงอื่นๆ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2532 – 2545 จะเห็นได้ว่า พื้นที่ที่มีขนาดใหญ่และมีประชากรอาศัยอยู่น้อยจะเป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มขึ้นในเขตเดียวกัน

จำนวนและการเปลี่ยนแปลงประชากรดังกล่าวระหว่างปี พ.ศ. 2535 – 2545 ที่มีการขยายตัว **เพิ่มขึ้น**นั้น ในช่วงปี 2535 – 2539 เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเนื่องจากภาวะทางเศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตสูง การขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เติบโตอย่างมาก ทำให้เกิดความหนาแน่นของการใช้พื้นที่ทั้งในเขตเมืองและเขตต่อเมือง และอีกสาเหตุ

ตารางที่ 4-29 จำนวนประชากรรายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535-2545

จังหวัด / เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (คน)										
		2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
<b>กรุงเทพมหานคร</b>	<b>1,568.37</b>	<b>5,251,164</b>	<b>5,266,765</b>	<b>5,589,086</b>	<b>4,880,155.51</b>	<b>5,070,017</b>	<b>5,141,304</b>	<b>5,474,022</b>	<b>5,306,384</b>	<b>5,680,380</b>	<b>5,726,203</b>	<b>5,584,730</b>
พระนคร	5.536	91,590	89,076	87,255	83,671	82,885	81,656	83,742	82,921	81,687	80,118	79,293
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	1.931	85,941	83,680	81,642	80,932	80,173	79,182	78,376	76,602	75,220	73,979	73,571
สัมพันธวงศ์	1.416	44,349	43,220	42,126	40,412	39,585	39,984	38,628	37,593	36,925	36,899	36,274
ปทุมวัน	8.369	123,371	119,887	117,241	116,195	11,292	112,597	111,052	104,066	102,776	99,919	98,903
บางรัก	5.536	73,276	70,838	69,210	68,081	65,966	64,989	64,345	63,038	61,994	61,175	60,955
ดุสิต	10.665	178,525	172,890	171,306	166,617	163,572	161,995	160,243	157,331	155,744	152,872	152,199
บางซื่อ	11.545	176,540	175,305	172,427	169,148	167,045	165,644	163,245	161,363	160,755	159,466	159,622
พญาไท	9.595	212,035	192,005	171,447	108.28	102,133	93,296	92,852	91,616	91,091	90,780	90,638
ราชเทวี	7.126	112,203	111,037	109,303	16,321	133,872	106,016	108,085	106,728	104,816	102,977	103,453
ห้วยขวาง	15.031	152,493	87,253	85,125	80,974	80,201	79,793	79,070	78,593	78,595	79,404	79,528
ดินแดง	8.354	100,112	170,934	182,195	177,685	173,672	171,062	16,552	166,187	162,002	159,570	158,314
จตุจักร	32.908	183,637	179,972	177,267	173,677	172,115	171,326	170,901	170,408	169,943	170,717	171,856
ยานนาวา	16.662	102,962	100,405	99,019	96,395	95,059	94,223	94,019	93,774	93,403	93,032	92,875
สาทร	9.326	131,702	127,377	124,819	119,913	116,067	113,612	112,227	110,491	109,014	108,148	107,797
บางคอแหลม	10.921	136,339	133,956	132,087	132,087	129,356	125,011	123,082	120,388	118,485	60,070	116,264
คลองเตย	12.994	256,951	242,766	238,624	15,765	150,433	147,855	144,595	142,029	138,803	136,467	135,302
วัฒนา	12.565	-	-	-	75,285	80,101	79,902	80,601	80,930	80,905	81,427	81,876
ธนบุรี	8.551	227,980	220,892	215,778	208,061	203,369	198,377	193,783	188,610	184,181	180,867	179,555
คลองสาน	6.051	136,118	131,101	128,184	125,216	121,766	117,301	115,794	113,817	112,012	109,773	108,856
บางกอกใหญ่	6.180	102,975	100,408	98,895	96,364	94,975	93,859	91,584	89,763	88,809	87,201	86,345
บางกอกน้อย	11.944	176,281	177,387	173,523	171,012	170,494	169,378	167,171	162,502	160,035	157,170	156,966
บางพลัด	1.136	138,208	13,497	135,995	130,759	129,228	127,566	125,451	123,035	120,200	118,748	118,000
<b>เขตเมืองชั้นใน</b>	<b>214.342</b>	<b>2,946,123</b>	<b>2,746,422</b>	<b>2,816,005</b>	<b>2,347,216</b>	<b>2,565,898</b>	<b>2,597,164</b>	<b>2,417,939</b>	<b>2,524,327</b>	<b>2,487,395</b>	<b>2,400,779</b>	<b>2,448,442</b>

ที่มา : รายงานชั้นกลาง “แผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง”

ตารางที่ 4 - 29 จำนวนประชากรรายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 -2545 (ต่อ)

จังหวัด / เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (คน)										
		2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
พระโขนง	13.986	103,497	104,403	104,242	103,578	104,016	103,688	101,757	100,071	100,481	100,497	100,828
บางนา	18.789	97,338	97,511	97,134	96,869	96,368	97,005	99,312	100,201	100,312	100,854	101,614
สวนหลวง	23.678	94,501	106,203	107,406	107,064	107,183	108,644	109,797	111,047	111,898	113,396	114,626
ประเวศ	52.673	110,626	114,886	118,599	12,108	12,570	112,259	115,697	11,833	121,459	125,836	128,816
บางเขน	42.123	91,696	93,626	97,368	99,748	102,241	162,765	165,357	16,860	170,089	173,558	175,239
สายไหม	4.447	143,404	147,985	153,831	157,511	16,116	111,669	118,552	141,713	145,892	150,906	153,820
ดอนเมือง	36.948	75,114	79,949	83,283	86,930	93,840	136,636	140,562	143,737	146,525	150,914	154,076
หลักสี่	22.841	143,323	147,853	150,107	149,213	153,271	116,976	117,075	117,644	117,883	119,644	120,471
บางกะปิ	28.523	13,780	138,085	138,532	138,316	138,923	13,987	141,308	142,347	143,046	144,896	146,621
วังทองหลาง	19.937	94,706	95,307	96,065	96,282	97,371	102,218	104,800	106,563	107,903	109,844	109,621
ลาดพร้าว	21.851	128,761	131,888	134,017	135,128	138,467	105,158	106,704	107,372	108,125	109,619	113,584
บึงกุ่ม	24.311	122,913	131,593	134,068	134,068	138,006	134,573	135,851	136,617	137,184	139,424	140,926
คันนายาว	2.598	40,399	42,782	37,929	46,194	48,365	71,377	74,979	76,535	77,610	79,570	80,483
สะพานสูง	28.308	4,135	43,524	45,289	46,390	48,641	67,700	69,787	71,629	72,745	74,990	76,712
<b>เขตรอยต่อเมือง ตะวันออก</b>	<b>341.013</b>	<b>1,264,193</b>	<b>1,381,595</b>	<b>1,497,870</b>	<b>1,409,399</b>	<b>1,295,378</b>	<b>1,444,655</b>	<b>1,601,538</b>	<b>1,384,169</b>	<b>1,661,152</b>	<b>1,693,948</b>	<b>1,717,437</b>
เขตภาษีเจริญ	17.834	143,357	143,837	144,820	144,031	144,114	143,113	142,694	142,174	141,063	140,293	140,271
เขตบางแค	44.226	155,839	162,456	168,923	173,487	179,523	183,289	169,615	172,026	174,466	177,003	179,381
เขตราษฎร์บูรณะ	15.782	104,606	10,474	104,748	103,811	103,336	10,263	95,564	94,620	93,482	96,130	97,698
เขตทุ่งครุ	30.741	60,395	64,232	67,346	70,559	75,736	80,623	84,561	87,609	90,427	93,496	95,942
เขตจอมทอง	26.254	16,638	167,762	170,079	169,382	17,194	16,936	176,309	174,611	172,863	173,184	173,097
เขตตลิ่งชัน	29.479	102,235	105,628	108,396	10,937	111,808	113,446	98,550	99,695	100,509	101,600	102,746

ที่มา : รายงานชิ้นกลาง "แผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง"

ตารางที่ 4 - 29 จำนวนประชากรรายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 -2545 (ต่อ)

จังหวัด / เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (คน)										
		2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
เขตทวีวัฒนา	50.219	22,702	24,797	26,704	28,457	30,282	32,035	50,066	52,099	53,801	55,706	57,198
เขตหนองแขม	35.322	60,427	65,248	69,849	73,925	79,907	85,983	106,202	100,932	112,579	115,560	118,349
<b>เขตรอยต่อเมือง ตะวันตก</b>	<b>249.857</b>	<b>666,199</b>	<b>744,434</b>	<b>860,865</b>	<b>774,589</b>	<b>741,900</b>	<b>665,688</b>	<b>923,561</b>	<b>833,766</b>	<b>939,190</b>	<b>952,972</b>	<b>964,684</b>
เขตมีนบุรี	63.645	64,070	67,684	71,786	75,885	82,677	89,184	92,480	98,303	102,375	105,877	108,056
เขตคลองสามวา	110.686	45,438	48,566	52,487	57,072	65,923	7,364	82,445	88,957	95,481	102,601	107,038
เขตลาดกระบัง	123.859	76,605	81,432	85,123	85,23	89,145	95,634	102,562	112,967	116,844	121,739	125,268
เขตหนองจอก	236.261	64,139	65,668	68,391	70,801	75,198	79,585	84,481	88,095	92,180	97,381	100,827
<b>เขตชานเมือง ตะวันออก</b>	<b>534.451</b>	<b>250,252</b>	<b>263,350</b>	<b>277,787</b>	<b>203,843.23</b>	<b>312,943</b>	<b>271,767</b>	<b>361,968</b>	<b>388,322</b>	<b>406,880</b>	<b>427,598</b>	<b>441,189</b>
เขตบางบอน	34.745	51,274	53,874	56,356	60,155	63,946	67,071	69,829	72,726	76,040	79,765	82,290
เขตบางขุนเทียน	120.687	75,658	79,626	82,740	87,491	92,491	97,499	101,728	105,616	109,723	113,865	117,125
<b>เขตชานเมือง ตะวันตก</b>	<b>155.432</b>	<b>126,932</b>	<b>133,500</b>	<b>139,096</b>	<b>147,646</b>	<b>156,437</b>	<b>164,570</b>	<b>171,557</b>	<b>178,342</b>	<b>185,763</b>	<b>193,630</b>	<b>199,415</b>

ที่มา : รายงานชั้นกลาง “แผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง”

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4 - 30 ขนาดพื้นที่ ประชากร ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงรายแขวงของเขตจอมทอง พ.ศ. 2532-2545

แขวง / เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร			ความหนาแน่น (คน / ไร่)			การเปลี่ยนแปลง 2532 - 2537			การเปลี่ยนแปลง 2537 -2545		
		2532	2537	2545	2532	2537	2545	จำนวน (คน)	พื้นที่เดิม (%)	พื้นที่ทั้งหมด (%)	จำนวน (คน)	พื้นที่เดิม (%)	พื้นที่ทั้งหมด (%)
แขวงบางค้อ	3.375	56,896	47,430	42,800	27	22	20	-9,466	-16.64	-5.19	-4,630	-9.76	-2.74
แขวงบางขุนเทียน	5.789	46,702	44,805	43,296	13	12	12	-1,897	-4.06	-1.04	-1,509	-3.37	-0.89
แขวงจอมทอง	5.677	53,743	45,220	43,146	15	13	12	-8,523	-15.86	-4.68	-2,074	-4.59	-1.23
แขวงบางมด	11.413	24,908	31,624	43,942	3	4	6	-6,716	26.96	3.69	12,318	38.95	7.29
<b>เขตจอมทอง</b>	<b>26.254</b>	<b>182,249</b>	<b>169,079</b>	<b>173,184</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>-13,170</b>	<b>-7.23</b>	<b>-7.23</b>	<b>4,105</b>	<b>2.43</b>	<b>2.43</b>

ที่มา : สถิติจำนวนประชากรของสำนักทะเบียนท้องถิ่น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หนึ่งก็เนื่องจากการแบ่งขอบเขตของพื้นที่ใหม่ในปี 2540 ที่รับเอาพื้นที่บางส่วนของแขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ และบางส่วนของแขวงบุคคโล เขตธนบุรี เข้ามาในพื้นที่เขตจอมทอง

เมื่อพิจารณาการกระจายตัวในระดับรายแขวงและรายหมู่ถึงความหนาแน่นและการกระจายตัว แสดงให้เห็นว่า แขวงบางค้อมีจำนวนประชากรมากและมีความหนาแน่นสูงถึง 12,764 คน/ตร.กม. หรือ 20 คน/ไร่ ซึ่งเมื่อเทียบกับพื้นที่ในระดับแขวง ก็จะพบว่า มีความหนาแน่นสูงกว่าพื้นที่อื่นถึงเกือบเท่าตัวทั้งสามแขวง ซึ่งแขวงจอมทอง แขวงบางขุนเทียน แขวงบางมดที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยเพียง 12, 12 และ 6 คน/ไร่ ตามลำดับ การกระจายตัวของประชากรในแขวงบางค้อจะมีการกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่

## 2. ลักษณะของชุมชน

สำนักงานพัฒนาชุมชนกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2537 ได้จำแนกชุมชนออกเป็น 5 ประเภทด้วยกัน อันได้แก่

- 1) **ชุมชนแออัด** หมายถึง ชุมชนที่มีอาคารหนาแน่น ไร้ระเบียบ และชำรุดทรุดโทรม ประชาชนอยู่อย่างแออัด มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย และความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย โดยให้ถือเกณฑ์ความหนาแน่นของบ้านเรือนอย่างน้อย 15 หลังคาเรือนต่อพื้นที่ 1 ไร่
- 2) **ชุมชนชานเมือง** หมายถึง ชุมชนที่กรุงเทพมหานครได้จัดทำเป็นประกาศกำหนดชุมชน โดยมีพื้นที่ดำเนินการด้านการเกษตรกรรมในเขตกรุงเทพมหานครรอบนอกเป็นส่วนใหญ่ มีบ้านเรือนไม่แออัด แต่ขาดการวางแผนทางด้านผังชุมชน เช่น ทางระบายน้ำเพื่อป้องกันการเกิดน้ำท่วมขัง หรือทางเดินเท้าเพื่อการสัญจรไปมาของประชาชนในชุมชน
- 3) **ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร** หมายถึง ชุมชนที่มีบ้านจัดสรรเป็นที่อยู่อาศัย และดำเนินการโดยภาคเอกชนในกรุงเทพมหานคร โดยมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณ ทาวน์เฮ้าส์ ตึกแถว หรือบ้านแฝด สภาพทั่วไปควรจะมีการพัฒนา เช่น ทางระบายน้ำ ขยะทางเท้า ซึ่งกรุงเทพมหานครพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนและความเหมาะสมในการที่จะเข้าดำเนินการพัฒนา โดยจัดทำเป็นประกาศกำหนดชุมชน
- 4) **เคหะชุมชน** หมายถึง ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งดำเนินการและดูแลโครงการโดยการเคหะแห่งชาติ สภาพเป็นแฟลต และกรุงเทพมหานครเข้าไปดำเนินการในด้านการระบายน้ำ ขยะ ทางเท้า เศรษฐกิจ สังคม อนามัย และอื่นๆ

- 5) **ชุมชนเมือง** หมายถึง ชุมชนที่มีความหนาแน่นของบ้านน้อยกว่าชุมชนแออัด กล่าวคือ น้อยกว่า 15 หลัง ต่อ 1 ไร่ แต่ความหนาแน่นของจำนวนบ้านมากกว่าชุมชนชานเมือง และกรุงเทพมหานครได้จัดทำประกาศกำหนดเป็นชุมชน โดยที่ชุมชนดังกล่าวไม่เป็นชุมชนที่กล่าวมาในข้ออื่นๆ

ในปี พ.ศ. 2542 กรุงเทพมหานคร มีชุมชนรวมทั้งหมด 1,439 ชุมชน จำนวนประชากรที่อาศัยในชุมชน 1,512,085 คน<sup>3</sup> โดยค่าเฉลี่ยความหนาแน่นของชุมชนจะอยู่ที่ 1,050 คน/ชุมชน และเมื่อพิจารณารายชื่อของชุมชนในรายชื่อในปี พ.ศ. 2544 ชุมชนที่ได้รับการจัดตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยกรรมการชุมชน ในเขตจอมทองมีจำนวนทั้งสิ้น 49 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 3.34 อยู่ในลำดับที่ 3 มีประชากรในชุมชน 18,380 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40 เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยชุมชนทั้งหมด 2 แห่ง อันได้แก่ ชุมชนชอยสวนหลวง และชุมชนสุขศิริ โดยทั้ง 2 ชุมชนล้วนแต่เป็นชุมชนแออัดทั้งสิ้น<sup>4</sup> ส่วนจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนทั้ง 2 แห่งรวมกัน 1,055 คน มีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 156 ครัวเรือน และมีเนื้อที่รวมกัน 14 ไร่ สำหรับสภาพของชุมชนแต่ละแห่งก็มีความแตกต่างกันออกไป ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

- **ชุมชนชอยสวนหลวง** เป็นชุมชนขนาดกลาง ที่มีประชาชนอยู่กันอย่างหนาแน่น มีสภาพบ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นไม้ ทางเดินเท้าบางส่วนเป็นคอนกรีต บางส่วนเป็นหินคลุก เป็นชุมชนที่มีสภาพบ้านเป็นระเบียบและสะอาด ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง ค้าขาย และรับราชการ มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 11 ไร่
- **ชุมชนสุขศิริ** เป็นชุมชนที่มีเนื้อที่น้อยที่สุด คือ ประมาณ 3 ไร่เศษ โดยบ้านส่วนใหญ่เป็นไม้ ส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดินนั้น ก็มีทั้งเป็นของตนเอง เช่าที่ดินปลูกเป็นห้องเช่า ปลูกกันอย่างเป็นระเบียบ สภาพทางเดินเท้าหลักเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก แต่ยังมีบางพื้นที่มีสภาพเป็นทางเดินไม้ซึ่งชำรุดทรุดโทรม ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง ประกอบอาชีพส่วนตัว รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

<sup>3</sup> รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร 2542

<sup>4</sup> กองวิชาการและแผนงาน สำนักพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร 2544

**เขตภาษีเจริญ**

**เขตธนบุรี**



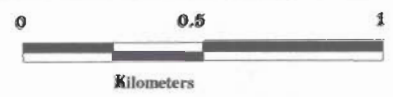
แผนที่ที่ 4-24 แสดง  
 ที่ตั้งของชุมชนในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง\*

สัญลักษณ์ :



- ① ชุมชนแออัด
- ② ชุมชนเมือง
- ③ ชุมชนชานเมือง
- ④ ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร
- ⑤ เคหะชุมชน

\*หมายเหตุ : มิได้ระบุชุมชนที่ยังขาดรายละเอียด  
 ในการสำรวจชุมชน



ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ตารางที่ 4 -31 ข้อมูลชุมชน ปี พ.ศ. 2544 ในพื้นที่ศึกษา

ชื่อชุมชน	เนื้อที่ (ไร่)	จำนวนประชากร			จำนวน ครัวเรือน	จำนวน บ้าน
		ชาย	หญิง	รวม		
ชอยสวนหลวง	11	280	340	620	95	95
สุขศิริ	3	238	197	435	61	61

ที่มา : ฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม สำนักงานเขตจอมทอง

### 3. สภาพทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา ขึ้นอยู่กับสาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ สาขาเกษตรกรรม ทั้งนี้เนื่องจากสภาพทางกายภาพส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบลุ่มที่อุดมสมบูรณ์ ซึ่งเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชผักผลไม้ โดยพื้นที่ทำเกษตรกรรมมีพื้นที่ 499.93 ไร่ หรือร้อยละ 10.21 ของพื้นที่เขตจอมทอง ประกอบด้วยพื้นที่เกษตรกรรมหลัก 3 ประเภท คือ สวนผสมและไม้ยืนต้น สวนผัก และสวนหมากสวนมะพร้าว ซึ่งภายในแขวงบางค้อ ซึ่งพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ จะแบ่งเป็นสวนผสมและไม้ยืนต้น 452.31 ไร่ สวนผัก 1.81 ไร่ และสวนมะพร้าว 45.81 ไร่ จากตารางที่ 4 - 30 แสดงการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมรายแขวงในเขตจอมทองในปี พ.ศ. 2530 และ 2544 พบว่า พื้นที่ทำการเกษตรในบริเวณแขวงบางค้อในช่วง 2530 - 2544 มีการเปลี่ยนแปลงลดลงถึง 174.62 ไร่ ทั้งนี้เป็นผลมาจากสภาพการขยายตัวอย่างรวดเร็วของพื้นที่เมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 - 32 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมรายแขวงในเขตจอมทองในปี พ.ศ. 2530 และ 2544

พื้นที่เกษตรกรรม	บางค้อ		บางขุนเทียน		จอมทอง		บางมด		เขตจอมทอง	
	พื้นที่(ไร่)	% ทั้งหมด	พื้นที่(ไร่)	% ทั้งหมด	พื้นที่(ไร่)	% ทั้งหมด	พื้นที่(ไร่)	% ทั้งหมด	พื้นที่(ไร่)	% ทั้งหมด
<b>พ.ศ. 2530</b>										
สวนผสมและไม่ยืนต้น	612.31	8.66	1,640	23.19	1,239.38	17.53	2,498.13	35.33	5,989.81	84.71
สวนผัก	0.91	0.01	85.50	1.21	119.19	1.69	189.00	2.67	394.59	5.58
สวนมะพร้าว	61.33	0.87	315.50	4.46	13.74	0.19	295.63	4.18	686.19	9.70
<b>พื้นที่รวม</b>	<b>674.55</b>	<b>9.54</b>	<b>2,041.00</b>	<b>28.87</b>	<b>1,372.30</b>	<b>19.41</b>	<b>2,982.75</b>	<b>42.19</b>	<b>7,070.60</b>	<b>100.00</b>
<b>พ.ศ. 2544</b>										
สวนผสมและไม่ยืนต้น	452.31	9.24	1,519.38	31.03	828.44	16.92	1,533.13	31.31	4,333.25	88.50
สวนผัก	1.81	0.04	82.63	1.69	33.09	0.68	72.21	1.47	189.74	3.87
สวนมะพร้าว	45.81	0.94	238.25	4.87	-	-	89.38	1.83	373.43	7.63
<b>พื้นที่รวม</b>	<b>499.93</b>	<b>10.21</b>	<b>1,840.25</b>	<b>37.58</b>	<b>861.52</b>	<b>17.59</b>	<b>1,694.71</b>	<b>34.61</b>	<b>4,896.41</b>	<b>100.00</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ช่วงปี พ.ศ. 2530 - 2544</b>										
สวนผสมและไม่ยืนต้น	-160.00	7.36	-120.63	5.55	-410.94	18.90	-965.00	44.38	-1,656.57	76.19
สวนผัก	0.90	-0.04	-2.88	0.13	-86.10	3.96	-116.79	5.37	-204.86	9.42
สวนมะพร้าว	-15.53	0.71	-77.25	3.55	13.74	0.63	-206.25	9.49	-312.76	14.39
<b>พื้นที่รวม</b>	<b>-174.62</b>	<b>8.03</b>	<b>-200.75</b>	<b>9.23</b>	<b>-510.78</b>	<b>23.49</b>	<b>-1,288.04</b>	<b>59.24</b>	<b>-2,174.19</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : รายงานชั้นกลาง "แผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง"

## 4.3 การประเมินพื้นที่ศึกษา

### 4.3.1 สภาพปัญหา

สำหรับสภาพของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ทั้งสาเหตุและผลกระทบที่มีต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้น จะมีการพิจารณาทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม โดยจากการสำรวจพื้นที่ ประกอบการพิจารณาและสรุปผลจากแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดิน เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ปัญหาโครงข่ายคมนาคม

ด้านโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษานั้น ปัญหาหลักก็คือ ขนาดของถนนภายในชุมชนไม่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 21.3 ปัญหาถนน ขอยตัน ร้อยละ 21.3 ปัญหาดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดขึ้นในบริเวณทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารบ้านเรือนหนาแน่นกว่าบริเวณอื่นๆ

- **ขนาดของถนนภายในชุมชนไม่ได้มาตรฐาน** สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ที่มีการปลูกสร้างอาคารโดยไม่มีการเว้นพื้นที่ไว้เพื่อการพัฒนาดถนนนั้น แสดงให้เห็นว่า ชุมชนมีการเติบโตที่ไม่ได้มีการวางแผน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพถนน หรือทางเดินบริเวณที่อยู่ถัดจากวัดศาลาครืนเข้าไปในจะค่อนข้างแคบ ขนาดไม่ได้มาตรฐาน (ร้อยละ 21.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 18.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) รถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้ เป็นเพียงทางไว้สำหรับเดินเท้าและเป็นทางสำหรับมอเตอร์ไซด์หรือจักรยานเท่านั้น ส่วนทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรปะปนกับพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่ห่างกัน โดยปัญหาทางด้านการคมนาคมจะมีลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่มีสาเหตุของปัญหาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ บริเวณด้านเหนือก็ประสบปัญหาสภาพถนนและทางเดินมีขนาดแคบ ไม่ได้มาตรฐานเช่นเดียวกัน แต่เป็นผลมาจากการที่พื้นที่ดังกล่าวไม่ได้รับการดูแลจากเจ้าของและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร จากสาเหตุและลักษณะของปัญหาดังกล่าว ส่งผลกระทบให้เกิดการเดินทางสัญจรไปมาไม่สะดวก และทำให้ประชาชนที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลไม่สามารถนำรถเข้ามาในพื้นที่ได้
- **ปัญหาถนน ขอยตัน** เส้นทางคมนาคมหลักของพื้นที่ศึกษาที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก หรือถนนวุฒากาศ กับพื้นที่ศึกษาก็คือ ซอยวุฒากาศ 24 มีความกว้างขนาดที่รถยนต์สองคันจะสามารถสวนกันได้พอดีโดยเป็นเส้นทางเข้า - ออกพื้นที่เพียงเส้นทางเดียวที่รถยนต์จะสามารถเข้าถึงได้สะดวก แต่จะมาสิ้นสุดแค่บริเวณวัดศาลาครืนเท่านั้น ถัดเข้าไปจะเป็นถนนจะค่อยแคบๆ ลงกลายเป็นเส้นทางที่รถต้องเดินทางเดียว บางส่วนก็



เส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ศึกษา : บริเวณวัดศาลาครืน



เส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ศึกษา : บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมตอนบนของพื้นที่ศึกษา



จะประสบกับปัญหาถนน ซอยตัน (ร้อยละ 21.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 16.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) และทางเดินแคบๆ ที่รถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้เท่านั้น ส่วนตอนบนของพื้นที่ศึกษา ก็ประสบปัญหานี้เช่นกัน คือ มีซอยหลายซอยที่แยกการจราจรจากถนนสายหลักและเป็นเส้นทางช่วยในการเดินทางเข้าออกพื้นที่ได้ แต่จากการสำรวจพบว่าสภาพซอยยังคงเป็นดินลูกรัง และค่อมๆ แคบลงในบริเวณที่อยู่ลึกเข้าไป

- **สภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง** ปัญหานี้จะเกิดขึ้นในบริเวณตอนล่างของพื้นที่ศึกษาที่มีเส้นทางหลัก คือ ซอยวุฒากาศ 24 หรือ ซอยวัดหนัง – วัดศาลาล้าน เป็นเส้นทางเข้า-ออกเพียงเส้นทางเดียว จึงต้องรองรับจำนวนยานพาหนะในแต่ละวันค่อนข้างมาก ทำให้สภาพถนนที่ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยางมีสภาพชำรุดทรุดโทรม ขรุขระ ส่งผลให้การสัญจรไปมาไม่สะดวกเท่าที่ควร (ร้อยละ 19.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 21 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) และยังทำให้เกิดฝุ่นละออง (ร้อยละ 19.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 10.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) ได้ง่ายด้วย ส่วนทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา นอกจากสภาพทางเดินจะมีขนาดแคบแล้ว ยังมีสภาพเป็นดินลูกรัง ขรุขระอีกด้วย (ร้อยละ 8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 8.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ซึ่งสภาพปัญหาดังกล่าวนอกจากจะส่งผลกระทบต่อให้การเดินทางเป็นไปด้วยความลำบากแล้ว ก็ยังทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอีกด้วย (ร้อยละ 13.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 14.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

จากสภาพปัญหาที่กล่าวมา ไม่ว่าจะปัญหายานพาหนะไม่สามารถเข้าถึงได้ ขนาดถนนไม่ได้มาตรฐาน สภาพถนนไม่ดี ฯ นอกจากจะส่งผลกระทบต่อให้การสัญจรไปมาไม่สะดวก เกิดปัญหาฝุ่นละออง และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแล้ว ยังส่งผลให้การเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ต้องใช้เวลามาก (ร้อยละ 12.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 20.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และต้องใช้อยานพาหนะหลายต่อ (ร้อยละ 26.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 22.9 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) อีกด้วย

## 2. ปัญหาสาธารณูปโภค

ปัญหาสาธารณูปโภคที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาประสบอยู่ในปัจจุบัน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็นหลัก คือ ปัญหาของระบบไฟฟ้า ระบบประปา และระบบโทรศัพท์

### 2.1 ปัญหาของระบบไฟฟ้า

ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษานั้น ประการแรกก็คือ

- **ที่ตั้งสำนักงานไฟฟ้าตั้งอยู่ไกลเกินไป** (ร้อยละ 34.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 21.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) ทำให้เมื่อมีความจำเป็นต้องไปติดต่อเกี่ยวกับ การจ่ายค่าบริการ

การปรึกษาปัญหาการให้บริการ จึงเกิดความไม่สะดวกเท่าที่ควร (ร้อยละ 35.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 33.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

- **ในชุมชนไม่มีไฟส่องทาง** ปัญหาไฟฟ้าประการที่สอง ก็คือ ตามถนนและทางเดินภายในชุมชนไม่มีไฟส่องทาง (ร้อยละ 29.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 39.9 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินได้ (ร้อยละ 19.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 15.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)
- **ปัญหาด้านการให้บริการ** นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษายังประสบกับปัญหาการให้บริการไม่ทั่ว ไม่เพียงพอ (ร้อยละ 13.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 11 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และปัญหาไฟฟ้าขัดข้องและดับบ่อยด้วย (ร้อยละ 13.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 12.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) จากปัญหาไฟฟ้าที่กล่าวมานี้ แสดงให้เห็นถึง การให้บริการไฟฟ้าที่ยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่

## 2.2 ปัญหาของระบบประปา

- **การให้บริการ** ระบบประปาในพื้นที่ศึกษานั้น แม้ว่าจะให้บริการค่อนข้างทั่วถึงแล้ว แต่ยังคงพบว่า มีปัญหาในการส่งจ่ายน้ำประปาไปยังอาคารบ้านเรือนต่างๆ ทำให้น้ำประปาที่ไปถึงบ้านเรือนมีปริมาณน้อย (ร้อยละ 38.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 23.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และไม่สะอาด (ร้อยละ 16.7 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 16 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)
- **ที่ตั้งของสำนักงานประปาอยู่ไกล** ซึ่งอยู่บริเวณถนนพระราม 2 (ร้อยละ 28.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 23.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ทำให้ยากต่อการเดินทางไปติดต่อเมื่อมีความจำเป็น และต้องใช้นยานพาหนะหลายต่อด้วย

## 2.3 ระบบโทรศัพท์

- **จำนวนโทรศัพท์สาธารณะไม่เพียงพอ** ภายในชุมชนมีการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะจำนวนน้อย (ร้อยละ 36.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 38.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา ไม่มีการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะเลย (ร้อยละ 5.8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 15.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

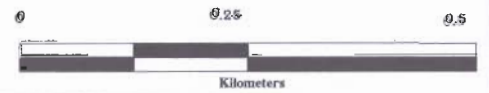
แผนที่ที่ 4-26 แสดง

สาธารณูปโภคภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์ :



-  ถนนลาดยาง
-  ทางเดินคอนกรีต
-  ถนนลูกรัง
-  แนวท่อระบายน้ำ ขนาด 0.60 เมตร
-  เสาไฟฟ้า
-  เสาไฟส่องสว่าง
-  ตู้โทรศัพท์
-  ถนน ซิเมนต์



ที่มา : สำนักบรรณานุกรม กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- **ปัญหาโทรศัพท์สาธารณะขัดข้อง** ส่วนบริเวณที่มีการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะก็ยังคงพบปัญหาเกี่ยวกับการขัดข้องและเสียบ่อย ถึงร้อยละ 34.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 26.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย
- **ที่ตั้งสำนักงานอยู่ไกล** สำหรับระบบโทรศัพท์นั้น และสำนักงานบริการโทรศัพท์ (ร้อยละ 17.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 14.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ก็เช่นเดียวกับที่ตั้งของสำนักงานไฟฟ้าที่อยู่ไกลจากพื้นที่ศึกษา

สำหรับปัญหาสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในชุมชนพื้นที่ศึกษานั้น จะส่งผลกระทบต่อสำคัญ ได้แก่ การที่สำนักงานบริการต่างๆ อยู่ไกลจากชุมชน ทำให้ต้องมีการเดินทางไปใช้บริการลำบาก (ร้อยละ 35.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 33.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) นอกจากนี้ปัญหาด้านการให้บริการของสาธารณูปโภคเหล่านี้ ยังส่งผลเกิดความไม่สะดวกต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน (ร้อยละ 22.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 27.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินด้วย (ร้อยละ 19.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน และร้อยละ 15.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) รวมทั้งยังทำให้การติดต่อสื่อสารเป็นไปด้วยความลำบากอีกด้วย (ร้อยละ 19.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน และร้อยละ 15.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

### 3. ปัญหาสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ นั้น โดยปัญหาสำคัญที่ประชาชนในพื้นที่ประสบค่อนข้างบ่อย ก็คือ ปัญหาการระบายน้ำ (ร้อยละ 23.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 25.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) และปัญหาฝุ่นละออง (ร้อยละ 23.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 12.6 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

- **ปัญหาการระบายน้ำ** มีสาเหตุเนื่องมาจากระบบการระบายน้ำภายในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นการระบายน้ำลงคลอง (ร้อยละ 35.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 37.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) อันจะส่งผลให้ลำคลองเน่าเสีย (ร้อยละ 27.8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 29.2 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ตามมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากในบริเวณด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ไม่มีการวางท่อระบายน้ำ จึงทำให้ระบบการระบายน้ำในบริเวณดังกล่าวเป็นการระบายน้ำลงคลอง ส่วนทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษาที่มีชุมชนตั้งอยู่ค่อนข้างหนาแน่นกว่า และมีสภาพถนนเป็นคอนกรีต จึงมีการวางท่อระบายน้ำตามแนวถนน ซึ่งจากการสอบถามประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับปัญหาการระบายน้ำ พบว่า ระบบการระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งก็มีสาเหตุมาจากท่อ



ระบายน้ำมีการอุดตัน รั่วซึม (ร้อยละ 24.2 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 22.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาน้ำท่วม (ร้อยละ 24.1 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 18.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และยังส่งผลให้สภาพแวดล้อมเสีย (ร้อยละ 20.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 30.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) อีกด้วย

- **ปัญหาฝุ่นละออง** ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงที่มีอากาศแห้ง ประกอบกับสภาพถนนและทางเดินภายในชุมชนที่เป็นถนนลาดยาง บางพื้นที่เป็นดินลูกรัง ขรุขระ เมื่อมีการสัญจรไปมากก็จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองขึ้นมากมาย
- **ปัญหาน้ำท่วม** สำหรับปัญหาน้ำท่วมที่เกิดขึ้นนั้น นอกจากจะมีสาเหตุมาจากระบบการระบายน้ำที่ไม่ดีแล้ว (ร้อยละ 38 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 36.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ยังจะมาจากสภาพของท่อระบายน้ำที่อุดตัน (ร้อยละ 32 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 34.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีฝนตกหนัก (ร้อยละ 20 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 15.9 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ท่อระบายน้ำจะไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน ทำให้เกิดน้ำท่วมขึ้นในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ไม่สามารถดำเนินชีวิตประจำวันได้ตามปกติ (ร้อยละ 42.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 31.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และหากไม่สามารถเดินทางออกไปทำกิจกรรมต่างๆ ได้ อาจจะทำให้เกิดผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนที่ตกต่ำ (ร้อยละ 30.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 24.6 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ) อีกทั้งจะนำมาซึ่งโรคติดต่อต่างๆ (ร้อยละ 27.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 44) ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ตามมาอีกด้วย

#### 4. ปัญหาสาธารณูปการ

นอกจากการพิจารณาสภาพปัญหาของระบบสาธารณูปโภคแล้ว จะต้องมีการพิจารณาสาธารณูปการด้วย เนื่องจากเป็นปัจจัยหนึ่งจะช่วยทำให้ชุมชนมีความสมบูรณ์ได้ โดยจากการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่า ในพื้นที่ศึกษามีปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปการอยู่หลายประการด้วยกัน

- **ความไม่เพียงพอของสถานศึกษา** จากการพิจารณาที่ตั้งและขนาดของสถานศึกษาในชุมชน พบว่า ขนาดของสถานศึกษาใกล้บ้านนั้น ไม่สามารถรองรับจำนวนนักเรียนในชุมชนได้อย่างเพียงพอ (ร้อยละ 71.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 70.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ทำให้นักเรียนบางส่วนต้องเดินทางไปเรียนยังสถานศึกษาที่อยู่นอกชุมชน

- **ขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ** ปัญหาสาธารณสุขประการรองลงมา ก็คือ การขาดแคลนพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ (ร้อยละ 54.5 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 53.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ซึ่งพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจในที่นี้ก็หมายรวมถึง สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สนามกีฬา ลานกีฬา และหากพิจารณาที่ตั้งของสถานที่พักผ่อนหย่อนใจดังกล่าวจะพบว่า ไม่มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่เกิดจากการจัดตั้งของหน่วยงานที่รับผิดชอบเลย มีแต่เพียงสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในบริเวณโรงเรียน วัด และพื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ที่ประชาชนในพื้นที่ใช้ประกอบกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจกัน เมื่อประชาชนต้องการจะใช้บริการพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ จึงต้องเดินทางไปยังสถานที่พักผ่อนที่อยู่ภายนอกชุมชน ทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความลำบาก (ร้อยละ 36.8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 28.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และเสียเวลาในการเดินทางไปใช้บริการ (ร้อยละ 28.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 18.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)
- **ปัญหาสถานพยาบาล** สำหรับปัญหาสถานพยาบาล ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับที่ตั้งของสำนักงานไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ซึ่งก็คือ ที่ตั้งของสาธารณสุขประการดังกล่าวอยู่ไกลจากแหล่งที่พักอาศัย (ร้อยละ 36.8 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 28.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ส่วนสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้ชุมชนพักอาศัยก็มีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการ (ร้อยละ 22.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 19.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) สำหรับสถานพยาบาลใกล้ที่พักอาศัยที่มีอยู่ คือ ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 29 (ช่วงนุชเนตร) และศูนย์บริการสาธารณสุข 29 สาขาวัดศาลาครืน ก็ยังให้บริการได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพนัก (ร้อยละ 20 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 23.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

จากปัญหาสาธารณสุขประการที่ได้กล่าวมาแล้วสามารถนำมาวิเคราะห์ผลกระทบต่อที่ประชาชนในพื้นที่ได้ คือ ทำให้การเดินทางไปใช้บริการไม่สะดวก และเสียเวลาในการเดินทาง (ร้อยละ 28.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 18.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) สิ่งที่สำคัญคือ ในกรณีฉุกเฉิน จะไม่สามารถไปใช้บริการได้ทันท่วงที (ร้อยละ 26.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 35.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

### 5. ปัญหาพื้นที่เกษตรกรรม

ปัญหาที่สำคัญอีกประการในพื้นที่ศึกษา ก็คือ ปัญหาพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีมากกว่าการใช้ประโยชน์ประเภทอื่นๆ จึงควรที่จะให้ความสำคัญในการนำมาพิจารณาเพื่อช่วยในการกำหนดแนวทางการพัฒนา และแก้ไขปรับปรุงต่อไป จากการพิจารณาสภาพพื้นที่เกษตรในปัจจุบันแล้ว แม้ว่าในพื้นที่ศึกษาจะมีพื้นที่สีเขียวเป็นสัดส่วนที่มาก แต่ผลจากแบบสอบถามกลับพบว่าพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกบุกรุกเพื่อทำกิจกรรมอื่นถึงร้อยละ 42.3

ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 33.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวยังถูกปล่อยปละละเลย ถูกทิ้งร้าง (ร้อยละ 26.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 32.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ซึ่งสภาพปัญหาดังกล่าว ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมเสื่อมโทรมลง (ร้อยละ 26.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 39.3 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และความเป็นธรรมชาติในพื้นที่ศึกษาลดลง (ร้อยละ 28.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 20.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และเมื่อพื้นที่เกษตรกรรมที่เคยทำรายได้ให้กับชุมชนเสื่อมโทรมลง ก็ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของพื้นที่ด้วย ในด้านของแหล่งงาน (ร้อยละ 22.2 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 17.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและรายได้ของประชาชนในพื้นที่ศึกษาที่ลดลง (ร้อยละ 15.6 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 17.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย)

## 6. ปัญหาโรงงานอุตสาหกรรม

ในการศึกษาเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า โรงงานอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ซึ่งได้แก่ โรงงานเย็บผ้า แต่ก็ยังมีโรงงานบางประเภทที่อยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษาส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา จะเห็นได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม ซึ่งปัญหาเหล่านี้ที่เป็นผลมาจากโรงงานอุตสาหกรรม ก็ได้แก่ ปัญหาแหล่งน้ำธรรมชาติเน่าเสีย (ร้อยละ 21.1 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและร้อยละ 14.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน) ปัญหากลิ่นเหม็น (ร้อยละ 25.4 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 19.4 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ปัญหาน้ำเสีย (ร้อยละ 20.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 20 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) นอกจากนี้ประชาชนในพื้นที่ก็ยังต้องประสบกับปัญหาฝุ่นละออง และปัญหาพื้นที่เกษตรกรรมถูกทำลายอีกด้วย

จากสภาพปัญหาในพื้นที่ที่มีสาเหตุมาจากปัญหาโรงงานอุตสาหกรรมนั้น ก็ สามารถสรุปเป็นประเด็นของผลกระทบได้ คือ ผลกระทบที่สำคัญ ก็ได้แก่ การเกิดมลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 23 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและกลุ่มผู้อยู่อาศัย) มลพิษทางกลิ่น (ร้อยละ 21.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 18.6 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม (ร้อยละ 19.7 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและร้อยละ 23.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) และยังมีผลกระทบทางด้านมลพิษทางเสียง และปัญหาน้ำเสียและน้ำท่วมด้วย

## 7. ปัญหาเศรษฐกิจและสังคม

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา สามารถจะประเมินและวิเคราะห์ได้จากข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งงาน กล่าวคือ ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา มีสถานที่ทำงานอยู่ภายนอกชุมชนพักอาศัย ทำให้ประชาชนต้องเดินทางไกลเพื่อไปทำงาน (ร้อยละ 16.2 ของกลุ่ม

เจ้าของที่ดินและ 13.8 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) นอกจากนี้ยังมีประชาชนบางส่วนที่ไม่มีงานทำ (ร้อยละ 30.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 33.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ทั้งนี้เนื่องจากในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของบ้านพักอาศัย ไม่มีแหล่งงานในชุมชนที่จะมีขนาดใหญ่เพียงพอที่จะรองรับจำนวนประชาชนวัยทำงานในชุมชนได้ทั้งหมด จะมีก็เพียงโรงงานขนาดเล็กเท่านั้น

เมื่อทราบปัญหาทางเศรษฐกิจของชุมชนแล้ว ก็สามารถนำมาช่วยวิเคราะห์ปัญหาทางสังคมได้ ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนส่วนหนึ่งในพื้นที่ไม่มีงานทำ หรือไม่ได้รับการศึกษา ก็จะทำให้ปัญหาสังคมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหายาเสพติด (ร้อยละ 33.3 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 32.2 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ปัญหาแหล่งมั่วสุม (ร้อยละ 24 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 21.5 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิต (ร้อยละ 18.7 ของกลุ่มเจ้าของที่ดินและ 19 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย) กับผู้คนที่อยู่ในพื้นที่อีกด้วย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4 – 33 สาเหตุ และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ)

ปัญหา	สาเหตุ / สภาพปัญหา	ร้อยละ	
		เจ้าของที่ดิน	ผู้อยู่อาศัย
<b>โครงข่ายคมนาคม</b>	การเดินทางไม่สะดวก	8.0	15.1
	ใช้การเดินเท้า จักรยาน มอเตอร์ไซด์เท่านั้น	10.7	15.5
	ยานพาหนะไม่สามารถเข้าถึงได้	5.3	10.9
	สภาพถนน ทางเดินส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง	18.7	5.5
	การสัญจรเป็นแบบรถเดินทางเดียว	6.7	8.8
	สภาพถนน ทางเดินเป็นดินลูกรัง ขรุขระ	8.0	8.4
	ขนาดของถนนไม่ได้มาตรฐาน	21.3	18.5
	ปัญหาถนน ขอบคัน	21.3	16.8
<b>ระบบไฟฟ้า</b>	ปัญหาไฟฟ้าขัดข้อง ดับบ่อย	13.6	12.7
	การให้บริการไม่ทั่วถึง ไม่เพียงพอ	13.6	11.0
	ไม่มีแสงสว่างตามทางเดิน หรือถนนภายในชุมชน	29.5	39.9
	มีการกำหนดเวลาในการให้บริการ	2.3	6.9
	การจัดเก็บค่าบริการไม่ตรงต่อเวลา	6.8	7.5
	ที่ตั้งสำนักงานไฟฟ้าอยู่ไกล	34.1	21.4
<b>ระบบประปา</b>	การให้บริการไม่ทั่วถึง ไม่เพียงพอ	2.4	9.5
	ปัญหาน้ำประปาไม่สะอาด	16.7	16.0
	ปัญหาน้ำประปาไหลน้อย	38.1	23.1
	ปัญหาน้ำประปาไม่ไหลบ่อย	4.8	8.3
	ท่อประปาแตกบ่อย	9.5	18.3
	ที่ตั้งสำนักงานประปาอยู่ไกล	28.6	23.7
<b>ระบบโทรศัพท์</b>	การให้บริการโทรศัพท์ไม่ครอบคลุม	5.8	4.7
	ไม่มีการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะในชุมชน	5.8	15.3
	การติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะมีน้อย ไม่เพียงพอ	36.5	38.8
	โทรศัพท์สาธารณะขัดข้อง หรือเสียบ่อย	34.6	26.5
	ที่ตั้งสำนักงานบริการโทรศัพท์อยู่ไกล	17.3	14.1
<b>สิ่งแวดล้อม</b>	น้ำเสีย	18.8	16.2
	น้ำท่วม	11.8	15.4
	แหล่งน้ำธรรมชาติตื้นเขิน	8.2	14.2

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 - 33 (ต่อ) สาเหตุ และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ)

ปัญหา	สาเหตุ / สภาพปัญหา	ร้อยละ	
		เจ้าของที่ดิน	ผู้อยู่อาศัย
สิ่งแวดล้อม	ปัญหาการระบายน้ำ	23.5	25.7
	แหล่งน้ำธรรมชาติเน่าเสีย	14.1	15.0
	ปัญหาฝุ่นละออง	23.5	12.6
น้ำท่วม	ท่อระบายน้ำอุดตัน	32	34.7
	ฝนตกหนัก	20	15.9
	ระบบการระบายน้ำไม่ดี	38.0	36.5
	สภาพทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่	10.0	11.8
การระบายน้ำ	การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้น้ำท่วม	17.7	21.8
	ท่อระบายน้ำมีการอุดตัน หรือการรั่วซึม	24.2	22.4
	การระบายน้ำส่วนใหญ่เป็นการระบายน้ำลงคลอง	35.5	37.1
	การระบายน้ำ ทำให้ลำคลองเน่าเสีย	21	18.8
พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ	ขาดแคลนพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ	54.5	53.5
	พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจไม่ได้รับการดูแลรักษา	14.5	18.5
	สภาพเสื่อมโทรม จนไม่สามารถใช้บริการได้	7.3	12.1
	การเดินทางไปใช้บริการค่อนข้างลำบาก	23.6	15.9
สถานพยาบาล	สถานพยาบาลตั้งอยู่ไกลจากที่พักอาศัย	42.9	33.3
	การให้บริการของสถานพยาบาลไม่มีประสิทธิภาพ	20.0	23.3
	จำนวนของสถานพยาบาลไม่เพียงพอกับความ ต้องการ	22.9	19.4
	การเดินทางไปใช้บริการค่อนข้างลำบาก	14.3	24.0
สถานที่ราชการ	ที่ตั้งสถานที่ราชการอยู่ไกล	32.7	35.6
	การเดินทางไปติดต่อค่อนข้างลำบาก	23.6	20.1
	การติดต่อสถานที่ราชการ ไม่ได้รับสะดวก	10.9	16.1
	ไม่มีที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่ชุมชน	32.7	27.6
สถานศึกษา	ไม่มีสถานศึกษาที่อยู่ใกล้ชุมชน	14.3	7.8
	การเดินทางไปสถานศึกษาไม่สะดวก	14.3	20.3
	สถานศึกษาที่อยู่ใกล้บ้าน ไม่สามารถรองรับได้	71.4	70.3
พื้นที่เกษตร	พื้นที่เกษตรกรรมเสื่อมโทรม	26.9	33.3
	พื้นที่เกษตรถูกปล่อยทิ้งร้าง	26.9	32.1

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 - 33 (ต่อ) สาเหตุ และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ)

ปัญหา	สาเหตุ / สภาพปัญหา	ร้อยละ	
		เจ้าของที่ดิน	ผู้อยู่อาศัย
พื้นที่เกษตร (ต่อ)	พื้นที่เกษตรถูกบุกรุกเพื่อทำกิจกรรมอื่น	42.3	33.3
โรงงานอุตสาหกรรม	ก่อให้เกิดน้ำเสีย	20.9	20
	ทำให้แหล่งน้ำธรรมชาติตื้นเขิน	13.4	11.1
	ทำให้เกิดกลิ่นเหม็น	25.4	19.4
	ทำให้แหล่งน้ำธรรมชาติเน่าเสีย	14.9	21.1
	ก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละออง	17.9	17.8
	ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมถูกทำลาย	7.5	10.0
เศรษฐกิจ	ประชาชนบางส่วนไม่มีงานทำ	30.9	33.5
	แหล่งงานอยู่นอกพื้นที่ชุมชน	16.2	13.8
	ขาดแคลนพื้นที่ทำกิน	13.2	12.4
	ไม่มีแหล่งงานในชุมชน	16.2	17.9
	รายได้ต่ำ	22.1	22.5
สังคม	ความไม่ปลอดภัยในชีวิต	18.7	190
	ปัญหายาเสพติด	33.3	32.2
	ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม	14.7	18.6
	ปัญหาแหล่งมั่วสุม	24.0	21.5
	ปัญหาอาชญากรรม	9.3	8.7

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ตารางที่ 4 - 34 ผลกระทบของปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ)

ปัญหา	ผลกระทบ	ร้อยละ	
		เจ้าของที่ดิน	ผู้อยู่อาศัย
โครงข่ายคมนาคมขนส่ง	การสัญจรไปมาไม่สะดวก	19.4	21
	ต้องใช้ยานพาหนะหลายต่อ	26.4	22.9
	ยานพาหนะไม่สามารถเข้าถึงได้	8.3	10.7
	สภาพของถนน ทางเดินทำให้เกิดฝุ่นละออง	19.4	10.3
	เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	13.9	14.5
	เสียเวลาในการเดินทางมาก	12.5	20.6
สาธารณูปโภค	การดำเนินชีวิตประจำวันไม่สะดวก	22.6	27.4
(ไฟฟ้า, ประปา, โทรศัพท์)	การเดินทางไปใช้บริการลำบาก	35.5	33.1
	ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	19.4	15.3
	การติดต่อสื่อสารเป็นไปด้วยความลำบาก	22.6	24.2
สาธารณูปการ	กรณีฉุกเฉิน ไม่สามารถใช้บริการได้ทันทั้งที่	26.3	35.8
	ที่ตั้งอยู่ไกล การเดินทางไปใช้บริการจึงลำบาก	36.8	28.5
	เสียเวลาในการเดินทางมาก	28.9	19.2
	การดำเนินชีวิตประจำวันไม่สะดวก	7.9	16.6
น้ำท่วม	เกิดโรคติดต่อ	27.3	44.0
	การใช้ชีวิตประจำวันไม่สะดวก	42.4	31.3
	เศรษฐกิจของชุมชนตกต่ำ	30.3	24.6
การระบายน้ำ	น้ำท่วม	24.1	18.4
	มีกลิ่นเหม็น	27.8	21.6
	แม่น้ำ ลำคลองเน่าเสีย	27.8	29.2
	สภาพแวดล้อมของชุมชนเสีย	20.4	30.8
โรงงานอุตสาหกรรม	มลพิษทางกลิ่น	21.3	18.6
	มลพิษทางอากาศ	23.0	23.0
	มลพิษทางเสียง	18.0	15.3
	สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม	19.7	23.5
	น้ำเสีย น้ำท่วม	18.0	19.7
พื้นที่เกษตรกรรม	สภาพแวดล้อมของชุมชนเสีย	13.3	15.2
	ความเป็นธรรมชาติลดลง	28.9	20.1
	รายได้ลดลง	15.6	17.1
	คนในพื้นที่ไม่มีงานทำ	20.0	29.9
	แหล่งงานในพื้นที่ลดลง	22.2	17.7

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม



### 4.3.2 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

จากการพิจารณาที่ตั้ง สภาพทางภูมิศาสตร์ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการภายในพื้นที่ศึกษา สามารถนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับศักยภาพของพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้ คือ

1. ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเขตจอมทองนั้น มีความต่อเนื่องกับย่านธุรกิจการค้าหลักของฝั่งธนบุรีและอยู่ไม่ไกลจากย่าน C.B.D ของกรุงเทพมหานคร
2. โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำที่เป็นคลองลัดเช่น คลองสนามชัย คลองบางหว้า ที่ยังคงมีความสมบูรณ์อยู่
3. มีโบราณสถานที่มีคุณค่าอยู่ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง เช่น วัดหนึ่ง วัดศาลาครืน วัดราชโอรสาราม ฯลฯ ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนโดยเฉพาะวัดที่อยู่ริมคลองและเป็นศูนย์รวมของชุมชน
4. มีกรอบของผังเมืองรวมที่กำหนดให้พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยทั้งแบบหนาแน่นมาก ปานกลาง และหนาแน่นน้อย ถึงกว่าร้อยละ 90 ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดบทบาทของพื้นที่ในการพัฒนาให้มีสภาพเป็นที่พักอาศัยที่น่าอยู่
5. ในอนาคตพื้นที่โดยรอบและพื้นที่ศึกษาจะมีโอกาสในการพัฒนาสูงมาก เนื่องจากโครงข่ายคมนาคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น โครงการพัฒนาระบบถนนตามกรอบของผังเมืองรวม กทม. ทั้งถนนสาย ง1 และง2 โครงการ Intermodal Station การพัฒนาเส้นทางรถไฟ สายวงเวียนใหญ่-มหาชัยและสายแม่กลอง และการก่อสร้างสถานีขนส่งสายใต้ใหม่

### 4.4 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ศึกษา

จากสภาพปัญหาในพื้นที่ศึกษาที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น พบว่า ปัญหาหลักของพื้นที่ศึกษาคือ การเป็นพื้นที่ตาบอด การเดินทางไม่สะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่เพียงพอ ดังนั้นในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ จะต้องมีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ด้วย โดยแนวทางแก้ไขปัญหที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาประสงค์จะให้เกิดขึ้นนั้น จะนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดแผนการพัฒนาพื้นที่ศึกษาส่วนของการจัดรูปที่ดินที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้การพัฒนาดังกล่าวสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้ ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

## 1. แนวทางแก้ไขปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา อันได้แก่ ปัญหาขนาดของถนน ทางเดินแคบ ไม่ได้มาตรฐาน สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง ดินลูกรัง ขรุขระ การสัญจรเข้า-ออก ภายในพื้นที่บางส่วน สามารถใช้วิธีเดินทางด้วยจักรยาน หรือมอเตอร์ไซด์เท่านั้น เป็นต้น เหล่านี้ เป็นปัญหาที่มีความจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อให้สามารถบริหารจัดการปัญหาดังกล่าวให้หมดไปจากพื้นที่ได้โดยเร็วที่สุด ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่อยู่อาศัย ในพื้นที่ต้องการให้มีมากที่สุด ก็คือ

- **การขยายขนาดของถนน ซอยในชุมชน** (ร้อยละ 19.2) ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ศึกษา มีเส้นทางเข้า-ออกเส้นทางเดียว ซึ่งก็คือ ซอยวุฒากาศ 24 ที่ยานพาหนะไม่สามารถสวนทางกันได้ ซึ่งเส้นทางนี้ไม่สามารถที่จะเชื่อมต่อกับถนนตากสิน-เพชรเกษม ที่เป็นถนนสายหลักที่อยู่ติดกับขอบเขตพื้นที่ศึกษาทางด้านเหนือได้
- **การเพิ่มจำนวนรถรับจ้างหรือรถประจำทาง** เป็นการแก้ไขปัญหาคือควรให้มีขึ้น ประการต่อมา เพื่อให้บริการภายในชุมชน (ร้อยละ 11.5) ในปัจจุบันไม่มีการให้บริการของรถประจำทางและรถรับจ้างในพื้นที่ศึกษาเลย จะมีเฉพาะบนถนนสายหลักสายรอง คือ ถนนตากสิน เพชรเกษม และถนนวุฒากาศเท่านั้น ประชาชนในพื้นที่ส่วนหนึ่งที่ไม่มีรถส่วนตัว จึงต้องอาศัยรถจักรยานยนต์รับจ้างหรือการเดินเท้าไปยังถนนสายหลัก สายรอง เพื่อใช้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ก็เพราะจากการพิจารณาการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ศึกษาไปยังสถานที่ต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้วในส่วนของ การวิเคราะห์สภาพ สาเหตุ และผลกระทบของปัญหา จะเห็นได้ว่า วิธีการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง มักจะเป็นวิธีการที่มีประชาชนใช้บริการมากที่สุด ดังนั้นรถประจำทางและรถรับจ้างจึงมีความจำเป็นในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ค่อนข้างมาก เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทางอีกด้วย
- แนวทางต่อมา ก็คือ **การปรับปรุงผิวจราจร** (ร้อยละ 10.9) เพื่อช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองอีกด้วย **การพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ** บริเวณคลองบางขุนเทียน (ร้อยละ 9.1) แม้ว่าคลองนี้จะมีเรือโดยสารก็ตามแต่ไม่มากพอเมื่อเทียบกับความต้องการที่กำลังเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเดินทางด้วยวิธีการดังกล่าวมีความสะดวกรวดเร็วกว่าการเดินทางบนถนน จึงทำให้เป็นที่นิยมจากผู้เดินทางมากขึ้น ดังนั้นประชาชนในพื้นที่จึงมีความต้องการให้เกิดการส่งเสริมให้มีบริการเรือโดยสารประจำทาง (ร้อยละ 5.9)

นอกจากนี้ ยังมีอีกหลายแนวทางที่ประชาชนในพื้นที่ต้องการให้มีการพัฒนาขึ้น ได้แก่ การตัดถนนในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก สายรอง (ร้อยละ 9.1) การขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (ร้อยละ 5.6) และการสร้างสะพานข้ามคลองบางหัว คลองสนามชัย ร้อยละ 4.5

#### ตารางที่ 4 - 35 แนวทางการแก้ไขปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

แนวทางการแก้ไขปัญหา	ร้อยละ
ขยายขนาดของถนน ซอยในชุมชน	19.2
ตัดถนนในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก สายรอง	9.1
พัฒนาการคมนาคมทางน้ำ บริเวณคลองบางขุนเทียน	9.1
ขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)	5.6
จัดให้มีเส้นทางรถให้บริการของรถประจำทาง	9.3
สร้างสะพานข้ามคลองบางหัว คลองสนามชัย	4.5
ปรับปรุงผิวจราจร	10.9
ส่งเสริมให้มีบริการเรือโดยสารประจำทาง	5.9
ขยายเส้นทางรถไฟฟ้า BTS ส่วนต่อขยายสะพานตากสิน	10.4
ต่อขยายรถให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปตามถนนสายรอง	4.5
เพิ่มจำนวนรถรับจ้างหรือรถประจำทาง เพื่อให้บริการภายในชุมชน	11.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

## 2. แนวทางแก้ไขปัญหาาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

หากพิจารณาตารางที่ 4-36 แสดงแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ แสดงให้เห็นว่า ความต้องการของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา และแก้ไขปัญหานั้น มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยแนวทางที่ผู้อยู่อาศัยต้องการให้มากที่สุด ก็คือการเพิ่มไฟส่องทางเดินและถนน

- **การเพิ่มไฟส่องทางเดินและถนน** ทั้งนี้หากพิจารณาสภาพปัญหาเกี่ยวกับระบบไฟฟ้าในพื้นที่ก็จะเห็นได้ว่า ปัญหาการขาดแคลนไฟส่องทางนั้นเป็นปัญหาสำคัญ ในปัจจุบันตำแหน่งของไฟส่องทางส่วนใหญ่จะอยู่ตามถนนสายหลักในพื้นที่ คือ ซอยวัดหนึ่ง – วัดศาลาครืน (ซอยวุฒากาศ 24) เท่านั้น เนื่องจากสภาพพื้นที่ที่มีทางเดินและถนนแคบ เบียด โดยเฉพาอย่างยิ่งในช่วงกลางคืน ทั้งในบริเวณแหล่งชุมชนทางด้านใต้ของพื้นที่ตามตรอกและซอยต่างๆ และในบริเวณพื้นที่เกษตรที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ด้วย ดังนั้น การเพิ่มไฟส่องทางเดินภายในชุมชนจึงสำคัญเป็นประการแรก

- **การจัดสร้างและเพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจในรูปแบบต่างๆ** เป็นแนวทางรองลงมาที่ประชาชนในพื้นที่ต้องการ (ร้อยละ 8.7) ให้มีมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันภายในชุมชนพื้นที่ศึกษายังคงขาดแคลนพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในทุกประเภท เพราะมีเพียงสนามกีฬาของโรงเรียนและลานวัดเท่านั้น ที่ผู้อยู่อาศัยประกอบกิจกรรมเพื่อการพักผ่อน
- แนวทางประการต่อไปที่ผู้อยู่อาศัยประสงค์จะให้ดีขึ้น ได้แก่ การขุดลอกคูคลองเป็นประจำ (ร้อยละ 8.1) การปรับปรุงระบบการจัดเก็บและการกำจัดขยะ (ร้อยละ 7.3) การดูแลรักษาท่อประปาเป็นประจำ (ร้อยละ 6.2) การฟื้นฟูพื้นที่ที่รกร้างให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และการปรับปรุงคุณภาพน้ำให้สะอาด ร้อยละ 5.7 การขยายการให้บริการโทรศัพท์บ้านให้ทั่วถึง ร้อยละ 4.4 เช่นเดียวกับให้มีการตรวจสอบแก้ไขปัญหาโทรศัพท์สาธารณะขัดข้อง ต้องการให้มีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย ร้อยละ 3.8 ให้มีการตั้งสำนักงานไฟฟ้าและประปา สาขาย่อย ร้อยละ 3.6 ให้มีการให้บริการไฟฟ้าให้ทั่วถึง ร้อยละ 3.2 ให้มีการเพิ่มและขยายท่อระบายน้ำ ร้อยละ 3 ให้มีหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาประปาแรงดัน ร้อยละ 2.2 ให้มีการขยายกำลังการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าให้เพียงพอ ร้อยละ 1.7 และแนวทางสุดท้ายที่มีสัดส่วนต่ำสุด ได้แก่ การขยายการให้บริการประปาให้ทั่วถึง ร้อยละ 1.3

ตารางที่ 4 - 36 แนวทางการแก้ไขปัญหาาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

แนวทางการแก้ไขปัญหา	ร้อยละ
ขยายการให้บริการไฟฟ้าให้ทั่วถึง	3.2
การตั้งสำนักงานไฟฟ้า สาขาย่อย	3.6
ขยายกำลังการผลิตและจำหน่ายให้เพียงพอ	1.7
มีการดูแลรักษาท่อประปาเป็นประจำ	6.2
การตั้งสำนักงานประปา สาขาย่อย	3.6
ขยายการให้บริการโทรศัพท์บ้านให้ทั่วถึง	4.4
เพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจในรูปแบบต่างๆ	8.7
พัฒนาพื้นที่โล่ง ที่ว่างริมคลอง	5.4
ติดตั้งและปรับปรุงระบบระบายน้ำ	5.7
ขุดลอกคูคลองเป็นประจำ	8.1
เพิ่มไฟส่องทางเดิน และถนน	9.0

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม



#### ตารางที่ 4 – 36 (ต่อ) แนวทางการแก้ไขปัญหาระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ

แนวทางการแก้ไขปัญหา	ร้อยละ
ขยายการให้บริการประปาให้ทั่วถึง	1.3
ปรับปรุงคุณภาพน้ำให้สะอาด	5.7
มีหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาประปาเร่งด่วน	2.2
เพิ่มการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะในชุมชน	7.1
มีการตรวจสอบแก้ไขปัญหาโทรศัพท์สาธารณะขัดข้อง	4.4
ฟื้นฟูพื้นที่รกร้างให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	5.7
เพิ่ม ขยายท่อระบายน้ำ	30.
ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย	3.8
ปรับปรุงระบบการจัดเก็บและการกำจัดขยะ	7.3

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

### 3. แนวทางแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจและสังคม

- จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิและการลงพื้นที่เพื่อทำการสำรวจ พบว่า พื้นที่ศึกษาประกอบด้วย ชุมชนที่มีการจัดตั้งขึ้นทั้งหมด 2 ชุมชน คือ ชุมชนสวนหลวง และชุมชนสุขศิริ ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงใต้และทางใต้ของพื้นที่ศึกษาตามลำดับ ส่วนในบริเวณอื่นๆ ยังไม่มีการจัดตั้งเป็นชุมชน แม้ว่าจะมีอาคารบ้านเรือนตั้งอยู่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในบริเวณวัดศาลาครั้น มีการตั้งถิ่นฐานกันอย่างหนาแน่น จากสภาพพื้นที่ดังกล่าวจึงมีผลต่อแบบสอบถามที่สำรวจจากผู้อยู่อาศัย กล่าวคือ ผู้อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งต้องการให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการชุมชนขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางของชุมชน (ร้อยละ 19.1) เพื่อช่วยในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ทั้งนี้เนื่องจากศูนย์บริการชุมชนจะเป็นหน่วยงานในระดับท้องถิ่นที่จะเป็นตัวแทนของชุมชนและช่วยประสานงานระหว่างผู้ที่อยู่ในชุมชนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งก็คือเป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่จะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีอำนาจต่อรองได้มากขึ้น
- การปรับปรุงพื้นที่ริมคลอง** พื้นที่บริเวณริมคลองเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่ควรให้ความสำคัญในการพิจารณาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนา โดยในบริเวณพื้นที่ศึกษามีคลองอยู่หลายสายที่ไหลผ่าน เช่น คลองสนามชัย คลองบางหว้า คลองตาแฝง คลองตาม่วงและคลองสวนเลียบ ซึ่งบริเวณริมคลองดังกล่าวมีการตั้งถิ่นฐานของทั้งชุมชนริมน้ำดั้งเดิมและชุมชนริมน้ำสมัยใหม่ ที่สามารถสังเกตได้จากสภาพของสิ่งปลูกสร้างและสภาพทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบ ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

ชนริมคลองที่เกิดขึ้นนั้น ก็มีทั้งข้อดีและข้อเสียต่อพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาหรือ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อาจทำให้พื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรถูกบุกรุกมากขึ้นและทำให้เกิดความเสื่อมโทรมลงได้ ฉะนั้นแนวทางที่น่าจะนำเข้ามาช่วยแก้ไขสภาพดังกล่าว ก็คือ การปรับปรุง พื้นฟู อนุรักษ์ชุมชนริมน้ำ (ร้อยละ 13.5) ร่วมกับการพัฒนาแม่น้ำ ลำคลอง โดยผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มีความประสงค์จะให้พัฒนาแม่น้ำ ลำคลอง ให้เป็นย่านการค้าตลาดน้ำ (ร้อยละ 13.8)

- **การพัฒนาแม่น้ำ ลำคลอง ให้เป็นย่านการค้าตลาดน้ำ** เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะช่วยสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ได้อีกทางหนึ่ง และเมื่อเกิดการพัฒนาย่านการค้าตลาดน้ำแล้ว ก็จะก่อให้เกิดการเดินทางของผู้คนจากต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ที่ศึกษาจำนวนมากมาย ฉะนั้น จึงควรมีการวางแนวทางการท่องเที่ยวทางน้ำไว้ด้วย แม้ว่าการพัฒนาคลองและชุมชนริมน้ำ จะก่อให้เกิดงานและรายได้กับชุมชนเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่อาจไม่เพียงพอที่จะช่วยลดปัญหาการไม่มีงานทำของประชาชนในพื้นที่ได้ ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาแหล่งงานท้องถิ่นอื่นๆ (ร้อยละ 10.2) ควบคู่ไปด้วย
- **การพัฒนา ปรับปรุงโบราณสถาน** สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ควรพิจารณาในการกำหนดแนวทางเพื่อพัฒนาและปรับปรุง ก็คือ ศูนย์กลางของชุมชนตั้งแต่ในอดีต ซึ่งก็คือ วัดที่เป็นโบราณสถานเก่าแก่และสำคัญต่อชุมชนพื้นที่ศึกษาด้วย โดยวัดในพื้นที่ศึกษา มีจำนวน 2 วัดด้วยกัน ได้แก่ วัดหนึ่ง และวัดศาลาครืน ซึ่งแนวทางที่ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต้องการให้นำมาพัฒนาวัดทั้ง 2 ก็คือ การปรับปรุง พัฒนาโบราณสถานให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว (ร้อยละ 9.2) นั่นเอง นอกจากนี้แนวทางที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีแนวทางอื่นๆ อีกที่ควรนำมาพัฒนาชุมชน ซึ่งก็ได้แก่ การพัฒนาแหล่งธุรกิจการค้า (ร้อยละ 8.6) การให้มีศูนย์กลางการค้า (ร้อยละ 5.5) และการพิจารณาตลาดกลางการเกษตร (ร้อยละ 4)

ตารางที่ 4 – 37 แนวทางการแก้ไขปัญหา และพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

แนวทางการแก้ไขปัญหา	ร้อยละ
พัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมให้มีความสมบูรณ์	6.2
พัฒนาแม่น้ำลำคลองให้เป็นย่านการค้าตลาดน้ำ	13.8
พัฒนา ปรับปรุงโบราณสถานให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว	9.2
ให้มีศูนย์บริการชุมชนเพื่อเป็นศูนย์กลางของชุมชน	19.1
ปรับปรุง ฟันฟุ อนุรักษ์ชุมชนริมน้ำ	13.5
พัฒนาแหล่งงานท้องถิ่น	10.2
พัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งธุรกิจการค้า	8.6
พัฒนาให้เกิดการท่องเที่ยวทางน้ำ	9.8
พัฒนาตลาดกลางการเกษตร	40.
พัฒนาให้มีศูนย์กลางการค้า	5.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 5

### การจัดตั้งแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา

การพัฒนาพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินนั้น การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ถือว่ามี ความสำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่นี้ จึงให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของประชาชนใน พื้นที่ ทั้งในส่วนของเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยจะนำมาพิจารณาร่วมกับแผนและ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา และสภาพของพื้นที่ศึกษาทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และ สังคม เพื่อนำไปกำหนดแนวทางในการพัฒนา รวมทั้งการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ การพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษาและความ ต้องการของประชาชนในพื้นที่

#### 5.1 สรุปปัญหา ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

จากการศึกษาสภาพพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน จะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ ส่วน ที่ 1 ตอนบนของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่คลองตาแดงขึ้นไปจนถึงบริเวณที่ติดกับถนนตากสิน - เพชรเกษม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่อย่างเบาบาง และส่วนที่ 2 คือ ตอนล่างของ พื้นที่ศึกษา บริเวณคลองบางหว้าขึ้นไปจนถึงคลองตาแดง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น สภาพของพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 บริเวณมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านกายภาพ ซึ่งได้ กล่าวไว้แล้วในบทที่ 4 สิ่งที่สำคัญที่จะต้องพิจารณาก่อนที่จะมีการกำหนดแนวทางการพัฒนา ก็คือ ปัญหาของพื้นที่ โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาหลักๆ ได้ดังนี้

- **ปัญหาการเข้าถึง** มีสาเหตุมาจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่ใน อดีต ในลักษณะที่เป็นการจัดตั้งถิ่นฐานในบริเวณพื้นที่เกษตร ที่ไม่มีการวางแผน จึงทำ ให้ปัจจุบัน พื้นที่ศึกษาด้านตอนล่างที่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นนั้น ไม่สามารถเดิน ทางเข้าออกที่พักรักษาตัวได้สะดวก เนื่องจากถนนที่จะสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้มีเพียง ทางเดียว ที่มีลักษณะแคบแค้ว มีขนาดแคบและตัน ส่วนทางด้านบนของพื้นที่ศึกษา ที่มีลักษณะการจัดตั้งถิ่นฐานเหมือนในอดีต คือ มีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่อย่างเบาบาง ในพื้นที่เกษตรกรรม ระบบถนนหรือซอยต่างๆ มีขนาดแคบกว่าทางด้านตอนล่าง เป็น เพียงทางเดินเท้า หรือทางสำหรับจักรยานและมอเตอร์ไซด์เท่านั้น จากปัญหาดัง กล่าวทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ศึกษา คือ ทำให้การสัญจรไปมาทั้ง ภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษาไม่สะดวก





- **ปัญหาการให้บริการของสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง ไม่เพียงพอ** ซึ่งก็ได้แก่ การให้บริการของไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ยังคงให้บริการไม่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างทางด้านตอนบนของพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ก็เป็นผลมาจากการที่บริเวณดังกล่าว ยังไม่มีการพัฒนาทางด้านโครงข่ายคมนาคม ทำให้การพัฒนาสาธารณูปโภคต่างๆ จึงไม่สามารถเข้าถึงได้เช่นกัน ส่วนทางด้านตอนล่างของพื้นที่นั้น พบปัญหาดังกล่าวอยู่น้อย ซึ่งปัญหานี้ก็ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอีกด้วย
- **ปัญหาการระบายน้ำ** สามารถแบ่งปัญหาได้เป็น 2 ประเด็น คือ พื้นที่ตอนบนของพื้นที่ศึกษายังไม่มีการวางแนวท่อระบายน้ำ จึงทำให้การระบายน้ำส่วนใหญ่ในบริเวณนี้เป็นการระบายน้ำลงคลอง ส่งผลให้ลำคลองเน่าเสีย และประเด็นที่ 2 คือ ปัญหาทางตอนล่างของพื้นที่ แม้จะมีการวางท่อระบายน้ำแล้วก็ตาม แต่พบว่ายังประสบปัญหาการระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ มีการอุดตันและรั่วซึมของท่อระบายน้ำ
- **ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ** เมื่อพิจารณาสภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาแล้ว พบว่า ภายในพื้นที่ศึกษาไม่มีการจัดตั้งสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ลานกีฬา หรือสนามกีฬาอยู่เลย จะมีก็เพียงสนามกีฬาในบริเวณลานวัด และสนามกีฬาของโรงเรียนเท่านั้น ทำให้ประชาชนในพื้นที่ต้องเดินทางออกไปนอกพื้นที่พักอาศัยเพื่อไปใช้บริการในพื้นที่อื่นๆ ที่มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจตั้งอยู่



ลานกีฬาทางตอนล่างของพื้นที่ศึกษา



- **ปัญหาสถานพยาบาล** ปัญหานี้มีลักษณะเช่นเดียวกับสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ คือในพื้นที่ศึกษาไม่มีสถานพยาบาลประเภทใดอยู่เลย มีเพียงในบริเวณใกล้เคียงที่มีเพียงศูนย์บริการสาธารณสุขตั้งอยู่ แต่ก็ไม่สามารถที่จะให้บริการได้เพียงพอ เนื่องจากสถานพยาบาลประเภทดังกล่าวให้การรักษาได้เพียงในเบื้องต้นเท่านั้น ฉะนั้นประชาชนในพื้นที่ศึกษาจึงต้องการเดินทางไปใช้บริการยังโรงพยาบาลที่สามารถให้บริการได้ครอบคลุมกว่า



ศูนย์บริการสาธารณสุข 29 ช่วง นุชเนตร

- **ปัญหาจำนวนของสถานศึกษาไม่เพียงพอ** ภายในพื้นที่มีสถานศึกษา 3 แห่ง แต่กระจุกตัวอยู่เฉพาะทางด้านตอนล่างของพื้นที่ ทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งส่งบุตรหลานไปยังสถานศึกษาที่อยู่นอกพื้นที่



โรงเรียนวัดหันง



โรงเรียนวัดศาลาคริน



โรงเรียนสิงห์พัฒนาวิทยา

- **ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม** ประเด็นหลักของปัญหานี้ก็คือ ประชาชนในพื้นที่ไม่มีงานทำ ไม่ได้รับการศึกษา และไม่มีแหล่งงานในพื้นที่ที่จะรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาทางสังคมตามมา ไม่ว่าจะเป็น ปัญหายาเสพติด การมั่วสุม เป็นต้น

จากสาเหตุ สภาพ และลักษณะของปัญหาดังกล่าว นำไปสู่ผลกระทบของปัญหาในด้านต่างๆ จากตาราง 4-34 แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนที่ใกล้เคียงของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ส่งผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียงกัน โดยผลกระทบที่สำคัญเกิดจากปัญหาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะผลกระทบในด้านการสัญจรไปมาไม่สะดวก การใช้ยานพาหนะหลายต่อในการเดินทางและการไม่มียานพาหนะเข้าถึงพื้นที่ มีสัดส่วนเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก คือ ร้อยละ 5, 4.9 และ 4.8 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด จากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นการประสบปัญหาพื้นที่ที่ تابอดได้เป็นอย่างดี ผลกระทบที่มีสัดส่วนรองลงมา เป็นผลมาจากปัญหาเกี่ยวกับสาธารณูปการ เช่น ทางด้านที่ตั้งของสถานพยาบาล สวนสาธารณะ สถานที่ราชการที่อยู่ไกล ทำให้การเดินทางไปใช้บริการค่อนข้างลำบาก โดยมีสัดส่วนเท่ากับผลที่ต่อเนื่องจากที่ตั้งของสถานพยาบาลอยู่ไกล ทำให้ในกรณีฉุกเฉินอาจไม่สามารถไปใช้บริการได้ทัน่วงที คือ ร้อยละ 3.9 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกจากนี้ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำก็ส่งผลกระทบต่อชุมชนในสัดส่วนเดียวกัน

สำหรับลำดับความสำคัญของปัญหานั้น จะพิจารณาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ศึกษาเป็นสำคัญ โดยปัญหาที่มีความสำคัญในอันดับแรกก็คือ ปัญหาการเข้าถึง เป็นปัญหาที่กระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนทุกคนจะต้องมีการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ และยังเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา



และเห็นได้จากสัดส่วนของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดินเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหา พบว่า ในด้านโครงข่ายคมนาคมมีสัดส่วนมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายถนน ซอยในชุมชน และการเพิ่มจำนวนรถรับจ้างเพื่อให้บริการภายในชุมชน ลำดับความสำคัญของปัญหาต่อมา ก็คือ ปัญหาทางด้านสาธารณูปโภค ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากโครงข่ายคมนาคมขนส่งไม่เพียงพอ ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้การพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคทั้งไฟฟ้า ประปา และระบบระบายน้ำไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษาไม่มีไฟส่องทางเดินและถนนภายในชุมชน ปัญหาน้ำประปาไหลน้อย และการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะที่มีอยู่น้อย ไม่เพียงพอกับจำนวนประชาชน ส่วนโทรศัพท์สาธารณะที่มีอยู่ก็มีปัญหาชำรุดหรือเสียบ่อย สำหรับทางด้านสาธารณูปการก็เป็นปัญหาที่มีความสำคัญรองลงมา โดยเฉพาะพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ทุกชุมชนควรมี หากในพื้นที่ศึกษามีสวนสาธารณะ สนามกีฬา หรือสนามเด็กเล่นมีอยู่นั้น ก็จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดีและเป็นชุมชนที่น่าอยู่ นอกจากนี้ ปัญหาน้ำท่วมและปัญหาการระบายน้ำก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ต้องได้รับการแก้ไขเร่งด่วน ซึ่งปัญหานี้ก็เป็นผลมาจากระบบระบายน้ำภายในพื้นที่ศึกษาเป็นระบบการระบายน้ำลงคลอง ประกอบกับการวางแนวท่อระบายน้ำในพื้นที่ก็ยังไม่ครอบคลุม เป็นระบบระบายน้ำที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยไม่สามารถระบายน้ำได้ทันเมื่อมีปัญหาน้ำเสียและน้ำฝนมาก

ในการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา นั้น กำหนดจากความต้องการของประชาชนจากการสอบถามความคิดเห็นด้วยวิธีการใช้แบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 แนวทางหลัก ได้แก่

- **โครงข่ายคมนาคมขนส่ง**

ปัญหาเส้นทางเข้าออกพื้นที่ศึกษาเป็นปัญหาสำคัญอันดับแรกที่ต้องได้รับการแก้ไข ฉะนั้นแนวทางการแก้ปัญหาโครงข่ายที่สำคัญ จึงเป็นการขยายขนาดของถนน ซอยในชุมชน เพื่อช่วยให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น อีกทั้งต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนรถรับจ้างหรือรถประจำทาง เพื่อให้บริการภายในชุมชน และทำให้ประชาชนในพื้นที่สามารถลดการเดินทางหลายต่อได้อีกด้วย นอกจากนี้บริเวณที่รถสามารถผ่านเข้าออกได้ซึ่งมีทางเดียนั้น พื้นผิวถนนขรุขระ เกิดฝุ่นละออง จึงควรมีการปรับปรุงผิวจราจรเพื่อลดปัญหาเหล่านี้ด้วย

- **ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ**

เนื่องจากระบบสาธารณูปโภคภายในพื้นที่โดยเฉพาะไฟส่องทางเดินและถนนมีเฉพาะในบริเวณที่รถสามารถเข้าออกได้เท่านั้น และเมื่อเทียบสัดส่วนพื้นที่ที่ไม่มีถนนเข้าถึงจะมีสัดส่วนมากกว่า ก็แสดงว่าไฟส่องทางเดินและถนนจึงมีน้อยอย่างมาก ซึ่งสัดส่วนของแนวทางการแก้ไขปัญหาที่มากที่สุด จึงเป็นการเพิ่มไฟส่องทาง รองลงมาคือ การเพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ ซึ่ง

เป็นสิ่งจำเป็นที่ทุกชุมชนควร เพื่อให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดีและน่าอยู่อาศัย นอกจากนี้การปรับปรุงทางด้านภูมิทัศน์ของชุมชนก็ควรให้ความสำคัญเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะพื้นที่ศึกษาถูกปิดล้อมด้วยคลองหลายสายและเป็นคลองที่ประชาชนในพื้นที่ใช้ในการดำเนินชีวิตมาตั้งแต่ในอดีต ฉะนั้นคูคลองเหล่านี้จึงตื่นขึ้น สกปรกอันเนื่องมาจากกิจกรรมต่างๆ ของประชาชนในชุมชน แนวทางที่จะนำมาแก้ไขก็คือ การขุดลอกคูคลองเป็นประจำ ส่วนแนวทางการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและการกำจัดขยะ และการเพิ่มการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะในชุมชน ถือเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนที่ต้องให้ความสนใจเช่นกัน

### ● เศรษฐกิจและสังคม

แนวทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ประชาชนต้องการให้มีการพัฒนาประการแรก คือ การจัดให้มีศูนย์บริการชุมชนเพื่อเป็นศูนย์กลางของชุมชน ในปี 2545 ศูนย์กลางของชุมชนที่มีอยู่ 2 ชุมชนในพื้นที่ศึกษา ก็คือ บ้านของหัวหน้าชุมชน จึงเกิดความไม่สะดวกเท่าที่ จึงต้องการมีศูนย์บริการชุมชนที่เป็นที่รวมของประชาชนและบริการอื่นๆ เช่น ห้องสมุด ฯ จากการที่ชุมชนในพื้นที่ศึกษาเป็นชุมชนที่มีมานานแล้วและเป็นชุมชนที่เริ่มจากการอาศัยริมฝั่งคลอง ฉะนั้นแนวทางที่ชุมชนต้องการก็ การปรับปรุง พื้นฟู อนุรักษ์ชุมชนริมน้ำ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาแม่น้ำลำคลองเป็นย่านการค้าตลาดน้ำ รวมทั้งให้มีการพัฒนาแหล่งงานท้องถิ่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีประชาชนส่วนหนึ่งไม่มีงานทำ

## 5.2 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของพื้นที่ศึกษา

(SWOT Analysis)

### 5.2.1 จุดแข็ง

- **พื้นที่ที่รองรับการขยายตัวด้านการพักอาศัย** เนื่องจากสภาพพื้นที่ปัจจุบัน (ปี 2545) เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาอยู่น้อยและมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ยังไม่เต็มที่ โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมปะปนกับพื้นที่รกร้าง และเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ติดกับพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น ประกอบกับการคมนาคมในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงที่เริ่มมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น พื้นที่ศึกษาจึงเป็นพื้นที่หนึ่งที่สามารถรองรับการขยายตัวในอนาคตได้
- **ตำแหน่งที่ตั้งสามารถติดต่อไปมาระหว่างกรุงเทพมหานครกับปริมณฑลได้**  
**อย่างสะดวกสบาย** อันเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เกิดขึ้นถึง 3 สาย อันได้แก่ ถนนตากสิน-เพชรเกษม เป็นถนนสายหลักขนาด 4 ช่องจราจร ที่

เชื่อมต่อการเดินทางจากบริเวณแหล่งธุรกิจสำนักงานมายังพื้นที่พักอาศัยย่านฝั่งธนบุรี อีกทั้งยังมีถนนโครงการ 2 สาย คือ ถนนสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก) และถนนสาย ง2 (พระราม 2-บางค้อ) ซึ่งถนนทั้ง 2 สายเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางจากพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบไปยังถนนที่ทำหน้าที่ในการกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### 5.2.2 จุดอ่อน

- **ขาดการเข้าถึงด้วยระบบถนนที่เพียงพอและได้มาตรฐาน** โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านตอนบนของพื้นที่ศึกษา มีถนนขนาดเล็กกว่าประมาณ 1-2 เมตร พื้นถนนขรุขระและเส้นทางคดเคี้ยว ทำให้พื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปมีการพัฒนาอยู่น้อยและมีการตั้งถิ่นฐานอย่างเบาบาง ส่วนพื้นที่ทางตอนล่างของพื้นที่ศึกษา มีการพัฒนามากกว่าทางด้านตอนบนของพื้นที่ศึกษา มีบ้านเรือนตั้งอยู่หนาแน่นกว่า และระบบถนนที่ยานพาหนะสามารถเข้าถึงได้บางส่วน
- **ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต** อันได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สถานพยาบาล และสถานศึกษา ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ศึกษาเหล่านี้ในปัจจุบันยังคงมีไม่เพียงพอและมีการบริการที่ไม่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้จากความต้องการในการพัฒนาพื้นที่และสภาพปัญหา ที่เกิดขึ้นจากแบบสอบถาม

### 5.2.3 โอกาส

- **การพัฒนาถนนที่เชื่อมต่อการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ** อันได้แก่ ถนนโครงการสาย ง1 และ ง2 ตามกรอบผังเมืองรวม โดยถนนสาย ง1 หรือถนนตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก(กาญจนาภิเษก) จะเป็นถนนหลักที่ช่วยลดปริมาณการเดินทางบนถนนเอกชัยและถนนพระราม 2 ที่มีความคับคั่ง และช่วยเชื่อมโยงการเดินทางไปยังถนนกาญจนาภิเษกอีกด้วย และถนนสาย ง2 (พระราม 2 – บางค้อ) เป็นถนนที่ช่วยกระจายการเดินทางออกไปยังถนนสายหลักต่างๆ อันได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนพระราม 2

- **ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาอยู่ในบริเวณที่จะมีการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคม กรุงเทพฯ ด้านใต้** ซึ่งก็คือ ย่านวงเวียนใหญ่จะเป็นบริเวณที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (กรุงเทพฯ-มหาชัย) เส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายสีเขียว (ส่วนต่อขยายสะพานตากสิน) และเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายวงแหวนสีน้ำเงิน นอกจากนี้ยังอาจมีการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น สถานีขนส่งสายใต้ และการคมนาคมทางน้ำสายสำคัญต่างๆ จากการพัฒนาดังกล่าวนี้ย่อมจะส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ ขึ้น
- **มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) ตัดผ่าน** โดยจะผ่านพื้นที่ศึกษาทางด้านเหนือของพื้นที่ จะมีเส้นทางขนานไปกับถนนตากสิน-เพชรเกษม ซึ่งจะเป็นส่วนต่อขยายจากสถานีตากสินไปยังบริเวณสถานีร่วมบางหว้า

5.2.4 อุปสรรค

- **หน่วยงานที่รับผิดชอบขาดดูแลเอาใจใส่ในด้านการพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข ปัญหาต่างๆ** โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ซึ่งส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่มีมาตรฐานชีวิตที่ต่ำ และการดำเนินชีวิตเป็นไปด้วยความลำบาก

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวทางด้านการพักอาศัย</li> <li>• มีที่ตั้งที่สามารถติดต่อไปมาระหว่างกรุงเทพฯและปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขาดการเข้าถึงด้วยระบบถนนที่ได้มาตรฐานและเพียงพอ</li> <li>• ขาดโครงสร้างพื้นฐาน อันได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สถานพยาบาล และสถานศึกษาที่เหมาะสมและเพียงพอ</li> </ul>
โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีถนนโครงการสาย ง1 และ ง2 ตามกรอบของผังเมืองรวม</li> <li>• ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่จะมีการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้</li> <li>• มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) ตัดผ่าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การขาดการดูแลเอาใจใส่ในด้านการพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข ปัญหาของพื้นที่จากหน่วยงานที่รับผิดชอบ</li> </ul>



### 5.3 แนวทางการพัฒนาในอนาคต

จากประเด็นปัญหาหลักๆ ของพื้นที่ แสดงให้เห็นความไม่พอเพียงของโครงข่ายคมนาคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งก็นำไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น เป็นชุมชนที่น่าอยู่ มีการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ มีความเพียงพอทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยความต้องการเกี่ยวกับการพัฒนาในอนาคตของประชาชนในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

#### 5.3.1 การพัฒนาชุมชน

ความต้องการในการพัฒนาชุมชนในอนาคตของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เป็นแนวทางในการพัฒนาที่จะนำมาพิจารณาร่วมกับโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นโครงการสะสมที่ดิน การพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ เพื่อนำไปสู่การกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในโครงการจัดรูปที่ดิน สำหรับแนวทางการพัฒนาชุมชนในอนาคตที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษามีความประสงค์ จะให้เกิดขึ้น ก็คือ การพัฒนาชุมชนให้เป็นชุมชนพักอาศัยหรือบ้านจัดสรรมากที่สุดถึงร้อยละ 28 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แนวทางการพัฒนาอันดับต่อมาที่ประชาชนมีความประสงค์จะให้มีการพัฒนาพื้นที่บางส่วนเป็นสวนสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 18 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการพัฒนาชุมชนเดิมที่พื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยอยู่ แล้ว ทั้งในบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ศึกษาที่มีบ้านเรือนกระจุกตัวอยู่หนาแน่นและบริเวณส่วนอื่นๆ ที่มีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่อย่างเบาบางในพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่รกร้าง โดยจากการสรุปผลแนวทางการพัฒนาชุมชนในอนาคตนั้น ประชาชนต้องการให้มีการพัฒนาให้พื้นที่พักอาศัยของตนเองมีความพร้อมและสมบูรณ์แบบในทุกๆ ด้าน ทั้งด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม นอกจากนี้ประชาชนในพื้นที่ทั้งกลุ่มผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ยังต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์การค้าและพาณิชยกรรม ร้อยละ 16.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และพัฒนาเป็นศูนย์วัฒนธรรม ร้อยละ 8.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีความต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ร้อยละ 8.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 5 – 1 แนวทางการพัฒนาชุมชนในอนาคต (ร้อยละ)

แนวทางการแก้ไขปัญหา	ร้อยละ		รวม
	ผู้อยู่อาศัย	เจ้าของที่ดิน	
บ้านจัดสรร/ชุมชนพักอาศัย	33.3	22.7	28.0
คอนโดมิเนียม	1.4	2.7	2.0
ศูนย์คมนาคม	4.5	5.3	4.9
สวนสาธารณะ	23.9	24	18.0
ศูนย์การค้า/พาณิชยกรรม	8.6	8.0	16.7
ศูนย์วัฒนธรรม	8.1	9.3	8.7
แหล่งโรงงาน อุตสาหกรรม	2.7	4.0	3.4
แหล่งท่องเที่ยว	9.5	12	8.3
อพาร์ทเมนต์	0.9	5.3	3.1
สถานี่ขนส่งขนาดใหญ่	2.3	1.3	1.8
ศูนย์ราชการ	5.0	5.3	5.1

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

### 5.3.2. การพัฒนาพื้นที่ว่าง หรือพื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้มีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มประสิทธิภาพ ก็คือ ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่โล่ง พื้นที่ว่างและไม่ได้ใช้ประโยชน์อีกหลายแห่ง ทั้งในบริเวณที่มีเป็นชุมชนมีบ้านเรือนกระจายตัวอย่างหนาแน่นและในบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งจากปัญหานี้จะมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมาด้วย ไม่ว่าจะเป็น สภาพแวดล้อมของชุมชนเสีย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน หรือปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น ดังนั้นการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่โล่งดังกล่าวจึงมีความจำเป็น นอกเหนือจากการพัฒนาด้านกายภาพอื่นๆ แล้ว ซึ่งแนวทางที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด ก็คือ การสร้างสวนสาธารณะในระดับต่างๆ เฉลี่ยร้อยละ 37.2 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาก็คือ สนามกีฬา (ร้อยละ 30.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) และสนามเด็กเล่น (ร้อยละ 29.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) หากพิจารณาพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจดังกล่าว พบว่า ในปัจจุบัน ทั้งสนามกีฬาและสนามเด็กเล่นนั้นมีอยู่น้อย ส่วนใหญ่ผู้ที่ต้องการใช้บริการก็จะเดินทางไปเล่นในบริเวณสนามกีฬาของโรงเรียน วัด หรือพื้นที่ว่างในชุมชน

### ตารางที่ 5 - 2 ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงพื้นที่โล่ง พื้นที่ว่าง

แนวทางการพัฒนา	ร้อยละ		รวม
	เจ้าของที่ดิน	ผู้อยู่อาศัย	
สวนสาธารณะ	38.8	35.3	37.2
แหล่งท่องเที่ยว	1.2	2.5	2.0
สนามกีฬา	29.9	32.3	30.9
สนามเด็กเล่น	29.9	29.9	29.9

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

#### 5.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาพื้นที่

ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทั้งทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคมขนส่ง สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม มีความจำเป็นจะต้องได้รับการแก้ไขและพัฒนาเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี เป็นชุมชนน่าอยู่ และมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม เมื่อมาพิจารณาการพัฒนาพื้นที่ ทั้งในส่วนของเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย พบว่า ในส่วนของกลุ่มเจ้าของที่ดิน มีความประสงค์ในการที่จะแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่โดยจะสนับสนุนให้รัฐทำการพัฒนาพื้นที่สูงสุด ถึงร้อยละ 61.8 รองลงมาเจ้าของที่ดินจะร่วมมือกับรัฐในการพัฒนา ร้อยละ 35.3 ซึ่งแตกต่างกับความประสงค์ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยที่ต้องการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ ด้วยการร่วมมือกับรัฐในการพัฒนา ร้อยละ 49.5 โดยมีสัดส่วนใกล้เคียงกับการที่ผู้อยู่อาศัยจะสนับสนุนให้รัฐทำการพัฒนา ที่มีสัดส่วนร้อยละ 47.7 และสำหรับการลงทุนพัฒนาที่ดินด้วยตนเองนั้น เป็นวิธีการที่ทั้งเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยไม่ค่อยประสงค์จะให้เกิดขึ้น เห็นได้จากสัดส่วนที่ทั้ง 2 กลุ่มเลือก คือ มีเพียงร้อยละ 2.9 ของกลุ่มเจ้าของที่ดิน และ ร้อยละ 2.7 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

#### ตารางที่ 5 - 3 การพัฒนาที่เจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยมีความประสงค์ในการนำมาแก้ไขปัญหาและพัฒนา

การถือครองที่ดิน	รูปแบบ			วิธีการพัฒนาที่ดิน				
	ลงทุนพัฒนาเอง	ร่วมมือกับรัฐ	สนับสนุนให้รัฐพัฒนา	การเวนคืนที่ดิน	การจัดสรรที่ดิน	การจัดรูปที่ดิน	การประสานประโยชน์ทางที่ดิน	การสะสมที่ดิน
เจ้าของที่ดิน	2.9	35.3	61.8	7.6	16.4	48.3	17.1	10.6
ผู้อยู่อาศัย	2.7	49.5	47.7	8.7	30.8	34.5	16.7	9.3
รวม	2.9	41.5	51.6	8.2	23.0	41.4	16.9	9.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

สำหรับวิธีการพัฒนาที่ดิน ที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาที่มีความประสงค์จะใช้ในการพัฒนาพื้นที่พักอาศัยและชุมชน โดยมีอยู่ 5 วิธีด้วยกัน คือ การเวนคืนที่ดิน, การจัดสรรที่ดิน, การจัดรูปที่ดิน, การประสานประโยชน์ทางที่ดิน และการสะสมที่ดิน ซึ่งจากการประมวลผลจากแบบสอบถามเห็นได้ว่า วิธีการพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินมีสัดส่วนสูงสุดเฉลี่ยจากทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ ประมาณร้อยละ 41.4 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด วิธีการพัฒนาที่ดินที่ประชาชนในพื้นที่เลือกเป็นสัดส่วนรองลงมา คือ วิธีการจัดสรรที่ดิน ร้อยละ 23.0 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด วิธีการประสานประโยชน์ที่ดิน ร้อยละ 16.9 การสะสมที่ดิน ร้อยละ 9.5 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และการเวนคืนที่ดิน ร้อยละ 8.2 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เมื่อนำลักษณะพื้นที่ศึกษาและสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นมาพิจารณาประกอบกับวิธีการพัฒนาที่ดินที่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาต้องการนั้น พบว่า

- **วิธีการจัดรูปที่ดิน** เป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมในแง่ที่การจัดรูปที่ดินจะสามารถเอื้อประโยชน์ให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะเจ้าของที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ศึกษายังมีการพัฒนาไม่มากนัก มีปัญหาการเข้าถึง โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ แต่เมื่อพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินจะทำให้ระบบถนนเข้าถึงทุกแปลง ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนาที่ลงทุนต่ำโดยความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา อีกทั้งเมื่อมีการพัฒนา ประชาชนในพื้นที่ไม่จำเป็นต้องย้ายออกไปอยู่ในพื้นที่อื่น และตำแหน่งของแปลงที่ดินจะอยู่ใกล้เคียงกับที่ดินแปลงเดิม โดยพื้นที่ศึกษามีลักษณะที่เอื้ออำนวยต่อการจัดรูปที่ดิน อาทิเช่น พื้นที่ส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการพัฒนา เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านตอนบนของพื้นที่ ระบบถนนเป็นเส้นทางที่มีขนาดแคบและคดเคี้ยว รถยนต์ไม่สามารถผ่านเข้าออกได้ โครงสร้างพื้นฐานทั้งไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และการระบายน้ำยังมีไม่เพียงพอกับการบริการทั่วทั้งพื้นที่ อีกทั้งราคาที่ดินเฉลี่ยส่วนใหญ่ 5,000 – 10,000 บาทต่อตารางวา
- **การจัดสรรที่ดิน** มีสัดส่วนรองลงมาที่ประชาชนในพื้นที่ต้องการให้นำมาพัฒนาพื้นที่ จากการพิจารณารูปแบบในการพัฒนาพบว่า วิธีการจัดสรรที่ดิน จะดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน พ.ศ.2543 และข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2544 ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาของภาคเอกชนที่มีการลงทุนสูงโดยเจ้าของที่ดินรายเดียว ลักษณะการดำเนินการเป็นแบบธุรกิจ ซึ่งกำไรที่เกิดขึ้นจะตอบแทนแก่เจ้าของโครงการเพียงผู้เดียว โดยผู้จัดสรรที่ดินจะดำเนินการโดยการรวบรวมแปลงที่ดินให้



เป็นผืนใหญ่ก่อน แล้วจึงค่อยแบ่งเป็นแปลงย่อย พร้อมทั้งจัดสาธารณูปโภค และบริการ สาธารณะแล้วจึงจำหน่ายให้แก่ลูกค้า ฉะนั้นประชาชนที่จะเข้าร่วมโครงการจะต้องซื้อแปลง ที่ดินหรือบ้านจัดสรรหลังมีการพัฒนาแล้ว จะเป็นการพัฒนาที่ไม่เป็นระบบ มีการเก็งกำไร ที่ดิน

- **วิธีการประสานประโยชน์ทางที่ดิน (Land Sharing)** ซึ่งเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินที่คล้ายคลึง กับการจัดรูปที่ดินนั้น มีสัดส่วนร้อยละ 16.9 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตาม คำอธิบายเกี่ยวกับการประสานประโยชน์ทางที่ดินในเอกสารของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้กล่าวไว้ว่า วิธีการนี้เป็นการแบ่งปันที่ดินระหว่างเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้น้อยในพื้นที่ โดยหน่วยงานภาครัฐเป็นตัวแทนในการเจรจาต่อรองกับเจ้าของ ที่ดิน ให้แบ่งที่ดินบางส่วนขายให้กับผู้อยู่อาศัยเดิมในราคาถูกหรือให้เช่าในระยะยาว เพื่อเจ้า ของที่ดินจะได้ใช้ที่ดินส่วนที่ต้องการไปทำการพัฒนาได้ จากนั้นหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ จะนำที่ดินมาจัดผัง เพื่อแบ่งแปลงให้ผู้อยู่อาศัยได้กรรมสิทธิ์หรือเช่าในระยะยาว โดยมีการ ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีการสร้างที่อยู่อาศัย มีการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม และให้ผู้อยู่อาศัยผ่อนชำระค่าที่ดินกับหน่วยงานของรัฐ สำหรับวิธีการนี้มีความ แตกต่างกับวิธีการจัดรูปที่ดินในด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและขนาดถนนจะขึ้นอยู่กับ ผู้ดำเนินการและขนาดของที่ดิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีเฉพาะบางประเภท แม้ว่าที่ ดินจะมีการเข้าถึงทุกแปลง แต่อาจทำให้ขนาดของแปลงที่ดินต่ำกว่ามาตรฐานได้
- **การพัฒนาด้วยวิธีการสะสมที่ดิน** ความหมายทั่วไปของการสะสมที่ดิน<sup>1</sup> หมายถึง การที่ ภาครัฐดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินในระยะเวลาก่อนหน้าที่ที่ดินดังกล่าวจะมีความจำเป็น ในการใช้ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจริงในอนาคตนั้น ไม่ว่าจะด้วยขอบเขตของการดำเนินการเพียง เพื่อจะให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอต่อความต้องการที่ ตอบรับกับประชาชนที่เพิ่มขึ้น หรือด้วยขอบเขตเพื่อการควบคุมระดับราคาที่ดินและรูปแบบ การเจริญเติบโตของเมือง โดยสัดส่วนที่ประชาชนในพื้นที่ต้องการให้ใช้วิธีการสะสมที่ดินใน การพัฒนาพื้นที่นั้นเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ซึ่งวิธีการสะสม ที่ดินมีความแตกต่างกับวิธีการจัดรูปที่ดินในแง่ของปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม คือ การ สะสมที่ดินจะเป็นการลงทุนของรัฐที่ใช้งบประมาณสูง เนื่องจากต้องทำการซื้อที่ดินที่มี

<sup>1</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, รายงานฉบับสมบูรณ์ “การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์ คมนาคม (Intermodal Station) กรุงเทพฯ ด้านใต้, พฤษภาคม 2544.

ศักยภาพต่ำในราคาที่ไม่สูงนัก และนำมาลงทุนเพื่อทำการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ และให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาหรือลงทุนต่อไป ฉะนั้นกำไรต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจะเป็นของผู้ดำเนินการเท่านั้น แต่จะมีผลดีต่อประชาชนโดยรวมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายถนนที่เกิดขึ้น

- **การเวนคืนที่ดิน** มีสัดส่วนไม่มากนัก คือ ร้อยละ 8.3 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยการเวนคืนที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินโดยภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีลักษณะการดำเนินการด้วยการบังคับซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินตามราคาตลาด ราคาประเมินเพื่อนำมาพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ วิธีการเวนคืนที่ดินนั้นมีความแตกต่างจากการจัดรูปที่ดินทั้งในด้านการพัฒนาทางกายภาพและเศรษฐกิจ สังคมอย่างชัดเจน โดยวิธีการนี้ส่วนใหญ่เป็นการเวนคืนที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภค สาธารณูปการเพื่อเชื่อมต่อระบบโครงข่ายโดยรอบ และเป็นวิธีการพัฒนาที่เป็นผลดีต่อเจ้าของที่ดินที่อยู่ติดแนวเวนคืนเท่านั้น แปลงที่ดินหลังการพัฒนาจะไม่สวยงาม บางแปลงก็ยังคงอยู่ในสภาพที่ยากต่อการพัฒนา และรัฐเป็นผู้ดำเนินการโดยการบังคับซื้อที่ดิน และผู้ถูกเวนคืนต้องย้ายออกจากพื้นที่

ดังนั้นการวิเคราะห์แบบสอบถามร่วมกับศักยภาพของพื้นที่และปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น สามารถสรุปได้ว่า วิธีการจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมที่จะนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งในด้านของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เศรษฐกิจ และสังคม และยังเป็นวิธีการที่จะก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมให้กับทั้งในส่วนของทั้งเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัย

## 5.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินและเหตุผล ในแง่ของความร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนา การเสียสละที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และความเป็นธรรมของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา มีรายละเอียดดังนี้

### 5.5.1 การร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนา

การพัฒนาที่ดินที่จะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นวิธีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งเกิดจากความร่วมมือระหว่างกลุ่มเจ้าของที่ดินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า ควบคู่ไปกับการจัดบริการพื้นฐาน เพื่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม อีกทั้งส่งเสริมให้

เกิดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นนั้น จากความคิดเห็นของกลุ่มเจ้าของที่ดินเกี่ยวกับความร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดแนวทางและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่ พบว่า เจ้าของที่ดิน ร้อยละ 65.9 นั้นมีความยินดีที่จะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินด้วยการร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนา ส่วนเจ้าของที่ดินที่ไม่ยินดีจะเข้าร่วมการกำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่นั้น มีร้อยละ 34.1 ซึ่งเหตุผลที่เจ้าของที่ดินกลุ่มนี้ไม่ยินดีเข้าร่วมนั้น เห็นได้จากตารางที่ 5 - 4 พบว่า เหตุผลหลัก ก็คือ เจ้าของที่ดินยังคงไม่เข้าใจหลักการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินและประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นหลังจากการพัฒนา โดยมีร้อยละ 29.4 ดังนั้นจึงทำให้การขาดความมั่นใจในการเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน (ร้อยละ 27.3) และต้องการเวลาในการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน (ร้อยละ 18.3) และเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา นั้น ยังคงเป็นเพียงร่าง พรบ.จัดรูปที่ดินเท่านั้น จึงสร้างความไม่มั่นใจให้กับเจ้าของที่ดินและไม่มีความมั่นคงของโครงการและผลประโยชน์ที่เจ้าของที่ดินและชุมชนจะได้รับทั้งในรูปของการพัฒนาชุมชน และมูลค่าของที่ดิน และที่สำคัญ ก็คือ เจ้าของที่ดินส่วนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ไม่ต้องการเปลี่ยนวิถีชีวิตไปจากเดิม (ร้อยละ 12.1)

### 5.5.2 การเสียสละที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

จากหลักการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา ที่จะมีการจัดรูปแปลงที่ดินอย่างเหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นทางด้านรูปทรง ตำแหน่งที่ตั้ง และขนาดของแปลงที่ดิน เพื่อให้ที่ดินทุกแปลงติดถนน และสามารถให้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า และมีการก่อสร้างสาธารณูปโภคและสิ่งบริการพื้นฐานต่างๆ อันได้แก่ ถนน ทางระบายน้ำ สวนสาธารณะฯ รวมทั้งมีการเตรียมพื้นที่สำหรับสาธารณูปโภค และบริการภายในชุมชนต่างๆ ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น ซึ่งขั้นตอนการพัฒนาดังกล่าวจะต้องได้รับความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินในการสละที่ดินบางส่วนเพื่อทำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และจากการประมวลผลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับความประสงค์ของเจ้าของที่ดินในการสละที่ดินนั้น พบว่า เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.7) ยินดีที่จะสละที่เพื่อนำไปพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่โครงการ และมีเจ้าของที่ดินอีกร้อยละ 38.3 ที่ยินดีสละที่ดินบางส่วนเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยเหตุผลที่เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ไม่ยินดีนั้น ก็เนื่องมาจากเจ้าของที่ดินยังไม่แน่ใจเกี่ยวกับมูลค่าที่ดินที่จะเพิ่มขึ้นหลังจากการจัดรูปที่ดิน (ร้อยละ 24.8) และการขาดความมั่นใจในการเข้าร่วมโครงการ ร้อยละ 17.5 อาจเป็นเพราะการพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินยังไม่มีความชัดเจน (ร้อยละ 18.2) ที่เป็นลายลักษณ์อักษรมารองรับโครงการที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ก็ยังมีเหตุผลอีกหลายประการ ไม่ว่าจะเป็น เจ้าของที่ดินที่มีถนนเข้าถึงอยู่แล้ว จึงไม่ต้องการ

เข้าร่วมโครงการ และไม่ต้องการเปลี่ยนวิถีชีวิตไปจากเดิม (ร้อยละ 12.7) ยังไม่เข้าใจหลักการประโยชน์ที่จะได้รับ (ร้อยละ 12.1) และยังต้องการเวลาในการศึกษาเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน(ร้อยละ 10.9)

ตารางที่ 5 - 4 ความคิดเห็นและเหตุผลเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน	ความคิดเห็น		เหตุผลที่ไม่เห็นด้วย/ไม่ยินดี							
	เห็นด้วย/ ยินดี	ไม่เห็นด้วย/ ไม่ยินดี	1	2	3	4	5	6	7	8
การร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดแนวทางและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่	65.9	34.1	29.4	18.3	12.1	27.3	12.8	0	0	0
การสละที่ดินบางส่วนเพื่อการพัฒนาบริการพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่	63.7	38.3	12.1	10.9	13.3	17.5	18.2	12.7	24.8	0
วิธีการจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาเมืองที่สร้างความเป็นธรรมให้กับสังคม	74.8	25.2	13.0	0	0	23.2	21.7	13.2	13.4	21.6

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

#### หมายเหตุ

#### กรณีที่ไม่เห็นด้วย / ไม่ยินดี

1. ยังไม่เข้าใจหลักการ ประโยชน์ที่จะได้รับ
2. ต้องการเวลาศึกษาเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินพัฒนา
3. ไม่ต้องการเปลี่ยนวิถีชีวิตจากเดิม
4. ขาดความมั่นใจในการเข้าร่วมโครงการ
5. ยังไม่มีกฎหมายรองรับ
6. มีถนนเข้าถึงอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องรับภาระการ
7. ไม่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายในการพัฒนาได้
8. ไม่มีหลักประกันถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับในอนาคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 5.5.3 ความเป็นธรรมของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา

หลักการสำคัญประการหนึ่งของการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา ก็คือ การร่วมกันรับภาระและกระจายผลตอบแทนที่เกิดจากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม ตามวิถีทางในระบบประชาธิปไตย และเป็น การดำเนินโครงการโดยเจ้าของที่ดินทั้งหมดร่วมกันสละที่ดินเพื่อใช้ในการพัฒนา ซึ่งภายหลังจากการพัฒนา ที่ดินทุกแปลงจะมีถนนเข้าถึง รูปร่างสวยงามง่ายต่อการพัฒนา เจ้าของที่ดินจะมีกรรมสิทธิ์เปลี่ยนแปลงไป แต่มูลค่าของที่ดินส่วนที่เหลือจะเพิ่มสูงขึ้น โดยผู้ที่ได้รับประโยชน์จะเป็นผู้รับภาระใน ด้านค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ (ถนน ไฟฟ้า ประปา โรงเรียน โรง พยาบาล ฯลฯ) ซึ่งจากหลักการนี้แสดงให้เห็นว่าวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นวิธีการพัฒนาที่ ดินวิธีการหนึ่งที่สร้างความเป็นธรรมให้กับสังคม และเมื่อประมวลผลความคิดเห็นของเจ้าของที่ดิน เกี่ยวกับความเป็นธรรมของหลักการจัดรูปที่ดิน พบว่า ร้อยละ 74.8 ของเจ้าของที่ดิน เห็นด้วยกับหลัก การดังกล่าว โดยมีเหตุผลสำคัญ คือ การจัดรูปที่ดินทำให้ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่ ได้รับการพัฒนา (ร้อยละ 25.7) ทำให้สภาพความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตดีขึ้น (ร้อยละ 16.0) ลด ภาวะการกักตุนและเก็งกำไรที่ดิน (ร้อยละ 15.8) รวมทั้งเจ้าของที่ดินทุกรายจะได้รับผลประโยชน์รวม กัน (ร้อยละ 14.8) นอกจากนี้ เจ้าของที่ดินยังไม่ต้องย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่ที่อื่น (ร้อยละ 9.5) ผู้ที่ อยู่ในพื้นที่ที่ขาดความสามารถพัฒนาพื้นที่ได้และเป็นการประหยัดการลงทุนด้านการจัดการบริการพื้น ฐานของรัฐ (ร้อยละ 9.3) อีกด้วย และมีเจ้าของที่ดินเพียงร้อยละ 25.2 เท่านั้นที่มีความเห็นว่า วิธีการ พัฒนาเมืองนี้ไม่สร้างความเป็นธรรมให้กับสังคม ซึ่งเหตุผลของเจ้าของที่ดินกลุ่มนี้ ก็คือ การขาด ความมั่นใจในโครงการ (ร้อยละ 23.2) โครงการจัดรูปที่ดินไม่มีหลักประกันถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ ในอนาคต และการจัดรูปที่ดินยังไม่มีกฎหมายรองรับ (ร้อยละ 21.7) เจ้าของที่ดินบางส่วนมีถนนเข้าถึง อยู่แล้วไม่จำเป็นต้องรับภาระในการพัฒนาอีก และบางส่วนก็ไม่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายในการ พัฒนาได้ (ร้อยละ 13.4) และเหตุผลประการสุดท้ายคือ ยังไม่เข้าใจหลักการและประโยชน์ที่จะได้รับ (ร้อยละ 13.0)

### ตารางที่ 5 – 5 ความคิดเห็นของเจ้าของที่ดินต่อวิธีการจัดรูปที่ดิน

เหตุผล	ร้อยละ
เจ้าของที่ดินทุกรายได้ผลประโยชน์ร่วมกัน	14.8
ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่ได้	25.7
ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ตาบอดสามารถพัฒนาพื้นที่ได้	9.3
สภาพความเป็นอยู่ คุณภาพชีวิตดีขึ้น	16.0
ประหยัดการลงทุนด้านการจัดบริการพื้นฐานของรัฐ	8.5
ลดภาวะการกักตุนและเก็งกำไรที่ดิน	15.8
เจ้าของที่ดินไม่ต้องย้ายไปอยู่ที่อื่น	9.5

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

#### 5.5.4 การเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา

เมื่อพิจารณาถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับการเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาของผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้ง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเจ้าของที่ดิน และผู้อยู่อาศัย พบว่า ประชากรทั้ง 2 กลุ่มมีความยินดีที่จะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชน โดยกลุ่มเจ้าของที่ดินมีความยินดีที่จะเข้าร่วมถึงร้อยละ 70.6 ของเจ้าของที่ดินทั้งหมด และกลุ่มผู้อยู่อาศัย ร้อยละ 73.4 แสดงให้เห็นว่าเป็นสัดส่วนที่มากพอสมควรที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ด้วยการจัดรูปที่ดิน สำหรับสัดส่วนของผู้ที่ไม่ยินดีจะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน ในส่วนของเจ้าของที่ดินนั้น มีร้อยละ 29.4 และส่วนของผู้อยู่อาศัย มีร้อยละ 26.6

วิธีการที่จะเข้าร่วมในโครงการดังกล่าว มีอยู่ 3 วิธีการ ก็คือ วิธีการแรก เป็นการเข้าร่วมและให้ความร่วมมือในการกำหนดแนวทางและวัตถุประสงค์การพัฒนาพื้นที่ ซึ่งผู้ที่ยินดีจะเข้าร่วมด้วยวิธีการนี้มีเจ้าของที่ดิน ร้อยละ 40 และผู้อยู่อาศัย ร้อยละ 38.8 ส่วนวิธีการที่ 2 เป็นการยินดีที่จะเสียสละที่ดิน สำหรับการจัดทำสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีเจ้าของที่ดิน เพียงร้อยละ 10 และผู้อยู่อาศัย ร้อยละ 6.6 และวิธีการสุดท้ายคือ การสละเวลาในการเข้าร่วมประชุมและระดมความคิดเห็นในการพิจารณาแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม มีเจ้าของที่ดิน ร้อยละ 50 และผู้อยู่อาศัย ร้อยละ 54.6

เหตุผลที่ประชาชนบางส่วนไม่ต้องการเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน มีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มเจ้าของที่ดินและกลุ่มผู้อยู่อาศัย คือ ในกลุ่มเจ้าของที่ดิน มีเหตุผลหลักที่ไม่ยินดีเข้าร่วมโครงการก็คือ ไม่ต้องการสละที่ดิน ร้อยละ 21.3 รองลงมา ได้แก่ ยังคงขาดความมั่นใจในโครงการ ร้อยละ

17.5 ประกอบกับการไม่มีกฎหมายรองรับ (ร้อยละ 15) และยังไม่เข้าใจหลักการและประโยชน์ของการจัดรูปที่ดิน ร้อยละ 13.8 นอกจากนี้ยังมีเหตุผลเกี่ยวกับการรับภาระค่าใช้จ่ายในการพัฒนา (ร้อยละ 11.3) และยังไม่แน่ใจเกี่ยวกับมูลค่าที่ดินหลังการพัฒนาด้วย (ร้อยละ 10) ส่วนเหตุผลของกลุ่มผู้อยู่อาศัยนั้น ประการแรก คือ การไม่เข้าใจหลักการและประโยชน์(ร้อยละ 26.3) และการขาดความมั่นใจในโครงการ(ร้อยละ21)เป็นเหตุผลประการต่อมา



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5 - 6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความร่วมมือในการที่จะเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน

การถือครองที่ดิน	ความร่วมมือ		วิธีการเข้าร่วมโครงการ			เหตุผลที่ไม่ยินดีให้ความร่วมมือ						
	ยินดี	ไม่ยินดี	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
เจ้าของที่ดิน	70.6	29.4	40.0	10.0	50.0	21.3	17.5	15.0	11.3	10.0	11.3	13.8
ผู้อยู่อาศัย	73.4	26.6	38.8	6.6	54.6	9.8	21.4	16.2	6.7	14.3	6.3	26.3
รวม	71.7	28.3	56.1	0.2	78.0	35.4	42.2	33.0	20.2	26.1	19.8	42.4

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

หมายเหตุ :

วิธีการเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดิน

1. เข้าร่วมและให้ความร่วมมือในการกำหนดแนวทางและวัตถุประสงค์การพัฒนาพื้นที่
2. เสียสละที่ดิน สำหรับการจัดทำสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
3. สละเวลาในการเข้าร่วมประชุมและระดมความคิดเห็นในการพิจารณาแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม

เหตุผลที่ไม่ยินดีให้ความร่วมมือ

1. ไม่ต้องการสละที่ดิน
2. ขาดความมั่นใจในโครงการ
3. การจัดรูปที่ดินยังไม่มีกฎหมายรองรับ
4. วิธีการที่ใช้ระยะเวลานาน
5. ยังไม่แน่ใจเกี่ยวกับมูลค่าที่ดินหลังการพัฒนา
6. ไม่ต้องการรับภาระค่าใช้จ่ายในการพัฒนา
7. ยังไม่เข้าใจหลักการ ประโยชน์ของการจัดรูปที่ดิน



## 5.6 การประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในแขวงบางค้อ เขตจอมทอง และเป็นส่วนหนึ่งตั้งอยู่ในโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่จะได้รับการพัฒนาทางด้านโครงข่ายคมนาคมตามแผนพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้อีกด้วย โดยพื้นที่ศึกษามีเนื้อที่ประมาณ 1.052 ตารางกิโลเมตร มีเจ้าของที่ดินประมาณ 1,800 ราย และมีแปลงที่ดินประมาณ 1,868 แปลง สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง มีอาคารพักอาศัยส่วนใหญ่กระจุกตัวทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา โดยอาคารพักอาศัยจะมีทั้งที่เป็นอาคารไม้ 2 ชั้น (ร้อยละ 34.03) อาคารไม้ 1 ชั้น (ร้อยละ 21.66) และอาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ (ร้อยละ 17.70) โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ไม่สมบูรณ์ ขาดระบบถนนที่จะเชื่อมการเดินทางจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่ศึกษา อีกทั้งระบบถนนภายในพื้นที่ศึกษายังไม่มีการเชื่อมโยงกัน ขนาดถนนก็ไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลให้เกิดความไม่พอเพียงของสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นของชุมชน

จากสภาพและลักษณะของพื้นที่ดังกล่าวโดยละเอียดในบทที่ 4 ประกอบกับผลจากแบบสอบถามความคิดเห็นของเจ้าของที่ดินเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน พบว่า เจ้าของที่ดินร้อยละ 61.8 เห็นด้วยหากจะมีการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเกิดขึ้น และจากการศึกษาลักษณะพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะจัดรูปที่ดิน ในเอกสารเผยแพร่โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง โดยสำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการพิเศษ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (กุมภาพันธ์ 2539) หน้า 5 กล่าวไว้ว่า แนวคิดของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา สามารถนำมาดัดแปลงใช้ได้กับพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาในหลายรูปแบบ อาทิ พื้นที่ชานเมือง พื้นที่ในเมืองที่ขาดการพัฒนา ขาดการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายที่ดีพอ และพื้นที่ที่จะพัฒนาให้เป็นเมืองใหม่ ฉะนั้น พื้นที่ศึกษาจึงมีความเหมาะสมต่อการนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้พัฒนาพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตชานเมืองที่มีการถือครองที่ดินที่กระจัดกระจาย เป็นพื้นที่ที่ถูกปิดกั้นจากการพัฒนา มีความพร้อมมากพอสำหรับการพัฒนาเมือง คือ มีโครงข่ายถนน สาธารณูปโภค สาธารณูปการอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และมีความต้องการของชุมชนในด้านการพัฒนาบริการสาธารณะต่างๆ อีกทั้งเป็นบริเวณที่คาดว่าจะมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่ห่างจากศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ไม่มาก จึงเป็นพื้นที่หนึ่งที่จะได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาดังกล่าวทั้งทางด้านโครงข่ายคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินวิธีการหนึ่ง ที่จะพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและเพิ่มมูลค่าและประโยชน์ในการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการเวนคืนที่ดิน อีกทั้งเป็นการพัฒนาที่ลงทุนต่ำ โดยได้รับความร่วมมือระหว่างเจ้าของที่ดินและรัฐในการ

รับภาระด้านค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมโยงโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐาน และสามารถเข้าถึงแปลงที่ดินได้ทุกแปลง ส่งผลให้พื้นที่ที่มีศักยภาพมากขึ้น โดยความจำเป็นหลักที่จะต้องนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษานั้น พิจารณาจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ความได้เปรียบในแง่ที่ตั้ง และศักยภาพของพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง ดังนี้

- ความได้เปรียบทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา พื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะทางด้านบนตั้งแต่บริเวณลำรางสาธารณะบริเวณโรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยาขึ้นไปจนถึงถนนตากสิน-เพชรเกษม ยังคงมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มประสิทธิภาพ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและมีหลายแปลงที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง ระบบถนน และบริการพื้นฐานต่างๆ ยังมีน้อยมาก ถนนที่มีอยู่ไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้าถึง และการคมนาคมภายในพื้นที่ และสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้ที่เก่าทรุดโทรม หากจะทำการพัฒนาก็สามารถรื้อถอนได้ง่าย อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินไม่สูงนัก
- ความได้เปรียบทางด้านศักยภาพการพัฒนา พื้นที่ศึกษาดังอยู่ในบริเวณที่จะมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งภายในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง โดยศักยภาพนี้จะช่วยทำให้พื้นที่มีการพัฒนา และมีการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น อีกทั้งยังช่วยเป็นกรอบในการพัฒนาของพื้นที่ภายในชุมชนอีกด้วย ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ได้แก่
  - โครงการคมนาคมขนส่งทำยกภูกระทรงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 มีจำนวน 2 สาย คือ ถนนสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก) มีเขตทางขนาด 35 เมตร อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง และถนนสาย ง2 (พระราม 2 – บางค้อ) มีเขตทาง 35 เมตร อยู่ในขั้นตอนการศึกษา
  - โครงการระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ  
ด้านใต้ นอกจากระบบโครงข่ายถนนแล้ว ยังมีการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางมายังพื้นที่ศึกษาและบริเวณโดยรอบด้วย โดยภายในพื้นที่ศึกษามีเส้นทางรถไฟฟ้า BTS (สายสีเขียว) ส่วนต่อขยายจากสะพานตากสินไปทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ ตามแนวถนนกรุงธนบุรี ถนนตากสิน-เพชรเกษม มีระยะปะทางทั้งสิ้น 6.8 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียง

อีก ได้แก่ โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแม่กลองจากหัวลำโพง-มหาชัย-ปากท่อ โดยเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายใต้เดิม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสายใต้ จากหัวลำโพง-บางแค มีระยะทางประมาณ 10.1 กิโลเมตร

เมื่อพิจารณาถึงสภาพการใช้ประโยชน์และรูปแบบที่ดินในปัจจุบัน และการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบถนน พบว่า การพัฒนาโครงข่ายดังกล่าว ทำให้เกิดความขัดแย้งกับรูปแบบที่ดินในพื้นที่ศึกษาที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และทำให้แปลงที่ดินทำมุมเอียงกับแนวถนน ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น และทำให้เกิดปัญหาการเข้าถึง อีกทั้งจะส่งผลต่อราคาที่ดินและการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่ด้วย

#### 5.6.1 การคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการวางผังแนวความคิด

ขั้นตอนสำคัญของการจัดรูปที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา ก็คือ การกำหนดผังแนวความคิด (Conceptual Plan) โดยเป็นการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายถนน และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ได้ง่ายขึ้น และสิ่งสำคัญก่อนที่จะทำการวางผังแนวความคิด ก็คือ การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสม โดยจะเป็นการพิจารณาจากความเป็นไปได้ของพื้นที่ทางด้านสภาพทั่วไปของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ขนาดแปลงที่ดิน โครงข่ายคมนาคม ลักษณะการพัฒนาของพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งขอบเขตที่มีความเหมาะสมที่จะนำมาวางผังแนวความคิดนั้น อยู่ทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่บริเวณลำรางสาธารณะที่ติดกับโรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยาไปจนถึงถนนตากสิน-เพชรเกษม ทั้งนี้เนื่องจากแนวเขตดังกล่าวยังเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา ขาดการเข้าถึงของระบบถนน รวมทั้งสาธารณูปโภคอื่นๆ ก็ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงเช่นกัน อีกทั้งสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่มีไม่มากนัก จึงมีความเป็นไปได้ในการเลือกขอบเขตดังกล่าวมาทำการจัดผังแนวความคิด ส่วนพื้นที่ที่กั้นออกนั้น คือพื้นที่ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา หากเทียบกับพื้นที่ด้านบนแล้ว พบว่า เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนามากกว่า เป็นพื้นที่ที่มีการจัดสรรแล้ว และมีอาคารปลูกสร้างอยู่อย่างหนาแน่น และที่สำคัญในการพิจารณาเลือกขอบเขตของโครงการ ก็คือ การพิจารณาทางด้านค่าใช้จ่ายโครงการหรือความเป็นไปได้ทางการเงินด้วย หากพื้นที่ที่จะต้องพัฒนาด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินมีค่าใช้จ่ายของโครงการสูงเกินไป ก็จะมีผลต่อความเป็นไปได้ของการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินด้วย ฉะนั้นหากพิจารณาความเป็นไปได้ทางการเงินระหว่างพื้นที่ทางด้านเหนือและพื้นที่ทางด้านใต้แล้ว จะพบว่า การจัดรูปที่ดินในบริเวณด้านเหนือมีความเหมาะสมในการนำวิธีการจัด



แผนที่ที่ 5-1 แสดง

ขอบเขตพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดรูปที่ดิน

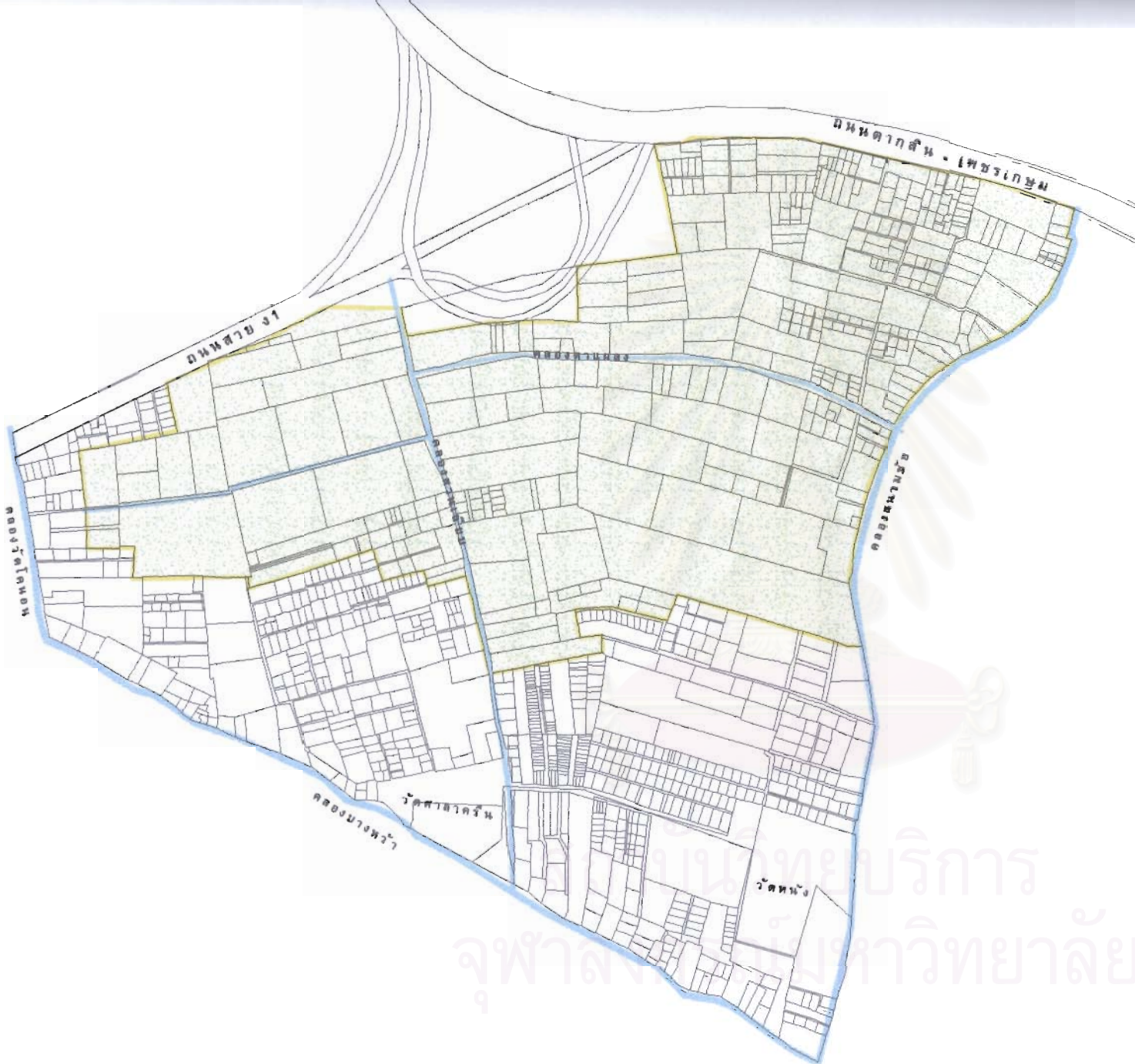
สัญลักษณ์ :



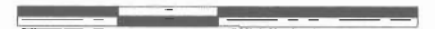
แปลงที่ดิน



พื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดรูปที่ดิน



0 0.1 0.2



Kilometers

ที่มา ; จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





รูปที่ดินมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่เพื่อดำเนินการจัดรูปที่ดิน ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. เป็นพื้นที่ที่ราบอด แปลงที่ดินทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ ไม่มีทางเข้า-ออก
2. เป็นพื้นที่ว่าง ไม่มีอาคาร หรือมีอาคารจำนวนไม่มาก
3. เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่หรือทั้งหมด มีความประสงค์ให้ดำเนินการจัดรูปที่ดิน
4. เจ้าของที่ดินมีจำนวนรายน้อย และแปลงที่ดินขนาดใหญ่
5. เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาและมีแนวโน้มในการพัฒนาสูง
6. เป็นพื้นที่ที่ยังขาดการบริการขั้นพื้นฐานที่เหมาะสม
7. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนา ซึ่งจะมีโครงการต่างๆ เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน หรือบริการพื้นฐานอื่นๆ เกิดขึ้นในอนาคต
8. สามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
9. เจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมโครงการและส่วนรวมได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

สภาพพื้นที่บริเวณตอนบน (มีเนื้อที่ประมาณ 317.06 ไร่ หรือ 507,300 ตารางเมตร) มีลักษณะตรงกับหลักเกณฑ์ข้างต้น คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมปะปนกับพื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ มีสิ่งปลูกสร้างกระจายตัวอย่างเบาบาง โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง ไม่เพียงพอ แปลงที่ดินมีขนาดใหญ่ ราคาที่ดินต่ำ ซึ่งจะทำให้การพัฒนาด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินที่จะเกิดขึ้นเสียค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการพัฒนาในบริเวณทางด้านใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่ารั้วถอน และค่าก่อสร้างอาคารบ้านเรือนที่มีอยู่อย่างหนาแน่น รวมทั้งบริเวณทางด้านใต้เป็นพื้นที่ที่มีขนาดแปลงที่ดินเล็กเกินกว่าที่จะนำมาจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ได้ อีกทั้งพื้นที่ตอนบนยังเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพการพัฒนาในอนาคต โดยมีถนนโครงการตามผังเมืองรวมถึง 2 สายตัดผ่าน จึงมีความเป็นไปได้ของการพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการดังกล่าวมากกว่าทางด้านใต้ที่เป็นพื้นที่ที่มีการจัดสรรแล้ว โดยมีการตั้งถิ่นฐานที่หนาแน่นกว่า และแปลงที่ดินมีขนาดเล็กเกินไป

ในการพัฒนาด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษานั้น จะเน้นที่การกำหนดผังแนวความคิด (Conceptual Plan) ซึ่งจะแสดงกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่สอดคล้องตามนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีส่วนประกอบสำคัญ 2 ส่วน คือ แผนการพัฒนา และผังแม่บท โดยในขั้นตอนการกำหนดผังแนวความคิด ยังไม่มีจำเป็นต้องวางผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

แต่ต้องศึกษาผังแนวความคิดที่จะสามารถทำให้การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่่ง่ายยิ่งขึ้น ซึ่งควรพิจารณาสิ่งต่อไป<sup>2</sup>

- 1) การใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งผู้อยู่อาศัยในปัจจุบันจะสามารถดำเนินชีวิตและธุรกิจของตนต่อไปในพื้นที่ที่วางแผนได้และสามารถจัดรูปแปลงที่ดินปัจจุบันได้ในบริเวณใกล้เคียง
- 2) ขนาดพื้นที่ที่ควรพิจารณาตามขนาดแปลงที่ดินปัจจุบัน
- 3) การวางและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะ (เช่น ถนน สวนสาธารณะ ฯลฯ) หลีกเลี่ยงการออกแบบที่ต้องมีการย้ายอาคารเดิม

### 5.6.2 การกำหนดผังแนวความคิด (Conceptual Plan)<sup>3</sup>

ประกอบด้วย 2 ส่วนหลักๆ คือ แผนการพัฒนาและผังแม่บท โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) แผนการพัฒนา

แผนพัฒนาสำหรับการกำหนดผังแนวความคิด จะเป็นกรอบในการพัฒนาพื้นที่และเป็นกรอบในการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังโครงสร้างพื้นฐานต่อไป โดยการศึกษาจะกำหนดแนวความคิดของแผนพัฒนาด้วยการพิจารณาเป้าหมายการพัฒนาของเขตจอมทอง ประกอบกับสภาพพื้นที่ศึกษาและศักยภาพที่จะเกิดขึ้น จึงกำหนดให้พื้นที่ศึกษา มีการพัฒนาเป็น **“ชุมชนน่าอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี”** ซึ่งจะเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมของชุมชนให้เหมาะสมกับการอยู่อาศัย ชุมชนที่มีระเบียบสวยงาม น่าอยู่อาศัย มีความสะดวกสบายในการเดินทาง และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งเป็นการตอบสนองของความต้องการทางด้านเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย การจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางโครงข่ายการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ และการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ ไม่ว่าจะเป็น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ระบบระบายน้ำ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานศึกษา สถานพยาบาล อีกทั้งมีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของชุมชนที่ดี

#### 2) ผังแม่บท

มีองค์ประกอบที่จะต้องพิจารณาดังนี้

<sup>2</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, คู่มือการจัดรูปที่ดิน, (กรุงเทพมหานคร: 2539).

<sup>3</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, คู่มือการจัดรูปที่ดิน, (กรุงเทพมหานคร: 2539).

## 2.1) แผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Plan)

เป็นสิ่งแรกที่ต้องทำในการวางแผนจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา โดยการใช้ที่ดินในโครงการต้องอยู่ภายใต้กรอบของข้อกำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม โดยมีรายละเอียดของการใช้ที่ดินมากกว่า ซึ่งในการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะทำการอ้างอิงกับเกณฑ์มาตรฐานการใช้ประโยชน์ที่ดินควบคู่ไปกับการความต้องการของชุมชนเป็นสำคัญ

จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จำแนกด้วยกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ได้กำหนดให้พื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) บล็อกหมายเลข 2.48 และ 2.51 ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่มีใช้อาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ สถาบันราชการและการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการันใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ นอกจากนี้ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จำแนกด้วยกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ยังกำหนดให้ทางใต้ของพื้นที่ศึกษา บริเวณวัดศาลาครืน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) บล็อกหมายเลข 1.74 ซึ่งให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่มีใช้อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง สถาบันราชการและการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการันใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้ง 2 ประเภทนี้ห้ามใช้เพื่อกิจการตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

- 1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิดและจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ โดยมีพื้นที่ที่ใช้ประกอบการไม่เกิน 100 ตารางเมตร และไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข หรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับการทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสม เฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่ทำการก่อสร้างตามเงื่อนไขและวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด

โรงงานในลำดับที่ 14 ลำดับที่ 34 และลำดับที่ 95 ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ต้องเป็นโรงงานที่ใช้เครื่องจักรมีกำลังรวมไม่เกิน 20 แรงม้า หรือใช้คนงานไม่เกิน 20 คนด้วย

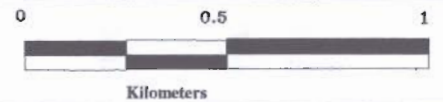


แผนที่ที่ 5-2 แสดง  
ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542

สัญลักษณ์ :



-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง
-  ทางรถไฟ
-  แม่น้ำ ลำคลอง



ที่มา : โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





- 2) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซ บีโตร์เลียมเหลว แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานีบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ
- 3) สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับจำหน่ายชายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- 4) เลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้า
- 5) เฉพาะการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ห้ามมิให้ใช้เพื่อสุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน เว้นแต่เป็นการก่อสร้างแทนฌาปนสถานที่มีอยู่เดิม
- 6) การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางห้ามมิให้มีการประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ห้ามมิให้มีการประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง
- 7) สถานที่เก็บสินค้าซึ่งเป็นที่พักหรือขนถ่ายสินค้าหรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรืออุตสาหกรรม
- 8) ไซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร
- 9) เฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ห้ามมิให้กำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย เว้นแต่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลหรือได้รับอนุญาตให้ดำเนินการจาก กทม.
- 10) ซ้ำขายหรือเก็บเศษวัสดุ
- 11) เฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ห้ามมิให้มีการซ้ำขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า
- 12) ห้ามมิให้มีการอยู่อาศัยประเภทอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง เว้นแต่การดำเนินการของการเคหะแห่งชาติที่เป็นการพัฒนาโครงการต่อเนื่องภายในที่ดินแปลงเดิม สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ริมฝั่งคลอง ให้มีที่ว่างตามแนวริมฝั่งคลองไม่น้อยกว่า 3 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ การสาธารณูปโภค เขื่อน รั้ว หรือกำแพง

ในการศึกษาครั้งนี้ นอกจากจะพิจารณาข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร จำแนกด้วยกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) แล้ว จะมีการพิจารณาแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของแผนพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ร่วมด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่หนึ่งที่ตั้งอยู่ในขอบเขตของโครงการดังกล่าว โดยแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินถูกกำหนดเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน และประกอบกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ ที่มีแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางเป็นแกน ดังนั้นในการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ได้กำหนดประเภทการใช้ที่ดินเป็นย่านธุรกิจการค้าสำนักงาน และที่อยู่อาศัย โดยมีการกำหนดให้พื้นที่ศึกษาในส่วนที่อยู่ติดกับโครงข่ายคมนาคม ซึ่งก็คือ ถนนตากสิน-เพชรเกษม ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะมีศักยภาพมากในอนาคต จะเป็นบริเวณที่จะเกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง โดยพื้นที่ที่จะได้รับการพัฒนาขึ้นใหม่เป็นย่านธุรกิจสำนักงาน (Business Area) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สร้างปริมาณการเดินทางอยู่ในบริเวณแนวโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งได้แก่ ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ โดยมีสถานีขนส่งสายใต้อยู่ในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายเส้นทางเดินทาง ที่ตั้งของย่านธุรกิจสำนักงานนี้อยู่ในพื้นที่ที่เชื่อมต่อระหว่างศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ และสถานีรถไฟฟ้าวางตามแนวถนนตากสิน-เพชรเกษม ย่านธุรกิจสำนักงานนี้ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ธนาคาร สถาบันการเงิน ฯลฯ โดยมีองค์ประกอบด้านบริการที่จำเป็น ได้แก่ ศูนย์ประชุมระดับนานาชาติ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ อาคารที่จอดรถอยู่ในพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ได้กำหนดแนวความคิดที่จะสร้างศักยภาพของพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ห่างจากแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสวนที่ยังไม่มีความสะดวกในการเข้าถึงและแปลงที่ดินยังมีขนาดใหญ่ โดยที่จะมีการพัฒนาให้เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยที่มีความสมบูรณ์ เพื่อรองรับกับแหล่งงานและมีความสะดวกในการเดินทางไปยังส่วนอื่นๆ ของเมือง โดยจะมีสวนสาธารณะอยู่ติดกับบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนผังแสดงที่โล่งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่กำหนดให้มีสวนสาธารณะระดับย่านอยู่ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว

สำหรับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา จะพิจารณาจากรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันและศักยภาพการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น รวมไปถึงการพิจารณาข้อ

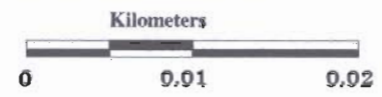
แผนที่ที่ 5-3 แสดง

แนวความคิดการพัฒนาเมืองบริเวณศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้



สัญลักษณ์ :

- ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้
- การค้าและบริการ
- ธุรกิจสำนักงาน
- ที่พักอาศัย
- ศูนย์ราชการ
- สวนสาธารณะ
- แนวถนนโครงการ
- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
- โรงไฟฟ้า ขจร(สายสีเขียว) ส่วนต่อขยาย
- โรงไฟฟ้าหวนคร (สายสีม่วงเงิน)
- โครงการรถไฟสายแม่กลอง
- โครงการระบบขนส่งมวลชนสายวงแหวน



ที่มา : โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จำแนกด้วยกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้และจากการวิเคราะห์ความต้องการของผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดินเกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนในอนาคต สามารถนำมาสรุปได้ว่า รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา จะแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยจะกำหนดขอบเขตอยู่ในบริเวณตอนบนของพื้นที่ศึกษา ทางด้านเหนือถนนสาย ง2 (พระราม 2 - บางค้อ) ขึ้นไป ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ก็เป็นผลมาจากข้อได้เปรียบทางด้านที่ตั้งของพื้นที่ดังกล่าว ในการติดต่อไปมาระหว่างศูนย์กลางกรุงเทพ และปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาในด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งระบบถนน อันได้แก่ ถนนตากสิน - เพชรเกษม ที่เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อการเดินทางจากย่านธุรกิจสำนักงานในบริเวณถนนสาทรผ่านพื้นที่พักอาศัยบริเวณถนนตากสินไปยังถนนเพชรเกษม และยังมีการพัฒนาโครงข่ายที่เชื่อมต่อการเดินทางจากบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงไปยังถนนพระราม 2 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่จะออกสู่ต่างจังหวัดได้ รวมทั้งในปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างเพื่อเชื่อมต่อแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้า BTS จากสถานีตากสิน ขนานไปกับถนนตากสิน - เพชรเกษม และมุ่งสู่ถนนเพชรเกษมด้วย จากความสะดวกในการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตนั้น เป็นการสร้างศักยภาพให้กับพื้นที่และส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น และเมื่อพิจารณาความต้องการในการพัฒนาชุมชน เห็นได้ว่า ความต้องการที่จะพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งพาณิชยกรรมอยู่ในอันดับ 3 ของแนวทางการพัฒนาทั้งหมด รองมาจากการพัฒนาเป็นบ้านพักอาศัยและสวนสาธารณะ นอกจากนี้ยังเป็นรูปแบบการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของแผนพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ที่กำหนดประเภทการใช้ที่ดินบริเวณนี้เป็นย่านธุรกิจการค้า เพื่อเป็นการสร้างแหล่งงานให้กับพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ อีกทั้งช่วยลดการเดินทางเข้าออกใจกลางเมืองอีกด้วย

การใช้ประโยชน์ที่ดินอีกประเภทหนึ่งที่จะกำหนดให้กับพื้นที่ศึกษาในบริเวณด้านใต้ของถนนสาย ง 2 (พระราม 2 - บางค้อ) ก็คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง จะเป็นพื้นที่ที่จะได้รับการพัฒนาเป็นชุมชนที่สมบูรณ์ มีการเข้าถึงที่ดีด้วยระบบถนนภายในชุมชนที่มีการเชื่อมโยงทุกพื้นที่ และเป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการตั้งถิ่นฐานที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายถนนและกิจการทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในบริเวณแหล่งธุรกิจการค้า การกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ดังกล่าวส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความต้องการของประชาชน เกี่ยวกับความต้องการในการ



พัฒนาชุมชนในอนาคต ที่ต้องการให้มีการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นชุมชนพักอาศัยมากที่สุดจากการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนทั้ง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเจ้าของที่ดินและกลุ่มผู้อยู่อาศัย อีกเหตุผลหนึ่งในการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ประเภทนี้ คือ เป็นพื้นที่ต่อเนื่องมาจากพื้นที่พักอาศัยบริเวณคลองบางหัวมาจนถึงชุมชนวัดศาลาครั้นและชุมชนซอยสวนหลวง อีกทั้งทิศทางการขยายตัวของที่พักอาศัยบริเวณวัดศาลาครั้นและชุมชนซอยสวนหลวงที่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นมากขึ้น จึงเริ่มมีการขยายตัวมาทางตอนบนมากขึ้น อีกประการหนึ่งก็คือ ในบริเวณใกล้เคียงมีศาสนสถานตั้งอยู่ คือ วัดหนึ่ง การที่จะกำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมจึงไม่เหมาะสม ฉะนั้นการกำหนดให้พื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางจึงมีความเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่และการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น และมีความเป็นไปได้มากกว่าการใช้ประโยชน์ประเภทอื่นๆ เนื่องจากในปัจจุบันยังคงมีการตั้งถิ่นฐานไม่หนาแน่น และการพัฒนามีอยู่น้อย

สำหรับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษานี้ จะกำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีพื้นที่ประมาณ 205,100 ตารางเมตร หรือ 128.18 ไร่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางมีพื้นที่ 281,6000 ตารางเมตร หรือประมาณ 176 ไร่ ในการกำหนดแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นมีความสำคัญต่อการคาดการณ์ประชากรที่จะเกิดขึ้น และยังสำคัญต่อการกำหนดแผนสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่อไปด้วย โดยจากหลักเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง พ.ศ.2544 ได้กำหนดมาตรฐานสำหรับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมไว้ที่ 60 -100 คน/ไร่ ฉะนั้นประชากรที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่พาณิชยกรรมจะมีประมาณ 10,254 คน ส่วนที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางไว้ที่ 30 – 60 คน/ไร่ จำนวนประชากรในอนาคตจะมีประมาณ 10,560 คน ดังนั้นในการกำหนดแผนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานจะต้องกำหนดให้เพียงพอกับจำนวนประชากรที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ทั้งหมด คือ 20,814 คน โดยการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานนั้น จะมีความแตกต่างกันตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

## 2.2) แผนสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการพัฒนาเมืองทุกรูปแบบ รวมทั้งโครงการจัดรูปที่ดินก็เช่นกัน ควรมีการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอ โดยต้องจัดกลุ่มและจัดลำดับความสำคัญก่อน-หลังให้สอดคล้องกับระยะของการพัฒนา ซึ่งสามารถจำแนกได้ดังนี้

## 1. โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น (Compulsory Infrastructure)

1.1 **ถนน** สำหรับถนนเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่สุดในโครงการจัดรูปที่ดิน โครงข่ายถนนจะเป็นตัวกำหนดรูปร่างและขนาดของแปลงที่ดิน โดยในการกำหนดระบบถนนและทางสัญจรภายในพื้นที่นั้นจะใช้เกณฑ์จากมาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2525 และประกาศ ปว. ฉบับ 286 ได้ระบุเกณฑ์ในการจัดสรรพื้นที่ถนนและทางทำให้อยู่ในเกณฑ์ระหว่างร้อยละ 17 - 22 ของการใช้ที่ดิน ดังนั้นพื้นที่ศึกษาจึงควรจัดหาพื้นที่สำหรับการจัดสร้างระบบถนนและทางเท้าอย่างน้อย 100,560 ตารางเมตร

ปัจจุบัน (ปี 2545) โครงข่ายถนนและระบบการสัญจรของพื้นที่ศึกษาที่สำคัญ คือ ถนนตากสิน-เพชรเกษม ซึ่งเป็นขอบเขตทางเหนือของพื้นที่ศึกษา เป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษกกับถนนเพชรเกษม อีกทั้งช่วยเชื่อมโยงการเดินทางไปยังย่านธุรกิจการค้าสำนักงานในบริเวณสีลมและสาทร และในปัจจุบัน ได้มีกำลังก่อสร้างถนนตากสิน-เพชรเกษมเชื่อมไปยังวงแหวนรอบนอก (กาญจนาภิเษก) ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2546 อีกด้วย นอกจากนี้ก็ยังมีถนนโครงการอีกสายหนึ่งที่เป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านพื้นที่ศึกษา คือ ถนนสาย ง 2 (ถนนพระราม 2 - บางค้อ) แม้ว่าพื้นที่ศึกษาจะมีถนนถึง 3 สายที่ตัดผ่านและมีโครงการขึ้นนั้น แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ในการพัฒนาให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่มีประสิทธิภาพ เป็นชุมชนที่สมบูรณ์ และเป็นแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญนั้น การพัฒนาโครงข่ายถนนให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ จึงเป็นวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาพื้นที่ ฉะนั้นต้องมีการจัดทำแผนพัฒนาระบบถนน โดยการพัฒนาระบบถนนภายในพื้นที่ศึกษา จะอาศัยถนนสาย ง 2 (ถนนพระราม 2 - บางค้อ) ที่มีเขตทางกว้าง 35 เมตร เป็นถนนที่ใช้แบ่งประเภทการใช้ที่ดินทั้ง 2 ประเภทออกจากกัน ซึ่งถนนภายในพื้นที่ศึกษาจะประกอบไปด้วย

- ถนนสายหลัก 20 เมตร เป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่ โดยเชื่อมต่อจากถนนภายนอกชุมชนทางด้านเหนือ คือ ถนนเทอดไท ตัดผ่านถนนตากสิน - เพชรเกษม ถนนสาย ง 2 และตัดผ่านไปทางด้านตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนสาย ง 1
- ถนนสายรอง ขนาด 16 เมตร เป็นถนนที่ช่วยส่งผ่านการเดินทางจากถนนสายหลักเข้าสู่ถนนสายย่อย
- ถนนสายย่อย ขนาด 9 - 12 เมตร เป็นถนนที่แยกการจราจรเข้าสู่พื้นที่ชุมชน และแหล่งธุรกิจการค้า โดยจะผ่านแปลงที่ดินทุกแปลง

การกำหนดโครงข่ายถนนของการใช้ที่ดินทั้ง 2 ประเภทจะมีความแตกต่างกันไปตามปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของแต่ละกิจกรรม โดยการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมจะเป็นบริเวณซึ่งมีปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในแต่ละวันมากกว่าการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัย เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งธุรกิจสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า ร้านค้า โรงพยาบาล หรือโรงเรียน เป็นต้น ฉะนั้นการกำหนดโครงข่ายของเขตพาณิชยกรรมจึงจำนวนโครงข่ายมากกว่าโครงข่ายถนนบริเวณที่พักอาศัย

**1.2 สวนสาธารณะและพื้นที่โล่ง** เนื่องจากปัจจุบัน (ปี 2545) ร่าง พรบ.การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาฯ อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนั้นในการจัดรูปที่ดินของกองการจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ จึงใช้การอ้างอิงตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินกรุงเทพมหานคร และในการศึกษาครั้งนี้จะอ้างอิงจากข้อกำหนดดังกล่าวด้วย โดยได้กำหนดสัดส่วนของพื้นที่สวนสาธารณะให้มีไม่ต่ำกว่า 5 % ของพื้นที่จัดจำหน่าย ซึ่งในการกำหนดพื้นที่สำหรับสวนสาธารณะควรสอดคล้องกับพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่โล่งว่างในผังเมืองรวมด้วย ตลอดจนต้องคำนึงถึงปัจจัยทางสภาพแวดล้อมเพื่อให้เกิดการเอื้อหนุนในการพัฒนาด้วย ซึ่งในการจัดพื้นที่สำหรับสวนสาธารณะ จะรวมถึงการจัดพื้นที่เพื่อสนามกีฬา และสนามเด็กเล่นด้วย โดยการจัดพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจนั้นจะต้องคำนึงถึงลำดับศักยภาพของสวนสาธารณะเป็นสำคัญด้วย

การจัดการและพัฒนาสวนสาธารณะจะแตกต่างกันตามขนาดพื้นที่ รูปแบบของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ตั้งและขอบเขตการให้บริการ ซึ่งจากความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการให้มีการจัดสร้างสวนสาธารณะขึ้นเพื่อให้บริการกับประชาชนในพื้นที่ศึกษา โดยไม่ต้องเดินทางไปใช้บริการยังสถานที่พักผ่อนภายนอกชุมชน ซึ่งจากการพิจารณาแผนผังแสดงที่โล่ง ท้ายกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) พบว่า ไม่มีการกำหนดที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และพื้นที่เสนอแนะเพื่อจัดหาสวนสาธารณะในระดับเมือง ย่าน และชุมชนในพื้นที่ศึกษาเลย จะมีก็เพียงในพื้นที่ใกล้เคียงที่กำหนดพื้นที่เสนอแนะเพื่อจัดหาสวนสาธารณะระดับย่านไว้ในบริเวณแขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง โดยมีเนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ สำหรับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ได้มีการกำหนดพื้นที่ทางด้านตะวันตกของถนนตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก (ถนนสาย ง1) บริเวณแขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสวนสาธารณะระดับย่านขึ้น โดยมีที่ตั้งอยู่ติดกับบริเวณพื้นที่ศึกษาและตามแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ ได้กำหนดให้มีพื้นที่สวนสาธารณะประมาณ 94 ไร่

ดังนั้นในการกำหนดพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับพื้นที่ศึกษานั้น ควรจัดให้มีสวนสาธารณะ 2 ลำดับ คือ สวนสาธารณะประเภทสวนใกล้บ้าน ที่เด็กเล่น (Tot Lots) หรือสวนหย่อมขนาดเล็ก (Pocket Park) และสวนในระดับละแวกบ้าน (Neighborhood Park) ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ศึกษา ยังคงมีที่ว่างหรือที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์อยู่ โดยจะเป็นการพัฒนาที่ว่างที่อยู่ระหว่างอาคารบ้านเรือน หรือพื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ริมคลอง จึงมีความเหมาะสมที่จะนำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีมากขึ้น ซึ่งการจัดหาสวนสาธารณะให้กับพื้นที่ดังกล่าวควรเป็นสวนสาธารณะขนาดเล็กหรือสวนใกล้บ้าน (Pocket Park)<sup>4</sup> เพราะเป็นสวนสาธารณะที่อยู่ระยะเดินเท้า (Walking Distance) เหมาะสำหรับย่านที่มีครอบครัวมาก มีการเข้าถึงโดยสะดวก และเป็นสวนสาธารณะที่มีแนวทางการพัฒนาโดยอาศัยที่เว้นว่างขนาดเล็ก หรือที่ทิ้งร้าง หากพิจารณาขนาดของพื้นที่ศึกษาและขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะแล้ว ควรมีการจัดหาสวนสาธารณะในระดับละแวกบ้าน (Neighborhood Park) ที่มีขนาดประมาณ 10-25 ไร่ มีระยะทาง Walking Distance ประมาณ 500 เมตรจากบ้าน โดยสวนสาธารณะประเภทนี้จะมีการแบ่งพื้นที่ออกตามวัตถุประสงค์ของผู้ใช้และเป็นสวนสำหรับประชาชนผู้อยู่อาศัยในละแวกบ้านนั้นๆ ซึ่งสวนสาธารณะประเภทนี้ จะให้บริการแก่ประชาชนประมาณ 800 - 1,000 คน<sup>5</sup> ในการจัดพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่เพื่อการนันทนาการ จะต้องจัดให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษาด้วย โดยการกำหนดสัดส่วนของพื้นที่สวนสาธารณะนั้น ในการศึกษาค้างนี้จึงจะใช้เกณฑ์ตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินกรุงเทพมหานคร เพื่อจะทำการอ้างอิงสัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา โดยเกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดให้สัดส่วนพื้นที่สวนสาธารณะมีไม่ต่ำกว่า 5% ของพื้นที่จัดจำหน่าย โดยจะต้องมีความสอดคล้องกับพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่โล่งว่างในผังเมืองรวม ฉะนั้นในการจัดหาพื้นที่สวนสาธารณะในโครงการจัดรูปที่ดินนี้มีพื้นที่ประมาณ 507,300 ตารางเมตร จะต้องมีพื้นที่สวนสาธารณะอย่างน้อย 25,365 ตารางเมตร

**1.3 ระบบการระบายน้ำ** เนื่องจากแนวท่อระบายน้ำที่มีอยู่ ยังไม่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ จะมีเพียงตามแนวถนนหลักๆ ในพื้นที่เท่านั้น ทำให้ระบบการระบายน้ำส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา จึงเป็นการระบายน้ำลงคลองและทำให้เกิดการเน่าเสียขึ้น จากสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ดังกล่าว ใน

<sup>4</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, การจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ด้านการพัฒนาสวนสาธารณะ, (กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง).

<sup>5</sup> สิริลักษณ์ กาญจนะ, ลำดับและตำแหน่งที่ตั้งของสวนสาธารณะ, (กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง).



การพัฒนาพื้นที่จึงต้องมีการประสานงานกับสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร เพื่อทำการออกแบบการวางท่อระบายน้ำให้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ศึกษาโดยจะให้มีการวางแนวท่อระบายน้ำตามถนนทุกสาย สำหรับน้ำเสียในพื้นที่ศึกษาจะเกิดจากการระบายน้ำจากอาคารบ้านพักอาศัยแล้ว ในพื้นที่ศึกษาก็ยังมีน้ำเสียที่เกิดจากการทำเกษตรกรรมด้วยเช่นกัน ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่อาจมีการจัดหาพื้นที่สำหรับการก่อสร้างที่บำบัดน้ำเสียด้วย โดยตามเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง (พ.ศ.2544) ได้กำหนดมาตรฐานของที่บำบัดน้ำเสีย ไว้ที่ 2 ไร่ต่อ 1,000 คน ฉะนั้นโครงการจัดรูปที่ดิน อาจมีการเตรียมพื้นที่เพื่อบำบัดน้ำเสียไว้ ประมาณ 40.37 ไร่

## 2) สาธารณูปโภคที่ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ

สาธารณูปโภค อันได้แก่ ระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่ชุมชนในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดรูปที่ดินนั้นเป็นวิธีการที่มุ่งเน้นการปรับปรุง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ฉะนั้นสาธารณูปโภคดังกล่าวจึงต้องนำมาพิจารณาร่วมด้วย แม้ว่าสาธารณูปโภคเหล่านี้มิได้อยู่ในความรับผิดชอบของการจัดรูปที่ดินโดยตรง ทั้งนี้การออกแบบควรให้สอดคล้องกับประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดไว้ในผังและความหนาแน่นของประชากรในอนาคตด้วย

**2.1 ระบบไฟฟ้า** หากพิจารณาจากแผนที่แสดงขอบเขตการให้บริการของไฟฟ้า จะพบว่า ในส่วนของการส่งจ่ายปริมาณกระแสไฟฟ้าไปยังบ้านเรือนนั้น มีความเพียงพอกับความต้องการทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากการไฟฟ้านครหลวงมีโครงการในการพัฒนาระบบไฟฟ้าในพื้นที่ศึกษา ทั้งในด้านของการเพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้าตามสถานีย่อยเดิม และการเพิ่มสถานีไฟฟ้าย่อยใหม่ แต่สำหรับในส่วนของไฟส่องทางในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ยังคงกระจายไม่ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางและแหล่งพาณิชยกรรม ซึ่งจะทำให้พื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่เพิ่มขึ้น จึงจำเป็นต้องทำการเสนอไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบให้มีการเพิ่มการติดตั้งไฟส่องทางให้ครอบคลุมและเพียงพอต่อการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ในด้านค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเพิ่มขนาดกำลังไฟฟ้าและสถานีไฟฟ้าย่อยใหม่ หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ การไฟฟ้านครหลวง แต่สำหรับการขอใช้ไฟฟ้าใหม่นั้น จะต้องนำมาคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการจัดรูปที่ดินด้วย ซึ่งตามมาตรฐานของการไฟฟ้านครหลวง โดยบ้านพักอาศัยทั่วไปมีขนาดการใช้ไฟฟ้าประมาณ 5 แอมแปร์ ดังนั้นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง มีค่าใช้จ่ายในการขอใช้ไฟฟ้าใหม่ประมาณ 2,380 บาทต่อหลัง

**2.2) ระบบประปา** จากการพิจารณาการให้บริการและจากการสอบถามประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา พบว่า ยังคงไม่เพียงพอ ไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในบริเวณที่ยังไม่มีโครงข่ายท่อจ่ายน้ำประปา อย่างเช่นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานเบาบาง ห่างจากแนวถนน ฯ นอกจากนี้ยังพบปัญหาของคุณภาพและปริมาณน้ำอีกด้วย ฉะนั้นการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น จำเป็นจะต้องมีการทำเรื่องเพื่อเสนอให้การประปานครหลวง ได้มีการจัดเตรียมการวางท่อประปาและท่อจ่ายน้ำประปาให้เพียงพอับความต้องการที่เพิ่มขึ้นและการพัฒนาพื้นที่ที่จะเกิดขึ้น อีกทั้งต้องให้มีการจัดการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำประปาที่จะส่งมายังอาคารบ้านเรือนต่างๆ อีกด้วย โดยค่าใช้จ่ายในการติดตั้งประปาใหม่ตามเกณฑ์ของการประปานครหลวง บ้านพักอาศัยจะใช้มาตรวัดน้ำที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง 1/2 นิ้ว คิดเป็นค่าใช้จ่ายประมาณ 5,000 บาทต่อหลัง

**2.3) ระบบโทรศัพท์** ปัจจุบันการให้บริการระบบโทรศัพท์ในส่วนของโทรศัพท์บ้านมีเพียงพอและยังมีจำนวนเลขหมายเหลืออีกมากสำหรับความต้องการที่จะมีเพิ่มขึ้น แต่ในส่วนของโทรศัพท์สาธารณะนั้น พบว่า พื้นที่ศึกษายังคงขาดแคลนโทรศัพท์สาธารณะอีกมาก ฉะนั้นเมื่อพื้นที่ศึกษาทำการจัดรูปที่ดิน จะต้องมีการเสนอเรื่องขอติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะเพิ่มเติมไปยังบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อให้เพียงพอับความต้องการในปัจจุบันและในอนาคตด้วย โดยการติดตั้งเลขหมายโทรศัพท์ของบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ที่จะนำมาคำนวณนั้น จะคิดจากอัตราค่าบริการในการติดตั้งหมายเลขละประมาณ 3,350 – 3,700 บาท

### 3) สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะเสนอแนะให้มีในโครงการจัดรูปที่ดิน

ในการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินที่จะเกิดขึ้น ไม่สามารถจะจัดสร้างบริการสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับพื้นที่ได้ทุกประเภท แต่ควรมีการเสนอแนะบริการสาธารณะที่มีความจำเป็นกับชุมชนไว้ด้วย และให้มีการกระจายตัวและมีขอบเขตการให้บริการที่เหมาะสม โดยจะพิจารณาจากรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการดังกล่าวแล้วจำนวนประชากรเป็นสำคัญ สำหรับที่ตั้งของบริการสาธารณะดังกล่าวควรกำหนดไว้ในบริเวณพื้นที่จัดหาประโยชน์ (Reserved Land)

**3.1) สถานศึกษา** ในพื้นที่ศึกษามีสถานศึกษามีอยู่ 3 แห่งด้วยกัน คือ โรงเรียนวัดหนัง โรงเรียนวัดศาลาครืน มีที่ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่น และโรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยา มีที่ตั้งอยู่ถัดจากชุมชนสวนหลวงขึ้นไปทางด้านเหนือ โดยจากการพิจารณารัศมีการให้บริการของโรงเรียนทั้ง 3 แห่งที่กล่าวไว้ในบทที่ 4 นั้น พบว่าการให้

บริการของสถานศึกษาในพื้นที่ศึกษายังไม่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ ฉะนั้นการจัดรูปที่ดินจึงจำเป็นต้องจัดหาพื้นที่สำหรับสถานศึกษาที่จะมีขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรในอนาคต ที่มีประมาณ 20,814 คนด้วย โดยในการจัดหาพื้นที่สถานศึกษาในโครงการจัดรูปที่ดินนั้น จะอ้างอิงจากเกณฑ์มาตรฐานบริการสาธารณะและองค์ประกอบชุมชน จากเอกสาร “การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านการจัดรูปที่ดินแก่ข้าราชการระดับปฏิบัติงานของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร” ดังนี้

### ตารางที่ 5 – 7 เกณฑ์มาตรฐานของสถาบันการศึกษา

ระดับของสถาบันการศึกษา	เกณฑ์มาตรฐาน
อนุบาล	พื้นที่ 90 ตร.วา/แห่ง นักเรียน 100 – 120 คน/ไร่ 4 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้าน
ประถมศึกษา	พื้นที่ 2 ไร่/แห่ง นักเรียน 100 คน/ไร่ 2 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้าน
มัธยมศึกษา	พื้นที่ 25 ไร่/แห่ง นักเรียน 100 คน/ไร่ 1 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้าน
อาชีวศึกษา	พื้นที่ 1.5 – 6.5 ไร่/แห่ง นักเรียน 3,000 คน/แห่ง
อุดมศึกษา	พื้นที่ 20 ไร่/แห่ง นักเรียน 3,000 คน/แห่ง

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

จากเกณฑ์ดังกล่าวนำมาพิจารณาพร้อมกับที่ตั้งของสถานศึกษาในบริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงนั้น พื้นที่ศึกษาจึงควรมีการจัดพื้นที่ไว้สำหรับสถานศึกษาระดับอนุบาล 4 แห่ง สามารถรองรับนักเรียนได้ 90 – 108 คน และประถมศึกษา 2 แห่ง รองรับนักเรียนได้ประมาณ 400 คน โดยสถานศึกษาดังกล่าวควรตั้งอยู่ในพื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ (Reserved Land) ในบริเวณที่กำหนดให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้ามาดำเนินการเพื่อก่อสร้างต่อไป

**3.2) สถานพยาบาล** สำหรับบริการด้านสาธารณสุขนั้น ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 4 ว่า ในพื้นที่ศึกษาไม่มีสาธารณูปการดังกล่าวเลย แม้ว่าในบริเวณใกล้เคียงจะมีศูนย์บริการสาธารณสุขอยู่ถึง 2 แห่งก็ตาม แต่เนื่องจากว่าศูนย์บริการสาธารณสุขดังกล่าวสามารถให้บริการได้เฉพาะการรักษาในเบื้องต้นเท่านั้น ไม่มีการรับผู้ป่วยในไว้ ประกอบกับการพิจารณาจัดพื้นที่ให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุขดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า มีขอบเขตการให้บริการในพื้นที่ศึกษาน้อยมาก ฉะนั้นในการจัดรูปที่ดินจึงจำเป็นต้องมีการจัดพื้นที่ไว้สำหรับสถานพยาบาล อย่างเช่น โรงพยาบาลไว้ด้วย โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานของสถานพยาบาล ดังนี้

ตารางที่ 5 – 8 เกณฑ์มาตรฐานของสถานพยาบาล

ระดับของสถานพยาบาล	เกณฑ์มาตรฐาน
คลินิก	4 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้าน
ศูนย์บริการสาธารณสุข	พื้นที่ 1 ไร่/แห่ง ประชากร 8,000 คน/ไร่ 2 แห่งต่อ 1 ชุมชนละแวกบ้าน
โรงพยาบาลต่ำกว่า 80 เตียง	ขีดความสามารถในการรองรับ 500 คน/เตียง
โรงพยาบาล 100 – 500 เตียง	ขีดความสามารถในการรองรับ 500 คน/เตียง รัศมีการให้บริการ 15 กม.
โรงพยาบาลมากกว่า 500 เตียง	ขีดความสามารถในการรองรับ 500 คน/เตียง รัศมีการให้บริการมากกว่า 15 กม.

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาขนาดของประชากรในอนาคตเทียบกับมาตรฐานดังกล่าว พบว่า จะต้องจัดพื้นที่สำหรับสถานพยาบาลประเภทโรงพยาบาล ที่อย่างน้อยควรเป็นโรงพยาบาลขนาดต่ำกว่า 80 เตียง 1 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับผู้ป่วยได้ถึง 40,000 คน ซึ่งจะกำหนดให้มีที่ตั้งไว้ในพื้นที่จัดหาประโยชน์ (Reserved Land) เช่นเดียวกับสถานศึกษา เพื่อให้เอกชนเข้ามาดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 5 – 9 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนและหลังการจัดรูปที่ดิน

ประเภท		ก่อนโครงการ		หลังโครงการ	
		พื้นที่ (ตร.ม.)	%	พื้นที่ (ตร.ม.)	%
ที่ส่วนรวม (Public Land)	ถนน				
	สายหลัก 20 เมตร	-	-	25,200.00	4.97
	สายรอง 16 เมตร	-	-	39,840.00	7.85
	สายย่อย	7,011.01	1.38	47,580.00	9.34
	คลอง	31,991.13	6.31	31,991.13	6.31
	ส่วน พื้นที่สีเขียว	-	-	25,365	5.0
<b>รวม</b>		<b>39,002.14</b>	<b>7.69</b>	<b>169,976.13</b>	<b>33.51</b>
ที่เอกชน (Private Site)	ที่พักอาศัย	89,341.37	17.61	189,100	37.27
	พาณิชยกรรม	3,148.41	0.62	127,599.45	25.15
	พื้นที่เกษตร	375,808.08	74.08	-	-
<b>รวม</b>		<b>438,297.86</b>	<b>92.31</b>	<b>316,699.45</b>	<b>62.42</b>
พื้นที่จัดหาประโยชน์ (Reserve Land)		-	-	20,624.42	4.07
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>507,300.00</b>	<b>100.00</b>	<b>507,300.00</b>	<b>100.00</b>





### 5.6.3 ค่าใช้จ่ายโครงการ

เมื่อได้ทำการจัดทำผังแนวความคิดแล้ว ขั้นตอนต่อมาก็คือ การคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการ เพื่อนำมากำหนดที่ตั้งและขนาดพื้นที่จัดหาประโยชน์ต่อไป ซึ่งในการคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการ จะรวมไปถึงการคำนวณค่าชดเชยต่างๆ ด้วย

ตารางที่ 5 -10 การประมาณการณ้ค่าใช้จ่ายโครงการ

รายการงาน	ราคาต่อหน่วย <sup>6</sup> (บาทต่อตร.ม.)	ปริมาณงาน (ตร.ม.)	จำนวนเงิน
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
1.งานปรับสภาพพื้นดิน	100	486,700	48,670,000
2.ถนน (ค.ส.ล.)			
2.1 ถนนสายหลัก 20 เมตร			
2.2 ถนนสายรอง 16 เมตร	873	128,720	112,372,560
2.3 ถนนสายย่อย 9 – 12 เมตร			
3. สวนสาธารณะและพื้นที่โล่ง	1,000	25,365	25,365,000
4. ท่อระบายน้ำ (พร้อมบ่อบัก)	1,260	128,720	162,187,200
<b>รวม (1)</b>			<b>348,594,760</b>
<b>ค่าชดเชย</b>			
1. การรื้อถอนอาคาร	4,000	299 หลัง	1,196,000
2.อาคารพักชั่วคราว	200,000	299 หลัง	59,800,000
3. ค่าเวนคืนที่ดินเพื่อสาธารณูปโภค	2,500 <sup>7</sup>	128,720	321,800,000
<b>รวม (2)</b>			<b>382,796,000</b>
<b>รวม (1+2)</b>			<b>731,390,760</b>
<b>ค่าวางแผน สํารวจ และออกแบบ (5%)</b>			<b>36,569,538</b>
<b>ค่าดำเนินการ (10%)</b>			<b>73,139,076</b>
<b>ค่าภาษีในการโอน (3.5%)</b>			<b>25,598,676.60</b>
<b>รวมทั้งสิ้น</b>			<b>866,698,050.60</b>

<sup>6</sup> จากการประมาณการณ้โดย บริษัท ไทยอินเตอร์เนชั่นแนลแมสแอฟไพร์ซอล จำกัด, ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ งานสำรวจและประเมินอสังหาริมทรัพย์ภาคผนวก, (กรุงเทพมหานคร: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร), พฤษภาคม 2545.

<sup>7</sup> เทียบจากราคาประเมินที่ดินของกรมที่ดิน ปี 2543.

จากตารางประมาณการณ้ค่าใช้จ่ายในโครงการจัดรูปที่ดิน แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือส่วนค่าใช้จ่ายในการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น การตัดถนนทั้งสายหลัก สายรอง และสายย่อย การพัฒนาสวนสาธารณะและพื้นที่เปิดโล่ง การวางแนวท่อระบายน้ำและที่บำบัดน้ำเสีย รวมทั้งการพัฒนาระบบไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ โดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเทียบจากขนาดพื้นที่ของสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จะทำการพัฒนา กับราคามาตรฐานของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งจะต้องใช้ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาประมาณ 348,594,760 บาท

ค่าใช้จ่ายในการจัดรูปที่ดินที่ดินอีกส่วนหนึ่ง คือ ค่าชดเชย ซึ่งจะประกอบไปด้วยค่ารื้อถอนอาคาร การก่อสร้างอาคารพักอาศัยชั่วคราว และค่าเวนคืนที่ดินสำหรับสาธารณูปโภค โดยค่าชดเชยในส่วนของการรื้อถอนอาคารและค่าก่อสร้างอาคารชั่วคราวจะขึ้นอยู่กับจำนวนของอาคารในพื้นที่เป็นสำคัญ โดยในพื้นที่ศึกษามีอาคารอยู่ประมาณ 299 หลัง ซึ่งค่าชดเชยในส่วนของการรื้อถอนอาคารและค่าก่อสร้างอาคารพักชั่วคราวคิดเป็น 60,996,000 บาท และสำหรับค่าเวนคืนที่ดินสำหรับสาธารณูปโภคทำการอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินปี 2544 ที่มีราคาเฉลี่ย 2,500 บาทต่อตารางเมตร ดังนั้นค่าชดเชยทั้งหมดจึงคิดเป็นเงินประมาณ 382,796,000 บาท

ในการคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายทั้ง 2 ส่วนที่กล่าวมาแล้ว ยังต้องรวมค่าวางแผน สํารวจและออกแบบ (5%) ค่าดำเนินการ (10%) และค่าภาษี (3.5%) เข้าไว้ด้วย ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการจัดรูปที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้นประมาณ 866,698,050.60 บาท

#### 5.6.4 การกำหนดที่ตั้งและขนาดของพื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ (Reserve Land)

พื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ หมายถึงพื้นที่ในโครงการจัดรูปที่ดินที่ถูกกันไว้เพื่อหาประโยชน์จากพื้นที่ดังกล่าว โดยที่ตั้งของพื้นที่จัดหาประโยชน์ควรเป็นตำแหน่งที่ดีที่สุด ที่จะสามารถดึงดูดให้เอกชนเข้ามาซื้อที่ดินและลงทุนพัฒนาที่ดินดังกล่าวต่อไป ซึ่งที่ตั้งของพื้นที่จัดหาประโยชน์จะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ พื้นที่จัดหาประโยชน์ลักษณะแรกจะกำหนดที่ตั้งโดยพื้นที่ไว้ในบริเวณที่มีศักยภาพสูงเพื่อดึงดูดให้เกิดการเข้ามาลงทุน และพื้นที่จัดหาประโยชน์ในลักษณะที่ 2 คือ จะใช้พื้นที่เศษเสี้ยวหลังจากที่มีการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่แล้ว จะมีที่ดินเหลือเป็นเศษเสี้ยวขนาดเล็ก ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ซึ่งอาจจะนำไปขายให้กับเจ้าของที่ดินในบริเวณนั้นหรือนำมาเป็นพื้นที่จัดหาประโยชน์เพื่อขายให้กับเอกชนที่สนใจไปพัฒนาต่อได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการคืนทุนให้กับโครงการ จากการลงทุนในการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ โดยการกำหนดขนาดของพื้นที่จัดหาประโยชน์จะคำนวณจาก ขนาดพื้นที่  $\times$  ราคาขาย หรือหารค่าใช้จ่ายโครงการ (ยกเว้นค่าที่ดิน) ด้วยราคาที่ดินเฉลี่ย

หลังโครงการ ดังนั้น การกำหนดขนาดพื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์จึงขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและราคาขาย สำหรับพื้นที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษานี้มีประมาณ 26,874 ตารางเมตร โดยจะกำหนดที่ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง คำนวณจากค่าใช้จ่ายโครงการ 866,698,050.60 บาท หารด้วยราคาที่ดินเฉลี่ยหลังโครงการ ซึ่งอ้างอิงจากรายงานฉบับสมบูรณ์ “การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้” ที่กำหนดราคาที่ดินเฉลี่ยในบริเวณพาณิชยกรรม ประมาณ 129,000 บาทต่อตารางวา และในบริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางมีราคาที่ดินเฉลี่ย 110,000 บาทต่อตารางวา

ในการศึกษานี้จะทำการเสนอแนะโครงการที่จะให้มีในพื้นที่จัดหาประโยชน์ทั้งในบริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัย โดยจะสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาพัฒนาพื้นที่ให้เป็นสถานพยาบาลประเภทโรงพยาบาลที่อย่างน้อยต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 80 เตียง เพื่อให้สามารถรองรับและให้บริการกับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ซึ่งโรงพยาบาลขนาดไม่ต่ำกว่า 80 เตียงนี้ตั้งอยู่ในบริเวณที่กำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและจะสามารถรองรับผู้ป่วยได้ถึง 40,000 คน ฉะนั้นโรงพยาบาลแห่งนั้นนอกจากจะให้บริการประชากรประมาณ 20,814 คน ภายในพื้นที่แล้ว ก็ยังสามารถให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่โดยรอบได้อีกด้วย และสำหรับพื้นที่จัดหาประโยชน์ที่อยู่ในบริเวณที่พักอาศัยนั้น จะกำหนดให้มีการพัฒนาเป็นสถานศึกษาประเภทโรงเรียนในระดับอนุบาล และประถมศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันสถานศึกษาในบริเวณพื้นที่ศึกษามีเพียง 3 แห่ง จึงไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอ นักเรียนส่วนหนึ่งจึงต้องเดินทางไปโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่นอกพื้นที่ชุมชน การกำหนดพื้นที่จัดหาประโยชน์ให้เป็นสถานศึกษานั้น ก็เพื่อช่วยลดการเดินทางที่จะเกิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางของนักเรียน นอกจากนี้หากมีพื้นที่ที่เป็นเศษเสี้ยวที่ไม่สามารถให้ประโยชน์ได้ อาจสนับสนุนให้ภาครัฐเข้ามาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น หรือลานกีฬาได้

#### 5.6.5 อัตราปันส่วนโดยเฉลี่ย (Contribution Ratio)

อัตราการสละที่ดิน จะได้จากการคำนวณโดยพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าที่เพิ่มขึ้นระหว่างก่อนและหลังการจัดรูปที่ดิน แล้วจึงนำมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของแปลงที่ดินแต่ละแปลงมาคำนวณหาอัตราการสละที่ดินรายแปลง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะแสดงให้เห็นดังตารางที่ 5 – 9 แสดงประเภทการให้ประโยชน์ที่ดินก่อนและหลังการจัดรูปที่ดิน โดยมีสูตรในการคำนวณดังนี้



$$\begin{aligned}
 \text{ที่ดินที่เสียสละเฉลี่ยทั้งโครงการ} &= \frac{(\text{พื้นที่สาธารณะหลัง - ก่อน}) + \text{พื้นที่จัดหาประโยชน์} \times 100}{\text{พื้นที่โครงการก่อนการจัดรูปที่ดิน} - \text{พื้นที่สาธารณะก่อนโครงการ}} \\
 &= \frac{(169,976.13 - 39,002.14) + 26,874 \times 100}{507,300 - 39,002.14} \\
 &= \frac{15,784,799}{468,297.86} = 33.71
 \end{aligned}$$

ดังนั้น อัตราบ้านส่วนที่ดินโดยเฉลี่ยเท่ากับ ร้อยละ 33.71 ซึ่งหมายถึง ที่ดินแต่ละแปลงต้องสละที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์และที่ดินสงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ โดยเฉลี่ยแปลงละ 33.71 % จะเห็นได้ว่า การจัดรูปที่ดินสำหรับพื้นที่ศึกษานั้น มีอัตราเสียสละที่ดินสูงกว่าเกณฑ์ทั่วไป ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากการที่บริเวณพื้นที่ศึกษาเดิมไม่มีโครงสร้างพื้นฐาน อันได้แก่ ถนน ท่อระบายน้ำที่บำบัดน้ำเสีย หรือสวนสาธารณะเลย จึงต้องใช้เนื้อที่สำหรับเป็นพื้นที่สาธารณะจำนวนมาก ประมาณ 169,976.13 ตารางเมตร เพื่อมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว แม้ว่าอัตราบ้านส่วนที่ดินในพื้นที่ศึกษาจะสูงกว่าเกณฑ์ทั่วไปของการจัดรูปที่ดินที่กำหนดอัตราสละที่ดินอยู่ระหว่างร้อยละ 20-30 แต่หากมีความจำเป็นต้องมีการสละที่ดินในอัตราสูงแล้ว ก็อาจมีการชดเชยด้วยเงินเพื่อความเป็นธรรมของเจ้าของที่ดิน ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับการตกลงกับเจ้าของที่ดินเป็นสำคัญ

#### 5.6.6 การประเมินมูลค่าที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน

ในการประเมินมูลค่าที่ดินหลังโครงการจัดรูปที่ดินนั้น จะทำการกำหนดโดยอ้างอิงจากราคาตลาด หรือโดยเทียบจากบัญชีราคาประเมินของกรมที่ดิน ปี พ.ศ.2543 ตามรายงานฉบับสมบูรณ์ “การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้” รวมทั้งจะทำการพิจารณาประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ โดยคำนึงถึงการเข้าถึงอันเป็นผลมาจากการสร้างถนน และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นเป็นหลัก ในการวิเคราะห์มูลค่าของที่ดินที่เพิ่มขึ้นนั้นจะพิจารณาโดยเทียบราคาที่ดินก่อนโครงการกับราคาที่ดินหลังโครงการ จะพบว่า ราคาที่ดินเฉลี่ยหลังโครงการจัดรูปที่ดินในบริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรมเท่ากับ 129,000 บาทต่อตารางวา มีมูลค่าเพิ่มขึ้นถึง 25.8 เท่าของราคาเฉลี่ยก่อนโครงการที่มีมูลค่าเพียง 5,000 บาทต่อตารางวา ส่วนในพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางที่มีราคาที่ดินเฉลี่ยก่อนโครงการ 5,000 บาทต่อตารางวา และเมื่อทำการจัดรูปที่ดินแล้ว ที่ดินจึงมีมูลค่าเพิ่มขึ้นถึง 111,000 บาทต่อตารางวา ซึ่งคิดเป็นมูลค่าที่เพิ่มสูงขึ้น 22.2 เท่า

ของราคาเฉลี่ยก่อนโครงการ ดังนั้นพื้นที่ที่สงวนเพื่อจัดหาประโยชน์ที่มีขนาด 25,144 ตารางเมตร จะสามารถขายได้ในราคาประมาณ 810,893,882.48 บาท

## 5.7 ผลที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดิน

1. มูลค่าที่ดินหลังโครงการ มูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นนั้นเป็นผลมาจากศักยภาพของพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ทั้งในส่วนของโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา และการพัฒนาระบบถนนตามกรอบผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ประกอบกับการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะเกิดขึ้นจากพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน โดยในพื้นที่ที่กำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมมีมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นถึง 25.8 เท่าของราคาที่ดินเฉลี่ยก่อนโครงการ และในพื้นที่ที่เป็นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง มีมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น 22.2 เท่าของราคาที่ดินเฉลี่ยก่อนโครงการ

2. การพัฒนาพื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ พื้นที่ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์กว่าครึ่งหนึ่งของพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน ได้รับการพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพด้วยการวางระบบถนนที่ทำให้พื้นที่ทุกแปลงสามารถเข้าถึงได้ มีการจัดพื้นที่สำหรับสวนสาธารณะและสนามเด็กเล่นเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในพื้นที่พักอาศัยและประชาชนที่ทำงานในพื้นที่พาณิชยกรรม รวมทั้งการจัดบริการพื้นฐานอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็น ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และระบบระบายน้ำให้เพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการ โดยบริการพื้นฐานเหล่านี้เป็นการขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มเติมการให้บริการให้เพียงพอ และครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวรับภาระด้านค่าใช้จ่ายในส่วนของพัฒนาบริการพื้นฐานเหล่านี้ และเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายของโครงการจัดรูปที่ดินที่จะเกิดขึ้นด้วย

3. เศรษฐกิจภายในชุมชน สำหรับประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินทางด้านเศรษฐกิจและสังคมนั้น จะทำให้เกิดแหล่งงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งธุรกิจการค้าในบริเวณด้านเหนือของถนนสาย ง2 และจะช่วยแก้ปัญหาประชาชนบางส่วนที่ไม่มีงานทำได้ นอกจากนี้จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย หากพิจารณาในส่วนของการเดินทาง จะพบว่า เมื่อพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปเป็นพาณิชยกรรม จะทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งสามารถลดการเดินทางไปยังแหล่งงานได้ด้วยการทำงานในบริเวณที่ใกล้เคียงที่พักอาศัย นอกจากนี้

เมื่อพื้นที่ชุมชนมีความพร้อมในด้านต่างๆ แล้ว ก็ส่งผลต่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนในชุมชน และทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนน่าอยู่มากขึ้น

4. ผลตอบแทนทางการเงินของหน่วยงานภาครัฐ นอกจากการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา จะส่งผลต่อการพัฒนาชุมชนในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมแล้ว ยังส่งผลต่อหน่วยงานของรัฐในแง่ของการลดค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบริการพื้นฐานต่างๆ และทำให้เกิดผลตอบแทนทางการเงินอีกทางหนึ่งด้วย ได้แก่ รายได้จากการจัดเก็บภาษีที่สูงขึ้นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมการค้า เช่น ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีการค้าอื่นๆ เป็นต้น

5. สภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนที่ดีขึ้น เนื่องจากพื้นที่ที่จะได้รับการจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร มีเส้นทางคมนาคมที่ได้มาตรฐาน การสัญจรเข้าออกพื้นที่สะดวกมากขึ้น ระบบสาธารณูปโภคที่เพียงพอและได้มาตรฐาน มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจใกล้ที่พักอาศัย ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นและเป็นชุมชนที่สมบูรณ์ น่าอยู่อาศัย

6. ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชน ข้อดีประการหนึ่งของวิธีการพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน ก็คือ ชุมชนจะเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย จะมีการแบ่งแยกรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ชัดเจน โครงข่ายคมนาคมเป็นระบบ อันจะส่งผลให้ชุมชนมีทิศทางการเติบโตที่เหมาะสมและการวางแผนพัฒนาพื้นที่ในอนาคตสามารถกระทำได้ง่ายขึ้น

### 5.8 การนำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ (Implementation)

การนำวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาไปสู่การปฏิบัติ ควรคำนึงถึงปรัชญาของวิธีการจัดรูปที่ดินที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการผังเมือง ซึ่งเน้น “ผลประโยชน์ของส่วนรวมอยู่เหนือผลประโยชน์ส่วนบุคคล” ฉะนั้นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงประการแรกที่จะทำให้วิธีการพัฒนาดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติ ก็คือความร่วมมือจากประชาชนซึ่งหมายถึงเจ้าของที่ดินในพื้นที่ที่จะทำการจัดรูปที่ดิน โดยเจ้าของที่ดินจะต้องร่วมกันพัฒนา และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนา รวมทั้งเจ้าของที่ดินจะต้องเสียสละที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาบริการขั้นพื้นฐานต่างๆ และจากการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับเหตุผลในการเข้าร่วมโครงการจัดรูปที่ดินทั้งในส่วนของกำหนดวัตถุประสงค์การเสียสละที่ดิน และความคิดเห็นเกี่ยวกับความเป็นธรรมชาติของการจัดรูปที่ดิน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบครึ่งหนึ่งยังไม่เข้าใจหลักการ และประโยชน์ของวิธีการจัดรูปที่ดิน ฉะนั้นการที่จะทำให้เจ้าของที่ดินให้ความร่วมมือในการพัฒนา จะต้องมีการประชุมเพื่อรับฟัง ความคิดเห็นและสร้าง

ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการ ผลประโยชน์ ข้อดีข้อเสีย รวมถึงขั้นตอนของการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น ให้กระจ่างและชัดเจน

นอกจากนี้กฎหมายที่จะมารองรับวิธีการพัฒนาพื้นที่ด้วยการจัดรูปที่ดินก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้เข้าร่วมโครงการเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่จะได้รับหลังจากการพัฒนา และยังเป็น การสร้างความมั่นคงให้กับโครงการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นด้วย อีกทั้งจะเป็นการกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ โดยกฎหมายที่ต้องนำมาประกอบกับการจัดรูปที่ดินเพื่อให้เกิดโครงการที่เป็นรูปธรรมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดิน สำหรับการนำผังแนวความคิดไปสู่การปฏิบัตินั้น ต้องอาศัยมาตรการทางกฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการจัดรูปที่ดิน นั่นก็คือ พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดิน ซึ่งยังคงเป็นเพียงร่างพระราชบัญญัติเท่านั้น แต่หากกฎหมายดังกล่าวผ่านการพิจารณาและอนุมัติให้บังคับใช้ได้ ก็จะทำให้เกิดผลดีต่อผังแนวความคิดที่ได้วางไว้ กล่าวคือ ตามความในพระราชบัญญัติ จะมีการกำหนดให้มีคณะกรรมการจัดรูปที่ดินที่ทำหน้าที่ดูแลเรื่องทั่วไปเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน มีการจัดตั้งสมาคมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ นอกจากนี้มีการระบุเกี่ยวกับรายละเอียดของผู้ดำเนินการจัดรูปที่ดิน การดำเนินโครงการ การจัดตั้งกองทุนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ โดยรายละเอียดที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้จะช่วยให้มีการดำเนินการจัดรูปที่ดินอย่างเป็นขั้นเป็นตอน เป็นระเบียบแบบแผน มีหน่วยงานรับผิดชอบที่แน่นอน และที่สำคัญ คือ พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลต่อความสำเร็จของโครงการที่เกิดขึ้นด้วย โดยสามารถนำแผนและผังที่วางไว้ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างแท้จริง

2. พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 นอกจากกฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินดังกล่าวแล้ว จำเป็นต้องพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปด้วย ซึ่งก็ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับรูปแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการก่อสร้าง การจัดให้มีที่ว่างโดยรอบอาคาร ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านความมั่นคงปลอดภัย ผังเมือง สถาปัตยกรรม การสาธารณสุข การรักษาสีสิ่งแวดล้อมฯ สำหรับการนำพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร มาประยุกต์ใช้ควบคู่กับพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินนั้น จะนำมาใช้ในกรณีที่มีการรื้อถอน ดัดแปลง แก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงอาคารเป็นอย่างอื่น รวมทั้งการออกแบบและก่อสร้างอาคารบนที่ดินที่จะทำการพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนการพัฒนาที่กำหนดไว้ในแผนผังแนวความคิด



3. พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 เนื่องจากการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ด้วยการจัดทำผังแนวความคิด เป็นการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายถนน ระบบสาธารณูปโภค และที่ตั้งสาธารณูปการ ฉะนั้นมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดรายละเอียดของผังแนวความคิดดังกล่าว จึงควรเป็น พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ที่มีการกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมและขนส่ง และที่โล่งไว้ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ซึ่งรายละเอียดตามความในกฎหมายดังกล่าวจะนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ที่จะทำการจัดรูปที่ดิน โดยนำมาเป็นข้อพิจารณาเพื่อกำหนดกรอบการใช้ที่ดิน ระบบถนนและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา รวมทั้งมีการควบคุมให้เป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอีกด้วย นอกจากนี้ด้วยอำนาจตามความในกฎหมาย อาจนำมาใช้ในการกำหนดชนิดและประเภทของอาคารที่เอื้อประโยชน์ต่อบริเวณที่ดินที่ทำการจัดรูปที่ดิน

## 5.9 เงื่อนไขของการนำผังแนวความคิดไปสู่การปฏิบัติ

### 1. การยอมรับและความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่

การจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาที่เป็นประชาธิปไตย กล่าวคือ วิธีการนี้ให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของประชาชนเป็นหลักตั้งแต่ในขั้นตอนเริ่มแรกของการจัดรูปที่ดิน จะต้องมีการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของเจ้าของที่ดิน เกี่ยวกับแนวทางการจัดรูปที่ดินและผลประโยชน์ที่จะได้รับ หากเจ้าของที่ดินไม่ยินยอม ไม่ให้ความร่วมมือ โครงการจัดรูปที่ดินก็ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ สำหรับการศึกษาคั้งนี้ใช้วิธีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ทั้งผู้อยู่อาศัยและเจ้าของที่ดินด้วยการใช้แบบสอบถาม ซึ่งปรากฏว่า ประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือในการที่จะเข้าร่วมโครงการการจัดรูปที่ดิน และได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการในการพัฒนาชุมชนในอนาคตไว้ด้วย ทั้งนี้ในการจัดทำผังแนวความคิดจึงได้นำความคิดเห็นเหล่านี้มาเป็นข้อพิจารณาประการหนึ่งในการกำหนดรูปแบบการพัฒนา

### 2. มาตรการทางกฎหมาย

จากที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า มาตรการทางกฎหมายมีความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการจัดรูปที่ดิน ดังนั้นการที่จะนำผังแนวความคิดจากการศึกษาคั้งนี้ไปสู่การปฏิบัติได้ จะต้องอาศัยอำนาจตามความในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ พรบ.การผังเมือง พ.ศ.2518 การจัดทำผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินจะอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติฉบับนี้ในการควบคุมทางด้านการใช้ประโยชน์ให้เป็นไปตามผังที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งผังแนวความคิดได้กำหนดให้พื้นที่ศึกษามีการใช้

ประโยชน์ที่ดิน 2 ประเภท คือ การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและพาณิชยกรรม และพรบ.การควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 มีความเกี่ยวข้องกับผังแนวความคิดที่ได้จัดทำขึ้นในเรื่องของการรื้อถอน ดัดแปลง แก้ไขอาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ และรวมไปถึงอาคารที่จะสร้างใหม่ด้วย ทั้งนี้ การควบคุมทางด้านอาคารสิ่งปลูกสร้างก็ต้องสอดคล้องกับการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอีกด้วย และที่สำคัญหากร่างพรบ.การจัดรูปที่ดินมีผลบังคับใช้ ก็จะทำให้การจัดทำผังแนวความคิดนี้ สามารถนำมาปฏิบัติจริงได้

### 3. งบประมาณและแหล่งเงินทุน

เนื่องจากการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา มีค่าใช้จ่ายโครงการ 866,698,050.60 บาท ซึ่งในการที่จะดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามผังแนวความคิดนั้น จำเป็นจะต้องหาแหล่งเงินทุนเพื่อจัดสรรงบประมาณให้กับโครงการมาใช้ในการพัฒนาทั้งโครงข่ายถนน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งควรเป็นแหล่งเงินที่มีดอกเบี้ยต่ำหรือปลอดดอกเบี้ย ทั้งนี้หน่วยงานที่เข้ามาช่วยเหลืออาจเป็นหน่วยงานในระดับท้องถิ่น ซึ่งก็คือ กรุงเทพมหานคร หรือบริษัทพัฒนาเมือง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษาทั้งจากการสำรวจ การใช้แบบสอบถาม และการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ พบว่าพื้นที่ศึกษาที่มีขนาดพื้นที่ประมาณ 657.5 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งที่โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาเสนอแนะให้มีการจัดรูปที่ดินนั้น เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมากที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ที่โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาเสนอให้มีการจัดรูปที่ดินทั้งหมด กล่าวคือ ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่มีความได้เปรียบในด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในอนาคต โดยตั้งอยู่บริเวณด้านใต้ของถนนตากสิน-เพชรเกษม เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ที่เชื่อมโยงการเดินทางจากพื้นที่ธุรกิจการค้า สำนักงานบริเวณสีลมและสาทร มายังพื้นที่พักอาศัยย่านฝั่งธนบุรี และยังเป็นพื้นที่ที่มีการวางโครงข่ายคมนาคมตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครจำนวน 2 สายด้วยกัน ได้แก่ ถนนสาย ง1 (ตากสิน-เพชรเกษม-วงแหวนรอบนอก) ซึ่งกำลังดำเนินการก่อสร้างและคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2546 และถนนสาย ง2 (พระราม 2 - บางค้อ) ยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษา ซึ่งถนนทั้ง 2 สายจะช่วยในการเชื่อมโยงการเดินทางไปยังบริเวณพื้นที่พักอาศัยชานเมืองและต่างจังหวัด

พื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ พื้นที่ทางด้านตอนบน ที่มีขอบเขตติดกับถนนตากสิน-เพชรเกษมลงมาทางใต้จนถึงบริเวณลำรางสาธารณะที่ติดกับโรงเรียนสิงห์วัฒนาวิทยา เป็นพื้นที่ที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่อย่างเบาบาง กระจัดกระจาย และไม่เป็นระเบียบ การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทเกษตรกรรม จึงมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ เส้นทางถนนในพื้นที่มีจำนวนน้อยและมีขนาดแคบ ซึ่งมีความแตกต่างกับพื้นที่ทางด้านใต้หลายประการ ทั้งทางด้านการใช้ที่ดิน การพัฒนาเส้นทางคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยพื้นที่ทางด้านใต้ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยที่มีการจัดสรรอย่างเป็นระเบียบ มีถนนหลักภายในพื้นที่ ที่ใช้เป็นเส้นทางเข้า-ออกของพื้นที่ คือ ถนนซอยวุฒากาศ 24 หรือซอยวัดหนัง-วัดศาลาครืน ซึ่งเชื่อมโยงกับถนนภายนอกพื้นที่ที่เป็นถนนสายรองของเขตจอมทอง ซึ่งก็คือ ถนนวุฒากาศ โดยซอยวุฒากาศ 24 ยานพาหนะสามารถสัญจรไปมาได้ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท ก็ยังคงครอบคลุมพื้นที่มากกว่าทางด้านเหนือ ส่วนสถานพยาบาล และสถานศึกษาทางด้านตอนล่างทั้งที่อยู่ภายในและภายนอกพื้นที่ ก็มีวิสัยการให้บริการครอบคลุมพื้นที่มากกว่าเช่นกัน

### 6.1.1 ความเหมาะสมของพื้นที่ศึกษา

เมื่อนำเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขและกระบวนการจัดรูปที่ดินมาศึกษาร่วมกับสภาพของพื้นที่ เพื่อทำการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการนำเทคนิคการจัดรูปที่ดินมาใช้ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ทางด้านตอนบนมีความเหมาะสมที่จะนำเทคนิคการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้ ทั้งนี้เนื่องจากสภาพของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมมีความเหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ด้านการเข้าถึง

พื้นที่ทางด้านบนเป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหาพื้นที่ที่ตาดอด เป็นบริเวณที่มีปัญหาทางด้านคมนาคมขนส่งทั้งการเดินทางภายในและภายนอกพื้นที่ โดยเป็นพื้นที่ที่มีระบบถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน เป็นถนนสายเล็กที่มีขนาดกว้าง 1 – 3 เมตรเท่านั้น และมีพื้นที่รวมทั้งหมดประมาณ 7.72 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.17 ของพื้นที่ทั้งหมด ทำให้ความเจริญและการพัฒนาต่างๆ เข้ามาไม่ถึงพื้นที่ทางด้านใน จะมีก็เพียงแต่บริเวณที่ติดกับถนนตากสิน-เพชรเกษม จึงทำให้ปัจจุบัน บริเวณริมถนนเริ่มมีการตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้น แต่ในส่วนด้านในพื้นที่ ประชาชนก็ยังคงมีวิถีการดำเนินชีวิตเช่นเดิม การเดินทางเข้าออกส่วนใหญ่เป็นการเดินเท้าหรือการใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างหรือจักรยาน

#### 2) ขนาดแปลงที่ดิน และการใช้ประโยชน์

ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน การใช้ประโยชน์พื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนผลไม้ ไม้ยืนต้น โดยมีพื้นที่ว่างเปล่ากระจายตัวแทรกอยู่ ซึ่งการใช้ประโยชน์ดังกล่าว ทำให้ขนาดแปลงที่ดินที่ถือครองมีขนาดใหญ่ คือ เป็นแปลงที่ดินมีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป จะมีจำนวนทั้งสิ้น 173 แปลง กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของเอกชนรายย่อย โดยส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ได้รับสืบทอดกันมา เห็นได้จากจำนวนผู้ถือครองที่ดินหลายแปลงที่มีผู้ถือครองหลายคน โดยมีจำนวนเจ้าของที่ดินทั้งหมดมีประมาณ 1,800 ราย และเมื่อการใช้ที่ดินเป็นเกษตรกรรมประกอบกับแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่ และขาดระบบถนนเข้าถึง ทำให้ราคาที่ดินบริเวณนี้จึงไม่สูงนัก ซึ่งราคาที่ดินต่ำสุดประมาณ 2,000 บาท ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่ระบบบริการพื้นฐานยังไม่สามารถให้บริการได้ทั่วถึงและครอบคลุมด้วย

#### 3) การสนับสนุนจากโครงการต่างๆ ของภาครัฐ

โครงการของรัฐที่จะเกิดขึ้นทั้งภายในและภายนอกพื้นที่นั้นจะส่งผลให้เกิดการพัฒนา กับพื้นที่ศึกษา ไม่ว่าจะเป็น โครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ ที่จะมีศูนย์กลางอยู่ที่วงเวียนใหญ่ โดยจะมีการพัฒนาในด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งเส้นทางถนน รถไฟ และรถไฟฟ้า และมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องจากศูนย์คมนาคมดังกล่าวด้วย ซึ่งพื้นที่ศึกษาได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ธุรกิจ



สำนักงานที่มีเส้นทางคมนาคมเข้าถึงทั่วทั้งพื้นที่ และมีโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาที่จะทำการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาศูนย์คมนาคมฯ ซึ่งเสนอให้มีการจัดรูปที่ดินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ และเป็นการลดภาระในด้านค่าใช้จ่ายในการพัฒนาของรัฐด้วย โครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาเป็นโครงการที่รัฐจะเข้าไปดำเนินการซื้อที่ดินที่มีศักยภาพต่ำ ราคาไม่สูงนัก เพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ จากนั้นจะทำการขายที่ดินที่พัฒนาแล้วให้กับเอกชนที่สนใจจะเข้ามาลงทุน นอกจากนี้ยังมีโครงการถนนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ถึง 2 สาย คือ ถนนสาย ง1 และ ง2 ที่จะช่วยเชื่อมโยงการเดินทางจากชานเมืองและต่างจังหวัดเข้าสู่พื้นที่เมืองได้ง่ายและสะดวกขึ้น อีกทั้งช่วยให้พื้นที่ที่สามารถลดปัญหาพื้นที่ที่ تابอดได้ อีกด้วย

#### 4) ขนาดของพื้นที่ที่จะประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน

เกณฑ์ของประเทศญี่ปุ่นเกี่ยวกับขนาดของพื้นที่ที่จะทำการจัดรูปที่ดินในเอกสารสำหรับผู้บริหารโดยสำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (หน้า 17) ได้กำหนดให้พื้นที่สำหรับการจัดรูปที่ดินควรมีขนาดพื้นที่เฉลี่ยตั้งแต่ 150 ไร่ขึ้นไป ซึ่งพื้นที่ศึกษาที่จะประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดินนั้นมีขนาดพื้นที่ประมาณ 317.06 ไร่ หรือ ประมาณ 507,300 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ที่ تابอด ขาดระบบถนนที่จะเข้าถึง จึงไม่มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ทำให้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำ ประชาชนในพื้นที่มีมาตรฐานการดำเนินชีวิตที่ต่ำ ประชาชนส่วนหนึ่งไม่มีงานทำ ส่งผลให้เกิดปัญหาทางสังคมตามมา

#### 5) ความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่

จากการสอบถามความคิดเห็นของเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เกี่ยวกับวิธีการพัฒนาพื้นที่ ความเป็นไปได้ในการใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน และความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ แสดงให้เห็นว่า มีความเป็นไปได้ค่อนข้างมาก ในการจะนำเทคนิคการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่ที่ تابอด ให้มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สมบูรณ์ มีมาตรฐานการใช้ประโยชน์อาคารและแปลงที่ดินจะได้รับการจัดระเบียบอย่างสวยงาม และมีการเข้าถึงของขนาดขนาดต่างๆ และเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินที่มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นวิธีการที่จะก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่อย่างมาก ทั้งทางด้านการใช้ประโยชน์และมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นหลังการพัฒนาด้วย ประเด็นด้านความร่วมมือของประชาชนทั้งในแง่ของการรับฟังและแสดงความคิดเห็น การร่วมกำหนดวัตถุประสงค์ การเสียสละที่ดินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งตามหลักการของการจัดรูปที่ดิน ที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของวิธีการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน

#### 6) สภาพและการกระจายตัวของสิ่งปลูกสร้าง

การที่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ ไม้ยืนต้น แสดงให้เห็นถึงรูปแบบการกระจายของอาคารบ้านเรือนที่จะมีการกระจายตัวอย่างเบาบางด้วยจำนวนอาคารที่มีไม่มากประมาณ 299 หลังในพื้นที่ 317.06 ไร่ และสภาพของอาคารเหล่านี้ยังเป็นอาคารไม้เป็นส่วนใหญ่ ถึงร้อยละ 59.20 ของอาคารทั้งหมด รองลงมาเป็นอาคารคอนกรีตในสัดส่วนร้อยละ 30 ของอาคารทั้งหมด แสดงให้เห็นว่า อาคารในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่ไม่มั่นคง แข็งแรง อีกทั้งจะเป็นผลดีต่อการพัฒนาที่จะสามารถรื้อถอนอาคารได้ง่าย และจะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนและปลูกสร้างใหม่ได้

#### 6.1.2 การประยุกต์ใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็น ความเหมาะสมของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นสภาพของพื้นที่ ศักยภาพ และปัญหาของพื้นที่ที่ได้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นและความเหมาะสมในการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษา โดยในการพัฒนาพื้นที่ที่กำหนดเป้าหมายจากความต้องการของประชาชนเป็นหลัก คือ กำหนดให้เป็นชุมชนพักอาศัยนำอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี อันจะประกอบไปด้วย การจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการวางโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน อีกทั้งให้ประชาชนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย และจากการประยุกต์ใช้การจัดรูปที่ดิน พบว่า พื้นที่ศึกษาที่เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์คมนาคมท่าพระนั้น การนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ที่มีความเหมาะสมค่อนข้างมากที่จะช่วยพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ นอกจากสภาพพื้นที่ทางกายภาพแล้วยังเห็นได้จาก รูปแบบการใช้ที่ดิน โครงข่ายคมนาคม และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการหลังการพัฒนา อัตราการปันส่วนที่ดิน ผลจากการพัฒนาทั้งในรูปของตัวเงิน อันได้แก่มูลค่าที่ดิน ภาษี และในรูปแบบอื่นๆ ดังนี้

##### 1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินหลังการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทพาณิชยกรรม มีขนาดพื้นที่ 205,100 ตารางเมตร และประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีขนาดพื้นที่ 281,600 ตารางเมตร โดยการใช้ถนนโครงการตามผังเมืองรวม สาย ง2 (พระราม 2 - บางค้อ) เป็นเส้นแบ่งเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่แตกต่างกันจะส่งผลต่อการกำหนดโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกันด้วย เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชนที่จะเกิดขึ้นได้ โดยการใช้ประโยชน์ทั้ง 2 ประเภทจะทำให้เกิดประชากรประมาณ 20,814 คน เหตุผลในการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าว เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ความ

เหมาะสมของพื้นที่และการกำหนดจากแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้  
ของโครงการสะสมที่ดินและการกำหนดรูปแบบตามผังเมืองรวม

## 2) โครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา นอกจากจะมีถนนขนาด 8 ช่องจราจร (ตากสิน-เพชรเกษม) เป็นขอบเขตทางด้านบนของพื้นที่แล้ว การที่ผังเมืองรวมได้กำหนดโครงข่ายถนนสายรองไว้ถึง 2 สาย คือ ถนนสาย ง1 และ ง2 นั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการนำมากำหนดกรอบของการวางระบบถนนในพื้นที่ศึกษาได้ โดยจะนำมาพิจารณากับโครงการระบบถนนภายนอกพื้นที่ และปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้น เพื่อนำมากำหนดขนาดของถนนในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งระบบถนนภายในพื้นที่ แบ่งเป็น ถนนสายหลักขนาดกว้าง 20 เมตร ถนนสายรอง ขนาด 12-16 เมตร และถนนสายย่อย ขนาด 6-9 เมตร ในการวางโครงข่ายและการกำหนดขนาดของถนนนั้นจะคำนึงถึงการเข้าถึงของประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก

## 3) อัตราการปันส่วนที่ดิน (Contribution Ratio)

ผลจากการกำหนดผังแนวความคิดโดยการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สามารถนำมาคำนวณหาสัดส่วนการสละที่ดินของเจ้าของที่ดินแต่ละแปลงได้ ซึ่งตามมาตรฐานการจัดรูปที่ดินโดยทั่วไป กำหนดไว้ที่ร้อยละ 20 - 30 แต่เนื่องจากสภาพของพื้นที่ก่อนการจัดรูปที่ดิน มีสัดส่วนของบริการสาธารณะน้อยมาก (ร้อยละ 7.69 ของการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด) ดังนั้นเมื่อทำการจัดรูปที่ดินจึงต้องใช้พื้นที่จำนวนมากในการนำมาพัฒนาถึงร้อยละ 33.51 ของการใช้ที่ดินทั้งหมดหลังการจัดรูปที่ดิน โดยสัดส่วนของพื้นที่ที่จะนำมาพัฒนาพื้นที่สาธารณะประโยชน์จะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอัตราสละที่ดิน ฉะนั้นเมื่อต้องใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาบริการพื้นฐานต่างๆ จำนวนมาก จึงทำให้สัดส่วนของการปันส่วนที่ดินสูงกว่ามาตรฐานเล็กน้อย คือ ร้อยละ 32.37 แต่ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมตามที่โครงการสะสมที่ดินได้กำหนดอัตราสละที่ดินไว้ที่ร้อยละ 40<sup>1</sup> และหากพิจารณาถึงประโยชน์ที่เจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จะได้รับหลังจากการจัดรูปที่ดิน อันได้แก่ ความสะดวกสบายในการเดินทาง และการเข้าถึงพื้นที่ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน สภาพแวดล้อมของชุมชนที่น่าอยู่ การใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเต็ม

<sup>1</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์คมนาคม (Intermodal Station) กรุงเทพฯ ด้านใต้, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, 2544), หน้า9- 22.

ประสิทธิภาพ ฯ จะแสดงให้เห็นว่า อัตราส่วนการสะสมที่ดินดังกล่าว มีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามแนวความคิดในการพัฒนาที่ได้กำหนดไว้

#### 4) มูลค่าที่ดิน

หากพิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าที่ดินก่อนและหลังการจัดรูปที่ดิน พบว่า ราคาที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดินนั้น มีราคาโดยเฉลี่ยต่ำสุดคือ ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อตารางวา มีจำนวน 109 แปลง และราคาที่ดินสูงสุดเฉลี่ย 20,000 บาทต่อตารางวาขึ้นไป เป็นจำนวนทั้งสิ้น 76 แปลง แต่เมื่อทำการจัดรูปที่ดินโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะอย่าง การเพิ่มเส้นทางถนนทั้งสายหลัก สายรอง และสายย่อย ส่งผลให้มูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้นเป็น 111,000 บาทต่อตารางวา<sup>2</sup> ในบริเวณที่กำหนดให้เป็นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง และราคาที่ดินเฉลี่ย 129,000 บาทต่อตารางวา ในบริเวณเขตพาณิชยกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า มูลค่าที่ดินหลังโครงการจัดรูปที่ดินเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 22.2 ในบริเวณพักอาศัย และร้อยละ 25.8 ในพื้นที่พาณิชยกรรม

### 6.1.3 ผลจากการจัดรูปที่ดินที่มีต่อการพัฒนาชุมชน

ในการกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินและโครงข่ายคมนาคม รวมทั้งการจัดเตรียมสาธารณะประโยชน์ต่างๆ ให้กับชุมชนนั้น ก็เพื่อเป็นการแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาพื้นที่ซึ่งมีปัญหา การเข้าถึง การขาดแคลนระบบโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ และเมื่อทำการประยุกต์วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่แล้ว ส่งผลให้เกิดการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ ดังนี้

#### 1) แปลงที่ดิน

การจัดรูปที่ดินทำให้แปลงที่ดินที่ด้อยโอกาสในด้านทำเลที่ตั้งได้รับการพัฒนาและเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับแปลงที่ดิน โดยแปลงที่ดินในพื้นที่ศึกษาจะมีรูปร่างสวยงาม มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ด้วยการวางโครงข่ายคมนาคมเป็นกรอบในการจัดรูปแปลงที่ดินและง่ายต่อการพัฒนาและวางแผนต่อไป

#### 2) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีประสิทธิภาพ

<sup>2</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา (Land Bank) บริเวณศูนย์คมนาคม (Intermodal Station) กรุงเทพฯ ด้านใต้, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, 2544), หน้า9-12.



แนวทางการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษาที่กำหนดไว้ตามแผนและผังแนวความคิด จะทำให้ชุมชนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างเต็มศักยภาพ มีความเพียบพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีขนาดของถนนที่ได้มาตรฐานและมีโครงข่ายที่เข้าถึงทุกแปลง

### 3) มูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น

การจัดรูปที่ดินในพื้นที่ศึกษาจะมีการตัดถนนให้แปลงที่ดินทุกแปลงมีทางเข้าออก มีระบบบริการพื้นฐานที่ครบถ้วน ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินในชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น โดยมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นประมาณ 22.2 – 25.8 เท่าของราคาที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน

### 4) สภาพแวดล้อมที่ดี

เมื่อภายในชุมชนมีทั้งระบบถนนที่เข้าถึงทุกพื้นที่ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ได้มาตรฐาน มีการให้บริการที่ครอบคลุมทั่วพื้นที่ จะส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้เต็มประสิทธิภาพ ปราศจากแหล่งเสื่อมโทรมหรือพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ย่อมส่งผลดีต่อชุมชน คือ ชุมชนจะมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น และยังทำให้ประชาชนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น อีกด้วย

## 6.2 ข้อจำกัดในการศึกษา

เนื่องจากข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินยังคงมีไม่แพร่หลายนัก ฉะนั้นการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพื่อมาทำการศึกษาและการวางแผนแนวความคิดจึงอาจยังมีข้อมูลไม่เพียงพอ ผู้ศึกษาจึงอาศัยการสอบถามผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจและมีประสบการณ์ในการจัดรูปที่ดินจากหน่วยงานต่างๆ เป็นผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับเกณฑ์ และขั้นตอนในการจัดรูปที่ดินที่มีการปฏิบัติจริง ซึ่งหน่วยงานดังกล่าว ได้แก่ กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟู สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และสำนักงานจัดรูปที่ดิน กรมการผังเมือง

นอกจากนี้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการเกี่ยวกับค่าชดเชยในการรื้อถอน การก่อสร้างอาคารชั่วคราวและอาคารใหม่นั้น ในความเป็นจริง โครงการจัดรูปที่ดินจะต้องทำการเจรจาต่อรองกับเจ้าของที่ดินและทำการตกลงกันว่า จะให้จ่ายค่าชดเชยแก่เจ้าของที่ดินหรือให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้ก่อสร้างให้ ฉะนั้นมาตรฐานของราคาที่น่ามาคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการนั้น จึงไม่มีราคาที่แน่นอนตายตัว ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนในการพิจารณาพื้นที่จัดหาประโยชน์

(Reserved Land) อัตราส่วนสละที่ดิน (Contribution Ratio) และมูลค่าที่ดินที่ได้จากการขายพื้นที่จัดหาประโยชน์ อันเป็นผลมาจากการคำนวณค่าใช้จ่ายโครงการด้วย

### 6.3 ข้อเสนอแนะ

#### 1) การศึกษาครั้งต่อไป

การจัดทำแนวความคิด (Conceptual Plan) เพื่อเป็นแนวทางการจัดรูปที่ดินบริเวณศูนย์คมนาคมท่าพระนั้น เป็นเพียงการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายคมนาคมในภาพรวม ซึ่งขั้นตอนต่อไปก็คือ การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Replotting) ที่เป็นหัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดิน โดยจะเสนอแนะให้นักออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) เป็นผู้รับผิดชอบในการกำหนดรายละเอียดและการออกแบบเพื่อจัดวางแปลงที่ดินให้เป็นระเบียบสวยงาม โดยใช้กรอบของการใช้ประโยชน์และโครงข่ายคมนาคมจากผังแนวความคิดเป็นหลัก

#### 2) ความสำเร็จของการจัดรูปที่ดิน

ความสำเร็จของโครงการจัดรูปที่ดิน ประกอบไปด้วยปัจจัยสำคัญหลายประการ ได้แก่ การยินยอมให้ความร่วมมือของประชาชน การสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 2.1) ความร่วมมือของประชาชน

ในการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินของประชาชนในพื้นที่ แสดงให้เห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงไม่เข้าใจหลักการ ขั้นตอน ข้อดีและข้อเสีย หรือประโยชน์ที่จะได้รับ หากต้องการเข้าร่วมโครงการ อีกทั้งความมั่นใจในการเข้าร่วมโครงการ อันเป็นผลมาจากปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินยังเป็นเพียงแค่ว่า พบ.การจัดรูปที่ดิน ที่อยู่ในขั้นตอนการพิจารณา และยังไม่มียกบังคับใช้ จากปัจจัยเหล่านี้จะมีผลต่อความร่วมมือของประชาชนและความสำเร็จของโครงการ ฉะนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงขอเสนอแนะเกี่ยวกับการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับวิธีการจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประโยชน์ที่จะได้รับ อัตราการสละที่ดินและมูลค่าที่ดินหลังโครงการ โดยอาจใช้วิธีการจัดประชุม สัมมนา หรือจัดนิทรรศการ เพื่อให้ประชาชนได้เข้าใจอย่างลึกซึ้งในเรื่องความสำคัญของการจัดรูปที่ดิน ทั้งนี้เนื่องจากหัวใจสำคัญประการหนึ่งของความสำเร็จในการจัดรูปที่ดิน ก็คือ การได้รับความร่วมมือและการยินยอมของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าของที่ดิน

## 2.2) การสนับสนุนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ความจำเป็นหนึ่งที่หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการจัดรูปที่ดินต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือ ก็เนื่องมาจากการจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาพื้นที่ที่จำเป็นต้องใช้งบประมาณสูง ทั้งในด้านการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการต่างๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ค่าใช้จ่ายในการออกแบบ วางแผน สำรวจ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบริการพื้นฐาน ค่าใช้จ่ายในการรื้อถอนและการก่อสร้าง เป็นต้น ดังนั้นการดำเนินโครงการก่อนที่จะมีการขายพื้นที่จัดหาประโยชน์เพื่อเป็นการคืนทุนนั้น หน่วยงานของรัฐควรมีแหล่งเงินทุนที่ปลอดดอกเบี้ย หรือดอกเบี้ยต่ำให้กับโครงการ ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานย่อยที่รับผิดชอบโครงการ สามารถดำเนินพัฒนาไปตามขั้นตอนได้อย่างราบรื่นและประสบผลสำเร็จ

## 2.3) มาตรการทางกฎหมาย

กฎหมายเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่จะมีผลต่อความสำเร็จของโครงการจัดรูปที่ดินและการให้ความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่ แต่เนื่องจากกฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินยังเป็นเพียงร่าง พรบ.การจัดรูปที่ดินเท่านั้น จึงยังไม่มีผลบังคับใช้ ทำให้โครงการจัดรูปที่ดินที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จึงต้องอาศัยการอ้างอิงจากกฎหมายฉบับอื่น เช่น กฎหมายการจัดสรรที่ดิน เพื่อมาเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดโครงข่ายถนน สาธารณูปการของพื้นที่ ฯ หากมีการผลักดันให้ร่าง พรบ.การจัดรูปที่ดินเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ได้จริงนั้น ก็จะเป็นผลดีที่แท้จริงที่จะทำให้เกิดหลักเกณฑ์ของการจัดรูปที่ดินที่แท้จริงและมีมาตรฐานเดียวกันในทุกโครงการ โดยไม่ต้องอาศัยหลักเกณฑ์ของกฎหมายฉบับอื่นๆ อีกทั้งขั้นตอนต่างๆ ของการจัดรูปที่ดิน และผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นหลังโครงการจะมีกฎหมายเป็นหลักประกัน อันจะเป็นผลดีต่อประชาชนที่เข้าร่วมโครงการได้เกิดความมั่นใจในโครงการมากขึ้น นอกจากนี้ เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายการจัดรูปที่ดินแล้ว ก็จะเป็นการกระตุ้นให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการต่างๆ ได้อย่างเต็มที่

## 3) ในกรณีที่ร่างพรบ.จัดรูปที่ดินไม่สามารถออกมามีผลบังคับใช้ได้

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินที่มีสถานะเป็นเพียงร่างพระราชบัญญัตินั้น หากกฎหมายดังกล่าวได้รับการอนุมัติให้มีการบังคับใช้ ก็ถือเป็นผลดีต่อโครงการจัดรูปที่ดินที่เกิดขึ้น แต่ในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวไม่ผ่านการพิจารณา ก็จะส่งผลกระทบต่อแผนการจัดรูปที่ดินที่จะไปสู่การปฏิบัติ ดังนั้นในการศึกษานี้จึงขอเสนอแนะเกี่ยวกับหลักเกณฑ์หรือมาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้กับแผนการจัดรูปที่ดินได้ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติยังไม่มีผลบังคับใช้ ซึ่ง

ก็คือ การวางจัดทำและดำเนินการตามผังเมืองเฉพาะ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518

ผังเมืองเฉพาะตามคำอธิบายของ โกมล ปานซี (2544) ที่อธิบายเกี่ยวกับการวางแผนและจัดทำแผนผังแม่บทโครงการพัฒนาเมือง (ผังเมืองเฉพาะ) ได้กล่าวไว้ว่า ผังเมืองเฉพาะเป็นแผนผังแม่บทโครงการพัฒนาเมืองที่จัดทำขึ้นตามผังเมืองรวม โดยกฎหมายได้ให้อำนาจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำผังเมืองเฉพาะขึ้นมาบังคับใช้ในอาณาบริเวณหนึ่งที่มีความจำเป็นและมีความพร้อมที่จะดำเนินการพัฒนาให้สำเร็จลุล่วงไปตามแผนงานและช่วงเวลาที่กำหนด ตามคำอธิบายเกี่ยวกับผังเฉพาะดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า วิธีการที่ดีและเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ในการที่จะนำผังแนวความคิดที่กำหนดไว้ไปสู่การปฏิบัติได้จริง และที่สำคัญคือ ผังเมืองเฉพาะมีพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 มารองรับ โดยผังเมืองเฉพาะจะกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน การจัดสร้างและดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการวางโครงข่ายถนนสายหลัก สายรองและสายย่อย โดยอาศัยอำนาจตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร อีกทั้งการกำหนดชนิดและประเภทของอาคารที่เอื้อประโยชน์ต่อการจัดรูปที่ดิน ฉะนั้นการวางผังเมืองเฉพาะ จึงมีความเหมาะสมในการนำมาเป็นกรอบในการบังคับใช้แผนและผังการจัดรูปที่ดินให้ไปสู่การปฏิบัติได้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงพื้นที่ในเมือง. คู่มือการจัดรูปที่ดิน. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เอกพิมพ์ไท จำกัด, 2539.
- การผังเมือง, กรม. การผังเมืองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช. กรุงเทพฯ: บริษัท เซเวน พรินติ้งกรุ๊ป จำกัด, ธันวาคม 2542.
- การผังเมือง, กรม. ข่าวสารกรมการผังเมือง. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง, 2537.
- การผังเมือง, กรม. ข่าวสารกรมการผังเมือง. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง, 2539.
- การผังเมือง, กรม. โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง, 2541.
- โกมล ปานชี. การวางแผนและจัดทำแผนผังแม่บทโครงการพัฒนาเมือง (ผังเมืองเฉพาะ). กรุงเทพมหานคร: การเคหะแห่งชาติ, กุมภาพันธ์ 2544.
- เคอีนากาโน. คู่มือดำเนินการการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, 2537.
- ทวนทอง สิริมงคลนิษฐ์, การศึกษาวเคราะห์การประเมินมูลค่าที่ดินเพื่อการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ในโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, มีนาคม 2541.
- ทัศนะ สิงห์ศิลารักษ์. การศึกษาจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองสำหรับนำมาใช้ในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, กรกฎาคม 2541.
- นิกร ดั่งทรง. ความเหมาะสมด้านกายภาพของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด. รายงานชั้นกลาง โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตจอมทอง. กรุงเทพมหานคร, 2543.
- วุฒินันท์ อุเทศนันท์. ปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์ที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง: กรณีศึกษาโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณถนนพระราม 9. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.
- ศศิธร พงศ์พันธุ์. มาตรการทางกฎหมายในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองโดยเอกชน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

- สุวัฒนา ธาดานิติ. เอกสารประกอบการสอนวิชา 2503611 PLANNING. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- หทัยรัตน์ ยุภาศ. การประยุกต์ใช้การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์: กรณีศึกษาบริเวณคลองพลับพลาชัย ถนนพระราม 9 กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- อุษณีย์ อุเทน. การศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการประยุกต์ใช้การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่: กรณีศึกษาการตัดถนนเชื่อมระหว่างถนนสีลม-ถนนสุรวงศ์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

### ภาษาอังกฤษ

- Archer, R.W. The Possible Use of Urban Land Pooling/Readjustment for the Planned Development of Bangkok. Bangkok: Asian Institute of Technology, 1959.
- Archer, R.W. The Use of the Land Pooling/Readjustment Technique Improvement Land Development in Bangkok. Bangkok: Asian Institute of Technology, 1959.
- City Planning Bureau The City of Nagoya. Introduction to Land Readjustment (KAKUKA SEIRI) Practice. Japan: IGSC, 1982.
- Doebele , William A.. Land Readjustment: A Difference Approach to Financing Urbanization. United States of America: D.C. Health and Company, 1982.
- Wisitsinee Klinsukont, A Land Readjustment Scheme For Urban Development At Leam Chabang, Thailand. Bangkok: Asian Institute of Technology, 1988.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาว บัณฑา อันวงศ์ เกิดวันที่ 28 กันยายน พ.ศ.2520 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีในปี 2543 จากภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทในปีการศึกษา 2543 สาขาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และจบการศึกษาในปีการศึกษา 2545



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย