

บทที่ 3

แผนและนโยบายการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนชนเมืองมินบุรี

กรุงเทพมหานครได้มีการขยายตัวของพื้นที่การพัฒนาชุมชนเมืองอย่างรวดเร็วตลอดช่วงระยะเวลากว่า 30 ปี นับตั้งแต่เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505 - 2509) จนกระทั่งปัจจุบัน คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ทั้งนี้เนื่องจากความเป็นศูนย์กลางธุรกิจ การค้า และการบริการในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้มีผลต่อการกระตุ้นให้เกิดการย้ายถิ่นของประชากรเข้ามาหางานทำ และการลงทุนพัฒนาที่ดินเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง

สำหรับแนวทางการพัฒนาเมืองที่ผ่านมา เริ่มมีความชัดเจนตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524) ซึ่งได้พยายามจะกระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพมหานคร ด้วยการส่งเสริมให้มีการพัฒนาเมืองหลักในส่วนภูมิภาคในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534) เน้นให้มีการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและจังหวัดในเขตปริมณฑล ผลของการพัฒนาตามแผนดังกล่าว กรุงเทพมหานครก็ยังคงเป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ และมีความหนาแน่นของประชากรและกิจกรรมเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาชุมชนเมืองขยายตัวออกไปสู่พื้นที่จังหวัดในเขตปริมณฑลอย่างต่อเนื่องและเป็นบริเวณกว้าง ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเน้นการหันกลับมาใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมืองและการลงทุนโครงสร้างของรัฐให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ส่วนในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535 - 2539) ก็ได้มีการกำหนดและออกมาตรการทางผังเมืองเพื่อควบคุมความเป็นระเบียบของการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมที่ออกมาใช้บังคับ

จากการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่เจริญเติบโตมากที่สุด เป็น "เอกนคร (Primate City)" ของพื้นที่และเป็นศูนย์กลางประชากรขนาดใหญ่ที่มีประชากรมากกว่า 5 ล้านคน กล่าวคือ เมื่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2505-2509) ครบวาระบังคับใช้มีประชากรเพียง 2,500,367 คน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534) มีประชากรเพียง

5,620,591 คน และในปี พ.ศ. 2534 กรุงเทพมหานครมีประชากรรวม 5,584,226 คน ถ้ารวมทั้งภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะมีจำนวน 8,851,179 คน จากการประมาณประชากรในอนาคต ใน พ.ศ. 2543 ซึ่งจะทำให้กรุงเทพมหานครมีความแออัดทางด้านประชากรและความต้องการในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การให้บริการด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมถึงความต้องการในประสิทธิภาพของมาตรการแก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ ของเมืองที่เพิ่มขึ้น

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันยังคงมีการขยายตัวทางด้านประชากรและเศรษฐกิจต่อไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะความเป็นศูนย์กลางการบริการ การศึกษา เศรษฐกิจ การลงทุน การจ้างงาน ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการอพยพประชากรและแรงงานจากชนบทเข้ามาสู่กรุงเทพมหานคร ทำให้พื้นที่พัฒนาเมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว โดยแผ่ขยายไปตามแนวถนนด้านชานเมืองและริมเมืองกรุงเทพมหานครมากขึ้น พื้นที่ชุมชนเมืองอื่นในจังหวัดปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม) และยังมีแนวโน้มจะขยายเชื่อมต่อไกลออกไป ทางทิศตะวันออก คือ จังหวัดชลบุรี กับทางทิศเหนือถึงจังหวัดสระบุรี ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539) ได้กำหนดให้พื้นที่เหล่านั้นเป็น "ภาคมหานคร" ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) กำหนดให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการจัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การค้า และศูนย์กลางข่าวสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาให้เป็นมหานครที่มีหลายศูนย์กลางกระจายอยู่ในบริเวณใจกลางเมือง ชานเมือง และพื้นที่รอบนอกมหานครอย่างสมดุล โดยแต่ละชุมชนจะมีบทบาทหน้าที่แตกต่างกันและสนับสนุนซึ่งกันและกัน และให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมหานคร เชื่อมโยงพื้นที่ใจกลางเมืองและชานเมือง โครงข่ายทางด่วน ถนนวงแหวน รถไฟ เชื่อมโยงพื้นที่ใจกลางเมืองและชานเมือง และรอบนอกมหานคร

แผนและนโยบายเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนชานเมืองกรุงเทพมหานคร จึงขอแจกแจงรายละเอียดของแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

3.1 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524)

จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นับได้ว่าเป็นแผนฯ แรกที่ระบุการพัฒนาเป็นพื้นที่ โดยได้กำหนดนโยบายการพัฒนาที่สำคัญประการหนึ่ง

ในอันที่กระจายความเจริญออกไปสู่ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น โดยการวางแนวทางการพัฒนาระบบเมืองและชุมชนให้สอดคล้องและสนับสนุนนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมส่วนรวมของประเทศ การพัฒนาภาคและท้องถิ่น ตลอดจนการเร่งบูรณะชนบทให้เป็นระบบเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อให้มีการกระจายการตั้งถิ่นฐานชุมชนระดับเมืองให้สอดคล้องกับการเพิ่มของประชากร การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิต และการกระจายอำนาจการปกครองสู่ท้องถิ่นอย่างได้ผล จึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองและการปรับปรุงกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 2 ประการ

- 1) กระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพมหานคร โดยการพัฒนาเมืองหลักขึ้นในส่วนภูมิภาค เพื่อสะกัดการอพยพของประชากรเข้ามาในกรุงเทพมหานคร และลดการขยายตัวของกรุงเทพมหานครให้อยู่ในอัตราที่ต่ำลง
- 2) กำหนดขอบเขตการขยายตัวของกรุงเทพมหานครให้อยู่ในขนาดที่เหมาะสมเพื่อลดความแออัดและปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมในปัจจุบันให้ดีขึ้น

โดยกำหนดแนวนโยบายและมาตรการพัฒนานครหลวงดังนี้คือ

เร่งรัดการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

โดยกำหนดแผนหลักระยะ 5 ปี เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 และสิ้นสุดปี 2524 ให้สอดคล้องแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาอย่างชัดเจน และจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังของแผนงานและโครงการพัฒนานครหลวงให้สอดคล้องกัน

แนวทางการลดการขยายตัวของนครหลวง

- กำหนดนโยบายและมาตรการกระจายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมออกไปจากเขตนครหลวง โดยกำหนดประเภทและชนิดของอุตสาหกรรมที่จะไม่อนุญาตให้ตั้งใหม่ รวมทั้งไม่อนุญาตให้มีการขยายในหลายประเภทและชนิดอุตสาหกรรมนั้น ๆ และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาครัฐจะให้สิ่งจูงใจแก่อุตสาหกรรมที่ลงทุนในภูมิภาค

- วางโครงการพัฒนาชุมชนภายในชุมชนชานเมืองและรอบนอกกรุงเทพมหานครในลักษณะการพัฒนาเมืองแบบมีศูนย์ชุมชนหลายศูนย์ (Poly Centric Development) ทั้งนี้ให้แต่ละศูนย์กลางมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของตนเอง ทั้งนี้รวมถึงบริการขั้นพื้นฐานและสาธารณูปการที่จำเป็นอื่น ๆ ด้วย

3.2 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539)

จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในสาระสำคัญของแผนฯ ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศที่ครอบคลุมในทุกสาขา สำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานครโดยตรงนั้น คือ ส่วนของการพัฒนาภาคมหานครและเขตเศรษฐกิจใหม่ โดยมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาด้านการเพิ่มขึ้นของประชากรที่เกิดจากการอพยพแรงงานมาจากชนบท และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้รับประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งทำให้เกิดปัญหาต่อเนื่องทางด้านการจราจร ความแออัด การขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมที่กำลังเพิ่มมากขึ้น

เป้าหมายการพัฒนา

- 1) กำหนดพื้นที่ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เรียกว่า "ภาคมหานคร" จะพัฒนาให้เป็นระบบโครงข่ายชุมชนเมืองเดียวกัน
 - 2) กำหนดให้สระบุรีเป็นศูนย์กลาง พื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบน ซึ่งจะเชื่อมกับระบบเศรษฐกิจของภาคมหานครเข้าด้วยกัน
 - 3) กำหนดพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจ
 - 4) ปรับปรุงบริหารงานพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยการจัดให้มีกลไกระดับนโยบายปรับปรุงและเพิ่มความสามารถขององค์กรท้องถิ่น พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ พิจารณาออกกฎหมายใหม่เพื่อให้เป็นเครื่องมือการบริหารการพัฒนาชุมชนเมือง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินและการบูรณะปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเมือง
 - 5) การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ด้วยการเร่งขยายโครงข่ายพื้นฐานหลักโดยเฉพาะระบบถนน รถไฟ สื่อสาร เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายบริเวณแหลมฉบัง มาบตาพุดและศูนย์ชุมชนต่าง ๆ เน้นการปฏิบัติงานตามแผนงานด้านชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและการปกครองตลอดการวางระบบบริหารและการจัดการด้านบริหารพื้นฐานหลักของชุมชน
 - 6) การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบนด้วยการพัฒนาชุมชนเมืองสระบุรีให้เป็นชุมชนเมืองศูนย์กลางของภาคกลางตอนบน และศูนย์กลางคมนาคมขนส่งระหว่างภาค บริหารจัดการให้การขยายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมายเจริญเติบโตอย่างเป็นระบบ
- จากเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาฉบับนี้จะทำให้กรุงเทพมหานครถูกรวมกับพื้นที่ชุมชนสำคัญอื่น ๆ ที่อยู่บริเวณรอบ ๆ อ่าวไทย กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจภาค

มหานคร ซึ่งชุมชนสำคัญ ๆ ได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศอยู่แล้ว พื้นที่สระบุรี-แก่งคอยที่จะให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมของภาคกลางตอนบน นอกจากนั้นก็จะมีพื้นที่ศูนย์กลางชุมชนฝั่งตะวันตกที่นครปฐม และศูนย์กลางชุมชนฝั่งตะวันออกที่ฉะเชิงเทรา ซึ่งพื้นที่ศูนย์กลางฉะเชิงเทรานี้จะต่อเนื่องกับพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นประตูและทางผ่านจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาต่าง ๆ จำเป็นต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก แต่เนื่องจากงบประมาณที่จำกัดของประเทศทำให้ต้องพึ่งการลงทุนจากภาคเอกชนเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ยังได้เน้นเรื่อง

- การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในบทบาทด้านพัฒนาเมืองมากขึ้น
- การให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนในการจัดหาบริการพื้นฐาน
- การจัดให้มีมาตรการเก็บค่าบริการให้คุ้มทุนจากผู้ให้บริการโดยตรง หรือผู้ได้รับ

ประโยชน์จากการลงทุนบริการพื้นฐานของรัฐ ตลอดจนเริ่มใช้กลไกใหม่ ๆ เช่น เจ้าของที่ดินที่ได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการลงทุนสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จำเป็นต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการคืนให้กับรัฐเป็นการตอบแทน

และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ได้กล่าวถึงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทยว่า

- สมควรมีการใช้แนวความคิดการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นเครื่องมือในการเตรียมที่ดินเพื่อจัดบริการพื้นฐาน และ
- จำเป็นต้องพิจารณาออกกฎหมายใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารการพัฒนาเมือง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดิน และการบูรณะปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เป็นต้น

3.3 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยในส่วนของแผนพัฒนาฉบับที่ 8 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจเพื่อใช้เป็นแนวทางหนึ่งสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540-2544 โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาจากข้อได้เปรียบของสภาพภูมิเศรษฐกิจของพื้นที่ ซึ่งจากยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้กำหนดการพัฒนาพื้นที่ภาคมหานครให้เป็นส่วนหนึ่งจากการพัฒนาหลายๆ พื้นที่ โดยมีสาระสำคัญซึ่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการทั้ง 3 เขต โดยสรุปดังนี้

การพัฒนาพื้นที่โดยกำหนดแนวทางการขยายตัว การจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการจัดโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกัน มีการพัฒนาในลักษณะชุมชนที่เกื้อหนุนกันในด้านเศรษฐกิจ ได้แก่

- 1) ชุมชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- 2) ชุมชนฝั่งทะเลภาคตะวันออก
- 3) ชุมชนอนุภาคกลางตอนบน
- 4) ชุมชนอนุภาคตะวันตก

การพัฒนาพื้นที่โดยจัดระเบียบและวางแผนพัฒนาพื้นที่ชุมชนชานมมหานคร และชุมชนเมืองใหม่พื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยวางแผนการพัฒนาให้ชุมชนมหานครเป็นชุมชนที่มีการเชื่อมโยงกับชุมชนใจกลางมหานคร โดยใช้ระบบขนส่งมวลชน พัฒนาให้เป็นศูนย์ธุรกิจ เพื่อลดความแออัดของใจกลางมหานครและพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่รอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยจัดให้มีแหล่งงานเพื่อรองรับการขยายกิจกรรมจากกรุงเทพมหานคร

นอกจากการจัดระเบียบและวางแผนพัฒนาพื้นที่ชุมชนต่างๆ แล้วยังเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนออกไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร พื้นที่พัฒนาชุมชนมหานคร ชุมชนเมืองใหม่ โดยวางแผนให้โครงข่ายของชุมชนต่าง ๆ มีระบบขนส่งที่สามารถต่อเนื่องมายังใจกลางกรุงเทพมหานครได้ และจัดมีการเชื่อมโยงถนนวงแหวนรอบนอกกับโครงข่ายถนนเลียบเมืองรอบเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อช่วยและบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร

ในส่วนของการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ซึ่งได้กำหนดแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยกำหนดบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่จังหวัดอ่างทองจนถึงสมุทรปราการให้เป็นพื้นที่สำหรับการระบายน้ำและรอยต่อของพื้นที่ ชุมชนเมืองต่างๆ ให้มีความหนาแน่นน้อย โดยกันให้เป็นพื้นที่น้ำหลากเพื่อป้องกันน้ำท่วมในเขตชุมชนเมือง

นอกจากแนวทางการพัฒนาในด้านต่าง ๆ แล้ว รัฐยังได้กำหนดให้มีพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์และพื้นที่สีเขียว โดยพัฒนาให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการที่ยังไม่ได้ทำประโยชน์เต็มที่มาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะสำหรับประชาชน

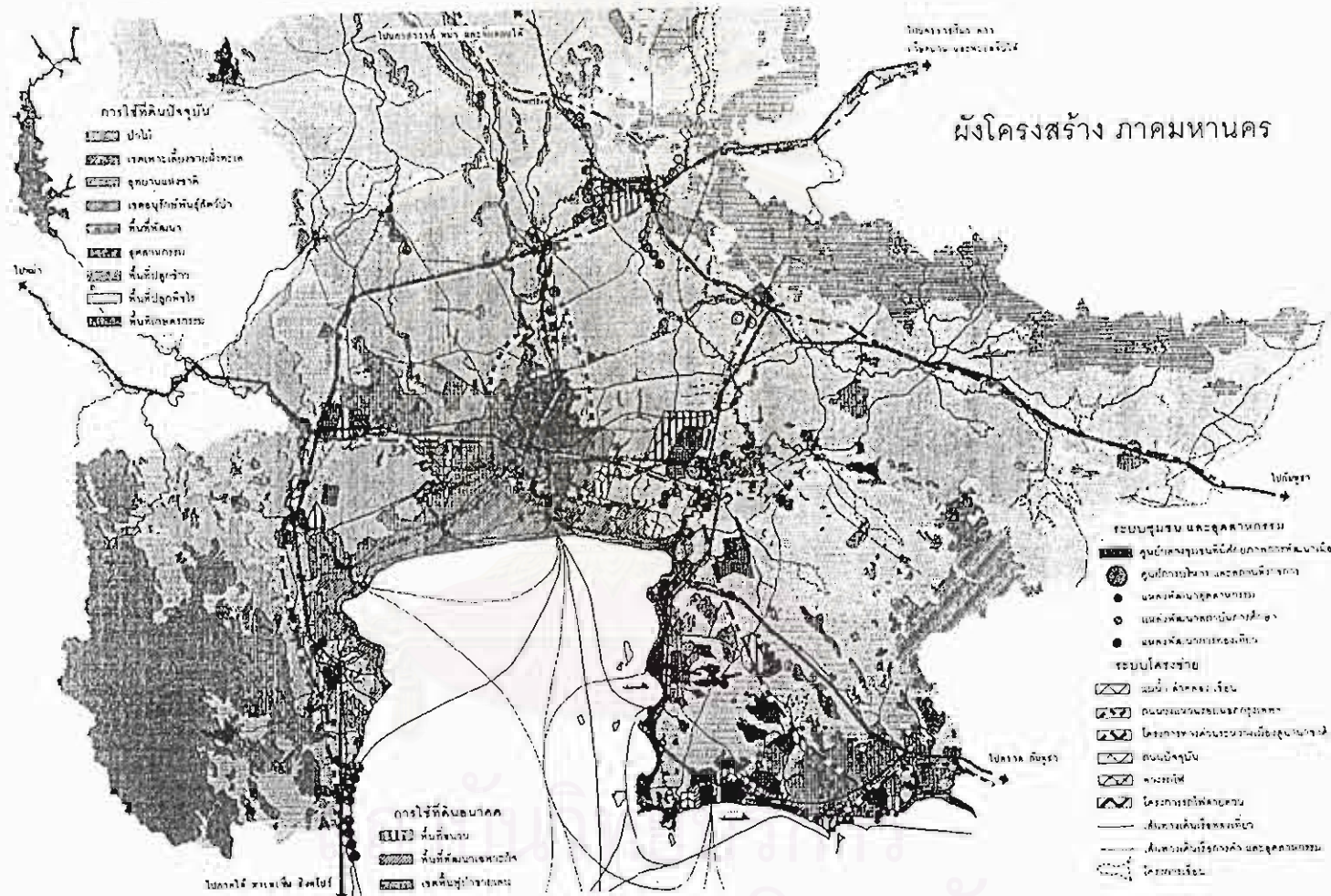
จากแนวการพัฒนาที่ได้กล่าวถึงนั้นล้วนมีผลต่อพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการพัฒนาภาคมหานครจะอาศัยปัจจัยหลักที่สำคัญคือโครงข่าย

คมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างใจกลางกรุงเทพมหานครกับชุมชนรอบนอกได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอก โครงการทางด่วนส่วนขยาย ฯลฯ ถนนสายหลักต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลต่อการพัฒนาในอนาคตของพื้นที่ของเขตชานเมืองด้านตะวันออกโดยเฉพาะเขตมีนบุรี เพราะข้อได้เปรียบจากที่ตั้งซึ่งอยู่ใกล้กับแนวโครงข่ายคมนาคมต่างๆ ตลอดจนถึงศูนย์กลางชุมชนโดยรอบกรุงเทพมหานคร เช่น ศูนย์มีนบุรีส่วนขยาย ศูนย์ลำลูกกา ศูนย์ลาดกระบัง ดังนั้นพื้นที่เขตชานเมืองกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกจึงมีโอกาพัฒนาเชื่อมโยงกับการพัฒนาภาคมหานครในอนาคต

แผนพัฒนาภาคมหานคร จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) เป็นแผนเพื่อพัฒนาชุมชนเมืองที่มีศักยภาพทั้ง 18 จังหวัดภาคมหานคร ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดระยอง จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดสุพรรณบุรี

เป้าหมายที่สำคัญของแผนฯ คือการลดบทบาทความเป็นศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งสนับสนุนพื้นที่เป้าหมายตามภูมิภาคอื่นๆ โดยรอบด้วยการเชื่อมโยงชุมชนต่างๆ นั้นกับกรุงเทพมหานคร โดยใช้โครงข่ายบริการพื้นฐานและระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกัน ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าสายด่วนระหว่างเมืองและระบบทางด่วนพิเศษ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายของภาคมหานครทั้ง 4 กลุ่ม อันได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดระยอง (มาบตาพุด-อู่ตะเภา) จังหวัดชลบุรี (แหลมฉบัง) ในส่วนเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกซึ่งจะพัฒนาเป็นศูนย์อุตสาหกรรมใหม่ของประเทศ สระบุรี-แก่งคอย สำหรับพื้นที่ภาคกลางตอนบน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอินโดจีนได้ และจังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี-อำเภอบ้านโป่ง ในส่วนของพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันตก ซึ่งจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมที่รองรับการกระจายศูนย์กลางออกจากกรุงเทพมหานคร

จากภาพรวมของแผนพัฒนาภาคมหานครที่ได้กล่าวถึงนี้ จะเห็นได้ว่าเป็นการพัฒนาโครงข่ายของเมืองให้เป็นระบบมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละชุมชนชัดเจน โดยอาศัยระบบโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมต่อสู่ทั้ง 18 ชุมชนได้ครบถ้วน ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักที่สำคัญคือ การลดความแออัดของกิจกรรมต่างๆ ออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่ยังคงให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นศูนย์กลางธุรกิจ บริการ การเงิน การบริหาร และศูนย์รวมวัฒนธรรมของประเทศ โดยมีแนวนโยบายเพื่อพัฒนาเมืองเพื่อรองรับบทบาทดังกล่าวไว้ 4 ส่วน ได้แก่



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การปรับปรุงความคล่องตัวให้สามารถเข้าถึงได้ทุกด้าน
- ส่งเสริมการพัฒนาบริเวณที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนาระบบศูนย์ชุมชนชนานเมือง
- ควบคุมการพัฒนา เพื่อรักษาสุขภาพสิ่งแวดล้อมในเมือง

สำหรับการพัฒนาพื้นที่ตามแผนพัฒนาภาคมหานครโดยใช้แนวนโยบาย 4 ส่วนดังกล่าวนี้มาแล้วมีผลต่อการพัฒนาของพื้นที่ที่เป็นเขตรอบนอกเขตกรุงเทพมหานคร โดยจะมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโครงข่ายคมนาคมที่ใช้สำหรับการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนต่างๆ ตามแผนพัฒนาภาคมหานคร ดังนั้นพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครจึงอาศัยศักยภาพของพื้นที่จากการเข้าถึงที่สะดวกอีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงจากแนวโครงข่ายหลักของชุมชนด้านทิศเหนือ ภาคกลางตอนบนซึ่งถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเชื่อมโยงสู่อินโดจีนเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครได้สะดวกโดยอาศัยศักยภาพของระบบถนนทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันและแผนงานที่จะมีในอนาคต อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้สะดวกโดยปรับถนนสายหลักเชื่อมต่อสู่แนวถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) หรือถนนบางนา-ตราด เพื่อเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากใช้ทางด่วนระหว่างชุมชนเมือง

3.4 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดยกรุงเทพมหานครจะได้กล่าวถึง 2 แผน คือ แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535-2539) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540-2544) โดยมีประเด็นสำคัญของการศึกษาในแต่ละแผนดังนี้

3.4.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535-2539)

แผนพัฒนาฉบับนี้มีสาระสำคัญ 2 ส่วนที่มีผลต่อการพัฒนาทางด้านกายภาพของชุมชนเมือง คือข้อเสนอการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง และข้อเสนอการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งข้อเสนอทั้ง 2 ส่วนนี้มุ่งเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบถนนซึ่งเป็นปัจจัยนำในการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ การพัฒนาระบบถนนนี้จะให้ประสานกับการจัดการใช้ที่ดินที่เหมาะสม นอกจากนี้

นี้ยังเสนอแนวทางการใช้ระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร

3.4.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540-2544)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540-2544) ประกอบด้วยแผนสาขา จำนวน 6 สาขาได้แก่

- 1) แผนสาขามังเมืองและการใช้ที่ดิน
- 2) แผนสาขาการจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภค
- 3) แผนสาขาสังแวดล้อม
- 4) แผนสาขาทรัพยากรมนุษย์และสังคม
- 5) แผนสาขาการบริหารและการปกครอง
- 6) แผนสาขาการคลัง

ในส่วนของแนวนโยบายของแผนงานการพัฒนาชุมชนเมือง กล่าวโดยรวมคือการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครเป็นชุมชนเมืองศูนย์กลางที่สามารถเข้าออกได้สะดวกทุกด้าน โดยการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนในการเชื่อมโยงกับชุมชนต่างๆ โดยรอบ และพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้เป็นปัจจัยในการเชื่อมต่อกับพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งวางเป้าหมายด้วยการจัดทำแผนและผังพัฒนาชุมชนเมืองระดับเขตเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา รวมทั้งการสนองตอบต่อแผนพัฒนาในระดับภาคมหานคร ในการวางผังศูนย์กลางชุมชนเมืองต่าง ๆ เพื่อรองรับการกระจายการพัฒนาออกจากพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร และสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนเมืองมากยิ่งขึ้น จากแนวนโยบายของการพัฒนาแผนงานการพัฒนาชุมชนเมืองของแผนสาขามังเมืองและการใช้ที่ดินจะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนาคือการมุ่งเน้นการพัฒนาศูนย์กลางชานเมืองต่างๆ เพื่อรองรับการกระจายออกจากพื้นที่ชั้นใน โดยเฉพาะพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือนี้จะมีการพัฒนาค่อนข้างสูง เนื่องจากศักยภาพที่เอื้ออำนวยทั้งในด้านของพื้นที่ที่ยังมีที่ที่สามารถพัฒนาได้มาก รวมทั้งแผนและโครงการทางด้านการบริการโครงสร้างพื้นฐานของรัฐที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาพื้นที่ เช่น โครงการถนนวงแหวนรอบนอก โครงการทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ รวมทั้งส่วนต่อขยายไปยังศูนย์กลางชุมชนชานเมืองลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โครงการระบบขนส่งมวลชนเหนือคลองแสนแสบ ฯลฯ โครงการต่างๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลทำให้เกิดการพัฒนากิจกรรมของพื้นที่ด้านตะวันออกที่เพิ่มสูงขึ้นโดยอาศัยการเข้าถึงที่สะดวกจากพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร นอกจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายในพื้นที่

แล้วโครงการพัฒนาต่างๆ ที่มีการพัฒนาทั้งในปัจจุบันและอนาคตอื่นๆ ที่อยู่นอกพื้นที่ เช่น โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพมหานคร แห่งที่ 2 (หนองจุกเก่า) โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โครงการเมืองใหม่การเคหะแห่งชาติ ฯลฯ ล้วนมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณด้านตะวันออกเฉียงเหนือนี้ทั้งในการส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีความสำคัญยิ่งขึ้น ในด้านเป็นประตูหรือพื้นที่ที่จะเชื่อมโยงไปสู่โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้นอกจากนั้นก็ยังสามารถมีผลต่อการเร่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและกิจกรรมของพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือนี้ให้มีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้นได้ ในขณะที่ในสภาพปัจจุบันของพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นไม่มากนัก เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการอนุรักษ์เกษตรกรรมและการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร นอกจากผลสองประการที่ได้กล่าวถึงแล้ว การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับโครงการต่าง ๆ นั้นก็จะมีส่วนช่วยให้การเข้าถึงและการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือกับพื้นที่โครงการและชุมชนสำคัญๆ โดยรอบ และพื้นที่ด้านในของกรุงเทพมหานครทำได้สะดวกยิ่งขึ้น

3.5 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครประกาศในกฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535 ซึ่งจะหมดอายุในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2540 และสามารถขยายผลบังคับใช้ได้ไปอีก 2 ปี เป็นผังที่ได้กำหนดการพัฒนาเมืองให้เป็นแบบมีหลายศูนย์กลาง ด้วยการกำหนดศูนย์ย่อยชานเมืองทำหน้าที่เป็นแหล่งงานและให้บริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการแก่ชุมชนรอบนอก ลดปัญหาการกระจายความหนาแน่นที่ไม่สมดุล อันเป็นผลให้การเดินทางมุ่งเข้าสู่ใจกลางเมืองในปริมาณสูงเกิดปัญหาจราจรติดขัดอย่างรุนแรง กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอุตสาหกรรมให้เหมาะสมด้วยการกระจายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตให้ออกไปยังปริมณฑลโดยรอบ ขณะเดียวกันพิจารณากำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมบริการ และอุตสาหกรรมในครัวเรือนซึ่งจำเป็นในการให้บริการแก่ชุมชน มีขนาดเล็กและไม่สร้างมลภาวะใด ๆ ให้มีการกระจายตัวได้ในกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ยังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทย่านพาณิชยกรรม เป็น 3 ประเภท คือ ศูนย์พาณิชยกรรมและธุรกิจใจกลางเมือง (Central Business District : C.B.D) ศูนย์พาณิชยกรรมย่อย (Subcenter) และพาณิชยกรรมประเภทอื่น ๆ โดยศูนย์พาณิชยกรรมย่อยที่กระจายอยู่ในพื้นที่แต่ละชั้นจะเป็นศูนย์ที่มีบทบาทต่อชุมชน

รอบนอก ทั้งเป็นแหล่งงาน และศูนย์บริการธุรกิจขนาดใหญ่ในอนาคต เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงได้แบ่งศูนย์พาณิชยกรรมย่อยในอนาคตเป็น 3 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 มีความสำคัญอันดับแรกที่ต้องส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางที่มีกิจกรรมและบริการที่สมบูรณ์มากที่สุด ได้แก่ สะพานควาย ศรียาน เต่าปูน วงเวียนใหญ่ ดาวคะนอง และตลาดพลู ในพื้นที่ชั้นกลาง ได้แก่ สะพานใหม่ แยกพลโยธิน-ลาดพร้าว ปากซอยโชคชัย 4 บางกะปิ พระโขนง เซ็นทรัลพลาซ่า ปิ่นเกล้า และบางแค สำหรับพื้นที่ชั้นนอกไม่มีระดับศูนย์ระดับนี้

กลุ่มที่ 2 มีความสำคัญรองลงมา ควรได้รับการส่งเสริมตามความเหมาะสมในพื้นที่ชั้นกลาง ได้แก่ ตลาดใหม่-ดอนเมือง จรเขี้ยว รามคำแหง แยกคลองตัน - พัฒนาการ ปากซอยอ่อนนุช แยกธนบุรี - ปากท่อ และแยกถนนเจริญสนิทวงศ์ กับบางกอกน้อย - นครชัยศรี ส่วนในพื้นที่ชั้นในและชั้นนอก ได้แก่ ราชวัตร และบางบอน ตามลำดับ

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มที่มีความสำคัญน้อยกว่า 2 กลุ่มแรก ได้แก่ มีนบุรี และตลิ่งชัน เป็นศูนย์ในพื้นที่ชั้นนอก มีขนาดเล็กและแนวโน้มการเพิ่มประชากรไม่สูงนัก

3.6 ผังเมืองกรุงเทพมหานคร (THE BANGKOK PLAN)

สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้คณะที่ปรึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีแห่งแมสซาชูเซตส์ (MIT) ทำการศึกษาเพื่อปรับปรุงและวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร โดยได้เสนอแนวคิดในการวางผังเมืองกรุงเทพมหานครที่สำคัญ ดังนี้

3.6.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวคิดของคณะที่ปรึกษา MIT ได้เสนอให้แบ่งการใช้ที่ดินออกเป็น 6 ประเภท โดยเป็นการรวมประเภทการใช้ที่ดินบางประเภทที่ใกล้เคียงเข้าด้วยกัน และเสนอให้มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

3.6.2 ความหนาแน่นของการพัฒนา

ผังเมืองกรุงเทพมหานครได้เสนอแนะระบบควบคุมการพัฒนาโดยกำหนดเป็นความหนาแน่นของการพัฒนาตามพื้นที่ต่างๆ

3.6.3 พื้นที่พิเศษ

หลายพื้นที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่พิเศษ เช่น เขตอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ เขตคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและเขตวางผังพัฒนา ทั้งนี้เพื่อรองรับให้มีการพัฒนาที่คุ้มค่าตามโอกาส และเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม

3.6.4 ศูนย์ชุมชนชนานเมือง

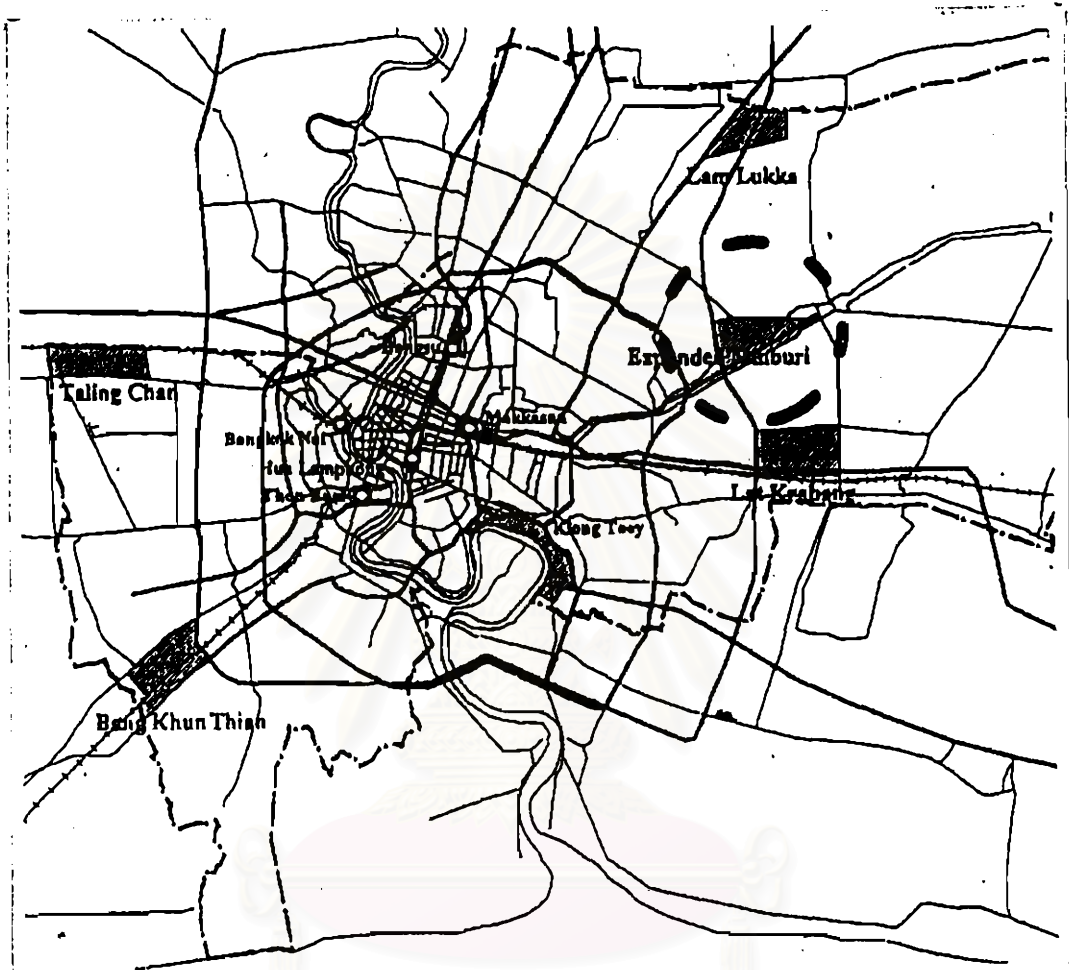
สถาบันเทคโนโลยีแห่งแมสซาชูเซตส์ ซึ่งได้ทำการศึกษาเพื่อปรับปรุงผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครได้เสนอแนวความคิดในการจัดตั้งศูนย์ชุมชนชนานเมือง 11 แห่ง โดยอาศัยแนวถนนวงแหวนรอบนอกเป็นตัวเชื่อมโยงกับศูนย์กลางหลัก ซึ่งมีศูนย์กลางใหม่เพียง 3 แห่งที่ขยายจากศูนย์เดิม ได้แก่ ศูนย์กลางบางปะอิน ศูนย์กลางมีนบุรี และศูนย์กลางบางพลี ส่วนศูนย์ชุมชนชนานเมืองอื่นๆ เป็นการสร้างศูนย์กลางขึ้นใหม่ ซึ่งการกำหนดศูนย์ชุมชนชนานเมืองเพื่อใช้เป็นแหล่งงานลดปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครชั้นใน โดยใช้ถนนวงแหวนรอบนอกเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างศูนย์ชุมชนชนานเมืองกับศูนย์กลางหลักของกรุงเทพมหานครชั้นใน และจะจัดสร้างระบบโครงข่ายคมนาคมอื่นๆ ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชน ทางพิเศษ และถนนสายหลักสำหรับเชื่อมโยงกับพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน โดยมีเป้าหมายให้ศูนย์ชุมชนชนานเมืองสามารถรองรับประชากรได้แห่งละประมาณ 1,500,000-200,000 คน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ศูนย์ชุมชนชนานเมืองกรุงเทพมหานคร

พัฒนาบริเวณศูนย์ชุมชนชนานเมือง เพื่อให้เป็นศูนย์กลาง การค้าบริการ แหล่งการจ้างงาน และที่อยู่อาศัย 5 ศูนย์ คือ

1.1 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองลาดกระบัง

บทบาทหน้าที่ ให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ และสินค้านำเข้าและส่งออก
รูปแบบการพัฒนา เป็นการพัฒนาร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนพัฒนา
ให้เป็นเมืองใหม่บริเวณที่ว่างเขตลาดกระบังที่เชื่อมโยง
สู่สนามบินหนองงูเห่า
ขอบเขตพื้นที่ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดวงแหวนรอบนอกและทางหลวง
กรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ พื้นที่ประมาณ 8 ตารางกิโลเมตร
เป้าหมายประชากร 200,000 คน ใน 20 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความเหมาะสมของการจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาศูนย์ชุมชนฐานเมืองมีนบุรี

เขตแดง

ศูนย์ชุมชนฐานเมืองกรุงเทพมหานคร

มาตราส่วน 1:10000



ภาพ 3.2

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เหตุผลในการเลือก โกลด์สนามบินหนองงูเห่า มีแนวถนนวงแหวนรอบนอก มีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีการเชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

1.2 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองตลิ่งชัน

บทบาทหน้าที่ เป็นศูนย์กลางทางด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เพื่อเชื่อมโยงสู่นครปฐม ซึ่งเป็นศูนย์กลางสินค้าของภาคใต้และภาคตะวันออก

รูปแบบการพัฒนา พัฒนาให้เป็นเมืองใหม่

ขอบเขตพื้นที่ ตั้งอยู่บริเวณเชื่อมโยงถนนวงแหวนรอบนอก และถนนราชชนนีใช้พื้นที่ประมาณ 6.5 ตารางกิโลเมตร

เป้าหมายประชากร 150,000 คน ใน 20 ปี

เหตุผลในการเลือก มีถนนวงแหวนรอบนอกมีทางรถไฟสายใต้ ถนนบรมราชชนนีเชื่อมกับนครปฐม

1.3 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองบางขุนเทียน

บทบาทหน้าที่ เป็นศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดเล็ก และการบริการ

รูปแบบการพัฒนา พัฒนาเป็นเมืองใหม่

ขอบเขตพื้นที่ ตั้งอยู่ บริเวณจุดตัดของถนนวงแหวนรอบนอก และถนนพระรามที่ 2 พื้นที่ประมาณ 6.5 ตารางกิโลเมตร

เป้าหมายประชากร 150,000 คน ใน 20 ปี

เหตุผลในการเลือก อยู่ใกล้กับเขตอุตสาหกรรมเดิม มีแนวถนนวงแหวนรอบนอก

1.4 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองมีนบุรี

บทบาทหน้าที่ เป็นศูนย์กลางชุมชนที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายรูปแบบ

รูปแบบการพัฒนา พัฒนาส่วนขยายของเมืองเดิม

ขอบเขตพื้นที่ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดถนนวงแหวนรอบนอกกับถนน
รามอินทราพื้นที่ 6.5 ตารางกิโลเมตร
เป้าหมายประชากร 200,000 คน ใน 20 ปี
เหตุผลในการเลือก เป็นศูนย์กลางการค้าเดิม มีถนนวงแหวนรอบนอก
โครงการทางด่วนเอกมัย -รามอินทรา

1.5 ศูนย์ชุมชนชานเมืองลำลูกกา

บทบาทหน้าที่ เป็นศูนย์ชุมชนขนาดใหญ่และแหล่งงาน
รูปแบบการพัฒนา พัฒนาเป็นเมืองใหม่
ขอบเขตพื้นที่ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดวงแหวนรอบนอก และถนน
ลำลูกกา พื้นที่ประมาณ 6.5 ตารางกิโลเมตร
เหตุผลในการเลือก มีพื้นที่ว่างจำนวนมากมีโครงการทางด่วนชั้นที่ 4

2) ศูนย์ชุมชนชานเมืองในเขตปริมณฑล

พัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองที่มีศักยภาพในการรองรับและการกระจายการ
พัฒนาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลโดยรอบ 6 ศูนย์ดังนี้

2.1 ศูนย์ชุมชนชานเมืองพระอินทราชา

เป็นการพัฒนาพื้นที่ทางตอนเหนือโดยรวมศูนย์ชุมชนชานเมืองบางปะอิน
บางไทร ตามข้อเสนอของสถาบัน M I T รวมเป็นชุมชนสุขภาพิบาลพระอินทราชา
หรือประตูน้ำพระอินทร์เดิม จะมีบทบาทในการเป็นศูนย์ทนิชยกรรมที่รวม
สินค้าจากภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงเป็น
แหล่งที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยของผู้ใช้แรงงานโรงงานอุตสาหกรรม อำเภอ
คลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2.2 ศูนย์ชุมชนชานเมืองบางพลี

เป็นการพัฒนาพื้นที่ บริเวณจุดตัดของถนนบางนา - ตราด กับถนน
วงแหวนรอบนอกให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางด้านพานิชยกรรม ที่รองรับสินค้า
จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและธุรกิจการนำเข้าและส่งออก

2.3 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองบางบัวทอง

เป็นการพัฒนาบริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยชานเมืองให้มีแหล่งการจ้างงานเพิ่มขึ้น ให้มีบทบาทเป็นศูนย์รวมสินค้าเกษตรกรรม

2.4 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองสมุทรสาคร

เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟกับเส้นทางรถบรรทุก (Truck Route) ซึ่งเป็นส่วนขยายของเมืองสมุทรสาคร มีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกิจสินค้าด้านอุตสาหกรรมขนาดย่อม

2.5 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองธัญญบุรี

เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดตัดของถนนวงแหวนรอบนอกกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 ให้มีบทบาทเป็นศูนย์รวมสถาบันการศึกษาชั้นสูง และสถาบันวิจัยทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

2.6 ศูนย์ชุมชนชนานเมืองลาดหลุมแก้ว

เป็นการพัฒนาพื้นที่และชุมชนเพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครทางด้านทิศตะวันตก ให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมและพื้นที่สำรองการขยายตัวของที่อยู่อาศัย

สำหรับผลของผังเมืองกรุงเทพมหานครที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือกรุงเทพมหานครนั้นมีประเด็นหลัก ๆ ที่สำคัญได้แก่

- ศูนย์ชุมชนชนานเมืองที่กระจายอยู่โดยรอบกรุงเทพมหานครและเชื่อมโยงเข้าด้วยกันกับระบบถนนวงแหวนรอบนอก จากศูนย์ชุมชนทั้งหมด 11 ศูนย์นั้น มีอยู่ 3 ศูนย์ชุมชน ซึ่งเมื่อได้รับการพัฒนาตามแผนนี้แล้วก็จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ศูนย์ชุมชนลำลูกกาทางฝั่งเหนือของพื้นที่ ศูนย์ชุมชนมีนบุรีส่วนขยายที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของศูนย์ชุมชนมีนบุรีปัจจุบัน และศูนย์ชุมชนลาดกระบังทางฝั่งใต้ของพื้นที่ ศูนย์ชุมชนเหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า และการบริการ ตลอดจนเป็นแหล่งงานและศูนย์กลางทางการคมนาคมขนส่งที่จะสามารถให้บริการกับพื้นที่ข้างเคียงและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ข้างเคียงได้อย่างสะดวกโดยระบบ

คมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มศักยภาพของพื้นที่โครงการในการพัฒนาให้สูงขึ้นได้เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเน้นให้ชุมชนเมืองมีนบุรีเป็นชุมชนศูนย์กลางที่มีความสำคัญมากที่สุดของพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

- การใช้ที่ดินซึ่งจากผังเมืองฉบับนี้ในภาพรวมได้มีการลดประเภทการใช้ที่ดินจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ซึ่งเดิมมีหลายประเภทให้เหลือเพียง 6 ประเภท สำหรับพื้นที่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครนี้ แผนพัฒนาได้เสนอแนะให้พื้นที่แบ่งออกเป็น 2 บริเวณใหญ่ ๆ คือ พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่พักอาศัยโดยพื้นที่เกษตรกรรมจะเป็นที่ส่วนใหญ่ของเขตหนองจอกและพื้นที่เขตมีนบุรีต่อเนื่องกับเขตหนองจอก ส่วนพื้นที่พักอาศัยนั้นจะเป็นพื้นที่ฝั่งตะวันตกของเขตมีนบุรีต่อเนื่องไปยังพื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตบางเขน เขตบางเขนเป็นพื้นที่เขตชุมชนเมืองที่มีบทบาทเป็นแหล่งพักอาศัย พื้นที่เขตมีนบุรีเป็นลักษณะกึ่งเมืองกึ่งชนบท

- ส่งเสริมให้เกิดชุมชนเมืองที่เป็นศูนย์กลางชุมชนที่มีประสิทธิภาพด้านธุรกิจการค้าและบริการมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต

- ส่วนพื้นที่เขตหนองจอกนั้นเป็นพื้นที่ที่อนุรักษ์ไว้เป็นเกษตรกรรมชานเมือง และพื้นที่กันชน (Buffer Zone) เพื่อป้องกันมิให้ชุมชนอื่น ๆ ใกล้เคียงแผ่ขยายการพัฒนาเข้ามาต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานคร

3.7 ผังศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี (ตามข้อเสนอ MIT)

ศูนย์ชุมชนมีนบุรีเป็นการขยายตัวเพิ่มจากชุมชนที่พัฒนาแล้วของกรุงเทพมหานคร บริเวณที่ตั้งโครงการอยู่ในชุมชนที่พัฒนาแล้ว ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ใช้เส้นทางคมนาคมบนถนนสุขาภิบาล 3 (ถนนรามคำแหง) ถนนรามอินทรา และถนนสุขาภิบาล 2 มีอาณาเขตติดกับเขตบึงกุ่ม พื้นที่เป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณกว้าง และโรงงานอุตสาหกรรมนานาชาติ ที่ตั้งของโครงการมีนบุรีอยู่ติดกับเขตบึงกุ่ม พื้นที่เป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณกว้าง และโรงงานนานาชาติ ที่ตั้งของโครงการศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรีอยู่ติดกับถนนวงแหวนรอบนอกทิศเหนือติดกับถนนรามอินทรา ทิศตะวันตกติดถนนคลองครุ และทิศใต้ติดกับถนนสุขาภิบาล 2

ผังศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรีมีพื้นที่เป็นแนวยาวตลอดสองฝั่งถนนวงแหวนรอบนอก ระหว่างถนนรามอินทรา กับถนนสุขาภิบาล 2 ศูนย์นี้ต่างกับชุมชนอื่นตรงที่มีการมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาย่านการพาณิชย์ และส่วนราชการใช้ประโยชน์ เนื่องด้วยพื้นที่มีบ้านพักอาศัยอยู่หนาแน่นในปัจจุบัน มีสวนสาธารณะแห่งใหม่ถูกจัดไว้ใกล้สี่แยกจุดตัดของถนนรามอินทรา กับถนนวงแหวนรอบนอกเป็นเนื้อที่ 15 เฮกเตอร์ ระบบขนส่งภายในเมืองเชื่อมจากศูนย์กลางกับทางใต้

(นอกบริเวณที่ตั้ง) กับคลองแสนแสบเป็นรูปวงกลมอันเป็นศูนย์รวมเส้นทางจราจรทางเรือ ทางบก ทางด่วนในอนาคต และระบบขนส่งมวลชน

3.7.1 การจัดประโยชน์การใช้ที่ดิน

การพาณิชย์

ในจำนวนที่ดินทั้งหมดของโครงการมีนบุรี แบ่งเป็นส่วนการพาณิชย์ถึงร้อยละ 16 ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่าส่วนอื่น ย่านพาณิชย์จะครอบคลุมพื้นที่ครึ่งหนึ่งของพื้นที่ด้านทิศ ตะวันออกใกล้ ๆ กับจตุรัสถนนวงแหวนกับถนนรามอินทรา ย่านพาณิชย์นี้อาจจะต้องก่อสร้างบน air rights ของถนนวงแหวน

โรงแรม

กิจการโรงแรมในศูนย์การพาณิชย์มีนบุรี ถูกจัดให้อยู่กลุ่มเดียวกับสถานบันเทิง เป็นการออกแบบให้กลมกลืนเข้าด้วยกัน และสามารถมองเห็นความสวยงามตามธรรมชาติของ สนามกอล์ฟธานีทางด้านตะวันตกของถนนวงแหวนรอบนอก

ร้านค้าปลีก

ที่ตั้งของร้านค้าปลีกจะตั้งอยู่ริมถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งเป็นที่สะดวกในการขับรถ เข้าจับจ่ายใช้สอย ผู้ใช้บริการร้านค้าปลีกจะเป็นกลุ่มพักอาศัยหนาแน่นในบริเวณเขตทางทิศเหนือ

ย่านที่พักอาศัย

การจัดเขตพักอาศัยในศูนย์ชุมชนใหม่ประสงค์ที่จะจัดเป็นบ้านพักอาศัย ระดับ ความหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นต่ำในเขตมีนบุรี หมู่บ้านเหล่านี้จะได้รับการจัดบริการขนส่ง มวลชนให้เข้าถึง

สถานบันเทิง

แหล่งบันเทิงในชุมชนนี้จะเป็นสถานพักผ่อนหย่อนใจให้กับผู้คนที่ทำงานทั้งวัน สถานที่เหล่านี้จะประกอบด้วยร้านค้าขนาดเล็ก พิพิธภัณฑ์ ภัตตาคาร บาร์ และโรง ภาพยนตร์

สวนสาธารณะ

สวนมีขนาดใหญ่ประมาณ 15 เฮกเตอร์ ถูกจัดให้อยู่ทางด้านเหนือของศูนย์ชุมชน ติดกับทิศตะวันออกของทางด่วนต่างระดับ สวนแห่งนี้จะสามารถรองรับการพักผ่อนแก่ชุมชนได้ เป็นอย่างดี

ตาราง 3.1 สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของศูนย์ชุมชนมินบุรี

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (เฮกเตอร์)	% ของพื้นที่
การพัฒนาด้านเอกชน	65	51%
การพาณิชย์	20.7	16%
โรงแรม	4.5	4%
ร้านค้าปลีก	17.6	14%
ที่อยู่หนาแน่นสูง	17.7	14%
สถานบันเทิง	4.5	4%
การพัฒนาด้านรัฐบาล	48.2	38%
ที่ทำการรัฐบาล	13.7	11%
สาธารณูปโภคและการพักผ่อน	48.2	38%
สวนสาธารณะ	14.8	12%
ถนนสายหลัก	26.8	21%
โรงเรียนและโรงพยาบาล	6.6	5%
พื้นที่ที่ใช้งานได้	126.9	100%
พื้นที่เพิ่มเติม (air rights)	5.3	
รวมที่ดินในโครงการ	132	

สถานที่ราชการ

สถานที่ราชการของศูนย์ชุมชนใหม่ถูกจัดให้อยู่ทางทิศใต้ของชุมชนจะเป็นกลุ่มอาคารใหญ่ที่สุดบนพื้นที่ 21 เฮกเตอร์ ทำหน้าที่ดูแลให้บริการสาธารณะของรัฐบาล ตั้งอยู่รอบ ๆ บึงขนาดใหญ่เชื่อมติดกับคลองครุ นอกจากนี้ยังประกอบด้วยบ้านพักข้าราชการอำนวยความสะดวกให้ด้วย โรงเรียนและโรงพยาบาล ซึ่งอยู่ในกลุ่มนี้จะสามารถรองรับบริการได้ถึงย่านชุมชนถนนสุขาภิบาล 2

3.7.2 การพัฒนาด้านรัฐบาลและด้านเอกชน

รัฐบาลจะพัฒนาที่ดินคิดเป็นพื้นที่เกือบครึ่งของพื้นที่ศูนย์ชุมชน ถนนจำเป็นต้องใช้ที่ดินมากที่สุดถึงร้อยละ 21 ของพื้นที่ชุมชนทั้งหมด ส่วนสวนสาธารณะและสถานที่ทำงานราชการรวมกันจะใช้ที่ดินอีกร้อยละ 23

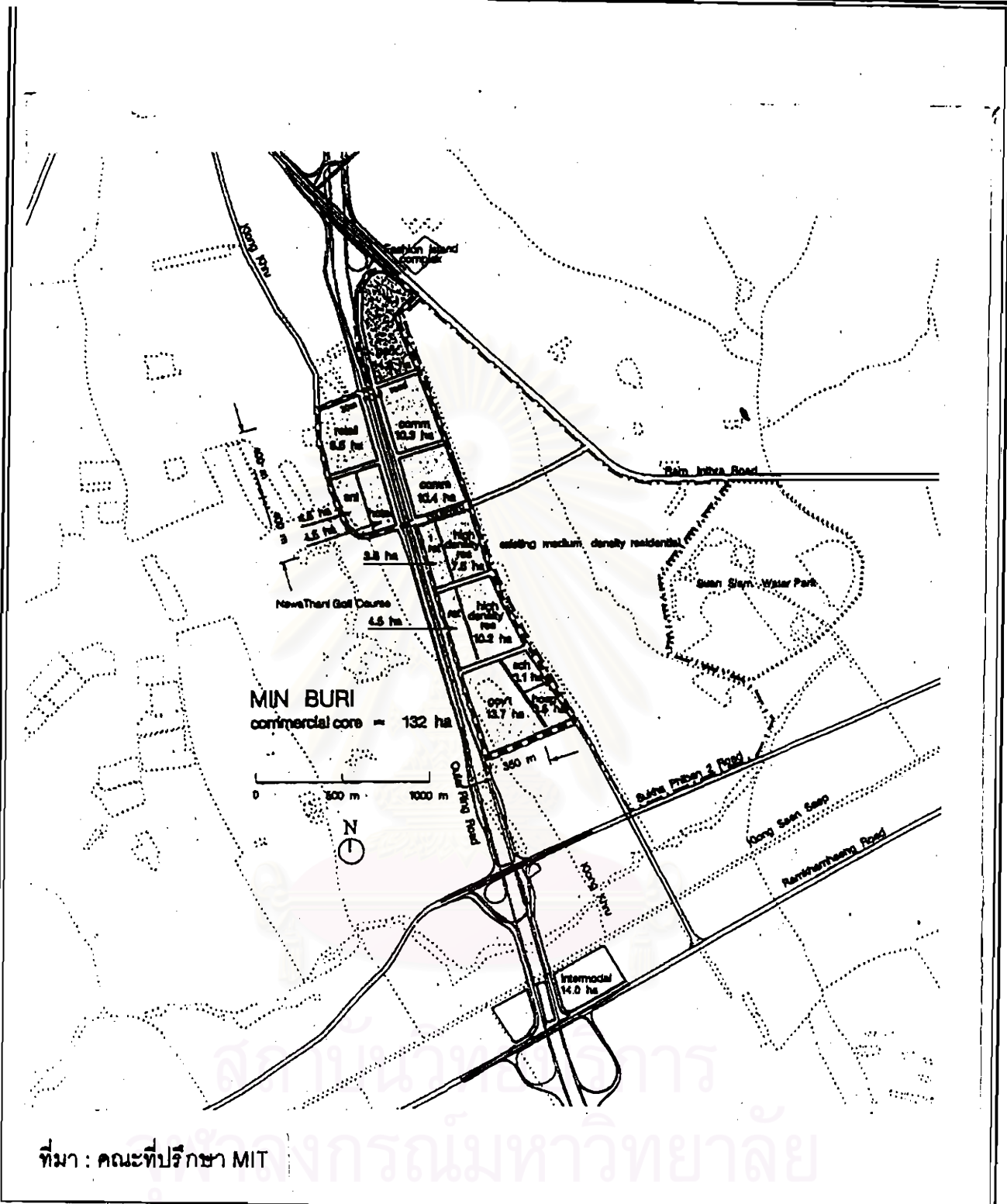
ภาคเอกชนต้องการพัฒนาที่ดินเป็นย่านพาณิชย์ ร้านค้าย่อย และบ้านพักอาศัยรวมกันใช้ที่ดินเป็นจำนวนร้อยละ 15 ที่เหลือเป็นสถานบันเทิงและโรงแรมซึ่งจะเป็นที่ดินอีกร้อยละ 15 เท่านั้น ยังมีพื้นที่สำหรับภาคเอกชนสำรองอยู่อีกคือ บริเวณ air rights บนถนนวงแหวนแต่ราคาแพงมาก และอาจจะมีปัญหาในการพัฒนา

3.7.3 การขยายตัวของศูนย์ชุมชน

ด้วยเหตุที่มีเนื้อที่จำกัด ดังนั้นการขยายตัวของศูนย์การพาณิชย์เขตมินบุรีจึงไม่มีทางกระทำได้ ถ้าได้ที่ดินเพิ่มทางความยาวตลอดถนนวงแหวนรอบนอก แต่ทางด้านแคบทั้งทิศเหนือและทิศใต้ยังถูกจำกัดอยู่

3.7.4 ความเป็นไปได้ของศูนย์ชุมชน

ศูนย์ชุมชนมินบุรีได้รับการออกแบบที่อยู่ในกรอบจำกัดมาก ดังนั้นต้องคอยระมัดระวังอยู่เสมอว่าโครงการนี้มีที่ดินจำกัดมากเกินไปจนไม่คุ้มทุนกับค่าใช้จ่ายในการพัฒนา ส่วนการพัฒนาที่ดินบนถนนวงแหวนรอบนอกต่อเลยออกนอกบริเวณศูนย์ชุมชนไม่ควรจะทำ เพราะสิ่งที่ต้องการคือให้บริเวณศูนย์ชุมชนไม่ควรจะทำ เพราะสิ่งที่ต้องการคือให้บริเวณที่ประสงค์จะพัฒนาได้รับการทุ่มเทอย่างรวดเร็วจากภาครัฐบาลและภาคเอกชน

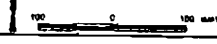


ที่มา : คณะที่ปรึกษา MIT

ความเหมาะสมของการจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาศูนย์ชุมชนเมืองมินบุรี

ผังศูนย์ชุมชนเมืองมินบุรี

มาตราส่วน 1:10000



ภาพ 3.3

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



3.8 ผังศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี (ตามข้อเสนอในแผนผังพัฒนาเขตมีนบุรี)

3.8.1 ที่ตั้งศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี

แผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตมีนบุรี ศึกษาโดยมหาวิทยาลัยศิลปากร กำหนดให้ที่ตั้งศูนย์กลางชุมชนชานเมืองมีนบุรีให้ขยายตัวมาทางทิศใต้ของศูนย์กลางเดิม โดยอาศัยความพร้อมของโครงข่ายถนนเดิมและถนนโครงการ การรวมกลุ่มกิจกรรมการให้บริการที่มีอยู่เดิม อาทิเช่น กลุ่มการค้าและบริการ สถานีขนส่งระดับท้องถิ่น การกระจุกตัวของสถานที่ราชการต่าง ๆ ตามแนวถนนสีหบุรานุกิจ นำสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ มาเป็นฐานการพัฒนาขยายตัวลงมาทางทิศใต้แนวถนนสุขาภิบาล 3 (ถนนรามคำแหง) กับถนนร่มเกล้า กำหนดให้เป็นศูนย์กลางด้านพาณิชย์การและที่พักอาศัย ศูนย์กลางนี้จะเกิดได้ก็ด้วยการสนับสนุนโครงการต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จตามแผน โดยเฉพาะโครงการโครงข่ายถนนและกิจการสาธารณูปโภค ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอก ทางด่วน และระบบขนส่งมวลชนบางกะปิ-มีนบุรี แนวถนนกรุงเทพกรีฑา-ถนนร่มเกล้า แนวถนนโครงการรัชดาภิเษก-รามอินทรา เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาแหล่งงานในชุมชนเมืองหลักเดิมที่อยู่ต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานครและมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับเขตมีนบุรี เช่น ชุมชนเมืองจะเชิงเตรา นครนายก สระบุรี แก่งคอย และกลุ่มชุมชนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งจะช่วยผลักดันให้เกิดศูนย์กลางชุมชนชานเมืองที่มีศักยภาพที่เข้มแข็ง สามารถดึงดูดการลงทุนและการเคลื่อนย้ายกิจกรรมการค้าบริการจากเขตชั้นในเข้ามายังศูนย์กลางนี้ได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

3.8.2 บทบาทหน้าที่ของศูนย์ชุมชนเมืองมีนบุรี

พื้นที่มีนบุรีมีบทบาทหน้าที่ เป็นศูนย์กลางชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร สามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางอื่นๆ ได้สะดวกไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางในพื้นที่เขตชั้นใน และระหว่างศูนย์กลางชุมชนเมืองด้วยกัน รวมทั้งกับศูนย์กลางความเจริญเติบโตในเขตปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียง เช่น ชุมชนเมืองจะเชิงเตรา สระบุรี และภูมิภาคชายฝั่งทะเลตะวันออกได้สะดวก

ศูนย์ชุมชนมีนบุรีเป็นการขยายตัวเพิ่มจากชุมชนที่ได้พัฒนาแล้วของกรุงเทพมหานคร บริเวณที่ตั้งศูนย์ชุมชนมีนบุรีอยู่ในชุมชนที่พัฒนาแล้วทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ใช้เส้นทางคมนาคมบนถนนรามคำแหง รามอินทราและสุขาภิบาล 2 มีอาณาเขตติดกันกับเขตบึงกุ่ม พื้นที่เป็นย่านพักอาศัยบริเวณกว้างและโรงงานอุตสาหกรรมนานาชนิดที่มีอยู่ทั่วไปในพื้นที่ประเภทของอุตสาหกรรมเหล่านี้มีตั้งแต่โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ รถยนต์ (มาสด้าและฮอนด้า) ไปจนถึงโรงงานอาหารสำเร็จรูปและสีทาบ้าน ส่วนใหญ่โรงงานจะอยู่บนถนนสุขาภิบาล 2

โรงงานผลิตสารเคมี ทำพรมและวัสดุคอนกรีตจะอยู่เลยออกไปทางตะวันออก บนถนนนิมิตใหม่ ถนนร่มเกล้าก็มีโรงงานเภสัชกรรม โรงงานผลิตท่อน้ำและวัตถุพลาสติก และโรงงานประกอบรถยนต์บีเอ็มดับบลิว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเคหะชุมชนร่มเกล้า

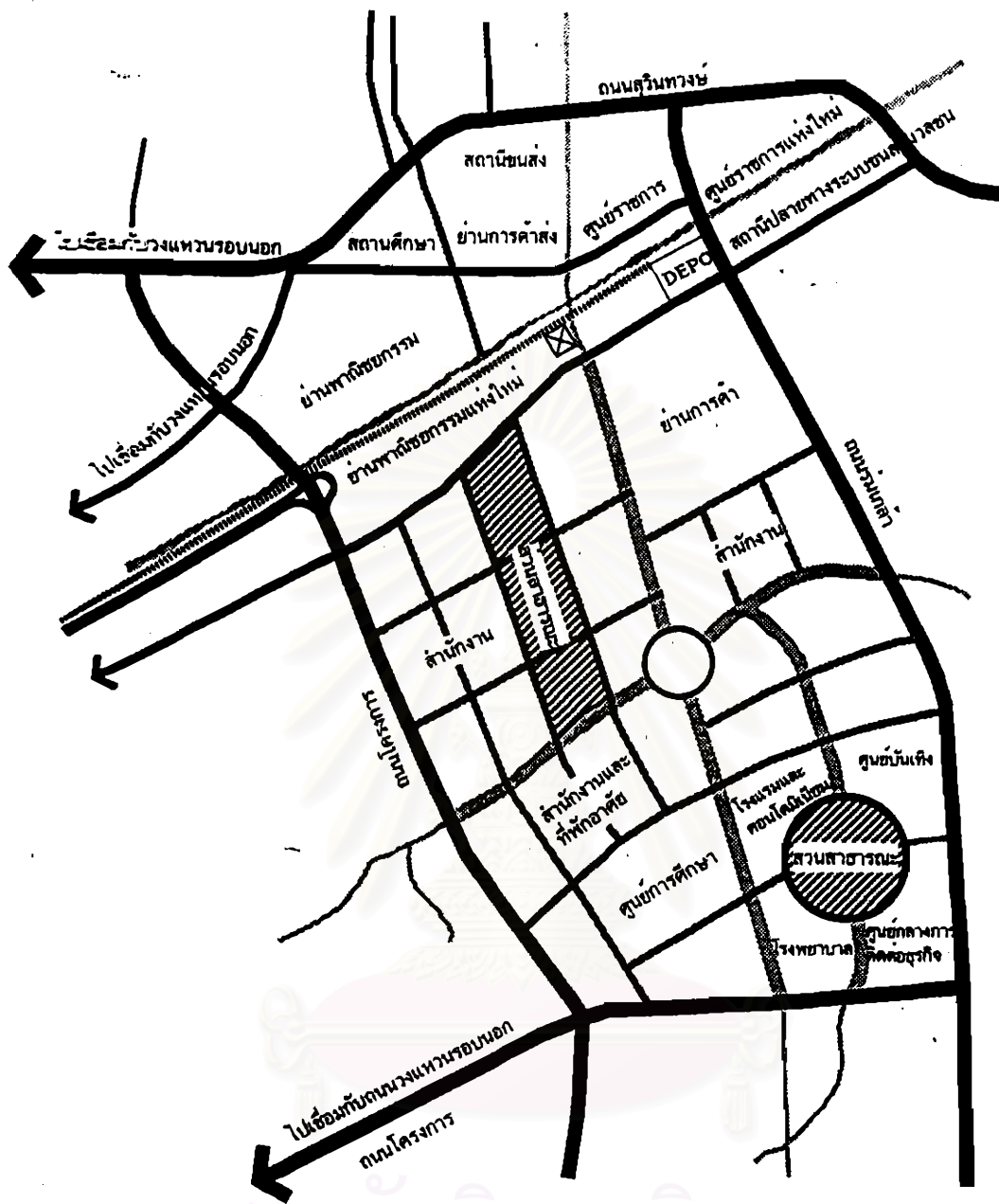
การคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับศูนย์ชุมชนมีนบุรี มีถนนสายสำคัญหลายสายจากกรุงเทพมหานครไปทิศตะวันออก เช่นมีถนนรามอินทราเชื่อมสนามบินดอนเมืองไปมีนบุรีนับเป็นถนนหลักทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ถนนรามคำแหงเชื่อมต่อกับปลายถนนเพชรบุรี และถนนสุขุมวิทด้านตะวันออก ผ่านบางกะปิไปมีนบุรีได้ ถนนสุขุมวิท 2 วิ่งคู่ขนานกับถนนรามคำแหง เป็นถนนสายหลักสายที่สามที่จะไปศูนย์ชุมชนมีนบุรี ทางคมนาคมที่สำคัญอีกสายหนึ่ง คือ คลองแสนแสบ โดยทางเรือจากมีนบุรีวิ่งในคลองคู่ขนานไปกับถนนรามคำแหง ถนนเพชรบุรี เข้าสู่เขตกรุงเทพมหานครชั้นในกรุงรัตนโกสินทร์

มีนบุรีเป็นเขตชุมชนหนาแน่นอยู่แล้ว ประกอบด้วยหมู่บ้านพักอาศัยชนิดครอบครัวเดี่ยว ความเจริญได้เริ่มจากตะวันตกของถนนรามอินทราสู่ตะวันออก ตลอดสองฝั่งถนนรามคำแหง หมู่บ้านยังเข้าไปไม่ถึงคลองสองในเขตมีนบุรีฝั่งตะวันออก การพัฒนาที่ดินใช้พื้นที่ข้างถนนใหญ่เพียงเล็กน้อย แต่ในรอยจากถนนใหญ่ลึกเข้าไปอาจจะถึง 2 กิโลเมตรก็มีบ้านพักอาศัยจำนวนมากนิยมปลูกอยู่ริมบึงหรือริมคลองเพื่อต้องการวิวทัศนียภาพที่แตกต่างจากส่วนอื่นของเมือง

อย่างไรก็ตาม จากการมองภาพรวมของลักษณะทั่วไปทั้งทางด้านที่ตั้ง การคมนาคมขนส่ง การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่มีนบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง การกำหนดบทบาทหน้าที่ของศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรีจำต้องคำนึงถึงสิ่งเหล่านี้ประกอบด้วย ดังนั้นบทบาทหน้าที่สำคัญสำหรับศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี ได้แก่

1) เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและมีความน่าสนใจ ให้บริการด้านการค้า ธุรกิจ การเงิน การบันเทิง กิจกรรมทางวัฒนธรรม ให้แก่ชุมชนโดยรอบ และชุมชนที่ต่อเนื่องกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและเหนือ

2) เป็นศูนย์กลางบริหารราชการพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร การขยายตัวกิจกรรมด้านอาชีวศึกษา ศูนย์การศึกษาและการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน รวมทั้งบริการด้านสวัสดิการสังคม เช่น หอสมุดประชาชน การขยายบริการให้แก่เยาวชน การสาธารณสุข เป็นต้น ที่ตั้งเรือนจำและทัณฑสถานวัยหนุ่มควรพิจารณาความเหมาะสมด้านที่ตั้งใหม่ บริเวณข้างต้นควรเป็นกิจกรรมการบริหารของทางราชการอื่น ๆ ทดแทนได้



ที่มา : แผนผังพัฒนาเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร

สถาบันวิทยบริการ
ศูนย์บริการมหาวิทยาลัย

- แนวระบบขนส่งมวลชนและทางด่วน
- ☒ สถานีรถไฟ

ความเหมาะสมของการจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาศูนย์ชุมชนเมืองมีนบุรี

มาตรา ๔

ผังศูนย์ชุมชนเมืองมีนบุรี ส่วนขยาย

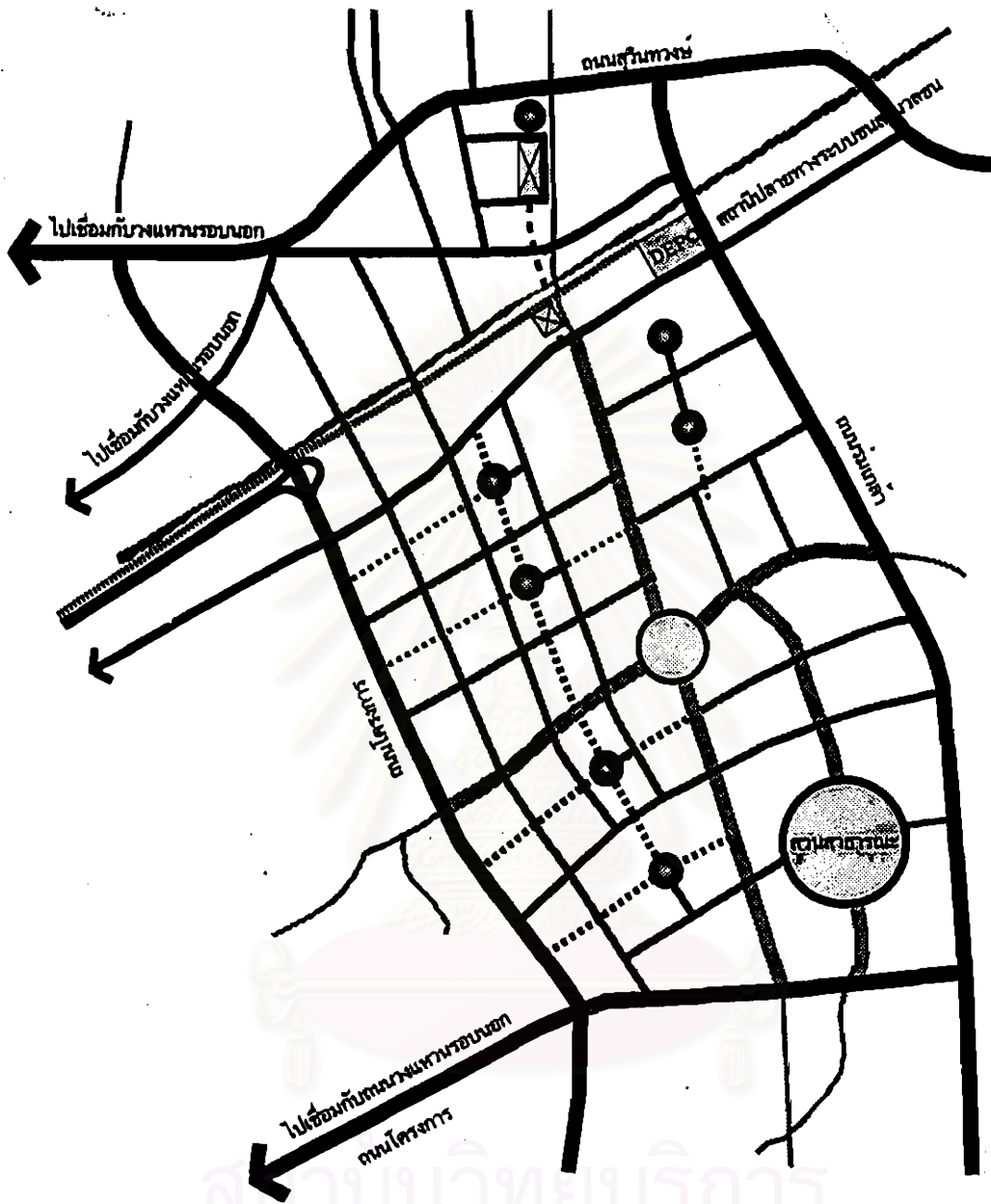
มาตราส่วน 1:10000












ภาพ 3.4

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ที่มา : แผนผังพัฒนาเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร

-  ทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน
-  ถนนสายหลัก ไม่น้อยกว่า 6 ช่องจราจร
-  ถนนสายรอง ไม่น้อยกว่า 4 ช่องจราจร
-  ถนนสายรอง ไม่น้อยกว่า 4 ช่องจราจร ภายในศูนย์กลาง
-  บริเวณที่จอดรถ
-  สถานีรถไฟ
-  สถานีรถประจำทาง
-  คูน้ำคั่นทางเดินเท้า
-  ทางเดินเท้าแยกจากถนน

ความเหมาะสมของการจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี

มาตราส่วน 1:10000

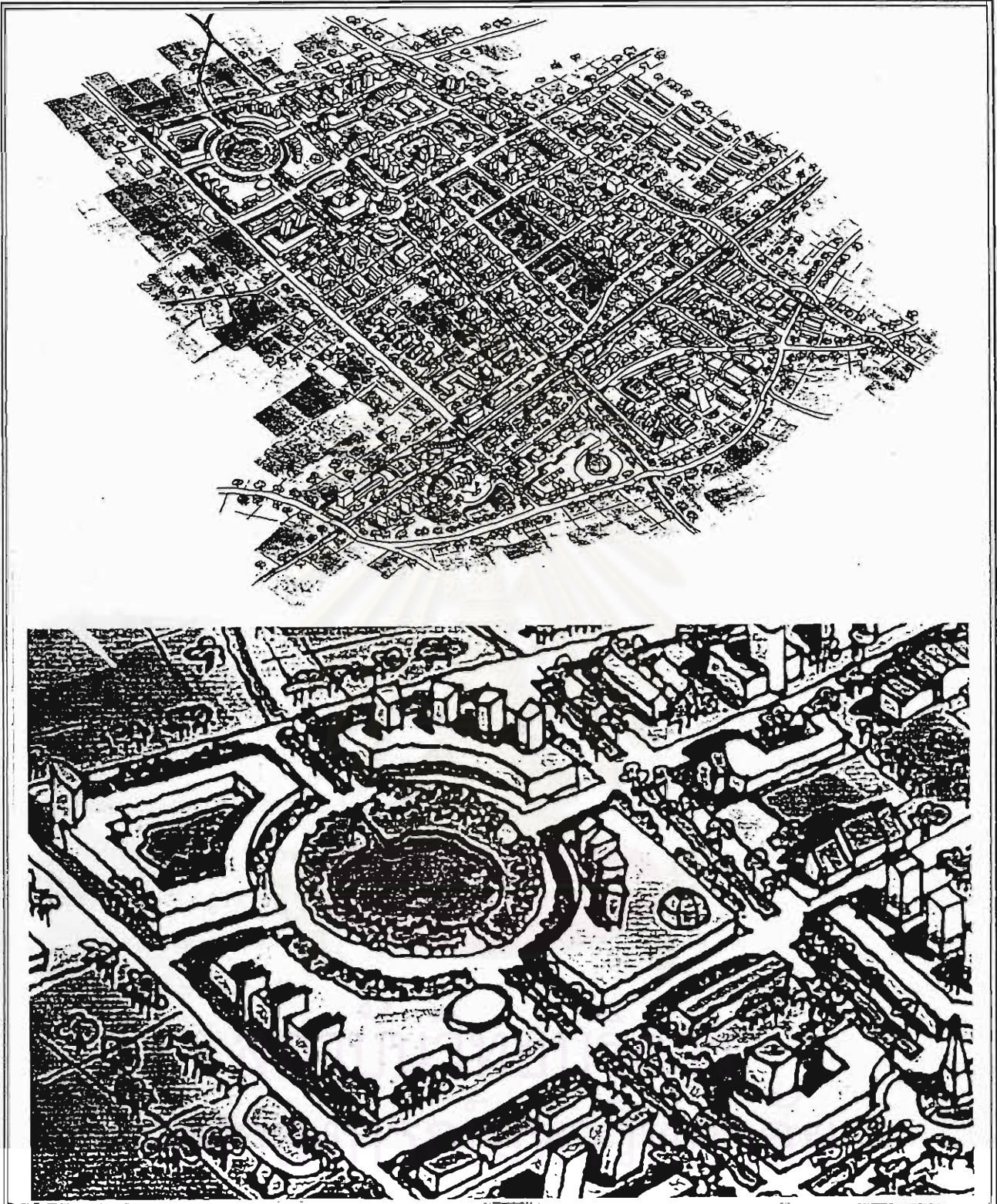
โครงการข่ายถนนศูนย์ชุมชนชานเมืองมีนบุรี



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพ 3.5





ที่มา : แผนผังพัฒนาเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร

ความเหมาะสมของการจัดรูปที่ดิน
เพื่อการพัฒนาศูนย์ชุมชนเมืองมีนบุรี

แสดง

ทัศนียภาพโครงการศูนย์ชุมชนเมืองมีนบุรีส่วนขยาย

มาตราส่วน 1:10000



ภาพ 3.6

ภาววิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



3) เป็นศูนย์กลางรองรับแหล่งงาน โดยเฉพาะอาคารสำนักงานที่แบ่งการลงทุนมาจากเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร และเป็นสำนักงานทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหรืออุตสาหกรรมที่ตั้งในภาคมหานครและที่ต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและด้านเหนือ

3.9 แผนพัฒนาโครงการหลักที่มีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาในท้องที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพ และเขตมีนบุรี

3.9.1 โครงการด้านคมนาคมและขนส่ง

1) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เป็นระบบคมนาคมขนส่งในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงวางแผนให้เป็นเส้นทางหลักในการบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดในเขตเมืองชั้นในและรอบนอก ถนนวงแหวนรอบนอกมีจุดเริ่มต้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดลงมาทางใต้ผ่านถนนสายบางชัน-คลองหลวง ที่กม. 8 ถนนรังสิต-นครนายก ที่กม. 10 ถนนลำลูกกา ที่กม. 12 ถนนรามอินทรา ที่กม. 10 ถนนสุขาภิบาล 2 ที่กม. 5 ถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่) ที่กม. 6 ถนนอ่อนนุช ที่กม.11 ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 38 สายบางนาบางปะกง ที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทาง 64 กิโลเมตร โดยก่อสร้างเป็นถนนมาตรฐานชั้นพิเศษ คันทางคู่ขนานแยกจากกัน การจราจรไปและกลับข้างละ 2 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงจากรามอินทราถึงบางพลีระยะทาง 26 กิโลเมตร ซึ่งเป็นย่านชุมชนจะมีทางคู่ขนานอีกข้างละ 2 ช่อง รวมเป็น 8 ช่องจราจร และจุดตัดกับทางหลวงที่สำคัญจะมีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ 8 แห่ง คือ ทางแยกต่างระดับธัญบุรี ทางแยกต่างระดับลำลูกกา ทางแยกต่างระดับรามอินทรา ทางแยกต่างระดับคลองกุ่ม ทางแยกต่างระดับสุขาภิบาล 3 ทางแยกต่างระดับทับช้าง ทางแยกต่างระดับอ่อนนุช และทางแยกต่างระดับวัดสลุด โครงการถนนวงแหวนรอบนอกนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง

2) โครงการปรับปรุงและขยายถนนนิมิตใหม่ สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดำเนินการปรับปรุงถนนนิมิตใหม่ ซึ่งเป็นถนนเลียบบคันกันน้ำตามแนวพระราชดำริให้มีความกว้างและสูงขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม และรองรับการจราจรในอนาคต ปรับปรุงขยายจากเดิม 2 ช่องจราจรเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก 6 ช่องจราจร โดยออกแบบให้มีเกาะกลางถนนข้างละ 3.6 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3 เมตร รวมขนาดถนนกว้าง 30 เมตร โดยจะยกระดับถนนขึ้นจากเดิมประมาณ 1 เมตร และต่อจากนั้นก็มีโครงการของกรมทางหลวงปรับปรุงขยายถนนเดิมจากลำลูกกาไปจนถึงวังน้อย เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)



3) โครงการรัชดาภิเษก-มีนบุรี ระยะทาง 12 กิโลเมตร เป็นการก่อสร้างขนาด 6-8 ช่องทางจราจร แยกทิศทางไป-กลับ แนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ช่วงติดกับอาคารของกรมส่งเสริมการส่งออก เป็นแนวทางสู่ตะวันออกตัดกับทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ ถนนสุขาภิบาล 1 ไปสิ้นสุดที่ถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 10 ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับจุดตัดถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ

4) โครงการถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ หรือทางหลวงพิเศษ หมายเลข 36 เป็นโครงข่ายทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองหลักชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

5) โครงการตัดถนนสายรองพหลโยธิน 50 - รัตนโกสินทร์สมโภช -นิมิตใหม่ โครงการก่อสร้างถนนมาตรฐานขนาด 4 ช่องทางจราจรความยาว 14 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 40 เมตร ถนนนี้เริ่มจากซอยพหลโยธิน 50 ตัดเชื่อมกับถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนกิโลเมตรที่ 11 ไปทางตะวันออกสิ้นสุดที่ถนนนิมิตใหม่ เป็นถนนโครงการของกรุงเทพมหานคร

6) โครงการตัดถนนใหม่กรุงเทพฯกรีฑา-ร่มเกล้า มีแนวทางเริ่มจากแยกศรีนครินทร์ ทำแนวถนนกรุงเทพฯกรีฑาในช่วงเริ่มต้นตรงไปตามแนวถนนเจ้าคุณทหารสิ้นสุดที่ถนนร่มเกล้า รวมระยะทาง 12 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร เขตทางกว้าง 40 เมตร

7) โครงการระบบขนส่งมวลชน

ก.โครงการทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาเหนือคลองแสนแสบ จากคลองตันถึงมีนบุรี ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ ทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ ค่าใช้จ่ายในการลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมระยะทางที่จะก่อสร้างประมาณ 18.4 กิโลเมตร

ข.โครงการทางรถไฟยกระดับและทางด่วนรถยนต์ (Hopewell) สายตะวันออก จากเขตชั้นในมาถึงหัวหมากและลาดกระบัง

3.9.2 โครงการอื่นๆ

1) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการตัวสินค้านำเข้าและส่งออกในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและมาบตาพุด

2) สถานีขนส่งสินค้าชานเมือง กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกเป็นสถานีขนส่งสินค้าใช้สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าที่ถนนวง

แขวนรั้วบนนอกตำบลคลองสี่ อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และอีกแห่งหนึ่งในภาคตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เช่น เดียวกันคือสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เขตลาดกระบัง

3) โครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) ตั้งอยู่ที่ตำบลบางไฉลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากกรุงเทพมหานคร ไปทางตะวันออก 30 กิโลเมตร

4) โครงการเมืองใหม่จะแจ้งเทรา การเคหะแห่งชาติ ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2536 ให้ดำเนินการพัฒนาเมืองใหม่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย