



## โครงสร้างการใช้ที่ดินอนาคต

### โครงสร้างการใช้ที่ดินชุมชนเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๓๙

#### วัตถุประสงค์

เพื่อให้ได้โครงสร้างหลัก "STRUCTURE PLAN" ของชุมชนอนาคตที่จะใช้เป็นต้นแบบในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์บนพื้นที่ภายในชุมชน เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์หาแนวทางการใช้ที่ดินของชุมชนต่อไป

#### เป้าหมาย

คาดหมายโครงสร้างหลักบนพื้นที่ โดยเฉพาะโครงสร้างหรือการใช้ที่ดินที่มีผลในการดึงดูดให้เกิดการเคลื่อนไหวของกิจกรรมต่อเนื่องภายในชุมชน ให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

#### แนวความคิด

๑. โครงสร้างหลัก คือ ตำแหน่ง กิจกรรม ประเภทการใช้ที่ดิน โครงข่าย หรือเส้นทางสาธารณูปโภค ที่จำเป็นและมีอิทธิพลอย่างสูงต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งของการใช้ที่ดินแต่ละประเภทภายในชุมชน
  ๒. รูปแบบการใช้ที่ดินที่ดี ต้องเป็นรูปแบบที่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และป้องกันปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตได้
  ๓. รูปแบบของการใช้ที่ดินชุมชน เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ของการใช้ที่ดินแต่ละประเภทที่เกาะเกี่ยวกันภายในชุมชน การเปลี่ยนแปลงในบริเวณหนึ่งบริเวณใด ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหรือประเภทการใช้ที่ดิน หรือการเพิ่มกิจกรรมลงในพื้นที่ เพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ตามย่อมส่งผลกระทบโดยตรงต่อรูปแบบการใช้ที่ดินโดยส่วนรวม
- การวางแผนการใช้ที่ดินอนาคต จึงจำเป็นต้องทราบหรือคาดการณ์ความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในชุมชน โดยเฉพาะโครงสร้างหลักที่จะมีผลต่อรูปแบบของชุมชนให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อให้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์บนพื้นที่ภายในชุมชนมีความผิดพลาดน้อยที่สุด

### ขั้นตอนการทำงาน (ดูแผนภูมิที่ ๑๑ ประกอบ)

๑. วิเคราะห์โครงสร้างการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ว่าการใช้ที่ดินบริเวณใดจะดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต หรือคาดว่าจะดำรงอยู่หรือควรรักษาไว้เพื่อผลประโยชน์ของสังคมโดยส่วนรวม

๒. วิเคราะห์ปัญหาบนพื้นที่ในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปัญหา ว่าปัญหาใดมีผลกระทบ

โดยตรงที่จะชักนำการใช้ที่ดินของชุมชนให้เปลี่ยนแปลงไปได้ ซึ่งจำเป็นต้องกำหนดการแก้ไขลงในพื้นที่อย่างชัดเจน ก่อนที่จะวางแผนการใช้ที่ดินต่อไป

๓. วิเคราะห์ผลกระทบของโครงการต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดที่ตั้งของโครงการ (ถ้าจำเป็น) โดยให้สัมพันธ์กับสภาพชุมชนปัจจุบันและ เป็นส่วนหนึ่งในชุมชนอนาคต

๔. สรุปโครงสร้างหลักของชุมชนอนาคต จากผลข้อ ๑-๒-๓ รวมทั้งผลกระทบต่อดัชนีภาพบน

พื้นที่โดยส่วนรวม เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์พื้นที่ต่อไป

### การวิเคราะห์

#### ๕.๑ โครงสร้างการใช้ที่ดินปัจจุบัน

##### ๕.๑.๑ โครงสร้างทางเศรษฐกิจบนพื้นที่

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของชุมชนในปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับบริเวณที่สำคัญ ๔ บริเวณคือ

(ดูแผนที่ ๖ ประกอบ)

๑. บริเวณศูนย์การค้าตลาดตะวันออกริมถนนชุมพล เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทุกชนิด

ของชุมชนแห่งนี้ มีขอบข่ายบริการประชาชนทั้งชุมชน กิจกรรมที่รวมตัวในบริเวณนี้ได้แก่ ตลาดสดทั้ง

๓ แห่งของชุมชน ศูนย์การค้า สถานีจอดรถระหว่างจังหวัดและภายในชุมชน สถาบันการเงินทุกแห่ง

สถานเริงรมย์ และสถานที่ราชการบางแห่ง เช่น สถานีตำรวจภูธรระยองเชิงเทรา

๒. บริเวณสถานีรถไฟระยองเชิงเทรา บริการแก่ผู้ใช้บริการของสถานีเป็นหลักและ

ผู้ผ่าน-แวะชุมชน เนื่องจากอยู่ในตำแหน่งปากทางเข้าสู่ชุมชนจากรุงเทพมหานคร มีแรงดึงดูดทาง

เศรษฐกิจไม่มากนักในปัจจุบัน

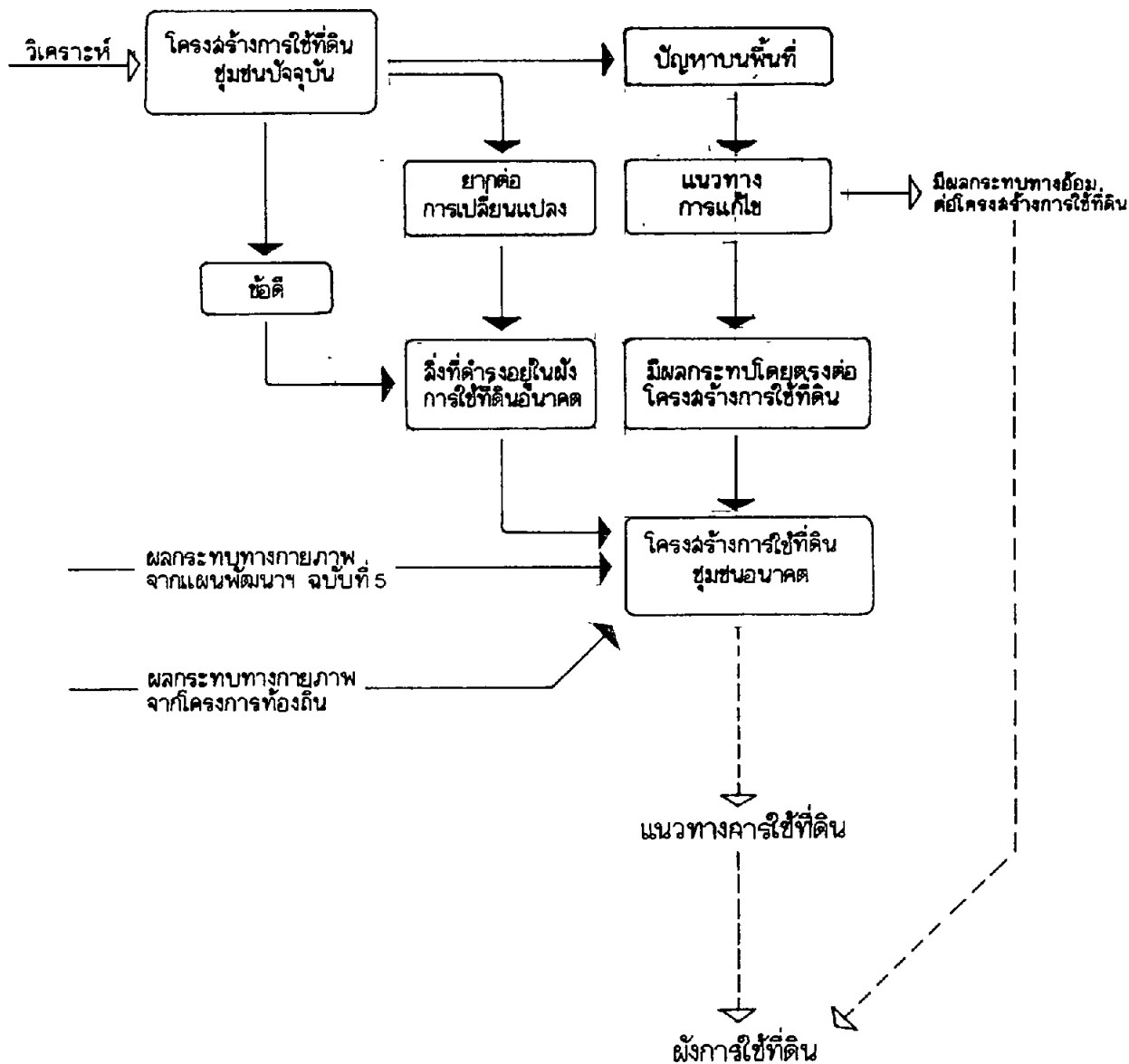
๓. บริเวณวัดโสธรวรวิหาร เป็นแหล่งท่องเที่ยวและสถานสักการะของประชาชน

ทั้งในและนอกชุมชน รวมทั้งเป็นสัญลักษณ์ของชุมชนเมืองระยองเชิงเทราอีกด้วย มีอิทธิพลไม่มากนัก โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับบริเวณที่ ๑ การค้าและบริการในบริเวณนี้มุ่งแต่กลุ่มนักท่องเที่ยว เป็นสำคัญ

๔. ย่านศูนย์ราชการ มีลักษณะเป็นศูนย์การทำงานของข้าราชการอย่างแท้จริง

เป็นที่รวมข้าราชการและผู้มาติดต่อ เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ของชุมชน

แผนภูมิที่ ๑๑ แสดงขบวนการวิเคราะห์ (Process) โครงสร้างอนาคต (๒๕๓๘)  
ของชุมชน เมืองฉะเชิงเทรา



เป็นที่น่าสังเกตว่า นอกจากบริเวณที่ ๑ แล้ว บริเวณที่เหลือต่างไม่มีอิทธิพลต่อประชาชนที่อยู่รอบ ๆ เท่าที่ควร โดยประชาชนที่อยู่ในบริเวณนั้น ต้องเข้ามาใช้บริการในบริเวณที่ ๑ คือ ย่านตลาดตะวันออก อาจจะกล่าวได้ว่า "ในชีวิตแต่ละวัน ในครอบครัวหนึ่งจะต้องมีผู้เข้าใช้บริการในย่านนี้"

นอกจากบริเวณทั้ง ๔ ที่กล่าวมาแล้ว ยังมีการรวมตัวของกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเคลื่อนไหวภายในชุมชน ในรูปของการสัญจร และแรงดึงดูดให้เกิดกิจกรรมในบริเวณนั้น คือ สถาบันการศึกษา โดยมีการกระจุกตัวของสถาบันการศึกษาในระดับอนุบาล มัธยมศึกษา และระดับอาชีวศึกษา โดยในระดับอนุบาลจะกระจุกตัวหนาแน่นมากในย่านริมคลองท่าไข่ ซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิม ส่วนระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา รวมตัวอยู่บริเวณหัวถนนชุมพลติดกับถนนมหาจักรพรรดิ โดยเฉพาะในระดับนี้มีอยู่เพียงบริเวณนี้เพียงแห่งเดียวเท่านั้น

#### ความสัมพันธ์บนพื้นที่

บริเวณที่สำคัญทั้ง ๔ บริเวณ จะกระจายตัวในชุมชนคล้ายรูปสามเหลี่ยมคว่ำ โดยมีสถานีรถไฟและตลาดตะวันออกอยู่ด้านบนซ้ายและขวาตามลำดับ ด้านล่างมุม คือบริเวณวัดโสธรฯ ส่วนบริเวณศูนย์ราชการอยู่ระหว่างกลางของรูปสามเหลี่ยมสมมตินี้ ลักษณะการกระจายตัวนี้ ทำให้เกิดความสมมูลของการใช้ที่ดินพอสมควร (ดูแผนที่ ๖ ประกอบ)

ทั้ง ๔ บริเวณ เชื่อมติดต่อกันโดยอาศัยเส้นทางถนนที่สำคัญ ๓ สายคือ

๑. ถนนมหาจักรพรรดิ เชื่อมระหว่างบริเวณตลาดตะวันออกกับสถานีรถไฟ
๒. ถนนมรุพงษ์ เชื่อมระหว่างบริเวณตลาดตะวันออกกับบริเวณวัดโสธรฯ
๓. ถนนศรีโสธรตัดใหม่ เชื่อมระหว่างสถานีรถไฟกับวัดโสธรฯ

บริเวณศูนย์ราชการอยู่ในบริเวณกึ่งกลางของถนนทั้ง ๓ สายดังกล่าว

#### ๔.๑.๒ แนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจบนพื้นที่

ปัจจุบันบริเวณตลาดตะวันออก มีข้อจำกัดทางกายภาพ ทำให้ไม่สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางการค้าและบริการได้เพียงพอ ทำให้มีการขยายตัวออกนอกบริเวณดังกล่าว บริเวณที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงที่สุดคือบริเวณสองฟากข้างของถนนมหาจักรพรรดิ ตั้งแต่เชิงสะพานบางปะกงถึงสถานีรถไฟ โดยมีแนวโน้มว่าจะทำให้บริเวณทั้ง ๒ บริเวณรวมตัวเป็นบริเวณเดียวกัน ทั้งนี้ เป็นผลจาก

๑. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างบริเวณทั้งสองบริเวณดังกล่าว และมีระยะไม่ไกลกันนัก

๒. มีการเชื่อมต่อของบริเวณทั้งสามบริเวณอันได้แก่ บริเวณตลาดตะวันออก สถานีรถไฟ และศูนย์ราชการ ด้วยกลุ่มสถาบันการศึกษาระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษา บริเวณหัวถนนชุมพล และมหาจักรพรรดิ (ดูแผนที่ ๖)

๓. เป็นเส้นทางเข้า-ออกของชุมชนในปัจจุบัน

๔. มีสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะพร้อมมูล

เมื่อพิจารณาการขยายตัวของชุมชนโดยส่วนรวมแล้ว รูปแบบการขยายตัวของชุมชนเป็นแบบ "Ribbon Develop" โดยมีการขยายตัวตามสองฟากข้างของถนนออกไปทุกทิศทาง จากศูนย์กลางชุมชน บริเวณถนนชุมพล อันได้แก่ ถนนมหาจักรพรรดิ ระหว่างสถานีรถไฟถึงเชิงสะพานบางปะกง ถนนสุขประยูร ตลอดทั้งสาย ถนนศุภกิจและทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๒๐๐ ทั้งนี้เพราะเป็นเส้นทางเข้า-ออกชุมชน ติดต่อกับชุมชนอื่น เกิดการ Flow ของการสัญจรอันเป็นสิ่งดึงดูดกิจกรรม โดยเฉพาะถนนมหาจักรพรรดิและถนนสุขประยูร เป็นเส้นทางที่ผ่านไปสู่อำเภอเมืองนคร ได้ ทำให้เกิดการขยายตัวในถนนดังกล่าวสูงมาก

ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๒๕) ได้มีการตัดถนน By Pass ทางด้านใต้ของชุมชน เพื่อระบายรถที่ผ่านชุมชน ซึ่งเดิมใช้ถนนสุขประยูร และมหาจักรพรรดิ จะช่วยลดทางขยายของพื้นที่ในถนนทั้งสองได้ แต่จะก่อให้เกิดแรงดึงดูดทางเศรษฐกิจ บริเวณจุดตัดใหม่ขึ้นในอนาคต ซึ่งจำเป็นต้องนำมาประกอบการพิจารณาวางแผนอนาคต

ส่วนทางด้านใต้ของชุมชน นับจากบริเวณศูนย์ราชการ มีการขยายตัวไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นในบริเวณเดิม (ดูแผนที่ ๑๐ ประกอบ)

#### ๔.๑.๓ การใช้ที่ดินปัจจุบันที่จะดำรงอยู่ในอนาคต

ขึ้นอยู่กับหลักการและสาเหตุ ๒ ประการคือ

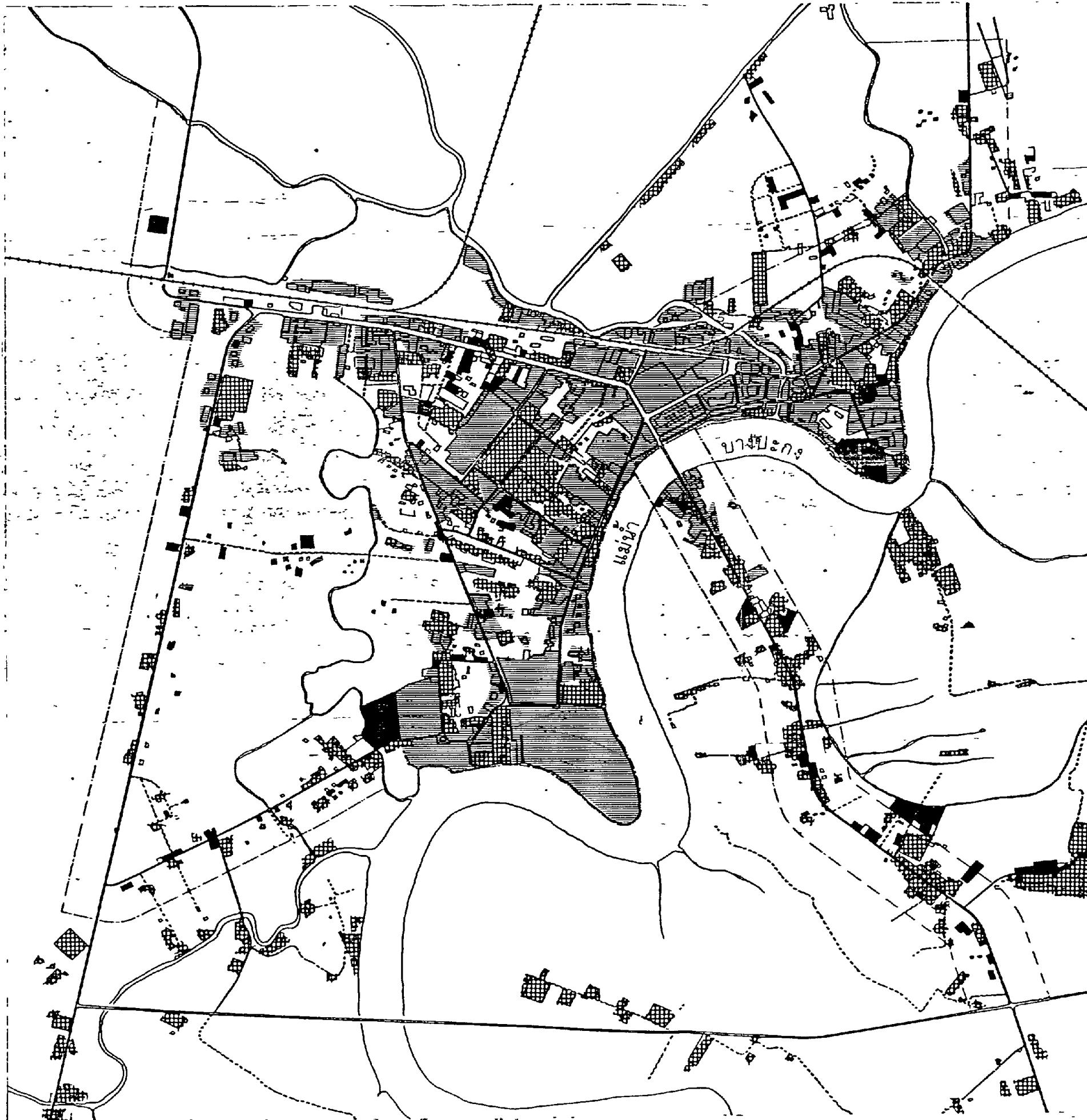
ก. เป็นส่วนดีของชุมชน ที่ควรจะอนุรักษ์ไว้เพื่อประโยชน์ส่วนรวม ได้แก่




๑. บริเวณศูนย์ราชการ ควรคงไว้ทั้งในแง่ความเป็นศูนย์ฯ และตำแหน่งที่ตั้ง เนื่องจาก

๑.๑ การอยู่ร่วมกันในลักษณะศูนย์ฯ เช่นในปัจจุบัน ก่อให้เกิดความประหยัดทั้งภายในและภายนอก ทั้งในแง่รัฐและประชาชนผู้มาติดต่อ

๑.๒ อยู่ในตำแหน่งใจกลางของชุมชน ใกล้ศูนย์กลางการค้าและเข้า-ออกได้จากถนนมหาจักรพรรดิ ซึ่งเป็นถนนหลักสายประธานของชุมชน

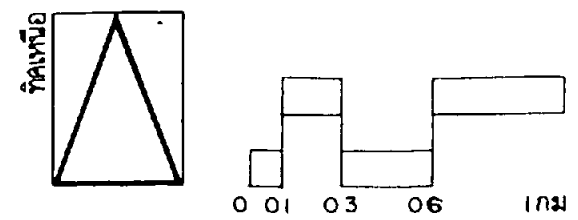
แสดง แนวโน้มการใช้ประโยชน์ที่ดิน



-  ชุมชนเดิม พ.ศ. 2512
-  ชุมชนที่เกิดขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2512 - 2521
-  ชุมชนที่เกิดขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2521 - 2524

ที่มา : สำนักงานผังเมือง  
กระทรวงมหาดไทย

แนวทางการใช้ที่ดินชุมชนเมือง  
เพื่อเป็นเมืองรองภาคตะวันออก **ฉะเชิงเทรา**



๑.๓ อยู่ในตำแหน่งประหยัดสาธารณูปโภค คือ ใกล้เคียงถนนประปา และใกล้แม่น้ำบางปะกง ซึ่งเป็นแหล่งระบายน้ำทิ้ง รวมทั้งเป็นทัศนียภาพของชุมชน

๒. บริเวณศูนย์กลางการค้าของชุมชนย่านตลาดตะวันออก มีความเหมาะสมคือ

๒.๑ อยู่ในตำแหน่งใจกลางชุมชน และย่านชุมชนหนาแน่น สามารถติดต่อกับถนนสายประธาน คือ ถนนมหาจักรพรรดิได้โดยตรง

๒.๒ มีการลงทุนภาคเอกชนสูงในปัจจุบัน

๒.๓ อยู่ในบริเวณประหยัดการบริการของรัฐ ทั้งค้ำสาธารณูปโภค และสาธารณูปการทุกประเภท

๓. บริเวณสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ควรอนุรักษ์ไว้ให้อนุชนรุ่นหลัง เพื่อผลประโยชน์ทางการศึกษา และทางสังคม ได้แก่บริเวณศาลากลางเก่า และกำแพงเมืองโบราณ

๔. บริเวณวัดโสธรวรวิหาร ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชุมชน เป็นแหล่งเศรษฐกิจแหล่งหนึ่งของชุมชน โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวและสังคม ควรส่งเสริมบทบาทดังกล่าวให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งดูแลสภาพแวดล้อมให้อยู่ในสภาพดี

ข. ยากแก่การเปลี่ยนแปลง ตำแหน่งหรือประเภทการใช้ที่ดิน ได้แก่

๑. ไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้ เพราะจะกระทบต่อสังคมอย่างรุนแรง ได้แก่ บริเวณสถาบันศาสนาทั้งหมด กองพันทหารช่างที่ ๒ รักษาพระองค์

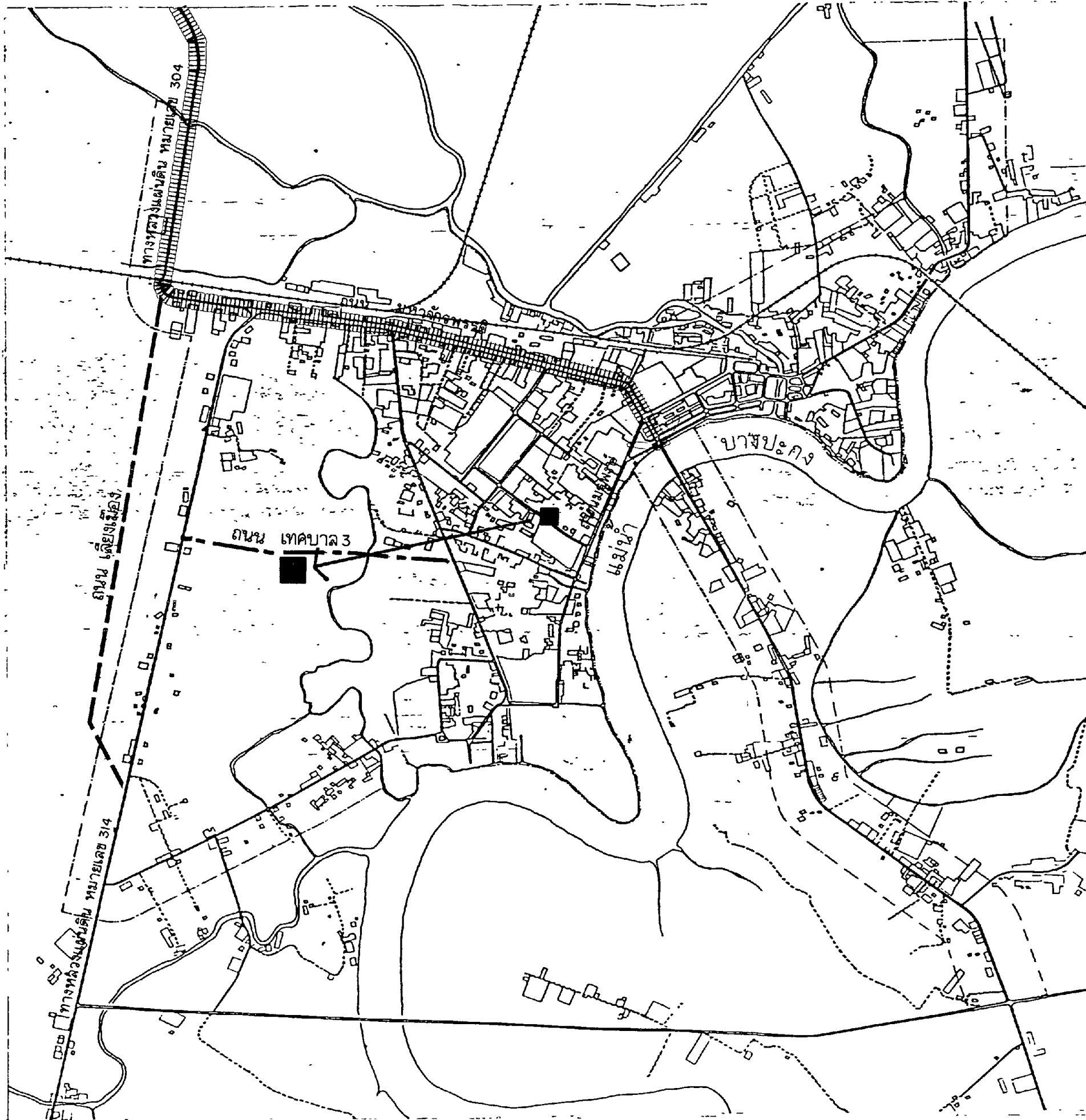
๒. การเปลี่ยนแปลงเป็นไปได้ยาก เนื่องจากต้องลงทุนสูง ไม้คุ้มค่า (Threshold Cost) ได้แก่ บริเวณสถานที่ราชการต่างๆ โรงเรียน หรือสถาบันการศึกษาทั้งหมดในชุมชน รวมทั้งโครงข่ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ได้แก่ ประปา ท่อระบายน้ำ ถนน ทางรถไฟ

๕.๒ โครงการภายในพื้นที่ของท้องถิ่นและผลกระทบต่อชุมชน

๕.๒.๑ โครงการตัดถนนภายในชุมชน ๒ สายคือ (ดูแผนที่ ๑๑ ประกอบ)

๑. ถนนเลี่ยงเมือง (By Pass) ทางทิศตะวันตกของชุมชน เป็นโครงการของกรมทางหลวงฯ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะช่วยลดการจราจรบริเวณจุดตัดของทางหลวงแผ่นดิน

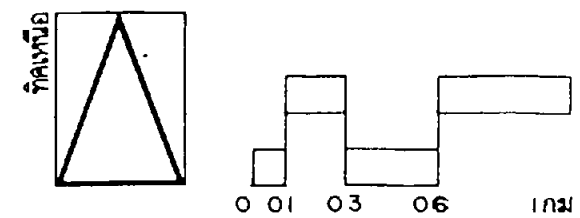
แสดง โครงการบนพื้นที่ของ ชุมชน



- ถนนตัดใหม่
- - - ถนนปรับปรุงใหม่
- ||||| แนวท่อเมนตีประปาใหม่
- โรงฆ่าสัตว์เทศบาลใหม่
- โรงฆ่าสัตว์เดิม

ที่มา : สำนักงานผังเมือง  
กระทรวงมหาดไทย

แนวทางการใช้ที่ดินชุมชนเมือง  
เพื่อเป็นเมืองรองภาคตะวันออก **ฉะเชิงเทรา**





๒ สายคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ และหมายเลข ๓๑๔ ใกล้สถานีรถไฟฉะเชิงเทรา และช่วยทำให้เกิดความคล่องตัวในการสัญจรบนทางหลวงฯ ทั้ง ๒ สาย โดยต่อแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ตรงลงมาทางใต้ แล้วหักมาบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๔ ตรงบริเวณเยื้องกับปากทางถนนเข้าวัด โสธรา

๒. ถนนเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๔ กับถนนศรีโสธรตัดใหม่ โดยสร้างตามแนวถนนลูกรังเดิม เป็นโครงการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ผลกระทบ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ที่ดิน และสภาพทางกายภาพของชุมชนคือ

๑. เกิดศักยภาพการเข้าถึงเพิ่มขึ้น ในพื้นที่ที่มีการตัดถนนใหม่ โดยเฉพาะถนนตัดใหม่ของเทศบาลจะเป็นการเปิดพื้นที่ขนาดใหญ่ ซึ่งจะก่อให้เกิดแรงดึงดูดการตั้งถิ่นฐานของประชาชนตามสองฟากข้างของถนนดังกล่าว

๒. ลดการจราจรบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๔ ช่วงสามแยกเดิมถึงสามแยกที่จะเกิดใหม่ (ข้อ ๑) และบริเวณหน้าสถานีรถไฟ รวมทั้งก่อให้เกิดความคล่องตัวของการจราจรบนทางหลวงทั้งสอง

#### ๕.๒.๒ โครงการวางท่อเมนและระบบการส่งน้ำประปาใหม่

ตามโครงการจะ เปลี่ยนจาก การส่งน้ำดีและน้ำดิบจากโรงกรองน้ำนอกชุมชน (ทางเหนือ ๘ กิโลเมตร) มาสู่โรงกรองน้ำบริเวณที่ทำการประปาฉะเชิงเทรา เป็นจุดกรองน้ำดิบและส่งน้ำไปยังเขตบริการโดยระบบพิกน้ำบนฝั่งสูง มาเป็นผลิตน้ำประปาทั้งหมดจากโรงกรองนอกชุมชน แล้วส่งมาตามท่อเมนที่วางมาตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ บรรจบกับท่อเดิมตามแนวถนนมหาดจักรพรรดิตลอดทั้งสาย (ดูแผนที่ ๑๑ ประกอบ) โดยใช้แรงดันสูง

ผลกระทบ เปลี่ยนแปลงศักยภาพการบริการด้านประปา โดยจะเกิดศักยภาพสูงตามสองฟากข้างของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ และถนนมหาดจักรพรรดิ และค่อย ๆ ลดหลั่นกันลงไปตามระยะทางที่ห่างออกไป ส่วนบริการที่ทำการจะเป็นเพียงสำนักงานเท่านั้น

#### ๕.๒.๓ โครงการย้ายโรงฆ่าสัตว์ของเทศบาล

ปัจจุบันอยู่ในบริเวณใกล้ รือณจำจังหวัด จะย้ายไปอยู่บริเวณถนนเทศบาลที่จะตัดใหม่ (ดูแผนที่ ๑๑)

ผลกระทบ จะทำให้เกิดบรรยากาศที่ดีบริเวณที่ตั้งเดิม แต่จะเกิดบรรยากาศไม่ดีแก่การพักอาศัยบริเวณที่ตั้งใหม่แทน

#### ๔.๓ ปัญหาและแนวทางการแก้ไข

ชุมชนฉะเชิงเทราปัจจุบันมีปัญหามนพื้นที่ที่สำคัญ ๓ ประการคือ

##### ๔.๓.๑ ปัญหาการจราจรติดขัด

###### สภาพของปัญหา

มีการจราจรคับคั่งบนถนนมหาจักรพรรดิ ชุมพล สุขประยูร และถนนศุภกิจ โดยเฉพาะถนนชุมพลและถนนภายในบริเวณตลาดตะวันออก กับบริเวณสี่แยกเชิงสะพานบางปะกงฝั่งตะวันตก มีปริมาณการจราจรสูงมาก โดยมีปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งรีบประมาณ ๒,๐๔๐ และ ๒,๑๕๓ คันต่อชั่วโมง ในถนนชุมพลและถนนบริเวณสี่แยกเชิงสะพานตามลำดับ<sup>๑</sup> (ดูตารางที่ ๑๖ ประกอบ) ซึ่งสูงกว่าความสามารถของถนนจะรับไว้ได้

###### ต้นเหตุของปัญหา

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพของถนนที่มีปัญหาทั้ง ๒ สาย จะเห็นว่า มีลักษณะที่เชื่อมโยงกัน โดยยวดยานที่จะผ่านเข้าสู่ถนนชุมพลบางส่วนต้องผ่านจากถนนมหาจักรพรรดิเข้าไปและบริเวณที่หลุกพล่านของถนนมหาจักรพรรดิก็คือบริเวณที่ตัดกับถนนชุมพล ในการพิจารณาดำเนินการต้นเหตุของปัญหาจึงจำเป็นต้องพิจารณาควบคู่กันไป ต้นเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดพอสรุปได้ดังนี้คือ

๑. เกิดจากการกระจุกตัวของกิจกรรมภายในชุมชน อันได้แก่ ตลาดสดและกิจกรรมทางการค้า-บริการในบริเวณตลาดตะวันออกริมถนนชุมพล โรงเรียนอนุบาลบริเวณริมคลองท่าไข่ สถาบันการศึกษาระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษาเชิงสะพานบางปะกง ทำให้เกิดการเคลื่อนไหวภายในชุมชนทั้งชุมชนเข้ามาใช้บริการในย่านดังกล่าว ก่อให้เกิดปริมาณการจราจรสูงในถนนชุมพล เชิงสะพานบางปะกงและถนนศุภกิจโดยเฉพาะตลาดสด และสถาบันการศึกษา ซึ่งมีเวลาให้บริการที่แน่นอนในช่วงเช้า-เย็น

๒. เกิดจากกิจกรรมบางชนิดที่ดึงดูดปริมาณการจราจรในบริเวณ คือ สถานีจอดรถบขส. ภายในบริเวณรอบ ๆ ตลาดสดตะวันออกและที่จอดรถสองแถวภายในชุมชน บริเวณตลาดทรัพย์สินซึ่งอยู่ใกล้กัน ทำให้เกิดปริมาณการจราจรบนถนนมหาจักรพรรดิ สุขประยูร เข้าสู่ถนนชุมพลเพื่อเข้าจอดยังสถานี บขส. โดยมีปริมาณการจราจรของรถโดยสารประจำทางต่างจังหวัด (บขส.) ถึงวันละประมาณ ๕๕๘ เที่ยว รถโดยสารภายในจังหวัดประมาณ ๗๓๑ เที่ยว (ดูบทที่ ๕.๑.๑)

นอกจากจะก่อให้เกิดปริมาณจราจรดังกล่าวแล้ว ยังก่อให้เกิดความสับสนในบริเวณใกล้เคียงกับที่จอด ในลักษณะการจอด การเข้า-ออก การขยับรถ รวมทั้งความพลุกพล่านของการขึ้น-ลงของผู้โดยสารอีกด้วย เมื่อประกอบกับความพลุกพล่านของผู้ใช้บริการตลาดสด, การค้าในช่วงดังกล่าวแล้ว ก็ยิ่งเพิ่มเป็นทวีคูณ (ดูแผนที่ ๖ ประกอบ)

๓. เกิดจากปริมาณรถที่ผ่านชุมชน ได้แก่

๓.๑ ผ่านไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ยวดยานที่จะไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ทุกคัน จำเป็นที่จะต้องผ่านถนนชุมพลและถนนศุภกิจ ทั้งนี้ เพราะไม่มีถนนหรือทางเลี่ยงทางอื่นเลย (ดูแผนที่ ๓ ประกอบ) รถที่ผ่านนอกจากรถประจำทางและรถส่วนตัวแล้ว ยังมีรถบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะอำเภอบางน้ำเปรี้ยว เป็นอำเภอที่มีโรงสีมากที่สุดของจังหวัดฉะเชิงเทราคือมีถึง ๔๖ โรง<sup>๑</sup> และตลาดสินค้าเกือบทั้งหมดคือ กรุงเทพมหานคร (ดูตารางที่ ๓๓)

๓.๒ ผ่านไปยังกรุงเทพมหานคร พนมสนิม ชลบุรี ปราจีนบุรี และชุมชนอื่น ๆ ภายในจังหวัดรวมทั้งอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ต้องผ่านถนนมหาจักรพรรดิหรือถนนสุขประยูรหรือทั้งสองถนน ปัจจุบันถึงแม้จะมีถนน By Pass อ้อมเมืองทางด้านใต้ก็ตาม แต่เนื่องจากเส้นทางไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยวจำเป็นต้องผ่านถนนมหาจักรพรรดิและสุขประยูร เข้าสู่ถนนชุมพลดังกล่าวแล้ว ทำให้ไม่สามารถห้ามรถที่ไม่จำเป็นต้องผ่าน อันได้แก่ รถบรรทุก ผ่านถนนทั้งสองได้ รถที่ผ่านชุมชนจึงยังคงใช้เส้นทางเดิมนี้ผ่านอยู่เหมือนเดิม เพราะมีระยะทางใกล้กว่าผ่านไปตามถนน BY PASS นอกจากนี้ยังสามารถแวะพักผ่อนภายในชุมชนได้สะดวก

#### แนวทางแก้ไข

การแก้ไขทำได้ ๒ ลักษณะคือ แก้ไขต้นเหตุของปัญหา ได้แก่ปริมาณพาหนะที่เข้าสู่บริเวณ โดยการย้ายหรือกระจายกิจกรรมที่ก่อให้เกิดแรงดึงดูดปริมาณการจราจรในบริเวณ อีกลักษณะคือ การแก้ไขทางกายภาพ ได้แก่ การเพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อรับปริมาณดังกล่าวให้เพียงพอ การแก้ไขปัญหาดัง ๒ ลักษณะมีดังนี้

#### ๑. แก้ไขโดยลดปริมาณการจราจร

การแก้ไขในลักษณะนี้ ทำได้ ๒ แบบคือ ย้ายกิจกรรมที่ดึงดูดการจราจรสูง หรือเพิ่มแหล่งกิจกรรมในบริเวณอื่น เพื่อกระจายการจราจร การพิจารณาว่าควรจะย้ายหรือ

<sup>๑</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กองบัญชีประชาชาติ.

ตารางที่ ๓๓ แสดงปริมาณสินค้าทางเกษตรจังหวัดฉะเชิงเทราที่ส่งไปจำหน่ายต่างจังหวัดปี ๒๕๒๓

รายการ	ปริมาณ	ตลาดปลายทาง	ระยะทาง(กม.)	หมายเหตุ
ข้าวสาร	๑๗๕,๐๐๐ ตัน	กทม.	๗๕	-สินค้าทุกชนิดขนส่ง ทางรถยนต์ยกเว้นไข่ ที่ขนส่งทางรถไฟด้วย
มันสำปะหลัง	๘๐๐,๐๐๐ ตัน	กทม.	๗๕	
อ้อย	๓๔๔,๐๐๐ ตัน	ชลบุรี	๕๐	-ค่าขนส่งทุกชนิด กก.ละ ๐.๑๐ บาท
มะพร้าว	๗,๐๐๐,๐๐๐ ผล	กทม.	๗๕	
มะม่วง	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ ผล	กทม.	๗๕	
หมาก	๗๐๐,๐๐๐,๐๐๐ ผล	กทม.	๗๕	
ไม้ชนิดต่าง ๆ	๕๖,๖๗๕ ม <sup>๓</sup>	กทม.	๗๕	
สุกร	๑๑๐,๐๐๐ ตัว	จันทบุรี	๓๑๐	-ใช้บริโภคในจังหวัด อีก ๒๓,๕๐๐ ตัว
		ระยอง	๒๐๐	
		กทม.	๗๕	
		ปราจีนฯ	๗๒	
		ชลบุรี	๕๐	
เป็ด	๑,๐๐๐,๐๐๐ ตัว	กทม.	๗๕	-ราคาตัวละ ๒๕ บาท
ไก่	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ ตัว	กทม.	๗๕	-ราคาตัวละ ๒๕ บาท
ไข่ไก่, ไข่เป็ด	๖๐๐,๐๐๐,๐๐๐ ฟอง	กทม.	๗๕	
สัตว์น้ำจืด	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ กก.	กทม.	๗๕	
สัตว์น้ำเค็ม	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ กก.	กทม.	๗๕	
โค	๕๐ ตัว	กทม.	๗๕	-ราคาตัวละ ๖,๐๐๐บาท บริโภคในจังหวัด๘๐๐ตัว
กระบือ	๑๒๐ ตัว	กทม.	๗๕	-ราคาตัวละ๘,๐๐๐บาท บริโภคในจังหวัด๘๐๐ตัว

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดฉะเชิงเทรา

กระจายกิจกรรม จำเป็นต้องพิจารณาอย่างละเอียดถึงตำแหน่งที่ตั้งของกิจกรรมในปัจจุบัน ว่าเหมาะสมหรือไม่ และจำเป็นต้องกระจุกตัวบนพื้นที่หรือไม่ หากตำแหน่งไม่เหมาะสมอาจพิจารณาย้าย โดยต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในแง่การลงทุน หรือหากกิจกรรมดังกล่าวไม่จำเป็นต้องอยู่รวมกันในพื้นที่ ก็อาจจะกระจายหรือสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมในบริเวณอื่น ๆ ได้ ซึ่งสรุปการแก้ไขแต่ละสาเหตุดังนี้

๑. บริเวณย่านการค้าศูนย์กลางชุมชนบริเวณตลาดตะวันออก เป็นการค้าที่ไม่ใช่เพื่อการยังชีพในชีวิตประจำวัน ปัจจุบันอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมคืออยู่ตำแหน่งศูนย์กลางชุมชน และอยู่ในแหล่งชุมชนหนาแน่น นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงขนาดของชุมชนที่ค่อนข้างเล็กแล้ว การค้าดังกล่าวยังจำเป็นต้องอยู่รวม ในบริเวณเดียวกัน ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าว ทั้ง ๒ พอสรุปได้ว่า ไม่สามารถย้ายหรือกระจายกิจกรรมดังกล่าวได้

๒. ตลาดสดและสถาบันการศึกษา ลักษณะการใช้ทั้งสองค่อนข้างจะคล้ายคลึง คือมีการใช้เกือบทุกวัน วันละ ๒ เวลา เข้า-เย็น โดยใช้พร้อม ๆ กันทั้งชุมชน เมื่อพิจารณาถึงตำแหน่งซึ่งอยู่บริเวณศูนย์กลางชุมชน อยู่ในบริเวณที่เหมาะสม ลักษณะกิจกรรมไม่จำเป็นต้องอยู่รวมกันในพื้นที่

แนวทางการแก้ไข เมื่อพิจารณาจากลักษณะดังกล่าว ประกอบกับการลงทุนที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันพอสรุปได้ว่า ไม่อาจจะย้ายกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน แต่สามารถเพิ่มกิจกรรมขึ้นในบริเวณอื่น เพื่อรองรับกับประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยไม่เพิ่มหรือขยายการรับบริการของกิจกรรมดังกล่าวในพื้นที่เดิม

๓. สถานีจอดรถ บขส. และสองแถวประจำทาง ปัจจุบันไม่มีสถานที่จอดที่ถาวร โดยรถโดยสารต่างจังหวัดจะจอดรอบ ๆ ตลาดสดตะวันออก ส่วนบริเวณถนนรอบ ๆ ทางด้านข้างจะเป็นที่จอดรถสองแถว ตำแหน่งที่ตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางชุมชน ทำให้เกิดปริมาณรถเนื่องจากรถประจำทางต่างจังหวัด ตามเส้นทางที่เข้าสู่ที่จอดดังกล่าวแล้ว

จากตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม และการย้ายไม่ทำให้เกิดการสูญเปล่าการลงทุนเดิม จึงควรจะย้ายออกจากบริเวณในปัจจุบัน บริเวณที่จะย้ายไปควรอยู่ในตำแหน่งที่จะไม่ชักนำปริมาณการจราจรเข้าสู่ชุมชนโดยไม่จำเป็น ส่วนบริเวณจอดรถสองแถวภายในชุมชน ซึ่งอาศัยจอดตามริมถนน ก็ควรจะย้ายตามไปด้วยเช่นกัน และควรอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงเพื่อสะดวกในการเปลี่ยนพาหนะของผู้โดยสาร ตำแหน่งที่เหมาะสมใหม่ จะวิเคราะห์อย่างละเอียดในบทต่อไป

๔. ปริมาณรถที่อาศัยผ่านชุมชน การพิจารณามาตรการที่จะห้ามไม่ให้รถผ่านชุมชน ยังไม่สามารถทำได้ในปัจจุบัน เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพและ NET WORK ของโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางด้านเหนือ มีเพียงถนนชุมพลเพียงสายเดียวที่ผ่านเข้าชุมชน ปริมาณรถในถนนชุมพลต้องอาศัยผ่านยังถนนมหาจักรพรรดิและสุขประยูร อีกต่อหนึ่งเป็นลูกโซ่

การแก้ไขปัญหาคงจำเป็นต้องสร้าง Net Work ทางเหนือเพิ่มขึ้น เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทาง และใช้มาตรการทางกฎหมายห้ามรถบางชนิดที่ไม่จำเป็นต้องเข้าชุมชนผ่าน โดยให้เลี้ยวไปใช้ยังเส้นทางอื่นแทน ทั้งนี้จำเป็นต้องพิจารณาแบ่งระดับของถนนภายในชุมชน ว่าสายใดเป็นระดับจังหวัดที่ยอมให้รถต่างจังหวัดผ่านได้ สายใดเป็นถนนภายในชุมชนที่อนุญาตให้เฉพาะรถที่สัญจรหรือใช้บริการภายในชุมชนเท่านั้น

#### สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาวจร

๑. ไม่ขยายการบริการ ตลาดสดและสถานศึกษาระดับอนุบาลในบริเวณคลองท่าไข่ ระดับมัธยมปลายและอาชีวะ บริเวณสี่แยก เชียงสะพานบางปะกง เพิ่มจากปัจจุบัน ทั้งในแง่จำนวนนักเรียน และจำนวนโรงเรียนในกรณีที่มีจำนวนนักเรียนหรือผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น จะสนับสนุนให้เกิดการบริการดังกล่าวในบริเวณอื่น ที่จะช่วยกระจายทิศทางและปริมาณการจราจร

๒. ย้ายและสร้างสถานีจอดรถประจำทางทั้งต่างจังหวัดและภายในชุมชนจากบริเวณเดิมไปยังบริเวณอื่น

๓. สร้างถนน By pass ทางด้านเหนือของชุมชน สำหรับรถที่จะไป-มา จากอำเภอ บางน้ำเปรี้ยว

๔. กำหนดเส้นทางที่ยินยอมให้รถระหว่างจังหวัดอื่นได้แก่ รถประจำทาง บขส. รถบรรทุกใหญ่ ผ่านและไม่ให้ผ่าน

#### ๕.๓.๒ ปัญหาการขาดแคลนบริการทางสังคม

##### สภาพของปัญหา

กิจกรรมเกือบทุกประเภทมีการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณศูนย์กลางของชุมชน ทำให้ชุมชนทางรอบนอกขาดแคลนบริการดังกล่าว หรืออยู่นอกระยะที่เหมาะสมในการใช้บริการของกิจกรรมนั้น ๆ มีผลทำให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว ต้องรับภาระในการเข้าหาแหล่งบริการ

บริเวณที่ขาดแคลนสถานการศึกษา

๑. บริเวณขาดแคลนสถานการศึกษา (ดูแผนที่ ๗ ประกอบ)

ระยะเดินทางที่เหมาะสมสำหรับการศึกษาในระดับต่าง ๆ ใช้ระยะทางมาตรฐานดังนี้ (บทที่ ๒)

ระดับอนุบาล	รัศมีการบริการ	๕๐๐ เมตร
ระดับประถมศึกษา	รัศมีการบริการ	๑,๐๐๐ เมตร
ระดับมัธยมต้น	รัศมีการบริการ	๑,๕๐๐ เมตร
และระดับมัธยมปลาย	รัศมีการบริการ	๒,๐๐๐ เมตร

เมื่อพิจารณาถึงระยะเหมาะสมดังกล่าว จะมีการขาดแคลนการบริการพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่ดังนี้

๑.๑ ระดับอนุบาล บริเวณที่ขาดแคลนได้แก่ ชุมชนทางด้านใต้ทั้งหมด ตั้งแต่บริเวณเรือนจำลงมาทั้งหมด บริเวณสถานีรถไฟ บริเวณสองฟากข้างถนนศุภกิจ ตั้งแต่จุดตัดของทางรถไฟสายแหลมฉบัง ขึ้นไปทางเหนือและบริเวณชุมชนริมถนนสุขประยูร (ยกเว้นบริเวณเชิงสะพานบางปะกง)

๑.๒ ระดับมัธยมต้น มีอยู่บริเวณเดียวคือบริเวณปลายถนนสุขประยูรและพื้นที่ส่วนใหญ่ของฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง

๑.๓ ระดับมัธยมปลาย บริเวณที่อยู่นอกรัศมีการบริการที่เหมาะสม ได้แก่ บริเวณชุมชนทางใต้ตั้งแต่วัดโสธรา ลงมา ทางเหนือบริเวณคลองบ้านใหม่ขึ้นไป และฝั่งตะวันออก บริเวณปลายถนนสุขประยูร

๒. บริเวณขาดแคลนตลาดสด (ดูแผนที่ ๑๕ หน้า ๑๖๕ ประกอบ)

บริการการของตลาดศูนย์กลางเมือง รัศมีการบริการประมาณ ๒ ก.ม. ซึ่งเป็นระยะไกลสุดสำหรับการใช้พาหนะจักรยาน (บทที่ ๒ หน้า ๑๔) ซึ่งเป็นพาหนะที่ใช้มากในชุมชน บริเวณที่อยู่นอกเขตบริการคือบริเวณชุมชนทางใต้บริเวณวัดโสธรวรวิหาร ส่วนทางเหนือคือบริเวณใกล้สุด เขตเทศบาลและปลายถนนสุขประยูร

เมื่อพิจารณาในภาพรวม จะเห็นว่า บริเวณที่ขาดแคลนตลาดสด การศึกษา ระดับอนุบาลและมัธยมปลาย เป็นบริเวณเดียวกันเกือบทั้งหมด

### ๓. ขาดแคลนบริการประปา

การวางท่อของการประปาในปัจจุบัน มุ่งในบริเวณชุมชนหนาแน่น ได้แก่บริเวณใจกลางเมือง ชุมชนเก่าทางเหนือ ศูนย์ราชการ และบริเวณพักอาศัยทางใต้ใกล้วัดโสมนัส บริเวณที่ยังไม่ได้รับบริการ ได้แก่ บริเวณฝั่งตะวันตกของชุมชนทั้งหมดนับจากถนนโสมนัสตัดใหม่ ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมทั้งสิ้น บริเวณทางเหนือสุดของเขตเทศบาล ทางด้านใต้ตามถนนทางเข้าวัดโสมนัส นับจากคลองโสมนัสลงไป ส่วนทางชุมชนฝั่งตะวันออกขาดแคลน บริเวณดังกล่าวทั้งหมดยกเว้นบริเวณเชิงสะพานฯ (ดูแผนที่ ๔ ประกอบ)

### ๔. ขาดแคลนการระบายน้ำสาธารณะ

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นบริเวณเดียวกับบริเวณขาดแคลนน้ำประปา ยกเว้นบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำ ไม่มีการวางท่อทั้งบริเวณ (ดูแผนที่ ๔)

#### แนวทางการแก้ไข

ปัญหาการขาดแคลนดังกล่าวพอจะแยกเป็น ๒ กลุ่มคือ การขาดแคลนเนื่องจากการกระจุกตัวของกิจกรรมในบริเวณใดบริเวณหนึ่งมากเกินไป และขาดแคลนเนื่องจากการบริการไม่ทั่วถึง ในการแก้ปัญหาจึงจำเป็นต้องพิจารณาแยกจากกัน ตามแต่ละกลุ่มคือ

#### ๑. ขาดแคลนการศึกษาระดับอนุบาลและมัธยมปลาย เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วน

จำนวนนักเรียนต่อห้องเรียนของทั้ง ๒ ระดับ พบว่ามีสัดส่วนที่เหมาะสมพอควร แสดงว่าภายในชุมชนโดยส่วนรวมไม่ขาดแคลน (ดูข้อมูลบทที่ ๓) เพียงแต่มีการกระจายตัวไม่เหมาะสม การแก้ไขจึงควรเพิ่มสถานศึกษาในบริเวณที่ขาดแคลน โดยมุ่งสนองจำนวนนักเรียนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตเท่านั้น กล่าวคือ ไม่ขยายสถานศึกษาในบริเวณเดิม และการเพิ่มสถานศึกษาแห่งใหม่จะไม่ทำให้สัดส่วนนักเรียนต่อห้องเรียนน้อยกว่ามาตรฐานที่ควร (มาตรฐานกระทรวงศึกษาประมาณห้องละ ๓๐ คน) อันจะก่อให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ

#### ๒. ขาดแคลนตลาดสด แก้ไขโดยเพิ่มหรือสนับสนุนให้เกิดตลาดสด ในบริเวณ

ที่ขาดแคลน และอยู่ห่างไกลจากตลาดสดตะวันออกพอควร ไม่ควรต่ำกว่า ๑ กม. โดยต้องคำนึงถึงความหนาแน่นของประชากรในบริเวณรวมทั้งแนวโน้มของการตั้งถิ่นฐานด้วย

#### ๓. ขาดแคลนการบริการประปาและการระบายน้ำ เพิ่มการบริการของรัฐในบริเวณ

ดังกล่าว และวางแผนการใช้ที่ดินอนาคต โดยคำนึงความประหยัดการลงทุนดังกล่าว



### ๕.๓.๓ ปัญหาชุมชนแออัดภายในเขตเทศบาล

ปัญหาด้านนี้สำหรับชุมชนเมืองฉะเชิงเทรา ในปัจจุบันไม่มีใครรุนแรงนัก เพราะชุมชนมีขนาดไม่ใหญ่ ความหนาแน่นประชากรค่อนข้างน้อย บริเวณที่มีปัญหาได้แก่ บริเวณวัดโสธรา และบริเวณริมคลองท่าไข่ ภายในบริเวณการรถไฟ หลังตลาดสดศรีโสธรและตลาดสดเกื้อกูล มีสภาพดังนี้

๑. บริเวณวัดโสธรา แยกเป็นบริเวณย่อย ๒ บริเวณ คือ ภายในวัดและข้างวัดโสธรา ทั้ง ๒ บริเวณเป็นที่ดินของวัดฯ ให้เช่าทำการค้า ภายในวัด เป็นเพิงค้าขายอาหาร แก่คนท้องถิ่น ไม่มีที่พักอาศัย สภาพอาคารไม่ถาวร แออัดไม่น่าดู ส่วนบริเวณนอกวัด เป็นท้องแถวไม้ชั้นเดียวค่อนข้างเก่า ใช้เป็นที่พักอาศัยและทำการค้าเช่นเดียวกับภายในวัด

๒. บริเวณริมคลองท่าไข่ มี ๒ ลักษณะคือส่วนหนึ่งอยู่ในที่ดินของการรถไฟ อีกส่วนหนึ่งปักบ้านเรือนอยู่ในน้ำริมคลอง บางส่วนอยู่ในเรือ ปัจจุบันได้ขยายลงมาตามริมแม่น้ำ บางปะกงจากปากคลองท่าไข่ จนถึงเชิงสะพานบางปะกง อยู่ในพื้นที่สาธารณะ

สภาพอาคารทั้งสองบริเวณเป็นเรือนไม้ค่อนข้างเก่า แออัด ไม่มีสาธารณูปโภคเพียงพอทั้งการประปา และการระบายน้ำ เมื่อถึงฤดูแล้ง น้ำทิ้งโดยเฉพาะจากบริเวณที่ดินรถไฟ ซึ่งมีอาชีพทำขนมจีนที่มีชื่อ จะทำให้น้ำบริเวณปากคลองท่าไข่ ดำและเน่า ส่งกลิ่นเหม็น

#### แนวทางแก้ไข

๑. บริเวณวัดโสธรา โดยพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทางวัดกำลังจัดการให้มีการสร้างอาคารถาวร แทนที่อาคารเดิม ส่วนการใช้ประโยชน์ยังคงอยู่ในรูปเดิม

๒. บริเวณคลองท่าไข่ แยกเป็น ๒ ลักษณะคือ

๒.๑ Clearance ได้แก่อาคารที่รกร้างที่สาธารณะ ทุกลอง เพื่อตัดปัญหาทางสังคมอันยากจะแก้ไขในอนาคต โดยหาที่พักอาศัยในบริเวณอื่น ในลักษณะที่พักอาศัยผู้มีรายได้น้อย

๒.๒ Develop โดยใช้ Upgrading กล่าวคือ ในบริเวณที่รถไฟ ซึ่งมีลักษณะการอยู่เป็นกลุ่ม และในบริเวณดังกล่าวเป็นปลายรางที่ไม่มีขบวนรถผ่าน ควรจะปรับปรุงสภาพเป็นอยู่ภายในให้มาตรฐาน จัดบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อแก้ปัญหาความเป็นอยู่และการทิ้งน้ำเสีย ทั้งนี้ การรถไฟฯ อาจเป็นผู้จัดการโดยเรียกเก็บค่าเช่าให้ถูกต้องต่อไป

#### ๕.๓.๔ ผลกระทบจากการแก้ปัญหา

จากแนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน (ข้อ ๕.๓) จำแนกได้เป็น ๒ กลุ่ม ตามลักษณะของผลกระทบต่อโครงสร้างการใช้ที่ดินของชุมชน ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงและชัดเจน ต่อการใช้ที่ดินอนาคต ในลักษณะดึงดูดให้เกิดการเคลื่อนไหวของการใช้ที่ดิน ให้เปลี่ยนไปตามตำแหน่งของการแก้ปัญหา ซึ่งได้แก่

๑. การย้ายที่จอดรถประจำทางระหว่างจังหวัด (บขส.) และรถเมล์เล็ก ภายในชุมชน ซึ่งจะทำให้ศูนย์กลางชุมชนบริเวณตลาดตะวันออก ลดความสำคัญลง, ทำให้เกิดการเปลี่ยนการใช้ที่ดินบริเวณที่สถานีจอดรถแห่งใหม่ตั้งอยู่ รวมทั้งก่อให้เกิดการสัญจรในเส้นทางระหว่างชุมชนกับสถานีจอดรถดังกล่าว

๒. การสร้าง By Pass ทางด้านเหนือของชุมชน เพื่อระบายรถสินค้าและรถอื่น ๆ ที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเข้าบริเวณถนนชุมพล (ดูการแก้ปัญหาจราจร หน้า ๑๒๔ ประกอบ) รวมทั้งมาตรการจำกัดไม่ให้รถสินค้าขนาดใหญ่ผ่านเข้า-ออกภายในชุมชน

กลุ่มที่ ๒ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรง ลักษณะการดึงดูดการใช้ที่ดินข้างเคียง และภายในชุมชนไม่ชัดเจน ได้แก่ การเพิ่มตลาดสด, โรงเรียนในบริเวณรอบนอกของศูนย์กลางเดิม มีอิทธิพลค่อนข้างน้อย สามารถคล้อยตามการใช้ที่ดินโดยส่วนรวมโดยไม่ทำให้ผังฯ ที่วางไว้เปลี่ยนแปลงไปจนผิดวัตถุประสงค์หรือรูปแบบโดยส่วนรวมได้

สรุป เมื่อพิจารณาผลกระทบดังกล่าว โดยเฉพาะผลกระทบของกลุ่มที่ ๑ จึงจำเป็นต้องกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมของสถานีจอดรถ บขส. และแนวทาง By Pass ทางด้านเหนือโดยสังเขป เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบชุมชนในอนาคตต่อไป ทั้งนี้โดยคำนึงถึง

๑. ต้องสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน
๒. ต้องสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

#### การพิจารณาที่ตั้ง

๑. แนวทาง By Pass ทางด้านเหนือของชุมชน เพื่อระบายรถที่มาหรือจะไปอำเภอบางน้ำเปรี้ยว โดยไม่ต้องผ่านเข้าสู่ชุมชนโดยไม่จำเป็น แนวทาง By Pass ที่จะตัดควรมีคุณสมบัติดังนี้

- ๑.๑ ประหยัดการลงทุนของรัฐ ทั้งนี้ควรมีระยะทางสั้น และหลีกเลี่ยงการสร้างสะพาน

๑.๒ สนองประโยชน์อย่างเต็มที่ ตรงตามทิศทางการเคลื่อนที่ของยวดยานบนถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว

๑.๓ เกิดประโยชน์ต่อชุมชนเมืองฉะเชิงเทรา โดยนอกจากจะช่วยระบายรถที่ผ่านไปยังชุมชนอื่นแล้ว ควรจะสามารถใช้ประโยชน์ด้านการระบายรถยนต์จากด้านเหนือไปส่วนอื่นของชุมชนได้ด้วย ซึ่งระยะทางต้องไม่ไกลเกินไปจนทำให้ไม่สามารถชักจูงยวดยานให้หลีกเลี่ยงถนนศุภกิจและชุมพล ซึ่งเป็นเส้นทางเดิมในปัจจุบัน

๑.๔ อยู่ในระยะห่างเพียงพอที่ชุมชนจะไม่ขยายไปคลุมจนทำให้เสียคุณสมบัติของ By Pass

พิจารณาสภาพทางภูมิประเทศในปัจจุบัน จะพบว่า เส้นทางสายบางน้ำเปรี้ยว-ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นเส้นทางเดียวที่จะเข้าสู่อำเภอบางน้ำเปรี้ยวได้ โดยเชื่อมต่อกับถนนศุภกิจบริเวณคลองบ้านใหม่ห่างจากฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง ประมาณ ๑๐๐ เมตร และเริ่มเบนออกห่างจากแนวแม่น้ำ ผ่านนาข้าวและลำคลองไปทางทิศเหนือ มีทางหลวงฯ แผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ช่วงมีนบุรี-ฉะเชิงเทรา ทางตะวันตก และทางหลวงแผ่นดินฯ เส้นเดียวกัน ช่วงฉะเชิงเทรา-บางคล้า ทางตะวันออกคนละฟากแม่น้ำ มีแนวทางค่อนข้างจะตั้งฉากกัน เมื่อพิจารณาจากสภาพดังกล่าว By Pass ที่จะสร้างใหม่ ควรจะเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ทางตะวันตกมากกว่าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ทางฝั่งตะวันออก (ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ) โดยมีเหตุผลคือ

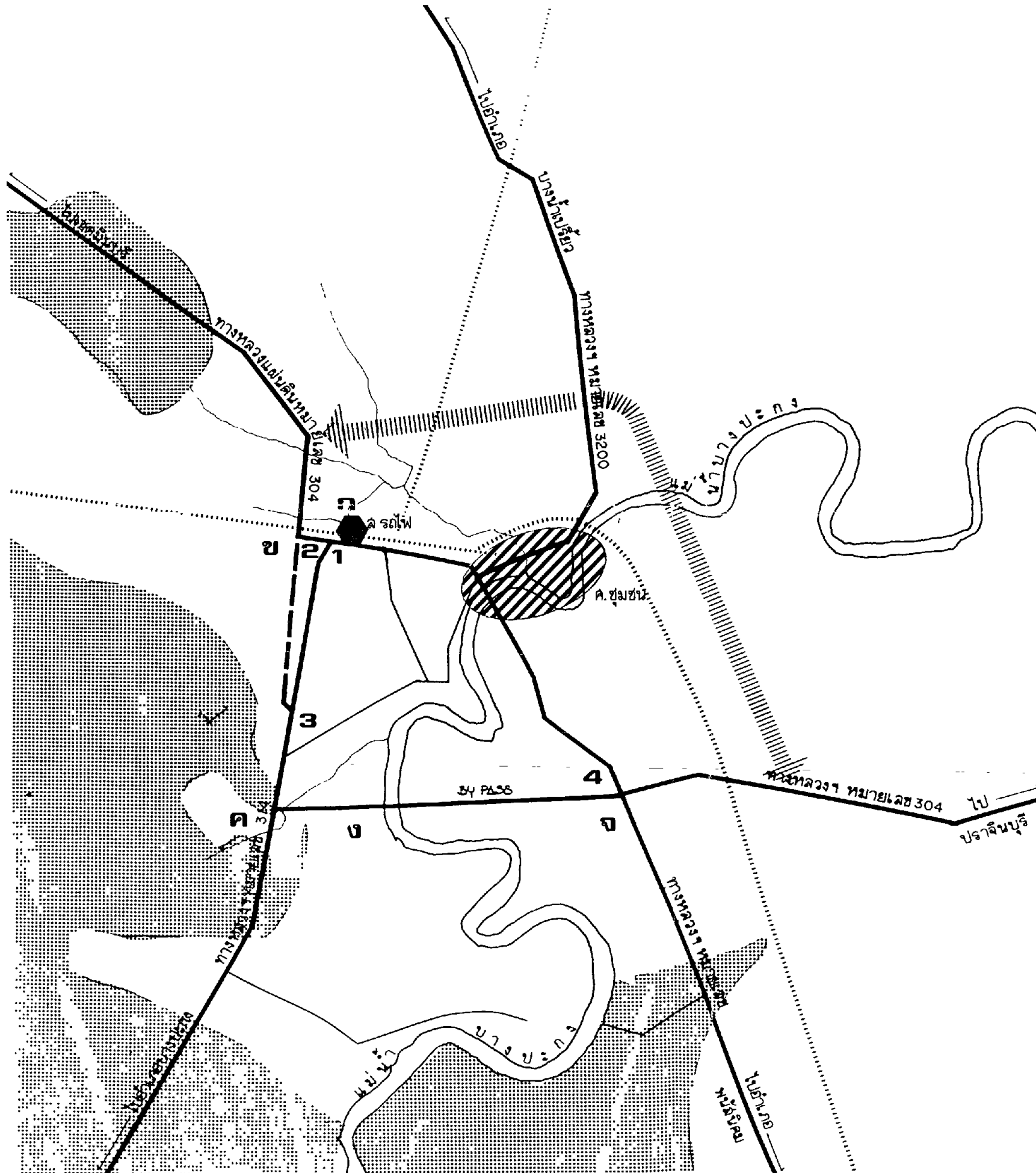
ก. ประหยัดการลงทุน โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับการสร้าง By Pass ไปทางตะวันออกเพื่อเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินฯ สายฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี ซึ่งมีระยะทางมากกว่า และต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงอีก ๑ แห่ง





ข. เปรียบเทียบความสัมพันธ์กับชุมชนข้างเคียง ชุมชนบางน้ำเปรี้ยวมีความสัมพันธ์กับชุมชนเมืองฉะเชิงเทราสูงสุดทั้งในแง่การปกครองและการรับบริการ รองลงมา ได้แก่ กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะสินค้าออก (Economic Base) อันได้แก่ ข้าว ซึ่งอำเภอบางน้ำเปรี้ยวมีจำนวนโรงสีข้าวสูงที่สุดในจังหวัดฉะเชิงเทรา

สินค้าข้าวร้อยละ ๔๐ ถูกส่งไปยังตลาดใน กรุงเทพมหานคร (ดูตารางที่ ๓๓) เส้นทางดังกล่าวจึงสนองความต้องการของการแก้ปัญหาอย่างแท้จริง

๒. ย้ายสถานีจอดรถต่างจังหวัด (บขส.) และรถภายในชุมชน ออกจากบริเวณตลาดสดตะวันออกในปัจจุบัน ไปยังตำแหน่งอื่นที่ไม่ส่งผลกระทบต่อจราจรแก่ชุมชน

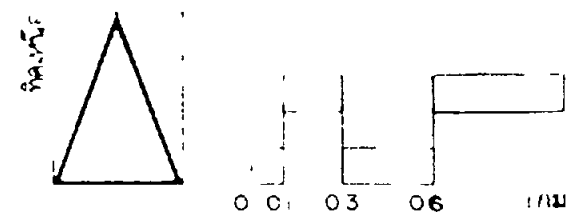
แสดง การวิเคราะห์ที่ตั้ง -  
 สถานีจอดรถประจำทาง,  
 นิคมอุตสาหกรรม



-  บริเวณศูนย์กลางชุมชน
-  สถานีรถไฟ
-  บริเวณเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับเกษตรกรรม
- 1 2**  
**3 4** ตำแหน่งทางเลือกที่ตั้ง - สถานีจอดรถประจำทาง
- ก**  
**ข**  
**ค**  
**ง**  
**จ** ตำแหน่งทางเลือกที่ตั้ง - นิคมอุตสาหกรรม
-  ตำแหน่งทางเลือกแนวถนนเลียบเมืองด้านเหนือ

ที่มา : การวิเคราะห์ บทที่ 5

แนวทางการใช้ที่ดินชุมชนเมือง  
 เพื่อเป็นเมืองรองภาคตะวันออก **ฉะเชิงเทรา**



ตำแหน่งที่เหมาะสมของสถานีขนส่งใหม่ จะต้องมีความสัมพันธ์ที่ดีของ

Terminal<sup>๑</sup> ดังนี้

๒.๑ อยู่ไม่ไกลจากชุมชนนัก สามารถเข้าถึงจากแหล่งชุมชน และศูนย์กลางชุมชนได้สะดวก

๒.๒ อยู่ใกล้ทางหลวงฯ ระดับจังหวัด การเข้า-ออกสะดวก

๒.๓ ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษ แก่แหล่งพักอาศัย ได้แก่ เสียง ครั่นครื้น อันเนื่องจากการจราจร

๒.๔ สภาพพื้นที่ทางกายภาพ ไม่เป็นอุปสรรคเพิ่ม "Cost" การก่อสร้าง ได้แก่ ที่ลุ่มน้ำท่วมถึง ดินอ่อนฯ

๒.๕ เข้าถึง Terminal อื่น ๆ ได้สะดวก ได้แก่ สถานีรถไฟ สนามบิน

๒.๖ มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า ๑๐ ไร่ ตามมาตรฐานกรมการขนส่งทางบก และมีที่ว่างเพียงพอสำหรับการขยายตัวในอนาคต

พิจารณาจากคุณสมบัติดังกล่าว ประกอบกับสภาพทางกายภาพของชุมชนในปัจจุบันมีบริเวณที่มีคุณสมบัติควรแก่การพิจารณา ๔ บริเวณคือ (ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ)

บริเวณที่ ๑ ตรงข้ามสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา ติดถนนมหาจักรพรรดิและทางหลวงฯสายฉะเชิงเทรา-บางปะกง

บริเวณที่ ๒ อยู่ตรงข้ามกับบริเวณที่ ๑ (คนละฟากถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง) เยื้องสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา ระหว่างถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง, มหาจักรพรรดิ และแนวถนนใหม่ของกรมทางหลวงเชื่อมทางหลวงสายฉะเชิงเทรา-มโนบุรี กับทางหลวงฯ สายฉะเชิงเทรา-บางปะกง

บริเวณที่ ๓ บริเวณริมถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง ใกล้ถนนทางเข้าวัดโสธรฯ

บริเวณที่ ๔ บริเวณถนนสุขประยูร ใกล้สี่แยก By Pass ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง

บริเวณทั้ง ๔ นอกจากลักษณะตามคุณสมบัติทั้ง ๖ ข้อแล้ว ยังมีลักษณะพิเศษเฉพาะแตกต่างกัน ที่ต้องพิจารณาเปรียบเทียบประกอบการตัดสินใจดังนี้

<sup>๑</sup>Gideon Golony, New Town Planning : Principles and Practice. (New York. John Wiley & Sons, Inc. 1976), p. 170.

บริเวณที่ ๑

## - ลักษณะเด่น พอสรุปได้ดังนี้

๑. อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟมาก โดยห่างกันเพียง ๕๐ เมตรโดยประมาณ สามารถติดต่อระหว่างกันโดยการเดิน ก่อให้เกิด "Inter node" ของชุมชน ระหว่างรถไฟ-รถประจำทางต่างจังหวัด-รถประจำทางภายในจังหวัด

๒. เข้าถึงศูนย์กลางการค้าและชุมชนได้สะดวกมากที่สุด

๓. มีสาธารณูปโภคพร้อมมูลในปัจจุบัน

## - ข้อเสีย

๑. ก่อให้เกิดความพลุกพล่านบริเวณสถานีรถไฟ และตามถนนที่เป็นทางผ่านของรถประจำทาง ได้แก่ ถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง ช่วงจากถนนทางเข้าวัดโสธรา ถึงถนนมหาจักรพรรดิรวมทั้ง Pollution บริเวณดังกล่าว

๒. อยู่ในแนวโน้มการขยายตัวของชุมชนในปัจจุบัน และอยู่ใกล้กับบริเวณศูนย์กลางการค้าย่านตลาดตะวันออกมาก ในอนาคตหากชุมชนขยายตัว จนมาติดบริเวณดังกล่าวจะทำให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับในปัจจุบัน

บริเวณที่ ๒

## - ลักษณะเด่น พอสรุปได้ดังนี้

๑. อยู่ห่างสถานีรถไฟในระยะที่สามารถเดินติดต่อถึงกันได้ คือประมาณ ๘๐๐-๑,๐๐๐ เมตร ซึ่งยังคงสภาพ "Inter node" เช่นเดียวกับบริเวณแรก

๒. เข้าถึงชุมชนได้สะดวกเช่นเดียวกับบริเวณที่ ๑

๓. อยู่ระหว่างถนนระดับภาคและถนนระดับชุมชน คืออยู่ระหว่างถนน BY PASS

ใหม่ของกรมทางหลวงฯ เชื่อมทางหลวงฯ สายมื่นบุรี กับบางปะกง กับถนนทางหลวงสายฉะเชิงเทรา-บางปะกง ช่วงระหว่างถนนเข้าวัดโสธรา ถึงสถานีรถไฟ ทำให้สามารถแยกการจราจรระหว่างจังหวัดกับภายในจังหวัด ได้อย่างชัดเจน และยังป้องกันไม่ให้เกิดปริมาณการจราจรภายในชุมชนได้โดยไม่จำเป็น

## - ข้อเสีย

๑. ไม่มีสาธารณูปโภคด้านประปาและการระบายน้ำทั้งในปัจจุบัน แต่อยู่ในแนวที่สามารถขยายบริการดังกล่าวได้อย่างประหยัด

บริเวณที่ ๓

## - ลักษณะเด่น

๑. อยู่ใกล้วัดโสธรฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน
๒. ไม่ก่อให้เกิดปริมาณจราจรภายในชุมชนอันเนื่องจากรถประจำทางต่างจังหวัด

โดยอยู่ในตำแหน่งที่สามารถแยกให้รถฯ ต่างจังหวัดผ่านออกไปทาง BY PASS ใหม่ ตามแนวของ  
กรมทางหลวงฯ

## - ข้อเสีย

๑. ปัจจุบันยังไม่มีบริการประปาและท่อระบายน้ำภายในบริเวณนี้ โดยเฉพาะประปา  
อยู่ห่างจากแนวเดินท่อ Main (ตามแนวถนนมหาจักรพรรดิ) มาก การเพิ่มประปาในบริเวณนี้จึงต้องลงทุนสูง
๒. อยู่บริเวณปลายชุมชนทางทิศใต้ การติดต่อกับศูนย์กลางการค้า ย่านพักอาศัย  
หนาแน่นและสถานีรถไฟฯ ต้องอาศัยบริการขนส่งมวลชนภายในจังหวัด

นอกจากลักษณะเด่นและข้อดังกล่าว หากสถานีจอดรถฯ อยู่บริเวณนี้ จะก่อให้เกิด  
ผลกระทบตามมา โดยเฉพาะจะเกิดการขยายตัวของชุมชนในบริเวณดังกล่าวสูง

บริเวณที่ ๔

## - ลักษณะเด่น

๑. มีที่ว่างสำหรับการขยายตัวได้มาก และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถแยกการจราจร  
ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด ออกจากกัน
๒. อยู่บนถนนที่สามารถเข้าสู่ชุมชนและย่านการค้าได้สะดวก

## - ข้อเสีย

๑. ขาดแคลนสาธารณูปโภคได้แก่น้ำประปาและการระบายน้ำทิ้ง และอยู่ในตำแหน่ง  
การบริการดังกล่าวต้องลงทุนสูง
๒. เพิ่มปริมาณการจราจรบนสะพานบางปะกง

- ผลกระทบข้างเคียง

๑. จะก่อให้เกิดชุมชนบนถนนสุขประยูร บริเวณสี่แยก By Pass

สรุปความเหมาะสมของบริเวณที่จะก่อสร้างสถานีจอดรถประจำทางของชุมชน

โดยคำนึงถึงเฉพาะคุณสมบัติของสถานีฯ เท่านั้น ได้รับความเหมาะสมเรียงตามลำดับดังนี้ บริเวณที่ ๒  
บริเวณที่ ๑ บริเวณที่ ๓ และบริเวณที่ ๔

สรุปความเหมาะสมของบริเวณที่จะก่อสร้างสถานีจอดรถประจำทางของชุมชน โดยคำนึงถึงเฉพาะคุณสมบัติของสถานีฯ เท่านั้น ได้ความเหมาะสมเรียงตามลำดับดังนี้ บริเวณที่ ๒ บริเวณที่ ๑ บริเวณที่ ๓ และบริเวณที่ ๔

๓. จัดระดับของ Net Work ภายในชุมชน โดยกำหนดให้ชัดเจนว่า เส้นทางใดยินยอมให้รถระหว่างจังหวัดผ่าน เส้นทางใดห้ามรถระหว่างจังหวัดโดยเฉพาะรถบรรทุกและรถโดยสารระหว่างจังหวัดผ่านอย่างเด็ดขาด

เมื่อพิจารณาระบบ New Work ในปัจจุบัน การสร้าง BY Pass ใหม่ของกรมทางหลวงฯ, การสร้าง By Pass ทางเหนือของชุมชน (ข้อ ๑) และการย้ายสถานีขนส่งฯ ออกมาอยู่ชานเมือง (ข้อ ๓) กำหนดระดับ Net Work ได้ดังนี้ (ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ)

๓.๑ เส้นทางระดับจังหวัด-ภูมิภาค อนุญาตให้รถทุกประเภทสัญจรได้ ได้แก่ ถนนที่เชื่อมติดต่อกับชุมชนข้างเคียงทุกแห่ง คือ ถนนทางหลวงฯ สายบางน้ำเปรี้ยว-ฉะเชิงเทรา, ถนน By Pass ใหม่ทางตอนเหนือฯ, ทางหลวงแผ่นดินฯ สายฉะเชิงเทรา-มีนบุรี, ถนน By Pass ใหม่, ถนนทางหลวงแผ่นดิน สายบางปะกง-ฉะเชิงเทรา ช่วงต่อจาก By Pass ใหม่ และถนน By Pass ปัจจุบัน

๓.๒ เส้นทางภายในชุมชน ห้ามรถบรรทุก และรถประจำทางระหว่างจังหวัดผ่าน ได้แก่ ถนนอื่น ๆ ที่เหลือ ได้แก่ ถนนมหาจักรพรรดิ ชุมพล สุขประยูร ศุภกิจ ฯลฯ

#### ๕.๔ ผลกระทบจากโครงการนิคมอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรเพื่อการส่งออก

เป็นโครงการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสร้างแหล่งงานขนาดใหญ่ อันจะเป็นการเสริมบทบาทเมืองรองทางภาคตะวันออก และสกัดกันแรงงานไร้ฝีมือจากภาคเกษตร จึงจำเป็นต้องตั้งอยู่ภายในชุมชน หรือบริเวณข้างเคียงที่จะเสริมบทบาทดังกล่าวได้ เมื่อพิจารณาถึงขนาดและลักษณะของโครงการ จะก่อให้เกิดความเคลื่อนไหวอย่างสูงทั้งในแง่การตั้งอุตสาหกรรมในบริเวณที่ตั้ง การเคลื่อนไหวของแรงงาน ความสัมพันธ์กับสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบและตลาดสินค้า ความต้องการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้ง มลภาวะเป็นพิษที่จะติดตามมา ลักษณะของอิทธิพลจะเป็นลักษณะ "นำ" การใช้ที่ดิน มากกว่าจะ "คล้อยตาม" การใช้ที่ดินส่วนรวม จึงจำเป็นต้องทราบตำแหน่งที่แน่ชัดและเหมาะสมก่อน จึงจะวางแนวทางการใช้ที่ดินชุมชนอนาคตให้สัมพันธ์และสนองประโยชน์ซึ่งกันและกัน



#### ๕.๔.๑ ตำแหน่งที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมฉะเชิงเทรา

ควรมีคุณสมบัติที่ดี ดังนี้

๑. ที่ดินราคาถูก และมีที่ว่างมากพอสำหรับการขยายตัวในอนาคต

๒. เข้าถึงได้สะดวกจากถนนสายประธานระดับจังหวัดและภาค สำหรับชุมชน

ฉะเชิงเทราต้อง เข้าถึงสถานีรถไฟได้สะดวกด้วย

๓. Cost การลงทุนทางสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำใช้ การระบายน้ำต่ำ

๔. ผลกระทบจาก Pollution ต่ำ

๕. อยู่ในตำแหน่งที่สามารถใช้บริการทางสังคมของชุมชนฯ ได้ และอยู่ใน

ตำแหน่งที่สามารถ เดินทางไปทำงานจากที่พักภายในชุมชนได้ เพื่อประหยัดการลงทุนด้านที่พักและสาธารณูปการสำหรับพนักงาน

จากคุณสมบัติดังกล่าวประกอบกับสภาพทางกายภาพของชุมชนในปัจจุบันมีบริเวณที่ควรแก่การพิจารณา ๕ บริเวณ คือ (ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ)

บริเวณ ก บริเวณด้านหลังสถานีรถไฟ ทางฝั่งตะวันออกของถนนฉะเชิงเทรา-มีนบุรีทางเหนือของชุมชน

บริเวณ ข บริเวณฝั่งตะวันตกของทางหลวงฯ ฉะเชิงเทรา-มีนบุรีใกล้ทางรถไฟทางเหนือของชุมชน

บริเวณ ค บริเวณฝั่งตะวันตกของทางหลวงฯ ฉะเชิงเทรา-บางปะกงทางตะวันตกเฉียงใต้ของชุมชน

บริเวณ ง บริเวณฝั่งตะวันออกของทางหลวงฯ ฉะเชิงเทรา-บางปะกงทางใต้ของชุมชนใกล้แม่น้ำบางปะกง

บริเวณ จ บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง ทางใต้ของชุมชนบริเวณทางหลวงฯ ฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม

#### ๕.๔.๒ การพิจารณาดัดลึนใจ

การพิจารณาเลือกบริเวณที่ตั้งของศูนย์อุตสาหกรรม จะพิจารณาโดยการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของทั้ง ๖ บริเวณ โดยคำนึงถึงคุณสมบัติดังกล่าวประกอบกับผลกระทบต่อชุมชน นอกจากนี้การพิจารณาข้อเสียในด้านต่าง ๆ จะพิจารณาถึงแนวทางการแก้ไขว่าสามารถแก้ไขได้หรือไม่ มีความยาก-ง่ายอย่างไร (Cost Threshold) และการแก้ไอนั้นจะส่งผลกระทบในด้านอื่นอย่างไร (ดูแผนที่ ๑๑ ประกอบ)

บริเวณ กจุดเด่น

๑. อยู่ใกล้สถานีรถไฟ สะดวกแก่การขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ สามารถขนส่งได้

โดยตรงทางด้านหลัง

๒. อยู่ในแนวประปา สายเมนของชุมชน

๓. อยู่ทางเหนือ ไม่ก่อให้เกิด Air Pollution ต่อชุมชน (อยู่ปลายลม)

ข้อเสีย

๑. มีปัญหาการระบายน้ำเสีย เนื่องจากอยู่ต้นน้ำของชุมชน

๒. อยู่ใกล้ชุมชน อาจก่อปัญหา Pollution โดยเฉพาะด้านเสียง และ Air Pollution ในฤดูหนาว ซึ่งลมหนาวพัดผ่าน

๓. ก่อให้เกิดการขยายตัวไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินฯ บริเวณทางเข้า

ต่อเนื่องจากการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ

การแก้ไขข้อเสีย

๑. ปัญหาการระบายน้ำทิ้ง ต้อง Treat น้ำก่อนทิ้งลงสู่คลองธรรมชาติ ซึ่งเป็นการเพิ่ม Cost การลงทุน และยากแก่การควบคุมของรัฐ

๒. ปัญหา Pollution และการตั้งอุตสาหกรรม ก็แก้โดยการเลื่อนตำแหน่งที่ตั้งไปทางเหนือ โดยเฉพาะปัญหา Air Pollution ที่ตั้งควรอยู่ห่างจากชุมชนไม่น้อยกว่า ๓

กิโลเมตร

ผลกระทบจากการแก้ปัญหา

๑. การย้ายห่างจากชุมชน จะทำให้จุดเด่น ด้านการขนส่งกับสถานีรถไฟเสียไป

๒. ไม่สามารถแก้ไขการระบายน้ำได้เนื่องจากยังอยู่ต้นน้ำเช่นเดิม

บริเวณ ขจุดเด่น

๑. อยู่ใกล้สถานีรถไฟ สามารถขนส่งวัตถุดิบ-สินค้าโดยใช้รถรางได้

๒. อยู่ในตำแหน่งที่ก่อ "Air Pollution" แก่ชุมชนไม่มากนัก

๓. ใกล้แนวท่อเมนประปา

ข้อเสีย

๑. มีปัญหาด้านการระบายน้ำทิ้ง เช่นเดียวกับบริเวณ ก
๒. ก่อให้เกิดแรงดึงดูดการขยายตัวของชุมชนไปยังทางหลวงแผ่นดินฯ ซึ่งจะก่อ

ให้เกิดปัญหาการจราจรติดตามมา

การแก้ไขข้อเสีย

๑. อาจถอยร่นที่ตั้งให้ลึกเข้าไปตามแนวรถไฟ เพื่อไม่ก่อให้เกิดชุมชนบริเวณจุดตัดกับทางหลวง (ระยะโดยประมาณไม่ต่ำกว่า ๑ กิโลเมตร)

๒. Treat น้ำเสียก่อนทิ้งลงสู่ลำรางสาธารณะ

ผลกระทบจากการแก้ไขข้อเสีย

๑. การถอยร่น จะเพิ่ม Cost ด้าน ถนน, ประปา เข้าสู่ Site
๒. เพิ่ม Cost เนื่องจาก Treat น้ำเสีย
๓. ยากแก่การควบคุม การ Treat น้ำเสีย

บริเวณ คจุดเด่น

๑. อยู่ใกล้ทางหลวงแผ่นดิน และไม่ไกลจากสถานีรถไฟ
๒. อยู่ใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติ สะดวกในการระบายน้ำ

ข้อเสีย

๑. อยู่ต้นลม ซึ่งจะก่อ Air Pollution แก่ชุมชน
๒. อยู่ใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติ ที่ไหลผ่านชุมชนจะกระทบต่อผู้อาศัยในบริเวณ

ชุมชนด้านใต้

๓. อยู่ห่างแนว "Main" น้ำประปา ทำให้ต้องลงทุนวางท่อสูง

การแก้ไขข้อเสีย

๑. Treat น้ำและอากาศเสียก่อนปล่อยทิ้ง
๒. ถอยร่นเข้าไปทางตะวันตกให้ห่างพอที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน

ผลกระทบจากการแก้ไขข้อเสีย

๑. เพิ่ม Cost การลงทุนทุกด้าน

บริเวณ งจุดเด่น

๑. อยู่ติดทางหลวงฯ และใกล้แม่น้ำ สามารถระบายน้ำทิ้งได้โดยตรง ลด Cost
๒. อยู่ไม่ไกลจากแนววางท่อ GAS ของการปิโตรเลียมฯ ซึ่งอาจจะนำมาใช้ได้

ในอนาคต

ข้อเสีย

๑. อยู่คั่นลม เช่นเดียวกับบริเวณที่ ๓ คืออยู่ทางทิศใต้
๒. อยู่ใกล้จุดตัด (สามแยก) ระหว่างทางหลวงฯ ๒ สายเป็นตัวเร่งให้เกิด

ชุมชนบริเวณดังกล่าวได้ ซึ่งจะก่อปัญหาอุบัติเหตุในอนาคต

๓. ต้องทำน้ำใช้เอง เนื่องจากอยู่ห่างไกลแนวประปาชุมชน เพิ่ม Cost

การแก้ไขข้อเสีย

๑. ถอยร่นระยะห่างจากชุมชนลงมาทางใต้ตามถนนละ เชียง เทรา-บางปะกง ไม่ต่ำกว่า ๓ กิโลเมตร เพื่อป้องกัน Air Pollution และการเกิดชุมชนทางหลวงฯ

ผลกระทบจากการแก้ไขข้อเสีย

๑. การถอยร่นอาจจะไม่สามารถป้องกันฝุ่นละอองได้อย่างสมบูรณ์ ต้องมีการกรองก่อน ซึ่งยังไม่สามารถตัด Cost ได้อย่างสิ้นเชิง

๒. พิจารณาจากระยะห่าง ๓ กิโลเมตร จากชุมชนจะอยู่ในแนวดินประเภท I สำหรับการปลูกข้าวของกรมพัฒนาที่ดิน ซึ่งเป็นบริเวณ "ดีเยี่ยม" สำหรับการปลูกข้าว (ดูแผนที่ ๔) ซึ่งเป็นการสูญเสียมูลค่าของดินทางเศรษฐกิจ

บริเวณ จจุดเด่น

๑. อยู่ในตำแหน่งที่ไม่ก่อให้เกิด "Air Pollution" ต่อชุมชน
๒. อยู่ใกล้แม่น้ำและอยู่ใต้น้ำของชุมชน
๓. อยู่ห่างจากแนว "Gas" ของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ข้อเสีย

๑. จะก่อให้เกิดชุมชนบริเวณ ๔ แยก "By Pass" ใหม่
๒. อยู่ห่างแนวประปาชุมชน เพิ่ม Cost ของรัฐ

### การแก้ไข

๑. รันระยะทางจาก ๔ แยก ให้อยู่ในระยะที่เดินไม่ถึง คือไม่น้อยกว่า ๑ กิโลเมตร เพื่อไม่ต้องติดให้มาใช้บริการต่อร้านค้าบริเวณ ๔ แยก ต้องใช้บริการขนส่งมวลชนแทน ซึ่งจะทำให้พนักงาน เข้าสู่ชุมชนโดยตรง เนื่องจากมีสินค้าหลากหลายชนิดมากกว่า

### ผลกระทบจากการแก้ไข

๑. ทำให้อยู่ในตำแหน่งที่ไม่ไกลจากชุมชนมากนัก ทำให้สามารถเดินทางไปกลับจากชุมชนได้

### การพิจารณาตัดสินใจ (ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ)

การพิจารณาเพื่อเลือกตำแหน่งของศูนย์อุตสาหกรรมของชุมชน ดังกล่าวจะพิจารณาเชิงเปรียบเทียบเป็นคู่ๆ โดยเริ่มจากบริเวณที่มีจุดเด่น และข้อเสียคล้ายคลึงกันก่อนและนำบริเวณที่ได้ไปเปรียบเทียบต่อไป จนเหลือบริเวณสุดท้ายที่ดีที่สุด

#### ๑. เปรียบเทียบบริเวณ ก และ ข

บริเวณ ก และ ข อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกันและมีข้อดีและข้อเสีย ใกล้เคียงกันด้วย แต่เมื่อวิเคราะห์ในรายละเอียดเปรียบเทียบจะพบความแตกต่างที่สามารถนำมาเป็นแนวทางในการตัดสินใจได้ดังนี้

๑. ผลกระทบต่อชุมชนปัจจุบัน กรณีที่ถอยร่นทั้ง ๒ บริเวณให้ห่างจากชุมชนดังกล่าวแล้ว ทำให้ผลกระทบด้าน Air & Water Pollution คล้ายคลึงกัน

๒. ผลกระทบต่อการลงทุน มีข้อแตกต่างที่พอจะเปรียบเทียบได้ดังนี้

#### บริเวณ ก

๑. สามารถอาศัยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ในการเข้าถึงได้

๒. การขนส่งระหว่างบริเวณ Site กับสถานีรถไฟอะเชิงเทราทำได้โดย

๒.๑ ขนส่งโดยรถบรรทุกสินค้า กรณีนี้จะเพิ่ม Cost ของสินค้าต่อเนื่องตลอดไป ทั้งยังต้องเสีย Cost ในการสร้างถนนเข้าด้านหลังสถานี เพื่อหลีกเลี่ยงการเพิ่มปริมาณการจราจรหน้าสถานี (ถนนมหาจักรพรรดิ)

๒.๒ อาจต่อทางรถไฟไปยัง Site แล้วขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ แทน ซึ่งจะประหยัดในระยะยาว แต่จะเพิ่มการลงทุนในช่วงแรกสูงทั้งค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนที่ดิน

๒.๓ ไม่ต้องลงทุนด้านประปา เพราะอยู่ในแนวท่อเมนอยู่แล้ว

บริเวณ ข

๑) ต้องสร้างถนนสายใหม่จากบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินสาย มีนบุรี-ฉะเชิงเทรา กับถนนมหาจักรพรรดิ ไปยังบริเวณ Site ซึ่งจะต้อกว่าบริเวณ ก

๒) การขนส่งสินค้ากับสถานีรถไฟ สามารถขนส่งได้โดยอาศัยทาง รถไฟที่มีอยู่เดิมทำให้ลด Cost ได้ทั้งการลงทุนและการผลิต โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับ บริเวณ ก

๓) ต้องลงทุนในการวางท่อเมนประปา ประมาณ ๑ กิโลเมตรตาม ระยะถอยร่น

เปรียบเทียบการลงทุน บริเวณ ข จะลงทุนน้อยกว่า เนื่องจากมี ระยะถอยร่นเพียงประมาณ ๑ กิโลเมตร ขณะที่บริเวณ ก ระยะถึง ๓ กิโลเมตร นอกจากนี้การ สร้างถนน ประปา สามารถสร้างในที่ดินของการรถไฟฯ ตามแนวเขตทางฯ ได้ ทำให้ประหยัดค่า เวนคืนที่ดิน ขณะที่บริเวณ ก ไม่สามารถทำได้

๓. ผลกระทบต่อการขยายตัวของชุมชน บริเวณ ก อาจก่อให้เกิดชุมชน ใหม่ บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินได้ ขณะที่บริเวณ ข ปัญหาข้อนี้ได้รับการแก้ไขแล้ว

สรุปการเปรียบเทียบ ระหว่างบริเวณ ก และ ข บริเวณ ข เหมาะสมกว่า

๒. เปรียบเทียบบริเวณ ค และ ง

๑. ผลกระทบต่อชุมชน เมื่อถอยร่นไปตามระยะที่เหมาะสมดังกล่าวแล้ว จะทำให้ผลกระทบทางด้าน Pollution ใกล้เคียงกัน

๒. ผลกระทบต่อการลงทุน บริเวณ ค จะต้องลงทุนสูงกว่าในด้านการ เข้าถึง และการระบายน้ำเพราะอยู่ห่างไกลจากทางหลวงฯ และแม่น้ำบางปะกงมากกว่า นอกจากนี้ บริเวณที่ ง อยู่ใกล้แนวท่อแก๊สของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยมากกว่าอีกด้วย

๓. กรณีอื่น ๆ คล้ายคลึงกัน

สรุป บริเวณ ง เหมาะสมกว่า

๓. เปรียบเทียบบริเวณ ง และ จ

๑. ผลกระทบต่อชุมชนในด้าน Pollution คล้ายคลึงกัน บริเวณ ง ถอยร่น ๓ กิโลเมตร บริเวณ จ ถอยร่น ๑ กิโลเมตร แต่บริเวณ ง เมื่อถอยร่นจะอยู่ในพื้นที่ที่ เหมาะสม สำหรับทำนาข้าวมากกว่าบริเวณ จ ตามสมรรถนะของดิน เพื่อ เกษตรกรรม

## ๒. ผลกระทบต่อการลงทุน สิ่งที่แตกต่างกันคือ

๒.๑ การลงทุนด้านการประปา เนื่องจากน้ำในแม่น้ำบางปะกงกร่อย ไม่สามารถใช้บริโภคได้ ศูนย์อุตสาหกรรมดังกล่าวจึงต้องอาศัยน้ำจากการประปาละ เชียง เทรา ซึ่งอยู่ใกล้กับบริเวณ ๕ มากกว่า นับจากจุดถอยร่นที่ต่างกัน

๒.๒ จากบริเวณ ง ซึ่งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากกว่า ทำให้การใช้ บริการรวมทั้งแรงงานจากชุมชน มีค่าต้อยกว่าบริเวณ จ ซึ่งอยู่ใกล้กว่า

สรุป ผลการเปรียบเทียบระหว่างบริเวณ ง และ จ บริเวณ จ เหมาะสมกว่า

## ๔. เปรียบเทียบบริเวณ ง และ จ

๑. ผลกระทบต่อชุมชนด้าน Pollution เมื่อถอยร่นแล้วจะไม่แตกต่างกันมากนัก พื้นที่ตั้งทั้ง ๒ บริเวณมีสมรรถนะดินสำหรับเกษตรกรรมใกล้เคียงกัน (ดูแผนที่ ๔ ประกอบ)

### ๒. ผลกระทบต่อการลงทุน

๒.๑ ด้านประปา บริเวณ ข จะประหยัด "Cost" มากกว่าเนื่องจาก อยู่ใกล้แนวท่อเมนมากกว่ามาก

๒.๒ การระบายน้ำ บริเวณ ข อยู่ห่างไกลจากแม่น้ำบางปะกงและเป็น บริเวณที่มีน้ำท่วมขังในช่วงฝนตก พื้นดินระบายน้ำได้ยาก นอกจากนี้หากขุดคลองเพื่อระบายออกทาง คลองโสธรที่อยู่ใกล้ก็จะส่งผลทางด้าน Water Pollution เนื่องจากอยู่ต้นน้ำ

ส่วนบริเวณ จ อยู่ทางใต้ต้นน้ำและอยู่ริมแม่น้ำบางปะกง สะดวก ประหยัดในการระบายน้ำลงแหล่งน้ำธรรมชาติ

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบ บริเวณ จ เหมาะสมกว่าบริเวณ ข โดยมีเหตุผลดังนี้

๑. การต่อท่อน้ำประปา เป็นการลงทุน "Cost" เพียงครั้งเดียว และไม่มีผลกระทบด้านลบต่อชุมชน ในทางตรงข้าม ยังก่อให้เกิดศักยภาพการบริการน้ำประปาใน บริเวณที่แนวท่อผ่านด้วย

๒. การขุดคลองระบายน้ำทิ้ง นอกจากเพิ่ม "Cost" ของโรงงาน แล้ว ยังก่อให้เกิดผลต่อ เนื่องต่อระบบกำจัดน้ำทิ้งของโรงงาน ทั้งในด้าน "Cost" ของโรงงานเอง และค่าใช้จ่ายในการควบคุมของรัฐ ซึ่งจะต้องเสียเป็นรายจ่ายตลอดไป และหากการควบคุม ไม่แน่นหนาเพียงพอ จะก่อผลร้ายต่อชุมชนอย่างมาก ในขณะที่บริเวณ จ เสียค่าใช้จ่ายในการกำจัด

น้ำเสียน้อยกว่า เพราะอยู่ใต้น้ำ การกำจัดน้ำเสีย จึงไม่ต้อง Treat มากกว่า บริเวณต้นน้ำ และหากมีข้อบกพร่องก็จะไม่กระทบต่อชุมชน

เมื่อพิจารณาทั้งด้าน "Cost" และผลกระทบต่อชุมชนในลักษณะของการป้องกันปัญหา จึงสรุปการเปรียบเทียบได้ว่า บริเวณที่เหมาะสมสำหรับสนับสนุนให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางเกษตรกรรมตามเป้าหมายของแผนฯ ๕ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของที่ตั้งและผลกระทบต่อชุมชนในปัจจุบันคือ บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง ทางใต้ของถนน By Pass ประมาณ ๑ กิโลเมตร ระหว่างถนนฉะเชิงเทรา-พนัสนิคม, By Pass และแม่น้ำบางปะกง (พื้นที่หมายเลข จ ดูแผนที่ ๑๒ ประกอบ)

#### ๕.๕ สรุปโครงสร้างการใช้ที่ดินชุมชนเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๓๔

มีโครงสร้างหลักดังนี้ (ดูแผนที่ ๑๓ ประกอบ)

๑. บริเวณศูนย์กลางการค้าระดับศูนย์กลางชุมชนจะอยู่บริเวณศูนย์กลางการค้าตลาดตะวันออก เช่นเดียวกับปัจจุบัน

๒. บริเวณสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา สถาบันทางศาสนา จะอยู่ในตำแหน่งเดิม

๓. โรงฆ่าสัตว์เทศบาล จะย้ายอยู่ที่บริเวณถนนเทศบาล ๓

๔. บริเวณที่ทิ้งขยะของเทศบาลอยู่บริเวณนอกเขตชุมชนทางเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ระยะทางประมาณ ๘ กิโลเมตร

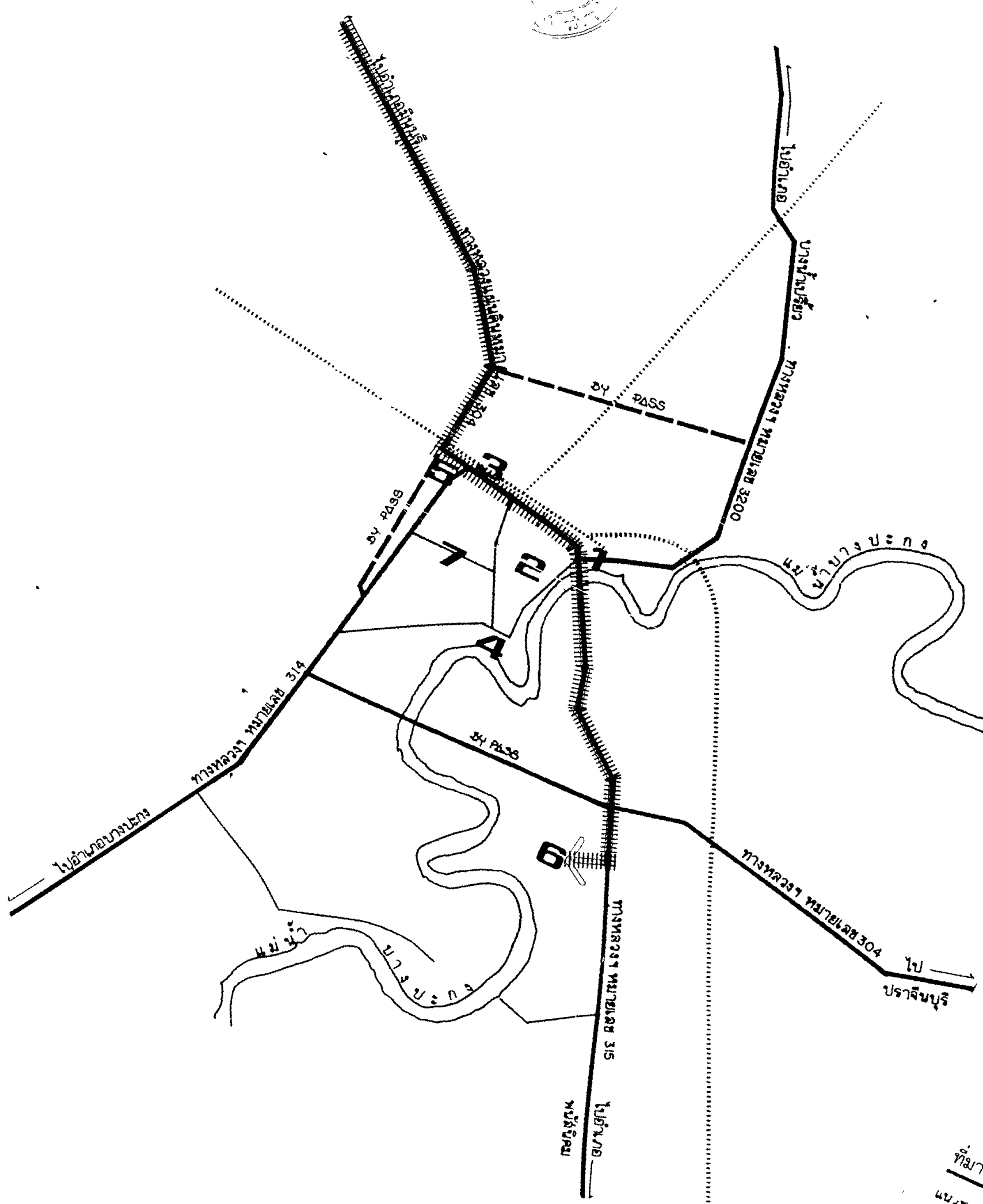
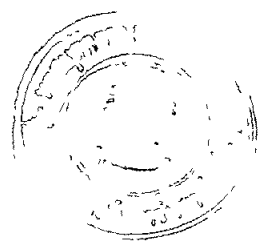
๕. สถานีรถไฟ จะคงอยู่ในที่เดิม แต่จะเพิ่มความสำคัญต่อชุมชนมากขึ้น รวมทั้งจะมีพื้นที่โกดังสินค้าเพิ่มขึ้น

๖. สถานีจตุรถประจําทางระหว่างจังหวัด (บขส.) และรถภายในชุมชน จะย้ายมาอยู่บริเวณที่ว่างระหว่างทางหลวงฯ หมายเลข ๓๐๔ ที่จะตัด เชื่อมใหม่กับแนวทางหลวงฯ หมายเลข ๓๑๔ เดิม ที่บรรจบกับถนนมหาจักรพรรดิใกล้สถานีรถไฟฉะเชิงเทรา

๗. นิคมอุตสาหกรรมฯ จะอยู่ทางใต้ของชุมชน ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง ระหว่างถนน By Pass ทางหลวง สายฉะเชิงเทรา-พนัสนิคมและแม่น้ำบางปะกง (ดูแผนที่ ๑๑)

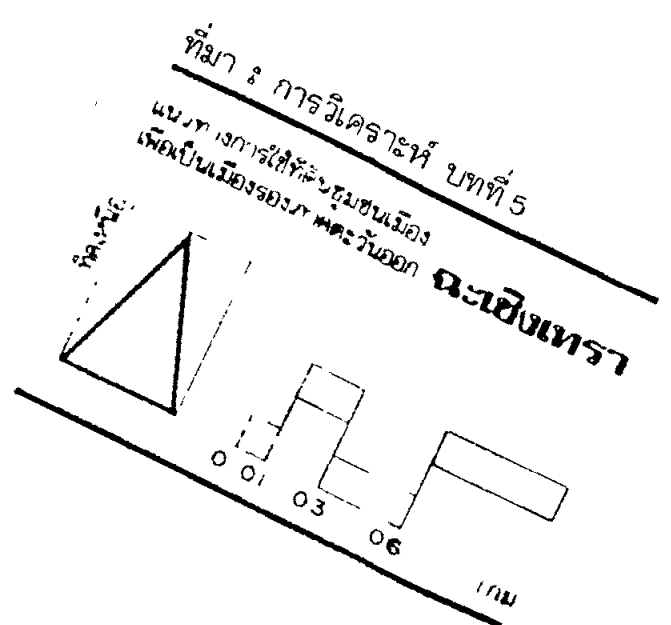
๘. ระบบถนน จะมีถนน By Pass ทางด้านเหนือ เชื่อมทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๔ เชื่อมทางหลวงฯหมายเลข ๓๑๔ โดยอ้อมบริเวณสามแยกหน้าสถานีรถไฟฯ และมีถนน By Pass ทางใต้ เชื่อมระหว่างทางหลวงฯ หมายเลข ๓๑๔ กับหมายเลข ๓๐๔ โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงแห่งที่สอง (ดูแผนที่ ๑๑)





แผนที่  
แสดง : โครงการการใช้ที่ดิน  
ชุมชนอนาคต

- ..... เส้นทางรถไฟ
- ##### แนวท่อเมนน้ำประปา
- ตำแหน่งที่ตั้ง
  - 1 ย่านการค้าศูนย์กลางเมือง
  - 2 ศูนย์ราชการ
  - 3 สถานีรถไฟ
  - 4 ภัตตาคาร
  - 5 สถานียอดรถประจำทาง
  - 6 นิคมอุตสาหกรรม
  - 7 โรงเรียนวัดเทพบาล



๘. ระบบการใช้ถนน จะไม่ให้รถบรรทุกสินค้า และรถประจำทางระหว่างจังหวัด ที่มีผู้โดยสารวิ่งภายในชุมชน นอกจากบนถนนในข้อ ๘

๑๐. ระบบประปา จะส่งน้ำดื่มทั้งหมดจากโรงกรองแห่งใหม่ บนทางหลวงฯ หมายเลข ๓๐๔ นอกชุมชน มาตามทางหลวงฯ ดังกล่าว เชื่อมต่อระบบ เดิมบริเวณมหาจักรพรรดิ และวางแนวไปยังศูนย์อุตสาหกรรมฯ แห่งใหม่ ตามแนวถนนสุขประยูรและทางหลวงฯ หมายเลข ๓๑๕ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใกล้และประหยัดที่สุด