

การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

A STUDY OF LAND READJUSTMENT FOR URBAN AREA
DEVELOPMENT IN YANNAWA DISTRICT



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์ ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต

สาขาวิชาศึกษาศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2545

ISBN 974-9546-12-1

การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

A STUDY OF LAND READJUSTMENT FOR URBAN AREA
DEVELOPMENT IN YANNAWA DISTRICT



สุภารัฐ แก้วรอด
SUPARAT KAEWROD

ฉบับ
เลขที่
45
2.1

เลขหมึก.....
เลขทะเบียน 47828
วัน, เดือน, ปี 26 ส.ค. 2546

.b.....
.i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญา ครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานับ พ.ศ. 2545
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
ISBN 974-9546-12-1

4569292

**A STUDY OF LAND READJUSTMENT FOR URBAN AREA
DEVELOPMENT IN YANNAWA DISTRICT**

MS. SUPARAT KAEWROD



**A THESIS SUBMITTED IN PRATIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES**

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นลิขสิทธิ์ของสถาบันฯ เพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อเผยแพร่ไปจะมีประโยชน์การ
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และ 2002 จึงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ISBN 974 - 9546 - 12 - 1



COPYRIGHT 2002

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

ะต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา
A STUDY OF LAND READJUSTMENT FOR URBAN AREA IN
YANNAWA DISTRICT

ชื่อนักศึกษา นางสาวสุภารัฐ แก้วรอด

รหัสประจำตัว 38063004

ปริญญา ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชา สถาปัตยกรรม

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ดร.มาลัย จีร์วัฒนเกษตร

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ผศ.สมพล คำรังเสถียร

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
ดร.มาลัย	จีร์วัฒนเกษตร	
ผศ.สมพล	คำรังเสถียร	
อาจารย์สุรศักดิ์	กังขาว	
อาจารย์สุทัศน์	จุฬามณี	
รศ.ดร.ปรียาพร	วงศ์อนุตรโรจน์	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 22 พฤษภาคม 2545 เวลา 14.00 น. เป็นต้นไป

สถานที่สอบ ณ ห้องสมาคมศิษย์เก่าบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(รศ.ดร.บุญวัฒน์ อัทธ)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้วันที่...เดือน...ปี...พ.ศ....
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตนานนา

นักศึกษา

นางสาวสุภารัฐ แก้วรอด

รหัสประจำตัว

38063004

ปริญญา

ครุศาสตรบัณฑิต สาขาเกษตรศาสตร์

สาขาวิชา

สถาปัตยกรรม

พ.ศ.

2545

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

ดร.มาลัย จีรวฒนเกษตร์

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพล ดำรงเสถียร

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตนานนาเพื่อความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่โดยการจัดรูปที่ดินและนำข้อมูลมาจัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในเขตนานนา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ บุคคลที่อาศัยอยู่ในเขตนานนา โดยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 361 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งเป็น 2 แบบคือแบบสอบถามและแบบสำรวจ เก็บข้อมูลโดยผู้วิจัยทำการลงสำรวจพื้นที่ด้วยตัวเองและใช้ข้อมูลจากการรายงานที่ได้มีการสำรวจไว้แล้วมาประกอบการวิจัย รวมไปถึงการสำรวจความคิดเห็นจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม ได้แก่ ค่าความถี่และค่าร้อยละ

ผลการวิจัยพบว่า

1. จากสภาพปัจจุบันของพื้นที่เพื่อกำหนดให้ชัดเจนถึงความจำเป็นในการพัฒนา โดยการประเมินพื้นที่แบ่งตามปัจจัยแวดล้อมได้ 3 องค์ประกอบคือ 1.1 ลักษณะที่ต้องอนุรักษ์ 1.2 ลักษณะที่มีผลกระทบต่อด้านลบและเป็นอันตราย (ลักษณะที่ต้องตัดออกไป) 1.3 ลักษณะที่ขาดไป

2. ความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดิน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความต้องการสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อน การจัดการน้ำเสีย ให้มีถนนเชื่อมต่อก ซอยต่างๆตามลำดับและเห็นด้วยกับโครงการต่างๆที่จะนำมาพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัยให้เกิดความสะดวกสบาย ซึ่งในการจัดรูปที่ดินถือว่าความคิดเห็นของประชากรในพื้นที่มีความสำคัญอย่างมากในการดำเนินการขั้นตอนต่อไป

3. จัดทำผังแนวความคิดโดยนำ 3 องค์ประกอบที่ถูกประเมินมาทำการแก้ไข รวมไปถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างมาประกอบการวางผัง

เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	A Study of Land Readjustment for Urban Area Development in Yannawa District
Student	Ms. Suparat Kaewrod
Student ID.	38063004
Degree	Master of industrial Education
Programme	Architecture
Year	2002
Thesis Advisor	Dr. Malai Gerawatanakaset
Thesis Co-advisor	Asist. Professor Sompol Dumrongsatian

ABSTRACT

The purposes to study of this research were to the present conditions of Yannawa district in order to see the possibility to develop the land area by arranging the land and used the information for land readjustment, according to the trend of thinking in the Yannawa area. Samples consisted of residents of Yannawa area. There were 361 Samples.

Questionnaires and surveys were used in carrying out the analysis. The information was compiled by the analysis themselves and information from previous analysed reports including the ideas and opinions of the sampled groups. The statistics and information used from questionnaires consisted of frequencies and percentages.

The analysis were concluded as followed

1. From the present condition of the area to clearly state the need for development by the land area, by taking in the following factors :

- 1.1 Characteristics for preservation
- 1.2 Negative and dangerous characteristics (Characteristics to eliminate)
- 1.3 Lacking characteristics (additional characteristics)

2. If was found that most samples needed public park , connectings sois, respectively, and agreed with the plans to provide modern conveniences. The opinions of residents were important in making future land readjustments.

3. Lay out plans according to opinions form the three connecting factors, including opinions of samples.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจาก ดร.มาลัย จีรวฒนเกษตร์ อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.สมพล ดำรงเสถียร อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ทั้ง 2 ท่าน ได้กรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิด และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องของงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยรู้สึกทราบบ้างในความกรุณา และจะจดจำพระคุณไว้ตลอดไป ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณอาจารย์อัจฉา สืบสินธุ์สกุลไทย อาจารย์สาขาวิชาบริหารอาชีพศึกษา คุณนิพนธ์ เมธินาพิทักษ์ รองอธิบดีกรมการผังเมือง คุณทวนทอง สิริมงคลวิชัย เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ผังเมือง 6 ว สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ กรมการผังเมือง คุณนันทนาท สุวรรณ นักผังเมือง 7 ว สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศการผังเมือง กรมการผังเมือง ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร.ปรีชาพร วงศ์อนุตรโรจน์ , อาจารย์สุรศักดิ์ กังขาว , อาจารย์สุทัศน์ จุฬามณี และคณาจารย์สาขาวิชาสถาปัตยกรรมทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัยและสุดท้ายขอขอบคุณ คุณภาณุวิช จิตรนอก ตลอดจนพี่ และเพื่อนที่ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนและเป็นกำลังใจที่สำคัญ ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จด้วยดี

สุภารัฐ แก้วรอด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญภาพ.....	VI
สารบัญตาราง.....	VII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.5 ข้อจำกัดของการวิจัย.....	4
1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	5
บทที่ 2 วรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 การพัฒนาเมืองโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	8
2.1.1 ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	9
2.1.2 ขั้นตอนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง.....	10
2.1.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการจัดรูปที่ดิน.....	11
2.1.4 การจัดรูปที่ดินของนานาชาติ.....	12
2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง.....	16
2.3 องค์ประกอบของชุมชนเมือง.....	20
2.3.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ.....	21
2.3.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม.....	28
2.4 นโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานคร.....	29
2.4.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 8.....	29
2.4.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร.....	29
2.5 วิธีการพัฒนาเมือง.....	30
2.6 โครงการนำร่องในประเทศไทย.....	33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	40
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	40
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
3.3 วิธีรวบรวมข้อมูล.....	42
3.4 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล.....	42
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	43
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของเขตยานนาวา.....	43
4.1.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ.....	43
4.1.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม.....	96
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเป็นไปได้เพื่อการพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา.....	103
4.3 ผลการจัดทำผังแนวความคิด.....	114
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายและข้อเสนอแนะ.....	125
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	125
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	129
5.2 ข้อเสนอแนะการวิจัย.....	134
บรรณานุกรม.....	136
ภาคผนวก ก รูปภาพและตารางประกอบการวิจัย.....	138
ภาคผนวก ข กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	163
ภาคผนวก ค เอกสารติดต่อราชการ.....	173
ภาคผนวก ง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	178
ประวัติผู้เขียน.....	187

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แสดงการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน.....	139
2.2 แสดงการเปรียบเทียบการสร้างถนนระหว่างวิธีการเวนคืนที่ดินกับการจัดรูปที่ดิน.....	140
2.3 แสดงกลไกการจัดรูปที่ดิน โดยการแปลงที่ดินใหม่และการปันส่วนที่ดิน.....	141
2.4 แสดงการดำเนินการพัฒนาโดยการจัดรูปที่ดิน	142
2.5 แสดงตัวอย่างแนวความคิดการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่.....	143
2.6 แสดงขั้นตอนการจัดรูปที่ดิน.....	144
2.7 แสดงแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน เมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น 1968.....	145
2.8 แสดงแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน เมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น 1968.....	146
2.9 แสดงการเปรียบเทียบการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมืองตามทฤษฎี Concentric Zone Model , Sector Concept และ Multiple Nuclei Concept	147
2.10 แสดงพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน พระราม 9 และบริเวณโดยรอบก่อนการจัดรูปที่ดิน	148
2.11 แสดงผังแนวความคิดบริเวณพื้นที่โครงการนำร่อง พระราม 9	149
2.12 แสดงสภาพทั่วไปก่อนการจัดรูปที่ดิน พระราม 9	150
2.13 แสดงผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน พระราม 9	151
2.14 แสดงผังแปลงที่ดินใหม่ พระราม 9	152
2.15 แสดงพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน พระราม 9 และบริเวณโดยรอบหลังการจัดรูปที่ดิน.....	153
2.16 แสดงพื้นที่ศึกษา โครงการหนองบัวมน	154
2.17 แสดงระบบโครงข่ายถนนหลักและรอง ในปัจจุบันและอนาคต	155
2.18 แสดงศักยภาพของชุมชนหนองบัวมน	156
2.19 แสดงผังแนวความคิด โครงการหนองบัวมน	157
4.1 แสดงพื้นที่บริเวณ โดยรอบเขตนานาวา.....	47
4.2 แสดงพื้นที่เขตนานาวา.....	48
4.3 แสดงการใช้ที่ดินในเขตนานาวา ตามผังเมืองรวม ปี พ.ศ. 2542	49
4.4 แสดงการใช้ที่ดินในเขตนานาวา ปี พ.ศ.2529.....	50
4.5 แสดงการใช้ที่ดินในเขตนานาวา ปี พ.ศ. 2539	51
4.6 แสดงสำนักงานเขตนานาวา ด้านหลังทำพื้นที่เป็นลานกีฬา ตั้งอยู่บริเวณถนนนนทบุรี.....	52
4.7 แสดงศูนย์บริการสาธารณสุข 55 สาขาของนนทบุรีตั้งอยู่ที่ถนนนนทบุรี.....	52
4.8 แสดงที่ตั้งศาลากลางจังหวัดฯ อยู่บริเวณริมถนนสาทรประดิษฐ์.....	53

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.9 แสดงโรงบำบัดน้ำเสีย ยานนาวาที่เพิ่งสร้างแล้วเสร็จพร้อมให้บริการ	53
4.10 แสดงประติมากรรมน้ำบริเวณลำคลองต่างๆก่อนไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา.....	54
4.11 แสดงคลังน้ำมันของเอสโซ่ ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามโรงบำบัดน้ำเสีย ยานนาวา.....	54
4.12 แสดงห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพระราม 3 ตั้งอยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษก.....	55
4.13 แสดงห้างสรรพสินค้าเทสโก้-โลดส์ อยู่ตรงข้ามเซ็นทรัล พระราม 3	55
4.14 แสดงสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ตั้งอยู่ริมถนนพระราม	56
4.15 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	56
4.16 แสดงการใช้พื้นที่วัดเป็นลานกีฬา (วัดค่าน).....	57
4.17 แสดงการใช้พื้นที่วัดเป็นลานกีฬา (วัดปริวาส).....	57
4.18 แสดงการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นลานกีฬา	58
4.19 แสดงการใช้พื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 เป็นลานกีฬา.....	58
4.20 แสดงพื้นที่โล่ง - วังริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	59
4.21 แสดงพื้นที่โล่ง - วังริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ตรงข้ามสำนักงานเขตยานนาวา.....	59
4.22 แสดงพื้นที่โล่ง - วัง ริมถนนพระราม 3 บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	60
4.23 แสดงพื้นที่โล่ง - วังบริเวณริมถนนพระราม 3.....	60
4.24 แสดงสภาพลำคลองและพื้นที่โล่ง - วัง ข้างลำคลอง.....	61
4.25 แสดงพื้นที่โรงงานในซอยนาคสุวรรณ.....	61
4.26 แสดงพื้นที่ริมถนนพระราม 3 บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	62
4.27 แสดงพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาซึ่งอยู่ติดริมถนนพระราม 3.....	62
4.28 แสดงโครงการลงทุนของภาครัฐและเอกชนบริเวณถนนพระราม 3	67
4.29 แสดงประเภทของถนนในโครงการ.....	68
4.30 แสดงจำนวนช่องจราจรของถนนต่างๆในพื้นที่เขตยานนาวา.....	69
4.31 แสดงระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่เขตยานนาวา.....	70
4.32 แสดงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ขนาด 8 ช่องจราจร.....	71
4.33 แสดงถนนรัชดาภิเษก มีขนาด 6 ช่องจราจร วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก.....	71
4.34 แสดงถนนสาธุประดิษฐ์ ขนาด 4 ช่องจราจร วางตัวในแนวเหนือ-ใต้.....	72
4.35 แสดงถนนสาธุประดิษฐ์ ตัดกับถนนรัชดาภิเษกและทางด่วนขั้นที่ 2.....	72
4.36 แสดงถนนพระราม 3 ขนาด 8 ช่องจราจร เลียบแม่น้ำเจ้าพระยา	73

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.37 แสดงบริเวณท่าเรือสาธุประดิษฐ์.....	73
4.38 แสดงถนนนนทรี ขนาด 2 ช่องจราจร.....	74
4.39 แสดงถนนนนทรี เชื่อมต่อพื้นที่ถนนซอยและตัดออกถนนพระราม 3.....	74
4.40 แสดงระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตยานนาวา.....	75
4.41 แสดงองค์ประกอบที่ด้อยอนุรักษ์	79
4.42 แสดงวัด-โบราณสถาน (วัดช่องนนทรี) ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3.....	80
4.43 แสดงสภาพพื้นที่ที่ด้อยอนุรักษ์ (โบราณสถาน) วัดช่องนนทรี.....	80
4.44 แสดงวัดปริวาสตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 ฟังริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	81
4.45 แสดงวัดคอกไม้ ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 ตรงข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา.....	81
4.46 แสดงสภาพลำคลองไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา.....	82
4.47 แสดงสภาพลำคลองไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา.....	82
4.48 แสดงสภาพพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา	83
4.49 แสดงสภาพพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	83
4.50 แสดงองค์ประกอบที่ทางด้านลบและที่เป็นอันตราย.....	84
4.51 แสดงสภาพชุมชนแออัดและบุกรุกพื้นที่ริมคลอง.....	85
4.52 แสดงพื้นที่บริเวณทางเดินเท้าที่ไม่ได้มาตรฐาน.....	85
4.53 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกบุกรุก บริเวณริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์.....	86
4.54 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกบุกรุก บริเวณพื้นที่ข้าง โรงงานอุตสาหกรรม.....	86
4.55 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกปิดล้อม	87
4.56 แสดงสภาพทางสัญจรถูกจำกัดด้วยกำแพงของ โรงงานอุตสาหกรรม.....	87
4.57 แสดงสภาพถนนซอยขาดการเชื่อมต่อ โยง ภายในเป็นพื้นที่สวนเดิม.....	88
4.58 แสดงพื้นที่บริเวณริมถนนพระราม 3 ตรงข้ามวัดदान.....	88
4.59 แสดงสภาพพื้นที่ลำคลองที่ถูกบุกรุกและขาดการพัฒนา.....	89
4.60 แสดงสภาพพื้นที่ลำคลองที่ถูกบุกรุกและขาดการพัฒนา.....	89
4.61 แสดงสภาพลำคลองที่ถูกบุกรุก โดยการสร้างที่พักอาศัยบนลำคลอง.....	90
4.62 แสดงสภาพลำคลองที่ขาดการพัฒนา.....	90
4.63 แสดงองค์ประกอบที่ขาดไป.....	91
4.64 แสดงบริเวณหลังวัดคลองใหม่ไม่มีถนนเชื่อมต่อแหล่งชุมชน.....	92

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.65 แสดงสภาพพื้นที่ที่ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	92
4.66 แสดงบริเวณในชอชนาคสุวรรณภูมิพื้นที่เป็นสวนเดิม	93
4.66 แสดงสภาพพื้นที่ต่อเนื่องในบริเวณเดียวกัน	93
4.67 แสดงบริเวณชุมชนวัดค่านมีพื้นที่เป็นสวนเดิม	94
4.68 แสดงสภาพพื้นที่ต่อเนื่องในบริเวณเดียวกัน	94
4.69 แสดงองค์ประกอบที่ต้องพัฒนา	95
4.70 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากร	99
4.71 แสดงแหล่งชุมชนแออัดในพื้นที่เขตยานนาวา	102
4.72 แสดงโครงการในอนาคต	119
4.73 แสดงตำแหน่งการวางถนนเชื่อมทางสัญจรต่างๆ	120
4.74 ผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินในเขตยานนาวา	121
4.75 แสดงตำแหน่งตัวอย่างการจัดรูปที่ดินในพื้นที่เขตยานนาวา	122
4.76 แสดงแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดินฯ	123
4.77 แสดงแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดินฯ	124

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงมาตรฐานการวางผังเมือง (Planning Standards)	158
2.2 แสดงหน้าที่ของถนน การเชื่อมต่อและความเร็วออกแบบของถนนในเมือง	160
2.3 แสดงขนาดของถนนมาตรฐานในชุมชน	161
2.4 แสดงรายละเอียดโครงการจัดรูปที่ดิน ถนนพระราม 9	162
4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตยานนาวา ปี พ.ศ.2529	63
4.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตยานนาวา ปี พ.ศ.2539	64
4.3 แสดงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพของเขตยานนาวาในอนาคต.....	77
4.4 แสดงองค์ประกอบแบ่งตามปัจจัยแวดล้อม.....	78
4.5 แสดงจำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างของเขตยานนาวา ปี พ.ศ.2537-2541	96
4.6 แสดงจำนวนโรงงาน คนงาน และเงินทุนจดทะเบียนของเขตยานนาวา ปี พ.ศ.2542	96
4.7 แสดงจำนวนโรงงานของเขตยานนาวา ปี พ.ศ.2512-2542	97
4.8 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตยานนาวา ปี พ.ศ.2544-2557	99
4.9 แสดงรายชื่อชุมชนแออัด สภาพปัญหาและการพัฒนาในด้านต่างๆ.....	100
4.10 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	103
4.11 แสดงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม	105
4.12 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณที่พักอาศัย.....	110
4.13 แสดงปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชน	111
4.14 แสดงความต้องการให้มีโครงการใดเกิดขึ้นมากที่สุด.....	112
4.15 แสดงความคิดเห็นต่อโครงการที่จะนำมาพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวา.....	113
4.16 แสดงการแก้ไของค์ประกอบตามปัจจัยแวดล้อม.....	115
4.17 แนวคิดในการการพัฒนาแก้ไขปัญหาในการพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวา.....	117

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเติบโตและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ลักษณะที่เห็นได้ชัดเจนคือการพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยแผ่ออกไปสู่ชานเมือง แบบก้าวกระโดดและกระจุกกระจาย โครงการพัฒนาเกิดขึ้นใกล้เคียงกันโดยไม่มีประสานกัน ขาดการเตรียมดินไว้เพื่อระบบสาธารณูปโภคในอนาคต การพัฒนาเกาะอยู่ตามแนวถนนสายหลัก ทำให้การจราจรติดขัด การพัฒนาของภาครัฐเป็นไปตามการพัฒนาของภาคเอกชนแทนที่จะเป็นผู้ชี้นำ (การวางแผนกลยุทธ์เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานคร. 2536 : 1) จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535-2539) ได้เสนอวิธีการแก้ปัญหาข้างต้น 2 วิธีคือประการแรกเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ว่างเปล่าในเมือง เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยสร้างบริการพื้นฐานสนับสนุน อีกประการหนึ่งคือปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเมืองที่มีสภาพเสื่อมโทรม ต่อเนื่องถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540 - 2544) ได้กำหนดแนวทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตลอดจนมีการประสานการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการลงทุน โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฐานการผลิตหลักของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในภาคมหานคร โดยรัฐสนับสนุนให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนและจัดการกันเอง โดยเฉพาะที่ดินที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์มาพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างสมดุลระหว่างกิจกรรมทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน

การพัฒนาเมือง มีโครงการจัดสรรที่ดินหลายโครงการที่ดำเนินการโดยนักพัฒนาที่ดินภาคเอกชนซึ่งส่วนใหญ่ไม่สามารถควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมายผังเมืองและไม่ได้มีการสละที่ดินเพื่อปรับปรุงบริการพื้นฐานสาธารณะของเมือง ยิ่งไปกว่านั้นยังไม่มีวิธีการอื่นที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาเมือง นอกจากวิธีการเวนคืนที่ดิน ซึ่งนับวันยังเป็นการยากต่อการดำเนินการเนื่องจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งแปลงที่ดินหลังการพัฒนาด้วยวิธีการเวนคืนจะไม่ได้รับการจัดรูปแปลงที่ดินให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามรูปแบบและแผนผังเมืองที่สมบูรณ์เกิดเป็นปัญหาพื้นที่ดินมีลักษณะเศษเสี้ยวอีกด้วย (คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 2540) โดยเฉพาะพื้นที่เขตยานนาวา เขตสาทรและบางคอแหลมซึ่งมีพื้นที่อาณาเขตติดต่อกัน เป็นพื้นที่หนึ่งที่อยู่ในการพัฒนาเมืองตามโครงการแผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร (กองวางแผนพัฒนาเมือง. 2542) จากแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ในส่วนของเขตยานนาวา

กำหนดให้เขตยานนาวารองรับการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมที่จะขยายตัวในอนาคต โดยจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ในขณะเดียวกันก็พัฒนาพื้นที่เชิงพักอาศัยกึ่งธุรกิจพาณิชย์กรรมให้มีความสมดุลกับแหล่งงานและสงวนพื้นที่สำหรับพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานที่จำเป็นล่วงหน้า ให้มีการใช้ที่ดินที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินและการพัฒนาโครงข่ายบริการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว

ทำให้ผู้วิจัยสนใจทำการศึกษาค่าการใช้ที่ดินในเขตยานนาวาให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนาสูงสุด เพราะจากที่กล่าวมาเห็นได้ว่าพื้นที่เขตยานนาวาถูกกำหนดให้เป็นเขตรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองในอนาคต ทำให้พื้นที่เขตยานนาวามีความเหมาะสมในการจัดระเบียบของชุมชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่ว่างเปล่าให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวาให้เป็นทางเลือกหนึ่งในการช่วยแก้ปัญหาการขยายตัวของชุมชนที่ไม่เป็นระเบียบ ให้มีการใช้ที่ดินร่วมกัน และสามารถจัดสรรประโยชน์แก่เจ้าของที่ดินได้ในส่วนที่เท่าๆกัน ทำให้เกิดการพัฒพื้นที่ต่อไปในอนาคต โดยผู้วิจัยทำการศึกษาสภาพปัจจุบันของเขตยานนาวาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการแล้วนำมาจัดทำผังแนวความคิดเพื่อเป็นโครงการเสนอแนะให้เห็นวิธีการจัดรูปที่ดินที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น

ผลจากการศึกษานอกจากเสนอแนะแนวทางที่สามารถเป็นไปได้และหาแนวทางในการแก้ปัญหาอีกทั้งยังสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางสำหรับศึกษาในพื้นที่บริเวณอื่นเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเติบโตของเมืองในอนาคต เพราะการพัฒนาเมืองในปัจจุบันไม่ทันต่อการขยายตัวที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการทำวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยไว้ 3 ข้อดังนี้

1. ศึกษาสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่ในเขตยานนาวา
2. ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา
3. จัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในพื้นที่เขตยานนาวา

1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้การศึกษวิจัยเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน ดังนั้นในการวิจัยเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา ผู้วิจัยยึดเอกสารนี้เป็นเอกสารที่วางไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นับว่าได้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า แนวคิดของ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2536 :176) ในการศึกษาสภาพปัจจุบันในเขตยานนาวา คือ

ระบบชุมชนเมือง มีลักษณะเป็นที่รวมของกิจกรรมต่างๆอันมีความสัมพันธ์กันในพื้นที่ตัวเมืองเอง สัมพันธ์กับบริเวณรอบนอกในลักษณะของการหมุนเวียนส่งผ่านความเจริญให้แก่กัน ประกอบด้วยระบบรอง 3 ประการดังนี้คือ

(1) องค์ประกอบต่างๆของเมือง ได้แก่ ขนาดหมายถึงพื้นที่และประชากร โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมืองและคุณลักษณะทางด้านสังคมของเมือง

(2) องค์ประกอบทางด้านพฤติกรรม คือรูปแบบปฏิสัมพันธ์ของเมืองซึ่งพิจารณาได้จากการเคลื่อนที่ของประชากร การส่งผ่านข้อมูลข่าวสาร การแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ ตลอดจนการลงทุนพัฒนาเมืองในรูปแบบต่างกัน

(3) องค์ประกอบด้านปฏิสัมพันธ์ คือการตอบโต้ต่อความเปลี่ยนแปลงของเมืองที่เกิดขึ้น ณ ทำเลของเมืองนั้นๆทั้งที่เกิดขึ้นภายในเมืองเองและจากภายนอกอันมีผลกระทบต่อความอยู่รอดของเมือง

จากองค์ประกอบของชุมชนเมืองที่กล่าวมาข้างต้นสามารถนำมาศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ในเขตยานนาวาโดยพิจารณาแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

ลักษณะสภาพทางกายภาพ คือ 1.สภาพทางธรรมชาติ ประกอบด้วยทำเลตามสภาพภูมิศาสตร์ ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ธรณีวิทยา อุคินิยมวิทยา ทรัพยากรธรรมชาติ 2. การใช้ที่ดินประกอบด้วยประเภทของการใช้ที่ดินของที่ตั้งและบริเวณ โดยรอบให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดการใช้ที่ดิน อาคารในทำเลที่ตั้งต้องมีความสอดคล้องกับประเภทของกิจกรรมต่างๆในย่านนั้น 3. โครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วยส่วนบริการที่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นการบริการทางด้านการจัดหาน้ำประปา ไฟฟ้า พลังงาน การจัดเก็บขยะมูลฝอย การจัดหาบริการสังคมในรูปของโรงเรียน สถานศึกษาต่างๆ แหล่งนันทนาการ โรงพยาบาล เป็นต้น 4. การคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วยระบบโครงข่ายถนน ระบบการขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ 5.คุณภาพชีวิต ประกอบด้วยสุขภาพอนามัย โภชนาการ ความปลอดภัย ที่อยู่อาศัย การจ้างงาน การเข้าถึงแหล่งบริการต่างๆ สวัสดิภาพทางสังคมและสิทธิเสรีภาพ

ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม คือ กิจกรรมต่างๆที่ทำรายได้หลักให้แก่ชุมชนเช่น อุตสาหกรรมการผลิต การค้า - การบริการ อาชีพและรายได้โครงสร้างประชากรปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ได้แก่ จำนวน ความหนาแน่นและการกระจาย อายุ เพศ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการเรียนเท่านั้น ไม่สามารถนำไปแจ้งประโยชน์อื่นใด การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวาคือ การศึกษาสภาพพื้นที่ปัจจุบันในเขตยานนาวา การกำหนดพื้นที่ศึกษา การศึกษาสภาพพื้นที่ตั้งแต่อดีตจนถึง

ปัจจุบัน การประเมินพื้นที่ศึกษา การกำหนดผังแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ให้มีความสัมพันธ์สอดคล้องและเหมาะสมกับการพัฒนาเมืองในทางผังเมือง

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ กลุ่มประชากรคือบุคคลที่พักอาศัยอยู่ในเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่จริงตลอดจนปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์การเลือกตัวอย่างจากจำนวนประชากรในพื้นที่เขตยานนาวาจำนวน 5,699 คน/ตร.ม.กำหนดกลุ่มตัวอย่างตามวิธีของ Krejcie&Morgan ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 361 คนเก็บข้อมูลโดยวิธีการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยกำหนดขอบเขตและระยะทางจากการสัมภาษณ์ เพื่อสำรวจทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อการพัฒนาพื้นที่และทำการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาคด้วยตนเอง

2. ตัวแปรที่ศึกษา ประกอบด้วยสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินและจัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในด้าน

2.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

2.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.5.1 การจัดรูปที่ดิน หมายถึงเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินวิธีหนึ่งซึ่งเกิดจากความร่วมมือกันของเจ้าของที่ดินนำที่ดินมารวมกัน อาจมีหน่วยงานของรัฐร่วมดำเนินการก็ได้แล้ววางผังรูปร่างแปลงที่ดินใหม่ โดยเจ้าของที่ดินจะปันส่วนหรือเสียสละที่ดินประมาณ 25 - 30 % เพื่อจัดทำสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น ถนน โรงเรียน สวนสาธารณะ สถานีอนามัย คลอง เป็นต้นและกันพื้นที่ส่วนหนึ่งประมาณ 7 - 10 % สำหรับไว้ขายหรือหาผลประโยชน์ ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดิน สิทธิในที่ดินแต่ละแปลงจะถูกโอนคืนให้แก่เจ้าของแปลงที่ดินเดิมหลังจากการจัดรูปแปลงที่ดินแล้ว เจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในโครงการจะต้องมีการประชุมหารือตัดสินใจแนวทางการพัฒนาซึ่งนำประโยชน์และความยุติธรรมให้แก่เจ้าของที่ดินทุกราย โดยหลักการทั่วไปแล้วแม้ว่าขนาดที่ดินจะลดลงเพราะการปันส่วนที่ดินแต่มูลค่าที่ดินหลังการจัดรูปที่ดินใหม่จะเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการทำโครงการดังกล่าว (ทศนะ สิงห์ศิลาภักษ์ . 2541)

1.5.2 การพัฒนาเมือง หมายถึงการมุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการใช้พื้นที่เพื่อปลูกสร้างอาคาร ไปพร้อมๆกัน โดยการสร้างชิ้นใหม่หรือปรับปรุงใหม่และจัดพื้นที่ให้เกิดความเป็นระเบียบ (ทวนทอง ศิริมงคลวิชัย . 2539)

1.5.3 เขตยานนาวา หมายถึงพื้นที่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร อยู่ติดกับพื้นที่เขตเอกสารเป็นเอกสารหลวงไว้สำหรับราชการเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า สาธารณะและเขตบางคอแหลม

1.5.4 ลักษณะสภาพทางกายภาพ หมายถึงลักษณะของพื้นที่ที่มนุษย์สามารถอยู่ร่วมกันเป็นจำนวนมาก ในงานวิจัยนี้กำหนดสภาพทางกายภาพออกเป็น ข้อดังนี้

1.5.4.1 สภาพทางธรรมชาติ หมายถึงทำเลที่ตั้งตามสภาพภูมิศาสตร์ ภูมิประเทศ เช่น แม่น้ำ ลำคลอง ลักษณะความลาดชันของพื้นที่ ความสูงต่ำของแผ่นดิน เป็นต้น

1.5.4.2 การใช้ที่ดิน หมายถึงลักษณะกายภาพบนพื้นดินอันเป็นผลมาจากกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ เช่นเป็นที่พักอาศัย เป็นแหล่งการค้า การบริการ สถานศึกษา สถานที่ราชการ เป็นต้น

1.5.4.3 โครงสร้างพื้นฐาน หมายถึงการบริการขั้นพื้นฐานแก่ชุมชนที่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินในงานวิจัยนี้กำหนดโครงสร้างพื้นฐานเป็นระบบสาธารณูปโภค หมายถึงการบริการด้านระบบประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสีย โทรศัพทและระบบสาธารณูปการ หมายถึงการบริการด้านสถานศึกษา สถานที่ราชการ สถานพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข ที่ทำการไปรษณีย์ ศูนย์บริการชุมชน เช่น ห้องสมุด ลานเอนกประสงค์ เป็นต้น

1.5.4.4 การคมนาคมขนส่ง หมายถึงถนนที่ใช้ติดต่อเชื่อมโยงการใช้ที่ดินทุกประเภทให้สัมพันธ์กัน ในการพัฒนาเมืองนั้นการไหลเวียนที่ดินและการคมนาคมขนส่งจะต้องพัฒนาควบคู่กัน ที่นี้กล่าวถึงถนนในเมือง ที่เป็นถนนสายประธานหมายถึง ถนนสายสำคัญของระบบจราจรของเมือง เข้า - ออก จากเมืองหรือผ่านเมืองตลอดจนถนนสายหลัก หมายถึงถนนที่กระจายการจราจรไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยเชื่อมระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรองรวมทั้งถนนสายรอง หมายถึงถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายย่อย และท้ายสุดคือถนนสายย่อย หมายถึงถนนภายในแต่ละย่าน โดยรับการจราจรจากจุดต่างๆภายในย่านโดยตรงแล้วเชื่อมต่อกับถนนสายรอง

1.5.4.5 คุณภาพชีวิต หมายถึงการเป็นชุมชนเมืองที่มีระเบียบสวยงามน่าอยู่ ในงานวิจัยนี้แบ่งคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนเป็นความมีอนามัยสมบูรณ์ หมายถึงน้ำสะอาด อากาศบริสุทธิ์ ปราศจากเสียงรบกวนตลอดจนความปลอดภัย หมายถึงปราศจากภัยทางธรรมชาติ การขนส่งที่ปลอดภัยรวมทั้งความสุขสบาย หมายถึงการดำรงชีวิตด้วยสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมและท้ายสุดคือความสะอาดสบาย หมายถึงความสะอาดในการเดินทางและการบริการสาธารณะ

1.5.5 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม หมายถึงอาชีพ รายได้ โครงสร้างประชากร ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

1.5.6 การผังเมือง หมายถึงการวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเฉพาะในบริเวณหรือชนบทเพื่อสร้างหรือพัฒนาเมือง ให้มีหรือทำให้ดีขึ้นมีความสะอาดสุขภาพ ความมีระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทางทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชนและสวัสดิภาพของสังคม เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์ มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี เพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติภูมิประเทศทั้งดงาม และมีคุณค่าในทางธรรมชาติ

1.5.7 **ผังเมืองรวม** หมายถึงการวางผังในรูปแบบผังนโยบายและโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไปเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองและชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง

1.5.8 **ผังเมืองเฉพาะ** หมายถึงการวางผังในรูปแบบผังและโครงการดำเนินการเพื่อการพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในเมืองหรือชนบทเพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาการจตุรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา ได้ศึกษาเอกสาร งานวิจัย ทฤษฎี และแนวคิดต่างๆ ที่มีผู้วิจัยต่างๆ ทำการศึกษา คิดค้น และนำไปปฏิบัติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษารวบรวมสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยจำแนกเป็นหัวข้อที่สำคัญดังนี้คือ

2.1 การพัฒนาเมืองโดยวิธีการจตุรูปที่ดิน

2.1.1 ลักษณะพิเศษของการจตุรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

2.1.2 ขั้นตอนการจตุรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

2.1.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการจตุรูปที่ดิน

2.1.4 การจตุรูปที่ดินของนานาชาติ

2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง

2.3 องค์ประกอบของชุมชนเมือง

2.3.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

2.3.1.1 สภาพทางธรรมชาติ

2.3.1.2 การใช้ที่ดิน

2.3.1.3 โครงสร้างพื้นฐาน

2.3.1.4 การคมนาคมขนส่ง

2.3.1.5 คุณภาพชีวิต

2.3.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

2.4 นโยบายการพัฒนากทมมหานคร

2.4.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 8

2.4.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

2.5 วิธีการพัฒนาเมือง

2.6 โครงการนำร่องการจตุรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย

2.6.1 โครงการบริเวณ พระราม 9 กรุงเทพมหานคร

2.6.2 โครงการหนองบัวมณ กรุงเทพมหานคร

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่นำมาศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1 การพัฒนาเมืองโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน

จากปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณชานเมืองและเป็นไปอย่างกระจัดกระจายตามการพัฒนาที่ดินของเอกชน ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆซึ่งมาจากการบริการของรัฐ เช่น โครงข่ายถนน ระบบระบายน้ำ การให้บริการน้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ฯลฯ ไม่สามารถก่อสร้างและบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือส่งผลให้เกิดการพัฒนาชุมชนได้อย่างมีมาตรฐานของการดำรงชีวิตที่ดี ดังนั้นปัญหาที่เป็นอยู่คือ ที่ดินในบริเวณชานเมือง (Urban Fringe Lands) มักจะถูกครอบครองและแบ่งออกเป็นแปลงย่อยๆ หลายๆเจ้าของ แม้ว่านักพัฒนาเอกชนจะพยายามรวบรวมแปลงที่ดินเหล่านี้เข้าด้วยกัน เป็นโครงการที่อยู่อาศัยระดับหมู่บ้านแต่ก็ดำเนินการได้อย่างยากลำบาก และใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ซึ่งการเกิดขึ้นของหมู่บ้านจัดสรรภาคเอกชนแม้จะมีส่วนช่วยบริการเรื่องที่อยู่อาศัยพร้อมสาธารณูปโภค ตามมาตรฐานที่ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดินได้กำหนดไว้ แต่พื้นที่พัฒนามักเกิดขึ้นอย่างกระจัดกระจายไม่เชื่อมโยงกันเป็นระบบชุมชน ดังนั้นกรุงเทพมหานครจึงพิจารณาเห็นว่าวิธีการจัดรูปที่ดินน่าจะมีประโยชน์ต่อการนำมาประยุกต์ใช้เพื่อแก้ปัญหาของเมืองข้างต้น โดยเฉพาะในสถานการณ์ปัจจุบันถ้าได้รับความร่วมมือจากประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดิน จะทำให้รัฐประหยัดงบประมาณการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้เป็นอย่างมาก ในขณะที่เดียวกันประชาชนในพื้นที่ก็จะได้ประโยชน์จากมูลค่าที่ดินที่สูงขึ้น คุณภาพชีวิตดีขึ้น และการพัฒนาเมืองเป็นไปในทิศทางที่ก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศที่เจริญแล้ว (เปรมศิริ เกษมสันต์ . 2542)

การจัดรูปที่ดินเป็นวิธีการหนึ่งในการพัฒนาที่ดินเพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและเพิ่มมูลค่า เพิ่มประโยชน์การใช้ที่ดินในบริเวณนั้นๆ โดยไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการเวนคืนที่ดินแต่ใช้วิธีรวบรวมที่ดินหลายๆแปลงมารวมกันเป็นแปลงใหญ่แล้ววางผังจัดรูปร่างของแปลงที่ดินใหม่ที่เรียกว่า“การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่”(คู่มือการจัดรูปแปลงที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเล่ม1. 2540) (ภาพผนวก ก คูภาพที่ 2.1)

การจัดรูปที่ดิน เป็นโครงการที่มีลักษณะการพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ แห่งใดแห่งหนึ่งในบริเวณเมืองหรือชนบทก็ได้ ซึ่งอาจจะเป็นบริเวณที่มีปัญหาในเรื่องของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่คุ้มกับราคาที่ดิน หรือเป็นบริเวณที่มีปัญหาด้านกายภาพหรือสิ่งแวดล้อม เช่น บริเวณที่มีปัญหาเกี่ยวกับการระบายน้ำ ในการจัดรูปที่ดินจะประกอบด้วยสิ่งสำคัญที่ต้องจัดทำในโครงการ ได้แก่ ถนน สวนสาธารณะและระบบบำบัดน้ำเสีย ประปา โรงเรียนหรือสถานี่รับเลี้ยงเด็ก อาคารที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม สำหรับในกรณีที่จะเริ่มจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินเป็นครั้งแรกนั้นสมควรคัดเลือกบริเวณที่มีปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินน้อยที่สุด บริเวณที่มีการเข้าถึงได้ไม่สะดวก บริเวณที่เป็นที่ว่างหรือมีอาคารที่อยู่อาศัยน้อย เพื่อความสะดวกในการพัฒนาและสามารถจัดทำโครงการให้สำเร็จ

ภายในระยะเวลาอันสั้นเพื่อเป็นตัวอย่างในการพัฒนา (รั้งสฤษฏ์ งามสิริ. 2536 อ้างถึงใน รัชดาพร อัมราลิขิต. 2542)

การจัดรูปที่ดิน เป็นขบวนการจัดการให้ชุมชนเมืองนำอยู่ขึ้นโดยไม่จำเป็นต้องมีการเวนคืน แม้จะเป็นการจัดการพื้นที่ในเมืองที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม พื้นที่ตาบอด ไม่มีทางออกสู่ถนน หรือพื้นที่ชานเมืองที่รอการพัฒนาให้มีการพัฒนาอย่างคุ้มค่า และเป็นชุมชนเมืองที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี ด้วยการที่กลุ่มเจ้าของที่ดินรวมตัวกัน ปันส่วนที่ดินบางส่วนเพื่อนำไปเพิ่มบริการพื้นฐานให้ชุมชนดีขึ้น ควบคู่ไปกับการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ให้ที่ดินทุกแปลงสอดคล้องกับระบบผังเมืองที่ดี โดยไม่มีผู้ใดต้องย้ายออกจากชุมชนตามขบวนการดังกล่าววิธีการเวนคืน และเจ้าของที่ดินทุกรายจะได้รับผลประโยชน์ร่วมกันนอกจากสภาพเป็นอยู่ที่ดีขึ้นแล้ว ที่ดินแต่ละแปลงแม้ว่าจะมีขนาดเล็กถึงแต่ก็มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (สำนักผังเมือง. 2542) โดยมีลักษณะเฉพาะดังต่อไปนี้

2.1.1 ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง (ภาคผนวก ก คู่มือที่ 2.2)

การคงไว้ซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคล วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองเป็นการแบ่งแปลงที่ดินในโครงการซึ่งภายหลังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่แล้ว จะนำที่ดินดังกล่าวคืนให้แก่เจ้าของที่ดินเดิมซึ่งจะเป็นผลให้สามารถพัฒนาโครงสร้างเมืองได้โดยที่บริเวณเมืองยังคงสภาพของชุมชนเดิม นอกจากนี้สิทธิในที่ดินแต่ละแปลง เช่น กรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดิน ผู้เช่าที่ดิน หรือผู้รับและจดจำนอง จะถูกโอนคืนให้แก่เจ้าของแปลงที่ดินเดิมหลังการจัดรูปแปลงที่ดินแล้ว ซึ่งเป็นการคงไว้ของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคลทุกประการ

เจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในโครงการ เนื่องจากโครงการนี้มีได้ดำเนินการโดยวิธีการเวนคืนที่ดิน หากแต่เป็นวิธีการจัดรูปที่ดินใหม่โดยมีความคิดเห็นและลงมติเป็นเอกฉันท์จากเจ้าของที่ดินทุกคนหรือมีความเห็นสอดคล้องกันเป็นส่วนใหญ่ซึ่งเป็นส่วนสำคัญยิ่งของโครงการ จะต้องมีการประชุมหารือหรือร่วมมือตกลงและตัดสินใจเรื่องแนวทางการพัฒนาในกลุ่มเจ้าของที่ดินก่อนการดำเนินโครงการ การปันส่วนที่ดินจากเจ้าของที่ดิน โครงการจะเป็นไปได้ต่อเมื่อมีการปันส่วนที่ดินจากเจ้าของที่ดินกล่าวคือที่ดินที่เจ้าของปันส่วนให้ นั้น ส่วนหนึ่งจะนำไปพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่บริการพื้นฐานสาธารณะและอีกส่วนหนึ่งจะสงวนไว้เพื่อเป็นทรัพย์สินส่วนกลางสำหรับจัดสรรเป็นเงินทุนในการดำเนินโครงการ

การชดเชยและให้ประโยชน์ที่ยุติธรรมต่อเจ้าของที่ดินทุกราย การชดเชยและให้

ประโยชน์อย่างยุติธรรมกับการมีส่วนร่วมของเจ้าของที่ดินดังกล่าวข้างต้น เป็นสิ่งที่ดำเนินควบคู่กันไปด้วยกัน ไม่สามารถแยกออกจากกันได้เมื่อมีการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองโดยอาศัยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน การชดเชยและให้ประโยชน์อย่างยุติธรรมจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากการจัดรูปที่ดินใหม่และอัตราการปันส่วนที่ดิน

“ การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ ” และ “ การปันส่วนที่ดิน ” แสดงให้เห็นการจัดรูปที่ดินโดยหลักการทั่วไปถึงแม้ว่าขนาดของที่ดินจะลดลงเพราะ “ การปันส่วนที่ดิน ” แต่มูลค่าที่ดินหลังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่จะเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการจัดทำโครงการดังกล่าว (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.3-2.5) อัตราการปันส่วนที่ดิน โดยเฉพาะ (อัตราส่วนการปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งพื้นที่จัดหาประโยชน์ทั้งโครงการ) เป็นปัจจัยสำคัญยิ่งเมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ อย่างไรก็ตาม อัตราการปันส่วนที่ดินในความเป็นจริงจะแตกต่างกันไปตามมูลค่าของที่ดินแต่ละแปลงซึ่งไม่เท่ากัน ด้วยวิธีการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ สามารถเห็นได้ชัดว่าการกระจายของแปลงที่ดินเป็นไปตามแผนผังและแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้กำหนดไว้และรูปแปลงที่ดินจะถูกเปลี่ยนไปตามการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ตามที่ต้องการ และสามารถเป็นหลักประกันได้ว่า กรรมสิทธิ์และภาระผูกพันต่างๆบนที่ดินเดิมจะได้รับการโอนคืนหลังจากทำการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ รวมไปถึงการชดเชยและให้ประโยชน์ที่ยุติธรรมต่อเจ้าของที่ดินทุกราย (คู่มือการจัดรูปแปลงที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1. 2540)

2.1.2 ขั้นตอนการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ในแต่ละประเทศจะแตกต่างกันออกไปอย่างไรก็ตามขั้นตอนเบื้องต้นเป็นขั้นตอนทั่วไปของการจัดรูปที่ดิน (คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1. 2540) (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.6)

(1) ขั้นตอนการเตรียมโครงการ การดำเนินงานของขั้นตอนนี้คือ การกำหนดพื้นที่เบื้องต้นที่จะดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง กระบวนการของขั้นตอนนี้เหมือนกับกระบวนการวางผังเมือง คือ มีการเก็บข้อมูลรายละเอียดของพื้นที่ วิเคราะห์ข้อมูลและกำหนดผังแนวความคิดและสิ่งที่จำเป็นคือ การขอมติจากผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่ จากเจ้าของที่ดินในการพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

(2) ขั้นตอนการวางแผนดำเนินงานและออกแบบวางผัง เป้าหมายของขั้นตอนนี้คือ การได้รับมอบอำนาจในการดำเนินโครงการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ดำเนินโครงการจะกำหนดแผนดำเนินงานออกแบบและวางผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่เพื่อขออนุมัติจากผู้มีอำนาจตามขั้นตอนที่กำหนดโดยกฎหมาย สำหรับการอนุมัติจำเป็นต้องได้รับการยินยอมจากเจ้าของที่ดินเป็นส่วนใหญ่ในการวางแผนดำเนินงาน (เช่น ต้องมีจำนวนไม่น้อยกว่า 2 / 3 ของจำนวนเจ้าของที่ดินทั้งหมด)

(3) ขั้นตอนการก่อสร้าง ผู้ดำเนินโครงการจะทำการก่อสร้าง ซึ่งในการออกแบบการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่และการจ่ายเงินชดเชยจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดินด้วย โดยปกติแล้วหากโครงการดำเนินการโดยรัฐบาลจะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาโครงการอัน

ประกอบด้วย ตัวแทนเจ้าของที่ดิน และคณะกรรมการต่างๆ เพื่อเป็นหลักประกันว่าการดำเนินการโครงการจะเป็นไปอย่างยุติธรรมตามแนวทางประชาธิปไตย

(4) ขั้นตอนสุดท้าย ในขั้นตอนนี้จะเป็นการโอนโฉนดที่ดินตามกระบวนการทางกฎหมาย โฉนดที่ดินเดิมจะถูกลบเลิกและจะมีการจดทะเบียนโฉนดแปลงที่ดินให้ใหม่หลังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ พื้นที่ที่เป็นบริการสาธารณะจะถูกโอนให้ฝ่ายบริหาร (ปกติจะเป็นหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น) เงินทุนดำเนินโครงการจะ ได้จากการขายส่วนที่เป็นพื้นที่จัดหาประโยชน์และ * การชำระมูลค่าลด (-) เพิ่ม (+) เพื่อชดเชย ในกรณีที่พื้นที่หลังโครงการมีมากหรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ตามผังอย่างเป็นธรรม

2.1.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการจัดรูปที่ดิน

ปัจจุบันหลายแห่งโดยเฉพาะในเมืองใหญ่ อาคารบ้านเรือนเกิดขึ้นอย่างคับสนถึงแม้ว่าจะมีผังเมืองรวมแล้วก็ตามแต่ยังขาดผังเมืองเฉพาะหรือผังรายละเอียดอย่างอื่นซึ่งประชาชนสามารถใช้เป็นแนวทางปฏิบัติได้ชัดเจนยิ่งขึ้น การจัดรูปที่ดินเป็นทางเลือกที่สามารถใช้พัฒนาต่อจากผังเมืองรวมได้ประโยชน์ที่พึงจะได้รับมีดังนี้

(1) รัฐไม่สามารถสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้ทันกับการพัฒนาในเมืองได้ รัฐไม่สามารถสร้างถนน สวนสาธารณะ โรงเรียน ท่อระบายน้ำ และอื่นๆทุกพื้นที่ วิธีการจัดรูปที่ดินเจ้าของที่ดินจะเสียสละพื้นที่บางส่วนสำหรับจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

(2) แก้ปัญหาสร้างอาคารบนแปลงที่ดินที่มีรูปร่างไม่เป็นระเบียบ วิธีการจัดรูปที่ดินจะจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ให้มีรูปร่างที่ถูกต้อง ขณะนี้การออกเอกสารสิทธิ์ไม่ได้กำหนดขนาดพื้นที่ที่เล็กที่สุด จึงทำให้รูปลักษณะแปลงมีรูปร่างไม่เป็นระเบียบ ทำให้อาคารที่ถูกสร้างบนที่ดินดังกล่าวไม่สวยงาม

(3) วิธีการจัดรูปที่ดิน สามารถออกแบบวางผังได้ตามหลักวิชาการ สามารถออกแบบแนวถนนได้ใหม่ กำหนดตำแหน่งสาธารณูปโภค สาธารณูปการได้เอง เปลี่ยนลักษณะรูปร่างแปลงที่ดินซึ่งไม่สวยงาม ออกแบบบริเวณพัฒนาให้สอดคล้องกับแนวความคิดเป็นต้น

(4) แก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับจากการเวนคืน ปัญหาการเวนคืนคือจะต้องย้ายไปอยู่ที่อื่นซึ่งอาจจะไม่สะดวกในการเดินทางไป - กลับ กับที่ทำงานเดิมหรือที่ทำงานแห่งใหม่หรืออาจไม่มีความปลอดภัยเหมือนกับอยู่ที่เดิม รวมทั้งความเป็นอยู่ที่เดิมอาจจะประหยัดกว่ามาก สำหรับการจัดรูปที่ดินจะยังอยู่ในบริเวณเดิมได้

(5) การพัฒนาปัจจุบันใช้พื้นที่ไม่เต็มพื้นที่ทำให้เกิดพื้นที่คาบอด ส่วนใหญ่แล้วเมื่อสร้างถนน ณ ที่ใดจะมีอาคารบ้านเรือนเกาะไปตามสองข้างถนนทำให้สิ้นเปลืองสาธารณูปโภค เช่น ท่อระบายน้ำ ท่อประปา เป็นต้นบริเวณพื้นที่หลังอาคารบ้านเรือนดังกล่าวเกิดพื้นที่คาบอด การจัดรูปที่ดินจะพัฒนาพื้นที่ทั้งบริเวณ

สรุปได้ว่าการเติบโตของเมืองในปัจจุบันก่อให้เกิดปัญหาความขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นได้ในทุกประเทศทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนา ทุกประเทศแสวงหาวิธีการและแนวทางในการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพและสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว แนวทางหนึ่งซึ่งหลายประเทศนำมาใช้คือ แนวทางความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในแนวทางดังกล่าวต้องเกิดประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่ายอันเป็นพื้นฐานของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในปัจจุบันการจัดรูปที่ดินได้ถูกนำมาใช้ในหลายประเทศ เช่น สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน อเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ไต้หวัน อินโดนีเซีย เป็นต้น รูปแบบที่ใช้ในการจัดรูปที่ดินมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ ภาวะเศรษฐกิจ วัฒนธรรมและสังคมของแต่ละประเทศ (ทัศนะ สิงห์ศิลารักษ์. 2541)

2.1.4 การจัดรูปที่ดินของนานาประเทศ

การจัดรูปที่ดินของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน แนวความคิดการจัดรูปที่ดินเกิดขึ้นครั้งแรกที่ประเทศเยอรมันเมื่อปี ค.ศ 1890 (พ.ศ.2433) ปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าประเทศเยอรมันมีถนนหนทางมากที่สุดในโลกประเทศหนึ่งคิดเป็นสัดส่วนความยาวถนน 1.9 กิโลเมตรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตรและมีพื้นที่สวนสาธารณะมากที่สุด องค์การรับผิดชอบในการปฏิบัติได้แก่ หน่วยงานรัฐบาลทั้งระดับรัฐ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่นรวมทั้งสมาคมที่เกิดจากเจ้าของที่ดินรวมตัวกันด้วย ลักษณะสำคัญของการจัดรูปที่ดินจะเป็นการบังคับและนำไปใช้โดยรัฐบาลท้องถิ่นในกฎหมายไม่ได้กล่าวถึงความเห็นของประชาชนส่วนใหญ่ว่าควรจะมีเท่าใดจึงจะดำเนินการจัดรูปที่ดินได้ ดังนั้นการดำเนินการจัดรูปที่ดินจะไม่ค่อยฟังความเห็นของประชาชนเท่าใด แต่มีกฎหมายรองรับระบุให้มีการชดเชยค่าธรรมเนียมและความเสียหายอย่างเหมาะสมทำให้ประชาชนเกิดความมั่นใจ การจัดรูปที่ดินจึงเป็นไปอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ประชาชนส่วนใหญ่จะยอมจ่ายค่าก่อสร้างบริการสาธารณะในรูปของเงินสดมากกว่าเสียสละพื้นที่ดิน เพราะต้องการสงวนที่ดินไว้ขายสำหรับการจัดรูปที่ดินในประเทศเยอรมันจะเป็นพื้นที่ชานเมือง พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ซึ่งจะพัฒนาเป็นเมืองใหม่

การจัดรูปที่ดินของประเทศออสเตรเลีย เริ่มนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้ในปี ค.ศ. 1949 (พ.ศ. 2494) โดยรู้จักกันในชื่อ Land Pooling และถูกกำหนดเป็นกฎหมายใช้บังคับอยู่ในข้อกำหนดผังเมือง “Town Planning 1976” มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการจัดสรรที่ดิน การพัฒนาเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไปอนญาติให้ไปใช้ประโยชน์การค้า, ที่อยู่อาศัย และการจัดสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยผู้ดำเนินการส่วนใหญ่จะเป็นผู้จัดสรรที่ดินและนักพัฒนาภาคเอกชน มีหน่วยงานรัฐให้การสนับสนุนลักษณะที่สำคัญรัฐบาลท้องถิ่นจะเตรียมงาน กำหนดพื้นที่ แสดงนิทรรศการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อจากนั้นรัฐ

บาลท้องถิ่นจะนำความคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการผังเมือง เพื่อให้ความเห็นชอบ แล้วรายงานต่อรัฐมนตรีพัฒนาและวางผังเมืองเมื่ออนุมัติจะมีผลตามกฎหมายทันที มีปัจจัยหลายประการที่ทำให้การจตุรูปที่ดินของประเทศออสเตรเลียประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะภาครัฐมีความพร้อมในการสนับสนุนโครงการ การบริหารและการอำนวยความสะดวกภาครัฐ กฎและระเบียบต่างๆ การจัดให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าของที่ดินเพื่อรับฟังความคิดเห็นและชี้แจงข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่องทำให้ประชาชนเข้าใจและเต็มใจเข้าร่วมโครงการ

การจตุรูปที่ดินของประเทศเกาหลี ญี่ปุ่นได้เข้าไปครอบครองเกาหลีและได้นำวิธีการจตุรูปที่ดินไปใช้เมื่อปี ค.ศ.1950 (พ.ศ. 2493) ที่กรุง Seoul เพื่อปรับปรุงเมืองซึ่งเสียหายจากภัยสงคราม ในเวลาต่อมาการจตุรูปที่ดินได้นำมาใช้พัฒนาในเมืองใหญ่ ๆ หลายเมือง ที่มีชื่อเสียงได้แก่เมือง Yeong dong องค์การดำเนินการจตุรูปที่ดินของประเทศเกาหลีมี 4 กระบวนการคือ 1. กระบวนการก่อสร้าง 2. การเคหะแห่งชาติ 3. ราชการส่วนท้องถิ่น (เทศบาล) และ 4. สมาคมเจ้าของที่ดิน ส่วนใหญ่การจตุรูปที่ดินจะมีระบบการเงินเป็นของตนเองซึ่งได้รับจากเจ้าของที่ดิน โดยการพิจารณาจะจ่ายมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ที่ได้รับจากถนนในโครงการอีกประการหนึ่งรัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการด้วย จากการที่รัฐบาลให้ความสนใจและตั้งใจการนำวิธีการจตุรูปที่ดินมาใช้ในการพัฒนาเมืองโดยสนับสนุนการจตุระบบการเงินให้ ทำให้เจ้าของที่ดินส่วนมากให้การยอมรับและให้ความร่วมมือเข้าร่วมโครงการ นอกจากนี้สภาพตลาดที่ดินของประเทศเกาหลียังมีความคล่องตัวสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรอบ ๆ เมืองใหญ่ แต่ปัญหาที่เป็นอุปสรรคพบว่า เจ้าของที่ดินรายใหญ่มักจะคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าส่วนรวม มีการเก็งกำไรจากที่ดิน

การจตุรูปที่ดินของประเทศไต้หวัน ในระหว่างที่ญี่ปุ่นครอบครองประเทศไต้หวัน ได้นำวิธีการจตุรูปที่ดินมาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1958 (พ.ศ. 2501) ในช่วงแรกนั้นพระราชบัญญัติการจตุรูปที่ดินกำหนดว่ารัฐบาลสามารถจัดทำโครงการจตุรูปที่ดินได้ โดยไม่ต้องรับความเห็นชอบจากเจ้าของที่ดินต่อมาในปี ค.ศ. 1979 (พ.ศ. 2522) ได้มีการแก้ไขกฎหมายจะต้องรับฟังความคิดเห็นจากเจ้าของที่ดินด้วย การจตุรูปที่ดินในไต้หวันเป็นผลจากการขาดแคลนที่อยู่อาศัยและการจัดทำบริการสาธารณะ สำหรับองค์กรที่รับผิดชอบได้แก่ กรมการบริหารที่ดิน (รัฐบาลกลาง) หน่วยงานที่ดินในระดับจังหวัด เมืองและท้องถิ่น และสมาคมเจ้าของที่ดิน ในประเทศไต้หวันการจตุรูปที่ดินมีลักษณะพิเศษถึง 4 รูปแบบ โดย 2รูปแบบแรกเป็นการจัดทำโดยรัฐบาล มีทั้งการใช้มาตรการบีบบังคับและไม่บีบบังคับ ส่วน 2 รูปแบบหลังจัดทำโดยเจ้าของที่ดิน นอกจากนี้เจ้าของที่ดินจะจ่ายเงินเพื่อการจัดสร้างบริการสาธารณะต่าง ๆ ด้วย

การจัดรูปที่ดินของประเทศญี่ปุ่น เริ่มใช้วิธีการจัดรูปที่ดินตั้งแต่ปี ค.ศ. 1899 (พ.ศ. 2442) กฎหมายฉบับแรกเรียกว่า “ The Agricultural Land Consolidation Law ” ซึ่งมีวัตถุประสงค์จะเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร ปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นใช้การจัดรูปที่ดินเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง อาจกล่าวได้ว่า 30% ของพื้นที่ในเมืองพัฒนาด้วยวิธี Land Readjustment เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นได้รับความเสียหายมากจากการเกิดแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ พ.ศ. 2466 และเมืองต่าง ๆ ถูกทำลายจากสงครามโลกครั้งที่ 2 พ.ศ. 2488 ญี่ปุ่นได้พัฒนาเมืองที่ถูกทำลายด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินใน ค.ศ. 1954 (พ.ศ. 2497) รัฐบาลได้จัดตั้งหน่วยงานเคหะและจัดทำโครงการเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่ประชาชนเพื่อช่วยเหลือโครงการจัดรูปที่ดิน ต่อมาในปี ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) รัฐบาลได้ตั้งงบประมาณให้เป็นเงินกู้ยืมโดยไม่คิดดอกเบี้ย ในประเทศญี่ปุ่น โครงการจัดรูปที่ดินเรียกว่า “ Kukaku Seiri ” ซึ่งในกฎหมายระบุให้เจ้าของที่ดินยกพื้นที่ประมาณ 20-30 % ของที่ดินของตนให้ผู้ดำเนินการ เพื่อจัดทำบริการสาธารณะและเป็นที่ดินสงวน องค์การที่ดำเนินการจัดรูปที่ดินมีหลายองค์กร ได้แก่ กลุ่มเอกชนเจ้าของที่ดิน สมาคมจัดรูปที่ดิน รัฐบาลท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐในระดับประเทศ (Housing and Urban Development Corporation) โครงการจัดรูปที่ดินในประเทศญี่ปุ่นส่วนมากจะเป็นบริเวณแหล่งเสื่อมโทรม บริเวณที่ขาดระเบียบการใช้ที่ดิน พื้นที่มีปัญหาเร่งด่วนจำเป็นต้องได้รับการพัฒนา และพื้นที่ที่จะจัดเป็นเมืองใหม่ ระยะเวลาดำเนินการที่นานที่สุดอยู่บริเวณเมืองนาโงยา ใช้เวลาถึง 46 ปีจึงจะประสบผลสำเร็จ (ภาคผนวก ก คู่มือที่ 2.7 ,2.8) ปัจจัยที่ทำให้โครงการจัดรูปที่ดินประสบความสำเร็จ เพราะประเทศญี่ปุ่นมีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการพัฒนาที่ดินถึง 27 พระราชบัญญัติ และได้มีการแก้ไขปรับปรุงตลอดมาจนเป็นที่ยอมรับของประชาชน การประเมินมูลค่าที่ดินมีความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน ภาครัฐได้ให้การสนับสนุนเช่น การให้คำแนะนำ การจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น ส่วนปัญหาและอุปสรรคก็มีเหมือนกัน เช่น เจ้าของที่ดินที่ร่ำรวยจะใช้สิทธิพลบับบังคับเจ้าหน้าที่ให้ย้ายที่ดินตนเองไปอยู่ในตำแหน่งที่ดีที่สุด เจ้าของที่ดินไม่ได้อยู่ในพื้นที่ ปล่องที่ดินว่างไม่พัฒนา ยังขาดมาตรฐานกำหนดขนาดแปลงที่ดินที่ใหญ่ที่สุดที่จะใช้ให้มีได้ เป็นต้น

จากการจัดรูปที่ดินของนานาประเทศที่กล่าวมา สรุปได้ว่าการจัดรูปที่ดินจะประสบความสำเร็จได้ต้องมีกฎหมายหรือพระราชบัญญัติรองรับ เพื่อให้ประชาชนเกิดความมั่นใจในการเข้าร่วมโครงการ โดยเป็นความยินยอมของเจ้าของที่ดินและภาครัฐให้ความสนับสนุนอย่างเต็มที่ซึ่งแต่ละที่ก็จะพบข้อดี ข้อเสียที่แตกต่างกันไป (รัชดาพร อัมราลิขิต. 2542)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ข้อดีของการจัดรูปที่ดิน

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นให้มีให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ทำให้แปลงที่ดินที่กระจัดกระจายมารวมกันเป็นที่ดินขนาดใหญ่ ทำให้สะดวกต่อการวางแผนการให้บริการและการออกแบบแผนผังต่างๆ ทำให้ดีขึ้นทั้งในด้านการวางผังบริเวณและวิศวกรรม

2. เป็นวิธีการที่ช่วยให้สามารถจัดหาบริการสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ ให้กับพื้นที่นั้นอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปอย่างมีขั้นตอนโดยหน่วยงานของรัฐไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายแต่อย่างใดและถ้าโครงการทำในพื้นที่ใหญ่มาก ก็จะสามารถช่วยให้การจัดหาบริการสาธารณะให้แก่พื้นที่นั้นเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล เมื่อเทียบกับราคาที่อยู่บริโภคจะต้องเสียเงิน
3. สามารถแก้ปัญหาในการให้บริการสาธารณะที่ไม่ทั่วถึงทุกแปลงที่ดิน ให้สามารถบริการ ได้อย่างทั่วถึงขึ้น
4. เมื่อระบบการบริหารงานมีประสิทธิภาพและได้รับสิทธิผลแล้วจะทำให้เกิดความเท่าเทียมกันขึ้นในการที่จะเฉลี่ยค่าใช้จ่ายและผลที่จะได้รับกลับคืนมาจากการแบ่งที่ดิน
5. การจัดรูปที่ดินเป็นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่มีความสะดวกและมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ดังนั้นจึงส่งผลให้ราคาที่ดินในโครงการมีราคาเพิ่มสูงขึ้น ทำให้รัฐสามารถเก็บภาษีในส่วนของมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นได้ด้วย
6. การจัดรูปที่ดินทำให้การถือครองที่ดินพื้นที่ในแถบชานเมืองมีความเหมาะสมในการที่จะพัฒนาเมือง โดยทำให้การขยายตัวออกมาอย่างมีแบบแผนและทำให้ไม่มีปัญหาในเรื่องของการเผชิญหน้าในการตัดถนนซึ่งจะสร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน การจัดรูปที่ดินเป็นยุทธวิธีที่ช่วยให้สามารถพัฒนาเมืองได้ตามทิศทางที่วางแผนไว้
7. การจัดรูปที่ดินสามารถรักษาและคุ้มครองสิทธิของบุคคลโดยเคร่งครัดซึ่งเป็นหลักเกณฑ์สำคัญของการจัดรูปที่ดิน พื้นที่ที่ได้มาเพื่อสาธารณะประโยชน์ต่างๆจะต้องเคารพต่อสิทธิของบุคคลด้วยการลดขนาดของแปลงที่ดินลงตามผลประโยชน์ที่ได้รับเพิ่มตามหลักเกณฑ์นี้ถ้าบุคคลใดได้ผลประโยชน์ลดลงเนื่องจากการจัดทำโครงการดังกล่าวจะได้การชดเชยด้วยเงิน
8. การจัดรูปที่ดินสามารถที่จะนำไปคิดแปลงใช้กับโครงการพัฒนาเมืองได้เกือบทุกโครงการ และจัดทำได้ในเกือบทุกพื้นที่ เช่น การพัฒนาพื้นที่เมืองปัจจุบัน พื้นที่ในเขตชานเมืองที่กำลังสูงอมพร้อมที่จะขยายตัว หรือพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเมืองใหม่ในอนาคต เป็นต้น

ข้อดีของการจัดรูปที่ดิน

1. ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองนั้นเป็นบริการสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ โดยการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่แต่ไม่รวมถึงการควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวกับการพัฒนาอื่นๆดังนั้น โครงสร้างของอาคารตั้งปลูกสร้างหลังการจัดแปลงที่ดินใหม่ ไม่สามารถควบคุมกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ จึงทำให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลัง
2. เจ้าของที่ดินที่มีฐานะดีมักมีอิทธิพลสามารถผลักดันให้เกิดการพัฒนาที่ดินได้ แม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะมีศักยภาพไม่เพียงพอ
เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านธุรกิจ
 กล่าวจะมีศักยภาพไม่เพียงพอ
 มาจากกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
3. ในประเทศกำลังพัฒนา เช่น ไทย ฟิลิปปินส์ หน่วยงานบริหารส่วนท้องถิ่นมีข้อจำกัดในการรับผิดชอบในการวางแผน ซึ่งถูกกดดันโดยหน่วยงานระดับสูงและการขาดเงินทุนสำรอง

4. ในกรณีที่ที่ดินที่สงวนไว้เพื่อขาย ขายไม่ได้ต้นทุนทางการเงินและภาระดอกเบี้ยต่างๆจะตกอยู่กับผู้บริหารจัดการโครงการซึ่งอาจจะเป็นเทศบาลหรือเจ้าของที่ดิน
5. ลักษณะของโครงการจะเปลี่ยนไปตามขนาดของพื้นที่ดินในโครงการซึ่งเป็นข้อจำกัดที่ทำให้การพัฒนาไม่มีความสอดคล้องกัน หากพื้นที่ดังกล่าวขาดการวางผังแม่บทเป็นเครื่องชี้แนวทาง
6. ประโยชน์ที่เกิดจากการพัฒนาโดยการจัดรูปที่ดินนั้น มีขอบเขตจำกัดเพียงแต่ภายในพื้นที่โครงการเท่านั้น จึงเกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างพื้นที่ในโครงการและนอกโครงการ

การเติบโตของเมืองโดยการขยายเนื้อที่ของเมืองให้กว้างออกไปตามความต้องการของผู้อยู่อาศัยในเมืองซึ่งมีจำนวนมากขึ้นกว่าเดิม การขยายเนื้อที่ออกไปอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย หรือเพื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ตั้งแต่ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการต่างๆ รวมทั้งกิจการการค้า การขยายตัวนี้จะขยายไปในทิศทางใดนั้น นักนิเวศวิทยา ได้ให้หลักการพิจารณาการขยายตัวของเมืองออกไปตามรูปแบบต่างๆดังนี้คือ (สมคิด อติสรศุภวัฒน์ และคณะ. 2533 อ้างถึงใน กฤษ เพิ่มทันจิตต์. 2536)

2.2 ศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง

2.2.1 ทฤษฎีการใช้ที่ดินลักษณะเป็นวงกลม (Concentric Zone Concept)

เอร์เนสต์ คับบิล เบอร์กัสต์ (Ernest W. Burgess) เป็นนักเศรษฐศาสตร์คนแรกๆที่พิจารณาการใช้ที่ดินในเมืองในลักษณะนี้ โดยเรียกว่า Concentric theory มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกระจายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมืองรวมทั้งที่ตั้งของที่อยู่อาศัย บริเวณที่อยู่อาศัยจะจัดตัวเองเป็นวงกลมเรียงซ้อนกันอยู่เป็นชั้นๆวงกลมแต่ละวงจะแสดงถึงที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทที่แยกตัวออกจากกัน ที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยจะอยู่ใกล้กับ CBD (Central Business District) หรือย่านศูนย์กลางเมือง ก่อให้เกิดวงกลมรอบนอกของ CBD ส่วนผู้มีฐานะดีจะกระจายไปรอบด้านเป็นวงที่ 3 วงที่ 4 และวงที่ 5 ต่อไป แต่ละวงจะมีลักษณะเป็นของตัวเอง คือ วงที่ 1 เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ วงที่ 2 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งเสื่อมโทรม วงที่ 3 เป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย วงที่ 4 เป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง วงที่ 5 เป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูงในวงที่ 2 เป็น Zone ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เป็นที่อยู่อาศัยของพวกแรงงานเพราะอยู่ใกล้ CBD มีแหล่งเสื่อมโทรมเกิดขึ้นมากมาย (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.9)

2.2.2 ทฤษฎีการใช้ที่ดินลักษณะเป็นสัดส่วนรูปพาย (Sector Concept or Sector Theory)

ผู้ที่เสนอทฤษฎีนี้คือ โฮเมอร์ ฮอยท์ (Homer Hoyt) ซึ่งเป็นนักนิเวศวิทยาชาวอเมริกัน ฮอยท์ยอมรับแนวการขยายตัวของเมืองตามแบบทั่วไปของ เบอร์กัสต์ แต่ได้ชี้ให้เห็นถึงการ用地ดินในเขตเมืองมีลักษณะเป็นเส้นหรือเป็นเสี้ยวแบบรูปพัดแผ่ออกไปจากศูนย์กลางเมืองตามถนน

สายสำคัญๆ เขตที่อยู่อาศัยก็แบ่งเป็นเขตผู้มีรายได้น้อย ปานกลางและผู้มีรายได้สูง การแบ่งแยกประเภทการใช้ที่ดินและการอยู่อาศัยในชุมชนเมือง แบ่งออกเป็น 5 เขตคือ 1.เขตศูนย์กลางย่านธุรกิจ 2.เขตการผลิตขนาดกลางและการขายส่ง 3.เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย 4.เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ปานกลาง 5.เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้สูง

การขยายตัวของเมืองออกไปตามแนวถนนสายสำคัญนั้นจะขยายออกไปไม่มีที่สิ้นสุดโดยออกจากศูนย์กลางย่านธุรกิจ โดยเฉพาะแนวพื้นที่เปิดโล่ง อาจขยายไปตามแนวแม่น้ำ ทะเลสาบ หรือตามแนวชายฝั่งทะเล การใช้ที่ดินของส่วนที่ขยายออกไปส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง เนื่องจากต้องการหลีกเลี่ยงความแออัดในตัวเมืองและในฐานะที่จะซื้อที่ดินขยายกว้างและสร้างบ้านขนาดใหญ่ได้เมื่อความนิยมมีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมดังกล่าว ผู้ที่หวังประโยชน์ในทางนี้ เช่น นักจัดสรรที่ดิน ผู้รับเหมาก่อสร้างตลอดจนสำนักงานธุรกิจและร้านค้าต่างๆ จะตั้งราคาบริการไว้สูง นอกจากนี้สอยท์ ยังตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองลักษณะนี้ว่า มีแนวโน้มจะขยายตัวไปยังทิศทางที่บ้านของผู้มีอำนาจในการปกครองเมืองนั้นตั้งอยู่ และการขยายตัวของเมืองในลักษณะเช่นนี้จะเห็น ได้ชัดเจนว่าสามารถขยายออกจากศูนย์กลางได้ง่ายกว่าการใช้ที่ดินลักษณะเป็นวงกลม (Concentric zone) โดยเฉพาะการขยายตัวของเมืองโดยไม่มีสิ่งกีดขวาง เช่น ภูเขาแม่น้ำ เป็นต้น (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.9)

2.2.3 ทฤษฎีการใช้ที่ดินลักษณะมีศูนย์กลางหลายแหล่ง (Multiple Nuclei Concept or Multiple Node) โรเจอร์ริค ดี แมคเคนซี (Roderick D. Mckenzie) เป็นนักนิเวศน์วิทยาอีกท่านหนึ่งซึ่งได้พิจารณาการใช้ที่ดินในตัวเมืองอีกลักษณะหนึ่งที่แตกต่างไปจาก 2 ลักษณะแรกความสำคัญของการใช้ที่ดินลักษณะนี้เห็น ได้ชัดเจนว่าไม่ได้มีศูนย์กลางเพียงแหล่งเดียวแต่อาจมีศูนย์กลางมากกว่า 2 แห่งขึ้นไปต่อมา ชอนซีดี แฮร์ริส (Chauncy D. Harris) และเอ็ดเวิร์ด อุลแมน (Edward Ullman) ได้ให้ข้อสังเกตว่าแต่ละศูนย์กลางมีโครงสร้างที่แตกต่างกัน อาจจะมีย่านธุรกิจเป็นศูนย์กลาง หรือศูนย์การค้าเป็นศูนย์กลางเพื่อบริการให้แก่เขตที่อยู่อาศัยโดยรอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์กลางบริเวณชานเมืองเป็นศูนย์กลางที่สำคัญ มีรัศมีไกลกว่าศูนย์กลางในเมือง (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.9)

2.2.4 ทฤษฎีการวางผังชุมชนและเมือง

Neighborhood Concept : หลักการของ Perry ในปี 1926 แบ่งเมืองออกเป็นชุมชนย่อยๆ (Neighborhood unit) แต่ละชุมชนต่างก็มี sud-center ซึ่งมีโรงเรียน ร้านค้า ที่พักผ่อนหย่อนใจเป็นศูนย์กลางชุมชน มีถนนล้อมรอบเป็นขอบเขตของ Unit รัศมีจากจุดศูนย์กลางประมาณ ½ ไมล์เป็นการกระจายความเจริญ(decentralization) จากชุมชนหลักออกไปสู่ส่วนต่างๆของเมืองให้ประชาชนได้รับบริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยทั่วถึงและเท่าเทียมกัน ศูนย์กลางชุมชนควรเป็นโรงเรียนประถม ห้องสมุดสาธารณะ บริการทางด้านสังคม สนามเด็กเล่น เป็นต้น

Perry เสนอแนะว่าใน Neighborhood unit หนึ่งควรมีประชากรประมาณ 5,000 คน เพื่อให้สัมพันธ์กับบริการทางด้านสังคม คือ โรงเรียน ย่านที่พักอาศัยใน Neighborhood unit จัดเป็น housing (อาคารสงเคราะห์) ข้อดีของทฤษฎีนี้คือ ให้ผลดีทางด้านสังคมของชาวเมือง เพราะโรงเรียนเป็นศูนย์กลางชุมชน ทำให้มีการพบปะระหว่างครอบครัวต่างๆ สะดวกสบายในการติดต่อโดยการเดิน เพราะเป็นชุมชนขนาดเล็ก ต่อไปเมื่อประชากรมากขึ้นก็จะต้องไปสร้าง Neighborhood unit ใหม่ห่างออกไปจากเดิมอีก 1 ไมล์เพราะประชากรส่วนที่เพิ่มในชุมชนเดิม โรงเรียนให้บริการไม่เพียงพอ

สำหรับเมืองที่มีประชากร 60,000 คนก็ต้องประกอบด้วยหลาย Neighborhoods แต่ละ Unit ถือว่าเป็น sub-unit ของ Unit ใหญ่

The neighborhood concept เป็นแนวความคิดที่เป็นธรรมชาติ คู่ตัวอย่างชุมชนในประเทศไทย วัด และ โรงเรียนจะเป็นศูนย์กลางทางด้านสังคม วัฒนธรรม-ประเพณีและศาสนา

New town ที่เกิดใหม่ทั้งในอเมริกาและอังกฤษต่างก็ใช้ The neighborhood concept ของ Perry มาใช้ในการออกแบบแทบทั้งนั้น ประมาณปี ค.ศ.1946

The conception of nodes : พัฒนามาจาก neighborhood concept

เป็นแนวความคิดในการวางผังอีกแบบหนึ่ง นักผังเมืองจะไม่คำนึงถึงขนาดและขอบเขตของ neighborhood unit ว่าต้องมีขนาดรัศมี $\frac{1}{2}$ ไมล์หรือไม่แต่จะเน้นถึงการให้บริการที่เพียงพอทางด้านบริการสาธารณะและการรักษาสภาพแวดล้อม ศูนย์กลางชุมชนประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลาย เช่น โรงเรียนชั้นอนุบาล - ประถม สโมสร ร้านค้า สถาบันการเงิน สำนักงาน สนามเด็กเล่น สถานีอนามัย สถานที่ทำการ สวนสาธารณะ เป็นต้น ประกอบกับเป็น Focal point ของชุมชน เรียกว่าในเมืองหนึ่งๆประกอบด้วยหลาย Nodes ก็ได้

ข้อเสีย : เมืองจะแออัดและเกิดปัญหาจราจรบริเวณศูนย์กลางเมือง

The Concept Garden of Convenience : A Walk Town

Chapman ให้ข้อคิดว่าความสะดวกสบายเป็นเรื่องที่จะต้องนำมาพิจารณาในการติดต่อระหว่างที่พักอาศัยกับบริการสาธารณะอื่นๆซึ่งจะแตกต่างกันไปแต่ละแห่ง

A Walk Town คำนี้ 2 ประการคือ 1. การเดินติดต่อระหว่างที่พักอาศัยด้วยกันเองถึงกันหมดเพื่อมิให้ชุมชนแยกกันอยู่เป็นเอกเทศ ให้มีความสมบูรณ์ในตัวเอง 2. ขนาดและความหนาแน่นในแต่ละ neighborhood unit จะต้องพอเหมาะ Paul Ritter กล่าวว่าระยะทางในการเดินที่เหมาะสมที่สุดคือใช้เวลาประมาณ 30 นาทีติดต่อกับศูนย์กลางชุมชนและใช้เวลา 15 นาทีเดินทางติดต่อโรงเรียนและร้านค้า แนวความคิดนี้อาจจะไม่เหมาะสมในปัจจุบันเพราะการขนส่งโดยรถโดยสารเป็นเอกสารที่งานไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาดูงาน ไปอนุญาติให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นๆ ได้มีการพัฒนานำมาใช้เดินทางติดต่อในเมืองอย่างกว้างขวางรวดเร็วกว่าการเดินเท่านั้นขนาดของ highorhood unit จึงไม่จำกัดอยู่ในรัศมี $\frac{1}{2}$ ไมล์

จากจุดศูนย์กลาง ชุมชนแต่ก่อนอีกต่อไป

The Concept Garden City : เป็นแนวคิดของ Ebenezer Howard

เป็นแนวคิดที่ต้องการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยในเมืองยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมราวศตวรรษที่ 18 เพราะสมัยนั้นในเมืองเต็มไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัยรอบๆ โรงงาน ประชากรเหล่านี้อยู่กันอย่างแออัดปราศจากสัญลักษณ์ของนามัย ก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บมากมาย

หลักการของเมืองอุทยาน (Garden City) โดยการสร้างเมืองบริวารล้อมรอบเมืองหลัก แต่ละเมืองก็มีศูนย์กลางเมืองสมบูรณ์ในตัวเอง เมืองบริวารจะพึ่งพาเมืองหลักทางด้านบริการในระดับภาคเท่านั้นเมืองบริวารเหล่านั้นมีประชากรแน่นอน ไม่มีการขยายตัวทางด้านประชากรต่อไปอีก เมื่อเมืองเติบโตจนถึงเป้าหมายแล้ว เพื่อป้องกันการแผ่ขยายของเมืองบริวารเสนอแนวความคิดไว้ว่าควรมีประชากรประมาณ 32,000 คน / เมืองบริวาร 1 แห่ง มีพื้นที่สีเขียว (green belt) ของพื้นที่เกษตรกรรมและป่าไม้ระหว่างเมืองเพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจและป้องกันการขยายตัวของเมือง เมื่อเมืองใดเต็มทีก็ต้องสร้างเมืองใหม่ การวางผังเมืองต่างๆในประเทศไทยของกรมการผังเมืองอาจจะพูดได้ว่าแทบทุกเมืองใช้แนวความคิดเช่นเดียวกันคือ ทฤษฎีเมืองหลายศูนย์กลาง (Polycentric Theory) ร่วมกับแนวความคิด Garden City ฉะนั้นผังเมืองรวมทั้งประกาศใช้บังคับเป็นกฎกระทรวงขณะนี้แทบทุกผังมีรูปแบบเป็นเมืองหลายศูนย์กลางและมีพื้นที่เกษตรกรรมเป็น greenbelt ล้อมรอบเพื่อเป็นตัวควบคุมการแผ่ขยายของเมือง (นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2540 : 13,58)

ทฤษฎีเหล่านี้ต่างก็เน้น โครงสร้างของเมืองต่าง ๆ กัน แต่ทุกทฤษฎีก็เริ่มจากการศึกษาศูนย์กลางเมืองก่อนทั้งสิ้น จากนั้นจึงเน้นจำนวนศูนย์กลางว่ามีเพียงหนึ่งศูนย์กลางหรือมากกว่าหนึ่งขึ้นไป และเน้นการประหยัดต้นทุนขนส่งในการศึกษาขอบเขตของเมืองเหมือนกัน ทฤษฎี 2 ทฤษฎีหลังได้พยายามขยายความทฤษฎีแรกโดยวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดินให้ใกล้ความจริงมากขึ้น แต่เนื้อหาของทฤษฎียังเป็นสิ่งเดียวกัน (กาญจนี พลจันทร์. 2525 : 21) ข้อดีในการใช้แนวความคิดดังกล่าวในการวางผังเมืองปัจจุบัน เป็นการกระจายความเจริญจากศูนย์กลางเมืองไปสู่ส่วนต่างๆ ของเมืองให้ได้รับบริการสาธารณะอย่างทั่วถึงเป็นการลดปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์กลางหลักของชุมชน(CBD)เพราะแต่ละชุมชนต่างมีศูนย์กลางรองของชุมชนบริการอยู่แล้วจึงไม่จำเป็นต้องเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางหลักของเมือง เป็นการกระจายความหนาแน่นของประชากรไปสู่ส่วนต่างๆ ของเมืองไม่ให้หนาแน่นแออัดอยู่บริเวณหนึ่งบริเวณใด ทำให้เป็นชุมชนที่น่าอยู่อาศัยเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมของเมืองให้ดียิ่งขึ้น เพราะในผังได้แยกเขตอุตสาหกรรมให้ไปอยู่นอกเขตที่อยู่อาศัย ศูนย์กลางชุมชนเป็นที่ตั้งของร้านค้า ธุรกิจต่างๆ สถาบันการเงิน สำนักงานและบริการสาธารณะต่างๆ ไม่รบกวนใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีทัศนียภาพที่สะอาด และต้องอย่างองเง้งเงาของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ ทำให้ประชาชนติดต่อกันได้สะดวกยิ่งขึ้น (นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2540)

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่าประเทศไทยได้นำแนวความคิดและทฤษฎีมาปรับใช้กับการวางผังเมืองต่างๆในประเทศ โดยเฉพาะการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพฯ เพราะเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ การศึกษา พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ศูนย์กลางยุทธศาสตร์ การเมือง การบริหารการปกครองและศูนย์กลางทางวัฒนธรรมเพื่อให้เป็นผังแม่บทในการพัฒนาบ้านเมือง การใช้ที่ดินในอนาคต กำหนดโครงข่ายคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

2.3 องค์ประกอบของชุมชนเมือง

“เมือง” หมายถึงการตั้งถิ่นฐานถาวรขนาดใหญ่ที่ประกอบด้วยสิ่งปลูกสร้างถาวร มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการสาธารณูปโภค เมืองยังเป็นที่อยู่อาศัยของพลเมืองจำนวนมาก มีความหนาแน่นของประชากรในระดับสูง ส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพนอกภาคเกษตรกรรม เมืองจะมีระบบการบริหารและการปกครองเป็นของตนเอง และลักษณะเด่นที่เห็นชัดอีกประการหนึ่งคือ เมืองจะประกอบด้วยองค์กรทางสังคมต่างๆ มากมาย นอกจากนั้นเมืองยังเป็นที่รวมของขนบธรรมเนียมประเพณีต่างๆ อีกด้วย อาจกล่าวได้ว่าเมืองในอดีตนั้นเป็นศูนย์กลางของการเรียนรู้และการศึกษา เป็นศูนย์กลางของการตลาดและการพาณิชยกรรม เป็นศูนย์กลางการบริหารราชการแผ่นดิน เป็นศูนย์กลางการบริหารขององค์กรเอกชนต่างๆ ตลอดจนเป็นศูนย์กลางของการศาสนาและประเพณี (สรรเพชร นนทภักดี. 2535 อ้างถึงใน วิศิษฐ์ พรหมบุตร. 2539)

“เมือง” ถ้าพิจารณาโดยนัยทางเศรษฐศาสตร์ นักเศรษฐศาสตร์สนใจชุมชนตามหน้าที่ทางเศรษฐกิจโดยให้เป็นแหล่งของการผลิตสินค้าและบริการ ตลอดจนเป็นตลาดปัจจัยการผลิตที่สำคัญ เช่น ตลาดแรงงาน ทุน ที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้น ยังสนใจในด้านการใช้พื้นที่ของชุมชนด้วย ว่าที่ดินในเมืองมีส่วนของการใช้เป็นที่ตั้งกิจการ ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ใช้เป็นเส้นทางขนส่ง และใช้เป็นสถานบริการสาธารณะต่างๆอย่างไร ในเมืองหนึ่งลักษณะของการใช้ที่ดินอาจจะแตกต่างกันบางเมืองอาจมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเมืองอื่นได้ด้วย การเปลี่ยนแปลงในการใช้พื้นที่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอยู่เสมอ จนอาจกล่าวได้ว่าเมืองในแต่ละเมืองเป็นสภาพที่ไม่หยุดนิ่ง และยากที่จะกำหนดเวลาเพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงได้ (กาญจนี พลจันทร์. 2525 : 1-2)

“เมือง” หมายถึงการตั้งถิ่นฐานถาวรขนาดใหญ่ที่ประกอบด้วยสิ่งปลูกสร้างถาวร ได้แก่ อาคารบ้านเรือน มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า เป็นต้น เมืองจะเป็นที่อยู่อาศัยของพลเมืองจำนวนมาก มีความหนาแน่นของประชากรอยู่ในระดับสูง ประชากรของแต่ละเมืองประกอบด้วยคนต่างเพศ ต่างวัย ต่างสถานภาพ อาชีพพื้นฐานของประชากรเมืองจะไม่ใช่ว่าอาชีพ

เกษตรกรรม เมืองจะมีระบบบริหารและการปกครองเป็นของตัวเอง และลักษณะเด่นที่เห็นได้ชัดคือ เมืองจะประกอบด้วยองค์กรทางสังคมต่างๆมากมาย นอกจากนั้นเมืองยังเป็นศูนย์รวมของขนบธรรมเนียมประเพณีต่างๆอีกด้วย(วิไล วงศ์สืบชาติ. 2525 อ้างถึงใน กฤษ เพิ่มทันจิตต์. 2536 :17-18)

นอกจากนี้ยังมีตัวแปรที่มีบทบาทในการพิจารณาความเปลี่ยนแปลงของเมือง รายละเอียดมีดังนี้ คือ ลักษณะสภาพทางกายภาพ ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2536 : 124-125)

2.3.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ ส่วนใหญ่ประกอบด้วยข้อมูลสภาพทางธรรมชาติ ข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลด้านคมนาคมขนส่งและข้อมูลด้านคุณภาพชีวิต ข้อมูลเหล่านี้มีบทบาทร่วมกันในการอธิบายถึงธรรมชาติของเมืองสภาวะและความสัมพันธ์กันดังนี้คือ

2.3.1.1 สภาพทางธรรมชาติ

ประกอบด้วยลักษณะสภาพของดิน พืชพรรณ ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ทรัพยากรและพลังงานต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศอันหมายถึงลักษณะสูงต่ำของบริเวณที่แหล่งตั้งถิ่นฐานมนุษย์ตั้งอยู่ ซึ่งมักใช้เกณฑ์ในการกำหนดแบ่งพื้นที่ออกตามความสูง ทั้งนี้ถือประโยชน์ในการใช้พื้นที่ต่าง ๆ กัน ตามศักยภาพของดิน หมายถึงคุณสมบัติของทำเลที่ดินและคุณสมบัติของดินตามธรรมชาติที่จะใช้ประโยชน์ได้ในรูปแบบต่างๆ กันทั้งในการเกษตรและที่ไม่ใช่การเกษตร พืชพรรณธรรมชาติที่ปกคลุมผิวดินอยู่ประกอบด้วยพันธุ์พืชนานาชนิด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะทำเลตามสภาพภูมิศาสตร์และคุณค่าของพืชพรรณเหล่านั้น ภูมิอากาศมีองค์ประกอบต่างๆตั้งแต่ อุณหภูมิ ฝน ความชื้น ลม เมฆ แสงแดด ทิศนวิสัย อันทำให้เกิดฤดูกาลและอากาศประจำวันที่แตกต่างกันไป และมีอิทธิพลโดยตรงต่อความเป็นอยู่ของมนุษย์ ทรัพยากรน้ำ แหล่งน้ำผิวดิน ปริมาณและคุณภาพน้ำที่มีอยู่ พลังงาน หมายถึงชนิดและแหล่งพลังงานที่แหล่งตั้งถิ่นฐานจะพึงพาได้ ตลอดจนผลกระทบอันเกิดจากการใช้พลังงานที่มีต่อสภาพแวดล้อม

2.3.1.2 การใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดิน หมายถึงการใช้ประโยชน์ของผิวโลกหรือพื้นดินในลักษณะต่างๆกันแต่วิธีแบ่งประเภทการใช้ที่ดินและการตีความหมายในเรื่องนี้อาจแตกต่างกันไป ตามลักษณะวัฒนธรรมของแต่ละสังคม การใช้ที่ดินในชนบทแบ่งได้ง่ายกว่าการใช้ที่ดินภายในเมือง ในชนบทมักเป็นแหล่งเกษตร พืชไร่ เลี้ยงสัตว์ ป่าไม้ หรือแหล่งน้ำ ส่วนในเมืองมักมีการใช้ที่ดินไปทางด้านที่อยู่อาศัย การค้าบริการ อุตสาหกรรมการผลิต การขนส่ง สาธารณูปโภค การพักผ่อนและท่องเที่ยว เป็นต้น การใช้ที่ดินประเภทต่างๆเหล่านี้ต้องมีการสำรวจ ทำรังวัดเก็บข้อมูลกันอย่างจริงจังในรูปของตัวเลขเพื่อให้เป็นข้อมูลในการวางแผน (สุวัฒนา ธาตานิธิ. 2529 อ้างถึงใน สุธรรม ภักทรวุฒิ 2535 : 13) ได้ให้ความหมายของการใช้ที่ดินว่าหมายถึง ลักษณะทางกายภาพบนพื้นดินอันเป็นผล

มาจากกิจกรรมต่างๆของมนุษย์ซึ่งกระทำบนพื้นดินนั้น การใช้ที่ดินเกิดขึ้นเพราะมนุษย์มีความต้องการในด้านอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค ที่อยู่อาศัย การพักผ่อนหย่อนใจและอื่นๆ เพื่อสนองความต้องการดังกล่าวจึงต้องมีการจัดการกับพื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ เช่น เป็นเขตเกษตรกรรม เขตที่พักอาศัย วัด โรงเรียน เป็นต้น

การใช้ที่ดินเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยมีปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลง คือเส้นทางการขนส่ง โดยเฉพาะทางหลวงสายหลักๆซึ่งเมื่อตัดทางหลวงผ่านพื้นที่ใด กิจกรรมที่ตามมาเป็นอันดับแรก คือ โรงงานอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยซึ่งมักจะไปบุกรุกพื้นที่เกษตร ส่วนในพื้นที่เมื่อนั้นเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น (ในขณะที่ระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพ) ที่ดินในเมืองที่เคยเป็นเขตที่พักอาศัยก็จะเปลี่ยนที่ดินสำหรับอาคารสำนักงาน ร้านค้า ส่วนที่พักอาศัยก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชานเมือง หรือเขตที่ดินมีราคาต่ำกว่าเขตใจกลางเมือง แต่ถ้าระบบการขนส่งในเมืองไม่มีประสิทธิภาพพอ หรือมีถนนไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรเมืองจะทำให้ประชากรต้องมากระจุกตัวอยู่ใกล้แหล่งงานหรือห่างออกไปเกิน 6-10 กิโลเมตร เพื่อลดระยะเวลาการเดินทางที่มากกระจุกตัวของประชากรดังกล่าวมักทำให้เกิดปัญหาตามมา เช่น การจราจรติดขัด อาชญากรรม ราคาที่ดินสูงขึ้น เป็นต้น ดังนั้นถ้าระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพที่ดีก็จะทำให้ปัญหาการใช้ที่ดินในเมืองไม่รุนแรงนัก (Perderson, 1980 อ้างถึงใน จิรวรรักษ์ เหมือนนิหาร. 2542 : 36-37)

หลักการกำหนดที่ตั้ง (Location) ของการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ (นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2540) (คู่มือหมวด ก ตารางที่ 2.1)

1. เขตที่อยู่อาศัย (Residential Area) เกณฑ์การพิจารณา ควรอยู่บริเวณที่ค่อนข้างมีความปลอดภัยสูง สามารถระบายน้ำได้ดี อยู่ใกล้ถนน ลักษณะดินเหมาะสมในการก่อสร้าง มีบริการสาธารณะพร้อมมูล เป็นบริเวณที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ อยู่ในบริเวณที่ปลอดภัยจากน้ำท่วม ไฟไหม้ อุบัติเหตุจากเครื่องบินตก (ไม่อยู่ใกล้สนามบิน) ควรอยู่ใกล้ที่ทำงาน ย่านการค้า ต้องปลอดภัยจากการรบกวนของคว้น กลิ่น เสียง ฝุ่นละออง อันเนื่องมาจากโรงงาน

2. เขตพาณิชยกรรม (Commercial Area) พื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 2-5% ของพื้นที่เมือง เป็นบริเวณที่ราคาที่ดินสูง มีการคมนาคมสะดวกและมีบริการสาธารณูปโภคพร้อมมูล การกำหนดที่ตั้งควรมืองค์ประกอบดังนี้คือ มีถนนกว้างพอที่จะให้รถยนต์ต่างๆใช้ได้สะดวก มีที่จอดรถพอเพียง สามารถติดต่อได้โดยรถเมล์ สามารถติดต่อได้กับบริเวณอื่นๆเพื่อบริการลูกค้าและคนงานที่จะมาทำงานในย่านการค้าได้สะดวก อยู่ในบริเวณที่มีสถาบันการเงินและบริการสาธารณะอื่นๆ ควรอยู่บนที่ราบ ปลอดภัยจากน้ำท่วมและสามารถระบายน้ำได้ดี

3. เขตอุตสาหกรรม (Industrial Area) โดยทั่วไปใช้พื้นที่ประมาณ 10-15% ของพื้นที่เมือง (เมืองในอเมริกา) สำหรับเมืองในเมืองไทยใช้พื้นที่ไม่เกิน 10% ของพื้นที่เมือง โรงงานอุตสาหกรรมเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อม ดังนั้นจึงควรสร้างอยู่นอกเมือง ส่วน

อุตสาหกรรมขนาดเบาหรืออุตสาหกรรมบริการ ปัญหาสิ่งรบกวนจากโรงงานสามารถควบคุมได้ จึงสามารถให้สร้างในชุมชนได้ การเลือกที่ตั้งมีเกณฑ์พิจารณาดังนี้คือ เป็นบริเวณที่มีราคาที่ดินต่ำกว่าบริเวณอื่น เพราะต้องใช้ที่มากและการลงทุนส่วนใหญ่จะลงทุนด้านก่อสร้างเป็นหลัก เป็นที่ราบปลอดภัยจากน้ำท่วม ระบายน้ำได้สะดวก มีพื้นที่ขยายโรงงานในอนาคตได้ อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมสายหลัก สามารถขนส่งได้สะดวก อยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ ค่าแรงงานถูก สามารถทำได้ง่าย และอยู่ใกล้ตลาดสามารถขนส่งผลผลิตจากโรงงานออกมาจำหน่ายได้ ควรติดต่อกับที่อยู่อาศัยได้สะดวก เพื่อการเดินทางมาทำงานของคนงาน จะต้องอยู่ในทิศทางที่ ควัน ฝุ่นละออง กลิ่น เสียง ฯลฯ ไม่ถูกลมพัดเข้าเมือง ฉะนั้นโรงงานจึงไม่ควรอยู่ทางทิศใต้ ถ้าจำเป็นต้องอยู่ทางทิศใต้ อย่างน้อยก็ควรอยู่ห่างเมือง 3 กิโลเมตร และเป็รบริเวณที่มีสาธารณูปโภคพร้อมหรือสามารถพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคได้สะดวก

4. สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ มีเกณฑ์การพิจารณาดังนี้คือ เป็นบริเวณที่สภาพภูมิประเทศสวยงาม สมควรที่จะอนุรักษ์ไว้ มีราคาที่ดินต่ำกว่าบริเวณอื่นๆ เป็นพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์อย่างอื่น เพราะไม่คุ้มค่ากับการลงทุน เช่น เป็นที่ลุ่ม ระบายน้ำได้ยาก หรือเป็นที่สูงชันเกินไป อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัยและย่านการค้าเพื่อประชาชนจะมาใช้ได้สะดวก

5. ศูนย์ราชการ มีเกณฑ์การพิจารณาดังนี้คือ อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ใกล้เส้นทางคมนาคมขนส่งสายหลัก เพื่อความสะดวกในการติดต่อของประชาชน มีบริการสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์ มีบริเวณที่กว้างขวางพอที่จะก่อสร้างอาคารต่างๆของทางราชการได้ มีสนามขนาดใหญ่และมีที่จอดรถที่เพียงพอให้แก่ประชาชนที่มาติดต่อ

6. โรงเรียน มีเกณฑ์พิจารณาดังนี้คือ ควรอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยเพราะสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางของเด็กนักเรียน ใกล้เส้นทางคมนาคมขนส่ง เพื่อสะดวกในการติดต่อของประชาชน และมีบริการสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์

2.3.1.3 โครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐาน จัดเป็นส่วนบริการที่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นการบริการทางด้านการจัดการน้ำประปา ไฟฟ้า พลังงาน การจัดเก็บขยะมูลฝอย การจัดหาบริการสังคมในรูปของโรงเรียน สถานศึกษาต่างๆ แหล่งนันทนาการ โรงพยาบาล เป็นต้น (วิศิษฐ์ พรหมบุตร. 2539 : 29) ได้ให้คำจำกัดความคำว่า โครงสร้างพื้นฐาน เป็นชุมชนเมืองที่มีการจัดวางระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ เช่น ระบบโครงข่ายถนนที่ได้มาตรฐานและเข้าถึงที่ดินทุกแปลง ระบบขนส่งมวลชน ระบบระบายน้ำ การป้องกันน้ำท่วม การบำบัดน้ำเสีย การบริการน้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น อีกทั้งยังได้จัดเตรียมการบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับชุมชน เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข ที่ทำการไปรษณีย์ สถานีตำรวจ ศูนย์บริการชุมชน ตลาดเอนกประสงค์ เป็นต้น

2.3.1.4 การคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมขนส่ง คือตัวเชื่อมโยงแหล่งตั้งถิ่นฐานเข้าด้วยกัน เพื่อลดแรงเสียดทานทางด้านพื้นที่ จึงจำเป็นอย่างยิ่งต่อการวางผังที่อยู่อาศัยของมนุษย์ อันประกอบด้วยระบบโครงข่าย ถนนหนทาง ระบบการขนส่ง ระบบการสื่อสารสมัยใหม่ เช่น การสื่อสารด้วยดาวเทียม เป็นต้น (กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, 2542) เป็นชุมชนเมืองที่มีความคล่องตัวในการเดินทาง มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางทั้งภายในและระหว่างชุมชน มีการวางแผนการจัดการระบบชุมชนที่ดีโดยกำหนดแผนการใช้ที่ดินไว้ล่วงหน้าอย่างสอดคล้องกับชีวิตประจำวัน (คำรบลักข์ สุรัสวดี. 2543) การพัฒนาระบบจราจรอย่างยั่งยืนจะดำเนินการควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะต้องสร้างความสมดุลย์ของแหล่งงานกับที่พักอาศัย กำหนดและควบคุมขนาด การขยายตัวและการกระจายตัวของเมืองอย่างมีระบบ พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้สอดคล้องเชื่อมโยงกับความต้องการเดินทาง ตลอดจนการใช้ที่ดินซึ่งก่อให้เกิดการเดินทาง โดยกำหนดนโยบายระดับชาติ ภูมิภาคและกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องสัมพันธ์กันบนพื้นฐานของความเป็นไปได้ ทั้งในด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยมีการจัดระบบการจราจรและขนส่งเป็นตัวชี้แนะและแบ่งสัดส่วนรองรับการเดินทางด้วยระบบบรรดรางและระบบถนน การจัดการใช้ที่ดินตามระยะเวลาที่เหมาะสม

กรุงเทพมหานครต้องการการวางแผนแก้ไขปัญหาจราจรแบบดั้งเดิมผสมกับแบบพิเศษ (Traditional and Extraordimany Solutions) เพราะทั้ง 2 แบบนี้มีแนวความคิดแตกต่างกัน การวางแผนแบบดั้งเดิมจะพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางในอดีตและปัจจุบัน แล้วทำการคาดการณ์ความต้องการการคมนาคมในอนาคตว่าจะเป็นอย่างใดจึงพยายามจัดการสิ่งต่างๆ ให้พอเพียงกับความต้องการ วิธีดั้งเดิมนี้อาจพิจารณาความต้องการภายใต้เงื่อนไขที่แตกต่างของระบบการคมนาคม แต่มีสมมติฐานว่า รูปแบบพฤติกรรมนั้นๆ ก่อนข้างคั้งที่ ในทางตรงข้ามแนวคิดพิเศษ รูปแบบใหม่นี้จะเป็นแนวคิดแบบพลวัต (Dynamic) เป็นแนวความคิดที่มีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของพฤติกรรม ซึ่งเป็นแนวความคิดที่กรุงเทพมหานครควรให้ความสนใจในเรื่องพลวัต เพราะต้องสนใจในเรื่องของประชากร และปัจจัยทางสังคม พยายามจัดให้โครงการคมนาคมเป็นไปตามแนวโน้มขององค์ประกอบโดยเน้นโครงสร้างพื้นฐาน ข้อกำหนดในการก่อสร้าง การพัฒนาและรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อให้เข้ากันได้กับศักยภาพของระบบคมนาคมที่มีอยู่ในขณะนั้น แนวความคิดแบบดั้งเดิมไม่ได้ให้ความสนใจเรื่องพลวัต คือไม่สนใจปัจจัยด้านประชากรและปัจจัยสังคม แต่แนวความคิดพิเศษสามารถรวมความคิดของความคล่องตัวในการเดินทาง รวมถึงการเคลื่อนไหวไปมาง่าย และจุดหมายปลายทาง เข้าในองค์ประกอบเพื่อการพิจารณาปรับเปลี่ยนแก้ไขให้ได้ผลดีที่สุด (คณะที่ปรึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีแห่งแมสซาชูเซตส์. 2540)

เมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน ถ้ามีสิ่งหนึ่งก็ต้องมีสิ่งหนึ่งเสมอ ดังนั้นจะพบว่าทุกเมืองในโลกนี้จะมีเส้นทางขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ นอกจากนี้รูปแบบการขนส่งของเมืองยังเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมืองด้วย จากการศึกษาพัฒนาทางด้านการขนส่ง มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆมาใช้ในการขนส่ง ทำให้การขนส่งสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพขึ้น การเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบไปสู่โรงงานและจากโรงงานไปสู่ตลาดและผู้บริโภคทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้เมืองมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีขนาดและเขตอิทธิพลกว้างขึ้น เมื่อเมืองมีขนาดใหญ่ขึ้นก็จะเกิดเส้นทางติดต่อระหว่างส่วนต่างๆมากขึ้นและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ก็จะมากขึ้นตามไปด้วย (Leibbrand. 1970 อ้างถึงใน จิรวรรค์ เหมือนวิหาร. 2542 :35)

การคมนาคมและขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งของชุมชนหรือเมืองในการเชื่อมโยงการใช้ที่ดินทุกประเภทให้สัมพันธ์กัน ตั้งแต่บริเวณชุมชนภายในตัวเมืองออกไปถึงนอกชานเมือง แล้วเชื่อมต่อระหว่างเมืองต่อเมืองทั่วประเทศ ตลอดจนเชื่อมต่อระหว่างประเทศอีกด้วย ฉะนั้นการจัดเส้นทางคมนาคมหรือระบบถนน ซึ่งเปรียบเสมือนโครงร่างหรือแกนของเมืองให้เป็นระบบ จะช่วยส่งเสริมกิจกรรม การพัฒนาต่างๆให้เจริญก้าวหน้าไปตามส่วนที่สัมพันธ์กันกับการพัฒนาของระบบถนน ซึ่งจำแนกตามสภาพชุมชนเป็น ถนนนอกเมืองและถนนในเมือง ถนนนอกเมืองส่วนใหญ่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ส่วนถนนในเมืองนั้นเกี่ยวข้องโดยตรงกับกรมการผังเมือง ซึ่งรับผิดชอบในการวางผังโครงการระบบคมนาคมและขนส่ง

การพิจารณาเพื่อวางผังโครงการระบบคมนาคมและขนส่ง หรือโครงข่ายระบบถนน โดยทั่วไปจะมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต เพื่อเปิดพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามศักยภาพ เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรหรือเพื่อเชื่อมโยงและปรับปรุงโครงข่ายของระบบถนนได้แก่ รูปแบบของระบบถนน ประเภทของถนนตามลำดับความสำคัญและรูปตัดถนน ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลประกอบการพิจารณา เช่น ปริมาณการจราจร ลักษณะการใช้ที่ดิน แนวถนนเดิม เขตทาง รวมถึงนโยบาย วัตถุประสงค์และความจำเป็นทั้งในด้านความปลอดภัย ความเดือดร้อนของประชาชน การรักษาสิ่งแวดล้อม หรือการอนุรักษ์พื้นที่ อันจะนำมาซึ่งโครงข่ายของระบบที่สมบูรณ์สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ทั้งในแง่ของการปรับปรุงถนนเดิมหรือการก่อสร้างถนนใหม่ตามโครงข่ายของระบบถนนที่วางแผน (คูภาพผนวก ก ตารางที่ 2.2 , 2.3)

รูปแบบของระบบถนนในเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
รูปแบบของระบบถนนในแต่ละเมือง จากการจำแนกลักษณะของชุมชนในเมืองออกเป็นกลุ่มต่างๆเมื่อพิจารณาถึงโครงข่ายของถนนที่เชื่อมโยงหรือติดต่อกันของกลุ่มชนจะประกอบกันเป็น

โครงข่ายที่มีรูปแบบต่าง ๆ กัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากรูปแบบและการใช้ที่ดินของเมือง โดยสามารถแบ่งระบบของถนนได้ 4 ชนิดคือ (กรมการผังเมือง. 2539 : 3-3)

1. รูปแบบของระบบถนนรัศมี (Radial System Pattern) เป็นระบบถนนที่เกิดขึ้นเนื่องจากความต้องการของผู้ใช้ถนนเริ่มจากจุดรวมเช่น ตลาด สถานที่ราชการ เป็นต้นแล้วกระจายออกไปตามแนวรัศมี ความเจริญของเมืองจะเริ่มที่จุดศูนย์กลางของเมืองแล้วแผ่กระจายออกไปตามแนวถนนหรือเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ

2. รูปแบบของระบบถนนตารางหมากรุก (Grid System Pattern) ประกอบด้วยถนนตามแนวยาวและตามแนวขวาง ตัดตั้งฉากกันเป็นตารางสี่เหลี่ยม โดยถนนแต่ละสายจะมีระยะห่างกันพอสมควรลักษณะการวางผังเมืองและการวางผังโครงข่ายของระบบถนนเอื้ออำนวยต่อการใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือที่เรียกว่า Motorized town

3. รูปแบบของระบบถนนวงรอบหรือวงแหวน (Ring Roads System Pattern) เป็นรูปแบบของระบบถนนที่มีลักษณะวงรอบล้อมศูนย์กลางของบริเวณเมืองซึ่งสามารถบริการแก่พื้นที่กลางเมืองได้ การจราจรชนิดผ่านเมืองสามารถใช้ถนนวงแหวนได้โดยไม่ต้องผ่านใจกลางเมืองโดยทั่วไประบบถนนวงแหวนมักจะใช้ควบคู่ไปกับถนนรัศมี เมื่อนำทั้ง 2 ระบบมาประกอบกันแล้วมีข้อดีคือ สามารถเลือกเส้นทางการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองได้ ยานพาหนะไหลเวียนได้สะดวกทั้งบริเวณในเมืองและรอบเมือง สามารถปรับแนวของถนนให้เข้ากับสภาพภูมิประเทศได้

4. รูปแบบของระบบถนนตามแนวตรง (Linear System Pattern) เป็นรูปแบบของถนนที่มีลักษณะเป็นเส้นตรง มีการเจริญเติบโตของเมืองเพียงบริเวณตามแนวรอบข้างของถนน ในแง่ของการขนส่งถือว่าระบบนี้ไม่เหมาะสมเนื่องจากจะทำให้ต้องเดินทางยาวขึ้นระบบขนส่งต้องบริการมากขึ้น นอกจากนี้ Accessibility จะดีเฉพาะพื้นที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับถนนเท่านั้น

การวางรูปแบบของถนนในเมือง

การวางผังรูปแบบของถนนขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งบางครั้งอาจเป็นลักษณะเฉพาะที่ไม่สามารถกำหนดเป็นกฎเกณฑ์ตายตัวได้ อย่างไรก็ตามต้องอาศัยหลักการเบื้องต้นดังนี้ (นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2539 : 72)

1. ต้องกำหนดให้ถนนแต่ละสายมีหน้าที่อย่างใดอย่างหนึ่งตามประเภทถนนข้างต้น หากกำหนดถนนสายใดเป็นสายประธานหรือทางด่วนแล้ว ถนนสายนี้จะให้บริการในลักษณะถนนสายย่อยกับพื้นที่ 2 ฟังถนนไม่ได้อีกกล่าวคือ จะต้องมีการควบคุมเชื่อมต่อและต้องมีถนนย่อยสายอื่นให้บริการพื้นที่เหล่านั้นแทนเป็นต้น การที่ไม่สามารถควบคุมให้ถนนแต่ละสายมีหน้าที่เดียวได้แล้วจะทำให้เกิดความสับสนไม่มีระเบียบในการจราจรซึ่งยากที่จะแก้ไข

2. การเชื่อมต่อระหว่างถนนแต่ละประเภทควรจะเป็นไปตามลำดับ คือจากอาคารสู่ถนนสายย่อย จากถนนสายย่อยไปสู่ถนนสายรอง จากถนนสายรองไปสู่ถนนสายหลัก จากถนนสายหลักไปสู่ถนนสายประธาน จากถนนสายประธานไปสู่ทางหลวงแผ่นดินหรือในทางกลับกัน

3. กิจกรรมบางประเภทที่มีความเกี่ยวเนื่องกันแต่จำเป็นต้องอยู่ห่างกัน จะต้องแก้ไขโดยใช้ถนนเชื่อมต่อตามความเหมาะสมเช่น ย่านพักอาศัยจำเป็นต้องอยู่ห่างย่านอุตสาหกรรมทั้งที่คนงานจำเป็นต้องพักย่านอยู่อาศัยการกำหนดถนนสายหลักเพื่อเชื่อมต่อบริเวณทั้ง 2 จำเป็นมาก เป็นต้น

4. ต้องจัดประเภทที่เหมาะสมเพื่อให้บริการกิจกรรมแต่ละประเภท เช่น ศูนย์กลางชุมชนระดับหมู่บ้านควรจัดถนนสายรองหรือถนนสายย่อยให้บริการ เนื่องจากการเดินทางเป็นการเดินทางระยะสั้นและไม่ใช้ยานพาหนะมากนัก ในขณะที่ควรจัดถนนสายหลักเพื่อให้บริการกับชุมชนระดับเมือง หรือชุมชนหลักทั้งนี้เนื่องจากการเดินทางระยะไกลและต้องอาศัยยานพาหนะประเภทต่างๆด้วย เป็นต้น

2.3.1.5 คุณภาพชีวิต

คุณภาพชีวิต ส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม จึงจัดเป็นข้อมูลค่อนข้างไร้ตัวตน ต้องหันไปยึดเอาเกณฑ์ที่อิงวัฒนธรรมมาเป็นตัวเปรียบเทียบ ที่ปฏิบัติกันโดยทั่วไปคือการคิดระดับเปรียบเทียบขึ้นมาเป็นแนววัด (base line) ว่ามนุษย์เรามีความต้องการมากน้อยเพียงใดและการสนองตอบบรรลุผลมากน้อยเพียงใด คั้งนั้นเครื่องชี้นำสังคมจึงถูกคิดขึ้นมาเพื่อวัดมาตรฐานคุณภาพชีวิตของสังคม อันได้แก่ สุขภาพอนามัย โภชนาการ ความปลอดภัย ที่อยู่อาศัย การจ้างงาน การเข้าถึงแหล่งบริการต่างๆ ความสันโดษ ตลอดจนความเป็นกันเอง เป็นต้น (กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. 2542) ได้ให้คำจำกัดความคำว่า คุณภาพชีวิต เป็นชุมชนเมืองที่มีระเบียบสวยงามน่าอยู่อาศัย มีสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สถานที่ออกกำลังกาย มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ไม่มีสิ่งรบกวนจากมลภาวะขณะเดียวกันยังเพียงพอไปด้วยย่านการค้าและบริการ และเป็นชุมชนเมืองที่มีการวางแผนจัดการด้านสิ่งแวดล้อมด้วยการจัดให้มีพื้นที่สีเขียวในลักษณะสวนสาธารณะ สวนหย่อม สนามเด็กเล่น กระจายอยู่อย่างเหมาะสมและแบ่งแยกส่วนกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดมลภาวะออกจากชุมชน

ดังที่ได้กล่าวมา เราสามารถพิจารณาถึงรูปร่างของที่ดิน , ส่วนเขียวของเมือง , สภาพอากาศ รวมถึงเอกลักษณ์หรือลักษณะของเมืองแบบต่างๆ รวมถึงรายละเอียดปลีกย่อยอื่นๆอีกด้วย ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าองค์ประกอบทางกายภาพต่างๆจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบด้านอื่นๆเช่น ลักษณะภูมิประเทศ , ภูมิอากาศ , ลักษณะของอาคารบ้านเรือนหรือแม้กระทั่งสภาพแวดล้อม รวมถึงการตั้งถิ่นฐานและพืชพรรณ เป็นต้น (วิชชุ พรหมบุตร. 2539)

2.3.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม หมายถึงองค์ประกอบของประชากรอันได้แก่ จำนวน ความหนาแน่นและการกระจาย อายุ เพศ และฐานะทางครอบครัว รวมถึงอัตราการเพิ่ม ประชากรและการย้ายถิ่น การเปลี่ยนแปลงขนาดของครอบครัวตามสภาพรายได้ และเกี่ยวกับชาติพันธุ์ ส่วนข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ คือฐานของแหล่งตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทำให้แหล่งตั้งถิ่นฐานมีสถานะทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันออกไป อันได้แก่ กิจกรรมต่างๆ ที่ทำรายได้หลักให้แก่ชุมชน เช่น ด้านอุตสาหกรรมการผลิต การค้า การบริการ ตลอดจนการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น อาชีพแต่ละประเภทจะมีรูปแบบการใช้ที่ดินอย่างเด่นชัด มีจำนวนแรงงานตลอดจนลักษณะทำเลที่ตั้ง โดยเฉพาะและมีความต้องการพึ่งพาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆด้วย (สุพจน์ บุรพุกสลศรี. 2531 อ้างถึงใน กฤษ เพิ่มทันจิตต์. 2536 : 34) นักเศรษฐศาสตร์เข้าใจว่าเมืองเป็นสถานที่ทางด้านการค้าและพาณิชย์กรรมเป็นที่อยู่อาศัยของคนชั้นกลาง ศูนย์กลางของตลาดการเงิน ได้แก่ ธนาคารพาณิชย์ เป็นต้น การพัฒนาทางเศรษฐกิจ เป็นการพัฒนาโดยมีการขยายอำนาจทางด้านเศรษฐกิจจากหน่วยเดิมให้ใหญ่ขึ้นจนเป็นหน่วยเศรษฐกิจขนาดใหญ่จากฐานเดิมและเมื่อมีการประกอบอาชีพทางด้านพาณิชย์กรรมหรืออุตสาหกรรมในเขตเมือง ก็จะมีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่รวมกันเป็นสังคม ซึ่งมีอยู่หลายเชื้อชาติ ศาสนา และภาษาพูด เข้าหล่อหลอมออกมาสู่รูปแบบโครงสร้างทางสังคมที่เป็นแบบเมือง โดยอาศัยเวลาที่ประชากรในเขตชุมชนเมืองเข้ามาประกอบอาชีพและปรับตัวเข้ากับสภาพสังคมเมือง ทำให้เกิดโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และสังคมเมืองมีส่วนทำให้ขนาดของเมืองเติบโตขึ้น มีความเป็นเมืองสูงขึ้นตามระยะเวลา

2.4 นโยบายการพัฒนาเมือง

2.4.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 กำหนดการพัฒนากรุงเทพมหานคร ในขอบเขตพื้นที่ภาคมหานครและปริมณฑลตลอดจนมีการประสานการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และลงทุน โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฐานการผลิตหลักของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในภาคมหานคร ดังนี้ 1. จัดระเบียบการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การค้าและศูนย์ข่าวสารที่มีประสิทธิภาพ 2. แก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่มและสังคมให้ดีขึ้น 3. กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพ 4. ประสานความร่วมมือระหว่างภาคภาครัฐและประชาชนในการจัดการด้านผังเมืองอย่างเป็นระบบและเกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาและจัดทำงบประมาณอย่างมีขั้นตอน 5. จัดให้มีองค์ประกอบของชุมชนที่สมบูรณ์ โดยรัฐสนับสนุนให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนและจัดการตนเอง

2.4.2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมตามข้อกำหนดคนี้มีนโยบายเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคตส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างบริการสาธารณะ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 มีสาระสำคัญดังนี้ 1. ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และองค์การระหว่างประเทศด้านวัฒนธรรม และการบริการที่สำคัญที่สุดของประเทศ 2. พัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขอุปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน 3. ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมให้สัมพันธ์กับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน โดยมีศูนย์กลางชุมชนเพื่อให้บริการต่างๆที่จำเป็น 4. ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดสัดส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล 5. ส่งเสริมการพัฒนาบริเวณที่อยู่อาศัยให้เป็นชุมชนที่สมบูรณ์ เหมาะสม สอดคล้องกับความจำเป็นของชุมชน ไม่มีสิ่งรบกวนและสภาพแวดล้อมที่ดี 6. ส่งเสริมการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนเมืองที่สมบูรณ์ในพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร 7. จัดระบบการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตโดยทั่วไปที่ไม่ก่อเหตุรำคาญหรือสร้างมลภาวะเน้นเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตที่ต้องใช้แรงงานระดับฝีมือและเทคโนโลยีขั้นสูงเท่านั้น 8. ส่งเสริม อนุรักษ์ และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ 9. ส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการพัฒนาแบบยั่งยืนด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณค่า 10. เป็นแนวทางสำหรับการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ ผัง โครงการพัฒนาเมืองและมาตรการส่งเสริมการพัฒนาเมือง

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 มีแนวทางที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เกิดแนวทางการปฏิบัติที่เป็นจริง โดยในปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้จัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 ขึ้นและได้ตั้งนโยบายการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนพัฒนา ฯ ก่อนที่จะทำการศึกษารายละเอียดการจัดรูปที่ดิน ซึ่งเป็นการพัฒนาเมืองแนวใหม่ มีวิธีการพัฒนาเมืองหลายรูปแบบที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่ยังขาดการพัฒนาได้ ในที่นี้จะกล่าวถึงวิธีการพัฒนาเมืองในรูปแบบต่างๆที่ได้มีการนำมาปฏิบัติ(กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. 2543)

2.5 วิธีการพัฒนาเมือง (กองจัดรูปที่ดินและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. 2542)

2.5.1 การเวนคืนที่ดิน การเวนคืนที่ดินเป็นวิธีพัฒนาที่ดินโดยภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีลักษณะการดำเนินการโดยบังคับซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินตามราคาตลาด ราคาประเมิน เพื่อนำมา

พัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ แม้ว่าภาครัฐจะมีอำนาจทางกฎหมายในการดำเนินการเวนคืนที่ดินโดยอยู่ภายใต้ พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และประกาศ ร.ส.ช. ฉบับที่ 44 (พ.ศ. 2534) แต่ในทางปฏิบัติจะเลือกใช้วิธีนี้เฉพาะกรณีที่จำเป็นเท่านั้น เช่น การก่อสร้างทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ขั้นตอนการดำเนินการ ภายหลังจากสำรวจและออกแบบทางวิศวกรรมแล้วจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามขั้นตอนต่อไปนี้ 1. ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสำรวจเพื่อที่จะเวนคืน 2. เจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ 3. กำหนดราคาเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนดราคาซึ่งเป็นผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ประกาศราคาค่าทดแทน 5. ออกหนังสือแจ้งเจ้าของที่ดินมาติดต่อกำสัญญาซื้อขาย แต่หากไม่ตกลงทำสัญญาเจ้าหน้าที่จะดำเนินการวางเงินค่าทดแทน 6. จ่ายเงินค่าทดแทน 7. การอุทธรณ์ขอเพิ่มราคาค่าทดแทนต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย 8. ฟ้องคดีต่อศาลภายใน 1 ปีในกรณีที่ผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจค่าวินิจฉัยของรัฐมนตรี 9. จ่ายเงินค่าทดแทนและเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์ 10. ขนย้ายหรือถอนอสังหาริมทรัพย์โดยรัฐหรือผู้ถูกเวนคืน 11. ตรา พ.ร.บ.เวนคืนฯ เพื่อให้กรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ 1. รัฐบาลเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเพียงผู้เดียวซึ่งต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก 2. การเวนคืนเพื่อสร้างถนนเพียงเส้นเดียวไม่สามารถแก้ปัญหาจราจรทั้งระบบได้เนื่องจากไม่สามารถเชื่อมโยงกับถนนโดยรอบให้เหมาะสม 3. การดำเนินการเวนคืนมักเกิดการล่าช้าจากการที่เจ้าของที่ดินไม่พอใจค่าตอบแทน 4. ความไม่เป็นธรรมที่ผู้ถูกเวนคืนต้องโยกย้ายและได้รับค่าตอบแทนที่ไม่เป็นธรรมในขณะที่ผู้ไม่ถูกเวนคืนเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์

2.5.2 การจัดสรรที่ดิน การจัดสรรที่ดินเป็นวิธีการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชนซึ่งมีลักษณะการดำเนินการแบบธุรกิจโดยผู้จัดสรรที่ดินจะดำเนินการรวบรวมที่ดินให้เป็นผืนใหญ่ก่อนแล้วจึงค่อยแบ่งเป็นแปลงย่อย พร้อมทั้งจัดสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็น และจำหน่ายให้แก่ลูกค้า การจัดสรรที่ดินจะดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดินคือ พ.ศ. 2543 โดยโครงการที่จะเข้าข่ายการจัดสรรที่ดินคือการพัฒนาที่ดินโดยการจัดสรรแปลงที่ดินแปลงย่อย 10 แปลงขึ้นไป โครงการจัดสรรที่ดินที่นำมาจำหน่ายอยู่ในรูปของที่อยู่อาศัย ที่ประกอบการพาณิชย์ หรือที่ประกอบการอุตสาหกรรมซึ่งมีทั้งจัดสรรที่ดินเปล่าและที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ 1. ผู้ประกอบการหลบเลี่ยงไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดการจัดสรรที่ดิน เนื่องจากต้องการลดต้นทุนดำเนินการจึงก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบของเมือง 2. ผู้ประกอบการจัดสรรที่ดินแต่ละรายต่างคนต่างทำแนวถนนแต่ละโครงการมีขนาดไม่เท่ากัน และขาดความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบกับถนนภายนอกทำให้ใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ 3. การจัดสรรที่ดินจะจัดเตรียมเฉพาะสาธารณูปโภคและสาธารณูปการแต่ขาดการบำรุงรักษา ทำให้เกิดสภาพเสื่อมโทรมในโครงการ

2.5.3 การประสานประโยชน์ทางที่ดิน การประสานประโยชน์ทางที่ดิน (Land Sharing) เป็นการแบ่งปันที่ดินกันระหว่างเจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้น้อยของพื้นที่ โดยหน่วยงานภาครัฐเป็นตัวแทนเจรจาต่อรองกับเจ้าของที่ดินให้แบ่งที่ดินบางส่วนของชุมชนชายหรือให้เช่ากับผู้อยู่อาศัยเดิม จากนั้นหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบจะนำที่ดินมาจัดผังแบ่งแปลงให้ผู้อยู่อาศัยได้เป็นกรรมสิทธิ์หรือเช่าในระยะยาว โดยมีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีการสร้างที่อยู่อาศัย พัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมและให้ผู้อยู่อาศัยผ่อนชำระค่าที่ดินกับหน่วยงานรัฐหรือสถาบันการเงินที่สนับสนุน โครงการเป็นขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนการดำเนินการ 1.สำรวจชุมชน จำนวนครัวเรือน และรายชื่อของผู้อยู่อาศัย 2.พิจารณาสิทธิของผู้ที่จะอยู่ในโครงการหลังการพัฒนาจากสภาพและระยะเวลาในการอยู่อาศัยจริง ตลอดจนความจำเป็นของแต่ละครอบครัว 3.ตกลงราคาและรายละเอียดการซื้อขายที่ดินหรือการเช่าระยะยาว วางผังการใช้ที่ดินใหม่พร้อมกำหนดราคาขายหรือเช่า 4.ชาวบ้านรวมตัวกันจัดตั้งสหกรณ์เคหสถานเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวแทนจัดการในเรื่องต่างๆ ทางด้านนิติกรรมรวบรวมเงินจากสมาชิกทุกรายจ่ายให้เจ้าของที่ดินทุกเดือนจนครบกำหนดเวลารวม ไปถึงการจัดหาแหล่งเงินกู้ 5.กำหนดรูปแบบแหล่งที่อยู่อาศัยพร้อมพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ 6.ชาวบ้านเข้าใจพื้นที่และเป็นผู้บำรุงรักษา สาธารณูปโภค สาธารณูปการในโครงการ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ปัญหาในการดำเนินการของการพัฒนาในลักษณะของการประสานประโยชน์ทางที่ดิน ประกอบด้วย 1.เพิ่มภาระค่าใช้จ่ายของชาวบ้านจากการพัฒนาและจัดระบบที่อยู่อาศัยใหม่ในขณะที่รายได้น้อยครัวเรือนไม่ได้เพิ่มมากขึ้น 2.ขาดแหล่งเงินกู้เพื่อลงทุนก่อสร้างที่อยู่อาศัยถึงแม้ว่าชาวบ้านจะซื้อที่ดินราคาต่ำกว่าราคาตลาด แต่การก่อสร้างที่อยู่อาศัยจำเป็นต้องมีเงินทุนดอกเบี้ยต่ำให้ชาวบ้านกู้ยืม 3.ที่อยู่อาศัยและการแบ่งแปลงที่ดินอาจต่ำกว่ามาตรฐานส่งผลให้การขออนุญาตก่อสร้างและการแบ่งแปลงที่ดินของโครงการล่าช้า 4.สหกรณ์เคหสถานจะต้องเสียภาษีตามกฎหมายทั้งที่เป็นองค์กรที่ไม่ได้หวังผลกำไร 5.ข้อขัดแย้งที่เกิดจากการพิจารณาผลประโยชน์ต่างๆ อาทิ การแบ่งแปลงที่ดิน การพิจารณาสิทธิ เป็นต้น 6.ขาดความรู้ความเข้าใจและการสนับสนุนที่พอเพียงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.5.4 การเตรียมพื้นที่เพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคต (Land Banking) เป็นการจัดเตรียมที่ดินเพื่อจัดทำโครงการพัฒนาเมืองโดยการซื้อ การครอบครอง และการขายที่ดินโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาและสามารถควบคุมการพัฒนาพื้นที่ได้โดยการไม่ตัดถนนหรือก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่โครงการส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าว แต่ในบางครั้งอาจจำเป็นต้องซื้อที่ดินที่ได้รับการพัฒนาแล้วทั้งนี้ต้องการทำเลที่เหมาะสมต่อการ

พัฒนาพื้นที่ หลักการสำคัญของการพัฒนาเมืองในอนาคตคือ การซื้อที่ดินในบริเวณที่ไม่มีการพัฒนาใดๆมาพัฒนาทำยที่สุดจะได้ผลตอบแทนในรูปของผลกำไร

ขั้นตอนการดำเนินการ เมื่อมีความต้องการที่ดินเพื่อตอบสนองการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจชุมชน จึงต้องดำเนินการจัดซื้อที่ดินโดยมีวิธีประกาศซื้อตามขั้นตอน ดังนี้ 1.ออกประกาศซื้อที่ดิน 2.ตรวจสอบสภาพที่ดิน กำหนดตำแหน่งที่ดินลงในแผนที่โดยสังเขปและคัดเลือกแปลงที่ดินเบื้องต้น 3.สอบราคาจากธนาคารในพื้นที่และขอทราบข้อมูลจากสำนักงานที่ดิน กรมทางหลวง กรมป่าไม้ สำนักผังเมือง กระทรวงกลาโหม วางผังโครงการ ประเภท และจำนวนอาคาร สำรวจความต้องการด้านการตลาดที่อยู่อาศัย 4.ต่อรองราคาและจัดลำดับที่ดินโดยผู้เสนอขายที่ดินต้องสามารถตัดสินใจที่จะขึ้นราคาขายหรือลดราคาหรือยื่นเงื่อนไขอื่น ๆ ได้ 5.สรุปผลการพิจารณาการขออนุมัติหรือยกเลิก เสนอคณะกรรมการ 6.ทำสัญญาซื้อขายที่ดิน เบิกเงิน โอนโฉนด สอบเขตหรือรวมโฉนดที่ดิน 7. ดำเนินการพัฒนาตามเป้าหมายโครงการที่วางไว้

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ 1.การจัดซื้อที่ดินล่วงหน้านานเกินไปจะทำให้เสียเงินโดยไม่จำเป็นและยังเป็นการนำเอาที่ดินออกมาจากระบบผลิต 2.การได้มาซึ่งที่ดิน ที่เป็นผลจากงบประมาณที่มีไม่เพียงพอทำให้การพัฒนาหยุดชะงัก ทั้งนี้เพราะราคาที่ดินที่ต้องการนั้นอาจมีราคาสูง อีกทั้งมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ซับซ้อน 3.ปัญหาด้านกฎหมายจากขั้นตอนการดำเนินการในการอนุมัติจัดซื้อที่ดินตามระบบราชการ ต้องผ่านหลายกระบวนการทำให้เสียเวลาในการดำเนินการนาน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูง 4.โครงการส่วนใหญ่จะล่าช้าไม่ทันตามระยะเวลาที่วางไว้ในกระบวนการวางแผน 5.ปัญหามูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยต่อปีต่ำกว่ามูลค่าของเงินทุนที่จัดซื้อที่ดินเอาไว้ จากปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำและอัตราดอกเบี้ยเพิ่มสูงขึ้น 6.ขาดการวางแผนที่มีประสิทธิภาพในการเลือกพื้นที่ทำเป็นและเหมาะสมกับโครงการพัฒนา 7.ขาดเทคนิคและกฎหมายโอนสิทธิ์ในการพัฒนา 8.ขาดการผลักดันจากฝ่ายการเมืองอย่างต่อเนื่องในการออกกฎหมายรองรับ การจัดสรรบุคลากรและเงินทุนสำหรับจัดซื้อที่ดิน

2.5.5 การรวมตัวกันของเจ้าของที่ดิน ในการพัฒนาพื้นที่โดยการตัดถนน วิธีตัดถนนโดยความร่วมมือระหว่างประชาชนมี 2 ลักษณะคือ วิธีซึ่งผู้ดำเนินการหวังผลตอบแทนโดยผู้ดำเนินการจะเรียกค่าดำเนินการ และอีกวิธีหนึ่งคือผู้ดำเนินการไม่หวังผลตอบแทน โดยเจ้าของที่ดินร่วมกันตัดถนนโดยการเฉลี่ยค่าใช้จ่าย วิธีดังกล่าวประกอบด้วยผู้เข้าร่วมโครงการดังนี้ 1.ผู้ร่วมตัดถนน คือ เจ้าของที่ดินในพื้นที่ 2.ผู้ดำเนินการ ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน พระสงฆ์ หรือผู้นำที่ใกล้ชิดและบุคคลที่ผู้ต้องการตัดถนนไว้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ขั้นตอนการดำเนินการ 1.เจ้าของที่ดินร่วมกันเลือกผู้ดำเนินการหรือผู้ประสานงาน 2.ร่วมกัน
 กำหนดจุดเปิดปากทางพร้อมกำหนดค่าตอบแทนเป็นที่ดินหรือเงินก้อนให้เจ้าของที่ดิน 3.ออกแบบ
 วางผังถนนโดยคำนึงถึงแนวถนนที่ตรงและความเท่าเทียมกัน 4.ทำสัญญากับเจ้าของที่ดินปากทาง

และเจ้าของที่ดินถนนตัดผ่าน พร้อมชำระค่าที่ดินปากทาง 5.ดำเนินการพูนดินตามแนวนอนและก่อสร้างสะพานโดยเจ้าของที่ดินแปลงที่ได้ประโยชน์เป็นผู้จ่าย 6.ยกถนนให้เป็นสาธารณะประโยชน์เพื่อให้รัฐเข้ามาดำเนินการต่อไป

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ 1.การไม่ให้ความร่วมมือของเจ้าของที่ดินปากทางหรืออาจเรียกค่าที่ดินปากทางแพงเกินไป 2.เจ้าของที่ดินที่แนวนอนตัดผ่านบางรายไม่มีเงินจ่ายค่าตอบแทนให้เจ้าของที่ดินปากทาง 3.ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานการเจรจากับเจ้าของที่ดินปากทางและเจ้าของที่ดินพื้นที่คาบอด 4.ถนนที่ได้ อาจไม่ตรงตามมาตรฐาน เพราะข้อจำกัดด้านงบประมาณ

จากที่กล่าวมาพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคที่แตกต่างกันออกไปล้วนแล้วแต่มีผลกระทบต่อทั้งทางรัฐบาลเองและกับผู้ที่อยู่อาศัยหรือเจ้าของที่ดินไม่มากก็น้อย รวมไปถึงขาดการร่วมมือกันระหว่างเจ้าของที่ดินเองและการสนับสนุนที่เพียงพอจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างล่าช้า ไม่ทันต่อการขยายตัวของเมืองในปัจจุบัน ดังนั้นการจัดรูปที่ดินจะเป็นทางเลือกใหม่ที่รัฐบาลควรจะนำมาใช้

2.6 การศึกษาโครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองภายในประเทศไทย

2.6.1 โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองบริเวณพระราม 9 เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ

โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองพระราม 9 เป็นโครงการศึกษาและตัวอย่างของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย โดยหน่วยงานของรัฐคือกรมการผังเมืองและภาคเอกชนคือเจ้าของที่ดินบริเวณถนนพระราม 9 ร่วมกันดำเนินการ (วิชา ศิริธรรม, 2542) มีรายละเอียดดังนี้คือ 1. ชื่อโครงการ “โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองพระราม 9”

2.หลักการและเหตุผล การพัฒนาเมือง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการสำหรับชุมชนในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะชุมชนในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงบริเวณใจกลางเมือง แต่มีข้อจำกัดไม่สามารถพัฒนาได้ เช่น เป็นพื้นที่คาบอด ภาครัฐซึ่งยังมีหน้าที่รับผิดชอบด้านการบริการขั้นพื้นฐานแก่ชุมชนไม่สามารถตอบสนองความต้องการของชุมชนต่างๆ ได้อย่างเพียงพอและทันท่วงที การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองจึงเป็นวิธีที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะการณ์ปัจจุบันซึ่งมีหลักการสำคัญคือ การอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (เจ้าของที่ดิน) ในการพัฒนาบริการพื้นฐานและจัดระเบียบแปลงที่ดินใหม่พร้อมกันในคราวเดียวโดยมุ่งเน้นประโยชน์ส่วนรวมและส่วนตัวอย่างเป็นธรรม เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่สูงกว่าการพัฒนาโดยลำพัง ทั้งยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สูงขึ้นและสอดคล้องตามระบบผังเมืองอีกด้วย ห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. วัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาพื้นที่โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองให้เป็นพื้นที่รองรับศูนย์พาณิชย์กรรมแห่งใหม่(CBD) โดยพัฒนาพื้นที่ดาบอคโคให้มีถนน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่ได้มาตรฐาน และจัดระเบียบแปลงที่ดินใหม่ให้สวยงาม เพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อแก้ไขปัญหารถราจรติดขัดบริเวณสี่แยก อ.ส.ม.ท. และถนนพระราม 9 อย่างเป็นทางการ

4. ที่ตั้งโครงการ ตั้งอยู่บนถนนพระราม 9 ฝั่งเหนือห่างจากสี่แยก อ.ส.ม.ท. ประมาณ 1.5 กม.

ทิศเหนือ ติดคลองยมราชและที่ดินที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร

ทิศใต้ ติดถนนพระราม 9

ทิศตะวันออก ติดถนนศูนย์วิจัย 4 และที่ดินเอกชน

ทิศตะวันตก ติดคลองยมราชและที่ดินที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร

5. ผู้ดำเนินโครงการ สมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองโครงการพระราม 9

6. ที่ปรึกษาโครงการ ที่ปรึกษาสมาคมฯ และสำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองฯ

7. ขั้นตอนดำเนินการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ 1.สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ กรมการผังเมือง ดำเนินการ 2.สมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการพระราม 9 (ทิศตะวันออก) ดำเนินการ

8. ระยะเวลาดำเนินการ เริ่มประชุมเจ้าของที่ดินและจัดตั้งสมาคมฯตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 และจะเริ่มดำเนินการลงพื้นที่ภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติโครงการ จากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินในเมืองในเดือนเมษายน 2542 มีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 ปี 3 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จสิ้นโครงการในปลายปี พ.ศ. 2544

9. การดำเนินโครงการ แบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ 1. การประสานและกำกับดูแลโดยคณะกรรมการจัดรูปที่ดินในเมือง แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานโครงการนำร่องฯเพื่อกำกับดูแลและประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ ซึ่งคณะกรรมการจะประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ ก) ด้านการเงิน ข) ด้านการออกแบบบริการโครงสร้างพื้นฐาน ค) ด้านการก่อสร้างบริการโครงสร้างพื้นฐาน ง) ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน จ) ด้านการปกครอง ทะเบียนท้องที่ ฉ) ด้านภาษี ช) ด้านผังเมือง และการควบคุมอาคาร ฉ) ด้านการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2. การดำเนินการเบื้องต้น โดยสำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ เป็นผู้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ออกแบบวางผังแม่บทและจัดผังรูปแปลงที่ดิน ร่วมกับกรมการสมาคมจัดรูปที่ดินพระราม 9 รวมทั้งการออกโฉนดที่ดินใหม่ 3. การบริหารโครงการ โดยสมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการพระราม 9 ซึ่งสมาชิกคือเจ้าของที่ดินผู้เข้าร่วมโครงการ เลือกตั้งคณะกรรมการบริหารสมาคมฯเป็นผู้ดำเนินการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น
10. รายละเอียดโครงการ 1) ขนาดพื้นที่โครงการ 104 ไร่ – งาน 69.1 วา จำนวนแปลงที่ดิน 69 แปลง เจ้าของที่ดิน 37 ราย 2) พื้นที่ดำเนินโครงการแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 ได้รับหนังสือบันทึกความยินยอมเข้าร่วมโครงการฯ 20 ราย พื้นที่โครงการฯ 73 ไร่ 1 งาน 54.1 วา เจ้าของที่ดิน

21 ราย แปลงที่ดิน 42 แปลง ส่วนที่ 2 กำลังรวบรวมหนังสือบันทึกความยินยอมเข้าร่วมโครงการฯ พื้นที่ 30 ไร่ 3 งาน 15 วา เจ้าของที่ดิน 16 ราย แปลงที่ดิน 27 แปลง 3) การวางผังและจัดรูปแปลงที่ดินประกอบด้วยถนนมาตรฐาน 4 ช่องทางจราจรพร้อมก่อสร้างทางเท้า ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบโทรศัพท์ ระบบระบายน้ำ ป้องกันน้ำท่วม สวนสาธารณะ และการปรับที่ดิน รูปแปลงที่ดินให้มีขนาดแปลงที่ดินเหมาะสมกับการพัฒนา 4) ราคาประเมินที่ดินในโครงการเฉลี่ยตารางวาละ 60,000 บาท (24 ล้านบาท / ไร่) 5) อัตราสละที่ดินเฉลี่ยทั้งโครงการ (ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2) 19% (สละที่ดินเพื่อสาธารณะ 17 % และสละที่ดินเพื่อการจัดประโยชน์ 2%)

11. ต้นทุนโครงการ 1) ค่าก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 181,888,525 บาท 2) ค่าชดเชย 16,770,000 บาท 3) ค่าดำเนินการและอื่นๆ 48,800,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 247,458,525 บาท

12. เงินทุนโครงการ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ผู้บริหารโครงการเป็นผู้รับภาระโดยการจัดที่ดินส่วนหนึ่งเรียกว่าที่ดินจัดหาประโยชน์ (Reserved Land) ขนาดพื้นที่ประมาณ 2 ไร่ ซึ่งมีทำเลที่ตั้งที่ดีที่สุดไว้เพื่อจำหน่ายหรือพัฒนาเป็นรายได้คืนเงินทุน โดยคาดว่าจะจำหน่ายประมาณตารางวาละ 312,500 บาท (125 ล้านบาท / ไร่) คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 250 ล้านบาท

13. เงินทุนดำเนินโครงการ ที่มาของเงินทุนคาดว่าจะได้จากการพัฒนาหรือจำหน่ายที่ดินจัดหาประโยชน์ของโครงการและเงินทุนเพื่อการเริ่มโครงการ ส่วนหนึ่งจะได้รับจากเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการจัดรูปที่ดินในเมือง ตามแผนการใช้จ่ายเงินโครงการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินในเมือง (ลักษณะการยืมใช้ก่อนแล้วคืนภายหลังชนิดปลอดดอกเบี้ย)

14. ระยะเวลาคืนเงินทุน เงินที่ได้จากการพัฒนาหรือจำหน่ายที่ดินจัดหาประโยชน์ จะนำส่งคืนตามจำนวนที่ได้ยืมจากเงินทุนหมุนเวียนฯ ทันทีหรือภายใน 3 ปีหลังโครงการแล้วเสร็จ

15. การควบคุมการใช้จ่ายเงิน กรมการผังเมือง เป็นผู้ดำเนินการและติดตามการใช้จ่ายเงินทุนหมุนเวียนฯ

16. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับส่วนที่ 1 คือ ภาคเอกชน 1) มูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม 2) เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและลดปัญหาความขัดแย้งในที่ดินให้น้อยลง 3) ทำให้เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรมจากการพัฒนาบริการโครงสร้างพื้นฐาน 4) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนดีขึ้น ส่วนที่ 2 ภาครัฐ 1) มีบริการโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะที่ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น 2) ประหยัดการลงทุนด้านบริการโครงสร้างพื้นฐาน (ลงทุนน้อยกว่าการเวนคืนที่ดินเนื่องจากไม่ต้องชดใช้ค่าเวนคืนที่ดิน) 3) แปลงที่ดินมีรูปแปลงที่เป็นระเบียบสวยงาม 4) สามารถเก็บภาษีที่ดินและโรงเรือนได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาในอนาคต 5) ลดการกักตุนเอกสารเป็นเอกสารที่สวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่นานกว่านี้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าและเก็งกำไรที่ดิน 6) เปิดโอกาสให้มีที่ดินเข้าสู่ตลาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ส่วนที่ 3 ประชาชนและรัฐ 1) ได้ถนนสาธารณะ สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ได้มาตรฐานซึ่งเปิดให้ทุกคนได้ใช้

ประโยชน์ร่วมกัน 2) การพัฒนาพื้นที่ที่มีสิ่งจูงใจให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง 3) มีสภาพแวดล้อมของชุมชนที่ดีขึ้น (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.10 - 2.15 และตารางที่ 2.4)

2.6.2 โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองบริเวณหนองบัวมน กรุงเทพมหานคร

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้พิจารณาคัดเลือกพื้นที่บริเวณหนองบัวมน แขวงท่าแร่ เขตบางเขน เป็นโครงการนำร่องสำหรับดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยมีเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางชุมชนระดับย่าน (District Center) ด้านพาณิชย์กรรมและพักอาศัย (จุดพระเสี้ยวธรรมศรี. 2542) มีรายละเอียดดังนี้ (ภาคผนวก ก คูภาพที่ 2.16 – 2.19)

1. ตำแหน่งที่ตั้ง ชุมชนหนองบัวมนตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของศูนย์ชุมชนสะพานใหม่มีระยะห่างประมาณ 7.5 กิโลเมตรและมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ 43 ตารางกิโลเมตรจึงเหมาะที่จะพัฒนาเป็นศูนย์บริการชุมชนระดับย่านที่ให้บริการพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของศูนย์ชุมชนสะพานใหม่ เพื่อความสะดวกในการกระจายการให้บริการที่ทั่วถึง

2. ประชากร พื้นที่บริเวณนี้มีประชากรในปี พ.ศ. 2540 ประมาณ 44,640 คนซึ่งในอนาคตสามารถรองรับประชากรได้ถึง 13 เท่า (436,090-589,922 คน) ของประชากรปัจจุบัน คาดการณ์จากการใช้ที่ดินในอนาคต

3. ระบบโครงข่ายถนน ชุมชนหนองบัวมนเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมด้วยถนนสายใหม่ ถนนททัยราษฎร์ ถนนกม.11 ถนนวัดคูบัวและถนนรามอินทรา ซึ่งบทบาทของถนนรามอินทราเป็นเส้นทางหลักที่ผ่านพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เชื่อมจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดฉะเชิงเทรา และภาคตะวันออกของประเทศ จึงนับเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างภาค นอกจากนี้ยังเป็นถนนที่เชื่อมพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชั้นนอกเขตมิวนิบุรีและเขตหนองจอกอีกด้วย นอกจากนี้โครงข่ายถนนในปัจจุบันที่เอื้ออำนวยต่อการเติบโตของชุมชนแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนและทางด่วน เช่น โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก โครงการทางด่วนรามอินทรา – อารณรังค์ ส่วนขยาย โครงการก่อสร้างถนน จ.1 เชื่อมถนนพหลโยธิน - รัตนโกสินทร์สมโภช ไปเชื่อมกับถนนนิมิตรใหม่ โครงการถนนสายใหม่ โครงการขยายถนนวัดคูบัว โครงการขยายถนนรัตนโกสินทร์สมโภช เป็นต้น ซึ่งโครงการเหล่านี้ล้วนมีส่วนสนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างชุมชนนี้กับใจกลางกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงโดยสะดวก

4. ระบบขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันพื้นที่ชุมชนหนองบัวมนมีรถประจำทางไว้คอยบริการหลายสายทั้งรถประจำทางธรรมดา รถปรับอากาศ รถปรับอากาศพิเศษ รถเมล์เล็กและรถสองแถว อีกทั้งในอนาคตมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ตามเส้นทางสายรามอินทรา – อารณรังค์ สายคลองลาดพร้าว สายแจ้งวัฒนะ และสายบางชัน รวมทั้งโครงการรถคู่มวลชนที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่ชุมชนกับพื้นที่บริเวณอื่นของกรุงเทพมหานคร

5. การใช้ที่ดิน พื้นที่ชุมชนหนองบัวมนส่วนใหญ่ในด้านที่อยู่อาศัยใหม่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงมีพื้นที่ว่างรองรับการพัฒนาได้อีกมาก เนื่องจากการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยและเพื่อพาณิชยกรรมจะเกาะอยู่ตามแนวถนน ส่วนพื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่างจะเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนวถนนสายหลัก

6. การขยายตัวของที่อยู่อาศัย บริเวณชุมชนหนองบัวมนมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ ดังจะเห็นได้จากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537-2540 บริเวณแขวงสามวาตะวันตก มีอัตราการเพิ่มจำนวนที่อยู่อาศัยสูงสุด คือมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยสูงถึง 104.49% ต่อปี นอกจากนี้ยังมีโครงการเพื่อที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติในบริเวณนี้ ฉะนั้นจึงมีโอกาสพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นขึ้น

7. การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม มีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมประเภทไม้ เครื่องยนต์ และ โลหะ ซึ่งเป็นแหล่งงานถาวรและมีการจ้างงานเป็นจำนวนมาก

8. โครงการขยายการให้บริการด้านประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ได้มีโครงการขยายการให้บริการประปาบนถนนสายหลักๆของพื้นที่ชุมชนหนองบัวมนซึ่งปรากฏในโครงการแผนหลักที่ 5 (พ.ศ. 2539-2542) นอกจากโครงการขยายบริการประปาแล้วยังมีโครงการขยายการให้บริการไฟฟ้าและโทรศัพท์เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตของชุมชนในอนาคต

แนวคิดในการพัฒนา

แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โครงการ ฯ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางชุมชนระดับย่าน ด้านพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย ซึ่งการใช้ที่ดินเป็นไปตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ที่ได้กำหนดไว้และอนาคตจะมีการปรับเปลี่ยนสีของการใช้ที่ดินให้มีความหนาแน่นมากขึ้นในภายหลัง ฉะนั้นควรจัดเตรียมโครงการพื้นฐานและจัดระเบียบพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตให้เพียงพอ มีรายละเอียดดังนี้

1. การใช้ที่ดิน กฎกระทรวงผังเมืองรวมกำหนดแนวทางการใช้ที่ดินบริเวณนี้ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง แต่การพัฒนาพื้นที่โครงการต้องการจัดระเบียบพื้นที่การใช้ที่ดินให้ชัดเจนภายใต้ข้อกำหนดของผังเมืองรวม โดยแบ่งพื้นที่สำหรับกิจกรรมต่างๆดังนี้ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมคิดเป็นสัดส่วน 41% ของพื้นที่โครงการ ที่อยู่อาศัยคิดเป็นสัดส่วน 28% ของพื้นที่โครงการ สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ คิดเป็นสัดส่วน 22% ของพื้นที่โครงการ อุตสาหกรรมขนาดย่อยที่เกี่ยวข้องกับชุมชนและอุตสาหกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมคิดเป็นสัดส่วน 3% ของพื้นที่โครงการ และการใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม คิดเป็นสัดส่วน 6% ของพื้นที่โครงการ เพื่อรองรับประชากรในอนาคตได้สูงสุดถึง 42,210-64,749 คน

2. ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ถนนภายในพื้นที่โครงการจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนโดยรอบ (เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาดูงาน ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ) ทั้งถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันและถนนโครงการในอนาคต อย่างเป็นลำดับ อีกทั้งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินประเภทต่างๆและบทบาทหน้าที่ของชุมชนที่กำหนดไว้ โดยมีถนนโครงการตามผังเมืองรวม สาย จ.1 ซึ่งเป็นถนนสายหลักในพื้นที่โครงการที่มีขนาดเขตทางกว้าง 60 เมตร บริเวณตั้งแต่ถนน

รัตนโกสินทร์สมโภชถึงถนนนิมิตรใหม่ ตำแหน่งจุดตัดกับถนนวงแหวนรอบนอกแนวทิศที่จะพัฒนาเป็นทางยกระดับข้ามถนนวงแหวนรอบนอก (Flyover) และมีถนนลำดับรองลงมาช่วยกระจายการจราจรบนถนนสายนี้ได้แก่ ถนน Distributor กว้างไม่ต่ำกว่า 24 เมตร ถนน Local Distributor กว้างไม่ต่ำกว่า 16 เมตรและถนนภายในชุมชนกว้างไม่ต่ำกว่า 8 เมตรเป็นต้น นอกจากนี้ขนาดของถนนแล้ว ยังได้กำหนดขนาดของบล็อกลถนนตามรูปแบบของระบบถนนและระยะระหว่างถนนแต่ละสาย ที่สอดคล้องกับรูปแบบการใช้ที่ดิน ความหนาแน่นประชากรรูปแบบการเดินทางและปริมาณการจราจร โดยได้กำหนดขนาดของบล็อกลถนนที่เหมาะสมในการพัฒนาให้มีระยะห่างประมาณ 40-200 เมตร โดยในพื้นที่พาณิชย์กรรม มีรูปแบบถนนแบบ Grid System Pattern มีเขตทางไม่ต่ำกว่า 18 เมตร เพื่อสามารถสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ในอนาคต (เมื่อมีการปรับเปลี่ยนสีผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร) ในย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีเขตทางไม่ต่ำกว่า 16 เมตร ในย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางมีเขตทางไม่ต่ำกว่า 10 เมตร และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมีเขตทางไม่ต่ำกว่า 8 เมตร นอกจากนี้พัฒนาระบบโครงข่ายถนนแล้วควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วย รวมทั้งการพัฒนาสถานีขนส่งมวลชน เพื่อจัดระเบียบการขนส่งสาธารณะทุกประเภท ทั้งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder System) รถโดยสารประจำทาง รถตู้มวลชน และรถแท็กซี่

3. การพัฒนาสาธารณูปโภค วางระบบสาธารณูปโภคให้เป็นระเบียบ ทันสมัย ได้มาตรฐาน ประหยัดและเพียงพอต่อความต้องการของประชากรในอนาคต บริเวณพื้นที่โครงการและข้างเคียง เช่น ระบบไฟฟ้า โทรศัทพ์วางท่อร้อยสายฝังท่อใต้ดิน ระบบประปา ระบบระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น

4. การพัฒนาสาธารณูปการ จัดให้มีสาธารณูปการที่จำเป็นสำหรับชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยให้กระจายการบริการอย่างทั่วถึง เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายมากที่สุด เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สนามเด็กเล่น สวนสาธารณะ ป้อมตำรวจ ที่ทำการไปรษณีย์ โรงบำบัดน้ำเสีย สถานีดับเพลิง ป้ายรถประจำทาง เป็นต้น โดยพิจารณาจากมาตรฐานการวางผังเมืองของกรมการผังเมือง พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และมาตรฐานขั้นต่ำของข้อกำหนดการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2535

5. การพัฒนาจัดระเบียบแปลงที่ดิน แปลงที่ดินทั้งหมดภายในพื้นที่โครงการ จะถูกจัดรูปแปลงใหม่ตามผังแม่บท และแผนการใช้ที่ดิน ซึ่งแปลงที่ดินจะถูกจัดให้มีขนาด รูปร่างที่เหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์ โดยให้มีขนาดความกว้างที่พอเหมาะและความลึกที่สั้นที่สุดเพื่อประโยชน์การใช้สอยอาคารต้องปลูกสร้างบนแปลงที่ดิน ซึ่งที่ดินแปลงใหม่ที่จัดให้ต้องมีสภาพแวดล้อม ที่ตั้ง ลักษณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาน ในอนาคตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการศึกษาของดินและน้ำ และการใช้ประโยชน์ในที่ดินใกล้เคียงกับสภาพที่ดินแปลงเดิมหรือดีกว่า

ไม่มีการเปิดเผยถึงสิ่งที่ยังมีเหตุผลเปลี่ยนแปลง และต้องของสิ่งของสิ่งใดที่ทางกรมการผังเมือง

6. การพัฒนาสภาพแวดล้อม เป็นการพัฒนามุ่งเน้นที่จะรักษาคุณภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์ของพื้นที่โครงการให้สวยงาม เพื่อประชากรจะได้อยู่อาศัยในสิ่งแวดล้อมที่ดี เช่น ปลูกต้นไม้บนถนน ทางเดินเท้า ริมคลอง บึง เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับสวนสาธารณะ

การดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดิน

1. การบริหารโครงการ บริเวณหนองบัวมณีนีถึลักษณะการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน ดังนี้

1.1 กรุงเทพมหานคร รับผิดชอบเป็นผู้ดำเนินโครงการภายใต้ความเห็นชอบและการตัดสินใจของเจ้าของที่ดิน ในส่วนขิงการจัดผังแปลงที่ดินใหม่อัตรการเสียสละที่ดินโดยเจ้าของที่ดินจะรวมตัวกันจัดตั้งเป็นนิติบุคคลในรูปของสมาคม หรืออื่นๆ

1.2 กรุงเทพมหานครเป็นผู้สนับสนุนให้ความรู้ ชี้แนะให้คำปรึกษาด้านเทคนิคและผลักดันให้เจ้าของที่ดินร่วมกันจัดตั้งเป็นสมาคม ร่วมกันดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน (ซึ่งในการจัดตั้งเป็นสมาคมต้องขออนุญาตจัดตั้งคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติและจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลกับกองตำรวจสันติบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

2. เงินทุนโครงการ จากลักษณะการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน ที่สามารถกระทำได้ 2 ลักษณะข้างต้น เงินทุนสำหรับใช้ในการดำเนินโครงการ อาจได้มาจาก

2.1 งบประมาณท้องถิ่นของกรุงเทพมหานคร ในการก่อสร้างสิ่งบริการขั้นพื้นฐานที่ท้องถิ่นมีหน้าที่รับผิดชอบอยู่แล้ว

2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง

2.3 เงินกู้จากสถาบันการเงิน

2.4 เงินจากเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการจัดรูปที่ดินในเมือง สามารถดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน โดยมีแหล่งเงินทุนช่วยเหลือสนับสนุนในลักษณะเงินทุนหมุนเวียน ซึ่งการขอใช้เงินทุนดังกล่าว ต้องทำแผนงานเพื่อเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินในเมือง เงินทุนดังกล่าวมีลักษณะเป็นเงินปลอดดอกเบี้ยหรือดอกเบี้ยต่ำ ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของคณะกรรมการ

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย ควรต้องมีหน่วยงานของรัฐเป็นแกนหลักและประสานการพัฒนาได้แก่ กรมโยธาธิการ กรมการผังเมือง ราชการส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) หรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการพัฒนา เช่น การเคหะแห่งชาติ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ในการดำเนินงานเนื่องจากมีภารกิจประจำอยู่แล้ว ควรจัดตั้งหน่วยงานใหม่โดยมีรัฐร่วมด้วยเป็น “องค์กรพัฒนาเมือง” ซึ่งสามารถดำเนินการมีผลกำไรเหมือนกับบริษัททั่วไปซึ่งในหลักการจะมีรายได้พอที่จะบริหารองค์กรเท่านั้นแต่จะมีความคล่องตัวเพราะมีรัฐเป็นหุ้นส่วนเพื่อสนับสนุนไม่ว่ากรณีใดๆทั้งนั้น อีกทั้งห้ามมิให้คนแปลกหน้าและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ในการดำเนินงานขององค์กร (คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1. 2540)

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษารัฐธรรมนูญที่คืนเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวาเป็นงานวิจัยเชิงบรรยาย (Descriptive Research) เพราะต้องการข้อมูลพื้นฐานในเรื่องต่างๆจากคนกลุ่มใหญ่เพื่อรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะและสถานการณ์ในปัจจุบัน ให้ได้ซึ่งความรู้ที่มุ่งบอกข้อเท็จจริงบางอย่างหรือการค้นพบความจริงเกี่ยวกับสภาพที่เป็นอยู่ในขณะนั้นเพื่อนำผลของการวิจัยมาแก้ปัญหา เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ได้แก่ แบบสำรวจและแบบสอบถาม เพื่อให้มีความเหมาะสมกับลักษณะงานและตรงกับความเป็นจริงภายในพื้นที่ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนในการวิจัยดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

3.2.1. การสร้างเครื่องมือ

3.2.2. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร คือผู้อยู่อาศัยในเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยทำการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์การเลือกตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการเลือกตัวอย่างจากจำนวนประชากรในพื้นที่เขตยานนาวา ปี พ.ศ.2542จำนวน93,774คนตามความหนาแน่นของประชากร 5,699 คน/ตร.ม.ทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามวิธีของ Krejcie&Morgan ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 361 คน เก็บข้อมูลโดยการกำหนดขอบเขตและระยะทางของย่านจากการตอบแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการพัฒนาเมืองซึ่งถือว่าเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการทำวิจัยครั้งนี้

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

3.2.1 สร้างเครื่องมือ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามและแบบสำรวจขึ้นโดยการสร้างข้อความในแบบสอบถามและแบบสำรวจให้สอดคล้องและครอบคลุมเนื้อหาสาระของงานวิจัยดังลักษณะ

สภาพทางกายภาพ และลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม ในส่วนที่ยังขาดแคลน ต้องการเพิ่ม และควรรอนุรักษ์ไว้รวมไปถึงปัญหาที่ต้องทำการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดการพัฒนาที่มีผลประโยชน์ โดยตรงต่อประชากรในพื้นที่ และส่งผลถึงการนำข้อมูลที่ได้มาทำการจัดทำผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นระเบียบ

แบบสอบถาม แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไป เช่น เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ เป็นต้น

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ เช่น รายละเอียดเกี่ยวกับรายได้ ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชน เป็นต้น

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ความสะอาด สภาพในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การแสดงความคิดเห็นต่อปัญหาต่างๆ และหาแนวทางการแก้ปัญหาที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ เป็นต้น

แบบสำรวจ เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในพื้นที่ก่อนดำเนินโครงการจัดรูปที่ดิน

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามและแบบสำรวจที่สร้างเสร็จแล้วนำเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมทำการตรวจสอบ แก้ไขความถูกต้องของเนื้อหา ความเหมาะสมในการใช้ถ้อยคำ สำนวนภาษาและความชัดเจนในข้อคำถาม

3.2.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ดำเนินการแก้ไขแบบสัมภาษณ์และแบบสำรวจอีกครั้งแล้วจึงขอความอนุเคราะห์จากผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) และสำนวนภาษาที่ใช้โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิดังรายชื่อต่อไปนี้

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. อาจารย์อัจฉรา สืบสินธุ์สกุลไทย | สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง |
| 2. คุณนิพนธ์ เมธินาพิทักษ์ | รองอธิบดีกรมการผังเมือง กรมการผังเมือง |
| 3. คุณทวนทอง สิริมงคลวิชัย | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ผังเมือง 6 ว สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ กรมการผังเมือง |
| 4. คุณนันทนาท สุวรรณ | เจ้าหน้าที่ผังเมือง 7 ว สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการผังเมือง |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ไม่ว่าอรรถิใดๆทั้งนั้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
ในการศึกษาสภาพพื้นที่เขตชานนาวนาวเพื่อทำการกำหนดผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินได้ กำหนดแหล่งข้อมูลไว้ 2 แหล่งคือข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

3.3.1 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิคือการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามด้วยวิธีการสำรวจและการตอบแบบสอบถามจากเครื่องมือที่สร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ข้างต้นกับประชากรกลุ่มตัวอย่างและการสำรวจสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เขตยานนาวา

3.3.2 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ คือการเก็บรวบรวมข้อมูลจากรายงานการศึกษาที่ได้มีการสำรวจไว้แล้วและจากเอกสารโดยหน่วยงานต่างๆ ได้จัดทำขึ้น

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งได้จากการสำรวจสังเกตการณ์ (Visual Survey) ของผู้วิจัยได้แสดงผลของการวิเคราะห์ในรูปแบบของการบรรยายประกอบแผนที่และภาพถ่ายโดยไม่มีกรอ้างอิงข้อมูลทางสถิติประกอบทั้งนี้เนื่องจากการวิเคราะห์ผลของการทำ Visual Survey นั้นเป็นผลการวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพ ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้จากการสำรวจสังเกตการณ์ของบุคคลเพียงคนเดียวซึ่งมีความแตกต่างจากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่างที่เกิดจากการใช้แบบสอบถาม

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ค่าความถี่และค่าร้อยละ (Percentage) ในการดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

เนื่องจากพื้นที่ที่ศึกษาก่อนดำเนินโครงการการจัดรูปที่ดินนั้นประกอบด้วย พื้นที่เพื่อวางแผนการจัดรูปที่ดินและพื้นที่โดยรอบที่จำเป็น ดังนั้นพื้นที่ที่จะทำศึกษาจึงครอบคลุมพื้นที่ชุมชนทั้งหมดซึ่งมีผลกระทบต่อกิจกรรมประจำวันต่างๆ ต่อผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ เช่น การเดินทางไปมาหาสู่กัน การไปโรงเรียน การประกอบกิจกรรมอื่นๆ การใช้สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น โรงเรียน สวนสาธารณะ ป้ายรถเมล์ รวมไปถึงผลกระทบต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่วางแผนการจัดรูป เช่น พื้นที่ที่ตั้งอยู่ในแนวถนนสายหลักที่มีโครงการจะสร้าง ขอบเขตของพื้นที่ที่จะศึกษาไม่ควรแบ่งแยกลักษณะทางกายภาพและทางสังคมของพื้นที่นั้น เช่น การใช้ที่ดิน วัด ดังนั้นจึงต้องทำการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตนานนาวาประกอบด้วยประเด็นต่อไปนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตนานนาวา

4.1.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

4.1.1.1 สภาพทางธรรมชาติ

4.1.1.2 การใช้ที่ดิน

4.1.1.3 การคมนาคมขนส่ง

4.1.1.4 โครงสร้างพื้นฐาน

4.1.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

4.1.2.1 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจ

4.1.2.2 ลักษณะสภาพทางสังคม

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตนานนาวา

4.3 จัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในพื้นที่เขตนานนาวา

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตนานนาวา

4.1.1 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

ปัจจุบันเขตนานนาวามีพื้นที่ 16.662 ตารางกิโลเมตรแบ่งการปกครองเป็น 2 แขวงคือแขวงช่องนนทรีมีพื้นที่ 9.984 ตารางกิโลเมตร แขวงบางโพงพางมีพื้นที่ 6.678 ตารางกิโลเมตร (ดูภาพที่ 4.1- 4.3) มีพื้นที่ต่อเนื่องเขตสาทร เขตบางคอแหลม โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดเขตบางนา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตปทุมธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี

ทิศใต้ ติดเขตบางนา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตปทุมธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี

ทิศตะวันออก ติดเขตบางนา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตปทุมธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี

ทิศตะวันตก ติดเขตบางนา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตปทุมธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี เขตเมืองทองธานี

ทิศตะวันออก จรดแนวเส้นทางรถไฟ ท่าเรือคลองเตย เขตคลองเตย

4.1.1.1 สภาพทางธรรมชาติ ภูมิประเทศ ธรณีวิทยา แม่น้ำลำคลอง มีลักษณะทางธรณี
 ฐานประเภทที่ราบลุ่มน้ำท่วมขังถึง (Tidal Flat) พื้นที่ส่วนใหญ่มีความสูงกว่าระดับน้ำทะเล
 ปานกลาง ประมาณ 0.50-1.20 เมตรมีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 1 ได้รับอิทธิพลจากน้ำทะเลขึ้น
 และลงเป็นประจำ จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการถมปรับสภาพพื้นที่
 มลพิษทางน้ำและอากาศ

1. คุณภาพน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยาโคจรอบเป็นเขตรอยต่อระหว่างน้ำจืดและน้ำทะเลที่ระยะ
 18 ถึง 35 กิโลเมตรจากปากแม่น้ำ มีความเค็มของน้ำทะเลและผันแปรตามฤดูกาล โดยน้ำจะมีความ
 เค็มน้อยในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำไหลบ่าลงมามากและเริ่มกร่อยในฤดูหนาวและเค็มในฤดูแล้ง นอกจาก
 นั้นแล้วในระยะกิโลเมตรที่ 7-60 จากปากแม่น้ำเป็นที่ตั้งของชุมชนและอุตสาหกรรมหนาแน่นใน
 เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 จังหวัด (นนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ) ทำให้มี
 ปัญหาด้านออกซิเจนละลายน้ำต่ำและมีไอดีสูงจากการทิ้งน้ำเสียทั้งที่ผ่านการบำบัดและไม่ผ่านการ
 บำบัด ดังนั้นในการพัฒนาพื้นที่จึงควรกำหนดจำนวนประชากรให้อยู่ภายใต้ความสามารถรองรับ
 ของระบบบำบัดน้ำเสียรวม เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อคุณภาพชีวิตจากการชักนำการตั้งถิ่นฐานใหม่

2. คุณภาพอากาศ การตรวจวัดคุณภาพอากาศริมเส้นทางจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2538-2542
 โดยการวัดคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษได้ตั้งเครื่องตรวจวัดอากาศในพื้นที่ที่เสียง
 ต่อมลพิษทางอากาศ จำนวน 2 สถานที่คือโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียนและไพรซิพย์โทรเลขสารุ
 ประดิษฐ์ ผลการตรวจวัดพบว่าคุณภาพอากาศส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นฝุ่นขนาดเล็ก
 เฉลี่ย 24 ชั่วโมงเกินมาตรฐานเฉลี่ย 72 ชั่วโมงสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์และยานพาหนะขนาด
 ใหญ่ (รถประจำทางและรถบรรทุก) ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นขนาดเล็ก

4.1.1.2 การใช้ที่ดิน

ก่อนปี พ.ศ.2513 การใช้ที่ดินหลักของบริเวณนี้เป็นพื้นที่สวนผลไม้และเกษตรกรรม โดย
 มีชุมชนกระจัดกระจายอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในเวลานั้นสภาพการเข้าถึงพื้นที่มีถนนสำคัญ
 เพียง 4 เส้นทาง ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสารุประดิษฐ์ ถนนจันทร์และถนนนางลิ้นจี่ ภายหลังจาก
 ที่ได้มีการก่อสร้างถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงแหวนรอบในซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระราม 3
 พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงจึงได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นโรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า และกิจ
 กรรมที่เกี่ยวกับท่าเรือคลองเตย การก่อสร้างทางด่วนและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ได้นำความ
 เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาสู่พื้นที่นี้ ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากย่านธุรกิจพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง มีที่
 ดินที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอีกมาก ขนาดแปลงที่ดินยังมีขนาดใหญ่ ที่ว่างถูกเปลี่ยนไปเป็น อาคาร
 สำนักงาน ศูนย์การค้า อาคารชุดและโรงแรมริมน้ำซึ่งออกแบบก่อสร้างเป็นอาคารสูง
 การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้ที่โล่ง ว่าง มีจำนวนลดลงโดยไม่มีพื้นที่เพื่อเป็นสวน
 สาธารณะเลย จากสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันทำให้การพัฒนาที่ดินเกิดขึ้นเป็น 2 ลักษณะคือประการ

แรก การพัฒนาใหม่บนพื้นที่ว่างและประการที่ 2 การพัฒนาบนพื้นที่ปลูกสร้างเดิม (โครงการศึกษาความเหมาะสม ดำรวจ ออกแบบ ระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาเทียบคลอง กรุงเทพมหานคร. 2541) มีรายละเอียดดังนี้คือ

... แม้ว่าพื้นที่เขตนานาวาจะมีพื้นที่ว่างอีกมาก แต่โอกาสในการพัฒนายังถูกจำกัดโดย พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ตามกฎหมายดังกล่าวแปลงที่ดินซึ่งมีทางเข้าสาธารณะ แคบเกินกว่ากำหนดจะไม่ได้รับการอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่เนื่องจากถนนที่มีความกว้างของเขตทางมากมีเพียงไม่กี่สาย ได้แก่ ถนนพระราม 3 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ดังนั้นทำให้การพัฒนาอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่เป็นแนวยาวไปตามริมถนนเหล่านั้น ส่วนพื้นที่ซึ่งลึกเข้าไปตอนในมีการพัฒนาเป็นอาคารที่มีความสูงไม่มากนัก

ในส่วนของการพัฒนาบนพื้นที่ปลูกสร้างเดิมยังถูกจำกัดด้วยแปลงที่ดิน ปัจจุบันแปลงที่ดินถูกแบ่งออกเป็นแปลงเล็กๆเป็นจำนวนมาก ที่ดินแปลงเล็กๆเหล่านี้สามารถพัฒนาได้เพียงที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ไปจนถึงหนาแน่นมากผสมกับย่านพาณิชยกรรมและกิจกรรมอื่นๆ โดยปลูกสร้างอาคารสูงเพียง 1-5 ชั้น รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ว่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่ 1 มีความสะดวกในการเข้าถึง โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำและริมถนนพระราม 3 ส่วนกลุ่มที่ 2 เป็นพื้นที่ที่ไม่สะดวกในการเข้าถึงและอยู่ลึกเข้าไปตอนใน

เปรียบเทียบลักษณะการใช้ที่ดินของเขตนานาวาระหว่างปี พ.ศ.2529 กับปี พ.ศ.2539 พบว่าการใช้ที่ดินประเภทต่างๆส่วนใหญ่เปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้น โดยการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่พักอาศัยมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดร้อยละ 27.18 การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้ที่โล่ง ที่ว่าง มีจำนวนลดลง โดยไม่มีพื้นที่เพื่อเป็นสวนสาธารณะเลย ดังนั้นในการวางแผนพัฒนาเขตนานาวาควรที่จะกำหนดพื้นที่เป็นสวนสาธารณะและที่โล่งเพื่อการนันทนาการไว้ให้เป็นสัดส่วนที่เหมาะสม นอกจากนี้การใช้ที่ดินเพื่อเป็นสถาบันราชการมีสัดส่วนที่ลดลงสันนิษฐานว่าเพื่อนำที่ดินบางส่วนของราชการมาพัฒนาเป็นสวนสาธารณะหรือสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือกิจกรรมอื่นๆที่เหมาะสมเช่น ถนน โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้จำแนกรายละเอียดให้เห็นชัดเจน (คูภาพที่ 4.4 -4.27) แสดงการใช้ที่ดินตามสภาพปัจจุบัน และ(ตารางที่ 4.1,4.2) แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตนานาวา จากแนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตและทิศทางการพัฒนา (โครงการศึกษาและวางผังออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3. 2544) มีรายละเอียดดังนี้คือ

... ทางกรุงเทพมหานคร ได้มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานในเขตยานนาวาคือถนนพระรามที่ 3 รวมทั้งการปรับปรุงระบบถนนสายรองเชื่อมต่อกับทางด่วนและถนนสายหลักเดิมให้ดีขึ้นนอกจากนี้ยังมีปัจจัยเสริมอื่นๆที่เป็นปัจจัยดึงดูดให้พื้นที่เขตยานนาวาโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่หัวแขวนหรือลูกรักบี้ในแขวงบางโพงพางที่ยังมีพื้นที่ว่างอยู่รวมทั้งพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาที่ติดถนนพระรามที่ 3 มีแนวโน้มที่จะได้รับการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่แขวงบางโพงพางจะมีแนวโน้มเป็นที่อยู่อาศัยมากกว่า ในขณะที่พื้นที่แขวงช่องนนทรีมีแนวโน้มเป็นที่อยู่อาศัยในลักษณะอาคารสูงและอาคารพาณิชย์กรรม อาคารธุรกิจที่มีรูปแบบอาคารทันสมัย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แผนภาพที่ 4.1 แสดงพื้นที่โดยรอบเขตยานนาวา

- สัญลักษณ์
- สำนักงานเขต
 - เขตอำเภอ
 - - - เขตตำบล
 - ~ ทางน้ำ



ที่มา : กรมการผังเมืองและจากการลงสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารทูลงานไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.2 แสดงพื้นที่เขตยานนาวา

สัญลักษณ์



สำนักงานเขต



ตลาดสด



สถาบันราชการ



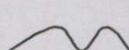
ห้างสรรพสินค้า



ศูนย์สาธารณสุข

เขตอำเภอ

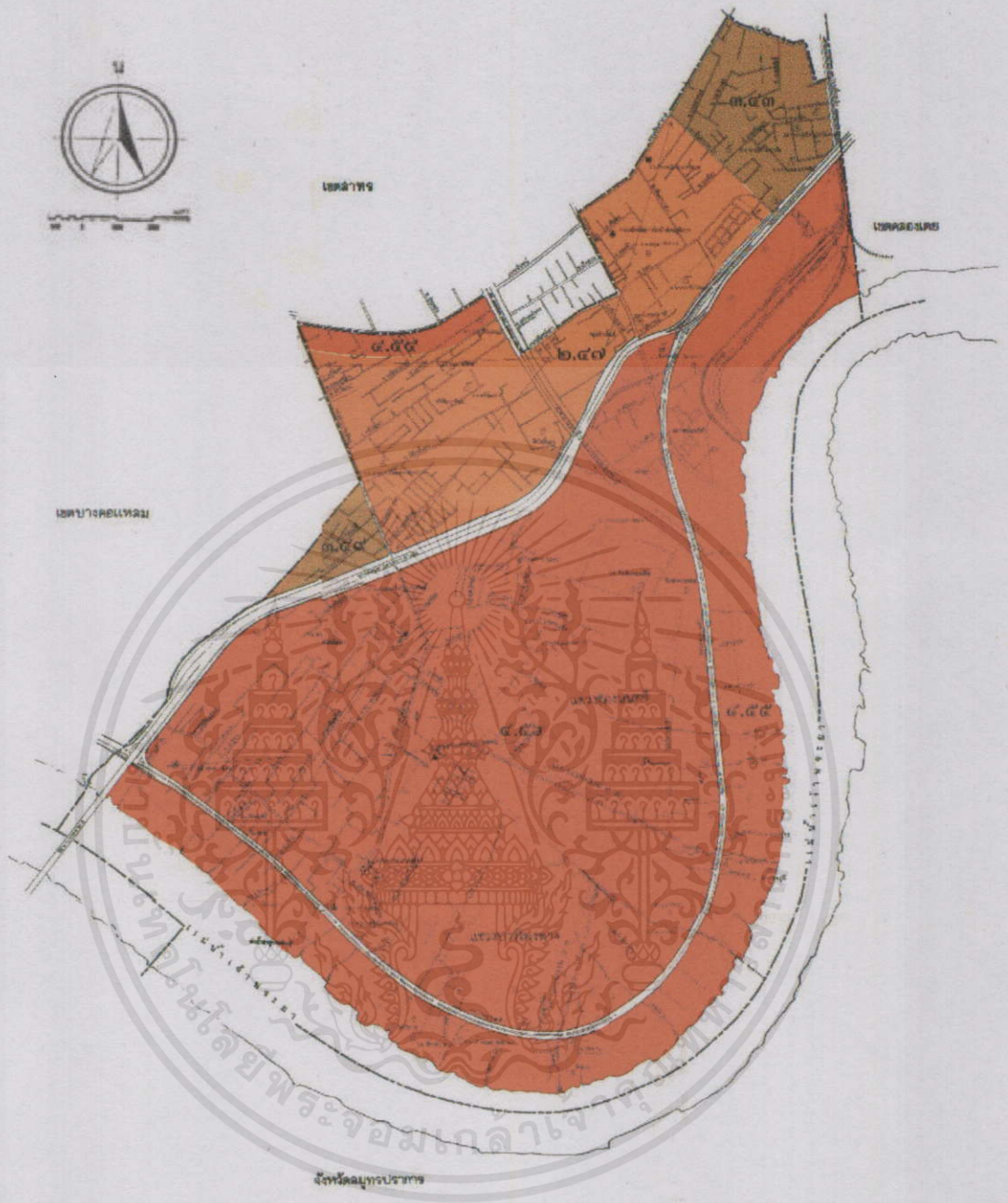
----- เขตตำบล



ทางน้ำ

ที่มา : กรมการผังเมือง





ภาพที่ 4.3 แสดงการใช้ที่ดินเขตชานนาวาในผังเมืองรวม ปี พ.ศ. 2542

- สัญลักษณ์ การใช้ที่ดิน
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
 - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
 - พานิชยกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่มา : กรมการผังเมือง

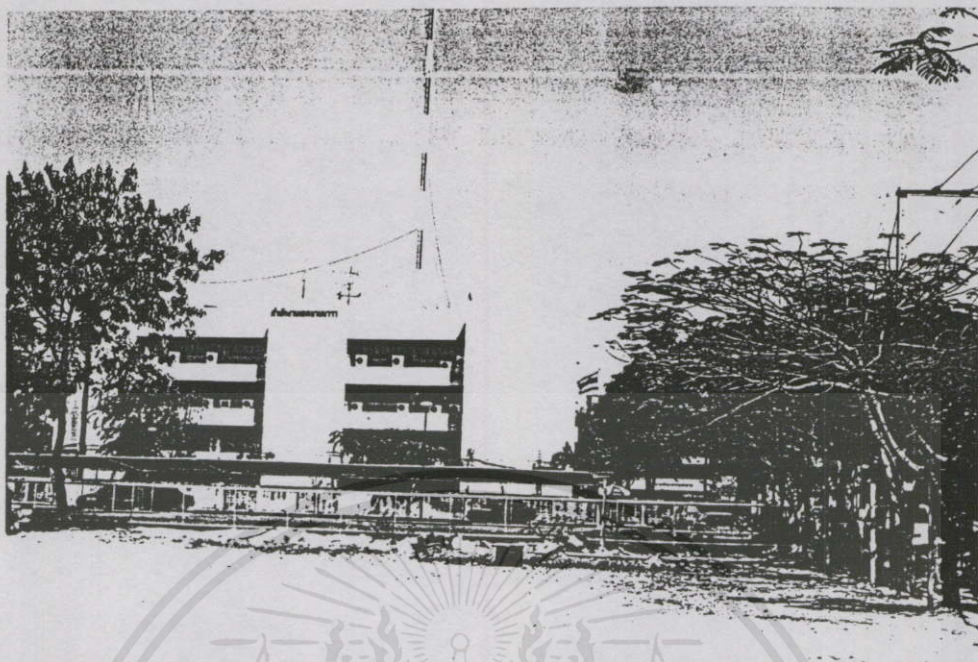


แผนภาพที่ 4. การใช้ที่ดินเขตยานนาวาปี พ.ศ.2529

สัญลักษณ์ การใช้ที่ดิน

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ที่อยู่อาศัย | <input type="checkbox"/> อุทยานกรรม |
| <input type="checkbox"/> พาณิชยกรรม | <input type="checkbox"/> คลังสินค้า |
| <input type="checkbox"/> สถาบันราชการ | <input type="checkbox"/> ที่โล่งเพื่อนันทนาการ, สวนสาธารณะ |
| <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา | <input type="checkbox"/> ที่โล่ง ที่ว่าง พื้นที่เกษตร |
| <input type="checkbox"/> ศาสนสถาน | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น มิใช่เพื่อการเผยแพร่โดยไม่ขออนุญาต
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นการพิมพ์เพื่อเผยแพร่และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
 ที่มา : โครงการจัดทำแผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตยานนาวา



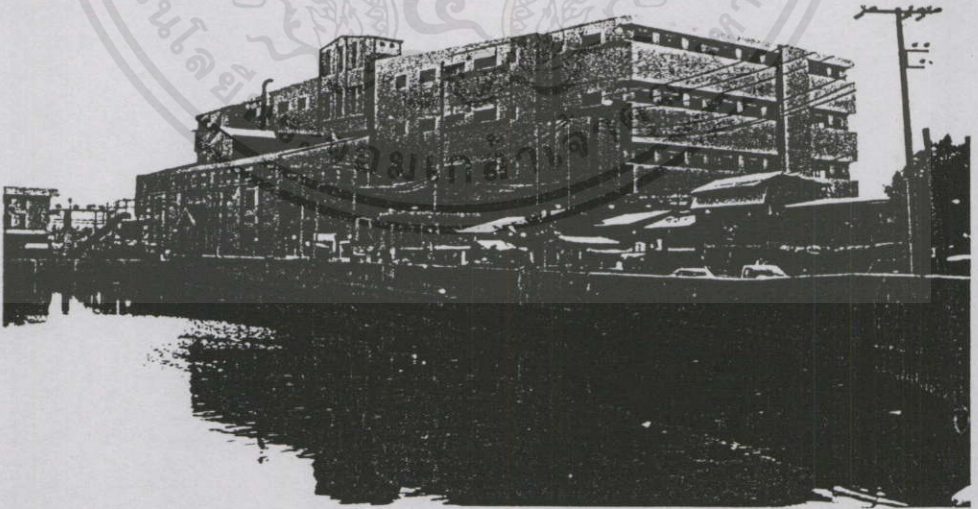
ภาพที่ 4.6 แสดงสำนักงานเขตยานนาวา ด้านหลังทำพื้นที่เป็นลานกีฬา ตั้งอยู่บริเวณถนนนนทบุรี



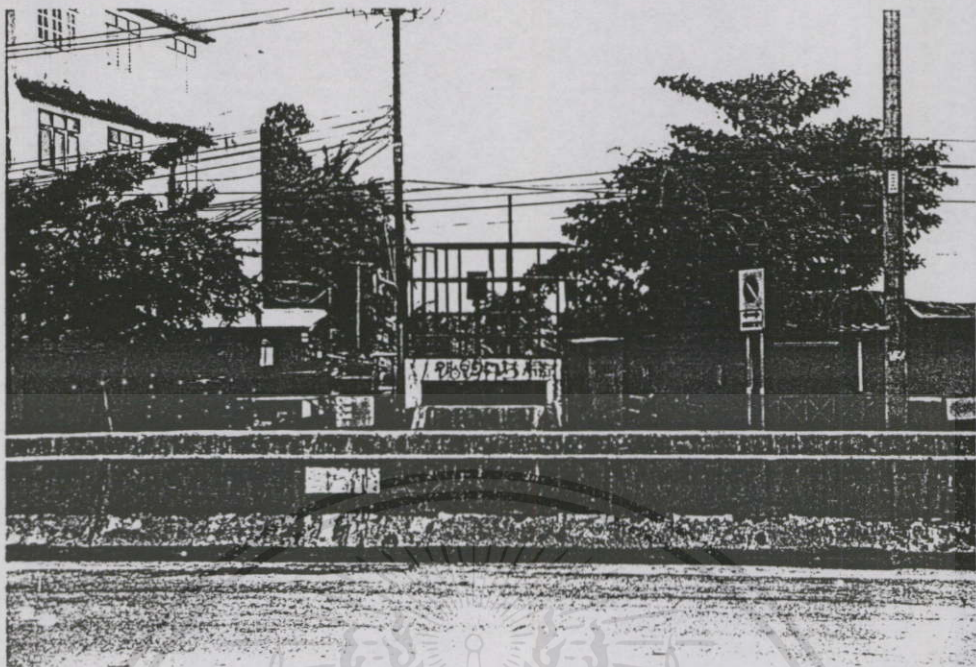
ภาพที่ 4.7 แสดงศูนย์บริการสาธารณสุข 55 สาขาช่องนนทบุรีตั้งอยู่ที่ถนนนนทบุรี
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งนั้น อีกทั้งยังมีให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



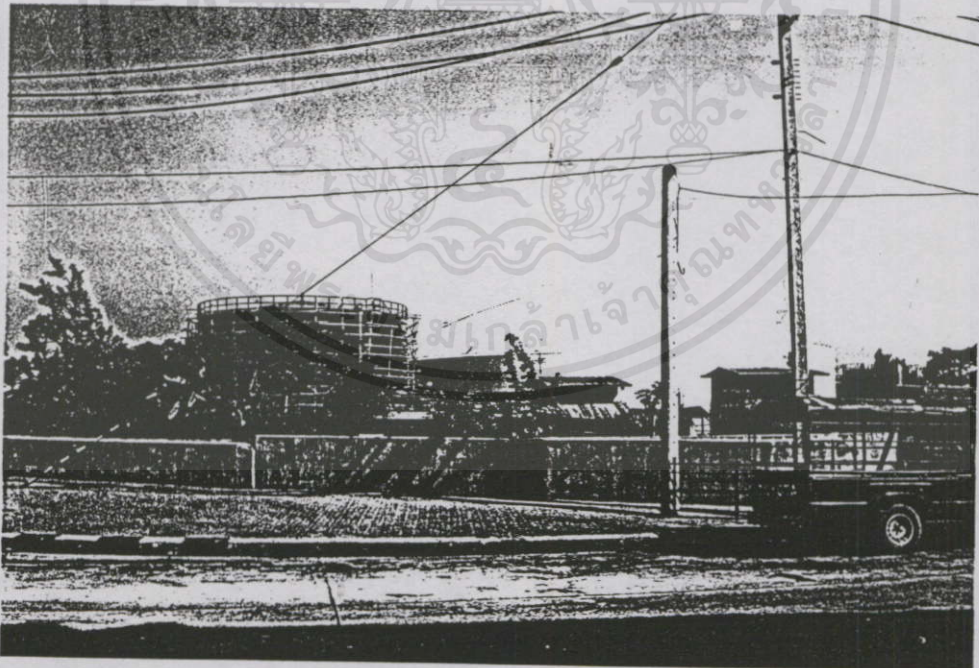
ภาพที่ 4.8 แสดงที่ตั้งตลาดสดกรุงเจริญ อยู่บริเวณริมถนนสาทรประดิษฐ์เป็นที่จับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภคของประชากรในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะมาใช้บริการที่นี่



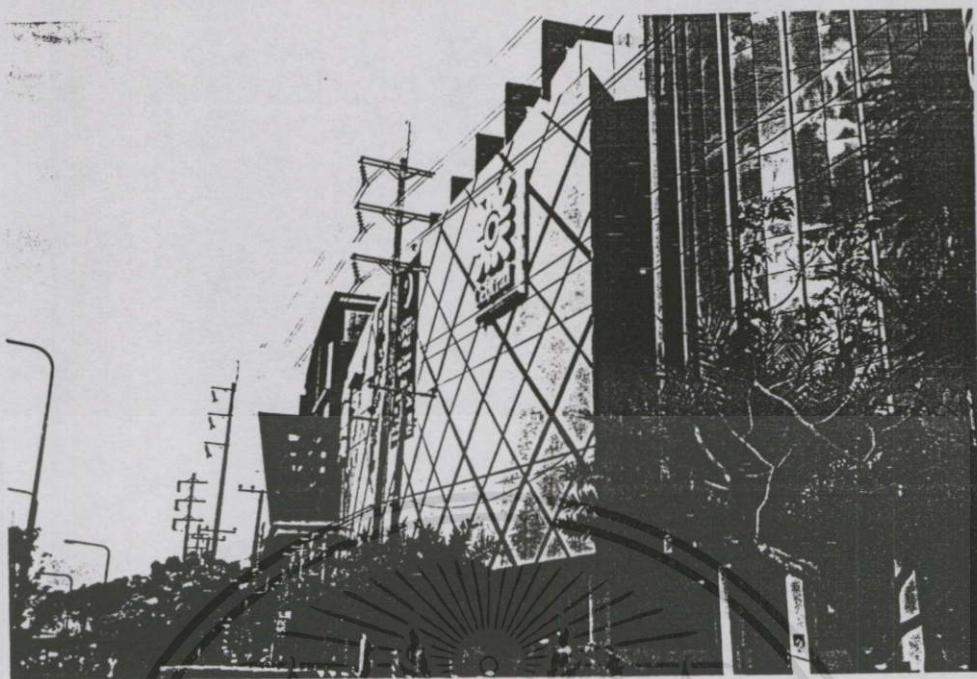
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.9 แสดงโรงพยาบาลน้ำเต้า ยานนาวาที่เพิ่งสร้างแล้วเสร็จพร้อมให้บริการ ตั้งอยู่บริเวณปลายคลองช่องนนทรีก่อนลงสู่น้ำเจ้าพระยา



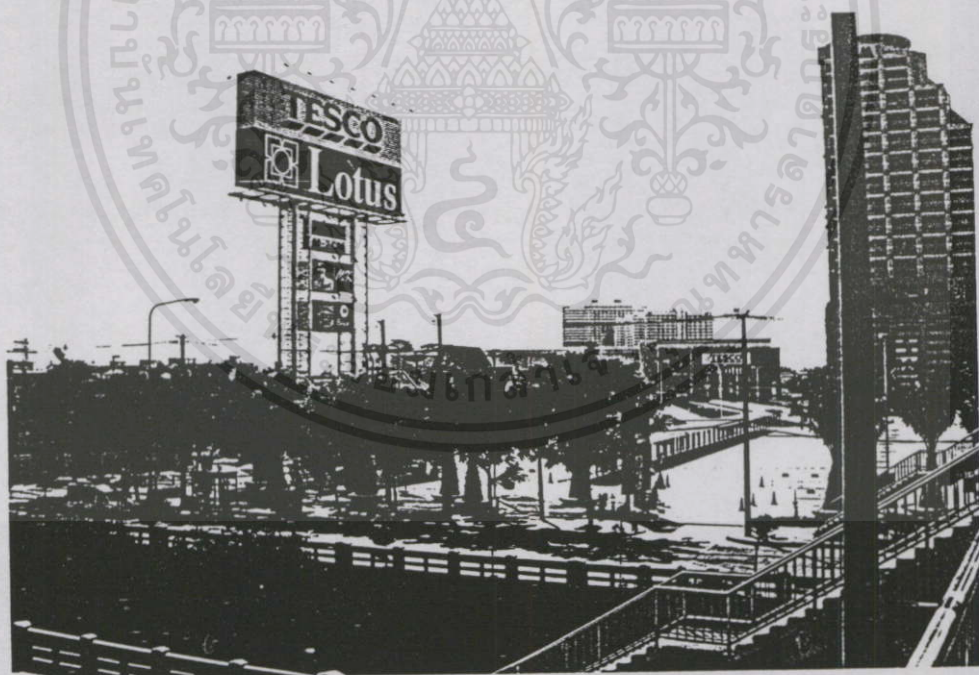
ภาพที่ 4.10 แสดงประตูระบายน้ำบริเวณลำคลองต่างๆก่อนไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา



เอกสวส์เป็นเอกสารที่ควาใช้กันรับการให้ ซึ่งที่เอกสารสืบค้นที่นั่น ไปโดยเจาให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.11 แสดงคลังน้ำมันของเอส ไซ ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามโรงพยาบาลน้ำเต้า ยานนาวา
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.12 แสดงห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพระราม 3 ตั้งอยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษก



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

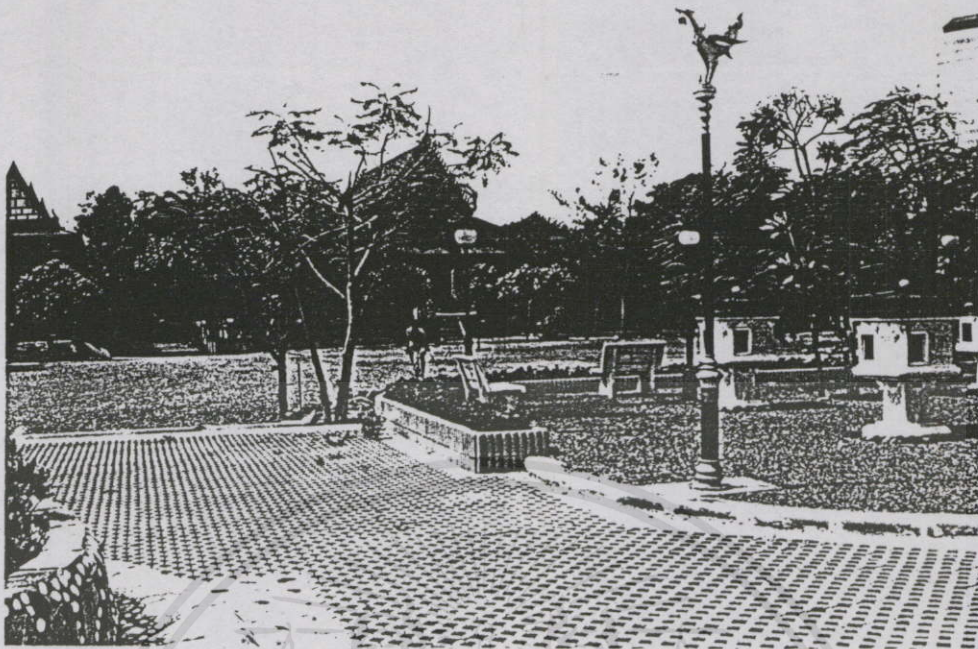
ภาพที่ 4.13 แสดงห้างสรรพสินค้าเทสโก้-โลตัส อยู่ตรงข้ามเซ็นทรัล พระราม 3 สามารถเข้าถึงโครงการได้ 3 ทาง คือจากถนนรัชดาภิเษก ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนนนทบุรี



ภาพที่ 4.14 แสดงสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 ฟังริมแม่น้ำเจ้าพระยาถัดไปจากที่เห็นในภาพเป็นกลุ่มอาคารสูงประเภทอาคารพักอาศัย



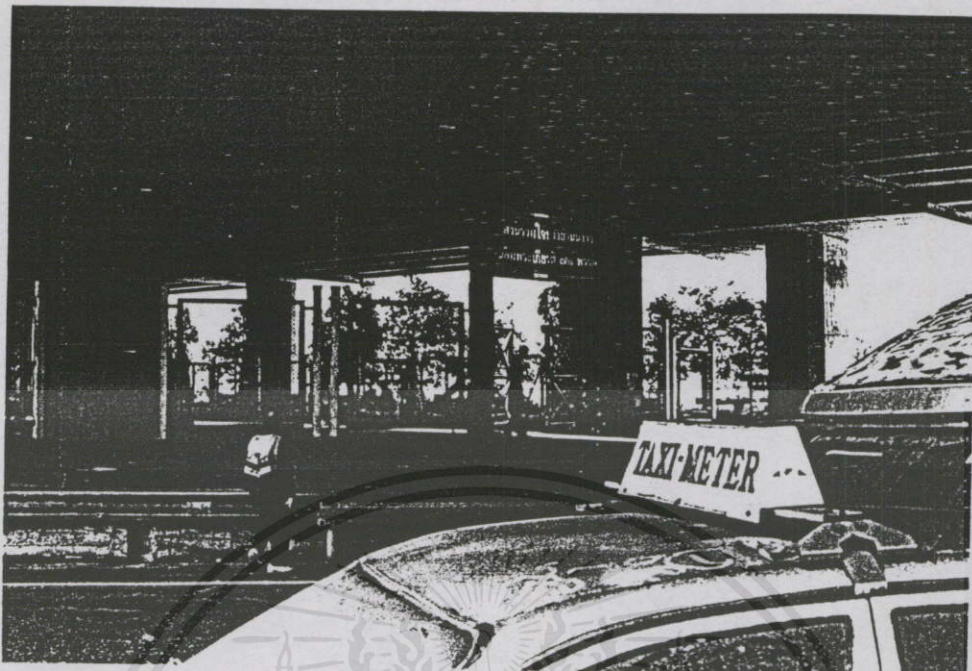
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับวงจรรายงานเพื่อการศึกษานานาชาติ ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.15 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.16 แสดงการใช้พื้นที่วัดเป็นลานกีฬา (วัดค่าน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ภาพที่ 4.17 แสดงการใช้พื้นที่วัดเป็นลานกีฬา (วัดปริวาส)
 ไม่สามารถดูทั้งหมด อีกฝั่งห้ามมิให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

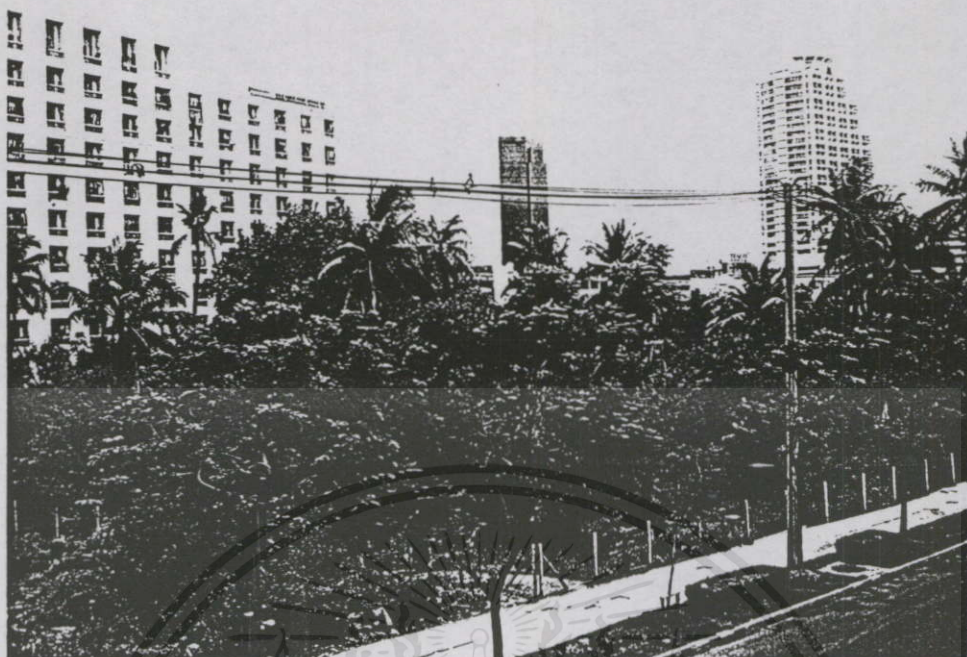


ภาพที่ 4.18 แสดงการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นลานกีฬา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ภาพที่ 4.19 แสดงการใช้พื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 เป็นลานกีฬา

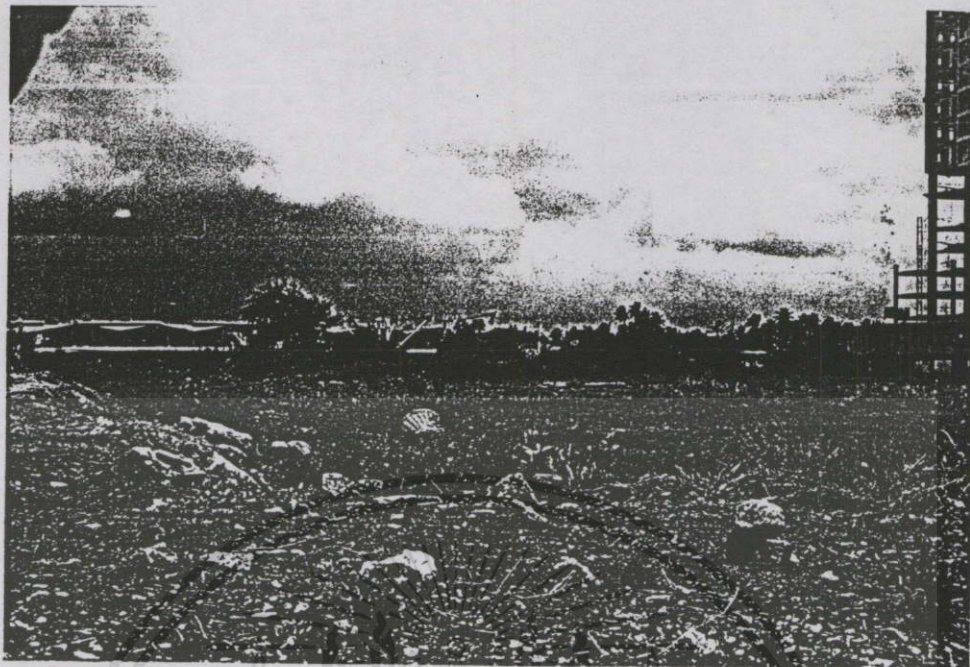
ในวาระนี้ใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.20 แสดงพื้นที่โล่ง - วังริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ภาพที่ 4.21 แสดงพื้นที่โล่ง - วังริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ตรงข้ามสำนักงานเขตยานนาวา
 ไม้วาครณีใดๆทงสน อักทงห้ามมิให้คิดแปลงเนอหา และตองอองงตงเจาองเอกสารทุทกรงที่มีกรนำไปใช้



ภาพที่ 4.22 แสดงพื้นที่โล่ง – ว่าง บริเวณริมถนนพระราม 3 บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

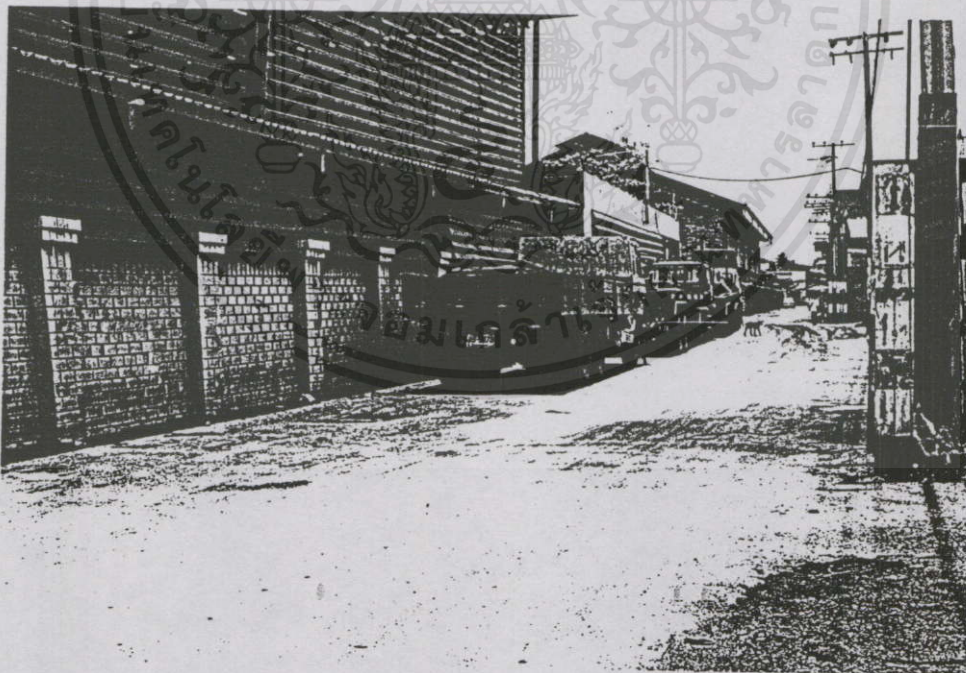


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

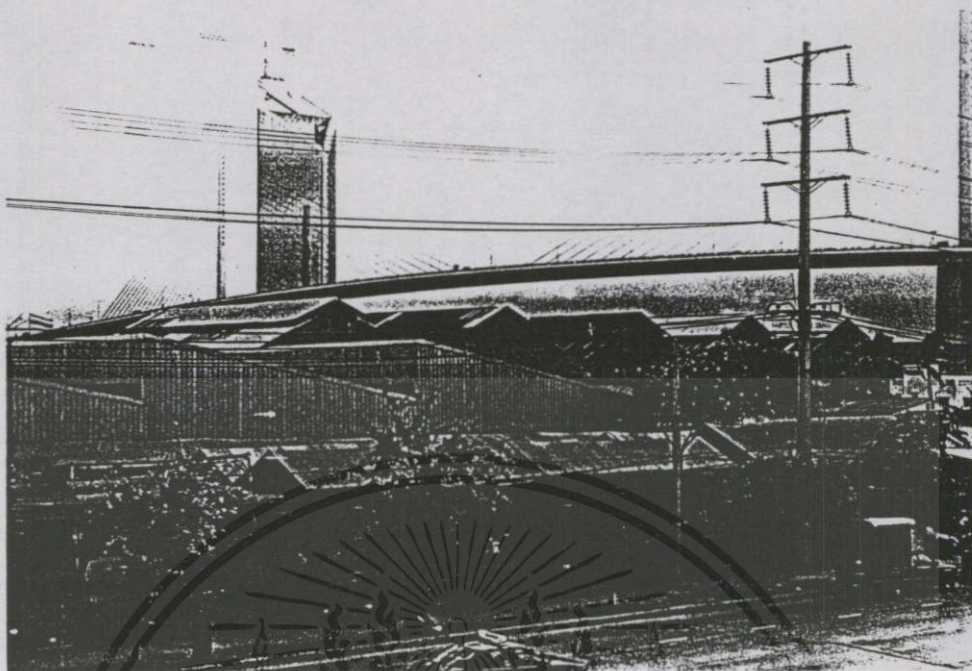
ภาพที่ 4.23 แสดงพื้นที่โล่ง – ว่างบริเวณริมถนนพระราม 3 ริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งยังมีพื้นที่ในลักษณะนี้อีกมากพบเห็นได้ตามริมถนนพระราม 3 บางพื้นที่เป็นสวนเดิมโดยลึกเข้าไปเป็นที่พักอาศัยทั้งแบบเช่าและแบบบุกรุก



ภาพที่ 4.24 แสดงสภาพลำคลองและพื้นที่โล่ง-ว่าง ข้างลำคลอง รวมไปถึงอาคารขนาดใหญ่หลาย
โครงการที่ปล่อยให้ทิ้งร้างอยู่เป็นจำนวนมาก (หลังเศรษฐกิจตกต่ำ)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.25 แสดงพื้นที่โรงงานในชอยนาคสุวรรณ ซึ่งลึกเข้าไปตอนโนจะเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อม
จากการก่อสร้างโรงงานต่างๆมีทางเข้าพื้นที่เพียงซอยแคบๆและเข้าสู่พื้นที่ได้เพียงไม่กี่
ซอยเท่านั้น



ภาพที่ 4.26 แสดงพื้นที่ริมถนนพระราม 3 บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานหรือโกดังเก็บสินค้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ภาพที่ 4.27 แสดงพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาซึ่งอยู่ติดริมถนนพระราม 3 แต่เมื่อมองเข้าไปยังด้านในพบว่าพื้นที่ที่ถูกปิดล้อมและยังเป็นอาคาร บ้านเรือนที่พังกออาศัยกันอย่างหนาแน่น ทางสัญจรเป็นทางเดินเท้าและใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเข้าถึงพื้นที่

ตารางที่ 4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตนานนาวา ปี พ.ศ. 2529

การใช้ที่ดิน	เขตนานนาวา								
	ช่อกนนทรี			บางโพรงพาง			รวม		
	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ
พื้นที่ก่อสร้าง	2,891.57	4.63	46.34	1,574.18	2.5	237.72	4,465.75	7.15	42.88
ที่พักอาศัย	1,702.41	2.72	27.28	934.95	1.50	22.40	2,637.36	4.22	25.33
พาณิชยกรรม	144.06	0.23	2.31	152.49	0.24	3.65	299.55	0.47	2.85
สถาบันราชการ	103.22	0.17	1.65	32.48	0.05	0.78	135.69	0.22	1.30
สถาบันการศึกษา	115.39	0.18	1.85	67.68	0.11	1.62	183.07	0.29	1.76
สถาบันศาสนา	59.58	0.10	0.95	33.03	0.05	0.79	92.61	0.15	0.89
อุตสาหกรรม	223.98	0.36	3.59	192.86	0.31	4.62	416.85	0.67	4.00
คลังสินค้า	542.93	0.87	8.70	160.68	0.26	3.85	703.61	1.13	6.76
สวนสาธารณะ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ที่โล่ง ที่ว่าง และอื่นๆ	3,348.43	5.36	53.66	2,599.57	4.16	62.28	5,948.00	9.52	57.12
พื้นที่รวม	6,240.00	9.98	100.00	4,173.75	6.68	100.00	10,413.75	16.66	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

จากข้อมูลการใช้ที่ดินในเขตนานนาวา ตามรายงานการจัดทำผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขต
 ยานนาวา ที่เสนอต่อสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร โดยสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์
 มหาวิทยาลัย รายงานว่าในปี พ.ศ. 2529 การใช้ที่ดินในเขตนานนาวาที่มีพื้นที่ประมาณ 16,66 ตาราง
 กิโลเมตร หรือ 10,413.75 ไร่ มีการใช้ที่ดินเป็นสิ่งปลูกสร้างเพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆเพียงประมาณ
 4,465.75 ไร่หรือร้อยละ 42.88 เท่านั้นยังมีที่โล่งที่ว่าง ที่เกษตรกรรมและอื่นๆอีกมากกว่าครึ่งคือ
 ประมาณ 5,948 ไร่หรือร้อยละ 57.12

จากการเปรียบเทียบการใช้ที่ดินและพื้นที่ของสิ่งปลูกสร้างในปี พ.ศ. 2529 และ 2539 จะเห็น
 ความเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนว่าการใช้ที่ดินและกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นค่อนข้างสูงมาก ได้แก่ การใช้ที่ดิน
 เพื่อพักอาศัยเพิ่มขึ้นถึง 2,830.90 ไร่หรือคิดเป็นร้อยละ 27.18 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนมาก
 กว่าห้าตัวนอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์และกิจกรรมเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวอีก 2 กิจกรรมคือ คลัง
 สินค้าและพาณิชยกรรม ความเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเมื่อจำแนกประเภทแล้วพบว่า สัดส่วนและ
 พื้นที่ของการใช้ที่ดินของสถาบันราชการ มีสัดส่วนลดลงร้อยละ 0.65 สันนิฐานว่าได้ใช้ที่ดินบาง

ส่วนของราชการพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ หรือสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ หรือกิจกรรมอื่นๆที่เหมาะสม เช่น ถนน โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้จำแนกรายละเอียด เป็นต้น

ในส่วนของพื้นที่โล่ง -ว่าง พื้นที่เกษตรกรรมและอื่นๆลดลงเหลือเพียงประมาณ 2,177.90 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 20.91 เท่านั้น แต่การใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างกิจกรรมต่างๆนี้มีเพิ่มมากขึ้นของการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยถึง 5,468.26 ไร่หรือร้อยละ 52.51 และเป็นการใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้า อุตสาหกรรม และพาณิชยกรรม เป็นสัดส่วนร้อยละ 11.64 , 5.38 และ 4.28 หรือเป็นพื้นที่ 1,212.27 ไร่ , 560.27 ไร่ , และ 445.40 ไร่ ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นการใช้ที่ดินและกิจกรรมสถาบันราชการ การศึกษาและศาสนาเป็นพื้นที่ 66.96 ไร่ , 285.99 ไร่ และ 146.29 ไร่หรือเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.79 และมีพื้นที่สวนสาธารณะประมาณ 50.40 ไร่ซึ่งเป็นสัดส่วนเพียง 0.5 ไร่ต่อประชากร 1,000 คน หรือ 0.85 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน

ตารางที่ 4.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตนานนาวา ปี พ.ศ. 2539

การใช้ที่ดิน	เขตนานนาวา								
	ชองนนทรี			บางโพธิ์พวง			รวม		
	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ	ไร่	ตร . กม.	ร้อยละ
พื้นที่ก่อสร้าง	5,019.52	8.03	80.44	3,165.93	5.07	75.85	8,185.45	13.10	78.60
ที่พักอาศัย	3,284.66	5.26	52.64	2,183.60	3.49	52.32	5,468.26	8.75	52.51
พาณิชยกรรม	233.75	0.37	3.75	211.66	0.34	5.07	445.40	0.71	4.28
สถาบันราชการ	55.53	0.09	0.89	11.43	0.02	0.27	66.96	0.11	0.64
สถาบันการศึกษา	179.62	0.29	2.88	106.37	0.17	2.55	285.99	0.46	2.75
สถาบันศาสนา	93.53	0.15	1.50	52.76	0.08	1.26	146.29	0.23	1.40
อุตสาหกรรม	306.64	0.49	4.91	253.63	0.41	6.08	560.27	0.90	5.38
คลังสินค้า	865.79	1.39	13.87	346.48	0.55	8.30	1,212.27	1.97	11.64
สวนสาธารณะ	0.00	0.00	0.00	50.40	0.08	1.21	50.40	0.08	0.48
ที่โล่ง ที่ว่าง และอื่นๆ	1,220.48	1.95	19.56	957.42	1.53	2.94	2,177.90	3.48	20.91
พื้นที่รวม	6,240.00	9.98	100.00	4,173.75	6.68	100.00	10,413.75	16.66	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการที่จะเป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดศักยภาพและแนวโน้มของการพัฒนาในเขตยานนาวา ได้แก่ 1) โครงการแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม 2) โครงการถนนพระรามที่ 3 ระบบถนนเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนทางด่วนเฉลิมมหานครและถนนสายหลักเดิม 3) โครงการขยายระบบขนส่งมวลชนและพัฒนาพื้นที่สถานีของระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายสายพระราม 3 4) โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ที่สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครประกาศเป็นกฎกระทรวงบังคับใช้เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ.2542 ที่ต้องการให้พื้นที่พระราม 3 เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษมุ่งเน้นให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การเงินแหล่งใหม่ของกรุงเทพมหานครตามแนวโน้มของภาคธุรกิจเอกชน(ดูแผนภาพที่ 4.28)

4.1.1.3 การคมนาคมขนส่ง ปัจจุบันพื้นที่โดยรวมเขตยานนาวา มีระบบคมนาคมและขนส่งแบ่งเป็น 2 ระบบคือระบบคมนาคมทางบกและระบบคมนาคมทางน้ำ (การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตสาทร ยานนาวา บางคอแหลม สำนักผังเมือง, 2543) มีรายละเอียดดังนี้คือ ระบบคมนาคมทางบกแบ่งออกเป็น 2 ระบบคือ โครงข่ายถนนกับขนส่งมวลชน

ระบบโครงข่ายถนน แบ่งออกเป็น 4 ประเภทตามลักษณะหน้าที่การใช้บริการของถนน (Function classification) ได้แก่ถนนสายประธานหรือทางด่วน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และซอย มีรายละเอียดดังนี้คือ (ดูแผนภาพที่ 4.29 และ 4.30)

ถนนสายประธานหรือทางด่วน (Expressways) มีจำนวน 2 สายคือ 1) ทางด่วนขั้นที่ 1 สายบางนา-ท่าเรือ-ดาวคะนอง เชื่อมพื้นที่ฝั่งธนบุรีในเขตราชบุรีบูรณะกับฝั่งกรุงเทพแนวสายผ่านทางถนนพระราม 3 ถนนสาทรประดิษฐ์ ถนนเลียบบแม่น้ำ ถนนอาจณรงค์และเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 สายบางนา-ท่าเรือ-ดินแดง ที่บริเวณคลองเตย 2) ทางด่วนขั้นที่ 2 สายบางโคล่-โรงกรองน้ำสามเสน ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 บริเวณบางโคล่ เขตบางคอแหลม แนวสายทางผ่านถนนจันทร์ ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนพระรามที่ 4 ขึ้น ไปบรรจบกับทางด่วนขั้นที่ 2 สาย ไปแจ้งวัฒนะ

ถนนสายหลัก (Sub Arterial streets) ประกอบด้วยถนนสายหลักจำนวน 4 สายดังนี้ 1) ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีขนาด 8 ช่องจราจร ถนนวงตัวในแนวเหนือ-ใต้ เลียบคลองช่องนนทรีเชื่อมพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจย่านสีลมกับพื้นที่ทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร ถนนสายนี้เชื่อมต่อระหว่างถนนสุรวงศ์ในเขตบางรักผ่านถนนสีลม ถนนสาทร ถนนจันทร์ ทางด่วนขั้นที่ 1 ไปจรดกับถนนพระราม 3 จากแนวโน้มการขยายตัวของการใช้ที่ดินในอนาคต ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรและผังเมือง ทางสภากรุงเทพมหานครเตรียมออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เพื่อควบคุมการก่อสร้าง 2 ฟากถนนระยะ 15 เมตรตลอดเส้นทาง 2) ถนนรัชดาภิเษก ถนนวงตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตกมีขนาด 6 ช่องจราจรอยู่ในพื้นที่โครงการแนวขนานกับทางด่วนเฉลิมมหานครตัดกับถนนสาทรประดิษฐ์ 3) ถนนพระราม 3 อยู่บริเวณด้านใต้และตะวันออกเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรัชดาภิเษก มีขนาด 8 ช่องจราจรเชื่อมพื้นที่ฝั่งกรุงเทพมหานครกับฝั่งธนบุรีโดย

สะพานกรุงเทพและมีโครงการสะพานกรุงเทพ 2 ในอนาคต อีกด้านหนึ่งเชื่อมต่อกับถนนอาจณรงค์ บริเวณคลองเตย แนวถนนตัดผ่านถนนเจริญกรุง ถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ ถนนเชื้อเพลิง และมีทางด่วนชั้นที่ 1 มาตัดผ่าน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อย่างมาก 4) ถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนวงตัวในแนวเหนือ-ใต้ตัดเข้าพื้นที่ตอนในของเขตยานนาวา มีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนอยู่หนาแน่น และมีกิจกรรมหลายประเภทกระจายตัวตามแนวถนน ทั้งตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงเรียน ตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรม ถนนสายนี้เชื่อมต่อบริเวณถนนจันทน์และถนนพระราม 3

ถนนสายรอง (Collector and Distribution street) เป็นถนนที่เชื่อมต่อบริเวณถนนสายหลักและถนนสายรองด้วยกันภายในเขต ให้มีโครงข่ายการให้บริการทั่วถึงยิ่งขึ้น ถนนสายรองภายในปัจจุบันยังมีจำนวนน้อยสาย มีเพียงถนนซอยซึ่งบางซอยใช้เป็นทางลัดได้ แต่ส่วนใหญ่เป็นซอยตัน ขาดการเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ทำให้เกิด Super Block และพื้นที่ตาบอดขึ้น โดยเฉพาะในเขตยานนาวาซึ่งยังมีพื้นที่ว่างยังไม่ได้รับการพัฒนาและพื้นที่ที่เกศครกรรมอยู่อีกมาก เป็นปัญหาต่อการเข้าถึงพื้นที่และการจัดสาธารณูปโภค โดยเฉพาะบริการรถโดยสารประจำทางทำได้โดยยาก มีอยู่ 4 สาย ได้แก่ 1) ถนนจันทน์ - ถนนจันทน์ตัดใหม่ ถนนวงตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อบริเวณถนนเจริญกรุงกับถนนนางลิ้นจี่ 2) ถนนนางลิ้นจี่ ถนนวงตัวในแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมระหว่างถนนพระราม 3 กับถนนอาคารสงเคราะห์ ซึ่งสามารถออกซอยสวนพลูเข้าสู่ถนนสาทรได้ 3) ถนนเย็นอากาศ เป็นถนนที่เชื่อมต่อบริเวณถนนนางลิ้นจี่กับซอยงามดูพลี ซึ่งสามารถออกสู่ถนนพระราม 4 ได้ 4) ถนนเชื้อเพลิง เป็นถนนซึ่งเป็นแนวปกครองระหว่างเขตสาทรและเขตยานนาวากับคลองเตย เชื่อมต่อบริเวณถนนพระราม 4 กับถนนพระราม 3 และสามารถเข้าสู่คลังน้ำมันริมแม่น้ำเจ้าพระยาได้

ซอย (Access Roads) ประกอบด้วยถนนซอยที่ทำหน้าที่ให้บริการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) เป็นจำนวนมากส่วนใหญ่มีขนาด 2 ช่องจราจรขนาดเขตทางค่อนข้างแคบ (น้อยกว่า 10 เมตร) มีสายทางคดเคี้ยวไม่ได้มาตรฐาน

ระบบขนส่งมวลชน แบ่งออกเป็น 2 ระบบคือรถไฟฟ้าสายสีเขียวและรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ให้บริการภายในพื้นที่โดยรวมได้แก่ส่วนที่อยู่บนถนนสาทร โดยมีสถานีเริ่มต้นจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ไปตามแนวถนนสาทร ส่วนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในพื้นที่เขตยานนาวา สาทรและบางคอแหลม ได้แก่รถประจำทางของ ข.ส.ม.ก รถร่วม ข.ส.ม.ก และมินิบัส จำนวน 24 สาย รถปรับอากาศจำนวน 6 สาย รถไมโครบัสจำนวน 5 สาย และรถสองแถวในซอยจำนวน 16 สาย รวมทั้งสิ้น 51 สาย รถประจำทางของ ข.ส.ม.ก มินิบัสและรถร่วมเป็นรถโดยสารที่สะดวกไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการสัญจรภายใน กรุงเทพมหานครไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไมโครบัสจะให้บริการบนถนนสายหลักและสายรองเท่านั้น โดยรถสองแถวจะรับ-ส่งผู้โดยสารต่อจากรถประจำทางอีกทีหนึ่ง แต่เนื่องจากถนนซอยมีขนาดช่องจราจรไม่มาตรฐาน บางแห่งไม่เชื่อมต่อกัน การใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว (ดูแผนภาพที่ 4.31)



ภาพที่ 4.29 ประเภทของถนนในพื้นที่โครงการ

สัญลักษณ์

ทางด่วน (Express Ways)

ถนนสายหลัก (Sub Arteral Streets)

ถนนสายรอง (Collector / Distributor Street)

ถนนสายย่อย (Access Roads)

ทางด่วนยกระดับ

วงแหวนอุตสาหกรรม

เขตอำเภอ

เขตตำบล

ที่มา : โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.30 จำนวนช่องจราจรของถนนต่างๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการ

สัญลักษณ์	6-8 ช่องจราจร	ทางด่วน
	8 ช่องจราจร	ถนนสายหลัก
	4 ช่องจราจร	ถนนสายรอง
	2-4 ช่องจราจร	ถนนเลียบขอบ
	6-8 ช่องจราจร	ทางด่วนยกระดับ
		วงแหวนอุตสาหกรรม
		เขตอำเภอ
		เขตตำบล

ที่มา : โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

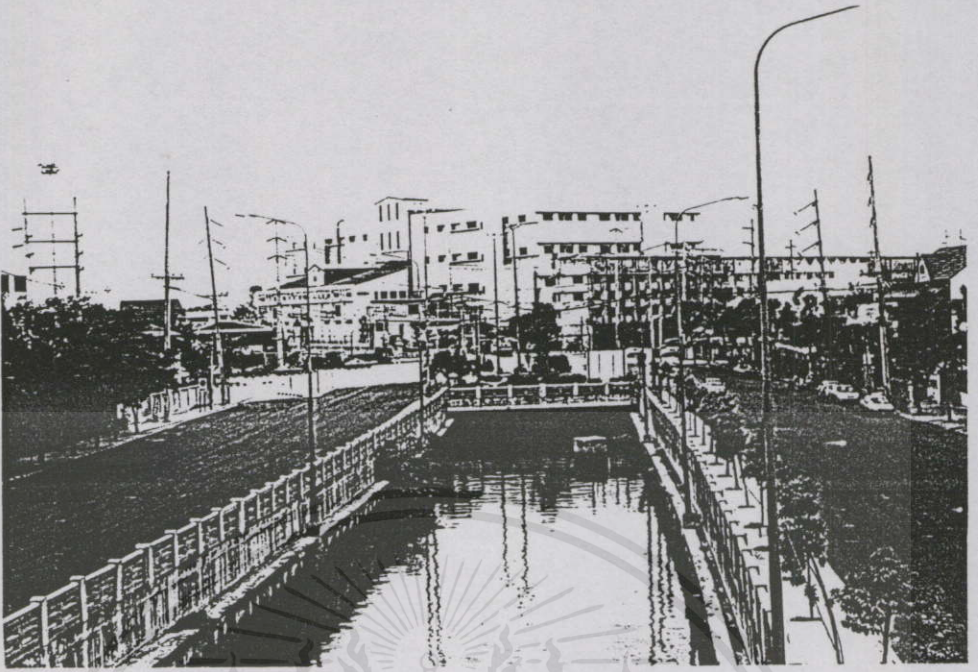


ภาพที่ 4.31 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการภายในพื้นที่โครงการ

สัญลักษณ์	<input type="checkbox"/>	สาย 102	<input type="checkbox"/>	สายปอ. 67
	<input type="checkbox"/>	สาย 205	<input type="checkbox"/>	สายปอ. 26 (ยูโร 26)
	<input type="checkbox"/>	สาย 20	<input type="checkbox"/>	สายปอ. 77 (ยูโร 77)
	<input type="checkbox"/>	สาย 67	<input type="checkbox"/>	สาย 89
	<input type="checkbox"/>	สาย 62		
	<input type="checkbox"/>	สาย 35		
	<input type="checkbox"/>	สาย 22		

ที่มา : โครงการศึกษาและวางแผนผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

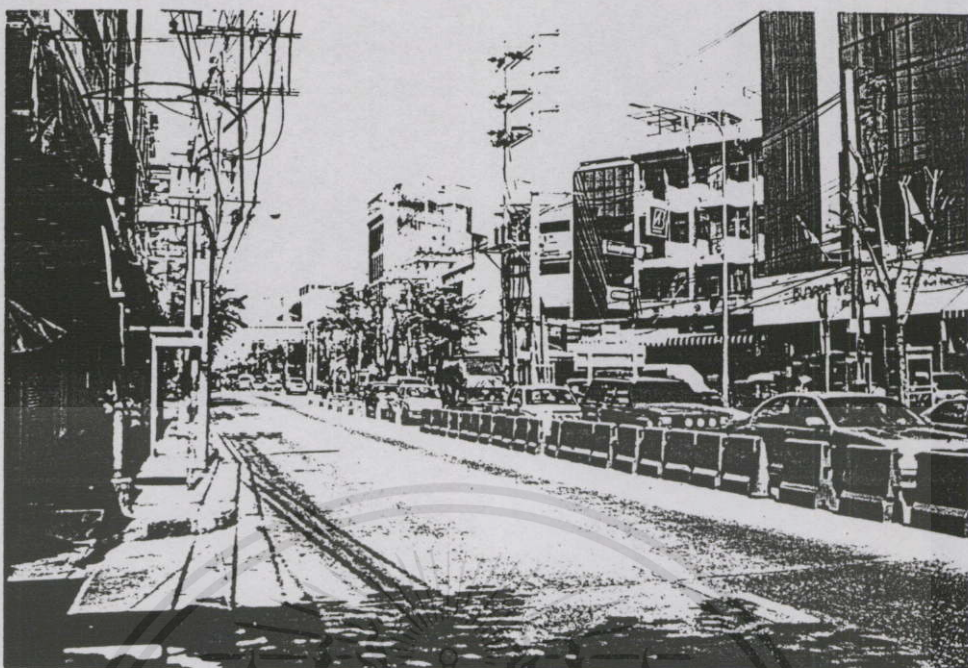
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.32 แสดงถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ขนาด 8 ช่องจราจร วางตัวในแนวเหนือ-ใต้เฉียบ
คลองช่องนนทรีเชื่อมพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจย่านสีลม



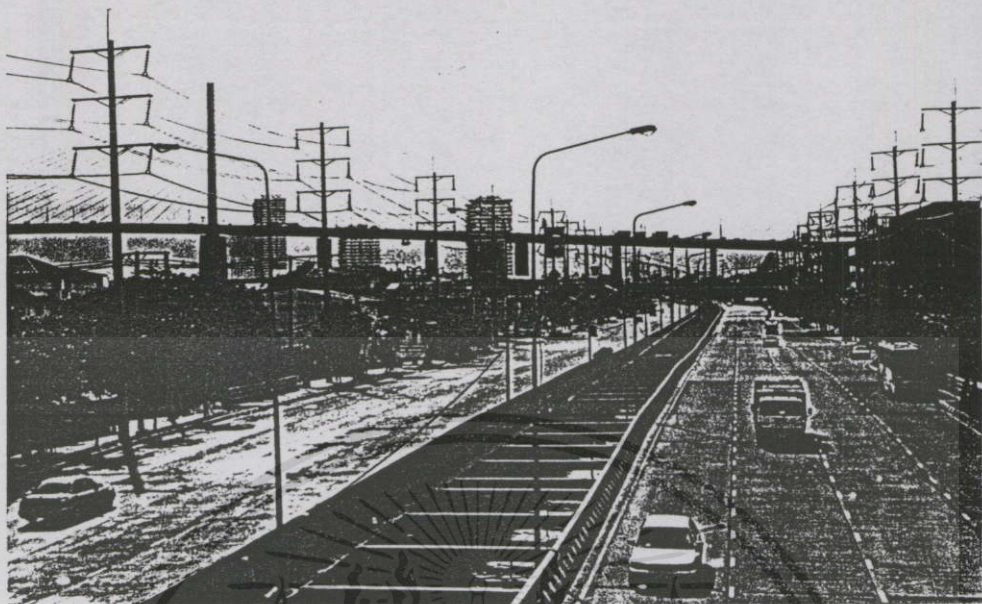
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.33 แสดงถนนรัชดาภิเษก มีขนาด 6 ช่องจราจร วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก อยู่ใน
ไม่จำกัดอายุการใช้งาน อีกทั้งห้ามมิให้ลดแปลงเบี่ยงหน้า และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
พื้นที่แนวขนานกับทางด่วนเฉลิมมหานครตัดกับถนนสาทรประดิษฐ์



ภาพที่ 4.34 แสดงถนนสารประคิษฐ์ ขนาด 4 ช่องจราจร วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ตัดเข้าพื้นที่ตอน
ในของเขตยานนาวา มีการตั้งถิ่นฐานของประชากรหนาแน่นและมีกิจกรรมหลาย
ประเภทกระจายตัวตามแนวถนน



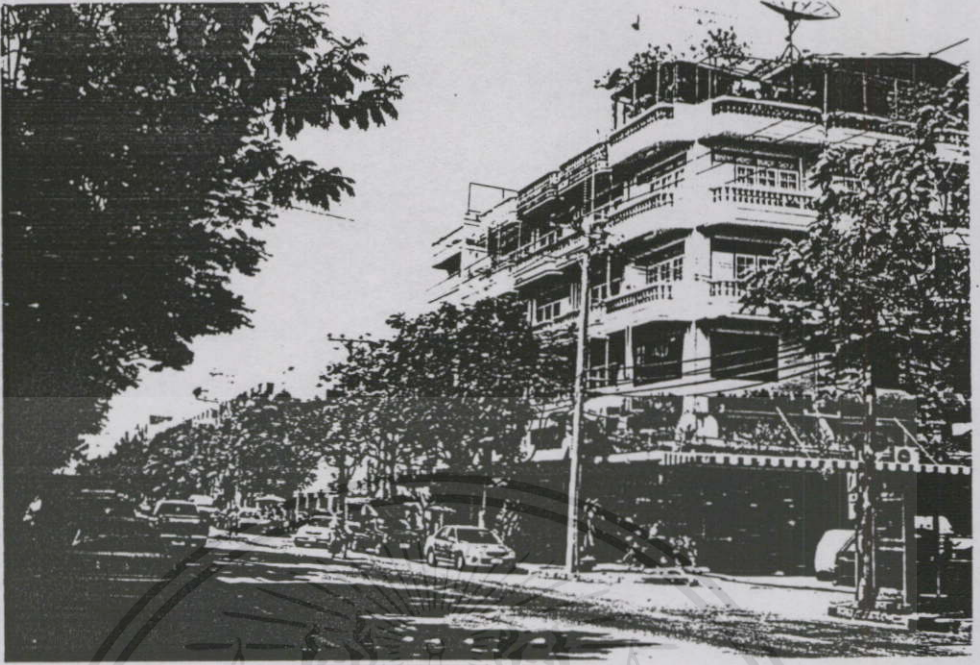
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกไปเผยแพร่ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
ภาพที่ 4.35 แสดงถนนสารประคิษฐ์ ตัดกับถนนรัชดาภิเษกและทางด่วนชั้นที่ 2



ภาพที่ 4.36 แสดงถนนพระราม 3 ขนาด 8 ช่องจราจร เลียบแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ทางด้านใต้และ
 ตะวันออก ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อย่างมาก



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ภาพที่ 4.37 แสดงบริเวณท่าเรือสาธุประดิษฐ์ ให้บริการเดินเรือข้ามฟาก และเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา
 ในวาระที่ ได้ทางสนธิออกกฎหมายให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ภาพที่ 4.38 แสดงถนนนนทบุรี ขนาด 2 ช่องจราจรเป็นถนนซอยทำหน้าที่ให้บริการเข้าถึงพื้นที่ ตอน
ในแต่ขาดการเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ทำให้เกิดพื้นที่คาบอดและพื้นที่
Super Block



เอกสารเป็นเอกสารที่สวนไว้สำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างระมัดระวังด้านการค้า
ภาพที่ 4.39 แสดงถนนนนทบุรี เชื่อมต่อพื้นที่ถนนซอยและตัดออกถนนพระราม 3
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.40 แสดงระบบสาธารณูปการในเขตยานนาวา

- สัญลักษณ์
-  โรงเรียน
 -  โรงบำบัดน้ำเสีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใด
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
 ที่มา : กรมการผังเมือง



ระบบคมนาคมทางน้ำ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือการเดินเรือข้ามฝากแม่น้ำเจ้าพระยาและการเดินเรือเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีท่าเรือภายในพื้นที่ฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งตรงข้ามรวมจำนวนทั้งสิ้น 10 ท่า ได้แก่ท่าสาภิ ฉางเกลือ สีตา วัดเศวตฉัตร วัดจรรยาวาส วัดราชสิงขร ถนนคอกบักชี สาธุประดิษฐ์และพระประแดง (คลองวัดหลวง) โดยในเขตนานาวาใช้ท่าเรือสาธุประดิษฐ์ในการเดินทางเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

4.1.1.4 โครงสร้างพื้นฐาน

สาธารณูปโภค

การบริการไฟฟ้า เขตยานนาวาเป็นส่วนหนึ่งที่ได้รับการให้บริการของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งขึ้นอยู่กับการไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา

บริการโทรศัพท์ ได้รับการให้บริการโทรศัพท์จากองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยและเรียกพื้นที่นี้ว่า เขตโทรศัพท์นครหลวง ประกอบไปด้วยจังหวัดกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ส่วนในพื้นที่เขตยานนาวาอยู่ในชุมสายโทรศัพท์ส่วนที่ 4 เฉลี่ยประชากรในเขต 4 คนต่อ 1 หมายเลขหรือประมาณ 1 หมายเลขต่อ 1 ครอบครัวถือว่าอยู่ในปริมาณที่พอเพียงต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในเขต

การบริการประปา เขตยานนาวาอยู่ในพื้นที่บริการของสำนักงานประปาสาขาทุ่งมหาเมฆ สำหรับพื้นที่จ่ายน้ำของการประปานครหลวงในปัจจุบันการจ่ายน้ำครอบคลุมเฉพาะริมถนนสายหลักเท่านั้น

สาธารณูปการ

สถานศึกษา มีทั้งสิ้น 23 แห่งแบ่งเป็นโรงเรียนอนุบาล 4 แห่ง โรงเรียนระดับประถมและมัธยม 19 แห่งโดยกระจายอยู่ในพื้นที่ต่างๆของเขต (ดูแผ่นภาพที่ 4.40)

สถานพยาบาล มีทั้งสิ้น 4 แห่งแบ่งเป็นโรงพยาบาล 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลกฤษณาภิทักษ์ ตั้งอยู่ในซอยอมรแขวงช่องนนทรีด้านติดต่อกับเขตสาทร ส่วนที่เหลืออีก 3 แห่งเป็นศูนย์บริการด้านสาธารณสุขอยู่ในแขวงบางโพงพาง 1 แห่งและอยู่ในแขวงช่องนนทรี 2 แห่ง

สถานีดับเพลิง มีเพียง 1 แห่งคือสถานีดับเพลิงทุ่งมหาเมฆอยู่ในแขวงช่องนนทรี

จากสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตยานนาวา ที่จะนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนพัฒนาเมือง รองรับการขยายตัวของชุมชนในเขตชานเมือง การกำหนดบทบาทของพื้นที่ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์ชุมชนจะแตกต่างจากโครงการที่อยู่อาศัยทั่วไปในด้านต่างๆคือ 1) มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบถนนและสาธารณูปโภค 2) องค์ประกอบของชุมชน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ 3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน 4) ขบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ ปัจจัยต่างๆเหล่านี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพของชุมชนในอนาคต โดยส่วนหนึ่งมาจากการวางแผนและชี้้นำการพัฒนาภาครัฐและอีกส่วนหนึ่งมาจากการพัฒนาปลูกสร้างอาคารของภาคเอกชน (เปรมศิริ เกษมสันต์. 2542) (ดูตารางที่ 4.3)

ลักษณะสภาพทางกายภาพ

ตารางที่ 4.3 แสดงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะสภาพทางกายภาพของเขตนานาวาในอนาคต

ปัจจัย	ลักษณะทางกายภาพ
มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน	โครงสร้างพื้นฐานที่มีขนาดของถนนได้มาตรฐานมากขึ้น ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ทำให้ภาคเอกชนลงทุนในพื้นที่ให้คุ่มค่าทางเศรษฐกิจมากขึ้น เช่น การก่อสร้างอาคารหรืออาคารขนาดใหญ่ การจัดสรรที่ดิน เป็นต้น
องค์ประกอบของชุมชน	องค์ประกอบของชุมชนระดับย่าน <ul style="list-style-type: none"> - สาธารณูปการต่างๆ ได้แก่ โรงเรียนทุกระดับ สถานที่ราชการ สถานีรถไฟประจำทาง โรงพยาบาล สวนสาธารณะ ฯลฯ - ย่านการค้าและบริการ ได้แก่ ตลาด ร้านค้าปลีก ธนาคาร อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ ฯลฯ
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ส่งผลต่อการอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละย่าน เช่น ย่านพาณิชยกรรม ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย หนาแน่นปานกลาง หนาแน่นมาก ฯลฯ
ขบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนที่จะประสานการพัฒนาเมือง เพื่อส่วนรวม ขอมสละที่ดินเพื่อผลสำเร็จของโครงการ และยอมรับมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากตารางที่ 4.3 เพื่อกำหนดให้ชัดเจนถึงความจำเป็นในการพัฒนาเพื่อนำไปกำหนดผังแนวความคิด จึงแบ่งลักษณะตามปัจจัยแวดล้อมได้ 3 ประเภทคือ 1) ลักษณะที่ต้องอนุรักษ์ 2) ลักษณะที่มีผลกระทบด้านลบและเป็นอันตราย (ลักษณะที่ต้องตัดออกไป) 3) ลักษณะที่ขาดไป (ลักษณะที่ต้องเพิ่ม) ดูตารางที่ 4.4 (คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1. 2540)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 แสดงองค์ประกอบแบ่งตามปัจจัยแวดล้อม

ประเภท	องค์ประกอบ
1. องค์ประกอบที่ต้องอนุรักษ์	
ประวัติศาสตร์	มรดกทางวัฒนธรรม วัด โครงสร้างทางประวัติศาสตร์
ภูมิประเทศ	สถานที่ที่มีภูมิประเทศดี สถานที่ที่สามารถมองเห็นภูมิทัศน์ได้ดี
ความเป็นอยู่	พื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพชีวิต ศูนย์กลางของชุมชน (สถานที่ที่พบปะประจำวันของผู้อยู่อาศัย)
2. องค์ประกอบทางด้านลบและเป็นอันตราย (องค์ประกอบที่ต้องตัดออกไป)	
อันตราย	อันตรายทางธรรมชาติ (น้ำท่วม การทรุดตัวของพื้นดิน ฯลฯ) ไฟไหม้ (บริเวณที่มีบ้านเรือนหนาแน่นซึ่งจะทำให้เกิดการลุกลามอย่างรวดเร็วในกรณีไฟไหม้ อุปสรรคในการดับเพลิง อุบัติเหตุทางการจราจร สิ่งบริการที่เป็นอันตราย เช่น โรงไฟฟ้าย่อย
สิ่งไม่ถูกสุขอนามัย	มลพิษ การระบายน้ำที่ไม่ดี สภาพที่ไม่ถูกสุขลักษณะ บ้านเรือนแออัดและเสื่อมโทรม
3. องค์ประกอบที่ขาดไป (องค์ประกอบที่ต้องการเพิ่มเติม)	
โครงสร้างพื้นฐาน	ถนน ท่อระบายน้ำเสีย การประปาและไฟฟ้า สวนสาธารณะ
การเข้าถึง	การเข้าถึงสิ่งบริการด้านคมนาคม (ป้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ) การเข้าถึงสิ่งบริการสาธารณะ เช่น โรงเรียน

จากตารางที่ 4.4 แบ่งลักษณะรายละเอียดทั้ง 3 ประเภท นำมาวิเคราะห์และแสดงในแผนที่ (ดูแผนภาพที่ 4.41- 4.47)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.41 แสดงองค์ประกอบที่จะต้องอนุรักษ์

- สัญลักษณ์
-  ลำคลอง
 -  วัด
 -  แหล่งชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่น ๆ
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีคำ



ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ 4.42 แสดงวัด-โบราณสถาน (วัดช่องนนทรี) ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกหรือทำซ้ำ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

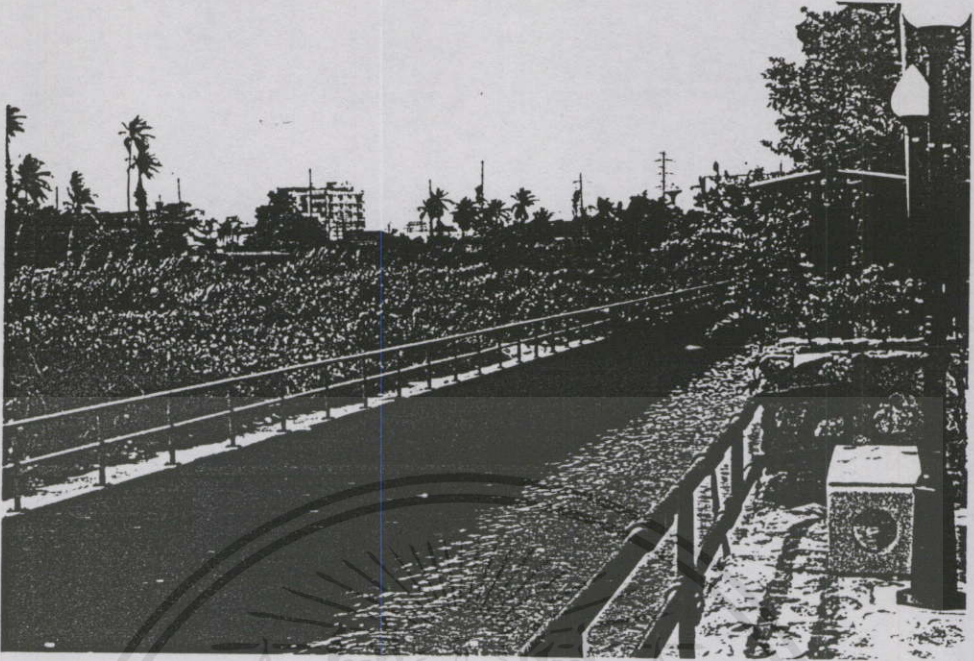
ภาพที่ 4.43 แสดงสภาพพื้นที่ที่ตั้งอนุรัักษ์ (โบราณสถาน) วัดช่องนนทรี



ภาพที่ 4.44 แสดงวัดปริวาสตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 ฟังริมแม่น้ำเจ้าพระยา



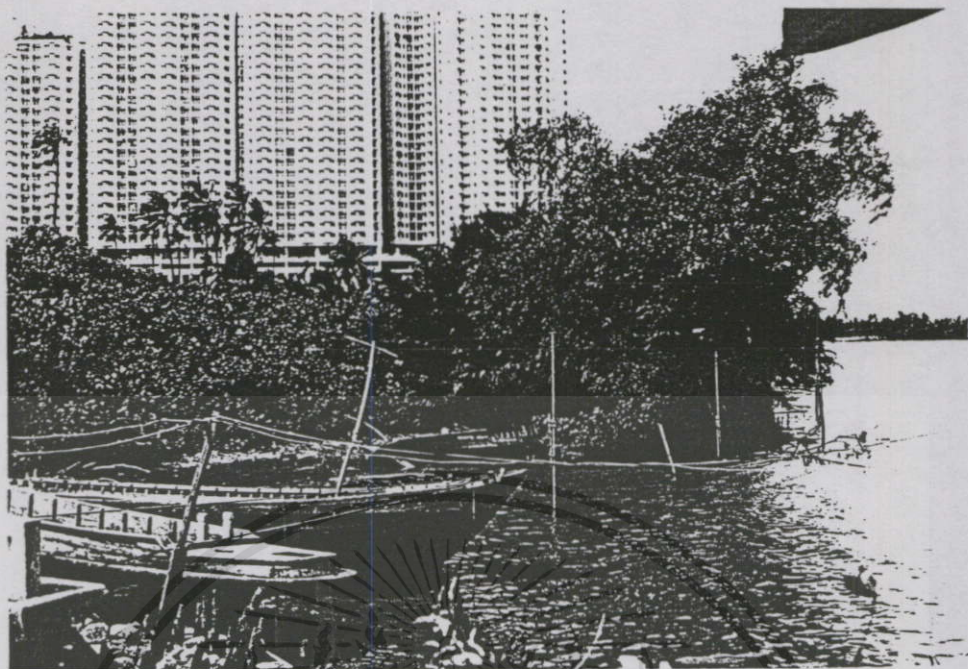
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ภาพที่ 4.45 แสดงวัดดอกไม้ ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 ตรงข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น ออกทางนามให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.46 แสดงสภาพลำคลองไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาชาติเท่านั้นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.47 แสดงสภาพลำคลองไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา
 ไม่ว่าจะผิดใดๆทั้งนั้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.48 แสดงสภาพพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูในสถานศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ภาพที่ 4.49 แสดงสภาพพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.50 แสดงองค์ประกอบทางด้านลบ

สัญลักษณ์

- ที่อยู่อาศัยแออัด
- ถนนที่มีการจราจรแออัด
- ถนนสายรองขาดการเชื่อมต่อและไม่ได้มาตรฐาน
- ▨ พื้นที่สวนเดิม

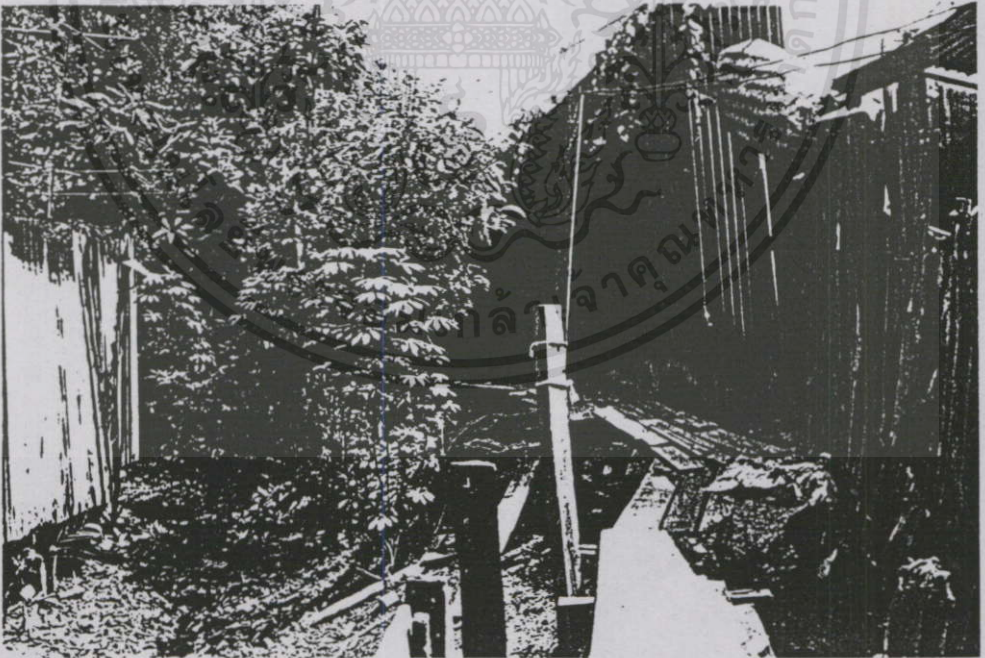
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใด
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีก



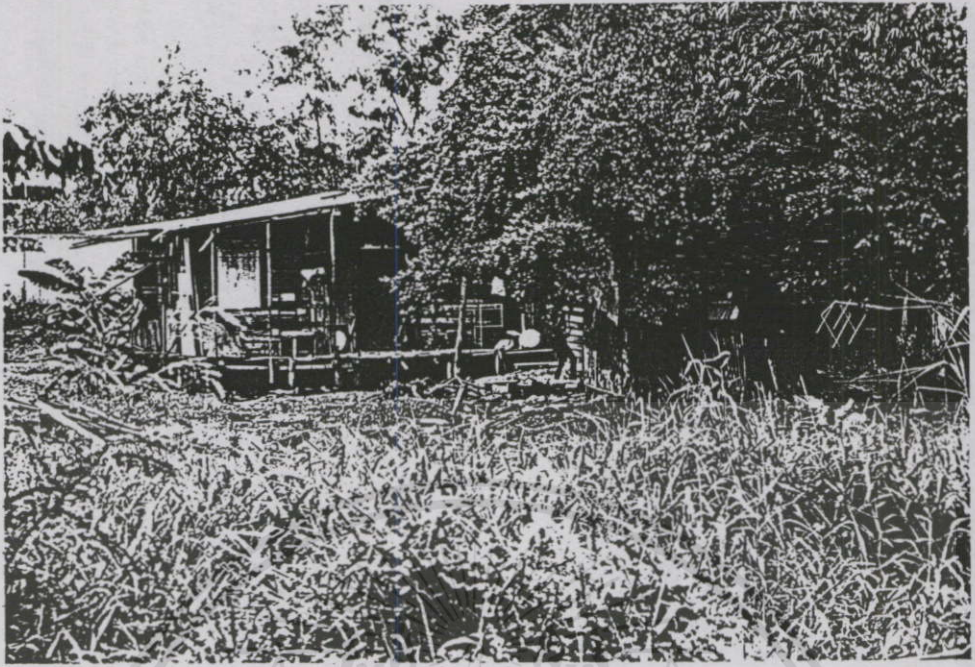
ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ 4.51 แสดงสภาพชุมชนแออัดและบกรุกพื้นที่ริมคลอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ **ภาพที่ 4.52 แสดงพื้นที่บริเวณทางเดินเท้าที่ไม่ได้มาตรฐาน**



ภาพที่ 4.53 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกบุกรุก บริเวณริมถนนราชีวาสราชนครินทร์



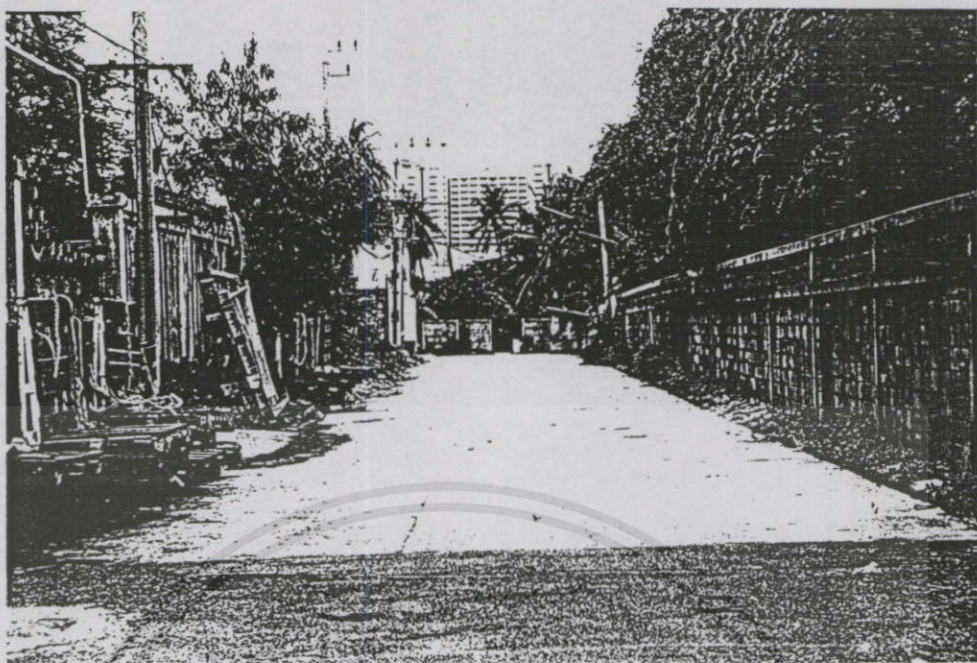
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.54 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกบุกรุก บริเวณพื้นที่ข้างโรงงานอุตสาหกรรม
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.55 แสดงสภาพพื้นที่ที่ถูกปิดล้อม



เอกสารนี้เป็นภาพที่ 4.56 แสดงสภาพทางสัญจรถูกจำกัดด้วยกำแพงของโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดและพื้นที่ Super Block
ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม อีกทั้งยังแสดงให้เห็นถึงผลกระทบจากครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.57 แสดงสภาพถนนซอยขาดการเชื่อมโยง ภายในเป็นพื้นที่สวนเดิม



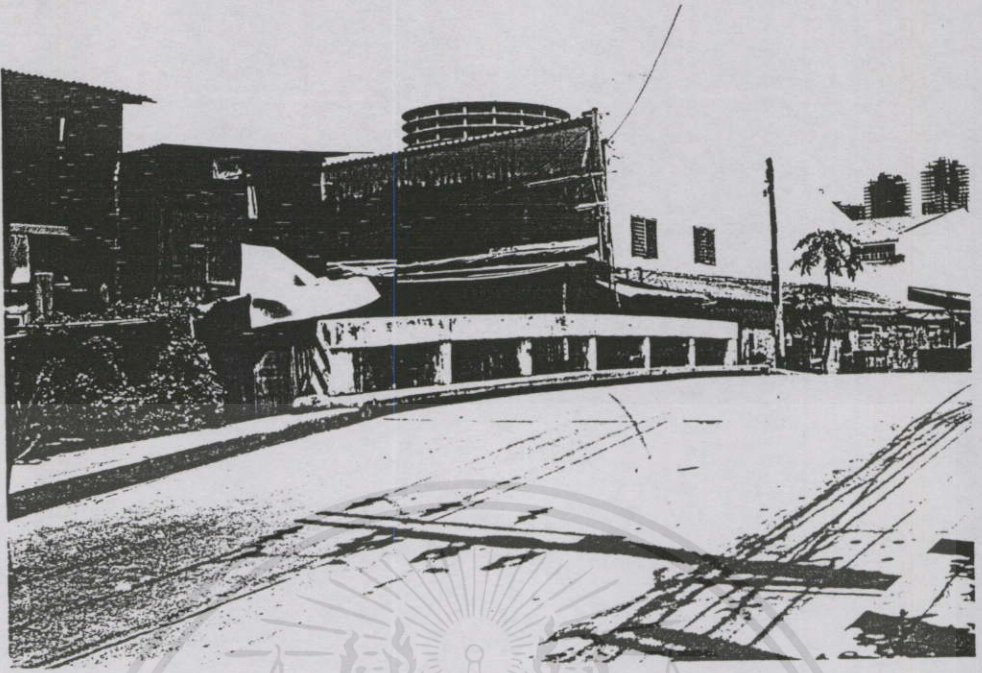
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้ง
 ภาพที่ 4.58 แสดงพื้นที่บริเวณริมถนนพระราม 3 ตรงข้ามวัดค่าน ดึกเข้าไปเป็นสวนเดิม
 ภายในเป็นแหล่งชุมชนแออัดเชื่อมโยงทางสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์ และ
 ทางเดินเท้า



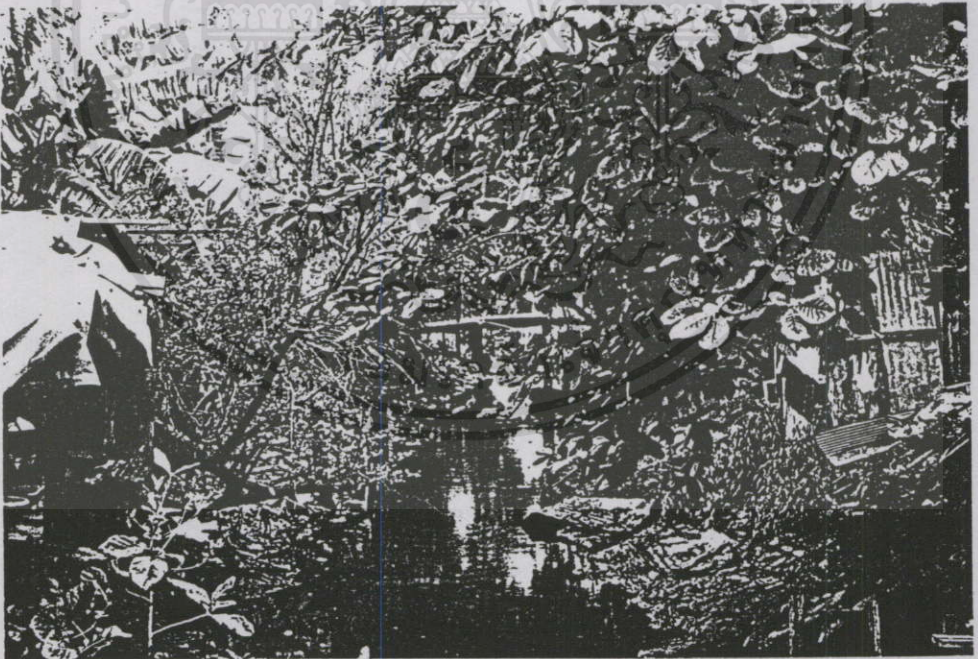
ภาพที่ 4.59 แสดงสภาพพื้นที่ลำคลองที่ถูกบุกรุกและขาดการพัฒนา



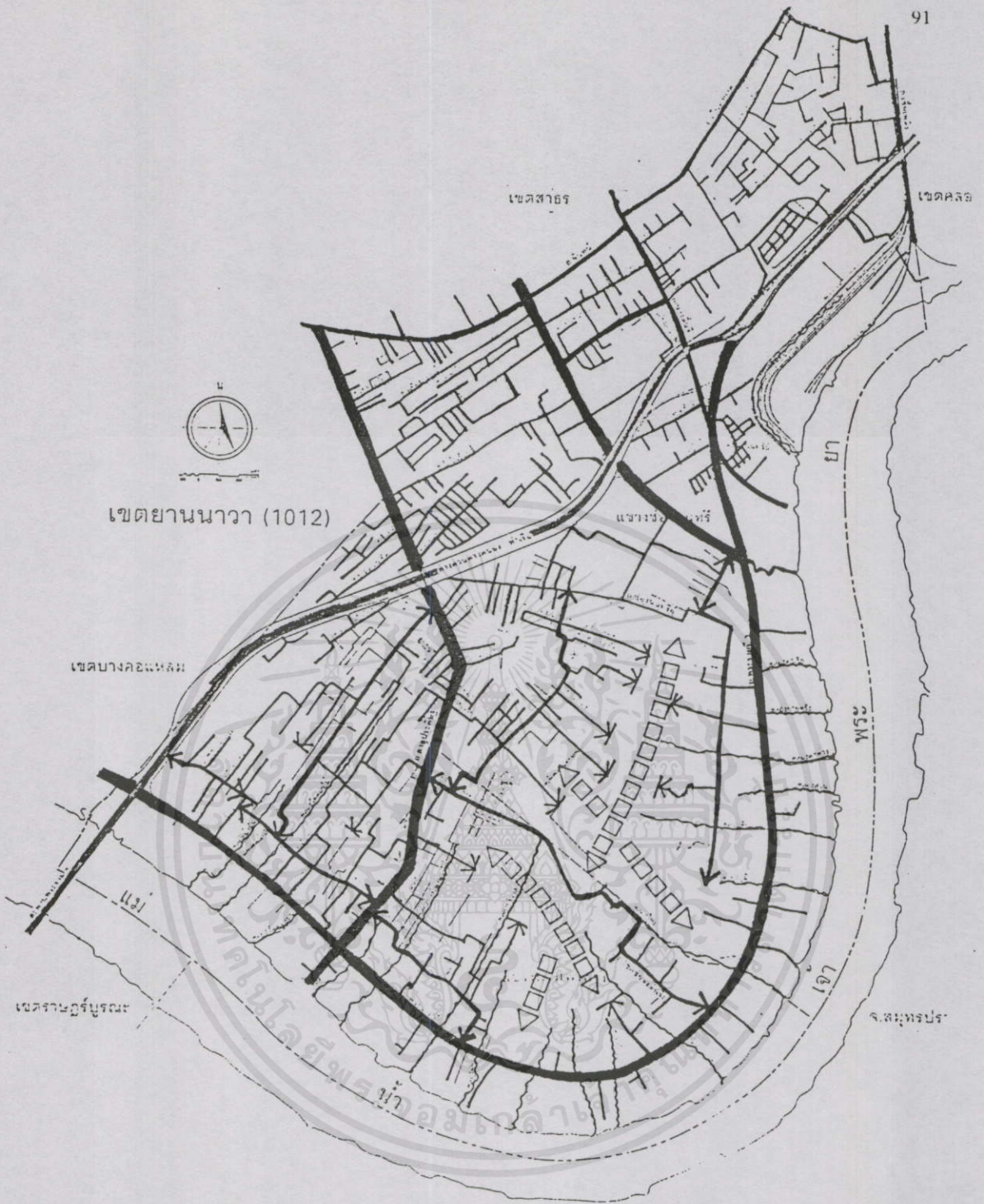
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครู ใช้เฉพาะเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.60 แสดงสภาพพื้นที่ลำคลองที่ถูกบุกรุกและขาดการพัฒนา
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุขัดแย้งเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารที่แท้จริงที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.61 แสดงสภาพลำคลองที่ถูกบุกรุก โดยการสร้างที่พักอาศัยบนลำคลอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับเอไอใช้งานเพื่อการเรียนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.62 แสดงสภาพลำคลองที่ขาดการพัฒนา
 ไม่ว่าจะดีใจแค่ไหน อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



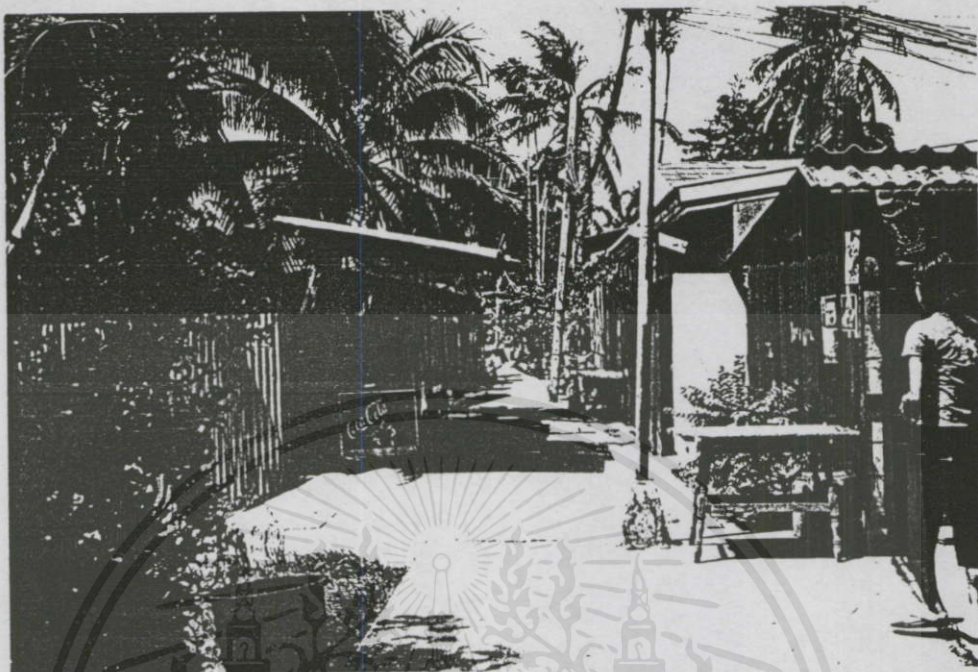
ภาพที่ 4.63 แสดงองค์ประกอบที่ขาดไป

- สัญลักษณ์ ◁□□□▷ การเชื่อมต่อกับแหล่งชุมชน
- ↑ ทางตัน ขาดการเข้าถึง
- ↔ การคมนาคมที่ได้มาตรฐาน

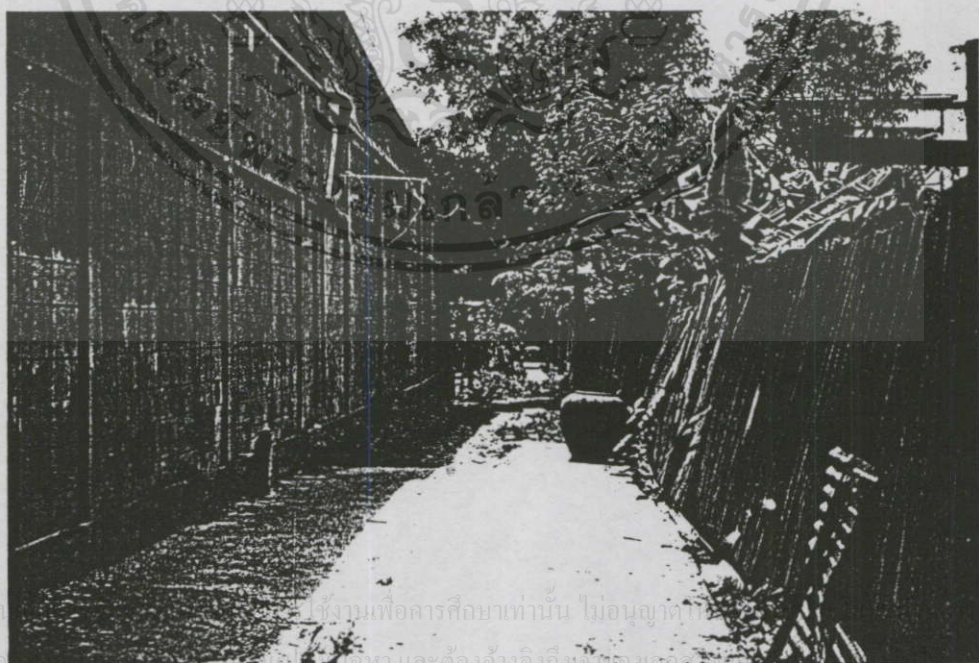
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่น ๆ ถ้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำ

ที่มา : จากการสำรวจ





ภาพที่ 4.64 แสดงบริเวณหลังวัดคลองใหม่ ไม่มีถนนเชื่อมต่อแหล่งชุมชน ต้องใช้ถนน
พระราม 3 เพื่อติดต่อชุมชนอื่น และมีพื้นที่ลักษณะเดียวกันอีกหลายแห่งที่ขาดการ
เชื่อมโยง ด้วยระบบถนนที่ได้มาตรฐาน



ภาพที่ 4.65 แสดงสภาพพื้นที่ที่ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 4.66 แสดงบริเวณในชอยนาคสุวรรณมีพื้นที่เป็นสวนเดิมที่เอกชนสร้างที่พักอาศัย
ให้เข้าลักษณะเป็นทางเดินแคบๆเชื่อมต่อกัน โดยใช้รถจักรยานยนต์เป็น
พาหนะและเดินเท้าเข้าไปในพื้นที่



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ 4.66 แสดงสภาพพื้นที่ต่อเนื่องในบริเวณเดียวกัน

ไม่ว่ากรณีใดๆทางสนธิพิมพ์พิมพ์มีเหตุผลสงวนลิขสิทธิ์สงวนลิขสิทธิ์ของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.69 แสดงสิ่งที่ต้องพัฒนา

- สัญลักษณ์  การเข้าถึงสภาพพื้นที่ที่ดีขึ้น
-  ส่งเสริมสภาพริมคลองให้ดีขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้โดยพิจารณาจากสภาพปัจจุบัน ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ใดๆ
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการ

ที่มา : จากการสำรวจ



4.1.2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

4.1.2.1 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจ

พาณิชย์กรรม จากสถิติสถานประกอบการและจำนวนลูกจ้าง ในพื้นที่ปี พ.ศ.2541 พบว่าเขตยานนาวา มีสถานประกอบการ 3,530 แห่งมีลูกจ้างจำนวน 107,038 คน เมื่อเปรียบเทียบจำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างระหว่างเขตยานนาวา กับทุกเขตในกรุงเทพฯ พบว่าเขตยานนาวามีสถานประกอบการคิดเป็นร้อยละ 2.57 และมีลูกจ้างคิดเป็นร้อยละ 3.92

อุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตยานนาวาส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมในครอบครัวที่มีจำนวนแรงงานไม่เกิน 10 คนและโรงงานขนาดเล็กที่มีจำนวนแรงงานไม่เกิน 50 คนและเมื่อเปรียบเทียบจำนวนโรงงาน แรงงาน และเงินทุนจดทะเบียนปี พ.ศ.2542 พบว่าโรงงานในเขตยานนาวามีจำนวน 23 แห่ง และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนโรงงานปี พ.ศ.2512-2542 พบว่าในเขตยานนาวามีโรงงานรวมทั้งสิ้น 573 โรงงาน อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตของโรงงานอุตสาหกรรมมีการเพิ่มและลดจำนวนตลอดเวลา ตามการขึ้น - ลงของสภาวะเศรษฐกิจ (ดูตารางที่ 4.5, 4.6 และ 4.7)

ตารางที่ 4.5 จำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างของเขตยานนาวา ปี พ.ศ. 2537-2541

เขต	2537		2538		2539		2540		2541	
	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง
ยานนาวา	2,883	87,972	3,166	96,885	3,372	102,545	3,145	59,198	3,530	107,038

ตารางที่ 4.6 จำนวนโรงงาน คนงาน และเงินทุนจดทะเบียนของ

เขตยานนาวา บางคอแหลม และสาทร ปี พ.ศ. 2542

เขต	จำนวนโรงงาน (โรง)	คนงาน (คนงาน)	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)
ยานนาวา	23	635	555.56
บางคอแหลม	35	619	537.86
สาทร	32	742	246.88

เอกสารที่ส่งมาไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น กรุณาอย่านำไปใช้ประโยชน์ การค้า
ไม่มีการฉีกหักทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 จำนวนโรงงานของเขตยานนาวา บางคอแหลม สาทร ปี พ.ศ. 2512-2542

ปี พ.ศ.	เขตยานนาวา	เขตบางคอแหลม	เขตสาทร
2512	3	2	8
2513	7	-	6
2514	7	2	6
2515	30	24	48
2516	3	5	10
2517	10	7	10
2518	13	2	9
2519	16	16	10
2520	10	10	10
2521	19	26	21
2522	29	21	26
2523	28	25	19
2524	24	26	17
2525	26	25	14
2526	23	19	14
2527	27	29	16
2528	41	51	23
2529	22	30	20
2530	21	29	14
2531	26	48	18
2532	27	48	13
2533	23	44	26
2534	39	60	21
2535	38	60	25
2536	34	3	21
2537	30	24	18
2538	24	48	29
2539	18	21	14
2540	40	34	9
2541	26	18	33
2542	23	35	32
รวม	573	882	683

ที่มา : กรมควบคุมโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม

4.1.2.2 ลักษณะสภาพทางสังคม

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน พื้นที่ย่านพระราม 3 ประกอบด้วยเขตการปกครองปรางค์เป็นหลักฐานในประวัติศาสตร์ว่าเป็นชุมชนอยู่อาศัยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาต่อเนื่องมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ได้พระราชทานที่ดินบริเวณนี้ให้เป็นที่พำนักของชาวทวายและชาวปัตตานี และชาวไทรบุรีที่เข้ามาสวามิภักดิ์ พื้นที่นี้ดั้งเดิมจึงเป็นชุมชนอยู่อาศัยที่มีประชากรเป็นทั้งไทยพื้นเมืองและคนเชื้อสายอื่น ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวมีการติดต่อค้าขายกับประเทศจีนมากขึ้น โดยสภาพพื้นที่ที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยามีเรือสำเภามาจอดคนจีนเริ่มเข้ามาทำการค้าในแถบริมแม่น้ำเจ้าพระยา พื้นที่นี้จึงได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอเรียกว่า อำเภอยานนาวา ตามชื่อพระอารามที่ได้ทรงโปรดให้สร้างสำเภาศูนย์ประดิษฐานไว้ให้ลูกหลาน ได้เห็นว่าครั้งหนึ่งสำเภาจีน ได้เข้ามาค้าขายถึงพื้นที่นี้

ในด้านการปกครองพื้นที่นี้มีการปรับเปลี่ยนมาตลอดในปี พ.ศ.2515 เปลี่ยนชื่อจากอำเภอเป็นเขตยานนาวา มีพื้นที่กว้างใหญ่ครอบคลุมเขตสาทร เขตยานนาวาและเขตบางคอแหลม ในปัจจุบันไว้ในปกครอง แต่เนื่องจากพื้นที่กว้างเกินไปดังนั้นในปี พ.ศ.2532 กรุงเทพมหานครจึงได้แยกออกเป็น 3 เขตคือเขตสาทร เขตยานนาวาและเขตบางคอแหลม

พัฒนาการทางสังคมและชุมชน แม้ว่าพื้นที่เขตยานนาวาจะมีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตั้งกล่าว แต่สภาพของชุมชนไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนักเป็นลักษณะชุมชนเบาบางไม่หนาแน่นการพาณิชย์กรรมจำกัดตัวอยู่แนวริมแม่น้ำและช่วงต่อเนื่องถนนเจริญกรุงกับย่านสีลม กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นกิจการเพื่อการติดต่อระหว่างต่างประเทศ ในขณะที่พื้นที่ภายในทางฝั่งตะวันออกของถนนเจริญกรุงในบริเวณแขวงวัดคอกไม้ บางโคล่ บางโพพวง ช่อถนนทรินไปจนถึงตอนใต้ของทุ่งมหาเมฆ เป็นแหล่งเกษตรกรรมโดยเฉพาะสวนผลไม้และสวนผัก

การเปลี่ยนแปลงเริ่มเกิดขึ้นภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่เศรษฐกิจเจริญขึ้นมากชุมชนเกิดตามขึ้นกลายเป็นวิวัฒนาการของชุมชนแออัดในพื้นที่นี้ โดยเฉพาะมีการสร้างท่าเรือคลองเตย กิจการอุตสาหกรรมได้ขยายตัวขึ้นมากชุมชนหลายชุมชนได้พัฒนาขึ้นโดยเริ่มจากการเป็นแหล่งที่พักของคนงานอุตสาหกรรมและขยายตัวขึ้นกระจายออกไปเป็นชุมชนต่างๆตั้งอยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียงกับที่ทำงานของคนพื้นที่ทำการเกษตรเริ่มลดลง เริ่มมีการขายหรือให้เช่าที่ดินเพื่อทำที่พักอาศัย การเปลี่ยนแปลงได้เพิ่มมากขึ้นหลังการตัดถนนเข้าบริเวณตอนกลางของพื้นที่และเลียบบแม่น้ำ ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็นถนนรัชดาภิเษกและถนนพระราม 3 ในระหว่างปี พ.ศ.2517-2522 สาเหตุสำคัญที่ทำให้การเกษตรกรรมเริ่มหมดไปคือ ถนนได้กลายเป็นเครื่องกั้นขวางการขึ้น-ลงของน้ำคลอง ทำให้เกิดน้ำเน่าเสียไม่สามารถทำการเกษตรได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชากร

จำนวน ความหนาแน่น และการกระจายตัวประชากร

ประชากรในเขตยานนาวาในปี พ.ศ.2542 มีจำนวน 93,774 คนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.46 ของประชากรกรุงเทพมหานคร มีความหนาแน่นประชากร 5,655 คน/ตร.กม. จัดว่าเป็นเขตที่มีความหนาแน่นของประชากรยังไม่สูงนัก การเปลี่ยนแปลงประชากรจากปี พ.ศ.2536-2541 ประชากรมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นอัตราการการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 8.49 และมีแนวโน้มที่จะลดลงเนื่องจากการย้ายออกของประชากรเป็นส่วนใหญ่

การคาดการณ์ประชากร

การคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตยานนาวาทั้งรายเขตและรายแขวง จากปี พ.ศ.2541 ถึงปี พ.ศ.2557 โดยใช้สมการ Modified Exponential คำนวณประชากรแฝง 33% และประชากรจร 10% โดยใช้ฐานข้อมูลประชากรตั้งแต่ปี พ.ศ.2530-2538 ในภาพรวมประชากรของเขตยานนาวามีทิศทางที่ลดลงเล็กน้อย อย่างไรก็ตามการคาดการณ์จำนวนประชากรนี้เป็นการคาดการณ์ถึงจำนวนประชากรที่จดทะเบียนในเขตซึ่งหมายถึงกลุ่มที่พักอาศัยในพื้นที่จริงหรือ “Night Time Population” และกลุ่มคนที่เข้ามาในพื้นที่เวลาทำงานหรือ “Day Time Population” พบว่าในอนาคต พื้นที่ในเขตยานนาวามีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้ความหนาแน่นของประชากรมีแนวโน้มลดลงด้วยเช่นกัน (ดูภาพที่ 4.70 และตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่เขตยานนาวา ปี พ.ศ. 2544 – 2557

ปี พ.ศ.	เขตยานนาวา		
	จำนวน ประชากร (คน)	ความ หนาแน่น (คน / ตร.กม.)	การเปลี่ยนแปลง ความหนาแน่น เปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ.2542 (%)
พ.ศ.2544 (สิ้นสุดแผนฯ 8)	118,883	7,135	-4.94
พ.ศ. 2549 (สิ้นสุดแผนฯ 9)	104,714	6,285	-16.26
พ.ศ.2554(สิ้นสุดแผนฯ10)	92,234	5,536	-26.25
พ.ศ. 2557	85,472	5,130	-31.65

ที่มา : สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.8 แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรมีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้ความหนาแน่นของประชากรลดลงเช่นกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกับการใช้ที่ดินจะเห็นได้ว่าพื้นที่บริเวณนี้มีแนวโน้มการ

เปลี่ยนแปลง จากย่านที่พักอาศัยเป็นย่านพาณิชย์กรรมมากขึ้น เนื่องจากย่านพาณิชย์กรรม จะมี ประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนน้อย

ชุมชนแออัดในเขตยานนาวา พบว่าจำนวนชุมชนเพิ่มขึ้นจาก 26 ชุมชนในปี พ.ศ.2533 เป็น 27 ชุมชนในปี พ.ศ.2539จากการสำรวจชุมชนของกรุงเทพมหานครและรายชื่อที่ได้ทำการสำรวจล่าสุด ของการเคหะแห่งชาติ สามารถแจกแจงข้อมูลในด้านต่างๆคือ 1) เจ้าของที่ดิน 2) สภาพการถือครอง ที่อยู่อาศัย 3) คณะกรรมการชุมชน 4) สภาพทางเท้าในชุมชน 5) สภาพการรับบริการประปา 6) สภาพการรับบริการไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้ (คู่มือภาพที่ 4.71 และตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 แสดงรายชื่อชุมชนแออัด สภาพปัญหาและพัฒนาในด้านต่างๆในเขตยานนาวา

ลำดับ	ชื่อชุมชน	เจ้าของที่ดิน	การถือครอง	ก.ก.ชุมชน	ทางเท้า	น้ำประปา
1.	หลังปิ่นน้ำมันเอสโซ่	เอกชน	บุกรุก	ไม่มี	ไม่มี	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
2.	เจ้าพระยา	เอกชน	บุกรุก	ไม่มี	ไม่มี	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
3.	จตุรมิตร	เอกชน	บุกรุก	ไม่มี	ไม่มี	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
4.	คลองเสาหิน	เอกชน	บุกรุก	ไม่มี	ไม่มี	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
5.	คลองสาน	รัฐ	บุกรุก	ไม่มี	ไม่มี	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
6.	สามัคคีร่วมใจ	เอกชน	บุกรุก	มี	ดิน/ไม้	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
7.	โรงสี	เอกชน	บุกรุก	มี	ดิน/คอนกรีต	มิเตอร์
8.	ร่วมพัฒนาเชื้อเพลิง2	รัฐ	บุกรุก	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
9.	เชื้อเพลิงพัฒนา	รัฐ	บุกรุก	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
10.	เย็นอากาศ	รัฐ	บุกรุก	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
11.	ประสานสุข	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	คอนกรีต	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
12.	ปากคลองสาน	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	คอนกรีต/ไม้	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
13.	คลองผาแฝด	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	ดิน/คอนกรีต	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
14.	ปากคลองวัดคอกไม้	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	ไม่มี	น้ำคลอง
15.	หลังวัดคอกไม้	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	ดิน/ไม้	มิเตอร์
16.	หลังวัดคลองใหม่	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	ไม่มี	คอนกรีต	มิเตอร์/ชื่อน้ำ/ค่อบ้านอื่น
17.	ปรีชา 1	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
18.	เศตะพราหมณ์	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต/ไม้	มิเตอร์
19.	ข้างซอยพัฒนาการ1	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารผลงานที่ได้ทำร่วมกันขึ้นเพื่อการศึกษาค้นคว้า มีอยู่ภายใต้การนำโดยคณะผู้บริหาร

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อชุมชน	เจ้าของที่ดิน	การถือครอง	ก.ก.ชุมชน	ทางเท้า	น้ำประปา
20.	โสมมัย-อร่ามทอง	รัฐ	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
21.	ชอยสวรรค์สุข	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์/ซื้อน้ำ/ต่อบ้านอื่น
22.	วัดคลองภูมิ	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
23.	บัวหลวง	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	ดิน/คอนกรีต	มิเตอร์/ซื้อน้ำ/ต่อบ้านอื่น
24.	ร่วมพัฒนาช่างนันทรี	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
25.	วัดช่องลม	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
26.	คลองขวาง	เอกชน	ตนเอง/เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์
27.	ศาลเท็กซ	เอกชน	เช่าที่/เช่าบ้าน	มี	คอนกรีต	มิเตอร์

ที่มา : สำนักงานพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร

จากตารางที่ 4.9 พบว่าชุมชนแออัดส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนที่ดินที่เป็นของเอกชนถึง 22 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 8.44 สำหรับที่ดินของรัฐนั้นมีเพียง 5 ชุมชนหรือคิดเป็นร้อยละ 18.52

สภาพการถือครองที่อยู่อาศัย พบว่าชุมชนแออัดส่วนใหญ่มีการถือครองที่อยู่อาศัยแบบบุกรุกจำนวน 10 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 37.04 รองลงมาเป็นการถือครองลักษณะผสมระหว่างประเภทเช่าที่ดิน/เช่าบ้านและที่ดินของตนเอง/เช่าที่ดิน/เช่าบ้าน ประเภทละ 8 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 29.63 ของจำนวนชุมชนในเขต

คณะกรรมการชุมชน พบว่าชุมชนทั้ง 27 ชุมชนจะมีคณะกรรมการในการดูแลและพัฒนาชุมชนแล้วในสัดส่วนที่ไม่มากนัก โดยมีคณะกรรมการชุมชนอยู่ 16 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 59.26 ส่วนที่ยังไม่มีกรรมการชุมชนคิดเป็นร้อยละ 40.74

สภาพทางเท้าในชุมชน พบว่าชุมชนแออัดส่วนใหญ่ในเขตนี้มีสภาพการพัฒนาทางเท้าในชุมชนเป็นแบบคอนกรีตถึง 14 ชุมชนคิดเป็นคิดเป็นร้อยละ 51.58 รองลงมาเป็นทางเท้าแบบไม้ 6 ชุมชนและดิน/คอนกรีต 3 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 22.22 ชุมชนและ 11.11 ของจำนวนชุมชนในเขต นอกจากนี้จะมีแบบดิน/ไม้ และคอนกรีต/ไม้ประเภทละ 2 ชุมชน

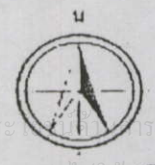
สภาพการรับบริการประปา พบว่าชุมชนแออัดส่วนใหญ่ได้รับมิเตอร์แล้ว 14 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 51.85 ส่วนที่ยังไม่ได้รับบริการที่สมบูรณ์ (มีมิเตอร์เอง/ซื้อน้ำ/ต่อบ้านอื่น) ยังมีถึง 12 ชุมชนหรือร้อยละ 44.44 ของจำนวนชุมชนในเขต นอกจากนี้มีเพียง 1 ชุมชนที่ใช้น้ำกรอง

สภาพการรับบริการไฟฟ้า พบว่าชุมชนแออัดส่วนใหญ่ในเขตได้รับมิเตอร์ไฟแล้ว 14 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 51.85 ส่วนที่ยังไม่ได้รับบริการที่สมบูรณ์โดยต่อบ้านอื่นอยู่มีถึง 13 ชุมชนหรือร้อยละ 48.15 ของจำนวนชุมชนในเขต



ภาพที่ 4.71 แสดงแหล่งชุมชนแออัดในพื้นที่เขตยานนาวา

- สัญลักษณ์
-  สำนักงานเขต
 -  เจ้าของที่ดิน(เอกชน)
 -  เจ้าของที่ดิน(รัฐบาล)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบุคคลที่ใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในทางอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์ หากต้องการนำเอกสารนี้ไปเผยแพร่หรือใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น กรุณาติดต่อขอขออนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์

ที่มา : การเคหะแห่งชาติ

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเป็นไปได้เพื่อการพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

การสำรวจความคิดเห็น มีประโยชน์มากในการกำหนดพื้นที่ก่อนดำเนินโครงการและจะเป็นแหล่งข้อมูลเบื้องต้นเพื่อจะดำเนินการในขั้นต่อไป ผู้วิจัยสามารถทราบถึงความต้องการ หรือทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อการพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวาได้จากการตอบแบบสอบถามที่จะแสดงการวิเคราะห์เป็นตารางแยกตามหัวข้อต่อไปนี้

ตารางที่ 4.10 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	162	44.876
	หญิง	199	55.124
รวม		361	100.00
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	144	39.89
	30-50 ปี	190	52.63
	มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	27	7.48
รวม		361	100.00
สถานภาพ	โสด	100	27.70
	แต่งงาน	243	67.30
	แยกกันอยู่	18	5.00
รวม		361	100.00
วุฒิการศึกษา	ระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	108	30.00
	ระดับมัธยมศึกษา	172	47.60
	ระดับปริญญาตรี	54	14.90
	อื่นๆ (ระดับอาชีวศึกษา ปวช.,ปวส.)	27	7.50
รวม		361	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ	รับราชการ	36	10.00
	รับจ้าง	145	40.00
	พนักงานเอกชน	63	17.50
	เจ้าของกิจการ	27	7.50
	อื่นๆ (นักศึกษา , แม่บ้าน , ลูกจ้างกทม.)	90	25.00
รวม		361	100.00

จากตารางที่ 4.10 ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ คือร้อยละ 55.124 เป็นหญิงมีเพียงร้อยละ 44.876 เป็นชาย อายุส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 31-50 ปีคิดเป็นร้อยละ 52.63 สถานภาพการสมรสมีจำนวนร้อยละ 67.3 ที่แต่งงานมีครอบครัว

ในด้านการศึกษา ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คือร้อยละ 47.6 มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยม ร้อยละ 30 มีการศึกษาอยู่ในระดับประถม ร้อยละ 14.9 มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี และอื่นๆ คือระดับอาชีวศึกษา (ป.ว.ช.และ ป.ว.ส.) มีร้อยละ 7.5

สำหรับอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามค่อนข้างหลากหลาย โดยมีจำนวนร้อยละ 40 ทำอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 25 ทำอาชีพต่างๆ เช่น ค้าขายซึ่งเกือบทั้งหมดค้าขายอยู่ในชุมชน เติริมสวย ถูกจ้างก.ทม. เป็นแม่บ้านและนักศึกษา ร้อยละ 17.5 เป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 10 รับราชการ ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมีร้อยละ 7.5 เป็นเจ้าของกิจการที่ประกอบการอยู่กับที่พักอาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 แสดงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม		จำนวน	ร้อยละ
ภูมิลำเนา	เกิดในชุมชน	46	12.70
	ย้ายมาจากที่อื่น	315	87.30
รวม		361	100.00
สถานะการย้าย	ย้ายจากชุมชนเดิมในกรุงเทพมหานคร	86	23.80
	ย้ายจากต่างจังหวัด	275	76.20
รวม		361	100.00
ระยะเวลาที่อยู่ในชุมชน	ต่ำกว่า 5 ปี	88	24.30
	6-10 ปี	113	31.30
	11-15 ปี	67	18.55
	16-20 ปี	43	12.00
	เกิน 20 ปี	50	13.85
รวม		361	100.00
เหตุผลที่ย้ายมาอยู่ที่นี่	ที่เดิมถูกไล่รื้อ	35	9.69
	คนรู้จักชวนมา	45	12.46
	แต่งงาน	34	9.41
	ใกล้แหล่งงาน	198	54.84
	มีที่ว่างให้จับจอง	43	12.00
	พ่อแม่พามา	6	1.60
รวม		361	100.00
จำนวนครอบครัวที่อยู่นในบ้าน	1 ครอบครัว	184	50.90
	2 ครอบครัว	115	31.80
	3 ครอบครัว	35	9.69
	4 ครอบครัว	20	5.50
	5 ครอบครัว	8	2.20
รวม		361	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้เพื่อประโยชน์อื่น ๆ

ขอมติให้แจ้งสืบอีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเผยแพร่ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม		จำนวน	ร้อยละ
คนทำงานอายุ เกิน 60 ปี	ไม่มี	324	89.80
	มี	37	10.20
รวม		361	100.00
คนว่างงานใน ครอบครัว	ไม่มี	121	33.52
	มี 1 คน	81	22.44
	มี 2 คน	77	21.33
	มีมากกว่า 2 คน	82	22.71
รวม		361	100.00
รายได้ต่อเดือน	5,000บาทหรือต่ำกว่า	50	13.85
	มากกว่า 5,000-10,000 บาท	185	51.25
	มากกว่า 10,000-20,000 บาท	82	22.71
	มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป	44	12.19
รวม		361	100.00
รายได้เพียงพอ หรือไม่ในแต่ละ เดือน	พอแต่ไม่เหลือเก็บ	173	47.90
	พอและเหลือเก็บ	59	16.30
	บางเดือนพอ บางเดือนไม่พอ	93	25.80
	ไม่พอและมีปัญหา	36	10.00
รวม		361	100.00
หนี้สิน	ไม่มี	218	60.39
	มี	143	39.61
รวม		361	100.00
รายละเอียดเกี่ยวกับ บ้าน	มีบ้านและที่ดินของตนเอง	34	9.42
	บ้านปลูกเองในที่ดินเช่า	86	23.82
	เช่า.....	241	66.76
รวม		361	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารผลงานวิจัยสำหรับบริการโรงงานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากทาง
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี หากมีข้อสงสัยหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีสุรนารี โทร. 043-821111

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม		จำนวน	ร้อยละ
สถานที่ทำงาน	ในเขตยานนาวา	320	88.64
	นอกเขตยานนาวา	41	11.36
รวม		361	100.00
ที่พักอาศัย มีลักษณะ	บ้านไม้ 1 ชั้น	43	12
	บ้านไม้ 2 ชั้น	61	16.9
	บ้านครึ่งไม้ครึ่งปูน	36	9.98
	เรือนแถวไม้	22	6.10
	ตึกแถว 1 ชั้น	22	6.10
	ตึกแถว 2 ชั้น	30	8.30
	ห้องแบ่งเช่า	18	4.99
	แฟลต , อพาร์ทเมนต์	72	19.9
	อาคารพาณิชย์	38	10.5
	ทาว์เฮาส์	19	5.20
รวม		361	100.00
เดินทางไป ทำงานโดย	เดินไปทำงาน	72	19.94
	รถโดยสารประจำทาง	90	24.93
	รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	74	20.50
	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	22	6.09
	รถสวัสดิการรับ-ส่ง	16	4.43
	รถสองแถว	43	11.91
	รถยนต์ส่วนตัว	12	3.32
อื่นๆ คือ รถจักรยาน , รถแท็กซี่	18	5.00	
รวม		361	100.00
สถานที่ไป จ่ายซื้อเครื่อง อุปโภค-บริโภค	ตลาดสด	179	49.58
	ตลาดนัด	34	9.42
	ห้างสรรพสินค้า	70	19.39
	ร้านค้าใกล้บ้าน	78	21.61

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม		จำนวน	ร้อยละ
รวม		361	100.00
สถานพยาบาลที่ ไปใช้บริการเป็น ส่วนใหญ่	คลินิก	115	31.90
	ศูนย์สาธารณสุข 7	36	10.00
	ศูนย์สาธารณสุข 55	65	18.00
	โรงพยาบาล กระจณาพิทักษ์ (ยานนาวา)	20	5.50
	โรงพยาบาล เจริญกรุง (บางคอแหลม)	85	23.6
	โรงพยาบาล เจริญศรัทธา (สาทร)	40	11.00
รวม		361	100.00

จากตารางที่ 4.11 สถานะการตั้งถิ่นฐานจากข้อมูลจะเห็นได้ว่าร้อยละ 87.3 เป็นคนอพยพมาจากที่อื่น ซึ่งมีเพียงร้อยละ 12.7 เป็นคนเกิดในพื้นที่ กลุ่มคนนอกพื้นที่ส่วนใหญ่ ร้อยละ 76.2 มาจากต่างจังหวัดและมีจำนวนร้อยละ 23.8 ที่ย้ายจากชุมชนอื่นในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งงาน ซึ่งกลายเป็นเหตุผลสำคัญที่ต้องย้ายเข้ามาอยู่ในที่อยู่ปัจจุบันถึงร้อยละ 54.84 เหตุผลรองลงไปในการย้ายเข้ามาอยู่ ได้แก่ คนรู้จักชวนมา (ร้อยละ 12) มีที่ว่างให้จับจอง (ร้อยละ 12) ที่เดิมถูกไล่รื้อและแต่งงานเข้ามาอยู่ (ร้อยละ 9.69 และ 9.41 ตามลำดับ)

ระยะเวลาที่อยู่ในพื้นที่ที่อยู่อาศัยปัจจุบันปรากฏว่าร้อยละ 31.3 อยู่ในพื้นที่ต่ำกว่า 10 ปี ร้อยละ 24.3 อยู่ในพื้นที่ต่ำกว่า 5 ปี ร้อยละ 13.85 อยู่เกิน 20 ปีขึ้นไป

เมื่อพิจารณาการอยู่ในครอบครัวพบว่าร้อยละ 50.9 จะอยู่เป็นครอบครัวเดียวเป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 31.8 อยู่รวมกัน 2 ครอบครัวขึ้นไป สมาชิกทำงานอายุเกิน 60 ปีมีเพียงร้อยละ 10.2 ส่วนสมาชิกที่ว่างงานในครอบครัวกว่า 2 คนมีร้อยละ 22.7 ไม่มีสมาชิกว่างงานในครอบครัว มีร้อยละ 33.5

ในส่วนของรายได้ต่อเดือนร้อยละ 51 มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 22.71 มีรายได้มากกว่า 10,000 บาท ส่วนผู้มีรายได้ 5,000 บาทหรือต่ำกว่ามีเพียงร้อยละ 13.85 เท่านั้น หนี้สินพบว่าส่วนใหญ่ ไม่มีหนี้สินถึงร้อยละ 60.39

เกี่ยวกับที่พักอาศัย พบว่าร้อยละ 66.76 เช่าบ้าน ห้องแถว แฟลต อพาร์ทเมนต์และอื่นๆอยู่เป็นส่วนใหญ่ ที่มีบ้านและที่ดินเป็นของตัวเองมีร้อยละ 9.42 มีบ้านปลูกเองในที่ดินเช่า มีร้อยละ 23.82

ลักษณะที่พักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 19.9 เช่าห้องลักษณะเป็นแฟลตหรืออพาร์ทเมนต์อยู่ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนต่ำกว่า 5 ปี และมีสถานภาพโสดหรือเป็นครอบครัวเดียวยังไม่

มีบุตร รองลงมาเป็นบ้านไม้ 2 ชั้นคิดเป็นร้อยละ 16.90 บ้านไม้ 1 ชั้นคิดเป็นร้อยละ 12 อาคารพาณิชย์ คิดเป็นร้อยละ 11 และบ้านครึ่งไม้ครึ่งปูนคิดเป็นร้อยละ 10.5 นอกจากนั้นจะอยู่ในสัดส่วนไม่ต่างกันมากนัก จากลักษณะของที่พักอาศัยจะเป็นวัสดุที่เป็นไม้ ถ้ามีการพัฒนาในพื้นที่ต่อไป การรื้อถอน การชดใช้ค่าเสียหายจะไม่เสียหายประมาณในส่วนนี้เท่ากับอาคารที่คงทนถาวร

สถานที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ถึงร้อยละ 88.64 การไปทำงานส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารประจำทางร้อยละ 24.93 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัวและเดินไปทำงาน (ร้อยละ 20.5 และ 19.94) ตามลำดับ

สถานที่ไปจับจ่ายซื้อเครื่องอุปโภค-บริโภคเป็นประจำ ได้แก่ ตลาดสด คิดเป็นร้อยละ 49.58 รองลงมาคือ ร้านค้าใกล้บ้านคิดเป็นร้อยละ 21.61 ส่วนห้างสรรพสินค้าและตลาดนัด กลุ่มตัวอย่างจะไปใช้บริการเป็นครั้งคราวเท่านั้น

สถานพยาบาลที่ใช้บริการส่วนใหญ่ คือคลินิกใกล้บ้านคิดเป็นร้อยละ 31.9 ในส่วนของโรงพยาบาลสังเกตได้ว่า กลุ่มตัวอย่างจะไปใช้บริการที่โรงพยาบาลเจริญกรุง ซึ่งอยู่ในเขตบางคอแหลมถึงร้อยละ 23.6 และโรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ซึ่งอยู่ในเขตสาทร คิดเป็นร้อยละ 11 แต่มาใช้บริการโรงพยาบาลกุณาพิทักษ์ ซึ่งอยู่ในเขตยานนาวาเพียงร้อยละ 5.5 เท่านั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12 แสดงถึงอำนาจความสะดวก (ระบบสาธารณูปโภค) บริเวณที่พักอาศัย

ถึงอำนาจความสะดวก		จำนวน	ร้อยละ
ที่พักอาศัย	ติดถนน	251	69.53
	ไม่ติดถนน	110	30.47
	รวม	361	100.00
ที่พักอาศัย	ติดลำคลอง	152	42.11
	ไม่ติดลำคลอง	209	57.89
	รวม	361	100.00
ระบบระบายน้ำ	มี	230	63.70
	ไม่มี	131	36.30
	รวม	361	100.00
ระบบบำบัดน้ำเสีย	มี	60	16.62
	ไม่มี	301	83.38
	รวม	361	100.00
โทรศัพท์	มี	305	84.49
	ไม่มี	56	15.51
	รวม	361	100.00
ระบบไฟฟ้า	มี	340	94.18
	ไม่มี	21	5.82
	รวม	361	100.00
ระบบประปา	มี	325	90.00
	ไม่มี	36	10.00
	รวม	361	100.00

จากตารางที่ 4.12 แสดงถึงอำนาจความสะดวกในบริเวณที่พักอาศัยจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ใช้แล้วร้อยละ 94.18 , 90 และ 84.49 ตามลำดับแสดงว่า มีปัญหาน้อยในด้านการใช้ไฟฟ้า ประปาและโทรศัพท์

ที่พักอาศัยที่อยู่ติดถนน ในที่นี้รวมไปถึงถนน ตรอก ซอยต่างๆ ที่กลุ่มตัวอย่างสามารถเดินติดต่อเชื่อมโยงกับถนนสายหลักได้คิดเป็นร้อยละ 69.53 ส่วนที่พักอาศัยที่อยู่ลึกเข้าไปในพื้นที่ตอนในใช้ทางเดินเท้าเดินเชื่อมต่อเข้าไปหรือใช้ทางเดินเท้าข้างคลองเดินเชื่อมต่อเข้าไปจนถึงที่พักอาศัย

ในส่วนที่พักอาศัยที่อยู่ติดลำคลองคิดเป็นร้อยละ 42.11 ไม่อยู่ติดลำคลองคิดเป็นร้อยละ 57.89 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

ในส่วนของระบบระบายน้ำจากการสำรวจและสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ส่วนใหญ่จะระบายลงสู่ลำคลองที่อยู่ใกล้เคียงที่พักอาศัยซึ่งพบเห็นได้ทั่วไปตามสภาพลำคลองในปัจจุบันเกิดเป็นปัญหาน้ำเน่าเสียเพราะน้ำที่ทิ้งลงไปไม่เกิดการถ่ายเทและไม่ได้รับการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่ลำคลอง คิดเป็นร้อยละ 63.7 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีระบบบำบัดน้ำเสียก่อนการระบายลงสู่ลำคลองคิดเป็นร้อยละ 16.62 เท่านั้น

ตารางที่ 4.13 แสดงปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชน

ปัญหาสภาพแวดล้อม	ความคิดเห็น							
	ปัญหามาก		ปัญหาน้อย		ไม่มีปัญหา		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. น้ำเน่าเสีย	159	44.04	115	31.86	87	24.10	361	100.00
2. บริเวณที่ค้ำน้ำท่วม - ชั่ง	94	26.04	184	50.97	83	22.99	361	100.00
3. ความสกปรกในชุมชน	175	48.48	137	37.95	49	13.57	361	100.00
4. อาชญากรรม	88	24.38	186	51.52	87	24.10	361	100.00
5. ยาเสพติด	218	60.39	103	28.53	40	11.08	361	100.00
6. การพนัน	162	44.88	141	39.06	58	16.06	361	100.00
7. ไฟฟ้า-ไม่สะดวก	5	1.40	78	21.60	278	77.00	361	100.00
8. ประปา-ไม่สะดวก	17	4.71	90	24.93	254	70.36	361	100.00
9. ยุง / แมลงวัน / หนูรบกวน	197	54.60	121	33.50	43	11.90	361	100.00
10. การคมนาคมเข้า - ออกในชุมชน	48	13.30	179	49.58	134	37.12	361	100.00
11. ทางเดินเท้าในชุมชน	54	14.96	179	49.58	128	35.46	361	100.00
12. ความสามัคคีของชาวบ้านในชุมชน	27	7.48	126	34.90	208	57.62	361	100.00
13. ที่อยู่อาศัยหนาแน่น แออัด	119	32.96	148	41.00	94	26.04	361	100.00
14. เสียงดังจาก - ยานพาหนะ	60	16.62	184	50.97	117	32.41	361	100.00
- โรงงานอุตสาหกรรม	32	8.9	99	27.4	230	63.7	361	100.00

จากตารางที่ 4.13 ในการพิจารณาความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพตัดสินใจว่า สิ่งแวดล้อมใดมีปัญหาเพียงใด โดยใช้จำนวนร้อยละของความคิดเห็นที่มากกว่าร้อยละ 50

สิ่งแวดล้อมที่ระบว่ามีปัญหามากที่สุด คือ ยาเสพติดในชุมชน (ร้อยละ 60.39) ปัญหาการรบกวนของสัตว์พาหนะนำโรคต่างๆ เช่น ยุง แมลงวัน หนู (ร้อยละ 54.60) ปัญหาเรื่องความสกปรกในชุมชน การพนัน น้ำเน่าเสีย (ร้อยละ 48.48 , 44.88 และ 44.04) ตามลำดับ ส่วนปัญหาอื่นๆ คนในชุมชนมองเห็นว่า ไม่เป็นปัญหาโดยเฉพาะด้านเสียง ความสะอาดด้านสาธารณสุข (ไฟฟ้า – น้ำประปา) แต่มีบางปัญหาที่ผู้อยู่อาศัยแสดงความคิดเห็นตามสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย เช่น ถ้าที่พักอาศัยไม่ได้ยู่ติดถนนหรือลำคลอง ก็จะไม่เห็นว่าเป็นปัญหาแต่อย่างใดไม่ว่าจะในกรณีน้ำเน่าเสียหรือความสะอาดสบายในการใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4.14 แสดงความต้องการให้มีโครงการใดเกิดขึ้นมากที่สุด

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
1. ให้มีถนนเชื่อมตรอก ซอยต่างๆ	65	18.00
2. สถานฝึกอาชีพให้คนในชุมชน	56	15.51
3. สวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อน	80	22.16
4. ลานกีฬา ลานเอนกประสงค์	15	4.15
5. ตลาดนัดให้คนในชุมชน	4	1.10
6. การจัดการน้ำเสีย	75	20.78
7. การเข้าคูแกลอย่างใกล้ชิดจากเจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร	23	6.40
8. การจัดการด้านความสะอาดในชุมชน	43	12.00
รวม	361	100.00

จากตารางที่ 4.14 โครงการที่ต้องการให้เกิดขึ้นในพื้นที่ที่อยู่อาศัย พบว่ามีความต้องการโครงการต่างๆเรียงลำดับจาก 1-3 ได้ดังนี้คือ

1. สวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อน ร้อยละ 22.16
2. การจัดการน้ำเสีย ร้อยละ 20.78
3. ให้มีถนนเชื่อมตรอก ซอยต่างๆ ร้อยละ 18.00

จะเห็นได้ว่าโครงการที่เป็นที่ต้องการ คือ โครงการสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อน จากการสัมภาษณ์พบว่าประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ต้องการพื้นที่ให้บุตร-หลานและตัวเองมีที่พักผ่อนหย่อนใจที่เป็นธรรมชาติเนื่องจากสภาวะสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน รวมไปถึงการจัดการน้ำเสียซึ่งพบว่าลำคลองต่างๆมีการเน่าเสีย ส่งกลิ่นเหม็น เป็นที่รบกวนกับผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้นๆและบาง

แหล่งมีลักษณะต้นเงินมองดูสภาพไม่เป็นดำคล่องแต่อย่างใด ในส่วนของการให้มีถนนเชื่อมต่อรถ ขอยต่าง ๆ นั้น จากการสัมภาษณ์พบว่า ยังมีความต้องการให้เชื่อมทางสัญจรบางจุด เพื่อความสะดวก ในการเดินทางในพื้นที่และเชื่อมโยงกับแหล่งชุมชนอื่น

สำหรับโครงการอื่นๆ พบว่าประชากรให้ความสำคัญพอกัน เหตุผลคือคิดว่าโครงการเหล่านี้ มีความเพียงพอต่อความต้องการแล้วในชุมชนที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 4.15 แสดงความคิดเห็นต่อโครงการที่จะนำมาพัฒนาพื้นที่

โครงการ	ความคิดเห็น							
	เห็นด้วยมาก		เห็นด้วยน้อย		ไม่เห็นด้วย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. เพิ่มทางสัญจรในชุมชน	180	49.86	91	25.21	90	24.93	361	100.00
2. ปรับปรุงทางเท้าในปัจจุบัน	213	59.00	88	24.38	60	16.62	361	100.00
3. ก่อสร้างโครงข่ายถนน เชื่อมต่อกับ แหล่งชุมชนอื่น	171	47.37	89	24.65	101	27.98	361	100.00
4. ปรับปรุงสภาพลำคลอง ให้เป็น พื้นที่สีเขียว	229	63.43	108	29.92	24	6.65	361	100.00
5. ปรับปรุงลำคลอง ให้เป็นแนวป้องกันน้ำท่วม	178	49.30	98	27.15	85	23.55	361	100.00
6. ถมดินในบริเวณที่ต่ำ น้ำท่วม-ขัง	145	40.17	119	32.96	97	26.87	361	100.00
7. ปรับปรุงพื้นที่โล่ง - ที่ว่างให้เป็น สวนสาธารณะ	230	63.70	127	35.2	4	1.1	361	100.00
8. ปรับปรุงพื้นที่โล่ง - ที่ว่างให้เป็น ลานกีฬา ลานเอนกประสงค์	217	60.10	137	37.96	7	1.94	361	100.00
9. จัดโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดการสร้างบ้านเรือนใหม่	128	35.46	79	21.88	154	42.66	361	100.00
10. จัดสร้างที่พักอาศัยในลักษณะ อาคารสูง เพื่อลดปัญหา ความแออัด ของชุมชน	130	36.00	73	20.00	160	44.00	361	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

โครงการ	ความคิดเห็น							
	เห็นด้วยมาก		เห็นด้วยน้อย		ไม่เห็นด้วย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
11.เพิ่มมาตรการ รักษาความปลอดภัยจาก ปัญหาอาชญากรรม	244	67.60	117	32.40	-	-	361	100.00
12.จัดสร้างบริการขั้นพื้นฐาน เช่น ห้องสมุด ศูนย์บริการ สาธารณสุข ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ เป็นต้น	220	60.94	126	34.90	15	4.16	361	100.00
13.เพิ่มจำนวนสายรถประจำทางจาก ที่มีอยู่ให้สามารถบริการในแหล่งชุมชน ได้อย่างทั่วถึง	139	38.50	94	26.04	128	35.46	361	100.00

จากตารางที่ 4.15 พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับทุกโครงการที่เกินร้อยละ 50 มี 6 โครงการคือ โครงการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม เห็นด้วยมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 67.60 รองลงมาคือโครงการปรับปรุงพื้นที่โล่ง ว่างเป็นสวนสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 63.70 โครงการ ปรับปรุงสภาพลำคลองให้เป็นพื้นที่สีเขียว คิดเป็นร้อยละ 63.43 โครงการจัดสร้างบริการขั้นพื้นฐาน เช่น ห้องสมุด ศูนย์บริการสาธารณสุข ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของชุมชน คิดเป็นร้อยละ 60.94 โครงการ ปรับปรุงพื้นที่โล่ง ว่างเป็นลานกีฬา ลานเอนกประสงค์ คิดเป็นร้อยละ 60.10 โครงการปรับปรุงทางเท้าในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 59

ในส่วนที่ไม่เห็นด้วย ถึงร้อยละ 44 มีโครงการเดียวคือ จัดสร้างที่พักอาศัยในลักษณะอาคารสูง เพื่อลดปัญหาความแออัดของชุมชน จากการสัมภาษณ์พบว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่ชอบอาคารสูง รู้สึกไม่ปลอดภัยกับการอยู่อาศัย ไม่สะดวกในการขึ้น-ลงอาคาร ชอบอยู่ในระดับพื้นราบมากกว่า

ในด้านการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความเจริญในแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัยในอนาคต พบว่าร้อยละ 90 เห็นด้วยกับการร่วมกันพัฒนาของภาครัฐและเอกชน ในการทำโครงการต่างๆ พร้อมทั้งการสร้าง โครงข่ายถนนให้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ

4.3 จัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในพื้นที่เขตยานนาวา

เนื่องจากการกำหนดผังแนวความคิดยังไม่จำเป็นต้องวางผังการจัดแปลงที่ดินใหม่แต่เป็นการ จัดทำผังที่จะสามารถทำให้การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ง่ายขึ้น จากตารางที่ 4.4 แสดงองค์ประกอบ แบ่งตามปัจจัยแวดล้อมนั้น ผู้วิจัยนำมาหาแนวทางแก้ไของค์ประกอบตามสภาพพื้นที่จริงที่ได้ลง ดำรวจและจากข้อมูลทางเอกสารวิเคราะห์ได้เป็นตารางที่ 4.16 คือ

ตารางที่ 4.16 การแก้ไของค์ประกอบตามปัจจัยแวดล้อม

องค์ประกอบที่ต้องอนุรักษ์

พื้นที่ริมแม่น้ำ พื้นที่คลอง	เพื่อให้เป็นรูปแบบธรรมชาติที่ยังคงให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่สีเขียว และสอดคล้องกับกฎข้อ บังคับเรื่องการป้องกันน้ำท่วม
ทรัพย์สินทางธรรมชาติ	วางแผนเรื่องสวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว โดยพัฒนาสภาพ ธรรมชาติที่มีให้เกิดประโยชน์ เช่นพื้นที่บริเวณสวนเดิม สนาม หญ้า บึง คลอง เป็นต้น
วัด	อนุรักษ์พื้นที่ที่เป็นวัดทั้งหมด 9 แห่ง
สิ่งแวดล้อมชุมชน	คงสภาพเมืองบริเวณพื้นที่ถนนสาธุประดิษฐ์ ถนนช่องนนทรี บริเวณช.ประดู่ซึ่งเชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์กับถนน รัชดาภิเษก และทำการปรับปรุงยกระดับให้ได้มาตรฐาน

องค์ประกอบทางด้านลบและเป็นอันตราย

อันตรายทางธรรมชาติ	ต้องมีพื้นที่ระบายน้ำและกักเก็บน้ำ ทำการถมดินในพื้นที่ต่ำ
อุบัติเหตุทางจราจร	วางแผนปรับปรุงและพัฒนาระบบทางเดินเท้า โครงข่ายถนนและ ระบบขนส่งสาธารณะ
มลพิษทางอากาศและเสียง	ใช้ระบบขนส่งมวลชนสมัยใหม่ ควบคุมการใช้ที่ดินและจัดสร้าง แนวป้องกันสีเขียว
สภาพที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรม	การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการสร้างบ้านเรือน ใหม่และจัดสร้างโครงการที่พักอาศัยในลักษณะอาคารสูง

องค์ประกอบที่ขาดไป

โครงข่ายถนน	พัฒนาระบบโครงข่ายถนนใหม่
การขนส่งมวลชน	นำระบบขนส่งมวลชนแบบรถไฟฟ้ามาใช้และปรับปรุงระบบรถ โดยสารประจำทางเพื่อให้บริการตลอดเต็มพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

องค์ประกอบที่ขาดไป

สวนสาธารณะและสิ่งบริการชุมชนอื่นๆ	วางแผนระบบโครงข่ายพื้นที่สีเขียวโดยจัดสร้างสวนสาธารณะและจัดสร้างศูนย์สาธารณสุข โรงพยาบาล สำนักงานเขต สถานีตำรวจ เพิ่มเติมจากที่มีอยู่ เพื่อให้สะดวกในการติดต่อและให้บริการอย่างทั่วถึง
-----------------------------------	--

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.16 แสดงการแก้ไขขององค์ประกอบตามปัจจัยแวดล้อมทั้ง 3 ประเภทที่ทำการสำรวจสภาพทางกายภาพและทำการแก้ไขโดยภาพรวมก่อนเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น และจากตารางที่ 4.16 สามารถจำแนกเป็นหัวข้อในการพัฒนาเขตยานนาวา โดยเสนอแนวทางแก้ไขไว้ในตารางที่ 4.17 จากแนวทางการแก้ไขปัญหาในการพัฒนาสามารถนำมาจัดทำเป็นผังแนวความคิดเพื่อการจัดรูปที่ดินต่อไป

ตารางที่ 4.17 แนวคิดในการพัฒนาแก้ไขปัญหาในการพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวา

หัวข้อ	การแก้ไข
1)รูปแบบการใช้ที่ดิน	<p>กำหนดและจัดวางให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการใช้ที่ดินในภาพรวมทั้ง 3 เขต (เขตยานนาวา เขตบางคอแหลมและเขตสาทร รวมทั้งบางส่วนในเขตราษฎร์บูรณะ) โดยจัดแบ่งการใช้ที่ดินออกเป็น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม 2) การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 3) การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง 4) การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย 5) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ 6) การใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับ

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

หัวข้อ	การแก้ไข
2) พื้นที่สวนสาธารณะและที่พักร่อนหย่อนใจ	1) ใช้พื้นที่ว่าง เช่น ทางเท้า ที่ริมน้ำ พื้นที่ใต้ทางด่วนโดยจัดเป็นสวนหย่อมหรือจัดพื้นที่ด้วยการปลูกต้นไม้ ตกแต่งสถานที่ให้สวยงามเหมาะแก่การพักผ่อน 2) ใช้พื้นที่ว่างของหน่วยงานราชการต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์แก่ชุมชนในช่วงเวลาอันราชการ เช่น สนามหญ้าบริเวณหน้าโรงเรียน ลานวัด เป็นสนามกีฬาหรือสนามเด็กเล่นได้ ด้วยความร่วมมือกันระหว่างสำนักงานเขตและเจ้าของสถานที่ โดยการปรับปรุงพื้นที่ให้เหมาะสมกับลักษณะกิจกรรม 3) ใช้พื้นที่สวนเดิม แม้จะมีสภาพเหลืออยู่ไม่มาก แต่มีโอกาพัฒนาให้เหลือพื้นที่เดิม ดินไม้เดิม ให้เป็นสวนสาธารณะและเป็นที่พักผ่อนของคนเมืองได้
3) ปรับปรุงสภาพลำคลองให้เป็นพื้นที่สีเขียว	ให้คลองเสาดิน คลองวัดดอกไม้ คลองบางโพรงทางใต้ คลองปริวาส คลองค่าน คลองसान คลองภูมิ ทั้งหมด 7 คลองไว้และวางแผนระบบโครงข่ายพื้นที่สีเขียวขนานไปกับลำคลองเชื่อมต่อกับสวนสาธารณะ
4) ปรับปรุงบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา	วางแผนให้เป็นพื้นที่สีเขียวเป็นที่โล่ง - ว่าง เพื่อพัฒนาและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ถอยร่นจากแม่น้ำไม่น้อยกว่า 15 เมตรเพื่อรักษาทัศนียภาพ ลดสิ่งกีดขวางเพื่อการถ่ายเทอากาศ รวมทั้งกำหนดความสูงของอาคารให้มีความสูง (เกิน 23 เมตร) อยู่ห่างจากริมแม่น้ำอย่างน้อย 30 เมตร
5) ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ตอนในของเขตยานนาวา (เพิ่มทางสัญจร) และปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน	วางแผนการเชื่อมต่อถนน ซอยต่างๆให้เป็นถนน 2-4 ช่องจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้เส้นทาง ที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงและพื้นที่รอบนอกเขต และในอนาคตจะมีโครงการเชื่อมต่อถนนสาธุประดิษฐ์-พระราม3 ขึ้นทำให้เกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้น
6) ปรับปรุงพื้นที่บริเวณโครงการวงแหวนอุตสาหกรรม	วางแผนรองรับโครงการโดยสร้างสวนสาธารณะริมเส้นทางตามแนวโครงการเพื่อป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อม

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

หัวข้อ	การแก้ไข
7) วัด - โบราณสถาน	ในเขตยานนาวามีวัดอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนไม่น้อย ในส่วนที่อยู่ริมแม่น้ำ ท่าคลอง ยังมีสภาพไม่หนาแน่นแออัด ควรรักษารูปแบบสถาปัตยกรรมไม่ให้สร้างเพิ่มขึ้นใหม่จนแออัดพัฒนาภูมิสถาปัตยกรรมของบริเวณวัดให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และยังเป็นศูนย์กลางทางด้านศิลปะวัฒนธรรมแก่ชุมชนได้ด้วย
8) การร่วมมือกันในการพัฒนาพื้นที่ดินของภาคเอกชน	พื้นที่ตอนในส่วนใหญ่เป็นของเอกชน มีสภาพเป็นสวนเดิม ingsให้รกร้าง ทำเป็นโกดังสินค้า ปहुคบ้านให้เช่าหรือโดนบุกกรุก เป็นต้น ทำการประชาสัมพันธ์ บอกวัตถุประสงค์ของการพัฒนาให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดรูปที่ดินเพื่อลดปัญหาทางภาครัฐในเรื่องงบประมาณ เรื่องการเวนคืนที่ดิน เพื่อนำมาสร้างระบบสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ แต่เป็นการช่วยกันพัฒนาที่ดินให้สามารถรองรับความเจริญและการขยายตัวของเมืองในอนาคต

จากตารางที่ 4.17 สามารถนำมาจัดเป็นผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดินได้ตามภาพที่ 4.72-4.74 และจากผังแนวความคิดผู้วิจัยเลือกพื้นที่บริเวณซอยปรีชานนท์ที่เชื่อมกับถนนพระราม 3 เป็นพื้นที่ตัวอย่างในการจัดรูปที่ดิน ตามภาพที่ 4.75-4.77 ซึ่งจากตัวอย่างจะไม่แสดงรายชื่อเจ้าของที่ดินเนื่องจากไม่ใช่โครงการจริง เพราะถ้าเป็นโครงการจริงต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินก่อน จึงจะทำการจัดรูปที่ดินในบริเวณนั้นได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.72 แสดงโครงการในอนาคต

สัญลักษณ์ โครงการระบบขนมวลชนส่วนต่อขยายสายพระราม 3

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอก

โครงการเชื่อมต่อถนนสาธุประดิษฐ์ - พระราม 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์อื่นได้

ที่มา : จากการวิจัย

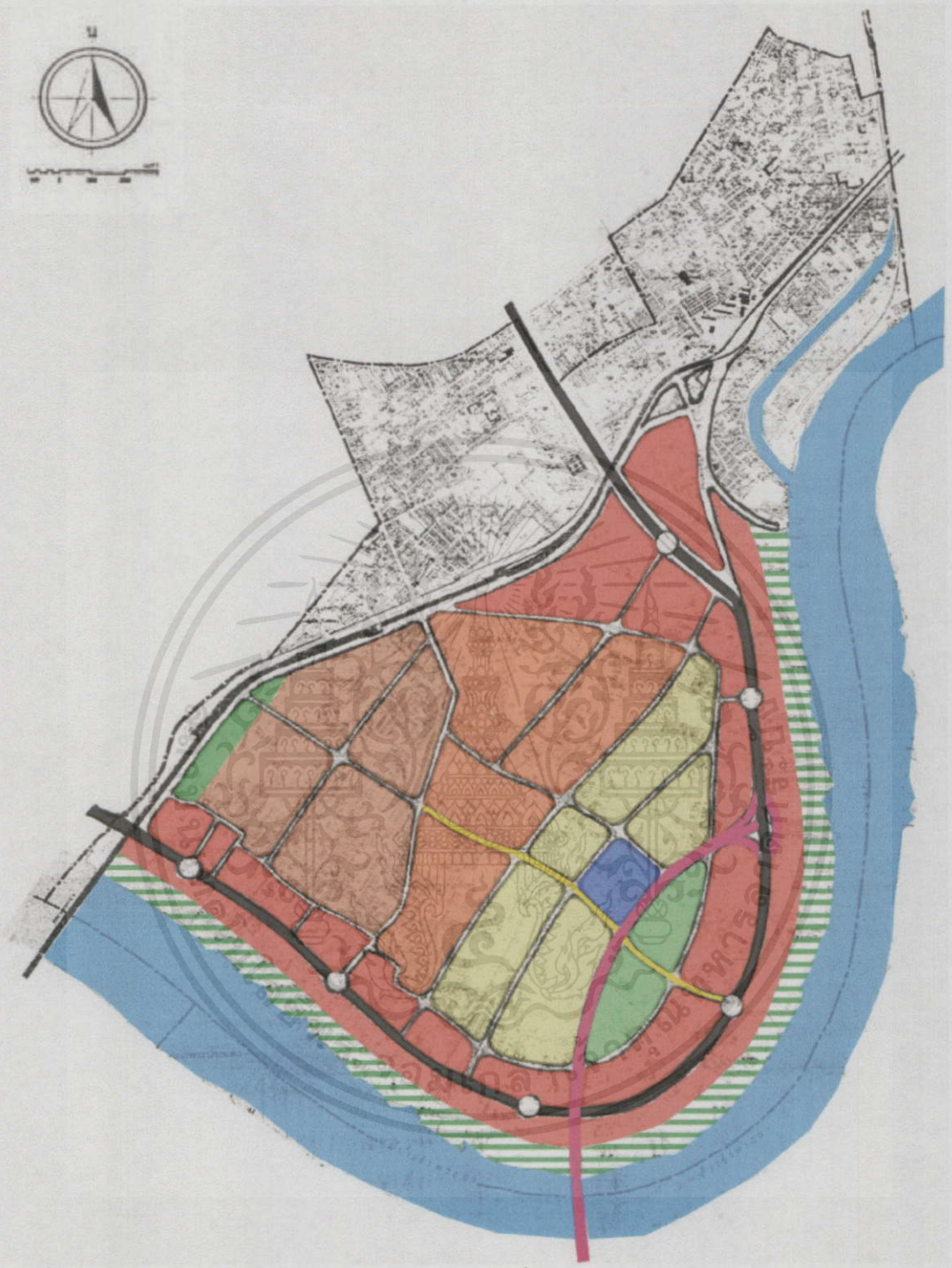


ภาพที่ 4.73 แสดงตำแหน่งการวางถนนเชื่อมทางสัญจรต่างๆ



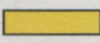



- สัญลักษณ์ โครงการระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายสายพระราม 3
- โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอก
- โครงการเชื่อมต่อถนนสารุประดิษฐ์ - พระราม 3
- ถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร

ที่มา : จากการวิจัย





ภาพที่ 4.74 แสดงการจัดทำผังแนวความคิดการจัดรูปที่ดินในเขตยานนาวา

- | | | |
|-----------|--|--|
| สัญลักษณ์ |  ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |  สถาบันราชการ |
| |  ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |  ที่โล่งเพื่อนันทนาการ |
| |  พาณิชยกรรม |  ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่มา : จากการวิจัย



ภาพที่ 4.75 แสดงตำแหน่งตัวอย่างการจัดรูปที่ดินในพื้นที่เขตยานนาวา

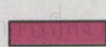
สัญลักษณ์



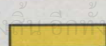
ตำแหน่งตัวอย่างการจัดรูปที่ดิน



โครงการระบบขนมวลขนส่วนต่อขยายสายพระราม 3



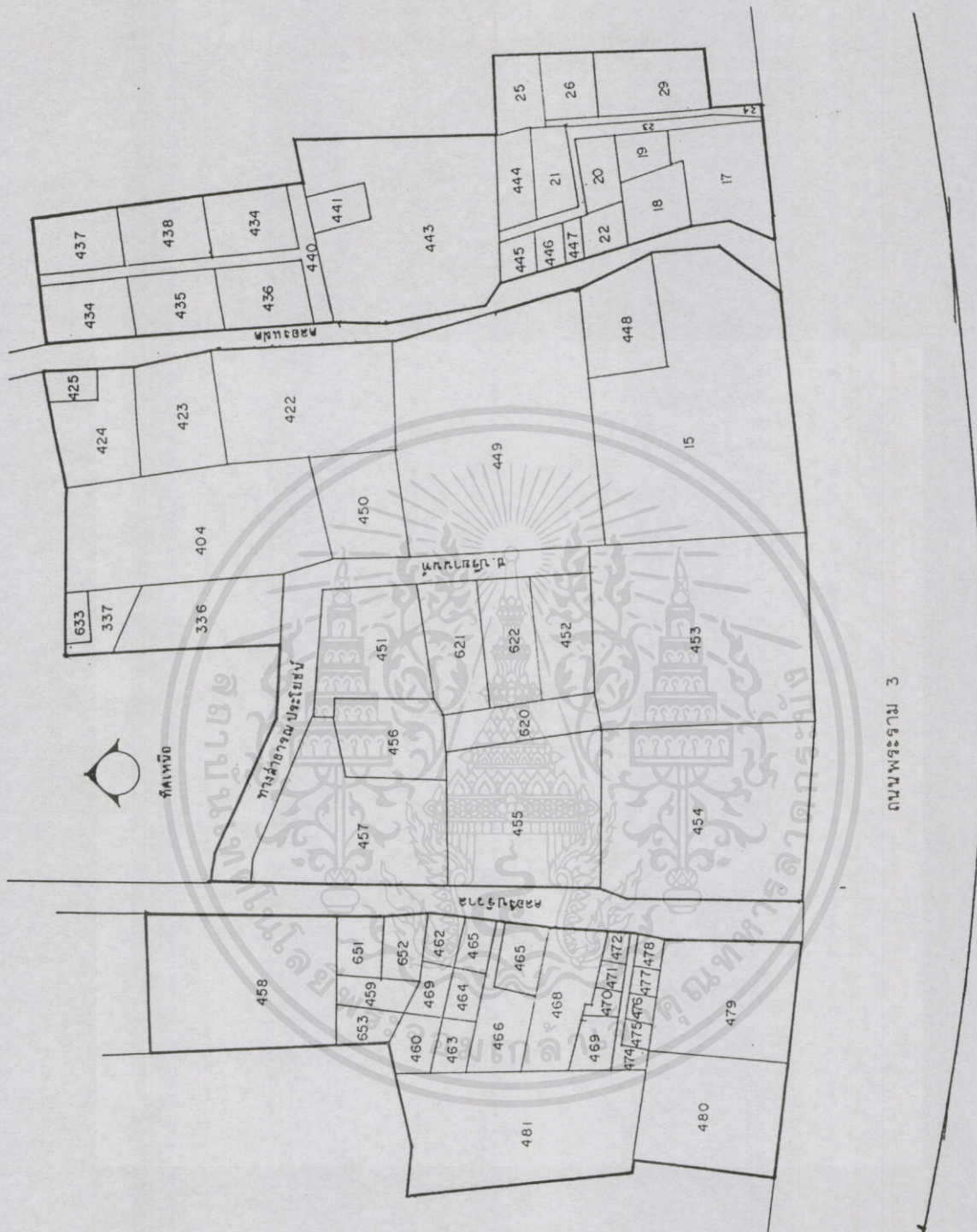
โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอก



โครงการเชื่อมต่อถนนสารบุรีประดิษฐ์ - พระราม 3



ที่มา : จากการวิจัย



ถนนพระราม 3

ภาพที่ 4.76 แสดงแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดินฯ บริเวณริมถนนพระราม 3 ระหว่างคลองปริวาส และคลองแปด มีจำนวนแปลงที่ดินทั้งสิ้น 70 แปลงพร้อมเลขที่โฉนดของเจ้าของที่ดิน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งงานไว้สำหรับการใช้ทุนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า โดยนำข้อมูลมาจากกรมที่ดินกรุงเทพมหานคร
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่มา : กรมที่ดินกรุงเทพมหานคร



ถนนพระราม 3

ภาพที่ 4.77 แสดงแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดินบริเวณริมถนนพระราม 3 โดยจัดสร้างระบบถนนเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่คอนกรีต (2 ช่องจราจร = 8.00 เมตร) และจัดพื้นที่บางส่วนเป็นสวนหย่อมได้ 2 แปลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่สามารถตีค่าทั้งส่วน อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
ที่มา : จากการวิจัย

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษารูปแบบการศึกษารูปที่คืนเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตชานานาวา เนื่องจากความเจริญทางด้านเศรษฐกิจทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเติบโตและเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ลักษณะที่เห็นได้ชัดคือการพัฒนาการใช้ที่ดินที่แผ่ออกไปสู่ชานเมืองแบบก้าวกระโดดและกระจาย กระจาย โครงการพัฒนามากขึ้นโดยไม่มีประสานกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ในส่วนของเขตชานานาวาถูกกำหนดให้รองรับการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมที่จะขยายตัวในอนาคต ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผนการพัฒนาการใช้ที่ดินที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินซึ่งสามารถดำเนินการ ได้ก็คือ การศึกษารูปแบบการศึกษารูปที่คืนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเมือง โดยผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัยดังนี้คือ

1. ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ในเขตชานานาวา
2. ศึกษาความเป็นไปได้เพื่อการพัฒนาพื้นที่ในเขตชานานาวาโดยการศึกษารูปที่คืน
3. จัดทำผังแนวความคิดการศึกษารูปที่คืนในเขตชานานาวา

โดยกรอบแนวคิดที่ผู้วิจัยใช้เป็นแนวทางในการศึกษาแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ ลักษณะสภาพทางกายภาพและลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ขอบเขตของการวิจัยประชากร ได้แก่ บุคคลที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่เขตชานานาวา กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้เกณฑ์การเลือกตัวอย่างจากการสำรวจจำนวนประชากร ในพื้นที่เขตชานานาวาจำนวน 5,655 คน / ตร.กม. ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 361 คน ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมและลักษณะสภาพทางกายภาพ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสำรวจและแบบสอบถาม โดยแบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมทางกายภาพและข้อมูลแสดงความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

โดยผลที่ได้จากการวิจัยจะนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เขตชานานาวา ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลในบทที่ 4 สามารถสรุปผลการวิจัยได้เป็น 3 ตอนดังนี้คือ

1. ข้อมูลสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตชานานาวา

1.1 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

1.2 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

2. ข้อมูลความเป็นไปได้เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตชานานาวาจากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 ข้อมูลคือ

2.1 ข้อมูลทั่วไป

2.2 ข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

2.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

3. การจัดทำผังแนวความคิด

1. ข้อมูลสภาพปัจจุบันของพื้นที่เขตยานนาวา

1.1 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาพบว่าเขตยานนาวามีแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างไรก็ตามการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมในแต่ละเขตมีการเพิ่มและลดจำนวนตลอดเวลาตามการขึ้นลงของสภาพเศรษฐกิจ

ลักษณะสภาพทางสังคม จากการศึกษาพบว่าเมื่อเศรษฐกิจมีความเจริญขึ้นทำให้ชุมชนเกษตรกรรมเริ่มมีการขายหรือให้เช่าหน้าดินเพื่อทำที่พักอาศัย การเปลี่ยนแปลงได้เพิ่มมากขึ้นหลังการตัดถนนเข้าบริเวณตอนกลางของพื้นที่และเลียบแม่น้ำ สาเหตุสำคัญที่ทำให้การเกษตรกรรมเริ่มหมดไปคือ ถนนได้กลายเป็นเครื่องกั้นขวางการขึ้น - ลงของลำคลอง ทำให้เกิดน้ำเน่าเสียไม่สามารถทำการเกษตรได้ ในส่วนของประชากรมีการคาดการณ์โดยภาพรวมว่ามีแนวโน้มลดลง ส่วนชุมชนแออัดในเขตยานนาวาพบว่าส่วนใหญ่อยู่บนที่ดินของเอกชน สภาพการถือครองที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่อาศัยแบบบุกรุก

1.2 ลักษณะสภาพทางกายภาพ

จากการศึกษาพบว่า สภาพทางธรรมชาติมีลักษณะทางธรณีสัณฐานประเภทที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการถมปรับสภาพพื้นที่ ในด้านคุณภาพน้ำมีปัญหาด้านออกซิเจนละลายน้ำต่ำค่าบีโอดีสูงจากการทิ้งน้ำเสีย ดังนั้นเพื่อมิให้เกิดปัญหาควรกำหนดจำนวนประชากรให้อยู่ภายใต้ความสามารถรองรับระบบบำบัดน้ำเสียรวม ส่วนคุณภาพอากาศพบว่าส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานยกเว้นฝุ่นขนาดเล็กสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์และยานพาหนะขนาดใหญ่

การใช้ที่ดิน ก่อนปี พ.ศ. 2513 บริเวณนี้เป็นพื้นที่สวนผลไม้และเกษตรกรรม การเข้าถึงพื้นที่มีถนนสำคัญ 4 เส้นทางคือถนนเจริญกรุง ถนนสาทรประดิษฐ์ ถนนจันทร์และถนนนางลิ้นจี่ แต่ภายหลังจากที่ได้มีการก่อสร้างถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงแหวนรอบในต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระราม 3 พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงจึงเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นโรงงานอุตสาหกรรมคลังสินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือคลองเตย เมื่อมีการก่อสร้างทางด่วนและถนนราชีวาสาธาณนรินทร์ ได้นำความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาสู่พื้นที่นี้ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่

โล่ง ว่าง มีจำนวนลดลง ทำให้การพัฒนาที่ดินเกิดเป็น 2 ลักษณะคือ 1) การพัฒนาใหม่บนพื้นที่ว่าง และ 2) การพัฒนาบนพื้นที่ปลูกสร้างเดิม ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่ว่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่ 1 มีความสะดวกในการเข้าถึงโดยเฉพาะบริเวณริมน้ำและริมถนนพระราม 3 ส่วนกลุ่มที่ 2 เป็นพื้นที่ไม่สะดวกในการเข้าถึงและอยู่ลึกเข้าไปตอนใน

ระบบโครงข่ายถนนแบ่งออกเป็น 4 ประเภทตามลักษณะหน้าที่การให้บริการของถนน ได้แก่ ถนนสายประธานหรือทางด่วน ถนนสายหลัก ถนนสายรองและซอย ระบบขนส่งมวลชนแบ่งออกเป็น 2 ระบบคือ รถไฟฟ้าสายสีเขียวปัจจุบันให้บริการอยู่ที่ตอนล่างของเขตสาทร ติดต่อกับเขตยานนาวาตอนบน ระบบโครงข่ายคมนาคมปัจจุบันแบ่งเป็น 2 ระบบคือระบบคมนาคมทางบกและทางน้ำ ในส่วนของรถโดยสารประจำทางให้บริการเฉพาะถนนสายหลักและถนนสายรองเท่านั้น โดยรถโดยสารสองแถวจะรับ - ส่งผู้โดยสารต่อจากรถโดยสารประจำทางอีกทีหนึ่ง เนื่องจากถนนซอยมีขนาดช่องจราจรไม่ได้มาตรฐาน บางแห่งไม่เชื่อมต่อกัน ดังนั้นการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว ส่วนระบบคมนาคมทางน้ำแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ การเดินเรือข้ามฝากแม่น้ำเจ้าพระยาและการเดินเรือเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

การบริการด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปาและโทรศัพท์ จากการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ได้รับบริการทั่วถึงโดยเฉพาะริมถนนสายหลัก ส่วนสาธารณูปการ ได้แก่ สถานศึกษามีทั้งสิ้น 23 แห่ง เป็นโรงเรียนอนุบาล 4 แห่ง ระดับประถมและมัธยม 9 แห่ง สถานพยาบาล มีทั้งสิ้น 4 แห่ง เป็นโรงพยาบาล 1 แห่งส่วนที่เหลือ 3 แห่งเป็นศูนย์บริการสาธารณสุข มีสถานีกีฬา 1 แห่งอยู่ทางตอนบนของเขต

2. ข้อมูลความเป็นไปได้เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุตั้งแต่ 31-50 ปี สถานภาพแต่งงานแล้วเป็นส่วนใหญ่ วุฒิการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา รองลงมาเป็นระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า มีอาชีพรับจ้างเป็นส่วนใหญ่ รองมาเป็นอาชีพอื่นๆ เช่น ค้าขาย เสริมสวย ลูกจ้างก.ท.ม. แม่บ้านและนักศึกษา

2.2 ข้อมูลแสดงลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ย้ายมาจากที่อื่นโดยย้ายมาจากต่างจังหวัดเหตุผลที่ย้ายมาคืออยู่ใกล้แหล่งงาน ระยะเวลาที่อยู่ในชุมชน 6-10 ปีรองลงมาก็คือต่ำกว่า 5 ปี จำนวนครอบครัวส่วนใหญ่จะเป็นครอบครัวเดี่ยวไม่เกิน 2 ครอบครัวไม่มีคนทำงานอายุเกิน 60 ปี และส่วนใหญ่ ไม่มีคนว่างงานในครอบครัว รายได้ต่อเดือนจะอยู่ที่ มากกว่า 5,000 - 10,000 บาท พอแต่ไม่เหลือเก็บส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ลักษณะที่พักอาศัยจะเป็นแบบเช่าแฟลตหรืออพาร์ทเมนต์ รองลงมาเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น บ้านไม้ 1 ชั้นและอาคารพาณิชย์ สถานที่ทำงานส่วนใหญ่ อยู่ในเขต

ยานนาวา การเดินทางส่วนใหญ่จะใช้ยานพาหนะประเภทรถโดยสารประจำทาง รองลงมาคือเดินไปทำงานและมีรถจักรยานยนต์ส่วนตัว สถานที่ไปจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภค - บริโภคส่วนใหญ่ไปที่ตลาดสด รองลงมาเป็นร้านค้าใกล้บ้าน สถานพยาบาลที่ไปรับการรักษา ส่วนใหญ่จะใช้บริการคลินิกใกล้บ้าน รองลงมาเป็นโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตบางคอแหลมและใช้บริการสาธารณสุข 55 ในเขตยานนาวา

2.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากการศึกษาพบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณที่พักอาศัยมีระบบไฟฟ้า ประปาและโทรศัพท์ ได้รับความสะดวกเป็นส่วนใหญ่ ปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชนที่เป็นปัญหามากคือ ปัญหาขยะมูลฝอย รองลงมาเป็นปัญหาการรบกวนของสัตว์ พาหนะนำโรคต่างๆ เช่น ยุง แมลงวัน หนู และปัญหาการปนเปื้อน ความสกปรกในชุมชน นำเน่าเสีย ตามลำดับ ในส่วนของความต้องการให้โครงการใดเกิดขึ้นก่อนในพื้นที่เป็นอันดับแรกคือ สวนสาธารณะ รองลงมาคือการจัดการน้ำเสีย และให้มีถนนเชื่อมตรอก ซอยต่างๆ และเห็นด้วยมากกับโครงการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม รองลงมาเป็นโครงการปรับปรุงพื้นที่โล่ง วางเป็นสวนสาธารณะและโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เป็นพื้นที่สีเขียว ส่วนโครงการที่ไม่เห็นด้วยมากคือโครงการจัดโครงสร้างพื้นฐานเช่น ถนน ท่อระบายน้ำ ไฟฟ้าเพื่อให้เกิดการสร้างบ้านเรือนใหม่และโครงการจัดสร้างที่พักอาศัยในลักษณะอาคารสูงเพื่อลดปัญหาความแออัดของชุมชน จากโครงการต่างๆที่จะนำมาพัฒนาในพื้นที่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวา

3. การจัดทำผังแนวความคิด

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพ ได้แก่มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน องค์ประกอบของชุมชน การใช้ที่ดินและขบวนการนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อกำหนดใช้ชัดเจนถึงความจำเป็นในการพัฒนา แบ่งลักษณะปัจจัยออกเป็น 3 ประเภทคือ 1) ลักษณะที่ต้องอนุรักษ์ 2) ลักษณะที่มีผลกระทบต่อด้านลบและเป็นอันตราย (ลักษณะต้องตัดออกไป) 3) ลักษณะที่ขาดไป (ลักษณะที่ต้องเพิ่ม) ผู้วิจัยนำมาหาแนวทางแก้ไขและจำแนกเป็นหัวข้อในการพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา สามารถนำมาจัดทำเป็นผังแนวความคิดเพื่อการจัดรูปที่ดินได้ดังนี้ 1.รูปแบบการใช้ที่ดิน กำหนดและจัดวางให้สอดคล้องเหมาะสมกับการใช้ที่ดิน 2. พื้นที่สวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจ 3. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เป็นพื้นที่สีเขียว 4. ปรับปรุงบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา 5. ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ตอนในของเขตยานนาวา (เพิ่มทางสัญจร) และปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน 6. ปรับปรุงพื้นที่บริเวณโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม 7. วัด - โบราณสถาน 8. การร่วมมือกันในการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชน

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัย เรื่องการศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา พบว่าสภาพพื้นที่ในเขตมีความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินโดยเฉพาะบริเวณตอนกลางของพื้นที่ เนื่องจากมีลักษณะเป็นสวนผลไม้เดิม พื้นที่ถูกปิดล้อมมีการเข้าออกไม่สะดวก มีเพียงถนนซอยจำนวน 2-3 ซอยเท่านั้นที่สามารถเข้าสู่พื้นที่ได้ รวมทั้งพื้นที่บางแปลงยังเป็นพื้นที่ตาบอดไม่ได้รับการพัฒนา (ไม่ได้แยกกรรมสิทธิ์ที่ดิน) และเนื่องจากมีพื้นที่ว่างทำให้เกิดการพักอาศัยโยกย้ายเข้ามาในพื้นที่ทั้งในรูปแบบของการพักอาศัยถูกต้อง ส่วนใหญ่มาในลักษณะการเช่าอาคาร บ้านแถว เพื่อการอยู่อาศัย อีกส่วนหนึ่งมาจากการบุกรุก ทั้งนี้เนื่องมาจากมีแหล่งงานอยู่ในบริเวณโดยรอบซึ่งแรงงานต่างๆจะอาศัยศักยภาพที่สามารถเดินทางไป - กลับจากแหล่งงานถึงบริเวณที่ทำงานได้สะดวก ตามที่คำรบลักซ์ สุรัสวดี (2543 : 28) กล่าวว่าจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วแต่ไม่สอดคล้องกับจำนวนของที่ดินที่มีเท่าเดิมและจำกัด นอกจากนี้ยังมีพื้นที่อีกเป็นจำนวนมากที่ยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ขาดการพัฒนาเนื่องจากเป็นพื้นที่ตาบอด ไม่มีถนนเข้าพื้นที่ มีรูปทรงที่ไม่เหมาะสมในการพัฒนา เช่น พื้นที่เว้าแหว่ง รูปทรงยาว รูปทรงแคบ เป็นลักษณะไม่อาจพัฒนาอะไรได้ หากปล่อยพื้นที่เหล่านี้ให้เป็นพื้นที่ว่างขาดการพัฒนา อาจก่อให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดในอนาคต การพัฒนาที่ดินด้วยวิธีการเดิมคือการตัดถนน แต่มิได้มีการจัดรูปแปลงที่ดินควบคู่กันไปทำให้เกิดการพัฒนาไม่ทั่วถึง สอดคล้องกับ (Nagano , 1994) อ้างถึงใน รัชดาพร อัมราลิขิต (2542 : 5) กล่าวว่า ลักษณะพิเศษที่พบเห็นได้โดยทั่วไปของรูปแบบการพัฒนาเมืองไทย คือการพัฒนาตามความยาวเป็นการขยายตัวของเมืองใหญ่ที่กำลังขยายออกไปตามถนนสายต่างๆที่เข้าสู่พื้นที่แถบชานเมือง พื้นที่ที่อยู่ด้านหลังของถนนสายต่างๆเหล่านั้นมีแนวโน้มว่าจะถูกปล่อยทิ้งไว้ในลักษณะที่ดินที่ไม่ได้รับการพัฒนา เพราะไม่สะดวกในการเข้าถึง จึงมีความเหมาะสมที่จะนำโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองมาใช้กับพื้นที่เช่นนั้น

ดังนั้นจึงต้องมีการจัดทำผังแนวความคิดเพื่อกำหนดเป็นผังชี้นำการพัฒนาเมืองให้มีรูปแบบที่มีการผสมผสานกันระหว่างการพัฒนาเมืองและระบบจราจรเข้าด้วยกันเพื่อสร้างความสมดุลของแหล่งงานกับที่พักอาศัย กำหนดการขยายตัวและการกระจายตัวของเมืองอย่างมีระบบ การพัฒนาระบบจราจรและขนส่งให้สอดคล้องเชื่อมโยงกัน โดยผู้วิจัยจำแนกหัวข้อในการจัดทำผังแนวความคิดซึ่งได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้คือ

1. รูปแบบการใช้ที่ดินไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าพบว่าตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันยังคงมีลักษณะการใช้ที่ดินแบบประสม คือมีการใช้ที่ดินเพื่อพัฒนาเป็นสิ่งปลูกสร้างปะปนกันไม่ได้มีการแบ่งย่านหรือแยกประเภทกิจกรรมการใช้ที่ดินอย่างชัดเจน

เจน โดยลักษณะการพัฒนาเริ่มจากปลูกสร้างบ้านพักอาศัยและคลังสินค้าตามริมแม่น้ำ ถ้าคลองแล้ว ขยายตัวลึกเข้าไปพื้นที่ด้านในต่อมา มีการก่อสร้างถนนจึงมีอาคารพาณิชย์และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ขยายตัวไปตามแนวริมถนน โดยที่พื้นที่ด้านในไม่ได้รับการพัฒนาควบคู่กันไปจึงเกิดเป็นที่ว่าง ดังนั้นจึงต้องมีการวางรูปแบบการใช้ที่ดินให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการนำไปพัฒนาควบคู่กับพื้นที่ติดต่อดโดยรอบ เพื่อไม่ให้เกิดการกระจุกตัวจนเกิดเป็นปัญหาจราจร สอดคล้องกับ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2536 : 192) กล่าวว่า การใช้ที่ดินมีส่วนสัมพันธ์กันโดยตรงกับโครงสร้างทางด้านอาชีพของชาวเมืองเพราะการใช้ที่ดินคือสิ่งที่แสดงออกในรูปพื้นที่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ถ้าการใช้ที่ดินเป็นระเบียบ มีการกำหนดโซนการใช้ที่ดิน เมืองนั้นจะไร้ปัญหาการจราจร จะมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ตลอดจนทำให้เมืองน่าอยู่มีสิ่งแวดล้อมอันพึงประสงค์ แต่การใช้ที่ดินจะเป็นเช่นนี้ได้ ต้องมีการวางแผน

2. พื้นที่สวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจ

ปรับปรุงพื้นที่บริเวณโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม (รัชสาสถาเขตล้อมริมทาง)

จากการวิจัยพบว่า ปัจจุบันพื้นที่โล่ง - ที่ว่างมีจำนวนลดลงเนื่องจากมีกิจกรรมต่างๆเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเพื่อการอยู่อาศัย ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะมีเพียง 0.5 ไร่ต่อประชากร 1,000 คนหรือ 0.85 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน ซึ่งตามมาตรฐานการวางผังเมืองกำหนดพื้นที่สวนสาธารณะไว้ 2.00 ไร่ต่อประชากร 1,000 คน ดังนั้นผู้วิจัยจึงกำหนดผังแนวความคิดจากโครงการในอนาคตคือ โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอกด้านใต้จะเกิดขึ้นในพื้นที่เขตนานาว่า ดังนั้นจึงควรมีการจัดสภาพแวดล้อมริมทางเพื่อเป็นแนวพื้นที่สีเขียวหรือเป็นพื้นที่สวนสาธารณะขนาดใหญ่สามารถใช้จัดกิจกรรมสันทนาการต่างๆได้ตามโอกาสสมควร เพื่อให้ชุมชนมีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น และจากการพัฒนาระบบคมนาคมดังกล่าวทำให้เส้นทางคมนาคมเหล่านี้ผ่านและใช้ประโยชน์จากแปลงที่ดินเหล่านี้ไปพร้อมๆกัน ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ว่างและพื้นที่ตาบอดได้ ช่วยส่งเสริมให้พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนามากขึ้น สอดคล้องกับ โครงการพัฒนาเมืองพื้นที่เฉพาะของกรุงเทพมหานครหรือ เรียกว่า แผนพัฒนาเมืองเฉพาะ บริเวณวงแหวนอุตสาหกรรม โดย คำรบดักข์ สุรัสวดี (2543 : 19) อธิบายเกี่ยวกับโครงการนี้ว่า มีการกำหนดทิศทางที่ตั้งและควบคุมขนาด ซึ่งการขยายตัวของเมืองอย่างมีระบบโดยคำนึงถึงการประสานการใช้พื้นที่อุตสาหกรรมเดิม และโอกาสการพัฒนาเชิงพาณิชย์บริเวณถนนพระราม 3 การใช้ท่าเรือคลองเตย โครงข่ายคมนาคม อันได้แก่โครงการรถไฟฟ้าชานชาลา โครงการรถไฟฟ้ามหานครและโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมคลองขนาถนนพระราม 3 ให้เกิดความเชื่อมโยงกับการพัฒนาเมืองสมุทรปราการและแหล่งพักอาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
สาธารณูปโภค - สาธารณูปการ โดยมีโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ระบบขนส่งมวลชนและระบบถนนชั้นนำและเชื่อมโยงการพัฒนาในพื้นที่ต่างๆอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์พื้นที่

สี่เหลี่ยม สวนกลางมหานครบริเวณบางกระเจ้า เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องสัมพันธ์กับทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3. ปรับปรุงสภาพลำคลองและพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ให้เป็นพื้นที่สีเขียว

จากการวิจัยพบว่า สภาพลำคลองมีลักษณะน้ำเน่าเสีย มีการทำกิจกรรมรुक้าลำคลองและบางลำคลองมีสภาพคืนเงิน มีหญ้าขึ้นรก้าง ไม่มีต้นไม้ให้เห็นและมีสภาพแคบ ในกรณีนี้จะทำการถมเพื่อปรับสภาพเป็นพื้นที่สีเขียว เช่น ปลูกต้นไม้ จัดเป็นสวนหย่อมเล็กๆ ไปตลอดลำคลองเดิมและให้สามารถเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะได้และในส่วนของลำคลองที่สามารถปรับปรุงได้ จะกำหนดแนวพื้นที่สีเขียวทั้งสองฝั่งคลองเพื่อฟื้นฟูสภาพลำคลองและป้องกันการขยายตัวของกิจกรรมรูก้าลำคลอง รวมทั้งสามารถพัฒนาให้เป็นทอรวมสาธารณูปโภค เช่น ระบบน้ำประปา ระบบระบายน้ำ เป็นต้น ในส่วนของพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา กำหนดให้เป็นแนวที่โล่ง มองเห็นทิวทัศน์ที่สวยงามและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ เกณฑ์มาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม (2539 : 24) หมวดอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ อธิบายว่า เป็นแนวความคิดของการสร้างเมืองในลักษณะ “เมืองชนบท” หรือ “ป่าล้อมเมือง” ต่อมาได้พัฒนาไปสู่การสร้างแนวที่โล่งสีเขียวริมแม่น้ำลำคลอง และปลูกต้นไม้ข้างถนน ฯลฯ ซึ่งเป็นการดึงความเป็นธรรมชาติเข้ามารักษาสภาพแวดล้อมได้ทำให้อากาศสดชื่นเข้าสู่ใจกลางเมืองและพื้นที่อยู่อาศัยของเมือง จัดให้เป็นแนวป้องกันการรูก้าที่สาธารณะและห้ามปลูกสร้างอาคาร ให้แนวทางเดินเชื่อมโยงติดต่อซึ่งกันและกันในชุมชน เกณฑ์เกี่ยวกับแนวที่โล่งริมน้ำคือ ที่สาธารณะหรือที่เอกชนริมน้ำ ลำคลอง หนองบึง ให้มีแนวออรันอาคารตลอดแนวไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร

4. ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ตอนในเขตยานนาวา

(เพิ่มทางสัญจรและปรับปรุงทางเท้าในชุมชน)

จากการวิจัยพบว่า สภาพพื้นที่ตอนกลางของเขตยังไม่มีถนนที่ได้มาตรฐานและมีปัญหาเกี่ยวกับขอยตันขาดการเข้าถึงดังนั้นจึงทำการวางแผนถนนที่ได้มาตรฐาน 2-4 ช่องจราจรเชื่อมต่อกันให้เป็นระบบเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ที่มีปัญหาให้ได้มาตรฐานสามารถเชื่อมโยงพื้นที่และกิจกรรมระหว่างชุมชน พร้อมทั้งทำการปรับปรุงทางเดินเท้าควบคู่กันไป สอดคล้องกับ ปัญหาจากการขยายตัวของชุมชนเมืองที่ขาดการสนับสนุนปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ และปัญหาจากการพัฒนาเมืองอย่างอิสระเสรี โดยเจ้าหน้าที่สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่ ได้มีการสัมมนาระดมความคิดเห็นเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน เพื่อคุณภาพชีวิตเอกรสารเป็นเอกรสารฐานไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาร่างแบบ มีอนญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าและถึงแวดล้อมที่ดีขึ้นของชุมชนเมือง (2542 : 6) ว่าปัญหาขอยตันอันเนื่องมาจากการขาดการวางผัง ถนนขอยบางสายอาจถูกออกแบบไว้เพื่อป้องกันมิให้สามารถเข้า - ออกได้หลายทางด้วยเหตุผลที่ต้องการความเป็นส่วนตัว ซึ่งถึงเป็นความประสงค์ของผู้ที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณนั้นๆ แต่ถนนขอย

บางแห่งที่มีปัญหาขาดการเชื่อมโยง อันเนื่องมาจากขาดการวางแผนนั้น การพัฒนาถนนซอยแต่ละสายอาจมีระยะทางที่ยาวและแคบเกินไปส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทางหรือขาดทางเลือกให้กับผู้ใช้เส้นทาง หากพื้นที่ดังกล่าวได้รับการวางแผน ก็จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงระบบถนนได้ โดยจะเห็นตัวอย่างของถนนซอยที่ขาดการเชื่อมต่อบริเวณถนนหลายแห่งโดยเฉพาะในบริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานคร

5. แก้ปัญหาการจราจรคับคั่งบนถนนสาธุประดิษฐ์

จากการวิจัยพบว่า เนื่องจากถนนสาธุประดิษฐ์เป็นถนนที่ตัดเข้าสู่พื้นที่เขตยานนาวาเชื่อมต่อกับถนนพระราม 3 จัดว่าเป็นย่านพาณิชยกรรมของเขต มีการทำกิจกรรมทางด้านการค้า การบริการ อยู่ตามแนวถนนสายนี้และเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ใกล้เคียงคือเขตสาทรตอนล่างและเขตบางคอแหลมตอนบน ดังนั้นจึงเกิดการจราจรคับคั่งในบริเวณถนนสายนี้ ดังนั้นเพื่อเป็นการลดปัญหาดังกล่าวทางกรุงเทพมหานคร โดยกรมโยธาธิการ ได้มีการจัดทำแผนก่อสร้างถนนผ่านพื้นที่ตอนกลางของเขตเพื่อเชื่อมโยกับถนนพระราม 3 ปัจจุบันมีการจัดทำแนวเวนคืนที่ดินบริเวณที่เป็นแนวถนนตัดผ่านไว้แล้ว ซึ่งถ้าโครงการนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จจะไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอกด้านใต้ สอดคล้องกับ โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนหนองบัวมน โดย เปรมศิริ เกษมสันต์ (2542 : 5) กล่าวว่า จากแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้น พื้นที่ “ชุมชนหนองบัวมน” จะต้องมีมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานสูงขึ้น จากความจำเป็นที่ต้องมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงระหว่างถนนพหลโยธิน - รัตนโกสินทร์สมโภชไปสู่พื้นที่เมืองและบริเวณโคยรอบ เพื่อให้พื้นที่โครงการมีบทบาทเป็นศูนย์กลางได้อย่างแท้จริง เพราะมีการเข้าถึงได้จากประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งโครงข่ายถนนที่วางแผนไว้นี้ถ้าสามารถดำเนินการได้จะส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ ตามที่สำนักผังเมือง (2542 : 13) ได้จัดทำแนวความคิดในการจัดทำผังโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งไว้ในข้อที่เกี่ยวข้องคือ การวางระบบผังคมนาคม (ถนนเสนอแนะ) เพิ่มเครือข่ายถนนสายหลักซึ่งทำหน้าที่ผ่านการจราจรระหว่างเขตและคมนาคมสายรอง เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ เสริมโครงข่ายระบบถนนในบริเวณที่ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลาง ซึ่งจะมีการกระจายตัว การใช้ที่ดิน เพิ่มความหนาแน่นประชากร รวมทั้งเพื่อลดพื้นที่ Super Block ให้เกิดการพัฒนากการใช้ที่ดินภายในเมือง ในลักษณะ Concentrate Growth ยิ่งขึ้น สอดคล้องกับการผังเมืองประเทศสิงคโปร์ โดยสุรรัตน์ ณ นคร (2541 : 23) อธิบายว่า สิงคโปร์ได้วางแผนการจัดระบบคมนาคมและขนส่งให้มีความสะดวก เชื่อมโยงถึงกันเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งประชากรในการเดินทางไปทำงาน การป้องกันปัญหาจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ดังเช่น ที่เกิดขึ้นในหลายๆเมือง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าในประเทศภูมิภาคเอเชีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจตามมา การวางแผนจัดระบบคมนาคมและขนส่งให้มีความสมดุลระหว่างปริมาณรถ การจัดบริการขนส่งสาธารณะ เส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวกเชื่อมโยง ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

บุคคล แนวความคิดการกระจายระบบคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ที่มีการพัฒนา มีการจรรยาบรรณ
แน่นด้วยการจัดบริการขนส่งมวลชนให้บริการอย่างเพียงพอและทั่วถึง

6. วัด - โบราณสถาน

จากการวิจัยพบว่าพื้นที่ในเขตยานนาวามีจำนวนวัด 9 แห่ง บางแห่งมีโรงเรียนรวมอยู่ในพื้นที่
วัดด้วยและมีวัดอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่จำนวน 3 วัด สามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่พักผ่อน
ทางกาย - ใจ ได้เป็นอย่างดี เป็นศูนย์กลางด้านศิลปวัฒนธรรมและศีลธรรมแก่ชุมชนได้ด้วย โดย
รักษารูปแบบทางสถาปัตยกรรมไว้ไม่ให้สร้างเพิ่มขึ้นใหม่ ทำการพัฒนาภูมิสถาปัตยกรรมของบริเวณวัด
อย่าให้มีลานคอนกรีตและพื้นที่จอดรถมากเกินไป พยายามให้เป็นภาพลักษณ์ของวัดในพระพุทธ
ศาสนา มีสวนที่สะอาด ร่มรื่น สวยงามเหมาะที่จะได้หารธรรมะและความสงบ ตรงกับวัตถุประสงค์
ของการวางผังเมืองรวมฉบับใหม่ โดยสำนักผังเมือง (2542 : 7) มีสาระสำคัญคือ ส่งเสริม อนุรักษ์
และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ รวม
ไปถึงส่งเสริมการพัฒนาเมืองด้วยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

7. การร่วมมือกันในการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชน

จากการวิจัยพบว่า พื้นที่โล่ง - ว่าง และพื้นที่สวนเดิมส่วนใหญ่เป็นของเอกชน รวมไปถึงพื้นที่
ที่เป็นแหล่งชุมชนแออัดพบว่าเป็นของเอกชนถึง 22 ชุมชนจาก 27 ชุมชนเป็นของรัฐเพียง 5 ชุมชน
จะเห็นได้ว่าถ้าได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนในการร่วมมือกันกับภาครัฐในการพัฒนาที่ดินใน
บริเวณที่กล่าวมาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งถือเป็นแผนพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของชุม
ชนในเขตชานเมืองโดยขณะนี้ทางกรุงเทพมหานครได้จัดทำโครงการนำร่องขึ้นคือโครงการจัดรูปที่
ดินเพื่อพัฒนาเมือง บริเวณถนนพระราม 9 วิภา ศิริธรรม (2542 : 3) นายกสมาคมจัดรูปที่ดิน
พระราม 9 กล่าวถึงการดำเนินการในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนทำหนังสือบันทึกแสดงความยินยอมการ
เข้าร่วมโครงการเพื่อเสนอคณะกรรมการการจัดรูปที่ดินในเมืองพิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป และ
โครงการนำร่องอีก 1 โครงการคือโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองบริเวณหนองบัวมน จตุพร
เสียวรรณศรี (2542 : 1) กล่าวว่าวัตถุประสงค์ของโครงการคือ เพื่อให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างมี
ประสิทธิภาพ ตลอดจนพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้ทั่วถึงได้มาตรฐาน ประหยัดและ
สอดคล้องกับการพัฒนาที่ดิน สามารถรองรับความเจริญเติบโตต่อการพัฒนาเมืองได้อย่างเหมาะสม
ทันต่อเหตุการณ์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เป็นศูนย์กลางชุมชนระดับย่าน ด้านพาณิชยกรรมและพัก
อาศัย จากที่กล่าวมาโครงการจะประสบความสำเร็จไม่ได้ถ้าไม่ได้รับความร่วมมือจากเจ้าของที่ดิน
และจากการวิจัยของ รัชดาพร อัมราลิขิต (2542 : 17-18) อธิบายว่า สักส่วนเจ้าของที่ดินที่ให้ความ
เห็นชอบต่อโครงการ จากร่างพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มาตราที่ 39 ระบุว่าใน

การดำเนินโครงการต้องให้เจ้าของที่ดิน 2 ใน 3 จากเจ้าของที่ดินทั้งหมดหรือเจ้าของที่ดินที่มีเนื้อที่รวมกันไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของที่ดินบริเวณนั้นมีความเห็นชอบกับการดำเนินโครงการจึงสามารถเสนอให้มีการดำเนินการได้ (ร่างพระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง , 2537) ตามที่ (คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 , 2540) อธิบายว่าการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองในประเทศไทย ควรต้องมีหน่วยงานของรัฐเป็นแกนหลักและประสานการพัฒนาได้แก่ กรมโยธาธิการ กรมการผังเมือง ราชการส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) หรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการพัฒนา เช่น การเคหะแห่งชาติ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ในการทำงานเนื่องจากมีการจัดประจำอยู่แล้ว ควรจัดตั้งหน่วยงานใหม่โดยมีรัฐร่วมด้วย เป็น “องค์กรพัฒนาเมือง” ซึ่งสามารถดำเนินการมีผลกำไรเหมือนกับบริษัททั่วไป ในหลักการจะมีรายได้พอที่จะบริหารองค์กรเท่านั้นแต่จะมีความคล่องตัวเพราะมีรัฐเป็นหุ้นส่วนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 เสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัยที่ได้สามารถนำไปพัฒนาพื้นที่ที่มีลักษณะเดียวกันหรือมีความคล้ายคลึงกัน ซึ่งยังมีอยู่อีกมาก และกระจายอยู่ทั่วทุกพื้นที่ในประเทศไทย ไม่จำกัดเฉพาะ ในกรุงเทพมหานครเท่านั้น เพื่อให้พื้นที่เหล่านั้นเกิดการพัฒนาไปในทิศทางที่ดีขึ้นและเป็นการรองรับความเจริญของเมืองในอนาคต โดยการจัดระเบียบให้เกิดการพัฒนาที่ควบคู่กันไป ดังที่จะเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้คือ

1. เพื่อกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน ให้สอดคล้องเหมาะสมกับการใช้ที่ดินและพื้นที่โดยรอบ
2. เพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นสวนเดิมหรือที่โล่ง-ว่างสามารถนำมาจัดทำเป็นพื้นที่สวนสาธารณะและที่พักผ่อนหย่อนใจ ให้เป็นปอดกับบริเวณที่ยังไม่มีพื้นที่สวนสาธารณะ
3. เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ตอนในของพื้นที่ที่ขาดการเชื่อมโยงของระบบคมนาคม โดยการเพิ่มทางสัญจร และปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชนให้ได้มาตรฐาน
4. เพื่อปรับปรุงพื้นที่บริเวณที่เป็นโครงการของภาครัฐ เช่น โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมรอบนอกที่จะเกิดขึ้น พื้นที่ได้โครงการสามารถนำมาจัดรูปที่ดินให้เกิดประโยชน์ได้ โดยที่วัตถุประสงค์อาจเปลี่ยนไปตามสภาพพื้นที่ที่จะไปทำการพัฒนา
5. เพื่อเป็นการอนุรักษ์วัด - โบราณสถาน และสิ่งแวดล้อมที่เหลืออยู่ให้คงสภาพดั้งเดิม
6. เพื่อให้เกิดการร่วมมือกันในการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชนกับภาครัฐ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3.2 เสนอแนะเพื่อการวิจัย

จากการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตนานาว่า ผลการวิจัยที่ได้อยู่ในขั้นตอนของการกำหนดผังแนวความคิดเพื่อใช้เป็นผังแม่บทในการชี้้นำการพัฒนาเมือง ซึ่งจะต้องมีการพิจารณากำหนดพื้นที่ที่จะนำมาทำการจัดรูปที่ดินจากผังแม่บทอีกครั้งหนึ่ง โดยจะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานของทางราชการและภาคเอกชนที่เป็นเจ้าของที่ดินร่วมกันพัฒนาพื้นที่ต่อไป อย่างไรก็ตามผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะจากผลการวิจัยที่ได้ไปทำการวิจัยต่อโดย

1. ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองไปใช้กับเมืองหนึ่งเมืองใดโดยเฉพาะ เช่น ชุมชนชานเมือง เมืองใหม่และเมืองบริวาร เพื่อการแก้ปัญหาการกระจายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบ รวมไปถึงพื้นที่อื่นๆในประเทศไทย ที่มีปัญหาการใช้ที่ดินที่ไม่มีประสิทธิภาพหรือขาดการวางระบบ โครงข่ายบริการพื้นฐานให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ
2. ควรมีการศึกษาการประเมินค่าแปลงที่ดินในโครงการจัดรูปที่ดิน เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการดำเนินการจัดรูปที่ดินที่มีความสำคัญมากต่อความสำเร็จของโครงการวัตถุประสงค์หลักเพื่อหาอัตราการสละที่ดินของที่ดินแต่ละแปลง และการคำนวณหามูลค่าเพิ่มหรือลดของเนื้อที่ดินภายหลังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กรมการผังเมือง. 2539. "เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม." กรุงเทพฯ : กรมการผังเมือง.
- กรมการผังเมือง. 2540. "คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1." กรุงเทพฯ : กองวางผังพัฒนาเมือง.
2541. "โครงการพัฒนาพื้นที่พิเศษ บริเวณถนนพระราม 3." กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง. เอกสารจัดสำเนา.
- กองวางผังพัฒนาเมือง. 2542. "สรุปภาพรวมเขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตสาทรและเขตราชบุรีบูรณะ." กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง. เอกสารจัดสำเนา.
- กฤษฎีกา. 2536. ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : บริษัท ศรีเอทีพี พับลิชชิ่ง จำกัด.
- กาญจณี พลจันทร์. 2525. เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- คณะที่ปรึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีแห่งมหาชนชาติ. 2538. การวางแผนกลยุทธ์เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง.
- คำรบลักข์ สุรัสวดี. 2543. การศึกษาและวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพฯ : กรุงเทพมหานคร.
- จตุพร เสือวรรณศรี. 2542. "โครงการหนองบัวมน กรุงเทพมหานคร." หน้า 4-10, หน้า 13-15 และ 27. ใน การสัมมนาระดมความคิดเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง
- จิรวีร์ เหมือนนิหาร. 2542. "ศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่ดินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย." วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เจ้าหน้าที่สำนักงานจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมืองและโครงการเมืองใหม่. 2542 "ปัญหาจากการขยายตัวของชุมชนเมือง ที่ขาดการสนับสนุนปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ และปัญหาจากการพัฒนาเมืองอย่างอิสระเสรี" หน้า 5-6. ใน การสัมมนาระดมความคิดเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : กรมการผังเมือง.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2536. การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ทฤษฎีและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทวนทอง ศิริมงคลวิชัย. 2539. "การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง...แนวทางพัฒนาสู่ผังเมืองอนาคต." หน้า 24. ข่าวสารกรมการผังเมือง. ฉบับที่ 63. กรุงเทพฯ : กรมการผังเมือง.
- ทัศนะ สิงห์ศิลาภิรักษ์. 2541. การศึกษาจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง สำหรับนำมาใช้ใน

ประเทศไทย. กรุงเทพฯ : กรมการผังเมือง.

นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2539. คู่มือการวางและปฏิบัติตามผังเมืองรวม. กรุงเทพฯ : กองฝึกอบรม กรมการผังเมือง.

นิพนธ์ เมธินาพิทักษ์. 2540. ทฤษฎีและแนวความคิดการวางผังเมือง. กรมการผังเมือง.

บุญชม ศรีสะอาด .2535. การวิจัยเบื้องต้น . พิมพ์ครั้งที่ 2 . กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น .

เปรมศิริ เกษมสันต์,มรว. 2542. "โครงการจัดรูปที่ดินของกรุงเทพมหานครและข้อบัญญัติ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง." หน้า 1,6,8-16. ใน การสัมมนาระดมความคิดเพื่อกำหนดแนวทางการ

การพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน ครั้งที่1.กรุงเทพฯ : กองจัดรูปที่ดินฯ ,สำนักงานผังเมือง

รัชดาพร อัมราลิขิต . 2542 . " การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง กรณีศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อ

การจัดรูปที่ดินใน อ.สามพราน จ.นครปฐม ". วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณ

ทหารลาดกระบัง.

วิชา ศิริธรรม . 2542 . "โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ถนนพระราม 9." หน้า1-14.

ใน การสัมมนาระดมความคิดเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่

ดิน ครั้งที่1. กรุงเทพฯ :กรมการผังเมือง.

วิศิษฐ์ พรหมบุตร. 2539. " การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชน เพื่อเสริมสร้างความเป็น

เอกลักษณ์ของเมืองพัทยา." วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์

.สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2542. การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนา

เขต : เขตสาทร ยานนาวา บางคอแหลม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุธรรม ภัทรทิวดี . 2535 . " การวางแผนการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร."

วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนและสภาพแวดล้อม บัณฑิต

วิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

สุรรัตน์ ณ นคร. 2541. "การผังเมืองของประเทศสิงคโปร์." หน้า 23. ข่าวสารกรมการผังเมือง.

ฉบับที่ 70. กรุงเทพฯ : กรมการผังเมือง.

สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนากิจการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (2540-2544) . กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี.

สำนักผังเมือง. 2542 . ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร . กรุงเทพฯ :

สำนักผังเมือง. 2543 . ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร . กรุงเทพฯ :

สำนักผังเมือง. 2544. "โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจ

ใหม่ พระราม 3." กรุงเทพฯ : เอกสารอัดสำเนา.

- Shinohara.M. 1985. **City Planning System in Japan** . Bangkok : Techical Report.
- Shinohara.M. 1986. **Technical Cooperation on City Planning in Department of Town and Country Planning** . Bangkok :Techical Report.
- Tokunaga.Y. 1999. **Public Facilities Dev elopment of Land Readjustment Project In Japan.** Bangkok : Techical Report.
- Urban Development .1991. **Japan International Cooperation Agency City Bureau , Ministry of Construction** . Bangkok : Techical Report.

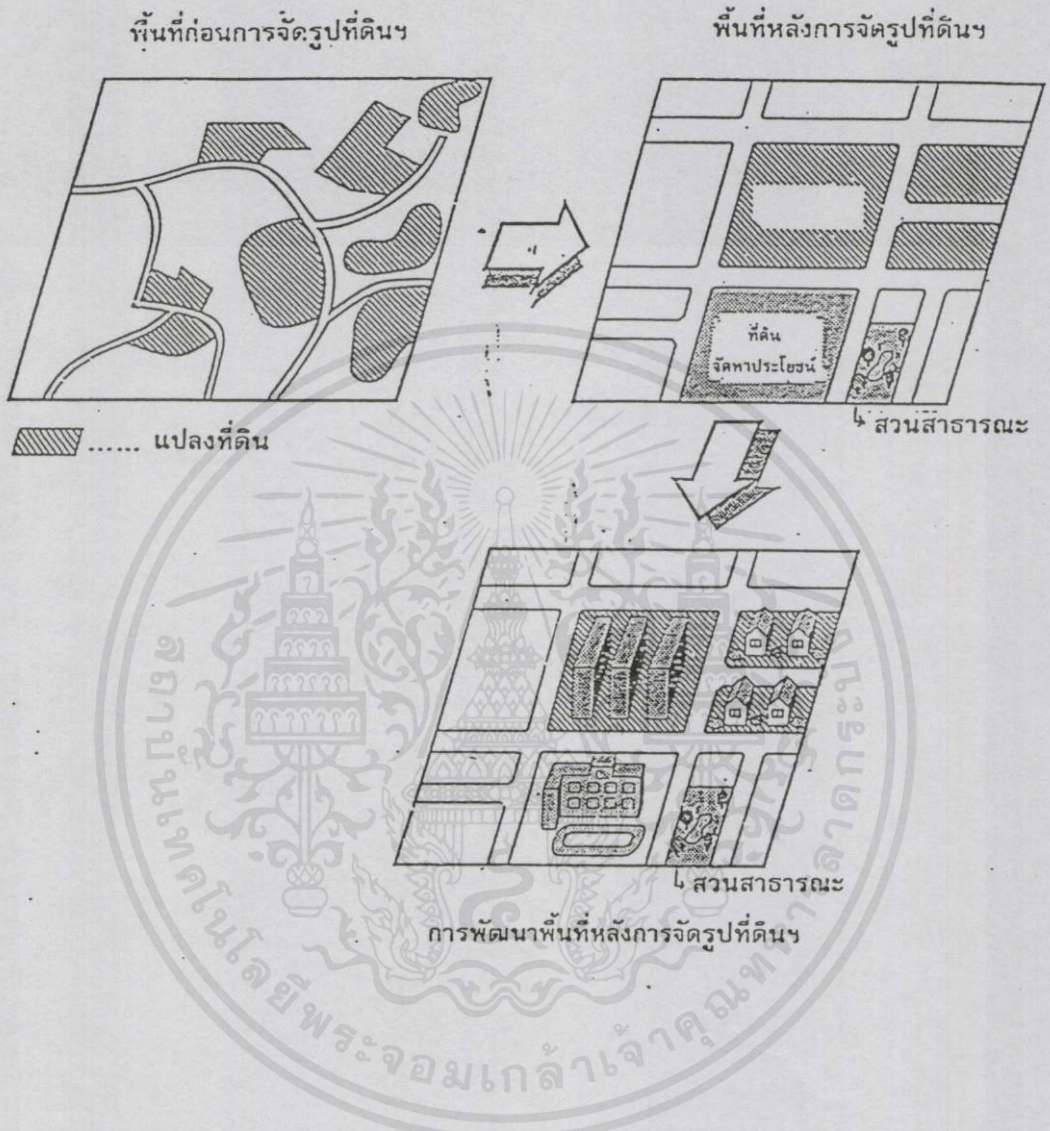


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก รูปภาพและตารางประกอบการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



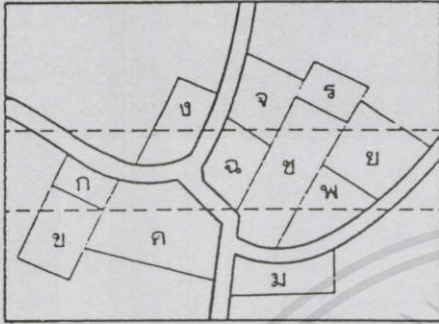
แผนภาพที่ 2.1 การพัฒนาเมืองด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน

ที่มา : ทวนทอง สิริมงคลวิรัช , การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง...แนวทาง
พัฒนาผู้ผังเมืองในอนาคต (ข่าวสารกรมการผังเมือง , 2536 : 36)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผ่นภาพที่ 2.2 แสดงการเปรียบเทียบการสร้างถนนระหว่างวิธีการเวนคืนที่ดินกับการจัดรูปที่ดิน

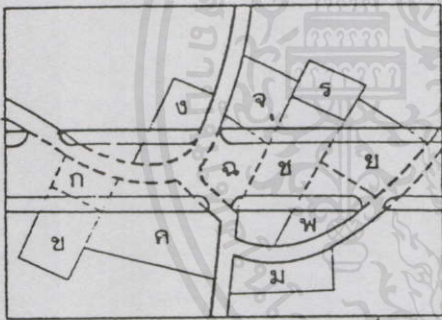
แปลงที่ดินก่อนการพัฒนา



- ถนนซอยมีขนาดเล็กอาจเกิดปัญหาในกรณีฉุกเฉิน
- แปลงที่ดินส่วนใหญ่อาจเป็นพื้นที่คาบอค(ไม่ติดถนน) เช่น แปลง ข และ ร
- รูปแปลงที่ดินบางแปลงมีรูปทรงไม่เหมาะสมในการพัฒนา
- มูลค่าที่ดินต่ำเนื่องมาจากขาดการพัฒนา

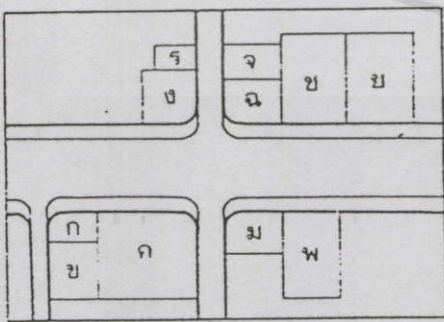
ตัดถนนโดยไม่มีการจัดรูปแปลงที่ดินโดยรอบให้สอดคล้อง

แปลงที่ดินที่ได้พัฒนาโดยวิธีการเดิม



- ก และ ฉ : จะต้องย้ายออกไปจากชุมชนตามขตากรรม
- พ และ ซ : มีพื้นที่เหลือน้อยเกินไปที่จะพัฒนา เกิดเป็นพื้นที่เศษเสี้ยวและไร้ประโยชน์
- ช : ที่ดินจะถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนเล็กๆ
- จ : จะได้ประโยชน์มากกว่าแปลงที่ดินอื่น เกิดความไม่เป็นธรรม

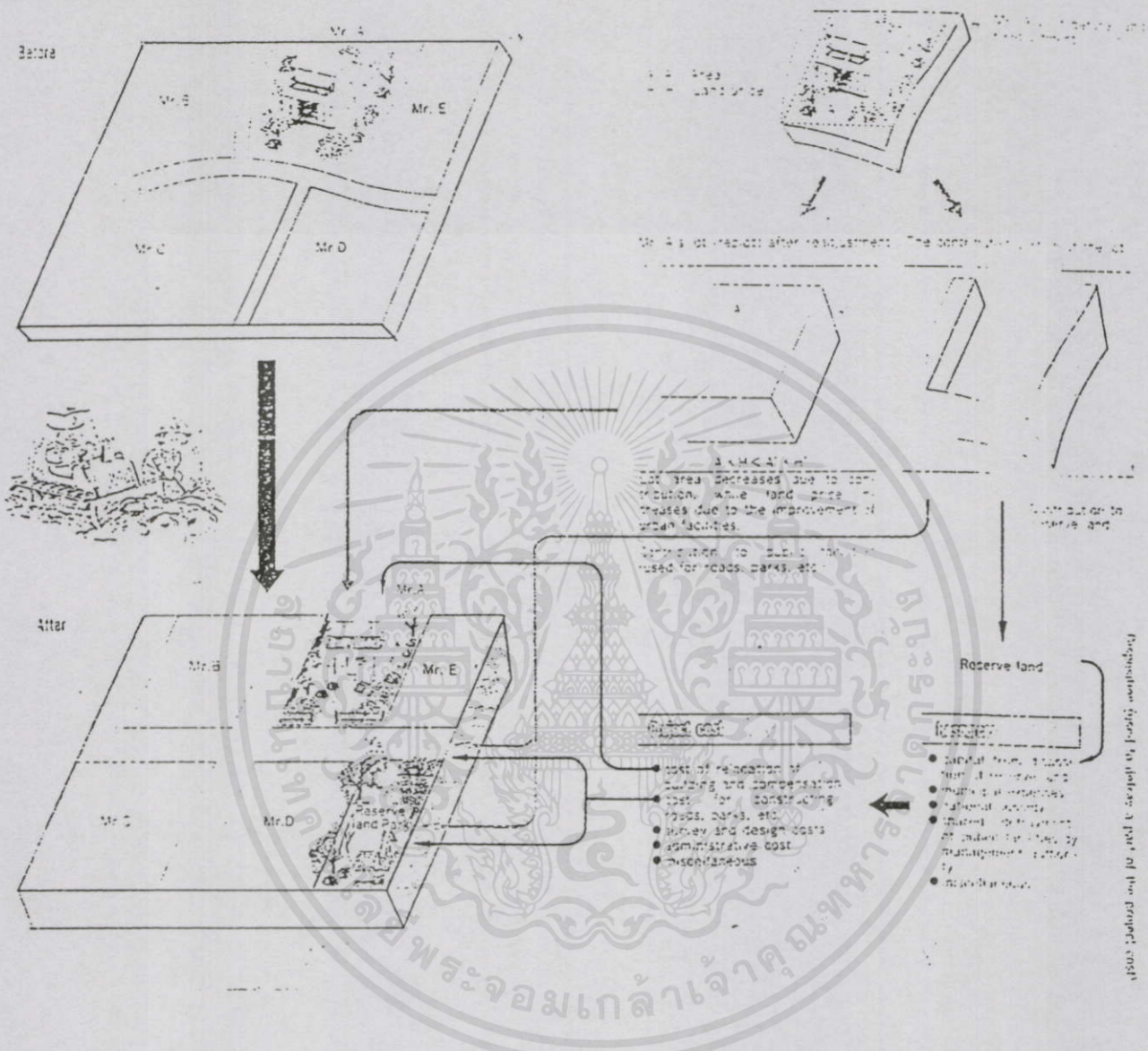
แปลงที่ดินที่ได้พัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน 1



- เจ้าของทุกรายยังอยู่ในชุมชนของตนเอง
- เจ้าของที่ดินทุกรายได้ประโยชน์ร่วมกันอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม
- แปลงที่ดินทุกแปลงในโครงการจะได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้น
- มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นกว่าเดิม
- ที่ดินแปลง ข และ ร เดิมไม่ติดถนน ก็ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดทำ
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

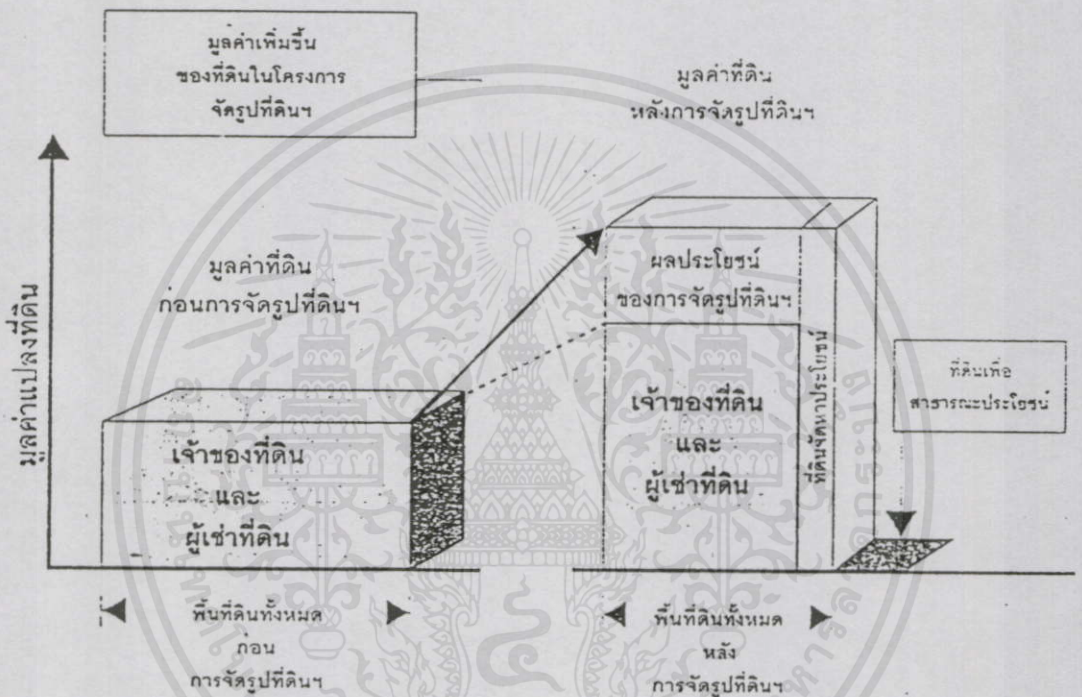
What will happen in a land readjustment project?



แผนภาพที่ 2.3 แสดงกลไกการจัดรูปที่ดิน โดยการแปลงที่ดินใหม่และการปันส่วนที่ดิน

ที่มา : คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 , 2540

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

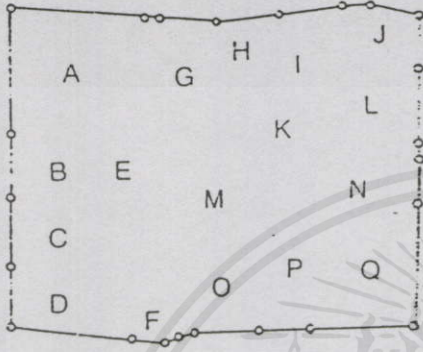


แผนภาพที่ 2.4 การดำเนินการพัฒนาโดยการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

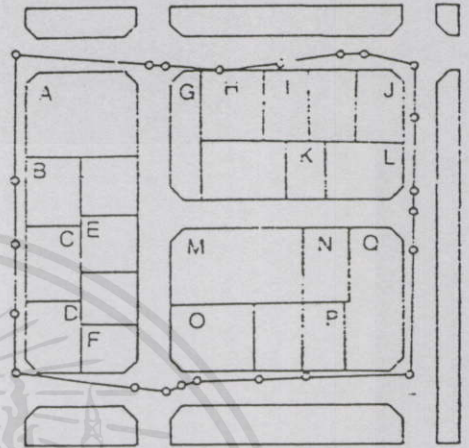
ที่มา : คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 , 2540

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

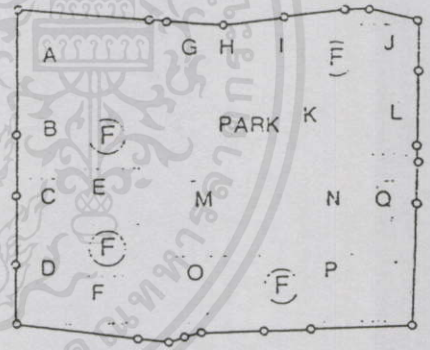
ลักษณะรูปแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดินฯ



นำผิวแผ่นดินมาซ้อนกับแปลงที่ดินเดิม



ขอบเขตแปลงที่ดิน
 (F) ที่ให้สวทไว้เพื่อจัดหาประชาชน



ลักษณะรูปแปลงที่ดินภายหลังการจัดรูปที่ดินฯ แล้ว

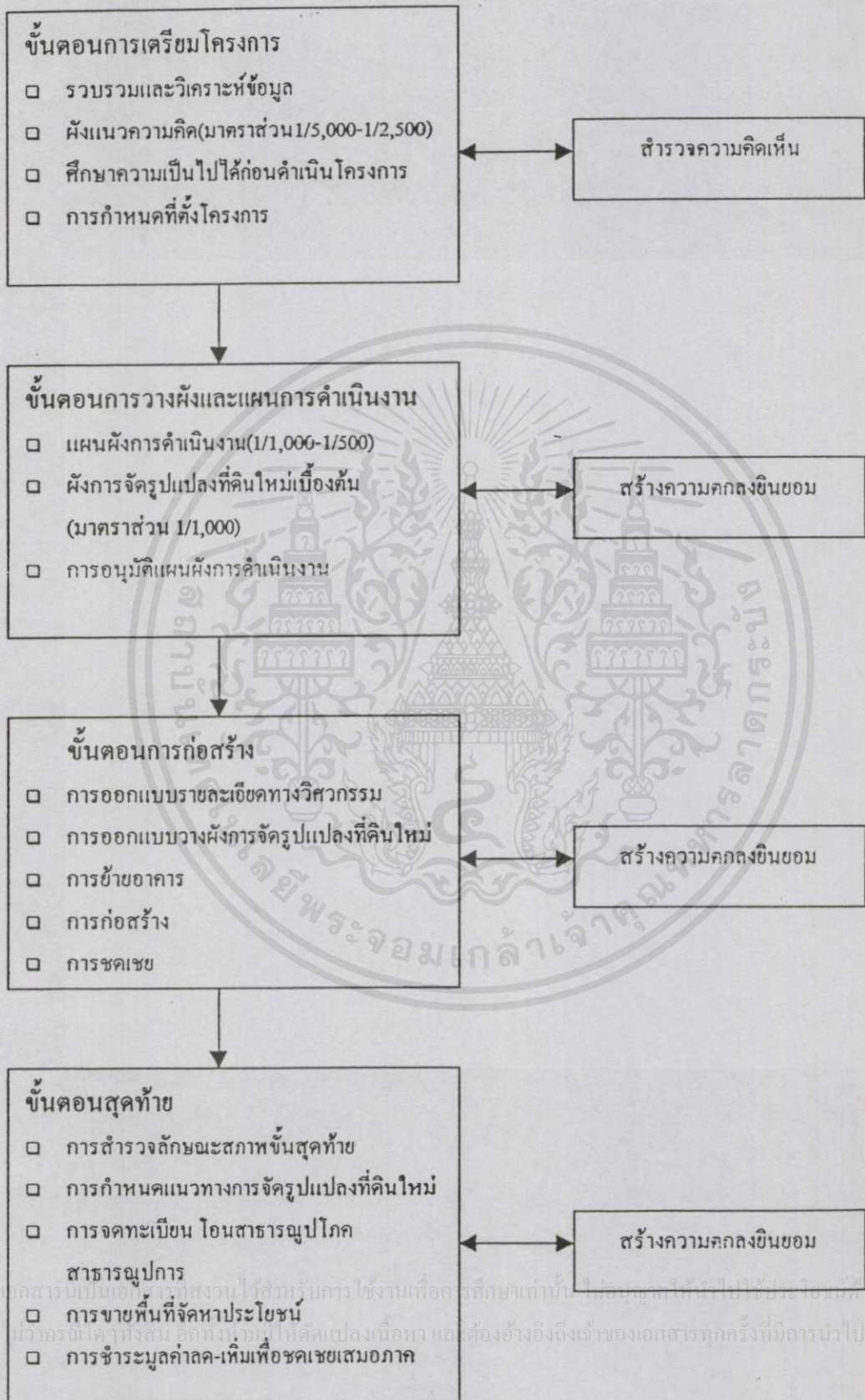
แผ่นภาพที่ 2.5 แสดงตัวอย่างแนวความคิดการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

ที่มา : คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 , 2540

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนภาพที่ 2.6 ขั้นตอนเบื้องต้นของวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

ที่มา : คู่มือการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง เล่ม 1 , 2540



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ปึ่งวงอื่นในการค้า
 นวัตกรรมใดทางสน อีกทางนามไปให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แผ่นภาพที่ 2.7 แสดงพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน เมืองนาโกยา ก่อนการจัดรูปที่ดิน

ที่มา : CITY PLANNING IN JAPAN , 1974 : 20^๑

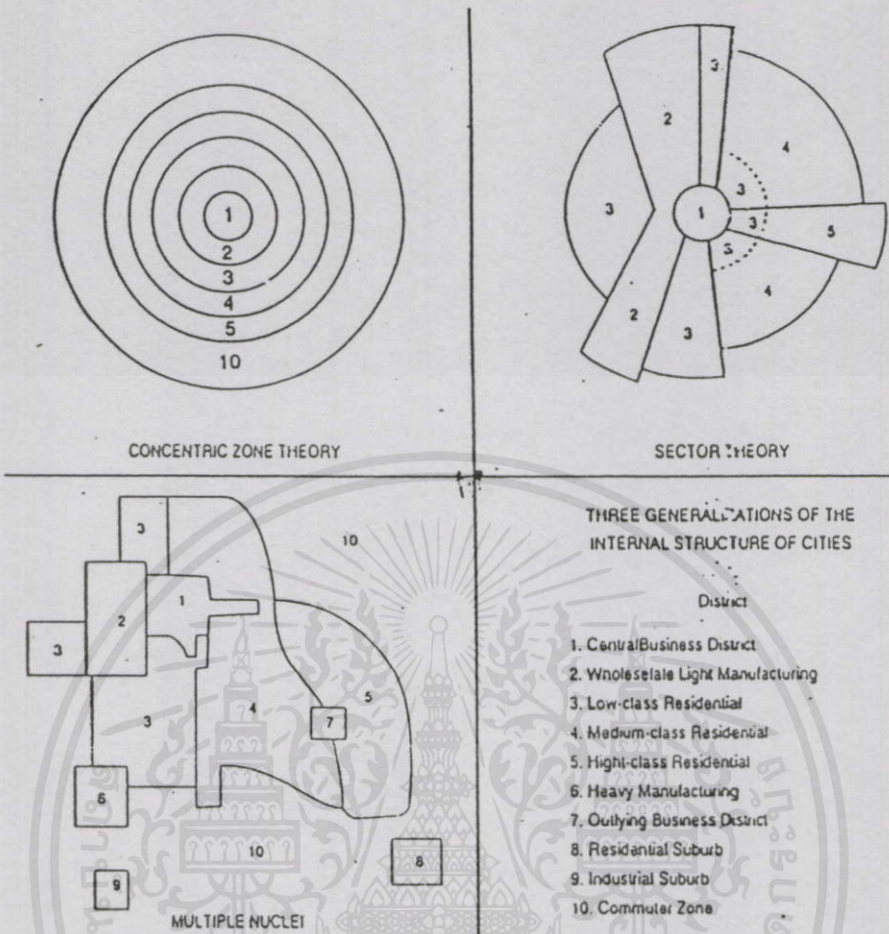
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แผ่นภาพที่ 2.8 แสดงพื้นที่โครงการจัดรูปที่ดิน เมืองนาโกยา หลังการจัดรูปที่ดิน

ที่มา : CITY PLANNING IN JAPAN , 1974 : 210

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

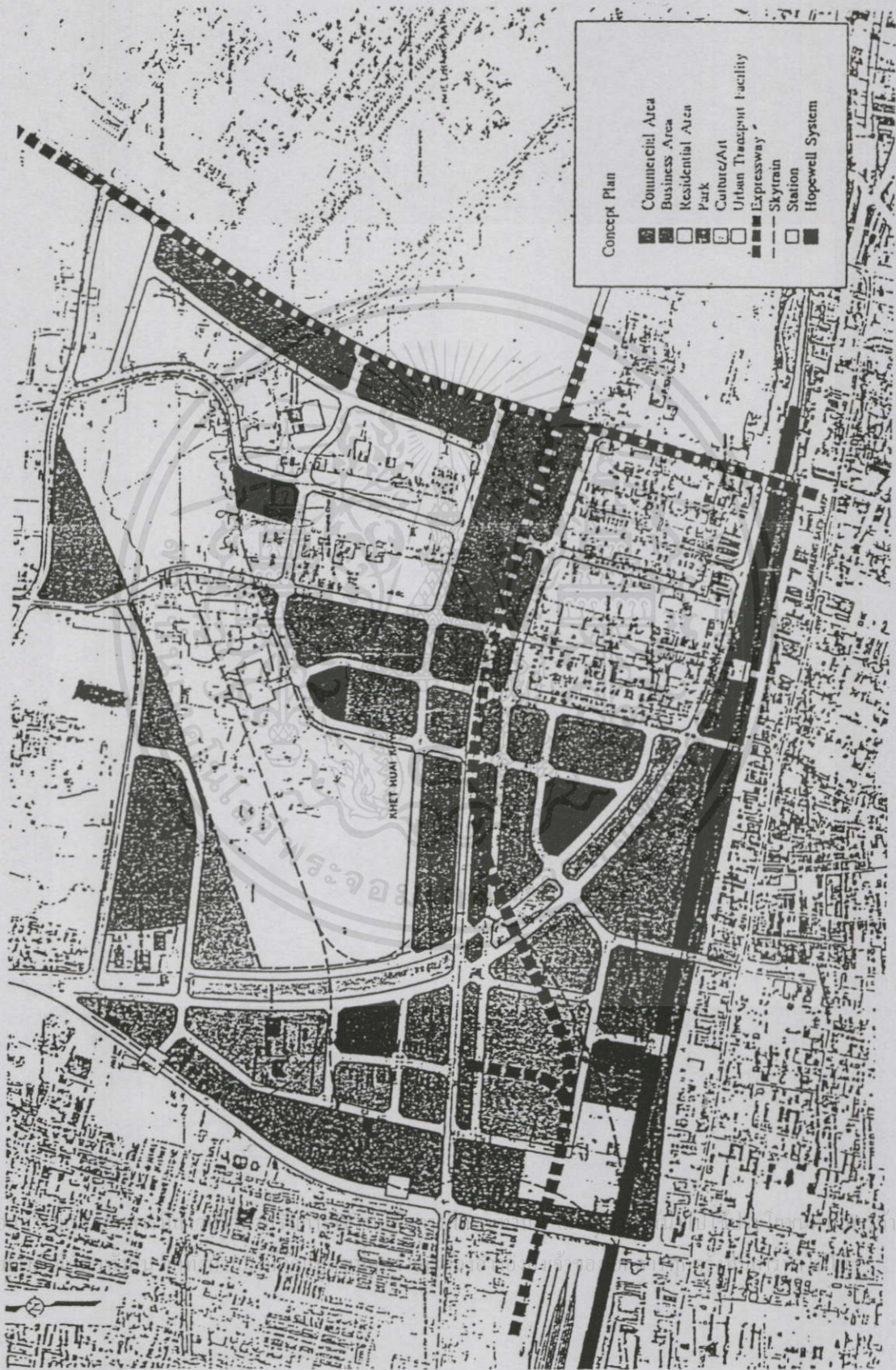


แผนภาพที่ 2.9 เปรียบเทียบการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมืองตามทฤษฎี Concentric Zone Model, Sector Concept และ Multiple Nuclei Concept

- เขตที่ 1 บริเวณเขตศูนย์กลางของเมือง
- เขตที่ 2 บริเวณเขตที่ตั้งของอุตสาหกรรมขนาดเบาและการขายส่ง
- เขตที่ 3 บริเวณเขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกรรมาชีพ
- เขตที่ 4 บริเวณเขตที่พักอาศัยของชนชั้นกลาง
- เขตที่ 5 บริเวณเขตที่พักอาศัยของชนชั้นสูง

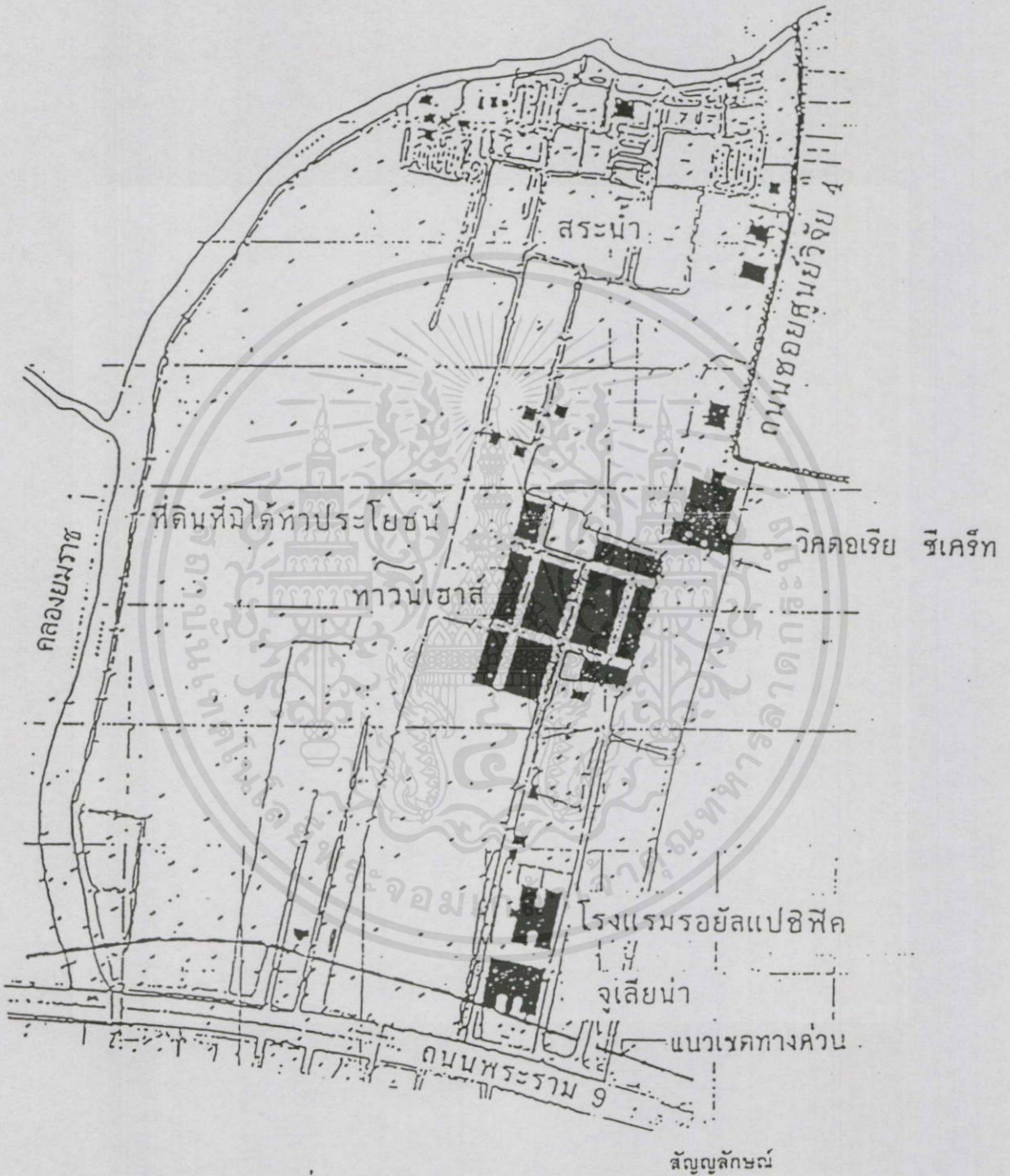
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่สามารถนำเอกสารนี้ไปใช้ในการตีพิมพ์หรือเผยแพร่ในที่อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้เกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง, 2536 : 53

แผนภาพที่ 2.11 ผังแนวความคิดบริเวณพื้นที่ศึกษาก่อนดำเนินการจัดรูปที่ดิน (พระราม 9)
ที่มา : โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ถนนพระราม 9 , 2542



แผนภาพที่ 2.12 สภาพทั่วไปก่อนการจัดรูปที่ดิน (พระราม 9)

ที่มา : โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ถนนพระราม 9 , 2542



สภาพทั่วไปก่อนการจัดรูปที่ดิน

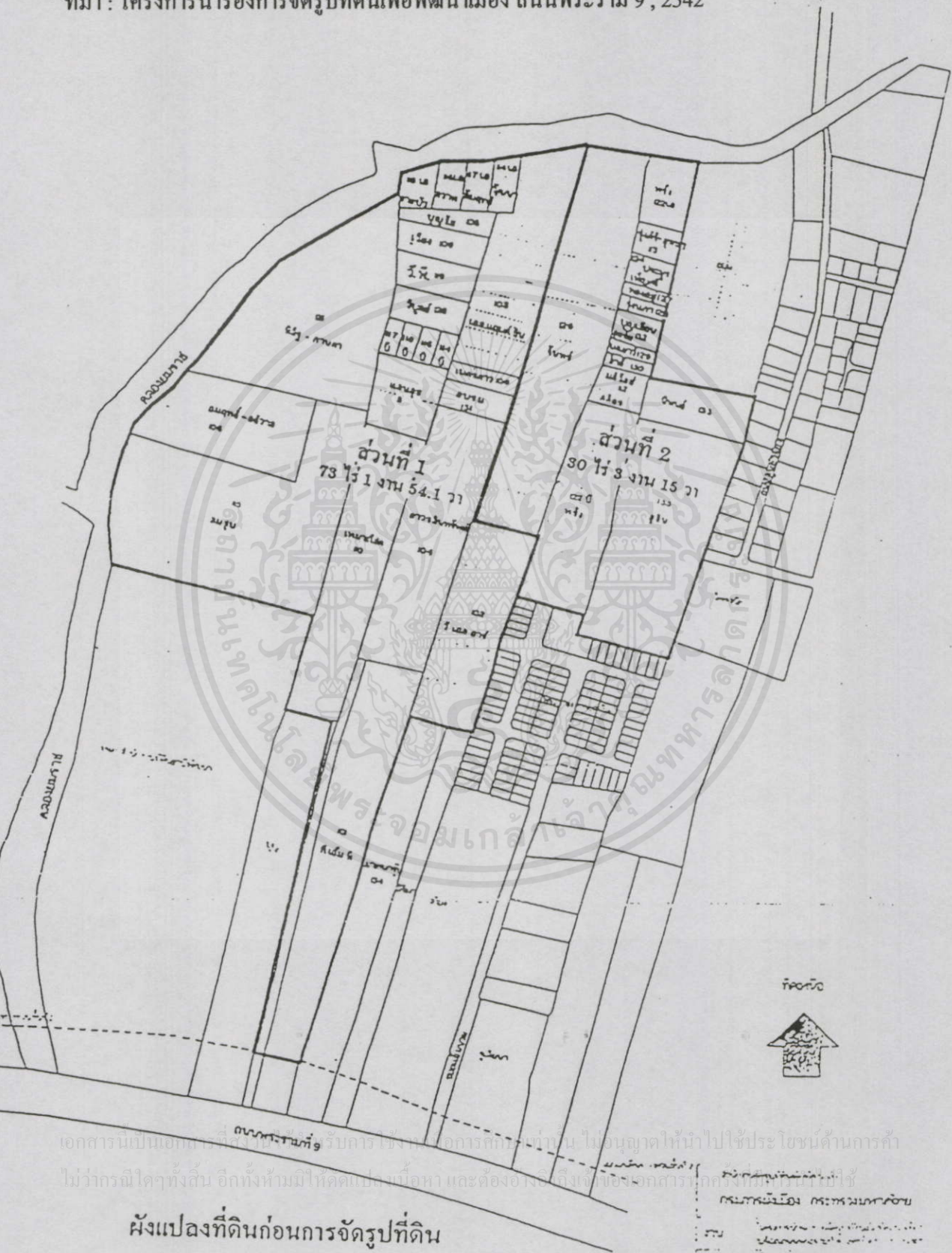
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมโยธาธิการและผังเมือง

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้ง

- อาคารสิ่งปลูกสร้างการค้า
- ที่ดินที่มีได้ทำประโยชน์
- บ่อน้ำ

แผนภาพที่ 2.13 ผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน (พระราม 9)

ที่มา : โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ถนนพระราม 9 , 2542



ผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับราชการ ไม่ให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นโดยไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกหรือเผยแพร่ และต้องแจ้งให้ทราบถึงเจ้าของเอกสารดังกล่าว

กรมการผังเมือง กรุงเทพมหานคร

๑. ผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน
 ๒. ผังแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน
 ๓. ผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน (กรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน)
 ๔. ผังแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน (กรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน)
 ๕. ผังแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดิน (กรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน)
 ๖. ผังแปลงที่ดินหลังการจัดรูปที่ดิน (กรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน)

แผนภาพที่ 2.16 แสดงพื้นที่ศึกษา โครงการหนองบัวมน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานและการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำออกจำหน่ายหรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่าจะโดยทางใดก็ตาม หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยเป็นอย่างสูงและต้องอ้างถึงชื่อของสถาบันวิจัยและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

ที่มา :โครงการนาร่องหนองบัวมน , 2542

ตารางที่ 2.1 แสดงมาตรฐานการวางผังเมือง (Planning Standards)

ประเภทการใช้ที่ดิน	ค่ามาตรฐานเฉลี่ย (Minimum Requirement)	หมายเหตุ
1. ที่พักอาศัย		
- หนาแน่นมาก	80 คน / ไร่	- อัตราส่วนการใช้ที่ดินในเมืองเฉลี่ยร้อยละ 30-60 ของเมือง
- หนาแน่นปานกลาง	45 คน / ไร่	
- หนาแน่นน้อย	20 คน / ไร่	
2. พาณิชยกรรม	80 คน / ไร่	
3. อุตสาหกรรม	12 คน / ไร่	- อัตราส่วนการใช้ที่ดินในเมืองเฉลี่ยร้อยละ 2-5 ของเมือง
4. พื้นที่นันทนาการ – Park		
- สนามเด็กเล่น	1.2 ไร่ / 1,000 คน	
- สนามกีฬา		
- ระดับจังหวัด	60 ไร่	
- ระดับอำเภอ	15 ไร่	
- สวนสาธารณะ	2.00 ไร่ / 1,000 คน	
- ระดับจังหวัด	100 ไร่	
- ระดับอำเภอ	50 ไร่	
- ระดับตำบล	20 ไร่	
- สวนป่า	1,000 ไร่	
5. สถาบันการศึกษา		
- อนุบาล	1.5 ไร่ / 1,000 คน	
- ประถม	2 ไร่ / Unit	
- มัธยม	2 ไร่ / Unit	
- อาชีวะ / ฝึกอาชีพ	2 ไร่ / Unit	
- ห้องสมุด	50 m / 1,000 คน	
6. สถาบันราชการ		
- ศูนย์ราชการ		
- ระดับจังหวัด (ศูนย์ราชการหลัก)	40 ไร่	
- ระดับจังหวัด (ศูนย์ราชการรอง)	20 ไร่	

เอกสารศูนย์ราชการที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่าจะระดับจังหวัด (ศูนย์ราชการหลัก) นี้ย่น และต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงมาตรฐานการวางผังเมือง (Planning Standards) (ต่อ)

ประเภทการใช้ที่ดิน	ค่ามาตรฐานเฉลี่ย (Minimum Requirement)	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> - ระดับอำเภอ - ระดับตำบล - โรงพยาบาล (30-50 เตียง) - สถานีอนามัย 	<ul style="list-style-type: none"> 75 ไร่ 15 ไร่ 25 ไร่ 2 ไร่ 	
7. สถานีขนส่ง <ul style="list-style-type: none"> - ชั้น 1 - ชั้น 2 - ชั้น 3 	<ul style="list-style-type: none"> 10 ไร่ 7 ไร่ 5 ไร่ 	
8. ที่บ้านคนน้ำเสีย	2 ไร่ / 1,000 คน	<ul style="list-style-type: none"> - อยู่ได้ทางน้ำบริโกคของชุมชน - ตั้งอยู่ต่ำกว่าระดับที่ตั้งของชุมชน
9. ที่ทิ้งขยะ	2.5 ไร่ / 1,000 คน	<ul style="list-style-type: none"> - อยู่ได้ทิศทางลมที่พัดผ่านชุมชน - อยู่ห่างจากชุมชนไม่น้อยกว่า 5 กิโลเมตร - ระดับน้ำใต้ดินลึกไม่น้อยกว่า 6 เมตร
10. โรงฆ่าสัตว์	2-5 ไร่ / โรง	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 แสดงหน้าที่ของถนน การเชื่อมต่อและความเร็วออกแบบของถนนในเมือง

ประเภทถนน	หน้าที่ของถนน	การเชื่อมต่อถนน	ความเร็ว ออกแบบ (กม. / ชม.)
ถนนสายประธาน Principal Arterial Expressway Freeway(Motor Way)	เชื่อมต่อระหว่าง ชุมชน – ชุมชน เมือง – ชุมชน – เมือง เมือง - เมือง	ควบคุม ควบคุมมาก ห้ามเชื่อมต่อ	80
ถนนสายหลัก	ผ่านเข้า – ออกเมืองหรือชุมชน และกระจายการจราจร ไปยังพื้นที่ ต่างๆ โดยเชื่อมต่อ ระหว่างถนน สายประธานและถนนสายรอง	ควบคุมบ้าง	65
ถนนสายรอง	กระจายการจราจร โดยเชื่อมต่อ ระหว่างถนนสายหลักและถนน สายย่อย	ควบคุมเล็กน้อย	50
ถนนสายย่อย	เป็นถนนภายใน ในแต่ละย่านโดย รับการจราจร จากจุดต่างๆภายใน ย่านโดยตรง แล้วเชื่อมต่อกับถนน สายรอง	ไม่ควบคุม	40

ที่มา : กรมการผังเมือง , 2540

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.3 แสดงขนาดของถนนมาตรฐานในชุมชน

ขนาดของถนน	หลักเกณฑ์
1) ถนนเขตทาง 8.00 เมตร	- ใช้ในชุมชนทั่วไป เหมาะสำหรับถนนสายย่อย หรือซอยตันหรือใช้ระหว่างชุมชนในกรณีไม่สามารถขยายเขตทางให้กว้างกว่านี้ได้
2) ถนนเขตทาง 10, 12, 14 และ 16 เมตร	- ใช้ภายในชุมชนทั่วไป หรือใช้ภายในชุมชนในเขตเทศบาล / สุขาภิบาล
3) ถนนเขตทาง 20 เมตร	- ใช้ภายในและภายนอกชุมชน เหมาะสำหรับปริมาณการจราจร 1,000-2,000 คัน / วัน
4) ถนนเขตทาง 30 เมตร	- ใช้ภายในและภายนอกชุมชน โดยทั่วไปถนนประเภทนี้อยู่ภายในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมโยธา รพช. เหมาะสำหรับปริมาณการจราจร ไม่เกิน 8,000 คัน / วัน
5) ถนนเขตทาง 20 เมตร	- ใช้ภายในและภายนอกชุมชน โดยทั่วไปถนนประเภทนี้อยู่ภายในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง เหมาะสำหรับรับปริมาณการจราจร ไม่เกิน 8,000 คัน / วัน

ที่มา : กองวิศวกรรม กรมการผังเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดโครงการจัดรูปที่ดิน (พระราม 9)

ประเภทการใช้ที่ดิน	ก่อนการจัดรูปที่ดิน		หลังการจัดรูปที่ดิน	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ %	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ %
1. ที่ดินสาธารณะ				
- ถนน	-	-	25,000	15
- สวนสาธารณะ	-	-	3,334	2
2. ที่ดินส่วนบุคคล	166,677	100	135,009	81
3. ที่ดินจัดหาประโยชน์	-	-	3,334	2
รวมพื้นที่ทั้งหมด	166,677	100	166,677	100

อัตราการสละที่ดินเฉลี่ยทั้งโครงการ 19 %

- อัตราการสละที่ดินเพื่อสาธารณะ 17 %

- อัตราการสละที่ดินจัดหาประโยชน์ 2 %

ที่มา : โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ถนนพระราม 9 , 2542

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จากสภาพแปลงที่ดินที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการก่อสร้างอาคารได้อย่างหลากหลายตามความต้องการของภาคเอกชนผู้เป็นเจ้าของที่ดิน รวมทั้งการรวมกลุ่มของแปลงที่ดินขนาดเล็กเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งตรงจุดนี้รัฐบาลมีบทบาทสำคัญต่อการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อให้การพัฒนาของภาคเอกชนเป็นไปอย่างมีมาตรฐานสอดคล้องกับการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้วยการออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน การควบคุมการก่อสร้างอาคาร และการกำหนดย่านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับโครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน พ.ศ.2535

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน นับเป็นกลไกในการควบคุมการใช้ที่ดินในเมืองที่มีประสิทธิภาพอย่างหนึ่งที่ใช้อยู่ในประเทศไทย ซึ่งเป็นการสนับสนุนและออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงข่ายบริการพื้นฐาน (Construction of Network Infrastructure) ในโครงการจัดสรรที่ดินของภาคเอกชน โดยโครงการที่เข้าข่ายการจัดสรรที่ดินคือ การพัฒนาที่ดินเป็นแปลงย่อย ตั้งแต่ 10 แปลงขึ้นไป ซึ่งครอบคลุมในเรื่องของการจัดสรรเฉพาะที่ดิน บ้านพร้อมที่ดิน อาคารพาณิชย์ และการประกอบกิจการอุตสาหกรรม

เนื้อหาสาระในข้อกำหนด ประกอบด้วย

1. หลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนผัง โครงการและวิธีการในการจัดสรรที่ดิน
2. ขนาดและเนื้อที่ของที่ดินที่จัดสรร รวมถึงมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่ดินเพื่อการจัดสรรอาคารแต่ละประเภท (บ้านเดี่ยว ,บ้านแฝด, บ้านแถว, อาคารพาณิชย์, อุตสาหกรรม)
3. ระบบและมาตรฐานของถนนและทางเท้า ซึ่งขนาดของถนนต้องมีความกว้างของเขตทาง (ผิวจราจรและทางเท้า) เป็นสัดส่วนกับจำนวนที่ดินแปลงย่อย กล่าวคือ

3.1 ถนนที่เป็นทางเข้าออกสู่ที่ดินแปลงย่อย ไม่เกิน 100 แปลงหรือไม่เกิน 20 ไร่ ต้องมีความกว้างของเขตทางไม่ต่ำกว่า 8 เมตร โดยมีความกว้างของผิวจราจร 6.00 เมตรและทางเท้าไม่ต่ำกว่า 1.15 เมตร

3.2 ถนนที่เป็นทางเข้าออกสู่ที่ดินแปลงย่อย ไม่เกิน 300 แปลงหรือไม่เกิน 50 ไร่ ต้องมีความกว้างของเขตทางไม่ต่ำกว่า 12 เมตร โดยมีความกว้างของผิวจราจร 9.00 เมตรและทางเท้าข้างละ 1.50 เมตร อีกทั้งห้ามมิให้ลดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3 ถนนที่เป็นทางเข้าออกสู่ที่ดินแปลงย่อยตั้งแต่ 300 แปลงขึ้นไปหรือมากกว่า 50 ไร่ขึ้นไป ต้องมีความกว้างของเขตทางไม่ต่ำกว่า 16.00 เมตร โดยมีความกว้างของผิวจราจร 12.00 เมตร และทางเท้าข้างละ 2.00 เมตร

สำหรับการประกอบการอุตสาหกรรมทุกขนาด ต้องมีความกว้างของเขตทางไม่ต่ำกว่า 16.00 เมตร โดยมีความกว้างของผิวจราจร 12.00 เมตรและทางเท้าข้างละ 2.00 เมตร

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบระบายน้ำ ระบบการบำบัดน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบโทรศัพท์

5. สาธารณูปโภคและบริการสาธารณะตามที่จำเป็น กล่าวคือต้องมีสนามกีฬาหรือสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ จำนวน 1 แห่ง คำนวณจากร้อยละ 5 ของพื้นที่จัดจำหน่ายและโรงเรียนอนุบาล 1 แห่ง ขนาด 800 ตรม. ถ้ามีเนื้อที่เกิน 100 ไร่

เป็นข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติสำหรับโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เข้าข่ายของการจัดสรรที่ดิน ซึ่งการพัฒนาเมืองโดยการจัดรูปที่ดินมีลักษณะคล้ายกับเป็นการจัดสรรที่ดินโครงการขนาดใหญ่ ดังนั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้ หรืออาจจำเป็นต้องมีมาตรฐานที่สูงกว่าขึ้นอยู่กับบทบาทหน้าที่ของพื้นที่โครงการ เช่น ในกรณีของการพัฒนาเพื่อให้เป็นศูนย์ชุมชน องค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องสัมพันธ์กับจำนวนประชากรในขอบเขตการให้บริการของพื้นที่ด้วย ในส่วนของแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่รวมอยู่ในพื้นที่โครงการถ้าประสงค์จะจัดสรรที่ดิน ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของการจัดสรรที่ดินดังกล่าวมาแล้ว ในกรณีนี้ภาครัฐจะมีอำนาจในการออกกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อควบคุมให้การพัฒนาเป็นไปตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับโครงการทั้งหมดได้อย่างไรบ้าง เช่น ขนาดถนนกว้างมากขึ้น หรือ ขนาดแปลงที่ดินเพียง 16 ตารางวา (64 ตรม.) อาจจะน้อยเกินไป สำหรับโครงการที่ต้องการสภาพแวดล้อมที่ดี

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522

พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ได้มีการบังคับใช้ทั่วประเทศไทย เป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานในการก่อสร้างอาคารเพื่อความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างอาคาร การป้องกันอัคคีภัย สุขอนามัย มาตรฐานด้านประโยชน์ใช้สอยของอาคารประเภทต่างๆ ความปลอดภัยด้านการจราจร แนวอาคารและระยะต่างๆ ตลอดจนระเบียบและวิธีปฏิบัติในการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร

เรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับแนวอาคารและระยะต่างๆ มีส่วนสัมพันธ์กับลักษณะทางกายภาพของชุมชน รวมถึงมาตรฐานของพื้นที่ว่างที่กำหนดไว้สำหรับอาคารแต่ละประเภท เป็นต้นว่า อาคารอยู่อาศัยต้องมีที่ว่างไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 30 ของพื้นที่ดิน ส่วนอาคารพาณิชย์กำหนดให้มีพื้นที่ว่างเพียงร้อยละ 10 ของพื้นที่ดินเท่านั้น ทำให้บริเวณพาณิชย์กรรมมีสภาพแวดล้อมที่แออัดหนา

แน่นกว่าบริเวณพักอาศัย และส่วนใหญ่การกำหนดระยะถอยร่นของอาคาร (Set back) มักกำหนดเป็นระยะจากแนวเขตที่ดินและเขตทางสาธารณะ แต่พื้นที่ภายในของแปลงที่ดินขนาดใหญ่ยังขาดมาตรการควบคุมการก่อสร้างอาคารที่ชัดเจน เช่น ระยะห่างระหว่างอาคารแต่ละหลัง ในกรณีของการก่อสร้างอาคารเป็นกลุ่ม หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการพัฒนาเมืองให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี

หลักเกณฑ์ที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งซึ่งประกาศใช้บังคับใน พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ.2535 คือ หลักเกณฑ์ที่กำหนดเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ตามคำจำกัดความคือ

อาคารสูง คืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป

อาคารขนาดใหญ่พิเศษ คืออาคารอยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวกันหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตรม. ขึ้นไป

หลักเกณฑ์ที่กำหนดควมมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ด้านการจราจร การป้องกันอัคคีภัย ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งแวดล้อมดังนี้

1. พื้นที่อาคารรวม 10,000-30,000 ตารางเมตร ต้องคิดถนนสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 10.00 เมตร
2. พื้นที่อาคารรวมมากกว่า 30,000 ตารางเมตร ต้องคิดถนนสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 18.00 เมตร
3. พื้นหรือผนังของอาคาร ต้องห่างเขตที่ดินของผู้อื่น หรือถนนสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร
4. อาคารที่พักอาศัยต้องมีพื้นที่ว่าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 อาคารอื่นๆ ต้องมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 10
5. FAR ของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกันไม่เกิน 10 : 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน การบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอและได้มาตรฐาน แบ่งเป็น 14 ประเภทดังต่อไปนี้

1. ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และห้องแถวเป็นส่วนใหญ่ เพื่อส่งเสริมการอยู่อาศัย ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่ดีและรักษาบริเวณที่อยู่อาศัยที่ดีไว้สำหรับชุมชนชานเมือง
2. ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด ห้องแถวและอาคารอยู่อาศัยรวม ซึ่งมีใช้อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษในเขตชั้นกลางของเมืองในบริเวณที่มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีบริการสาธารณูปโภครองรับ
3. ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับการอยู่อาศัยทุกประเภท ซึ่งมีใช้อาคารขนาดใหญ่พิเศษเป็นส่วนใหญ่ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัยลักษณะอาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่ใกล้บริเวณศูนย์กลางเมือง
4. ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับประกอบการพาณิชยกรรม การบริหารธุรกิจ การบริการด้านท่องเที่ยวและการบันเทิงเป็นส่วนใหญ่ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและประกอบธุรกิจบริเวณศูนย์กลางเมือง
5. ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรมทุกจำพวกในทำเลที่ตั้งของกรุงเทพมหานคร
6. ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีม่วงเข้มมะพร้าว) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมการประกอบกิจการคลังสินค้า และการประกอบกิจการเกี่ยวกับการบรรจุสินค้าในภาชนะหรือการประกอบชิ้นส่วนต่างๆ โดยไม่มีการผลิต บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตราชบุรีวณะ
7. ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (สีม่วงอ่อน) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมการประกอบอุตสาหกรรมบริการขนาดเล็ก เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจการพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว การประมง คลังสินค้า การคมนาคมและขนส่ง
8. ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมการประกอบการเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของการตั้งถิ่นฐานในเขตชานเมือง และคุ้มครองพื้นที่เกษตรกรรม
9. ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง และสถานที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่เผยแพร่ไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการสื่อสารเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์อื่นใด
 ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต และต้องอ้างอิงถึงชื่อของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
 ประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง และสถานที่

ราชการหรือสถาบันการศึกษา เพื่อพกน้ำป้องกันน้ำท่วม เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมริมถนนสายหลักเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำและลำคลอง

10. ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา (สีเขียวมะกอก) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา
11. ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อดำรงและรักษาที่ดินเพื่อเกษตรกรรมที่เหมาะสมในพื้นที่ด้านตะวันตกและเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รับน้ำในด้านตะวันออกให้สอดคล้องกับระบบป้องกันน้ำท่วมและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
12. ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (สีน้ำตาลอ่อน) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เพื่อดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ
13. ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา (สีเทาอ่อน) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับศาสนาเท่านั้น
14. ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน) มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร โดยสำนักผังเมืองได้กำหนดมาตรการทางผังเมืองเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาเมืองที่เกิดขึ้นในแต่ละบริเวณ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 มาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 เสนอออกประกาศกระทรวงมหาดไทย และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กำหนดบริเวณ ห้ามก่อสร้างคัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพมหานคร ซึ่งปัจจุบันได้มีประกาศบังคับใช้เป็นกฎหมายไปแล้ว มีจำนวน 51 ฉบับ จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการควบคุมได้ 6 ประการ ดังต่อไปนี้

1. เพื่ออนุรักษ์โบราณสถานและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
2. เพื่อรักษาความปลอดภัยของสถาบันระดับสูงและบริเวณที่สมควรรักษาเป็นพิเศษ
3. เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของบริเวณที่อยู่อาศัย
4. เพื่อกำหนดพื้นที่รับน้ำตามโครงการป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร
5. เพื่อสงวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ใกล้เมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่สามารถนำออกนอกระบบอื่น อีกที่ผู้แก้ไขให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องแจ้งเว็บไซต์เจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ไซ้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในเขตกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2502-2542)

1. เพื่ออนุรักษ์โบราณสถานและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
 - 1.1 บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน
 - 1.2 บริเวณรอบกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก
 - 1.3 บริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์
 - 1.4 บริเวณโคยรอบวัดอรุณราชวราราม
 - 1.5 พื้นที่ต่อเนื่องกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก
2. เพื่อรักษาความปลอดภัยของสถาบันระดับสูงและบริเวณที่สมควรรักษาเป็นพิเศษ
 - 2.1 บริเวณพิเศษเฉพาะแห่งรอบนอกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
 - 2.2 บริเวณรอบนอกพระราชวังสวันจิตรลดา (ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2)
 - 2.3 บริเวณ โคยรอบศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
 - 2.4 บริเวณ โคยรอบสวนหลวง ร.9
 - 2.5 บริเวณ โคยรอบอุทยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์ราชมราชชนนี
 - 2.6 บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง
3. เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของบริเวณที่อยู่อาศัย
 - 3.1 บริเวณ โชนพักอาศัยเขตยานนาวา บางรัก ปทุมวัน (เทศบัญญัติฯ พ.ศ. 2502)
 - 3.2 บริเวณ โชนพักอาศัยเขตพญาไท (เทศบัญญัติฯ พ.ศ. 2525)
 - 3.3 บริเวณ โชนพักอาศัยเขตยานนาวา บางรัก ปทุมวันและเขตพญาไท(เทศบัญญัติฯพ.ศ.2525)
4. เพื่อกำหนดพื้นที่รับน้ำตามโครงการป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร
 - 4.1 พื้นที่เกษตรกรรมเขตมีนบุรี หนองจอก ลาดกระบัง (พื้นที่ป้องกันน้ำท่วมฝั่งตะวันออก)
5. เพื่อสงวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ใกล้เมือง
 - 5.1 พื้นที่เกษตรกรรมเขตภาษีเจริญ (ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2)
 - 5.2 พื้นที่เกษตรกรรมเขตคลังชั้น (ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2)
6. เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจราจร และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ
 - 6.1 ริมถนนศรีอยุธยา
 - 6.2 ริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารทำงานไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งนี้ขอสงวนสิทธิ์ให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 6.3 ริมถนนรัชดาภิเษก (อโศก-วิภาวดี)
- 6.4 ริมถนนรัชดาภิเษก (ตากสิน-ท่าพระ)
- 6.5 ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง)
- 6.6 ริมถนนรัชดาภิเษก (สุนทร โกษา-สุขุมวิท)
- 6.7 ริมถนนศรีนครินทร์
- 6.8 ริมถนนพระรามที่ 9
- 6.9 ริมถนนรัชดาภิเษก (วงศ์สว่าง-คลองเปรม)
- 6.10 ริมถนนรามคำแหง
- 6.11 ริมถนนสุขาภิบาล 1 (ถนนนวมินทร์)
- 6.12 ริมถนนแจ้งวัฒนะ
- 6.13 ริมถนนสุขาภิบาล 2 เขตบางกะปิ เขตมีนบุรี
- 6.14 ริมถนนรามอินทราและถนนสุขุมวิท
- 6.15 ริมถนนสะพานกรุงธน-คลังชั้น (สิรินธร) และริมถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี
- 6.16 ริมถนนพระรามที่ 2
- 6.17 ริมถนนบรมราชชนนี
- 6.18 ริมถนนวงแหวนรอบนอก (กาญจนาภิเษก)
- 6.19 ริมถนนคลองกรุงและถนนเชื่อมสัมพันธ์
- 6.20 ริมถนนสุขุมวิท
- 6.21 ริมถนนร่มเกล้า
- 6.22 ริมถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช)
- 6.23 ริมถนนกรุงธนบุรี
- 6.24 ริมถนนสายเชื่อมต้อต.เพชรบุรี-ถ.พระราม 9
- 6.25 ริมถนนเหนือ-ใต้ เขตสาทรและเขตบางคอแหลม
- 6.26 ริมถนนคู่ขนานระบบทางด่วนสายรามอินทรา-สุขุมวิท 63 (ถนนเอกมัย)
- 6.27 ริมถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่)
- 6.28 ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี)
- 6.29 ริมถนนพุทธมณฑลสาย 3)
- 6.30 ริมถนนงามวงศ์วานตัดใหม่ ช่วงทางแยกเกษตรศาสตร์-ถนนนวมินทร์ (สุขาภิบาล1)
- 6.31 ริมถนนสายเชื่อมระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเพชรเกษม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้ อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในเขตกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2502-2542) ที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้คือ

2. เพื่อรักษาความปลอดภัยของสถาบันระดับสูง และบริเวณที่สมควรรักษาเป็นพิเศษเฉพาะแห่ง ข้อที่ 2.6 บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง (พ.ศ. 2542) ห้ามก่อสร้างอาคารอื่นใด เว้นแต่

- (1) ภายในระยะ 3 เมตรจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ให้ก่อสร้างเขื่อน อุโมงค์ สะพาน ทางหรือท่อระบายน้ำ รั้ว กำแพง หรือประตู
- (2) ภายในระยะเกิน 3 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 เมตรจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 8 เมตร ซึ่งมีใช้ห้องแถวหรือตึกแถว และให้อาคารมีระยะห่างกัน ไม่น้อยกว่า 4 เมตร
- (3) ภายในระยะเกิน 15 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 45 เมตรจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร

3. เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของบริเวณที่อยู่อาศัย

3.1 บริเวณโซนพักอาศัยเขตยานนาวา บางรัก ปทุมวัน (เทศบัญญัติ พ.ศ. 2502)

3.2 บริเวณโซนพักอาศัยเขตพญาไท (เทศบัญญัติ พ.ศ. 2505)

ห้ามก่อสร้าง

ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม อาคารสาธารณะหรืออาคารอื่นใด เว้นแต่

อาคารตามประเภทการใช้ประโยชน์ตามที่กำหนดในแต่ละบริเวณ ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

3.3 บริเวณโซนพักอาศัยเขตยานนาวา บางรัก ปทุมวันและเขตพญาไท (เทศบัญญัติพ.ศ. 2525)

ห้ามเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร ซึ่งไม่เป็นอาคารประเภทควบคุมการใช้ภายในบริเวณที่กำหนดให้หรือยินยอมให้บุคคลใดใช้อาคารดังกล่าวเป็นอาคารประเภทควบคุมการใช้เพื่อกิจการ ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ฯลฯ

6. เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาจากรถ และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยริมถนนสายหลักที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องข้อนี้ดังนี้

6.2 ริมถนนเจ้าพระยา (พระราม 3) (พ.ศ. 2542)

ไม่ว่ากรณีห้ามก่อสร้างก็ห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ห้องแถว ตึกแถว ภายในระยะ 15 เมตร จากถนนทั้งสองฟาก

6.28 ริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) (พ.ศ. 2542)

ห้ามก่อสร้าง

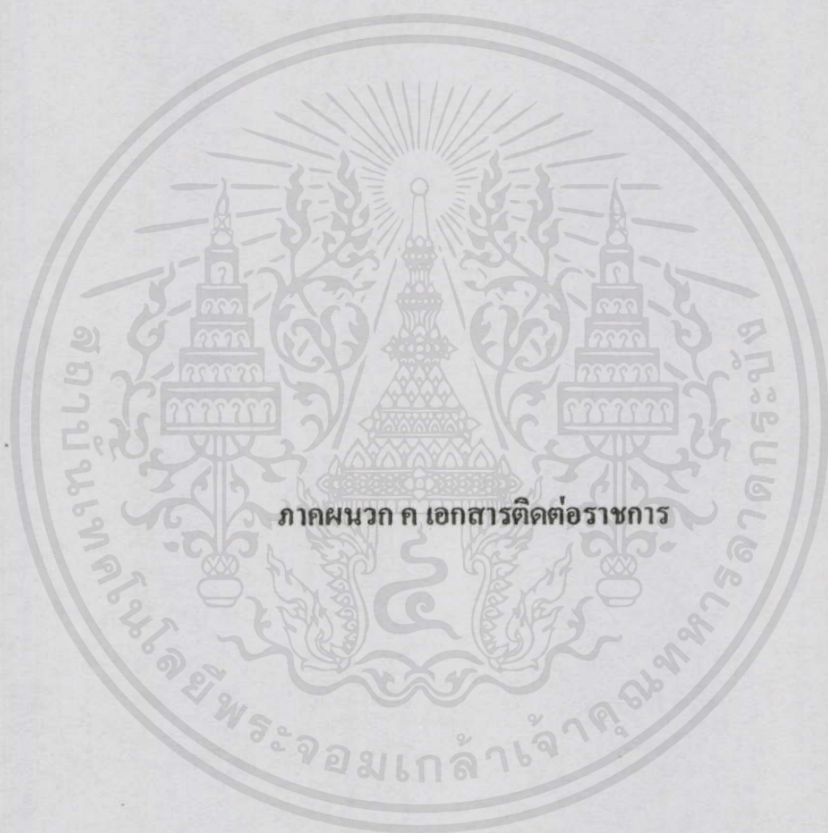
ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงาน อุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า 2 เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า 1 เมตร อาคารที่มีความสูงเกิน 12 เมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร ภายในระยะ 15 เมตรจากเขตถนนทั้งสองฟาก

เว้นแต่

อาคารพาณิชย์ชั้นเดียวสูงไม่เกิน 4 เมตร พื้นที่รวมกันไม่เกิน 50 ตารางเมตร ห่างจากเขตถนนและอาคารอื่น ไม่น้อยกว่า 6 เมตร สถานีบริการน้ำมันที่ระยะห่างกันเกิน 2,000 เมตร อาคารจอดรถยนต์ใต้ดินที่มีความสูงจากระดับถนนไม่เกิน 1.20 เมตร และห่างจากแนวเขตถนนและเขตที่ดิน ไม่น้อยกว่า 3 เมตร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



วันที่ - 8 / ส.ค. 2544
เวลา 14.30 น.

ที่ ทม 1504/ 0931

คณะกรรมการคุรุสภา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๑ มีนาคม 2544

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษา

เรียน เจ้าพนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร

ด้วยนางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม มีความประสงค์จะขอข้อมูลเกี่ยวกับรายชื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินในเขตยานนาวา เพื่อประกอบการจัดเตรียมเค้าโครงวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ ในเขตยานนาวา"

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายณรงค์ พิมสาร)

รองคณบดีฝ่ายบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า โทร. 7373000 ต่อ 3692

โทรสาร 3269040

Dr. Pimsa
- รองคณบดีฝ่ายบัณฑิตศึกษา
- 8 ส.ค. 2544



ที่ ทม 1504/ 0951

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

-5 มีนาคม 2544

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผศ.อัจฉรา สืบสินธุ์สกุลไชย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม จะทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่อง " การศึกษา การจัดรูปที่ดิน เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา "

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัยเกี่ยวกับแบบสอบถาม แบบสำรวจ และแบบสัมภาษณ์ ดังที่แนบมาพร้อมนี้ จำนวน 1 ชุด ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใดซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลของ นางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายณรงค์ พิมสาร)

รองคณบดีฝ่ายบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

หน่วยบัณฑิตศึกษา
โทร. 327 - 1199 , 737 - 3000 ต่อ 3692

โทรสาร 3269040



ที่ ทม 1504/ 0951

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

S มีนาคม 2544

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณทวนทอง ศิริมงคลวิชัย

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรม จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง " การศึกษา การจัดรูปที่ดิน เพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตนานนาวา "

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัยเกี่ยวกับแบบสอบถาม แบบสำรวจ และแบบสัมภาษณ์ ดังที่แนบมาพร้อมนี้ จำนวน 1 ชุด ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใดซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลของ นางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายณรงค์ พิมสาร)

รองคณบดีฝ่ายบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

โทร. 327 - 1199 , 737 - 3000 ต่อ 3692

โทรสาร 3269040



ที่ ทม 1504/ 0931

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

2 มีนาคม 2544

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษา

เรียน ผู้อำนวยการเขตยานนาวา

ด้วยนางสาวสุภาวรัฐ แก้วรอด นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม มีความประสงค์จะขอข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนประชากรในเขตยานนาวา การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตยานนาวา การบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อประกอบการจัดเตรียมเค้าโครงการวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การศึกษาการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ ในเขตยานนาวา"

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายณรงค์ พิมสาร)

รองคณบดีฝ่ายบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร: 7373000 ต่อ 3692

โทรสาร 3269040



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสำรวจประกอบการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

การสำรวจนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ในการวิจัยโดยศึกษาลักษณะสภาพปัจจุบันของพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นที่ตั้งของโครงการ อันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำแผนที่ก่อนดำเนินโครงการการจัดรูปที่ดินและทราบถึงความต้องการของผู้อยู่อาศัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ขององค์ประกอบด้านต่างๆ ของชุมชน

แบบสำรวจลักษณะสภาพปัจจุบัน

พื้นที่สำรวจ.....ในเขต.....

แบบสำรวจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ คือ

1. ศึกษารายละเอียดของสภาพทางสังคม
2. ศึกษารายละเอียดของสภาพทางกายภาพ

รายละเอียดของสภาพทางสังคม

พื้นที่	พื้นที่ศึกษาก่อนดำเนินโครงการ
แผนที่	แผนที่ภูมิประเทศ (มาตราส่วน 1/ 5,000 – 1/ 2,500)
1). ประชากร	- แนวโน้มของประชากรในพื้นที่เขตยานนาวา - ความหนาแน่นของประชากร
2). สภาพแวดล้อมทางสังคม	- เขตการปกครอง - พื้นที่ครอบคลุมแต่ละโรงเรียน ถึงบริการด้านพานิชยกรรม
3). กิจกรรมทางสังคม	- กิจกรรมสำคัญทางศาสนา - กิจกรรมของชุมชน
4). การพัฒนาความเป็นชุมชนเมือง	- กิจกรรมต่างๆ ของผู้อยู่อาศัย และของรัฐบาลจะเป็นสิ่งชี้ให้เห็นความเป็นจริงในอดีตและปัจจุบัน
5). การร้องทุกข์ของประชาชน	- การร้องทุกข์ทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำท่วมขัง เสียงดัง - ความคับคั่งของการจราจร

รายละเอียดของสภาพทางกายภาพ

พื้นที่	พื้นที่ศึกษาก่อนดำเนินโครงการ
แผนที่	แผนที่ภูมิประเทศ (มาตราส่วน 1/5,000-1/2,500)
1).สภาพทางธรรมชาติ	<ul style="list-style-type: none"> - ภูมิประเทศ แม่น้ำ ลำคลอง - ความเสียหายในอดีต เช่น น้ำท่วม การทรุดตัวของดิน - มาตรฐานทางสิ่งแวดล้อม - มลพิษทางน้ำ และอากาศ
2). การใช้ที่ดินและอาคาร	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ที่ดินปัจจุบัน - การแบ่งย่านการใช้ที่ดินตามผังเมือง - การใช้อาคารตามที่เป็นอยู่
3). ระบบโครงข่ายคมนาคม	<p>(ถนน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพถนนปัจจุบัน แสดงความกว้างของถนน - สภาพถนนปัจจุบัน แสดงบาทวิถี - สภาพถนนปัจจุบัน แสดงทางเดินเท้า - ปริมาณการจราจร <p>(อื่นๆ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทางรถไฟ - รถเมย์ และเส้นทางรถขนส่ง
4). สวนสาธารณะและพื้นที่โล่ง	<ul style="list-style-type: none"> - สวนสาธารณะและพื้นที่โล่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน - มรดกทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ - วัด
5). การระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ทางระบายน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน - ทางระบายสิ่งโสโครกที่มีอยู่ในปัจจุบัน
6). การประปาและการกำจัดขยะ	<ul style="list-style-type: none"> - การประปาที่มีอยู่ในปัจจุบัน - การกำจัดขยะที่มีอยู่ในปัจจุบัน
7). สาธารณูปการของชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ - โรงพยาบาล สถานีตำรวจ - สิ่งบริการสาธารณะอื่นๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามประกอบการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตยานนาวา

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยศึกษาทัศนคติของผู้
 อยู่อาศัยต่อการพัฒนาพื้นที่ อันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำผังแนวความคิดในการจัดรูปที่ดิน โดย
 ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามผู้วิจัยจะเก็บรักษาเป็นความลับ ไม่ออกเผยแพร่ ณ. ที่ใด
 ผู้วิจัยหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี

แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 หมวด ดังนี้

1. หมวดทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
2. หมวดสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม
3. หมวดสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

หมวดที่ 1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

1.1. เพศ

ชาย

หญิง

1.2 อายุ

21-30

31-50

51-60

60 ขึ้นไป

1.3 สถานภาพการสมรส

โสด

แต่งงาน

แยกกันอยู่

หย่า

อื่นๆ โปรดระบุ.....

1.4 วุฒิการศึกษา

ระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า

ระดับมัธยมศึกษา

ระดับปริญญาตรี

ระดับสูงกว่าปริญญาตรี

ระดับป.ว.ช.

ระดับป.ว.ศ.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 อาชีพ

- รับราชการ พนักงานบริการเอกชน เจ้าของกิจการ
 นักศึกษา รับจ้าง
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

หมวดที่ 2 ลักษณะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

2.1 ภูมิลำเนาเดิม (หัวหน้าครอบครัว)

- เกิดในชุมชน ย้ายมาจากที่อื่น

2.2 สถานะการย้าย (เฉพาะผู้ย้ายมา)

- ย้ายจากชุมชนเดิมในกรุงเทพฯ ย้ายจากต่างจังหวัด

2.3 ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่ที่นี่

- ต่ำกว่า 5 ปี 6-10 ปี 11-15 ปี 16-20 ปี เกิน 20 ปี

2.4 เหตุผลที่ย้ายมาอยู่ที่นี่

- ที่อยู่เดิมถูกไล่รื้อ คนรู้จักชวนมา แต่งงาน
 ใกล้เคียงแหล่งงาน มีที่ว่างให้จับจอง พ่อแม่พามา
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

2.5 จำนวนครอบครัวที่อยู่ในบ้าน

- 1 ครอบครัว 2 ครอบครัว 3 ครอบครัว
 4 ครอบครัว 5 ครอบครัว

2.6 คนทำงานในครอบครัวที่อายุเกิน 60 ปี

- มี ไม่มี

2.7 คนว่างงานในครอบครัว

- ไม่มี มี 1 คน มี 2 คน มีมากกว่า 2 คน

2.8 รายได้ต่อเดือน

- 5,000 บาทหรือต่ำกว่า มากกว่า 5,000-10,000 บาท
 มากกว่า 10,000-20,000 บาท มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป

2.9 รายได้เพียงพอหรือไม่ในแต่ละเดือน

- พอแต่ไม่เหลือเก็บ บางเดือนพอ บางเดือนไม่พอ
 พอและเหลือเก็บ ไม่พอและมีปัญหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์โดยมูลนิธิโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเมืองผู้สูงอายุให้ก้าวหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น 2.10 หนี้สิน

- ไม่มีหนี้สิน มีหนี้สิน

2.11 รายละเอียดเกี่ยวกับที่พักอาศัย

- มีบ้านและที่ดินของตนเอง (เป็นที่ดินของตนเอง ท่านประกอบการอะไร)
- บ้านปลูกเองในที่ดินเช่า
- อื่นๆ โปรดระบุ.....

2.12 สถานที่ทำงานของท่านอยู่ในเขตหรือนอกเขตยานนาวา

- ในเขตยานนาวา นอกเขตยานนาวา

2.13 ท่านเดินทางไปทำงานโดย

- เดินไปทำงาน รถโดยสารประจำทาง
- รถจักรยานยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์รับจ้าง
- รถสวัสดิการรับ-ส่ง รถสองแถว
- รถยนต์ / รถกระบะส่วนตัว ยานพาหนะคนอื่น ไม่เสียค่าโดยสาร

2.14 สถานที่ที่ท่านไปจับจ่าย ซื้อเครื่องอุปโภค-บริโภค ประจำวัน

- ตลาดสด
- ห้างสรรพสินค้า.....
- ร้านค้าใกล้ที่พักอาศัย
- อื่นๆ ระบุ.....

2.15 สถานที่ศึกษาที่ท่านส่งบุตร หลาน ไปเรียนเฉพาะในเขตยานนาวา

- คือระดับอนุบาล-ประถม
- ระดับมัธยม.....

2.16 สถานพยาบาลที่ท่าน ไปใช้บริการเป็นส่วนใหญ่ในเขตยานนาวา

คือที่.....

2.17 วัด ที่ท่าน ไปประกอบกิจกรรมทางศาสนาเป็นประจำ

คือที่.....

หมวดที่ 3 ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

3.1 ท่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้หรือไม่

ไฟฟ้า มี ไม่มี

ประปา มี ไม่มี

โทรศัพท์ มี ไม่มี

ระบบระบายน้ำ มี ไม่มี

ระบบบำบัดน้ำเสีย มี ไม่มี

ถนน ดัด ไม่ดัด

แม่น้ำ, ลำคลอง ดัด ไม่ดัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับงานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งระบบบำบัดน้ำเสีย และสิ่งต่าง ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้นเป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น การนำไปใช้

3.2 ถ้าจะมีการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ที่ท่านอยู่อาศัย ท่านต้องการให้โครงการใดเกิดขึ้น มากที่สุด (ให้ใส่ตัวเลขเรียงลำดับจาก 1 คือต้องการให้เกิดมากที่สุด)

ให้มีถนนเชื่อมตรงตรอก ซอยต่างๆ
สถานที่ฝึกอาชีพให้คนในชุมชน
สวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อน
ลานกีฬา ลานเอนกประสงค์
ตลาดนัดให้คนในชุมชนค้าขาย
การจัดการน้ำเสีย
การเข้าดูแลอย่างใกล้ชิดจากเจ้าหน้าที่ กทม.
การจัดการด้านความสะอาดในชุมชน

3.3 จากข้อมูลในตารางให้ท่านใส่เครื่องหมาย / ลงในช่องแสดงความคิดเห็น

ปัญหาสภาพแวดล้อม	ปัญหา		ไม่มีปัญหา
	มีปัญหามาก	มีปัญหาน้อย	
น้ำเน่าเสีย (ถ้าคลอง)			
บริเวณที่ค้ำน้ำท่วม - ชั่ง			
ความสกปรกในชุมชน			
อาชญากรรม			
ยาเสพติด			
การพนัน			
การใช้ไฟฟ้า ไม่สะดวก			
การใช้น้ำประปา ไม่สะดวก			
ซุง/แมลงวัน/หนู รบกวน			
การคมนาคมเข้า - ออกชุมชน			
ทางเดินเท้าในชุมชน			
ชาวบ้าน ไม่สามัคคี			
ที่อยู่อาศัยหนาแน่น แออัด			
เสียงดัง จากยานพาหนะ			
เสียงดัง จากโรงงานอุตสาหกรรม			

3.4 ข้อมูลแสดงความคิดเห็นจากผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

ถ้ามีวิธีการแก้ปัญหาด้วยโครงการต่อไปนี้ภายในชุมชนที่ท่านอยู่อาศัย ท่านเห็นด้วยหรือไม่ใช่
เครื่องหมาย / ลงในช่องแสดงความคิดเห็น

การแก้ปัญหา	แสดงความคิดเห็น		
	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย
1. เพิ่มทางสัญจร (ทางเดินเท้า – ทางเดินรถ) ในชุมชน			
2. ปรับปรุงทางเดินเท้าในปัจจุบัน			
3. ก่อสร้างโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อกับแหล่งชุมชนอื่น			
4. ปรับปรุงสภาพลำคลองเดิมให้เป็น - พื้นที่สีเขียวขนานไปกับลำคลอง - เป็นแนวป้องกันน้ำท่วม			
5. ทำการถมดินในบริเวณที่เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำท่วมถึง			
6. ปรับปรุงพื้นที่โล่ง ว่างให้เป็นสวนสาธารณะ			
7. ปรับปรุงพื้นที่โล่ง ว่างให้เป็นลานกีฬา เอนกประสงค์			
8. จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดการสร้างบ้านเรือนใหม่			
9. จัดสร้างที่พักอาศัยในลักษณะอาคารสูง เพื่อลดปัญหา ความแออัดของชุมชน			
10. เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยจากปัญหาอาชญา กรรม			
11. จัดสร้างบริการขั้นพื้นฐาน เช่น ห้องสมุด ศูนย์บริการสา ธารณสุข ศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของชุมชน เป็นต้น			
12. เพิ่มจำนวนสายรถประจำทางจากที่มีอยู่ให้สามารถ บริการในแหล่งชุมชนได้อย่างทั่วถึง			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5 เพื่อรองรับความเจริญในแหล่งชุมชนของท่านในอนาคต ท่านคิดว่าควรทำอย่างไร

- รัฐบาลเป็นผู้พัฒนาฝ่ายเดียว เช่น การเวนคืนที่ดินเพื่อตัดถนนใหม่
- เอกชนต่างคนต่างพัฒนา เช่น โครงการจัดสรรต่างๆ
- ร่วมกันพัฒนาทั้งภาครัฐและเอกชน ในการทำโครงการพัฒนาพื้นที่พร้อมทั้งสร้าง
โครงข่ายถนนให้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ
- อื่นๆ โปรดระบุ.....
-
-



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล	สุภารัฐ แก้วรอด
วัน เดือน ปี	10 กรกฎาคม 2515
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	50/249 ม.ธารทิพย์ 2 ถ.สุขาภิบาล 1 คลองกุ่ม บึงกุ่ม กทม. 10240
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2534 จบป.ว.ช. จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นครราชสีมา พ.ศ. 2536 จบป.ว.ศ. จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นครราชสีมา พ.ศ. 2538 จบปริญญาตรี (ค.อ.บ.) สาขาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พ.ศ. 2545 จบปริญญาโท (ค.อ.ม.) สาขาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2538 - 2539 ตำแหน่ง สถาปนิก บริษัท PRINCIPAL จำกัด กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2540 - 2543 ตำแหน่ง ทีปรึกษาร่วมทีมควบคุมงานก่อสร้าง , ทำ SHOP DRAWING บ้านพักอาศัย 3 ชั้น สถานที่ พระราม 6 ซอย 39 กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2543 - 2544 ตำแหน่ง ควบคุมงานก่อสร้างบ้านพักอาศัย 2 ชั้น สถานที่ 222 ถ.ลาดพร้าว 42 ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
ปัจจุบัน	ประกอบอาชีพอิสระ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้