

บทที่ 7

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

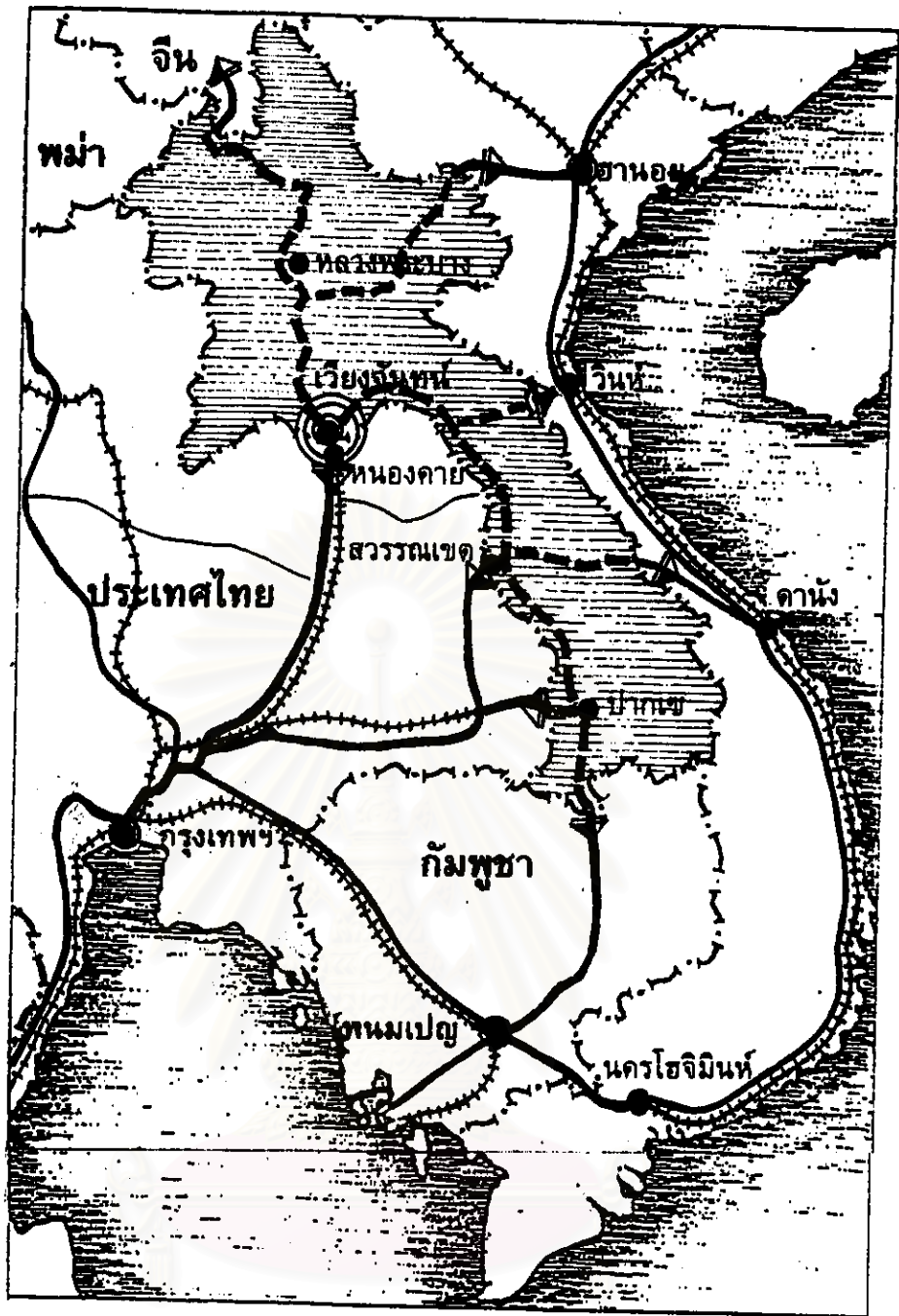
ในบทนี้จะได้กล่าวสรุปผลการศึกษาเพื่อให้ทราบประเด็นหลักที่เกี่ยวกับศักยภาพหรือปัจจัยและปัญหาที่เป็นข้อจำกัดของการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคนครหลวงและภูมิภาคต่างๆของประเทศ รวมทั้งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงหรือการขยายตัวด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ในโครงการพัฒนาภูมิภาค เพื่อรองรับการขยายตัวและป้องกันปัญหาต่างๆที่จะเกิดขึ้น อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพระหว่างเวียงจันทน์-หนองคาย

7.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

จากการศึกษาเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของประเทศ บทบาทและความเชื่อมโยงของแขวงท่าแขกนครเวียงจันทน์ในโครงการภูมิภาค สภาพทั่วไปของนครหลวงเวียงจันทน์ และการวิเคราะห์ผลกระทบของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างเวียงจันทน์-หนองคายที่มีต่อภูมิภาคนครหลวงและภูมิภาคต่างๆของประเทศและระหว่างประเทศในบทต่างๆที่ผ่านมาพอที่จะสรุปผลการศึกษาเพื่อให้ทราบประเด็นต่างๆได้ดังต่อไปนี้

1. การศึกษาเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของประเทศพบว่า ปัจจุบันลาวยังขาดระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอยู่มากโดยเฉพาะปัญหาด้านโครงข่ายการคมนาคมขนส่งซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข และลาวยังไม่มีโครงข่ายทางรถไฟ จึงทำให้ลาวไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่ แต่ลาวเป็นประเทศที่ยังมีทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์สำรองอยู่มากกระจายอยู่ตามภาคต่างๆ และแต่ละภูมิภาคต่างก็มีศักยภาพในการพัฒนาแตกต่างกันและสามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกันได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ลาวยังมีค่าจ้างแรงงานต่ำ เมื่อบวกกับนโยบายการเปิดประเทศและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลแล้ว จะกลายเป็นปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ และจะช่วยให้ลาวสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตได้ในอนาคต






2. ลาวเป็นประเทศที่ไม่ทางออกสู่ทะเลจึงกลายเป็นปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนา แต่ลาวมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งหรือเป็นประเทศศูนย์กลางในการติดต่อของประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากลาวมีพรมแดนติดต่อกับ 5 ประเทศ



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : **ศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ**

สัญลักษณ์ :

-  ที่ตั้งสะพานมิตรภาพ: จุดเชื่อมระหว่างเวียงจันทน์-หนองคาย ในฐานะเป็นปัจจัยผลักดันและจุดเริ่มแรกของการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของลาว
-  โครงข่ายถนนสายหลักที่สามารถจะพัฒนาเชื่อมโยงออกสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
-  ถนนสายหลักของประเทศเพื่อนบ้าน
-  เส้นทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน
-  เขตประเทศ



มาตราส่วน :



แผนที่ :

น



7.1

3. การก่อสร้างสะพานมิตรภาพระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ของลาวกับเมืองหนองคายทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยนับเป็นจุดเริ่มแรกของการพัฒนาศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมขนส่งของลาว โดยในระยะแรกสิ่งทีลาวจะได้ก็คือ ภูเขาสำคัญเพื่อเปิดเส้นทางออกสู่ทะเล เปิดประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ และเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติ อีกทั้งยังจะทำให้ลาวได้มีเส้นทางรถไฟสายแรกจากสถานีรถไฟที่หนองคายผ่านสะพานมิตรภาพไปยังเมืองเวียงจันทน์

4. ผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจที่ลาวได้รับจากสะพานมิตรภาพแห่งนี้ คาดว่าในระยะแรกจะเกิดขึ้นในภูมิภาคนครหลวงเวียงจันทน์มากกว่าที่จะเกิดขึ้นและกระจายไปยังภูมิภาคอื่น โดยเฉพาะบรรยากาศด้านการลงทุน การค้า และการท่องเที่ยว เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆภายในประเทศ และจากสภาพปัจจุบันที่ลาวยังมีข้อจำกัดด้านระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งซึ่งยังไม่ได้พัฒนาเพื่อขยายไปถึงทั่วทุกภาคของประเทศ ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์ในระยะสั้นจะยังคงอยู่ในตำแหน่งสถานีขนส่งปลายทางมากกว่าที่จะเป็นทางผ่าน แต่อย่างไรก็ตามการก่อสร้างสะพานมิตรภาพก็ยังได้เป็นตัวเร่งและผลักดันให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจากนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางของประเทศออกสู่ภูมิภาคต่างๆของลาวเพื่อจะให้ได้สามารถผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆได้อย่างสะดวกในอนาคต ดังนั้นในระยะยาวภายหลังจากที่ลาวสำเร็จโครงการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งภายในประเทศแล้วก็จะทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในการติดต่อกับภูมิภาคต่างๆ และยังจะทำให้ลาวอยู่ในตำแหน่งเป็นประเทศศูนย์กลางในการติดต่อของประเทศต่างๆในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคและของประเทศโดยรวม

5. ผลการศึกษาในระดับชุมชนนครหลวงพบว่า การเติบโตและขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของนครหลวงเวียงจันทน์อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพตามนโยบายการเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาวและนโยบายการเปิดประตูการค้าของรัฐบาลไทยนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อสำคัญที่ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองเวียงจันทน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว ตลอดจนการลงทุนด้านอุตสาหกรรมก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น สิ่งที่เกิดขึ้นนี้เป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่าชุมชนนครหลวงเวียงจันทน์กำลังมีการพัฒนาและเติบโตมากขึ้น มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางทั้งทางด้านการบริหาร การปกครอง ด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร แต่เนื่องจากเมืองเวียงจันทน์มีบทบาทเป็นเมืองหลวงของประเทศ ดังนั้นการพัฒนาและความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในนครหลวงก็ย่อมจะมีผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศ

6. การขยายตัวด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอาคารพักอาศัยที่นับวันมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นนั้น ได้ทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ทั้งในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบ ปัจจัยต่างๆที่กล่าวมานั้น นอกจากจะทำให้เขตชุมชนเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น และจะก่อให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมตามมาแล้วยังจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมือง และมีผลกระทบต่อรูปแบบ ทิศทาง และแนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคตอีกด้วย

7. ผลการศึกษานอกจากได้ทราบประเด็นต่างๆที่กล่าวมาแล้ว ยังมีข้อสรุปว่า ผลกระทบด้านต่างๆของสะพานมิตรภาพที่มีต่อภูมิภาคนครหลวงเวียงจันทน์และภูมิภาคต่างๆของประเทศจะมีมากน้อยเพียงใดนั้น ประการที่สำคัญอย่างหนึ่งจะขึ้นอยู่กับนโยบายทางด้าน การเมือง เศรษฐกิจ และการค้าของรัฐบาลทั้งสองประเทศลาวและไทย ตลอดจนความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจของประเทศต่างๆในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ผลการศึกษาทำให้คาดการณ์ได้ว่า ผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพนั้น จะทำให้เศรษฐกิจของนครหลวงเวียงจันทน์มีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าเดิม และจะขยายตัวอย่างต่อเนื่องเรื่อยไป สิ่งดังกล่าวจะเป็นสาเหตุหลักที่จะทำให้เกิดมีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆเกิดขึ้นมากมายทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของประชากรเนื่องจากการจะมีการดึงดูดแรงงานจากชนบทเข้าสู่ตลาดแรงงานในเมืองหลวง การเติบโต และการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆที่ได้กล่าวมานี้ นอกจากจะมีผลกระทบต่อระบบโครงสร้างของเมืองเวียงจันทน์ โดยเฉพาะจะทำให้มีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น และมีการกระจายออกไปของสิ่งปลูกสร้างต่างๆแล้ว ยังมีผลกระทบต่อการพัฒนาภูมิภาคต่างๆของประเทศ และถ้าปล่อยให้นครหลวงมีการเปลี่ยนแปลงและขยายตัวไปอย่างไร้ทิศทางโดยปราศจากการวางแผนรองรับหรือควบคุมแล้ว ปัญหาต่างๆก็จะเกิดตามมาและยากที่จะแก้ไขได้ในอนาคต ดังนั้นจึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเมืองเวียงจันทน์เพื่อให้สามารถรองรับการเติบโตที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และที่จะขยายตัวต่อไปในอนาคตตลอดระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้เพื่อให้เมืองสามารถดำรงบทบาทเป็นเมืองหลวงของประเทศต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากผลของการศึกษาสามารถวางแนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ในโครงข่ายการพัฒนาภาคที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพไว้หลายแนวทาง โดยจะได้มุ่งเน้นการพัฒนาภาคนครหลวงในส่วนในพื้นที่เมืองเก่า และพื้นที่เมืองใหม่ที่จะขยายตัวออกไปในแต่ละช่วงระยะเวลา ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาภาคและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่างๆเพื่อให้กระบวนการพัฒนาประเทศโดยรวมเป็นไปตามทิศทางที่เหมาะสมและมีคุณภาพเกิดขึ้น ซึ่งรายละเอียดจะได้เสนอแนะต่อไป

7.2 แนวความคิดหลักในการกำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศและ นครหลวงเวียงจันทน์ในโครงข่ายการพัฒนาภูมิภาค

7.2.1 แนวความคิดหลักในการกำหนดแนวทางการพัฒนาภูมิภาคหรือ ประเทศโดยรวม

เพื่อส่งเสริมให้ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้รับการพัฒนาให้มีความเจริญเติบโตขึ้นอย่างมั่นคง มีคุณภาพ และปราศจากปัญหาต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดตามมาในอนาคต จึงได้เสนอแนะแนวความคิดหลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาภูมิภาคหรือประเทศโดยรวมดังนี้

1. แนวความคิดในการพัฒนาประเทศของลาวควรมุ่งเน้นกลยุทธ์และจังหวะก้าวของการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจกับกระแสการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และความสมดุลของการตั้งถิ่นฐานโดยเฉพาะระหว่างภูมิภาคนครหลวงกับภูมิภาคส่วนอื่นของประเทศ ทั้งนี้การพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องกระทำควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคม เพราะถ้าเศรษฐกิจดี แต่สังคมมีปัญหา เป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน อีกทั้งยังจะก่อให้เกิดช่องว่างทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ห่างกันมาก โดยเฉพาะปัญหาที่จะเกิดขึ้นระหว่างนครหลวงและภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ
2. แนวทางในการพัฒนาต่าง ๆ และการกำหนดนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการวางแผนป้องกันปัญหาและรักษาสภาพแวดล้อมซึ่งยังมีสภาพดีไม่ให้เกิดเสื่อมโทรมได้ง่ายในอนาคต เพื่อรักษาความสมดุลระหว่างสภาพแวดล้อมกับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมของเมืองและภูมิภาค ตลอดจนการอนุรักษ์วัฒนธรรมอันดีงามของท้องถิ่นและของชาติให้คงอยู่ต่อไป
3. ทางลาวควรวางแผนสำหรับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างรัดกุมควบคู่ไปกับการพัฒนาประเทศ เพื่อป้องกันมิให้ต้องสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ไปในระยะเวลาที่ไม่สมควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรป่าไม้ซึ่งจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าตามโครงการที่วางแผนไว้ซึ่งมีถึง 30 แห่งในทั่วประเทศ ทั้งนี้ ทางลาวควรคำนึงถึงแผนการพัฒนาประเทศที่ยังสามารถจะอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้ดำรงอยู่เป็นมรดกของชาติและของโลกเพื่อที่ลูกหลานจะได้มีโอกาสใช้ประโยชน์ต่อไปในภายหน้า การพัฒนาประเทศอย่างสิ้นเปลืองทรัพยากรและละเลยการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันทรงคุณค่า ได้เกิดขึ้นแล้วในหลายประเทศและในประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดของลาว ซึ่งลาวไม่ควรถือเป็นแบบอย่าง

7.2.2 แนวความคิดหลักในการวางแผนพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์โดยรวม

การกำหนดแนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพนั้น ได้มุ่งเน้นเพื่อให้นครหลวงเวียงจันทน์มีการเจริญเติบโตขึ้นตามรูปแบบที่เหมาะสม โดยได้ยึดแนวความคิดหลักในการพัฒนาดังนี้

1. แนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์มุ่งเน้นเพื่อให้เมืองเจริญเติบโตขึ้นอย่างมั่นคง มีเสถียรภาพ และมีความสงบในสังคมเกิดขึ้น โดยมุ่งส่งเสริมให้นครหลวงเจริญเติบโตขึ้นตามความพร้อม ความสามารถ และศักยภาพในการรองรับการเจริญเติบโตในด้านต่างๆของเมือง ซึ่งมีเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องคำนึงถึงการเติบโตควบคู่ไปกับภูมิภาคของประเทศ เพื่อบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาแบบยั่งยืนและสมดุล
2. แนวทางการพัฒนาเมืองเวียงจันทน์ต้องสามารถรองรับบทบาทและหน้าที่การเป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ทั้งในด้านการบริหาร การปกครอง ด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร เพื่อให้เมืองสามารถมีบทบาทเป็นเมืองหลวงของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและมั่นคงสืบต่อไป
3. แนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์มุ่งที่จะพัฒนาทั้งในพื้นที่ส่วนที่เป็นเมืองเก่าและในส่วนของพื้นที่เมืองที่จะเกิดขึ้นใหม่ เพื่อให้เจริญเติบโตขึ้นอย่างเป็นเอกภาพ และป้องกันไม่ให้เกิดการกระจุกตัวภายในเขตชุมชนเมืองเดิม ตลอดจนการอนุรักษ์รูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ของชุมชนเมืองเก่าให้คงอยู่ต่อไป
4. การวางแผนพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ต้องสามารถบรรลุผลในการพัฒนาเมืองหรือการปรับปรุงและขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการของเมือง เพื่อให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเพิ่มขึ้นของประชากร
5. การวางแผนพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ต้องสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆของเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน และสามารถป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมาในอนาคต อาทิ ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านสังคม ตลอดจนผลกระทบด้านลบที่เป็นการขัดต่อวัฒนธรรมประเพณีอันเก่าแก่ของลาว
6. แนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพจะต้องมุ่งเน้นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคควบคู่ไปด้วย เพื่อให้ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศที่อาศัยอยู่ในชนบทได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอย่างทั่วถึง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดช่องว่างที่ห่างกันมาก ระหว่างนครหลวงและภูมิภาคส่วนอื่นๆของประเทศ

7.2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาของการพัฒนาและทิศทางการขยายตัวของเมืองเวียงจันทน์

เนื่องจากในปัจจุบันนครหลวงเวียงจันทน์ยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการพัฒนาเพื่อขยายระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการหรือการขยายพื้นที่เมืองใหม่ และเพื่อส่งเสริมให้ชุมชนเมืองได้มีการเติบโตและขยายตัวอย่างเป็นระบบต่อไปตลอดระยะสั้นและระยะยาว อีกทั้งสามารถใช้โครงข่ายด้านสาธารณูปโภคที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ากับการลงทุน จึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนารูปแบบและทิศทางการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์ โดยมุ่งที่จะพัฒนาทั้งในเขตชุมชนเมืองเก่า และพื้นที่เมืองใหม่ในส่วนที่จะขยายตัวออกไป เพื่อให้เกิดการพัฒนาในลักษณะที่เป็นกลุ่มก้อน และมีความเชื่อมโยงซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบที่เหมาะสม โดยได้แบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะดังนี้

1. การพัฒนาระยะสั้น: ในระยะเวลา 5 ปีแรก(ถึงปี พ.ศ. 2543 หรือ ค.ศ. 2000)ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการภายในเขตชุมชนเมืองเก่าเป็นหลัก เพื่อส่งเสริมและขยายขีดความสามารถในการรองรับการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและที่พักอาศัย ตลอดจนการสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรมซึ่งเป็นพื้นที่นาขนาดเล็กที่กระจายตัวแทรกอยู่ภายในเขตบริเวณชุมชนเมืองและถูกปิดล้อมด้วยสิ่งปลูกสร้างประเภทต่างๆ โดยให้มีการจัดสรรพื้นที่ดังกล่าวเพื่อเปลี่ยนแปลงจากการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการหรือเพื่อการปลูกสร้างกิจกรรมอย่างอื่นที่เห็นว่าจะมีความเหมาะสมกว่า ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสอดคล้องกับศักยภาพในการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ และเพื่อจะรองรับจำนวนประชากรที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มมากขึ้นจาก 166,650 คนในปี พ.ศ. 2538 เป็น 196,975 คนในปี พ.ศ. 2543(ดูผลการวิเคราะห์จากตารางที่ 5.27 ในบทที่ 5) โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความหนาแน่นในเขตชุมชนเมืองให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนสูงสุดจากการพัฒนา

2. การพัฒนาระยะปานกลาง: รูปแบบการพัฒนาในระยะที่สองนี้ ซึ่งจะใช้ระยะเวลาประมาณ 10 ปี(ถึงปี พ.ศ. 2548 หรือ ค.ศ. 2005) เป็นการพัฒนาที่มุ่งเน้นให้มีการเสริมสร้างและขยายโครงข่ายการให้บริการด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการเพิ่มเติมออกไปยังพื้นที่นอกเมือง เพื่อเป็นปัจจัยส่งเสริมและสนับสนุนให้ชุมชนเมืองขยายตัวออกไปตามพื้นที่บริเวณรอบนอกมากขึ้น ในขนาดและทิศทางที่เหมาะสมที่สามารถควบคุมได้ โดยเฉพาะตามพื้นที่ที่กำลังมีแนวโน้มในการขยายตัวของเมืองในปัจจุบัน เพื่อให้มีความหนาแน่นอยู่ในระดับที่

เหมาะสมกับศักยภาพในการรองรับของแต่ละพื้นที่ อันประกอบด้วยพื้นที่ที่มีระดับสูงทางด้านทิศเหนือของเมือง(มีขนาดพื้นที่ประมาณ 1,100 เฮกตาร์) ซึ่งเป็นบริเวณรอยต่อระหว่างเขตเมืองกับมหาวิทยาลัยดงโคก(ดูแผนที่ 6.2 และ แผนที่ 7.11) และพื้นที่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเมืองบริเวณหมู่บ้านโนนสว่างเพื่อให้เชื่อมต่อกับเขตขยายที่อยู่ทางทิศเหนืออย่างเป็นระบบ รวมทั้งให้มีการขยายตัวของเมืองไปตามพื้นที่ที่มีระดับสูงทางทิศใต้(มีขนาดพื้นที่ประมาณ 900 เฮกตาร์)และขยายต่อไปจนถึงถนนหมายเลข N2 แต่ไม่ควรสนับสนุนให้มีการขยายตัวออกไปตามแนวถนนดังกล่าวโดยมีระยะห่างจากเขตใจกลางเมืองมากเกินไป การพัฒนาพื้นที่นอกเมืองในระยะปานกลางหรือระยะที่สองนี้ มีเป้าหมายเพื่อจะรองรับประชากรที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มมากขึ้นจากจำนวน 166,650 คนในปี พ.ศ. 2538 เป็น 232,800 คนในปี พ.ศ. 2548 (ดูผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 5.27)

3. การพัฒนาในระยะยาว: แนวทางเลือกในการพัฒนาในระยะยาวซึ่งคาดว่าจะต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 20 ปี เป็นการสนับสนุนแนวความคิดที่ต้องการจะเปิดพื้นที่เมืองใหม่ขึ้นในพื้นที่รอบนอกทางด้านทิศตะวันออกของเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวถนนในโครงการที่จะก่อสร้างให้เป็นถนนเลี่ยงเมือง(by-pass)ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่รอยต่อระหว่างสะพานมิตรภาพกับทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ เพื่อจะเชื่อมโยงกับเขตขยายเมืองในระยะปานกลางที่อยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกตามที่ได้กล่าวมาแล้ว การพัฒนาเมืองใหม่ในระยะยาวเป็นการเปิดพื้นที่เพื่อจะรองรับความหนาแน่นของประชากรหรือที่พักอาศัยที่จะเพิ่มมากขึ้นในช่วงเวลาหลังจากการขยายตัวของเมืองในระยะสั้นและระยะปานกลาง และเพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเขตการค้าและอุตสาหกรรมแห่งใหม่ในพื้นที่นอกเมือง โดยอาศัยสะพานมิตรภาพและโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมือง(by-pass) ตลอดจนการเสริมสร้างและขยายโครงข่ายการให้บริการด้านไฟฟ้า ประปา ฯลฯ เข้าไปยังพื้นที่ดังกล่าว เพื่อเป็นตัวเชื่อมและตัวดึงดูดสำคัญที่จะชักนำให้เกิดการพัฒนาในลักษณะที่เป็นกลุ่มก้อน และสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนต่างๆของเมืองได้อย่างเป็นระบบ

การกำหนดหรือแบ่งระยะเวลาของการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ออกเป็นหลายช่วง เพื่อให้เป็นไปตามลักษณะของแนวโน้มและทิศทางการขยายตัวของเมืองตามที่ได้กล่าวมานั้น จะช่วยให้เกิดความประหยัดในเรื่องของการลงทุนด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะสั้นและระยะปานกลาง ซึ่งช่วงกำแพงนครเวียงจันทน์ยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณเพื่อใช้ในการขยายระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ส่วนในระยะยาวนั้น นอกจากจะก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบแล้ว ยังจะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการกระจุกตัวของประชากรในเขตชุมชนเมืองเก่า อีกทั้งป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรและ

ปัญหาสภาพแวดล้อมอย่างอื่นตามมา ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทในการรองรับการขยายตัวในด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการสนับสนุนให้ชุมชนเมืองเก่าและเมืองใหม่ได้มีโอกาสเติบโตขึ้นอย่างมีคุณภาพอีกด้วย

7.3 แนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์เพื่อรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ

ความได้เปรียบด้านที่ตั้งของเมืองเวียงจันทน์ในฐานะที่เป็นเมืองหลวงซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางของประเทศและเป็นเมืองชายแดนที่มีบทบาทสำคัญในการติดต่อค้าขายกับประเทศไทยมาเป็นเวลาช้านาน โดยปัจจุบันได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างเมืองเวียงจันทน์-หนองคายตามนโยบายการเปิดประเทศและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาว และนโยบายเปิดประตูการค้าของไทย ทำให้เมืองเวียงจันทน์มีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ทั้งในระดับภูมิภาคของประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทในการรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปดังนี้

7.3.1 แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นเมืองชายแดน

ในฐานะที่นครหลวงเวียงจันทน์เป็นเมืองชายแดนที่อยู่ติดกับจังหวัดหนองคาย ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งประชาชนทั้งสองฝั่งมีขนบธรรมเนียม ประเพณี และวัฒนธรรมคล้ายคลึงกันมาตั้งแต่โบราณกาล ชาวเมืองเวียงจันทน์และชาวจังหวัดหนองคายต่างก็เคยไปมาหาสู่เพื่อติดต่อค้าขายกันมาเป็นเวลาช้านาน ดังนั้นจึงควรกำหนดให้มีข้อตกลงด้วยความร่วมมือในด้านต่างๆ ร่วมกันในระดับท้องถิ่นระหว่างแขวงท่าแพงนครเวียงจันทน์กับจังหวัดหนองคาย เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการจัดให้มีกิจกรรมหรืองานประเพณีประจำปีร่วมกันขึ้น

ความร่วมมือด้านต่างๆ ที่กล่าวมานั้นนอกจากจะเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีต่อกันระหว่างประชาชนสองฝั่งโขง อันจะนำไปประโยชน์ในด้านต่างๆ มาสู่ชาวเมืองเวียงจันทน์และชาวจังหวัดหนองคาย อีกทั้งยังจะช่วยให้สามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาข้อผิดพลาดตามแนวชายแดน หรือปัญหาอื่นๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างทันกาลและเป็นไปโดยสันติวิธี อันจะนำไปสู่ความมีเสถียรภาพและความมั่นคงตามแนวชายแดนตลอดไป

7.3.2 แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นประตูการค้า

เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศได้อย่างสมบูรณ์และเกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาดังนี้

1. โดยอาศัยประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพซึ่งมีส่วนช่วยทำให้เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนขยายตัวเรื่อยมา ดังนั้นจึงควรพิจารณาเลือกพื้นที่เพื่อเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมระหว่างลาว-ไทยขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงออกสู่สะพานมิตรภาพ เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าระหว่างประเทศ โดยให้สิทธิพิเศษกับนักลงทุนในการเข้า-ออกในเขตนี้เหมือนประเทศเดียวกัน

2. สะพานมิตรภาพนับเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีบทบาทหน้าที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญของลาว เช่นเดียวกับหนองคายที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญของไทยในบริเวณนี้ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาเมืองเวียงจันทน์เพื่อส่งเสริมบทบาทหน้าที่ดังกล่าวจึงขึ้นอยู่กับความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งทั้งหมดนั้นก็ขึ้นอยู่กับขั้นตอนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้งสองฝั่งลาวและไทย ด้วยเหตุนี้ลาวและไทยจึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขระเบียบหลักการในการขนส่งสินค้าและการเดินทางเข้า-ออกของผู้โดยสารที่ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งนี้ให้รัดกุมและมีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม เพื่อยำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านเวลาในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

3. เพื่อให้สามารถรองรับการส่งออกและนำเข้าสินค้าซึ่งจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในอนาคตนั้น จึงเสนอให้มีการปรับปรุงและขยายคลังสินค้าซึ่งมีอยู่เดิมที่ท่านาแสงให้ได้มาตรฐาน หรืออาจมีการก่อสร้างศูนย์ขนถ่ายสินค้า(Truck Terminal)และตลาดกลางขายส่ง (Wholesale Market) ที่สามารถจะพัฒนาเขตการค้าแห่งใหม่ขึ้นใกล้บริเวณสะพานมิตรภาพ เพื่อสนับสนุนให้พื้นที่บริเวณสะพานเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางถนนและทางรถไฟซึ่งจะมีขึ้นในอนาคต อีกทั้งเป็นการสร้างปัจจัยเพื่อดึงดูดการลงทุนด้านการค้าออกไปยังพื้นที่นอกเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความแออัดในเขตเมืองเก่า

4. เพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ และส่งเสริมความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้ากับต่างประเทศ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีการแสดงสินค้านานาชาติหรือการจัดงานตลาดนัดร่วมกันระหว่างลาว-ไทยขึ้นเป็นประจำทุกๆปี โดยอาจจัดร่วมกับการจัดงานประเพณีทำบุญพระธาตุหลวง

7.3.3 แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลาง การคมนาคมขนส่ง

เนื่องจากนครหลวงเวียงจันทน์ตั้งอยู่ในใจกลางของประเทศและเป็นเมืองชายแดนโดยมีสะพานมิตรภาพเป็นตัวเชื่อมกับประเทศไทย ทำให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการการคมนาคมขนส่งเพื่อติดต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพราะสินค้าออกและสินค้าเข้าของลาวนั้นได้เป็นตัวที่ทำให้เกิดการขนส่งบนสะพานแห่งนี้ สินค้าส่งออกของลาวที่ผ่านสะพานแห่งนี้นอกจากจะขนส่งมาจากแหล่งผลิตในภูมิภาคนครหลวงแล้วยังได้ขนส่งมาจากภูมิภาคส่วนอื่นของประเทศ ในขณะที่ปริมาณสินค้าเข้าที่เพิ่มขึ้นก็จะถูกขนส่งเพื่อนำไปจำหน่ายทั้งในเขตนครหลวงและภูมิภาคต่างๆอีกด้วย ดังนั้นเพื่อส่งเสริมให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทในการรองรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา จึงได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาในด้านต่างๆดังนี้

1. ให้มีการปรับปรุงและขยายเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมจากสะพานมิตรภาพตรงไปยังเมืองเวียงจันทน์ ตลอดจนการจัดหารถโดยสารประจำทางเพิ่มเพื่อวิ่งให้บริการตามสายทางดังกล่าวให้เพียงพอกับความต้องการ เพื่อให้มีความสะดวกในการเดินทางและเพื่อสนับสนุนให้เส้นทางดังกล่าวมีบทบาทเป็นเส้นทางสำหรับขนส่งผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสะพานมิตรภาพในฐานะที่เป็นจุดเชื่อมของการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ
2. ก่อสร้างถนนเลี้ยวเมือง (by-pass) เชื่อมจากสะพานมิตรภาพไปยังทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ และ N13-เหนือ ให้เป็นถนนมาตรฐาน เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างสองประเทศลาวและไทยซึ่งนับวันจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น การก่อสร้างถนนเลี้ยวเมืองจะต้องคำนึงถึงโครงการหรือแผนพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งอย่างอื่น อาทิ การก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ สถานีรถไฟ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจากภูมิภาคต่างๆ ซึ่งรายละเอียดจะได้เสนอแนะต่อไป เพื่อให้แผนงานหรือโครงการต่างๆทั้งหมดนั้นมีความสอดคล้องซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ อันจะส่งผลให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทในการรองรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี โดยอาศัยผลของการก่อสร้างถนนเลี้ยวเมืองดังกล่าวซึ่งนอกจากจะช่วยป้องกันหรือลดปัญหาการจราจรคับคั่งในเขตชุมชนเมืองเก่าได้แล้ว ยังจะเป็นปัจจัยที่จะดึงดูดให้มีการเข้าไปลงทุนในด้านต่างๆในเขตนอกเมือง และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่ตามมา เพื่อไม่ให้เกิดการกระจุกตัวในเขตเมืองเก่าเพียงแห่งเดียว
3. เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การเดินทางของผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และเพื่อส่งเสริมให้นครหลวงเวียงจันทน์มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการ

ขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศโดยอาศัยผลของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพนั้น ลาวและไทยควรมีข้อตกลงหรือมีการลงทุนร่วมกันในการจัดตั้งบริษัทขนส่งผู้โดยสารเพื่อวิ่งให้บริการระหว่างเวียงจันทน์-หนองคาย-กรุงเทพฯ

7.3.4 แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลาง ด้านการท่องเที่ยว

ผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ซึ่งได้ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปในเวียงจันทน์เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัวนั้น ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ จึงควรกำหนดแนวทางการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวดังนี้

1. ควรปรับปรุงและขยายขีดความสามารถในการดึงดูดและรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว โดยสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการลงทุนในกิจการธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการบริการนักท่องเที่ยว อาทิ สถานที่พักผ่อน สถานบริการสันทนาการต่างๆ ร้านอาหาร การผลิตและจำหน่ายของที่ระลึกหรือสินค้าพื้นเมือง ตลอดจนการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ
2. สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของท้องถิ่นเพื่อเป็นปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมทั้งให้มีการบูรณปฏิสังขรณ์โบราณสถานภายในเขตชุมชนเมือง โดยองค์การท่องเที่ยวแห่งชาติลาวควรให้การสนับสนุนและร่วมมือกับกระทรวงวัฒนธรรมเพื่อจัดให้มีการสำรวจ บูรณะ และอนุรักษ์โบราณสถาน ศาสนสถาน รวมทั้งอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม เพื่อให้โบราณสถานเหล่านี้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีบทบาทสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
3. ให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีอยู่ตามพื้นที่รอบนอกของเมืองเวียงจันทน์ เช่น แหล่งท่องเที่ยวที่ห้วยหินคันทนา น้ำตกตาดซอน แหล่งท่องเที่ยวที่เมืองท่าพระบาท และแหล่งท่องเที่ยวที่เขื่อนน้ำจึม ในขณะเดียวกันก็ต้องปรับปรุงแก้ไขระเบียบหลักการเพื่อขยายขอบเขตให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางออกไปท่องเที่ยวตามพื้นที่ที่อยู่นอกเมืองหรือนอกแขวงกำแพงนครเวียงจันทน์ได้อย่างเสรี มีความสะดวก และรับประกันความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการขยายเวลาให้นักท่องเที่ยวต่างชาติได้มีโอกาสท่องเที่ยวและพักผ่อนในเวียงจันทน์นานขึ้น(แทนที่จะเป็นการเข้าไปท่องเที่ยวตามแบบ “เข้าไป เย็นกลับ”) อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ทางอ้อมให้แก่ประชาชนในเมืองเวียงจันทน์
4. ควรมีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในตัวเมืองเวียงจันทน์และพื้นที่โดยรอบกับแหล่งท่องเที่ยวในเมืองหนองคายให้เป็นระบบเดียวกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทั้งสอง

เมือง โดยกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยวของสองเมืองนี้จะต้องร่วมมือกันในการดำเนินธุรกิจและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของเมืองเวียงจันทน์และเมืองหนองคาย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติอื่น ๆ หันมาสนใจท่องเที่ยวในเมืองหนองคายเพื่อจะผ่านเข้าไปท่องเที่ยวต่อในเมืองเวียงจันทน์เพิ่มมากขึ้น

5. เพื่อให้เมืองเวียงจันทน์และเมืองหนองคายมีบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน ดังนั้นนครหลวงเวียงจันทน์และเมืองหนองคายจึงควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดงานประเพณีสองฝั่งโขงร่วมกันขึ้นเป็นประจำทุกปี ดังเช่นการจัดงานประเพณีการแข่งขันเรือลาว-ไทยซึ่งเคยทำร่วมกันเป็นประจำในแต่ละปีที่ผ่านมา นั้น ควรให้มีการดำเนินต่อไป หรือการจัดให้มีการแข่งขันเรือยาวนานาชาติตามลำแม่น้ำโขง รวมทั้งการจัดงานประเพณีอื่น ๆ ที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้มากขึ้น

6. ให้มีการปรับปรุงระเบียบหลักการในการเดินทางเข้า-ออกประเทศของนักท่องเที่ยว เพื่อให้มีความสะดวก และให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศสามารถเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างเสรีโดยไม่จำเป็นต้องผ่านบริษัททัวร์เหมือนที่ผ่านมา เพราะการผูกขาดธุรกิจการท่องเที่ยวให้กับบริษัททัวร์นั้น นอกจากจะเป็นการจำกัดไม่ให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นเท่าที่ควรแล้ว ยังเป็นการจำกัดรายได้ที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวไม่ไห้กระจายไปสู่ประชาชนเท่าที่ควร เพราะรายได้ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับกลุ่มบริษัททัวร์เท่านั้น

ผลได้รับจากการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวตามแนวทางที่เสนอแ่มนั้น นอกจากจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยวภายในเขตชุมชนนครหลวงและภูมิภาคโดยรอบเพื่อเป็นปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยว อันจะนำไปสู่การส่งเสริมบทบาทของเมืองเวียงจันทน์ในการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวร่วมกับเมืองหนองคายแล้ว ยังจะเป็นการเพิ่มรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งทำให้เศรษฐกิจโดยรวมของเมืองเวียงจันทน์ดีขึ้นอีกด้วย

อย่างไรก็ตามการกำหนดแนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์เพื่อให้สามารถรองรับบทบาทในการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวนั้น ควรมุ่งเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยววัฒนธรรมและธรรมชาติเป็นหลัก และจะต้องคำนึงถึงปัญหาสภาพแวดล้อมและปัญหาสังคมที่อาจจะเกิดตามมา ดังเช่น ผลเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว และสถานเริงรมย์ต่าง ๆ ที่จะเพิ่มตามมานั้น อาจส่งผลทำให้เกิดปัญหาโสเภณีหรือปัญหาอื่น ๆ ที่เป็นการขัดต่อวัฒนธรรมประเพณีดั้งเดิมของลาว จึงจำเป็นที่จะต้องเตรียมมาตรการควบคุมไว้ตั้งแต่เนิ่น ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาตามมาในอนาคต

7.3.5 แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลาง ด้านอุตสาหกรรม

ความได้เปรียบด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการของ นครหลวง เวียงจันทน์ซึ่งดีกว่าภูมิภาคอื่นของประเทศ และยังเป็นศูนย์กลางด้านประชากรและ แรงงานจำนวนมาก อีกทั้งยังมีบทบาทเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งในการติดต่อกับ ภูมิภาคต่างๆของประเทศ และสามารถเชื่อมโยงออกสู่ประเทศไทยได้อย่างสะดวก โดยใช้ สะพานมิตรภาพเป็นตัวเชื่อมนั้น ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง ด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นจึงควรพัฒนาเมืองเวียงจันทน์เพื่อให้สามารถ รองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม ตามแนวทางที่เสนอแนะดังนี้

1. ควรสนับสนุนให้มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบที่สามารถหาได้ ภายในท้องถิ่นหรือมาจากภูมิภาคต่างๆของประเทศเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาเพื่อนำ ทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์ และควรสนับสนุนอุตสาหกรรมประเภทที่ใช้แรงงาน มากโดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่สามารถรองรับแรงงานสตรีได้เป็นจำนวนมาก เพื่อให้กลุ่มสตรีวัย สาวมีงานทำและมีรายได้เพื่อช่วยป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาโสเภณีหรือการลักลอบออกไป คำประเวณีในประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมอุตสาหกรรมประเภทที่ใช้แรงงานมากนั้น นอก จากจะทำให้ประชากรมีงานทำแล้ว ยังเป็นวิธีการที่จะช่วยป้องกันการลักลอบออกไปขาย แรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่มีค่าเงินสูงกว่า อันเป็นสาเหตุที่จะทำให้นครหลวงต้องสูญเสีย แรงงาน และจะส่งผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไปในอนาคต นอกจากนั้นควรส่งเสริม อุตสาหกรรมผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อทดแทนการนำเข้าและช่วยลดการขาดดุลการค้าด้วย

2. สนับสนุนและส่งเสริมให้พื้นที่ตามแนวกนหนหมายเลข N2 ซึ่งเชื่อมจาก เมืองเวียงจันทน์ตรงไปยังสะพานมิตรภาพ(ดูแผนที่ 7.11)ให้เป็นเขตรองรับการขยายตัวของ โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยอาศัย ปัจจัยความเชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม และผลตอบแทนของสะพานมิตรภาพซึ่งทำ ให้สะดวกในการส่งออกผลผลิตสินค้า รวมทั้งความสามารถเชื่อมโยงกับโครงการถนนเลี่ยงเมือง (by-pass) จึงสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบมาจากภูมิภาคต่างๆ โดยไม่ต้องผ่านเขตชุมชนเมือง

3. ส่วนพื้นที่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเมืองตามแนวทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ จากหลักกิโลเมตรที่ 9 ถึงหลักกิโลเมตรที่ 21 นั้น(ดูแผนที่ 7.11)ควรสนับสนุน และส่งเสริมให้มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อจะรองรับการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภท อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร หรืออุตสาหกรรมแปรรูปวัตถุดิบที่ขนส่งมาจากภาค ต่างๆ รวมทั้งอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าอุปโภคและบริโภคแก่ชาวนครหลวงและภูมิภาคส่วน อื่นๆของประเทศ เนื่องจากพื้นที่ส่วนนี้สามารถใช้เป็นจุดเชื่อมโยงกับภูมิภาคส่วนต่างๆได้เป็น

อย่างดี โดยมีทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ และN13-เหนือ รวมทั้งถนนเลียงเมืองที่อยู่ทางด้านทิศเหนือของเมืองเป็นตัวเชื่อม จึงสะดวกในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ โดยไม่ต้องผ่านเขตชุมชนเมือง

การสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่นอกเมือง ตามการเสนอแนะในข้อ 2 และข้อ 3 ข้างบนนั้น นอกจากจะช่วยป้องกันปัญหาการจราจรติดขัดแล้ว ยังจะสามารถป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมเมืองได้อีกด้วย อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับเขตชุมชนเมืองหรือเขตพักอาศัยของคนงานอย่างเป็นระบบ ซึ่งสิ่งต่างๆที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น จะทำให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7.4 ข้อเสนอแนะในการกำหนดเขตการปกครองและการพัฒนาภูมิภาคของ แขวงคำแพงนครเวียงจันทน์

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของแขวง(จังหวัด)คำแพงนครเวียงจันทน์ในบทที่ 4 ที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ทราบเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพ ศักยภาพ และปัญหาของการพัฒนาภายในภูมิภาคของแขวง ตลอดจนความไม่เหมาะสมบางประการในการแบ่งเขตการปกครองของบางเมือง(อำเภอ)ภายในแขวง(จังหวัด)คำแพงนครเวียงจันทน์ จึงได้เสนอแนะให้มีการกำหนดเขตการปกครองและการพัฒนาภายในภูมิภาคของแขวงคำแพงนครเวียงจันทน์ดังนี้

1. ให้แบ่งเขตการปกครองต่างๆของเมือง(อำเภอ)ที่ขึ้นตรงกับแขวง(จังหวัด)คำแพงนครเวียงจันทน์ และกำหนดที่ตั้งของที่ทำการอำเภอเมืองให้มีความเหมาะสมกว่าเดิม (ดูการเสนอแนะในแผนที่ 7.2) โดยคำนึงถึงที่ตั้งที่เป็นจุดใจกลางและขนาดของพื้นที่แต่ละเมือง รวมทั้งที่ตั้งหรือการกระจายตัวของหมู่บ้าน ความเชื่อมโยงของระบบเส้นทางเดิมที่ใช้ติดต่อระหว่างหมู่บ้านต่างๆ และการเชื่อมโยงเข้าสู่ตัวเมืองเวียงจันทน์ ตลอดจนความสะดวกในการเข้าถึงที่ตั้งของที่ทำการอำเภอเมืองในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการปกครอง การบริหาร และการให้บริการแก่หมู่บ้านต่างๆ การกำหนดเขตการปกครองดังกล่าวจะช่วยให้การบริหารและการจัดการด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการเพื่อให้บริการแก่ประชาชนในหมู่บ้านต่างๆที่อยู่ห่างไกลออกไปมีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม

2. จัดหาสิ่งบริการด้านสาธารณูปการที่จำเป็นแก่เขตศูนย์กลางเมืองที่กำหนดขึ้นใหม่ รวมทั้งเพิ่มสิ่งบริการพื้นฐานบางอย่างให้แก่เขตศูนย์กลางเมืองเดิม เพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอในการเป็นศูนย์กลางระดับอำเภอเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ประชาชนในหมู่บ้านที่ห่างไกลจากตัวเมืองเวียงจันทน์ โดยไม่จำเป็นต้องเข้าไปใช้บริการในเขตนครหลวง

**รูปแบบการพัฒนา
นครหลวงเวียงจันทน์
ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ**



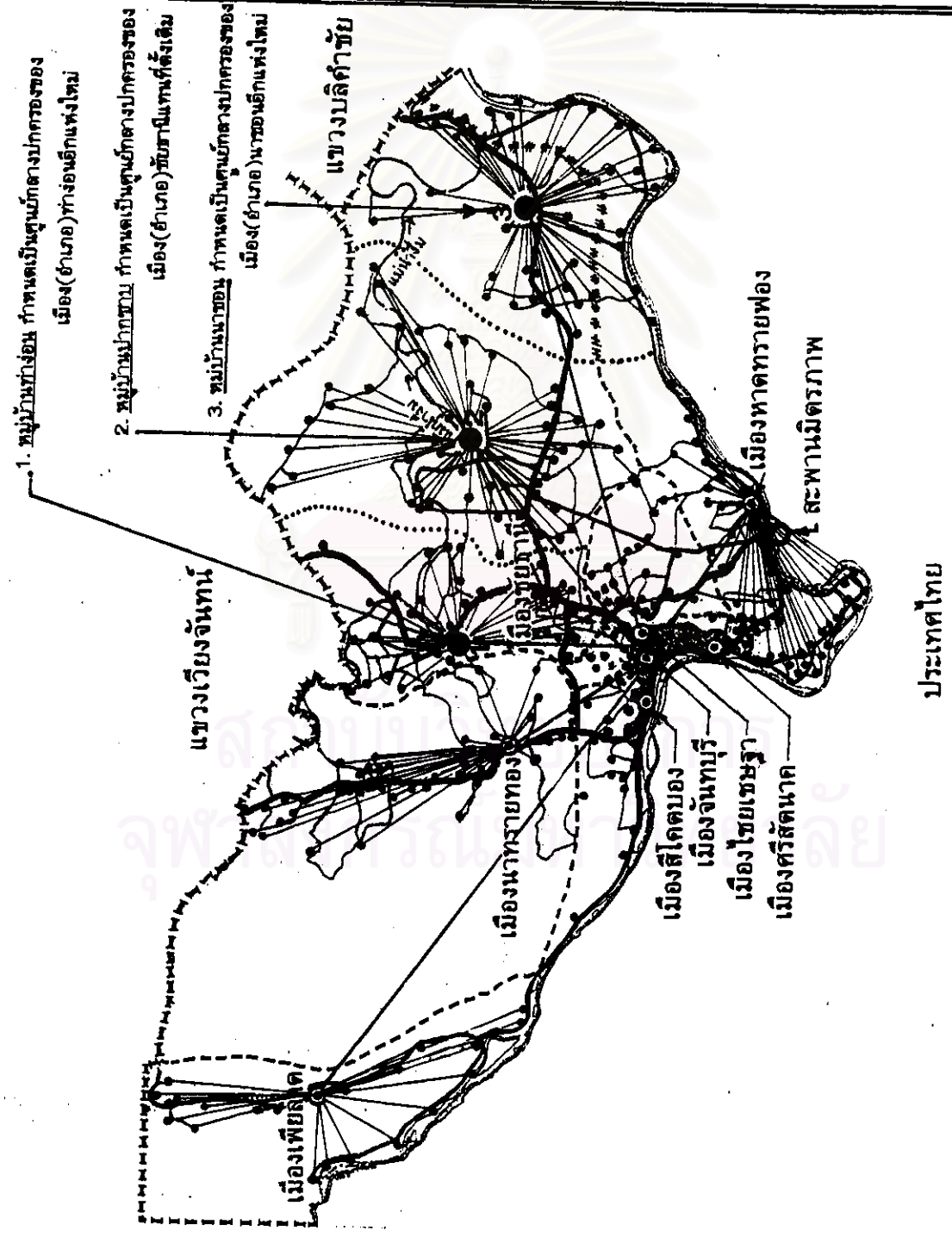
**แสดง : การเสนอแนะในการแบ่ง
เขตปกครองแขวงท่าแขกนครเวียงจันทน์**

- สัญลักษณ์ :**
- เขตประเทศ
 - ==== เขตแขวง (จังหวัด)
 - เขตเมือง(อำเภอ)ที่คงเดิม
 - *** เขตเมือง(อำเภอ)ที่เปลี่ยนแปลง
 - เขตเมือง(อำเภอ)ที่กำหนดใหม่
 - ศูนย์กลางปกครองเมืองแห่งใหม่
 - ◎ ที่ตั้งศูนย์กลางปกครองเมืองเดิม
 - ที่ตั้งหมู่บ้าน
 - ถนนสายหลัก
 - ถนนสายรอง
 - ทางติดต่อระหว่างหมู่บ้าน
 - ▨ เขตชุมชนเมืองเวียงจันทน์

มาตราส่วน : 0 5 10 15 Km

แผนที่ : 7.2

น

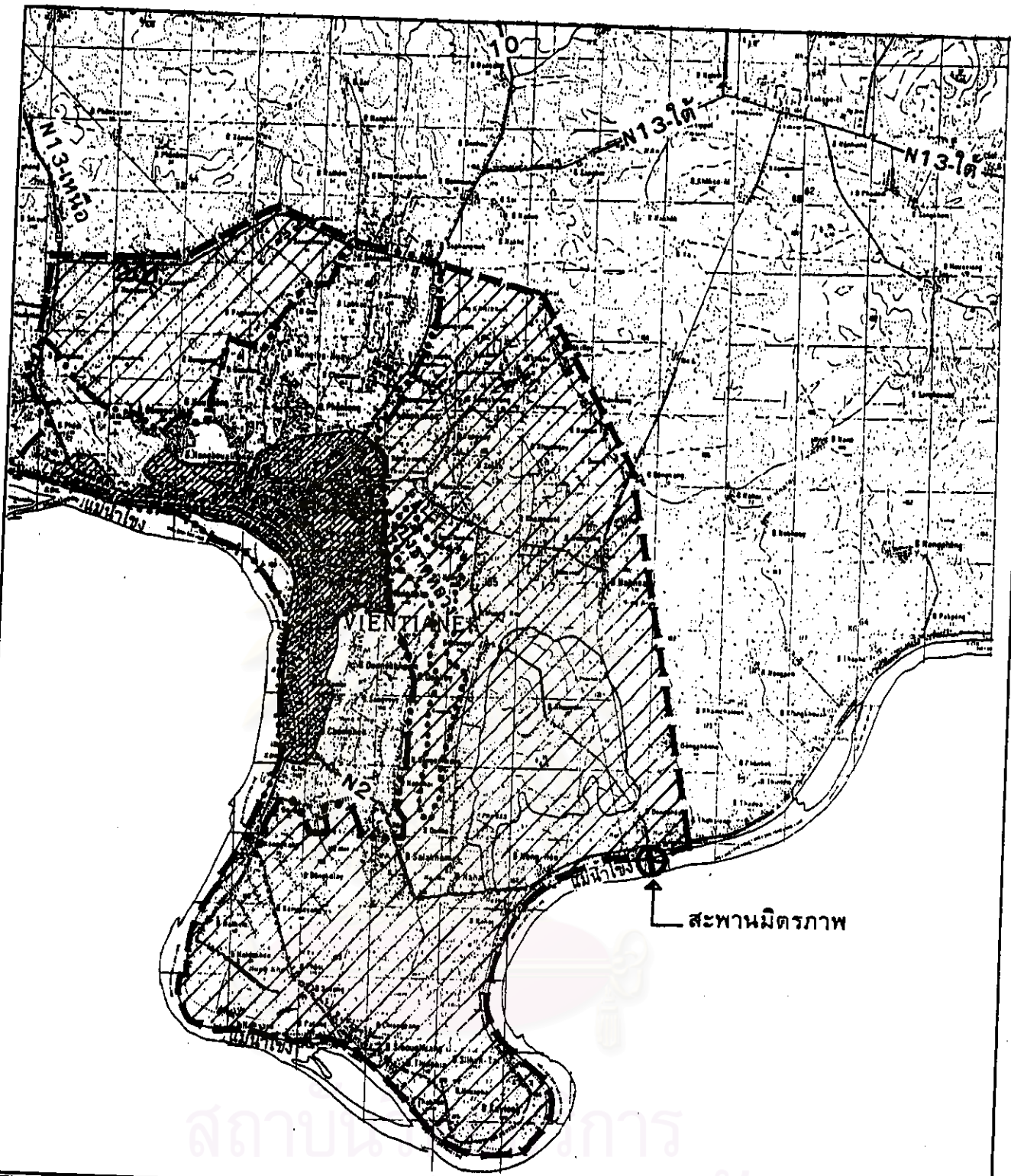


3. ให้มีการพัฒนาโดยการขยายและปรับปรุงโครงข่ายด้านสาธารณูปโภคต่างๆ อาทิ การปรับปรุงโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่างๆและระหว่างหมู่บ้าน การจัดการรถโดยสารประจำทางวิ่งบริการภายในตัวเมืองเวียงจันทน์และกับเมืองต่างๆในภูมิภาคโดยรอบ รวมถึงการขยายโครงข่ายไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ออกไปยังเมือง(อำเภอ)ต่างๆที่อยู่นอกเขตชุมชนนครหลวงเพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์อย่างเป็นระบบ สร้างแรงดึงดูดและความพร้อมที่จะรองรับโครงการพัฒนาในด้านต่างๆขึ้นในพื้นที่ที่อยู่นอกเขตตัวเมืองเวียงจันทน์ เพื่อให้เกิดการกระจายการพัฒนาและนำไปสู่การสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาในเขตพื้นที่ของนครหลวงและภูมิภาคโดยรอบ ไม่ให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือโครงการพัฒนาในด้านต่างๆในเขตชุมชนนครหลวงเพียงแห่งเดียว อีกประการหนึ่งเป็นการให้โอกาสแก่ทำเลที่เกิดขึ้นใหม่ได้พัฒนาเชื่อมโยงกับการพัฒนาภายในเขตนครหลวง ที่จะช่วยให้มีการแบ่งเขตพัฒนาระหว่างพื้นที่ชนบทกับแขวงกำแพงนครเวียงจันทน์ให้ชัดเจน โดยมุ่งอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะทรัพยากรป่าไม้ในเขตพื้นที่ของเมืองนาทรายทอง และพื้นที่ป่าไม้ตามริมฝั่งแม่น้ำโขงและแม่น้ำโขงให้คงอยู่ต่อไป รวมถึงป้องกันการบุกรุกและการก่อให้เกิดมลพิษบริเวณแหล่งน้ำธรรมชาติ

7.5 ข้อเสนอแนะในการขยายเขตผังเมืองรวม(Comprehensive Plan)ของนครหลวงเวียงจันทน์ และแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการวางผังเมือง

จากผลการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ 6 ผ่านมา ซึ่งได้ทราบเกี่ยวกับสภาพการขยายตัวของเมืองเวียงจันทน์ในปัจจุบัน รวมทั้งแนวโน้มและทิศทางการขยายตัวของเมืองในอนาคตอันเป็นผลเนื่องจากปัจจัยทั้งทางด้านกายภาพ และผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมของสะพานมิตรภาพแล้วจะเห็นว่า เขตผังเมืองรวมของนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งได้ประกาศใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 นั้น ควรมีการขยายขอบเขตเพิ่มจากเดิม เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะเกิดการพัฒนาในรูปแบบที่กระจุกกระจายอย่างรวดเร็วในพื้นที่ระหว่างสะพานมิตรภาพกับนครเวียงจันทน์ โดยกำหนดให้มีการขยายขอบเขตเพิ่มเติมออกไปยังพื้นที่ต่างๆดังนี้

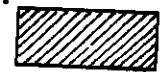
1. พื้นที่ที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของชุมชนเมือง เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่บริเวณที่กำลังมีการเจริญเติบโตของเมืองอยู่ในขณะนี้(ดูแผนที่ 7.3) โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมการปลูกสร้างอาคาร สามารถควบคุมการขยายตัวของเมืองในพื้นที่บริเวณรอบนอกของเขตชุมชนเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามผังการใช้ที่ดินที่จะได้กำหนดรายละเอียดต่อไป เป็นการจัดเตรียมพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเมืองในด้านที่พักอาศัยและการใช้ประโยชน์อื่นๆได้พัฒนาอย่างเป็นระบบต่อเนื่องกับการพัฒนาในพื้นที่ส่วนอื่นๆของนครหลวงเวียงจันทน์



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง: ขอบเขตของผังเมืองรวมเมืองเวียงจันทน์ที่เสนอขยายเพิ่ม

สัญลักษณ์:



เขตชุมชนนครหลวงเวียงจันทน์



ขอบเขตของผังเมืองรวมปี พ.ศ. 2534



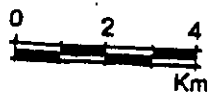
ขอบเขตของผังเมืองรวมที่เสนอขยายเพิ่ม



ขอบเขตของบึงชาดหลวง(บึงศาลาค้า)



มาตราส่วน:



แผนที่:



7.3

2. ขยายขอบเขตของผังเมืองรวมเพิ่มออกไปยังพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออก โดยให้คลุมพื้นที่บริเวณบึงธาตุหลวงทั้งหมด และขยายต่อออกไปจนถึงสะพานมิตรภาพ เพื่อให้สามารถควบคุมการปลูกสร้างที่จะรुक้าและก่อให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมบริเวณบึงธาตุหลวง และตามริมฝั่งแม่น้ำโขง ตลอดจนการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนที่เชื่อมมาจากสะพานมิตรภาพเข้าไปยังตัวเมืองเวียงจันทน์ และตามแนวถนนในโครงการที่จะก่อสร้างให้เป็นถนนเลี่ยงเมือง(by-pass)ในอนาคต ทั้งนี้เพื่อจะป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา

3. ขยายขอบเขตของผังเมืองรวมเพิ่มออกไปทางด้านทิศเหนือจนถึงถนนหมายเลข 201(ดูแผนที่ 7.3) เพื่อให้สามารถควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนนดังกล่าว ซึ่งจะก่อสร้างให้เป็นถนนเลี่ยงเมือง(by-pass)ที่ได้มาตรฐานในอนาคต

ขอบเขตของผังเมืองรวมที่กำหนดขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตหรือการขยายตัวของเมืองที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตนี้ ครอบคลุมพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 27,600 เฮกตาร์ หรือประมาณ 172,500 ไร่ (เพิ่มจากพื้นที่ของผังเมืองรวมปี พ.ศ. 2534 จำนวน 18,300 เฮกตาร์ หรือเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละประมาณ 196.77)

อย่างไรก็ตามการขยายขอบเขตของผังเมืองรวมเพิ่มขึ้นนั้นเป็นเพียงการจัดระเบียบการพัฒนาการตั้งถิ่นฐานเบื้องต้นที่ต้องการการดำเนินงานต่างๆในรายละเอียดอีกมากมาย ทั้งในด้านการส่งเสริมและการควบคุมการพัฒนาซึ่งจะสามารถดำเนินงานด้านการผังเมืองได้อย่างถูกต้องต่อไป แต่เนื่องจากความมีประสิทธิภาพด้านการวางผังเมืองนั้น ยังจะขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างอื่น ซึ่งปัจจุบันการดำเนินงานด้านการวางผังเมืองของนครเวียงจันทน์หรือเมืองอื่นๆภายในประเทศโดยรวมยังมีปัญหามากมาย ซึ่งขอเสนอแนะในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาด้านต่างๆมีดังต่อไปนี้

1. เร่งพัฒนาบุคลากรด้านการวางผังเมืองให้เพียงพอกับความต้องการทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสาขาวิชาการวางผังเมืองขึ้นในมหาวิทยาลัยที่นครเวียงจันทน์เป็นการด่วน(ปัจจุบันการศึกษาเฉพาะสาขานี้ยังไม่มี)เพื่อผลิตบุคลากรที่มีความชำนาญงานด้านการวางแผนภาคและการวางผังเมืองให้แก่พื้นที่การตั้งถิ่นฐานของประเทศ นครหลวงเวียงจันทน์ และเมืองอื่นๆ อันเป็นการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในสาขานี้ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันและอนาคต

2. จัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการวางผังเมืองและก่อสร้าง ขึ้นเป็นหน่วยงานส่วนกลางรับผิดชอบด้านการวางผังและก่อสร้าง วางพื้นฐานและพัฒนาเทคนิคการวางผังเมืองที่ทันสมัย โดยให้มีการเร่งปรับปรุงและสร้างปัจจัยต่างๆที่เป็นพื้นฐานสำหรับใช้ใน

การวางผังเมืองและเทคโนโลยีในการก่อสร้างองค์ประกอบพื้นฐานของเมือง อาทิ การจัดรวบรวมข้อมูลเพื่อให้เป็นศูนย์ข้อมูลที่ทันสมัย การจัดทำแผนที่(Base Map) และภาพถ่ายทางอากาศของเมืองต่างๆด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อให้มีความสะดวกในการใช้ประโยชน์สำหรับการวางผังเมืองและพัฒนาสิ่งแวดล้อมต่อไป

3. ปรับปรุงแก้ไขหนังสือ“คู่มือเกี่ยวกับระเบียบการปลูกสร้าง”ที่ใช้ร่วมกับผังเมืองรวมปี พ.ศ. 2534 นั้น ให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสภาพการขยายตัวของเมือง และแนวความคิดในการพัฒนาเมืองในอนาคต ตลอดจนการปรับปรุงรายละเอียดของข้อบัญญัติ เพื่อให้เป็นที่เข้าใจง่ายสำหรับประชาชนทั่วไป

4. ให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจด้านการผังเมืองให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบในส่วนที่เกี่ยวกับระเบียบการปลูกสร้างที่กำหนดในผังเมืองรวมของเมืองเวียงจันทน์ เพื่อเสริมสร้างเอกลักษณ์และความงาม และรักษาสภาพแวดล้อมของเมือง ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกและส่งเสริมให้หน่วยชุมชนที่เล็กที่สุดในระดับหมู่บ้านทั่วไปให้ได้มีส่วนร่วมในด้านการวางแผนพัฒนาเมืองมากที่สุด

5. ให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการบริหารและพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์” เป็นการเฉพาะขึ้น โดยคณะกรรมการดังกล่าวจะต้องประกอบด้วยหลายหน่วยงานทั้งที่มีอำนาจในด้านการบริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานด้านสาธารณสุข โภคสาธารณสุขการ อาทิ แผนกคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างของแขวงกำแพงนครฯ บริษัทไฟฟ้าลาว บริษัทน้ำประปาลาว เป็นต้น ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้การวางแผนพัฒนาต่างๆในนครหลวงเป็นไปอย่างเป็นระบบและมีความสอดคล้องซึ่งกันและกัน เพื่อให้การบริหารและการจัดการด้านการพัฒนาเมืองมีประสิทธิภาพสูงสุด

7.6 แนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหาด้านต่างๆในเขตชุมชนเมืองเก่า

จากการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ 5 ที่ผ่านมา นอกจากจะได้ทราบสภาพทั่วไปด้านต่างๆของชุมชนนครหลวงเวียงจันทน์แล้ว ยังได้ทราบสภาพที่เป็นปัญหาและความต้องการด้านต่างๆของชุมชนเมือง อาทิ ปัญหาการควบคุมการปลูกสร้างในเขตใจกลางเมือง ปัญหาและความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งยังไม่สามารถรองรับความต้องการของประชากรและการขยายตัวของเมืองได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ สิ่งดังกล่าวจะเป็นสาเหตุที่จะก่อให้เกิดปัญหาด้านต่างๆตามมาอีกมากมาย และจะมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนเมือง ดังนั้นจึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาในพื้นที่เขตชุมชนเมืองเก่า โดยมุ่งเน้นการพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมือง(Urban Infrastructure)เป็นหลัก เพื่อให้เมืองสามารถทำหน้าที่และรองรับความเจริญเติบโตได้อย่างมั่นคงและมีประสิทธิภาพต่อไป และเพื่อส่งเสริม

คุณภาพสิ่งแวดล้อมเมือง(Urban Environment)ให้ดีขึ้น อีกทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันและป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดตามมาในอนาคต การพัฒนาภายในเขตชุมชนเมืองเก่าถือเป็นแนวทางการพัฒนาครหลวงในระยะสั้นโดยได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาในด้านต่างๆดังนี้

7.6.1 แนวทางการควบคุมการปลูกสร้างและการอนุรักษ์รูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ของชุมชนนครหลวง

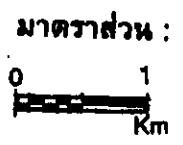
โดยทั่วไปแล้วการควบคุมการปลูกสร้างอาคารในเขตชุมชนเมืองเก่าโดยเฉพาะในเขตใจกลางเมือง ตามถนนสายหลัก และตามริมฝั่งแม่น้ำโขงยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากไม่มีการกำหนดเขตอนุรักษ์ที่ชัดเจน ดังนั้นเพื่ออนุรักษ์โครงสร้างของเมืองเดิมที่มีเอกลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ของชุมชนเมืองให้คงอยู่ต่อไป และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงในเขตใจกลางเมืองเก่า อันเป็นผลเนื่องจากการลงทุนทางด้านพาณิชย์กรรม การท่องเที่ยว ตลอดจนที่พักอาศัยซึ่งกำลังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา จึงควรกำหนดให้เขตใจกลางเมืองเดิมซึ่งในอดีตเคยเป็นเขตกำแพงเมืองชั้นในมาก่อนและเป็นเขตที่มีอาคารเก่าและโบราณสถานอยู่เป็นจำนวนมากนั้นเป็นเขตอนุรักษ์(Conservation Zone) เชื่อมโยงกับการกำหนดพื้นที่ตามริมฝั่งแม่น้ำโขง และตามแนวถนนท่าเดื่อและถนนหลวงพระบาง(ดูแผนที่ 7.4)ที่มุ่งเข้าไปยังเขตใจกลางเมือง ให้เป็นพื้นที่ควบคุมอาคารสูงอีกด้วย ส่วนพื้นที่ตามแนวถนนที่เชื่อมระหว่างท่าเทียบประชาชนประเทศผ่านอนุสาวรีย์เวียงจันทน์ไปจนถึงพระราชอุหลวงและอนุสาวรีย์นักบวชนิรนามนั้น ก็ควรกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมอาคารสูงเช่นเดียวกัน เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาความแออัดและปัญหาการจราจรที่คับคั่ง และไม่ให้เกิดการทำลายทัศนียภาพที่โดดเด่นในบริเวณพื้นที่ใจกลางเมือง โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการศึกษาเพื่อจะกำหนดมาตรการควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ ที่ดิน รูปแบบ ขนาด และความสูงของอาคารที่จะปลูกสร้างในเขตต่างๆของชุมชนเมืองในบริเวณนี้ให้มีความเหมาะสม และให้มีการควบคุมการปลูกสร้างอย่างจริงจัง โดยใช้กฎควบคุมการปลูกสร้างอาคารเป็นเครื่องมือในการป้องกันไม่ให้อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูงเกิดขึ้นในเขตใจกลางเมืองเก่า เพราะนอกจากจะไม่เกิดปัญหาความแออัดและชักนำการจราจรเข้ามาคับคั่งภายในศูนย์กลางเมือง ยังเป็นการควบคุมมลภาวะและช่วยรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และช่วยป้องกันมิให้เกิดการทำลายทัศนียภาพในเขตใจกลางเมืองเก่าอีกด้วย







ทำเนียบประธานประเทศ(ทองคำ)
 หาดดอนจันทน์-พื้นที่อนุรักษ์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : พื้นที่ที่เสนอกำหนดเป็นเขตอนุรักษ์และควบคุมอาคารสูง



- สัญลักษณ์ :
-  เขตอนุรักษ์ใจกลางเมืองเก่า
 -  พื้นที่ควบคุมอาคารสูง
 -  เขตชุมชนนครหลวง
 -  เขตประเทศ

แผนที่ : 7.4

ในการอนุรักษ์โครงสร้างของเขตใจกลางเมืองเก่าให้คงอยู่ต่อไปนั้น กระทรวงวัฒนธรรมควรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการสำรวจเพื่อขึ้นทะเบียน บูรณะ และอนุรักษ์ โบราณสถาน ศาสนสถาน รวมทั้งอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ที่มีอยู่ในพื้นที่ของชุมชนเมืองเก่าเพื่อออกกฎหมายคุ้มครองต่อไป

7.6.2 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค

ตามที่ได้กล่าวในบทที่ 5 ผ่านมาทราบว่า ปัญหาของชุมชนเมืองในปัจจุบันที่สำคัญได้แก่ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค ซึ่งยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาถนน การระบายน้ำ และการให้บริการด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย ซึ่งปัญหาเหล่านี้ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม(Urban Environment) และคุณภาพชีวิต (Quality of Life) ของประชาชนในเขตเมืองเป็นอย่างมาก ดังนั้นเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้ดีขึ้น และให้เมืองสามารถรองรับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร ที่ จะเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในอนาคตได้ จึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังนี้

7.6.2.1 แนวทางการพัฒนาโครงข่ายถนนและการปรับปรุงสภาพการจราจร

เพื่อเตรียมการรองรับการจราจรของยานพาหนะในนครหลวง เวียงจันทน์ซึ่งนับวันมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น อันเป็นผลเนื่องจากการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ และรายได้ของประชากรที่เพิ่มมากขึ้นนั้น จำเป็นที่จะต้องปรับปรุงโครงข่ายถนนให้มีสภาพดีขึ้น เพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัว และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดรุนแรงติดตามมา โดยเสนอแนะให้มีการปรับปรุงด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. เร่งปรับปรุงโครงข่ายถนน และปรับปรุงหรือขยายพื้นผิวถนน และตรอกซอยต่าง ๆ ที่ชำรุดเสียหายให้มีสภาพดีขึ้น กำหนดโครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อยที่มีความกว้างและลักษณะของผิวจราจรเหมาะสมกับการใช้งาน และไม่ทำลาย สภาพแวดล้อมและเอกลักษณ์ของเมืองเก่า รวมถึงสอดคล้องกับปริมาณจราจรและการใช้ที่ดิน



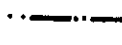
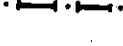
2. ปรับปรุงทางเท้าที่มีอยู่เดิมในเขตใจกลางเมืองให้อยู่ในสภาพที่ดี เพียงพอ และมีความสวยงาม เช่น ทางเท้าริมถนนเชษฐาธิราช ถนนสามแสนโท และถนนล้านช้าง(ดูแผนที่ 7.5) ตลอดจนการพิจารณาก่อสร้างระบบทางเท้าและทางจักรยานขึ้นใหม่



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

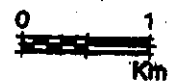
แสดง : ทางเท้าริมถนนที่เสนอปรับปรุงและก่อสร้างใหม่

สัญลักษณ์ :

-  ทางเท้าริมถนนที่เสนอก่อสร้างใหม่
-  ทางเท้าเดิมที่เสนอปรับปรุง
-  เขตชุมชนนครหลวง
-  เขตประเทศ



มาตราส่วน :



แผนที่ :

7.5



ตามริมถนนที่เห็นว่าสามารถจัดทำได้และมีความต้องการใช้ประโยชน์จากประชาชน อาทิ ทางเท้าริมถนนขาด หลวง ถนนมโหสถ ถนนหนองบอน บางช่วงของถนนสามแสนไทยและถนนพระราชวิราชที่ยังไม่มีทางเท้า รวมทั้งถนนขุนบรม ถนนคูเวียง ถนนธาตุขาว ถนนดงป่าลาน ถนนหลวงพระบาง ถนนท่าเตื่อ และถนนโพนเค็ง ทั้งนี้เพื่อให้การสัญจรของประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น การปรับปรุงหรือก่อสร้างทางเท้าริมถนนควรทำควบคู่ไปกับการออกแบบภูมิทัศน์ เพื่อให้มีการอนุรักษ์ต้นไม้ที่มีอยู่ตามริมถนนให้คงอยู่ต่อไป และนำต้นไม้มาปลูกเพิ่มเติม รวมถึงการสร้างสวนหย่อมและสวนสาธารณะขึ้น เพื่อสร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้แก่ชุมชนเมืองและเป็นพื้นที่สีเขียวเปิดโล่งเพิ่มให้แก่เมืองมากขึ้นในอนาคต

3. ปรับปรุงและขยายไฟฟ้าสาธารณะตามถนนและตรอกซอยที่ไปยังหมู่บ้านต่างๆในเขตชุมชนเมืองให้ทั่วถึงทุกพื้นที่ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ที่สัญจรไปมาตามท้องถนนในยามวิกาล

4. ปรับปรุงหรือขยายผิวจราจรของถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก รวมทั้งการตัดถนนใหม่เชื่อมกับโครงข่ายถนนสายหลักเดิม โดยพิจารณาควบคู่ไปกับการตัดถนนใหม่เพื่อพัฒนาหรือจัดสรรให้มีความหนาแน่นและมีการใช้ที่ดินที่เหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยอาศัยประโยชน์ที่จะได้รับจากการตัดถนนผ่านหรือการเข้าถึงที่สะดวกเป็นตัวชี้แจงกิจการทางเศรษฐกิจ รวมถึงที่พักรถยนต์ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ที่เห็นว่าจะมีความเหมาะสม ซึ่งจากผลการศึกษาระบบโครงข่ายถนน ปริมาณการจราจรตามถนนสายต่างๆ และสภาพการจราจรระหว่างเขตต่างๆในนครหลวงในบทที่ 5 ผ่านมา รวมทั้งความเป็นไปได้ในการตัดถนนใหม่ผ่านพื้นที่ต่างๆโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการเวนคืนที่ดิน จึงได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงหรือขยายผิวจราจรของถนนสายหลักและสายรอง รวมทั้งการตัดถนนใหม่เพื่อให้โครงข่ายถนนมีการเชื่อมโยงซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบที่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินและปริมาณจราจร เพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และไม่ทำลายเอกลักษณ์ของเมืองเก่า โดยมีข้อเสนอแนะในการจัดระบบโครงข่ายถนนดังนี้(ดูแผนที่ 7.6)

- ปรับปรุงโครงข่ายถนนสายหลักเดิมที่ผ่านเข้าไปยังเขตใจกลางเมืองเก่าให้มีความสวยงาม เพื่อเป็นการรักษาโครงสร้าง(Structure)ของเมืองเก่า โดยเสนอให้มีการขยายผิวจราจรเฉพาะในช่วงของถนนหลวงพระบางที่มุ่งมาจากด้านทิศตะวันตกของเมืองเป็น 6 ช่องจราจร และขยายถนนท่าเตื่อที่มุ่งมาจากทางด้านทิศใต้ให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจร ส่วนถนนสายหลักเดิมที่ผ่านพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตอนุรักษ์ในใจกลางเมืองเก่า อันประกอบด้วย ถนนสามแสนไทย ถนนพระราชวิราช รวมถึงถนนล้านช้างและถนนโพนเค็งที่มุ่งไปยังด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเมืองนั้น ควรมีการปรับปรุงผิวจราจรให้มีสภาพดีขึ้น

กว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน แต่ไม่ควรขยายผิวจราจร เพราะจะทำลายเอกลักษณ์ของเมืองเก่า

- กำหนดให้มีถนนวงแหวนชั้นใน ซึ่งเชื่อมจากถนนหลวงพระบางผ่านเขตชุมชนเมืองลงมาทางด้านทิศใต้ไปจรดถนนท่าเตื่อ(ดูแผนที่ 7.6) เพื่อให้ถนนวงแหวนสายนี้เป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางเข้าเมืองของยานพาหนะหรือผู้ที่เดินทางมาจากสะพานมิตรภาพ สนาบบิน หรือจากภาคเหนือของประเทศ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านถนนหลวงพระบางหรือถนนท่าเตื่อเพียงสายเดียวดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งนอกจากจะอำนวยความสะดวกในการเดินทางและคลี่คลายปัญหาจราจรที่จะคับคั่งในเขตใจกลางเมืองแล้ว การกำหนดถนนวงแหวนสายนี้ยังมีเป้าหมายในการชักนำให้ยานธุรกิจทยอยห่างออกจากเขตศูนย์กลางเมืองเก่า โดยสนับสนุนให้กิจการต่างๆที่จะเกิดขึ้นใหม่ อาทิ กิจการด้านพาณิชย์ หรือโรงแรมเกิดขึ้นตามแนวถนนสายนี้ อีกทั้งเพื่อเพิ่มความหนาแน่นในเขตพื้นที่ต่างๆให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมในการนี้ได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงและขยายผิวจราจรของถนนดงเหมี้ยงและถนนหมายเลข 103 รวมทั้งให้มีการตัดถนนใหม่อีก 3 เส้นทางได้แก่ (1) ถนนตัดใหม่หมายเลข 1: เชื่อมจากถนนดงเหมี้ยงผ่านพื้นที่นาไปยังถนนหลวงพระบาง ซึ่งจะช่วยบรรเทาให้ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนหลวงพระบาง ถนนสามแสนไท และถนนเศรษฐาธิราชน้อยลงและมีความคล่องตัวมากขึ้น อีกทั้งช่วยให้การสัญจรไปมาของประชาชนระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันตกของชุมชนเมืองมีความสะดวกกว่าเดิม (2) ถนนตัดใหม่หมายเลข 2: เชื่อมจากถนนดงเหมี้ยงลงมาทางทิศใต้ถึงถนนหนองบอนแล้วตัดผ่านที่โล่ง(พื้นที่นา)เชื่อมต่อออกสู่ถนนดงปลายนา ถนนสายนี้จะช่วยลดปริมาณการจราจรที่หนาแน่นบนถนนดงป่าสาน และช่วยให้การสัญจรระหว่างเขตชุมชนที่อยู่ทางทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงใต้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น การก่อสร้างถนนตัดใหม่ในช่วงนี้ต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการวางแผนผังเฉพาะเพื่อจัดสรรหรือพัฒนาให้พื้นที่โล่งดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์สูงสุด (3) ถนนตัดใหม่หมายเลข 3: เชื่อมจากถนนหมายเลข 103 ลงมาทางใต้จนถึงถนนท่าเตื่อ เพื่อเป็นถนนสำหรับเดินทางเข้า-ออกระหว่างตัวเมืองเวียงจันทน์กับสะพานมิตรภาพ ซึ่งนอกจากจะช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนนท่าเตื่อที่มุ่งเข้าสู่ตัวเมืองเวียงจันทน์ และทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นถนนที่จะรองรับการขยายตัวของเมือง ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการขยายตัวเข้ามาในพื้นที่นี้ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 6(ดูแผนที่ 6.2)

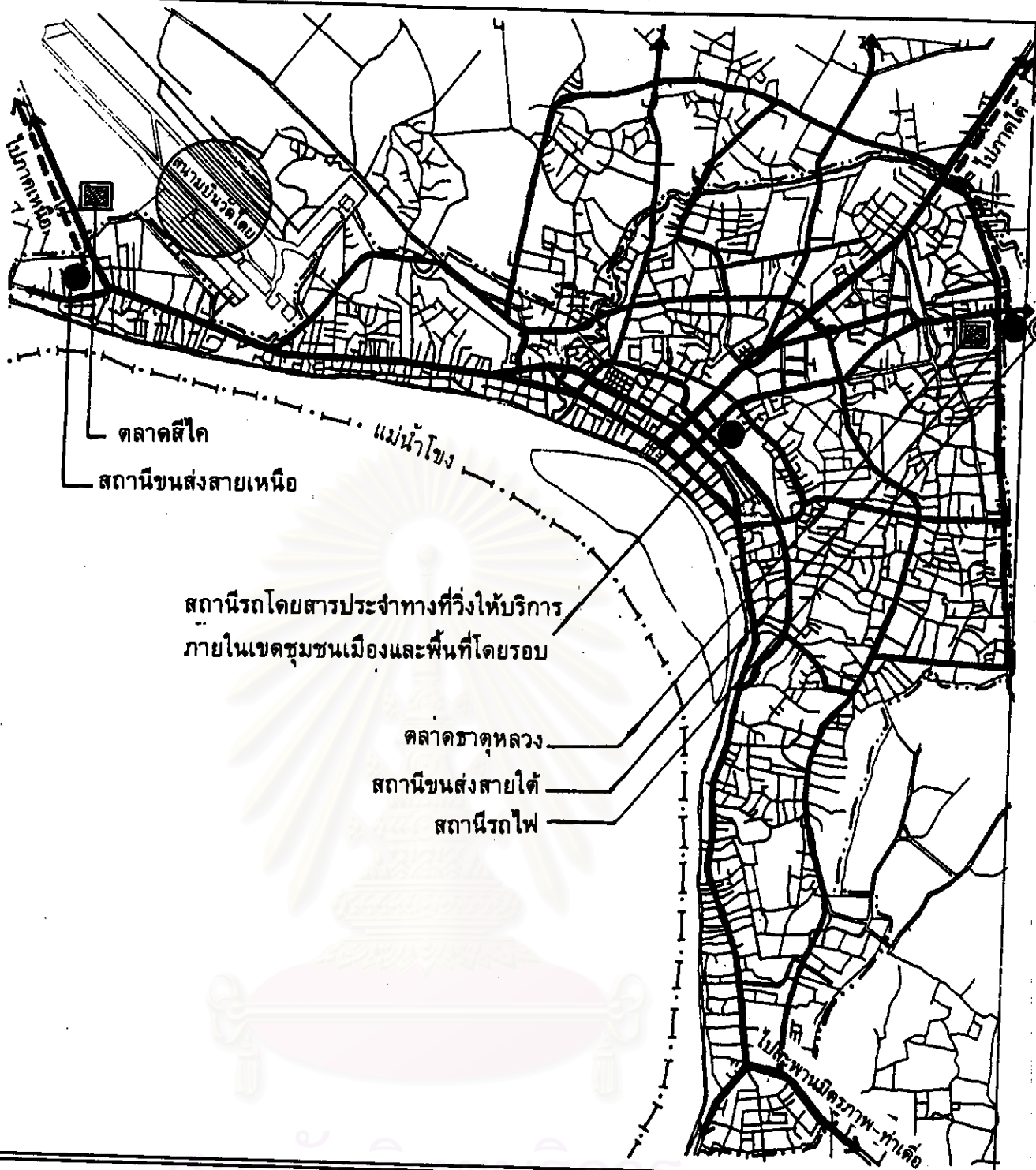
- ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมือง(ถนนวงแหวนรอบนอก) เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรไม่ให้ผ่านเข้าไปคับคั่งในเขตชุมชนเมือง โดยให้มีการปรับปรุงและขยายผิวจราจรของถนนรอบเขตชุมชนเมืองด้านทิศตะวันออกเชื่อมกับถนนตัดใหม่อีก 2 สาย คือ (1) ถนนตัดใหม่หมายเลข 4: ที่เชื่อมลงมาทางด้านทิศใต้ไปจรดถนนท่าเตื่อ เพื่อรองรับเขตที่พักอาศัยที่กำลังขยายตัวเข้ามาในบริเวณนี้ และใช้สำหรับเดินทางเข้า-ออกระหว่างตัวเมืองเวียงจันทน์กับสะพานมิตรภาพ (2) ถนนตัดใหม่หมายเลข 5: ซึ่งตัดผ่านเขตขยาย

เมืองที่อยู่ทางด้านทิศเหนือของเมืองเชื่อมต่อกองมายังถนนวงแหวนชั้นในในช่วงถนนตัดใหม่ หมายเลข 1 เพื่อจะผ่านออกสู่ถนนหลวงพระบางไปยังสนามบินและภาคเหนือของประเทศ

- นอกจากข้อเสนอแนะต่างๆที่กล่าวมาแล้ว ควรมีการปรับปรุงหรือขยายผิวจราจรของถนนสายหลักและสายรองอื่นๆให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรและการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะการปรับปรุงและขยายผิวจราจรของถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างเขตเมืองเก่ากับเขตขยายเมืองใหม่ที่อยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงการตัดถนนสายหลักหมายเลข 6 และ ถนนสายรองหมายเลข 7 เชื่อมผ่านพื้นที่ขยายเมืองที่อยู่ทางทิศใต้ เพื่อให้การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่นี้มีความสะดวก อีกทั้งให้มีการตัดถนนใหม่หมายเลข 8 เพื่อให้การจราจรบนถนนคูเวียงมีความคล่องตัวมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากถนนคูเวียงเดิมเป็นถนนแคบและมีต้นไม้เรียงรายอยู่ตามริมถนนทั้งสองข้าง ทำให้ไม่สามารถขยายผิวจราจรได้ จึงเสนอให้เปลี่ยนเป็นถนนทางเดียว(One Way)ใช้สำหรับขาออก แล้วก่อสร้างถนนตัดใหม่ขนานกับถนนคูเวียงเดิมเพื่อจะใช้เป็นถนน One Way ขาเข้า โดยให้มีการอนุรักษ์ต้นไม้ริมถนนคูเวียงให้คงอยู่ต่อไป รวมทั้งให้มีการวางแผนผังเฉพาะเพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวควบคู่ไปกับการปรับปรุงคลองระบายน้ำที่ไหลผ่านพื้นที่นี้ลงสู่อ่างกักเก็บน้ำหนองจันทน์

อย่างไรก็ตามเนื่องจากปัจจุบันแขวงกำแพงนครยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณหรือเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้นการกำหนดโครงการปรับปรุงหรือก่อสร้างถนนจึงควรพิจารณาตามลำดับความสำคัญของถนนเป็นหลัก โดยแบ่งแผนพัฒนาออกเป็นหลายระยะเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณที่มีอยู่ และให้มีการประสานแผนงานหรือโครงการร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคอย่างอื่นเช่น แผนขยายโครงข่ายโทรศัพท์และประปา เพื่อให้มีการดำเนินโครงการไปพร้อมกันอย่างเป็นระบบ และป้องกันไม่ให้เกิดการขุดเจาะถนนซึ่งจะทำให้ถนนชำรุดเสียหายตามมาในภายหลัง นอกจากนั้นการปรับปรุงหรือก่อสร้างถนนและตรอกซอยต่างๆควรจัดให้มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสียในพื้นที่ที่มีความจำเป็นภายในเมืองซึ่งมีความหนาแน่นสูงสุดก่อนเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียจากอาคารบ้านเรือนและปริมาณน้ำฝน และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังและน้ำเน่าเสียส่วนใหญ่ในเขตชุมชนเมือง

5. จัดให้มีการบริการรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองและระหว่างเมืองอย่างเพียงพอ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การเดินทาง และสนองความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ ซึ่งปัจจุบันยังมีผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทนี้อยู่เป็นจำนวนมาก ฉะนั้นจึงควรจัดระบบเส้นทางเดินรถไปยังพื้นที่ต่างๆของชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบอย่างทั่วถึง(ดูเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่เสนอแนะในแผนที่ 7.7) และให้



สถานีรถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการ
ภายในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบ

ตลาดชาตหลวง

สถานีขนส่งสายใต้

สถานีรถไฟ

รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง :

การเสนอแนะที่ตั้งสถานีขนส่งและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง



สัญลักษณ์ :

- สถานีรถโดยสารประจำทาง
- เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการภายในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบ
- - - - - เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางไปยังภูมิภาคที่ห่างไกล
- เขตชุมชนเมือง
- เขตประเทศ

มาตราส่วน :



แผนที่ :

7.7

น



กำหนดความถี่ในการวิ่งบริการให้เหมาะสม รวมทั้งการปรับปรุงและก่อสร้างสถานที่หยุดรถ (Bus Stop) ให้ได้มาตรฐาน โดยมีป้ายบอกเส้นทางและเวลาในการเดินรถที่ชัดเจน นอกจากนี้ เพื่อป้องกันความแออัดของการจราจรในเขตใจกลางเมือง(บริเวณศูนย์การค้าตลาดเช้า) ซึ่งปัจจุบันมีสถานีรถโดยสารกลางประจำเมืองที่วิ่งให้บริการภายในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบและสถานีรถขนส่งระยะทางไกลไปยังภูมิภาคหรือแขวง(จังหวัด)ที่อยู่ทางภาคใต้และภาคเหนือของประเทศรวมอยู่ด้วยกันที่สถานีนี้เพียงแห่งเดียว ดังนั้นจึงควรแยกสถานีขนส่งนี้ออกจากกัน โดยเสนอให้สถานีรถโดยสารประจำทางที่ตลาดเช้าเป็นสถานีรถโดยสารกลางประจำเมืองและพื้นที่โดยรอบเท่านั้น ส่วนสถานีรถขนส่งระยะทางไกลไปยังแขวงภาคใต้เสนอย้ายไปตั้งอยู่ที่บริเวณตลาดชาตูลอง ใกล้กับสถานีรถไฟซึ่งจะได้เสนอแนะให้ก่อสร้างขึ้นในบริเวณนี้เช่นกัน(ดูข้อ 7.7.1 และแผนที่ 7.11) และสำหรับสถานีขนส่งสายเหนือให้ย้ายไปที่บริเวณตลาดสีโค(ดูแผนที่ 7.7) โดยไม่ต้องผ่านใจกลางเมืองเข้าสู่สถานีขนส่งที่ตลาดเช้าเพียงแห่งเดียวดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งแนวทางดังกล่าว นอกจากจะช่วยลดความแออัดของการจราจร และทำให้การจราจรบริเวณศูนย์การค้าที่ตลาดเช้ามีความคล่องตัวมากขึ้นกว่าเดิมแล้ว ยังจะช่วยป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดตามมาในอนาคต อีกทั้งยังสะดวกสำหรับผู้ที่น่าสินค้าการเกษตรจากภูมิภาคอื่นเข้ามาจำหน่ายในเขตนครหลวง โดยมีตลาดชาตูลองและตลาดสีโค ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งสายใต้และสายเหนือ เป็นตลาดสำหรับรองรับการขายส่งสินค้าการเกษตร ส่วนผู้โดยสารจากภูมิภาคที่ทางไกลเมื่อเดินทางมาถึงสถานีขนส่งแล้ว ก็สามารถเดินทางเข้าไปยังเขตใจกลางเมืองได้สะดวก โดยใช้บริการของรถโดยสารประจำทางของเมือง รถแท็กซี่ หรือ ยานยนต์รับจ้างประเภทสามล้อ ซึ่งก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการด้านบริการขนส่งในเขตนครหลวง มีรายได้เพิ่มขึ้น อันจะเป็นปัจจัยก่อให้เกิดการแข่งขันของภาคเอกชน เพื่อให้มีการบริการด้านการขนส่งมวลชนที่ดี และเพียงพอกับความต้องการของชาวนครหลวง

7.6.2.2 แนวทางการปรับปรุงระบบระบายน้ำ

การปรับปรุงระบบระบายน้ำเป็นความจำเป็นอีกอย่างหนึ่งของ ชุมชนนครหลวง เพราะปัจจุบันปัญหาการระบายน้ำเป็นปัญหาสำคัญอันดับสองรองจากปัญหา ด้านโครงข่ายถนน ดังนั้นเพื่อแก้ไขและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ต่างๆของ ชุมชน อันเป็นสาเหตุทำให้พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย และไม่ให้เกิดปัญหาน้ำเน่าเสียที่จะมี ผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชาวเมือง จึงได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงระบบระบาย น้ำ โดยเน้นการปรับปรุงด้านต่างๆดังนี้

1. ให้มีการปรับปรุงและก่อสร้างท่อระบายน้ำริมถนนและตรอก ขอยต่างๆควบคู่ไปกับการปรับปรุงและก่อสร้างถนน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝน และ

น้ำเสียจากอาคารบ้านเรือน และทำให้สามารถระบายน้ำได้สะดวกมากขึ้น

2. ปรับปรุงระบบคลองระบายน้ำธรรมชาติ โดยการขุดลอก ลำคลอง หรือปรับปรุงคลองระบายน้ำที่มีอยู่เดิม รวมทั้งการปรับปรุงหรือก่อสร้างอ่างกักเก็บน้ำ ให้ได้มาตรฐาน อันประกอบด้วยอ่างกักเก็บน้ำหนองจันทน์ หนองจ้วง และหนองบอน ตลอดจน การเสริมสร้างคลองระบายน้ำเพิ่มเติม(ดูแผนที่ 7.8) อีกทั้งให้มีการควบคุมการปลูกสร้างและ การพัฒนาพื้นที่ริมคลอง ทั้งนี้เพื่อให้คลองระบายน้ำมีการเชื่อมต่อซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ และให้สามารถรองรับการระบายน้ำเสียและน้ำฝนออกจากเขตชุมชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วและ ทั่วถึงทุกพื้นที่

3. น้ำเสียจากชุมชนเมืองไม่ควรจะปล่อยลงสู่บึงชาตุหลวง ทั้งนี้ เพื่อรักษาสภาพด้านนิเวศน์หรือสภาพแวดล้อมของบึงชาตุหลวงให้คงอยู่ต่อไป ดังนั้นจึงควรมี การบำบัดด้วยวิธีการที่เหมาะสม โดยเสนอแนะให้มีการก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียขึ้น 2 แห่งใน พื้นที่รอบนอกของชุมชนเมืองด้านทิศตะวันออก(ดูแผนที่ 7.8) หลังจากนั้นจึงระบายน้ำเสียที่ ผ่านการบำบัดแล้วนี้ออกไปตามคลองส่งน้ำที่เสนอก่อสร้างขึ้นใหม่ทางด้านทิศตะวันออกของบึง ชาตุหลวง เพื่อจะส่งน้ำให้ไหลผ่านไปยังห้วยหมากเหี้ยว และในที่สุดก็จะไหลลงสู่แม่น้ำโขง ด้วย ระยะทางประมาณ 53 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตามการปรับปรุงระบบระบายน้ำดังที่ได้เสนอแนะในแผนที่ 7.8 นั้น คาดว่าในระยะสั้นจะไม่สามารถดำเนินการได้ทั้งหมด เนื่องจากยังมีข้อจำกัดด้านต่างๆ มากมาย โดยเฉพาะด้านงบประมาณ ดังนั้นในระยะสั้นจึงควรเร่งปรับปรุงคลองระบายน้ำ สายหลักเป็นอันดับแรก โดยเฉพาะคลองร่องทอง คลองข้าวขาว และร่องแก เพื่อแก้ไขและป้องกันไม่ให้เขตใจกลางเมืองซึ่งเคยมีปัญหาหน้าท่วมขังไม่ประสบปัญหาอีกต่อไป รวมทั้งให้มีการ ปรับปรุงคลองร่องแขง เพื่อเชื่อมกับคลองป่าสักซึ่งกำลังดำเนินการปรับปรุงอยู่ในปัจจุบัน

7.6.2.3 ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอย

ขยะมูลฝอยเป็นปัญหาหนึ่ง ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของ ชุมชนเมืองในปัจจุบัน และคาดว่าปัญหาดังกล่าวจะค่อยๆ มีความรุนแรงมากขึ้น จึงเสนอให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยทำความสะอาดเทศบาลหรือที่เรียกว่า “หน่วยอนามัย เทศบาล” ได้เตรียมแผนหรือวิธีการป้องกันปัญหาดังกล่าวไว้แต่เนิ่นๆ ดังนี้

1. เตรียมจัดหาอุปกรณ์ในการจัดเก็บขยะมูลฝอยให้เพียงพอ เช่น รถขนขยะ และถังสำหรับรองรับขยะมูลฝอยตามถนน สถานที่สาธารณะ และแห่งชุมชนต่างๆ
2. ขยายขอบเขตการให้บริการด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอยให้

กว้างขวางมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยให้ขยายการบริการเข้าไปให้ถึงทั่วทุกพื้นที่ของชุมชน โดยเฉพาะควรมุ่งเน้นการจัดเก็บขยะมูลฝอยในชุมชนที่อาศัยอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำโขงและตามริมคลองต่างๆเป็นอันดับแรก ทั้งนี้เพื่อป้องกันการทิ้งขยะลงสู่แม่น้ำลำคลอง อันเป็นสาเหตุที่จะก่อให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมตามมา

3. แก้ไขปัญหาและปรับปรุงด้านการบริการให้ดีขึ้น เช่น ให้มีการเข้าไปจัดเก็บขยะจากครัวเรือนเป็นประจำทุกวัน และพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการให้เหมาะสมกับสภาพรายได้ของครัวเรือนแต่ละกลุ่ม เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ทุกครัวเรือนได้หันมาใช้บริการมากขึ้น และป้องกันไม่ให้ครัวเรือนเผาหรือกำจัดขยะด้วยวิธีการที่ไม่ถูกต้องในพื้นที่บ้านของตนเอง หรือทิ้งขยะลงตามสถานที่สาธารณะต่างๆ

4. เพื่อป้องกันไม่ให้ครัวเรือนทิ้งขยะตามลำพังหรือกำจัดขยะด้วยวิธีการที่ไม่ถูกต้องด้วยตนเอง ควรพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการต่ำสุดไว้เป็นอัตราคงที่ เพื่อให้ทุกครัวเรือนต้องจ่ายเป็นรายเดือน(แม้จะมีการใช้บริการหรือไม่ก็ตาม) มาตรการดังกล่าวคาดว่าจะช่วยกระตุ้นให้ทุกครัวเรือนได้มีส่วนร่วมในการจัดเก็บขยะมูลฝอย และหันมาใช้บริการอย่างทั่วถึงทุกครัวเรือน

5. เนื่องจากปัจจุบันการบริการด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอยของหน่วยงานภาครัฐยังไม่เพียงพอ เพราะไม่สามารถให้บริการทั่วทุกพื้นที่ของชุมชน จึงควรเปิดโอกาสและสนับสนุนให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น โดยให้หน่วยงานรัฐเป็นผู้ดูแล

7.6.2.4 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและขยายโครงข่ายประปาและโทรศัพท์

นอกจากความจำเป็นในการปรับปรุงโครงข่ายถนน การระบายน้ำ และการการจัดเก็บขยะมูลฝอยดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ปัญหาโครงข่ายสาธารณูปโภคที่สำคัญอย่างอื่นที่ควรได้รับการแก้ไข ปรับปรุง และขยาย เพื่อให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของเมืองก็คือ โครงข่ายประปา และโทรศัพท์

1. โครงข่ายประปา: ต้องเร่งให้มีการซ่อมบำรุงหรือเปลี่ยนแปลงท่อประปาเก่าที่มีอายุใช้การมานานและชำรุดเสียหายให้ใช้การได้ดีขึ้น เพื่อลดปริมาณน้ำประปาที่รั่วไหลในโครงข่ายของท่อส่งให้น้อยลง เนื่องจากปัจจุบันน้ำประปาที่รั่วไหลโดยเปล่าประโยชน์ยังมีปริมาณค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับปริมาณน้ำประปาที่ผลิตได้ในแต่ละปี(สังเกตตารางที่ 5.36) ในขณะเดียวกันควรให้มีการศึกษาเพื่อเตรียมการวางแผนเพิ่มปริมาณการผลิตให้เพียงพอ และขยายโครงข่ายท่อประปาออกไปยังพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการทั้งในปัจจุบันและการเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต

2. การจัดหาบริการด้านโทรศัพท์: ให้มีการขยายโครงข่ายการให้บริการให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น และเพียงพอกับความต้องการ เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวด้านธุรกิจ การค้า และการลงทุน อีกทั้งเร่งติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะประเภทใช้บัตรได้ตามสถานที่สำคัญต่างๆ และให้มีการขยายการติดตั้งออกไปตามแหล่งชุมชนต่างๆ อย่างทั่วถึง เพื่อสนองความต้องการของประชาชน ซึ่งปัจจุบันกำลังรอคอยใช้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก

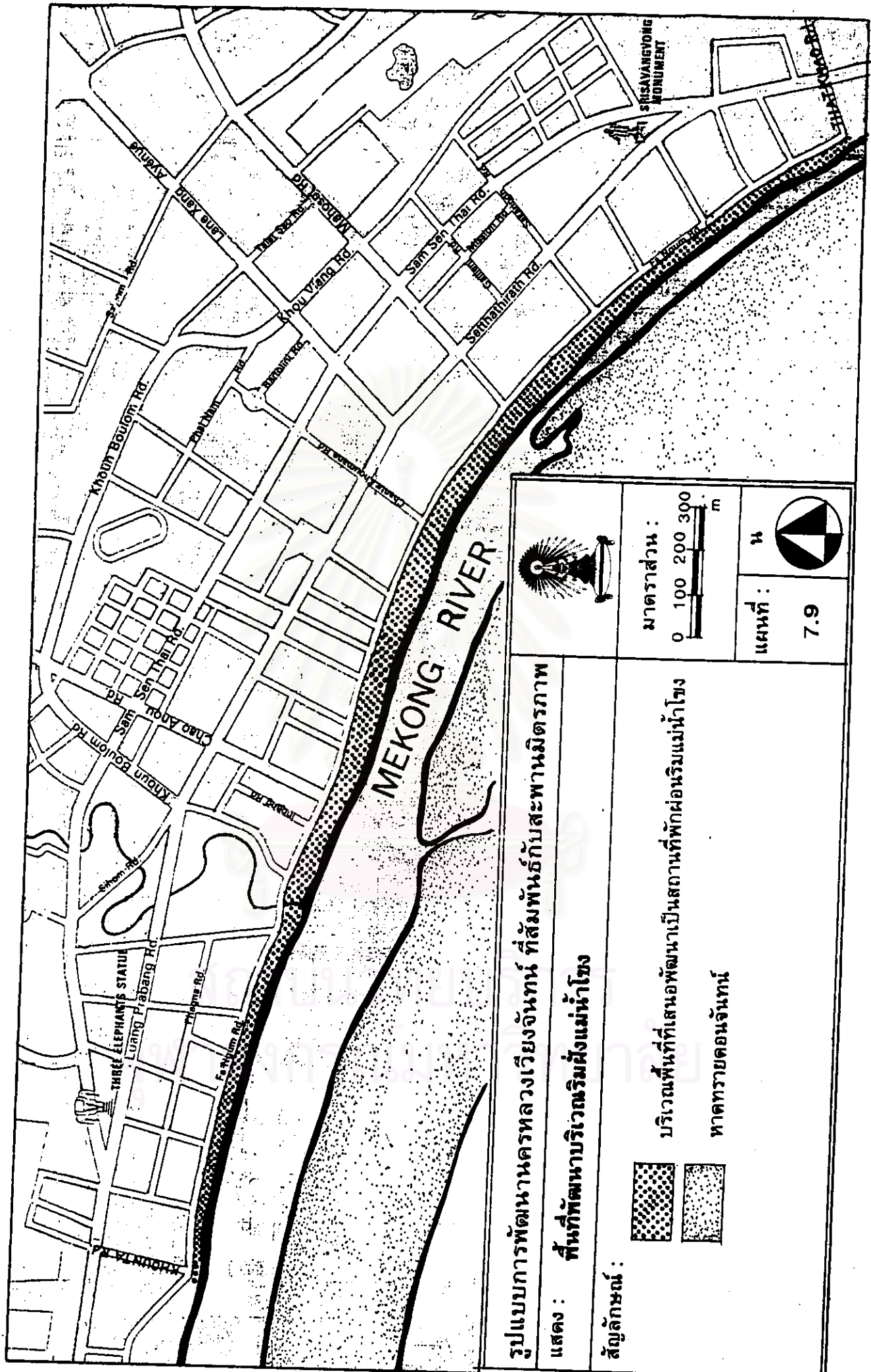
7.6.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณต่าง ๆ (Area Development) ในเขตชุมชนเมือง

ปัจจุบันมีพื้นที่บริเวณต่างๆ หลายแห่งในเขตชุมชนเมืองซึ่งยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ใช้ประโยชน์ได้ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง บริเวณหนองจันทน์ โพนสีนวล หนองบอน และบริเวณพื้นที่ตามแนวถนนล้านช้างผ่านอนุสาวรีย์เวียงจันทน์ไปจนถึงลานพระธาตุหลวง ซึ่งพื้นที่บริเวณต่างๆ เหล่านี้ควรให้มีการปรับปรุงหรือพัฒนาให้สามารถใช้งานได้เหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ชาวเมืองหรือสังคมโดยรวม อีกทั้งเพื่อสร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้แก่ตัวเมืองอีกด้วย

7.6.3.1 การพัฒนาพื้นที่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง

พื้นที่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงเริ่มจากถนนขุนตาขนานยาวลงมาทางทิศใต้ตามแนวถนนฟ้าจุ่มจนถึงถนนธาตุขาว (ดูแผนที่ 7.9) เป็นบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว และเพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวเมือง พื้นที่ดังกล่าวส่วนใหญ่มีสภาพเป็นที่โล่ง และได้มีการก่อสร้างคันกันน้ำเลียบบตามริมฝั่งแม่น้ำโขง ปัญหาปัจจุบันของพื้นที่บริเวณนี้คือการทิ้งขยะมูลฝอยตามริมแม่น้ำ และขาดการดูแลรักษา ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ดังนั้นจึงควรให้มีการพัฒนาบริเวณดังกล่าวให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวเมือง และกลายเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวอันทรงคุณค่ามากแห่งหนึ่งของเมืองเวียงจันทน์ โดยได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงดังนี้

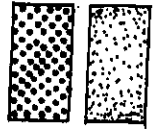
1. ให้มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางเดินเท้าตามริมฝั่งแม่น้ำโขง รวมทั้งการออกแบบผังบริเวณเพื่อตกแต่งให้สวยงาม โดยให้มีการปลูกต้นไม้ การสร้างสวนหย่อม และจัดให้มีที่นั่งเล่น ชุมนุมของทีระลึกหรือชุมนุมอาหารขนาดเล็กตั้งอยู่เป็นช่วงๆ เพื่อให้สามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวนครหลวง และให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินชมทัศนียภาพบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง นอกจากนี้ควรจัดให้มีสถานที่จอดรถอยู่เป็น



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : พื้นที่พัฒนาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง

สัญลักษณ์ :



บริเวณพื้นที่ที่เสนอพัฒนาเป็นสถานที่พักผ่อนริมน้ำโขง
 หาดทรายตอนจันทน์



มาตราส่วน :
 0 100 200 300 m

แผนที่ : 7.9



ช่วง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว

2. เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียทัศนียภาพตามบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง จึงควรมีมาตรการในการควบคุมการปลูกสร้าง โดยเฉพาะความสูงของอาคาร(ไม่ควรเกิน 3 ชั้น) ระยะเวลาถอยร่นของตัวอาคาร(Set Back) ตลอดจนรูปแบบของอาคารที่จะก่อสร้างตามริมฝั่งแม่น้ำโขง ก็ควรจะมีลักษณะตามแบบที่เป็นเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมของลาว

3. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการทิ้งขยะมูลฝอยตามริมฝั่งแม่น้ำโขง แขวงท่าแพงนครหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะหามาตรการป้องกัน และมีแนวทางในการเข้าไปให้บริการจัดเก็บขยะมูลฝอยในพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม

7.6.3.2 การพัฒนาพื้นที่โล่งบริเวณหนองจันทน์ โพนสีนวน และหนองบอน

พื้นที่ทั้งสามแห่งนี้(ดูแผนที่ 7.10)ปัจจุบันยังมีสภาพเป็นที่โล่ง และเป็นพื้นที่ที่มีระดับต่ำซึ่งถูกล้อมรอบด้วยเขตพักอาศัย อีกทั้งมีระบบคลองระบายน้ำผ่านบริเวณดังกล่าว ที่ดินส่วนใหญ่ได้ใช้เพื่อทำการเกษตร(ทำนาข้าว) จึงเห็นว่าเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับเขตใจกลางเมือง เนื่องจากไม่คุ้มค่ากับราคาที่ดิน นอกจากนั้นในแผนพัฒนาโครงข่ายถนนและการปรับปรุงระบบระบายน้ำ(ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 7.6.2.1-2)ซึ่งได้เสนอแนะให้มีการตัดถนนใหม่ รวมทั้งการปรับปรุงคลองระบายน้ำผ่านพื้นที่บริเวณนี้ ดังนั้นจึงควรให้มีการออกแบบผังบริเวณหรือวางผังเมืองเฉพาะ เพื่อพัฒนาพื้นที่โล่งส่วนนี้ควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดสรรพื้นที่ที่มีความสอดคล้องซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และประชากรโดยรวม สำหรับแนวทางการพัฒนานั้นควรมุ่งเน้นให้มีการจัดสรรพื้นที่เพื่อเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรไปเป็นการใช้ที่ดินเพื่อประโยชน์อย่างอื่นที่สามารถให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า และมีความเหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ดังนี้

1. พื้นที่บริเวณหนองจันทน์: การพัฒนาพื้นที่ส่วนนี้ควรพิจารณาควบคู่ไปกับการปรับปรุงคลองระบายน้ำและการตัดถนนใหม่เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรที่หนาแน่นบนถนนคูเวียง โดยให้มีการจัดสรรพื้นที่ส่วนหนึ่งซึ่งติดกับตลาดสดสำหรับใช้เพื่อการพาณิชย์ และพื้นที่ที่เหลือให้มีการปรับปรุงเป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามริมคลอง โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์ต้นไม้ตามริมถนนคูเวียงให้คงอยู่ต่อไป ตลอดจนการปรับปรุงและจัดสรรให้เขตที่พักอาศัยของประชาชนตามริมคลอง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้น้อยให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นด้วย

2. พื้นที่โล่งบริเวณโพนสีนวน: เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่โล่งขนาดใหญ่ และได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงคลองระบายน้ำ(ดูแผนที่ 7.8)และการตัดถนนใหม่ผ่านพื้นที่บริเวณนี้(ดูแผนที่ 7.6) ดังนั้นจึงควรพิจารณาในการวางผังเมืองเฉพาะเพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวควบคู่ไปด้วย เพื่อให้คุ้มค่างับการลงทุนด้านสาธารณูปโภคต่างๆ โดยเสนอแนะให้มีการจัดสรรเป็นเขตพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการจัดให้มีสิ่งบริการพื้นฐานด้านสาธารณูปการที่จำเป็นบางอย่างตามความเหมาะสมและเพียงพอกับความต้องการของชุมชน ดังเช่น การจัดสรรให้มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ การให้บริการด้านการศึกษา ฯลฯ

3. พื้นที่โล่งบริเวณหนองบอน: การออกแบบผังบริเวณเพื่อจะพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวควรพิจารณาควบคู่ไปกับการตัดถนนใหม่ซึ่งเชื่อมจากถนนหนองบอนผ่านพื้นที่นี้ไปยังถนนดงเหมี้ยง(ดูแผนที่ 7.6) โดยเสนอแนะให้มีการจัดสรรพื้นที่นาในบริเวณนี้เป็นสวนสาธารณะ เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และมีถนนสายสำคัญเชื่อมผ่านพื้นที่นี้ไปยังสถานที่ที่มีความสำคัญทางด้านสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ต่างๆ เช่น พระธาตุหลวงและอนุสาวรีย์เวียงจันทน์ซึ่งเป็นจุดหมายตา(Land Mark)ตามแนวถนนธาตุหลวง และยังมีอนุสาวรีย์นักรบนิรนามเป็นจุดหมายตาตามแนวถนนโพนเค็ง(ดูแผนที่ 7.10) นอกจากนั้นแล้วบริเวณดังกล่าวยังมีสภาพเป็นที่โล่งและมีพื้นที่บางส่วนเป็นหนองน้ำ ได้แก่ หนองบอน จึงมีศักยภาพเหมาะสมสำหรับสร้างเป็นสวนสาธารณะในใจกลางเมืองได้เป็นอย่างดี การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว นอกจากจะเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนสวนสาธารณะ และทำให้ชาวนครหลวงมีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจแล้ว ยังเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเปิดโล่งเพื่อก่อให้เกิดความร่มรื่น และสร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้แก่ตัวเมืองอีกด้วย

7.6.3.3 การปรับปรุงทัศนียภาพในเขตใจกลางเมืองตามแนวถนนล้านช้างถึงลานพระธาตุหลวง

เนื่องจากถนนล้านช้างและถนนธาตุหลวงมีบทบาทเป็นแกนกลางของเมืองเวียงจันทน์ โดยมีสถานที่สำคัญที่น่าสนใจหลายแห่งตั้งอยู่ตามแนวถนนสายนี้ อาทิ พระธาตุหลวง อนุสาวรีย์เวียงจันทน์ วัดศรีสะเกษ วัดพระแก้ว ทำเนียบประธานประเทศหรือที่เรียกว่า "หอคำ" รวมทั้งศูนย์การค้าตลาดเช้า ซึ่งสถานที่ต่างๆ เหล่านี้นอกจากเป็นที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติแล้ว ยังมีความสำคัญต่อทัศนียภาพ หรือสารรูป(Image)ของเมืองอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระธาตุหลวงและอนุสาวรีย์เวียงจันทน์ ซึ่งได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของเมืองเวียงจันทน์ และเป็นจุดหมายตาที่มีความโดดเด่นในใจกลางนครหลวง แต่ปัญหาปัจจุบัน

ตามแนวนนดังกล่าวคือยังไม่มี การปรับปรุงให้มีความสวยงามเท่าที่ควร จึงได้เสนอแนะ
แนวทางการแก้ไขด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

1. ปรับปรุงและก่อสร้างให้มีทางเดินเท้าตามแนวนนสองข้างทาง รวมทั้งให้มีการตกแต่งด้วยไม้ดอกไม้ประดับ และจัดให้มีไฟประดับที่สวยงามตลอดแนวนน
2. ให้มีการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณอนุสาวรีย์เวียงจันทน์ให้มีความโดดเด่นและสวยงาม เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ที่ได้พบเห็น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยว และควรพิจารณาในการปรับปรุงหรือจัดระบบการจราจรตามบริเวณดังกล่าวให้มีความปลอดภัย เพื่อให้สถานที่แห่งนี้สามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งให้มีการปรับปรุงสวนเยาวชนที่อยู่ติดกับลานพระธาตุหลวงควบคู่กับการออกแบบภูมิทัศน์บริเวณพระธาตุหลวงเชื่อมไปยังบริเวณอนุสาวรีย์นักรบนิรนาม เพื่อให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีความสวยงามที่กลมกลืนกับพระธาตุหลวง และสามารถใช้เป็นที่พักผ่อน หรือจัดงานต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม อาทิ งานประเพณีบุญพระธาตุหลวง งานแสดงสินค้า งานเฉลิมฉลองวันชาติ และอื่น ๆ
3. เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีการสูญเสียทัศนียภาพตามบริเวณในแนวนนดังกล่าว จึงควรมีมาตรการในการควบคุมการปลูกสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะการควบคุมในเรื่องความสูงของอาคาร ระยะการถอยร่น ตลอดจนรูปแบบ และการใช้ประโยชน์ของตัวอาคารด้วย

แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงทัศนียภาพตามแนวนนสายสำคัญในใจกลางเมืองดังกล่าว นอกจากจะทำให้เมืองมีจุดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์สวยงามเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติและสร้างความประทับใจให้แก่ชาวเมืองแล้ว ยังเป็นการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวนครหลวงอีกด้วย

7.6.4 แนวทางการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมืองและผลที่จะได้รับจากการพัฒนาด้านต่าง ๆ

เนื่องจากปัญหาสภาพแวดล้อมของชุมชนนครหลวงในปัจจุบันซึ่งได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบและค่อย ๆ เพิ่มความรุนแรงมากขึ้นตามจังหวะการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และการเพิ่มขึ้นของประชากรนั้น เป็นผลเนื่องมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน โดยเฉพาะปัญหาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่ไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของเมือง รวมทั้งการขาดประสิทธิภาพในด้านการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอื่น ๆ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในเขตชุมชนเมืองเก่าซึ่งได้มีการเสนอแนะโดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และการพัฒนาพื้นที่บริเวณต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวผ่านมา

แล้วนั้น นอกจากจะเป็นการเตรียมแผนรองรับการเติบโตของเมืองแล้ว ยังเป็นแนวทางที่จะช่วยพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง(Urban Environment)ให้ดีขึ้น และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมตามมาในอนาคต อีกทั้งยังจะก่อให้เกิดประโยชน์ด้านต่างๆตามมา ดังเช่น

- การปรับปรุงหรือพัฒนาโครงข่ายถนน : จะช่วยป้องกันปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้การจราจรหรือการเดินทางของประชาชนมีความคล่องตัว สะดวกรวดเร็ว สิ่งดังกล่าว นอกจากจะส่งผลดีต่อกับเศรษฐกิจของชุมชนเมืองแล้ว ยังทำให้สุขภาพจิตของชาวเมืองดีขึ้น และส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองต่อไป อีกทั้งยังจะช่วยลดปัญหามลภาวะที่เกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ จึงทำให้สภาวะแวดล้อมเมืองดีขึ้น

- การปรับปรุงระบบระบายน้ำ : จะช่วยแก้ไขและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังและน้ำเน่าเสียในเขตชุมชนเมือง นอกจากนี้การขุดลอกลำคลอง หรือการปรับปรุงคลองระบายน้ำต่างๆ ยังมีส่วนช่วยทำให้สภาพที่พักอาศัยของชุมชนริมคลองดีขึ้นอีกด้วย

- การจัดเก็บขยะมูลฝอย : จะช่วยลดปัญหาการทิ้งขยะลงสู่แม่น้ำลำคลอง สถานที่สาธารณะ ริมถนน หรือการกำจัดขยะของครัวเรือนด้วยวิธีการจุดเผาภายในเขตชุมชนเมือง ซึ่งทั้งหมดนี้นอกจากจะเป็นแหล่งเกิดของโรคระบาด ทำให้สภาพแวดล้อมเป็นพิษและเสื่อมโทรมแล้ว ยังเป็นสาเหตุทำให้ท่อหรือคลองระบายน้ำอุดตันและก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังและปัญหาอื่นๆตามมา ดังนั้นการปรับปรุงด้านการจัดเก็บขยะมูลฝอยตามแนวทางที่ได้เสนอแนะผ่านมา จะสามารถช่วยแก้ไขและป้องกันปัญหาดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ซึ่งก็จะส่งผลทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนเมืองดีขึ้น

จากที่ได้กล่าวมาจะเห็นว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคต่างๆนั้น เป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันปัญหาและพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้ดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเตรียมแผนเพื่อจะรองรับการเจริญเติบโตของเมือง รวมทั้งการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของนครหลวงตามนโยบายการเปิดประเทศของลาวเพื่อติดต่อกับชายกับประเทศเพื่อนบ้านและต้อนรับการลงทุนจากต่างประเทศ และยังจะช่วยให้เมืองสามารถมีบทบาทในการเป็นเมืองหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

แนวทางการป้องกันปัญหา หรือการพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้ดีขึ้น และคงอยู่ต่อไปนั้น นอกจากจะมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปรับปรุง หรือพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆตามที่กล่าวมาแล้ว การพัฒนาพื้นที่ต่างๆ(Area Development)เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสม ซึ่งได้พิจารณาควบคู่ไปกับการปรับปรุงสาธารณูปโภคสาธารณูปการต่างๆ(ดังที่ได้กล่าวในข้อ 7.6.3)ก็ยังมีส่วนช่วยในการป้องกันและปรับปรุงให้สภาพแวดล้อมเมืองดีขึ้นเช่นกัน อีกทั้งยังจะก่อให้เกิดผลดีในด้านต่างๆตามมา เช่น

- เป็นการวางผังบริเวณเพื่อจัดสรรให้มีการใช้ที่ดินเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด คู่มากับการลงทุนในการขยายหรือก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ
- ช่วยแก้ไขปัญหาของพื้นที่และปรับปรุงบริเวณที่พักอาศัยของชุมชนให้มีสภาพดีขึ้น
- เป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อจัดให้มีสาธารณูปโภคที่จำเป็นต่างๆ และทำให้มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพื่อสนองความต้องการของชุมชน
- ช่วยอนุรักษ์โบราณสถานที่เป็นเอกลักษณ์และมีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมให้มีความโดดเด่นและคงอยู่ต่อไป อีกทั้งทำให้ทัศนียภาพโดยรวมของตัวเมืองมีความสวยงาม

7.7 แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบนอกของชุมชนนครหลวงเพื่อรองรับการขยายเมืองในอนาคต

การพัฒนาพื้นที่นอกเขตชุมชนเมือง เป็นแนวทางการพัฒนาที่มุ่งส่งเสริมให้ นครหลวงเติบโตอย่างมีคุณภาพและป้องกันปัญหาการกระจุกตัวในเขตใจกลางเมืองเก่า เพราะ จากผลการศึกษาวิเคราะห์สภาพการเติบโตและทิศทางการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์ในปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคต อันเป็นผลเนื่องจากปัจจัยต่างๆตามที่ ได้กล่าวในบทที่ผ่านมาจะเห็นว่า ปัจจุบันภายในเขตพื้นที่ของชุมชนนครหลวงได้มีการเติบโตหนาแน่นมากขึ้นตามจังหวะของการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการเพิ่มขึ้นของประชากร อีกทั้งยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกไปตามพื้นที่นอกเมืองอย่างต่อเนื่อง โดยปราศจากการวางแผนรองรับ ทิศทางการเติบโตดังกล่าว คาดว่าจะมีระยะห่างออกจากเขต ศูนย์กลางเมืองเดิมมากยิ่งขึ้น ซึ่งหากปล่อยให้ นครหลวงเติบโตในลักษณะดังกล่าวต่อไป ก็อาจ จะก่อให้เกิดปัญหาด้านต่างๆตามมามากมายและยากที่จะแก้ไขได้ในอนาคต ดังนั้นเพื่อป้องกัน ปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น จึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเพื่อเตรียมแผนรองรับการขยายเมือง ในเขตพื้นที่รอบนอกของชุมชนนครหลวงดังนี้

7.7.1 แนวทางการขยายโครงข่ายสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายเมือง

จากการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ผ่านมาได้ทราบว่าปัจจุบันนครหลวงเวียงจันทน์ ได้มีการขยายตัวออกไปตามพื้นที่รอบนอกมากขึ้นเรื่อยๆ โดยมีทิศทางการขยายตัวไปตามพื้นที่ที่สำคัญ 3 แห่ง(ดูแผนที่ 6.2)คือ (1)พื้นที่ที่อยู่ทางทิศเหนือ บริเวณรอยต่อระหว่างเขต

ชุมชนเมืองกับมหาวิทยาลัยดงโจก (2)พื้นที่ทางทิศใต้ ตามแนวถนนที่เชื่อมไปยังสะพานมิตรภาพ และ (3)พื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของชุมชนเมือง ส่วนในอนาคตนั้น คาดว่าเมืองยังคงมีแนวโน้มที่จะขยายตัวไปตามทิศทางดังกล่าว ซึ่งก็จะทำให้มีความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะตามพื้นที่รอยต่อระหว่างตัวเมืองเวียงจันทน์กับสะพานมิตรภาพและตามพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของตัวเมืองเวียงจันทน์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพ แต่พื้นที่ที่มีศักยภาพในการขยายตัวของเมืองในอนาคตที่กล่าวมานั้นปัจจุบันยังมีข้อจำกัดหรือปัญหาการขาดแคลนโครงข่ายสาธารณูปโภคต่างๆซึ่งยังไม่ได้ขยายเพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะปัญหาการขาดความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนมาตรฐาน รวมทั้งปัญหาประปา ไฟฟ้า และอื่นๆ ซึ่งหากสามารถแก้ไขปัญหาลำนี้สำเร็จพื้นที่รอบเมืองดังกล่าวก็จะมีศักยภาพในการรองรับการขยายเมืองได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันปัญหาการกระจุกตัว และความแออัดในเขตชุมชนเมืองเก่า รวมทั้งปัญหาการจราจรและปัญหาอื่นๆที่อาจจะเกิดตามมา จึงควรมีการเตรียมแผนเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เขตพักอาศัยและกิจกรรมต่างๆสามารถขยายตัวออกไปตามพื้นที่นอกเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยการปรับปรุง ขยาย หรือก่อสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคไปก่อนเพื่อเป็นเข็มทิศชี้นำทิศทางการเจริญเติบโตของเมือง และหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดมีการพัฒนาเมืองตามรูปแบบที่เรียกว่า “สร้างสาธารณูปโภคตามการขยายตัวของเมือง”

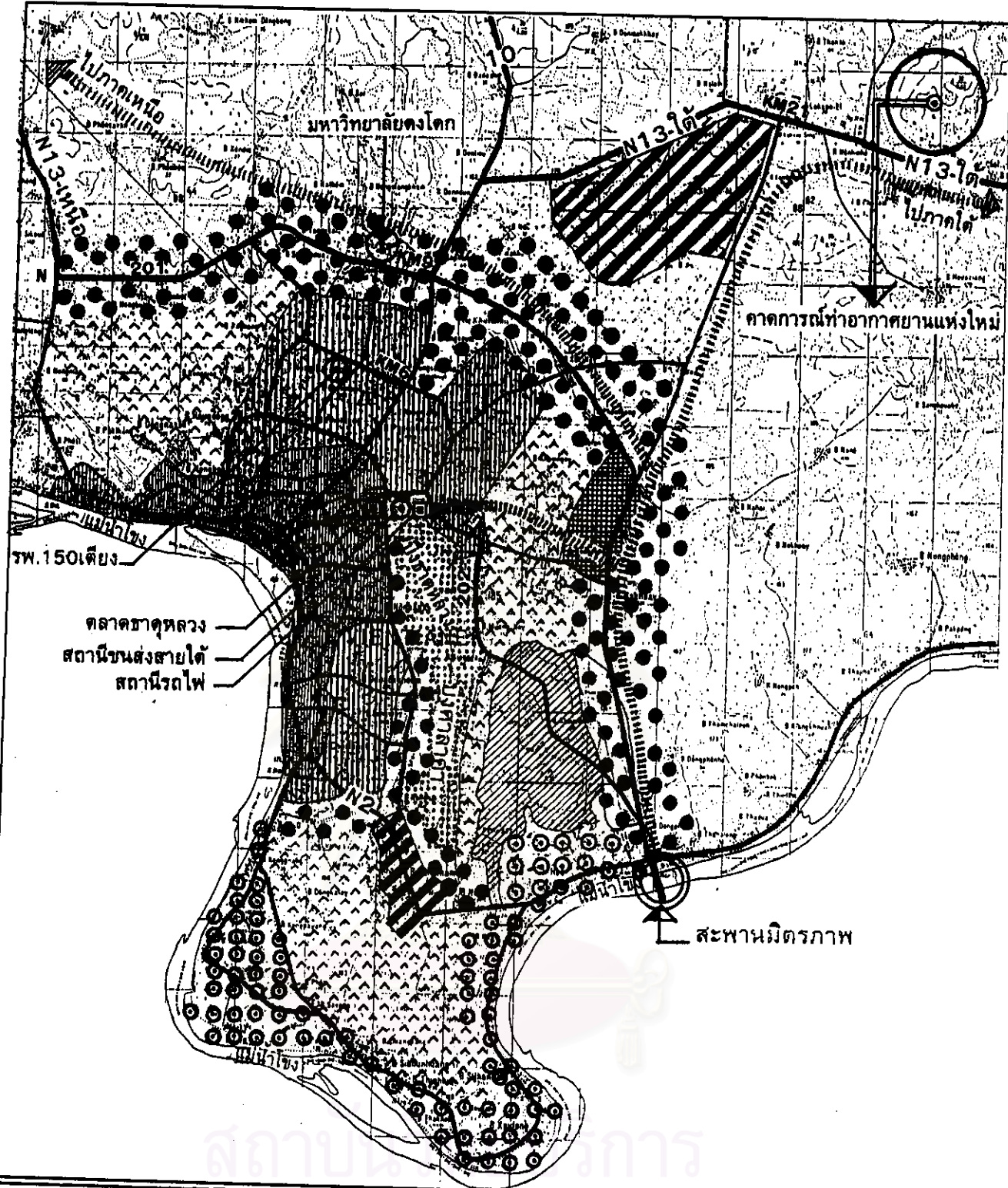
การกำหนดแผนพัฒนาสาธารณูปโภคเพื่อขยายออกสู่พื้นที่นอกเมืองนั้น ควรแบ่งแผนพัฒนาออกเป็นหลายระยะ และควรเน้นการปรับปรุงโครงข่ายสาธารณูปโภคที่มีอยู่เดิมเป็นหลัก เพื่อให้สอดคล้องกับข้อจำกัดด้านงบประมาณและจังหวะการเจริญเติบโตของเมือง

สาธารณูปโภคพื้นฐานที่สำคัญอันดับแรกที่ต้องมีการปรับปรุง ขยาย หรือก่อสร้างใหม่ เพื่อเชื่อมโยงออกสู่พื้นที่รอบนอกของชุมชนเมืองได้แก่ โครงข่ายถนน แต่ต้องมีการพัฒนาควบคู่ไปกับการขยายโครงข่ายสาธารณูปโภคที่จำเป็นอย่างอื่น อาทิ โครงข่ายไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ โดยในระยะแรกนั้น ควรเน้นการปรับปรุง ขยาย หรือตัดถนนใหม่ เพื่อให้มีโครงข่ายถนนมาตรฐานเชื่อมระหว่างเขตเมืองเก่ากับเขตขยายเมืองใหม่อย่างเป็นระบบที่เหมาะสม โดยเฉพาะโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่นอกเมืองซึ่งควรจะได้รับปรับปรุงหรือขยายเป็นอันดับแรกได้แก่ ถนนที่เชื่อมออกจากเขตชุมชนเมืองเก่าทางด้านทิศเหนือไปยังมหาวิทยาลัยดงโจก(ดูแผนที่ 7.11) ทั้งนี้เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนและส่งเสริมให้บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพเพียงพอในการรองรับการขยายตัวของเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป และเพื่อเพิ่มความหนาแน่นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ในขณะที่เดียวกันก็ควรมีการปรับปรุงถนน

ซึ่งเป็นแนวกันเขตแดนทางด้านทิศตะวันออกของชุมชนเมืองเริ่มจากถนนหมายเลข N13-ได้เชื่อมลงมาทางทิศใต้ถึงถนนหมายเลข N2 ที่เชื่อมต่อออกไปยังสะพานมิตรภาพ การปรับปรุงถนนสายนี้นอกจากจะช่วยรองรับการเติบโตของเมืองซึ่งมีแนวโน้มและทิศทางการขยายตัวออกมาตามพื้นที่ดังกล่าวแล้ว ยังสามารถที่จะใช้เป็นถนนเลี่ยงเมืองสำหรับการสัญจรไปมาระหว่างตัวเมืองเวียงจันทน์-สะพานมิตรภาพ โดยไม่ต้องผ่านเขตใจกลางเมืองดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันซึ่งก็จะช่วยป้องกันปัญหาการจราจรในเขตใจกลางเมืองได้อีกด้วย

ส่วนแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนรอบเมืองระยะที่สองนั้น ควรมุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงถนนหมายเลข 202(ดูแผนที่ 7.11) ซึ่งเป็นถนนเดิมที่เชื่อมจากถนนหมายเลข N13-ใต้บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 6 ผ่านพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของตัวเมืองเวียงจันทน์ไปยังสะพานมิตรภาพ ให้เป็นถนนเลี่ยงเมืองมาตรฐาน เพื่อช่วยป้องกันปัญหาการจราจรที่ผ่านเขตชุมชนเมืองเก่า และเป็นปัจจัยสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวของเมืองออกไปทางด้านทิศตะวันออก โดยเฉพาะตามบริเวณพื้นที่ที่เชื่อมกับเขตขยายเมืองทางด้านทิศเหนือ นอกจากนี้ถนนเลี่ยงเมืองสายนี้ยังมีส่วนช่วยในการเปิดพื้นที่เพื่อเตรียมรองรับโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยอาศัยประโยชน์ที่จะได้รับจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันก็ควรปรับปรุงหรือขยายถนนหมายเลข 201 ซึ่งเป็นโครงข่ายถนนเดิมที่เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข N13-เหนือ ที่จุด N ไปยังทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 9 เพื่อให้เป็นถนนเลี่ยงเมือง(by-pass) มาตรฐาน สำหรับเป็นเส้นทางผ่านของรถบรรทุก หรือยานพาหนะที่เดินทางไปมาระหว่างภาคใต้และภาคเหนือของประเทศ โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองเวียงจันทน์

ส่วนแผนการเชื่อมโยงถนนรอบเมืองในระยะยาวนั้นเป็นการเสนอแนะแนวทางเพื่อจะพัฒนาโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองให้กลายเป็นระบบถนน by-pass ที่สมบูรณ์แบบตามโครงการที่ได้มีการศึกษาไว้แล้ว โดยให้มีการก่อสร้างถนนวงแหวนต่อจากถนน by-pass ที่อยู่ทางด้านทิศเหนือของตัวเมือง(ถนนหมายเลข 201)เริ่มที่บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 9 เชื่อมต่อลงมาทางด้านทิศใต้ไปจนถึงสะพานมิตรภาพ รวมทั้งให้มีการตัดถนนใหม่เชื่อมจากสะพานมิตรภาพไปยังทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 21 ซึ่งเป็นบริเวณที่คาดว่า จะมีการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ขึ้นในอนาคต แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดเวลาก่อสร้างถนน by-pass รอบเมืองในระยะยาวนั้น จะต้องพิจารณาจากผลตอบแทนซึ่งจะได้รับจากแผนงานหรือโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในอนาคตควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ถนนที่จะก่อสร้างใหม่นั้นได้ใช้ประโยชน์สูงสุด และคุ้มค่ากับการลงทุน



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง :

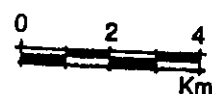
แผนพัฒนาภูมิภาคนครหลวงเวียงจันทน์(แผนผังเสนอแนะ)

สัญลักษณ์ :

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | พื้นที่ชุมชนเมืองเก่า |  | พื้นที่เขตพิเศษร่วมลาว-ไทย |
|  | พื้นที่ชุมชนเมืองใหม่ |  | พื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม |
|  | ถนน |  | บริเวณบึงชาดหลวง(กำหนดเป็นเขตอนุรักษ์) |
|  | เส้นทางรถไฟ |  | พื้นที่การเกษตร(พื้นที่นา/ป่าไม้) |
|  | พื้นที่สีเขียวรอบเมือง(Green Belt) |  | พื้นที่พัฒนาเพื่อนันทนาการและการท่องเที่ยว |
|  | พื้นที่รองรับโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการคมนาคมขนส่ง | | |



มาตราส่วน :



แผนที่ :

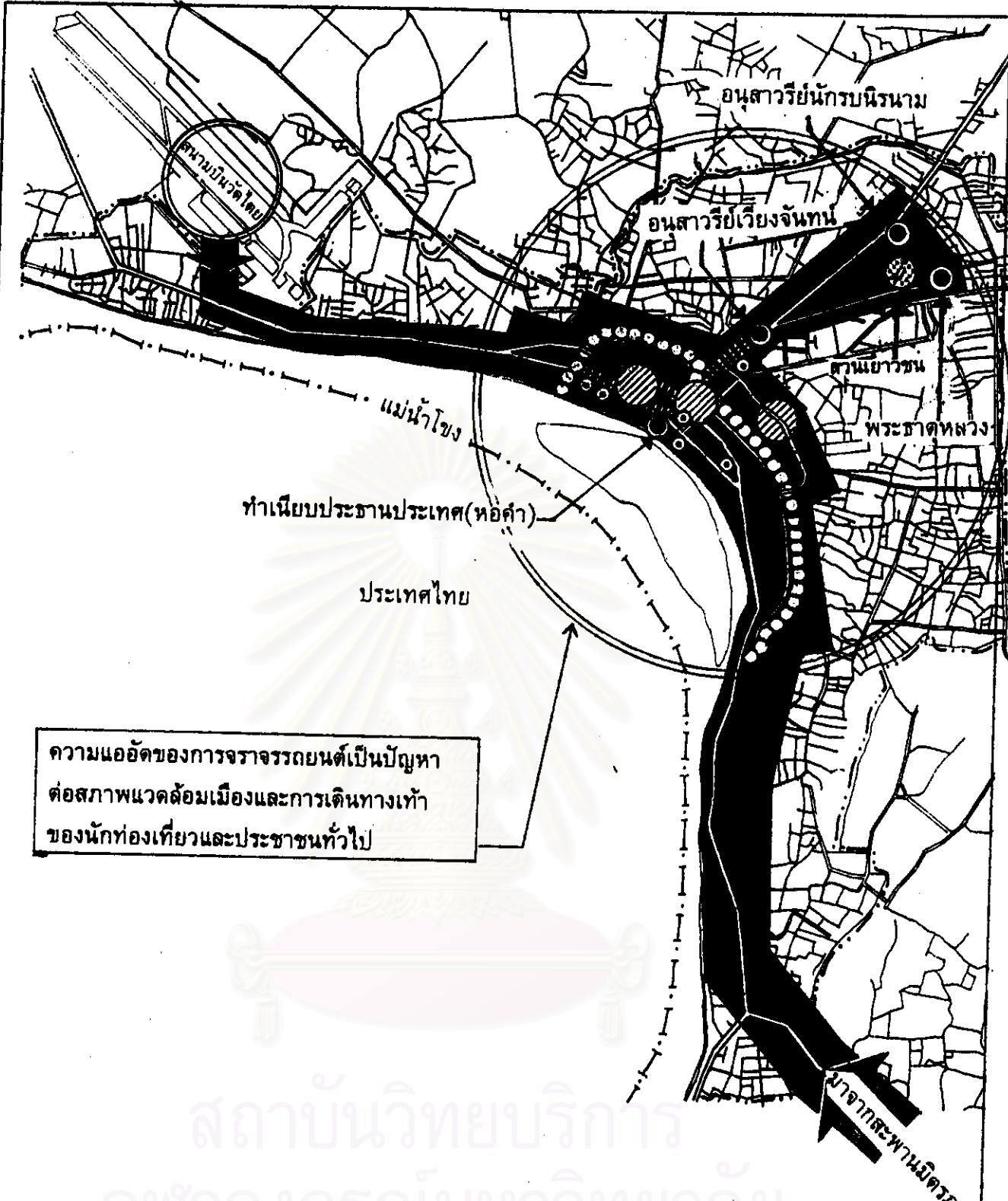
7.11



อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างถนน by-pass ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวนั้น จะต้องคำนึงถึงการรักษาสภาพความเป็นถนน by-pass เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างให้มากที่สุด โดยจะต้องมีมาตรการเพื่อเตรียมรองรับการเติบโตในด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้นบนถนนสายดังกล่าว รวมทั้งมีการวางแผนควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ถูกต้อง ซึ่งหากปราศจากมาตรการที่กล่าวมาแล้วอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และสูญเสียสภาพความเป็นถนน by-pass เนื่องจากการใช้ถนนผิดไปจากวัตถุประสงค์เดิม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลเสียต่อการพัฒนาเมืองโดยรวมอีกด้วย ในขณะที่เดียวกันก็ควรมีการวางแผนเตรียมจัดหาที่ดินไว้สำหรับก่อสร้างถนนไว้แต่เนิ่นๆ เพื่อไม่ให้มีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพราะในอนาคตที่ดินจะมีราคาถีบตัวสูงขึ้นเรื่อยๆ

นอกจากการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ควรได้มีการเตรียมแผนรองรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟควบคู่ไปด้วย โดยในระยะแรกจะเป็นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมกับโครงข่ายทางรถไฟของไทยที่สถานีหนองคายผ่านสะพานมิตรภาพไปยังชุมทางรถไฟหลัก ซึ่งจะได้เสนอแนะให้ก่อสร้างอยู่นอกเขตชุมชนเมืองทางด้านทิศตะวันออก(ใกล้กับบริเวณที่ตั้งของสถานีขนส่งสายใต้ดังแสดงในแผนที่ 7.7) การกำหนดที่ตั้งของสถานีและเส้นทางรถไฟเชื่อมจากสะพานฯไปยังตัวเมืองเวียงจันทน์นั้น ยังได้คำนึงถึงโครงการทางรถไฟในอนาคตที่จะก่อสร้างเชื่อมต่อไปยังภาคใต้และภาคเหนือของประเทศ โดยพยายามไม่ให้เส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่เมืองหรือผ่านน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น และให้มีจุดตัดของทางรถไฟกับถนนน้อยที่สุดด้วย เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งมักจะเกิดขึ้นตามจุดดังกล่าว และเพื่อให้การจราจรในเขตนครหลวงมีความคล่องตัวตลอดระยะสั้นและระยะยาว







ข้อเสนอแนะในการจัดรูปแบบโครงข่ายการจราจรขนส่งทั้งทางถนน และทางรถไฟเชื่อมระหว่างสะพานมิตรภาพกับพื้นที่ส่วนต่างๆของตัวเมืองเวียงจันทน์ที่กล่าวมานั้น ได้พิจารณาควบคู่ไปกับการจัดระบบโครงข่ายถนนและทางเท้าภายในเขตชุมชนเมืองเก่า(ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 7.6.2.1 - ดูแผนที่ 7.5 และ แผนที่ 7.6) เพื่อให้เกิดโครงข่ายการจราจรขนส่งที่สอดคล้องซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ ซึ่งนอกจากจะมีส่วนช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการเดินทางระหว่างตัวเมืองเวียงจันทน์กับสะพานมิตรภาพและภูมิภาคต่างๆแล้ว ยังเป็นการเตรียมแผนป้องกันมิให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งในตัวเมืองเก่า โดยเฉพาะปัญหาอันเกิดจากการจราจรรถยนต์ที่ผ่านเข้าสู่ใจกลางเมืองและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกิจการต่างๆของเมืองและการท่องเที่ยว อันจะก่อให้เกิดปัญหาต่อสภาพแวดล้อมเมืองและทางเดินเท้าของนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป หรืออาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมา(ดูแผนที่ 7.12)



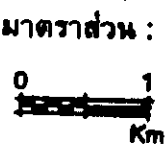
ความแออัดของการจราจรรถยนต์เป็นปัญหาต่อสภาพแวดล้อมเมืองและการเดินทางเท้าของนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป

รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : Traffic Volume ที่จะได้รับอิทธิพลจากกิจการของเมืองและการท่องเที่ยว

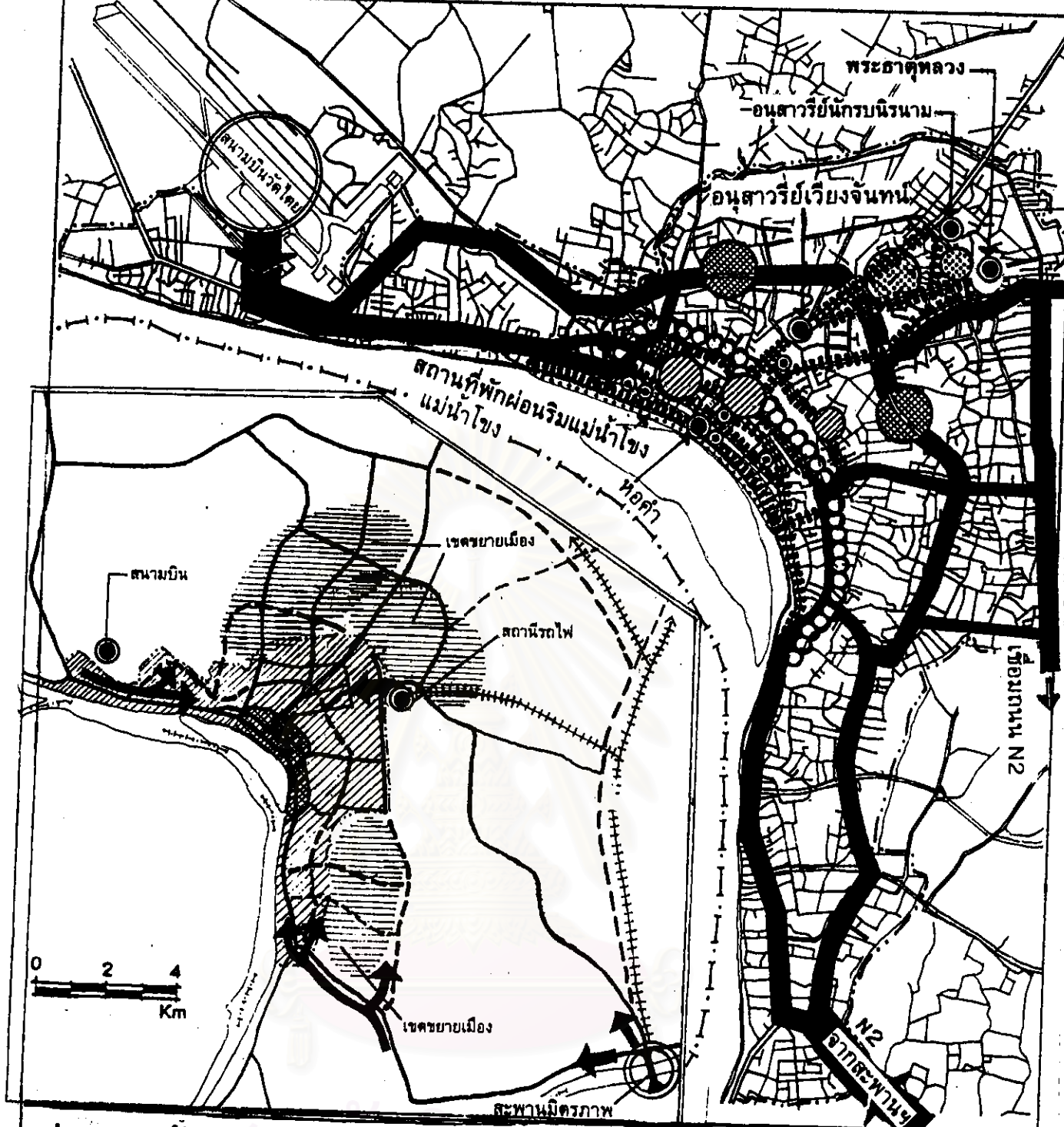
- สัญลักษณ์ :
-  Traffic Volume ตามแนวถนนสายต่างๆ
 -  โครงข่ายทางเดินเท้าของนักท่องเที่ยว
 -  แหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน/ศาสนสถานที่คึกคัก
 -  กำแพงคูเมืองเก่า
 -  ย่านการค้าหรือโรงแรม
 -  สวนสาธารณะ

หมายเหตุ : ดูเปรียบเทียบกับแผนที่ 7.13 ।



แผนที่ : 7.12








น



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : **เสนอแนะโครงข่ายการจราจรเข้า-ออกเมืองของนักท่องเที่ยวและกิจการทั่วไป**



- สัญลักษณ์ :**
-  Traffic Volume ตามแนวถนนสายต่างๆ
 -  โครงข่ายทางเดินเท้าของนักท่องเที่ยว
 -  แหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน/ศาสนสถานที่สำคัญ
 -  กำแพงคูเมืองเก่า
 -  ย่านการค้าหรือโรงแรมที่มีในปัจจุบัน
 -  ย่านการค้าหรือโรงแรมที่ส่งเสริมให้เกิดขึ้นใหม่
 -  สถานที่พักผ่อน/สวนสาธารณะ

หมายเหตุ : ดูประกอบกับแผนที่ 7.12 I

มาตราส่วน :
0 1
Km

แผนที่ :
5.13



ดังนั้นเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว จึงได้เสนอแนะให้มีการแยกทางเข้ารถยนต์ออกจากถนนเดิม โดยกระจายทางเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองที่มาจากถนนหรือมาจากสนามบิน และมาจากสะพานมิตรภาพ ตลอดจนการจัดโครงข่ายทางทำให้พ้นจากการจราจรที่แออัด(ดูแผนที่ 7.13 และเปรียบเทียบกับแผนที่ 7.12)

นอกจากนั้น การเติมแผนขยายโครงข่ายสาธารณูปโภคต่างๆ โดยเฉพาะโครงข่ายถนนออกไปยังพื้นที่นอกเมืองตามที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนั้น ยังเป็นการเตรียมแผนรองรับการเจริญเติบโตของเมือง โดยชักนำการพัฒนาออกสู่พื้นที่นอกเมือง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความแออัดหรือการกระจุกตัวในเขตชุมชนเมืองเก่าเพียงแห่งเดียว ซึ่งก็จะทำให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถเติบโตได้อย่างมีคุณภาพตลอดไป และสามารถมีบทบาทเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อติดต่อกับภูมิภาคต่างๆ ของประเทศและระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปอีกด้วย

7.7.2 แนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดินรอบเขตชุมชนนครหลวง

การเตรียมแผนขยายโครงข่ายสาธารณูปโภคไปยังพื้นที่รอบนอกของชุมชนนครหลวงเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองตามที่ได้กล่าวผ่านมานั้น จะส่งผลก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมืองตามมา โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนั้นการขยายโครงข่ายสาธารณูปโภคออกสู่พื้นที่นอกเมืองจึงจำเป็นต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการวางแผนเพื่อเตรียมมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามทิศทางที่ถูกต้องเหมาะสม และมีความเชื่อมโยงกับเขตชุมชนเมืองเก่าอย่างเป็นระบบ อีกทั้งให้สอดคล้องกับแผนงานหรือโครงการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยในระยะแรกนั้นควรมุ่งส่งเสริมให้พื้นที่ขยายเมืองที่อยู่ทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ได้มีการเติบโตจนมีความหนาแน่นในระดับที่เหมาะสมก่อน หลังจากนั้นจึงชะลอการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว แล้วมุ่งไปสนับสนุนให้พื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกได้มีการขยายตัวต่อไป

7.7.2.1 การพัฒนาการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

เพื่อไม่ให้เกิดการกระจุกตัวของประชากรและกิจการต่างๆ อย่างหนาแน่นในเขตใจกลางนครหลวงเพียงแห่งเดียว และเพื่อป้องกันปัญหาด้านต่างๆ ที่อาจจะเกิดตามมาในอนาคต จึงควรกำหนดพื้นที่และเตรียมจัดหาที่ดินในเขตรอบนอกของชุมชนเมืองเพื่อวางแผนพัฒนาให้เป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากรที่จะมี

จำนวนเพิ่มมากขึ้นตลอดระยะสั้นและระยะยาว โดยเฉพาะในระยะสั้นนั้น พื้นที่นอกเขตชุมชนเมือง ที่เห็นว่าควรที่จะพัฒนาเป็นย่านที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากร หรือการขยายตัวของชุมชนเมืองได้แก่

1. พื้นที่ขยายเมืองทางด้านทิศเหนือ: เป็นพื้นที่บริเวณรอยต่อระหว่างเขตชุมชนเมืองเก่ากับมหาวิทยาลัยดงโลก(ดูแผนที่ 7.11) พื้นที่ส่วนนี้สามารถที่จะเดินทางติดต่อกับเขตชุมชนเมืองเก่าได้สะดวก และยังสามารถเดินทางไปยังแหล่งอุตสาหกรรมใหม่ หรือไปยังภาคใต้และภาคเหนือได้สะดวกอีกด้วย โดยไม่ต้องผ่านเขตใจกลางเมืองเก่า นอกจากนี้พื้นที่นี้ยังมีโครงข่ายสาธารณูปโภคเดิมรองรับอยู่บ้างแล้ว และมีโรงพยาบาลส่วนกลาง(โรงพยาบาล 150 เตียง)ตั้งอยู่ในพื้นที่นี้ เพื่อรองรับการให้บริการด้านสาธารณสุข อีกทั้งยังมีความเชื่อมโยงกับศูนย์กลางด้านการศึกษา โดยมีมหาวิทยาลัยดงโลกเป็นแนวกันเขตแดนทางด้านทิศเหนือ นอกจากนั้นยังมีสภาพเป็นพื้นที่ที่มีระดับสูง ปราศจากปัญหาน้ำท่วมขัง จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง และให้มีศักยภาพเพียงพอในการรองรับความต้องการด้านที่พักอาศัยของเมืองที่กำลังเพิ่มขึ้นในปัจจุบัน โดยให้มีการปรับปรุง ขยาย หรือก่อสร้างให้มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการเพียงพอ และพัฒนาให้มีศูนย์กลางย่อย(Sub-Center)เกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชนใหม่ส่วนนี้ ตลอดจนจกรวางแผนควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ถูกต้องเหมาะสมและตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

2. พื้นที่ขยายเมืองทางทิศใต้: มีสภาพเป็นพื้นที่ที่มีระดับสูง ปราศจากปัญหาน้ำท่วมขัง อีกทั้งสามารถที่จะเดินทางติดต่อกับศูนย์กลางเมืองเก่าและสถานที่ทำงานตามโรงงานอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิมและที่จะเกิดขึ้นใหม่ได้อย่างสะดวก จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเพื่อรองรับความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากร โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยของแรงงานในภาคอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม รวมทั้งอุตสาหกรรมที่จะได้ส่งเสริมให้เกิดขึ้นใหม่ตามแนวนอนที่เชื่อมจากพื้นที่ส่วนนี้ไปยังสะพานมิตรภาพ(ดูแผนที่ 7.11) แต่อย่างไรก็ตามไม่ควรส่งเสริมให้เขตที่พักอาศัยดังกล่าวขยายตัวไปตามแนวนอนสายนี้โดยมีระยะห่างออกจากเขตชุมชนเมืองเก่าและขยายเข้าใกล้กับเขตอุตสาหกรรมมากเกินไป เพราะอาจจะทำให้เขตที่พักอาศัยได้รับผลกระทบด้านมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม

3. พื้นที่ขยายเมืองด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ: พื้นที่ดังกล่าวเป็นบริเวณที่แยกออกเป็นสัดส่วนและอยู่ไม่ไกลจากเขตชุมชนเมืองเก่า ทำให้ง่ายในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการต่อจากที่มีอยู่เดิม อีกทั้งยังมีสภาพเป็นพื้นที่ที่มีระดับสูง ทำ

ให้สามารถระบายน้ำออกไปได้โดยธรรมชาติ และสามารถเดินทางไปใช้บริการที่ตลาดชาตุหลวงหรือติดต่อกับศูนย์กลางเมืองเก่าได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ยังมีความสะดวกในการเดินทางออกสู่สะพานมิตรภาพ รวมทั้งการเดินทางไปยังแหล่งอุตสาหกรรมที่จะได้ส่งเสริมให้เกิดขึ้นใหม่ตามแนวกนหนหมายเลข N13-ใต้ จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาพื้นที่ส่วนนี้ให้เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง โดยอาศัยการพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมต่อไปยังเขตขยายเมืองที่อยู่ทางด้านทิศเหนือ เพื่อจะเชื่อมพื้นที่ทั้งสองส่วนนี้เข้าเป็นกลุ่มก้อนหรือระบบเดียวกัน รวมทั้งให้มีการสนับสนุนและส่งเสริมให้บริเวณย่านตลาดชาตุหลวงในปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางย่อย(Sub-Center)ของชุมชนเมืองใหม่ดังกล่าวอีกด้วย

สำหรับแนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อจะรองรับการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยในระยะยาวนั้น ควรมีการชะลอไม่ให้เกิดที่พักอาศัยที่รองรับการขยายตัวของชุมชนเมืองในระยะแรกทั้งสามแห่งที่กล่าวมานั้นมีการเติบโตและหนาแน่นมากเกินไป เพราะจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา จึงควรมีมาตรการควบคุมการขยายตัวในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อคงความหนาแน่นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเท่านั้น แต่จะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายเขตที่พักอาศัยออกไปตามแนวกนหนรอบเมืองที่เชื่อมจากสะพานมิตรภาพไปยังทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ ทั้งนี้เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวกนหนรอบเมืองคุ้มค่ากับการลงทุนก่อสร้างถนน อันเป็นโครงการที่ต่อเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ

7.7.2.2 การพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม

ผลของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพซึ่งมีส่วนช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งผลผลิตหรือสินค้าเข้า-ออกระหว่างประเทศ และเป็นตัวกระตุ้นเพื่อเร่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน รวมทั้งทางรถไฟซึ่งจะมีขึ้นในอนาคตนั้น จะเป็นปัจจัยที่จะเอื้ออำนวยให้แก่การขนส่งวัตถุดิบจากภาคต่างๆเพื่อนำมาแปรรูปที่เวียงจันทน์ และสามารถขนส่งผลผลิตออกไปจำหน่ายในภาคต่างๆของประเทศ หรือส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้อย่างสะดวก ซึ่งปัจจัยต่างๆดังกล่าวนี้เมื่อประกอบกับนโยบายเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งแผนพัฒนาภาคหรือเมืองหลักของลาวซึ่งได้กำหนดให้เวียงจันทน์เป็นเขตพื้นที่การค้าและนิคมอุตสาหกรรมแล้ว คาดว่าจะส่งผลทำให้มีการเข้าไปลงทุนเพื่อตั้งฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมในเขตนครหลวงเพิ่มมากขึ้น จึงควรกำหนดพื้นที่และวางแผนการใช้ที่ดินสำหรับรองรับการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเพิ่มขึ้นตลอดระยะสั้นและระยะยาว

แนวทางการวางแผนพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรมนั้น นอกจากจะได้คำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหลักแล้ว ยังคำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางจากเขตที่พักอาศัยของแรงงาน รวมทั้งความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบหรือผลผลิต ตลอดจนความเชื่อมโยงของแผนงานหรือโครงการพัฒนาต่างๆ ที่มีอยู่เดิม หรือที่จะเกิดใหม่ในอนาคตอีกด้วย ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวแล้ว จึงได้เสนอแนะให้มีการขยายเขตอุตสาหกรรมออกไปยังพื้นที่นอกเมือง ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่ที่เห็นว่ามีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมในระยะสั้นและระยะยาว 2 แห่งดังนี้

1. เขตอุตสาหกรรมตามแนวนนหมายเลข N2: การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมตามแนวนนที่มาจากสะพานมิตรภาพและตรงไปยังเมืองเวียงจันทน์สายนี้ เป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมในระยะสั้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมเดิมเพื่อส่งเสริมให้เป็นเขตอุตสาหกรรมหลัก ด้วยการพัฒนาหรือปรับปรุงและเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่างๆ ให้มีจำนวนมากขึ้นและเพียงพอที่จะสามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่นี้ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมประเภทที่เห็นว่าเหมาะสมและควรจะได้รับ การสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดขึ้นในเขตพื้นที่ดังกล่าวควรจะเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกหรืออุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงกับสะพานมิตรภาพโดยตรง จึงสะดวกในการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ หรือส่งออกผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือผ่านไปยังประเทศที่สาม นอกจากนั้นการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนนี้ ยังมีปัจจัยที่จะก่อให้เกิดประโยชน์หลายอย่างเช่น

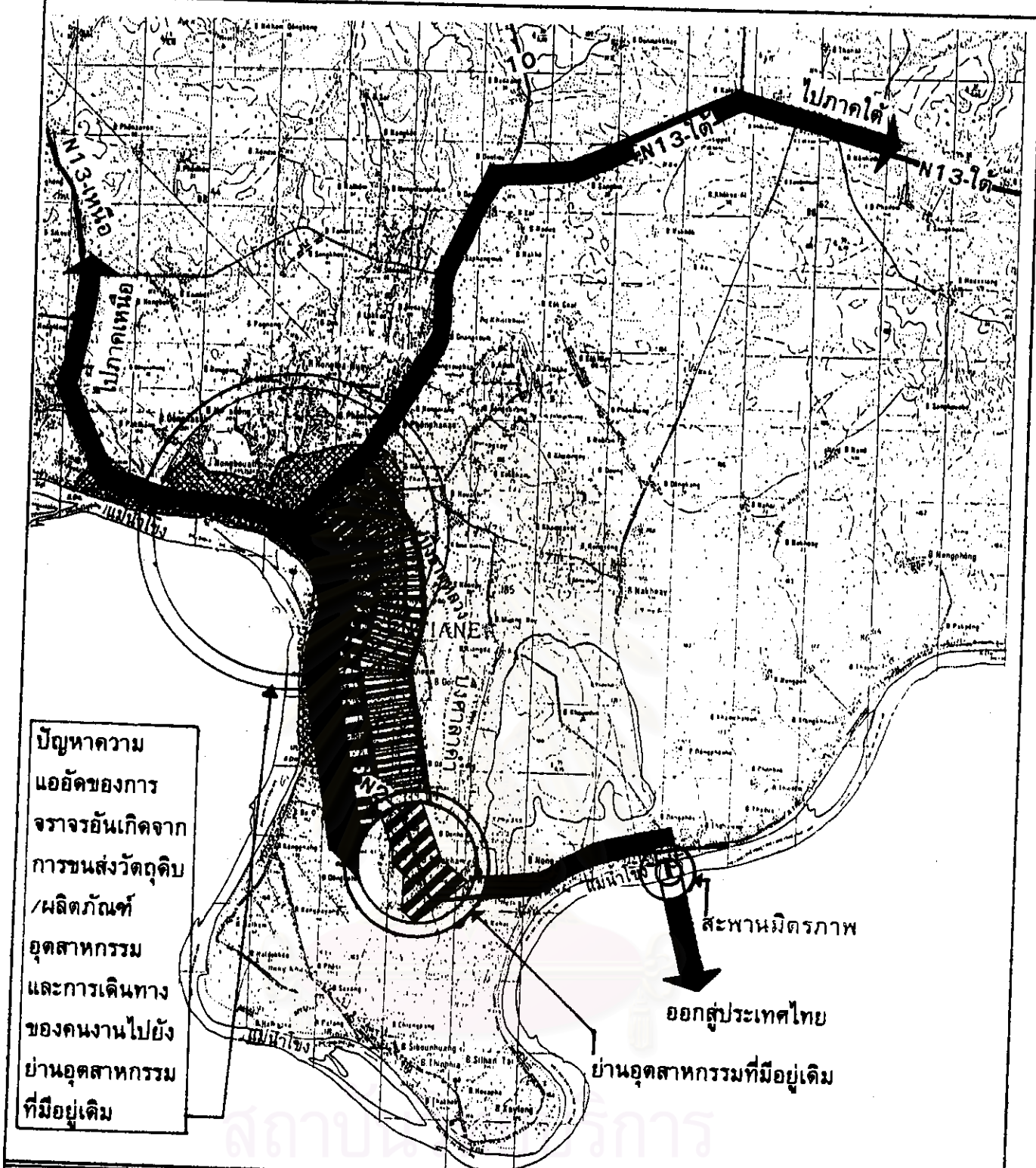
- สามารถเชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมเดิมที่ดำเนินการอยู่แล้วในพื้นที่นี้ จึงช่วยลดความจำเป็นในการจัดหาบริการพื้นฐานที่มีอยู่เดิม
- เป็นบริเวณที่แยกออกจากเขตชุมชนเมืองเก่าและเขตขยายเมืองใหม่อย่างเบ็ดเสร็จ แต่อยู่ไม่ไกลจากย่านที่พักอาศัยของแรงงาน
- หลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางผ่านเมือง โดยจะใช้เส้นทางคมนาคมที่สามารถสัญจรไปมาได้จากทุกทิศทาง จึงสะดวกในการเดินทางของแรงงาน รวมทั้งการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งต่างๆ มายังโรงงาน หรือส่งผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมไปยังตลาดนอกเมืองหรือนอกประเทศ โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองเวียงจันทน์

2. เขตอุตสาหกรรมตามแนวนนหมายเลข N13-ใต้: เขตนี้มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อเตรียมรองรับการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมในระยะยาว ซึ่งเป็นการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่โล่งที่เป็นบริเวณที่แยก

ออกจากตัวเมืองเวียงจันทน์อย่างเป็นทางการเป็นสัดส่วน และยังเป็นพื้นที่ที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆได้อย่างสะดวก เช่น การติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่เมืองเก่า และเขตขยายเมืองใหม่ อีกทั้งสามารถติดต่อเชื่อมโยงกับสะพานมิตรภาพและโครงการชุมทางรถไฟ รวมทั้งสนามบินแห่งใหม่ซึ่งคาดว่าจะมีการก่อสร้างขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังมีทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งวัตถุดิบและส่งผลิตภัณฑ์สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมไปยังตลาดผู้บริโภคที่อยู่ทางภาคใต้และภาคเหนือของประเทศได้อย่างสะดวก โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองเวียงจันทน์ จึงทำให้พื้นที่ส่วนนี้เหมาะสมที่จะส่งเสริมให้เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมสำหรับการแปรรูปทางการเกษตร หรือแปรรูปวัตถุดิบที่ขนส่งมาจากภาคต่างๆของประเทศ เพื่อจะผลิตเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อจำหน่ายไปยังตลาดภายใน หรือส่งออกนอกประเทศได้เป็นอย่างดี

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเตรียมรองรับการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในระยะสั้นและระยะยาวที่กล่าวมานั้น ได้มีการพิจารณาควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างอื่น โดยเฉพาะที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยของแรงงาน และได้มีการจัดรูปแบบโครงข่ายการจราจรขนส่งทั้งทางถนนและทางรถไฟที่จะมีขึ้นในอนาคต เพื่อให้สะดวกในการเดินทางของแรงงาน รวมทั้งให้มีความสะดวกในการขนส่งผลิตภัณฑ์สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมไปยังตลาดผู้บริโภคในเมืองหลวง หรือส่งไปจำหน่ายในภูมิภาคต่างๆของประเทศหรือส่งออกไปยังประเทศไทย รวมถึงการขนส่งวัตถุดิบจากภาคต่างๆหรือนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศผ่านสะพานมิตรภาพไปยังย่านอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิมและที่จะส่งเสริมให้เกิดขึ้นใหม่ โดยไม่ต้องผ่านเขตใจกลางเมืองดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน(ดูแผนที่ 7.14 และเปรียบเทียบกับแผนที่ 7.15) ซึ่งนอกจากจะสะดวกในการเดินทาง การขนส่งวัตถุดิบ และผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมแล้ว ยังจะสามารถป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความแออัดของการจราจรในนครหลวงได้อีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะได้เสนอแนะให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่นอกเมืองดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น แต่อุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม และที่จะส่งเสริมให้เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ต่าง ๆ นั้น จะต้องให้มีระบบการบำบัดน้ำเสียของตนเอง หรือมีการเสริมสร้างระบบการระบายน้ำที่ถูกต้อง ตลอดจนการกำหนดให้ประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษมีที่ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองด้วยระยะทางที่เหมาะสม โดยให้คำนึงถึงทิศทางของกระแสลม(ดังที่แสดงในแผนที่ 5.4)ควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหามลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมไม่ให้พัดผ่านเข้าสู่ตัวเมือง





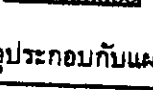

ปัญหาความ
 แอฉัดของการ
 จราจรอันเกิดจาก
 การขนส่งวัตถุดิบ
 /ผลิตภัณฑ์
 อุตสาหกรรม
 และการเดินทาง
 ของคนงานไปยัง
 ย่านอุตสาหกรรม
 ที่มีอยู่เดิม

สะพานมิตรภาพ
 ออกจากประเทศไทย
 ย่านอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม

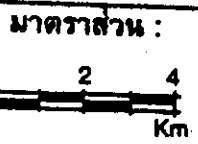
รูปแบบการพัฒนาถนนหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : รูปแบบโครงข่ายการจราจรขนส่งสำหรับย่านอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม

สัญลักษณ์ :

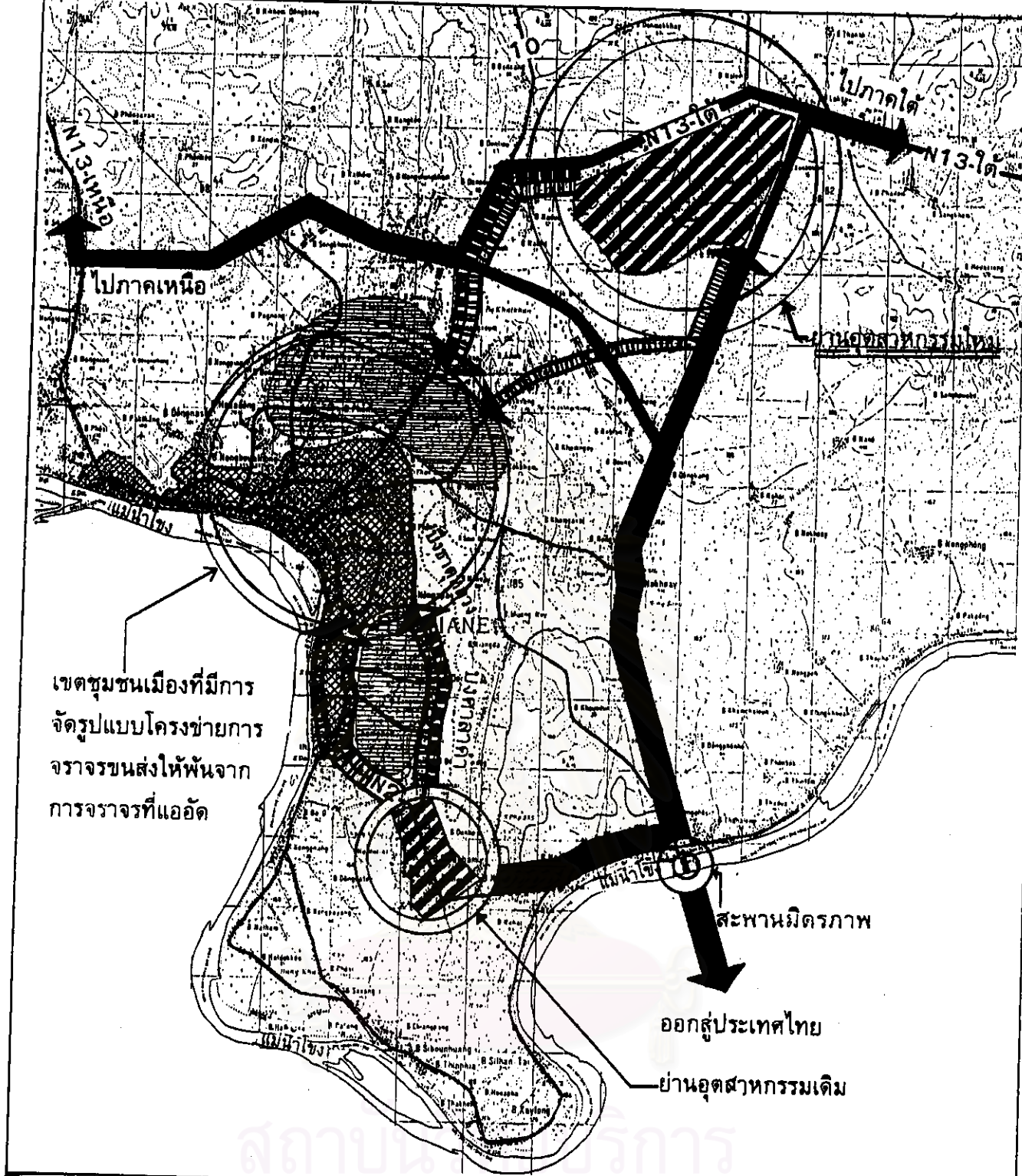
-  ขนส่งผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมและวัตถุดิบ
-  ขนส่งผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมไปจำหน่ายในนครหลวง
-  การเดินทางของแรงงาน
-  เขตชุมชนนครหลวง

หมายเหตุ : ดูประกอบกับแผนที่ 7.15 I



แผนที่ : น







5.14



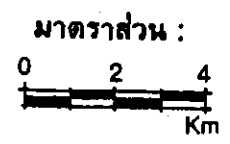
เขตชุมชนเมืองที่มีการ
จัดรูปแบบโครงข่ายการ
จราจรขนส่งให้พ้นจาก
การจราจรที่แออัด

รูปแบบการพัฒานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : **เสนอแนะการจัดรูปแบบโครงข่ายจราจรขนส่งสำหรับย่านอุตสาหกรรม**

- สัญลักษณ์ :
-  ขนส่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและวัตถุดิบ
 -  ขนส่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมไปจำหน่ายในนครหลวง
 -  การเดินทางของคนงาน
 -  ถนน
 -  เขตชุมชนเมืองเก่า
 -  เขตชุมชนเมืองใหม่

หมายเหตุ : ดูประกอบกับแผนที่ 7.14 I



แผนที่ : **น**

5.15

ส่วนแนวทางที่จะชักนำอุตสาหกรรมออกนอกเมืองและให้มีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่กำหนดนั้น นครเวียงจันทน์ในฐานะที่เป็นเมืองหลวงของประเทศจะต้องดำเนินการตามนโยบายของแขวงท่าแขกนครฯและประเทศเกี่ยวกับการสนับสนุนการลงทุนด้านอุตสาหกรรม การพิจารณาภาษี และแรงจูงใจอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานเข้าไปในพื้นที่ เพื่อให้มั่นใจว่ามีผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมเป็นจำนวนเพียงพอที่จะเลือกพื้นที่นอกเมืองเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของตน

7.7.2.3 การพัฒนาการใช้ที่ดินบริเวณรอบสะพานมิตรภาพเพื่อให้เป็นเขตพิเศษร่วมระหว่างลาว-ไทย

พื้นที่บริเวณรอบสะพานมิตรภาพมีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวของการลงทุนด้านการค้าชายแดน การบริการ การท่องเที่ยว ตลอดจนการจัดกิจกรรมและงานประเพณีอื่นๆที่เป็นความต้องการของสองประเทศ โดยเฉพาะระหว่างชาวนครเวียงจันทน์กับชาวเมืองหนองคาย โดยอาศัยผลตอบแทนที่จะได้รับจากการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างสองประเทศ โดยมีสะพานมิตรภาพเป็นจุดเชื่อม ดังนั้นจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณสะพานฯเป็นเขตพิเศษร่วมระหว่างลาว-ไทย สำหรับใช้จัดงานประเพณีร่วมกัน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการสร้างธุรกิจด้านการจัดงานตลาดนัดหรืองานแสดงสินค้าในพื้นที่ปลอดภาษี โดยให้สิทธิพิเศษกับชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอื่นๆในการเข้า-ออกในเขตนี้เหมือนประเทศเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตาม การเปิดเขตพิเศษร่วมดังกล่าวจะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการกำหนดมาตรการป้องกันปัญหาด้านสังคมหรือปัญหาอื่นๆที่อาจจะเกิดตามมา และไม่ให้มีการพัฒนาส่วนเกินที่จะเป็นผลกระทบทำให้วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของท้องถิ่นต้องเสื่อมโทรมลง

7.7.2.4 การพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อนันทนาการ การกสิกรรม และ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้พื้นที่โดยรอบของนครหลวงเวียงจันทน์ทั้งหมดได้รับการพัฒนาให้มีการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับรูปแบบและทิศทางการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ จึงได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆที่อยู่ตามบริเวณพื้นที่โดยรอบของชุมชนเมืองดังนี้

- การพัฒนาการใช้ที่ดินตามริมฝั่งแม่น้ำโขงเพื่อนันทนาการและการท่องเที่ยว:

พื้นที่ตามริมฝั่งแม่น้ำโขงที่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองลงมาทางทิศใต้ไปจนถึงสวนวัฒนธรรมซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้สะพานมิตรภาพ มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชาวนครหลวง หรือสถานที่เดินเที่ยวชมทัศนียภาพที่สวยงามตามริมฝั่งแม่น้ำโขงของนักท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงให้มีเส้นทาง การเข้าถึงที่สะดวก และจัดให้มีสิ่งบริการนันทนาการต่างๆ เช่น ร้านอาหาร จุดนั่งชมวิว ตลอดจนท่าเรือนำเที่ยวแทรกอยู่เป็นช่วง ๆ ตามหมู่บ้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวหรือชาวเมืองสามารถเดินทางเข้าไปพักผ่อนในพื้นที่ดังกล่าวได้ทั้งทางถนนหรือจะเดินทางด้วยเรือนำเที่ยว นอกจากนี้ก็ควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณี หรือรูปแบบการดำเนินชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ของชาวบ้านที่ตั้งบ้านเรือนกระจายไปตามริมฝั่งแม่น้ำโขงส่วนนี้ให้คงอยู่ต่อไป เพื่อเป็นปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

- การพัฒนาการใช้ที่ดินประเภทกิจกรรม:

เนื่องจากพื้นที่รอบนอกของตัวเมืองเวียงจันทน์ในปัจจุบันส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินเพื่อการกสิกรรม(การทำนาข้าว)มาก่อน และมีสภาพเป็นพื้นที่ที่มีระดับต่ำ ทำให้ไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างอื่นแทน(เพราะจะต้องลงทุนสูงในการนำดินมาถมและอาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามมาได้ง่าย) จึงควรมีการอนุรักษ์พื้นที่กสิกรรมหรือพื้นที่ป่าซึ่งเป็นพื้นที่ต่ำที่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองให้คงอยู่ต่อไป(ดูแผนที่ 7.11) อีกทั้งสนับสนุนและส่งเสริมการผลิตพืชผลทางการเกษตรในพื้นที่ส่วนนี้ให้ได้ปริมาณเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของชาวเมืองได้อย่างเพียงพอ นอกจากนั้นพื้นที่ส่วนนี้ยังสามารถใช้เป็นเขตกันชนหรือเป็นแนวกันระหว่างพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้แยกออกจากกันอย่างเป็นสัดส่วนได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

- การพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม:

ผลการเจริญเติบโตของเมืองและโครงการพัฒนาต่างๆที่จะเกิดขึ้นตลอดระยะสั้นและระยะยาวนั้น จะเป็นสาเหตุทำให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมา โดยเฉพาะพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดได้แก่พื้นที่บริเวณบึงชาดหลวง เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นแนวกันเขตแดนทางด้านทิศตะวันออกของชุมชนเมือง และเป็นทิศทางที่จะได้

รับผลกระทบจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสะพานมิตรภาพ จึงอาจทำให้มีการปลูกสร้างรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่ส่วนนี้มากขึ้น อีกทั้งยังเป็นพื้นที่รองรับการระบายน้ำจากเขตชุมชนเมือง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์หรือสัตว์น้ำได้ง่าย รวมทั้งสิ่งที่มีชีวิตต่างๆที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว ดังนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา จึงควรมาตรการป้องกัน โดยการกำหนดให้บึงธาตุหลวงเป็นเขตอนุรักษ์เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นพื้นที่สีเขียวเปิดโล่ง และเป็นเขตกันชน(Buffer)ระหว่างชุมชนเมืองเก่ากับเขตขยายเมืองใหม่ ในการนี้ไม่ควรจัดระบบโครงข่ายท่อระบายน้ำทิ้งจากชุมชนและอุตสาหกรรมให้ไหลลงสู่บึงธาตุหลวงดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอย่างเด็ดขาด แต่น้ำเสียที่บำบัดแล้วควรปล่อยลงคลองส่งน้ำที่เสนอก่อสร้างขึ้นใหม่ รอบบึงธาตุหลวงทางด้านทิศตะวันออก เพื่อจะปล่อยลงห้วยหมากแฮว ซึ่งเป็นเส้นทางน้ำที่ไหลออกจากบึงสู่แม่น้ำโขง

นอกจากนั้นแล้วก็ควรมีการพัฒนาการใช้ที่ดินตามแนวถนนรอบเมืองหรือถนนวงแหวนรอบนอกให้เป็น Green Belt ตลอดแนวถนนเพื่อใช้เป็นเขตกันชน(Buffer)ระหว่างเขตชุมชนเมืองกับเขตขยายอุตสาหกรรมที่อยู่ตามแนวถนนหมายเลขน13-ได้ (ดูแผนที่ 7.11) ทั้งนี้เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรงงานไปตลอดเส้นทาง ตลอดจนป้องกันการกรองอากาศเสียและปิดบังความไม่สวยงามของกลุ่มโรงงาน และป้องกันปัญหามลภาวะที่เกิดจากการสัญจรของยานพาหนะจำนวนมากตามแนวถนนดังกล่าวไม่ให้พัดผ่านเข้าสู่เขตชุมชนเมืองได้อย่างง่ายดาย อีกทั้งเพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างความร่มรื่นและความสวยงามตามแนวถนนดังกล่าวอีกด้วย

7.8 แนวทางกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และการพัฒนาภาคและเมืองหลัก

ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนที่เกิดขึ้นในนครหลวงเวียงจันทน์ในปัจจุบัน และยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อไปในอนาคต อันเป็นผลเนื่องจากการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจสู่ระบบตลาดแข่งขันเสรี และมีการเปิดประเทศเพื่อต้อนรับการลงทุนจากต่างประเทศนั้น จะกลายเป็นปัจจัยที่จะดึงดูดแรงงานและทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบจากภาคต่างๆของประเทศเข้าสู่นครหลวง ทำให้มีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและประชากรเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังจะก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำหรือช่องว่างที่ห่างกันมากขึ้นระหว่างนครหลวงและชนบทในภาคต่างๆ ซึ่งทั้งหมดนั้นจะส่งผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศโดยรวม ดังนั้นเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวจึงควรกำหนดแนวนโยบายกระจายความเจริญสู่ภาคต่างๆตั้งแต่เริ่มต้นของการวางแผนพัฒนาประเทศ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาภาคควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองหลวง เพื่อให้ทั่วทุกภาคของประเทศได้รับ

การพัฒนาอย่างทั่วถึงตามศักยภาพหรือความพร้อมของแต่ละภาค มีความสมดุล มั่นคง และเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน

7.8.1 กลยุทธ์ในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

ในขณะที่มีการพัฒนาครหลวงให้มีความเจริญเติบโตขึ้นนั้น ควรกำหนดนโยบายกระจายความเจริญจากนครหลวงสู่ภาคต่างๆเพื่อให้เกิดความสมดุลในการพัฒนา โดยเน้นกลยุทธ์ดังนี้

1. ดำเนินนโยบายเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการกระจายการลงทุนออกสู่ภูมิภาคต่างๆมากขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะกระจายกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ระหว่างนครหลวงกับเมืองหลักหรือพื้นที่อื่นของภูมิภาคประมาณในสัดส่วน 50:50 ในระยะแรก และในระยะที่สองปรับสัดส่วนเป็น 40:60 และ 30:70 ในที่สุด ด้วยการสร้างแรงจูงใจด้านภาษีและการให้สิทธิพิเศษอื่นๆแก่นักลงทุนที่จะไปลงทุนในภูมิภาคนอกนครหลวง เพื่อให้มีการจ้างงานเกิดขึ้นในภาคต่างๆและเพิ่มรายได้ให้แก่ชาวชนบท เพื่อช่วยลดและป้องกันปัญหาการอพยพเข้ามาหางานทำในนครหลวง แต่อย่างไรก็ตามการส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาคนั้น ควรเน้นการลงทุนที่จะก่อให้เกิดการจ้างงานมากในภาคที่มีศักยภาพหรือมีแนวโน้มแห่งการพัฒนามากที่สุดก่อน แทนที่จะลงทุนขนาดใหญ่แต่จ้างงานน้อย หรือกระจายการลงทุนออกไปเป็นรายละเล็กรายละเอียดน้อยทั่วทุกภาค
2. เร่งก่อสร้างหรือปรับปรุงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานไปในพื้นที่เมืองหลักของภูมิภาคต่างๆนอกเหนือจากนครหลวง เพื่อเป็นปัจจัยรองรับการลงทุนและการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของภาคให้มีความเจริญเติบโตต่อไป และเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตหรือความเป็นอยู่ของชาวชนบทให้ดีขึ้น ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเกษตร และการส่งเสริมเกษตรกรรมให้มีผลผลิตมากเพียงพอป้อนโรงงาน ในการนี้จำเป็นต้องปรับปรุงด้านงานชลประทาน วางแผนการส่งเสริมการใช้ที่ดินเกษตรกรรม โดยมุ่งใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความเหมาะสมในภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อเบี่ยงเบนการอพยพเข้าสู่นครหลวงของชาวชนบท และเพื่อลดช่องว่างระหว่างเมืองและชนบท
3. เร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และแรงงานฝีมือให้แก่ภูมิภาค ด้วยการขยายระบบการศึกษา โดยเฉพาะการศึกษาในสาขาวิชาชีพต่างๆที่เกี่ยวกับการพัฒนาสาขาอุตสาหกรรมและบริการออกไปยังเมืองหลักในภาคต่างๆ เพื่อสร้างแรงงานที่มีประสิทธิภาพไว้รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคนั้นๆ และป้องกันไม่ให้อัตราการศึกษาในเมืองหลวงเพียงแห่งเดียว เพราะผู้ที่สำเร็จการศึกษาในเมืองหลวงส่วนใหญ่จะไม่กลับคืนไปพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง ทำให้ส่วนภูมิภาคขาดแรงงานฝีมือ

7.8.2 แนวทางการพัฒนาภาคและเมืองหลัก

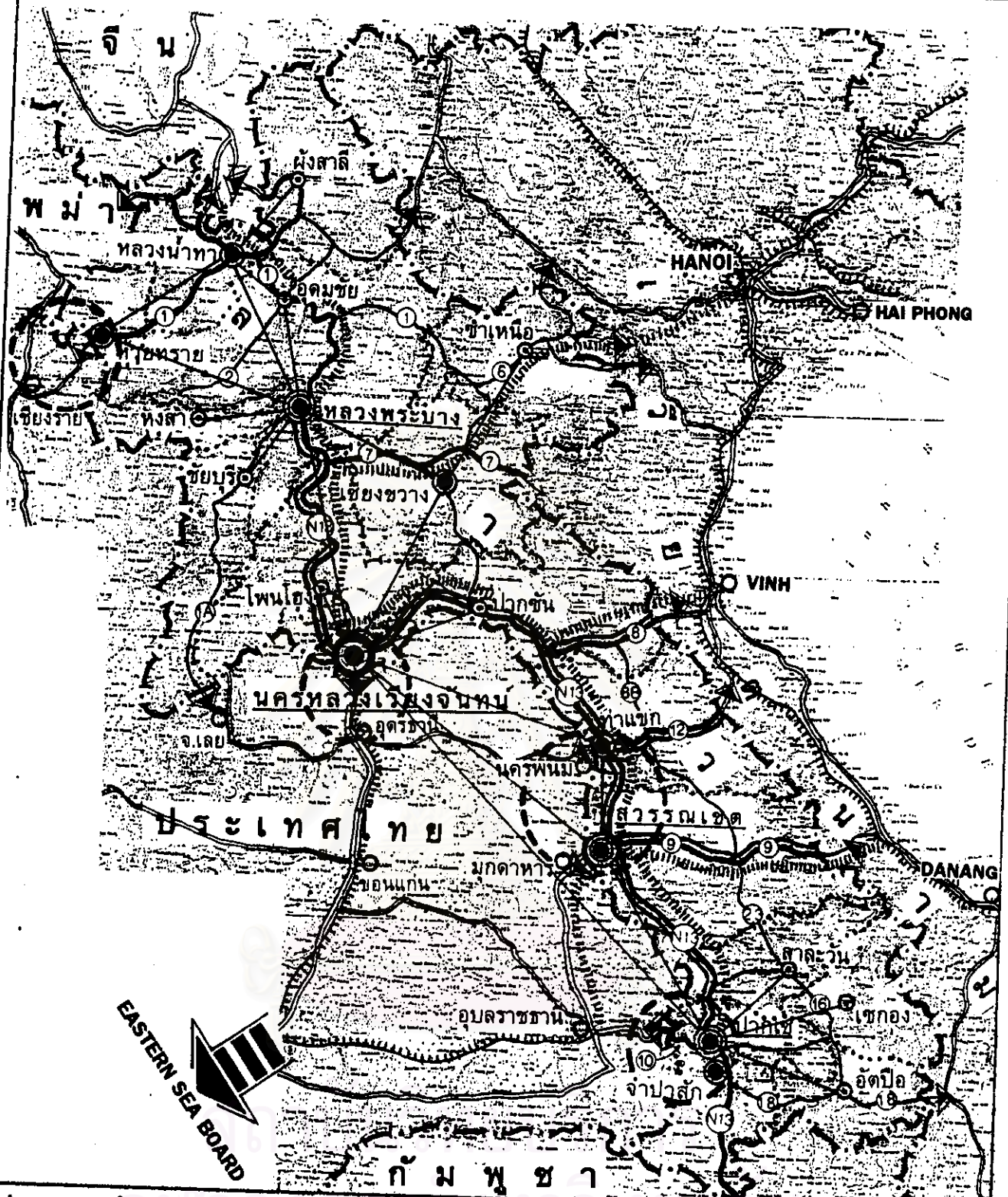
แนวทางการพัฒนาภูมิภาคต่างๆของลาวควรเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก โดยเฉพาะโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคกับประตูออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านและออกสู่ทะเลนอกเหนือจากการเชื่อมโยงกับศูนย์กลางนครหลวง การลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นปัจจัยส่งเสริมการพัฒนาด้านต่างๆของแต่ละภาคซึ่งจะมีโอกาสแลกเปลี่ยนปัจจัยด้านทรัพยากรระหว่างกันในอนาคต ในขณะเดียวกันก็ควรส่งเสริมพัฒนาเมืองหลัก เมืองรอง และชุมชนศูนย์กลางในชนบทให้เป็นศูนย์กลางความเจริญและจุดรวมของประชากรจากชนบทในภาคต่างๆ เพื่อสะดวกในการขยายโครงสร้างพื้นฐานออกสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ และทำให้สามารถพัฒนาภาคได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงสุด แทนที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานออกไปทั่วทุกพื้นที่ชนบทในภาคต่างๆซึ่งจะต้องมีการลงทุนเป็นจำนวนมากและใช้เวลานาน

7.8.2.1 การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมพัฒนาภาค

แนวทางการพัฒนาภูมิภาคต่างๆของลาวในปัจจุบัน ควรเน้นการลงทุนในด้านการพัฒนาก่อสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นอันดับแรก โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนา และภาคที่มีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงไปยังท่าเรือชายฝั่งทะเลของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสู่ตลาดโลก เพื่อดึงดูดการลงทุนและการสนับสนุนจากประเทศเพื่อนบ้านหรือจากต่างประเทศอื่นๆเข้าร่วมโครงการพัฒนา และควรกำหนดแผนพัฒนาโครงข่ายถนนให้สอดคล้องกับข้อจำกัดด้านงบประมาณตามช่วงเวลาดำเนินการของการพัฒนา โดยคำนึงถึงลำดับความสำคัญของถนนแต่ละสาย และให้มีการพัฒนาในแต่ละระยะดังนี้

- การพัฒนาโครงข่ายถนนระยะแรก: ควรเร่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสายหลักจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองหลักในภาคต่างๆ และเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลักเพื่อเปิดประเทศออกสู่ทะเล และให้มีเส้นทางขนส่งสินค้าเข้า-ออกที่สะดวก เพื่อมุ่งพัฒนาประเทศให้กลายเป็นประเทศศูนย์กลางในการติดต่อของประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงต่อไปในอนาคต โดยเฉพาะโครงข่ายถนนที่ควรจะได้การพัฒนาในระยะแรกได้แก่

1. ทางหลวงแห่งชาติหมายเลข N13 ซึ่งควรแบ่งออกเป็นหลายช่วง โดยเริ่มต้นพัฒนาในช่วงที่เชื่อมจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปถึงหลวงพระบาง(ทาง



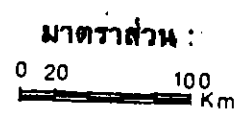
รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง: การจัดลำดับศักดิ์ของเมืองในภูมิภาคและการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

สัญลักษณ์:

- เขตประเทศ
- เขตแขวง(จังหวัด)
- |—|—| เขตภาค
- ◎ เมืองหลัก
- เมืองรอง
- ที่ตั้งอำเภอเมือง

- ◎ จุดเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจกับประเทศไทย
- ระบบการพึ่งพาตามลำดับศักดิ์ของเมืองต่างๆ
- == ถนนที่เสนอปรับปรุงระยะแรก
- ถนนที่เสนอปรับปรุงระยะที่สอง
- == โครงข่ายถนนของประเทศเพื่อนบ้าน
- ##### การเชื่อมเส้นทางรถไฟในอนาคต
- ##### ทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้านที่มีในปัจจุบัน



แผนที่ :
7.16



เลขที่ N13-เหนือ) และช่วงที่เชื่อมจากเวียงจันทน์ลงมาทางภาคใต้ที่เมืองงปากเซ(ทางเลขที่ N13-ใต้)ก่อน เพื่อให้สอดคล้องกับงบประมาณ

ในขณะเดียวกันก็ควรเร่งปรับปรุงโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมผ่านออกสู่ตัวเมืองสำคัญซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถร่วมพัฒนากับประเทศเหล่านั้น โดยเฉพาะกับประเทศไทย โดยมีถนนสายหลักนอกเหนือจากทางหลวงหมายเลข N13 ที่ควรเร่งพัฒนาเป็นอันดับต่อมาได้แก่

2. เส้นทางหมายเลข 9 จากสุวรรณเขตไปยังท่าเรือดานังของประเทศเวียดนาม และเชื่อมกับมุกดาหารของประเทศไทย

3. เส้นทางหมายเลข 8 หรือ เส้นทางหมายเลข 12 จากเมืองท่าแขกไปยังท่าเรือที่เมืองวินห์ของประเทศเวียดนามเพื่อให้เป็นทางออกสู่ท่าเรือแห่งใหม่ของลาว อีกทั้งยังสามารถเชื่อมออกสู่นครพนมและผ่านไปยังอุดรธานีทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยได้อีกด้วย

- ส่วน การพัฒนาโครงข่ายถนนระยะที่สอง : เป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองต่างๆ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงในการคมนาคมขนส่งเพื่อติดต่อระหว่างตัวเมืองและชนบทในภาคต่างๆของประเทศ หรือสามารถผ่านออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก(ดูแผนที่ 7.16) โดยเฉพาะถนนสายหลักที่ควรจะมีการพัฒนาในระยะต่อไปได้แก่

1. เส้นทางหมายเลข 10 จากเมืองปากเซเพื่อจะเชื่อมไปยังอุบลราชธานีในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทย

2. เส้นทางหมายเลข 1 ช่วงที่เชื่อมออกจากเมืองอุดมชัย ผ่านไปยังเมืองหลวงน้ำทาจนถึงเมืองห้วยทราย เพื่อจะเชื่อมต่อไปยังจังหวัดเชียงรายทางภาคเหนือของประเทศไทย รวมทั้งเส้นทางที่เชื่อมจากเมืองหลวงน้ำทาออกสู่ชายแดนประเทศจีนและพม่า เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่จะเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอันประกอบด้วยลาว ไทย พม่า และจีนตอนใต้

3. เส้นทางหมายเลข 7 ที่เชื่อมจากทางหลวงหมายเลข N13-เหนือ ตัดขวางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไปยังพรมแดนประเทศเวียดนาม

แนวทางการพัฒนาประเทศเพื่อสร้างความเจริญให้แก่ภูมิภาคต่างๆ นั้น นอกจากจะเน้นการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนแล้ว ควรคำนึงถึงโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในอนาคตควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะการเชื่อมโครงข่ายทางรถไฟของไทยจากสถานีหนองคายผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังภาคเหนือเพื่อจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ

ประเทศจีนโดยอาศัยประโยชน์ที่ได้รับจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพระหว่างเวียงจันทน์-หนองคาย หรือในอนาคตซึ่งคาดว่าเมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองขึ้นเพื่อเชื่อมชายแดนระหว่างสุวรรณเขตของลาวกับมุกดาหารของไทยแล้ว ก็อาจมีความสามารถที่จะสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟที่อุบลราชธานีไปยังมุกดาหาร แล้วผ่านสุวรรณเขตของลาวไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศเวียดนาม ซึ่งก็จะส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันของสองประเทศ

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าว นอกจากจะเป็นการสร้างปัจจัยให้แก่การพัฒนาภาคในระยะสั้นและระยะยาวแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการผลิตด้านการเกษตรเพื่อเป็นสินค้าที่หารายได้ให้แก่ชาวชนบทในภาคต่าง ๆ อีกด้วย เพราะการมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ดีจะช่วยย่นระยะทางและเวลาในการขนส่งสินค้าหรือผลผลิตไปยังตลาดจำหน่ายในเมืองต่าง ๆ ทำให้การค้าระหว่างภาคหรือระหว่างประเทศขยายตัวและเกิดการเชื่อมโยงของระบบเศรษฐกิจระหว่างภาค อีกทั้งทำให้มีการพัฒนาเพื่อนำทรัพยากรธรรมชาติที่กระจายอยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศมาใช้ให้เกิดประโยชน์และก่อให้เกิดการจ้างงานในภาคต่าง ๆ ตามมา

แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมจากนครหลวงไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศนั้น จะต้องดำเนินควบคู่ไปกับการกระจายแหล่งงานและการจัดหาสาธารณูปโภคอย่างอื่น เพื่อพัฒนาสังคมชนบทให้มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เพราะถ้าหากมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สะดวกเพียงอย่างเดียว แต่ไม่มีการกระจายการลงทุนเพื่อสร้างงานหรือกระจายความเจริญอย่างอื่นไปยังภาคต่าง ๆ ก็จะทำให้เป็นการส่งเสริมให้เกิดแรงดึงดูดทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบรวมทั้งแรงงานจากภาคต่าง ๆ ให้เข้าสู่เมืองหลวงได้สะดวกขึ้นกว่าเดิม และทำให้ส่วนภูมิภาคต้องสูญเสียโอกาสที่จะพัฒนาได้ต่อไปในอนาคต

7.8.2.2 แนวทางการพัฒนาภาคและเมืองหลักต่างๆ

การกำหนดแผนพัฒนาภาคควรคำนึงถึงข้อจำกัดและศักยภาพของแต่ละภาคเป็นหลัก จึงควรกำหนดภาคเป้าหมายในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจให้ชัดเจน พร้อมทั้งดำเนินนโยบายการพัฒนาตามรูปแบบที่เรียกว่า “แผนโครงการรวมกลมเศรษฐกิจ” เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพในการพัฒนาของภาคต่าง ๆ ให้สามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน และมีระบบความเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจระหว่างภาคเกิดขึ้น อีกทั้งมีการพัฒนาที่สมดุลเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริบทเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และป้องกันปัญหา

ความเหลื่อมล้ำระหว่างภาค แต่เนื่องจากขาดข้อมูลในระดับภูมิภาคจึงได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาภาคและเมืองหลักในลักษณะทั่วไปไว้เพียงคร่าวๆ โดยพิจารณาจากข้อมูลที่มีอยู่เท่านั้น เพื่อจะส่งเสริมบทบาททางด้านเศรษฐกิจของภาคและเมืองหลักในแต่ละภาคต่างๆ ดังนี้

- ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ: เนื่องจากภาคนี้มีข้อจำกัดด้านกายภาพคือมีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงชัน พื้นที่ราบที่เหมาะสมแก่การทำนาข้าวมีน้อย จึงทำให้มีการถางป่าเพื่อทำไร่เลื่อนลอยกันมาก อีกทั้งยังมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ไม่สะดวกเท่าที่ควร แต่ศักยภาพในการพัฒนาของภาคนี้คือ มีทรัพยากรธรรมชาติหลายอย่าง โดยเฉพาะทรัพยากรป่าไม้ รวมทั้งแหล่งน้ำและถ่านหิน ซึ่งจะเป็นปัจจัยให้แก่การผลิตพลังงานไฟฟ้า ตลอดจนแร่ธาตุอื่นๆที่จะเป็นปัจจัยพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม อีกทั้งยังมีสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมแก่การปลูกพืชอุตสาหกรรม และยังเป็นภาคที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจโดยตรง ดังนั้นจึงควรกำหนดแนวทางการพัฒนาภาคตะวันตกเฉียงเหนือด้วยการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมแร่ธาตุและผลิตภัณฑ์จากไม้ รวมทั้งการปลูกพืชอุตสาหกรรมที่ให้ราคาสูงเพื่อสนองตลาดภายในและต่างประเทศ และเพื่อทดแทนการถางป่าเพื่อทำนาข้าว ในขณะเดียวกันก็ควรเร่งพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงออกสู่พื้นที่โครงการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและตลาดภายในได้อย่างสะดวก ในการนี้ควรกำหนดแผนพัฒนาเมืองหลวงพระบางให้เป็นเมืองหลักหรือศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือ(ภาคตะวันตกเฉียงเหนือ+ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ในขณะที่เมืองหลวงน้ำทาและเมืองห้วยทรายควรกำหนดบทบาทให้เป็นเมืองรองของภาคตะวันตกเฉียงเหนือ โดยมุ่งพัฒนาทั้งสองเมืองนี้ให้เป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในโครงข่ายการคมนาคมขนส่งแบบที่เป็นวงจรของโครงการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างลาว-ไทย-พม่า-จีนตอนใต้

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: เป็นภาคที่มีทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิด โดยเฉพาะทรัพยากรแร่เหล็ก และทรัพยากรแหล่งน้ำที่สามารถสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม รวมทั้งมีทุ่งหญ้าขนาดใหญ่ที่แขวงเชียงขวางซึ่งเหมาะสมแก่การปศุสัตว์ และยังมีสภาพภูมิอากาศเหมาะสมแก่การปลูกพืชอุตสาหกรรมเกือบทุกชนิด อีกทั้งมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สามารถจะพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและผลผลิตของภาคออกสู่ตลาดโลกโดยผ่านท่าเรือที่ประเทศเวียดนาม ดังนั้นจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยเน้นการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร โดยส่งเสริมการลงทุนด้านปศุสัตว์ในแขวงเชียงขวาง กำหนดบทบาทเมืองเชียงขวางให้เป็นเมืองรอง และเป็นศูนย์กลางของภาคที่เชื่อมโยงกับเมืองหลักที่หลวงพระบาง ในขณะเดียวกันก็ควรเร่งพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อให้สามารถติดต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศ

หรือออกสู่ต่างประเทศได้อย่างสะดวก

- เขตเวียงจันทน์หรือภาคนครหลวง: เป็นเขตที่มีเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำขนาดใหญ่(เขื่อนน้ำจันทน์)สำหรับรองรับการส่งเสริมการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรมแบบครบวงจร และมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในการติดต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศและระหว่างประเทศ จึงควรสนับสนุนให้เป็นเขตพื้นที่การค้าควบคู่กันไป นอกจากนี้ภูมิภาคนี้ยังมีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม จึงเหมาะแก่การส่งเสริมการพัฒนาด้านการเกษตรโดยเฉพาะการปลูกข้าวเพื่อให้มีผลผลิตเพียงพอต่อความต้องการของภาคนครหลวงรวมทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศอีกด้วย เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละภาคที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

- ภาคกลาง: เป็นภาคที่มีปัจจัยเอื้ออำนวยให้แก่การพัฒนาหลายอย่าง เช่น สภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มขนาดใหญ่ (โดยเฉพาะที่ราบลุ่มในแขวงสุวรรณเขต) และยังมีพื้นที่ป่าไม้ถึงร้อยละ 70 ของพื้นที่ภาคกลางทั้งหมด มีทรัพยากรแร่ธาตุหลายชนิด รวมทั้งมีแม่น้ำหลายสายที่สามารถก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำเพื่อเป็นปัจจัยในการพัฒนาอุตสาหกรรม อีกทั้งยังมีโครงข่ายทางหลวงสายหลักผ่านภาคดังกล่าวเพื่อจะออกสู่ทะเลที่ประเทศเวียดนาม และในอนาคตคาดว่าจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองขึ้นในภูมิภาคนี้ซึ่งก็จะเพิ่มความสะดวกให้แก่การขนส่งสินค้าเข้า-ออก ดังนั้นภาคกลางของลาวจึงมีศักยภาพในการส่งเสริมการพัฒนาทั้งในด้านอุตสาหกรรมและด้านการเกษตร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปไม้เพื่อการส่งออกก็คาดว่าจะมีความสำคัญสำหรับภาคนี้ และควรพัฒนาให้เมืองสุวรรณเขตมีความเจริญพร้อมกับนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อให้สุวรรณเขตเป็นอิสระและฐานเศรษฐกิจแก่บริเวณข้างเคียงโดยไม่ต้องพึ่งพาเวียงจันทน์มาก โดยกำหนดให้สุวรรณเขตเป็นเมืองหลักหรือศูนย์กลางความเจริญของภาค ที่มีบทบาทเป็นประตูการค้าที่สำคัญ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์และกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของไทย โดยเฉพาะเชื่อมกับโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก(ESB-Eastern Sea Board) และเกิดโครงข่ายการคมนาคมขนส่งแบบเป็นวงจรมหาสมุทรผ่านไปยังมุกดาหาร-อุบลฯ-ESB-เวียงจันทน์-สุวรรณเขต ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือฉางกิงของประเทศเวียดนามได้อีกด้วย ในขณะที่เดียวกันก็ควรส่งเสริมให้เมืองท่าแขกมีบทบาทเป็นเมืองรองของภาคนี้ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเพื่อจะเชื่อมเส้นทางหมายเลข 8 ออกสู่ทะเลที่ประเทศเวียดนาม พร้อมกับสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเป็นวงจรมหาสมุทรเชื่อมพื้นที่สองฝั่งโขงระหว่างนครพนม-อุดรฯ-หนองคาย-เวียงจันทน์-ท่าแขก(คำม่วน) โครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าวจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี

ดี แนวทางการพัฒนาภาคกลางและเมืองหลักของภูมิภาคนี้คาดว่าจะสามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้านเข้าร่วมโครงการพัฒนาได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะประเทศไทยที่ต้องการจะพัฒนาให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นประตูการค้าเปิดออกสู่อินโดจีน ซึ่งก็จะทำให้ทั้งสองประเทศลาวและไทยได้รับประโยชน์จากการพัฒนาในภูมิภาคส่วนนี้ ดังนั้นภาคกลางของลาวจึงนับเป็นภาคที่มีความสำคัญและมีศักยภาพในการพัฒนามากที่สุดอีกภาคหนึ่ง

- ภาคใต้: เป็นภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการเกษตรเป็นอย่างมาก เนื่องจากพื้นที่ของภาคนี้ประกอบด้วยที่ราบสูงของเขตภูเขาไฟเก่า ทำให้มีดินที่เหมาะสมแก่การปลูกพืชอุตสาหกรรม จึงควรส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตด้านการเกษตร โดยเฉพาะการปลูกกาแฟในพื้นที่ของแขวงจำปาสัก สาละวัน และเซกอง เพื่อเป็นสินค้าส่งออก ซึ่งแต่ละปีผลผลิตกาแฟของทั้งสามแขวงรวมกันมีถึงร้อยละ 97.9 ของผลผลิตกาแฟทั้งประเทศ หรืออาจมีการทดลองปลูกยางพารา นอกจากนั้นควรส่งเสริมให้เมืองปากเซเป็นเมืองหลักหรือศูนย์กลางความเจริญของภาคซึ่งมีบทบาทเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าหรือผลผลิตของภาค และเป็นประตูการค้าของภาคใต้ในการติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยอาศัยการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อให้สามารถผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก ในขณะที่เมืองจำปาสักกำหนดให้เป็นเมืองรองของภาคและเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทย โดยผ่านอุบลราชธานีซึ่งเป็นเมืองติดชายแดนลาวที่สำคัญที่สุดสำหรับการเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในภาคใต้ของลาว

การแบ่งเขตพัฒนาภาคและเมืองหลักของลาวที่กล่าวมานั้น นอกจากจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในด้านการพัฒนาแล้ว ยังจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนในการตัดสินใจเลือกทำเลลงทุนตามประเภทธุรกิจที่สนใจในภาคต่างๆ เพื่อจะได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ เช่น การใช้วัตถุดิบและขอลดหย่อนด้านภาษีเป็นต้น ซึ่งเป็นแนวนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆของประเทศ

7.8.3 สรุป

แนวทางการพัฒนาภูมิภาคต่างๆตามที่ได้กล่าวผ่านมานั้น เป็นแนวทางการพัฒนาที่มุ่งเน้นให้ภาคต่างๆได้รับการพัฒนาอย่างมีคุณภาพ และให้มีความเจริญขึ้นตามศักยภาพของแต่ละภาค โดยอาศัยการพัฒนาเมืองหลักที่มีลักษณะเป็นระบบเครือข่าย(Network

of regional cities) เพื่อให้เมืองในภูมิภาคต่างๆสามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกันได้ตามลำดับศักดิ์ของเมือง และเพื่อเป็นศูนย์กลางในการกระจายความเจริญออกสู่ชนบท เพื่อให้ชาวชนบทมีรายได้และความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ซึ่งก็จะส่งผลทำให้การพัฒนาเมืองหลวงหรือเมืองต่างๆเป็นไปอย่างราบรื่น และไม่เกิดปัญหากระแสคนของการย้ายถิ่นประชากรจากชนบทอันจะก่อให้เกิดการกระจุกตัวของประชากรในเมืองหลวงอย่างรุนแรง ในระยะยาวจะช่วยลดปัญหาช่องว่างทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมระหว่างเมืองและชนบท

อย่างไรก็ตามแนวทางการพัฒนาภาคจะต้องคำนึงถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่กระจายอยู่ตามภาคต่างๆและมีความสมบูรณ์ไม่ให้เกิดการทำลายลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะทรัพยากรป่าไม้ซึ่งจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายถนนออกสู่ภูมิภาคต่างๆนั้นจะทำให้โอกาสในการเข้าไปตัดไม้ทำลายป่ามีมากขึ้น ดังนั้นจึงควรวางแผนเพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างรัดกุมและเกิดประโยชน์สูงสุด

แนวทางการพัฒนาภาคไม่ควรมุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ควรมุ่งเน้นการพัฒนาคนในชนบทเป็นอันดับแรก เพราะการพัฒนาคนจะเป็นรากฐานอันสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาด้านอื่นๆ อีกทั้งจะช่วยให้คนในชนบทสามารถยืนหยัดและรู้วิธีการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในภูมิภาคที่ตนอาศัยอยู่ได้ด้วยตนเอง และเมืองเองก็มีบทบาทที่ชัดเจน เป็นอิสระในการบริหาร และได้รับความร่วมมือกับชนบท ปัญหาการอพยพแรงงานระหว่างภาคและการกระจุกตัวของประชากรในเมืองหลวงก็จะไม่เกิดขึ้นมากตามแนวโน้มที่คาดการณ์

7.9 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเปิดใช้สะพานมิตรภาพมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

ผลที่ได้รับจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพระหว่างเวียงจันทน์-หนองคาย ที่สำคัญได้แก่ การมีส่วนช่วยส่งเสริมให้เศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนขยายตัว แต่จะได้รับประโยชน์มากน้อยเพียงใดนั้นจะขึ้นอยู่กับความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ดังนั้นเพื่อให้ทั้งสองประเทศ ลาว-ไทย ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเปิดใช้สะพานฯแห่งนี้เป็นอย่างเป็นธรรม จึงควรดำเนินนโยบายส่งเสริมให้สะพานมิตรภาพแห่งนี้กลายเป็นสัญลักษณ์แห่งความสัมพันธ์อันดีและเป็นจุดเชื่อมทางด้านเศรษฐกิจซึ่งไร้พรมแดนระหว่างสองประเทศลาว-ไทย โดยทั้งสองประเทศควรมีการตกลงร่วม

กันเพื่อกำหนดระเบียบหลักการในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเข้า-ออกให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และควรมีการปรับปรุงแก้ไขระเบียบหลักการต่างๆที่ไม่สอดคล้องหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางเข้า-ออกประเทศโดยผ่านสะพานฯแห่งนี้ให้มีความยืดหยุ่นมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ดังเช่น

- แก้ไขระเบียบการในการออกใบอนุญาตเข้าเมือง(Visa) และใบอนุญาตข้ามพรมแดน(Border Pass)ให้แก่นักท่องเที่ยว นักลงทุน รวมทั้งประชาชนทั่วไป เพื่อให้มีความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกระหว่างประเทศ ด้วยการลดขั้นตอนต่างๆให้น้อยลง และให้มีการบริการที่รวดเร็วยิ่งขึ้น ตลอดจนการพิจารณากำหนดค่าธรรมเนียมในการเข้าเมืองให้มีความเหมาะสม

- ปรับปรุงแก้ไขระบบพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและการควบคุมตามแนวชายแดนของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้รัดกุมแต่มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อให้สามารถย่นระยะเวลาของการเดินทางและการจัดส่งสินค้าเข้า-ออกให้น้อยลงกว่าที่เป็นอยู่ และให้สามารถป้องกันหรือควบคุมสินค้าหนีภาษี รวมทั้งการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย และปัญหาอื่นๆได้ทั้งหมด เพื่อให้การเปิดใช้สะพานฯดังกล่าวเกิดผลดีต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว

- รัฐบาลทั้งสองประเทศลาวและไทยควรพิจารณาร่วมกันเพื่อขยายขีดจำกัดในการเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างสองประเทศ เพราะปัจจุบันชาวลาวที่ถือใบอนุญาตข้ามพรมแดน(Border Pass)จะได้รับอนุญาตให้ข้ามฝากมายังฝั่งไทยและจะถูกจำกัดไม่ให้เดินทางไกลกว่าระยะรัศมี 25 กิโลเมตร ซึ่งหมายความว่าชาวลาวจะไม่สามารถได้รับอนุญาตให้เดินทางไปยังจังหวัดอุดรธานีได้ ในขณะที่เดียวกันชาวไทยก็จะได้รับอนุญาตให้เดินทางเข้าไปถึงตัวเมืองเวียงจันทน์เท่านั้น การเพิ่มข้อจำกัดดังกล่าวอาจทำให้การควบคุมการข้ามพรมแดนเป็นไปได้ยาก และอาจก่อให้เกิดการละเมิดกฎระเบียบดังกล่าวมากขึ้นด้วย ดังนั้นทั้งสองประเทศจึงควรที่จะได้มีการพิจารณาร่วมกันเพื่อขยายขีดจำกัดในการเดินทางข้ามพรมแดนนี้ อาทิ การรวมถึงพื้นที่จังหวัดอุดรธานีของไทยและแขวงเวียงจันทน์ของลาวด้วยนั้น จะเป็นแรงจูงใจให้ชาวลาวและชาวไทยเดินทางออกจากเมืองไปจับจ่ายซื้อของที่อื่นได้ง่ายขึ้น อันจะนำมาซึ่งรายได้ของประชาชนในท้องถิ่น ส่วนปัญหาที่กลัวว่าการเปิดเสรีมากเกินไปอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยหรือความไม่สงบในสังคมนั้น ก็อาจสามารถควบคุมด้วยการเพิ่มมาตรการป้องกันอย่างอื่นให้เข้มงวดมากขึ้น

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าสะพานมิตรภาพดังกล่าวจะเอื้ออำนวยให้แก่การค้าหรือการขนส่งสินค้าเข้า-ออกได้เป็นอย่างดี แต่ทางการลาวก็ควรมีมาตรการควบคุมปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าไว้บ้าง เพื่อรักษาไม่ให้ขาดดุลการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสำคัญด้าน

การค้ากับลาว

7.10 สรุปย่อผลที่จะได้รับจากการพัฒนาตามแนวทางที่ได้เสนอแนะ

หากนครหลวงเวียงจันทน์ของลาวได้มีการพัฒนาให้เป็นไปตามรูปแบบหรือแนวทางที่ได้เสนอไว้ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ก็จะทำให้เมืองหลวงของลาวสามารถที่จะแก้ไขปัญหาต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเมืองได้เป็นอย่างดี และ仍将ทำให้เมืองเวียงจันทน์มีความพร้อมที่จะรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้นจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพและการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและการเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของลาว ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์สามารถพัฒนาให้มีความเจริญเติบโตและขยายตัวได้ต่อไปอย่างมีคุณภาพและปราศจากปัญหาในด้านต่างๆตามมา ซึ่งก็จะส่งผลทำให้เมืองเวียงจันทน์สามารถมีบทบาทเป็นเมืองหลวงของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดไป

เนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ นอกจากจะได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนา นครหลวงเวียงจันทน์เป็นการเฉพาะแล้ว ยังได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาภูมิภาคต่างๆ ควบคู่ไปด้วย โดยมุ่งเน้นให้มีการกระจายความเจริญจากนครหลวงสู่ชนบทในภาคต่างๆ ซึ่งหากมีการพัฒนาตามแนวทางที่ได้เสนอแนะนี้ก็จะสามารถป้องกันปัญหาการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งประชากรหรือแรงงานในนครหลวง และทำให้นครหลวงและภูมิภาคส่วนต่างๆได้รับการพัฒนาไปพร้อมๆกันเพื่อให้ความเจริญขึ้นอย่างมีคุณภาพตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ ซึ่งก็จะสามารถลดช่องว่างหรือความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมระหว่างเมืองและชนบทให้น้อยลง

อย่างไรก็ตามรูปแบบการพัฒนา นครหลวงเวียงจันทน์ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพที่ได้เสนอไว้ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้เป็นไปตามสมมุติฐานที่ได้ตั้งไว้ว่า แนวนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและการเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาวและนโยบายการเปิดประตูการค้าออกสู่อินโดจีนของไทย ตลอดจนความร่วมมือด้านเศรษฐกิจของประเทศต่างๆในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงจะต้องดำเนินต่อไปอย่างจริงจังและต่อเนื่องเท่านั้น หากแนวนโยบายดังกล่าวได้มีการเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต แนวทางการพัฒนาก็จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนตามไปด้วย

7.11 ข้อจำกัดของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดอยู่หลายประการด้วยกันซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการวิจัยและส่งผลให้ผู้ทำการวิจัยไม่อาจสามารถทำการศึกษาวិเคราะห์ ประเมินผลกระทบ และคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ ข้อจำกัดเหล่านี้ได้แก่

1. ข้อมูลที่เกี่ยวกับการวางแผนและมีความจำเป็นอย่างมากต่อการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้ได้กระจายอยู่ตามหลายหน่วยงานซึ่งแต่ละหน่วยงานก็ยังมีได้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่ชัดเจนหรือเชื่อถือได้มากนัก เพราะปัจจุบันหน่วยงานของรัฐยังไม่มีการเก็บรวบรวมหรือมิได้จัดทำเป็นสถิติไว้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่อดีตจนกระทั่งถึงปัจจุบัน สถิติต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นการรวบรวมและประมาณการณ์โดยองค์กรระหว่างประเทศหลายหน่วยงาน และข้อมูลจากแต่ละหน่วยงานก็ไม่สอดคล้องกันอีกด้วย จึงทำให้ไม่สามารถทำการศึกษาวิจัยในบางประเด็นได้ครบตามความมุ่งหมาย
2. ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาไม่สามารถกำหนดได้อย่างชัดเจน เนื่องจากบางส่วนของพื้นที่ที่ต้องการศึกษาขาดข้อมูลที่จะนำมาใช้ประกอบในการวิจัย
3. การพิจารณาแนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์เพื่อรองรับผลกระทบจากสะพานมิตรภาพนั้น จะมีแนวโน้มที่เป็นไปในลักษณะทั่วไปมากกว่า เนื่องจากยังไม่ได้มีการกำหนดโครงการหรือแผนการพัฒนาอย่างเป็นทางการ ดังนั้นการเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองจึงกำหนดจากการวิเคราะห์ข้อมูลเท่าที่รวบรวมได้เท่านั้น
4. เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ห่างไกล ประกอบกับความไม่สะดวกในการเดินทางเข้า-ออกระหว่างประเทศ จึงทำให้การเดินทางไปเก็บรวบรวมข้อมูลหรือติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องต่างๆ ไม่สะดวกเท่าที่ควร และไม่สามารถกระทำได้ในทุกโอกาสตามความประสงค์

7.12 ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยต่อไป

แนวทางการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ที่ได้เสนอแนะในงานวิจัยครั้งนี้บางอย่างเป็นการเสนอแนะแนวทางที่มีลักษณะโดยรวม เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแต่ละด้านได้มองเห็นช่องทางในการพัฒนาต่อไปอย่างคร่าวๆ เท่านั้น ดังนั้นในการนำไปปฏิบัติจึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่สนใจได้ทำการศึกษาในรายละเอียดอีกต่อไป เพื่อจะนำไปสู่การปฏิบัติหรือการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม

การศึกษาวิจัยครั้งนี้นอกจากจะเน้นการพัฒนานครเวียงจันทน์แล้ว ยังได้กล่าวถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศ และได้พยายามกำหนดแนวทางการพัฒนาภาคเพื่อจะรองรับผลกระทบด้านต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านข้อมูลในระดับภาค จึงได้เสนอแนะแนวทางการกระจายความเจริญสู่ภาคหรือการพัฒนาภูมิภาคและเมืองหลักต่างๆในลักษณะทั่วไปหรือโดยรวมตามการวิเคราะห์ข้อมูลเท่าที่สามารถหาได้เท่านั้น ดังนั้นจึงเสนอให้ผู้ที่สนใจได้ทำการศึกษาต่อไปในเรื่อง “แนวทางการพัฒนาภูมิภาคและเมืองหลัก” โดยแยกการศึกษาออกเป็นรายภาคและแบ่งตามลำดับความสำคัญของภาคที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นหลัก เพื่อจะกำหนดเป็นแผนแม่บทหรือเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาภาคต่างๆต่อไป

นอกจากนั้นเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้งานวิจัยในด้านต่างๆสามารถดำเนินไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาคเอกชนและภาครัฐหลายระดับควรตระหนักถึง ความสำคัญของข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชากร และด้านอื่นๆทั้งในระดับเมืองและระดับ ภูมิภาค เพราะข้อมูลด้านต่างๆเหล่านี้เป็นเสมือนเข็มทิศในการวางแผนพัฒนา จึงควรมีระบบ การจัดเก็บที่ละเอียดชัดเจนและสามารถเชื่อถือได้มากที่สุด พร้อมกันนั้นหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งเอกชนควรให้ความร่วมมือและให้ความสำคัญกับงานวิจัยทุกประเภทและทุกระดับ และ ยินดีที่จะสนองข้อมูลให้แก่บุคคลหรือหน่วยงานที่ทำวิจัยในเรื่องที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการวางแผนพัฒนาประเทศโดยรวมอีกด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย