

การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด ในเขตบางเขน และเขตสายไหม ใน
กรุงเทพมหานคร



นางสาวณ ฤดี เคียงศิริ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2557

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CAUSES, TYPES AND ECONOMIC EFFECTS OF INACCESSIBLE PLOTS IN BANGKHEN AND
SAIMAI DISTRICTS OF BANGKOK

Miss Narudee Kiengsiri



A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Doctor of Philosophy Program in Urban and Regional Planning
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2014
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ดาบอด ในเขตบางเขน และเขตสายไหม ในกรุงเทพมหานคร
โดย	นางสาวณ ฤดี เคียงศิริ
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภู่อัจฉินดา
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร. ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัชชิตติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์)
.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภู่อัจฉินดา)
.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)
.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์)



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	9
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	9
1.2 คำถามการวิจัย.....	12
1.3 สมมุติฐานเบื้องต้นของการวิจัย.....	12
1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย.....	13
1.5 ขอบเขตของการวิจัย	13
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	14
1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	14
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
2.1 ความหมาย และรูปแบบของพื้นที่ تابอด	19
2.2 มิติกายภาพด้านคมนาคม.....	20
2.3 มิติเศรษฐกิจ	26
2.4 กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	35
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย สภาพของพื้นที่ศึกษา และการเลือกกรณีศึกษา.....	38
3.1 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	38
3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา และกรณีศึกษาพื้นที่ تابอด.....	60
บทที่ 4 การวิเคราะห์ รูปแบบและสาเหตุการเกิด ของพื้นที่ تابอด.....	91
4.1 ระยะที่ 1 การวิเคราะห์รูปแบบของพื้นที่ تابอด (Determine the Types).....	92

4.2 ระยะเวลาที่ 2 การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด(Finding the Causes).....	108
บทที่ 5 การวิเคราะห์ ผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ	135
5.1. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านราคาที่ดิน	143
5.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจด้านการสูญเสียโอกาส	149
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัย ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ	166
6.1 ผลสรุปจากการศึกษาวิจัยที่สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีที่อ้างอิง	166
6.2 ข้อค้นพบจากงานวิจัย ดังนี้.....	168
6.3 การแก้ไข แนวทางป้องกัน และข้อเสนอแนะ.....	174
รายการอ้างอิง	193
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	217



บทที่ 1

บทนำ

งานศึกษาวิจัยเรื่อง “การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด ในเขต บางเขน และเขตสายไหม ในกรุงเทพมหานคร” เป็นการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ตาบอด โดยศึกษาในมิติ ทางกายภาพ โดยวิเคราะห์รูปแบบ และสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด รวมทั้งมิติทางเศรษฐกิจโดย วิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ และการเชื่อมโยงของปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยนี้เน้น การศึกษาบริเวณพื้นที่เขตต่อเนื่องหรือเขตชั้นกลาง เฉพาะเขตต่อเนื่องด้านตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่ รองรับการขยายตัวของการพัฒนาจากพื้นที่เมืองชั้นใน โดยเลือกพื้นที่ศึกษา 2 เขต ได้แก่ เขตบางเขน และเขตสายไหม รวมทั้งสิ้น 33 แปลง ซึ่งเป็นพื้นที่สีเหลืองชานเมือง และนำสิ่งที่ค้นพบจากการวิจัย ไปสู่การวางแผนด้านการใช้ที่ประโยชน์ดิน และการวางแผนจัดทำสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้เกิด ประโยชน์สูงสุด เกิดความเข้าใจในการแก้ไขปัญหา วางแนวทางป้องกัน เพื่อลดผลกระทบทางด้าน เศรษฐกิจจากพื้นที่ตาบอด ให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพ

พื้นที่ตาบอด หมายถึง ที่ดินที่มีแปลงอื่นล้อมอยู่ จนไม่มีทางออกถึงทางสาธารณะ เจ้าของ ที่ดินแปลงนั้นจะผ่านที่ดินซึ่งล้อมอยู่ไปสู่ทางสาธารณะได้ โดยการขอใช้ทางจำเป็น ซึ่งพื้นที่ตาบอด เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่รางที่มีอยู่จำนวนมากในแต่ละเมือง และยังเป็นพื้นที่ซึ่งขาดการเข้าถึงทาง รถยนต์ ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นๆได้อย่างเต็มศักยภาพ ส่งผลกระทบทั้งทางด้าน เศรษฐกิจและสาธารณะประโยชน์ ทั้งยังไม่มีหน่วยงานใดจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนของ พื้นที่ตาบอดอย่างเป็นระบบครบถ้วน จะมีเพียงข้อมูลกฎหมายที่เกี่ยวข้องบัญญัติไว้ เพื่อให้เกิดความสงบ สุขของการอยู่อาศัยร่วมกัน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1349 และมาตรา 1350 ให้เจ้าของที่ดินตาบอดมีสิทธิใช้ทางจำเป็นผ่านที่ดินซึ่งล้อมอยู่ไปสู่ทางสาธารณะได้ ดังนั้นการศึกษานี้ จึงมีความสนใจศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ตาบอด

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามหลักทฤษฎีเศรษฐศาสตร์เมือง และทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ที่ดินนั้น ควรจะใช้ประโยชน์ ที่ดินอย่างคุ้มค่าและให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพราะที่ดินเป็นทรัพยากรที่มีอยู่จำนวนจำกัด แต่การที่มี พื้นที่ตาบอดในกรุงเทพมหานครนั้น ขัดแย้งกับหลักการทั้งสองนี้ ดังรายงานกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2546 สรุปว่าพื้นที่ตาบอดเป็นปัญหาสำคัญต่อการใช้ที่ดิน การวางแผนการใช้ที่ดิน และการพัฒนา เมือง กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างรวดเร็วโดยขาดการวางแผนที่เหมาะสม ทำให้เกิดความขัดแย้งใน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการพัฒนาเกาะตามริมฝั่งถนน ทำให้ไม่สามารถใช้พื้นที่ในเมืองซึ่งพัฒนาแล้วได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ในขณะที่เกิดการรุกรานพื้นที่เกษตรชานเมืองเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง พื้นที่ตาบอดจึงมีผลกระทบกับเศรษฐกิจเพราะการใช้พื้นที่ในเมืองที่ไม่ได้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ควรจะเป็น ในปัจจุบันเมืองต่างๆ รวมทั้งกรุงเทพมหานครมีการเจริญเติบโต ขยายพื้นที่ออกไปอย่างรวดเร็ว มีหลายเมืองขาดการวางแผนที่เหมาะสม รวมทั้งมีการบริหารจัดการที่ไม่ต่อเนื่องทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมามากมาย กรุงเทพมหานครเติบโตหนาแน่นขึ้น แต่มีเส้นทางคมนาคมไม่เพียงพอ ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองได้อย่างเต็มที่ เกิดการขยายการใช้ที่ดินออกไปชานเมืองกว้างขึ้นเรื่อยๆ มีการตัดถนนเพื่อขยายเมืองโดยขาดการวางแผนควบคุมการพัฒนาอย่างรอบคอบ และขาดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงทำให้การเติบโตของเมืองเกิดขึ้นโดยกระจัดกระจาย (Urban Sprawl) เกิดการพัฒนาสิ่งก่อสร้างเกาะตามแนวสองข้างถนน (Ribbon Development) ปิดกั้นพื้นที่ด้านหลัง เป็นผลให้มีที่ดินตาบอดกระจายอยู่หลายแห่งบนพื้นที่สีเหลืองชานเมือง ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครไม่เต็มประสิทธิภาพ นำไปสู่ปัญหาการพัฒนาเมือง

กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย โดยสำนักจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ สรุปผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมไว้ว่า ปัญหาที่ดินว่างเปล่าในเมืองที่ไม่ได้รับการพัฒนา ตลอดจนที่ดินตาบอดซึ่งไม่มีทางเข้าออก เป็นปัญหาที่สะสมกันมาตั้งแต่อดีตที่เกิดจากการพัฒนาเมืองอย่างอิสระเสรี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ 3 ด้านหลักๆ ได้แก่ ด้านกายภาพ พื้นที่ตาบอดเป็นปัญหาต่อประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาเมือง ด้านสังคม พื้นที่ตาบอดเป็นพื้นที่เสี่ยงสำหรับการเกิดอาชญากรรม และการเกิดโรค ด้านเศรษฐกิจ พื้นที่ตาบอดทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียโอกาส ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณด้านสาธารณูปโภค

ประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินมีผลต่อเศรษฐกิจ ราคาที่ดินเป็นเครื่องบ่งชี้ความหลากหลายของเมือง (Knos, 1962 อ้างใน Hartshorn p. 228) โดยทำเลที่ตั้ง และการเข้าถึงพื้นที่เป็นตัวหลักในการตัดสินราคา ในกลางเมืองใหญ่มีประชากรมากที่ดินจึงมีมูลค่าสูง บล็อกถนนซึ่งเป็นจุดตัดของสี่แยกระหว่างถนนสายหลัก และถนนย่านการค้า เป็นจุดศูนย์กลาง และมักถูกจัดให้เป็นสี่แยกที่ราคาที่ดินสูงสุด (Peak Land Value Intersection: PLVI) ราคาที่ดินจะลดต่ำลงอย่างมากตามระยะห่างจากจุดศูนย์กลางธุรกิจของเมือง และจะมีราคาที่สูงขึ้น เมื่อทำเลที่ตั้งอยู่บนถนนสายสำคัญหรืออยู่บนจุดตัดที่เป็นย่านการค้าสำคัญ ในขณะที่ที่อยู่อาศัยจะมีราคาต่ำลง เมื่อมีระยะห่างจากเมืองมากขึ้น “การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงผูกผันตามมูลค่าของที่ดิน”

Fouzder (2005) และ Salingeros (2007) พบว่า การพัฒนาเมืองมีความสอดคล้องกับการขยายตัวของ การเติบโตของประชากร เมื่อเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องขยายออกไป

ใช้ที่ดินบริเวณชานเมือง เกิดการรุกกล้าพื้นที่เกษตรกรรม มีการเติบโตของเมืองแบบกระจุกกระจาย ซึ่งหากไม่ระมัดระวังจะส่งให้การขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดพื้นที่ตาบอด โดยสามารถแยกพื้นที่ตาบอดออกเป็น 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดริมน้ำ และพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block)

กฤษ เพิ่มทันจิตต์ (2536) กล่าวว่า การพัฒนาที่เมืองสมบูร์มจะต้องมีการกระจายตัว และการเชื่อมโยงโครงข่ายที่สมดุลและเหมาะสม Handy et al (2003) กล่าวว่า การออกแบบเมืองพิจารณาจาก 2 เทคนิค คือ มาตรฐานความยาวบล็อก (Block Length Requirements) หรือ ดัชนีการเชื่อมโยง (Connectivity Indexes) เพื่อนำมาก่อตั้งมาตรฐานโครงข่ายถนน Rujopakarn (1997) พบว่า ภาครัฐบาล และภาคเอกชนขาดการพัฒนาแบบเชื่อมโยง ส่งผลให้เกิดการพัฒนาตามเกาะ 2 ข้างถนน (Ribbon Development) และเกิดการผลักดันที่อยู่อาศัยให้ไกลเมืองออกไปอีก Sharkawy and Chotipanich (1997) พบว่า ซึ่งการขาดการบูรณาการของหน่วยงานต่างๆนี้ทำให้เกิดที่ดินตาบอดขึ้น Porter (1989) อ้างใน Hartshorn, p.468 พบว่า Growth Management การบริหารจัดการ การเติบโตของเมืองต้องพิจารณาด้านโครงข่ายคมนาคม สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ประกอบกัน

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามหลักเศรษฐศาสตร์ ควรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด จากทฤษฎี Bid Rent Curve พบถึงความสัมพันธ์ระหว่าง ระยะทาง และการประเมินราคา ของมูลค่าที่ดิน นำมาซึ่งผลกระทบการสูญเสียโอกาส ทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม โดยผู้วิจัยมีความต้องการศึกษาถึงสาเหตุของการเกิด เพื่อนำไปสู่การวางแผนป้องกันต่อไป

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีวัตถุประสงค์ในการวางผังข้อหนึ่ง คือ เพื่อสร้างเสริมความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน เพื่อลดความจำเป็นในการเดินทาง โดยการพัฒนาปรับปรุง และฟื้นฟูย่านที่อยู่อาศัยและชุมชนชานเมือง นอกจากนี้ วิสัยทัศน์ ข้อหนึ่ง คือ เป็นมหานครที่มีความสะดวกคล่องตัว มีสภาพแวดล้อมที่ดีและมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบสมบูรณ์ จากข้อมูลพบว่า กรุงเทพมหานครเห็นความสำคัญของการสร้างสมดุล ให้ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้แหล่งงาน เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกและไม่ต้องออกไปอยู่ไกลเมือง ซึ่งที่ดินตาบอดในเขตเมืองจะเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาได้ กรุงเทพมหานครมีการคาดการณ์ว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องระหว่างปี พ.ศ. 2553-2568 ซึ่งแสดงว่ามีความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยสำหรับสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น แม้จะมีนโยบายคุมการพัฒนาเมือง โดยให้จำกัดพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพจากการให้บริการสาธารณูปโภคก็ตาม แต่การเติบโตของเมืองก็ยังขยายตัวออกไปพื้นที่รอบนอก เช่นในเขต คลองสามวา ประเวศ มีนบุรี หนองจอก สายไหม ลาดกระบัง และลาดพร้าว เป็นต้น เห็นได้ชัดว่ามีการเปลี่ยนแปลงการขยายตัวของพื้นที่เมืองมากที่สุด ในเขตชานเมืองโดยรอบ มีการพัฒนาที่อยู่อาศัย เข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม

เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้น กรุงเทพมหานครต้องมีมาตรการวางผังเมืองในการควบคุมการพัฒนา เช่น การกำหนดความหนาแน่นในการปลูกสร้างอาคาร การกำหนดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ชัดเจน ซึ่งจะป้องกันการขยายตัวอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ให้การพัฒนาชุมชนสมดุลกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีนโยบายมาตรการ และวิธีดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อจัดให้มีหรือพัฒนาที่อยู่อาศัย สำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยการปรับเปลี่ยนขนาดของเขตทางของถนนสาธารณะให้ใหญ่ขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาการจราจร นอกจากนี้ แผนผังแสดง โครงการคมนาคมและขนส่ง กำหนดให้มีถนนสายหลัก (Collector Road) และถนนสายรอง (Distributor Road) โดยการขยายและเชื่อมต่อ ถนน ซอย เพื่อสะดวกในการเข้าออกถนนสายหลักทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนทางราง จากพื้นที่ปิดล้อม ขนาดใหญ่ ของถนนสายหลัก (Super Block) ที่ที่อยู่จำนวนมากและกระจายในกรุงเทพมหานคร นับว่าเป็นแนวทางที่จะแก้ไขปัญหาที่ดินตาบอดในเมืองได้

หากปล่อยให้มืที่ดินตาบอด นั่นคือ ต้นทุนที่สูญเปล่าระยะยาว ต้นทุนในที่นี้คือ การสูญเสียโอกาสอันจะได้จากพื้นที่ดินตาบอดนั้น ๆ ที่ดินตาบอดกระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ มีหลากหลายขนาด ถ้ารัฐและเอกชนไม่ให้ความสำคัญเรื่องที่ดินตาบอดตามนโยบายพัฒนาผังเมือง หากผู้ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะป็นรัฐหรือเอกชน ไม่บูรณาการ จะเกิดการเสียประโยชน์ระดับประเทศ

ผู้วิจัยจึงเลือกพื้นที่การศึกษาในเขตบางเขน และเขตสายไหม โดยเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับถนนพหลโยธิน เป็นพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพสูง และมีปริมาณอุปสงค์มาก โดยศึกษาจากการนำผังระวางโฉนดของกรมที่ดินมาวิเคราะห์ พบว่า พื้นที่จำนวนไม่น้อยเป็นพื้นที่ตาบอด จึงไม่สามารถเข้าไปพัฒนาในพื้นที่เหล่านั้นให้เกิดประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ นำมาซึ่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคมอย่างมาก

1.2 คำถามการวิจัย

การศึกษานี้เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับที่ดินตาบอด ซึ่งนำมาสู่คำถามของการวิจัยคือ ที่ดินตาบอดมีกี่รูปแบบ แต่ละรูปแบบมีสาเหตุการเกิด และส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจอย่างไร

1.3 สมมุติฐานเบื้องต้นของการวิจัย

พื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆในเขตเมืองมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจแตกต่างกัน การที่ภาครัฐลงทุนในถนนสายหลัก แต่ขาดการลงทุนพัฒนาถนนสายรองให้เพียงพอ จึงทำให้ปริมาณถนนไม่สมดุลกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นผลให้เกิดปัญหาตลาดที่ดินล้มเหลว (Land Market Failure) เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) ส่งผลให้เกิดที่ดินตาบอดรูปแบบต่างๆในเขตเมือง จึงไม่สามารถใช้

ประโยชน์ที่ดินในเมืองได้เต็มศักยภาพ เกิดการสูญเสียโอกาสในการใช้ที่ดิน และในการพัฒนาที่ดิน ซึ่งหากสามารถเปิดใช้ที่ดินตามยอดได้จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐ และเอกชน

1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

- 1.) ศึกษารูปแบบของที่ดินตามยอดในเขตเมือง
- 2.) ศึกษาการเกิดของที่ดินตามยอดรูปแบบต่างๆ
- 3.) ศึกษาพื้นที่ตามยอดรูปแบบแต่ละกลุ่ม ว่ามีผลกระทบทางเศรษฐกิจแตกต่างกันอย่างไร

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

1.5.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา งานวิจัยนี้จะทำการศึกษาใน 3 ด้าน คือ

1) ศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ความเป็นมา การใช้ประโยชน์ที่ดิน วิวัฒนาการของโครงข่ายคมนาคม และความสำคัญของชุมชน

2) ศึกษาารูปแบบต่างๆ และการเกิดของพื้นที่ตามยอด ได้แก่ การวิเคราะห์รูปแบบของพื้นที่ตามยอดจากพัฒนาการของเมือง การสำรวจพื้นที่ และการจำแนกรูปแบบของพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิด ปรากฏการณ์ของการเกิด นำไปสู่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบและการเกิดของพื้นที่ตามยอด

3) ศึกษาตัวแปรต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาของพื้นที่ตามยอด โดยศึกษาด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) การเข้าถึง (Accessibility) และด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การสูญเสียโอกาสของภาครัฐ และภาคเอกชน (Opportunity Loss) เป็นหลัก

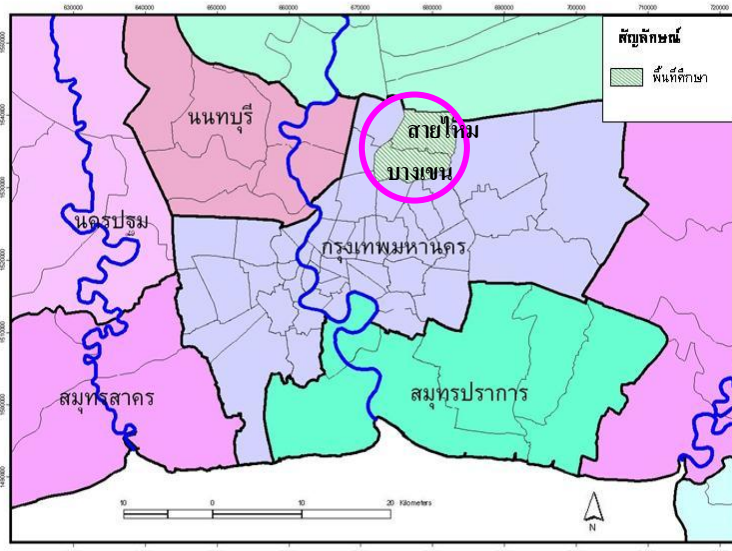
4) ศึกษาผลกระทบของพื้นที่ตามยอดต่อเศรษฐกิจ จากการสำรวจแบบสอบถาม นำไปสู่การวิเคราะห์ผลของพื้นที่ตามยอดต่อเศรษฐกิจ และการพัฒนาเมือง รวมไปถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเกิด รูปแบบ และผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

1.5.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

งานวิจัยนี้ ได้เลือกพื้นที่ศึกษาในกรุงเทพมหานครชั้นกลาง ซึ่งมีที่ดินตามยอดขนาดใหญ่กว่า และสามารถเปิดใช้ทางเข้าออกได้ง่ายกว่าในบริเวณกรุงเทพมหานครชั้นใน และยังมีความต้องการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากกว่ากรุงเทพมหานครชั้นนอก

สำนักผังเมืองกทม.ระบุว่าพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยามีการเจริญเติบโตสูงกว่าพื้นที่ฝั่งตะวันตก งานวิจัยนี้จึงศึกษาพื้นที่ตามยอดใน 2 เขตใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด้านตะวันออกของกทม.ชั้นกลาง คือ เขตบางเขน ประกอบด้วย 2 แขวง ได้แก่ แขวงอนุสาวรีย์ และแขวงท่าแร้ง และ

เขตสายไหม ประกอบด้วย 3 แขวง ได้แก่ แขวงสายไหม แขวงออเงิน และแขวงคลองถนน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยอย่างสูง ในขณะที่มีพื้นที่ตาบอดปะปนอยู่ด้วย



1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนกลยุทธ์แก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และสามารถลดผลกระทบทางเศรษฐกิจซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม
- 2) นำความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาสืบเนื่องด้านผังเมือง รวมทั้งการกำหนดนโยบายโครงข่ายคมนาคม และแผนการพัฒนาเมืองในมิติต่างๆ มิให้มีที่ดินตาบอดเกิดขึ้นใหม่อีกในอนาคต

1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1.7.1 ความหมายของที่ดินตาบอดลักษณะต่างๆ ที่ใช้ในงานวิจัยนี้

ที่ดินตาบอดโดยกายภาพ หมายถึง แปลงที่ดินซึ่งไม่มีถนนที่เข้าถึงได้โดยรถยนต์ ทั้งนี้สามารถพิจารณาได้จากภาพถ่ายทางอากาศ และจากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นพื้นที่ตาบอดที่ตรวจพบได้ในเบื้องต้น

ที่ดินตาบอดเทียม หมายถึง พื้นที่ตาบอดที่อยู่ติดกับพื้นที่ซึ่งมิใช่พื้นที่ตาบอด และเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเดียวกัน เท่ากับไม่ใช่พื้นที่ตาบอดจริง เพราะสามารถเข้าออกผ่านถึงกันได้ ทั้งนี้จะทราบต่อเมื่อได้ทำการสำรวจข้อมูลจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดนั้นๆ หรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินแปลงข้างเคียง

ที่ดินตาบอดแท้ หมายถึง ที่ดินตาบอดซึ่งผ่านการพิจารณากรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน (ระวางเขตที่ดินและโฉนด) คือแปลงที่ดินซึ่งไม่มีทางออกของตนเอง (โดยรถยนต์) ไปสู่ถนนสาธารณะ หรือถนนส่วนบุคคลที่ได้รับการยินยอม และถูกล้อมรอบด้วยที่ดินแปลงอื่น ซึ่งมีใช้เจ้าของเดียวกันกับพื้นที่ตาบอดนั้น จึงนับเป็นที่ดินตาบอดโดยแท้จริง

1.7.2 คำจำกัดความตามกฎหมาย

ที่ดินตาบอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1349 ระบุว่า “ที่ดินแปลงใด มีที่ดินแปลงอื่นล้อมอยู่ จนไม่มีทางออกถึงทางสาธารณะได้ไซ้ร้ ท่านว่าเจ้าของที่ดินแปลงนั้นจะผ่านที่ดินซึ่งล้อมอยู่ไปสู่ทางสาธารณะได้ ที่ดินแปลงใดมีทางออกได้แต่เมื่อข้ามสระ บึง หรือทะเล หรือมีที่ชัน อันระดับที่ดินกับสาธารณะสูงกว่ากันมากไซ้ร้ ท่านว่าให้ใช้ความในวรรคต้นบังคับ ที่และวิธีทำทางผ่านนั้นต้องเลือกให้พอควรแก่ความจำเป็นของผู้มีสิทธิจะผ่าน กับทั้งให้คำนึงถึงที่ดินที่ล้อมอยู่ให้เสียหายแต่น้อยที่สุดที่จะเป็นได้ ถ้าจำเป็นผู้มีสิทธิจะผ่านจะสร้างถนนเป็นทางผ่านก็ได้ ผู้มีสิทธิจะผ่านต้องใช้ค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินที่ล้อมอยู่ เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่เหตุที่มีทางผ่านนั้น ค่าทดแทนนั้นนอกจากค่าเสียหาย เพราะสร้างถนน ท่านว่าจะกำหนดเป็นเงินรายปีก็ได้”

ที่ดินตาบอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1350 ระบุว่า “ถ้าที่ดินแบ่งแยกหรือแบ่งโอนกัน เป็นเหตุให้ที่ดินแปลงหนึ่งไม่มีทางออกไปสู่ทางสาธารณะไซ้ร้ ท่านว่าเจ้าของที่ดินแปลงนั้น มีสิทธิเรียกร้องเอาทางเดินตามมาตราก่อนได้ เฉพาะบนที่ดินแปลงที่ได้แบ่งแยกหรือแบ่งโอนกัน และไม่ต้องเสียค่าทดแทน”

ผู้มีสิทธิใช้ทางจำเป็น คือ ผู้มีสิทธิใช้ยานพาหนะผ่านทางจำเป็นในสภาพที่เป็นถนนได้ ไม่ถูกจำกัดให้ใช้เป็นทางเดินอย่างเดียว (โดยนัยคำพิพากษาฎีกาที่ ๖๕๓/๒๕๑๖)

ที่ดินจตคลอง หมายถึง ที่ดินที่จตคลองแต่คลองตื้นเขิน ประชาชนไม่สามารถใช้ทางสัญจรไปมานานแล้ว ทางอื่นก็ออกไปไม่ได้ จึงมีสิทธิใช้ทางจำเป็นผ่านที่ดินโอบล้อมได้ (โดยนัยคำพิพากษาฎีกาที่ ๒๓๒๔/๒๕๑๖)

การผังเมือง หมายความว่า การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่ หรือแทนเมือง หรือส่วนของเมืองที่ได้รับ ความเสียหาย เพื่อให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งสุลักษณะ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพของสังคม เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจสังคม และสภาพแวดล้อมเพื่อดำรงรักษา หรือบูรณะ สถานที่ และ วัตถุที่มีประโยชน์ หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม

สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี หรือ เพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศที่งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ (พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518)

ผังเมืองรวม หมายความว่า แผนผัง นโยบายและโครงการรวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมือง และบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุขปโภค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ ของการผังเมือง (พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518)

1.7.3 คำจำกัดความตามสากล

Super Block หมายถึง พื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ เกิดจากสาเหตุการตัดถนนโดยมีพื้นที่ใหญ่เกินไปอยู่ระหว่างกลางเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดที่ดินตาบอด เพราะพื้นที่ด้านในอยู่ลึก และห่างจากถนนมาก ทั้งนี้อาจเกิดขึ้นเพราะมีงบประมาณไม่เพียงพอ หรืออาจเกิดจากการวางแผนที่ไม่สมบูรณ์

Ribbon Development คือการเติบโตตามชายถนน เป็นการตั้งถิ่นฐานที่ไม่มีการวางแผนอย่างเป็นระบบเกิดการพัฒนากะตามแนวเส้นทางคมนาคม เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดที่ดินตาบอด เพราะขาดการวางแผนควบคุมการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อตัดถนนเส้นใหม่ มีการเติบโตของสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นเป็นแนวยาว 2 ฝั่งถนน ทำให้ปิดกั้นพื้นที่ด้านหลัง ซึ่งมีหลายแปลงกลายเป็นที่ดินตาบอด

1.8 ขั้นตอนการวิจัย

การศึกษานี้แบ่งขั้นตอนการวิจัยเป็น 3 ระยะ

ระยะที่ 1 การจำแนกรูปแบบพื้นที่ตาบอด

- ศึกษาภาพรวมเกี่ยวกับพื้นที่ตาบอด ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมาตรฐานต่างๆในการออกแบบวางผังเมืองโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน และโครงข่ายคมนาคม
- วิเคราะห์ลักษณะโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาในเขตบางเขน และสายไหม ค้นหาพื้นที่ตาบอด รวมทั้งตรวจสอบโครงข่ายคมนาคมในบริเวณใกล้เคียง และตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- นำข้อมูลที่ได้มาประมวลวิเคราะห์รูปแบบต่างๆของพื้นที่ตาบอด

ระยะที่ 2 การศึกษาสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด

- ทบทวนวรรณกรรม และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่างๆ

- วิเคราะห์การถือครองกรรมสิทธิ์พื้นที่ที่ตาบอด สืบหาเจ้าของกรรมสิทธิ์ และสัมภาษณ์เพื่อตรวจสอบรายละเอียดต่างๆ
- นำข้อมูลที่ได้มาประมวลวิเคราะห์สาเหตุการเกิดของพื้นที่ที่ตาบอด

ระยะที่ 3 การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

- วิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจที่มีต่อภาครัฐ และภาคเอกชน โดยนำปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมาวิเคราะห์ จัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาเพื่อนำไปสร้างแบบจำลองและนำไปคำนวณเพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ที่มีในอดีต (Opportunity Loss) รวมทั้งวิเคราะห์ถึงผลจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่มีในอนาคต (Loss of Opportunity Gain) หากไม่สามารถหาแนวทางการบริหารจัดการเพื่อนำ พื้นที่ตาบอด มาใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต
- ศึกษาความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องจากรูปแบบ การเกิด และผลกระทบ
- สรุปผลการศึกษา ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับตัวแปรต่างๆที่เป็นปัจจัยซึ่งมีอิทธิพลต่อการเกิดและรูปแบบต่างๆของพื้นที่ที่ตาบอด ตลอดจนสรุปผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจ เพื่อนำไปสู่นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.9 โครงสร้างของการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้มีโครงสร้างเนื้อหา รวม 6 บท แต่ละบทมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน ดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 โครงสร้างของการวิจัย

<p>บทที่ 1 : ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา คำถามการวิจัย สมมุติฐานเบื้องต้นของการวิจัย วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ขอบเขตของการวิจัย ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย ขั้นตอนการวิจัย โครงสร้างของการวิจัย</p>				
<p>บทที่ 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง - กรอบแนวคิดงานวิจัย 	<p>บทที่ 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระเบียบวิธีการวิจัย - สภาพของพื้นที่ศึกษา - การเลือกกรณีศึกษา 	<p>บทที่ 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - วิเคราะห์รูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ตำบล - วิเคราะห์สาเหตุการเกิด 	<p>บทที่ 5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - วิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจ 	<p>บทที่ 6 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สรุปผลการวิจัย - ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ
<p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> - สรุปกรอบแนวคิดของงานวิจัย 	<p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทราบโครงสร้างกายภาพและการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา - สรุปกรอบวิธีวิจัย 	<p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทราบรูปแบบต่างๆ และสาเหตุการเกิดที่ตำบล 	<p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทราบผลกระทบซึ่งพื้นที่ตำบลมีต่อเศรษฐกิจ 	<p>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อค้นพบเชิงทฤษฎี ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและงานวิจัยต่อเนื่อง

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง “การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด ในเขต บางเขน และเขตสายไหม ในกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา และค้นคว้าทบทวนวรรณกรรม และทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้านรูปแบบของพื้นที่ตาบอด ในมิติกายภาพด้านคมนาคม โดย รวบรวมและนำข้อมูลที่ได้มาประมวลผล วิเคราะห์ นำไปสู่การสรุปประเด็นสำคัญ เพื่ออธิบายถึง รูปแบบ การเกิด และผลกระทบต่อเศรษฐกิจของที่ดินตาบอด เพื่อวิเคราะห์แนวทางการป้องกัน และ สรุปกรอบแนวคิดในการศึกษา การทบทวนวรรณกรรมทั้งหมด แบ่งเนื้อหาออกเป็นส่วนต่างๆ ดังนี้

2.1 ความหมาย และรูปแบบของพื้นที่ตาบอด

2.1.1 ความหมายของ “พื้นที่ตาบอด”

คำนิยาม ของ พื้นที่ตาบอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1349 ระบุว่า “ที่ดินแปลง ใดมีที่ดินแปลงอื่นล้อมอยู่ จนไม่มีทางออกถึงทางสาธารณะได้ไซ้ร้ ท่านว่าเจ้าของที่ดินแปลงนั้น จะ ผ่านที่ดินซึ่งล้อมอยู่ไปสู่ทางสาธารณะได้ (วรรคสอง) ที่ดินแปลงใดมีทางออกได้ แต่เมื่อต้องข้ามสระ บึง หรือทะเล หรือมีที่ชัน อันระดับที่ดินกับทางสาธารณะสูงกว่ากันมากไซ้ร้ ท่านว่าให้ใช้ความใน วรรคต้นบังคับ (วรรคสาม) ที่และวิธีทำทางผ่านนั้น ต้องเลือกให้พอควรแก่ความจำเป็นของผู้มีสิทธิจะ ผ่าน กับทั้งให้คำนึงถึงที่ดินที่ล้อมอยู่ให้เสียหายแต่น้อยที่สุดที่จะเป็นได้ ถ้าจำเป็นผู้มีสิทธิจะผ่านจะ สร้างถนนเป็นทางผ่านก็ได้ (วรรคสี่) ผู้มีสิทธิจะผ่านต้องใช้ค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินที่ล้อมอยู่ เพื่อ ความเสียหายอันเกิดแต่เหตุที่มีทางผ่านนั้น ค่าทดแทนนั้นนอกจากค่าเสียหายเพราะสร้างถนน ท่าน ว่าจะกำหนดเป็นเงินรายปีก็ได้”

2.1.2 รูปแบบพื้นที่ตาบอด

2.1.2.1 พื้นที่ตาบอดริมน้ำ

การพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของการตั้งถิ่นฐาน และการคมนาคมมีผลทำให้เกิดพื้นที่ตา บอดริมน้ำ Rujopakarn (2003) และ Fouzder (2005) มีความเห็นตรงกันว่าการเปลี่ยนแปลง เทคโนโลยีทางด้านคมนาคม ก่อให้เกิดการเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมหลัก จากในอดีตที่ใช้ทางน้ำโดย เรือ มาเป็นทางบกโดยรถยนต์แทนที่ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้เกิดที่ดินตาบอดริมน้ำขึ้น เพราะที่ดินริมน้ำหลายแปลงยังขาดการเข้าถึง จากการที่ไม่ได้วางแผนรองรับไว้

2.1.2.2 พื้นที่ตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block)

การเติบโตของเมืองมีการขยายตัวจากการเติบโตของประชากร เมื่อเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องขยายออกไปใช้ที่ดินบริเวณชานเมือง เกิดการรุกรานพื้นที่เกษตรกรรม มีการเติบโตของเมืองแบบกระจุกกระจาย ซึ่งหากไม่ระมัดระวังจะส่งให้การขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (Fouzder, 2005 และ Salinas, 2007) ทำให้มีพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) เกิดเป็นพื้นที่ตาบอดใน Super Block

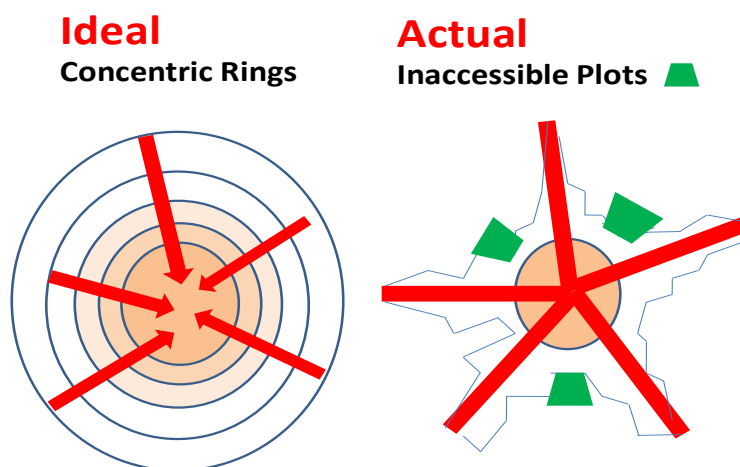
จากการค้นคว้าทบทวนวรรณกรรม และทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบการกล่าวถึงพื้นที่ตาบอดริมน้ำ และพื้นที่ตาบอดใน Super Block เพียง 2 รูปแบบเท่านั้น

2.2 มิติกายภาพด้านคมนาคม

การที่เมืองขยายกว้างออกไปนั้นเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยขาดการวางแผนโครงข่ายคมนาคม และการเข้าถึงแปลงที่ดินที่เหมาะสม ทำให้เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ นอกจากนั้นยังเกิดการผลักดันให้ที่อยู่อาศัยอยู่ไกลเมืองออกไปอีก เกิดการพัฒนาเกาะตามแนวสองฝั่งถนนสายหลัก (Sharkawy and Chotipanich, 1997)

ในด้านทฤษฎีที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง Concentric Theory มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกระจายตัวของกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ และการใช้ที่ดินในเมือง ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย เกิดการจัดตัวเป็นวงแหวนเรียงซ้อนกันอยู่เป็นชั้นๆ มีศูนย์กลางเศรษฐกิจของเมืองอยู่ที่จุดศูนย์กลางของวงแหวนภายในสุด โดยมีวงแหวนถัดออกมาเป็นย่านการค้า ขยายปลีก ขยายส่ง หรือคลังสินค้า วงแหวนที่ถัดต่อไปเป็นถิ่นอาศัยของผู้มีรายได้น้อย ผู้มีฐานะปานกลาง และผู้มีฐานะดีที่มีพาหนะเป็นของตนเอง ตามลำดับ การพัฒนาที่สมบูรณ์จะต้องมีการกระจายตัวที่สมดุลเหมาะสม (ภคช เพิ่มทันจิตต์: 2536)

แต่ในความเป็นจริงกรุงเทพมหานครและอีกหลายเมืองไม่ได้มีการเติบโตที่สมบูรณ์ตามหลักการของ Concentric Theory โดยเฉพาะในเขตเมืองของประเทศที่ด้อยพัฒนา และประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งเป็นผลมาจากโครงข่ายคมนาคมที่ครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึง ขาดการวางแผน และควบคุม จึงเกิดการเติบโตของเมืองที่กระจายตามถนนรัศมี ออกเป็นเมืองรูปดาวโดยมีพัฒนาการเกาะตามสองฝั่งถนน (Ribbon Development) และเกิดพื้นที่ปิดล้อม (Super Block) ในบริเวณระหว่างช่องว่างของถนนรัศมี ซึ่งไม่มีถนนย่อยเชื่อมเข้าถึงในบริเวณแกนกลางของถนนใหญ่ต่างๆ จึงทำให้มีพื้นที่ตาบอดกระจายอยู่หลายแห่ง และเนื่องจากมีปัญหาในการเข้าถึง ทำให้มูลค่าทางเศรษฐกิจของพื้นที่ระหว่างถนนรัศมีด้อยค่าลงไปกว่าที่ควรจะเป็น เมื่อเทียบกับที่ดินข้างเคียงที่ไม่ใช่ที่ดินตาบอด ตามรายละเอียดรูปที่ 2-1



รูปที่ 2-1 เปรียบเทียบการใช้ที่ดินตามทฤษฎี Concentric Theory และการใช้ที่ดินรูปดาว

ในหลายเมืองมีการเติบโตของเมืองแบบไม่ได้มาตรฐาน ขาดการวางแผนการพัฒนา สาธารณูปโภคที่เหมาะสม ทำให้เกิดการพัฒนาดังกล่าว นักผังเมืองในสหรัฐอเมริกาได้กำหนด มาตรฐานสากลสำหรับโครงข่ายคมนาคม และการเชื่อมโยง ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลทางกายภาพของ เมืองไว้ในหลายรูปแบบ เช่น ลำดับศักดิ์ถนน มาตรฐานบล็อกถนน มาตรฐานการเชื่อมโยง ดัง รายละเอียด จากงานวิจัย (Fouzder, Angshu Jyoti, 2005) ได้วิเคราะห์พัฒนาการของการคมนาคม ที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ในบังคลาเทศโดยกล่าวว่า “การพัฒนาเมืองในปัจจุบันยังไม่สมดุล มีการใช้ ที่ดินที่กระจุกกระจายตามเส้นทางคมนาคม ขาดความเชื่อมโยง อีกทั้งถนนสายรองที่ยังมีไม่เพียงพอ และขาดการวางแผนจัดการ” ซึ่งปัญหาในบังคลาเทศมิได้แตกต่างจากกรุงเทพมหานคร การตั้งถิ่น ฐานไปตามแนวของถนนซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขาดการวางแผน ทำให้เกิดการกระจายตัวแบบไร้ ทิศทาง เกิดความสูญเสียทรัพยากร เนื่องจากการใช้ที่ดินของบังคลาเทศขาดประสิทธิภาพอย่างเห็นได้ ชัด ซึ่งตามมาตรฐานควรมีพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมือง (Road Ratio) ประมาณร้อยละ 20 แต่ในเมือง ชาวาซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางรองจากเมืองหลวงดาก้าของประเทศบังคลาเทศมีพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมือง เพียงร้อยละ 11 เท่านั้น ทำให้มีที่ดินตาบอดกระจายอยู่จำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาเมืองขาด มาตรฐาน และไม่ได้รับการวางแผนให้สมดุล

2.2.1 ลำดับศักดิ์ถนน (Road Hierarchies)

การวางแผนจัดความสมดุลของลำดับศักดิ์ถนนให้ได้มาตรฐานนั้น จะทำให้เมืองมีโครงสร้างที่ สมดุล มีโครงข่ายคมนาคมที่สมบูรณ์ ตามมาตรฐานการออกแบบและวางแผนเมือง โครงข่ายถนน องค์กรประกอบ และระบบการเชื่อมโยงของถนน (Planning and Urban Design Standards,

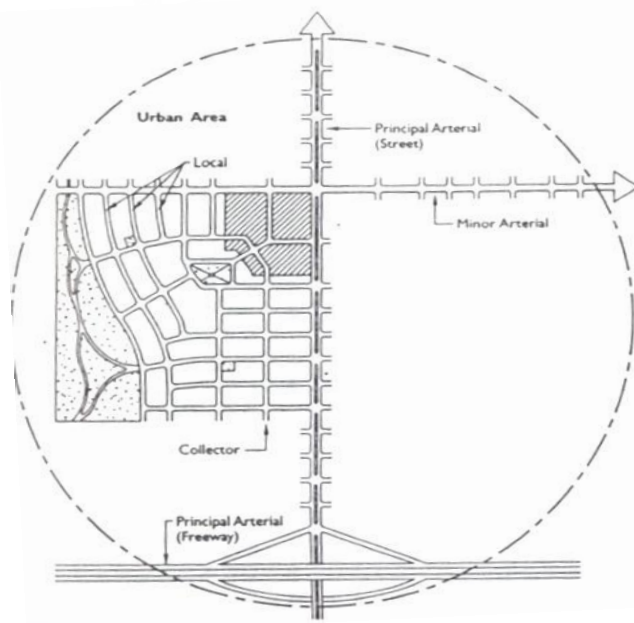
American Planning Association หน้า 229) ได้มีการจำแนกถนนในเมืองออกเป็น 4 ประเภทตามลักษณะหน้าที่ คือ

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 1 (ทางด่วน) คือถนนที่มีหน้าที่รับการเคลื่อนไหวของการจราจรเพียงอย่างเดียว มีหน้าที่ให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างทางเพียงเล็กน้อยหรือไม่มีเลย โดยมีกฎหมายควบคุมทางเข้าออก

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 2 (ทางสายหลัก) คือถนนที่นำการจราจรต่อจากทางด่วน วัตถุประสงค์ในการใช้ประโยชน์ คือ เป็นถนนเชื่อมโยงชุมชนไปยังชุมชนอื่นๆ แต่ก็มีวัตถุประสงค์รองที่จะให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างทางได้ เจ้าของที่ดินสามารถเชื่อมทางเข้าออกติดถนนประเภทนี้ แต่อาจจะควบคุมโดยห้ามจอดรถหรือห้ามขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพื่อปรับปรุงสมรรถนะของการจราจร

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 3 (ถนนสายรอง) คือถนนที่ให้บริการจราจรภายในพื้นที่ของท้องถิ่น และมีหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่กับถนนสายหลัก มีกฎหมายควบคุมการจราจร ซึ่งอาจจะตั้งขึ้นเพื่อเป็นการป้องกัน และเพื่อประโยชน์ของการจราจรภายในถนนนี้เท่านั้น ส่วนใหญ่จะไม่มีข้อบังคับที่ละเอียดมากเท่าในถนนสายหลัก หรืออาจจะไม่มีข้อบังคับเลยก็ได้

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 4 (ถนนภายในท้องถิ่น) คือถนนที่มีหน้าที่สำหรับเป็นทางเข้าออกสู่แปลงที่ดินที่ติดถนนเท่านั้น ถนนภายในท้องถิ่นอาจจะแบ่งประเภทออกตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น เป็นถนนในย่านพักอาศัย ถนนในย่านอุตสาหกรรม ถนนย่านธุรกิจ เป็นต้น (Chapin, 1972)



รูปที่ 2-2 แสดงลำดับศักดิ์ถนนประเภทต่างๆ (Road Hierarchies)

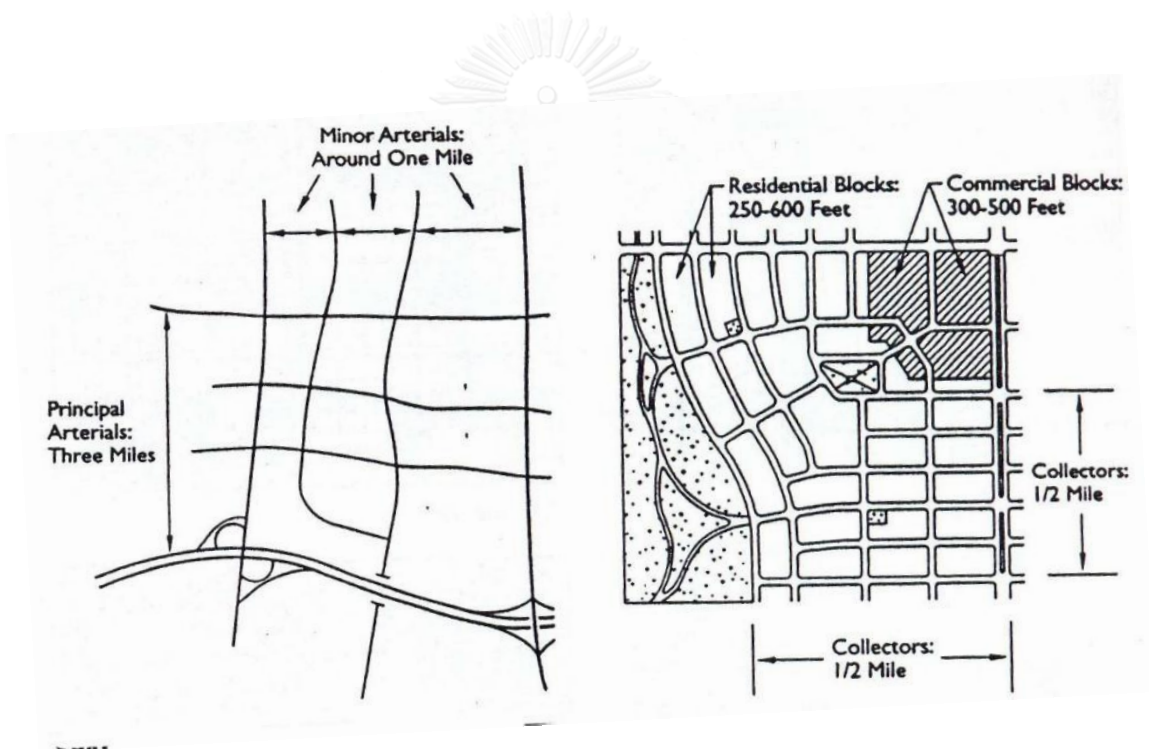
มาตรฐานบล็อกถนน (Standard Road Blocks) มีการกำหนดมาตรฐานระยะบล็อกถนนไว้
ดังนี้

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 1 ควรห่างกันประมาณ 5 ถึง 6.5 กิโลเมตร ในเขตเมือง

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 2 ควรห่างจากถนนลำดับศักดิ์ที่ 1 ประมาณ 1.5 กิโลเมตร

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 3 ควรห่างจากถนนลำดับศักดิ์ที่ 2 ประมาณ 800 เมตร

ถนนลำดับศักดิ์ที่ 4 ช่วยเชื่อมโยงวงจรสมบูรณ์ โดยมีระยะห่างของบล็อกถนนของการใช้ที่ดิน
ประมาณ 90-150 เมตร ในบริเวณย่านธุรกิจ และ 75-180 เมตร ในบริเวณย่านอยู่อาศัย



รูปที่ 2-3 แสดงมาตรฐานบล็อกถนนของประเทศอเมริกา

2.2.2 มาตรฐานการเชื่อมโยง (Connectivity Standards)

การออกแบบโครงข่ายถนน ถูกกำหนดโดยมาตรฐานการปฏิบัติ และโดยระเบียบการพัฒนา
ที่ดินในท้องถิ่น ในหลายเมืองกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของความยาวบล็อก (Minimum block
lengths) และในบางกรณีกำหนดให้มีโครงข่ายถนนที่ไม่เอื้อต่อการจราจรที่ผ่านโดยตรง ด้วยการให้มี
การเชื่อมโยงของถนนในขั้นต่ำ อย่างไรก็ตามในหลายๆเมืองของสหรัฐอเมริกาต้องการให้มีมาตรฐาน

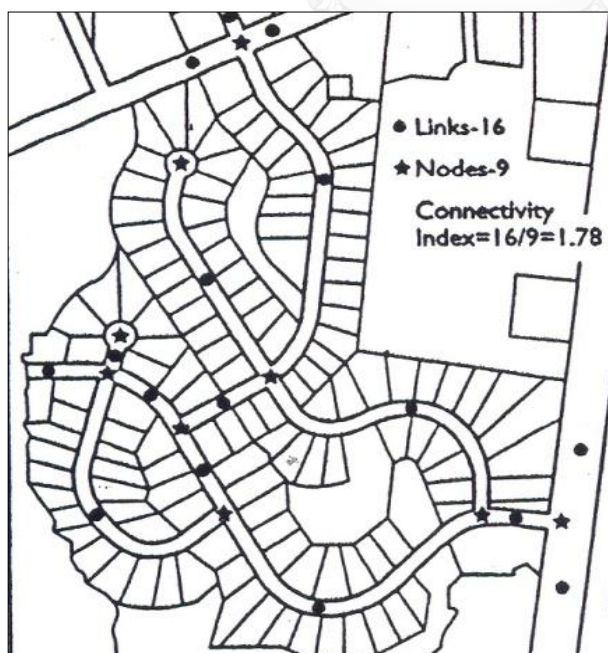
การเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนสูงขึ้น (Handy et al, 2003) โดยเมืองเหล่านี้พิจารณาจาก 2 เทคนิค เพื่อก่อตั้งมาตรฐานโครงข่ายถนน คือ มาตรฐานความยาวบล็อก (Block Length Requirements) หรือ ดัชนีการเชื่อมโยง (Connectivity Indexes)

- มาตรฐานความยาวบล็อก (Block Length Requirements)

จากการกำหนดมาตรฐานความยาวบล็อก ทำให้เมืองสามารถควบคุมการเว้นระยะระหว่างถนนต่างๆในท้องถิ่น โดยมีข้อกำหนดเป็นรูปแบบของความยาวสูงสุดของบล็อกที่ให้อนุญาต หรือความยาวสูงสุดของพื้นที่จุดตัดของถนนที่ให้อนุญาต ซึ่งทั้ง 2 อย่างมีระยะเท่าๆกัน ถึงแม้ในการวัดจริงอาจแตกต่างกันบ้าง ขึ้นอยู่กับความกว้างของถนน โดยทั่วไปข้อกำหนดสำหรับความยาวสูงสุดของบล็อกคือ 90-180 เมตรและมักจะควบคู่ไปกับข้อบังคับของถนนปลายตันแบบ Cul-de-sacs ซึ่งจำกัดให้ยาวไม่เกิน 60-90 เมตรและจำกัดให้ใช้แบบนี้ได้สำหรับเฉพาะถนนที่ไม่สามารถเชื่อมโยงได้เท่านั้น

- ดัชนีการเชื่อมโยง (Connectivity Index)

ดัชนีการเชื่อมโยงเป็นสัดส่วนระหว่าง จำนวนการเชื่อม (Links) ต่อจำนวนจุดตัด (Nodes) ในโครงข่ายนั้น โดย Links คือส่วนของถนน และ Nodes คือจุดตัดของถนน ดัชนีการเชื่อมโยงที่มีค่าสูง สะท้อนถึงถนนจำนวนมากที่เข้าไปสู่จุดตัดแต่ละจุด



รวม Node ในถนนหลัก (Arterials) และรวม Links ที่อยู่ ถัดจาก Node สุดท้าย

รูปที่ 2-4 แสดงการเชื่อม Nodes และ links (Handy, Paterson และ Butler, 2003)

มาตรฐานขั้นต่ำของดัชนีการเชื่อมโยง (Connectivity Index) โดยทั่วไปอยู่ในช่วง 1.2-1.4 เมืองที่ใช้วัดด้วยดัชนีการเชื่อมโยง มักไม่เข้มงวดเกี่ยวกับเรื่องถนนปลายตันแบบ Cul-de-sacs เพียงแต่ให้ได้มาตรฐานขั้นต่ำของการเชื่อมโยงก็พอแล้ว

โดยมาตรฐานสัดส่วนถนนต่อพื้นที่เมือง (Road Ratio) ควรจะมีพื้นที่ถนนร้อยละ 20 ของพื้นที่เมือง แต่กรุงเทพมหานครกลับมีพื้นที่ถนนจำกัดเพียงแค่อ้อยละ 11 ของพื้นที่เมืองเท่านั้น ทั้งนี้เพราะขาดการวางแผนโครงข่ายถนน ขาดการจัดลำดับศักดิ์ถนน ปริมาณถนนสายรองจึงมีไม่เพียงพอ รัฐบาลในบางประเทศสร้างแต่ถนนใหญ่ (Primary Structure) จึงเกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) ขึ้น เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดที่ดินตาดบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่นั้นขึ้นจำนวนมาก ขาดการวางแผนการเข้าถึง ขาดการเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างเป็นระบบ ทำให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างกระจุกกระจาย และมีหลายบริเวณที่เกิดการพัฒนาโดยเกาะตาม 2 ฝั่งถนน ปิดกั้นพื้นที่ด้านหลังไว้ เกิดเป็นที่ดินตาดบอดขึ้นมากมาย ทั้งหมดนี้เป็นผลให้การพัฒนาของเมืองไม่สมดุล (Sharkawy and Chotipanich, 1997; Rujopakarn, 2003 และ Fouzder, 2005)

2.2.3 การบริหารการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.2.3.1 การถือครองกรรมสิทธิ์เปลี่ยนแปลงโดยไม่เหมาะสม

งานวิจัยของ Sharkawy and Chotipanich (1997) พบว่า ในอดีตก่อน พ.ศ. 2475 ที่ดินของไทยส่วนใหญ่เป็นของกษัตริย์ และเพิ่งมาทำการซื้อขายในลักษณะเป็นสินค้าประมาณ พ.ศ. 2502 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงการถือครองกรรมสิทธิ์ โดยแบ่งมรดกให้ลูกหลาน รวมทั้งมีการซื้อขายเปลี่ยนมือกันเป็นลำดับมา ในหลายกรณีมีการแบ่งแปลงโดยไม่ได้มาตรฐาน ทั้งแปลงที่มีขนาดเล็กเกินไป และแปลงไม่มีทางเข้าออกเป็นของตัวเอง ต้องอาศัยแปลงข้างเคียงของญาติพี่น้องเพื่อเข้า-ออก

2.2.3.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมมาสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเมือง

จากการที่เมืองเติบโตและขยายเข้าไปสู่บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีขนาดแปลงใหญ่แต่แคบยาว เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นลักษณะเมืองซึ่งมีขนาดแปลงเล็ก จึงเกิดการพัฒนาระบบ 2 ฝั่งถนน (Ribbon Development) ทำให้เกิดที่ดินตาดบอด ในอดีตการใช้ที่ดินบริเวณชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีการทำนาเป็นหลัก รวมทั้งในบริเวณเขตบางเขน และเขตสายไหม ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาด้วย ลักษณะของแปลงนาเป็นแปลงแคบยาว ต่อมาเมื่อมีความเจริญเข้าไปถึงพื้นที่เหล่านั้น จึงเกิดมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบเมือง

ซึ่งมีแปลงที่ดินขนาดที่เล็กกว่า จึงเกิดการพัฒนาระบบถนนสายหลัก ปิดกั้นแปลงที่ดินด้านใน ทำให้เกิดที่ดินตาบอดขึ้น

ปรากฏการณ์นี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ Angshu Jyoti Fouzder (2005) ซึ่งได้สรุปไว้ว่า ในอดีตแปลงพื้นที่เกษตรกรรมเป็นผืนขนาดใหญ่ต่อมาเมื่อมีลูก พ่อแม่ก็แบ่งให้ลูกๆ ทำกินเป็นส่วนตัว การแบ่งแปลงดังกล่าวต่อมาได้มีการเปลี่ยนมือซื้อขายกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านหน้าที่ติดกับถนนให้ผู้อื่น ทำให้พื้นที่เดิมซึ่งเป็นของพี่หรือน้องด้านหลังถูกปิดกั้นจากการขายนั้น ทำให้เกิดเป็นที่ดินตาบอด ในประเทศไทยมีกรณีเช่นนี้เกิดขึ้นหลายแปลง ถึงแม้จะมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1350 ระบุให้เจ้าของที่ดินตาบอดที่แบ่งแยกมาจากโฉนดเดิมซึ่งมีทางเข้าออก สามารถขอทางผ่านโดยไม่ต้องเสียค่าทดแทนได้ก็ตาม แต่ในความเป็นจริงนั้น ยังเป็นปัญหาอยู่มากในเชิงปฏิบัติ เกิดข้อพิพาท และต้องกลายเป็นคดีความกันหลายแปลง

2.2.3.3 การวางแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ

งานวิจัยของ Rujopakarn (1997) พบว่าในการพัฒนาพื้นที่ ภาครัฐบาลสร้างแต่ถนนใหญ่ ทำให้เกิดพื้นที่ปิดล้อม (Super Block) ส่วนการสร้างถนนสายรองปล่อยให้นักพัฒนาภาคเอกชนสร้างกันเอง การพัฒนาแบบแยกส่วนนี้ขาดการเชื่อมโยงทำให้เกิดการพัฒนาเกาะตาม 2 ข้างถนน (Ribbon Development) และเกิดการผลักดันที่อยู่อาศัยให้ไกลเมืองออกไปอีก ด้วยการที่พัฒนาเกาะตามแนวถนนสายหลักเท่านั้น (Sharkawy and Chotipanich, 1997) ซึ่งการขาดการบูรณาการของหน่วยงานต่างๆนี้ทำให้เกิดที่ดินตาบอดขึ้น

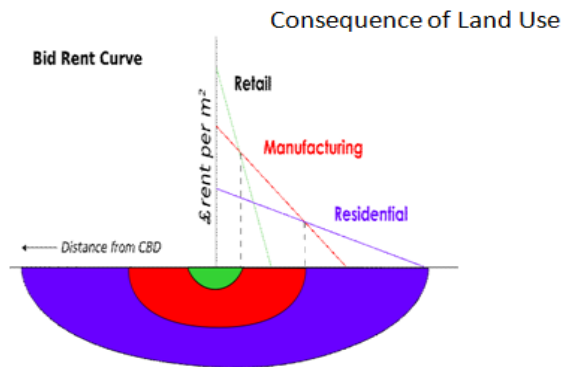
Porter อ้างใน Hartshorn (1989 : 468) กล่าวถึง การบริหารจัดการการเติบโตของเมือง (Growth Management) ต้องพิจารณา 3 ด้านประกอบกัน ได้แก่ 1) การจัดให้มีโครงข่ายคมนาคมตามลำดับที่เหมาะสม 2) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และ 3) การดูแลสุขภาพ และการออกแบบอย่างเอาใจใส่ การวางแผนโดยละเอียดเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพชีวิต สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อรองรับการที่เมืองมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว

2.3 มิติเศรษฐกิจ

ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อพื้นที่ตาบอด ในด้านของราคา การสูญเสียโอกาส การพัฒนาเมือง และผลกระทบทางด้านสังคม โดยมีทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังมีรายละเอียด

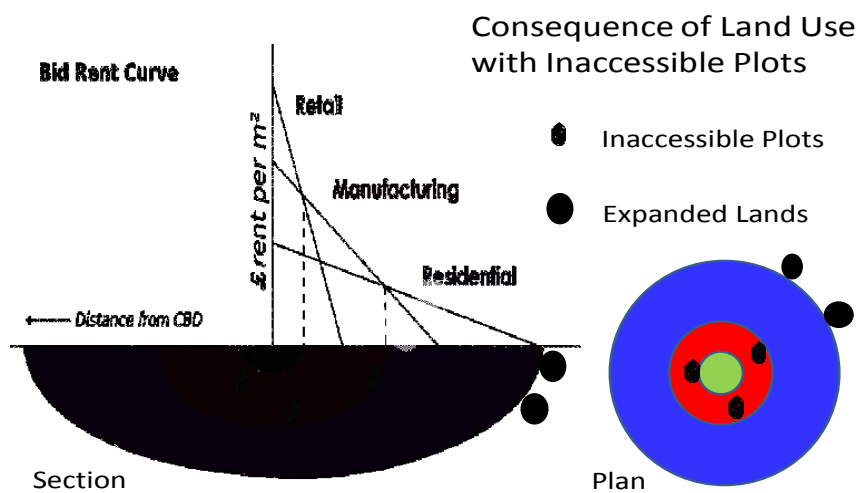
2.3.1 ทฤษฎี Bid Rent Curve ในปัจจุบันพบว่ามที่ดินที่ไม่ถูกใช้งานเนื่องจากเป็นที่ดินตาบอดกระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหลายแห่ง โดยแนวคิดของทฤษฎี Bid Rent Curve ระบุว่า

ความต้องการใช้ที่ดินใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่าเพราะทำกำไรได้มากกว่า จึงมีค่าเช่า และมูลค่าสูงกว่าที่ชานเมือง



รูปที่ 2-5 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามทฤษฎี Bid Rent Curve

จากรูปที่ 2-5 ทฤษฎี Bid Rent Curve เปรียบเทียบให้เห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งอยู่ในระยะทางใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่า จึงทำให้มีราคาสูงกว่า เพราะทำกำไรได้มากกว่า จึงมีค่าเช่า และมูลค่าสูงกว่าที่ชานเมือง ซึ่งควรมีราคาลดลงไปเรื่อยๆตามระยะทางที่ห่างออกไป



รูปที่ 2-6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในความเป็นจริง

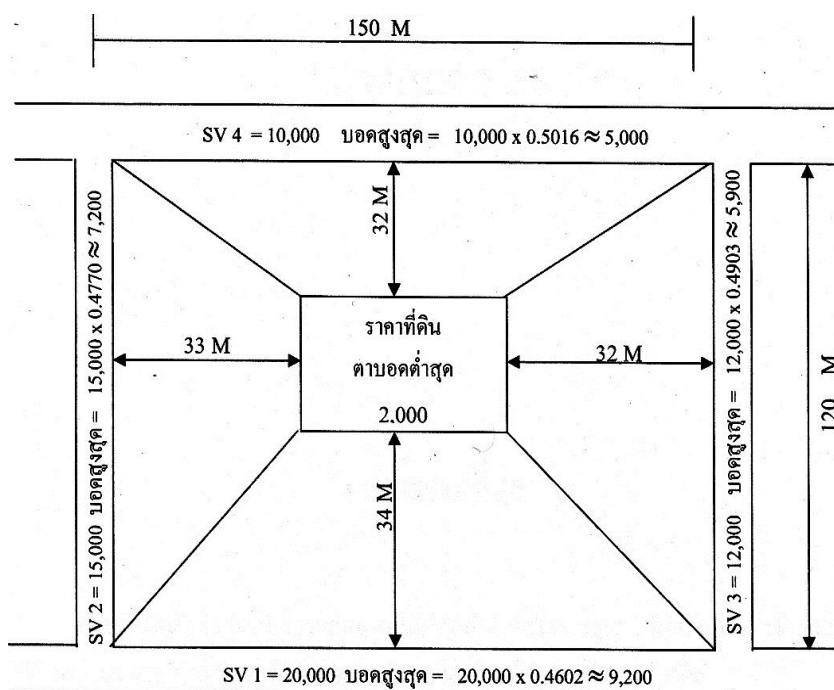
จากรูปที่ 2-6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในความเป็นจริง เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะทางที่ใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่า แต่มีที่ดินตาบอดปะปนอยู่ในบริเวณเมือง ทำให้มูลค่าที่ดินนั้นต่ำลงเพราะขาดการเข้าถึง

จากรูปที่ 2-5 และรูปที่ 2-6 เป็นการเปรียบเทียบให้เห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งอยู่ในระยะทางใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่า แม้จะมีราคาสูงกว่าเพราะควรทำกำไรได้มากกว่า ควรมีค่าเช่าและมูลค่าสูงกว่าที่ดินชานเมืองซึ่งควรมีราคาลดลงไปเรื่อยๆตามระยะทางที่ห่างออกไป แต่การใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นจริงในกรุงเทพมหานครนั้น บางบริเวณมีที่ดินตบอดปนอยู่ในบริเวณเมือง ทำให้มูลค่าที่ดินนั้นต่ำลง เพราะใช้ประโยชน์ไม่ได้เต็มศักยภาพ จึงต้องเกิดการขยายไปใช้ที่ดินบริเวณชานเมืองแทน

Rujopakarn (2003) กล่าวว่า การพัฒนาเมืองที่ขยายออกไปทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองเงินลงทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณที่ขยายใหม่ และผู้ที่อยู่อาศัยก็สิ้นเปลืองพลังงานที่ต้องเดินทางเข้ามาเพื่อหาแหล่งงานในศูนย์กลางของเมือง

2.3.2 การประเมินราคา และมูลค่าของที่ดิน

ไพโรจน์ ชิงศิลป์ (2538) พบว่าจากการศึกษาสภาพของอสังหาริมทรัพย์ที่มีอยู่ในตลาดที่กำลังทำการก่อสร้างอยู่ ตลอดจนแผนการที่จะก่อสร้างของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้อง โดยสำรวจอัตราการเข้าอยู่อาศัย ระดับค่าเช่า ราคาขาย ค่าก่อสร้าง และอื่นๆ ผู้ประเมินราคาจะต้องทำการศึกษา และวิเคราะห์เพื่อจะได้ทราบ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าของทรัพย์สิน การคาดคะเนจากอนาคตของอุปสงค์ และอุปทาน และสภาพของเศรษฐกิจ ตามความต้องการและความพอใจของประชากรในรูปของกำลังซื้อ เช่นการจ้างงาน ระดับค่าจ้างการขยายตัวของอุตสาหกรรม ระดับราคาการปล่อยสินเชื่อ และเรื่องอื่นๆที่เกี่ยวกับด้านอุปสงค์ของประชากร ขณะที่สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน พ.ศ. 2549 มีแนวทางประเมินผลกระทบที่เกิดกับพื้นที่ดินตบอดทางด้านมูลค่าที่ดินที่ลดค่าลง โดยมีมาตรฐานการประเมินราคาที่ดินจากบัญชีราคาประเมินที่ดินรายแปลง พิจารณามูลค่าที่ดินต่อหน่วยของแปลงที่ดินที่ไม่มีทางเข้าออก (Isolated Lot) ว่าจะมีมูลค่าต่อหน่วยมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ 2 ตัวแปร คือระยะห่างจากถนน กับมูลค่าถนน ทั้งนี้ให้น้ำหนักอิทธิพลของมูลค่าถนนมาพิจารณาด้วย



รูปที่ 2- 7 แสดงหลักมาตรฐานการประเมินราคาที่ดิน ของสำนักประเมินราคาทรัพย์สิน

ในรูปที่ 2-7 แสดงอิทธิพลของมูลค่าถนนต่อที่ดินตาบอด ตามหลักมาตรฐานการประเมินราคาที่ดินจากบัญชีราคาประเมินที่ดินรายแปลง ของสำนักประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์

ที่ดินตาบอดในเมืองเป็นเรื่องของภูมิเศรษฐศาสตร์ ฉะนั้นในการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของที่ดินตาบอดควรนำเรื่องของเศรษฐศาสตร์เมือง และเศรษฐศาสตร์ที่ดิน มาพิจารณากับตลาดที่ดินในเมืองด้วย ถ้าตลาดที่ดินในเมืองสมบูรณ์ (Perfect Land Market) อุปสงค์ และอุปทานจะสมดุลกัน แต่การที่มีที่ดินตาบอดในเมืองเกิดขึ้น เป็นอาการที่แสดงให้เห็นว่าตลาดที่ดินในเมืองนั้นไม่สมบูรณ์ (Imperfect Land Market)

Dilley (1992: 8) กล่าวว่า ราคาที่ดินของนักเศรษฐศาสตร์เป็นเครื่องบอกถึงผลของตลาดและเศรษฐกิจ โดยอุปทาน และอุปสงค์จะเป็นเครื่องบ่งชี้ราคา ต่อมา Dowall (1993: 3) ได้ให้แนวคิดที่ว่า ตลาดที่ดินเชื่อมโยงโดยตรงกับระบบการเติบโตของเศรษฐกิจเมือง โดยตลาดที่ดินในเมืองมีหน้าที่ดังนี้

- นำผู้ซื้อมาพบผู้ขาย เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนโอนกรรมสิทธิ์
- ตั้งราคาขายของที่ดิน

- กระจายที่ดินโดยทำให้ปริมาณอุปทานสมดุลกับปริมาณอุปสงค์ และไม่เหลือที่ดินค้างขายในตลาด
- ทำให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.3 ผลกระทบการสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss)

การสูญเสียโอกาส หมายถึง ค่าความสูญเสียในสิ่งที่ควรจะได้ หรือค่าความสูญเสียในสิ่งที่ไม่ควรจะเสียที่เกิดขึ้น อันเป็นผลเนื่องมาจากการที่ไม่เลือกทางเลือกที่ดีที่สุด

Fouzder (2005) เห็นว่าการมีที่ดินตาบอดนับเป็นการสูญเสียโอกาส และการสูญเสียมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจ เพราะราคาของที่ดินตาบอดจะต่ำกว่าราคาของที่ดินข้างเคียง หากที่ดินตาบอดนั้นเปิดออกมาใช้งานได้ จะมีโอกาสทางธุรกิจเกิดขึ้นได้มากมาย รวมทั้งมูลค่าราคาก็จะเพิ่มขึ้นได้อีกมาก ซึ่งสอดคล้องกับสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่มีงานวิจัยระบุว่า การละเลยการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และมีปัญหาพื้นที่ว่างเสื่อมโทรมในเขตเมือง

Dowall (1993: 7) ระบุว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ต่างกัน มีแนวโน้มที่จะมีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยตลาดที่ดินจะทำให้ผู้ประกอบการพัฒนาโครงการเพื่อความเป็นไปได้สูงสุดทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและการก่อสร้าง โดยมุ่งให้ได้ความหนาแน่นที่เกิดผลตอบแทนต่อมูลค่าที่ดินนั้นสูงสุด และการที่ต้องรักษาประสิทธิภาพสูงสุดของตลาดที่ดินของท้องถิ่นนั้นๆ จะต้องขจัดอุปสรรคในการเข้าถึง สร้างให้เกิดการแข่งขัน และหลีกเลี่ยงกฎระเบียบที่ไม่จำเป็นในการกำกับตลาด

Fairbanks and Lindsay (1997) เห็นตรงกับ Porter (1990) ว่าการแข่งขันของตลาดที่ดินนั้นขึ้นอยู่กับความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยพิจารณาถึงการเข้าถึงและความพอเพียงของการสร้างระบบคมนาคม รวมทั้งประสิทธิภาพการกระจายการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งขึ้นกับประสิทธิภาพของตลาดที่ดินในเมือง Gibson-Graham (1996) ได้เสนอให้มีการปรับมุมมองของตลาดที่ดินในเมืองให้หลากหลายตามกิจกรรมของที่ดิน Diverse economics คือ ผลิต ใช้ และแลกเปลี่ยน

2.3.4 ผลกระทบทางสังคม

DfID (2001) และ Grant (2004) เห็นพ้องกันว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจขึ้นกับประสิทธิภาพการแบ่งปันการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์ ตลาดที่ดินที่มีประสิทธิภาพเป็นพื้นฐานของการกระจายการผลิต และการแบ่งปันการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งจะเกิดประโยชน์สูงสุดเมื่อตลาดที่ดินได้รับการบริหาร

ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตามที่ผู้วางนโยบายมองการเติบโตทางเศรษฐกิจว่ามีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในทำเลที่ดินในเมือง แต่คนจนมักจะไม่ได้รับการรวมเข้าไปในทำเลใดๆของเมือง

DfID (2005) กล่าวถึงทฤษฎีเกี่ยวกับความจนและเศรษฐกิจไว้ว่า เป้าหมายที่จะทำให้ตลาดที่ดินในเมืองเป็นไปได้สำหรับคนจนคือใช้วิธีลดความจน โดยทฤษฎีความจน (Poverty Theory) ระบุว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงระดับความจน ควรมีการช่วยเพียงเล็กน้อยในการลงทุนเพื่อเพิ่มผลผลิตของคนจน ด้วยการให้คนจนสามารถใช้ที่ดินในทำเลเพื่อการผลิต หากเกิดการบริหารจัดการที่สามารถนำที่ดินตาบอดมาใช้เพื่อพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยให้คนจนในเมืองได้ ก็จะเป็นการแก้ไขปัญหานี้ได้

จากแนวคิดเดิมที่ว่า ตลาดที่ดินอย่างเป็นทางการ (Formal Land Market) มีส่วนสำคัญกับการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่า ตลาดที่ดินแบบไม่เป็นทางการ (Informal Land Market) โดยตลาดที่ดินประกอบด้วยอุปสงค์และอุปทานของที่ดินที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า มีการพยายามทำให้ที่ดินสมดุลกับกำลังการเงิน ตลาดที่ดินในท้องถิ่นควรเหมาะสมกับกำลังเงินและการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้กลไกตลาดจะทำให้อุปทาน = อุปสงค์

Marx (2006) ได้ทำการศึกษาในแอฟริกาใต้ เกี่ยวกับการทำให้คนจนสามารถมีส่วนร่วมในการได้ใช้ที่ดินในเมืองด้วย โดยได้กล่าวว่า องค์ประกอบสำคัญของตลาดที่ดินมีต่างๆ เช่น อุปทานของที่ดินซึ่งพร้อมด้วยสาธารณูปโภค กฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน ความสามารถในการที่จะเข้าถึงอุปสงค์ของที่ดิน และได้เสนอว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นผลมาจากการแข่งขันด้านตลาดที่ดินในเมือง ผู้วางนโยบายต้องการทำให้นโยบายที่ดินมีผลต่อคนจน แต่ที่ผ่านมามีคนจนถูกแยกออกจากกระบวนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีตลาดที่ดินในเมืองเป็นกุญแจสำคัญ จึงควรทำให้ตลาดที่ดินในเมืองเหมาะสมกับคนจนด้วย ทั้งนี้ควรที่จะเปิดมุมมองให้กว้างขึ้น เกี่ยวกับกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งถือว่าเป็นเรื่องของเศรษฐกิจ และควรมีความเป็นไปได้มากขึ้นที่จะรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจของคนจนเข้าไปในกระบวนการเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองด้วย

2.3.5 การพัฒนาพื้นที่ตาบอด

พื้นที่ตาบอดเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมพบว่ามี 4 วิธีที่ควรนำมาพิจารณาในการพัฒนาพื้นที่ตาบอด คือ การขอทางจำเป็น การเวนคืนที่ดิน การจัดรูปที่ดิน และการซื้อทางเข้าที่ดินตาบอด

2.3.5.1 การขอทางจำเป็น

การขอใช้ทางจำเป็น เป็นการได้สิทธิ์ตามกฎหมาย โดยวิธีการนี้ เหมาะกับที่แปลงเล็กแปลงเดียว ตามพระราชบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 1349 ระบุว่า ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตบอดมีสิทธิ์ตามกฎหมายที่จะขอให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินข้างเคียงยอมให้ทางผ่านเข้าออกสู่ทางสาธารณะได้ โดยกฎหมายระบุให้ทางจำเป็นในการเข้าออกสู่ที่ดินตบอดนั้นมีระยะทางสั้นที่สุด และเสียหายน้อยที่สุดแก่แปลงที่จะต้องให้ผ่าน เจ้าของที่ดินแปลงที่ถูกผ่านอาจให้ทางผ่านโดยไม่มีค่าใช้จ่าย หรืออาจคิดค่าใช้จ่ายของการขอผ่านทาง โดยตกลงกันได้เอง หรือจะให้ศาลพิจารณากำหนดค่าชดเชยให้ก็ได้ ส่วนมาตรา 1350 ระบุว่า ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตบอดซึ่งเกิดจากการแบ่งแยกออกมาจากแปลงเดิม สามารถเข้าออกโดยผ่านแปลงเดิมที่มีทางเข้าออกนั้นได้ โดยไม่ต้องเสียค่าทดแทนการผ่านทาง

แม้ในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 1349 และมาตรา 1350 โดยหลักการสามารถแก้ไขปัญหาพื้นที่ตบอดด้วยการขอเปิดใช้ทางจำเป็นได้ แต่ในทางปฏิบัติจริงยังเป็นปัญหาอยู่มาก และยังคงมีการฟ้องร้องกันอยู่หลายคดี

2.3.5.2 การเวนคืนที่ดิน

การเวนคืนที่ดิน คือการที่ภาครัฐบังคับซื้อที่ดินคืนจากประชาชนผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อนำที่ดินนั้นไปพัฒนาสาธารณูปโภคตามแผนงานที่วางไว้ เช่น ถนน ทางพิเศษ รถไฟฟ้า เป็นต้น ทั้งนี้จะต้องทำการสำรวจ และออกแบบทางวิศวกรรม แล้วจึงดำเนินการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การเวนคืนที่ดินเพื่อทำโครงการต่างๆของภาครัฐ มักจะมีเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินหลายรายเดือดร้อน เนื่องจากบางครั้งราคาเวนคืนต่ำกว่าราคาตลาด ประกอบกับการจ่ายค่าทดแทนล่าช้า ทำให้มีการร้องเรียนหลายกรณี จึงได้มีคำสั่งให้หน่วยงานที่จะเวนคืนเตรียมงบประมาณไว้ให้พร้อม หากตกลงซื้อขายกันได้ ก็ไม่ต้องออกพระราชบัญญัติเวนคืน แต่หากตกลงซื้อขายกันไม่ได้ ก็จำเป็นต้องออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินนั้น

2.3.5.3 การจัดรูปที่ดิน

การจัดรูปที่ดิน เพื่อพัฒนาพื้นที่ เหมาะกับกรณีที่มีพื้นที่ตบอดหลายแปลงอยู่ติดกัน เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ภาคเอกชนร่วมมือกับภาครัฐในการแก้ไขปัญหานี้ที่ตบอดได้ โดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครระบุว่า การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ คือการนำแปลงที่ดินหลายๆแปลงมารวมกัน แล้วพิจารณาโดยจัดรูปแปลงร่วมกัน เพื่อให้รูปแปลงที่ดินใหม่มีระเบียบและสวยงาม พร้อมทั้งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และบริการสาธารณะต่างๆที่ได้มาตรฐานอย่างครบถ้วนและ

เพียงพอ เมื่อจัดเสร็จแล้วจะทำให้ที่ดินแปลงเดิมมีรูปแบบใหม่ที่สวยงามพร้อมมีถนนทางเข้าออก สะดวกทุกแปลง และมูลค่าที่ดินจะเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้การจัดรูปที่ดินจะสามารถดำเนินการได้ก็ด้วยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน โดยทางรัฐจะเป็นผู้ให้การสนับสนุน ซึ่งเป็นการประสานการพัฒนาชุมชนโดยภาครัฐและเอกชน

สำหรับเอกลักษณ์แนวความคิดการจัดรูปที่ดินก็คือการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Re-Plotting) ให้ที่ดินทุกแปลงติดถนนมีสภาพแวดล้อมรวมทั้งมีการใช้ประโยชน์ดีขึ้น และการสละที่ดิน (Contribution) เพื่อใช้ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในโครงการ ทั้งนี้เจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิในที่ดินที่เข้าร่วมโครงการจะสละที่ดินบางส่วนของตนให้กับโครงการจัดรูปที่ดิน แม้ว่าขนาดของแปลงที่ดินเดิมใหญ่กว่าก่อนเข้าโครงการฯ และขนาดของแปลงจัดรูปจะเล็กกว่าเดิม แต่จากโครงการจัดรูปที่ดินทำให้พื้นที่ในโครงการฯ ได้รับการพัฒนาสาธารณูปโภคต่างๆ (ถนน สวนสาธารณะ ฯลฯ) ส่งผลให้มูลค่าของที่ดินที่พัฒนาแล้วและอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีกว่าเดิมนั้น “มีมูลค่าจากการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น” คือแม้แปลงที่จัดรูปที่ดินใหม่จะมีขนาดพื้นที่น้อยกว่า แต่ก็มีมูลค่ามากกว่าแปลงที่ดินเดิมก่อนโครงการแม้จะมีพื้นที่มากกว่าก็ตาม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 - 2549 ระบุว่ายุทธศาสตร์การสร้างสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาพื้นที่ ทำได้โดยส่งเสริมการใช้มาตรฐานทางผังเมือง และมาตรการจัดรูปที่ดินเมืองเพื่อกำกับการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถชี้้นำการพัฒนาเมืองได้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี ทั้งยังช่วยลดข้อจำกัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่นพื้นที่ตาบอด พื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super block) พัฒนาเพิ่มพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ และพื้นที่นันทนาการในเมือง โดยจัดหาและสนับสนุนให้เพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่งตามแนวริมน้ำลำคลองให้มีภูมิทัศน์ร่มรื่น ใช้ประโยชน์เพื่อการนันทนาการได้ นอกจากนี้จัดให้มีสนามกีฬา สนามเด็กเล่น และห้องสมุด Electronic กระจายตามพื้นที่อย่างเพียงพอ เพื่อยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนจนในเมือง โดยเน้นการจัดบริการสาธารณะให้กลุ่มคนจนในเมือง และชุมชนแออัด ให้สามารถเข้าถึงบริการกันได้ทั่วถึงเพียงพอ สร้างโอกาสในการประกอบอาชีพให้มีรายได้ที่มั่นคง ให้สามารถก่อร่างสร้างตัวได้ และมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างทัดเทียมกับทุกภาคส่วนในสังคม

2.3.5.4 การซื้อทางเข้าที่ดินตาบอด และการซื้อแปลงที่ดินตาบอด

วิธีการแก้ไขปัญหาที่ดินตาบอดด้วยการซื้อทางเข้าที่ดินตาบอด และการซื้อแปลงที่ดินตาบอด เป็นวิธีการที่เอกชนแก้ปัญหาเอง เหมาะกับกรณีที่มีที่ดินตาบอดรวมกันหรืออยู่ต่อกันจำนวนมาก แล้วจึงซื้อที่ดินปากทาง เจาะเข้าไปเชื่อมที่ดินตาบอดหลายแปลงซึ่งมีขนาดใหญ่ข้างใน จะเกิดกรณีนี้ต่อเมื่อมีการค้ำหนุนในการดำเนินการ โดยเอกชนผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์จะตัดสินใจลงทุน

แก้ปัญหาเองหากมองเห็นศักยภาพในการพัฒนา จะเกิดการซื้อทางเข้า-ออกที่ดินตาบอด หรืออาจมีการซื้อแปลงที่ดินตาบอดก็ได้ แต่ทั้งนี้จะมีที่ดินตาบอดบางแปลงที่ไม่คุ้มทุน เอกชนไม่สามารถดำเนินการได้ รัฐควรเข้าไปดูแลแก้ปัญหา

วิธีนี้เป็นวิธีซึ่งมีขั้นตอนน้อยที่สุด และดำเนินการได้สะดวกที่สุด ซึ่งกรณีลักษณะเหล่านี้มีให้เห็นในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานคร เช่นในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสีเหลือง คือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย แต่ยังมีที่ดินตาบอดปะปนอยู่ เพราะปริมาณถนนสายรองมีไม่พอเพียง คือไม่สมดุลกับพื้นที่รวม ภาครัฐพัฒนาแต่ถนนสายหลัก ส่วนถนนสายรองในพื้นที่ศึกษานี้ส่วนใหญ่พัฒนาโดยภาคเอกชนด้วยการมองแบบแยกส่วน แต่ละหมู่บ้านพยายามหาซื้อทางเข้าเพื่อเปิดเข้าไปในพื้นที่ขนาดใหญ่ภายในที่จะพัฒนาเป็นหมู่บ้านได้ ทั้งนี้ขาดการมองภาพรวม จึงยังมีและเกิดที่ดินตาบอดปะปนอยู่ในพื้นที่ชานเมืองเหล่านี้ ดังมีตัวอย่างให้เห็นในพื้นที่ทั้งฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เช่น บริเวณถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนนราชพฤกษ์ และในพื้นที่ทั้งฝั่งตะวันออกของกทม. เช่น บริเวณถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก เป็นต้น

2.3.5.5 การวางแผนโครงข่ายคมนาคมในผังเมืองรวม

นพนนท์ ตาปนานนท์ (2548) กล่าวว่า การวางผังเมืองในปัจจุบัน มีการตัดสินใจภายใต้ความคิดเห็นที่ขาดการบูรณาการ จึงควรต้องมีการแก้ไขด้วยการใช้หลักการ แนวคิดซึ่งเป็นที่ยอมรับ หรือเป็นสากล และควรพิจารณาการวางผังเมืองเพื่อให้เกิดผลต่อการอนุรักษ์ และคุ้มครองสภาพแวดล้อมกับทรัพยากรธรรมชาติอย่างจริงจัง ทั้งนี้ควรให้มีการดำเนินการควบคู่กันทั้งทางด้านอุปทาน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบขั้นนำ และด้านอุปสงค์ โดยการเพิ่มต้นทุนหรือลดผลตอบแทนกับกิจกรรมที่ขัดแย้งกับผังเมือง และลดต้นทุนหรือเพิ่มผลตอบแทนให้กับกิจกรรมที่สอดคล้องกับผังเมือง

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีวัตถุประสงค์ในการวางผังข้อหนึ่ง คือ เพื่อสร้างเสริมความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน เพื่อลดความจำเป็นในการเดินทาง โดยการพัฒนาปรับปรุง และฟื้นฟูย่านที่อยู่อาศัยและชุมชนชานเมือง นอกจากนี้ วิสัยทัศน์ ข้อหนึ่ง คือ เป็นมหานครที่มีความสะดวกคล่องตัว มีสภาพแวดล้อมที่ดีและมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เป็นระบบสมบูรณ์ จากข้อมูลพบว่า กรุงเทพมหานครเห็นความสำคัญของการสร้างสมดุล ให้ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้แหล่งงาน เพื่อให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกและไม่ต้องออกไปอยู่ไกลเมือง ซึ่งที่ดินตาบอดในเขตเมืองจะเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาได้ กรุงเทพมหานครมีการคาดการณ์ว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องระหว่างปี พ.ศ. 2553-2568 ซึ่งแสดงว่ามีความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยสำหรับสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น แม้จะมีนโยบายคุ้มครองการพัฒนาเมือง โดยให้จำกัดพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพจากการให้บริการสาธารณูปโภคก็ตาม แต่

การเติบโตของเมืองก็ยิ่งขยายตัวออกไปพื้นที่รอบนอก เช่นในเขต คลองสามวา ประเวศ มีนบุรี หนองจอก สายไหม ลาดกระบัง และลาดพร้าว เป็นต้น เห็นได้ชัดว่ามีการเปลี่ยนแปลงการขยายตัวของพื้นที่เมืองมากที่สุด ในเขตชานเมืองโดยรอบ มีการพัฒนาที่อยู่อาศัย เข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม

เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้น กรุงเทพมหานครต้องมีมาตรการวางผังเมืองในการควบคุมการพัฒนา เช่น การกำหนดความหนาแน่นในการปลูกสร้างอาคาร การกำหนดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ชัดเจน ซึ่งจะป้องกันการขยายตัวอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ให้การพัฒนาชุมชนสมดุลกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีนโยบายมาตรการ และวิธีดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อจัดให้มีหรือพัฒนาที่อยู่อาศัย สำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยการปรับเปลี่ยนขนาดของเขตทางของถนนสาธารณะให้ใหญ่ขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาการจราจร นอกจากนี้ แผนผังแสดง โครงการคมนาคมและขนส่ง กำหนดให้มีถนนสายหลัก (Collector Road) และถนนสายรอง (Distributor Road) โดยการขยายและเชื่อมต่อ ถนน ซอย เพื่อสะดวกในการเข้าออกถนนสายหลักทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนทางราง จากพื้นที่ปิดล้อม ขนาดใหญ่ ของถนนสายหลัก (Super Block) ที่ที่อยู่จำนวนมากและกระจายในกรุงเทพมหานคร นับว่าเป็นแนวทางที่จะแก้ไขปัญหาที่ดินตาบอดในเมืองได้

2.4 กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการที่ได้ศึกษาทบทวนวรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้สรุปกรอบแนวคิดของงานวิจัย โดยวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชื่อมโยงของ รูปแบบ การเกิด และผลกระทบทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ดังต่อไปนี้

2.4.1 การศึกษารูปแบบของพื้นที่ตาบอด เริ่มศึกษาจากการสำรวจรายละเอียดของลักษณะแปลงที่ดินในพื้นที่ศึกษาว่ามีพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆอย่างไรบ้าง จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบการกล่าวถึงที่ดินตาบอดใน 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดริมน้ำ และพื้นที่บอดในพื้นที่ปิดล้อม (Super Block)

2.4.2 การศึกษาสาเหตุการเกิดของพื้นที่ตาบอด โดยหาความสัมพันธ์ เริ่มศึกษาจากการทบทวนแนวคิดที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง และมาตรฐานการวางแผนเมือง โดยพิจารณาถึงการเติบโตของเมืองที่ไม่เหมาะสม ขาดความสมดุล ขาดมาตรฐานที่ควรจะมีหลายอย่าง เช่น การวางแผนโครงข่ายคมนาคม มาตรฐานบล็อกถนน และการเชื่อมโยงโครงข่ายถนน เหตุผลดังกล่าวส่งผลทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดกระจายโดยรอบกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นอาการที่ชี้ว่าตลาดที่ดินไม่สมบูรณ์

2.4.3. ศึกษาผลกระทบของพื้นที่ตาบอด โดยเน้นการศึกษาผลกระทบในมิติทางด้านเศรษฐกิจ จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าผลกระทบต่างๆเช่น การมีพื้นที่บอดในเขตเมือง ไม่

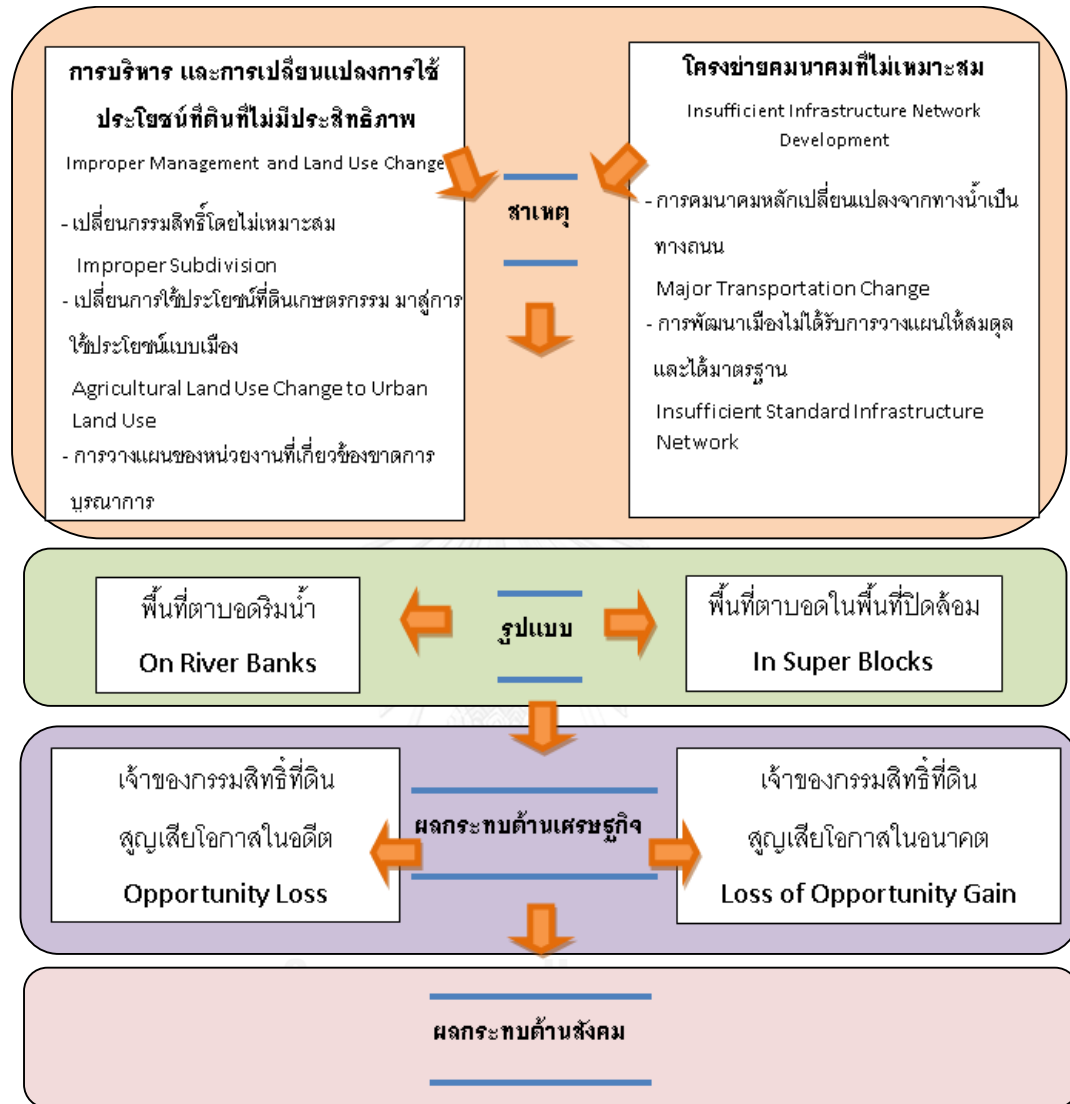
สามารถใช้ที่ดินได้เต็มศักยภาพ มีผลให้การใช้พื้นที่เมืองต้องขยายออกไป รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม และเนื่องจากเมืองเติบโตอย่างไม่กระชับเท่าที่ควร รัฐจึงต้องสิ้นเปลืองงบประมาณในการลงทุนสาธารณูปโภคเพื่อพัฒนาขยายโครงสร้างพื้นฐาน รองรับตามเมืองที่ขยายออกไปชานเมือง เป็นต้น

ผลกระทบในมิติทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่บอดโดยเฉพาะในเขตเมือง จึงมีผลต่อทั้งภาครัฐและต่อภาคเอกชน สำหรับในงานวิจัยนี้ได้ศึกษาผลกระทบของพื้นที่บอดที่มีโดยตรงต่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ในมิติทางด้านเศรษฐกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินสูญเสียโอกาสในอดีต (Opportunity Loss) ไม่สามารถจะใช้ประโยชน์ในพื้นที่บอดซึ่งมีคุณค่าและตั้งอยู่ในเขตเมือง ได้อย่างเต็มศักยภาพ

- เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินสูญเสียโอกาสในอนาคต (Loss of Opportunity Gain) ไม่สามารถจะทำการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่บอดได้ แม้จะเป็นที่ดินในเขตเมืองที่มีอยู่จำนวนจำกัด และมีความพร้อมของสาธารณูปโภคแวดล้อมอยู่แล้ว ทั้งนี้ หากสามารถเปิดใช้พื้นที่บอดได้ ไม่เพียงเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินจะทำการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเมืองได้เต็มศักยภาพ แต่ภาครัฐยังมีโอกาสที่จะเก็บภาษีจากการพัฒนานั้นๆ ได้ในอนาคตอีกด้วย

Conceptual Framework of Inaccessible Plots Study



แผนภูมิที่ 2-1 กรอบแนวคิดในการศึกษาพื้นที่ตลิ่ง

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย สภาพของพื้นที่ศึกษา และการเลือกกรณีศึกษา

การศึกษาเรื่อง รูปแบบ การเกิด และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอดในบพนี้ เป็น การอธิบายระเบียบวิธีการวิจัย เช่น กรอบวิธีการวิจัย วิธีการเก็บข้อมูล ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย การ แบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา และการเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดสำคัญดังนี้

3.1 ระเบียบวิธีการวิจัย

3.1.1 การออกแบบกรอบวิธีการวิจัย และขั้นตอนวิธีการวิจัย

จากการที่ได้ทบทวนวรรณกรรม งานวิจัย และแนวคิดต่างๆในบทที่ 2 รวมทั้งได้สร้างกรอบ แนวคิดในการทำวิจัย ในแผนภูมิที่ 3-1 นั้น มีการออกแบบขั้นตอนต่างๆ คือ

วิธีการศึกษา รูปแบบ การเกิด และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอดในงานวิจัยนี้ คือ ศึกษาภาพถ่ายทางอากาศ GIS ศึกษากระวางโฉนดที่ดินและนำมาซ้อนทับกันเพื่อการวิเคราะห์ ค้นคว้าหาข้อสรุปในเรื่องรูปแบบต่างๆของพื้นที่ตาบอด โดยพิจารณาหาความเชื่อมโยงกับสาเหตุต่างๆ ของการเกิดว่ามีอิทธิพลอย่างไรต่อรูปแบบต่างๆของพื้นที่ตาบอด

การค้นหาพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาค้นคว้าหาสาเหตุของการเกิดคมนาคมโดยศึกษา โครงข่ายและการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) จากการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี บทความ และ แนวคิดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกัพื้นที่ตาบอด ใน 4 มิติด้วยกัน คือ มิติทางด้านกายภาพ มิติทางด้าน เศรษฐกิจ มิติทางด้านสังคม และนำมาวิเคราะห์ในมิติทางด้านการบริหารจัดการ เพื่อหาข้อสรุปว่า พื้นที่ตาบอดมีสาเหตุของการเกิดมาจากอะไรบ้าง

สรุป ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด นำข้อมูลที่ได้เกี่ยวกับสาเหตุต่างๆของการ เกิดพื้นที่ตาบอด และรูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ตาบอดมาพิจารณาหาความสัมพันธ์กับผลกระทบด้าน เศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

- 1.) สํารวจพื้นที่ตาบอด โดย GIS (Geographic Information System) เพื่อหาพื้นที่ตาบอด นำไปเปรียบเทียบกับระวางที่ดิน ค้นหาเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดเพื่อทำการสัมภาษณ์

- 2.) สำรวจพื้นที่โครงสร้างโครงข่ายคมนาคม โดย GIS เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) และดัชนีการเชื่อมโยง (Connectivity Index)
- 3.) ศึกษา Bid-Rent Model และนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาพิจารณา
- 4.) ศึกษา Bid-Rent Model และนำข้อมูลการเจริญเติบโตของพื้นที่ย้อนหลังไป 50 ปี มาพิจารณาเกี่ยวกับโอกาสการพัฒนาที่อยู่อาศัย และการพัฒนาเมือง
- 5.) แบ่งกลุ่มกรณีศึกษาในพื้นที่ศึกษาเพื่อนำมาทำตารางคำนวณ เพื่อพิจารณาโอกาสการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- 6.) สรุปวิเคราะห์เชิงสังคมถึงการสูญเสียโอกาสของภาครัฐและสาธารณะประโยชน์

การออกแบบกรอบวิธีการวิจัย สำหรับงานวิจัยนี้ ได้ออกแบบวิธีการวิจัย และสรุปเป็นกรอบวิธีดำเนินการวิจัยการศึกษาเกี่ยวกับ รูปแบบ สาเหตุการเกิด และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ ตำบล โดยได้แบ่งออกเป็น 3 ระยะด้วยกัน คือ

ระยะที่ 1 การจำแนกรูปแบบพื้นที่ตำบล (Determine the Types)

1. สำรวจพื้นที่ศึกษาทางทางภูมิศาสตร์ (GIS)
2. สำรวจพื้นที่ตำบล โดยการสำรวจทางภูมิศาสตร์ (GIS)
3. สัมภาษณ์ผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินตำบล
4. จัดแบ่งกลุ่มรูปแบบพื้นที่ตำบล

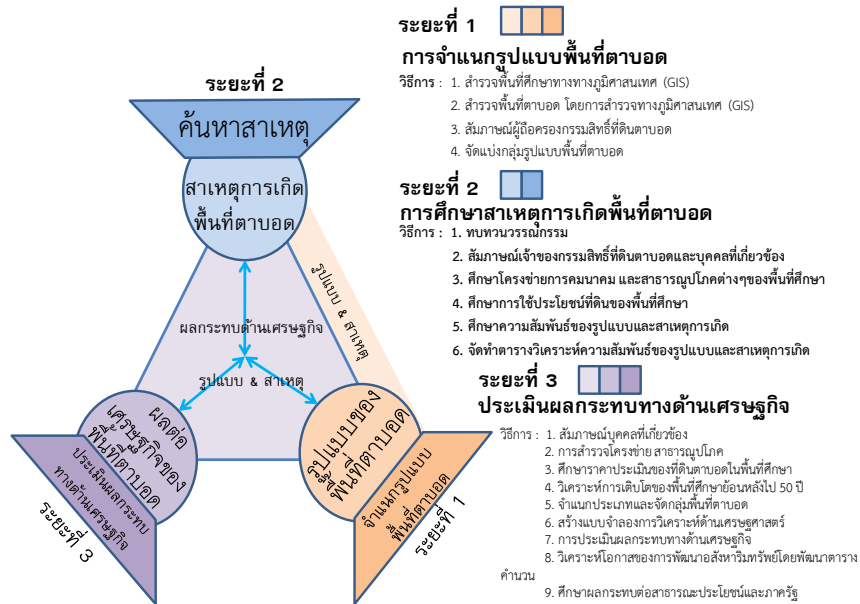
ระยะที่ 2 การศึกษาสาเหตุการเกิดพื้นที่ตำบล (Finding the Causes)

1. ทบทวนวรรณกรรม
2. สัมภาษณ์เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตำบลและบุคคลที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษาโครงข่ายการคมนาคม และสาธารณูปโภคต่างๆของพื้นที่ศึกษา
4. ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา
5. ศึกษาความสัมพันธ์ของรูปแบบและสาเหตุการเกิด
6. จัดทำตารางวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของรูปแบบและสาเหตุการเกิด

ระยะที่ 3 ประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ (Evaluating the Economic Effects)

1. สัมภาษณ์บุคคลที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง
2. การสำรวจโครงข่าย สาธารณูปโภค
3. ศึกษาราคาประเมินของที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา
4. วิเคราะห์การเติบโตของพื้นที่ศึกษาย้อนหลังไป 50 ปี
5. จำแนกประเภทและจัดกลุ่มพื้นที่ตาบอด
6. สร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์
7. การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ
8. วิเคราะห์โอกาสของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โดยพัฒนาตารางคำนวณ
9. ศึกษาผลกระทบต่อสาธารณะประโยชน์และภาครัฐ

ขั้นตอนวิธีการวิจัย ตามที่ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยเป็น 3 ระยะนั้น มีวิธีการหาข้อมูลในการวิจัยด้วยการใช้เครื่องมือ และลักษณะโครงสร้างของการดำเนินการวิจัย คือ



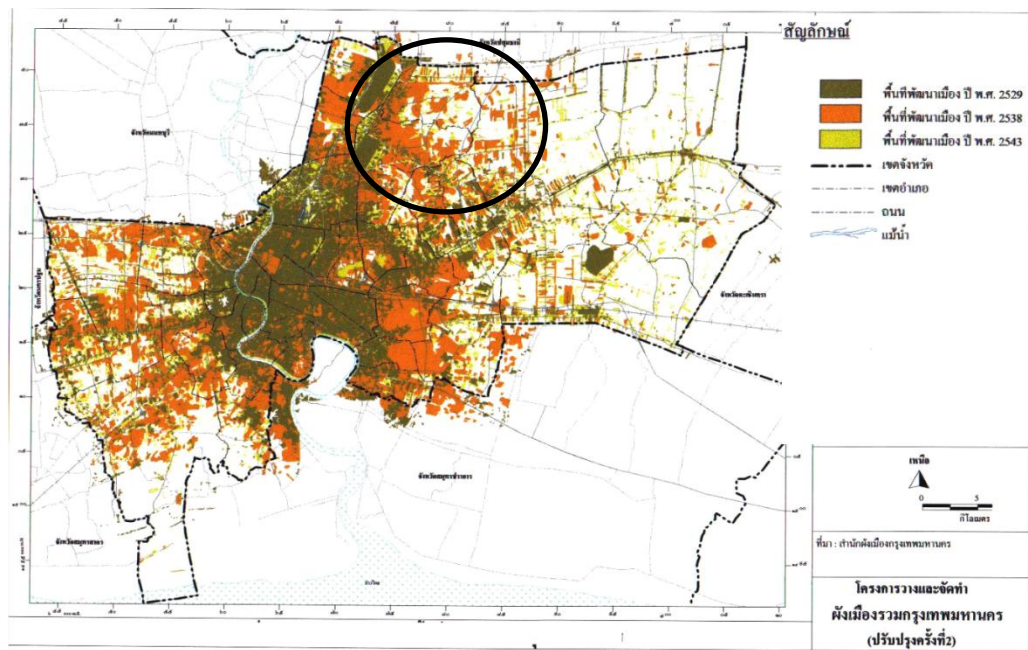
แผนภูมิที่ 3 - 1 กรอบวิธีวิจัย

ระยะที่ 1 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่ตาดอด (Determine the Types)

1.) สำรวจพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ

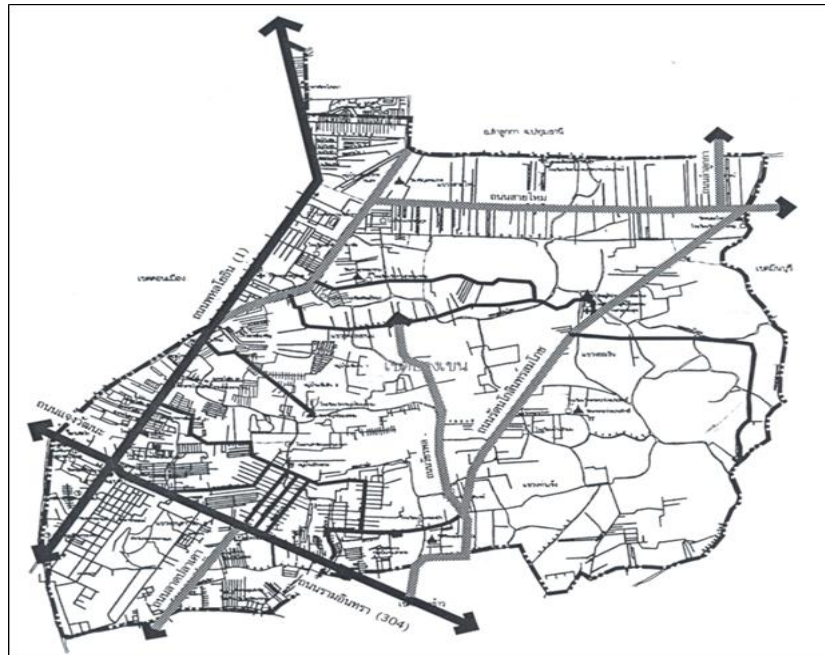
การวิจัยในการศึกษาพื้นที่ตาดอดนี้จำเป็นต้องอาศัยการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ อาทิ การสำรวจโครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์แยกโครงข่ายคมนาคมออกเป็นประเภทต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับปรากฏการณ์ของการเกิดพื้นที่ตาดอด โดยการวิเคราะห์จะคำนึงถึงโครงการทะลุรอกซอยที่กำลังดำเนินการของกรุงเทพมหานครด้วย เพราะโครงการดังกล่าวมีผลต่อการที่จะเปิดใช้พื้นที่ตาดอดด้วยการศึกษานี้ได้ทำการสำรวจภาคสนาม ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลที่สำคัญมากดำเนินการโดยสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา เส้นทางคมนาคมสายหลัก สายรอง ศูนย์ชุมชน ที่อยู่อาศัย และที่ดินตาดอด รวมทั้ง สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของชุมชนในปัจจุบัน เพื่อนำไปประกอบการวิเคราะห์ ขยายความเกี่ยวกับปรากฏการณ์ของการเกิดพื้นที่ตาดอดให้เกิดความสมบูรณ์ และมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เครื่องมือที่ช่วยในการสำรวจ แก่ ภาพถ่ายทางอากาศ แบบสำรวจภาคสนาม การบันทึกข้อมูล และ ภาพเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการออกสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา

1.1 ระดับเมือง ศึกษาเกี่ยวกับแนวโน้มการพัฒนาของเมืองของพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นกลาง เพราะมีความต้องการด้านที่อยู่อาศัยสูงกว่าและมีขนาดพื้นที่ที่ต่อบอดใหญ่กว่า กรุงเทพมหานครชั้นกลาง ทำให้ทราบแนวทางในการดำเนินการศึกษา เพื่อนำไปสู่การเลือกพื้นที่ในการศึกษา (Site Selection)



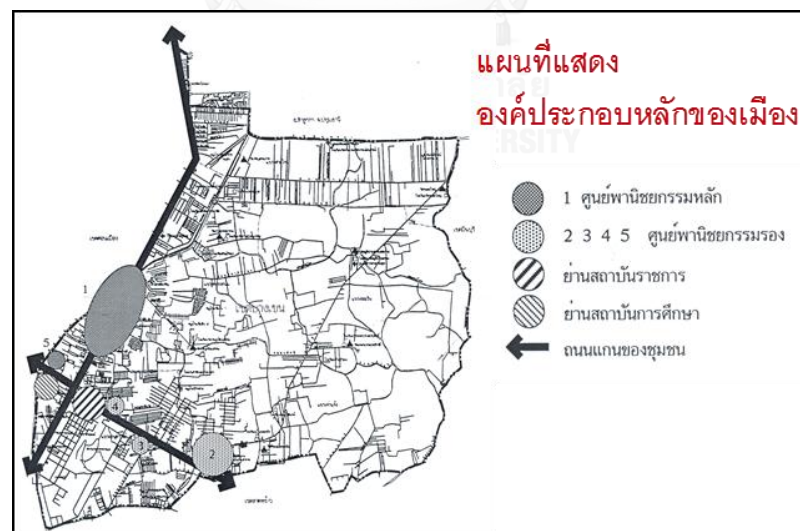
รูปที่ 3 - 1 แผนผังการการเติบโตโตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2543

1.2 ระดับเขต ได้แก่ เขตบางเขน และเขตสายไหม เพื่อศึกษาลักษณะของโครงข่ายคมนาคม ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ตรอก ซอย และการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตของพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 3 - 2 แผนผังโครงข่ายคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับพื้นที่ศึกษา

1.3 ระดับย่าน เลือกพื้นที่ศึกษาที่มีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กัน ได้แก่ เขตบางเขน คือ แขวงอนุสาวรีย์และแขวงท่าแร้ง และเขตสายไหม คือ แขวงสายไหม แขวงคลองถนนและแขวงออเงิน



รูปที่ 3 - 3 แผนผังแสดงองค์ประกอบหลักของเมืองและ
การใช้ประโยชน์ที่ดินระดับย่านในพื้นที่ศึกษา

1.4 ระดับสภาวะ ดำเนินการศึกษาโดยการจัดเก็บข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้ พิจารณาสภาพสิ่งแวดล้อม และการใช้ที่ดิน

1.5 ระดับแปลงที่ดินตาบอด ดำเนินการศึกษาโดยการจัดเก็บข้อมูลรูปแบบและด้านต่างๆ ดังนี้ ข้อมูลเจ้าของกรรมสิทธิ์พื้นที่ตาบอด ชนิดของแปลง คุณลักษณะของแปลง สภาพความเป็นอยู่ สภาพปัญหา รวมถึงแนวความคิดในการพัฒนา



รูปที่ 3 – 4 พื้นที่ระดับสภาวะและระดับแปลง เปรียบเทียบกับระวางโฉนดของพื้นที่ตาบอด

CHULALONGKORN UNIVERSITY

- 2.) สำรวจพื้นที่ตาบอด โดยการสำรวจทางภูมิศาสตร์ (GIS) โดยสำรวจจากภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน สำรวจที่ว่างที่คาดว่าจะเป็นที่ดินตาบอด เพื่อสำรวจในรายละเอียดต่อไป
- 3.) สำรวจผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด โดยวิธีสัมภาษณ์ เพื่อตรวจสอบกรรมสิทธิ์ว่าที่ดินตาบอดนี้เป็นพื้นที่ตาบอดเทียม หรือตาบอดแท้ จะทำให้ทราบถึงเหตุ และ ผลของการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ ทราบถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ตาบอด
- 4.) จัดแบ่งกลุ่มรูปแบบพื้นที่ตาบอด ตามลักษณะทางกายภาพได้หลายรูปแบบ มีทั้งที่รูปแบบที่พบในการทบทวนวรรณกรรม และรูปแบบที่ไม่ได้มีการกล่าวถึงมาก่อน

ระยะที่ 2 การศึกษาสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด (Finding the Causes)

- 1.) ทำการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎีและแนวคิดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2.) สัมภาษณ์เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดและผู้เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบกับการทบทวนวรรณกรรม และวิเคราะห์สรุปเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดที่ดินตาบอด
- 3.) ศึกษาโครงข่ายการคมนาคม และสาธารณูปโภคต่างๆของพื้นที่ศึกษา ดังนี้ 1. การสำรวจลำดับศักดิ์ของถนนและการเข้าถึงพื้นที่ โดยการวิเคราะห์ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ Geographic Information System (GIS) 2. ดัชนีการเชื่อมโยง (Link/Node) 3. การศึกษาการขยายการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเมืองตามถนนสายหลัก เป็นรูปดาวออกจากศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีระยะการเดินทางที่ไกลกว่ารูปแบบการกระจุกตัวเป็นวงแหวนซ้อนเป็นชั้น ๆ (Ribbon Development)
- 4.) ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา พิจารณาว่าเป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือไม่อย่างไร
- 5.) ศึกษาความสัมพันธ์ของรูปแบบและการเกิดพื้นที่ตาบอดว่ามีผลต่อกันอย่างไร
- 6.) จัดทำตารางวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของรูปแบบและสาเหตุการเกิด

ระยะที่ 3 ประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (Evaluating the Economic Effects) ดังนี้

- 1.) สัมภาษณ์บุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2.) สำรวจโครงข่ายสาธารณูปโภค
- 3.) ศึกษาราคาประเมินของที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา ดังนี้ 1. แนวคิด Bid-Rent Theory หมายถึง ราคาและความต้องการด้านอสังหาริมทรัพย์เปลี่ยนแปลงตามระยะทางต่อย่านศูนย์กลางเศรษฐกิจ 2. การประเมินราคามูลค่าที่ดินจากกรรมธนารักษ์
- 4.) การวิเคราะห์การเติบโตของพื้นที่ศึกษาย้อนหลัง 50 ปี
- 5.) จำแนกประเภทและจัดกลุ่มพื้นที่ตาบอด
- 6.) สร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ เพื่อประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ งานวิจัยนี้ได้เน้นเฉพาะการศึกษาผลกระทบหลักด้านเศรษฐกิจ โดยพัฒนาแบบจำลอง

ด้วยตารางเมทริกซ์ เพื่อคำนวณค่าเสียโอกาส (Opportunity Loss) ที่จะพัฒนาพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา ด้วยการศึกษาค่าข้อมูลการเจริญเติบโตของพื้นที่ย้อนหลังไป 50 ปี โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 โซนตามระยะพัฒนาการของการคมนาคม ดังนี้ 1. กลุ่ม A คือ บริเวณถนนพหลโยธิน 2. กลุ่ม B คือ บริเวณถนนรามอินทรา 3. กลุ่ม C คือ บริเวณถนนวัชรพลและถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก

7.) การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

8.) วิเคราะห์โอกาสการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยการพัฒนาตารางคำนวณ โดยเลือกพื้นที่ตาบอด 5 แปลงมาพัฒนาเป็นตัวอย่าง

9.) ศึกษาผลกระทบต่อสาธารณะประโยชน์ (Public Benefit) ได้แก่ ด้านระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง ด้านประหยัดพลังงาน ด้านการจราจร และประโยชน์ของรัฐ เช่น ควรประหยัดงบประมาณในการลงทุนพัฒนาสาธารณูปโภคภายในประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และหากเปิดใช้พื้นที่ตาบอดได้ก่อให้เกิดรายได้ด้านภาษีธุรกิจร้อยละ 12.5 เข้าสู่ภาครัฐ (สมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย : 2540)

3.1.2 วิธีการเก็บข้อมูล และการได้มาของข้อมูลในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณควบคู่กัน เพื่อให้ได้ผลการวิเคราะห์ที่เหมาะสมและน่าเชื่อถือมากที่สุด โดยมีวิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง และเก็บข้อมูลดังต่อไปนี้

3.1.2.1 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง Unit of Analysis สำหรับการคัดเลือกตัวอย่างนี้ครอบคลุมถึง การคัดเลือกพื้นที่ศึกษาและกลุ่มประชากรศึกษา ดังนี้

- การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

ในงานวิจัยนี้ได้เลือกพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ซึ่งมีข้อกำหนดใช้พื้นที่สีเหลืองสำหรับการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อยตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางซึ่งมีที่ดินตาบอดขนาดใหญ่กว่า และสามารถเปิดใช้ทางเข้าออกได้ง่ายกว่าในบริเวณกรุงเทพมหานครชั้นใน นอกจากนั้นยังมีความต้องการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากกว่าบริเวณกทม.ชั้นนอก โดยได้ดำเนินการค้นหาเขตที่อยู่ใน กทม.ชั้นกลางที่เชื่อมต่อยุ่ระหว่างเขตชั้นนอกและชั้นใน ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันออกที่มีการเจริญเติบโตสูงกว่าฝั่งตะวันตก งานวิจัยนี้จึงได้เลือกพื้นที่ศึกษาในพื้นที่เขตบางเขน และเขตสายไหมซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเจริญของเมืองเข้าไปในบริเวณที่มีพื้นที่เกษตรดั้งเดิม

- การคัดเลือกกลุ่มประชากรที่ศึกษา

ดำเนินการโดยคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง โดยเลือกเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 เขต คือ เขตบางเขน และเขตสายไหม (รวม 5 แขวง) โดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถามแบบมีโครงสร้าง

3.1.2.2 การเก็บข้อมูล ของงานวิจัยนี้มีทั้งข้อมูลจากปฐมภูมิ และข้อมูลจากทุติยภูมิ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้แก่

1.) การสำรวจพื้นที่ตาบอด ด้วยภาพถ่ายทางอากาศ กองแผนที่ทหาร แล้วนำไปค้นหาพิกัดที่ตั้ง เพื่อนำไปเปรียบเทียบกับระวางโฉนดที่ดิน แล้วจึงนำไปสืบหาโฉนดที่ดินตาบอดเป็นรายแปลง

2.) การสำรวจเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา เมื่อได้ข้อมูลโฉนดที่ดินตาบอดเป็นรายแปลงแล้ว จึงได้สำรวจรายชื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด เหล่านั้น แล้วใช้วิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ พร้อมลงพื้นที่จริง (Field Survey) ในพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 เขต ทั้งย่านพาณิชย์กรรม ย่านที่อยู่อาศัย ถนนสายหลัก ตรอกชอกชอย พื้นที่ว่าง รกร้าง และที่ดินตาบอดบางแปลง เป็นต้น

- การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)

งานวิจัยนี้ศึกษาข้อมูลภาพรวมเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษาจาก เอกสาร บันทึกลับหลักฐาน งานเขียน รายงานวิจัย และทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาในระดับต่างๆ ทั้งนี้แบ่งระดับการศึกษาออกเป็น 5 ระดับด้วยกัน คือ 1. ระดับเมือง 2. ระดับเขต 3. ระดับย่าน 4. ระดับละแวก และ 5. ระดับแปลง จากหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมแผนที่ทหาร กรมธนารักษ์ และกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

3.1.3 ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย

การศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบ การเกิด และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอดนี้ ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วนคือ

3.1.3.1 การจำแนกประเภทพื้นที่ตาบอด Rujopakarn (2003) และFouzder (2005) มีความเห็นตรงกันว่า การพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของการตั้งถิ่นฐาน และการคมนาคมมีผลทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดริมน้ำ เพราะที่ดินริมน้ำหลายแปลงยังขาดการเข้าถึง จากการที่ไม่ได้วางแผนรองรับไว้ รวมทั้ง Fouzder (2005) และ Salingaros (2007) กล่าวว่า เมื่อเมืองเจริญ ต้องขยายออกไปใช้ที่ดินบริเวณชานเมือง รุกกล้าพื้นที่เกษตรกรรม เต็มรูปแบบกระจายกระจาย ทำให้มีพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ เกิดเป็นพื้นที่ตาบอดใน Super Block งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาเรื่องลักษณะที่ตั้งทางกายภาพของ

พื้นที่ตาบอด เช่น ตั้งอยู่ติดแม่น้ำลำคลอง และตั้งอยู่ใน Super Block เป็นต้น Sharkawy and Chotipanich (1997), Rujopakarn (2003) และ Fouzder (2005) ได้สรุปผลการศึกษาในทิศทางเดียวกันว่า บางเมืองขาดการวางแผนโครงข่ายถนน ขาดการจัดลำดับศักดิ์ถนน ปริมาณถนนสายรอง จึงไม่เพียงพอ รัฐบาลในบางประเทศสร้างแต่ถนนใหญ่จึงเกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ขึ้น เป็นเหตุให้เกิดที่ดินตาบอดใน Super Block ขึ้นจำนวนมาก เป็นผลให้การพัฒนาของเมืองไม่สมดุล งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาถึง ผู้ที่เกี่ยวข้องที่ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดด้วย เช่น เกิดโดยภาครัฐ และเกิดโดยภาคเอกชน เป็นต้น นอกจากนี้ผู้วิจัยพบว่าพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษามีขนาดแตกต่างกันมาก งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาเพิ่มเติมเรื่อง ขนาดของแปลงที่ดินตาบอด โดยแบ่งเป็นขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก

3.1.3.2 การศึกษาสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด Wiroj Rujopakarn (2008) และ Angshu Jyoti Fouzder (2005) เห็นว่าการพัฒนาทางเทคโนโลยีด้านการคมนาคม นั้น ได้เปลี่ยนเส้นทางคมนาคมหลัก จากในอดีตที่ใช้ทางน้ำโดยเรือ มาเป็นทางบกโดยรถยนต์แทนที่ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดที่ดินตาบอดขึ้น งานวิจัยนี้จึงได้หาสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด โดยศึกษาโครงข่ายการคมนาคม เช่น โครงข่ายแม่น้ำลำคลอง และโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา Fouzder ให้ความเห็นว่า การใช้ที่ดินไม่มีประสิทธิภาพเห็นได้ชัดเพราะการพัฒนาเมืองขาดมาตรฐาน และไม่ได้รับการวางแผนให้สมดุล งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษามาตรฐานสากลในการวางแผนพัฒนาเมือง เช่น Road Ratio, Road Hierarchies, Standard Road Blocks และ Connectivity Index เป็นต้น Fouzder ยังระบุไว้ว่าการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์โดยแบ่งแปลงไม่ได้มาตรฐาน เช่น พ่อแม่แบ่งแปลงย่อยให้ลูกๆ ทำกิน ต่อมาได้มีการเปลี่ยนมือซื้อขายกรรมสิทธิ์ที่ดินด้านหน้าที่ติดกับถนนให้ผู้อื่น ทำให้พื้นที่ด้านหลังถูกปิดกั้นเป็นที่ดินตาบอด งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาเรื่องการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา เช่น การรับมรดก และการซื้อ-ขาย

3.1.3.3 การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ จากทฤษฎี Bid Rent Curve ระบุว่ามีความต้องการใช้ที่ดินใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่าเพราะทำกำไรได้มากกว่า จึงมีค่าเช่า และมูลค่าสูงกว่าที่ชานเมือง ทำให้เห็นชัดเจนว่าที่ดินในบริเวณเขตเมืองมีคุณค่า และเป็นที่ต้องการสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างยิ่ง จึงไม่ควรปล่อยให้ที่ดินตาบอดในเขตเมืองเพราะจะส่งผลให้ต้องขยายการใช้ที่ดินออกไปรุกรานพื้นที่เกษตรนอกเมือง ทำให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจขึ้น งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ควรจะเป็น หากที่ดินนั้นไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด เช่น ประเภทของการพัฒนา และจำนวนหน่วยที่จะพัฒนาได้ Rujopakarn (2003) กล่าวว่า การพัฒนาเมืองที่ขยายออกไปทำให้รัฐต้องสิ้นเปลืองเงินลงทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณที่ขยายใหม่ ผู้ที่อยู่อาศัยก็สิ้นเปลืองพลังงานที่ต้องเดินทางเข้ามาเพื่อหาแหล่งงานในเมืองด้วย นอกจากนี้ Fouzder (2005) เห็นว่าการมีที่ดินตาบอดนับเป็นการสูญเสียโอกาส และการสูญเสียมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจ เพราะหากที่ดินตาบอดนั้นเปิดออกมาใช้งานได้ จะมีโอกาสทาง

ธุรกิจเกิดขึ้นได้มากมาย รวมทั้งมูลค่าราคาก็จะเพิ่มขึ้นได้อีกมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่ระบุว่า การละเลยการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ว่าง ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และมีปัญหาพื้นที่ว่างในเมืองเสื่อมโทรม งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาเรื่อง การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ที่ไม่ได้เกิดจากการใช้ที่ดินนั้น เพราะเป็นที่ดินตาบอด เช่น ศึกษาราคาประเมินของที่ดินตาบอด ราคาประเมินของที่ดินข้างเคียง ระยะเวลาที่ควรพัฒนาได้หากไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด และประเภทของพัฒนาการที่ควรจะเป็นหากไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด รวมทั้งได้ศึกษาเรื่อง การที่จะได้โอกาสทางธุรกิจ (Opportunity Gain) หากทำการเปิดใช้ที่ดินตาบอดนั้นได้ เช่น ศึกษาโครงข่ายถนนในบริเวณเพื่อหาแนวที่ควรพิจารณาเปิดแปลงที่ดินตาบอด ราคาตลาดของที่ดินข้างเคียง มูลค่าโครงการที่จะพัฒนาได้หากมีได้เป็นที่ดินตาบอด โอกาสทางธุรกิจของเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน และโอกาสทางธุรกิจของชุมชนในละแวกนั้น รวมทั้งประโยชน์ทางด้านภาษีที่ภาครัฐจะได้รับ หากสามารถเกิดโอกาสทางธุรกิจ และรายได้ที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดที่สามารถเปิดใช้ได้นั้น ทั้งนี้ในบทที่ 5 จะได้กล่าวถึงหลักการตัดสินใจ และวิธีการคำนวณความคุ้มค่าในการซื้อที่ดินตาบอดโดยละเอียดต่อไป

ตารางที่ 3-1 ตัวแปร และระดับการวิเคราะห์ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ตัวแปร และระดับการวิเคราะห์			
ที่ใช้ในการวิเคราะห์การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด			
ประเด็นการวิเคราะห์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรย่อย	ที่มาของข้อมูล
1. ประเภทของพื้นที่ตาบอด	<ul style="list-style-type: none"> ลักษณะที่ตั้งทางกายภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> ตั้งอยู่ติดแม่น้ำลำคลอง ตั้งอยู่ใน Super Block 	<ul style="list-style-type: none"> แผนที่จากเขต GIS ผังระวาง
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ที่ทำให้เกิด 	<ul style="list-style-type: none"> เกิดโดยภาครัฐ เกิดโดยภาคเอกชน 	<ul style="list-style-type: none"> แผนที่จากเขต GIS ผังระวาง
	<ul style="list-style-type: none"> ขนาดของแปลง 	<ul style="list-style-type: none"> ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง ขนาดเล็ก 	<ul style="list-style-type: none"> GIS ผังระวาง โฉนด

ตารางที่ 3-1 ตัวแปร และระดับการวิเคราะห์ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ การเกิด รูปแบบ และผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ (ต่อ)

ตัวแปร และระดับการวิเคราะห์ ที่ใช้ในการวิเคราะห์การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด			
ประเด็นการวิเคราะห์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรย่อย	ที่มาของข้อมูล
2. สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด	• โครงข่ายการคมนาคม	• โครงข่ายแม่น้ำลำคลอง • โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	• แผนที่จากเขต • GIS
	• มาตรฐานสากลในการวางแผนพัฒนาเมือง	• Road Ratio • Road Hierarchies • Standard Road Blocks • Connectivity Index	• Planning and Urban Design Standards, American Planning Association
	• การได้กรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด	• การรับมรดก • การซื้อ	• การสัมภาษณ์เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด

ตารางที่ 3-1 ตัวแปร และระดับการวิเคราะห์ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ การเกิด รูปแบบ และผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ (ต่อ)

3. ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> •การใช้ที่ดินที่ควรจะเป็น หากไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด 	<ul style="list-style-type: none"> •ประเภทของการใช้ที่ดิน •ประเภทของการพัฒนา 	<ul style="list-style-type: none"> •แผนที่Zoningเขต •สำรวจพื้นที่ข้างเคียง
	<ul style="list-style-type: none"> •การสูญเสียโอกาสที่ผ่านมา (Opportunity Loss) หากไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด 	<ul style="list-style-type: none"> •จำนวนหน่วยที่ควรจะได้พัฒนา •ราคาประเมินของที่ดินตาบอด •ราคาประเมินของที่ดินข้างเคียง •ระยะเวลาที่ควรจะได้พัฒนา •ประเภทของพัฒนาการที่ควรจะเป็นได้หากไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด 	<ul style="list-style-type: none"> •ข้อมูลราคาประเมินจากหน่วยงานต่างๆ •สำรวจพื้นที่ข้างเคียง •ตารางการคำนวณ •แผนที่จากเขต •การสัมภาษณ์เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด
	<ul style="list-style-type: none"> •การสูญเสียโอกาสที่จะพัฒนาได้ในอนาคต (Loss of Opportunity Gain) 	<ul style="list-style-type: none"> •จำนวนหน่วยที่ควรจะได้พัฒนาได้ •ราคาตลาดของที่ดินข้างเคียง •ค่าใช้จ่ายในการเปิดใช้ที่ดินตาบอด (เชื่อมต่อถนน) •ประเภทของพัฒนาการที่ควรจะเป็น หากเปิดใช้ที่ดินตาบอดได้ 	<ul style="list-style-type: none"> •ข้อมูลราคาตลาดจากหน่วยงานต่างๆ •สำรวจถนนในพื้นที่ข้างเคียง •สำรวจพัฒนาการในพื้นที่ข้างเคียง •ตารางการคำนวณ

3.1.4 การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา

งานวิจัยนี้ได้ดำเนินการแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษาเพื่อนำไปสร้างแบบจำลองในการคำนวณมูลค่าการเสียโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันว่ามีมูลค่าสะสมเท่าไร โดยจัดทำแบบจำลองการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ขึ้น เพื่อพิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าตอบแทนที่ควรจะได้ของพื้นที่ตาบอดกลุ่มต่างๆ ถ้าได้รับการพัฒนาในระยะเวลาที่เหมาะสมหากไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอด การแบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษามีขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.1.4.1 พิจารณาการเจริญเติบโตของพื้นที่ศึกษาย้อนหลังไป 50 ปี ขั้นตอนนี้เริ่มจากการหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเติบโตของพื้นที่ศึกษาเป็นระยะๆย้อนหลังไป 50 ปี ด้วยการทบทวนวรรณกรรม ข้อมูลจากเขตที่ดิน และจากภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารตั้งแต่ พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547 รวมทั้งพัฒนาการของโครงข่ายสาธารณูปโภคระยะต่างๆในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ในมุมมองทางด้านเศรษฐกิจเพื่อหามูลค่าที่ต้องสูญเสียโอกาสไป โดยพิจารณาย้อนหลังไปในอดีตว่าในแต่ละช่วงเวลามีความเจริญและมีพัฒนาการอย่างไรเข้ามาถึงบริเวณข้างเคียง

ที่ดินตาบอดเหล่านั้นในปีไหน เช่น เป็นตึกแถว ทาวน์เฮ้าส์ โครงการหมู่บ้านจัดสรร ศูนย์การค้า สถานศึกษา สถานพยาบาล และแหล่งนันทนาการ เป็นต้น ซึ่งหากที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษาเหล่านั้น ไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอดก็สมควรจะได้รับการพัฒนาไปพร้อมๆ กับบริเวณข้างเคียงในระยะเวลาเดียวกัน หรือช่วงเวลาใกล้เคียงกันแล้ว นับเป็นการสูญเสียโอกาสที่ผ่านมา (Opportunity Loss) และหากสามารถเปิดใช้พื้นที่ตาบอดนั้นได้ในปัจจุบัน ก็จะสามารถเกิดโอกาสทางธุรกิจ (Opportunity Gain) ได้เพิ่มขึ้นมาอีกด้วย

3.1.4.2 จัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ตาบอดโดยพิจารณาจากระยะการเติบโตของเมือง เมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการของเมือง และพัฒนาการของโครงข่ายสาธารณูปโภคในแต่ละช่วงเวลาแล้ว จึงได้นำพื้นที่ตาบอดทั้งหมดในพื้นที่ศึกษามาจัดเป็นกลุ่มๆ ตามระยะการเติบโตของเมืองช่วงละ 10 ปี รวม 5 ช่วง โดยพิจารณาจากการกระจุก และการกระจายตัวของพื้นที่ตาบอดเหล่านั้น รวมทั้งพิจารณาว่ามีพัฒนาการประเภทใดในบริเวณข้างเคียง ซึ่งพบว่าส่วนมากเป็นทาวน์เฮ้าส์ และโครงการหมู่บ้านจัดสรร เนื่องจากส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษานั้นมีข้อกำหนดการใช้ที่ดินเป็นสีเหลือง คือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จึงได้จัดแบ่งพื้นที่ศึกษาเป็น 3 กลุ่มตามระยะการเติบโตของเมือง และพัฒนาการของถนนสายหลัก เพื่อนำไปจัดทำแบบจำลองในการคำนวณต่อไป คือ

กลุ่ม A บริเวณถนนพหลโยธิน

กลุ่ม B บริเวณถนนรามอินทรา

กลุ่ม C บริเวณถนนวัชรพล

3.1.5 วิธีการที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และการวิเคราะห์ในด้านเศรษฐศาสตร์

เมื่อได้ข้อมูลการจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ตาบอด 3 กลุ่มโดยพิจารณาจากระยะการเติบโตของเมืองแล้ว นำไปจัดทำแบบจำลองเพื่อการคำนวณต่อไป โดยมีวิธีการที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

3.1.5.1 สร้างแบบจำลองทางด้านเศรษฐศาสตร์ งานวิจัยนี้ได้พัฒนาแบบจำลองในลักษณะตารางเมทริกซ์ตามแนวทางการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อคำนวณค่าเสียโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ตาบอด ในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันว่ามีมูลค่าสะสมเท่าไร โดยมีหลักในการกำหนดข้อมูลสำหรับแบบจำลอง ดังนี้

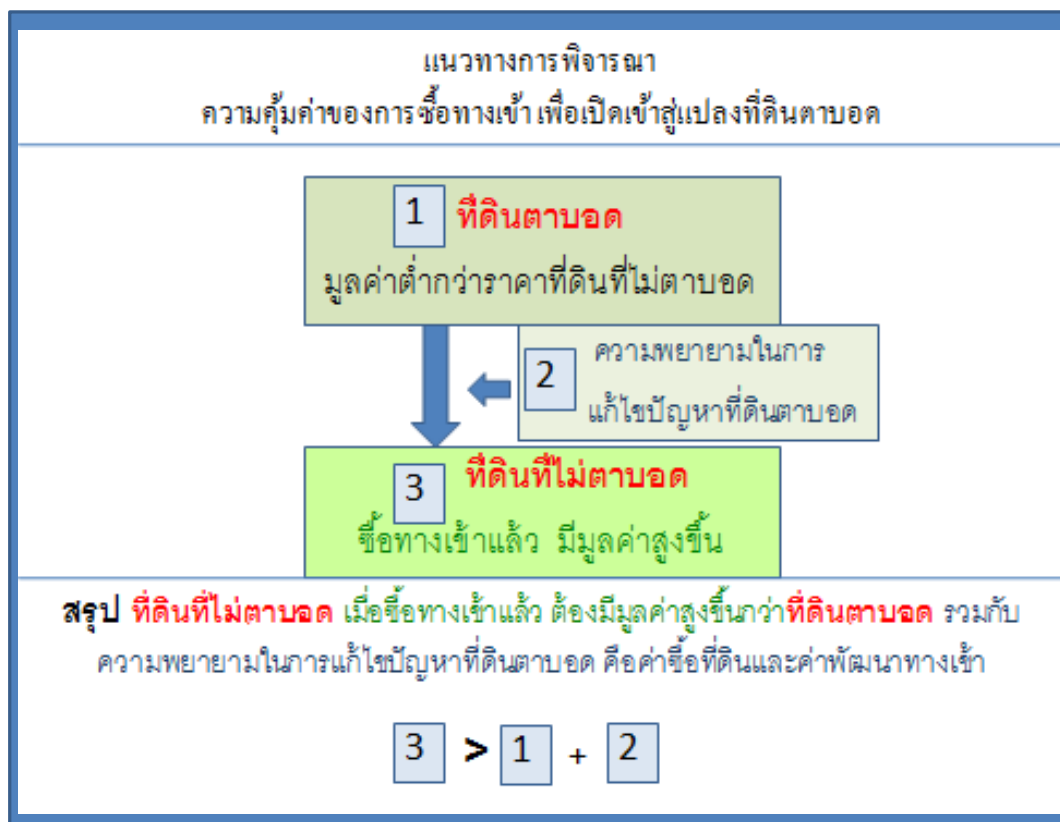
- ประเภทของพัฒนาการที่ควรจะเป็น โดยพิจารณาจากผังข้อกำหนดการใช้ที่ดินของโซนนั้น และพิจารณาจากพัฒนาการในบริเวณข้างเคียง เพื่อนำมากำหนดในแบบจำลองว่าหากที่ดินแปลงนั้น ไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอด ควรจะได้รับการพัฒนาเป็นอะไร เช่น ทาวน์เฮ้าส์ หรือโครงการจัดสรรบ้านเดี่ยว เป็นต้น

- ระยะเวลาที่ควรจะได้รับการพัฒนา หากที่ดินแปลงนั้นไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอด ก็สมควรจะได้รับการพัฒนาไปพร้อมๆกับบริเวณข้างเคียงในช่วงเวลาเดียวกัน ทั้งนี้โดยพิจารณาจากพัฒนาการของโครงข่ายการคมนาคมในบริเวณข้างเคียงนั้นด้วย

- ขนาดของที่ดินแปลงย่อยที่ควรจะเป็น โดยใช้ Model การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มาประกอบ เช่น การกำหนดสัดส่วนระหว่างพื้นที่ส่วนกลาง และพื้นที่ขาย ขนาดของที่ดินแปลงย่อยที่ควรจะเป็นสำหรับทาวน์เฮาส์ (ไม่ต่ำกว่า 16 ตารางวา) ขนาดของที่ดินแปลงย่อยที่ควรจะเป็นสำหรับบ้านเดี่ยว (ไม่ต่ำกว่า 50 ตารางวา) จำนวนหลังในแต่ละโครงการ จำนวนผู้อยู่อาศัย เป็นต้น ทั้งนี้โดยพิจารณาข้อกำหนด และระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- ราคาเช่า และราคาซื้อขายของที่ดิน และที่อยู่อาศัยที่ควรจะเป็น เมื่อพิจารณาประเภทของพัฒนาการจากในบริเวณข้างเคียงแล้ว จึงนำราคาค่าเช่า และราคาซื้อขายของที่ดิน และที่อยู่อาศัยที่ควรจะเป็นจากราคาตลาดของบริเวณข้างเคียงในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้โดยไม่ต่ำกว่าราคาประเมิน โดยเมื่อได้ราคาของแปลงย่อยแล้วจะสามารถจัดทำแบบจำลองเป็นตารางเมตรริกซ์เพื่อคำนวณมูลค่ารวมของโครงการได้

- ราคาเช่าซื้อทางเข้า เพื่อเปิดเข้าสู่แปลงที่ดินตาบอด รวมทั้งค่าพัฒนาทางเข้าออกนั้น หากผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์พิจารณาแล้ว เห็นว่าราคาค่าเช่าซื้อทางเข้า เพื่อเปิดเข้าสู่แปลงที่ดินตาบอด รวมทั้งค่าพัฒนาทางเข้าออกนั้น เกิดการคุ้มทุนจากการทำโครงการได้ คือจะทำให้แปลงที่ดินตาบอดด้านในมีมูลค่าสูงขึ้นเพียงพอ คุ้มค่าใช้จ่ายต่างๆ จึงจะเกิดการซื้อทางเข้าเกิดขึ้น



รูปที่ 3 – 5 แนวทางการพิจารณาความคุ้มค่าของการซื้อทางเข้า เพื่อเปิดเข้าสู่แปลงที่ดินตาบอด

หากไม่เกิดการคุ้มทุนโดยควรพิจารณาเรื่องความเสี่ยง และอัตราดอกเบี้ยซึ่งแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาประกอบด้วยแล้ว ก็จะไม่เกิดการตัดสินใจซื้อทางเข้าเกิดขึ้น กรณีที่ไม่เกิดความคุ้มทุนนี้ ต้องรอให้ภาครัฐใช้กลไกของรัฐในการแก้ปัญหาเท่านั้น ซึ่งในหลายกรณีแปลงที่ดินจะมีขนาดเล็กเกินกว่าที่รัฐจะเข้าไปสนใจแก้ไขปัญหา

3.1.5.2 การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ จากแบบจำลองด้วยตารางเมทริกซ์ที่ได้กล่าวมา ทำให้ทราบจำนวนที่อยู่อาศัยที่ควรจะสามารถสร้างได้ในพื้นที่แปลงตาบอดเหล่านั้นหากไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอด โดยแบบจำลองการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์นี้ได้รับการพิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าตอบแทนที่ควรจะเป็น และควรจะได้ของพื้นที่ตาบอดกลุ่มต่างๆ โดยมีแนวทางที่ใช้การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจดังนี้

- ผลกระทบที่เกิดกับที่ดินตาบอดเอง คือ การเสียโอกาสในการลงทุน

งานวิจัยนี้ได้นำข้อมูลที่ได้มาไปคำนวณหาผลของค่าเสียโอกาสในการลงทุนของพื้นที่ตาบอดในด้าน เศรษฐกิจ โดยคำนวณว่าถ้าหากที่ดินเหล่านั้นไม่ได้เป็นที่ดินตาบอดตั้งแต่ในอดีต คือ

สามารถเข้าถึงได้และได้รับการพัฒนาในระยะเวลาที่เหมาะสม ในแบบจำลองนี้ได้ทดลองทำทั้งกรณี การเช่า และการซื้อขาย ซึ่งกรณีทั่วไปค่าตอบแทนจากการเช่า จะน้อยกว่าจากการขาย เว้นในกรณีที่ คำนวณจากระยะเวลาที่ยาว ค่าตอบแทนจากการเช่า จะใกล้เคียงกับจากการขาย เช่นในพื้นที่ศึกษา นี้ เป็นต้น เพราะคำนวณโดยพิจารณาย้อนหลังไป 50 ปี ทั้งนี้นอกจากการเสียโอกาสในการลงทุนในอดีต แล้ว หากผลกระทบนี้ยังไม่ได้รับการแก้ไข ก็จะทำให้เกิดการเสียโอกาสในการลงทุนในอนาคตด้วย

- ผลกระทบที่เกิดกับส่วนรวม คือ รัฐสูญเสียรายได้ภาษีที่ควรจะได้ เกิดการรुकล้ำในพื้นที่ เกษตรกรรมและ สิ้นเปลืองงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภครัฐสูญเสียรายได้ภาษีที่ควรจะได้ ทั้งนี้ไม่เพียงแต่เป็นการเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อรายได้ภาษีของ รัฐที่ควรได้ หากเกิดการเปิดใช้งานในที่ดินตาบอดได้ และมีผลต่อประชาชนอีกจำนวนไม่น้อยที่จะ สามารถอยู่อาศัยในบริเวณนั้นได้ ไม่ต้องออกไปอยู่อาศัยแถบชานเมือง ซึ่งต้องเสียเวลาฝ่าการจราจร เข้ามาทำงานในเมืองเกิดการรुकล้ำในพื้นที่เกษตรกรรม ตามที่ได้ทราบถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ อันเกิดมาจาก การเสียโอกาสการลงทุนในพื้นที่ตาบอดเพราะใช้พื้นที่ตาบอดที่อยู่ในเมืองได้ไม่เต็ม ศักยภาพนั้น เป็นผลทำให้เมืองต้องขยายเข้าไปรुकล้ำในพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อรองรับความต้องการใช้ ประโยชน์ที่ดินของที่อยู่อาศัยเหล่านั้น เกิดการสูญเสียแหล่งผลิตที่สำคัญของเมือง และทำให้มูลค่า ของที่ดินไม่เป็นไปตามกลไกตลาด ทั้งนี้สามารถหาจำนวนโดยประมาณของพื้นที่เกษตรกรรมที่ถูกรुक ล้ำได้จากจำนวนหลังของแต่ละโครงการที่คำนวณได้ ซึ่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดในเมือง เป็นผลให้เกิดการขยายออกมาพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการอยู่อาศัยแทน ผลกระทบจากการมี พื้นที่ตาบอด ทำให้เกิดการผลักดันที่อยู่อาศัยไกลเมืองออกไปอีกเกิดการพัฒนาที่กระโดดไปมา (Urban Sprawl) ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัจจัยหลัก ด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และการบริหารจัดการ สิ้นเปลืองงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภค การที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์บนที่ดินตาบอดใน เมืองได้ ทำให้ต้องขยายออกมาใช้พื้นที่เกษตรกรรมในการอยู่อาศัยแทนนั้น เป็นผลให้ภาครัฐต้อง สิ้นเปลืองงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภคเพื่อขยายการให้บริการออกมารองรับพื้นที่ขยายนี้ ซึ่งสามารถหาจำนวนงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภคโดยประมาณได้ จากจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ไม่ สามารถจะใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดในเมืองได้ จึงต้องขยายออกมาใช้พื้นที่เกษตรกรรมในการอยู่ อาศัยแทน นอกจากนั้นยังมีการสิ้นเปลืองเวลา และสิ้นเปลืองพลังงานในการเดินทางและขนส่งที่มาก ขึ้น เนื่องจากการเดินทางเข้าและออกจากเมืองที่ต้องไกลขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น

3.1.5.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ รูปแบบ การเกิด และ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ด้วยการนำลักษณะรูปแบบ สาเหตุการเกิด และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจมาวิเคราะห์หา ความสัมพันธ์เชื่อมโยง คือ วิเคราะห์ว่ารูปแบบของพื้นที่ตาบอดต่างๆเกิดจากสาเหตุอย่างไร และ รูปแบบต่างๆมีความสัมพันธ์ทำให้เกิดผลกระทบในเชิงเศรษฐศาสตร์อย่างไร โดยมีรายละเอียดดังนี้

- แนวทางการวิเคราะห์ในด้านเศรษฐศาสตร์ เนื่องจากเรื่องของที่ดินตาบอดเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐศาสตร์ที่ดิน (Land Economic) ในงานวิจัยนี้จึงได้นำแนวทางการวิเคราะห์ในเชิงเศรษฐศาสตร์มาใช้ คือ ที่ดินเป็นปัจจัยการผลิต (Factor of Production) ที่ดินเป็นทรัพยากรที่มีจำนวนจำกัด ควรจะได้รับการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ DfID (2001) และ Grant (2004) ได้เห็นพ้องกันว่า นอกจากเงินทุน (Capital) และแรงงาน (Labor) แล้ว ที่ดิน (Land) ยังเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญมากต่อระบบ เศรษฐศาสตร์ด้วยตลาดมีการแข่งขันสมบูรณ์ (Perfect Competition Market) แต่ตามที่ที่มีที่ดินตาบอดเกิดขึ้นเป็นอาการที่แสดงว่าตลาดไม่สมบูรณ์ เพราะตามหลักของดุลยภาพในตลาดสินค้านั้น ถ้าตลาดเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์ จะมีราคาดุลยภาพซึ่งเป็นราคาที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุปสงค์เท่ากับอุปทานพอดี ไม่มีการขาดแคลนหรือล้นตลาด จึงเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์ Dilley (1992) และ David Dowall (1993)

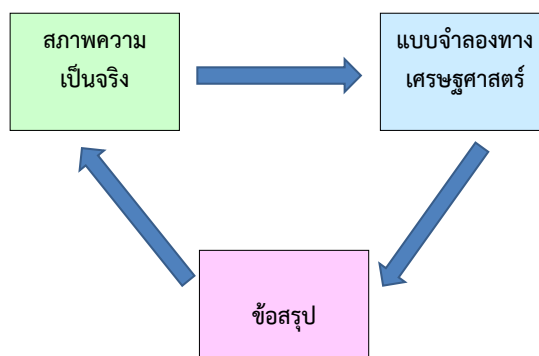
- Harrey และ Jowsey (2004) ให้ความเห็นว่า จากแนวคิดเศรษฐศาสตร์ที่ดินเป็นทรัพยากรที่มีจำนวนจำกัด และหายาก จึงสมควรที่จะได้รับการใช้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ การพัฒนาที่ดินจำเป็นที่จะต้องใช้ทรัพยากรที่ดินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด แต่ในภาคปฏิบัติ นั้น กรุงเทพมหานครยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินให้เต็มศักยภาพ เพราะยังมีที่ดินตาบอดกระจายอยู่มาก โดยเฉพาะบริเวณชานเมือง ตามหลักเศรษฐศาสตร์แล้ว มนุษย์จะต้องเป็นผู้มีเหตุผล ฉะนั้นมนุษย์จึงต้องพยายามทำให้ตนได้รับผลประโยชน์สูงสุดจากเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ (David Dowall, 1993) กล่าวไว้ว่า ถ้าผู้ผลิตทำการผลิตในตลาดที่มีการแข่งขันสมบูรณ์ผู้ผลิตก็จะผลิตโดยพยายามแสวงหากำไรสูงสุด

- แนวคิดการทำให้คนจนสามารถมีส่วนร่วมในการได้ใช้ที่ดินในเมืองด้วย (making urban land markets work for the poor) Colin Marx (2006) เห็นตรงกับ DfID (2005) ว่าสิ่งสำคัญที่ควรคำนึงถึงก็คือ จะต้องมียุทธศาสตร์หรือเงื่อนไขในการผลิต การบริโภค และการแลกเปลี่ยน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการทำให้เกิดสวัสดิการสูงสุดในสังคม โดยเงื่อนไขดังกล่าวจะเป็นจริงเสมอในทุกระบบเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นแบบใด โดยเฉพาะระบบทุนนิยมที่มีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์ (Perfect Competition) คือ มีกลไกราคาเป็นตัวช่วยทำให้ระบบเศรษฐกิจเข้าสู่ภาวะการสูงสุด

- การสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Model) งานวิจัยนี้ใช้กระบวนการสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ คือ เริ่มจากหาสภาพความเป็นจริง (ค้นหาที่ดินตาบอดทั้งหมดใน 5 แขวง ของเขตบางเขน และเขตสายไหม รวมทั้งสำรวจพัฒนาการของพื้นที่ศึกษาย้อนหลังไป 50 ปี) แล้วนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ โดยพิจารณาว่าหากสามารถเข้าถึงที่ดินตาบอดเหล่านั้นได้ คือ ไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด ที่ดินเหล่านั้นสมควรจะได้รับการพัฒนาและใช้ประโยชน์ เป็นพัฒนาการประเภทที่คล้ายกับที่สำรวจได้ในบริเวณใกล้เคียงและในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกันด้วย)

และจึงวิเคราะห์หาข้อสรุปจากการคำนวณและจากข้อมูลต่างๆที่ได้มา เช่น จากการทบทวนวรรณกรรม และจากการสัมภาษณ์ เป็นต้น

กระบวนการการสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์



แผนภูมิที่ 3 -2 กระบวนการการสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์

- ต้นทุนเสียโอกาส (Opportunity Cost) การที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดให้เต็มศักยภาพเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจ เพราะทำให้เกิดการสูญเสียโอกาสเกิดขึ้น แนวคิดด้านเศรษฐศาสตร์มีหลักการว่า ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost) หรือต้นทุนการผลิต (Cost of Production) แตกต่างจากต้นทุนทางบัญชี (Explicit Cost) หรือต้นทุนจริง ซึ่งต้องใช้จ่ายเป็นตัวเงินจริงๆ เพราะ ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ต้องรวมต้นทุนแฝง (Implicit Cost) หรือต้นทุนก้ำบัง คือ ต้นทุนเสียโอกาส (Opportunity Cost) เข้าด้วยกับต้นทุนทางบัญชี (Explicit Cost) ดังนี้

1. ต้นทุนทางบัญชี (Accounting Cost) = Explicit Cost
2. ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost) = Explicit Cost + Implicit Cost
โดยทั่วไป Economic Cost > Accounting Cost

- วิธีการที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาวิจัยเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ของการเกิดพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา คือ เขตบางเขนและเขตสายไหม โดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทั้งปฐมภูมิ และทุติยภูมิ เพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ด้วยกระบวนการต่างๆ ดังนี้

1.) การวิเคราะห์โดยการแปลภาพถ่ายทางอากาศ โดยการนำภาพถ่ายทางอากาศในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งในอดีตและปัจจุบันมาเปรียบเทียบถึงการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

โดยเฉพาะที่ว่าง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่ที่ตาบอด เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบลักษณะการขยายตัวของเมือง และชุมชน ในระดับภาพรวมที่เกิดขึ้น

2.) การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติจากแบบสอบถาม โดยนำข้อมูลที่รวบรวมจากแบบสอบถาม ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด นักวิชาการ ข้าราชการ และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยนำข้อมูลเชิงตัวเลขที่ได้มาคำนวณหาค่าทางสถิติต่างๆ เช่น ความถี่ ร้อยละ และนำข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้มาวิเคราะห์แจกแจงตัวแปรและพิจารณาผลด้านต่างๆ เป็นต้น

3.) การวิเคราะห์รูปแบบเชิงพื้นที่ เป็นการนำข้อมูลต่างๆจากการสำรวจพื้นที่ จากการสัมภาษณ์สอบถาม หรือจากเอกสารวิชาการต่างๆ มาสร้างแผนที่ให้เห็นภาพรวมของลักษณะการกระจายและการกระจุกตัวของข้อมูลต่างๆ โดยเฉพาะข้อมูลด้านโฉนดที่ดิน และเส้นทางคมนาคมเข้าออกดำเนินการศึกษาโดยนำผังระวางโฉนดที่ดินไปซ้อนทับกับภาพถ่ายทางอากาศ สามารถพิจารณาปรากฏการณ์ของพื้นที่ตาบอดในด้านต่างๆ ทำให้เกิดความเข้าใจในเชิงพื้นที่ได้ชัดเจนขึ้น

4.) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ รูปแบบ การเกิด และ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจโดยตารางเมทริกซ์ (Matrix Table Analysis) นำข้อมูลต่างๆทั้งทางด้านกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ที่ได้จากงานวิจัยนี้มาเปรียบเทียบหาความสัมพันธ์กับรูปแบบ การเกิด และ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ รวมทั้งแนวทางแก้ไข แล้วพิจารณาตัวแปรทั้งหลายเพื่อประกอบการวิเคราะห์ของงานวิจัยนี้ ว่ามีความเกี่ยวข้องกันมากน้อยอย่างไร โดยการดำเนินงานวิจัยนี้อยู่บนพื้นฐานข้อมูล และความรู้จากการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการสัมภาษณ์บุคคลต่างๆ โดยสร้างเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัย ดังที่แสดงใน ตารางที่ 3-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3-2 ตารางสรุปสาเหตุ รูปแบบ ผลกระทบ และแนวทางแก้ไขในแต่ละมิติของพื้นที่ดาบอด

	กายภาพ	ที่ติดดาบอด		เศรษฐกิจ	ที่ติดดาบอด		สังคม	ที่ติดดาบอด	
		ติดน้ำ	ใน Super Block		ติดน้ำ	ใน Super Block		ติดน้ำ	ใน Super Block
สาเหตุ	-เมืองโตแบบไม่ได้มาตรฐาน -การแบ่งแปลงโดยไม่ได้มาตรฐาน -การคมนาคมหลักเปลี่ยน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-เมืองโตขึ้น(แน่นเต็ม) -เมืองขยายออกไปในพื้นที่เกษตรกรรม	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-ขาดการวางแผนการเติบโตของเมือง -ขาดการประสานงาน	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ผลกระทบ	-กรุงเทพฯพัฒนาแบบขยายไปตาม Highway -เมืองที่ Sprawl หากไม่ระวังจะหยุดยาก -มีสภาพน้ำขังในพื้นที่	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -สิ้นเปลืองสาธารณูปโภค -สิ้นเปลืองพลังงาน	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-เป็นแหล่งเสียงเกิดอาชญากรรม -การจราจรติดขัด เสียเวลา เสียสุขภาพ -ระบบคมนาคมล้มเหลว :แผน และฐานข้อมูล	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ทางแก้ไข	-จัดรูปที่ดิน -เวนคืน	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-จ้างผู้ชำนาญการ -ซื้อขาย	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-ประสานงาน -ให้ประชาชนมีส่วนร่วม	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

เกี่ยวข้องโดยตรง

เกี่ยวข้องบ้าง

ไม่เกี่ยวข้อง

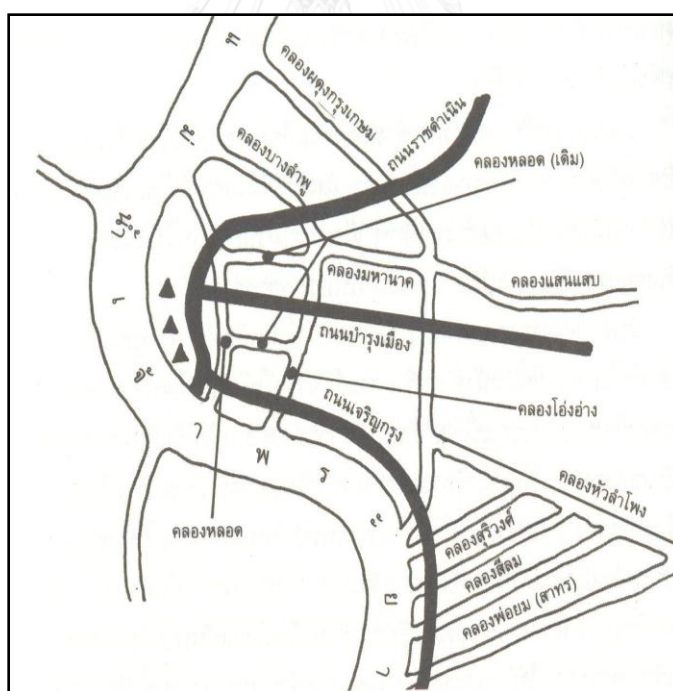
3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา และกรณีศึกษาพื้นที่ตาบอด

ในงานวิจัยนี้ การศึกษาเรื่องรูปแบบ การเกิด และผลกระทบต่างๆทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด เป็นการอธิบายถึงความเป็นมา การตั้งถิ่นฐานของชุมชน สภาพทั่วไป วิวัฒนาการของโครงข่ายคมนาคม ความสำคัญของชุมชน การใช้ที่ดิน สภาพทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการตั้งถิ่นฐานของประชากร ตลอดจนกรณีศึกษาพื้นที่ตาบอด โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

3.2.1 ความเป็นมาของการตั้งถิ่นฐาน และสภาพทั่วไปของชุมชนในพื้นที่ศึกษา

3.2.1.1 ความเป็นมาของการตั้งถิ่นฐาน

ในสมัยรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระปิยมหาราช มีการสร้างถนนและสะพานข้ามคลองจำนวนมาก มีถนนสายใหม่เกิดขึ้นหลายสาย ในสมัยนี้การคมนาคมหลักจึงเริ่มเปลี่ยนจากคลองมาเป็นถนน มีการโยกย้ายที่อยู่อาศัยของผู้คนจากริมคลองมาอยู่ริมถนนตัดใหม่มากขึ้น โดยการโยกย้ายที่อยู่อาศัยและการเปลี่ยนคมนาคมหลักจากคลองมาเป็นถนนนี้ นับเป็นการเริ่มต้นการเกิดพื้นที่ตาบอดเด่นชัดแต่นั้น



รูปที่ 3-6 แสดงเส้นทางหลักในอดีตจากบันทึกของมิชชันนารีในสมัยรัชกาลที่ 4

3.2.1.2 สภาพทั่วไปของชุมชนในพื้นที่ศึกษา เขตบางเขนเป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในบริเวณชานเมืองทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร มีอายุกว่า 100 ปีแล้ว เดิมเป็นชุมชนชนบท

ที่ตั้งถิ่นฐานกระจุกกระจายเป็นแนวยาวตามสองฝั่งของลำคลองธรรมชาติ เช่น คลองบางเขน บางบัว ลาดยาว หลุมไผ่ ลำผักชี ออเงิน ฯลฯ เนื่องจากการคมนาคมขนส่งในสมัยนั้นต้องอาศัยเส้นทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ต่อมาได้มีการขุดคลองเพิ่มขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อวัตถุประสงค์หลายๆอย่าง เช่น คลองเปรมประชากร คลองประปา ฯลฯ รวมทั้งมีการสร้างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านบริเวณท้องที่บางเขน (บริเวณนี้ปัจจุบันได้แยกออกไปเป็นเขตดอนเมือง) การสัญจรไปมาสะดวก ประชากรอพยพมาตั้งถิ่นฐานหนาแน่นขึ้น

ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนพหลโยธินจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคกลางตอนบนและภาคเหนือ การเดินทางตามเส้นทางบกโดยรถยนต์สะดวกและรวดเร็วกว่าทางน้ำ มีผู้คนมาอาศัยอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธิน รวมทั้งมีการก่อสร้างอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ และวัดศรีมหาธาตุวรมหาวิหารขึ้น ทำให้ในบริเวณนี้มีการพัฒนาเป็นชุมชน ใน พ.ศ. 2502 มีประชากรทั้งสิ้น 78,373 คน ประกอบด้วย 9 ตำบลคือ ตำบลอนุสาวรีย์ คลองถนน สายไหม ท่าแร้ง ออเงิน ตลาดบางเขน สีกัน หุ่นสองห้อง และลาดยาว บริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น คือ ตำบลอนุสาวรีย์ และบริเวณตอนใต้ของตำบลลาดยาว ซึ่งอยู่เขตเทศบาลนครกรุงเทพ

ใน พ.ศ. 2515 ได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองของจังหวัดพระนคร จังหวัดธนบุรี และเทศบาลนครธนบุรี โดยการรวมเป็นองค์กรเดียวกันเรียกชื่อว่า กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ที่ว่าการอำเภอบางเขน เปลี่ยนชื่อเป็น ที่ว่าการเขตบางเขน พ.ศ. 2532 กระทรวงมหาดไทยเห็นว่าเขตบางเขนมีอาณาเขตกว้างขวาง มีประชากรอาศัยจำนวนมาก จึงได้แยกแขวงลาดยาวไปตั้งเป็นเขตจตุจักรและแขวงหุ่นสองห้อง สีกัน และตลาดบางเขนตั้งเป็นเขตดอนเมือง และแขวงสายไหม แขวงคลองถนน แขวงออเงิน แยกเป็นเขตสายไหม

พื้นที่ศึกษาคือ เขตบางเขนและเขตสายไหมซึ่งปัจจุบันประกอบด้วย 5 แขวง คือ แขวงอนุสาวรีย์ แขวงคลองถนน แขวงสายไหม แขวงท่าแร้ง และแขวงออเงิน มีเนื้อที่ 76.613 ตารางกิโลเมตร จัดเป็นพื้นที่เขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร

3.2.2 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ในเขตบางเขนและเขตสายไหม
ซึ่งเดิมเคยเป็นส่วนหนึ่งของเขตบางเขนนั่น ในอดีตเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีคลองจำนวนมากอยู่ในพื้นที่ โดยส่วนใหญ่ใช้เป็นแนวแบ่งเขต ต่อมาเริ่มการเจริญเติบโตของเมืองเข้ามาในพื้นที่ โดยเริ่มจากด้านตะวันตกเฉียงใต้ คือเริ่มมีถนนพหลโยธินพัฒนาขึ้นในแนวเหนือใต้ มีถนนรามอินทรา พัฒนาขึ้นในแนวตะวันออกและสนามบินดอนเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นที่อยู่อาศัยแบบเมือง การเติบโตเริ่มจากแนวตะวันตกเฉียงใต้ และค่อยๆพัฒนาออกไปจากแนวแกนถนนหลัก 2 สาย โดยมี

ข้อบังคับการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นสีเหลือง คือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยเริ่มมีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่นี้มีเพียงแนวถนนหลัก 2 สาย คือ ถนนพหลโยธิน และถนนรามอินทรา แต่ยังคงขาดถนนสายรองเพื่อเปิดเข้าไปในพื้นที่ต่างๆ ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์จึงจำเป็นต้องพัฒนาถนน เพื่อเข้าไปโครงการบ้านจัดสรรเอง ทำให้ขาดการมองภาพรวม และเกิดปัญหาที่ดินตบอดขึ้น



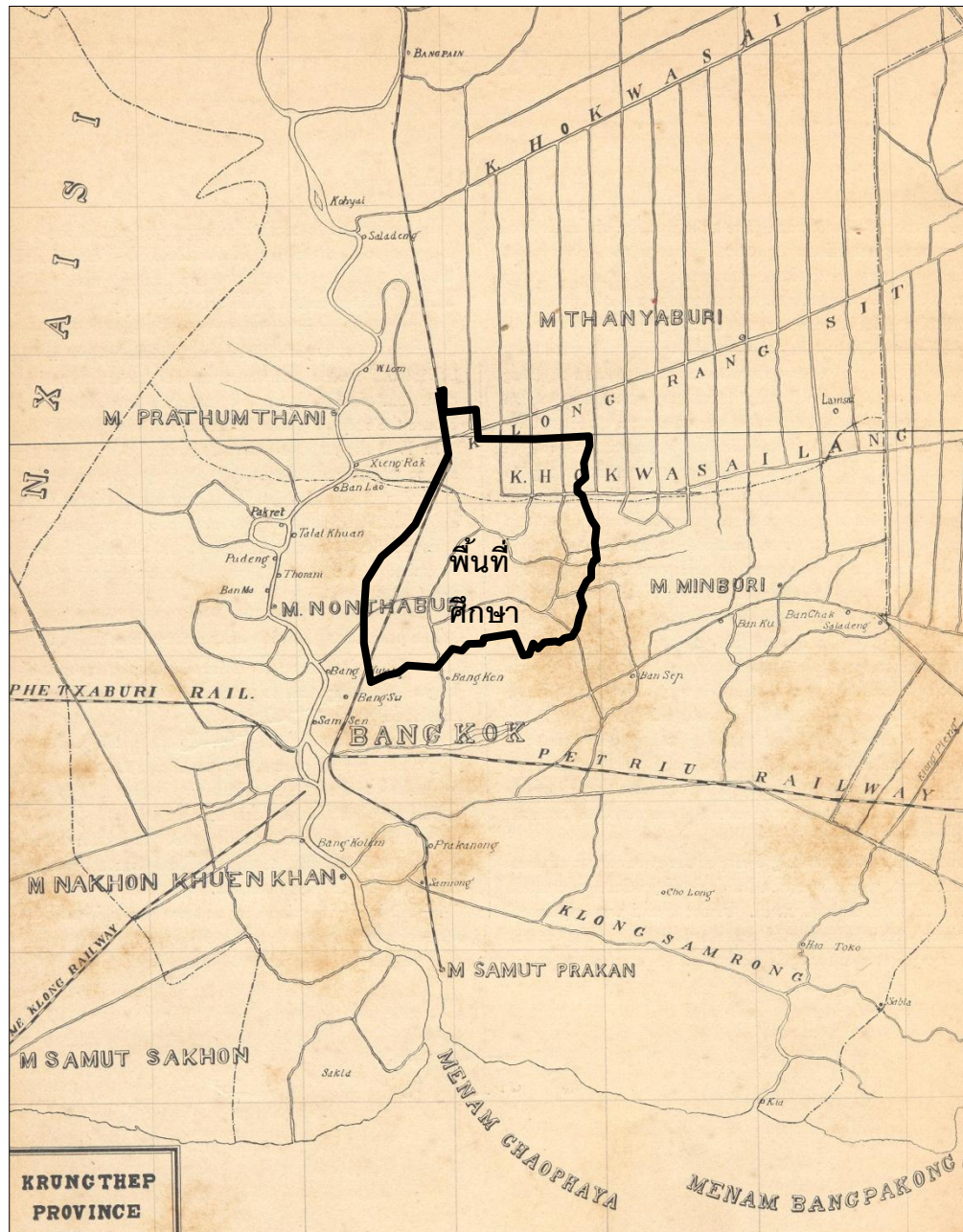
รูปที่ 3 – 7 แสดงองค์ประกอบหลักของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาและแสดงแนวแกนทิศ

ทางการพัฒนาของชุมชน

CHULALONGKORN UNIVERSITY

3.2.3 วิวัฒนาการของโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

เมืองเปรียบเสมือนสิ่งมีชีวิตที่มีพัฒนาการอยู่ตลอดเวลา การคมนาคม เป็นเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงเมือง ในอดีตที่ผ่านมาใช้การคมนาคมทางน้ำ เป็นเส้นทางหลัก ต่อมาจึงค่อยๆ มีพัฒนาการไปเป็นลำดับ จนเป็นการคมนาคมทางบกโดยรถยนต์ ได้กลายเป็นการคมนาคมหลักแทนที่



รูปที่ 3 - 8 เส้นทางคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5 จากหนังสือ Atlas-Geography of Siam

ค.ศ. 1925

การตั้งถิ่นฐานของชุมชนในพื้นที่ศึกษารั้งแรกมีเมื่อใดไม่ปรากฏหลักฐาน สันนิษฐานว่าคงมีการตั้งถิ่นฐานมานานแต่การจัดกระจายแบบชนบท เป็นแนวยาวตามลำคลองธรรมชาติ เช่น คลองบางเขน บางบัว ลาดยาว หลุมไผ่ ลำผักชี ฯลฯ ในขณะที่การคมนาคมต้องอาศัยคลองเป็นเส้นทางสัญจรหลัก ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการหลักเป็นอย่างมากเฉพาะในบริเวณเขตบางเขน มีการสร้างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งการขุด

คลองสำคัญ เช่น คลองประปาและคลองเปรมประชากร จึงมีประชากรอพยพมาตั้งบ้านเรือนอยู่อาศัยหนาแน่นขึ้น เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมสะดวกทั้งทางน้ำและทางรถไฟ

ในสมัยรัชกาลที่ 5 และ 6 ได้มีการขุดคลอง เพื่อการชลประทานในบริเวณทุ่งรังสิตเพื่อการชลประทานอย่างเป็นระบบประกอบด้วยคู-คลองธรรมชาติที่มีอยู่มาก เช่น คลองออเกาะ ออเงิน ลำผักชี ลำหม้อแตก ท่าแร่ ฯลฯ ทำให้พื้นที่ของพื้นที่ศึกษาเหมาะแก่การเพาะปลูก จึงมีราษฎรอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น แต่ยังเป็นแบบกระจุกกระจายตามลำคลองและพื้นที่เกษตรกรรม

ชุมชนในพื้นที่ศึกษาเริ่มมีการเจริญเติบโตมากขึ้นอีกครั้งหนึ่งตั้งแต่พ.ศ. 2457 เมื่อกระทรวงกลาโหมได้ย้ายสนามบินสระปทุมวันจากบริเวณสนามม้าของราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบันไปตั้งบริเวณเหนือบางเขน ชื่อ ดอนเมือง เป็นผลให้ชุมชนแขวงตลาดบางเขนซึ่งอยู่ใกล้สนามบินเจริญเติบโตขึ้นด้วย

การเปลี่ยนแปลงการปกครองโดยคณะราษฎร เมื่อ พ.ศ. 2475 ในสมัยรัชกาลที่ 7 มีผลกระทบต่อเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากต่อมาได้มีการตัดถนนพหลโยธินผ่านเขตบางเขนไปสู่ภาคเหนือ ทำให้การคมนาคมด้านตะวันออกสะดวกกว่าด้านตะวันตก เมื่อ พ.ศ. 2479 ตามแผนผังแสดงขอบเขตชุมชนกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 26,970 ไร่ มีความหนาแน่นขยายไปตามแนวยาวของแม่น้ำเจ้าพระยา ทางฝั่งพระนครด้านเหนือมีการตั้งถิ่นฐานไปถึงบริเวณบางซื่อ ด้านตะวันออกไปตามแนวถนนพระรามที่ 1 และถนนพระรามที่ 4 นอกจากนี้ในแนวถนนพหลโยธินและทางรถไฟสายเหนือ ก็ปรากฏเป็นชุมชนเมืองค่อนข้างชัดเจน ส่วนในบริเวณตอนบนของพื้นที่ศึกษานั้น ยังมีสภาพเป็นชุมชนชนบทและกระจุกกระจายเช่นเดิม

พื้นที่ศึกษาเริ่มเจริญเติบโตมาทางทิศตะวันออกมากขึ้น เมื่อจอมพล ป.พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้น ได้มีดำริเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2483 ที่จะสร้างวัดเป็นอนุสรณ์แห่งการปกครองระบบประชาธิปไตยคู่กับอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญที่บริเวณหลักสี่ เพื่อส่งเสริมให้ศาสนาคู่กับประเทศชาติตลอดไป โดยกำหนดชื่อว่า วัดประชาธิปไตยเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น วัดศรีมหาธาตุทำให้ชุมชนพื้นที่ศึกษาแห่งนี้เจริญเติบโตมากขึ้น



รูปที่ 3 - 9 วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร



รูปที่ 3 - 10 ตลาดยิ่งเจริญ ถนนพหลโยธิน

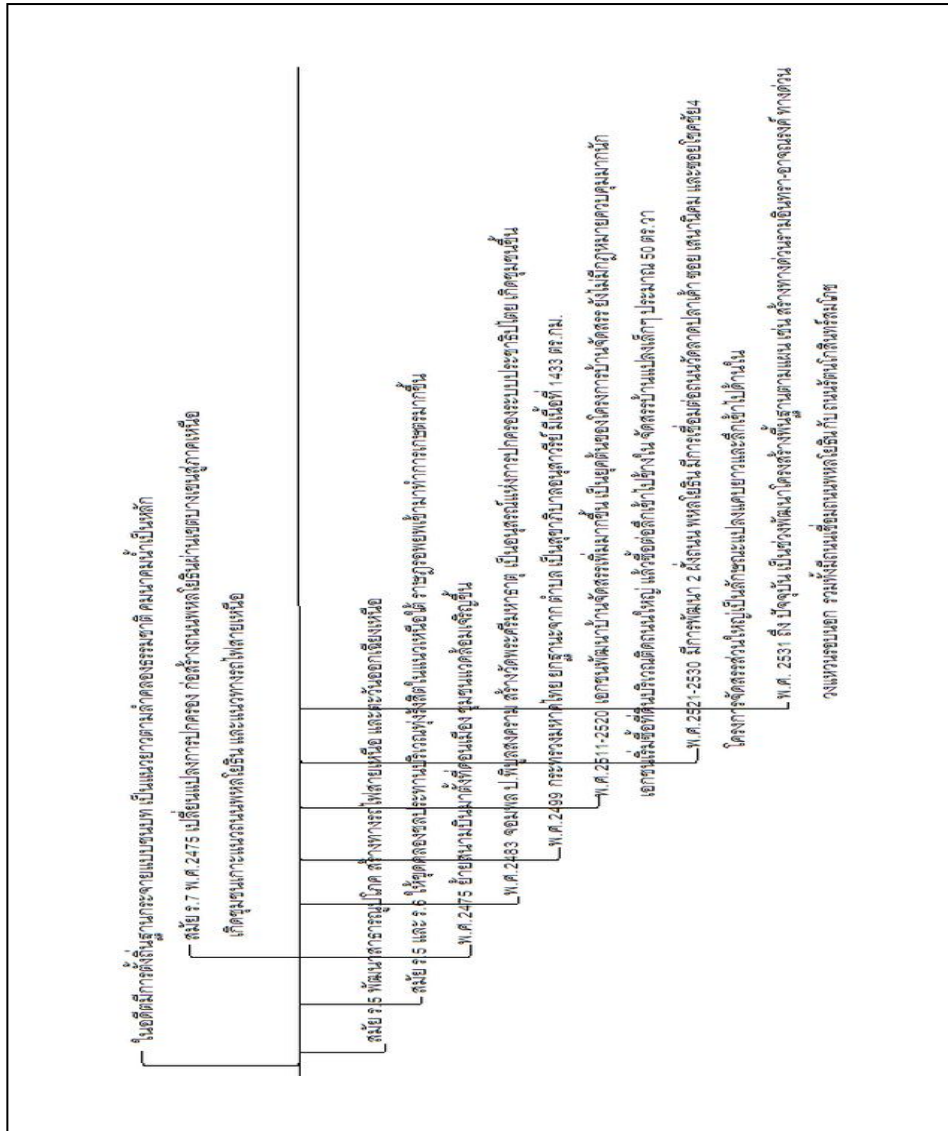
ผังกรุงเทพมหานครฉบับแรก หรือผังลิทซ์ฟิลด์ที่ปรากฏเมื่อ พ.ศ.2503 ได้เสนอแนะให้วางแผนการพัฒนากกรุงเทพมหานครจนถึงปี พ.ศ.2533 มีขอบเขตของชุมชนสิ้นสุดลงประมาณแนวถนนรามอินทรา โดยใช้แนวถนนรามอินทราเป็นคั่นกั้นน้ำไปด้วย เหนือจากนั้นขึ้นไปเป็นย่านราชการและสนามบินดอนเมือง ชุมชนในพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาต่อมา คือ ระหว่างปี พ.ศ. 2511 - 2520 เป็นช่วงระยะเวลาที่มีการพัฒนาทางด้านที่อยู่อาศัยโดยเอกชนในลักษณะการจัดสรรที่ดินเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ยังเป็นเขตที่มีพื้นที่ว่างเปล่าอยู่มาก และสามารถเดินทางติดต่อกับใจกลางกรุงเทพมหานคร ได้สะดวก โดยทางถนนวิภาวดีรังสิต ทางด้านถนนรามอินทราที่มีการจัดสรรที่ดินหนาแน่นขึ้น ส่วนทางด้านถนนวิภาวดีรังสิตมีการจัดสรรที่ดินในบริเวณฝั่งตรงข้ามกับสนามบินดอนเมือง การจัดสรรที่ดินในช่วงเวลานี้เป็นการจัดสรรที่ดินสมัยแรกๆ ของประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายควบคุมขนาดของแปลงที่ดิน หรือสาธารณูปโภค สาธารณูปการแต่อย่างใด ลักษณะการจัดสรรที่ดินนิยมมากคือ การแบ่งแปลงขายเฉพาะที่ดิน ผู้ซื้อปลูกบ้านเอง ลักษณะการจัดหาที่ดินมาจัดสรรเป็นไปตามกลไกของตลาด โดยเอกชนจัดซื้อที่ดินเริ่มจากบริเวณติดถนนใหญ่ แล้วซื้อที่ดินต่อลึกเข้าไปข้างในเรื่อยๆ การจัดสรรที่ดินในช่วงนี้จึงมีขนาดแปลงที่ดินค่อนข้างเล็กประมาณ 50 ตารางวา มีด้านหน้าติดถนนกว้าง 4 - 6 เมตร มักปลูกเต็มเนื้อที่ ไม่มีพื้นที่โล่งว่างเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

ในปี พ.ศ.2513 - 2516 มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองท้องถิ่น โดยการรวมเทศบาลนครกรุงเทพฯกับเทศบาลนครธนบุรี รวมทั้งจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีเข้าด้วยกัน เป็นการปกครองท้องถิ่นลักษณะพิเศษ เรียกชื่อว่า “นครหลวงกรุงเทพธนบุรี” และต่อมาได้เปลี่ยนเป็น “กรุงเทพมหานคร” ใน พ.ศ.2518 ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในพื้นที่ศึกษา ดังปรากฏในแผนที่ใช้ที่ดินกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2518 ซึ่งก็มีลักษณะไม่แตกต่างกันจาก พ.ศ.2511 คือ กระจุกตัวตามแนวยาวของถนนพหลโยธินกับถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2521-2530 พื้นที่ศึกษาบริเวณชุมชนริมถนนพหลโยธินมีการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์กรรมและพักอาศัยหนาแน่นเพิ่มขึ้น เป็นแนวยาวตามถนนระยะห่างข้างละประมาณ 1 กิโลเมตร อาคารพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทตึกแถวตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธินและริมปากซอยต่างๆ ส่วนอาคารพักอาศัยนั้นปลูกสร้างในที่ดินจัดสรรใหม่ต่อเติมจากที่จัดสรรเดิม ลึกเข้าไปในพื้นที่ด้านตะวันออก ห่างจากถนนพหลโยธินมากขึ้นเรื่อยๆ โดยไม่มีถนนสายรองแต่อย่างใด การพัฒนาเริ่มมีมากขึ้นในช่วงหลัง หรือช่วงปลายทศวรรษ ที่สำคัญได้แก่ การก่อสร้างอาคารพาณิชย์บนถนนพหลโยธินใกล้ตลาดยิ่งเจริญ ถนนพหลโยธินได้รับการขยายผิวจราจรเป็น 6 ช่องจราจร เริ่มมีการตัดถนนสายรองด้านตะวันออกของพื้นที่ เช่น ถนนสายใหม่ ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนวัชรพล เป็นต้น รวมทั้งมีการเชื่อมต่อถนนวัดลาดปลาเค้ากับซอยเสนานิคม และซอยโชคชัย 4 จากแผนที่การใช้อาคารและที่ดิน พ.ศ.2529 ของกองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ศึกษา และในขณะนั้นส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างและเกษตรกรรมมีจำนวนสูงถึง 41,453.402 ไร่ และ 29,052.071 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 39.17 และ 27.45 ตามลำดับ การใช้ที่ดินทั้งสองประเภทนี้รวมกันมากกว่าการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ การใช้ที่ดินที่มีปริมาณรองลงมาลำดับที่ 3 และ 4 ได้แก่ สถานที่ราชการจำนวน 15,468.749 ไร่ หรือร้อยละ 14.6 ที่พักอาศัยร้อยละ 9.69

ทางด้านที่ตั้งถิ่นฐานและรูปแบบของชุมชน ในปี พ.ศ.2529 เป็นลักษณะการพัฒนาที่อยู่อาศัยในลักษณะหมู่บ้านจัดสรร ในพื้นที่ว่างริมถนนพหลโยธินต่อจากการพัฒนาเมื่อช่วงปีพ.ศ.2511-2520 ทางฝั่งตะวันตกในบริเวณใต้วัดพระศรีมหาธาตุลงมา และทางตอนเหนือของถนนแจ้งวัฒนะไปจนถึงตลาดยิ่งเจริญ ส่วนฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธินเป็นการพัฒนาห่างจากถนนพหลโยธินออกไปและลึกเข้าไปในพื้นที่ด้านใน ส่วนในถนนสายใหม่ก็เริ่มมีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นหลายแห่ง มีลักษณะรูปแปลงที่ดินเป็นแนวแคบยาวจากถนนสายใหม่ ไปจนถึงคลองหมอนสีสับทางฝั่งใต้ และไปถึงคลองหกวาทางฝั่งเหนือ



รูปที่ 3-11 วิวัฒนาการของโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา เขต บางเขน และ เขตสายไหม

การเจริญเติบโตตามริมถนนรามอินทราฝั่งเหนือถึงช่วงเวลา พ.ศ.2529 นั้นมีการจัดสรรที่ดินเพิ่มมากขึ้น เริ่มจากพื้นที่แคบๆ ริมถนนรามอินทราลึกเข้าไปข้างใน การตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่ศึกษา ในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 จนถึงปัจจุบัน เป็นช่วงของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ได้วางแผนไว้ รัฐบาลได้เริ่มตัดสินใจจะดำเนินการตามแผนอย่างจริงจัง เช่น ทางด่วนรามอินทรา-อจจรรงค์ ทางหลวงวงแหวนรอบนอก รวมทั้งโครงการถนนเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนรัตนาโกสินทร์สมโภช

ในปัจจุบันพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโต 2 ลักษณะ ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน คือ บริเวณด้านตะวันตกและด้านใต้ ตามแนวถนนพหลโยธินและถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา ตามลำดับ มีลักษณะเป็นชุมชนเมือง มีความหนาแน่นและแออัดต่อเนื่องมาจากเขตจตุจักร ส่วนพื้นที่ด้านตะวันออกในแขวงสายไหม แขวงออเงิน และแขวงท่าแร้ง ยังเป็นชุมชนชนบท ประกอบด้วยพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง ซึ่งเคยเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ปัจจุบันยังรอการพัฒนา ไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แน่นอน

3.2.4 ความสำคัญของชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ชุมชนในพื้นที่ศึกษาเป็นชุมชนเมืองทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันกำลังเจริญเติบโต และมีความสำคัญดังนี้คือ

3.2.4.1 เป็นประตูเข้ากรุงเทพมหานครด้านเหนือ พื้นที่ศึกษามีตำแหน่งที่ตั้งเป็นประตูทางเข้าทางด้านเหนือของกรุงเทพ ซึ่งแต่เดิมมีความสำคัญมาก เพราะมีพื้นที่ครอบคลุมไปถึงทางรถไฟสายเหนือ-สายตะวันออกเฉียงเหนือ และถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งผู้สัญจรจำเป็นต้องผ่านรวมทั้งมีท่าอากาศยานดอนเมืองและสถานีรถไฟดอนเมือง ปัจจุบันแม้จะมีเพียงถนนพหลโยธิน หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 แต่ยังเป็นถนนสายสำคัญรองจากถนนวิภาวดี นอกจากนี้แล้วพื้นที่ศึกษายังเป็นทางผ่านการสัญจรจากด้านภาคตะวันออกไปยังภาคตะวันตก ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 หรือถนนรามอินทรา - แจ้งวัฒนะ ในอนาคตทางด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ก็จะมีเส้นทางเข้าสู่กรุงเทพฯ เพิ่มเติมคือ ทางหลวงวงแหวนรอบนอก และทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์

3.2.4.2 มีแนวโน้มสูงในการพัฒนาย่านพักอาศัย พื้นที่ศึกษาเป็นย่านพักอาศัยที่สำคัญของผู้มีรายได้ปานกลางในบริเวณพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ผู้สามารถเดินทางเข้ามาทำงานในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครได้สะดวกทั้งทางบกเรือโดยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือโดยรถประจำทางซึ่งมีอยู่หลายสาย แม้ว่าปัจจุบันจะมีปัญหาเรื่องต้องใช้เวลาเดินทางค่อนข้างมาก แต่ก็ยังนับว่าน้อยกว่าเขตชั้นนอกและปริมณฑล นอกจากนี้ในปัจจุบันยังสามารถเดินทางโดยทางน้ำได้ด้วยทางเรือโดยสารของกรุงเทพมหานคร ตามคลองบางเขน-บางบัวไปยังลาดพร้าว-พระโขนง ได้อีกเส้นทางหนึ่ง นอกจากนี้ในพื้นที่ศึกษายังมีอาคารที่พักอาศัยให้เลือกหลายประเภท ทั้งบ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารชุด และห้องเช่า ในราคาที่ไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับย่านอื่นๆ

3.2.4.3 มีพัฒนาการอื่นๆพร้อมให้บริการในพื้นที่ เช่น ย่านพาณิชย์กรรม และสถานที่ราชการ ย่านพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษา มีทั้งตลาดและศูนย์กลางการค้าแบบดั้งเดิมที่บริเวณสะพานใหม่ และมีห้างสรรพสินค้าที่ทันสมัย เช่น โรบินสันถนนพหลโยธิน สยามจัสโก้ถนนแจ้งวัฒนะ และห้างเซ็นทรัลถนนรามอินทรา เป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่สำคัญทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร มี

ขอบเขตการให้บริการที่กว้างขวาง สินค้าบริการหลากหลายและค่อนข้างสมบูรณ์ ตั้งอยู่ห่างออกไปประมาณ 8-20 กม. เช่นที่เซ็นทรัลพลาซ่า ปากทางลาดพร้าว เชียงส์ และฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต

พื้นที่ศึกษาเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ ศาสนสถาน และสถานศึกษาเป็นจำนวนมาก ทางด้านสถานที่ราชการเป็นที่ตั้งของหน่วยราชการทหาร ทั้งทหารบก เช่น กรมทหารราบที่ 1 และที่ 11 รักษาพระองค์ กองพันทหารสื่อสารที่ 21 ทหารอากาศ เช่น บ้านพักข้าราชการกองทัพอากาศ และตำรวจ เช่น กองบินกรมตำรวจ ตำรวจสันติบาล ศาสนสถานที่สำคัญ คือ วัดพระศรีมหาธาตุ ส่วนสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษามีทั้งของรัฐและเอกชน สถาบันราชภัฏพระนคร โรงเรียนนายเรืออากาศ และมหาวิทยาลัยเกริก นอกจากนี้แล้วยังมีสถานที่สำคัญอื่นๆ เช่น โรงพยาบาลภูมิพล สนามกอล์ฟกองทัพบกที่ถนนรามอินทรา และอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ

3.2.5 สภาพทางด้านกายภาพ และการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

3.2.5.1 สภาพทางด้านกายภาพ และลักษณะทางภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

- สภาพภูมิประเทศ ในพื้นที่ศึกษาอยู่บริเวณด้านเหนือของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ราบลุ่มตอนล่างของภาคกลาง หรือเขตที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง จึงมีสภาพทางภูมิศาสตร์โดยทั่วไปคล้ายคลึงกับเขตอื่นๆ ในอนุภาคตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งในจังหวัดใกล้เคียง คือ ปทุมธานี สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบลาดชันเล็กน้อยจากด้านเหนือลงสู่ด้านใต้ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ประมาณ 1.5 เมตร พื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นเกาะ เนื่องจากมีคูคลองล้อมรอบทุกด้าน ทางด้านตะวันออกและตะวันตก มีคลองพระยาสุเรนทร์ และคลองสอง-บางเขน-บางบัว ส่วนด้านเหนือและด้านใต้มีคลองหกวาและคลองหลุมไผ่-สามขา-ลำไผ่-จระเข้-หูกุด เป็นเส้นแบ่งเขต ส่วนภายในพื้นที่มีลำคลองเล็กๆเชื่อมต่อกันเป็นใยแมงมุม และใช้เป็นเส้นแบ่งแขวงด้วย เช่น คลองหมอนสีสับ คลองออเงินซึ่ง แบ่งแขวงสายไหมกับแขวงออเงิน คลองหนองตะเคอง แบ่งแขวงออเงินกับแขวงคลองถนน คลองลำผักชี แบ่งแขวงคลองถนนกับแขวงอนุสาวรีย์ คลองหนองจอก แบ่งแขวงคลองถนนกับท่าแร้ง คลองบัวมน แบ่งแขวงท่าแร้งกับแขวงออเงิน เป็นต้น

3.) คลองหนองผักชี อยู่ในบริเวณตอนกลางของเขต มีพื้นที่ใช้น้ำจากคลองนี้ คือ แขวงคลองถนนและแขวงท่าแร่

4.) คลองสอง อยู่ทางด้านเหนือ-ตะวันตก พื้นที่ใช้น้ำจากคลองนี้ คือ แขวงคลองถนน และแขวงสายไหมบางส่วน

5.) คลองบางบัวอยู่ทางทิศใต้ของเขตบางเขน มีพื้นที่ใช้น้ำจากคลองนี้เพียงแขวงเดียว คือ แขวงอนุสาวรีย์

นอกจากนี้ยังมีคลองที่ใช้ในการเกษตรอีก ซึ่งอยู่ในส่วนกลางของพื้นที่ศึกษา เช่น คลองหมอนสีลือบ คลองลำหม้อแตก คลองหลุมไผ่ คลองต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการชลประทานนครราชสีมา-องครักษ์ได้

3.2.5.2 โครงสร้างชุมชน

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่อดีตมาจนถึง 2503 เป็นไปโดยธรรมชาติ ไม่ได้มีการวางผังเมือง อย่างไรก็ตามตั้งแต่เริ่มมีการวางผังเมืองอย่างเป็นทางการเป็นต้นมาไม่ว่าจะเป็นผังลิทซ์ฟีลด์ พ.ศ. 2503 หรือผังนครหลวงฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2513 พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่อยู่นอกเขตการวางผัง จนกระทั่ง พ.ศ. 2519 ที่สำนักผังเมืองได้จัดทำผังนครหลวง ได้รวมเขตพื้นที่ศึกษาไว้ในกรวางผังเมือง กล่าวได้ว่าโครงสร้างของชุมชนในพื้นที่ศึกษาเป็นไปตามรูปแบบการตั้งถิ่นฐานการเจริญเติบโตของชุมชนที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ตั้งแต่อดีตที่เริ่มต้นจากชุมชนเกษตรกรรมตามแนวยาวของลำคลองแล้วเปลี่ยนแปลงมาเป็นชุมชนเมือง ซึ่งพัฒนาตามเส้นทางคมนาคมทางบก

การตั้งถิ่นฐานของประชากรในพื้นที่ศึกษานั้น คล้ายคลึงกับพื้นที่เกษตรกรรมในแถบที่ราบภาคกลางอื่น คือเป็นการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง เพื่อใช้ประโยชน์ของน้ำในการอุปโภค บริโภค และการคมนาคม เป็นรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่ชัดเจน คลองสำคัญในเขตนี้ได้แก่ คลองบางเขน คลองลาดยาว คลองบางบัว คลองสอง คลองหลุมไผ่ คลองทกวา คลองหมอนสีลือบ และคลองพระยาสุเรนทร์ นอกจากนี้ยังมีคลองสายเล็กๆ อีกมากมายที่เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งพื้นที่ศึกษา ซึ่งล้วนเป็นที่ตั้งถิ่นฐานของประชากรในอดีต และยังปรากฏให้เห็นจนถึงวันนี้

พัฒนาการของการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะทางถนน มีผลต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่ศึกษา ก่อให้เกิดลักษณะชุมชนที่รวมตัวกันอยู่อย่างหนาแน่นในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ซึ่งใช้เป็นพื้นที่ค้าขายและที่อยู่อาศัยไปด้วย โดยมีการพัฒนาตามแนวยาวสองฟากถนน และตามซอยต่างๆ ก่อให้เกิดการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรต่อเนื่องและลึกเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมด้าน

ใน แนวแกนหลักซึ่งเป็นแนวรวมความหนาแน่นของประชากร กิจกรรม และอาคารสิ่งก่อสร้าง ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา แนวแกนรอง ได้แก่ ถนนวัชรพล ถนนรัตนโกสินทร์ สมโภช ถนนเลียบบคลองสอง และถนนสายใหม่ กล่าวได้ว่า โครงสร้างชุมชนในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ตามลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโต มีส่วนประกอบ ดังนี้

1.) รูปร่างของชุมชน (Urban Form)

รูปร่างของชุมชนในพื้นที่ศึกษา มีลักษณะเป็นแนวยาว (Linear) เนื่องจากการตั้งถิ่นฐาน และเจริญเติบโตหนาแน่นตามแนวถนนสายหลักสองสาย คือ ถนนพหลโยธินและถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา ถนนทั้งสองเส้นนี้ ตัดกันที่มุมตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศึกษา ดังรูปร่างของชุมชนจึงเป็นแนว ยาวตามแกนถนนพหลโยธินในแนวเหนือ-ใต้ และแนวขวางตามแกนถนนรามอินทราในแนว ตะวันออก-ตะวันตกมาบรรจบในลักษณะตั้งฉากกันที่สี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ

2.) โครงสร้างของชุมชน (Urban Frame)

โครงหลักของชุมชนในพื้นที่ศึกษาในอดีต คือ คลองสอง-คลองบางเขน-คลองบางบัว มีลักษณะ เป็นแนวเหนือ-ใต้ เนื่องจากการตั้งถิ่นฐาน ตามแนวคลองนี้ค่อนข้างหนาแน่น ปัจจุบันโครงสร้างของ ชุมชนได้เปลี่ยนมาเป็นถนนพหลโยธินกับถนนรัตนโกสินทร์สมโภชและถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา กับ ถนนสายใหม่ ในแนวเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตก ตามลำดับ

3.) แนวแกนของชุมชน (Urban Axis)

แนวแกนของชุมชนที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันคือ แนวถนนพหลโยธิน และแนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา การพัฒนาในปัจจุบันเป็นลักษณะยาว (Corridor) ตามแนวถนนทั้งสอง โดยแนวถนนพหลโยธินจะเป็นแนวการพัฒนา (Development Corridor) ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปจนถึงอำเภอรังสิต จังหวัดปทุมธานี ส่วนแนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา เป็นแนวการพัฒนาตะวันออก-ตะวันตก จาก อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ต่อเนื่องไปจนถึงเขตมีนบุรี



รูปที่ 3 – 13 แสดงตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ศึกษา

4.) ศูนย์กลางชุมชน (Urban Center)

ศูนย์กลางหลักอันเป็นที่รวมของกิจกรรมหลายประเภท และมีผู้มาใช้เป็นจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ศึกษา และหนาแน่นตลอดเวลา ได้แก่ บริเวณตลาดสะพานใหม่บนถนนพหลโยธินช่วงใต้คลองสองลงมา ซึ่งประกอบด้วยตลาดยิ่งเจริญ ตลาดไทยณรงค์ และตลาดกรุงสยาม เป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าโรบินสัน ธนาคารพาณิชย์สาขาสะพานใหม่ หลายธนาคาร โรงภาพยนตร์ สถานบันเทิง เรียงรมย์ ร้านขายทองรูปพรรณ ร้านค้าย่อยอีกหลายประเภท นอกจากนี้แล้วที่ตลาดยิ่งเจริญก็เป็นสถานีต้นทางของรถเมล์เล็กไปยังแขวงสายใหม่ และอำเภอลำลูกกาเป็นสถานีปลายทางของเรือโดยสารของกรุงเทพมหานครไปยังลาดพร้าวและพระโขนง ตลอดจนเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลเอกชน ศูนย์กลางของชุมชนในพื้นที่ศึกษามีกิจกรรมหลากหลายและมีความสำคัญรองลงไปตามลำดับ ได้แก่ ศูนย์การค้าบริเวณตลาด กม.4 ถนนรามอินทรา ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดมงคลไชย ตลาดเพิ่มสินท่าดินแดง ที่ริมคลองสองระหว่างซอยเพิ่มสินกับซอยวัดเกาะ ศูนย์การค้า-ตลาดรามอินทรา ปากถนนวัดลาดปลาเค้า เป็นต้น

ศูนย์กลางดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มีลักษณะเป็นศูนย์กลางการค้าแบบเดิม ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ ตลาดสด และโรงภาพยนตร์ เป็นหลัก ปัจจุบันมีศูนย์การค้าแบบใหม่

เพิ่มขึ้นในพื้นที่ศึกษา คือ ห้างสรรพสินค้าสยามจัสมิน ที่ถนนแจ้งวัฒนะ และห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลรามอินทราที่ถนนรามอินทรา กม. 1 มีลักษณะเป็นร้านค้ารวมอยู่ในอาคารเดียวกัน

5.) ศูนย์ราชการ (Civic Center)

สถานที่ราชการหลายแห่งในพื้นที่ศึกษา ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน คือ บริเวณสี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ในฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธิน โดยมีสำนักงานเขตบางเขนเป็นสถานที่ราชการหลัก และประกอบด้วยสถานีตำรวจบางเขน สถานีดับเพลิงบางเขน โรงพยาบาลแม่และเด็ก นอกจากนี้ยังมีโรงเรียนประชาภิบาล และโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ ตั้งอยู่ในบริเวณข้างเคียงอีกด้วย

6.) ศูนย์การศึกษาและวัฒนธรรม (Education and Cultural Center)

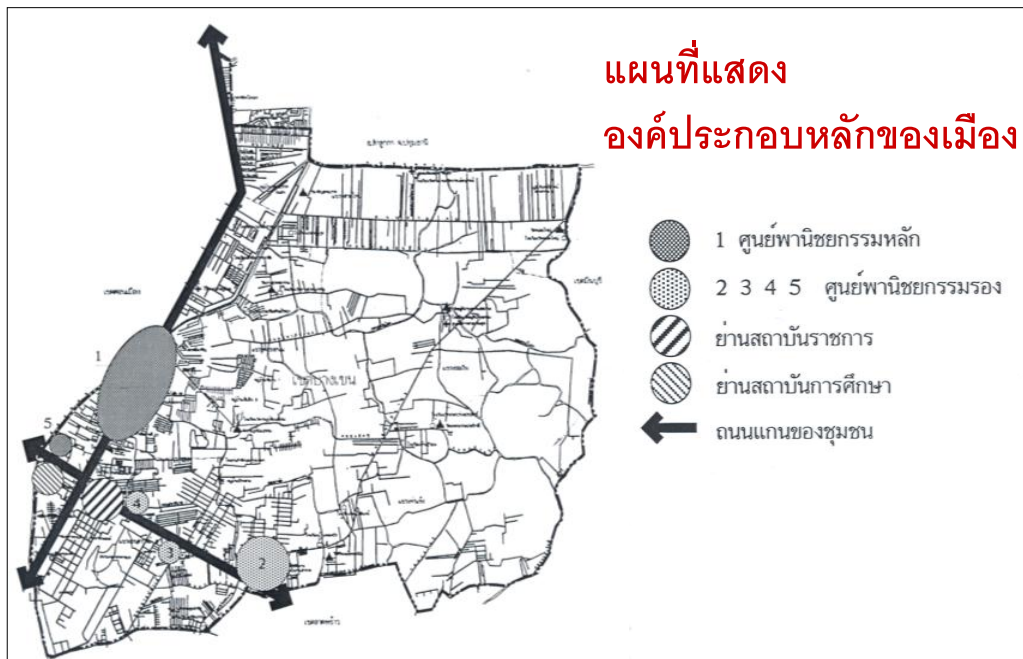
บริเวณที่จัดได้ว่าเป็นศูนย์การศึกษาและวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งประกอบด้วย วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร สถาบันราชภัฏพระนคร โรงเรียนมัธยมวัดพระศรีมหาธาตุ

7.) ย่านและชุมชนย่อย (District and Neighborhood)

ชุมชนในพื้นที่ศึกษา มีการแบ่งพื้นที่ออกเป็นย่านและชุมชนย่อย โดยอาศัยเขตปกครอง เช่น แขวง เป็นชื่อเรียกย่านหรือชุมชนย่อยเหล่านั้น นอกจากนี้ก็อาจมีชื่อเรียกเฉพาะตามลำคลอง ถนนซอย วัดที่ชุมชนเหล่านั้นตั้งอยู่ หรือตั้งขึ้นตามที่บริษัทผู้จัดสรรที่ดินกำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มแรก ขอบเขตของย่านและชุมชนย่อยส่วนใหญ่ ย่านสำคัญในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดี ได้แก่ ย่านราบ 11 และย่าน กม.4 ในแขวงอนุสาวรีย์ ย่านสะพานใหม่ และย่านคลองสอง-ตลาดเพิ่มสิน (ท่าดินแดง) ในแขวงคลองถนน ส่วนในแขวงสายไหม ออเงิน และท่าแร้ง ประชาชนนิยมใช้ชื่อแขวงเป็นชื่อย่านไปด้วย

8.) เส้นทางสัญจร (Movement Route)

เส้นทางสัญจรในพื้นที่ศึกษานั้นมีทั้งทางบก และทางน้ำ เส้นทางสัญจรหลักทางบกได้แก่ ถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนพหลโยธิน และถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา เส้นทางสัญจรสายรอง ได้แก่ ถนนวัดลาดปลาเค้า ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนวัชรพล ถนนสายไหม ถนนเลียบบคลองสอง ถนนวัดเกาะ-ออเงิน และถนนเพิ่มสิน-ออเงิน เป็นต้น เส้นทางสัญจรทางน้ำมีเพียงเส้นเดียว คือคลองบางเขน-บางบัว



รูปที่ 3 - 14 แสดงองค์ประกอบหลัก แนวแกนของชุมชน และเส้นทางสัญจร

3.2.5.3 โครงสร้างพื้นฐาน

1.) สาธารณูปโภค

การคมนาคม เส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของพื้นที่ศึกษาได้แก่ทางบก คือ ถนน กับ ทางน้ำคือคลอง โดยในอดีตเส้นทางน้ำมีความสำคัญและเป็นจุดเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโตของชุมชน ปัจจุบันความสำคัญเปลี่ยนมาเป็นเส้นทางบก เนื่องจากมีการตัดถนนเป็นโครงข่ายมากขึ้น รถยนต์มีบทบาทในการขนส่งมากขึ้น และได้รับความนิยมเนื่องจากความสะดวกทำให้แพร่หลาย ในขณะที่เส้นทางน้ำกลับมีอุปสรรคเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้สะดวกเช่นเดิม

ถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษามีอยู่ 3 สาย ได้แก่ ถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทราหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ถนนพหลโยธิน นับว่าเป็นถนนสายสำคัญที่สุดในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากเป็นทางหลวงแผ่นดินในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมจากพื้นที่กรุงเทพมหานครเขตชั้นใน เช่น เขตพญาไท และจตุจักร ผ่านพื้นที่ศึกษา ไปสู่จังหวัดต่างๆ ในภาคกลาง ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แม้ว่าปัจจุบันจะมีถนนในแนวเหนือ-ใต้เพิ่มขึ้นในบริเวณอื่นๆ เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต หรือถนนติวานนท์ ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ และ

ทางหลวงวงแหวนรอบนอก แต่ถนนพหลโยธินก็ยังเป็นเส้นทางที่มีผู้นิยมใช้กันมากและมีปริมาณการจราจรสูงตลอดเวลา

ถนนสายหลักที่มีความสำคัญรองลงมาได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทราหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 อยู่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญที่ผ่านพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก เชื่อมระหว่างอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดฉะเชิงเทรา และภาคตะวันออกของประเทศ จึงมีความสำคัญทางด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างภาค

นอกจากนี้ถนนรามอินทรายังเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเส้นทางติดต่อกับเขตชั้นนอกอีก 2 เขต คือ เขตมีนบุรีและหนองจอก รวมทั้งถนนรามอินทรา คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ยังเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางจังหวัดนครราชสีมา และชายแดนประเทศกัมพูชาที่อำเภอรัษฎาประเทศ จังหวัดสระแก้ว นอกจากนี้ยังมีถนนสายรองที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนวัชรพล ถนนสายไหม ถนนเลียบบคลองสอง และถนนลาดปลาเค้า โดยถนนรัตนโกสินทร์สมโภชและถนนวัชรพล เป็นถนนสายรองในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างถนนรามอินทราทางทิศใต้กับถนนพหลโยธิน-ลำลูกกาทางด้านเหนือ เป็นเส้นทางเข้าออกจากภายนอกพื้นที่ศึกษาเข้าสู่แขวงท่าแร้ง แขวงอ้อเงิน และแขวงสายไหมถนนสายไหมและถนนเลียบบคลอง เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธินในด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษากับถนนรัตนโกสินทร์ในด้านตะวันออก และเชื่อมต่อไปยัง ถนนหทัยราษฎร์ในเขตมีนบุรี ถนนทั้งสองสายมีบทบาทที่สำคัญในการเข้าสู่พื้นที่ทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา คือ แขวงสายไหม และแขวงคลองถนนตามลำดับ ถนนสายรองอีกสายหนึ่งทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษา คือ ถนนลาดปลาเค้าซึ่งเชื่อมระหว่าง ถนนรามอินทราที่ถนนพหลโยธินผ่านซอยเสนานิเวศน์ในเขตจตุจักร และถนนลาดพร้าว ผ่านซอยโชคชัย 4 ในเขตลาดพร้าว

นอกจากถนนสายรองทั้ง 4 สายแล้ว ยังมีถนนและซอยที่มีความสำคัญต่อการเข้าออกพื้นที่ด้านในของพื้นที่ศึกษา ซึ่งทำหน้าที่คล้ายถนนสายรอง แต่มีผิวจราจรแคบไม่สามารถกระจายการจราจรเข้าไปสู่ถนนสายหลักได้สะดวก ได้แก่ ซอยเพิ่มสิน-อ้อเงิน และซอยวัดเกาะ-อ้อเงิน ในแขวงคลองถนนและแขวงอ้อเงิน ซอยจตุโชติใน แขวงอ้อเงิน ซอยแอนเนกซีในแขวงคลองถนน และซอยสยามในแขวงท่าแร้ง ส่วนซอย ที่มีความสำคัญในฐานะที่สามารถใช้เป็นเส้นทางลัดได้แก่ พหลโยธิน 48 และ 52 (ซอยทหารอากาศ) ถนนสุขุมวิท 2, 3, 4 และ 5 นอกจากการคมนาคมขนส่งทางบกแล้ว ในพื้นที่ศึกษายังมีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำโดยคลองต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทั่วไปทั้งพื้นที่ แต่ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางน้ำลดบทบาทและความสำคัญลงไปคลองจำนวนมากยังขาดน้ำในฤดูแล้ง ตื้นเขิน และมีวัชพืชปกคลุม รวมทั้งมีการก่อสร้างประตูระบาย

น้ำเพื่อควบคุมปริมาณน้ำและป้องกันน้ำท่วมอีกด้วย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ คลองที่ยังมีศักยภาพในการเดินเรืออยู่แม้จะมีอุปสรรคได้แก่ คลองหกวา คลองสอง คลองพระยาสุเรนทร์ ปัจจุบันคลองที่มีเรือโดยสารของกรุงเทพมหานครแล่นไปมาให้บริการเป็นประจำ ได้แก่ คลองบางเขน

การจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษามี 3 สาย เป็นทางหลวงแผ่นดินทำหน้าที่ทั้งกระจายการจราจรจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภาคต่างๆ ของประเทศ และรับการจราจรจากบริเวณอื่นๆ เข้าสู่กรุงเทพมหานคร การสัญจรจากเขตชั้นใน และเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานครไปสู่เขตชั้นนอกและปริมณฑลในแนวเหนือ-ใต้ นอกจากจะใช้ถนนวิภาวดีรังสิตแล้ว บางส่วนยังมีความจำเป็นต้องใช้ถนนพหลโยธิน ทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่นเกือบตลอดเวลาทั้งสี่ปาดาร์ ในขณะที่การสัญจรในแนวตะวันออก-ตะวันตกของพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก ก็ยังต้องใช้ถนนแจ้งวัฒนะและถนนรามอินทรา เพราะไม่มีเส้นทางถนนตรง เส้นทางอื่นให้เลือก ถนนแจ้งวัฒนะ ช่วงจากถนนวิภาวดีรังสิตถึงถนนพหลโยธินมีความกว้างของผิวจราจรเพียง 4 ช่องทาง ในขณะที่ถนนแจ้งวัฒนะจากถนนวิภาวดีรังสิตไปอำเภอปากเกร็ด และถนนรามอินทรา มีความกว้างของผิวจราจร 6 ช่องทาง ทำให้การจราจรคับคั่งบนถนนแจ้งวัฒนะ ช่วงที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ส่วนถนนรามอินทรา มีปริมาณจราจรทั้งขาเข้าและขาออกหนาแน่นเกือบตลอดเวลา เนื่องจากเป็นทางหลวงแผ่นดิน และเป็นถนนที่ติดต่อกับเขตมีนบุรีและหนองจอกโดยตรง

จุดที่ถนนสายหลักตัดกันคือ สี่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ จึงเป็นจุดที่มีปัญหาการติดขัดของการจราจรมากจุดหนึ่งของกรุงเทพมหานคร แม้ว่าจะได้มีความพยายามของกรมทางหลวงในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงจุดตัดของถนนจากวงเวียนมาเป็นสี่แยกก็ตาม ต่อมาได้มีการขุดอุโมงค์ลอดอนุสาวรีย์ก็สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้ในระดับหนึ่ง สำหรับรูปแบบการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ศึกษานั้น เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นย่านที่พักอาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยแหล่งงานส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตชั้นในและเขตชั้นกลาง เช่น จตุจักร พญาไท ราชเทวี ปทุมวัน คลองเตย บางรัก สาทร และอื่นๆ ดังนั้นรูปแบบการเดินทางของประชากรจึงเป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยไปสู่แหล่งงานในตอนเช้า และจากแหล่งงานกลับไปสู่ที่พักอาศัยในตอนเย็น ปริมาณการจราจรหนาแน่นและคับคั่งในทิศทางขาเข้าสู่เมืองในตอนเช้า และขาออกจากเมืองในตอนเย็น โดยในช่วง เวลา 6.00-8.00 น. จะมีประชากรจำนวนมากเดินทางออกจากบริเวณด้านในพื้นที่ ออกมายังถนนสายหลักคือ ถนนพหลโยธินและถนนรามอินทราในช่วงเวลาใกล้เคียงกันทำให้การจราจรติดขัดบนถนนสายรอง ช่วงเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก เช่น ถนนสายไหม ซอยวัดเกาะ-ออเงิน ถนนเพิ่มสิน-ออเงิน ช่วงเชื่อมต่อกับ ถนนเลียบคลองสอง และถนนเลียบคลองสอง ออกสู่ถนนพหลโยธิน ถนนวัชรพล และช่วงจากถนนรัตนโกสินทร์สมโภชออกสู่ถนนรามอินทรา สำหรับในช่วงเวลาเย็นการเดินทาง

กลับสู่ที่พักอาศัย จะเริ่มตั้งแต่เวลา 16.00-20.00 น. การจราจรก็ติดขัดและคับคั่งเช่นเดียวกับชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า

2.) สาธารณูปการ

สวนสาธารณะ สนามกีฬา และศูนย์เยาวชน สถานที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชน คือ สวนกุหลาบอินทรา ตั้งอยู่ที่โรงงานกำจัดมูลฝอยของกรุงเทพมหานคร เดิม มีเนื้อที่ 59 ไร่ ศูนย์เยาวชนมีเพียง 1 แห่ง คือศูนย์เยาวชน ที่ตั้งอยู่ในแขวงอนุสาวรีย์ อย่างไรก็ตาม ในพื้นที่ศึกษายังมีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายของหน่วยราชการตั้งอยู่ เช่น สนามกอล์ฟกองทัพบก สนามกีฬาของโรงเรียนต่างๆ และพื้นที่เปิดโล่งภายในบริเวณวัดและสถานที่ราชการ ซึ่งประชาชนอาจเข้าไปใช้ได้ในบางโอกาส

ศาสนสถาน พื้นที่ศึกษามีศาสนสถานจำนวน 13 แห่ง เป็นวัดในพุทธศาสนา 12 แห่ง ศาลเจ้าอีก 1 แห่ง วัดที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันดีและเป็นพระอารามหลวงชั้นเอกชนิดวรมหาวิหาร คือ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร ตั้งอยู่ในแขวงอนุสาวรีย์ ส่วนวัดที่เก่าแก่สร้างมานานเกือบ 100 ปี ได้แก่ วัดไตรรัตนาราม ตั้งอยู่ริมคลองหลุมไผ่ แขวงอนุสาวรีย์ และวัดเกาะสุวรรณารามในแขวงคลองถนน

สถานพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุขและอื่นๆ ในพื้นที่ศึกษามีสถานพยาบาล และศูนย์บริการสาธารณสุขอื่นๆ จำนวน 10 แห่ง เป็นโรงพยาบาลของรัฐบาล 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สังกัดกรมแพทย์ทหารอากาศ มีขนาด 959 เตียง ศูนย์แม่และเด็ก สังกัดกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข โรงพยาบาลเอกชนอีก 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลเซ็นทรัลเจเนอรัล มีขนาด 150 เตียง และศูนย์บริการสาธารณสุขของกรุงเทพมหานคร 3 แห่ง

สถานศึกษา พื้นที่ศึกษามีสถานศึกษาตั้งอยู่ในพื้นที่ทั้งสิ้น 41 แห่ง เป็นสถานศึกษาตั้งแต่ออนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา อยู่ในสังกัดของรัฐบาลและเอกชนนอกจากนี้ยังมีสถานศึกษาทางทหาร ตั้งอยู่ในพื้นที่อีกด้วย จากรูปที่ 3 - 15 จะเห็นได้ว่ามีที่ดินตาบอดหลายแปลงกระจายตั้งอยู่ปะปนกับสถานศึกษาต่างๆ ควรจะได้ใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดเหล่านั้น เพื่อให้ได้ความสะดวกของการใช้สถานศึกษาต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียง

ตารางกิโลเมตร การประปานครหลวงแบ่งการบริการเป็น 2 เขต คือเขตส่วนกลางครอบคลุมพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร และเขตชั้นนอก โดยแหล่งน้ำดิบของน้ำประปาที่ใช้ในบริเวณนี้มาจาก 2 แหล่ง คือ น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน

ในพื้นที่ศึกษามีการบริการของการประปานครหลวงเขตส่วนกลาง ซึ่งยังไม่สามารถให้บริการได้ทั่วทั้งพื้นที่ โดยบริเวณที่มีการบริการน้ำประปา ได้แก่ด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษาและด้านตะวันออกในแนวระยะห่างจากถนนพหลโยธินและถนนรามอินทราประมาณ 2-3กม. นอกจากบริเวณนี้แล้ว ยังไม่มีน้ำประปาให้บริการ

3.2.5.4 การใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีทั้งที่เป็นการใช้ที่ดินแบบชุมชนเมือง ชุมชนชนบท พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่างเปล่า โดยพื้นที่ชุมชนเมืองทั้งหมดอยู่ด้านตะวันตกและด้านใต้ในแขวงอนุสาวรีย์และคลองถนน ส่วนพื้นที่ชุมชนชนบท เกษตรกรรม และที่ว่างเปล่า อยู่ทางด้านเหนือและด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา อันเป็นพื้นที่ของแขวงสายไหม แขวงออเงินและแขวงท่าแร้ง ซึ่งจะสอดคล้องกับรูปแบบและลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการเจริญเติบโตของชุมชนจากอดีตจนถึงปัจจุบัน การใช้ที่ดินในบริเวณชุมชนเมืองโดยทั่วไปเป็นแบบผสมระหว่างพักอาศัยกับพาณิชยกรรมในขณะที่ชุมชนชนบทจะเป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว การใช้ที่ดินที่มีปริมาณสูงที่สุดในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทที่ว่างและเกษตรกรรม รองลงมา ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัย

เกษตรกรรมและที่ว่าง การใช้ที่ดินประเภทนี้เป็นการใช้ที่ดิน ซึ่งมีปริมาณมากที่สุดในพื้นที่ศึกษาอันประกอบด้วยที่ดินว่างเปล่า ที่สวน ที่นา ซึ่งส่วนใหญ่ที่เหล่านี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านเหนือ และด้านตะวันออก ของพื้นที่ศึกษา คืออยู่ในพื้นที่แขวงสายไหม แขวงออเงิน และแขวงท่าแร้ง



รูปที่ 3 - 16 แสดงพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ศึกษา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

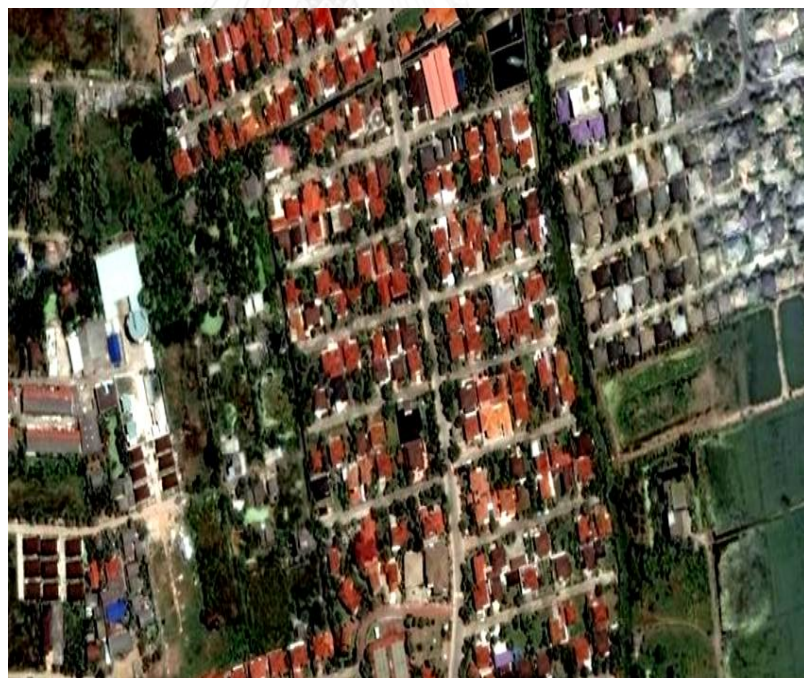
ประเภทของการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมที่สำคัญ ยังคงเป็นการทำนา รองลงมาได้แก่ ทำสวน ไม้ผล และไม้ยืนต้น นอกจากนี้ยังมีการปลูกพืชผักไม้ดอก ไม้ประดับ แต่ก็เป็นส่วนน้อย ปัจจุบันการใช้ที่ดินประเภทนี้ลดลงมาก เนื่องจากขาดแคลนน้ำในหน้าแล้ง รวมทั้งมีการระบายน้ำเสียลงในคลอง ทำให้ไม่สามารถเอาน้ำมาใช้ในการเกษตรได้ พื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่จึงถูกนักพัฒนาที่ดินซื้อทิ้งวางไว้ เพื่อเก็งกำไร นอกจากพื้นที่เกษตรกรรมแล้ว พื้นที่สำคัญอีกประเภทหนึ่งคือ ที่ว่าง ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่ไม่ได้มีการพัฒนาหรือนำมาใช้เพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งโดยเฉพาะ และเดิมอาจเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่กล่าวมาแล้วข้างต้น นอกจากนี้ยังหมายรวมถึงพื้นที่ซึ่งเป็นหนอง คลองและบึง พื้นที่ว่างส่วนใหญ่ปรากฏในบริเวณที่กำลังมีการขยายตัวสูงเป็นแหล่งชุมชน ในแขวงอนุสาวรีย์ แขวงคลองถนน และแขวงท่าแร้ง ดังแสดงในรูปที่ 3 - 16 (แสดงตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ศึกษา)

ที่พักอาศัย การใช้ที่ดินประเภทนี้ จัดได้ว่าเป็นการใช้ที่มีปริมาณสูงรองจากเกษตรกรรม ที่ว่างมีปริมาณสูงสุดในเขตชุมชนเมือง ตามแนวการพัฒนาของถนนสายหลัก 2 สาย ที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา นอกจากอยู่ในรูปแบบอาคารพาณิชย์ตามสองฟากถนนและตามซอย ซึ่งซอยต่างๆนี้ใช้ประโยชน์เป็นที่พักอาศัยโดยเฉพาะ มีปริมาณมาก และจัดได้ว่าเป็นลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 เป็นต้นมา หมู่บ้านจัดสรรแต่ละแห่งอาจประกอบด้วยอาคารพักอาศัยหลายแบบ เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว ทาวน์เฮ้าส์ หมู่บ้านจัดสรร ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ห่างจากถนนสายหลัก ทั้งสองสายลึกเข้าไปในพื้นที่ซึ่งเดิมเคยเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ในแขวงอนุสาวรีย์ แขวงคลองถนน แขวงสายไหม ด้านถนนพหลโยธิน และแขวงท่าแร้ง ริมถนนรามอินทรา นอกจากนี้แล้วการขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรในระยะหลังได้เกิดขึ้นตามถนนสายรอง เป็นแกนในการพัฒนาที่รุกเข้าไปในพื้นที่ตอนในของเขต เช่นถนนสายไหมในแขวงสายไหม ถนนวัชรพล และถนนรัตนโกสินทร์สมโภชในแขวงท่าแร้ง แขวงคลองถนน และแขวงออเงิน หรือรุกเข้าไปในถนน-ซอย เช่น ถนนวัดเกาะ-ออเงิน ถนนเพิ่มสิน-ออเงินในแขวงคลองถนนและแขวงออเงิน กับซอยสยามในแขวงท่าแร้ง

ที่พักอาศัยรูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 ได้แก่ ประเภทห้องเช่า ห้องชุด ลักษณะส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงประมาณ 7 ชั้นและตั้งอยู่ในซอยไม่ห่างจากถนนพหลโยธินและถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา มากนัก การใช้ที่ดินเพื่อที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาเป็นการจัดสรรเพื่อผู้มีรายได้หลายระดับ แต่ส่วนใหญ่ก็เพื่อผู้มีรายได้ปานกลาง โดยในพื้นที่ศึกษามีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยมากในบริเวณแขวงอนุสาวรีย์ และแขวงคลองถนน โดยเฉพาะจะมีการอยู่อาศัย 5 คนต่อครัวเรือน



รูปที่ 3 - 17 ชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 3 - 18 ชุมชนใหม่ บ้านจัดสรรในพื้นที่ศึกษา

3.2.6 สภาพทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการตั้งถิ่นฐานของประชากร

สภาพทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการตั้งถิ่นฐานของประชากรในพื้นที่ศึกษามีความเชื่อมโยงเกี่ยวเนื่องกัน โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนเกษตร ค่อยๆกลายเป็นชุมชนเมืองมากขึ้นเรื่อยๆ

3.2.6.1 สภาพทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา

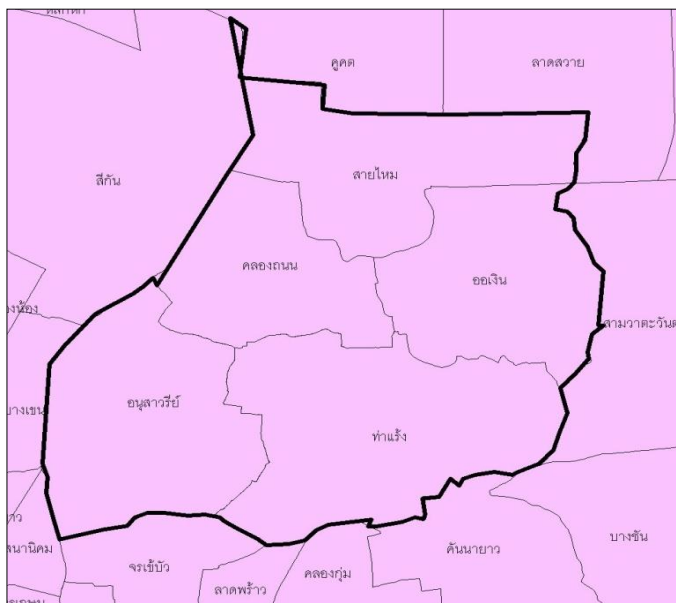
พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตกทม.ชั้นกลางมีพื้นที่ 76.13 ตร.กม.มีสถานประกอบการอุตสาหกรรม และสถานประกอบธุรกิจซึ่งได้แก่ อาคารสำนักงาน หาบเร่ รถเข็น แผงลอยในตลาด และแผงตั้ง เป็นแหล่งจ้างงานสำคัญของพื้นที่นี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารร้านค้า และสำนักงานซึ่งมีสัดส่วนสูงกว่ากิจการอื่น นอกจากตัวเลขของสถานประกอบการซึ่งจะเป็นสิ่งที่แสดงถึงสภาวะการจ้างงานแล้ว จำนวนครัวเรือนของชุมชนแออัดก็ยังเป็นสภาวะที่แสดงถึงการจ้างงานในพื้นที่ได้อีกประการหนึ่ง การมีแหล่งงานอาจเป็นสาเหตุหนึ่งของการมีชุมชนแออัด เพื่อเป็นแรงงานในพื้นที่ ส่วนการมีบริการสาธารณะทั้งของรัฐ และเอกชนที่มีจำนวนมาก เป็นสิ่งที่แสดงว่าการจ้างงานในพื้นที่ศึกษาดำเนินไปได้โดยได้รับผลตอบแทนในอัตราที่น่าพอใจ

แนวโน้มการขยายตัวของการจ้างงานในพื้นที่ศึกษานั้นมีจำนวนแรงงานย้ายเข้า สูงกว่าแรงงานที่ย้ายออกเสมอ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาเป็นที่อยู่อาศัย สถานประกอบธุรกิจ สถานประกอบอุตสาหกรรม และบริการอื่นๆตามลำดับ แม้พื้นที่ซึ่งใช้ประกอบอุตสาหกรรม และกิจการอื่นๆ มีปริมาณเป็นรองจากที่พักอาศัย แต่ก็มีความสำคัญมากในฐานะที่เป็นแหล่งจ้างงานของพื้นที่ศึกษา

ศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษานั้น นอกจากพิจารณาด้านอุปทานของปัจจัยการผลิตโดยเฉพาะแรงงานแล้ว เมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวของการทำกิจกรรมทางด้านเกษตรกรรมพบว่าไม่มีการขยายตัวที่เด่นชัด โดยสภาพการใช้พื้นที่ซึ่งมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นคือการใช้ที่ดินเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีลักษณะความเป็นเมืองสูงขึ้น

3.2.6.2 สภาพทางด้านสังคม

พื้นที่ศึกษาประกอบด้วย 5 แขวง ประชากรส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 70 ตั้งถิ่นฐานอยู่ในแขวงคลองถนนและแขวงอนุสาวรีย์ และมีประชากรอยู่น้อยในแขวงออเงิน เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรต่อพื้นที่แล้ว แขวงคลองถนน มีประชากรหนาแน่นมาก สูงกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกแขวง



รูปที่ 3 – 19 ขอบเขตการปกครองระดับแขวงในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะโครงสร้างประชากร ในพื้นที่ศึกษาโดยรวมแล้วจะคล้ายคลึงกับลักษณะโครงสร้างประชากรของกรุงเทพมหานคร คือ ประชากรส่วนใหญ่จะเป็นประชากรวัยแรงงาน เช่นเดียวกับของกรุงเทพมหานคร โดยมีประชากรวัยเด็กเป็นอัตราส่วนรองลงมา และประชากรสูงอายุ มีสัดส่วนน้อยที่สุด

3.2.6.3 พัฒนาการ การตั้งถิ่นฐานของประชากร

กรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากการขยายตัวโดยการตั้งถิ่นฐานของประชากร ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ซึ่งคาบเกี่ยวกับช่วงเวลาที่ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ ปัญหาค่าเงินบาท การขาดดุลการชำระเงินที่สะสมต่อเนื่อง รวมทั้งการขาดเงินงบประมาณ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวในอัตราที่น้อยลง จนเศรษฐกิจค่อยๆ ดีขึ้นและขยายตัวสูงสุดประมาณร้อยละ 13 ต่อปี หลังจากนั้นในช่วงสงครามอ่าวเปอร์เซีย และช่วงการยึดอำนาจของ รสช. อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจก็ค่อยๆ ลดลง และชะลอตัวมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 7-8 ต่อมาเศรษฐกิจค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย จนถึงการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจใน พ.ศ. 2540 การขยายตัวได้ลดลงต่ำสุดจนติดลบร้อยละ 12 ใน พ.ศ. 2541 แล้วค่อยๆ ขยายตัวอย่างช้าๆ ขึ้นมาเป็นบวกในปีต่อๆ มา ซึ่งสภาพเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศที่ผ่านมา ย่อมมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ ขนาด และทิศทางของการตั้งถิ่นฐานของประชากรในพื้นที่กรุงเทพมหานครรวมทั้งมีผลต่อการเกิดพื้นที่ตาบอดและพื้นที่ว่างเปล่ารอการพัฒนาในเมืองด้วย

รูปแบบการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานบริเวณชานเมืองในพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายการจราจรขนส่งเป็นแกนหลัก มีบทบาทในการรองรับสำหรับประชากรที่ย้ายถิ่นฐานออกมาอยู่ในพื้นที่บริเวณชานเมืองในชนบทของ กทม. และปริมณฑลมากขึ้น เนื่องจากการย้ายถิ่นของประชากรจากภูมิภาคต่างๆของประเทศ เข้ามาตั้งถิ่นฐานใหม่ในพื้นที่ซึ่งใกล้แหล่งงานใน กทม. เพื่อรองรับการทำงานด้านบริการและอุตสาหกรรมที่ขยายตัวขึ้นมากในปริมณฑล ดังจะเห็นได้จากการจ้างงานในสถานประกอบการได้เพิ่มขึ้นจาก 1.1 ล้านคน เป็น 1.7 ล้าน ระหว่าง พ.ศ.2543-2537 โดยเฉพาะการจ้างงานในโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งมีการขยายตัวสูงสุด จาก 0.33 เป็น 0.93 และ 1.1 ล้านคน ระหว่าง พ.ศ. 2526- 2536 และ 2544 ประชากรที่เพิ่มขึ้นอีกส่วนหนึ่งมาจากที่ย้ายออกจากกรุงเทพมหานครไปหาที่อยู่อาศัยใหม่บริเวณชานเมือง ซึ่งในช่วง พ.ศ. 2538-2543 มีจำนวนถึง 223,020 คนที่ออกไปตั้งถิ่นฐานในปริมณฑล การขยายตัวของประชากรในพื้นที่ปริมณฑลจึงเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีแนวโน้มว่าอีก 20 ปี ข้างหน้า พื้นที่รวมของปริมณฑลจะมีจำนวนประชากรมากกว่า กทม. .

สำหรับการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในพื้นที่บริเวณนอกถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ออกไปยังชานเมืองและชนบทของปริมณฑลนั้น ในช่วงแรกคือ พ.ศ 2531-2521.มีการขยายตัวเร็วลักษณะเป็นแถบต่อเนื่อง (Ribbon Development) เริ่มจากทิศเหนือจากปากเกร็ด นนทบุรี คูคต ดอนเมือง หลักสี่ บางเขน ลาดพร้าว บางกะปิ บึงกุ่ม คันนายาว สะพานสูง ประเวศ บางพลี อำเภอมืองสมุทรปราการ และพระประแดง เป็นแถบพื้นที่ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วมาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกจากเหนือจรดใต้ล้อมรอบพื้นที่เมืองภายในถนนวงแหวน มีโครงข่ายถนนสายสำคัญเป็นแนวแกนได้แก่ วิภาวดีรังสิต-พหลโยธิน ทางเหนือ ถนนลาดพร้าว-รามอินทรา ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนศรีนครินทร์-นวมินทร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่-รามคำแหง และถนนสุขุมวิท-อ่อนนุช-ลาดกระบัง (ดังแสดงในรูปที่ 3-14 แสดงองค์ประกอบหลัก แนวแกนของชุมชน และเส้นทางสัญจร) ส่วนด้านตะวันออกและใต้ มีจำนวนประชากรลดลง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บริเวณใจกลางเมืองซึ่งต่อเนื่องมาทางทิศตะวันออกของพื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาฯบริเวณที่อยู่นอกเมืองออกไป

กระบวนการขยายพื้นที่บริเวณชานเมืองได้ดำเนินต่อไปในลักษณะที่มีการใช้พื้นที่ตั้งถิ่นฐานใหม่กระจุกกระจายรุนแรงเพิ่มขึ้นระหว่าง พ.ศ 2544-2531 .เนื่องจากในช่วงเกือบ 10 ปีแรกเป็นยุคเศรษฐกิจขยายตัวสูงสุด การซื้อขายที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ขยายตัวอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน แต่วิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วง 4 ปีหลัง ทำให้เกิดผลกระทบต่อการขยายตัวที่ผ่านมานี้ โดยโครงการพัฒนาต่างๆหยุดชะงัก โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่งต้องปิดลง มีการเลิกจ้างงาน และการปรับตัวในการจ้างงานเป็นเฉพาะบางเวลา มีผลกระทบต่อจำนวนประชากรที่เคยเพิ่มขึ้นให้เริ่มมีอัตราที่ลดลง

จากการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจที่ผ่านมา ก่อนการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ได้มีการปรากฏรูปแบบของการพัฒนาพื้นที่ซึ่งขยายตัวอย่างรวดเร็วกระจายเป็นวงรอบพื้นที่ของเมืองศูนย์กลาง ในรัศมีที่ไกลกว่าเดิม และเป็นแนวเส้นออกไปตามทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญ เชื่อมโยงกับเมืองสำคัญต่างๆในปริมณฑล แต่ก็มีพื้นที่ซึ่งมีประชากรลดลงกระจุกกระจายแทรกอยู่ทั่วไป ซึ่งมีจำนวนมากในกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก นอกเหนือจากพื้นที่ขนาดใหญ่ภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษกที่มีประชากรลดลงเกือบทุกพื้นที่ โดยรูปแบบของพื้นที่ซึ่งขยายตัวเร็วเริ่มตั้งแต่บริเวณเขตลาดกระบังทางตะวันออก ต่อเนื่องกับเขตสะพานสูง คันนายาว มีนบุรี สายไหม ดอนเมืองและด้านตะวันตกของอำเภอลำลูกกาซึ่งเป็นแถบพื้นที่ต่อเนื่องขนาดใหญ่พาดผ่านจากเหนือไปตะวันออก สำหรับการพิจารณาพื้นที่ซึ่งมีส่วนแบ่งรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก มีความชัดเจนว่ามีการกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ แถบพื้นที่ซึ่งต่อเนื่องจากตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา ด้านเหนือต่อลงมายังแขวงทุ่งสีกัน อนุสาวรีย์ ท่าแร้ง คลองกุ่ม คันนายาว สะพานสูง และมีนบุรี ซึ่งเป็นแถบพื้นที่ด้านเหนือ-ตะวันออก ที่สำคัญที่สุดในพื้นที่ส่วนขยายของกทม.ทางฝั่งตะวันออก

จากงานวิจัยโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นบริเวณที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้ระบุถึงเรื่องพัฒนาการของรูปแบบการตั้งถิ่นฐานประชากรของกทม. ปริมณฑล และฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นขอบเขตรอบนอกของพื้นที่โครงการฯ ดังนี้

พัฒนาการระหว่าง พ.ศ. 2503-2513

การขยายตัวของประชากรจากเขตชั้นใน ออกมายังพื้นที่เขตวงแหวนชั้นกลาง (ถนนรัชดาภิเษก) ในช่วง 10 ปีแรก ระหว่าง พ.ศ. 2503 – 2513 นั้น ขยายมากใน 3 ทิศทาง ได้แก่ ด้านเหนือ ประกอบด้วย พื้นที่เขตจตุจักร บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง และสายไหม ด้านตะวันออก ประกอบด้วย พื้นที่เขตคลองเตย วัฒนา สวนหลวง พระโขนง บางนา และประเวศ ทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องออกไปถึงจังหวัดสมุทรสาคร ประกอบด้วย พื้นที่เขตจอมทอง ราษฎร์บูรณะ บางบอน หนองแขม บางขุนเทียน และอำเภอเมืองสมุทรสาคร พื้นที่ดังกล่าวมีประชากรเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ 97 – 136

แต่ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ มีบางพื้นที่ซึ่งมีประชากรเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง เช่น ทางเหนือของจังหวัดปทุมธานี ซึ่งในงานวิจัยโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะโดยรอบสุวรรณภูมิ สันนิษฐานว่า เกิดจากการย้ายถิ่นออกจากพื้นที่ต่างๆ เข้าไปตั้งถิ่นฐานในพื้นที่กลางเมืองส่วนที่ขยายตัวของกทม.เป็นส่วนใหญ่ และเป็นที่น่าสังเกตว่าพื้นที่เขตชั้นในรอบเขตพระนครด้านทิศเหนือ และทิศตะวันออกนั้น ประชากรได้เริ่มลดลงด้วย

พัฒนาการระหว่าง พ.ศ. 2513 - 2523

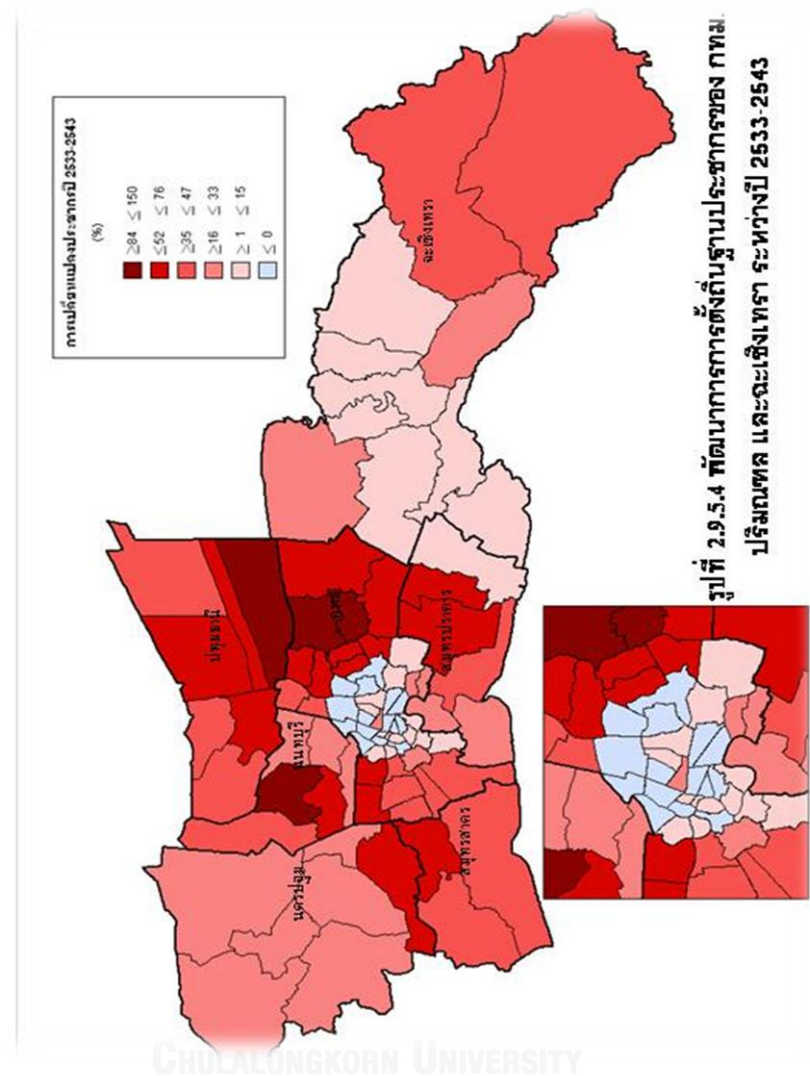
การขยายตัวของประชากรใน 10 ปี ช่วงที่ 2 ระหว่าง พ.ศ. 2513 – 2523 ทำให้เกิดพื้นที่ซึ่งขยายตัวเร็วมีลักษณะกระจุกอยู่ในเขตชั้นกลางต่อเนื่องออกมาจากด้านเหนือของเขตชั้นในนั้น ได้แก่ เขตลาดพร้าว วังทองหลาง บางกะปิ สะพานสูง บึงกุ่มและคันนายาว (ประชากรขยายตัวมากกว่าร้อยละ 169) และเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตชั้นในและต่อเนื่องขึ้นไปทางเหนือ แถบดินแดง จตุจักร บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง และสายไหม ที่มีอัตราการขยายตัวของประชากรสูงปานกลาง (ระหว่างร้อยละ 72 – 91) และขึ้นไปเหนือสุดถึง อ. คลองหลวง จ. ปทุมธานี โดยมีอัตราการขยายตัวของประชากรในกลุ่มเดียวกัน

พัฒนาการระหว่าง พ.ศ. 2523 - 2533

สำหรับการขยายตัวของประชากรใน 10 ปี คือช่วงที่ 3 ระหว่าง พ.ศ. 2523 – 2533 นั้น เป็นช่วงเวลาที่ครอบคลุมระยะที่เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวสูงสุด (พ.ศ. 2531) ทิศทางการขยายตัวของพื้นที่ซึ่งมีประชากรขยายตัวอย่างรวดเร็วยังคงอยู่ในทิศตะวันออกเฉียงเหนือเหมือนใน 10 ปีก่อน แต่มีการขยายพื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิมออกไปยังเขตชั้นนอกด้านตะวันออกของ กทม. โดยมีรูปแบบที่ชัดเจน (ลาดกระบัง มีนบุรี คลองสามวา ขยายตัวระหว่างร้อยละ 96–154)

พัฒนาการระหว่าง พ.ศ. 2533 - 2543

สำหรับใน 10 ปี ช่วงที่ 4 ที่ผ่านมา ระหว่าง พ.ศ. 2533 – 2543 นั้น พื้นที่ซึ่งมีประชากรขยายตัวอย่างรวดเร็ว กระจายออกไปโดยรอบศูนย์กลาง กทม. และเข้มขึ้นในแถบพื้นที่ต่อเนื่องคือเหนือ – ใต้ และทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี ลงมาจนถึง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ส่วนบริเวณที่มีอัตราการขยายตัวสูงปานกลาง (ร้อยละ 52 – 76) คือ บริเวณพื้นที่ อ.ลำลูกกา ต่อเนื่องกับเขตคลองสามวา และเขตมีนบุรี เป็นแกนนำที่มีอัตราส่วนขยายตัวสูงสุด (ระหว่างร้อยละ 84 – 150)



รูปที่ 3-20 การการตั้งถิ่นฐานประชากรของ กทม .ประจวบคีรีขันธ์ และฉะเชิงเทรา ระหว่างปี พ.ศ.2533 - 2543

3.2.7 กรณีศึกษาพื้นที่ที่ตาดบอดในเขตบางเขน และเขตสายไหม

จากการพัฒนาของบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการขยายตัวของเมืองโดยขาดการวางแผนในภาพรวม ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองเติบโตแบบธรรมชาติโดยเกาะตามแนว 2 ฝั่งของถนนสายหลัก ปิดกั้นพื้นที่ภายในซึ่งอยู่ด้านหลัง ทำให้เข้าออกได้ยาก มีหลายแปลงที่เข้าออกไม่ได้ เกิดเป็นพื้นที่ตาดบอด ซึ่งในงานวิจัยครั้งนี้ได้สำรวจพื้นที่ตา

บอดในพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ในเขตฝั่งตะวันออกของกทม.ได้แก่ เขตบางเขน และเขตสายไหม โดยใช้วิธีการค้นหา และคัดเลือกพื้นที่ที่ต่อบอดตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายละเอียดของบทที่ 3 แล้ว พบว่ามีกรณีศึกษาทั้งหมด 33 พื้นที่ (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง)

3.2.7.1 กรณีศึกษาพื้นที่ที่ต่อบอดจำแนกตามขอบเขตการปกครอง

เมื่อนำกรณีศึกษาที่ดินต่อบอดทั้ง 33 พื้นที่ของเขตบางเขน และเขตสายไหม มาจำแนกตามขอบเขตการปกครองของ 2 เขต คือ 5 แขวง พบดังนี้ (ดูรายละเอียดใน รูปที่ 3 - 28 แสดงตำแหน่งของพื้นที่ต่อบอดในพื้นที่ศึกษา)

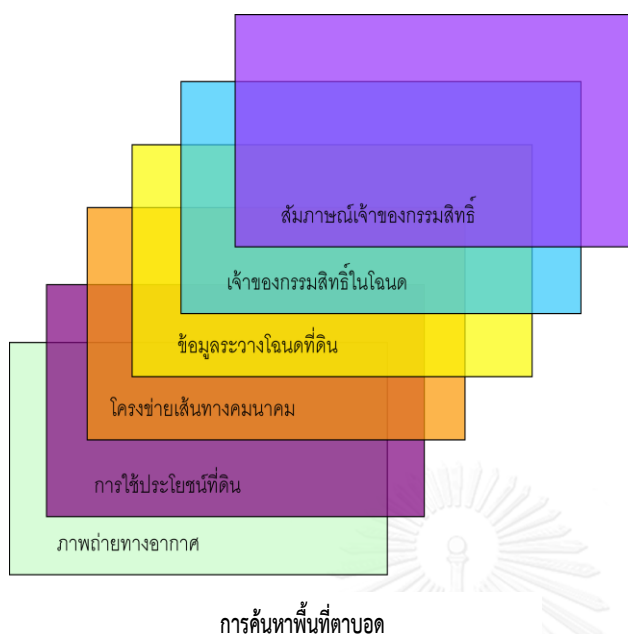
อยู่ในเขตบางเขนรวม	18 พื้นที่
แขวงอนุสาวรีย์	1 พื้นที่
แขวงท่าแร้ง	17 พื้นที่
อยู่ในเขตสายไหม รวม	15 พื้นที่
แขวงคลองถนน	9 พื้นที่
แขวงออเงิน	2 พื้นที่
แขวงสายไหม	4 พื้นที่

บทที่ 4

การวิเคราะห์ รูปแบบและสาเหตุการเกิด ของพื้นที่ตาบอด

การค้นหาพื้นที่ตาบอดนั้นสามารถหาได้เบื้องต้นจากการพิจารณาภาพถ่ายทางดาวเทียมจาก สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิศาสตร์สารสนเทศ เมื่อปี พ.ศ.2495 คือ โครงข่ายถนนที่เข้าถึงที่ดิน และพื้นที่ว่างนั้น ข้อมูล GIS ของฝ่ายภูมิสารสนเทศทางผังเมือง กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2554 ทั้งนี้ ยังไม่สามารถสรุปได้จากข้อมูลดังกล่าวว่าเป็นพื้นที่ตาบอดจริง จะต้องมีข้อมูลจากกรมที่ดินเข้ามา เพื่อเป็นหลักในการพิจารณาว่า โฉนดแปลงดังกล่าวมีถนนเข้าถึงจริงหรือไม่ โดยสรุปองค์ประกอบพื้นฐานหลักในการพิจารณาพื้นที่ตาบอด ประกอบด้วย การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) และการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาในทุกๆด้านของพื้นที่ตาบอด ได้แก่ การพิจารณาถึงรูปแบบ สาเหตุที่ทำให้เกิด และผลกระทบที่พื้นที่ตาบอดมีผลต่อเศรษฐกิจ จึงได้ทำการศึกษาดังนี้

สรุป องค์ประกอบพื้นฐานหลักในการพิจารณาพื้นที่ตาบอดประกอบด้วย การเข้าถึงพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาในทุกๆด้านของพื้นที่ตาบอด ได้แก่ การพิจารณาถึงรูปแบบการเกิดพื้นที่ตาบอด สาเหตุที่ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอด และผลกระทบที่เกิดจากพื้นที่ตาบอด



ภาพที่ 4-1 แสดงการใช้เครื่องมือการค้นหาค้นหาพื้นที่ตาบอด เพื่อการวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.1 ระยะเวลาที่ 1 การวิเคราะห์รูปแบบของพื้นที่ตาบอด (Determine the Types)

4.1.1 พัฒนาการของเมือง และการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

ในอดีตการคมนาคมหลักในพื้นที่ศึกษาใช้แนวคลองสัญจร เหมือนพื้นที่อื่นทั่วไป ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการตัดเส้นทางรถไฟขึ้นเชื่อมในแต่ละภาคของประเทศประชาชนส่วนใหญ่จึงหันไปใช้บริการสัญจรทางบกแทนและในปัจจุบัน ประชากรในพื้นที่ศึกษายังคงมีเส้นทางคมนาคมทางน้ำสัญจรเป็นบางส่วน โดยเฉพาะประชากรที่อาศัยอยู่ริมน้ำ

ในการศึกษานี้ เพื่อให้เข้าใจถึงวิวัฒนาการของการพัฒนาเมืองและการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา จึงได้นำแผนที่และภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร จากอดีตมาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงต่างๆที่เกิดขึ้นในแต่ละสมัยได้ทำการสืบค้นภาพถ่ายทางอากาศของบริเวณพื้นที่ศึกษาที่เก่าที่สุดเท่าที่มีอยู่ของกรมแผนที่ทหารคือ ในปีพ.ศ.2495 พบว่ามีโครงข่ายหลักที่สำคัญคือ ถนนพหลโยธิน รามอินทรา-อาจณรงค์อยู่ในพื้นที่ศึกษา และข้างเคียงมีสนามบินดอนเมือง (ตามที่แสดงไว้เป็นบริเวณสี

แดงในแผนที่) การใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา เริ่มแรกเป็นเกษตรกรรม และต่อมามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินด้วยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และสาธารณูปการเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐโดยเฉพาะกองทัพอากาศเริ่มมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่ศึกษาอย่างชัดเจน แต่โดยภาพรวมในปีดังกล่าวพื้นที่เกษตรกรรมยังไม่ได้รับการเปลี่ยนแปลงจากการอยู่อาศัยเลย

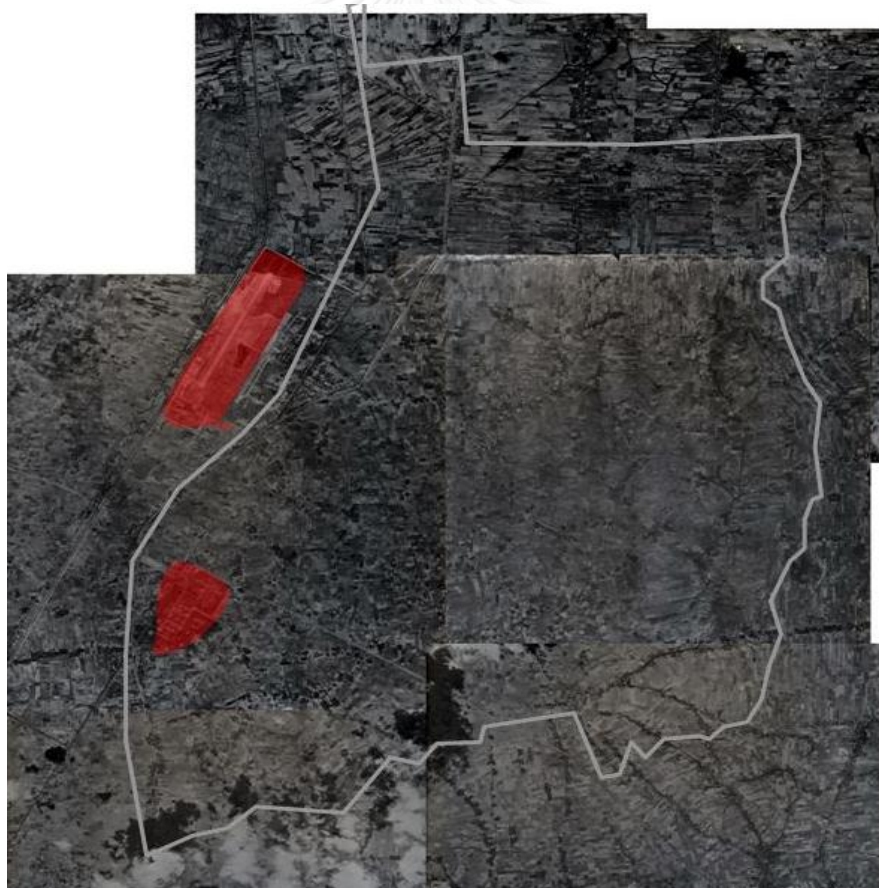
ภาพปีพ.ศ.2524 มีการขยายปรับปรุงสนามบินดอนเมืองให้รองรับการบินได้มากขึ้นและการใช้ที่ดินเกิดการเปลี่ยนแปลง (ตามที่แสดงไว้เป็นบริเวณสีแดงในแผนที่) โดยบริเวณที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือแนวทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษาโดยเริ่มจากจุดตัดบริเวณถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา-อาจณรงค์ มีการเจริญเติบโตขยายจากศูนย์กลางเมืองมาทิศตะวันออกเป็นตัวส่งขยายต่อเนื่องมายังพื้นที่ศึกษา โดยเกิดหมู่บ้านจัดสรรบริเวณถนนรามอินทรา-อาจณรงค์เป็นที่แรกใกล้กับสนามกอล์ฟทหารอากาศในปัจจุบัน และพื้นที่ด้านข้างสนามบินซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษามีการปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินไม่เป็นเกษตรกรรมอีกต่อไป สัดส่วนพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ศึกษาลดลงเหลือประมาณ 70 เปอร์เซ็นต์ในระยะเวลาเพียง 29 ปี

ปีพ.ศ.2530 การปรับปรุงขยายสนามบินดอนเมืองยังมีอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับเที่ยวบินที่มากขึ้น การใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาเกิดการพัฒนารับเปลี่ยนการใช้ที่ดินจากเกษตรกรรมเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นจากเดิมหลายเท่าตัว โดยการขยายตัวรุกเข้าพื้นที่จากด้านตะวันตกเข้าไปสู่ตอนในพื้นที่ศึกษาโดยการพัฒนาแบบแยกส่วนจากนักพัฒนาที่ดินภาคเอกชนและชาวบ้านที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยใหม่ โดยศูนย์กลางการพัฒนา ยังคงเริ่มจากบริเวณจุดตัดถนนพหลโยธิน-รามอินทรา-อาจณรงค์ โดยเกิดการขยายตัวตามถนนรามอินทราซึ่งอยู่ทางตอนใต้เป็นลักษณะการพัฒนาที่เกาะตามแนว 2 ฝั่งถนนแต่บริเวณเกษตรกรรมก็ยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือ คือบริเวณเขตสายไหมในปัจจุบันซึ่งยังไม่ได้รับผลกระทบจากการขยายเมืองมากนัก เนื่องจากโครงข่ายถนนยังไม่ได้เข้าถึงพื้นที่และมีปัจจัยด้านน้ำที่อุดมสมบูรณ์ ซึ่งไหลมาจากตอนบนของจังหวัดปทุมธานีนั่นเอง โดยมีพื้นที่เกษตรกรรมคงอยู่ประมาณ 60 เปอร์เซ็นต์ และเริ่มมีพื้นที่ตาบอดเกิดขึ้น

ในปี พ.ศ.2530 พ.ศ.2541 การขยายตัวของเมืองในพื้นที่ศึกษา มีการปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก คือจากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่เมือง มีปัจจัยหลักที่นำการพัฒนา คือ โครงข่ายคมนาคม โดยการพัฒนาที่อยู่อาศัยเกิดจากนักจัดสรรที่ดินภาคเอกชนเป็นหลักจากเดิมที่พัฒนาตามเส้นทางคมนาคมถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา-อาจณรงค์ เริ่มมีการเปิดพื้นที่ เพื่อพัฒนาบ้านจัดสรรเพิ่มมากขึ้นจากถนนวัชรพล ซึ่งเปิดเข้าพื้นที่บริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษา และบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษายังมีการตัดถนนวงแหวนรอบนอก ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งออกเป็นชิ้นเล็กชิ้นน้อยและถูกปิดล้อมด้วยการใช้ที่ดิน เพื่อการอยู่อาศัยที่พัฒนาขยายตัวตามแนว 2 ฝั่งถนน

ปิดกั้นพื้นที่ด้านหลังทำให้เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่เกิดพื้นที่ตาบอดขึ้นหลายแปลงและพื้นที่เกษตรกรรมก็ถูกปิดล้อมด้วยเช่นกัน

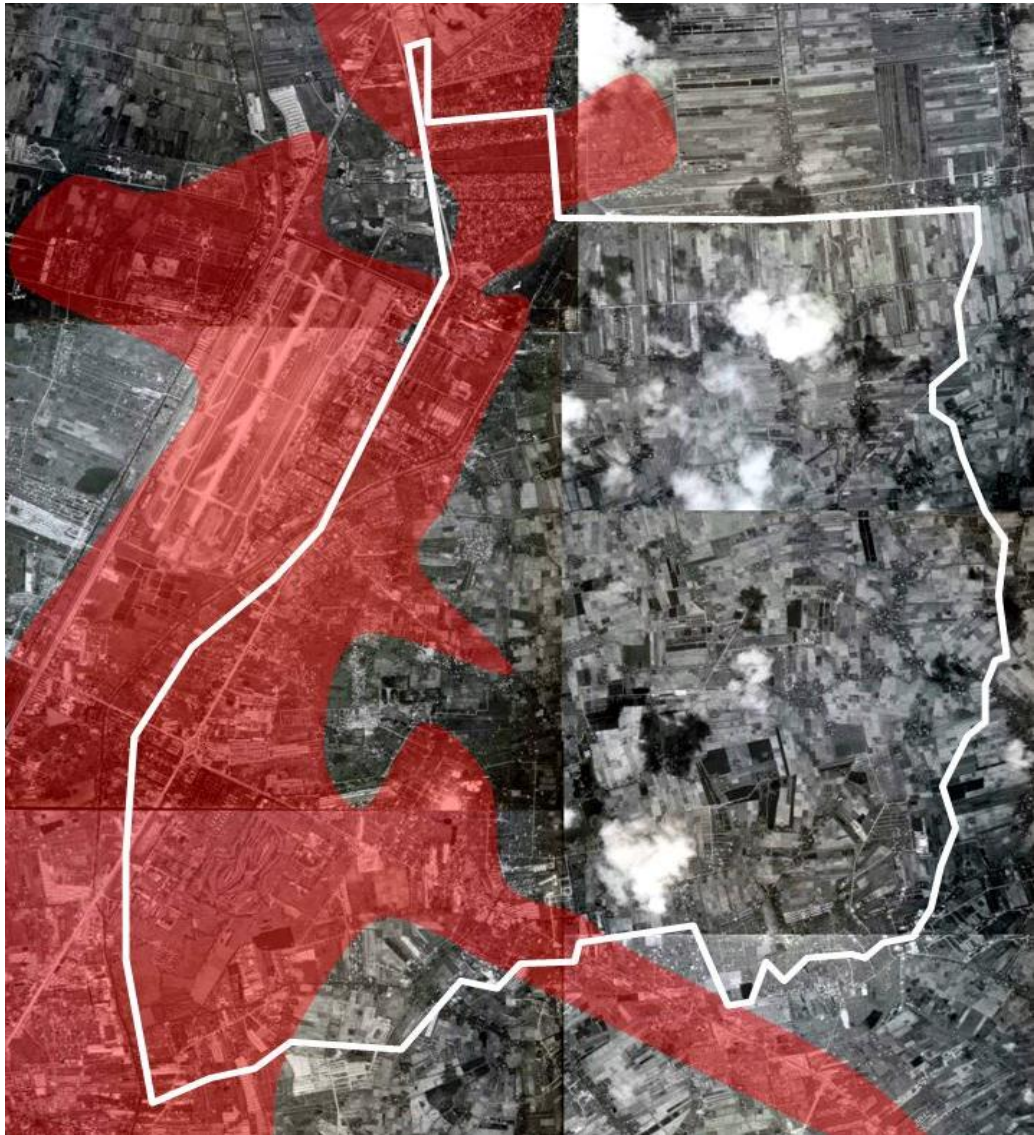
พ.ศ.2547 การขยายตัวของเมืองยังคงต่อเนื่องเป็นลักษณะรูปแบบเดิม โดยขยายจากเส้นทางคมนาคมสายหลักเกาะตามแนว 2 ฝั่งถนน แต่บริเวณที่มีการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยที่เห็นได้เด่นชัดในพื้นที่ศึกษาคือ บริเวณถนนวัชรพลซึ่งมีการจัดสรร ปลุกสร้างที่อยู่อาศัยบริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงตามลำดับเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยและพื้นที่รอการพัฒนา เกิดสภาพบั่นทอนด้านการเกษตรเช่น ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนที่เข้าไปอยู่ใหม่เพิ่มมากขึ้นซึ่งขาดการบำบัด ไหลลงสู่ลำคลองสาธารณะทำให้การเกษตรกรรมมีผลผลิตลดลง และในที่สุดส่วนใหญ่ก็เลิกทำการเกษตร เนื่องจากสภาพแวดล้อมไม่อำนวย พื้นที่เกษตรกรรมลดลงเหลือเพียง 30 ไร่เศษและยังมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในขณะที่มีพื้นที่ตาบอดเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จากการปิดกั้นของสิ่งปลูกสร้างริม 2 ฝั่งถนน และจากหมู่บ้านจัดสรรที่พัฒนามากขึ้นเป็นลำดับ



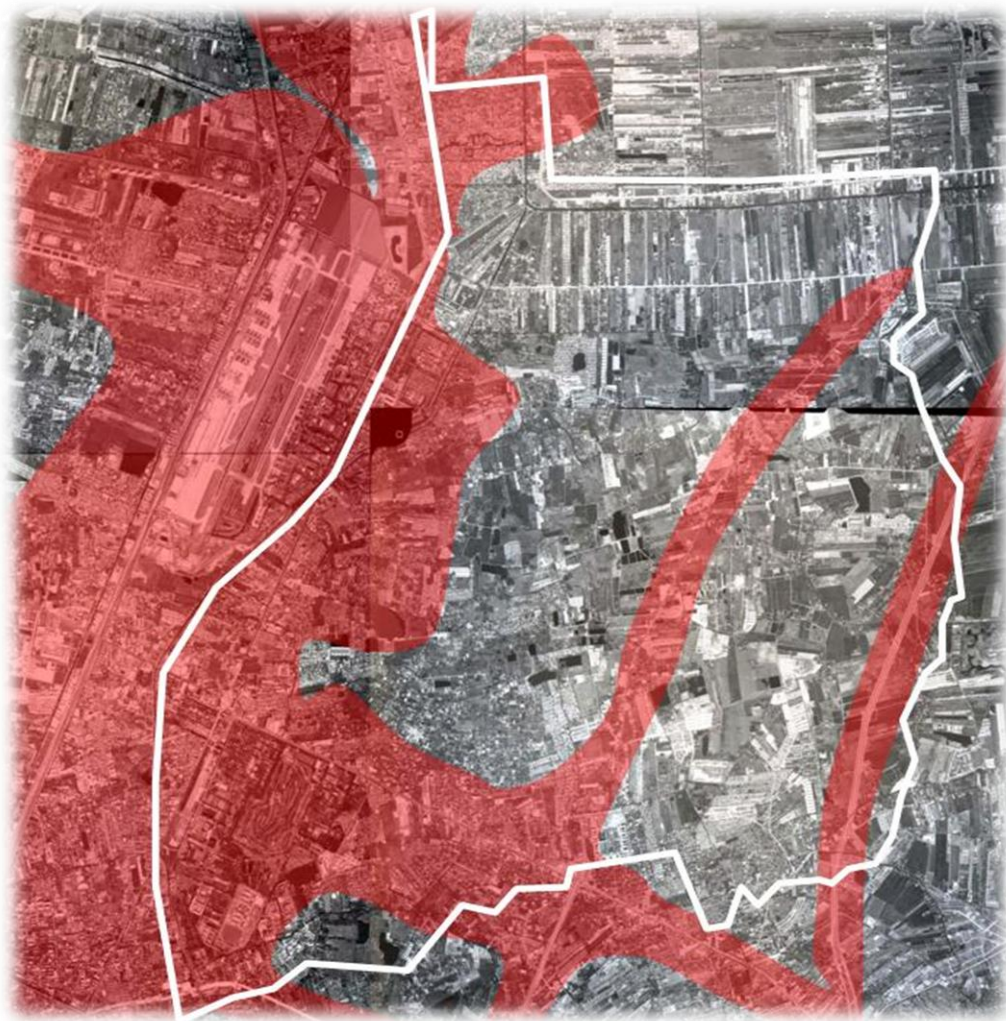
รูปที่ 4-2 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2495



รูปที่ 4-3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2524

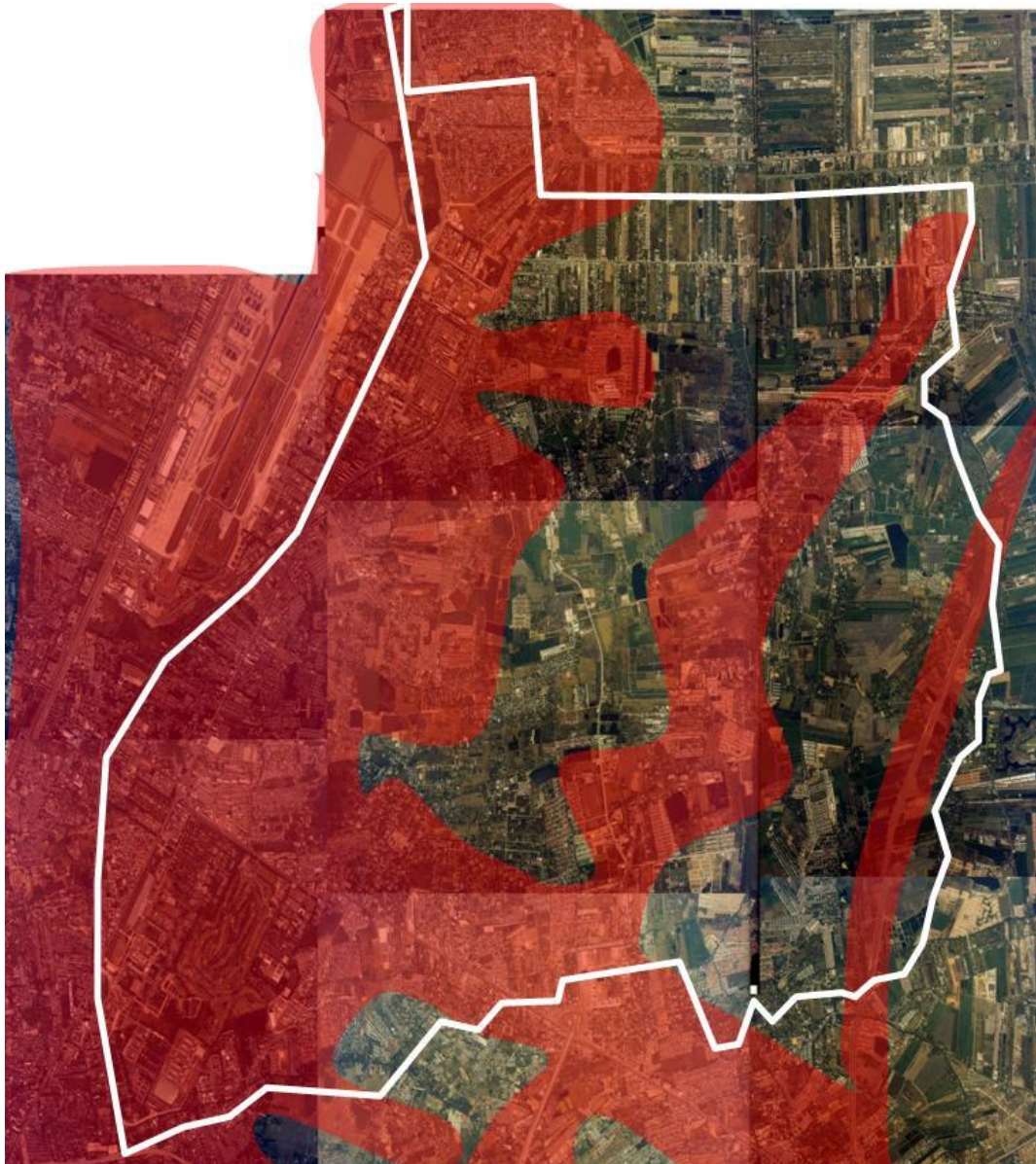


รูปที่ 4-4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ศึกษา

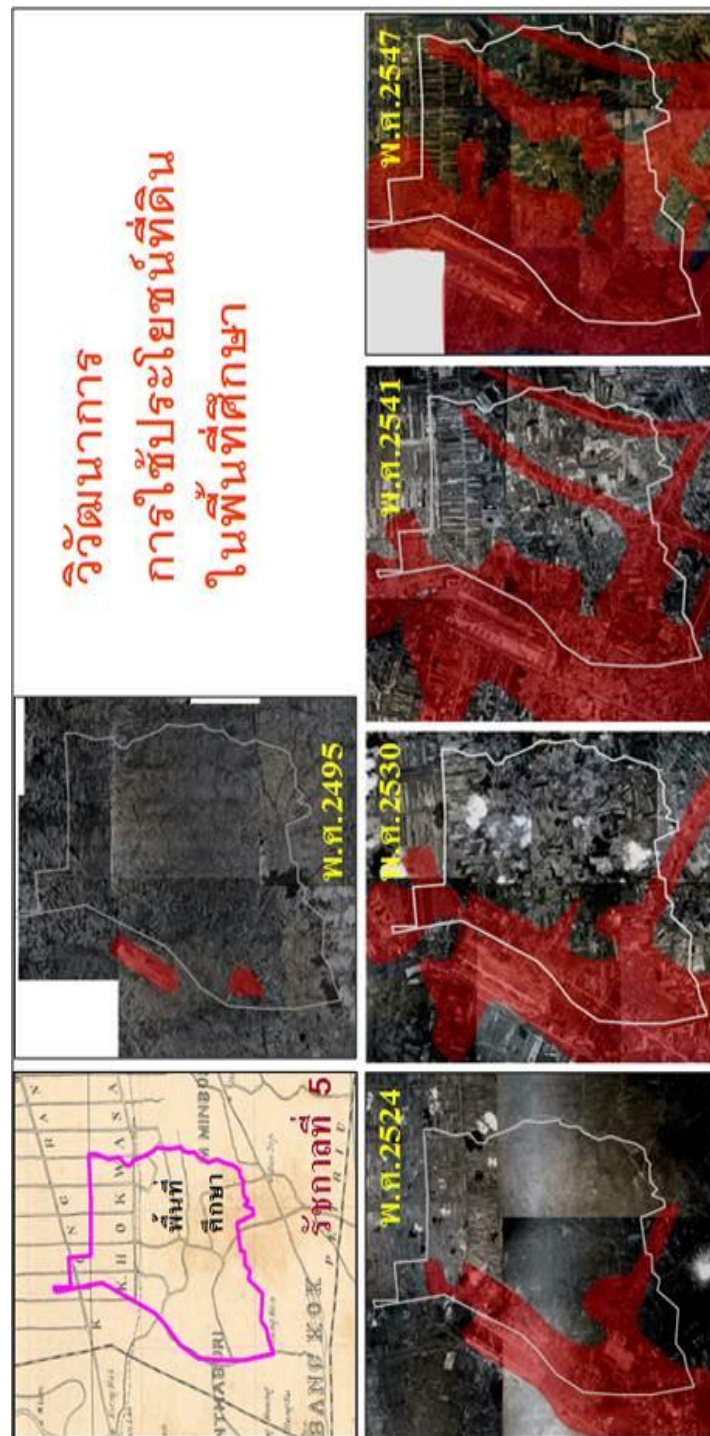


CHULALONGKORN UNIVERSITY

รูปที่ 4-5 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2541



รูปที่ 4-6 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2547



รูปที่ 4-7 พิจารณาการขยายตัวของเมืองในพื้นที่ศึกษาจากภาพถ่ายทางอากาศเปรียบเทียบกับ
วิวัฒนาการของการใช้ที่ดินในช่วงเวลาต่างๆ ตั้งแต่ปี 2495-2547

การสืบค้นภาพถ่ายทางอากาศของบริเวณพื้นที่ศึกษาที่เก่าที่สุดของกรมแผนที่ทหารคือในปี พ.ศ.2495 พบว่ามีโครงข่ายหลักที่สำคัญคือ ถนนพหลโยธิน รามอินทรา-อาจณรงค์อยู่ในพื้นที่ศึกษา และข้างเคียงมีสนามบินดอนเมืองการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา เริ่มแรกเป็นเกษตรกรรมและต่อมามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินด้วยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และสาธารณูปการเพิ่มมากขึ้น

ลักษณะความหนาแน่นของประชากรจะอยู่ติดกับแนว 2 ฝั่งถนน และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ไปถึงบริเวณถนนวัชรพลซึ่งมีการจัดสรร ปลุกสร้างที่อยู่อาศัยบริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงตามลำดับเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยและพื้นที่รอการพัฒนา พื้นที่เกษตรกรรมลดลงต่อเนื่อง ในขณะที่มีพื้นที่ที่ตาบอดเพิ่มขึ้น จากการปิดกั้นของสิ่งปลูกสร้างริม 2 ฝั่งถนน และจากหมู่บ้านจัดสรรที่พัฒนามากขึ้น

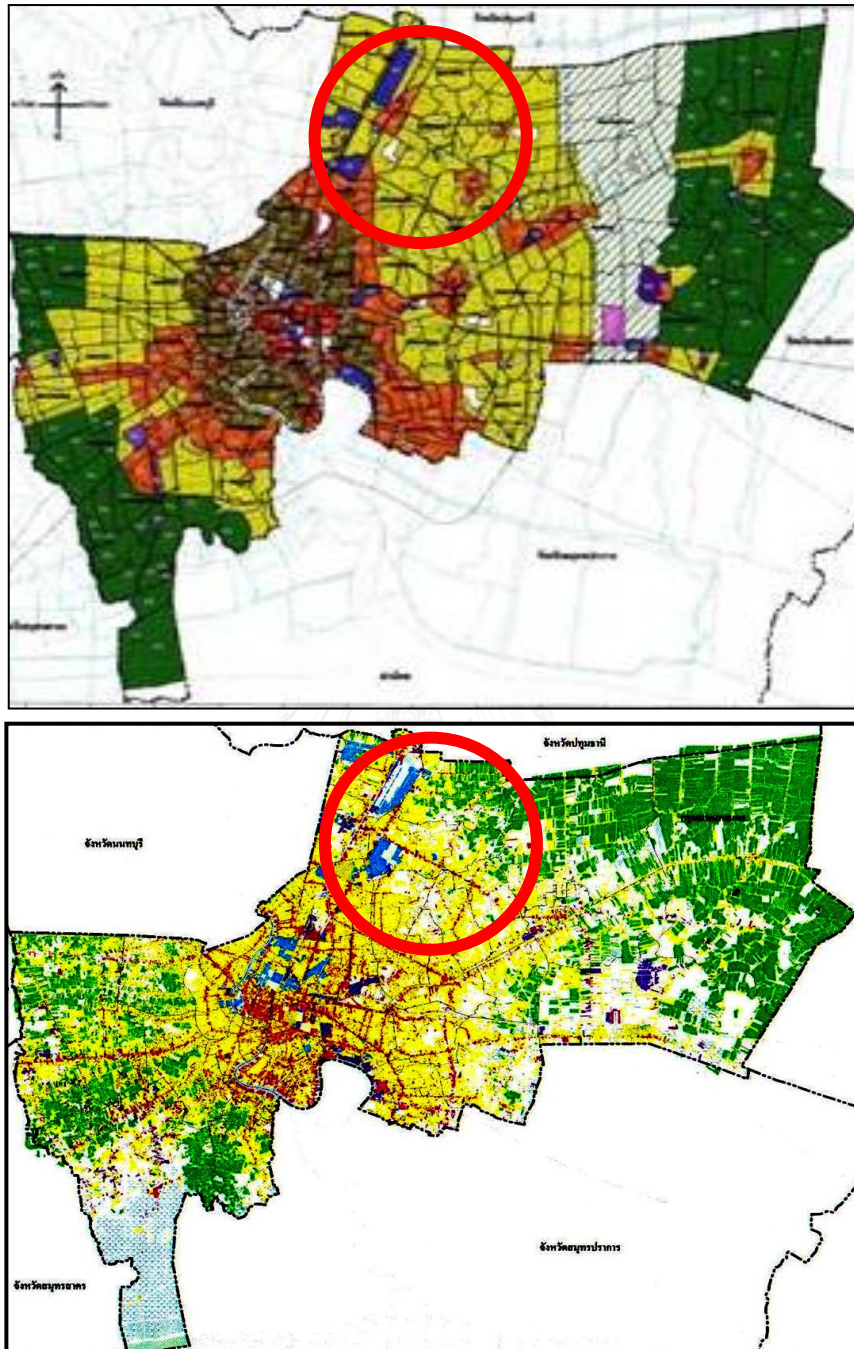
4.1.2 การพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในพื้นที่ศึกษา

ผังเมืองกทม.เริ่มมีฉบับแรกเมื่อ พ.ศ.2503 และฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 เมื่อพ.ศ.2549 ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาของเมือง โดยยังขาดการประสานข้อกำหนดกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงข่ายถนน ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้จริงตามที่กำหนดไว้ ส่วนใหญ่เนื่องจากขาดการเข้าถึงพื้นที่ โดยสะดวกจึงยังใช้ประโยชน์ไม่ได้เท่าที่ควรตามวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง

การลงทุนของภาครัฐ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดพื้นที่ตาบอด เพราะในหลายกรณีที่รัฐขาดงบประมาณ ทำให้ถึงแม้มีแผนงานโครงการตัดถนนใหม่ๆ ซึ่งกำหนดแนวทางไว้ในแผนที่เรียบร้อยแล้วกลับยังไม่ได้รับการดำเนินงานในภาคปฏิบัติ ทำให้ยังขาดการเปิดทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่ต่างๆอีกหลายบริเวณ ในทางตรงกันข้ามเมื่อไม่สามารถเปิดพื้นที่ตาบอดในเขตเมืองออกมาใช้งาน จึงเป็นผลให้เมืองต้องขยายออกไปด้านนอกบริเวณชานเมือง กลายเป็นภาระของภาครัฐที่ต้องลงทุนพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆออกไปเพื่อรองรับอีก

การพัฒนาของภาคเอกชน ซึ่งขาดการวางแผนโดยการมองภาพรวมของภาครัฐทำให้เกิดการพัฒนาแบบแยกส่วน คือ เอกชนแต่ละรายก็จะพัฒนาหมู่บ้านจัดสรร เฉพาะในเขตพื้นที่ของตน ขาดการเชื่อมโยงโครงข่ายถนน และในหลายกรณีทำให้เกิดเป็นพื้นที่ตาบอดบริเวณหลังหมู่บ้าน

เจ้าของที่ดินรายย่อยซึ่งมีที่ดินอยู่ดั้งเดิม ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดที่ดินตาบอด ในกรณีที่มีการแบ่งแปลงย่อย เช่น แบ่งมรดก ยกให้ลูกหลาน หรือขายเฉพาะส่วน เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดการแบ่งแปลงย่อยนี้เกิดขึ้นโดยขาดการควบคุมอย่างทั่วถึง ทำให้เกิดแปลงย่อยที่มีลักษณะไม่ได้มาตรฐาน คือ ขาดการเข้าถึงพื้นที่เฉพาะแปลง



รูปที่ 4-8 ผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน เปรียบเทียบกับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจริง

จากการเปรียบเทียบผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน กับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจริงเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบแล้ว พบว่าในบริเวณพื้นที่ศึกษาคือเขตบางเขน และเขตสายไหมซึ่งอยู่ในบริเวณ

ที่วงสีแดงไว้นั้น ตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินถูกกำหนดเป็นพื้นที่สีเหลือง คือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินจริงยังไม่ได้เป็นไปตามที่กำหนด คือมีพัฒนาการเกาะ 2 ข้างถนน มีที่ดินตบอดทำให้การพัฒนาไม่สามารถเข้าถึง และยังมีทำการเกษตรปะปนอยู่ในพื้นที่นี้

4.1.3 ข้อจำกัดและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ (Constraints)

ถึงแม้พื้นที่ศึกษามีข้อได้เปรียบหลายด้าน และมีศักยภาพในการพัฒนาหลายประการ แต่ยังมีข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนา คือ สภาพทางภูมิศาสตร์ในพื้นที่ด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา คือ แขวงท่าแร่ แขวงออเงิน และแขวงสายไหม เป็นพื้นที่ราบลุ่ม เช่น คูคลอง เป็นจำนวนมาก เป็นพื้นที่รับน้ำในฤดูน้ำหลาก และมีโครงข่ายการระบายน้ำตามธรรมชาติ จึงมีความเปราะบางทางด้านนิเวศวิทยาและสิ่งแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพที่พิเศษเช่นนี้ เป็นข้อจำกัดและเป็นอุปสรรคอันหนึ่งในการพัฒนาในอนาคตเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและรูปร่างแปลงที่ดินในพื้นที่ศึกษา

กรรมสิทธิ์และลักษณะการถือครองที่ดินในพื้นที่ศึกษา มีผู้ถือครองรายย่อยเป็นที่ดินแปลงเล็กในบริเวณพื้นที่ด้านตะวันตก ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาโดยการจัดสรรที่ดินเป็นส่วนใหญ่ ส่วนทางด้านตะวันออกเจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ถือครองที่ดินแปลงใหญ่ๆที่ยังไม่มีโครงข่ายถนนเข้าถึง โดยมีบางส่วนเป็นเจ้าของที่ดินเกษตรดั้งเดิม และมีบางส่วนเป็นพื้นที่ซึ่งผู้ประกอบการซื้อไว้เพื่อเตรียมพัฒนาในอนาคต ส่วนใหญ่มีการทิ้งไว้ว่างเปล่าไม่ได้ใช้ประโยชน์จนปัจจุบัน รูปร่างแปลงที่ดินในพื้นที่มีลักษณะพิเศษ คือ เป็นแปลงเกษตร มีลักษณะแคบและยาวในแนวเหนือ-ใต้ จากคลองหกวาด้านเหนือไปยังคลองหมอนที่สี่สิบทางด้านใต้ โดยมีถนนสายไหมผ่านกลาง การมีเจ้าของที่ดินจำนวนมาก และรูปร่างแปลงที่ดินหลากหลาย กลายเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการตัดถนนใหม่ๆ

4.1.4 ปัญหาที่สำคัญของชุมชนในพื้นที่ศึกษา จากการศึกษาการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่พบว่ามีปัญหาสำคัญ ดังนี้

4.1.4.1 การพัฒนาทางกายภาพที่ขาดการวางแผนและผังเมือง

พื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณพื้นที่ชานเมือง ในอดีตแม้จะเริ่มมีการวางผังเมืองในกรุงเทพมหานครบ้างแล้วก็ตาม แต่ไม่สามารถมีผลย้อนหลังในทางปฏิบัติได้ รวมทั้งยังไม่ได้มีการเตรียมมาตรการป้องกันการเจริญเติบโตตามกลไกตลาดไว้ ทั้งที่ได้เกิดปัญหาการพัฒนาเช่นนี้ในบริเวณอื่นๆ ตัวอย่างเช่น เขตสุขุมวิท เขตลาดพร้าว ฯลฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขาดการวางแผนกำหนดแนวถนนสายหลักและถนนสายรองในพื้นที่ไว้ให้สมดุล ทำให้เกิดการพัฒนาโดยยังมีการแบ่งเป็นแปลงที่ใหญ่เกินไป(Super Block)นอกจากนั้นการพัฒนาทางกายภาพยังเกิดความไม่สมดุลเนื่องจากเอกชนแต่ละรายซื้อที่ดินเกษตรกรรมที่อยู่ใกล้ถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา แล้วแบ่ง

แปลงที่ดินขายให้ผู้ซื้อรายย่อยผู้จัดสรรบางรายทำการแบ่งแปลงที่ดินและตัดถนนต่อเชื่อมกับถนนในแปลงจัดสรรเดิมออกไปเรื่อยๆ ตามกลไกความต้องการของตลาด โดยไม่มีทิศทางและการควบคุมจากรัฐ เป็นการขาดการมองภาพรวม

ผลจากการพัฒนาในสภาพดังกล่าวทำให้ลักษณะและรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการพัฒนาตามแนวถนนสายหลักเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นระเบียบ ถนนในพื้นที่ก็คุดเคี้ยวตามรูปร่างแปลงที่ดิน มีการตั้งถิ่นฐานที่กระจุกกระจาย และมีการปลูกสร้างอาคารหนาแน่นแออัดในบริเวณที่ไม่มีถนนสายรอง ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและปัญหาการบริการด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการตามมา

4.1.4.2 การขาดแคลนโครงข่ายถนนที่เหมาะสม

จากการพัฒนาทางกายภาพในอดีต ทำให้มีโครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์เหมือนในพื้นที่ด้านตะวันตก คือมีปริมาณถนนน้อยกว่ามาตรฐานสากล(Road Ratio) ในพื้นที่บริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาคือ แขวงคลองถนน แขวงท่าแร้ง และแขวงออเงิน ทำให้การเข้าออกจากถนนสายหลักไม่สะดวก นอกจากนี้แล้วยังขาดการจัดระบบถนนที่เหมาะสม ตามลำดับศักดิ์ของความสำคัญ กล่าวคือในพื้นที่ศึกษามีถนนสายหลักเพียง 3 สาย คือ ถนนพหลโยธิน ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนรามอินทรา ส่วนถนนสายรองเช่น ถนนลาดปลาเค้า ถนนรัตนโกสินทร์สมโภช ถนนวัชรพล ถนนสายไหม และถนนเลียบบคลองนั้น ยังมีปริมาณไม่เพียงพอทำให้ซอยบางแห่งต้องทำหน้าที่เป็นถนนสายรองไปด้วย เช่น ซอยเพิ่มสิน-ออเงิน ซอยวัดเกาะ-ออเงิน เป็นต้น

4.1.4.3 การจราจรที่มีปริมาณสูง

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก ถนนสายหลักของพื้นที่ 3 สายเป็นทางหลวงแผ่นดินสำคัญของประเทศ คือ ถนนพหลโยธินซึ่งเป็นเส้นเชื่อมในแนวเหนือใต้ ถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา ซึ่งเป็นถนนระหว่างเมืองและเป็นเส้นเชื่อมในแนวตะวันออก-ตะวันตก ดังนั้นถนนในพื้นที่จึงต้องรองรับปริมาณจราจรทั้งการเดินทางภายในพื้นที่ และการเดินทางผ่านเพื่อเข้าออกไปยังภาคเหนือ ภาคกลางตอนบน รวมทั้งภาคตะวันออกกตเฉียงเหนือ ทำให้มีปริมาณการจราจรสูงตลอดเวลา

4.1.4.4 ปัญหาสภาพแวดล้อมและสภาพน้ำในคลองเน่าเสีย

พื้นที่ศึกษามีคูคลองธรรมชาติและคลองขุดเป็นจำนวนมากถึง 52 คลอง ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมซึ่งเป็นพื้นที่เกษตร มาเป็นใช้เพื่อการอยู่อาศัย มีการใช้

น้ำในภาคครัวเรือนมากขึ้น ไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียในชุมชน ทำให้น้ำในคลองเน่าเสีย ไม่สามารถนำมาใช้ในการบริโภคหรือเพื่องานเพาะปลูกได้กลายเป็นปัญหาสังคม

4.1.4.5 ปัญหาคลองถูกรุกล้ำจากชุมชน

คลองส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา ยังมีประชาชนเป็นจำนวนมากไปบุกรุกปลูกสร้างบ้านเรือนริมคลอง ในที่ดินที่ไม่ใช่กรรมสิทธิ์ของตน รุกล้ำเข้าไปในแนวคลองตลอดทั้งสาย เช่น คลองบางบัว-บางเขน คลองสอง คลองหกวา ทำให้สภาพริมคลองกลายเป็นชุมชนแออัดขาดทัศนียภาพที่สวยงาม นอกจากนี้ยังมีการถมดิน โดยขาดการระมัดระวังและไปปิดกั้นแนวทางน้ำเดิมทำให้ทางระบายน้ำตามธรรมชาติถูกปิดกั้น ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม

4.1.4.6 ปัญหาการจัดสรรที่ดินในบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา

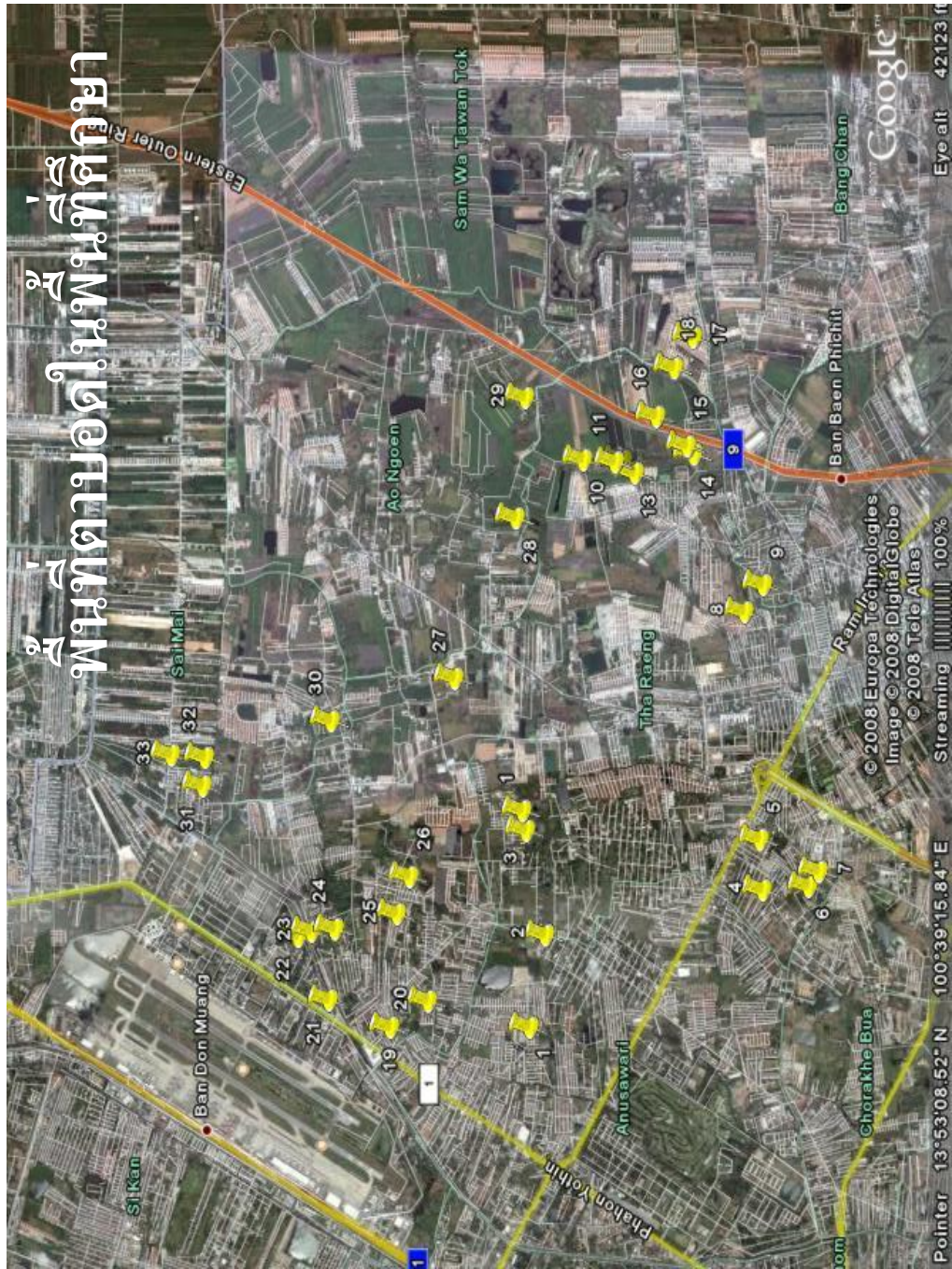
การจัดสรรที่ดินในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีเป้าหมายเพื่อผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง จึงมีการจัดสรรในรูปแบบแปลงเล็กเป็นบ้านแถวประมาณ 16 ตารางวา หรือบ้านเดี่ยวขนาดเล็กขนาดประมาณ 50 ตารางวา ทำให้การพัฒนาทางด้านกายภาพอยู่ในสภาพการใช้ที่ดินแบบแออัดหนาแน่น ซึ่งย่านที่มีลักษณะแออัดเช่นนี้กระจุกตัวอยู่เป็นหย่อมๆไม่เป็นระเบียบ (Urban Sprawl)

4.1.4.7 การขาดแคลนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่างๆที่รองรับในพื้นที่ศึกษายังไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง เช่น ระบบประปา โทรศัพท์ รถโดยสารประจำทาง สวนสาธารณะสนามกีฬา โรงเรียนมัธยม สนามเด็กเล่น และโรงพยาบาล เป็นต้น

4.1.5 การสำรวจพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาวิจัยในพื้นที่ศึกษาเพื่อค้นหาปรากฏการณ์การเกิดพื้นที่ตาบอดใน 2 เขตของกรุงเทพมหานคร คือ เขตบางเขน และเขตสายไหม พบว่ามีพื้นที่ตาบอด ทั้งหมด 33 แปลงกระจายอยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ ในแขวงท่าแร้งมากที่สุด 55.9 % รองลงมาในแขวงคลองถนน 24 % ส่วนที่เหลือกระจายอยู่ในอีก 3 เขต การกระจายของพื้นที่ตาบอดเมื่อพิจารณาบนผังกำหนดการใช้ที่ดิน พบว่าพื้นที่เหล่านี้ทั้งหมดอยู่ในข้อกำหนดบังคับใช้เพื่อการอยู่อาศัย โดยบางส่วนอยู่ในข้อกำหนดที่อยู่อาศัยประเภทหนาแน่นและบางส่วนอยู่ในข้อกำหนดที่อยู่อาศัยประเภทหนาแน่นปานกลาง ด้านตะวันออกของถนน



รูปที่ 4-9 ภาพรวมตำแหน่งพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา 2 เขต

4.1.6 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่ตาดบอดในพื้นที่ศึกษา

จากการวิจัยในพื้นที่ศึกษาพบว่าประเภทของพื้นที่ตาดบอดที่มีมากที่สุดคือ พื้นที่ตาดบอดริมน้ำ รองลงมาเป็นพื้นที่ตาดบอดหลังหมู่บ้านและพื้นที่ตาดบอดใน Super Block ตามลำดับการศึกษาพบว่าในพื้นที่ศึกษามีรูปแบบการกระจายตัวของพื้นที่ตาดบอดริมน้ำตามแนวเขต แนวแขวงเนื่องจากการแบ่งขอบเขตของแขวงทำโดยใช้เส้นทางน้ำนั่นเอง

ส่วนพื้นที่ตาดบอดใน Super Block ส่วนใหญ่เกิดบริเวณห่างไกลจากถนนสายหลัก โดยจะอยู่ตอนบนของถนนรามอินทรา-อาจณรงค์ และบริเวณด้านข้างสนามบินดอนเมืองและถนนวงแหวนรอบนอก เป็นต้น

สำหรับพื้นที่ตาดบอดหลังหมู่บ้าน พบว่ามีความสัมพันธ์กับการกระจายตัวของอิทธิพลศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งขยายในแนวเหนือ-ใต้ บ่งบอกถึงการพัฒนาเมืองในบริเวณนี้ว่ามีลักษณะพัฒนาตามแนวอิทธิพลเหนือ-ใต้เช่นกันเพราะผู้ประกอบการโครงการบ้านจัดสรรภาคเอกชน มักจะพัฒนาโครงการบ้านจัดสรรตามแนวของแกนพัฒนาใหม่ของเมือง ที่ขยายตัวออกไปยังพื้นที่ชานเมือง

ส่วนพื้นที่ตาดบอดจากการสร้างทางคู่ขนานนั้นก็จะเกาะติดทางคู่ขนานที่มีกำแพงกัน ซึ่งในพื้นที่ศึกษานี้คือแนววงแหวนรอบนอกตะวันออกนั่นเอง

การจัดกลุ่มจากการสำรวจพื้นที่ตาดบอดในพื้นที่ศึกษาทำโดยการนำพื้นที่ตาดบอดทั้ง 33 แปลง มาจัดกลุ่มโดยแยกตามประเภทของพื้นที่ตาดบอด จากเดิมพบพื้นที่ตาดบอด 2 ประเภทที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม ของ Wiroj Rujopakarn, 2008 และ Angshu Jyoti Fouzder, 2005 ที่ดินตาดบอดริมน้ำ และที่ดินตาดบอดใน Super Block และจากการสำรวจในพื้นที่ศึกษาได้ค้นพบพื้นที่ตาดบอดในลักษณะใหม่ 4 ประเภทคือ ที่ดินตาดบอดหลังหมู่บ้าน ที่ดินตาดบอดติดทางรถไฟ ที่ดินตาดบอดติดทางพิเศษที่มีกำแพงกัน และที่ดินตาดบอดบนที่งอกริมน้ำ สามารถจัดกลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตาดบอดริมน้ำ

1.1 พื้นที่ตาดบอดริมน้ำ

1.2. พื้นที่ตาดบอดบนที่งอกริมน้ำ

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตาดบอดใน SUPER BLOCK

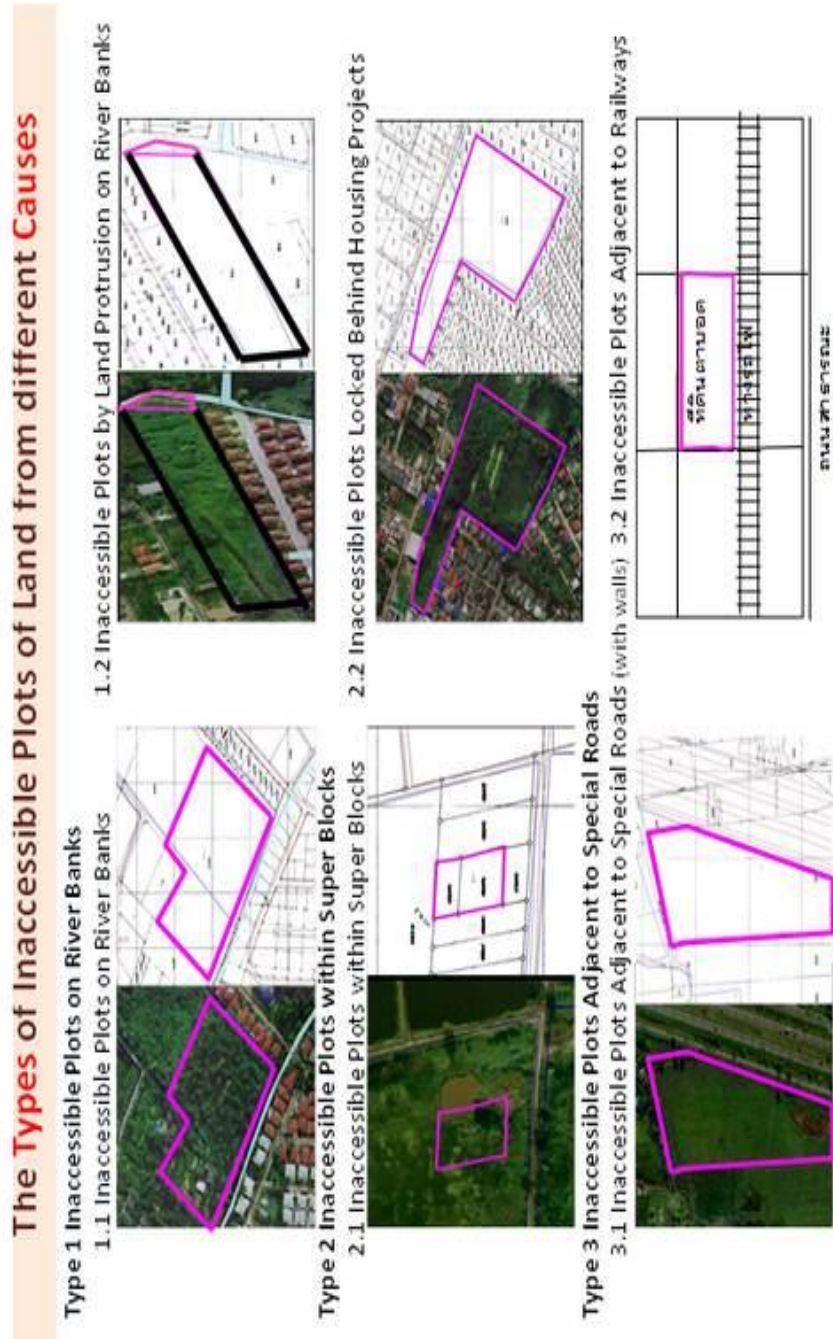
2.1 พื้นที่ตาดบอดใน SUPER BLOCK

2.2 พื้นที่ตาดบอดหลังหมู่บ้าน

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ที่ต่าบอดติดทางพิเศษ

3.1 พื้นที่ที่ต่าบอดติดทางพิเศษ (มีกำแพงกั้น)

3.2 พื้นที่ที่ต่าบอดติดทางรถไฟ



รูปที่ 4 – 10 การจำแนกรูปแบบของพื้นที่ที่ต่าบอดในพื้นที่ศึกษา

ข้อสังเกตที่เด่นชัด จากการจัดกลุ่มตามประเภทของพื้นที่ตาบอด

ที่ดินตาบอดใน Super Block

พบว่าในพื้นที่ศึกษานั้น ขนาดของพื้นที่ตาบอดใน Super Block มี 2 ลักษณะคือพื้นที่เล็กมาก 100-800 ตารางวา และพื้นที่ใหญ่มากประมาณ 2,000-6,000 ตารางวา เมื่อมาวิเคราะห์พบว่าพื้นที่เล็กคือพื้นที่ซึ่งเกิดการเหลือเศษจากการพัฒนา ซึ่งขาดการวางแผนการเข้าถึงที่ดินรายแปลง ส่วนพื้นที่ใหญ่คือพื้นที่ซึ่งอยู่ลึกเข้าไปในแกนด้านในของ Super Block ที่มีขนาดใหญ่จึงยังเปิดการเข้าถึงได้ไม่หมด

ที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน

พบว่าในพื้นที่ศึกษานั้น ขนาดของพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านซึ่งมีรวม 8 แปลง ส่วนใหญ่เป็นขนาดใหญ่ คือประมาณ 3,000-6,000 ตารางวา 5 แปลง เป็นขนาดกลางประมาณ 1,000 ตารางวา 1 แปลง และขนาดเล็ก 400-800 ตารางวา 2 แปลง เมื่อนำมาวิเคราะห์พบว่า มีพื้นที่ตาบอดในแกนขนาดใหญ่อยู่หลังหมู่บ้าน ซึ่งถือเป็นการสิ้นเปลืองและสูญเสียไปอย่างน่าเสียดาย เพราะเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ควรได้รับการนำมาใช้งาน เพราะมีความพร้อมของสาธารณูปโภคต่างๆที่ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนได้ลงทุนไปพร้อมอยู่แล้วในถนนต่างๆ และบ้านจัดสรรโครงการต่างๆ แต่ปัจจุบันที่ดินประเภทนี้กลายเป็นพื้นที่ซึ่งยากต่อการแก้ไขอย่างมาก เพราะมีพระราชบัญญัตินิติบุคคลบ้านจัดสรร พศ. 2543 ที่ไม่สามารถเปิดรั้วของหมู่บ้านจัดสรรเพื่อเชื่อมต่อ เข้าไปพัฒนาด้านในได้ ดังที่กล่าวแล้วในข้างต้น

4.2 ระยะเวลาที่ 2 การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด(Finding the Causes)

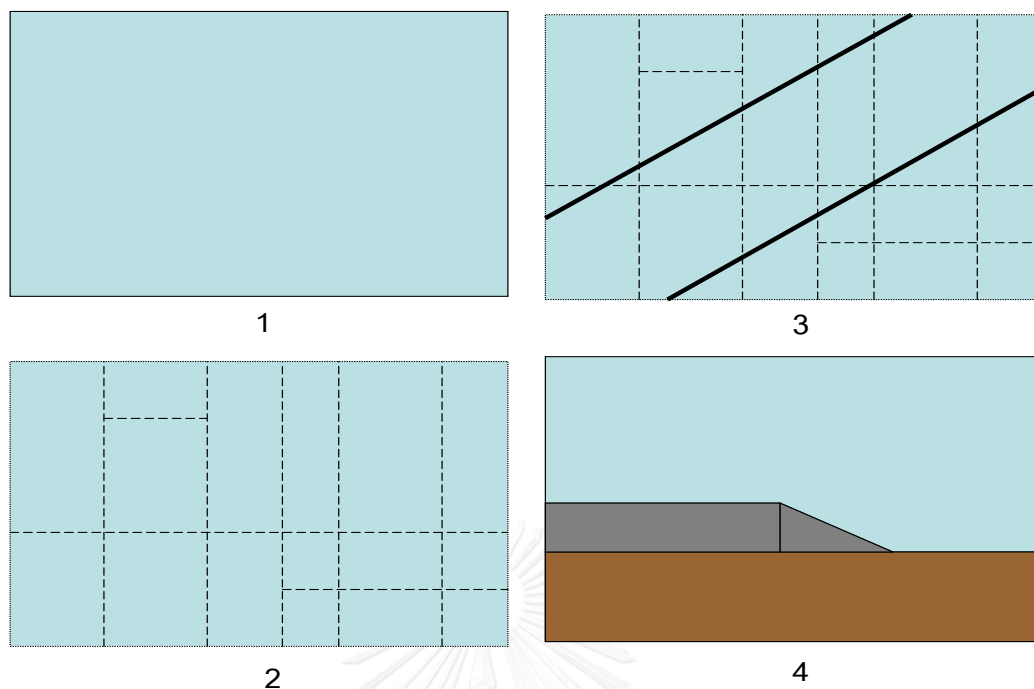
4.2.1 ปรากฏการณ์การเกิดพื้นที่ตาบอด

พื้นที่ตาบอดนับเป็นทรัพยากรที่มีอยู่แต่ยังไม่ได้ถูกนำไปใช้งานให้เกิดประโยชน์ เมื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด ประกอบการวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้

สามารถสรุปได้เป็น 18 ลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ในอดีตที่ดินเป็นของกษัตริย์ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า ทั่วไปมีการเข้าถึงด้วยการเดินไปมาได้

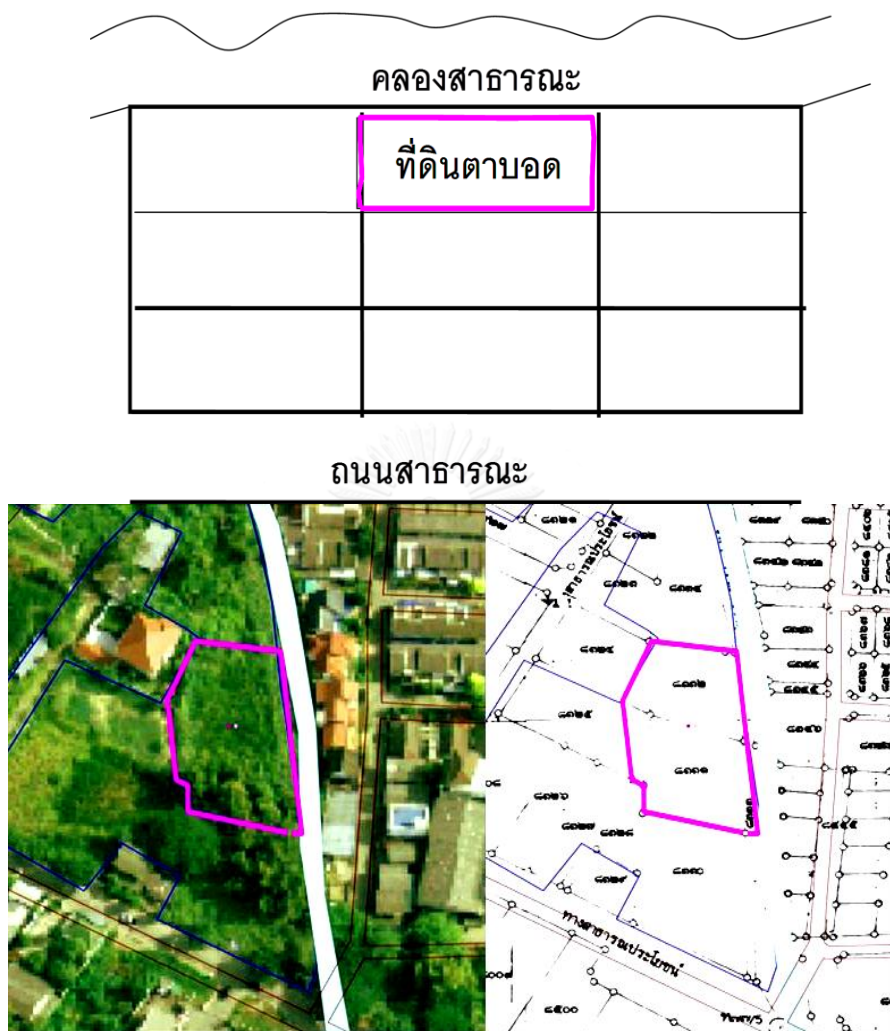
ลำดับที่ 2 ต่อมาเริ่มมีการออกโฉนดพระราชทานที่ดิน และมีการซื้อขาย ให้มรดก จับจองเพิ่มเติม เริ่มพัฒนาเป็นแปลงเกษตร ส่วนมากมีขนาดใหญ่เดินเท้าผ่านกันไปได้



รูปที่ 4 - 11 แสดงสาเหตุการเกิดพื้นที่ตลิ่งน้ำ (ลำดับที่ 1-4)

ลำดับที่ 3. การคมนาคมหลักจากเดิมเป็นทางน้ำ เมื่อมีการสร้างถนน มีพาหนะเครื่องยนต์ การคมนาคมหลักจึงเปลี่ยนเป็นทางบกโดยมีการตัดถนนถนนผ่านเข้าไปในแปลงพื้นที่เกษตรกรรม เป็นสาเหตุให้เกิดพื้นที่ตลิ่งน้ำ เป็นพื้นที่ซึ่งสามารถเข้าออกโดยทางน้ำได้ แต่ไม่มีทางเข้าออกสู่ ถนนสาธารณะ จึงนับเป็นพื้นที่ตลิ่งน้ำในปัจจุบัน ในด้านกฎหมายไม่มีการระบุไว้ชัดเจนว่าที่ดิน ประเภทนี้เป็นที่ดินตลิ่งน้ำหรือไม่ แต่ในด้านเศรษฐศาสตร์นั้น ธนาคารพาณิชย์ต่างๆถือหลักปฏิบัติ ชัดเจน ในการพิจารณาการให้สินเชื่อว่า ที่ดินประเภทนี้ถือเป็นที่ดินตลิ่งน้ำ ซึ่งโดยทั่วไปจะไม่ได้ รับ การอนุมัติสินเชื่อหรือใช้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพราะถือเป็นที่ดินที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำ ถึงแม้ว่าจะมีทำเลที่ตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางเมืองก็ตาม เช่น ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณใกล้ถนนสีลม ถนนสาทร และถนนเจริญกรุงก็ตาม

ลำดับที่ 4. การตัดถนนทำให้เกิดการถมดินต่างระดับเพื่อยกบริเวณถนนให้สูงขึ้น



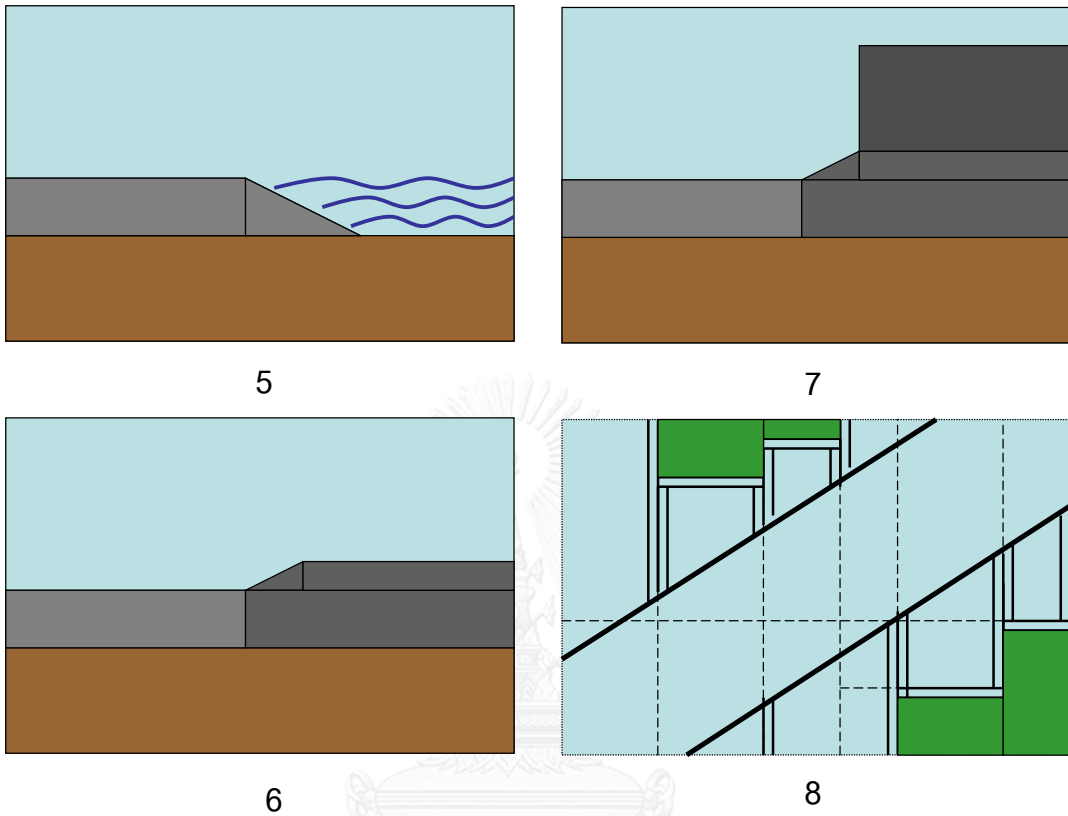
รูปที่ 4 - 12 พื้นที่ตราบอดริมน้ำ

ลำดับที่ 5. การถมดินต่างระดับจากการตัดถนน ทำให้เกิดระดับของที่ดินซึ่งมีถนนตัดผ่านต่ำกว่าระดับถนนเมื่อมีฝนตกหรือน้ำหลาก มีการท่วมขังในพื้นที่ เพราะระดับถนนที่สูงกว่าเป็นตัวกั้นไว้ (ตามรูปที่ 4 - 15) 5

ลำดับที่ 6. เจ้าของที่ดินซึ่งน้ำท่วม ส่วนใหญ่คือริมถนน แก้ปัญหาเฉพาะตนด้วยการถมดินยกระดับแปลงของตนให้สูงขึ้นกว่าระดับถนน เพื่อไม่ให้มีน้ำท่วม ซึ่งยิ่งทำให้แปลงข้างเคียงต้องรับภาระน้ำท่วมมากขึ้นไปอีก (ตามรูปที่ 4 - 15) 6

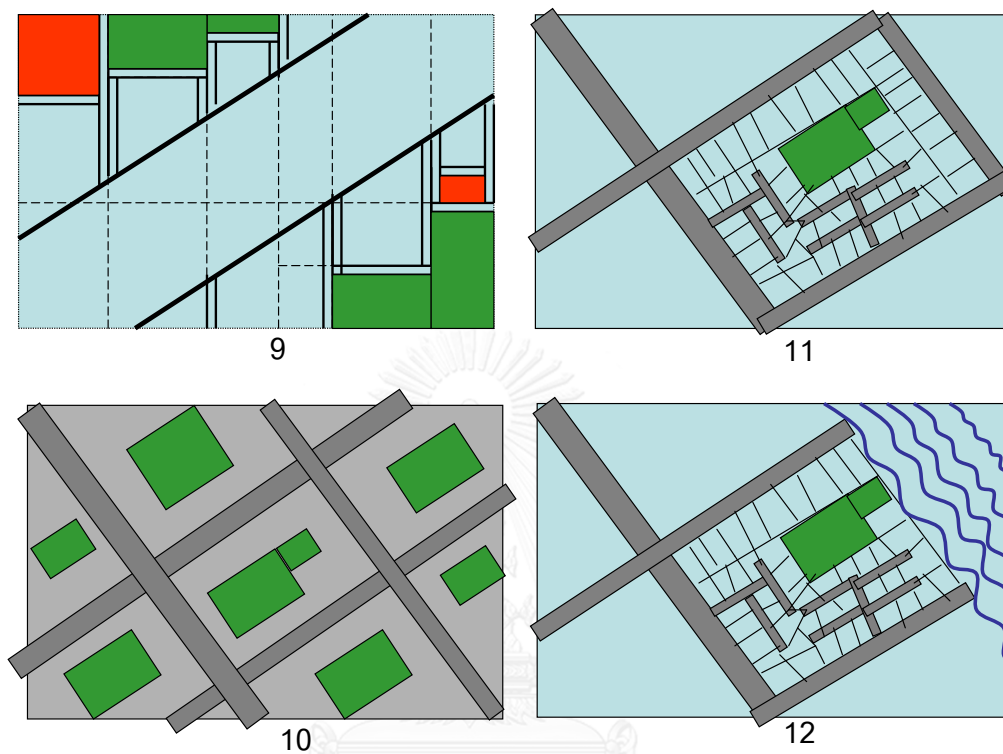
ลำดับที่ 7. เพื่อไม่ให้ดินที่ถมเพื่อยกระดับหน้าท่วมไว้นั้นไหลออกไปสู่ที่ข้างเคียงซึ่งยังไม่ได้ถม เจ้าของจึงสร้างกำแพงขึ้นมาเพื่อกันดินไหลออก (ตามรูปที่ 4 - 15) 7

ลำดับที่ 8. กำแพงนี้จึงปิดกั้นที่ดินด้านหลัง ทำให้ไม่สามารถเดินผ่านได้ดังเดิม เกิดเป็นที่ดิน
 ตาบอดขึ้น(ตามรูปที่ 4 – 15) 8



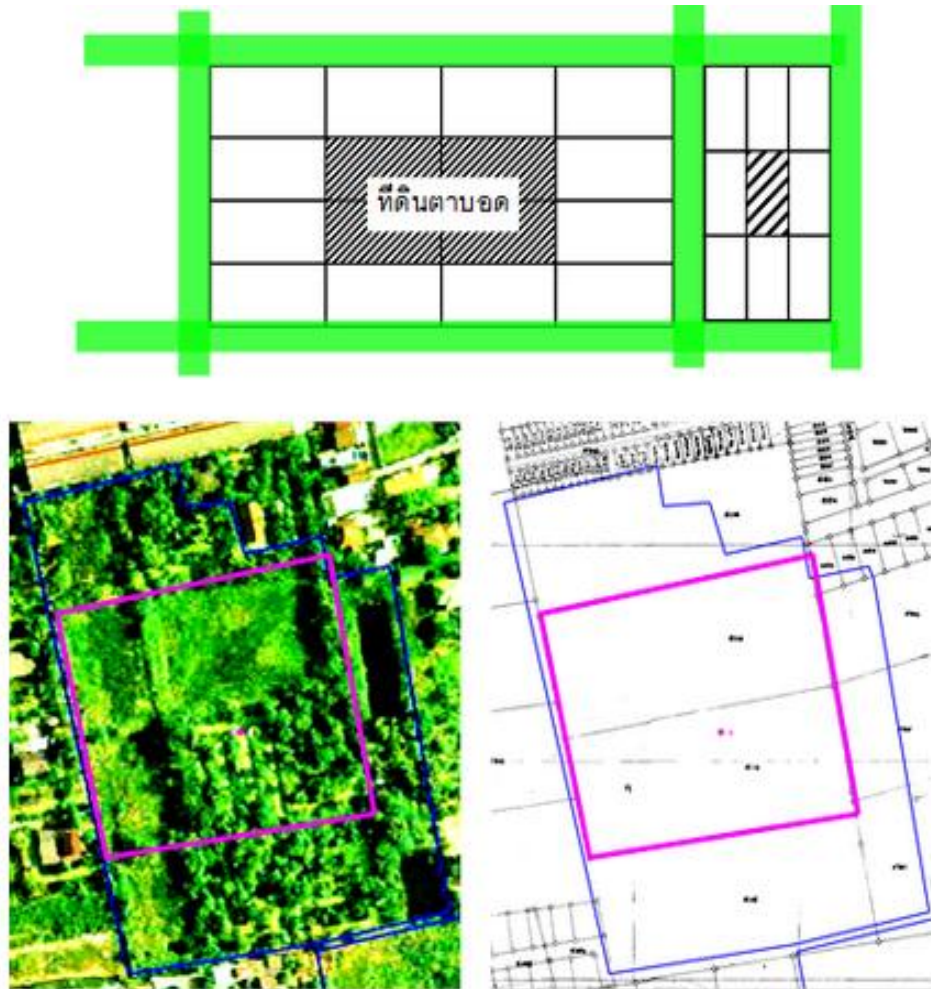
รูปที่ 4 – 13 แสดงปรากฏการณ์ของพื้นที่ตาบอด (ลำดับที่5-8)

ลำดับที่ 9. นอกจากนั้นบางแปลงที่เดิมไม่ได้เป็นที่ดินตาบอด แต่ต่อมา มีการแบ่งแปลงย่อย เพื่อขายหรือเพื่อให้มรดก ทำให้เกิดมีแปลงย่อยซึ่งไม่มีทางออกของตนเองเกิดขึ้น เพราะเป็นการแบ่ง ที่ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดที่ดินตาบอดเพิ่มขึ้นอีก(ตามรูปที่ 4 - 16)



รูปที่ 4 - 14 แสดงปรากฏการณ์ของพื้นที่ตาบอด(ลำดับที่9-12)

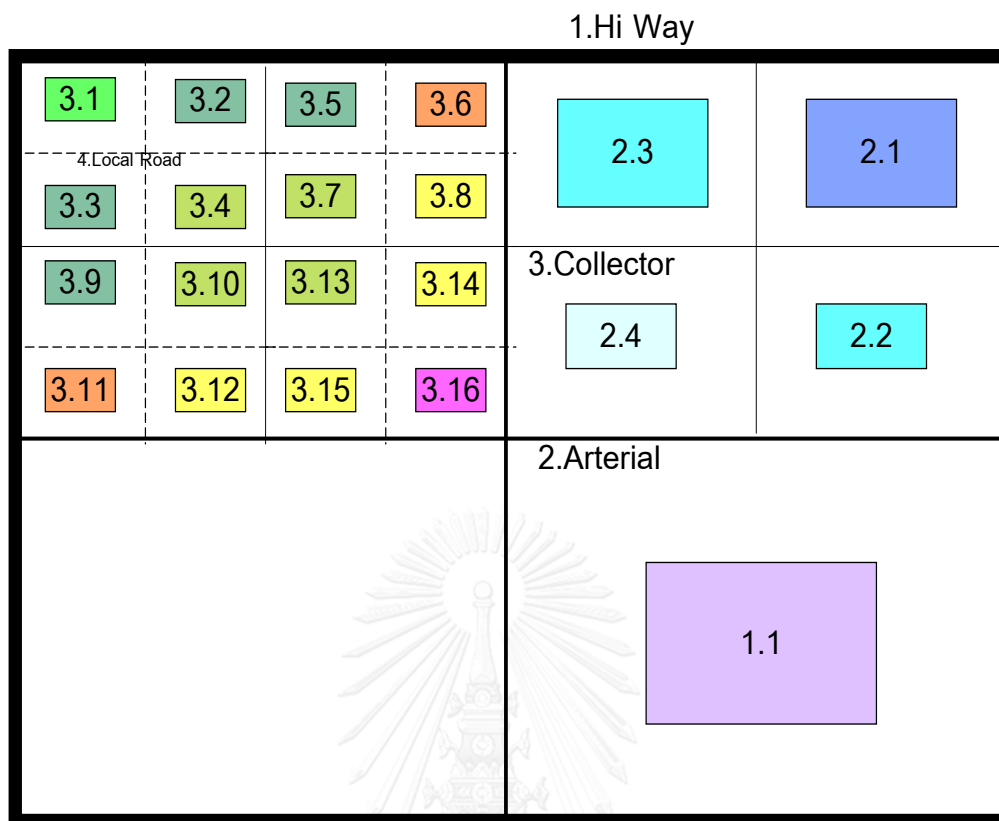
ลำดับที่ 10. การตัดถนนที่ไม่มีมาตรฐาน Blockคือช่วงระยะของ Block ห่างกันเกินไป ทำให้เกิด Block ที่มีขนาดใหญ่เกินควร คือ SuperBlockขาดการตัดถนนสายรองตามลำดับศักดิ์ต่างๆให้ สมดุลขาดการเข้าถึงพื้นที่แกนในของ Block ทำให้เกิดเป็นพื้นที่ตาบอดใน Super Block ทั้งนี้ ประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐาน Block ถนน รวมทั้งยังขาดการวางแผนเฉพาะใน รายละเอียดของการเข้าถึงพื้นที่ย่อยและที่ดินเป็นรายแปลง นอกจากนี้ยังขาดแคลนงบประมาณเพื่อ พัฒนากถนนสายรองด้วย



CHULALONGKORN UNIVERSITY

รูปที่ 4 - 15 พื้นที่ดินตาบอดใน SUPER BLOCK

เมื่อนำเรื่องของลำดับศักดิ์ถนน เข้ามาวิเคราะห์แล้ว พบว่าสามารถแบ่ง ประเภทพื้นที่ตาบอดใน Super Block เป็นประเภทย่อยได้ 10 รูปแบบ คือ



รูปที่ 4 - 16 รูปแบบของที่ดินตาบอดเมื่อพิจารณาจากลำดับศักดิ์ถนน

การจำแนกที่ดินตาบอด ตามลำดับศักดิ์ถนนมี 10 รูปแบบดังนี้

รูปแบบที่ 1 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 2 ด้าน และ Arterial 2 ด้าน (1.1)

รูปแบบที่ 2 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 2 ด้าน และ Collector 2 ด้าน (2.1)

รูปแบบที่ 3 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 1 ด้าน Arterial 1 ด้าน และ Collector 2 ด้าน (2.2), (2.3)

รูปแบบที่ 4 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Arterial 2 ด้าน และ Collector 2 ด้าน (2.4)

รูปแบบที่ 5 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 2 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน (3.1)

รูปแบบที่ 6 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 1 ด้าน Arterial 1 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน (3.6), (3.11)

รูปแบบที่ 7 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Hi Way 1 ด้าน Collector 1 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน (3.2), (3.3), (3.5), (3.9)

รูปแบบที่ 8 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Arterial 2 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน (3.16)

รูปแบบที่ 9 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Arterial 1 ด้าน Collector 1 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน(3.8),(3.12),(3.14),(3.15)

รูปแบบที่ 10 อยู่ใน Block ของถนนที่ติดต่อกับ Collector 2 ด้าน และ Local Road 2 ด้าน (3.4),(3.7),(3.10),(3.13)

ลำดับที่ 11. Super Block บางแห่งมีการพัฒนาหมู่บ้านจัดสรร มาจากหลายทิศหลายทาง โดยขาดการมองภาพรวม คือเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วน ทำให้มีพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านเกิดขึ้น ซึ่งในอดีตสามารถซื้อทางเข้าออก กระจายจากหมู่บ้านจัดสรร เพื่อพัฒนาพื้นที่หลังหมู่บ้านได้ แต่หลังจาก พรบ.นิติบุคคลบ้านจัดสรรประกาศใช้ในพ.ศ. 2543 แล้ว ไม่สามารถทำได้ เพราะพรบ.นี้ คุ่มครองผู้บริโภครู้สึกว่าอยู่ในหมู่บ้านเดิม มิให้มีผู้อื่นมาแบ่งใช้สาธารณูปโภคในหมู่บ้านนั้นได้อีก เพื่อไม่ให้เกิดความหนาแน่นเกินไป ทำให้ที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้านต่างๆยังมีความยากต่อการนำไปใช้งานมากขึ้น

พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านเกิดจากการขยายตัวของหมู่บ้านซึ่งพัฒนาแบบแยกส่วนโดยภาคเอกชน ทั้งนี้ไม่มีการวางแผนการใช้ที่ดินในภาพรวม

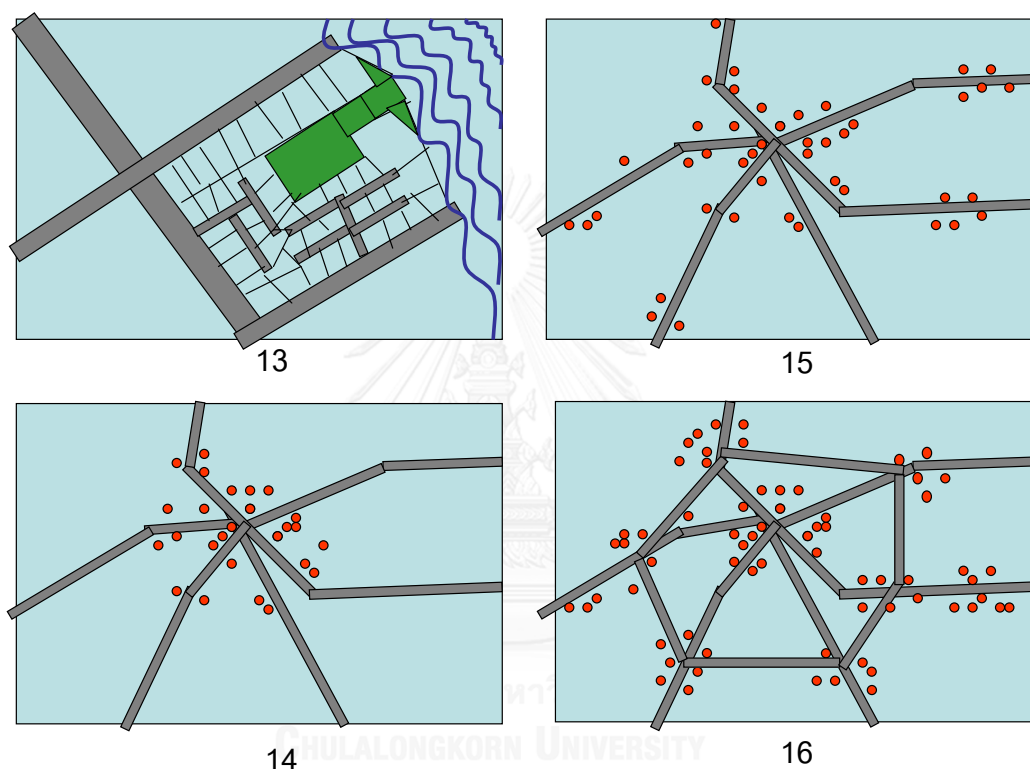
การเติบโตของกรุงเทพมหานครขยายตัวออกไปตามทิศต่างๆ เกิดการพัฒนาจัดสรรขึ้นโดยเกาะตามแนวแกนถนนมีลักษณะเป็น Ribbon Development การขาดการวางแผนในภาพรวมและขาดความต่อเนื่องในการบริหารพัฒนาเมืองทำให้มีที่ดินถูกปิดล้อมจำนวนไม่น้อยในบริเวณด้านหลังหมู่บ้านจัดสรร และบริเวณด้านหลังอาคารพาณิชย์ที่พัฒนาขึ้นโดยเกาะตามแนวริมถนน

ในอดีตก่อนที่จะมีพรบ.นิติบุคคลบ้านจัดสรรประกาศใช้ในปี พ.ศ.2543นั้นผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ มักซื้อที่ดินตาบอดที่อยู่ด้านในหลังหมู่บ้านจัดสรร เพื่อเปิดทางต่อเชื่อมเข้าไปจากหมู่บ้านเดิมงอกขึ้นมาเป็นโครงการต่อเนื่อง ซึ่งทำให้มีต้นทุนต่ำสามารถขายได้ในราคาไม่สูงนัก แต่ต่อมาเมื่อพรบ.นี้ประกาศใช้จึงไม่สามารถดำเนินการเช่นนั้นได้อีก จึงยังมีที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้านหลงเหลืออยู่อีกจำนวนมาก ซึ่งยากต่อการแก้ไขและนำมาใช้ประโยชน์



รูปที่ 4 - 17 พื้นที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน

ลำดับที่ 12. จากรูป 4-18 พื้นที่ซึ่งอยู่หลังพื้นที่ริมถนนที่มีการสร้างกำแพง หรืออยู่ใน Super Block ที่เป็นพื้นที่ตาบอดซึ่งอยู่ริมน้ำ เดิมเคยสัญจรทางเรือได้ ต่อมาเมื่อเปลี่ยนความนิยมมาเป็นคมนาคมทางบก ที่ดินซึ่งขาดการเข้าถึงด้วยถนนเหล่านี้จึงกลายเป็นที่ดินตาบอดไป ในแง่ของการพาณิชย์ ธนาคารไม่ให้สินเชื่อเพื่อซื้อที่ดินประเภทนี้ และไม่รับให้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันได้ ส่วนในแง่ของกฎหมายนั้น ถ้ายังเข้าออกได้โดยทางน้ำสาธารณะ ยังไม่เป็นที่ดินตาบอด แต่หากทางน้ำนั้นตื้นเขินไม่สามารถใช้การได้ จึงจะนับเป็นที่ดินตาบอด



รูปที่ 4 - 18 แสดงปรากฏการณ์ของพื้นที่ตาบอด(ลำดับที่13-16)

ลำดับที่ 13. จากรูปที่ 4 - 19 นอกจากนั้นโดยธรรมชาติแล้วที่ดินริมน้ำบางบริเวณจะมีที่งอกเพิ่มขึ้นมา ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนทางเดินของน้ำ หรือการทับถมของสิ่งต่างๆที่มาตามน้ำทำให้เกิดเป็นที่งอกริมน้ำ และมีบางแห่งได้กลายเป็นที่ดินตาบอดบนที่งอกริมน้ำ ซึ่งที่ดินตาบอดประเภทนี้ มักจะมีการบุกรุกอยู่อาศัยพื้นที่ตาบอดบนที่งอกริมน้ำเกิดจากการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติที่เป็นไปตามกาลเวลา แม้อาจสามารถเข้าออกโดยทางน้ำได้ แต่ไม่มีทางเข้าออกสู่ถนนสาธารณะ ปัจจุบันที่ดินประเภทนี้ กลายเป็นปัญหา เพราะไม่อยู่ในความสนใจของภาครัฐ แต่เกิดเป็นปัญหาของภาคเอกชน คือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินริมน้ำ ควรจะได้มีที่ดินตื้นน้ำและใช้ประโยชน์จากการนี้ได้ แต่ความเป็นจริงเมื่อมีที่งอกริมน้ำเกิดขึ้น บางแปลงมีผู้บุกรุกเข้ามาครอบครองใช้ประโยชน์ เช่น ใช้เป็นที่อยู่อาศัย จึงเกิดเป็นปัญหาวิวาทกันจำนวนไม่น้อย



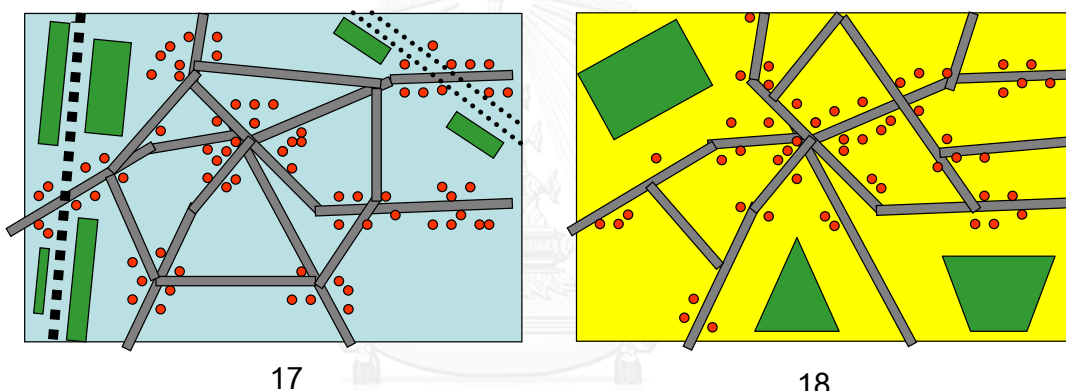
รูปที่ 4-19 พื้นที่ดินตาบอดบนที่งอรินน้ำ

ลำดับที่ 14. จากการศึกษาเป็นแหล่งงานดึงดูดให้มีคนจากนอกเมือง อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในเมืองเพราะต้องการความสะดวกของการเดินทาง คืออยู่ใกล้แหล่งงาน ทำให้เมืองโตเร็ว ความต้องการที่อยู่อาศัยในเมืองมีเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ จากที่ขาดการวางแผนและจัดการตามควร ทำให้เกิดที่ดินตาบอดในเมืองขึ้น ไม่สามารถใช้ที่ดินในเมืองได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงเป็นการโหดลวมเมื่อเมืองเติบโตและมีความหนาแน่น จำเป็นต้องขยายการใช้พื้นที่ออกไปใช้บริเวณชานเมืองซึ่งเป็นพื้นที่เกษตร การที่เมืองโตเร็ว แต่โหดลวม ทำให้ต้องขยายไปใช้พื้นที่ชานเมืองซึ่งทำให้ต้องสิ้นเปลืองสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่ต้องพัฒนาออกไปเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง รวมทั้งเป็นการสิ้นเปลืองพลังงาน สิ้นเปลืองเวลา และเสียสุขภาพ ของผู้ที่อาศัยอยู่ชานเมืองเพราะต้องเดินทางเข้ามาทำงานในเมือง

ลำดับที่ 15. การตัดถนนขยายเมืองออกไปตามทิศต่างๆ ขาดการวางแผนบริหารจัดการที่ดี ทำให้เกิดการพัฒนากะตาม 2 ฝั่งถนน (Ribbon Development) ปิดกั้นพื้นที่ด้านหลัง ยากแก่การเข้าถึงเพื่อใช้งาน ซึ่งหลายแปลงกลายเป็นพื้นที่ตาบอด

ลำดับที่ 16. ต่อมา มีการสร้างถนนวงแหวนเพื่อเชื่อมถนนที่ขยายไปในทิศทางต่างๆ เกิดจุดตัด (Node) ขึ้นเป็นระยะๆ มีชุมชนเกิดขึ้นเป็นหย่อมๆ เกิดการพัฒนาแบบกระโดดไปมา (Urban Sprawl) ขึ้น

ลำดับที่ 17. บางบริเวณมีการสร้างทางรถไฟ หรือทางพิเศษต่างๆ ขึ้น เช่น ทางด่วน หรือทางคู่ขนานที่มีกำแพงกั้น ทำให้เกิดการปิดกั้นพื้นที่ 2 ข้างทาง ไม่สามารถเข้าออกได้ แม้ทางรถไฟหรือทางพิเศษที่มีกำแพงกั้นนี้จะเป็นทางสาธารณะก็ตาม เกิดเป็นที่ดินตาบอดหลังทางรถไฟ และที่ดินตาบอดริมทางพิเศษที่มีกำแพงกั้น

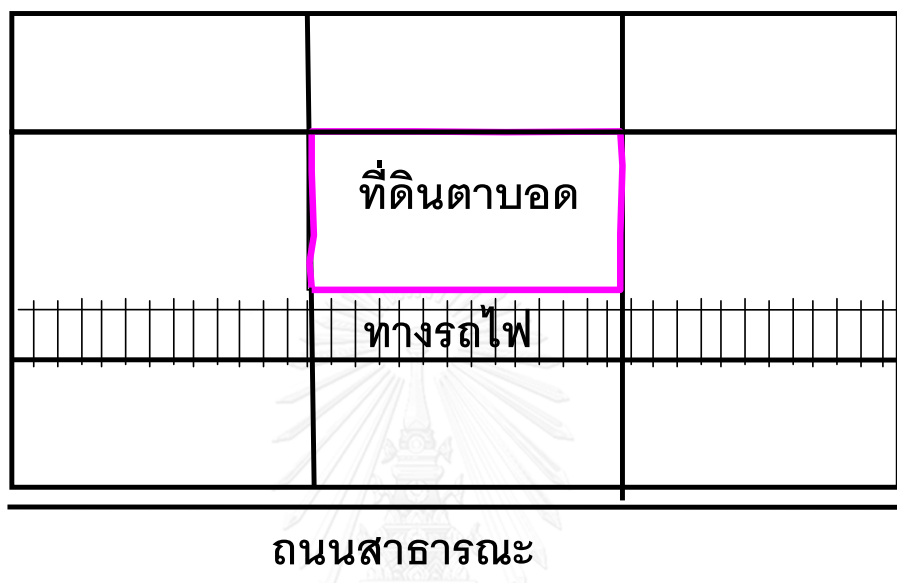


17

18

รูปที่ 4-20 แสดงปรากฏการณ์ของพื้นที่ตาบอด(ลำดับที่17-18)

พื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ เป็นที่ดินตาบอดซึ่งมีทางรถไฟคั่นอยู่ จึงไม่สามารถมีทางเข้าออก เป็นถนนไปสู่ถนนสาธารณะได้ ผู้ที่อยู่อาศัยในที่ดินประเภทนี้มักจะใช้วิธีเช่าที่จอดรถในที่ดินบริเวณข้างเคียงก่อนข้ามทางรถไฟ คือไม่สามารถขับรถเข้าไปจอดในที่ดินของตนเองได้ และต้องเดินข้ามทางรถไฟเพื่อเข้า-ออก เป็นประจำ



รูปที่ 4 - 21 พื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ (ไม่มีในพื้นที่ศึกษา)

พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ (มีกำแพงกั้น) เป็นที่ดินตาบอดซึ่งมีทางคู่ขนานหรือทางด่วนที่มีกำแพงกั้นอยู่ เช่น มอเตอร์เวย์ และวงแหวนรอบนอก(บางส่วน) เป็นต้น จึงไม่สามารถเข้าออกสู่ถนนสาธารณะได้ถึงแม้จะดูเหมือนเป็นที่ดินติดถนนสาธารณะ จากการที่ถนนทางพิเศษบางสาย เช่น มอเตอร์เวย์เป็นถนนที่มีการใช้งานในลักษณะพิเศษ จึงมีการทำกำแพงกั้น ไม่ให้รถยนต์จากภายนอกเข้าออกได้ เพื่อให้รถยนต์ที่อยู่ในทางพิเศษ สามารถสัญจรได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย ฉะนั้นที่ดินตาบอดประเภทนี้จะต้องหาทางออกสู่ถนนสาธารณะสายอื่นที่อยู่ใกล้เคียง เพราะไม่สามารถขอเปิดทางออกสู่ถนนที่เป็นทางพิเศษเหล่านี้ได้



รูปที่ 4 - 22 พื้นที่ตามขอบเขตติดทางพิเศษ (มีกำแพงกัน)

ลำดับที่ 18 เมื่อมาพิจารณาดูพื้นที่ในเมืองโดยเฉพาะบริเวณที่กำหนดการใช้ที่ดินเป็นเขตสีเหลือง พบว่ากลับกลายเป็นพื้นที่ว่างจำนวนมาก เพราะเป็นพื้นที่ตามขอบเขตที่ขาดการเข้าถึงจึงใช้งานไม่ได้ แต่ในทางตรงกันข้าม เมื่อนำพื้นที่ซึ่งมีการกำหนดการใช้ที่ดินเป็นเขตสีเขียว(หรือเขียวลาย) คือเป็นพื้นที่เกษตรกรรม (หรืออนุรักษ์เพื่อเกษตรกรรม) ซึ่งไม่ควรมีสิ่งก่อสร้าง แต่ในความเป็นจริงกลับกลายเป็นพื้นที่ซึ่งมีสิ่งก่อสร้างจำนวนมากเกิดขึ้นเกาะตามแนว 2 ฝั่งถนน เพราะมีถนนตัดผ่าน เกิดการเข้าถึงพื้นที่ จึงเกิดการพัฒนาล้างก่อสร้างขึ้น สรุปได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในความเป็นจริงนั้น ยังไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของข้อบังคับที่กำหนดการใช้ที่ดินไว้ในผังเมืองรวมปรากฏการณ์ทั้ง 18 ลำดับนี้เป็นการรวบรวม และเรียบเรียงปรากฏการณ์การเกิดพื้นที่ตามขอบเขตติดถึงปัจจุบันจากการค้นคว้า และสัมภาษณ์ต่างๆ

4.2.2 สาเหตุของการเกิดพื้นที่ตามขอบเขต

เมื่อได้ข้อสรุปจากปรากฏการณ์การเกิดพื้นที่ตามขอบเขตทั้ง 18 ลำดับ ได้นำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดพื้นที่ตามขอบเขตประเภทต่างๆในพื้นที่ศึกษาพบว่า มี 2 สาเหตุหลัก ที่มีผลต่อพื้นที่ตามขอบเขต คือ

4.2.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดิน (Ownership Change) การแบ่งแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอย่างไม่เหมาะสม เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดเพราะการเปลี่ยนมือของเจ้าของกรรมสิทธิ์เก่าไปสู่คนใหม่ที่ไม่ใช่ญาติหรือเพื่อน อาจปิดทางเข้าออกที่ดินแปลงด้านในได้ ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอด

2. พื้นที่เกษตรกลายเป็นเมือง เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการใช้ประโยชน์เพื่อที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม หรือใช้งานส่วนราชการเพิ่มมากขึ้น ความต้องการในการคมนาคมทางถนนจึงเกิดขึ้นตามมา การพัฒนาเส้นทางเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดจากการพัฒนาแบบคิดเป็นรายโครงการ ไม่ได้มองภาพรวมในอนาคตไม่มีการวางมาตรฐานไว้ล่วงหน้า ทำให้เกิด SuperBlock และเกิดพื้นที่ตาบอดขึ้น

3. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยขาดการวางแผนการเข้าถึงที่ดินรายแปลง และขาดมาตรฐานโครงข่ายคมนาคม (Lack of Standard Accessibility And Standard Infrastructure Network) การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งแต่เดิมในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและมักมีขนาดแปลงของการถือครองเป็นขนาดใหญ่ ใช้เส้นทางคลองในการสัญจร ต่อมา

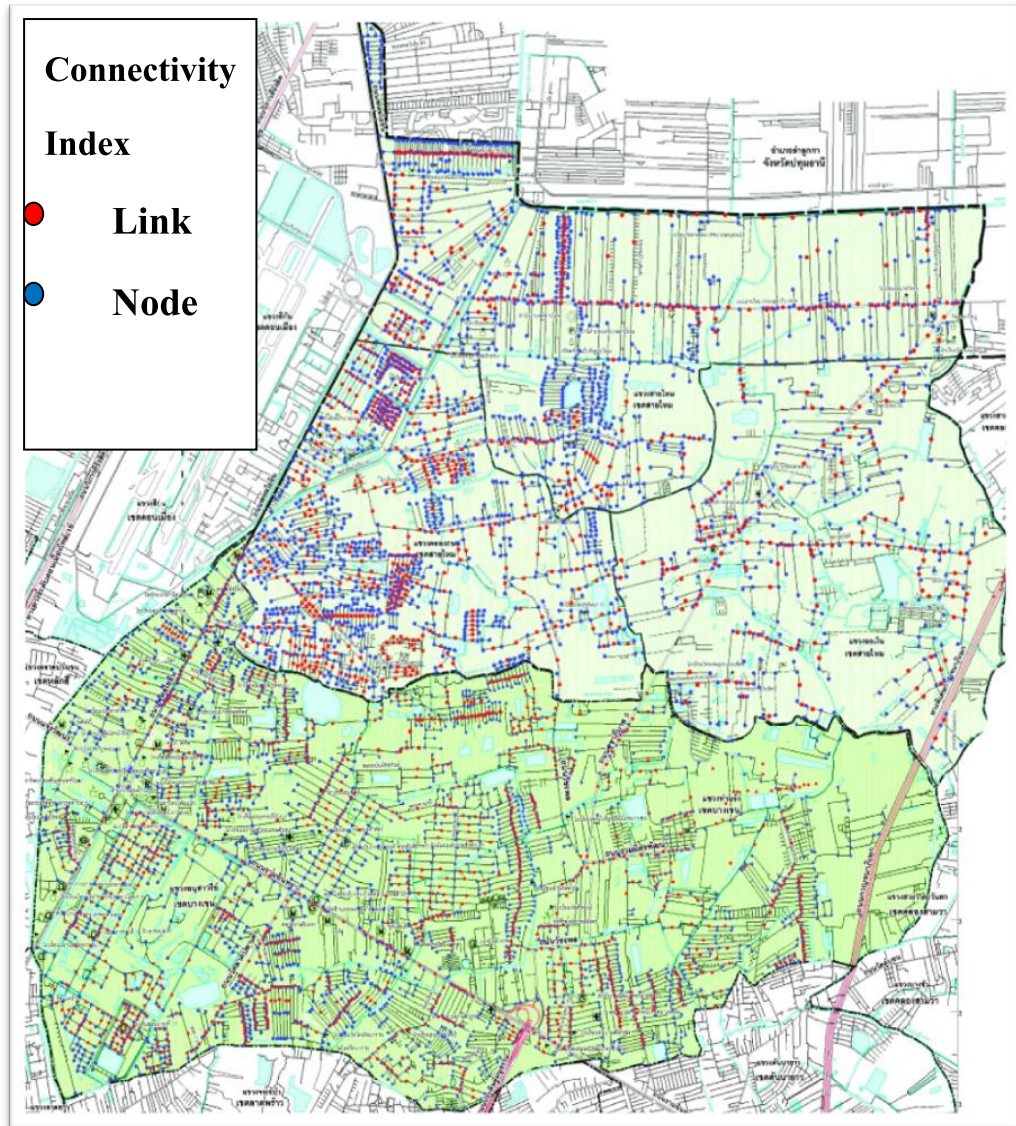
4.2.2.2 โครงข่ายคมนาคม

1. การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง (Transportation Change)

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง จากการคมนาคมหลักเดิมเป็นทางน้ำ ต่อมาเปลี่ยนเป็นทางบก มีพื้นที่บางแปลงยังสามารถเข้าออกได้ทางน้ำเท่านั้น จากการที่อดีตเคยสัญจรทางน้ำ ต่อมาคลองตื้นเขินใช้เข้าออกไม่ได้ จึงนับเป็นพื้นที่ตาบอดในยุคปัจจุบัน

2. การเปลี่ยนแปลงการพัฒนาพื้นที่โดยขาดการประสานแผนงาน (Lack of Coordination)

การพัฒนาที่ดินขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ในการพัฒนาโครงการต่างๆ จึงเกิดการพัฒนาลัดเลาะขึ้นโดยเกาะตามแนวแกนถนน มีลักษณะเป็น Ribbon Development การขาดการวางแผนในภาพรวม และขาดความต่อเนื่องในการบริหารพัฒนาเมืองทำให้มีที่ดินถูกปิดล้อมจำนวนไม่น้อยเกิดขึ้นบริเวณด้านหลังหมู่บ้านจัดสรร และบริเวณด้านหลังอาคารพาณิชย์ที่พัฒนาขึ้นโดยเกาะตามแนวริมถนน



รูปที่ 4-25 การวิเคราะห์โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษาเขตบางเขน และเขตสายไหม แสดงสัดส่วน

Connectivity Index

จากภาพที่ 4-25 ได้แสดงให้เห็นถึงการวิเคราะห์ทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา โดยแสดงตำแหน่งจุดตัดและจุดเชื่อมในภาพอย่างชัดเจน จะเห็นว่ามีความหนาแน่นสูง และกระจุกตัวหนาแน่นตามแนวขอบถนนหลักสำคัญไม่ว่าจะเป็นถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา

4.2.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุการเกิด และรูปแบบของพื้นที่ตาบอด

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้พบสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด คือ การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลักจากทางน้ำเป็นทางบก การพัฒนาเมืองไม่ได้รับการวางแผนที่สมดุลและไม่ได้มาตรฐาน การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเปลี่ยนแปลงโดยไม่เหมาะสมและการวางแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ และจากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าพื้นที่ตาบอด 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดริมน้ำ และพื้นที่ตาบอดภายในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) ทั้งนี้ในบทวิเคราะห์ได้นำรูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ตาบอดที่ได้จากการค้นพบในการสำรวจข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ มาพิจารณาว่ามีรูปแบบที่แตกต่างจากการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยอย่างไร นอกจากนี้ยังได้ทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของสาเหตุการเกิด และรูปแบบ (Matrix Table Analysis) โดยการนำข้อมูลต่างๆ มาพิจารณาในทั้ง 3 มิติ คือ กายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ดำเนินการเปรียบเทียบ หาความสัมพันธ์และตัวแปรต่างๆ ประกอบการวิเคราะห์ เพื่ออธิบายสาเหตุการเกิดและรูปแบบของพื้นที่ตาบอดในพื้นที่เขตบางเขนและเขตสายไหม ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นกลาง และเป็นบริเวณที่เชื่อมโยงระหว่างเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นนอก โดยมีการขยายตัวของชุมชนเชื่อมต่อมาตามแนวถนนสายหลัก คือ ถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา เมื่อนำรูปแบบของพื้นที่ตาบอดแต่ละประเภทมาพิจารณากับตัวแปรต่างๆ สามารถสรุปสาเหตุของการเกิดพื้นที่ตาบอดประเภทต่างๆว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุการเกิด และรูปแบบได้ดังนี้

4.2.3.1 ที่ดินตาบอดริมน้ำ เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลักจากทางน้ำมาเป็นทางบก

จากอดีตเมื่อยังไม่มีถนน ผู้คนนิยมคมนาคมทางน้ำ ต่อมาเมื่อมีถนน การคมนาคมหลักเกิดการเปลี่ยนแปลง แต่เนื่องจากภาครัฐขาดการวางแผน “การเข้าถึง”(Accessibility) จึงมีที่ดินริมน้ำหลายแปลง กลายเป็นที่ดินตาบอดในปัจจุบันยังคงเห็นวัดบางแห่ง และบ้านอยู่อาศัยจำนวนมากที่ยังมีด้านหน้าอยู่ด้านริมน้ำและหลายแห่งยังเป็นที่ดินตาบอด คือเข้าถึงไม่ได้โดยรถยนต์ นอกจากนี้เรื่อง “กรรมสิทธิ์”(Ownership) ก็อาจเป็นสาเหตุให้เกิดที่ดินตาบอดได้ด้วยเช่น มีหลายครอบครัวที่มีการแบ่งมรดกที่ดินริมน้ำให้ลูกหลานซึ่งมีหลายกรณีที่เกิดการแบ่งแปลงในลักษณะไม่ได้มาตรฐาน คือมี

ขนาดของแปลงเล็กเกินไป และไม่มีทางออกเป็นของตนเอง ต้องอาศัยทางเข้าออกจากที่ดินแปลงของญาติพี่น้องต่อมาเมื่อเกิดการซื้อขายเปลี่ยนมือทั้งแปลงที่ดินตาดบอด หรือแปลงที่ใช้เป็นทางผ่านเข้าออก ก็จะทำให้เกิดปัญหาขึ้นหากที่ดินริมน้ำเหล่านี้ได้รับการวางแผน “ประสานงาน”(Co-ordination)ที่เหมาะสมจากหน่วยงานต่างๆของภาครัฐ เช่น กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมเจ้าท่า การไฟฟ้า การประปา เป็นต้น อาจทำให้ปัญหาที่ดินตาดบอดริมน้ำลดน้อยลงได้ เช่น มีการวางแผนการเข้าถึงที่ดินเป็นรายแปลง เป็นต้น ทั้งนี้รวมทั้งควรมีการประสานงานระหว่างภาครัฐกับเอกชนด้วย คือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินริมน้ำทั้งหลายควรมีการประสานงานกับภาครัฐในการวางแผนและพัฒนาการเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้

4.2.3.2 ที่ดินตาดบอดบนที่อกริมน้ำ เกิดขึ้นตามธรรมชาติ และจากการคมนาคมหลักเปลี่ยนจากทางน้ำเป็นทางบก เช่นเดียวกับที่ดินตาดบอดริมน้ำ ที่ดินตาดบอดบนที่อกริมน้ำ มีกฎหมายบัญญัติเอาไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1308 ว่า "ที่ดินแปลงใดที่เกิดที่อกริมตลิ่งที่อกริมน้ำเป็นทรัพย์สินของเจ้าของที่ดินแปลงนั้น" หากที่ดินที่เกิดขึ้นบริเวณริมตลิ่งและที่ดินแปลงนั้นเป็นที่ดินตาดบอดก็ย่อมทำให้ที่งอกนั้น เป็นพื้นที่ตาดบอดตามไปด้วย มักจะมีการจับจองบุกรุกใช้พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย

4.2.3.3 ที่ดินตาดบอดใน Super Block เกิดจากการขาดมาตรฐาน Block ถนน ขาดการวางแผนการเข้าถึง และขาดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างเป็นระบบจึงทำให้เกิด Super Block และเกิดการพัฒนาเฉพาะตามแนวสองข้างขอบถนน Ribbon Development ทำให้เกิดมีที่ดินตาดบอดใน Super Block ขึ้น เพราะหน่วยงานต่างๆของภาครัฐขาดการประสานงาน วางแผนพัฒนาอย่างรอบคอบและต่อเนื่อง รวมทั้งขาดการประสานงานกับภาคเอกชนด้วย

พบว่าในพื้นที่ศึกษานั้น ขนาดของพื้นที่ตาดบอดใน Super Block มี 2 ลักษณะคือพื้นที่เล็กสุดคือ 100-800 ตารางวา และพื้นที่ใหญ่สุดคือ 2,000-6,000 ตารางวา เมื่อมาวิเคราะห์พบว่า พื้นที่เล็กคือพื้นที่ซึ่งเกิดการเหลือเศษจากการพัฒนา ซึ่งขาดการวางแผนการเข้าถึงที่ดินรายแปลง ส่วนพื้นที่ใหญ่คือ พื้นที่ซึ่งอยู่ลึกเข้าไปในแกนด้านในของ Super Block ที่มีขนาดใหญ่จึงยังเปิดการเข้าถึงได้ไม่หมด

4.2.3.4 ที่ดินตาดบอดหลังหมู่บ้าน เกิดจากการพัฒนาตามแนวขอบถนน Ribbon Development เช่น ตึกแถว ทาวน์เฮ้าส์ หมู่บ้านจัดสรร เป็นต้น ทั้งนี้เมื่อขาดการประสานงานของภาครัฐ และภาคเอกชนทำให้เอกชนแต่ละรายต่างพัฒนา โดยวางแผนเฉพาะภายในแต่ละโครงการ เกิดเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วนขาดการวางแผนโดยมองจากภาพรวม ทำให้มีที่ดินซึ่งถูกกำแพงด้านหลังของหมู่บ้านจัดสรรปิดกั้นไว้ กลายเป็นที่ดินตาดบอด ในพ.ศ. 2543 มีพรบ. บ้านจัดสรรระบุให้ไม่สามารถเจาะขยายส่วนต่อไปได้อีกที่ดินตาดบอดประเภทหลังหมู่บ้านนี้จึงเป็นประเภท

ที่ยากแก่การแก้ไขและพัฒนาได้ทั้งๆที่อยู่ในบริเวณซึ่งมีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการครบถ้วน สมบูรณ์อยู่แล้ว

พบว่าในพื้นที่ศึกษานั้น ขนาดของพื้นที่ที่ตาบอดหลังหมู่บ้านซึ่งมีรวม 8 แปลง ส่วนใหญ่เป็นขนาดใหญ่ คือประมาณ 3,000-6,000 ตารางวา 5 แปลง เป็นขนาดกลางประมาณ 1,000 ตารางวา 1 แปลง และขนาดเล็ก 400-800 ตารางวา 2 แปลง เมื่อนำมาวิเคราะห์พบว่า มีพื้นที่ตาบอดในแกนขนาดใหญ่อยู่หลังหมู่บ้าน ซึ่งถือเป็นการสิ้นเปลืองและศูนย์เปล่าอย่างน่าเสียดาย เพราะเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ควรได้รับการนำมาใช้งาน เพราะมีความพร้อมของสาธารณูปโภคต่างๆที่ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนได้ลงทุนไปพร้อมอยู่แล้วในถนนต่างๆ และบ้านจัดสรรโครงการต่างๆ แต่ปัจจุบันที่ดินประเภทนี้กลายเป็นพื้นที่ซึ่งยากต่อการแก้ไขอย่างมาก เพราะมีพระราชบัญญัตินิติบุคคลบ้านจัดสรร พศ. 2543 ที่ไม่สามารถเปิดรั้วของหมู่บ้านจัดสรรเพื่อเชื่อมต่อ เข้าไปพัฒนาด้านในได้

4.2.3.5 ที่ดินตาบอดติดทางรถไฟ เกิดจากการพัฒนาเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีการคมนาคม คือมีการก่อสร้างวางรางรถไฟ โดยขาดการวางแผนในการมองภาพรวม โดยเฉพาะเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐ เช่น การรถไฟ กรมที่ดิน และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นต่างๆ รวมทั้งขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐกับเอกชน โดยเฉพาะเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟ

4.2.3.6 ที่ดินตาบอดติดทางคูขนาน หรือทางด่วนที่มีกำแพงกัน เกิดจากการพัฒนาเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีการคมนาคม คือ มีการก่อสร้างทางคูขนานหรือทางด่วนที่มีกำแพงกัน เพื่อให้ผู้ใช้ทางคูขนานหรือทางด่วนนั้นใช้ความเร็วสูงได้ด้วยความปลอดภัยแต่ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆของภาครัฐ และขาดการประสานงานกับภาคเอกชนเช่นเดียวกับที่ดินตาบอดติดทางรถไฟ จึงมีที่ดินตาบอดเกิดขึ้น 2 ฝั่งของกำแพงเหล่านี้

ข้อสรุปจากตาราง 4-2 พบว่าลักษณะพื้นที่ตาบอดที่ค้นพบมี 3 กลุ่ม แบ่งเป็น 6 รูปแบบย่อยด้วยกัน คือ 1. ที่ดินตาบอด 2.ที่ดินตาบอดบนที่งอกริมน้ำ 3. ที่ดินตาบอดใน Super Block 4. ที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน 5.ที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน และ 6.ที่ดินตาบอดติดทางคู่ขนาน หรือทางด่วนที่มีกำแพงกัน โดยทั้ง 6 ลักษณะของที่งอก มาจากสาเหตุสำคัญ คือ การคมนาคมหลักเปลี่ยนไปตามภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็ว พื้นที่เกษตรกรรม กลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ทำให้ขาดการวางแผนที่เหมาะสมและจัดระเบียบพื้นฐานเบื้องต้น เมื่อภาครัฐไม่สามารถเข้าควบคุมดูแลอย่างทั่วถึง จึงทำให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการวางแผนเอง โดยขาดการคำนึงภาพรวมและผลกระทบที่เกิดขึ้นในอนาคต



บทที่ 5

การวิเคราะห์ ผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ

เขตพื้นที่ศึกษาเป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จากพื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นที่อยู่อาศัย จากการเพิ่มพื้นที่ของที่อยู่อาศัย จึงทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมื่อมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว การขยายเมืองไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็นระเบียบแบบแผนที่ควรจะเป็น จึงเกิดพื้นที่ตาบอดหลายแห่งในเขตพื้นที่ศึกษาค้นพบ 33 แปลง และพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์ การใช้ประโยชน์พื้นที่ตาบอด ราคา และข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นต่างๆ จากเจ้าของกรรมสิทธิ์พื้นที่ตาบอด ดังนี้

1) การมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินข้างเคียงที่ไม่ใช่พื้นที่ตาบอด พบว่าเจ้าของพื้นที่ตาบอดเพียงร้อยละ 20 มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินข้างเคียง อีกร้อยละ 50 ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินข้างเคียง ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 30 เจ้าของที่ดินข้างเคียงไม่ทราบหรือไม่แน่ใจว่าที่ดินแปลงติดกันเป็นพื้นที่ตาบอดหรือไม่

2) การใช้ประโยชน์พื้นที่ตาบอดในปัจจุบัน พบว่าเจ้าของพื้นที่ตาบอดประมาณร้อยละ 75 ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ตาบอด ส่วนที่เหลือร้อยละ 25 ใช้ประโยชน์พื้นที่ตาบอดแตกต่างกัน เช่น ปลูกบ้านอยู่อาศัยเอง ให้ญาติอยู่อาศัย ทำเกษตรกรรม (เลี้ยงไก่ ทำสวนผลไม้) เป็นต้น นอกจากนี้พบว่าเจ้าของพื้นที่ตาบอดบางรายได้ถวายที่ดินที่เป็นพื้นที่ตาบอดแก่วัด แต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ใด และพื้นที่ตาบอดบางแปลงถูกเวนคืนหรือขอเช่าใช้เพื่อเป็นที่พักคนงานก่อสร้างทางโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3) การใช้ประโยชน์บนที่ดินข้างเคียงกับพื้นที่ตาบอด พบว่า พื้นที่ตาบอดถูกปล่อยทิ้งให้ว่างไม่ได้ทำประโยชน์ร้อยละ 40 ใช้เป็นที่พักอาศัยและเกษตรกรรมร้อยละ 40 อีกร้อยละ 12.5 ทำเป็นบ้านจัดสรร และไม่มีข้อมูลอีก ร้อยละ 7.5

4) การกำหนดระดับราคาพื้นที่ตาบอด พบว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์พื้นที่ตาบอดไม่ทราบร้อยละ 60 และอีกร้อยละ 40 สามารถแจ้งราคาได้ โดยมีระดับราคาในสัดส่วนของการกำหนดราคาลดหลั่นกันไปคือ ราคาขายตั้งแต่ 2,600-38,000 บาท ต่อตารางวา มีร้อยละ 17.5 ราคาขายตั้งแต่ 7,500-10,000 บาท ต่อตารางวา มีร้อยละ 12.5 และราคาขาย 20,000 บาทต่อตารางวาขึ้นไป มีเพียงร้อยละ 10

5) การกำหนดข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอด โดยเจ้าของกรรมสิทธิ์ พบว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่มีข้อเสนอถึงร้อยละ 56.5 นอกจากนี้เป็นข้อเสนอที่ต่างกันอย่างสิ้นเชิง เช่น คิดว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดได้คิดว่าควรขายเพื่อเป็นการแก้ปัญหา ทราบข่าวเกี่ยวโครงการสร้าง

ถนนแต่ไม่แน่ใจเรื่องระยะเวลา เห็นด้วยกับโครงการสร้างถนนมาสู่พื้นที่ที่ตาบอด การขอภาระจำยอม การคาดหวังความร่วมมือและสนับสนุนจากหน่วยงานราชการ การรวมพื้นที่ที่ตาบอดเข้าด้วยกันแล้วซื้อที่ดินทำเป็นทางออกเพื่อใช้ร่วมกัน เป็นต้น

เมื่อเมืองขยายและมีพัฒนาการของเมืองสูงขึ้นเท่าใด ราคาที่ดินในพื้นที่ชานเมืองก็สูงตามด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะที่ดินที่ติดกับถนนสายหลัก แต่การที่มีที่ดินตาบอดที่เกิดขึ้นนั้น กลับมีราคาต่ำลง บางแปลงมีพื้นที่ขนาดใหญ่สามารถนำมาพัฒนาเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจได้ แต่เนื่องจากเป็นที่ดินตาบอด จึงไม่สามารถนำมาใช้ได้ จัดว่าเป็นการสูญเสียโอกาสในการนำพื้นที่มาสร้างงาน สร้างอาชีพ ให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ปัญหา คือ ภาครัฐลงทุนเฉพาะถนนสายหลัก (primary structure) แต่ลงทุนในถนนสายรอง (secondary road) ไม่เพียงพอเนื่องจากปัญหาด้านงบประมาณ ความไม่คุ้มทุนกับการลงทุนในถนนสายรอง ในเชิงทฤษฎีจึงเกิดความล้มเหลวในตลาดที่ดิน (Land Market Failure) การขาดความสมดุลไม่ได้มาตรฐานสากล เช่น ลำดับศักดิ์ถนน (Road Hierarchy) พื้นที่สัดส่วนถนนต่อพื้นที่เมือง (road ratio) และค่าดัชนีความเชื่อมโยง (connectivity index) ทำให้เกิดเป็นปัญหาสะสม ส่งผลให้ภาคเอกชน ต้องลงทุนพัฒนาถนนสายรองเอง โดยพิจารณาเฉพาะความจำเป็นของตน ขาดการมองภาพรวมเกิดเป็นที่ดินตาบอดหลายแปลง ปัญหาความล้มเหลวของตลาดที่ดิน (Land Market Failure) เป็นปัญหาที่ภาครัฐควรเข้ามาแก้ไข พื้นที่ศึกษาในงานวิจัยนี้ เป็นพื้นที่เติบโตเร็ว มีอุปสงค์ (demand) ของภาคเอกชนสูงมาก ทำให้การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Land Development) ในพื้นที่วิจัยเกิดขึ้นมากอย่างเห็นได้ชัด และการที่เอกชนจำต้องพัฒนาถนนสายรองเอง จึงเกิดการจัดการแบบแยกส่วน คือ ต่างคนต่างดูแลเฉพาะประโยชน์ และความต้องการของตน ขาดการจัดการแบบมองภาพรวมว่าควรจะทำอย่างไร ไม่ให้เกิดปัญหาตามมา และควรจะมีการวางแผนเชื่อมโยงเครือข่ายถนนให้เป็นระบบ

ที่ตาบอดมีผลกระทบทางเศรษฐกิจ กรณีภาคเอกชนนั้น มีการสูญเสียโอกาสเกิดขึ้นทั้งในอดีตและในอนาคต (Opportunity Loss and Loss of Opportunity Gain) ในขณะเดียวกันภาครัฐก็เกิดการสูญเสียขึ้นด้วย เช่น สิ้นเปลืองงบประมาณสาธารณูปโภคที่ต้องขยายออกไปรองรับการขยายของเมืองไปยังบริเวณชานเมือง ทั้งที่มีที่ดินตาบอดในเมืองซึ่งมีสาธารณูปโภคพร้อมอยู่แล้ว แต่ไม่สามารถใช้งานได้ นอกจากนั้นเมื่อเมืองต้องขยายออกไปชานเมือง ก็มีการรื้อกล้าพื้นที่เกษตรด้วย และที่สำคัญคือ ภาครัฐสูญเสียรายได้จากภาษีต่างๆ ที่ควรจะได้หากที่ดินตาบอดเหล่านี้สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่างๆ ได้เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ เป็นต้น ซึ่งสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย ได้เคยประเมินไว้ในช่วงที่มีวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540 บันทึกไว้ในการประชุมคณะกรรมการแก้ไขวิกฤตอสังหาริมทรัพย์ ของกระทรวงมหาดไทย ว่าผลต่อเนื่องของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีต่อธุรกิจที่

เกี่ยวข้องนั้นจะสร้างรายได้ภาษีรวมให้ภาครัฐถึง 12.5% จึงนับได้ว่าการมีที่ดินตาบอดนั้นมีผลกระทบต่อภาครัฐด้วย

จากการนำข้อมูลของพื้นที่ศึกษาวิจัยมาวิเคราะห์เชิงกายภาพ เชิงประวัติศาสตร์ เชิงเปรียบเทียบ (Bench Marking) เชิงเศรษฐศาสตร์ และทำแบบจำลองเพื่อหาความคุ้มค่าในการแก้ไขปัญหาเพื่อเปิดใช้พื้นที่ตาบอดโดยจัดทำเสมือนว่ามีการพัฒนาพื้นที่ตาบอดจริง พบว่าพื้นที่ตาบอดแต่ละรูปแบบส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แตกต่างกัน กล่าวคือ

กรณีกลุ่มที่ 1: พื้นที่ตาบอดริมน้ำ รูปแบบที่ 1 แม้ว่าสภาพที่ดินริมน้ำจะมีความสวยงามควรมีมูลค่าสูงแต่เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถยนต์หรือเข้าถึงได้ยาก จึงใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มศักยภาพ (Under Utilized Land) และมีมูลค่าต่ำ จึงถือได้ว่าเป็นความสูญเสียทางโอกาสและมูลค่าราคาที่ดินสำหรับพื้นที่ตาบอดริมน้ำรูปแบบที่ 2 ซึ่งก็คือพื้นที่ตาบอดบนที่อกริมน้ำนั้น มีสภาพเป็นที่อกจึงไม่มีโฉนด สภาพที่ดินที่อกริมน้ำอาจจะสวยงาม แต่ไม่สามารถเข้าถึงได้โดยรถยนต์หรือเข้าถึงได้ยาก ส่งผลให้มีราคาต่ำ จึงจัดเป็นความสูญเสียทางด้านโอกาสและมูลค่าราคาที่ดินเช่นเดียวกับรูปแบบแรก

กรณีกลุ่มที่ 2 : พื้นที่ตาบอดใน Super Block ในทางกายภาพเมื่อมีการตัดถนนโดยไม่มีหรือไม่ได้กำหนดมาตรฐาน Block ที่เหมาะสมไว้ จึงทำให้เกิดเป็น Super Block ขึ้นและจากการที่มีปริมาณถนนสายรองไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความสมดุลในการจัดลำดับศักดิ์ถนนในพื้นที่นั้น จึงเกิดการพัฒนาเฉพาะตามแนวขอบถนน (Ribbon Development) เกิดการปิดกั้นพื้นที่ด้านในกลายเป็นที่ดินตาบอดใน Super Block ซึ่งส่งผลเสียในทางเศรษฐกิจ คือ แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า และเป็นการสูญเสียโอกาสในอนาคต (Opportunity Lost) เพราะที่ดินเหล่านี้ควรถูกใช้ให้เกิดประโยชน์ เพราะมีหลายแปลงอยู่ในเขตชุมชนที่มีความเจริญแล้วและส่วนมากมีขนาดใหญ่ นอกจากนั้นยังมีผลเสียในเชิงสังคมด้วย คือ มักจะถูกบุกรุก ต้องมีการฟ้องร้อง เป็นคดีความ และเป็นแหล่งเสี่ยงของการเกิดอาชญากรรมด้วย เพราะเป็นพื้นที่ลับตาและผลจากการมีพื้นที่ตาบอดใน Super Block ทำให้ไม่สามารถใช้พื้นที่นั้นได้โดยสะดวก เมืองต้องขยายเติบโตออกไปในพื้นที่ชานเมือง รัฐจึงจำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการประชากรที่อยู่อาศัยไกลออกไปจากเมือง จึงเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณ และยังส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด สิ้นเปลืองพลังงานและเสียเวลาคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ต่ำ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ถือเป็นความสูญเสียทั้งในภาคสังคม สูญเสียทางด้านโอกาสและมูลค่าราคาที่ดิน

รูปแบบที่ 2 ในกลุ่มที่ 2 คือ พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน ซึ่งในทางกายภาพนั้น การพัฒนาหมู่บ้านจัดสรรของเอกชนแต่ละโครงการเป็นไปแบบแยกส่วน ไม่มีเหตุผลใด ๆ ที่ทำให้เอกชนแต่ละรายจะต้องพิจารณาโครงการของเอกชนรายอื่น ทำให้เกิดการปิดล้อมที่ดินหลังหมู่บ้านขึ้นกลายเป็นที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน ถือเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยไม่มีประสิทธิภาพ (Inefficient Land Use)

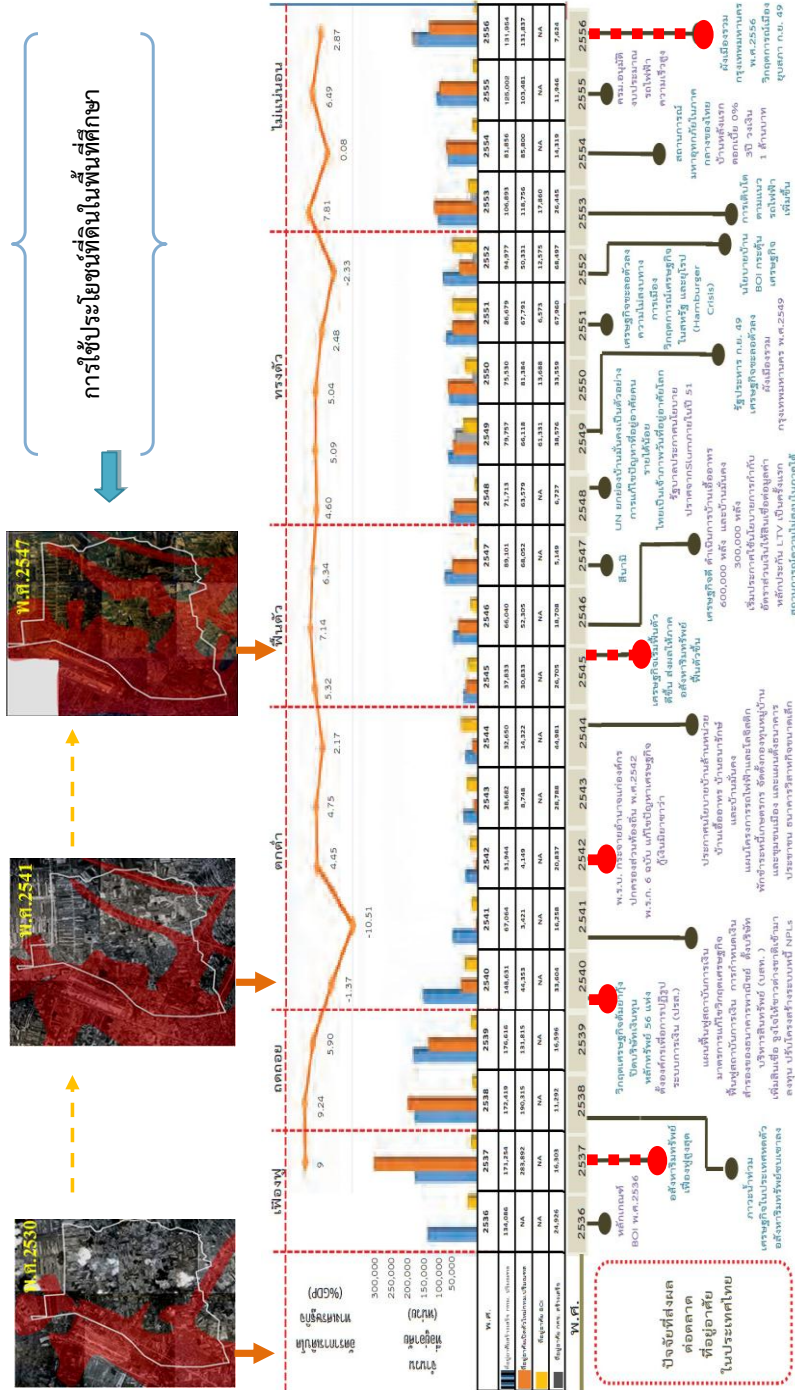
ในทางเศรษฐกิจเป็นการสูญเสียมูลค่าของแปลงที่ดิน เพราะที่ดินตาบอดประเภทนี้ส่วนมากจะมีขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ มีสาธารณูปโภคอยู่ในโครงการจัดสรรอย่างพร้อมสมบูรณ์ สามารถเชื่อมต่อใช้ได้โดยง่ายแต่เนื่องจากเป็นพื้นที่ตาบอดจึงไม่สามารถนำมาใช้งานได้ ส่งผลให้เมืองต้องขยายไกลออกไป เช่นเดียวกับที่ดินตาบอดใน Super Block ทำให้เกิดการสิ้นเปลืองการลงทุนของภาครัฐ ในการพัฒนาสาธารณูปโภค และสาธารณูป- การ ประชากรต้องอยู่อาศัยไกลเมืองและไกลแหล่งงานออกไป ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น สิ้นเปลืองพลังงานจากการจราจรที่ติดขัด คุณภาพชีวิตต่ำ นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ล้นตา เป็นแหล่งมั่วสุมเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมขึ้น เช่น มีบางหมู่บ้านมีการซื้อขายยาเสพติดในที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน และเป็นช่องทางเข้าออกของขโมย เป็นต้น

ปัจจุบันที่ดินในเขตชุมชน เช่น ในโครงการบ้านจัดสรรมีราคาสูง เช่น ประมาณตารางวาละ 30,000 40,000 บาท เป็นผลให้บ้านจัดสรรมีราคาประมาณ 3.5-4.5 ล้านบาท ซึ่งไม่สมดุลกับกำลังซื้อของผู้มีความต้องการบ้าน หากสามารถนำพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน ซึ่งมีความสะดวกในการเชื่อมต่อการให้บริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่างๆมาใช้งานได้ จะเป็นผลให้มีการตอบสนองในเรื่องที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ราคาที่ดินย่อมจะต่ำลง การพัฒนาบ้านจัดสรรจะมีราคาที่เหมาะสมใกล้เคียงกับกำลังซื้อมากขึ้น ผู้มีรายได้น้อยจะมีโอกาสซื้อบ้านได้มากขึ้น การนำพื้นที่ตาบอดมาใช้งานได้ อาจจะเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาความไม่เสมอภาคทางสังคมในด้านการอยู่อาศัยได้แนวทางหนึ่ง ดังนั้น ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมนี้ จึงจัดว่าเป็นความสูญเสียทั้งในภาคสังคม สูญเสียทางด้านโอกาสและมูลค่าราคาที่ดินด้วย

กรณีกลุ่มที่ 3 : พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ และพื้นที่ตาบอดติดทางคูขนานที่มีกำแพงกั้นในทางกายภาพที่ดินตาบอดทั้ง 2 ประเภทที่มีความคล้ายกัน คือ เป็นที่ดินที่ขาดการเข้าถึงเนื่องจากการพัฒนาโครงการคมนาคมของภาครัฐ และทั้ง 2 ประเภทนี้เป็นที่ดินตาบอดที่มีขนาดใหญ่ จากการที่ใช้ที่ดินเหล่านี้ไม่ได้ ทำให้เมืองต้องขยายออกไป เกิดการพัฒนาตามจุดที่เป็นสี่แยกหรือทางเชื่อมต่างๆกับถนน เป็นผลให้เกิด Urban Sprawl คือ มีการพัฒนาแบบกระจุกตัวเกิดขึ้นตามแยกต่างๆ เช่น แยกที่ทางรถไฟตัดกับถนน และแยกที่ทางคูขนานเชื่อมกับถนนต่างๆ ซึ่งการพัฒนาแบบกระจุกตัวเหล่านี้กระจายเป็นกลุ่มๆห่างกัน นอกจากนั้นแปลงที่ดินตาบอดทั้ง 2 ประเภทนี้เกิดการสูญเสียมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจ คือ ถึงแม้จะอยู่ติดเส้นทางคมนาคมแต่ไม่สามารถเปิดเชื่อมให้เกิดการเข้าถึงได้ และจากการที่ไม่สามารถใช้พื้นที่เหล่านี้ได้ เมืองต้องขยายไกลออกไปเป็นการทำให้รัฐสิ้นเปลืองงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภค และคนที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นต้องสิ้นเปลืองพลังงาน ในการเดินทางเข้ามาสู่แหล่งงานด้วย จัดเป็นความสูญเสียในภาคสังคม ทางด้านโอกาสและมูลค่าราคาที่ดิน เช่นเดียวกับพื้นที่ตาบอดกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2

นอกจากนี้ ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมอีกประการหนึ่ง คือ เมื่อนำภาพถ่ายทางอากาศของบริเวณพื้นที่ศึกษามาพิจารณาแล้ว พบว่าการที่ภาครัฐไม่ได้วางแผนพัฒนาโครงข่ายถนนให้มีความสมคูลนั้น เป็นผลให้ภาคเอกชนต้องลงทุนพัฒนาถนนสายรองเอง โดยพัฒนาถนนเฉพาะเข้าไปสู่แต่ละโครงการเท่านั้น ถนนส่วนใหญ่มีลักษณะแคบ และยาว เป็นผลให้เกิดพื้นที่ตามอดขึ้นอีกทอดหนึ่งหลายแปลง และมีโครงสร้างกายภาพของพื้นที่บิดเบี้ยว ไม่เป็นระเบียบ และขาดศักยภาพที่จะเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนสายหลัก





แผนภูมิที่ 5-1 แสดงพัฒนาการของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา เมื่อพิจารณากับลำดับการพัฒนาของ ตลาดอสังหาริมทรัพย์

จากแผนภูมิที่ 5-1 พบว่า ใน พ.ศ.2530 พื้นที่ศึกษามีแนวแกนถนนหลัก 2 สาย คือ ถนนพหลโยธิน (แนวเหนือ-ใต้) และถนนรามอินทรา (แนวตะวันตก-ตะวันออก) ซึ่งเห็นได้ว่าพัฒนาการเริ่มจาก 2 ข้างถนนทั้งสองสายและกระจายออกไปเล็กน้อย ต่อมาใน พ.ศ.2537 เป็นยุคที่ตลาดอสังหาริมทรัพย์เฟื่องฟูสูงสุด จากกราฟในปี พ.ศ. 2537 มีระดับการเปิดตัวโครงการที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก สูงเกือบ 300,000 หน่วย พร้อมทั้งมีกำลังซื้อสูงและมีผลต่อเนื่องจนถึง พ.ศ.2539 คือช่วงถดถอยทางเศรษฐกิจ จนเข้าสู่ ”ยุคฟองสบู่แตก” หรือ “ยุคต้มยำกุ้ง” ในปี พ.ศ. 2540 เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศและชีวิตประชาชนอย่างรุนแรงและกว้างขวาง มีการปิดบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ และสะสมปัญหาอย่างต่อเนื่องทั้งในภาคสถาบันการเงินและภาคเอกชน และต่อมาได้ลุกลามขยายไปทั่วภูมิภาคเอเชีย ตลาดอสังหาริมทรัพย์เข้าสู่ยุคตกต่ำสุดขีดเป็นเวลายาวนาน ในที่สุดรัฐบาลไทยต้องเข้าโครงการความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือ International Monetary Fund (IMF) จะเห็นว่าช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2545 แทบจะไม่มีการสร้างโครงการใหม่ แต่มีการซื้อขายจริงในปริมาณที่น้อยมาก ในปี พ.ศ. 2542 มียอดในตลาดคือ 31,944 หน่วยเท่านั้น จนในปี พ.ศ. 2545 -2547 เป็นยุคเริ่มเข้าสู่การฟื้นตัวของอสังหาริมทรัพย์อีกครั้ง มียอดของการสร้างโครงการใหม่และการซื้อขายในระดับใกล้เคียงกันแต่ไม่สูงมากเท่าในปี พ.ศ.2537 มีโครงการของภาครัฐเกิดขึ้น เช่น โครงการบ้านเอื้ออาทร 600,000 หลัง โครงการบ้านมั่นคง 300,000 หลัง จากภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2547 จะเห็นการขยายตัวของเนื้อเมือง มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยมากขึ้นอย่างชัดเจน มีความแออัดสูงขึ้น ตามแนวถนนสำคัญอย่างถนนพหลโยธินและถนนรามอินทรา ครอบคลุมพื้นที่ไปถึงถนนวัชรพลมากยิ่งขึ้น

จากข้อมูลที่รวบรวมได้จากผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินจำนวน 33 แปลงพบว่า มีจำนวนการเปลี่ยนผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ มากที่สุดในช่วงย้อนหลัง 10-20 ปี มี 17 ราย จะเห็นได้ว่าการซื้อขายกรรมสิทธิ์ที่ดินในช่วงยุคอสังหาริมทรัพย์เฟื่องฟู จากการสัมภาษณ์พบว่าส่วนใหญ่ซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไร เพราะคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์จะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต แต่เมื่อเข้าสู่ยุคต้มยำกุ้งจึงไม่สามารถขายที่ดินของตนเองได้ ดังนั้น จึงเก็บที่ดินเพื่อรอการขายให้ได้ราคาที่ต้องการอีกครั้ง

อุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ยุคทองตัว พ.ศ. 2548 – 2552 พบว่าเศรษฐกิจไทยยังต้องเผชิญกับปัจจัยลบนานาประการ ทั้งด้านสังคมและทางการเมืองทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างต่อเนื่อง ตลาดอสังหาริมทรัพย์เริ่มมีการสร้างโครงการใหม่เกิดขึ้น ส่วนในยุคอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ที่เรียกว่า ยุคไม่แน่นอน พบว่ามีการสร้างโครงการใหม่เกิดขึ้นสูงขึ้น มีการซื้อขายสูงขึ้นตามตัว แต่มีการใช้ปริมาณพื้นที่ลดน้อยลง นั้นแสดงให้เห็นว่าตลาดอสังหาริมทรัพย์ประเภทห้องชุด หรือ คอนโดมิเนียม ได้รับความนิยมสูงสุด แสดงให้เห็นว่าเป็นยุคของการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต

ความเป็นอยู่ของคนไทยในปัจจุบัน ดังนั้น หากมีการนำพื้นที่ตาบอดมาเปิดใช้งานในเมือง เพื่อพัฒนา เป็นที่อยู่อาศัยจะเกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

งานวิจัยนี้ ใช้วิธีการวิเคราะห์ 2 วิธี ดังนี้

1. การวิเคราะห์ทางกายภาพเพื่อพิจารณาผลกระทบทางเศรษฐกิจ

ในงานวิจัยนี้ได้้นำแผนที่ต่างๆ มาใช้วิเคราะห์ เช่น แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศย้อนหลัง 50 ปี ของกรมแผนที่ทหาร เพื่อพิจารณาการเจริญเติบโตของพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาต่างๆที่ผ่านมาในอดีต นอกจากนั้นได้นำแผนที่อื่นๆ ของพื้นที่ศึกษามาประกอบการศึกษาด้วย เช่น แผนที่โครงข่ายคมนาคม แผนที่แม่น้ำลำคลอง ผังข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจริง และแผนที่แสดงสิ่งปลูกสร้างต่างๆ (Built up Area) เป็นต้น

2. การวิเคราะห์พื้นที่ตาบอดเชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อพิจารณาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ

ในงานวิจัยนี้ได้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และสร้างแบบจำลองขึ้น กำหนดโครงสร้างให้เสมือนว่ามีการพัฒนาโครงการจริงทั้งรายรับ รายจ่าย เพื่อให้สะท้อนถึงผลลัพธ์ที่ใกล้เคียงความจริงมากที่สุด เพื่อเปรียบเทียบว่า หากพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาไม่ได้เป็นพื้นที่ตาบอด คือ สามารถเข้าถึง และใช้งานได้ นั้น จะสามารถเกิดเป็นรายได้ให้แก่ เจ้าของที่ดินอย่างไร ทั้งนี้ โดยนำระยะเวลาของการเติบโตในบริเวณต่างๆ มาพิจารณาประกอบสามารถจำแนกผลกระทบทางเศรษฐกิจของที่ดินตาบอด ได้ดังนี้

5.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านราคาที่ดิน

5.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านการสูญเสียโอกาส

5.2.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านการสูญเสียโอกาสในการพัฒนาเมือง

5.2.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านการสูญเสียโอกาสด้านการพัฒนา

อสังหาริมทรัพย์

5.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านการสูญเสียโอกาสของภาครัฐและสังคม



แผนภูมิ 5-2 แสดงถึงผลกระทบของที่ดินตาบอดในเขตพื้นที่ศึกษาที่มีต่อเศรษฐกิจ

5.1. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ด้านราคาที่ดิน

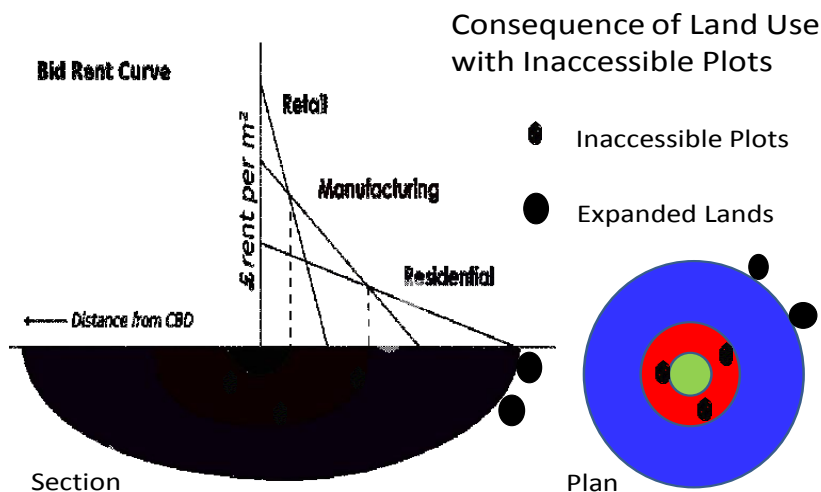
ในการศึกษาวิจัยนี้พบว่าที่ดินตาบอดมี 3 รูปแบบ โดยแบ่งได้เป็น 6 รูปแบบย่อย พบว่าที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้านถูกปิดกั้นไว้โดยไม่สามารถเปิดใช้ได้ อีกทั้งพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดและรูปแบบของพื้นที่ตาบอดคือ การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลักมีผลอย่างมากต่อการเกิดที่ดินตาบอดริมน้ำ และความไม่เหมาะสมของโครงข่ายการคมนาคมทำให้เกิดที่ดินตาบอดใน Super Blocks

ผลการวิจัยที่ดินตาบอดมีผลกระทบทางเศรษฐกิจ ตรงกับการศึกษาของ Rujopakarn (2003), Fouzder (2005) และ Salingaros (2007) คือ ในพื้นที่ศึกษา พบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างการเกิด รูปแบบ และผลกระทบ โดยที่ดินตาบอดใน Super Blocks ส่วนมากเป็นแปลงใหญ่ ไม่อยู่ใกล้ชุมชน มักเกิดจากโครงข่ายคมนาคมที่ไม่เหมาะสม และมีผลมากต่อการสูญเสียโอกาสของเจ้าของกรรมสิทธิ์ ซึ่งที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้านคล้ายกัน มักอยู่ในเขตชุมชน และเกิดจากการขาดการประสานงาน

นอกจากที่ดินตาบอดจะทำให้เจ้าของที่ดินนั้นๆ สูญเสียโอกาสทางธุรกิจแล้ว ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ ทำให้มูลค่าที่ดินต่ำกว่าราคาที่เหมาะสมด้วย กล่าวคือ ตาม

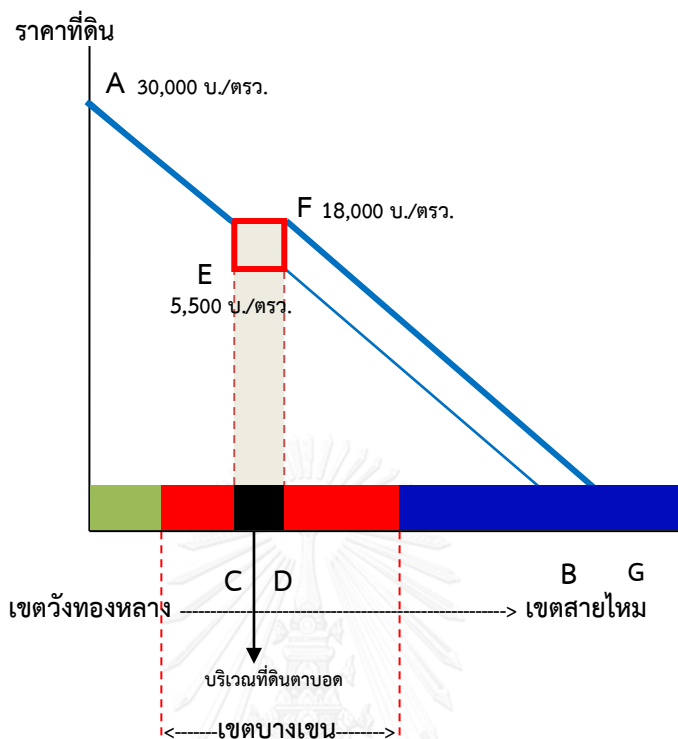
ทฤษฎี Bid rent Curve โดย Von Thünen ระบุว่า ที่ดินในเมืองมีราคาสูง (เช่น ค่าเช่าสูง เป็นต้น) เพราะทำประโยชน์ได้มาก ในขณะที่ราคาที่ดินย่อมมีมูลค่าลดลงเมื่ออยู่ห่างไปในแถบชานเมือง เพราะทำประโยชน์ได้น้อยกว่าในเมือง และที่ดินแถบชานเมืองยังมีภาระเรื่องค่าขนส่งและค่าเดินทางที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย

เพื่อพิสูจน์สมมุติฐานการวิจัยว่า พื้นที่ตามรูปแบบต่าง ๆ ในเขตเมืองมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มศักยภาพ เกิดการสูญเสียโอกาสในการใช้ที่ดิน ผู้วิจัยจึงนำแบบจำลอง Land Use Model ตามทฤษฎี Bid Rent Curve มาวิเคราะห์พื้นที่ตามขอบที่ทำการศึกษา โดยนำกลุ่มพื้นที่ตามขอบมาทดลองกำหนดจุดแทนตำแหน่งที่ตั้งในเมืองไว้ที่บริเวณวงรัศมีของที่ดินในเมือง แล้วนำราคาของที่ดินตามขอบจากแปลงนั้น ๆ โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ในปี 2557 มาเรียงลำดับเปรียบเทียบกันคือ ก) ราคาที่ดินในเมือง ข) ราคาที่ดินตามขอบในเมือง ค) ราคาที่ดินชานเมือง โดยใช้ตัวแปรเดียวกันคือ เส้นทางเดียวกันหรือย่านเดียวกันหรือพื้นที่ใกล้เคียง แล้วนำมาวิเคราะห์มูลค่าของที่ดินตามขอบทั้ง 3 แปลง ดังที่ปรากฏในกรณีศึกษาที่ 1-3 ต่อไปนี้



แผนภูมิที่ 5-3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในความเป็นจริงตามทฤษฎี Bid Rent Curve

ตัวอย่าง กรณีศึกษาที่ 1 ที่ดินตาบอด แปลงที่ 16 แขวงท่าแร่ เขตบางเขน เนื้อที่ 89-0-5 ไร่



แผนภูมิที่ 5-4 กรณีศึกษาที่ 1 ที่ดินตาบอด แปลงที่ 16 แขวงท่าแร่ เขตบางเขน เนื้อที่ 89-0-5 ไร่

ที่มา : ราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง ปี พ.ศ. 2557

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตำแหน่ง A คือ ราคาที่ดินแขวงวังทองหลาง เขตวังทองหลาง ราคาประเมินที่ดิน 30,000 บาท ต่อตารางวา

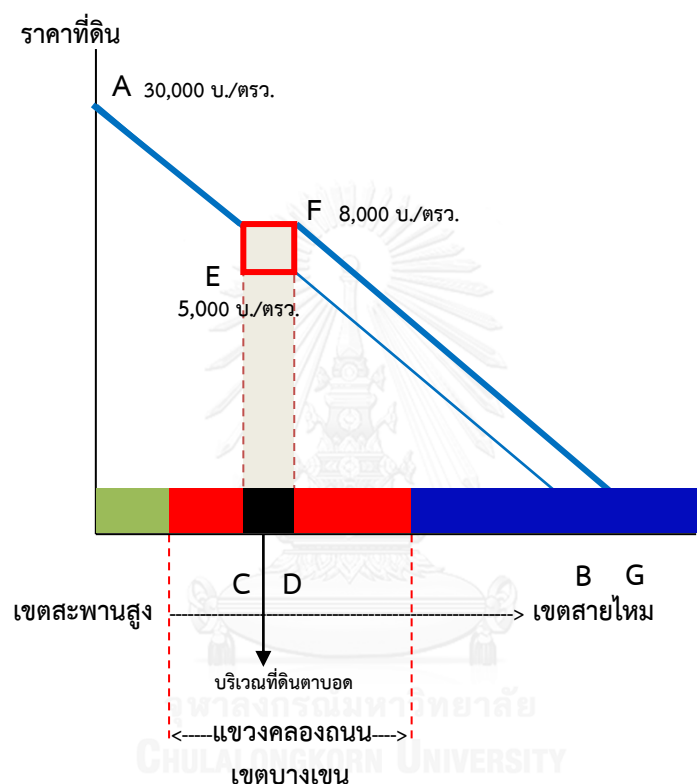
ตำแหน่ง E คือ ราคาที่ดินแขวงท่าแร่ เขตบางเขน ราคาประเมินที่ดินตาบอด คือ 5,500 บาทต่อตารางวา และที่ดินในบริเวณใกล้เคียงคือ 12,000 บาทต่อตารางวา

ตำแหน่ง F คือ ราคาที่ดินแขวงสายไหม เขตสายไหม ราคาประเมินที่ดิน 18,000 บาท ต่อตารางวา

สรุป กรณีที่ 1 ที่ดินแปลงที่ 16 ดังนี้ ราคาที่ดินในเขตใกล้เคียงตัวเมือง คือ เขตวังทองหลาง มีราคาสูงถึง 30,000 บาทต่อตารางวา และที่ดินในเขตสายไหมซึ่งอยู่ในเขตใกล้เคียงตัวเมือง ราคาของที่ดินจะต่ำลงมา คือ 18,000 บาทต่อตารางวา ส่วนที่ดินเขตบางเขน เป็นเขตที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างทั้งสองเขต โดยราคาประเมินที่ดิน ณ ปัจจุบันบริเวณใกล้เคียง ที่ดินตาบอดแปลงนี้ คือ ราคา 12,000 บาทต่อตารางวา แต่เมื่อเกิดที่ดินตาบอดในเขตบางเขน ราคาจึงตกลงไปเหลือเพียง 5,500 บาทต่อ

ตารางวา จะเห็นว่ามูลค่าราคาที่ดินตราบอดต่ำลงเกือบ 2 เท่าตัว พบว่าที่ดินตราบอดเกิดการสูญเสียโอกาสในการพัฒนา และมูลค่าของที่ดินไปด้วย

ตัวอย่าง กรณีศึกษาที่ 2 ที่ดินตราบอดแปลงที่ 32 แขวงคลองถนน เขตสายไหม เนื้อที่ 17-0-35 ไร่



แผนภูมิที่ 5-5 กรณีศึกษาที่ 2 ที่ดินตราบอดแปลงที่ 32 แขวงคลองถนน เขตสายไหม เนื้อที่ 17-0-35 ไร่
ที่มา : ราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง ปี พ.ศ. 2557

ตำแหน่ง A คือ ราคาที่ดินแขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง ราคาประเมินที่ดิน 30,000 บาทต่อตารางวา

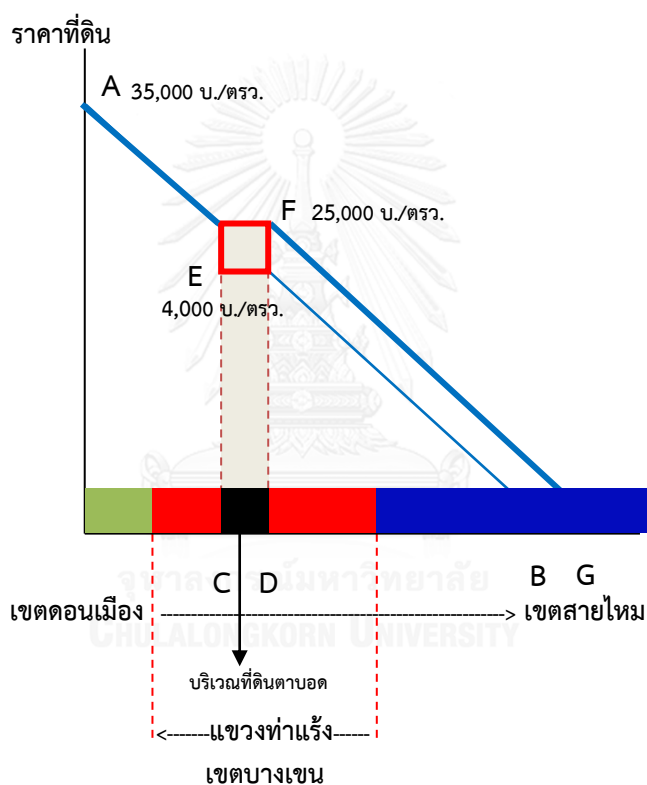
ตำแหน่ง E คือ ราคาที่ดินแขวงคลองถนน เขตสายไหม ราคาประเมินที่ดินตราบอด คือ 5,000 บาทต่อตารางวา และที่ดินในบริเวณใกล้เคียงคือ 30,000 บาทต่อตารางวา

ตำแหน่ง F คือ ราคาที่ดินแขวงสายไหม เขตสายไหม ราคาประเมินที่ดิน 8,000 บาท ต่อตารางวา

สรุป กรณีศึกษาที่ 2 ที่ดินแปลงที่ 32 ดังนี้ ราคาที่ดินในเขตใกล้เคียงตัวเมือง คือ เขตสะพานสูง มีราคาสูงถึง 30,000 บาทต่อตารางวา และที่ดินในเขตสายไหมซึ่งอยู่ในเขตไกลตัวเมือง ราคาของที่ดิน

จะต่ำลงมา คือ 8,000 บาทต่อตารางวา ส่วนที่ดินแขวงคลองถนน เขตบางเขน เป็นเขตที่ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างทั้งสองเขต โดยราคาประเมินที่ดิน ณ ปัจจุบันบริเวณใกล้เคียง ที่ดินตาบอดแปลงนี้ คือ ราคา 30,000 บาทต่อตารางวา แต่เมื่อเกิดที่ดินตาบอดในเขตบางเขน ราคาจึงลดลงคือ 5,000 บาทต่อตารางวา จะเห็นว่ามูลค่าราคาที่ดินตาบอดต่ำลงเกือบ 6 เท่าตัว ที่ดินตาบอดเกิดการสูญเสียโอกาสในการพัฒนา และมูลค่าของที่ดินไปด้วย

ตัวอย่าง กรณีศึกษาที่ 3 ที่ดินตาบอดแปลงที่ 27 แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน เนื้อที่ 16-1-17.6 ไร่



แผนภูมิที่ 5-6 กรณีศึกษาที่ 3 ที่ดินตาบอดแปลงที่ 27 แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน เนื้อที่ 16-1-17.6 ไร่

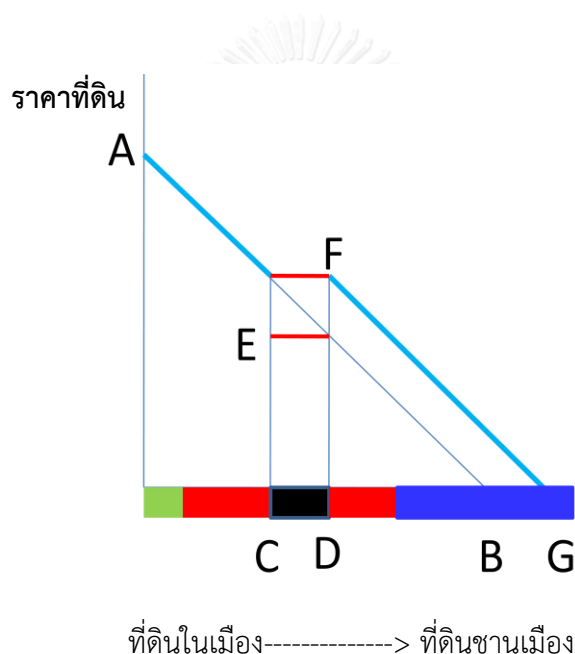
ที่มา : ราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง ปี พ.ศ. 2557

ตำแหน่ง A คือ ราคาที่ดินแขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง ราคาประเมินที่ดิน 35,000 บาทต่อตารางวา
ตำแหน่ง E คือ ราคาที่ดินแขวงท่าแร้ง เขตบางเขน ราคาประเมินที่ดินตาบอด คือ 4,000-5,200 บาทต่อตารางวา และที่ดินในบริเวณใกล้เคียงคือ 28,000 บาทต่อตารางวา

ตำแหน่ง F คือ ราคาที่ดินแขวงคลองถนน เขตสายไหม ราคาประเมินที่ดิน 25,000 บาท ต่อตารางวา

สรุป กรณีศึกษาที่ 3 ที่ดินแปลงที่ 27 ดังนี้ ราคาที่ดินในเขตใกล้ตัวเมือง คือ เขตตอนเมือง มีราคาสูงถึง 35,000 บาทต่อตารางวา และที่ดินในแขวงคลองถนน เขตสายไหมซึ่งอยู่ในเขตใกล้ตัวเมือง ราคาของที่ดินจะต่ำลงมา คือ 25,000 บาทต่อตารางวา ส่วนที่ดินแขวงท่าแร้ง เขตบางเขน โดยราคาประเมินที่ดิน ณ ปัจจุบันบริเวณใกล้เคียง ที่ดินตาบอดแปลงนี้ คือ ราคา 28,000 บาทต่อตารางวา ราคาที่ดินตาบอดในเขตเดียวกัน ราคาลดลงคือ 5,000 บาทต่อตารางวา

ดังนั้น จากกรณีศึกษาที่ 1, 2 และ 3 พบว่าราคาที่ดินตาบอดของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แปลง มีมูลค่าต่ำกว่าปกติทุกแปลง จึงสรุปเป็นแผนภูมิเปรียบเทียบราคาที่ดินในเมืองกับชานเมือง และราคาที่ดินตาบอด ดังปรากฏอยู่ในแผนภูมิที่ 5-7



แผนภูมิที่ 5-7 แสดงการเปรียบเทียบ ระหว่างของราคาที่ดินทั่วไปและที่ดินตาบอด

- | | | |
|-----|-----|--|
| A | คือ | ตำแหน่งราคาที่ดินที่อยู่ใกล้เมือง |
| B | คือ | ตำแหน่งราคาที่ดินที่อยู่ไกลเมืองหรือชานเมือง |
| C-D | คือ | ตำแหน่งของที่ดินตาบอด |
| E | คือ | ราคาที่ดินตาบอดที่ด้อยกว่ามูลค่าปกติ |
| F | คือ | ราคาที่ดินปกติในบริเวณเดียวกัน |
| G | คือ | ตำแหน่งราคาที่ดินชานเมือง |

จากแผนภูมิที่ 5-7 ตำแหน่ง A-B คือ เส้นแสดงระดับที่ลดลงของราคาที่ดินมูลค่าสูงในบริเวณใกล้เมือง แสดงให้เห็นว่า เมื่ออยู่ห่างเมืองออกมาในบริเวณชานเมือง ราคาที่ดินจะลดลงมาสู่จุด B เพราะทำประโยชน์ได้น้อยลง แต่การมีที่ดินตาบอดในบริเวณ C-D นั้น เกิดขึ้นระหว่างกลาง ทำให้ราคาต่อยกกว่าที่ดินปกติในบริเวณเดียวกัน คือ ตกลงมาที่จุด E และการลดหลั่นของราคาก็จะกระโดดข้ามบริเวณที่เป็นที่ดินตาบอดนั้น ไปต่อยังพื้นที่ปกติถัดไปเลย คือจุด F แล้วจึงค่อยๆ ลดมูลค่าลงไป เมื่ออยู่ห่างเมืองออกมาในบริเวณชานเมือง ตามแนวเส้น F-G เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะทางใกล้ศูนย์กลางเมืองมากกว่า แต่เป็นที่ดินตาบอด ปะปนอยู่ในบริเวณเมือง ทำให้มูลค่าที่ดินนั้นต่ำลง (E) และช่วงที่ต่อออกมาจากนั้นจึงมีราคาสูงขึ้น (F)

จากการประยุกต์ใช้ Land Use Model ตามทฤษฎี Bid Rent Curve กับพื้นที่ตาบอดในเมือง จึงสรุปได้ว่า ไม่ควรปล่อยให้พื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ อยู่ในเขตเมือง เพราะสูญเสียมูลค่าของที่ดินในเชิงเศรษฐกิจ และทำให้ใช้ที่ดินไม่เต็มศักยภาพ

5.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจด้านการสูญเสียโอกาส

จากการที่แบ่งพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาเป็น 3 กลุ่มตามระยะช่วงการเข้าถึงของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่นั้น ได้นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปสร้างแบบจำลองและนำไปคำนวณโดยมีสมมติฐานว่าพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษานั้นสามารถเข้าถึงและเกิดการพัฒนาดังกล่าวได้ทุกแปลง เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่มีในอดีต (Opportunity Loss) รวมทั้งจะเห็นแนวโน้มของผลจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่มีในอนาคต (Loss of Opportunity Gain) หากไม่สามารถหาแนวทาง แก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต

5.2.1 การสูญเสียโอกาสในการพัฒนาเมือง

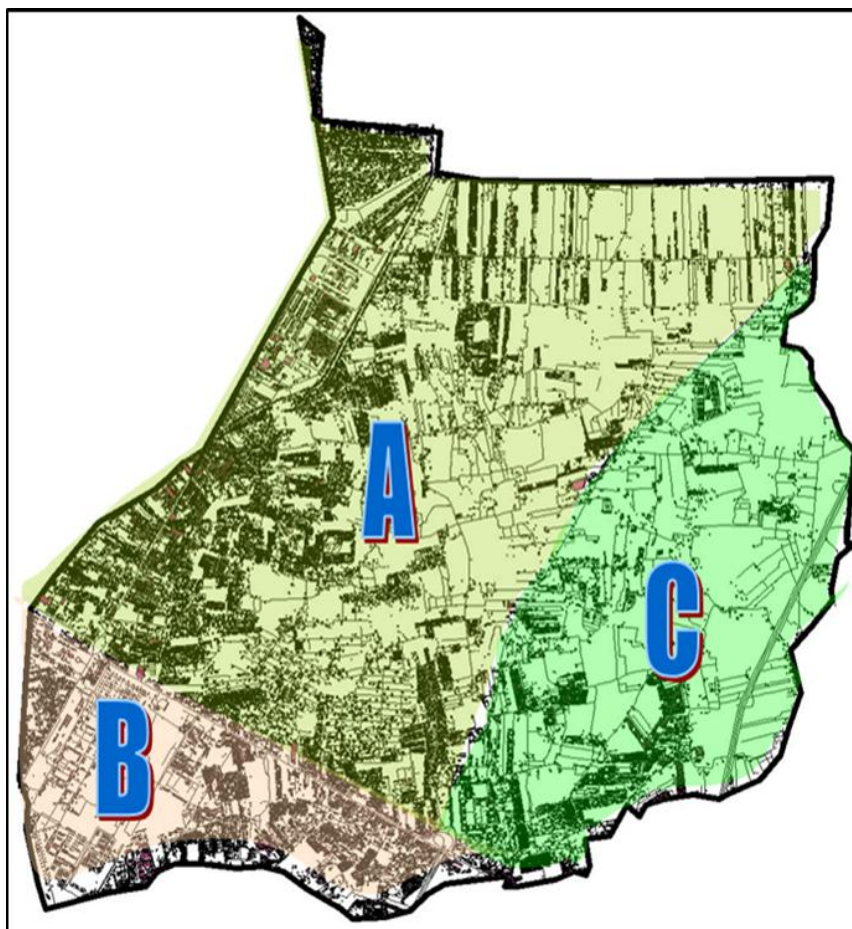
ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ผลของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ กรณีศึกษาเขตบางเขน และเขตสายไหมนำปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมาคลี่คลาย จัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาตามระยะช่วงการเข้าถึงของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ คือ

- Zone A บริเวณถนนพหลโยธิน
เป็นบริเวณแรกในพื้นที่ศึกษาที่ความเจริญเริ่มมาถึงก่อน
- Zone B บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา
เป็นบริเวณที่สองในพื้นที่ศึกษาที่ความเจริญเข้าถึงต่อมา
- Zone C บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก
เป็นบริเวณหลังสุดในพื้นที่ศึกษาที่ความเจริญมาถึง

ทั้งนี้เพื่อนำไปสร้างโมเดลและนำไปคำนวณโดยมีสมมุติฐานว่าพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษานั้นสามารถเข้าถึงได้ทุกแปลง และเกิดการพัฒนาดังกล่าวได้ โดยพิจารณาจากข้อบังคับการใช้ประโยชน์ที่ดินของบริเวณนั้น และอ้างอิงจากประเภทของโครงการอื่นๆที่พัฒนาอยู่ในบริเวณข้างเคียง เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่มีในอดีต (Opportunity Loss) รวมทั้งวิเคราะห์ถึงผลจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่มีในอนาคต (Loss of Opportunity Gain) หากไม่สามารถหาแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ตาบอดเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต

จากการศึกษาในระยะที่ 3 ซึ่งรวมถึงการศึกษาโดยซ้อนทับภาพถ่ายแผนที่ทางอากาศของพื้นที่ศึกษาเพื่อพิจารณาการเติบโตของเมืองในช่วง 50 ปีที่ผ่านมา การศึกษาข้อมูลปิดด้านการเงินขององค์กรภาครัฐ และเอกชน การศึกษาโดยจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษาตามระยะเวลาที่ควรมีการพัฒนาเกิดขึ้นได้ การศึกษาด้วยการทำตารางวิเคราะห์โดยมีสมมุติฐานว่า พื้นที่เหล่านั้นมีการเข้าถึงได้

จากการศึกษาพบว่า ผลกระทบของพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ ที่มีต่อเศรษฐกิจคือ พื้นที่ตาบอดใน Super Block และพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน ส่วนใหญ่เกิดจากการรुक้าพื้นที่เกษตร พื้นที่ตาบอดในเมืองทุกประเภทไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ มีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงงบประมาณในการพัฒนาสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการใช้ที่ดินที่ต้องขยายออกไปชานเมือง และพื้นที่ตาบอดทุกประเภท ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียโอกาส



รูปที่ 5-2 แสดงการจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ที่ تابอดในพื้นที่ศึกษาตามระยะช่วงของการพัฒนา

โดยแบ่งออกเป็น 3 โซน เพื่อนำไปทำแบบจำลองในการคำนวณการสูญเสียโอกาส

- Zone A บริเวณถนนพหลโยธิน
- Zone B บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา
- Zone C บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก

โดยแบบจำลองในตารางที่ 5-1 นี้แสดงการคำนวณการสูญเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ تابอด โดยการจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ที่ تابอดในพื้นที่ศึกษาเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่ม A พื้นที่ที่ تابอดในบริเวณถนนพหลโยธิน กลุ่ม B พื้นที่ที่ تابอดในบริเวณถนนรามอินทรา กลุ่ม C พื้นที่ที่ تابอดในบริเวณถนนวัชรพล โดยพิจารณาตามระยะเวลาการเข้าถึงของการพัฒนาแต่ละพื้นที่ เห็นได้จากการพัฒนาในบริเวณข้างเคียง โดยใช้หลักเกณฑ์การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์มาคำนวณหาความคุ้มค่าในการลงทุนพัฒนาพื้นที่นั้น ๆ

ตารางที่ 5-1 แสดงแบบจำลองคำนวณการสูญเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด

เลขที่	ลักษณะที่ดิน	เนื้อที่	ขนาด	แปลง	สิ่งปลูกสร้าง	ราคาประเมิน	การสูญเสียโอกาสตามระยะเวลา				การสูญเสียโอกาสตามราคาประเมิน				มูลค่ารวมค่าเช่า	
							พื้นที่สิ่งปลูกสร้าง	จำนวนชั้น	จำนวนห้อง	ราคาประเมินต่อห้อง	2550 - 2510	2510 - 2520	2520 - 2530	2530 - 2540		2540 - 2550
3	พื้นที่	112.15	4,615.00	บงกช	พื้นที่	3,200.00	15,768.00	1,615.25	60	24	4,000.00	24,000.00	59,400.00	75,000.00	18,600.00	
4	พื้นที่	2-0-9	819.00	บงกช	พื้นที่	10,000.00	8,190.00	286.55	10	40	4,000.00	40,000.00	8,400.00	12,000.00	26,400.00	
5	พื้นที่	1-0-5	485.00	บงกช	พื้นที่	6,800.00	3,298.00	145.50	6	24	4,000.00	24,000.00	4,000.00	6,000.00	13,200.00	
10	พื้นที่	1-0-0	400.00	บงกช	พื้นที่	3,900.00	1,900.00	140.00	5	20	4,000.00	20,000.00	3,000.00	4,200.00	6,000.00	
11	พื้นที่	0-3-0	300.00	บงกช	พื้นที่	4,000.00	1,200.00	195.00	3	12	4,000.00	12,000.00	1,800.00	2,500.00	3,600.00	
12	พื้นที่	2-0-0	800.00	บงกช	พื้นที่	2,600.00	2,080.00	280.00	10	40	4,000.00	40,000.00	6,000.00	8,400.00	12,000.00	
13	พื้นที่	1-0-0	400.00	บงกช	พื้นที่	15,000.00	6,000.00	140.00	5	20	4,000.00	20,000.00	3,000.00	4,200.00	6,000.00	
14	พื้นที่	1-0-0	400.00	บงกช	พื้นที่	4,000.00	1,600.00	140.00	5	20	4,000.00	20,000.00	3,000.00	4,200.00	6,000.00	
15	พื้นที่	0-3-9	350.00	บงกช	พื้นที่	8,200.00	2,940.00	126.55	14	56	3,000.00	42,000.00	6,700.00	10,800.00	13,400.00	
16	พื้นที่	0-9-5	35,695.00	บงกช	พื้นที่	5,500.00	19,927.00	12,417.75	21,143.75	5,794	4,000.00	5,794,000.00	694,000.00	1,041,120.00	1,385,160.00	
17	พื้นที่	0-9-8	50.80	บงกช	พื้นที่	3,000.00	1,930.40	178.00	1	4	4,000.00	4,000.00	840.00	1,200.00	2,040.00	
22	พื้นที่	3-1-9	1,345.00	บงกช	พื้นที่	7,500.00	10,172.00	472.15	87.65	17	68	4,000.00	68,000.00	20,160.00	28,800.00	37,440.00
28	พื้นที่	5-2-4	2,654.00	บงกช	พื้นที่	3,500.00	9,219.00	931.90	1,712.10	34	136	4,000.00	136,000.00	28,800.00	40,800.00	69,360.00
29	พื้นที่	0-1-0	100.00	บงกช	พื้นที่	2,400.00	260.00	35.00	65.00	1	4	4,000.00	4,000.00	600.00	1,200.00	2,640.00
30	พื้นที่	3-1-1	1,201.00	บงกช	พื้นที่	3,400.00	4,422.40	452.35	815.65	16	64	4,000.00	64,000.00	13,440.00	19,200.00	23,640.00
31	พื้นที่	12-0-36	4,686.00	บงกช	พื้นที่	5,000.00	24,180.00	1,692.60	3,141.40	62	248	4,000.00	248,000.00	74,400.00	106,800.00	134,400.00
32	พื้นที่	12-0-36	6,866.00	บงกช	พื้นที่	5,039.82	34,531.06	2,392.60	4,456.40	88	356	4,000.00	356,000.00	106,800.00	150,000.00	186,800.00
33	พื้นที่	2-3-82	1,178.20	บงกช	พื้นที่	6,602.95	7,779.296	412.27	765.83	47	188	3,000.00	141,000.00	43,120.00	61,120.00	74,240.00
รวม A			67,488.00			329,910,201.61	21,846.55	40,617.20	1,831.00	7,324	7,763,000.00	768,600.00	1,197,360.00	1,836,720.00	3,637,860.00	
23	พื้นที่	5-9-0.6	2,090.60	บงกช	พื้นที่	5,000.00	10,453.00	731.71	1,388.89	27	108	4,000.00	108,000.00	22,680.00	33,440.00	46,120.00
24	พื้นที่	5-3-43	2,340.00	บงกช	พื้นที่	8,417.41	19,271.892	829.95	1,522.95	95	380	3,000.00	285,000.00	88,400.00	127,280.00	159,680.00
25	พื้นที่	2-3-73	3,173.00	บงกช	พื้นที่	6,000.00	19,938.00	1,110.55	2,082.45	128	512	3,000.00	384,000.00	122,880.00	172,800.00	212,880.00
รวม B			7,606.60			49,212,914.63	2,662.31	4,944.29	1,800	7,324	777,000.00	77,640.00	113,240.00	163,240.00	246,480.00	
1	พื้นที่	2-3-88	1,188.00	บงกช	พื้นที่	8,000.00	9,000.00	415.80	772.20	15	60	4,000.00	60,000.00	18,000.00	26,400.00	34,800.00
2	พื้นที่	0-3-71	371.00	บงกช	พื้นที่	24,367.92	9,940.888	129.85	241.15	4	16	4,000.00	16,000.00	3,600.00	4,800.00	6,240.00
6	พื้นที่	0-3-25	4,325.00	บงกช	พื้นที่	25,000.00	108,126.00	1,512.75	2,811.25	56	224	4,000.00	224,000.00	67,200.00	92,200.00	119,400.00
7	พื้นที่	12-0-0	7,000.00	บงกช	พื้นที่	10,000.00	70,000.00	2,450.00	4,580.00	91	364	4,000.00	364,000.00	109,200.00	146,200.00	195,400.00
8	พื้นที่	2-0-0	800.00	บงกช	พื้นที่	15,000.00	12,000.00	280.00	500.00	10	40	4,000.00	40,000.00	8,400.00	12,000.00	16,400.00
9	พื้นที่	0-2-15.5	213.50	บงกช	พื้นที่	23,000.00	5,337.00	24.73	138.78	2	8	4,000.00	8,000.00	1,600.00	2,400.00	3,200.00
18	พื้นที่	0-1-99	199.00	บงกช	พื้นที่	3,000.00	5,970.00	69.65	193.35	8	32	4,000.00	32,000.00	5,600.00	7,680.00	10,240.00
26	พื้นที่	9-0-75	3,675.00	บงกช	พื้นที่	4,000.00	14,700.00	1,262.25	2,388.75	47	188	4,000.00	188,000.00	36,400.00	50,400.00	66,800.00
27	พื้นที่	16-117.6	6,572.60	บงกช	พื้นที่	4,179.16	27,238.893	2,281.16	4,216.44	84	336	4,000.00	336,000.00	103,800.00	141,600.00	185,400.00
รวม C			24,289.10			261,915,091.54	8,501.19	15,787.92	317.00	1,268.00	1,268,000.00	189,240.00	285,320.00	378,480.00	838,920.00	
รวมรวม (A+B+C)			94,883.70			641,038,284.78	33,010.05	61,349.41	2,398.00	9,992	9,208,000.00	1,035,480.00	1,615,920.00	2,451,680.00	5,241,660.00	

ข้อ 4 แปลงที่ดินตาบอดตามบัญชี

เลขที่	ลักษณะที่ดิน	เนื้อที่	ขนาด	แปลง	สิ่งปลูกสร้าง	ราคาประเมิน
19	พื้นที่	0-0-4	4.00	บงกช	พื้นที่	3,000.00
20	พื้นที่			บงกช	พื้นที่	ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง
21	พื้นที่			บงกช	พื้นที่	ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง

หากเปิดที่ดินตาบอดเหล่านี้ออกมาใช้ประโยชน์ได้จะเกิดการพัฒนาเมือง ตามตารางที่ 5-1 ซึ่งจะมีงบประมาณหมุนเวียนเข้ามาในระบบเศรษฐกิจรวมประมาณ 9,300 ล้านบาท แต่เนื่องจากที่เหล่านี้เป็นที่ดินตาบอด จึงเป็นการสูญเสียโอกาสในการพัฒนาเมือง นับเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

สรุป ผลที่ได้จากแบบจำลองในตารางที่ 5-1 นั้น ได้นำมาสรุปในรูปแบบที่ 5-4 แสดงการสรุปแบบจำลองผลกระทบที่พื้นที่ตาบอดมีต่อเศรษฐกิจ โดยคำนวณการสูญเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดนั้น พบว่าจากพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา 2 เขตนี้มีการสูญเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดเกิดขึ้นกว่า 9,300 ล้านบาท หากพื้นที่เหล่านี้ไม่ใช่พื้นที่ตาบอด คือใช้ประโยชน์ได้ จะสามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยให้กับประชาชนได้เกือบ 2,400 หลัง สำหรับกว่า 9,600 คน พื้นที่เกษตรชานเมืองก็จะมีปริมาณที่ถูกกรุกกล้ำน้อยลง งานวิจัยนี้พบว่าราคาประเมินในพื้นที่ศึกษามีตั้งแต่ตารางวาละ 2,600 - 38,000 บาท แปลงที่มีขนาดใหญ่ที่สุดถึงกว่า 87 ไร่ ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดนานที่สุดคือเกิน 40 ปี แต่ส่วนใหญ่ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดประมาณ 10-20 ปี รูปแบบที่พบมากที่สุดคือประเภทที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) ซึ่งรวมถึงที่ดินตาบอดประเภทหลังหมู่บ้านด้วย

ตารางที่ 5-2 แสดงแบบจำลองผลกระทบที่พื้นที่ตาบอดมีต่อเศรษฐกิจ โดยคำนวณการสูญเสียโอกาสของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด The Economic effects from Inaccessible Plots of Land in the study area

กลุ่ม	จำนวนโครงการ (Site)	ตารางวา (Sq.Wah)	หน่วย (Unite)	จำนวนประชากร	การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss)	
					มูลค่าโครงการที่อยู่อาศัย(บาท) Project Value Baht	มูลค่าโครงการที่อยู่อาศัยเพื่อการเช่า (บาท) Rent Value Baht
A	18	62,488.00	1,831	7,324	7,263,000,000	3,837,960,000.00
Zone A บริเวณถนนพหลโยธิน						
B	3	7,606.60	250	1000	777,000,000	564,780,000.00
Zone B บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา						
C	9	17,771.50	317	1,268	1,268,000,000	838,920,000
Zone C บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก						
สรุป	30	87,866.10	2,398	9,592	9,308,000,000	5,241,660,000.00

สรุป ในที่ดินทั้ง 3 กลุ่มหลัก สามารถสร้างโครงการอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นได้ 33 โครงการ มีบ้านที่อยู่อาศัย 2,398 หลังคาเรือน ประชากรเข้าอยู่อาศัยได้ 9,592 คน คำนวณพื้นที่รวมได้ 87,866.11 ตารางวา นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจต่างๆ ในพื้นที่ การวิเคราะห์เรื่อง

การสูญเสียโอกาส จากตาราง 5-2 พบว่า มูลค่าของโครงการที่ได้หากมีการเปิดใช้พื้นที่ที่ตาบอดนี้ จะได้มูลค่า 9,308,000,000 บาท ซึ่งเป็นมูลค่าที่ควรจะเกิดขึ้นในระบบเศรษฐกิจ หากสามารถเปิดพื้นที่ตาบอดเหล่านี้ออกมาใช้การได้

ตารางที่ 5-3 สรุปจำนวนที่ดินโฉนด เจ้าของกรรมสิทธิ์ ราคาประเมินและขนาดพื้นที่

รายละเอียด	จำนวนน้อยสุด	จำนวนมากที่สุด
จำนวนโฉนดที่ดิน ต่อ 1 แปลง	1 โฉนด	10 โฉนด
ผู้ครอบครองกรรมสิทธิ์ ต่อ 1 แปลง	1 คน	17 คน
ราคาประเมินที่ดิน (ปี 2557)	2,600 บาท	38,000 บาท
ขนาดพื้นที่ของที่ดิน	0-0-4 ไร่	89-0-5 ไร่

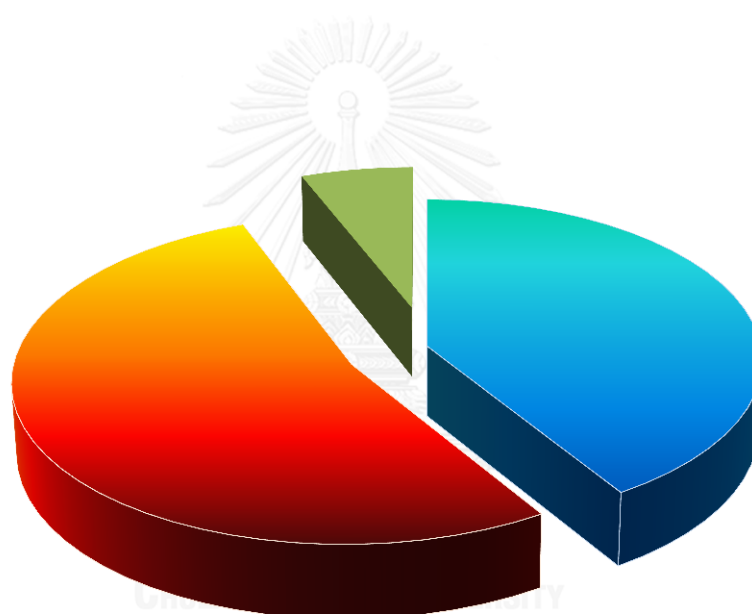
จำนวนโฉนดและผู้ถือครองกรรมสิทธิ์มีผลต่อการตัดสินใจ เพื่อลงทุนในพื้นที่แปลงนั้นๆ คือเงื่อนไขการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา ระบุว่าต้องมีโฉนดอย่างน้อย 2 แปลงขึ้นไป จึงสามารถนำเสนอเพื่อการจัดรูปที่ดินได้ หากผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ในที่ดินใดมีจำนวนอย่างน้อย หรือเพียง 1 ราย ก็ยิ่งง่ายกับการตัดสินใจของผู้ลงทุน หากเจ้าของกรรมสิทธิ์มีกราย จะพบเงื่อนไขการเจรจาที่ยากขึ้น ในพื้นที่ศึกษาพบว่า จำนวนเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินสูงสุดคือ 17 คน

ตาราง 5-4 แสดงระยะเวลาถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา

ลำดับ	ช่วงระยะเวลาถือครองที่ดิน	เจ้าของกรรมสิทธิ์
1	มากกว่า 40 ปี	1
2	30 -40	3
3	20 -30	9
4	10 -20	17
5	10	14
รวมทั้งสิ้น		93

จากตาราง 5-4 พบว่าในพื้นที่ศึกษาพบว่าที่ดินทั้ง 33 แปลง มีเจ้าของกรรมสิทธิ์รวมทั้งสิ้น 93 คน และมีระยะเวลาการถือครองกรรมสิทธิ์แตกต่างกัน ระยะเวลาที่ถือครองนานที่สุดคือ 40 ปี และระยะเวลานานน้อยที่สุดคือ ถือครองน้อยกว่า 10 ปี

พบว่า ผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นระยะเวลา 10 - 20 ปี มีปริมาณมากที่สุด คือจำนวนทั้งสิ้น 17 ราย จากการสัมภาษณ์พบว่า ถือครองกรรมสิทธิ์ในช่วงมีการตื่นตัวของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ จึงซื้อที่ดินไว้เก็งกำไร ต่อมาประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ ปี พ.ศ.2540 ที่ดินไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ จึงถือกรรมสิทธิ์ต่อเนื่อง เพื่อรอการขายในอนาคต



- ที่ดินตาบอดริมน้ำ 41 %
- ที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ 53%
- ที่ดินตาบอดติดทางคู่นานมีกำแพงกัน 6 %

แผนภูมิที่ 5-8 แสดงประเภทพื้นที่ตาบอด ทั้ง 3 ประเภท ในพื้นที่ศึกษา

จากแผนภูมิ 5-8 ได้แสดงประเภทของพื้นที่ตาบอด ทั้ง 3 ประเภท จำนวน 33 แปลง ที่ค้นพบในพื้นที่ศึกษา โดยจะเห็นได้ว่า ที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ มีถึง 18 แปลง โดยสามารถคิดเป็นร้อยละ 53 จากพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาคือ พื้นที่ตาบอดริมน้ำ ซึ่งมีปริมาณเกือบครึ่งหนึ่งของพื้นที่ตาบอดคือ 14 แปลง คิดเป็นร้อยละ 41 จากพื้นที่ทั้งหมด และประเภทสุดท้ายคือ ที่ดินตาบอดคู่นานมีกำแพงกัน พบเพียง 2 แปลง คิดเป็นร้อยละ 6

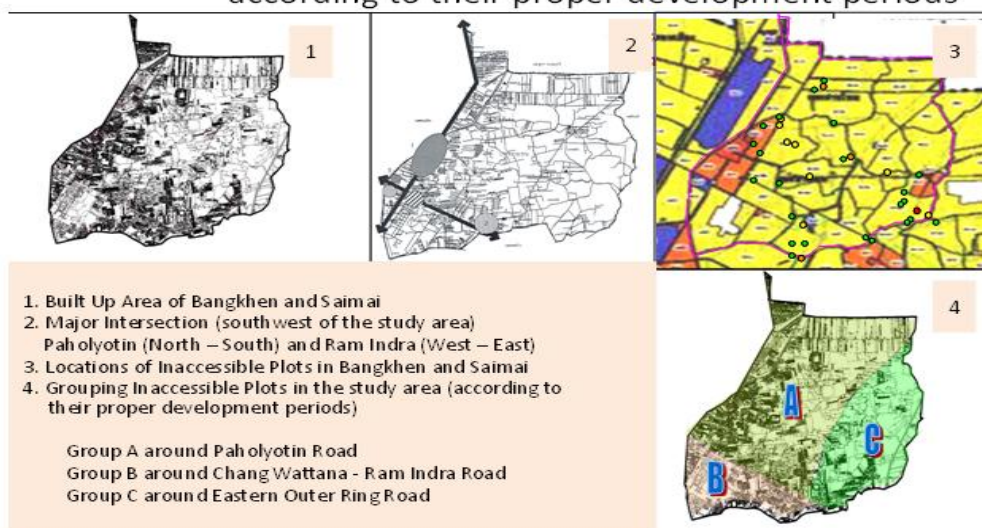
ดังนั้น จะเห็นได้ว่า พื้นที่ตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ ซึ่งมีมากที่สุด หากมีแผนการเปิดพัฒนาลงทุนกิจกรรมทางธุรกิจ จะก่อให้เกิดมูลค่าในทางเศรษฐกิจ หากเมื่อพิจารณาพื้นที่ตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ รวมกับพื้นที่ตาบอดริมน้ำแล้ว จะมีปริมาณพื้นที่ถึง 32 แปลง จึงเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าที่สุด

ตารางที่ 5-5 การจำแนกปริมาณพื้นที่ ที่ดินตาบอด ประเภทต่างๆ ในเขตพื้นที่ศึกษา

การจำแนกปริมาณพื้นที่ ที่ดินตาบอด ประเภทต่างๆ ในเขตพื้นที่ศึกษา				
ประเภท	จำแนกลักษณะที่ดินตาบอด	แปลง	เปอร์เซ็นต์	รวม
ประเภทที่ 1	ที่ดินตาบอดริมน้ำ	13	38.0	41%
	ที่ตาบอดบนที่งอกริมน้ำ	1	3.0	
ประเภทที่ 2	ที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่	9	26.5%	53 %
	ที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน	9	26.5%	
ประเภทที่ 3	ที่ดินตาบอดติดทางคูขนาดมีกำแพงกัน	2	6.0%	6 %
	ที่ดินตาบอดติดทางคูขนาดกับทางรถไฟ	0	0.0%	

ในพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 เขต ค้นพบพื้นที่ตาบอดทั้งสิ้น 33 แปลง รวมโฉนด 66 โฉนด เมื่อนำการค้นพบรูปแบบที่ดินตาบอดทั้งหมด สามารถแบ่งกลุ่มออกเป็น 3 ประเภท อันได้แก่ ที่ดินตาบอดริมน้ำ ที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (super block) และที่ดินตาบอดติดทางคูขนาดมีกำแพงกัน

Figure 5: Grouping Inaccessible Plots in the study area according to their proper development periods



รูปที่ 5-3 แสดงการจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่ที่ติดต่อบนพื้นที่ศึกษาตามระยะช่วง การพัฒนาในแต่ละโซน

จากรูปที่ 5-3 จะเห็นถึงความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้น ในโซนพื้นที่ A ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณถนนพหลโยธิน ตลอดแนว มีการเกาะกลุ่มของสิ่งปลูกสร้างชัดเจน เมื่อเทียบกับโซน C กล่าวคือ บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างจะหนาแน่นเฉพาะในช่วงถนนวัชรพล ซึ่งเป็นถนนสายใหม่

จากรูปที่ 5-3 จะเห็นภาพของโครงข่ายคมนาคมที่หนาแน่น ตามบริเวณแผนที่แสดงสิ่งปลูกสร้าง นั้นแสดงให้เห็นว่า เมื่อใดก็ตามที่มีถนนตัดผ่านไม่ว่าจะเป็นสายหลักหรือสายรองก็ตาม นอกจากจะเกิดโครงข่ายคมนาคมแล้ว ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจตามด้วย

จากรูปที่ 5-3 แสดงหมุมวางตำแหน่งของที่ดินติดต่อบนจุดต่างๆ ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่

5.2.2 ผลกระทบต่อการสูญเสียโอกาสในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

ในตารางที่ 5-3 คือคำนวณเสมือนจริงตามรายละเอียดการวางแผนพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการซื้อทางเข้า และค่าใช้จ่ายในการพัฒนาทางเข้าด้วย เป็นการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ดินติดต่อบน โดยจำแนกตามขนาดพื้นที่และจำแนกตามราคาประเมิน

ทั้งนี้เพื่อแสดงวิธีการพิจารณาว่าถ้าที่ดินตาบอดในพื้นที่ศึกษา ที่มีคุณสมบัติต่างๆ เหล่านั้น จะมีความคุ้มค่าที่จะซื้อทางเข้า และลงทุนพัฒนาทางเข้าเองหรือไม่ โดยต้องพิจารณาทำเล และสภาพแวดล้อมข้างเคียงประกอบด้วย ซึ่งได้ข้อสังเกตคือ จะเกิดการคุ้มทุนเมื่อมีองค์ประกอบดังนี้

- **ระยะห่างจากถนน** ที่ดินตาบอดที่มีระยะห่างจากถนนไม่มากนัก คืออยู่ไม่ลึกจนเกินไป จะคุ้มทุนง่ายกว่า หากอยู่ลึกมากจะทำให้การซื้อทางเข้า และลงทุนพัฒนาทางเข้า มีค่าใช้จ่ายสูง เว้นแต่จะเป็นทางเข้าที่ดินแปลงใหญ่ จึงอาจคุ้มทุน
- **การเข้าถึง** ที่ดินตาบอดมีการเข้าถึงในระดับที่ต่างกัน ระดับการเข้าถึงที่ง่ายที่สุด คือมีสภาพเป็นแปลงที่ดินเกษตร หรือเป็นแปลงที่ดินเปล่า ไม่มีการใช้ประโยชน์ ส่วนระดับการเข้าถึงที่ยากที่สุด คือมีสภาพเป็นแปลงที่ดินจัดสรร เพราะตั้งแต่ พศ. 2543 เป็นต้นมา มีกฎหมายห้ามเปิดรั้วหมู่บ้านจัดสรร เพื่อใช้ประโยชน์ในที่ดินที่ติดต่อกัน เพื่อคุ้มครองผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านให้มีสาธารณูปโภคเพียงพอตามที่ได้คำนวณไว้ในการขออนุญาตโครงการนั้นๆ จึงไม่สามารถจะแก้ปัญหาที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้านได้เลย แม้ระยะการเข้าถึงเป็นเพียงแค่งำแพงกัน
- **การใช้ประโยชน์ที่ดิน** ที่ดินตาบอดในบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์อยู่บ้างแล้ว พัฒนาได้ยากกว่าบริเวณที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ เพราะจะต้องเจรจาให้มีการเลิกใช้ ย้ายออก และฟ้องร้องขับไล่ผู้บุกรุก เป็นต้น
- **ข้อกำหนดการใช้ที่ดิน** ที่ดินตาบอดในบริเวณพื้นที่สีเหลือง คือที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงกว่า และพัฒนาได้ง่ายกว่าบริเวณที่ดินตาบอดในบริเวณพื้นที่สีเขียว
- **ขนาดพื้นที่** ที่ดินตาบอดที่มีขนาดแปลงกลาง ถึงใหญ่ สามารถมีจำนวนพื้นที่ขายมากกว่า ทำให้เกิดความคุ้มทุนที่จะพัฒนามากกว่าที่ดินตาบอดที่มีขนาดแปลงเล็ก
- **ราคาที่ดิน** การคำนวณราคาประเมินทั้งหมดในงานวิจัยนี้ ได้ใช้ราคาประเมินของกรมธนารักษ์ กระทรวงมหาดไทย ที่ดินตาบอดที่มีราคาประเมินสูงซึ่งสะท้อนถึงอุปสงค์ที่สูงกว่าของกลุ่มเป้าหมาย

ตารางที่ 5-6 ตารางวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตำบล

ตารางวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตำบล
จำแนกตามขนาดพื้นที่

NO.	แปลง Zone	แขวง	ขนาด ตรว.	ประเมิน ต่อ ตรว. X	ต้องซื้อ ทางเข้ายาว M	การพัฒนา SH, TH	ราคาซื้อ ที่ดินทางเข้า บาท	ค่าพัฒนา ทางเข้า 1200/ตรม. ปี 57	รวมต้นทุน ค่าเปิดทางเข้า	Margin 35 เปอร์เซ็นต์	หัก ค่าซื้อ & พัฒนา ทางเข้าเหลือ
1	16 A	ท่าแร่	35,605.00	5,500.00	10.0	SH	859,375	120,000	979,375	2,024,400,000	2,023,420,625
2	7 C	ท่าแร่	7,000.00	10,000.00	20.0	SH	3,125,000	240,000	3,365,000	127,400,000	124,035,000
3	32 A	สายไหม	6,856.00	5,039.82	20.0	SH	1,574,944	240,000	1,814,944	124,600,000	122,785,056
4	27 C	ท่าแร่	6,517.60	4,179.16	25.0	SH	1,632,484	300,000	1,932,484	117,600,000	115,667,516
5	31 A	สายไหม	4,836.00	5,000.00	0.0	SH	-	-	-	86,800,000	86,800,000
6	3 A	ท่าแร่	4,615.00	3,200.00	20.0	SH	1,000,000	240,000	1,240,000	84,000,000	82,760,000
7	6 C	ท่าแร่	4,325.00	25,000.00	10.0	SH	3,906,250	120,000	4,026,250	89,600,000	85,573,750
8	26 C	สายไหม	3,675.00	4,000.00	20.0	SH	1,250,000	240,000	1,490,000	65,800,000	64,310,000
9	25 B	คลองถนน	3,173.00	6,000.00	20.0	TH	1,875,000	240,000	2,115,000	134,400,000	132,285,000
10	28 A	ท่าแร่	2,634.00	3,500.00	40.0	SH	2,187,500	480,000	2,667,500	47,600,000	44,932,500
11	24 B	คลองถนน	2,343.00	8,417.41	40.0	TH	5,260,881	480,000	5,740,881	99,750,000	94,009,119
12	23 B	คลองถนน	2,090.60	5,000.00	10.0	SH	781,250	120,000	901,250	37,800,000	36,898,750
13	22 A	คลองถนน	1,349.00	7,500.00	30.0	SH	3,515,625	360,000	3,875,625	23,800,000	19,924,375
14	30 A	ออเงิน	1,301.00	3,400.00	20.0	SH	1,062,500	240,000	1,302,500	22,400,000	21,097,500
15	1 C	อนุสาวรีย์	1,188.00	8,000.00	20.0	SH	2,500,000	240,000	2,740,000	21,000,000	18,260,000
16	33 A	สายไหม	1,178.20	6,602.95	25.0	TH	2,579,277	300,000	2,879,277	49,350,000	46,470,723
17	4 A	ท่าแร่	819.00	10,000.00	20.0	SH	3,125,000	240,000	3,365,000	14,000,000	10,635,000
18	8 C	คลองถนน	800.00	15,000.00	5.0	SH	1,171,875	60,000	1,231,875	14,000,000	12,768,125
19	12 A	ท่าแร่	800.00	2,600.00	20.0	SH	812,500	240,000	1,052,500	14,000,000	12,947,500
20	5 A	ท่าแร่	485.00	6,800.00	20.0	SH	2,125,000	240,000	2,365,000	8,400,000	6,035,000
22	13 A	ท่าแร่	400.00	15,000.00	15.0	SH	3,515,625	180,000	3,695,625	7,000,000	3,304,375
21	10 A	ท่าแร่	400.00	3,900.00	25.0	SH	1,523,438	300,000	1,823,438	7,000,000	5,176,563
23	14 A	ท่าแร่	400.00	4,000.00	35.0	SH	2,187,500	420,000	2,607,500	7,000,000	4,392,500
24	2 C	ท่าแร่	371.00	24,367.92	30.0	SH	11,422,463	360,000	11,782,463	5,600,000	(6,182,463)
25	15 A	ท่าแร่	359.00	8,200.00	15.0	TH	1,921,875	180,000	2,101,875	14,700,000	12,598,125
26	11 A	ท่าแร่	300.00	4,000.00	15.0	SH	937,500	180,000	1,117,500	4,200,000	3,082,500
27	9 C	ท่าแร่	213.50	25,000.00	10.0	SH	3,906,250	120,000	4,026,250	2,800,000	(1,226,250)
28	18 C	ท่าแร่	199.00	30,000.00	20.0	TH	9,375,000	240,000	9,615,000	8,400,000	(1,215,000)
29	29 A	ท่าแร่	100.00	2,600.00	30.0	SH	1,218,750	360,000	1,578,750	1,400,000	(178,750)
30	17 A	ออเงิน	50.80	38,000.00	20.0	SH	11,875,000	240,000	12,115,000	1,400,000	(10,715,000)

ตารางที่ 5-7 ตารางวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตำบล

ตารางวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตำบล

จำแนกตามราคาประเมิน

NO.	แปลง Zone	แขวง	ขนาด ตรว.	ประเมิน	ตั้งชื่อ ทางเข้ายาว M	ราคาซื้อ ที่ดินทางเข้า บาท	ค่าพัฒนา ทางเข้า 1200/ตรม. ปี 57	รวมต้นทุน ค่าเปิดทางเข้า	Margin 35 เปอร์เซ็นต์	หัก ค่าซื้อ & พัฒนา ทางเข้าเหลือ
				ต่อ ตรว. X						
19	12 A	ท่าแร่	800.00	2,600.00	20.0	812,500	240,000	1,052,500	14,000,000	12,947,500
29	29 A	ท่าแร่	100.00	2,600.00	30.0	1,218,750	360,000	1,578,750	1,400,000	(178,750)
6	3 A	ท่าแร่	4,615.00	3,200.00	20.0	1,000,000	240,000	1,240,000	84,000,000	82,760,000
14	30 A	ออเงิน	1,301.00	3,400.00	20.0	1,062,500	240,000	1,302,500	22,400,000	21,097,500
10	28 A	ท่าแร่	2,634.00	3,500.00	40.0	2,187,500	480,000	2,667,500	47,600,000	44,932,500
21	10 A	ท่าแร่	400.00	3,900.00	25.0	1,523,438	300,000	1,823,438	7,000,000	5,176,563
8	26 C	สายไหม	3,675.00	4,000.00	20.0	1,250,000	240,000	1,490,000	65,800,000	64,310,000
23	14 A	ท่าแร่	400.00	4,000.00	35.0	2,187,500	420,000	2,607,500	7,000,000	4,392,500
26	11 A	ท่าแร่	300.00	4,000.00	15.0	937,500	180,000	1,117,500	4,200,000	3,082,500
4	27 C	ท่าแร่	6,517.60	4,179.16	25.0	1,632,484	300,000	1,932,484	117,600,000	115,667,516
5	31 A	สายไหม	4,836.00	5,000.00	0.0	-	-	-	86,800,000	86,800,000
12	23 B	คลองถนน	2,090.60	5,000.00	10.0	781,250	120,000	901,250	37,800,000	36,898,750
3	32 A	สายไหม	6,856.00	5,039.82	20.0	1,574,944	240,000	1,814,944	124,600,000	122,785,056
1	16 A	ท่าแร่	35,605.00	5,500.00	10.0	859,375	120,000	979,375	2,024,400,000	2,023,420,625
9	25 B	คลองถนน	3,173.00	6,000.00	20.0	1,875,000	240,000	2,115,000	134,400,000	132,285,000
16	33 A	สายไหม	1,178.20	6,602.95	25.0	2,579,277	300,000	2,879,277	49,350,000	46,470,723
20	5 A	ท่าแร่	485.00	6,800.00	20.0	2,125,000	240,000	2,365,000	8,400,000	6,035,000
13	22 A	คลองถนน	1,349.00	7,500.00	30.0	3,515,625	360,000	3,875,625	23,800,000	19,924,375
15	1 C	อนุสาวรีย์	1,188.00	8,000.00	20.0	2,500,000	240,000	2,740,000	21,000,000	18,260,000
25	15 A	ท่าแร่	359.00	8,200.00	15.0	1,921,875	180,000	2,101,875	14,700,000	12,598,125
11	24 B	คลองถนน	2,343.00	8,417.41	40.0	5,260,881	480,000	5,740,881	99,750,000	94,009,119
2	7 C	ท่าแร่	7,000.00	10,000.00	20.0	3,125,000	240,000	3,365,000	127,400,000	124,035,000
17	4 A	ท่าแร่	819.00	10,000.00	20.0	3,125,000	240,000	3,365,000	14,000,000	10,635,000
18	8 C	คลองถนน	800.00	15,000.00	5.0	1,171,875	60,000	1,231,875	14,000,000	12,768,125
22	13 A	ท่าแร่	400.00	15,000.00	15.0	3,515,625	180,000	3,695,625	7,000,000	3,304,375
24	2 C	ท่าแร่	371.00	24,367.92	30.0	11,422,463	360,000	11,782,463	5,600,000	(6,182,463)
7	6 C	ท่าแร่	4,325.00	25,000.00	10.0	3,906,250	120,000	4,026,250	89,600,000	85,573,750
27	9 C	ท่าแร่	213.50	25,000.00	10.0	3,906,250	120,000	4,026,250	2,800,000	(1,226,250)
28	18 C	ท่าแร่	199.00	30,000.00	20.0	9,375,000	240,000	9,615,000	8,400,000	(1,215,000)
30	17 A	ออเงิน	50.80	38,000.00	20.0	11,875,000	240,000	12,115,000	1,400,000	(10,715,000)

จากตารางที่ 5-6 วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ที่ตาบอด พบว่าตัวแปรที่มีผลกระทบต่อความคุ้มค่าในการลงทุนเมื่อเปิดใช้พื้นที่ที่ตาบอด เป็นจำนวน 4 ตัวแปรหลัก คือ ขนาดของพื้นที่ ราคาประเมินของที่ดิน รูปแบบการพัฒนา และระยะห่างจากถนนสาธารณะ

จากตารางที่ 5-6 วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ที่ตาบอด จำแนกตามพื้นที่ พบว่าขนาดของพื้นที่แปลงที่จะลงทุนยังมีขนาดพื้นที่ใหญ่มาก ยังมีความคุ้มค่า จำนวน 25 แปลงจาก 30 แปลง แสดงว่าส่วนใหญ่มีความคุ้มค่าที่จะซื้อทางเข้าเพื่อเปิดใช้ที่ดินตาบอด โดยมีรายได้สูงสุดถึง 645,820,625 บาท ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ แต่มีพื้นที่ศึกษาเพียง 5 ใน 7 แปลง ที่มีพื้นที่ขนาดเล็กสุดได้แก่ 50.80 ตารางวา ตามลำดับ มีรายรับน้อยกว่ารายจ่าย คือเมื่อหักค่าเปิดทางแล้ว มียอดเงินที่ติดลบคือ (10,715,000) บาท เป็นต้น มีพื้นที่ศึกษาถึง 2 ใน 7 แปลง ที่มีขนาดเล็กที่สุดได้แก่ 15A และ 11A โดยมีขนาด 359.00 และ 300.00 ตารางวา ยังมีรายได้เบื้องต้นหักค่าเปิดทางแล้ว มียอดเงินที่เป็นบวก มากถึง 12,598,125 และ 3,082,500 บาท อันเนื่องมาจาก มีราคาประเมินของที่ดินที่ต่ำเพียง 8,200.00 และ 4,000.00 บาทต่อตารางวา ทั้งนี้ถึงแม้ว่าแปลง 15A จะมีราคาประเมินที่สูงกว่ามากทั้งที่มีขนาดไม่ต่างกันเท่าใด แต่ก็ยังมีรายได้เบื้องต้นหักค่าเปิดทางแล้ว มียอดเงินที่เป็นบวกมากกว่า แปลง 11A มาก เนื่องจาก การพัฒนาที่ แปลง 15A เป็นทาวเฮาส์ ส่วนแปลง 11A เป็นบ้านเดี่ยวนั่นเอง

จากตาราง 5-7 วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ที่ตาบอด จำแนกตามราคาประเมิน

พบว่าราคาประเมินที่สูงสุดถึง 4 แปลงจาก 5 แปลง ได้แก่ 2C, 9C, 18C และ 17A มีรายได้เบื้องต้นหักค่าเปิดทางแล้ว มียอดเงินที่ติดลบดังนี้ (6,182,463), (1,226,250), (1,215,000) และ (10,715,000) มีเพียง 1 แปลง คือ 6C ที่ยังมีรายได้เบื้องต้นหักค่าเปิดทางแล้ว มียอดเงินที่เป็นบวกคือ 85,573,750 บาท ผลเนื่องมาจาก แปลงดังกล่าวมีขนาดของพื้นที่ลงทุนที่ใหญ่มาก ทั้งนี้ ถึงแม้จะมีอีก 1 แปลงคือแปลง 29A ที่มีราคาประเมินของที่ดินต่ำ ถึงตารางวาละ 2,600.00 บาท แต่ก็ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน เนื่องจาก มียอดเงินที่ติดลบถึง (178,750) บาท แต่แปลงดังกล่าวมีขนาดของพื้นที่ลงทุนเล็กมากเพียง 100 ตารางวา

การเคหะกับการพัฒนาพื้นที่ ที่ดินตาบอดสามารถนำมาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมือง และการพัฒนาคุณภาพชีวิตได้ โดยการนำที่ดินตาบอดมาพัฒนา เป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ตามพระราชบัญญัติการเคหะแห่งชาติ พ.ศ.2537 มาตรา 6 ระบุถึงวัตถุประสงค์ คือ จัดให้ประชาชนมีที่อยู่อาศัย โดยจัดหาที่ดิน หรือปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมเพื่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคมดีขึ้น โดยมาตรา 29 กล่าวถึง การที่การเคหะแห่งชาติมีอำนาจตามกฎหมายที่จะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อจัดทำทางเข้าออก เพื่อเป็นทางสาธารณะได้ โดยเวนคืนเพื่อใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการผังเมือง ในการจัดที่อยู่อาศัยให้แก่ประชาชนที่ต้องย้ายออกไปจากแหล่งเสื่อมโทรมเป็นสำคัญ ด้วย

พระราชบัญญัตินี้การเคหะแห่งชาติสามารถนำพื้นที่ตาบอดซึ่งมีราคาต่ำกว่าปกติ มาพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยให้แก่ผู้มีรายได้น้อย โดยมาอำนาจที่จะเวนคืนทางเข้า-ออกให้เกิดความสะดวกในการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น แต่ในทางปฏิบัติจริง ยังไม่เคยจัดทำดังวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ เพราะมีอุปสรรค 3 ประการคือ 1. ด้านงบประมาณ 2. ด้านการเมือง 3. ด้านเทคนิค จึงยังไม่ได้เกิดโครงการเช่นนี้ขึ้นเลย แต่สิ่งที่การเคหะแห่งชาติเคยใช้แก้ปัญหาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยสำเร็จแล้วคือ วิธีการแบ่งปันที่ดิน (Land Sharing) โดยเฉพาะการแก้ปัญหาของชุมชนแออัด วิธีนี้คือ การประสานประโยชน์ทางที่ดินให้ผู้อยู่อาศัย หรือ ผู้เช่าที่ดินสามารถมีข้อตกลงกับเจ้าของที่ดินให้มีการอยู่ร่วมกันได้ โดยมีปัจจัยของความสำเร็จ 3 อย่างคือ 1. เจ้าของที่ดินเสียสละยอมขายบางส่วนให้ชาวชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ 2. ความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง 3. การสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐ ทั้งนี้ แนวคิดการแบ่งปันที่ดิน (Land Sharing) สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาที่ดินตาบอดได้ด้วย



ตารางที่ 5-8 วิเคราะห์อุปสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ข้างเคียง พื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษา

NO.	แปลง Zone	แขวง	ความหนาแน่น	จำนวนโฉนด (โฉนด) ที่ดินตาบอด	จำนวนเจ้าของที่ดินตาบอด	ขนาดไร่	ขนาดตรว.	ประเมินต่อ ตรว.	รวมประเมินทั้งแปลง (บาท)
Low-Density									
1	29 A	ทำนึ่ง	หลวม L	1	1(ซื้อ)	0-1-0	100.00	2,600.00	260,000
2	11 A	ทำนึ่ง	หลวม L	2	2(ซื้อ)	0-3-0	300.00	4,000.00	1,200,000
3	14 A	ทำนึ่ง	หลวม L	1	1(มรดก)	1-0-0	400.00	4,000.00	1,600,000
4	15 A	ทำนึ่ง	หลวม L	1	1(ซื้อ)	0-3-59	359.00	8,200.00	2,943,800
5	30 A	ออเงิน	หลวม L	1	1(ซื้อ)	3-1-1	1,301.00	3,400.00	4,423,400
6	28 A	ทำนึ่ง	หลวม L	1	1(ซื้อ)	6-2-34	2,634.00	3,500.00	9,219,000
7	24 B	คลองถนน	หลวม L	1	2(มรดก)	5-3-43	2,343.00	8,417.41	19,721,992
8	16 A	ทำนึ่ง	หลวม L	1	1(ซื้อ)	89-0-5	35,605.00	5,500.00	195,827,500
รวม				9		107-2-42	43,042.00		235,195,692
Medium-Density									
1	10 A	ทำนึ่ง	กลาง M	5	6(ซื้อ)	1-0-0	400.00	3,900.00	1,560,000
2	17 A	ออเงิน	กลาง M	1	1(ซื้อ)	0-0-50.8	50.80	38,000.00	1,930,400
3	12 A	ทำนึ่ง	กลาง M	2	9(มรดก)	2-0-0	800.00	2,600.00	2,080,000
4	13 A	ทำนึ่ง	กลาง M	1	1(มรดก)	1-0-0	400.00	15,000.00	6,000,000
5	1 C	อนุสาวรีย์	กลาง M	1	1(มรดก)	2-3-88	1,188.00	8,000.00	9,504,000
6	22 A	คลองถนน	กลาง M	4	6(มรดก)	3-1-49	1,349.00	7,500.00	10,117,500
7	8 C	คลองถนน	กลาง M	1	1(ซื้อ)	2-0-0	800.00	15,000.00	12,000,000
8	26 C	สายไหม	กลาง M	4	5(ซื้อ)	9-0-75	3,675.00	4,000.00	14,700,000
9	3 A	ทำนึ่ง	กลาง M	9	17(ซื้อ)	11-2-15	4,615.00	3,200.00	14,768,000
10	27 C	ทำนึ่ง	กลาง M	10	11(ซื้อ)	16-1-17.6	6,517.60	4,179.16	27,238,093
11	6 C	ทำนึ่ง	กลาง M	1	2(มรดก)	10-3-25	4,325.00	25,000.00	108,125,000
รวม				39		60-1-20	24,120.40		208,022,993
High-Density									
1	5 A	ทำนึ่ง	แน่น H	1	1(มรดก)	1-0-85	485.00	6,800.00	3,298,000
2	9 C	ทำนึ่ง	แน่น H	8	1(ซื้อ)	0-2-13.5	213.50	25,000.00	5,337,500
3	18 C	ทำนึ่ง	แน่น H	1	1(มรดก)	0-1-99	199.00	30,000.00	5,970,000
4	33 A	สายไหม	แน่น H	1	6(ซื้อ)	2-3-78.2	1,178.20	6,602.95	7,779,596
5	4 A	ทำนึ่ง	แน่น H	1	1(มรดก)	2-0-19	819.00	10,000.00	8,190,000
6	2 C	ทำนึ่ง	แน่น H	2	2(มรดก)	0-3-71	371.00	24,367.92	9,040,498
7	23 B	คลองถนน	แน่น H	2	2(มรดก)	5-0-90.6	2,090.60	5,000.00	10,453,000
8	25 B	คลองถนน	แน่น H	3	3(มรดก)	7-3-73	3,173.00	6,000.00	19,038,000
9	31 A	สายไหม	แน่น H	1	1(ซื้อ)	12-0-36	4,836.00	5,000.00	24,180,000
10	32 A	สายไหม	แน่น H	2	2(ซื้อ)	17-0-56	6,856.00	5,039.82	34,553,006
11	7 C	ทำนึ่ง	แน่น H	1	3(มรดก)	17-2-0	7,000.00	10,000.00	70,000,000
รวม				23		68-0-21.3	27,221.30		197,839,600

จากตาราง ที่ 5-8 วิเคราะห์ได้ว่า พื้นที่ข้างเคียงของพื้นที่ตาบอดนั้น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกัน โดยได้นำลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตาบอด ในพื้นที่ศึกษามาพิจารณา โดยวิเคราะห์จากภาพถ่ายทางอากาศ ประกอบกับ ผังระวางโฉนดที่ดิน และแบ่งแยกลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างเคียงพื้นที่ตาบอด โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม

1. กลุ่มที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับต่ำ คือ ยังเป็นที่ว่าง รกร้าง หรือเป็นแปลงเกษตรเป็นกลุ่ม Low Density (L) พบว่ามี 8 แปลง 9 โฉนด รวม 107-2-42 ไร่ ราคาประเมินรวม 235,195,692 บาท
2. กลุ่มที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับกลาง คือ มีที่ว่างปะปนอยู่กับพัฒนาการของที่อยู่อาศัย เป็นกลุ่ม Medium Density (M) พบว่ามี 11 แปลง 39 โฉนด รวม 60-1-20 ไร่ ราคาประเมินรวม 208,022,993 บาท
3. กลุ่มที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับสูง คือ มีการพัฒนาการของที่อยู่อาศัยหนาแน่นเป็นกลุ่ม High Density (H) พบว่ามี 11 แปลง จำนวน 23 โฉนด รวม 68-0-21.3 ไร่ ราคาประเมินรวม 197,839,600 บาท

จากตารางวิเคราะห์นี้พบว่า พื้นที่ตาบอดซึ่งมีที่ดินข้างเคียงที่มีความหนาแน่นในระดับต่ำนั้นมีขนาดของแปลงใหญ่ และส่วนมากอยู่ในแนวทำแรงแ้ง ส่วนพื้นที่ตาบอดซึ่งมีที่ดินข้างเคียงที่มีความหนาแน่นในระดับกลางและสูงนั้น มีขนาดของแปลงเล็กกว่าและกระจายอยู่ในหลายแนว

สรุปได้ว่า พื้นที่ตาบอดในพื้นที่ศึกษากว่าร้อยละ 70 มีอุปสงค์ของการใช้ที่ดินอยู่ในระดับกลางถึงระดับสูง

จากการศึกษา ผู้วิจัยพบว่าหากเปิดพื้นที่ตาบอดเหล่านี้ใช้ประโยชน์ได้ แม้ด้วยการซื้อที่ดินและพัฒนาทางเข้านั้น โดยหลักการแล้วส่วนใหญ่ก็ยังคงมีความคุ้มค่าที่จะพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ แต่โดยหลักในการปฏิบัติจริง อาจมีปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทำให้พัฒนาได้ยาก เช่น ติตระเบียบ พรบ. จัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543 ในการเปิดรั้วหมู่บ้านจัดสรรเพื่อเชื่อมต่อที่ดินตาบอดด้านหลัง เป็นต้น นับเป็นการสูญเสียโอกาสในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และเป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง การเกิด รูปแบบ และผลกระทบด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ตาดบอดในเขตบางเขน และเขตสายไหม ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เป็น 3 ระยะคือ ระยะที่ 1 วิเคราะห์ รูปแบบของพื้นที่ตาดบอด ระยะที่ 2 วิเคราะห์สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาดบอด โดยศึกษาปรากฏการณ์ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง สาเหตุการเกิด และรูปแบบของพื้นที่ตาดบอด และระยะที่ 3 วิเคราะห์ผลของพื้นที่ตาดบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ ด้วยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์บุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านเศรษฐกิจ เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เปรียบเทียบกับแนวคิดทฤษฎีที่อ้างอิงในงานวิจัย จำแนกกลุ่ม จำแนกตัวแปร สร้างแบบจำลอง แล้วทำการวิเคราะห์ จัดทำตารางสรุปผลการวิเคราะห์ ซึ่งสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

6.1 ผลสรุปจากการศึกษาวิจัยที่สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีที่อ้างอิง

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ามีสิ่งที่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ศาสตราจารย์ วิโรฒ รุโจวีประการ ค.ศ. 2003 และงานวิจัยของ Angshu Jyoti Fouzder ค.ศ.2005 ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเกิดของพื้นที่ตาดบอด คือ พื้นที่ตาดบอดเกิดจากการแบ่งแปลงที่ไม่ได้มาตรฐาน และการคมนาคมหลักเปลี่ยนแปลงจากเดิม โดยทางน้ำมาเป็นทางบก สิ่งที่ค้นพบใหม่จากงานวิจัยนี้ คือ เส้นทางคมนาคมยังพัฒนาก้าวหน้าด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น คือมีประเภททางรถไฟ ทางคู่ขนานและทางด่วนที่มีกำแพงกัน ทำให้เกิดพื้นที่ตาดบอดรูปแบบอื่นๆ ขึ้นด้วย นอกจากนี้พบว่าการขยายตัวของเมืองโดยขาดการวางแผนเมือง ขาดการประสานงานของภาครัฐ ก็ทำให้เกิดพื้นที่ตาดบอด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดจากการค้นคว้าในงานวิจัยที่ผ่านมา (M. Atef Sharkawy , Ph.D., and Sarich Chotipanich, 1997) จากงานวิจัยนี้ยังค้นพบว่า สาเหตุอีกอย่างหนึ่งของการเกิดพื้นที่ตาดบอดคือ การพัฒนาเมืองโดยไม่คำนึงถึงรูปแปลงที่ดิน ซึ่งเดิมเป็นที่ดินแปลงเกษตรกรรมและมีรูปแปลงเป็นสี่เหลี่ยม ที่มีขนาดการแบ่งแปลงย่อยเล็กกว่ามาก มาอยู่ผืนผ้ายาว ขนาดใหญ่มาก ที่แคบและยาว ต่อมามีการปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินใหม่ เป็นพื้นที่อยู่อาศัยต่างเจ้าของ ที่มีขนาดการแบ่งแปลงย่อยๆ เล็กกว่าเดิมมาก มาอยู่รวมกัน ซึ่งรูปแปลงเหล่านั้น เมื่อจัดลงในรูปแปลงเกษตรเดิมจะเหลือพื้นที่ดินอีกมากที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ จึงทำให้เกิดปัญหาที่ดินตาดบอดหลังหมู่บ้าน และที่ดินตาดบอดใน Super Block

และจากการค้นคว้างานวิจัยต่างๆที่มีอยู่ได้กล่าวถึงรูปแบบของพื้นที่ตาบอดไว้เพียง 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดริมน้ำ และพื้นที่ตาบอดใน Super Block แต่จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาของงานวิจัยนี้ พบพื้นที่ตาบอดเพิ่มขึ้นอีก 4 รูปแบบย่อย คือ พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษคู่ขนานที่มีกำแพงกัน พื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ และพื้นที่ตาบอดบนที่งอกริมน้ำ ซึ่งการค้นพบเหล่านี้มีความสำคัญต่อการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในกรณีพื้นที่ตาบอดที่เกิดจากโครงการต่างๆของภาครัฐคือพื้นที่ตาบอดหลังทางรถไฟ พื้นที่ตาบอดติดทางคู่ขนานและทางด่วนที่มีกำแพงกัน ที่ตั้งแต่เริ่มมีการวางแผนงานโครงการก่อสร้าง ควรจะต้องวางแผนอย่างรอบด้านเพื่อเตรียมการป้องกันและแก้ไข

ด้านผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ ผลการวิจัยพบว่าสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับงานวิจัยของ Angshu Jyoti Fouzder ค.ศ. 2005 กล่าวคือ พื้นที่ตาบอดทำให้ที่ดินเกิดการสูญเสียมูลค่า สิ้นเปลืองสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เสี่ยงต่อปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น นอกจากนี้งานวิจัยนี้ได้พัฒนาแบบจำลองต่างๆเพื่อคำนวณผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจด้วย ได้แก่ มูลค่าการสูญเสียโอกาส มูลค่าความคุ้มค่าในการตัดสินใจซื้อทางเข้าที่ดินตาบอดระดับอุปสงค์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ข้างเคียงของพื้นที่ตาบอด และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อสาธารณะ ส่วนในด้านการแก้ไขพื้นที่ตาบอดนั้น จากการศึกษาและวิจัยที่เกี่ยวข้อง เสนอทางแก้ไขปัญหาที่ดินตาบอดไว้ดังนี้คือ 1. การขอใช้ทางจำเป็นตามกฎหมาย 2. การซื้อขาย 3. การจัดรูปที่ดิน โดยต้องมีความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ อีกทั้งควรมีการร่วมมือจากประชาชนด้วย ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ก็สอดคล้องกับแนวคิดเดิมและงานวิจัยนี้ได้พัฒนาต่อเนื่องด้วยการสรุปหาวิธีการแนวทางการแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดแต่ละประเภท ว่าวิธีการใดเหมาะกับการจัดการที่ดินตาบอดรูปแบบใด ทั้งนี้เพื่อให้มีความเป็นไปได้ มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้ในการปฏิบัติมากขึ้น

ผลการวิจัย ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ ตัวแปรต่างๆ ที่เป็นปัจจัย ซึ่งมีอิทธิพลต่อการเกิดและรูปแบบต่างๆของพื้นที่ตาบอด ตลอดจนสรุปผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจ เพื่อนำไปสู่นโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเหล่านี้ ผู้วิจัยพบว่า มีความสอดคล้องกับสมมติฐานของงานวิจัย คือความไม่เหมาะสมของโครงข่ายการคมนาคม คือ โครงข่ายถนน และการเชื่อมโยงของถนน จากการศึกษาที่ภาครัฐลงทุนในถนนสายหลัก แต่ขาดการลงทุนในถนนสายรองให้เพียงพอ ปริมาณถนนจึงไม่สมดุลกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่งผลให้เกิดปัญหาตลาดที่ดินล้มเหลว เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) และพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ เป็นตัวแปรหลักที่ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอด สอดคล้องกับการศึกษาของ Rujopakarn (2003, 2008), Fouzder (2005) and Sharkawy & Chotipanich (1997). นอกจากนี้งานวิจัยนี้ยังพบว่า การขาดการประสานงานของทั้งภาครัฐต่อภาครัฐ และภาครัฐต่อเอกชน รวมทั้งการขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สมดุล

และได้มาตรฐาน มีผลอย่างมากในการทำให้เกิดพื้นที่ที่ตาบอด ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลักมีผลปานกลาง และการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์มีผลเล็กน้อย

6.2 ข้อค้นพบจากงานวิจัย ดังนี้

6.2.1 รูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ที่ตาบอด

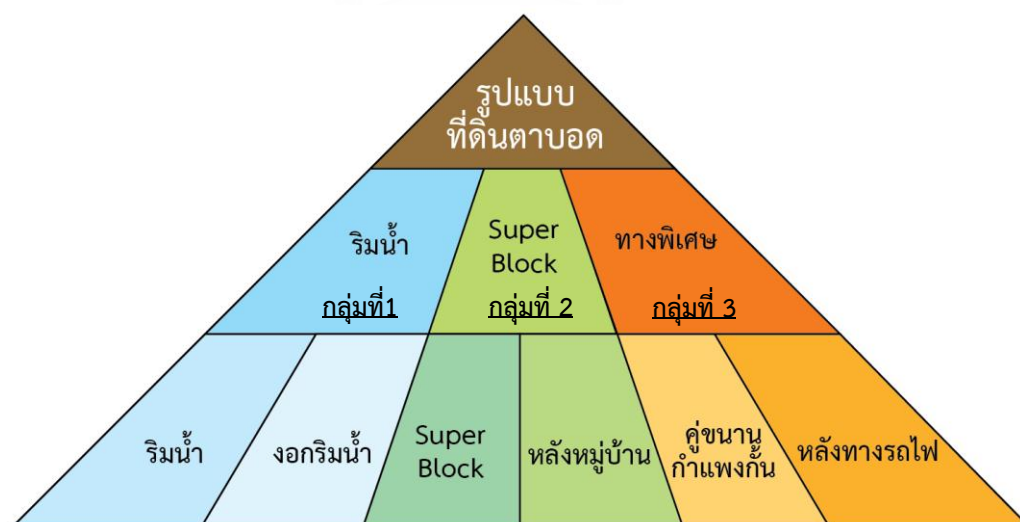
งานวิจัยพบว่าพื้นที่ที่ตาบอด มีรูปแบบต่างกัน จำแนกได้ 3 กลุ่ม (ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 6-1) คือ

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตาบอดริมน้ำ มี 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) พื้นที่ตาบอดริมน้ำ 2) พื้นที่ตาบอดบนที่งอกริมน้ำ

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตาบอดใน Super Block มี 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) พื้นที่ตาบอดใน Super Block 2) พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ มี 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ(มีกำแพงกัน) 2) พื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ

พบว่า แขวงที่มีพื้นที่ตาบอดมากที่สุดคือ แขวงท่าแร่ในเขตบางเขน รองลงมาคือแขวงคลองถนน ในเขตสายไหม โดยมีขนาดเฉลี่ยของแปลงที่ดินโดยประมาณ 3 ไร่



แผนภูมิที่ 6-1 แบบจำลองสามเหลี่ยมแสดงรูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ที่ตาบอด

6.2.2 สาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ งานวิจัยพบพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ มีสาเหตุการเกิด ดังนี้

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตาบอดริมน้ำทั้ง 2 รูปแบบ มีสาเหตุการเกิดจากการเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมหลักจากทางน้ำมาเป็นทางบก ทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยบนที่ดินซึ่งเคยสัญจรทางน้ำไม่มีทางออกไปสู่ทางบก (ถนน) ที่เกิดขึ้นใหม่ กอปรกับแปลงที่ดินเหล่านี้เป็นที่ดินตอนในซึ่งอยู่ลึกจึงเข้าถึงได้ยาก เช่น แปลงที่อยู่ตามบริเวณโค้งน้ำ เป็นต้น อีกสาเหตุหนึ่งคือทางด้านกรรมสิทธิ์ เกิดจากการโอนมอบที่ดินซึ่งได้แบ่งแปลงโดยไม่ได้มาตรฐาน ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์หรือการครอบครอง โดยแบ่งแยกออกจากแปลงเดิม จึงทำให้เกิดเป็นที่ดินตาบอดขึ้น

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตาบอดใน Super Block 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดใน Super Block และพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน มีสาเหตุการเกิดต่างกัน สำหรับพื้นที่ตาบอดใน Super Block มีสาเหตุการเกิดจากการตัดถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน กล่าวคือ ปริมาณถนนที่ตัดไม่สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ของผู้อยู่อาศัยบนที่ดินบริเวณโดยรอบ และปริมาณถนนทำให้ปริมาณถนนสายรองไม่เพียงพอที่จะรองรับการพัฒนาพื้นที่ ส่งผลให้เกิดปรากฏการณ์การเติบโตเกาะตามแนวริมนถนน (Ribbon Development)

แต่พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน มีสาเหตุจากการขาดการวางแผนพัฒนาหมู่บ้านในภาพรวม จึงเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วน ส่งผลให้พื้นที่หลังหมู่บ้านกลายเป็นพื้นที่ตาบอด นอกจากนี้สาเหตุอีกประการคือ การขาดมาตรฐานในการวางแผนควบคุมให้มีการเข้าถึงที่ดินเป็นรายแปลง

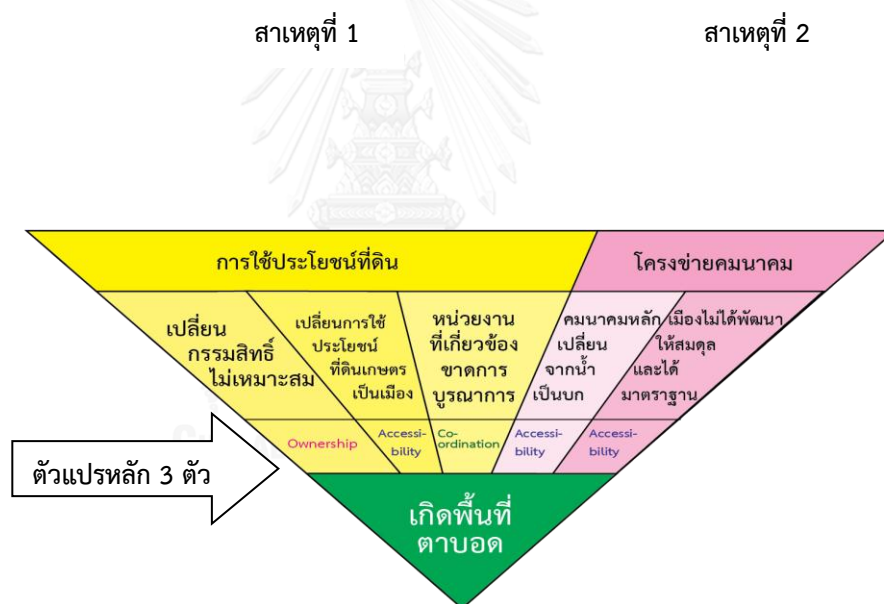
กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ 2 รูปแบบ คือ พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ (มีกำแพงกั้น) และพื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ พื้นที่ทั้งสองรูปแบบมีลักษณะคล้ายคลึงกัน เพราะเกิดจากการพัฒนาพื้นที่โครงการต่างๆ ของภาครัฐ แต่ขาดการวางแผนร่วมกันในภาพรวมของพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียง จึงส่งผลกระทบต่อพื้นที่ส่วนหนึ่งกลายเป็นพื้นที่ตาบอด สาเหตุอีกประการหนึ่งคือ การเปลี่ยนแปลงและการสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งใหม่ โดยสามารถสรุปสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด ได้เป็น 2 ประการ คือ

- 1.) สาเหตุจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการบริหารและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไม่มีประสิทธิภาพ (Improper Management & Land Use Change) อันเนื่องมาจาก
 - การเปลี่ยนกรรมสิทธิ์โดยไม่เหมาะสม (Improper Subdivision)
 - การเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินเกษตรกรรมมาสู่การใช้ประโยชน์แบบเมือง (Agricultural Land Use Change to Urban Land Use)
 - การขาดการบูรณาการร่วมกันของแผนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Lack of Coordination)

2.) สาเหตุจากโครงข่ายคมนาคมไม่เหมาะสม (Insufficient Infrastructure Network Development) ซึ่งเป็นผลมาจาก

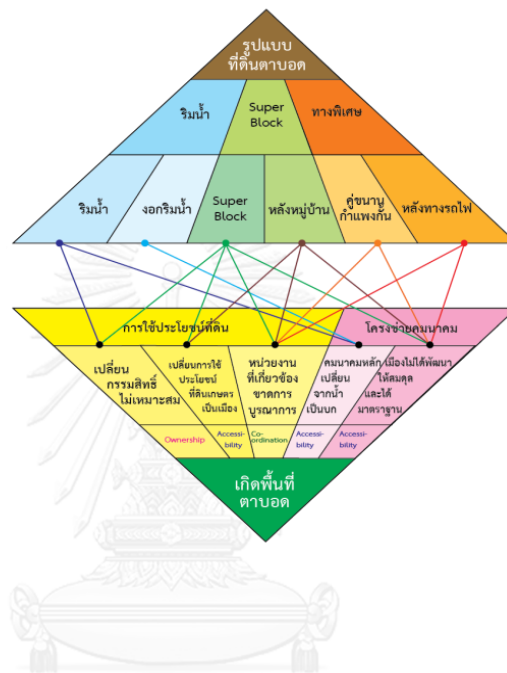
- การคมนาคมหลักเปลี่ยนแปลงจากทางน้ำเป็นถนน (Major Transportation Change)
- การวางแผนเพื่อพัฒนาเมืองยังขาดสมดุลและยังไม่ได้มาตรฐาน (Insufficient Standard Infrastructure Network)

ซึ่งสาเหตุทั้งสองประการนี้ เมื่อทำการวิเคราะห์ผ่านมิติทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและการบริหารจัดการ พบว่ามี 3 ตัวแปรหลักของสาเหตุการเกิดคือ 1.) โครงข่ายคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ (Infrastructure Network Standard : Accessibility) 2.) การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน (Ownership) 3.) การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Coordination) จากสาเหตุการเกิด 2 ประการและตัวแปรหลักของสาเหตุการเกิด 3 ตัวนี้ จึงสรุปเป็นแผนภูมิ ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 6-2 ดังนี้



แผนภูมิที่ 6-2 แบบจำลองสามเหลี่ยมหัวกลับแสดงสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาดบอด 2 ประการ สัมพันธ์กับตัวแปรหลักของสาเหตุการเกิด 3 ตัว

6.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบต่างๆ และสาเหตุการเกิดพื้นที่ต่อบอด มีความเชื่อมโยงกันดังที่ปรากฏในแผนภูมิข้างล่างนี้



แผนภูมิที่ 6-3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบต่างๆ และสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด

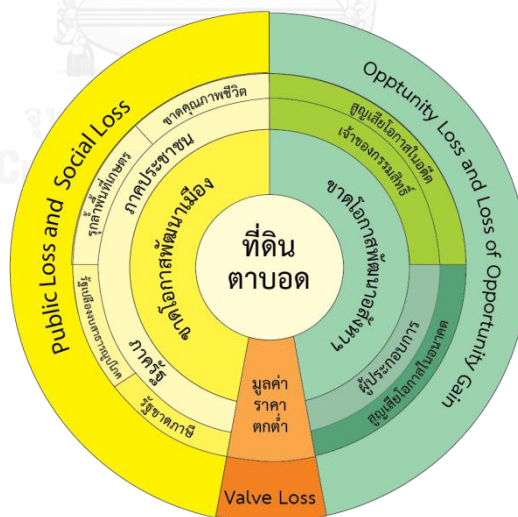
จากแผนภูมิข้างบนซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบต่างๆ และสาเหตุการเกิดพื้นที่ตาบอด สรุปโดยย่อได้ดังนี้

- 1) พื้นที่ตาบอดริมน้ำ สาเหตุเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ไม่เหมาะสม และโครงข่ายคมนาคมหลักเปลี่ยนจากทางน้ำเป็นทางบก
- 2) พื้นที่ตาบอดที่งอกริมน้ำ สาเหตุเกิดจากการโครงข่ายคมนาคมหลักเปลี่ยนจากทางน้ำเป็นทางบก
- 3) พื้นที่ตาบอดใน Super Block สาเหตุเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ที่ไม่เหมาะสม มีการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมาเป็นเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ และสาเหตุมาจากโครงข่ายคมนาคมของเมืองไม่ได้พัฒนาให้สมดุลและได้มาตรฐาน

- 4) พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน สาเหตุเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมาเป็นเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ และสาเหตุมาจากโครงข่ายคมนาคมของเมืองไม่ได้พัฒนาให้สมดุลและได้มาตรฐาน
- 5) พื้นที่ตาบอดติดทางพิเศษ (มีกำแพงกั้น) สาเหตุเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ และสาเหตุมาจากโครงข่ายคมนาคมของเมืองไม่ได้พัฒนาให้สมดุลและได้มาตรฐาน
- 6) พื้นที่ตาบอดติดทางรถไฟ สาเหตุเกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการบูรณาการ และสาเหตุมาจากโครงข่ายคมนาคมของเมืองไม่ได้พัฒนาให้สมดุลและได้มาตรฐาน

6.2.4 ผลกระทบของพื้นที่ตาบอดที่มีต่อเศรษฐกิจ

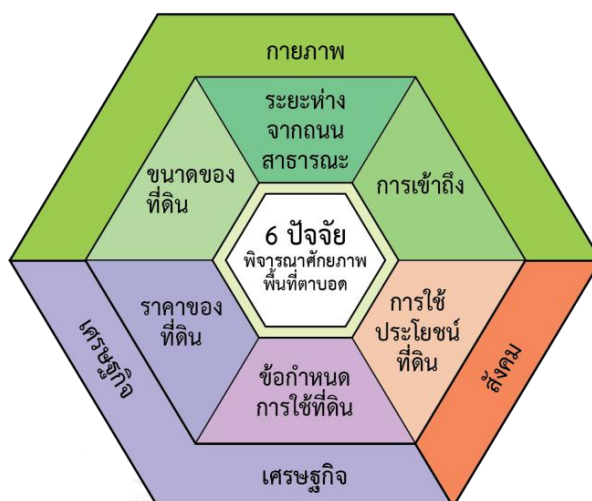
ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 5 ที่ผ่านมา สามารถสรุปจำแนกความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้เป็น 3 ส่วนคือ 1) ความสูญเสียทางมูลค่าของราคาที่ดิน (Value Loss) 2) ความสูญเสียทางด้านโอกาส (Opportunity Loss) 3) ความสูญเสียในภาคสังคม (Social Loss) และอธิบายสรุปได้จากแผนภาพ แผนภูมิที่ 6-4 นี้



แผนภูมิที่ 6-4 แบบจำลองวงกลมแสดงผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ตาบอด จำแนกตามความสูญเสีย 3 ส่วน
 ทั้งนี้ ผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ตาบอดทั้ง 3 ส่วน อธิบายได้ ดังนี้

1. ผลกระทบทางด้านราคา ถือเป็นความสูญเสียมูลค่าของพื้นที่ตาบอด เพราะการมีพื้นที่ตาบอดทำให้ที่ดินแปลงนั้นๆ มีมูลค่าต่ำกว่าที่ควรจะเป็น สอดคล้องกับทฤษฎี Bid Rent Curve กล่าวคือที่ดินในเมืองควรมีราคาสูง เพราะทำประโยชน์ได้มาก แต่ที่ดินชานเมือง หรือที่ดินที่ห่างจากเมืองออกมา ราคาที่ดินจะลดลง เพราะทำประโยชน์ได้น้อยลง และยังได้รับผลกระทบจากค่าขนส่งค่าเดินทางที่สูงขึ้นอีกด้วย ทว่าการมีพื้นที่ตาบอดในเมืองทำให้ที่ดินตาบอดแปลงนั้น มีราคาต่ำกว่าราคาที่ดินปกติในบริเวณเดียวกันอย่างเห็นได้ชัด
2. ผลกระทบด้านการสูญเสียโอกาส
 - 2.1 การสูญเสียโอกาสพัฒนาเมือง
 - 2.2 การสูญเสียโอกาสพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
3. ผลกระทบด้านการสูญเสียของภาครัฐและภาคประชาชน
 - 3.1 การสูญเสียของภาครัฐ ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณด้านบริการสาธารณสุขโรค ขาดรายได้จากการเก็บภาษี
 - 3.2 การสูญเสียของภาคประชาชน ทำให้คุณภาพชีวิตต่ำ เสี่ยงต่อการอาชญากรรม และเกิดการรุกรานพื้นที่เกษตรกรรม

จากการศึกษาพื้นที่ตาบอด สรุปได้ว่าพื้นที่ตาบอดเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข เพื่อลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั้งต่อภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งจากการวิจัยพื้นที่ตาบอดทั้ง 33 แปลงนี้ พบว่ามีปัจจัย 6 ประการที่จะต้องพิจารณาควบคู่กันไปกับการวิเคราะห์ถึงศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ตาบอด คือ 1. ระยะห่างจากถนนสาธารณะ 2. วิธีการเข้าถึงพื้นที่ตาบอด 3. การใช้ประโยชน์ที่ดิน 4. ข้อกำหนดการใช้ที่ดิน 5. ขนาดของพื้นที่ตาบอด 6. ราคาที่ดิน ปรากฏตามแผนภาพในแผนภูมิที่ 6-5 ดังนี้



แผนภูมิที่ 6-5 ปัจจัย 6 ประการที่ใช้วิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ตาบอด

อย่างไรก็ดี ปัจจัย 6 ประการจากแผนภูมิในรูปที่ 6-5 นี้ มีความสำคัญ และจะต้องนำมาใช้พิจารณาควบคู่ไปกับการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ตาบอดไปพร้อมกันเสมอ ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และปัจจัยทางสังคม ปัจจัยทางกายภาพ ประกอบด้วย 1) ระยะห่างจากถนนสาธารณะมายังพื้นที่ตาบอด 2) ขนาดของพื้นที่ตาบอด 3) การเข้าถึงพื้นที่ตาบอด ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 1) ราคาของที่ดิน 2) ข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ปัจจัยทางสังคม ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งจะเป็นฐานสำคัญในการตัดสินใจว่าพื้นที่ตาบอดในบริเวณต่างๆ กัน จะมีศักยภาพและความเหมาะสมคุ้มประโยชน์ ที่สมควรแก้ไขหรือไม่เพียงใด

6.3 การแก้ไข แนวทางป้องกัน และข้อเสนอแนะ

6.3.1 การแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดจากการทบทวนวรรณกรรม งานวิจัยนี้ พบว่า มีความจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือร่วมใจในการทำงานระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน หรือหน่วยภาครัฐกับหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน ด้วยวิธีการวางแผนโดยมองภาพรวม และผลประโยชน์โดยรวมเป็นหลัก (Wiroj Rujopakarn, Bangkok, 2003) หากสามารถแก้ไข และเปิดใช้พื้นที่ตาบอดที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ จะเกิดประโยชน์ขึ้นเป็นอย่างมาก แนวทาง และเครื่องมือในการแก้ไขการเกิดพื้นที่ตาบอดที่มีอยู่

ในปัจจุบันคือ การขอบริจาคที่ดิน การเวนคืนที่ดิน การจัดรูปที่ดิน และการออกมาตรการเพื่อบริหารการใช้ที่ดิน

แม้ว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1349 และมาตรา 1350 จะบัญญัติไว้ถึงวิธีการเพื่อจัดการกับปัญหาพื้นที่ที่ติดต่อกันแล้ว ด้วยการให้สิทธิเจ้าของพื้นที่ที่ติดต่อกันไปสู่สาธารณะ หรือให้สิทธิในการสร้างทางถนนเป็นทางผ่านพอควรแก่ความจำเป็น หรือจ่ายเป็นค่าทดแทน ค่าผ่านทางเป็นรายปี หากมีการต้องเดินทางหรือสร้างถนนผ่านออกไป แต่ในทางปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวนี้ยังเป็นปัญหาอยู่มาก หลายกรณีกลายเป็นคดีความฟ้องร้องกัน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงทำการศึกษา วิเคราะห์ และเรียบเรียงวิธีการแก้ไขสำหรับพื้นที่ที่ติดต่อกันเกิดขึ้น แล้วประมวลหาแนวทางป้องกันเพื่อไม่ให้มีพื้นที่ที่ติดต่อกันเกิดขึ้นอีก รวมถึงนำเสนอข้อเสนอแนะต่างๆเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่ติดต่อกันที่เกิดขึ้น

6.3.2 แนวทางแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่ติดต่อกันจากงานวิจัยนี้

ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ที่ติดต่อกันอยู่ 33 แปลงใน 2 เขต คือ เขตบางเขต และเขตสายไหม เมื่อนำพื้นที่ที่ติดต่อกันทั้ง 33 แปลงมาวิเคราะห์แล้ว พบว่ามีพื้นที่ที่ติดต่อกันหลายขนาด ตั้งแต่แปลงขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ และใหญ่พิเศษ ซึ่งสมควรได้รับการแก้ไขด้วยวิธีแตกต่างกัน กล่าวคือ

1.) พื้นที่ที่ติดต่อดริมน้ำ และพื้นที่งอกริมน้ำ สาเหตุ เกิดจากการคมนาคมหลักเปลี่ยนจากทางน้ำเป็นทางบกทำให้ที่ดินบางส่วนที่เคยสัญจรทางน้ำไม่มีทางออกสู่การสัญจรทางถนนที่เกิดขึ้นใหม่ และเนื่องจากแปลงที่ดินเหล่านี้เป็นที่ดินตอนในที่ลึกลับ เช่น แปลงที่อยู่ตามบริเวณโค้งน้ำ เป็นต้น สาเหตุทางด้านกรรมสิทธิ์ เกิดจากการโอนมอบที่ดินซึ่งได้แบ่งแปลงโดยไม่ได้มาตรฐาน ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนมือโดยแยกส่วนจากแปลงอื่นซึ่งเคยเป็นแปลงเดียวกันทำให้เกิดเป็นที่ดินติดต่อกันได้ ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เห็นได้อย่างชัดเจนด้านมูลค่าคือที่ดินติดต่อดริมน้ำสูญเสียมูลค่า และกลายเป็นแหล่งที่สร้างปัญหาด้านสังคมคือเป็นแหล่งเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม เป็นต้น

การแก้ไขมีหลายรูปแบบทั้งโดยการซื้อขายทั้งแปลง ซ้ำเฉพาะทางเข้าออกใช้กฎหมายเพื่อทางจำเป็น ขอหรือซื้อทางผ่าน รวมทั้งการจัดรูปที่ดินโดยรวมรวมหลายแปลงเข้าด้วยกันแล้วพัฒนาทั้งภาพรวมของพื้นที่กรณีเป็นที่งอกริมน้ำจะเกิดปัญหาด้านกรรมสิทธิ์ที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของ ทำให้เกิดการบุกรุกใช้พื้นที่ กรณีพิเศษดังกล่าวภาครัฐควรตั้งคณะกรรมการสำรวจที่ดิน เพื่อเข้าดูแลพื้นที่อีกทั้งป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่างๆของเมืองที่จะตามมาอีก เช่น ปัญหาด้านอาชญากรรม ปัญหาด้านการระบายน้ำ เป็นต้น

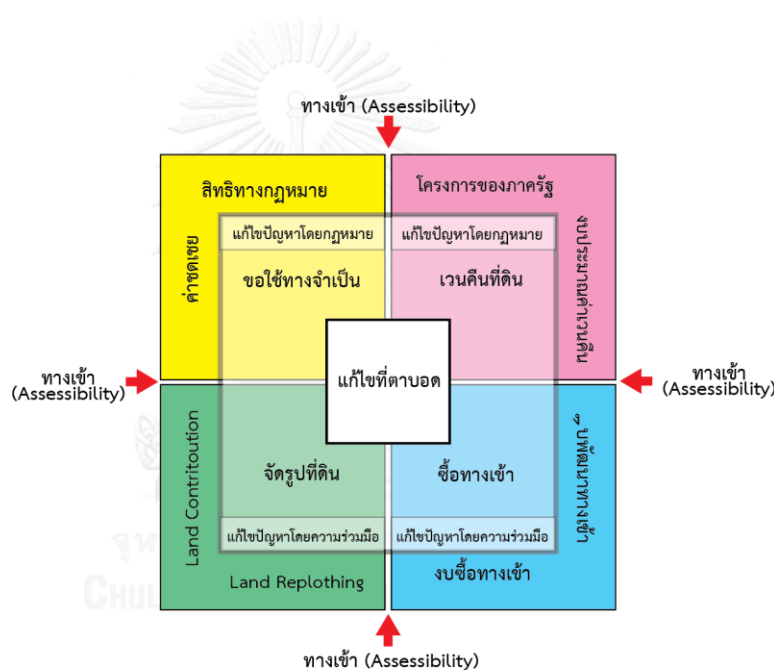
2.) พื้นที่ตาบอดใน Super Block สาเหตุการเกิดจากการไม่มีมาตรฐานในการตัดถนนทำให้ปริมาณถนนไม่เพียงพอกับความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ จึงมีปรากฏการณ์การเติบโตเกาะตามแนวริมนถนน (Ribbon Development) เมื่อขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานรัฐด้วยกัน และระหว่างเอกชนกับรัฐ ผลกระทบหลักก็คือการเติบโตตามแนวถนน แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า อีกทั้งจราจรก็ติดขัดเนื่องจากถนนสายรองมีไม่เพียงพอนั่นเอง แนวทางแก้ไขพื้นที่ ตาบอดใน Super Block คือการจัดรูปที่ดิน รวมทั้งควรมีการบริหารจัดการแบบบูรณาการด้วยการวางแผนร่วมกันและวางแผนสร้างถนนสายรองให้เพียงพอ เพื่อให้เกิดความสมดุลในลำดับศักดิ์ถนน และให้มีปริมาณพื้นที่ถนนได้มาตรฐานสากลคือมี Road Ratio เท่ากับ 20 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่เมือง

3.) พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน สาเหตุเกิดจากการขาดการวางแผนในภาพรวม จึงมีการพัฒนาแบบแยกส่วน ทำให้เกิดเป็น Ribbon Development ตามแนวถนนสองข้างทาง นอกจากนี้ผู้ประกอบการภาคเอกชนส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจ และภาครัฐ ขาดการวางแผน ขาดการบริหารและขาดการควบคุมจึงเกิดการพัฒนาหมู่บ้านไปคนละทิศละทาง ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านจำนวนมาก หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรประสานงานวางแผนพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน การแก้ไขปัญหาหลายแนวทาง แต่แนวทางหลักคือการแก้กฎหมายให้พัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องจากหมู่บ้านได้ในกรณีที่มีพื้นที่ตาบอดอยู่หลังหมู่บ้านเท่านั้น โดยอาจเพิ่มข้อบังคับให้มีการขยายสาธารณูปโภคเดิมเพื่อรองรับประชากรจากส่วนเพิ่มขยายก็ได้ วิธีนี้จะทำให้พื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านลดลงได้ ส่วนวิธีแก้ไขด้วยการจัดรูปนั้นเป็นไปได้ยาก เพราะผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรมิได้เดือดร้อนอะไร แนวโน้มที่จะยินยอมให้มีการรวมที่เพื่อจัดรูปที่ดินใหม่นั้นคงเกิดขึ้นได้ยาก

4.) พื้นที่ตาบอดติดทางคูขนานและทางด่วนที่มีกำแพงกัน และพื้นที่ตาบอดที่ติดทางรถไฟนั้นมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน เพราะเกิดจากการพัฒนาโครงการต่างๆ ของภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่ และมีผลกระทบทำให้กลายเป็นพื้นที่ตาบอด เพราะการเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคมการขนส่งและการสร้างเส้นทางคมนาคมใหม่ๆ แนวทางแก้ไขคือควรมีความร่วมมือกันในการวางแผนงานของภาครัฐที่จะพัฒนาโครงข่ายทั้งทางรถไฟ ถนน และทางด่วน ซึ่งควรพิจารณาถึงพื้นที่ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการถูกปิดล้อม ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงได้ การแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดประเภทนี้คือการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากเป็นผลจากการลงทุนของภาครัฐซึ่งควรมีการบริหารจัดการวางแผนการใช้และการเข้าถึงพื้นที่ให้เป็นระบบ ซึ่งจะเกิดได้หากมีการประสานงานแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาพบว่าแนวทางแก้ไขปัญหพื้นที่ตาบอดมี 2 แนวทาง (ปรากฏตามแผนภูมิที่ 6-6) ดังนี้

1. การแก้ไขตามกฎหมาย และการแก้ไขโดยภาครัฐ
 - การแก้ไขตามกฎหมาย โดยการขอทางจำเป็น
 - การแก้ไขโดยภาครัฐ ด้วยการเวนคืนที่ดิน
2. การแก้ไขโดยภาคเอกชนร่วมมือกับภาครัฐ และภาคเอกชนดำเนินการเอง คือ
 - การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่
 - การซื้อทางเข้าที่ดินตาบอด และการซื้อแปลงที่ดินตาบอด

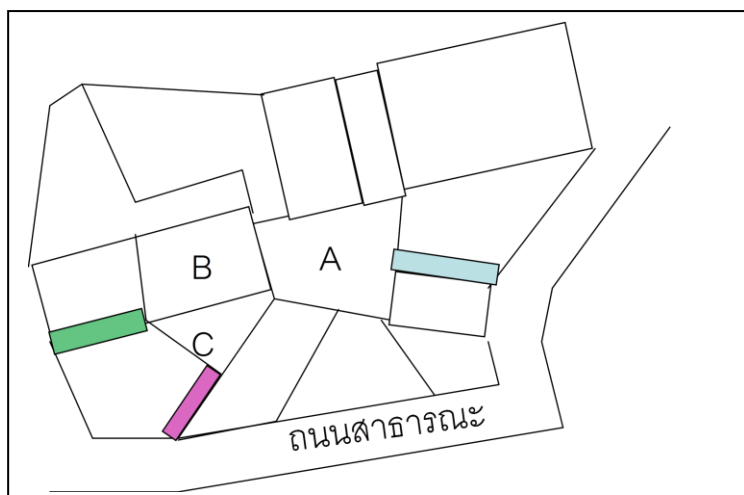


แผนภูมิที่ 6-6 แนวทางแก้ไขปัญหพื้นที่ตาบอด

แนวทางและวิธีการที่กล่าวมานี้ เอกชนสามารถพิจารณาดำเนินการเองได้ หากมีความคุ้มค่าเพียงพอ แต่อาจมีพื้นที่ตาบอดหลายแปลงที่ไม่เกิดความคุ้มค่า ซึ่งพื้นที่ตาบอดเหล่านั้นควรได้รับการแก้ไขโดยภาครัฐ ยกเว้นการเวนคืนที่ดิน ซึ่งต้องเป็นโครงการของภาครัฐเท่านั้น แต่ละวิธีการมีรายละเอียดและกระบวนการอย่างย่อๆ ดังต่อไปนี้

การขอใช้ทางจำเป็น เป็นวิธีซึ่งกฎหมายให้สิทธิไว้กับเจ้าของกรรมสิทธิ์พื้นที่ตาบอด คือมีสิทธิที่จะขอผ่านทางบนที่ดินข้างเคียงที่มีระยะทางถึงถนนสาธารณะในระยะที่ใกล้ที่สุด โดยให้เจ้าของ

ที่ดินข้างเคียงนั้นเสียหายน้อยที่สุด วิธีการนี้เป็นวิธีการที่ใช้ได้กับพื้นที่ตาบอดทุกประเภท โดยเฉพาะเหมาะสมแก่การแก้ปัญหาพื้นที่ตาบอดแปลงที่มีขนาดเล็ก เช่น พื้นที่ตาบอดริมน้ำในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น



แผนภูมิที่ 6-7 แสดงภาพแนวการขอเปิดใช้ทางจำเป็นเพื่อเป็นทางเข้าออกพื้นที่ตาบอด

การเวนคืนที่ดิน เกิดขึ้นได้เป็นกรณีพิเศษจากนโยบาย แผนงาน และโครงการของภาครัฐเท่านั้น ซึ่งหากมีโครงการเวนคืน ก็อาจแก้ไขพื้นที่ตาบอดบางแปลงที่มีโครงการผ่านได้บ้าง มักจะเป็นโครงการใหญ่ของภาครัฐ เช่น เวนคืนที่ดินมาเพื่อตัดถนน หรือสร้างทางด่วน เป็นต้น วิธีการนี้มีกฎหมายรองรับเป็นพระราชบัญญัติ รัฐสามารถบังคับใช้ได้ แต่ทั้งนี้ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย โดยต้องมีงบประมาณในการเวนคืน ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเวนคืนที่ดินนั้น มักจะเป็นปัญหาเรื่องการตกลงเรื่องราคาค่าเวนคืน ซึ่งผู้ที่ถูกเวนคืนอาจไม่พอใจและเรียกร้องราคาที่สูงขึ้น หรือเป็นธรรมมากขึ้น ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ ความล่าช้าในการย้ายออกจากพื้นที่เวนคืนซึ่งอาจจะเกิดขึ้นได้ จึงจะต้องจัดเตรียมงบประมาณในการช่วยค่าขนย้ายเพิ่มเติมเพื่อให้การย้ายออกรวดเร็วขึ้น วิธีการเวนคืนที่ดินนี้สามารถใช้เพื่อแก้ไขพื้นที่ตาบอดได้ แต่ไม่ค่อยมีการใช้ เพราะมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก การแก้ไขพื้นที่ตาบอดด้วยวิธีเวนคืนที่ดินจะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อทางภาครัฐพิจารณาเห็นแล้วว่าพื้นที่ตาบอดแปลงนั้น มีประโยชน์ควรค่าแก่การลงทุน รัฐจะมีบทบาทในการบริหารจัดการวางแผนการใช้และการเข้าถึงพื้นที่ให้เป็นระบบ ซึ่งจะเกิดขึ้นได้หากมีการประสานงานแบบบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การเวนคืนที่ดินนี้ ภาครัฐดำเนินการตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเวนคืน พ.ศ. 2530 ซึ่งมีหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานปฏิบัติการ ซึ่งเป็นแนวที่แสดงในผังโครงข่ายคมนาคมสำหรับดำเนินการในอนาคตให้เห็นถึงโครงการแนวถนนสายหลักต่าง ๆ ทั้งในส่วนถนนที่จะปรับปรุงหรือจะทำการเชื่อมต่อกับถนนสายเดิม รวมถึงแนวถนนสายใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์ในการร่วมแก้ปัญหาพื้นที่ตาบอด และเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและการขยายตัวของเมือง

ผลกระทบที่เกิดจากการเวนคืน มีทั้งในแง่ลบและบวก เช่น ปัญหาการประเมินค่าชดเชย ซึ่งไม่ตรงกับมูลค่าที่เจ้าของต้องการ หรือไม่อาจทดแทนความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ หรือไม่ได้คิดมูลค่าของค่าเสียโอกาส เช่น เจ้าของที่ดินหรือทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน อาจได้ค่าชดเชยไม่เพียงพอที่จะไปซื้อทรัพย์สินในลักษณะเดียวกันในพื้นที่ใกล้เคียงกันได้ หรือในบางกรณี พื้นที่ส่วนสำคัญได้ถูกเวนคืนไปทำให้พื้นที่ส่วนที่เหลือถูกลดคุณค่าลง เช่น ส่วนของบ้านที่ถูกเวนคืน คือสนามหน้าบ้าน ทำให้บ้านหลังนั้นๆ มีพื้นที่เหลืออยู่ติดถนนไม่มีสวนและมีความเป็นส่วนตัวน้อยลง และกลับทำให้มีมลภาวะด้านฝุ่น เสียง และอากาศมากขึ้น ซึ่งผลกระทบเหล่านี้นับเป็นผลในทางลบ ยกเว้นการเวนคืนนั้นๆ จะทำให้เกิดการเพิ่มมูลค่าของที่ดินหรือทรัพย์สิน หรือเป็นจุดเริ่มต้นของแนวโน้มการลงทุนในกิจการอื่น ๆ ที่ต่อเนื่องในพื้นที่ และเกิดการพัฒนาศาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่เป็นระบบ ทำให้ราคาที่ดินมีโอกาสสูงขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตาม ภายใต้รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันจะมีส่วนช่วยในการลดผลกระทบในทางลบ และก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อประชาชนมากขึ้น ซึ่งระบุไว้ในหมวด 3 เรื่อง สิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทย มาตรา 49 บัญญัติว่า “การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จะทำได้หากมีวัตถุประสงค์ เพื่อการสาธารณูปโภค การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ การผังเมือง การส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และต้องชดเชยค่าทดแทนที่เป็นธรรมในเวลาอันควร” ที่สำคัญคือกฎหมายเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ต้องระบุวัตถุประสงค์ และระยะเวลาการเวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นให้ชัดเจนด้วย และหากมิได้ใช้ภายในเวลาที่กำหนดก็ต้องคืนให้เจ้าของเดิมหรือทายาท

แม้ว่าวิธีการเวนคืนที่ดิน จะเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการเข้าถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับการพัฒนา แต่ก็ยังมีปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ค่าชดเชยที่ตกลงกันไม่ได้ การรื้อถอนอาคาร การปล่อยให้พื้นที่ด้านหลังแนวถนนที่ถูกเวนคืนกลายเป็นที่ร้าง ไม่สามารถเข้าไปพัฒนาให้คุ้มค่ากลายเป็นพื้นที่ตาบอดซึ่งมีปัญหาจากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่าวิธีการเวนคืนที่ดินนั้นเหมาะสมสำหรับพื้นที่ตาบอดที่เกิดจากโครงการของรัฐเป็นหลัก เช่น พื้นที่ตาบอดริมทางคูขนานหรือทางด่วนที่มีกำแพงกัน และหรือพื้นที่ตาบอดติดกับทางรถไฟ เพราะการเกิดพื้นที่ตาบอดดังกล่าวเกิดจากการ

เปลี่ยนแปลงโดยภาครัฐ และยากแก่การแก้ไขด้วยวิธีอื่นๆ หรือโดยผู้อื่น นอกจากนี้ที่ดินตาบอดใน Super Block ที่จะมีการตัดถนนใหม่พาดผ่าน ก็สามารถใช้วิธีเวนคืนได้ด้วย

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ (Land Readjustment) วิธีการนี้มีกฎหมายรองรับเป็นพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.2547 หมายถึง วิธีการหนึ่งในการพัฒนาที่ดินเพื่อปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานของเมือง รวมทั้งเพิ่มมูลค่าและประโยชน์การใช้ที่ดินในบริเวณนั้น ๆ โดยไม่จำเป็นต้องใช้วิธีการเวนคืนที่ดิน ซึ่งต้องสิ้นเปลืองงบประมาณของภาครัฐ แต่ใช้วิธีรวบรวมที่ดินหลาย ๆ แปลง จากการปันส่วนหรือสละที่ดิน มารวมเป็นแปลงใหญ่ แล้ววางผังจัดรูปที่ดินที่ไม่สวยงามนั้น ให้ลงตัวเสียใหม่ เป็นการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่แห่งใดแห่งหนึ่งของชุมชน โดยจัดสร้างบริการพื้นฐานของชุมชน เช่น ถนน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการสาธารณะต่างๆ ที่มีมาตรฐานอย่างครบถ้วน และเพียงพอ ตามแผนผังเมืองและผังแม่บทโครงการ

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่นี้ มีกระบวนการที่เอกชนผู้เป็นเจ้าของที่ดินมากกว่า 2 รายขึ้นไป สามารถยื่นความจำนงของจัดรูปที่ดินได้ และจะได้รับการสนับสนุนงบประมาณสมทบจากภาครัฐ ซึ่งเจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในโครงการและได้รับผลประโยชน์อย่างเสมอภาคกันตามส่วนโครงการจัดรูปที่ดินจะคงสิทธิและสภาพทำเลที่ตั้งของที่ดินทั้งก่อนและหลังโครงการ เสมือนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันให้มากที่สุด และในระหว่างการค้าเนินงานตามขั้นตอน เจ้าของที่ดินสามารถหาผลประโยชน์และอยู่อาศัยในที่ดินของตนได้ตามปกติ จนกว่าจะถึงเวลาดำเนินการในที่ดินนั้น ซึ่งเมื่อถึงเวลาแล้วฝ่ายบริหารโครงการจะจัดหาที่อยู่ชั่วคราวให้ โดยจะดูแลให้มีผลกระทบน้อยที่สุด ประโยชน์ของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

1. ในกรณีที่เจ้าของที่ดินในพื้นที่ กำลังประสบปัญหาขาดแคลนสิ่งบริการพื้นฐาน และเจ้าของเจ้าของที่ดินแต่ละรายไม่สามารถแก้ไขสถานการณ์ได้โดยลำพัง
2. ในกรณีที่งบประมาณของรัฐในการก่อสร้างสิ่งบริการพื้นฐานเพื่อสาธารณะมีจำกัด แต่ความต้องการของประชาชนมีมาก
3. ในกรณีซึ่งมีความยุ่งยากในการสร้างสิ่งบริการพื้นฐานโดยวิธีการเวนคืนที่ดิน

แต่วิธีการนี้ยังค่อนข้างที่จะมีปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะกฎหมายลูกบทที่ต้องใช้ประกอบกันนั้นมีหลายฉบับ และบางฉบับยังมีได้มีการประกาศใช้ ทำให้มีการใช้วิธีการนี้น้อยมาก ทั้งที่น่าจะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดได้อีกวิธีหนึ่ง สำหรับพื้นที่ตาบอดในงานวิจัยนี้ ไม่มีพื้นที่ตาบอดแปลงใดเหมาะสมกับการแก้ไขปัญหาด้วยการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ แต่วิธีการนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าเหมาะสมที่จะได้จัดการแก้ไขปัญหากับกลุ่มพื้นที่ตาบอดหลายแปลง หลายเจ้าของ ซึ่งจะดีขึ้น หากรวมตัวกันเข้าขอยื่นโครงการจัดรูปฯ เมื่อจัดรูปที่ดินเสร็จแล้วจะทำให้ที่ดินแปลงเดิมมีรูปแบบใหม่ที่

สวยงาม พร้อมมีถนนให้เข้าออกอย่างสะดวกทุกแปลง สภาพแวดล้อมชุมชนจะดีขึ้น และมูลค่าที่ดินจะเพิ่มสูงขึ้นด้วย การจัดรูปที่ดินจะสามารถดำเนินการได้ก็ด้วยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน โดยทางภาครัฐจะเป็นผู้ให้การสนับสนุนในลักษณะประสานการพัฒนาชุมชนระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

- จัดรูปแปลงที่ดินใหม่ โดยกำหนด รูปแปลง ขนาด ตำแหน่งที่ตั้ง อย่างเหมาะสม เพื่อให้ที่ดินทุกแปลงติดถนน และสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า
- ก่อสร้างสาธารณูปโภค และสิ่งบริการพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ถนน ระบบระบายน้ำ สวนสาธารณะ และพื้นที่เปิดโล่ง
- เตรียมพื้นที่สำหรับสาธารณูปการ และบริการภายในชุมชนต่าง ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ฯลฯ เป็นต้น

องค์กรดำเนินโครงการ

1. องค์กรของรัฐ องค์กรท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจที่มีหน้าที่รับผิดชอบ
2. องค์กรร่วมของท้องถิ่นและเอกชน
3. องค์กรภาคเอกชน (นิติบุคคล)

การซื้อที่ดินเป็นทางเข้าออก เป็นวิธีการแก้ปัญหาของภาคเอกชน หรือรัฐวิสาหกิจ เช่นการเคหะแห่งชาติ ซึ่งสามารถทำได้ วิธีการนี้เหมาะสมกับการแก้ปัญหาพื้นที่ตาบอดที่มีขนาดกลาง ใหญ่ และใหญ่พิเศษซึ่งมีในพื้นที่ศึกษาหลายแปลง แต่วิธีนี้ต้องคำนึงถึงมูลค่าผลตอบแทนที่จะเพิ่มมากขึ้นของพื้นที่ตาบอดที่จะถูกเปิดออกมาว่าจะคุ้มค่าได้รับประโยชน์สูงกว่าราคาที่ต้องใช้ในการเปิดและการลงทุนอื่นๆ เช่นเพื่อสร้างเข้าออกหรือไม่ ทั้งนี้ต้องนำมาคำนวณเสมือนจะพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยพิจารณาองค์ประกอบรายรับ-รายจ่าย และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆตามจริงทั้งหมด เพื่อหาความคุ้มค่าของแต่ละแปลงว่าคุ้มค่าที่จะซื้อที่ดิน เพื่อเปิดทางเข้า-ออกหรือไม่

การซื้อขายที่ดิน เป็นวิธีที่เอกชนแก้ปัญหาเอง เหมาะกับที่ดินตาบอดจำนวนมากที่มีเนื้อที่ติดกันแล้วจึงซื้อที่ดินปากทาง เจาะเข้าไปเชื่อมที่ตาบอดหลายแปลงที่มีขนาดใหญ่ข้างใน จะเกิดกรณีนี้ได้เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการคุ้มทุน ที่ดินตาบอดบางแปลงไม่คุ้มแก่การลงทุนของเอกชน รัฐควรทำเอง แต่ถ้าที่ตาบอดคุ้มทุน มีศักยภาพแก่การพัฒนา เอกชนจะแก้ปัญหาเอง ด้วยการซื้อทางเข้า-ออก มีวิธีการเช่น ทำตารางเปรียบเทียบราคา ศึกษาแผนที่ และดูการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น

ในงานวิจัยนี้ได้ทดลองนำที่ดินตาบอดรูปแบบต่างๆในพื้นที่ศึกษา 30 แปลงจากพื้นที่ตาบอดทั้งหมด 33 แปลง นำมาทดลองทำแบบจำลอง เพื่อหาความคุ้มค่าของแต่ละแปลง ดังปรากฏตามตาราง 5-3 ผลวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตาบอด จำแนกตามขนาดพื้นที่ และตาราง 5-4 ผลวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตาบอด จำแนกตามราคาประเมิน สรุปได้ว่า ขนาดของพื้นที่แปลงที่จะลงทุนยังมีขนาดพื้นที่ใหญ่มาก ยังมีความคุ้มค่า ทั้งในแง่จำแนกตามพื้นที่ และจำแนกตามราคาประเมิน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันพื้นที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน ไม่สามารถแก้ไขโดยการซื้อเพื่อเปิดทางเข้าออกจากในโครงการจัดสรรได้ ตามพระราชบัญญัตินิติบุคคลบ้านจัดสรร พ.ศ. 2543 แม้ว่าในอดีตจะกระทำได้อีกก็ตาม

นอกจากนั้นยังมีวิธีการขอบริจาคที่ดิน ซึ่งเป็นวิธีการที่ทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวม วิธีนี้มีมาตั้งแต่ในอดีต ส่วนใหญ่กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำในท้องถิ่นจะเป็นผู้ดำเนินการขอที่ดินจากผู้มีอันจะกินที่เป็นเจ้าของที่ดิน เพื่อนำที่ดินส่วนที่ขอนั้นมาทำประโยชน์ให้ส่วนรวม เช่น สร้างถนน เป็นต้น ในปัจจุบันยังมีการใช้วิธีการขอบริจาคที่ดินนี้อยู่บ้าง โดยเฉพาะในต่างจังหวัด ซึ่งเป็นวิธีที่ไม่ต้องใช้งบประมาณ แต่ต้องอาศัยความสัมพันธ์ที่ดี และการเจรจาที่ดี ปัญหาของวิธีการนี้คือ ไม่สามารถบังคับได้ ต้องใช้เวลาทดลองเจรจาไปเรื่อยๆหลายๆราย หากรายหนึ่งไม่ให้ก็ต้องขอรายข้างเคียงต่อไป จึงเป็นที่มาของถนนที่คดเคี้ยวไปมาอยู่กลางทุ่งนา วิธีการขอบริจาคที่ดินนี้สามารถนำมาใช้แก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดได้บ้างในบางกรณีเท่านั้น

สรุปว่าการแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดนั้นมีเครื่องมือเชิงกฎหมายที่สามารถนำมาใช้ได้กรณีต่างกัน เช่น การขอใช้ทางจำเป็น เหมาะกับที่ดินขนาดเล็ก และมีเจ้าของน้อยราย การเวนคืนใช้สำหรับเมื่อมีโครงการของภาครัฐเท่านั้น ในขณะที่การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ เหมาะกับที่ดินหลายๆแปลง มีหลายเจ้าของ และสามารถรวมตัวกันได้ คือ รวมแปลงใหญ่อาจเป็นการรวมที่ดินตาบอดหลายๆแปลง แล้วขอจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ได้ ส่วนการที่เอกชนซื้อที่ดินเป็นทางเข้า-ออกเอง เหมาะกับการที่เจ้าของน้อยรายเป็นเจ้าของที่ดินขนาดใหญ่ และอยู่ในตำแหน่งทำเลที่เหมาะสม ที่สำคัญคือต้องมีความคุ้มค่าเกิดขึ้นจึงจะเกิดการแก้ไขปัญหาระบบนี้

จากแนวทางและวิธีการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบต่างๆ จากพื้นที่ตาบอด ผู้วิจัยจึงนำเสนอเป็นตารางสรุป สาเหตุ ผลกระทบ และแนวทางแก้ไข เพื่อให้เข้าใจเกี่ยวกับพื้นที่ตาบอดได้ กระชับและชัดเจน ดังปรากฏในตารางที่ 6-1 ต่อไปนี้ และนำเสนอตารางเปรียบเทียบกรอบแนวคิดการเกิดพื้นที่ตาบอด 6 รูปแบบ ซึ่งแสดงถึงสาเหตุ ผลกระทบ การแก้ไข ในมิติทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม การบริหารจัดการและข้อค้นพบในงานวิจัยนี้ ปรากฏตามตารางที่ 6-2, ตารางที่ 6-3, ตารางที่ 6-4 และตารางที่ 6-5 ตามลำดับ

	กายภาพ	เศรษฐกิจ	สังคม	การบริหารจัดการและอื่น ๆ
สาเหตุ	-เมืองโตแบบไม่ได้มาตรฐาน -การคมนาคมหลักเปลี่ยน			-ขาดการวางแผนการเติบโตของเมือง -ขาดการประสานงาน -ขาดการพัฒนาโดยกรมองภาพรวม
ผลกระทบ	-Ribbon Development -มีผู้ถูกรุกใช้ประโยชน์ที่ดิน	-แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -แปลงที่ดินสูญเสียโอกาส (Opportunity Lost)	-เป็นแหล่งเสี่ยงเกิดอาชญากรรม -มีผู้ถูกรุกครอบครองใช้ประโยชน์ที่ดิน -สร้างความเดือดร้อนรำคาญ	-ระบบคมนาคมล้มเหลว : แผน และฐานข้อมูล
ทางแก้ไข	-จัดรูปที่ดิน	-ซื้อ-ขาย	-ประสานงาน -ให้ประชาชนมีส่วนร่วม	-มีการวางแผนแบบบูรณาการ -ควบคุมดูแลพื้นที่ไม่ให้มีการรุกครอบครอง

ตารางที่ 6-2 แสดงการเปรียบเทียบกรอบแนวคิดการเกิดพื้นที่ตามอุดมการณ์และพื้นที่งอกริมหน้า
หมายเหตุ : **อักษรเอียงเป็นเป็นสิ่งที่ค้นพบในงานวิจัย**

	กายภาพ	เศรษฐกิจ	สังคม	การบริหารจัดการและอื่นๆ
สาเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> -เมืองโตแบบไม่ได้มาตรฐาน -เมืองขยายออกไปในพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินไม่เหมาะสมกับการพัฒนาเมือง -มีการพัฒนาแบบแยกส่วน ขาดการมองภาพรวม 	<ul style="list-style-type: none"> -แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -แปลงที่ดินสูญเสียโอกาส (Opportunity Lost) -ซื้อ-ขาย 	<ul style="list-style-type: none"> -เป็นแหล่งเสี่ยงเกิดอาชญากรรม -เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> -ขาดการวางแผนการเติบโตของเมือง -ขาดการประสานงาน -ขาดการพัฒนาโดยการมองภาพรวม
ผลกระทบ	<ul style="list-style-type: none"> -Urban Sprawl -Super Block 			<ul style="list-style-type: none"> -ระบบคมนาคมเริ่มเหลว :แผน และรัฐงานที่มุด
ทางแก้ไข	<ul style="list-style-type: none"> -จัดรูปที่ดิน -เวนคืนสร้างถนนเชื่อมต่อเข้าแปลงที่ดิน 		<ul style="list-style-type: none"> -ประสานงาน -ให้ประชาชนมีส่วนร่วม 	<ul style="list-style-type: none"> -มีการวางแผนแบบบูรณาการ

ตารางที่ 6 -3 แสดงการเปรียบเทียบกรอบแนวคิดการเกิดพื้นที่ต่อบอดใน Super Block

หมายเหตุ : **อักษรเอียงเป็นเป็นสิ่งที่ค้นพบในงานวิจัย**

	กายภาพ	เศรษฐกิจ	สังคม	การบริหารจัดการและอื่นๆ
สาเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> -เมืองโตแบบไม่ได้มาตรฐาน -เมืองขยายออกไปในพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินไม่เหมาะสมกับการพัฒนาเมือง -มีการพัฒนาแบบแยกส่วน ขาดการมองภาพรวม (หมู่บ้านจัดสรรหลายแปลงพัฒนา โดยไม่ได้คำนึงถึงพื้นที่ด้านหลังหมู่บ้าน) 	<ul style="list-style-type: none"> -แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -แปลงที่ดินสูญเสียโอกาส (Opportunity Lost) 	<ul style="list-style-type: none"> -เป็นแหล่งเสี่ยงเกิดอาชญากรรม 	<ul style="list-style-type: none"> -ขาดการวางแผนการเติบโตของเมือง -ขาดการประสานงาน -ขาดการพัฒนาโดยกรมอสังหาริมทรัพย์
ผลกระทบ	<ul style="list-style-type: none"> -Ribbon Development -Urban Sprawl -เกิดที่ดินตามขอบใน Super Block หลังหมู่บ้าน 	<ul style="list-style-type: none"> -แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -แปลงที่ดินสูญเสียโอกาส (Opportunity Lost) 	<ul style="list-style-type: none"> -เป็นแหล่งเสี่ยงเกิดอาชญากรรม 	<ul style="list-style-type: none"> -ระบบคมนาคมล้มเหลว :แผนและฐานข้อมูล
ทางแก้ไข	<ul style="list-style-type: none"> -จัดรูปที่ดิน -เว้นคืนสร้างถนนเชื่อมต่อเข้าแปลงที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> -ชื้อ-ขาย 	<ul style="list-style-type: none"> -ประสานงาน -ให้ประชาชนมีส่วนร่วม 	<ul style="list-style-type: none"> -มีภาพวางแผนแบบบูรณาการ

ตารางที่ 6 – 4 แสดงการเปรียบเทียบกรอบแนวคิดการเกิดพื้นที่ตามขอบหลังหมู่บ้าน

หมายเหตุ : **อักษรเอียงเป็นเป็นสิ่งที่ค้นพบในงานวิจัย**

	กายภาพ	เศรษฐกิจ	สังคม	การบริหารจัดการและอื่นๆ
สาเหตุ	-เมืองโตแบบไม่เต็มมาตรฐาน -การคมนาคมหลักเปลี่ยน -เมืองขยายออกไปในพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินไม่เหมาะสมกับการพัฒนาเมือง -มีการพัฒนาแบบแยกส่วน ขาดการมองภาพรวม	-แปลงที่ดินสูญเสียมูลค่า -แปลงที่ดินสูญเสียโอกาส (Opportunity Lost) -ขีด-ขาด	-เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่	-ขาดการวางแผนการเติบโตของเมือง -ขาดการประสานงาน -ขาดการพัฒนาโดยกรมอสังหาริมทรัพย์
ผลกระทบ	-Urban Sprawl -เกิดที่ดินตามออดหลังกำแพงกันแนวเขตทางคู่ขนาน			-ระบบคมนาคมล้มเหลว : แคนและรัฐาชนิยมจุด
ทางแก้ไข	-จัดรูปที่ดิน -สร้างถนนเชื่อมต่อเข้าแปลงที่ดิน		-ประสานงาน -ให้ประชาชนมีส่วนร่วม	-มีการวางแผนแบบบูรณาการ

ตารางที่ 6 – 5 แสดงการเปรียบเทียบกรอบแนวคิดการเกิดพื้นที่ตามอดีตทาง
คู่ขนานและทางด่วนที่มีกำแพงกัน
หมายเหตุ : **อักษรเอียงเป็นเป็นสิ่งที่ค้นพบในงานวิจัย**

6.3.3 แนวทางป้องกันการเกิดพื้นที่ตาบอด

พื้นที่ตาบอดเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจดังที่กล่าวไว้ในตอนต้นของบทนี้ นอกจากนี้ควรแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดที่เกิดขึ้นแล้ว ภาครัฐควรหาแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดพื้นที่ตาบอดขึ้นในอนาคตด้วย โดยมีวิธีการต่างๆ ที่เป็นแนวทางป้องกัน 2 แนวทาง คือ

1. แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดำเนินการด้วย
 - 1.1 การแบ่งแปลง โดยรัฐควรควบคุมไม่ให้เกิดการแยกโฉนด โดยไม่มีทางเข้า รัฐควรจัดมาตรฐานการเข้าถึงที่ดินรายแปลง ควรวางแผน Subdivision ที่เหมาะสม
 - 1.2 การวางแผนการใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม
 - 1.3 การบูรณาการ ด้วยการจัดทำทะเบียนที่ดินตาบอด การสร้างฐานข้อมูล รัฐและเอกชนวางแผนร่วมกันโดยมองภาพรวม การประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาร่วมกันกับการเคหะแห่งชาติ เพื่อผู้มีรายได้น้อย สนับสนุนให้เกิดการจัดรูปที่ดิน การให้ความรู้ผู้ประกอบการ โครงการทั้งหมดของรัฐต้องป้องกันการเกิดพื้นที่ปิดล้อม การหาผู้ชำนาญการมาให้คำปรึกษา การให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าดูแลแก้ไขปัญหที่ตาบอด การให้ประชาชนมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหา
2. แนวทางด้านโครงข่ายคมนาคม ดำเนินการด้วยการวางแผนและกำหนดมาตรฐานทางด้านวางแผนควบคุมผังเมืองมีมาตรฐาน การวางแผนสร้างถนนสายรองให้สมดุล การพัฒนามาตรฐานด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และด้านโครงข่ายคมนาคม และการจัดทำ Redevelopment Strategies และ Zoning Policies ที่ชัดเจน

6.3.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาพื้นที่ตาบอด

งานวิจัยนี้มีข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับปัญหาพื้นที่ตาบอด คือ เสนอให้ภาครัฐควรมีนโยบายเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหา ดังนี้

1. การจัดทำทะเบียนพื้นที่ตาบอด เพื่อสร้างฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ตาบอดของประเทศไทยเพื่อวางแผนแก้ไข และเพื่อที่จะมีข้อมูลที่สมบูรณ์ มีประสิทธิภาพในการประสานงานโดยมองภาพรวมซึ่งจะเป็นวิธีการที่แก้ไขพื้นที่ตาบอด เมื่อนำข้อมูลทั้งระบบมาบูรณาการแล้ว จะเกิดแนวทางในการที่จะนำพื้นที่ตาบอดเหล่านั้นมาใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่า และเต็มศักยภาพ

2. การออกมาตรการเพื่อบริหารการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีเป้าหมายในการแก้ไข ป้องกัน และการจัดการพื้นที่ตาบอด ด้วยการสร้างความร่วมมือร่วมใจประสานงานกันเป็นทีม ระหว่างภาครัฐกับเอกชน หรือภาครัฐกับภาครัฐด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการวางแผนโดยมองภาพรวม และใช้เครื่องมือต่างๆ ที่มีอยู่ในด้านวางผังเมืองเพื่อบริหารการใช้ที่ดินให้เป็นประโยชน์มากที่สุด
3. พัฒนามาตรฐานต่างๆในการวางแผนควบคุมด้านผังเมือง และควบคุมด้านโครงข่ายสาธารณูปโภคให้ได้ตามมาตรฐานสากล คือให้โครงข่ายสาธารณูปโภค โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมมีความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง
4. ส่งเสริมให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น การกำหนดข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของ กทม. ให้ประสานกันกับแผนการตัดถนนของกรมทางหรือการทางพิเศษ เป็นต้น
5. การพัฒนาร่วมกับการเคหะแห่งชาติ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถจะแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอดได้ เพราะการเคหะแห่งชาติเป็นหน่วยงานพิเศษที่สามารถขอเปิดใช้พื้นที่ตาบอด และจัดนำบริการสาธารณูปโภคเข้าไปในพื้นที่ตาบอดนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อจัดให้เป็นที่อยู่อาศัยให้กับผู้มีรายได้น้อย
6. แนวทางแก้ไขพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้าน โดยการแก้กฎหมายให้พัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องจากหมู่บ้านได้ในกรณีที่มีพื้นที่ตาบอดอยู่หลังหมู่บ้านเท่านั้น โดยอาจเพิ่มข้อบังคับให้มีการขยายสาธารณูปโภคเดิมเพื่อรองรับประชากรจากส่วนเพิ่มขยายก็ได้ วิธีนี้จะทำให้แก้ปัญหาพื้นที่ตาบอดหลังหมู่บ้านได้ ส่วนวิธีแก้ไขด้วยการจัดรูปที่ดินนั้นเป็นไปได้ยากสำหรับกรณีเช่นนี้ เพราะผู้ที่อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรมิได้เดือดร้อนอะไร แนวโน้มที่ยินยอมให้มีการรวมพื้นที่เพื่อจัดรูปที่ดินใหม่นั้นคงเกิดขึ้นได้ยากมาก

6.3.5 ข้อสรุปท้ายบท

จากการวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษารูปแบบของที่ดินตาบอดในเมือง การเกิดของที่ดินตาบอดรูปแบบต่างๆ และศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจในเขตบางเขน และเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร โดยการทบทวนวรรณกรรม นำแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง อาทิ ทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง (Concentric Theory) ทฤษฎี Bid Rent Curve มาอธิบายปรากฏการณ์การเกิดพื้นที่ตาบอดรูปแบบต่าง ๆ ทำการประยุกต์สร้างแบบจำลองเพื่อพิสูจน์สมมุติฐานที่ว่า พื้นที่ตาบอดรูปแบบต่างๆ ในเขตเมืองซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการสูญเสียโอกาสในการใช้ที่ดิน ซึ่งพบว่าผลงานศึกษานี้ตรงตามสมมุติฐาน

ที่ตั้งไว้ ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตาบอดจำแนกตามพื้นที่และจำแนกตามราคาประเมิน แสดงผลว่าพื้นที่ตาบอดที่มีเนื้อที่ขนาดใหญ่จึงจะเปิดใช้แล้วมีความคุ้มค่า ผลกระทบจากพื้นที่ตาบอด มีทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม กล่าวคือทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านราคาที่ดินสูญเสียโอกาสในการพัฒนาเมือง พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ รัฐสูญเสียงบประมาณด้านการบริการสาธารณสุข รัฐบาลรายได้จากการเก็บภาษีหากพื้นที่ตาบอดนั้นได้รับการพัฒนาแก้ไข ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ตาบอดประสบกับคุณภาพชีวิตที่ต่ำ จากการใช้เวลาเดินทางเข้าสู่เมืองนานกว่าปกติ มีการดำเนินชีวิตที่เสี่ยงต่ออาชญากรรม และมีการรุกรานพื้นที่เกษตรกรรม การแก้ไขและการป้องกันปัญหาพื้นที่ตาบอด แบ่งเป็น 2 มิติคือ มิติด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และมิติด้านโครงข่ายคมนาคม

จากงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ภาครัฐควรเข้าไปแทรกแซง (State Intervention) ด้วยการแก้ไขปัญหาพื้นที่ตาบอด เช่น ลงทุนเพิ่มในถนนสายรอง วางแผนการเข้าถึงที่ดินรายแปลง จัดให้เกิดมีมาตรฐานต่างๆในการพัฒนาเมืองมากขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของตลาดที่ดิน (Perfect Land Market) ตามที่ควรจะเป็น โดยการตั้งมาตรฐานต่าง ๆ ในการพัฒนาเมือง ให้เป็นการจัดการของภาครัฐในตลาดที่ดิน เพื่อให้เอกชนสามารถพัฒนาที่ดินในแต่ละแปลงได้ เพราะหากปล่อยให้เอกชนพัฒนาตนเอง โดยภาครัฐไม่เข้ามาจัดการด้วย จะเกิดปัญหาการล้มเหลวของตลาดที่ดิน (Land Market Failure) เพราะเอกชนไม่สามารถจะลงทุนสร้างถนนเพื่อส่วนรวมทั้งหมด (Collective Action) ที่เป็นประโยชน์ของทุกคนได้ (Public Goods) การแทรกแซงของภาครัฐ (State Intervention) มี 2 ประเภท คือ

1. Negative Intervention เช่น ห้ามโดยกฎหมาย และตั้งมาตรฐานต่าง ๆ มาควบคุม
2. Positive Intervention เช่น การสร้างถนนเข้าไปในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะถนนสายรอง เพื่อให้เกิดการสมดุลของลำดับศักดิ์ถนน

ในอดีตภาครัฐมีข้อบกพร่องในการจัดการเรื่องนี้ โดยไม่ได้ลงไปจัดการถึงการพัฒนาที่ดินแปลงย่อย (Micro Land Market) จึงไม่ได้มีการจัดทำมาตรฐานด้านนี้อย่างครบถ้วน แม้จะมีมาตรฐานบางอย่างอยู่บ้าง แต่ขาดเครื่องมือแก้ปัญหาเชิงบวก (Positive Instrument) คือการลงทุนให้สมดุลในโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ตลาดที่ดินเกิดปัญหา และเกิดพื้นที่ตาบอด

พื้นที่ตาบอดเป็นตัวชี้วัด (Indicator) ของความล้มเหลวของตลาดที่ดิน (Land Market Failure) มีหลายกรณีที่เอกชนต้องแก้ไขเอง เช่น ซื้อที่ดินทิ้งไว้หลายปี เมื่อราคาขึ้น มีมูลค่าคุ้ม จึงหาทางซื้อเพื่อเปิดทางเข้าไปพัฒนาเอง โดยมีเครื่องมือต่างๆที่ภาครัฐ และภาคเอกชนดั่งที่นำเสนอไว้ในงานวิจัยนี้จะใช้แก้ไขได้

พื้นที่ตาบอดมีองค์ประกอบต่างๆซึ่งเข้ามามีผลต่อ สาเหตุการเกิด เช่นเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ และความไม่สมดุลของโครงข่ายคมนาคม ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเมืองในมิติต่างๆ ทั้งทางด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งสิ่งเหล่านี้สมควรได้รับการดูแลแก้ไข แต่การที่จะเปิดพื้นที่ตาบอดออกมาใช้งานได้นั้น หลีกเลียงไม่ได้ที่จะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการเปิดใช้พื้นที่ตาบอด ทั้งนี้สามารถพิจารณาแก้ไขในมุมมองของภาคเอกชน และในมุมมองของภาครัฐ หรือแม้กระทั่งดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนก็เป็นได้

ผลสรุปของการศึกษา ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับตัวแปรต่างๆ เป็นปัจจัยซึ่งมีอิทธิพลต่อการเกิดและรูปแบบต่างๆของพื้นที่ตาบอด ตลอดจนการสรุปผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจล้วนเป็นข้อมูลความรู้ที่จะนำไปสู่ การวางนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผลการวิจัยนี้ พบว่า มีผลสอดคล้องกับสมมุติฐานของงานวิจัยคือความไม่เหมาะสมของโครงข่ายการคมนาคม (Insufficient Infrastructure Network) คือ การที่โครงข่ายถนน และการเชื่อมโยงของถนนไม่เหมาะสม (Improper Street Network & Street Connectivity) เป็นตัวแปรหลักที่ทำให้เกิดพื้นที่ตาบอด สอดคล้องกับการศึกษาของ Rujopakarn (2003, 2008), Fouzder (2005) and Sharkawy & Chotipanich (1997) นอกจากนี้ งานวิจัยนี้ยังพบว่า การขาดการประสานงาน (Lack of Coordination) ของทั้งภาครัฐต่อภาครัฐ และภาครัฐต่อเอกชน มีผลอย่างมากทำให้เกิดพื้นที่ตาบอด ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลัก (Major Transportation Change) มีผลปานกลาง และการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ (Ownerships Change) มีผลเล็กน้อย

ที่ดินตาบอด 2 รูปแบบ คือ ที่ดินตาบอดริมน้ำ (Inaccessible Plots by River Banks) และที่ดินตาบอดในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Inaccessible Plots within Super Blocks) ได้รับการกล่าวถึงโดย Rujopakarn (2003), Fouzder (2005) and Salingaros (2007) ในงานวิจัยนี้ได้พบว่าที่ดินตาบอดมี 3 กลุ่ม (6 รูปแบบย่อย) โดยพบว่าที่ดินตาบอดหลังหมู่บ้าน (Inaccessible Plots Locked Behind Housing Projects) ถูกปิดกั้นไว้โดยไม่สามารถเปิดใช้ได้ เว้นแต่จะมีการแก้ไขพระราชบัญญัติหมู่บ้านจัดสรร และพบว่าความสัมพันธ์ระหว่างการเกิด และรูปแบบของพื้นที่ตาบอด คือ การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมหลัก มีผลอย่างมากต่อการเกิดที่ดินตาบอดริมน้ำ ส่วนความไม่สมดุลของโครงข่ายการคมนาคม (Insufficient Standards Infrastructure Network) ทำให้เกิดที่ดินตาบอดใน Super Blocks

ผลการวิจัยยังตอกย้ำว่าที่ดินตาบอดมีผลกระทบเศรษฐกิจตรงกับการศึกษาของ Rujopakarn (2003), Fouzder (2005) and Salingaros (2007) แต่การวิจัยนี้พบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่าง การเกิด (Causes) รูปแบบ (Types) และผลกระทบ (Effects) โดยที่ดินตาบอดใน Super

Blocks ส่วนมากเป็นแปลงใหญ่ไม่อยู่ใกล้ชุมชน มักเกิดจากโครงข่ายคมนาคมที่ไม่เหมาะสม (Insufficient Infrastructure Network) และมีผลมากต่อการสูญเสีย โอกาสของเจ้าของกรรมสิทธิ์ (opportunities loss) ซึ่งคล้ายกันกับที่ดินตาดบอดหลังหมู่บ้าน (Inaccessible Plots Locked Behind Housing Projects) แต่มักอยู่ในเขตชุมชน และเกิดจากการขาดการประสานงาน (Lack of Coordination) งานวิจัยนี้เสนอให้ภาครัฐกำหนดให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาดบอดทุกคน ต้องมาจดทะเบียนที่ดินตาดบอดทุกแปลง เพื่อให้รัฐมีฐานข้อมูลที่สมบูรณ์ และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ได้เกิดความร่วมมือจากทุกฝ่ายด้วย การดำเนินการนี้จะเป็นจุดเริ่มต้นของการแก้ไขเพื่อนำที่ดินตาดบอดซึ่งควรจะมีค่านี้นั้นมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนาเมืองและในการวางผังเมืองรวมควรพิจารณาการแก้ไขปัญหาที่ดินตาดบอดด้วย เพื่อให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการเดินทางไกลเข้าเมืองและทำให้เกิดการพัฒนาที่กระชับ (Compact City)



รายการอ้างอิง



- สนธยา วณิชวัฒน์. กระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1349
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1350
- ประมุข สุวรรณศรี. หมวดที่ ๒ ทรัพย์สิน ตามบรรพ ๔. ทรัพย์สิน. กรุงเทพมหานคร , 2550.
- รีเวอร์ไซด์ โฮมส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด. กรุงเทพมหานคร ชีวิตไทยกับสายน้ำ. กรุงเทพมหานคร ห้างหุ้นส่วนจำกัด วี. เจ. พรินต์ติ้ง, 2548
- ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์. โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่เปิดตัวใหม่. รายงานประจำปี 2547, 2548
- สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ยุทธศาสตร์ทางผังเมืองของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร, 2548.
- สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. สภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานคร ปริมาณพลและพื้นที่ ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตบางเขน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2540.
- สุพร อิศรเสนา. ทางจำเป็น. ตำราว่าความทางจำเป็น ภาระจำยอม ครอบครองปรปักษ์. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร , 2548.
- สเปซ อิมเมจจิ่ง เซาร์ฮีสท์ เอเชีย จำกัด. ภาพถ่ายดาวเทียมกรุงเทพมหานคร. แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียมรายละเอียดสูง IKONOS กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร. บริษัททอมริมพ์พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด , 2547.
- สำนักงานนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน. กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2545 – 2549, 2545.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. คู่มือแนวทางการปฏิบัติตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 , 2549
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน. แผนพัฒนา กรุงเทพมหานคร สู่เมื่อนำอยู่ : อมรินทร์พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2548.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. รูปแบบการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาเมือง และการจัดรูปที่ดิน, ไม่ระบุปีที่พิมพ์.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. การประเมินมูลค่าที่ดิน. เทคนิคการประเมินมูลค่าที่ดินและการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่, ไม่ระบุปีที่พิมพ์.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. สรุปสาระสำคัญ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556. กรุงเทพมหานคร, 2556.
- เอ็ดน่า บรูเนอร์ บัลด์ลี. สยามคือบ้านของเรา : บริษัท ประยูรวงศ์พรินต์ติ้ง จำกัด, 2550.
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร ปีที่ 27, 2542.
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร 2544 (Bangkok: State of the Environment 2001). กรุงเทพมหานคร, 2544

- สำนักผังเมือง. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร, 2542 หน้า 2-1 และหน้า 2-3
- สำนักผังเมือง. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กฎกระทรวง ฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ออกตามความใน พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518. กรุงเทพมหานคร, 2542.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. 2547. ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการผังเมือง. กรุงเทพฯ 146 หน้า
- สำนักผังเมือง, 2548. ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการผังเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร ปีที่ 34, 2549.
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร ปีที่ 35, 2550.
- สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร 2551.
- หนังสือ 36 ปีกรุงเทพมหานคร ,2551หน้า 136,138



- A. Hartshorn, *Interpreting The City : An Urban Geography* 2nd Edition, 1992
- Frederick P., A. Hartshorn, *Interpreting The City : An Urban Geography* 2nd Edition, 1992
- American Planning Association. Street Networks and Street Connectivity. Planning and Urban Design Standards, 2006.
- Angshu Jyoti Fouzder. *Changing Pattern of Morphology and Land use in Savar Municipality of Dhaka*. Bangladesh, 2005
- Bruce Newling, "The Spatial Variation of Urban Population Densities," *Geographical Review*, 59 (1969), 249-252
- C.C. Colby, "Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography," *Annals of the Association of American Geographers*, 23 (1993), 1-20
- C.D. Harris and E.L. Ullman, "The Nature of Cities," *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242 (1945), 7-17
- Chapin Jr., F. Stewart and Kaiser, Edward J. Urban Land use planning. 1985.
- Chiara, Joseph de, and Koppelman, Lee. Planning and Design Criteria. New York : Van Nostrand Company, 1975.
- Claire, William. Handbook on Urban Planning. New York : Van Nostrand Reinhold, 1973
- Colin Clark, "Urban Population Densities," *Journal of the Royal Statistical Society*, A114 (1959), 490-496
- David E. Dowall. The Bangkok Land and Housing Market Study. The Land and Housing Market of Bangkok: Strategies for Public-Sector Participation, 1998.
- David Harvey, "Use Value, Exchange Value and Urban Land –Use Theory," in *Social Justice and the City*, David Harvey, ed., Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1973, pp. 153-194
- Dubin, R. "Commuting Patterns and Firm Decentralization", Land Economics 67 (1), (1991): 15-29
- Doxiadis, C.A. 1976. *Action of Human settlement*. Greece: Athens Center of Ekistics.
- Edgar M. Hoover, "Land Use Competition," *The Location of Economic Activity*, McGraw-Hill, New York, 1948, pp. 90-102
- Fringe: A Case Study in Dhaka, Bangladesh. Thesis of Degree of Master of Science AIT. London, 1984.
- Faculty of Architecture, Chulalongkorn University. Proceeding of the Seminar on Urban. Renewal and New Town Development. 11 March 2005.
- Goodall, Brain. The Economic of Urban Area. Great Britain: Biddles, 1974.
- Hall, P. Urban & Planning. Penguin Book, 1975.

- Hester Jr., Rudolph T. Neighbourhood Space. Stroudsburg: Dowden Hutchinson & Ross, 1975.
- Homer Hoyt, The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities, USGPO, Washington, D.C., 1939
- Hughes, "Social Area Analysis," op. cit., pp. 45-46
- Imprimerie De Montligeon (oren) France. Atlas Geography of Siam, 1925.
- Institute of Geography, Faculty of Science University of Copenhagen, Denmark, March 2006.
- James Hughes, "Social Area Analysis," in Michael Greenberg. Ed., Urban Economics and Spatial Patterns, Center for Urban Policy Research, Rutgers University, New Brunswick, N.J., 1974, pp.41-45
- Javaid Iqbal. Verification of the "Desakota" Concept. Assessment of land use and Environmental Problems, and Related Policy Implications: Case Study of the Northern Corridor, BKK., Thailand. Thesis of Degree of Science AIT, 1990.
- John Hasse and Richard G. Lathrop. A Housing-Unit-Level Approach to Characterizing Residential Sprawl. Photogrammetric Engineering & Remote Sensing ,2003.
- Kirschenman, Jorg C. and Christian Muschalek. Residential District. 1980.
- Larry S. Bourne, "Urban Structure and Land Use Decisions," Annals of the Association of American Geographers, 66 (1976), 531-547
- Larry S. Bourne, "A Descriptive Typology of Urban Land Use Structure and Change," Land Economics, 50 (1974), 271-280
- Markets of Bangkok: Strategies for Public-Sector Participation, 1998.
- M. Atef Sharkawy. A Recent Case Study of Residential Development in Bangkok. Housing Segmentation in Developing Countries in Transition, 1997.
- McGee, T.G. The Southeast Asian City: Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asian Research, University of British Columbia, 1989.
- Nikos A. Salingaros. Compact City Replaces Sprawl. Crossover: Architecture, Urbanism, Technology. Holland, 2006.
- Northam, Ray M. Urban Geography. 2nd ed. New York: John Wiley & Sons, 1979.
- Shah Mahmud Bazlul Haque. Process of Land and Residential Development in the Urban
- Puntip Jongkroy. Transformation of Land Markets and Livelihoods in the Peri-urban Areas of Bangkok Metropolis; Nothaburi Province, Thailand.
- William Bunge, "Detroit Humanly Viewed: The American Urban Present," in Ronald Abler et al., eds., Human Geography in a Shrinking World, Duxbury Press, North Scituate, Mass.,1975, pp. 149-181

Wiroj Rujopakarn. Bangkok Transport System Development: What went wrong?
Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.5, October, 2003.
Bongkok, 2003.







แบบสัมภาษณ์การจัดทำวิทยานิพนธ์ปริญญาโทชั้นโท

หัวข้อ การเกิด รูปแบบ และผลกระทบทางเศรษฐกิจของพื้นที่ตาบอด ในเขตบางเขน

และเขตสายไหม ในกรุงเทพมหานคร

แบบสัมภาษณ์นี้ เป็นส่วนหนึ่งของวิชา วิทยานิพนธ์ ในระดับปริญญาเอก สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ เพื่อประกอบการศึกษา และขอขอบคุณอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

ผู้สัมภาษณ์.....นิสิตชั้นปีที่.....เลขประจำตัวนิสิต.....

วันที่สัมภาษณ์.....ระยะเวลาสัมภาษณ์ เริ่ม.....สิ้นสุด.....

ส่วนที่ 1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ชื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด.....

1.2 ที่ดินของท่านอยู่ในเขตและแขวงอะไร

เขตบางเขน

แขวงอนุสาวรีย์

แขวงท่าแร้ง

เขตสายไหม

แขวงสายไหม

แขวงคลองถนน

แขวงออเงิน

1.3 ท่านเคยไปดูที่ดินตาบอดของท่านหรือไม่

- เคย ไม่เคย

ส่วนที่ 2. ศึกษาการเกิดของที่ดินตาบอด

2.1 ท่านได้ที่ดินตาบอดนั้นมาได้อย่างไร

- รับมรดก ซื้อ แบ่งแยกโฉนด หลุดจำนอง

2.2 ท่านมีที่ดินติดกับที่ไม่ใช่ที่ตาบอดหรือไม่

- มี มีแต่เข้าหุ้นร่วมกับผู้อื่น
 ไม่มี ไม่มี แต่รู้จักเจ้าของแปลงที่ติดกัน

ส่วนที่ 3. ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อพื้นที่ตาบอด

3.1 ที่ดินตาบอดของท่านติดเงื่อนไขอะไรหรือไม่

- จำนอง ขายฝาก อาศัย
 สิทธิเก็บกิน ภาระจำยอม

3.2 ปัจจุบันท่านใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดนั้นหรือไม่

- ใช้งานเอง อยู่อาศัย เกษตรกรรม
 อนุญาตให้ผู้อื่นใช้ อยู่อาศัย เกษตรกรรม
 ไม่ได้ใช้งาน
 มีผู้บุกรุก

3.3 การใช้งานพื้นที่ตาบอดของท่านเป็นอย่างไร

- พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย
- เกษตรกรรม วางเปล่า รอพัฒนา

3.4 ที่ดินตาบอดของท่านมีราคาประเมินเท่าไร? (กรมธนารักษ์)

3.5 ที่ดินตาบอดของท่านมีราคาตลาดประมาณเท่าไร?

3.6 ท่านต้องการจะขายที่ดินตาบอด/จัดการกับที่ดินตาบอดหรือไม่อย่างไร

3.7 ท่านมีข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาที่ดินตาบอดอย่างไร

-----ขอขอบคุณเป็นอย่างสูง-----





กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ตาบอด

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับที่ดินตาบอด

ที่ดินตาบอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1349 มีความว่าที่ดินแปลงใดมีที่ดินแปลงอื่นล้อมอยู่จนไม่มีทางออกถึงทางสาธารณะได้ไซ้ ท่านว่าเจ้าของที่ดินแปลงนั้นจะผ่านที่ดินซึ่งล้อมอยู่ไปสู่ทางสาธารณะได้ ที่ดินแปลงใดมีทางออกได้แต่เมื่อต้องข้ามสระ บึง หรือทะเล หรือมีที่ชั้น ระดับที่ดินกับทางสาธารณะสูงกว่ากันมากไซ้ ท่านว่าให้ใช้ความในวรรค ต้นบังคับ ที่และวิธีทำทางผ่านนั้นต้องเลือกให้พอควรแก่ความจำเป็นของผู้มีสิทธิจะผ่าน กับทั้งให้คำนึงถึงที่ดินที่ล้อมอยู่ให้เสียหายแต่น้อยที่สุดที่จะเป็นได้ ถ้าจำเป็นผู้มีสิทธิจะผ่านจะสร้างถนนเป็นทางผ่านก็ได้ ผู้มีสิทธิจะผ่านต้องใช้ค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินที่ล้อมอยู่ เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่เหตุที่มีทางผ่านนั้น ค่าทดแทนนั้นนอกจากค่าเสียหายเพราะสร้างถนน ท่านว่าจะกำหนดเป็นเงินรายปีก็ได้

ที่ดินตาบอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1350 มีความว่าถ้าที่ดินแบ่งแยกหรือแบ่งโอนกันเป็นเหตุให้แปลงหนึ่งไม่มีทางออกไปสู่ทางสาธารณะไซ้ ท่านว่าเจ้าของที่ดินแปลงนั้นมีสิทธิเรียกร้องเอาทางเดินตามมาราก่อนได้ เฉพาะบนที่ดินแปลงที่ได้แบ่งแยกหรือแบ่งโอนกัน และไม่ต้องเสียค่าทดแทน



ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง โดยแบ่งกลุ่มออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 คือ ผลจากการสอบถามผู้ถือครองกรรมสิทธิ์พื้นที่ตาบอด

จากพื้นที่ศึกษาทั้งสองเขต มี 33 แปลง โดยสัมภาษณ์ผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ จำนวน 26 ราย สรุปประเด็นดังนี้

- การใช้ประโยชน์ที่ดินตาบอดในปัจจุบัน : พบว่าเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด 75% ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในที่ดินตาบอดเลย อีก 25 % ใช้เป็นที่อยู่อาศัยแบบเพิงพักชั่วคราว งานเกษตรกรรม การแบ่งเช่าเพื่อเป็นที่พักคนงานชั่วคราว และถาวร
- การใช้ประโยชน์บนที่ดินข้างเคียงที่ดินตาบอด: พบว่าส่วนใหญ่ที่ดินข้างเคียงที่ดินตาบอด ยังเป็นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ 40% รองลงมา คือใช้ประโยชน์เป็นที่พักอาศัย การเกษตร รวมเป็น 40% บ้านจัดสรรประมาณ 12.5 % เจ้าของกรรมสิทธิ์บางแปลงไม่ทราบว่าข้างเคียงมีการใช้ประโยชน์อย่างไรบ้าง
- การที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอด มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินแปลงข้างเคียงซึ่งไม่บอดนี้ มีอยู่เพียงประมาณ 20% นอกนั้นส่วนใหญ่ประมาณ 50% ไม่มี และมีบางส่วนที่ไม่ทราบ และไม่แน่ใจว่ามี แปลงติดกันที่ไม่บอดหรือไม่
- ระดับราคาที่ดินตาบอด มีเจ้าของกรรมสิทธิ์ประมาณกว่า 60% ไม่ทราบราคาปัจจุบัน
- ข้อเสนอจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดในการแก้ไขปัญหา นี้ จำนวนผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ 56.50 % ไม่มีข้อเสนอใด ๆ ควรมีโครงการตัดถนนเข้ามา จะขอภาระจำยอม กรมที่ดินควรให้ความร่วมมือกว่านี้ และบางรายเห็นว่าควรรวบรวมแปลงข้างเคียงกันหลายๆแปลง แล้วซื้อทางออกเพื่อใช้ร่วมกัน เป็นต้น

สรุปจากการสัมภาษณ์ทำให้ทราบถึงพื้นที่ตาบอดเทียมที่ซ่อนอยู่ในพื้นที่ตาบอดโดยกรรมสิทธิ์ (ตาบอดแท้) ทำให้งานวิจัยนี้มีความถูกต้องและชัดเจนมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งทราบถึงสภาพการใช้งานจริงและแนวโน้มที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดส่วนใหญ่ยังไม่มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวนอกจากปล่อยให้รกร้างว่างเปล่า

กลุ่มที่ 2 คือ ผลจากการสอบถามผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

นอกจากการสัมภาษณ์เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดแล้ว ในการศึกษานี้ได้สัมภาษณ์ถึงประสบการณ์ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ จากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้มุมมองที่แตกต่าง และได้ความสมบูรณ์ของงานวิจัยด้วย โดยสรุปสาระสำคัญของการสัมภาษณ์ได้ดังนี้

1. คุณกิตติ พัฒนพงศ์พิบูล นายกสมาคมสินเชื้อที่อยู่อาศัย

โดยทั่วไปธนาคารต่างๆ พิจารณาการให้สินเชื่อจากความเป็นไปของโครงการมากกว่าหลักทรัพย์ที่จะนำมาค้ำประกัน ในกรณีที่ดินตาบอดนั้นธนาคารทั่วไป ไม่นับว่ามีมูลค่าในเชิงพาณิชย์เลย (Commercial Value) เพราะเหตุผลที่มีความคล่องตัว (Liquidity) ต่ำมาก มีโอกาสที่จะซื้อขายได้ยาก ธนาคารจะไม่รับเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันในการปล่อยสินเชื่อให้เลย ในทรรศนะของธนาคารพาณิชย์ทั่วไปนั้นที่ดินตาบอดไม่มีมูลค่าอะไรเลย

2. คุณธวัชชัย สุทธิพิศาลกิจ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธนาคารเกียรตินาคิน

สำหรับธนาคารพาณิชย์นั้น โดยทั่วไปจะไม่รับธุรกรรมที่เกี่ยวกับที่ดินตาบอดเพราะจะไม่มีอำนาจต่อรอง ต้องขายให้แก่แปลงข้างเคียง หรือขายรวมกลุ่มกับแปลงข้างเคียงนอกจากถ้าเจรจาซื้อทางออกได้ ก็จะทำให้ที่ดินตาบอดแปลงนั้นมีมูลค่าขายเพิ่มขึ้นได้มาก ฉะนั้นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบหากแปลงที่ดินตาบอดนั้นถูกปิดกั้นโดยแปลงอื่นๆไว้อีก

3. คุณพัลลภ กฤตยานวัช ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์

ที่ดินตาบอดเป็นเรื่องที่น่าสนใจ เพราะมีหลายแปลงอยู่ในทำเลดี เพียงแต่ยังเข้าถึงไม่ได้ หากมีการเปิดใช้ได้จะเป็นประโยชน์อย่างมาก ภาครัฐน่าจะมีการจัดการประกาศให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตาบอดทั้งหลาย มาขึ้นทะเบียนไว้เพื่อนำข้อมูลมาบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์ต่อไป

4. คุณฉันทนา ชานนท์ อดีตผู้ช่วยผู้ว่าการ การเคหะแห่งชาติ

การเคหะแห่งชาติเคยทำการวิเคราะห์เรื่องตลาดที่ดิน พบว่า พื้นที่เกษตรกรรมถูกรุกกล้าเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง ซึ่งไม่ควรปล่อยให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างที่เป็นอยู่ แต่ควรปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพในการใช้ที่ดีกว่านี้โดยเฉพาะที่ดินตาบอดควรนำมาใช้ประโยชน์เพื่อที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย จะเป็นทรัพยากรที่ดีในการช่วยยกระดับชุมชนแออัดได้ เพราะหากนำที่ดินตาบอดออกมา

ใช้ได้จะเป็นการเพิ่มอุปทานที่ดินให้สมดุลกับความต้องการของตลาดที่ดินมากขึ้น ทำให้ตลาดบ้าน และที่ดินมีการแข่งขันที่สูงขึ้น ผู้มีรายได้น้อยจะมีโอกาสที่จะมีที่อยู่อาศัยได้มากขึ้น

5. คุณธำรง ปัญญาสกุลวงศ์ อดีตนายกสมาคมอาคารชุดไทย และประธานกรรมการ บริษัท นิรันดร์ วิลล์ จำกัด

นายหน้าสตรีคนหนึ่งซึ่งลงทุนเองด้วย ในอดีตทราบว่าเคยซื้อที่ดินตาบอด 40 ไร่ ราคาไร่ละ 800,000 บาท รวมเป็นเงิน 32,000,000 บาท และยอมลงทุนซื้อทางออก 4,000,000 บาท แล้วรวมที่กลายเป็นไม่ใช้ที่ตาบอด จากเงินลงทุน 36,000,000 บาทนั้น ขายต่อทำกำไรได้ 300,000,000 บาท เพราะจากที่ดินตาบอดเดิมราคา 2,000 บาทต่อตารางวา เมื่อเปิดทางออกได้กลายเป็นได้ราคาประมาณ 20,000 บาทต่อตารางวา จะเห็นได้ว่าที่ดินตาบอดนั้นมีความเสี่ยงสูงแต่ก็สามารถทำกำไรได้สูงเช่นกันเพราะหากเปิดให้มีการเข้าถึงได้ จะมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นมาก

6. คุณกิตติพล ปราโมช ณ อยุธยา อดีตนายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย และกรรมการผู้จัดการบริษัท สัมมากร จำกัด (มหาชน)

ที่ดินตาบอดแปลงต่างๆที่เอกชนได้รับมรดกหรือซื้อมานั้นแต่ละคนต้องถืออยู่เป็นเวลานาน เพราะโอกาสพัฒนาที่ดินตาบอดนั้นเกิดขึ้นยากมากควรมีหน่วยงานที่ทำการวิเคราะห์ว่าในกรณีจัดรูปที่ดินใหม่ให้มีทางออกสู่สาธารณะได้ จะมีผลอย่างไรกับราคาที่ดินตาบอดบริเวณนั้นบ้าง เพื่อให้เจ้าของที่ดินทราบถึงประโยชน์ที่จะได้ เช่น มูลค่าเพิ่มของที่ดิน เพื่อชักจูงให้เข้าสู่กระบวนการจัดรูปที่ดิน และหน่วยงานนั้นควรเป็น “เจ้าภาพ” ในการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้เกิดความยุติธรรมกับทุกฝ่าย

อัตราการคำนวณค่าซื้อที่ดินตาบอด

ได้สัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องโดยตรงจำนวน 10 ท่าน เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาอัตราการคำนวณค่าซื้อที่ดินตาบอด พบว่า อยู่ระหว่าง 0.30 – 7 เท่า ของราคาที่ดินตาบอด ซึ่งค่าเฉลี่ยจะอยู่ที่ 5 เท่าของราคาที่ดินตาบอดแปลงนั้น โดยถูกสัมภาษณ์ยินยอมให้เปิดเผยชื่อดังนี้

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. คุณพรนริศ ชวนไชยสิทธิ์ | นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย |
| 2. คุณธนุศักดิ์ พึ่งเดช | นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ จ.ภูเก็ต |
| 3. คุณกิตติพล ปราโมช ณ อยุธยา | อดีตนายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย |
| 4. คุณสมเชาว์ ต้นทเทอดธรรม | อดีตนายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย |
| 5. คุณอิสระ บุญยั้ง | อดีตนายกสมาคมธุรกิจบ้านจัดสรร |
| 6. คุณพรทีนา พฤตมิโฆษิต | ที่ปรึกษาสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย |

.....

การพัฒนาเมือง การพัฒนาถนน และการแนวทางแก้ไขปัญหาทางผังเมือง

เป็นข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องด้านผังเมือง จำนวนทั้งหมด 9 ท่าน ประกอบด้วย

คุณปัญญาภัสตร์ นพพันธุ์ : รองผู้อำนวยการสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร มีข้อสังเกตว่า

ในอดีตการพัฒนาถนน สำหรับพื้นที่ศึกษาในเขตบางเขน และเขตสายไหม มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมทางหลวง พัฒนาทางด่วนและถนนหลัก 3 สาย คือ ถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา และวงแหวนกาญจนาภิเษก และ กรุงเทพมหานคร พัฒนาถนนสายหลักและสายรอง 3 สาย คือ ซอยวัชรพล ซอยสายไหม และถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1 เมื่อ พ.ศ. 2535 เน้นพัฒนาเส้นทางหลัก ซึ่งการพัฒนาพื้นที่เส้นทางรอง เป็นการต่อเชื่อมระหว่างซอยของหมู่บ้าน
- 2) ขาดการวางแผนพัฒนาล่วงหน้าจากภาครัฐบาล เมืองโตตามที่เอกชนพัฒนา ราคาที่ดินบริเวณโดยรอบสูงขึ้น ส่งผลต่อการเวนคืนที่ดิน เพื่อทำถนนได้ยากขึ้น
- 3) กรุงเทพมหานครมีนโยบายเชื่อมต่อถนนซอย เพื่อแก้ปัญหาที่ดินตาดบอดด้วย แต่พบอุปสรรคคือบางพื้นที่เป็นที่ปลายตัน ไม่ยินยอมให้ทำการทะลุผ่าน
- 4) ที่ดินตาดบอดเป็นพื้นที่ ที่โครงสร้างพื้นฐานไม่สามารถเข้าถึงได้ การตัดถนนใช้ได้เพียงแค่เกาะ 2 ผังถนน Ribbon Development ที่ลึกด้านในไม่สามารถใช้ถนนได้ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองงบประมาณ และใช้ที่ดินได้ไม่คุ้มค่า

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

- 1) ควรแก้ด้วยระบบผังเมือง จัดให้มีแผนบริหารจัดการเมือง และการวางผังให้เหมาะสม นำไปสู่ภาคปฏิบัติ แต่ปัญหาและอุปสรรคที่พบ คือ การตัดถนน ควรสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบกับงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด จึงถูกนำไปแก้ไขปัญหาเมือง ก่อนนำไปใช้ตามแผนที่ควรจะเป็น
- 2) ส่งเสริมการพัฒนา โดยการเก็บค่าใช้จ่าย หรือค่าธรรมเนียมจากภาคเอกชน

คุณสุนทร สุวรรณเมธา : อดีตเจ้าหน้าที่กรมที่ดิน พ.ศ. 2508 มีข้อสังเกตว่า ลำดับการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

- พ.ศ. 2508 หน่วยงานราชการจัดแบ่งขายที่ดิน เป็นลักษณะกิ่งสวัสดิการพนักงาน เช่น กรมตำรวจ จัดแบ่งที่รามอินทรา กม.4 เป็นต้น
- พ.ศ. 2509 ภาคเอกชน จัดแบ่งขายที่ดิน ซึ่งขณะนั้น ยังไม่มีระเบียบจัดสรร จึงไม่ต้องขออนุญาต เช่น อ.สุนทร เปรมฤทัย คุณชัยวัฒน์ เหลืองอมรเลิศ และ คุณโชคชัย ปัญจทรัพย์ เป็นต้น
- พ.ศ. 2518 ปอ. 286 (ประกาศคณะปฏิวัติ) บังคับใช้ เริ่มมีการบังคับจัดสรร ต้องเริ่มมีการขออนุญาตจัดสรร
- พ.ศ. 2535 กรุงเทพมหานคร เริ่มมีกฎหมายจัดสรร
- ถนนสายรอง เป็นการเชื่อมพื้นที่มากกว่าการพัฒนาเมือง เน้นการเชื่อมถนน เช่น เชื่อม รามอินทรา ไปมีนบุรี สุวินทวงศ์ สุขุมวิท, สุขุมวิท 2 เข้าสู่ฉะเชิงเทรา

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- ภาคเอกชนซื้อที่ดินจัดสรร ลักษณะเป็นลูกรัง หรือลาดยาง เพื่อทำขอยเล็ก แล้วภายหลังยกให้สาธารณะแล้วภาครัฐจึงค่อยปรับปรุง
- การแก่งำไร มักไม่ใช่ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ เพราะผู้ประกอบการจะซื้อแปลงหน้า และพัฒนาโครงการได้ แต่ผู้แก่งำไรมักเป็นตัวกลางที่ซื้อที่ดินรอขายผู้ประกอบการ โดยมีการแก่งำไร พ.ศ.2533-2539 และเมื่อพ.ศ. 2540 ฟองสบู่แตก จึงมีที่ดินแก่งำไรติดอยู่ไม่สามารถขายออกตามที่คาดการณ์ไว้
- คณะกรรมการจัดสรร ไม่มีหน้าที่พิจารณาภาพรวมของพื้นที่ แต่จะตรวจผังเพื่อพิจารณา 5 หัวข้อหลักเท่านั้น คือ มีถนนสู่สาธารณะไหม มีทางระบายน้ำไหม ต่อจากจัดสรรเดิมไหม อยู่ในข้อบังคับผังเมืองลักษณะใด และสาธารณูปโภคในโครงการเป็นตามกำหนดจัดสรรไหม

ดร.จรัสโรจน์ บทคำรห์ : อดีตผู้อำนวยการกองจัดรูปที่ดิน เพื่อพัฒนาพื้นที่
กรมโยธาธิการและผังเมือง มีข้อสังเกตว่า

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) การละเลยของผู้มีหน้าที่จัดสาธารณูปโภค
- 2) งบประมาณที่ไม่เพียงพอต่อการจัดทำด้านกายภาพ ควรจัดทำเป็นรายปี
- 3) ภาครัฐลงทุนด้านสาธารณูปโภคบริเวณเขตเมือง การเกิดพื้นที่ที่ต่าบอดส่งผลให้การลงทุนของภาครัฐไม่เกิดประสิทธิผล ในทางกลับกันหากสามารถเปิดใช้พื้นที่ที่ต่าบอด จะส่งผลให้ลดความหนาแน่นของการอยู่อาศัยในเขตเมือง เป็นผลให้การลงทุนด้านสาธารณูปโภคของภาครัฐเกิดความคุ้มค่า

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

- 1) ภาครัฐ และภาคเอกชนควรให้ความสำคัญพื้นที่ที่ต่าบอด ซึ่งเป็นไปตามนโยบายพัฒนาเมือง เพราะส่งผลต่อการเสียโอกาสมหาดศาล
- 2) ภาครัฐควรให้ความสนใจในนโยบายการพัฒนาของเมือง เพื่อให้เกิดการบูรณาการของประเทศ

คุณอิทธิพงศ์ ตันมณี : ผู้อำนวยการกองจัดรูปที่ดิน กรมโยธาธิการและผังเมือง มีข้อสังเกตว่า

หัวใจของหารผังเมืองคือ การจัดพื้นที่ในเมืองใช้ประโยชน์เต็มประสิทธิภาพ ก่อนจะไปทำลายพื้นที่เกษตรกรรม ฉะนั้น ควรนำพื้นที่ที่ต่าบอดในเขตเมืองมาใช้งาน ก่อนพัฒนาพื้นที่สีเขียวนอกเมือง หากพัฒนาพื้นที่ที่ต่าบอดมาใช้ประโยชน์ได้ จะทำให้เมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

ใช้วิธีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งมี 6 ลักษณะ คือ

1. พัฒนาพื้นที่ร้างและพื้นที่ที่ต่าบอดในเมือง
2. พัฒนาพื้นที่ฟูพื้นที่ในเมือง
3. พัฒนาพื้นที่บริเวณชายขอบเมือง (บริเวณเมืองขยาย)
4. จัดรูปที่ดินตามผังเมืองรวม
5. จัดรูปที่ดิน ในโครงการเมืองใหม่
6. จัดรูปที่ดิน เมื่อเกิดภัยพิบัติ

คุณฉันทนา ชานนท์ : อดีตผู้ช่วยผู้ว่าการ การเคหะแห่งชาติ มีข้อสังเกตว่า

การเคหะแห่งชาติ มีกฎหมายพระราชบัญญัติ การเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2537 ตามมาตรา 29 และ มาตรา 30 ซึ่งมีระบุหน้าที่ไว้ในวัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง ตามมาตรา 6(1), 6(4) ควรจะเริ่มมีโครงการสำรวจที่ดินต่าบอด ที่มีความเหมาะสมจะเวนคืน ที่ดินนั้น รวมทั้ง ทางเข้าเพื่อนำมาพัฒนาเมือง และได้ประโยชน์แก่ส่วนรวมด้วย

การแบ่งปันที่ดิน (Land Sharing) จัดทำโดยการเคหะแห่งชาติและสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) แนวคิดคล้ายกับการจัดรูปที่ดิน โดยผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ หรือผู้เช่า ตกลง

กับเจ้าของที่ดิน ให้มีการแบ่งปันที่ดิน เพื่อให้เกิดการอยู่ร่วมกันได้ ซึ่งแนวทางนี้ควรนำมาใช้พัฒนาที่ดินตามยอดได้

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) ภาคเอกชนไม่ยอมให้ภาครัฐเข้าแก้ไข ประชาชนไม่ยอมสูญเสียที่ดิน เว้นแต่เห็นว่าตัดถนนแล้วดีขึ้นทัศนคติของเจ้าของที่ดิน จึงเป็นปัญหาทำให้การจัดรูปที่ดินไม่ค่อยสำเร็จ เพราะไม่ยอมสละที่ดิน
- 2) ผลตอบแทนให้แก่เจ้าของที่ดินไม่เพียงพอ ให้เกิดการตัดสินใจเข้าร่วม โครงการจัดรูปที่ดิน จึงต้องใช้เครื่องมือกลไกการตลาด
- 3) กรุงเทพมหานคร เนื้อเมืองเกิดก่อนผัง ผังเมืองวางแนวไว้ แต่ไม่สามารถบังคับใช้ได้

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

- 1) ควรกำหนดพื้นที่ ส่งเสริมการพัฒนา (Promotion Area) และการส่งเสริมการสร้างโครงข่ายคมนาคม ในทางตรงกันข้าม มีการกำหนดพื้นที่ซึ่งไม่ต้องการพัฒนา
- 2) กรมที่ดิน ควรนำการแก้ไข เพราะมีข้อมูลและเอกสารทั้งหมด มีอำนาจ แต่ไม่มีหน้าที่ ขณะที่กรุงเทพมหานครมีหน้าที่ แต่ไม่มีอำนาจ
- 3) การเคหะแห่งชาติมี พ.ร.บ. ให้เวนคืนที่ดินตามยอด และเวนคืนทำทางเข้าได้ เพื่อไปนำสร้างที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อย แต่ในความเป็นจริง แม้มีกฎหมายอนุญาตไว้ ก็ยังไม่เคยจัดทำเลย เพราะมีอุปสรรค ด้านงบประมาณ (Finance) ด้านการเมือง (Politic) และด้านเทคนิค (Technique)

คุณสัมมา ศีตะสิน : ผู้อำนวยการศูนย์ข้อมูลสิ่งทรมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ กล่าวว่า ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) พื้นที่ตามยอด เกิดการสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจ เพราะใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่
- 2) ผังเมืองควรมีมาตรการปลดล็อก พื้นที่ตามยอด โดยเฉพาะพื้นที่แปลงใหญ่ หรือพื้นที่ซึ่งเป็นแนวยาว รัฐควรพิจารณาตัดถนน เพื่อเปิดการใช้ประโยชน์ ในพื้นที่ขนาดใหญ่เหล่านั้น

ศาสตราจารย์ รศ.มานพ พงศทัต : อดีตประธานที่ปรึกษาผู้ว่ากรุงเทพมหานคร มีข้อสังเกตว่า ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) พื้นที่ศึกษา บางเขน สายไหม เดิมเป็นพื้นที่เกษตร ปัจจุบันถูกรุกกล้า เปลี่ยนการใช้ประโยชน์ ที่ดินเป็นแบบเมือง เกิดการแบ่งแยกโฉนด จากพื้นที่เกษตร คือ แปลงนา
- 2) คณะกรรมการจัดสรรดู เฉพาะภายในโครงการที่ขอจัดสรรเท่านั้น ไม่มีหน้าที่ดูภายนอก

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

- 1) การแก้ปัญหาที่ดินตามยอด สามารถแก้ไขโดย
 - โดยกฎหมาย : ขอบทางจำเป็น เจ้าของที่ดินตามยอดมีสิทธิขอทางออก
 - โดยการตลาด : กลไกตลาดแก้ปัญหา ด้วยการซื้อขายที่ดิน
 - โดยโครงข่ายคมนาคม : วางแผนเป็นระบบ

ศาสตราจารย์ ดร.วิโรจน์ รุโจปการ : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

มีข้อสังเกตว่า

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) การพัฒนาโครงสร้างการขนส่ง เพื่อการแก้ไขปัญหาโครงข่ายการจราจร
- 2) การผังเมือง ออกแบบเมือง และออกแบบพื้นที่ พิจารณาความต้องการใช้ที่พักอาศัย พาณิชยกรรม แล้วนำข้อมูลมาคำนวณความต้องการในการเดินทาง ถนนสายหลัก สายรอง เพื่อตอบสนองความต้องการใช้โครงข่ายคมนาคม ซึ่งเป็นการยากที่จะคาดการณ์และมีความแปรปรวนสูง
- 3) การผังเมือง ออกแบบแต่ไม่มีบทลงโทษ จึงไม่สัมพันธ์กับการปฏิบัติจริงทั้งหมด เพราะมีอุปสรรคต่าง ๆ เช่น การเวนคืน และงบประมาณ เป็นต้น
- 4) ถนนของไทยนั้นภาครัฐสร้างแต่ถนนสายหลัก ส่วนถนนสายรองภาคเอกชนเป็นผู้พัฒนาเอง โดยบางรายมีการยกให้สาธารณะภายหลัง

อาจารย์สมประสงค์ สัตยมลลิต : ฝ่ายพัฒนาและบริหารพื้นที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวว่า

ปัญหาในการพัฒนาเมือง

- 1) การเกิดพื้นที่ตาบอด ส่งผลให้เกิดการเสียโอกาสในการพัฒนาเมือง ภาครัฐควรซื้อพื้นที่ตาบอด มาทำกิจกรรมสาธารณะ เพื่อประโยชน์ส่วนรวม

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไข

- 1) ความแข็งแรงของกฎหมายจัดรูป จะส่งผลให้พื้นที่ตาบอดน้อยลง
- 2) ภาครัฐและภาคเอกชนควมประสานความร่วมมือระหว่างกัน
- 3) การเปิดใช้ที่ตาบอด จะทำให้ความความหนาแน่นของการใช้พื้นที่เมืองมากขึ้น เป็นผลทำให้เกิดความคุ้มค่าในสาธารณูปโภคที่ภาครัฐลงทุน

ภาคผนวก ง



แสดงรายละเอียดข้อมูลของแต่ละ Site ในตารางที่แนบมา

รหัส	พื้นที่อาคาร										
	ชื่อ	พื้นที่	โฉนด	เนื้อที่	จำนวนชั้น	พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่จอดรถ	จำนวนเสาเข็ม	ประเภทเสาเข็ม	ราคาประเมินค่าก่อสร้าง	ราคาที่ดิน
1	อาคาร	อู่ยกเหล็ก	1943	1,388.00	1	1,388.00		0	ไม่มี	8,000.00	9,594,000.00
710				1,388.00							9,594,000.00
203	อาคาร	ห้าง	4854	173.00	2	346.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	22,500.00	3,042,500.00
710				173.00						26,000.00	5,148,000.00
710				371.00							9,940,500.00
389	อาคาร	ห้าง	870	200.00	17	3,400.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	3,200.00	640,000.00
710				200.00						3,200.00	2,185,600.00
710				3177.00						3,200.00	2,185,600.00
710				3177.00						3,200.00	2,185,600.00
710				3176.00						3,200.00	2,185,600.00
710				1888.00						3,200.00	2,185,600.00
710				3021.00						3,200.00	1,817,600.00
710				3022.00						3,200.00	2,185,600.00
710				13596.00						3,200.00	750,400.00
710				13598.00						3,200.00	623,360.00
710				4,614.00							14,792,300.00
4	อาคาร	ห้าง	6423	836.00	1	836.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	10,000.00	8,390,000.00
710				836.00							8,390,000.00
5	อาคาร	ห้าง	45765	485.00	1	485.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	6,800.00	5,280,000.00
710				485.00							3,290,000.00
6	อาคาร	ห้าง	3858	4,325.00	2	8,650.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	25,000.00	108,125,000.00
710				4,325.00							108,125,000.00
7	อาคาร	ห้าง	7380	7,000.00	3	21,000.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	10,000.00	70,000,000.00
710				7,000.00							70,000,000.00
8	อาคาร	อาคาร	3327	800.00	1	800.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	15,000.00	12,000,000.00
710				800.00							12,000,000.00
989	อาคาร	ห้าง	20720	18.20	1	18.20	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	25,000.00	450,000.00
710				20724.00						25,000.00	2,295,000.00
710				20725.00						25,000.00	772,500.00
710				20726.00						25,000.00	455,000.00
710				20727.00						25,000.00	455,000.00
710				20728.00						25,000.00	455,000.00
710				20729.00						25,000.00	455,000.00
710				ไม่มีข้อมูล							ไม่มีข้อมูล
710				213.50							5,375,000.00
105	อาคาร	ห้าง	13677	90.00	6	540.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	4,000.00	360,000.00
710				13678.00						4,000.00	400,000.00
710				13679.00						4,000.00	400,000.00
710				13680.00						4,000.00	360,000.00
710				13681.00						2,000.00	40,000.00
710				400.00							1,540,000.00
110	อาคาร	ห้าง	3236	100.00	2	200.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	4,000.00	400,000.00
710				3297.00						4,000.00	800,000.00
710				300.00							1,200,000.00
120	อาคาร	ห้าง	1446	400.00	9	3,600.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	2,600.00	1,940,000.00
710				1443.00						2,600.00	1,940,000.00
710				800.00							2,080,000.00
13	อาคาร	ห้าง	15544	400.00	1	400.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	15,000.00	6,000,000.00
710				400.00							6,000,000.00
14	อาคาร	ห้าง	14052	400.00	1	400.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	4,000.00	1,600,000.00
710				400.00							1,600,000.00
15	อาคาร	ห้าง	2136	350.00	1	350.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	8,200.00	2,943,800.00
710				350.00							2,943,800.00
16	อาคาร	ห้าง	139	35,865.00	1	35,865.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	5,500.00	195,827,500.00
710				35,865.00							195,827,500.00

รหัส	พื้นที่อาคาร										
	ชื่อ	พื้นที่	โฉนด	เนื้อที่	จำนวนชั้น	พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่จอดรถ	จำนวนเสาเข็ม	ประเภทเสาเข็ม	ราคาประเมินค่าก่อสร้าง	ราคาที่ดิน
17	อาคาร	ห้าง	249	50.00	1	50.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		38,000.00
710				50.00							1,930,400.00
18	อาคาร	ห้าง	502	199.00	1	199.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม	30,000.00	5,970,000.00
710				199.00							5,970,000.00
19	อาคาร	อาคาร	4217	4.00	1	4.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		10,000.00
710				4.00							40,000.00
20	อาคาร	อาคาร									ไม่มีข้อมูล
710											ไม่มีข้อมูล
21	อาคาร	อาคาร									ไม่มีข้อมูล
710											ไม่มีข้อมูล
22A	อาคาร	อาคาร	1054	185.00	6	1,110.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		7,500.00
710				185.00							1,817,500.00
710				5165.00							7,500.00
710				5165.00							1,402,500.00
710				2749.00							7,500.00
710				1,240.00							10,175,500.00
29C	อาคาร	อาคาร	1050	2,000.00	2	4,000.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		5,000.00
710				1051.00							450,000.00
710				3,000.00							10,450,000.00
24	อาคาร	อาคาร	1853	1,888.00	2	3,776.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		9,000.00
710				1854.00							16,920,000.00
710				4797.00							6,000.00
710				3,240.00							19,720,000.00
29D	อาคาร	อาคาร	96	1,558.00	3	4,674.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		6,000.00
710				2215.00							9,540,000.00
710				200.00							6,000.00
710				1,453.00							6,000.00
710				3,170.00							19,830,000.00
26A	อาคาร	อาคาร	68	1,740.00	5	8,700.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		4,000.00
710				2158.00							4,000.00
710				2184.00							4,200,000.00
710				2118.00							4,000.00
710				3,675.00							4,200,000.00
170	อาคาร	อาคาร	1424	640.00	11	7,040.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		4,000.00
710				1425.00							2,560,000.00
710				9532.00							4,000.00
710				99967.00							5,200.00
710				25.00							4,000.00
710				99968.00							5,200.00
710				95263.00							5,200.00
710				1420.00							4,000.00
710				1419.00							4,000.00
710				1418.00							5,200.00
710				6,970.00							27,220,120.00
28	อาคาร	อาคาร	13171	2,624.00	1	2,624.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		3,500.00
710				2,624.00							9,210,000.00
29	อาคาร	อาคาร	9937	100.00	1	100.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		2,600.00
710				100.00							260,000.00
30	อาคาร	อาคาร	180	1,300.00	1	1,300.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		3,400.00
710				1,300.00							4,423,400.00
31	อาคาร	อาคาร	147	4,658.00	1	4,658.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		5,000.00
710				4,658.00							24,180,000.00
33C	อาคาร	อาคาร	290	6,655.00	2	13,310.00	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		5,000.00
710				197.00							18,000.00
710				6,850.00							34,550,000.00
33	อาคาร	อาคาร	4901	59.20	6	355.20	0	ไม่มี	ไม่มีเสาเข็ม		18,000.00
710				1364.00							1,065,600.00
710				1,178.20							6,714,000.00
710				1,178.20							7,796,000.00
รวมทั้งหมด										94,387.50	641,097,680.00



