

## บทที่ 1

### บทนำ



#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานคร เป็นเอกนครที่เติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากบทบาทการเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และการเมืองการปกครอง โดยเฉพาะในระยะเวลาที่ได้เริ่มมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ในช่วง 40 ปีที่ผ่านมา ได้มีการกำหนดนโยบายให้ใช้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นตัวนำการพัฒนาเศรษฐกิจ และแหล่งงานที่สำคัญของแรงงานที่อพยพเข้าสู่เมืองในเวลาที่ผ่านมา ยิ่งทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเติบโตทั้งในด้านเศรษฐกิจ ประชากรและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้รัฐยังมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการกระจายการพัฒนาอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค โดยการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ของประเทศ

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายหลักระหว่างเมืองในสามทิศทางด้านดังกล่าว ได้แก่ ถนนพหลโยธินทางด้านทิศเหนือ ถนนสุขุมวิท และถนนบางนา-ตราดทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ถนนเพชรเกษม และถนนพระรามสองทางด้านทิศตะวันตก ประกอบกับนโยบายการกระจายอุตสาหกรรมออกจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดปริมณฑล ทำให้การเติบโตของกรุงเทพมหานครไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลักระหว่างเมืองในสามทิศทางด้านนี้ เป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยในช่วง พ.ศ. 2517-2527 พื้นที่ที่มีการเติบโตเร็วที่สุด อยู่ในรัศมี 10 – 20 กิโลเมตรจากใจกลางกรุงเทพมหานคร ต่อมาระหว่าง พ.ศ. 2527-2531 พื้นที่ที่มีการเติบโตเร็วที่สุดได้เลื่อนออกไปอยู่ในรัศมี 21 – 30 กิโลเมตร และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 เป็นต้นมา พื้นที่ที่มีการเติบโตเร็วที่สุดก็เลื่อนมาอยู่ในรัศมี 31 – 40 กิโลเมตรจากใจกลางกรุงเทพมหานคร เข้าสู่เขตจังหวัดปริมณฑลโดยรอบ (Fukushima, 1996) เกิดเป็นพื้นที่ที่เรียกว่าส่วนต่อขยายของมหานคร (Extended Metropolitan Region)

ในการเติบโตตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักในสามทิศทางด้านนี้ พบว่า การเติบโตในแนวทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครมีความสำคัญมาก ทั้งในด้านการเติบโตด้านประชากร และด้านอุตสาหกรรม โดยในปี พ.ศ. 2537 จังหวัดสมุทรปราการมีจำนวนอุตสาหกรรมมากเป็นอันดับสองรองจากกรุงเทพ และคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 18 ของโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดภาคกลางทั้งหมด มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 ของโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดภาคกลางทั้งหมด (กรมเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2537) การพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ทำให้การเติบโตในทิศทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพ เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ หนึ่งในห้าของการเติบโตของโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร คือ ถนนบางนา-ตราด และถนนเทพารักษ์

การเติบโตตามเส้นทางคมนาคมด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครยังมีความสำคัญมากขึ้น เมื่อภาครัฐได้กำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้เป็นฐานอุตสาหกรรมใหม่ และเป็นประตูสู่นานาชาติ โดยเริ่มดำเนินการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่แผนพัฒนาฉบับที่ 5 และต่อมาในแผนพัฒนาฉบับที่ 7 ได้กำหนดให้มีการพัฒนาเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ให้เป็นระบบเมืองเดียวกันด้วยโครงข่ายพื้นฐานเชื่อมโยงกันในภาคมหานคร

นโยบายการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้ถนนบางนา-ตราด กลายเป็นแนวแกนเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางการพัฒนาระดับชาติ 2 ศูนย์ ได้แก่ กรุงเทพมหานครในทิศทางหนึ่งกับศูนย์กลางความเจริญต่างๆในพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกในอีกทิศทางหนึ่ง ในลักษณะการต่อเชื่อมกลุ่มเมือง (Conurbation) ภายในภาคมหานคร (Mega Urban Region) เกิดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในระดับชาติ

การเติบโตตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครนี้ มีลักษณะการเติบโตของภาคมหานครในรูปแบบใหม่ ตามคำจำกัดความ Desakota Zones ของ McGee (Robinson, 1994: 51) ที่ประกอบด้วย การผสมปะปนกันระหว่างการใช้ที่ดินอุตสาหกรรมกับที่อยู่อาศัย เติบโตเป็นแถบริ้วตามแนวถนน และมีนิคมอุตสาหกรรม และโครงการที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ กระจายตัวเข้าไปอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ด้านหลังแถบริ้วนั้น ได้กลายเป็นพื้นที่ที่รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมจากต่างประเทศ จึงเป็นพื้นที่ที่มีการเผชิญหน้ากันระหว่าง การพัฒนาระดับโลก กับการพัฒนาระดับท้องถิ่น (Global-Local Interface) เป็นพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมอย่างหนาแน่น จนทำให้มีความสำคัญในสัดส่วนการผลิตอุตสาหกรรมของประเทศ (Parnwell, 1997)

พื้นที่ที่มีความน่าสนใจตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ บริเวณช่วงต้นถนนบางนา-ตราดจนถึงประมาณกิโลเมตรที่ 40 เพราะนอกจากจะมีความสำคัญด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจดังที่กล่าวมาแล้วเป็นพื้นที่ชานมหานครที่มีการเติบโตเร็วที่สุด และเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลจากนโยบาย แผน และการดำเนินโครงการของรัฐเป็นจำนวนมาก เช่น นโยบายการกระจายอุตสาหกรรมออกจากพื้นที่กรุงเทพมหานคร นโยบายการสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่สอง นโยบายการสร้างเมืองบริวารที่สมบูรณ์ในตัวเองของกรุงเทพมหานคร การศึกษาปรากฏการณ์การพัฒนาเมืองในพื้นที่นี้จึงมีความสำคัญและจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวางแผนในอนาคต

## 1.2 สมมุติฐานเบื้องต้นของการศึกษา

จากการกำหนดนโยบายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยกระจายอุตสาหกรรมออกจากกรุงเทพมหานครไปสู่จังหวัดปริมณฑล โดยเฉพาะจังหวัดสมุทรปราการและในปัจจุบัน แนวแกนด้านตะวันออกนี้ได้กลายเป็นแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดของประเทศ 2 ศูนย์กลาง คือ กรุงเทพมหานคร ในหัวหนึ่ง และพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกหัวหนึ่ง ทำให้พื้นที่ตามแนวแกนดังกล่าวมีการพัฒนาอุตสาหกรรมจนเกิดความสำคัญในการผลิตต่อภาคอุตสาหกรรมของประเทศ การศึกษาปรากฏการณ์การพัฒนาพื้นที่ตามแนวแกนด้านตะวันออก จึงมีสมมุติฐานเบื้องต้นว่า

การพัฒนาและความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมน่าจะเป็นตัวที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากพื้นที่เอื้ออำนวยต่อความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมกับระบบเมืองพื้นที่โดยเฉพาะระบบเมืองในหัวการพัฒนาทั้งสอง คือ ระบบเมืองกรุงเทพมหานคร และระบบเมืองในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

นอกจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมกับระบบเมืองนอกพื้นที่ดังกล่าว อุตสาหกรรมตัวนำในพื้นที่ก็จะก่อให้เกิดความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมในพื้นที่ โดยนำเอาอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกัน เข้ามาตั้งใกล้ๆ กันเพื่อให้เกิดความประหยัดจากการกระจุกตัว การกระจุกตัวของอุตสาหกรรมนี้ ก่อให้เกิดแรงงานเป็นจำนวนมาก ที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานของตน เกิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของแรงงานที่

เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม ตามแนวแกนเชื่อมโยงระหว่างเมือง และจากการอยู่อาศัยร่วมกันของแรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากนี้ ทำให้เกิดความต้องการองค์ประกอบชุมชน ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต กระบวนการทั้งหมดเกิดขึ้นโดยขาดการวางแผน ดังนั้น เมื่อนำองค์ประกอบ และความเชื่อมโยงระหว่างองค์ประกอบ ที่สำคัญสามส่วนได้แก่ พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่อยู่อาศัยของแรงงาน และ พื้นที่องค์ประกอบชุมชน มาประกอบกัน จะทำให้สามารถเข้าใจปรากฏการณ์ พัฒนาการของเมืองตามแนวแกนระหว่างเมืองที่เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมได้

ความรู้ความเข้าใจในเรื่องความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย อันเป็น ปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดปรากฏการณ์การพัฒนาตามแนวแกนเชื่อมโยงระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการทบทวนนโยบาย และแผนการดำเนินการของรัฐในส่วนที่เกี่ยวข้อง จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อองค์ความรู้ด้านแกนเชื่อมต่อระหว่างเมือง การวางแผน และจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการกำหนดนโยบาย และแผนการดำเนินการ เพื่อรองรับการเติบโตตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมือง ในลักษณะเดียวกัน ทั้งของกรุงเทพมหานคร และมหานครอื่นๆ ต่อไปในอนาคต

### 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

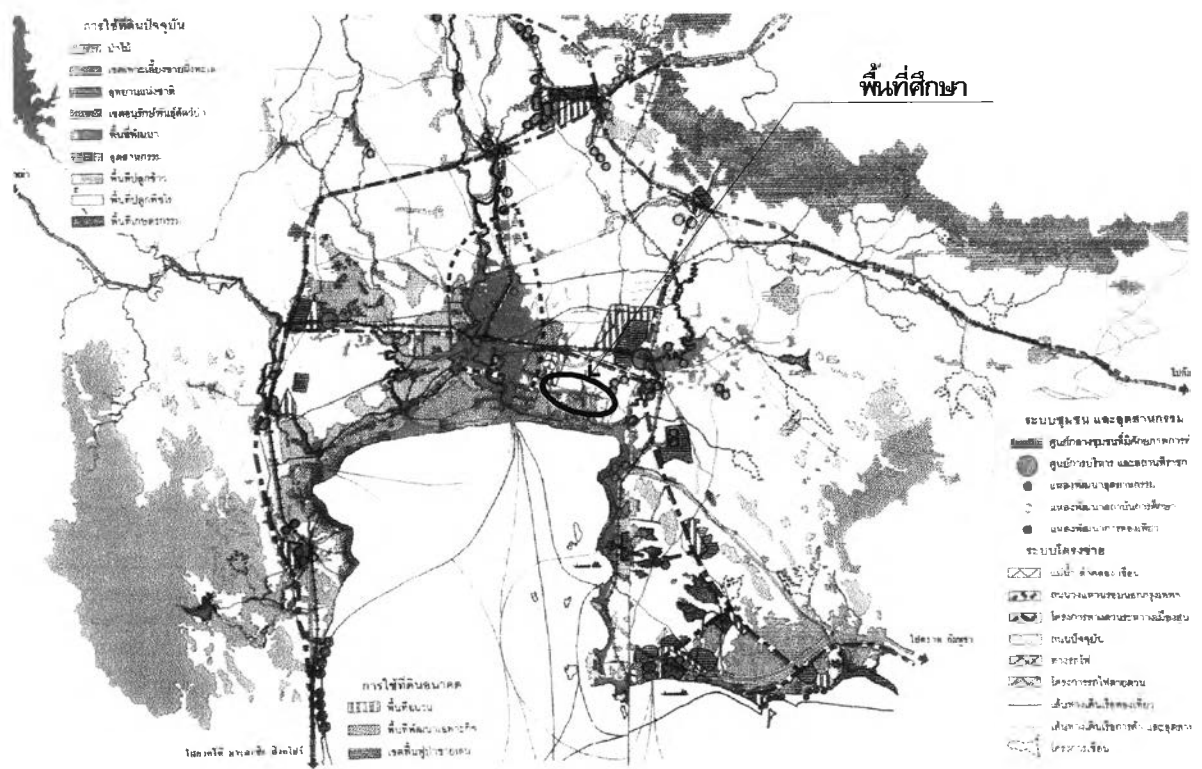
เพื่อศึกษาปรากฏการณ์การพัฒนาเมืองตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมโดย

1. ศึกษา นโยบาย แผน และการดำเนินการของรัฐ ที่มีผลต่อพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาพัฒนาการของพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมือง ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครที่เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมทั้งกับระบบเมืองภายนอก และภายในพื้นที่
3. ศึกษาพัฒนาการของพื้นที่ย่านที่อยู่อาศัย และองค์ประกอบชุมชนในพื้นที่ตามแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ที่เกิดจากความเชื่อมโยงจากการพัฒนาอุตสาหกรรม
4. ศึกษา และเสนอแนะ ความเชื่อมโยงของการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่ที่อยู่อาศัย กับนโยบาย และแผนการดำเนินการ พัฒนาพื้นที่บริเวณแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

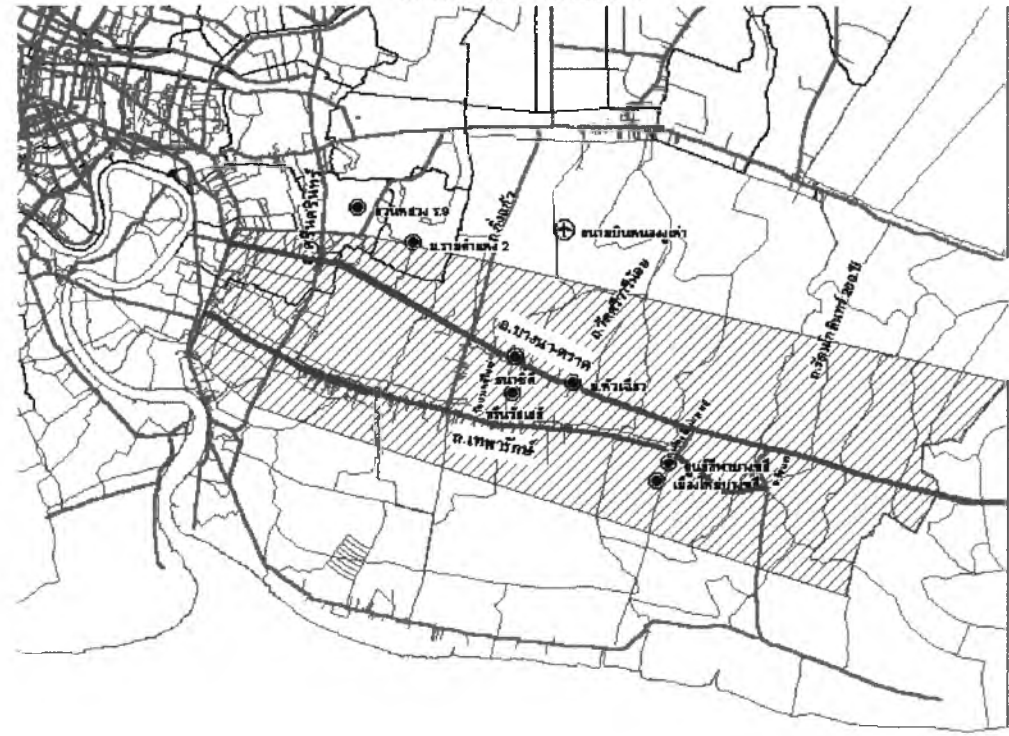
### 1.4 พื้นที่ศึกษา

แนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองด้านตะวันออก ที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครเข้ากับพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก มีความยาวตั้งแต่กรุงเทพมหานครจนถึงจังหวัดระยอง การศึกษานี้ได้เลือกพื้นที่ตามแนวถนนบางนา-ตราด ตั้งแต่ต้นถนนจนสุดเขตจังหวัดสมุทรปราการ บริเวณกิโลเมตรที่ 36 เป็นพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 1.1) นอกจากจะเห็นเป็นแนวแกนเชื่อมต่อระหว่างเมืองที่ชัดเจน เป็นพื้นที่ที่มีการเติบโตเร็ว มีความสำคัญด้านอุตสาหกรรมแล้ว ยังมีนโยบายและโครงการพัฒนาพื้นที่สำคัญของรัฐ ได้แก่ สนามบินนานาชาติกรุงเทพแห่งที่สอง และโครงการเมืองใหม่บางพลีอยู่ในพื้นที่ศึกษาด้วย

แผนที่ 1.1 พื้นที่ศึกษาในภาคมหานคร



แผนที่ 1.2 พื้นที่ศึกษา



วิทยานิพนธ์ : พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองในภาคมหานคร: กรณีศึกษา  
แนวแกนด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2537



นอกจากนั้น การศึกษาได้พิจารณาขอบเขตพื้นที่ปลูกสร้างหนาแน่นตามแนวแกนถนนบางนา-ตราด และเทพารักษ์ จากภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2539 และกำหนดพื้นที่ศึกษาในแนว 6 กิโลเมตรเหนือ-ใต้ แนวถนนบางนา-ตราด ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่ปลูกสร้างหนาแน่นตามแนวแกนไว้ในพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 1.2)

พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตการปกครองของจังหวัดสมุทรปราการ หากแบ่งตามพื้นที่การปกครองจะได้เป็น 5 พื้นที่คือ (1) บางส่วนของเขตบางนา กรุงเทพมหานคร คือช่วงต้นของถนนบางนา-ตราด (2) บางส่วนของอำเภอเมืองสมุทรปราการตามแนวถนนเทพารักษ์ (3) บางส่วนของอำเภอบางพลี (4) บางส่วนของอำเภอบางเสาธง และ (5) บางส่วนของอำเภอบางบ่อ มีลักษณะและโครงสร้างทางกายภาพที่สำคัญดังนี้

1) ประกอบด้วย เส้นทางคมนาคมสายหลัก 2 สาย ขนานกัน ได้แก่

1.1) ทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) อันเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักระหว่างภาค (Regional Arterial Road) เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกของประเทศ เป็นถนนที่มีความกว้าง 8 ช่องทางจราจร และมีทางคู่ขนานอีกข้างละ 2 ช่องทางจราจร และยังมีทางด่วนสายกรุงเทพ-ชลบุรี ซึ่งเป็นทางยกระดับซ้อนอยู่บนถนนบางนา-ตราดตลอดแนว

1.2) ถนนเทพารักษ์ มีความกว้าง 6 ช่องทางจราจร เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท บริเวณชุมชนสำโรง ไปยังถนนบางนา-ตราด บริเวณกิโลเมตรที่ 34 โดยเชื่อมโยงชุมชนดั้งเดิมในพื้นที่ ได้แก่ ชุมชนสำโรง ชุมชนบางพลี และชุมชนบางบ่อ

ระหว่างแนวถนนบางนา-ตราด และแนวถนนเทพารักษ์ มีแนวคลองสำโรงซึ่งเป็นคลองขนาดใหญ่ ยาวขนานกับแนวถนนทั้งสอง แบ่งการพัฒนาตามแนวถนนบางนา-ตราด และถนนเทพารักษ์ออกจากกัน

2) ประกอบด้วย ถนนสายรองที่ตัดขวางถนนบางนา-ตราด ในแนวเหนือ-ใต้ที่สำคัญ 7 สาย ได้แก่

2.1) ถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนที่เชื่อมอำเภอบางกะปิ กับอำเภอเมืองสมุทรปราการ ตัดผ่านถนนบางนา-ตราดบริเวณกิโลเมตรที่ 4

2.2) ถนนกิ่งแก้ว เป็นถนนที่เชื่อมถนนอ่อนนุช กับถนนสุขุมวิท ผ่านถนนบางนา-ตราด ที่กิโลเมตรที่ 14 เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญแห่งหนึ่งของพื้นที่

2.3) ถนนวัดศรีวารีน้อย เป็นถนนที่เชื่อมถนนอ่อนนุชมาบรรจบถนนบางนา-ตราดที่ประมาณกิโลเมตรที่ 18 เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมสลักับแหล่งที่อยู่อาศัยของแรงงาน แบบกระจัดกระจายไม่หนาแน่น

2.4) ถนนรัตนโกสินทร์ 200ปี เป็นถนนที่เชื่อมถนนอ่อนนุช มายังถนนบางนา-ตราด ประมาณกิโลเมตรที่ 28 เป็นทางเข้าโครงการที่อยู่อาศัยและสนามกอล์ฟ มีการพัฒนาเบาบาง

2.5) ถนนวัดบางพลีใหญ่ เชื่อมถนนบางนา-ตราดกับถนนเทพารักษ์ ที่ประมาณกิโลเมตรที่ 16 เป็นถนนที่ผ่านที่ว่าการอำเภอบางพลี เป็นที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยสลักับโรงงานอุตสาหกรรม และมีที่ตั้งของสถานที่ราชการอยู่มาก

2.6) ถนนเมืองใหม่บางพลี ความกว้าง 4 ช่องทางจราจร เชื่อมถนนบางนา-ตราดไปยังถนนสุขุมวิท เป็นถนนสายประธานของเมืองใหม่บางพลี โดยมีนิคมอุตสาหกรรมบางพลีอยู่ทางตะวันออกของถนน และมีย่านองค์ประกอบชุมชน และที่อยู่อาศัยของเมืองใหม่บางพลีอยู่ทางตะวันตกของถนน

2.7) ถนนรัตนราช ความกว้าง 4 ช่องทางจราจร เชื่อมถนนบางนา-ตราดกับถนนสุขุมวิทที่ประมาณกิโลเมตรที่ 26 ผ่านที่ว่าการอำเภอบางบ่อ ตามแนวถนนนี้ มีการพัฒนาเบาบาง

### 3) ประกอบด้วยการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยเป็นหลัก

โดยพื้นที่ตามแนวนอนบางนา-ตราด ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเกาะตามแนวยาวของถนนโดยมีการกระจุกตัวเป็น 4 กลุ่มได้แก่ บริเวณกิโลเมตรที่ 10, 16, 21 และ 25 นอกจากนี้ จะมีโครงการที่อยู่อาศัยรอบสนามกอล์ฟขนาดใหญ่อีก 66 โครงการ โดยการใช้ที่ดินทั้ง 2 ประเภทมีลักษณะเป็นแปลงขนาดใหญ่

ส่วนตามแนวนอนเทพารักษ์ ก็จะมีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยสลับกันไป โดยมีความหนาแน่นมากกว่าตามแนวนอนบางนา-ตราด แปลงที่ดินจะเล็กกว่าและมีการกระจายตัวของอุตสาหกรรมไปตลอดแนวนอน

4) ประกอบด้วยพื้นที่โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของรัฐ 2 โครงการ ได้แก่ พื้นที่โครงการสนามบินนานาชาติของกรุงเทพแห่งที่สอง มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ทางด้านเหนือของถนนบางนา-ตราด บริเวณกิโลเมตรที่ 15 ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นเริ่มดำเนินการถมดินเพื่อก่อสร้าง และโครงการเมืองใหม่บางพลีของการเคหะแห่งชาติ ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของถนนบางนา-ตราด และถนนเทพารักษ์บริเวณกิโลเมตรที่ 23 พื้นที่โครงการ 4,469 ไร่ ประกอบด้วย นิคมอุตสาหกรรม 891 ไร่ ที่อยู่อาศัย 1,426 ไร่ ย่านการค้า และองค์ประกอบชุมชนอื่นๆ (การเคหะแห่งชาติ, 2535 : 13)

5) ประกอบด้วยพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้พัฒนา ส่วนหนึ่งยังคงเป็นพื้นที่เกษตร และอีกส่วนหนึ่งเป็นที่ว่างรอการพัฒนาอยู่ด้านหลังพื้นที่ที่พัฒนาแล้วตามแนวนอน

## 1.5 ขอบเขตการศึกษา

### 1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

พื้นที่ศึกษาประกอบด้วย การใช้ที่ดินประเภทสำคัญ ได้แก่ พื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่อยู่อาศัย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ชานมหานคร ปัจจุบันที่มีผลต่อการพัฒนาในพื้นที่จึงมีเป็นจำนวนมาก เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านระยะเวลาและทรัพยากรที่ใช้ศึกษา การศึกษานี้จึงกำหนดขอบเขตของการศึกษาที่จะศึกษาเฉพาะพัฒนาการของเมืองที่เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเท่านั้น ดังนั้นพื้นที่อยู่อาศัยที่จะศึกษาจึงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่เกิดจากความเชื่อมโยงการพัฒนาอุตสาหกรรมเท่านั้น ไม่รวมไปถึงโครงการที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ที่ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยที่เกิดจากผู้ทำงานในกรุงเทพมหานคร ตลอดจนพัฒนาการที่เกิดจากองค์ประกอบอื่นๆของเมืองที่ไม่ได้เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

### 1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษานี้ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาไว้ประมาณ 6 กิโลเมตร ตามแนวเหนือ-ใต้ของถนนบางนา-ตราด ตั้งแต่กิโลเมตรที่ 0.00 จนจรดเขตจังหวัดสมุทรปราการที่ประมาณกิโลเมตรที่ 36 โดยเรียกพื้นที่ในเขตนี้ว่าเป็นพื้นที่พัฒนาตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร หรือ Bangkok Eastern Corridor Development Area (BECD)

## 1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในความหมายของ ศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย จะขอเสนอความหมายของศัพท์ที่ใช้ดังนี้

1) ความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม หมายถึง การที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมีการซื้อ-ขายสินค้าหรือการบริการ ในการศึกษานี้มี 3 ส่วนได้แก่

1.1) ความเชื่อมโยงไปยังผู้ส่งปัจจัยการผลิต (Supplier Linkage) หมายถึง การที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบจากผู้ส่งปัจจัยการผลิตเพื่อมาใช้ในการผลิตของตน

1.2) ความเชื่อมโยงไปยังลูกค้า (Customer Linkage) หมายถึง การที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ขายสินค้าให้ผู้ประกอบการรายอื่นทั้งที่เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและผู้ประกอบกิจการค้า

1.3) ความเชื่อมโยงไปยังผู้ที่ซ่อมแซมดูแลเครื่องจักร (Maintenance Linkage) หมายถึง การที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมซื้อบริการการดูแลรักษาซ่อมแซมเครื่องจักรจากผู้ประกอบการรายอื่น

2) อุตสาหกรรมการผลิต หมายถึงอุตสาหกรรมการผลิต 13 ประเภท ระบุไว้ในแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2541-2545) และรวมถึงอุตสาหกรรมการผลิตประเภทอื่นๆ (ประเภทที่ 14) อุตสาหกรรมสนับสนุน (ประเภทที่ 15) และธุรกิจอื่นที่ไม่ใช่อุตสาหกรรม(ประเภทที่ 16) รวมเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต 16 ประเภท (ดูภาคผนวก 1)

3) ผู้ผลิตสินค้าขั้นปลาย หมายถึงโรงงานอุตสาหกรรมที่มีผลิตภัณฑ์ เป็นสินค้าสำเร็จรูป (Finished Product)

4) ผู้ส่งปัจจัยการผลิต (Supplier) หมายถึงโรงงานอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการที่ส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการรายอื่น ทั้งที่เป็นผู้ผลิตขั้นปลายและผู้ส่งปัจจัยการผลิตรายอื่น ไม่ว่าจะเป็นส่วนหรือวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต

5) กลุ่มยานยนต์ หมายถึง กรณีศึกษาที่ได้จากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน (ประเภทที่ 10)

6) กลุ่มไฟฟ้า หมายถึง กรณีศึกษาที่ได้จากกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (ประเภทที่ 9)

7) กลุ่มอุตสาหกรรมอื่น หมายถึง กรณีศึกษาที่ได้จากกลุ่มอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่ไม่ใช่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และกลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

8) แรงงาน หมายถึง ผู้ที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด ทั้งที่เป็นพนักงาน และคนงาน

9) พนักงาน (Worker) หมายถึง ผู้ที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมตั้งแต่ช่างเทคนิค และพนักงานในสำนักงานจนถึงผู้บริหารระดับสูง เป็นแรงงานที่มีบทบาทในการตัดสินใจ

10) คนงาน (Labour) หมายถึง คนงานที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ที่ไม่มีบทบาทในการตัดสินใจ

## 1.7 ข้อจำกัดในการศึกษา

1.7.1 การศึกษาเป็นการศึกษาพัฒนาการย้อนจากอดีต ตั้งแต่การเริ่มมีปรากฏการณ์การเกิดเมืองตามแนวแกนระหว่างเมืองด้านตะวันออก ในปี พ.ศ. 2512 ทำให้มีปัญหาในการค้นหาข้อมูลทุติยภูมิโดยเฉพาะในส่วนของนโยบาย แผนงาน และการดำเนินงานของรัฐ เนื่องจากหน่วยงานต่าง ๆ มักไม่มีการเก็บข้อมูลย้อนหลังเกินกว่า 10 ปี นอกจากนั้นพบว่าข้อมูลที่ได้อาจไม่สมบูรณ์ ขาดตกบกพร่อง ไม่ปรากฏปีที่ตีพิมพ์เอกสาร มีความขัดแย้งกันระหว่างข้อมูลจากต่างแหล่ง ทำให้การศึกษาเป็นไปอย่างยากลำบาก แม้หน่วยงานจะให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี แต่ข้อมูลในอดีตเป็นสิ่งที่ต้องใช้เวลาและความพยายามในการค้นหาอย่างมาก

1.7.2 ฐานข้อมูลทุติยภูมิเรื่องโรงงานอุตสาหกรรมไม่สามารถนำมาใช้ได้เต็มที่ เนื่องจากพัฒนาการของอุตสาหกรรมเป็นไปอย่างรวดเร็วตลอดเวลา ข้อมูลทุติยภูมิที่จัดเก็บได้ แม้ว่าจะเป็นในระบบสารสนเทศ ภูมิศาสตร์ ยังมีข้อขัดแย้งกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจปฐมภูมิอยู่มาก ผู้วิจัยประสบปัญหาไม่สามารถติดต่อกรณีศึกษาได้ตามที่อยู่และเบอร์โทรศัพท์ที่ปรากฏ ในฐานข้อมูลเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ไม่สามารถกระจายกรณีศึกษาไปตามประเภทและขนาดของโรงงานได้อย่างทั่วถึง การขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการที่ได้รับชื่อจากฐานข้อมูลเป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจาก ช่วงเวลาของการเก็บข้อมูลภาคสนามอยู่ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2543 ผู้ประกอบการไม่มีเวลาที่จะอนุเคราะห์ข้อมูล นอกจากนี้ ในช่วงภาวะวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้ข้อมูลแรงงานที่ได้มาแตกต่างจากภาวะปกติ

1.7.3 ผู้วิจัยไม่สามารถกระจายกรณีศึกษา ได้ตามเป้าที่วางไว้ ในการศึกษาพัฒนาการของเมืองที่เกิดจากความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม หากจะให้ได้ภาพที่สมบูรณ์แล้วควรมีการกระจาย กรณีศึกษาโรงงานอุตสาหกรรมให้ได้ตามประเภท ขนาด และปีที่ดำเนินการอย่างทั่วถึง และควรมีการสืบค้นความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมตั้งแต่ผู้ผลิตชั้นปลายไปสู่ผู้ผลิตชั้นกลาง และผู้ผลิตชั้นต้น เป็นลำดับชั้นลงไป แต่เนื่องด้วยความจำกัดด้านเวลาและทรัพยากร ประกอบกับเนื้อหาของข้อมูลที่จัดเก็บมีมาก ทำให้ไม่สามารถกระจายกรณีศึกษาได้ครบตามที่ได้วางเป้าหมายไว้

อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษาที่ได้ ก็ครอบคลุมประเภทอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมสูง และสามารถอธิบายปรากฏการณ์พัฒนาการตามแนวแกนระหว่างเมืองตามวัตถุประสงค์ได้

1.7.4 ประเด็นในการศึกษาชั้นละเอียดเรื่องความเชื่อมโยงอุตสาหกรรมที่ใช้แบบฟอร์มขอข้อมูลจากโรงงานกรณีศึกษาที่ครอบคลุมทั้งในเรื่องผู้ส่งปัจจัยการผลิต ลูกค้า ผู้ดูแลซ่อมแซมเครื่องจักร และแรงงานทั้งในเรื่องที่อยู่ จำนวนเงินที่เชื่อมโยงกัน เป็นข้อมูลที่ละเอียดและอยู่ในความรับผิดชอบของแผนกอย่างน้อยๆ 4 แผนกในโรงงาน ได้แก่ แผนกจัดซื้อ แผนกการตลาด แผนกบุคคล ทำให้การจัดเก็บข้อมูลเป็นไปด้วยความยากลำบาก ต้องได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารระดับสูง นอกจากนั้น การที่ข้อมูลครอบคลุมเกือบทุกด้านของการบริหารธุรกิจ ผู้บริหารระดับสูงต้องมั่นใจว่า ข้อมูลจะถูกนำไปใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น จึงจะอนุญาตให้แจกแบบฟอร์มเก็บข้อมูลไปยังแผนกต่างๆ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการรวบรวมและตอบแบบฟอร์มอย่างน้อย 1 เดือน โดยผู้วิจัยต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในภาคอุตสาหกรรม ยังส่งผลมายังข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากแบบฟอร์มด้วย ผู้วิจัยพบว่าในบางกรณีเมื่อข้อมูลไม่ครบถ้วน เมื่อถามย้อนกลับไปจะปรากฏว่าข้อมูลได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว เช่น เรื่องรายชื่อลูกค้ารายสำคัญ จำนวนแรงงาน เป็นต้น

1.7.5 ประเด็นการศึกษาเรื่องพัฒนาการของโรงงานย้อนหลัง ปัจจัยในการเลือกที่ตั้งโรงงาน จำนวนแรงงาน และที่อยู่อาศัยของแรงงานในแต่ละช่วงเวลาไม่สามารถจัดเก็บได้ ทำให้การศึกษาปรากฏการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเติบโตของพื้นที่ศึกษาในเชิงรายละเอียดไม่สามารถดำเนินการได้