

รายงานการศึกษา

เรื่อง

การจัดรูปที่ดินกับการได้มาซึ่งถนน ตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ทำ
กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖

โดย

นางสาวอุไร อร่ามวงศ์ตระกูล
ผู้อำนวยการกองวางผังพัฒนาเมือง
สำนักผังเมือง

เสนอ

คณะกรรมการหลักสูตรนักบริหาร

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับสูง รุ่นที่ ๙
ระหว่างวันที่ ๓ มิถุนายน – ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๗

บทคัดย่อ

รายงานเรื่องการจัดรูปที่ดินกับการได้มาซึ่งถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ทำয়กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้ในการดำเนินการให้ได้มาซึ่งแนวถนนที่สามารถต่อเชื่อมกับโครงข่ายภายนอกได้ซึ่งเป็นแนวถนนตามผังเมืองรวม และเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ โดยกำหนดกรณีศึกษา ถนนสาย ข ๖๓ ซึ่งเป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ มีเขตทาง ๑๖.๐๐ เมตร ความยาวประมาณ ๑,๓๕๐ เมตร อยู่ในพื้นที่เขตภาษีเจริญ เชื่อมระหว่างถนนเพชรเกษมและถนนเทอดไท โดยมีคลองภาษีเจริญคั่นกลาง

รายงานฉบับนี้ได้นำเสนอแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดรูปที่ดิน ซึ่งได้แก่ ลักษณะสำคัญและหัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พื้นที่ที่สามารถพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน หลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง ตลอดจนขั้นตอนการดำเนินการโครงการและประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พร้อมนำเสนอ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานคร (Best Practice ในกรุงเทพมหานคร) ซึ่งได้แก่ แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร และโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสวนหลวง ร.๙ ซึ่งเป็นโครงการจัดรูปที่ดินแห่งแรกๆที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนในรูปแบบของสมาคมจัดรูปที่ดิน ภายใต้การสนับสนุนและให้คำปรึกษาจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครและคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ได้นำเสนอตัวอย่างกรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในต่างประเทศ (Best Practice ในต่างประเทศ) ซึ่งได้แก่ โครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา (Saitama City) โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi และโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณ NagakuteNanbu เมืองโตเกียว (Tokyo City) ประเทศญี่ปุ่น

การศึกษาใช้วิธีการศึกษาซึ่งเป็นขั้นตอนตามพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.๒๕๕๗ กำหนดเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้พร้อมทั้งกำหนดขอบเขตพื้นที่ การสำรวจข้อมูลพื้นที่ปัจจุบันโดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศและแผนที่ การสัมภาษณ์จากผู้อยู่อาศัยข้างเคียง การตรวจสอบบะรวางที่ดินของเจ้าของที่ดิน การจัดทำร่างผังจัดรูปที่ดินเพื่อเสนอผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขั้นตอนต่อไปที่จะทำให้โครงการปฏิบัติได้จริงคือ การเชิญประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมสัมมนาเพื่อให้เข้าใจหลักการ รูปแบบ วิธีการ และประโยชน์ของการจัดรูปที่ดิน การรวมกลุ่มและจัดตั้งตั้งสมาคม การประชุมเพื่อพิจารณาการปันส่วนที่ดินตามหลักการจัดรูปที่ดิน และการขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถเสนอแนวคิดการจัดรูปที่ดินเพื่อให้ได้มาซึ่งแนวถนนสาย ข ๖๓ ช่วงระหว่างคลองภาษีเจริญถึงถนนเทอดไท ความยาวประมาณ ๑๓๐๐ เมตร ซึ่งมีแปลงที่ดินของเอกชนจำนวน ๑๖ แปลง มีขนาดที่ดินแตกต่างกัน โดยมีแปลงที่ดินเดียวที่ติดถนนเทอดไท ในขณะที่แปลงที่ดินอื่นๆมีทางเข้าออกขนาดเล็ก (กว้างประมาณ ๑ เมตร) และบางแปลงเข้าออกทางคลองภาษีเจริญ การจัดรูปที่ดินจะช่วยให้ทุกแปลงที่ดินสามารถเข้าถึงได้ทางถนน และมีมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น โดยเจ้าของที่ดินจะสละที่ดินตามอัตราปันส่วนที่ดินที่เหมาะสม เพื่อได้พื้นที่ถนน พื้นที่จัดหาประโยชน์ และพื้นที่ส่วนกลาง ความสำเร็จจึงขึ้นอยู่กับ การเข้าร่วมโครงการและการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าของที่ดิน และส่วนที่เกี่ยวข้อง การเจรจาอาจต้องใช้เทคนิคหลายรูปแบบ การจูงใจให้เห็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น หลักการเจรจาไกล่เกลี่ย เป็นสิ่งสำคัญ

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าแนวคิดตามหลักการจัดรูปที่ดินนับเป็นวิธีพัฒนาเมืองที่สามารถทำให้ได้มาซึ่งถนนตามผังเมืองรวม และเพื่อให้มีการนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเสนอแนะการดำเนินงาน ดังนี้ ๑) การประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สำนักงานโยธา สำนักงานระบายน้ำ และสำนักผังเมือง โดยสำนักงานโยธาประสานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กันพื้นที่ไว้เป็นแนวถนนสาย ข ๖๓ ช่วงระหว่างถนนเพชรเกษมถึงคลองภาษีเจริญ และสำนักผังเมืองใช้กระบวนการจัดรูปที่ดินให้ได้แนวของถนนสาย ข ๖๓ ช่วงระหว่างคลองภาษีเจริญถึงถนนเทอดไท ๒) สำนักงานโยธา นำเสนอผู้บริหารกรุงเทพมหานครนำค่าเวนคืนที่ต้องจ่ายให้กับประชาชนในพื้นที่เปลี่ยนเป็นค่าเช่าที่อยู่อาศัยระหว่างการก่อสร้างโครงการ ๓) การพิจารณาเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio; FAR) ให้เป็นโบนัสกับพื้นที่ที่พัฒนาด้วยวิธีจัดรูปที่ดิน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่อื่นมีความสนใจมากขึ้น และช่วยประหยัดงบประมาณในการเวนคืนของกรุงเทพมหานคร และ ๔) การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างความเข้าใจด้านการจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะเรื่องการปันส่วนที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่ถนนและพื้นที่จัดหาประโยชน์

อนึ่ง การดำเนินการเพื่อให้ได้แนวถนนสาย ข ๖๓ นี้เป็นเรื่องเร่งด่วน เนื่องจากช่วงบนของแนวถนนซึ่งติดกับถนนเพชรเกษม ปัจจุบันได้ปรับพื้นที่เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างสร้างตอม่อเสาธงไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การกันพื้นที่บางส่วนเป็นทางถนนจะทำให้โครงการสำเร็จลงได้ รวมทั้งทางตอนล่างของคลองภาษีเจริญ ซึ่งเป็นที่ดินจำนวน ๑๖ แปลง ควรเร่งดำเนินการตามขั้นตอนการจัดรูปที่ดินเพื่อให้ได้แนวถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งฯ ต่อไป

การจัดรูปที่ดินกับการได้มาซึ่งถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง

ท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ สภาพและความสำคัญของปัญหา

จากปัญหาการเติบโตของกรุงเทพมหานครอย่างรวดเร็วไปตามเส้นทางสายหลัก ทำให้พื้นที่ตอนในขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ กรุงเทพมหานครจึงต้องมีการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวม เพื่อขึ้นำการพัฒนาเมือง

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบัน ได้ประกาศใช้บังคับเมื่อ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๖ มีผลบังคับใช้ ๕ ปี ประกอบด้วย ๔ ผัง ได้แก่ แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังแสดงที่โล่ง แผนผังแสดงโครงการคมนาคมฯ และแผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภค แผนผังทั้ง ๔ จะมีการกำหนดรายละเอียดประกอบ

แผนผังแสดงโครงการคมนาคม เป็นผังที่กำหนดแนวเส้นทางถนนหลายประเภทและหลายขนาด เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ลดปัญหาต่างๆ อันเกิดจากการขาดแคลนพื้นที่ถนน และสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนตามผังเมืองปัจจุบันและอนาคต

ผังเมืองรวมฯ ฉบับปัจจุบัน ได้กำหนดถนนเป็น ๗ ประเภท ๗ ขนาด รวมทั้งได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ของถนนให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ดังนี้ ถนนสาย ก. เป็นถนนที่มีอยู่เดิมและให้ขยายเขตทางเป็น ๑๒ เมตร ถนนสาย ข. เป็นถนนที่มีอยู่เดิมและให้ขยายเขตทาง รวมทั้งเป็นแนวถนนโครงการที่กำหนดขึ้นใหม่ ให้มีเขตทาง ๑๖ เมตร ถนนสายค. เป็นแนวถนนโครงการถูกกำหนดให้เป็นถนนก่อสร้างใหม่ เขตทาง ๒๐ เมตร ถนนสาย ง. เป็นถนนเดิม กำหนดให้ขยายเขตทางและก่อสร้างใหม่ มีเขตทาง ๓๐ เมตร ถนนสาย จ. ฉ. ช. กำหนดเขตทาง ๔๐ เมตร ๕๐ เมตร และ ๖๐ เมตร ตามลำดับ

การได้มาซึ่งแนวถนนก่อสร้างใหม่นี้ ที่ผ่านมามีดำเนินการโดยวิธีการเวนคืน โดยสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานคร ต้องจ่ายค่าเวนคืนเป็นจำนวนมากมหาศาล รวมทั้งได้รับการร้องจากประชาชนผู้ไม่ต้องการย้ายออกจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ ในระยะ ๑๐ ปีที่ผ่านมา การได้มาซึ่งถนนตามผังเมืองรวมทำได้ยากขึ้น เนื่องจากมีการเติบโตของอาคารบ้านเรือนอย่างรวดเร็วตามแนวเส้นทางถนนโครงการ

รูปแบบการพัฒนาพื้นที่วิธีหนึ่งซึ่งแก้ปัญหาได้ดี คือ วิธีการจัดรูปที่ดิน ซึ่งเป็นวิธีที่ดำเนินการสำเร็จมาแล้วในหลายประเทศไม่ต่ำกว่า ๔๐ ปี เช่น ประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน ไต้หวัน

ดังนั้น หากกรุงเทพมหานครจริงจังกับการนำวิธีจัดรูปที่ดินมาเพื่อดำเนินการให้ได้มาซึ่งแนวถนนตามผังเมืองรวม ก็จะทำให้กรุงเทพมหานคร สามารถประหยัดงบประมาณมหาศาล ประชาชนได้อยู่ในพื้นที่ของตน การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมมีความสมบูรณ์เป็นโครงข่ายที่เชื่อมถึงกันตลอด

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑. เพื่อนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้ในการดำเนินการให้ได้มาซึ่งแนวนอนที่สามารถต่อเชื่อมกับโครงข่ายภายนอกได้

๒. เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนเกี่ยวกับการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑. เน้นถนนสาย ข. ที่สร้างใหม่ ขนาดเขตทาง ๑๖ เมตร

๒. นำเสนอเทคนิควิธีการจัดรูปที่ดินและพื้นที่โครงการที่ประสบความสำเร็จในกรุงเทพมหานคร

๓. เสนอแนะพื้นที่ตัวอย่าง และนำขั้นตอนตามกระบวนการจัดรูปที่ดิน มาใช้ในการดำเนินการ

๔. เตรียมแผนที่ระวางที่ดิน

๕. จัดทำร่างผังจัดรูปที่ดิน เพื่อเสนอผู้เกี่ยวข้อง

๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประหยัดงบประมาณในการลงทุนด้านสาธารณูปการ และทำให้ที่ดินมีความเป็นระเบียบ

๒. การจัดรูปที่ดิน ช่วยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน และทำให้เกิดความเป็นเจ้าของร่วมกันตลอดจนลดความขัดแย้ง

๑.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ เจ้าของที่ดิน

- ๑) มูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม
- ๒) เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓) เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรมจากการพัฒนาการบริการพื้นฐาน
- ๔) ทำให้เจ้าของที่ดินผู้ด้อยโอกาสในด้านทำเลที่ตั้ง(ที่ดินตาบอด)สามารถพัฒนาพื้นที่ได้
- ๕) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมของชุมชนดีขึ้น
- ๖) เกิดกิจกรรมและสร้างความรับผิดชอบขึ้นในสังคม

๑.๕.๒ ภาครัฐ

- ๑) บรรลุวัตถุประสงค์ในการวางแผนให้เป็นไปตามแผนผังการพัฒนา
- ๒) การบริการพื้นฐานสาธารณะที่ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น
- ๓) ประหยัดการลงทุนด้านการจัดบริการพื้นฐานลดลง (ลงทุนน้อยกว่าการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างบริการพื้นฐาน)
- ๔) สามารถออกโฉนดที่ดินได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และมีรูปแบบที่ดินที่เป็นระเบียบสวยงาม
- ๕) สามารถเก็บภาษีที่ดินและโรงเรือนได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาที่ตามมา
- ๖) ลดภาวะการกักตุนและเก็งกำไรที่ดิน
- ๗) เปิดโอกาสให้ที่ดินเข้าสู่ตลาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบ

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ลักษณะสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

๒.๑.๑ การมีส่วนร่วม

เจ้าของที่ดินในโครงการจะมีส่วนร่วมในการออกแบบจัดรูปที่ดิน โดยแนวทางและรูปแบบในการพัฒนาจะต้องได้รับมติเป็นเอกฉันท์จากเจ้าของที่ดินทุกราย หรือมีความเห็นสอดคล้องกันเป็นส่วนใหญ่ ก่อนการดำเนินโครงการการคงไว้ซึ่งทรัพย์สินภายหลังจากการดำเนินโครงการ จะมีการโอนกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลในที่ดิน ซึ่งได้ถูกออกแบบ แบ่งแปลงและจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ คืนให้แก่เจ้าของที่ดินเดิม โดยกรรมสิทธิ์จะยังคงผูกพันกับเจ้าของที่ดินเดิมทุกประการ

๒.๑.๒ เป็นธรรม

เน้นการชดเชย และให้ประโยชน์กับเจ้าของที่ดินทุกรายอย่างเป็นธรรม โดยศักยภาพของแปลงที่ดินที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการพื้นฐานจะได้มาจากการร่วมปันส่วนที่ดิน โดยเจ้าของที่ดินทุกรายจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเสมอภาค

๒.๒ หัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

วิธีการจัดรูปที่ดินมีหัวใจที่สำคัญคือ เทคนิคการปันส่วนที่ดิน การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ และกระบวนการดำเนินงานที่เป็นธรรม

๒.๒.๑ การปันส่วนที่ดิน

การปันส่วนที่ดิน คือ กลไกที่เจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมโครงการจะต้องสละที่ดินของตนบางส่วน สำหรับใช้เป็นพื้นที่ส่วนกลาง เพื่อการก่อสร้างถนน สวนสาธารณะ และสาธารณูปโภคต่างๆ และสละที่ดินอีกส่วนหนึ่งสำหรับเป็นที่ดินจัดหาประโยชน์ (Reserve land) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายหมุนเวียนในการดำเนินโครงการ โดยเจ้าของที่ดินร่วมกันรับภาระสละที่ดินอย่างเป็นธรรม

๒.๒.๒ การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ คือ การนำแปลงที่ดินก่อนการจัดรูปที่ดินมาจัดวางรูปทรง ขนาด และตำแหน่งใหม่โดยยึดหลักการที่ว่าแปลงที่ดินใหม่ให้ต้องมีสภาพแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ใกล้เคียงกับสภาพแปลงที่ดินเดิมหรือดีกว่า โดยภายหลังจากการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ เจ้าของที่ดินจะคงกรรมสิทธิ์ในที่ดินก่อนและหลัง เสมือนหนึ่งว่าเป็นแปลงที่ดินเดิม ทั้งนี้ มีหลักการพิจารณาในการจัดรูปที่ดิน โดยให้แปลงที่ดินที่จัดรูปใหม่จะต้องมีมูลค่าเทียบเท่า หรือมีมูลค่ามากกว่าแปลงที่ดินก่อนการจัดรูป ซึ่งผู้ดำเนินโครงการจะต้องให้ความเป็นธรรมกับเจ้าของที่ดินแต่ละรายอย่างเท่าเทียมกัน

๒.๓ พื้นที่ที่สามารถพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน

แนวคิดการจัดรูปที่ดิน สามารถนำมาดัดแปลงใช้ได้กับการพัฒนาพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา หรือพื้นที่ที่พัฒนาแล้ว แต่ใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่าเช่น

๑) การพัฒนาพื้นที่ที่ไม่มีทางเข้าออก ลักษณะพิเศษที่มองเห็นได้โดยทั่วไป ของรูปแบบในการพัฒนาเมืองในถนนสายต่างๆที่เข้าสู่พื้นที่แถบชานเมือง คือ พื้นที่ที่อยู่ด้านหลังของถนนสายต่างๆ

เหล่านั้น มีแนวโน้มที่จะถูกปล่อยทิ้งไว้ในลักษณะของที่ดินที่ไม่ได้พัฒนา (พื้นที่ตาบอด) เพราะไม่สะดวกในการเข้าถึงและเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

๒) การก่อสร้างบริการพื้นฐานการจัดรูปที่ดิน สามารถใช้ได้ในการก่อสร้างบริการพื้นฐานหลักเพื่อสาธารณประโยชน์ เช่น ถนนที่ได้มาตรฐาน ระบบท่อระบายของเสีย และสวนสาธารณะขนาดใหญ่ ปัจจุบัน การก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค และบริการขั้นพื้นฐานเพื่อสาธารณประโยชน์ โดยปกติจะใช้วิธีเวนคืนที่ดิน ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากลำบากและขาดความเป็นธรรม

๓) การจัดหาพื้นที่อยู่อาศัย เป็นการแก้ปัญหาการเพิ่มจำนวนประชากรในเมือง การเตรียมพื้นที่อย่างเพียงพอเป็นปัญหาที่สำคัญมาก รัฐจำเป็นต้องซื้อกรรมสิทธิ์ที่ดินของทั้งหมดเพื่อการพัฒนาในอนาคต การเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินผืนใหญ่ เป็นเรื่องลำบากขึ้น

๔) การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง การจัดรูปที่ดิน สามารถนำมาใช้ในการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองที่ขาดแคลนการบริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน การจัดหาพื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการขนส่งมวลชนที่อยู่ระหว่างดำเนินการและวางแผนพัฒนาที่จะสามารถแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับการวางโครงข่ายถนนเชื่อมโยงโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมากได้อย่างเพียงพอ

สรุปได้ว่า การจัดรูปที่ดิน ไม่เพียงแต่จะสามารถจัดหาที่ดินให้แก่ระบบขนส่งมวลชนเท่านั้น แต่ยังให้โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงกันและสาธารณูปโภคที่จำเป็นอื่นๆรอบสถานี เพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งในเมือง

๒.๔ หลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่

หลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่เพื่อดำเนินการโครงการจัดรูปที่ดิน ได้แก่

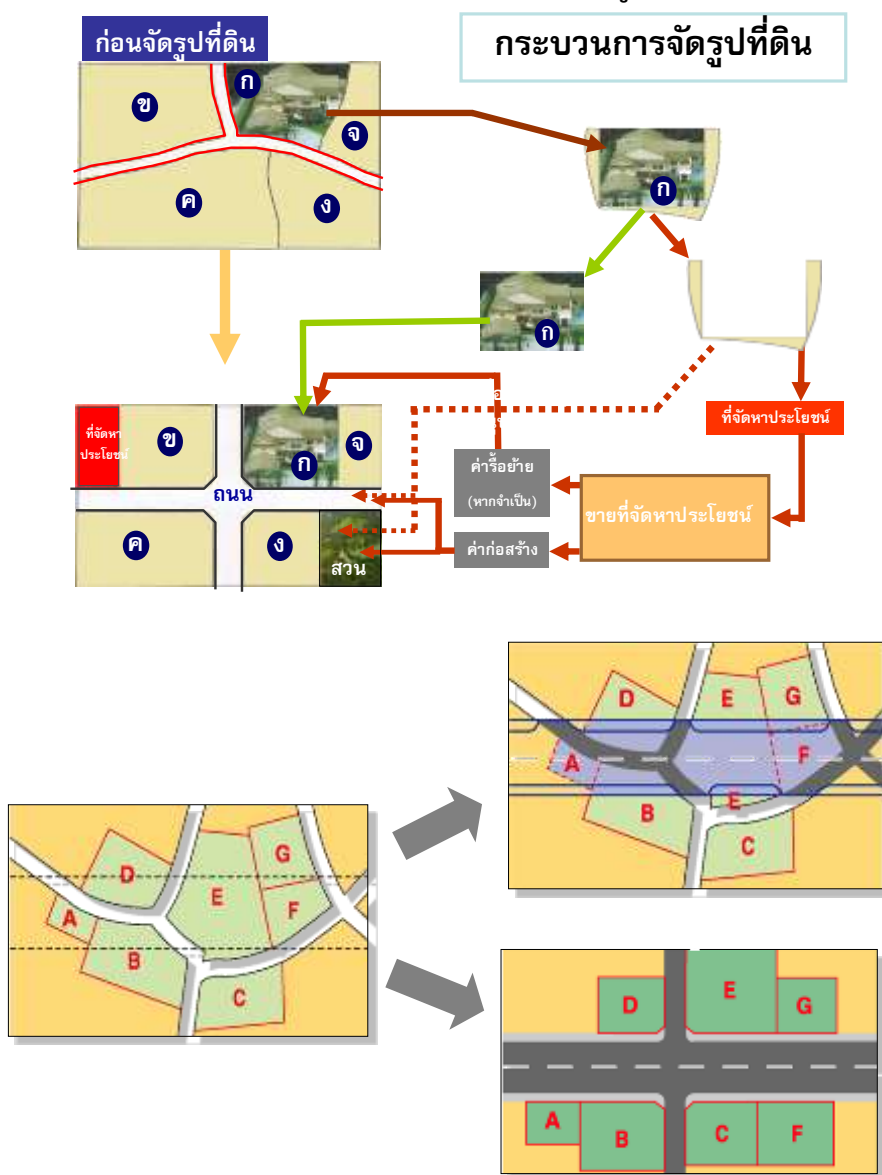
- ๑) เป็นพื้นที่ตาบอด แปลงที่ดินทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ไม่มีทางเข้าออก
- ๒) เป็นพื้นที่ว่าง ไม่มีอาคาร หรือมีอาคารจำนวนไม่มาก
- ๓) เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่หรือทั้งหมดมีความประสงค์ื่อดำเนินการจัดรูปที่ดิน
- ๔) เจ้าของที่ดินมีจำนวนน้อยราย และแปลงที่ดินมีขนาดใหญ่
- ๕) เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาและมีแนวโน้มในการพัฒนาสูง
- ๖) เป็นพื้นที่ที่ยังขาดบริการขั้นพื้นฐานที่เหมาะสม
- ๗) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนา ซึ่งจะมีโครงการต่างๆ เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชน หรือบริการพื้นฐานอื่นๆเกิดขึ้นในอนาคต
- ๘) สามารถเชื่อมโยงระบบโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- ๙) เจ้าของที่ดินที่เข้าร่วมโครงการและส่วนรวมได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ

๒.๕ ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง มีลักษณะพิเศษที่ได้เปรียบ เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการพัฒนาเมืองแบบอื่น ดังนี้

- ๑) เป็นการคงไว้ซึ่งทรัพย์สินส่วนบุคคล
- ๒) เจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในโครงการ
- ๓) การชดเชยและให้ประโยชน์ที่ยุติธรรมต่อเจ้าของที่ดินทุกราย

ภาพแสดงเปรียบเทียบการได้มาซึ่งถนนระหว่างการจัดรูปที่ดินกับการเวนคืนที่ดิน



ภาพแสดงผลกระทบจากการพัฒนาที่ดิน



๒.๖ ประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

๒.๖.๑ เจ้าของที่ดิน

- ๑) มูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม
- ๒) เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและลดปัญหาความขัดแย้งในที่ดินให้น้อยลง
- ๓) เจ้าของที่ดินได้รับความเป็นธรรมจากการพัฒนาการบริการพื้นฐาน
- ๔) ทำให้เจ้าของที่ดินผู้ด้อยโอกาสในด้านทำเลที่ตั้ง (ที่ดินตาบอด) สามารถพัฒนาพื้นที่ได้
- ๕) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมของชุมชนดีขึ้น
- ๖) เกิดกิจกรรมและสร้างความรับผิดชอบขึ้นในสังคม

๒.๖.๒ ภาครัฐ

- ๑) บรรลุวัตถุประสงค์ในการวางแผนให้เป็นไปตามแผนผังการพัฒนา
- ๒) มีบริการพื้นฐานสาธารณะที่ได้มาตรฐานเพิ่มขึ้น
- ๓) ประหยัดงบประมาณด้านการจัดบริการพื้นฐาน(ลงทุนน้อยกว่าการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างบริการพื้นฐาน)
- ๔) สามารถออกโฉนดที่ดินได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ และมีรูปแบบแปลงที่ดินที่เป็นระเบียบสวยงาม
- ๕) สามารถเก็บภาษีที่ดินและโรงเรือนได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาที่ตามมา
- ๖) ลดภาวะการกักตุนและเก็งกำไรที่ดิน
- ๗) เปิดโอกาสให้ที่ดินเข้าสู่ตลาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบ

๒.๗ ผู้ดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

ผู้ที่สามารถดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ แบ่งออกเป็น ๔ กลุ่ม ดังนี้

- ๑) สมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่
- ๒) กรมโยธาธิการและผังเมือง การเคหะแห่งชาติ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงกรุงเทพมหานคร
- ๓) หน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลอื่นใดที่รัฐจัดตั้งขึ้นเพื่อการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่
- ๔) หน่วยงานของรัฐอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของเจ้าของที่ดินได้มากที่สุด คือ การดำเนินการโดย “สมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่” ที่จัดตั้งจากการรวมตัวกันของสมาชิกที่เป็นเจ้าของที่ดินในพื้นที่โครงการ

๒.๘ ขั้นตอนการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

ขั้นตอนการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ตามพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.๒๕๔๗

๒.๘.๑ ขั้นเตรียมโครงการ

- ๑) ศึกษาภาพรวมพื้นที่ โดยศึกษาข้อมูลพื้นฐานและศึกษาความเป็นไปได้
- ๒) วางแผนแม่บทโครงการ โดยการวางแผนแนวคิด วางผังแม่บท และออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น

- ๓) วางแผนการดำเนินการ ร่างผังแปลงที่ดินใหม่เบื้องต้น (Option)
- ๔) ประชุมเจ้าของที่ดิน และจัดทำคำขอดำเนินโครงการ

๒.๘.๒ ขั้นตอนนิติโครงการ

- ๕) เสนอคำขอฯ ต่อคณะกรรมการส่วนจังหวัด
- ๖) ประกาศเขตสำรวจ โครงการจัดรูปที่ดิน
- ๗) สำรวจ รังวัด สอบเขต แนวขอบเขตโครงการ
- ๘) ประกาศโครงการจัดรูปที่ดิน
- ๙) พิจารณานุมัติ
- ๑๐) ประกาศโครงการในราชกิจจานุเบกษา
- ๑๑) ประกาศเขตโครงการจัดรูปที่ดิน

๒.๘.๓ ขั้นตอนโครงการ

- ๑๒) ประชุมเจ้าของที่ดิน จัดตั้งคณะที่ปรึกษา ตามมาตรา ๕๒
- ๑๓) ประเมินราคาทรัพย์สิน และที่ดินก่อนโครงการ
- ๑๔) สรุปแผนดำเนินโครงการ
- ๑๕) สำรวจ รังวัด ปักหมุดแนวถนนโครงการ
- ๑๖) ออกแบบผังการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่
- ๑๗) ปักหมุดและประเมินราคาแปลงที่ดินใหม่
- ๑๘) ออกแบบและวางแผนการก่อสร้างและแผนการโยกย้าย ตามมาตรา ๕๔
- ๑๙) ก่อสร้างโครงการ
- ๒๐) รังวัดแปลงที่ดินใหม่
- ๒๑) กำหนดค่าชดเชย โดยการพิจารณาเห็นชอบ ตามมาตรา ๗๐

๒.๘.๔ ขั้นตอนโครงการสำเร็จ

- ๒๒) ประกาศผังแปลงที่ดินใหม่
- ๒๓) ออกเอกสารสิทธิ ตามมาตรา ๗๑
- ๒๔) ชำระค่าชดเชยรับเอกสารสิทธิ ตามมาตรา ๖๙
- ๒๕) ประกาศสิ้นสุดโครงการจัดรูปที่ดินในราชกิจจานุเบกษา ตามมาตรา ๗๔

บทที่ ๓

กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานคร (Best Practice ในกรุงเทพมหานคร) และในต่างประเทศ (Best Practice ในต่างประเทศ)

๓.๑ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานคร (Best Practice ในกรุงเทพมหานคร)

๓.๑.๑ แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร คือ แผนการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครด้วยการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้ผู้ดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ อันได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง การเคหะแห่งชาติ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงกรุงเทพมหานคร นำวิธีการจัดรูปที่ดินไปใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้สนองตอบกับภารกิจหลักของกรุงเทพมหานคร และรองรับการขยายตัวของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งแผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ฯ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) เพื่อควบคุมการกระจายตัวของเมืองอย่างไว้ระเบียบ (Urban sprawl) สนับสนุนการพัฒนาเมืองให้มีศูนย์ชุมชนเมืองในลักษณะเป็นเมืองที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง (Self-Contained)

๒) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ว่างแต่ละย่านให้เกิดการพัฒนาเต็มศักยภาพเกิดประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการพัฒนาการเข้าถึงด้วยโครงข่ายถนน มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างพอเพียงและได้มาตรฐาน และยังช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดเกี่ยวกับรูปแบบที่ดิน ให้มีรูปทรงและสัดส่วนที่เหมาะสม

๓) เพื่อส่งเสริมการขนส่งสาธารณะระบบราง ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงพื้นที่ ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบอย่างเป็นระบบ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการลงทุนและจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานี

๔) เพื่อแก้ปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง เพิ่มมีความต่อเนื่องของโครงข่ายระหว่างถนนสายหลักและสายรอง มีระบบโครงข่ายถนนที่เรียงตามลำดับขั้นและลดปัญหาการขาดการเชื่อมต่อ (missing link) เพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่และเสริมโครงข่ายถนนในบริเวณที่ส่งเสริมให้เป็นชุมชน

๕) เพื่อมุ่งเน้นปรับปรุงหรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามผังเมืองรวมที่วางไว้อย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรมนำไปสู่การปฏิบัติได้มากขึ้น

๖) เพื่อส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกับกรุงเทพมหานครในการจัดรูปที่ดิน

๗) เพื่อจัดระเบียบเมืองในเรื่องแปลงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในการพัฒนาสภาพที่อยู่อาศัย แหล่งธุรกิจ อุตสาหกรรมตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

๘) เพื่อแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมของเมือง พัฒนาให้เกิดความน่าอยู่สะดวกและปลอดภัย

๙) เพื่อประสานการพัฒนาพื้นที่กับหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกรุงเทพมหานครและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

๑๐) เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุมัติงบประมาณเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินและเพื่อให้คณะกรรมการบริหารกองทุนจัดรูปที่ดินใช้ประกอบในการพิจารณาอนุมัติการใช้เงินกองทุนจัดรูปที่ดินต่อไปในอนาคต

แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยพื้นที่ ๒ ระดับ คือ ๑) พื้นที่เขตส่งเสริมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

๓.๑.๒ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร : พื้นที่บริเวณสวนหลวง ร.๙

โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสวนหลวง ร.๙เป็นโครงการจัดรูปที่ดินแห่งแรก ที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนในรูปแบบของสมาคมจัดรูปที่ดิน ภายใต้การสนับสนุนและให้คำปรึกษาจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครและคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๑) ที่ตั้งโครงการ

อยู่ในพื้นที่แขวงหนองบอน เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ	ติดโครงการสวนหลวง ร.๙
ทิศตะวันออก	ติดถนนเฉลิมพระเกียรติ
ทิศใต้	ติดลำรางสาธารณะ
ทิศตะวันตก	ติดโครงการสวนหลวง ร.๙

ภาพแสดงที่ตั้งโครงการ



๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ

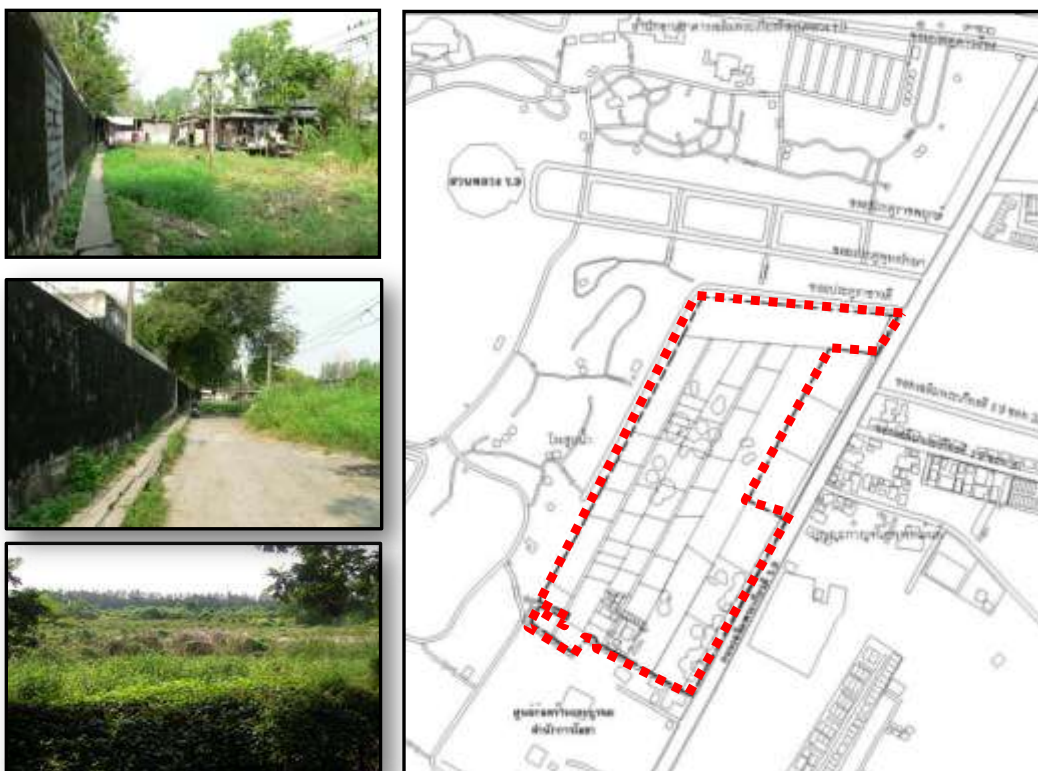
เพื่อวางแผนโครงการให้เจ้าของที่ดินในพื้นที่โครงการ มีทางเข้า-ออก ด้วยวิธีจัดรูปที่ดิน และเพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีประสิทธิภาพสูงสุด เป็นการร่วมมือพัฒนาเมืองระหว่างภาครัฐและเอกชน

๓) ลักษณะโครงการ

เป็นโครงการจัดรูปที่ดินในพื้นที่ขนาดเล็ก มีขนาดพื้นที่โครงการประมาณ ๕๕ ไร่ จำนวนแปลงที่ดิน ๕๖ แปลง เจ้าของที่ดิน ๓๒ ราย เป็นความร่วมมือระหว่างเจ้าของที่ดินและกรุงเทพมหานคร โดยมีที่ดินของกรุงเทพมหานคร จำนวน ๔ ไร่ ๓ งาน ๕๒ ตารางวา ติดถนนด้านหน้าโครงการ ลักษณะเป็นแนวยาวปิดกั้นทางเข้า - ออก ของเจ้าของที่ดินรายอื่น และที่ดินที่เหลือในโครงการทุกแปลงเป็นที่ดินตาบอด ซึ่งกรุงเทพมหานครได้พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการนี้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและเป็นตัวอย่างในการนำเอากฎหมายว่าด้วยการจัดรูปที่ดินเข้ามาใช้ในการพัฒนาพื้นที่ได้ จึงนำที่ดินดังกล่าวเข้าร่วมโครงการโดยเจ้าของที่ดินร่วมกันปันส่วนที่ดินของตนเองในอัตราส่วน ร้อยละ ๑๗.๕

สมาคมฯ ได้มีการประกาศการจดทะเบียนสมาคม เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ และสมาคมฯ ได้ยื่นหนังสือพร้อมคำขอเสนอโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ บริเวณสวนหลวง ร.๙ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๔ และได้ประกาศผังที่ดินแปลงใหม่ และค่าชดเชย ในปี พ.ศ.๒๕๕๕ และออกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินตามผังที่ดินแปลงใหม่ ในปี พ.ศ.๒๕๕๖ และดำเนินการถมดิน ทำถนนและโครงสร้างพื้นฐาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึงปัจจุบัน พ.ศ.๒๕๕๗

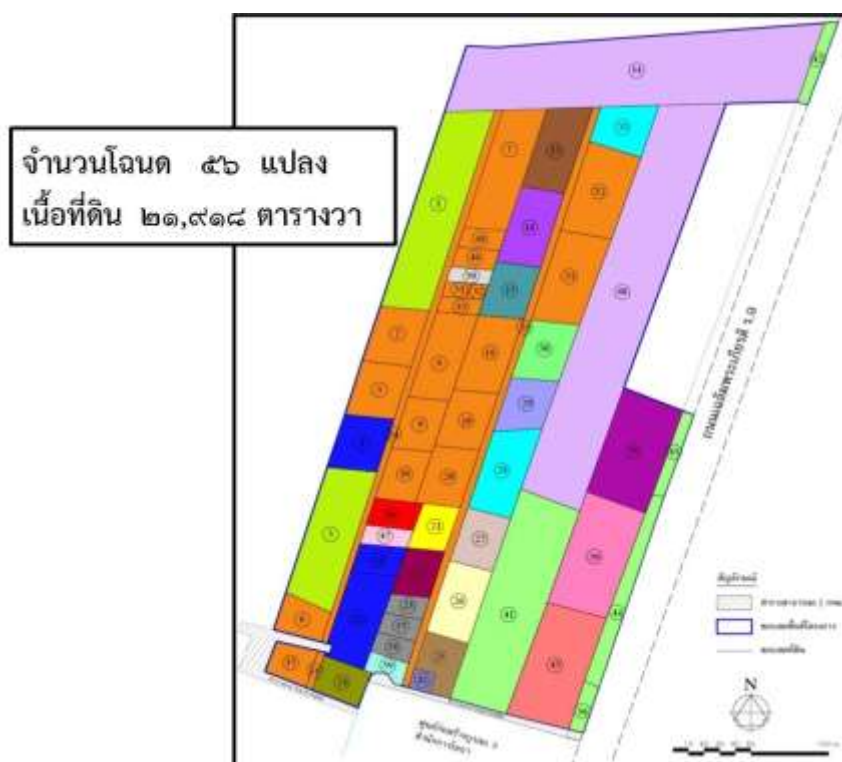
ภาพแสดงผังแปลงที่ดินก่อนจัดรูปที่ดิน



ภาพแสดงตำแหน่งที่ดินของกรุงเทพมหานคร

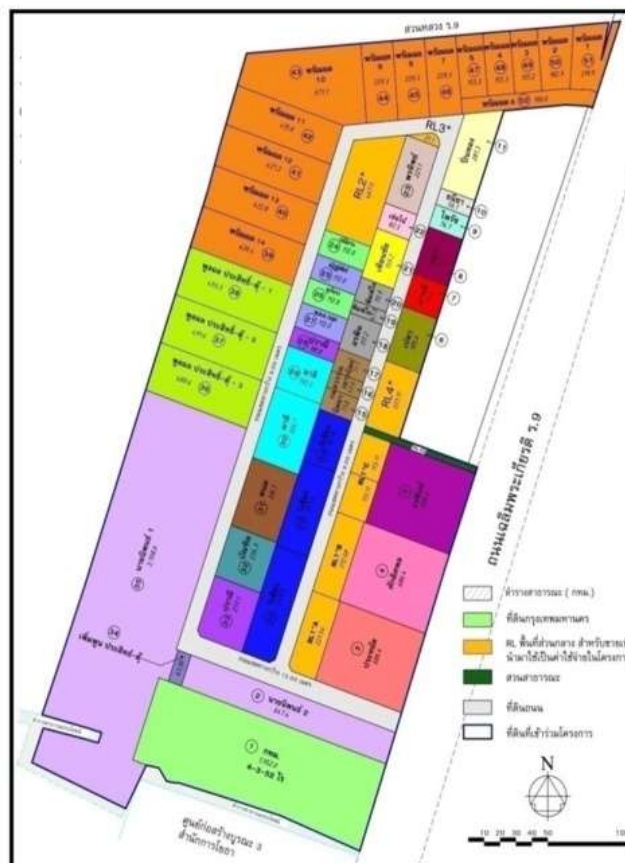


ภาพแสดงผังก่อนจัดรูปแปลงที่ดิน



ภาพแสดงผังจัดรูปแปลงที่ดินใหม่

พื้นที่โครงการ	๒๑,๙๑๘ ตารางวา
พื้นที่สมาชิก	๑๘,๔๗๔ ตารางวา
พื้นที่จัดหาประโยชน์	๑,๓๗๒ ตารางวา
พื้นที่ถนน	๒,๐๒๘ ตารางวา
พื้นที่สวนสาธารณะ	๙๔ ตารางวา



๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินในโครงการ

มูลค่าที่ดินทั้งโครงการ ก่อนจัด ๓๐๖.๘๘ ล้านบาท มูลค่าที่ดินทั้งโครงการ หลังจัด ๖๒๘.๖๑ ล้านบาท ที่ดินจากเดิม ตรว.ละ ๕,๐๐๐ - ๘,๐๐๐ บาท เพิ่มเป็น ๓๒,๕๐๐ บาท/ตรว. การใช้ประโยชน์ที่ดินในโครงการ แสดงดังตารางด้านล่างนี้

พื้นที่	ก่อนจัดรูปที่ดิน		หลังจัดรูปที่ดิน	
	ไร่	ไร่	ตารางวา	เปอร์เซ็นต์
พื้นที่โครงการ	๕๔.๘	๕๔.๘	๒๑,๓๑๘	๑๐๐.๐%
๑ พื้นที่ขาย (RL)		๓.๔	๑,๓๗๗	๖.๓%
๒ พื้นที่ถนน		๕.๑	๒,๐๒๒	๙.๒%
๓ พื้นที่สวน		๐.๒	๙๔	๐.๔%
๔ ที่ดินคงเหลือ	๕๔.๘	๔๖.๑	๑๘,๔๒๔	๘๕.๑%
อัตราปันส่วนที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์ (๒+๓)		๕.๓	๒,๑๑๗	๙.๗%
อัตราปันส่วนที่ดินเพื่อขายทำทุน (๑)		๓.๔	๑,๓๗๗	๖.๓%
อัตราปันส่วนที่ดินรวม (๑+๒+๓)		๘.๗	๓,๔๙๔	๑๕.๙%
อัตราปันส่วนที่ดินรวม (รวมพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร) ซึ่งไม่ต้องปันส่วนที่ดิน				๑๗.๕%

ภาพแสดงพื้นที่โครงการก่อนจัดรูปที่ดิน



ภาพแสดงพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้าง

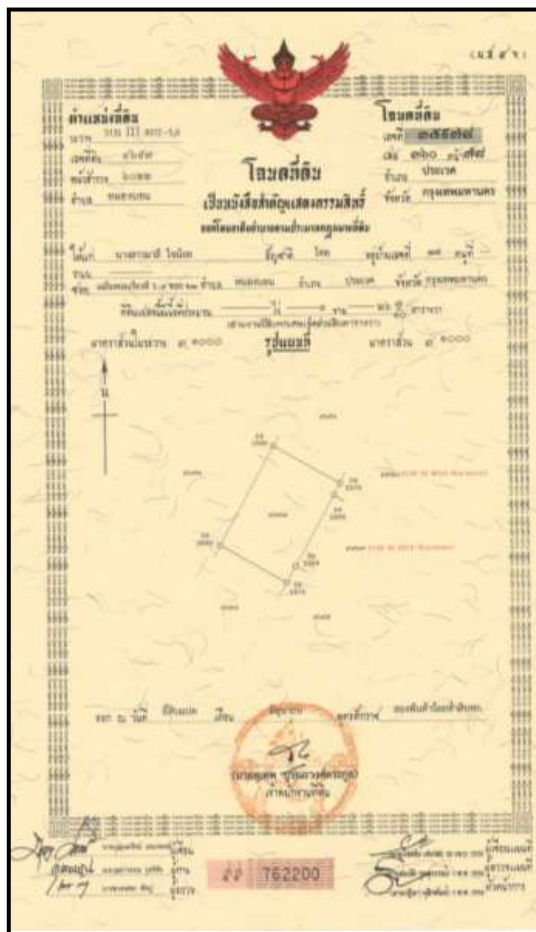


๕) ผลจากการจัดทำโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ บริเวณสวนหลวง ร.๙

- เกิดโครงการจัดรูปที่ดินแห่งแรกในประเทศไทยที่ดำเนินการ โดยภาคเอกชนในรูปแบบของสมาคมจัดรูปที่ดิน
 - กรุงเทพมหานครได้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ในโครงการอย่างเต็มที่ โดยได้รับที่ดินรวมเป็นแปลงเดียวกัน ติดถนนเฉลิมพระเกียรติร.๙ หน้ากว้างประมาณ ๕๒ เมตร มีจำนวนเนื้อที่ดินเท่ากับก่อนเข้าร่วมโครงการ
 - เพิ่มศักยภาพของพื้นที่ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้จากการมีระบบเข้าถึงที่ดินทุกแปลง
 - มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น จากการประเมินมูลค่าที่ดินก่อนและหลังการดำเนินโครงการ
- โดยผู้เชี่ยวชาญการตีราคาทรัพย์สินจาก
- ถนนสายหลักในโครงการกว้าง ๑๒ เมตร ถนนสายรองกว้าง ๙ เมตร โดยไม่ต้องใช้งบประมาณกรุงเทพมหานคร ไม่ต้องเวนคืน และทุกแปลงมีถนนเข้าถึง
 - มีพื้นที่สีเขียว ส่วนกลางเพิ่มขึ้น

- การจัดรูปแปลงที่ดินมีความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ และเป็นไปตามความต้องการของเจ้าของที่ดิน
- เจ้าของที่ดินทุกรายยังคงได้อยู่ในที่ใกล้เคียงตำแหน่งที่ดินเดิม

ภาพแสดงสมาคมได้รับมอบเอกสารสิทธิที่ดินตามผังจัดรูปแปลงที่ดินใหม่จากสำนักงานที่ดินเขตประเวศ เรียบร้อยแล้วจำนวน ๖๑ ฉบับ เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖



๓.๒ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในต่างประเทศ (Best Practice ในต่างประเทศ)

๓.๒.๑ โครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา (Saitama City) ประเทศญี่ปุ่น

โครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา (Saitama City) ประเทศญี่ปุ่น ดำเนินการโดยองค์กรพัฒนาเมือง พื้นที่โครงการ ๒๙๔ ไร่ วางแผนเพื่อรองรับประชากร ๕๗,๐๐๐ คน ระยะเวลาในการดำเนินการ คศ ๑๙๙๑ ถึง คศ ๒๐๐๓ (๑๓ ปี)

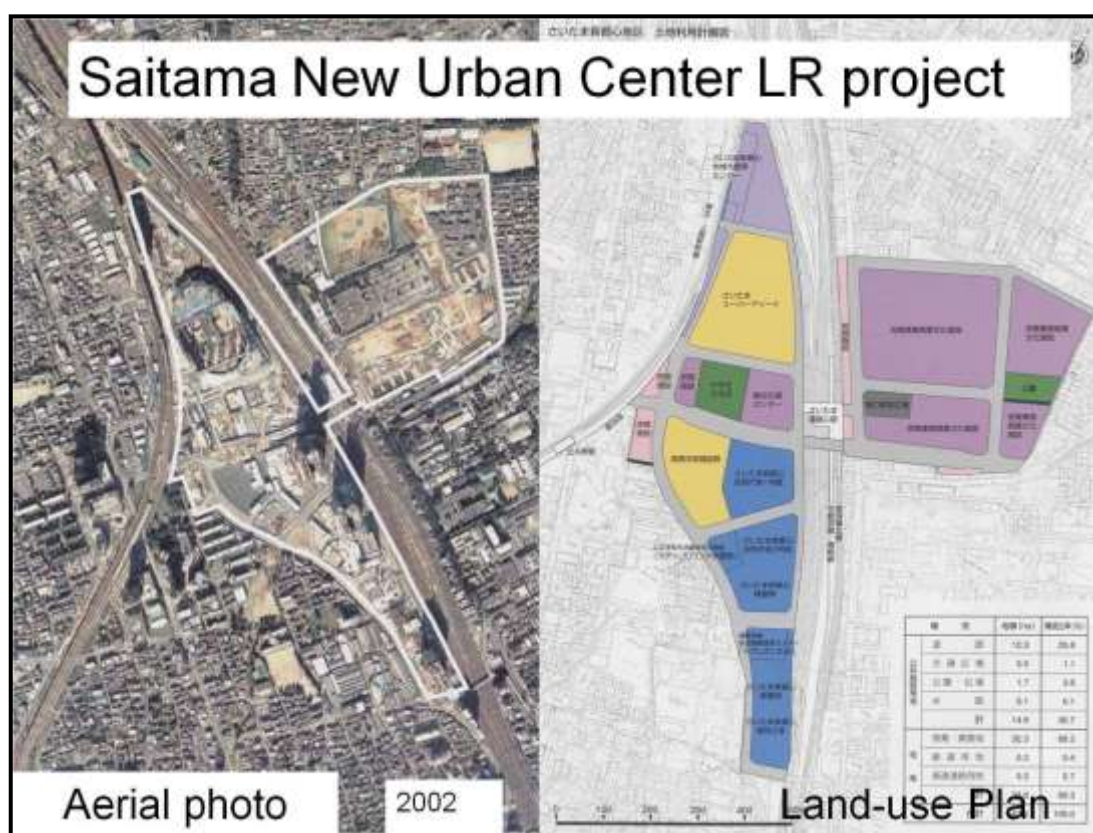
วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๑) สร้างศูนย์กลางเมืองที่มีความเป็นอิสระสูง
- ๒) สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนการเป็นเมืองศูนย์กลางของการลงทุน
- ๓) จัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ

ภาพแสดงที่ตั้งโครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา (Saitama City) ประเทศญี่ปุ่น



ภาพแสดงผังการจัดรูปที่ดิน



๓.๒.๒ โครงการจัดรูปที่ดิน บริเวณย่าน Oshiage-Naribirabashi

ที่ตั้งโครงการอยู่บริเวณสถานี Oshiage-Naribirabashi พื้นที่โครงการประมาณ ๖.๕ Ha (๔๐ไร่) งบประมาณดำเนินการ ๑๐.๑ พันล้านบาท โดยผู้ดำเนินโครงการ คือ สมาคม (ดำเนินการบริหารโครงการ โดย Urban Renaissance Agency)

ภาพแสดงที่ตั้งโครงการ



ภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่



โครงการพัฒนাবริเวณ สถานี Oshiage-Narihiraishi ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง โดยบริเวณดังกล่าวถือเป็นย่านใจกลางเมือง ตั้งอยู่ห่างจากวัดอาสะกุสะไม่มากนัก อีกทั้งในสถานี Oshiage-Narihiraishi ยังเป็นสถานีขนาดใหญ่ มีรถไฟผ่าน 4 สาย ได้แก่ Tobu-Isezaki Line Hanzomon Line Keisei-Oshiage Line และ Toei-Asakusa Line วัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ เพื่อปรับปรุง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และปรับพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้เป็น landmark ใหม่ของเมืองโตเกียว โดยได้มีการกำหนดให้มีการสร้างโตเกียวทาวเวอร์แห่งใหม่ (Tokyo Sky Tree) และพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวในเชิงพาณิชย์อีกด้วย

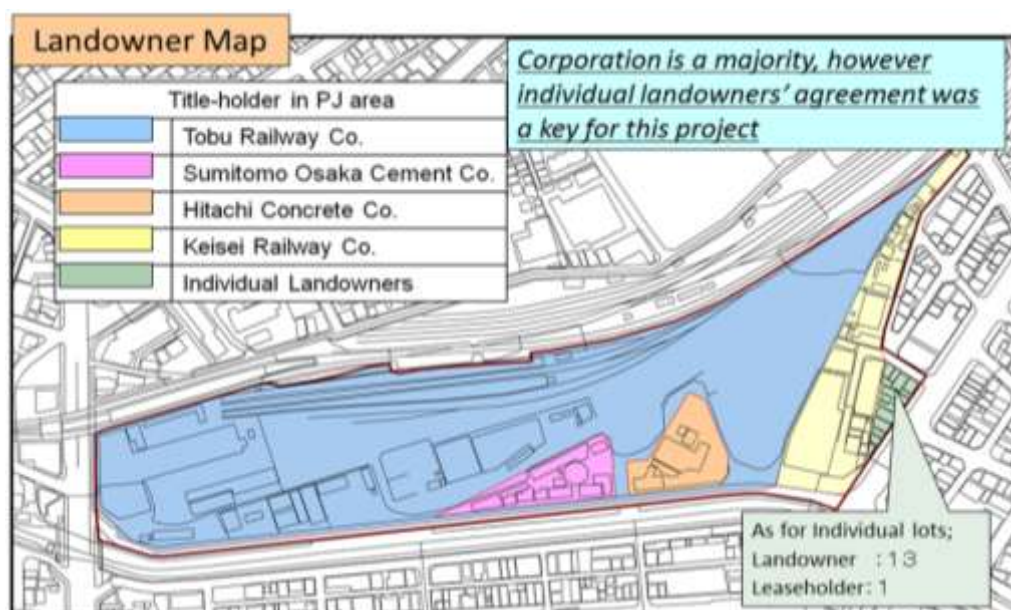
เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่และเป็นการพัฒนาร่วมกันระหว่างเจ้าของที่ดิน รายใหญ่ จำนวน ๔ ราย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เกือบทั้งโครงการ และเจ้าของที่ดินรายย่อยเพียงเล็กน้อย เป็นพื้นที่สำคัญของภาครัฐ ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ระดับย่าน จึงได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลซึ่งต้องการ ปรับปรุงพื้นที่ปูย่านดังกล่าวให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ได้สูงสุด โครงการดังกล่าวได้มีการ กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑) พื้นที่ส่วนใหญ่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม โดยโครงการดังกล่าว ได้มีการก่อสร้าง โตเกียวทาวเวอร์แห่งใหม่ (Tokyo Sky Tree) ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของเมือง โตเกียว บริเวณดังกล่าวจึงมีการสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพื่อรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น เช่น การก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวม การขยายขนาดถนนบริเวณริมแม่น้ำสุมิตะ เป็นต้น

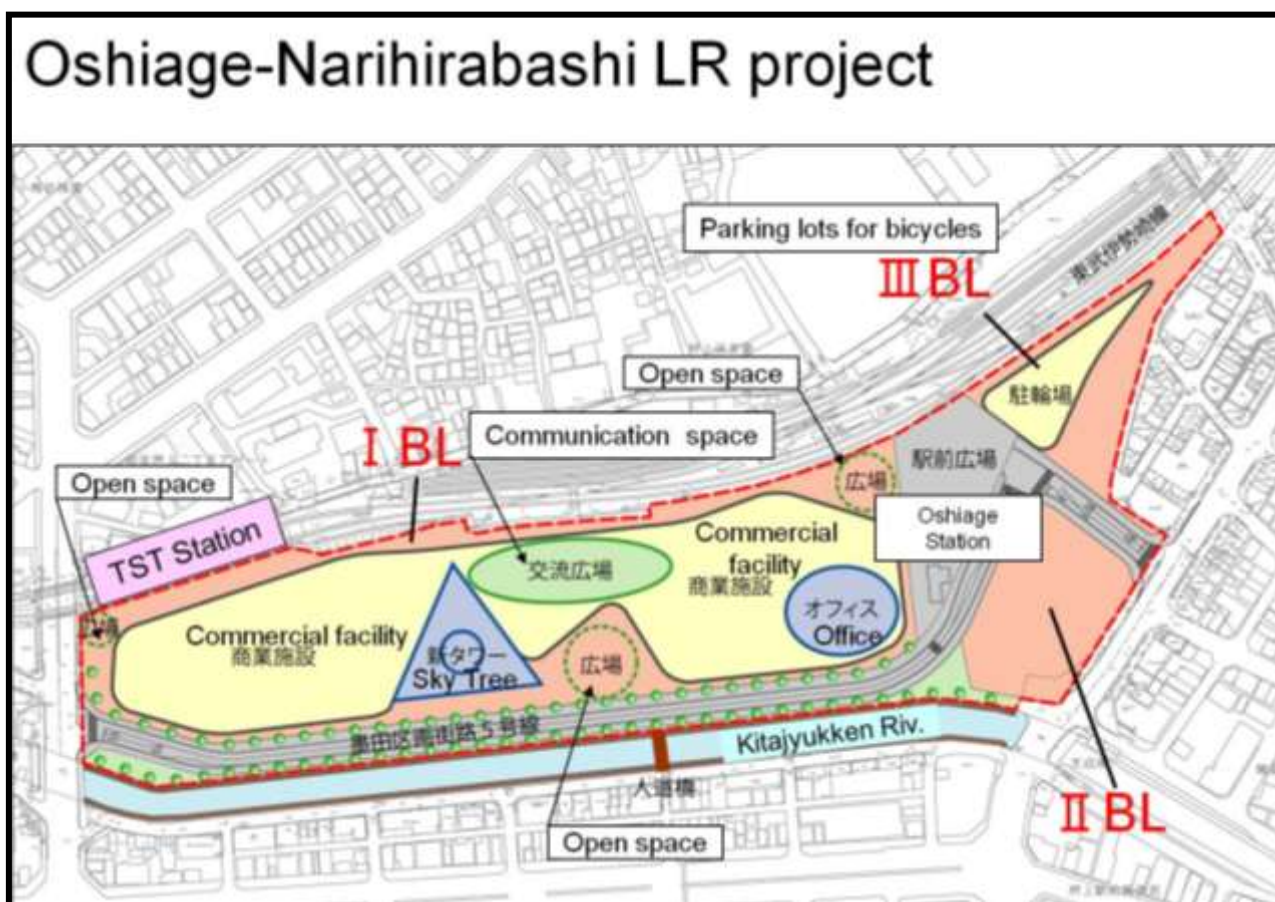
(๒) เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟหลายสาย จึงถือได้ว่าพื้นที่ บริเวณนี้มีศักยภาพในการพัฒนา และเพื่อให้สามารถรองรับประชาชนที่จะเข้ามาใช้พื้นที่ บริเวณดังกล่าวจึง ได้มีการออกแบบให้มีพื้นที่ว่างสาธารณะ และจัดให้มีที่จอดรถจักรยานไว้ให้บริการประชาชนอีกด้วย

(๓) พื้นที่ดังกล่าวได้มีมาตรการส่งเสริม โดยเพิ่ม FAR จาก ๒๐๐% เป็น ๕๐๐% เพื่อ กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในเชิงธุรกิจ

แผนที่แสดงเจ้าของที่ดิน



ภาพแสดงโครงการจัดรูปที่ดิน บริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi



โครงการ Tokyo Sky Tree



๓.๒.๓ โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณ NagakuteNanbu

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่เกษตรกรรมมีขนาดพื้นที่ ๙๘.๒ ha ตั้งอยู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ของอำเภอโอจิ อัตราการปันส่วนพื้นที่ ๓๙.๙ % มีที่จัดหาประโยชน์ประมาณ ๒๘.๙ % งบประมาณของโครงการประมาณ ๒๑,๓๓๐,๐๐๐,๐๐๐ Yen

ภาพแสดงที่ตั้งและการพัฒนาโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณ NagakuteNanbu



โครงการ NagakuteNanbu ประเทศญี่ปุ่น เทศบาลนาากุเตะ มีการจัดตั้งสมาคมจัดรูปที่ดิน ในปี ๑๙๙๘ ซึ่งในสมัยนั้นราคาที่ดินมีราคาต่ำมาก จนมาเมื่อปี ๒๐๐๕ มีการจัดงาน EXPO ในบริเวณใกล้เคียง จึงทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น และสามารถขายที่จัดหาประโยชน์ได้ โครงการที่ดำเนินการมาแล้ว ๑๕ ปี ในระยะ ๖ ปี ที่ผ่านมามีคนย้ายภูมิลำเนาเข้ามาอยู่ในเทศบาลประมาณ ๖,๐๐๐ คน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการแบ่งแปลงที่ดินใหม่ เมื่อเสร็จแล้วจะทำการยกเลิกสมาคม

โครงการ NagakuteNanbu เป็นโครงการจัดรูปที่ดินที่มีตัวแทนเจ้าของที่ดิน โดยมีบริษัท TAMANO คอยให้คำแนะนำและให้ความช่วยเหลือ ลักษณะพิเศษของโครงการ คือ การจัดสรรแปลงที่ดินใหม่ จะได้รับการร้องขอจากเจ้าของที่ดินเดิมว่ามีความต้องการอยู่บริเวณไหน เนื่องจากการจัดรูปดินมีค่าใช้จ่ายสูง จึงมีแนวคิดที่จะไม่ให้มีที่จัดหาประโยชน์หลายแห่ง โดยให้มีที่จัดหาประโยชน์น้อยแห่งเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ เพื่อให้ขายง่าย โดยขายแปลงเล็กให้กับประชาชนทั่วไป และขายแปลงใหญ่ให้บริษัทขนาดใหญ่เพื่อมาทำเป็นศูนย์การค้า

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ได้แก่

- ๑) ความตั้งใจของเจ้าของที่ดิน
- ๒) ความช่วยเหลือจากเทศบาลและหน่วยงานภาครัฐ
- ๓) ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยี

บทที่ ๔

การจัดรูปที่ดินกับการได้มาซึ่งถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ กรณีศึกษา ถนนสาย ข ๖๓

๔.๑ แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวงฯ

โครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครประกอบด้วยถนนสายประธาน (Principal Arterial) ถนนสายหลัก (Minor Arterial) ถนนสายรอง (Collector Street) และถนนสายย่อย (Local Street) ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครมีความยาวถนนรวมทั้งสิ้น ๔,๐๗๖.๑๓ กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ถนนเท่ากับ ๕๘.๔๖ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ ๓.๗๖ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเมื่อรวมกับพื้นที่ถนนในส่วนที่รับผิดชอบโดยกรมทางหลวงกรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานครจะมีพื้นที่ถนนเท่ากับ ๑๑๗.๒๕ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ ๗.๔๗ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรประกอบกับการวิเคราะห์แผนพัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมและขนส่งที่เสนอโดยหน่วยงานต่างๆ พบว่า ปริมาณความต้องการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้นการดำเนินโครงการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง จึงต้องดำเนินการพัฒนาในลักษณะหลายรูปแบบ (Multimodal) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบโครงข่ายขนส่งมวลชนให้เป็นแกนกลางของการขนส่งในทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งระบบทางด่วนและการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งยังคงเป็นรูปแบบที่มีปริมาณการเดินทางสูงเช่นเดียวกัน

กรุงเทพมหานคร ได้กำหนดแนวทางในการบริหารและพัฒนาความเป็นมหานครน่าอยู่อย่างยั่งยืน (Sustainable Metropolis) ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๑๒ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๕๙) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยมีกลยุทธ์หลัก คือส่งเสริมและปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวม คือ เอกสารทางกฎหมายที่ประกอบไปด้วยแผนผังเชิงพื้นที่และข้อกำหนดซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่ระบุลักษณะของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาเมืองในอนาคต

กรุงเทพมหานครได้ประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน คือกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๕๖ โดยมีระยะเวลาบังคับใช้จนถึงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑ กฎกระทรวง ฯ ประกอบด้วย

- ๑) แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทพร้อมด้วยข้อกำหนด
- ๒) แผนผังแสดงที่โล่งพร้อมด้วยข้อกำหนด ประกอบด้วยแผนผังแสดงที่โล่ง ทั้งที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และที่โล่งพักน้ำเพื่อป้องกันน้ำ
- ๓) แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งพร้อมด้วยประกอบด้วยแผนผังแสดงแนวถนนเดิมขยาย ถนนโครงการ โครงการทางพิเศษ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและขนส่งอื่นๆ โดยมีข้อกำหนดให้ใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคมและขนส่ง หรือกิจการที่เกี่ยวข้อง และสาธารณะประโยชน์อื่นๆ
- ๔) แผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภคพร้อมด้วยข้อกำหนด จะมีรูปแบบเป็น ซึ่งประกอบด้วยแผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภคได้แก่ โครงการสถานีไฟฟ้า โครงการโรงกรองน้ำประปา

โครงการโรงบำบัดน้ำเสีย โครงการระบบป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ และโครงการโรงกำจัดขยะ เป็นต้น โดยมีข้อกำหนดให้ใช้ประโยชน์เพื่อการสาธารณูปโภค หรือกิจการที่เกี่ยวข้อง และสาธารณประโยชน์อื่นๆ

แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ นอกเหนือจากโครงการขนส่งมวลชนทางรางที่จะดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรุงเทพมหานคร ตลอดจนโครงการทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งยังได้กำหนดใหม่โครงการก่อสร้างถนนสายหลัก ประกอบกับโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง (Collector and Distributor Road) โดยการขยายและเชื่อมต่อ ถนนย่อยเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าออกสู่ถนนสายหลัก ทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนทางราง จากพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ของถนนสายหลัก (Super Block) ที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งนี้ได้ส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมและขนส่งใหม่ ประสิทธิภาพสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต ประกอบด้วยแนวถนนเดิมขยาย ถนนโครงการ และโครงการทางพิเศษ ซึ่งเดิมแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งประกอบด้วยถนนโครงการสายหลัก สายรอง จำแนกเป็น ๗ ขนาด จำนวน ๒๕ สายทาง ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ ฉบับปัจจุบัน ประกอบด้วยถนนเดิมขยายและถนนโครงการ จำแนกเป็น ๗ ขนาด รวม ๑๔๐ สายทาง ดังนี้

- ถนนแบบ ก ขนาดเขตทาง ๑๒ เมตร จำนวน ๑๙ สาย
- ถนนแบบ ข ขนาดเขตทาง ๑๖ เมตร จำนวน ๘๖ สาย
- ถนนแบบ ค ขนาดเขตทาง ๒๐ เมตร จำนวน ๓ สาย
- ถนนแบบ ง ขนาดเขตทาง ๓๐ เมตร จำนวน ๒๑ สาย
- ถนนแบบ จ ขนาดเขตทาง ๔๐ เมตร จำนวน ๘ สาย
- ถนนแบบ ฉ ขนาดเขตทาง ๕๐ เมตร จำนวน ๑ สาย
- ถนนแบบ ช ขนาดเขตทาง ๖๐ เมตร จำนวน ๒ สาย

ตารางแสดงถนนเดิมขยายและถนนโครงการ ตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง

ประเภทถนน	ความยาว (กิโลเมตร)		
	ถนนเดิมขยาย	ถนนโครงการ	รวม
ถนน ก (๑๒ เมตร)	๒๒.๐๑	๖.๗๑	๒๘.๗๒
ถนน ข (๑๖ เมตร)	๑๓๓.๐๕๖	๖๐.๗๒	๑๙๔.๗๘
ถนน ค (๒๐ เมตร)	-	๑๙.๓๖	๑๙.๓๖
ถนน ง (๓๐ เมตร)	๑๑.๘๕	๕๗.๔๙	๖๙.๓๔
ถนน จ (๔๐ เมตร)	๖.๐๖	๓๗.๒๖	๔๓.๓๒
ถนน ฉ (๕๐ เมตร)	-	๑๓.๙	๑๓.๙
ถนน ช (๖๐ เมตร)	-	๒๔.๕๖	๒๔.๕๖
รวม	๑๗๓.๙๘	๒๒๐.๐๐	๓๙๓.๙๘

โครงการถนนสายรองจำแนกเป็นโครงการถนนเดิมขยาย ก เขตทางกว้าง ๑๒ เมตร และโครงการถนนเดิมขยาย ข เขตทางกว้าง ๑๖ เมตร ซึ่งถนนสายรองแบบ ก และ ข จัดทำขึ้นเพิ่มเติมจากผังเมืองรวมฉบับที่แล้วเพื่อทำให้ระบบการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) มีระบบถนนที่ได้มาตรฐานที่เอื้อต่อการสัญจรเชื่อมโยงกับระบบถนนสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ซึ่งทำให้กิจกรรมการอยู่อาศัย และกิจกรรมอื่นๆ ในแต่ละบริเวณมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นถนนแต่ละประเภทมีหน้าที่เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต

การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นการได้มาซึ่ง ถนนสาย ข ๖๓ ที่อยู่ในพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร หรือพื้นที่ฝั่งธนบุรี จากการรวบรวมข้อมูล พบว่าปริมาณจราจรทิศตะวันตกขาเข้ากรุงเทพมหานครในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าบนโครงข่ายถนนสายหลักที่สำคัญได้แก่ ถนนพระรามที่ ๒ ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม มีปริมาณจราจรรวมในปีพ.ศ.๒๕๕๓ เท่ากับ ๑๖,๐๖๓ ปริมาณการจราจร/ชั่วโมงและเพิ่มขึ้นเป็น ๑๖,๗๐๘, ๑๘,๕๓๘, ๑๙,๒๒๔, ๑๙,๘๖๘ และ ๒๐,๔๔๓ ปริมาณการจราจร/ชั่วโมงในปีพ.ศ.๒๕๕๕, ๒๕๖๐, ๒๕๖๕, ๒๕๗๐ และ ๒๕๗๕ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรบนโครงข่ายกับความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรพบว่า ในปีพ.ศ.๒๕๕๓ มีค่าอัตราส่วนปริมาณการจราจรเท่ากับ ๐.๘๓ และเพิ่มขึ้นเป็น ๐.๘๗, ๐.๙๖, ๑.๐๐, ๑.๐๓ และ ๑.๐๖ ในปีวิเคราะห์ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความต้องการเดินทางมีมากกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการโครงข่ายคมนาคมในการรองรับการเดินทางในอนาคตที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

๔.๒ แนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลและขั้นตอนการศึกษา

ใช้วิธีการศึกษาจากพระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ ๒๕๔๗ เอกสารของทางราชการ และหนังสือทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๑ แนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล

- ๑) เลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ จากการตรวจสอบภาพถ่ายทางอากาศ และกำหนดขอบเขตพื้นที่
- ๒) สรุปรวข้อมูลพื้นที่ปัจจุบัน โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่มาตราส่วน ๑ : ๔๐๐๐ และแผนที่มาตราส่วน ๑ : ๒๐๐๐ ประกอบ
- ๓) สัมภาษณ์จากผู้อยู่อาศัยข้างเคียง กรณีการเข้าถึงพื้นที่
- ๔) ตรวจสอบบะวางที่ดิน เจ้าของที่ดิน
- ๕) ทำหนังสือเชิญเข้าร่วมสัมมนา หลักการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้ประชาชน หรือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้เข้าใจรูปแบบ วิธีการ ประโยชน์
- ๖) รวมกลุ่มตั้งเป็นสมาคม
- ๗) ประชุม เพื่อพิจารณาการปันส่วนที่ดิน โดยใช้หลักการจัดรูปที่ดิน
- ๘) ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

การศึกษานี้ ได้ศึกษาแนวถนนสาย ข ๖๓ โดยใช้การจัดรูปที่ดิน เป็นเครื่องมือช่วยในการพัฒนาเมืองให้เป็นไปตามผังเมืองรวม

๔.๒.๒ ขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนที่ ๑ เลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ จากการตรวจสอบภาพถ่ายทางอากาศและกำหนดขอบเขตพื้นที่

กำหนดแนวนบริเวณจุดตัดของคลองโดยเฉพาะบริเวณปากคลองสายต่างๆที่ต่อเนื่องกับคลองบางกอกน้อยวัดยังเป็นศูนย์กลางของชุมชนพื้นที่ด้านตะวันออกของเขตภาษีเจริญเชื่อมต่อกับคลองบางกอกน้อยเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนริมน้ำมาตั้งแต่ดั้งเดิมสภาพสถาปัตยกรรมของวัดที่หลงเหลืออยู่ในปัจจุบันคาดว่ามีการตั้งสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นอย่างน้อยต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกเชื่อมฝั่งกรุงเทพมหานครและกรุงเทพมหานครบุรีเข้าด้วยกันนับว่าการสร้างสะพานดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาโครงข่ายถนนในฝั่งธนบุรีจนถึงปัจจุบันทำให้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดิน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยทั่วไปเป็นแบบผสมโดยมีการใช้ที่ดินแต่ละประเภทปะปนกันอย่างกระจัดกระจายการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมส่วนใหญ่เกาะกลุ่มอยู่บริเวณสองฟากถนนเพชรเกษมเช่นเดียวกับการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยที่ตั้งถิ่นฐานต่อเนื่องมาจากอดีตตามแนวถนนเพชรเกษมที่เป็นถนนสายหลักสายแรกๆส่วนพื้นที่ด้านหลังแต่ในอดีตเป็นพื้นที่เกษตรกรรมแบบสวนเกษตรผสมผสานกับที่อยู่อาศัยแต่ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๓) พื้นที่อยู่อาศัยมีสัดส่วนที่มากขึ้นราวร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่างตลอด ๑๐ ที่ผ่านมามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นและยังมีความหนาแน่นของบ้านพักอาศัยต่ำที่สุดอีกด้วยด้วยสิ่งที่น่าสนใจคือเป็นเขตที่มีสัดส่วนที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและพาณิชยกรรมกึ่งที่พักอาศัยต่อพื้นที่เขตสูงกว่าเขตอื่นแสดงให้เห็นว่ามีบทบาทในด้านการค้าที่สำคัญโดยเฉพาะตามแนวถนนเพชรเกษมและเมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) ตามแนวถนนเพชรเกษมซึ่งจะสร้างเสร็จในเร็ววันนี้จะยิ่งทำให้ที่อยู่อาศัยเพิ่มจำนวนมากขึ้นและมีแนวโน้มกลายเป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นสูงขึ้น

๑.๔) โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ

- การคมนาคมขนส่งทางบก มีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกสายหลักได้แก่ถนนเพชรเกษมในแนวตะวันออกตะวันตกต่อเนื่องจากถนนจรัญสนิทวงศ์ผ่านกลางพื้นที่เขตและถนนวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษกในแนวเหนือ-ใต้ต่อเนื่องจากเขตตลิ่งชันกรุงเทพมหานครผ่านพื้นที่ภาษีเจริญบริเวณย่านเดอะมอลล์บางแคผ่านเข้าสู่เขตบางบอนและเขตบางขุนเทียน
- การคมนาคมขนส่งทางน้ำ มีประวัติศาสตร์และชุมชนดั้งเดิมที่มีลักษณะคูคลองมากมายปัจจุบันคลองที่ยังถูกใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำโดยใช้เรือยนต์เพล่าใบจักรยาวหรือเรือหางยาวได้แก่ คลองภาษีเจริญ คลองพระยาราชมนตรีคลองบางจากคลองราชสามัคคีและคลองบางแค
- การคมนาคมขนส่งสาธารณะ มีระบบรถโดยสารประจำทางให้บริการหลายสายมีทั้งรถโดยสารธรรมดาโดยสายปรับอากาศและรถปรับอากาศไมโครบัสซึ่งวิ่งไปตามถนนเพชรเกษมเป็นหลักและรถสองแถวและรถขนาดเล็กวิ่งผ่านไปสูชุมชนต่างๆได้แก่บางแค-วัดม่วงบางแค-บางบอนเป็นต้น

ภาพแสดงการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ



ภาพแสดงสภาพถนนสายสำคัญในพื้นที่โครงการ



ถนนเพชรเกษม



ถนนวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษก

ภาพแสดงสภาพลำคลองที่สำคัญในพื้นที่โครงการ



คลองพระยาราชมนตรี



คลองภาษีเจริญ



คลองบางจาก



คลองบางระเนะ

๑.๕) ลักษณะทางเศรษฐกิจ

พื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางรองรับกิจกรรมทางการค้าและพาณิชยกรรมทางด้านฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาในลักษณะกึ่งชนบทและกึ่งชุมชนเมืองแต่เดิมมีลักษณะกิจกรรมทางด้านเกษตรกรรมปัจจุบันมีการขยายตัวของเมืองทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปมีลักษณะของชุมชนเมืองมากขึ้นมีการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางการค้าและพาณิชยกรรมกระจุกตัวอยู่ริมถนนเพชรเกษมเป็นหลัก

ภาพแสดงลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการ



พาณิชยกรรมสมัยใหม่

ตลาดบางแค

พาณิชยกรรมริมถนนสายหลัก

๑.๖ ประชากร

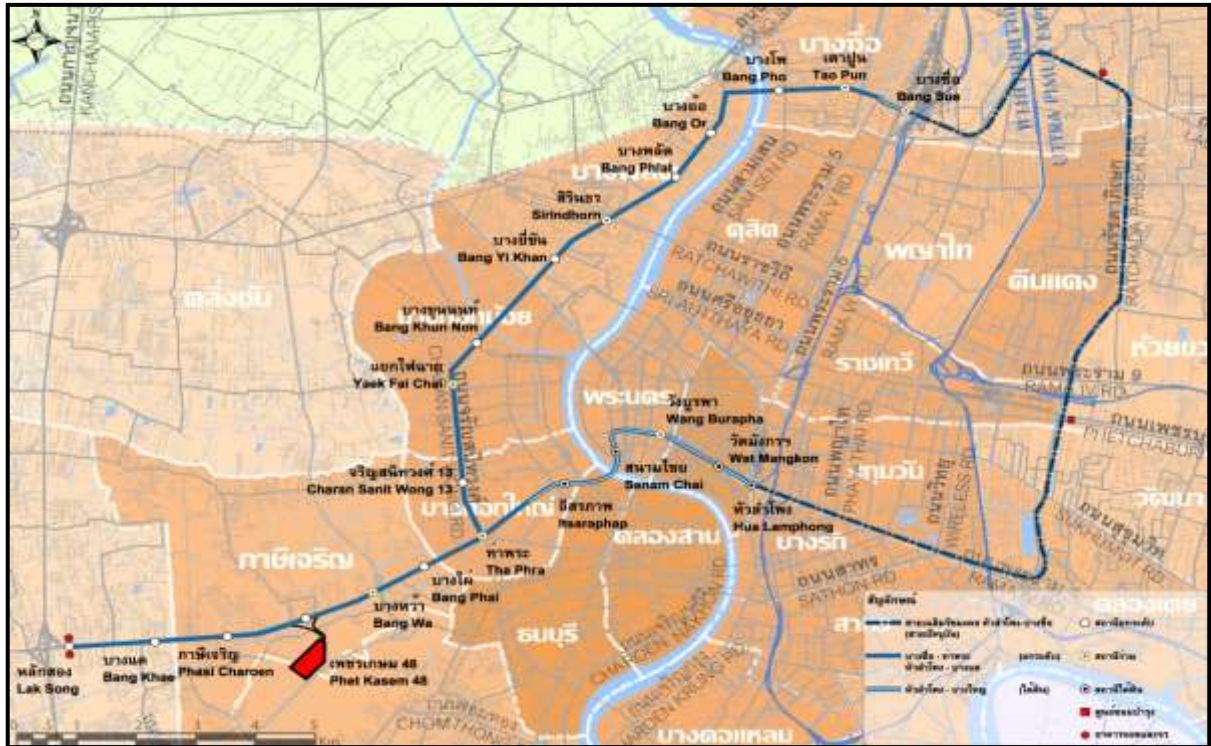
การคาดประมาณประชากรในอีก ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓) เขตภาษีเจริญมีประชากรทั้งหมด ๑๖๓,๑๙๖ คนมีจำนวนครัวเรือน ๗๐,๙๕๕ ครัวเรือน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเขตภาษีเจริญ มีแนวโน้มจะมีการขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว

๑.๗) ลักษณะทางกายภาพและการเข้าถึงพื้นที่โครงการ

ถนนสาย ข ๖๓ เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนเพชรเกษมที่บริเวณห่างจากถนนเพชรเกษม บรรจบกับคลองบางด้วน ไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนเพชรเกษม ระยะประมาณ ๑๑๐ เมตร ไปทางทิศใต้ ระยะประมาณ ๒๔๐ เมตร จนบรรจบกับถนนเทอดไทที่บริเวณห่างจากถนนเทอดไท บรรจบกับถนนราชพฤกษ์ ไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทอดไท ระยะประมาณ ๑,๓๕๐ เมตร

พื้นที่ศึกษามีถนนเพชรเกษมเป็นถนนสายหลักผ่านพื้นที่ ปัจจุบันมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ตลอดแนวถนนเพชรเกษม รวมทั้งผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้พื้นที่บริเวณดังกล่าว เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่หนาแน่นปานกลาง (สีส้ม ย.๕) ซึ่งมีแนวโน้มที่ชุมชนจะขยายตัวอย่างรวดเร็ว การกำหนดแนวถนนสาย ข ๖๓ หรือสาย ข อื่นๆ ในพื้นที่ดังกล่าว จะเป็นตัวเสริมรองรับปริมาณการจราจรที่แออัดคับคั่งของถนนสายสำคัญในบริเวณดังกล่าวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พื้นที่บริเวณแนวถนน ข ๖๓ นี้ จะมีแนวรถไฟฟ้าวิ่งเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงฯ (คลองภาษีเจริญและคลองบางหว้า) ซึ่งบริเวณตอนบนของแนวถนนสาย ข ๖๓ ที่มีการเวนคืนที่ดินแล้ว ขณะนี้ (พ.ศ.๒๕๕๗)อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างต่อม่อของเสาไฟฟ้า ซึ่งอาจเจรจาร่วมกับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อกันพื้นที่ไว้เป็นแนวถนนสาย ข ๖๓ ซึ่งเป็นงานเร่งด่วนที่ต้องรีบดำเนินการ

ภาพแสดงที่ตั้ง สถานีเพชรเกษม ๔๘ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-ท่าพระ)
เป็นทางเข้า-ออก ศูนย์ซ่อมบำรุงฯ



ภาพแสดงที่ตั้ง โครงการถนนสาย ข ๖๓



ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของถนนสาย ข.๖๓ ตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งฯ



แนวถนนสาย ข๖๓ เริ่มต้นจากถนนเพชรเกษม



แนวถนนสาย ข๖๓ สิ้นสุดบริเวณถนนเทอดไท



ทางเข้าพื้นที่โครงการ (กว้าง ๗๕ ซม. - ๑ ม.)



ลักษณะพื้นที่ตาบอด ในพื้นที่โครงการ

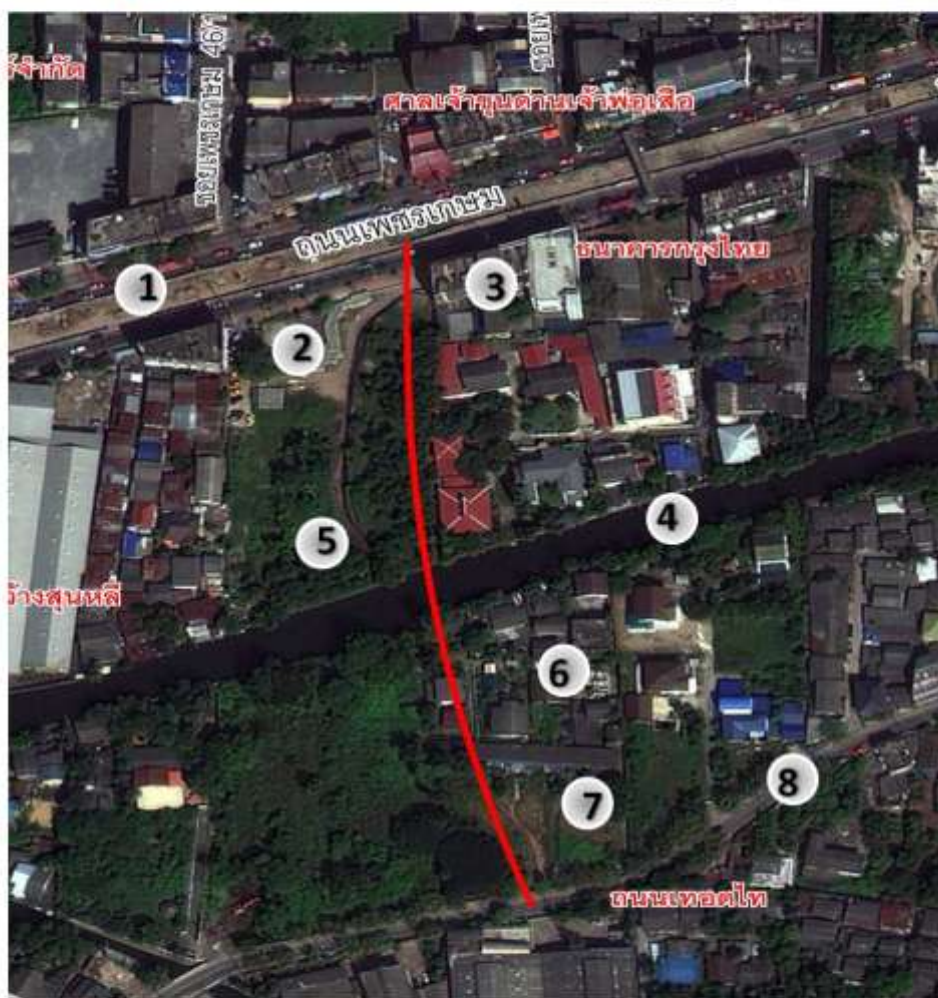


คลองภาษีเจริญ กั้นกลางพื้นที่ตอนบนกับตอนล่าง



ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าฯ ติดกับพื้นที่โครงการ

ภาพแสดงที่ตั้งสำคัญของพื้นที่โครงการ ข ๖๓



แนวถนน ข ๖๓ เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนเพชรเกษมและถนนเทอดไท ความยาวประมาณ ๑๓๐ เมตร ปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่ เป็นที่พักอาศัยที่มีความแออัด สภาพบ้านเรือนส่วนใหญ่ทรุดโทรม

การเข้าถึง ตอนบนของพื้นที่โครงการ คือแนวถนนเพชรเกษม ปัจจุบัน มีโครงการก่อสร้างแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตอนกลางมีคลองภาษีเจริญ คัน ส่วนตอนล่าง คือแนวถนนเทอดไท

ขั้นตอนที่ ๒ สํารวจข้อมูลพื้นที่ปัจจุบัน โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ ๑ : ๔๐๐๐ และแผนที่ ๑ : ๒๐๐๐ ประกอบ

ภาพแสดงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน



ภาพแสดงแนวเส้นทางที่คัดเลือกนำมาศึกษา สาย ข ๖๓



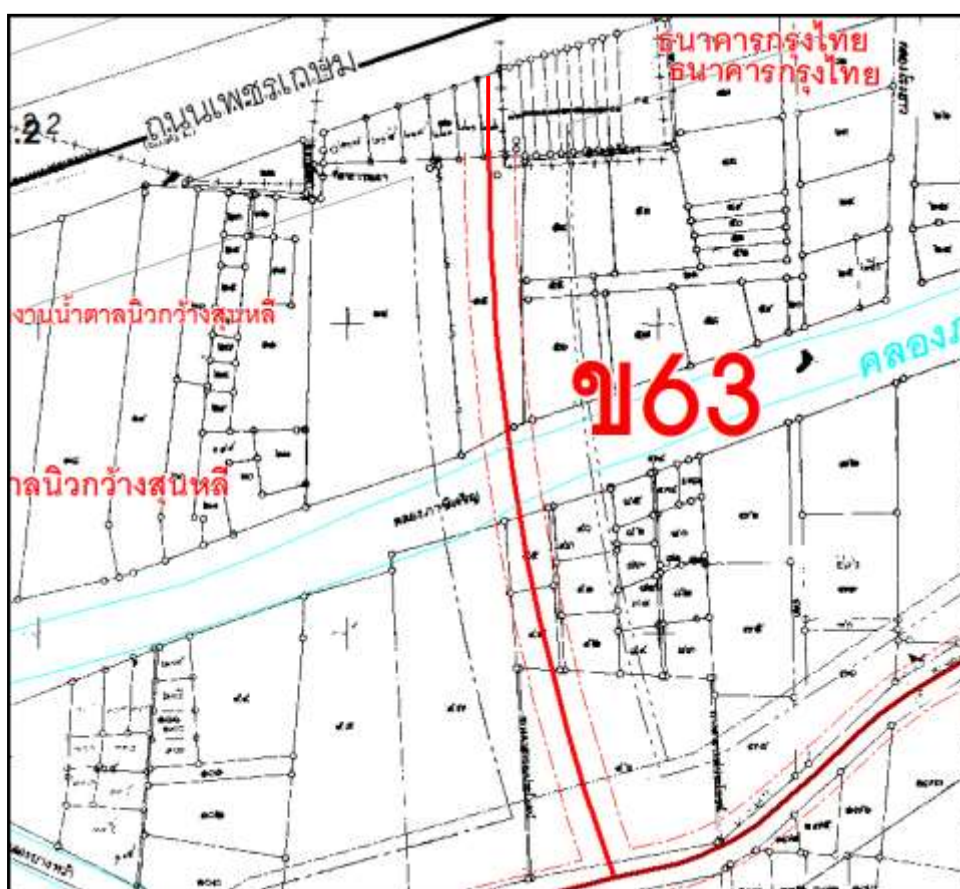
ขั้นตอนที่ ๓ สัมภาษณ์จากผู้อยู่อาศัยข้างเคียง กรณีการเข้าถึงพื้นที่

ภาพแสดงการออกภาคสนามเพื่อสัมภาษณ์จากผู้อยู่อาศัย



ขั้นตอนที่ ๔ ตรวจสอบระวางที่ดิน เจ้าของที่ดิน

ภาพแสดงระวางโฉนดที่ดิน ตามแนวนนโครงการ สาย ข ๖๓



ภาพแสดงแนวเขตทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค



ภาพแสดงระวางโฉนดที่ดินและการใช้อาคาร ตามแนวมถนนโครงการ สาย ข ๖๓ และแนวรถไฟฟ้า



สัญลักษณ์

- แนวรถไฟฟ้า
- แนวถนนสาย ข ๖๓

๔.๑) ผลการสำรวจตรวจสอบพื้นที่โครงการ

บริเวณตอนบนของพื้นที่ของโครงการ ซึ่งติดถนนเพชรเกษม มีแนวโครงการก่อสร้างสถานีซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายบางซื่อ-ท่าพระ ดังนั้น การก่อสร้างถนนสาย ข ๖๓ ที่อยู่ติดกัน สามารถใช้วิธีการเจรจาขอใช้พื้นที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างถนน สาย ข ๖๓ ช่วงตอนบน ก่อนข้ามคลองภาษีเจริญ

สำหรับบริเวณตอนล่างของพื้นที่โครงการสามารถใช้วิธีการจัดรูปที่ดินในการดำเนินการได้ เนื่องจากมีสภาพเป็นพื้นที่ราบลาด ทางเข้าออกมีขนาดเล็ก ไม่สามารถเข้าถึงด้วยรถยนต์ได้ และการเพิ่มถนนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ จะช่วยให้การเดินทางภายในพื้นที่ฝั่งธนบุรี บริเวณพื้นที่เขตภาษีเจริญ มีความคล่องตัวมากขึ้น

ภาพแสดงลักษณะแปลงที่ดิน ก่อนและหลังจัดรูปที่ดิน



๔.๒) หลักการปันส่วนที่ดิน

จากการตรวจสอบภาพถ่ายทางอากาศที่ดิน พบว่า มีจำนวนแปลงที่ดินของเอกชน จำนวน ๑๖ แปลง มีขนาดที่ดินแตกต่างกัน โดย แปลงที่ดินหมายเลข ๑ ถึง ๑๕ ทางเข้าออกมีขนาดเล็ก (๑ เมตร) บางแปลงเข้าออกทางคลองภาษีเจริญ ส่วนแปลงหมายเลขที่ ๑๖ ติดถนนเทอดไท

การกำหนดแนวถนนสาย ข ๖๓ ซึ่งมีความกว้าง ๑๖ เมตร ทำให้ความกว้างของพื้นที่โครงการเหลือเพียง ๕๒ เมตร (หน้ากว้างแปลงที่ ๑๖ มีขนาด ๖๘ เมตร ตัดถนนไป ๑๖ เมตร เหลือ ๕๒ เมตร) ขณะเดียวกัน ในการวางผังต้องมีถนนผ่านทุกแปลง

เนื่องจากพื้นที่มีขนาดเล็ก ความกว้างของแปลงที่ดิน ประมาณ ๖๘ เมตร การกำหนดจำนวนถนนซอยจึงควรให้น้อยที่สุด ทุกแปลงต้องมีถนนผ่าน พื้นที่จัดหาประโยชน์ กำหนดให้อยู่ริมถนนเทอดไท และริมถนนสาย ข ๖๓ ซึ่งเมื่อวางผังเรียบร้อยแล้ว มูลค่าที่ดินจะเพิ่มขึ้นหลายเท่า

พื้นที่จัดหาประโยชน์นี้ สามารถขายและนำเงินมาชดเชยให้กับเจ้าของพื้นที่ปากทาง หรือ ยกพื้นที่จัดประโยชน์ให้กับพื้นที่ปากทาง (พื้นที่หมายเลข ๑๖) เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ติดถนนเทอดไท ซึ่งอนาคตตามแผนก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กำหนดให้เป็นถนนขนาด ๓๐ เมตร

พื้นที่หมายเลข ๑๖ จะมีขนาดลดลงไป ประมาณ ๑,๑๒๐ ตร.ม (๑๖x๗๐ ม.) เพื่อเป็นแนวถนน ข ๖๓ แต่จะได้ชดเชยจากพื้นที่จัดหาประโยชน์ ๒ แปลง คือพื้นที่หมายเลข ๑๗ และ ๑๘ (ตามผังจัดรูปแปลงที่ดินใหม่) ซึ่งจะมีมูลค่าเท่ากับพื้นที่ที่ปันส่วนให้กับโครงการเพื่อทำเป็นแนวถนน

ขณะที่ พื้นที่หมายเลข ๙, ๑๐ และ ๑๑ ซึ่งมีขนาดเล็ก อาจต้องปรับให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม มีแนวถนนผ่านประมาณ ๔ เมตร (หากถนนกว้างกว่า ๔ เมตร พื้นที่ทั้ง ๓ แปลงจะต้องถูกปันส่วนมากขึ้น ก็อาจเหลือพื้นที่เล็กมากจนไม่สามารถทำอะไรได้) เมื่อวางผังแล้วจะเหลือพื้นที่ประมาณ ๖๐ ตารางวา

อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนการปันส่วน ขึ้นอยู่กับขนาดถนนเข้าถึงพื้นที่ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมูลค่าที่ดินหลังจัดรูป พื้นที่จัดหาประโยชน์ สิ่งสำคัญของการจัดรูป คือ การได้อัตราปันส่วนที่ดินที่เหมาะสมทุกคนในโครงการยอมรับได้ เป็นไปตามเกณฑ์ของการจัดรูปที่ดิน ซึ่งต้องมี พื้นที่ถนน พื้นที่จัดหาประโยชน์ พื้นที่ส่วนกลาง ความสำเร็จจึงขึ้นอยู่กับการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าของที่ดิน และส่วนที่เกี่ยวข้อง การเจรจาอาจต้องใช้เทคนิคหลายรูปแบบ การจูงใจให้เห็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น หลักการเจรจาใกล้เคียง เป็นสิ่งสำคัญ

การจัดรูปที่ดิน แม้ว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องจะกำหนดไว้ว่าวิธีดำเนินการมีหลายแบบ เอกชนดำเนินการเองในรูปแบบสมาคม ภาครัฐ กรุงเทพมหานครดำเนินการเองภายใต้แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานครที่ได้นำเสนอในบทแรกๆ สำหรับการดำเนินการในรูปแบบสมาคมนั้น เป็นการดำเนินการเองโดยภาคเอกชน พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดินฯกำหนดว่า หากมีประชาชน ๒ ใน ๓ ของโครงการเห็นด้วย ก็สามารถรวมตัวเสนอชื่อขอจัดตั้งสมาคมต่อคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ กรุงเทพมหานคร เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไปได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว จำนวนผู้เข้าร่วมโครงการควรมี ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ จึงจะสำเร็จได้

สิ่งที่เสนอเป็นแนวคิดในการวางผังพื้นที่ด้วยการจัดรูปที่ดิน ซึ่งหากปฏิบัติจริง ต้องมีการประชุมปรึกษาหารือ จนสามารถได้ข้อยุติ ซึ่งผังก็จะมีเปลี่ยนแปลงจนนับครั้งไม่ถ้วน แต่ที่สุดแล้ว ก็สามารถดำเนินการได้

ขั้นตอนที่ ๕ ทำหนังสือเชิญเข้าร่วมสัมมนา หลักการจัดรูปที่ดิน เพื่อให้ประชาชน หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้เข้าใจรูปแบบ วิธีการ ประโยชน์

ขั้นตอนที่ ๖ รวมกลุ่มตั้งเป็นสมาคม

พระราชบัญญัติการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ พ.ศ.๒๕๔๗ มาตรา ๑๕ กำหนดว่า สมาคมจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่จะจัดตั้งได้ก็แต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้และมีวัตถุประสงค์หลักเกี่ยวกับการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่

มาตรา ๓๕ ผู้ที่จะเป็นผู้ดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ได้มีดังต่อไปนี้

- (๑) สมาคม
- (๒) กรมโยธาธิการและผังเมืองการเคหะแห่งชาติและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- (๓) หน่วยงานของรัฐหรือนิติบุคคลอื่นใดที่รัฐจัดตั้งขึ้นเพื่อการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่
- (๔) หน่วยงานของรัฐอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวงให้หน่วยงานตาม (๒) ดำเนินการจัดรูปที่ดินตามแผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของจังหวัด

ขั้นตอนที่ ๗ ประชุม เพื่อพิจารณาการปันส่วนที่ดิน โดยใช้หลักการจัดรูปที่ดิน

ขั้นตอนที่ ๘ ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร

เมื่อสมาคมได้ประชุมเจ้าของที่ดิน เห็นชอบอัตราปันส่วนที่ดินและยินยอมให้ดำเนินการต่อ ก็สามารถดำเนินการจัดทำคำขอดำเนินการเพื่อขออนุมัติต่อคณะกรรมการส่วนจังหวัด ดำเนินการให้เป็นจริงต่อไปได้

บทที่ ๕

สรุปและเสนอแนะ

การจัดรูปที่ดินเป็นวิธีพัฒนาเมืองวิธีหนึ่ง ที่ประสบความสำเร็จมาแล้วในหลายประเทศ มีใช้วิธีใหม่สำหรับประเทศไทย โครงการที่ประสบความสำเร็จในหลายๆจังหวัดดำเนินการโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย และทั้งหมดเป็นโครงการที่ดำเนินการโดยภาครัฐ สำหรับกรุงเทพมหานครเอง ในระยะ ๑๐ ปีที่ผ่านมา มีความพยายามที่จะพัฒนาที่ดินตาบอด(ไม่มีทางเข้าถึง) ที่ดินที่การเข้าถึงไม่สะดวก ที่ดินไม่เป็นระเบียบด้วยวิธีการจัดรูปที่ดิน แม้จะเริ่มต้นหลายโครงการ แต่ประสบปัญหาการก้าวไม่ทันภาคเอกชนในการพัฒนาที่ดิน ความจำเป็นเร่งด่วนในการใช้เงินของเจ้าของที่ดิน ทำให้ต้องขายที่ดินให้กับบริษัทอสังหาริมทรัพย์ กฎหมายที่ยังไม่สมบูรณ์ในระยะแรกๆ ทำให้ประชาชนขาดความมั่นใจ ไม่เห็นภาพที่ชัดเจนว่าตนจะได้รับประโยชน์อย่างไร

อย่างไรก็ตาม กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการสำเร็จแล้ว ๑ โครงการ ในรูปของสมาคมดำเนินการโดยเจ้าของที่ดิน ได้แก่ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณสวนหลวง ร๙ เป็นโครงการที่อาศัยความร่วมมือจากเจ้าของที่ดิน สำนักผังเมือง คณะกรรมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีผู้แทนจากส่วนราชการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา เช่น กรมโยธาธิการและผังเมือง การไฟฟ้า การประปา ฯลฯ รวมทั้งผู้ทรงคุณวุฒิต่างๆ ผู้บริหารกรุงเทพมหานคร

จากการที่กรุงเทพมหานครมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วไปตามถนนสายหลักในอดีต ทำให้พื้นที่หลายบริเวณกลายเป็นที่ตาบอด รัฐไม่สามารถให้บริการขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมได้ การได้มาซึ่งถนนในยุคปัจจุบัน คงไม่สามารถใช้วิธีเวนคืนได้ตลอดทุกสาย การจัดรูปที่ดินสามารถทำได้หากทุกภาคส่วนร่วมมือกันทำงานอย่างเร่งด่วน ผังที่เสนอ เป็นแนวคิดตามหลักการจัดรูปที่ดิน ซึ่งหากปฏิบัติจริง ต้องมีการประชุมปรึกษาหารือ จนได้ข้อยุติ ซึ่งผังก็จะมีการเปลี่ยนแปลงนับครั้งไม่ถ้วน เพื่อให้ทุกคนมีความพึงพอใจ จะทำให้เมืองมีความน่าอยู่ยิ่งขึ้น

ในการให้ได้มาซึ่งถนนตามผังเมืองรวม มีข้อเสนอ ดังนี้

๑. ประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สำนักการโยธา สำนักการระบายน้ำ และสำนักผังเมือง กรณีดังกล่าว พื้นที่ตอนบน เนือคลองภาษีเจริญ สำนักการโยธาประสานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กันพื้นที่ไว้เป็นแนวถนนสาย ข ๖๓ (ขณะนี้ รฟม.อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างต่อมอรถไฟฟ้า) พื้นที่ตอนล่าง สำนักผังเมืองใช้กระบวนการจัดรูปที่ดินให้ได้แนวของถนน ข ๖๓

๒. สำนักการโยธา นำเสนอผู้บริหารกรุงเทพมหานครนำค่าเวนคืนที่ต้องจ่ายให้กับประชาชนในพื้นที่เปลี่ยนเป็นค่าเช่าที่อยู่อาศัยระหว่างการก่อสร้างโครงการ

๓. พิจารณาเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor area ratio) ให้เป็นโบนัสกับพื้นที่ที่พัฒนาด้วยวิธีจัดรูปที่ดิน จะทำให้ประชาชนในพื้นที่อื่นมีความสนใจมากขึ้น กทม.ก็จะสามารถประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดินอีกจำนวนมาก

๔. ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านการจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะเรื่องการปันส่วนที่ดิน เพื่อเป็นพื้นที่ถนนละพื้นที่จัดหาประโยชน์

คำนำ

การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่เป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาเมือง ซึ่งนับว่าเป็นเรื่องใหม่ และยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย ดังนั้น ผู้จัดทำ จึงได้นำหลักการจัดรูปที่ดิน ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติ รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการศึกษาการดำเนินการจัดรูปที่ดินเพื่อให้ได้มาซึ่งถนน ตามแนวเส้นทางในผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง ท้ายกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖

ผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณ ดร.เกรียงพล พัฒนรัฐ ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง ผู้ให้การสนับสนุน และขอขอบพระคุณ อาจารย์ธวัชชัย พิทักษ์กุล ผู้ให้คำชี้แนะในการจัดทำรายงานและหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

นางสาวอุไร อร่ามวงศ์ตระกูล
ผู้อำนวยการกองวางผังพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง
๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๗

สารบัญ

คำนำ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญภาพ	ค

บทที่ ๑ บทนำ	๑ - ๑
๑.๑ สภาพและความสำคัญของปัญหา	๑ - ๒
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑ - ๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑ - ๒
๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑ - ๒
๑.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๑ - ๒

บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒ - ๑
๒.๑ ลักษณะสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	๒ - ๑
๒.๒ หัวใจสำคัญของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	๒ - ๑
๒.๒.๑ การปันส่วนที่ดิน	๒ - ๑
๒.๒.๒ การจัดรูปแปลงที่ดินใหม่	๒ - ๑
๒.๓ พื้นที่ที่สามารถพัฒนาโดยวิธีการจัดรูปที่ดิน	๒ - ๑
๒.๔ หลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่	๒ - ๒
๒.๕ ลักษณะพิเศษของการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง	๒ - ๒
๒.๖ ประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	๒ - ๔
๒.๗ ผู้ดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	๒ - ๔
๒.๘ ขั้นตอนการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	๒ - ๔

บทที่ ๓ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานคร (Best Practice ในกรุงเทพมหานคร) และในต่างประเทศ (Best Practice ในต่างประเทศ)	๓ - ๑
๓.๑ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในกรุงเทพมหานคร (Best Practice)	๓ - ๑
๓.๑.๑ แผนแม่บทและพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร	๓ - ๑
๓.๑.๒ โครงการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร : พื้นที่บริเวณสวนหลวง ร.๙	๓ - ๖
๓.๒ กรณีศึกษากระบวนการจัดรูปที่ดินในต่างประเทศ (Best Practice)	๓ - ๙
๓.๒.๑ โครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา (Saitama City)	๓ - ๙
๓.๒.๒ โครงการจัดรูปที่ดิน บริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi	๓ - ๑๐
๓.๒.๓ โครงการจัดรูปที่ดินบริเวณ NagakuteNanbu	๓ - ๑๓

สารบัญ(ข)

บทที่ ๔ การจัดรูปที่ดินกับการได้มาซึ่งถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวงให้ใช้	
บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๖ กรณีศึกษา ถนนสาย ข ๖๓	๔ - ๑
๔.๑ แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวง	๔ - ๑
๔.๒ แนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลและขั้นตอนการศึกษา	๔ - ๓
๔.๒.๑ แนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล	๔ - ๓
๔.๒.๒ ขั้นตอนการศึกษา	๔ - ๓
บทที่ ๕ สรุปและเสนอแนะ	๕ - ๑

สารบัญภาพ(ค)

ภาพแสดงเปรียบเทียบการได้มาซึ่งถนนระหว่างการจัดรูปที่ดินกับการเวนคืนที่ดิน	๒ - ๓
ภาพแสดงพื้นที่เขตส่งเสริมการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร๑๗แห่ง	๓ - ๒
ภาพแสดงพื้นที่เป้าหมายการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๙ บริเวณ	๓ - ๓
ภาพแสดงที่ตั้งโครงการจัดรูปที่ดินสวนหลวง ร.๙	๓ - ๔
ภาพแสดงผังแปลงที่ดินก่อนจัดรูปที่ดิน	๓ - ๕
ภาพแสดงตำแหน่งที่ดินของกรุงเทพมหานคร	๓ - ๖
ภาพแสดงผังก่อนจัดรูปแปลงที่ดิน	๓ - ๖
ภาพแสดงผังจัดรูปแปลงที่ดินใหม่	๓ - ๗
ภาพแสดงพื้นที่โครงการก่อนจัดรูปที่ดิน	๓ - ๘
ภาพแสดงพื้นที่โครงการระหว่างก่อสร้าง	๓ - ๘
ภาพแสดงสมาคมได้รับมอบเอกสารสิทธิ์ที่ดินตามผังจัดรูปที่ดินใหม่จากสำนักงานเขตประเวศ	๓ - ๙
ภาพแสดงที่ตั้งโครงการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา(Saitama City) ประเทศญี่ปุ่น	๓ - ๑๐
ภาพแสดงผังการจัดรูปที่ดินเมืองไซตามา(Saitama City) ประเทศญี่ปุ่น	๓ - ๑๐
ภาพแสดงที่ตั้งโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi	๓ - ๑๑
ภาพแสดงภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่จัดรูปที่ดินบริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi	๓ - ๑๑
ภาพแสดงเจ้าของที่ดินโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi	๓ - ๑๒
ภาพแสดงโครงการจัดรูปที่ดิน บริเวณย่าน Oshiage-Narihirabashi	๓ - ๑๓
ภาพแสดงโครงการ Tokyo Sky Tree	๓ - ๑๓
ภาพแสดงที่ตั้งและการพัฒนาโครงการจัดรูปที่ดินบริเวณ NagakuteNanbu	๓ - ๑๔
ภาพแสดงที่ตั้งโครงการ(แนวนอนสาย ข ๖๓)	๔ - ๔
ภาพแสดงการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ	๔ - ๕
ภาพแสดงสภาพถนนสายสำคัญในพื้นที่โครงการ	๔ - ๖
ภาพแสดงสภาพลำคลองที่สำคัญในพื้นที่โครงการ	๔ - ๖
ภาพแสดงลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการ	๔ - ๗
ภาพแสดงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายหัวลำโพง-ท่าพระ	๔ - ๘
ภาพแสดงที่ตั้งสถานีเพชรเกษม ๔๘ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-ท่าพระ)	๔ - ๘
ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของถนนสาย ข.๖๓ ตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมฯ	๔ - ๙
ภาพแสดงที่ตั้งสำคัญของพื้นที่โครงการ ข ๖๓	๔ - ๑๐
ภาพแสดงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	๔ - ๑๑
ภาพแสดงแนวเส้นทางที่คัดเลือกนำมาศึกษา สาย ข ๖๓	๔ - ๑๑
ภาพแสดงการออกภาคสนามเพื่อสัมภาษณ์จากผู้อาศัย	๔ - ๑๒
ภาพแสดงระวางโฉนดที่ดิน ตามแนวนอนโครงการ สาย ข ๖๓	๔ - ๑๒
ภาพแสดงแนวเขตทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค	๔ - ๑๓
ภาพแสดงระวางโฉนดที่ดินการใช้อาคารบนที่ดินตามแนวนอนโครงการสาย ข๖๓	๔ - ๑๓
ภาพแสดงลักษณะแปลงที่ดิน ก่อนและหลังจัดรูปที่ดิน	๔ - ๑๔