

เส้นทางขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลได้หลายเส้นทาง อีกทั้งเป็นการเสริมสร้างโครงข่ายการติดต่อระหว่างประเทศที่หนาแน่นขึ้นในภูมิภาคอินโดจีน ทำให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัว เนื่องจากนโยบายเปิดประเทศและการขนส่งสินค้าติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศต่างๆ ในตลาดโลกมีความคล่องตัวมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการพัฒนาประเทศ ทำให้สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็วในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งสามารถที่จะกำหนดรูปแบบการพัฒนาให้สามารถกระจายออกไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้อย่างสมดุล โดยอาศัยระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งการปรับปรุงเสริมสร้างเส้นทางใหม่ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังเช่นปัจจุบันประเทศลาวได้มีการติดต่อทำการค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านในหลายจุดที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศไทย รวมทั้งประเทศเวียดนาม จีน และกัมพูชา

เมืองเวียงจันทน์ซึ่งเป็นนครหลวงของลาวนับเป็นเมืองชายแดนที่สำคัญในภาคกลางของประเทศที่มีความโดดเด่นด้วยการมีพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในใจกลางของประเทศและมีชายแดนทางด้านทิศใต้ติดกับเมืองหนองคายซึ่งเป็นชุมชนเมืองชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน นครหลวงเวียงจันทน์กับเมืองหนองคายนี้ ได้มีการติดต่อกันมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน จึงนับเป็นจุดที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนที่สำคัญจุดหนึ่งของลาว แม้ว่าการค้าตามแนวชายแดนระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับเมืองหนองคายต้องประสบกับอุปสรรคบ้างในช่วงระยะเวลากว่า 20 ปีที่ผ่านมา อันเนื่องจากความแตกต่างในเรื่องของระบอบการปกครองและนโยบายของลาวในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา นั้นค่อนข้างที่จะปิดประเทศ แต่เมื่อลาวได้มีการดำเนินนโยบายปฏิรูประบบเศรษฐกิจให้เป็นระบบตลาดเสรี มีการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และมีนโยบายเปิดประเทศเพื่อค้าขายกับประเทศต่างๆ มากขึ้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ทำให้การค้าตามแนวชายแดนลาว-ไทยขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่ก็มีอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งคือ แม่น้ำโขงซึ่งเป็นเส้นกั้นพรมแดนธรรมชาตินั้น ได้ทำให้การค้าระหว่างเวียงจันทน์กับหนองคายต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นหลักซึ่งไม่ได้รับความสะดวกหรือไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงส่งผลทำให้กิจกรรมการค้าระหว่างประเทศลาวกับประเทศไทยมีบทบาทน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

เนื่องจากนครหลวงเวียงจันทน์จัดเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในใจกลางของประเทศ ซึ่งยังมีช่องทางในการพัฒนาเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีโครงข่ายการคมนาคมที่จะสามารถพัฒนาให้เชื่อมโยงกับเมืองหลักที่สำคัญในภาคใต้และภาคเหนือของลาว เพื่อจะผ่านไปยังประเทศในภูมิภาคอินโดจีน จึงคาดว่า การพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์จะสามารถกระจายความเจริญออกไปสู่ภาคต่างๆ ของประเทศ และจะเป็นโอกาสที่จะเอื้ออำนวยให้แก่การวางแผนพัฒนาภาคต่างๆ ให้ได้รับการพัฒนาไปพร้อม ๆ กันอย่างมีดุลยภาพและไม่ก่อให้เกิดปัญหาซึ่งยากที่จะแก้ไขได้ในอนาคต

จากความเหมาะสมทางด้านที่ตั้งของนครหลวงเวียงจันทน์ รวมทั้งความได้เปรียบในด้านที่ตั้งของเมืองหนองคายในการที่จะเป็นเหมือนประตูการค้าที่เปิดออกไปสู่ตลาดการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอินโดจีนตามนโยบายการเปิดประตูการค้าของรัฐบาลทั้งสองประเทศลาวและไทย โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมสองฝั่งแม่น้ำโขงจึงเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมและตอบสนองกิจกรรมการค้าระหว่างลาวกับไทยซึ่งนับวันจะเพิ่มการขยายตัวและมีความสำคัญมากยิ่งขึ้นนั้น ให้มีการติดต่อกันได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น แทนที่จะใช้การขนส่งทางน้ำเพียงอย่างเดียวเหมือนระยะที่ผ่านมา

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมสองฝั่งโขงนี้เป็นโครงการร่วมมือระหว่างรัฐบาลของ 3 ประเทศอันได้แก่ ลาว ไทย และออสเตรเลีย สะพานแห่งนี้มีเชิงสะพานอยู่ฝั่งลาวที่ทำนาแล้งซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ประมาณ 20 กิโลเมตร ส่วนเชิงสะพานฝั่งไทยอยู่ที่บ้านจอมมณี อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดยสาเหตุของการเลือกที่ตั้งเพื่อก่อสร้างสะพานอยู่บริเวณนี้เนื่องจากว่าข้อมูลภาพรวมเกี่ยวกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นระหว่างประเทศลาวกับประเทศไทยเอง หรือการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม ล้วนใช้เส้นทางนี้เป็นหลักมาช้านานแล้ว ลักษณะการออกแบบโครงสร้างสะพานมีความยาวทั้งสิ้น 1,174 เมตร กว้าง 12.70 เมตร โดยมีช่องทางเดินรถยนต์จำนวน 2 ช่องทาง(กว้างช่องทางละ 3.50 เมตร) และทางเท้าอีก 2 ช่องทาง(กว้างช่องทางละ 1.50 เมตร) นอกจากนี้สะพานยังได้รับการออกแบบให้มีเกาะกลางเตรียมไว้เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับเส้นทางคมนาคมทางรถไฟที่จะมีขึ้นในอนาคตตามความต้องการของรัฐบาลลาวอีกด้วย รัฐบาลออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมต่อจากผลของการศึกษาที่องค์การความร่วมมือด้านเทคนิคพันธมิตรของประเทศญี่ปุ่นที่ได้ทำการศึกษาไว้เมื่อปี พ.ศ. 2512 นอกจากนั้นรัฐบาลออสเตรเลียยังได้ให้ความช่วยเหลือในการออกแบบ รวมทั้งการก่อสร้างสะพานเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 43 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งงานก่อสร้างในส่วนที่รัฐบาลออสเตรเลียให้เงินสนับสนุนได้เริ่มจากด่านชายแดนด้านไทยไปจรดด่านชายแดนด้านลาว เป็นระยะทาง 2.4 กิโลเมตร รวมถึงการสร้างคันดินบริเวณคอสะพาน และการเปลี่ยนทิศทางการจราจรทางฝั่งลาว ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ฝ่ายลาวและไทยต้องรับผิดชอบได้แก่ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกของด่านศุลกากรและกองตรวจคนเข้าเมือง การปรับปรุงเส้นทางเดิมในบริเวณพื้นที่ รวมทั้งการเวนคืนที่ดินในส่วนประเทศของตน เมื่อการก่อสร้างสิ้นสุดลงรัฐบาลลาวและรัฐบาลไทยได้เป็นเจ้าของสะพานร่วมกัน และรับผิดชอบในเรื่องการดำเนินงาน การบำรุงรักษา และการบริหารงานร่วมกัน

หลังจากมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและการออกแบบเสร็จ สะพานแห่งนี้ก็ได้มีการประกวดราคาเมื่อกลางปี พ.ศ. 2534 หลังจากนั้นงานก่อสร้างก็ได้เริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการขึ้นในวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 และได้สร้างเสร็จสมบูรณ์ในกลางเดือนมีนาคม พ.ศ. 2537 ส่วนพิธีเปิดใช้สะพานอย่างเป็นทางการได้มีขึ้นเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2537 แต่มีการเปิดให้ข้ามพรมแดนจริงเมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2537 สะพานมิตรภาพแห่งนี้นับเป็นสะพานแห่งแรกในประวัติศาสตร์ของแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแม่น้ำใหญ่อันดับที่ 12 ของโลกและเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 4,200 กิโลเมตรเริ่มต้นจากตอนใต้ประเทศจีนและไหลผ่านพม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม สะพานแห่งนี้จะช่วยให้การคมนาคมระหว่างประเทศลาวและประเทศไทยสะดวกยิ่งขึ้นเป็นอย่างมากและคาดว่าจะมีส่วนสำคัญในการที่จะก่อให้เกิดผลดีต่อบรรยากาศการลงทุนหรือการพัฒนาในภูมิภาคแห่งนี้ สำหรับประเทศลาวนั้นสะพานแห่งนี้จะช่วยเร่งการกำหนดกลยุทธ์หรือนโยบายการพัฒนาประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจขั้นต้นของนครหลวงเวียงจันทน์ อีกทั้งยังจะช่วยให้ลาวมีเส้นทางรถไฟสายแรกจากสถานีเวียงจันทน์ผ่านเมืองหนองคายไปยังสถานีหัวลำโพงเพื่อออกสู่มาเลเซียไปจนถึงสิงคโปร์ และยังทำให้ลาวมีเส้นทางรถยนต์เชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย 2 ผ่านหนองคายไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ นอกจากนี้สะพานดังกล่าวยังจะช่วยขยายโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงสายเอเชียซึ่งเชื่อมจากประเทศสิงคโปร์ผ่านประเทศมาเลเซียและไทยเข้าสู่ลาว(ตามทางหลวงหมายเลข A2) และขยายต่อไปยังมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของประเทศจีนโดยผ่านทางหลวงหมายเลข N13 ทางเหนือของลาว หรือขยายต่อไปยังประเทศเวียดนามโดยผ่านทางหลวงหมายเลข N13 และทางหลวงหมายเลข 9 ทางตอนใต้ของลาว การขยายโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าวจะทำให้ประเทศลาวและประเทศไทยสามารถขนส่งสินค้าหรือเดินทางติดต่อกับประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งนี้จึงนับเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่เดิม และเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเบื้องต้นเพื่อเปิดประตูการค้าออกสู่ต่างประเทศครั้งสำคัญของลาวและไทย

ผลของการเชื่อมโยงสะพานมิตรภาพนี้จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ และทำให้พี่น้องสองฝั่งโขงระหว่างประเทศลาวกับประเทศไทยสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้โดยสะดวก ทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆเกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าว จากสิ่งต่างๆที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเป็นสาเหตุหลักที่จะส่งผลให้เมืองเวียงจันทน์มีการขยายตัวและเติบโตขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าเดิม และทำให้มีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆเกิดขึ้นอย่างมากมายทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งการเติบโตและการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆที่กล่าวมานี้ย่อมจะมีผลกระทบต่อระบบโครงสร้างของ

เมืองและพื้นที่โดยรอบหรืออาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาภูมิภาคต่างๆของประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้โดยเฉพาะผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและการให้บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ รวมทั้งการดึงดูดแรงงานจากชนบทเข้าสู่เมืองหลวง และถ้าหากปล่อยให้ นครหลวงเวียงจันทน์มีการเปลี่ยนแปลงและขยายตัวไปอย่างไร้ทิศทางตามแบบแนวความคิด “รอและดู” โดยไม่ได้เตรียมการวางแผนพัฒนาแบบครบวงจรไว้ล่วงหน้าเพื่อรองรับหรือ สนับสนุนกิจกรรมต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคตแล้ว ก็จะทำให้เกิดปัญหาของเมืองหลวงในด้าน ต่างๆตามมาอย่างมากมาย โดยเฉพาะปัญหาทางด้านกายภาพของเมืองซึ่งจะเป็นตัวบั่นทอน การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสังคมภายในเมืองตามมา

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางในการวางแผนชี้้นำการพัฒนา นครหลวงเวียงจันทน์ สำหรับรองรับการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามมาอย่างรวดเร็ว ทั้งภายใน เขตนครหลวงและพื้นที่เกี่ยวเนื่องตลอดระยะสั้นและระยะยาว อันเป็นผลมาจากการก่อสร้าง สะพานมิตรภาพที่เป็นโครงการพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างชายแดนที่เกิดขึ้นเป็นครั้งแรก โดยการเสนอแนะรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนา นครหลวง และประเทศโดยรวม

2. แนวทางการวางแผนชี้นำดังกล่าวในข้อ 1 ยึดมั่นในนโยบายที่จะกระจาย ความเจริญออกจากนครหลวงสู่ภูมิภาคอย่างแท้จริง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการกระจุกตัวอยู่แต่ เพียงภายในนครหลวงอันเป็นปัญหาที่มักเกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาทั่วโลกและยากต่อ การแก้ไข และเพื่อให้การพัฒนาประเทศมีความสมดุล อีกทั้งให้ภูมิภาคส่วนต่างๆของประเทศ ได้รับผลประโยชน์สูงสุดจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะช่วยเริ่มต้นด้วย การบุกเบิกช่องทางการติดต่อกับโลกภายนอกได้โดยตรงไม่ต้องผ่านนครหลวงเวียงจันทน์เพียง แห่งเดียวอย่างที่เป็นมาในอดีตอีกต่อไป และเป็นการเริ่มต้นพัฒนาทางกายภาพที่ให้โอกาสการ พัฒนาแบบมีหลายศูนย์กลาง

1.3 สมมุติฐาน

วัตถุประสงค์ของการวิจัยดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปเพื่อประกอบการพิสูจน์ สมมุติฐานต่างๆดังนี้

1. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมสองฝั่งแม่น้ำโขงระหว่างนครหลวง เวียงจันทน์ในใจกลางของประเทศลาว กับเมืองหนองคายที่อยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ของไทย เพื่อให้ทั้งสองประเทศลาวและไทยสามารถติดต่อกันได้โดยสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามนโยบายการเปิดประเทศและการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาวซึ่งจะดำเนินต่อไปอย่างจริงจังและต่อเนื่อง บวกกับนโยบายการเปิดประตูการค้าของไทย ทำให้คาดการณ์ได้ว่าสะพานมิตรภาพแห่งนี้จะเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีการลงทุนในภูมิภาคนครหลวงเวียงจันทน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะมีทั้งการลงทุนในโครงการระดับประเทศ และกิจกรรมที่รองรับความต้องการของชุมชนเมือง

2. นโยบายร่วมพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงจะได้รับความสนใจและความร่วมมือเป็นอย่างดีจากทุกประเทศ โดยจะดำเนินไปตามรูปแบบที่เป็นธรรมชาติตลอดไป เพื่อให้แต่ละประเทศได้รับประโยชน์ซึ่งกันและกัน จึงทำให้สะพานมิตรภาพแห่งนี้มีบทบาทสำคัญในการที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเบื้องต้นแห่งแรกระหว่างประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้

3. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของนครหลวงเวียงจันทน์ และจะทำให้เกิดโครงการพัฒนาต่างๆตามมาอย่างมากมาย อีกทั้งยังจะส่งผลให้นครหลวงเวียงจันทน์มีการเติบโตและเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆในอัตราที่เร็วกว่าเดิม ซึ่งสิ่งดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อด้านต่างๆทั้งทางบวกและทางลบ และจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในเขตบริเวณเมืองและภูมิภาคโดยรอบเป็นอย่างมากทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้แบ่งออกเป็น 2 ประเด็นคือ

1. ขอบเขตการศึกษาในเชิงพื้นที่ ซึ่งจะเน้นศึกษาในบริเวณพื้นที่ดังต่อไปนี้
 - ก. พื้นที่ที่เป็นชุมชนเมือง ตามเขตที่สถาบันค้นคว้าเทคนิคและผังเมืองร่วมกับองค์การสหประชาชาติเพื่อการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยได้กำหนด ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 2,935 เฮกตาร์ หรือเท่ากับ 18,343.75 ไร่
 - ข. พื้นที่รอบนอกของชุมชนเมืองที่อยู่ในเขตผังเมืองรวมและในเขตอิทธิพลของนครหลวงซึ่งกำลังมีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งพื้นที่ที่เกี่ยวข้องโดยรอบบางส่วน ได้แก่ บริเวณช่องทางติดต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาการขนส่งที่มีจุดเริ่มต้นจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ

2. ขอบเขตการศึกษาในเชิงเนื้อหา โดยมุ่งศึกษาในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ก. ศึกษาบทบาท ความสำคัญ และความเชื่อมโยงด้านต่างๆ ของนครหลวงเวียงจันทน์ในโครงข่ายภูมิภาคและเมืองหลักของประเทศ
- ข. ศึกษาประวัติความเป็นมาของนครหลวงเวียงจันทน์จากอดีตถึงปัจจุบัน ที่เกี่ยวกับสภาพทั่วไป รูปแบบการเติบโตของนครหลวงที่สัมพันธ์กับการเติบโตของภูมิภาคของประเทศ ทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร เพื่อให้ได้เห็นภาพชัดเจนถึงการเปลี่ยนแปลงซึ่งได้มีมาใน 3 ช่วงเวลา คือ ระยะเวลาก่อนเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครอง (ก่อน พ.ศ. 2518) ระยะเวลาปิดประเทศ (ระหว่างปี พ.ศ. 2518-2529) และสภาพหลังจากที่ได้มีการเปิดประเทศจนถึงปัจจุบัน (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา)
- ค. วิเคราะห์ศักยภาพของการพัฒนาประเทศและแนวโน้มการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์ รวมทั้งผลกระทบ และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อันเนื่องมาจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพและการดำเนินนโยบายเปิดประเทศของรัฐบาลลาว
- ง. ศึกษาเพื่อกำหนดแนวความคิดในการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ทั้งในเขตเมืองเดิมในปัจจุบันและเขตเมืองที่จะขยายหรือที่จะเกิดขึ้นใหม่ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเตรียมการวางแผนรองรับการขยายตัวที่จะเกิดขึ้น ในการนี้จะได้วางแผนปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและพัฒนาสภาพแวดล้อม เพื่อแก้ไขปัญหาความขาดแคลนและหลีกเลี่ยงปัญหาที่จะเกิดตามมาจากผลกระทบของการพัฒนาภูมิภาคนครหลวงที่มีผลต่อการกระจายการพัฒนาภาค
- จ. ศึกษากลยุทธ์ในการใช้นโยบายการพัฒนาประเทศแบบกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

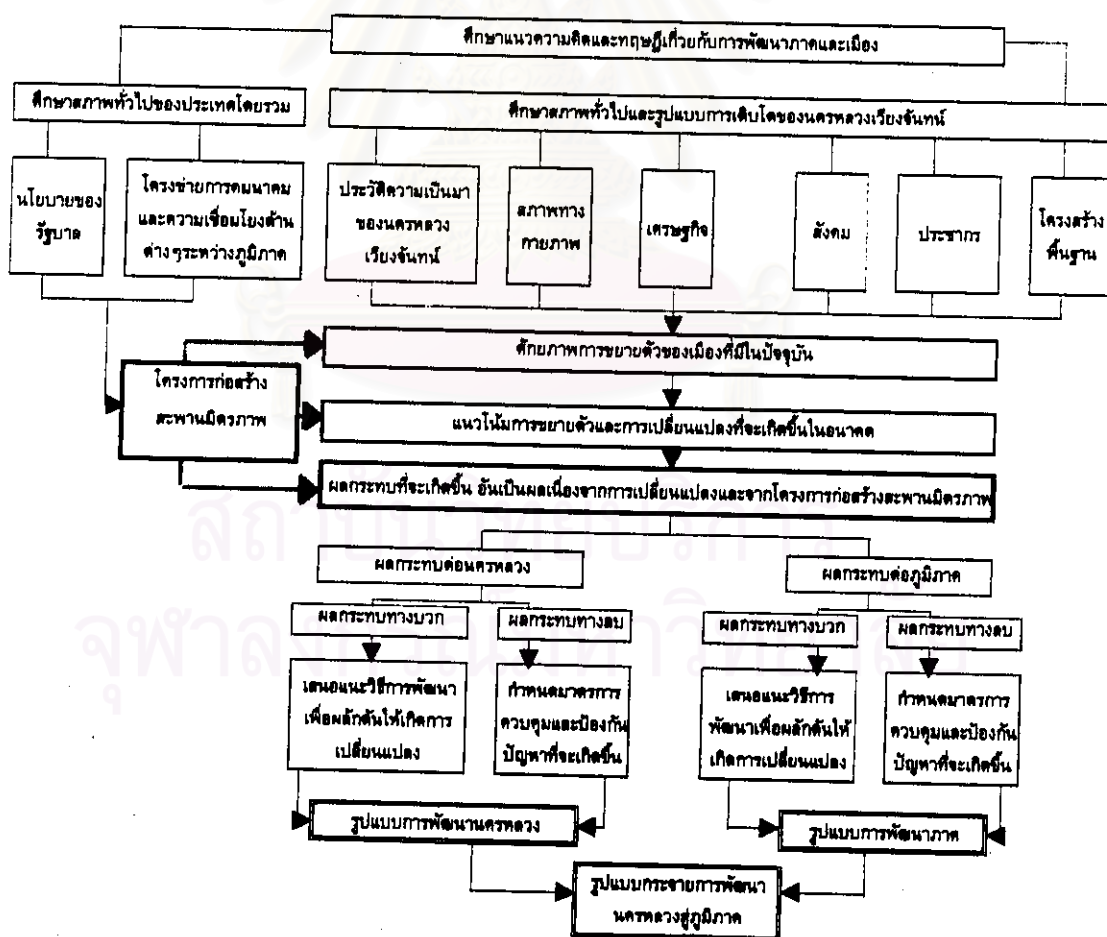
1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

1. ศึกษาทฤษฎี แนวคิดพื้นฐาน และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากเอกสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นพื้นฐานการวิจัยในส่วนต่อไป
2. รวบรวมข้อมูลจากเอกสารและส่วนราชการต่างๆ ทั้งในและนอกประเทศใน ส่วนที่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และนโยบายของรัฐบาลในส่วนที่จะมีผลต่อการพัฒนาเมือง
3. ทำการศึกษาและบันทึกข้อเท็จจริงต่างๆ ในพื้นที่โดยใช้การสำรวจภาคสนาม
4. ทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ เกี่ยวข้องโดยอาศัยหลักวิชาการทางด้านผังเมือง เพื่อจะระบุปัจจัยที่จะก่อให้เกิดผลกระทบในด้านต่างๆ ต่อกับภูมิภาคของประเทศ รวมทั้งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมือง ดังเช่น การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของ

การใช้ที่ดิน และระบบโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นผลเนื่องจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ แห่งนี้ ตลอดจนระบุผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมของท้องถิ่น

5. ศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางหรือกลยุทธ์ในการวางแผนพัฒนานครหลวง เวียงจันทน์ ทั้งในบริเวณพื้นที่เมืองเก่าและในส่วนของเมืองที่จะขยายออกไป รวมทั้งกำหนด มาตรการเพื่อเตรียมการรองรับกิจการและผลกระทบทุกอย่างที่อาจเกิดขึ้นในนครหลวง เวียงจันทน์และภูมิภาคต่างๆของประเทศ อันเป็นผลจากการพัฒนาเมืองและการเปิดใช้สะพาน มิตรภาพ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงผลกระทบ ตักยภาพ และข้อจำกัดของสภาพแวดล้อมทางด้าน ผังเมืองที่นครหลวงเวียงจันทน์มีอยู่ ตลอดจนความเป็นเอกภาพด้านโครงสร้างทางกายภาพ และเศรษฐกิจของภูมิภาคทั้งหมดในประเทศ

แผนภูมิที่ 1.1 แสดงขั้นตอนและวิธีการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบการพัฒนา นครหลวงเวียงจันทน์ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ



1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เป็นการเสนอแนวทางเพื่อให้เกิดการพัฒนาขึ้นในภูมิภาคต่างๆอย่างมีดุลยภาพและเตรียมการวางแผนผังเมืองเพื่อกำหนดแนวทางเลือกสำหรับการพัฒนาภูมิภาค นครหลวงเวียงจันทน์ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปตามทิศทางที่เหมาะสม โดยมุ่งที่จะพัฒนาทั้งในบริเวณพื้นที่เมืองเดิม และการกำหนดเขตพื้นที่ที่จะขยายเพื่อรองรับการเติบโตของนครหลวงเวียงจันทน์ในอนาคต ผลการวิจัยดังกล่าวจึงนับเป็นการกำหนดรูปแบบของการพัฒนาเพื่อส่งเสริมให้เมืองสามารถขยายตัวออกไปในพื้นที่รอบนอกได้อย่างสมดุล อีกทั้งเป็นการควบคุมการเติบโตของเมืองไม่ให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมต่างๆอยู่ในพื้นที่เมืองเดิมเพียงแห่งเดียว เพื่อป้องกันความแออัดและปัญหาด้านสภาพแวดล้อมที่จะตามมาในอนาคต
2. ช่วยให้หน่วยงานราชการต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลางทราบถึงผลกระทบและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้นในนครหลวงเวียงจันทน์ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จึงนับเป็นการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจ และกระตุ้นให้เกิดการตื่นตัวในเรื่องการวางแผนพัฒนาเมืองตามรูปแบบและกระบวนการที่เหมาะสมเพื่อสร้างเงื่อนไขให้เมืองขยายตัวไปในทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ ในขณะที่เดียวกันก็เตรียมมาตรการควบคุมและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมเมือง โดยเน้นการพัฒนาที่ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมเป็นหลัก
3. ผลของการวิจัยที่ได้รับจะสามารถนำมาพิจารณาหรือประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาชุมชนเมืองที่มีกิจกรรมการค้าตามแนวชายแดน หรือเมืองที่มีลักษณะโครงสร้างคล้ายคลึงกันกับนครหลวงเวียงจันทน์ อีกทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อพื้นที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งจะมีการวางแผนพัฒนาในอนาคต และเป็นแนวทางสำหรับงานวิจัยประเภทเดียวกันหรืองานวิจัยที่ต่อเนื่องต่อไปในภายหน้า
4. เป็นข้อมูลประกอบให้แก่หน่วยงานราชการสาขาต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนักลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการที่จะตัดสินใจวางแผนหรือกำหนดโครงการพัฒนาในด้านต่างๆในเขตพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์และภูมิภาคส่วนต่างๆต่อไปในอนาคตข้างหน้า โดยเฉพาะจะช่วยให้ นักลงทุนมองเห็นช่องทางในการที่จะตัดสินใจเข้าไปทำธุรกิจ ในนครหลวงเวียงจันทน์หรือในภูมิภาคอื่นของลาว ในขณะที่เดียวกันก็จะเป็นแนวทางช่วยให้หน่วยงานรัฐบาลหลายระดับที่เกี่ยวข้องได้พยายามดำเนินการวางแผนและบริหารงานไว้แต่เนิ่นๆเพื่อเตรียมรองรับการขยายตัวดังกล่าว

1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้สามารถจำแนกตามแหล่งที่มาได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ข้อมูลสถิติ เอกสาร จากหน่วยงานราชการ และสถาบันต่างๆ เช่น
 - ศูนย์สถิติแห่งชาติลาว
 - สถาบันค้นคว้าเทคนิคและผังเมือง กรมเคหสถานและผังเมือง กรมขนส่ง บริษัทน้ำประปาลาว โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งหน่วยงานทั้งหมดนี้ขึ้นกับกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างของลาว
 - แผนกคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแขวงกำแพงนครเวียงจันทน์
 - บริษัทไฟฟ้าลาว กระทรวงอุตสาหกรรมและหัตถกรรม
 - หอสมุดแห่งชาติของลาว
 - ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ฯลฯ
2. แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ จากกรมแผนที่แห่งชาติลาวและจากสถาบันค้นคว้าเทคนิค-ผังเมือง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย