

โครงการดอนเมืองแอร์พอร์ต คอมเพล็กซ์
DONMOUNG AIRPORT COMPLEX



A025047

นางสาว นันทดา บุญทัน



เลขที่.....
เลขทะเบียน.....025047
วัน เดือน ปี 2A พ.ศ 43

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต
สาขาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2541

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์ โครงการคอนมืองแอร์พอร์ต คอมเพล็กซ์

DONMOUNG AIRPORT COMPLEX

นักศึกษา นางสาวนันทดา บุญทัน

คณะ วิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรม

สาขา สถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์สมิทธิ์ หวังเจริญ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์ได้ตรวจพิจารณาและเห็นชอบแล้ว จึงอนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร วิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2541

(รศ.ดร. ปรีชาพร วงศ์อนุตรโรจน์)

(คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรม)

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

ประธานกรรมการ

(อ. เบลูจวรรณ อุบลศรี)

กรรมการ

(อ. วิโรจน์ นิพัทธนะวัฒน์)

กรรมการ

(อ. สมิทธิ์ หวังเจริญ)

กรรมการ

(อ. สุทัศน์ จุฬามณี)

กรรมการ

(อ. สุรศักดิ์ กิ่งขาว)

กรรมการ

(อ. สมพล คำรังเสถียร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการ
(อ. รามณรงค์ ภูมิสถาปัตยกรรม)

..... กรรมการ
(อ. ไทศล เลื่อนวิทยากุล)

..... กรรมการ
(อ. พิศารินทร์ มีศิริ)

..... กรรมการและเลขานุการ
(อ. ทศพร ไสดาบรรลุ)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อเรื่อง (ภาษาไทย)	ดอนเมืองแอร์พอร์ตคอมเพล็กซ์
(ภาษาอังกฤษ)	Donmuang Airport Complex
ชื่อ	นางสาวนันทดา นุณทัน
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
ภาควิชา	ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม
คณะวิชา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์สมิทธิ์ หวังเจริญ

บทคัดย่อ

“โครงการดอนเมืองแอร์พอร์ตคอมเพล็กซ์” เกิดขึ้นจากการร่วมมือของการทำงานท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และบริษัท RSC Group ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อขยายตลาดเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน เพื่อสร้างงานสร้างรายได้แก่ประชากรในประเทศ โดยการดำเนินงานตามนโยบายของประเทศซึ่งมุ่งพัฒนาส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการส่งออก อันมีกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ

1. กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบิน (ในปีพ.ศ 2541 มีกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบิน 25,616,497 คน/ปี)
2. กลุ่มพนักงานจากสายการบินต่างๆ (ในปีพ.ศ 2541 มีกลุ่มพนักงานจากสายการบินต่างๆ 3,343,960 คน/ปี)
3. กลุ่มนักท่องเที่ยวและประชาชนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

ขั้นตอนการศึกษาประกอบไปด้วย 6 ขั้นตอน คือ

1. ชี้นำเสนอโครงการต่อคณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์
2. รวบรวมข้อมูล
3. วิเคราะห์ข้อมูล
4. ประเมินผลแนวความคิด
5. เสนอแนะและการออกแบบ
6. สรุปและนำเสนอโครงการ

จากการได้ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบกิจกรรมของกลุ่มเป้าหมายข้างต้น จึงได้องค์ประกอบที่เหมาะสมสำหรับโครงการดังนี้

1. องค์ประกอบหลัก
 - ส่วนแสดงสินค้า 4 ภาค และสินค้าปลอดภาษี เป็นเนื้อที่ 14,458 ตร.ม
 - ส่วนโรงแรม 490 ห้อง เป็นเนื้อที่ 39,785 ตร.ม.
 - ส่วนสำนักงานให้เช่า เป็นเนื้อที่ 16,694 ตร.ม.
 - ส่วนโรงภาพยนตร์ เป็นเนื้อที่ 16,694 ตร.ม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. องค์ประกอบรอง

- ส่วนบริหารโครงการ เป็นเนื้อที่ 156 ตร.ม.
- ส่วนบริการโครงการ เป็นเนื้อที่ 2,214 ตร.ม.
- ส่วนอำนวยความสะดวกและคิดต่อสอบถาม เป็นเนื้อที่ 19,270 ตร.ม.

รวมพื้นที่ทั้งโครงการเป็น 94,784 ตร.ม.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยความช่วยเหลือทางด้านข้อมูลจากหลาย ๆ หน่วยงานทั้งของภาครัฐและเอกชน กำลังใจจาก พ่อ - แม่ อาจารย์ พี่น้องและเพื่อน ๆ ที่คอยเป็นกำลังใจ กำลังกายช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน

ณ โอกาสนี้ขอขอบคุณบุคคลเหล่านี้ ที่ทำให้วิทยานิพนธ์ของข้าพเจ้า สำเร็จไปด้วยดี

- ครอบครัวของเรา ที่ให้เงิน และกำลังใจสนับสนุน
- อาจารย์สมิทธิ หวังเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาที่คอยให้คำชี้แนะ และให้กำลังใจมาโดยตลอด
- อาจารย์ทุก ๆ ท่านที่คอยให้คำปรึกษา
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
- สายการบินไชน่าแอร์ไลน์
- สายการบินบริติช แอร์เวย์
- สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์
- การบินไทย
- เจ้าหน้าที่เขตดอนเมือง
- โรงแรมอมารี แอร์พอร์ต
- คุณลุงไม่ทราบชื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับ SITE ของโครงการ และคำรากล่าวเปิด
- และ เอ้, มิงค์, พี่เป้, เอ็กกร, เปรี้ยว, น้องหนูกับหวานใจ, น้องเดือน, หม่อมที่รัก, อบ, ภูมิ, โจ, อวบ, คัน, ปุ๊เป๊, จ๊ยะ, โอ๊ต, เลี้ยว, บี ฯลฯ พลังกาย พลังใจ ที่เปี่ยมล้น ขอขอบคุณจากหัวใจ
- กองทุนรัฐบาล

ขอกราบขอบพระคุณมา ณ. ที่นี้

นันทดา มุญทัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญเรื่อง

บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญเรื่อง	ค
สารบัญตารางประกอบ	ฉ
สารบัญภาพประกอบ	ช
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 เหตุผลในการนำเสนอโครงการ	4
1.3 ที่มาของปัญหา	4
1.4 แนวทางการแก้ปัญหา	5
1.5 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์	5
1.6 ขอบเขตของการเสนอวิทยานิพนธ์	6
1.7 ขอบเขตของการออกแบบ	7
1.8 วิธีดำเนินงานของวิทยานิพนธ์	7
1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
บทที่ 2 การศึกษาข้อมูลเบื้องต้น	
2.1 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นระดับประเทศ	
2.1.1 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายระดับประเทศ	10
2.1.2 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายรัฐวิสาหกิจกระทรวงคมนาคม	12
2.1.3 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	13
2.2 การศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ	
2.2.1 การศึกษาและคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทย	20
2.2.2 การศึกษาและคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร	24
2.2.3 การศึกษาสภาพเศรษฐกิจการทำอากาศยานกรุงเทพ	26
2.2.4 การศึกษาสภาพเศรษฐกิจของกลุ่มเป้าหมาย	29
2.2.4.1 ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวระดับประเทศปี 2539	29
2.2.4.2 การคาดการณ์รายได้จากนักท่องเที่ยว	31
2.3 การศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านสังคม	
2.3.1 การศึกษาสังคมระดับประเทศ	33
2.3.1.1 การศึกษาข้อมูลทางด้านโครงสร้างประชากร	33
2.3.1.2 การศึกษาข้อมูลทางด้านจำนวนนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ 2539 - 2546	33
2.3.2 การศึกษาสังคมระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	36
2.3.2.1 ข้อมูลพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร	36

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2.2 ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร	37
2.3.3 การศึกษาสังคมระดับคอนเมือง	38
2.3.4 การศึกษาสังคมระดับการทำอากาศยานคอนเมือง	39
2.4 การศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านกายภาพ	
2.4.1 การศึกษากายภาพระดับประเทศ	44
2.4.2 การศึกษากายภาพระดับกรุงเทพมหานคร	45
2.4.3 การศึกษากายภาพระดับเขตคอนเมือง	49
2.4.4 การศึกษากายภาพที่ตั้งโครงการ	48
2.4.5 การศึกษาข้อมูลทางด้านกฎหมายและ พ.ร.บ. ที่เกี่ยวข้อง	49
2.4.5.1 การก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่สีเหลือง ก.ท.ม	49
2.4.5.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497	52
บทที่ 3 การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถาปัตยกรรม	
3.1 การศึกษาอาคารตัวอย่าง	55
3.2 การวิเคราะห์รายละเอียดของโครงการ	58
3.2.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานของโรงแรม	58
3.2.1.1 ลักษณะและการดำเนินงานของโรงแรม	58
3.2.1.2 อัตรากำลังและเจ้าหน้าที่ของโรงแรม	59
3.3 ลักษณะทั่วไปในการบริหารสำนักงานและศูนย์การค้า	59
3.3.1 โครงสร้างขององค์กรภายในสำนักงานและศูนย์การค้า	59
3.3.2 การศึกษารายละเอียดด้านบุคลากรและเจ้าหน้าที่ส่วนสำนักงานและศูนย์การค้า	61
3.4 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผู้ใช้อาคาร	64
3.4.1 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผู้ใช้อาคาร	64
3.4.2 การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้อาคาร	64
3.4.3 การวิเคราะห์องค์ประกอบของโครงการ	74
3.4.3.1 การวิเคราะห์ความต้องการขององค์ประกอบ	74
3.4.3.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ	83
3.4.3.3 การวิเคราะห์จำนวนผู้ใช้บริการโครงการ	96
3.4.4 การศึกษารายละเอียดความต้องการพื้นที่ใช้สอยของโครงการ	98
3.5 การศึกษาและวิเคราะห์ระบบเทคนิคของโครงการ	118
— ระบบโครงสร้าง	118
— โครงสร้างส่วนบน	118
— ระบบลิฟต์	118
— ระบบปรับอากาศ	122
— ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง	123
— ระบบโทรศัพท์	124
— ระบบประชาสัมพันธ์และเพลง	124

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

— ระบบป้องกันฟ้าผ่า	124
— ระบบป้องกันอัคคีภัย	124
— ระบบสุขาภิบาล	124
— ระบบบำบัดน้ำเสีย	125
— ระบบการจ่ายแก๊สหุงต้ม	125
— ระบบการจ่ายเชื้อเพลิงเหลว	125
— ระบบกำจัดขยะ	125
3.6 การวิเคราะห์รายละเอียดที่ตั้งโครงการ	126
3.6.1 หลักเกณฑ์พิจารณาเลือกที่ตั้งโครงการ	126
3.6.2 การวิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ	127
3.6.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในแต่ละส่วนของโครงการ	128
3.6.4 กฎหมายและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	132
บทที่ 4 การออกแบบ	
4.1 แนวความคิดในการออกแบบ	140
4.1.1 แนวความคิดในการออกแบบตัวสถาปัตยกรรม	140
4.1.2 แนวความคิดในการจัดเนื้อที่ใช้สอยภายนอกอาคาร	140
4.1.3 แนวความคิดการจัดพื้นที่ใช้สอยภายนอกอาคาร	141
4.1.4 แนวความคิดในการจัดวางอาคาร	141
4.1.5 แนวความคิดทางด้านขนาดรูปร่างของอาคาร	141
4.2 ขั้นตอนการออกแบบและผลงานการออกแบบ	142
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	162
5.1 บทสรุป	162
5.2 ข้อเสนอแนะ	164
บรรณานุกรม	166

สารบัญตารางประกอบ

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงคาดการณ์ดัชนีสำคัญทางเศรษฐกิจของไทยปี 2540	20
2.2 แสดงเครื่องชี้สถานะเศรษฐกิจที่สำคัญของไทย	21
2.3 แสดงการใช้จ่ายในประเทศไทย พ.ศ. 2536 - 2538	22
2.4 แสดงอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจต่าง ๆ พ.ศ. 2536 - 2538	22
2.5 แสดงผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ	23
2.6 แสดงผลิตภัณฑ์ภาค , ผลิตภัณฑ์จังหวัด ในปี 2536 - 2537	24
2.7 แสดงผลิตภัณฑ์จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในปี 2536 - 2537	25
2.8 แสดงเศรษฐกิจของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	27
2.9 แสดงแผนภูมิเศรษฐกิจของการทำอากาศยานกรุงเทพ	28
2.10 สภาวะการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำแนกตามประเภทค่าใช้จ่าย	29
2.11 แสดงค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำแนกตามคุณลักษณะของนักท่องเที่ยว และการจัดการเดินทาง	30
2.12 แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนของการใช้จ่ายใช้สอยกับค่าใช้จ่ายด้านที่พัก	31
2.13 แสดงรายได้จากการท่องเที่ยวและรายได้จากสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 3 รายการแรก	32
2.14 รายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวนานาชาติ ปี พ.ศ. 2533 - 2534	32
2.15 ตารางการประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ วันพักเฉลี่ย , ค่าใช้จ่าย , และรายได้จากนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2539 - 2546	33
2.16 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาประเทศไทย จำแนกตามสัญชาติ พ.ศ. 2536 - 2539	34
2.17 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำนวนวันพักเฉลี่ย ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน และรายได้จากการท่องเที่ยวระหว่างปี 2535 - 2540	35
2.18 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวนานาชาติที่มาเยือนประเทศไทย และการพยากรณ์ในปี พ.ศ. 2539 - 2546	35
2.19 แสดงการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว	35
2.20 แสดงจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวไทยมากที่สุด 10 จังหวัดแรกในปี พ.ศ. 2546	37
2.21 แสดงจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศมากที่สุด 10 จังหวัดแรกในปี พ.ศ. 2546	37
2.22 แสดงลักษณะโครงสร้างที่สำคัญของเขตเป็นรายแขวง	38
2.23 แสดงจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ + ภายในประเทศ	39

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.24 แผนภูมิแสดงจำนวนพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินตั้งแต่ พ.ศ. 2536 - 2540	41
2.25 แสดงพฤติกรรมกรรมการพักผ่อนในช่วงสุดสัปดาห์	42
2.26 แสดงงานอติเรก	42
2.27 แสดงจำนวนผู้ับถือศาสนาจำแนกตามประเภทผู้นับถือศาสนา	43
2.28 แสดงรายละเอียดของกฎหมายที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)	51



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพประกอบ

ตารางที่	หน้า
2.1 ภาพแนวโน้มนำการใช้ที่ดินในอนาคตของกรุงเทพมหานคร	46
2.2 แผนที่กรุงเทพมหานคร	47
2.3 แผนที่เขตดอนเมือง	48
2.4 ภาพแสดงการควบคุมการก่อสร้างบริเวณรอบสนามบินดอนเมือง	54
2.5 ภาพแผนภูมิการบริหารงานโครงการ	63
3.1 ภาพแสดงที่ตั้งของโครงการ	126
3.1 ภาพแสดงด้านหน้าที่ตั้งโครงการ	126
3.3 ภาพแสดงด้านหน้าที่ตั้งโครงการ	126
3.4 ภาพแสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของโครงการ	127
3.5 ภาพแสดงการวิเคราะห์ การจัดกลุ่มองค์ประกอบโครงการ	128
3.6 ภาพแสดงการวิเคราะห์ การจัดกลุ่มองค์ประกอบโครงการ	129
4.1 ความเป็นมาของโครงการ	142
4.2 ปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหา	142
4.3 ข้อมูลทางด้านนโยบาย	143
4.4 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ	143
4.5 ข้อมูลทางด้านสังคม	144
4.6 ข้อมูลทางด้านกายภาพ	144
4.7 ผังการบริหารงานของโครงการ	145
4.8 วิเคราะห์พื้นที่โครงการ	145
4.9 ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของโครงการ	146
4.10 วิเคราะห์อาคารตัวอย่าง	147
4.11 สถานที่ตั้งของโครงการ	148
4.12 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในแต่ละส่วนของโครงการ	148
4.13 ความสัมพันธ์ทางมิติขององค์ประกอบของโครงการ	149
4.14 ทางสัญจรขององค์ประกอบของโครงการ	150
4.15 ระบบเทคนิคต่าง ๆ ที่ใช้กับโครงการ	151
4.16 แนวความคิดในการออกแบบ	151
4.17 แนวความคิดในการออกแบบ	152

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.18	แปลนพื้นที่ดินส่วนโรงแรม	152
4.19	แปลนพื้นที่ดินส่วนคอมเพล็กซ์	153
4.20	แปลนพื้นที่ 1 ส่วนโรงแรม	153
4.21	แปลนพื้นที่ 1 ส่วนคอมเพล็กซ์	154
4.22	แปลนพื้นที่ 2 ส่วนโรงแรม	154
4.23	แปลนพื้นที่ 2 ส่วนคอมเพล็กซ์	155
4.24	แปลนพื้นที่ 3 ส่วนโรงแรม	155
4.25	แปลนพื้นที่ 3 ส่วนคอมเพล็กซ์	156
4.26	แปลนพื้นที่ 4 - 10 ส่วนโรงแรม	156
4.27	แปลนพื้นที่ 4 ส่วนคอมเพล็กซ์	157
4.28	แปลนพื้นที่ 5 - 10 ส่วนคอมเพล็กซ์	157
4.29	รูปตัด 1 , รูปตัด 2	158
4.30	รูปด้าน 1 , รูปด้าน 2	158
4.31	รูปด้าน 3 , รูปด้าน 4	159
4.32	ทัศนียภาพภายใน	159
4.33	ทัศนียภาพภายนอก	160
4.34	หุ่นจำลอง	161



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

1.1 “บทนำ”

นโยบาย

จากนโยบายของรัฐบาลตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งต้องการพัฒนาความเป็นอยู่ของประชากร การพัฒนาและส่งเสริมการลงทุน เพื่อพัฒนาตามปรัชญาของแผนพัฒนา ซึ่งเน้นให้ประชาชนได้ “กินดี อยู่ดี” ทำให้เกิดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-3 (พ.ศ. 2504-2519) มุ่งเน้นพัฒนาเศรษฐกิจด้านการลงทุนระดับ โครงสร้างพื้นฐาน เสถียรภาพทางเศรษฐกิจปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ทำให้เกิดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมรอบ ๆ กรุงเทพฯ ก่อให้เกิดการจ้างงานมากขึ้น จึงเกิดการอพยพแรงงานเข้าเมืองหลวง เกิดปัญหาในเมืองมากมายทั้งทางด้านสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ที่อยู่อาศัย ปัญหารถจร อากาศสกปรก และมลพิษทางอากาศ ทางด้านการคมนาคมขนส่ง รัฐมีนโยบายปรับปรุงท่าอากาศยานแห่งชาติดอนเมือง โดยการขยายอาคารเกี่ยวกับการบินพลเรือน ส่วนของการสร้างทางวิ่งสำรอง และมีโครงการพิจารณาก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศแห่งที่ 2 ขึ้นอีกด้วย แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) มีเป้าหมายฟื้นฟูเศรษฐกิจ เน้นการแก้ปัญหาในเมืองหลวง ทำให้เกิดโครงการเมืองหลักเมืองรอง เพื่อกระจายรายได้ออกสู่ภูมิภาค อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออกและอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบจากผลผลิตทางเกษตร เป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทมากทางการคมนาคมขนส่ง รัฐมีนโยบายปรับปรุงสนามบินพาณิชย์ในประเทศไทยให้ถูกต้องตามมาตรฐานสากล และจะมีการก่อสร้างสนามบินตามจังหวัดที่สำคัญต่าง ๆ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี ฯลฯ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) เริ่มมีเป้าหมายเพื่อการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การปรับปรุงโครงสร้างทางการเกษตร อุตสาหกรรมและพลังงาน “เปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า” เร่งดำเนินการด้านสิ่งจูงใจต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมผลิตเพื่อการส่งออก และกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ผลผลิตทางอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยร้อยละ 7.6 ต่อปี ทางด้านการคมนาคมขนส่ง รัฐมีนโยบายส่งเสริมการพาณิชย์นำขึ้นของประเทศ โดยสนับสนุนทางด้านการเงิน และด้านอื่น ๆ อย่างเต็มที่ แผนพัฒนาฉบับที่ 6 (2530-2534) เน้นการรักษาความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการตลาด ยกมาตรฐานคุณภาพชีวิต และกระจายรายได้สู่ชนบท จึงจัดตั้งโครงการ “Southern Sea Board” ขึ้นและต่อเนื่องมายังแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 เนื่องจากความล่าช้าในการจัดสรรงบประมาณ และการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (2535-2539) มีเป้าหมายคงสภาพเศรษฐกิจให้เหมาะสม เน้นการกระจายรายได้และพัฒนาคุณภาพชีวิตในส่วนภูมิภาค การรักษาสีงแวดล้อม และทรัพยากร จึงจัดตั้งโครงการ “Western Sea Board” ขึ้นเพื่อขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ระบบนานาชาติ เร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อม ขยายฐานการผลิตสาขาอุตสาหกรรมทั้งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมการนำเข้า ดังจะเห็นได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เพิ่มจากร้อยละ 60 ในปี 2529 เป็นร้อยละ 80 ในปี 2534 แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) รัฐบาลมีนโยบายในการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและปัจจัยพื้นฐาน ชีวิตของประชากร เพื่อนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพของมนุษย์เน้นการใช้ที่ดินให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นผลต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ผ่านมาและในช่วงเวลาของการพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 นี้เป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญที่มีการนำไปใช้

พัฒนาฯ ฉบับที่ผ่านมาและในช่วงเวลาของการพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 นี้เป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญรวมไปถึงภัยคุกคามทางเศรษฐกิจ ที่ตกต่ำจนเกิดปัญหาการว่างงานของประชากร เพื่อให้เกิดความมั่นคงของประเทศจึงได้มีการจัดองค์การการค้าโลก อันจะช่วยสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประเทศและประชาชนในด้านสังคม คนไทยจะมีโอกาสในการเลือกข่าวสารที่หลากหลายตามความต้องการ เพื่อให้คนเป็นศูนย์กลางตามปรัชญาของแผนและได้เน้นการพัฒนาสภาพแวดล้อมของเมืองให้เป็นไปในทางที่พึงประสงค์ เน้นพัฒนาอุตสาหกรรมและการผลิตเพื่อการส่งออก นำทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์มาใช้ขยายฐานการผลิตเพื่อสร้างรายได้ และการมีงานทำ อันจะเห็นได้จากโครงการของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาที่คึกคักอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการขยายตัวทั้งทางด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม

เศรษฐกิจ

จากการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นผลทำให้เศรษฐกิจของชาติมีความมั่นคง โดยในระยะแรกของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-3 ในปี พ.ศ. 2504 ประชากรมีรายได้เฉลี่ย 1,839 บาทต่อคน มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมเท่ากับ 53,037.4 ล้านบาท ได้เพิ่มเป็น 278,895 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2519 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 7.2 ต่อปี ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมได้เพิ่มเป็น 625,241 ล้านบาท อัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7.3 ต่อปี ประชากรมีรายได้เฉลี่ย 76,096 บาทต่อคน ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.4 ต่อปี มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี พ.ศ. 2529 เท่ากับ 980,816.8 ล้านบาท ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี พ.ศ. 2534 เท่ากับ 2,506,635 ล้านบาท อัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 10.5 ต่อปี ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจขยายตัวสูงสุด ตั้งแต่เริ่มพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาฯ ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7.8 ต่อปี มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมของปี พ.ศ. 2538 เท่ากับ 4,188,929 ล้านบาท โดยกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุดคือ 2,165,447.9 ล้านบาท และประชากรมีรายได้ 212,278 บาทต่อคน ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2540-2544 กำหนดเป้าหมายให้มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในอัตราร้อยละ 10 ต่อปี แต่เนื่องจากเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจทั้งประเทศส่งผลให้อัตราการขยายตัวลดลงเหลือเพียงร้อยละ 2-3 ต่อปี รัฐบาลได้ทวนนโยบายในการพัฒนาประเทศด้วยการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการส่งออก โดยจัดให้ปี 2541 และ ปี 2542 เป็นปี “อะเมซิ่งไทยแลนด์” ปีแห่งการท่องเที่ยว การทำอากาศยานเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวและการส่งออกโดยในปีงบประมาณ 2540 ทอท. มีรายได้จากการดำเนินงาน 7,974,049 ล้านบาท และมีรายได้สุทธิทั้งสิ้น 4,315.55 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากงบประมาณ 2539 ถึงร้อยละ 38 เพื่อให้ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ ทางบริษัท จึงเสนอแนวทางโดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมในการลงทุนมากขึ้นเพื่อการลดภาระของรัฐและนำเงินทุนไปใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

สังคม

จำนวนประชากรของประเทศในช่วงก่อนแผนพัฒนาฯ มีอัตราการเพิ่มจำนวนสูงมากจนกระทั่งถึงแผนพัฒนาฉบับที่ 3 เป็นต้นมา ประชากรของประเทศไทยมีทั้งสิ้นประมาณ 54.5 ล้านคน ในปี 2531 มีอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ 1.5 ตามเป้าหมายของแผนฯ 5-6 และเหลือ 1.3% ในแผนฯ ที่ 7 ส่วนในแผน

พัฒนาฯ ฉบับที่ 8 กำหนดให้มีการลดอัตราเพิ่มของประชากรให้เหลือ ร้อยละ 1.1 ประเทศไทยแบ่งการปกครองออกเป็น 6 ภาค ภาคกลางเป็นภาคที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นศูนย์รวมความเจริญต่าง ๆ ไว้ และเป็นภาคที่มีเมืองหลวงของประเทศอยู่ คือ กรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ เป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่น 3,560 คน/ตร.กม. แบ่งการปกครองออกเป็น 38 เขต เขตบางเขนเป็นเขตที่มีประชากรมากที่สุดคือ 263,401 คน เขตที่มีประชากรหนาแน่นที่สุด คือ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย คือ 41,519 คน/ตร.กม. กรุงเทพฯ มีการแบ่งระดับการศึกษาเป็นโรงเรียน 1,642 แห่ง อยู่ในคอนเมือง 41 แห่ง ระดับอุดมศึกษามี 46 แห่ง ด้านสาธารณสุขมีโรงพยาบาลรัฐและเอกชน 125 แห่ง อยู่ในคอนเมือง 1 แห่ง ด้านความเป็นอยู่ของกรุงเทพมหานครมีจำนวนบ้านทั้งหมด 1,703,123 หลังคาเรือน ในเขตคอนเมืองมี 77,334 หลังคาเรือน ประชากรส่วนใหญ่อยู่ช่วงวัยทำงาน ซึ่งเป็นผลดีต่อระบบการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นการย้ายเข้ามาทำงานทำ และศึกษาต่อของประชากรจากภาคอื่น ๆ ประเทศไทยเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากทวีปเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก รองลงมาคือ ยุโรป อเมริกา เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ตามลำดับ จุดมุ่งหมายการมาเยือนส่วนใหญ่ยังคงเป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว ที่รองลงมาและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คือ เพื่อธุรกิจ และการประชุม การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อคนต่อวัน เป็นการใช้จ่ายด้านซื้อสินค้าของที่ระลึกเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาได้แก่ด้านค่าที่พัก ค่าอาหารเครื่องดื่ม ค่าบริการ ท่องเที่ยว บ้านเช่า ค่าพาหนะ และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ผู้มาเยือนกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้น 24,230,000 คน คิดเป็นส่วนแบ่งร้อยละ 62.2 และเป็นชาวต่างประเทศร้อยละ 37.8 การเดินทางส่วนใหญ่มาทางรถโดยสารประจำทาง รองลงมาคือทางเครื่องบินและขับรถไปเอง ชาวต่างชาติส่วนใหญ่จะพักโรงแรม โดยมีระยะเวลาพำนักเฉลี่ย 4.16 วัน จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านกายภาพในประเทศ จังหวัดและชุมชน

กายภาพ

ประเทศไทยตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อยู่ในเขตร้อนชื้น มีพื้นที่รวม 518,000 ตารางกิโลเมตร (3.2 ล้านไร่) สภาพภูมิอากาศแบ่งเป็น 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน ฤดูหนาว ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลัก แบ่งการปกครองเป็น 5 ภาค คือ ภาคเหนือ กลาง ใต้ ตะวันออกเฉียงเหนือ และตะวันออก เมืองหลวง คือ กรุงเทพมหานคร และเป็นศูนย์กลางธุรกิจ จากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-8 ซึ่งการให้ประเทศเป็นประเทศอุตสาหกรรม ดังนั้นจึงส่งผลให้มีการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเมืองหลักต่าง ๆ โดยกรุงเทพฯ พื้นที่ของเขตคอนเมือง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาที่พัคอาศัย และพาณิชยกรรม พื้นที่ที่อยู่ในเขตเมืองชนบทมีแนวโน้มจะขยายตัวไปทั้งในแนวราบหรือ,kois8สูงปานกลาง เนื่องจากเขตคอนเมืองเป็นที่ตั้งของสนามบินแห่งชาติและเป็นศูนย์รวมการคมนาคมทางอากาศ การค้า พาณิชยกรรม และการท่องเที่ยว บริเวณโดยรอบของสนามบินจึงกลายเป็นพื้นที่ทางธุรกิจ ซึ่งเชื่อมโยงสัมพันธ์ และรองรับการขยายตัวอันเนื่องมาจากความเจริญเติบโตของประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามา จำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น การติดต่อทางธุรกิจที่มากขึ้นทางการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงได้มีนโยบายสร้างโครงการขึ้นมารองรับการขยายตัวดังกล่าว โดยร่วมมือกับบริษัท RSC GROUP (บริษัทรวมนคร) ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดิน 40 ไร่ ซึ่งอยู่ห่างจากทำอากาศยานแห่งประเทศไทยไปทางด้านตะวันตกของสนามบิน ประมาณ 2 กิโลเมตร เพื่อเป็นแหล่งรวมของการพัคผ่อน การจับจ่ายใช้สอยซื้อหาของที่ระลึก สินค้า duty free สถานที่พบปะเพื่อติดต่อธุรกิจ หรือประชุมสัมมนา สำหรับนักท่องเที่ยว หรือนักธุรกิจชาวต่างชาติที่มาจากสนามบินคอนเมือง ซึ่งภายในสนามบินฯ และบริเวณใกล้เคียงยังคงขาดสถาน ที่อำนวยความสะดวกเหล่านี้อยู่ ทาง

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงร่วมมือกับบริษัททรูมเนครสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์
ขึ้น

1.2 เหตุผลในการนำเสนอโครงการ

นโยบาย

เนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-7 รัฐมีนโยบายส่งเสริมให้เอกชนประกอบกิจการอุตสาหกรรม โดย
รัฐสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุน และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมจึงมีความ
ก้าวหน้าอย่างรวดเร็วประมาณร้อยละ 10 ต่อปี เพิ่มการส่งออก กระจายการผลิตสินค้าการเกษตร และ
อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 เน้นพัฒนา
อุตสาหกรรมและการผลิตเพื่อการส่งออก นำทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์มาใช้ขยายฐานการผลิต
เพื่อสร้างรายได้และการมีงานทำ

เศรษฐกิจ

เนื่องจากผลการพัฒนาตามแผน 1-7 ในงบประมาณในการพัฒนาประเทศไปเป็นจำนวนมาก ใน
กระทรวงคมนาคมใช้งบประมาณของประเทศในแต่ละปีประมาณร้อยละ 10 เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจการลงทุน ซึ่ง
เป็นการยกระดับเศรษฐกิจของประเทศ และการนำเงินตราเข้าสู่ประเทศให้มากขึ้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 มี
ปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ รัฐมีนโยบายดึงเงินจากต่างประเทศทั้งการพัฒนาการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการส่ง
ออก เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

สังคม

เนื่องจากการเพิ่มประชากรในเขตเมืองมีปริมาณมากขึ้น ประชากรมีงานทำมีรายได้สูง และมีสถาน
ประกอบกิจกรรมการค้า การบริการมากขึ้น มีการสนับสนุนการค้าปลีก การค้าส่งทั้งภายในประเทศและการส่ง
ออกนอกประเทศ อีกทั้งยังเป็นปีการท่องเที่ยวไทย จึงเป็นผลให้มีนักท่องเที่ยวสนใจมาเยือนประเทศไทยมาก
มาย ทำให้ขาดแคลนที่พัก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

กายภาพ

จากปัญหาการใช้ที่ดิน ตามผังเมืองรวมมีนโยบายให้ใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่าและได้ประโยชน์สูงสุด ด้วย
เหตุที่จำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้น แต่ขาดแคลนที่พัก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางการทำ
อากาศยานจึงได้มีนโยบายใช้พื้นที่ เพื่อการสร้างอาคารเพื่อพักอาศัย และสนับสนุนการท่องเที่ยวที่มาเยือนประเทศไทย

1.3 ที่มาของปัญหา

นโยบาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นโยบายของภาครัฐพัฒนาอุตสาหกรรมและการส่งออก เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ สร้างรายได้ และการมีงานทำแก่ประชาชน การทำอากาศยานจึงมีนโยบายสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ขึ้น

เศรษฐกิจ

มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจมาก เนื่องจากรัฐมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมและการส่งออก คั้งนั้นจึงเกิดการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศขึ้น ทำให้เกิดความต้องการสถานที่พัก ที่สะดวกและมีสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน

สังคม

เนื่องจากประเทศไทยได้จัดให้ปีนี้เป็นปี “อะเมซิ่งไทยแลนด์” ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างประเทศมากมาย ทำให้เกิดการขาดแคลนที่พัก และส่วนสันทนาการเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น

กายภาพ

ในบริเวณทำอากาศยานฯ คอนเมืองนั้นขาดแคลนที่พัก และส่วนสันทนาการที่ครบครัน เพื่อรองรับ จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น การทำอากาศยานจึงได้ร่วมกับภาคเอกชนที่มีความพร้อมและมีที่ในบริเวณทำ อากาศยานฯ คอนเมืองสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ ขึ้น

1.4 แนวทางการแก้ปัญหา

นโยบาย

การทำอากาศยานฯ คอนเมืองมีนโยบายสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ขึ้น เพื่อรักษา เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และสร้างแหล่งงานแก่ประชาชน

เศรษฐกิจ

เกิดการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศมากขึ้น การทำอากาศยานฯ คอนเมืองจึงสร้าง โครงการคอนเมือง แอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ขึ้น

สังคม

มีจำนวนนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น การทำอากาศยานฯ คอนเมืองจึงสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

กายภาพ

ในบริเวณการทำอากาศยานฯ คอนเมืองขาดแคลนที่พักและส่วนสันทนาการที่ครบครัน ทางการทำ อากาศยานฯ คอนเมืองจึงสร้าง โครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ขึ้น

1.5 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

นโยบาย

เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ให้บรรลุตามแผน โดยการจัดตั้งโครงการ ที่พัก เอกสารเป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า และสันทนาการ เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เศรษฐกิจ

เพื่อรักษาภาพเศรษฐกิจของการท่าอากาศยานฯ คอนเมือง การใช้งบประมาณจัดตั้งโครงการคอนเมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์

สังคม

เพื่อศึกษาประชากร จำนวนนักท่องเที่ยว พนักงานจากสายการบินต่าง ๆ ที่เดินทางโดยเครื่องบิน ขนบธรรมเนียมประเพณีการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพฯ ที่มีผลกระทบต่อ โครงการ

กายภาพ

เพื่อศึกษาแนวทางการวางผัง ออกแบบ รูปแบบ และระบบ โครงสร้างต่าง ๆ ของอาคารพักอาศัย และ สันทนาการ ให้สอดคล้องกับสภาพของที่ดินตามผังเมืองรวม พฤติกรรมรวมผู้บริ โภคให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างมี ประสิทธิภาพสูงสุด

1.6 ขอบเขตการเสนอวิทยานิพนธ์

- 1) การศึกษาระดับประเทศ
 - ศึกษาแนวโน้มเศรษฐกิจในด้านธุรกิจการค้ากับต่างชาติ เพื่อหาความเป็นไปได้ของ โครงการ
 - ศึกษา นโยบายการพัฒนาประเทศ
- 2) การศึกษาระดับภาค
 - ศึกษาสถิติและข้อมูลต่าง ๆ อันเป็นผลมาจากนโยบายเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพที่มีผลต่อ โครงการ
- 3) การศึกษาระดับจังหวัด
 - ศึกษาความเป็นไปได้ ความต้องการและผลกระทบต่าง ๆ อันเกิดจากการก่อสร้างที่มีผลกับ โครงการ
- 4) การศึกษาระดับโครงการ
 - ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ โดยคำนึงถึงความต้องการของตลาด เศรษฐกิจ และความเป็น ไปได้ขององค์ประกอบต่าง ๆ
 - ศึกษาความเหมาะสมและศักยภาพของทำเลที่ตั้งรวมทั้งความเอื้ออำนวยกันและกันกับ โครงการอื่น ในย่านใกล้เคียง
 - ศึกษาข้อกำหนดและพระราชบัญญัติควบคุมที่เกี่ยวข้อง และมีผลต่อกับอาคาร
 - ศึกษาการออกแบบสถาปัตยกรรม และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในอาคารและดำเนินการแก้ไขให้ เหมาะสมกับสภาพปัญหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.7 ขอบเขตของกาออกแบบ

นอกจากการที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบดังที่กล่าวมาข้างต้น โดยรูปแบบกิจกรรมหรือองค์ประกอบที่เหมาะสมสำหรับ โครงการ ทั้งนี้เพื่อที่จะสนองความต้องการอันเกิดจากสภาพปัญหา และแนวทางแก้ปัญหาที่กำหนดไว้

1) องค์ประกอบหลัก

- ส่วน โรงแรม
- ส่วนแสดงสินค้า 4 ภาค และสินค้าปลอดภาษี
- ส่วนแสดงวัฒนธรรม
- ส่วนสำนักงานให้เช่า/โรงภาพยนตร์

2) องค์ประกอบรอง

- ส่วนบริหาร โครงการ
- ส่วนบริการใน โครงการ
- ส่วนอำนวยความสะดวกและติดต่อสอบถาม

1.8 วิธีดำเนินงานของวิทยานิพนธ์

1.8.1 นำเสนอ โครงการต่อคณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์ โดยเสนอเหตุผลในการเลือกโครงการและที่ตั้ง วัตถุประสงค์ และขอบเขตของ โครงการ

1.8.2 ขึ้นรวบรวมข้อมูล

ก. การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นปฐมภูมิจากการสังเกต การสัมภาษณ์

ข. การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นทุติยภูมิจากเอกสาร และรายงานจากหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสามารถแยกออกได้ดังนี้

1.8.2.1 ข้อมูลทางด้านนโยบายในระดับประเทศ, ภาค, จังหวัด และชุมชน

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของการทำอากาศยานกรุงเทพฯ
- แผนงานและ โครงสร้างของการทำอากาศยานกรุงเทพฯ

1.8.2.2 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจในระดับประเทศ, ภาค, จังหวัด และชุมชน

- สภาพเศรษฐกิจของเขตคอนเมือง
- สถานการณ์การท่องเที่ยวในระดับประเทศ, ภาค, จังหวัด
- ความเป็นไปได้ในการลงทุน

1.8.2.3 ข้อมูลทางด้านสังคมในระดับประเทศ, ภาค, จังหวัด และชุมชน

- ประชากร อาชีพ รายได้ และรายจ่ายของครัวเรือน การศึกษา การสาธารณสุข การ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ปกรรณ คาศาสนา และวัฒนธรรม

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ประเภทของนักท่องเที่ยว และนักธุรกิจที่เข้ามาภายในประเทศ และกรุงเทพฯ พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และสถิติที่เกี่ยวข้อง

1.8.2.4 ข้อมูลทางด้านกายภาพในระดับประเทศ, ภาค, จังหวัด และชุมชน

- สภาพภูมิศาสตร์ สภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ การใช้ที่ดินและการคมนาคม

1.8.2.5 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

- ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- อาคารตัวอย่าง
- ข้อมูลด้านเทคนิค
- กฎหมายและเทศบัญญัติ

1.8.3 ชั้นวิเคราะห์ข้อมูล

- ข้อมูลด้านนโยบาย วิเคราะห์จากวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และสถิติที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ วิเคราะห์จากสถิติเบื้องต้น โดยใช้วิธีคำนวณอัตราเพิ่มร้อยละ อัตราเฉลี่ยร้อยละ และอัตราส่วนร้อยละ
- ข้อมูลด้านกายภาพ วิเคราะห์จากข้อมูลเบื้องต้น แผนที่ และรูปถ่าย การวิเคราะห์ที่ตั้งโครงการ วิเคราะห์จากสถานที่จริง
- ข้อมูลเชิงสถาปัตยกรรม วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการ พฤติกรรมผู้ใช้โครงการ และจากอาคารตัวอย่าง
- ข้อมูลเชิงเทคนิค วิเคราะห์ระบบการทำงาน ขนาดและปริมาณการใช้งาน โดยใช้วิธีการคำนวณ และการประเมิน หรือเทียบเคียงกับอาคารตัวอย่าง

1.8.4 ชั้นประเมินผลแนวความคิด

- กำหนดรูปแบบทางกายภาพของโครงการ
- กำหนดกิจกรรมภายในโครงการ
- สร้างทางเลือกในการออกแบบให้เหมาะสมกับโครงการ

1.8.5 ชั้นเสนอแนะและการออกแบบ

- กระบวนการออกแบบ ได้แก่ แผนแสดงข้อมูลในแต่ละระดับ
- นำเสนอแนวความคิดในการออกแบบ
- ผลการออกแบบ ได้แก่ ผังบริเวณ แปลนทุกชั้น รูปด้านอาคาร รูปตัดอาคาร ทัศนียภาพภายนอก ภายในอาคาร และหุ่นจำลอง

1.8.6 ชั้นสรุปและนำเสนอโครงการ

- สรุปและเสนอแนะแนวทางในการออกแบบโครงการ

เอกสารนี้เป็นการนำเสนอโครงการในขั้นตอนกระบวนการออกแบบเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.9.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1) สามารถวางแผนขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อส่งเสริมแผนพัฒนาชุมชนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

2) สามารถจัดรูปแบบและระบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการลงทุน การจ้างงาน และการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นการส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศ

3) สามารถวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นกับโครงการ และวิธีแก้ไขที่ถูกต้อง

4) เพื่อตอบสนองแนวความคิดในการออกแบบแก้ปัญหาสภาพที่ตั้งให้มีการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ ในสังคมปัจจุบันเป็นการสร้างสถาปัตยกรรมและสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับชุมชน

1.9.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์

1) ศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ว่ามีนโยบายในการพัฒนาอย่างไร

2) ทราบระบบเศรษฐกิจในประเทศ ภาค และจังหวัด

3) ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับโครงการ และวิธีแก้ไขที่ถูกต้อง

4) ทำให้รู้จักการวิเคราะห์ สังเคราะห์ และสรุปออกมาเพื่อศึกษาแนวทางของโครงการ อันจะนำไปสู่

การกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ

บทที่ 2 การศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

2.1 การศึกษาและการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นระดับประเทศ

2.1.1 การศึกษาทางด้านนโยบายระดับประเทศ⁽¹⁾

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1

เริ่มขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2505 วัตถุประสงค์หลักของแผน คือ เสริมสร้างบริการขั้นพื้นฐานทางเศรษฐกิจ มีการสร้างถนนหลวงเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ มีเขื่อนชลประทานที่ผลิตไฟฟ้า ซึ่งความสำเร็จของแผนนี้สามารถทำรายได้ให้แก่ประเทศเฉลี่ยถึงร้อยละ 8 ต่อปี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510-2514)

มีการเน้นถึงการพัฒนาระดับเป็นแนวหลักควบคู่กับการวางแผนเศรษฐกิจในช่วงนี้ภาวะทางเศรษฐกิจเริ่มผันผวน อันเนื่องมาจากผลกระทบราคาสินค้าเกษตรหลักของประเทศไทยตกต่ำและขณะเดียวกัน เศรษฐกิจไทยตกต่ำลงเหลือเพียงร้อยละ 7.5 ต่อปี ในขณะที่รายได้ต่อบุคคลกำหนดว่ามีความแตกต่าง รายได้ต่อบุคคลมีช่องว่างแตกต่างกันมากขึ้น โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515-2519)

เป็นช่วงที่ก้าวหน้าจนโครงสร้างพื้นฐานเช่น ถนน ไฟฟ้า และชลประทานสำเร็จตามแผน แต่ยังคงขาดโครงสร้างต่าง ๆ ที่จะเชื่อมโยงเข้าถึงประชาชน ในแผนนี้จึงเป็นแผนที่จะพยายามจะกระชับแผนพัฒนาเศรษฐกิจเข้าด้วยกัน อย่างไรก็ตามในปลายแผนนี้ได้เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันขึ้น ทำให้เศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 6.2 ต่อปี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2515-2519)

มีนโยบายหลัก 2 ประการ คือ

ประการที่ 1 เป็นการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ โดยมุ่งขยายการผลิตสาขาเกษตรและ ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมให้สามารถขยายการผลิตเพื่อส่งออก เพื่อการกระจายรายได้ตลอดจนการมีงานทำในส่วนภูมิภาค

ประการที่ 2 เร่งปรับปรุงและบริหารทรัพยากรหลักของชาติแต่เกิดปัญหาการขาดดุลการค้า ช่องว่างระหว่างชนบทและเมืองมีมากขึ้น เศรษฐกิจก็ยังคงขยายตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 7 ต่อปี

(1) จากหนังสือ “สรุปสาระสำคัญ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-8 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในของกระทรวงมหาดไทย ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525-2529)

เน้นการรักษาเสถียรภาพเศรษฐกิจและการเงินของประเทศเป็นพิเศษ มุ่งกระจายรายได้ และความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค โดยให้ความสำคัญต่อกลุ่มเป้าหมายที่ยังไม่ได้รับประโยชน์ เน้นการแก้ปัญหาความยากจนในชนบท โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 263 อำเภอ

สำหรับผลการพัฒนานั้นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 4.9 ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 6.6 ต่อปี เพราะภาวะเศรษฐกิจโลกช่วงนี้รุนแรงกว่าที่คาดไว้ นอกจากนั้นยังเกิดการแข่งขัน การกีดกันทางการค้า แต่นับว่าประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ดีกว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกในระยะเดียวกัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 มีจุดมุ่งหมายหลักจะยกระดับการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าต่อไปในอนาคต ควบคู่กับการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตั้งแต่อดีต ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนชาวไทยมีรายได้ คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่และสภาพจิตใจที่ดีขึ้น ดังนั้นประเด็นหลักของแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ก็คือทำอะไรจึงจะสามารถยกระดับการพัฒนาประเทศเพื่อให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวสูงกว่าในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ที่ผ่านมา โดยคำนึงถึงทั้งอัตราและลักษณะการขยายตัวทางเศรษฐกิจการเงินการคลัง ตลอดจนให้มีการเพิ่มการลงทุน และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเสริมสร้างความเป็นธรรม และพัฒนาคุณภาพชีวิตของชาวประเทศไทยให้ทั่วถึงอีกด้วย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7

วัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาประเทศในช่วงแผนพัฒนาฯ 7 รัฐบาลให้กงานสำคัญกับการสมดุลระหว่างการพัฒนาในเชิงปริมาณ คุณภาพ และความเป็นธรรมให้สังคมควบคู่กันไป โดยที่นำจะรักษาอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ไปได้ในระดับสูงพอสมควร แต่ข้อน่าเป็นห่วงก็คือ การกระจายรายได้ การรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของสังคมไทย ซึ่งรัฐบาลจะต้องเน้นนโยบายทางด้านนี้อย่างเด่นชัดในช่วงแผนพัฒนาฯ 7 คือ

1. รักษาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม อย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ
2. การกระจายรายได้ และการกระงานการพัฒนา ไปสู่ภูมิภาคให้มากยิ่งขึ้น
3. เร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

วัตถุประสงค์เพื่อให้สอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคม ช่วยแก้ปัญหาการพัฒนาที่ขาดความสมดุล คือ เศรษฐกิจดี สังคมมีปัญหา การพัฒนาไม่ยั่งยืน และเมื่อก้าวไปสู่วิสัยทัศน์ การพัฒนาที่พึงปรารถนาในระยะยาว การพัฒนาในระยะ 5 ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์ และเป้าหมายหลักของการพัฒนาไว้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของคนทุกคนทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ และสติปัญญา ให้มีสุขภาพพลานามัยแข็งแรง มีความรู้ความสามารถและทักษะในการประกอบอาชีพ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปกครอง
2. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมของสังคมให้มีความมั่นคง และเสริมสร้างความเข้มแข็งของครอบครัว และชุมชน ให้สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพ และคุณภาพชีวิตของคน รวมทั้งให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศมากยิ่งขึ้น
3. เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ มั่นคง และสมดุล เสริมสร้างโอกาสการพัฒนาศักยภาพของคนในการมีส่วนร่วม ในกระบวนการพัฒนาและ ได้รับผลจากการพัฒนาที่เป็นธรรม
4. เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ และดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้มีความสมบูรณ์ สามารถสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตได้อย่างยั่งยืน
5. เพื่อปรับระดับบริหารจัดการ เปิดโอกาสให้องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน ชุมชน และประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา ประเทศมากขึ้น

2.1.2 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายรัฐวิสาหกิจกระทรวงคมนาคม

มุ่งการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ไปสู่เชิงธุรกิจให้มากขึ้น โดยพิจารณาจากระดับคุณภาพบริการ ให้ได้มาตรฐานสากลในราคาที่เหมาะสม และให้หาช่องทางเพิ่มรายได้และลดต้นทุนการผลิต เพื่อให้มีผลตอบแทนการลงทุนต่อมูลค่าทรัพย์สินรวมให้สูงขึ้น ได้ระดับเทียบเท่ากับอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล ก็จะต้องลงทุนเฉพาะ โครงการที่มีผลตอบแทนที่ดี ขณะเดียวกันก็มีความจำเป็นที่จะต้องจำกัดขนาดการลงทุนของภาครัฐวิสาหกิจโดยส่วนรวม ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและฐานะทางการเงินของประเทศเป็นปี ๆ ไป ทั้งนี้โดยการลดการลงทุน หรือการร่วมทุนในกิจการต่อเนื่อง หลายนโยบายที่ธุรกิจเอกชนดำเนินการได้ดีกว่า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระการเงินของภาครัฐบาล โดยเฉพาะการลดการก่อหนี้กับต่างประเทศลง และจะต้องกำหนดให้มีการเพิ่มสัดส่วนการลงทุนจากรายได้ ของรัฐวิสาหกิจเองมากขึ้น และสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจเพิ่มส่วนทุนของตนเอง โดยขายหุ้นให้เอกชนด้วย

- การกำหนดนโยบายราคาสินค้า และค่าบริการของรัฐวิสาหกิจให้คุ้มต้นทุน เพื่อพึ่งตนเองให้ได้ โดยเลิกการใช้เงินอุดหนุนทางตรง และทางอ้อม ยกเว้นในกรณีที่รัฐบาลได้กำหนดให้ปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลบางเรื่องเท่านั้น ขณะเดียวกันจะต้องคอยประเมินสอดคล้องการกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจที่เป็นธุรกิจ ลักษณะผูกขาดบางประเภท ไม่ให้สูงเกินกว่าปกติสากลด้วย โดยเฉพาะด้านราคาพลังงาน และบริการสื่อสารโทรคมนาคมระหว่างประเทศเป็นต้น
- กำหนดแนวนโยบายบริหารบุคคล โดยให้มีการจัดทำแผนอัตรากำลังรวมอยู่ในแผนรัฐวิสาหกิจ เป้าหมายอัตรากำลังควรให้ได้สัดส่วนกับผลผลิตที่ชัดเจน และกำหนดเพลาการขยายกำลังเวลา และค่าใช้จ่ายสวัสดิการทุกรูปแบบ ไม่ให้เกิดร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ของเงินเดือนตามลำดับ ตลอดทั้งสนับสนุนให้มีการว่าจ้างใช้บริการเอกชน และส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมบริหารงานด้วย

- กำหนดแนวนโยบายให้มีการแปรสภาพรัฐวิสาหกิจ ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ที่จะพิจารณาให้มี การร่วมทุนกับภาคเอกชน ดำเนินการจำหน่าย โอน หรือยุบเลิกกิจการที่ดำเนินการ ไม่ได้ผลติดต่อกันมา โดยไม่มีสาเหตุอันสมควร
- ทบทวนบทบาทและปรับปรุงระบบการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ ทั้งระดับชาติ ระดับกระทรวง ให้เข้าเป้าที่กำหนดไว้ในแผนรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้มีการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ และจะต้องจัดให้มีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้รัฐวิสาหกิจสามารถบริหารงาน ได้คล่องตัวเชิงธุรกิจมากยิ่งขึ้น

2.1.3 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบายการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

แผนพัฒนาทำอากาศยานกรุงเทพ⁽²⁾

วัตถุประสงค์ของโครงการ ฯ

เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางของการบิน และคมนาคม ทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไว้ โดยให้มีทำอากาศยานที่สามารถให้บริการที่ดี ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และเพียงพอแก่การ ขึ้น-ลง ของเครื่องบิน การเข้าออกของผู้เดินทาง และการขนสินค้า และสามารถใช้ทำอากาศยานกรุงเทพได้ต่อไปไม่ต่ำกว่า 10 ปี

จากการที่ทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้ดำเนินงานตามแผนพัฒนาทำอากาศยานกรุงเทพ (ปี 2536-2540) ใกล้จะแล้วเสร็จ ทอท. ได้ทบทวนอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศอีกครั้ง แล้วพบว่าขีดความสามารถของทำอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2550 และเพื่อให้ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ยังไม่แล้วเสร็จ ทอท. จึงได้จัดทำแผนพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของทำอากาศยานกรุงเทพ (ปี 2540 - 2543) ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2540 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มโครงการปรับปรุงพื้นที่และลานจอด
 - 1.1 โครงการก่อสร้างทางขับขนานตะวันออก
 - 1.2 โครงการก่อสร้างทางขับขนานตะวันตก
 - 1.3 โครงการก่อสร้างทางขับขนานสาย B
 - 1.4 โครงการก่อสร้างลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก
 - 1.5 โครงการก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก
2. กลุ่มโครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง
 - 2.1 ระบบถนนภายในทำอากาศยาน
 - 2.11 โครงการก่อสร้างสะพานลอยเข้าทำอากาศยานแห่งใหม่
 - 2.12 โครงการก่อสร้างระบบทางแยกเปลี่ยนระดับด้านเหนือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

(2) จากหนังสือรายงานประจำปีการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยปี 2540 จนถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2.13 โครงการก่อสร้างระบบถนนหน้าอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- 2.14 โครงการก่อสร้างระบบทางแยกเปลี่ยนระดับด้านใต้
- 2.15 โครงการขยายถนนห้าคลังสินค้า
- 2.2 โครงการก่อสร้าง LONG TERM PARKING
- 2.3 โครงการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย
- 2.4 โครงการติดตั้งระบบขนส่งภายในท่าอากาศยาน
3. กลุ่มโครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคาร
 - 3.1 โครงการก่อสร้างอาคารสะพานเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 และ ขยายความยาวอาคารเครื่องบินหมายเลข 1
 - 3.2 โครงการก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
 - 3.3 โครงการก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
 - 3.4 โครงการปรับปรุงอาคารสะพานเทียบเครื่องบินหมายเลข 2,3,4
 - 3.5 โครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการ ท่าอากาศยานกรุงเทพ
 - 3.6 โครงการก่อสร้างอาคารที่จอดรถยนต์ผู้โดยสารระหว่างประเทศ
 - 3.7 โครงการก่อสร้างอาคารที่จอดรถยนต์ผู้โดยสารภายในประเทศ
 - 3.8 โครงการก่อสร้างอาคารหน่วย Ground Service
 - 3.9 โครงการก่อสร้างอาคาร ทัณฑ์บนสินค้าปลอดภาษี
4. กลุ่มโครงการปรับปรุงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
 - 4.1 โครงการก่อสร้างห้องบังคับการบิน
 - 4.2 โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
 - 4.3 โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
 - 4.4 โครงการปรับปรุงภายใน อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
 - 4.5 โครงการปรับปรุงภายใน อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
 - 4.6 โครงการติดตั้งระบบข้อมูลปฏิบัติการร่วม
 - 4.7 โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าแรงสูง
 - 4.8 โครงการอาคารตัวแทนขนส่งสินค้า
 - 4.9 โครงการอาคารจอดรถบริเวณคลังสินค้า
 - 4.10 โครงการปรับปรุงระบบผลิตน้ำปะปา

การพัฒนาตามโครงการนี้ ทอท. ใช้งบประมาณ 11,384.18 ล้านบาท และหลังจากที่ ทอท. ดำเนินการตามแผนข้างต้นแล้วเสร็จ ท่าอากาศยานกรุงเทพจะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ ได้ถึงปี 2550 พร้อมทั้งทำให้ประเทศไทยมีความต่อเนื่องในความเป็นศูนย์กลางการบิน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล ที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ อีกประการหนึ่ง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้โดยสาร ในการเดินทางเข้าออกถึงท่าอากาศยาน และเป็นการรักษาความปลอดภัย เป็นมาตรฐานสากลด้วย

สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคนั้น ทอท. ได้เข้าดำเนินการกิจการท่าอากาศยานภูมิภาครวม 3 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต นับตั้งแต่ พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา ทอท. ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง 2 แห่ง ฉบับแรก สำหรับปีงบประมาณ 2536 - 2541 เพื่อให้สามารถรองรับความเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่สูงขึ้น โดยใช้ผลการศึกษาค้นคว้าจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยาน (Airport System Master Plan) ของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Louis Berger International ,INC เป็นแนวทางในการจัดทำแผนพัฒนาดังกล่าว

ปัจจุบัน ทอท. ได้ดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง 3 แห่ง ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกใกล้จะเสร็จสิ้น สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้เป็นอย่างดี ทอท. จึงเห็นสมควรที่จะจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 สำหรับปีงบประมาณ 2541-2545 โดยในการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่สองนี้ ทอท. เห็นว่าสภาพการจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงในช่วงที่ผ่านมา ได้เบี่ยงเบนไปจากผลการคาดหมายของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา Louis Berger International ,INC ซึ่งได้ศึกษาไว้ ทอท. จึงได้นำผลการคาดหมายปริมาณการจราจรทางอากาศซึ่ง ทอท. ได้มีการทบทวนและจัดทำขึ้นใหม่ มาใช้ในการประเมินขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูมิภาคในปัจจุบัน และนำมาเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่สอง ซึ่งจะใช้เป็นกรอบในการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ท่าอากาศยานเชียงใหม่
 - 1.1 โครงการศึกษาประเมินและกำหนดแนวทางการเพิ่มความแข็งแรงของทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - 1.2 โครงการขยายอาคารผู้โดยสาร
2. ท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - 2.1 โครงการศึกษาประเมิน และกำหนดแนวทางการเพิ่มความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดท่าอากาศยาน
3. ท่าอากาศยานภูเก็ต
โครงการศึกษาประเมินและกำหนดแนวทางการเพิ่มความแข็งแรงทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน

การดำเนินการตามแผนพัฒนาครั้งนี้จะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 488,307 ล้านบาท สำหรับผลที่ได้รับนั้นจะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยมีความต่อเนื่องในการเป็นศูนย์กลางการบิน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลที่จะให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารในการเดินทางเข้า ออก จากท่าอากาศยานให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น และรักษาความเป็นมาตรฐานสากล

สำหรับการพัฒนาตาม โครงการดังกล่าวข้างต้นนั้น จะทำให้ท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารได้จนถึงปี 2550

การที่จะเกิดบริการที่เป็นเลิศในท่าอากาศยานนั้น ปัจจัยที่สำคัญที่สุด คือ ความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ดำเนินงานอยู่ในท่าอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน หรือบุคคลทั่วไป ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ต่างมีบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกันไป ทั้งในฐานะผู้ควบคุมกำกับดูแลการดำเนินงานที่ให้การนำไปใช้

เป็นไปตามกฎหมายมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการบินพาณิชย์ (บพ.) สำนักตรวจคนเข้าเมือง (สทม.) ด้านตรวจพืชและวัสดุการเกษตร ด้านควบคุมครดติดต่อ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สำนักงานศุลกากร (ศก.) ฯลฯ บางหน่วยงานก็เป็น ผู้ให้บริการหลัก ในภารกิจท่าอากาศยาน เช่น บริษัทสายการบิน บริษัทที่ให้บริการภาคพื้น ตัวแทนรับส่งสินค้าทางอากาศ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมี ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์ ซึ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เช่นผู้ประกอบการร้านค้าต่าง ๆ ผู้ให้บริการด้านคมนาคม สื่อสาร ไปรษณีย์ การท่องเที่ยว การโรงแรม ฯลฯ และที่สำคัญไม่น้อยไปกว่าหน่วยงานอื่น คือ หน่วยงานสนับสนุนงานบริการ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและอากาศยาน เช่น กองทัพอากาศ สถานีตำรวจท้องที่ ตำรวจท่องเที่ยว ฯลฯ

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ข้างต้น ได้ดำเนินการในรูปคณะกรรมการ คณะทำงาน ทั้งที่เป็นคณะกรรมการประจำ และเฉพาะกิจ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจาก ทอท. ส่วนราชการรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน และผู้ประกอบการภาคพื้นที่เกี่ยวข้อง โดยจะมีการประชุมหารือร่วมกันเป็นประจำเพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในงานบริการ และร่วมกันเสนอความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนางานบริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับแต่สิ่งที่เป็นเลิศในทุกๆด้าน และได้รับความพึงพอใจสูงสุด ดังเช่น คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบริการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ คณะกรรมการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ คณะทำงานเพื่อแก้ปัญหา และอุปสรรคของผู้ปฏิบัติงานในเขตลานจอดท่าอากาศยาน

นอกจากความร่วมมือในรูปคณะกรรมการ และคณะทำงานดังที่ได้กล่าวมาบางส่วนข้างต้นแล้ว ทอท. ยังมีการประสานงาน และขอความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน ผ่านทาง การสัมมนา เพื่อนร่วมงานของ ทอท. ซึ่งได้เริ่มจัดอย่างเป็นทางการในปีงบประมาณ 2540 ซึ่งผลการสัมมนาทำให้ ทอท. ได้รับทราบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานอย่างมาก ในการนำไปแก้ไขปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานต่อไป

ผลจากความร่วมมือระหว่าง ทอท. กับหน่วยงานต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน ก่อให้เกิด โครงการและ กิจกรรมที่มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความเป็นเลิศในการให้บริการของ ทอท. อาทิเช่น การมอบเครื่องอ่านหนังสือเดินทางอัตโนมัติให้สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง การจัดตั้งเคาน์เตอร์ให้บริการนักท่องเที่ยว โดย ทอท. ร่วมกับ บมจ.การบินไทย สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานศุลกากร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดเคาน์เตอร์ให้บริการนักท่องเที่ยวหรือไมเข้าหน้าที่หน่วยงานละ 1 คน อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารการประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อจัดระเบียบการบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ โครงการรณรงค์ความสะอาดในเขตลานจอดอากาศยาน นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการพาณิชย์ ในท่าอากาศยานตกแต่งร้านค้า ให้มีความสวยงาม มีความเป็นเอกลักษณ์ไทย เป็นที่ดึงดูดแก่นักท่องเที่ยว ในการจับจ่ายซื้อของ รวมถึงการขายสินค้าพื้นเมือง และของที่ระลึก และมีคุณภาพ และราคาสินค้าอยู่ในระดับที่เหมาะสม และที่สำคัญได้ร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ จัดทำโครงการส่งเสริมปีการท่องเที่ยวไทย (AMAZING THAILAND YEAR 1998-1999) ฯลฯ

ความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งเปรียบเสมือนเพื่อนร่วมงานของ ทอท. ที่ได้ช่วยตกแต่งเป็น "ห้องรับแขกของชาติ" ทำให้มีความสวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย และสามารถอำนวยความสะดวกด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สะดวกอย่างเพียงพอ ดังนั้นความร่วมมือร่วมใจจากเพื่อนร่วมงานจึงเป็นกลไกสำคัญต่อความสำเร็จ ในการนำไปสู่บริการเป็นเลิศของ ทอท.

การพัฒนาการบริการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ความมุ่งมั่นของ ทอท. ในการให้บริการที่เป็นเลิศแก่ผู้ใช้บริการ และความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดการพัฒนาการบริการจำนวนมาก โดยมีกิจกรรมสำคัญ ๆ ที่ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นในรอบปี 2540 ที่ผ่านมา ได้แก่

1. การให้บริการผู้โดยสารขาเข้าและขาออกระหว่างประเทศ

ทอท. สามารถให้บริการผู้โดยสารทั้ง ขาเข้า - ขาออก ได้อย่างรวดเร็วตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) โดยผู้โดยสารขาเข้าส่วนใหญ่สามารถทำกระบวนการเข้าประเทศได้ภายใน 45 นาที และผู้โดยสารขาออกส่วนใหญ่สามารถผ่านกระบวนการออกนอกประเทศภายใน 60 นาที ซึ่งสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการของท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นอย่างมาก

ความสามารถในการให้บริการดังกล่าวเกิดจากการประสานงาน ความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สายการบิน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และ ทอท. ผ่านการประชุมแก้ไข ปัญหาการสัมมนา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำปี เพื่อร่วมกันเสนอมติการใหม่ ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้โดยสาร เช่น

- การจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องอ่านหนังสือเดินทางอัตโนมัติ แก่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จำนวน 100 เครื่อง โดยแบ่งให้บริการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน 80 เครื่อง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ แห่งละ 4 เครื่อง และท่าอากาศยานภูเก็ต จำนวน 12 เครื่อง การนำเครื่องอ่านหนังสือเดินทางอัตโนมัติมาใช้ จะช่วยลดระยะเวลาในการตรวจสอบหนังสือเดินทางลงจากเดิมคนละ 1 นาทีครึ่ง ถึง 2 นาที เหลือเพียงคนละไม่เกิน 30 วินาที ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาในการตรวจสอบ และการรอกอย อีกทั้งเพิ่มความสะดวกแก่ทั้งผู้รับบริการและผู้ให้บริการ ทอท. จึงภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการมอบการบริการที่เป็นเลิศแก่ผู้โดยสาร และผู้ร่วมงานกับ ทอท.

- การปรับระบบการเข้าแถวรอ (คิว) ของ สตม. จากแบบเดิมที่เป็นแต่ละแถวต่อแต่ละคานเตอร์เป็นแบบ Fork Line โดย 1 Fork Line ต่อ 6 คานเตอร์ และจะมีเจ้าหน้าที่ สตม.คอยดูแลเมื่อคานเตอร์ใดใน 6 คานเตอร์ วางจะเชิญให้ผู้โดยสารไปใช้บริการทันที รวมถึงคอยแนะนำให้ผู้โดยสารกรอกข้อความในใบเข้าเมือง (ตม.6) ให้เรียบร้อยด้วยความรวดเร็ว

- การจัดป้ายสัญลักษณ์บอกสถานที่และทิศทางให้ชัดเจน อำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ

- การจัดให้มีผู้ขายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (PSC) อัตโนมัติ

- นอกจากการพัฒนาการให้บริการในปัจจุบัน ทอท. ยังมีการวางแผนร่วมกับหน่วยงานเกี่ยวข้องเพื่อรองรับปีการท่องเที่ยวไทย (AMAZING THAILAND 1998-1999) งานเอเชียนเกมส์ปลายปี 2541 และงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 5 ธันวาคม 2542 โดยใช้งบประมาณ 32 ล้านบาท ในการเตรียมการด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับผู้โดยสาร เช่น การตกแต่งอาคารผู้โดยสาร การแสดงศิลปวัฒนธรรม ปรับปรุงร้านค้า จัดระบบบริการศุลกากรแยกระหว่าง ผู้

โดยสารไทยกับต่างชาติการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และทรัพย์สินในกระเป๋าดำเนินทาง จัดพนักงานต้อนรับเป็นกรณีพิเศษ

2. จัดตั้งศูนย์บริการติดต่อประสานงานแบบครบวงจร (One-Stop Service Center)

จัดตั้งศูนย์บริการติดต่อประสานงานแบบครบวงจร (One-Stop Service Center) ภายในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพฯ โดยมีภารกิจหลักในการติดต่อประสานงานให้คำปรึกษา และแนะนำแก่ผู้ใช้บริการในด้านการขอเช่าพื้นที่ และขอใช้สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานกรุงเทพฯ พร้อมทั้งรับแจ้งปัญหา ข้อขัดข้องในการให้บริการต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อลดขั้นตอน และเวลาที่ใช้ในการติดต่อ และเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ

3. การจัดการจราจรรถยนต์บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

นอกจากการให้บริการเข้า - ออก แก่ผู้โดยสารภายในตัวอาคารแล้ว ทอท. ยังให้บริการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าและออกสนามบิน ตลอดจนการจัดระบบการจราจรให้เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยขอความร่วมมือจาก สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง และตำรวจจราจรกลาง เพื่อช่วยระบายรถในเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง ซึ่งทำให้สามารถแก้ปัญหาการจราจรทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยาน เช่น ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางถึงสนามบินได้ตามกำหนดเวลา และช่วยแก้ปัญหาในเรื่องของท้องจราจรได้มากขึ้น เป็นต้น

นอกจากนี้ ทอท. ได้ให้ความร่วมมือกับกรมทางหลวงในการสนับสนุนการสร้างสะพานข้ามคลอง (U-TURN) จากฝั่งหน้าท่าอากาศยานกรุงเทพฯไปยังรังสิต เพื่อลดเวลาในการไปอัครที่สี่แยกหลักสี่ ขึ้นทิศเหนือ โดยให้บริษัท คอนมืองโตเวย์ เป็นผู้ดำเนินการสร้าง พร้อมกับก่อสร้างต่อเติมโตเวย์อัครที่สี่แยกหลักสี่ - ออนุสรณ์สถาน ซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้ว คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2541 โดย ทอท.บริจาคเงินสนับสนุนเป็นจำนวน 60 ล้านบาท ซึ่งเมื่อโครงการเสร็จเรียบร้อย ผู้ใช้บริการสามารถเลือกที่จะอัครเพื่อใช้ถนนวิภาวดีรังสิต หรือใช้บริการทางด่วนของโตเวย์ก็ได้ด้วย ซึ่งคาดว่าจะทำให้การจราจรบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพฯมีความคล่องตัวมากขึ้น

4. การบริการขนส่งสาธารณะเข้าเมือง

นอกจากผู้โดยสารจะได้รับความความสะดวกสบายภายในตัวอาคารแล้ว ทอท. ยังได้จัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะเข้าเมืองให้ผู้โดยสาร และผู้ใช้บริการทั่วไปได้เลือกใช้ถึง 3 รูปแบบ

- บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้าเมือง ทั้งแบบมีมิเตอร์ และไม่มีมิเตอร์ สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกแต่ปลอดภัย และสะดวกพอสมควร

- บริการรถลีมูซีน (Limusine) ซึ่งมีทั้งของบริษัทการบินไทย และของบริษัทแอร์พอร์ท แอสโซซิเอท ซึ่ง ทอท.ร่วมทุนอยู่ด้วย สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความหรูหรา สะดวก สบาย แต่มีค่าบริการสมเหตุสมผลกับบริการที่ได้รับ

- บริการรถประจำทางปรับอากาศ Airport Bus ซึ่งวิ่งระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพฯกับจุดหลัก ๆ ภายในเมือง เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการประหยัด

บริการทุกรูปแบบข้างต้น จะเน้นความสะดวก ปลอดภัย และราคาสมเหตุสมผล เพราะ ทอท. จะมีการเอกสารเป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการทำงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อคุณภาพไม่ไปไขประโยชน์ด้านการค้า บันทึกประวัติผู้ขับขี ควบคุมจัดระเบียบการเข้าคิวการควบคุมจราจร ฯลฯ แม้แต่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ เมื่วกรณใด ๆ พงสน์ อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(Public Taxi) ทั้งมีมิเตอร์ และไม่มีมิเตอร์ ที่เคยมีปัญหาบ้างในอดีต แต่ในปัจจุบัน ทอท. ได้แก้ไขปัญหานั้น กลืนหายไปมากแล้ว เช่น รอยนตร์รับจ้างสาธารณะแบบมีมิเตอร์นั้น ทอท. ได้ประสานกับกรมการขนส่งทางบก ให้มีการเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) ให้รอยนตร์รับจ้างสาธารณะแบบมีมิเตอร์อีก 50 บาท เมื่อผู้โดยสาร ใช้บริการรอยนตร์รับจ้างแบบนี้จากสนามบินไปยังสถานที่ต่าง ๆ นอกเหนือจากค่าบริการปกติตามมิเตอร์ เพื่อจูงใจให้รอยนตร์รับจ้างสาธารณะแบบมีมิเตอร์มาวิ่งให้บริการมากขึ้น เพื่อให้เกิดการแข่งขัน กับรอยนตร์รับจ้างสาธารณะแบบไม่มีมิเตอร์ ซึ่งจะค่อย ๆ หดหายไปโดยปริยาย

นอกจากนั้น ทอท. ยังจัดให้มีจุดขึ้นรอยนตร์รับจ้างสาธารณะ (Taxi Stand) เพื่อความสะดวก และปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารด้วย จากการแก้ไขปัญหานั้นที่ผ่านมา ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2540 มีจำนวนเที่ยวบริการของ รอยนตร์รับจ้างสาธารณะ เข้ามาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพแต่ละเดือนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 40 และ สัดส่วนการบริการระหว่างรอยนตร์รับจ้างสาธารณะ ชนิดมีมิเตอร์ และไม่มีมิเตอร์ เท่ากับ 3:1 ซึ่งในระยะยาว ทอท. หวังว่าการให้บริการรอยนตร์รับจ้างสาธารณะจะมีคุณภาพการให้บริการที่สมบูรณ์แบบ เช่นเดียวกับท่าอากาศยานสากลโดยทั่วไป

2.2 การศึกษาความเป็นไปได้ ด้านเศรษฐกิจ ประเทศ

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการส่งออกและการนำเข้า ก่อนช่วงสูง ตลาดการค้าของโลกมีบทบาท ต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ของประเทศไทยโดยตรง กลุ่มที่มีธุรกิจที่ตื่นตัวมากที่สุด คือ การส่งออก และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว สามารถนำเงินตราเข้าประเทศได้โดยตรง ทำให้เกิดการจ้างงาน การลงทุน และการกระจายรายได้ไปยังทุกภาคของประเทศ

คาดการณ์ดัชนีสำคัญทางเศรษฐกิจของไทยปี 2540

	2539	2540
อัตราเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ	7.16	7.76
การขยายตัวของการส่งออก	5.66	11.81
การขยายตัวของการนำเข้า	7.02	12.51
อัตราเงินเฟ้อ	6.06	4.93
ขาดดุลบัญชีเดินสะพัดต่อ GDP	3.20	8.30

หน่วยร้อยละ ที่มา : ศูนย์วิจัยธนาคารกรุงเทพ

ตาราง 2.1 คาดการณ์ดัชนีสำคัญทางเศรษฐกิจของไทยปี 2540

2.2.1 การศึกษาและคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทย

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

เป็นการกำหนดทิศทางพัฒนาประเทศให้เป็นรากฐานสำหรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ อย่างยั่งยืนและต่อเนื่องจาก แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 เศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวอย่างมั่นคงและมีเสถียรภาพ ฐานทางการเงิน การคลัง ของไทยดีขึ้น อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ประมาณ ร้อยละ 8.6 ต่อปี อัตราเงินเฟ้อประมาณร้อยละ 5.8

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2545)

ซึ่งประเทศไทยในปี 2540 นี้ มีสาระสำคัญประการแรกคือ เร่งให้มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเตรียมเข้าสู่ “ยุคโลกาภิวัตน์” คาดว่าการแข่งขันทางการค้า การลงทุน จะสูงมากขึ้น จากการค้นคว้าข้อมูลพบว่า นักลงทุนคาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยในช่วงปี 2540 จะต่ำกว่าในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 7 สาเหตุมาจากการชะลอตัวทางด้าน การลงทุนทั่วโลก และมีปัจจัยอื่นรอบด้านเข้ามาเสริม และคาดว่าช่วง พ.ศ. 2540-2542 ระบบเศรษฐกิจโลก จะกลับมาสูงขึ้นอีกครั้งหนึ่ง

ภาวะเศรษฐกิจของไทยตั้งแต่ช่วงปี 2538 มีการขยายตัวสูงต่อเนื่องจากปีก่อน ในอัตราร้อยละ 8.6 ในปีนี้ การขยายตัวของเศรษฐกิจมีการส่งออกและการลงทุนเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญเสริมด้วยการใช้จ่าย ด้านอุปโภคบริโภคภาคเอกชนที่ขยายตัวร้อยละ 8.5

ประเทศไทยได้เริ่มใช้ยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาประเทศ โดยมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นแนวทาง มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2504 จนถึงปัจจุบันรวมทั้งสิ้น 7 ฉบับ และจะเริ่มใช้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ในรอบ 35 ปี ที่ผ่านมเศรษฐกิจไทยได้มีการพัฒนา และเปลี่ยนแปลงมาเป็นลำดับ พอสรุปได้ดังนี้

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของไทย

	2534	2535	2536	2537	2538
1. จำนวนประชากร (ล้านคน)	56.96	57.79	58.34	59.10	59.80
2. ผลิตภัณฑ์ในประเทศ (%การเปลี่ยนแปลง)					
2.1 ผลิตภัณฑ์รวม ณ ราคาคงที่ (พ.ศ. 2531)	8.5	8.1	8.3	8.8	8.7
- ภาคเกษตรกรรม	6.5	6.0	-1.9	4.2	3.3
- นอกภาคเกษตรกรรม	8.8	8.4	9.8	9.4	9.4
2.2 ผลิตภัณฑ์รวม ณ ราคาปัจจุบัน(พันล้านบาท)	2507.0	2827.2	3,163.9	3,597.4	4,162.2
(% การเปลี่ยนแปลง)	(14.7)	(12.3)	(11.9)	(13.7)	(15.7)
2.3 ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (บาทต่อคน)	43,605	48,359	53,357	59,881	58,466
3. อัตราเงินเฟ้อ	5.7	4.1	3.3	5.0	5.8
4. ภาคต่างประเทศ (พันล้านบาท)					
4.1 สินค้าออก	720.5	815.2	921.4	118.0	1309.3
(% การเปลี่ยนแปลง)	(23.5)	(15.1)	(13.0)	(21.3)	(24.3)
4.2 สินค้าเข้า	967.8	1,020.5	1,143.1	1,344.8	1,738.0
(% การเปลี่ยนแปลง)	(15.4)	(5.5)	(12.0)	(17.6)	(31.5)
4.3 ขาดการค้า	247.3	-205.4	-221.7	-226.8	-378.7
4.4 คุลมบัญชีสินค้า	193.3	-160.1	-161.1	-203.2	-335.7
(% ของผลิตภัณฑ์รวม)	(-7.7)	(-5.7)	(-5.1)	(-5.6)	(-8.1)
4.5 เงินทุนเคลื่อนย้าย (สุทธิ)	288.2	240.7	265.9	305.9	546.6
- เอกชน	262.2	237.2	260.9	301.9	520.6
- ทางการ	26.0	3.5	5.0	4.0	23.0
4.6 คุลการชำระเงิน	105.8	77.1	98.8	104.8	119.5
4.7 เงินสำรองทางการ (พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ.)	18.4	21.2	25.4	30.3	37.0
4.8 หนี้ค้างทั้งสิน (พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ.)	33.4	37.4	46.8	55.0	66.2
(หนี้ทางการ)	(12.8)	(13.1)	(14.2)	(15.7)	(14.4)
4.9 อัตราส่วนภาระหนี้ต่างประเทศ (%)	9.8	10.5	10.8	11.3	11.0
(ภาระหนี้ทางการ)	(4.2)	(3.7)	(3.7)	(3.4)	(2.8)
5. การคลัง (ตามปีงบประมาณ)					
5.1 คุลเงินสด (พันล้านบาท)	+123.7	+85.9	+68.9	+65.8	+112.5
(% ของผลิตภัณฑ์รวม)	(+4.9)	(+3.0)	(+2.2)	(+1.8)	(+2.7)
6. การเงิน					
6.1 M2 (พันล้านบาท)	1832.4	2,117.8	2,507.1	2,829.3	3,130.6
(% การเปลี่ยนแปลง)	(19.8)	(15.6)	(16.4)	(12.9)	(17.0)
6.2 สินเชื่อในประเทศ (% การเปลี่ยนแปลง)	15.5	18.0	22.7	28.9	23.0
6.3 สินเชื่อธนาคารพาณิชย์ (รวม BIBF)	21.0	20.6	23.2	30.1	21.1
(% การเปลี่ยนแปลง)					
6.4 เงินฝาก* (% การเปลี่ยนแปลง)	21.4	16.2	19.2	13.1	18.2
6.5 อัตราดอกเบี้ย (ณ สิ้นปี)					
- คุลค้ำชั้นคิ	14.0	11.5	10.5	11.75	13.75
- เงินฝากประจำ (1ปี)	10.5	8.5	7.0	8.25-10.25	10.25-11.0
7. อัตราแลกเปลี่ยนบาท : ดอลลาร์ (สรอ.)					
(ทุนรักษาระดับ ๆ)เฉลี่ย	25.52	25.4	25.32	25.5	24.92

1 รวมธนาคารพาณิชย์และกิจการเทศธนกิจ

P = คุลเลขเบืองคั้น

2 รวมหนี้ระยะสั้น

E = ประมาณการ

3 ไม่รวมเงินฝากในรูปเงินตราต่างประเทศ และเงินฝากระหว่างธนาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.3 การใช้จ่าย ในประเทศ พ.ศ. 2536-2538

ประเภท	ร้อยละ		
	2536	2537	2538E
การอุปโภคบริโภค	7.6	7.9	7.7
เอกชน	7.9	8.5	8.2
รัฐบาล	5.7	4.1	4.4
การลงทุน	8.7	10.8	11.5
เอกชน	8.5	8.1	10.6
รัฐบาล	9.6	21.2	14.8

แหล่งข้อมูล : ผ่านวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : E หมายถึง ตัวเลขประมาณการ

ตาราง 2.4 อัตราการขยายตัวของภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ พ.ศ. 2536-2538

ประเภท	ร้อยละ		
	2536	2537	2538
ภาคการเกษตร		3.6	3.4
นอกภาคการเกษตร	9.4	9.2	9.2
การอุตสาหกรรม	11.5	11.4	11.5
การก่อสร้าง	8.3	8.1	9.3
การค้า	7.3	7.6	7.5
อื่น ๆ	8.9	8.3	7.9

แหล่งข้อมูล : ผ่านวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : E หมายถึง ตัวเลขประมาณการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.5 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ

จากรายงานของกองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ได้เก็บรวบรวมข้อมูลผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัดฉบับปี 2533 ไว้ดังนี้

ข้อมูลพื้นฐาน พ.ศ. 2533		หน่วยราคา
		บาท
1. ประชากร	(ล้านคน)	54.538
2. ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ		
AT CURRENT MARKET PRICES	(ล้านบาท)	1,0506,977.00
3. ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ		
AT CONSTANT 1972 PRICES	(ล้านบาท)	27,632.00
4. มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อบุคคล	(บาท)	27,632.00
5. อุตสาหกรรมหลัก		
การเกษตร		16.90
โรงงานอุตสาหกรรม		23.31
ค้าส่งและค้าปลีก		17.14
การบริการ		13.56
อื่น ๆ		29.09
6. กติกรรมหลัก	(เปอร์เซ็นต์)	
ทำนา		32.82
ผลไม้		10.08
ผัก		8.81
ยางพารา		8.40
มันสำปะหลัง		7.90
7. โรงงานอุตสาหกรรมหลัก	(เปอร์เซ็นต์)	
ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ		24.00
อัญมณี		5.76
สุรา		5.46
8. แหล่งทรัพยากร	(เปอร์เซ็นต์)	
ก๊าซธรรมชาติ		11.77
ปิโตรเลียม		6.70
ดินบุก		6.23
9. พื้นที่	(ตารางกิโลเมตร)	513,120.00
10. ความหนาแน่นของประชากร	(คนต่อตารางกิโลเมตร)	106.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ภายในของสำนักงาน ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.6 ผลิตภัณฑ์ภาค , ผลิตภัณฑ์จังหวัด AT CURRENT MARKET PRICES ในปี 2533

พื้นที่	มูลค่าผลิตภัณฑ์(ล้านบาท)	ร้อยละ
หัวราชอาณาจักร	2,051,208	10
ภาคกลาง	1,115,652	54.39
ภาคตะวันออก	160,199	7.81
ภาคตะวันออก/เหนือ	244,094	11.90
ภาคเหนือ	233,838	11.40
ภาคตะวันตก	98,253	4.79
ภาคใต้	199,172	9.71

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ , ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด

2.2.2 การศึกษาและการคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร

จะเห็นได้ว่ามีมูลค่าการผลิตจังหวัดในปี 2537 มากที่สุดจากมูลค่า ผลิตภัณฑ์(GRP) ของกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล (ภาคมหานคร) โดยคิดเป็นร้อยละ 73.4 ของ GRP. หรือเท่ากับ 628,033 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2536 ร้อยละ 18.4 โดยเป็นมูลค่าจากการผลิตสาขาอุตสาหกรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.5 ของ GRP. รองลงมา ได้แก่ การบริการ ค่ส่ง และค้าปลีก คมนาคม และขนส่ง การเงินการธนาคาร การก่อสร้าง โดยสาขาที่มีอัตราเพิ่ม เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2536 มากที่สุด ได้แก่ การก่อสร้างร้อยละ 43.1

ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อคน กรุงเทพฯ เป็นอันดับ 2 ในภาคมหานคร รองจาก สมุทรปราการ หรือเท่ากับ 105,357 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2536 ร้อยละ 15.9

ภาวะการท่องเที่ยว จำนวนผู้มาเยือนในกรุงเทพฯ มีอัตราสูงมากเป็นอันดับหนึ่ง เมื่อเทียบกับจำนวนผู้มาเยือนตามเมืองท่องเที่ยวหลักของประเทศ เช่น เชียงใหม่ ชลบุรี ระยอง และภูเก็ต เป็นต้น โดยในปี 2536 มีจำนวนทั้งสิ้น 17,860,436 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 2.33 และเริ่มเข้าสู่ปี 2537 สถานการณ์การท่องเที่ยวก็ยังคงคึกคักขึ้นเรื่อย ๆ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ก็มีการขยายได้เพิ่มมากขึ้นได้ โดยเฉพาะธุรกิจประเภทโรงแรมเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เนื่องจากธุรกิจโรงแรม เป็นสาขาหนึ่งของการท่องเที่ยวซึ่งมีผลต่อระบบธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ จากการรายงานของศูนย์บริการวิชาการของ NIDA พบว่า โรงแรม 5 ดาว DULUXE ในเขตกรุงเทพฯ มีผลทั้งทางตรงและทางอ้อม สูงกว่าโรงแรมระดับอื่น เนื่องจากมี อัตราการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่เข้าพักสูงซึ่งมีผลต่อการกระจายรายได้ ไปสู่ระบบเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.7 ผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP.) กรุงเทพมหานคร ตามราคาประจำปี
จำแนกตามสาขาการผลิต ปี 2536-3537

สาขาการผลิต	มูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด(ล้านบาท)			อัตราเปลี่ยนแปลง(ร้อยละ)		สัดส่วน
	2535	2536	2537	2536	2537	
เกษตรกรรม	8,174	9,635	12,137	17.9	26.0	1.9
เหมืองแร่ / ขยายหิน	0	0	0	0	0	0
อุตสาหกรรม	143,328	173,072	197,675	14.2	14.2	31.5
ก่อสร้าง	25,250	34,390	49,223	36.2	43.1	7.8
ไฟฟ้า / ปะปา	10,582	11,154	13,138	5.4	17.8	2.1
คมนาคม / ขนส่ง	47,622	61,013	68,164	28.1	11.7	10.9
ก๊าซ / ก๊าซปิโตรเลียม	59,233	75,552	86,027	27.6	13.9	13.7
การเงินการธนาคาร	30,554	39,410	52,938	29.0	34.3	8.4
ที่อยู่อาศัย	12,854	13,780	15,215	7.2	10.4	2.4
การบริหารราชการ	14,515	14,971	16,845	3.1	12.5	2.7
บริการ	84,203	97,624	116,668	15.5	19.5	18.6
ผลิตภัณฑ์จังหวัด(GPP.) (ล้านบาท)	436,320	530,607	628,033	21.6	18.4	
ผลิตภัณฑ์จังหวัด/คน	73,061	90,889	105,357	24.4	15.9	
P.CAP.GPP (ล้านบาท)						

ที่มาข้อมูล : กองบัญชีประชาชาติ ฝ่ายภาคและจังหวัด สนง.คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และ
สังคมแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.3 การศึกษาเศรษฐกิจการทำอาศาศยานกรุงเทพ

ในปีงบประมาณ 2540 ทอท. มีรายได้จากการดำเนินงาน 7,974.49 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 4,608.84 ล้านบาท เมื่อรวมรายได้อื่นจำนวน 633.02 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 926.31 ล้านบาท แล้ว ทอท. มีกำไรสุทธิทั้งสิ้น 4,315.55 ล้านบาท

รายได้จากการดำเนินงานจำนวน 7,974.49 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราส่วนร้อยละ 14.43 จากปีก่อนหน้า ซึ่งมีจำนวน 6,969.72 ล้านบาท โดยแยกส่วนรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน 2,124.43 ล้านบาท รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน 1,859.17 ล้านบาท รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก 284.59 ล้านบาท ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ 801.06 ล้านบาท รายได้เกี่ยวกับบริการ 508.16 ล้านบาท และรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ 2,397.08 ล้านบาท

ในปีงบประมาณ 2540 ทอท. มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 3,365.65 ล้านบาท เพิ่มจากปีงบประมาณ 2539 จำนวน 243.44 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.80 ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายพนักงาน 832.59 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน 1,015.85 ล้านบาท ค่าซ่อมแซม 170.96 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ 366.35 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน 979.90 ล้านบาท

ในปีงบประมาณ 2540 ทอท. มีรายได้อื่น 633.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2539 จำนวน 154.30 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.23 ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ 575.50 ล้านบาท และรายได้อื่น ๆ 57.52 ล้านบาท

ทอท. มีค่าใช้จ่ายอื่น 926.31 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2539 ประมาณ 593.94 ล้านบาท หรือร้อยละ 178.70 ประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่าย 123.16 ล้านบาท ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 709.67 ล้านบาท และขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน 3.48 ล้านบาท

ทอท. มีกำไรสุทธิทั้งสิ้น 4,315.55 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2539 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 3,992.85 ล้านบาท หรือขยายตัวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 38

2.8 แสดงเศรษฐกิจของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

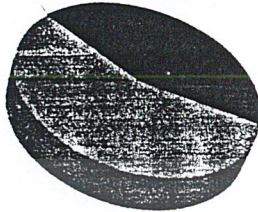
ก า ร ทำ อ า ก า ศ ย า น แ ท ง ป ร ะ เ ท ศ ไ ท ย

ผลการดำเนินงาน	(หน่วย : ล้านบาท)				
	2540	2539	2538	2537	2536
รายได้จากการดำเนินงาน	7,974.49	6,968.72	5,675.02	4,878.79	4,467.97
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	3,365.65	3,122.21	2,618.74	2,069.34	1,900.21
กำไรจากการดำเนินงาน	4,608.84	3,846.51	3,056.28	2,908.45	2,567.76
รายได้อื่น	633.02	478.71	467.59	443.32	488.00
ค่าใช้จ่ายอื่น	926.31	332.37	439.95	392.73	412.93
กำไรสุทธิ	4,315.55	3,992.85	3,083.92	2,806.04	2,642.83
ฐานะการเงิน					
สินทรัพย์หมุนเวียน	6,829.96	4,847.59	4,965.02	5,579.06	4,962.73
พันธบัตรรัฐบาล เงินให้กู้ เงินลงทุน	4,595.48	3,008.44	77.24	79.84	81.98
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ	11,922.30	12,523.04	15,237.62	11,592.79	9,559.31
สินทรัพย์อื่น	42.90	11.51	237.31	337.08	410.62
รวมสินทรัพย์	23,691.95	20,390.58	20,517.19	17,588.77	15,014.64
หนี้สินหมุนเวียน	1,341.83	1,036.12	986.24	762.17	702.67
หนี้สินระยะยาว	6,000.45	4,791.03	5,675.93	6,026.66	6,056.03
หนี้สินอื่น	8.62	18.90	95.01	92.75	55.20
เงินทุน	16,341.05	14,544.53	13,760.01	10,707.19	8,200.74
รวมหนี้สินและเงินทุน	23,691.95	20,390.58	20,517.19	17,588.77	15,014.64
อัตราส่วนทางการเงิน					
อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน (%)	54.12	57.30	54.34	58.62	59.15
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (%)	18.22	19.58	15.03	16.26	17.60
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ถาวร (%)	35.31	31.88	20.24	24.67	27.65
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (เท่า)	5.09	4.68	5.03	7.32	7.06
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (%)	44.98	40.19	49.11	64.27	83.09
ระยะเวลาในการเก็บหนี้โดยเฉลี่ย (วัน)	25	24	25	23	25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.9 การศึกษาเศรษฐกิจการทำอากาศยานกรุงเทพมหานคร

รายได้เกี่ยวกับกิจการการบิน (53.52%)



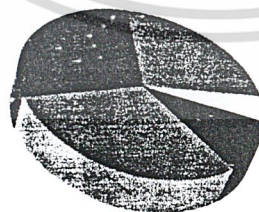
รายได้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	26.64%
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	23.31%
รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	3.57%

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (46.48%)



รายได้ค่าส่วนแบ่งผลประโยชน์	30.06%
ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์	10.05%
รายได้เกี่ยวกับบริการ	6.37%

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปี 2540



ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	30.16%
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน	29.11%
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	24.74%
ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	10.89%
ค่าซ่อมแซม	5.08%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.4 การศึกษาเศรษฐกิจของกลุ่มเป้าหมาย

2.2.4.1 ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ปี 2539

จากการศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เดินทางมาประเทศไทย ในช่วงระหว่างปี 2533 ถึง 2539 พบว่า ตั้งแต่ปี 2536 เป็นต้นมา ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้นทุกปี และเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.3 ต่อปี โดยที่อัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปีของค่าใช้จ่ายเพื่อการบันเทิงมากถึงร้อยละ 23.25 ต่อปี และค่าใช้จ่ายประเภทอื่น ๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.84 ต่อปี ในขณะที่ค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 10 ต่อปี (ดูตาราง)

ตาราง 2.10 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำแนกตามประเภทค่าใช้จ่าย

ประเภทค่าใช้จ่าย	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	%การเปลี่ยนแปลง โดยเฉลี่ย
รวม	2,955.6	2,772.8	3,395.5	3,196.8	3,373.7	3,693.4	3,706.0	4.30
ค่าซื้อของ	1,147.6	920.93	1,364.3	1,367.0	1,268.8	1,083.0	1,413.4	6.21
ค่าที่พัก	690.14	730.48	831.24	733.63	712.58	1,051.7	745.48	3.91
ค่าอาหาร/เครื่องดื่ม	445.41	541.31	474.36	481.16	489.93	592.37	553.70	4.47
ค่าบันเทิง	187.09	130.91	251.27	162.52	314.65	431.48	354.43	23.25
ค่าที่ท่องเที่ยว/พาหนะ	391.63	379.46	380.30	340.95	423.84	384.53	437.22	2.58
อื่น ๆ	93.69	69.73	94.06	111.53	163.86	150.25	202.13	16.84

เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เดินทางมาประเทศไทย จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง จะเห็นว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยเพื่อทำธุรกิจ จะใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันสูงที่สุด คือ ประมาณวันละ 4,819 บาท รองลงมาได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประชุมและอื่น ๆ เช่น เดินทางมาเยี่ยมญาติ ศึกษาต่อ เป็นต้น นอกจากนี้จะสังเกตเห็นว่า นักท่องเที่ยวที่เคยเดินทางมาประเทศไทยแล้ว จะใช้จ่ายเงินเฉลี่ยต่อวันสูงกว่านักท่องเที่ยวที่เพิ่งมาประเทศไทยเป็นครั้งแรก สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยวและเดินทางมาเองดูได้จากตาราง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.11 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำแนกตามคุณลักษณะของนักท่องเที่ยว และการจัดการเดินทาง

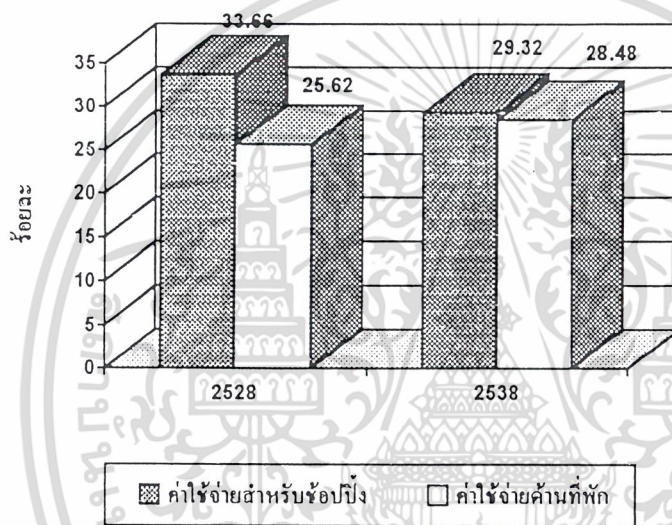
คุณลักษณะ	มากับบริษัทนำเที่ยว	เดินทางมาเอง	รวม
เพศ			
ชาย	3,928.14	3,736.30	3,906.67
หญิง	3,864.55	3,389.12	3,681.51
อายุ			
น้อยกว่า 25 ปี	3,706.57	2,545.35	3,132.59
25 - 34 ปี	3,632.97	3,034.84	3,368.47
35 - 44 ปี	4,164.82	3,998.45	4,162.44
45 - 54 ปี	3,664.88	4,611.76	4,321.68
55 - 64 ปี	3,980.89	3,250.25	3,621.07
65 ปีขึ้นไป	4,345.46	4,170.91	4,342.82
อาชีพ			
นักวิชาชีพ	3,883.45	3,414.43	3,690.60
ข้าราชการ	3,948.16	2,915.67	3,420.21
นักบริหาร	4,364.14	4,506.69	4,545.25
เสมียน	3,438.64	3,065.69	3,301.35
เกษตรกรรม	4,153.92	4,638.95	4,459.02
ผู้ใช้แรงงาน	3,117.13	2,655.69	2,931.59
แม่บ้าน	4,741.49	3,512.26	4,142.28
นักศึกษา	2,675.26	2,454.33	2,610.10
เกษียณอายุ/ว่างงาน	3,899.40	3,157.29	3,553.34
อื่นๆ	4,968.32	5,409.50	5,350.92
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง			
ท่องเที่ยว/พักผ่อน	3,798.47	2,824.70	3,374.59
ธุรกิจ	4,798.83	4,637.20	4,818.78
ประชุม	2,897.28	5,202.50	4,281.18
ราชการ	3,465.64	3,071.55	3,289.17
อื่นๆ	3,820.64	3,344.34	3,530.21
การเคยมาประเทศไทย			
มาครั้งแรก	3,611.38	3,681.70	3,728.45
เคยมาแล้ว	4,205.82	3,511.03	3,886.87

ค่าเฉลี่ยนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับข้อมูลเชิงพรรณนาเพื่อวัตถุประสงค์ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในส่วนของการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างประเทศสัดส่วนการใช้จ่ายใช้สอย (Shopping) สูงกว่ารายจ่ายด้านที่พัก (รูป) โดยในปี พ.ศ. 2538 สัดส่วนของการใช้จ่ายใช้สอยสูงถึงร้อยละ 29.32 ที่ใช้เนื่องจากการใช้จ่ายใช้สอยในประเทศไทย เป็นการใช้จ่ายสินค้าในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ข้อมูลนี้ให้เห็นว่ารายได้จากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะกระจายไปยังภาคการผลิตภายในประเทศค่อนข้างสูง

แผนภูมิที่ 2.12 เปรียบเทียบสัดส่วนของการใช้จ่ายใช้สอย (Shopping) กับค่าใช้จ่ายด้านที่พัก



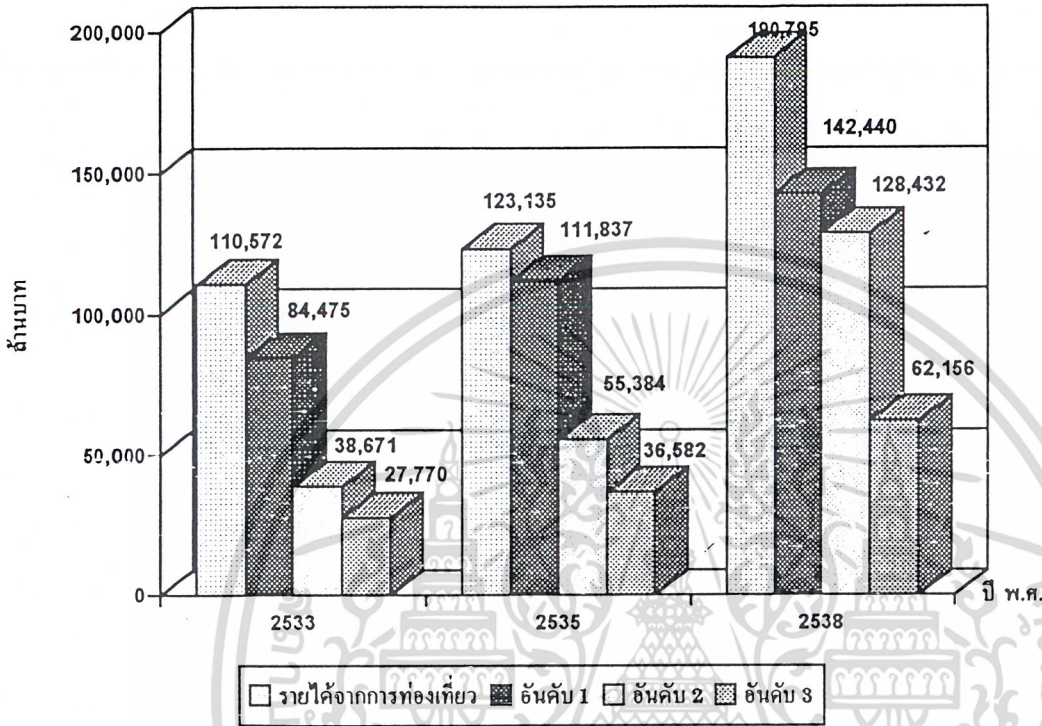
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

2.2.4.2 การคาดการณ์รายได้จากนักท่องเที่ยว

รายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศของไทยในปี พ.ศ. 2538 เท่ากับ 190,765 ล้านบาท มีสัดส่วนถึงร้อยละ 14 ของมูลค่าส่งออก และเป็นร้อยละ 49 ของรายได้ในภาคบริการ และเมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 3 รายการแรก รายได้จากการท่องเที่ยวสูงกว่าสินค้าส่งออกหลักที่สำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ ข้าว อัญมณีและผลิตภัณฑ์พลาสติก (รูป)

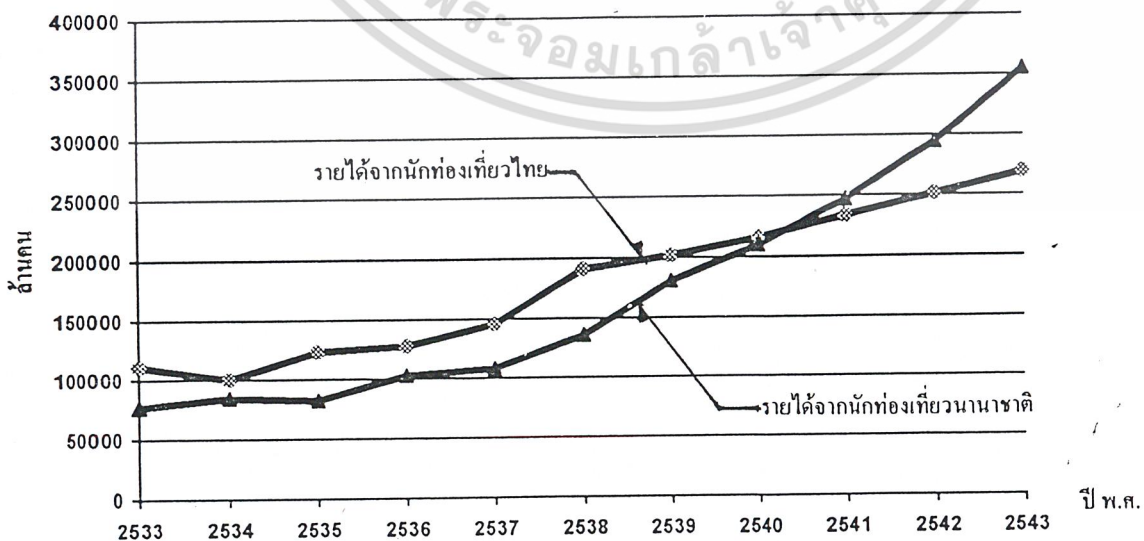
ค่าใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวก็ได้สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2541 และจะก่อให้เกิดรายได้ถึง 355,000 ในปี พ.ศ. 2543 และ 567,000 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2546 (รูป)

แผนภูมิที่ 2.13 รายได้จากการท่องเที่ยวและรายได้จากสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 3 รายการแรก



หมายเหตุ : อันดับ 1 = เสื้อผ้าสำเร็จรูป อันดับ 2 = คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์
 อันดับ 3 ปี พ.ศ. 2533 = ข้าว ปี พ.ศ. 2535 = อัญมณี ปี พ.ศ. 2538 = ผลิตภัณฑ์พลาสติก
 ที่มา : Thailand Tourism Statistical Report, Tourism Authority of Thailand 1996

แผนภูมิที่ 2.14 รายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2533-2543



ที่มา : เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการวิจัยเพื่อจะนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.15

ตารางการประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ วันพักเฉลี่ย ค่าใช้จ่าย และรายได้ จากนักท่องเที่ยว
ปี พ.ศ. 2539-2546

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	อัตราการเพิ่ม (ร้อยละ)	ระยะเวลา พำนักเฉลี่ย (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท/คน/วัน) ณ ราคาปี 2537	รายรับจากการ ท่องเที่ยว (ล้านบาท)
2539	7,440,071	7.03	7.42	3,648	201,389
2540	7,933,533	6.63	7.49	3,627	215,524
2541	8,538,398	7.62	7.57	3,618	233,852
2542	9,075,509	6.29	7.65	3,617	251,120
2543	9,605,839	5.84	7.74	3,623	269,367
2544	10,130,431	5.46	7.83	3,634	288,254
2545	10,649,051	5.12	7.93	3,659	308,991
2546	11,163,949	4.84	8.03	3,678	329,720

ที่มา : ฝ่ายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

2.3 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคม

2.3.1 การศึกษาสังคมระดับประเทศ

2.3.1.1 การศึกษาข้อมูลทางด้านโครงสร้างประชากร

จำนวนประชากรในปี 2538 มีจำนวนประมาณ 63.4 ล้านคน สัดส่วนวัยเด็กลดลงเหลือร้อยละ 8 ส่วนอัตราเป่าหมาย อัตราเพิ่มประชากรในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 กำหนดให้ลดอัตราเพิ่มให้เหลือร้อยละ 7.2 ในปี พ.ศ. 2540 ความหนาแน่นของประชากรประมาณ 165 คน ต่อตารางกิโลเมตร

2.3.1.2 การศึกษาข้อมูลทางด้านจำนวนนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2539-2546

ในสองทศวรรษที่ผ่านมา จำนวนนักท่องเที่ยวนานาชาติที่มาเยือนประเทศไทยได้เพิ่มถึง 5 เท่า จาก 1.2 ล้านคนในปี พ.ศ. 2518 เป็นประมาณ 7 ล้านคนในปี พ.ศ. 2538 แต่จำนวนนี้เท่ากับประมาณร้อยละ 1 ของนักท่องเที่ยวของโลกเท่านั้น ดังนั้นประเทศไทยยังมีโอกาสขยายตลาดนักท่องเที่ยวนานาชาติอีกมาก ในปี พ.ศ. 2543 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวนานาชาติมาเยือนไทยประมาณ 9.6 ล้านคน และเพิ่มเป็น 11.2 ล้านคนในปี พ.ศ. 2546 ปรากฏการณ์ที่คาดไม่ถึงก็คือความต้องการท่องเที่ยวของคนไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวไทยเพิ่มจำนวนขึ้น ในอัตราที่สูงกว่านักท่องเที่ยวนานาชาติในปี พ.ศ. 2539 และคาดว่านักท่องเที่ยวไทยจะท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มประมาณสองเท่าเป็น 97 ล้านครั้งในปี พ.ศ. 2546 ภายในปี พ.ศ. 2543 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยจะต้องให้บริการแก่นักท่องเที่ยวไทยเป็นส่วนใหญ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.16 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาประเทศไทย จำแนกตามสัญชาติ พ.ศ. 2536-2539

TABLE TOURIST ARRIVALS TO THAILAND BY COUNTRY OF RESIDENCE : 1993-1996

สัญชาติ	2536 (1993)	2537 (1994)	2538 (1995)	2539 (1996)	Country of Nationality
รวมยอด	5,760,533	6,166,496	6,951,566	7,192,145	Total
อเมริกา.....	382,089	409,432	423,102	446,220	The Americas
สหรัฐอเมริกา.....	289,028	317,646	328,260	348,124	U.S.A.
แคนาดา.....	68,174	67,986	71,667	74,909	Canada
อื่น ๆ.....	24,887	23,800	23,175	23,187	Others
ยุโรป.....	1,480,965	1,601,248	1,686,864	1,704,471	Europe
สหราชอาณาจักร.....	300,767	334,037	373,538	356,392	United Kingdom
เยอรมนี.....	320,254	355,477	355,076	346,812	Germany
ฝรั่งเศส.....	210,883	227,311	212,366	222,173	France
อิตาลี.....	127,983	131,751	135,793	121,981	Italy
สวิตเซอร์แลนด์.....	86,567	94,099	105,144	101,861	Switzerland
เนเธอร์แลนด์.....	80,640	78,817	88,823	85,697	Netherlands
สวีเดน.....	71,085	76,668	74,925	80,198	Sweden
เดนมาร์ก.....	33,431	38,511	47,319	50,987	Denmark
เบลเยียม.....	40,663	42,280	42,557	43,861	Belgium
ออสเตรีย.....	36,524	37,987	40,569	41,187	Austria
อื่น ๆ.....	172,168	184,310	210,754	253,322	Others
แอฟริกา.....	51,223	49,882	53,661	50,375	Africa
ตะวันออกกลาง.....	78,002	87,413	102,981	105,912	Middle East
เอเชีย และแปซิฟิก.....	3,768,254	4,018,521	4,684,958	4,885,167	Asia & Pacific
มาเลเซีย.....	831,951	907,245	1,101,670	1,046,169	Malaysia
ญี่ปุ่น.....	579,470	694,649	840,186	940,196	Japan
จีนและไต้หวัน.....	771,809	693,107	856,142	917,754	China & Taiwan
เกาหลี.....	268,104	363,655	446,222	506,868	Korea
สิงคโปร์.....	309,009	317,097	346,917	360,659	Singapore
ฮ่องกง.....	201,516	225,839	220,791	287,756	Hong Kong
ออสเตรเลีย.....	197,641	193,349	201,074	223,527	Australia
อินเดีย.....	135,054	127,361	138,447	140,018	India
อินโดนีเซีย.....	60,902	72,350	86,633	83,601	Indonesia
ฟิลิปปินส์.....	54,187	57,567	69,311	77,704	Philippines
ปากีสถาน.....	51,193	45,068	52,774	52,852	Pakistan
บังกลาเทศ.....	35,861	45,522	51,078	46,023	Bangladesh
อื่น ๆ.....	271,557	275,712	273,713	202,040	Others

ที่มาแห่งข้อมูลสถิติ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

Source : The Tourism Authority of Thailand. เนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.17

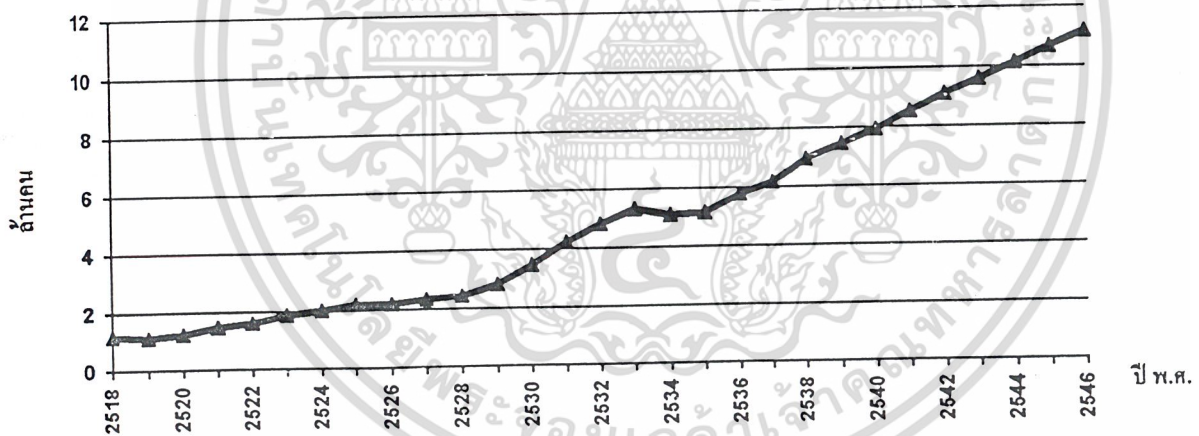
จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จำนวนวันพักเฉลี่ย ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน และรายได้จากการท่องเที่ยว ระหว่างปี 2535-2540

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว	อัตราการเปลี่ยนแปลง	จำนวนวันพักเฉลี่ย	อัตราการเปลี่ยนแปลง	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	อัตราการเปลี่ยนแปลง	รายได้(ล้านบาท)	อัตราการเปลี่ยนแปลง
2535	5,136,443	+0.97%	7.06	-0.42%	3,395.58	+22.46%	123,135	+23.13%
2536	5,760,533	+12.15%	6.94	-1.70%	3,196.80	-5.85%	127,802	+3.79%
2537	6,166,496	+7.05%	6.98	+0.58%	3,373.70	+5.53%	145,211	+13.62%
2538	6,951,566	+12.73%	7.43	+6.45%	3,693.41	+9.48%	190,765	+31.37%
2539	7,192,145	+3.46%	8.23	+10.77%	3,706.02	+0.34%	219,364	+14.99%
2540*	7,632,140	+6.12%	8.23	0.00%	4,227.99	+14.08%	265,571	+21.06%

หมายเหตุ * หมายถึงค่าต่าง ๆ ของปี 2540 เป็นค่าที่ได้จากการพยากรณ์

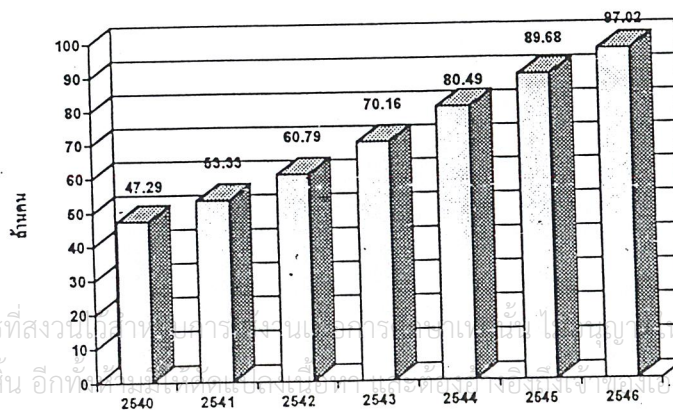
แผนภูมิที่ 2.18

จำนวนนักท่องเที่ยวนานาชาติที่มาเยือนประเทศไทย และการพยากรณ์ในปี พ.ศ. 2539-2546



ที่มา: ฝ่ายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2539

แผนภูมิที่ 2.19 การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว



ปี พ.ศ.

2.3.2 การศึกษาสังคมระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในปีปัจจุบันภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นศูนย์กลางทางการค้า เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เป็นที่รวมของสถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา และสถาบันการเงินต่าง ๆ มีจำนวนประชากรทั้งสิ้นของภาค 8,851,180 คน กรุงเทพฯ มีประชากรหนาแน่นที่สุด

2.3.2.1 ข้อมูลพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร

1. จำนวนเขตการปกครอง	38 เขต แบ่งเป็น 151	แขวง
2. จำนวนประชากร	5,584,226	คน
3. พื้นที่	1,568,737	ตร.กม.
4. ความหนาแน่นของประชากร	3,560	คน ต่อ ตร.กม.
5. จำนวนบ้าน	1,562,110	หลัง
6. จำนวน โรงเรียน	1,456	โรง
7. จำนวนนักเรียน	991,687	คน
8. จำนวนครู	52,174	คน
9. จำนวนศูนย์บริการสาธารณสุข / สาขาย่อย	65 / 80	ศูนย์
10. จำนวนสถานพยาบาล	158	แห่ง
11. จำนวนคลินิก	2,524	แห่ง
12. จำนวนสถานทันตกรรม	893	แห่ง
13. จำนวนสถานศวกกรรม	21	แห่ง
14. จำนวนร้านขายยาแผนปัจจุบัน	2,968	ร้าน
15. จำนวนร้านขายยาแผนโบราณ	436	ร้าน
16. จำนวนชุมชนแออัด	1,246	แห่ง
17. จำนวนครัวเรือนในชุมชนแออัด	293,929	ครัวเรือน
18. จำนวนประชากรในชุมชนแออัด	1,247,175	คน
19. จำนวนโรงพยาบาล	86	โรง
20. จำนวนห้างสรรพสินค้า	71	แห่ง
21. จำนวนตลาดสด	165	แห่ง
22. จำนวนวัด	433	วัด
23. จำนวนธนาคาร	1,016	แห่ง
24. จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม	19,735	โรง
25. จำนวนผู้จดทะเบียนการค้า แยกตามประเภท ปี พ.ศ. 2537		
บริษัทจำกัด	15,110	ราย
ห้างหุ้นส่วนจำกัด	4,490	ราย
ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล	16	ราย
บริษัทมหาชนจำกัด	215	ราย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2.2 ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพฯ เป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวนิยมนมากที่สุด ดังจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

ตาราง 2.20 จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวไทยมากที่สุด 10 จังหวัดแรกในปี พ.ศ. 2546

จังหวัด	จำนวนนักท่องเที่ยวไทย (พันคน)	รายรับจากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
กรุงเทพมหานคร	15,070	292,601
นครราชสีมา	4,133	13,122
เชียงใหม่	4,006	39,862
เพชรบุรี (ชะอำ)	3,812	15,113
พัทธยา	3,547	18,285
ชลบุรี	3,512	1,716
ระยอง	3,009	5,110
กาญจนบุรี	2,834	15,883
สงขลา (หาดใหญ่)	2,554	30,020
ภูเก็ต	2,467	14,637

หมายเหตุ : รายละเอียดแต่ละจังหวัดอยู่ในภาคผนวก ก

ที่มา : ประมวลการ โดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2539

ตาราง 2.21 จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศมากที่สุด 10 จังหวัดแรกในปี พ.ศ. 2546

จังหวัด	จำนวนนักท่องเที่ยว (พันคน)	รายรับจากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)
กรุงเทพมหานคร	9,160	71,934
พัทธยา	2,819	32,057
ภูเก็ต	2,582	43,088
เชียงใหม่	1,431	9,670
สงขลา (หาดใหญ่)	1,058	8,821
สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย)	815	11,531
นราธิวาส (สุโหงโกลก)	574	6,179
กระบี่	496	3,419
กาญจนบุรี	384	1,657
ระยอง	362	2,025

หมายเหตุ : ส่วนรายละเอียดรายจังหวัดอยู่ในภาคผนวก ก

ที่มา : เหมือนตารางที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.3 การศึกษาลักษณะระดับคอนเมือง

จำนวนประชากรที่สำรวจได้ล่าสุดมีจำนวนดังนี้ (ข้อมูลสิ้นปี 2536) จำนวนประชากรทั้งหมดในเขต มีจำนวนทั้งสิ้น 233,390 คน เป็นชาย 117,588 คน หญิง 115,802 คน มีทั้งหมด 77,334 ครัวเรือน

เขตคอนเมือง (1036)

พื้นที่	59.789	ตร.กม.	จำนวนผู้จดทะเบียนการค้าแยกตาประเภท		
จำนวนประชากร	233,390	คน	บริษัทจำกัด	412	ราย
จำนวนโรงเรียน	41	โรง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด	162	ราย
จำนวนนักเขียน	36,293	คน	ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล	1	ราย
จำนวนครู	1,827	คน	บริษัทมหาชนจำกัด	3	ราย
จำนวนศูนย์บริการสาธารณสุข/สาขาย่อย	2/3	ศูนย์	รวม	578	ราย
จำนวนสถานพยาบาล	1	แห่ง			
จำนวนคลินิก	13	แห่ง	สถานที่ที่นำสนใจ		
จำนวนสถานทันตกรรม	4	แห่ง	วัดเวฬุวนาราม วัดทุ่งตึกัน		
จำนวนสถานศฤงกรรม	-	แห่ง			
จำนวนร้านขายยาแผนปัจจุบัน/แผนโบราณ	79/8	ร้าน			
จำนวนชุมชนแออัด	43	แห่ง			
จำนวนครัวเรือนในชุมชนแออัด	19,455	ครัวเรือน			
จำนวนประชากรในชุมชนแออัด	90,590	คน			
จำนวนห้างสรรพสินค้า	4	แห่ง			
จำนวนโรงพยาบาล	2	โรง			
จำนวนตลาดสด	4	แห่ง			

ตาราง 2.22 ข้อมูลแสดงลักษณะ โครงสร้างที่สำคัญของเขต เป็นรายแขวง

ลำดับ ที่	ชื่อแขวง	จำนวนประชากร			พื้นที่ (ตร.กม.)	ความ หนาแน่น (ต่อ ตร.กม.)	จำนวน บ้าน	จำนวน วัด	จำนวน ธนาคาร
		รวม	ชาย	หญิง					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	ตลาดบางเขน	70,855	36,502	34,353	22,660	3,127	22,040	1	7
2	สีกัน	83,283	41,393	41,890	21,692	3,839	26,646	6	4
3	ทุ่งสองห้อง	79,252	39,693	39,559	15,437	5,134	28,648	-	8
รวม		233,390	117,588	115,802	59,789	3,904	77,334	7	19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบให้แก่ผู้รับบริการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปยังเว็บไซต์หรือช่องทางอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.4 การศึกษาสังคมระดับการทำอากาศยานดอนเมือง

การให้บริการของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีการขยายตัวในระดับพอใช้โดยในปีงบประมาณ 2539 ปริมาณผู้โดยสารรวมทั้งมีจำนวน 24.51 ล้านคน และเพิ่มเป็น 25.62 ล้านคน ในปีงบประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.51 โดยเป็นอัตราการเพิ่มที่ลดลงจากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.63 ผู้โดยสารของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 18.80 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 73.38 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น

สำหรับทางด้านการขนถ่ายสินค้าทางอากาศ (ไม่รวมสินค้าผ่าน) ได้เพิ่มปริมาณจาก 679.663 เมตริกตัน ในปีงบประมาณ 2539 เป็น 753.754 เมตริกตัน ในปีงบประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.93 เทียบกับการเพิ่มร้อยละ 5.18 ของปีก่อนหน้า โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 93.82 ของปริมาณการขนถ่ายสินค้าทั้งหมด

ในด้านการให้บริการอากาศยานพาณิชย์ขึ้น-ลง มีการขยายตัวสูงขึ้น โดยจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจาก 155,899 เที่ยวบินในปีงบประมาณ 2539 เป็น 167,198 เที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 7.25 เทียบกับการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.89 ของปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนของปริมาณการขึ้น-ลง ของอากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 69.16 ของจำนวนเที่ยวบินรวม ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ตาราง 2.23 แสดงจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ+ภายในประเทศ

จำนวนรวม (ระหว่างประเทศ+ภายในประเทศ)

ปีงบประมาณ	จำนวนเที่ยวบิน		จำนวนผู้โดยสาร							จำนวนสินค้า						
	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)	ออก	เข้า	รวม	เพิ่ม/ลด (%)	ผ่าน	รวมทั้งสิ้น (คน)	เพิ่ม/ลด (%)	ออก	เข้า	รวม	เพิ่ม/ลด (%)	ผ่าน	รวมทั้งสิ้น (คน)	เพิ่ม/ลด (%)
2536	132,564	4.81	8,273,271	8,955,621	16,628,892	14.11	1,974,049	16,802,841	13.90	322,844	164,316	487,160	14.60	56,221	542,281	16.55
2537	138,537	4.51	9,087,017	9,155,402	18,242,419	5.73	2,135,814	20,142,333	9.89	370,589	195,280	565,869	16.16	88,164	634,033	16.30
2538	147,231	6.23	10,119,070	10,213,275	20,388,345	11.46	2,226,027	22,664,372	10.33	408,548	237,540	646,088	14.13	86,078	732,266	15.49
2539	155,899	5.99	11,202,445	11,215,889	22,418,403	10.23	2,093,740	24,512,143	8.63	424,153	255,510	679,663	5.13	97,554	767,217	4.77
2540	167,198	7.25	11,736,021	11,720,883	23,456,884	4.63	2,159,813	25,816,497	4.51	457,257	295,497	753,754	10.30	93,353	847,107	10.41

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายชื่อสายการบินในท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

1. สายการบิน ไทย
2. สายการบิน ไซน่า เซาท์เทอร์น แอร์ไลน์
3. สายการบิน ศรีลังกา
4. สายการบิน สแกนดิเนเวียน
5. สายการบิน ไซน่า ซูนาน แอร์ไลน์
6. สายการบิน เอธิโอเปีย แอร์ไลน์
7. สายการบิน เจแปน แอร์ไลน์
8. สายการบิน ลอท โปแลนด์
9. สายการบิน มาเลเซีย
10. สายการบิน อีอีพี
11. สายการบิน รอยัล แอร์ คอม โปแลนด์
12. สายการบิน เซาท์ แอฟริกัน แอร์เวย์
13. สายการบิน ตุรกี
14. สายการบิน เหมียนม่า
15. สายการบิน บัลข่าน บัลกาเลีย
16. สายการบิน ปากีสถาน
17. สายการบิน แอร์อินเดียน
18. สายการบิน รอยัล บรูไน
19. สายการบิน บิมาน บังกลาเทศ
20. สายการบิน เกาหลีแอร์
21. สายการบิน เซน แอร์ไลน์
22. สายการบิน แควนตัส
23. สายการบิน ลาว
24. สายการบิน แควร์ บราซิลเลียน แอร์ไลน์
25. สายการบิน รอยัล จอร์แดนเนชัน
26. สายการบิน แอร์ลิงกา
27. สายการบิน เวียดนาม
28. สายการบิน โอลิมปิก แอร์เวย์
29. สายการบิน แอร์ โคเรีย โคเรียน แอร์ไลน์
30. สายการบิน แอร์ นิวซีแลนด์
31. สายการบิน เอเชียแอร์ไลน์
32. สายการบิน ทารอม โรมานีแชน แอร์ไลน์
33. สายการบิน รอยัล เนปาล
34. สายการบิน ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์
35. สายการบิน สวิสแอร์
36. สายการบิน ไซน่า เซาท์เวสต์
37. สายการบิน แอร์ไซน่า
38. สายการบิน การูต้า อิน โคนีเซีย
39. สายการบิน อูซเบกิสถาน
40. สายการบิน แอลทียู
41. สายการบิน มาร์ตินแอร์
42. สายการบิน ไซน่า อีสเทิร์น แอร์ไลน์
43. สายการบิน ซาอุดีอาระเบีย
44. สายการบิน เคแอลเอ็ม รอยัลดัตช์
45. สายการบิน นอร์ธเวสต์
46. สายการบิน บริติช แอร์เวย์
47. สายการบิน คานาดิแชน แอร์ไลน์
48. สายการบิน ฟินแอร์
49. สายการบิน ออสเตรเลีย
50. สายการบิน อิมิเรสต์
51. สายการบิน อินเดียน แอร์ไลน์
52. สายการบิน ออล นิปปอน แอร์เวย์
53. สายการบิน แอร์ ยูโรป้า
54. สายการบิน ลูฟท์ฮันซ่า
55. สายการบิน เลาดาแอร์
56. สายการบิน คูเวต
57. สายการบิน คอนคอร์ด
58. สายการบิน คาเธ่ย์ แปซิฟิก
59. สายการบิน อีวีเอ แอร์เวย์
60. สายการบิน ยูไนเต็ท แอร์ไลน์
61. สายการบิน แอร์ฟรานซ์
62. สายการบิน แอร์มาเก๊า
63. สายการบิน การ์ตา
64. สายการบิน กัลฟ์แอร์
65. สายการบิน สิงคโปร์ แอร์ไลน์
66. สายการบิน แอโรฟลอต
67. สายการบิน ไซน่าแอร์ไลน์
68. สายการบิน เจล - อัล อีสราเอล
69. POLAR AIR GARGO INC
70. TAP - AIR PORTUGAL
71. สายการบิน แห่งมาต่าง ๆ ที่การ

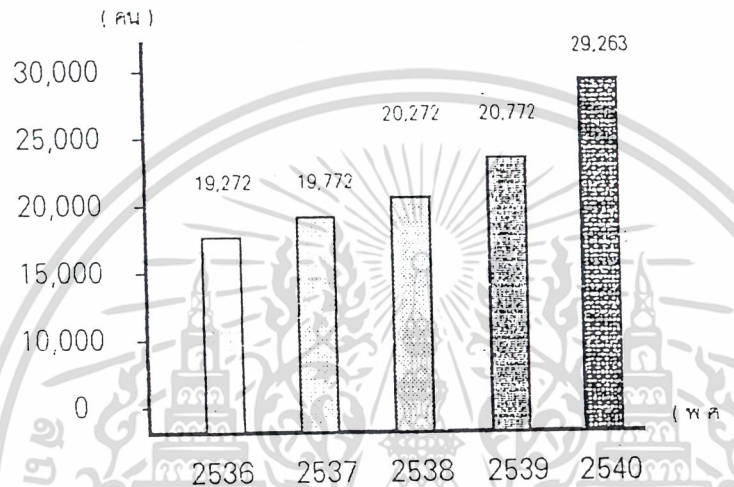
ที่การ บินไทยให้บริการภาคพื้น

อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องยื่นไปยังเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาข้อมูลพนักงานการบินไทย

จำนวนพนักงานทั่วไปและพนักงานต้อนรับบนเครื่อง

บริษัท การบินไทย มีพนักงานและลูกจ้างทั้งหมดในปี พ.ศ. 2540 เท่ากับ 29,263 โดยแบ่งเป็น พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน 3,461 คน พนักงานทั่วไป 25,802 คน



2.24 แผนภูมิแสดงจำนวน พนง. ต้อนรับ ตั้งแต่ พ.ศ. 2536-2540

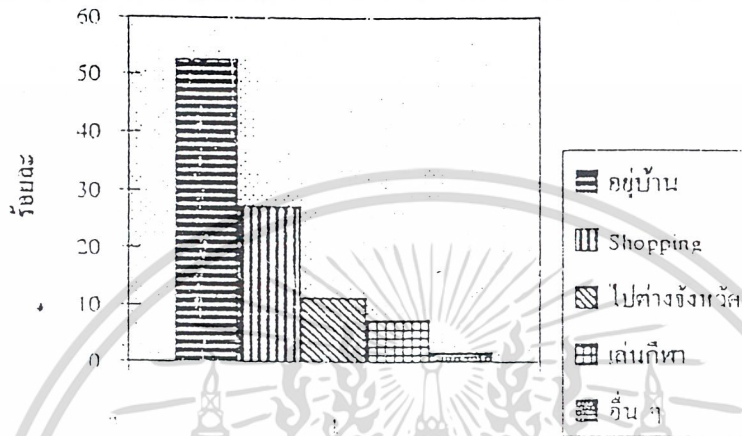
หมายเหตุ

จำนวนพนักงานที่กราฟข้างต้นเป็นจำนวน พนักงาน และ ลูกเรือ ไม่ได้รวม นักบิน พนักงานช่าง เพราะพนักงานสองส่วนนี้มีการฝึกอบรมเฉพาะทางและมีสถานที่ฝึกอบรมที่เพียงพอต่อความต้องการ

ที่มา ฝ่ายบุคคลเอกสารรายงานประจำปี 2540 หน้า 24

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

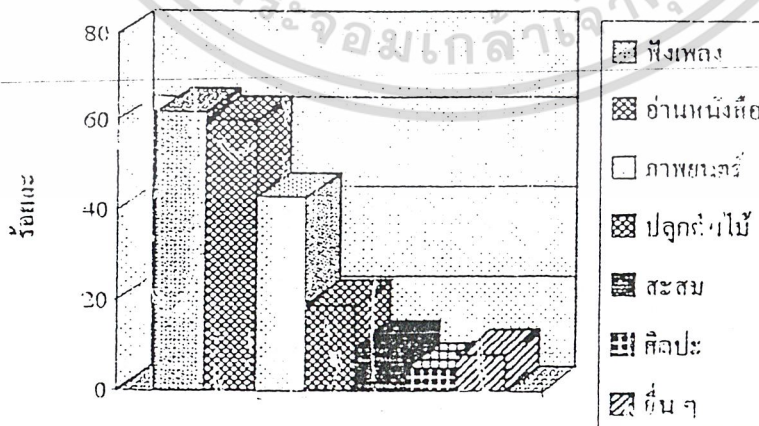
แผนภูมิ 2.25 พฤติกรรมการพักผ่อนในช่วงสุดสัปดาห์



*ที่มา : วิทยานิพนธ์ของนายมรกต อรรถวิวัฒน์
 นิสิตปริญญาโท สถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิ 2.26 งานอดิเรก

พฤติกรรมคนชั้นกลาง



*ที่มา : วิทยานิพนธ์ของนายมรกต อรรถวิวัฒน์
 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 นิสิตปริญญาโท สถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ผลของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศาสนา

จำนวนผู้นับถือศาสนาจำแนกตามศาสนาต่าง ๆ นั้นในปี 2538 มีผู้นับถือศาสนาพุทธประมาณร้อยละ 95 รองลงมาได้แก่ ศาสนาอิสลาม และศาสนาคริสต์ตามลำดับ สำหรับศาสนาอื่น ๆ ได้แก่ ศาสนาพราหมณ์ ฮินดู ซิกข์ เป็นต้น มีผู้นับถือน้อยมาก

ตาราง 2.27 แสดงจำนวนผู้นับถือศาสนาจำแนกตามประเภทผู้นับถือศาสนา

ศาสนิกชน	จำนวน/คน
พุทธศาสนิกชน	94.8%
อิสลามิกชน	4%
คริสต์ศาสนิกชน	0.5%
พราหมณ์, ฮินดู, ซิกข์	0.08%
อื่น ๆ	0.12%
ไม่ระบุ	0.5%

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

การปกครอง

แบ่งการปกครองเป็น 2 ลักษณะ

1. กรุงเทพมหานคร แบ่งเป็นเขตการปกครอง 36 เขต 150 แขวง
2. ปริมณฑล แบ่งเป็น 2 ส่วน
 - 2.1 การปกครองส่วนภูมิภาค ประกอบด้วย 5 จังหวัด
 - 2.2 การปกครองส่วนท้องถิ่น แบ่งออกเป็นเทศบาลเมือง 7 แห่ง เทศบาลตำบล 1 แห่ง และ สุขาภิบาล 12 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพ

2.4.1 การศึกษาข้อมูลทางกายภาพระดับประเทศ

ลักษณะทางภูมิประเทศ แบ่งออกเป็น 4 เขตใหญ่ (ดูแผนที่)

1. ที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง เขตที่ราบลุ่มนี้ได้รับอิทธิพลจากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้พัดพาโคลนมาทับบริเวณนี้
2. บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวไทย พื้นที่ดินบริเวณนี้มีลักษณะเป็นลูกคลื่นลูก พุกเป็นเขาเตี้ย ชายฝั่งทะเลมีลักษณะเว้าแหว่ง
3. ที่สูงภาคพื้นทวีป คือ บริเวณที่สูงทางภาคเหนือ และทางตะวันตก
4. คาบสมุทรภาคใต้มีลักษณะยาวและแคบยื่นลงไปใ้ในคาบสมุทรอินเดีย แบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง คือ ชายฝั่งตะวันออก และชายฝั่งตะวันตก
5. ที่ราบสูงโคราช อยู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

สภาพภูมิอากาศ

ประเทศไทยแบ่งลักษณะสภาพภูมิอากาศ ออกเป็น 3 ฤดู คือ

ฤดูร้อน อยู่ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเมษายน

ฤดูฝน อยู่ในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม

ฤดูหนาว อยู่ในช่วงเดือนตุลาคมถึงมกราคม

ส่วนทิศทางลมสามารถแบ่งออกได้เป็นสองทิศทางคือ

ลมทางทิศใต้ : จะมีลมพัดมาจากทิศใต้ในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน

ลมตะวันออกเฉียงเหนือ : จะพัดในฤดูหนาว

การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศเกษตรกรรมเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม อาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางการเกษตร ลักษณะการใช้ที่ดินขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ

ภาคกลางของประเทศเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์มากที่สุดประชาชนมีอาชีพเกษตรกรรมมากที่สุด

ภาคเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา มีที่ราบลุ่มเล็กน้อย ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่เด่นชัดได้แก่ผลผลิตของพืชเมืองหนาว

ภาคใต้และภาคตะวันออกเป็นอาณาเขตที่ติดกับชายฝั่งทะเล ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดินเป็นเกษตรกรรม ส่วนหนึ่งของประชากรในท้องถิ่น แต่ประชากรอีกส่วนหนึ่งประกอบอาชีพการประมง ซึ่งเป็นการส่งเสริมทางด้านอุตสาหกรรม

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่มีลักษณะที่ราบสูงสลับภูเขา คุณภาพของดินต่ำอีกทั้งมีพื้นที่กว้างขวาง จึงทำให้อิทธิพลของสภาพอากาศต่าง ๆ ไม่ทั่วถึงนับได้ว่าเป็นภาคที่มีความแห้งแล้งมากที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารหลวงวินไวสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.2 การศึกษากายภาพระดับกรุงเทพฯ

การใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ขยายตัวไปตามถนนสายหลัก ๆ และถนนสายรองมีลักษณะเป็น AIBBON DEVELOPMENT พื้นที่ประเภทสถานที่ราชการส่วนใหญ่อยู่ในเขตชั้นใน และมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมถึงอาคารสำนักงานด้านธุรกิจมีการขยายตัวเป็นอย่างมากในเขตชั้นใน พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัย ขยายตัวอยู่ชั้นนอกเป็นส่วนใหญ่

การใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ขยายตัวไปตามถนนสายหลัก ๆ และถนนสายรองมีลักษณะเป็น AIBBON DEVELOPMENT พื้นที่ประเภทสถานที่ราชการส่วนใหญ่อยู่ในเขตชั้นใน และมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมถึงอาคารสำนักงานด้านธุรกิจมีการขยายตัวเป็นอย่างมากในเขตชั้นใน พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัย ขยายตัวอยู่ชั้นนอกเป็นส่วนใหญ่ การขยายตัวของเมืองเริ่มมีการรุกเข้าไปยังพื้นที่เกษตรย่านชานเมือง และจังหวัดใกล้เคียง

รูปแบบการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร

การขยายตัวของเมือง ในแต่ละบริเวณชั้นขึ้นขึ้นอยู่กับการควบคุมการก่อสร้าง ราคาที่ดิน การเป็นย่านศูนย์กลาง และพื้นที่ที่ยังเหลืออยู่ ลักษณะมีทั้งในแนวราบและแนวสูง การขยายตัวในแนวราบนี้เป็นผลเนื่องจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและการตัดถนนสายใหม่เป็นค่าน้ำ ซึ่งจะพบมากในเขตเมืองชั้นนอก

การขยายตัวในแนวสูง เกิดจากการขยายตัวในระบบเศรษฐกิจการลงทุนจากต่างประเทศ ธุรกิจการท่องเที่ยว การส่งออก ฯลฯ เนื่องจากความจำเป็นของที่ดินและราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดการพัฒนาอาคารสูงขึ้น อาคารสูงส่วนมากจะอยู่ใน เขตเมืองชั้นใน เช่น สัมพันธวงศ์ บางรัก คลองเตย พญาไท พระโขนง ปทุมวัน และบางเขน

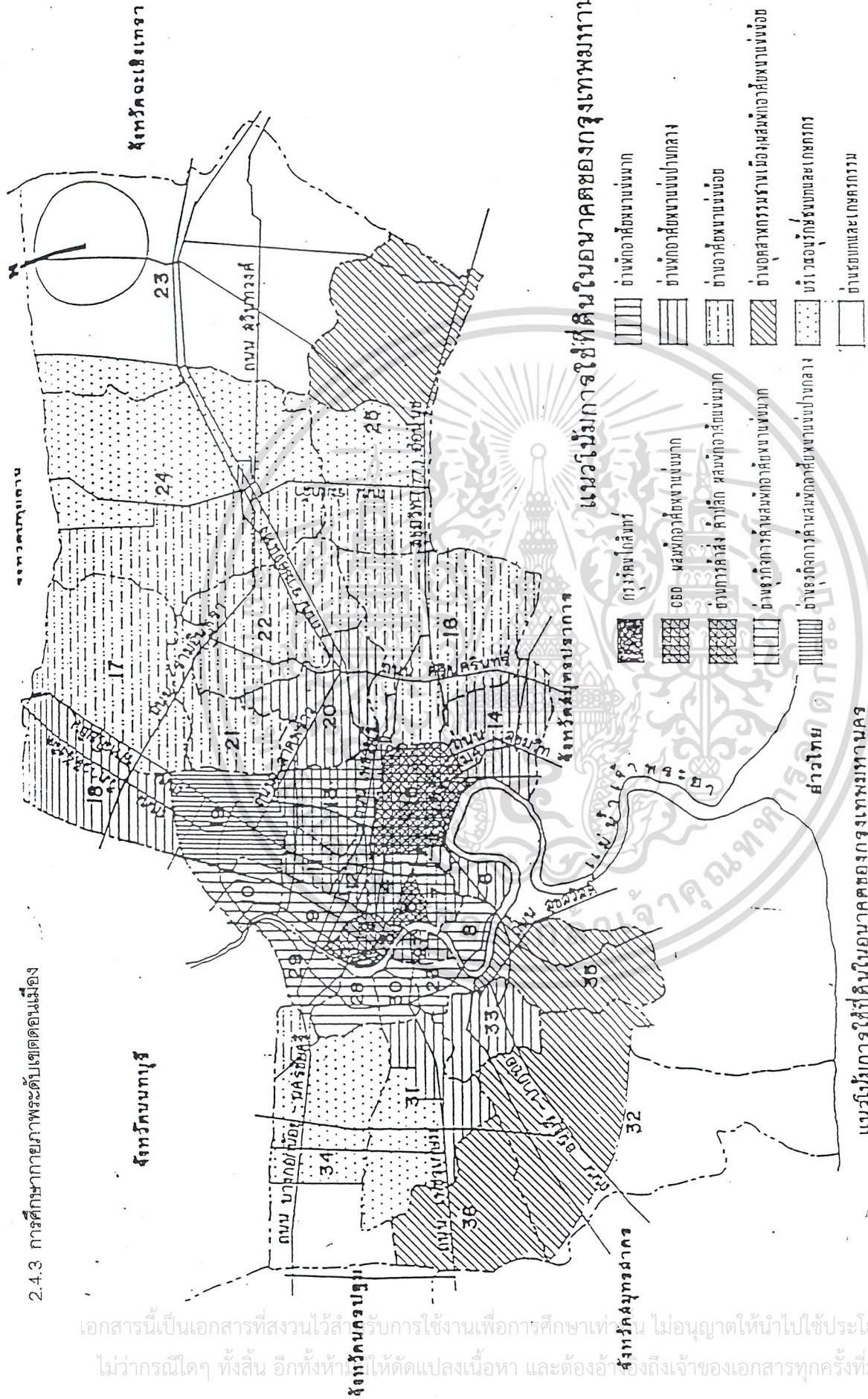
ศักยภาพ และแนวโน้มการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ภาพรวมของศักยภาพ และแนวโน้มการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครนั้น สรุปได้ดังนี้

1. กรุงเทพมหานคร ซึ่ง ได้แก่ พื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตพระนครและพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านตรงกันข้ามกับกรุงรัตนโกสินทร์ นั้นเป็นบริเวณที่มีความสำคัญในแง่ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และการท่องเที่ยว พื้นที่นี้มีความพร้อมในด้านโครงข่ายและสาธารณูปโภค และมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของเมือง จะยังคงความเป็นศูนย์กลางศิลปวัฒนธรรมของชาติ และกรุงเทพมหานครต่อไป

2. เขตคลองเตยมีศักยภาพ และแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลาง ธุรกิจ (Central Business District CBD) แห่งใหม่ควบคู่ไปกับเขตบางรักพื้นที่ที่มีแนวโน้มของการพัฒนาสูง ได้แก่ พื้นที่ในบริเวณเบลิอกระหว่างถนนเพชรบุรี สุขุมวิท พระโขนง คลองตัน และชอยทองหล่อ เนื่องจากพื้นที่ทั้ง 2 บล็อก มีโครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่หลายโครงการมาลงการพัฒนาส่วนใหญ่จะขึ้นทางสูง เช่นกัน

3. เขต CBD ปัจจุบันในบริเวณเบลิอกระหว่างถนนสุรวงศ์ พระราม 4 สาทรเหนือ และแม่น้ำเจ้าพระยาจะได้ประโยชน์จากทั้งทางด่วน รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาในระดับสูงโดยศึกแถวต่าง ๆ จะถูกแทนที่ด้วยอาคารสูง พื้นที่บริเวณนี้จะยังคงความเป็น CBD ต่อไปควบคู่กับ CBD ใหม่ในเขตคลองเตย

4. เขตอื่น ๆ ที่มีศักยภาพและแนวโน้มในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจหลักเนื่องจากโครงการพัฒนาข้างต้น ได้แก่ เขตปทุมวัน เขตห้วยขวาง และเขตจตุจักร การพัฒนาส่วนใหญ่ขึ้นทางสูงเช่นกัน



รูปที่ 2.1 แนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคตของกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.3 การศึกษาสภาพระดับเขตคอนเมือง

เขตคอนเมืองมีพื้นที่ทั้งสิ้น 18.6 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	จังหวัดปทุมธานี
ทิศใต้	เขตจตุจักร
ทิศตะวันออก	เขตบางเขน
ทิศตะวันตก	เขตจตุจักร

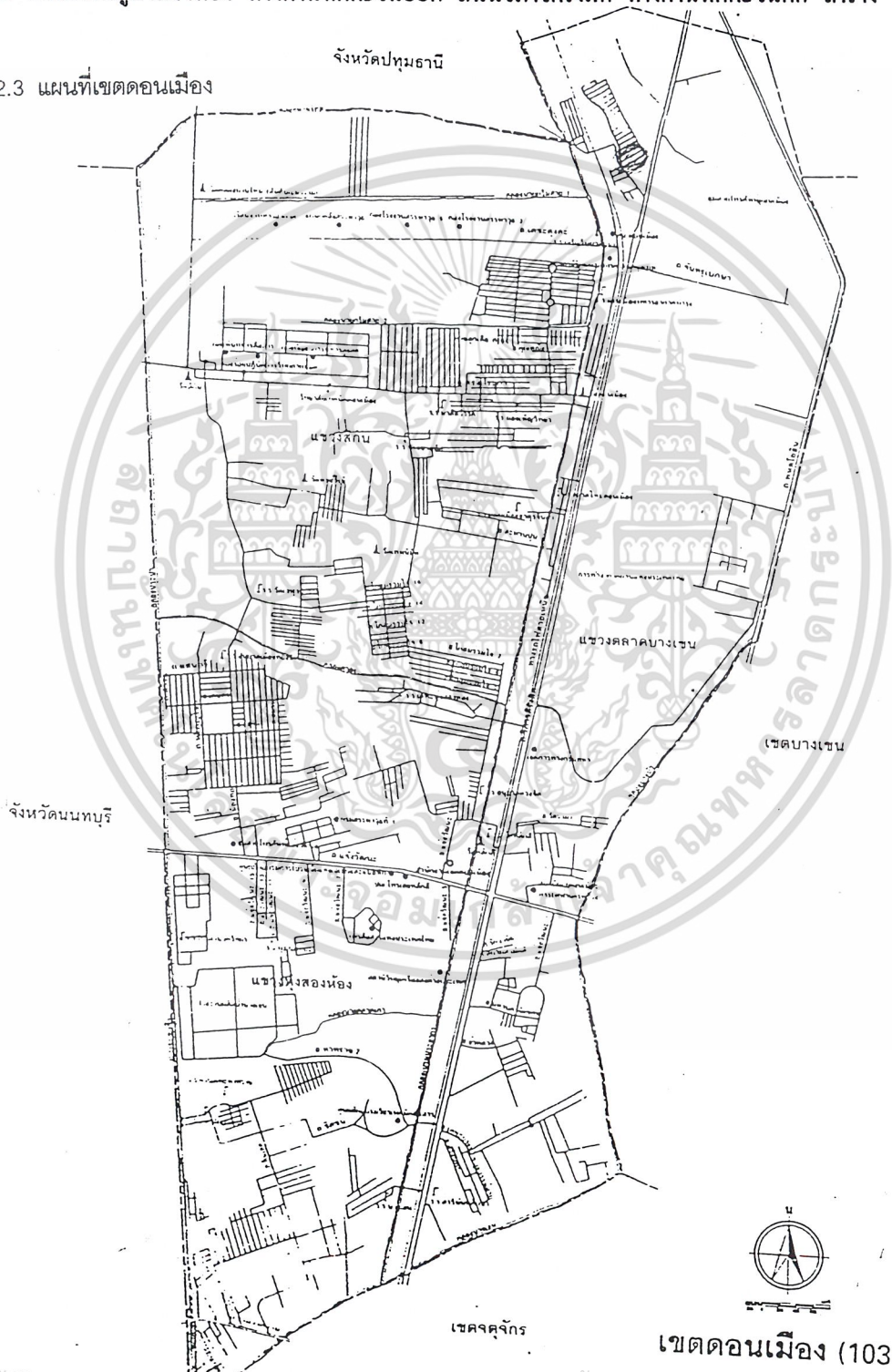


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.4 การศึกษาภาพถ่ายที่ตั้งโครงการ (SITE)

พื้นที่ตั้งอยู่ที่เขตดอนเมือง จังหวัดกรุงเทพฯ มีเนื้อที่ประมาณ 40 ไร่ ทางด้านทิศเหนือ ตำราลงลาด เบียด ทางทิศใต้ ถนนเข้าหมู่บ้านวังทอง ทางด้านทิศตะวันออก ถนนวิภาวดีรังสิต ทางด้านทิศตะวันตก ตำราลงลาด เบียด

รูปที่ 2.3 แผนที่เขตดอนเมือง



เขตดอนเมือง (1036)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ภาพที่ : แผนที่เขตดอนเมือง กรมผังเมือง กรุงเทพฯ
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.5 การศึกษาข้อมูลด้านกฎหมาย และ พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้อง

2.4.5.1 การก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่สีเหลือง กทม.

หลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (พื้นที่สีเหลือง)

สืบเนื่องมาจากการแก้ไขกฎกระทรวงฉบับที่ 116 (พ.ศ. 235) ออกตามในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 (ในท้องที่กรุงเทพมหานคร) โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 181 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งเป็นการแก้ไขข้อกำหนดในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) โดยอนุญาตให้สามารถประกอบพาณิชย์กรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่ได้ (ในพื้นที่ส่วนน้อยที่ยกเว้นให้ร้อยละ 10 ของแต่ละบริเวณ) ทั้งนี้ในกรณีที่คณะกรรมการผังเมืองได้พิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของกรุงเทพมหานครและสำนักผังเมือง

จากนั้นคณะกรรมการผังเมือง ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครกับสำนักผังเมือง (ในขณะนั้น) ร่วมกันร่างหลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อใช้แนวทางพิจารณาให้อนุญาตปลูกสร้างอาคารขนาดใหญ่ที่จะขอทำการปลูกสร้างในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยต่อไป

กรุงเทพมหานคร ร่วมกับกรมผังเมืองได้ร่างหลักเกณฑ์ดังกล่าวและนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการผังเมือง ครั้งที่ 4/2538 ในวันที่ 28 เมษายน 2538 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ โดยให้เพิ่มเติมรายละเอียดบางประเด็นเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

จุดมุ่งหมายของการกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสร้างอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น (พื้นที่สีเหลือง) มีจุดมุ่งหมายดังนี้

— เพื่อให้เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตตามข้อผ่อนผันในกฎกระทรวงฉบับที่ 181 (พ.ศ. 2537)

ออกตามในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

— เพื่อกระจายประชากรและการจราจรตลอดจนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจากศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร ออกไปสู่บริเวณชานเมือง

— เพื่อให้ความเสมอภาคในการผ่อนผันให้ก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น (สีเหลือง) ทุกบริเวณ

— เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

หลักผ่อนผันอาคารเกณฑ์การพาณิชย์กรรมประเภทอาคารใหญ่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
(สี่เหลี่ยม)

1. กำหนดขนาดเขตทางถนนสาธารณะและถนนเอกชนที่ติดกับด้านใดด้านหนึ่งของที่ดินที่ขออนุญาต
ปลูกสร้างอาคาร

2. กำหนดระยะรั้ว โดยรอบอาคาร

3. กำหนดอัตราส่วนของพื้นที่อาคารชั้นรวมกันต่อเนื้อที่ดิน (Floor Area Ratio)

4. กำหนดอัตราส่วนพื้นที่ว่างปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุมต่อเนื้อที่ดิน (Open Space Ratio)

5. กำหนดอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวบนพื้นที่ดินสำหรับปลูกต้นไม้ ต่อที่ว่างปราศจากหลังคาหรือสิ่งปก
คลุม

6. กำหนดพื้นที่อาคารรวมของอาคารพาณิชย์กรรมประเภทอาคารใหญ่ในบริเวณย่อยที่ดินประเภทที่
อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สี่เหลี่ยม)

อนึ่ง ในการผ่อนผันอาคารพาณิชย์กรรมประเภทอาคารใหญ่ดังกล่าวนี้ได้จำแนกอาคารออกเป็น 4
กลุ่มคือ

— อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และพื้นที่รวม ตั้งแต่ 1,000 ถึง 2,000
ตารางเมตร

— อาคารที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน 2,000 และไม่ถึง 10,000 ตารางเมตร

— อาคารที่มีอาคารรวมตั้งแต่ 10,000 ถึง 30,000 ตารางเมตร

— อาคารที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน 30,000 ตารางเมตรขึ้นไป

เนื่องจากอาคารขนาดใหญ่ที่จำแนกเป็น 4 กลุ่ม นี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจร และสภาพ
แวดล้อมการอยู่อาศัยที่ไม่เหมือนกัน จึงกำหนดหลักเกณฑ์การผ่อนผันที่แตกต่างกัน และสำหรับอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่เกิน 30,000 ตารางเมตรนั้น จึงมีผลกระทบอย่างสูงมากต่อบริเวณโดยรอบ ซึ่งเป็นบริเวณที่
อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านจราจร ทัศนียภาพ และสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ คัง
นั้น อาคารดังกล่าวนี้จึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้อที่ 1-5 และกำหนดจำนวนแห่งในบริเวณต่าง ๆ แทนการ
กำหนดพื้นที่อาคารรวมตลอดจนให้คณะกรรมการผังเมืองพิจารณาเป็นกรณีไป ซึ่งทำให้สามารถพิจารณาใน
ประเด็นอื่น ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมได้กว้างขวางนั้น เช่น ทางเข้าออกของรถยนต์รูปทรงอาคาร ฯลฯ
แทนการกำหนดพื้นที่อาคารรวม และต้องส่งเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการผังเมืองเป็นกรณี ๆ ไป
เนื่องจากต้องมีการพิจารณาในประเด็นอื่น ๆ ที่เหมาะสมด้วย เช่น ทางเข้าออกรถยนต์รูปทรงอาคาร เป็นต้น
รายละเอียดการผ่อนผันสร้างอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ในพื้นที่สี่เหลี่ยมรายบล็อกโซน มีดังนี้

บล็อกโซนที่ 1.1 (แขวงสีกัน) สร้างอาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่อาคารรวมไม่เกิน 30,000 ตารางเมตรได้
160,000 ตารางเมตร

บล็อกโซนที่ 1.2-1.5 (ฝั่งซ้ายของถนนพหลโยธิน แขวงสายไหม แขวงคลองถนน) สร้างอาคารใหญ่
ได้ 70,000 ตารางเมตร รวมทั้ง 6 บล็อกสร้างอาคารใหญ่พื้นที่เกิน 30,000 ตารางเมตรได้ 1 แห่งไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 2.28 แสดงรายละเอียดกฎหมายที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สี่เหลี่ยม)

ขนาดอาคาร	อาคารขนาดใหญ่ที่มีความสูงตั้งแต่ 15 ม. ขึ้นไปและพื้นที่รวมตั้งแต่ 1,000-2,000 ตรม. (1,000-2,000)		อาคารขนาดใหญ่พื้นที่อาคารรวมเกิน 2,000 ตรม. และไม่เกิน 10,000 ตรม. (>2,000>10,000)		อาคารขนาดใหญ่ที่มีเนื้อที่อาคารรวมตั้งแต่ 10,000-30,000 ตรม. (10,000-30,000)		อาคารขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่อาคารรวมเกิน 30,000 ตรม. ขึ้นไป (>30,000)		หมายเหตุ
หลักเกณฑ์									
ความกว้างต่ำสุดของเขตทางถนนที่ดินทั้งถนนสาธารณะและถนนเอกชน	น้อยกว่า 1800 ม.	1800ม.	1800 ม.	2600 ม.	4000 ม.	ความยาวถนน วัดจากหน้าแปลงที่ดินที่ขออนุญาตไปบรรจบกับถนนสาธารณะที่มีเขตทางที่ลำดับหรือกว้างกว่า			
ระยะร่นที่สุดโดยรอบอาคารยกเว้นระยะร่นด้านหน้าอาคารให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร	300 ม.	600ม.	600 ม.						
อัตราส่วนของพื้นที่อาคารต่อเนื้อที่ดิน (FAR) ไม่เกิน Mocrom Rabo	25	4	4						
อัตราส่วนต่ำสุดของพื้นที่ว่างอันปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุมต่อเนื้อที่ดิน 100 ส่วน (OSR) OPEN SPACH RATIO	30	30	30						
กำหนดพื้นที่สีเขียวบนพื้นที่ดินสำหรับปลูกต้นไม้	ไม่ต่ำกว่าครึ่งหนึ่งของพื้นที่ว่างอันปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุม								

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.5.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ ได้มีพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมรวม 5 ฉบับ และกฎกระทรวงฯ 16 ฉบับ และประกาศกระทรวงคมนาคมออกตามความในมาตราต่าง ๆ ของพระราชบัญญัติอีกหลายฉบับ มีส่วนเกี่ยวข้องกับการควบคุมอาคาร คือ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งมีหลายฉบับโดยได้กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมทั้งสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งประกาศดังกล่าวหมายถึงเป็นการควบคุมความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ โดยรอบสนามบินไปในตัว

ด้วยเหตุที่ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเมืองใหญ่ต่าง ๆ ที่ดินมีราคาสูงในบริเวณที่มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ การปลูกสร้างอาคารต้องคำนึงถึงข้อจำกัดในเรื่องความสูงด้วยในที่จะได้คัดลอกประกาศกระทรวงคมนาคมดังกล่าวพิมพ์ไว้เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติรวม 4 บริเวณ คือ

1. สนามบินดอนเมือง
2. สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศที่แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร
3. สนามบินเชียงใหม่
4. สนามบินหาดใหญ่

การควบคุมการก่อสร้าง บริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมืองเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณ โดยรอบสนามบินดอนเมือง เริ่มตั้งแต่จุดด้านตะวันออกของทางรถไฟสายเหนือตรงหลักกิโลเมตรที่ 25/100 ท่ามุ่ม 35 องศา กับทางรถไฟสายเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว 1.600 กิโลเมตร เลี้ยวขวาท่ามุ่มจากตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว 2.850 กิโลเมตร เลี้ยวขวาท่ามุ่มจากตรงไปทางอำเภอบางเขนเป็นระยะทางยาว 8.900 กิโลเมตร เลี้ยวขวาท่ามุ่มจากตรงไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางยาว 2.850 กิโลเมตร โดยผ่านทางรถไฟสายเหนือ บริเวณสถานีหลักสี่แล้วเลี้ยวขวามุมจากตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตรงไปจุดหลักกิโลเมตรที่ 25/100 ของทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นเป็นระยะทางยาว 7.300 กิโลเมตร ดังแนวปรากฏตามแผนที่ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ 25 เมษายน 2500

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**การควบคุมการก่อสร้าง
บริเวณรอบสนามบินดอนเมือง
เขตพื้นที่ปลอดภัยทางอากาศ**

พื้นที่ปลอดภัยทางอากาศ เป็นการกำหนดเพื่อใช้ควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างที่จะสร้างขึ้น โดยรอบของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลง ของอากาศยานและการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน โดยใช้วิธีการกำหนดความลาดชันของความสูงจากแนวศูนย์กลางของทางวิ่งเป็นรัศมีมีรายละเอียดดังนี้

— ตามแนวทิศเหนือ-ใต้ นับจากสุดเขตทางวิ่งออกไปประมาณ 7.5 กิโลเมตร กำหนดความสูงของอาคารในพื้นที่ดังกล่าวเป็นความลาดไม่เกิน 10 : 1 ต่อจากนั้นไปกำหนดความสูงให้ไม่เกิน 150 เมตรจากระดับพื้นดิน

— ตามแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก ระยะทางประมาณ 315 เมตร จากแนวทางวิ่งทั้งสองข้าง กำหนดความลาดชันไว้ 7 : 1 และระยะทางประมาณ 4,000 เมตร จากกึ่งกลางของทางวิ่งทั้งสองด้านกำหนดความสูงไว้ 45 เมตร ถัดจากนั้นออกไปตามแนวทิศตะวันออกและตะวันตกประมาณ 2,000 เมตร ถัดออกไปอีกด้านละ 9,000 เมตร จะเป็นพื้นที่ที่กำหนดความสูงที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้างไว้ 145 เมตร

จะเห็นได้ว่าเขตของพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตซึ่งถูกควบคุมในด้านความสูงของสิ่งปลูกสร้างตามที่กล่าวมา คือ จะมีความสูง 2 ระดับ คือ ความสูงไม่เกิน 45 เมตร กับความสูงไม่เกิน 145 เมตร ตามรายละเอียดของระยะทางจากแนวทางวิ่งในแผนที่

นอกจากนั้น ในบริเวณพื้นที่ซึ่งอยู่โดยรอบของท่าอากาศยานและเขตของกองทัพอากาศมีข้อกำหนดว่า สิ่งก่อสร้างในเขตดังกล่าวจะต้องขออนุญาตจากหน่วยงานของกองทัพอากาศก่อน พื้นที่ส่วนนี้เรียกว่าเขตปลอดภัยกองทัพอากาศ เพื่อควบคุมลักษณะและความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างอีกทีหนึ่ง

รูปที่ 2.4 แผนที่แสดงการควบคุมการก่อสร้างบริเวณรอบสนามบินดอนเมือง

บริเวณรอบสนามบินดอนเมือง



สัญลักษณ์

- ความยาวของความสูงของสิ่งปลูกสร้าง
- กิ่งทางของความสูง
- ความลาดของบริเวณพื้นที่ชั้นลของเครื่องบิน
- เขตปลอดภัยของท่าอากาศยาน

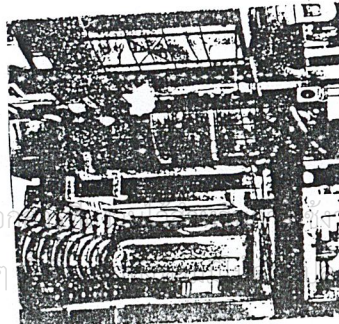
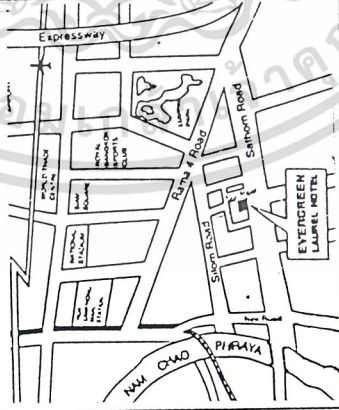
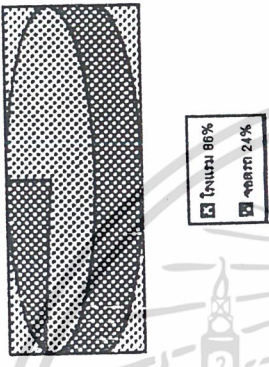
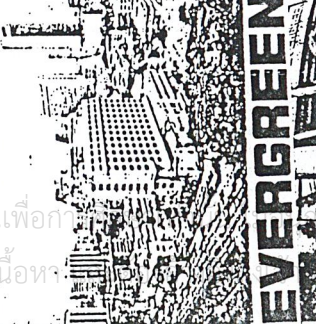


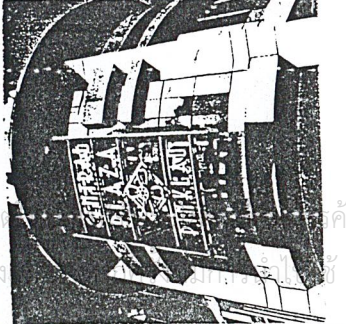
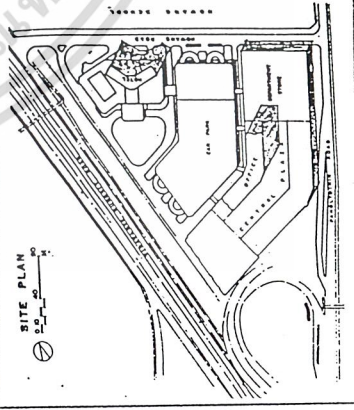
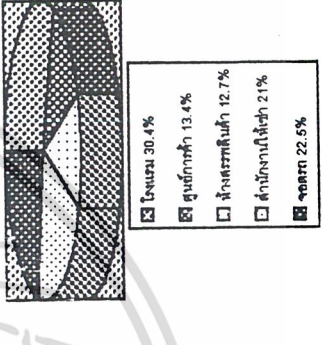
: กองวิชาการ -
ที่มา - ชย. ทอ. 2530

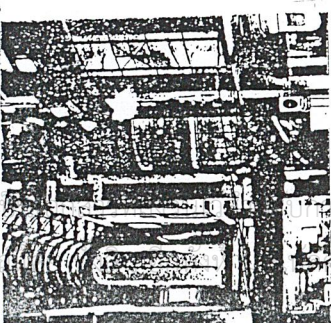
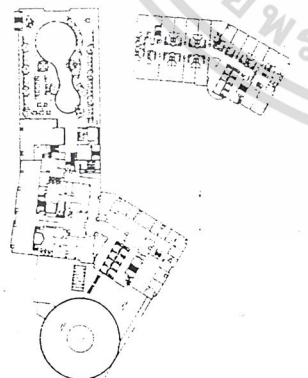

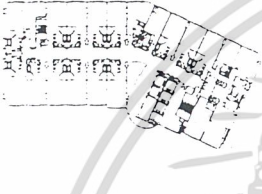
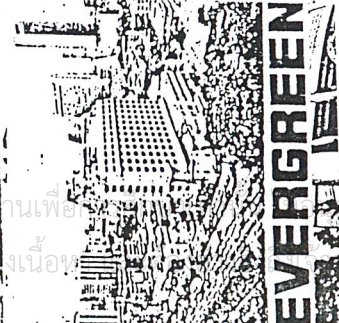
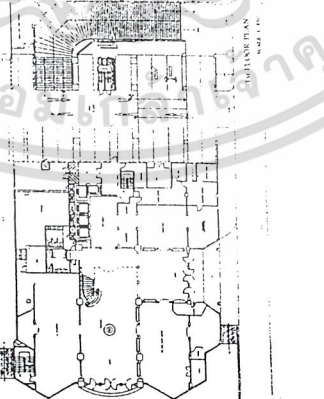
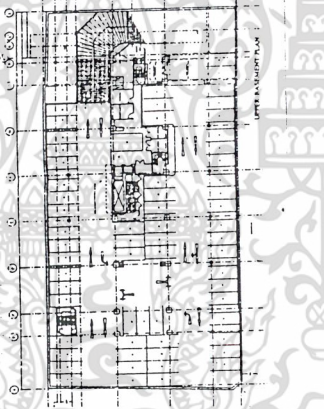

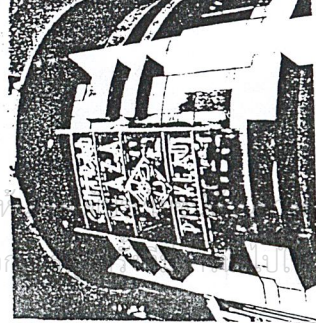
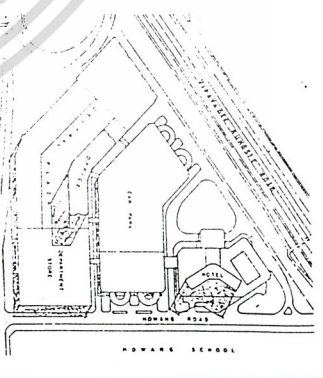

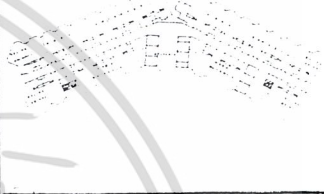
0 400 800
มาตราส่วน 1:500

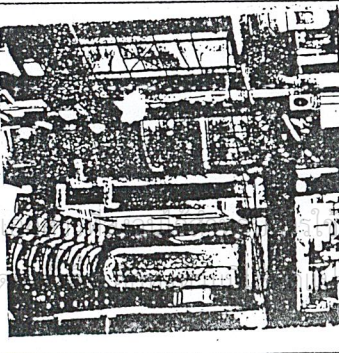
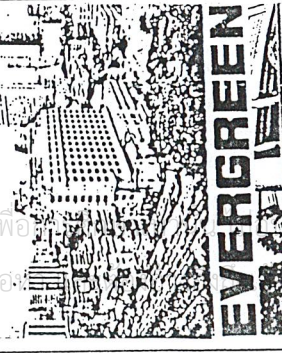
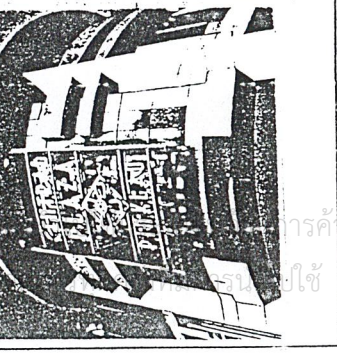


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์และของความสำเร็จของสิ่งปลูกสร้าง ไม่อนุญาตให้นำไป
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น

บทที่ 3 การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสถาปัตยกรรม
 3.1 การศึกษาอาคารตัวอย่าง

ชื่อโครงการ	ที่ตั้งโครงการ	ส่วนประกอบของโครงการ	สัดส่วนพื้นที่ใช้สอย	การใช้แสดงสภาพภายใน
		<ol style="list-style-type: none"> 1. โรงแรมขนาด 470 ห้อง 2. จอดรถ 	 <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โรงแรม 86% <input checked="" type="checkbox"/> จอดรถ 14% 	<p>- ใช้แสดงประดิษฐ์เป็นส่วนใหญ่</p>
		<ol style="list-style-type: none"> 1. โรงแรม 160 ห้อง 2. จอดรถ 	 <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โรงแรม 78.6% <input checked="" type="checkbox"/> จอดรถ 21.4% 	<p>- ใช้แสดงประดิษฐ์เป็นส่วนใหญ่</p>
		<ol style="list-style-type: none"> 1. โรงแรม 600 ห้อง 2. ศูนย์การค้า 3. ห้างสรรพสินค้า 4. สำนักงานให้เช่า 5. จอดรถ 	 <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โรงแรม 30.4% <input checked="" type="checkbox"/> ศูนย์การค้า 13.4% <input checked="" type="checkbox"/> ห้างสรรพสินค้า 12.7% <input checked="" type="checkbox"/> สำนักงานให้เช่า 21% <input checked="" type="checkbox"/> จอดรถ 22.5% 	<p>- ใช้แสดงธรรมชาติเป็นส่วนใหญ่</p>

ชื่อโครงการ	การวางโซน	ทางสัญจรภายในโครงการ	การจัดห้องพัก	งานระบบของโครงการ
				<ul style="list-style-type: none"> - Chiller water codied - ระบบปรับอากาศแยกส่วน - ระบบสัญญาณเตือนภัย - ระบบโปรยน้ำหยด - ผู้ตายดับเพลิง - ถังเก็บน้ำสำรอง - บ่อน้ำดับน้ำเสีย - บ่อดักไขมัน - สายตรงและสายภายใน - โทรศัพท์ถาวรระยะ
				<ul style="list-style-type: none"> - Chiller water codied - ระบบปรับอากาศแยกส่วน - ระบบสัญญาณเตือนภัย - ระบบโปรยน้ำหยด - ผู้ตายดับเพลิง - ถังเก็บน้ำสำรอง - บ่อน้ำดับน้ำเสีย - บ่อดักไขมัน - สายตรงและสายภายใน - โทรศัพท์ถาวรระยะ
				<ul style="list-style-type: none"> - Chiller water codied - ระบบปรับอากาศแยกส่วน - ระบบสัญญาณเตือนภัย - ระบบโปรยน้ำหยด - ผู้ตายดับเพลิง - ถังเก็บน้ำสำรอง - บ่อน้ำดับน้ำเสีย - บ่อดักไขมัน - สายตรงและสายภายใน - โทรศัพท์ถาวรระยะ

ชื่อโครงการ	ระบบลิฟท์	ระบบประหยัดพลังงาน	ระบบรักษาความปลอดภัย	ระบบโครงสร้าง
	<p>ลิฟท์บรรทุกทุก 1000 kg. = 20 คน ความเร็ว 105 ม / นาที จำนวน 16 ตัว</p>	<p>ระบบ BAS. (BUILDING AUTOMA TION SYSTEM)</p>	<p>-โทรทัศน์วงจรปิด (CCIV.) -เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Watchmen Guards)</p>	<p>-ฐานรากใช้เข็มเจาะและ ฐานรากแผ่เพราะใต้ดิน 2 ชั้น -พื้นใช้ระบบ Postension และเสาคาน</p>
	<p>ลิฟท์บรรทุกทุก 1000 kg. = 20 คน ความเร็ว 212 ม / นาที จำนวน 5 ตัว</p>	<p>ระบบ BAS. (BUILDING AUTOMA TION SYSTEM)</p>	<p>-โทรทัศน์วงจรปิด (CCIV.) -เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Watchmen Guards)</p>	<p>-ฐานรากใช้เข็มเจาะและ ฐานรากแผ่ -พื้นใช้ระบบ Postension และเสาคาน</p>
	<p>ลิฟท์บรรทุกทุก 1000 kg. = 20 คน ความเร็ว 204 ม / นาที จำนวน 30 ตัว</p>	<p>ระบบ BAS. (BUILDING AUTOMA TION SYSTEM)</p>	<p>-โทรทัศน์วงจรปิด (CCIV.) -เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Watchmen Guards)</p>	<p>-ฐานรากใช้เข็มเจาะและ ฐานรากแผ่ -พื้นใช้ระบบ Postension และเสาคาน</p>

3.2 การวิเคราะห์รายละเอียดของโครงการ

3.2.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานของโครงการ

3.2.1.1 ลักษณะและการดำเนินงานของโครงการ

ลักษณะและการดำเนินงานของโครงการในส่วนของโรงแรม จะเป็นลักษณะนิติบุคคล บริหารงานโดยกลุ่มบุคคล ผู้ถือหุ้นในรูปแบบของ คณะกรรมการการบริหาร (Broad of Director) มีเจ้าของโครงการเป็นประธานกรรมการ (Chairman of the Board)

ในการดำเนินกิจการแบ่งหน่วยงานและหน้าที่ความรับผิดชอบออกเป็น 7 ฝ่าย คือ

1. ฝ่ายบริหาร
2. ฝ่ายบัญชี
3. ฝ่ายงานเลขานุการ
4. ฝ่ายต้อนรับ
5. ฝ่ายแม่บ้าน
6. ฝ่ายจัดเลี้ยง
7. ฝ่ายช่าง

หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร และฝ่ายต่างๆ 7 ฝ่าย มีดังนี้

หน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

- จัดวางนโยบายและวัตถุประสงค์ที่สำคัญของโรงแรม แนะนำควบคุมพนักงาน ให้ดำเนินงานไปตามนโยบาย และวัตถุประสงค์นั้น
- เป็นผู้คัดเลือกผู้บริหารชั้นสูง หรือพนักงานชั้นสูง ตลอดจนกำหนดเงินเดือนและสิ่งตอบแทนต่างๆ
- ปฏิบัติหน้าที่ให้สำเร็จโดยการมอบอำนาจหน้าที่ให้แก่ผู้บริหารชั้นสูง และพนักงานอื่นทำแทน
- พยายามรักษาระดับกำไรจากการดำเนินงาน และทรัพย์สินต่างๆ

ฝ่ายบริหาร มีหน้าที่รับผิดชอบควบคุมการดำเนินงาน ให้ดำเนิน ไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1. แผนกบุคคล มีหน้าที่ดูแลพนักงาน และฝึกอบรมพนักงานให้มีประสิทธิภาพ
2. แผนกขาย มีหน้าที่ติดต่อ ชักจูง ให้บริการแก่ตัวแทนนำเที่ยว และกลุ่มต่างๆที่มาใช้บริการโรงแรม
3. แผนกวิจัยและวางแผน มีหน้าที่ รวบรวมข้อมูลด้านสถิติการขาย การใช้จ่าย
4. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่จัดยามหรือพนักงาน ดูแลความปลอดภัยของห้องพักและโรงแรม
5. ฝ่ายกฎหมาย มีหน้าที่ให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย
6. ฝ่ายโฆษณา มีหน้าที่จัดทำโฆษณาเกี่ยวกับโรงแรม
7. ฝ่ายร้านค้า มีหน้าที่รับผิดชอบผลประโยชน์ของโรงแรมจากร้านค้าภายในโรงแรม
8. ฝ่ายบัญชี มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการเงินและบัญชีทุกประเภท มีตำแหน่งในความรับผิดชอบดังนี้

1. แผนกบัญชี
2. แผนกการเงิน
3. แผนกตรวจรายได้
4. แผนกจัดซื้อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.1.2 อัตราค่าจ้างเจ้าหน้าที่ของโครงการ

จากการศึกษาการกำหนดจำนวนบุคลากรโรงแรมในกรุงเทพฯ ใช้กำลังคน 1.45 คน/ห้องพัก จำนวนห้องพักโครงการเท่ากับ 490 ห้อง ดังนั้นกำลังคนเจ้าหน้าที่จึงเท่ากับ 710 คน โดยแยกเป็นเจ้าหน้าที่ในแต่ละฝ่ายดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ แสดงจำนวนบุคลากรของโรงแรม

ฝ่าย	อัตราร้อยละ	จำนวนเจ้าหน้าที่
1. ฝ่ายบริหาร	3	22
2. ฝ่ายต้อนรับ	11	78
3. ฝ่ายจัดเลี้ยง	27	190
- BANQUET & RESTAURAT	18	128
- KITCHEN	16	114
- SERVICE SECTION	19	136
4. ฝ่ายช่าง	6	42
รวม	100	710

3.3 ลักษณะทั่วไปในการบริหารดำเนินงานและศูนย์การค้า

มีการแบ่งสายงาน มีนโยบาย มีระบบในการทำงาน หรือบริหารงาน โดยแบ่งสายงานออกเป็นฝ่ายต่างๆดังนี้

1. ฝ่ายบุคคล
2. ฝ่ายธุรการ
3. ฝ่ายบัญชีและการเงิน
4. ฝ่ายวางแผน
5. ฝ่ายเช่าพื้นที่
6. ฝ่ายประชาสัมพันธ์
7. ฝ่ายบริการ
8. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย
9. ฝ่ายเทคนิค

3.3.1 โครงสร้างขององค์กรภายในโครงการ

1. ฝ่ายบุคคล ประกอบด้วย แผนกช่าง ,ค่าจ้างและเงินเดือน, ประกันและสวัสดิการ
2. ฝ่ายธุรการ ประกอบด้วย แผนกจัดซื้อ, เอกสาร, บริการสำนักงานและดูแลทรัพย์สิน
3. ฝ่ายบัญชีและการเงิน ประกอบด้วย แผนกการเงิน, บัญชีและคอมพิวเตอร์
4. ฝ่ายวางแผน ประกอบด้วย แผนกวางแผนพัฒนาพื้นที่, วางแผนการเงิน
5. ฝ่ายเช่าพื้นที่ ประกอบด้วย แผนกเช่าพื้นที่ส่วนสำนักงาน, เช่าพื้นที่ส่วนพักอาศัย, เช่าพื้นที่ส่วนศูนย์การค้า, แผนกประสานงานและตรวจพื้นที่

6. ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย แผนกประชาสัมพันธ์, สื่อโฆษณา, ออกแบบและกิจกรรม
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. แผนกสถิติ
9. ฝ่ายงานเลขานุการ มีหน้าที่ด้านการจัดเก็บรวบรวมเอกสารและประสานงานธุรกิจอื่นๆ มีหน้าที่ต่างในความรับผิดชอบดังนี้
 1. แผนกเลขานุการ
 2. แผนกสอบถาม
 3. แผนกประชาสัมพันธ์
10. ฝ่ายต้อนรับ มีหน้าที่ในการต้อนรับ คัดเลือกแขกผู้มาพัก และให้บริการลูกค้าที่มาใช้บริการ มีแผนกต่างๆ ในความรับผิดชอบ คือ
 1. แผนกสำรองห้องพัก
 2. แผนกต้อนรับ
 3. แผนกกระเป๋าเดินทาง
 4. แผนกเก็บบิลล์
 5. แผนกพนักงานฝ่ายหน้า
 6. แผนกของหาย
 7. แผนกโทรศัพท์
 8. แผนกแลกเปลี่ยนเงินตรา
 9. แผนกไปรษณีย์และวัสดุภัณฑ์
11. ฝ่ายแม่บ้าน มีหน้าที่ดูแลการจัดการ และอำนวยความสะดวกในบริเวณโรงแรมห้องพัก แบ่งเป็นแผนกต่างๆคือ
 1. แผนกแม่บ้าน
 2. แผนกเก็บผ้าสะอาด
 3. แผนกซักล้าง
 4. แผนกพยาบาล
 5. แผนกงานเย็บปักถักร้อย
 6. แผนกงานไม้ดอกไม้ประดับ
 7. แผนกจัดสวน
12. ฝ่ายจัดเลี้ยง มีหน้าที่บริการด้านอาหาร และเครื่องดื่มแก่ผู้ให้บริการ มีส่วนประกอบดังนี้
 1. ส่วนภัตตาคาร
 2. บาร์และสแนกส์บาร์
 3. ส่วนคอฟฟี่ชี้อบ
 4. แผนกบริการห้องพัก
 5. แผนกห้องครัว
13. ฝ่ายช่าง มีหน้าที่ดูแลรักษาสถานที่ เครื่องใช้ เครื่องมือต่างๆ แบ่งเป็นแผนกต่างๆ คือ
 1. แผนกซ่อมบำรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. ฝ่ายบริหาร ประกอบด้วย แผนกซ่อมบำรุง, รักษาความสะอาด, บริการร้านค้า
8. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ประกอบด้วย แผนกรักษาความปลอดภัย, ควบคุมร้านค้าและจรรยา
9. ฝ่ายเทคนิค ประกอบด้วย แผนกไฟฟ้า, เครื่องปรับอากาศ, สุขาภิบาล, อะไหล่และเครื่องมือ

3.3.2 การศึกษารายละเอียดด้านบุคลากรและเจ้าหน้าที่

แบ่งตามโครงสร้างองค์กรของโครงการ

1. ฝ่ายบุคคล - มีหน้าที่จัดระบบหน้าที่ของพนักงาน การว่าจ้างแรงงาน หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคลากร ผู้รับผิดชอบในแผนกนี้ คือ ผู้จัดการฝ่ายบุคคล แบ่งเป็นแผนกต่างๆ ดังนี้
 - 1.1 แผนกว่าจ้าง
 - 1.2 แผนกค่าจ้างและเงินเดือน
 - 1.3 แผนกสวัสดิการ
2. ฝ่ายธุรการ - มีหน้าที่ดูแลความเรียบร้อยภายในบริษัท ให้บริการ อำนวยความสะดวกด้านต่างๆ ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายธุรการ ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้
 - 2.1 แผนกจัดซื้อ
 - 2.2 แผนกเอกสาร
 - 2.3 แผนกบริการสำนักงาน
 - 2.4 แผนกดูแลทรัพย์สิน
3. ฝ่ายบัญชีและการเงิน - ทำหน้าที่ตรวจสอบและควบคุมด้านการเงินและทำบัญชีของฝ่ายต่างๆ ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้
 - 3.1 แผนกบัญชี
 - 3.2 แผนกการเงิน
 - 3.3 แผนกคอมพิวเตอร์
4. ฝ่ายวางแผน - ทำหน้าที่ติดตามความเคลื่อนไหวในวงการธุรกิจ ตลาดและการเงินรวมทั้งการวิเคราะห์ตลาด วางแผนการดำเนินธุรกิจเสนอต่อฝ่ายบริหาร ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายวางแผน ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้
 - 4.1 แผนกวางแผนการเช่า
 - 4.2 แผนกวางแผนพัฒนาพื้นที่
 - 4.3 แผนกวางแผนการเงิน
5. ฝ่ายเช่าพื้นที่ - ทำหน้าที่บริหารพื้นที่ให้เช่าในส่วนพื้นที่เช่าต่างๆ ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายเช่าพื้นที่ ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้
 - 5.1 แผนกเช่าพื้นที่ส่วนสำนักงาน
 - 5.2 แผนกเช่าพื้นที่ส่วนศูนย์การค้า
 - 5.3 แผนกประสานงาน
 - 5.4 แผนกตรวจพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. ฝ่ายประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย - มีหน้าที่เชื่อมโยงข่าวสาร และรับผิดชอบความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณะ สนับสนุนและส่งเสริมการขายพื้นที่ ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้

- 6.1 แผนกประชาสัมพันธ์
- 6.2 แผนกส่งเสริมการขาย
- 6.3 แผนกสื่อโฆษณา
- 6.4 แผนกออกแบบ
- 6.5 แผนกกิจกรรม

7. ฝ่ายบริการ - มีหน้าที่ให้บริการด้านความสะดวก ความสะอาดแก่ผู้เช่าและผู้ให้บริการ และผู้มาติดต่อ ผู้รับผิดชอบส่วนนี้ คือ ผู้จัดการฝ่ายบริการ ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้

- 7.1 แผนกซ่อมบำรุง
- 7.2 แผนกรักษาความสะอาด
- 7.3 แผนกบริการร้านค้า

8. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย - มีหน้าที่จัดพนักงานดูแลรักษาความปลอดภัย และตรวจสอบผู้แปลกปลอม ผู้รับผิดชอบ คือ ผู้จัดการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้

- 7.4 แผนกรักษาความปลอดภัย
- 7.5 แผนกควบคุมร้านค้า
- 7.6 แผนกจราจร

9. ฝ่ายเทคนิค - มีหน้าที่ปรับปรุง ดูแลรักษาสถานที่ตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ที่อำนวยความสะดวกต่อโครงการ ผู้รับผิดชอบคือ ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค ประกอบด้วยแผนกต่างๆ ดังนี้

- 9.1 แผนกไฟฟ้า
- 9.2 แผนกเครื่องปรับอากาศ
- 9.3 แผนกสุขาภิบาล
- 9.4 แผนกอะไหล่และเครื่องมือ

3.4 การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผู้ใช้อาคาร

3.4.1 การศึกษาประเภทของผู้ใช้อาคาร

ผู้ใช้อาคารประกอบด้วยผู้ซื้อหรือใช้อาคาร 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ

1. ส่วนสำนักงาน ได้แก่ ผู้เช่าพื้นที่เพื่อทำเป็น สำนักงานประกอบด้วย เจ้าหน้าที่และพนักงานประจำสำนักงาน ตลอดจนลูกค้าที่มาติดต่อสำนักงาน
2. ส่วนศูนย์การค้า ได้แก่ ผู้เข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าต่างๆ รวมทั้งเจ้าของ และพนักงานประจำร้าน ประกอบด้วย DEPARTMENT STORE ส่วน RETAIL SHOP ส่วน FOOD CENTER ส่วน MINI THEATER
3. ส่วนโรงแรม ได้แก่ แขกที่มาพัก ผู้ใช้บริการในส่วนต่างๆ ของโครงการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ในแผนกต่างๆ และรวมถึงผู้บริหารโรงแรม
4. ส่วนจอดรถ

3.4.2 การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้อาคาร

1. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้อาคารสำนักงาน : สามารถแยกตามพฤติกรรมผู้ใช้ออกเป็น

3 ประเภท ดังนี้

- 1.1 ผู้ใช้ประจำประกอบด้วย พนักงานและเจ้าหน้าที่ของแต่ละบริษัท ที่เป็นเจ้าของหรือเช่าอาคารร่วมกัน ซึ่งมีพฤติกรรมที่ต้องมาปฏิบัติเป็นประจำ ดังนี้

วันธรรมดา	จะต้องมีช่วงปฏิบัติงานตั้งแต่ 8.00 - 17.00 น.
7.00 - 9.00 น.	มาถึงที่ทำงานและลงเวลาทำงาน
9.00 - 11.30 น.	เข้าทำงานตามที่ทำงานของตน
11.30 - 12.30 น.	พักกลางวัน แต่ละบุคคลจะใช้เวลารับประทานอาหาร พักผ่อน หรือเดินซื้อของ และจะกลับเข้ามาทำงาน ในช่วงบ่าย
13.00 - 17.00 น.	เข้าทำงานช่วงบ่ายตามที่ทำงานเดิม
17.00 - 18.00 น.	ลงเวลาเลิกงาน และแยกกระจายกันกลับ ออกจากที่ทำงาน ซึ่ง อาจ จะแวะซื้ออาหาร หรือรับประทานอาหารเช้าก่อนกลับ
วันหยุด	จะเป็นการทำงานนอกเวลา โดยมีมักจะปฏิบัติงานตั้งแต่ 8.30 - 12.00 น. พฤติกรรมทั่วไป ก็มีลักษณะ เช่นเดียวกับวันธรรมดา อาจทำงานตลอดทั้งคืน ก็จะต้องมีการแจ้งล่วงหน้าให้ทางผู้ควบคุมอาคารสำนักงานทราบ เพื่อที่จะได้ระบบบริการอุปกรณ์ต่างๆ ภายในอาคารที่จำเป็นให้แก่บริษัทที่มีความจำเป็นต้องทำงานล่วงเวลา ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือ อภิมหัทภัยทุกคนจะใช้ทางหนี้ออกจากตัวอาคาร

- 1.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ประกอบด้วย ผู้มาติดต่อ และเยี่ยมชม โครงการ โดยมีลักษณะพฤติกรรมแยกเป็นประเภท ได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่ควรนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ผู้ใช้ควรแจ้งชื่อและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้อาคารศูนย์การค้า Duty Free

ผู้ใช้อาคารในศูนย์การค้า แบ่งออกได้ดังนี้คือ

2.1 ผู้ใช้อาคารส่วน DEPARTMENT STORE แยกเป็น 3 ประเภทดังนี้คือ

2.1.1 ผู้ใช้ประจำ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร และพนักงานประจำแผนก

- เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร เริ่มงาน 9.00 น. บริหารงานจนปิด 10.00 - 21.00 น.
- พนักงานประจำแผนก มาก่อน 10.00 น. ตอกบัตร เปลี่ยนเสื้อผ้า ให้บริการ ลูกค้า จนถึงเวลาปิด

2.1.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ลูกค้าผู้มาติดต่อใช้บริต

- ผู้ใช้บริการตั้งแต่เวลา 10.00 - 21.00 น.
- ผู้ใช้บริการห้องน้ำ และที่จอดรถ

2.1.3 ผู้ใช้ส่วนบริการ คือผู้ใช้บริการศูนย์การค้าด้านต่าง ๆ

- พนักงานส่งของ
- ส่งสินค้าและอุปกรณ์ตามสั่ง รวมถึงของใช้จำเป็นอื่น ๆ
- ใช้ที่จอดรถบริการที่จอดรถเตรียมไว้ LOADING
- พนักงานทำความสะอาด
- ทำงานตั้งแต่ 9.00 น.
- ทำความสะอาดทางเดินภายในศูนย์การค้าแผนกต่าง ๆ
- ดูแลรักษาห้องน้ำให้สะอาด

ใช้ห้องเก็บเครื่องมือรักษาความสะอาด และห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า

สำหรับส่วนกลางเอนกประสงค์ ใช้พนักงานทำความสะอาด ของบริษัทเจ้าของอาคาร ส่วนในห้างสรรพสินค้า และร้านค้าย่อย ให้เจ้าของดำเนินการเอง โดยอยู่ในช่วงเวลาที่กำหนดขึ้น

- พนักงานรักษาความปลอดภัย
- ใช้พนักงานของส่วนกลาง

2.2 ผู้ใช้อาคารส่วน RETAIL SHOP แบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้

2.2.1 ผู้ใช้ประจำ ได้แก่ เจ้าของและพนักงานขายของแต่ละร้าน

- เจ้าของร้าน เปิดร้านตั้งแต่ 10.00 น. ควบคุม ร้านจนปิด 10.00 - 21.00 น.
- พนักงานขาย ทำงานตามเวลาเปิด 10.00 น. ให้บริการลูกค้าจนถึงเวลาปิด

2.2.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ผู้มาติดต่อลูกค้า

- ใช้พื้นที่การขายของแต่ละร้านในเวลา 10.00 - 21.00 น.

- ใช้ส่วนต้อนรับเอนกประสงค์ของศูนย์การค้า ห้องน้ำ ที่จอดรถ

2.2.3 ส่วนบริการอาคาร คือผู้ใช้บริการด้านต่าง ๆ

- พนักงานส่งของและอุปกรณ์ ใช้ที่จอดรถบริการที่เตรียมไว้
- ใช้ที่จอดรถบริการที่เตรียมไว้
- พนักงานเก็บค่าบริการ เช่น ค่ารักษาความปลอดภัย สาธารณูปโภค
 - . ติดต่อกับแต่ละร้านโดยตรง
- พนักงานดับเพลิง
 - . เข้าถึงทุกส่วนของอาคาร
- พนักงานทำความสะอาด
 - . ทำงานตั้งแต่ 8.30 น.
 - . ทำความสะอาดทางเดินภายในอาคารและพื้นที่นอกประตูก่อต่าง ๆ
 - . จุแลรักษาห้องน้ำให้สะอาด
 - . ใช้ห้องเก็บเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า
- พนักงานรักษาความปลอดภัย
 - . ทำงานตลอดทั้งวัน แบ่งเป็น 4 ผลัด ผลัดละ 6 ชั่วโมง
 - . ตรวจสอบตราห้วงบริเวณศูนย์การค้าตลอดจนฝ้าประตูทางเข้า-ออก

2.3 ผู้ใช้อาคารส่วน FOOD CENTER แบ่งเป็น 3 ประเภทดังนี้

2.3.1 ผู้ใช้ประจำได้แก่ เจ้าของร้านที่เข้ามาร่วมโครงการ พนักงานและผู้บริหาร

- เจ้าของร้านอาหาร
 - ถึงร้านก่อน 10.00 น. เตรียมอาหาร
 - ทำอาหารตลอดเวลา ที่ศูนย์อาหารเปิดให้บริการ
 - ปิดร้านเมื่อศูนย์อาหารปิด เวลา 21.00 น.
- พนักงานให้แลกรูปอง
 - ถึงศูนย์อาหารก่อน 9.30 น. เตรียมรูปอง
 - ให้บริการแก่ลูกค้าในการแลกซื้อรูปอง และคืนรูปองตั้งแต่เวลา 10.00 - 21.00 น. และทำรายได้ทั้งหมดมอบให้ส่วนบริหาร
- พนักงานบริหารศูนย์อาหาร
 - มาทำงานตั้งแต่ 9.00 น.
 - จ่ายรูปองให้แก่พนักงานแลกรูปอง เวลา 9.45 น.
 - ควบคุมรายรับ - รายจ่ายของศูนย์อาหาร และปันผลกำไร แก่ร้านค้าต่าง ๆ
 - รับเงินสดและรูปองที่เหลือจากการให้บริการหลังปิดบริการ

2.3.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ลูกค้าที่มาใช้บริการศูนย์อาหารมีรายละเอียดดังนี้คือ

- เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการดำเนินงานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งยังอาจมีข้อผิดพลาดและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
- ผู้ใช้บริการตั้งแต่เวลา 10.00 - 21.00 น.
 - ผู้ใช้บริการห้องน้ำและที่จอดรถ

2.3.3 ส่วนบริการคือ ผู้ใช้บริการศูนย์อาหารในด้านต่าง ๆ

- พนักงานส่งของ
ขนส่งอาหารและเครื่องดื่มมาส่งตามสั่ง รวมถึงของใช้จำเป็นอื่น ๆ
ใช้ที่จอดรถบริการ
- พนักงานทำความสะอาดภาชนะใส่อาหาร
ทำความสะอาดสถานที่ตลอดเวลาที่เปิดบริการรวมทั้งห้องน้ำ
- พนักงานรักษาความปลอดภัย
ทำงานตลอดทั้งวัน แบ่งเป็น 4 สลัด สลัดละ 6 ชม.
ให้ความปลอดภัยแก่พนักงานแลกเปลี่ยนอุปกรณ์ และตรวจตราทั่วไป

2.4 ผู้ใช้อาคารส่วน MINI THEATER แบ่งเป็น 3 ประเภทดังนี้

2.4.1 ผู้ใช้ประจำได้แก่ เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

- เจ้าหน้าที่บริหาร โรงภาพยนตร์
มาทำงานตั้งแต่ 10.00 น.
เริ่มจำหน่ายตั๋ว ตามเวลาก่อนกำหนดการฉายภาพยนตร์
- พนักงานตรวจตั๋ว
เริ่มทำงานตั้งแต่ 12.00 น. จนถึงรอบสุดท้าย 12.00 น. - 21.00 น.
ลงชื่อเปลี่ยนเสื้อผ้า
- พนักงานควบคุมการฉาย
ผู้มาใช้บริการ ตั้งแต่เวลา 12.00 - 21.00 น.
ผู้ให้บริการห้องน้ำและที่จอดรถ

2.4.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ลูกค้าที่มาใช้บริการ

- ผู้มาใช้บริการ ตั้งแต่เวลา 12.00 - 21.00 น.
- ผู้ใช้บริการห้องน้ำและที่จอดรถ

2.4.3 ผู้ใช้ส่วนบริการ ได้แก่ ผู้ใช้ส่วนบริการในด้านต่าง ๆ

- พนักงานส่งของ
ส่งฟิล์มภาพยนตร์ และอุปกรณ์ตามสั่ง รวมถึง ของใช้จำเป็นอื่น ๆ
ใช้ที่จอดรถบริการ
- พนักงานทำความสะอาด
เริ่มงานตั้งแต่ 10.00 น.

- พนักงานรักษาความปลอดภัย
ใช้พนักงานของส่วนกลาง

3. พฤติกรรมของผู้ใช้ส่วน โรงแรม ผู้ใช้ส่วนโรงแรมแบ่งออกได้ดังนี้คือ

3.1 ผู้รับบริการ แตกต่างกันไปประเภทและความประสงค์ของการเข้าใช้อาคาร โดยแยกออกเป็น 2 ประเภทคือ ผู้มาพัก และผู้มาใช้บริการ

3.1.1 แยกที่มาพักแบ่งเป็น 3 ลักษณะคือ

แขกที่มาพักเป็นส่วนตัว อาจเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเองหรือมาเป็นครอบครัว หรือนักธุรกิจ

- เวลาเข้าพัก มักเป็นช่วง เย็น - ค่ำ แต่จะไม่ตายตัวขึ้นอยู่กับเวลาเครื่องบิน และพาหนะอื่น ๆ
- เวลาเดินทาง เข้าสู่อาคารรถรับจ้าง รถของ โรงแรม
- พฤติกรรมเมื่อเดินทางมาถึง จะเดินเข้าสู่ LOBBY จะทำการติดต่อที่ FRONT DESK เพื่อติดต่อของห้องพักและลงทะเบียน อาจนั่งพักที่ LOBBY หรือขึ้นไปพักผ่อนบนห้องพัก และสั่งอาหารขึ้นไปรับประทาน หรือลงมาใช้บริการในส่วนต่างๆ ของโรงแรม เช่น ภัตตาคาร LOUNGE หรือ RECEPTION

แขกที่มาพักเป็นกรุ๊ปทัวร์

- เวลาเข้าใช้ไม่แน่นอน
- การเดินทางใช้รถทัวร์ หรือ รถของ โรงแรม
- พฤติกรรม เมื่อเดินทางมาถึง แขกทั้งหมด จะเข้าสู่ LOBBY นั่งพักผ่อน จากนั้นไกด์ของ GROUP TOUR จะทำการติดต่อและลงทะเบียนห้องพักจากนั้นจะนำกุญแจห้อง มาแจกทุกหัว และแยกไปพักผ่อนตามห้องพักของแต่ละคน หลังจากพักผ่อนแล้ว จะมีการนัดเวลาเพื่อมาร่วมกิจกรรมต่างๆ เช่นรับประทานอาหารเช้า

นักธุรกิจ เป็นลูกค้าที่เดินทางมาใช้บริการพักกลางคืน ในการเดินทางมาติดต่อธุรกิจหรือประชุมต่าง ๆ อาจมีการจองห้องพักล่วงหน้า หรือไม่ก็ได้

- เวลาเข้าใช้ติดต่อธุรกิจในตอนกลางวัน พักผ่อนที่โรงแรมในตอนกลางคืน
- การเดินทางเข้าสู่โรงแรม รถยนต์ รถรับจ้าง หรือ รถของ โรงแรม
- พฤติกรรม มาเดินทางมาถึงโรงแรมจะเข้าสู่ LOBBY เพื่อติดต่อห้องพัก และใช้

คาร์ท์ท์ และจะกลับเข้าพักผ่อนในตอนกลางคืน และออกไปติดต่อธุรกิจในวันรุ่งขึ้น หรืออาจใช้โรงแรมเป็นสถานที่ติดต่อ

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.2 ผู้มาใช้บริการ อาจมาในรูปแบบของบุคคลเดี่ยว หรือกลุ่มก็ได้

ผู้ให้บริการด้านการประชุมสัมมนา

- เวลาใช้ไม่แน่นอน
- การเดินทางเข้าสู่อาคาร รถยนต์ รถรับจ้าง เดินเท้า
- พฤติกรรม ในกรณีนี้ต้องมีการติดต่อกับสถานที่ล่วงหน้าทางโรงแรมก็จะจัดเตรียม

สถานที่ไว้ให้ ผู้ใช้บริการเมื่อมาถึงโรงแรมอาจผ่าน LOBBY หรือไปยังห้องประชุมสัมมนา อาจมีการรับประทานอาหารว่าง และเมื่อเสร็จสิ้นการประชุม ก็จะเดินทางกลับหรือพักที่โรงแรม

ผู้ให้บริการด้านจัดเลี้ยงต่าง ๆ อาจเป็นแขกที่พักหรือผู้ให้บริการจากภายนอก

- เวลาใช้อยู่ในช่วง 8.30 - 24.00 น.
- การเดินทางเข้าสู่อาคาร รถยนต์ รถรับจ้าง เดินเท้า
- พฤติกรรม เมื่อทำการจองและแจ้งกำหนดการแก่ทางโรงแรมล่วงหน้าแล้ว เมื่อ

ถึงกำหนดทางโรงแรมก็จะเตรียมสถานที่และอาหารตามสั่ง เมื่อผู้ให้บริการมาถึงก็จะเข้าสู่ห้องจัดเลี้ยงโดยผ่าน LOBBY หรือไม่ผ่านก็ได้ เริ่มงาน - เลิกงาน ตามกำหนดเวลา จากนั้นก็จะเดินทางกลับหรือพักที่โรงแรม

ผู้ให้บริการส่วนการค้า

- เวลาใช้ อยู่ในช่วง 8.30 - 24.00 น.
- การเดินทางเข้าสู่อาคาร รถยนต์ รถรับจ้าง เดินเท้า
- พฤติกรรม ในส่วนนี้นอกจากจะจัดไว้ให้บริการแก่ แขกที่พัก แล้วยังสามารถให้

บริการแก่บุคคลภายนอกด้วย ส่วนบริการต่าง ๆ ได้แก่ ร้านค้า , ส่วนบริการอาหาร และ เครื่องดื่ม, ส่วนบันเทิง ในยามราตรี ส่วนแสดงสินค้าปลอดภาษี, ธนาคาร

ผู้มาติดต่อกับแขกที่มาพักใน โรงแรม

- เวลาใช้ไม่แน่นอน
- การ เดินทางเข้าสู่อาคาร รถยนต์ รถรับจ้าง เดินเท้า
- พฤติกรรมผู้มาติดต่อ อาจมีการนัดหมายล่วงหน้า เมื่อมาถึงโรงแรมก็จะไปรอยัง

สถานที่พัก เช่น LOBBY LOUNSE แต่ถ้าไม่ได้นัดหมายผู้มาติดต่อจะไปติดต่อสอบถามที่ส่วน PRONT DESK เมื่อติดต่อเป็นที่เรียบร้อยแล้วจึงเดินทางกลับ

3.2 ผู้ให้บริการ แตกต่างกัน ตามประเภทของบุคคลที่ทำงาน

3.2.1 ฝ่ายบริหารหรือเจ้าหน้าที่ระดับสูง

- เวลาทำงาน 8.00 - 12.00 น. และ 13.00-18.00 น. และ 19.30-21.00 น.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือใช้เฉพาะเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่สามารถนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- พฤติกรรม เมื่อเดินทางมาถึงโรงแรม จะตอกบัตรเมื่อถึงเวลาเข้าทำงาน จากนั้นจึงปฏิบัติหน้าที่จนหมดเวลา จึงไปตอกเวลากลับ

3.2.2 เจ้าหน้าที่

- เวลาทำงาน ทำงานเป็นผลัดเวลา 8.00-16.00 น. 16.00-24.00 น., 24.00-8.00 น.

ส่วนผู้ทำงานไม่เป็นผลัด อยู่ในช่วง 8.00 - 16.00 น.

- พฤติกรรม เมื่อเดินทางมาถึงโรงแรมจะลงเวลาที่ TIME KEEPER ไปห้องแต่งตัวเพื่อเปลี่ยนชุดเป็น FORM ของโรงแรม จากนั้นตรงไปปฏิบัติหน้าที่จนหมดเวลาทำงานแล้วไปตอกบัตรเพื่อเลิกงาน

3.2.3 ลูกจ้างหรือพนักงานบริการ

- เวลาทำงาน แบ่งการทำงานเป็นผลัด

- พฤติกรรมเหมือนเจ้าหน้าที่

พฤติกรรมผู้ใช้โครงการ ใน 24 ชม.

แผนผัง พฤติกรรมผู้ใช้โครงการใน 24 ชม.

4. ผู้ใช้โครงการในส่วนอาคารที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้เฉพาะเพื่อการศึกษานั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ผู้ใช้โครงการในส่วนร้านค้า แบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้คือ ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1 ผู้ใช้ประจำ ได้แก่ ผู้ซึ่งทำงานในโครงการ ดังนี้

- พนักงานที่ทำงานในอาคารส่วนสำนักงาน
ถึงที่จอดรถ 7.30 - 9.00 น. เพื่อจอดรถและเข้าทำงาน
ออกจากที่จอดรถก่อนเวลาเลิกงานเพื่อติดต่อกงาน
ออกจากที่จอดรถหลังเลิกงาน 17.00 - 18.00 น.
- พนักงานเจ้าของร้านค้าอาเขตสรรพสินค้า และเจ้าของภัตตาคารศูนย์อาหาร
ถึงที่จอดรถ 9.00-10.00 น. เพื่อจอดรถและเข้าดำเนินการ
ขับรถออกติดต่อกงาน
กลับบ้านหลังปิดร้านของตน 19.00-22.00 น.
- ผู้บริหารโครงการและพนักงานต่าง ๆ
ถึงที่จอดรถ 8.00-9.00 น. เพื่อจอดแล้วทำงาน
ขับรถออกหลังเวลาเลิกงาน 17.00-18.00 น.
- วิศวกรและช่างเครื่องผู้ควบคุมระบบต่าง ๆ ในโครงการ
นำรถเข้าจอดเพื่อทำงานตามผลัด และนำออกหลังเลิกงาน

4.2 ผู้ใช้ชั่วคราว ได้แก่ ผู้มาติดต่อและลูกค้าโครงการ ลูกค้าสำนักงาน

- อาเขตสรรพสินค้า ภัตตาคาร และศูนย์อาหาร
นำรถเข้ามาจอดในเวลาในส่วนต่าง ๆ ให้บริการ
นำรถออกหลังจากใช้บริการเรียบร้อยแล้ว

4.3 ผู้ใช้ในส่วนบริการ

- พนักงานส่งของ
นำรถมาจอดส่งของตามคำสั่ง จอดในที่ซึ่งจัดไว้ให้แต่ละส่วน
- พนักงานเก็บขยะ
นำรถมาเก็บขยะตามเวลาที่กำหนด จอดในที่จัดไว้
- พนักงานรับส่งพัสดุ และ สิ่งพิมพ์
นำรถมาจอดส่งและออกไป
- พนักงานจราจร
ควบคุมการจราจรภายในอาคารที่จอดรถ จัดหาที่จอดรถแก่ลูกค้า
- พนักงานรักษาความปลอดภัย
ดูแลความปลอดภัยให้คนและรถตลอด 24 ชั่วโมง

5. ส่วนบริการอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น ถือว่ามีการขออนุญาตแล้ว และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1 ห้องประชุมและ โถงหน้าห้องประชุม

เป็นส่วนที่ให้บริการแก่ผู้ซื้อพื้นที่ในอาคาร สำหรับจัดประชุมหรือสัมมนาเป็นครั้งคราวไป กิจขนาดของห้องประชุม 2 ขนาดคือ การประชุมย่อยสำหรับผู้เข้าประชุมประมาณ 12-14 คน เนื้อที่ประมาณ 35 ตารางเมตร และการประชุมใหญ่สำหรับผู้เข้าประชุมประมาณ 24-28 คน เนื้อที่ประมาณ 75 ตารางเมตร โดยคำนึงถึงขนาดของระบบโครงสร้างด้วยห้องประชุมควรติดต่อกับสำนักงาน ได้สะดวกเข้าถึงได้ง่าย สามารถติดต่อกับส่วนบริการและ CIRCULATION CORE ได้สะดวก มีความมิดชิดเป็นส่วนตัว มีอุปกรณ์ให้บริการเกี่ยวกับการประชุม เช่น ระบบเสียง อุปกรณ์ฉายสไลด์ เป็นต้น และควรมีบริเวณโรงพักผ่อนก่อนเข้าสู่ห้องประชุม

นอกจากนี้ยังมี VIDEO CONFERENCE ROOM สำหรับการประชุมผ่านวิดีโอ ซึ่งเชื่อมโยงผ่านดาวเทียม โดยมีห้องรับสัญญาณดาวเทียม และงานรับสัญญาณดาวเทียมที่ศาลาอาคาร และยังมี ELECTRICAL BILLBOARD บนยอดอาคาร สำหรับเป็นสื่อให้โฆษณา สำหรับผู้ใช้อาคารอีกด้วย ใช้ในวันจันทร์ - เสาร์ เวลา 7.00-18.00 น. และอาจมีการทำล่วงเวลา แต่ไม่เกิน 24.00 น.

5.2 ศูนย์โทรคมนาคมและศูนย์ข้อมูล (TELECOMMUNICATION & DATA CENTER)

5.2.1 ศูนย์คอมพิวเตอร์ (COMPUTER CENTER) : เป็นศูนย์รวมระบบคอมพิวเตอร์ ที่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการประมวลผลของระบบคอมพิวเตอร์ ขนาดใหญ่ (MAIN FRAME) สำหรับดำเนินงานทุกชนิดในสำนักงานด้วยความรวดเร็ว ในการประเมินผลได้ตลอดเวลา และสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์สื่อสาร ในการที่จะให้ข้อมูลสนเทศ ซึ่งเป็นฐานข้อมูลข่าวสารธุรกิจจากทุกมุมโลก เช่น อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ข้อมูลตลาดหลักทรัพย์ อัตราดอกเบี้ย สอท.ไลน์เบ็งกิงกับธนาคารพาณิชย์ ข้อมูลทางการตลาด ฯลฯ ได้อย่างรวดเร็วและถูกต้องสำหรับการตัดสินใจที่ ต้องแข่งขัน กับเวลาในธุรกิจปัจจุบัน

5.2.2 ศูนย์สื่อสาร (COMMUNICATION CENTER) : เป็นศูนย์รวมของระบบการสื่อสารทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ ประกอบด้วย

- ระบบโทรศัพท์สายตรง (DIRECT LINE) และ โทรศัพท์ผ่านศูนย์ (PABX) ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยผ่านดาวเทียม
- ระบบ (DATA COMMUNICATION) ได้แก่ ระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งต้องมีการจัดเตรียมช่องและ รางเดินสายและสายสัญญาณ ไว้อย่างพอเพียง สำหรับแต่ละสำนักงาน เพื่อใช้ติดต่อกันระหว่างภายใน และ ภายนอกอาคาร
- ระบบโทรทัศน์ โดยอาศัยระบบ MATV ซึ่งสามารถจะต่อเข้ากับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศูนย์ประกาศเรียก (CENTRAL PAGING)

- TELRX และ FACSIMILE

6. ส่วนบริการ (SERVICE SECTION)

6.1 ส่วนระบบวิศวกรรมอาคาร (MACHANICAL AREA) ประกอบด้วย

- ส่วนห้องเครื่องไฟฟ้า (ELECTRICAL ROOM)
- ห้องเครื่องปั่นไฟฟ้าสำรอง (GENERATOR ROOM)
- ห้องเครื่องหม้อแปลงไฟ (TRANSFORMER ROOM)
- ห้องปั้มน้ำ (PUMP ROOM)
- ห้องเครื่องปรับอากาศ (AIR - CONDITION ROOM)
- ห้องสำหรับงานซ่อมบำรุงอาคาร (MAINTENANCE ROOM)
- ห้องควบคุมรักษาความปลอดภัย (SECURITY AND CONTROL ROOM)
- ห้องเก็บของ (STROGE)
- พื้นที่สำหรับระบบสุขาภิบาล B (WATER TANK, WATER TREATMENT PLANT ROOM)
- พื้นที่สำหรับหกรำจัดขยะ (GABAGE ROOM)

ในการขนถ่ายขยะอาจขนถ่ายได้โดยอาศัยช่องแนวคิงสำหรับทิ้งขยะ ซึ่งจะสะดวกในการขนถ่ายขยะ แต่จะมีข้อเสีย ทำให้เกิดกลิ่นในท่อได้ เพราะฉนั้นวิธีการขนถ่ายขยะที่ดีที่สุด โดยการแยกขยะแยกขยะเปียก และ แห้ง แล้วขนถ่ายโดยใช้ลิฟท์ขนของ นำไปทิ้งในห้องเก็บขยะ ซึ่งเป็นวิธีที่ดีและนิยมใช้กันมาก

6.2 ที่ตั้งของและตรวจของ (LOADING & CHECK AREA): จัดให้มีส่วนสำหรับ

จอร์รถั่งของ รถบริการ รวมทั้งบริเวณตั้ง และตรวจของ โดยมีหน่วยรักษาความปลอดภัยคอยดูแลให้ความสะดวก ตลอดเวลาการเปิดทำการของอาคาร

ส่วนนี้ ใช้ทุกวัน ตั้งแต่เวลา 6.00-20.00 น

ประเภทผู้ใช้อาคาร	6.00-9.00	9.00-12.00	12.00-15.00	15.00-18.00	18.00-21.00	21.00-24.00	24.00-3.00	3.00-6.00
ผู้ใช้บริการส่วนการค้า								
ผู้มาติดต่อกับแขกที่มาพัก								
ผู้ใช้บริการประชุมสัมมนา								
ผู้ใช้บริการประชุมจัดเลี้ยง								
ผู้ใช้บริการห้องพัก								
กลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่								

เอกสารนี้เป็นเอกสารความร่วมมือว่าจ้างบริการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
แผนผัง พฤศจิกายนผู้ใช้โครงการท่า โรงแรม ใน 24 ชั่วโมง

3.4.3 การวิเคราะห์องค์ประกอบของโครงการ

3.4.3.1 การวิเคราะห์ความต้องการขององค์ประกอบ

1) ความต้องการจากความสัมพันธ์กรณีหรือปัจจัย (ESTABLISHING NEED) คือองค์ประกอบ (ELEMENT) ที่เกิดจากความจำเป็นที่จะต้องมีขึ้นเป็นส่วนสำคัญของโครงการหรือใช้ประกอบการดำเนินงานในระบบ ซึ่งเป็นหน่วยหรือส่วนที่มีความสำคัญต่อโครงการ

2) ความต้องการเพื่อเสริมสร้างความสมบูรณ์ของโครงการ (SATISFYING NEED) ซึ่งได้แก่องค์ประกอบที่นอกเหนือจากความจำเป็น แต่เป็นองค์ประกอบที่ทำให้โครงการสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เช่น ร้านค้า, ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

3.4.3.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ

จากการวิเคราะห์ที่ใช้หลักในการคำนวณความสัมพันธ์ โดยพิจารณาถึงลักษณะประเภทของความสัมพันธ์ไว้ดังนี้

- ความสัมพันธ์ทางด้านการบริหาร (ADMINISTRATION)
- การบริการ (SERVICE)
- การติดต่อ (COMMUNICATION) และ
- ด้านเทคนิค (TECHNICAL)

โดยใช้แกนสัมพันธ์เป็นตัวแทนการเชื่อมโยง การติดต่อ ความสัมพันธ์ ตามประเภทของกิจกรรม และแสดงการวิเคราะห์ในรูปแบบตารางวิเคราะห์ความสัมพันธ์ (INTERACTION CHART) แล้ว ได้นำมาเขียนเป็น (FUNCTION DIAGRAM) ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบ (ELEMENT) และแกนสัมพันธ์ (AXIS) ดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ แสดงองค์ประกอบของโครงการ

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
<p>1. ส่วนโรงแรม</p>	<p>1.1 PUBLIC SPACE</p> <ul style="list-style-type: none"> - LOBBY & FRONT DESK - LOUNGE - FRONT OFFIC - BAGGAGE CHECKING - BAGGAGE & CAR ROOM - PUBLIC TOILET - PARKING - PARKING FOR PUBLIC - PARKING FOR LEMOUSINE - PARKING FOR STAFF - PARKING FOR SERVICE <p>1.2 GEST ROOM</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้องสวีท 2 เคียง - ห้องสวีท 3 เคียง - ห้องพิเศษสำหรับผู้หญิง - ห้องสำหรับผู้พิการ - ห้องสแตนดาร์ด - SURVICE ROOM <p>1.3 F&B SURVICE SPSCE</p> <p>1.3.1 MAIN KITCHEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - KITCHEN FOR RESTAURANT - KITCHEN FOR BANQUET - KITCHEN FOR COCKTAIL LOUNGE - KITCHEN FOR GUEST ROOM <p>1.3.2 RESTAURANT</p> <ul style="list-style-type: none"> - CHINESE RESTAURANT - JAPANESE RESTAURANT - THAI RESTAURANT - ITALIAN RESTAURANT <p>1.3.3 TOILET FOR RESTAURANT</p> <p>1.3.4 COFFEE SHOP</p> <p>1.3.5 AUXIDARY KITCHEN</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	1.3.6 TOILET FOR RESTAURANT
	1.3.7 COCKTAIL LOUNGE
	1.3.8 BANQUET HALL
	1.3.9 BANQUET FORYER
	1.3.10 BANGQUET STORAGE
	1.3.11 BANGQUET PANTE
	1.3.12 TOILET FOR BANQUET
	1.3.13 ROOM SURVICE
	1.3.14 STAFF DINING
	1.3.15 STSFF KITCHEN
	1.3.16 STEWARD STORAGE
	1.3.17 BAVERAGE STORAGE
	1.4 RECREATION AREA
	1.4.1 DISCOTHEQUE
	1.4.2 TOILET FOR DISCOTHEQUE
	1.4.3 HEALTH CLUB & SAUNA HEALTH CLUB
	- WHIRE POOL
	- PLUNGE (HOT - COLD)
	- EXERCYCLES
	- WEIGHT MACHINES
	- ROW MACHINES
	- AROBIC CLASSROOM
	- LOBBY & BEVERAGE
	- SAUNA ROOM
	1.4.4 LOCKER & DRESSING ROOM
	1.4.5 SWIMMING POOL
	- MADDING POOL
	1.4.6 POOL SIDE DECK
	- SNACK BAR
	1.4.7 LOCKER & DRESSING BAR
	1.4.8 MACHINE ROOM
	1.4.9 SQUASH COURT
	1.4.10 LOCKER DRESSING ROOM & TOILET

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานที่อาคารศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<p>FOR TENNIS</p> <p>1.4.11 GAME ROOM</p> <p>1.4.12 SNOOKER ROOM</p> <p>1.4.13 TABLE TENNIS</p> <p>1.4.14 TENNIS</p> <p>1.5 RETAIL SHOP</p> <p>1.5.1 RETAIL SHOP</p> <p>1.5.2 CONCESS SPACE</p> <p>1.6 ADMINISTRATION OFFICE</p> <p>1.6.1 EXECUTIVE OFFICE</p> <ul style="list-style-type: none"> - CHAIR MAIN - GENERAL MANAGER - SECRETARY - GUEST ROOM MANAGER - BANQUET MANAGER - RESTAURANT MANAGER - SALES MANAGER - P/R MANAGER - SECRETARY OFFICE <p>1.6.2 ACCOUNTING DEPT.</p> <p>1.6.3 PERSONAL DEPT.</p> <p>1.6.4 SECURITY</p> <p>1.6.5 PURCHASTING DEPT.</p> <p>1.6.6 Conference ROOM</p> <p>1.6.7 STAFF TOILET</p> <p>1.7 GENERAL SERVICE DEPARTMENT</p> <p>1.7.1 HOUSE KEEPING DEPT.</p> <ul style="list-style-type: none"> - HOUSE KEEPING OFFICE - SEWING & UNIFORM ATTING - UNIFORM ISSUE & STORAGE - LINEN STORAGE - LAUNDRY

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ตามการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<p>1.7.2 STAFF SPACE</p> <ul style="list-style-type: none"> - CONTROL TIME KEEPER - STAFF TOILET & LOCKER MAIL – FEMAIL - FIRST AID ROOM - STAFF LOUNGE <p>1.7.3 SERVICE ENTRANCE SECTION</p> <ul style="list-style-type: none"> - LOADING AREA - RECIVE AREA - MAIN STORAGE - GAGAGE ROOM <p>1.8 MECHANICAL DEPARTMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> - ENGINEERING OFFICE - ENGINEERING STORAGE - FUEL STORAGE - TRANSFORMER VALUE - GENERATOR ROOM - PUMP ROOM - AIR – CONDITION ROOM - BOILER ROOM - MAINTANANCE SHOP - GARDENNER ROOM - FURNITURE STORAGE - WATER SUPPLY - WATER TREATMENT PLANT
<p>2. ส่วนสำนักงาน</p>	<p>2.1 พื้นที่สำนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ขนาดใหญ่ - พื้นที่ขนาดกลาง - พื้นที่ขนาดเล็ก <p>2.2 ส่วนบริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โถงลิฟท์ - ห้องรักษาความปลอดภัย - ห้องเก็บของรวม - ห้องเก็บขยะรวม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<ul style="list-style-type: none"> - ห้องน้ำ – ส้วม <p>2.3 EXHIBITION HALL</p>
<p>3. ส่วนศูนย์การค้า</p>	<p>3.1 ศูนย์การค้า DUTY FREE</p> <p>3.1.1 ส่วนการขาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ขาย <p>3.1.2 ส่วนบริการพนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - LOCKER - ห้องน้ำ – ส้วม <p>3.1.3 ส่วนบริการศูนย์การค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้องน้ำ – ส้วม - ส่วนรับสินค้า - ห้องเก็บสินค้า <p>3.1.4 สำนักงานบริหาร</p> <p>ส่วนบริหารระดับสูง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประธานกรรมการ - รองประธานกรรมการ - กรรมการผู้จัดการ - เลขานุการ - รับแขก <p>ส่วนบริหารดำเนินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้จัดการบริหารสำนักงาน - ผู้จัดการฝ่ายบุคคล - หัวหน้าแผนกอบรม - หัวหน้าแผนกรักษาความสะอาด - พนักงานทำความสะอาด - ผู้ช่วยหัวหน้าแผนกอบรม - หัวหน้ารักษาความปลอดภัย - ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ - หัวหน้าแผนกทั่วไป - พนักงานผู้ช่วย - หัวหน้าแผนกสวัสดิการ - หัวหน้าแผนกช่าง - ช่างเทคนิคต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้จัดการฝ่ายการเงินและการบัญชี - ผจก.ฝ่ายบัญชี - เลขานุการ - พนักงานบัญชี - ผจก.ฝ่ายการเงิน - เลขานุการ - หัวหน้าแผนก - รองหัวหน้าฝ่ายแผนก - หัวหน้าฝ่ายพัสดุ - พนักงาน - ฝ่ายการตลาดและการขาย - ผจก.ฝ่ายการตลาดและการขาย - ผจก.ฝ่ายขายแต่ละชั้น - รองผจก.ฝ่ายขาย - พนักงานฝ่ายขายตามชั้น - หัวหน้าแผนก - ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก - ผจก.ฝ่ายจัดซื้อ - ผจก.ฝ่ายจัดซื้อภายในประเทศ - ผจก.ฝ่ายจัดซื้อต่างประเทศ - หัวหน้า STOCK - พนักงาน - ฝ่ายควบคุมและวางแผน - ผจก.ฝ่ายควบคุมและวางแผน - ผจก.ฝ่ายวางแผน - รองผจก.ฝ่ายวางแผน - เลขานุการ - แผนกวางแผน - แผนกวิจัย - ผจก.ฝ่ายโฆษณา - เลขานุการ - แผนกส่งเสริมการขาย - หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์ - พนักงานไอที/โปรแกรมเมอร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการวิจัยและพัฒนาเท่านั้นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงานประจำลิฟท์ - หัวหน้าแผนกศิลป์ - รองหัวหน้าแผนกศิลป์ - พนักงานแผนกศิลป์ - ห้องน้ำ – ส้วม <p>3.2 ร้านค้าย่อย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ร้านค้า <p>3.3 ศูนย์อาหาร</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่รับประทานอาหาร - ชุมนวดรูป - บุคขายอาหาร - พื้นที่เก็บของ ล้างจาน - ห้องน้ำ – ส้วม <p>3.4 โรงภาพยนตร์</p> <ul style="list-style-type: none"> - ที่นั่งชมภาพยนตร์ 200 ที่นั่ง - ที่นั่งชมภาพยนตร์ 300 ที่นั่ง - ห้องจำหน่ายตั๋ว - ห้องฉายภาพยนตร์ - ห้องม้วนฟิล์ม - ห้องโถง - ส่วนบริการและพนักงาน
4. ส่วนบริการ	<p>4.1 ส่วนบริการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้องเครื่อง CONDENSING - ห้อง A.H.U. - ห้องเก็บน้ำใต้ดิน - GENMERATOR ROOM - TRANFROMER - CONTROL ROOM - ห้องพักผ่อนวิศวกร - ห้องน้ำ – ส้วม - ห้องเก็บของและอุปกรณ์ - ลานรับส่งของ - ห้องเก็บขยะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

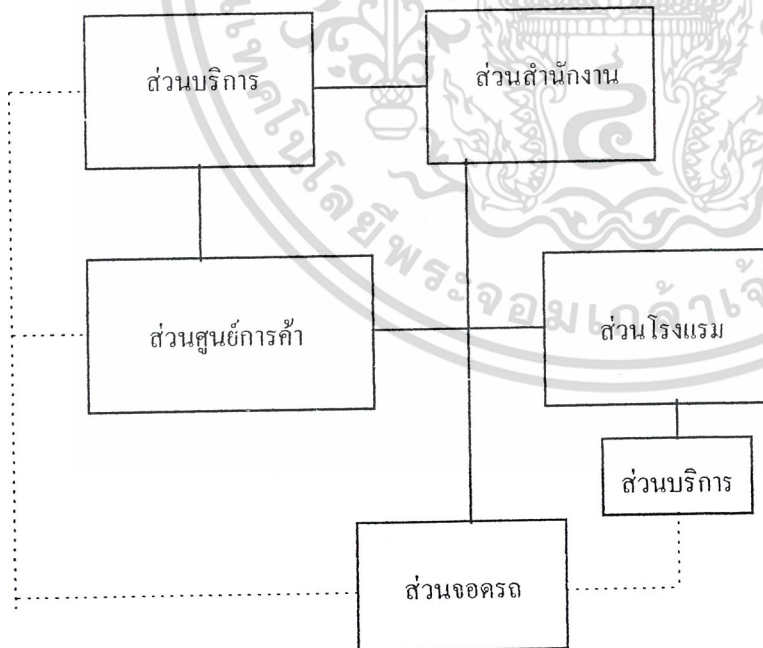
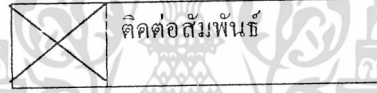
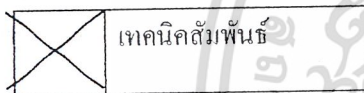
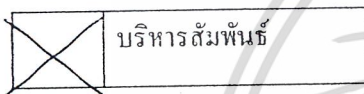
องค์ประกอบหลัก	องค์ประกอบรอง
	<ul style="list-style-type: none"> - ห้องควบคุมไฟฟ้า - ห้องเครื่องสูบน้ำ - ห้องเก็บเชื้อเพลิง - ห้องเครื่องปรับอากาศ - ห้องบำบัดน้ำเสีย - ห้องซ่อมบำรุง <p>4.2 ส่วนบริการสำนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้องเทเล็กซ์ - ห้องโทรศัพท์ - ห้องเก็บของ - ห้องคอมพิวเตอร์ - ห้องน้ำ - ส้วม
5. ส่วนจอตลอด	<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินงาน - ศูนย์การค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ

NEED OF PROJECT

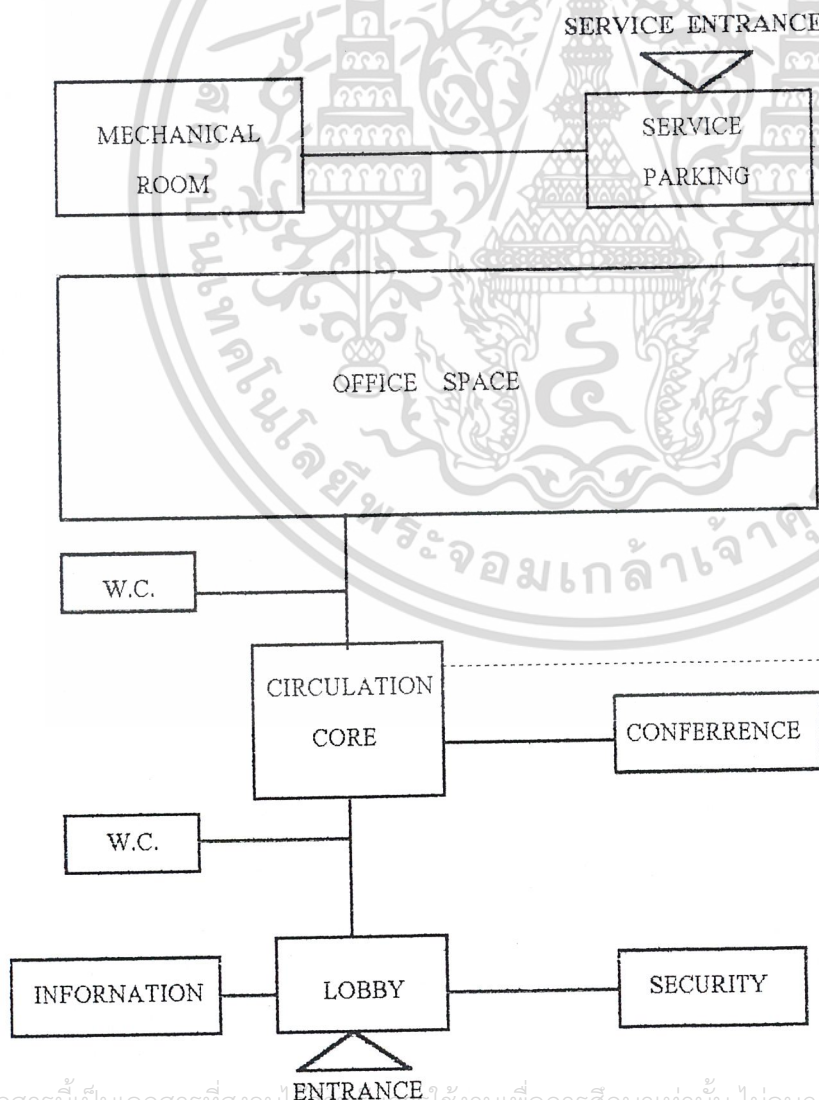
องค์ประกอบ		1	2	3	4	5	รวม
1	ส่วนสำนักงาน		4	4	2	3	13
2	ส่วนศูนย์การค้า duty free	⊗		2	2	3	11
3	โรงแรม	⊗	⊗		2	2	10
4	ส่วนบริการ	⊗	⊗	⊗		2	9
5	ส่วนจอดรถ	⊗	⊗	⊗	⊗		10



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

OFFICE SECTION

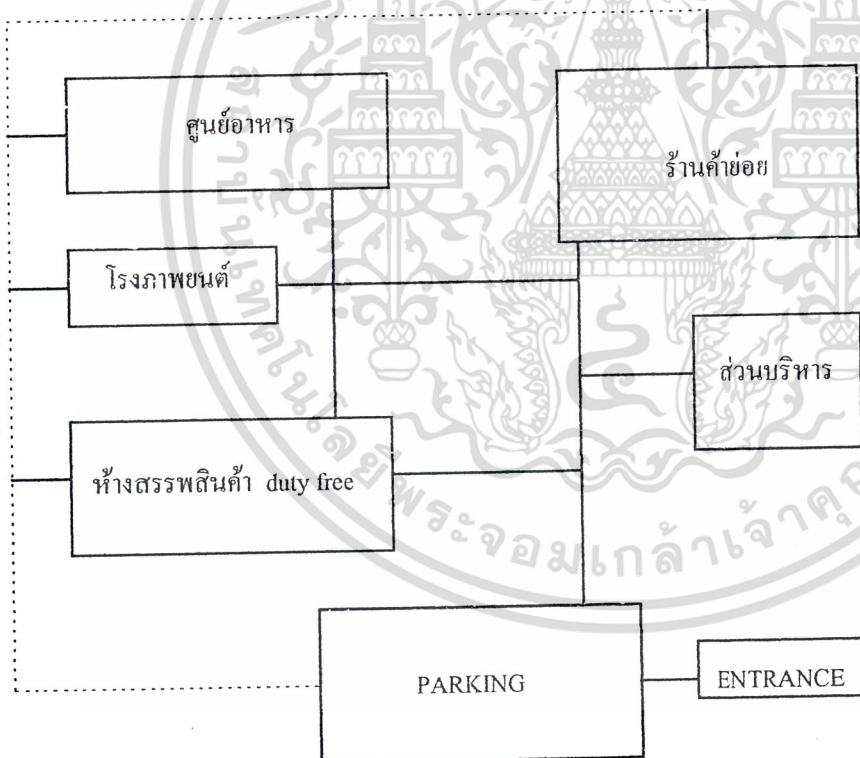
องค์ประกอบ		1	2	3	4	5	6	รวม
1	OFFICE SPACE		4	3	3	4	4	18
2	INFORMATION	○		3	2	4	2	15
3	SECURITY	○	○		2	4	2	14
4	CONFERENCE	○	○	○		2	3	12
5	LOBBY	○	○	○	○		4	18
6	TOILET	○	○	○	○	○		15



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SHOPPING SECTION

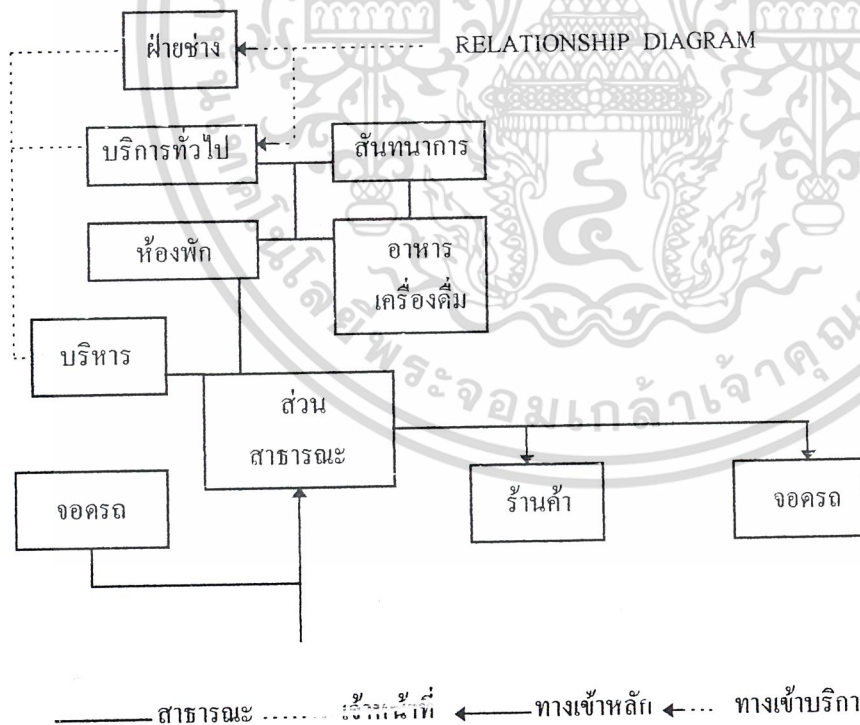
องค์ประกอบ		1	2	3	4	5	6	รวม
1	ห้างสรรพสินค้า duty free		4	4	4	3	3	18
2	โรงภาพยนตร์	○		4	3	3	3	17
3	ร้านค้าย่อย	○	○		4	2	3	17
4	ศูนย์อาหาร	○	○	○		2	3	16
5	ส่วนบริหาร	○	○	○	○		2	12
6	PARKING	○	○	○	○	○	○	16



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

HOTEL

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	รวม
1. ส่วนสาธารณะ		4	4	2	3	4	4	2	2	4	29
2. ห้องพัก	⊗	⊗	4	1	2	1	2	2	2	1	21
3. อาหารและเครื่องดื่ม	⊗	⊗	⊗	1	2	1	2	2	2	1	21
4. ร้านค้า	⊗	⊗	⊗		2	1	3	3	2	1	18
5. สันทนาการ	⊗	⊗	⊗	⊗		2	3	3	2	1	22
6. ฝ่ายบริหาร	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		4	3	4	4	26
7. ฝ่ายบริการทั่วไป	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		4	3	3	29
8. ฝ่ายช่าง	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		2	3	28
9. จอครด	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗			17



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบของโครงการ

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	รวม
1. โถงรับรอง		2	2	3	2	2	1	2	1	15
2. พักผ่อน, พักคอย	⊗		0	0	2	3	0	2	1	10
3. บริการงานกระเป๋า	⊗	⊗		3	0	3	2	0	0	10
4. ห้องเก็บกระเป๋า	⊗	⊗	⊗		0	3	2	0	0	11
5. ห้องน้ำ	⊗	⊗	⊗	⊗		0	0	0	0	4
6. บริการติดต่อธุรกิจ	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		4	3	1	19
7. สำนักงานธุรกิจส่วนหน้า	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		1	1	11
8. โทรทัศน์	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		0	8
9. ความคุมกระจายเสียง	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		4



บริหารสัมพันธ์



บริการสัมพันธ์

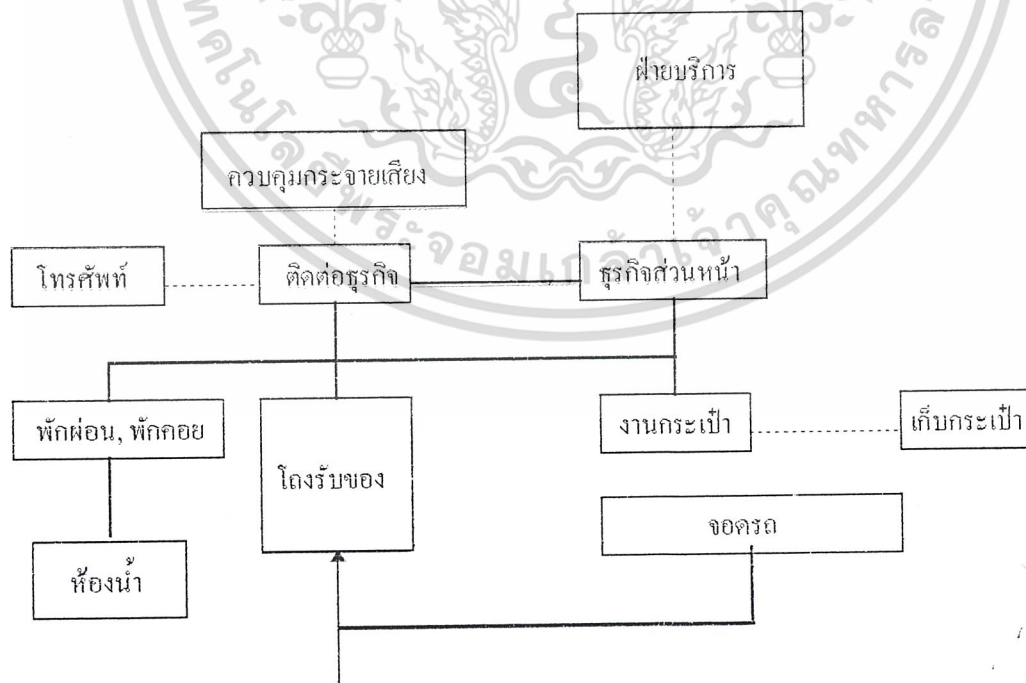


ติดต่อสัมพันธ์



เทคนิคสัมพันธ์

RELATIONSHIP DIAGRAM



ศาสตราจารย์

เจ้าหน้าที่

ทางเข้าหลัก

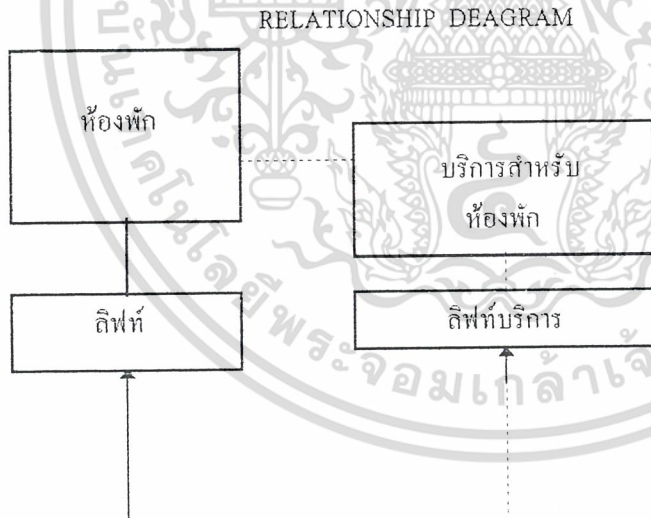
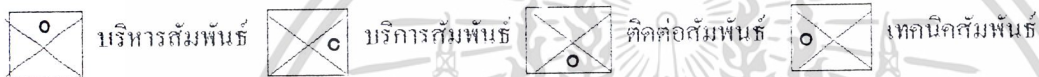
ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ในการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบของโครงการ

ห้องพัก

องค์ประกอบ	1	2	3	4						รวม
1.ห้องพัก		3	2	0						5
2.ห้องบริการสำหรับห้องพัก	○ ○		0	3						6
3.ลิฟท์	○ ○									2
4.ลิฟท์บริการ		○ ○								3



———— สาธารณะ - - - - - เข้าหน้าที่ ← ทางเข้าหลัก ← - - - - - ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบของโครงการ

ห้องพัก

องค์ประกอบ	1	2	3							รวม
1. โถง		3	2							5
2. ร้านค้า	○	○	1							4
3. ห้องน้ำ	○	○								3



บริหารสัมพันธ์



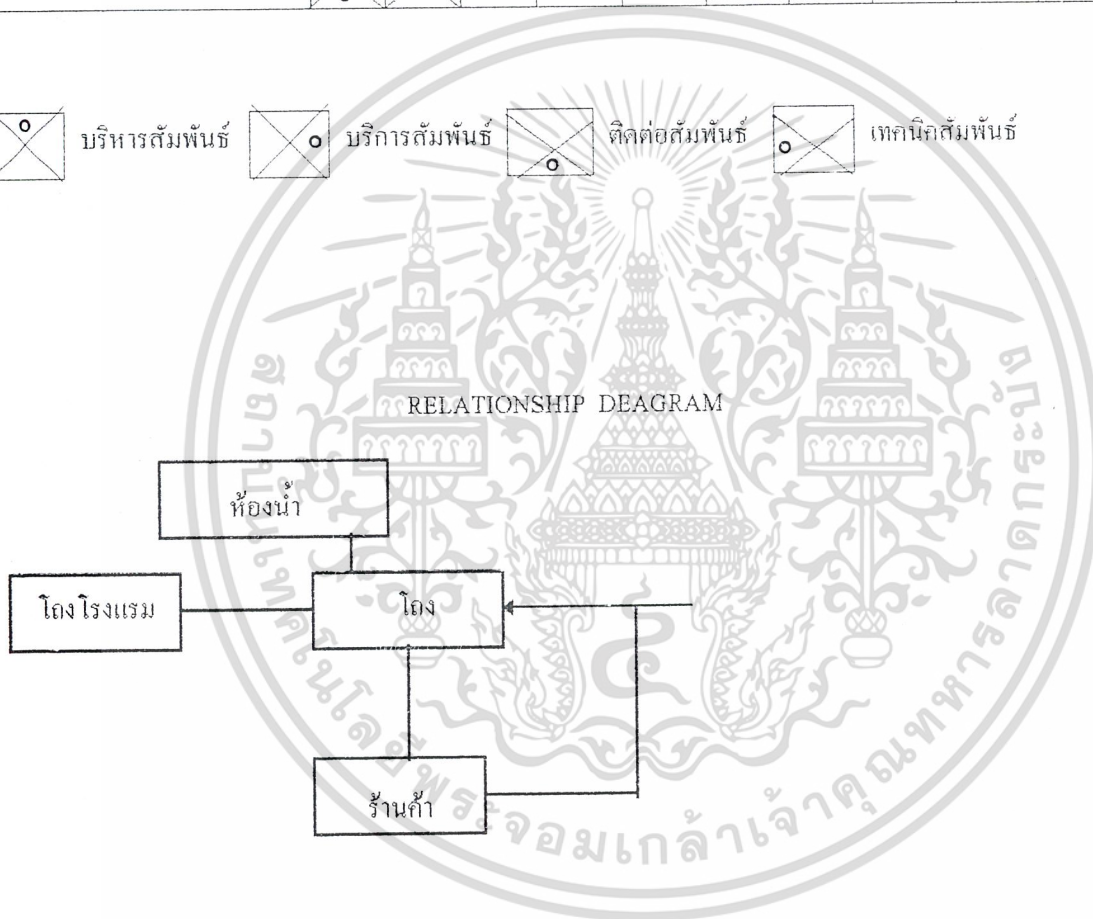
บริการสัมพันธ์



ติดต่อสัมพันธ์



เทคนิคสัมพันธ์



————— สาธารณะ เจ้าหน้าที่ ← ทางเข้าหลัก ← ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบโครงการ

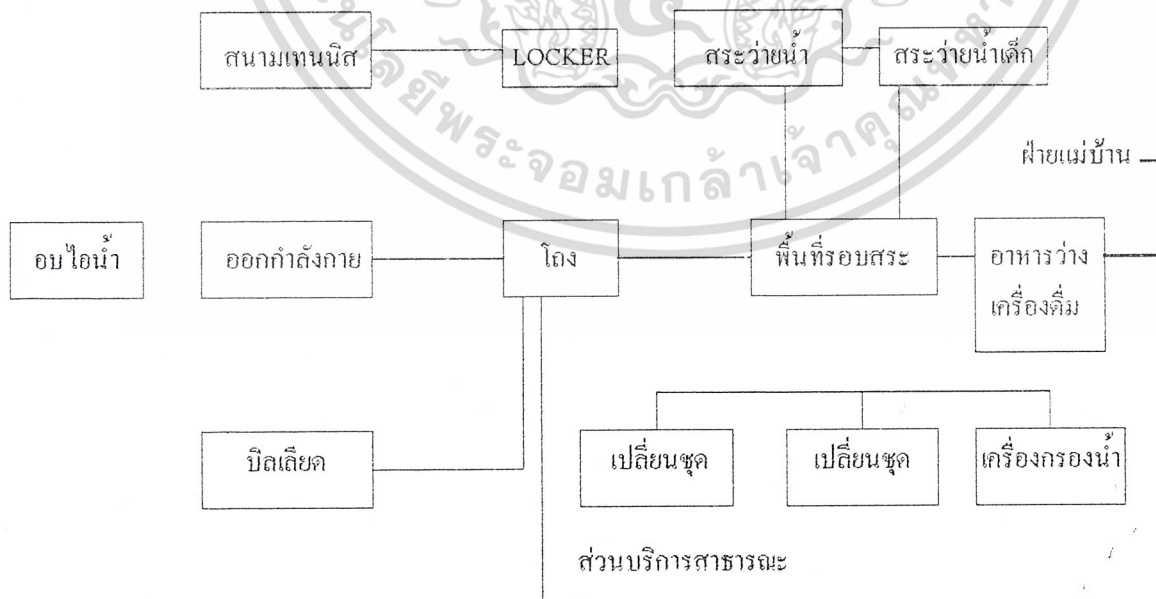
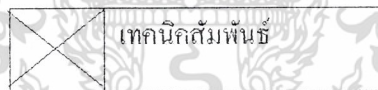
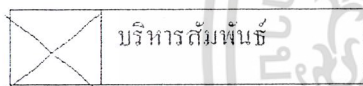
อาหาร, เครื่องดื่ม

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	รวม
1. ห้องครัว		3	2	3	1	1	3	2	0	0	3	0	2	1	1	1	2	2	3	30
2. ภัตตาคาร	0	0	2	1	2	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	16
3. ห้องนั่ง(ภัตตาคาร)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
4. กiosk ที่ซื้อป	0	0	0	0	3	2	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	17
5. อุณอาหาร	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
6. ห้องนั่ง(กiosk ที่ซื้อฟ)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	0	10
7. กiosk เทลเดจัน	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
8. ห้องจัดเลี้ยง	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	3	2	0	0	0	0	0	0	1	16
9. โถงเข้า, ออก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	9
10. เก็บเพอร์นิเจอร์	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	7
11. เตรียมอาหาร	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	10
12. ห้องนั่ง(ห้องจัดเลี้ยง)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
13. ห้องอาหารชั้นบนสุด	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	7
14. บริการอาหารห้องพัก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	4
15. บริการอาหารพนักงาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	6
16. ห้องครัวพนักงาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
17. เก็บอาหาร	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	13
18. เก็บเครื่องดื่ม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12
19. ดิสโก้เทค	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11

องค์ประกอบโครงการ

ต้นทุนการ

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	รวม
1.สระว่ายน้ำ		4	4	2	3	4	4	2	2	4	1	1	29
2.สระwannาน้ำเด็ก	X		4	1	2	1	2	2	2	1	1	1	21
3.พื้นที่รอบสระ	X	X		1	2	1	2	2	2	1	1	1	21
4.อาหารว่าง,เครื่องดื่ม	X	X	X		2	1	3	3	2	1	1	1	18
5.เก็บของบริเวณสระ	X	X	X	X		2	3	3	2	1	1	1	22
6.ห้องเครื่องกรองน้ำ	X	X	X	X	X		4	3	4	4	1	1	26
7.บริเวณออกกำลังกาย	X	X	X	X	X	X		4	3	3	1	1	29
8.บริเวณออกกำลังกาย	X	X	X	X	X	X	X		2	3	1	1	28
9.ห้องอบไอน้ำ	X	X	X	X	X	X	X	X		3	2	1	25
10.โต๊ะบิลเลียด อื่น ๆ	X	X	X	X	X	X	X	X	X		4	4	29
11.สนามเทนนิส	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		4	18
12.ห้องเปลี่ยนเสื้อ,ห้องน้ำ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		17



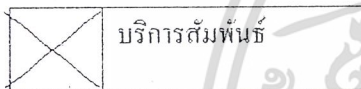
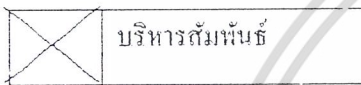
— สาธารณะ - - - - - เจ้าหน้าที่ ← ทางเข้าหลัก ← - - - - - ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

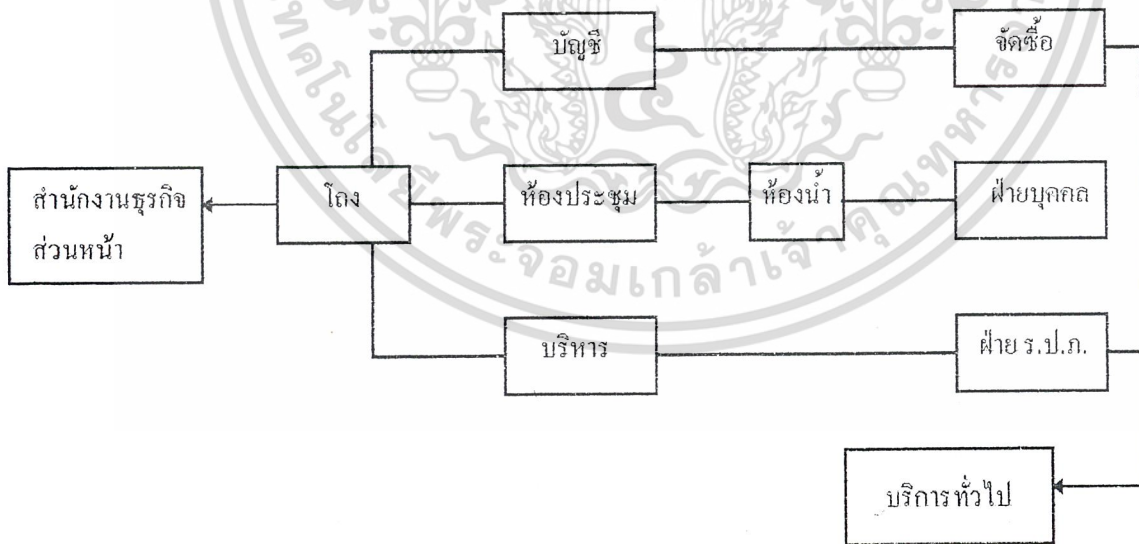
องค์ประกอบโครงการ

ฝ่ายบริหาร

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7					รวม
1. ฝ่ายบริหาร		3	3	2	2	3	1					14
2. ฝ่ายบัญชี	⊗	⊗	2	2	2	2	1					12
3. ฝ่ายบุคคล	⊗	⊗	⊗	2	1	2	1					11
4. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย	⊗	⊗	⊗	⊗	1	1	1					9
5. ฝ่ายจัดซื้อ	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	1	1					8
6. ห้องประชุม	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	1					10
7. ห้องน้ำ	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗					6



RELATION SHIP DEAGRAM



— สาธารณะ - - - - - เจ้าหน้าที่ ← ทางเข้าหลัก ← - - - - - ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบโครงการ

ฝ่ายบริการทั่วไป

องค์ประกอบ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	รวม
1.แผนกแม่บ้าน		1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	13
2.ห้องซ่อมแซมเสื้อผ้า	X		0	2	3	0	0	1	1	2	0	0	0	10
3.ห้องเก็บ-แจกเครื่องแบบ	X	X		1	2	0	2	1	1	2	0	0	0	12
4.ห้องเก็บผ้า	X	X	X		2	1	0	0	0	0	0	0	0	7
5.ห้องซักรีด	X	X	X	X		1	0	1	1	1	0	1	1	14
6.ห้องจัดดอกไม้	X	X	X	X	X		1	1	1	1	1	1	1	10
7.ตรวจสอบบุคคลเข้าออก,ลงเวลา	X	X	X	X	X	X		1	2	1	3	3	1	13
8.ห้องน้ำ	X	X	X	X	X	X	X		1	2	0	0	0	9
9.ห้องพยาบาล	X	X	X	X	X	X	X	X		1	0	0	0	9
10.ห้องพักผ่อนทำงาน	X	X	X	X	X	X	X	X	X		1	1	0	12
11.บริเวณรับ-ตรวจของ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		3	0	9
12.ห้องเก็บของ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		0	10
13.ห้องเก็บขยะ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		4

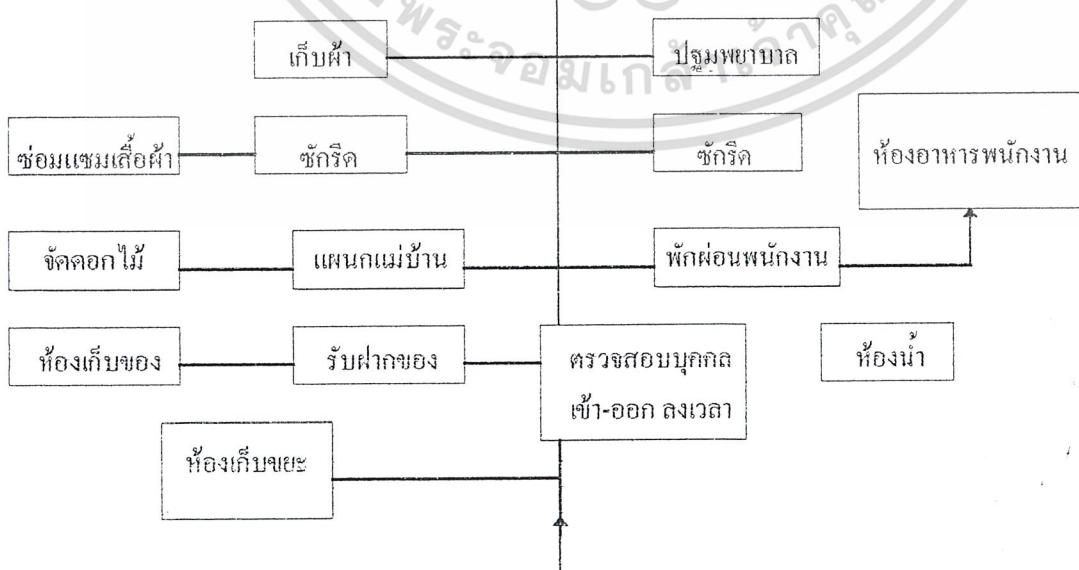
บริหารสัมพันธ์

ติดต่อสัมพันธ์

บริการสัมพันธ์

เทคนิคสัมพันธ์

ส่วนสาธารณะ
อาหารและเครื่องดื่ม
ห้องพัก



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรณีการใช้งานที่เอกสารนี้ถูกใช้โดยไม่ถูกต้องในเชิงนโยบายด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

CAR PARK

องค์ประกอบ	1	2	3	4							รวม
1.จอดรถ (โรงแรม)		1	1	0							2
2.จอดรถบริการ (TAXI / LIMOUSINES)	o		1	0							2
3.จอดรถบริการ (BUS)	o			0							1
4.จอดรถเจ้าหน้าที่											

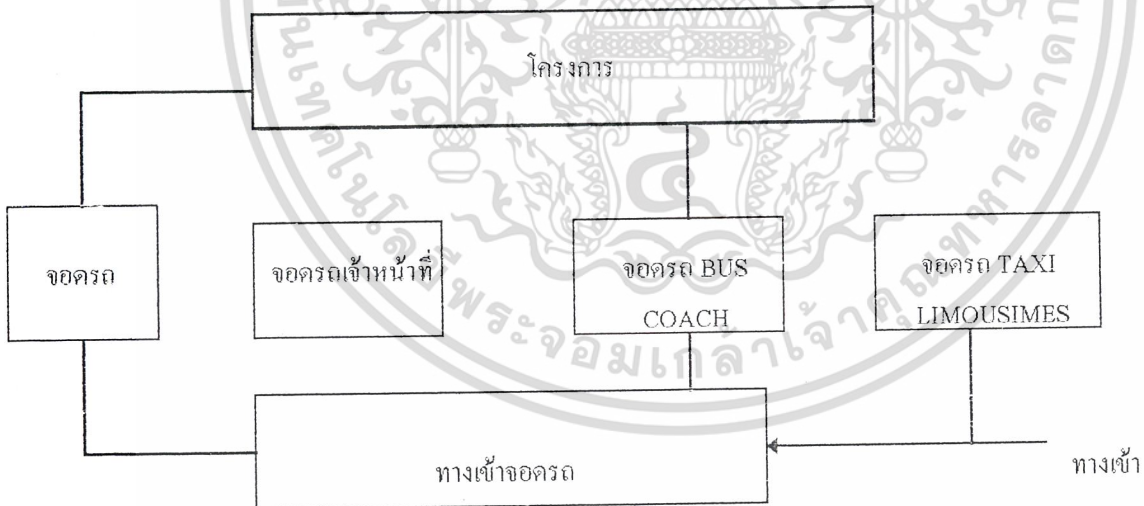
บริหารสัมพันธ์

ติดต่อสัมพันธ์

บริการสัมพันธ์

เทคนิคสัมพันธ์

RELATIONSHIP DEAGRAM



————— มาตรฐาน เจ้าหน้าที่ ← ทางเข้าหลัก ← ทางเข้าบริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4.3.3 วิเคราะห์จำนวนผู้ให้บริการโครงการ

จากข้อมูลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยมีเครื่องบินเข้ามาในประเทศไทยทั้งหมด 167,198 เที่ยวบิน / ปี และใน 1 เที่ยวบินมีพนักงานประจำเครื่องบิน 20 คน

ดังนั้นใน 167,198 เที่ยวบิน จะมีพนักงานประจำเครื่องบิน 3,343,960 คน / ปี

เป็นพนักงานการบินไทย 3,461 คน

เป็นพนักงานจากสายการบินต่างๆ 3,340,499 คน

จากข้อมูลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเดิมมีสายการบินทั้งหมด 71 สายการบิน ในอนาคตจะมีสายการบินเพิ่มขึ้นอีก 12 สายการบิน รวมเป็น 83 สายการบิน สายการบิน ใหม่ ที่เพิ่มขึ้นคิดเป็น 14.45% ของสายการบินทั้งหมด

กลุ่มเป้าหมายที่สำคัญคือกลุ่มพนักงานจากสายการบินใหม่ที่ยังไม่มีการผูกขาดกับโรงแรมใด คือ $3,340,499 \times 14.45\% = 482,702$ คน / ปี

ในเขตดอนเมือง 3 แห่งคือ - โรงแรมอมารีแอร์พอร์ตไฮเต็ล
- โรงแรมเอเชียแอร์พอร์ตไฮเต็ล

โรงแรมเอเชียแอร์พอร์ตไฮเต็ลเป็นโรงแรมใหม่จึงมีส่วนแบ่งทางการตลาดประมาณ 50% ดังนั้นคาดว่าจะมีพนักงานจากสายการบินต่างๆมาพัก 241,351 คน/ปี หรือ 661 คน/วัน

จากข้อมูลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินดังนี้

จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน 11,736,021 คน/ปี

จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน 11,720,663 คน/ปี

จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน 2,159,823 คน/ปี

จากข้อมูลเบื้องต้นมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเข้ามาในท่าอากาศยานดอนเมือง 11,720,663 คน/ปี

เป็นชาวต่างชาติ 762,440 คน/ปี

เป็นชาวไทย 4,088,523 คน/ปี

คู่แข่งทางด้านบริการที่พักมี 2 แห่ง - โรงแรมอมารีแอร์พอร์ตไฮเต็ล
- โรงแรมเอเชียแอร์พอร์ตไฮเต็ล

จากการศึกษาและวิเคราะห์โดยการสอบถามจากผู้จัดการโรงแรมทั้ง 2 แห่งได้ข้อมูลดังนี้

โรงแรมอมารีแอร์พอร์ตไฮเต็ลมีผู้เข้าพักเฉลี่ย 3,720 คน/เดือน หรือ 44,640 คน/ปี

โรงแรมเอเชียแอร์พอร์ตไฮเต็ลมีผู้เข้าพักเฉลี่ย 2,200 คน/เดือน หรือ 26,400 คน/ปี

เหลือนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายประมาณ 7,661,100 คน/ปี หรือ 20,636 คน/วัน

จากข้อมูลเบื้องต้นจะเห็นได้ว่ายังมีความต้องการ airport hotel อยู่เป็นจำนวนมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4.4 การศึกษารายละเอียดความต้องการพื้นที่ใช้สอย

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
1. ส่วนโรงแรม						
1.1 PUBLIC SPACE						
- LOBBY & FRONT DESK	รับแขก สัตว์ต่อ		1	0.9/GR	441	24HRS
- LOUNGE	นั่งเล่น พักผ่อน		1	0.25/GR	123	24HRS
- FRONT OFFICE	ควบคุมกิจการต่างๆของโรงแรม		1	0.3/GR	147	24HRS
- BAGGAGE CHECKING	บริการด้านกระเป๋าเดินทางของแขก		1	0.014/GR	6.8	24HRS
- BAGGAGE & CAR ROOM	เก็บของและสัมภาระของแขก		1	0.027/GR	13.23	24HRS
- PUBLIC TOILET	แยกชาย - หญิง		1	0.2/GR	98	24HRS
- PARKING	จอดรถสาธารณะ โดยสร้างรับจ้าง					
PARKING FOR PUBLIC	บริการและของพนักงาน		273	27.5	7507.5	
PARKING FOR LIMOUSINE			10	27.5	275	
PARKING FOR STAFF			8	27.5	220	
PARKING FOR SERVICE			3	60	180	
CIRCULATION				+0.2%	1802.30	
				TOTAL	10813.83	

ELEMENT	FUNCTION	NO.OF USERS	NO.OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
JAPANESE RESTAURANT	ให้บริการอาหารญี่ปุ่น	100	1	1.8/ที่นั่ง	180	10.00-20.00
THAI RESTAURANT	ให้บริการอาหารไทย	100	1	1.8/ที่นั่ง	180	10.00-20.00
ITALIAN RESTAURANT	ให้บริการอาหารอิตาเลียน	100	1	1.8/ที่นั่ง	180	10.00-20.00
1.3.3 TOILET FOR RESTAURANT	แยกชาย - หญิง	100	1	12% ของ 2	76	10.00-20.00
1.3.4 COFFEE SHOP	ขายอาหารแบบง่าย	260	1	1.45/ที่นั่ง	377	24 ชั่วโมง
1.3.5 AUXIDARY KITCHEN	รับอาหารจากครัวหลักเป็นส่วนใหญ่	100	1	0.1/SET	10	24 ชั่วโมง
1.3.6 TOILET FOR COFFEE SHOP	แยกชาย - หญิง	100	1	12% ของ 4	22	24 ชั่วโมง
1.3.7 COCKTAIL LOUNGE	บริการเครื่องดื่มสัปดาห์และเบียร์	100	1	1.8/ที่นั่ง	180	20.00-01.00
1.3.8 BANQUET HALL	ให้ประชุมหรือจัดเลี้ยง		1	2.0/GR	320	10.00-24.00
1.3.9 BANQUET FOYER	เป็นโถงเข้าออกของ Banquet Hall		1	0.30 ของ 8	96	10.00-01.00

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
1.3.10 BANQUET STORAGE	เก็บอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์		1	0.1๗๐๖8	32	08.0-01.00
1.3.11 BANQUET PANTRY	ตู้อาหารที่ปรุงจากครัวหลัก		1	0.2๗๐๖8	64	08.30-01.00
1.3.12 TOILET FOR BANQUET	แยกชาย - หญิง		1	12%ของ๖8	38.4	08.30.01.00
1.3.13 ROOM SERVICE	บริการอาหารแก่แขกที่ห้องพัก		1	9	9	24ชั่วโมง
1.3.14 STAFF DINING	บริการอาหารพนักงาน	435	1	0.17/GR	73.95	
1.3.15 STAFF KITCHEN	ปรุงอาหารบริการพนักงาน		1	0.30๗๐๖13	23.19	
1.3.16 STEWARD STORAGE	เก็บอาหารแห้ง ผัก เนื้อสด		1	0.5/GR	245	
1.3.17 BEVERAGE STORAGE	เก็บเครื่องดื่ม		1	0.8/GR	392	
CIRCULATION					598.10	
1.4 RECREATION AREA				TOTAL	3588.64	
1.4.1 DISCOTHEQUE	บริการแลกเปลี่ยนคอนกรีตกลางคืน		1	1.5/ที่นั่ง	450	21.00-02.00
1.4.2 TOILET FOR DISCOTHEQUE	แยกชาย - หญิง			12%ของ๑1	36	21.00-02.00
1.4.3 HEALTH CLUB & SAUNA						
HEALT CLUB						
- WHIRE POOL	เป็นห้องส่วนตัว แยกชาย - หญิง	10	2	2	40	07.00-02.00
- PLUNGE (HOT - COLD)	เป็นห้องส่วนตัว แยกชาย - หญิง	10	2	2	40	07.00-02.00
- EXERCYCLES	เครื่องออกกำลังกาย แยกชาย - หญิง	3	2	4.5	27	07.00-02.00
- WEIGHT MACHINES	"	3	2	4.5	27	07.00-02.00
- ROW MACHINES	"	3	2	4.5	27	07.00-02.00

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USER	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (M ²)	TOTAL AREA (M ²)	TIME
AROBIC CLASSROOM	เป็นห้องแยกแถมมองเห็นจากภายในของ HEALTE CLUB ได้		1	7.5	75	07.00-20.00
LOBBY & BEVERAGE	แยกชาย - หญิง	4	4	40	40	07.00-20.00
SOUNA ROOM	แยกชาย - หญิง		2	12%ของ3	32	07.00-20.00
1.4.4. LOCKER & DRESSING ROOM	สระว่ายน้ำ		1	225	34	07.00-20.00
1.4.5. SWIMMING POOL	สระว่ายน้ำสำหรับเด็ก		1	1.8/ที่นั่ง	320	06.00-20.00
MADDING POOL	พื้นที่ขอบสระ		1	225	30	06.00-20.00
1.4.6. POOL SIDE DECK	บริการอาหารว่าง	50	1	225	225	06.00-19.00
SNACK BAR	แยกชาย - หญิง		1	1.8/ที่นั่ง	90	06.00-19.00
1.4.7. LOCKER & DRESSING ROOM	สำหรับตั้งเครื่องกรองน้ำ		1	12%ของ5+6	75	06.00-19.00
MACHINE ROOM	กีฬาในร่มต้องการเพดานสูง		1	72	72	06.00-19.00
1.4.8. SQUASH COURT	แยกชาย - หญิง		5	60.5	302	06.00-19.00
1.4.9. LOCKER DRESSING RM. & TOILET FOR TENNIS			2	15	30	07.00-20.00
1.4.11. GAME ROOM			1	100	100	07.00-20.00
1.4.12. SNOOKER ROOM			1	100	100	07.00-24.00
1.4.13. TABLE TENNIS						
1.4.14. TENNIS						
CIRCULATION (ใช้นสระว่ายน้ำ)	ยกเว้นสระว่ายน้ำและ Squash Court			+20~	507.2	

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
1.5 RETAIL SHOP	ร้านค้าย่อยให้เช่า		4	27	108	10.00-21.00
1.5.1 RETAIL SHOP			3	27	81	10.00-21.00
1.5.2 CONCASS SPACE	ส่วนบริการของโรงแรม			20%	38	
CIRCULATION				TOTAL	226	
1.6 ADMINISTRATION OFFICE	เป็นที่ทำงาน รับแขกและมีห้องน้ำ		1	40	40	08.30-17.00
1.6.1 EXECUTIVE OFFICE	เป็นที่ทำงานและรับแขก		1	30	30	08.30-17.00
- CHAIR MAIN	อยู่ติดกับห้องผู้จัดการทั่วไป		1	4	4	08.30-17.00
- GENERAL MANAGER	ผู้จัดการฝ่ายห้องพัก		1	14	14	08.30-17.00
- SECRETARY	ผู้จัดการฝ่ายจัดเตียง		1	12	12	08.30-17.00
- GUEST RM. MANAGER	ผู้จัดการฝ่ายภัตตาคาร		1	16	16	08.30-17.00
- BANQUET MANAGER	ผู้จัดการฝ่ายชาย		1	16	16	08.30-17.00
- RESTAURANT MANAGER	ผู้จัดการฝ่ายประชาสัมพันธ์		1	16	16	08.30-17.00
- SALES MANAGER						
- P/R MANAGER						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้ใช้ประกอบการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 หนึ่งครั้งหนึ่งปี พึงสนใจที่ห้ามมิให้ตีแบบลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERA (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
- SECRETARY OFFICE	ที่ทำงานเลขานุการ	5	1	4	20	08.30-17.00
1.6.2 ACCOUNTING DEPT.	ฝ่ายบัญชีประกอบด้วยบริเวณต้อนรับ บริเวณทำงานและห้องคอมพิวเตอร์	4	1	0.3/GR	60	08.30-17.00
1.6.3 PERSONAL DEPT.	ประกอบด้วยบริเวณห้องทำงานและห้องอบรมพนักงาน	2	1	0.14/GR	28	08.30-17.00
1.6.4 SECURITY	บริเวณทำงานหัวหน้า รมภ.และผู้ช่วย	3	1	24	24	08.30-17.00
1.6.5 PURCHASTING DEPT	บริเวณทำงานฝ่ายจัดซื้อ	4	1	30	30	
1.6.6 CONFERENCE ROOM	ห้องประชุม		1	48	48	
1.6.7 STAFF TOILET	แยกชาย - หญิง		2	10.3	20.6	
CIRCULATION				20%	76	
				TOTAL	455	
1.7 GENERAL SERVICE DEPARTMENT						
1.7.1 HOUSE KEEPING DEPT.	เป็นห้องทำงานแม่บ้าน		1	0.06/GR	30	08.30-17.00
- HOUSE KEEPING OFFICE	ห้องซ่อมแซมเสื้อผ้า		1	0.09/GR	45	08.30-17.00
- SEWING & UNIFORM ATTING	ห้องเก็บ - แยกเครื่องแบบพนักงาน		1	0.10/GR	50	08.30-17.00
- UNIFORM ISSUE & STORAGE	ห้องเก็บผ้า		1	0.30/GR	147	08.30-17.00
- LINEN STORAGE	ห้องซักผ้า		1	0.60/GR	294	08.30-17.00
- LAUNDRY						

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS (m ²)	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA	TIME
- FLOWER ROOM	ห้องจัดดอกไม้		1	0.04/GR	20	08.30-17.00
1.7.2 STAFF SPACE						
- CONTROL TIME KEEPER	ตรวจสอบบุคคลเข้า-ออกและลงเวลา		1	0.05/GR	24.5	
- STAFF TOILET & LOCKER	แบ่งเป็นห้องเก็บเสื้อผ้าและห้องน้ำแยกชาย - หญิง		1	0.14/GR	42	
MAIL						
FEMALE						
- FIRST AID ROOM	ห้องปฐมพยาบาล		1	0.05/GR	25	
STAFF LOUNGE	ห้องพักผ่อนพนักงาน		1	12	12	
1.7.3 SERVICE ENTRANCE SECTION						
- LOADING AREA	บริเวณรับ-ส่งของ		1	0.06/GR	30	
- RECEIVE AREA	บริเวณตรวจรับของ		1	0.06/GR	30	
- MAIN STORAGE	ห้องเก็บของ		1	0.05/GR	25	
- GEBAGE ROOM	ห้องเก็บขยะ แยกเป็น 3 ส่วนคือ ส่วนเก็บขยะเปียก ขยะแห้ง และขวดเปล่า		1	0.02/GR	10	
CIRCULATION				20~	170.5	
				TOTAL	1023	

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNIT AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
1.8 MECHANICAL DEPARTMENT						
- ENGINEER OFFICE			1	30	30	08.30-17.00
- ENGINEER STORAGE			1	30	30	24HRS
- FUEL STORAGE			1	0.2/GR	98	24HRS
- TRANSFORMER VALUE			2	0.09/GR	45	24HRS
- GENERATOR ROOM			1	0.03/GR	15	24HRS
- PUMP ROOM			1	0.06/GR	30	24HRS
- AIR - CONDITION ROOM			1	1/GR	420	24HRS
- BOILER ROOM			1	0.54/GR	265	24HRS
- MAINTANANCE SHOP			1	0.2/GR	98	08.30-17.00
- GARDENER ROOM			1	0.2/GR	98	08.30-17.00
- FURNITURE STORAGE			1	0.225/GR	110	
- WATER SUPPLY	แยกเป็น 2 ส่วนส่วนงานและใต้อาคาร		1	ANALYSIS	64	24HRS
- WATER TREATMENT PLANT			1	ANALYSIS	250	24HRS
- CIRCULATION				20%	324.6	
				TOTAL	1947.6	

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USER	NO. OF UNIT	AREA/UNITS AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
2. ส่วนสำนักงาน						08.30-17.00
2.1 พื้นที่สำนักงาน		8-10	18	360	6480	
- พื้นที่ขนาดใหญ่		4-7	24	240	5760	
- พื้นที่ขนาดกลาง		4-7	8	120	960	
- พื้นที่ขนาดเล็ก				20%	2640	
CIRCULATION				TOTAL	15840	
2.2 ส่วนบริการ						
- โถงลิฟท์			1	6	6	
- ห้องรักษาความปลอดภัย			1	72	72	
- ห้องเก็บของรวม			1	16	16	
- ห้องเก็บขยะรวม			1	35	35	
- ห้องน้ำ-ส้วม			14	14	14	
2.3 EXHIBITION HALL						
CIRCULATION						
			1	324	324	
				20%	142.4	
				TOTAL	854.4	
3. ส่วนศูนย์การค้า						
3.1 ศูนย์การค้า DUTY FREE			1			

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USER	NO. OF UNITS	AREA/UNITS AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
3.1.1 ส่วนการขย พื้นที่ขย			1	5350	5350	
3.1.2 ส่วนบริการพนักงาน - LOCKER			1	45	45	
- ห้องน้ำส้วม			1	33	33	
3.1.3 ส่วนบริการศูนย์การค้า - ห้องน้ำ - ส้วม			1	90	90	
- ส่วนรับสินค้า			1	210	210	
- ห้องเก็บสินค้า			1	1200	1200	
3.1.4 ส่วนงานบริหาร ส่วนบริหารระดับสูง			1	25	25	
- ประธานกรรมการ			1	25	25	
- รองประธานกรรมการ			1	25	25	
- กรรมการผู้จัดการ			1	16	16	
- เลขานุการ			1	30	30	
- รับแขก			1	16	16	
ส่วนบริหารสำนักงาน - ผู้จัดการบริหารสำนักงาน			1	16	16	
- ผู้จัดการฝ่ายบุคคล			1	16	16	

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNITS AREA/ASERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
- หัวหน้าแผนกอบรม		1	1	16	16	
- หัวหน้าแผนกวิชาความสะอาด		1	1	16	16	
- พนักงานทำความสะอาด		25				
- ผู้ช่วยหัวหน้าแผนกอบรม		2	1	16	16	
- หัวหน้าวิชาความปลอดภัย		1	1	16	16	
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย		35				
- ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ		1	1	16	16	
- หัวหน้าแผนกทั่วไป		1	1	16	16	
- พนักงานผู้ช่วย		2		4	8	
- หัวหน้าแผนกสวัสดิการ		1	1	16	16	
- ผู้ช่วยแผนกสวัสดิการ		2		4	8	
- หัวหน้าแผนกช่าง		1	1	8	8	
- ช่างเทคนิคต่างๆ		10				
- ฝ่ายการเงินและการบัญชี						
- ผศก.ฝ่ายการเงินและการบัญชี		1		16	16	
- ผศก.ฝ่ายบัญชี		1		16	16	
- เลขานุการ		1		4	4	
- พนักงานบัญชี		50		60	60	
- ผศก.ฝ่ายการเงิน		1		16	16	

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNITS AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
เลขานุการ		1		4	4	
- หัวหน้าแคชเชียร์		1		12	12	
- รองหัวหน้าฝ่ายแคชเชียร์		1		8	8	
- หัวหน้าฝ่ายพัสดุ		1		12	12	
- รองหัวหน้าฝ่ายพัสดุ		1		6	6	
- พนักงาน		1		7	7	
ฝ่ายการตลาดและการขาย						
- ผก.ฝ่ายการตลาดและการขาย		1		16	16	
- ผก.ฝ่ายขายแต่ละชั้น		5	1	30	30	
- รองผู้จัดการฝ่ายขาย		5	1	15	15	
- พนักงานฝ่ายขายตามชั้น		200				
- หัวหน้าแผนก		1		16	16	
- ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก		2	1	16	16	
- ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ		1	1	16	16	
- ผก.ฝ่ายจัดซื้อภายในประเทศ		2	1	20	20	
- ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อต่างประเทศ		2	1	20	20	
- หัวหน้า STOCK		1		16	16	
- รองหัวหน้า		1		8	8	
- พนักงาน		1				

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุดเบล่งเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UNITS AREA/USERS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
ฝ่ายควบคุมและวางแผน		10		30	30	
- ผศก.ฝ่ายควบคุมและวางแผน		1	1	16	16	
- ผศก.ฝ่ายวางแผน		1	1	16	16	
- รองผู้จัดการฝ่ายวางแผน		1	1	8	8	
- เลขานุการ		1	1	8	8	
- แผนกวางแผน		3	1	36	36	
- แผนกวิจัย		3	1	36	36	
- ผศก.ฝ่ายโฆษณา		1	1	16	16	
- เลขานุการ		1	1	8	8	
- แผนกส่งเสริมการขาย		2	1	16	16	
- หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์		2	1	4	4	
- พนักงาน โอลิมปัสเรเตอร์		2	1	4	4	
- พนักงานประจําลิฟท์		4				
- หัวหน้าแผนกศิลป์		1		16	16	
- รองหัวหน้าแผนกศิลป์		1		30	30	
- พนักงานแผนกศิลป์		4	1	24	24	
- หัวหน้า-ส้วม			1	20	20	
				20%	1571	
				TOTAL	9426	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ต่อแหล่งอื่น และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/UAERS AREA/UNITS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
3.2 ร้านค้าย่อย		3	50	40	2000	
- ร้านค้า				20%	400	
- พื้นที่สัญจร				TOTAL	2400	
3.3 ศูนย์อาหาร		333	2	3.4	1132	
- พื้นที่รับประทานอาหาร		4	35	5	10	
- ตู้ขายเครื่องดื่ม				12	425	
- บุฟเฟ่ต์อาหาร				283	283	
- พื้นที่เก็บของ ล้างจาน				176	176	
- ห้องน้ำ-ส้วม				20%	405.2	
CIRCULATION				TOTAL	2431.2	
3.4 โรงภาพยนตร์				0.65	780	
- ที่นั่งชมภาพยนตร์		200	4	0.65	520	
- ที่นั่งชมภาพยนตร์		300	4	25	200	
- ห้องจำหน่ายตั๋ว			4	30	120	
- ห้องฉายภาพยนตร์			1		12	
- ห้องม้วนฟิล์ม			1		1	
- ห้องโถง		300		0.64		

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/USERS AREA/UNITS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
ส่วนบริการและพนักงาน 10% CIRCULATION				20% TOTAL	2407.68	
4. ส่วนบริการ			1	780	780	
4.1 ส่วนบริการทั่วไป			1	246	246	
ห้องเครื่อง CONDENSING			1	160	160	
ห้อง AHU.			1	150	150	
ห้องเก็บน้ำใต้ดิน			1	60	60	
GENERATOR ROOM			1	30	30	
TRANFORMER			1	30	30	
CONTROL ROOM			1	30	30	
ห้องพักตอนวิศวกร			1	8	8	
ห้องน้ำส้วม			1	40	40	
ห้องเก็บของอุปกรณ์			1	20	20	
สถานรับส่งของ			2	9	18	
ห้องเก็บขยะ			1	20	20	
ห้องควบคุมไฟฟ้า			1	9	9	
ห้องเครื่องสูบน้ำ			1	9	9	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ELEMENT	FUNCTION	NO. OF USERS	NO. OF UNITS	AREA/USERS AREA/UNITS (m ²)	TOTAL AREA (m ²)	TIME
- ห้องเก็บสื่อเพลง			1	6	6	
- ห้องเครื่องปรับอากาศ			1	80	80	
- ห้องบำบัดน้ำเสีย			1	140	140	
- ห้องซ่อมบำรุง			1	48	48	
CIRCULATION				20%	369	
				TOTAL	2214	
4.2 ส่วนบริการสำนักงาน						
- ห้องหนังสือ			1	16	16	
- ห้องโทรศัพท์			1	16	16	
- ห้องเก็บของ			1	6	6	
- ห้องคอมพิวเตอร์			1	80	80	
- ห้องน้ำดื่ม			1		12	
CIRCULATION				20%	26	
				TOTAL	156	
5. ส่วนจอดรถ						
- สำนักงาน 1 ชั้น/60 ตร.ม.			273	27.5	7507.5	
- ศูนย์การค้า 1 ชั้น / 20 ตร.ม.			428	27.5	11770	

การคำนวณหาพื้นที่จอดรถ มีวิธีคำนวณ 2 วิธี คือ คำนวณแยกหาในพื้นที่ใช้สอยแต่ละส่วน และ
คำนวณหาจาก พื้นที่ใช้สอยรวมทั้งโครงการ โดยถือเกณฑ์จำนวนมากเป็นหลัก

วิธีที่ 1

* ห้องพัก 100 ห้องแรก

30 ห้อง = 10 คัน

70 ห้อง (5 ห้อง/1 คัน) = 14 คัน

● ห้องพักที่เกิน 100 ห้องแรก

390 ห้อง (10 ห้อง/คัน) = 39 คัน

รวม 10+14+39 = 63 คัน

● ภัตตาคาร (พื้นที่ตั้งโต๊ะ) = 900 ตร.ม.

750 ตร.ม. (15 ตร.ม./คัน) = 50 คัน

150 ตร.ม. (30 ตร.ม./คัน) = 5 คัน

รวม 50+5 = 55 คัน

● ร้านค้า = 3210 ตร.ม.

20 ตร.ม./คัน = 160 คัน

● สำนักงาน = 9660 ตร.ม.

60 ตร.ม./คัน = 160 คัน

รวมจำนวนที่จอดรถ 63+55+160+160 = 438 คัน

วิธีที่ 2

จำนวนพื้นที่โครงการ (พื้นที่ใช้งาน) = 32739 ตร.ม.

120 ตร.ม./คัน = 273 คัน

สรุป

ใช้แบบที่ 2 ที่จอดรถ = 273 คัน

คิดเป็นพื้นที่ส่วนจอดรถ = 7508 ตร.ม.

SURVIVE PARKING ประกอบด้วยรถบรรทุกอาหาร 1 คัน

รถบรรทุกเครื่องคั้ม 1 คัน และรถขยะ 1 คัน รวม 3 คัน

คิด 60 ตร.ม./คัน = 120 ตร.ม.

สรุปพื้นที่จอดรถโครงการ

PUBLIC & STAFF PARKING 273 คัน = 7508 ตร.ม.

SURVIVE PARKING 3 คัน = 180 ตร.ม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารตัวอย่างสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปพื้นที่โครงการ**1. ส่วนโรงแรม**

- PUBLIC SPACE	=	10813.83	ตร.ม.
- GUEST ROOM	=	24074.4	ตร.ม.
- FOOD & BEVERAGE SPACE	=	3588.64	ตร.ม.
- RECREATION AREA	=	3043.2	ตร.ม.
- RETAIL SHOP	=	226	ตร.ม.
- ADMINISTRATION OFFICE	=	455	ตร.ม.
- GENERAL SERVICE DEPARTMENT	=	1023	ตร.ม.
- MECHANICAL DEPARTMENT	=	1947.6	ตร.ม.
- CAR PARK	=	7508	ตร.ม.

รวมพื้นที่ โรงแรมและที่จอดรถ = **39785** **ตร.ม.**

2. ส่วนสำนักงาน

- พื้นที่สำนักงาน	=	15840	ตร.ม.
- ส่วนบริการ	=	465.6	ตร.ม.
EXHIBITION HALL	=	388.6	ตร.ม.

รวมพื้นที่สำนักงาน = **16694** **ตร.ม.**

3. ส่วนศูนย์การค้า

- ศูนย์การค้า DUTY FREE	=	9426	ตร.ม.
- ร้านค้าย่อย	=	2400	ตร.ม.
- ศูนย์อาหาร	=	2431.2	ตร.ม.
- โรงภาพยนตร์	=	2407.68	ตร.ม.

รวมพื้นที่ศูนย์การค้า = **16665** **ตร.ม.**

4. ส่วนบริการ

- ส่วนบริการทั่วไป	=	2214	ตร.ม.
- ส่วนบริการสำนักงาน	=	156	ตร.ม.

รวมพื้นที่ส่วนบริการ = **2370** **ตร.ม.**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. ส่วนยอดครอ

- สำนักงาน 1 คับ/ 60 ตร.ม.	=	7507.5	ตร.ม.
- ศูนย์การค้า 1 คับ/ 20 ตร.ม.	=	11770	ตร.ม.
รวมพื้นที่ยอดครอด้านสำนักงานและศูนย์การค้า	=	19270	ตร.ม.
รวมพื้นที่โครงการทั้งหมด	=	94792	ตร.ม.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาและวิเคราะห์ระบบเทคนิคของโครงการ

1. ระบบโครงสร้างอาคาร

1.1 โครงสร้างส่วนใต้ดิน (SUB STRUCTURE)

1.1.1 ระบบฐานราก

ใช้ระบบฐานรากรองรับด้วยเสาเข็ม หยั่งลงไปจนถึงชั้นดินดานหรือชั้นทรายแน่นมาก จึงจะสามารถควบคุมให้การทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ที่สมควร

1.1.2 เสาเข็ม

ใช้เสาเข็มเจาะ เนื่องจากสามารถกำหนดขนาดเสาเข็มได้ใหญ่กว่า รับน้ำหนักได้มากกว่า ซึ่งจะทำให้ลดจำนวนเสาเข็มลงได้

2. โครงสร้างส่วนบน (SUPER - STRUCTURE)

2.1 TOWER

เลือกใช้ระบบ FLAT PLATE เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีการเสริมแรงในพื้นที่ด้วยระบบ POST - TENTIONED จะช่วยให้พื้นที่ได้รับน้ำหนักได้มากขึ้น รวมทั้งช่วงพาดที่กว้างขึ้นในการรับแรงกระทำในแนวนอน และได้ผนวกอาฟนึ่งรับแรงเฉือน ที่เป็น CORE ปิดในอาคาร ช่วยให้การต้านแรงในแนวนอน มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.2 PODIUM

ส่วนฐานอาคาร (PODIUM) ใช้ระบบ FLAT PLATE ที่มีการเสริมแรงที่พื้นด้วยระบบ POST TENTIONED

ส่วนห้องจัดเลี้ยงและห้องประชุม มีขนาดและความสูงมากกว่าปกติ ใช้โครงสร้างหลังคาเป็น STEEL TRUSS

ส่วนโถงทางเข้าและล็อบบี้ ใช้โครงสร้างที่มีน้ำหนักเบา เช่น STEEL FRAME มุงด้วยกระจกตัดแสง เป็นต้น

ส่วนอาคารจอดรถ ใช้ระบบ FLAT PLATE เสริมแรงระบบ POST TENTION เช่นเดียวกับพื้นที่อาคารส่วนล่างทั่วไป

ระบบลิฟท์ของโรงแรม

1. จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในอาคาร		
1.1 พื้นที่อาคารทั้งหมด	=	32,097 (10.76)
	=	345363.72,
	=	345,364 ตร.ม.
หรือ	=	345,364
		120
	=	2,878 ตร.ม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ 1.2 จำนวนผู้โดยสารใช้งานเพื่อการศึกษาค่า 1.7 x ห้องนอน อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$= 1.7 \times 490$$

$$= 833 \text{ คน}$$

2. หาประสิทธิภาพของลิฟท์ทั้งหมดใน 5 นาที (T.H.C.)

2.1 HC ใช้ 15 %

2.2 ผู้โดยสาร 100 คน ในเวลา 5 นาที พาไปได้ 15 คน

$$\text{ผู้โดยสาร 850 คน ในเวลา 5 นาที พาไปได้} = \frac{15(833)}{100}$$

100

$$= 124.95$$

$$= 125 \text{ คน}$$

หรือ $= \frac{2,876 \times 15}{100}$

100

$$= 431.4$$

$$= 432 \text{ คน}$$

3. กำหนดขนาดลิฟท์และความเร็ว

3.1 ใช้ลิฟท์ขนาด 2,500 ปอนด์ / 17 คน

3.2 ใช้ความเร็ว 1,000 ฟุต / นาที

4. ระยะเวลาในการวิ่งครบรอบ (RT.)

4.1 จากตารางกราฟที่ 42 จะได้ RT. = 62 วินาที

5. หาประสิทธิภาพของลิฟท์เครื่องเดียวในเวลา 5 นาที (SHC.)

5.1 สูตร SHC. = $\frac{300(17)}{62}$

62

$$= 82.25$$

$$= 83 \text{ คน}$$

6. หาจำนวนลิฟท์

6.1 สูตร $N = \frac{THC.}{SHC.}$

SHC.

$$= \frac{125}{83} \text{ หรือ } 432$$

$$= 1.506 \text{ หรือ } 83$$

$$= 2 \text{ ตัว} \quad = 3.2 = 6 \text{ ตัว}$$

$$= 2 \text{ ตัว}$$

1. โรงแรมชั้น 1 การรอลิฟท์ 400-60 วินาที

2. โรงแรมชั้น 1 ประสิทธิภาพการพาผู้โดยสารในเวลา 5 นาที
อาคารการค้าในเมือง 12-15 %

3. การหาจำนวนผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่คำนวณไว้สำหรับ 90 - 100 ตร.ม./คน หรือ 8.4 - 9.3 ตร.ม./คน

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- โรงแรม 1.7 คน/ห้องนอน
- 4. ประสิทธิภาพการใช้ลิฟท์ 0 – 10 ชั้น ประมาณ 85% ของทั้งหมด
- 5. ขนาดความเร็วลิฟท์
 - อาคารขนาดใหญ่ 3,500 ปอนด์ / 23 คน / ความเร็ว 800 – 1,000 ฟุต/นาที
 - โรงแรม 2,500 ปอนด์ / 17 คน / ความเร็ว 1,000 ฟุต/นาที

ระบบลิฟท์สำนักงาน

1. หาจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในอาคาร
 - 1.1 พื้นที่อาคารทั้งหมด = กว้าง x ยาว x สูง x 10.76

$$= 16,048 \times 10.76$$

$$= 172,676.48$$

$$= 172,677 \text{ ตร.ฟ.}$$
 - 1.2 จำนวนผู้โดยสารจากตารางที่ 39 ใช้ 15%

$$\text{จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด} = \frac{172,677}{100} \times 15\%$$

$$= 1,728 \text{ คน}$$
2. หาประสิทธิภาพของลิฟท์ทั้งหมดในเวลา 5 นาที (THC.)
 - 2.1 HC. จากตารางที่ 38 ใช้ 15%
 - 2.2 ผู้โดยสาร 100 คนในเวลา 5 นาที พาไปได้ 15 คน

$$\text{ผู้โดยสาร 861 คนในเวลา 5 นาที พาไปได้} = \frac{15(1,728)}{100}$$

$$= 259.2$$

$$= 260 \text{ คน}$$
3. กำหนดขนาดลิฟท์และความเร็ว
 - 3.1 จากตารางที่ 37 ใช้ลิฟท์ขนาด 3,500 ปอนด์ บรรทุกเต็มที่ 23 คน
 - 3.2 จากตารางที่ 41 ใช้ความเร็ว 800 – 1000 ฟุต/นาที
4. หาเวลาในการวิ่งครบรอบ (RT.)
 - 4.1 จากตารางกราฟที่ 42 จะได้ RT. = 72 วินาที
5. หาประสิทธิภาพของลิฟท์เครื่องเดียวในเวลา 5 นาที (SHC.)
 - 5.1 สูตร
$$N = \frac{THC}{SHC}$$

$$= \frac{260}{96}$$

$$= 2.7$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในสำนักงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบลิฟต์ศูนย์การค้า

1. หาดำเนินการผู้โดยสารทั้งหมดในอาคาร
 - 1.1 พื้นที่อาคารทั้งหมด = 5,350 (10.76)
100
= 575.6
= 576 คน
2. หาประสิทธิภาพของลิฟต์ทั้งหมดในเวลา 5 นาที (THC.)
 - 2.1 HC. ใช้ 15%
 - 2.2 ผู้โดยสาร 100 คนในเวลา 5 นาทีพาไปได้ 15 คน
ผู้โดยสาร 7,328 คนในเวลา 5 นาทีพาไปได้ = $\frac{15(576)}{100}$
= 86.4
= 87 คน
3. กำหนดขนาดลิฟต์และความเร็ว
 - 3.1 ใช้ลิฟต์ขนาด 3,500 ปอนด์ บรรทุกเต็มที่ 23 คน
 - 3.2 ใช้ความเร็ว 800 – 1000 ฟุต/นาที
4. หาดำเนินการในการวิ่งครบรอบ (RT.)
 - 4.1 จากตารางกราฟที่ 42 จะได้ RT. = 72 วินาที
5. หาประสิทธิภาพของลิฟต์เครื่องเดียวในเวลา 5 นาที
 - 5.1 สูตร SHC. = $\frac{300P}{PR}$
= $\frac{300(23)}{72}$
= 95.8
= 96 คน
6. หาดำเนินการลิฟต์
 - 6.1 สูตร N = $\frac{THC}{SHC}$
= $\frac{87}{96}$
= 0.98
= 1 ตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบปรับอากาศ

ใช้ระบบ CENTRAL CHILLED WATER - SYSTEM ชนิด WATER COOLED WATER CHILLER ที่ใช้ในโครงการแบ่งประเภทการจ่ายลม 2 ลักษณะ คือ

1. ส่วนห้องพักโรงแรมจ่ายความเย็นโดยใช้ FAN COIL UNIT (คิดได้เพดาน)
2. ส่วนอื่นๆ เช่น โถงทางเข้า ล็อบบี้ เคาท์ ห้องประชุมจัดเลี้ยง ภัตตาคาร สำนักงานบริหาร ร้านค้า สำนักงานให้เช่าและอื่นๆ จ่ายความเย็นโดยใช้ AIR HEADING UNIT และ AIR HANDING UNIT เป่าลมเย็นไปตามท่อ (AIR DUCT) ซึ่งเชื่อมโยงกันเป็น NET WORK และมีช่องเป่าลมเย็น DIFUSERO อยู่กระจายไปในส่วนที่ต้องการต่างๆ

อุปกรณ์ควบคุมการทำงานของเครื่องปรับอากาศ

เพื่อการประหยัดพลังงาน ได้ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการทำงานของเครื่องปรับอากาศ ภายใต้การควบคุมของ MICROPROCESSOR โดยมี CAROLICOMPUTER เป็นตัววัดปริมาณน้ำเย็นและวัดความแตกต่างอุณหภูมิของน้ำเย็นแล้วส่งผลไปที่ PARAMATRIX SEQUENCECONTROLLER ซึ่งจะเป็นตัวกำหนด CHILLER ให้ทำงานเหมาะสมกับความต้องการในระบบ

การระบายอากาศ

ส่วนห้องพักใช้วิธีหมุนเวียนอากาศกลับมายังตัว FAN COIL UNIT และจะระบายอากาศจากบางส่วนของอากาศที่หมุนเวียนกลับมาดังกล่าวออกสู่อากาศภายนอก และดูดเอาอากาศบริสุทธิ์จากภายนอกเข้ามาในส่วนสาธารณะอื่นๆ ใช้วิธีหมุนเวียนอากาศกลับมายัง AIR RETURN DUCT รวมถึงในบางส่วน

1. การคำนวณระบบปรับอากาศส่วน HOTEL

1.1 ปริมาณการใช้ระบบปรับอากาศ

- ADMINISTRATION DEPT.	=	120 X 3.5	
	=	420	ตร.ม.
- PUBLIC AREA	=	690 X 3.5	
	=	2415	ตร.ม.
- GUEST ROOM	=	7950 X 2.4	
	=	19080	ตร.ม.
- FOOD & BEVERAGE DEPT.	=	810 X 35.5	
	=	28755	ตร.ม.
- RECREATION AREA	=	2160 X 3.5	
	=	7560	ตร.ม.
TOTAL	=	58230	ตร.ม.

ดังนั้นส่วน HOTEL OFFICE ใช้ปริมาณระบบปรับอากาศ (30 ตร.ม./ตัน) = 1941 ตัน

1.2 ต้องใช้ COOLING TOWER ขนาด 800 ตัน ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 7.6 ม. สูง 5.8 นน.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1.3 ห้องเครื่องปรับอากาศ MACHINE ROOM ขนาด 700 ตร.ม.
- 1.4 ห้องเครื่องเป่าลมเย็น AIR HANDING UNIT ติดตั้งแยกตามพื้นที่ในแต่ละชั้น หรือตามแต่ละส่วนที่ค้องมีห้อง A.H.U.

ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง

แบ่งออกเป็น 5 ระบบ ดังนี้

1. ระบบการจ่ายพลังงานไฟฟ้า
 - ระบบไฟฟ้าแรงสูงใช้ 3 เฟส 3 สาย
 - ระบบไฟฟ้าแรงต่ำใช้ 380/220 อ. 3 เฟส 4 สาย
 - การนำไฟฟ้ากำลังเข้าอาคาร โดยเดินในท่อ CONDUIT ฝังในดิน และเดินตรงไปห้องไฟฟ้าโรงแรม
 - เมื่อไฟฟ้าแรงสูงจาก MAIN เข้ามาจะส่งผ่านหม้อแปลง 2 ชุด เป็นระบบไฟฟ้าแสงสว่างและไฟฟ้ากำลัง
 - การจ่ายจ่ายกระแสไฟฟ้าในอาคารแต่ละชั้น จ่ายโดย TAPE OFF ออกจาก BUS DUCT RISER เข้าแผงจ่ายไฟย่อยแต่ละชั้น
2. ระบบการควบคุม
 - ระบบไฟฟ้าแรงสูงใช้ HV. FUSE LOAD BRAKE SWITCH
 - ระบบไฟฟ้าแรงต่ำ ใช้ฟิวส์และสวิตช์อัตโนมัติ
 - การควบคุมแต่ละชั้นที่จุด TAPE OFF จะมีฟิวส์ที่แผงสวิตช์จ่ายไฟประจำชั้นจะมี PROJECTIVE CURDUIT ฝังใน MAIN ติดตอน และใช้ MAIN TAPE OFF เป็นสวิตช์ติดตอนวงจรย่อย
3. ระดับการเดินสาย

เดินในท่อร้อยสายชนิดเหล็กอบสังกะสี ฝังกับเนื้อคอนกรีตพื้น ผัน หรือซ่อนไว้ตามผนัง หรือฝ้าเพดาน เป็นต้น
4. ระบบไฟฟ้าฉุกเฉิน
 - มีเครื่องจ่ายไฟฟ้าฉุกเฉิน สำหรับจ่ายไฟฟ้า แสงสว่าง และไฟฟ้ากำลังบางชนิด โดยมีสวิตช์หม้อแปลงควบคุม
 - ระบบไฟฟ้าฉุกเฉินสำรอง จากแบตเตอรี่สำรองเมื่อเครื่องปั่นไฟขัดข้อง หรือขณะระอเครื่องทำงาน
5. อุปกรณ์ติดตั้งพิเศษเพื่อช่วยในการประหยัดพลังงาน

อุปกรณ์ติดตั้งภายในห้องรับแขก เป็นอุปกรณ์สำหรับควบคุมการทำงานของระบบไฟฟ้าภายในห้องพักแขก ให้เปิดหรือปิดโดยแขกผู้มาพัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบโทรศัพท์

เลือกใช้ระบบ PMBX OR PMX ซึ่งหมุนโดยตรงและใช้ต่อแบบระบบอัตโนมัติ โดยแยกผู้ใช้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1. แยกที่มาพัก ต่อสายนอก เรียกทางไกลผ่านโอเปอร์เรเตอร์
2. ฝ่ายบริหาร ต่อสายนอก เรียกเข้า โดยระบบอัตโนมัติ
3. ฝ่ายบริการ เรียกเข้าออกผ่านระบบโอเปอร์เรเตอร์

ระบบประชาสัมพันธ์และเพลง

1. ส่วนทำงานทั่วไป เป็นระบบทำงานควบคุม 2 ส่วน ส่วน FRONT OF THE HOUSE ให้การประชาสัมพันธ์และเสียงเพลงแก่แขก ส่วน BACK OF THE HOUSE บริการเรียกพนักงานและเสียงเพลง
2. การทำงานเฉพาะเขต คิดตั้งในส่วนที่ต้องการโดยเฉพาะ เช่น BANQUET HALL RESTAURANT COFFEE SHOP COCKTAIL LOUNGE เป็นต้น

ระบบป้องกันฟ้าผ่า

ใช้ระบบดูดประจุไฟฟ้า เพราะการทำงานมีประสิทธิภาพแน่นอน มีความปลอดภัยและราคาถูก ระบบดูดประจุไฟฟ้าจากฟ้าผ่าที่ใช้ในโครงการ วิธีที่ดีและปลอดภัยที่สุดในปัจจุบัน คือ วิธีของพาราเดย์ ตัวหลักคือฟ้าผ่าที่ทางสายไฟฟ้ากับสายนำลงดิน เพื่อใช้เป็นตัวนำไฟฟ้าผ่านลงสู่รากสายดิน และถ่ายทอดประจุไฟฟ้าลงสู่ดินอีกทอดหนึ่ง สายนำดินต้องเป็นโลหะที่นำประจุไฟฟ้าได้ดี เช่น เงิน และทองแดง เป็นต้น

ระบบป้องกันอัคคีภัย

แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1. การป้องกันการเกิดเพลิงไหม้
กำหนดให้มีศูนย์ควบคุมและสั่งการเกี่ยวกับอัคคีภัย อยู่บริเวณส่วนกลาง สามารถติดต่อกับส่วนบริหาร โดยมีเจ้าหน้าที่รักษาการตลอด 24 ชั่วโมง
2. การเตือนภัยเมื่อเกิดเพลิงไหม้
การแจ้งสัญญาณเตือนอัคคีภัยอาจเป็นในรูปของสัญญาณและแสง เช่น กระดิ่ง หลอดไซเรน ไฟสัญญาณ เป็นต้น

ระบบสุขาภิบาล แบ่งออกเป็นดังนี้

1. ระบบน้ำประปา

สำหรับโครงการเป็นอาคารที่มีความสูงหลายชั้น แรงดันของน้ำในท่อจึงไม่พอ จึงจำเป็นต้องใช้เครื่องสูบน้ำ จากถังเก็บน้ำใต้ดินไปยังถังเก็บน้ำซึ่งอยู่เหนือเขตการจ่ายน้ำ 4.50 - 6.00 ม. เพื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประหยัดพลังงานโดยปล่อยน้ำลงชั้นต่างๆ โดยอาศัยแรงดึงดูดของโลก (เป็นระบบการจ่ายน้ำแบบ
ถึงสูง)

การทำน้ำร้อนมี 2 ระดับ คือ

1. การทำน้ำร้อนประมาณ 34 องศาเซลเซียส ใช้ในการอาบน้ำและล้างมือ
 2. การทำน้ำร้อนจนเดือดเป็นไอ 100 องศาเซลเซียส ใช้ในการซักล้าง ทำอาหาร
- การทำน้ำร้อนทั้ง 2 ระบบ มีวิธีการต่างๆ ไป คือ

1. การใช้ BOILER ใช้พลังงานจากน้ำมันเตา
2. การใช้พลังงานแสงอาทิตย์

ระบบบำบัดน้ำเสีย

ใช้ระบบตะกอนเร่ง (ACTIVATE SLUDGE)

การคำนวณหาปริมาณน้ำเสีย

ปริมาณน้ำเสีย คิด 65 – 90 % ของน้ำใช้จริง/วัน

- | | | | |
|---------------------------|---|---------------------|---------------|
| 1. ปริมาณน้ำใช้ส่วน HOTEL | = | 140.5 | ตร.ม./วัน |
| ดังนั้นปริมาณน้ำเสีย | = | 140.5×0.90 | = 126.5 ตร.ม. |
| คิดเป็นพื้นที่ก่อสร้าง | = | 64 | ตร.ม. |
| ความสูงห้องสุทธิ | = | 2 | ตร.ม. |

ระบบการจ่ายแก๊สหุงต้ม

ใช้ระบบเดินท่อจากถังเก็บไปยังเตาโดยใช้ PRESSURE REGULATING VALVE เป็นตัวปรับแรงดัน
ของแก๊สตามอุปกรณ์แต่ละชนิด และเดินท่อตามผนังเครื่องครัว

ระบบการจ่ายเชื้อเพลิงเหลว

ใช้แบบฝังไว้ใต้ดิน เพื่อความปลอดภัยส่วนรองรับตัวถังเก็บเชื้อเพลิง จะสร้างเป็น โครงสร้างเดียวกับ
อาคาร เพื่อป้องกันปัญหาการทรุดตัวของอาคาร ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายที่ท่อน้ำเชื้อเพลิงได้ โดยแยกถังเก็บ
เป็น 2 ถัง ให้ถังย่อยอยู่ใกล้กับห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ส่วนถังเก็บใหญ่อยู่ภายนอกอาคารและสามารถ นำรถ
บรรทุกเชื้อเพลิงเข้ามายังจุดที่ติดตั้งได้โดยสะดวก

ระบบกำจัดขยะ

วิธีการทิ้งขยะ เลือกใช้การขนย้ายทางลิฟท์บริการโดย MAID จะทำการรวบรวมขยะจากห้องพักไปไว้ที่
ห้องรวมขยะในแต่ละชั้น จากนั้นจึงย้ายผ่านทางลิฟท์บริการไปยังห้องเก็บขยะ รอกการขนย้ายต่อไป

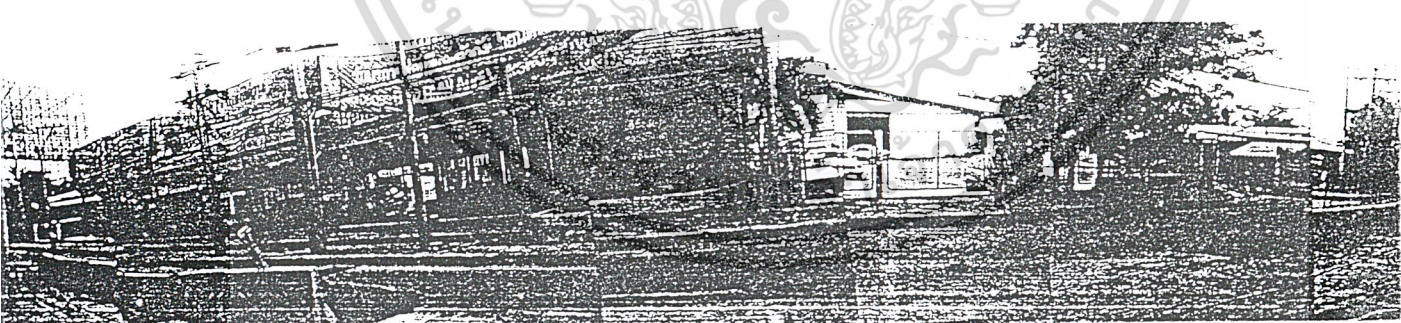
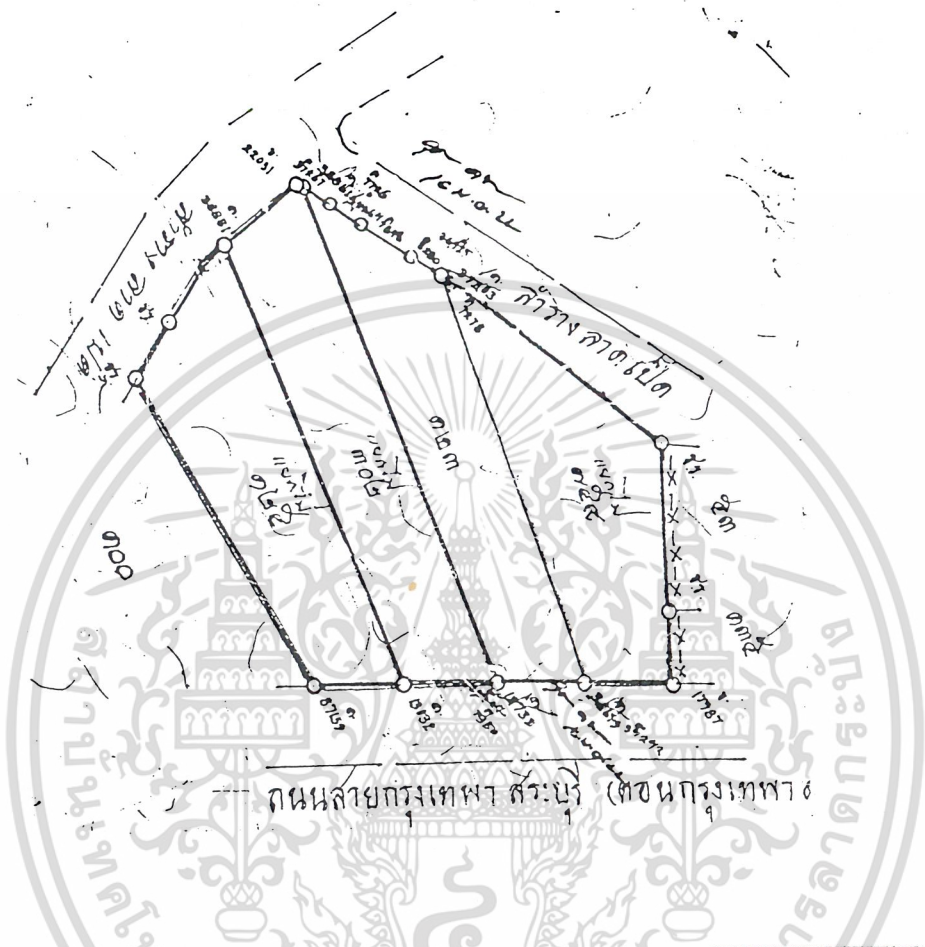
ห้องรวมขยะ (GABAGE ROOM) แยกเป็น 3 ส่วน คือส่วนเก็บขยะเปียก ซึ่งเป็นระบบปรับอากาศ
เพื่อช่วยลดการเน่าเปื่อยและกลิ่น ส่วนเก็บขยะแห้ง และขุดปลีตา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

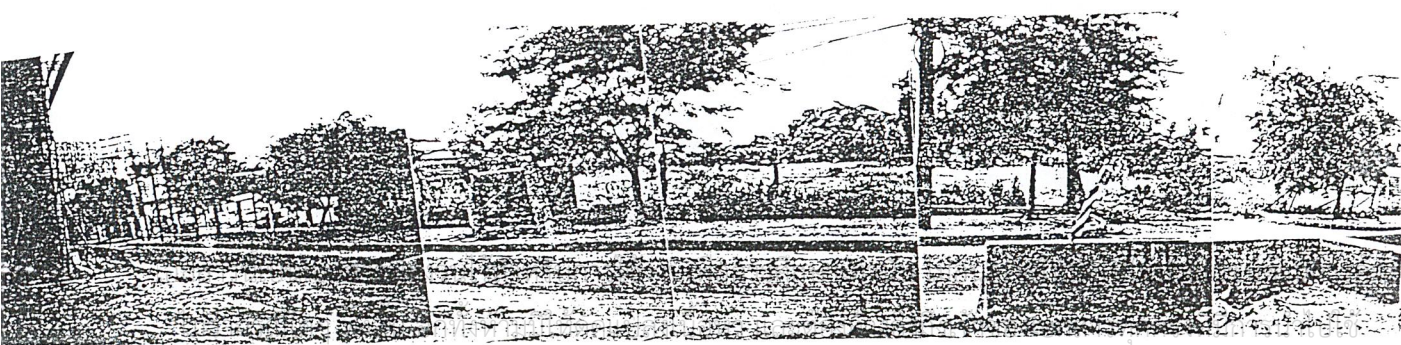
3.6 การวิเคราะห์รายละเอียดที่ตั้งโครงการ

3.6.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่ตั้งอยู่ที่เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ประมาณ 40 ไร่ ทางด้านทิศเหนือติด ตำราวงลาดเปิด ทางทิศใต้ ติดถนนทางเข้าหมู่บ้านวังทอง ทางทิศตะวันออก ติดถนนวิภาวดีรังสิต ทางทิศตะวันตกติดตำราวงลาดเปิด

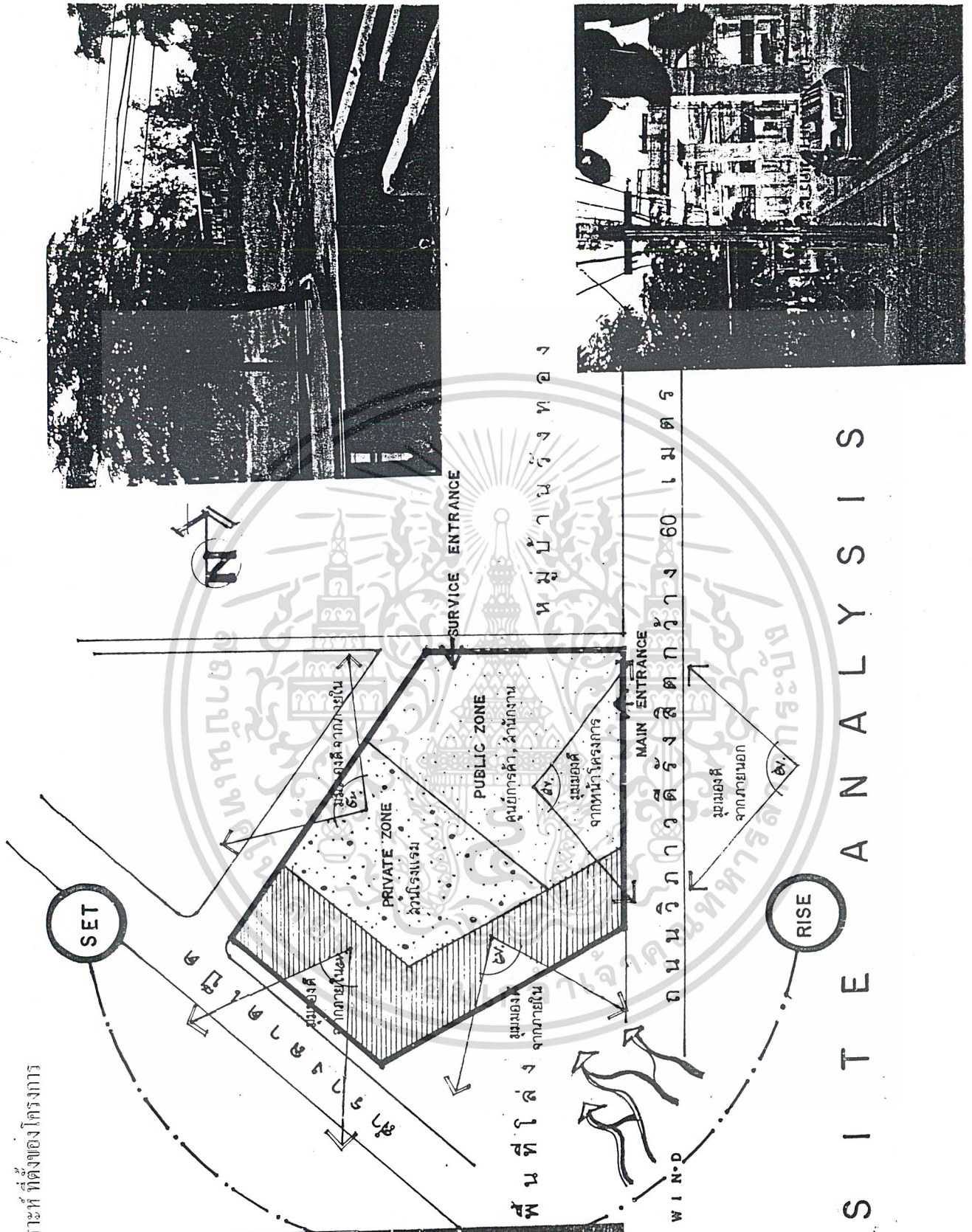


ภาพด้านหน้า ที่ตั้งโครงการ



ภาพด้านหน้า ที่ตั้งโครงการ

4.4 ภาพแสดงการวิเคราะห์ที่ตั้งของโครงการ



S I T E A N A L Y S I S

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับ... ผู้อ่านอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า... เจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของโครงการ

ZONING

1. บริเวณทางเข้าสู่โครงการ

จัดวางผังอาคารให้อาคารประชาชนคือ โรงแรม ดอยรันไปอยู่ด้านในสุด เพราะมี Function ที่ต้องการความสงบเป็นส่วนตัวมากที่สุด ในส่วนของสำนักงานและศูนย์การค้าอยู่ถัดขึ้นมาในด้านหน้า เพราะเป็น Function ที่ต้องการติดต่อกับสาธารณะมากที่สุด ต้องมีการติดต่อกับที่สะดวกสบายมากที่สุด และต้องมีมุมมองที่คี่ที่สุดจากภายนอก จึงจำเป็นต้องเปิด Space ด้านหน้าให้มาก เพื่อเป็นลานกิจกรรม และนำน้ำมาช่วยในการนำสายคาเข้าสู่อาคาร อีกทั้งยังเป็นที่ดีสำหรับพักผ่อนหย่อนใจได้อีกด้วย

2. ส่วนศูนย์การค้า

แบ่งเป็น 4 Zone ส่วนแรก คือ

■ ศูนย์การค้าและ Duty Free

ประกอบด้วยส่วนบริหาร บริการสำนักงาน การเงิน การตลาด และฝ่ายควบคุมวางแผนงานต่างๆ ส่วนของศูนย์การค้า Local จะอยู่ชั้นล่าง ส่วนสินค้า Duty Free นั้นอยู่ด้านบนแบ่งเป็นสัดส่วนอย่างชัดเจน เพราะจำกัดประเภทของผู้ใช้โครงการในส่วนของผู้ที่มาสปอร์ตเท่านั้น ที่สามารถซื้อของใน Duty Free ได้

■ ร้านค้าย่อย

จัดให้อยู่ในบริเวณ Open Space ส่วนกลางของอาคาร เพราะเป็นส่วนที่สามารถเห็นได้ชัดเจนจากด้านล่าง ทำให้อาคารดูมีชีวิตชีวา

■ ศูนย์อาหาร

จัดให้อยู่ชั้นล่างเพื่อให้เข้าถึงได้ง่าย สะดวกและสามารถให้บริการได้ทั้งผู้มาใช้โครงการ และบุคคลภายนอกสามารถเข้ามารับประทานอาหารได้สะดวก

■ โรงภาพยนตร์

จัดให้อยู่ในชั้นบนสุดของอาคาร เพราะเป็นส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัว เนื่องจากต้องใช้เนื้อที่มาก มีเสียงดัง และมีความพลุกพล่านของผู้คนในขณะที่ก่อนเข้าโรงภาพยนตร์ และหลังจากการชมภาพยนตร์

178

3. ส่วนสำนักงาน

■ พื้นที่สำนักงาน

มีอยู่ 3 ขนาด คือ ใหญ่ กลาง และเล็ก ในแต่ละ Floor จะจัดให้มีสำนักงานทุกขนาดอยู่ในทุกชั้น เพื่อความสมดุลย์ และความสามารถในการจัดพื้นที่ใช้สอยของอาคาร

■ ส่วนบริการ

จัดให้อยู่ในบริเวณ Core ลิฟท์ ซึ่งอยู่ในส่วนกลางของอาคาร สำนักงาน เพื่อความสะดวกในการบริการ

■ ส่วนแสดงสินค้า

จัดให้อยู่ในโถงด้านล่างของอาคาร เพราะสะดวก เหมาะแก่การแสดงสินค้า

4. ส่วนโรงแรม แบ่งเป็น 6 Zone คือ

แยกสักรีนเป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

■ ส่วนสาธารณะ

ประกอบด้วย Lobby Lounge Front Office เก็บกระเป๋า ฯลฯ จัดให้อยู่ชั้นหน้าสุดในด้านล่าง เพราะเป็นส่วนที่ต้องติดต่อกับภายนอก

■ ส่วนห้องพัก

เป็นส่วนที่ต้องการความเป็นส่วนตัว จึงจัดให้อยู่แยกกับส่วนสาธารณะอย่างเป็นเอกเทศ

■ ส่วนบริการสาธารณะ

ประกอบด้วย ภัตตาคาร สระน้ำ กีฬา ร้านค้า ฯลฯ จัดให้อยู่ในส่วนกลางที่สามารถติดต่อกับทั้งส่วนสาธารณะและส่วนห้องพัก

■ ส่วนสำนักงาน

จัดให้อยู่ด้านล่างของอาคาร ให้เหมาะแก่การติดต่อกับภายนอก

■ ส่วนบริการ

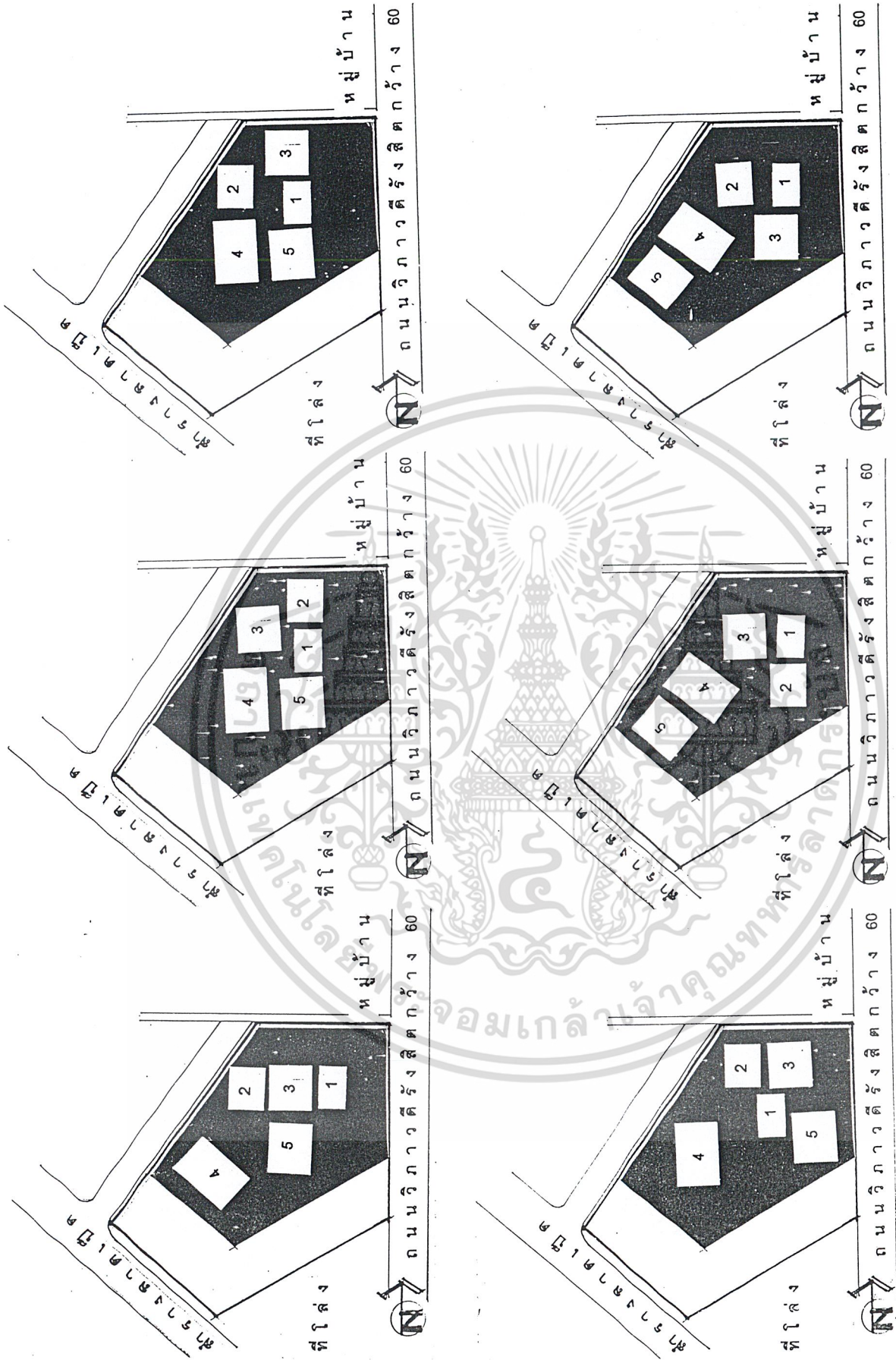
ประกอบด้วย ส่วนแม่บ้าน เก็บผ้า ซักรีด ฯลฯ จัดให้อยู่บริเวณชั้นใต้ดิน เพราะเป็นบริเวณที่ส่งกลิ่นเสียงรบกวน และเป็นส่วนที่มีการสัญจรพลุกพล่าน บางครั้งไม่น่าดู เช่น เก็บขยะต้องมีทาง Circulation ของพนักงาน โดยเฉพาะจากส่วนใต้ดินไปสู่ส่วนต่างๆของอาคาร

■ ส่วนห้องเครื่อง

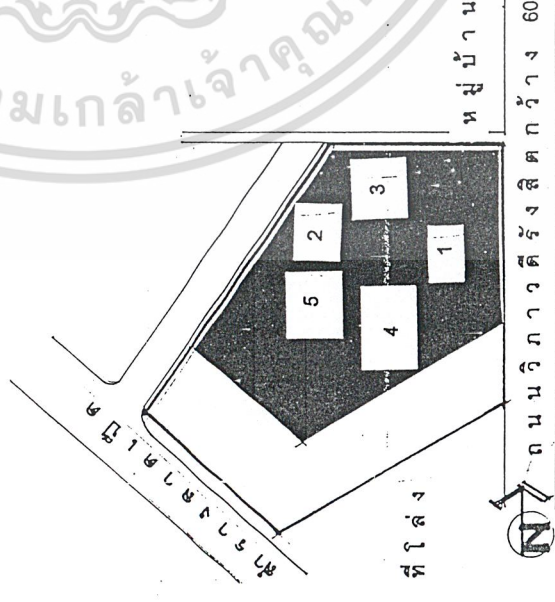
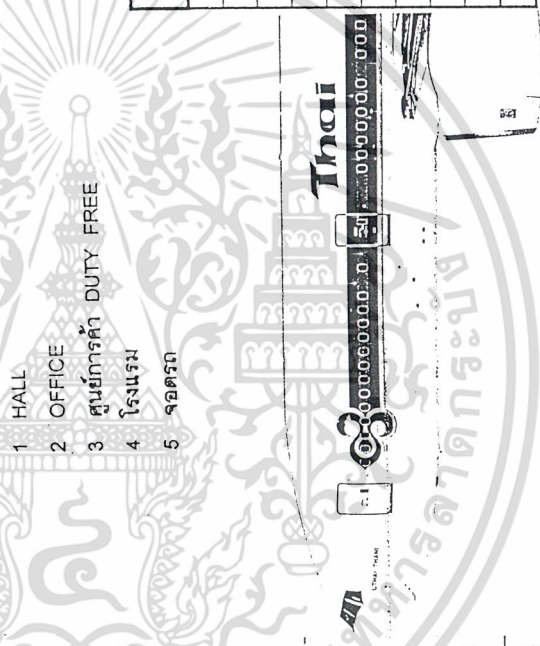
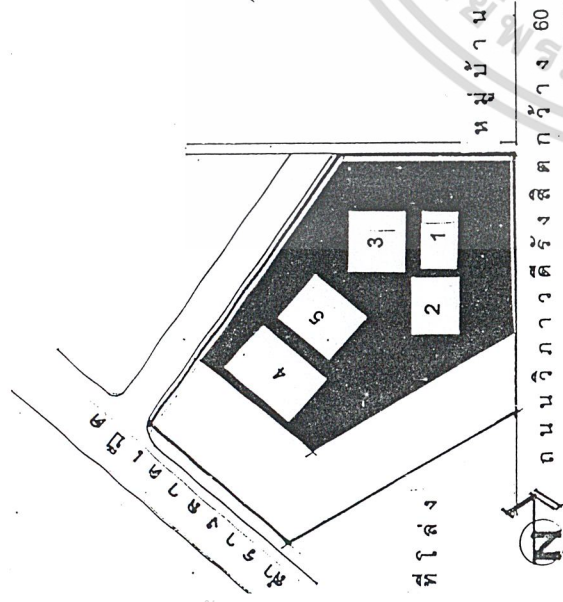
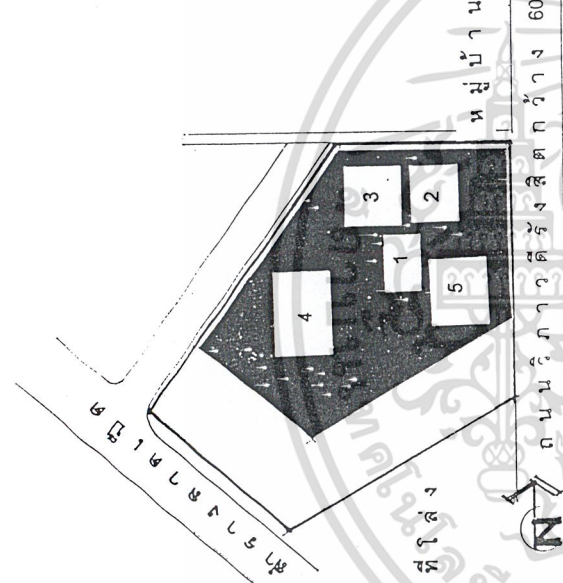
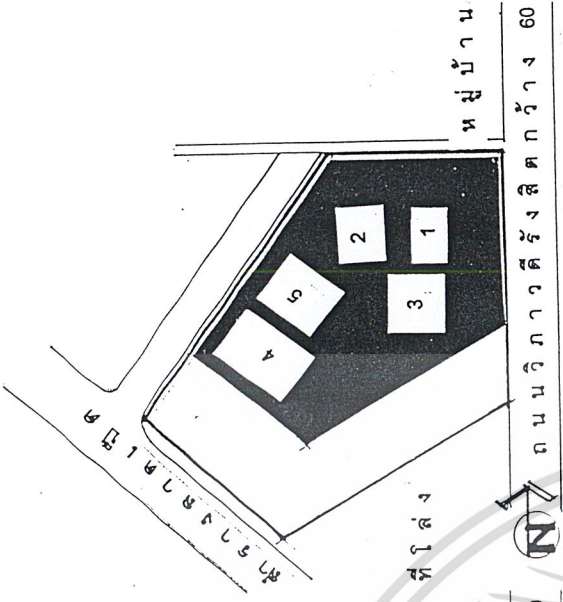
จัดให้อยู่ชั้นใต้ดินใกล้กับส่วนใต้ดิน และสามารถติดต่อกับส่วนแม่บ้านได้

5. ส่วนที่จอดรถ

ประกอบด้วยที่จอดรถของโรงแรม สำนักงาน และศูนย์การค้า ที่จอดรถแบ่งเป็น 2 ส่วน คือภายในและภายนอกอาคาร ภายนอกอาคารจะกระจายอยู่ตามส่วนต่างๆที่เหมาะสม และสะดวกในการสัญจร ภายในอาคารจะแบ่งตาม Function ในอาคารจอดรถชั้น 1-2 จะเป็นส่วนจอดรถของศูนย์การค้า ชั้น 3-4 เป็นส่วนจอดรถของสำนักงาน ชั้น 5-6 เป็นส่วนจอดรถของโรงแรม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ห้องพิจารณาในการเลือกตั้งกรรมการกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ห้องพิจารณา	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
การเข้าถึง	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2
การบริการ	2	2	1	2	2	1	3	2	3	2
เสียงรบกวน	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ความร่มรื่น	2	3	2	2	2	1	3	3	1	2
สภาพแวดล้อม	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
มุมมอง	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2
ความปลอดภัย	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2
การยกย่องในเอกสาร	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1
การปรับปรุง	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
รวม	19	18	15	17	17	15	20	15	17	16

1 = ไม่ดี 2 = พอใช้ 3 = ดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับที่ตั้งโครงการ

บริเวณที่ตั้งโครงการนี้อยู่ในเขตพาณิชย์กรรม และชุมชนของกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินจึงเกี่ยวข้องกับเทศบัญญัติ หลายฉบับ คือ พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และประกาศกรุงเทพมหานคร มีสาระสำคัญที่มีผลต่อรูปทรงภายนอกอาคารดังนี้

การศึกษากฎหมาย เทศบัญญัติ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

- พระราชบัญญัติอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องอาคารจอดรถยนต์ พ.ศ. 2521
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องข้อกำหนดลักษณะแบบของบันไดหนีไฟ และทางหนีไฟทางอากาศของอาคาร

ไฟทางอากาศของอาคาร

- พระราชบัญญัติอาคารชุด
- ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ

เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ แบ่งออกเป็น

1. RUNWAY STRIPS
2. TRANSITIONAL SURFACE
3. INNER HORIZONTAL SURFACE
- *4 CONICAL SURFACE
- *5 INSTRUMENT APPROACH SURFACE

(จะกล่าวรายละเอียดเฉพาะ (*) ซึ่งเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)

1. CONICAL SURFACE ได้แก่ พื้นที่ต่อจาก INNER HORIZONTAL SURFACE ลาดเอียงจากขอบนอก ในอัตราส่วน 20 : 1 หรือ 5 % จนกระทั่งสูงกว่าระดับของ INNER HORIZONTAL SURFACE เท่ากับ 145 เมตร

ขนาดของ CONICAL SURFACE

- ด้านยาวขนานไปกับ INNER HORIZONTAL SURFACE
- ด้านกว้าง ขนานไปกับ INNER HORIZONTAL SURFACE รัศมี 2,000 ม.
- ระยะสูงอนุญาติ ให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด เท่ากับ 145 ม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. APPROCH SURFACE ได้แก่ พื้นที่แนวตรงออกจากหัวทางวิ่งออกไปเพื่อใช้สำหรับอากาศยาน บินร่อนลง

ขนาดของ APPROCH SURFACE

- ความยาว มีความยาวจาก RUNWAY STRIPS ไปจนถึงระยะ 15,000 ม.

โดยแบ่งเป็น

ระยะที่ 1 จากหัวทางวิ่งออกไปหาระยะ 3,000 เมตร ความลาดเอียง 2 %

ระยะที่ 2 ต่อจากรยะที่ 1 ออกไป 3,600 เมตร ความลาดเอียง 2.5 %

ระยะที่ 3 ต่อจากรยะที่ 2 ออกไป 8,400 เมตร ไม่มีความลาดเอียง

- ด้านกว้าง มีความกว้างบานออก ในอัตราส่วน ประมาณ 7 : 1 หรือ 5 %

- ระยะสูงอนุญาต

ระยะที่ 1 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้าง โดยมีความสูงมากที่สุด 60 เมตร ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลง ในอัตราส่วน 1 : 50 จนถึง 0 ที่หัวทางวิ่ง

ระยะที่ 2 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้าง โดยมีความสูงได้ตั้งแต่ 60 เมตร ที่ระยะ 3,000 เมตร ออกไปในอัตราส่วน 1 : 40 จนถึงระยะ 3,600 เมตร จะมีความสูงได้ไม่เกิน 150 เมตร

ระยะที่ 3 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้าง มีความสูงไม่เกิน 150 เมตร โดยตลอด

กฎหมายและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 33

พ.ศ. 2535

ควบคุมอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ

(ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2535)

หมวดที่ 1

ลักษณะของอาคาร เนื้อที่ว่างของภายนอกอาคาร และแนวอาคาร

ข้อ 2 ที่ดินใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่อาคารรวมไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร ต้องมีด้านหนึ่งด้านใดของที่ดินนั้นยาวไม่น้อยกว่า 12 เมตร ติดถนน สาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร ยาวต่อเนื่องกันโดยตลอดนับตั้งแต่ที่ตั้งอาคารจนไปเชื่อมต่อกับถนนสาธารณะอื่น ที่มีความยาวต่อเนื่องกัน เขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร สำหรับที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีพื้นที่อาคารมากกว่า 30,000 ตารางเมตร ต้องมีด้านหนึ่งด้านใดของที่ดินที่ยาว ไม่น้อยกว่า 1 เมตร ติดถนน สาธารณะที่มีเขตทางกว้าง ไม่น้อยกว่า 500 เมตร นับตั้งแต่ที่ตั้งอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 3 อาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษต้องมีถนน หรือที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมโดยรอบ อาคารกว้างไม่น้อยกว่า 8 เมตร และระดับเพดานสูงหน้า – ออกได้โดยสะดวก ที่ว่างตามวรรคหนึ่ง ให้รวมระยะเขตห้ามก่อสร้างอาคารบางชนิด หรือบางประเภทริมถนนหรือหลวงตามข้อบังคับให้เริ่มที่ว่างตามวรรคหนึ่งตั้งแต่แนวนั้น

ข้อ 4 พื้นที่ผนังของอาคารสูงขนาดใหญ่พิเศษ ต้องห่างเขตที่ดินของผู้อื่น และถนนสาธารณะไม่น้อยกว่า 8 เมตร

ข้อ 5 อาคารสูงหรือ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ ต้องมีค่าสูงสุดของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นต่อพื้นที่ดินของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างขึ้นในที่ดินแปลงเดียวกันไม่เกิน 10 ต่อ 1

1. อาคารอยู่อาศัยต้องมีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมไม่น้อยกว่า ร้อยละ 30 ของพื้นที่ดินแปลงนั้น

2. อาคารพาณิชย์ โรงงานอาคารสาธารณะ และอาคารอื่นที่ไม่ได้ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ต้องมีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่แปลงนั้นแต่ถ้าอาคารนั้นใช้เป็นที่อยู่อาศัยด้วยต้องมีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตาม (1)

ข้อ 6 อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีส่วนของพื้นที่อาคารต่ำกว่าระดับพื้นที่ดิน ต้องมีระบบระบายน้ำบ้น้ำเสีย และการระบายน้ำทิ้งตามหมวด 2 และหมวด 3 แยกเป็นอิสระจากระบบระบายน้ำเสีย และการระบายน้ำทิ้งส่วนเหนือพื้นที่ พื้นที่อาคารส่วนที่ต่ำกว่าระดับพื้นที่ดินตามวรรคหนึ่ง ด้วยใช้เป็นที่อยู่อาศัย

ข้อ 7 พื้นที่อาคารส่วนที่ต่ำกว่าระดับถนนหน้าอาคาร ตั้งแต่ชั้นที่ 3 ลงไป หรือต่ำกว่าระดับถนนหน้าอาคารตั้งแต่ 7 เมตร ลงไป ต้องจัดให้มีระบบลิฟท์ตามหมวด 6 และต้องจัดให้มีบันไดหนีไฟที่มีระบบแสงสว่าง และระบบอัดลมที่มีความดันขณะใช้งาน ไม่น้อยกว่า 3.68 เมกะปาสกาล มาตรฐานอยู่ตลอดเวลา ผนังบันไดหนีไฟทุกด้านต้องเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร เพื่อใช้เป็นที่หนีไฟในกรณีฉุกเฉินได้ บันไดหนีไฟต้องอยู่ห่างกันไม่เกิน 60 เมตร โดยวัดตามแนวทางเดิน

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง อาคารจอดรถยนต์ พ.ศ. 2521

ข้อ 4 ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

“รถยนต์” หมายความว่า รถซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักร เครื่องกลว้นแต่ที่เดินบนราง “อาคารจอดรถยนต์” หมายความว่า อาคาร หรือส่วนของอาคารที่ใช้สำหรับจอดรถยนต์

ข้อ 5 อาคารจอดรถยนต์ที่อยู่ในบังคับตามข้อบัญญัตินี้ เป็นอาคารที่มีที่จอดรถจำนวนตั้งแต่ 7 คันขึ้นไป

ข้อ 6 อาคารจอดรถยนต์ต้องสร้างด้วยวัสดุทนไฟทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 7 อาคารจอร์จยอนต์ให้สร้างได้สูงไม่เกิน 10 ชั้นจากระดับดิน เว้นแต่จะเป็นอาคารที่มีระบบยกรถยนต์ด้วยเครื่องจักรเป็นส่วนประกอบอีกทางหนึ่งด้วย อาคารจอร์จยอนต์ที่สูงเกินกว่าหนึ่งชั้นเหนือระดับพื้นดิน ต้องเปิดลงอย่างน้อย 2 ด้าน ส่วนเปิดโล่งต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของพื้นที่ผืนดินนั้น และส่วนที่เปิดโล่งทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่อาคารชั้นนั้น ๆ เว้นแต่กรณีตามข้อ 4

ข้อ 8 อาคารจอร์จยอนต์ที่อยู่ต่ำกว่าระดับพื้นดิน ต้องจัดให้เครื่องระบายอากาศซึ่งสามารถเปลี่ยนอากาศภายในชั้นนั้นๆ ได้หมดภายในเวลา 15 นาที

ข้อ 9 ส่วนเปิดโล่งของอาคารจอร์จยอนต์ต้องมีของหรือราวกันคานที่แข็งแรง ให้ความปลอดภัยแก่รถยนต์ และบุคคลได้

ข้อ 10 ผนังของอาคารจอร์จยอนต์ที่อยู่ห่างเขตที่ดินของผู้อื่น หรืออาคารอื่นน้อยกว่า 3.00 เมตร ต้องเป็นผนังกันไฟหนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร หรือ คอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร และห้ามทำช่องเปิดใดๆ ในผนังนั้น

ข้อ 11 ให้มีที่ว่างอันปราศจากหลังคา หรือสิ่งปกคลุม กว้างไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร ตลอดด้านข้างของอาคารจอร์จยอนต์ อย่างน้อย 2 ด้าน และยาวรวมกันไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวรอบอาคาร

ข้อ 12 อาคารจอร์จยอนต์ที่มีการใช้ประเภทอื่นรวมอยู่ด้วยส่วนกันแยกประเภทการใช้อาคารต้องเป็นผนังกันไฟหนาไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร หรือเป็นผนังคอนกรีตเสริมเหล็กหนาไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ให้มีช่องเปิดเฉพาะประตูทำด้วยวัสดุทนไฟกว้างไม่เกิน 3.00 เมตร ไม่เกิน 2 ประตู

ข้อ 13 ระยะตั้งระหว่างพื้นที่ดินถึงส่วนต่ำสุดของคาน หรือเพดาน หรือสิ่งอื่นที่ติดกับคาน หรือเพดานต้องไม่น้อยกว่า 3.10 เมตร

ข้อ 14 น้ำหนักบรรทุกของอาคารจอร์จยอนต์เพื่อใช้คำนวณออกแบบต้องไม่ต่ำกว่า 400 กิโลกรัม ต่อ ตารางเมตร สำหรับรถยนต์ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2,000 กิโลกรัม และไม่ต่ำกว่า 400 กิโลกรัม ต่อ ตารางเมตร สำหรับรถยนต์ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2,000 กิโลกรัม

ข้อ 15 ทางลาดขึ้น ลง สำหรับรถยนต์ ระหว่างชั้นต่างๆ ลาดชันได้ไม่เกินร้อยละ 15 ทางลาดช่วงหนึ่งๆ ต้องสูงไม่เกิน 5.00 เมตร ทางลาดที่สูงเกิน 4.00 เมตร ให้ทำที่พักขนาดยาวไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร เว้นแต่ทางลาดแบบเรียบที่ขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 จะไม่มีที่พักก็ได้ ปลายทางลาดต้องลาดมุมยาวไม่น้อยกว่า 2.50 เมตร จุดที่ลาดขึ้นหรือลงที่ระดับพื้นดินต้องอยู่ห่างจากเขตทางสาธารณะไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร สำหรับทางลาดในอาคารจุดที่ลาดขึ้นหรือลงต้องอยู่จากปากทางออกของอาคารนั้นอย่างน้อย 6.00 เมตร ให้มีบันไดกว้างไม่น้อยกว่า 1.00 เมตร อย่างน้อยหนึ่งบันไดสำหรับพื้นที่นั้นๆ ทุก 1,000 ตารางเมตร หากต้องมีเกินหนึ่งบันไดแต่ละบันได ต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 30.00 เมตร

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 16 อาคารจอดรถยนต์ ที่จอดรถยนต์ได้เกิน 50 คัน แต่ไม่เกิน 200 คัน ต้องมีห้องส้วมที่πίสสาวะ และอ่างล้างมือ ดังนี้

ก. ส้วมชาย 1 ที่ ปัสสาวะ 2 ที่

ข. ส้วมหญิง 1 ที่ อ่างล้างมือ 1 ที่

อาคารที่จอดรถยนต์ได้ตั้งแต่ 200 คันขึ้นไป ต้องมีส้วม ที่ปัสสาวะ และอ่างล้างมือ ในอัตราส่วนดังกล่าวข้างต้นทุก ๆ สองร้อยคันที่เพิ่มขึ้น เศษของ 200 คันให้นับเป็น 200 คัน ส้วมต้องกว้างไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และมีเนื้อที่ 1.90 ตารางเมตร มีเครื่องระบายอากาศซึ่งสามารถเปลี่ยนอากาศภายในหมดเวลาในเวลา 35 นาที

ข้อ 17 ให้มีท่อประปาพร้อมทั้งอุปกรณ์ปิด เปิดน้ำ เพื่อใช้สำหรับล้างพื้นอาคารอยู่ในที่ที่เหมาะสมทุกชั้นที่จอดรถยนต์

ข้อ 18 ให้มีระบายน้ำจากอาคารทุกชั้นอย่างเพียงพอ และต่อตรงกับกับระบบระบายน้ำที่ระดับพื้นดิน

ข้อ 19 ทุกส่วนของอาคารจอดรถยนต์ ต้องให้มีแสงสว่าง แลเห็นได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน

ข้อ 20 ให้มีเครื่องดับเพลิงเคมี หนึ่งเครื่องต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ทุกๆ 50 คัน และให้มีไว้ทุกชั้นที่ใช้จอดรถยนต์ อย่างน้อยขึ้นละ 1 เครื่อง

ข้อ 21 ให้มีท่อคั่นน้ำดับเพลิง ตามมาตรฐานของกองตำรวจดับเพลิง ในจำนวนที่เพียงพอ เพื่อดับเพลิงได้ทุกส่วนที่ต้องการ

ข้อ 22 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ รักษาการตามข้อบัญญัตินี้

เรื่อง ข้อกำหนดเกี่ยวกับจำนวนที่จอดรถในอาคารประเภทต่างๆ และลักษณะที่จอดรถ และทางเข้า-ออก

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

1. “ที่จอดรถยนต์” หมายความว่า สถานที่จัดไว้ใช้เป็นที่จอดรถยนต์ โดยเฉพาะสำหรับอาคาร

2. “ที่กัปรถยนต์” หมายความว่า บริเวณที่จัดไว้สำหรับรถยนต์ เพื่อสะดวกในการจอด หรือเข้า-ออก ของรถยนต์

3. “ทางเข้า-ออกของรถยนต์” หมายความว่า ทางที่ใช้สำหรับรถยนต์ เข้า-ออกจกัที่จอดรถ ถึงปากทางเข้า-ออกของรถยนต์

4. “ปากทางเข้า-ออกของรถยนต์” หมายความว่า ส่วนของทางเข้า-ออกของรถยนต์เชื่อมกับทางสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. “เชิงลาดสะพาน” หมายความว่า ส่วนของทางมราเชื่อมกับสะพานที่มีส่วนลาดชันเกิน 2 ใน 100
6. “โรงแรมรสพ” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงแรม ตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
7. “โรงแรม” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงแรม ตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
8. “อาคารชุด” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร ที่ใช้เป็นโรงแรม ตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
9. “ภัตตาคาร” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร ที่ใช้เป็นที่พักอาหารและเครื่องดื่ม โดยมีพื้นที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหาร ไว้บริการภายในอาคารหรือภายนอกอาคาร
10. “ห้างสรรพสินค้า” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร ที่ใช้เป็นอาคารพาณิชย์ สำหรับแสดงหรือขายสินค้าต่างๆ
11. “สำนักงาน” หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ทำการ
12. “อาคารขนาดใหญ่” หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้น เพื่อใช้อาคารส่วนหนึ่งส่วนใด เป็นที่ประกอบกิจการประเภทเดียว หรือหลายประเภท โดยมีความสูงจากระดับถนนตั้งแต่ 15 ม.ขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 2000 ม.
13. “ห้องโถง” หมายความว่า ส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ชุมนุมหรือประชุม

ข้อ 2 ให้มีการกำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กัฒบรณยต์ และทางเข้าออกของรณยต์ ไว้ดังต่อไปนี้

1. โรงแรมรสพที่มีพื้นที่สำหรับจัดที่นั่งสำหรับคนดูตั้งแต่ 500 ที่นั่งขึ้นไป
2. โรงแรมที่มีห้องพักตั้งแต่ 30 ห้องขึ้นไป
3. อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตร.ม.ขึ้นไป
4. ภัตตาคารที่มีพื้นที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหารตั้งแต่ 150 ตร.ม.ขึ้นไป
5. ห้างสรรพสินค้าที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตร.ม.ขึ้นไป
6. อาคารสำนักงานที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตร.ม.ขึ้นไป
7. อาคารขนาดใหญ่
8. ห้องโถงของโรงแรมตาม (2) ภัตตาคารตาม (4) หรืออาคารขนาดใหญ่ตาม

(7) เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 3 จำนวนที่จ่อครดยนต์ต้องจัดให้มีตามกำหนดดังต่อไปนี้

1. ในเขตท้องที่กรุงเทพฯ เฉพาะในเขตเทศบาลนครหลวง ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 25 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2541

ก. โรงแรมหรสพ ให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อจำนวนที่นั่งสำหรับคนดู 20 ที่ เศษของ 20 ที่ ให้คิดเป็น 20 ที่

โรงแรมหรสพที่อยู่ในท้องที่ของเขตพระนคร เขตธนบุรี เขตบางรัก เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตสัมพันธวงศ์ ให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน ต่อจำนวนที่นั่งสำหรับคนดู 10 ที่ เศษของ 10 ที่ ให้คิดเป็น 10 ที่

ข. โรงแรม ที่มีห้องพักไม่เกิน 100 ห้อง มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 10 คัน สำหรับห้องพัก 30 ห้องแรก ส่วนที่เหลือ 30 ห้อง ให้คิดอัตรา 1 คัน/5 ห้อง ให้คิดเป็น 5 ห้อง โรงแรมที่มีห้องพักเกิน 100 ห้อง ให้คิดอัตรา 1 คัน/10 ห้อง เศษของ 10 ห้อง ให้คิดเป็น 10 ห้อง

ค. อาคารชุด ให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/1 ครอบครัว

ง. ภัตตาคาร ภัตตาคารที่มีพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหารไม่เกิน 750 ตร.ม. ให้มีพื้นที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/พื้นที่ตั้งโต๊ะอาหาร 15 ตร.ม. เศษของ 15 ให้คิดเป็น 15 ตร.ม. ภัตตาคารที่มีพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหารเกิน 750 ตร.ม. ให้มีพื้นที่จ่อครดยนต์ตามอัตราที่กำหนด ในวรรคหนึ่งสำหรับพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหาร 750 ตร.ม. ส่วนที่เหลือ 750 ตร.ม. ให้คิดอัตรา 1 คัน/30 ตร.ม. เศษของ 30 ตร.ม. ให้คิดเป็น 30 ตร.ม.

จ. ห้างสรรพสินค้า ให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/พื้นที่ 20 ตร.ม. เศษของ 20 ตร.ม. ให้คิดเป็น 20 ตร.ม.

ฉ. สำนักงาน ให้มีพื้นที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/ต่อพื้นที่ 60 ตร.ม. เศษของ 60 ตร.ม. ให้คิดเป็น 60 ตร.ม.

ช. ห้องโถงของโรงแรม ภัตตาคารหรืออาคารขนาดใหญ่ตามข้อ 2(8) ให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/พื้นที่ห้องโถง 10 ตร.ม. เศษของ 10 ตร.ม. ให้คิดเป็น 10 ตร.ม.

ซ. อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จ่อครดยนต์ ตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคาร ที่ใช้เป็นประกอบกิจการในอาคารขนาดใหญ่นั้นรวมกัน หรือให้มีที่จ่อครดยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คัน/พื้นที่อาคาร 120 ตร.ม. เศษของ 120 ตร.ม. ให้คิดเป็น 120 ตร.ม. ทั้งนี้ให้ถือที่จ่อครดยนต์จำนวนที่มากกว่าเป็นเกณฑ์

อาคารขนาดใหญ่ที่มีลักษณะเป็นตึกแถวสูงไม่เกิน 4 ชั้น ต้องมีที่จ่อครดยนต์ภายนอกอาคาร หรืออยู่ในห้องใต้ดินของอาคาร ไม่น้อยกว่า 1 คัน/1 ห้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 4 อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ประกอบกิจการหลายประเภท ถ้าเป็นประเภทของอาคารที่ต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กั๊บลรถยนต์ และทางเข้าออกของรถยนต์ ตามข้อ 2 ต้องจัดให้มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตามที่กำหนดในข้อ 3 ของแต่ละประเภทของอาคาร ที่ใช้เป็นทีประกอบกิจการในอาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารนั้นรวมกัน

ข้อ 5 ที่จอดรถยนต์ 1 คันต้องเป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้างไม่น้อยกว่า 2.50 ม. ยาวไม่น้อยกว่า 6 ม. โดยต้องทำเครื่องหมายแสดงลักษณะและขอบเขตของที่จอดรถยนต์ไว้ให้ปรากฏ

ข้อ 6 ที่จอดรถยนต์ ต้องจัดให้อยู่ในบริเวณของอาคารนั้น ถ้าอยู่ภายนอกอาคาร ต้องมีทางไปสู่อาคารนั้นไม่เกิน 200 ม.

ข้อ 7 ที่กั๊บลรถยนต์ต้องมีพื้นที่เพียงพอ และอยู่ในพื้นที่เหมาะสมให้สามารถยนต์เข้าดูทางออกของรถยนต์โดยสะดวก โดยต้องทำเครื่องหมายแสดงแนวกลับของรถยนต์ไว้ให้ปรากฏ ในกรณีทีจัดให้รถยนต์วิ่งได้ทางเดียว จากปากทางเข้าจนถึงปากทางออก จะไม่มีที่กั๊บลรถยนต์ก็ได้

ข้อ 8 ทางเข้าออกของรถยนต์ต้องไม่น้อยกว่า 6 ม. ในกรณีทีจัดให้รถยนต์วิ่งได้ทางเดียวทางเข้า ทางเข้าและทางออกต้องกว้างไม่น้อยกว่า 3.50 ม. โดยต้องทำเครื่องหมาย แสดงทางเข้าและออกให้ปรากฏ และปากทางเข้าออกของรถยนต์ ต้องเป็นดังนี้

1. แนวศูนย์กลางปากทางเข้าออกของรถยนต์ ต้องไม่อยู่ทีๆเป็นทางร่วมหรือทางแยก และต้องห่างจากจุดเริ่มต้นโค้งหรือหักมุมของขอบทางร่วม หรือขอบทางแยกสาธารณะมีระยะไม่น้อยกว่า 20 ม. สำหรับโรงมหรสพระยะดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่า 50 ม.

2. แนวศูนย์กลางปากทางเข้าออกของรถยนต์ต้อง ไม่อยู่บนเชิงลาดสะพาน และต้องห่างจากจุดเชิงลาดสะพาน ทีจะไม่น้อยกว่า 50 ม. สำหรับโรงมหรสพระยะดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่า 100 ม.

บทที่ 4

การออกแบบทางสถาปัตยกรรม

4.1 แนวความคิดในการออกแบบ

4.1.1 ลักษณะเฉพาะของโครงการ

โครงการคอนมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ เป็นโครงการที่เปิดสำหรับสาธารณะชนทั่วไป จึงจัดให้มีรูปแบบการจัดที่ว่าง (Space) ที่เชื่อมโยง เชื่อมโยง Space ภายนอกโครงการกับ Space ภายในโครงการ โดยใช้ Plaza เป็นทางเชื่อม Function ต่างๆ จัด Plaza หน้าโครงการเป็นลานโล่ง เพื่อเป็นที่ว่างสำหรับเป็นลานสาธารณะ สำหรับพักผ่อน และมีน้ำพุเพื่อเป็นจุดพักสายตาเข้าสู่อาคารหลัก ทำให้เกิด Approach ลักษณะเฉพาะอีกประการ คือ สีที่ใช้จะเน้นสีน้ำเงินขาว อันเป็นสัญลักษณ์ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

4.1.2 ลักษณะสถาปัตยกรรมของโครงการ

แนวความคิดในการออกแบบด้านความงามของสถาปัตยกรรม สำหรับโครงการ ได้นำแนวความคิดต่างๆ มาทำให้เกิดสุนทรีย์ภาพสำหรับงานสถาปัตยกรรม ได้แก่

4.1.2.1 แนวความคิดให้เกิดความโดดเด่น

กำหนดให้การใช้วัสดุและรูปทรงอาคาร มีลักษณะโดดเด่นแตกต่างจากอาคาร และสภาพแวดล้อมข้างเคียง เช่น มีขนาดใหญ่โต และมีการใช้วัสดุที่เป็นอลูมิเนียม กระงก และโมเสสสีบลอน ใช้วัสดุที่มีเทคโนโลยีสมัยใหม่ นำมาประกอบอาคาร สร้างความหรูหราและนำสมัยแก่ตัวอาคาร

4.1.2.2 แนวความคิดที่คำนึงถึงคุณค่าทางทัศนียภาพ (Beautiful Approach)

ให้ความสำคัญกับทางด้านถนนวิภาวดีรังสิต ทั้งสายคาและการเข้าถึง ทางด้านสายตามีสระน้ำพุกว้างใหญ่หน้าอาคาร ให้ความรู้สึกแสนสบาย ต้องการมีลักษณะเป็น From เหลี่ยมรับกับถนน และสระน้ำทำให้เกิดแนวแกน Axis ให้อาคารสร้างความสวยงามและเป็นสง่าแก่อาคาร

4.1.2.3 แนวความคิดสร้างสภาพแวดล้อม และบรรยากาศที่ร่มรื่น (Nice and Pleasant Atmosphere)

สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ร่มรื่น งดงาม ด้วยต้นไม้ สนามหญ้า สวนไม้ดอกไม้ประดับ และสระน้ำผสมผสานกับ Court ภายในอย่างกลมกลืน

4.1.2.4 ภูมิทัศน์และการวางผัง (Land Space and Planing)

แสดงการวางผังโดยยึดแกน Axis จากถนนด้านหน้าและด้านข้างของโครงการ โดยจัดให้ด้านหน้าเป็น Approach เข้าหาถนนหลักเส้นวิภาวดีรังสิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2.5 เอกลักษณะของการทำอากาศยาน

เนื่องจากเป็นอาคารที่ได้รับการสนับสนุน จากการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รูปแบบอาคารที่สื่อออกมาจึงได้นำเอาเอกลักษณ์ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย มาประยุกต์เข้ากับอาคาร ให้มีลักษณะหรรษา สง่างามและมั่นคง ด้วยการนำเอาเส้นสีของท้องฟ้าและพื้นโลก มาผนวกกันเป็นอาคาร และจะเน้นสีน้ำเงิน-ขาว เป็นส่วนมากเนื่องจากเป็นสีของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

มีการใช้วัสดุที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ผนังกระจก เสาหุ้มโลหะ เหล็กรูปพรรณ ระบบควบคุมและประกอบของอาคารอื่นๆ เท่าที่จำเป็น ตามนโยบายของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

4.1.3 ลักษณะสภาพแวดล้อมของอาคาร

4.1.3.1 แนวความคิดในการคงไว้ซึ่งสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ

โครงการคอนมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นในพื้นที่ที่มีต้นไม้ค่อนข้างน้อยมาก จึงจำเป็นต้องจัดหาต้นไม้มาประดับเพิ่มเติม ให้อาคารดูร่มรื่นขึ้น และมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเท่าที่จำเป็น เช่น ปรับระดับดิน

4.1.3.2 แนวความคิดในการให้เกิดสุขอนามัยต่อร่างกายและจิตใจ

โดยการอาศัยธรรมชาติโดยรอบ จัดให้มีภูมิทัศน์สถาปัตยกรรม พรรณไม้ไทยนานาชนิด มีพื้นที่โล่งเพื่อให้พักผ่อนร่างกายและสายตา แก่ผู้มาใช้บริการ โครงการ

4.1.4 การเข้าถึงโครงการ

แนวความคิดในการออกแบบทางเข้าโครงการ จัดให้มี 2 ทาง เพื่อความสะดวกในการจราจร และการบริการ และมีหน่วยรักษาความปลอดภัยทางเข้าออกของโครงการ ทางเข้าออกมี 2 ทาง เนื่องจากเป็นโครงการที่ใหญ่ และมีหลายองค์ประกอบในโครงการเดียว จึงแบ่งแยกทางเข้า-ออกของผู้ใช้บริการ และทางบริการอย่างชัดเจน ไม่ปะปนเพื่อความสวยงามและความสะดวกสบาย

การเน้นทางเข้า Approach โดยดึงน้ำและ Landscape มาใช้เพื่อเป็นจุดนำสายตา Approach เข้าสู่ตัวอาคาร

4.1.5 การจัดวางอาคาร

แนวความคิดในการออกแบบ Function Follow Form ตามลักษณะของที่ตั้งโครงการ และอิทธิพลของสภาพแวดล้อมของโครงการ Form Follow Function จากลักษณะพฤติกรรมผู้ใช้อาคาร และความต่อเนื่องของกิจกรรมของอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

FEABILITY STUDY SOCIAL

วิสัยทัศน์การบินไทยท่าอากาศยานกรุงเทพ

การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมท่าอากาศยานเมือง
 การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมท่าอากาศยานเมือง มีรายละเอียดดังนี้ โดยที่จำนวนผู้โดยสารประมาณ 2539 เที่ยวบินต่อปีประมาณ 24,511 เที่ยวบิน และเพิ่มขึ้น 23.62 เที่ยวบิน ในปีประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.51 โดยที่อัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.63 ผู้โดยสารต่อเที่ยวบินประมาณ 100 คน โดยที่อัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 21.80 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 73.38 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

สำหรับท่าอากาศยานเมืองท่าอากาศยาน (ไม่รวมพื้นที่ด้าน) มีพื้นที่ประมาณ 679,663 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2539 เป็น 733,754 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.91 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2540 เที่ยวบินต่อปี คิดเป็นร้อยละ 98.82 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด

ในภาพนี้ ได้เปรียบเทียบขนาดท่าอากาศยาน (ไม่รวมพื้นที่ด้าน) โดยคำนวณด้วยพื้นที่ทั้งหมด 155,899 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2539 เป็น 167,198 ตารางเมตร คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 7.25 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2.89 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2.89 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2.89 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2.89

จำนวนรวม (ระหว่างประเทศ+ภายในประเทศ)

ปี	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนผู้โดยสาร	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนผู้โดยสาร
2539	2,539	245,111	2,539	245,111
2540	2,539	245,111	2,539	245,111

Institute of technology
Jadkrabang

Klomonkut 'S

By padnada bountan
40080114
ad emt hewonghanan

14

ภาพที่ 5 ข้อมูลทางด้านสังคม

FEASIBILITY STUDY ENVIRONMENT

การศึกษามุมมองด้านสิ่งแวดล้อม
บริเวณท่าอากาศยานเมือง

พื้นที่ของท่าอากาศยานเมือง การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานเมือง โดยที่พื้นที่ของท่าอากาศยานเมืองมีพื้นที่ประมาณ 679,663 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2539 เป็น 733,754 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.91 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2540 เที่ยวบินต่อปี คิดเป็นร้อยละ 98.82 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด

พื้นที่ของท่าอากาศยานเมือง การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานเมือง โดยที่พื้นที่ของท่าอากาศยานเมืองมีพื้นที่ประมาณ 679,663 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2539 เป็น 733,754 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.91 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2540 เที่ยวบินต่อปี คิดเป็นร้อยละ 98.82 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด

พื้นที่ของท่าอากาศยานเมือง การศึกษาความเป็นไปได้ด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานเมือง โดยที่พื้นที่ของท่าอากาศยานเมืองมีพื้นที่ประมาณ 679,663 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2539 เป็น 733,754 ตารางเมตร ในปีประมาณ 2540 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.91 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินประมาณ 2540 เที่ยวบินต่อปี คิดเป็นร้อยละ 98.82 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด

NOW YOU CAN GET THERE ON THAI.

Institute of technology
Jadkrabang

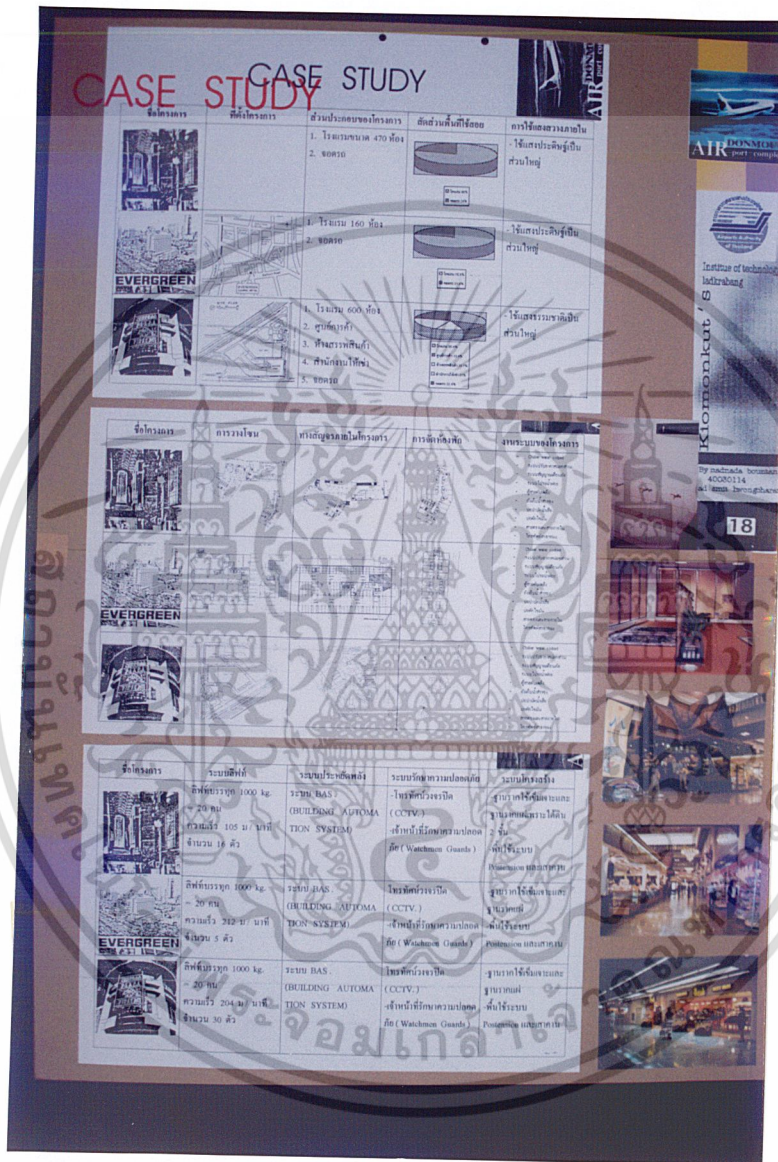
Klomonkut 'S

By padnada bountan
40080114
ad emt hewonghanan

17

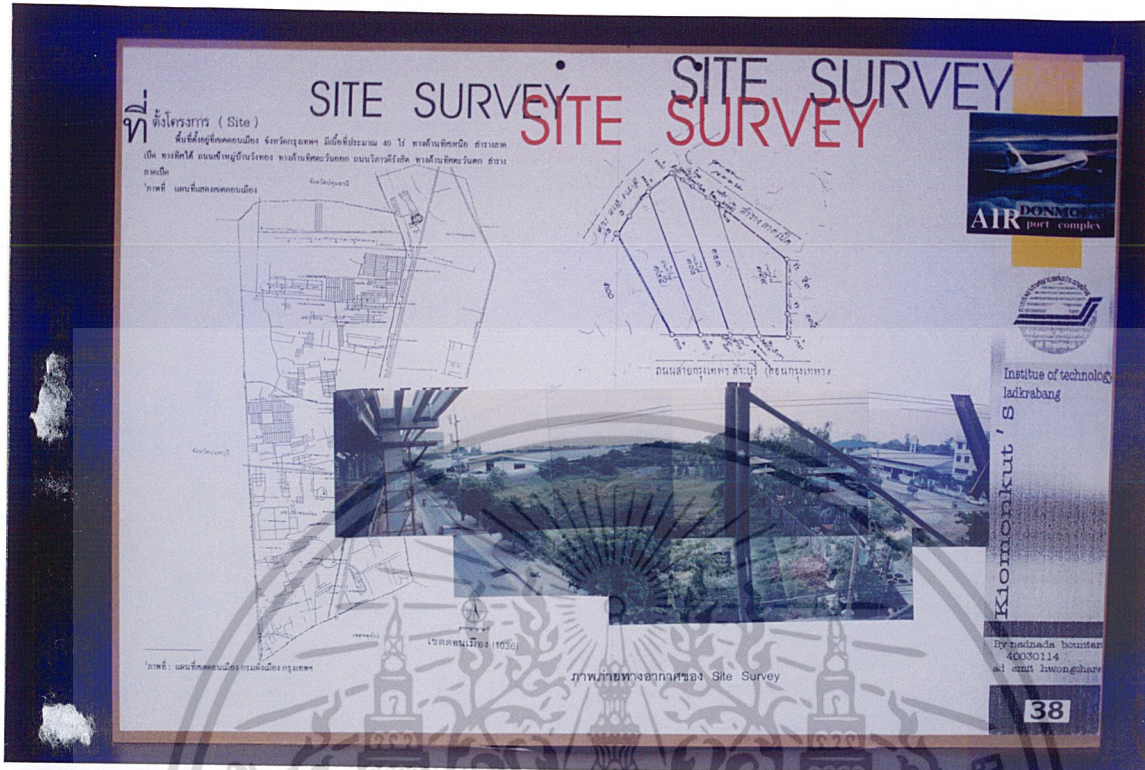
ภาพที่ 6 ข้อมูลทางกายภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 10 วิเคราะห์อาคารตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 11 สถานที่ตั้งของโครงการ



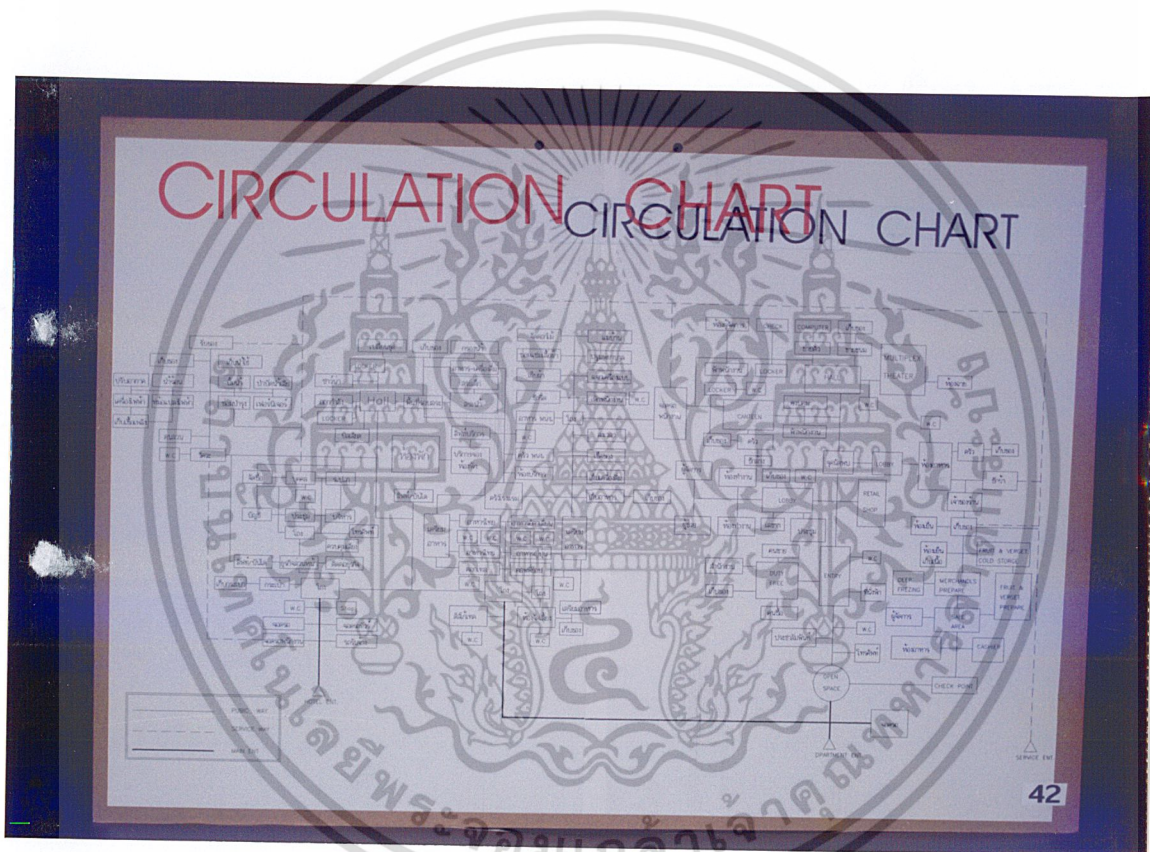
ภาพที่ 12 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในแต่ละส่วนของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



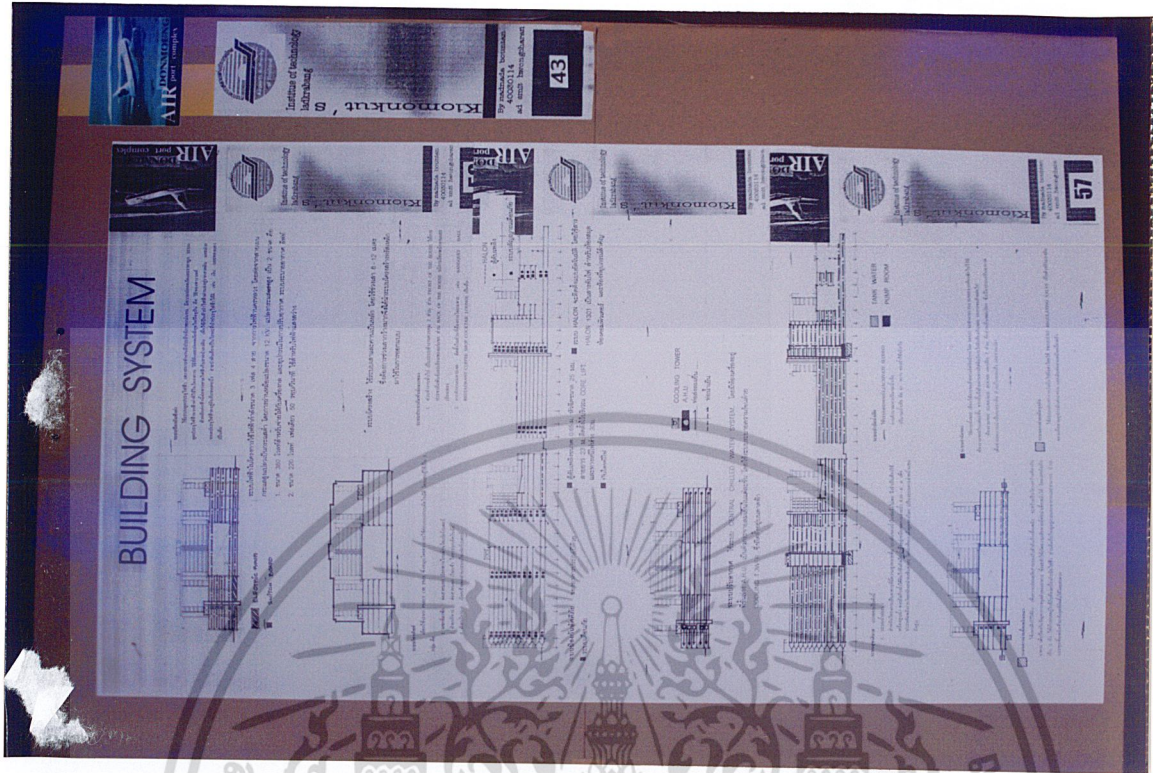
ภาพที่ 13 ความสัมพันธ์ทางมิติขององค์ประกอบของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

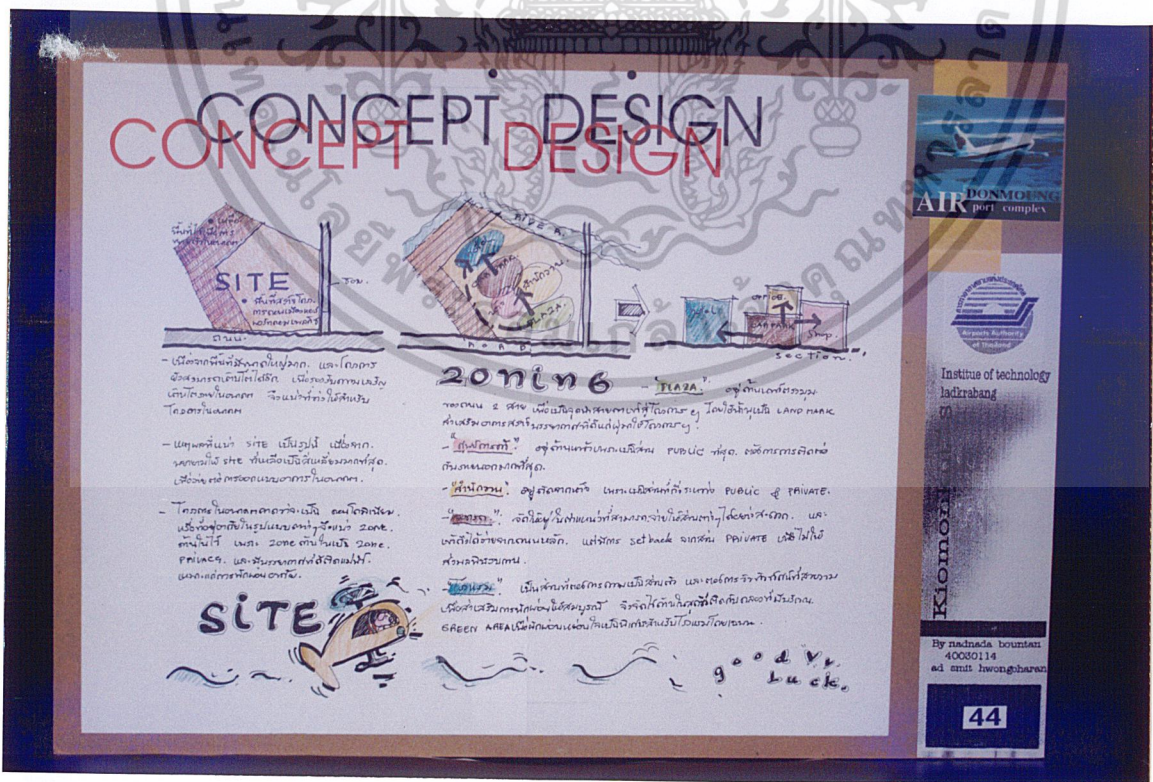


ภาพที่ 14 ทางสัญจรขององค์ประกอบของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

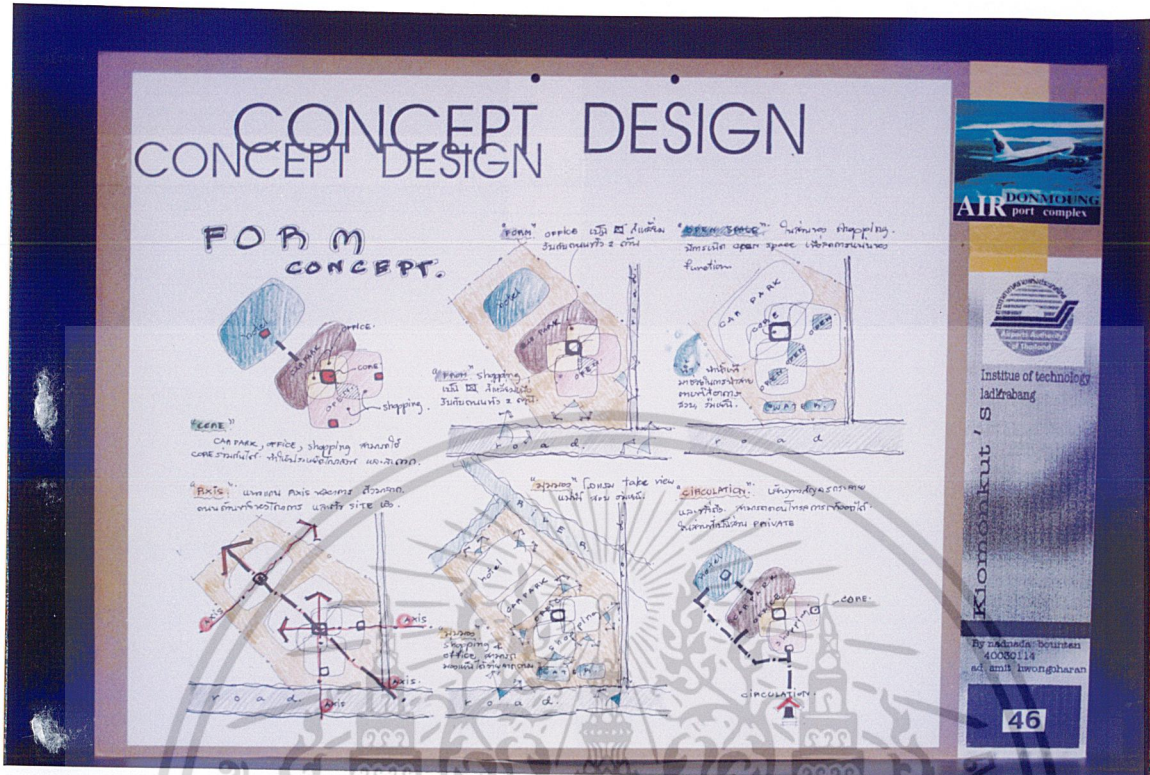


ภาพที่ 15 ระบบเทคนิคต่างๆที่ใช้กับโครงการ

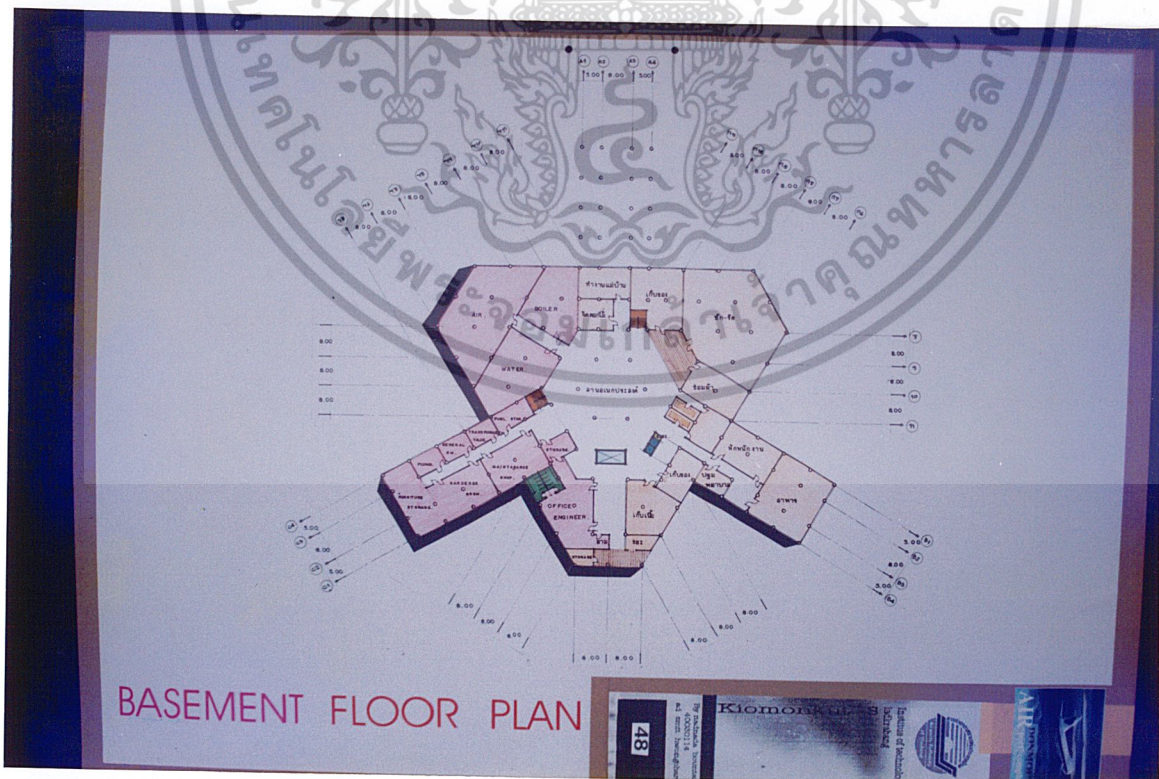


ภาพที่ 16 แนวความคิดในการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

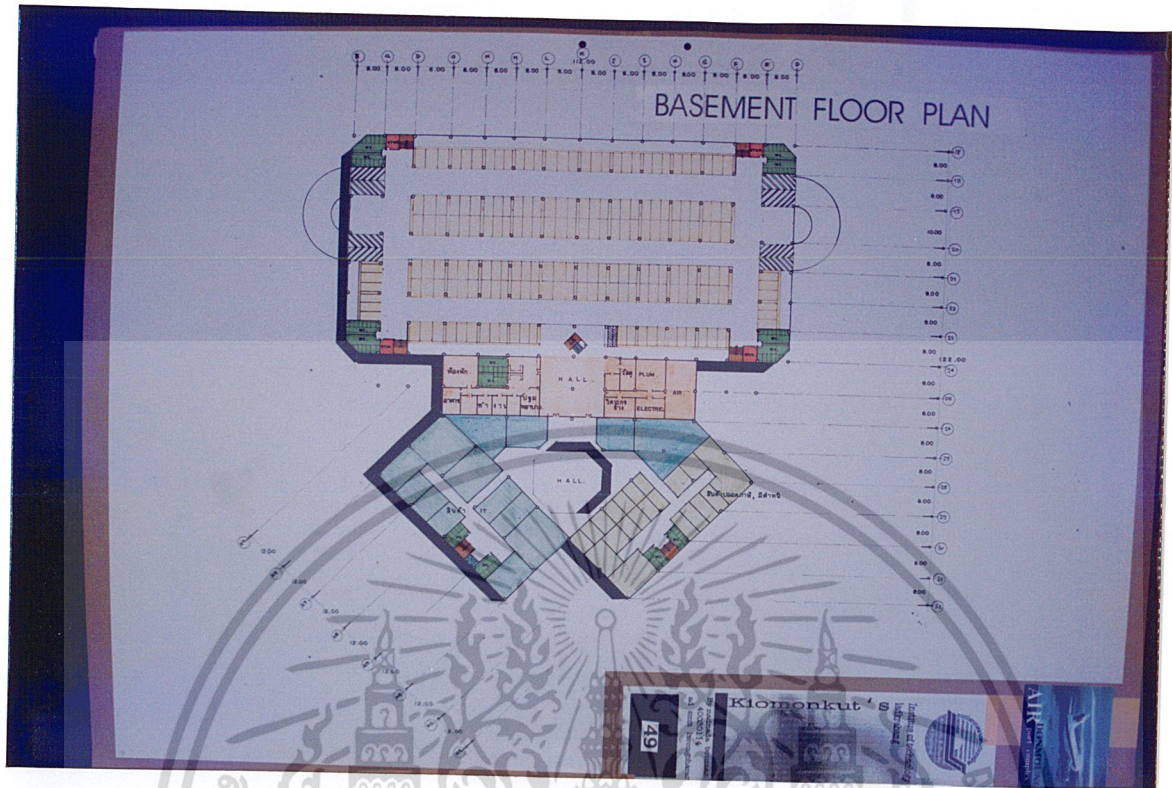


ภาพที่ 17 แนวความคิดในการออกแบบ

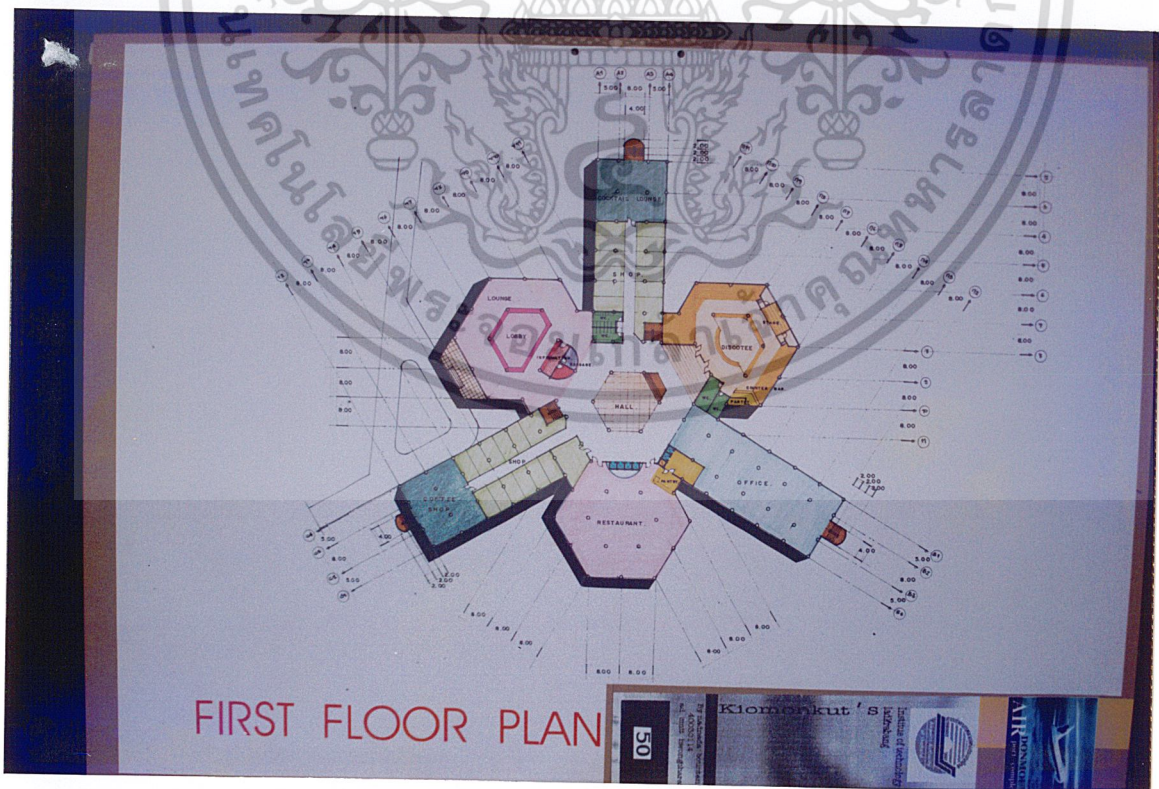


ภาพที่ 18 แพลนพื้นที่ใต้ดินส่วนโรงแรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 19 แปลนพื้นที่ดินส่วนคอมเพล็กซ์

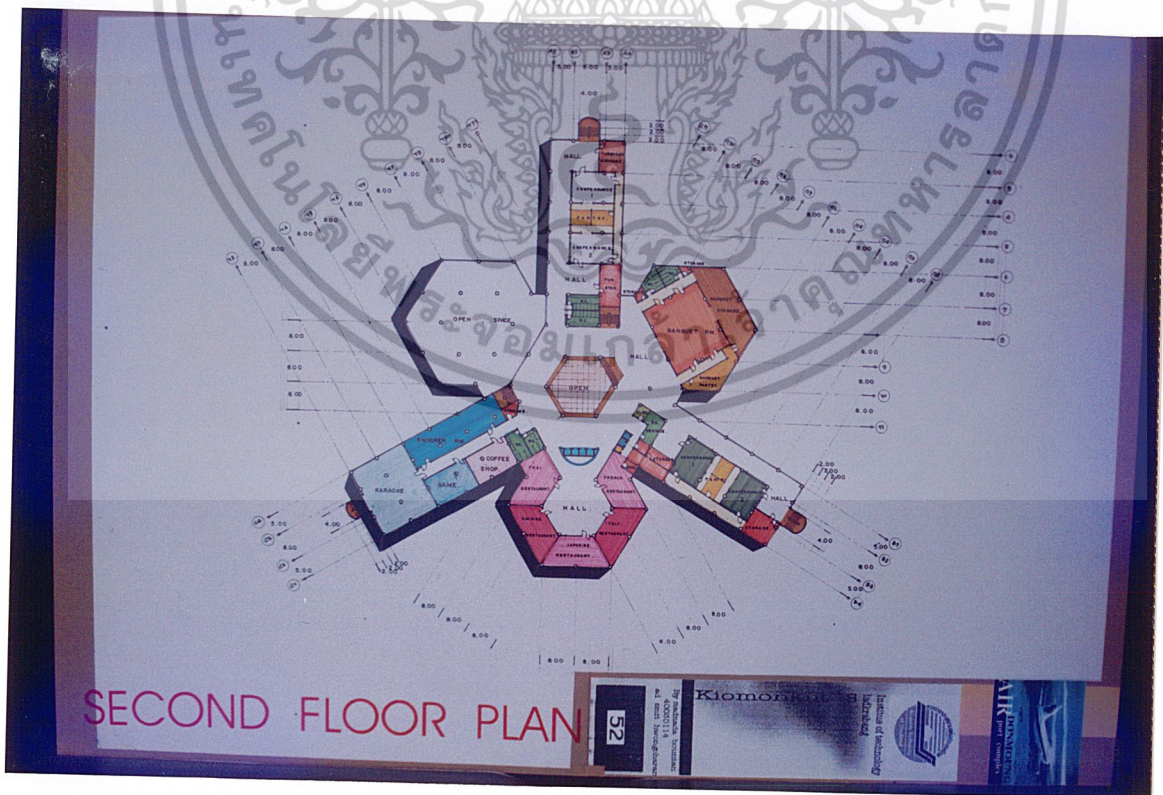


ภาพที่ 20 แปลนชั้นที่ 1 ส่วนโรงแรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

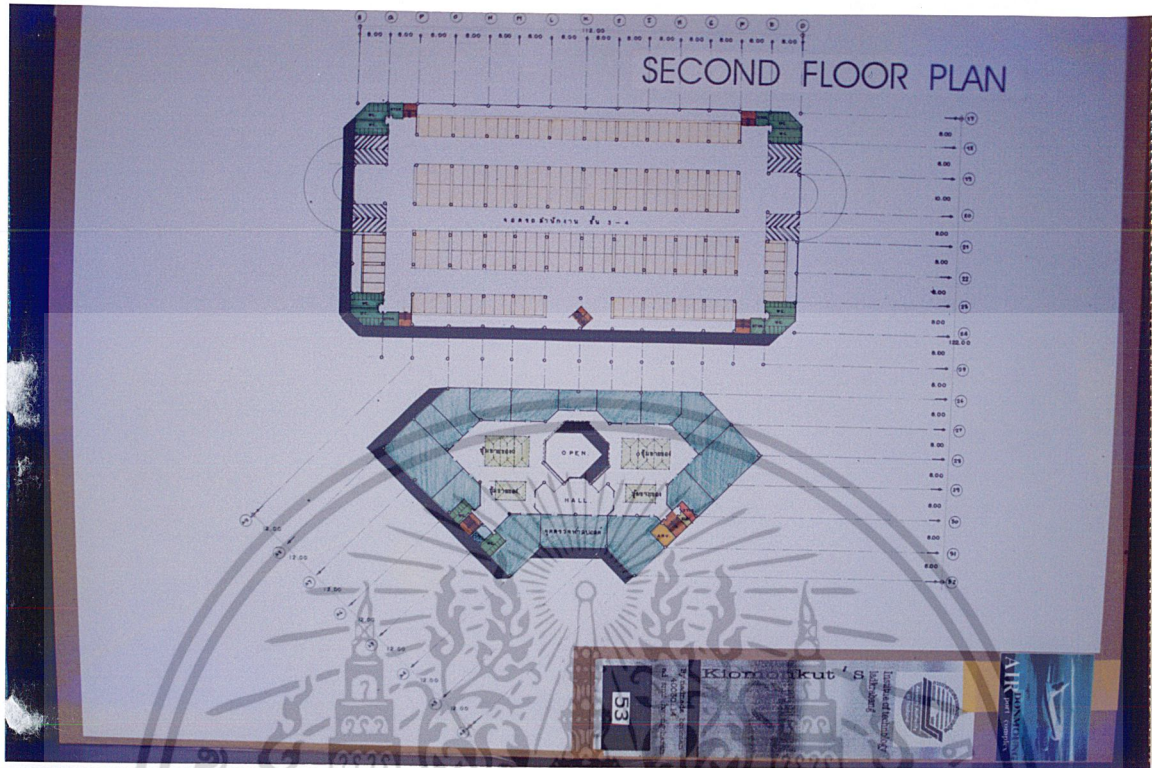


ภาพที่ แปลนพื้นที่ 1 ส่วนคอมเพล็กซ์



ภาพที่ 22 แปลนพื้นที่ 2 ส่วนโรงแรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

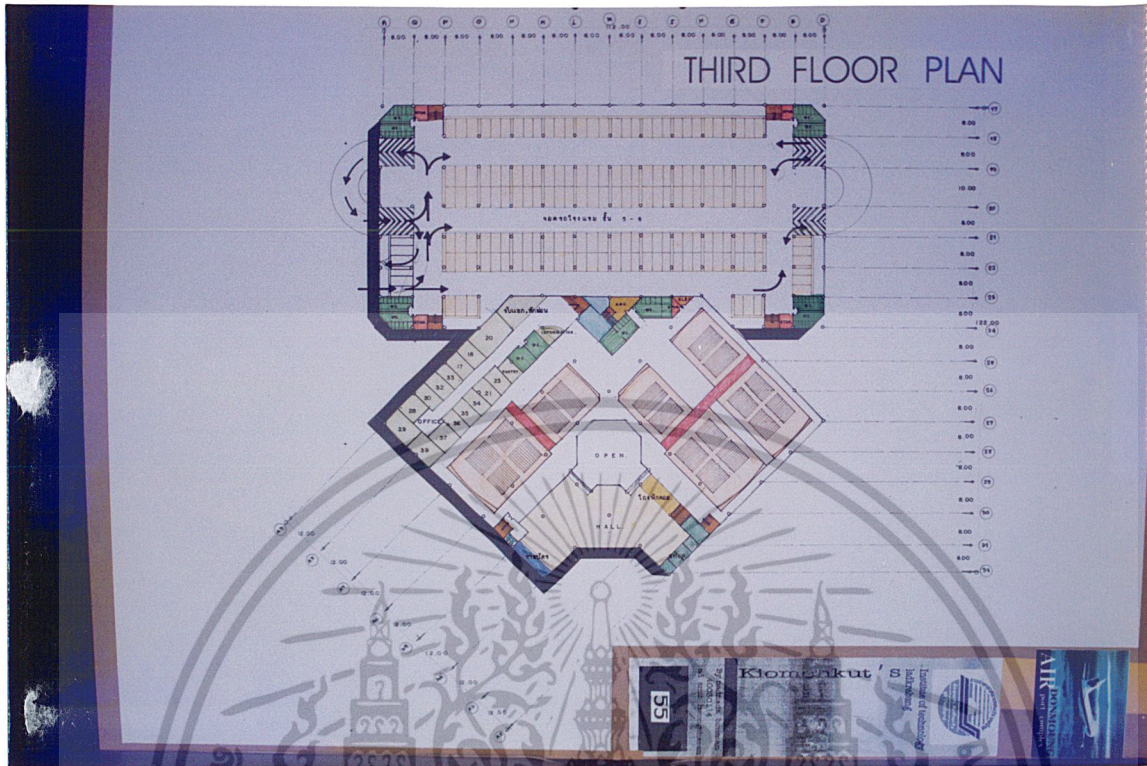


ภาพที่ 23 แปลนพื้นที่ 2 ส่วนคอมพิวเตอร์

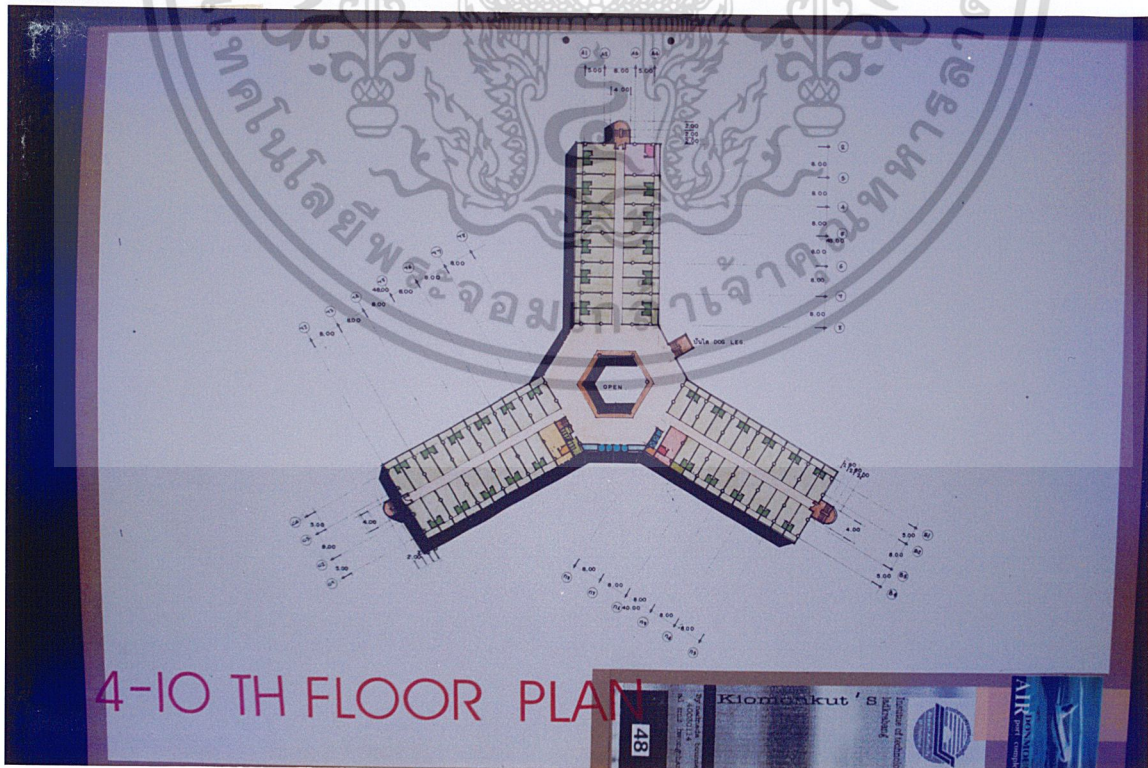


ภาพที่ 24 แปลนพื้นที่ 3 ส่วนโรงแรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

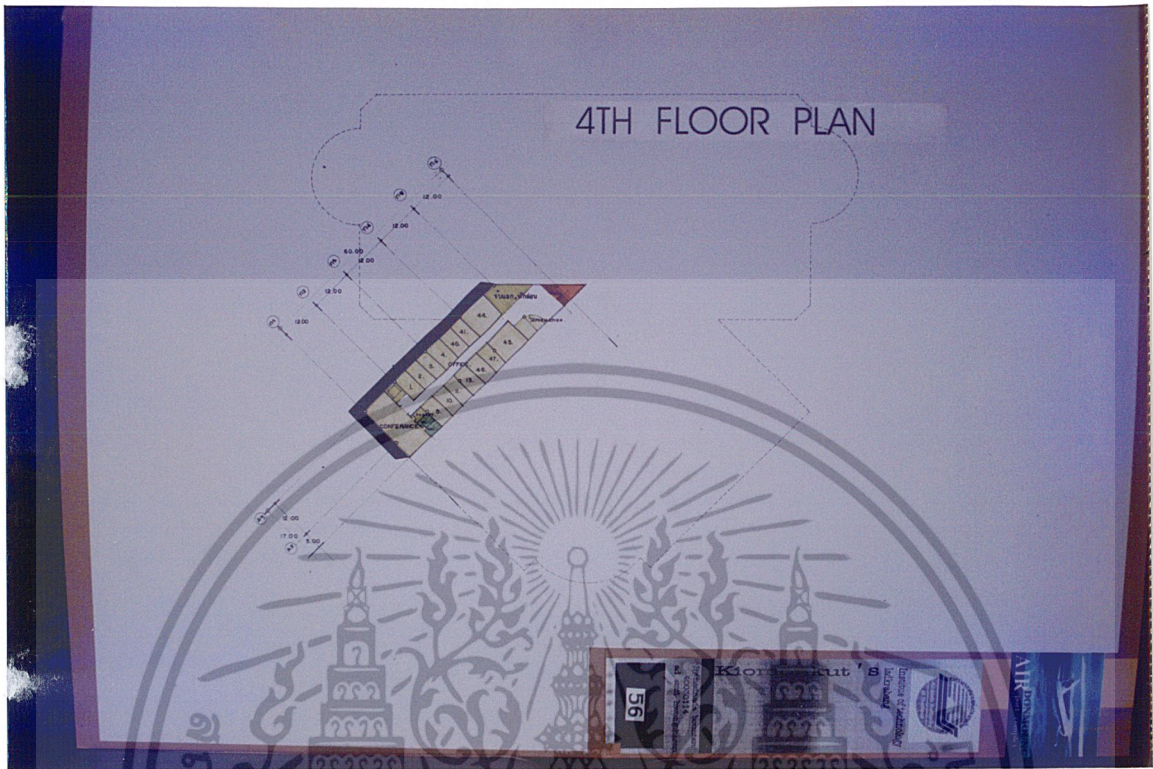


ภาพที่ 25 แปลนชั้นที่ 3 ส่วนคอมพิวเตอร์



ภาพที่ 26 แปลนชั้นที่ 4-10 ส่วนโรงแรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 27 แปลนชั้นที่ 4 ส่วนคอมเพล็กซ์



ภาพที่ แปลนชั้นที่ 5-10 ส่วนคอมเพล็กซ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

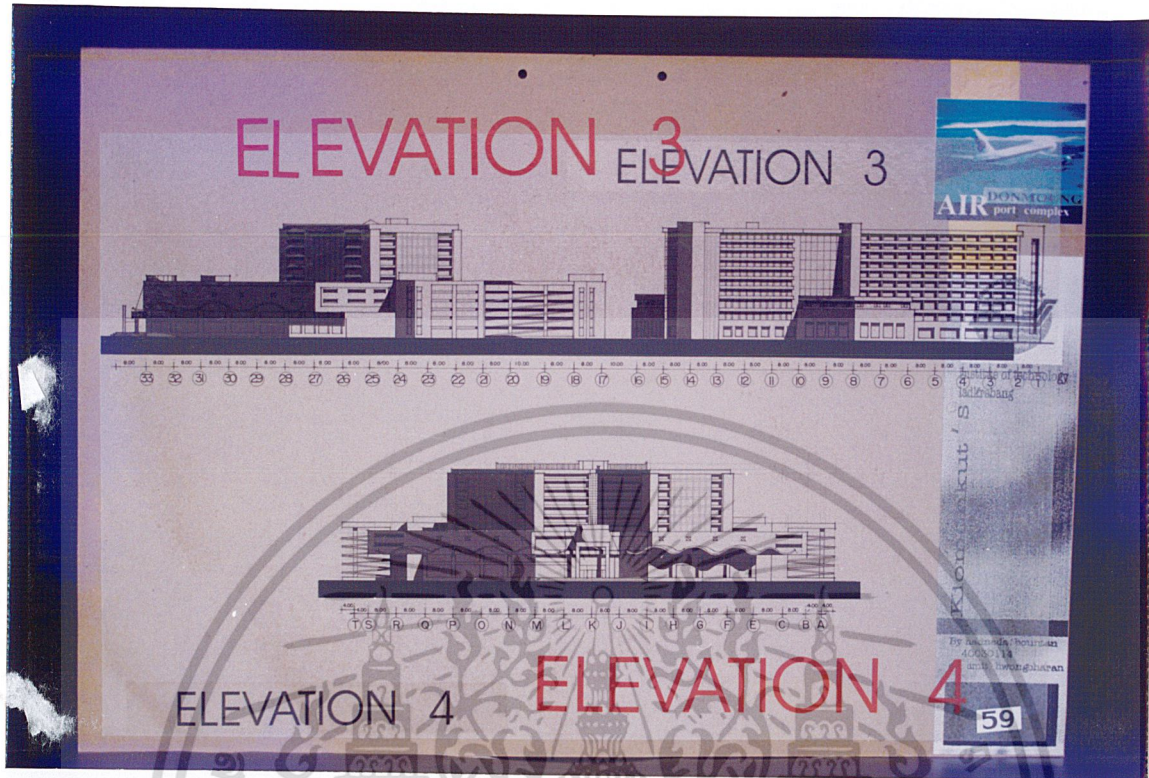


ภาพที่ 29 รูปตัด 1 , รูปตัด 2



ภาพที่ 30 รูปด้าน 1, รูปด้าน 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 31 รูปด้าน 3 , รูปด้าน 4



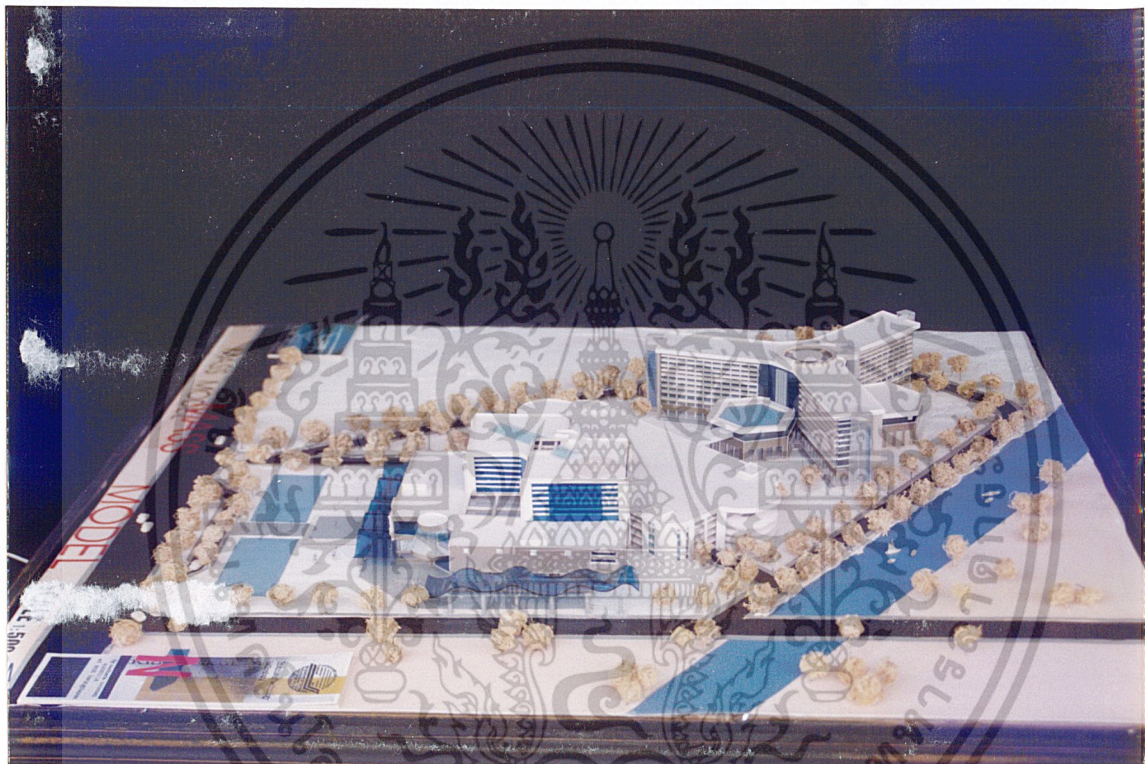
ภาพที่ 32 ทศนิยมภาพภายใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 33 ทศนิยมภาพภายนอก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 34 หุ่นจำลอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

บทสรุปและเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการค้า การคมนาคม และเทคโนโลยีต่างๆจึงเหมาะแก่การจัดตั้งคอมเพล็กซ์ อันเป็นศูนย์กลางแห่งความสะดวกสบาย และมีปัจจัยพร้อมทุกสิ่งที่ต้องการสำหรับนักเดินทาง มีทั้งโรงแรม , ศูนย์การค้า Duty free ,สินค้าพื้นเมือง ,สำนักงานสำหรับสายการบินต่างๆ ,โรงพยาบาลต์ ฯลฯ ซึ่งสามารถนำเงินตาเข้าสู่ประเทศมากมาย

จากการศึกษาข้อมูลด้านต่างๆเพื่อนำไปสู่การออกแบบโครงการ “ดอนเมืองแอร์พอร์ตคอมเพล็กซ์” พอที่จะสรุปแนวทางในการออกแบบได้ดังนี้

1 ชั้นการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

กล่าวถึงความเป็นมาของโครงการ โดยมีปัจจัยหลัก 4 ประการที่นำมาศึกษาได้แก่ ปัจจัยทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และ ภายภาพ เพื่อให้รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่จะนำไปใช้ในการออกแบบขั้นต่อไป การศึกษาข้อมูลจึงแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ข้อมูลขั้นปฐมภูมิและข้อมูลด้านทุติยภูมิ ซึ่งศึกษาปัจจัยต่างๆตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- เหตุผลในการเสนอวิทยานิพนธ์
- ความเป็นมาของปัญหา
- แนวทางการแก้ปัญหา
- วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์
- ขอบเขตในการทำวิทยานิพนธ์
- วิธีดำเนินการศึกษา
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

2 ชั้นวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการรวบรวมข้อมูลทางดานปฐมภูมิและทุติยภูมิ จากแหล่งข้อมูลต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมไปถึงการศึกษาคารประเภทเดียวกันมาทำการวิเคราะห์ถึงข้อดีข้อเสียในด้านต่างๆ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยกระบวนการตัดสินใจโดยการวิเคราะห์จากข้อมูลหลัก 4 ด้านคือ

- 2.1 ข้อมูลทางด้านนโยบาย
- 2.2 ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ
- 2.3 ข้อมูลทางด้านสังคม
- 2.4 ข้อมูลทางด้านกายภาพ

3 ชั้นสังเคราะห์ข้อมูล

เป็นการนำเอาผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล มาสรุปและทำการประเมินค่าหาข้อสรุปและความเหมาะสม

กับโครงการในด้านต่างๆเพื่อกำหนดแนวทางในการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4 ชั้นนำเสนอและออกแบบ

ในขั้นตอนการออกแบบ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ขั้นตอนดังนี้

- 4.1 แนวความคิดในการออกแบบ (Concept Design)
- 4.2 กระบวนการในการออกแบบ (Process Design)
- 4.3 การออกแบบสถาปัตยกรรม (Architecture Drawing)

5 ชั้นนำเสนอ

- 5.1 ภาควิชาข้อมูลและการวิเคราะห์
- 5.2 กระบวนการออกแบบและวิธีดำเนินการของโครงการ
- 5.3 รูปแบบทางสถาปัตยกรรม
- 5.4 ทุนจำลอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 ข้อเสนอแนะ

โครงการ “คอนมืองแอร์พอร์ทคอมเพล็กซ์” นับว่าเป็นโครงการที่มีผลตอบแทนเชิงธุรกิจ และเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดผลประโยชน์โดยรวมของประเทศ จากการศึกษาข้อมูลด้านต่างๆจนถึงกระบวนการออกแบบนั้นต้องประสบปัญหามากมาย ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการจัดทำโครงการประเภทเดียวกันต่อไป ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะทำวิทยานิพนธ์

- เนื่องจากโครงการ “คอมเพล็กซ์” มีรายละเอียดที่ต้องศึกษาเป็นจำนวนมาก จึงควรแบ่งข้อมูลออกเป็นหมวดหมู่ เพื่อให้ง่ายต่อการศึกษา
- การศึกษาและรวบรวมข้อมูล ควรพิจารณาเลือกเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการและการดำเนินงานในด้านต่างๆ ควรมีการวางแผนให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่วางไว้
- การศึกษาอาคารตัวอย่างทั้งในประเทศและต่างประเทศ จะช่วยในการออกแบบโครงการให้มีความถูกต้องสมบูรณ์แบบมากยิ่งขึ้น

2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการประเภทเดียวกัน

- การเลือกที่ตั้งโครงการ ควรคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ และปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการลงทุน
- การกำหนดขนาดของโครงการ ควรคำนึงถึงขนาดที่เหมาะสมกับการลงทุน และขนาดที่ให้ผลตอบแทนคุ้มค่าสูงสุด
- การวางผังของโครงการ ควรสัมพันธ์กับสภาพทางกายภาพของที่ตั้งโครงการ
- เสี่ยงรบกวนและฝุ่นละอองจากภายนอกโครงการ ควรป้องกันโดยวิธีการออกแบบทางสถาปัตยกรรม
- การวางตำแหน่งของส่วนบริการ ควรมีระยะทางเดินสั้นที่สุดใน ขณะเดียวกันต้องไม่ปะปนกับกิจกรรมอื่นของโครงการ
- ที่ตั้งของส่วนศูนย์การค้า ต้องคำนึงถึงการเข้าถึงและบริการ ควรจัดอยู่ในส่วนที่มีเสียงดังได้โดยไม่รบกวนส่วนอื่น
- ที่ตั้งของส่วนบริการทั่วไป ต้องคำนึงถึงรัศมีในการให้บริการสามารถครอบคลุมโครงการได้อย่างทั่วถึง ควรอยู่ในส่วนที่เข้าถึงได้ง่ายสะดวกรวดเร็วใกล้ทางเข้าหลัก และสามารถติดต่อกับส่วนต่างๆได้สะดวก
- การออกแบบอาคาร ควรคำนึงถึงความสะดวกสบายของผู้ใช้โครงการ และควรสร้างบรรยากาศที่ดี มีความมั่นคง สง่างาม และมีจุดเด่นของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การออกแบบแนวทางหลัก เป็นการออกแบบให้สอดคล้องและเหมาะสมกับความต้องการของโครงการ โดยจัดให้มีความสะดวกสบายมากที่สุดจากองค์ประกอบที่เตรียมไว้อย่างครบถ้วน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กระทรวงมหาดไทย . กฎหมายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2540 .2540

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย . รายงานประจำปี พ.ศ. 2540 . 2540

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย . รายงานประจำปี พ.ศ. 2540 . 2540

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย . รายงานประจำปี พ.ศ. 2541 . 2541

มรกต อรรถวิรัตน์ . วิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท เรื่อง รายงานการสำรวจงานอริภคของประชากรในกรุงเทพ . จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย . 2541

สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับย่อ . 2540

สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ . รายงานการสำรวจผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2536 – 2537 . 2537

สำนักงานสถิติแห่งชาติ . รายงานการสำรวจประชากรภาคกลาง พ.ศ. 2538 . 2538

Tourism Authority of Thailand . Thailand Tourism Statistical Report . 1996

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้