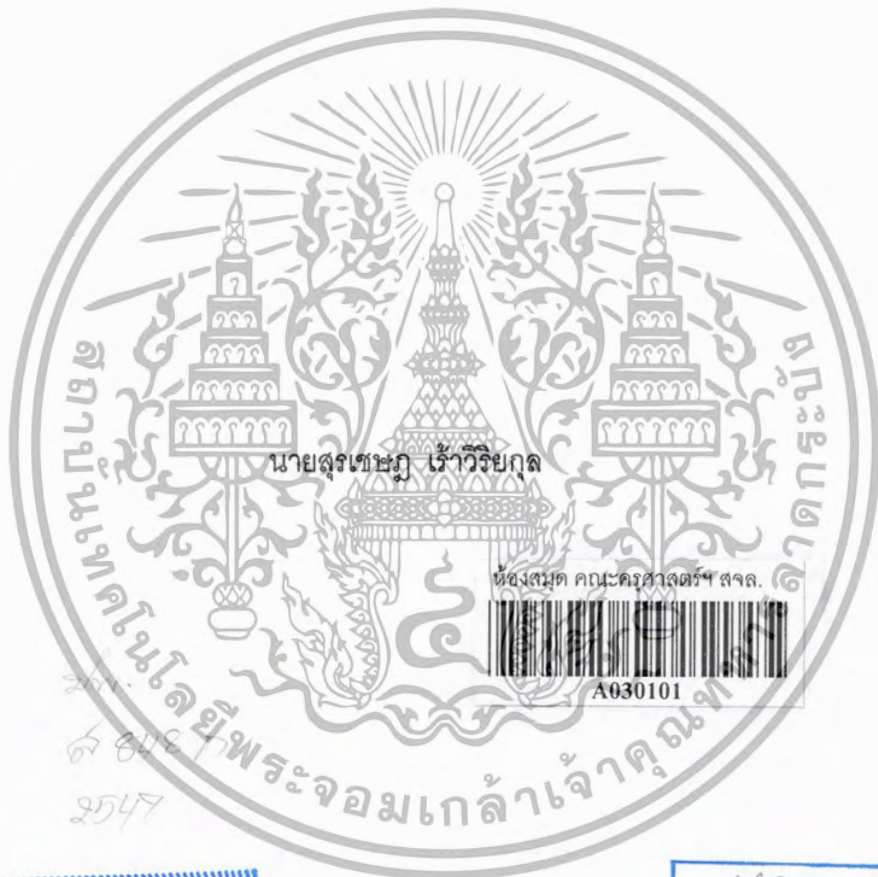


ห้องสมุดคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา

คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอยใหญ่

THE SPECIFIC PLAN FOR COMMERIAL AREA FROM SUWANNAPHUM  
INTERNATIONAL AIRPORT: A CASE STUDY OF KLONG LAD KRABANG-KLONG  
CHAUT LAK KHAO AND KLONG BOULOY YAI



เลขที่  
๑๘๘  
๒๕๕๗

เลขหมู่.....  
เลขทะเบียน..... 30101  
วัน,เดือน,ปี 2.7 ก.ย. 2550

b. 11813088  
i.....

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต  
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม  
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
ปีการศึกษา 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปริญญานิพนธ์ : การจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา  
คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอยใหญ่  
THE SPECIFIC PLAN FOR COMMERCIAL AREA FROM  
SUWANNAPHUM INTERNATIONAL AIRPORT: A CASE STUDY OF  
KLONG LAD KRABANG-KLONG CHAUT LAK KHAO AND KLONG  
BOULOY YAI

นักศึกษา : นาย สุรเชษฐ เ้าวิริยกุล รหัส 46035072

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์เบญจวรรณ อุบลศรี

คณะ : วิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรม

ภาควิชา : วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

สาขา : สถาปัตยกรรม

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ คณะกรรมการตรวจปริญญานิพนธ์ได้ตรวจพิจารณา และ  
เห็นชอบแล้วจึงอนุมัติให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรวิศวกรรม  
อุตสาหกรรมบัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2547

..... คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์อุตสาหกรรม  
(รศ.ดร.วิจิตร จินะตระกูล)

..... ประธานกรรมการ  
(อาจารย์ พัศตราภรณ์ มีศิริ)

..... กรรมการ  
(อาจารย์ สมिति หวังเจริญ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการ

(ผศ. สมพล ดำรงเสถียร)

..... กรรมการ

(ผศ. สุรศักดิ์ กังขาว)

..... กรรมการ

(ผศ. สุทัศน์ จุฬามานี)

..... กรรมการ

(ดร. คุ้มพงษ์ หนูบรรจง)

..... กรรมการ

(อาจารย์ สันติ กวินวงศ์ไพบูลย์)

..... กรรมการ

(อาจารย์ เบญจวรรณ อุดลศรี)

..... กรรมการ

(อาจารย์ ทศพร ไสดาบรรล)

..... กรรมการ

(อาจารย์ ชูเกียรติ แซ่ตั้ง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

..... กรรมการและเลขานุการ

(อาจารย์ชาติไท จันเสน)

..... กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(อาจารย์ อัครพงศ์ อนุพันธ์พงศ์)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปริญญาโท : การจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอยใหญ่

THE SPECIFIC PLAN FOR COMMERCIAL AREA FROM SUWANNAPHUM INTERNATIONAL AIRPORT: A CASE STUDY OF KLONG LAD KRABANG-KLONG CHAUT LAK KHAO AND KLONG BOULOY YAI

นักศึกษา : นาย สุรเชษฐ เกร์วิริยกุล รหัส 46035072

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์เบญจวรรณ อุบลศรี

คณะ : ครุศาสตร์อุตสาหกรรม

ภาควิชา : ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม

สาขา : สถาปัตยกรรม

### บทคัดย่อ

โครงการจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอยใหญ่ จัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ว่าด้วย การแก้ไขปัญหา การคมนาคมขนส่งของประเทศให้เกิดเป็นรูปแบบ และความเพียงพอด้านการคมนาคมของคนในประเทศ นำไปสู่สังคมที่มีคุณภาพทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม โดยยึดแนวทางในการพัฒนาประเทศของกระทรวงมหาดไทย อีกทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีการเสนอให้จัดสร้างสนามบินแห่งที่ 2 (สนามบินสุวรรณภูมิ) โดยสืบเนื่องมาจากกรณีนโยบายในการสร้างสนามบินแห่งใหม่ เพื่อรองรับกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนคนที่เข้ามาภายในประเทศ จึงมีการจัดตั้งสนามบินสุวรรณภูมิที่จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งสนามบินได้มีการส่งผลในการพัฒนาในด้านการคมนาคม ด้านราคาที่ดิน และในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยรอบสนามบิน ด้วยเหตุนี้จึงมีการวางผังเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ จึงมีความสำคัญอย่างมาก ทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว กับโครงการใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความสัมพันธ์กันทางด้านต่างๆ ภายในโครงการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์ และการสภาพแวดล้อมโดยรอบ สนามบินสุวรรณภูมิ

วิธีการดำเนินการศึกษาพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ เริ่มจากการศึกษาข้อมูลพื้นฐาน วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น สังเคราะห์ข้อมูล โดยมีการศึกษาข้อมูลทั้งทางด้านนโยบายเศรษฐกิจ สังคม กายภาพ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสนามบินที่ใช้ในการบิน ข้อกำหนดมหาดไทย ข้อกำหนดกรุงเทพมหานคร และผลกระทบทางด้านเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน โดยมีการจัดทำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องโครงการเพื่อนำเสนอเป็นผังเศรษฐกิจเฉพาะเพื่อนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่  
ในอนาคต

จากการศึกษาค้นคว้าของโครงการได้นำเสนอ การจัดทำผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณ  
สนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองขุดลากซ้าวและคลองบัวลอยใหญ่ จาก  
การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลให้มีการกำหนดโซนสีของส่วนต่างๆของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด และกำหนดผัง  
พื้นที่เศรษฐกิจโดยมีการจัดวางส่วนที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ศูนย์การค้า  
การส่งออก อาคารแสดงสินค้า หน่วยงานขนส่งสินค้า ธนาคาร โรงพยาบาล โรงแรม ร้านอาหาร  
สวนสาธารณะ โดยมีการจัดทำผังในส่วนทางทิศเหนือของถนนกิ่งแก้ว ที่ติดกับถนนอ่อนนุช เป็นพื้นที่  
จัดทำผังของการศึกษาทั้งหมด โดยแบ่งระยะในการพัฒนาเป็น 5 ช่วง ดังนี้

1. ช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2547-2551) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ  
ศูนย์การค้าการส่งออก อาคารจัดแสดงสินค้า สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก  
โรงพยาบาล ร้านอาหารไทย โรงแรม  
สวนสาธารณะ
2. ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2542-2556) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ  
หน่วยงานราชการ สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่ง
3. ช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2557-2561) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ  
สวนสาธารณะบ้านจัดสรร ดิวก้าว อาคารพาณิชย์
4. ช่วงที่ 4 (พ.ศ. 2562-2566) อาคารพาณิชย์ สวนสาธารณะ ตลาด

## กิตติกรรมประกาศ

การทำปริญญาโทฉบับนี้ ทำเพื่อความต้องการที่จะออกไปเผชิญโลกข้างนอก และเป็น การที่ไม่สิ้นเปลืองงบประมาณพ่อและแม่ จนเกินไปจึงทำออกมาตามกำหนดที่ทางคณะได้ตั้งไว้ แต่เมื่อมี การทำปริญญาโทเล่มนี้ขึ้นมา ก็อด จะกล่าวคำว่าขอบพระคุณผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ได้ คนที่ควร ขอบพระคุณเป็นคนแรก ก็น่าจะไม่พ้น พ่อ แม่ พี่ น้อง น้าชาย น้าสาว ที่เคารพมากที่สุดและที่ขาด ไม่ได้คืองบประมาณที่ทุ่มเทให้สุดๆ ในการเรียนตั้งแต่ต้นจนจบและจนมีวันนี้ และถ้าพูดถึง พ่อ แม่ พี่ น้องไปแล้วก็ จะอดไปพูดคำว่าขอบพระคุณแก่อาจารย์ที่ปรึกษาคือ อาจารย์ เบญจวรรณ อุบลศรี ที่ เป็นแรงใจให้ทำงานนี้จนประสบความสำเร็จ และอาจารย์ทุกท่านในสาขา ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม ขอบพระคุณ ท่านพี่บอย ณ ห้องเสด แล้วก็ขอบพระคุณแก่เพื่อนๆที่ช่วยเหลือกันมาตั้งแต่ต้น ได้แก่ ท่านชาย ที่มีความสามารถในด้านการเขียนบรรยายภาคในโครงการที่ทำ และการช่วยเหลือในทุกๆด้าน หญิงสายที่ช่วยทำงานนำเสนอ หญิงแป๊ะ ผาพระบาท ท่านโศด ท่านเบส ท่านจ๊ะ และเพื่อนๆทุกคน ที่ ช่วยเหลือสิ่งต่างๆที่ทำมาทั้งหมดทุกอย่าง และพวกที่รักการท่องเที่ยวที่ต่างที่ไปด้วยกันทุกที่ ขอบพระคุณมากๆ

ส่วนนี้คงเป็นการขอบพระคุณเพื่อน พี่ น้อง ที่โรงเรียนช่างก่อสร้างอุบลสิริ โดยอันดับแรกแล้วต้อง ขอขอบพระคุณคนที่ให้กำลังใจที่ดีเสมอมา จะเป็นใครไปไม่ได้ถ้าไม่ใช่ คุณหญิงนุ้ย แล้วต่อมาก็จะ ขอขอบพระคุณคนที่มาช่วยในการทำงานชิ้นนี้ คุณชายอืด คุณชายเท็น ในการที่มาช่วยในการตัด MASS และหญิงแอน หญิงปอนด์ หญิงจา ที่ช่วยทำงานจนออกมาดี และเพื่อนโพลด์ และเพื่อนๆทุกคน ที่ไม่ได้กล่าวเอาไว้คงไม่ว่าอะไรกันนะ ขอบพระคุณหลายๆ

นาย สุรเชษฐ เจริญวิญญู

ผู้จัดทำ

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภูมิ	ช
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 เหตุผลในการเสนอปฏิญยานิพนธ์	3
1.3 ความเป็นมาของปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหา	4
1.4 วัตถุประสงค์ของปฏิญยานิพนธ์	5
1.5 ขอบเขตของการศึกษาปฏิญยานิพนธ์	5
1.6 วิธีดำเนินงานปฏิญยานิพนธ์	6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
1.8 อภิธานศัพท์	9
บทที่ 2 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	
2.1 การศึกษาศึกษาสภาพปัจจุบันในประเทศ	10
2.2 การศึกษาศึกษาสภาพปัจจุบันในระดับภาค	23
2.3 การศึกษาศึกษาสภาพปัจจุบันในระดับจังหวัด	29
บทที่ 3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของชุมชนเมืองและพื้นที่ศึกษา	
3.1 การศึกษาศึกษาสภาพปัจจุบันในชุมชนเมือง	45
3.2 การศึกษาศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	94
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่	
4.1 การวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง	109
4.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของชุมชน	111
4.3 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	118
4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	125

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
4.5 การวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ศึกษา	136
4.6 การวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการพัฒนา	138
4.7 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต	159
<b>บทที่ 5 การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา</b>	
5.1 การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา	160
5.2 การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้พื้นที่ศึกษาในอนาคต	161
5.3 การวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา	166
5.4 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพในอนาคต	167
<b>บทที่ 6 การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาชุมชน</b>	
6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ศึกษา	171
6.2 แนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ	171
6.3 สรุปภาพรวมการออกแบบ	184
6.4 แนวทางการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนและผัง	185
<b>บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ</b>	
7.1 สาระสำคัญของการศึกษา	220
7.2 ข้อเสนอแนะ	221
<b>บรรณานุกรม</b>	
ภาคผนวก ก ข้อกำหนดของมหาดไทย	
ภาคผนวก ข ข้อบังคับของสนามบิน	
ภาคผนวก ค ข้อกำหนดผังเมืองสมุทรปราการ	
ภาคผนวก ง เกณฑ์พิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในผังเมืองรวม	
ภาคผนวก จ ข่าวก่อสร้างรถไฟฟ้าเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ	

## สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 2.1	แสดงจำนวนประชากรในประเทศ	11
ตารางที่ 2.2	แสดงลักษณะภูมิอากาศ	16
ตารางที่ 2.3	แสดงอุตสาหกรรม และเกษตร	17
ตารางที่ 2.4	แสดงรายได้ และจำนวนนักท่องเที่ยว	18
ตารางที่ 2.5	แสดงการคลังรัฐบาล	19
ตารางที่ 2.6	แสดงการค้าระหว่างประเทศ	19
ตารางที่ 2.7	แสดงบัญชีประชาชาติ	20
ตารางที่ 2.8	แสดงรายได้ รายจ่ายและหนี้สินของครัวเรือน	21
ตารางที่ 2.9	แสดงลักษณะภูมิอากาศในภาคกลาง	25
ตารางที่ 2.10	แสดงประชากรในภาคกลาง	25
ตารางที่ 2.10	แสดงประชากรในภาคกลาง (ต่อ)	26
ตารางที่ 2.11	แสดงการขยายตัวประชากรในภาคกลาง	27
ตารางที่ 2.12	แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง	28
ตารางที่ 2.13	แสดงปัญหาการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล จังหวัดสมุทรปราการ	30
ตารางที่ 2.13	แสดงปัญหาการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล จังหวัดสมุทรปราการ(ต่อ)	31
ตารางที่ 2.14	แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ	33
ตารางที่ 2.15	แสดงประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ	34
ตารางที่ 2.16	แสดงการเกิด การตาย การย้ายเข้า การย้ายออกในจังหวัดสมุทรปราการ	35
ตารางที่ 2.17	แสดงจำนวนโรงเรียนในจังหวัดสมุทรปราการ	36
ตารางที่ 2.18	แสดงจำนวนสถานพยาบาลในจังหวัดสมุทรปราการ	36
ตารางที่ 2.19	แสดงหน่วยการปกครอง	40
ตารางที่ 2.19	แสดงหน่วยการปกครอง(ต่อ)	41
ตารางที่ 2.20	แสดงจำนวนหน่วย ศาสนสถานในจังหวัดสมุทรปราการ	41
ตารางที่ 2.21	แสดงการประกอบอาชีพของประชากร	42
ตารางที่ 2.22	แสดงการรายได้ของประชากร	42
ตารางที่ 2.22	แสดงการรายได้ของประชากร (ต่อ)	43
ตารางที่ 2.23	แสดงพื้นที่ทำกิน	44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า	
ตารางที่ 2.24	แสดงพื้นที่ทำกิน	44
ตารางที่ 3.1	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองใหม่ ประเทศสิงคโปร์	47
ตารางที่ 3.2	แสดงการคาดการณ์ประชากรในอนาคต	74
ตารางที่ 3.3	แสดงจำนวนการเดินทางต่อวันของประชากรเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางในปี พ.ศ. 2538	75
ตารางที่ 3.4	แสดงสัดส่วนการเดินทางโดยยานพาหนะประเภทต่างๆ ของประชาชนใน กรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในปี พ.ศ. 2539	77
ตารางที่ 3.5	แสดงสัดส่วนประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง	78
ตารางที่ 3.6	แสดงสัมประสิทธิ์ตัวคูณที่ใช้ในการแปลงค่าจำนวนการเดินทางต่อวันเป็นหน่วย PCU. ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า	78
ตารางที่ 3.7	แสดงจำนวนการเดินทาง และรูปแบบการเดินทาง ในปีพ.ศ. 2563	78
ตารางที่ 3.8	แสดงสัดส่วนการใช้พื้นที่ บริเวณศูนย์กลางธุรกิจพาณิชย์กรรม	87
ตารางที่ 3.9	แสดงสรุปการพื้นที่ของ CASE STUDY	92
ตารางที่ 3.10	แสดงแหล่งน้ำในตำบลราชาเทวะ	103
ตารางที่ 3.11	แสดงการสื่อสารในตำบลราชาเทวะ	103
ตารางที่ 3.12	แสดงอาชีพของประชาชนตำบลราชาเทวะ	106
ตารางที่ 4.1	แสดงจำนวนประชากร ปีพ.ศ. 2541-2546 ในตำบลราชาเทวะ	111
ตารางที่ 4.2	แสดงจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ปีพ.ศ. 2547-2576 ในพื้นที่ศึกษา	112
ตารางที่ 4.3	แสดงสถิติผู้ที่มีจุดมุ่งหมายในการมาเยือน	113
ตารางที่ 4.4	แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	114
ตารางที่ 4.5	แสดงอัตราธุรกิจที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	115
ตารางที่ 4.6	แสดงอัตราผู้ที่เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	116
ตารางที่ 4.7	แสดงอัตราผู้ที่เข้ามาทำอื่นๆที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	117
ตารางที่ 4.8	แสดงการคาดการณ์การจ้างงานในพื้นที่ศึกษา	118
ตารางที่ 4.9	แสดงแหล่งน้ำในตำบลราชาเทวะ	119
ตารางที่ 4.10	แสดงการสื่อสารในตำบลราชาเทวะ	120
ตารางที่ 4.11	แสดงค่าลักษณะ และค่าน้ำหนักของปัจจัย	140

## สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.12 แสดงค่าคะแนนดิบของระบบการเข้าถึง	141
ตารางที่ 4.13 แสดงค่าคะแนนดิบของระดับความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย	141
ตารางที่ 4.14 แสดงค่าคะแนนดิบของพื้นที่น้ำท่วมขัง	142
ตารางที่ 4.15 แสดงค่าคะแนนดิบข้อกำหนดของพื้นที่ศึกษา	142
ตารางที่ 4.16 แสดงค่าคะแนนดิบของมุมมองที่สวยงามของพื้นที่ศึกษา	143
ตารางที่ 4.17 แสดงค่าคะแนนดิบแหล่งงานของชุมชน	143
ตารางที่ 4.18 แสดงค่าคะแนนดิบของราคาที่ดิน	144
ตารางที่ 4.19 แสดงค่าคะแนนดิบของพื้นที่นันทนาการ	144
ตารางที่ 4.20 แสดงค่าคะแนนดิบของสถาบันการศึกษา	145
ตารางที่ 4.21 แสดงค่าคะแนนดิบของสถานีตำรวจ	145
ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต	162
ตารางที่ 5.2 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	163
ตารางที่ 5.3 แสดงอัตราธุรกิจที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	164
ตารางที่ 5.4 แสดงอัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	165
ตารางที่ 5.5 แสดงสรุปการใช้พื้นที่ของ CASE STUDY	167
ตารางที่ 5.6 แสดงสรุปการใช้พื้นที่ของพื้นที่ศึกษา	168
ตารางที่ 6.1 แสดงเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม	177
ตารางที่ 6.1 แสดงเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม (ต่อ)	181
ตารางที่ 6.2 แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่	187
ตารางที่ 6.2 แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่ (ต่อ)	188

## สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในประเทศ	12
แผนภูมิที่ 2.2 แสดงอัตราการเกิด การตาย การเจริญพันธุ์ และการตายทารก	12
แผนภูมิที่ 2.3 แสดงอุตสาหกรรม และเกษตร	17
แผนภูมิที่ 2.4 แสดงรายได้ และจำนวนนักท่องเที่ยว	18
แผนภูมิที่ 2.5 แสดงการค้าระหว่างประเทศ	20
แผนภูมิที่ 2.6 แสดงบัญชีประชาชาติ	21
แผนภูมิที่ 2.7 แสดงรายได้ รายจ่ายและหนี้สินของครัวเรือน	22
แผนภูมิที่ 2.8 แสดงการขยายตัวประชากรในภาคกลาง	27
แผนภูมิที่ 2.9 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง	29
แผนภูมิที่ 2.10 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ	33
แผนภูมิที่ 2.11 แสดงการเกิด การตาย การย้ายเข้า การย้ายออกในจังหวัดสมุทรปราการ	35
แผนภูมิที่ 2.12 แสดงจำนวนสถานพยาบาลในจังหวัดสมุทรปราการ	37
แผนภูมิที่ 3.1 แสดงอาชีพของประชาชนตำบลราชาเทวะ	107
แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนผู้เข้ามาในประเทศไทย	113
แผนภูมิที่ 4.2 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	114
แผนภูมิที่ 4.3 แสดงอัตราธุรกิจที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	115
แผนภูมิที่ 4.4 แสดงอัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	116
แผนภูมิที่ 4.5 แสดงอัตราผู้เข้ามาทำอื่นๆที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	117
แผนภูมิที่ 5.1 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	163
แผนภูมิที่ 5.2 แสดงอัตราธุรกิจที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	164
แผนภูมิที่ 5.3 แสดงอัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565	165

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 แสดงที่ตั้งประเทศไทย	10
ภาพที่ 2.2 แสดงความหนาแน่นของประชากร	13
ภาพที่ 2.3 แสดงประชากรที่เพิ่มขึ้นระหว่างปี 2533-2546	14
ภาพที่ 2.4 แสดงจำนวนประชากรทั้งสิ้น ต่อครัวเรือน	15
ภาพที่ 2.5 แสดงลักษณะทางกายภาพในภาคกลาง	23
ภาพที่ 2.6 แสดงแผนที่ตั้งจังหวัดสมุทรปราการ	30
ภาพที่ 3.1 แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต	69
ภาพที่ 3.2 แสดงแผนผังโครงการระบบขนส่งสาธารณะ	85
ภาพที่ 3.3 แสดงผังระบบทางเดินเท้า	86
ภาพที่ 3.4 แสดงระยะรัศมีของพื้นที่เศรษฐกิจ	96
ภาพที่ 3.5 แสดงแผนที่ผังเมืองรวมสมุทรปราการ	97
ภาพที่ 3.6 แสดงข้อกำหนดของสนามบิน	98
ภาพที่ 3.7 แสดงข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย	99
ภาพที่ 3.8 แสดงตำบลราชาเทวะ	101
ภาพที่ 3.9 แสดงพื้นที่ตำบลราชาเทวะ	102
ภาพที่ 3.10 แสดงระบบไฟฟ้าของตำบลราชาเทวะ	104
ภาพที่ 3.11 แสดงสถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 9	104
ภาพที่ 3.12 แสดงโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 1 โรงพยาบาลบางนา 3	104
ภาพที่ 3.13 แสดงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก วัดกิ่งแก้ว	105
ภาพที่ 3.14 แสดงโรงเรียนพรหมพิกุลทอง โรงเรียนกิ่งแก้ว	105
ภาพที่ 4.1 แสดงระบบไฟฟ้าของตำบลราชาเทวะ	120
ภาพที่ 4.2 แสดงสถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 9	120
ภาพที่ 4.3 แสดงโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 1 โรงพยาบาลบางนา 3	121
ภาพที่ 4.4 แสดงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก วัดกิ่งแก้ว	121
ภาพที่ 4.5 แสดงโรงเรียนพรหมพิกุลทอง โรงเรียนกิ่งแก้ว	121
ภาพที่ 4.6 แสดงการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา	123
ภาพที่ 4.7 แสดงการคมนาคมในอนาคตที่จะเข้ามาในสนามบินสุวรรณภูมิ	124

## สารบัญญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4.8 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 1	132
ภาพที่ 4.9 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 2	133
ภาพที่ 4.10 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 3	134
ภาพที่ 4.11 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 1	135
ภาพที่ 4.12 แสดงจินตภาพของพื้นที่ศึกษา	137
ภาพที่ 4.13 แสดงลักษณะของระบบการเข้าถึง	146
ภาพที่ 4.14 แสดงลักษณะของพื้นที่นันทนาการ	147
ภาพที่ 4.15 แสดงลักษณะความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้าง	148
ภาพที่ 4.16 แสดงลักษณะของพื้นที่น้ำท่วมขัง	149
ภาพที่ 4.17 แสดงลักษณะของข้อกำหนดของพื้นที่	150
ภาพที่ 4.18 แสดงลักษณะของมุมมองที่สวยงาม	151
ภาพที่ 4.19 แสดงลักษณะของแหล่งงานของชุมชน	152
ภาพที่ 4.20 แสดงลักษณะของราคาที่ดิน	153
ภาพที่ 4.21 แสดงลักษณะของสถาบันการศึกษา	154
ภาพที่ 4.22 แสดงลักษณะของสถานีตำรวจ	155
ภาพที่ 4.23 แสดงสรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนา	156
ภาพที่ 6.1 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 1	178
ภาพที่ 6.2 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 2	179
ภาพที่ 6.3 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 3	180
ภาพที่ 6.4 แสดงการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติงาน	189
ภาพที่ 6.5 แสดงความเป็นมาของโครงการ	189
ภาพที่ 6.6 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ	190
ภาพที่ 6.4 แสดงการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติงาน	189
ภาพที่ 6.5 แสดงความเป็นมาของโครงการ	189
ภาพที่ 6.6 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ	190
ภาพที่ 6.7 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ	190
ภาพที่ 6.8 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ	191

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญภาพ(ต่อ)

หน้า

ภาพที่ 6.9 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับภาคและจังหวัด	191
ภาพที่ 6.10 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับประเทศ	192
ภาพที่ 6.11 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับประเทศ	192
ภาพที่ 6.12 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับภาค	193
ภาพที่ 6.13 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับจังหวัด	193
ภาพที่ 6.14 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพระดับประเทศ	194
ภาพที่ 6.15 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพระดับจังหวัด	194
ภาพที่ 6.16 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย	195
ภาพที่ 6.17 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย	195
ภาพที่ 6.18 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	196
ภาพที่ 6.19 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	196
ภาพที่ 6.20 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	197
ภาพที่ 6.21 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	197
ภาพที่ 6.22 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	198
ภาพที่ 6.23 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	198
ภาพที่ 6.24 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	199
ภาพที่ 6.25 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	199
ภาพที่ 6.26 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	200
ภาพที่ 6.27 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	200
ภาพที่ 6.28 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	201
ภาพที่ 6.29 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	201
ภาพที่ 6.30 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	202
ภาพที่ 6.31 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	202
ภาพที่ 6.32 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	203
ภาพที่ 6.33 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	203
ภาพที่ 6.34 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา	204
ภาพที่ 6.35 แสดงการกำหนดนโยบาย และเป้าหมายในการพัฒนา	204

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 6.36 แสดงการกำหนดนโยบาย และเป้าหมายในการพัฒนา	205
ภาพที่ 6.37 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	205
ภาพที่ 6.38 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	206
ภาพที่ 6.39 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	206
ภาพที่ 6.40 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	207
ภาพที่ 6.41 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	207
ภาพที่ 6.42 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	208
ภาพที่ 6.43 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	208
ภาพที่ 6.44 แสดงผังแม่บท	209
ภาพที่ 6.45 แสดงผังแม่บท	209
ภาพที่ 6.46 แสดงผังแม่บท	210
ภาพที่ 6.47 แสดงผังแม่บท	210
ภาพที่ 6.48 แสดงผังแม่บท	211
ภาพที่ 6.49 แสดงผังแม่บท	211
ภาพที่ 6.50 แสดงผังแม่บท	212
ภาพที่ 6.51 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	212
ภาพที่ 6.52 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	213
ภาพที่ 6.53 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	213
ภาพที่ 6.54 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	214
ภาพที่ 6.55 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	214
ภาพที่ 6.56 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	215
ภาพที่ 6.57 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	215
ภาพที่ 6.58 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	216
ภาพที่ 6.59 แสดงองค์ประกอบในงานภูมิทัศน์	216
ภาพที่ 6.60 แสดงสนามบินสุวรรณภูมิกับพื้นที่ศึกษา	217
ภาพที่ 6.61 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ	217
ภาพที่ 6.62 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ	218

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 6.63 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ	218
ภาพที่ 6.64 แสดงส่วนขยายอาคารในผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ	219
ภาพที่ 6.65 แสดงส่วนขยายอาคารในผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ	219



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบัน สนามบินทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบต่าง ๆ และเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ของชุมชนโดยรอบสนามบิน หากถือว่าสนามบินและพื้นที่โดยรอบเป็นเมืองสนามบินแล้ว สนามบินหลายแห่งก็ได้ทำหน้าที่แบบเดียวกับศูนย์กลางธุรกิจของเมืองใหญ่ ๆ โดยเป็นศูนย์กลางการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบของภูมิภาค และเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของการจ้างงาน การจับจ่ายสินค้า การประชุมและบันเทิง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นมักเรียงรายไปตามถนนหรืออยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ทำให้เกิดเมืองลักษณะใหม่ คือ เมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ซึ่งบางแห่งขยายตัวออกไปในรัศมีถึง 30 กิโลเมตรจากสนามบิน

ดังนั้นการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิจึงควรเป็นพื้นที่ที่ใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะทำให้พื้นที่โดยรอบสนามบินมีราคาสูงขึ้นมาก จึงจำเป็นต้องมีการวางผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิขึ้นเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 2-3 แสนไร่ ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยในขณะนี้ ได้มีการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในการทำผังเฉพาะขึ้น ซึ่งจะแล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี ผังเฉพาะนี้เป็นการเตรียมการใช้ที่ดินในอีก 30 ปีข้างหน้า ดังนั้น เมื่อผังเฉพาะที่กำลังจัดทำนี้แล้วเสร็จ ก็จะสามารถนำผังดังกล่าวมากำหนดการใช้ที่ดินในระยะยาวได้ ปัจจุบันประเทศไทยมีการเจริญเติบโตของเมือง ที่แตกต่างจากอดีตที่เป็นไปตามธรรมชาติและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ในอดีตสามารถควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองได้และยังไม่ทำให้เกิดปัญหาของเมือง แต่ในปัจจุบันการพัฒนาเมืองในประเทศ ได้พัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีทางด้านต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยนั้นได้มีการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว

สำหรับเมืองที่มีปัจจัยทางด้านต่าง ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของประชากรในทุก ๆ ด้าน ดังเช่น กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ จึงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-3 (พ.ศ. 2504-2519) ที่มุ่งเน้นการขยายโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ซึ่งในระยะนั้นยังไม่มี การจัดทำผังเมือง ให้เมืองเกิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเฉพาะเท่านั้น มิฉะนั้นผู้เห็นเอกสารนี้โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4-7 (พ.ศ. 2520-2539) ได้มุ่งเน้นการกระจายความเจริญออกไปสู่ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น ลดความแออัดทางด้านคมนาคมขนส่งของกรุงเทพและปรับปรุงการคมนาคมในปัจจุบันให้ดีขึ้น ต่อมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) ได้เน้นทางด้านกาปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเมืองให้คนในชุมชนมีบทบาทในการพัฒนาและดูแล รวมถึงการมีส่วนร่วมในการแก้ไข ปรับปรุงปัญหาการคมนาคมขนส่งที่แออัดและยกระดับคุณภาพของการคมนาคมในเมือง หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ได้มีจุดมุ่งหมายในการแก้ไขปัญหา การคมนาคมขนส่งของประเทศให้เกิดเป็นรูปแบบ และความเพียงพอของคนในประเทศ นำไปสู่สังคมที่มีคุณภาพทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยยึดแนวทางในการพัฒนาประเทศของกระทรวงมหาดไทย โดยเริ่มจากนโยบายของแผนมหาดไทย ฉบับที่ 1-4(พ.ศ. 2515-2534) ที่มีนโยบายเน้นไปในเรื่องของทางด้านการปกครองประเทศ ทำให้ยังไม่มีกรกล่าวถึงในเรื่องของการวางผังเมืองเท่าใดนัก ต่อมาในแผนมหาดไทย ฉบับที่ 5-6 (พ.ศ. 2535-2544)เริ่มมีนโยบายเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ โดยมีแผนพัฒนาให้กรุงเทพเป็นเมืองนำอยู่ โดยมีการพัฒนาจนถึงแผนมหาดไทย ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2545-2549) เน้นการเป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การคมนาคมขนส่งระดับนานาชาติ และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ และเริ่มมีการจัดการและพัฒนาการวางผังเมืองและควบคุมพื้นที่ โดยดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยมีการใช้พื้นที่ทั้งประเทศ อย่างมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ซึ่งสนับสนุนให้มีการสร้างความเชื่อมโยง ของการพัฒนาเมืองและชนบท ควบคู่กับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมของชาติให้ยั่งยืนตลอดไปในการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการลงทุนของอาเซียนศูนย์กลาง การคมนาคมขนส่งควบคู่กับ การพัฒนาเศรษฐกิจระดับรากหญ้า เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน การกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและการบริการทางสังคม ประกอบกับนโยบายการกระจายอำนาจที่ให้อำนาจท้องถิ่นในการจัดทำผังเมืองของตนเอง ทำให้จำเป็นต้องมีการวางและจัดทำผังประเทศ เพื่อเป็นกรอบนโยบายการพัฒนาในอนาคต ให้มีการใช้พื้นที่ร่วมกันของกิจกรรมต่างๆ ในภาพรวมของประเทศ ที่มีการบูรณาการอย่างองค์รวมครบถ้วนทุกสาขา ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายไปรวมทั้งการพัฒนาระบบเมืองให้มีการรวมกลุ่มอย่างเข้มแข็งและเกื้อกูลกันอย่างเป็นเครือข่าย เพื่อให้ใช้เป็นแผนกายภาพแม่บทของรัฐบาลและหน่วยปฏิบัติทุกสาขาที่มีการใช้กิจกรรมในพื้นที่เดียวกัน โดยจะให้ใช้เป็นแผนและผังกลางร่วมกันในการจัดทำแผนปฏิบัติการย่อยๆ ของแต่ละหน่วยงาน ให้มีทิศทางสู่เป้าหมายเดียว ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งซ้ำซ้อนก่อปัญหาใหม่ๆและส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อไปอีก รวมทั้งสามารถรับมือกับปัจจัยภายนอกอันเป็นผลมาจากการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่ร่วมเป็นพันธมิตรการพัฒนาด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลังจากที่มีนโยบายของกรมโยธาธิการและผังเมือง ทางด้านการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เสริมเอกลักษณ์ไทย ของพื้นที่ ชุมชน สถาปัตยกรรม พื้นถิ่น และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม การอนุรักษ์ธรรมชาติแวดล้อม ทางด้านหน่วยงานผังเมืองเฉพาะ ซึ่งเป็นหน่วยงานในด้านการจัดทำเมืองเฉพาะ ได้จัดทำโครงการพัฒนาที่ดินเกิดขึ้นหลายแห่ง และหนึ่งในจำนวนโครงการที่เกิดขึ้นนั้น ก็คือ โครงการผังเมืองเฉพาะรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ เป็นโครงการเมืองใหม่กึ่งสมบูรณ์แบบ จัดสร้างขึ้นเพื่อการคมนาคมขนส่ง และการพาณิชย์

ด้วยเหตุนี้จึงมีการวางผังเฉพาะรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ จึงมีความสำคัญอย่างมาก ทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว กับโครงการใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความสัมพันธ์กันทางด้านต่างๆ พร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นภายในโครงการทั้งทางด้านคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์ และการสภาพแวดล้อมรอบๆ สนามบิณสูวรรณภูมิ

## 1.2 เหตุผลของโครงการ

### 1.2.1 ด้านนโยบาย

- เพื่อตอบสนองแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 ( พ.ศ.2504-2549) ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยที่มุ่งเน้นทางด้านการวางผังปรับปรุงการคมนาคมขนส่ง และยกระดับคุณภาพความเป็นอยู่ของคนในปัจจุบัน
- สอดคล้องกับแผนมหาดไทยฉบับที่ 1-7 ( พ.ศ.2515-2549 ) เป็นแผนแม่บทกระทรวงมหาดไทย โดยมีนโยบายที่ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ และพัฒนาการคมนาคมขนส่ง พัฒนาเมืองให้น่าอยู่
- เพื่อตอบสนองกับยุทธศาสตร์ของสำนักงานผังเมือง ทางด้านการคมนาคมขนส่งให้เกิดความสะดวกสบาย สอดคล้องกับผังเมืองรวมและการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทางสังคมที่มีผลต่อประชากรในอนาคต

### 1.2.2 ด้านเศรษฐกิจ

- จากการที่ประเทศได้พัฒนาตนเอง ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่งผลให้สภาพ โดยรวมทางด้านเศรษฐกิจของประเทศเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีการคมนาคมขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะที่ดินรอบสนามบิณสูวรรณภูมิที่เกิดการคมนาคมขนส่งและการพาณิชย์หนาแน่น เกิดความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมทำให้เกิดการแออัดของประชากร

### 1.2.3 ด้านสังคม

- เนื่องจากจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงส่งผลกระทบต่อทำให้การคมนาคมขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากร ทำให้การคมนาคมขนส่งเกิดความแออัด ขาดการดูแลเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางด้านต่าง ๆ ทำให้การคมนาคมขนส่ง ไม่เพียงพอจึงเกิดปัญหาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

#### 1.2.4 ด้านกายภาพ

- ศึกษาการใช้ประโยชน์ของที่ดินให้เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่รวมถึงการปรับปรุงการใช้ที่ดินรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ในรูปแบบทางด้านงานสถาปัตยกรรมที่มีอยู่เดิมในปัจจุบัน และที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในอนาคต ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ในปัจจุบัน

### 1.3 ความเป็นมาของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

#### 1.3.1 ด้านนโยบาย

- เนื่องจากนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504-2549) มีการแก้ปัญหาที่ไม่ต่อเนื่องกัน จึงทำให้การพัฒนาในด้านต่าง ๆ เกิดความล่าช้าแก้ปัญหาไม่ตรงสาเหตุ ส่งผลให้การพัฒนาเป็นไปได้ยากและเกิดปัญหาอย่างต่อเนื่อง

- แผนของกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 1-7 (พ.ศ.2515-2549) ส่วนใหญ่จะเน้นทางด้านการเมืองการปกครอง ทำให้ขาดการดูแลทางด้านการพัฒนาและควบคุมเมือง

- แผนพัฒนาของสำนักผังเมือง จะเน้นทางด้านการศึกษาแก้ไขปัญหาทางด้านที่อยู่อาศัยและปัญหามลภาวะต่าง ๆ

#### 1.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

- จากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน รอบสนามบินสุวรรณภูมิ ยังใช้ที่ดินที่ไม่เกิดประโยชน์และยังไม่มีโครงการส่งเสริมทางด้านคมนาคมขนส่งที่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาทางด้านต่าง ๆ จากปัญหาดังกล่าว จึงต้องเร่งแก้ไขโดยการส่งเสริมทางด้านคมนาคมขนส่ง ให้ผู้ที่มาใช้โครงการตระหนักถึงการคมนาคมขนส่งรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

#### 1.3.3 ด้านสังคม

- ปัญหาทางการเพิ่มจำนวนประชากรในชุมชนมีเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการคมนาคมขนส่งที่แออัด สภาพแวดล้อมโดยรวมไม่มีความเหมาะสม ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง และเกิดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองและสังคม

#### 1.3.4 ด้านกายภาพ

- เนื่องจากโครงการผังเมืองเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นบริเวณการคมนาคมขนส่ง และมีผลกระทบทางด้านต่าง ๆ ทำให้สภาพพื้นที่เกิดความเสื่อมโทรม จากปัญหาดังกล่าวจึงต้องปรับปรุงแก้ไขสภาพพื้นที่ และสภาพแวดล้อม เพื่อให้สนามบินสุวรรณภูมิ มีศักยภาพที่สูงขึ้นและเป็นเมืองที่น่าอยู่ในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 1.4 วัตถุประสงค์ของปฏิญญานิพนธ์

### 1.4.1 ด้านนโยบาย

- เพื่อศึกษาแนวทางในการวางผังและปรับปรุงพื้นที่โดยรอบของ โครงการผังเมือง เฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ และพัฒนาศักยภาพการคมนาคมขนส่ง ตามนโยบายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504-2549)

- เพื่อศึกษาแผนมหาดไทย ฉบับที่ 1-7 (พ.ศ. 2515-2549) ที่มีการส่งเสริมและ พัฒนาการคมนาคมขนส่งในเมืองให้เกิดความสะดวก พร้อมทั้งแก้ไขปัญหามีอยู่ให้หมดไป

- เพื่อศึกษาแผนของสำนักงานผังเมือง ที่เน้นทางด้านคมนาคมขนส่งให้เกิดความ สะดวกสบาย สอดคล้องกับผังเมืองรวมและการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทางสังคมที่มีผลต่อประชากรใน อนาคต

### 1.4.2 ด้านเศรษฐกิจ

- เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ต่าง ๆ ทางด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อการปรับปรุงการ คมนาคมขนส่งในพื้นที่ และศึกษาสภาพเศรษฐกิจของผู้ที่เข้ามาใช้โครงการ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนา ศักยภาพของพื้นที่รอบสนามบินสุวรรณภูมิ

### 1.4.3 ด้านสังคม

- เพื่อศึกษาแนวความคิดทางด้านการวางผัง และปรับปรุงการคมนาคมขนส่งที่ เกี่ยวข้องกับสนามบินสุวรรณภูมิ รวมถึงผู้ที่ใช้สนามบินสุวรรณภูมิ และกิจกรรมที่เอื้อประโยชน์ต่อ สาธารณะ

### 1.4.4 ด้านกายภาพ

- เพื่อศึกษาการคมนาคมขนส่งให้เป็นไปตามศักยภาพของพื้นที่ รวมถึงการวางแผน ปรับปรุงการคมนาคมขนส่ง ทางด้านงานสถาปัตยกรรมให้กับชุมชนเดิมที่มีอยู่แล้ว และโครงการที่ กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้สอดคล้องกัน

## 1.5 ขอบเขตของการศึกษาปฏิญญานิพนธ์

### 1.5.1 ส่วนของการศึกษาภาคข้อมูล

- ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ รวมถึงแผนพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่เกิดขึ้นรวมถึงผู้ใช้โครงการ และรายละเอียด ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ศึกษาแนวความคิดในการวางผังเฉพาะและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง จนสามารถประยุกต์ใช้ในการวางผังเฉพาะ

- ศึกษาข้อมูลด้านเทคนิคต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ในการโครงการ

- ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ รวมไปถึงการเปรียบเทียบระหว่างข้อดี และข้อเสียของโครงการ

- ศึกษากฎหมาย พระราชบัญญัติ และข้อกำหนดต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

#### 1.5.2 ส่วนของการศึกษาภาคออกแบบ

- วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการเพื่อการออกแบบ
- โดยจัดทำรูปแบบของการวางผังให้เข้า กับสภาพแวดล้อมเดิมของโครงการ และสภาพแวดล้อมใหม่ของโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น
- ปรับปรุงการคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับสภาพที่เป็นอยู่
- นำแนวความคิดของชุมชนเมืองใหม่มาใช้ในการออกแบบ
- นำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานสถาปัตยกรรมเข้ามาส่งเสริมในการวางผัง

### 1.6 วิธีการดำเนินปริญญานิพนธ์

#### 1.6.1 ชั้นศึกษาข้อมูลพื้นฐาน

- ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการศึกษา ค้นคว้า สอบถาม สัมภาษณ์บุคคลที่อยู่ภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและออกสำรวจพื้นที่ของโครงการ
- ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการศึกษา ค้นคว้าจากหนังสือ ตำราวิชาการ ผลงานการวิจัย แผนที่ ภาพถ่าย และเอกสารต่าง ๆ โดยจำแนกข้อมูลได้ดังนี้

##### 1.6.1.1 ข้อมูลด้านนโยบาย

- นโยบายระดับประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-9 (พ.ศ. 2504-2549)

- แผนแม่บทของกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2545-2549)

- แผนพัฒนาสำนักงานผังเมือง

##### 1.6.1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

- แผนงบประมาณของการดำเนินงาน การก่อสร้าง สิ่งปลูกสร้าง ค่าเรือถอน และปรับปรุงพื้นที่

- ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ ภาค จังหวัด เขต และชุมชนมีอิทธิพล

ต่อโครงการ

- ศึกษาสภาวะเศรษฐกิจ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนที่ส่งผลต่อโครงการ

#### 1.6.1.3 ข้อมูลด้านสังคม

- ศึกษาสถิติการเพิ่มจำนวนของผู้ที่มาใช้โครงการพฤติกรรมของผู้ที่มาใช้โครงการ ที่มี

ผลต่ออิทธิพลการออกแบบ

- สถิติของหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ ที่มีผลต่อโครงการ

#### 1.6.1.4 ข้อมูลทางด้านกายภาพ

- การใช้ประโยชน์ของที่ดินได้อย่างคุ้มค่าศึกษาการคมนาคมขนส่ง ของพื้นที่ใน

บริเวณข้างเคียงโดยรอบ

- ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการของโครงการ

#### 1.6.2 ชั้นวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

จากการรวบรวมข้อมูลทางด้านต่าง ๆ แล้วจึงทำการแยกรายละเอียดเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ส่วนดังนี้คือ

##### 1.6.2.1 ข้อมูลด้านนโยบาย

ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนาของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยวิเคราะห์ยกมาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อเป็นการพิจารณาประกอบการวางแผนการทำงาน

##### 1.6.2.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

ทำการวิเคราะห์ทางด้านแนวโน้มการขยายตัว และความเป็นไปได้ของโครงการ โดยการวิเคราะห์จากข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวข้อง

##### 1.6.2.3 ข้อมูลด้านสังคม

ทำการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ และศักยภาพการคมนาคมขนส่ง เพื่อกำหนดขนาดของโครงการ ให้เพียงพอต่อความต้องการของโครงการ

##### 1.6.2.4 ข้อมูลด้านกายภาพ

ทำการวิเคราะห์การคมนาคมขนส่งของพื้นที่และสภาพทั่วไปของโครงการเพื่อทำการจัดทำพื้นที่เศรษฐกิจที่เหมาะสมในการวางแผน

#### 1.6.3 ชั้นสังเคราะห์ข้อมูล

เป็นการนำเอาผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุป และทำการประเมินค่า เพื่อเป็น

ตัวกำหนดแนวทางพื้นที่กิจกรรมและรูปแบบสถาปัตยกรรม ให้เหมาะสมกับสนามบินสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 1.6.4 ข้อเสนอแนะและการออกแบบ

##### 1.6.4.1 สร้างแนวความคิดในการออกแบบ

ขอบเขตของข้อเสนอแนะในการออกแบบที่มาจาก การวิเคราะห์ และการสังเคราะห์ ข้อมูล เพื่อเสนอแนวทางในการออกแบบปรับปรุง ซึ่งมีขอบเขตในการออกแบบปรับปรุงดังนี้

##### ส่วนการวางผัง

- ออกแบบเสนอแนะการวางผังเศรษฐกิจเพื่อกำหนดแนวทาง ให้เป็นในทางเดียวกัน สิ่งที่ทำในพื้นที่โครงการ ได้แก่ พื้นที่สินค้าการเกษตร, พื้นที่สินค้าแปรรูป, พื้นที่สินค้าอิเล็กทรอนิกส์, พื้นที่สินค้าเครื่องยนต์และส่วนประกอบ, พื้นที่สินค้าเสื้อผ้าและเครื่องประดับ, พื้นที่สินค้าของตกแต่งบ้าน, สถาบันการเงิน, หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก, อาคารจัดแสดงสินค้า, ส่วนนันทนาการ, ร้านอาหารไทย

- จัดวางผังพื้นที่โครงการที่เกิดขึ้นใหม่ให้มีความสัมพันธ์กับบริเวณพื้นที่เดิมที่มีอยู่ เพื่อความเป็นระเบียบ และถูกสุขลักษณะ

##### ส่วนพื้นที่สาธารณะ

ปรับปรุงภูมิทัศน์ในสถานที่ราชการต่างๆ

##### 1.6.4.2 การออกแบบอาคารให้เป็นรูปทรงที่ชัดเจน

##### 1.6.4.3 กำหนดกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบของโครงการ

#### 1.6.5 ขั้นตอนผลและการนำเสนอโครงการ

##### 1.6.5.1 สรุปลักษณะข้อมูล และการวิเคราะห์

##### 1.6.5.2 สรุปขั้นตอนของกระบวนการออกแบบ

##### 1.6.5.3 นำเสนอผลงานการออกแบบ

#### 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

##### 1.7.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

##### 1.7.1.1 ด้านนโยบาย

เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมไปถึงแผนงานทางด้านต่าง ๆ บรรลุตามความมุ่งหมายตามที่ได้ศึกษามา

##### 1.7.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

ได้ทราบถึงระบบเศรษฐกิจของประเทศ

##### 1.7.1.3 ด้านสังคม

ได้ศึกษาในด้านความเป็นอยู่และกิจกรรมรวมถึงปัญหาต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 1.7.1.4 ด้านกายภาพ

ได้ศึกษาถึงการใช้ประโยชน์และศักยภาพของที่ดิน เพื่อให้ได้ประโยชน์และคุ้มค่าอย่างสูงสุดทางการใช้ที่ดิน

#### 1.7.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำปฏิญานิพนธ์

1.7.2.1 สามารถนำข้อมูลจากการทำปฏิญานิพนธ์ มาประยุกต์ใช้กับโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.7.2.2 ทำให้สามารถวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลทางด้านต่าง ๆ และสามารถนำมาใช้ประกอบในการออกแบบ

1.7.2.3 ได้ทราบถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดทำผังเศรษฐกิจ

### 1.8 อภิธานศัพท์

ผังเมืองเฉพาะ หมายถึง เป็นการจัดผังในรายละเอียดโดยเฉพาะ ในบริเวณที่มีการจัดทำผังเมืองรวมไว้แล้วหรือในพื้นที่ที่มีการร้องขอ ผู้มีหน้าที่ในการจัดทำผังนี้คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมโยธาธิการและผังเมือง



## บทที่ 2

### การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

#### 2.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันในประเทศ

##### 2.1.1 การศึกษาลักษณะทางกายภาพในประเทศ

##### 2.1.1.1 ลักษณะทางกายภาพของประเทศ

ประเทศไทยตั้งอยู่กลางภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ทั้งหมด 513,115 ตารางกิโลเมตรจากเหนือจรดใต้วัดได้ 1,620 กิโลเมตร และจากตะวันตกจรดตะวันออกวัดได้ 775 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สหภาพพม่า

ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศมาเลเซีย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ราชอาณาจักรกัมพูชาและอ่าวไทย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ สหภาพพม่า



ภาพที่ 2.1 แสดงที่ตั้งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจุบันประเทศไทยมีจังหวัดทั้งสิ้น 76 จังหวัด แบ่งออกเป็น 6 ภาค ประกอบด้วยภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก และภาคใต้ เมืองหลวง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมี เมืองสำคัญในแต่ละภาคดังนี้ ภาคเหนือ: เชียงใหม่ ภาคใต้: สงขลา ภาคกลาง: อุดรธานี ชลบุรี ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: นครราชสีมา ขอนแก่น

#### 2.1.1.2 การคมนาคม

การคมนาคมขนส่งทางอากาศโดยปัจจุบันมีความสำคัญต่อประเทศมาก เพราะมีความสะดวกรวดเร็ว โดยสนามบินพาณิชย์แห่งแรกของกรุงเทพ ( สนามบินดอนเมือง ) ไม่เพียงพอรองรับจำนวนผู้โดยสารที่จะเข้า-ออกภายในประเทศที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี จึงทำให้มีการสร้างสนามบินแห่งใหม่ขึ้นมา คือสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับกับการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และมีการรองรับผู้โดยสารที่จะเข้า-ออกภายในประเทศที่เพิ่มมากขึ้น

#### 2.1.2 การศึกษาลักษณะทางสังคมในประเทศ

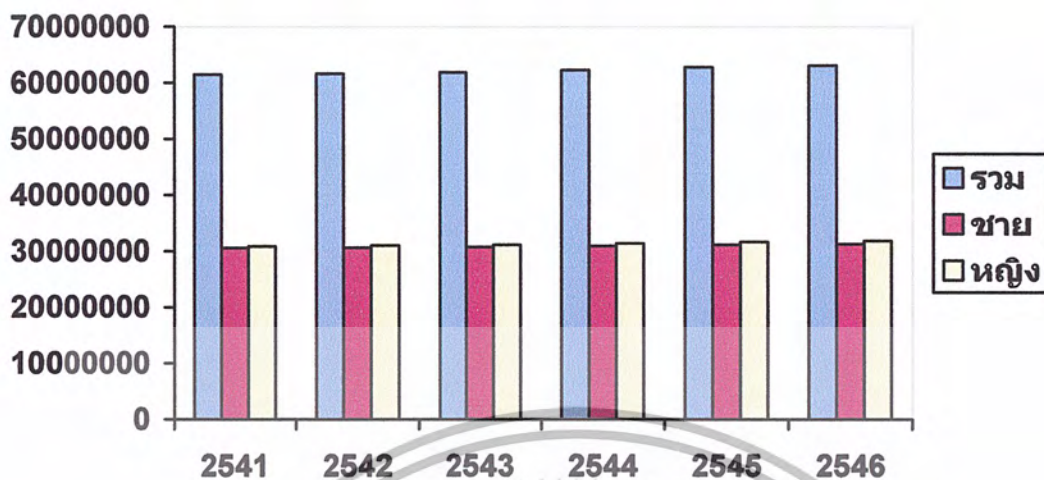
##### 2.1.2.1 ประชากร

ในปี 2546 ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 63,079,765 ล้านคน เป็นชาย 31,255,350 ล้านคน เป็นหญิง 31,824,415 ล้านคน โดยประชากร 6 ล้านคนอยู่ในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนประชากรในประเทศ<sup>1</sup>

ปี	ประชากร			ความหนาแน่นต่อ ตร.กม.
	รวม	ชาย	หญิง	
2541	61,466,178	30,591,602	30,874,576	119.79
2542	61,661,701	30,650,172	31,011,529	120.17
2543	61,878,746	30,725,016	31,153,730	120.59
2544	62,308,887	30,913,485	31,395,402	121.43
2545	62,799,872	31,139,647	31,660,225	122.39
2546	63,079,765	31,255,350	31,824,415	122.93

1 กรมการปกครอง ,กระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546



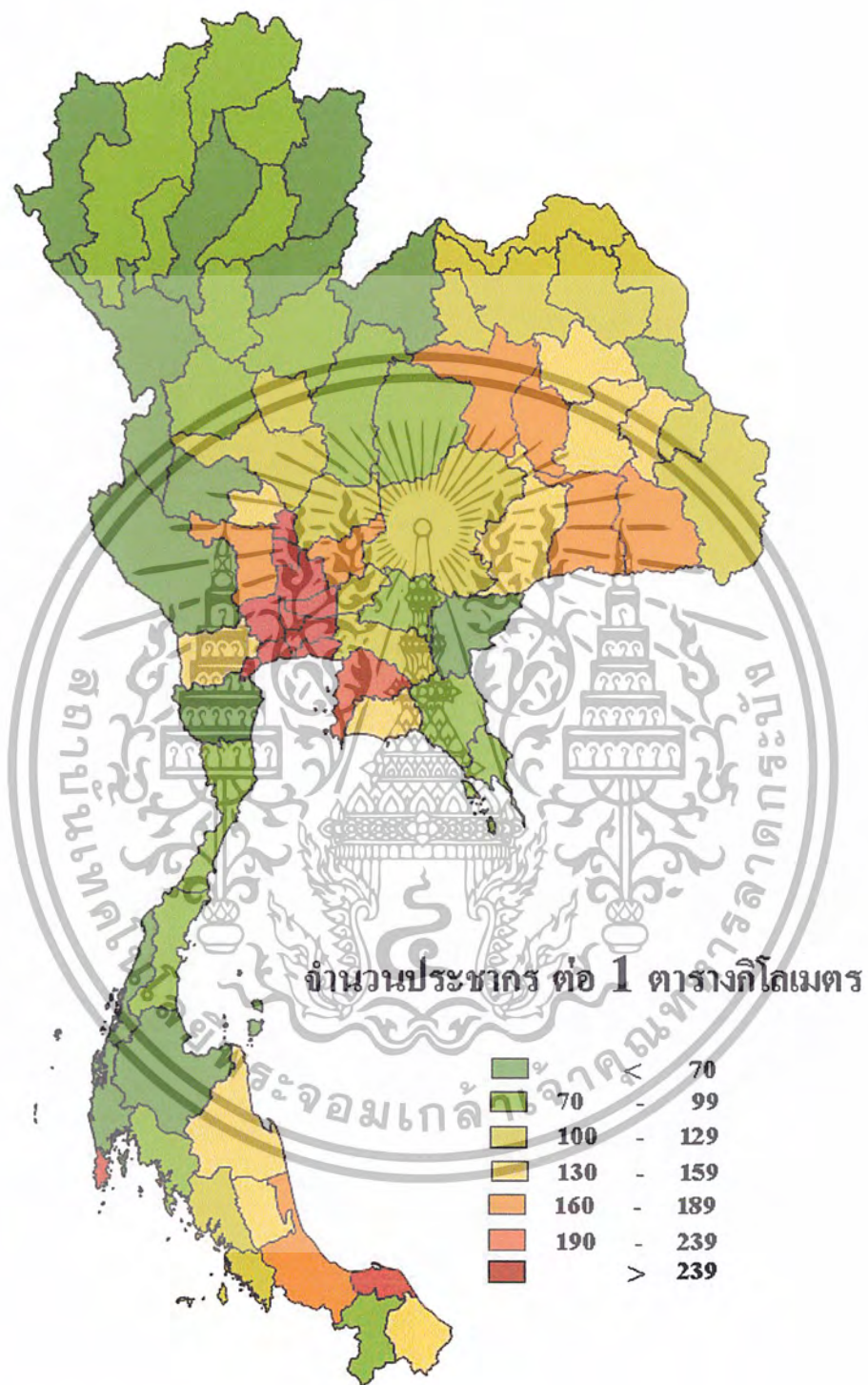
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในประเทศ



แผนภูมิที่ 2.2 แสดงอัตราการเกิด การตาย การเจริญพันธุ์ และการตายทารก<sup>2</sup>

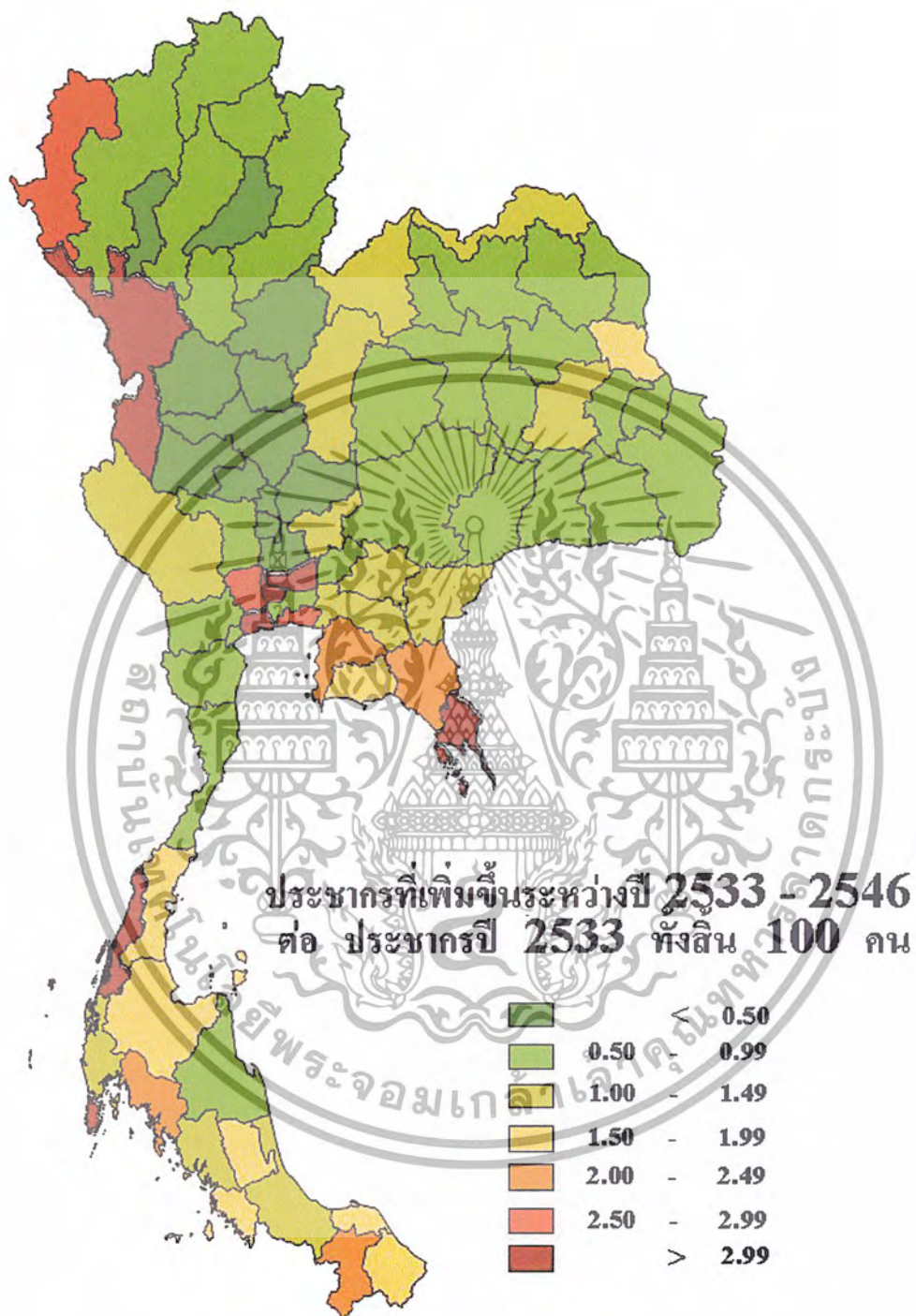
2 สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล รายงานประจำปี 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



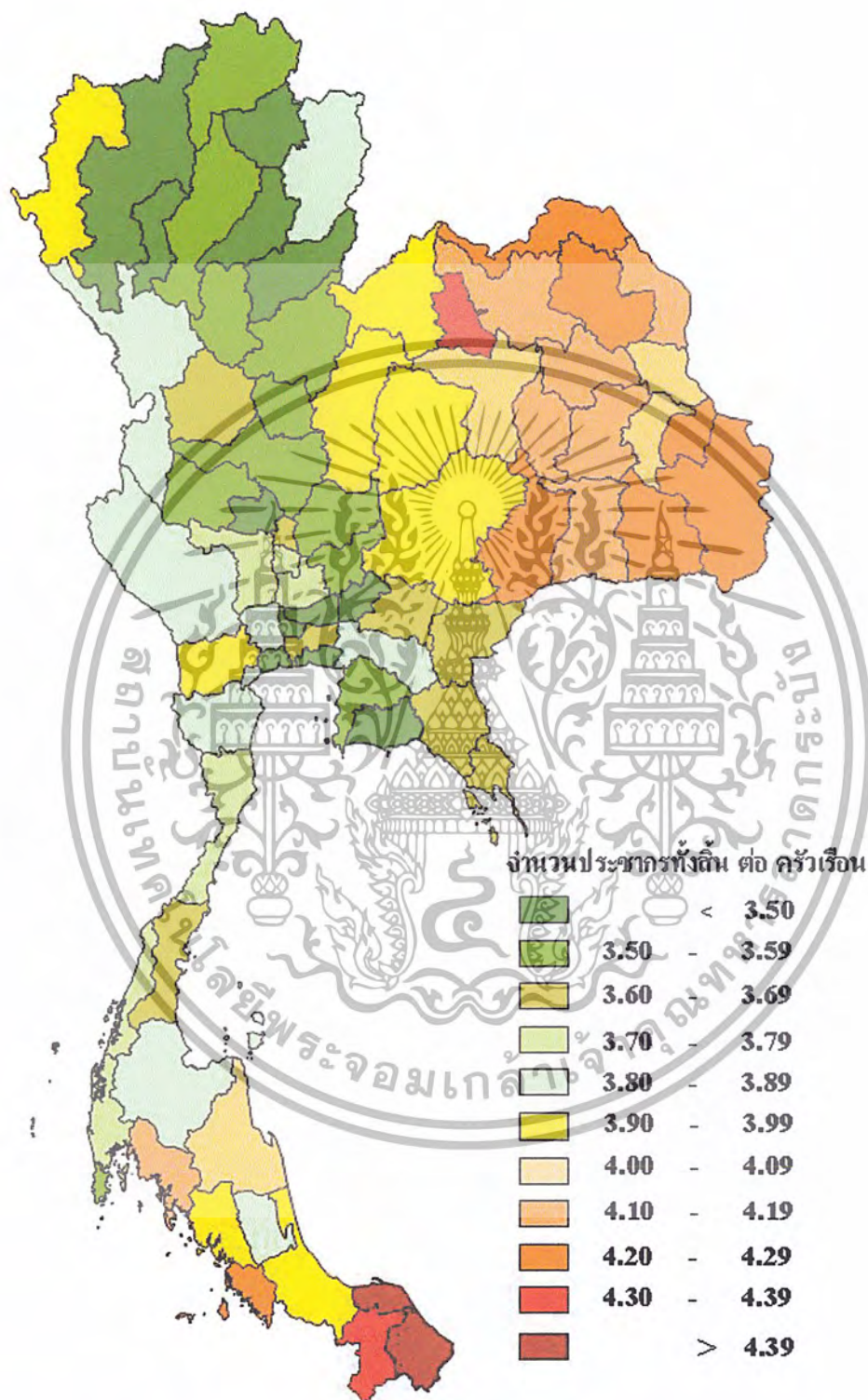
ภาพที่ 2.2 แสดงความหนาแน่นของประชากร<sup>3</sup>

<sup>3</sup>กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546 นั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.3 แสดงประชากรที่เพิ่มขึ้นระหว่างปี 2533-2546<sup>4</sup>

<sup>4</sup> กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546 นั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.4 แสดงจำนวนประชากรทั้งสิ้น ต่อไร่ข้าว<sup>5</sup>

เอกสารนี้เป็นเอกสารปกครอ้งกระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546 นั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.1.2.2 สภาพภูมิอากาศและฤดูกาล

สภาพภูมิอากาศ :ร้อนชื้นมีลมมรสุม อุณหภูมิสูงสุดในเดือนมีนาคมและเมษายนวัดได้เฉลี่ย 28-38 องศาเซลเซียส ความชื้นเฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 82.7-73

ฤดูกาล: แดด (มีนาคมถึงพฤษภาคม) ฝน (มิถุนายนถึงตุลาคม) หนาว (พฤศจิกายน ถึง กุมภาพันธ์)

### ตารางที่ 2.2 แสดงลักษณะภูมิอากาศ<sup>6</sup>

เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545
1.อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี ( องศาเซลเซียส )	28.1	27.0	27.1	27.4	27.6
2.ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยรายปี ( มิลลิเมตร )	1,505.4	1,829.6	1,813.0	1,707.3	1,607.9
3.ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยรายปี ( ร้อยละ )	76	77	78	78	77

### 2.1.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

ระบบเศรษฐกิจภายในของประเทศไทยเป็นแบบผสม หมายถึง ระบบเศรษฐกิจที่รัฐเข้ามามีส่วนในการดำเนินกิจกรรม ทางเศรษฐกิจของประเทศหลายประการ แต่กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะเป็นของเอกชน ซึ่งเป็นระบบที่ประเทศ ต่าง ๆ ทั่วโลกนิยมใช้ในปัจจุบัน อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยเฉลี่ยในช่วงปี 2536-2540 สูงเฉลี่ยประมาณ 5.5% ต่อปี อย่างไรก็ตามประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่ตามรรถฟื้นตัวจากวิกฤติเศรษฐกิจ - การเงินที่รุกรามทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างรวดเร็ว ภายใน 2 ปี หลังจากเกิดวิกฤติในปี 2540 ซึ่งทำให้ภาวะเศรษฐกิจในประเทศตกต่ำเป็นเวลากว่า 2 ปี ในช่วงปี 2540-2541 โดยเฉพาะภาคการลงทุนที่ลดลงกว่าร้อยละ 30 อย่างไรก็ตามในปี 2542 เศรษฐกิจไทยเริ่มมีการฟื้นตัว เห็นได้จากอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติที่ขยายตัวร้อยละ 4.2 ต่อปีในปี 2542 แสดงให้เห็นถึงความแข็งแกร่งทางด้านเศรษฐกิจพื้นฐานของประเทศไทย โดยภาคที่มีอัตราเติบโต ได้แก่การบริโภคภายในประเทศ รวมถึงการค้าระหว่างประเทศ และเห็นได้จากผลการวิจัยของ"รายงานความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของโลก" ซึ่งในภาพรวมของจัดลำดับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบจะพบว่าประเทศไทยจัดอยู่ในลำดับที่ 33 จากทั้งหมด 75 ประเทศ แต่เมื่อพิจารณาองค์ประกอบหลักๆ ในการประเมินความได้เปรียบจะพบว่าในด้านพื้นฐานของเศรษฐกิจไทยมีลำดับสูงถึงอันดับที่ 16 ซึ่งสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมด ในขณะที่องค์ประกอบอีก 2 ด้าน ได้แก่ ด้านเทคโนโลยี และสถาบัน

<sup>6</sup> กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาครัฐ ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 39 และ 42 ตามลำดับ ซึ่งประเทศไทยจัดอยู่ในลำดับที่สองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รองจากประเทศมาเลเซีย

จากความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีศักยภาพและได้รับความเชื่อมั่นจากการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง แม้ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ-การเงินที่ผ่านมา การลงทุนจะลดลงแต่ก็เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวอย่างช้าๆ โดยในปี 2543 อัตราการลงทุนเริ่มขยายตัวถึงร้อยละ 5.3 แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจไทยในช่วงปี 2544 จะได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของประเทศคู่ค้าหลัก แต่การลงทุนก็มีทิศทางขยายตัวเล็กน้อย

ตารางที่ 2.3 แสดงอุตสาหกรรมและเกษตร<sup>7</sup>

เครื่องชี้วัด	อุตสาหกรรมและเกษตร					
	2541	2542	2543	2544	2545	2546
1.ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	96.5	108.6	112.1	113.6	123.3	144.6
2.อัตราการใช้จ่ายการลงทุน	52.8	61.2	55.0	53.6	59.7	69.1
3.ดัชนีราคาสินค้าเกษตรกรรม	131.8	111.6	107.7	110.5	116.8	130.4



— ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม      — อัตราการใช้จ่ายการลงทุน  
— ดัชนีราคาสินค้าเกษตรกรรม

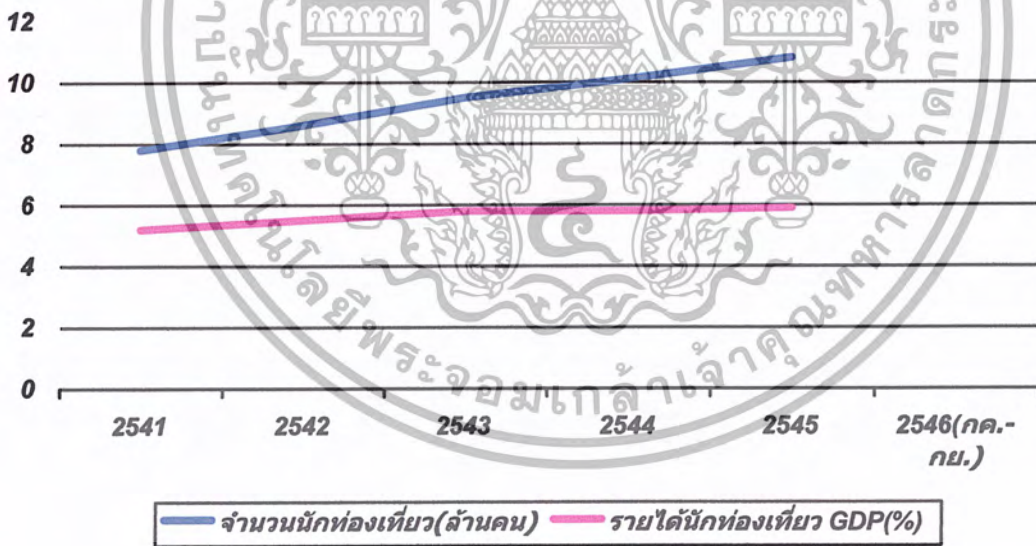
แผนภูมิที่ 2.3 แสดงอุตสาหกรรมและเกษตร

7 ธนาคารแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2546 (กค.-กย.)

จาก แผนภูมิที่ 2.3 ได้แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจในอดีตขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรม แต่ในปัจจุบันสินค้าการเกษตรกรรมได้ลดจำนวนลงมาก ในปัจจุบันทางภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทมาก ในการทำรายได้ให้กับประเทศ และมีการเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อย จึงทำให้มีการขยายพื้นที่เศรษฐกิจที่ ใกล้เคียงกับการคมนาคมขนส่ง

ตารางที่ 2.4 แสดงรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว<sup>8</sup>

รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546 กค-กย
1.จำนวนนักท่องเที่ยว(ล้านคน)	7.8	8.6	9.5	10.1	10.8	-
2.รายได้นักท่องเที่ยวGDP(%)	5.2	5.5	5.8	5.8	5.9	-
3.รายจ่ายนักท่องเที่ยว(บาท)	3,712.9	3,704.5	3,861.2	3,747.9	3,850.0	-



แผนภูมิที่ 2.4 แสดงรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว

จาก แผนภูมิที่ 2.4 ได้แสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวทำรายได้ ให้กับประเทศเป็นจำนวน มากและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นตามลำดับ

<sup>8</sup> การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประจำปี2545

ตารางที่ 2.5 แสดงการคลังรัฐบาล<sup>9</sup>

การคลังรัฐบาล						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546 กค-กย
1.รายได้รัฐบาลต่อGDP(%)	15.5	15.4	15.2	15.1	16.1	16.9
2.ดุลเงินสดต่อGDP(%)	-2.8	-3.3	-2.2	-2.4	-1.4	1.0

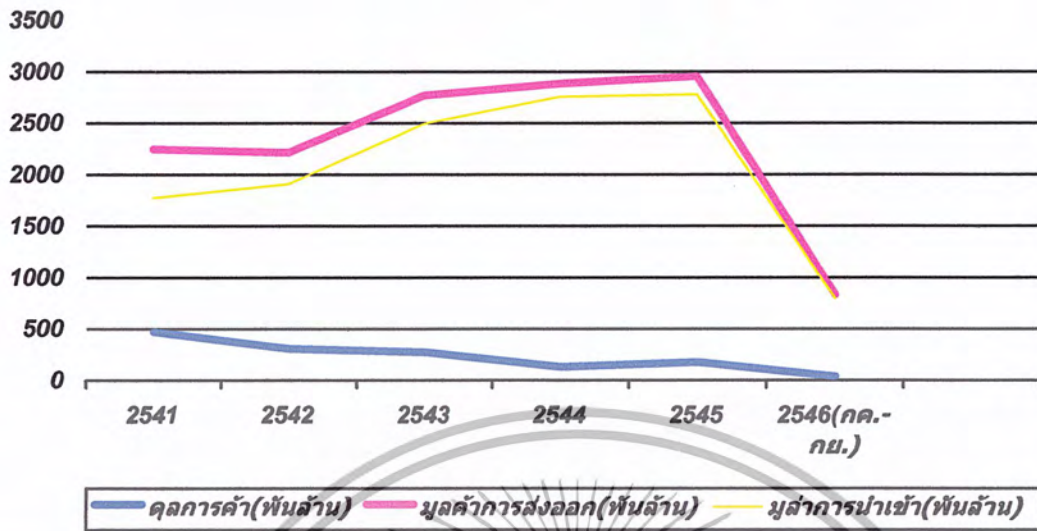
ตารางที่ 2.6 แสดงการค้าระหว่างประเทศ<sup>10</sup>

การค้าระหว่างประเทศ						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546 กค-กย
1.ดุลการค้า(พันล้านบาท)	474.0	306.8	273.9	129.4	177.7	36.7
2.ดุลการค้าต่อGDP(%)	10.2	6.6	5.6	2.5	3.3	2.5
3.มูลค่าการส่งออก(พันล้านบาท)	2,248.1	2,214.2	2,768.1	2,884.7	2,955.7	833.9
4.มูลค่าการส่งออกต่อGDP(%)	48.6	47.7	56.3	56.3	54.4	56.9
5.มูลค่าการนำเข้า(พันล้านบาท)	1,774.1	1,907.4	2,494.1	2,755.3	2,778.0	797.3
6.มูลค่าการนำเข้าต่อGDP(%)	38.3	41.1	50.7	53.8	51.2	54.4

9 กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง รายงานประจำปี 2546 (กค.-กย.)

10 สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ รายงานประจำปี 2546 (กค.-กย.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



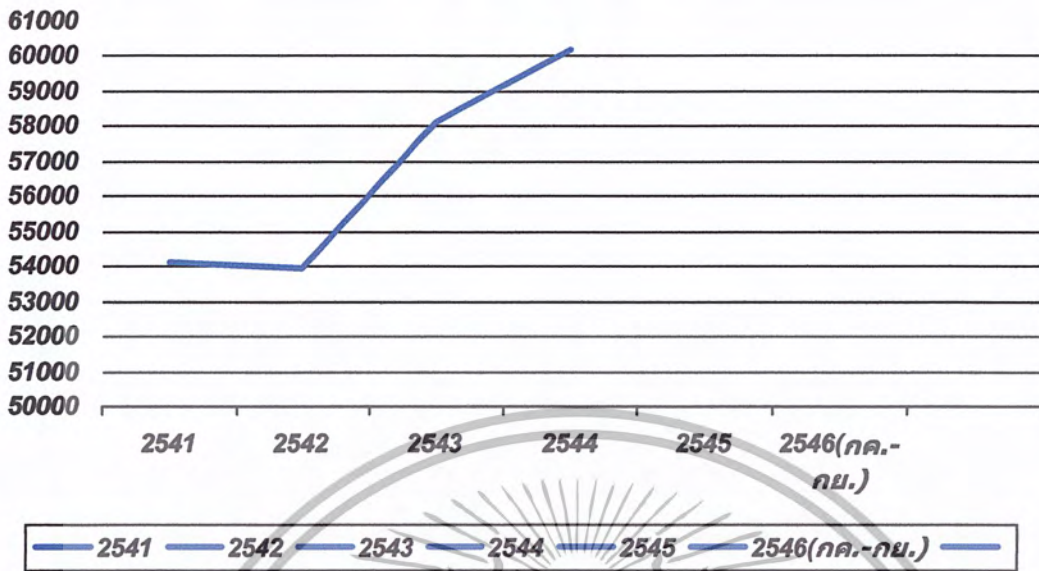
### แผนภูมิที่ 2.5 แสดงการค้าระหว่างประเทศ

จาก แผนภูมิที่ 2.5 ได้แสดงให้เห็นว่าการส่งออกโดยรวมของประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2541-2545, 2546 (กค.-กย.) เพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่การนำเข้าโดยรวมของประเทศก็มีจำนวนสูงขึ้นตามลำดับเช่นเดียวกัน จึงทำให้มีการขาดดุลของประเทศลดลงด้วยตามลำดับ

### ตารางที่ 2.7 แสดงบัญชีประชาชาติ<sup>11</sup>

เครื่องชี้วัด	บัญชีประชาชาติ					
	2541	2542	2543	2544	2545	2546 กค.-กย
1.ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ	4,626.4	4,637.1	4,916.5	5,123.4	5,433.3	1,466.5
2.อัตราการเติบโตของGDP(%)	-10.5	4.5	4.6	1.9	5.3	6.5
3.รายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่อคน	54,101	53,957	58,146	60,226	-	-
4.ระดับความเปิดของประเทศ	101.9	104.0	125.1	125.7	122.2	127.4

11 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี รายงานประจำปี



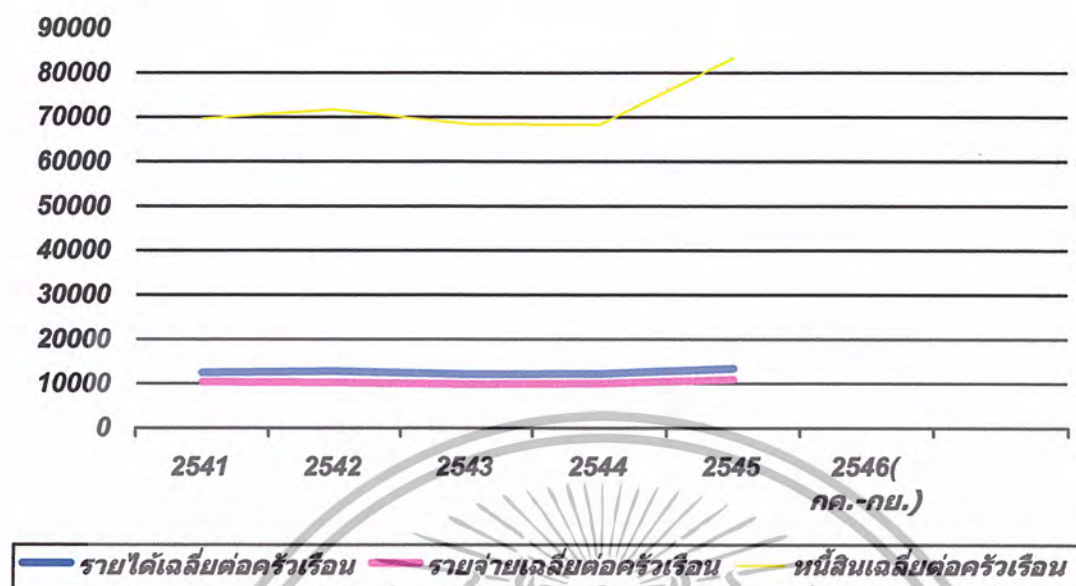
แผนภูมิที่ 2.6 แสดงบัญชีประชากรชาติ(บาท)

จาก แผนภูมิที่ 2.6 ได้แสดงให้เห็นว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2541-2545, 2546(กค.-กย.) เพิ่มขึ้นตามลำดับ ทำให้รายได้ของประชากรเฉลี่ยภายในประเทศเพิ่มขึ้นด้วยตามลำดับ

ตารางที่ 2.8 แสดงรายได้ รายจ่ายและหนี้สินของครัวเรือน<sup>12</sup>

รายได้ รายจ่ายและหนี้สินของครัวเรือน						
เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545	2546 กค-กย
1.รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน	12,492	12,792	12,150	12,185	13,418	-
2.รายจ่ายเฉลี่ยต่อครัวเรือน	10,389	10,238	9,848	10,025	10,908	-
3.หนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือน	69,674	71,713	68,405	68,279	83,314	-

12 สำนักงานสถิติแห่งชาติ ประจำปี 2545



แผนภูมิที่ 2.7 แสดงรายได้ รายจ่ายและหนี้สินของครัวเรือน

ปี 2547 แนวโน้มเศรษฐกิจของประเทศยังคงมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดการณ์ว่าจีดีพีจะขยายตัวถึง 7% และอาจจะเติบโตได้ถึง 8% ตามที่ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้ตั้งเป้าไว้ เพราะเศรษฐกิจและการค้าโลกขยายตัว ขณะเดียวกันนโยบายที่รัฐบาลดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทั้งกองทุนหมู่บ้าน การแปลงสินทรัพย์เป็นทุน การปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน โดยเฉพาะสถาบันการเงินของรัฐ ส่งผลให้การบริโภคภายในเพิ่มขึ้น อีกทั้งการส่งออกก็ขยายตัวต่อเนื่อง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้นับได้ว่าเป็นตัวจักรสำคัญทำให้เศรษฐกิจขยายตัว ต่อเนื่อง ขณะเดียวกันการลงทุนภาคเอกชนเริ่มฟื้นตัวมากขึ้นด้วย

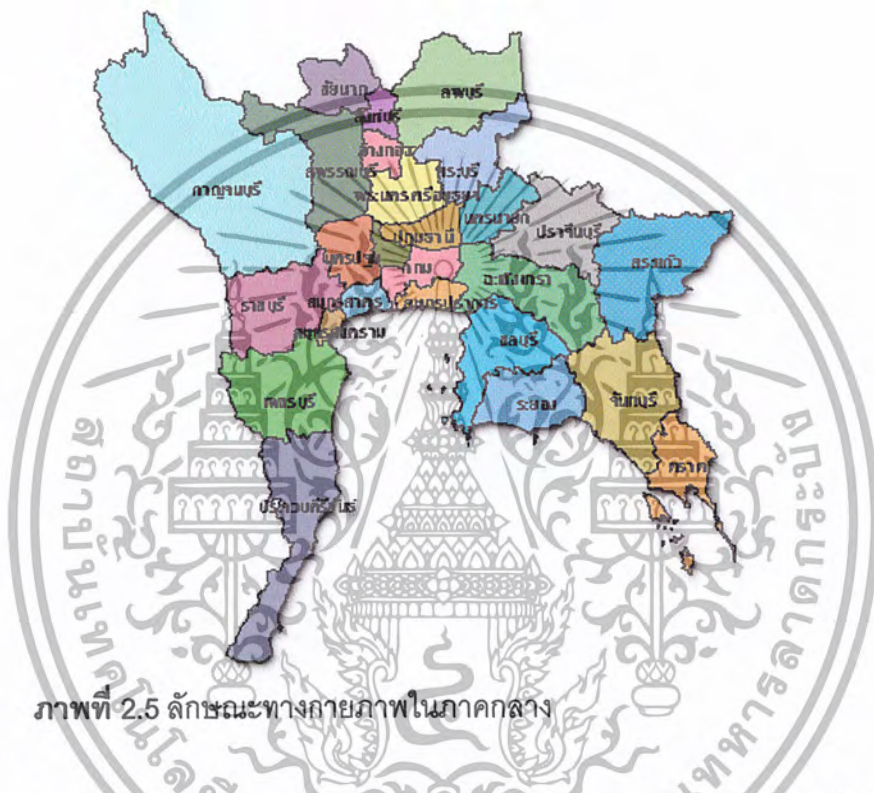
ร.อ. สุชาติ เชาว์วิศิษฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เผยถึง แนวโน้มเศรษฐกิจ ในปี 2547 ว่า เศรษฐกิจของประเทศไทยจะสามารถขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (จีดีพี) จะขยายตัวได้ถึง 8% ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในขณะที่จีดีพีของปีนี้จะขยายตัวประมาณ 6.4%

ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้จีดีพีของประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นในปีหน้า คือ ภาคการส่งออก และการลงทุนของประเทศยังสามารถขยายตัวได้สูงขึ้นอีก เช่นเดียวกับตลาดหุ้นและตลาดตราสารหนี้ยังคงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทางด้านตลาดหุ้นน่าจะมีการขยายตัวสูงสุด เนื่องจากในปี 2547 คาดว่าจะมีการลงทุนในตลาดหุ้นเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเข้ามาระดมทุนของหุ้นรัฐวิสาหกิจหลายแห่งซึ่งจะทำให้มาร์เก็ตแคปในตลาด ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากประกอบกับการที่นักลงทุนต่างชาติกลับมาให้ความเชื่อมั่นในประเทศไทยเพิ่มขึ้นด้วย

## 2.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันในภาคกลาง

### 2.2.1 การศึกษาลักษณะทางกายภาพในภาคกลาง

ลักษณะทางภูมิประเทศของภาคกลางเป็นที่ราบดินตะกอนที่เกิดจากแม่น้ำลำธารได้พัดเอาตะกอนโคลนตมต่างๆ มาทับถมมากมายจนมีขนาดใหญ่ที่สุดและอุดมสมบูรณ์ที่สุด ภูมิประเทศของภาคกลางแบ่งออกได้เป็น 4 เขตดังนี้



ภาพที่ 2.5 ลักษณะทางกายภาพในภาคกลาง

เขตที่ราบภาคกลางตอนบน มีลักษณะภูมิประเทศสูงๆ ต่ำๆ คล้ายลูกคลื่น ซึ่งเกิดจากการกัดเซาะของแม่น้ำปิง วัง ยม และน่าน จนพื้นดินกลายเป็นที่ราบลูกกระพี้และที่ราบขั้นบันได และยังมีภูเขาโดดๆ และเนินเตี้ยๆ ซึ่งลดต่ำลงไปเรื่อยๆ ที่ราบที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 50 เมตรที่จังหวัดสุโขทัย ร่องลงมาสูงเฉลี่ยประมาณ 40 เมตรที่จังหวัดพิษณุโลก และสูงเฉลี่ยประมาณ 28 เมตรที่จังหวัดนครสวรรค์

เขตที่ราบภาคกลางตอนล่าง ได้แก่ บริเวณจังหวัดนครสวรรค์ถึงอ่าวไทย เป็นที่ราบดินตะกอนใหม่ อันเกิดจากการกระทำของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำกลองที่ทับถมกันจนสูงแล้วตกตะกอนอยู่ที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจนเกิดเป็นสันดอนปากแม่น้ำ เป็นอุปสรรคต่อการขนถ่ายสินค้า รัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่าย ขุดลอกปีละหลายล้านบาทเนื่องจากที่ราบตอนล่างมีระดับสูงกว่าน้ำทะเลเพียงเล็กน้อย เมื่อถึงฤดูฝนน้ำท่วมมาก เช่น จังหวัดกรุงเทพฯ ซึ่งสูงจากระดับน้ำทะเลเพียง

1.5 ถึง 2 เมตร เท่านั้น เขตที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่างนี้เรียกว่า ที่ราบดินดอนตะกอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยา อาจเรียกสั้นๆ ว่า ที่ราบเจ้าพระยา

เขตที่ราบชายขอบด้านตะวันออก ลักษณะภูมิประเทศที่ราบหุบเขา เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์ตั้งอยู่บนที่ราบแคบๆ คั่นอยู่ในระหว่างเทือกเขาเพชรบูรณ์ 1 และเทือกเขาเพชรบูรณ์ 2 และมีแม่น้ำป่าสักซึ่งมีต้นกำเนิดจาก เทือกเขาเพชรบูรณ์ไหลผ่านจังหวัดสระบุรี ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ที่พระนครศรีอยุธยา และยังมีที่ราบสลับเนินเขาเตี้ย ซึ่งสีกกร่อนมาจากหินปูน หินดินดาน หินชนวนมีสีเป็นสีเทาดำและมีหินอัคนีรวมทั้งหินบะซอลต์ และหินแอนดีไซต์อยู่ด้วย พบที่ตอนเหนือและตะวันออกของจังหวัดลพบุรีที่อำเภอโคกสำโรงและอำเภอลำনারายณ์ ต่อเนื่องกับสระบุรี และนครนายก

เขตที่ราบชายขอบด้านทิศตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบเชิงเขาแคบๆ ทางตะวันตก จังหวัดกำแพงเพชร อุทัยธานี ชัยนาทสุพรรณบุรี และนครปฐม ซึ่งเกิดจากการทับถมของตะกอนเชิงเขาของเทือกเขาถนนธงชัย และเทือกเขาตะนาวศรี มีลักษณะเป็นที่ราบขั้นบันไดโดยมีที่สูงอยู่ทางตะวันตกแล้วค่อยลาดต่ำไปทางตะวันออกและทางใต้ เขตนี้เป็นที่ดอนเหมาะแก่การปลูกพืชไร่ได้ดี เช่น อ้อย ข้าวโพด มันสำปะหลัง เป็นต้น

ประเทศไทยมีผู้ถือครองทำการเกษตรทั้งสิ้น 5.79 ล้านราย ครึ่งเรือนผู้ถือครองคิดเป็นละ 33.5 ของครัวเรือนทั่วประเทศ โดยเป็นผู้ถือครองทำการเกษตรที่อยู่นอกเขตเทศบาลถึงร้อยละ 93.1 ผู้ถือครองส่วนใหญ่ (ร้อยละ 94.0) ทำการเพาะปลูก/เลี้ยงสัตว์ ร้อยละ 0.8 ทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่น้ำจืด และร้อยละ 5.2 ทำทั้งเพาะปลูกพืช/เลี้ยงสัตว์และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในพื้นที่น้ำจืด

ผู้ถือครองทำเกษตรเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 45.6) อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในภาคเหนือ (ร้อยละ 23.6) ภาคกลางและภาคใต้มีผู้ถือครองทำการเกษตรใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 15.6 และ 15.2 ตามลำดับ จังหวัดที่มีผู้ถือครองทำการเกษตรมากที่สุด คือ จังหวัดนครราชสีมา (252,674 ราย) อุบลราชธานี (204,331 ราย) และขอนแก่น (200,127ราย) และน้อยที่สุด คือ จังหวัดรองลงมาอยู่ภูเก็ต (4,081 ราย) กรุงเทพมหานคร (6, 786 ราย) และสมุทรปราการ (8,222 ราย) ตามลำดับ

ทั้งประเทศมีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งสิ้น 111.95 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 34.9 ของเนื้อที่ทั้งประเทศ ซึ่งในจำนวนนี้เกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 45.3) อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 22.3 อยู่ในภาคเหนือ ร้อยละ 19.2 อยู่ในภาคกลาง และน้อยที่สุด คือ ภาคใต้ (ร้อยละ 13.2) ผู้ถือครองมีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรโดยเฉลี่ย 19.3 ไร่ โดยผู้ถือครองในภาคกลางมีเนื้อที่ถือครองเฉลี่ยสูงสุด คือ 23.9 ไร่ จังหวัดที่มีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรมากที่สุด คือ จังหวัดนครราชสีมา (6.35

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ล้านไร่) อุบลราชธานี (4.40 ล้านไร่) และนครสวรรค์ (3.57 ล้านไร่) และต่ำสุดคือ จังหวัดภูเก็ต (64,120 ไร่) , สมุทรสงคราม (77,586 ไร่) และกรุงเทพมหานคร (105,345 ไร่) ตามลำดับ

## 2.2.2 การศึกษาลักษณะทางสังคมในภาคกลาง

### 2.2.2.1 สภาพภูมิอากาศ และฤดูกาล

สภาพภูมิอากาศ : ร้อนชื้นมีลมมรสุม อุณหภูมิสูงสุดในเดือนมีนาคม และเมษายน วัดเฉลี่ย 28-38 องศาเซลเซียส ความชื้นเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 82.7-73

ฤดูกาล : แล้ง (มีนาคมถึงพฤษภาคม) ฝน (มิถุนายนถึงตุลาคม) หนาว (พฤศจิกายน ถึงกุมภาพันธ์)

ตารางที่ 2.9 แสดงลักษณะภูมิอากาศในภาคกลาง<sup>13</sup>

เครื่องชี้วัด	2541	2542	2543	2544	2545
1.อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี ( องศาเซลเซียส )	28.1	27.0	27.1	27.4	27.6
2.ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยรายปี ( มิลลิเมตร )	1,505.4	1,829.6	1,813.0	1,707.3	1,607.9
3.ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยรายปี ( ร้อยละ )	76	77	78	78	77

### 2.2.2.2 ประชากร

ในปี 2546 ภาคกลางมีประชากรประมาณ 32,748,367 ล้านคนเป็นชาย 10,777,775 ล้านคน เป็นหญิง 21,970,592 ล้านคน ส่วนใหญ่ประชากรจะอยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร มากที่สุด

ตารางที่ 2.10 แสดงประชากรในภาคกลาง<sup>14</sup>

ลำดับ	จังหวัด	ชาย	หญิง	รวม	ความหนาแน่น ของประชากร
1.	กรุงเทพมหานคร	2,822,171	3,022,436	5,844,607	3,734.10
2.	จังหวัดกาญจนบุรี	402,826	394,513	797,339	40.92
3.	จังหวัดจันทบุรี	254,273	257,314	511,587	80.72
4.	จังหวัดฉะเชิงเทรา	321,604	330,897	652,501	121.94

13 กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร รายงานประจำปี 2545

14 สำนักงานกลาง กรมการปกครอง ประจำปี 2546 ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

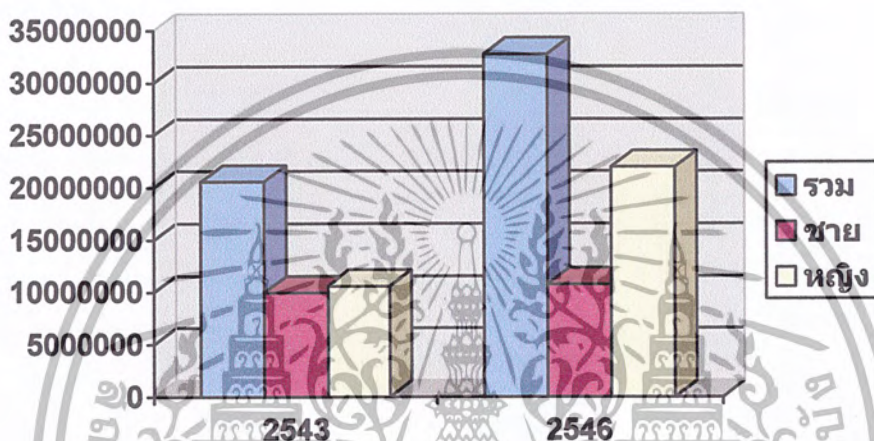
ตารางที่ 2.10 (ต่อ) แสดงประชากรในภาคกลาง

ลำดับ	จังหวัด	ชาย	หญิง	รวม	ความหนาแน่น ของประชากร
5.	จังหวัดชลบุรี	578,534	578,577	1,157,111	265.21
6.	จังหวัดชัยนาท	169,546	179,670	349,216	141.40
7.	จังหวัดชัยภูมิ	567,793	571,151	1,138,944	89.13
8.	จังหวัดตราด	113,530	111,491	225,021	79.82
9.	จังหวัดนครนายก	125,131	126,746	251,877	118.70
10.	จังหวัดนครปฐม	394,963	417,441	812,404	374.67
11.	จังหวัดนนทบุรี	441,305	483,585	924,890	1,486.24
12.	จังหวัดปทุมธานี	358,298	381,106	739,404	484.58
13.	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	250,121	242,359	492,480	77.34
14.	จังหวัดปราจีนบุรี	227,700	226,235	453,935	95.32
15.	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	365,629	385,630	751,259	293.85
16.	จังหวัดเพชรบุรี	224,913	236,825	461,738	74.17
17.	จังหวัดระยอง	277,766	278,967	556,733	156.74
18.	จังหวัดราชบุรี	409,832	423,902	833,734	160.44
19.	จังหวัดลพบุรี	388,784	379,732	768,516	123.96
20.	จังหวัดสมุทรปราการ	508,642	537,208	1,045,850	1,041.59
21.	จังหวัดสมุทรสงคราม	98,809	105,189	203,998	489.55
22.	จังหวัดสมุทรสาคร	218,784	229,415	448,199	513.79
23.	จังหวัดสระแก้ว	272,783	268,658	541,441	75.25
24.	จังหวัดสระบุรี	312,942	312,632	625,574	174.91
25.	จังหวัดสิงห์บุรี	107,363	115,365	222,728	270.80
26.	จังหวัดสุพรรณบุรี	423,112	445,569	868,681	162.13
27.	จังหวัดอ่างทอง	140,621	150,204	290,825	293.85
	รวม	10,777,775	21,970,592	32,748,367	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.11 แสดงการขยายตัวประชากรในภาคกลาง<sup>15</sup>

ปี	ประชากร		
	รวม	ชาย	หญิง
2543	20,570,647	9,971,174	10,599,476
2546	32,748,367	10,777,775	21,970,592



แผนภูมิที่ 2.8 แสดงการขยายตัวประชากรในภาคกลาง

## 2.2.3 การศึกษาดัชนีทางเศรษฐกิจในภาคกลาง

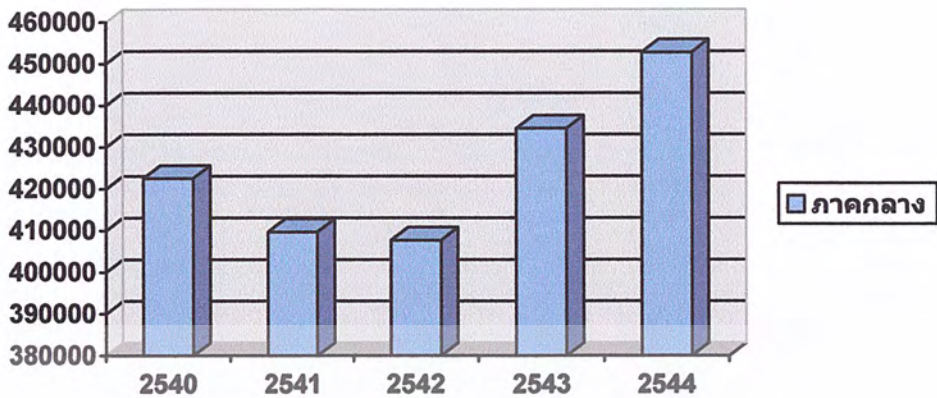
### 2.2.3.1 รายได้ประชากรในภาคกลาง

รายได้ของประชากรในภาคกลางส่วนใหญ่มาจากภาคการเกษตรกรรม และเป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย และรายได้รองลงมาในภาคกลางมาจากภาคอุตสาหกรรม โดยเป็นสินค้าส่งออกที่ทำรายได้ให้กับภาคกลางที่เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 2.12 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง<sup>16</sup>

จังหวัด	2540	2541	2542	2543	2544
กรุงเทพมหานคร	251,680	226,239	225,722	234,398	239,207
นครปฐม	81,831	79,668	78,020	80,583	81,900
นนทบุรี	114,632	105,407	96,512	98,609	101,960
ปทุมธานี	228,348	211,581	232,418	206,428	215,130
สมุทรปราการ	193,263	177,132	181,462	200,307	211,817
สมุทรสาคร	221,115	222,331	216,445	235,575	234,319
ชัยนาท	44,761	46,385	40,528	41,093	43,346
พระนครศรีอยุธยา	101,837	100,562	102,423	113,063	120,143
ลพบุรี	48,584	46,610	45,437	44,705	46,013
สระบุรี	119,834	108,996	110,210	113,837	119,208
สิงห์บุรี	46,453	48,111	44,081	47,193	46,994
อ่างทอง	49,443	52,443	49,732	52,472	53,743
จันทบุรี	52,867	52,833	50,938	50,462	51,027
ฉะเชิงเทรา	88,164	86,462	85,729	88,288	94,159
ชลบุรี	242,074	221,920	222,483	244,484	258,844
ตราด	78,737	72,109	76,070	67,234	62,425
นครนายก	40,514	42,154	38,683	38,793	43,582
ปราจีนบุรี	59,075	60,982	59,452	61,175	60,526
ระยอง	335,754	431,946	428,041	517,770	545,305
สระแก้ว	39,229	41,221	39,103	38,291	38,471
กาญจนบุรี	64,958	63,961	63,978	62,949	65,434
ประจวบคีรีขันธ์	66,932	67,056	63,325	66,212	68,494
เพชรบุรี	56,186	53,280	51,547	53,841	56,829
ราชบุรี	60,803	61,253	62,960	68,396	85,057
สมุทรสงคราม	43,856	43,713	40,292	44,375	44,392
สุพรรณบุรี	49,026	50,089	48,717	49,621	49,135

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี ปี 2546  
 16 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี ปี 2546  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แผนภูมิที่ 2.9 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในภาคกลาง

2.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันในจังหวัดสมุทรปราการ

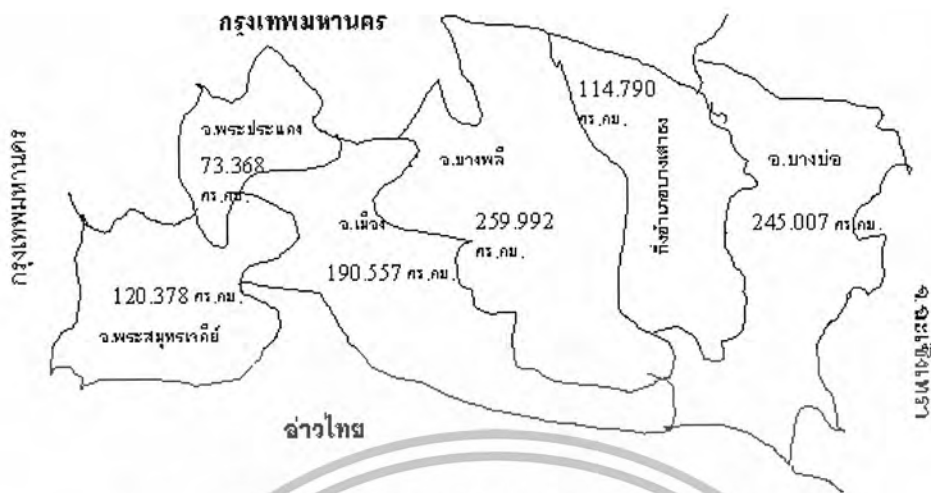
2.3.1 การศึกษาลักษณะทางกายภาพในจังหวัดสมุทรปราการ

2.3.1.1 สภาพที่ตั้งจังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตอนปลายสุดของแม่น้ำเจ้าพระยา และเหนืออ่าวไทย ระหว่างเส้นรุ้งที่ 13-14 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 100-101 องศาตะวันออก มีเนื้อที่ประมาณ 1,004.092 ตร.กม. หรือประมาณ 627,557 ไร่ ตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 29 กม. มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	กรุงเทพมหานคร
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อ่าวไทย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	จังหวัดฉะเชิงเทรา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	กรุงเทพมหานคร

ตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศไทย แหล่งน้ำที่สำคัญในจังหวัดสมุทรปราการ ที่ใช้ในการอุปโภค/บริโภค และทำการเกษตร ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังมี คลองสำโรง คลองประเวศบุรีรมย์ คลองสรรพสามิต คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต



ภาพที่ 2.6 แสดงแผนที่จังหวัดสมุทรปราการ

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของสมุทรปราการ ได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวนาปรัง ทรัพยากรชายฝั่ง ได้แก่ ป่าชายเลน 763 ไร่ และการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง 37,822 ไร่

แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ศาสนสถาน ได้แก่ เมืองโบราณ พระสมุทรเจดีย์ บ่อมพระจุลจอมเกล้า แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ ได้แก่ ฟาร์มจระเข้ สถานพักผ่อนตากอากาศบางปู สว่างควนิวาส ความยาวชายหาด 51 กิโลเมตร พื้นที่ทั้งหมด 1,004.1 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ชายฝั่งทะเล 212.41 ตารางกิโลเมตร ประชากรทั้งหมด 1,045,850 คน ประชากรชายฝั่งทะเล 104,592 คน เขตการปกครอง 5 อำเภอ

ตารางที่ 2.13 แสดงปัญหาการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล จังหวัดสมุทรปราการ<sup>17</sup>

ทรัพยากร	ประเด็นปัญหาทรัพยากร	สาเหตุของปัญหา
ดิน	ดินเค็ม	เกิดจากการทับถมของตะกอนในน้ำทะเลที่มีเกลือสะสมอยู่ มีปริมาณกำมะถันสูง ดินมีการระบายน้ำเลว
การใช้ที่ดิน	ความขัดแย้งกันของการใช้พื้นที่ระหว่างกิจกรรม	นาุ้งต้องการน้ำเค็ม วังปลาและสวนส้ม ต้องการน้ำจืดความขัดแย้งการใช้พื้นที่ทำนา ุ้งกับการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่เผยแพร่โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสมุทรปราการ ปี 2546 เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.13 (ต่อ) แสดงปัญหาการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล จังหวัด  
สมุทรปราการ

แหล่งน้ำ	น้ำท่วม	เกิดจากการทรุดตัวของพื้นที่ เนื่องจากการสูบน้ำบาดาลมาใช้ เพื่อการอุปโภคบริโภคและการอุตสาหกรรมมากเกินไป
คุณภาพน้ำ	คุณภาพน้ำเสื่อมโทรม	การระบายน้ำเสียจากแหล่งชุมชน อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม โดยไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ
ประมง	ปริมาณสัตว์น้ำลดลง พื้นที่ทำการประมงลดลง	มีการจับสัตว์น้ำเกินกำลังผลิตของธรรมชาติ การประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ของประเทศเพื่อนบ้าน
ป่าชายเลน	พื้นที่ป่าชายเลนลดลง	บุกรุกพื้นที่ป่าชายเลนเพื่อทำกิจกรรมอื่น ซึ่งให้ผลตอบแทนมากกว่า เช่น การเลี้ยงกุ้ง
การท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวไม่ได้รับความสนใจการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว บางแห่ง เป็นไปด้วยความยากลำบากสภาพแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม	ขาดการประชาสัมพันธ์ การคมนาคมไม่สะดวก ไม่มีเอกสารแนะนำที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยว ขาดการเอาใจใส่ดูแล

2.3.1.2 การคมนาคม และการขนส่ง

การคมนาคมภายในจังหวัดสมุทรปราการ แบ่งออกได้ ๒ ประเภท คือ การคมนาคมทางบก เนื่องจากสมุทรปราการมีถนนตัดผ่านไปยังจังหวัดใกล้เคียงด้วยกันหลายสาย และยังมีถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอต่างๆภายในจังหวัด ทำให้การคมนาคม ทางบกนั้นสะดวก รวดเร็ว ถนนสายสำคัญๆ ของจังหวัด มีดังนี้ คือ

ถนนสายบางนา - ตราด เป็นทางไฮเวย์เริ่มจากสี่แยกบางนา ไปจนถึงจังหวัดตราด

ถนนสุขุมวิท เป็นทางหลวงแผ่นดิน เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ไปจนถึงจังหวัดตราด

ถนนเทพารักษ์ เป็นถนนที่แยกจากถนนสุขุมวิท ไปจนถึงอำเภอบางบ่อ

ถนนปู่เจ้าสมิงพราย เป็นถนนที่แยกจากถนนสุขุมวิท ไปจนถึงบริเวณริมฝั่งของแม่น้ำ

เจ้าพระยาตรงข้ามที่ว่าการอำเภอพระประแดง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถนนเพชรหึง เริ่มต้นจากใกล้ที่ว่าการอำเภอพระประแดง ไปจนถึงบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตรงข้ามกับท่าเรือคลองเตย กรุงเทพมหานคร

ถนนสุขสวัสดิ์ เป็นถนนที่เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ กรุงเทพมหานคร ไปจนถึงบริเวณป้อมพระจุลจอมเกล้ามีถนนแยกไปยังบริเวณองค์พระสมุทรเจดีย์ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงข้ามกับศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ และแยกไปยังที่ว่าการอำเภอพระสมุทรเจดีย์ซึ่งอยู่ติดทะเล

ถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนที่เชื่อมต่อกันกับถนนสายบางนา-ตราด ออกสู่จังหวัดชลบุรีได้ ถนนศรีนครินทร์เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สามารถเดินทางเข้าสู่จังหวัดสมุทรปราการ

การคมนาคมทางน้ำ จังหวัดสมุทรปราการมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญและมีคลองเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำและใช้ประโยชน์ทางด้านเกษตรกรรม การประมงและการขนส่ง ได้แก่ คลองสำโรง คลองสรรพสามิต คลองด่าน และคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต

ท่าเทียบเรือที่สำคัญภายในจังหวัดสมุทรปราการ

ท่าเทียบเรือเทศบาล หรือท่าวิบูลย์ศรี ตั้งอยู่ที่ถนนท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองสมุทรปราการเป็นท่าเรือที่ใช้ข้ามฝั่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์

ท่าเรือพระประแดง ตั้งอยู่หน้าที่ว่าการอำเภอพระประแดง

ท่าเรือคลองด่าน ตั้งอยู่ที่คลองด่าน อำเภอบางบ่อ

ท่าห้องเย็น ตั้งอยู่ที่ถนนท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองสมุทรปราการ

ท่าเรือข้ามฟากนาवासุมทร เป็นแพขนานยนต์ใช้บรรทุกรถยนต์ข้ามฟากจากฝั่งอำเภอเมืองสมุทรปราการ ไปยังฝั่งอำเภอพระประแดง

ท่าเรือข้ามฟากเกตุรา เป็นแพขนานยนต์เช่นกัน ซึ่งอยู่ติดกับท่าเรือข้ามฟากนาवासุมทร

สำหรับกวรรคมนาคมทางอากาศนั้น อยู่ระหว่างการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งที่ ๒ ของประเทศ คือท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ ๒ (หนองงูเห่า) อยู่ในเขตอำเภอบางพลีซึ่งในอนาคตสนามบินแห่งนี้จะใช้เป็นศูนย์กลางคมนาคมทางอากาศนานาชาติ ซึ่งจะมีความสำคัญต่อภูมิภาคอินโดจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก

## 2.3.2 การศึกษาลักษณะทางสังคมในจังหวัดสมุทรปราการ

### 2.3.2.1 ข้อมูลทั่วไปจังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ มีการบริหารการปกครอง ประกอบด้วยราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น โดยกระทรวง ทบวง กรมต่างๆได้จัดส่งเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติราชการ

อำเภอที่มีประชากรมากที่สุด คือ อำเภอเมืองสมุทรปราการ รองลงมา ได้แก่อำเภอพระ

ประแดง อำเภอบางพลี อำเภอบางบ่อ อำเภอพระสมุทรเจดีย์ และกิ่งอำเภอบางเสาธง ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

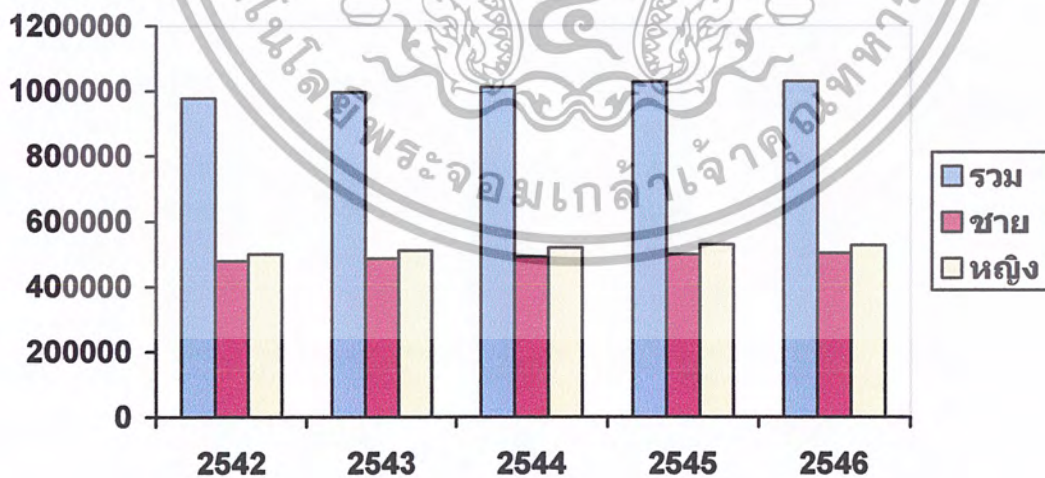
อำเภอที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด คือ อำเภอเมืองสมุทรปราการ

- จำนวนหมู่บ้าน 504 หมู่บ้าน
- จำนวนตำบล 50 ตำบล
- จำนวนเกษตรตำบล 13 ตำบล
- จำนวนอำเภอ 5 อำเภอ
- จำนวนกิ่งอำเภอ 1 อำเภอ

### 2.3.2.2 จำนวนประชากรจังหวัดสมุทรปราการ

ตารางที่ 2.14 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ<sup>18</sup>

ปี	ประชากร			ความหนาแน่นต่อ ตร.กม.
	รวม	ชาย	หญิง	
2542	977,388	477,565	499,823	973
2543	995,838	485,562	510,276	992
2544	1,011,692	492,074	519,618	1,007.56
2545	1,027,719	499,011	528,708	1,023.52
2546	1,029,306	502,485	526,821	1,035.40



แผนภูมิที่ 2.10 แสดงอัตราการเพิ่มของประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ

<sup>18</sup> กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย รายงานประจำปี 2546

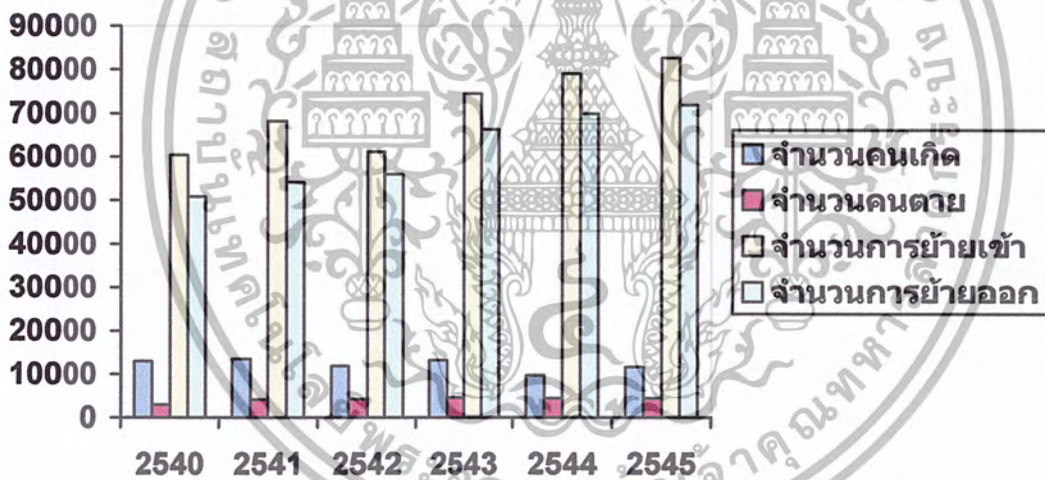
ตารางที่ 2.15 แสดงประชากรในจังหวัดสมุทรปราการ<sup>19</sup>

ที่	อำเภอ/กิ่งอำเภอ/เทศบาล	ชาย	หญิง	รวม	จำนวนครัวเรือน
1	อำเภอเมืองสมุทรปราการ	38,902	41,962	80,864	30,301
2	เทศบาลนครสมุทรปราการ	35,834	35,762	71,596	14,415
3	เทศบาลตำบลสำโรงเหนือ	16,477	17,756	34,233	14,569
4	อำเภอพระประแดง	18,944	20,354	39,298	11,037
5	เทศบาลเมืองพระประแดง	5,241	5,428	10,669	2,100
6	เทศบาลเมืองลัดหลวง	36,010	38,579	74,589	33,396
7	เทศบาลตำบลสำโรงใต้	38,785	40,942	79,727	30,377
8	อำเภอบางพลี	70,561	76,729	147,290	71,585
9	อำเภอบางบ่อ	34,078	35,211	69,289	20,241
10	อำเภอพระสมุทรเจดีย์	31,141	31,929	63,070	19,366
11	กิ่งอำเภอบางเสาธง	16,164	16,849	33,013	17,557
12	เทศบาลตำบลบางเสาธง	6,908	7,359	14,267	8,115
13	เทศบาลตำบลแหลมฟ้าผ่า	6,739	6,929	13,668	4,130
14	เทศบาลตำบลพระสมุทรเจดีย์	6,633	6,837	13,470	5,025
15	เทศบาลตำบลบางพลี	3,523	3,649	7,172	1,743
16	เทศบาลตำบลบางบ่อ	2,664	2,678	5,342	1,314
17	เทศบาลตำบลคลองสวน	825	850	1,675	388
18	เทศบาลตำบลคลองด่าน	5,681	5,932	11,613	2,355
19	เทศบาลตำบลบางปู	52,836	55,476	108,312	41,402
20	เทศบาลตำบลแพรกษา	3,908	4,087	7,995	3,175
21	เทศบาลตำบลบางเมือง	44,676	49,405	94,081	35,197
22	เทศบาลตำบลด่านสำโรง	25,955	28,188	54,143	18,134
	รวม	502,485	526,821	1,029,306	385,922

19 ที่ทำการกรมการปกครอง จังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

ตารางที่ 2.16 แสดงการเกิดการตายการย้ายเข้า การย้ายออกในจังหวัด  
สมุทรปราการ<sup>20</sup>

ปี	จำนวน คนเกิด	จำนวน คนตาย	จำนวนการ ย้ายเข้า	จำนวนคน ย้ายออก	อัตราการ เปลี่ยนแปลง
2540	12,922	2,909	60,383	50,828	0.84
2541	13,451	4,105	68,249	54,114	1.36
2542	11,829	4,172	61,167	56,012	0.83
2543	13,183	4,529	74,418	66,349	1.89
2544	9,729	4,374	78,968	69,934	1.59
2545	11,597	4,419	82,566	71,893	1.58



ภาพที่ 2.11 แสดงการเกิด การตาย การย้ายเข้า การย้ายออกในจังหวัด  
สมุทรปราการ

<sup>20</sup> ที่ทำการกรมการปกครอง จังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2545  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่กรมการปกครอง จังหวัดสมุทรปราการ อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.3.2.3. จำนวนโรงเรียนในจังหวัดสมุทรปราการ

ตารางที่ 2.17 แสดงจำนวนโรงเรียนในจังหวัดสมุทรปราการ<sup>21</sup>

ปี	จำนวนโรงเรียน
2540	272
2541	273
2542	273
2543	274
2544	276
2545	279

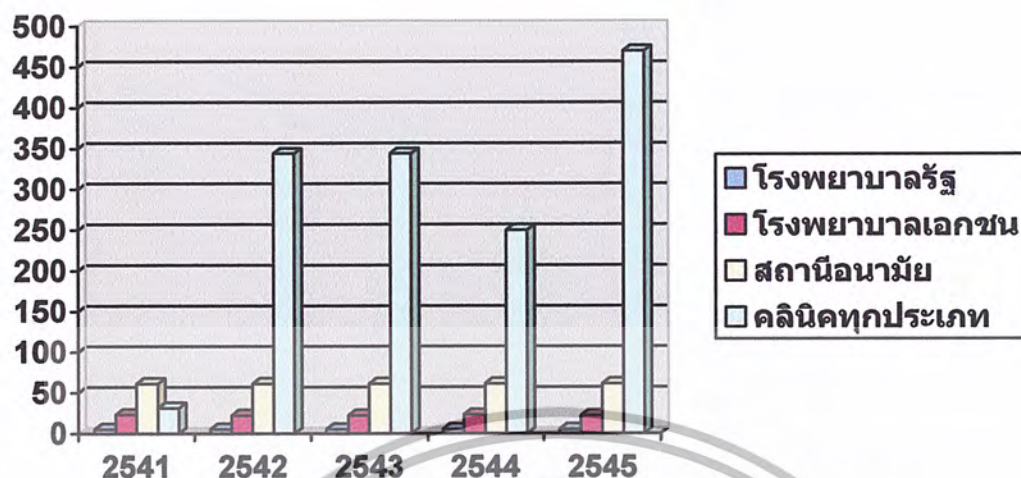
## 2.3.2.4. จำนวนสถานพยาบาลในจังหวัดสมุทรปราการ

ตารางที่ 2.18 แสดงจำนวนสถานพยาบาลในจังหวัดสมุทรปราการ<sup>22</sup>

ปี	โรงพยาบาล			คลินิกทุกประเภท
	โรงพยาบาลรัฐ	เอกชน	สถานีนอน牟ัย	
2541	5	23	61	31
2542	5	22	61	344
2543	5	22	61	344
2544	9	23	61	250
2545	9	22	61	470

21 สำนักงานศึกษาธิการ จังหวัดสมุทรปราการ ปี 2545

22 สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดสมุทรปราการ ปี 2545



แผนภูมิที่ 2.12 แสดงจำนวนสถานพยาบาลในจังหวัดสมุทรปราการ

### 2.3.2.5 สภาพภูมิอากาศ และฤดูกาล จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ มีลักษณะภูมิอากาศเป็นแบบชายทะเล มีอากาศเย็นสบายตลอดปี ไม่ร้อนจัดในช่วงฤดูร้อน และมีความชื้นในอากาศสูง เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากลมทะเลของอ่าวไทย และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

สภาพอากาศ ของจังหวัดสมุทรปราการแบ่งได้เป็น 3 ฤดู คือ

ฤดูร้อน	เริ่มตั้งแต่	เดือนมีนาคม ถึงเดือนพฤษภาคม
ฤดูฝน	เริ่มตั้งแต่	เดือนมิถุนายน ถึงเดือนตุลาคม
ฤดูหนาว	เริ่มตั้งแต่	เดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนกุมภาพันธ์

### 2.3.2.6 การสาธารณูปโภค

การให้บริการการประปาในจังหวัดสมุทรปราการอยู่ในความควบคุมดูแลของการประปานครหลวงโดยสำนักงานประปาสภาสมุทรปราการ รับผิดชอบพื้นที่ด้านทิศเหนือจรดคลองพระโขนง ทิศใต้จรดจังหวัดสมุทรปราการ ทิศตะวันออกจรดจังหวัดสมุทรปราการ และทิศตะวันตกจรดแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนอำเภอพระประแดงและอำเภอพระสมุทรเจดีย์ที่อยู่อีกฟากของแม่น้ำเจ้าพระยา จะอยู่ในความควบคุมดูแลของสำนักงานการประปาสภาตลิ่งชัน นอกจากนี้ยังมีระบบการประปาอิสระที่อำเภอบางบ่อ ซึ่งผลิตจากโรงงานกรองน้ำขนาดเล็กและบ่อบาดาลแจกจ่ายให้กับประชาชน การใช้น้ำประปาในกิจการโรงงานจะน้อยมากส่วนใหญ่จะใช้น้ำบาดาล เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนการผลิต

การให้บริการด้านไฟฟ้าของจังหวัดสมุทรปราการขณะนี้ได้ขยายขอบเขตออกไปกว้างขวางครอบคลุมทุกหมู่บ้านโดยอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง แบ่งเป็นเขตการให้บริการ ๒ แห่ง คือ

สำนักงานเขตสมุทรปราการ ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท จังหวัดสมุทรปราการ และสำนักงานเขตบางพลี ตั้งอยู่บนถนนกิ่งแก้ว อำเภอบางพลี

ส่วนไฟฟ้าในเขตอำเภอพระประแดง และพระสมุทรเจดีย์ที่อยู่อีกฟากหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาจะอยู่ในความควบคุมของการไฟฟ้านครหลวง เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

### 2.3.2.7. สถานที่ท่องเที่ยว ศาสนสถาน ประเพณีและวัฒนธรรม

คำขวัญของจังหวัดสมุทรปราการ "ป้อมยุทธนาวี พระเจดีย์กลางน้ำ ฟาร์มจระเข้ใหญ่ งามวิไลเมืองโบราณ สงกรานต์พระประแดง ปลาสลิดแห้งรสดี ประเพณีรับบัว ครบถ้วนทั่วอุตสาหกรรม"

สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ

พระสมุทรเจดีย์ ตั้งอยู่ที่ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ ตรงข้ามกับศาลากลาง ก่อนไปทางฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยานับเป็นปูชนียสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ คู่บ้านคู่เมืองของชาวจังหวัดสมุทรปราการ และยังเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัด พระสมุทรเจดีย์สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย

ป้อมพระจุลจอมเกล้า อยู่ห่างจากองค์พระสมุทรเจดีย์ ประมาณ ๗ กิโลเมตร ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ (ดาวคะนอง - ป้อมพระจุล) ชาวบ้านมักนิยมเรียก ป้อมพระจุล สร้างขึ้นในรัชสมัยของรัชกาลที่ ๕ พ.ศ. ๒๔๓๖

สถานที่ตากอากาศบางปู ตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท กิโลเมตรที่ ๓๗ ตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ มีเนื้อที่ประมาณ ๕๔๒ ไร่

เมืองโบราณ ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ บนถนนสุขุมวิท (สายเก่า) กิโลเมตรที่ ๓๓ ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ ๘ กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ ๘๐๐ ไร่ พื้นที่ของเมืองโบราณนั้นมีลักษณะคล้ายกันกับแผนที่ของประเทศไทย

สวนควินาส เป็นสถานีกาชาดของสภากาชาดไทย ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท กิโลเมตรที่ ๓๑ ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ มีเนื้อที่ ๖๐ ไร่เศษ

พิพิธภัณฑ์ทหารเรือ ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท ฝั่งตรงข้ามกับโรงเรียนนายเรือ เปิดให้ผู้สนใจเข้าชมในเวลาราชการทุกวัน เว้นวันจันทร์ เป็นพิพิธภัณฑ์สถานพิเศษของกองทัพเรือ

ฟาร์มจระเข้สมุทรปราการ ตั้งอยู่ในเขตตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ มีเนื้อที่ประมาณ ๔๐๐ ไร่ เป็นฟาร์มจระเข้ที่ใหญ่ที่สุดในโลก เพาะเลี้ยงจระเข้เพื่อขายหนัง มีการแสดงวิธีการจับและให้อาหารจระเข้ทุกวัน นอกจากนี้ยังมีการแสดงของช้างไทย และสัตว์ต่างๆ อีกมากมาย

#### ศาสนสถานที่สำคัญ

วัดกลางวรวิหาร เป็นพระอารามปลายรัชสมัยอยุธยา ชื่อวัดตะโกทอง ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำ ระหว่างวัดนอก (พิชัยสงคราม) และวัดในสองวิหาร (เดิม) ชาวบ้านเรียกว่า วัดกลาง ปัจจุบันเป็นพระอารามหลวงชั้นโทชนิดวรวิหาร

วัดทรงธรรมวรวิหาร เป็นพระอารามหลวงชั้นโทชนิดวรวิหาร ตั้งอยู่ที่อำเภอพระประแดง วัดนี้เป็นวัดรามัญ รัชกาลที่๒ โปรดเกล้าให้สร้างขึ้นเพื่อให้ชาวรามัญที่อพยพมาพึ่งพระบรมโพธิสมภารได้ใช้เป็นทำเพื่อกุศลทางศาสนา และในสมัยรัชกาลที่๓ นั้นวัดนี้ทรุดโทรมมาก รัชกาลที่๓ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ทำการปฏิสังขรณ์และสร้าง

วัดโปรดเกศเชษฐาราม เป็นพระอารามหลวงชั้นตรี ชนิดสามัญ สร้างเมื่อพ.ศ. ๒๓๖๔ ในสมัยรัชกาลที่๒ โดยพระยาเพชรพิไชย(เกตุ) ต้นสกุลเกตุทัต

วัดอโศกการาม ตั้งอยู่ที่กิโลเมตรที่ ๓๑ ถนนสุขุมวิท ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง เป็นวัดที่สร้างขึ้นใหม่ สิ่งที่น่าสนใจของวัดนี้ คือ พระอุรังคเจดีย์ และศาลาพระสุทธีธรรมรังสี

วัดบางพลีใหญ่ใน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของจังหวัดสมุทรปราการ วัดนี้อยู่ริมคลองลำโพงห่างจากประตูน้ำสำโรงประมาณ ๑๓ กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ ๔๐ ไร่

วัดบางพลีใหญ่ใน เดิมชื่อ วัดพลับพลาไชยชนะสงคราม ชาวบ้านบริเวณใกล้เคียงเรียกว่า วัดใหญ่ หรือ วัดหลวงพ่อดิ มางประวัติศาสตร์จากโบราณคดีจารึกสืบต่อกันมา ตั้งแต่ครั้งโบราณกาลว่า วัดนี้สร้างขึ้นสมัยของสมเด็จพระนเรศวร

วัดบางพลีใหญ่กลาง ตั้งอยู่ที่ตำบลบางพลี อำเภอบางพลี สร้างขึ้นเมื่อปีพ.ศ. ๒๓๖๗ ชาวบ้านมักนิยมเรียกกันว่า วัดกลาง เพราะตั้งอยู่ระหว่างวัดบางพลีใหญ่ใน กับวัดคงคาราม (วัดนี้ร้างไปแล้ว) เดิมชื่อวัดน้อยประทุมคงคา

วัดบางพลีใหญ่กลาง มีสถานร่มรื่นด้วยศาลากลางน้ำที่สวยงาม ภายในสระมีเต้าและปลาแหวกว่ายให้ผู้เข้าชมพระนอนได้ชมเพื่อความเพลิดเพลิน

#### ประเพณีและวัฒนธรรม

งานนมัสการพระสมุทรเจดีย์ ทางจังหวัดสมุทรปราการได้จัดงานนมัสการพระสมุทรเจดีย์ เป็นงานประจำปีที่สำคัญของจังหวัดโดยกำหนดเอาวันแรม ๕ ค่ำเดือน ๑๑ ของทุกปี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นวันเริ่มงาน ก่อนเริ่มงานประมาณวันแรม ๒ ค่ำ เดือน ๑๑ ทางจังหวัดจะจัดงานฉลองสองฝั่ง คือ ฝั่ง  
อำเภอพระสมุทรเจดีย์และฝั่งอำเภอเมือง เป็นเวลา ๗ วัน ๗ คืน

งานสงกรานต์พระประแดง หรือเรียกว่า งานเทศกาลสงกรานต์ปากลัด เป็น  
ประเพณีท้องถิ่นของชาวไทยรามัญ จัดทำขึ้นทุกๆปีในวันอาทิตย์ หลังจากสงกรานต์ (๑๓ เมษายน )  
โดยชาวเมืองพระประแดงจะจัดเป็นงานประเพณีที่บ้านของชาวยุโรป มีขบวนแห่

ประเพณีแข่งเรือพระประแดง จัดทำสืบเนื่องมาตั้งแต่สมัยที่พระประแดงยังมี  
ฐานะเป็นจังหวัด งานประเพณีแข่งเรือพระประแดงจะถือเอาวันแรม ๔ ค่ำ เดือน ๑๑ ของทุกๆปีเป็นวัน  
แข่งเรือ

งานประเพณีรับบัว ชาวอำเภอบางพลีจะจัดทุกปี (ราวเดือนตุลาคม) ที่ตำบล  
บางพลีอันเป็นที่ตั้งของวัดบางพลีใหญ่ซึ่งเป็นที่ประดิษฐานของหลวงพ่อดโต แต่เดิมเป็นประเพณีที่ชาว  
รามัญจากปากลัด (พระประแดง) โดยชาวปากลัดจะห้การรล่องเรือมาตามลำคลองสำโรง งานนี้มี  
ด้วยกัน ๔ คืน ตั้งแต่วันขึ้น ๑๑ ค่ำ ถึงวันขึ้น ๑๔ ค่ำ เดือน ๑๑

งานนมัสการหลวงพ่อบาน เป็นงานประจำปีของชาวอำเภอบางบ่อสืบต่อกัน  
มาหลายสิบปี จนเป็นประเพณีที่สำคัญของชาวอำเภอบางบ่อ โดยจะจัดขึ้นในวันขึ้น ๕-๗ ค่ำ เดือน  
๑๒ ของทุกปี รวม ๓ วัน แต่เดิมจัดขึ้นที่วัดอัญญะอุบลรูปหล่อของหลวงพ่อบานขึ้นไว้บนประรำพิธี ใน  
งานนี้มีการละเล่นหลายอย่าง เช่น ลีเก รำวง ลำตัด เพลงฉ่อยและภาพยนตร์ ต่อมางานนมัสการหลวง  
พ่อบานมิได้จัดเฉพาะที่วัดมงคลโคธาวาส เท่านั้น แต่ได้จัดเป็นงานประเพณีของอำเภอบางบ่อโดย  
หล่อรูปจำลอง และสร้างมณฑปเป็นที่ประดิษฐานใกล้สถานีอนามัยและกำหนดให้มีงานต่อจากงานที่  
วัดมงคลโคธาวาส อีก ๒ วัน คือในวันขึ้น ๘ ค่ำ และ ๙ ค่ำ เดือน ๑๒ โดยจัดกิจกรรมพิเศษเพิ่มขึ้นอีก  
เช่น การประกวดพืชผลทางการเกษตร การประกวดตกแต่งเรือ และการแข่งเรือ เป็นต้น

#### 2.3.2.8. จำนวนหน่วยการปกครอง

ตารางที่ 2.19 แสดงหน่วยการปกครอง<sup>23</sup>

อำเภอ	ขนาดพื้นที่	จำนวน		จำนวน	จำนวน	จำนวน
		หมู่บ้าน	จำนวน			
อำเภอเมืองสมุทรปราการ	190.557	89	13	5	6	1
อำเภอพระประแดง	73.368	67	15	6	3	-
อำเภอบางพลี	243.888	92	6	6	1	-

23 ฐานทำเนียบกรมการปกครองท้องที่ จังหวัดสมุทรปราการ ประจำปี 2546

ตารางที่ 2.19 (ต่อ) แสดงหน่วยการปกครอง

อำเภอ	ขนาดพื้นที่	จำนวน หมู่บ้าน	จำนวน	จำนวน อบต.	จำนวน เทศบาล	จำนวน สภาตำบล
อำเภอบางบ่อ	245.007	74	8	8	3	-
อำเภอพระสมุทรเจดีย์	120.378	42	5	4	2	-
กิ่งอำเภอบางเสาธง	130.894	38	3	3	1	-
รวม	1,004.092	402	50	32	16	1

2.3.2.9. จำนวนหน่วย ศาสนสถานในจังหวัดสมุทรปราการ

ตารางที่ 2.20 แสดงจำนวนหน่วย ศาสนสถานในจังหวัดสมุทรปราการ<sup>24</sup>

อำเภอ	จำนวน
อำเภอพระสมุทรเจดีย์	16
อำเภอเมืองสมุทรปราการ	25
อำเภอพระประแดง	37
อำเภอบางพลี	22
อำเภอบางบ่อ	23
รวม	123

2.3.3 การศึกษาดัชนีทางเศรษฐกิจในจังหวัดสมุทรปราการ

รายได้เฉลี่ยของประชากร 173,000 บาท / คน / ปี

24 สำนักงานสถิติจังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

ตารางที่ 2.21 แสดงการประกอบอาชีพและรายได้<sup>25</sup>

การประกอบอาชีพและรายได้						
พื้นที่	จำนวนคน อายุ	คนอายุ 18 - 60 ปี มีอาชีพและรายได้				เทียบกับ
	18 - 60 ปี	ผ่านเกณฑ์		ไม่ผ่านเกณฑ์		เป้าหมาย
	ที่สำรวจทั้งหมด	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	(ร้อยละ)
เมืองสมุทรปราการ	28,744	26,487	92.1	2,257	7.9	+12
บางปะ	21,493	20,447	95.1	1,046	4.9	+15
บางพลี	34,363	32,638	95.0	1,725	5.0	+15
พระประแดง	17,500	16,289	93.1	1,211	6.9	+13
พระสมุทรเจดีย์	21,372	20,680	96.8	692	3.2	+16
กิ่งอำเภอบางเสาธง	13,420	12,739	94.9	681	5.1	+14
รวม	136,892	129,280	94.4	7,612	5.6	+14

ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง (ภาคอุตสาหกรรม) ร้อยละ 55.9 (69,860 คน) รองลงมาคืออาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 17 (20,832 คน) นอกจากนี้ยังประกอบอาชีพค้าขาย รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ และอื่นๆ

ตารางที่ 2.22 แสดงการประกอบอาชีพและรายได้<sup>26</sup>

คนในครัวเรือนมีรายได้เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าคนละ 20,000 บาทต่อปี						
พื้นที่	18 - 60 ปี	ผ่านเกณฑ์		ไม่ผ่านเกณฑ์		เป้าหมาย
	ที่สำรวจทั้งหมด	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	(ร้อยละ)
	เมืองสมุทรปราการ	13,308	13,308	100.0	-	-
บางปะ	7,588	7,588	100.0	-	-	+30
บางพลี	20,227	20,227	100.0	-	-	+30
พระประแดง	7,076	7,076	100.0	-	-	+30

25 สำนักงานสถิติจังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

26 สำนักงานสถิติจังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

ตารางที่ 2.22 (ต่อ) แสดงการประกอบอาชีพและรายได้

	ที่สำรวจทั้งหมด	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	(ร้อยละ)
พระสมุทรเจดีย์	8,465	8,440	99.7	25	0.3	+29
กิ่งอำเภอบางเสาธง	5,424	5,424	100.0	-	-	+30
รวม	62,088	62,063	100.0	25	0.0	+30

ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง (ภาคอุตสาหกรรม) ร้อยละ 55.9 (69,860 คน) รองลงมาคืออาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 17 (20,832 คน) นอกจากนี้ยังประกอบอาชีพค้าขาย รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ

## ข้อมูลกลุ่ม

จำนวนกลุ่มเกษตรกร	14	กลุ่ม	จำนวนสมาชิก	1,798	คน
จำนวนกลุ่มแม่บ้านเกษตรกร	44	กลุ่ม	จำนวนสมาชิก	931	คน
จำนวนกลุ่มเยาวชนเกษตรกร	55	กลุ่ม	จำนวนสมาชิก	1,913	คน
สถิติการเกษตร					
พื้นที่ทั้งหมด	627,557.50	ไร่	1,004.09	ตร.กม.	
พื้นที่ทำการเกษตร	317,565	ไร่			
พื้นที่ชลประทาน	378,300	ไร่	คิดเป็นร้อยละ	1.19	
พืชเศรษฐกิจที่สำคัญ					
ข้าวนาปี	60,350	ไร่	มะพร้าว	31,368	ไร่
มะม่วง	33,345	ไร่	กล้วยน้ำว้า	6,317	ไร่

ชนิดพืชที่นำส่งเสริมไม้ไผ่ล (ทุเรียน มังคุด ขนุน, พันธุ์หนองแขง, พันธุ์แก้ว)

ตารางที่ 2.23 แสดงพื้นที่ทำกิน<sup>27</sup>

อำเภอ	พื้นที่ทั้งหมด	ที่นา	ไม้ผล	ไม้ดอก	พืชผัก	สัตว์น้ำ	รวม
เมือง	119,098	0	7,289	2	203	13,502	20,996
บางบ่อ	153,129	24,250	11,136	0	4,379	47,096	86,861
บางพลี	162,495	0	3,042	0	2,753	31,706	37,501
พระประแดง	45,855	0	4,218	1,083	0	80,000	85,301
พระสมุทรเจดีย์	75,236	0	2,165	1	0	38,151	40,317
กิ่ง อ. บางเสาธง	71,744	8,410	8,300	0	2,401	27,701	46,812

ตารางที่ 2.24 แสดงพื้นที่ทำกิน<sup>28</sup>

ที่ดินทำกิน		
ประเภทพื้นที่	จำนวนพื้นที่	ร้อยละ
พื้นที่ทั้งหมด	627,557	100.00
พื้นที่ทำการเกษตร (1)	317,788	50.64
1. ที่นา	32,660	5.21
2. พืชไร่	0	0.00
3. ไม้ผล	36,150	5.76
4. ไม้ดอกไม้ประดับ	1,086	0.17
5. พืชผัก	9,736	1.55
6. อื่น ๆ (สัตว์น้ำ)	238,156	37.95
พื้นที่ป่าไม้ (2)	2,687	0.43
1. ป่าชายเลน	2,687	0.43
พื้นที่ไม่ได้จำแนก	307,082	48.93

27 สำนักงานเกษตรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

28 สำนักงานเกษตรจังหวัดสมุทรปราการ รายงานประจำปี 2546

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 3

### การศึกษาสภาพปัจจุบันของชุมชนเมืองและพื้นที่ศึกษา

#### 3.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันในชุมชนเมือง

##### 3.1.1 แนวความคิดในการวางผังเมือง

แนวความคิดในการวางผังเมืองแบบเมือง Symbiosis City หมายถึงการวางเมืองที่อยู่ใน วัฏจักรของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ และวัฒนธรรมพื้นถิ่น เน้นการอนุรักษ์แม่น้ำทั้ง 34 สายในภูมิภาคซึ่งจะเป็นการสร้างโครงข่ายการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพให้กับภาคและเมือง และการสร้างโครงข่ายนิเวศน์ ( Eco Corridor ) โดยเสนอให้มีการสร้างสวนแม่น้ำด้วยการปลูกต้นไม้ในฝั่งตะวันตกของแม่น้ำทั้ง 34 สาย โดยเป็นเมืองที่มีรูปแบบการคมนาคมแบบผสม Hybrid Transportation City คือมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำและทางรถยนต์ระหว่างเมืองควบคู่ไปกับการขนส่งระบบราง มีการวางผังเมืองเป็นวงแหวนโดยไม่มีศูนย์กลางเมือง ( Metabolic City ) รูปแบบเมืองเป็น Cluster City ที่มีการเติบโตในลักษณะ Reproduction คือ เมื่อเมืองขยายตัวจนเต็มศักยภาพในการรองรับตามที่วางแผนไว้ก็ให้สร้างกลุ่มชุมชนแห่งใหม่ขึ้นมา

ให้มีแนวแกนเชื่อมต่อศูนย์กลางเมืองเดิม เข้ากับศูนย์กลางเมืองใหม่ โดยใช้แนวความคิดที่สื่อถึง วัฏจักรของอดีตและปัจจุบัน ( Symbiosis of History with the Present ) เป็นเมืองที่มีกิจกรรมตลอด 24 ชั่วโมงและภายในเมือง ประกอบด้วย พื้นที่พักอาศัยศูนย์กลางการเงิน ศูนย์กลางธุรกิจ การค้าและการพาณิชย์ยกรรม มีการสร้างทะเลสาบเทียมขนาดใหญ่ โดยปรับปรุงจากบ่อเพาะพันธุ์ปลาเก่าตั้งชื่อตามตำนานของพื้นที่เป็นสระมังกร และเป็นที่ตั้งของศูนย์กลางรองของเมืองซึ่งประกอบไปด้วยที่พักอาศัยสำหรับชาวต่างชาติ โรงแรมบ้านพักตากอากาศ อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงานกึ่งพักอาศัย คาสิโน พื้นที่นันทนาการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว

##### 3.1.2 การผังเมืองของประเทศสิงคโปร์<sup>1</sup>

สิงคโปร์ ( SINGAPORE ) เป็นนครรัฐ ( CITY STATE ) กล่าวคือเป็นทั้งเมืองและประเทศในขณะเดียวกัน มีพื้นที่ประมาณ 620 ตารางกิโลเมตร เล็กกว่ากรุงเทพมหานครสองเท่าครึ่ง นับเป็นประเทศที่มีความมั่นคงและมั่งคั่งที่สุดในคาบสมุทรอินโดจีน สิงคโปร์ประสบความสำเร็จจาก

<sup>1</sup>เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สาธารณกรมการผังเมืองฉบับที่ 68-70 ปี 2544 การศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การพัฒนาประเทศด้วยการแสวงหาประโยชน์จากความได้เปรียบของทางที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ ควบคุมเส้นทางการเดินเรือในช่องแคบมะละกา และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเลระหว่าง มหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้

ประวัติศาสตร์ของสิงคโปร์ เริ่มต้นอย่างจริงจังนับตั้งแต่อังกฤษเข้ายึดครองในปี 1819 ก่อนที่จะได้รับเอกราชในปี 1965 ย้อนกลับไปในปี 1911 สิงคโปร์มีประชากรเพียง 300,000 คน โดยมี อัตราเพิ่มประชากรร้อยละ 2.9 หลังสงครามโลกครั้งที่สองเกิดปัญหาทางการเมืองในมาเลเซียจาก พรรคคอมมิวนิสต์จนถึงขั้นรุนแรง ทำให้เกิดการอพยพโยกย้ายของชาวจีนจำนวนมากออกจากพื้นที่ ชนบท และไปรวมกลุ่มตั้งถิ่นฐานที่เกาะสิงคโปร์ ทำให้ประชากรเพิ่มถึงล้านคนในช่วงทศวรรษที่ 1950 ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.4 และเพิ่มขึ้นเป็นสองล้านคนในปี 1970 ต่อจากนั้นรัฐบาลได้ควบคุมอัตราเพิ่ม ประชากร จนเหลือร้อยละ 1.1 และมีประชากร 2.5 ล้านคนในปี 1985 รัฐบาลสิงคโปร์ยังคงกำหนด นโยบายควบคุมประชากรต่อไปให้เหลือร้อยละ 0.0 ในปี 2000 โดยมีประชากรไม่เกิน 4 ล้านคน เพื่อให้ เหมาะสมกับขนาดพื้นที่ของประเทศ

ก่อนที่สิงคโปร์จะเจริญก้าวหน้าเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่นั้น ในอดีตเคยมีปัญหา มากมายเช่นกันเมื่อต้นทศวรรษที่ 1930 เกิดการอพยพครั้งใหญ่จากอินเดียและจีน ทำให้ชาวมือง กลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมขนาดใหญ่ขณะที่เศรษฐกิจกำลังถดถอย เกิดภาวะเงินเฟ้อและการว่างงาน รัฐบาลในขณะนั้นมีฐานะทางการคลังไม่ดี การพัฒนาต่างๆ จึงไม่ประสบความสำเร็จจะไร่มากนัก จนกระทั่งเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่หลังการเลือกตั้งในปี 1959 พรรคการเมืองพรรคหนึ่งได้เข้ามา มีบทบาทในการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริง และมีอำนาจการบริหารประเทศอย่างเบ็ดเสร็จอย่าง ต่อเนื่องยาวนานกว่า 30 ปี ความสำเร็จในการพัฒนาประเทศสิงคโปร์ล้วนมาจากนโยบายพรรค การเมืองนี้ ซึ่งบางครั้งถูกวิจารณ์อย่างเสียดสีว่า เป็นการดินร่นเอาตัวรอดของประเทศเล็กๆ ที่ไม่มี ทรัพยากรธรรมชาติอะไรเลย แต่จะมีใครบ้างที่ยอมรับความจริงข้อหนึ่งว่าทรัพยากรของสิงคโปร์ คือ ประชากรที่มีคุณภาพ และมีระเบียบวินัย เป็นระบบที่น่าเชื่อถือนั่นเองที่ดึงดูดการลงทุนมากมายจาก ต่างประเทศ

เมื่อตอนต้นทศวรรษที่ 1960 ปัญหาแรกที่รัฐบาลสิงคโปร์เร่งรีบแก้ไขได้แก่การจัดการ เรื่องที่อยู่อาศัย แหล่งเสื่อมโทรมถูกรื้อถอน อาคารสูงเพื่อการอยู่อาศัยถูกสร้างขึ้นอย่างรวดเร็วจำนวน มากจนมีผู้กล่าวว่าสร้างไปก่อนแล้วค่อยวางผังทีหลัง ห้องพักในยุคนี้จึงมีขนาดคับแคบขนาดพื้นที่ 25 - 35 ตารางเมตรเท่านั้น อยู่กันอย่างหนาแน่นราว 200 ห้องต่ออาคารหนึ่งหลัง เพื่อประหยัด งบประมาณและเร่งรัดงานก่อสร้าง ซึ่งแตกต่างจากอาคารพักอาศัยที่สร้างขึ้นในปัจจุบัน มีขนาด กว้างขวางขึ้นประมาณ 69-148 ตารางเมตรต่อครอบครัว เมืองเศรษฐกิจของประเทศมั่นคงแล้ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปรากฏการณ์ลักษณะนี้ดูเหมือนจะตรงข้ามกับการพัฒนาที่ อยู่อาศัยในประเทศไทยที่ขนาดห้องพักมีพื้นที่น้อยลงเรื่อยๆ แต่ราคากลับแพงขึ้น และอยู่ไกลออกไปทุกที

นอกจากนโยบายอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกเหมือนประเทศอุตสาหกรรมใหม่อื่น ๆ แล้ว นโยบายพัฒนาที่โดดเด่นของสิงคโปร์ซึ่งสอดคล้องกันเป็นระบบได้แก่การสร้างชุมชนเมืองใหม่ 15 เมือง ในรัศมี 10 – 15 – 20 กิโลเมตรจากศูนย์กลางเมืองสิงคโปร์ ส่วนใหญ่เป็นเมืองอุตสาหกรรม – พักอาศัย ที่มีชื่อเสียงมากที่สุดคือ จูรง (JURONG TOWN) เมืองนี้มีขนาดประชากรราว 200,000 คน ประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน เมืองใหม่แต่ละเมืองมีศูนย์กลางชุมชนของตนเอง ภายในรัศมี 900 – 1,200 เมตร เป็นชุมชนย่อย (NEIGHBOURHOOD) 5-6 แห่ง แต่ละชุมชนย่อยมีขนาดประชากรประมาณ 4,000 – 6,000 คน เมืองใหม่ทั้งหมดถูกเชื่อมโยงกันเป็นระบบด้วยแกนถนนหลัก (SUPER HIGHWAY) และมีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ชัดเจนและได้สัดส่วน ดังแสดงไว้ในตารางแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินเปรียบเทียบตัวอย่างเมืองใหม่บางเมืองได้ดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองใหม่ ประเทศสิงคโปร์<sup>2</sup>

การใช้ประโยชน์ที่ดินแยกประเภท	อัตราส่วนร้อยละ : แยกตามเมือง/ปีเริ่มโครงการ			
	TOA PAYOH ปลาย 1960	ANG MO KIO ต้น 1970	BEDOK ปลาย 1970	มาตรฐาน ทั่วไปของ HDB
1. ที่อยู่อาศัย	42.8	46.6	42.1	38.0
2. การค้าและพาณิชยกรรม	5.3	3.6	3.3	4.0
3. โรงเรียนและสถานศึกษา	10.5	6.5	9.9	10.0
4. สนามกีฬา	4.3	2.6	2.7	2.0
5. อุตสาหกรรม	16.8	13.4	18.0	20.0
6. พื้นที่เปิดโล่ง	1.0	8.3	6.3	4.0
7. สถานที่ราชการ	2.6	7.6	17.7	5.0
8. ถนน	16.7	11.4	17.7	16.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0
รวมพื้นที่ (เฮกตาร์)	339	705	770	300

หมายเหตุ : 1. HDB : HOUSING AND DEVELOPMENT BOARD เป็นหน่วยงานราชการของสิงคโปร์ที่รับผิดชอบเรื่องเมืองใหม่ 2. 1 เฮกตาร์ (HECTARE) เท่ากับ 100x100 เมตร หรือ 6.25 ไร่

เป็นการวางผังเมืองสำหรับการรองรับประชากร จำนวน 4 ล้านคนในอนาคต โดยการวางผังแนวความคิด (Concept Plan) ที่จะใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และระบบคมนาคมและขนส่งภายใต้กรอบในเรื่องความสะดวกสบาย ความเขียวของเมือง และการดำรงรักษาวัฒนธรรม สาระสำคัญของการวางผังเมืองจึงประกอบด้วยการวางแผนตามวัตถุประสงค์หลักดังนี้

1. การคำนึงถึงการดำรงชีวิตของประชากรในอนาคต (Living Next Lap)
2. ปูมหลังของเมืองและวางผังเมืองในอนาคต ( Looking Back,Planning Ahead)
3. กำหนดระยะ/ขั้นตอนการพัฒนาในอนาคต(Staging the Future)
4. การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ (City For Bsiness)
5. การพัฒนาเมืองเพื่อการอยู่อาศัย (City For Living)
6. การพัฒนาเมืองเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพธรรมชาติ (City with Nature)
7. การพัฒนาเมืองให้มีความสะดวกสบาย(City For Leisure)
8. การพัฒนาเมืองให้มีความสะดวกในการคมนาคมและการขนส่ง (City on the Move)
9. การดำเนินการพัฒนาเมืองของการปรับปรุงและฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment Authority : URA)

1) การคำนึงถึงการดำรงชีวิตของประชากรในอนาคต(Living Next Lap)

การวางผังเมืองของสิงคโปร์เป็นการมองอนาคตของประเทศใน 25 ปี ข้างหน้า จาก การคาดประมาณจำนวนประชากร การมีทางเลือกในการอยู่อาศัยในสภาพแวดล้อมที่ดี การมีงานทำ และการพักผ่อนหย่อนใจเหล่านี้จะเป็นปัจจัยสำคัญในการวางผังเมือง เริ่มจากการพัฒนาเมืองหลักให้มีความสะดวกในเรื่องระบบการคมนาคมและการขนส่งการสื่อสารโทรคมนาคม ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคงทางการเมืองและสร้างมาตรฐานการดำรงชีวิตของประชากรให้ได้มาตรฐานในอันดับที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย

สิงคโปร์ได้มีการวางผังแนวความคิด (Concept Plan) เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนา ตั้งแต่ พ.ศ. 2514 และปัจจุบันได้ทำการปรับปรุงผัง โดยได้กำหนดระยะการพัฒนาตามผังไว้ 3 ระยะ คือ ช่วง พ.ศ. 2543,พ.ศ. 2553 และพ.ศ. 2573 (เป็นปีที่คาดการณ์จำนวนประชากรไว้ประมาณ 4 ล้านคน ) เป็นการกำหนดกรอบการพัฒนาทางกายภาพและวิสัยทัศน์ของประเทศสิงคโปร์ในอนาคต (Singapore' Vision ) ซึ่งไม่เพียงแต่เพียงการวางแผนสำหรับการอยู่อาศัยของประชากร จำนวน 4 ล้านคน แต่จะเป็นการอยู่อาศัยที่เน้นดังเรื่องต่อไปนี้ คือ

- คุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร
- การพัฒนาด้านธุรกิจการค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับชุมชนและที่อยู่อาศัย
- สภาพแวดล้อมที่ดี
- การใช้เวลาในการพักผ่อนหย่อนใจ
- ระบบคมนาคมและขนส่งที่ดี

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นได้นำมาบรรจุไว้ในผังแนวความคิดซึ่งสรุปวิสัยทัศน์ของสิงคโปร์ ประเด็นสำคัญ คือ

1. การพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญ (Regional Centers) ในภูมิภาคเพื่อรองรับจำนวนประชากรจำนวน 8 แสนคน และมีแหล่งงานอยู่ใกล้กับบริเวณพักอาศัย
2. การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นเกาะที่ล้อมรอบด้วยทะเลให้มีความปลอดภัย ผังทะเลสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และสวนสนุกให้มีความสะดวกในการเข้าถึงพัฒนา บริเวณชายฝั่งทะเลให้เป็นสถานที่ดึงดูดใจในการท่องเที่ยว การพัฒนาเมืองซึ่งมีแหล่งน้ำล้อมรอบให้เป็นเมืองที่มีเอกลักษณ์ปกคลุมด้วยความเขียวของต้นไม้ การรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำและการจัดภูมิทัศน์ให้สวยงาม
3. การพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มีคุณภาพดีให้มีความหลากหลายและได้สัดส่วนกันระหว่างที่อยู่อาศัยมีความหนาแน่นต่ำ ปานกลาง และอาคารสูง
4. การพัฒนาเมืองให้มียุทธศาสตร์ระดับโลก เป็นเมืองที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม บริเวณอ่าว Marina ให้เป็นย่านการค้ากลางใจเมือง เป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้า และการลงทุนระหว่างประเทศศูนย์กลางธุรกิจ การโรงแรม สถานที่ทำงาน ร้านค้า แหล่งบันเทิงรวมทั้งยังคงความเป็นเอกลักษณ์ของประเทศในแถบอาเซียน
5. การพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การบันเทิง ศิลปวัฒนธรรม สวนสนุก สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่นสำหรับประชากร การดำรงรักษา สภาพธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเกาะต่างๆ และแนวปะการัง (Palau Ubin and Palau Semakau) รวมทั้งการพัฒนาสถานที่แสดงงานทางด้านศิลปวัฒนธรรมและศูนย์กลางการบันเทิงสำหรับประชาชน
6. การปรับปรุงระบบคมนาคมและขนส่งระบบรถไฟฟ้า (Mass Rapid Transit : MRT) โครงการรถไฟฟ้ารางเบาและท่าเรือ เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมให้ทั่วถึง รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางการเดินเท้า เส้นทางจักรยาน และระบบถนนให้มีความคล่องตัว เชื่อมโยงถึงกันระหว่างสถานที่ทำงานกับที่พักอาศัย

ก้าวต่อไปของการพัฒนาเมืองของสิงคโปร์จึงเป็นการพัฒนาที่คำนึงถึงหลักของความสมดุลต่อการดำรงชีวิต การวางผังแนวความคิดจึงกำหนดตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว ในการที่จะพัฒนาเมือง ซึ่งตั้งอยู่ในภูมิประเทศที่เป็นเกาะให้ใช้หลักของความสมดุล กล่าวคือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความสมดุลระหว่างสถานที่ทำงานกับการพักผ่อน  
 ความสมดุลกับการดำรงรักษาวัฒนธรรมกับความเจริญด้านธุรกิจการค้า  
 ความสมดุลในการพัฒนาเมืองให้เมืองมีความสวยงาม การมีเอกลักษณ์  
 การรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ การรักษาความเป็นธรรมชาติ และสภาพแวดล้อมที่ดีของเมือง

## 2) ปุ่มหลังของเมืองและวางผังเมืองในอนาคต ( Looking Back,Planning Ahead)

การพัฒนาเมืองในปัจจุบันได้กำหนดให้มีการสร้างเมืองใหม่ (New town) ขึ้น 13 แห่ง เป็นการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันให้สอดคล้องกับความต้องการในอนาคต การพัฒนาสิ่งแวดลอมของเมือง (Urban Redevelopment) ให้เป็นเมืองที่มีชื่อในเอเชียและระดับโลก โดยการปรับปรุงด้านคุณภาพการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อที่จะสนับสนุนการลงทุนและการขยายตัวทางด้านธุรกิจการค้าซึ่งเป็นการบริการและสร้างโอกาสให้แก่นักลงทุน

ในด้านการพัฒนาที่พิกาศัยเป็นการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสาธารณสุข สุขภาพอนามัยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการศึกษา การพักผ่อนหย่อนใจ การดำรงรักษาไว้ซึ่งวัฒนธรรม ซึ่งปัจจัยหลักในการพัฒนาคือ ทรัพยากรที่ดินจึงจำเป็นต้องมีการวางแผนใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการรองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชากรจำนวนประมาณ 4 ล้านคน ในอนาคต

การพัฒนาเมืองของประเทศสิงคโปร์ เริ่มจากการพัฒนาท่าเรือที่ทันสมัย การเรือถอนและพัฒนาชุมชนแออัด การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของชุมชนเรื่องความสะดวก และการแก้ไขปัญหาความยากจนโดยการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางการค้าธุรกิจ และอุตสาหกรรมในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองได้ดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2530 โดยการรื้อย้ายชุมชนแออัด การพัฒนาศูนย์กลางเมืองให้สนับสนุนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณที่พิกาศัยและการจัดสร้างที่พิกาศัยให้เพียงพอกับความต้องการของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและได้มีข้อสังเกตในงานวางผังแม่บทฉบับเดิมซึ่งเป็นการวางผังตามแนวความคิดการวางผังจากประเทศอังกฤษ ไม่สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาเมืองสิงคโปร์ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วได้

การวางผังแนวความคิดฉบับใหม่ จึงเกิดขึ้น ใน พ.ศ. 2514 เป็นการวางผังระยะยาวที่คำนึงถึงการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบการคมนาคมขนส่ง เป็นผังแนวความคิดการพัฒนาทางกายภาพโดยกำหนดรูปแบบการพัฒนาจากศูนย์กลางในลักษณะวงรัศมี (Ring Plan) เป็นการกระจายความเจริญออกจากศูนย์กลางตามโครงสร้างของเมืองที่มีความหนาแน่นสูงบริเวณกลางใจเมือง การกำหนดศูนย์กลางอุตสาหกรรมและศูนย์กลางบริเวณโดยรอบเป็นเขตอิทธิพลจากบริเวณศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่รอบนอกศูนย์กลางเมืองเดิมและเชื่อมโยงศูนย์กลางต่างๆ

ด้วยระบบคมนาคมและขนส่งที่โครงข่ายการเชื่อมโยงที่มีศักยภาพและสมรรถนะสูง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การกำหนดแผนการเชื่อมโยงของชุมชนเมืองเป็นแนวตลอดพื้นที่ชายฝั่งทางตอนใต้ของเกาะสิงคโปร์กับพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (The Central District : CBD) รวมทั้งการสร้างเมืองใหม่ (New town) การก่อสร้างสนามบิน ทางด่วน ถนนสายหลักและรถไฟฟ้า

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมได้เกิดขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2510 - 2531 จำนวนประชากรได้เพิ่มขึ้น และจะเพิ่มเป็น 3.7 ล้านคน ใน พ.ศ. 2573 ในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้คาดประมาณอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจนถึง พ.ศ. 2543 ประมาณ 4-6 % ต่อปี และจะขยายตัวประมาณ 2.5-3% ต่อปี จนถึง พ.ศ. 2573 สิงคโปร์จึงจำเป็นต้องมีการจัดเตรียมพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นใหม่ซึ่งจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และมีความจำเป็นต้องใช้ฐานข้อมูลข่าวสารต่างๆเพื่อการลงทุนมากขึ้น

#### การวางผังเมืองในอนาคต(Planning Ahead)

การวางผังแนวความคิด (Concept Plan) จะเป็นการนำประเด็นสำคัญมาพิจารณา คือ บัจฉัยด้านการเพิ่มจำนวนประชากร ความต้องการของชาวสิงคโปร์ และบัจฉัยด้านสิ่งจำเป็นพื้นฐานที่จะทำให้คุณภาพชีวิตประชากรดีขึ้น นอกจากนี้ในการวางผังได้คำนึงถึงความต้องการใช้ที่ดินในแต่ละประเภท การพิจารณาถึงสมรรถนะของทรัพยากรที่ดินและทรัพยากรทางทะเลที่จะนำไปใช้ในการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ให้มีการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมในปัจจุบันและสามารถรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นประมาณ 4 ล้านคนในอนาคต

ดังนั้น สิงคโปร์จึงได้ปรับปรุงผังแนวความคิดขึ้นใหม่ มีวัตถุประสงค์คือการวางผังการพัฒนาทางกายภาพของสิงคโปร์ในการที่จะนำไปสู่การเป็นเมืองที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย เป็นประเทศที่เป็นเกาะที่เขียวด้วยต้นไม้และเป็นแหล่งการลงทุนทางเศรษฐกิจจะหวังประเทศโดยในการปรับปรุงผังใหม่ได้กำหนดวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ คือ

การป้องกันรักษาและการจัดสรรพื้นที่เพื่อการพัฒนา

ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพและการพัฒนาบริหารโครงสร้าง

#### พื้นฐาน

การปรับปรุงคุณภาพการอยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

การปรับปรุงคุณภาพชีวิต

การสร้างเอกลักษณ์ให้เป็นตัวแทนประเทศในกลุ่มอาเซียนและการเป็นประเทศซึ่งเป็น

#### เกาะในเขตร้อน

#### 3) กำหนดระยะ/ขั้นตอนการพัฒนาในอนาคต(Staging the Future)

สิงคโปร์ได้กำหนดระยะเวลาของผังแนวความคิดไว้ 3 ช่วงระยะเวลา คือ พ.ศ. 2543,

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พ.ศ. 2553 และ พ.ศ. 2573 ซึ่งในแต่ละช่วงปีของผังสามารถทำการปรับปรุงเนื้อหาสาระตามลำดับความสำคัญของการพัฒนาได้ ในการปรับปรุงผังแนวความคิดฉบับใหม่ได้แบ่งพื้นที่วางผังเป็น 5 ภูมิภาค แตกต่างไปจากผังเดิมที่มีแนวความคิดการพัฒนาเป็นรัศมีออกจากศูนย์กลางผังฉบับใหม่เป็นการกระจายความเจริญออกสู่ภูมิภาคเพื่อป้องกันปัญหาการกระจุกตัวและความแออัดของพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการค้าหลักของสิงคโปร์ การกระจายความเจริญจึงทำให้อุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางความเจริญหลักอีกต่อไป จึงเป็นลักษณะการกระจายความเจริญในลักษณะรูปดาว (Constellation Pattern) ศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคทั้ง 5 แห่ง จะพัฒนาโดยการจัดลำดับความสำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าและจัดลำดับศูนย์กลางความเจริญลำดับรองและศูนย์กลางย่อยบริเวณโดยรอบซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้มีทางเลือกในการประกอบธุรกิจการค้ามากขึ้น การเชื่อมโยงความเจริญกับพื้นที่ศูนย์กลางหลักจะเป็นการผสมผสานกันระหว่างการวางแผนพัฒนาที่ควบคู่กับการพัฒนาระบบคมนาคมและการขนส่งให้มีความสะดวกระหว่างสถานที่ทำงานกับที่พักอาศัย ขั้นตอนและระยะเวลาของผังแนวความคิดขึ้นอยู่กับหลักการพัฒนาเมืองประเด็นหลักก็คือการป้องกันรักษาและกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนำไปสู่การนำที่ดินไปใช้ประโยชน์เพื่อการพัฒนาความต้องการในอนาคต ดังนั้นการวางผังเมืองจะเป็นเครื่องชี้นำการพัฒนาซึ่งขึ้นอยู่กับระยะเวลาและวิสัยทัศน์ในการพัฒนาประเทศเป็นสำคัญ

หลักการในการกำหนดขั้นตอน การวางผังแนวความคิด คือ

การขยายตัวของเมืองจะต้องสอดคล้องกับการจำนวนประชากร การขยายตัวของการทำงานและการมีงานทำของประชากร

กำหนดศูนย์รวมกิจกรรมของเมือง (Urban Nodes) ในปัจจุบันและอนาคตให้สอดคล้องกับเส้นทางรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงกันระหว่างบริเวณย่านที่พักอาศัยและย่านการค้าพาณิชย์กรรม

ให้มีการกระจายกันอย่างสมดุลย์กันระหว่างการทำงานแหล่งงานและที่พักอาศัยในแต่ละพื้นที่

พื้นที่บริเวณใดที่ได้เตรียมสำรองพื้นที่ไว้เพื่อดำเนินการพัฒนาจะอยู่ได้ข้อตกลงที่  
จะต้องกำหนดราคาที่เหมาะสมเพื่อเป็นการเตรียมพื้นที่ไว้พัฒนาในอนาคต

การพัฒนาในปี พ.ศ. 2543

เป็นการเตรียมการพัฒนาเมืองโดยการพัฒนาย่านการค้าพาณิชย์กรรม และพัฒนาที่พักอาศัยบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า ให้สอดคล้องกับการขยายตัวด้านประชากร ให้ระบบคมนาคมเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมในการเดินทางของประชากรให้มีความสะดวกในการเดินทาง และกระจายให้ทั่วถึงแนว

เส้นทางรถไฟฟ้าที่สำคัญ แนวทางตอนเหนือ (MAT Norther Loop) เชื่อมการคมนาคมบริเวณ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Woosland ถึง Yishum) Sembawang และ Choa Chu Kang เส้นทางที่สำคัญคือ Kranji, Tampines seletar จะเป็นโครงข่ายที่ส่งเสริมระบบการคมนาคมและขนส่งให้เชื่อมโยงถึงกันในแต่ละภูมิภาค การวางผังแนวความคิดสิงคโปร์ ได้วางผังไว้ 2 ประเภท คือ

1. ผังโครงการระบบคมนาคมและขนส่งสาระสำคัญของผังคือ

กำหนดพื้นที่เมือง (Urbanized Area)

กำหนดพื้นที่ศูนย์กลางหลัก (Central Area) และการพัฒนาย่านใจกลางเมือง (Down Town) บริเวณอ่าว Marina

กำหนดพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นย่านที่พักอาศัย (Residential Area) บริเวณ Samawang Simpang Ponggol Kayu/Kangkar

กำหนดพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นย่านธุรกิจการค้า Commercial Area บริเวณอ่าว Marina ใน 2 พื้นที่ คือบริเวณศูนย์กลางเมืองเดิม และบริเวณ New Downtown

กำหนดพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจรอบบริเวณ Yishum Seletar Tampines SGN Rochester Park และบริเวณ Jurong East

กำหนดเส้นทางด่วนในปัจจุบันและอนาคต

กำหนดเส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันและอนาคต

กำหนดแนวเส้นทางรถไฟรางเบา

กำหนดศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค (Regional Center)

2. ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน สาระสำคัญของผังคือ

กำหนดบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

กำหนดบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย

กำหนดบริเวณย่านการค้าพาณิชยกรรม

กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรม

กำหนดพื้นที่แหล่งประกอบธุรกิจ

กำหนดพื้นที่เกษตรกรรม

กำหนดพื้นที่โล่งและพื้นที่นันทนาการ

กำหนดพื้นที่เพื่อพัฒนาบริการโครงสร้างพื้นฐาน

กำหนดพื้นที่สถาบันราชการ

กำหนดพื้นที่สงวนไว้เพื่อการใช้ประโยชน์

กำหนดพื้นที่ป่า

กำหนดพื้นที่ศูนย์กลางหลัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กำหนดแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้า  
กำหนดเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบาและสถานีรถไฟฟ้า  
บริเวณท่าเรือชายฝั่ง  
ท่าเรือนานาชาติ

การพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มีความหลากหลาย รวมทั้งบริเวณที่ตั้งถิ่นฐานเดิมของ สิงคโปร์ ซึ่งจะอยู่บริเวณริมน้ำบริเวณ Simpang และ Kallang Basin การพัฒนาศูนย์กลางความเจริญ แห่งขึ้นที่ Tampines, Seletar (ด้านตะวันออก) Woodlands (ด้านเหนือ) และ Jurong East (ด้าน ตะวันตก) New Downtown และ Marina south (ตอนใต้) เป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจสังคม แห่งใหม่การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ ที่ Taus (ด้านตะวันตกเฉียงใต้) Changi North (ด้าน ตะวันตก) Woodlands north (ตอนเหนือ) Jalan Kayu และ Ponggo (ตอนกลาง)รวมทั้งการพัฒนา พื้นที่เป็นแหล่งศูนย์กลางทางธุรกิจจริงในแต่ละภูมิภาค เพื่อรับรองการขยายตัวทางธุรกิจ

การพัฒนาในปี พ.ศ. 2553

เป็นการพัฒนาต่อเนื่องโดยการเชื่อมโยงแผนการพัฒนาพื้นที่ตอนเหนือกับพื้นที่ด้านตะวันออก ของประเทศ (North-East Corridor) การพัฒนาศูนย์กลางหลักบริเวณ Marina South และ New Downtown ให้มีเส้นทางเดินเล่นบริเวณรอบอ่าว สรรสารธารณะ โรงแรงแยกขยะ ร้านค้า บ้านพัก อาศัย จะเป็นการพัฒนาย่านที่พักอาศัยควบคู่กับการพัฒนาย่านธุรกิจการค้าที่กระจายอยู่ตลอดแนว ชายฝั่งตะวันออกของอ่าว Marina การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าบริเวณตอนเหนือเชื่อมกับบริเวณด้าน ตะวันออก (North-East MRT line) และเส้นทางด่วน รวมทั้งเส้นทางรถไฟฟ้าบริเวณอ่าว Marina เชื่อม กับบริเวณสนามบินพาณิชย์ Changi การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเชื่อมโยงกับบริเวณเมือง ใหม่ ซึ่งกำหนดให้เป็นศูนย์กลางความเจริญในแต่ละภูมิภาค การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และ แหล่งศูนย์กลางทางธุรกิจในแต่ละภูมิภาค

การพัฒนาในปี พ.ศ. 2573

เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ การปรับปรุง พื้นที่บริเวณอ่าว Changi ให้เชื่อมโยงกับบริเวณพื้นที่ชายฝั่งอ่าว Marina ให้เป็นบริเวณย่านที่พัก อาศัยบริเวณชายฝั่งสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และการพัฒนาย่านใจกลางเมือง การเชื่อมโยงการคมนาคมด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าจาก Marina South กับ Marina East และบริเวณชายฝั่งทะเลด้าน ตะวันออกเฉียงใต้ถึงอ่าว Changi เพื่อรับรองการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่ง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ชาว สิงคโปร์ได้ใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจและการท่องเที่ยวการเชื่อมโยงท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือ นานาชาติให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ใช้ประโยชน์สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ การเดินทางท่องเที่ยวและการ ขนส่งทางน้ำ การป้องกันดูแลรักษาเกาะต่างๆ ทางตอนใต้เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ อย่างไรก็ตาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตามเมื่อสิงคโปร์มีจำนวนประชากรในอนาคตประมาณ 4 ล้านคน ตามที่ได้คาดประมาณไว้พื้นที่เกาะต่างๆทางตอนใต้ก็จะถูกนำมาพัฒนา โดยให้เชื่อมโยงกับการคมนาคมและการขนส่งด้วยรถไฟฟ้าและเส้นทางถนนสายหลักอย่างสมบูรณ์ แต่อย่างไรก็ตามก็ยังคงรักษาพื้นที่ที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติไว้ควบคู่กับการพัฒนาเมืองและการพัฒนาที่ดินให้เหมาะสมตลอดจนการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มีความหลากหลาย การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองให้มีความเขียวด้วยต้นไม้ การปรับปรุงมาตรฐานการดำรงชีวิตสภาพแวดล้อมการอยู่อาศัยการทำงานและการใช้เวลาว่างในการพักผ่อนหย่อนใจ

4. การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ ( City for Business ) ได้กำหนดวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ

การพัฒนาโดยการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจจัดให้มีแหล่งทำงานอยู่ในใกล้บริเวณบ้านพักอาศัย

พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคชั้น 4 แห่ง เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น

พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญระดับรองขึ้น 6 แห่ง บริเวณรอบสถานีไฟฟ้าที่สำคัญ

พัฒนาศูนย์กลางชุมชนบริเวณพื้นที่รอบนอกของเมือง

พัฒนาพื้นที่ย่านใจกลางเมือง บริเวณ Marina South

พัฒนาและเชื่อมโยงแกนความเจริญทางเทคโนโลยี (Technology Corridors)

การเจริญเติบโตของสิงคโปร์จะอยู่ในพื้นที่ตอนกลาง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าพาณิชย์-กรรมอุตสาหกรรม และการลงทุนการพัฒนาเศรษฐกิจของสิงคโปร์ จะควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และการขนส่ง การสื่อสารและโทรคมนาคม การลงทุน แหล่งน้ำ ไฟฟ้า การกำจัดขยะ ระบบระบายน้ำ ปัจจัยดังกล่าวจะต้องได้รับการวางแผนจัดหาและจัดสร้างให้เพียงพอกับความต้องการเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับการพัฒนาที่ดิน ดังนั้นพื้นที่เมืองจะต้องเตรียมไว้สำหรับการใช้ประโยชน์ เพื่อธุรกิจการค้าควบคู่กับความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การที่เมืองมีความเจริญและการขยายตัวทางเศรษฐกิจการประสบความสำเร็จจากการลงทุนทางด้านธุรกิจการค้า ย่อมส่งผลให้มีการสร้างเมืองให้มีความสวยงาม มีสภาพแวดล้อมที่ดีในการอยู่ และการทำงาน

นอกจากนี้ การลดความแออัดและปัญหาการจราจรในบริเวณศูนย์กลางเมือง โดยการกระจายความเจริญ การค้าพาณิชย์กรรมและแหล่งงานไปยังพื้นที่รอบนอกซึ่งกำหนดให้เป็นศูนย์กลางความเจริญจะเป็นการนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองใหม่ ทั้งนี้จะต้องเชื่อมโยง

ด้วยเส้นทางคมนาคมทางถนน ระบบทางด่วนและบริการขนส่งสาธารณะ ดังนั้นการพัฒนาเมืองของ สิงคโปร์ในอนาคต จะเป็นการพัฒนาเมืองดังนี้คือ

การกำหนดเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค ( Regional Center ) สิงคโปร์ได้ กำหนดเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคขึ้น 4 แห่ง ให้สามารถรองรับประชากรจำนวน 800,000 คน คือ Tampines ( ด้านตะวันออก ) Woodlands ( ตอนเหนือ ) Jurong East ( ด้านตะวันตก ) และ Seletar ( ตะวันตกเฉียงเหนือ ) โดยจะพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้ศูนย์กลางการค้า พาณิชยกรรม ศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่น โดยจะประกอบด้วยสถานที่ทำงาน ร้านค้า โรงแรม ภัตตาคาร โรงภาพยนตร์ สถานบันเทิง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นอาคารสำนักงานประมาณร้อยละ 50 ภัตตาคารและร้านค้า ประมาณร้อยละ 35 โรงแรมและสถานบันเทิง ประมาณร้อยละ 15 ในแต่ละ เมืองศูนย์กลางความเจริญ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นบริเวณที่พักอาศัยจะต้องมีเส้นทางด่วน เส้นทางรถไฟฟ้า และเส้นทางรถรางเบาเชื่อมโยงให้ทั่วถึงกัน

การกำหนดเมืองศูนย์กลางระดับรองในภูมิภาค ( Sub Regional Center ) เป็นเมือง ศูนย์กลางขนาดเล็ก ซึ่งอยู่ใกล้เมืองศูนย์กลางความเจริญตามแนวการกระจายความเจริญ เป็นเมืองที่ กำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อเป็นอาคารสำนักงานร้อยละ 40 ภัตตาคารและร้านค้าร้อยละ 40 โรงแรมและสถานบันเทิงร้อยละ 20 เมืองศูนย์กลางความเจริญระดับรองกำหนดให้มีขึ้น 6 แห่ง กระจายอยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

การกำหนดศูนย์กลางบริเวณชานเมือง ( Fringe Centers ) กำหนดให้มีขึ้นบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า เป็นเมืองขนาดเล็ก ประกอบด้วยโรงแรม ขนาดเล็ก ที่พักอาศัย ร้านค้าปลีก สถานที่ บันเทิง กำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารร้อยละ 35 ภัตตาคารร้านค้าร้อยละ 45 โรงแรมและ สถานที่บันเทิงร้อยละ 20

ย่านใจกลางเมืองใหม่ ( The New Downtown ) บริเวณพื้นที่ตอนกลางโดยจะพัฒนา ย่านใจกลางเมืองใหม่บริเวณ Marina South เพื่อกระจายการลงทุนด้านธุรกิจในพื้นที่ตอนกลาง โดย จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้าระหว่างประเทศทั้งนี้จะต้องผสมผสานกันระหว่างการ พัฒนา และการรักษาสภาพแวดล้อม การเป็นเมืองทำย่านใจกลางเมืองใหม่ จึงจะมีบรรยากาศของ การลงทุนธุรกิจการค้าและสภาพแวดล้อมที่ดี การเชื่อมโยงการคมนาคมที่ดี การมีเส้นทางเดินเท้า บริเวณรอบอ่าว Marina ย่านที่อยู่อาศัยชั้นดี ร้านค้า โรงแรม โรงภาพยนตร์ สถานที่แสดงดนตรี ภัตตาคาร การรักษาความเขียวของต้นไม้ และที่โล่งเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม การสร้างเมืองให้เป็น เมืองที่มีชีวิตทั้งกลางวันและกลางคืนเป็นศูนย์กลางของประเทศสิงคโปร์

แกนความเจริญทางเทคโนโลยี ( Technology Corridors ) เป็นการวางแผนเพื่อ รองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาประเทศสิงคโปร์ในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แกนหลักคือ การพัฒนาธุรกิจการค้า นิคมอุตสาหกรรม และศูนย์ค้นคว้าวิจัยทางวิทยาศาสตร์ รวมทั้ง การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพบริเวณใกล้แกนการพัฒนา การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมให้มีความ เจริญก้าวหน้าแหล่งธุรกิจที่ Jurong East ( ตะวันตกเฉียงใต้ ) Tampines ( ด้านตะวันออก ) และ ศูนย์วิจัยที่ Jalan Bahar ซึ่งจะเชื่อมโยงกับศูนย์การพาณิชย์ที่ Seletar Airport กับศูนย์วิจัยทางการแพทย์ รวมทั้งโรงพยาบาลในสิงคโปร์

การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ในอนาคตจะขึ้นอยู่กับฐานของข้อมูลข่าวสาร การพัฒนา อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยสถานที่ทำงานและแหล่งธุรกิจการค้าจะตั้งอยู่ใกล้บริเวณย่าน พักรักษาตัวที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก สถานที่ออกกำลังกาย สวนสาธารณะเส้นทางจักรยาน และเส้นทางน้ำ การรวมศูนย์วิจัยทางวิทยาศาสตร์กับแหล่งธุรกิจก็เพื่อเป็นการผสมผสานระหว่างการทำงาน ที่พักอาศัย และการพักผ่อนหย่อนใจ ทั้งนี้เพื่อคุณภาพที่ดีของประชากรแกนการพัฒนาทาง เทคโนโลยีจึงเป็นการรวมระหว่างกิจกรรมทางวิทยาศาสตร์ การทดลอง ค้นคว้าวิจัยธุรกิจ ชุมชนที่พักรักษาตัว การพักผ่อนหย่อนใจและสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชนเพื่อการวิจัยและการพัฒนา ซึ่งจะเป็น ปัจจัยสำคัญที่จะนำประเทศไปสู่การพัฒนาในอนาคต

5. การพัฒนาเมืองเพื่อการอยู่อาศัย ( City for Living ) หลักการสำคัญคือ

- การสร้างบ้านพักอาศัยที่มีคุณภาพ
- การพัฒนาย่านที่พักอาศัยแห่งใหม่ ให้มีการผสมผสานของที่พักอาศัย

ประเภทต่างๆ

- การจัดสร้างสวนสาธารณะ สวนหย่อมและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ บริเวณ ย่าน ที่พักอาศัย
- การปรับปรุงคุณภาพของที่พักอาศัยในย่านที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง
- การจัดสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และคลินิก บริเวณย่านที่พักอาศัย
- การจัดสร้างศูนย์วัฒนธรรมและศูนย์แสดงทางศิลปะชั้นในพื้นที่ศูนย์กลาง

ความ เจริญ และเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค

- การอนุรักษ์พื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และการอนุรักษ์อาคาร

เก่าที่ มีคุณค่าทางวัฒนธรรม และสถาปัตยกรรม

ชาวสิงคโปร์มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองประมาณร้อยละ 84 ( เมื่อเปรียบเทียบกับ ประเทศที่กำลังพัฒนาประชาชนมีที่อยู่อาศัยของตนเองประมาณร้อยละ 50-60 ) การพัฒนาประเทศ ในอนาคตจึงมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานของการดำรงชีวิต และที่พักอาศัย จึงมีการจัดสร้างที่พักอาศัยให้ มีความหลากหลายประมาณร้อยละ 83 จะเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง เป็นอาคารชุดที่รัฐ สร้างขึ้นในอนาคต จะพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบของทาวน์เฮ้าส์ บ้านเดี่ยว อพาร์ทเมนต์ขนาดกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บ้านเล่นระดับ บังกะโล ดังนั้นในอนาคตที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง จะลดลงเหลือประมาณร้อยละ 70 และจะเพิ่มที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นขนาดกลาง และหนาแน่นสูงเป็นร้อยละ 30 การเพิ่มจำนวนประชากรในอนาคต จะลดลงจากสมาชิกจำนวน 4.2 คนต่อครัวเรือน จะลดลงเป็น 3.1 คนต่อครัวเรือน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดูแลและระมัดระวังในการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อใช้สอยตามวัตถุประสงค์ต่างๆ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย และเพื่อสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยที่ดี การพัฒนาที่พักอาศัยบริเวณริมน้ำ ( Waterfront Water ) โดยการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลให้ เป็นชุมชนที่พักอาศัยที่มีคุณภาพที่ดี ได้แก่ บริเวณ Simpong จะเป็นเมืองใหม่ที่เกิดขึ้นบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งมีเป้าหมายที่จะพัฒนาภายใน 10 ปีข้างหน้า โดยการพัฒนาให้มีการผสมผสานกันระหว่างอาคารชุดที่พักอาศัยในรูปแบบอาคารสูง อาคารขนาดกลางและบ้านพัก อาคารที่พักอาศัยที่รัฐดำเนินการจะต้องเพิ่มขึ้นอย่างได้สัดส่วนกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยของภาคเอกชน รวมทั้งการพัฒนาในรูปแบบการออกแบบอาคารที่พักอาศัยให้มีความทันสมัยการตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยจะต้องสอดคล้องกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเล นักพัฒนาจะต้องผสมผสาน การพัฒนาให้เป็นเมืองที่บ้านพักอาศัยตั้งอยู่ใกล้ชายฝั่ง เส้นทางเดินเท้าจะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะทำให้มีการเข้าถึงบริเวณหาดทรายชายฝั่งทะเล รวมทั้งองค์ประกอบด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ สถานที่จอดเรือ การพัฒนาชุมชนที่พักอาศัย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำ ได้แก่ Tanjong Rhu และ Kampong Bugis ตั้งอยู่บริเวณ Kallang Basin ชุมชนที่พักอาศัยบริเวณชายฝั่งแม่น้ำ Singapore และโครงการที่พักอาศัยที่ Buran Darat บนเกาะ Sentosa โดยมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับแผ่นดินใหญ่รวมทั้งการพัฒนาที่พักอาศัยบริเวณแม่น้ำ Rochor และ Geyiang ( พื้นที่ตอนกลาง )

การพัฒนาสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ( Garden Living ) เป็นการจัดสร้างสวนหย่อม สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจขึ้นบริเวณย่านที่พักอาศัยในบริเวณที่พักอาศัยที่เป็นอาคารชุดที่มีความหนาแน่นสูงปานกลาง และมีความหนาแน่นน้อย

การพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใหม่ ( Living in New Areas ) ในอนาคตภายใน 10 ปี จะมีการพัฒนาย่านที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นที่ Sambawang, Kangkar, Ponggol, Seletar, Tewgah, Lim Chu Kang, Sungei Kadut และพื้นที่เกาะต่างๆ โดยการถมทะเลและพัฒนาที่ดินพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล ตะวันออกและมีเส้นทางรถไฟฟารางเบาเชื่อมระหว่างพื้นที่ตอนเหนือกับบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งเป็นเมืองใหม่ในอนาคต

การอยู่อาศัยในเมือง ( Inner City Living ) ย่านที่อยู่อาศัยภายในเมืองใน 10 ปี ข้างหน้าจะพัฒนาบริเวณย่านศูนย์กลางเมือง โดยการสร้างที่พักอาศัยที่บริเวณย่านการค้า Orchard

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และ Newton ซึ่งเป็นย่านใจกลางเมืองใหม่ที่แวดล้อมไปด้วยสวนสาธารณะ และพื้นที่เปิดโล่งสำหรับเมือง

การพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวตั้ง ( HDB Housing ) จะพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวตั้งในลักษณะของอาคารชุดในย่านที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง โดยการปรับปรุงในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกและสภาพแวดล้อมให้เทียบเท่ากับการพัฒนาที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน

การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม ( Redeveloping Industrial Land ) ในอนาคตการพัฒนาอุตสาหกรรม และความต้องการพื้นที่การอุตสาหกรรมจะต้องมีความสอดคล้อง และควบคู่กับการพัฒนาที่พักอาศัยภายใต้เงื่อนไขของการส่งเสริมด้านธุรกิจการค้าในปัจจุบัน และจะไม่ส่งผลกระทบต่อระหว่างกิจกรรมการใช้ที่ดิน

การมีวิถีการดำรงชีวิตที่ดี ( More People, Better Lifestyle ) เพื่อเป็นการวางแผนให้สอดคล้อง และเหมาะสมกันระหว่างจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นความต้องการที่พักอาศัย และคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วในปัจจุบันชาวสิงคโปร์จะมีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 20 ตารางเมตร ต่อ คน โดย 1 ครอบครัว จะมีสมาชิกจำนวน 4 คน และมีห้องพักจำนวน 3 ห้อง สำหรับที่อยู่อาศัยในลักษณะอาคารชุด ในอนาคตได้กำหนดให้จำนวนพื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้นประมาณ 30 – 35 ตารางเมตร ต่อ คน โดย 1 ครอบครัวจะมีสมาชิก จำนวน 4 คน และมีห้องพักจำนวน 4 ห้อง สำหรับที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุด

สิ่งจำเป็นพื้นฐานสำหรับชุมชน ( Community Needs ) การจัดการเรื่องที่พักอาศัยเป็นสิ่งสำคัญไม่เพียงแต่จะเป็นปัจจัยที่จะทำให้เมืองได้เป็นเมืองที่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัย แต่จะต้องมีการวางแผนให้การบริการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับชุมชน และการบริการสังคมให้ได้มาตรฐานด้วย อันได้แก่ การมีโรงเรียนที่ดี สถานพยาบาล โรงพยาบาลชุมชน คลินิก จึงจำเป็นต้องมีการเตรียมพื้นที่ไว้รองรับการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ สำหรับชุมชนในปัจจุบันและอนาคต

6. การพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับสภาพธรรมชาติ (City with Nature) ได้กำหนดวัตถุประสงค์สำคัญคือ

- การนำสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติมาใช้ประโยชน์โดยการสร้างบรรยากาศให้ประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นเกาะให้เป็นเมืองที่เหมาะสมแก่การอยู่อาศัยเป็นเมืองที่มีความเขียวของต้นไม้หรือเป็นอุทยานนคร (Garden City)

- การพัฒนาประเทศให้มีความเขียวของต้นไม้และมีสีฟ้าที่สดใสของแหล่งน้ำและทะเล (Green and Blue Plan)

- การจัดสร้างสวนสาธารณะและพื้นที่เปิดโล่งในเมืองและบริเวณที่พักอาศัย

- การป้องกันรักษาพื้นที่ที่ยังคงสภาพธรรมชาติและประโยชน์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การที่ประเทศสิงคโปร์มีจำนวนประชากรและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นทำให้ความต้องการใช้ทรัพยากรเพิ่มขึ้น ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจการสร้างความมั่นคงฐานะทางเศรษฐกิจและการดำรงชีวิตที่ดี อย่างไรก็ตามในการพัฒนาจะต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อมของเมืองให้มีความเขียวของต้นไม้และมีความสะอาดโดยการจัดภูมิทัศน์ การจัดสร้างสวนหย่อม สวนสาธารณะ การรักษาความสะอาดของแหล่งน้ำการใช้ประโยชน์ในการเดินเรือ การพัฒนาย่านใจกลางเมืองใหม่บริเวณอ่าว Marina

การวางแผนเพื่อสร้างความเขียวของต้นไม้และสะอาดของแหล่งน้ำ (Green and Blue Plan)

เป็นการวางแผนเพื่อให้สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความสวยงามด้วยการจัดพื้นที่เปิดโล่งของเมืององค์ประกอบของต้นไม้ (สีเขียว) และแหล่งน้ำชายฝั่งทะเล (สีฟ้า) โดยการกำหนดไว้ในผัง 6 ประเภทคือ

1. สถานที่เปิดโล่งตามธรรมชาติ ได้แก่พื้นที่ป่าไม้ ป่าโกงกาง และพื้นที่สงวนไว้รักษาสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ
2. สวนสาธารณะ สวนหย่อม ที่กระจายอยู่ในแต่ละภูมิภาคและย่านต่างๆ
3. สนามกีฬาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สนามกรีฑา สนามกอล์ฟ สวนสนุก และสถานที่พักผ่อน
4. การปลูกต้นไม้เพื่อใช้เป็นแนวรั้วสีเขียวเชื่อมโยงกับพื้นที่สวนสาธารณะกับพื้นที่เมือง
5. การปลูกต้นไม้เพื่อใช้เป็นแนวรั้วสีเขียวเชื่อมโยงระหว่างชุมชนเพื่อนบ้านกับชุมชนที่มีขนาดประชากรประมาณ 2-3 แสนคน ด้วยการจัดภูมิทัศน์เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างชุมชนกับศูนย์กลางเมืองและเมืองใหม่
6. พื้นที่เปิดโล่งในบริเวณอื่นๆ ได้แก่ พื้นที่ทหารและพื้นที่เกษตรกรรมเส้นทางน้ำสายต่างๆ อันได้แก่ แม่น้ำสิงคโปร์และลำน้ำสายหลักจะทำการปรับปรุงเพื่อใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจเพื่อให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรน้ำมากยิ่งขึ้น

การใช้ประโยชน์ที่ดินหลักที่กำหนดไว้ใน Green and Blue Plan คือ

1. Green Plan
  - กำหนดพื้นที่ป่าไม้
  - พื้นที่ป่าชายเลน / เขตห้ามล่า
  - สวนสาธารณะ / สวนหย่อม
  - สนามกีฬาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
  - พื้นที่สงวน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2. Blue Plan

- พื้นที่ชายฝั่งทะเล
- สถานที่ว่ายน้ำ
- สถานที่ดำน้ำ
- สถานที่เล่นกีฬาทางน้ำ

### สวนสาธารณะและพื้นที่เปิดโล่งภายในเมือง (Parks and Open Space)

ในปี พ.ศ. 2543 สิงคโปร์จะพัฒนาพื้นที่สวนสาธารณะ บริเวณชายฝั่งทะเลที่ Pasir Ris, Selatar, Kampong Bugisw และ Simpang การพัฒนาสถานที่พักผ่อนและป็นหน้าผา และเส้นทางเดินป่าที่ Palau Ubim สวนสาธารณะริมแม่น้ำ Kallang และ Gey lang ในพื้นที่ใจกลางเมืองจะสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็กเพื่อเป็นปอดของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ที่มีอาคารสูงและเป็นย่านชุมชนหนาแน่นสวนสาธารณะบนเกาะสิงคโปร์ซึ่งได้ออกแบบให้เป็นพื้นที่สีเขียวจะกลายเป็นเส้นทางสีเขียวที่ประชาชนได้ใช้ประโยชน์ในการวิ่งออกกำลังกายและใช้เป็นเส้นทางจักรยานโดยจะมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงถึงกันและแบ่งแยกกันระหว่างแนวทางเดินเท้า เส้นทางจักรยานและเส้นทางถนน ความเขียวของต้นไม้ในเมืองที่มีอยู่ทั่วไปจะทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในย่านที่มีความหนาแน่นสูงซึ่งมีอาคารสูงอยู่หนาแน่นได้สัมผัสกับสภาพแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติ ความเขียวของต้นไม้ในพื้นที่สวนสาธารณะและจะเป็นแนวริ้วสีเขียวที่กั้นระหว่างบริเวณย่านที่พักอาศัยกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ

### การพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (Central Area)

เป็นการออกแบบการจัดวางผังภูมิทัศน์ บริเวณริมฝั่งแม่น้ำสิงคโปร์ควบคู่กับการอนุรักษ์อาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมการปรับปรุงเส้นทางเข้าถึงสวนสาธารณะโดยใช้เส้นทางเดินเท้า การจัดสร้างพื้นที่เปิดโล่งของเมืองขนาดพื้นที่ 1-15 เฮกตาร์ การจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ใจกลางเมืองซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการลงทุน ย่านการค้าและแหล่งบันเทิง การสร้างพื้นที่สีเขียวในเมืองจะเป็นภาพลักษณ์ของเมืองที่เพิ่มความน่าสนใจให้กับเมืองด้วยการเป็นอุทยานนคร การจัดสวนหย่อมปลูกต้นไม้ ไม้พุ่มรูปทรงต่างๆ จะเป็นการเพิ่มมุมมองและสร้างความสวยงามให้กับเมือง

### การรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ(Natural Environment)

การพัฒนาประเทศสิงคโปร์ไม่เพียงแต่จะเป็นการพัฒนาสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นแต่จะต้องควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อันได้แก่ การสงวนรักษาพื้นที่ขนาดเล็กเช่นพื้นที่ภูเขา ป่าไม้ แม่น้ำ การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมดังกล่าวให้เหมาะสม สิงคโปร์มีพื้นที่ป่าไม้บริเวณตอนกลางของ

ประเทศ ประมาณ 75 เฮกตาร์ และมีแนวปะการังในบริเวณหมู่เกาะทางตอนใต้ เช่น ที่ Palau

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Semakau การสงวนรักษาพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ โดยการกำหนดเขตห้ามล่า พื้นที่ป่าชายเลน แหล่งน้ำในพื้นที่เก็บกักน้ำบริเวณตอนกลางของประเทศมีเนื้อที่ประมาณ 2,000 เฮกตาร์ จะเป็นพื้นที่ป่าต้นน้ำ Sugei Bulon และ Sugei Khatib Bongsu ได้กำหนดเป็นอุทยานแห่งชาติ และเขตห้าม ล่านก การสงวนรักษาพื้นที่ป่าชายเลนที่ Mandai ,Kranji, Changi Creek Pasir Ris และที่ Senoko จะต้องวางแผนให้สอดคล้องกันในการกำหนดเป็นเขตอุทยานกับการพัฒนาเมืองดั่งนั้น ในการวางแผน Green and Blue Plan จึงเป็นวิธีการที่จะป้องกันรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติไว้เพื่อเป็นสมบัติของชาวสิงคโปร์ เป็นการรักษาความสมดุลย์ของระบบนิเวศน์และสภาพแวดล้อมของเมือง

7. การพัฒนาเมืองให้มีความสะดวกความสบาย (City for Leisure) หลักการสำคัญคือ

- การพัฒนาเพื่อสร้างภาพลักษณ์ของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นเกาะในเขตร้อนให้เป็นเกาะที่ประกอบด้วยหาดทราย ชายทะเล สถานที่พักผ่อนที่สวยงาม
- พัฒนาบริเวณพื้นที่แนวชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อเป็นย่านพักอาศัยและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
- จัดสร้างสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และสวนสนุก
- จัดสร้างศูนย์วัฒนธรรมและศูนย์กลางแหล่งบันเทิง
- จัดสร้างสนามกีฬาและสิ่งอำนวยความสะดวก

สิงคโปร์เป็นประเทศที่ลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะในเขตร้อนทำให้มีพืชพรรณนานาชนิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ชาวสิงคโปร์สามารถใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เริ่มจากอ่าว Marina ถึงอ่าว Changi ระยะทางประมาณ 1.40 กิโลเมตร โดยวางแผนเชื่อมโยงการคมนาคมให้มีความสะดวกในการเข้าถึงการเพิ่มพื้นที่โดยการถมทะเล ก่อใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจ การท่องเที่ยว การเล่นกีฬาทางน้ำ การเล่นเรือ (สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีทิศทางลมเหมาะแก่การเล่นเรือ) การวางแผนจัดภูมิทัศน์ จัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก สร้างเส้นทางจักรยาน รวมทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณชายฝั่งทะเล

การใช้เวลาว่างในการพักผ่อนหย่อนใจ (Entertainment, Adventure and Nature Park)

การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติได้แก่ พื้นที่ป่าไม้ แม่น้ำ ชายฝั่งทะเล เพื่อใช้ประโยชน์ในการพักผ่อน ทำให้ชาวสิงคโปร์ได้ใช้เวลาว่างในการตกปลา ล่องเรือ ชมนก ว่ายน้ำ ตั้งแคมป์ เดินป่า และจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเสริม ได้แก่ แหล่งน้ำ ไฟฟ้า โทรศัพท์ การกำจัดขยะ ระบบบำบัดน้ำเสีย เส้นทางถนน และท่าเรือ เป็นต้น

การสร้างศูนย์กลางทางวัฒนธรรมและการบันเทิง (Cultural, Retail and entertainment Centres)

การจัดสร้างศูนย์กลางการแสดงทางศิลปวัฒนธรรม ให้เป็นศูนย์รวมของงานแสดงทางศิลปะ การซื้อขายสินค้า การท่องเที่ยว บริเวณชายฝั่ง แม่น้ำสิงคโปร์ ที่ Robertson Quay บริเวณ Marina ด้านใต้และตะวันออกรวมทั้งพื้นที่ตอนกลางบริเวณ Tampines, Seletar พื้นที่ตอนเหนือที่ wookland และด้านตะวันออกที่ Jurong East

การกีฬาและการพักผ่อนหย่อนใจ (Sports and Recreation)

การจัดสร้างเส้นทางจักรยานให้เชื่อมโยงถึงกับสถานที่พักผ่อนและสวนสาธารณะ การจัดสร้าง สนามกีฬา สระว่ายน้ำ สนามเทนนิส สนามกีฬาในร่ม สนามกอล์ฟ ในอนาคตชาวสิงคโปร์จะมีโอกาสใช้เวลารว่างจากการทำงานในการเล่นกีฬาและการพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้น

8 การพัฒนาเมืองให้มีความสะดวกในการคมนาคมและการขนส่ง (City on the move) ประเทศหลักในการพัฒนาคือ

- การกระจายโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่งให้ทั่วถึง
- การพัฒนาระบบทางด่วน
- การกระจายเส้นทางรถไฟฟ้า (MRT) ให้เชื่อมโยงถึงกันและครอบคลุมบริเวณ ย่านที่พักอาศัยและเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค
- การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ารางเบา
- การพัฒนาท่าเรือ
- การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางและการพักผ่อนหย่อนใจ
- การจัดสร้างเส้นทางเดินเท้าในส่วนต่างๆ ของเมือง

สิงคโปร์ได้วางแผนการจัดระบบคมนาคมและขนส่งให้มีความสะดวก เชื่อมโยงถึงกันเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งประชากรในการเดินทางไปทำงาน การป้องกันปัญหาจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ดังเช่น ที่เกิดขึ้นในหลายๆ เมืองในประเทศภูมิภาคเอเชีย ซึ่งส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจตามมา การวางแผนจัดระบบการคมนาคมและขนส่งให้มีความสมดุลระหว่างปริมาณรถ การจัดบริการขนส่งสาธารณะ เส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวกเชื่อมโยง ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทาง นอกเหนือจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล แนวความคิดการกระจายระบบคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ที่มีการพัฒนามีการจราจรหนาแน่นด้วยการจัดบริการขนส่งมวลชนให้บริการอย่างเพียงพอและทั่วถึง การบริการ รถไฟฟ้า รถไฟฟ้ารางเบา การขนส่งทางน้ำ การใช้จักรยานและเส้นทางเดินเท้าให้

สอดคล้องกับแผนพัฒนาที่จะกระจายความเจริญไปยังศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคการสร้างแหล่งงานให้อยู่บริเวณใกล้เคียงกับย่านที่พักอาศัย

#### การคมนาคมและขนส่งทางถนน (Cars)

โดยการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางถนนให้รถยนต์สามารถเคลื่อนที่ได้สูงสุดและมีความสะดวกในการเข้าถึง จึงจำเป็นต้องก่อสร้างถนนใหม่ให้เชื่อมโยงระหว่างย่านที่พักอาศัยกับบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม รวมทั้งโครงข่ายระบบทางด่วนและระบบถนนกึ่งทางด่วน (ระบบกึ่งทางด่วนจะเป็นถนน 6 ช่องจราจร สามารถรับปริมาณรถได้ 7,200 คันต่อชั่วโมง) ที่จะเชื่อมโยงกับถนนสายหลักและถนนสายต่างๆ จะต้องปรับปรุงให้สามารถรองรับการจราจรได้ดี การสร้างทางแยก ทางร่วม อุโมงค์การใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้บริเวณสองข้างถนนสายหลักจะปลูกต้นไม้ตลอดแนว รวมทั้งการสร้างเส้นทางจักรยานเพื่อใช้ประโยชน์ในการสัญจร การพักผ่อนหย่อนใจ ชมวิวทิวทัศน์บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลและพื้นที่ที่ยังคงสภาพความเป็นธรรมชาติ

ระบบรถไฟฟ้า (MRT) เป็นการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ให้ความสะดวกและรวดเร็ว เป็นการเพิ่มศักยภาพในการเดินทางท่องเที่ยว โดยเชื่อมโยงระหว่างบริเวณย่านที่พักอาศัยกับภูมิภาคต่างๆ ให้มีความสะดวกในการเข้าถึง การเชื่อมโยงคมนาคมระหว่างพื้นที่ตอนเหนือ ภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และในอนาคตเมื่อจำนวนประชากรและเชื่อมโยงถึงกันระหว่างเกาะต่างๆ ซึ่งอยู่ตอนใต้กับแผ่นดินใหญ่

ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) โครงการรถไฟฟ้ารางเบาจะดำเนินการใน พ.ศ. 2553 เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหลักในภาคเหนือกับภาคตะวันออก เป็นการเชื่อมโยงระบบการขนส่งบนพื้นดินกับรถไฟโดยสารขนส่งมวลชนในการเดินทางภายในภูมิภาคและสามารถขนส่งประชาชนไปสู่สถานีรถไฟ

การทำเรือ (Ferries) ปรับปรุงการคมนาคมและขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงระหว่างแผ่นดินใหญ่ท่าเรือชายฝั่งกับพื้นที่อุตสาหกรรมซึ่งตั้งอยู่บนเกาะทางตอนใต้ การพัฒนาท่าเรือสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจและการท่องเที่ยวและที่เรือของภาคต่างๆ โดยตั้งเป้าหมายไว้จำนวน 5 แห่ง คือพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ (บริเวณย่านใจกลางเมือง) พื้นที่ภาคเหนือ ตะวันตก ตะวันออกและบริเวณย่านอุตสาหกรรม Jurong นอกจากการสร้างท่าเทียบเรือแล้วจะต้องสร้างเส้นทางรถไฟและเส้นทางถนนเชื่อมโยงการคมนาคมและขนส่งกับพื้นที่ชายฝั่ง ท่าเรือที่พัฒนาขึ้นใหม่จะทำให้ชาวสิงคโปร์มีทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวบริเวณรอบเกาะสิงคโปร์มากยิ่งขึ้น

เส้นทางจักรยาน (Bicycles) การใช้จักรยานในการเดินทางเป็นที่นิยมมากขึ้นและสามารถผสมผสานได้ดีกับการใช้พาหนะอื่นๆ ในการเดินทางในเมืองใหม่จะมีการสร้างเส้นทาง

จักรยานและที่จอดรถ ประชาชนสามารถใช้จักรยานเดินทางไปสู่สถานีรถไฟและเดินทางไปยังย่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การค้าได้ จึงได้มีการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานให้กระจายโดยทั่วถึง และเชื่อมโยงกับถนนสายหลักและเส้นทางดาวน์ โดยใช้พื้นที่ไหล่ทางสองข้างถนนและสร้างแนวรั้วกัน การวางแผนประชาสัมพันธ์ เรื่องความปลอดภัยในการใช้จักรยาน การใช้เส้นทางคมนาคมทางถนน ในอนาคตสิงคโปร์จะสร้างเส้นทางจักรยานรอบเกาะเชื่อมโยงกับพื้นที่สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

เส้นทางเดินเท้า (Pedestrians) การจัดสร้างเส้นทางเดินเท้าเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการวางผังระบบคมนาคมและขนส่ง การสร้างความสวยงามและความเขียวของต้นไม้ให้กับเมืองจะเป็นการเพิ่มความร่มรื่น ความน่าสนใจในการใช้เส้นทางเท้า นอกจากนี้จะมีองค์ประกอบอื่นๆ อันได้แก่ ค้าร้านค้า ภัตตาคาร ร้านอาหาร ร้านขายสินค้าเฉพาะอย่าง การใช้เส้นทางเท้าในระยะเวลาอันสั้นในบริเวณศูนย์กลางเมืองเพื่อที่จะเดินทางไปสู่สถานีรถไฟฟ้าแทนการเดินทางโดยรถยนต์

9. การดำเนินการพัฒนาเมืองโดยองค์การปรับปรุงและฟื้นฟูเมือง (Urban Redevelopment Authority : URA ) เป็นองค์กรในด้านการอนุรักษ์และการวางแผนสังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ (Ministry of National Development) มีหน้าที่ในการวางผังทางกายภาพ การปรับปรุงและฟื้นฟูเมือง บริการด้านสาธารณะ และการพัฒนาทางด้านกายภาพ หน้าที่ของ URA ในการวางผังเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศในอนาคตเป็นการวางแผนการพัฒนาในระยะยาว โดยมีรายละเอียดของงานวางผังถึงระดับท้องถิ่นและจะเป็นผังที่เน้นการมีส่วนร่วมและรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชนในการที่จะทำให้มีการนำผังไปสู่การปฏิบัติ หน้าที่ของ URA สรุปได้ 3 ประการคือ

1. การวางผังเมือง
2. การจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและการจัดสรรโครงการเพื่อพัฒนาเมือง
3. การออกข้อกำหนดและการควบคุมการพัฒนา

1.การวางผังเมือง URA มีหน้าที่ในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของประเทศซึ่งมีอยู่จัด (เนื้อที่ 640 ตารางกิโลเมตร) ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุดต่อการพัฒนาซึ่งรวมถึงการดูแลรักษาการใช้ที่ดินให้เหมาะสมเพื่อการใช้ประโยชน์ในอนาคตอันจะส่งผลให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของชาวสิงคโปร์ URA จึงได้ดำเนินการวางผัง 3 ประเภทคือ

ผังแนวความคิด (Concept plan)

ผังเสนอแนะแนวทางการพัฒนา (Development Guide Plans)

ผังแม่บทการอนุรักษ์ (Conservation Master Plan)

### 3.1.3 พื้นที่เศรษฐกิจพระราม 3<sup>3</sup>

#### 3.1.3.1 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่

#### พื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม ( Commercial Area)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาและวางแผนผังเมืองในพื้นที่พัฒนาพิเศษเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่ธุรกิจ พาณิชยกรรม เป็นแหล่งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับเมือง ถ้าจัดระบบบริหาร ระบบการลงทุนพัฒนาดี พื้นที่ส่วนนี้จะทำรายได้ให้บรรษัทพัฒนาเมืองเป็นอย่างดี ขณะที่ธุรกิจเอกชนจะมีกำไรอยู่แล้วในระยะยาว

ในพื้นที่พัฒนาพระราม 3 ในระยะเริ่มต้น ใช้จุดสถานีรถไฟฟ้าเป็นจุดเริ่มต้นหลัก แล้วขยายเข้าสู่แนวพื้นที่จุดตัดระหว่างถนนพระราม 3 กับถนนส่วนที่ลงจากสะพานวงแหวนอุตสาหกรรม แนวถนนคู่ขนานพื้นที่ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตรนี้จะเป็นจุดศูนย์กลางการพัฒนาธุรกิจในระยะเริ่มต้น

พื้นที่ศูนย์กลางของพื้นที่ 2 แนวถนนนี้ จัดเป็นพื้นที่กึ่งธุรกิจ กึ่งการพักผ่อน เพิ่มความสวยงาม ลดความแออัดหนาแน่น เป็นส่วนนิทรรศการ Art Gallery ห้างสรรพสินค้า กิจกรรมส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม ดนตรีในร่ม - กลางแจ้ง บริเวณสวนพักผ่อน เป็นจุดเชื่อมต่อของลำคลองหลายสายซึ่งต่อเนื่องถึงแนวแม่น้ำเจ้าพระยา จัดให้แนว 2 ข้างคลองเป็นร้านอาหาร ภัตตาคาร หรือคอฟฟี่ชอป จะได้บรรยากาศที่ดีเป็นอย่างมาก

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับที่ พ.ศ. 2542 จะกำหนดให้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็น สีแดง - พาณิชยกรรม ย่านพักอาศัยก็ยังคงสามารถจะแทรกอยู่ได้อย่างเหมาะสม แม้ว่าปัจจัยราคาที่ดินจะทำให้จำเป็นต้องเป็นที่พักอาศัยแบบอพาร์ทเมนท์ หรือคอนโดมิเนียม ซึ่งเริ่มดำเนินการไปมากพอสมควรแล้วในปัจจุบันก่อนเศรษฐกิจจะชะงัก เป็นรูปแบบการใช้ชีวิตที่คนไทยยอมรับได้แล้ว แม้วางยังแปลกใหม่อยู่บ้างสำหรับคนบางกลุ่ม

พื้นที่ริมแม่น้ำจะเป็นย่านพักอาศัยที่ดี ราคาสูง ควรจะกำหนดให้เป็นอาคารความหนาแน่นสูง FAR สูงได้ แต่ควรจะมีพื้นที่เว้นว่างให้มา OSR มาก และ BCR น้อย กำหนดให้ระยะห่างระหว่างอาคารสูงให้พอที่จะไม่กลายเป็นกำแพงกันแสง สม และทัศนียภาพแก่ผู้ที่อยู่ในส่วนพื้นที่ในที่ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ผังของแนวทางด่วน และเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ควรจัดให้เป็นย่านพักอาศัยความหนาแน่นปานกลาง ความสูงไม่มากนัก มุ่งให้เป็นพื้นที่พักอาศัยของพนักงานในพื้นที่พระราม 3 มีระยะทางเดินไปทำงานที่สั้นใกล้บ้าน ในลักษณะ Job & Housing Balance

ในย่านพักอาศัยเหล่านี้ควรจัดให้มีระบบโรงเรียนสำหรับเด็กเล็ก ประถมศึกษา และมีอิมมูน มีสวนพักผ่อน สนามเด็กเล่นและบริการชุมชนอื่นๆ เช่น โรงพยาบาล สถานีอนามัย ที่ทำการตำรวจและไปรษณีย์ เป็นต้น

#### ระบบจราจรและขนส่ง

#### Mass Transit

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่พระราม 3 ซึ่งจะเป็นพื้นที่พัฒนาใหม่ ระดับคุณภาพดีที่สุดของ กรุงเทพมหานคร ควรจะได้รับการวางแผนมุ่งให้เป็นโครงการที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนสมัยใหม่ ใช้พลังงานไฟฟ้าซึ่งจะลดมลพิษทางเสียงและอากาศ และจะมีผลทำให้เกิดการประหยัดการใช้น้ำมัน ซึ่งนับวันจะแพงขึ้นในอนาคตอันใกล้ และอาจถึงหมดไปภายในระยะ 30 - 40 ปี ซึ่งเวลาไม่ยาวนานนัก ควรจะเร่งระยะการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เร็วขึ้นควบคู่กับการพัฒนาเมือง ให้เป็นปัจจัยเสริมซึ่งกันและกันทางเศรษฐกิจ แทนที่จะคอยให้มีปริมาณผู้โดยสารให้พอก่อนแล้วค่อยเริ่มโครงการ ซึ่งเมื่อถึงเวลาก็นับว่าสายเกินไปแล้ว

#### Pedestrian Friendly

มุ่งการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมที่จะส่งเสริมการสัญจรด้วยการเดินเท้าในระยะสั้น มีทางเดินที่สะดวก สวยงาม ภายใต้แนวด้านไม้ที่ให้ความร่มรื่น ร่มเย็น สวยงาม ประหยัดพลังงาน ได้ออกกำลังกายไปในตัว อากาศสดชื่นไม่มีมลพิษทั้งทางอากาศ เสียง และกลิ่น และมีระยะเดินที่เหมาะสมไปสู่จุดสถานีขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

#### ระบบถนน

ความสะดวกด้านการเดินทางการขนส่งทางถนนในพื้นที่พระราม 3 ยังมีความจำเป็นที่จะต้องเสริมโครงข่ายถนนสายรองและถนนเล็กอีกมาก เพื่อความสะดวก ลดความยาวและความคับคั่งของตรอกซอยที่มีในพื้นที่จำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันก็ได้ส่งเสริมการเดินทางประเภทอื่นๆ ในพื้นที่ ได้แก่ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน

#### Park & Ride

ควรจัดให้มีที่จอดรถได้สะดวกและเพียงพอเป็นกลุ่มๆ เป็นบริเวณโดยมีแผนผังไว้ล่วงหน้า โดยเฉพาะตามตำแหน่งใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ไม่ปล่อยให้เป็นส่วนที่ดำเนิน การโดยเอกชนเพียงอย่างเดียว ซึ่งอาจไม่เกิดอย่างที่วางแผนไว้ บางส่วนภาครัฐควรดำเนินการเอง หรือมีมาตรการชักนำหรือชักจูงที่ดีพอ

#### การสัญจรทางน้ำ

ควรส่งเสริมระบบการสัญจรทางน้ำซึ่งมีอยู่แล้วในพื้นที่ ให้สะดวก เหมาะสม และปลอดภัยยิ่งขึ้น ควรให้มีท่าเรือโดยสารให้อยู่ในตำแหน่งต่อเนื่องใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า

#### จุดเริ่มต้นการพัฒนา

ควรใช้จุดสถานีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นจุดเริ่มต้นหลักของการพัฒนา (Pilot Project) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน และต่อยอดระยะการเดินทางเข้าสู่สถานที่ทำงาน ธุรกิจการค้า หรืออาคารพักอาศัย ลดการพึ่งพาการขนส่งส่วนบุคคลโดยทางรถยนต์ส่วนตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ควรเลือกจุดที่จะเป็นสถานีรถไฟให้เป็นตำแหน่งที่จะเกิดผลประโยชน์ด้านการลงทุนโดยตรงด้วย ให้ผู้มีโอกาสได้ประโยชน์โดยตรงเป็นผู้มีส่วนช่วยออกค่าใช้จ่าย หรือรัฐเป็นผู้มีส่วนร่วมในการพัฒนาหรือดำเนินการให้เกิดกิจกรรมอันอาจนำมาเป็นรายได้เสริมให้เกิดความนิยมที่จะเดินทางโดย Mass Transit

### การพัฒนาเมืองด้านสิ่งแวดล้อม

สภาพสิ่งแวดล้อมเดิมของชุมชนพระราม 3 แม้ว่าเปลี่ยนแปลงไปแล้วในปัจจุบัน แต่ก็ยังมีเหลือพอที่จะเห็นรูปแบบเดิม พอที่จะแนวทางให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมได้ เช่น

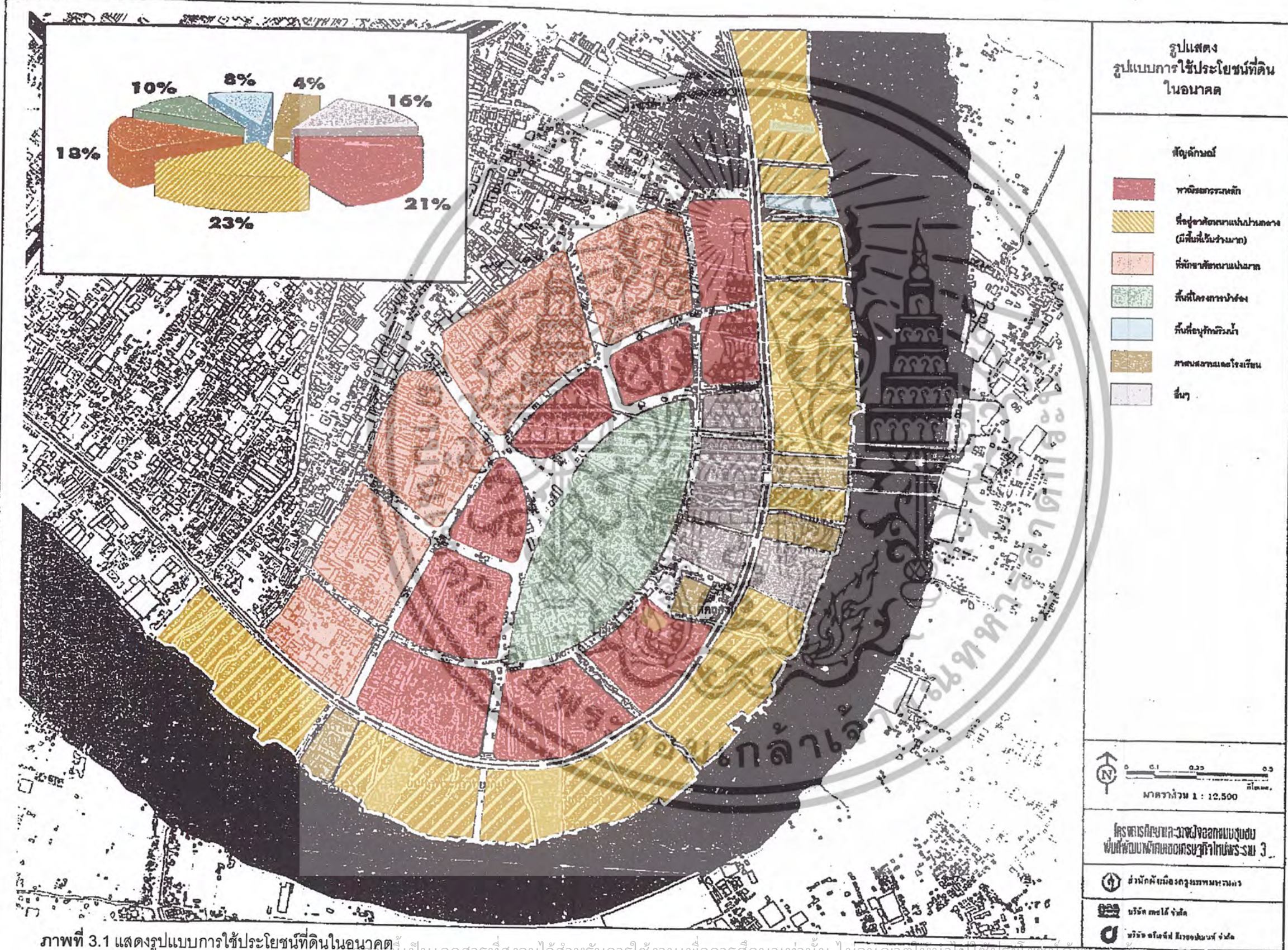
#### พื้นที่ริมคลอง

เคยเป็นทางสัญจร เป็นทางน้ำแค่วิถีคนสวน เป็นทางระบายน้ำธรรมชาติที่เคยสวยงาม รมรื่น ใช้น้ำอุปโภค - บริโภคของผู้คนอยู่มากมาย ปัจจุบันมีการบุกรุก ขาดการควบคุมที่เข้มแข็งจริงจัง และทันการณ์ ทั้งของเสีย ทำน้ำเสีย ทั้งน้ำดีในบึงทั้งทางตรงและทางอ้อม สุกทำยากกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรม ที่ศึ้นยภาพน่ารังเกียจ เป็นมะเร็งของเมืองทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพซึ่งแก้ไขได้ยาก

#### รูปแบบการใช้ที่ดิน

จากการพัฒนาในส่วนพื้นที่พัฒนาหลักระยะแรกและการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำแล้ว รูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคตของพื้นที่รอบข้างและพื้นที่ต่อเนื่องทั้งหมดจะกำหนดและจัดวางให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ ศักยภาพ ข้อจำกัด โดยกำหนดภายใต้กรอบของวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนของพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบทั้งจากการพัฒนาในพื้นที่รอบข้าง และจากพื้นที่รอบข้างไปกระทบกับพื้นที่พัฒนาหลัก โดยรูปแบบการใช้ที่ดินต้องให้มีความสอดคล้องของการใช้ที่ดินในภาพรวมทั้ง 3 เขต (เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม และเขตสาทร รวมทั้งบางส่วนของเขตราชบุรีบูรณะ) ซึ่งจัดแบ่งการใช้ที่ดินที่สำคัญออกเป็น 9 ประเภท ดังนี้

- 1) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมหลัก
- 2) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมรอง
- 3) การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งว่างและพื้นที่นันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 3.1 แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 4) การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นมาก
- 5) การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง
- 6) การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นน้อย
- 7) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค
- 8) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
- 9) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา

แนวคิดหนึ่งในการจัดตั้งศูนย์ราชการ ให้มีศูนย์พาณิชยกรรมล้อมรอบ เพื่อให้ศูนย์ราชการดังกล่าว จะมีชีวิตชีวาในยามค่ำคืนในส่วนของรายละเอียดเสนอแนะให้มีแนวคิดในการออกแบบอาคาร ให้มีความโอเอียง สวยงาม โดยให้มีความแตกต่างกับรูปแบบของอาคารในศูนย์ธุรกิจ เพื่อสร้างจุดเด่นและสามารถใช้เป็น LANDMARK รวมทั้งเป็น NODE ที่สำคัญและยังสามารถใช้เป็นจุดศูนย์กลาง ในการเชื่อมต่อไปยังบริเวณอื่นๆ ทั้งบริเวณอาคารศูนย์ประชุม และบริเวณพื้นที่ริมน้ำได้อีกด้วย

### 3.1.3.2 การกำหนดการใช้ที่ดิน

พื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 (เฉพาะในส่วนของห้วงแหวน) มีพื้นที่รวม 2.36 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,475 ไร่

พื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 แยกเป็นพื้นที่ตามประโยชน์การใช้พื้นที่ได้ดังนี้

#### ZONE A พื้นที่เพื่อการพักอาศัยชดเชย

มีพื้นที่รวม 360,973 ตารางเมตร หรือประมาณ 225 ไร่ อยู่บริเวณวงแหวนริมออกสุดด้านทิศเหนือล้อมรอบด้วยถนนสายหลัก และถนนสายรอง การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมในบริเวณนี้เป็นโรงงานอุตสาหกรรม, ที่พักอาศัยที่โล่งกว้างเพื่อการเกษตรกรรม บางแห่งเป็นที่ว่างรกร้าง เนื่องจากไม่มีทาง เข้า-ออก ในการพัฒนากำหนดให้เป็นที่พักอาศัยชดเชย สำหรับผู้ที่มีที่ดินที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่พัฒนา และมีความประสงค์ที่จะพักอาศัยอยู่ในพื้นที่เดิมหรือใกล้เคียง แบ่งเป็น 2 ZONE

ZONE A 1 เนื้อที่ 209,572 ตารางเมตร (ประมาณ 130 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 41,914 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 80 % = 167,658 ตารางเมตร

ZONE A 2 เนื้อที่ 151,221 ตารางเมตร (ประมาณ 95 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 30,244 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 80 % = 120,977 ตารางเมตร

## ZONE B พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม

มีพื้นที่รวม 897,759 ตารางเมตร หรือประมาณ 560 ไร่ อยู่บริเวณรอบนอกวงแหวนต่อจาก ZONE A และล้อมรอบพื้นที่ ZONE C ซึ่งเป็นพื้นที่สันหนากการ พื้นที่ ZONE B ล้อมรอบด้วยถนนวงแหวน อุตสาหกรรม, ถนนพระราม 3 และถนนสายหลัก/สายรอง การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมในบริเวณนี้เป็นที่พักอาศัย โกดังสินค้า พื้นที่เกษตรกรรม และที่ว่างรกร้างที่ไม่มีทางเข้า-ออกบางส่วนถูกบุกรุก แบ่งเป็น 9 ZONEย่อย

ZONE B 3 เนื้อที่ 75,694 ตารางเมตร (ประมาณ 47 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 15,139 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 60,555 ตารางเมตร

ZONE B 4 เนื้อที่ 126,942 ตารางเมตร (ประมาณ 80 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 25,388 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 101,554 ตารางเมตร

ZONE B 5 เนื้อที่ 113,213 ตารางเมตร (ประมาณ 70 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 22,642 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 90,571 ตารางเมตร

ZONE B 6 เนื้อที่ 63,805 ตารางเมตร (ประมาณ 40 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 12,761 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 51,044 ตารางเมตร

ZONE B 7 เนื้อที่ 62,754 ตารางเมตร (ประมาณ 40 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 12,551 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 50,203 ตารางเมตร

ZONE B 8 เนื้อที่ 62,460 ตารางเมตร (ประมาณ 39 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 12,492 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 49,968 ตารางเมตร

ZONE B 9 เนื้อที่ 40,645 ตารางเมตร (ประมาณ 25 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 8,129 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 32,519 ตารางเมตร

ZONE B 12 เนื้อที่ 269,263 ตารางเมตร (ประมาณ 168 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 53,853 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 215,410 ตารางเมตร

ZONE B 13 เนื้อที่ 82,983 ตารางเมตร (ประมาณ 52 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 16,597 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 66,386 ตารางเมตร

ZONE B 7 เนื้อที่ 62,754 ตารางเมตร (ประมาณ 40 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 12,551 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 50,203 ตารางเมตร

ZONE B 8 เนื้อที่ 62,460 ตารางเมตร (ประมาณ 39 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 12,492 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 49,968 ตารางเมตร

ZONE B 9 เนื้อที่ 40,645 ตารางเมตร (ประมาณ 25 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อ  
สาธารณะประโยชน์ 20 % = 81,129 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 32,519 ตารางเมตร

ZONE B 12 เนื้อที่ 269,263 ตารางเมตร (ประมาณ 168 ไร่) กำหนดที่ว่าง  
เพื่อสาธารณะประโยชน์ 20 % = 53,853 ตารางเมตร เหลือพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ 215,410 ตาราง  
เมตร

### ZONE C พื้นที่เพื่อการสัญหนการ

มีพื้นที่รวม 385,429 ตารางเมตร หรือประมาณ 240 ไร่ อยู่บริเวณกลางพื้นที่  
มีถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ถนนสายหลัก ถนน ค5 ล้อมรอบด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม นอกจากนี้ยังมี  
พื้นที่บางส่วนเชื่อมต่อไปยังริมแม่น้ำ โดยการขยายแนวถนน ค5 ของกรุงเทพมหานครและปรับให้เป็น  
ลักษณะลานทางเดินโล่ง แต่ปลูกต้นไม้ ดอกไม้เพื่อความสวยงามร่มรื่น ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้  
ประชาชนทั่วไปมีโอกาสใช้ประโยชน์พื้นที่ริมแม่น้ำเพื่อการพักผ่อน การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม ในบริเวณ  
นี้ส่วนใหญ่เป็นที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมหรือที่รกร้างถูกบุกรุก และที่พิกอาศัย ถนนส่วนใหญ่แคบ  
การจราจรไม่สะดวก แบ่งพื้นที่เพื่อการพัฒนาเป็น 4 ZONE ดังนี้

ZONE 10 เนื้อที่ 158,661 ตารางเมตร (ประมาณ 99 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อ  
สาธารณะประโยชน์ 20% = 31,732 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 126,926 ตารางเมตร

ZONE 11 เนื้อที่ 147,706 ตารางเมตร (ประมาณ 92 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อ  
สาธารณะประโยชน์ 20% = 29,541 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 118,165 ตารางเมตร

ZONE 11.1 เนื้อที่ 41,492 ตารางเมตร (ประมาณ 26 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อ  
สาธารณะประโยชน์ 20% = 8,298 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 33,194 ตารางเมตร

ZONE 11.2 เนื้อที่ 37,570 ตารางเมตร (ประมาณ 23 ไร่)  
กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณะประโยชน์ 20% = 7,514 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 30,056  
ตารางเมตร

### ZONE D พื้นที่เพื่อพาณิชยกรรม-พิกอาศัย

มีพื้นที่รวม 300,566 ตารางเมตร หรือประมาณ 187 ไร่ อยู่ระหว่างถนน  
พระราม 3 และ แม่น้ำเจ้าพระยา การใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมเป็นอาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรี  
อยุธยา ธนาคารกรุงเทพ และอาคารชุดพิกอาศัยขนาดใหญ่ หลายโครงการที่ที่แล้วเสร็จ อยู่ในระหว่าง  
ก่อสร้าง เตรียมสถานที่ โกดังสินค้าและท่าเทียบเรือขนส่งหลายแห่ง เป็นวัดและโรงเรียน 4 แห่ง คือวัด  
ปริวาสและโรงเรียนเจ้าพระยาวิทยาคม วัดด่านและโรงเรียนวัดด่าน วัดคลองภูมิและโรงเรียนวัดคลอง  
ภูมิ นอกนั้นเป็นที่พิกอาศัย โกดัง สำนักงานขนาดกลาง พื้นที่ว่างขนาดใหญ่ที่เรียงรายอยู่เป็นที่ว่างที่

พร้อมที่จะพัฒนา แต่ชะงักไปเนื่องจากความตกต่ำของภาวะเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา พื้นที่ทั้งหมดแบ่งเป็น 3 ZONE คือ

ZONE D14 เนื้อที่ 96,323 ตารางเมตร (ประมาณ 60 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณประโยชน์ 20% = 19,265 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 77,058 ตารางเมตร

ZONE D15 เนื้อที่ 320,053 ตารางเมตร (ประมาณ 20 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณประโยชน์ 20% = 64,012 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 256,046 ตารางเมตร

ZONE D16 (รวม 16.1 ด้วย) เนื้อที่ 300,566 ตารางเมตร (ประมาณ 187 ไร่) กำหนดที่ว่างเพื่อสาธารณประโยชน์ 20% = 60,113 ตารางเมตรพื้นที่ที่นำไปก่อสร้างได้ = 240,453 ตารางเมตร

อาคารใน ZONE นี้ เป็นอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ธนาคารอาคารสำนักงาน หรืออาคารพักอาศัยชั้นดี เพราะอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะตรงข้ามกับฝั่งบางกะเจ้า ซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร เจ้าของที่ดินขนาดใหญ่อยู่ใน ZONE นี้ อยู่ในฐานะที่พร้อมจะดำเนินการพัฒนาได้หากภาวะเศรษฐกิจฟื้นตัว ดังนั้นพื้นที่ส่วนนี้ถือได้ว่าเอกชนเจ้าของที่ดินเป็นผู้ลงทุนเอง ภายได้ข้อกำหนดเงื่อนไขบางประการที่กำหนดขึ้นเพื่อให้เหมาะสมกับพื้นที่พัฒนาโดยรวมทั้งหมด

นอกเหนือจากการพัฒนาพื้นที่โดยเอกชนเจ้าของที่แล้ว พื้นที่ริมน้ำบางส่วนในเขตห้ามก่อสร้างอาคารตามกฎหมายกระทรวงลงวันที่ 12 มีนาคม 2542 และพื้นที่ริมน้ำ (ในแม่น้ำ) กว้างไม่เกิน 15 เมตร ที่กรมเจ้าท่า มีสิทธิอนุมัติให้ประชาชนเช่าเพื่อการก่อสร้างที่ไม่ได้เป็นอาคารถาวร จะถูกพัฒนาให้เป็นทางเดินริมน้ำยาวตลอดพื้นที่พัฒนาของโครงการ (ส่วนหัวแหวน) สำหรับพื้นที่ ที่เจ้าของที่ดินพัฒนาไปแล้ว ทางเดินสีเขียวริมน้ำจะอยู่ในเขตพื้นที่ที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้ดูแล แต่ในกรณีที่เขตพื้นที่นั้น ยังไม่ได้มีพัฒนาทางเดินนี้ จะขึ้นอยู่ในเขตที่ห้ามก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม พื้นที่ริมน้ำ หากเจ้าของที่ดินมีความประสงค์จะร่วมทีมพัฒนาด้วย ก็สามารถดำเนินการได้

### 3.1.3.3 การกำหนดจำนวนประชากร

การกำหนดจำนวนประชากรในการพัฒนาพื้นที่พระราม 3

- พื้นที่พระราม 3 ถึงแนวทางด่วนประมาณ 7.3 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,600 ไร่
- พื้นที่พระราม 3 ในพื้นที่พัฒนา (ในหัวแหวน) 2.36 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,475 ไร่
- อัตราการเพิ่มประชากร 1.2% ต่อปี

ตารางที่ 3.2 การคาดการณ์ประชากรในอนาคต

พื้นที่	ประชากร		คาดการณ์ประชากรในอนาคต (คิดจากประชากรในเวลากลางวัน)			
	กลางวัน	กลางคืน	5 ปี	10 ปี	15 ปี	20 ปี
เฉพาะพื้นที่หัวแหวน	350,000	143,000	371,510	394,342	418,577	444,529
ทั้งหมดพื้นที่ถึงแนวทาง ด่วน	450,000	460,000	477,656	507,011	538,170	517,536

## 3.1.3.4 ระบบโครงข่ายถนน และระบบคมนาคมขนส่ง

## แนวคิดในการวางผัง, กำหนดโครงข่ายถนนและโครงข่าย

## คมนาคมขนส่ง

## 1. เป้าหมาย

พื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 มีความมุ่งหมาย ที่จะให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ธุรกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การธนาคารในระดับมาตรฐานสากล สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยมุ่งเน้นให้เป็นชุมชนที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีระบบการคมนาคมและจราจรที่สะดวก คล่องตัว มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครบถ้วนทั้งระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และระบบการคมนาคมทางน้ำ โดยมีเป้าหมาย ในการวางผังดังนี้ ส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งให้เป็นระบบที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation System)

มุ่งเน้นให้เป็นสังคมที่อาศัยระบบขนส่งมวลชนเป็นหลักในการเดินทาง (Public Transport-Oriented Society) โดยเสนอแนวคิดในการจัดเตรียมระบบขนส่งมวลชนให้เพียงพอ และเกิดการสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชนในพื้นที่พัฒนาฯ

มีโครงข่ายถนนที่ครบถ้วนสมบูรณ์ทั้งระบบทางด่วนถนนสายหลัก และสายรอง โดยระบบถนนโครงการที่กำหนดขึ้นใหม่ จะต้องสอดคล้องกับโครงข่าย ระบบถนนที่มีอยู่เดิม และโครงข่ายการก่อสร้างในอนาคตของหน่วยงานต่างๆ

ส่งเสริมและพัฒนาระบบคมนาคม ทางน้ำอันประกอบด้วย การเดินทางข้ามฟาก และการเดินทางทางเลียบ แม่น้ำเจ้าพระยาโดยเสนอทางการคมนาคม ทางน้ำและทางเรือเพื่อเชื่อมต่อกับทางน้ำที่มีอยู่เดิม, เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการสัญจรด้วยทางเท้าในระยะสั้นๆ กำหนดเขตพื้นที่และเส้นทาง เดินเท้าที่สะดวกและสวยงาม ในย่านที่อยู่อาศัยศูนย์กลางพาณิชยกรรม และเส้นทางเข้า และออกจากสถานีขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

จัดเตรียมพื้นที่สำหรับพื้นที่จอดรถให้เพียงพอทั้งในย่านศูนย์กลางการค้า พาณิชยกรรม และย่านสถานีขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

บูรณาการโครงข่าย และองค์ประกอบระบบการขนส่งต่างๆ ให้มีความสะดวกเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและความคล่องตัว ในการเปลี่ยนการระบบการขนส่ง (Mode)

## 2. รูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทางจากการศึกษาที่ผ่านมา

รูปแบบและปริมาณการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองมีลักษณะ

การผันแปรไปตามประเภท ความเข้มและการกระจายตัวของการใช้ที่ดินในการคาดการณ์รูปแบบการเดินทางในอนาคต จำเป็นต้องทราบลักษณะและรูปแบบการเดินทางของประชาชน ในปัจจุบันและอดีต ในการศึกษาครั้งนี้อาศัยข้อมูล รูปแบบการเดินทางของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จาก โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจร (Urban Transport Database and Model Development Project, UTM) รับผิดชอบโดยสำนักงานคณะกรรมการการจราจรทางบก (สจร.) ซึ่งดำเนินการศึกษาในปี พ.ศ. 2538

จำนวนและอัตราการเกิดการเดินทาง

จากผลการศึกษาของโครงการ UTM พบว่า ในปี พ.ศ. 2538 จำนวนการเกิดการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีทั้งสิ้น 15,969,000 เที่ยวต่อวัน และอัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ยของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีค่าเท่ากับ 1.54 เที่ยวต่อคนต่อวันโดยมีรายละเอียดแสดงไว้ใน

### ตารางที่ 3.3 จำนวนการเดินทางต่อวันของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางในปีพ.ศ.2538 (หน่วย:1,000 คน-เที่ยวต่อวัน)

วัตถุประสงค์การเดินทาง	HBW	HBE	HBO	NHB	รวม
จำนวนการเดินทาง	7,095	3,951	3,402	1,917	15,969
ร้อยละ	44.2	22.5	21.3	12.0	100

หมายเหตุ : HBW = Home-based Work Trips

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

HBE = Home-based Education Trips

HBO = Home-based Other Trips

NHB = None-home-based Trips

### ยานพาหนะที่ใช้เดินทาง

จากผลการศึกษาของโครงการ UMTD พบว่าประชาชนเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง) คิดเป็นร้อยละ 47 และยานพาหนะส่วนตัวร้อยละ 53 โดยยานพาหนะส่วนตัวแยกเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์และแท็กซี่ซึ่งมีอัตราส่วนเป็นร้อยละ 62,27 และ 11 ของยานพาหนะส่วนตัวทั้งหมด

### ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

จากผลการศึกษาของโครงการ UMTD พบว่าในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้า จะมีปริมาณจราจรสูงกว่าช่วงเวลาเย็น ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงเวลาเช้าผู้เดินทางต้องรีบเดินทางเพื่อไปทำงาน และเพื่อศึกษา ซึ่งมีกำหนดเวลาที่แน่นอน ในขณะที่ช่วงเวลาเย็นมีมากกว่าเวลาเช้า โดยผลการศึกษาพบว่าสัดส่วนของการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนต่อการเดินทางตลอดวัน ( 24 ชั่วโมง ) อยู่ในช่วงร้อยละ 5-20 แปรรูปตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง และประเภทพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง สัมประสิทธิ์ตัวคูณที่ใช้ในการแปลงค่าจำนวนการเดินทางเป็นหน่วย PCU แสดงไว้ในตารางที่ 6.5-4 และ 6.5-5

### รูปแบบการเดินทางในอนาคต

พื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ในอนาคตจะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ธุรกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การธนาคาร แห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร และในพื้นที่พัฒนานี้ ยังประกอบด้วยย่านที่อยู่อาศัยด้วย โดยมีเป้าหมายประชากรและจำนวนการจ้างงานที่สมดุลย์กัน การใช้ที่ดินในอนาคตจะมีรูปแบบเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพในปัจจุบันเป็นอย่างมาก การคาดการณ์รูปแบบและจำนวนการเดินทางในอนาคต เพื่อใช้ในการวางผังนี้จะอาศัยข้อมูลการเดินทางจากการศึกษาที่ผ่านมา และทำการคาดประมาณรูปแบบการเดินทางในภาพรวมอย่างกว้างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางผังโครงข่ายระบบการคมนาคม และขนส่งในเบื้องต้นเท่านั้นโดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.5-6

### 3. ผังระบบคมนาคมและขนส่ง

การวางผังระบบคมนาคม และขนส่งมีความมุ่งหมายที่จะส่งเสริมให้เป็นระบบขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation System) เพื่อเกิดความสะดวกในการเดินทาง มีสภาพแวดล้อมที่ดี และคำนึงถึงผู้เดินทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผังระบบคมนาคมและขนส่งในเขตพื้นที่พัฒนาฯ ในอนาคตแบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ โครงข่ายระบบถนน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบคมนาคมทางน้ำ ทางเดินเท้า และที่จอดรถ โดยมีรายละเอียดในแต่ละประเภท ดังนี้

#### ระบบโครงข่ายถนน

ในผังโครงข่ายระบบถนนในอนาคต ได้จำแนกประเภทของถนนออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

ถนนสายประธานและทางด่วน (Primary Distributors and Expressway) ถนนสายหลัก (Secondary Distributors) และถนนสายรอง (Local Distributors) โดยมีหลักการในการวางผังดังนี้

การคาดประมาณความต้องการถนนในอนาคต

การคาดประมาณความต้องการถนนมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็น

แนวทางในการกำหนดระยะห่างระหว่างถนนและขนาดของถนนในเบื้องต้นโดยพิจารณาจากความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน และรูปแบบการเดินทางในอนาคต และต้องสมมติฐานให้การพัฒนาพื้นที่ฯ มีลักษณะเป็นแบบ Self Sufficient Development โครงข่ายระบบถนนมีรูปแบบเป็นตารางสี่เหลี่ยม (Gridiron) และรูปแบบการเดินทางในอนาคตมีลักษณะเช่นเดิม รายละเอียดการคาดประมาณเป็นดังนี้

ขนาดพื้นที่พัฒนาฯ	7.3	ตร.กม.
ประชากรเป้าหมายในปีพ.ศ.2563	500,000	คน
ความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย	68,493	คน / ตร.กม.

ตารางที่ 3.4 สัดส่วนการเดินทางโดยยานพาหนะประเภทต่างๆ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในปีพ.ศ.2539<sup>4</sup>

ประเภทครอบครัวจำแนกตามจำนวนการครอบครองรถ	ร้อยละของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ			
	HBW	HBE	HBO	NHB
ไม่มีรถ	89.4	90.0	60.5	50.6
จักรยานยนต์ 1 คัน	31.7	72.0	20.7	10.2
รถยนต์ 1 คัน	27.6	75.4	12.0	8.5
รถยนต์หลายคัน	18.6	58.5	7.8	5.1

4 จากโครงการ UTDM

ตารางที่ 3.5 สัดส่วนประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ยานพาหนะ ที่ใช้ในการเดินทาง	ร้อยละของการเดินทางตาม วัตถุประสงค์ของการเดินทาง				รวม
	HBW	HBE	HBO	NHB	
รถยนต์ส่วนบุคคล	13.2	3.2	9.7	6.9	32.9
รถจักรยานยนต์	6.4	1.2	4.2	2.7	14.5
รถแท็กซี่	1.8	0.9	2.1	0.8	5.6
รถโดยสารประจำทาง	22.8	17.3	5.3	1.6	47.0
รวม	44.2	22.5	21.3	12.0	100.0

ตารางที่ 3.6 สัมประสิทธิ์ตัวคูณที่ใช้ในการแปลงค่าจำนวนการเดินทางต่อวันเป็น  
หน่วย PCU. ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

ยานพาหนะ	วัตถุประสงค์ของการเดินทาง			
	HBW	HBE	HBO	NHB
รถยนต์ส่วนบุคคล	0.0876	0.0647	0.0192	0.0101
รถจักรยานยนต์	0.0272	0.0235	0.0082	0.0034
รถแท็กซี่	0.1379	0.1029	0.0305	0.0161
รถโดยสารประจำทาง	0.1600	0.1600	0.0500	0.0300

ตารางที่ 3.7 จำนวนการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง ในปี พ.ศ. 2563

ยานพาหนะ	พื้นที่ทั้งหมด	ต่อพื้นที่ 1 ตร. กม.
ประชากร (คน)	500,000	68,493
อัตราการเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	1.54	1.54
จำนวนการเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	770,000	105,480
จำนวนการเดินทางโดยรถส่วนตัว	408,000	55,905
จำนวนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ	361,900	49,575

-จำนวนการเดินทางในอนาคต 105,480 คน-เที่ยว/วัน/ตร.กม.

- ปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า 9,493 pcu/ชม./ตร.กม.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ระยะทางการเดินทางในพื้นที่ฯ (ระยะไกลสุด) 3 กม.
- ระยะทางปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วน 28,479 pcu-กม./ชม./ตร.กม.
- ความต้องการถนน/ระยะห่างระหว่างถนนต่อพื้นที่ 1 ตร.กม.

- ถนน 4 ช่องจราจร ระยะห่างระหว่างถนน 250 เมตร\*
- ถนน 6 ช่องจราจร ระยะห่างระหว่างถนน 400 เมตร\*
- ถนน 8 ช่องจราจร ระยะห่างระหว่างถนน 500 เมตร\*
- ถนน 10 ช่องจราจร ระยะห่างระหว่างถนน 650 เมตร\*

\*ปรับไปที่ระยะ 50 เมตรใกล้ที่สุด

ผังโครงข่ายถนน

ถนนสายประธานและทางด่วน ( Primary Distributors and Expressway )

ทางด่วน ในอนาคตภายในพื้นที่ที่จะพัฒนาจะมีระบบทางด่วน 3 สายได้แก่

- ทางด่วนชั้นที่ 1 สายบางนา-ท่าเรือ-ดาวคะนอง ( P1 )
- ทางด่วนสายที่ 2 สายบางโคล่-โรงกรองน้ำสามเสน ( P2 )
- โครงการทางด่วนที่เสนอขึ้นใหม่ ( P3 ) เพื่อเชื่อมทางด่วนสายบางโคล่-โรง

กรองน้ำสามเสนกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ถนนสายประธาน ถนนสายประธานในที่นี้ได้แก่ ถนนในระดับพื้นดิน ( At-grade ) ซึ่งทำหน้าที่รองรับการจราจรเข้า-ออกพื้นที่เขตพัฒนาฯ และ เชื่อมต่อพื้นที่พัฒนาฯ กับ ศูนย์กลางอื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร ถนนสายประธานในอนาคตมี 3 สายได้แก่

- ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ( P4 )
- ถนนพระราม 3 ( P5 )
- ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ( P6 )

ถนนสายหลัก ( Secondary Distributors )

ถนนสายหลักจะทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง หรือเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายหลัก เป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรสูง จากการคาดประมาณความต้องการถนนในเขตพื้นที่พัฒนาฯ ในอนาคตได้กำหนดให้ถนนสายหลักมีระยะห่างถนน อยู่ในช่วง 200-600 เมตร โดยถนนสายหลักที่กำหนดไว้มีจำนวนทั้งสิ้น 9 สายเป็นสายเดิมจำนวน 2 สายและถนนที่เสนอให้ก่อสร้างใหม่ 6 สายได้แก่

- ถนนสาย S1 เป็นถนนเดิมได้แก่ ถนนเลียบบทางด่วนส่วน บางนา – ท่าเรือ -

ดาวคะนอง

- ถนนสาย S2, S3 และ S4 เป็นถนนสายหลักที่เสนอขึ้นใหม่ในแนวขนานกับทางด่วนสาย บางนา-ท่าเรือ-ดาวคะนอง (ตะวันตกเฉียงใต้-ตะวันออกเฉียงเหนือ)

- ถนนสาย S5 เป็นถนนสายเดิมได้แก่ถนนสาธุประดิษฐ์

- ถนนสาย S6 เป็นถนนสายหลัก ที่เสนอขึ้นใหม่ ในแนวตั้งฉากกับทางด่วนสาย บางนา-ท่าเรือ-ดาวคะนอง (ตะวันตกเฉียงเหนือ-ตะวันออกเฉียงใต้)

- ถนนสาย S7 เป็นถนนสายหลัก ที่เสนอขึ้นใหม่แนวถนนขนานกับถนนพระรามที่ 3 โดยแนวถนนในช่วงพื้นที่หัวเวอน จะลดระดับของถนนลงอยู่ใต้ระดับพื้นที่พาณิชย์กรรมภายในหัวเวอน

- ถนนสาย S8 เป็นถนนสายหลัก ที่เสนอขึ้นใหม่เชื่อมต่อกับถนนสาย S5(สาธุประดิษฐ์กับถนนสาย P3)

- ถนนสาย S9 เป็นถนนสายหลัก ที่อยู่ในแนวราบทางเดียวกับถนนสาย P3 โดยระดับของถนนสาย S9 จะอยู่ในระดับพื้นดินและลดระดับลงอยู่ใต้พื้นที่พาณิชย์กรรม ภายในพื้นที่หัวเวอน

ถนนสายรอง (Local Distributors)

ถนนสายรองจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่งถนนซอยและถนนสายหลัก ให้บริการพื้นที่สองข้างของถนน และรองรับปริมาณการจราจรปานกลางจนถึงต่ำ ฉะนั้นสายรองในพื้นที่พัฒนาฯ ในอนาคตจะกำหนดรายละเอียดในลำดับถัดไป ซึ่งหลักการหรือแนวความคิด ในการกำหนดสายรอง ดังนี้

- เชื่อมต่อถนนสายหลัก

- ให้บริการพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในแต่ละบล็อกของถนนสายหลัก

และเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างบล็อกของถนนสายหลัก

- มีระยะห่างระหว่างถนนที่เหมาะสม และการกระจายตัวสม่ำเสมอ

- มีจำนวนช่องจราจร และขนาดเขตทางเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจร

ในอนาคต

ขนาดและรายละเอียด

ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดขนาดและรายละเอียดของถนนซึ่งประกอบด้วยขนาดเขตทาง, จำนวนช่องจราจร, ขนาดช่องจราจร, เกะกลางทางเท้าไหล่ทาง และช่องจอดขนาน

ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (Mass Public Transport System)

ระบบขนส่งมวลชนในอนาคตแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ระบบขนส่งมวลชน

และรถโดยสารประจำทาง โดยมีแนวความคิดในการกำหนดโครงข่าย ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยาย ในอนาคต ภายในเขตพัฒนาฯ มีโครงการระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายพระราม 3 ผ่าน โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ฝั่งตะวันออกหน้าอาคารสารนคร ซึ่งจะเป็นสถานีร่วมกับสถานี S3 ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) มีแนวสายทางตามแนวคลองนนทบุรี และเลียบบถนนพระราม 3 ไปสิ้นสุดสายทางด้านตะวันออกของถนนเจริญกรุงบริเวณเชิงสะพานกรุงเทพ มีระยะทางรวม 12.5 กิโลเมตร ระบบขนส่งมวลชนส่วนต่อขยายสายพระราม 3 นี้ จะเป็นระบบที่รองรับการเดินทางเข้าสู่และออกจากพื้นที่เขตพัฒนาเป็นหลักโดยจะเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาฯกับศูนย์กลางธุรกิจอื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร

- ระบบรถโดยสารประจำทาง ในอนาคตภายในเขตพื้นที่เขตพัฒนาฯ เสนอให้เปิดบริการเส้นทางรถโดยสารประจำทางตลอดเต็มพื้นที่ โดยแบ่งระบบรถโดยสารประจำทางออกเป็น 2 ระบบ ดังนี้

- ระบบเส้นทางรถโดยสารประจำทางสายหลัก กำหนดให้มีเส้นทางผ่านพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมภายในเขตพื้นที่พัฒนาฯและเชื่อมโยงเขตพื้นที่พัฒนาฯกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร โดยเส้นทางนี้จะอยู่บนถนนสายหลักและทางด่วน

- ระบบเส้นทางรถโดยสารภายในพื้นที่ กำหนดให้บริการพื้นที่ภายในเขตพัฒนาฯทั้งหมด โดยจะทำหน้าที่เป็นตัวป้อนผู้โดยสารภายในพื้นที่เข้าสู่ระบบเส้นทางสายหลัก และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง

#### ที่จอดรถ

เพื่อรองรับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล และการส่งสินค้าในอนาคตมีความจำเป็นที่จะต้องจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถให้เพียงพอโดยจำนวนที่จอดรถที่ต้องการขึ้นกับจำนวนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวนรถขนส่งสินค้า และอัตราการหมุนเวียนในการจอดรถ (Turn Over Rate) รวมถึงต้องพิจารณาจากค่ามาตรฐานต่ำสุดที่ต้องการซึ่งถูกกำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร หรือข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในการวางผังนี้มีแนวคิดที่จะเสนอให้มีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถไว้ 2 ประเภท ได้แก่ พื้นที่จอดรถในบริเวณผ่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก และบริเวณย่านสถานี รถไฟฟ้า ซึ่งจะมีลักษณะเป็นสถานีจอดรถชนิด Park And Ride โดยเสนอแนะให้กำหนดไว้ในพื้นที่หัวแหวน

#### 3.1.3.5 ผังพัฒนาเฉพาะบริเวณ

##### การพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก

- ในพื้นที่ส่วนที่เน้นให้เป็นศูนย์กลางหลักของการพัฒนาพื้นที่พระราม 3 ประมาณ 1,400 ไร่ นั้น ได้กำหนดให้พื้นที่ระหว่างถนนพระรามที่ 3 กับถนนคู่ขนานและพื้นที่ระหว่าง

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับถนนคู่ขนานเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักของโครงการ รวมเนื้อที่ 537 ไร่ หรือ 860,000 ตารางเมตร

- ส่วนที่ต่อเนื่องกับแนวถนนพระรามที่ 3 กำหนดให้เป็นพื้นที่เน้นธุรกิจการเงิน การธนาคาร และพาณิชย์กรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อเนื่อง
  - ส่วนที่เป็นแนวคู่ขนานกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมทั่วไป เป็นต้นว่า ศูนย์การค้า อาคารสำนักงานอาคารศูนย์บริหารธุรกิจอื่นๆ
  - ทั้งสองพื้นที่จะมีแนวทางเดินเท้าที่สะดวก กว้างขวางพอเชื่อมต่อกันเป็นระบบโดยตลอด และเชื่อมโยงกับตำแหน่งที่ตั้งลิฟต์ ซึ่งเป็นการสัญจรทางตั้งระหว่างกลุ่มอาคารเข้าเป็นระบบใหญ่ที่สอดคล้องสัมพันธ์กัน และเชื่อมโยงเข้าสู่ที่ตั้งสถานีรถไฟ และบริเวณที่จอดรถหลัก เพื่อความสะดวกและคล่องตัวของการสัญจร
  - ส่วนการจอดรถจัดไว้ชั้นใต้ดินที่ 1 และ 2 ของอาคารกิจกรรมหลักแต่ละจุด ซึ่งจะอยู่ใกล้และมีทางสัญจรเชื่อมกับสถานีรถไฟ ในระยะสั้นและสะดวก
  - ส่วนอาคารพาณิชย์กรรมหลักนี้ในชั้นต้น ได้กำหนด F.A.R. ไว้ที่ 5:1 โดยกำหนดให้อาคารขึ้นไปทางสูงได้ค่อนข้างมาก มี O.S.R. ประมาณร้อยละ 30 หรือ B.C.R. ประมาณร้อยละ 70 โดยที่เหลือ เป็นที่ว่าง
  - ถนนบริการสำหรับรถยนต์ พร้อมทางขึ้นลงสู่ชั้นจอดรถใต้ดินใหม่จำนวนน้อย ใช้แนวชั้นใต้ดินเป็นทางเดินรถร่วมกันแต่ละกลุ่ม อาคาร
  - ให้มีระยะถอยร่นจากถนน และจากแนวคลองพอควร เสริมให้เป็นพื้นที่สีเขียว บริเวณพักผ่อน ทางเดิน ทางจักรยาน หรือสวนประดับอาคาร ปลูกไม้ยืนต้นขนาดใหญ่มาก เพื่อความร่มรื่นและลดอุณหภูมิอากาศภายนอกอาคาร
- พื้นที่สวนศูนย์ประชุม นิทรรศการและสันตนาถการ
- เป็นพื้นที่ขนาด 200 ไร่ หรือ 320,000 ตารางเมตรในตำแหน่งที่เป็นรูปดวงตา ที่อยู่ส่วนใจกลางของโครงการเป็นใจกลางที่จะเชื่อมโยงถึงพื้นที่พาณิชย์กรรมโดยรอบ
  - พื้นที่ส่วนนี้ได้กำหนดให้เป็นเสมือนที่พักผ่อน ที่ลดความแออัดของโครงการ มีสัดส่วนที่โล่งว่างมาก ได้จัดวางรูปแบบไว้อย่างสวยงาม กำหนด F.A.R. ทั้งบริเวณไว้เพียง 2:1 และ B.C.R. เพียงร้อยละ 50
  - ในตำแหน่งศูนย์กลางของแนวกลางของพื้นที่ จากแนวที่ต่อเนื่องจากแกนทางด้านโครงการชั้นที่ 2 เข้าสู่พื้นที่กำหนดให้เป็นจุด Focal Point หรือใจกลางพื้นที่พัฒนาด้วยอาคารนิทรรศการ รูปโดมขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลาง 135 เมตร หรือพื้นที่ 14,000 ตารางเมตร ซึ่งใช้ประโยชน์เป็นศูนย์นิทรรศการ ห้องประชุม หรือห้องชมการแสดงขนาดใหญ่หรือสนามกีฬาในร่ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- อาคารนี้ตั้งอยู่บนสระน้ำรูปกลมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 250 เมตร ทำหน้าที่เป็นทั้ง Reflecting pool เสริมความเด่นให้ทั้งอาคารและบริเวณพื้นที่โดยรอบ มีทางเชื่อมออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ตามแนวคลองเดิมหลายสาย ซึ่งจะได้รับการออกแบบพัฒนาให้เป็นคลองที่สะอาด ใช้พื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง

### พระราม 3 พลาซ่า

- เป็นลานทางเดิน และส่วนขนาดใหญ่ ต่อเนื่องจากพื้นที่รูปดวงตา ตรงกลางยาวไปถึงบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

- ยกกระดานข้ามแนวถนนคู่ขนานและถนนพระรามที่ 3 ที่ความสูง 5-7.00 เมตร ลอดใต้แนวระบบขนส่งมวลชนไฟฟ้า

- มีแนวทางเดินทางสัญจร เชื่อมต่อกับกลุ่มอาคารข้างเคียง

- มีการจัดภูมิสถาปัตยกรรมที่สวยงาม เข้ากับลักษณะ Open Plaza ซึ่งจะนำสายตาไปสู่บริเวณริมน้ำ

- บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา จัดเป็น AMPHITHEATER ขนาดใหญ่ ประกอบกับแนวป้องกันน้ำท่วม เป็นที่นั่งพักผ่อน ชมการแสดง ประกอบพิธีลอยกระทงหรือสงกรานต์ได้

- ฝั่งแม่น้ำตรงข้าม เป็นจุดนำสายตาสู่พื้นที่บางกะเจ้า มีสิ่งก่อสร้างสัญลักษณ์ ชายน้ำ ท่าเรือ และน้ำพุขนาดใหญ่เป็นตัว Focal Point

### ตลาดนัดชุมชน (Bazaar)

บริเวณรอบๆ วัดคลองใหม่และแนวคลอง ต่อไปจนเชื่อมแนวพระราม 3 พลาซ่า จัดเป็นตลาดนัดชุมชน ขายสินค้าเพื่อลดค่าครองชีพสินค้าท้องถิ่น และสินค้าศิลปหัตถกรรม (Art and Handicraft) ในรูปแบบกลุ่มอาคารที่สวยงาม มีชีวิตชีวา เข้ากับรูปแบบสถาปัตยกรรมเก็บและทำความสะอาดได้ง่าย

แนวทางน้ำนี้จะจัดให้มีการเดินเรือในรูปแบบของการท่องเที่ยวชมสวนเวียนออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยาได้ ในลักษณะเดียวกับเรือคอนโดลาของเวนิซหรือเรือท่องเที่ยวของซานแอนโตนิโอ ในรูปแบบผสมผสานระหว่างชีวิตชาวไทยเดิมที่อยู่อาศัยตามแนวริมน้ำกับรูปแบบการใช้ชีวิตแบบใหม่ของสังคมตะวันตกแบบเมืองนานาชาติ (International City) ของพื้นที่พระราม 3

### การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

การใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครปัจจุบันซึ่งเพิ่งเป็นยุคเริ่มต้นของรถไฟฟ้า BTS การสร้างสรรค์และเส้นทางเดินรถทำบนเส้นทางซึ่งเป็นถนนเดิม และมีการก่อสร้างอาคารสองข้างทางอยู่แล้วเป็นส่วนใหญ่ การสร้างสถานีจึงเป็นการยกลอย เบียดแทรกเข้าไปในแนวอาคารเดิม การเข้าออกสถานีกลายเป็นการขึ้นจากระดับดิน ผ่านส่วนที่จะพยายามให้เป็น

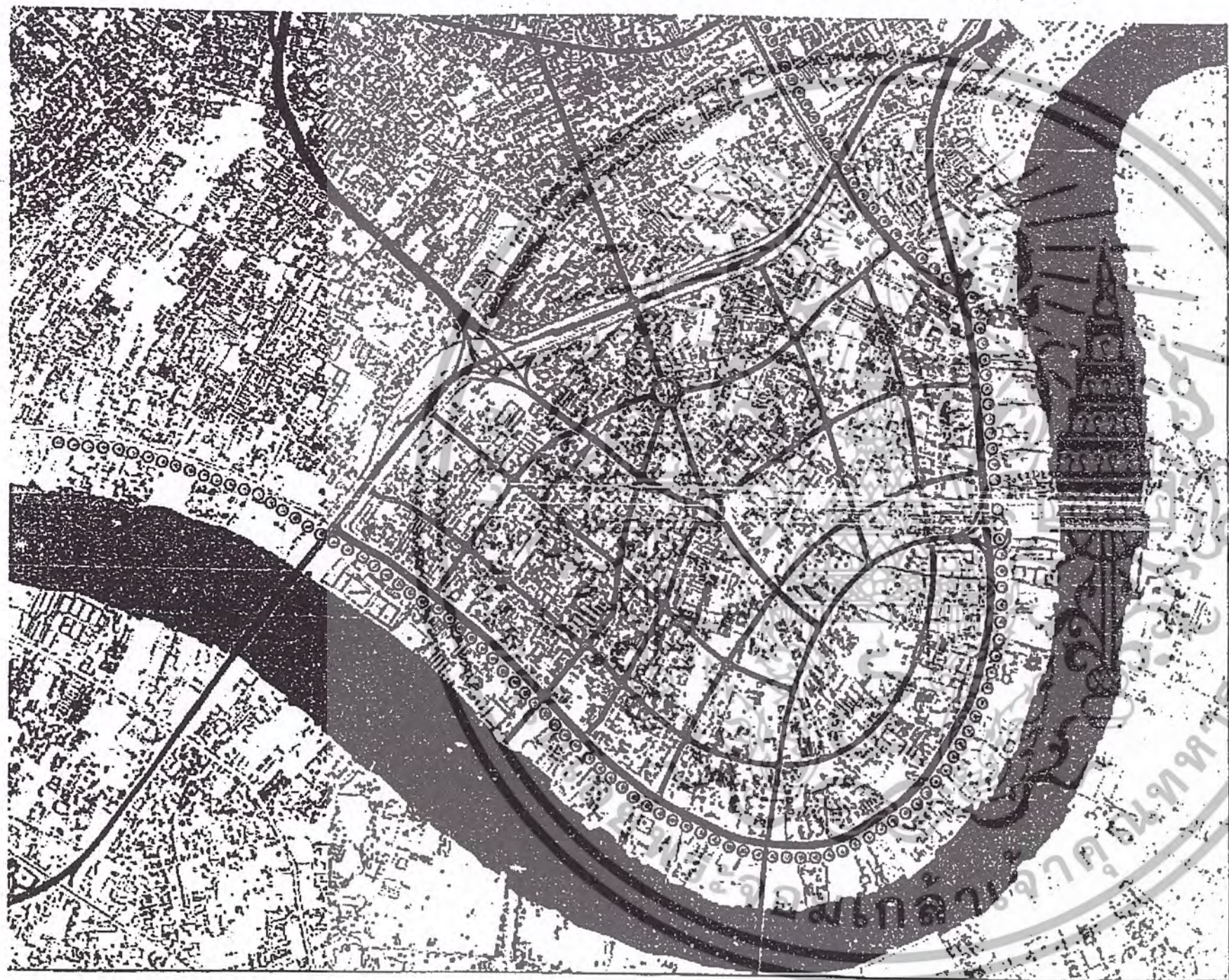
กิจกรรมเพื่อการพาณิชย์ก่อนระดับหนึ่ง แล้วค่อยต่อขึ้นไประดับชานชาลาอีกชั้นหนึ่ง ขาลงก็เช่นกัน การขึ้นลงจากระดับดินถึงระดับ 14 เมตร และ 21 เมตร จึงเป็นความลำบากและสิ้นเปลือง ทุกคนเดินทางอย่างค่อนข้างรีบด่วน ร้านค้าจึงไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ผู้ที่ได้ประโยชน์ชัดเจน คือ กิจกรรมที่อยู่ระดับดินใกล้จุดทางขึ้นลง ซึ่งส่วนมากไม่ได้เตรียมทางเข้าออกให้สะดวกและเหมาะสมไว้ก่อนจุดที่ดีที่สุดปัจจุบันคงเป็นที่บริเวณสยามสแควร์ และสยามเซนเตอร์

ถ้าหากจะเตรียมออกแบบอาคารรอบๆ สถานีขนส่งมวลชนให้เหมาะสมตั้งแต่แรก เลือกที่ตั้งสถานีบนตำแหน่งที่ยังมีที่ว่าง 2 ข้างทางโดยรอบ จะสามารถออกแบบให้ได้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม

โดยปกติกิจกรรมการค้าขายจะได้ประโยชน์ ได้ราคามากที่ชั้น 1 และ 2 ของอาคารที่เชื่อมต่อกับถนน และทางเดินเท้าที่ระดับดิน

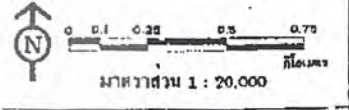
เมื่อระดับชานชาลารถไฟฟ้า BTS อยู่ที่ระดับชั้น 3 การเปิดทางเชื่อมต่อตรงเข้าสู่อาคารเป็นลานขนาดกว้างในระดับเดียวกัน จะดึงดูดคนให้เข้าสู่กิจกรรมการค้าที่ชั้น 3 และ 4 ได้สะดวก อาจจะมีรวมไปถึงชั้น 5 ด้วยทำให้พื้นที่ส่วนล่างหรือ Podium ของอาคารเพิ่มราคาขายไปได้อีกมาก





**รูปแสดง**  
แผนผังโครงการระบบขนส่งสาธารณะ

- สัญลักษณ์**
- ==== ทางด่วนชั้นที่ 2
  - เขตชุมชนแออัด
  - เขตทางรถไฟสายเก่า
  - เขตทางรถไฟสายใหม่



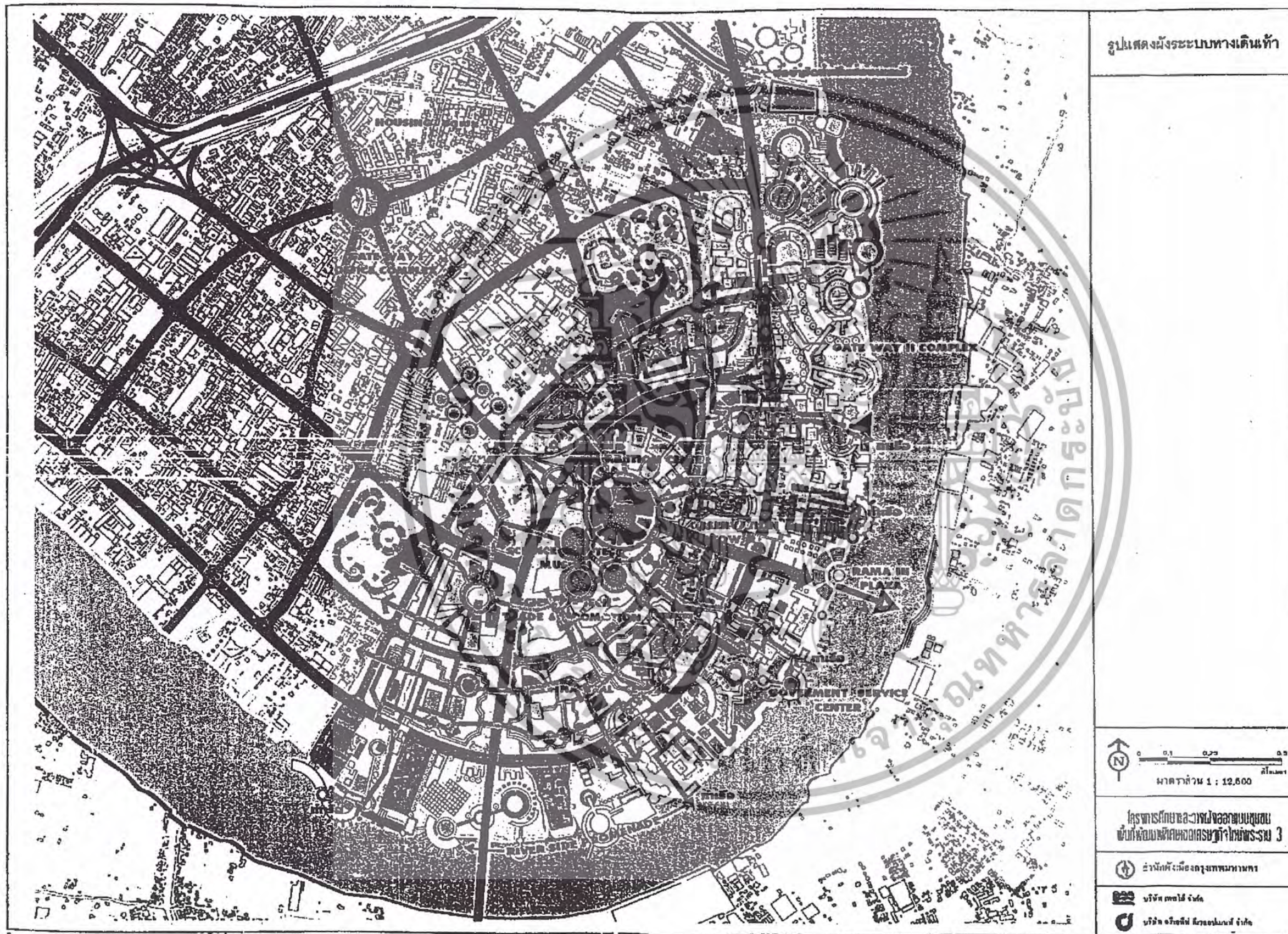
- โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
- พื้นที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชน
- สำนักงานกรุงเทพมหานคร
- บริษัท กสท โทรคมนาคม
- บริษัท กิจการพิเศษ จำกัด

รูปที่ 55-3 แสดงแผนผังโครงการระบบขนส่งสาธารณะ

ภาพที่ 3.2 แสดงแผนผังโครงการระบบขนส่งสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5  
 มิ่งมิตรภาพกับงานพิมพ์ที่ธรรม 3



ภาพที่ 3.3 แสดงผังระบบทางเท้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ 5-31

ถ้าหากจะเชื่อมต่อทางสัญจรนี้เข้ากับ Circulation Core ทางดิ่งของอาคาร คือ กลุ่มลิฟต์ และบันไดเลื่อน จะทำให้การเดินทางสู่สำนักงานหรือส่วนพักอาศัยตอนบน สะดวกและเหมาะสม และยิ่งจะดีขึ้นไปอีกถ้าหากเชื่อมตรงลงไปสู่ที่จอดรถที่ระดับชั้นใต้ดินของอาคาร

การเตรียมชั้นจอดรถไว้ตั้งแต่ต้นที่ระดับ Basement 1 และ 2 จะไม่สิ้นเปลืองค่าก่อสร้างมากนัก การระบายอากาศหรือการรั่วซึมของชั้นใต้ดินแก้ไขทางเทคนิคได้ไม่ยากนัก และยิ่งขี้นลงได้สะดวกกว่าการยกเป็นอาคารจอดรถหลายๆ ชั้นสิ้นเปลืองการก่อสร้างทางขี้นลง ตัวอาคารจอดรถเองส่วนมากจะมีรูปแบบไม่สวยงามไม่ชวนมองด้วย (ส่วนจรถรูปแบบนี้ทำได้ผลเห็นชัดเจนอยู่แล้วที่ ศูนย์การค้า World Trade Center ราชประสงค์)

ตำแหน่งส่วนจอดรถอาคารสำนักงาน และศูนย์การค้าถ้าเริ่มต้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และต่อเนื่องกันในเส้นทางเดินเท้าหลัก เชื่อมไปสู่ตำแหน่งอีกสถานีหนึ่งในระยะ 800 – 1,000 เมตร จะได้กลุ่มอาคารที่อยู่ในระยะการเดินเท้าที่พอเหมาะ (500 เมตร Walking Distance) จะลดความจำเป็นของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลงได้มาก

เมื่อเดินทางเป็นที่ทำงานและปลายทางอีกด้านหนึ่งเป็นที่พักอาศัย ที่พัฒนาในรูปแบบเดียวกัน จะได้รูปแบบการสัญจรประจำวันที่ Walk and Ride ตัดความจำเป็นที่จะต้องมียรถยนต์ในชีวิตประจำวัน ชีวิตในรูปแบบนี้มีอยู่แล้วที่ New York , London , Tokyo , Hongkong เมืองใหญ่ที่มีรูปแบบ Mass Transit ที่สะดวกพอ

ตารางที่ 3.8 สัดส่วนการใช้พื้นที่ บริเวณศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรม

ประเภทการใช้พื้นที่	ขนาดไร่	%	F.A.R.	B.C.R%
พาณิชยกรรมหลัก	480	25.8	5	70
ประชุม-นิทรรศการ-พิพิธภัณฑ์ ฯลฯ	60	3.2	2	50
พักอาศัย	180	9.7	5	60
สันทนาการ	50	2.7	-	-
การใช้ที่ดิน mixed use ริมน้ำ	380	20.4	3	60
ถนน	300	16.7	-	-
Open Space	400	21.5	-	-
รวม	1,860	100	-	-

### 3.1.3.7 การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ

การพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณ ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ จะกำหนดในของเขตที่ครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ใต้สะพานพระราม 9 ถึงโรงบำบัดน้ำเสียยานนาวา รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 5,500 เมตร ซึ่งการพัฒนาจะวางแนวคิดให้มีการพัฒนาที่เชื่อมโยงกันของพื้นที่ริมแม่น้ำ จัดกิจกรรมการให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ต่อเนื่องจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก เป็นแกนหลักในการเชื่อมต่อของพื้นที่ริมน้ำทั้งสองฝั่ง และกำหนด Node ของแต่ละพื้นที่ให้มีความเหมาะสมสามารถเชื่อมโยงได้ทั้งระบบของพื้นที่ กำหนด Node ที่สำคัญไว้บริเวณจุดเชื่อมต่อของระบบถนนวงแหวนอุตสาหกรรมและถนนพระราม 3 รวมไปถึงการพัฒนาที่สามารถเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้าต่าง เพื่อให้เกิดการพัฒนากิจกรรมอย่างเป็นระบบ กิจกรรมที่เกิดขึ้นทั้งพื้นที่ริมน้ำและพื้นที่ภายใน สามารถเชื่อมโยงและส่งเสริมซึ่งกันและกันได้อย่างสมบูรณ์

จากแนวคิดการพัฒนาดังกล่าว พื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ซึ่งมีพื้นที่ติดแม่น้ำเจ้าพระยารวมระยะทาง 5,500 เมตร (สะพานพระราม 9-โรงบำบัดน้ำเสีย) จากศักยภาพนี้ จะเป็นแกนหลักสำคัญในการเชื่อมต่อกับศูนย์ธุรกิจเดิม บริเวณถนนราชดำเนิน นอกจากนี้ใช้แกนของถนนนาภิบาล-ราชนครินทร์ และถนนพระรามที่ 4 เชื่อมต่อกับศูนย์ธุรกิจเดิม สีลมและสุขุมวิทตามลำดับ ดังนั้น การพัฒนาแนวแกนหลักของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแกนเชื่อมต่อกับศูนย์ธุรกิจเดิม จะเป็นการเชื่อมต่อทั้งในด้านของการติดต่อธุรกิจ และที่สำคัญที่สุดคือการติดต่อในด้านศิลปะ ประเพณี และวัฒนธรรมกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 จากแนวทางเชื่อมต่อนี้การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 จะตั้งเป็นปัจจัยสำคัญในการติดต่อและเปิดพื้นที่ของพื้นที่เศรษฐกิจใหม่นี้ ให้สามารถติดต่อกับพื้นที่พาณิชยกรรมหลักทั้งของเดิม และพาณิชยกรรมหลักที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ตอนกลาง

การพัฒนาดังกล่าวจะอาศัยศักยภาพในด้านของการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายคมนาคม โดยเสนอแนะให้เชื่อมต่อกับระบบที่มีโครงข่ายโดยแนวคิดที่สำคัญ คือ การเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นตามจุดต่างๆ ในพื้นที่พระราม 3 จากตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า เราสามารถเชื่อมโยงกับการติดต่อโดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแกนได้จากพื้นที่ต่างๆ โดยอาศัยการพัฒนาาร่วมของระบบขนส่งมวลชน จากท่าเรือโดยสารเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าไปยังศูนย์กลางพาณิชยกรรม หรือเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งนี้ สามารถสร้างทางเลือกได้มากขึ้นจากระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่เสริมให้พื้นที่ เช่น ระบบรถเมย์ ระบบเรือโดยสาร โดยการพัฒนา กิจกรรม ที่อยู่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนดังกล่าวให้มีกิจกรรมสามารถรองรับรูปแบบการเดินทางต่างๆ ซึ่งกำหนดเป็น Node ของแต่ละกลุ่ม โดยคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่เป็นหลัก ในการกำหนดรูปแบบและบทบาทของสถานีร่วมต่างๆ ได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการเงินการคลัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตำแหน่ง : บริเวณธนาคารกรุงศรีอยุธยา และพื้นที่ ช้างเคียง

ลักษณะ : การพัฒนาในลักษณะ Commercial Waterfront

รายละเอียด : เป็นรูปแบบการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากการเปิดพื้นที่ตอนกลางให้เป็นศูนย์กลางใน ด้านการพัฒนาพื้นที่เปิดโล่ง โดยกำหนดกิจกรรมให้สอดคล้องและสามารถเชื่อมโยง ตั้งแต่ตอนกลางลงมาถึงพื้นที่ริมแม่น้ำ โดยมีกิจกรรมที่สำคัญเน้นรูปกิจกรรมไม่มีความหนาแน่น มีรูปแบบที่ทันสมัยสามารถใช้เป็นจุดพักผ่อน และพื้นที่ Shopping สำหรับนักธุรกิจและผู้ทำงานใน Commercial Zone โดยกำหนดกิจกรรมที่สำคัญดังนี้ อาคารขายสินค้า,Outdoor café,Restaurant,Food centre,Festival area

รูปแบบที่สำคัญเน้นกลุ่มอาคารที่มีการจัดรูปแบบที่สวยงามและมีความต่อเนื่องของกิจกรรม มีการจัดระเบียบ รวมไปถึงการควบคุมในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ในกลุ่มที่ 1 นี้สามารถสร้างแนวคิดในการพัฒนาให้ต่อเนื่องกับพื้นที่บางกะเจ้า โดยอาศัยท่าเรือโดยสารสำหรับการเดินทางติดต่อทั้งการเดินทาง เพื่อทำงานและการพักผ่อน เพราะสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าบริเวณหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยาได้โดยอาศัยกลุ่มอาคารกิจกรรมต่างๆ ที่กำหนดขึ้นเป็นจุดเชื่อมโยงได้โดยสะดวก

กลุ่มที่ 2 : การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณวัดปริวาส-โรงเรียนเจ้าพระยา – ใต้สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม-วัดदान

ตำแหน่ง : บริเวณวัดปริวาส (รวมถึงโรงเรียนวัดปริวาส) ผ่านโรงเรียนเจ้าพระยา – พื้นที่ใต้สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม ด้านสุดท้ายวัดदान

ลักษณะ : การพัฒนาในลักษณะ Cultural & Environmental Waterfront

รายละเอียด : เป็นรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเป็นกลุ่มกิจกรรมที่ต่อเนื่อง โดยอาศัยกลไกจากกิจกรรมตั้งแต่วัดปริวาสพัฒนาเสริมกิจกรรมชุมชน พัฒนาต่อเนื่องมายังริมน้ำบริเวณโรงเรียนเจ้าพระยาพัฒนาให้มีภูมิทัศน์ในเชิงสิ่งแวดล้อมที่สวยงามพัฒนาเรื่อยมา จนถึงพื้นที่ใต้สะพานวงแหวนอุตสาหกรรมของกรมโยธาธิการ จะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ โดยมุ่งเน้นการรองรับสำหรับประชาชนในพื้นที่ เพื่อการพักผ่อนเป็นแหล่งความรู้ในเชิงธรรมชาติ และเป็นแหล่งพัฒนาวิชาชีพและมีมือแรงงานของคนในพื้นที่

กิจกรรมประกอบด้วย ท่าเรือโดยสาร,Handicraft center,ศูนย์พัฒนาแรงงาน,ลานกิจกรรม (งานประเพณี , เทศกาลวันสำคัญต่างๆ),ลานแสดง,Exhibition Center,Canal Culter,Family Pavllion,Viewing Platform,Cultural Park,Park & recreation

กลุ่มที่ 3 : การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณจุดเชื่อมต่อของถนนวงแหวน  
อุตสาหกรรมและถนนพระรามที่ 3  
ตำแหน่ง : บริเวณจุดเชื่อมต่อของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมและถนน  
พระรามที่ 3

ลักษณะ : การพัฒนาในลักษณะ Transportation Waterfront

รายละเอียด : ในโครงการศึกษาจะเสนอแนะให้มีระบบทางต่างระดับเพื่อลด  
ปัญหาที่เกิดขึ้นจากทางแยกของจุดตัด ในการเสนอแนะกลุ่มพื้นที่นี้ โดยดูศักยภาพในการเป็นจุด  
เชื่อมต่อของถนนสายหลักที่สำคัญ 2 สายถึงถนนพระรามที่ 3 และถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่ผ่านลง  
มายังถนนพระรามที่ 3 นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่จากนี้ในบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อดังกล่าว ยังมีสถานี  
รถไฟฟ้าตั้งอยู่ใกล้เคียงจากศักยภาพของพื้นที่ดังกล่าว สามารถพัฒนาให้เป็น Transportation Center  
โดยพัฒนาต่อเนื่องไปถึงพื้นที่ริมน้ำ บริเวณกลุ่มนี้จะถูกกำหนดให้มีพื้นที่จอดรถเพื่อการเปลี่ยนรูปแบบ  
การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรมหลัก หรือเดินทางต่อเนื่องไปยังพื้นที่อื่นๆ โดยใช้ระบบ  
รถไฟฟ้า หรือระบบรถขนส่งมวลชนอื่นๆ ทั้งให้บริการในศูนย์พาณิชยกรรมหลักและให้บริการ ในส่วน  
ของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมตลอดเส้นทาง นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาเชื่อมต่อของการเดินทาง  
ด้วยเรือ โดยกำหนดเป็นสถานีหลักของเรือโดยสารและเรือข้ามฟากของเขตเศรษฐกิจใหม่ รวมไปถึง  
การพัฒนากิจกรรมที่รองรับที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือโดยสาร, Microbus terminal, Cruise - ship  
port, Observation deck, Government office, ลานจอดรถ Helicopter (ตามมาตรฐานลาดจอดรถของ  
กรมพาณิชย์), Tour boat

กลุ่มที่ 4 : การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณพื้นที่ว่าง

ตำแหน่ง : 1.พื้นที่ว่างใต้สะพานพระราม 9

2.พื้นที่ว่างบริเวณโรงบำบัดน้ำเสียยานนาวา

ลักษณะ : การพัฒนาในลักษณะ Appearance Waterfront

รายละเอียด : ลักษณะของทั้งสองพื้นที่ ถึงประตูเข้าสู่ศูนย์ธุรกิจ ดังนั้น  
การพัฒนาพื้นที่ทั้งสอง ซึ่งมีกิจกรรมที่สำคัญขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ควรเน้นเพื่อให้เกิดความประทับใจ จาก  
ทั้งก่อนเข้าหลังจากทั้งก่อนเข้าและหลังจากออกจากพื้นที่ แต่ทั้งนี้กิจกรรมที่กำหนดขึ้นจะต้องไม่  
กระทบหรือลดความสำคัญของกิจกรรมเดิมทั้งสองในพื้นที่ ซึ่งกิจกรรมที่เสนอแนะประกอบด้วย  
Memorial Park, Park & recreation, Parking

โดยแนวคิดหลักเพื่อใช้เป็นจุดสังเกต และสร้างความประทับใจรวมถึงเป็นจุด  
เริ่ม ต้นไปยังกิจกรรมของพื้นที่ริมน้ำอื่นๆ

การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำดังกล่าว จะอาศัยพื้นที่ของภาครัฐเป็นหลัก และเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนา โดยใช้เป็นศูนย์กลางในการสร้าง Node สำคัญขึ้น เพื่อใช้เป็นจุดหลักในการเป็นแกนเชื่อมโยงไปยังกลุ่มกิจกรรมอื่นๆ รวมทั้งความร่วมมือจากภาคเอกชนในการพัฒนาเพื่อเปิดพื้นที่บางส่วน โดยเฉพาะในการพัฒนากลุ่มที่ 1 เพื่อดึงดูดกิจกรรมรวมถึงสร้างความเชื่อมั่นต่อการลงทุนจากภาครัฐต่อโครงการ

จากกลุ่มของการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำทั้ง 4 กลุ่ม จะสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อของกิจกรรมได้ทั้ง 4 กลุ่ม กิจกรรมโดยใช้เส้นทางเชื่อมต่อของทุกกลุ่มกิจกรรมในระยะ 15 เมตร จากพื้นที่เอกชนลงไปแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด ให้สามารถเชื่อมต่อกิจกรรมได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้เพื่อมีความมีชีวิตชีวาของพื้นที่รวมไปถึงเป็นกิจกรรมที่สามารถดึงดูดประชาชนให้เข้ามาใช้พื้นที่ และการใช้เป็นแนวป้องกันการรุกรานพื้นที่ลงแม่น้ำเจ้าพระยา ตลอดจนการเสริมสร้างมุมมองที่มีคุณค่าให้กับพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

พื้นที่พักอาศัยสำหรับ High Income  
 (ฝั่งราษฎร์บูรณะ) ตั้งแต่สะพานพระราม 9 ไปตามแนวถนนราษฎร์บูรณะ  
 พื้นที่ 280,000 ม<sup>2</sup> = 175 ไร่ (800 ม. X 350 ม.)  
 พื้นที่เว้นว่าง = 50% = 140,000 ม<sup>2</sup>  
 FAR 5:1 = 700,000 ม<sup>2</sup> (พื้นที่อาคารรวม)  
 จอดรถ 30% = 310,000 ม<sup>2</sup>  
 เหลือพื้นที่จอดรถ+Service = 490,000 ม<sup>2</sup>  
 Service Area 20% = 98,000 ม<sup>2</sup> (ให้มากกว่าปกติรวมถึง Service-

ริมแม่น้ำด้วย)

พื้นที่เฉพาะส่วนพักอาศัย = 392,000 ม<sup>2</sup>  
 เฉลี่ย 120 ม 2 หน่วย = 3,266.67 หน่วย

ให้พื้นที่เว้นว่างมากกว่าปกติ ใช้ 50% แต่ FAR ได้มากกว่าฝั่งพระนคร ใช้ FAR 5:1 เพื่อเปิด Space ริมน้ำให้มากขึ้น

### 3.1.4 การวิเคราะห์ CASE STUDY

#### 3.1.4.1 การวิเคราะห์การใช้พื้นที่

การใช้พื้นที่ของประเทศสิงคโปร์มีการแบ่งสัดส่วนที่เหมาะสมกับการใช้พื้นที่ของแต่ละเมืองโดยมีหน่วยงานราชการของสิงคโปร์เป็นผู้รับผิดชอบ ในการกำหนดเมืองเศรษฐกิจในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยมีการกำหนดมาตรฐานการใช้พื้นที่ที่อยู่อาศัยไว้เป็นจำนวน 38% พื้นที่การค้าและพาณิชย์กรรม 4% โรงเรียนและสถานศึกษา 10% สนามกีฬา 2% อุตสาหกรรม 20% พื้นที่เปิดโล่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4% สถานที่ราชการ 5% ถนน 16% โดยแต่อาจจะมีการใช้พื้นที่มากกว่าหรือน้อยกว่าที่กำหนด (ดูตารางที่ 3.1) จะสังเกตได้ว่าเมืองเศรษฐกิจจะมีพื้นที่การค้าและพาณิชยกรรมเป็นจำนวนน้อย เมื่อเทียบกับจำนวนพื้นที่อื่นๆ

การใช้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3 มีการใช้พื้นที่ในสัดส่วนที่คำนวณมาจากการใช้สอยของเมืองเศรษฐกิจ โดยมีพื้นที่พาณิชยกรรม 21% พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (มีพื้นที่เว้นว่างมาก) 23% พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก 18% พื้นที่โครงการนำร่อง 10% พื้นที่อนุรักษ์ริมน้ำ 8% พื้นที่ศาสนสถานและโรงเรียน 4% พื้นที่อื่นๆ 16% จะสังเกตได้ว่าเมืองเศรษฐกิจพระราม 3 จะเน้นพื้นที่พาณิชยกรรมเป็นจำนวนมากจะใกล้เคียงกับพื้นที่พักอาศัย

ตารางที่ 3.9 สรุปการใช้พื้นที่ของ CASE STUDY<sup>5</sup>

การใช้พื้นที่	ประเทศสิงคโปร์	พื้นที่พระราม 3
พื้นที่พาณิชยกรรม	4 %	21 %
โรงเรียนและสถานศึกษา	10 %	4 %
อุตสาหกรรม	20 %	-
พื้นที่เปิดโล่ง	4 %	21.5 %
สถานที่ราชการ	5 %	-
ถนน	16 %	16.7 %
พื้นที่อยู่อาศัย	-	9.7 %
สันหนนาการ	2 %	2.7 %
พื้นที่อนุรักษ์ริมน้ำ	-	20.4 %

การใช้พื้นที่ของทั้ง 2 เมืองนั้นแตกต่างกันมาก โดยพื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3 จะเน้นพื้นที่พาณิชยกรรม มากกว่า ประเทศสิงคโปร์ โดยประเทศสิงคโปร์จะเน้นพื้นที่การศึกษา, สันหนนาการและสถานที่ราชการ มากกว่า พื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3 โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษาค่าจะใช้ทั้ง 2 พื้นที่ มาผสมผสานกัน แต่จะใช้พื้นที่เศรษฐกิจของ ประเทศสิงคโปร์เป็นส่วนใหญ่เพราะใกล้เคียงกับพื้นที่ที่ทำการศึกษามากที่สุด

#### 3.1.4.2 การวิเคราะห์การใช้พื้นที่ที่พักอาศัย

การใช้พื้นที่ที่พักอาศัยของประเทศสิงคโปร์จะเน้นการพัฒนา ที่อยู่อาศัยใน แนวตั้งเพราะประชากรประเทศสิงคโปร์ จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น และจะสร้างที่พักอาศัยในบริเวณย่าน การค้าจะมีสวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่งสำหรับเมือง และปรับปรุงในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกและ สภาพแวดล้อมให้เทียบเท่ากับเอกชน

การใช้พื้นที่ที่พักอาศัยเขตเศรษฐกิจพระราม 3 มีการใช้พื้นที่เฉพาะในส่วนหัว วงแหวนมีพื้นที่ประมาณ 225 ไร่ โดยจะเน้นเป็นที่พักอาศัยแบบอาคารสูง โดยมีการกำหนด FAR=5 จะเป็นเขตที่พักอาศัยที่ใกล้กับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพระราม 3

การใช้พื้นที่ที่อยู่อาศัยของทั้ง 2 เมืองนั้นจะไม่แตกต่างกันโดยเน้นที่อยู่อาศัย ในแนวตั้งมากกว่าการใช้พื้นที่ในแนวราบ และยังอยู่ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจ แต่ประเทศสิงคโปร์มีการ จัดทำพื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ และ ภาครัฐยังปรับปรุงในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกและ สภาพแวดล้อมให้เทียบเท่ากับเอกชน โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษาคะใช้ทั้ง 2 พื้นที่ แต่ด้วยข้อกำหนดไม่ อาจพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวตั้งได้

### 3.1.4.3 การวิเคราะห์การคมนาคมและขนส่ง

การจัดการคมนาคม และขนส่งของประเทศสิงคโปร์ พัฒนาเพื่อการคมนาคม และขนส่งให้มีความสมดุลระหว่างปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น และจัดการบริการขนส่งสาธารณะให้ สะดวกสบายมากขึ้น การพัฒนาถนนที่มีระบบกึ่งทางด่วนจะเป็นถนน 6 ช่องจราจรสามารถรับปริมาณ รถได้ 7,200 คัน/ชั่วโมง และยังเชื่อมถนนสายหลักและถนนสายต่างๆให้รองรับการจราจรได้ดี ระบบ รถไฟฟ้า (MRT) เป็นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ให้ความสะดวกและรวดเร็ว เป็นการ เพิ่มศักยภาพในการเดินทางท่องเที่ยว โดยเชื่อมโยงระหว่างบริเวณย่านที่พักอาศัยกับภูมิภาคต่างๆ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) โครงการรถไฟฟ้ารางเบา เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในพื้นที่ศูนย์กลาง เมืองหลักในภาคเหนือกับภาคตะวันออก เป็นการเชื่อมโยงระบบการขนส่งบนพื้นดินกับรถโดยสาร ขนส่งมวลชนในการเดินทางภายในภูมิภาคและสามารถขนส่งประชาชนไปสู่สถานีรถไฟฟ้่า เส้นทาง เดินเท้า (Pedestrians) เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการวางผังระบบคมนาคมและขนส่ง การสร้างควม สะดวกราและความสะดวกของต้นไม้ให้กับเมืองจะเป็นการเพิ่มความร่มรื่น ความน่าสนใจในการใช้ เส้นทางเท้า

การจัดการคมนาคม และขนส่งพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 มีโครงข่ายถนนที่ครบถ้วนสมบูรณ์ทั้งระบบทางด่วนถนนสายหลักและสายรอง โดยระบบถนน โครงการที่กำหนดขึ้นใหม่ จะต้องสอดคล้องกับโครงข่าย ระบบถนนที่มีอยู่เดิม และโครงข่ายการ ก่อสร้างในอนาคตของหน่วยงานต่างๆ เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า การสัญจรด้วยทางเท้าใน ระยะสั้นๆกำหนดเขตพื้นที่และเส้นทาง เดินเท้าที่สะดวกและสวยงาม ในย่านที่อยู่อาศัยศูนย์กลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พาณิชย์กรรม และเส้นทางเข้า และออกจากสถานีขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าจัดเตรียม พื้นที่สำหรับพื้นที่จอดรถให้เพียงพอทั้งในย่านศูนย์กลางการค้า พาณิชยกรรม และย่านสถานีขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

การจัดการคมนาคม และขนส่งของทั้ง 2 เมืองนั้นจะไม่แตกต่างกัน โดยการเพิ่มทั้งระบบทางด่วนถนนสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า และการสัญจรด้วยทางเท้าในระยะสั้นๆ โดยการสร้างความสวยงามและความเขียวของต้นไม้ แต่ความแตกต่างกันก็ยังมีประเทศสิงคโปร์ มีการจัดสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้ารางเบาที่วิ่งอยู่รอบประเทศสิงคโปร์โดยมีความสะดวกสบายต่อการเข้ามาใช้พื้นที่ โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษาค่าจะใช้ทั้ง 2 พื้นที่ โดยจะเน้นการเหมาะสมของพื้นที่มากที่สุด

### 3.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

#### 3.2.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านนโยบาย

ประเทศไทยตั้งอยู่กลางภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ทั้งหมด 513,115 ตารางกิโลเมตร ภาคกลางเป็นพื้นที่ราบลุ่ม เป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์ จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตอนปลายสุดของแม่น้ำเจ้าพระยา และเหนืออ่าวไทย มีเนื้อที่ประมาณ 1,004.092 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 627,557 ไร่ ตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 29 กม. และเนื่องจากภูมิประเทศของพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ จึงมีปัญหา น้ำท่วมขัง เลยต้องมีการป้องกันน้ำท่วม และเป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่

รัฐบาลได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่และก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในท้องที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ สามารถรองรับผู้โดยสารปีละ 30 ล้านคน ขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 1.46 ล้านตัน โดยมีเที่ยวบินต่อชั่วโมง และมีขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 100 ล้านคน และขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 6.4 ล้านตัน รวมทั้งสามารถเพิ่มเที่ยวบินได้สูงสุดถึง 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

การดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ หรือ 3,200 เฮกเตอร์ นับได้ว่าเป็นท่าอากาศยานที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ที่สุดและมีขีดความสามารถสูง ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลางด้านการบินของภูมิภาคคนนอกจากนั้นท่าอากาศยานแห่งนี้ยัง เป็นปัจจัยกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ที่พักอาศัยและการย้ายถิ่นฐานของประชาชนที่เข้ามาประกอบอาชีพ รวมถึงจะมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและใช้ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมเกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานและความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ท่าอากาศยานอุตะเภา และท่าอากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภายในประเทศแห่งอื่นๆ โดยจะส่งเสริมการพัฒนาการใช้ประโยชน์ไปสู่ระดับนานาชาติควบคู่ไปกับทำ อากาศยานสุวรรณภูมิในทุกกิจกรรม ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่ง ต่างๆที่เกี่ยวข้อง

กรมโยธาธิการและผังเมือง ตระหนักถึงความสำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและสภาพแวดล้อมของพื้นที่โดยรอบ อีกทั้งเป็นหน้าที่หลักของกรมโยธาธิการและผังเมือง ในอันที่จะวางแผนการบริหารจัดการเมือง ให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลในทุกๆด้าน จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะพื้นที่บริเวณ โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อความต้องการของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการค้าบริการ การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานเสริมสร้างเอกลักษณ์ไทยของพื้นที่ ชุมชน และสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น เพื่อต้อนรับและสร้างความประทับใจแก่ผู้มาเยือน โดยการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมการตั้งถิ่นฐาน และการอนุรักษ์ธรรมชาติแวดล้อมอันมีเอกลักษณ์ให้เกิดความรักและห่วงใยในสังคมสืบไป

### 3.2.2 พื้นที่เศรษฐกิจของโครงการ

จากการศึกษาระยะห่างระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยานดอนเมือง อยู่ในระยะของความปลอดภัยทางการบิน คือ 30 กิโลเมตร พบว่าภายในรัศมีดังกล่าว ยังสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็นแถบวงแหวน 3 วง คือ

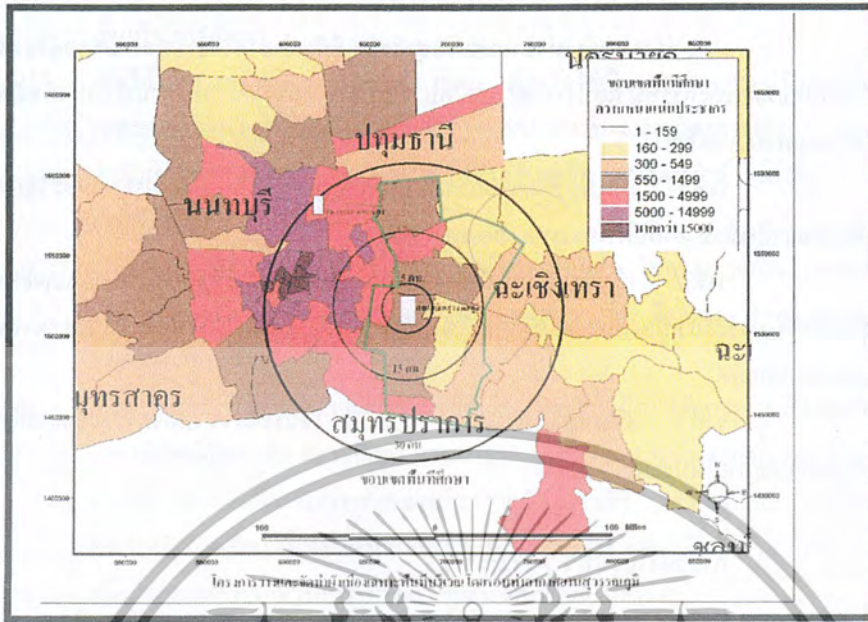
วงที่ 1 เป็นพื้นที่โดยรอบสนามบิน ในรัศมี 5 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยงกับต่างประเทศ (Business Park)

วงที่ 2 เป็นพื้นที่ในรัศมี 5-15 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เป็น Airport corridor อันเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและใช้ในกิจกรรมวิจัยและพัฒนา (Research Development) และสนามกอล์ฟ

วงที่ 3 เป็นพื้นที่ ในรัศมี 15-30 กิโลเมตร ใช้ประโยชน์ในกิจการธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ

6 จากรายงานการศึกษาขั้นต้น โครงการวางและจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณ

ภูมิหน้า (1-3) (1-4) ปี 2546



ภาพที่ 3.4 แสดงระยะรัศมีของพื้นที่เศรษฐกิจ

เนื่องด้วยรัฐบาลได้มีแผนการพัฒนาการคมนาคม ขนส่งทางอากาศในประเทศไทยจึงจัดให้สร้างสนามบินสุวรรณภูมิขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจรอบสนามบินสุวรรณภูมิ โดยการจัดทำผังเมืองเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีข้อกำหนดข้อบังคับของกระทรวงมหาดไทย<sup>7</sup> ข้อบังคับของสนามบิน<sup>8</sup> ข้อกำหนดผังเมืองสมุทรปราการ<sup>9</sup> เกณฑ์พิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในผังเมืองรวม (Future Land Uses)<sup>10</sup> และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544<sup>11</sup> ดังต่อไปนี้

7 ภาคผนวก ก ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย

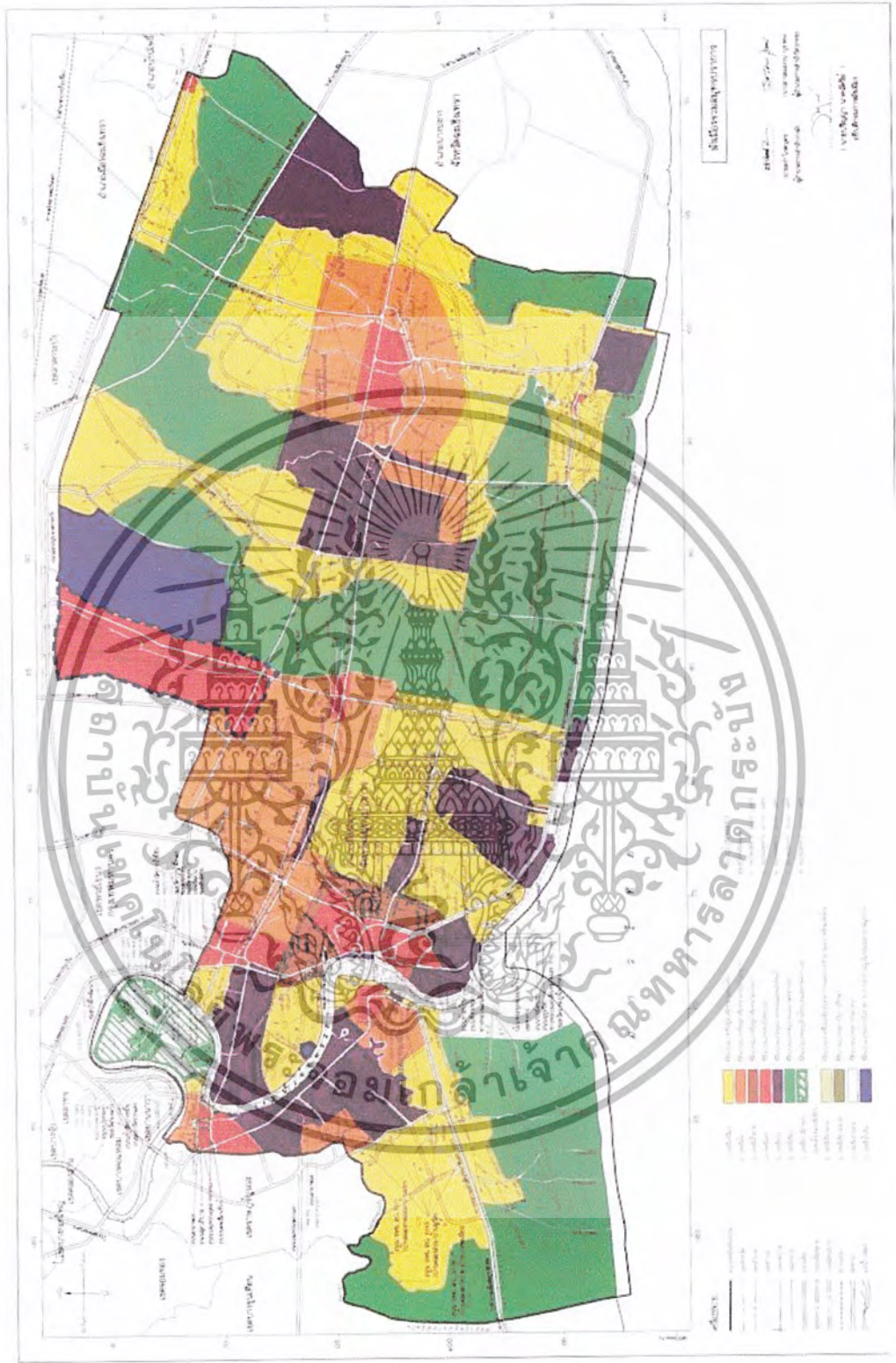
8 ภาคผนวก ข ข้อบังคับของสนามบิน

9 ภาคผนวก ค ข้อกำหนดผังเมืองสมุทรปราการ

10 ภาคผนวก ง เกณฑ์พิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในผังเมืองรวม

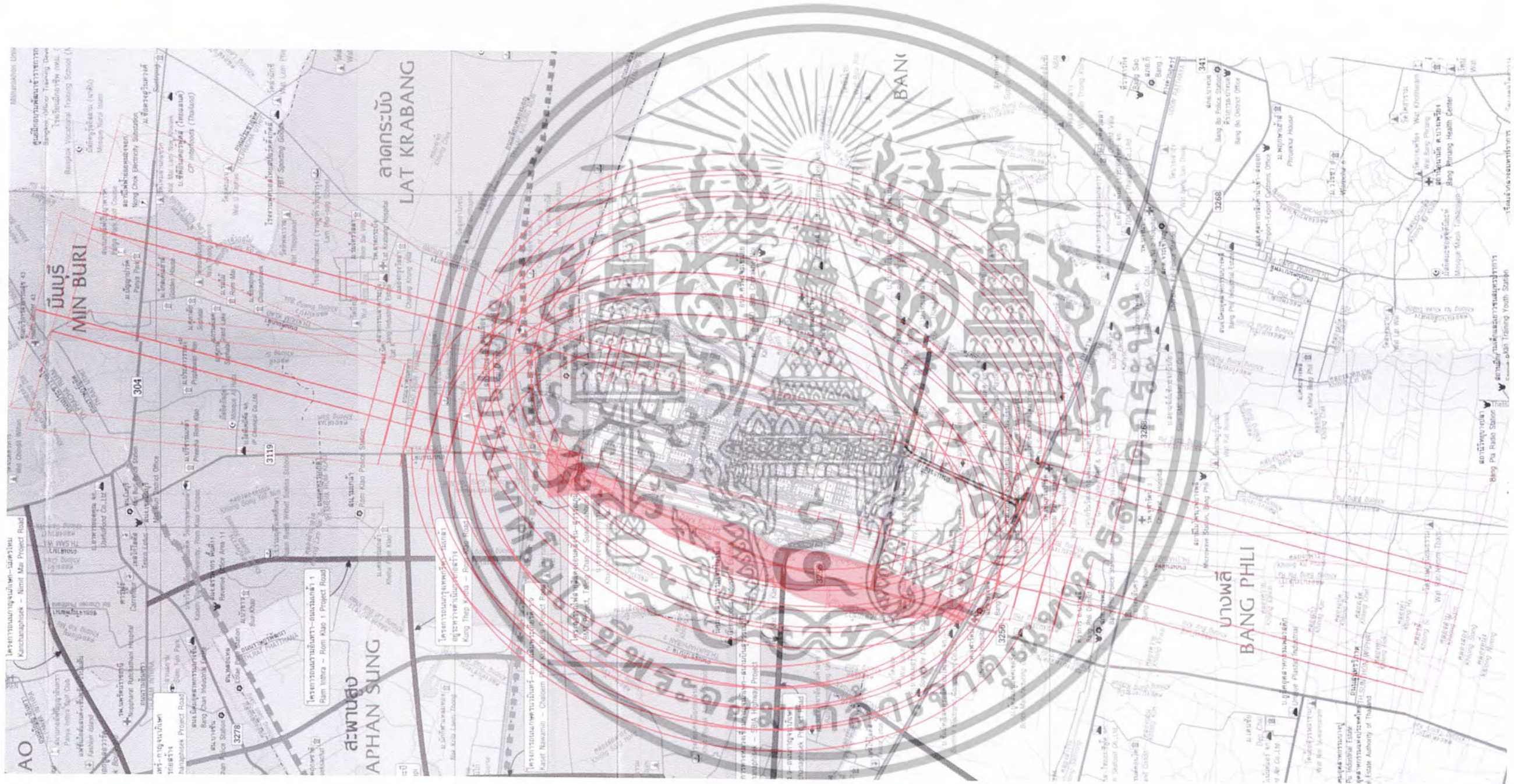
11 ภาคผนวก จ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

แผนที่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544



ภาพที่ 3.5 แสดงแผนที่ผังเมืองรวมสมุทรปราการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.6 แสดงข้อกำหนดของสนามบิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.7 แสดงข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย  
 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(นายสุพท ไทยพัฒนา)  
 ผู้อำนวยการสำนักควบคุมและตรวจสภาพอาคาร  
 ศนท. กทม. ๕๕๕  
 โทร. ๐๒-๒๕๕-๔๓๖๒  
 ๐๒-๒๕๕-๔๓๖๐

Handwritten signature

Handwritten signature

ประเทศไทยตั้งอยู่กลางภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ทั้งหมด 513,115 ตารางกิโลเมตร ภาคกลางเป็นพื้นที่ราบลุ่ม เป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์ จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตอนปลายสุดของแม่น้ำเจ้าพระยา และเหนืออ่าวไทย มีเนื้อที่ประมาณ 1,004.092 ตร.กม. หรือประมาณ 627,557 ไร่ ตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 29 กม. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในอำเภอบางพลี เคยมีการกำหนดพื้นที่เศรษฐกิจรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทางกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรปราการ กำหนดพื้นที่พาณิชย์กรรม(พื้นที่สีแดง) ด้านทิศตะวันตก ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระหว่าง คลองลาดกระบัง-คลองสกล) โดยเป็นพื้นที่รับผิดชอบของตำบล ราชاتهเวะ

เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลได้มีมติให้มีการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีกำหนดเสร็จในปีพ.ศ. 2548 และจะส่งผลถึงการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญของการพัฒนาเมืองในพื้นที่ใกล้เคียง กับสนามบินในอนาคตให้เป็น เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ศึกษาอยู่พื้นที่ วงที่ 1 เป็นพื้นที่โดยรอบสนามบิน ในรัศมี 5 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยงกับต่างประเทศ (Business Park) ได้แก่ ศูนย์จำหน่ายสินค้า ศูนย์ธุรกิจด้านเทคโนโลยีข้อมูลการสื่อสารและตลาดค้าส่ง ซึ่งอยู่รวมกันเป็นกลุ่มเติบโตขึ้นตามเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมโยงกับสนามบิน พื้นที่ศึกษาได้อยู่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ และยังมีข้อกำหนดของกรมผังเมืองของจังหวัดสมุทรปราการได้กำหนดให้พื้นที่ที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ ทางด้านทิศตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) ระหว่าง คลองลาดกระบัง-คลองสกล แต่พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) ที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิมากที่สุด คือ คลองลาดกระบัง – คลองชวดลากซ้าย และคลองบัวลอยใหญ่

สรุปได้ว่าพื้นที่ที่ศึกษานั้นอยู่พื้นที่ศึกษาอยู่พื้นที่ วงที่ 1 เป็นพื้นที่โดยรอบสนามบิน ในรัศมี 5 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

### 3.2.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านกายภาพ

#### 3.2.3.1 ประวัติความเป็นมา

เมื่อประมาณปี พ.ศ.2420 สมิงราชะและครอบครัวได้อพยพมาจากปากเกร็ด มาตั้งบ้านเรือนที่คลองเทวะคลองตรง โดยประกอบอาชีพทำนาจนสามารถเป็นตัวอย่างของชาวบ้านได้ เป็นผู้มรณุษย์สัมพันธ์ดีและได้รับการยกย่องจากชาวบ้านให้เป็นหัวหน้าหมู่บ้าน ต่อมาเมื่อทางราชการได้ตั้งเขตการปกครองขึ้นเป็นตำบล ก็อาศัยนามของสมิงราชะ มาตั้งชื่อของตำบลว่า "ตำบลราชاتهเวะ" แบ่งเขตการปกครองเป็น 15 หมู่บ้าน



ภาพที่ 3.8 ตำบลลธาเทวะ

### 3.2.3.2 สภาพทั่วไปของตำบล

ตำบลลธาเทวะตั้งอยู่ทางทิศเหนือของอำเภอบางพลี ระยะห่างจากอำเภอประมาณ 8 กม. ระยะห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 30 กม. มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม มีเนื้อที่ทั้งหมด 31 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

อาณาเขตตำบล

ทิศเหนือ ติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร

ทิศใต้ ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

### 3.2.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านสังคม

#### 3.2.3.1 สภาพพื้นที่ของตำบลลธาเทวะ

ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ของตำบลลธาเทวะ เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ พื้นดินสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 0.5-1.0 เมตร มีอัตราการทรุดตัวเฉลี่ย 0.7 เซนติเมตรต่อปี โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้เป็นปริมาณมาก มีปัญหาในการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมขัง



### 3.2.3.2 การคมนาคม

เส้นทางคมนาคม การเดินทางเข้าสู่ตำบลราชาเทวะสามารถเดินทางมาได้ 2 ทาง คือ ทางบกมีถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนกิ่งแก้ว - ลาดกระบังเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวน 8 เลนระยะทาง 8 กม. เชื่อมต่อจากถนนบางนา - ตราด กับถนนอ่อนนุช และถนนสายวัดกิ่งแก้ว เป็นถนนลาดยาง ระยะทาง 5 กม. เชื่อมต่อจากถนนกิ่งแก้วกับถนนวงแหวนเขตประเวศ ส่วนทางน้ำ ตำบลราชาเทวะมีคลองสายหลัก ได้แก่ คลองลาดกระบัง, บัวเทวะ, เทวะตรง และบัวลอย ราษฎรยังคงนิยมใช้การคมนาคมทางน้ำพอสมควร

### 3.2.3.3 สภาพพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค

มีระบบสาธารณูปโภคครบทุกหมู่บ้าน ได้แก่ ระบบไฟฟ้า,ระบบประปา,ระบบโทรศัพท์,สถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ

ระบบไฟฟ้า

การใช้ไฟฟ้า 10,287 ครัวเรือน ร้อยละ 100

ระบบประปา

ตารางที่ 3.10 แหล่งน้ำในตำบลราชาเทวะ<sup>12</sup>

ประเภทแหล่งน้ำ	จำนวน	พื้นที่ (ไร่)	ครัวเรือน
1. บ่อบาดาล	36	1,120	812
2. แหล่งน้ำธรรมชาติ ห้วย/หนอง/คลอง/บึง	8	2,000	1,120
รวม	44	3,120	1,932

ระบบการสื่อสาร

ตารางที่ 3.11 การสื่อสารในตำบลราชาเทวะ<sup>13</sup>

ประเภท	ร้อยละ	ครัวเรือน
1. ครัวเรือนที่มีโทรทัศน์หรือวิทยุ	90	9,258
2. หอกระจายข่าว/เสียงตามสาย	10	7 แห่ง

12 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

สมุทรปราการ

13 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

สมุทรปราการ



ภาพที่ 3.10 ระบบไฟฟ้าของตำบลราชาเทวะ

มีระบบสาธารณูปการ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 1 แห่ง,โรงเรียน 2 แห่ง,สถานีอนามัย 1 แห่ง,โรงพยาบาล 3 แห่ง,วัดกิ่งแก้ว 1 แห่ง



ภาพที่ 3.11 สถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ,โรงพยาบาล จุฬารัตน์ 9



ภาพที่ 3.12 โรงพยาบาล จุฬารัตน์ 1,โรงพยาบาล บางนา 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.13 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก, วัดกิ่งแก้ว



ภาพที่ 3.14 โรงเรียนพรหมพิบูลทอง, โรงเรียนกิ่งแก้ว

### 3.2.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านสังคม

#### 3.2.4.1 จำนวนประชากรของตำบล

จำนวนประชากรตำบลราชาเทวะจังหวัดสมุทรปราการทั้งสิ้น 23,659 คน  
เป็นชาย 11,567 คน หญิง 12,092 คน ประชากรปี พ.ศ. 2546<sup>14</sup>

จำนวนประชากรตำบลบางพลีใหญ่จังหวัดสมุทรปราการทั้งสิ้น 44,338 คน  
เป็นชาย 21,435 คน และ เป็น หญิง 22,903 คน ประชากรปี พ.ศ. 2546<sup>15</sup>

จำนวนประชากรแขวงประเวศจังหวัดกรุงเทพฯทั้งสิ้น 63,216 คน ชาย  
30,390 คน หญิง 32,826 คน ประชากรปี พ.ศ. 2546<sup>16</sup>

14 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

15 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

16 จากสถิติประชากรแขวงประเวศ จังหวัดกรุงเทพฯ ประจำปี 2546

ผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิโดยคาดว่าจะมีปีละ 30 ล้านคนในการเข้า-ออกประเทศ โดยมีเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมีขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ 100 ล้านคน โดยมีเที่ยวบิน 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง<sup>17</sup>

### 3.2.4.2 ข้อมูลสถานที่สำคัญของตำบล

สถานที่ท่องเที่ยว ได้แก่ วัดกิ่งแก้ว

สถานที่ราชการ ได้แก่ ที่ทำการ อบต. ราชาทะเว, สถานีตำรวจภูธร และสำนักงานการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี

สถานที่รับเลี้ยงเด็ก ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดกิ่งแก้ว

### 3.2.5 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านเศรษฐกิจ

#### 3.2.5.1 ข้อมูลอาชีพของตำบลราชาทะเว

อาชีพหลัก รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม โรงแรมแกรนด์อินคำโฮเต็ล ค้าขาย ผักสด กาแฟ เสื้อผ้าเด็ก ของเล่นต่างๆ เสื้อแจ็คเก็ต ผลิตภัณฑ์และส่งออกตุ๊กตาแบบนึ่ง และรับทำตามแบบไซฟาหนัง ของขบเคี้ยว กรอบรูป กระดาษขาวและเทปต่าง ๆ โคมไฟเพดาน (Ceiling Lamp) บรรจุภัณฑ์ของตกแต่ง ต้นไม้ สำหรับเทศกาล คริสมาสต์ ทุ่งพลาสติก ผลิตภัณฑ์ ถักนิตติ้ง เครื่องปรับอากาศของขวัญของตกแต่ง กลุ่มดอกไม้ประดิษฐ์จากดินไทย ดอกไม้ประดิษฐ์

ตารางที่ 3.12 อาชีพของประชาชนตำบลราชาทะเว<sup>18</sup>

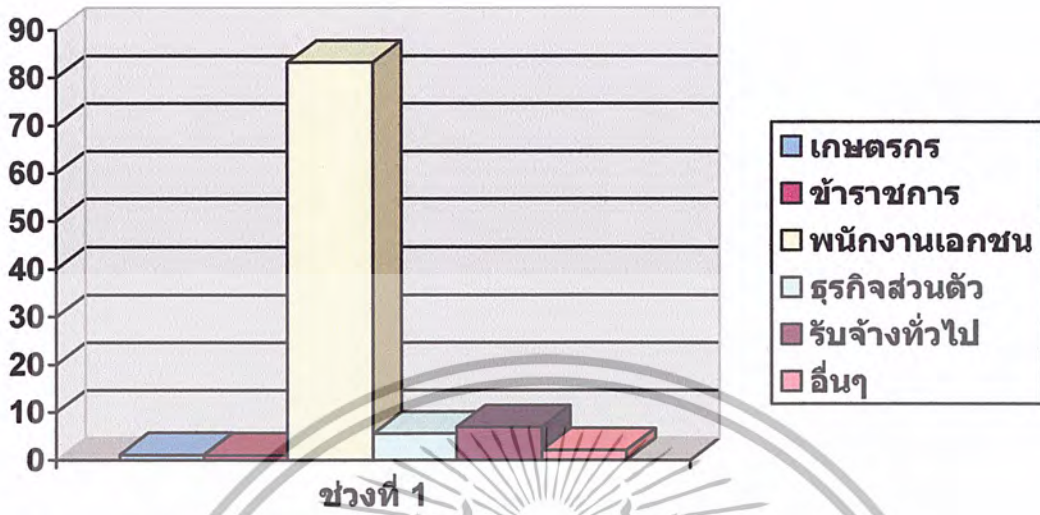
อาชีพ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ
1. เกษตรกร	121	1.17
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	110	1.06
3. พนักงานหน่วยงานเอกชน	8,560	83.21
4. ธุรกิจส่วนตัว	570	5.54
5. รับจ้างทั่วไป	710	6.90
6. อื่นๆ	216	2.10
รวม	10,287	100

17 จากรายงานการศึกษาขั้นต้น โครงการวางผังเฉพาะ พื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2544

18 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาทะเว อำเภอบางพลี จังหวัด

#### สรุปปรากฏ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แผนภูมิที่ 3.1 แสดงอาชีพของประชาชนตำบลราชาเทวะ

3.2.5.2 ข้อมูลอาชีพของตำบลบางพลีใหญ่

อาชีพหลัก เลี้ยงปลา, เลี้ยงกุ้งอาชีพเสริม รับจ้าง เครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์ นักมวยเครื่องใช้โต๊ะอาหาร สายเคเบิล ต้นคริสต์มาสตี แปรงสีฟัน บรรจุกัญธิ นาฬิกา แขนงฝาผนัง เฟอร์นิเจอร์ แป้นพิมพ์คอมพิวเตอร์ เส้นใยทอผ้า ผลิตภัณฑ์ อาหารทะเลแช่แข็ง ผ้า ขนมหัชั้น ผลิตพลาสติก ทอดกรอบ, ข้าวเกรียบพลาสติก, มะขามกวน, ผลิตภัณฑ์เป่าแก้ว

3.2.5.3. ข้อมูลอาชีพของแขวงประเวศ จังหวัดกรุงเทพฯ

อาชีพหลัก รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม ค้าขาย อาหารแปรรูปจากเนื้อหมู ของขวัญและของตกแต่ง โฆษณางัง แร่พูนุสนัษ อุปกรณ์เสริมโทรศัพท์เคลื่อนที่ อัญมณีเพชรพลอย ที่เปิดซองจดหมาย มะม่วงดอง เครื่องแกง เฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์เครื่องปรับอากาศ เครื่องประดับเงิน เครื่องประดับลายดอกไม้ เสื้อสะท้อนแสง รูปแกะสลักไม้ ผลิตภัณฑ์เครื่องหล่อ ผลิตภัณฑ์จากไม้ ยาต่าง ๆ

การคาดประมาณการขายตัวด้านเศรษฐกิจ เพื่อหาความต้องการในอนาคต สำหรับการพัฒนาพื้นที่โครงการด้านต่างๆวิเคราะห์พื้นที่ใกล้โครงการมากที่สุดมี ดังต่อไปนี้

พื้นที่สินค้า เกษตร

1. พื้นที่สินค้า แปรรูป
2. พื้นที่สินค้า อิเล็กทรอนิกส์
3. พื้นที่สินค้า เครื่องยนต์และส่วนประกอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. พื้นที่สินค้าเสื้อผ้าและเครื่องประดับ
5. พื้นที่สินค้า ของตกแต่งบ้าน
6. สถาบันการเงิน
7. หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก
8. อาคารจัดแสดงสินค้า
9. ส่วนนันทนาการ
10. ร้านอาหารไทย
11. โรงแรม (ตามจำนวนที่พอเพียง)
12. โรงพยาบาล (ตามจำนวนที่พอเพียง)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่

#### 4.1 การวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน สนามบินทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบต่าง ๆ และเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ของชุมชนโดยรอบสนามบิน หากถือว่าสนามบิน และพื้นที่โดยรอบเป็นเมืองสนามบินแล้ว สนามบินหลายแห่งก็ได้ทำหน้าที่แบบเดียวกับศูนย์กลางธุรกิจของเมืองใหญ่ ๆ โดยเป็นศูนย์กลางการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบของภูมิภาค และเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของการจ้างงาน การจับจ่ายสินค้า การประชุมและบันเทิง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นมักเรียงรายไปตามถนนหรืออยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ทำให้เกิดเมืองลักษณะใหม่ คือ เมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ซึ่งบางแห่งขยายตัวออกไปในรัศมีถึง 30 กิโลเมตรจากสนามบิน<sup>1</sup>

ดังนั้นการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิจึงควรเป็นพื้นที่ที่ใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะทำให้พื้นที่โดยรอบสนามบินมีราคาสูงขึ้นมาก มีการเพิ่มของการใช้ที่ดินมีสูงขึ้น มีการเข้ามาทำกิจกรรมเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาสาธารณูปโภค, สาธารณูปการ จึงจำเป็นต้องมีการวางผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิขึ้นเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินโดยรอบสนามบินซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 2-3 แสนไร่ ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยในขณะนี้ได้มีการประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในการทำผังเฉพาะขึ้น ซึ่งจะแล้วเสร็จภายในเวลา 1 ปี ผังเฉพาะนี้เป็นการเตรียมการใช้ที่ดินในอีก 30 ปีข้างหน้า ดังนั้น เมื่อผังเฉพาะที่กำลังจัดทำนี้แล้วเสร็จก็จะสามารถนำผังดังกล่าวมากำหนดการใช้ที่ดินในระยะยาวได้

ปัจจุบันประเทศไทยมีการเจริญเติบโตของเมือง ที่แตกต่างจากอดีตที่เป็นไปตามธรรมชาติและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ในอดีตสามารถควบคุมการเจริญเติบโตของเมืองได้และยังไม่ทำให้เกิดปัญหาของเมือง แต่ในปัจจุบันการพัฒนาเมืองในประเทศ ได้พัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีทางด้านต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยนั้นได้มีการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว โครงการและนโยบายมีดังนี้

1 จากรายงานการศึกษาขั้นต้น โครงการวางและจัดทำผังเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ หน้า (1-3), (1-4) ปี 2546

โดยเริ่มจากนโยบายของแผนมหาดไทย ฉบับที่ 1-4(พ.ศ. 2515-2534) ที่มีนโยบายเน้นไปในเรื่องของทางด้านการปกครองประเทศ ทำให้ยังไม่มีกรกล่าวถึงในเรื่องของการวางผังเมืองเท่าใดนัก ต่อมาในแผนมหาดไทย ฉบับที่ 5-6 (พ.ศ. 2535-2544)เริ่มมีนโยบายเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ โดยมีแผนพัฒนาให้กรุงเทพเป็นเมืองนำอยู่ โดยมีการพัฒนาจนถึงแผนมหาดไทย ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2545-2549) เน้นการเป็นศูนย์กลางการบริหาร การปกครอง การคมนาคมขนส่งระดับนานาชาติ และเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ และเริ่มมีการจัดการและพัฒนาการวางผังเมืองและควบคุมพื้นที่ โดยดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยมีการใช้พื้นที่ทั้งประเทศ อย่างมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ซึ่งสนับสนุนให้มีการสร้างความเชื่อมโยง ของการพัฒนาเมืองและชนบท ควบคู่กับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมของชาติให้ยั่งยืนตลอดไปในการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการลงทุนของอาเซียนศูนย์กลาง การคมนาคมขนส่งควบคู่กับ การพัฒนาเศรษฐกิจระดับรากหญ้า เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน การกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและการบริการทางสังคม ประกอบกับนโยบายการกระจายอำนาจที่ให้อำนาจท้องถิ่นในการจัดทำผังเมืองของตนเอง ทำให้จำเป็นต้องมีการวางและจัดทำผังประเทศ เพื่อเป็นกรอบนโยบายการพัฒนาในอนาคต ให้มีการใช้พื้นที่ร่วมกันของกิจกรรมต่างๆ ในภาพรวมของประเทศ ที่มีการบูรณาการอย่างองค์รวมครบถ้วนทุกสาขา ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายไปรวมทั้งการพัฒนาระบบเมืองให้มีการรวมกลุ่มอย่างเข้มแข็งและเกื้อกูลกันอย่างเป็นเครือข่าย เพื่อให้ใช้เป็นแผนกายภาพแม่บทของรัฐบาลและหน่วยปฏิบัติทุกสาขาที่มีการใช้กิจกรรมในพื้นที่เดียวกัน โดยจะให้ใช้เป็นแผนและผังกลางร่วมกันในการจัดทำแผนปฏิบัติการย่อยๆ ของแต่ละหน่วยงาน ให้มีทิศทางสู่เป้าหมายเดียว ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งซ้ำซ้อนก่อปัญหาใหม่ๆและส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อไปอีก รวมทั้งสามารถรับมือกับปัจจัยภายนอกอันเป็นผลมาจากการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่ร่วมเป็นพันธมิตรการพัฒนาด้วย

หลังจากที่มีนโยบายของกรมโยธาธิการและผังเมือง ตระหนักถึงความสำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสภาพแวดล้อมของพื้นที่โดยรอบ อีกทั้งเป็นหน้าที่หลักของกรมโยธาธิการและผังเมืองในอันที่จะวางแผนการบริหารจัดการเมือง ให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลในทุกๆด้าน จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการวางและจัดทำผังเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการค้า การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน เสริมเอกลักษณ์ไทย ของพื้นที่ ชุมชน สถาปัตยกรรม พื้นดิน และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม การอนุรักษ์ธรรมชาติแวดล้อม ทางด้านหน่วยงานผังเมืองเฉพาะ ซึ่งเป็นหน่วยงานในด้านการจัดทำเมืองเฉพาะ ได้จัดทำโครงการพัฒนาที่ดินเกิดขึ้นหลายแห่ง และหนึ่งในจำนวนโครงการที่เกิดขึ้นนั้น ก็คือ

โครงการผังเมืองเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นโครงการเมืองใหม่กึ่งสมบูรณ์แบบ จัดสร้างขึ้นเพื่อการคมนาคมขนส่ง และการพาณิชย์

ด้วยเหตุนี้จึงมีการวางผังเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ จึงมีความสำคัญอย่างมาก ทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว กับโครงการใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความสัมพันธ์กันทางด้านต่างๆ พร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นภายในโครงการทั้งทางด้านคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์ และการสภาพแวดล้อมรอบๆ สนามบินสุวรรณภูมิ

นโยบายต่างๆ ที่ได้นำเสนอมานี้ได้มีผลทำให้เกิดโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านการระหว่างประเทศ และการส่งออกของประเทศไทย ทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์กรรม ที่เกี่ยวกับการค้า, การส่งออกของประเทศไทย ทำให้ต้องมีการจัดวางผังเฉพาะพื้นที่พาณิชย์กรรม จึงทำให้เกิดการศึกษาผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษาคลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย ต่อไป

#### 4.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของชุมชน

เนื่องจากกลุ่มผู้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษาโครงการมีอยู่หลายกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษา กลุ่มนักธุรกิจ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้เข้ามาประชุม และอื่นๆ จึงแยกการวิเคราะห์ แต่ละกลุ่มผู้ใช้ดังนี้

##### 4.2.1 จำนวนประชากรที่คาดการณ์การขยายตัวของตำบลราชาเทวะ

ผลการศึกษาสถิติด้านประชากรในพื้นที่ศึกษาตำบลราชาเทวะพบว่าในช่วงปี พ.ศ.2541-2546 ตลอดระยะเวลา 6 ปีที่ผ่านมาตำบลราชาเทวะมีจำนวนประชากรลดลงเกือบทุกปี คือจากจำนวนประชากร 23,946 คนในปี พ.ศ.2541 ลดลงเหลือเพียง 17,237 คนในปี พ.ศ.2546

ตารางที่ 4.1 จำนวนประชากร ปี พ.ศ.2541-2546 ในตำบลราชาเทวะ<sup>2</sup>

ปี พ.ศ.	ชาย(คน)	หญิง(คน)	รวม(คน)
2541	11,745	12,201	23,946
2542	11,616	12,111	23,727
2543	11,567	12,092	23,659
2544	11,650	12,163	23,813
2545	9,689	10,681	20,370
2546	8,299	8,938	17,237

<sup>2</sup> บรรยายสรุป ประจำปี พ.ศ.2541-2546 อบต.ราชาเทวะ

ได้มีการพิจารณาอัตราเพิ่มประชากรในระดับตำบลรายทิวะ ในช่วงเวลา 30 ปีข้างหน้าโดยมี  
การใช้สูตร<sup>3</sup>  $\log(1+r) = \frac{\log P_{t+n} - \log P_t}{n}$

$$= \frac{\log(P_{t+n} / P_t)}{n}$$

ตารางที่ 4.2 จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ปี พ.ศ.2547-2576 ในพื้นที่ศึกษา<sup>4</sup>

ปี พ.ศ.	ชาย(คน)	หญิง(คน)	รวม(คน)
2547	8,766	9,390	18,156
2548	9,259	9,865	19,124
2549	9,780	10,364	20,144
2550	10,330	10,888	21,218
2551	10,911	11,438	22,349
2556	13,222	13,618	26,840
2566	16,262	16,460	32,722
2576	17,727	17,819	35,546

4.2.2 จำนวนผู้ที่ใช้บริการสนามบิน โดยทางสนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ  
30 ล้านคน<sup>5</sup> สถิติผู้ที่เข้ามาในประเทศไทยแบ่งออก

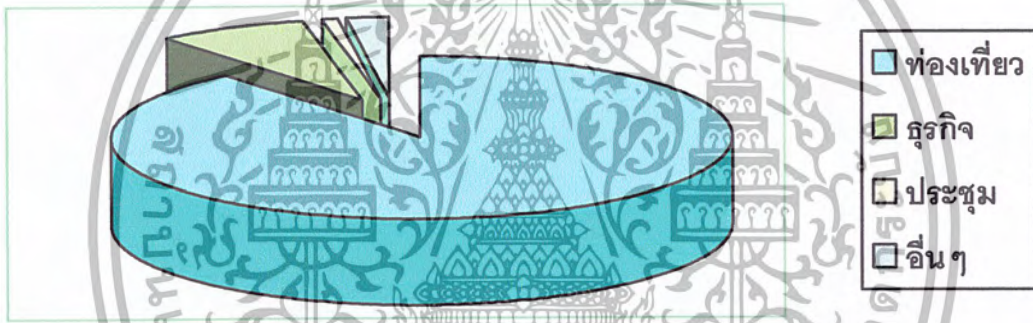
3 Urban Land Use Planning (Fourth Edition) หน้า 125-126

4 จากการวิเคราะห์

5 รายงานการศึกษาขั้นต้น โครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ พื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน  
สุวรรณภูมิ

ตารางที่ 4.3 สถิติผู้ที่มีจุดมุ่งหมายในการมาเยือน<sup>6</sup>

จุดมุ่งหมายในการมาเยือน	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามา(คน)
ท่องเที่ยว	89.26	26,778,000
ธุรกิจ	7.64	2,292,000
ประชุม	0.99	297,000
อื่น ๆ	2.11	633,000
รวม	100	30,000,000



แผนภูมิที่ 4.1 จำนวนผู้เข้ามาในประเทศไทย<sup>7</sup>

4.2.2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบินประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 89.26 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวนผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 26,778,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.439 ต่อปี<sup>8</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น

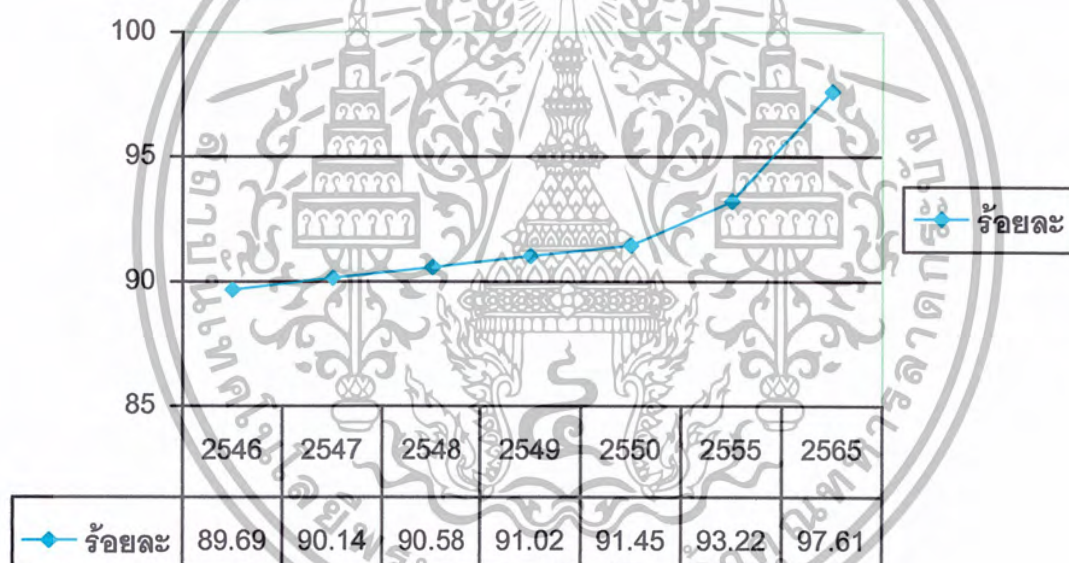
6 จากสถิติการเข้าพักในประเทศไทยของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2546

7 จากสถิติการเข้าพักในประเทศไทยของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2546

8 จากคำวิเคราะห์

ตารางที่ 4.4 อัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>9</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	89.69	26,907,000
2547	90.14	27,042,000
2548	90.58	27,174,000
2549	91.02	27,306,000
2550	91.45	27,435,000
2555	93.22	27,966,000
2565	97.61	29,283,000



แผนภูมิที่ 4.2 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

4.2.2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบิน ประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 7.64 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวน ผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 2,292,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.072 ต่อปี<sup>10</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น

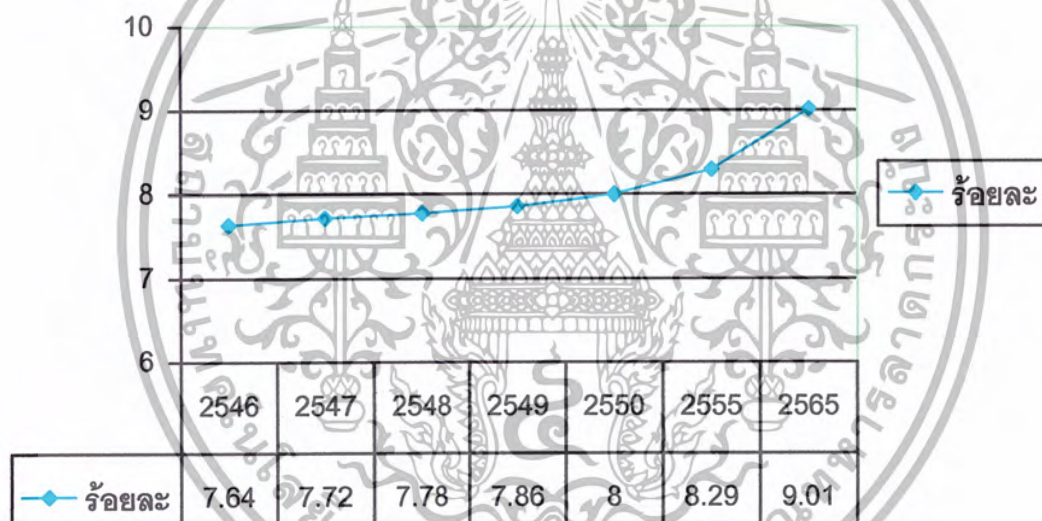
9 จากการวิเคราะห์

10 จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 อัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>11</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	7.64	2,292,000
2547	7.72	2,316,000
2548	7.78	2,334,000
2549	7.86	2,358,000
2550	8.00	2,400,000
2555	8.29	2,487,000
2565	9.01	2,703,000



แผนภูมิที่ 4.3 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

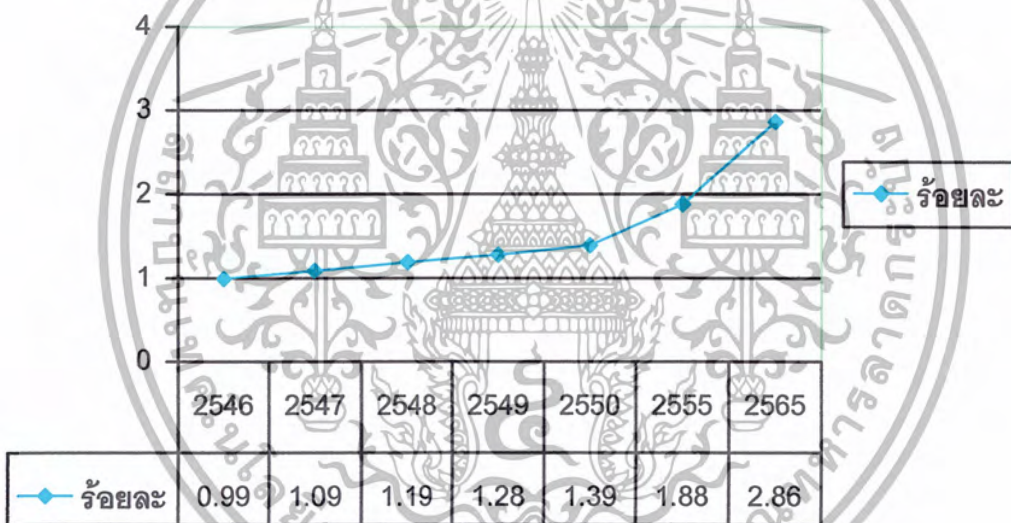
4.2.2.3 จำนวนผู้ที่เข้ามาประชุมในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบิน ประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 0.99 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวนผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 297,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.098 ต่อปี<sup>12</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาประชุมในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น

11 จากการวิเคราะห์

12 จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 4.6 อัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>13</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	0.99	297,000
2547	1.09	327,000
2548	1.19	357,000
2549	1.28	384,000
2550	1.39	417,000
2555	1.88	564,000
2565	2.86	858,000



แผนภูมิที่ 4.4 แสดงอัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

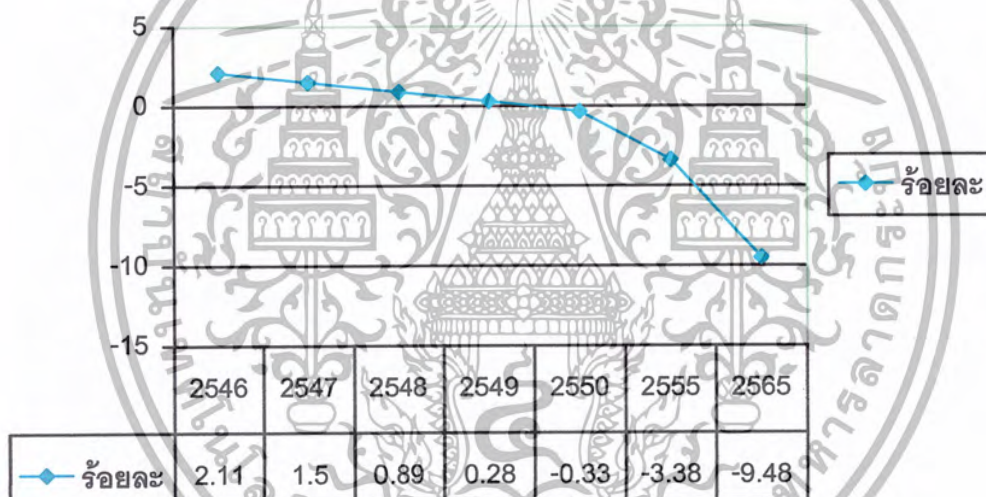
4.2.2.3 จำนวนผู้เข้ามาทำอื่นๆในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบิน ประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 2.11 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวน ผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 633,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการลดลง ร้อยละ 0.61 ต่อปี<sup>14</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาทำอื่นๆในประเทศมีจำนวนลดลง

13 จากการวิเคราะห์

14 จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 4.7 อัตราผู้ที่เข้ามาทำอื่นๆที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>15</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	2.11	633,000
2547	1.50	450,000
2548	0.89	267,000
2549	0.28	84,000
2550	-0.33	-99,000
2555	-3.38	-1,014,000
2565	-9.48	-2,844,000



แผนภูมิที่ 4.5 แสดงอัตราผู้ที่เข้ามาทำอื่นๆที่ลดลง ในปี 2546-2565

จากการวิเคราะห์ผู้ที่เข้ามาในประเทศไทย มีกลุ่ม นักท่องเที่ยว, นักธุรกิจ, ผู้ที่เข้ามาประชุม และอื่นๆ โดยมีการคาดการณ์ในอนาคตไว้ 20 ปีข้างหน้า จะมีนักท่องเที่ยว 29,283,000 คน คิดเป็นร้อยละ 97.61 นักธุรกิจ 2,703,000 คน คิดเป็นร้อยละ 9.01 ผู้ที่เข้ามาประชุม 858,000 คน คิดเป็นร้อยละ 2.86 จากการศึกษาผู้ที่มาใช้พื้นที่จะมีดังนี้ นักท่องเที่ยวจะใช้โครงการ 5 % หรือ 1,464,150 คน นักธุรกิจจะเข้ามาใช้โครงการ 90 % หรือ 2,432,700 คน และผู้ที่เข้ามาประชุม 5 % หรือ 42,900 คน ผู้ที่มาใช้โครงการโดยรวมประมาณ 3,939,750 คน

<sup>15</sup> จากการวิเคราะห์

### 4.2.3 การคาดการณ์จ้างงานในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 4.8 การคาดการณ์การจ้างงานในพื้นที่ศึกษา<sup>16</sup>

อาชีพ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ
1. เกษตรกร	121	1.17
2. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	110	1.06
3. พนักงานหน่วยงานเอกชน	8,560	83.21
4. ธุรกิจส่วนตัว	570	5.54
5. รับจ้างทั่วไป	710	6.90
6. อื่นๆ	216	2.10
รวม	10,287	100

การคาดการณ์การจ้างงานในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) และยังมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และยังมีธุรกิจที่พร้อมรองรับการเติบโตของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะมีจำนวนผู้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษามากกว่าปัจจุบัน จึงจะต้องมีการจ้างงานของคนในพื้นที่มากตามการเจริญเติบโตของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และในพื้นที่พาณิชย์กรรม

จากการวิเคราะห์ในการจ้างงานของพื้นที่ที่ศึกษา สามารถรองรับกับการเติบโตของสนามบินสุวรรณภูมิได้ สามารถแยกการจ้างงานออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ 1. การจ้างงานโดยตรง คือ ผู้ที่ทำงานเพื่อปฏิบัติงานในสนามบินโดยตรง 2. การจ้างงานโดยอ้อมจะเกี่ยวข้องกับสินค้าและบริการแก่ผู้มาใช้สนามบิน 3. การจ้างงานที่เกิดต่อเนื่องจากการใช้จ่ายของพนักงานที่ได้รับการจ้างงานโดยตรง และโดยอ้อม 4. การจ้างงานที่ส่งเสริม ซึ่งเกิดจากการเพิ่มช่องทางการตลาดให้บริษัทผู้ผลิตหรือผู้ให้บริการได้อย่างกว้างขวาง และยังให้โอกาสแก่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ต้องอาศัยผู้คนจำนวนมาก ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากแรงดึงดูดของความสะดวกสบายของการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และภาพลักษณ์ที่ดีของสนามบิน

### 4.3 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ที่ศึกษา

#### 4.3.1 ข้อได้เปรียบของพื้นที่ที่ศึกษา

##### 4.3.1.1 ลักษณะกายภาพของพื้นที่ที่ศึกษา

<sup>16</sup> จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

#### สมทบทวน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตำบลราชาเทวะตั้งอยู่ทางทิศเหนือของอำเภอบางพลี ระยะห่างจากอำเภอ ประมาณ 8 กม. ระยะห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 30 กม. มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม มีเนื้อที่ ทั้งหมด 31 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

อาณาเขตตำบล

ทิศเหนือ ติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร

ทิศใต้ ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

#### 4.3.1.2 ลักษณะการใช้ที่ดินของพื้นที่ที่ศึกษา

สภาพพื้นที่ของตำบลราชาเทวะ

ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ของตำบลราชาเทวะ เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ พื้นดินสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 0.5-1.0 เมตร มีอัตราการทรุดตัวเฉลี่ย 0.7 เซนติเมตรต่อปี โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้เป็นปริมาณมาก มีปัญหาในการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมซึ่ง

สภาพพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค

มีระบบสาธารณูปโภคครบทุกหมู่บ้าน ได้แก่ ระบบไฟฟ้า,ระบบประปา,ระบบโทรศัพท์,สถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ

ระบบไฟฟ้า

การใช้ไฟฟ้า 10,287 ครัวเรือน ร้อยละ 100

ระบบประปา

ตารางที่ 4.9 แหล่งน้ำในตำบลราชาเทวะ<sup>17</sup>

ประเภทแหล่งน้ำ	จำนวน	พื้นที่ (ไร่)	ครัวเรือน
1. บ่อบาดาล	36	1,120	812
2. แหล่งน้ำธรรมชาติ ห้วย/หนอง/คลอง/บึง	8	2,000	1,120
รวม	44	3,120	1,932

17 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

สมุทรปราการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ระบบการสื่อสาร

ตารางที่ 4.10 การสื่อสารในตำบลราชาเทวะ<sup>18</sup>

ประเภท	ร้อยละ	ครัวเรือน
1. ครัวเรือนที่มีโทรทัศน์หรือวิทยุ	90	9,258
2. หอกระจายข่าว/เสียงตามสาย	10	7 แห่ง



ภาพที่ 4.1 ระบบไฟฟ้าของตำบลราชาเทวะ

มีระบบสาธารณูปการ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 1 แห่ง, โรงเรียน 2 แห่ง, สถานีอนามัย 1 แห่ง, โรงพยาบาล 3 แห่ง, วัดกิ่งแก้ว 1 แห่ง



ภาพที่ 4.2 สถานีอนามัย ตำบลราชาเทวะ, โรงพยาบาล จุฬารัตน์ 9

18 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

**หมายเหตุ**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.3 โรงพยาบาล จุฬารัตน์ 1, โรงพยาบาล บางนา 3



ภาพที่ 4.4 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก, วัดกิงแก้ว



ภาพที่ 4.5 โรงเรียนพรหมพิกุลทอง, โรงเรียนกิงแก้ว

การใช้พื้นที่ที่มีการใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่พักอาศัย โรงแรม โรงพยาบาล และพื้นที่ว่างโล่ง โดยแต่ก่อนพื้นที่ที่ศึกษาเป็นพื้นที่สีม่วง ย่านอุตสาหกรรมอยู่มาก แต่ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เป็นพื้นที่สีแดงเป็นพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม

ในพื้นที่ศึกษาอยู่ใกล้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นพื้นที่อยู่ทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ และศูนย์กลางพาณิชย์ของชุมชนโดยรอบสนามบิน ถ้าถือว่าสนามบินและพื้นที่โดยรอบเป็น เมืองสนามบิน ก็ทำหน้าที่แบบเดียวกันกับศูนย์กลางธุรกิจของเมืองใหญ่ ๆ โดยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบต่อเนื่องหลายรูปแบบของภูมิภาค และเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ของการจ้างงานการจับจ่ายซื้อสินค้า การประชุมและบันเทิง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้น และมีการกำหนดพื้นที่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) ทางด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีศักยภาพสามารถรองรับการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นได้ ในตำบลราชาเทวะ

#### 4.3.1.3 การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่ศึกษา

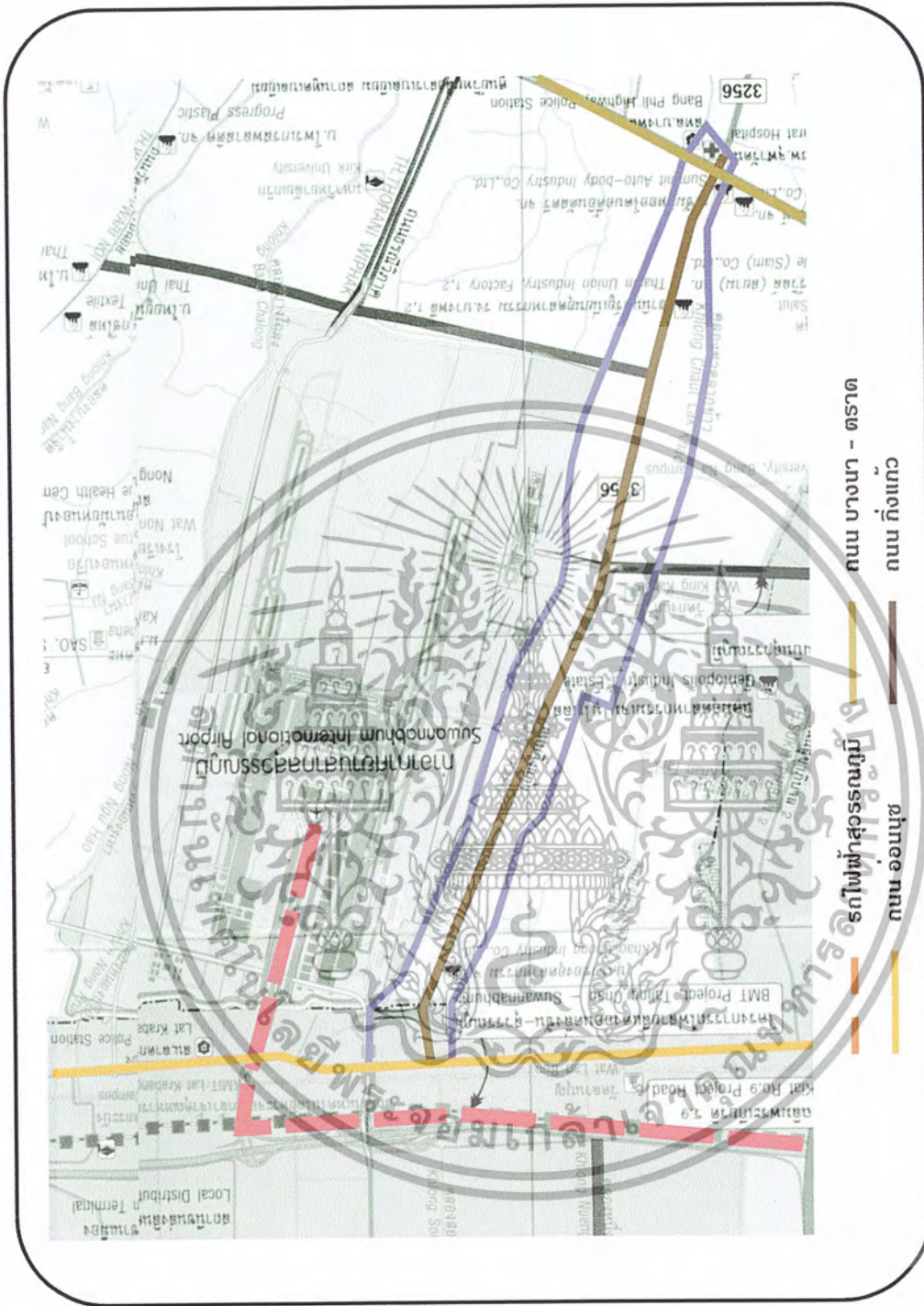
เส้นทางคมนาคม การเดินทางเข้าสู่ตำบลราชาเทวะสามารถเดินทางมาได้ 2 ทาง คือ ทางบกมีถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนกิ่งแก้ว - ลาดกระบังเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวน 8 เลนระยะทาง 8 กม. เชื่อมต่อจากถนนบางนา - ตราด กับถนนอ่อนนุช และถนนสายวัดกิ่งแก้ว เป็นถนนลาดยาง ระยะทาง 5 กม. เชื่อมต่อจากถนนกิ่งแก้วกับถนนวงแหวนเขตประเวศ ส่วนทางน้ำ ตำบลราชาเทวะมีคลองสายหลัก ได้แก่ คลองลาดกระบัง, บัวเทวะ, เทวะตรง และบัวลอย ราษฎรยังคงนิยมใช้การคมนาคมทางน้ำพอสมควร

การคมนาคมขนส่ง มีถนนเข้า-ออก เชื่อมต่อกับ ถนน กิ่งแก้ว ที่ออกมาถึงพื้นที่ศึกษา และยังมีรถไฟที่ทำการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ<sup>19</sup> เป็นสองระยะ โดยระยะที่ 1 สร้างทางรถไฟจากสถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียวไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม. ค่าก่อสร้างไม่รวมล้อเลื่อน ไม่รวมค่าก่อสร้างสถานีผู้โดยสารในเมือง (Air City Terminal) ที่สถานีอโศก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน ประมาณ 23,500 ล้านบาท และการก่อสร้างระยะที่ 2 จากสถานีบางซื่อใหม่ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินไปยังสถานีพญาไท ระยะทาง 6 กม. ค่าก่อสร้างประมาณ 5,890 ล้านบาท

มีระบบสาธารณูปการอยู่ในพื้นที่ที่ศึกษา ได้แก่ โรงเรียนระดับประถมศึกษา และมีชมตมต้น 2 แห่ง, โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง, สถานีนามัย 1 แห่ง, คลินิก 7 แห่ง และวัดกิ่งแก้ว 1 วัด

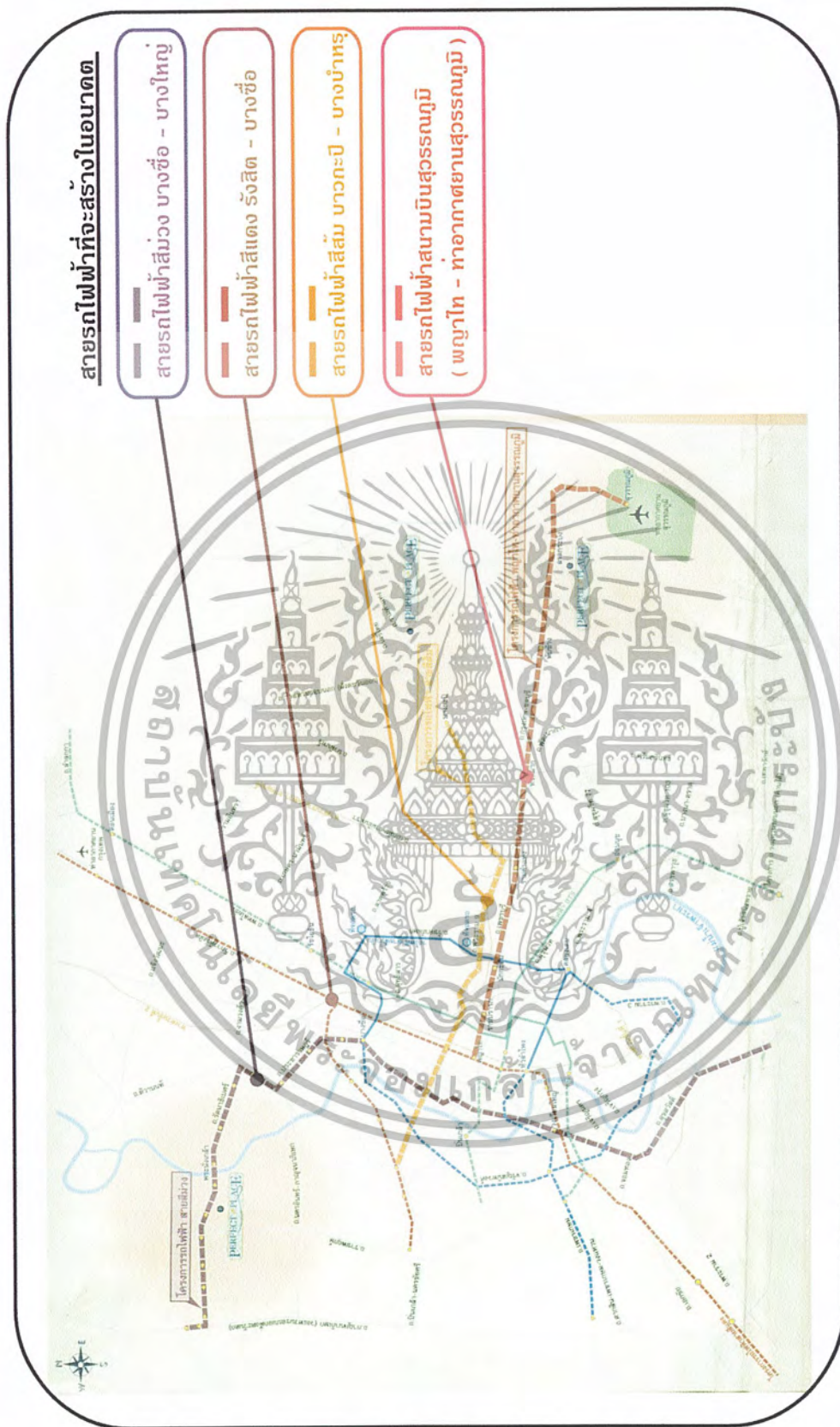
จากการวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ที่ศึกษา โดยจากการศึกษาพื้นที่ที่มีข้อได้เปรียบหลายประการ ตั้งแต่การสร้างรถไฟฟ้า ช่วงพญาไท - มักกะสัน/อโศก - สุวรรณภูมิ จะใช้ระยะเดินทางเพียง 15 นาทีถึงใจกลางเมือง โดยควรที่จะนโยบายในการเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิให้มายังพื้นที่ที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง หรือให้มีรถรับส่งจากสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิมายังพื้นที่ที่ศึกษาเพื่อให้สะดวกแก่การใช้สอยพื้นที่ ลักษณะของพื้นที่เป็นที่ราบมีกำลังสามารถในการพัฒนาต่างได้ดี โดยไม่ต้องสภาพพื้นที่มาก แต่พื้นที่ศึกษาเป็นที่ราบลุ่มต่ำ ทำให้มีน้ำท่วมขัง โดยหลังจากมีโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ศึกษาจะมีการพัฒนาพื้นที่สูง โดยเฉพาะ

<sup>19</sup> ดูภาพผนวก ๑ จากการศึกษาสร้างรถไฟฟ้าเข้าสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 4.6 แสดงการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.7 แสดงการคมนาคมในอนาคตที่จะเข้ามาในสนามบินสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางด้านพาณิชย์กรรม และทางด้านที่อยู่อาศัย รวมถึงพัฒนาด้านอื่นๆ ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรองรับสนามบินในอนาคต ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ด้านการประปาเพราะพื้นที่ศึกษายังใช้น้ำบาดาล โรงพยาบาลที่ไม่เพียงพอ โรงแรมที่ไม่เพียงพอ ที่ยังมีการพัฒนาแต่ก่อนค่อนข้างน้อย แต่เมื่อมีการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นจะมีการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการพัฒนาต่อไป

#### 4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

##### 4.4.1 ลักษณะการใช้พื้นที่ที่ศึกษา

##### 4.4.1.1 ลักษณะกายภาพของพื้นที่ที่ศึกษา

ลักษณะพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิเป็นที่ลุ่มต่ำ พื้นดินสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 0.5-1.0 เมตร มีอัตราการทรุดตัว 0.7 เซนติเมตรต่อปี<sup>20</sup> โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และการสูบน้ำบาดาลมาใช้เป็นปริมาณมาก มีปัญหาในการระบายน้ำ และปัญหาน้ำท่วมขัง พื้นที่บางส่วนต้องถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พักน้ำหรือทางระบายน้ำ จึงไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้โดยง่าย การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันจนถึงก่อนเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิยังไม่มีผังเฉพาะกำหนด การพัฒนาจึงกระจายไปทั่วบริเวณตามแต่เจ้าของที่ดิน จะเห็นสมควร หากยังเป็นเช่นนี้อยู่ต่อไปในอนาคต จะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สมศักยภาพเหลือน้อยลงโดยทั่วไปแล้วปัจจุบันยังมีพื้นที่ลักษณะที่การคมนาคมยังไม่ถึงอยู่อีกมาก ดังนั้นช่วงที่ผ่านมาทำให้เป็นปัญหาการนำที่ดินมาใช้ประโยชน์โดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออก และทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิเป็นไปโดยยากโดยยังมีสภาพเป็นพื้นที่ป่าล้อมหรือที่ตาบอดอยู่มากกว่าร้อยละ 75

##### 4.4.1.2 ข้อกำหนดของพื้นที่ที่ศึกษา

ข้อกำหนดและข้อบังคับของกระทรวงมหาดไทย<sup>21</sup>

ข้อ 1 ในประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้

“บริเวณที่ 1” หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากแนวเขตที่ดินสนามบินสุวรรณภูมิออกไป โดยด้านเหนือจุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตถนน อ่อนนุช-ลาดกระบัง ฟากเหนือ ด้านตะวันออก จุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับแนวเขตที่ดินสนามบินสุวรรณภูมิ ฟากตะวันออก ด้านใต้จุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับแนวเขตที่ดินสนามบินสุวรรณภูมิ ฟากใต้ ด้านตะวันตกจุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับแนวเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3256 ( ถนนกิ่งแก้ว ) ฟากตะวันตก

20 จากบรรยายสรุปประจำปี 2546 องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด

สมุทรปราการ

21 จากประกาศกระทรวงมหาดไทย ปี 2547

"บริเวณที่ 2" หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ 1 ออกไป โดยด้านเหนือ จุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ( ถนนมอเตอร์เวย์ ) ฟากเหนือ ด้านตะวันออก ด้านใต้ และด้านตะวันตกจุดเส้นขนานระยะ 700 เมตร กับแนวเขตบริเวณที่ 1

"บริเวณที่ 3" หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ 2 ออกไป โดยด้านเหนือ จุดเส้นขนานระยะ 1,500 เมตร กับเขตทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ( ถนนมอเตอร์เวย์ ) ฟากเหนือ ด้านตะวันออกจุดเส้นตรงที่ต่อจากจุดตัดของแนวเขตบริเวณที่ 3 ด้านเหนือ กับทางรถไฟสายตะวันออกไป ทิศใต้จนบรรจบกับจุดซึ่งอยู่ห่างจากถนนวัดศรีวารีน้อย-อ่อนนุช บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ( ถนนบางนา- ตราด ) ไปทางทิศตะวันออก เป็นระยะ 300 เมตร ด้านใต้จุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ( ถนนบางนา- ตราด ) ฟากใต้ ด้านตะวันออกจุดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตถนนวงแหวนรอบนอก ( ด้านตะวันออก ) ฟากตะวันตก

ทั้งนี้ตามแผนที่ท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย

ข้อ 2 ให้กำหนดพื้นที่บางส่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี กิ่งอำเภอบางเสาธง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารบางชนิดและประเภท ดังต่อไปนี้

(ก) ภายในบริเวณที่ 1 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

- (1) ห้องแถวหรือตึกแถว
- (2) ตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
- (3) โรงมหรสพตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร
- (4) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
- (5) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ
- (6) ฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสุสาน และ ฌาปนสถาน
- (7) โรงซ่อม สร้าง หรือบริการรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ทุกชนิด
- (8) สถานที่เลี้ยงสัตว์ทุกชนิดที่มีพื้นที่ทุกชั้นในหลังเดียวกัน หรือหลายหลัง

รวมกันเกิน 1,000 ตารางเมตร

- (9) อาคารที่มีความสูงเกิน 12 เมตร
- (10) คลังสินค้าที่มีพื้นที่เกิน 200 ตารางเมตร
- (11) อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังคาเดียวกัน หรือหลายหลังรวมกัน

เกิน 1,000 ตารางเมตร

(12) โรงงานที่ใช้เครื่องจักรที่มีกำลังรวมตั้งแต่ห้าแรงม้า หรือเทียบเท่าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(13) สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(14) สถานีที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ ตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานีบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(15) ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อ สถานที่ที่มีความสูงไม่เกิน 12 เมตร จากระดับพื้นดิน

(16) อาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีก ค้าส่ง

(ข) ภายในบริเวณที่ 2 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารตาม (ก) (3) (6) (8) (10) (11) (12) (13) (14) และ (16)

(2) อาคารที่มีความสูงเกิน 18 เมตร

(3) ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อ สถานที่ที่มีความสูงไม่เกิน 18 เมตร จากระดับพื้นดิน

(ค) ภายในบริเวณที่ 3 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารตาม (ก) (8) (10) (12) (14) และ (16)

(2) อาคารที่มีความสูงเกิน 23 เมตร

การวัดความสูงให้วัดจากระดับพื้นดินถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร

ข้อ 3 ภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดตามข้อ 2 ห้ามบุคคลใดดัดแปลง หรือ เปลี่ยนการใช้อาคารใด ๆ ให้เป็นอาคารชนิด หรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 4 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ดินของนิคมอุตสาหกรรมอัญธานี ตามผังแม่บทที่การนิคม อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ จำนวน 800 ไร่ และโครงการก่อสร้างสถานีบริการ น้ำมันอากาศยานของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในที่ดินจำนวน 63 ไร่ 2 งาน 20 ตารางวา

ข้อ 5 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่อาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ ที่กำหนดไว้ ตามข้อ 2 ก่อนหรือในวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ แต่ห้ามดัดแปลงหรือ เปลี่ยนการใช้อาคารดังกล่าวให้เป็นอาคารชนิด หรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 6 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่อาคารที่ได้รับอนุญาต หรือใบแจ้งการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรือที่ ได้รับอนุญาตตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการนั้นก่อนวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และยังก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้ไปแล้วเสร็จ แต่ขอเปลี่ยนแปลงการอนุญาต หรือการแจ้ง ให้เป็นการขัดต่อประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ไม่ได้

ข้อกำหนดของการบิน<sup>22</sup>

ระยะสูงอนุญาต

ห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในบริเวณนี้ ยกเว้นอุปกรณ์เครื่องช่วยในการ มองของอากาศยาน รวมทั้งห้ามยวดยานผ่านบริเวณนี้ ขณะที่อากาศยานใช้ทางวิ่งในการขึ้นลง

ในแนวติดกับ Approach surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูง ได้ตามที่กำหนดในรายละเอียดของ Approach surface

ในแนวขนานกับ Runway strips อนุญาตให้มีสิ่งก่อสร้างได้โดยมีความสูง มากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกของ Transitional surface แล้วลดลงใน อัตราส่วน 7 : 1 (slope 14.3%) หรือ 5 : 1 (slope 20%) เข้าสู่ขอบในของ Transitional surface กล่าว คือลดความสูง 45 เมตร ถึง 0 เมตร

ภายใน inner horizontal surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูง ที่สุด เท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง

ภายใน Conical surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างโดยมีความสูงมากที่สุด เท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกของ Conical surface และลดลงในอัตราส่วน 20 : 1 เข้าสู่ขอบใน กล่าวคือลดลงจาก 120 เมตร หรือ 145 เมตร มาถึง 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง

ภายในระยะที่ 1 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 60 เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 50 : 1 จนถึง 0 เมตร ที่หัวของ Runway strips หากจะมีสิ่งปลูกสร้างขึ้นใหม่ (หลังจากที่ได้เปิดบริการสนามบินแล้ว) อนุญาตให้มีสิ่ง ปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 48 เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงใน อัตราส่วน 62.5 : 1 จนถึง 0 เมตร ที่หัวของ Runway strips

ภายในระยะที่ 2 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 60 เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 40 : 1 จนถึง 6,600 เมตร (3,000 + 3,600) จะมีความสูงได้ไม่เกิน (60 + 90 เมตร)

ภายในระยะที่ 3 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงไม่เกิน 150 เมตร โดยตลอด

<sup>22</sup> จากข้อกำหนดการบิน

#### 4.4.2 การคมนาคมของพื้นที่ที่ศึกษา

จากแผนที่พื้นที่รอบสนามบินสุวรรณภูมิยังเป็นพื้นที่ชานเมืองทั้งของกรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ ระบบถนนจึงมีเฉพาะถนนสายหลัก เช่น ถนนบางนา-ตราด ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ถนนเทพารักษ์ ถนนศรีนครินทร์ ถนนร่มเกล้า ถนนกิ่งแก้ว และมีถนนซอยต่างๆ ทั้งของสาธารณะและเอกชนถนนสายสำคัญที่ไม่อนุญาตให้เชื่อมตรง ได้แก่ ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและถนนมอเตอร์เวย์ กรุงเทพ-ชลบุรี

#### 4.4.3 ความดังของเสียงที่เกิดในพื้นที่ที่ศึกษา

##### 4.4.3.1 เสียงที่จำแนกตามระดับความเป็นอันตราย

เสียงปกติ มีความดังอยู่ระหว่าง 0-27 เดซิเบล ซึ่งไม่มีผลเสียต่ออารมณ์ผู้ฟัง และอวัยวะการได้ยิน

เสียงรบกวน มีความดังระหว่าง 28-85 เดซิเบล ผู้ฟังจึงหงุดหงิด รำคาญ เสียงที่เป็นอันตราย คือ เสียงที่ดังเกินกว่า 85 เดซิเบล องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) กำหนดระดับของเสียงที่มีความปลอดภัยเมื่อได้ยินวันละ 24 ชั่วโมง ไว้ไม่เกิน 85 เดซิเบล หรือความถี่ไม่เกิน 4,000 เฮิรตซ์

##### 4.4.3.2 เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา<sup>23</sup>

จากพื้นที่ที่ศึกษาที่ได้อยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิทางด้านทิศตะวันตกจึงได้มีผลกระทบทางด้านเสียงต่อพื้นที่ศึกษาโดยตรง ในการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเสียงในระยะดำเนินการ คือในปีพ.ศ.2547ซึ่งจะมีผู้โดยสารประมาณ 30 ล้านคน และในพื้นที่ที่มีผู้โดยสาร 100 ล้านคน โดยใช้แบบจำลองของ FAA's Integrated Noise Model (INM) ของ FAA (Federal Aviation Administration) Office of Environment and Energy จากพื้นที่ศึกษาจะทำการใช้จุดสูงสุดของโครงการ คือประมาณ 100ล้านคน<sup>24</sup>

จากการจำลองเหตุการณ์ในกรณีที่มีผู้โดยสาร 100 ล้านคน

กรณีที่ 1: เครื่องบินขึ้น ทาง Runway 19R 100%

เครื่องบินลง ทาง Runway 01R 100%

จากผลการศึกษาโดยใช้แบบจำลอง และคาดการณ์โดยใช้เส้นระดับเสียง NEF-30 ถึง NEF-55 พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าอากาศยานจะมีบริเวณกว้าง (รูปที่

23 แผนแม่บทการจัดการมาตรการลด และติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ของสถาบันเทคโนโลยี

พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

24 แผนแม่บทการจัดการมาตรการลด และติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ของสถาบันเทคโนโลยี

พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.8) สำหรับพื้นที่ศึกษา จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการดำเนินโครงการในกรณีนี้เป็นอย่างมาก โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียง NEF-55 ถึง NEF-35 ได้แก่พื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิทางด้านทิศตะวันตก

กรณีที่ 2: เครื่องบินขึ้น ทาง Runway 19R 100%

เครื่องบินลง ทาง Runway 01R 80%

เครื่องบินลง ทาง Runway 01L 20%

ผลการศึกษาที่ได้จากการคาดการณ์ โดยใช้เส้นระดับเสียง NEF-30 ถึง NEF-55 พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจะมีลักษณะเดียวกับกรณีที่ 1 (รูปที่ 4.9) สำหรับพื้นที่ศึกษา จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการดำเนินโครงการในกรณีนี้เป็นอย่างมาก โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียง NEF-55 ถึง NEF-35

กรณีที่ 3: เครื่องบินขึ้น ทาง Runway 01R 100%

เครื่องบินลง ทาง Runway 19R 100%

ผลการจำลองเหตุการณ์ โดยใช้เส้นระดับเสียง NEF-30 ถึง NEF-55 พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการดำเนินโครงการจะอยู่ในแนวบินขึ้นลงของเครื่องบินเท่านั้น (รูปที่ 4.10) สำหรับพื้นที่ศึกษา โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียง NEF-35 ถึง NEF-30 ได้แก่พื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิทางด้านทิศตะวันตก

กรณีที่ 4: เครื่องบินขึ้น ทาง Runway 01R 100%

เครื่องบินลง ทาง Runway 19R 80%

เครื่องบินลง ทาง Runway 19L 20%

ผลการศึกษาที่ได้จากการคาดการณ์ โดยใช้เส้นระดับเสียง NEF-30 ถึง NEF-55 พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจะมีลักษณะเดียวกับกรณีที่ 3 (รูปที่ 4.11) สำหรับพื้นที่ศึกษา จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการดำเนินโครงการในกรณีนี้เป็นอย่างมาก โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับเสียง NEF-35 ถึง NEF-30

จากการที่ทั้ง 4 กรณีที่ได้ศึกษามาจะมีผลกระทบของด้านเสียงสูงสุดในกรณี ที่ 1 และกรณีที่ 2 อยู่ในระดับ NEF-55 ถึง NEF-35 เป็นระดับเสียงที่เกิดอยู่คือระดับเสียงที่ 55 เดซิเบล (เอ) ทำให้เกิดเสียงรบกวน มีความดังระหว่าง 28-85 เดซิเบล ผู้ฟังจึงหงุดหงิด รำคาญที่เกินจากเสียงปกติ มีความดังอยู่ระหว่าง 0-27 เดซิเบล ซึ่งไม่มีผลเสียต่ออารมณ์ผู้ฟังและอวัยวะการได้ยิน โดยมีการใช้วัสดุก่อสร้างอาคารที่มีการดูดซับเสียงที่ดีเพื่อไม่ทำให้เกิดความรำคาญ เช่น กระจกที่กันเสียง,ผนัง ก่ออิฐ 1-2 ชั้นหรือวัสดุซับเสียงอื่นๆ

ผลกระทบที่ได้ศึกษามาทำให้มีข้อจำกัดของพื้นที่ที่ศึกษาทั้งหมดที่เกิดขึ้น โดยมีการใช้พื้นที่ที่เกิดการทรุดตัวของดินที่ต้องมีการปรับพื้นที่ที่มีระดับต่ำกว่าระดับถนน โดยมีการใช้ดินถมพื้นที่ที่ต่ำกว่าถนน โดยยังต้องมีการสร้างอาคารที่มีการยกพื้นสูง เพราะพื้นที่ที่ศึกษานั้นมีน้ำท่วมขังบ่อยในฤดูฝน และข้อกำหนดและข้อบังคับของกระทรวงมหาดไทย และข้อกำหนดของการบิน โดยพื้นที่ที่ศึกษาต้องมีการใช้ข้อกำหนดและข้อบังคับของกระทรวงมหาดไทย เพราะข้อกำหนดและข้อบังคับของกระทรวงมหาดไทย มีการกำหนดความสูงของอาคารที่แบ่งเป็น 3 บริเวณได้ครอบคลุม





ภาพที่ 4.8 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 1

ไม่อนุญาตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หน้า 3-28



ภาพที่ 4.9 แสดงเส้นระดับเสี่ยงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคนปี ในกรณีที่ 2  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.10 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 ล้านคน/ปี ในกรณีที่ 3 สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนแม่บทการจัดการและมาตรการลดและคัดค้านศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.)  
สืบเนื่องจากโครงการพัฒนาศูนย์อาคารเรียนสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 4.11 แสดงเส้นระดับเสียงเหตุการณ์ผู้โดยสาร 100 คน/คน/ปี ในกรณีที่ 3

อีกสำกรนเป็นอีกสำกรที่ส่งวันไว้สำกรการใช้งำนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้หน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่ที่ศึกษา โดยบริเวณที่ 1 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 12 เมตร ห้ามสร้างอาคารที่มีพื้นที่รวมกันเกิน 1,000 ตารางเมตร และห้ามสร้างป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อสถานที่สูงไม่เกิน 12 เมตร จากพื้นดิน ห้ามสร้างคลังสินค้าที่มีพื้นที่เกิน 200 ตารางเมตร และตามข้อกำหนดอื่นๆ โดยบริเวณที่ 2 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 18 เมตร ห้ามสร้างอาคารที่มีพื้นที่รวมกันเกิน 1,000 ตารางเมตร และห้ามสร้างป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อสถานที่สูงไม่เกิน 18 เมตร จากพื้นดิน โดยบริเวณที่ 3 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 23 เมตร การคมนาคมขนส่งควรมีการเชื่อมต่อ ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและถนนมอเตอร์เวย์ กรุงเทพ-ชลบุรี และควรมีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ช่วงพญาไท – มักกะสัน/อโศก – สุวรรณภูมิ โดยควรที่จะนโยบายในการเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิให้มายังพื้นที่ที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง หรือให้มีรถรับส่งจากสถานีรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิมายังพื้นที่ที่ศึกษาเพื่อให้สะดวกแก่การใช้สอยพื้นที่ ผลกระทบจากเสียงของการขึ้น-ลงของสนามบินสุวรรณภูมิ ทุกอย่างจะมีผลต่ออาคารที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ที่ศึกษา หรือพื้นที่ใกล้เคียงกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยควรมีการใช้วัสดุก่อสร้างอาคารที่มีการดูดซับเสียงที่ดี เพื่อไม่ทำให้เกิดความรำคาญ เช่น กระจกที่กันเสียง,ผนังก่ออิฐ 1-2 ชั้น หรือวัสดุซับเสียงอื่นๆที่มีขายอยู่ในท้องตลาด

#### 4.5 การวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ศึกษา

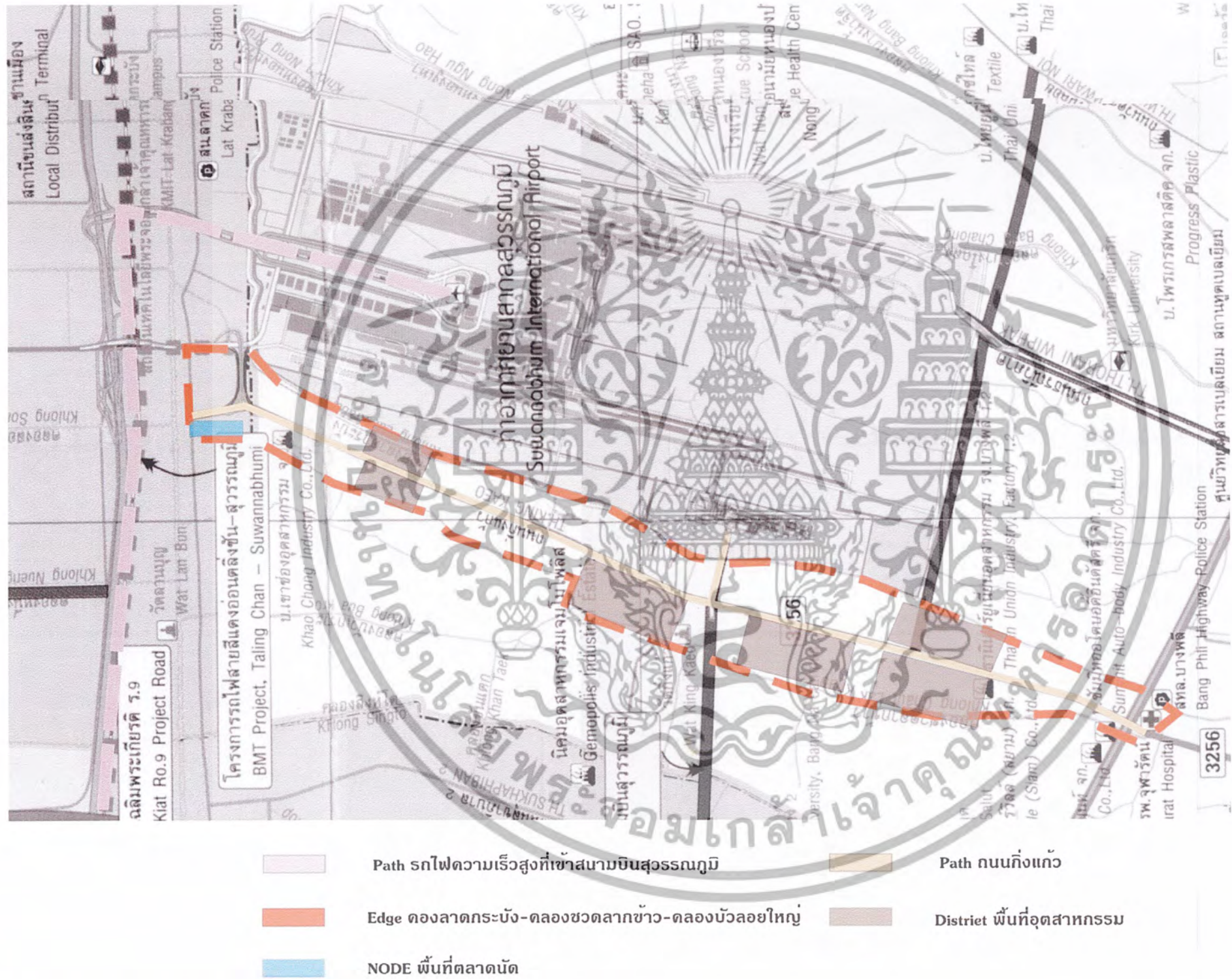
การศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของพื้นที่ที่ศึกษา เพื่อดูการศึกษาและวิเคราะห์การเชื่อมต่อกับจินตภาพในด้านต่างๆ เพื่อที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ที่ศึกษาให้เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ เนื่องจากจินตภาพเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่งผลไปถึงพฤติกรรมความประทับใจ ความสะดวกสบายแก่ผู้ที่มาใช้บริการ หรือเดินผ่านพื้นที่นั้นๆ

องค์ประกอบหลักที่ใช้ในการศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของชุมชนเมืองและพื้นที่ที่ศึกษา

1. เส้นทาง (Path) หมายถึง เส้นทางสัญจร โดยมีเส้นทางสัญจรทางบก ได้แก่ โดยมีถนนในพื้นที่ที่ศึกษาในตำบลราชาเทวะ มีถนนกึ่งแก้วเป็นโครงข่ายของการคมนาคมขนส่งหลักของพื้นที่ศึกษา และต่อไปจะมีการคมนาคมขนส่งอื่นๆ เข้ามาพัฒนาพื้นที่ที่ศึกษาอีกด้วย คือ รถไฟความเร็วสูงที่จะเข้าไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ

2. ขอบเขต (Edge) หมายถึง องค์ประกอบที่เป็นส่วนกำหนดขอบเขตของกิจกรรมและการใช้ที่ดินที่แตกต่างกัน ขอบเขตที่ชัดเจน ได้แก่ โดยพื้นที่ศึกษาในตำบลราชาเทวะ การเชื่อมต่อของบริเวณนี้คือ คลองลาดกระบังที่แบ่งกัน ระหว่างสนามบินกับพื้นที่พาณิชยกรรม(สีแดง) และพื้นที่คลองขวดลากข้าว-คลองบัวลอย ที่แบ่งกันพื้นที่ศึกษากับพื้นที่พาณิชยกรรม(สีแดง) อยู่ฝั่งตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.12 แสดงจินตภาพของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ย่าน (District) หมายถึง ลักษณะของกลุ่มอาคาร หรือกลุ่มของกิจกรรมที่มีการใช้สอย หรือการใช้ที่ดินลักษณะเดียวกัน ที่เห็นได้ชัดเจนคือ ย่านอุตสาหกรรม ของพื้นที่ศึกษาในตำบลราชาเทวะ เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้ย่านอุตสาหกรรมมีการรวมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน อยู่บริเวณ อบต.ราชาเทวะและพื้นที่ใกล้เคียง เพราะเคยเป็น ย่าน อุตสาหกรรม(สีม่วง)

4. ศูนย์รวมกิจกรรม (Node) หมายถึง บริเวณที่มีกิจกรรมหนาแน่น หรือมีผู้คนรวมตัวกันเป็นจำนวนมากภายในพื้นที่ ได้แก่ โดยพื้นที่ศึกษา เป็นตลาดนัดที่อยู่ ตรงบริเวณบนถนนกิ่งแก้ว ตรงหัวมุมถนนอ่อนนุช-ประเวศ

5. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) หมายถึง จุดหมายตาในพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไกล มีความเด่นชัดเป็นพิเศษ สามารถใช้เป็นเครื่องมือที่ช่วยในการอ้างอิง บอกทิศทางสำหรับพื้นที่นั้นๆ Landmark ในตำบลราชาเทวะ ไม่มีจุดหมายตาในพื้นที่

6. ประตู (Gate Way) หมายถึง ประตูทางเข้าของพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประตูทางเข้าของพื้นที่ที่อยู่บริเวณทางแยกของถนนที่เป็นทางเข้าของพื้นที่นั้นๆ ได้แก่ โดยพื้นที่ศึกษา เป็นบริเวณแยกกิ่งแก้ว ซึ่งเป็นทางเข้าหลักที่ผ่านพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์จินตภาพของชุมชนเมือง พอสามารถสรุปในส่วนพื้นที่ศึกษาได้คือ ในพื้นที่ศึกษามีย่าน (District) เป็นย่านอุตสาหกรรม นอกจากการใช้พื้นที่อุตสาหกรรมแล้ว มีการเปลี่ยนแปลงให้เป็นย่านพาณิชยกรรม(สีแดง) และพื้นที่ราชการเพื่อรองรับพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ ในพื้นที่ศึกษาไม่มี ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ดังนั้นควรจะมีการสร้าง Landmark ในพื้นที่เพื่อให้เกิดจุดนำสายตา ในพื้นที่ศึกษามีเส้นทาง (Path) หลักที่สำคัญคือ ถนนกิ่งแก้ว และควรมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกับสนามบึงสุวรรณภูมิ ในพื้นที่ศึกษามีศูนย์รวมกิจกรรม (Node) ที่เป็นตลาดนัด แต่อาจจะมี Node ที่เห็นชัดมากกว่านี้ ในพื้นที่ศึกษามีประตู (Gate Way) ที่แยกกิ่งแก้ว แต่ยังไม่เป็นที่เด่นชัดมากนัก และยังไม่เป็นที่รู้จักมาก

#### 4.6 การวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการพัฒนา

การพัฒนาและปรับปรุงชุมชนต้องมีการศึกษา และวิเคราะห์เพื่อหาพื้นที่ที่มีศักยภาพ และเหมาะสมต่อการพัฒนา โดยมีปัจจัยต่างๆ เพื่อเป็นการรองรับพาณิชยกรรมที่จะเกิดขึ้น ที่มีความสำคัญมากในชุมชน และมีแนวโน้มในการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตโดยการพัฒนาจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในชุมชน โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ที่เรียกว่า Potential Surface Analysis โดยใช้เป็นแนวทางเพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในการรองรับกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน และศึกษาในด้านทำเลที่ตั้งของกิจกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประสิทธิภาพ โดยมีกำหนดปัจจัยต่างๆ เพื่อเป็นการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีขั้นตอนการดำเนินการวิเคราะห์ดังนี้

- 1) กำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายต่างๆ ในการวิเคราะห์
- 2) กำหนดปัจจัยต่างๆ และค่าน้ำหนักของปัจจัย
- 3) กำหนดตัวชี้และเกณฑ์ในการวัด
- 4) กำหนดขอบเขตและหน่วยของพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาระบบตาราง
- 5) กำหนดค่าคะแนนของศักยภาพในระดับต่างๆ
- 6) รวบรวมคะแนนและแสดงผลการวิเคราะห์

ขั้นตอนการวิเคราะห์มีรายละเอียดดังนี้

#### 4.6.1 การกำหนดความมุ่งหมายในการวิเคราะห์

เป็นการวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการปรับปรุงพื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย เพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านพาณิชยกรรม และพื้นที่ใกล้เคียง โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรม ซึ่งพื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ทางด้านอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม โดยมีแนวทางการพัฒนาทางด้านพาณิชยกรรมต่อไป จึงได้มีการวิเคราะห์เพื่อหาพื้นที่มีศักยภาพโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความพร้อมของพื้นที่ภายในบริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย

##### 4.6.2.1 การกำหนดปัจจัยต่างๆ

ปัจจัยต่างๆ หมายถึงสาเหตุที่เป็นตัวกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภท โดยมีผลต่อการกำหนดความเหมาะสมที่ตั้งในระดับต่างๆ และมีการกำหนดจุดมุ่งหมายในการวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย ให้มีบทบาทและสามารถรองรับการขยายตัวทางด้านพาณิชยกรรม โดยไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน ดังนั้นปัจจัยจึงเป็นตัวกำหนดความพร้อมของพื้นที่ โดยมีปัจจัยหลักคือ ทางด้านกายภาพเป็นความเหมาะสมทางด้านต่างๆ ของพื้นที่ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยทางด้านสังคม ซึ่งปัจจัยในทุกด้านจะส่งผลส่งเสริมให้การพัฒนาพื้นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

##### 4.6.2.2 การกำหนดค่าน้ำหนักของปัจจัย

ค่าน้ำหนักของปัจจัย (Weighting of factors) หมายถึงสิ่งที่อธิบายถึงค่าความสำคัญของปัจจัยต่างๆ เพื่อรวบรวมเป็นค่าคะแนนของศักยภาพพื้นที่ โดยแสดงค่าลักษณะของปัจจัยออกมาเป็นตัวเลข (โดยกำหนดให้มีค่าประมาณ 2 – 3 เท่า ตามลักษณะศักยภาพของพื้นที่ในระดับต่างๆ คือ ศักยภาพสูง, ศักยภาพปานกลาง, ศักยภาพต่ำ )

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยที่มีค่าน้ำหนักสูงสุด คือ ปัจจัยทางด้านกายภาพ มีค่าน้ำหนัก 3 เท่า ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีค่าน้ำหนัก 1 เท่า และปัจจัยทางด้านสังคมมีค่าน้ำหนัก 1 เท่า โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของแต่ละปัจจัย ซึ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงจะให้ค่าคะแนนมาก พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำจะให้ค่าคะแนนน้อย ส่วนพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมในการพัฒนาจะไม่ได้คะแนน

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าลักษณะและค่าน้ำหนักของปัจจัย<sup>25</sup>

ลักษณะของปัจจัย	ปัจจัย	ค่าน้ำหนัก
ด้านกายภาพ	1. ระบบการเข้าถึง	3
	2. ลักษณะความหนาแน่น	2
	3. พื้นที่น่าท่วม	2
	4. ข้อกำหนดของพื้นที่	1
	5. มุมมองที่สวยงาม	1
เศรษฐกิจ	6. แหล่งงาน	1
	7. ราคาที่ดิน	1
สังคม	8. พื้นที่น่าทนการ	1
	9. สถาบันการศึกษา	1
	10. สถานีตำรวจ	1

#### 4.6.3 การกำหนดตัวชี้และเกณฑ์ในการวัด

##### 4.6.3.1 ระบบการเข้าถึง (ACCESSIBILITY)

ระบบการเข้าถึง มีความสำคัญต่อการปรับปรุงพื้นที่ เพื่อเป็นการหาศักยภาพของพื้นที่ศึกษา โดยมีเกณฑ์การพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสม ต้องมีความสะดวกสบายในการเดินทางทุกรูปแบบเพื่อเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งการพิจารณาความสะดวกความสบายได้เป็นอย่างดีโดยมีการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนและลำคลอง โดยพื้นที่รอบนอกจะมีความเหมาะสมในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากถนนสายหลัก โดยใช้การพิจารณาจากระยะห่างของการเดินทางจากภายในพื้นที่ศึกษาสู่ถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนสายย่อย จึงมีค่าคะแนนติดดังต่อไปนี้

<sup>25</sup> โครงการพัฒนาศูนย์พณิชยกรรมใหม่ ชุมชนเมืองนครสวรรค์ ปี 2533

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าคะแนนดิบของระบบการเข้าถึง<sup>26</sup>

ระยะห่างจากถนน ( เมตร )	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 3 )
ถนนสายหลัก	3	9
ถนนสายรอง	2	6
ถนนสายย่อย	1	3

## 4.6.3.2 ลักษณะความหนาแน่น ( DENSITY )

การพิจารณาบริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับย่านที่อาศัย คือ บริเวณที่อยู่อาศัยมีการจัดระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อพื้นที่ศึกษา และเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าเหมาะสมในการปรับปรุงและพัฒนาต่อไปในอนาคต

ดังนั้นในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษามีที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจะมีความเหมาะสมด้านการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ที่ชุมชนมีที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งศักยภาพในการพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่มีอาคารบ้านเรือนหนาแน่นน้อยมากกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมาก โดยแบ่งลักษณะของความหนาแน่นออกเป็น 4 ระดับมีค่าคะแนนดิบดังนี้

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าคะแนนดิบของระดับความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย<sup>27</sup>

ระดับความหนาแน่น ( ร้อยละ )	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 2 )
0 – 25	4	8
26 – 50	3	6
51 – 75	2	4
76 – 100	1	2

## 4.6.3.3 พื้นที่น้ำท่วมขัง ( FLOODING )

เป็นปัจจัยที่สำคัญโดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา คือ บริเวณที่มีพื้นที่ราบ ( Plan ) จะมีศักยภาพในการพัฒนาสูง ซึ่งพื้นที่ราบจะไม่มีปัญหาน้ำท่วมโดยมีความเหมาะสมในการพัฒนามากกว่าพื้นที่ลุ่มน้ำท่วมขัง จึงมีการกำหนดตัวชี้วัดจากลักษณะของบริเวณพื้นที่ออก เป็น 3 ระดับดังนี้

<sup>26</sup> มาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ

<sup>27</sup> สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ปี 2546

#### ตารางที่ 4.14 แสดงค่าคะแนนดิบของพื้นที่น้ำท่วมขัง<sup>28</sup>

ลักษณะของพื้นที่	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 2 )
พื้นที่น้ำท่วมขัง	1	2
พื้นที่ลุ่มน้ำเคยท่วมขัง	2	4
พื้นที่ราบน้ำท่วมไม่ถึง	3	6

#### 4.6.3.4 ข้อกำหนดของพื้นที่ ( ลักษณะความสูงของอาคาร )

ข้อกำหนดของพื้นที่ เป็นปัจจัยทางด้านกายภาพที่มีความสำคัญ เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย ให้มีความสูงได้ 12 เมตร, 18 เมตร และ 23 เมตร ตามลำดับจึงมีเกณฑ์ในการพิจารณาจากพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง จะมีการสร้างอาคารที่มีความสูงมากที่สุด

โดยใช้การพิจารณาจากข้อกำหนดของพื้นที่ และความสามารถในการเดินทางของคนและรถ จึงมีตัวกำหนดของพื้นที่ออกเป็น 3 ระดับ โดยให้ค่าคะแนนดิบดังนี้

#### ตารางที่ 4.15 แสดงค่าคะแนนดิบข้อกำหนดของพื้นที่<sup>29</sup>

ความลาดชันของพื้นที่	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
ความสูงไม่เกิน 23 เมตร	3	3
ความสูงไม่เกิน 18 เมตร	2	2
ความสูงไม่เกิน 12 เมตร	1	1

#### 4.6.3.5 มุมมองที่สวยงาม ( TAKE GOOD VIEW )

เกณฑ์ในการพิจารณาบริเวณพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับ การพัฒนาเป็นแหล่งพาณิชย์กรรม ซึ่งบริเวณดังกล่าวต้องมีศักยภาพที่สวยงาม โดยพื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย เป็นพื้นที่ด้านพาณิชย์กรรม เพื่อส่งเสริมให้เป็นแหล่งธุรกิจที่สำคัญตลอดไป และทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนาต่อไป

<sup>28</sup> สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ปี 2546

<sup>29</sup> ประกาศกระทรวงมหาดไทย ปี 2547 เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยมีการพิจารณาจากมุมมอง คือมุมมองจากถนนซึ่งจะเห็นลักษณะงานสถาปัตยกรรมที่เป็นรูปแบบอาคารสมัยใหม่ และทำหน้าที่เป็นย่านพาณิชย์กรรมหลัก โดยใช้มุมมองดังกล่าวเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาศักยภาพของพื้นที่ โดยแบ่งลักษณะของการให้ค่าคะแนนทางด้านมุมมองเป็น 3 ระดับ ซึ่งมีค่าคะแนนดังนี้

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าคะแนนของมุมมองที่สวองามของพื้นที่ศึกษา<sup>30</sup>

ระดับของมุมมอง	ค่าคะแนน	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
พื้นที่ที่มีมุมมองดี	3	3
พื้นที่ที่มีมุมมองปานกลาง	2	2
มุมมองไม่ดี	1	1

#### 4.6.3.6 แหล่งงาน ( INTERNAL JOB )

แหล่งงานเป็นปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยการพิจารณาจากบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานได้อย่างรวดเร็วจะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ที่ใช้เวลานานในการเข้าถึงแหล่งงานของพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดตัวชี้วัดจากระยะเวลาในการเดินทางเข้าถึงแหล่งงาน แบ่งเป็นระยะเวลาและค่าคะแนนดังนี้

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าคะแนนแหล่งงานของชุมชน<sup>31</sup>

ระยะเวลา ( นาที )	ค่าคะแนน	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
ระยะเวลาในการเดินทาง 0 - 10	3	3
ระยะเวลาในการเดินทาง 10 - 20	2	2
ระยะเวลาในการเดินทาง 20 - 30	1	1

#### 4.6.3.7 ราคาที่ดิน ( Land Cost )

บริเวณที่ดินที่มีราคาสูงจะทำให้การพัฒนา และการลงทุนได้ยากกว่าบริเวณที่ดินที่มีราคาต่ำ ซึ่งเป็นปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจที่สำคัญในการวิเคราะห์ โดยการกำหนดตัวชี้วัดจากราคาที่ดินของกรรมที่ดินแบ่งเป็นช่วงราคาและค่าคะแนนดังนี้

<sup>30</sup> จากการสำรวจของความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่

<sup>31</sup> การสัมภาษณ์และกาววิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารของกรมการผังเมืองและกรมการโยธาธิการและผังเมืองเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าคะแนนดิบของราคาที่ดิน<sup>32</sup>

ราคาที่ดิน ( บาทต่อไร่ )	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
300-10,000	4	4
2,500-20,000	3	3
7,000-45,000	2	2
15,000-80,000	1	1

## 4.6.3.8 พื้นที่นันทนาการ ( RECREATION AREA )

พื้นที่นันทนาการ เป็นปัจจัยทางด้านสังคมที่สำคัญ ซึ่งบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่นันทนาการ จะมีความพร้อมและมีศักยภาพในการพัฒนาสูงกว่า พื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่นันทนาการ โดยใช้การพิจารณาจากระยะทางของการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งลักษณะเกณฑ์ในการพิจารณาเป็น 3 ระดับมีค่าคะแนนดิบดังนี้

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าคะแนนดิบของพื้นที่นันทนาการ<sup>33</sup>

พื้นที่นันทนาการ	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 0-1.5 กม.	3	3
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 1.5-3 กม.	2	2
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 3 กม. ขึ้นไป	1	1

## 4.6.3.9 สถาบันการศึกษา ( EDUCATION )

สถาบันการศึกษา เป็นปัจจัยทางด้านสังคมที่สำคัญ ซึ่งบริเวณที่อยู่ใกล้สถาบันการศึกษา จะมีความพร้อมและมีศักยภาพในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากสถาบันการศึกษา โดยใช้การพิจารณาจากระยะทางของการเดินทางของนักเรียนระดับอนุบาล , ประถมศึกษาภายในพื้นที่ชุมชน โดยแบ่งลักษณะเกณฑ์ในการพิจารณาเป็น 3 ระดับมีค่าคะแนนดิบดังนี้

32 สรุปบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน เพื่อใช้ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปี 2547-2550

จังหวัด สมุทรปราการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารราชการ และการตีพิมพ์งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าคะแนนดิบของสถาบันการศึกษา<sup>34</sup>

โรงเรียนอนุบาล และประถมศึกษา	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
ภายในรัศมี 500 เมตร	3	3
ภายในรัศมี 1,000 เมตร	2	2
ภายในรัศมีเกิน 1,000 เมตร	1	1

#### 4.6.3.10 สถานีตำรวจ ( POLICE STATION)

สถานีตำรวจ เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ทางด้านสังคมอีกด้านที่สำคัญ โดยทำหน้าที่ให้การบริการดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินให้แก่กักท่องเที่ยว และประชาชนในพื้นที่ ซึ่งใช้เกณฑ์พิจารณาจากบริเวณพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีตำรวจโดยมีระยะทางที่สั้นในการเดินทางจากสถานีตำรวจไปยังจุดเกิดเหตุ จะเป็นบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากสถานีตำรวจ จึงพิจารณาจากระยะห่างจากสถานีตำรวจถึงจุดที่เกิดเหตุเป็น 3 ระดับ จึงมีค่าคะแนนดิบดังนี้

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าคะแนนดิบของสถานีตำรวจ<sup>35</sup>

สถานีตำรวจ	ค่าคะแนนดิบ	คะแนนจริง ( คูณ 1 )
ระยะห่าง 0 - 1 กม.	3	3
ระยะห่าง 1 - 3 กม.	2	2
ระยะห่าง 3 กม. ขึ้นไป	1	1

#### 4.6.4 การกำหนดขอบเขตและหน่วยพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา

##### 4.6.4.1 แนวความคิด

จากการศึกษาปัญหา ข้อจำกัด ศักยภาพ และบทบาทของพื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย โดยใช้เส้นแบ่งขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ตามคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัว เพื่อทำการวิเคราะห์หาศักยภาพของพื้นที่

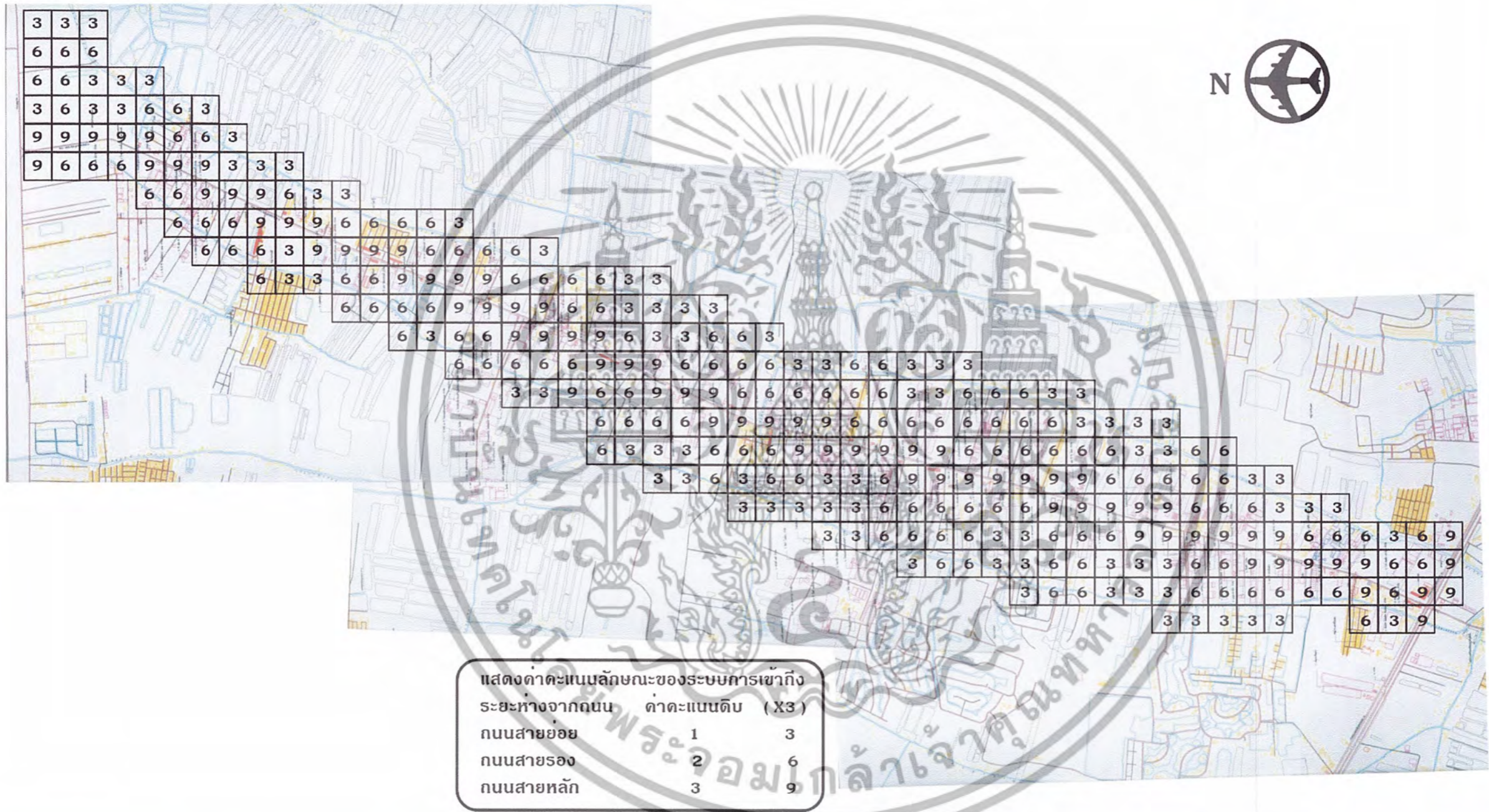
##### 4.6.4.2 ขอบเขตของหน่วยพื้นที่

พื้นที่บริเวณคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอย กำหนด

<sup>34</sup> กระทรวงศึกษาธิการ ปี 2546

<sup>35</sup> การสำรวจ และการสัมภาษณ์

**ลักษณะของระบบการเข้าถึง ( ACCESSIBILITY )**



การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

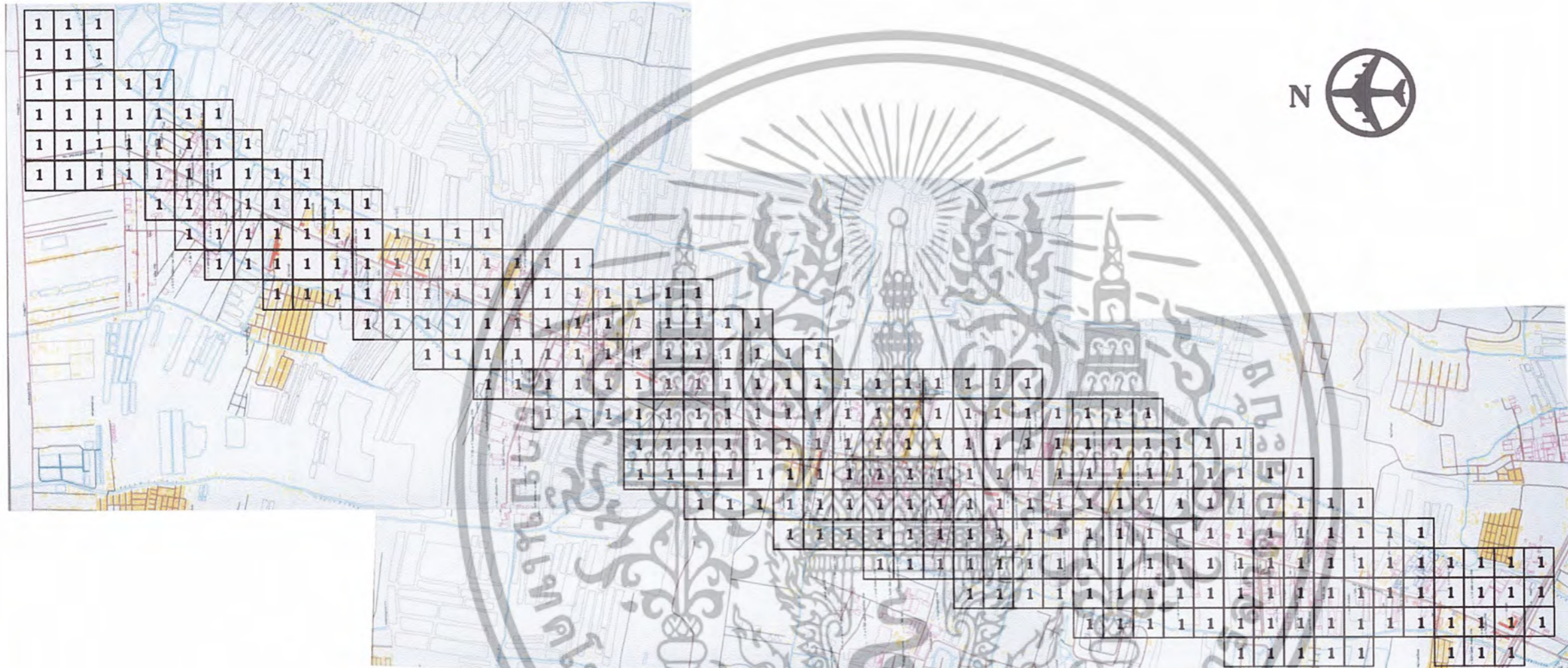
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ วิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เรวีวิริยกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะของระบบการเข้าถึง ( ACCESSIBILITY )

ภาพที่ 4.13 แสดงลักษณะของระบบการเข้าถึง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของพื้นที่นันทนาการ ( RECREATION AREA )**



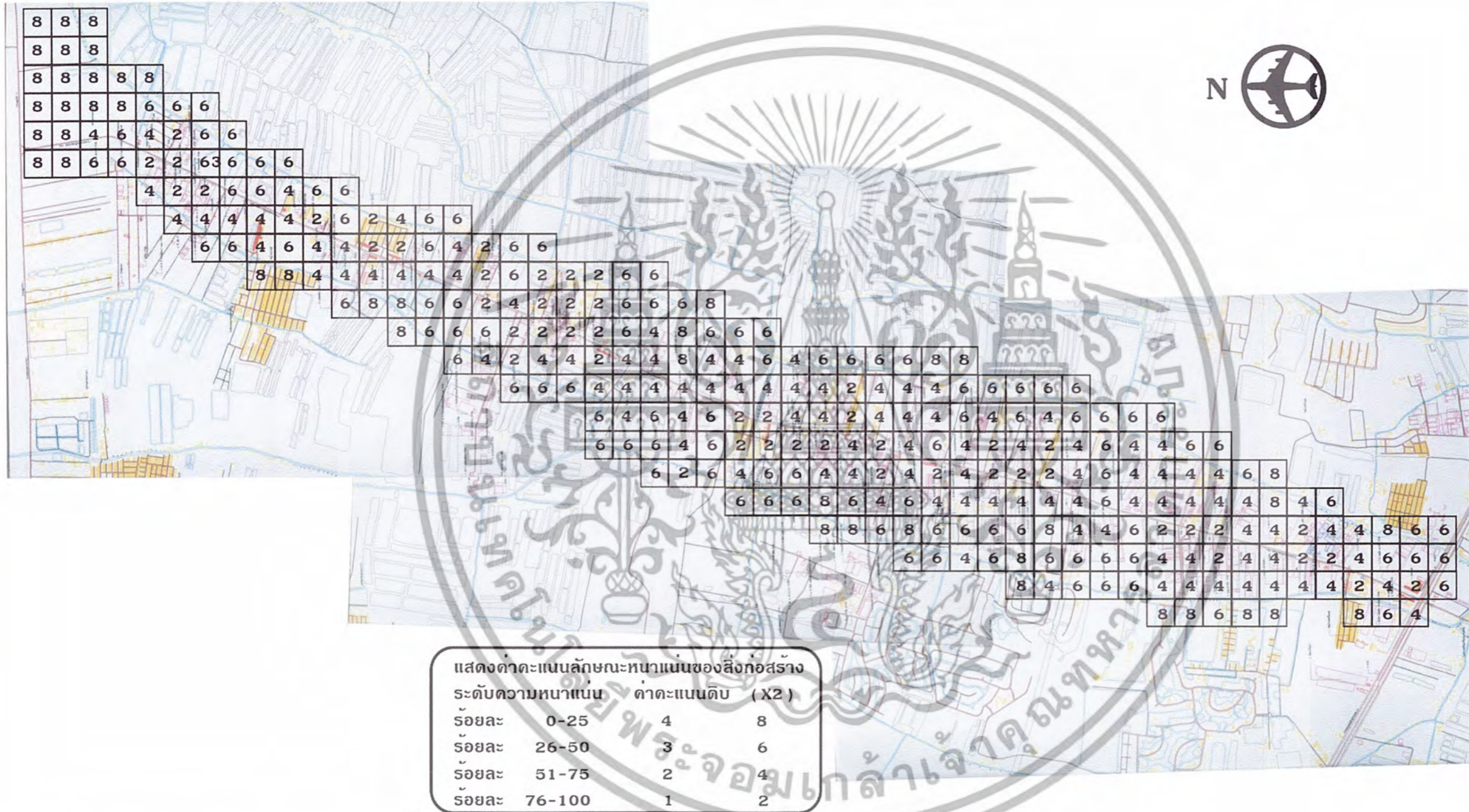
แสดงค่าคะแนนของพื้นที่นันทนาการของพื้นที่ศึกษา		
พื้นที่นันทนาการ	ค่าคะแนนดิบ (X1)	
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 0-1.5 กม.	3	3
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 1.5-3 กม.	2	2
ระยะห่างจากพื้นที่นันทนาการ 3 กม.ขึ้นไป	1	1

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ ถนนศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา วิศวกรรม	อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี นักศึกษ นาย สุรเชษฐ เรวีวิญกุล	แบบแสดง: ลักษณะของพื้นที่นันทนาการ ( RECREATION AREA )
--	--	---

ภาพที่ 4.14 แสดงลักษณะของพื้นที่นันทนาการ  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้าง ( DENSITY )**



การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

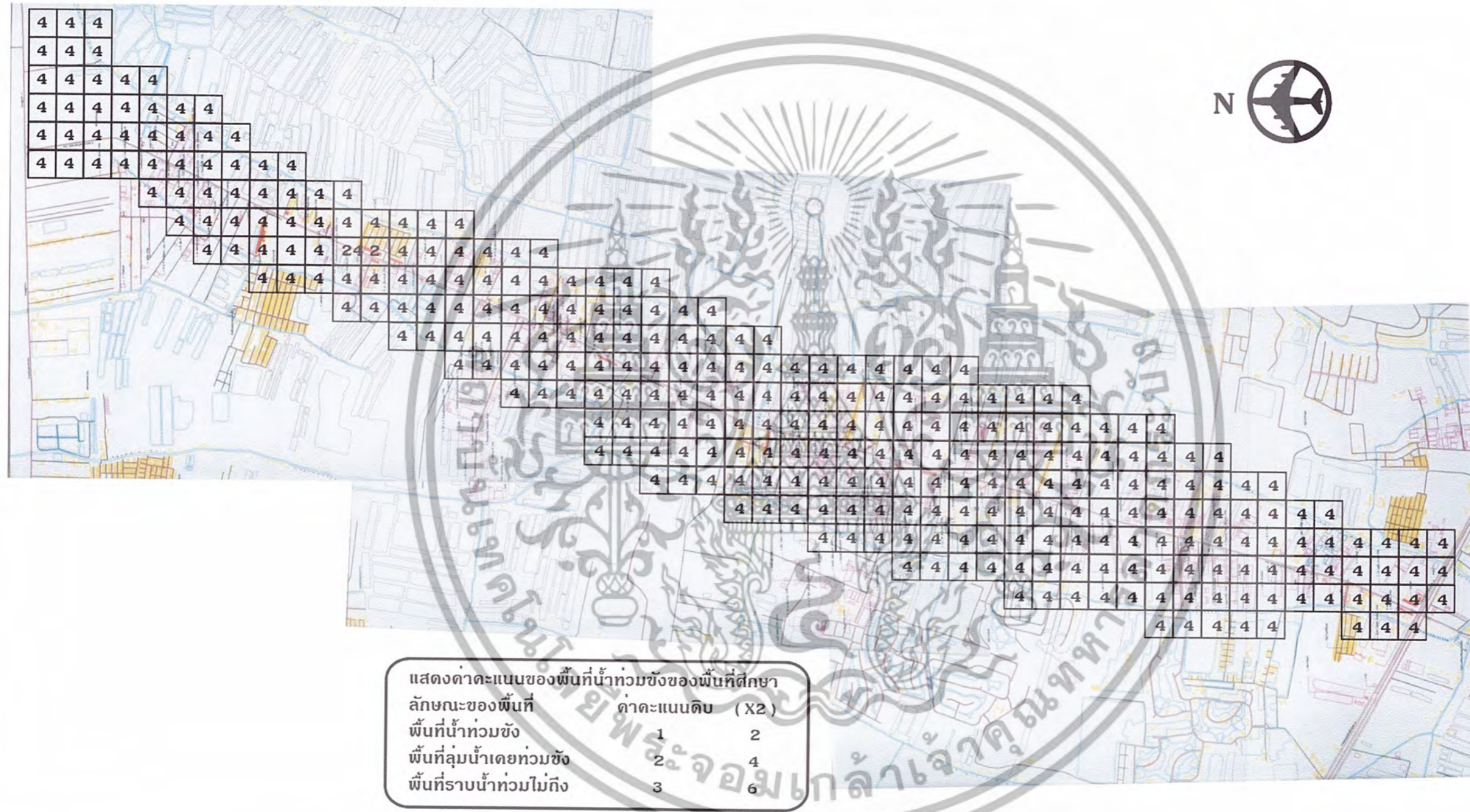
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ วิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบนจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เรวีวิญกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้าง ( DENSITY )

ภาพที่ 4.15 แสดงลักษณะความหนาแน่นของสิ่งก่อสร้าง  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของพื้นที่น้ำท่วมขัง ( FLOODING )**



การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

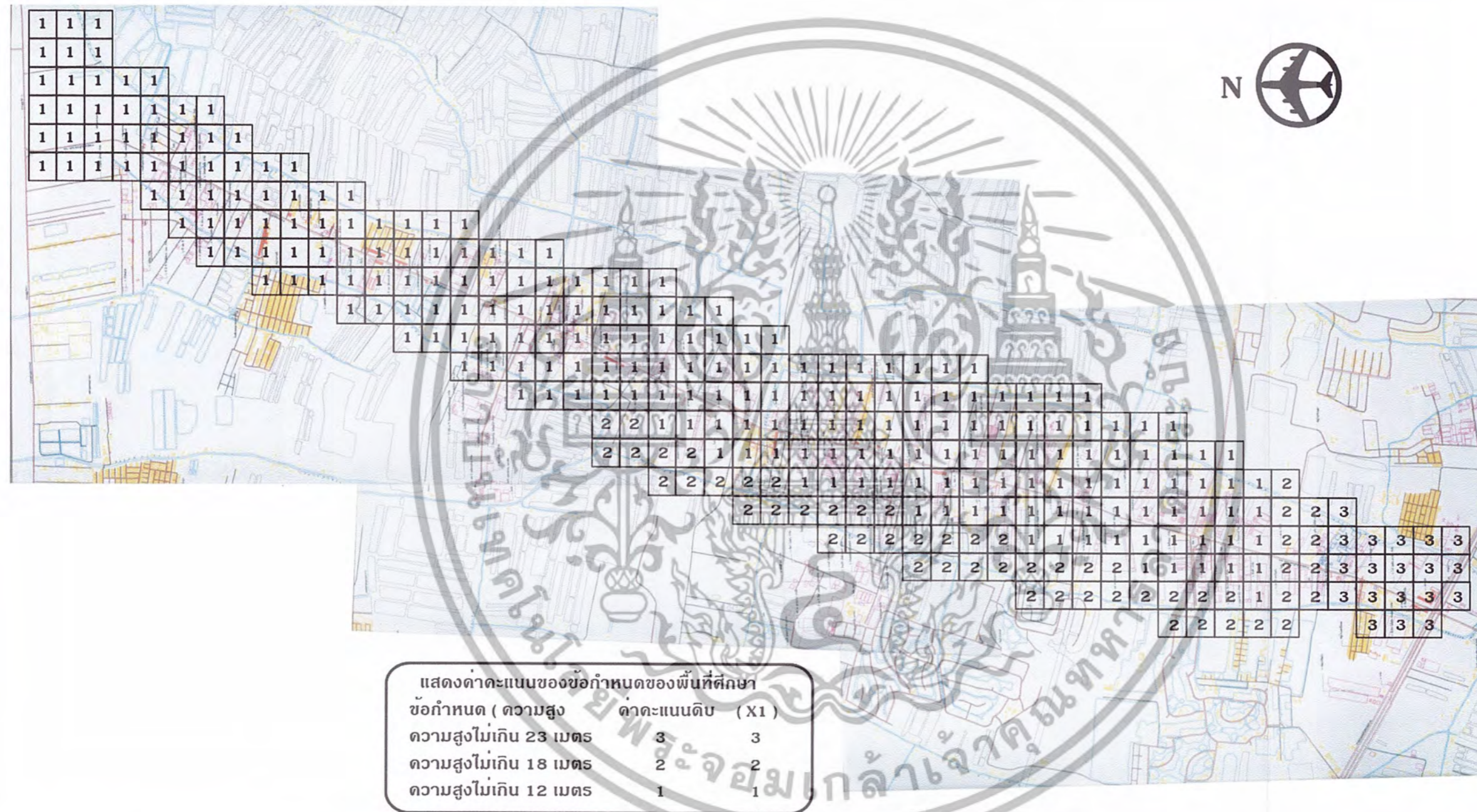
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา วิศวกรรมโยธา

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษ นาย สุรเชษฐ เรวีวิริยกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะของพื้นที่น้ำท่วมขัง ( FLOODING )

ภาพที่ 4.16 แสดงลักษณะของพื้นที่น้ำท่วมขัง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของข้อกำหนดของพื้นที่ ( ลักษณะความสูงของอาคาร )**

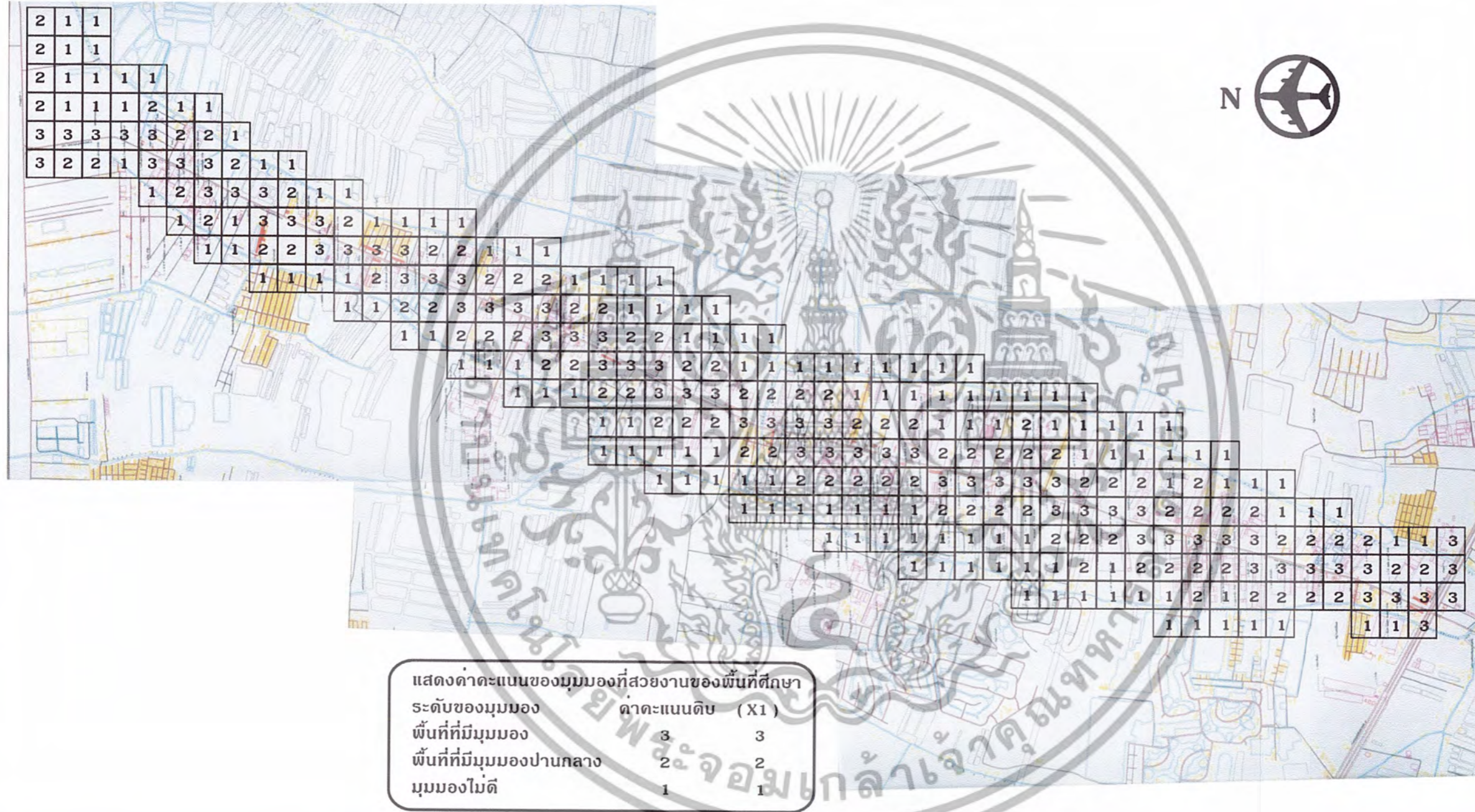


การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง - คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง      อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบนจวรรณ อุบลศรี  
 คณะ วิศวกรรมศาสตร์      ภาควิชา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต      นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เจริญวิญกุล      แบบแสดง: ลักษณะของข้อกำหนดของพื้นที่ ( ลักษณะความสูงของอาคาร )

ภาพที่ 4.17 แสดงลักษณะของข้อกำหนดของพื้นที่ ( ลักษณะความสูงของอาคาร ) สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของมุมมองที่สวยงาม ( TAKE GOOD VIEW )**

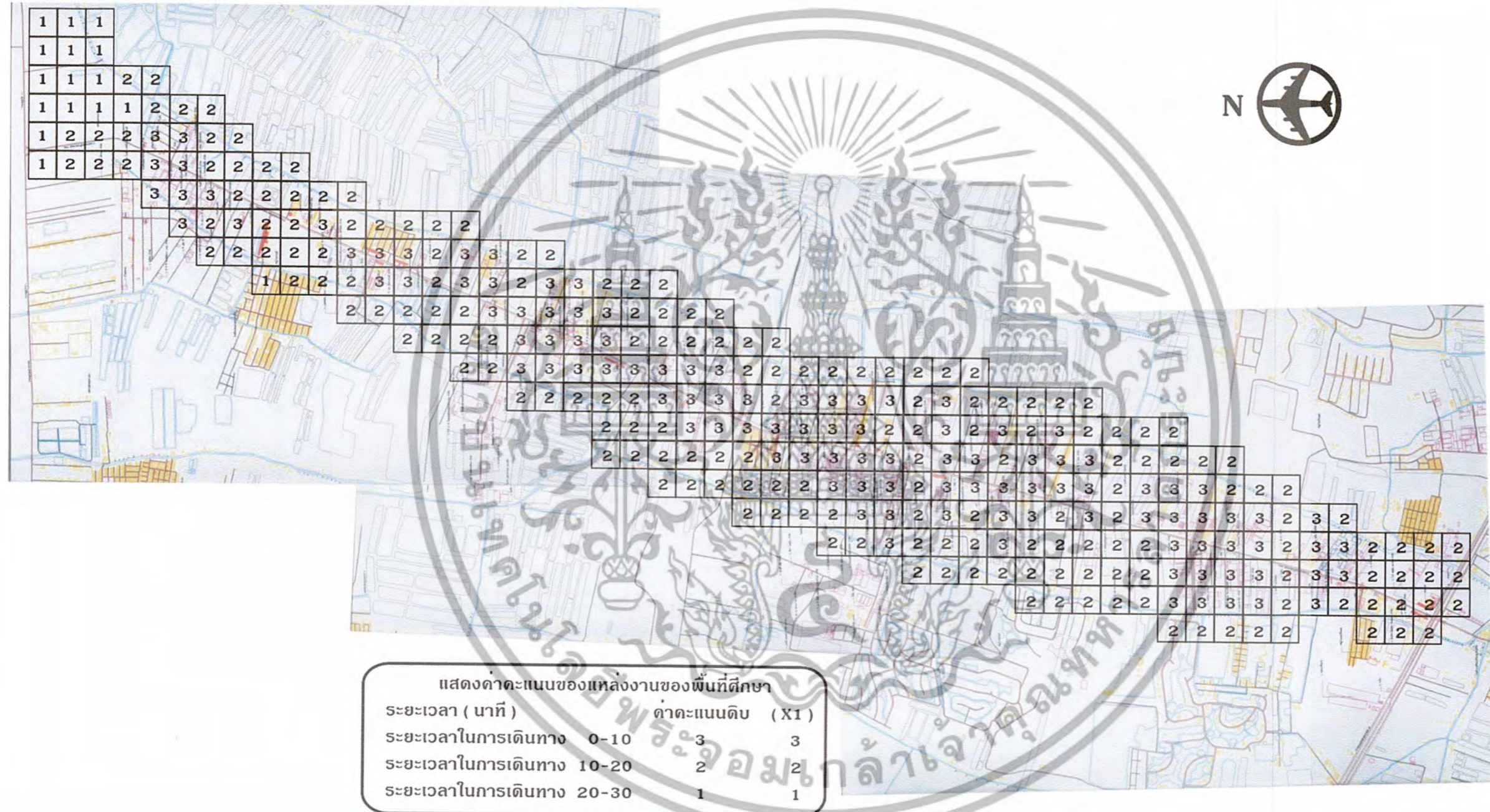


การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง - คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะ วิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม	อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลตรี นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เร้าวิริยกุล	แบบแสดง: ลักษณะของมุมมองที่สวยงาม ( TAKE GOOD VIEW )
--	---	---

ภาพที่ 4.18 แสดงลักษณะของมุมมองที่สวยงาม  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของแหล่งงานของชุมชน ( INTERNAL JOB )**



แสดงค่าคะแนนของแหล่งงานของพื้นที่ศึกษา		
ระยะเวลา ( นาที )	ค่าคะแนนดิบ ( X1 )	
ระยะเวลาในการเดินทาง 0-10	3	3
ระยะเวลาในการเดินทาง 10-20	2	2
ระยะเวลาในการเดินทาง 20-30	1	1

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

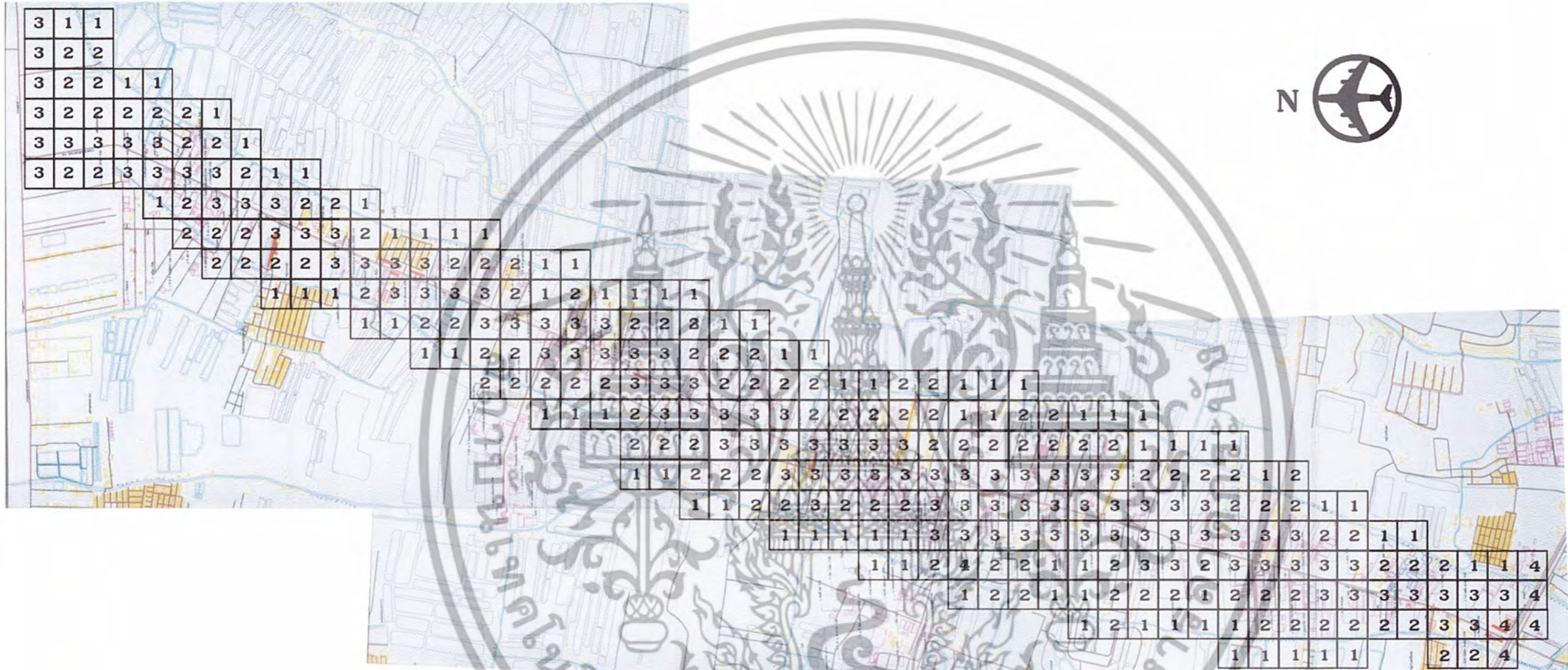
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา วิศวกรรมศาสตร์สถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษ นาย สุรเชษฐ เรวีวิทยกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะของแหล่งงานของชุมชน ( INTERNAL JOB )

ภาพที่ 4.19 แสดงลักษณะแหล่งงานของชุมชน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของราคาที่ดิน ( LAND COST )**



แสดงค่าคะแนนลักษณะของราคาที่ดิน		
ราคาที่ดิน (บาท/ตร.วา)	ค่าคะแนนดิบ	(X1)
300-10,000	4	4
2,500-20,000	3	3
7,000-45,000	2	2
15,000-80,000	1	1

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ ภูมิศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

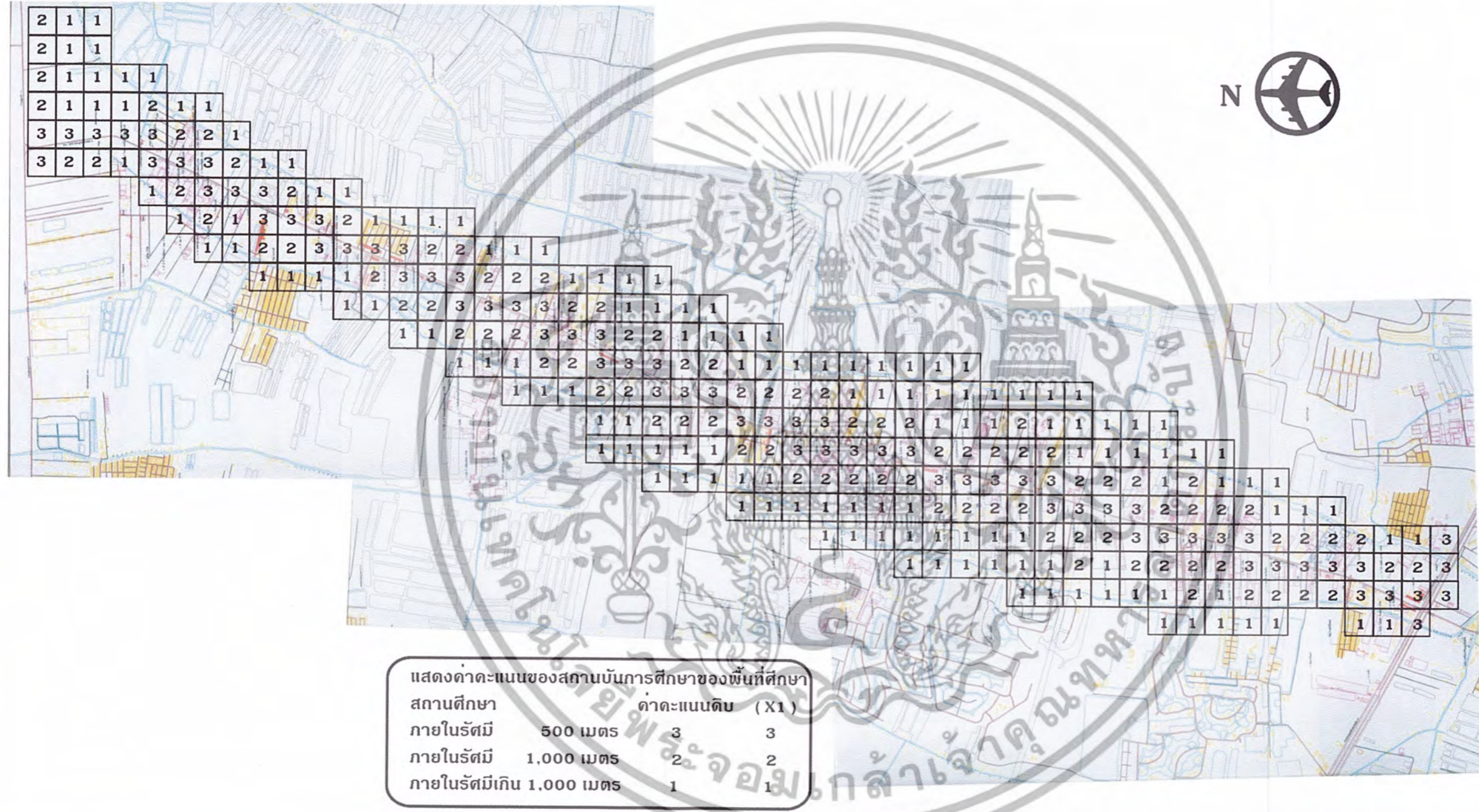
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
 คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา ภาควิชา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต  
 อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบนจวรรณ อุบลศรี  
 นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เราวีริยกุล

แบบแสดง:  
 ลักษณะของราคาที่ดิน ( LAND COST )

ภาพที่ 4.20 แสดงของราคาที่ดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของสถาบันการศึกษา ( EDUCATION )**



สถานศึกษา	ค่าคะแนนดิบ	(X1)
ภายในรัศมี 500 เมตร	3	3
ภายในรัศมี 1,000 เมตร	2	2
ภายในรัศมีเกิน 1,000 เมตร	1	1

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

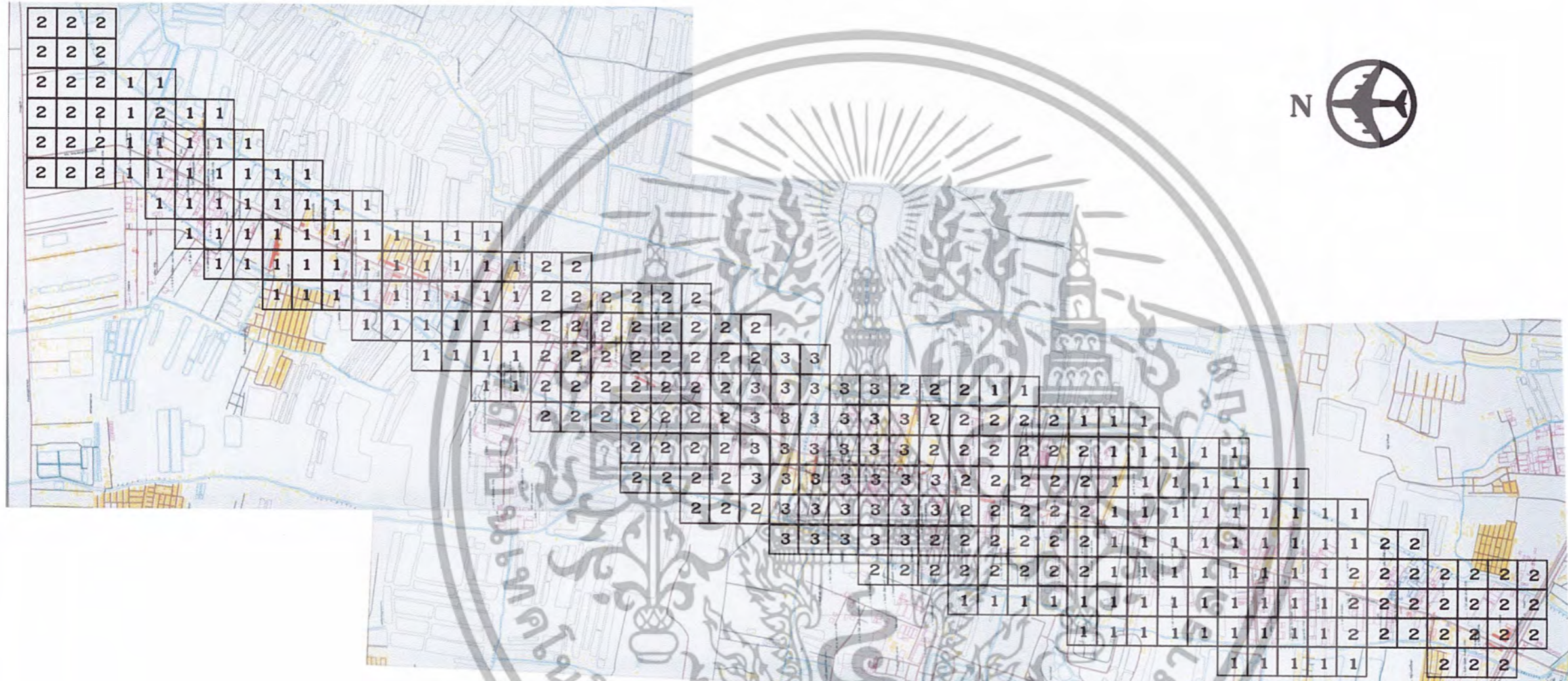
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เร้าวิริยกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะของสถาบันการศึกษา ( EDUCATION )

ภาพที่ 4.21 แสดงลักษณะของสถาบันการศึกษา  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ลักษณะของสถานีตำรวจ ( POLICE STATION )**



แสดงค่าคะแนนของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษา		
สถานีตำรวจ	ค่าคะแนนดิบ (X1)	
ระยะห่าง 0-1 กม.	3	3
ระยะห่าง 1-3 กม.	2	2
ระยะห่าง 3 กม. ขึ้นไป	1	1

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

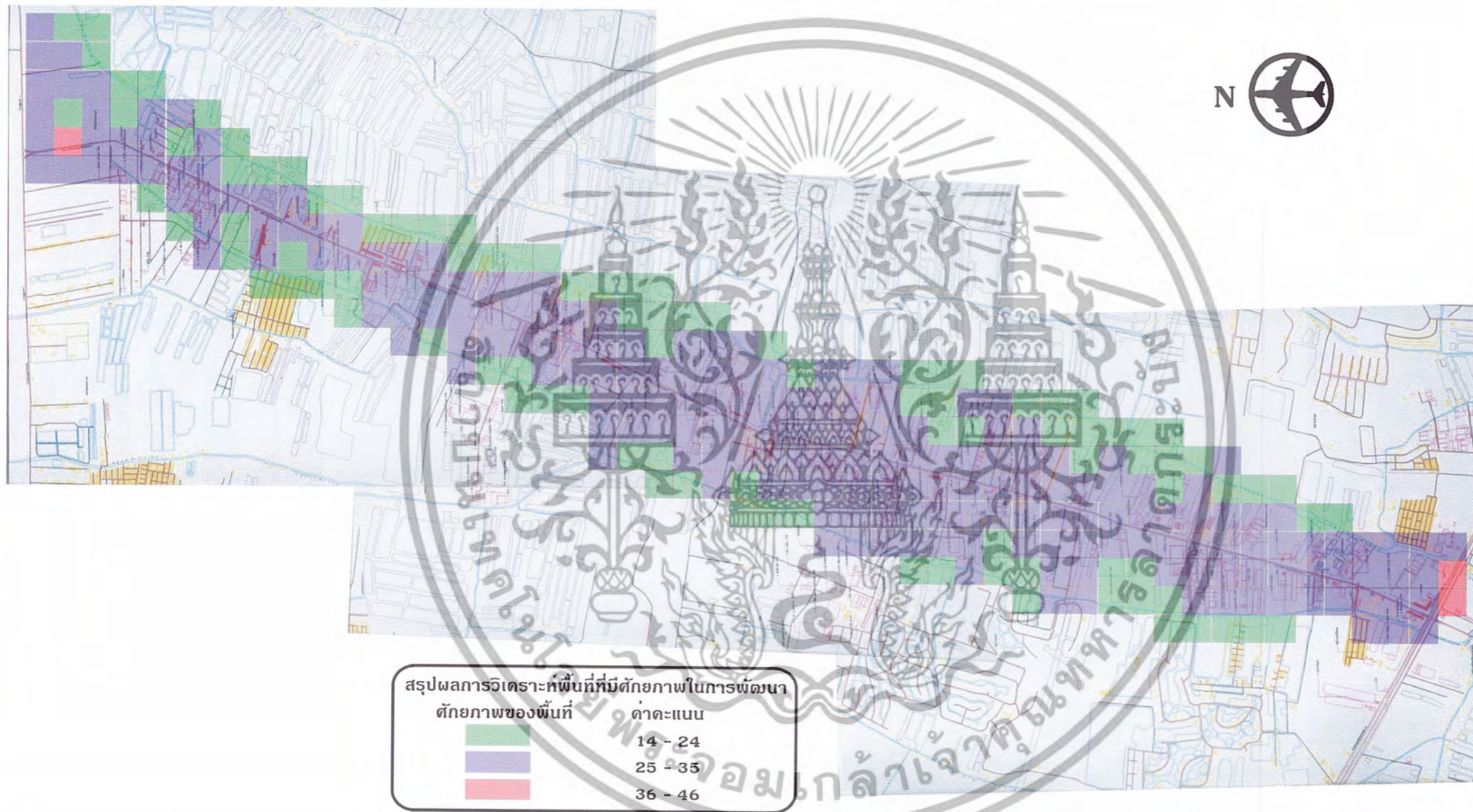
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ ตรีศาสตรอุตสาหกรรม ภาควิชา ตรีศาสตรสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เราวีริยกุล

แบบแสดง:  
ลักษณะของสถานีตำรวจ ( POLICE STATION )

ภาพที่ 4.22 แสดงลักษณะของสถานีตำรวจ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**สรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา**



การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย		
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะ วิศวกรรมศาสตร์ สาขา ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม	อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี นักศึกษา นาย สุรเชษฐ เชาว์วิริยกุล	แบบแสดง: สรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา

ภาพที่ 4.23 แสดงสรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขอบเขตการศึกษาจากขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ตามคลองลาดกระบัง และคลองชวดลากข้าว-คลองบัว โดยทำการวิเคราะห์พื้นที่ในระบบตารางแบ่งออกเป็นพื้นที่ย่อยรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมีช่องละ 100 x 100 เมตร โดยพื้นที่แต่ละช่องมีพื้นที่ประมาณ 6.25 ไร่

#### 4.6.5 การรวบรวมคะแนนและการจัดลำดับความเหมาะสมของพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ โดยใช้ค่าคะแนนจริง (โดยใช้ค่าคะแนนคูณกับค่าน้ำหนัก) ลงในแผนที่แต่ละปัจจัย ซึ่งจะมีค่าคะแนนของแต่ละพื้นที่ โดยการวิเคราะห์ปัจจัยทั้งหมด 10 ปัจจัย จึงนำเอาค่าคะแนนที่ได้มาสรุปผลเป็นค่าคะแนนรวมทั้งหมดของพื้นที่ศึกษา ซึ่งผลการรวมคะแนนสรุปได้ว่าช่องตารางที่ได้คะแนนสูงสุดเท่ากับ 45 คะแนน และช่องตารางที่มีค่าคะแนนต่ำสุดมีค่าเท่ากับ 14 คะแนน โดยมีผลต่างของคะแนนต่ำสุดและสูงสุดเท่ากับ 31 คะแนน

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งระดับความเหมาะสมของศักยภาพของพื้นที่ได้ 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ของผลต่างของค่าคะแนนสูงสุดและค่าคะแนนต่ำสุดหารด้วยจำนวนระดับชั้น จะได้ความแตกต่างระดับชั้นเท่ากับ 11 คะแนน

#### 4.6.6 สรุปผลการวิเคราะห์

- 1) พื้นที่ศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำ (ค่าคะแนน 14 – 24)
- 2) พื้นที่ศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง (ค่าคะแนน 25 – 35)
- 3) พื้นที่ศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง (ค่าคะแนน 36 – 46)

พื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำคิดเป็นร้อยละ 15.96 คิดเป็นพื้นที่ 1,014.3 ไร่ หรือ 1,622,880 ตร.ม. จึงควรมีการพัฒนาถนนให้เข้าถึงของพื้นที่ ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ด้านการใช้พื้นที่ดิน ด้านการพัฒนาของที่ดินที่น้ำท่วมถึง ด้านพื้นที่สีเขียว พื้นที่ที่มีศักยภาพปานกลางคิดเป็นร้อยละ 83.55 คิดเป็นพื้นที่ 5,310.9 ไร่ หรือ 8,497,440 ตร.ม. จึงควรมีการพัฒนา ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ด้านการของที่ดินที่น้ำท่วมถึง ด้านพื้นที่สีเขียว พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงคิดเป็น ร้อยละ 0.49 คิดเป็นพื้นที่ 31.05 ไร่ หรือ 49,680 ตร.ม. จึงควรมีการพัฒนา ด้านการพัฒนาของที่ดินที่น้ำท่วมถึง ด้านพื้นที่สีเขียว

ดังนั้นจากการศึกษาวิเคราะห์หาศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา รวมทั้งแนวในการพัฒนาพื้นที่ที่มีความพร้อม โดยอาศัยปัจจัยต่างๆ ในการวิเคราะห์ เพื่อสรุปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาในด้านต่างๆ ของพื้นที่ศึกษา จากการวิเคราะห์ข้อมูล บริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง คือบริเวณถนน บางนา – ตราด ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคารมาก การพัฒนาต้องใช้งบลงทุนสูง ส่วนบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง จะอยู่บริเวณซึ่งมีอาคารเดิมอยู่แล้วและเป็นบริเวณริม ถนนสายหลักทั่วไป ซึ่งโอกาสในการพัฒนามีมาก เพราะยังมีพื้นที่บางแห่งมีความเบาบางจนถึงที่โล่งว่าง สำหรับพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำจะอยู่ในบริเวณ ที่ห่างจากริมถนนสาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลักของพื้นที่ศึกษา ซึ่งไม่มีระบบคมนาคม ในพื้นที่บริเวณนี้โอกาสในการพัฒนาค่อนข้างน้อย เพราะการลงทุนสูง ซึ่งจะได้นำผลการวิเคราะห์นี้ไปเพื่อพิจารณาเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ทำให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน โดยการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การกำหนดกิจกรรมในพื้นที่ชุมชน การปรับปรุงและพัฒนาชุมชนตามขั้นตอนและการออกแบบวางผังพัฒนาชุมชน

จากเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม<sup>36</sup> การใช้พื้นที่พาณิชยกรรม(สีแดง)ทั้งหมดมีพื้นที่ที่เหมาะสม แต่การศึกษาของโครงการนี้มีการศึกษา ระหว่าง คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าว-คลองบัวลอยใหญ่

จากสถิติผู้ที่เข้ามาในประเทศไทยได้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา จะมีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษา ประมาณ 3,939,750 คน จากมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม ประมาณ 1 ไร่ ต่อ 1,000 คน จากการคำนวณพื้นที่ได้ประมาณ 3,939.75 ไร่ จากพื้นที่ที่ศึกษามีพื้นที่ทั้งหมด 6,356.25 ไร่

จากการที่มีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ที่ศึกษามากการรองรับไม่เพียงพอ เพราะว่าการเข้าพักต่อจำนวนนักท่องเที่ยว 1 คนจะมาเข้าพักในประเทศไทยประมาณ 7.93<sup>37</sup> คืนต่อการเข้ามาท่องเที่ยว 1 ครั้ง การรองรับของโรงแรมที่มีอยู่ในสนามบินสุวรรณภูมิมีประมาณ 600 ห้อง และโรงแรมที่มีอยู่ในถนน กิงแก้วมีอยู่ 1 โรงแรม ได้แก่ โรงแรมแกรนด์อินคาไฮเต็ลมีประมาณ 108 ห้อง แต่จากการคำนวณผู้ที่มาใช้พื้นที่ที่ศึกษาประมาณ 3,939,750 คน จะต้องมีห้องประมาณ 85,595 ห้องของพื้นที่ทั้งหมด แต่จากพื้นที่มีโรงแรมอยู่ 2 โรงแรม มีห้องทั้งหมดประมาณ 708 ห้อง ก็ยังเหลือส่วนที่ขาดประมาณ 84,887 ห้อง จะมีการสร้างโรงแรมเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อการเข้าพักของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่

จากการที่มีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ที่ศึกษามีประมาณ 3,939,750 คน เกณฑ์การพิจารณาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการสาธารณสุข ของ รพศ./รพท.<sup>38</sup> เกณฑ์ของ รพท. 10 เตียง:10,000 ประชากรในอำเภอ จากพื้นที่ที่ศึกษามีโรงพยาบาลอยู่ 3 โรงพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 1 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 60 เตียง โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 9 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 100 เตียง โรงพยาบาลบางนา 3 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 60 เตียง รวมทั้ง 3 โรงพยาบาล มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 220 เตียง จากการคำนวณจะต้องมีโรงพยาบาลที่มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 3,939 เตียง จึงต้องมีการสร้างโรงพยาบาลที่ขาดไปอยู่ประมาณ 3,719 เตียง จะมีการสร้างโรงพยาบาลเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อการเข้าของผู้ที่มาใช้บริการในพื้นที่

36 คู่มือแผนวก ก เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม

37 จากสถิติการเข้าพักในประเทศไทยของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2546

38 จากกระทรวงสาธารณสุข

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งงานไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.7 การวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

การที่ได้ศึกษาข้อมูลของพื้นที่ทั้งหมดแล้ว บทบาทของพื้นที่นี้จะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม(สีแดง) จะต้องมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้พื้นที่พาณิชย์กรรมของพื้นที่ศึกษา จะมีพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

1. พื้นที่สินค้า เกษตร
2. พื้นที่สินค้า แปรรูป
3. พื้นที่สินค้า อิเล็กทรอนิกส์
4. พื้นที่สินค้า เครื่องยนต์และส่วนประกอบ
5. พื้นที่สินค้า เสื้อผ้าและเครื่องประดับ
6. พื้นที่สินค้า ของตกแต่งบ้าน
7. สถาบันการเงิน
8. หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก
9. อาคารจัดแสดงสินค้า
10. ส่วนนันทนาการ
11. ร้านอาหารไทย
12. โรงแรม (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)
13. โรงพยาบาล (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)

จากการวิเคราะห์พบว่าสินค้าทั้ง 6 ประเภทได้เป็นสินค้าส่งออกมากที่สุดของประเทศ<sup>39</sup> และเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม(สีแดง) ในด้านการส่งออก เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ติดกับ สนามบินสุวรรณภูมิ จากการวิเคราะห์มาแล้วข้างต้น เพื่อที่จะรองรับการเจริญเติบโตของสนามบินสุวรรณภูมิ ในอนาคต

<sup>39</sup> จากกรมการค้าส่งออก ปี 2546

## บทที่ 5

### การกำหนดนโยบายและเป้าหมายในการพัฒนา

#### 5.1 การกำหนดนโยบายของการวางแผนพัฒนา

การศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่ศึกษาระหว่าง คลองลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย เป็นการศึกษาเพื่อวางแผนการพัฒนาในด้านกายภาพเป็นหลัก โดยคำนึงถึงนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง สภาพปัญหา ความต้องการ ศักยภาพในการพัฒนา ของพื้นที่ มาเป็นตัวกำหนด ความมุ่งหมาย ( GOAL ) วัตถุประสงค์ ( OBJECTIVE ) และเป้าหมาย ( TARGET ) เพื่อให้เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการในอนาคต ได้อย่างถูกต้อง

##### 5.1.1 ความมุ่งหมายของการพัฒนา ( GOAL )

ความมุ่งหมายของโครงการในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่ศึกษาระหว่าง คลองลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย จากผลการวิเคราะห์บทบาทหน้าที่หลักของพื้นที่พาณิชยกรรม มีรายละเอียดดังนี้

พัฒนาบริเวณที่เหมาะสมในพื้นที่ศึกษา ให้เป็นศูนย์กลางการค้า และการส่งออกหลักของจังหวัด และในระดับประเทศ โดยให้เชื่อมต่อของกิจกรรมกับศูนย์พาณิชยกรรมเดิมได้

พัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษาให้เสริมสร้าง และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนควบคุมสภาพแวดล้อมภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับชุมชน

##### 5.1.2 วัตถุประสงค์ ( OBJECTIVE )

กำหนดที่ตั้ง และจัดรูปแบบของกิจกรรมต่างๆ ให้สอดคล้อง และพอเพียงกับความต้องการในอนาคต

สร้างความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มกิจกรรมภายในโครงการสอดคล้อง กับพฤติกรรมผู้ใช้ และให้มีความต่อเนื่องกับย่านพาณิชยกรรมเดิม

ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่สามารถดึงดูดผู้เข้ามาใช้โครงการ

จัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต

จัดวางรูปแบบโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องและเกิดความสะดวกของการ

เข้าถึงกิจกรรม และสามารถเชื่อมโยงโครงข่าย กับศูนย์พาณิชยกรรมเดิม และพื้นที่เกี่ยวข้องโดยรวม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ควบคุมการใช้พื้นที่ของกิจกรรมและอาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ  
 สร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อพักผ่อน การค้า และงานประเพณีท้องถิ่น  
 จัดรูปแบบขององค์ประกอบในการออกแบบระบบภูมิทัศน์พื้นที่ศึกษา โดยเน้นการ  
 จัดรูปแบบด้านจิตภาพของชุมชน

### 5.1.3 เป้าหมาย (TARGET)

กำหนดกิจกรรมทางด้านธุรกิจการค้า และการส่งออก ได้แก่ ศูนย์การค้าการส่งออก  
 สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก อาคารจัดแสดงสินค้า ส่วนนันทนาการ  
 ร้านอาหารไทย โรงแรม (ให้เพียงพอต่อความต้องการ) โรงพยาบาล (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)

การวางผังการใช้ที่ดิน และการออกแบบพื้นที่ศึกษา และระหว่างกลุ่มของกิจกรรมให้  
 สอดคล้องต่อเนื่องสัมพันธ์กัน

กำหนดระบบการสัญจรภายในด้วยทางเท้า และยานพาหนะพร้อมระบบการสัญจรที่  
 เหมาะสม เพื่อส่งเสริมกิจกรรมด้านการค้าเป็นหลัก

กำหนดองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีรถ  
 โดยสาร เป็นต้น

กำหนดรูปแบบการขยายตัว และพื้นที่เพื่อการขยายตัวต่อเนื่องกับกิจกรรมที่ จะ  
 เกิดขึ้นในอนาคตให้เพียงพอ

ปรับปรุงระบบจิตภาพชุมชนของพื้นที่ศึกษาที่มีอยู่เดิม และพัฒนาองค์ประกอบใหม่  
 ที่สามารถรองรับ และส่งเสริมภูมิทัศน์ของชุมชนให้ดียิ่งขึ้น

การวางผังกลุ่มกิจกรรม และกลุ่มอาคารให้เหมาะสม และไม่ส่งผลกระทบต่อ  
 สภาพแวดล้อมของชุมชน

## 5.2 การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้พื้นที่ศึกษาในอนาคต

จากการศึกษาพบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการจะมีบทบาทที่สำคัญคือ เป็นศูนย์กลาง  
 การค้าและการส่งออกในระดับประเทศในอนาคต ดังนั้นการคาดการณ์จำนวนผู้มาใช้บริการพื้นที่  
 โครงการในอนาคต จึงแบ่งประเภทผู้ใช้บริการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประชากรในพื้นที่ศึกษา และ  
 นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศ

### 5.2.1 ประชากรในพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากพื้นที่ศึกษา เป็นพื้นที่ที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (สี  
 แดง) มีหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้า และการส่งออก ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ การ  
 คาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษาในอนาคต จะได้จำนวนประชากรในอนาคตดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ได้มีการพิจารณาอัตราเพิ่มประชากรในระดับตำบลรายทิว ในระยะเวลา 30 ปี

ข้างหน้าโดยมีการใช้สูตร<sup>1</sup>

$$\text{Log}(1+r) = \frac{\log P_{t+n} - \log P_t}{n}$$

$$= \frac{\log(P_{t+n}/P_t)}{n}$$

ตารางที่ 5.1 จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต<sup>2</sup>

ปี พ.ศ.	ชาย(คน)	หญิง(คน)	รวม(คน)
2547	8,766	9,390	18,156
2548	9,259	9,865	19,124
2549	9,780	10,364	20,144
2550	10,330	10,888	21,218
2551	10,911	11,438	22,349
2556	13,222	13,618	26,840
2566	16,262	16,460	32,722
2576	17,727	17,819	35,546

### 5.2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย

จำนวนนักท่องเที่ยวเป็นผู้ที่เข้ามา ใช้บริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญสำหรับโครงการ จากการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย ได้แก่ นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม จากการคาดคะเนจำนวนนักท่องเที่ยว จะมีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษาเพียง 5 % นักธุรกิจ จะมีผู้เข้ามาใช้โครงการมากที่สุด 90 % และผู้ที่เข้ามาประชุม จะมีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษาเพียง 5 % โดยการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวไว้ ตั้งแต่ปี 2546 – 2565 เป็นระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า

#### 5.2.2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้

สนามบินประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 89.26 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวนผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 26,778,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการ

1 Urban Land Use Planning (Fourth Edition) หน้า 125-126

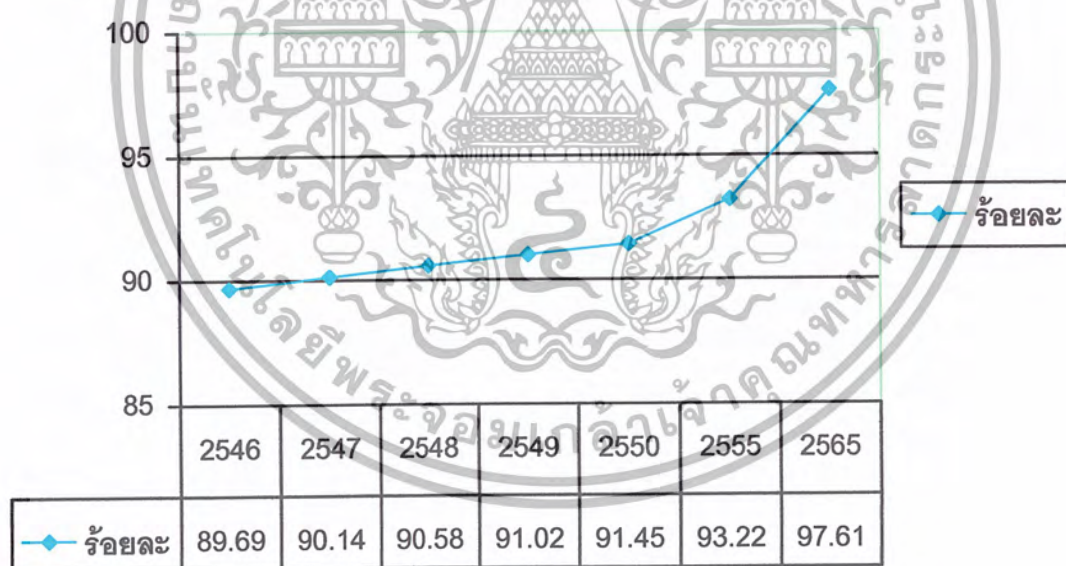
2 จากทฤษฎีการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.439 ต่อปี<sup>3</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5.2 อัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>4</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	89.69	26,907,000
2547	90.14	27,042,000
2548	90.58	27,174,000
2549	91.02	27,306,000
2550	91.45	27,435,000
2555	93.22	27,966,000
2565	97.61	29,283,000



แผนภูมิที่ 5.1 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

5.2.2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบิน ประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 7.64 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวน

3 จากการวิเคราะห์

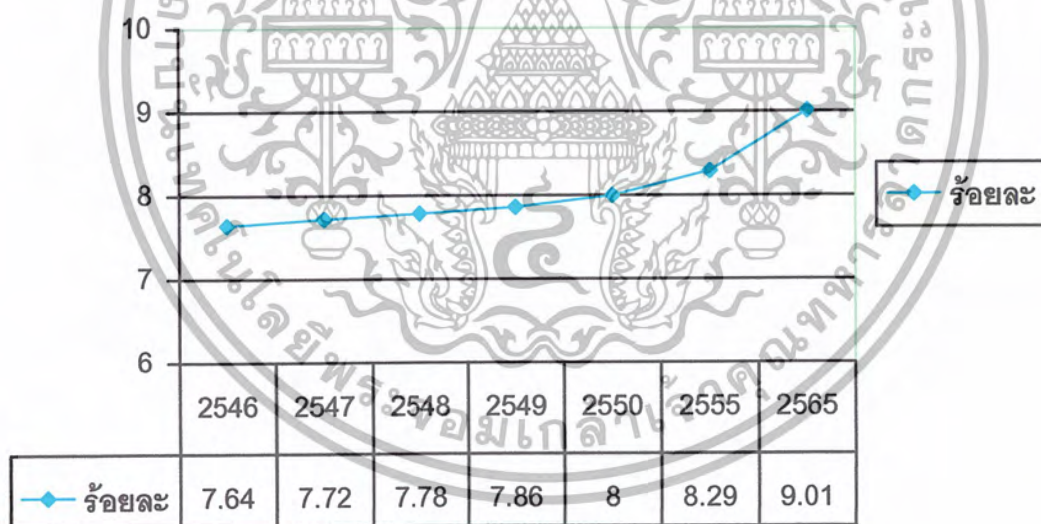
4 จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 2,292,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.072 ต่อปี<sup>5</sup> จากการวิเคราะห์ที่แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5.3 อัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>6</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	7.64	2,292,000
2547	7.72	2,316,000
2548	7.78	2,334,000
2549	7.86	2,358,000
2550	8.00	2,400,000
2555	8.29	2,487,000
2565	9.01	2,703,000



แผนภูมิที่ 5.2 แสดงอัตรานักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

5.2.2.3 จำนวนผู้ที่เข้ามาประชุมในประเทศไทย โดยคิดจากอัตราผู้เข้ามาใช้สนามบิน ประมาณปีละ 30 ล้านคน จากสถิติผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 0.99 ต่อปี จากการคำนวณจะได้จำนวน

5 จากการวิเคราะห์

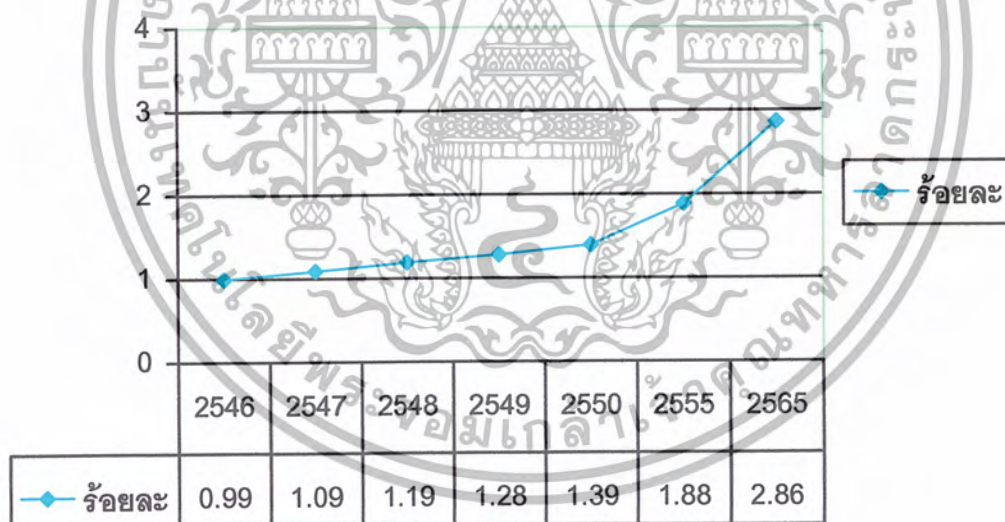
6 จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งวันเวลาสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยว 297,000 คนต่อปี การคาดการณ์ในอนาคตการเข้ามาใช้ จะมีการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.098 ต่อปี<sup>7</sup> จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ที่เข้ามาประชุมในประเทศมีเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5.4 อัตราผู้ที่เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565<sup>8</sup>

ปี พ.ศ.	ร้อยละ	จำนวนผู้เข้ามาใช้(คน)
2546	0.99	297,000
2547	1.09	327,000
2548	1.19	357,000
2549	1.28	384,000
2550	1.39	417,000
2555	1.88	564,000
2565	2.86	858,000



แผนภูมิที่ 5.3 แสดงอัตราผู้เข้ามาประชุมที่เพิ่มขึ้น ในปี 2546-2565

จากการวิเคราะห์ผู้ที่เข้ามาในประเทศไทย มีกลุ่ม นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ผู้ที่เข้ามาประชุม และอื่นๆ โดยมีการคาดการณ์ในอนาคตไว้ 20 ปีข้างหน้า จะมีนักท่องเที่ยว 29,283,000 คน คิด

<sup>7</sup> จากการวิเคราะห์

<sup>8</sup> จากการวิเคราะห์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นร้อยละ 97.61 นักธุรกิจ 2,703,000 คน คิดเป็นร้อยละ 9.01 ผู้ที่เข้ามาประชุม 858,000 คน คิดเป็นร้อยละ 2.86 จากการศึกษาผู้ที่มาใช้พื้นที่จะมีดังนี้ นักท่องเที่ยวจะมาใช้โครงการ 5 % หรือ 1,464,150 คน นักธุรกิจจะมาใช้โครงการ 90 % หรือ 2,432,700 คน และผู้ที่เข้ามาประชุม 5 % หรือ 42,900 คน ผู้ที่ใช้โครงการโดยรวมประมาณ 3,939,750 คน

### 5.3 การวิเคราะห์ลักษณะ และพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์คาดการณ์ จำนวนประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่ศึกษานั้น เป็นภาพรวมเท่านั้น การศึกษาในส่วนของลักษณะ และพฤติกรรมของประชากรที่เข้ามาใช้บริการ จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดลักษณะ และประเภทของกิจกรรมให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับลักษณะ และพฤติกรรมของประชากรตามความเป็นจริงได้มากขึ้น

#### 5.3.1 ลักษณะของประชากร

ประชากรในพื้นที่ศึกษา นี้ส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่อาศัยภายในเขตพื้นที่ศึกษา และเป็นประชากรที่อยู่ในวัยทำงาน ในช่วงอายุ 18 – 40 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการบริการ และทำงานในวิชาชีพเป็นส่วนใหญ่

ประชากรนักท่องเที่ยว แบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ นักท่องเที่ยว , นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม ภายในประเทศซึ่งจากการคาดคะเน พบว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร เพียงแห่งเดียวถึง 5 % เป็นนักธุรกิจที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยมีถึง 90 % และผู้ที่เข้ามาประชุมในประเทศไทย มีเพียง 5 % นอกนั้นเป็นผู้ที่เข้ามาพักผ่อน และแวะพักผ่อนก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งอื่นๆ ในภาคต่างๆ

#### 5.3.2 พฤติกรรมของกลุ่มประชากร

ประชากรในพื้นที่ศึกษา ลักษณะของพฤติกรรมของประชากรในพื้นที่ศึกษา จะมีพฤติกรรมไปในทางเดียวกันเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากในพื้นที่ศึกษา เป็นชุมชนที่มีย่านพาณิชยกรรม ลักษณะของพฤติกรรมจึงใกล้เคียงกัน การเข้าใช้บริการจะเข้ามาใช้บริการเพื่อซื้อสินค้าประจำวัน และซื้อสินค้าอื่นๆ เช่น เครื่องอุปโภค บริโภค สถานที่นิยม ได้แก่ ตลาดสด และร้านค้าย่อย จึงยังคงมีความสำคัญสำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลางถึงรายได้ต่ำอยู่ต่อไป

สำหรับประชากรในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาเพื่อจุดมุ่งหมาย 4 ประการคือ เพื่อติดต่อหน่วยงานราชการ เพื่อรับบริการด้านสาธารณสุข ทั้งจากโรงพยาบาลของรัฐและเอกชน และสำนักงานสาธารณสุขต่างๆ เพื่อเข้ามาใช้บริการในย่านพาณิชยกรรมโดยตรง โดยส่วนใหญ่แล้วประชากรที่อยู่ในภาคเกษตรกรรมโดยรวม จะเข้ามาใช้บริการกิจกรรมต่างๆ ในศูนย์พาณิชยกรรมตลอดวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชากรนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษานั้น มีทั้งนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ผู้ที่เข้ามาประชุม ที่เข้ามาติดต่อธุรกิจการค้าส่งออกในพื้นที่ศึกษา และยังสามารถรองรับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ผู้ที่เข้ามาประชุม ที่จะเข้ามาพักในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ศูนย์การค้าการส่งออก สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก อาคารจัดแสดงสินค้า ส่วนนันทนาการ ร้านอาหารไทย โรงแรม (ให้เพียงพอต่อความต้องการ) โรงพยาบาล (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)

#### 5.4 การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพในอนาคต

##### 5.4.1 การกำหนดพื้นที่กิจกรรมในอนาคต

เกณฑ์การพิจารณาเพื่อคาดการณ์พื้นที่ของกิจกรรมต่างๆ ในอนาคตจะพิจารณาจากสัดส่วนของปริมาณพื้นที่กิจกรรมแต่ละประเภทในปัจจุบันต่อจำนวนประชากร เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของพื้นที่ศึกษาให้มากที่สุด ยกเว้นบางกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมเสนอแนะเพื่อส่งเสริมทางการค้าให้กับพื้นที่ศึกษาและประเทศ จะใช้แนวความคิดของพื้นที่ศึกษาตัวอย่างที่มีพื้นที่เศรษฐกิจแบบเดียวกัน โดยมีรายละเอียดของกิจกรรมแยกแต่ละประเภทดังนี้

ตารางที่ 5.5 สรุปการพื้นที่ของ CASE STUDY<sup>9</sup>

การใช้พื้นที่	ประเทศสิงคโปร์	พื้นที่พระราม 3
พื้นที่พาณิชยกรรม	4 %	21 %
โรงเรียนและสถานศึกษา	10 %	4 %
อุตสาหกรรม	20 %	-
พื้นที่เปิดโล่ง	4 %	21.5 %
สถานที่ราชการ	5 %	-
ถนน	16 %	16.7 %
พื้นที่อยู่อาศัย	-	9.7 %
สันทนาการ	2 %	2.7 %
พื้นที่อนุรักษ์ริมน้ำ	-	20.4 %

<sup>9</sup> จากการศึกษา CASE STUDY

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.6 สรุปการใช้พื้นที่ของพื้นที่ศึกษา<sup>10</sup>

การใช้พื้นที่	พื้นที่ศึกษา
พื้นที่พาณิชยกรรม	4 %
โรงเรียนและสถานศึกษา	10 %
พื้นที่เปิดโล่ง	21.5 %
สถานที่ราชการ	5 %
ถนน	16.7 %
พื้นที่อยู่อาศัย	19.7 %
สันหนากการ	2.7 %
พื้นที่อื่นๆ	3.4 %

จากการวิเคราะห์การใช้พื้นที่พาณิชยกรรม ไม่ได้กำหนดให้ใช้พื้นที่พาณิชยกรรมเพียงอย่างเดียว แต่ควรมีพื้นที่กิจกรรมอื่นๆ อยู่ในพื้นที่พาณิชยกรรมด้วยเพื่อสอดคล้องกับพื้นที่ และการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสะดวกสบายในการติดต่อพื้นที่

#### 5.4.2 สำหรับกิจกรรมการค้าในแต่ละกลุ่มกิจกรรม

##### ศูนย์การค้าส่งออก

ในพื้นที่ศึกษาได้มีการกำหนดให้เป็นพื้นที่การค้า และการส่งออกเพราะเนื่องจากพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ พิจารณาจากประชากรที่มาใช้บริการเท่ากับ 0.12 ตร.ม.<sup>11</sup> ต่อประชากร 1 คน เปรียบเทียบจำนวนประชากรในอนาคต 110,425 คน/วัน<sup>12</sup> จะคิดเป็นพื้นที่ตลาดการค้าส่งออกได้เท่ากับ 13,251 ตร.ม.

##### สถาบันการเงิน

เป็นกิจกรรมเสนอแนะการพัฒนาในด้านการพาณิชยกรรม และการลงทุนของประเทศ เพราะบทบาทที่สำคัญของประเทศในอนาคต คือ ศูนย์กลางด้านการส่งออก ตลอดจนนโยบายของภาครัฐบาลที่ต้องการพัฒนาการในประเทศ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิดการลงทุนภายในประเทศสูงขึ้น โดยกำหนดพื้นที่ 6,000 ตร.ม.<sup>13</sup>

##### ส่วนนันทนาการ

10 จากการวิเคราะห์ CASE STUDY ทั้ง 2 พื้นที่

11 จาก URBAN PLANNING

12 ดูภาคผนวก ข

13 จากการวิเคราะห์

เป็นกิจกรรมเพื่อบริการสำหรับประชากรในพื้นที่ศึกษา และนักท่องเที่ยวกำหนดให้ เป็นลักษณะของสวนสาธารณะ และการพักผ่อนหย่อนใจ กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับกิจกรรมเท่ากับ 20,000 ตร.ม.<sup>14</sup>

#### หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก

เป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับการพัฒนาในด้านการพาณิชย์กรรม และการส่งออกของ ประเทศ เพราะบทบาทที่สำคัญของประเทศในอนาคต คือ หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก ตลอดจนนโยบายของภาครัฐบาลที่ต้องการพัฒนาการในประเทศ บัณฑิตต่างๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิด การลงทุนภายในประเทศสูงขึ้น โดยกำหนดพื้นที่ 10,000 ตร.ม.<sup>15</sup>

#### อาคารจัดแสดงสินค้า

เป็นสถานที่จัดแสดงสินค้าการส่งออกของประเทศ เพื่อเป็นการจัดแสดงโชว์ของสินค้านานชนิดที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก พิจารณาจากประชากรที่มาใช้บริการเท่ากับ 9 ตร.ม.<sup>16</sup> ต่อประชากร 1 คน เปรียบเทียบจำนวนประชากรในอนาคต 110,425 คน/วัน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เข้าชมโดย กำหนดพื้นที่ 10,000ตร.ม.<sup>17</sup>

#### ร้านอาหารไทย

ภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ กำหนดให้มีร้านอาหารไทยขนาดใหญ่ พิจารณาจาก ประชากรที่มาใช้บริการเท่ากับ 1.8 ตร.ม.<sup>18</sup> ต่อประชากร 1 คน เปรียบเทียบจำนวนประชากรในอนาคต 110,425 คน/วัน โดยประชากร 1 คนใช้เวลารับประทานอาหาร 30 นาที<sup>19</sup> มีพื้นที่ประมาณ โดยมีองค์ประกอบต่างๆ ที่มีความจำเป็น เช่น ส่วนทำอาหาร ห้องเก็บอาหาร บริเวณจอดรถ เป็นต้น โดยมีการจัดพื้นที่ร้านอาหารประมาณ 7,455 ตร.ม.

#### โรงแรม

ความต้องการห้องพักของนักท่องเที่ยว เฉลี่ย 7.93คืน/คน<sup>20</sup> ซึ่งมักจะเข้าพักโรงแรมชั้น 1 โดยประมาณ 80 % ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 85,595 ห้อง (โดยคิดจากนักท่องเที่ยว

14 จากเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม พ.ศ. 2544

15 จากการวิเคราะห์

16 จากการวิเคราะห์

17 จากการวิเคราะห์

18 จาก TIME SAVER STANDARDS FOR BUILDING TYPES

19 จาก TIME SAVER STANDARDS FOR BUILDING TYPES

20 จากสถิติการเข้าพักในประเทศไทยของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2546

ประมาณ 3,939,750 คน ) แต่ในพื้นที่ศึกษามีอยู่ 1 โรงแรมจำนวน 108 ห้องและโรงแรมในสนามบินสุวรรณภูมิมีประมาณ 600 ห้อง ซึ่งในอนาคต ยังมีความต้องการห้องพักอีกประมาณ 84,887 ห้อง

ดังนั้นโรงแรมในพื้นที่ศึกษาซึ่งมีกิจกรรมที่ตอบสนองต่อบทบาท ในอนาคตของพื้นที่ศึกษา และมีการตอบสนองและรองรับกิจกรรมการธุรกิจ การลงทุน และเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมในพื้นที่ โดยจะมีการคาดคะเนในการเข้ามาใช้ของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาพักประมาณ 1,200 ห้อง โดยพื้นที่ศึกษามีอยู่แล้ว 708 ห้อง ยังขาดอีกประมาณ 492 ห้อง โดยสร้างเป็นโรงแรมชั้น 1 ระดับห้าดาว จะมีพื้นที่ 1ห้อง/50 ตร.ม.<sup>21</sup> โรงแรมที่ต้องการในอนาคตจะมีพื้นที่เท่ากับ 24,600 ตร.ม.

#### โรงพยาบาล

จากการที่มีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ที่ศึกษามีประมาณ 3,939,750 คน เกณฑ์การพิจารณาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการจัดบริการสาธารณสุข ของ รพศ./รพท.<sup>22</sup> เกณฑ์ของ รพท. 10 เตียง:10,000 ประชากรในอำเภอ จากพื้นที่ที่ศึกษามีโรงพยาบาลอยู่ 3 โรงพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 1 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 60 เตียง โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 9 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 100 เตียง โรงพยาบาลบางนา 3 มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 60 เตียง รวมทั้ง 3 โรงพยาบาล มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 220 เตียง จากการคำนวณจะต้องมีโรงพยาบาลที่มีจำนวนเตียงอยู่ประมาณ 3,939 เตียง จึงต้องมีการสร้างโรงพยาบาลที่ขาดไปอยู่ประมาณ 3,719 เตียง โดยจะมีการสร้างโรงพยาบาลเพิ่มขึ้น อีกโดยกำหนดประมาณ 20,000 ตร.ม.

#### สรุปความต้องการใช้พื้นที่ในอนาคต

จากการสรุปผลว่า การกำหนดพื้นที่ของพื้นที่ศึกษา มีศูนย์การค้าส่งออกมีพื้นที่ 13,251 ตร.ม. สถาบันการเงินมีพื้นที่ 6,000 ตร.ม. ส่วนนันทนาการ 20,000 ตร.ม. หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก 10,000 ตร.ม. อาคารจัดแสดงสินค้า 10,000 ตร.ม. ร้านอาหาร 7,455 ตร.ม. โรงแรม 24,600 ตร.ม. และโรงพยาบาล 20,000 ตร.ม. ความต้องการการใช้พื้นที่ของกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่ มีพื้นที่ประมาณ 111,306 ตร.ม. เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณพื้นที่ศึกษาซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 6,356.25 ไร่ หรือ10,170,000 ตร.ม. ดังนั้นการใช้พื้นที่กิจกรรมต่างๆ จึงคิดเป็นร้อยละ 1.10 ของพื้นที่ทั้งหมด

21 เกณฑ์50ตร.ม./ห้อง มาตรฐานโรงแรม

22 จากกระทรวงสาธารณสุข

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งวันเวสสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 6

### การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาชุมชน

#### 6.1 แนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ศึกษา

แนวทางในการวางแผนเพื่อพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมใหม่ บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ วิทยาลัยศึกษาศลวงลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าว และคลองบัวลอยใหญ่ ในอนาคตปีเป้าหมาย 2565 ได้นำผลของการศึกษา วิเคราะห์สภาพปัจจุบัน นโยบาย เป้าหมายในการพัฒนา และความต้องการของพื้นที่กิจกรรมต่างๆ มาสรุปรวมเป็นแนวความคิดเพื่อการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา โดยคำนึงถึงความเหมาะสม และสอดคล้องกับประโยชน์ใช้สอยตามนโยบาย เป้าหมาย รวมทั้งการออกแบบและวางผังศูนย์พาณิชย์กรรมใหม่ที่คำนึงถึงความสัมพันธ์กับย่านกิจกรรมเดิม โดยคำนึงถึงระบบภูมิทัศน์ชุมชนที่เหมาะสมตามหลัก วิชาการออกแบบชุมชนเมือง และมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยให้การนำแผนและผังไปปฏิบัติให้โครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่ได้วางไว้

การนำเสนอแนะแนวทางการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ ส่วนแรกเป็นการนำเสนอแนวทางการวางแผนพัฒนาทางด้านกายภาพ (PHYSICAL DESIGN CONCEPT AND PLANNING) ซึ่งประกอบไปด้วย แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมแนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรม การกำหนดพื้นที่เปิดโล่ง การจัดระบบทางเดินทางเท้า แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่ศึกษา และภาพรวมของการออกแบบเป็นการนำเสนอมาตรการ ในการสนับสนุนการดำเนินการให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย (PHASING AND IMPLEMENTATION) ประกอบไปด้วยวาระในการพัฒนามาตรการต่างๆ ที่จะนำมาใช้สนับสนุนการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายรวมทั้งองค์การบริหาร ดังมีรายละเอียดดังนี้

#### 6.2 แนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ

ในการพัฒนาด้านกายภาพของศูนย์พาณิชย์กรรมใหม่ บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิวิทยาลัยศึกษาศลวงลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าว และคลองบัวลอยใหญ่ ได้กำหนดแนวทางเพื่อใช้ในการพัฒนาด้านกายภาพที่สำคัญ ดังนี้

คำนึงการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่อย่างมีระบบ มีการจัดลำดับศักยภาพที่ดี สามารถเชื่อมโยงกับระบบโครงข่ายคมนาคม ของสนามบินสุวรรณภูมิได้อย่างเหมาะสม มีประสิทธิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทวิภาพเกิดความสะดวกรวด และปลอดภัยในด้านการสัญจรรวมทั้งมีโครงข่ายที่สามารถเข้าถึงในส่วนต่างๆ ของพื้นที่ได้อย่างสะดวก

คำนึงถึงการกำหนดที่ตั้งของกลุ่มกิจกรรมต่างๆ ให้มีความสัมพันธ์กันระหว่างกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษากับกลุ่มอื่นๆ รอบพื้นที่ศึกษา โดยให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ วางกิจกรรมที่มีแรงดึงดูดสูงให้อยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง

คำนึงถึงระบบทางเท้า ซึ่งเป็นระบบที่มีความสำคัญสามารถเชื่อมโยงกับระบบอื่น ตลอดจนใช้เป็นตัวเชื่อมต่อกันของทุกๆ กิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา และกิจกรรมรอบนอกพื้นที่ศึกษา โดยคำนึงถึงโครงข่ายความสัมพันธ์การเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะของเมือง ความปลอดภัย และมีความสัมพันธ์กับพื้นที่เปิดโล่ง (OPEN SPACE) ซึ่งใช้เป็นตัวเชื่อมโยงของทุกกิจกรรม

คำนึงถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ที่สามารถส่งเสริมสภาพแวดล้อมสอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศ และภูมิอากาศ ของท้องถิ่น รวมทั้งคำนึงถึงรูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ศึกษา และเอกลักษณ์ของกิจกรรมแต่ละประเภท

คำนึงถึงการออกแบบ และวางผังที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาที่จะกำหนดให้เป็นย่านพาณิชย์กรรมนั้น เป็นการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัย , ประเภทอุตสาหกรรม และพื้นที่โล่งว่าง และจากข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามผังเมืองรอบสมุทรปราการในอนาคต กำหนดให้บริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ เป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม

ดังนั้นในการออกแบบทางด้านกายภาพนั้น จะนำเสนอการออกแบบเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 เป็นการนำเสนอความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เกิดภาพรวมระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบโครงข่ายคมนาคมมีความสัมพันธ์กัน สอดคล้องกับบทบาทวัตถุประสงค์เป้าหมายที่จะพัฒนาพื้นที่ศึกษาให้เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมในอนาคต

ขั้นตอนที่ 2 เป็นการนำเสนอแนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา

ขั้นตอนที่ 3 เป็นการนำเสนอแนวความคิดในการออกแบบ และวางผังศูนย์พาณิชย์กรรม

บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิกรณีศึกษาคลองลาดกระบัง – คลองขวิดลากข้าว

โดยมีการเสนอแนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 นำเสนอความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา และระบบโครงข่ายคมนาคม

### 6.2.1 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา

การจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเหมาะสม และสอดคล้องกับศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในอนาคต อีกทั้งช่วยส่งเสริมบทบาทที่สำคัญของย่านพาณิชย์กรรมให้มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น จึงเสนอแนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายของพื้นที่ศึกษาขึ้น จาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ในข้อกำหนดกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม (สีแดง) แต่จากการศึกษาสภาพปัจจุบัน มีบทบาทและนโยบายต่างๆ ที่มีแนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่พาณิชยกรรม

#### 6.2.2 แนวความคิดในการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม

สำหรับการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับระบบของการใช้ที่ดิน มีโครงข่ายที่เป็นระบบ และมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายของสนามบินสุวรรณภูมิ และโครงข่ายคมนาคมของชุมชนเมือง สามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่างๆ ระหว่างพื้นที่ศึกษาของกิจกรรมโดยรอบพื้นที่ศึกษากับกิจกรรมในพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ โดยมีแนวความคิดการจัดระบบเส้นทางคมนาคมดังนี้

เส้นทางเดิมที่ยังคงสภาพไว้ มีระบบโครงข่ายที่ดี และมีขนาดของผิวการจราจรตามข้อกำหนดเดิมของผังเมืองรวม

เส้นทางเสนอแนะเพื่อตัดใหม่สามารถเชื่อมโยงให้โครงข่ายเป็นระบบ และเกิดความต่อเนื่องที่ดี สอดคล้องกับการใช้ที่ดินในปัจจุบัน และในอนาคต

จากการวิเคราะห์ในด้านของโครงข่ายคมนาคมในสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ทำให้ทราบว่าในพื้นที่ศึกษาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ เพราะมีสนามบินสุวรรณภูมิที่ใช้เป็นส่วนเชื่อมกับภายในประเทศและภายนอกประเทศ ซึ่งทำให้เห็นระบบโครงข่ายคมนาคม ที่สำคัญในพื้นที่ศึกษานอกจากนี้ยังมีการสร้างทางรถไฟฟ้าสาย มักกะสัน - สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมโยงระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิ ติดต่อไปยังศูนย์กลางพาณิชยกรรมในกรุงเทพ และยังมีถนน บางนา - ตราด และทางมอเตอร์เวย์ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกของประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังมีถนนสายหลักคือ ถนนอ่อนนุชซึ่งเป็นถนนสามารถเชื่อมโยงติดต่อไปยังชุมชนบริเวณโดยรอบของพื้นที่ศึกษาได้อย่างสะดวก ยังมีทางเชื่อมระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิกับถนนกิ่งแก้ว เพื่อความสะดวกสบายของผู้ที่เข้ามาใช้สนามบิน อีกทั้งยังมีถนนกิ่งแก้วเป็นถนนในพื้นที่ศึกษาเชื่อมโยงระหว่างถนน บางนา - ตราด กับถนนอ่อนนุชให้มีการคมนาคมได้สะดวก ในอนาคตจากแผนพัฒนาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มุ่งส่งเสริมบทบาทของจังหวัดสมุทรปราการให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศ โดยใช้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นการคมนาคมของนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ผู้ที่เข้ามาประชุมภายในประเทศไทย และยังเป็นสถานที่ส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อการส่งออกอีกครั้งหนึ่ง จะเห็นได้ว่าบทบาทของสนามบินมีความสำคัญอย่างมากในอนาคต ดังนั้นเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมทั้งสองคือกิจกรรมสนามบินและกิจกรรมพาณิชยกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิ จะมีความเป็นไปได้สะดวก สามารถส่งเสริมบทบาทซึ่งกันและกันได้เหมาะสม และมี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประสิทธิภาพ และจากวิเคราะห์ในเรื่องปัญหา และข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาทำให้ทราบว่า ถนนที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษาไม่เพียงพอ ยังมีปัญหาด้านผิวจราจรที่เป็นหลุม โครงข่ายคมนาคมไม่เป็นระบบ และมีการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักมากเกินไป

ปัญหาต่างๆ ดังกล่าวควรที่จะมีการปรับปรุง และการวางแผนออกแบบโครงข่ายคมนาคม เพื่อให้เกิดโครงข่ายที่เป็นระบบ มีความสมบูรณ์ถูกต้องตามลำดับของถนนที่ดี สำหรับรายละเอียดการปรับปรุง และการเสนอแนะการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ดังกล่าวมีดังนี้

ปรับปรุงถนนกิ่งแก้ว และถนนบางนา - ตราด ให้มีผิวจราจรที่ดี ไม่เป็นหลุม นอกจากนี้แล้วยังสามารถทำให้มีการจราจรที่คล่องตัว

ระหว่างถนนกิ่งแก้ว กับสนามบิน ซึ่งเป็นถนนที่ขนานกับถนนในสนามบิน ปรับปรุงถนนและตัดถนนเพิ่มเพื่อใช้เป็นถนนสายรอง ที่เชื่อมระหว่างถนนทั้ง 2 เส้น และยังสามารถเป็นแกนนำในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาได้

ขั้นตอนที่ 2 นำเสนอแนวความคิดในการกำหนดกลุ่มกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา

#### 6.2.3 แนวความคิดในการจัดวางกลุ่มกิจกรรม

การวางผังของกลุ่มกิจกรรมนี้ ข้อควรคำนึงที่สำคัญคือ ความเหมาะสมของกิจกรรมแต่ละประเภทที่จัดวางลงในพื้นที่ ความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับกิจกรรม ความสะดวกในการเข้าถึงกิจกรรม ความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศึกษาสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์พาณิชย์กรรมอย่างเป็นระบบความเป็นไปได้ในการลงทุน และการจัดวางกลุ่มกิจกรรมโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชน เพื่อให้การจัดวางกลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นจึงเสนอแนวทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ 2 แนวทาง เพื่อการวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และสรุปเลือกแนวทางที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบต่อไป โดยกำหนดแนวความคิดในการวางกลุ่มกิจกรรม ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มธุรกิจการค้าและการส่งออก ได้แก่ ศูนย์การค้าการส่งออก อาคารจัดแสดงสินค้า

กลุ่มที่ 2 กลุ่มธุรกิจบริการ ได้แก่ สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก โรงพยาบาล (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)

กลุ่มที่ 3 กลุ่มการท่องเที่ยว ได้แก่ ร้านอาหารไทย โรงแรม (ให้เพียงพอต่อความต้องการ)

กลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สวนันทนาการ พื้นที่เปิดโล่ง (OPEN SPACE)

จากกลุ่มกิจกรรมต่างๆ ทั้ง 4 กลุ่ม จะนำมากำหนดความสัมพันธ์ของแต่ละกลุ่มกิจกรรม การกำหนดความสัมพันธ์จะเป็นการวางโครงสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ให้มีประสิทธิภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย และสะดวกในการให้บริการ โดยความสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมต่างๆ 4 กลุ่มกิจกรรมมีดังนี้

กลุ่มธุรกิจการค้าและการส่งออก จะเป็นกลุ่มกิจกรรมที่กำหนดเพื่อรองรับการใช้บริการของนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม ที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และเป็นพื้นที่อยู่ใกล้สนามบิน ยังมีการเชื่อมโยงกิจกรรมกับกลุ่มธุรกิจการค้าและการส่งออกเดิม

กลุ่มธุรกิจการบริการ เป็นกลุ่มกิจกรรมประเภทสำหรับด้านการเงิน และหน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก และโรงพยาบาล เพื่อรองรับบริการการเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางอากาศของพื้นที่ในอนาคต

กลุ่มการท่องเที่ยว เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ให้บริการกับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ต่อเนื่อง และให้บริการจากกลุ่มประชากรเป้าหมายของกลุ่มกิจกรรมอื่นๆ

กลุ่มพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นกลุ่มกิจกรรมประเภท URBAN SPACE และ OPEN SPACE ลักษณะของ URBAN SPACE เป็นกลุ่มกิจกรรมที่เกิดจากการล้อมรอบที่ว่างของอาคาร และ OPEN SPACE เป็นที่โล่งตามธรรมชาติในกลุ่มกิจกรรมนี้จะเป็น OPEN SPACE เพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถใช้เป็นที่พักผ่อนหรือที่รวมกิจกรรมของประชากรทั้งจากชุมชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุมเมื่อได้ทราบถึงความสัมพันธ์ ของกลุ่มกิจกรรมกับผู้ใช้บริการทั้ง 2 กลุ่มกิจกรรมแล้ว การกำหนดที่ตั้งของแต่ละกิจกรรมในพื้นที่ จะกำหนดเป็นแนวทาง 2 แนวทางเพื่อวิเคราะห์ถึงข้อดี - ข้อเสีย และสรุปเป็นแนวทางเลือกที่เหมาะสม โดยมีแนวความคิดของแต่ละทางเลือกดังนี้

แนวทางเลือกที่ 1

แนวทางเลือกที่ 1 กำหนดให้พื้นที่พาณิชย์กรรม อยู่ทางทิศเหนือของถนนกิ่งแก้วติดกับถนนอ่อนนุช ซึ่งเป็นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีถนนเชื่อมต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ ด้านหลังของพื้นที่พาณิชย์กรรม กำหนดให้เป็นพื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่ที่ติดกับสถาบันราชการเป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ กำหนดให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะ เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม และทำให้มีความสวยงาม หลังจากพื้นที่เปิดโล่งเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยขนานยาวไปกับถนนกิ่งแก้วถึงตอนกลางของถนนกิ่งแก้ว จากตอนกลางของพื้นที่จนถึงวัดกิ่งแก้วกำหนด ให้เป็นพื้นที่สถาบันการศึกษา พื้นที่ด้านหลังที่ติดกับพื้นที่สถาบันการศึกษา พื้นที่ด้านทิศใต้กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย เพราะเป็นทางเข้าหลักอีกหนึ่งทาง ทางเลือกที่ 1 สามารถสรุปข้อดี - ข้อเสีย ได้ดังนี้

ข้อดี

พื้นที่พาณิชย์กรรมสามารถรองรับกับการขยายตัวในสภาพปัจจุบัน ซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวตามถนนอ่อนนุช และถนนกิ่งแก้วด้านทิศเหนือ เพราะมีทางเชื่อมกับสนามบินสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พื้นที่สถานบันราชการ สามารถเชื่อมโยงได้โดยตรงกับพื้นที่พาณิชย์กรรมและพื้นที่ที่  
พักอาศัย

พื้นที่ทุกพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกันได้ทั้งระบบ

กลุ่มพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ สามารถป้องกันการขยายตัวของพื้นที่อื่นๆ และสามารถ  
ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

ข้อเสีย

พื้นที่พาณิชย์กรรมอาจก่อให้เกิดปัญหาทัศนียภาพที่ไม่ดีต่อพื้นที่โครงการ พื้นที่ชุมชน

โอกาสในการขยายตัวของแต่ละพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้น้อย

แนวทางเลือกที่ 2

สำหรับแนวทางเลือกที่ 2 จากถนนกิ่งแก้วติดกับถนนบางนา-ตราด กำหนดให้เป็น  
พื้นที่พาณิชย์กรรม กำหนดให้พื้นที่ที่ติดกับพื้นที่พาณิชย์กรรม กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย และมี  
พื้นที่สถานบันราชการอยู่ในพื้นที่ด้วย พื้นที่ด้านหลังของพื้นที่ที่อยู่อาศัย กำหนดให้เป็นพื้นที่สถานบัน  
ราชการ พื้นที่ที่ติดกันจะเป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ กำหนดให้เป็นสวนสาธารณะ เพื่อรักษา  
สภาพแวดล้อม พื้นที่ตอนกลางของพื้นที่ศึกษากำหนดให้เป็นพื้นที่สถานบันการศึกษา และพื้นที่ด้านทิศ  
เหนือติดกับพื้นที่สถานบันราชการ กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย พื้นที่ติดกับถนนอ่อนนุชเป็นพื้นที่เปิด  
โล่งเพื่อนันทนาการ ทำให้พื้นที่ศึกษามีความสวยงามทางเลือกที่ 2 สามารถสรุปข้อดี – ข้อเสีย ได้ดังนี้

ข้อดี

พื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่สามารถขยายตัวตามแนวถนนกิ่งแก้ว ต่อเนื่องกับถนนที่เชื่อม  
กับด้านหลังสนามบึงสุวรรณภูมิ และสอดคล้องกับการขยายตัวในสภาพปัจจุบัน

พื้นที่ทุกพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกันได้ทั้งระบบ

พื้นที่ OPEN SPACE สามารถควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเหมือนแนวป้องกันการ  
การขยายตัวของกิจกรรม

ข้อเสีย

หากมีการพัฒนาเต็มโครงการตามแนวแนวทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัวสำหรับ  
อนาคตของพื้นที่พาณิชย์กรรม และกลุ่มพื้นที่ที่อยู่อาศัยความเป็นไปได้มีน้อย

หากไม่มีการควบคุมพื้นที่พาณิชย์กรรมที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ที่พักอาศัย และพื้นที่สถาน  
บันราชการแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และทัศนียภาพของพื้นที่ศึกษา

หากมีการพัฒนาตามแนวแนวทางเลือกนี้ จะมีทางเชื่อมที่ไกลสนามบึงสุวรรณภูมิ  
เพราะทางที่เชื่อมมายังพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านหลังของสนามบึงสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### แนวทางเลือกที่ 3

สำหรับแนวทางเลือกที่ 3 จากกลางพื้นที่ศึกษาของถนนกิ่งแก้ว กำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม ตามแนวถนนกิ่งแก้ว และมีถนนตัดเชื่อมกับถนนเข้าสนามบิน โดยรอบพื้นที่พาณิชย์กรรมกำหนดให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ ด้านทิศเหนือของพื้นที่พาณิชย์กรรมกำหนดให้เป็นพื้นที่สถานบันราชการ และด้านหลังของพื้นที่สถานบันราชการ กำหนดให้เป็นพื้นที่สถานบันการศึกษา และพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่สถานบันการศึกษากำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย และพื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการ กำหนดให้เป็นสวนสาธารณะ เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม และทำให้พื้นที่ศึกษามีความสวยงามทางเลือกที่ 3 สามารถสรุปข้อดี – ข้อเสีย ได้ดังนี้

#### ข้อดี

พื้นที่พาณิชย์กรรมสามารถต่อเนื่องกับสนามบินสุวรรณภูมิได้ได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับการขยายตัวในสภาพปัจจุบัน

พื้นที่สถานบันราชการ พื้นที่อยู่อาศัย สามารถเชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรมได้อย่างทั้งระบบ

พื้นที่ OPEN SPACE สามารถเป็นแนวป้องกันการขยายตัวของแต่ละกิจกรรม

#### ข้อเสีย

หากมีการพัฒนาเต็มโครงการตามแนวแนวทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัวสำหรับอนาคตของพื้นที่พาณิชย์กรรม มีความเป็นไปได้น้อย

หากไม่มีการควบคุมพื้นที่พาณิชย์กรรม กับพื้นที่ที่อยู่อาศัย อาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และทัศนียภาพของพื้นที่ศึกษา

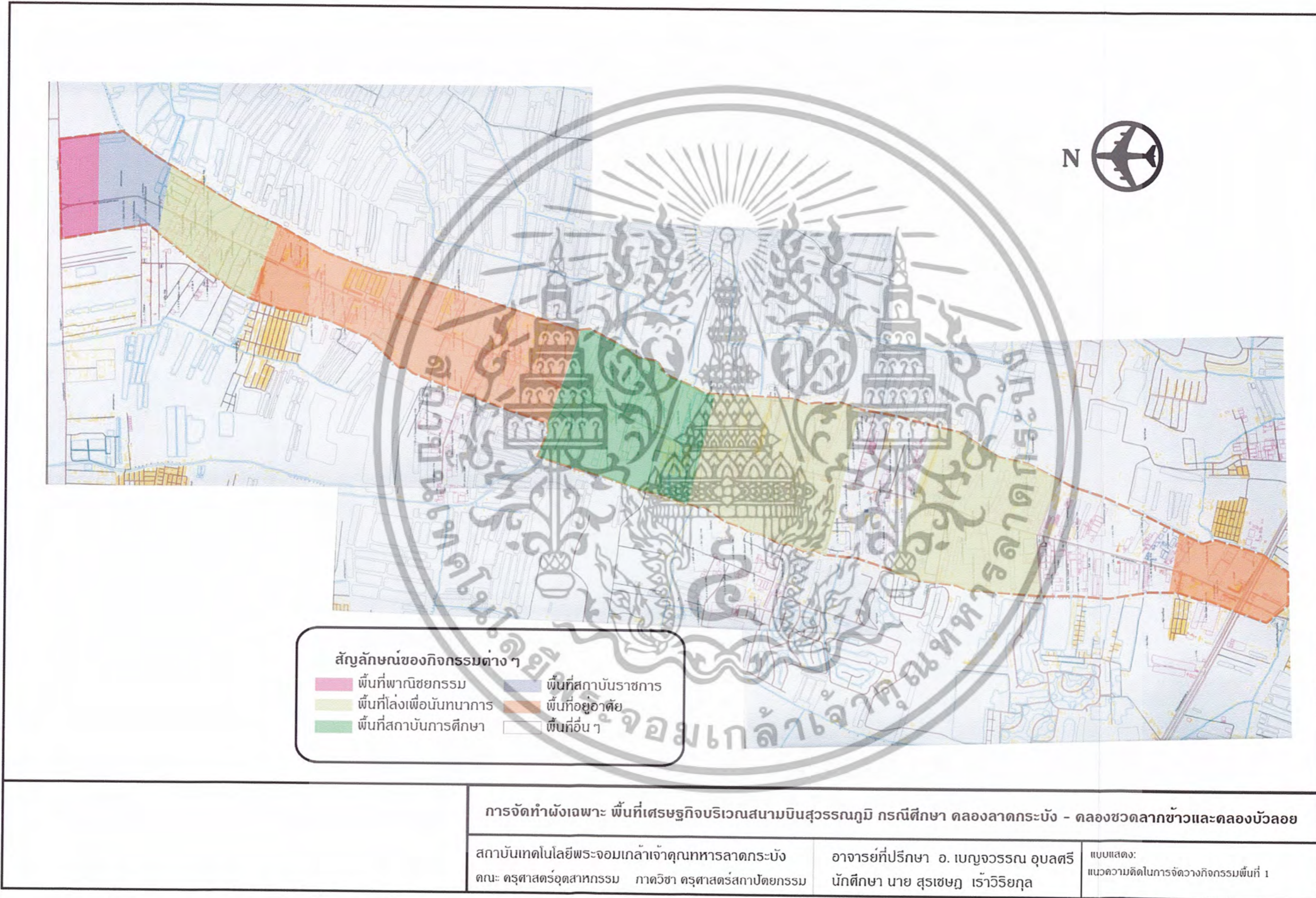
พื้นที่พาณิชย์กรรม กับพื้นที่ที่อยู่อาศัยไม่มีการเชื่อมต่อกันเป็นระบบ

หากมีการพัฒนาตามแนวแนวทางเลือกนี้ จะมีทางเชื่อมที่ไกลสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะทางที่เชื่อมมายังพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านหลังของสนามบินสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 6.1 แสดงเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม

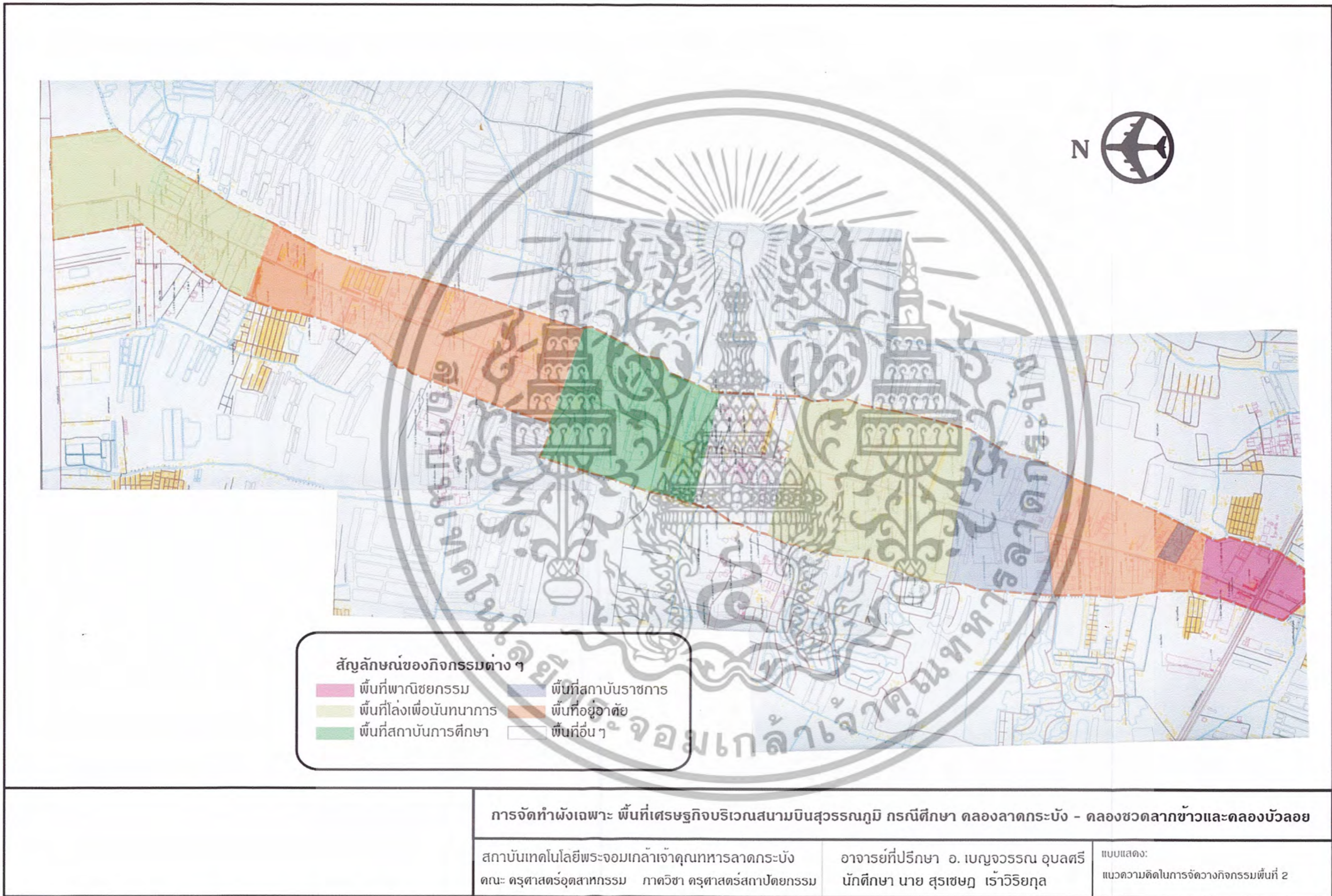
ปัจจัย	แนวทางที่ 1	แนวทางที่ 2	แนวทางที่ 3
ความสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมเดิม	4	4	4
ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มกิจกรรม	4	4	3
ความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในการพัฒนา	3	2	2
ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร	3	2	2
ความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคม	3	3	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.1 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 1

เอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



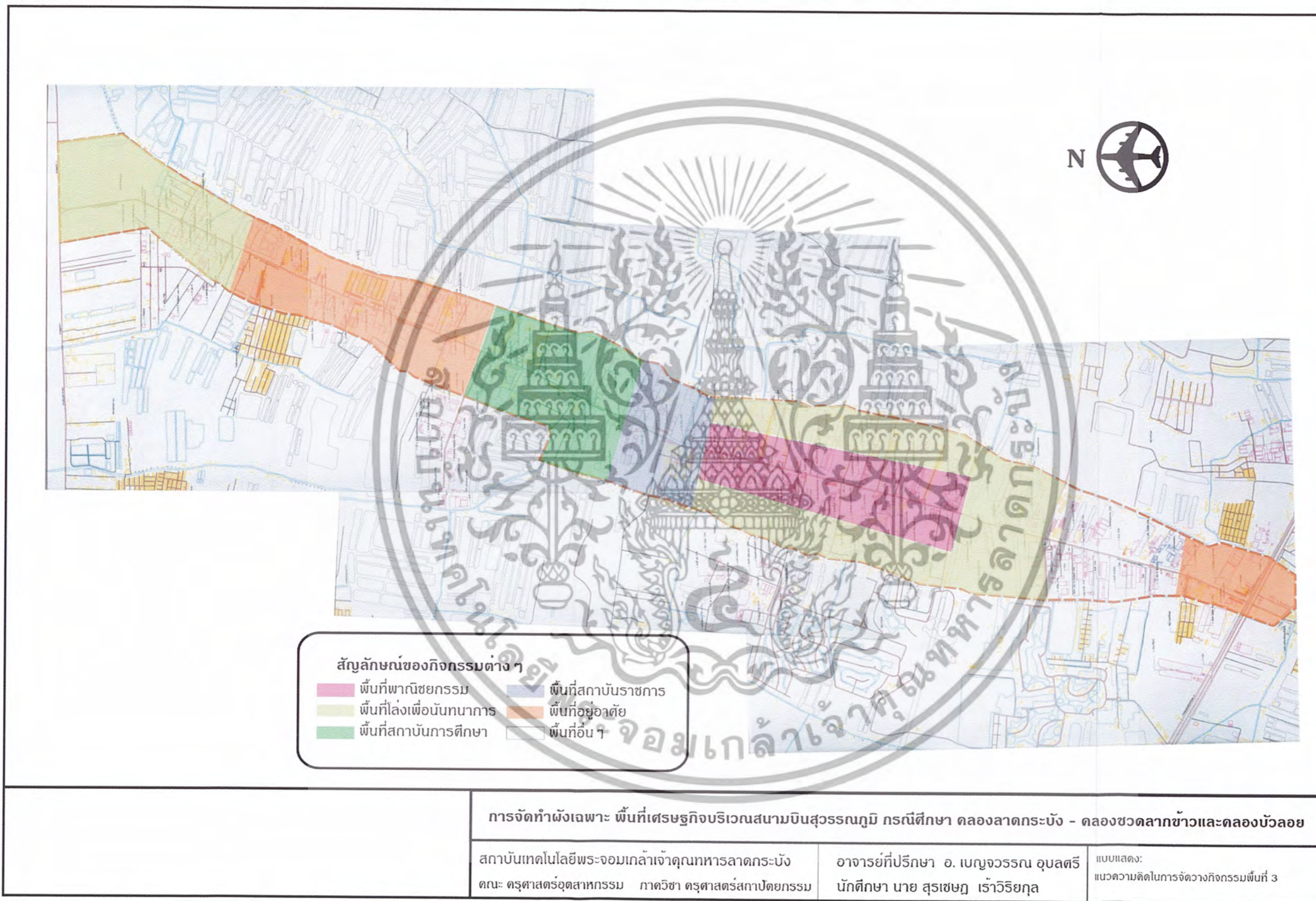
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง - ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
คณะ: วิศวกรรมศาสตร์ สาขา ภาควิชา วิศวกรรมสถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษา อ. เบญจวรรณ อุบลศรี  
นักศึกษ นาย สุรเชษฐ เ้าวิริยกุล

แบบแสดง:  
แนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 2

ภาพที่ 6.2 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 2  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.3 แสดงแนวความคิดในการจัดวางกิจกรรมพื้นที่ 3

เอกสารที่ส่งวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6.1 (ต่อ) แสดงเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสม

ปัจจัย	แนวทางที่ 1	แนวทางที่ 2	แนวทางที่ 3
สร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่	4	3	3
ส่งเสริมและไม่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม	4	3	3
รวม	25	21	19

จากตารางเปรียบเทียบในแต่ละแนวทางเลือก สรุปผลได้ว่า แนวทางที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุดในการนำไปวางผัง และการออกแบบ เพราะจากการวิเคราะห์รัฐบาลได้มีการสร้างสนามบาสสูววรรณภูมิในส่วนแรกในด้านถนนอ่อนนุช และมีถนนทางเชื่อมต่อกับสนามบาสกับถนนกิ่งแก้ว ส่วนแรกด้วย ในรายละเอียดต่อไป

ขั้นตอนที่ 3 นำเสนอแนวความคิดในการออกแบบ และวางพื้นที่พาณิชยกรรม บริเวณสนามบาสสูววรรณภูมิกรณีศึกษาคณะลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าว

ก่อนที่จะถึงขั้นตอนการวางผังแม่บทอย่างละเอียด สำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม บริเวณสนามบาสสูววรรณภูมิกรณีศึกษาคณะลาดกระบัง – คลองชวดลากข้าว ผู้ที่ศึกษาได้กำหนดแนวความคิดบางประการที่จะนำไปใช้ในการออกแบบ และวางผังโครงการในรายละเอียดต่อไป แนวความคิดดังกล่าวมีดังนี้

#### 6.2.4 แนวความคิดในการกำหนดพื้นที่เปิดโล่ง

พื้นที่เปิดโล่ง SPACE แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ URBAN SPACE และ OPEN SPACE ซึ่งสามารถที่จะนำมาใช้เป็นแนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ศึกษาดังนี้

6.2.4.1 พื้นที่เปิดโล่งภายในเมือง URBAN SPACE เป็นลักษณะของที่ว่างที่ถูกเปิดล้อมด้วยอาคาร หรือแนวของต้นไม้ มีรายละเอียดดังนี้

กำหนดให้ในพื้นที่แต่ละบล็อก เป็นพื้นที่เปิดโล่งบริเวณตอนกลางบล็อก เพื่อลดความหนาแน่นของแต่ละบล็อก

กำหนดให้เปิดพื้นที่โล่ง ประเภท CORRIDOR SPACE ตามถนนต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ

เชื่อมต่าระหว่าง CORRIDOR SPACE กับ URBAN SPACE ในพื้นที่บล็อก แต่ละบล็อก เพื่อเปิดโอกาสสำหรับการเชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรมอย่างเป็นระบบ

6.2.4.2 พื้นที่เปิดโล่ง OPEN SPACE คือลักษณะที่เปิดโล่งตามธรรมชาติโดยทั่วไป มีรายละเอียดในการพัฒนาดังนี้

กำหนดให้มีพื้นที่เปิดโล่งบริเวณตอนกลางของพื้นที่โครงการเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมของกิจกรรมของพื้นที่ และเปิดแนวทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษา

กำหนดให้พื้นที่บริเวณริมถนนกิ่งแก้วตลอดสายของพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่สีเขียว ซึ่งจัดเป็นที่เปิดโล่งเพื่อป้องกันการรुकล้ำบริเวณริมถนน และจัดให้เป็นแนวทางเท้าตลอดถนนกิ่งแก้ว เพื่อส่งเสริมกิจกรรมและทัศนียภาพที่ดีให้กับพื้นที่โครงการและชุมชน

#### 6.2.5 แนวความคิดในการกำหนดทางเดินเท้า

แนวความคิดในการกำหนดทางเดินเท้า กำหนดให้มีระบบทางเดินที่สามารถใช้เชื่อมต่อระหว่างแต่ละกิจกรรม และทางเดินเท้าหลักที่สามารถเข้าถึงได้จากถนนกิ่งแก้ว ซึ่งเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษา กำหนดให้ระบบโครงข่ายทางเดินเท้าสามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่เปิดโล่งที่กำหนดไว้แต่ละบล็อก และเชื่อมโยงไปทั่วพื้นที่โครงการ นอกจากระบบทางเดินเท้าที่กำหนดไว้ยังสามารถเดินทางเท้าไปตามทางเดินริมถนนในพื้นที่ของโครงการได้สะดวกอีกด้วย

#### 6.2.6 แนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่

จากการวิเคราะห์จินตภาพในพื้นที่ศึกษาทั้ง 5 องค์ประกอบของจินตภาพที่ยังไม่มีอย่างชัดเจนและไม่สมบูรณ์ ดังนั้นแนวความคิดในการกำหนดจินตภาพของพื้นที่ จึงพิจารณาแก้ไขและปรับปรุงจินตภาพให้สมบูรณ์มากขึ้นโดยพิจารณาปรับปรุง 5 องค์ประกอบดังนี้

เส้นทาง (PATH) กำหนดเส้นทางในระดับต่างๆ ดังนี้คือ

เส้นทางหลัก ได้แก่ ถนนบางนา - ตราด ถนนกิ่งแก้ว รถไฟฟ้าสายพญาไท - สยามบิณสุวรรณภูมิ

เส้นทางรอง ได้แก่ ถนนกิ่งแก้ว ถนนสายรองซึ่งตัดเข้าเชื่อมระหว่างสยามบิณสุวรรณภูมิ กับตอนกลางของพื้นที่ศึกษา และทางเชื่อมต่อระหว่างด้านหลังสยามบิณสุวรรณภูมิ กับพื้นที่ศึกษา

เส้นทางย่อย ได้แก่ ทางเดินเท้าที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรองต่างๆ โดยเฉพาะใช้ทางเดินเท้า เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างแต่ละกิจกรรม และพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กันของทุกกลุ่มกิจกรรมมากที่สุด

ขอบเขต (EDGE) กำหนดให้แนวขอบเขตของพื้นที่ศึกษา คือแนวคลองลาดกระบัง - คลองชวดลากข้าว กับคลองบัวลอยใหญ่

ย่าน (DISTRICT) การกำหนดย่านตามจินตภาพชุมชนมีความสอดคล้อง กับการกำหนดกลุ่มกิจกรรม โดยกำหนดให้ย่านของกิจกรรมหลัก ในพื้นที่อยู่ 4 บริเวณ ได้แก่ ย่านพาณิชย์กรรม ย่านที่อยู่อาศัย ย่านสถาบันการศึกษา และย่านพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ (สวนสาธารณะ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่รวมกิจกรรม (NODE) มีลักษณะคล้ายกับย่าน โดยมีข้อแตกต่างในการเป็นที่รอบกิจกรรมได้แก่ พื้นที่พาณิชย์กรรม และพื้นที่เปิดโล่งของพื้นที่ สวนสาธารณะ

ภูมิสัญลักษณ์ (LANDMARK) เนื่องจากบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่โล่ง และพื้นที่อุตสาหกรรม เป็นส่วนใหญ่ การกำหนดภูมิสัญลักษณ์จึงสะดวกต่อการกำหนดให้สอดคล้อง และสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรม ระบบพื้นที่โล่ง แนวความคิดในการกำหนดภูมิสัญลักษณ์ ที่สำคัญของพื้นที่โครงการ สรุปได้ดังนี้

กำหนดให้มีที่หมายตา (LANDMARK) ที่สำคัญของพื้นที่ อยู่บริเวณตอนกลางของสวนสาธารณะซึ่งสามารถเป็นที่หมายตาได้จาก ถนนกิ่งแก้ว และถนนอ่อนนุช นอกจากนี้ยังเป็นที่ยังเป็นที่ยังหมายตาได้จาก ถนนที่เชื่อมต่อกจากสนามบินสุวรรณภูมิ

#### 6.2.7 แนวความคิดในการออกแบบระบบการเข้าถึง

ในการออกแบบระบบของการเข้าถึงพื้นที่โครงการแบ่งได้ออกเป็น 2 ลักษณะการเข้าถึงจากภายนอกพื้นที่ และการเข้าถึงภายในพื้นที่ มีรายละเอียดดังนี้

การเข้าถึงจากภายนอกพื้นที่ กำหนดให้จุดทางเข้าหลักจากภายนอกพื้นที่ 2 บริเวณ คือ บริเวณแยกกิ่งแก้วฝั่งถนนบางนา – ตราด และบริเวณแยกกิ่งแก้วฝั่งถนนอ่อนนุช ซึ่งเป็นทางหลักเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมต่างๆ

การเข้าถึงภายในพื้นที่ แบ่งได้เป็นการเข้าถึงด้วยยานพาหนะ กำหนดให้เข้าถึงพื้นที่ภายในโดยใช้ถนนสายรองสำหรับการเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนรองจะเป็นถนนที่เข้าสู่พื้นที่กิจกรรมภายใน ซึ่งนำเข้าสู่ในแต่ละกลุ่มของอาคาร นอกจากนี้การเข้าถึงภายในพื้นที่ยังใช้การเดินเท้าเป็นตัวเชื่อมโยงการเข้าถึงของแต่ละกิจกรรม

#### 6.2.8 แนวความคิดในการออกแบบบริเวณที่จอดรถ

การออกแบบบริเวณที่จอดรถในพื้นที่โครงการ ได้กำหนดแนวความคิดในการจัดบริเวณที่จอดรถเป็น 2 ลักษณะ โดยให้สัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคม การจัดวางกลุ่มกิจกรรม มีรายละเอียดดังนี้

การจอดรถในลานจอดรถ โดยจอดกลางแจ้งในส่วนการค้าปลีกจะจัดการจอดรถไว้ตอนกลางของพื้นที่ซึ่งจัดไว้เป็นบล็อกเพื่อป้องกันการจอดรถริมถนน และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ ส่วนในบริเวณการค้าแบบเบาบาง และบริเวณการค้าที่ต้องการที่โล่ง จะจัดเป็นแบบจอดรถกลางแจ้ง ได้แก่ ร้านอาหาร ซึ่งพื้นที่ลานจอดรถนี้ยังสามารถใช้กิจกรรมในโอกาสพิเศษของพื้นที่

การจอดรถในอาคารจอดรถ การจอดรถในอาคารจอดรถกำหนดให้จอดในบริเวณย่านการค้าหนาแน่น มีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถจำนวนมาก ได้แก่ โรงแรม , ศูนย์การค้าและการส่งออก

นอกจากนี้การออกแบบบริเวณที่จอดรถยังจะต้องพิจารณาให้ตำแหน่งของที่จอดรถกระจายครอบคลุมทั่วทั้งบริเวณพื้นที่โครงการ แต่ต้องมีความสัมพันธ์กับตำแหน่งของกลุ่มกิจกรรมและองค์ประกอบอื่นๆ ดังนี้

ให้ครอบคลุมไปทั่วบริเวณกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ

ให้บริเวณที่จอดรถ มีความสอดคล้องกับบริเวณพื้นที่โล่ง และสามารถเข้าถึงได้

โดยสะดวก

พื้นที่จอดรถต้องอยู่ในบริเวณที่รอบกิจกรรม

ที่จอดรถมีความเชื่อมต่อกับทางเดินเท้าอย่างเป็นระบบ

#### 6.2.9 แนวความคิดในการกำหนดความสูง

แนวความคิดในการกำหนดความสูงอาคาร เพื่อให้เกิดมุมมองที่ดีตามแนวความคิดในการออกแบบ และเป็นไปตามข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย

กำหนดความสูงของอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง ความสูงไม่เกิน 12 เมตรหรือจำนวนชั้นประมาณ 3-4 ชั้น ทั้งพื้นที่โครงการ

#### 6.2.10 แนวความคิดในการออกแบบลักษณะอาคาร

เพื่อใช้เป็นแนวทางอย่างกว้างๆ ในการกำหนดลักษณะอาคาร ให้มีความสอดคล้องเหมาะสม กับลักษณะกิจกรรมภายในอาคารนั้นจึงได้กำหนดลักษณะอาคารอย่างคร่าวๆ ไว้ดังนี้

กลุ่มอาคารระดับต่ำ มีลักษณะเป็นอาคารเดี่ยวที่มีพื้นที่รวมไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร และสูงได้ไม่เกิน 12 เมตร หรือสูงได้ประมาณ 3-4 ชั้น ได้แก่ ศูนย์การค้าและการส่งออก , โรงแรม , โรงพยาบาล , ร้านอาหาร และศูนย์การแสดงสินค้า

### 6.3 สรุปภาพรวมการออกแบบ

จากการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบกลุ่มกิจกรรม และพื้นที่องค์ประกอบในการออกแบบด้านต่างๆ นำมารวมเป็นแนวความคิดรวมยอด เพื่อจัดทำผังออกแบบในลักษณะ 3 มิติ ให้พื้นที่ศึกษามีความเป็นไปได้ที่จะสนองตอบต่อนโยบาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ โดยมีความเหมาะสม ถูกต้อง ตามหลักการออกแบบและวางผังชุมชน

#### 6.3.1 ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ

การพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษา ให้เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของประเทศ ทางด้านธุรกิจการค้าและการส่งออก การบริการการเงิน การลงทุน การท่องเที่ยวซึ่งในพื้นที่ศึกษาได้ถูกกำหนดกิจกรรมเพื่อตอบสนองบทบาทดังกล่าว ได้แก่ ศูนย์การค้าการค้าส่งออก อาคารจัดแสดงสินค้า สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก โรงพยาบาล ร้านอาหารไทย โรงแรม และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาคารพาณิชย์ทั่วไป นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ยังได้รับการพัฒนา เพื่อจัดสร้างสวนสาธารณะ สำหรับการส่งเสริมสภาพแวดล้อม การนันทนาการ และเป็นจุดที่ดึงดูดและมีความสัมพันธ์สนับสนุน กับกลุ่มธุรกิจต่างๆ ทั้งการจัดสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ และพื้นที่รอบนอกในส่วนที่ต่อเนื่อง

### 6.3.2 ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ

บริเวณศูนย์พาณิชย์กรรมใหม่ บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิกรณีศึกษาคลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าว และคลองบัวลอยใหญ่มีพื้นที่รวม 6,356.25 ไร่ มีถนนกึ่งแก้วเป็นถนนที่ผ่านด้านหน้าของโครงการ และยังใช้เป็นทางเชื่อมต่อระหว่าง ถนนอ่อนนุช กับ ถนนบางนา-ตราด เป็นถนนสำหรับเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ออกแบบโดยใช้ระยะถอยร่นของอาคารเพื่อเปิดมุมมองในถนนกึ่งแก้ว และเป็นการเชื่อเชิญ เพราะบริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษา เป็นกลุ่มอาคารขนาดใหญ่ อีกทั้งยังสามารถเปิดมุมมองไปสู่ตอนกลางของสวนสาธารณะ ซึ่งเป็นจุดที่หมายตา (LANDMARK) หลักที่มีความสำคัญของพื้นที่ศึกษา พื้นที่พาณิชย์กรรมของโครงการจะอยู่ด้านทิศเหนือของถนนกึ่งแก้ว ในส่วนของพื้นที่ที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะพื้นที่ต่างๆ ถูกกำหนดให้ต่อเนื่องกับ พื้นที่พาณิชย์กรรมซึ่งสามารถก่ออุปประโยชน์ในแง่เศรษฐกิจซึ่งกันและกัน ในพื้นที่ศึกษาจะให้เป็นที่พาณิชย์กรรมที่รองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ และพื้นที่กิจกรรมเพื่อรองรับกิจกรรมของกลุ่มนักธุรกิจ อีกทั้งพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมให้กับโครงการได้เป็นอย่างดี

### 6.4 แนวทางการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนและผัง

การนำแผนผังไปปฏิบัติ IMPLEMENTATION เป็นขั้นตอนที่สำคัญสุดท้ายของกระบวนการวางผังออกแบบชุมชน ซึ่งต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นได้ มีความต่อเนื่องให้ผลตอบแทนที่เป็นประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐบาลและเอกชนผู้ลงทุน แนวความคิดดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้กรอบของการออกแบบเพื่อสาธารณะประโยชน์ คำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและส่วนรวม ไม่ว่าจะโครงการของภาครัฐบาล ท้องถิ่น หรือเอกชน มีพื้นฐานเหตุผลอยู่ที่ความเป็นไปได้เข้าใจถึง บริหาร และการทำงานของภาคเอกชน และหน่วยงานรัฐบาลอยู่เสมอ อีกทั้งยังต้องสามารถเชื่อมความสัมพันธ์ด้านนโยบาย วัฒนธรรม และเศรษฐกิจสังคมให้สอดคล้องกันได้

ในส่วนของการศึกษาเพื่อพัฒนาผ่านพาณิชย์กรรมใหม่บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิกรณีศึกษา คลองลาดกระบัง - คลองชวดลากข้าว และคลองบัวลอยใหญ่นี้กำหนดแนวความคิดนำเสนอกลยุทธการนำแผนและนำไปปฏิบัติ เอาไว้ 3 องค์ประกอบดังนี้

#### 6.4.1 วาระในการพัฒนา

จากการกำหนดเป้าหมายด้านระยะเวลา ในการพัฒนาตามโครงการที่วางผังและออกแบบไว้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับช่วงเวลาที่เป็นจริง จึงกำหนดช่วงเวลาในการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ออกเป็น 4 ระยะ โดยแบ่งช่วงเวลาๆละ 5 ปี รวมเป็นช่วงเวลาทั้งหมดในการพัฒนารวม 20 ปี แบ่งลักษณะของการพัฒนาตามลักษณะของหน่วยงานออกเป็นภาครัฐบาล และภาคเอกชน โดยในส่วนของภาครัฐบาลนั้นดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน การสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ เป็นส่วนภาคเอกชนนั้นดำเนินการในเรื่องกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วไป

การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2551

การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556

การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561

การพัฒนาช่วงที่ 4 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562-2566

6.4.1.1 การพัฒนาช่วงที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2551

การพัฒนาช่วงที่ 1 นี้จะเป็นการพัฒนาทั้งภาครัฐ และเอกชนโดยภาครัฐจะพัฒนาในส่วนของระบบสาธารณูปโภคทั้งหมด และระบบถนน รวมทั้งการขุดลอกคลอง

ในส่วนภาคเอกชนจะพัฒนาบริเวณทางด้านทิศเหนือของพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่วนมากกิจกรรมด้านการค้าและการส่งออก เช่น ศูนย์ ศูนย์การค้าการส่งออก และกลุ่มกิจกรรมด้านธุรกิจบริการ ได้แก่ สถาบันการเงิน หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ทั้ง 2 กลุ่มกิจกรรมดังกล่าวยังมีการพัฒนาของภาคเอกชน ด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ร้านอาหารไทย โรงแรม และด้านพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น สวนนันทนาการ พื้นที่เปิดโล่ง (OPEN SPACE) โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในการช่วงพัฒนาที่ 1 พ.ศ. 2547-2551 มีกิจกรรมที่สำคัญดังนี้

1. ศูนย์การค้าการส่งออก
2. อาคารจัดแสดงสินค้า
3. สถาบันการเงิน
4. หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก
5. โรงพยาบาล
6. ร้านอาหารไทย
7. โรงแรม
8. สวนสาธารณะ

6.4.1.2 การพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556

ในการพัฒนาช่วงที่ 2 นี้จะเป็นการพัฒนาทั้งภาครัฐบาล และภาคเอกชน โดยการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นของภาครัฐ ในส่วนของการพัฒนาในส่วนนี้ เป็นการพัฒนาทำให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ สำหรับในส่วนของภาครัฐจะเป็นการพัฒนาหน่วยงานราชการ และพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ เช่นสวนสาธารณะ ในการพัฒนาช่วงที่ 2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556 มีกิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

1. หน่วยงานราชการ
2. สวนสาธารณะ
3. พื้นที่เปิดโล่ง

#### 6.4.1.3 การพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561

ในการพัฒนาช่วงที่ 3 นี้จะเป็นการพัฒนาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน โดยที่ภาคเอกชนจะเป็นผู้พัฒนาเสียเป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของการพัฒนาในส่วนนี้ เป็นการพัฒนาทำให้สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่พื้นที่อยู่อาศัย ในการพัฒนาช่วงที่ 3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561 มีกิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาดังนี้

1. บ้านจัดสรร
2. ตึกแถว
3. อาคารพาณิชย์

#### 6.4.1.4 การพัฒนาช่วงที่ 4 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562-2566

การพัฒนาช่วงที่ 4 นี้เป็นการพัฒนากิจกรรมการค้าทั้งสองฝั่ง ของถนนกิ่งแก้วอันเนื่องมาจากมีกิจกรรมการค้าเดิมอยู่แล้ว มีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของเอกชนรายย่อย ซึ่งเมื่อถึงช่วงระยะเวลาของการพัฒนา พื้นที่ดังกล่าวน่าจะมีสภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเพราะสภาพอาคารมีสภาพปานกลางจนถึงเท่าการพัฒนาในช่วงที่ 4

#### 6.4.1.5 สรุปวาระในการพัฒนา

การพัฒนาศูนย์พาณิชย์กรรมใหม่ บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิกรณีศึกษา คลองลาดกระบัง - คลองขุดลากซั่ว แบ่งวาระในการพัฒนาออกเป็น 4 วาระมีระยะเวลาในการพัฒนาช่วงละ 5 ปี รวมระยะเวลาในการพัฒนาทั้งหมด 20 ปีโดยแบ่งเป็น 4 ระยะ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 6.2 แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่

ช่วงเวลา	กิจกรรม	หน่วยงาน
1. พ.ศ. 2547-2551	พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	ภาครัฐ
	ศูนย์การค้าการส่งออก	ภาคเอกชน
	อาคารจัดแสดงสินค้า	ภาคเอกชน
	สถาบันการเงิน	ภาคเอกชน
	หน่วยงานจัดส่งสินค้า นำเข้า-ส่งออก	ภาคเอกชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6.2 (ต่อ) แสดงช่วงระยะเวลาในการพัฒนาพื้นที่

ช่วงเวลา	กิจกรรม	หน่วยงาน
	โรงพยาบาล ร้านอาหารไทย โรงแรม สวนสาธารณะ	ภาคเอกชน ภาครัฐ
2. พ.ศ. 2542-2556	พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ หน่วยงานราชการ สวนสาธารณะ พื้นที่เปิดโล่ง	ภาครัฐ ภาครัฐ ภาครัฐ ภาครัฐ
3. พ.ศ. 2557-2561	พัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สวนสาธารณะ บ้านจัดสรร ตึกแถว อาคารพาณิชย์	ภาครัฐ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคเอกชน ภาคเอกชน
4. พ.ศ. 2562-2566	อาคารพาณิชย์ สวนสาธารณะ ตลาด	ภาคเอกชน ภาครัฐ ภาครัฐ

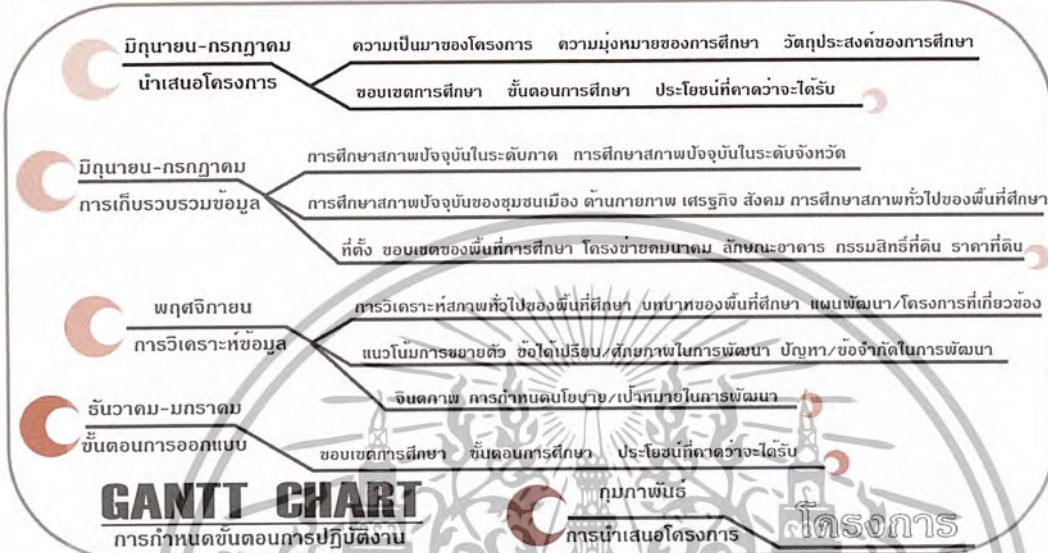
การพัฒนาโดยส่วนใหญ่เป็นของภาคเอกชน ซึ่งเป็นกิจกรรมการค้าและการส่งออก โดยส่วน  
ภาครัฐจะพัฒนาในส่วนพื้นที่สีเขียว เพื่อเป็นการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.4.2 ผลงานการออกแบบ และหุ่นจำลอง

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

01



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.4 แสดงการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติงาน

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

02



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khlong Lat Krabang-Khlong Chaut Lak Khao and Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.5 แสดงความเป็นมาของโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

03

### PROJECT PROPOSAL

การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

	POLICY ด้านนโยบาย	ECONOMIC ด้านเศรษฐกิจ	SOCIAL ด้านสังคม	PHYSICAL ด้านสิ่งแวดล้อม
<b>หลักการและเหตุผล</b>	กรมผังเมืองได้มีการจัดทำผังเมืองเฉพาะขึ้น เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ	จากการที่ประเทศไทยมีบทบาทในการพัฒนาตามการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกมากขึ้น	การใช้ประโยชน์ที่ดิน ของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ไม่เพียงพอต่อความต้องการ	การศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ดินไม่เหมาะสม ต่อสภาพของพื้นที่
<b>วัตถุประสงค์</b>	เพื่อให้สอดคล้องกับผังเมือง และการแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นที่จะเติบโตในอนาคต	เพื่อพัฒนาบทบาทที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง	เพื่อศึกษาแนวความคิด ในการวางผัง และปรับปรุงพื้นที่ศึกษา	เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ และสอดคล้องกับโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตข้างหน้า
<b>ที่มาของปัญหา</b>	การแก้ปัญหาของรัฐบาลที่ไม่สอดคล้องกับพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่จะเติบโตในอนาคต	การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสม และไม่ส่งเสริมทางด้านกิจกรรมคมนาคมขนส่ง	การเพิ่มจำนวนของประชากรที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เกิด การคมนาคมที่แออัด	การใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมบริเวณรอบสนามบินที่เพิ่มขึ้นจึงทำให้เกิดเสียงโกรธ
<b>แนวทางแก้ไขปัญหา</b>	เพื่อมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์ของที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิในทางด้านเศรษฐกิจ	การใช้ประโยชน์ที่ดินที่รองรับกับการค้า และการคมนาคมขนส่งที่จะพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้น	พัฒนาในด้านการคมนาคมขนส่ง และสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น	ทำการพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพที่สูงขึ้นเพื่อรองรับการเจริญเติบโต

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.6 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

04

### ECONOMIC STUDY

การศึกษาความเป็นไปได้อด้านเศรษฐกิจ

**ระดับประเทศ**

จาก รูปภาพ ได้แสดงให้เห็นว่า ปัจจุบันสินค้าการเกษตรกรรมได้ลดจำนวนลงมาก แต่ในปัจจุบันทางภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทมากในการทำรายได้ให้กับประเทศ จึงทำให้มีการขยายพื้นที่เศรษฐกิจที่ใกล้กับการคมนาคมขนส่ง

จาก รูปภาพ ได้แสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวทำรายได้ ให้กับประเทศเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นตามลำดับ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khlong Lat Krabang-Khlong Chaut Lak Khao and Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.7 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

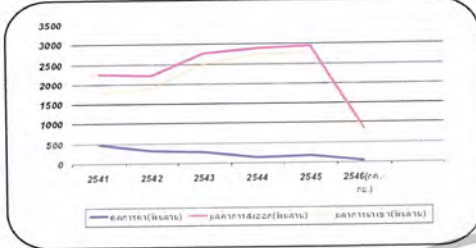
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

05

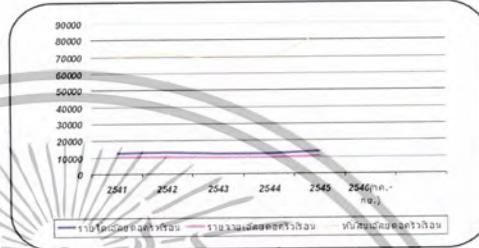
**ECONOMIC STUDY**

การศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ

ระดับประเทศ



ปี 2547 แนวโน้มเศรษฐกิจของประเทศไทยยังคง มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดการณ์ว่าจีดีพีจะขยายตัวถึง 7 % และอาจจะเติบโตได้ถึง 8 % ตามที่ นายกรัฐมนตรี ได้ตั้งเป้าไว้



จาก รูปภาพ ได้แสดงให้เห็นว่าการส่งออกโดยรวมของประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2541 - 2545.2546(กค.-กย.) เพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่การนำเข้าโดยรวมของประเทศก็มีจำนวนสูงขึ้นตามลำดับเช่นเดียวกันจึงทำให้มีการขาดดุลของประเทศลดลงตามลำดับ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.8 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับประเทศ

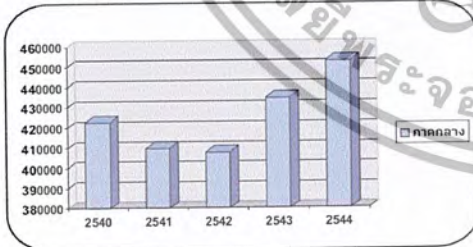
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

06

**ECONOMIC STUDY**

การศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจ

ระดับภาค



รายได้ของประชากรในภาคกลางส่วนใหญ่มาจากภาคการเกษตรกรรม และเป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย และรายได้รองลงมาในภาคกลางมาจากภาคอุตสาหกรรม โดยเป็นสินค้าส่งออกที่ทำรายได้ให้กับภาคกลางที่เพิ่มขึ้น

ประเภทพื้นที่	ที่ดินทำกิน	
	จำนวนพื้นที่	ร้อยละ
พื้นที่ทั้งหมด	627,557	100.00
พื้นที่ทำการเกษตร (1)	317,788	50.64
1. ที่นา	32,660	5.21
2. พืชไร่	0	0.00
3. ไม้ผล	36,150	5.76
4. ไม้ดอกไม้ประดับ	1,086	0.17
5. พืชผัก	9,736	1.55
6. อื่น ๆ (สัตว์น้ำ)	238,156	37.95
พื้นที่ป่าไม้ (2)	2,687	0.43
1. ป่าชายเลน	2,687	0.43
พื้นที่ไม่ได้อำนาจ	307,082	48.93

รายได้เฉลี่ยของประชากร 173,000 บาท / คน / ปี ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง (ภาคอุตสาหกรรม) ร้อยละ 55.9(69.860 ตั๋วเรือ) รองลงมาคืออาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 17 (20.832 ตั๋วเรือ) นอกจากนี้ยังประกอบอาชีพค้าขาย รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ

ระดับจังหวัด

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

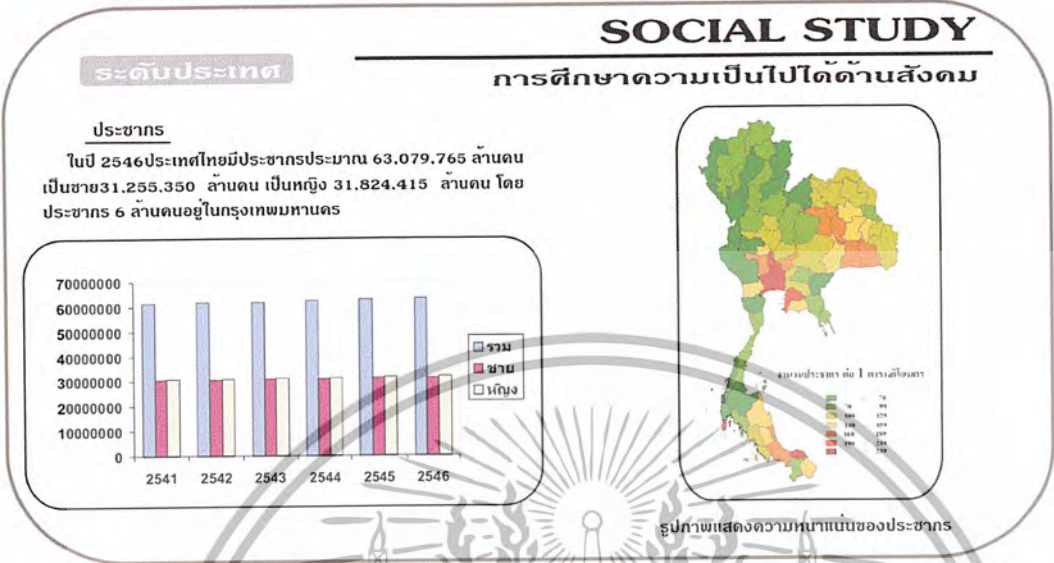
A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.9 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจระดับภาคและจังหวัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

07



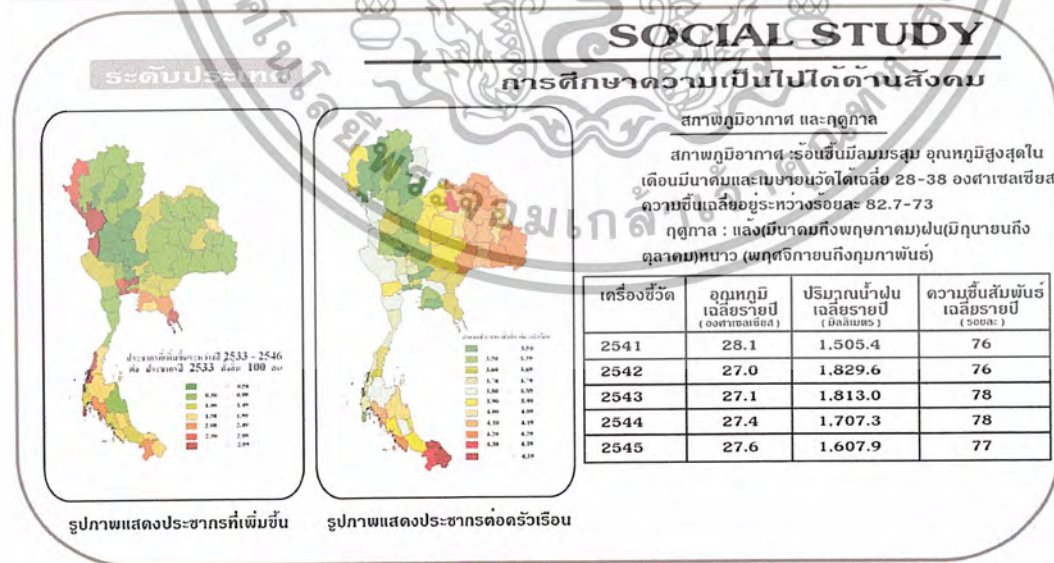
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.10 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับประเทศ

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

08



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

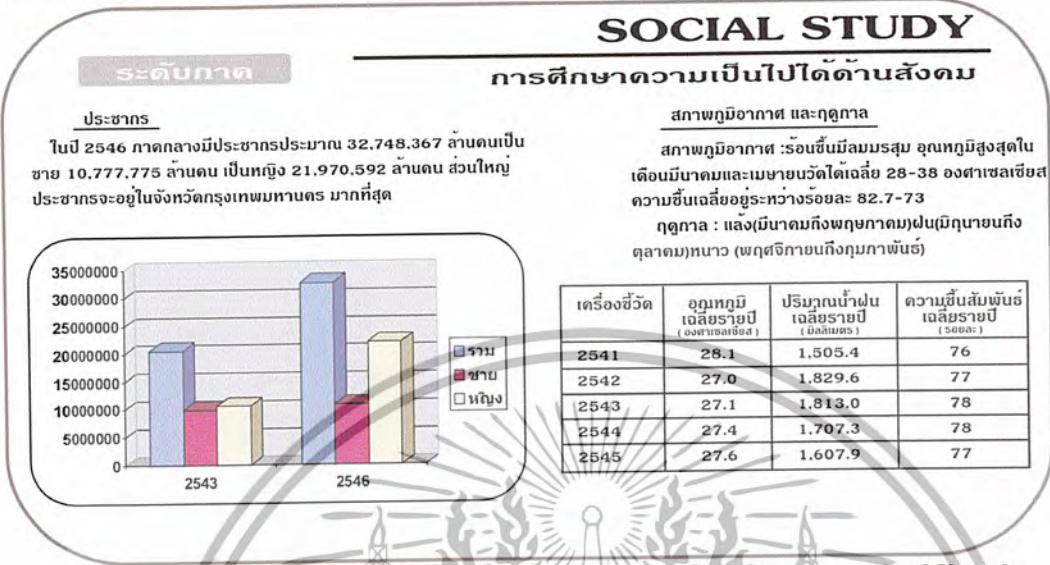
A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.11 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

09



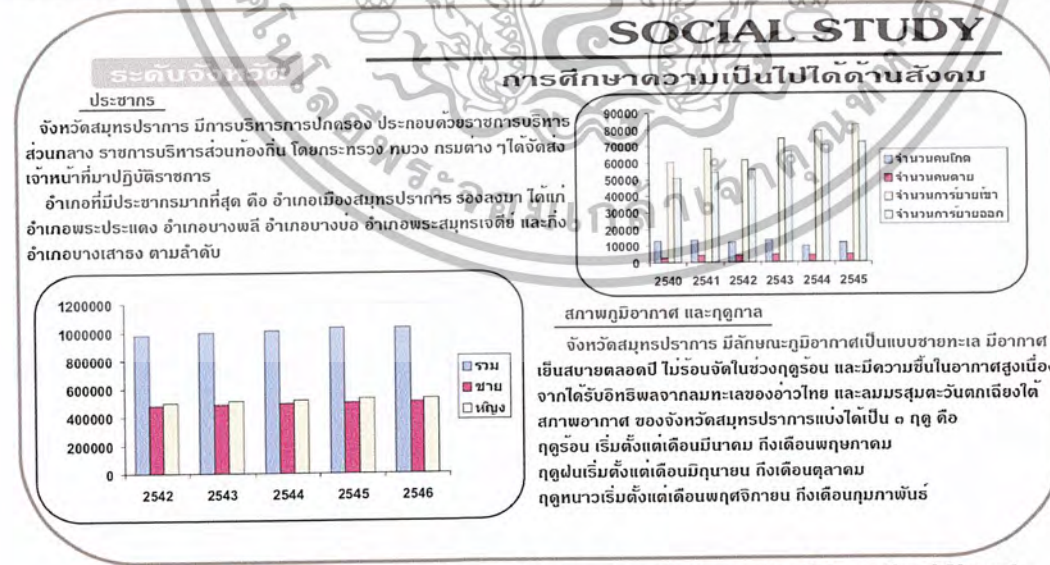
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.12 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับภาค

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

10



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.13 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านสังคมระดับจังหวัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

# การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

11

## PHYSICAL STUDY

### การศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพ

#### ที่ตั้งและอาณาเขต

ประเทศไทยตั้งอยู่กลางภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ทั้งหมด 513,115 ตารางกิโลเมตรจากเหนือจรดใต้วัดได้ 1,620 กิโลเมตร และจากตะวันตกจรดตะวันออกวัดได้ 775 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สหภาพพม่า

ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศมาเลเซีย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ราชอาณาจักรกัมพูชาและอ่าวไทย

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ สหภาพพม่า



#### ที่ตั้งและอาณาเขต

ลักษณะทางภูมิประเทศของภาคกลางเป็นที่ราบดินตะกอน มาทับถมมากมายจนที่สุดและอุดมสมบูรณ์ที่สุด ภูมิประเทศของภาคกลางแบ่งออกได้เป็น 4 เขตดังนี้

1. เขตที่ราบภาคกลางตอนบน มีลักษณะภูมิประเทศสูง ๆ ต่ำ ๆ คลายลูกคลื่น
2. เขตที่ราบภาคกลางตอนล่าง ได้แก่ บริเวณจังหวัดนครสวรรค์ถึงอ่าวไทย
3. เขตที่ราบชายขอบด้านตะวันออก ลักษณะภูมิประเทศที่ราบสูงเขา
4. เขตที่ราบชายขอบด้านทิศตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบเชิงเขาแทบ ๆ

ประเทศไทยมีผู้ถือครองทำการเกษตรทั้งสิ้น 5.79 ล้านราย ครึ่งเรือนผู้ถือครองคิดเป็นร้อยละ 33.5 ของครัวเรือนทั่วประเทศ



### The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.14 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพระดับประเทศ

# การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

12

## PHYSICAL STUDY

### การศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพ

#### ที่ตั้งและอาณาเขต

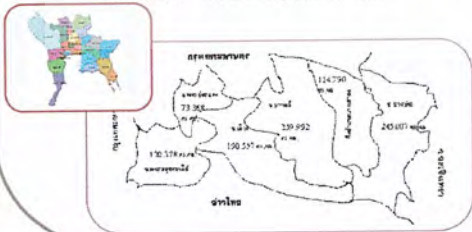
จังหวัดสมุทรปราการ ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตอนปลายสุดของแม่น้ำเจ้าพระยา และเหนืออ่าวไทย ระหว่างเส้นรุ้งที่ 13-14 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 100-101 องศาตะวันออก มีเนื้อที่ประมาณ 1,004.092 ตร.กม. หรือประมาณ 627,557 ไร่ ตั้งอยู่กลางของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 29 กม. มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร

ทิศใต้ ติดต่อกับอ่าวไทย

ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร



#### การคมนาคม และการขนส่ง

จังหวัดสมุทรปราการ มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบาย แบ่งออกได้ทางบก,ทางอากาศ และทางน้ำ ทำให้การติดต่อ ระหว่างจังหวัดสมุทรปราการกับกรุงเทพฯและภาคต่าง ๆภายในประเทศเป็นไปโดยสะดวก

### The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.15 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพระดับจังหวัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

# การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

13

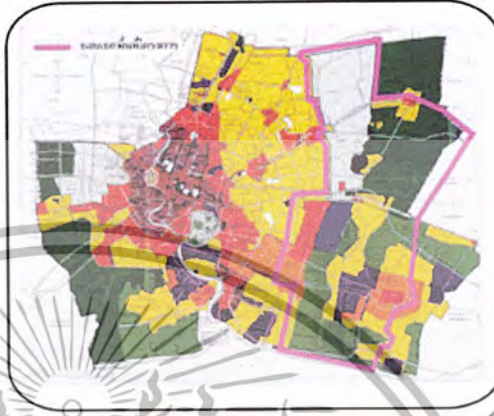


## POLICY STUDY

### การศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย

รัฐบาลได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่และก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในท้องที่อำเภอบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ สามารถรองรับผู้โดยสารปีละ 30 ล้านคน ขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 1.46 ล้านตันและขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 6.4 ล้านตัน ซึ่งเป็นปัจจัยกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ที่พักอาศัย และการขยายถิ่นฐานของประชาชน ที่เข้ามาประกอบอาชีพ รวมถึงจะมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

กรมโยธาธิการและผังเมือง ตระหนักถึงความสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและสภาพแวดล้อมของพื้นที่โดยรอบ ในอันที่จะวางแผนการบริหารจัดการเมืองให้มีการพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อความต้องการของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการค้าบริการ การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของไทยของพื้นที่ ชุมชน และสภาพกิจกรรมพื้นที่กัน โดยการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมการตั้งถิ่นฐาน และการอนุรักษ์ธรรมชาติแวดล้อมอันมีเอกลักษณ์ให้เกิดความรักและห่วงใยในสังคมสืบไป



### The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Krabang-Lak Khao-Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.16 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย

# การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

14



## POLICY STUDY

### การศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย

จากการศึกษาระยะห่างระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถึงท่าอากาศยานดอนเมืองอยู่ในระยะของความปลอดภัยทางการบิน คือ 30 กิโลเมตร พบว่าภายในรัศมีดังกล่าว ยังสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็นแถบวงแหวน 3 วง คือ

- วงที่ 1 เป็นพื้นที่โดยรอบสนามบิน ในรัศมี 5 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยกับต่างประเทศ (Business Park)
- วงที่ 2 เป็นพื้นที่ในรัศมี 5-15 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เป็น Airport corridor อันเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและใช้ในกิจกรรมวิจัยและพัฒนา (Research Development) และสนามกอล์ฟ
- วงที่ 3 เป็นพื้นที่ ในรัศมี 15-30 กิโลเมตร ใช้ประโยชน์ในกิจการธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ



พื้นที่ศึกษาที่อยู่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ และยังมีข้อกำหนดของกรมผังเมืองของจังหวัดสมุทรปราการได้กำหนดให้พื้นที่ที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิ ทางด้านทิศตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) ระหว่าง ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าว แต่พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่พาณิชย์กรรม (สีแดง) ที่ติดกับสนามบินสุวรรณภูมิมากที่สุด คือ ดลองลาดกระบ้ง ดลองชวดลากข้าว และดลองบัวลอยใหญ่ สรุปได้ว่าพื้นที่ที่ศึกษานั้นอยู่พื้นที่ที่ศึกษาอยู่พื้นที่ วงที่ 1 เป็นพื้นที่โดยรอบสนามบิน ในรัศมี 5 กิโลเมตร มีความเหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยกับต่างประเทศ

### The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khlong Lat Krabang-Khlong Chaut Lak Khao and Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.17 แสดงการศึกษาความเป็นไปได้ด้านนโยบาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

15

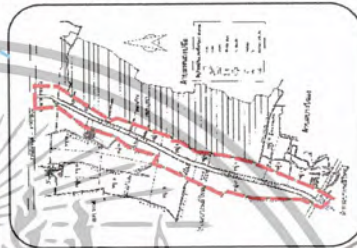
**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

ลักษณะพื้นที่

ตำบลราชานวดงตั้งอยู่ทางทิศเหนือของอำเภอบางพลี ระยะห่างจากอำเภอประมาณ 8 กม. ระยะห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 30 กม. มีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม มีเนื้อที่ทั้งหมด 31 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

อาณาเขตตำบล  
ทิศเหนือ ติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร  
ทิศใต้ ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ  
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ  
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Boudoy yai

ภาพที่ 6.18 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

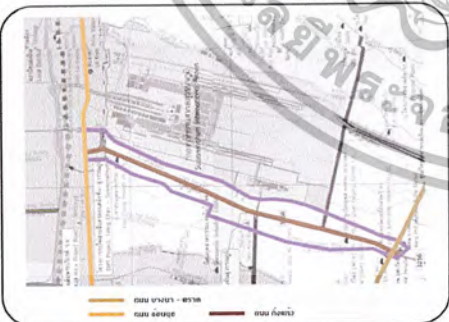
16

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

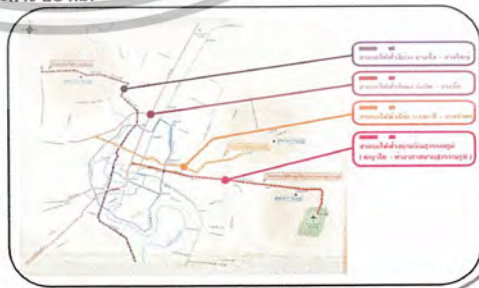
สายรถไฟที่จะสร้างในอนาคต

การคมนาคมขนส่ง มีถนนเข้า-ออก เชื่อมต่อกับ ถนน กิ่งแก้ว ที่ออกมาถึงพื้นที่ศึกษา และยังมีรถไฟที่ทางรถก่อสร้างระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นสองระยะ โดยระยะที่ 1 สร้างทางรถไฟจากสถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียวไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม.



การคมนาคม

เส้นทางคมนาคม การเดินทางเข้าสู่ตำบลราชานวดงสามารถเดินทางมาได้ คือ ทางบกมีถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนกิ่งแก้ว - ลาดกระบังระยะทาง 8 กม. เชื่อมต่อจากถนนบางนา-ตราด กับถนนอ่อนนุช ระยะทาง 5 กม.



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

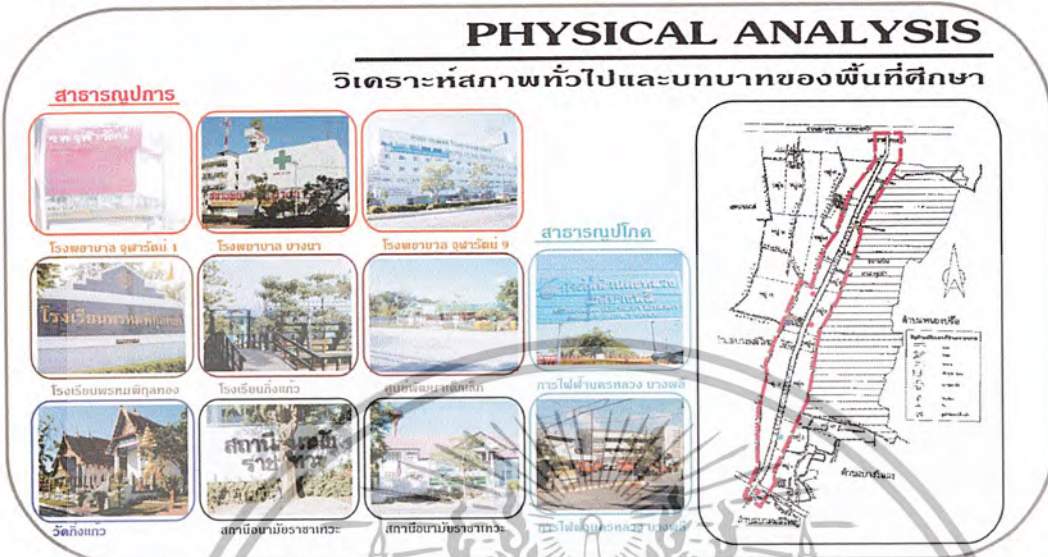
A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Boudoy yai

ภาพที่ 6.19 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

17



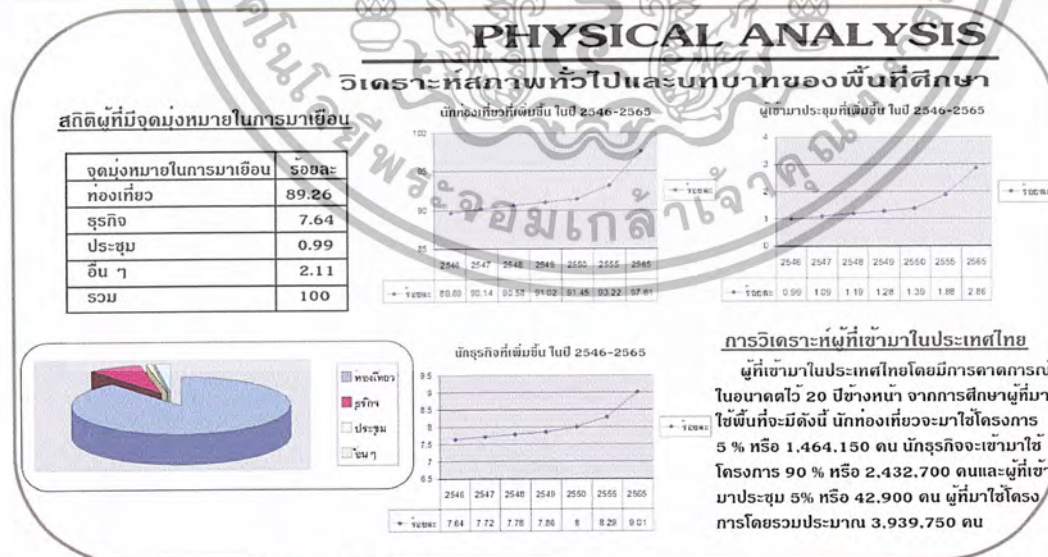
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study by Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.20 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

18



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.21 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

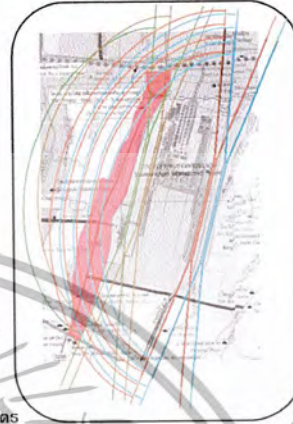
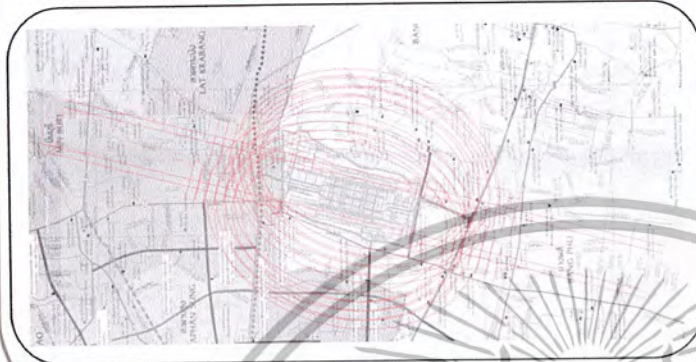
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

19

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

ข้อกำหนดของสนามบิน



ข้อกำหนดของสนามบินกำหนดให้พื้นที่ใกล้ Runway ไม่เกิน 2,000 เมตร สูงได้ 45 เมตร  
จากพื้นที่ศึกษาอยู่ใกล้ Runway ส่วนสูงอาจมีได้ความสูงได้ 45 เมตร

**The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport**

*A case study of Khong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai*

ภาพที่ 6.22 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

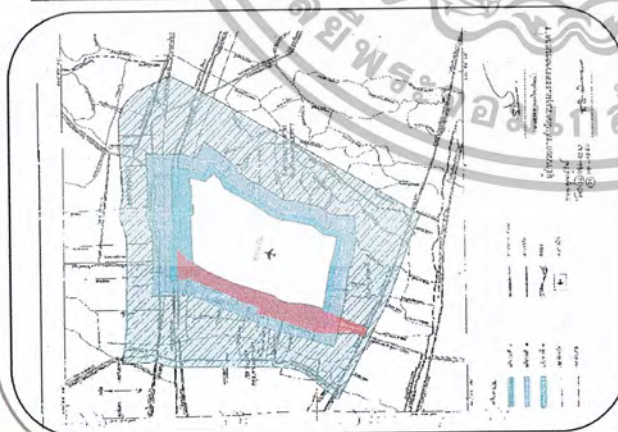
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

20

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

ข้อกำหนดกระทรวงมหาดไทย



ข้อกำหนด  
บริเวณที่ 1 สูงได้ไม่เกิน 12 เมตร  
บริเวณที่ 2 สูงได้ไม่เกิน 18 เมตร  
บริเวณที่ 3 สูงได้ไม่เกิน 23 เมตร  
ทุกบริเวณพื้นที่รวมกันไม่เกิน 1,000 ตร.ม.

**The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport**

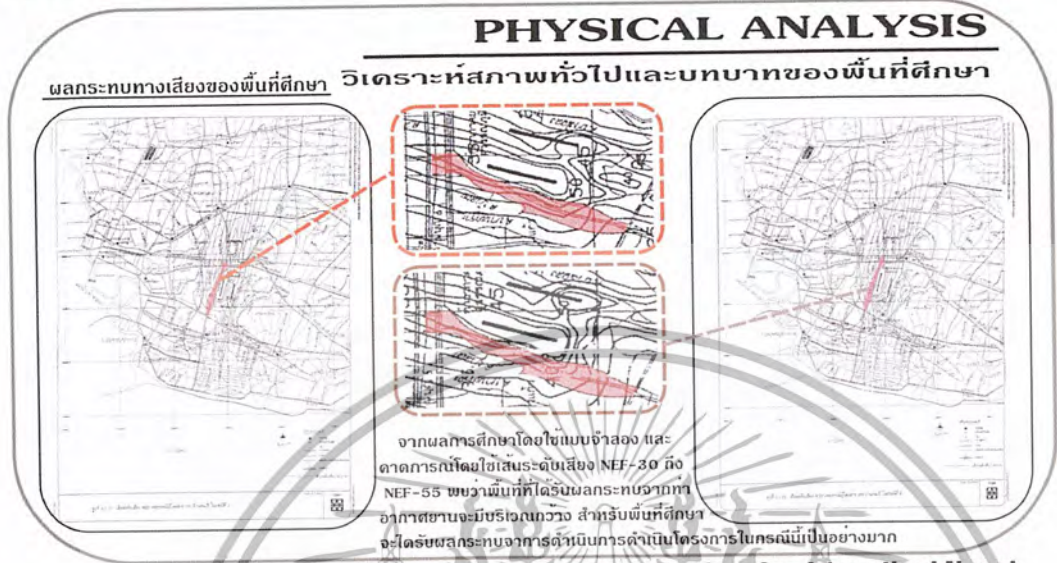
*A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai*

ภาพที่ 6.23 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากขาวและคลองบัวลอย

21

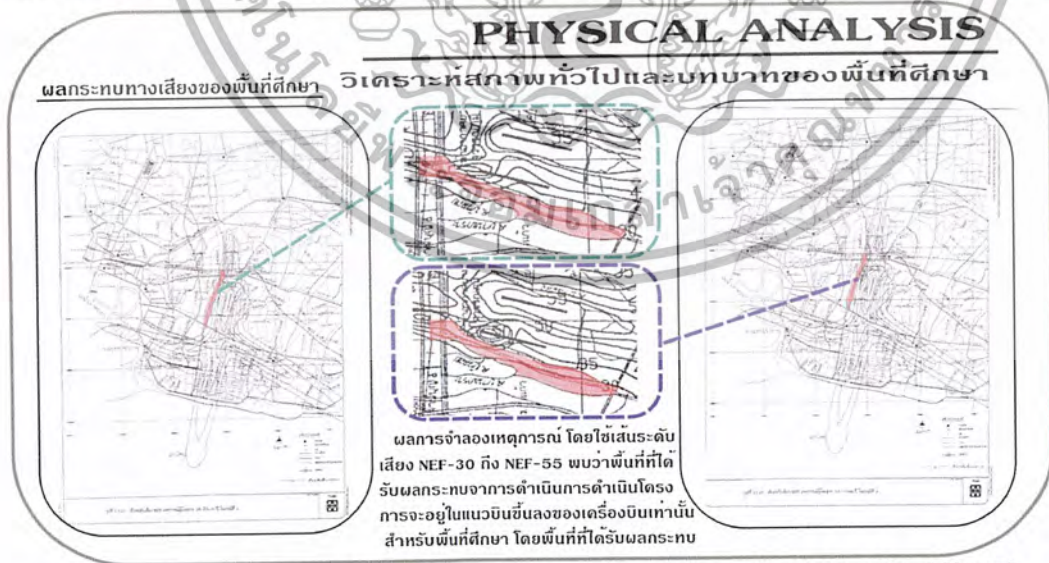


The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.24 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากขาวและคลองบัวลอย

22



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.25 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

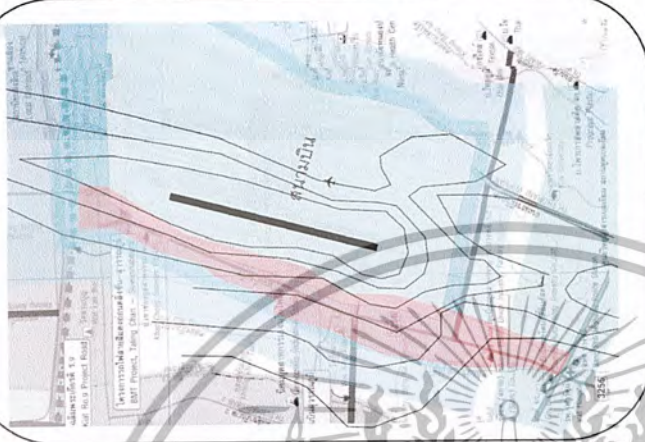
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

23

PHYSICAL ANALYSIS

ข้อสรุปของพื้นที่ศึกษา

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



สรุปพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ศึกษาได้อยู่ในวงกลมที่ 1 มีรัศมี 5 กม.มีความเหมาะสมเกี่ยวกับธุรกิจเชื่อมโยงกับต่างประเทศผังเมืองสมุทรปราการได้กำหนดพื้นที่ข้างสนามบินด้านทิศตะวันตกเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม(สีแดง)ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทยแบ่งเป็น 3 ส่วน 12 .18 .23 เมตรสร้างได้ไม่เกิน 1,000 ตร.ม. มีผลกระทบทางด้านเสียงของสนามบินมีเสียงดังถึง 30-55 เดซิเบล ซึ่งดังเกินกว่าเสียงปกติและกลายเป็นเสียงรบกวน

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

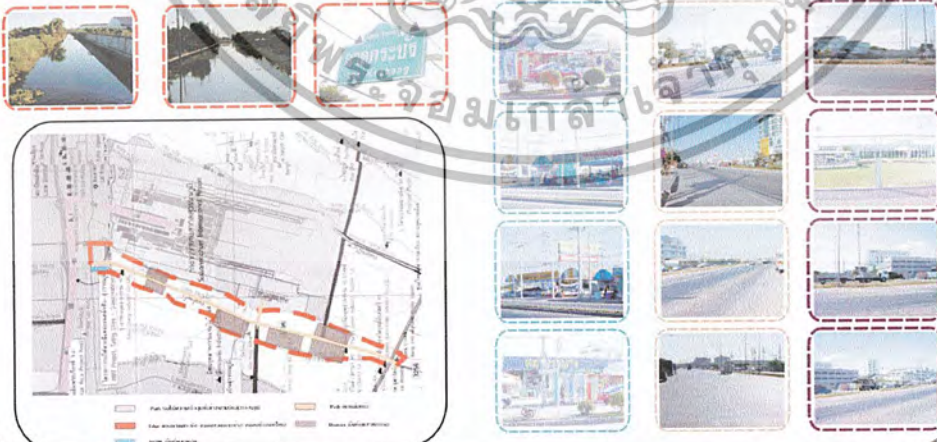
ภาพที่ 6.26 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

24

PHYSICAL ANALYSIS

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.27 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

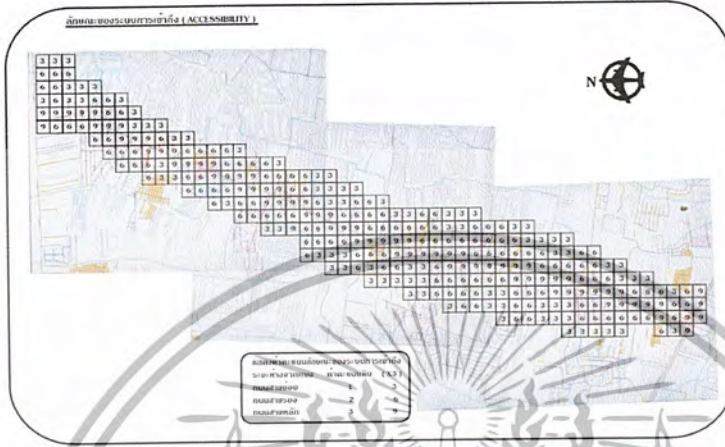
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

25

### PHYSICAL ANALYSIS

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

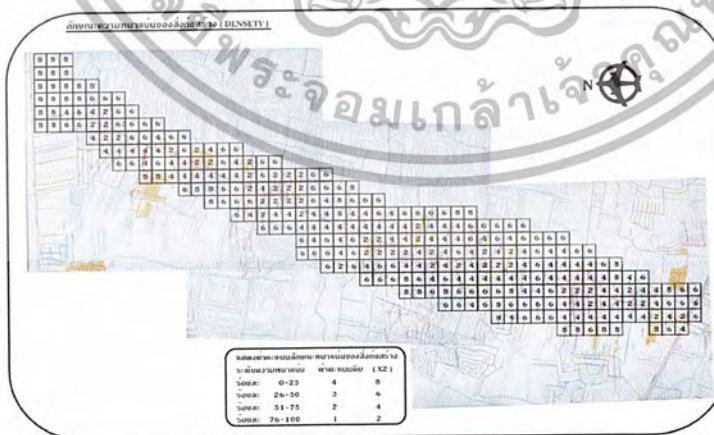
ภาพที่ 6.28 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

26

### PHYSICAL ANALYSIS

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.29 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

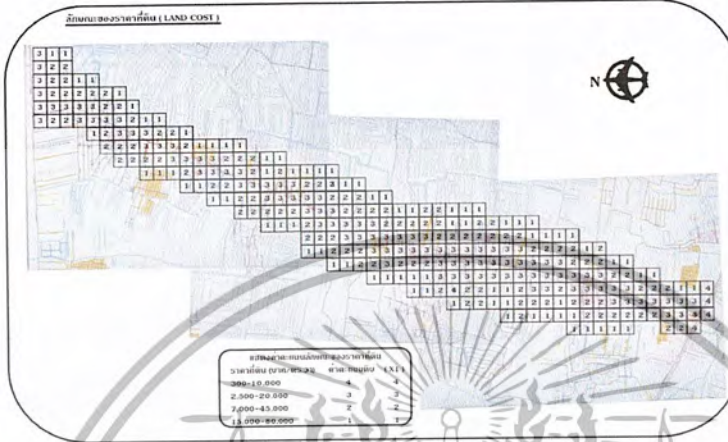
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

27

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

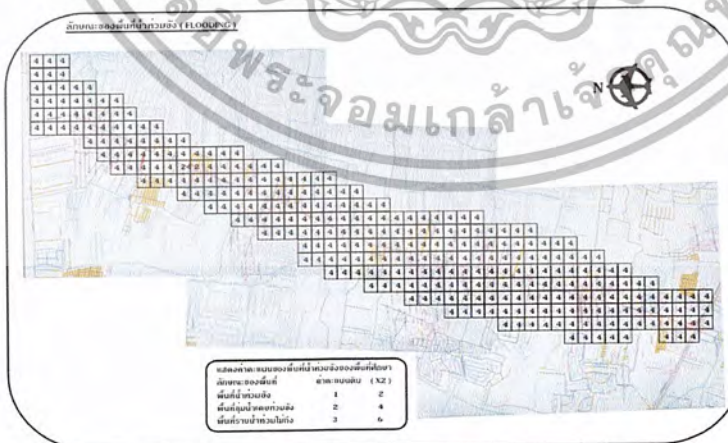
ภาพที่ 6.30 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

28

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.31 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

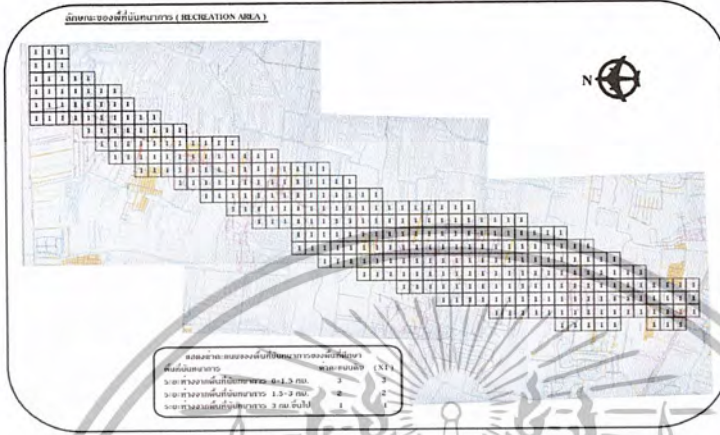
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

29

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

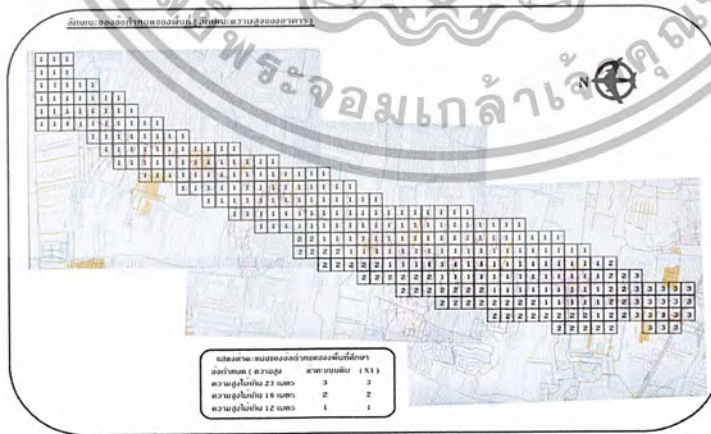
ภาพที่ 6.32 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

30

**PHYSICAL ANALYSIS**

วิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา



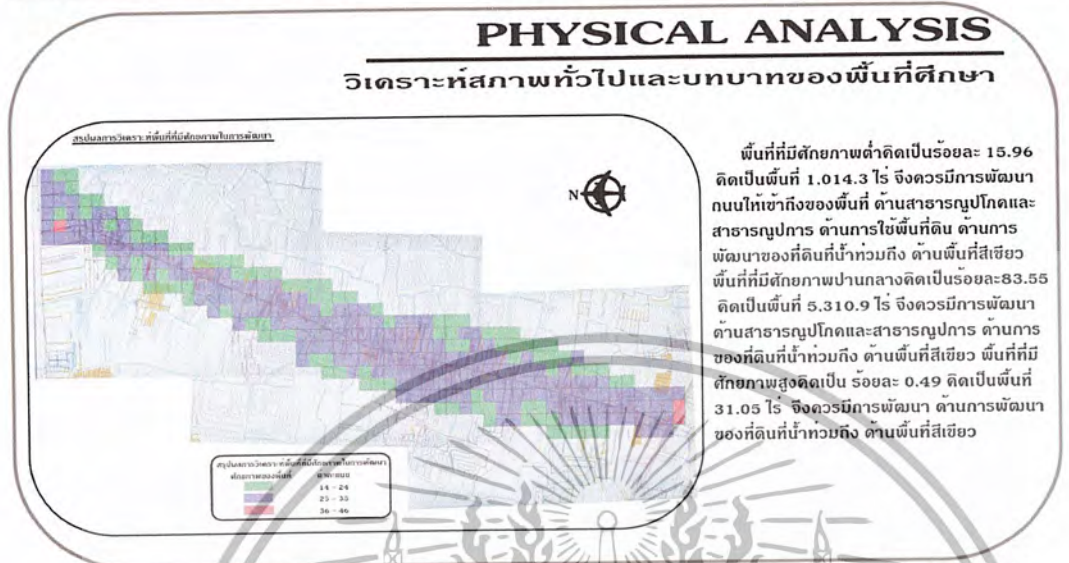
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.33 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย **31**



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport  
A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.34 แสดงวิเคราะห์สภาพทั่วไปและบทบาทของพื้นที่ศึกษา

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย **32**



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport  
A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.35 แสดงการกำหนดนโยบาย และเป้าหมายในการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากขาวและคลองบัวลอย

33

**GOAL AND TARGET**

**การกำหนดนโยบาย และเป้าหมายในการพัฒนา**

**กลุ่มกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา**

การใช้พื้นที่	พื้นที่ศึกษา
พื้นที่พาณิชยกรรม	4 %
โรงเรียนและสถานศึกษา	10 %
พื้นที่เปิดโล่ง	21.5 %
สถานที่ราชการ	5 %
ถนน	16.7 %
พื้นที่อยู่อาศัย	19.7 %
พื้นที่ราชการ	2.7 %
พื้นที่อื่น ๆ	3.4 %

จากการวิเคราะห์การใช้พื้นที่พาณิชยกรรม ไม่ได้กำหนดให้ใช้พื้นที่พาณิชยกรรมเพียงอย่างเดียว แต่ต้องมีพื้นที่กิจกรรมอื่น ๆ อยู่ในพื้นที่พาณิชยกรรมด้วยเพื่อสอดคล้องกับพื้นที่ และการเป็นการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสะดวกสบายในการติดต่อพื้นที่

**กลุ่มธุรกิจการค้าและการส่งออก**

เป็นกลุ่มกิจกรรมที่กำหนดเพื่อรองรับการใช้บริการของนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม ที่จะมเพิ่มมากขึ้น และเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สนามบิน จึงมีการเชื่อมโยงกิจกรรมกับกลุ่มธุรกิจการค้าและการส่งออกเดิม

**กลุ่มธุรกิจบริการ**

เพื่อรองรับบริการการเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางอากาศของพื้นที่ในอนาคต โทบริการกับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม ที่เข้ามาติดต่อการค้าภายในพื้นที่ศึกษา

**กลุ่มการท่องเที่ยว**

เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ให้บริการกับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ต่อเนื่องและให้บริการจากกลุ่มประชากรเป้าหมายของกลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ

**กลุ่มพื้นที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม**

เพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถใช้เป็นที่พักผ่อนหรือที่รวมกิจกรรมของประชากรทั้งจากชุมชนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามาประชุม

ประเภทกิจกรรม	พื้นที่กิจกรรม/ตร.ม.
ศูนย์การค้าส่งออก	13,251
สถาบันการเงิน	6,000
ส่วนราชการ	20,000
หน่วยงานจัดส่งสินค้า	10,000
อาคารแสดงสินค้า	10,000
ร้านอาหารไทย	7,455
โรงแรม	24,600
โรงพยาบาล	20,000
รวม	111,306

**The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport**

A case study of Khlong Lat Krabang-Khlong Chaut Lak Khao and Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.36 แสดงการกำหนดนโยบาย และเป้าหมายในการพัฒนา

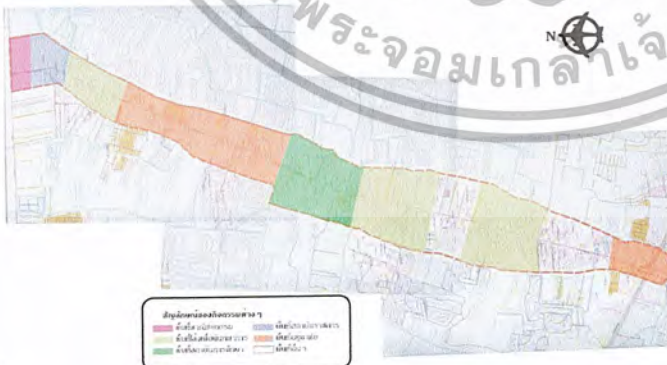
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากขาวและคลองบัวลอย

34

**PHYSICAL DESIGN CONCEPT**

**การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรม**

แนวทางที่ 1



**ข้อดี**

พื้นที่พาณิชยกรรมจะสามารถรองรับการขยายตัวในสภาพปัจจุบัน ซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวตามถนนอุทัย และถนนกิ่งแก้วด้วยเหตุผล เพราะมีทางเชื่อมกับสนามบินสุวรรณภูมิ

พื้นที่สำนักงานราชการ สามารถเชื่อมโยงได้โดยตรงกับพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัย พื้นที่ที่ปลูกพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกันได้ทั้งระบบ

กลุ่มพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ สามารถรองรับกับการขยายตัวของพื้นที่อื่น ๆ และสามารถส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

**ข้อเสีย**

พื้นที่พาณิชยกรรม อาจก่อให้เกิดปัญหาที่ติดขัดที่ไม่ดีต่อพื้นที่โครงการ และพื้นที่ชุมชน โอกาสในการขยายตัวของแต่ละพื้นที่มีความเป็นไปได้น้อย

**The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport**

A case study of Khlong Lat Krabang-Khlong Chaut Lak Khao and Khlong Bouloy yai

ภาพที่ 6.37 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชยกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

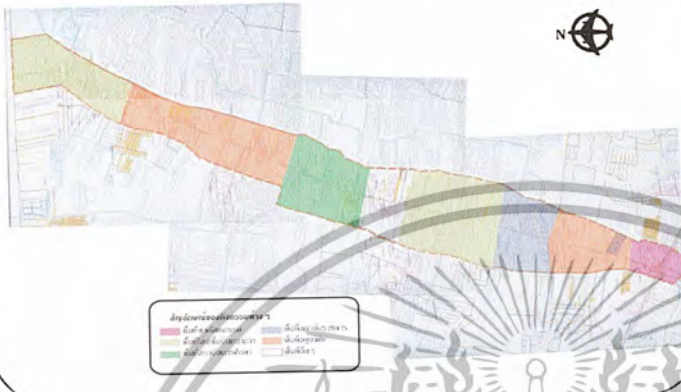
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

35

PHYSICAL DESIGN CONCEPT

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

แนวทางที่ 2



**ข้อดี**  
พื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่สามารถขยายตัวตาม  
แนวเขตเชิงแนว ต้องเนื่องกับถนนที่เชื่อมกับด้าน  
หลังสนามบินสุวรรณภูมิ และสอดคล้องกับการ  
ขยายตัวในสภาพปัจจุบัน  
พื้นที่ทุกพื้นที่ สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกัน  
ได้ทั้งระบบ

พื้นที่ OPEN SPACE สามารถควบคุมคุณภาพ  
สิ่งแวดล้อม จึงเป็นเหมือนแนวป้องกันการขยาย  
ตัวของกิจกรรม

**ข้อเสีย**

หากมีการพัฒนาเต็มโครงการตามแนว  
ทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัวสำหรับอนาคต  
ของพื้นที่พาณิชย์กรรม และกลุ่มพื้นที่ที่อยู่อาศัย  
ความเป็นไปได้น้อย

หากไม่มีการควบคุมพื้นที่พาณิชย์กรรมที่ต่อ  
เนื่องกับพื้นที่อยู่อาศัย และพื้นที่สถาบันราชการ  
แล้ว อาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและ  
ทัศนียภาพของพื้นที่ศึกษา

หากมีการพัฒนาตามแนวทางเลือกนี้  
จะมีทางเชื่อมที่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ เพราะ  
ทางที่เชื่อมมายังพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านหลังของ  
สนามบินสุวรรณภูมิ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.38 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

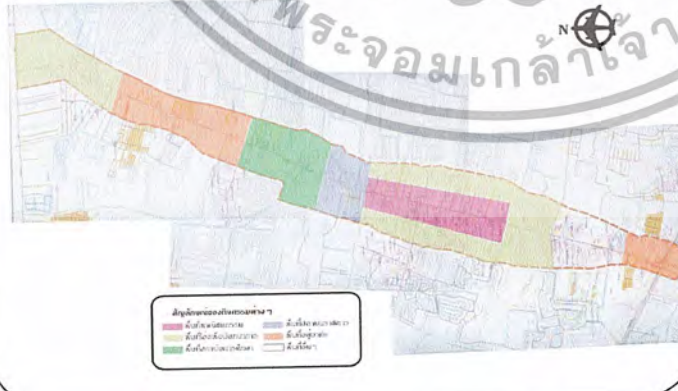
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

36

PHYSICAL DESIGN CONCEPT

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

แนวทางที่ 3



**ข้อดี**  
พื้นที่พาณิชย์กรรมสามารถต่อเนื่องกับแนว  
บินสุวรรณภูมิได้ตรงตามแนว และสอดคล้อง  
ดลองกับการขยายตัวในสภาพปัจจุบัน  
พื้นที่สถาบันราชการ พื้นที่อยู่อาศัยสามารถ  
เชื่อมโยงของแต่ละกิจกรรมได้อย่างที่ระบบ  
พื้นที่ OPEN SPACE สามารถเป็นแนวป้องกัน  
การขยายตัวของแต่ละกิจกรรม

**ข้อเสีย**

หากมีการพัฒนาเต็มโครงการตามแนว  
ทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัวสำหรับอนาคต  
ของพื้นที่พาณิชย์กรรม มีลดความเป็นไปได้  
หากไม่มีการควบคุมพื้นที่พาณิชย์กรรม กับ  
พื้นที่ที่อยู่อาศัย อาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม  
และทัศนียภาพของพื้นที่  
ศึกษา

พื้นที่พาณิชย์กรรม กับพื้นที่ที่อยู่อาศัยไม่มี  
การเชื่อมต่อกันเป็นระบบ

หากมีการพัฒนาตามแนวทางเลือกนี้ จะ  
มีทางเชื่อมที่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ เพราะ  
ทางที่เชื่อมมายังพื้นที่ศึกษาอยู่ด้านหลังของ  
สนามบินสุวรรณภูมิ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.39 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

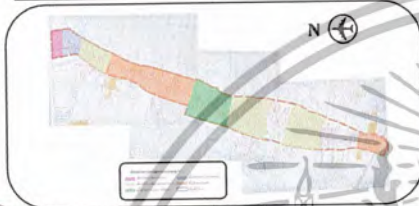
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย

37

**PHYSICAL DESIGN CONCEPT**

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

ปัจจัย	แนวทางที่ 1	แนวทางที่ 2	แนวทางที่ 3
ความสัมพันธ์กับกลุ่มกิจกรรมเดิม	4	4	4
ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มกิจกรรม	4	4	3
ความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในการพัฒนา	3	2	2
ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร	3	2	2
ความสัมพันธ์กับโครงข่ายคมนาคม	3	3	2
สร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่	4	3	3
ส่งเสริมและไม่ก่อให้เกิดปัญหาภัยสิ่งแวดล้อม	4	3	3
รวม	25	21	19



สรุป

จากตารางเปรียบเทียบในแต่ละแนวทางเลือก สรุปผลได้ว่าแนวทางที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุดในการนำไปวางแผน และการออกแบบ เพราะจากการวิเคราะห์รัฐบาลได้มีการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิในส่วนแรกใช้ด้านถนนอ่อนนุช และมีถนนทางเชื่อมต่อกับสนามบินกับถนนกิ่งแก้วส่วนแรกด้วย ในรายละเอียดต่อไป

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

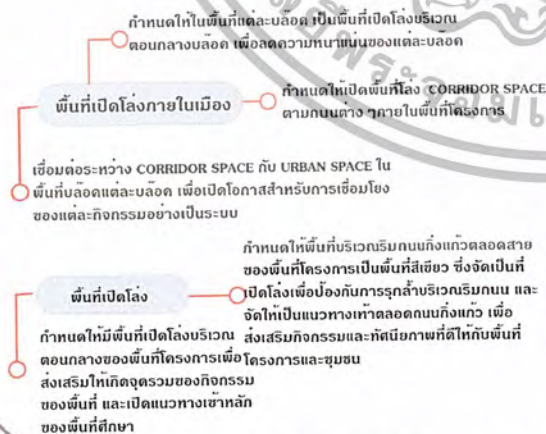
ภาพที่ 6.40 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา คลองลาดกระบัง-คลองชวดลากข้าวและคลองบัวลอย

38

**PHYSICAL DESIGN CONCEPT**

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม



การจอดรถในลานจอดรถ โดยจัดจุดจอดในส่วนการดำเนินกิจกรรมจะจัดการจอดรถไว้ตอนกลางของพื้นที่ซึ่งจัดไว้เป็นบล็อกเพื่อป้องกันการจอดรถริมถนน และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ ส่วนในบริเวณการค้าแบบเบาบาง และบริเวณการค้าที่ต้องการที่โล่ง จะจัดเป็นแบบจอดรถกลางแจ้ง ได้แก่ ร้านอาหาร ซึ่งพื้นที่ลานจอดรถนี้ยังสามารถใช้กิจกรรมในโอกาสพิเศษของพื้นที่

การจอดรถในอาคารจอดรถ การจอดรถในอาคารจอดรถกำหนดให้จอดในบริเวณอาคารจำหน่ายแบบ มีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถจำนวนมาก ได้แก่ โรงแรม , ศูนย์การค้าและ-การส่งออก

นอกจากนี้การออกแบบบริเวณที่จอดรถจะต้องพิจารณาให้ตำแหน่งของที่จอดรถกระจายครอบคลุมทั่วทั้งบริเวณพื้นที่โครงการ แต่ต้องมีความสัมพันธ์กับตำแหน่งของกลุ่มกิจกรรมและองค์ประกอบอื่น ๆ ดังนี้

ให้ครอบคลุมไปทั่วบริเวณกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการให้บริเวณที่จอดรถ มีความสอดคล้องกับบริเวณพื้นที่โล่ง และสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

พื้นที่จอดรถต้องอยู่ในบริเวณที่รอบกิจกรรม

ที่จอดรถมีความเชื่อมต่อกับทางเดินเท้าอย่างเป็นระบบ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.41 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

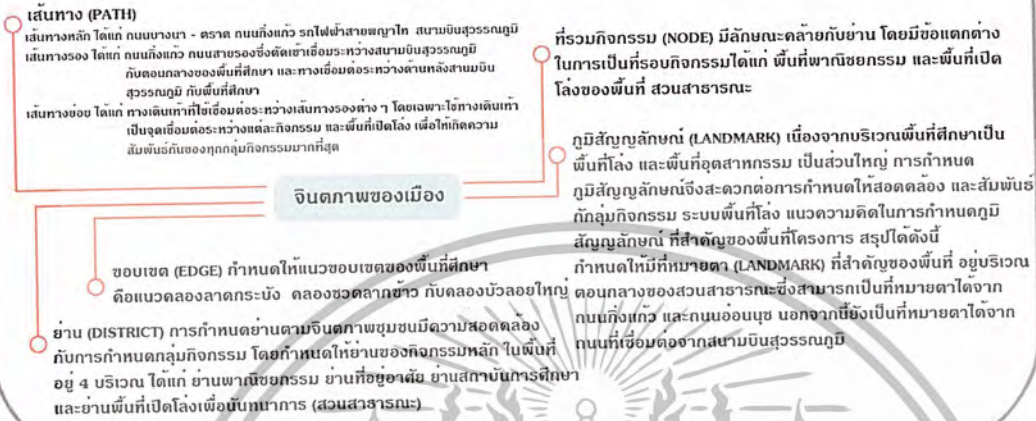
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

39

PHYSICAL DESIGN CONCEPT

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

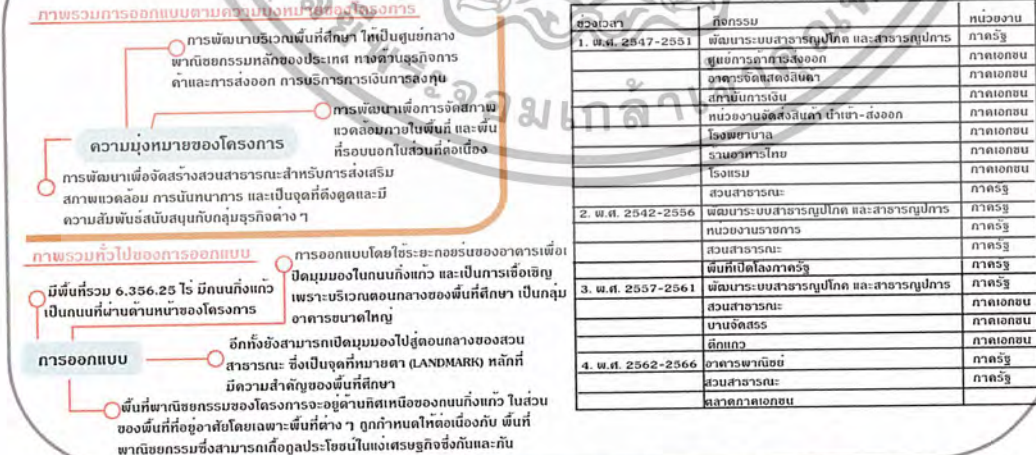
ภาพที่ 6.42 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

40

PHYSICAL DESIGN CONCEPT

การเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม



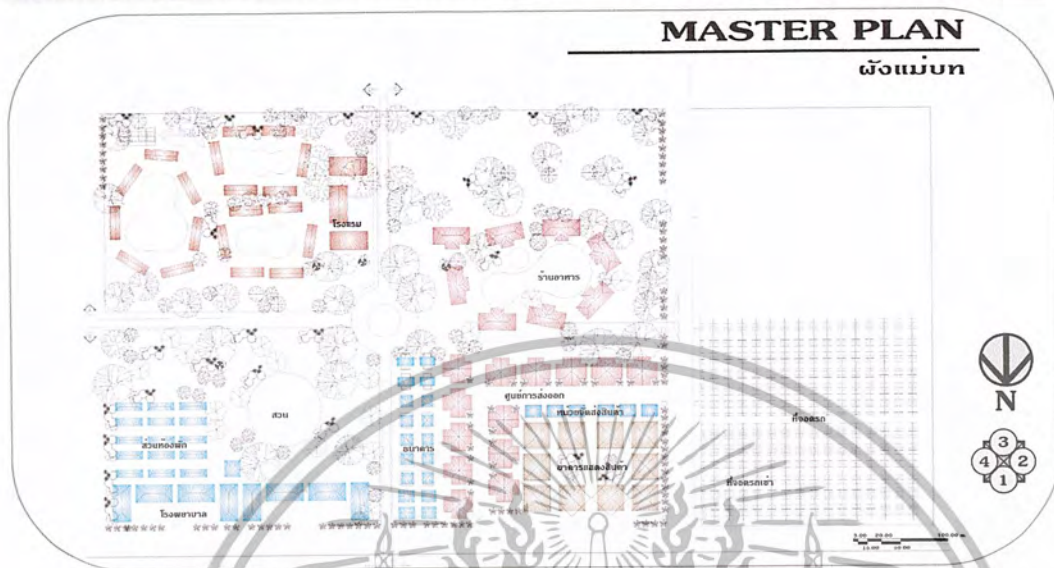
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouly yai

ภาพที่ 6.43 แสดงการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย

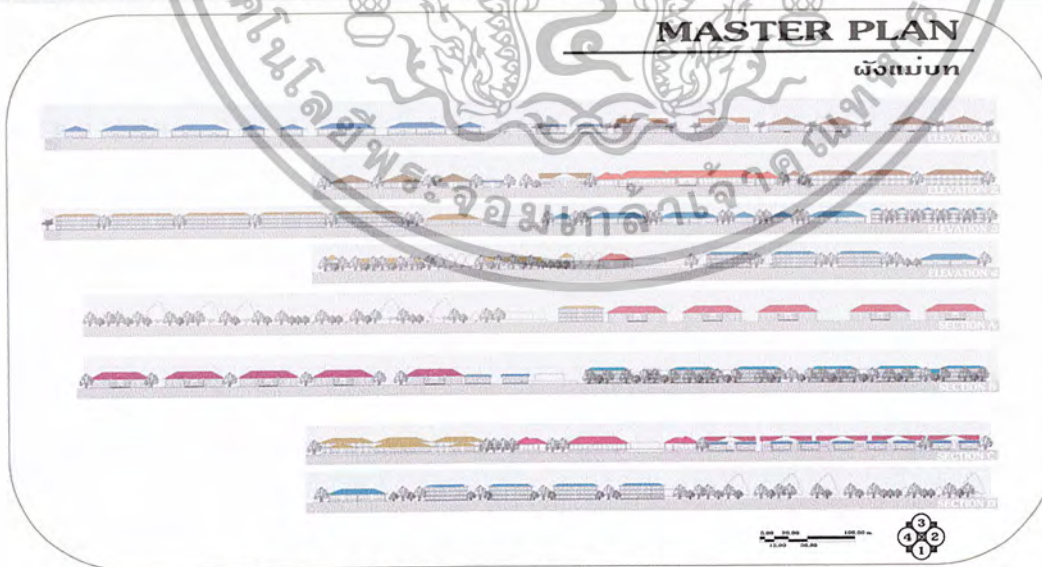


The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.44 แสดงผังแม่บท

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย



The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

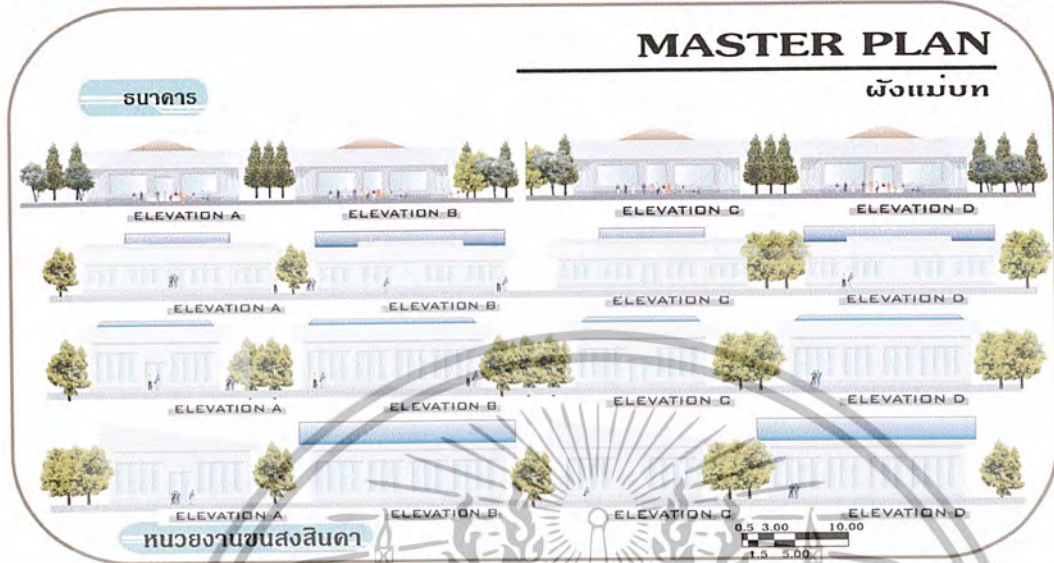
A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.45 แสดงผังแม่บท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

44

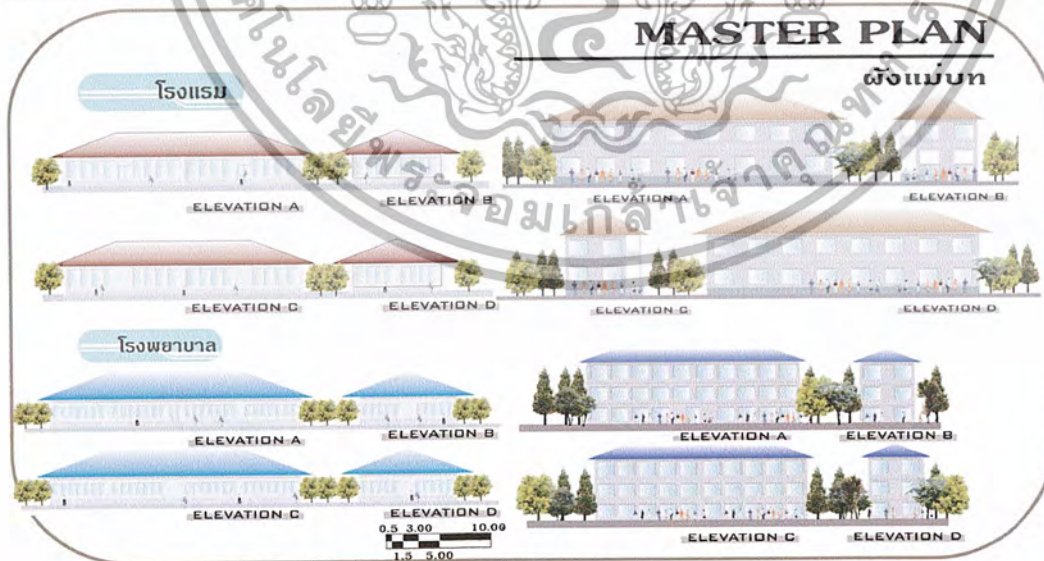


The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.46 แสดงผังแม่บท

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

45



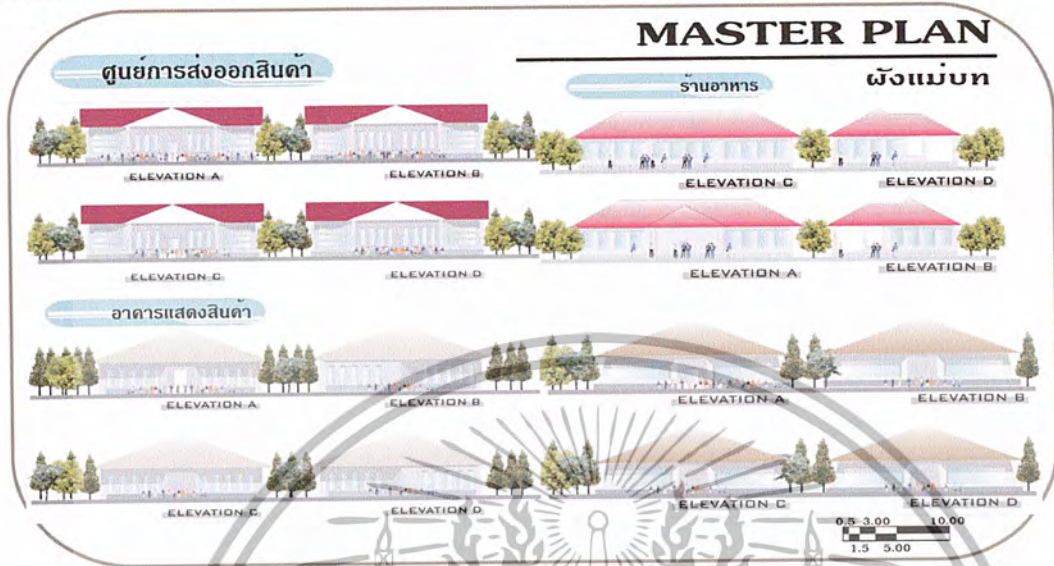
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

ภาพที่ 6.47 แสดงผังแม่บท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

46



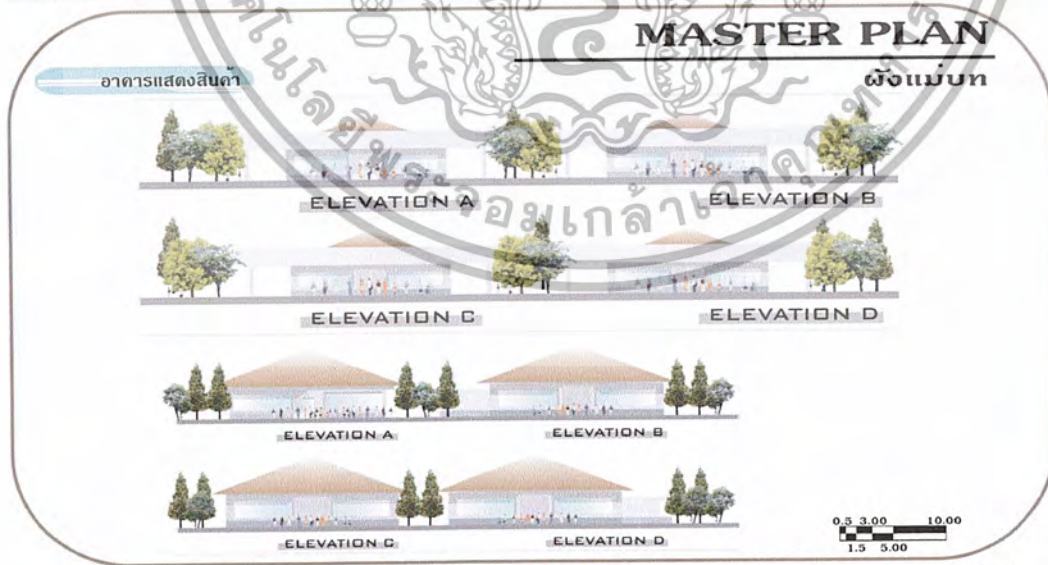
The Specific Plan for Commercial area from Suvarnaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.48 แสดงผังแม่บท

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

47



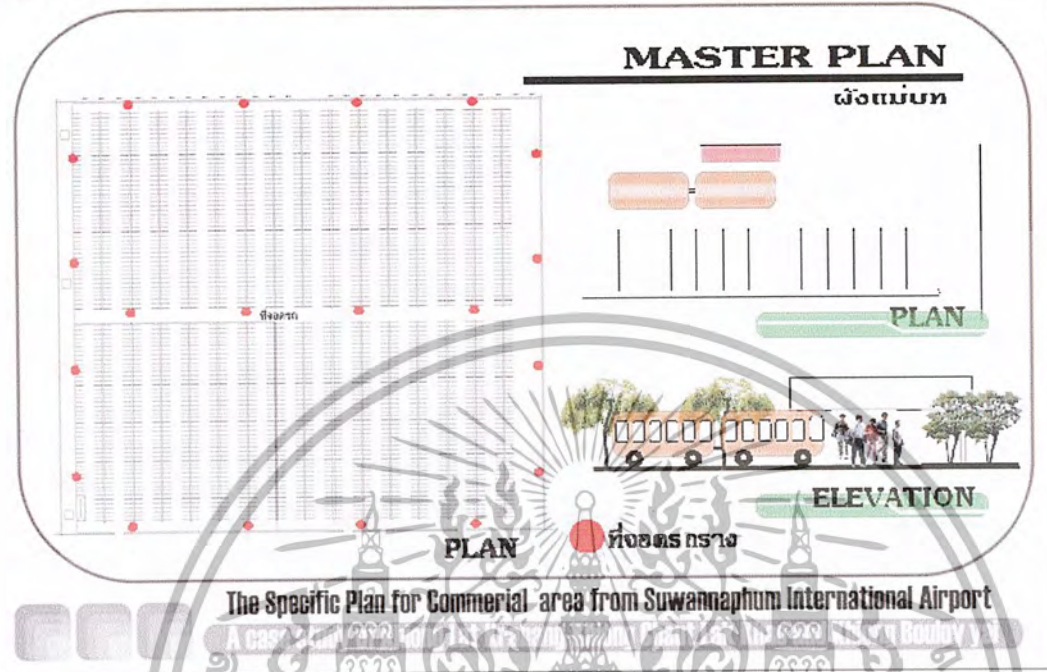
The Specific Plan for Commercial area from Suvarnaphum International Airport

A case study of Khiong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.49 แสดงผังแม่บท

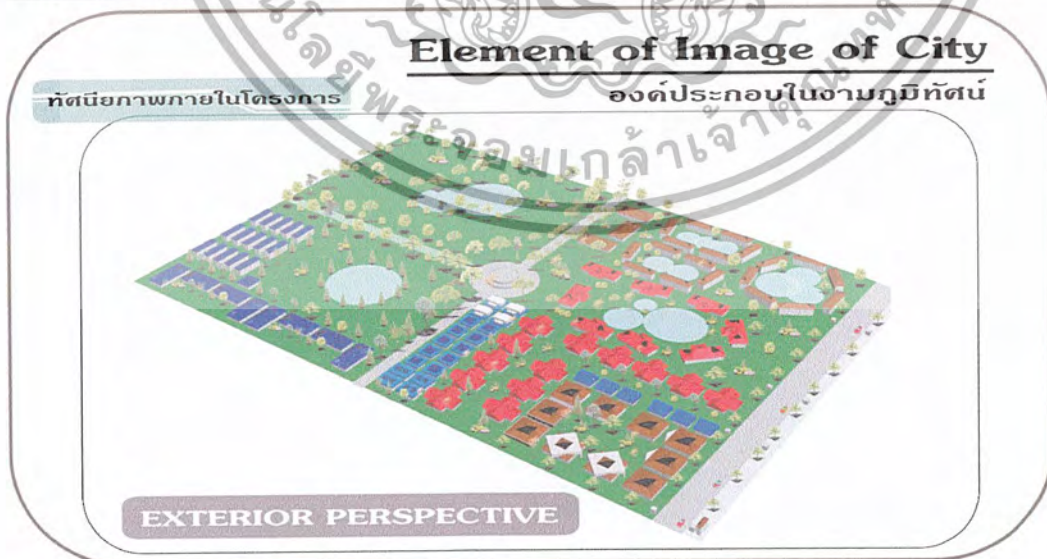
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย



ภาพที่ 6.50 แสดงผังแม่บท

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากขาวและดลองบัวลอย



ภาพที่ 6.51 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

54

### Element of Image of City

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณศูนย์การค้าส่งออก

The Specific Plan for Commerial area from Suwannaphum International Airport  
A casa study of Khong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.52 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

### Element of Image of City

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณอาคารแสดงสินค้า

The Specific Plan for Commerial area from Suwannaphum International Airport  
A casa study of Khiong Lat Krabang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.53 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

56

**Element of Image of City**

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณร้านอาหาร

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krahang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.54 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

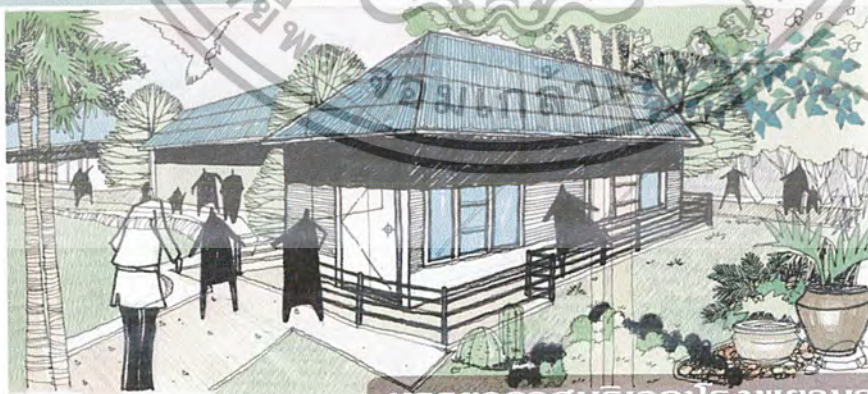
การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

57

**Element of Image of City**

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณโรงพยาบาล

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khiong Lat Krahang-Khiong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.55 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

58

### Element of Image of City

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงามภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณโรงเรียน

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.56 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบัง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

59

### Element of Image of City

ทัศนียภาพภายในโครงการ

องค์ประกอบในงามภูมิทัศน์



บรรยากาศบริเวณสวนสาธารณะ

The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

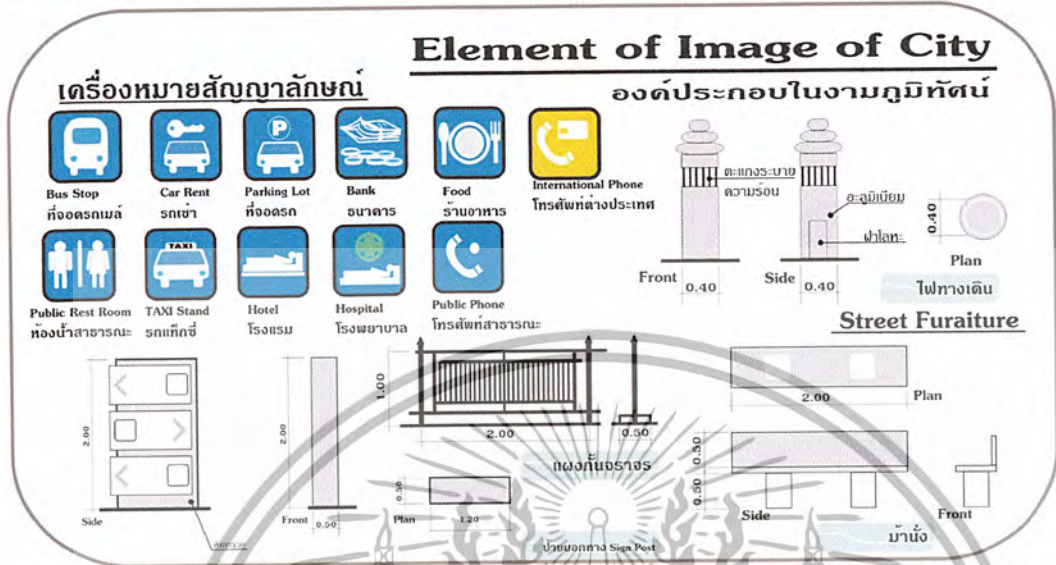
A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.57 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

61



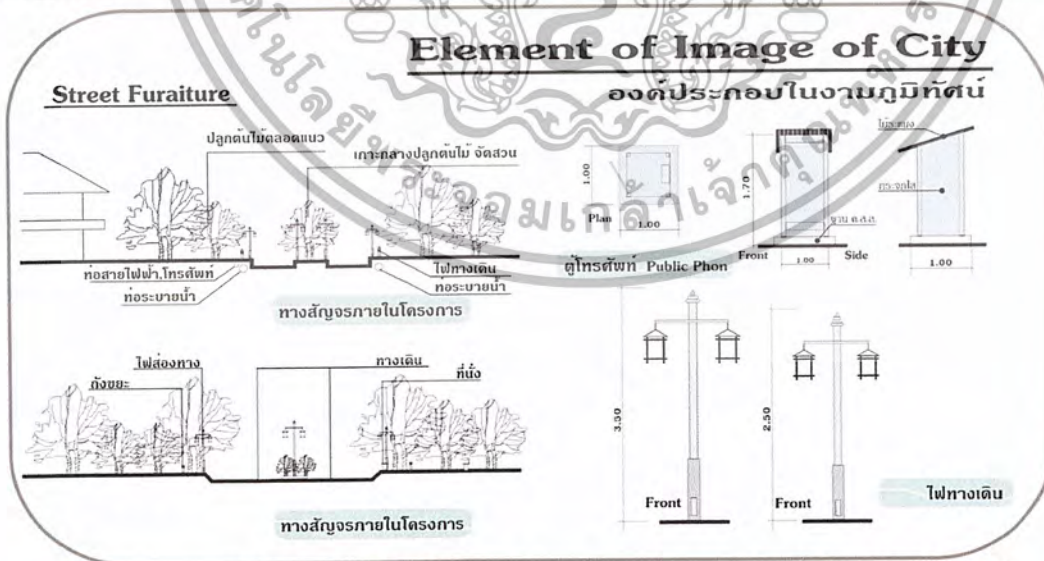
The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

A case study of Khong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khong Bouloy yai

ภาพที่ 6.58 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

การจัดทำผังเฉพาะ พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ  
กรณีศึกษา ดลองลาดกระบ้ง-ดลองชวดลากข้าวและดลองบัวลอย

62

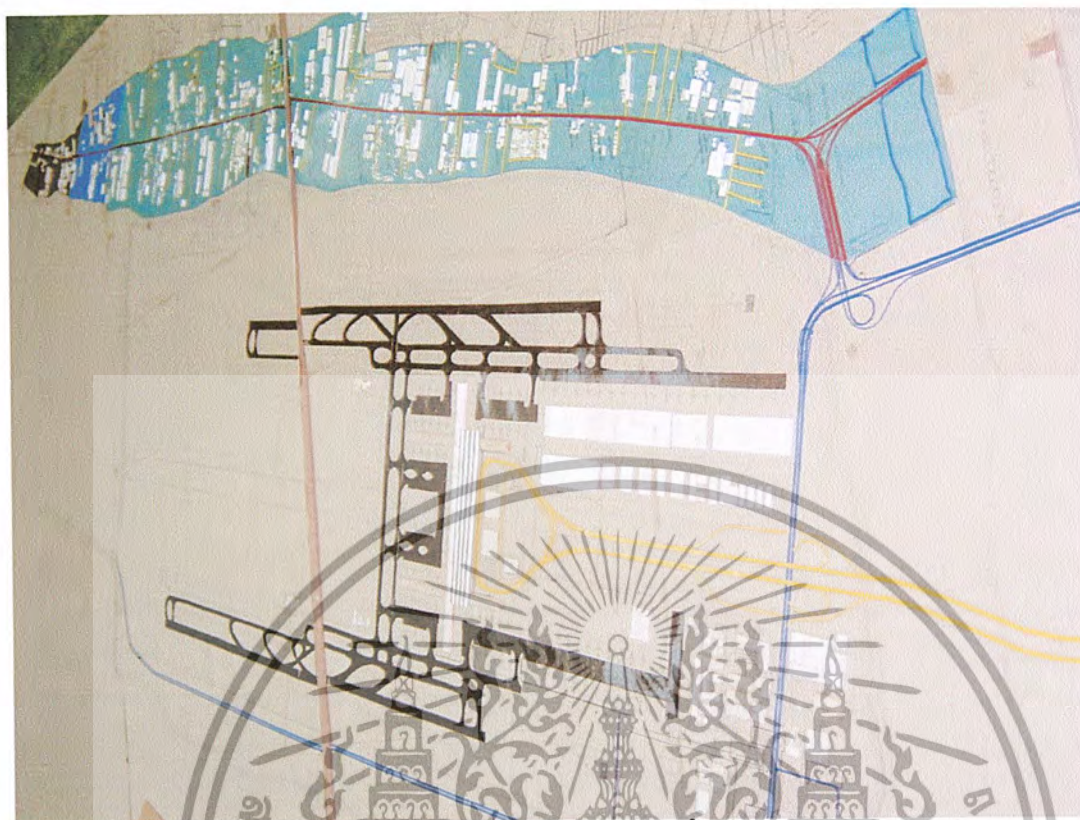


The Specific Plan for Commercial area from Suwannaphum International Airport

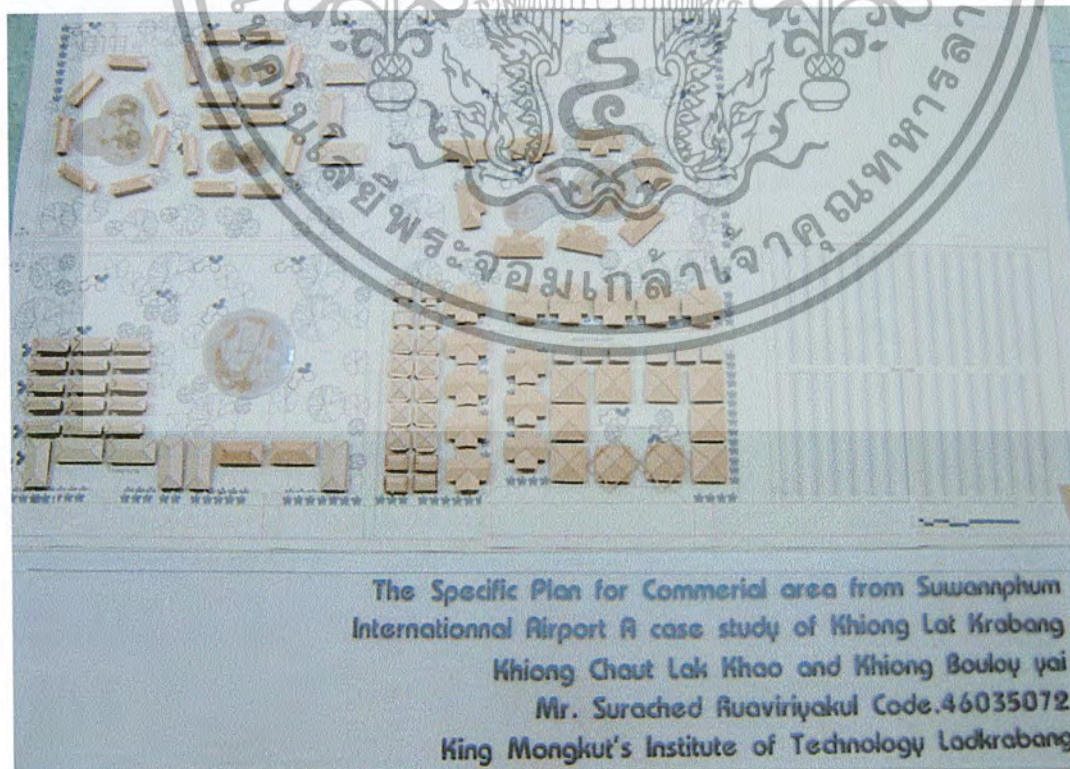
A case study of Khiong Lat Krabang-Khong Chaut Lak Khao and Khiong Bouloy yai

ภาพที่ 6.59 องค์ประกอบในงานภูมิทัศน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

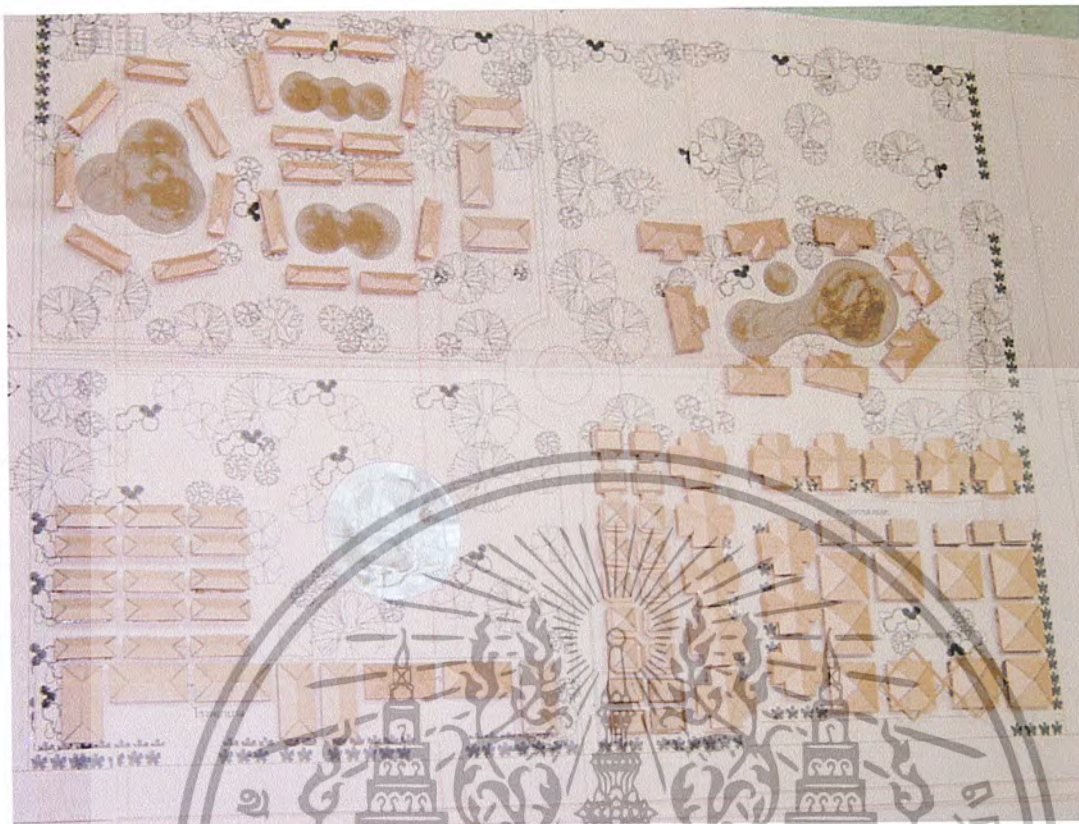


ภาพที่ 6.60 แสดงสนามบินสุวรรณภูมิกับพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 6.61 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

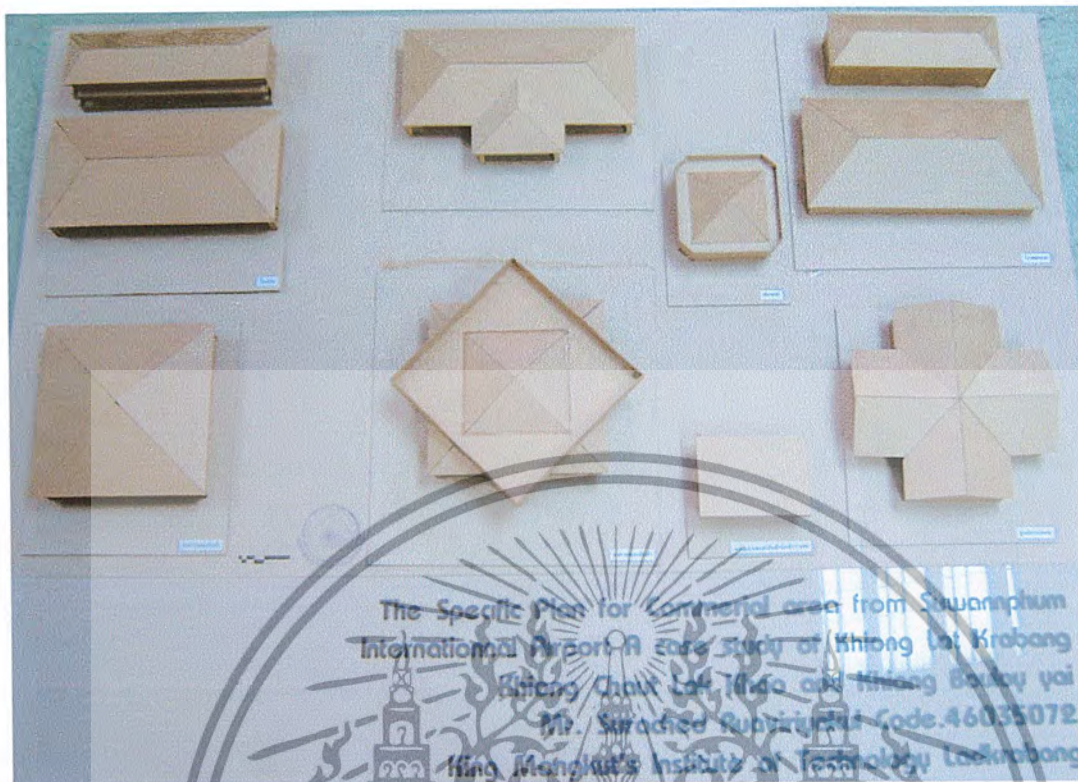


ภาพที่ 6.62 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ



ภาพที่ 6.63 แสดงผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 6.64 แสดงส่วนขยายอาคารในผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ



ภาพที่ 6.65 แสดงส่วนขยายอาคารในผังเฉพาะพื้นที่เศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 7

### สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

#### 7.1 สาระสำคัญของการศึกษา

จากการวางแผนเฉพาะรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ได้มีความสำคัญอย่างมากทั้งโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว กับโครงการใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความสัมพันธ์กันทางด้านต่างๆ ภายในโครงการ ทั้งทางด้านการคมนาคมขนส่ง การพาณิชย์ และสภาพแวดล้อมรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ได้มีการจัดวางผังพื้นที่เศรษฐกิจขึ้นมาเพื่อรองรับการเจริญเติบโต ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศในด้านการส่งออกสินค้าทางการเกษตร อุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และได้มีการรองรับจำนวนผู้ที่เข้ามาทำงานได้เพียงพอต่อความต้องการ โดยมีการวิเคราะห์พื้นที่เพื่อการจัดวางผังโดยมีการวิเคราะห์ศักยภาพทางด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และข้อกำหนดการบิน ข้อกำหนดมหาดไทย ข้อกำหนดพระราชบัญญัติกรุงเทพมหานคร ความดังของเสียงที่เกี่ยวกับโครงการ เพื่อให้เป็นตัวกำหนดในการวางผัง และการแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาคเอกชน โดยพื้นที่จะมีมูลค่าของที่ดินเพิ่มสูงขึ้น และความเป็นเอกลักษณ์ของความเป็นไทย

#### 7.2 ข้อเสนอแนะ

แนวความคิดในการจัดวางผังเมือง ได้แก่ การศึกษาลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การออกแบบให้สัมพันธ์กับพื้นที่ อาจใช้แนวความคิดการวางผังเมืองนำการออกแบบผังโดยใช้ความรู้สึกสะกดกสบายของผู้ที่เข้ามาใช้งาน การวางผังให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

ลำดับในการเข้าถึงอาคารในแต่ละกลุ่มอาคาร ให้ใช้ได้ง่ายและมีประสิทธิภาพในการเจอกลุ่มอาคาร ได้แก่ การวางผังในการเจอตัวอาคาร ลักษณะของตัวอาคารที่มีความโดดเด่น การคมนาคมขนส่งภายในผังโครงการ โดยการใช้อักรางวิ่งส่งรับผู้ใช้รอบพื้นที่

ระยะเวลาที่มีผลกระทบของการออกแบบ และรูปแบบตัวอาคาร ได้แก่ การวางตัวอาคาร รูปแบบของตัวอาคารที่มีผลต่อสภาพแวดล้อม การวางผังให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

ควรมีองค์ประกอบอย่างอื่นเพิ่มขึ้น ได้แก่ ควรมีที่จอดรถภายในโครงการ ระบบขนส่งภายในโครงการ ได้แก่ การจัดระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิ ระบบการเชื่อมโยงภายในโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวางผังในระดับนโยบาย ได้แก่ การกำหนดนโยบายให้มีรถไฟฟ้าเข้าถึงภายในโครงการ การส่งเสริมด้านต่างๆให้กับโครงการ

แนวทางเลือกอื่นในการปรับปรุงโครงการ ได้แก่ การจัดที่จอดรถให้อยู่ภายในโครงการ การสร้างบรรยากาศของผู้ที่เข้ามาใช้โครงการ การวางกลุ่มอาคารให้มีการกระจายออกไปในพื้นที่ต่างๆ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บรรณานุกรม

การบินพลเรือนระหว่างประเทศ, องค์การ. "เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ". กรุงเทพฯ :  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, 2530. (อัดสำเนา)

คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, บริษัท. "แผนแม่บทการจัดการและ  
มาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระ  
จอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณ  
ภูมิ". กรุงเทพฯ : บริษัท คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2544.  
(อัดสำเนา).

บางกอกทูเดย์, หนังสือพิมพ์. "โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า มัถกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ".  
บางกอกทูเดย์ (17 ธันวาคม 2547): 10

บีบีเอ็นที(ประเทศไทย), โซติจินดา มูเชล, คอนซัลแตนท์ และเอส.เจ.เจ. ทรีดี จำกัด, บริษัท.  
"รายงานการศึกษาขั้นต้นโครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบ  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ". กรุงเทพฯ, 2546. (อัดสำเนา).

มหาดไทย, กระทรวง. "เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมฉบับปรับปรุง".  
กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2544. (อัดสำเนา).

\_\_\_\_\_. "บรรยายสรุปประจำปี". สมุทรปราการ : กระทรวงมหาดไทย, 2546. (อัด  
สำเนา).

\_\_\_\_\_. "ประกาศกระทรวงมหาดไทย". กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2457.  
(อัดสำเนา).

\_\_\_\_\_. "ผังเมืองรวมสมุทรปราการ". กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, 2544. (อัด  
สำเนา).

สถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์, ส.มาคม. กฎหมายอาคาร. กรุงเทพฯ :

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริษัท เมฆาเพรส จำกัด, 2544.

สุริรัตน์ ณ นคร. "การผังเมืองของประเทศสิงคโปร์". วารสารข่าวสารกรมการผังเมือง 10  
มกราคม, 2541). 21-30

Edward J.Kaiser, David R.Godrchalk and F. Stuart Chapin,Jr. "Urban Land Use  
Planning (Fourth Edition)" University of Illinois Press, 1995. 125-126



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก

ข้อกำหนดของกระทรวงมหาดไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วันที่..... ๒๕๕๗  
 เวลา.....

เลขที่..... 864  
 วันที่..... 23/11/57



**ความพิสดาร** บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองกลาง (ฝ่ายบริหารงานทั่วไป) โทร. 0 2224 8651 หรือ โทร. 1280 โทรสาร 0 2221 2170

ที่ กท 0403/ว ๙ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2547

เรื่อง ประกาศกระทรวงมหาดไทย

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ปลัดกรุงเทพมหานคร รองปลัดกรุงเทพมหานคร เลขาธิการสำนักงาน ก.ค.ศ. หัวหน้าสำนักงาน ก.ค.ศ. หัวหน้าผู้ตรวจราชการกรุงเทพมหานคร ผู้ช่วยปลัดกรุงเทพมหานคร เลขาธิการสภาการศึกษา เลขาธิการสำนักงาน ก.ค.ศ. หัวหน้าส่วนราชการ ในสังกัดสำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการเขต และผู้อำนวยการสำนักงานการพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร

พร้อมนี้ กองกลาง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ขอส่งหนังสือกรมโยธาธิการและผังเมือง เรื่อง ที่มท 0710/648 ลงวันที่ 28 มกราคม 2547 ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางวิสัยการจราจรบริเวณในรัศมีทางด่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และสำนักงาน ก.ค.ศ. กรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และสำนักงาน ก.ค.ศ. กรุงเทพมหานคร



*[Signature]*  
 (นางสุวิมล ไซนันท์)  
 ผู้อำนวยการกองกลาง  
 สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

รองปลัดกระทรวงมหาดไทย  
 ปลัดกรุงเทพมหานคร  
 หัวหน้าส่วนราชการ  
 สำนักงานเขตต่างๆ

บรรพ - ตำนินการกรมเขต กท ๕๐๕

*[Signature]*  
 (นายสุประพันธ์ วงษ์กะทันธุ์)  
 ผู้อำนวยการเขตลาดกระบัง

*[Signature]*  
 (นายสุประพันธ์ วงษ์กะทันธุ์)  
 ผู้อำนวยการเขตลาดกระบัง

โดยปลัดกระทรวงมหาดไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการค้า  
 ได้โดยไม่ได้รับอนุญาต หากมีข้อสงสัย กรุณาติดต่อฝ่ายบริการลูกค้า โทร. ๑๖๖๖-๖๖๖๖ หรือทางเว็บไซต์  
 www.1666-6666.com

# ด่วนที่สุด



งานบริหารทั่วไป กฤษฎีกา  
เลขที่ 1257  
วันที่ - 2 ก.พ. 2547  
เวลา

ที่บพ 0710/ 548

ถึง กรุงเทพมหานคร

ด้วยกระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดบริเวณ  
ใหม่ก่อสร้าง คัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วน  
ในท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ  
กิ่งอำเภอบางเสาธง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป  
เล่ม 120 ตอนพิเศษ 147 ง วันที่ 25 ธันวาคม 2546 มีผลใช้บังคับใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 26 ธันวาคม  
2546 เป็นต้นไป

กรมโยธาธิการและผังเมืองจึงขอแจ้งให้... ประกาศกระทรวงมหาดไทยดังกล่าว  
ให้กรุงเทพมหานครเพื่อแจ้งเจ้าพนักงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในการควบคุมอาคารต่อไป และประกาศ  
ให้ประชาชนในท้องที่ทราบหนึ่ง หากกรมโยธาธิการและผังเมืองได้รับประกาศกระทรวงมหาดไทย  
ดังกล่าวฉบับที่ได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว กรมโยธาธิการและผังเมืองจะได้ส่งสำเนา  
ให้กรุงเทพมหานครทราบอีกครั้งหนึ่ง



กรมโยธาธิการและผังเมือง  
มกราคม 2547  
อธิการและผังเมือง  
28 2 2547

สำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร  
กลุ่มงานตรวจสอบและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
โทร. 0 2299 4362-3  
ไม่ว่ากรณีใดๆ จะสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประกาศกระทรวงมหาดไทย

เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง คัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนของท้องที่เขตลพบุรี เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี กิ่งอำเภอบางเตย อำเภอบางพลี จังหวัดลพบุรี

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติห้ามมิให้ดำเนินการจ้างก่อสร้างและใช้รั้วทางของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จึงมีมติว่าควรกระทรวงมหาดไทยโดยคำแนะนำของอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมืองจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้

“บริเวณที่ 1” หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากแนวเขตที่ดินสนามบึงสุวรรณภูมิออกไป

โดยค้ำเหนือจดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง ฟ้ากเหนือ ค้ำควันออก จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับแนวเขตที่ดินสนามบึงสุวรรณภูมิ ฟ้ากควันออก ค้ำคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับแนวเขตที่ดินสนามบึงสุวรรณภูมิ ฟ้ากคได้ ค้ำคควันสก จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3256 (ถนนกิ่งแก้ว) ฟ้ากควันสก

“บริเวณที่ 2” หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ 1 ออกไป โดยค้ำเหนือจดเส้น

ขนานระยะ 300 เมตร กับเขตทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ถนนมอเตอร์เวย์) ฟ้ากเหนือ ค้ำควันออก ค้ำคคได้และค้ำควันสก จดเส้นขนานระยะ 700 เมตร กับแนวเขตบริเวณที่ 1

“บริเวณที่ 3” หมายความว่า พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ 2 ออกไป โดยค้ำเหนือจดเส้น

ขนานระยะ 1,500 เมตร กับเขตทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ถนนมอเตอร์เวย์) ฟ้ากเหนือ ค้ำควันออก

จดเส้นตรงที่ค้ำคจากจุดค้ำคของแนวเขตบริเวณที่ 3 ค้ำคเหนือ กับทางรถไฟสายควันออกไปทางทิศได้

จนบรรจบกับจุดซึ่งอยู่ห่างจากถนนศรีวารีน้อย - อ่อนนุช บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34

(ถนนบางนา - ลาดกระบัง) ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

ไปทางทิศควันออก ค้ำคระยะ 300 เมตร ค้ำคคได้จดเส้นขนานระยะ 300 เมตร

กับเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ช่วงโคกเคี้ยว ตำบลโคกเคี้ยว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้

ข้อ 2 ให้กำหนดพื้นที่บางส่วนของท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารบางชนิดและประเภท ดังต่อไปนี้

(ก) ภายในบริเวณที่ 1 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

- (1) ห้องแถวหรือตึกแถว
- (2) ตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข
- (3) โรงมหรสพตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร
- (4) โรงเบรคตามกฎหมายว่าด้วยโรงเบรค
- (5) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ
- (6) สถานที่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสุสานและฌาปนสถาน
- (7) โรงพิมพ์ โรงสี หรือบริการอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรชนิดนี้
- (8) สถานที่เล่นรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานในทางเดียวกัน หรือหลายคัน

รวมกันเกิน 20 ตารางเมตร

- (9) อาคารที่มีความสูงเกิน 12 เมตร
- (10) คลังสินค้าที่มีพื้นที่เกิน 200 ตารางเมตร
- (11) อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันหรือหลายหลังรวมกันเกิน

1,000 ตารางเมตร

(12) โรงงานที่ใช้เครื่องจักรที่มีกำลังรวมตั้งแต่ห้าแรงม้าหรือเทียบเท่าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

(13) สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(14) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ ตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(15) ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับคิดหรือคั่งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อสถานที่ที่มีความสูงไม่เกิน 12 เมตร จากระดับพื้นดิน

(16) อาคารพาณิชย์กรรมประเภทค้าปลีก ค้าส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบสำหรับการใช้งานเฉพาะที่ระบุไว้เท่านั้น ไม่อนุญาตให้ส่งไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าในโอกาสอื่นใด ๆ ทั้งสิ้น. ผู้ออกพิมพ์มีให้ตัดแปลงแก้ไขและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(ข) ภายในบริเวณที่ 2 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารตาม (ก) (3) (6) (8) (10) (11) (12) (13) (14) และ (16)

(2) อาคารที่มีความสูงเกิน 18 เมตร

(3) ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้ายทุกชนิด เว้นแต่ป้ายบอกชื่อสถานที่ที่มีความสูงไม่เกิน 18 เมตร จากระดับพื้นดิน

(ค) ภายในบริเวณที่ 3 ห้ามก่อสร้างอาคาร ดังต่อไปนี้

(1) อาคารตาม (ก) (8) (10) (12) (14) และ (16)

(2) อาคารที่มีความสูงเกิน 23 เมตร

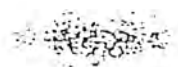
การวัดความสูงไปไว้จากระดับพื้นถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร

ข้อ 3 ภายในบริเวณที่ 1 ที่มีกำหนดความข้อ 2 ห้ามบุคคลใดเปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารใด ๆ ให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 4 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้าง ตัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารที่สร้างขึ้นใหม่ในท้องที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามผังแม่บทหรือผังอุทสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ จำนวน 800 ไร่ และโครงการก่อสร้างโรงงานบริการน้ำมันอากาศยานของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในที่ดินจำนวน 63 ไร่ 2 งาน 20 ตารางวา

ข้อ 5 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่อาคารที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ที่กำหนดไว้ตามข้อ 2 ก่อนหรือในวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ แต่ห้ามเปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารดังกล่าว ให้เป็นอาคารชนิดหรือประเภทที่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในข้อ 2

ข้อ 6 ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้มีให้ใช้บังคับแก่อาคารที่ได้รับอนุญาตหรือใบรับแจ้งการก่อสร้าง ตัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการนั้นก่อนวันที่ประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ใช้บังคับ และยังคงสร้าง ตัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้ไม่แล้วเสร็จ แต่จะขอเปลี่ยนแปลงการอนุญาตหรือการแจ้งให้เป็นการจัดตั้งประกาศกระทรวงมหาดไทยนี้ไม่ได้





- เครื่องหมาย
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ทำซ้ำ ดัดแปลง และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ..... ทางรถไฟ
- ..... คลอง
- ..... สนามบิน

(นายสุรพล พงษ์ไทยพัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร

งนท. คุณหญิง  
โทร. ๐๒-๒๔๙-๔๓๖๒  
๐๒-๒๔๙-๔๓๖๐

*(Handwritten signature)*



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 1. Runway strips

ได้แก่พื้นที่ที่อากาศยานใช้ในการบินขึ้นและร่อนลง หมายถึง "ทางวิ่ง" (Runway) รวมทั้งพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับให้เครื่องบินใช้ในการหยุดในกรณีที่ไม่อาจบินขึ้นได้ ซึ่งก็ได้ทำการวิ่งขึ้นแล้ว หมายถึง Stopway หรือที่เรียกกันในภาษาดั้งเดิมว่า Over-run

### 1.1 ขนาดของ Runway strips

#### 1.1.1 ด้านยาว

มีความยาวเท่ากับความยาวของ Runway (รวมทั้ง Stopway) รวมกับระยะก่อนและหลังความยาวของ Runway ซึ่งกำหนดไว้ดังนี้

- อย่างน้อย 60 เมตร สำหรับ Aerodrome code 2, 3 หรือ 4
- อย่างน้อย 60 เมตร สำหรับ Aerodrome code 1 ที่เป็น Instrument runway
- อย่างน้อย 30 เมตร สำหรับ Aerodrome code 1 ที่เป็น Non-Instrument runway

#### 1.1.2 ด้านกว้าง

กรณีเป็น Instrument runway ต้องมีความกว้างอย่างน้อย

- 150 เมตร จากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองข้าง สำหรับ Aerodrome code 3 หรือ 4
- 75 เมตร จากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองข้าง สำหรับ Aerodrome code 1 หรือ 2

กรณีเป็น Non-Instrument runway ต้องมีความกว้างอย่างน้อย :-

- 75 เมตร จากเส้นผ่าศูนย์กลางทางวิ่งทั้งสองข้าง สำหรับ Aerodrome code 3 หรือ 4
- 40 เมตร จากเส้นผ่าศูนย์กลางทางวิ่งทั้งสองข้าง สำหรับ Aerodrome code 2
- 30 เมตร จากเส้นผ่าศูนย์กลางทางวิ่งทั้งสองข้าง สำหรับ Aerodrome code 1

### 1.2 ระยะสูงอนุญาต

ห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ในบริเวณนี้ ยกเว้นอุปกรณ์หรือช่วยในการมองเห็นของอากาศยาน (visual aids) รวมทั้งห้ามยวดยานผ่านบริเวณนี้ ขณะที่อากาศยานใช้ทางวิ่งในการขึ้นลง



# RUNWAY STRIPS

## 2. Transitional surface

ได้แก่พื้นที่ต่อเนื่องจาก Runway strips โดยมีความลาดเอียง (slope) 20 % (Aerodrome code 1 และ 2 ของ Non-Instrument runway และ Non-precision Approach runway) หรือ 14.3% (Aerodrome ประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวแล้ว)

### 2.1 ขนาดของ Transitional surface

2.1.1 ด้านยาว ยาวขนานไปกับทางวิ่ง จนกระทั่งบรรจบกับขอบของ Approach surface

2.1.2 ด้านกว้าง กว้างออกไปจากขอบของ Runway strips ข้างละ 225 เมตร คัดจาก (slope 20%) หรือ 315 เมตร (คัดจาก slope 14.3%) เพื่อให้ได้ความสูง 45 เมตร ที่ขอบด้านนอก

### 2.2 ระยะสูงอนุญาต

2.2.1 ในแนวติดกับ Approach surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงได้ตามที่กำหนดในรายละเอียดของ Approach surface

2.2.2 ในแนวขนานกับ Runway strips อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบหน้าของ Transitional surface แล้วลดลงในอัตราส่วน 7 : 1 (slope 14.3%) หรือ 5 : 1 (slope 20%) เข้าสู่ขอบในของ Transitional surface กล่าวคือลดความสูง 45 เมตร ถึง 0 เมตร



TRANSITION SURFACE

### 3. Inner horizontal surface

ได้แก่พื้นที่ที่ต่อจาก Transitional surface ออกไป เป็นพื้นที่ที่มีขึ้นเพื่อจำกัดไม่ให้สิ่งกีดขวางที่จะเป็นอุปสรรคต่อการบินต้วงเข้ามาบินลง (visual circling approach) หลังจากที่สุดระยะสูงในการบินผ่านเมฆจนกระทั่งเห็นทางวิ่งแล้ว (runway in-sight)

#### 3.1 ขนาดของ Inner horizontal surface (Aerodrom Code 3 และ 4)

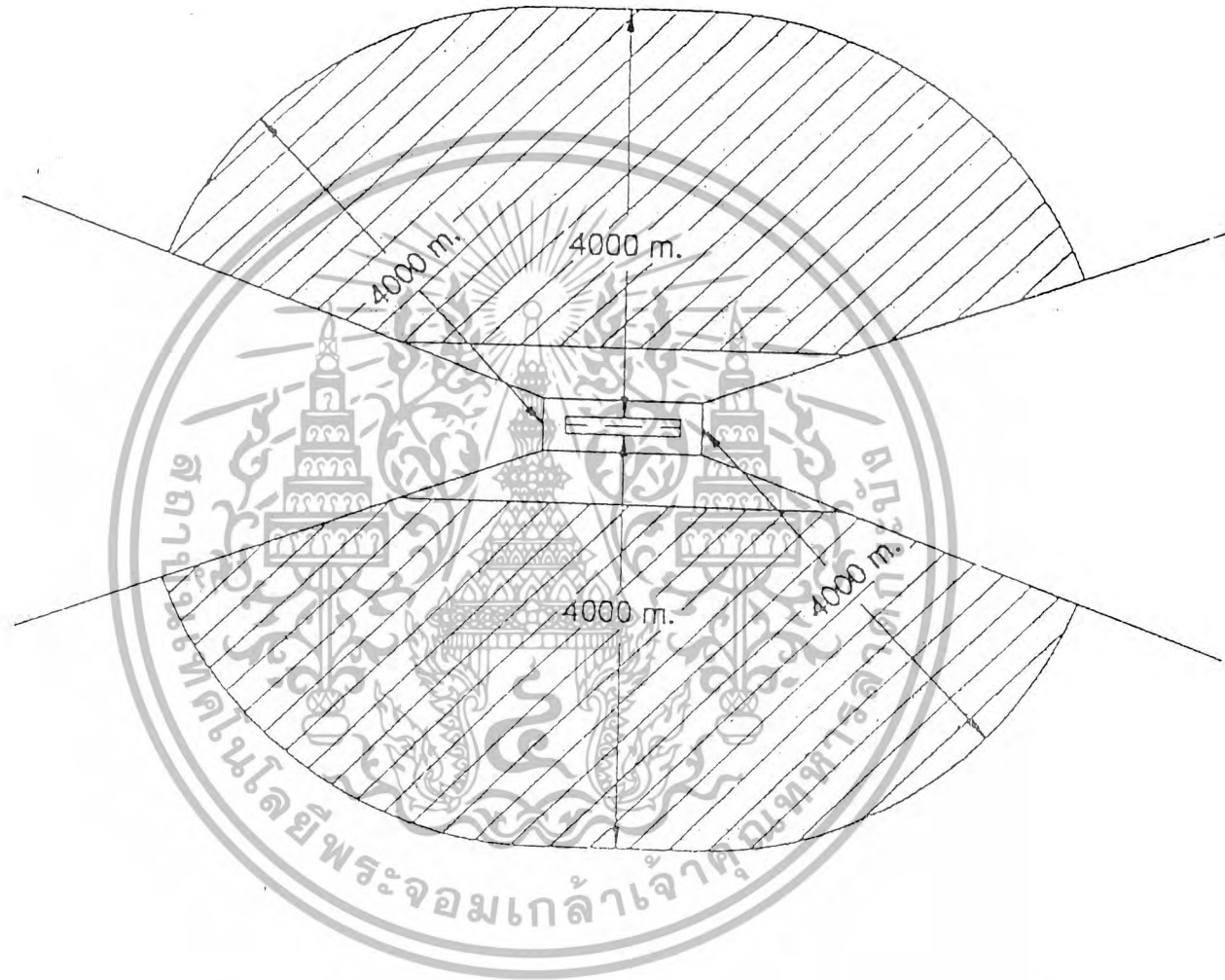
3.1.1 ด้านยาว มีความยาวขนานไปกับทางวิ่ง รวมกับรัศมี 4,000 เมตร จากหัวและปลายทางวิ่ง

3.1.2 ด้านกว้าง มีความกว้างเป็นรัศมี 4,000 เมตร จากกึ่งกลางทางวิ่งและหัวกับปลายทางวิ่ง

#### 3.2 ระยะสูงอนุญาต

ภายใน Inner horizontal surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงที่สุด เท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง





INNER HORIZONTAL SURFACE

#### 4. Conical surface

ได้แก่พื้นที่ที่ต่อจาก Inner horizontal surface ลาดเอียงจากขอบนอกของ Inner horizontal surface ในอัตราส่วน 20:1 หรือ 5% จนกระทั่งสูงกว่าระดับของ Inner horizontal surface เท่ากับ 75 เมตร (Aerodrome code 3 ยกเว้นของ Precision Approach runway) หรือ 100 เมตร (Aerodrome code 3 ของ Precision Approach runway และ Aerodrome code 4)

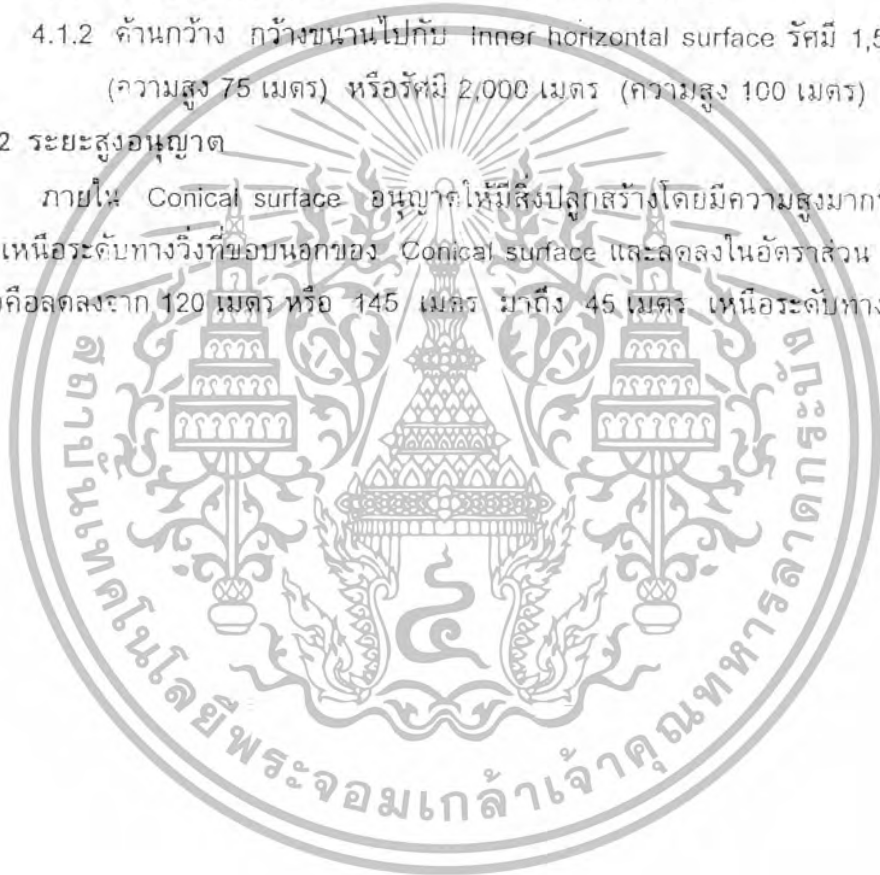
##### 4.1 ขนาดของ Conical surface

4.1.1 ด้านยาว ยาวขนานไปกับ Inner horizontal surface

4.1.2 ด้านกว้าง กว้างขนานไปกับ Inner horizontal surface รัศมี 1,500 เมตร (ความสูง 75 เมตร) หรือรัศมี 2,000 เมตร (ความสูง 100 เมตร)

##### 4.2 ระยะสูงอนุญาต

ภายใน Conical surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างโดยมีความสูงมากที่สุด เท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกของ Conical surface และลดลงในอัตราส่วน 20:1 เข้าสู่ขอบใน กล่าวคือลดลงจาก 120 เมตร หรือ 145 เมตร มาถึง 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง





CONICAL SURFACE

5. Approach surface

ได้แก่พื้นที่ในแนวตรงออกจากหัวทางวิ่งออกไป เพื่อใช้สำหรับให้อากาศยานบินร่อนลง หรือที่เรียกว่า Final phase สำหรับ Aerodrome code 3 และ 4 Approach surface จะมีขนาดและความสูงอนุญาตดังนี้

5.1 ขนาดของ Approach surface

5.1.1 ด้านยาว มีความยาวจาก Runway strip ไปจนถึงระยะ 15,000 เมตร โดยแบ่งเป็น

5.1.1.1 ระยะที่ 1 ยาวจากหัว Runway strip ออกไปถึงระยะ 3,000 เมตร ด้วยความลาดเอียง (slope) 2%

5.1.1.2 ระยะที่ 2 ยาวต่อจากระยะที่ 1 ออกไปอีก 3,600 เมตร ด้วยความลาดเอียง 2.5%

5.1.1.3 ระยะที่ 3 ยาวต่อจากระยะที่ 2 ออกไปอีก 8,400 เมตร โดยไม่มี ความลาดเอียง

5.2 ระยะสูงอนุญาต

5.2.1 ภายในระยะที่ 1 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด ๕๖ เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 50:1 จนถึง 0 เมตร ที่หัวของ Runway strips หากจะมีสิ่งปลูกสร้างขึ้นใหม่ (หรือสิ่งปลูกสร้างเดิมที่ได้มีใบพิจารณาแล้ว) อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 48 เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 62.5: 1 จนถึง 0 เมตร ที่หัว Runway strips

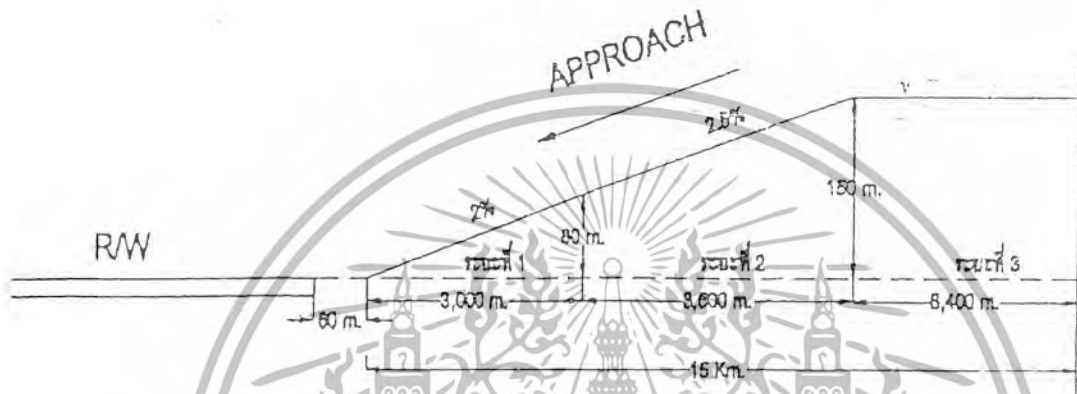
5.2.2 ภายในระยะที่ 2 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงได้ตั้งแต่ 60 เมตร (เหนือระดับทางวิ่ง) ที่ระยะ 3,000 เมตร ออกไปในอัตราส่วน 40:1 จนถึง 6,600 เมตร (3,000 + 3,600) จะมีความสูงได้ไม่เกิน (60+90 ม.)

5.2.3 ภายในระยะที่ 3 อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้มีความสูงไม่เกิน 150 เมตร โดยตลอด

6. Take - off climb surface

ได้แก่พื้นที่ที่ในแนวตรงออกไปจากหัวทางวิ่งออกไป เพื่อใช้สำหรับให้อากาศยานบินขึ้น ขอบเขตและระยะสูงอนุญาต (ส่วนใหญ่) ถูกครอบคลุมโดย Approach surface





หมายเหตุ

ในระยะที่ ①

ถ้ามีสิ่งปลูกสร้างอยู่แล้วในเขตและสูงไม่เกิน 2 %

ถ้าจะมีการปลูกสร้าง ขึ้นมาใหม่ ต้องจำกัดความสูงไม่เกิน 1.6 %



Runway Strip	150.00
Runway	315.00
Runway Strip	150.00





เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อกำหนดผังเมืองรวมสมุทรปราการ

(๑๐) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของแปลงที่ดินที่ยื่นอนุญาต

ที่ดินประเภทนี้ยกเว้นในบริเวณตามวรรคสาม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

(๑) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ และโรงงานบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน

(๒) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานีบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(๓) สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(๔) เติ้งม้า โค กระบือ สุกร แพะ แกะ น่าน เป็ด ไก่ ฝูง หรือสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า เพื่อการค้า

(๕) สุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน เว้นแต่เป็นการก่อสร้างแทนสุสานหรือฌาปนสถานที่มีอยู่เดิม

(๖) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรม

(๗) คลังสินค้า

(๘) โรงฆ่าสัตว์

(๙) ไซโลเก็บผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

(๑๐) กำจัดมูลฝอย

(๑๑) ซั้วขายเศษวัสดุ

ที่ดินประเภทนี้ในบริเวณหมายเลข ๔.๑ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถานที่เก็บสินค้าซึ่งใช้เป็นที่พักหรือขนถ่ายสินค้าหรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรือ

อุตสาหกรรมบริการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าหรือการขนส่งโดยอากาศยาน โรงงานลำดับที่ ๓๖

(๑) ลำดับที่ ๓๙ ลำดับที่ ๕๑ ลำดับที่ ๕๒ (๔) ลำดับที่ ๕๓ (๕) (๘) ลำดับที่ ๖๔ (๑) ลำดับที่ ๖๙

ลำดับที่ ๘๑ (๑) (๒) (๓) ลำดับที่ ๘๒ ลำดับที่ ๘๓ ลำดับที่ ๘๔ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) และลำดับที่ ๙๑

(๑) ตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน สถาบันราชการ และการสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการเป็นส่วน

ใหญ่ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

ที่ดินในบริเวณตามวรรคสาม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ โรงงานผลิตเครื่องมือหรือเครื่องใช้เกี่ยวกับ นัยน์ตา หรือการวัดสายตา เลนส์ เครื่องมือหรือเครื่องใช้ที่ใช้แสงเป็นอุปกรณ์ในการทำงาน หรือเครื่องอัดสำเนาด้วยการถ่ายภาพ และโรงงานบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน

(๒) เลี้ยงม้า โค กระบือ สุกร แพะ แกะ น่าน เป็ด ไก่ ภูเขา หรือสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า เพื่อการค้า

(๓) สุสานและฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน เว้นแต่เป็นการก่อสร้างแทนสุสานหรือฌาปนสถานที่มียุ่เดิม

(๔) กำจัดมูลฝอย เว้นแต่เป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่น หรือได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข เฉพาะในพื้นที่บางส่วนของที่ดินในบริเวณหมายเลข ๕.๑ ที่มีรายการดังต่อไปนี้

ด้านเหนือ จุดแนวเขตฝั่งเมืองรวมด้านเหนือ ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างจังหวัดสมุทรปราการกับกรุงเทพมหานคร

ด้านตะวันออก จุดคลองบัวลอย ฝั่งตะวันตก

ด้านใต้ จุดคลองบัวเกราะ ฝั่งเหนือ

ด้านตะวันตก จุดคลองบัวเกราะ ฝั่งตะวันออก

(๕) ซ้ำขายเศษวัสดุ

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า ๖ เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ หรือการสาธารณูปโภค



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## เกณฑ์พิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในผังเมืองรวม (Future Land Uses)

### หมวดการใช้ที่ดินประเภททำงาน ประเภทพาณิชย์กรรม (สีแดง)

เนื้อหา เป็นพื้นที่ศูนย์กลางชุมชนเมือง หรือศูนย์กลางธุรกิจต่างๆ ที่เรียก CBD (Central Business District) ในลักษณะสังคมไทย การทำการค้าและธุรกิจต่างๆ ยังไม่สามารถแยกออกจากการอยู่อาศัย เช่น อาคารร้านค้าและพักอาศัย หรืออาคารธุรกิจและพักอาศัย วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมต้องการให้เป็นบริเวณที่ประกอบธุรกิจการค้าเป็นส่วนใหญ่ ประกอบด้วย อาคารตลาดสด อาคารศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน โรงแรม โรงภาพยนตร์ ศูนย์ประชุมระดับประเทศ ความสูงไม่จำกัด

ที่ตั้ง ศูนย์กลางชุมชนเมือง (City Core) และศูนย์กลางรอง (Sub-Centers) ในกรณีที่มีพื้นที่ที่กว้างจำเป็นต้องมีหลาย ศูนย์กลางห่างกันประมาณ 3-5 กิโลเมตร

ขนาดพื้นที่ ประมาณ 1 ไร่ ต่อประชากร 1,000 คน ( 100 คนต่อ 1 ร้านค้า 10 ร้านค้า ต่อ 1 ไร่)

ความหนาแน่น 80-120 คน/ไร่

หมวดบริการสาธารณะ ประเภทสถานบริการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ (สีน้ำเงิน)

เนื้อหา การใช้ประโยชน์ที่ดินเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาลและวิสาหกิจ ประกอบด้วย ศูนย์บริการ และที่ทำการของรัฐต่างๆ เช่น ที่ทำการประมง ที่ทำการไฟฟ้า ที่ทำการไปรษณีย์ ชุมสายโทรศัพท์ โรงพยาบาล สถานอนามัย และสถานีตำรวจ ฯลฯ สถานที่เหล่านี้จะมีความสูงที่ทำการอยู่แล้ว การจะขยายกิจใด ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจมักจะใช้ที่ดินของรัฐ หรือที่ดินสาธารณประโยชน์เท่านั้น ที่ตั้ง ที่ดินของรัฐพื้นที่สูงน้ำไม่ท่วม ควรอยู่กลางชุมชนเมือง หรือภายในเขตผังเมืองรวม หรือที่ตั้งที่สะดวกต่อการติดต่อและบริการประชาชน รัศมีการให้บริการหรือระยะการเดินทางมาใช้บริการของประชาชน ไม่เกิน 1.5 กิโลเมตร การคมนาคมสะดวก สภาพแวดล้อมที่ดี

ขนาดพื้นที่ ศูนย์ราชการมีหลายหน่วยงานที่รวมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน

ศูนย์ราชการหลัก (ระดับจังหวัด)	40 ไร่
ศูนย์ราชการรอง (ระดับจังหวัด)	20 ไร่
ศูนย์ราชการระดับอำเภอ	15 ไร่
ศูนย์ราชการระดับตำบล	15 ไร่
โรงพยาบาล (30-50 เตียง)	25 ไร่
สถานีอนามัยตำบล	2 ไร่
สถานีขนส่ง ชั้น 1	10 ไร่
สถานีขนส่ง ชั้น 2	7 ไร่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีขนส่ง ชั้น 3

5 ไร่

ที่บำบัดน้ำเสีย

2 ไร่ / 1,000 คน

ที่ทิ้งขยะ

2.5 ไร่ / 1,000 คน

ความหนาแน่น ไม่มีกำหนด

หมวดอนุรักษ์ และพักผ่อนหย่อนใจ ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน)

เนื้อหา วัตถุประสงค์ของการใช้ที่ดินประเภทนี้ เพื่อต้องการให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดี มีอากาศบริสุทธิ์ ที่พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย ประชากรก็จะมีสุขภาพที่สมบูรณ์ แข็งแรง คุณภาพชีวิตที่ดี

ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการประกอบด้วย พื้นที่โล่งสีเขียวเป็นสนามหญ้า สวนสาธารณะ สนามกีฬา สนามเด็กเล่น สวนป่าชุมชน และพื้นที่ไร่-นาในชนบท

เป็นแนวคิดของการสร้างเมืองในลักษณะ "เมืองในชนบท" หรือ "ไร่-นาล้อมเมือง" หรือ "ป่าล้อมเมือง" (Green-Belt Cities) ต่อมาแนวคิดนี้ได้พัฒนาไปสู่การสร้าง "สวนปากลางเมือง" หรือ "สวนสาธารณะ" (Park, Recreation Area) และแนวที่โล่งสีเขียว ริมแม่น้ำ ลำคลอง และปลูกต้นไม้ข้างถนน ฯลฯ ซึ่งเป็นการดึงความเป็นธรรมชาติ อากาศสดชื่นเข้าสู่ใจกลางเมือง และพื้นที่อยู่อาศัยของเมือง

ประเภทและลำดับชั้นของสวนสาธารณะ

การจัดลำดับชั้นของสวนสาธารณะจะช่วยให้ทราบถึงหน้าที่ และระดับของการให้บริการแก่ชุมชนได้ดียิ่งขึ้น สวนแต่ละระดับมีหน้าที่และการใช้ประโยชน์ที่แตกต่างไป ขึ้นอยู่กับขนาด (Size) รูปแบบการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities Provided) ที่ตั้ง (Location) และขอบเขตการให้บริการโดยมีการจัดลำดับตามหลักสากลอยู่ 6 ระดับ ได้แก่

1. ที่เด็กเล่น (Tot-Lots) เป็นสวนสาธารณะพื้นฐานที่ควรจัดให้มีทุกชุมชน ในย่านที่มีความหนาแน่นสูง สวนระดับนี้ใช้พื้นที่ประมาณ 200 ตร.ม. ระยะทางเดิน 300-500 เมตร ให้บริการแก่ประชาชน 200-300 คน
2. สวนสาธารณะระดับละแวกบ้าน (Neighborhood Parks) สวนประเภทนี้ใช้พื้นที่ 12.5 ไร่ ระยะทางเดิน 400-800 เมตร (เวลาในการเดินทาง 5-10 นาที) ให้บริการประชาชนประมาณ 800-1,000 คน
3. สวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Parks) สวนระดับนี้ใช้พื้นที่ตั้งแต่ 12.5 ไร่ขึ้นไป ขอบเขตการให้บริการ 1-2.4 กิโลเมตร หรือโดยรถขนส่งมวลชนไม่เกิน 30 นาที ให้บริการประชาชนโดยรอบ 1,500 ครอบครัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. สวนระดับเขตหรือย่าน (District Parks) สวนระดับนี้ใช้พื้นที่ตั้งแต่ 50 ไร่ขึ้นไป ขอบเขตการให้บริการ 3-6 กิโลเมตร (เวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 1 ชั่วโมง) ให้บริการประชาชนจำนวนมาก รัศมีการให้บริการมากกว่า 1 ชุมชนหรืออาจเป็นพื้นที่ระหว่างชุมชน

5. สวนระดับเมือง (City Parks) เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 100 ไร่ขึ้นไป ให้บริการประชาชนหลายๆ ย่านมาใช้ร่วมกัน การเข้าถึงโดยใช้ยานพาหนะ ในเวลาประมาณ 1/2 - 1 1/2 ชั่วโมง

6. สวนระดับภาค (Regional Parks) เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ที่สุด มีพื้นที่หลายพันไร่ เป็นสวนที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น มีสภาพธรรมชาติที่งดงาม มีกิจกรรมเฉพาะ ได้แก่ สวนสัตว์เปิด สวนพฤกษศาสตร์ เป็นต้น สวนระดับนี้ให้บริการประชาชนในพื้นที่เมือง และพื้นที่ในเขตอิทธิพลใกล้เคียง ควรมีรัศมีไม่เกิน 20 กิโลเมตร จากตัวเมือง

ในการวางผังเมืองรวม จะกำหนดที่ตั้งตามเกณฑ์ดังกล่าวได้ เฉพาะที่ดินที่เป็นของรัฐหรือที่ดินสาธารณประโยชน์เท่านั้น นอกจากรัฐจะต้องเวนคืนหรือจัดซื้อหรือรับบริจาค

แนวที่โล่ง ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนอง และบึง ในการกำหนดพื้นที่ดังกล่าว เพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้

เมือง เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมให้เป็นระเบียบสวยงาม สรรสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่นให้ชุมชน

น้ำ เป็นแนวที่โล่งสะดวกแก่การทำงานของเครื่องจักรในการปรับปรุง และขุดลอกแหล่ง

ติดต่อ ซึ่งกันและกันในชุมชน และเป็นแนวป้องกันการลุกล้ำที่สาธารณะ และห้ามปลูกสร้างอาคารเป็นทางเชื่อมโยง

เกณฑ์เกี่ยวกับแนวที่โล่งริมน้ำ ดังนี้

ที่สาธารณะหรือที่เอกชนริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง หนองบึง ให้มีแนวถอยร่นอาคารตลอดแนวไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร

ถ้ามีการกำหนดแนวถนน หรือสร้างถนนต่อจากแนวถอยร่น จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 9.00 เมตร

การก่อสร้างอาคารทุกประเภท ริมถนนฝั่งตรงข้ามแนวถอยร่นริมน้ำ สูงไม่เกิน 6.00 เมตรจากระดับถนน

ขนาดพื้นที่ สวนป่า สวนสาธารณะ 1.3-1.8 ไร่/1,000 คน



ภาคผนวก จ  
ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

### หมวด 5

#### แนวอาคารและระยะต่างๆ

ข้อ 47 บ้านแถวที่ไม่อยู่ริมทางสาธารณะต้องมีถนนด้านหน้าใช้ร่วมกันกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร

ข้อ 48 บ้านแถวที่มีด้านข้างใกล้เขตที่ดินของผู้อื่น ต้องมีที่ว่างระหว่างด้านข้างของบ้านแถวกับเขตที่ดินของผู้อื่นนั้นกว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร เว้นแต่บ้านแถวที่ก่อสร้างขึ้นทดแทนอาคารเดิมโดยมีพื้นที่มากกว่าพื้นที่ของอาคารเดิมและมีความสูงไม่เกิน 12 เมตร

ข้อ 49 ความสูงของอาคารไม่ว่าจากจุดหนึ่งจุดใด ต้องไม่เกิน 2 เท่า ของระยะราบวัดจากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวถนนด้านตรงข้ามของถนนสาธารณะที่อยู่ใกล้อาคารนั้นที่สุด

กรณีอาคารตั้งอยู่ริมหรือห่างไม่เกิน 100 เมตร จากถนนสาธารณะที่กว้างไม่น้อยกว่า 80 เมตร และมีทางเข้าออกจากอาคารสู่ทางสาธารณะนั้นกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร ให้คิดความสูงของอาคารจากความกว้างของถนนสาธารณะที่กว้างที่สุดเป็นเกณฑ์

ข้อ 50 อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะที่มีความกว้างน้อยกว่า 6 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 3 เมตร มิให้มีส่วนใดของอาคารล้ำเข้ามาในแนวร่นดังกล่าว ยกเว้นรั้วหรือกำแพงกั้นแนวเขตที่สูงไม่เกิน 2 เมตร

อาคารที่สูงเกิน 2 ชั้นหรือเกิน 8 เมตร อาคารขนาดใหญ่ ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ คลังสินค้า ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้าย ยกเว้นอาคารอยู่อาศัยสูงไม่เกิน 3 ชั้นหรือไม่เกิน 10 เมตร และพื้นที่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร ที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะ ต้องมีระยะร่นดังต่อไปนี้

- (1) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า 10 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย 6 เมตร
- (2) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ 10 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 20 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 1 ใน 10 ของความกว้างของถนนสาธารณะ
- (3) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างเกิน 20 เมตรขึ้นไป ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย 2 เมตร

ข้อ 51 ที่ดินที่อยู่ริมถนนสาธารณะที่กว้างตั้งแต่ 3 เมตรขึ้นไปแต่ไม่เกิน 8 เมตร และมีมุมหักน้อยกว่า 135 องศาหรือกำแพงกั้นเขต ต้องปาดมุมมีระยะไม่น้อยกว่า 4 เมตร และทำมุมกับแนวถนน

สาธารณะเป็นมุมเท่าๆ กัน ห้ามมิให้รั้ว กำแพง หรือส่วนของอาคารยื่นล้ำเข้ามา ในที่ดินส่วนที่ปาดมุม

ข้อ 52 อาคารแต่ละหลังหรือหน่วยต้องมีที่ว่างตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

- (1) อาคารอยู่อาศัย ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่า 30 ใน 100 ส่วนของพื้นที่ที่ดิน
  - (2) ห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะและอาคารอื่น ซึ่งไม่ได้ใช้เป็นที่อยู่อาศัย ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ส่วนของพื้นที่ที่ดิน แต่ถ้าอาคารนั้นใช้เป็นที่อยู่อาศัยด้วยต้องมีที่ว่างตาม (1)
  - (3) ห้องแถวหรือตึกแถว สูงไม่เกิน 3 ชั้น และไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างด้านหน้าอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตรถ้าสูงเกิน 3 ชั้น ต้องมีที่ว่างกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร ที่ว่างนี้อาจใช้ร่วมกับที่ว่างของห้องแถวหรือตึกแถวอื่นได้
  - (4) ห้องแถวหรือตึกแถว ต้องมีที่ว่างด้านหลังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร เพื่อใช้ติดต่อกันโดยไม่ให้มีสวนใดของอาคารยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีที่อาคารหันหลังเข้าหากันจะต้องมีที่ว่างด้านหลังอาคาร กว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร
  - (5) ห้องแถวหรือตึกแถวที่มีด้านข้างใกล้ชิดที่ดินของผู้อื่น ต้องมีที่ว่างระหว่างด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวกับเขตที่ดินของผู้อื่น กว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร เว้นแต่ห้องแถวหรือตึกแถวที่ก่อสร้างขึ้นแทนอาคารเดิม โดยมีพื้นที่ไม่มากกว่าพื้นที่ของอาคารเดิมและมีความสูงไม่เกิน 15 เมตร
  - (6) อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า อาคารสาธารณะ อาคารสูงเกิน 2 ชั้น หรือสูงเกิน 8 เมตร ยกเว้นอาคารอยู่อาศัยสูงไม่เกิน 3 ชั้น ที่ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ให้มีที่ว่างด้านหน้ากว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตรอาคารตามวรรคหนึ่งถ้าสูงเกิน 3 ชั้น ให้มีที่ว่างกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร  
ที่ว่างตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ต้องมีพื้นที่ต่อเนื่องกันยาวไม่น้อยกว่า 1 ใน 6 ของความยาวเส้นรอบรูปภายนอกอาคารโดยอาคารรวม ที่ว่างด้านข้างที่ต่อเชื่อมกับที่ว่างด้านหน้าอาคารด้วยก็ได้ และที่ว่างนี้ต้องต่อเชื่อมกับถนนภายในกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร ออกสู่ทางสาธารณะได้ ถ้าหากเป็นถนนลอดใต้อาคาร ความสูงสุทธิของช่องลอดต้องไม่น้อยกว่า 5 เมตร ที่ว่างนี้อาจใช้ร่วมกับที่ว่างของอาคารอื่นได้
  - (7) อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม และอาคารสาธารณะ จะต้องมีที่ว่างโดยปราศจากสิ่งปกคลุมเป็นทางเดินหลังอาคารได้ถึงกัน กว้างไม่น้อยกว่า 2 เมตร โดยให้แสดงเขตดังกล่าวให้ปรากฏด้วย  
ที่ว่างตามวรรคหนึ่ง จะก่อสร้างอาคาร รั้ว กำแพง หรือสิ่งก่อสร้างอื่นใดหรือจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระ ว่ายน้ำ ที่พักผ่อนหย่อนหรือที่พักรวมมูลฝอย หรือสิ่งของอื่นใดที่จะขัดขวางทางเดินร่วมไม่ได้
- ข้อ 53 อาคารอยู่ริมทางสาธารณะที่ไม่ต้องมีที่ว่างตามข้อ 52 (3) และ 52 (6) ต้องมีลักษณะ ดังนี้
- แนวอาคารด้านที่ประชิดติดริมทางสาธารณะ ต้องมีความยาวมากกว่า 1 ใน 8 ส่วนของความยาวเส้นรอบรูปภายนอกของอาคาร ทั้งนี้ แนวอาคารด้านที่ประชิดติดทางสาธารณะต้องห่างทาง

สาธารณะไม่เกิน 20 เมตร

กรณี ห้องน้ำ ตึกแถว ด้านหน้าอาคารทุกคูหาต้องประชิดติดริมทางสาธารณะ และมีแนวอาคารห่างจากทางสาธารณะไม่เกิน 20 เมตร

ข้อ 54 อาคารด้านชิดที่ดินเอกชน ช่องเปิด ประตู หน้าต่าง ช่องระบายอากาศ หรือริมระเบียงสำหรับชั้น 2 ลงมาหรือสูงไม่เกิน 9 เมตร ต้องอยู่ห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 2 เมตร และสำหรับชั้น 3 ขึ้นไปหรือสูงเกิน 9 เมตร ต้องห่างไม่น้อยกว่า 3 เมตร

ข้อ 55 อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 15 เมตร ต้องมีที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า 1 เมตร ยกเว้นบ้านพักอาศัยที่มีพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร อาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร ต้องมีที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า 2 เมตร

ที่ว่างตามวรรคหนึ่งและวรรคสองจะใช้ร่วมกับที่ว่างของอาคารอีกหลังหนึ่งไม่ได้ เว้นแต่ใช้ร่วมกับที่ว่างของอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ

ข้อ 56 บ้านพักอาศัยที่มีพื้นที่ไม่เกิน 300 ตารางเมตร ให้ผนังด้านที่ไม่มีช่องเปิดสามารถสร้างห่างเขตที่ดินได้น้อยกว่า 1 เมตร ถ้านางเขตที่ดินน้อยกว่า 50 เซนติเมตร ต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากเจ้าของที่ดินด้านนั้นด้วย

ข้อ 57 ระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างถึงสิบคูหา หรือมีความยาวรวมกันถึง 40 เมตร โดยวัดระหว่างจุดศูนย์กลางของเสาแรก ถึงจุดศูนย์กลางของเสาสุดท้าย ต้องมีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวที่กว้างไม่น้อยกว่า 4 เมตร เป็นช่องตลอดความลึกของห้องแถวหรือตึกแถวเพื่อเชื่อมกับที่ว่างหลังอาคาร

ห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างติดต่อกันไม่ถึงสิบคูหา หรือมีความยาวรวมกันไม่ถึง 40 เมตร โดยวัดระหว่างจุดศูนย์กลางของเสาแรกถึงจุดศูนย์กลางของเสาสุดท้าย แต่มีที่ว่างระหว่างแถวด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถวที่กว้างน้อยกว่า 4 เมตร ไม่ให้ถือว่าเป็นที่ว่างระหว่างแถว ด้านข้างของห้องแถวหรือตึกแถว แต่ให้ถือเสมือนว่าห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างต่อเนื่องเป็นแถวเดียวกัน

ที่ว่างตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง จะก่อสร้างอาคาร รั้ว กำแพง หรือสิ่งก่อสร้างอื่นใดหรือจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระว่ายน้ำ ที่พักมูลฝอยหรือที่เก็บรวมมูลฝอยหรือสิ่งของอื่นใดที่จะขัดขวางทางเดินร่วมไม่ได้

ข้อ 58 คลังสินค้าหรืออาคารเก็บสินค้าที่มีพื้นที่ของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 100 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างเขตที่ดิน ที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้น ไม่น้อยกว่า 6 เมตร อย่างน้อย 2 ด้าน และยาวรวมกันไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของเส้นรอบรูปอาคาร ส่วนด้านอื่นต้องมีที่ว่างห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 3 เมตร ถ้าวางห่างเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารน้อยกว่า 5 เมตรต้องสร้างผนังอาคารเป็นผนังกันไฟ

คลังสินค้าหรืออาคารเก็บสินค้าที่มีพื้นที่ของอาคารทุกชั้นรวมกันเกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้น ไม่น้อยกว่า 10 เมตร อย่างน้อย 2 ด้าน และยาวรวมกัน ไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของเส้นรอบรูปอาคาร ส่วนด้านอื่นต้องมีที่ว่างห่างจากแนวเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 5 เมตร

ข้อ 59 โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 100 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 500 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้น ไม่น้อยกว่า 3 เมตร จำนวน 2 ด้าน โดยผนังอาคารทั้งสองด้านนี้ให้ทำเป็นผนังทึบด้วยอิฐหรือคอนกรีต ยกเว้นประตูหนีไฟขนาดไม่เกิน 1.00 x 2.00 เมตร ทุกกระยะไม่น้อยกว่า 40 เมตร ส่วนด้านที่เหลือให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร

โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันตั้งแต่ 500 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 1,000 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้น ไม่น้อยกว่า 6 เมตร ทุกด้าน

โรงงานที่มีพื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการของอาคารทุกชั้นรวมกันเกิน 1,000 ตารางเมตร ต้องมีที่ว่างห่างจากแนวเขตที่ดินที่ใช้ก่อสร้างอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตรทุกด้าน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร

ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครมีจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนอยู่เป็นจำนวนมากก่อให้เกิดผลเสียต่อระบบการขนส่ง โดยรวม กล่าวคือ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตรงบริเวณจุดตัดซึ่งนอกจากจะสร้างความเดือดร้อนให้กับการขนส่งทางถนนแล้ว ยังก่อปัญหาในการพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นระบบการขนส่งที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอีกด้วย กล่าวคือ ขบวนรถไฟไม่สามารถวิ่งด้วยความเร็วตามที่กำหนดไว้ ล่าช้าเสียเวลาและไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยววิ่งของขบวนรถไฟได้

แผนแม่บทกำหนดระยะเวลาในการพัฒนาของแผนถึงปี 2564 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรูปแบบและแนวทาง ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบเข้าด้วยกัน (Integration) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกและชักนำผู้โดยสารมาใช้บริการขนส่งระบบรางมากขึ้นทั้งนี้โดยพยายามรวบรวม หน้าที่และความเกี่ยวข้องของหน่วยงานที่บริหารระบบขนส่งมวลชนระบบราง ทั้งหลายมาประมวลเข้าด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

รางสายสีเขียว(BYSC) การสร้างส่วนขยายของระบบขนส่งมวลชนระบบรางสายสีน้ำเงิน (รฟม.) การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน ระบบรางสายสีส้ม (รฟม.) การสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางขนาดเบา (Light Rail Transit) สายสีเหลือง และการพัฒนา ระบบขนส่งรถไฟชานเมืองสายสีแดง (Red Line Commuter) ตามแนวทางรถไฟ ซึ่งสายสีแดงนี้จะทำหน้าที่เป็นแกนกลางหรือ เป็นกระดูกสันหลัง (Backbone) ของระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดและกำหนดให้เป็นเส้นทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย

การก่อสร้างตามแผนแม่บทระยะที่ 1 (2544-2554) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯคือ กำหนดให้พัฒนาระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงโดยแนะนำให้สร้างเป็นทางรถไฟยกระดับในเส้นทางสายเหนือจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงสถานีรังสิต และเส้นทางสายตะวันออกจากจิตรลดา/ยมราช ถึงสถานีหัวหมาก ทั้งนี้โดยก่อสร้างตามแนวทางรถไฟปัจจุบันและพยายามใช้โครงสร้างเดิมที่บริษัทโฮปเวลล์สร้างไว้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด นอกจากนี้ยังแนะนำให้มีการรถไฟเชื่อมไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย เมื่อได้รับการพัฒนาไปเต็มรูปแบบแล้ว การเดินทางบนเส้นทางสายสีแดงจะประกอบด้วยบริการผู้โดยสารบน ขบวนรถทางไกลจากทั่วประเทศที่เข้ามาเดินทาง การให้บริการผู้โดยสารจากชานเมืองการให้บริการผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการให้บริการขนส่งมวลชนในเมือง



โครงการศึกษาเส้นทางขนส่งมวลชนระบบรางสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงในแผนแม่บทระยะที่ 1 ได้รับการจัดลำดับความสำคัญไว้ค่อนข้างสูง เพราะเป็นระบบที่จะนำผู้โดยสารจากชานเมืองเข้ามาบ่อนให้กับระบบขนส่งมวลชนอื่นในเมืองซึ่งได้รับการออกแบบระบบให้เชื่อมโยงกันไว้บ้างแล้ว ประกอบกับรัฐบาลมีกำหนดจะเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2548 และท่าอากาศยานดังกล่าวอยู่ห่างจากเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเพียง 5 กม. ดังนั้นหากเร่งรัดการพัฒนากระบวนรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงในส่วนนี้ขึ้นให้ทันการเปิดใช้ งานท่าอากาศยานใหม่ได้แล้ว ก็จะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนระบบรางในกทม. และการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิไปพร้อมกันด้วย