

วิทยานิพนธ์

โครงการออกแบบสถาปัตยกรรมภายในเสนอแนะ
ท่าเรือจักรพรรดิเฟอร์รี่(นานาชาติ)และเรือเฟอร์รี่
เพื่อการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

Interior Architecture Design Suggestions Project For
Chakkarabhaadi Ferry International Continuous Port



นางสาว ปัทมา จันทร์ชิระ รหัสนักศึกษา57020133

Miss Patima Jancheera Code,57020133

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรมภายใน)ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2561- 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อนุมัติให้
รับ วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
(สถาปัตยกรรมภายใน)

.....
คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผศ.ดร.อัญจิกา สวัสดิ์ศรี)

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

| | | |
|---------------|-----------------|-----------------------|
| ผศ.ดร.อัญจิกา | สวัสดิ์ศรี | ประธานกรรมการ |
| ผศ.ดร.ชุมพร | มูรพันธุ์ | รองประธานกรรมการ |
| รศ.ประสิทธิ์ | สุโสมาน | กรรมการ |
| ผศ.ดร.ธีรายุ | ชุมสาย ณ อยุธยา | กรรมการเลขานุการกลุ่ม |

.....
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(รศ.ประสิทธิ์ สุโสมาน)

| | |
|--|--------------------|
|  | สถาปัตยกรรมภายใน |
| | รับวันที่ 26/04/62 |
| | เวลา 14:13 |
| | ชื่อผู้รับ..... |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวเรื่องวิทยานิพนธ์

หัวเรื่องวิทยานิพนธ์ โครงการเสนอแนะออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน อาคารรับรองผู้โดยสารท่าเรือ
ราชาเฟอร์รี่(นานาชาติ)เพื่อการท่องเที่ยวทะเลอ่าวไทย
Interior Architecture Design Suggestions Project For Raja Ferry
International Continuous Pier Link

ประเภทโครงการ โครงการเสนอแนะ

ชื่อนักศึกษา นางสาว ปฎิมา จันทรชีระ
Miss Patima Jancheera

รหัส 57020133

สาขาวิชา สถาปัตยกรรมภายใน

คณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2561

ที่อยู่ 101/207 หมู่บ้าน ฟ้ายาลองหลวง ซ.3/2 ถ.บางชั้นดินคลองหลวง ม.7 ต.คลองหนึ่ง
อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี 12120

โทรศัพท์ 094-959-1226

E-Mail Patima.JT@gmail.com

อาจารย์ที่ปรึกษา รศ. ประสิทธิ์ สุไลมาน

อาจารย์ประจำกลุ่ม ผศ.ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี

ผศ.ดร.ชุมพร มุรพันธ์

รศ.ประสิทธิ์ สุไลมาน

บทคัดย่อ

ในอดีต เมืองท่าคือเมืองที่อยู่ติดแม่น้ำสายหลักหรือทะเลที่สะดวกต่อการคมนาคมทางน้ำที่เป็นการสัญจรหลักและรวดเร็วที่สุดในสมัยนั้น ซึ่งมีบทบาทต่อการดำรงชีวิตตั้งแต่เพียงแค่การไปมาหาสู่ จนถึงการค้าขายข้ามเขตแดนกัน ในแต่ละหัวเมืองหรือประเทศต่างๆ เมืองท่าในอดีตมักจะเป็นเมืองที่มีระบบเศรษฐกิจค่อนข้างดีและมีการสัมพันธ์ไมตรีกับเมืองหรือประเทศอื่นๆ ได้ดีมาก ซึ่งการเดินทางโดยเรือไปในแต่ละที่นั้น เมืองท่าต่างๆ มักจะมีการรับแขกบ้านแขกเมืองเพื่อแสดงให้เห็นถึงความพร้อมทั้งเรื่องเศรษฐกิจ, การเมือง และเพื่อเกิดความประทับใจในเมืองท่านั้นๆ สำหรับเมืองท่าในปัจจุบันยังคงมีจุดประสงค์เดิมไม่ต่างกับในอดีต แต่เนื่องด้วยการเดินทางที่เข้าถึงได้กับทุกคนและทุกที่ การท่องเที่ยวจึงได้กลายเป็นกิจกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจควบคู่ไปกับภาคอุตสาหกรรม โดยทะเลแถบอ่าวไทยเป็นตัวเลือกที่ดีที่สุดสำหรับการเชื่อมโยงในจุดต่างๆ ได้ทั่วถึงทั้งประเทศตั้งแต่กรุงเทพฯ ลงไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ และเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศหลักคือทะเลแถบอ่าวไทยซึ่งเปี่ยมไปด้วยศักยภาพของพื้นที่ที่มีพร้อมรองรับทั้งด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งดังกล่าว "ท่าเรือ" จึงเป็นศูนย์กลางสำหรับกิจกรรมดังกล่าว เนื่องจากเป็นจุดที่ผู้คนสามารถเข้าถึงได้ก่อนตัวเรือและการเดินทาง

ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำได้ถูกลดทอนความสำคัญลงเนื่องจากการเข้ามาแทนที่ของยานพาหนะอื่นเช่น รถยนต์ รถไฟ และเครื่องบิน ที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่า เนื่องจากมีถนนหรือเส้นทางอากาศที่สามารถลัดเลาะไปได้โดยไม่ต้องอ้อมแผ่นดินเหมือนเส้นทางแม่น้ำหรือทะเล จึงทำให้เกิดการพัฒนาด้านการบริการและสถานที่ล่าช้า กลายเป็นตัวเลือกการเดินทางเฉพาะจุดที่จำเป็นต้องข้ามปากเท่านั้น อย่างเช่นท่าเรือเดินสมุทรของบริษัทราชาเฟอร์รี่ที่ถึงแม้จะเป็นหน่วยงานในการดูแลของเอกชนก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม เรือและท่าเรือก็ยังจำเป็นต่อการคมนาคมและขนส่งในบางข้อจำกัด เช่น ค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่ามาก, การบรรทุกสินค้าที่ไม่สามารถขนส่งได้ด้วยวิธีอื่น, การข้ามปากของ 2 ผังแผ่นดินที่ไม่มีถนน หรือเครื่องบินเข้าถึง และ การเป็นตัวเลือกสำหรับการท่องเที่ยวเก็บบรรยากาศสำหรับการท่องเที่ยว เป็นต้น

จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นจังหวัดภาคใต้ตอนบน ในกลุ่มจังหวัดทะเลฝั่งอ่าวไทย มีเส้นทางทะเลเชื่อมตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อย่างมาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงเป็นจุดตั้งต้นหลักสำหรับการเดินเรือในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งและท่องเที่ยวแถบทะเลอ่าวไทยที่ดี โดยเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นอีกหนึ่งจุดที่กรมเจ้าท่าเล็งเห็นถึงประสิทธิภาพของพื้นที่ที่สามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวจากการลงเทียบท่าของเรือสำราญระดับโลก และสามารถเป็นจุดตั้งต้นในการท่องเที่ยวภายในประเทศที่ดีไม่แพ้กลุ่มจังหวัดแถบทะเลอันดามัน โดยสามารถเชื่อมต่อภายในตัวจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดใกล้เคียงอื่นและเกาะต่างๆที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ อีกทั้งเส้นทางเดินเรือที่สามารถขึ้นไปยังทะเลแถบภาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตะวันออกอย่างหัวหิน และพัทยาได้สะดวก และเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวดังกล่าวและยกระดับการให้บริการทางน้ำ “เรือเฟอร์รี่” จึงเป็นตัวเลือกของการให้บริการภายในพื้นที่ดังกล่าวโดย “บริษัทเดินเรือราชาเฟอร์รี่” ผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทยในทะเลบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีศักยภาพทั้งของขนาดตัวเรือที่สามารถให้บริการในหลากหลายรูปแบบกับพื้นที่ภายในและมีความปลอดภัยสำหรับการเดินเรือระยะทางไกลอีกด้วย โดยการพัฒนาในรูปแบบใหม่สามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างก่อนและหลังใช้บริการบนบกโดยอาคารรับรองผู้โดยสารจากการใช้บริการเรือเฟอร์รี่ดังกล่าว ที่ให้บริการเดินทางอย่างครบวงจร เพื่อความปลอดภัยและสร้างความน่าเชื่อถือภายใต้แบรนด์ “ราชาเฟอร์รี่” จึงกลายเป็นภาพลักษณ์ใหม่ของการให้บริการขนส่งทางน้ำในประเทศไทยที่ต่างจากเมื่อก่อน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

พ่อ แม่ และพี่สาว ขอขอบคุณทุกคนในครอบครัวให้กำลังใจ และสนับสนุนภาคตัดสินใจของโตสไน (เกือบ) ทุกๆ เรื่อง และให้คำแนะนำเบื้องต้นในการใช้ชีวิตและที่ลิส และการสนับสนุนทางกำลังทรัพย์ ถึงการศึกษาและการทำที่ลิสของโตสไนทำให้ครอบครัวต้องลำบากในการดิ้นรนหาปัจจัยทรัพย์ แต่ทุกคนก็ให้กำลังใจในการผ่านพ้นทุกราวไปได้

อ.ประสิทธิ์ สุลอฆาน (อาจารย์ที่ปรึกษา) ขอขอบคุณอาจารย์ที่มอบทั้งความรู้ทั้งในตำราและการใช้ชีวิตนอกตำรา และกำลังทางใจ และทางปากท้อง เพื่อเป็นพลังให้โตสไนต่อสู้กับที่ลิส ถึงแม้อาจารย์จะรู้ว่าโตสไนไม่ใช่เด็กที่เก่งเหมือนๆคนอื่น มีหน้าซ้ำ โตสไนทำให้อาจารย์ต้องมาเหนื่อยเพราะต้องตามและกังวลใจตั้งแต่ปี 2 ไม่ใช่บ่อย แต่อาจารย์ก็ยังอ้าแขนรับโตสไนเป็นแอดไวซ์อย่างเต็มที่ และช่วยเหลือในทุกๆ เรื่องที่โตสไนมีปัญหาในทุกๆ ด้าน

รหัส 35 ขอขอบคุณ พี่ๆ น้องๆ ที่เป็นกำลังใจให้ และเป็นกำลังกายในการร่วมช่วยโตสไนในการทำที่ลิส ถึงแม้พี่ๆ จะมีหน้าที่งานการประจำที่ต้องทำ แต่พี่ๆ ก็ยังเจียดเวลามาช่วยงานน้องอย่างเต็มที่ และน้องๆ ปี 1-4 ที่ร่วมลำบากเป็นกำลังสำคัญในการสร้างผลงาน ถึงแม้ต้องมาร่วมอดหลับอดนอนเพื่อให้โตสไนทำที่ลิสเสร็จทันเวลา

เพื่อน INT 57 ขอขอบคุณเพื่อนๆ ทุกคนที่ได้ร่วมทุกข์ร่วมสุขมาในระยะเวลาปีที่ผ่านมามาทั้งเพื่อนที่สนิทที่สุด ที่ร่วมอยู่เคียงข้างในยามทุกข์ เป็นกลุ่มคนที่ช่วยในการตัดสินใจในทุกๆ ด้าน แม้ในยามที่โตสไนลงไป ในจุดที่ต่ำสุดในช่วงชีวิตการเรียนในรั้วมหาวิทยาลัย และร่วมสุขทั้งในเรื่องที่ไม่มีใครเข้าใจได้ ในเรื่องๆ ที่เพียงค้มองหน้าก็เข้าใจกันแล้ว และขอบคุณเพื่อนๆ (นอกกลุ่ม) ที่เคยร่วมงานกัน ทั้งที่จบลงด้วยดีและจบลงอย่างเคลือบแคลงใจ แต่ท้ายที่สุด ทุกอย่างก็จบเป็นบทเรียนการใช้ชีวิต การเข้าสังคม และการให้อภัยไป ได้ด้วยดี

เพื่อนเก่า ขอขอบคุณเพื่อนๆ ที่รับฟังและให้คำแนะนำทุกๆ ด้าน ถึงเรื่องบางเรื่องอาจยากเกินเข้าใจ สำหรับเพื่อนทุกกลุ่มนี้ แต่ก็ไม่เป็นอุปสรรคต่อการให้ความช่วยเหลือ และพูดคุยปรึกษาในเรื่องทุกๆ ด้าน

ทราวิส ไพรด์ และ พ่อ เดอริค ไพรด์ ขอขอบคุณที่เป็นกำลังใจ และเป็นกำลังสำคัญในการให้ความรู้แลโอกาสในการสืบค้นเพื่อทำที่ลิส และขอบคุณบุคคลเหล่านี้ที่ทำให้โตสไนรู้สึกพิเศษมากขึ้นในยามที่ท้อ

ด้วยการให้กำลังใจที่ไม่เหมือนคนอื่นทั่วไป ทำให้โตสมีกำลังใจฮึดสู้กับสิ่งที่ท้อในหลายๆด้าน และทำให้โตสมองเห็นค่าของตัวเองมากกว่าที่โตสเคยมองตัวเองมาก่อน

ข้าพเจ้า ขอขอบคุณตัวเอง ที่มีความฝันและความทะเยอทะยานที่กล้าก้าวออกมาจากจุดเดิมที่เคยเป็นอยู่ ขอขอบคุณตัวเองที่กล้าตัดสินใจและยอมรับความเปลี่ยนแปลงทั้งในแง่ดีและร้าย และผ่านพินมันมาได้ ขอขอบคุณสิ่งรอบตัวที่เป็นความเปลี่ยนแปลง ที่ทำให้โตสเติบโต และต้องใช้ชีวิตกับมันด้วยตัวเองกับทั้งความผิดพลาดต่างๆที่เผชิญมาตลอด ทำให้โตสต้องเรียนรู้ที่จะอยู่ไกลบ้านด้วยตัวเอง และต้องเติบโตจากการพบเจอด้วยตัวเอง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ลาดกระบัง ขอขอบคุณที่มอบโอกาสแก่โตสให้ได้รับการศึกษาและจบการศึกษาในนามๆนี้ จากคนที่มาจากโรงเรียนที่มีชื่อเสียงและสังคมที่ดีมากเท่าไร ได้ก้าวข้ามมาสู่วัยของสถาบันที่ได้รับการยอมรับอันดับต้นๆของประเทศ พร้อมทั้งบทเรียนในตำรา และการใช้ชีวิตร่วมกับกับทุกคนในพท์นที่แห่งนี้ ที่ได้เป็นความทรงจำที่ดีและอบอุ่นหัวใจ เสมือนครอบครัวหนึ่งในช่วงหนึ่งของชีวิตโตส

สุดท้ายนี้ ขอกล่าว**ขอบคุณ**ทุกคนและทุกสิ่งที่เป็นเมตตาเกื้อหนุนโตสในระหว่างการศึกษา และความช่วยเหลือที่ทำให้ผ่านพ้นการทำวิทยานิพนธ์ไปด้วยความราบรื่น

ขอบคุณจากใจจริง

นางสาว ปฎิมา จันทรชีระ

คำนำ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรมภายใน) ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2561-2562 ว่าด้วยการเสนอแนะการออกแบบทางสถาปัตยกรรมภายใน ในโครงการท่าเรือจักรพรรดิเพอร์รี(นานาชาติ)และเรือเฟอร์รี่ เพื่อการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

โครงการดังกล่าวได้มีการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น ไปจนถึงข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับท่าเรือนานาชาติ และการท่องเที่ยว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการเสนอโครงการดังกล่าว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลอ่าวไทย โดยการรับนักท่องเที่ยวนานาชาติ นำไปสู่การท่องเที่ยวทะเลอ่าวไทยผ่านโปรแกรมที่ได้วางเอาไว้ด้วย สิ่งอำนวยความสะดวกต้องแต่ตัวท่าเรือไปจนถึงการบริการผ่านโปรแกรมการท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลอ่าวไทย

ข้อมูลในการนำเสนอผ่านวิทยานิพนธ์นี้ เป็นข้อมูลดังกล่าวเป็นทั้งการอ้างอิงจากกรมเจ้าท่า และข้อมูลทั่วไปที่เป็นสากล ที่ได้รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ตลอดตั้งแต่ ปี 2531-2532 ดังนั้นข้อมูลดังกล่าวจึงเป็นข้อมูลที่ได้รับการปรับปรุงตลอดเวลาการทำวิทยานิพนธ์ ผู้จัดจึงต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย สุดท้ายนี้ ผู้จัดทำหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นประโยชน์ทางการศึกษาโครงการออกแบบทางสถาปัตยกรรมภายในต่อไปในอนาคต

นางสาว ปฎิมา จันทร์ชีระ

ผู้จัดทำ

สารบัญ

| บทที่ | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อ | I |
| คำนำ | II |
| กิตติกรรมประกาศ | III |
| สารบัญตาราง | IV |
| สารบัญภาพ | V |
| บทที่ 1 บทนำ | |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ | 1 |
| 1.2 เหตุผลสนับสนุนโครงการ | 2 |
| 1.3 จุดประสงค์โครงการ | 4 |
| 1.4 กลุ่มเป้าหมาย | 4 |
| 1.5 ภาพลักษณ์โครงการ | 5 |
| 1.6 ที่ตั้งโครงการ | 5 |
| 1.7 ลักษณะพึงประสงค์ของที่ตั้งอาคาร | 7 |
| 1.8 องค์ประกอบของโครงการ | 18 |
| 1.9 ขอบเขตและขอบข่ายของโครงการ | 19 |
| บทที่ 2 ข้อมูลพื้นฐาน และข้อมูลสนับสนุนโครงการ | |
| 2.1 ความเป็นมาของลักษณะโครงการ | 22 |
| 2.1.1 คำนียามและความหมายของโครงการ | 22 |
| 2.1.2 ลักษณะโครงการ | 22 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|--|----|
| 2.2 ประเภทของโครงการ | 22 |
| 2.2.1 การแบ่งประเภทท่าเรือ | 22 |
| 2.2.2 การแบ่งประเภทเรือ | 22 |
| 2.3 ลักษณะเฉพาะของประเภทโครงการ | 25 |
| 2.4 องค์ประกอบพื้นฐาน | 27 |
| 2.5 สายการบริหารและอัตรากำลังพื้นฐาน | 29 |
| 2.5.1. หน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือ | 31 |
| 2.5.2. สายการบริหาร ORGANIZATION | 32 |
| 2.4.3. อัตรากำลังและสายบริการ | 33 |
| 2.6 รายละเอียดองค์ประกอบพื้นฐาน | 34 |
| 2.6.1. ลักษณะของท่าเทียบเรือท่องเที่ยว | 34 |
| 2.6.2. บทบาทของท่าเทียบเรือท่องเที่ยว | 35 |
| 2.6.3. สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Cruise) | 36 |
| 2.6.4. การจัดการระบบรักษาความปลอดภัย | 42 |
| 2.7 กรณีศึกษาเปรียบเทียบ | 44 |
| 2.7.1 ชื่อโครงการ – ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย | 44 |
| 2.7.2 ชื่อโครงการ – ท่าอากาศยานสุโขทัย | 51 |
| 2.7.3 ชื่อโครงการ – ท่าเรือราชาเฟอร์รี่(เกาะสมุย) | 56 |
| 2.8 ระบบสภาพแวดล้อมภายใน วัสดุ และลักษณะทางสถาปัตยกรรมและโครงสร้าง | 61 |
| 2.8.1 อาคารท่าเรือท่องเที่ยวศาลา(เกาะพะงัน สุราษฎร์) | 61 |
| 2.8.2 อาคารโครงการ Villa Noi Phang Nga | 64 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|---|-----|
| 2.7.3 อาคาร Restaurant โครงการ Sala Phuket Resort | 67 |
| บทที่ 3 การวิเคราะห์ผู้ใช้อาคาร | 70 |
| 3.1 ผู้รับบริการ | 70 |
| 3.1.1 พฤติกรรมผู้รับบริการ | 71 |
| 3.2 ผู้ให้บริการ | 72 |
| 3.2.1 พฤติกรรมผู้ให้บริการ | 72 |
| 3.3 การบริหารทรัพยากร | 73 |
| 3.4 พื้นที่ที่ต้องการ | 74 |
| บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการออกแบบ | 80 |
| 4.1 การวิเคราะห์ที่ตั้งและอาคาร Site & Building Analysis | 80 |
| 4.2 การวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Interaction Diagram | 82 |
| 4.3 การวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์แบบวงกลม Bubble Diagram | 86 |
| 4.4 การวิเคราะห์ขนาดพื้นที่และการสัญจร Function Diagram | 86 |
| 4.5 การวิเคราะห์กลุ่มพื้นที่สัมพันธ์ Zoning | 87 |
| 4.6 แนวความคิดในการออกแบบ Conceptual Design | 87 |
| 4.6.1 ภาพลักษณ์ของโครงการ | 88 |
| บทที่ 5 บทสรุปและผลงานการออกแบบ | 89 |
| 5.1 ผังบริเวณและผังเฟอร์นิเจอร์ | 90 |
| 5.1.1 ผังเฟอร์นิเจอร์ | 92 |
| 5.1.2 รูปตัด | 101 |
| 5.1.3 ผลการออกแบบภายใน | 103 |
| ภาคผนวก | 113 |

ภาคผนวก ก.

| | |
|---|-----|
| ตารางแสดงสถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนภายใน 5 ปี | 113 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย | 113 |
| กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน | 115 |

ภาคผนวก ข.

| | |
|---|-----|
| ตารางแสดงสถิติจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือ | 117 |
| Page Present | 120 |
| บรรณานุกรม | 123 |



สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|--|------|
| 1. แสดงองค์ประกอบของโครงการ | 18 |
| 2. แสดงองค์ขอบเขตและขอบข่ายของอาคารผู้โดยสาร | 20 |



สารบัญรูปภาพ

| รูปภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| รูปที่ 1.1 แสดงอาณาบริเวณแหลมหินคม | 5 |
| รูปที่ 1.2 ทิศเหนือ ติดกับพรุป่าไหลง | 6 |
| รูปที่ 1.3 ทิศใต้ ติดกับป่า | 6 |
| รูปที่ 1.4 ทิศตะวันออก ติดกับอ่าวไทย | 6 |
| รูปที่ 1.5 ทิศตะวันตก ติดกับบรีส์ออร์ทคอนราด | 6 |
| รูปที่ 1.6 แสดงด้านหน้าอาคาร | 8 |
| รูปที่ 1.7 แสดงจุดพักคอย | 8 |
| รูปที่ 1.8 แสดงด้านทางเข้าอาคาร และพื้นที่ชายตัว | 8 |
| รูปที่ 1.9 แสดงพื้นที่ที่พักคอยและชานตัว | 9 |
| รูปที่ 1.10 แสดงพื้นที่ด้านหลังอาคาร | 9 |
| รูปที่ 1.11 แสดงส่วนใต้หลังคาและโครงสร้าง | 9 |
| รูปที่ 1.12 แสดงผังอาคาร ชั้น1 | 10 |
| รูปที่ 1.13 แสดงผังอาคาร ชั้น2 | 11 |
| รูปที่ 1.14 แสดงรูปด้านอาคาร | 11 |
| รูปที่ 1.15 แสดงรูปด้านอาคาร | 11 |
| รูปที่ 1.16 แสดงรูปด้านอาคาร | 11 |
| รูปที่ 1.17 แสดงตัวอาคาร | 12 |
| รูปที่ 1.18 แสดงตัวอาคาร | 12 |
| รูปที่ 1.19 แสดงตัวอาคาร | 12 |
| รูปที่ 1.20 แสดงตัวอาคาร | 12 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|--|----|
| รูปที่ 1.21 แสดงตัวอาคาร | 12 |
| รูปที่ 1.22 แสดงภายในอาคาร | 13 |
| รูปที่ 1.23 แสดงภายในอาคาร | 13 |
| รูปที่ 1.24 แสดงมุมมองนอกอาคาร | 13 |
| รูปที่ 1.25 แสดงมุมมองนอกอาคาร | 13 |
| รูปที่ 1.26 แสดงผังอาคาร | 14 |
| รูปที่ 1.27 แสดงผังอาคาร | 15 |
| รูปที่ 1.28 แสดงผังอาคาร | 15 |
| รูปที่ 1.29 แสดงรูปด้านอาคาร | 15 |
| รูปที่ 1.30 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.31 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.32 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.33 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.34 แสดงรูปภายใน | 16 |
| รูปที่ 1.35 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.36 แสดงรูปภายในอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.37 แสดงรูปภายในอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.38 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.39 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.40 แสดงรูปอาคาร | 16 |
| รูปที่ 1.41 แสดงรูปภายในอาคาร | 16 |
| รูปที่ 2.1 เรือเดินสมุทร/เรือสตาร์ครุยส์ | 24 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|---|----|
| รูปที่ 2.2 เรือเฟอร์รี่ catamaran | 24 |
| รูปที่ 2.3 เรือเฟอร์รี่บริการชายฝั่ง ขนาดประมาณ 2,000 ตันกรอส | 25 |
| รูปที่ 2.4 เรือเฟอร์รี่บริการระหว่างเมืองท่าใกล้ชายฝั่ง ขนาดประมาณ 10,000 ตันกรอส | 25 |
| รูปที่ 2.5 สายการบริหาร บริษัทราชาเฟอร์รี่ | 32 |
| รูปที่ 2.6 อัตรากำลังและสายบริการ | 33 |
| รูปที่ 2.7 ท่าเรือรูปแบบธรรมชาติ(Natural Harbour Configuration) 1 | 34 |
| รูปที่ 2.8 ท่าเรือรูปแบบธรรมชาติ(Natural Harbour Configuration) 2 | 34 |
| รูปที่ 2.9 ท่าเรือที่มีรูปแบบจากการก่อสร้าง(Artificial Harbour Configuration) 1 | 34 |
| รูปที่ 2.10 ท่าเรือที่มีรูปแบบจากการก่อสร้าง(Artificial Harbour Configuration) 2 | 34 |
| รูปที่ 2.11 รูปภายนอกอาคาร | 44 |
| รูปที่ 2.12 แผนผังท่าอากาศยาน | 45 |
| รูปที่ 2.13 การเข้าถึงการใช้โครงการ Drop-off | 46 |
| รูปที่ 2.14 การจัดวางเคาน์เตอร์เช็คอิน | 47 |
| รูปที่ 2.15 การแบ่งสัดส่วนและจัดวางเฟอร์นิเจอร์พื้นที่พักผ่อน | 47 |
| รูปที่ 2.16 โถงส่วน Lounge การจัดสรรค้พื้นที่ด้วยการวางเฟอร์นิเจอร์ | 48 |
| รูปที่ 2.17 ส่วน Baggage Claim การจัดวางเส้นสายของสายพานกระเป๋า | 48 |
| รูปที่ 2.18 พื้นที่ภายนอกโครงการ | 51 |
| รูปที่ 2.19 ผังโครงการ | 52 |
| รูปที่ 2.20 การจัดวางกลุ่มอาคาร | 53 |
| รูปที่ 2.21 ศาลาทางเข้าอาคารผู้โดยสาร | 53 |
| รูปที่ 2.22 พื้นที่ภายในโถงอาคารผู้โดยสาร | 54 |
| รูปที่ 2.23 อาคารผู้โดยสาร | 56 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | | |
|-------------|---|----|
| รูปที่ 2.24 | ผังบริเวณท่าเรือ | 57 |
| รูปที่ 2.25 | ส่วนบริเวณจำหน่ายตั๋ว | 58 |
| รูปที่ 2.26 | พื้นที่พักคอย | 58 |
| รูปที่ 2.27 | ทางไปท่าเรือ | 59 |
| รูปที่ 2.28 | ท่าเทียบเรือ | 59 |
| รูปที่ 2.29 | ด้านทางเข้าอาคารจำหน่ายตั๋ว | 61 |
| รูปที่ 2.30 | ภายในอาคารผู้โดยสาร และจุดจำหน่ายตั๋ว | 61 |
| รูปที่ 2.31 | ทางเดินหลังอาคาร | 62 |
| รูปที่ 2.32 | ภายนอก ด้านหลังอาคาร | 62 |
| รูปที่ 2.33 | โครงสร้างใต้หลังคา | 62 |
| รูปที่ 2.34 | ด้านนอกตัวอาคาร | 64 |
| รูปที่ 2.35 | ส่วนใต้ถุนอาคาร และจุดเชื่อมต่ออาคาร | 64 |
| รูปที่ 2.36 | ภายในอาคาร มีจุดเชื่อมต่อด้านนอก-ใน | 65 |
| รูปที่ 2.38 | บริเวณภายนอกด้านหน้าอาคาร | 67 |
| รูปที่ 2.39 | ภายในอาคารหลัก | 67 |
| รูปที่ 2.40 | ภายในอาคารหลัก และจุดเชื่อมต่ออาคารข้างเคียง | 68 |
| รูปที่ 2.41 | ชั้น 2 ของอาคารอาหารปีกซ้าย | 68 |
| รูปที่ 3.1 | แสดงพฤติกรรมของผู้โดยสารเที่ยวเรือขาออกภายในและระหว่างประเทศ | 72 |
| รูปที่ 3.2 | แสดงพฤติกรรมของผู้โดยสารเที่ยวเรือขาเข้าภายในและระหว่างประเทศ | 72 |
| รูปที่ 3.3 | แสดงพฤติกรรมของผู้ให้บริการ เจ้าหน้าที่/พนักงาน | 73 |
| รูปที่ 3.4 | แสดงการบริหารทรัพยากร | 74 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้เป็นแกนหลักของระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ถึงแม้ในช่วงที่ประเทศไทยประสบปัญหาต่างๆทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศตกต่ำ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก็ยังเป็นที่ช่วยฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจภายในประเทศได้อย่างรวดเร็วที่สุดตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุกวันนี้ที่มีระบบขนส่งที่รวดเร็วและทั่วถึง จึงทำให้การท่องเที่ยวภายในประเทศสะดวกง่ายดายมากขึ้น เกิดการเดินทางเข้าออกทั่วทุกภูมิภาค ทั้งจากคนภายในประเทศและชาวต่างประเทศ ทำให้เกิดรายได้สพัด และทำให้เกิดการพัฒนาธุรกิจใหม่มากมายเพื่อรองรับการท่องเที่ยว อย่างเช่น ธุรกิจมูทเทศ โรงแรมที่พัก หรือแม้กระทั่งขนส่งมวลชน และอีกมากมาย

ระบบเศรษฐกิจแต่ละทุกช่วงปีต้องถูกขับเคลื่อนภายใต้นโยบายของรัฐบาลตามแต่ยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างเช่นปัจจุบันได้ดำเนินตามพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – พ.ศ.2564) ยึดกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน(sustainable development goals : SDGs) เพื่อแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนและประเทศอย่าง โดยพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว พัฒนาประสิทธิภาพของคนในประเทศและต่อยอดจากสิ่งที่มีตาม นโยบาย “Thailand 4.0” อีกทั้งเป็นการปลูกจิตสำนึกรักสิ่งแวดล้อมด้วยการรักษาธรรมชาติที่มีอยู่เพื่อเป็นวัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรมผลิตและเป็นจุดขายสำหรับภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยเฉพาะภาคใต้ ตามนโยบายรัฐบาลของกระทรวงคมนาคมในเรื่องการขนส่งทางน้ำ ซึ่งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาชายฝั่งและท่าเรือเพื่อประโยชน์การใช้สอยอย่างเต็มที่และสร้างผลให้เกิดตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมดังกล่าว

จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นจังหวัดที่มีชื่อเสียงที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย จัดเป็นอีกจังหวัดที่สร้างชื่อเสียงและขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้มหาศาลรองจากภูเก็ตในกลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามัน เนื่องด้วยความแตกต่างระหว่างสภาพทางภูมิศาสตร์และจุดขายของแต่ละสองฝั่งทะเล โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมันจะได้เปรียบในส่วนสภาพภูมิประเทศที่สวยงามหลายด้าน จึงทำให้ดึงดูดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอย่างมาก ซึ่งต่างจากกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยอย่างสิ้นเชิง เนื่องด้วยสภาพทะเลที่มีมรสุมเยอะกว่า และสภาพโดยรวมไม่อาจสู้ฝั่งอันดามันได้ แต่ยังมีข้อได้เปรียบในส่วนเรื่องราว ประวัติศาสตร์ ประเพณี และวิถีชีวิตที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีอุทยานแห่งชาติอีกมากมาย ซึ่งส่วนนี้จึงกลายเป็นจุดแข็งเพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวที่แตกต่าง จากการคาดการณ์มุมมองการท่องเที่ยวในอนาคต ที่สามารถเจาะกลุ่ม

นักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ได้ ทั้งกับสิ่งแวดล้อมและการซึมซับวิถีชีวิต และการมีส่วนร่วมกับกิจกรรม ซึ่งเป็นจุดต่างที่จะสามารถยกระดับความนิยมการท่องเที่ยวแบบใหม่ได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่มีสถานที่ได้รับความนิยมอยู่แล้ว เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า เกาะนางยวน และหมู่เกาะอ่างทอง ที่เกาะต่างๆที่ตอบ โจทย์การท่องเที่ยวพร้อมกิจกรรมดังกล่าวได้ครบถ้วน

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยประกอบไปด้วย 4 จังหวัดได้แก่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ชุมพร และ พัทลุง เป็นศูนย์กลางภาคใต้ และการคมนาคมของภาคใต้ เป็นจุดพักและทางผ่านสำหรับเดินทางไปยังอันดามัน ภายในแต่ละจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญมากมาย สร้างความเติมโตของเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดอย่างมาก โดยเฉพาะเกาะสมุย ซึ่งทำให้เกิดเป็นภาคอุตสาหกรรมที่พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว อีกทั้งการเป็นศูนย์กลางการขนส่งบริเวณภาคใต้อีกเช่นกัน

ข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวตั้งแต่ปี พ.ศ.2556-2560 แสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่าง 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน และการเปรียบเทียบความนิยมมาเยือนของนักท่องเที่ยวระหว่างภายในกลุ่มจังหวัด เพื่อแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของแต่ละจังหวัดในแต่ละฝั่งทะเล โดยทะเลทั้งสองฝั่งอ่าวไทยมีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 31.12% และกลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามันมีอัตราการนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 40.95% โดยที่กลุ่มจังหวัดฝั่งอ่าวไทยยังคงมีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อยกว่ากลุ่มจังหวัดฝั่งอันดามันในทุกปีอยู่เช่นกัน

1.2 เหตุผลในการเลือกโครงการ

ในประเทศไทย การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมหลักที่หาราย ได้มหาศาลให้กับประเทศ เนื่องจากการเข้ามาของต่างชาติ ที่เดิมมีความแตกต่างทางค่าเงินของแต่ละประเทศ และประเทศไทยเป็นประเทศที่ค่าเงินถูก จึงทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศท่องเที่ยวอันดับต้นๆ และทำให้การใช้จ่ายเป็นเรื่องง่ายสำหรับชาวต่างชาติต่าง และเนื่องด้วยความแตกต่างของสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งรูปแบบธรรมชาติ ในเมือง ชุมชน วิถีชีวิต อาหาร ศิลปะและวัฒนธรรมที่แตกต่างจากชาติอื่นอย่างเห็นได้ชัด

ในอดีต รูปแบบการท่องเที่ยวจะเน้นไปในทางการท่องเที่ยวภายในเมืองหลวงเสียมากกว่า เนื่องจากความเจริญที่แตกต่างของบ้านเมืองและความสะดวกของหลายๆด้าน รวมทั้งการคมนาคมที่เป็นตัวสำคัญ แต่ในปัจจุบันรูปแบบการท่องเที่ยวได้เปลี่ยนไปในรูปแบบตรงกันข้าม ทุกคนล้วนต่างแสวงหาการท่องเที่ยวต่างจังหวัด สัมผัสวิถีชีวิตและธรรมชาติมากขึ้น จึงเกิดการทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น ทั้งการซื้อ-ขายทัวร์ ที่พักและ โรงแรม ร้านอาหารและบริการ การซื้อขายของที่ระลึกจิปาถะ และรูปแบบการคมนาคมที่

ครอบคลุมมากขึ้น ซึ่งทุกอย่างคือรูปแบบธุรกิจใหม่ที่มีการปรับแต่งให้รับกับความต้องการสมัยใหม่ของนักท่องเที่ยวแล้ว เว้นแต่การคมนาคมที่มีความพร้อมดีที่สุดเพียงแต่ไม่ก็อย่าง ยกเว้นรูปแบบการคมนาคมเก่าที่ไม่ได้รับการพัฒนา คือการคมนาคมทางน้ำ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยมจากนักท่องเที่ยวมากคือ ทะเล แต่ไร้ซึ่งการพัฒนาการคมนาคมที่ตัวอย่างเช่น “เรือเฟอร์รี่”

บริษัทราชาเฟอร์รี่ เป็นบริษัทบริการการเดินทางเรือขนาดใหญ่เพื่อการคมนาคมและการขนส่งทางทะเลในแถวอ่าวไทย บริเวณตัวจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเกาะสำคัญ เป็นรูปแบบการเดินทางภายในที่ได้รับความนิยมอย่างสูงเนื่องจากมีขนาดของตัวเรือใหญ่ที่สามารถบรรทุกได้ทั้งผู้โดยสารและรถขนาดใหญ่ และมีราคาค่าบริการราคาถูกเมื่อเทียบกับบริษัทอื่นที่มีเรือขนาดเล็กและค่าบริการแพง อีกทั้งสภาพภูมิศาสตร์ที่ทำให้มีตัวเลือกการคมนาคมที่จำกัด เนื่องจากระหว่างตัวแผ่นดินและเกาะมีการเชื่อมต่อโดยทะเล อีกทั้งลักษณะภูมิศาสตร์ของแต่ละเกาะเป็นภูเขาและมีขนาดที่เป็นอุปสรรคของการลงจอดของเครื่องบิน (ยกเว้นเกาะสมุยที่มีพื้นที่ราบเพียงพอในการลงจอดของเครื่องบินขนาดเล็ก) จึงจำเป็นต้องให้บริการเรือเฟอร์รี่ในการคมนาคมหลัก แต่เนื่องจากบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่เปิดให้บริการรายแรกและมีอายุดำเนินการนานที่สุดในรูปแบบการบริการจึงไม่ได้รับการพัฒนาเนื่องด้วยทางบริษัทได้ยึดติดเป้าหมายของการบริการเพียงแค่การขนส่งอย่างในอดีตเท่านั้น แต่กาลเวลาที่เปลี่ยนไปพร้อมกับความต้องการในรูปแบบใหม่ในด้านการคมนาคมทางทะเลเพื่อการท่องเที่ยว จึงเป็นอุปสรรคกับการให้บริการของทางบริษัทกับความต้องการของผู้โดยสารอย่างมาก เนื่องด้วยรูปแบบการรองรับผู้โดยสารที่ตัวท่าเรือเดิมมีเพียงแค่จุดขายตัวและลานจอดครรถ์เท่านั้น แม้แต่การบริการประชาสัมพันธ์ที่ไม่มีและการเข้าถึงตัวโครงการที่ยากลำบากเนื่องจากสภาพพื้นที่จำเป็นต้องเป็นแหลมที่ยื่นลงไปใต้น้ำลึก และบริเวณโดยรอบเป็นป่า ซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่บุคคลทั่วไปไม่ได้อยู่อาศัยหรือทำมาหากินในแถบดังกล่าว จึงเป็นอีกข้อกีดขวางของการจัดตั้งบริการขนส่งมวลชนจากชาวบ้านที่คอยรอรับบริการทอดต่อจากสถานีขนส่งอื่นๆ ที่ไม่ได้รับการลงทะเบียนและการกำหนดมาตรฐานรูปแบบยานพาหนะสำหรับบริการที่ถูกต้อง การตั้งราคาที่ไม่เป็นไปตามความสมควร รวมไปถึงการไม่ให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสารที่ไม่ทราบข้อมูลการเดินทางใดๆทั้งสิ้น จึงนำไปสู่ปัญหาการสูญเสียทรัพย์สินที่ไม่เท่าเทียมกันและความเชื่อใจในการให้บริการการท่องเที่ยวในแถบนั้น

โครงการ RAJA FERRY INTERNATIONAL PIER เป็นโครงการที่จัดทำขึ้นเพื่อสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการให้บริการการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ผ่านสถานที่ระหว่างการเดินทางโดยการเก็บประสบการณ์ในแต่ละจุด ทั้งการนำเสนอความเข้าใจในสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมพื้นถิ่นผ่านการนำเสนอในรูปแบบศิลปะและกิจกรรม โดยผ่านสถานที่ๆเป็นจุดต่อของการคมนาคมทางทะเลฝั่งอ่าวไทยทั้งเกาะสมุย หัวหิน และพัทยา ที่ๆเป็นสถานท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของฝั่งทะเล โดยมีท่าเรือราชาเฟอร์รี่เป็นตัวอย่างทอดสิ่งต่างๆดังกล่าวผ่านการให้บริการระหว่างการใช้บริการจากท่าเรือ เพื่อสร้างแรงกระตุ้นในการเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กระหายที่จะเสพศิลปะในรูปแบบ INSTALLATION ART ที่ทำให้เกิดการเดินทางเก็บประสบการณ์ไปตามจุดตั้งท่าเรือเฟอร์รี่ทั้ง 4 จุดดังกล่าว และเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการการคมนาคมทางน้ำของจังหวัดสุราษฎร์ธานีให้ได้มาตรฐานสากลเสมือนสนามบินที่เป็นหน้าเป็นตาของประเทศ รองรับการท่องเที่ยวที่คับคั่งของนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลก ด้วยการดึงศักยภาพของจังหวัดที่แตกต่างจากทะเลฝั่งอันดามันในแบบวัฒนธรรมศรีวิชัย ที่จะเป็นการเพิ่มคุณค่าให้กับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้แก่ท่าโดยสารราชาเฟอร์รี่ที่เป็นเอกลักษณ์ของการคมนาคมทางทะเลฝั่งอ่าวไทย

1.3 จุดประสงค์โครงการ

1. สร้างมาตรฐานความปลอดภัยของบริเวณที่ตั้งของท่าเรือมากขึ้น
2. สร้างความเชื่อถือและความนิยมในการใช้บริการการคมนาคมทางน้ำมากขึ้น
3. สร้างมาตรฐานการให้บริการแก่ผู้โดยสารในรูปแบบสากล
4. เพื่อผลักดันรูปแบบการคมนาคมทางน้ำให้เทียบเท่ากับการคมนาคมทางอากาศในขอบเขตบริเวณของจุดท่องเที่ยวภายในจังหวัดดังกล่าว
5. เพื่อผลักดันการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์และสร้างจุดขายให้กับการท่องเที่ยวในรูปแบบการชิมช้อปประสบการณ์
6. เพื่อขยายตลาดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสู่อาเซียน ต้อนรับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรม ประเพณี
7. เพื่อเป็นจุดศูนย์รวมการทำกิจกรรมแนวสร้างสรรค์ภายในจังหวัดและภายในเกาะ
8. เพื่อส่งเสริมศักยภาพทางความสามารถและการสร้างรายได้แก่ชุมชนผ่านทาง ศิลปะและงานหัตถกรรม

1.4 กลุ่มเป้าหมาย

1. นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติที่ใช้บริการท่าท่องเที่ยวจากเรือสำราญ
2. นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติที่มีจุดประสงค์ท่องเที่ยวทางทะเลอ่าวไทยผ่านโครงการเรือ Cruise Ferry
3. นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติในพื้นที่ๆต้องใช้บริการด้านการท่องเที่ยวผ่านตัวสถานที่ๆโครงการรองรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ภาพลักษณ์โครงการ

ท่าเรือราชาเฟอร์รี่ เป็นการปรับปรุงลักษณะเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการให้บริการการคมนาคมทางน้ำ ทะเลอ่าวไทย ในรูปแบบสากลที่รองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และการขนส่งทางน้ำ โดยเกิดความเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือราชาเฟอร์รี่ที่เกาะสมุยที่ทำหน้าที่เป็นหน้าด่านรับนักท่องเที่ยว จากเรือสำราญ ไปยัง หัวหิน และ พัทยา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวชื่อดังฝั่งอ่าวไทย และเรือเฟอร์รี่อีกหนึ่ง รูปแบบที่สามารถลงท่าทุกจังหวัดตามสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละจังหวัดที่มี โดยเรือทั้ง 2 รูปแบบนี้เป็นยานพาหนะและพื้นที่ที่มีกิจกรรมอื่นภายใน เพื่อสร้างแรงดึงดูดการท่องเที่ยวผ่าน ประสบการณ์ระหว่างการเดินทาง ที่แตกต่างจากการเดินทางทั่วไป อีกทั้งการสร้างควมน่าดึงดูดจากความแตกต่างของในแต่ละท่าเรือจากการเผยแพร่วัฒนธรรมท้องถิ่นและงานศิลปะ และกิจกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละท่าเรือที่แตกต่างกัน นำไปสู่การเป็นพื้นที่พบปะสังสรรค์ จนไปถึงการเป็นแลนด์มาร์คของแต่ละที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของทะเลฝั่งอ่าวไทย

1.6 ที่ตั้งโครงการ

รูปแบบการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในแถบทะเลอ่าวไทย ที่เป็นโปรแกรมทางเลือกสำหรับการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่ส่งผลถึงระบบเศรษฐกิจแบบเชื่อมโยงของประเทศไทย โดยมีท่าเรือ 3 แห่งเป็นจุดตั้งต้น และมีเรือเฟอร์รี่ของโครงการเดิมเป็นตัวเชื่อมโยงโครงการดังกล่าวเข้าด้วยกัน จึงเป็นรูปแบบของโครงการเคลื่อนที่

จุดที่ 1 แหลมหินคม อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (เรือสำราญและจุดตั้งต้นเรือเฟอร์รี่)



รูปที่ 1.1 แสดงอาณาบริเวณแหลมหินคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตำแหน่งที่ตั้ง : แหลมหินคม ตำบล ตลิ่งงาม อำเภอ เกาะสมุย จังหวัด สุราษฎร์ธานี 84140

พิกัดที่ตั้งโครงการ : 9°25'05.7"N 99°55'51.8"E

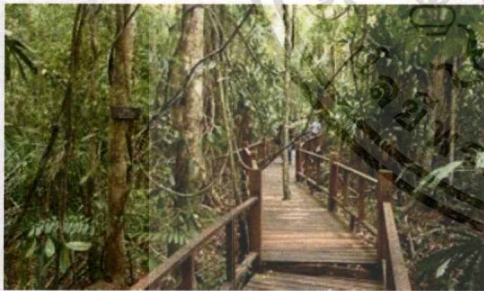
ลักษณะที่ตั้งโครงการ : เป็นพื้นที่ว่าง ต้นไม้คลุม อยู่ใกล้โรงแรมคอนราดสมุย มีถนนรอบเกาะอยู่ไม่ไกลมาก การเข้าถึงได้ด้วยรถส่วนตัวหรือรถรับจ้างเฉพาะทางเท่านั้น รอบข้างเป็นป่ามะพร้าว อยู่ห่างจากตัวเมืองระดับหนึ่ง ไม่มีตัวเล็อกของสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

ขนาดพื้นที่โครงการทั้งหมด : ประมาณ 10,050 ตร.ม. กว้าง 100,300 ม. ยาว 200,95 ม.

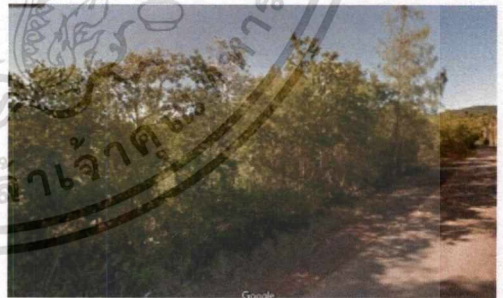
การเข้าถึงโครงการ : 1.รถส่วนตัว 2.รถทัวร์ 3.รถตู้บริการ

สภาพแวดล้อมโดยรอบ : ทิศเหนือ ติดกับถนนรอบเกาะ
ทิศใต้ ติดทะเลอ่าวไทยน้ำลึก
ทิศตะวันออก ติดกับ Centra by Centara Beach Resort
ทิศตะวันตก ติดกับ โรงแรมคอนราดเกาะสมุย

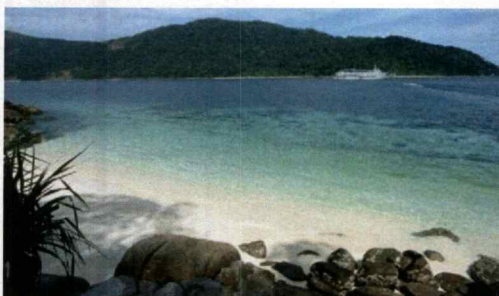
อาณาเขตที่ตั้ง



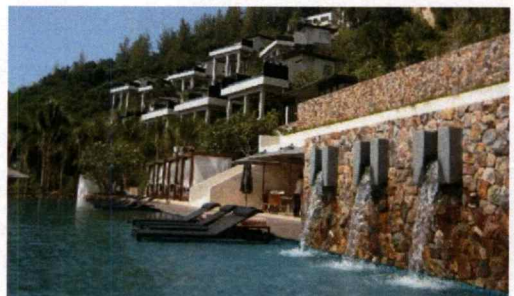
รูปที่ 1.2 ทิศเหนือ ติดกับพรุป่าโหลง



รูปที่ 1.3 ทิศตะวันตก ติดกับป่า



รูปที่ 1.4 ทิศตะวันออก ติดกับอ่าวไทย



รูปที่ 1.5 ทิศตะวันตก ติดกับรีสอร์ทคอนราด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะทั่วไปในที่ดิน

ข้อดี เป็นพื้นที่ทำเลดี วิวอ่าวไทย 3 ทิศ และวิวป่าไม้ 2 ทิศ เนื่องจากเป็นพื้นที่แหลมยื่นลงน้ำ รับแดดไม่ร้อนจัด รับลมได้ทุกทิศทาง ไม่มีพื้นที่อับ มีแนวโหนดหินป้องกันคลื่นซัด

ข้อเสีย การเข้าถึงค่อนข้างลำบากเนื่องจากยังไม่มีถนนเล็กตัดเข้ามาถึง และเป็นพื้นที่ใหม่ที่ยังไม่เคยใช้

1.7 ลักษณะพึงประสงค์ของที่ตั้ง/อาคาร

(1) อาคารท่าเรือเฟอร์รี่ ท้องศาลา

สถาปนิก : -

ที่ตั้งโครงการ : ท่าเทียบเรือท้องศาลา ตำบล เกาะพัง อำเภอกะพัง สุราษฎร์ธานี 84280

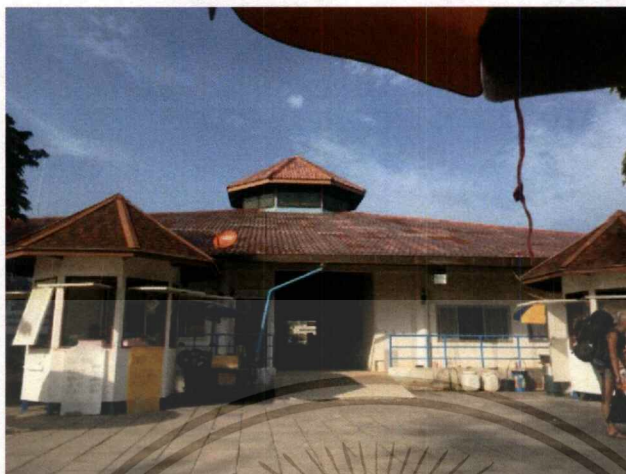
เนื้อที่โครงการ : 756.25 ตรม.

ปีจัดตั้งโครงการ : 1996

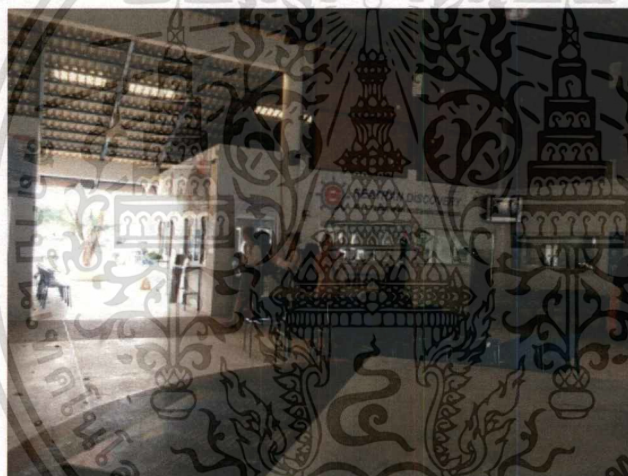
เป็นอาคารเดี่ยว สร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก อาคารเปิดโล่งเกือบถูกรอบด้าน รับแสงทุกทิศทาง

เหตุผลในการเลือกอาคารและลักษณะที่ตั้งของโครงการ

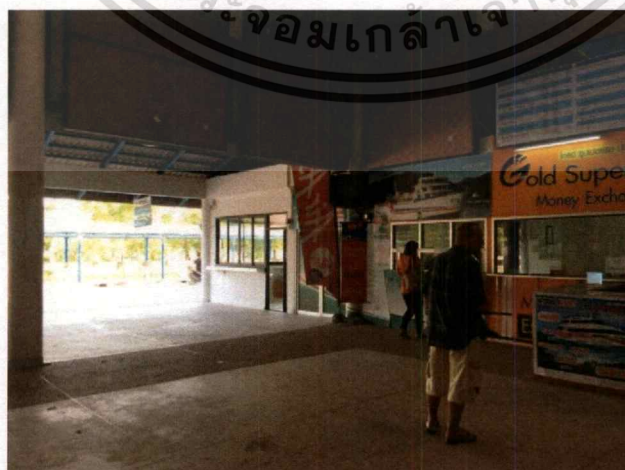
1. เนื่องจากโล่ง พื้นที่บริเวณเหมาะสมสำหรับกิจกรรมสำหรับคนหมู่มาก
2. มีพื้นที่โล่งกว้าง เหมาะแก่การจัดสรรพื้นที่ใหม่
3. วัสดุโครงสร้างมีความแข็งแรงทนทาน ง่ายต่อการต่อเติม และบำรุงรักษา
4. ตัวอาคารมีส่วนรอบ และเปิดช่องลมและช่องแสง รับสภาพแวดล้อมทางทะเล



รูปที่ 1.6 แสดงด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 1.7 แสดงจุดพักคอย



รูปที่ 1.8 แสดงด้านทางเข้าอาคาร และพื้นที่ขายตั๋ว



รูปที่ 1.9 แสดงพื้นที่พักคอยและขายตั๋ว



รูปที่ 1.10 แสดงพื้นที่ด้านหลังอาคาร



รูปที่ 1.11 แสดงส่วนใต้หลังคาและโครงสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) Villa Noi Phang Nga

สถาปนิก : Duangrit Bunnag

ที่ตั้งโครงการ : Pang Nga, Thailand

เนื้อที่โครงการ : 1,800.0 ตรม.

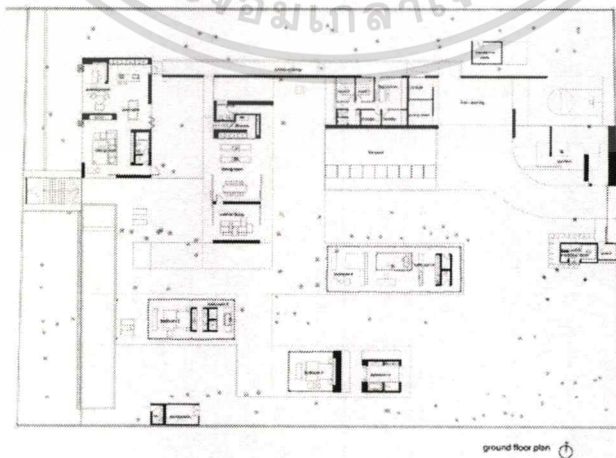
ปีจัดตั้งโครงการ : 2009

เป็นอาคารโครงสร้างเหล็ก ก่ออิฐถือปูน เป็นกลุ่มอาคารที่มีการเว้นพื้นที่ว่างเพื่อสร้างจังหวะระหว่างกัน ดูโปร่งไม่ทึบตัน มีพื้นที่กว้าง

เหตุผลในการเลือกอาคารและลักษณะที่ตั้งของโครงการ

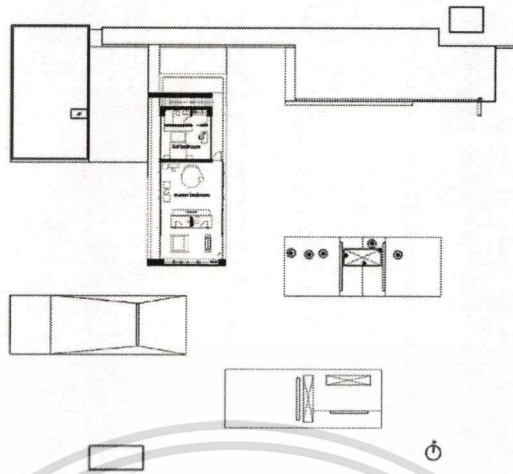
1. เนื่องจากมีพื้นที่บริเวณว่างที่สามารถจัดสรรแบ่งส่วนกิจกรรมภายนอก-ภายในได้
2. มีความเป็นหนึ่งเดียวจากตัวโครงอาคารโดยพื้นที่ว่างระหว่างกัน
3. มีการเปิดพื้นที่เชื่อมต่อด้านนอก-ใน
4. โครงสร้างที่ถูกสร้างแยกจากกัน แต่มีพื้นที่ๆดึงให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน
5. ถ่ายทอดความรื่นได้ด้วยการเปิดรับลมของอาคาร

แบบอาคาร

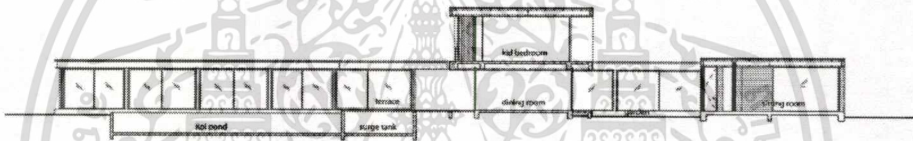


รูปที่ 1.12 แสดงผังอาคาร ชั้น 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



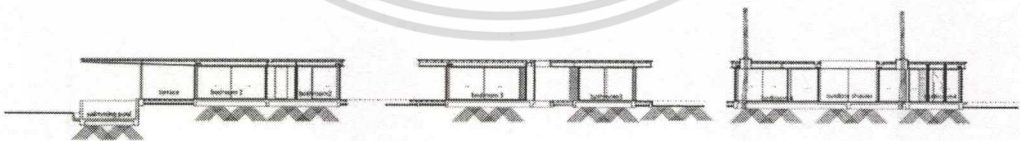
รูปที่ 1.13 แสดงผังอาคาร ชั้น 2



รูปที่ 1.14 แสดงรูปด้านอาคาร



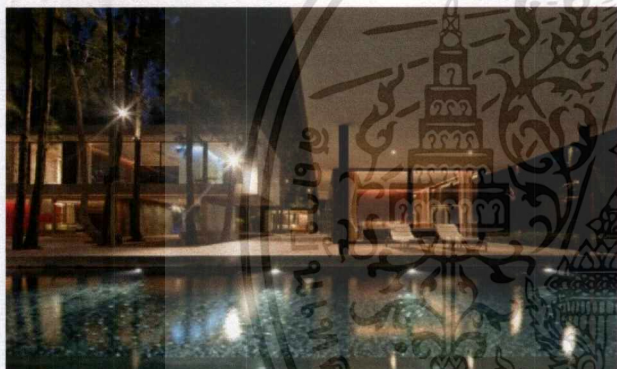
รูปที่ 1.15 แสดงรูปด้านอาคาร



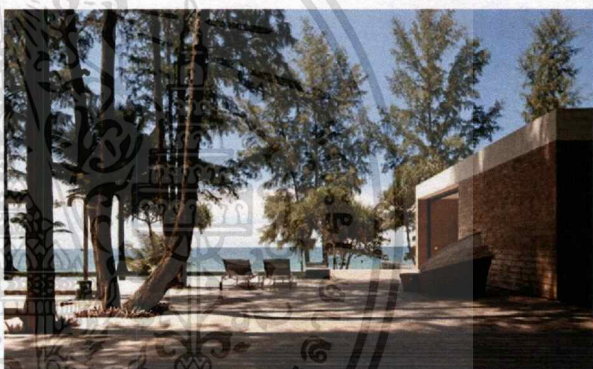
รูปที่ 1.16 แสดงรูปด้านอาคาร



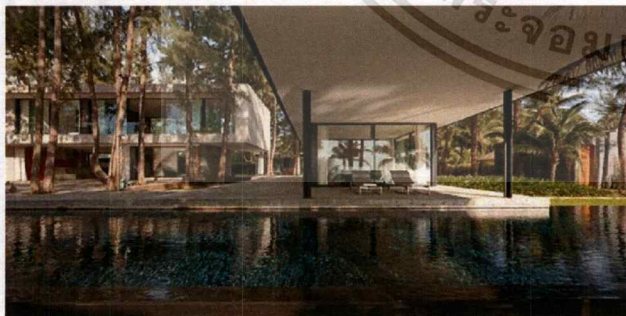
รูปที่ 1.17 แสดงตัวอาคาร



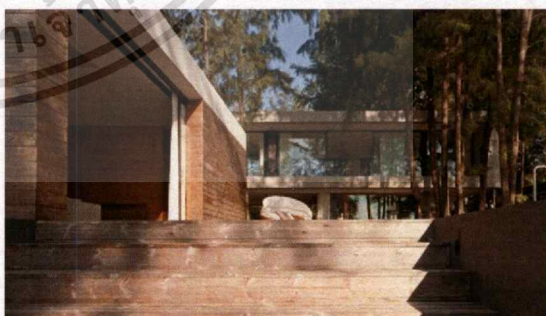
รูปที่ 1.18 แสดงตัวอาคาร



รูปที่ 1.19 แสดงตัวอาคาร



รูปที่ 1.20 แสดงตัวอาคาร



รูปที่ 1.21 แสดงตัวอาคาร



รูปที่ 1.22 แสดงภายในอาคาร



รูปที่ 1.23 แสดงภายในอาคาร



รูปที่ 1.24 แสดงมุมมองนอกอาคาร



รูปที่ 1.25 แสดงภายใน

(3) SALA Phuket

สถาปนิก : Department of Architecture

ที่ตั้งโครงการ : Phuket, Thailand

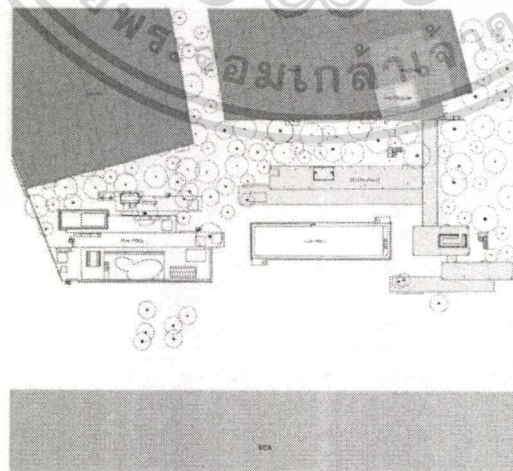
เนื้อที่โครงการ : 882.0 ตรม.

ปีจัดตั้งโครงการ : 2009

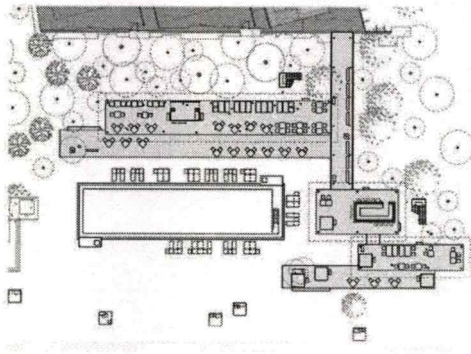
เป็นอาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กมีช่องเปิด แต่ละอาคารตั้ง โดด มีบางส่วนเชื่อมถึงกัน มีพื้นที่สภาพภูมิทัศน์เป็นตัวเชื่อม

เหตุผลในการเลือกอาคารและลักษณะที่ตั้งของโครงการ

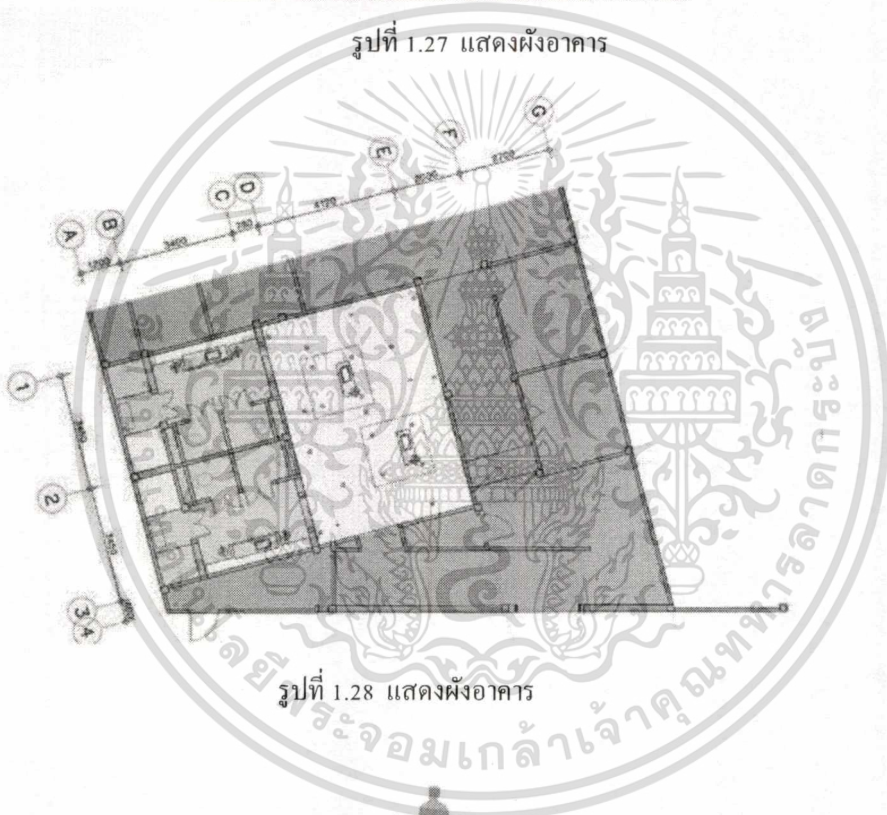
1. เนื่องจากมีพื้นที่บริเวณว่างที่สามารถจัดสรรแบ่งส่วนกิจกรรมภายในได้
2. มีความเป็นหนึ่งเดียวจากภาพรวมของ โครงอาคาร
3. มีการเปิดพื้นที่เชื่อมต่อด้านนอก-ใน
4. โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก แข็งแรง ทนสภาพลมเกลือทะเล
5. ถ่ายเทความร้อน ได้ด้วยการเปิดรับลมของอาคาร



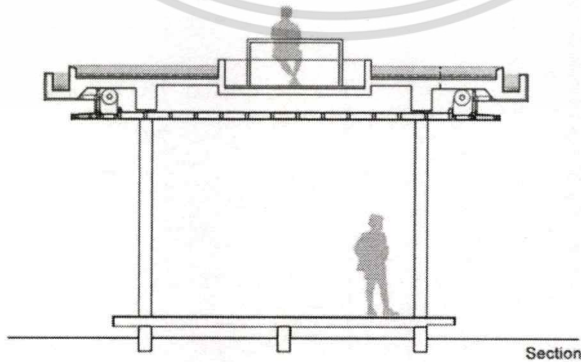
รูปที่ 1.26 แสดงผังอาคาร



รูปที่ 1.27 แสดงผังอาคาร



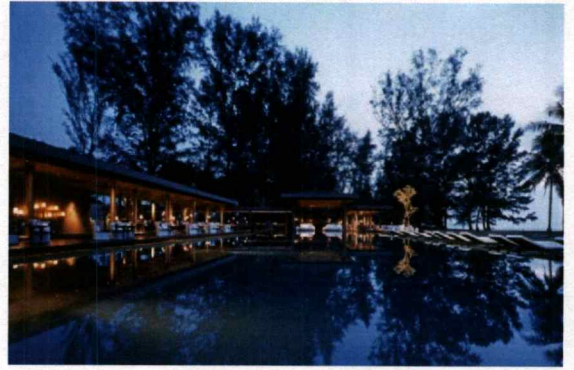
รูปที่ 1.28 แสดงผังอาคาร



รูปที่ 1.29 แสดงรูปด้านอาคาร



รูปที่ 1.30 แสดงรูปอาคาร



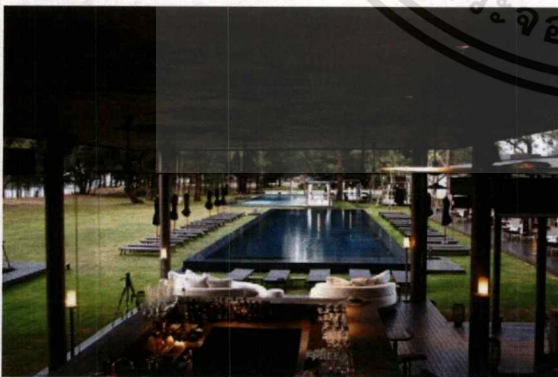
รูปที่ 1.31 แสดงรูปอาคาร



รูปที่ 1.32 แสดงรูปอาคาร



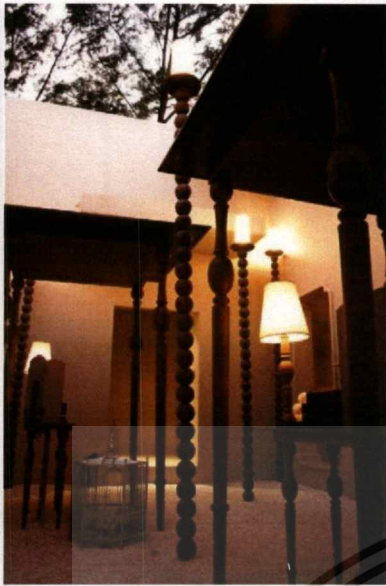
รูปที่ 1.33 แสดงรูปอาคาร



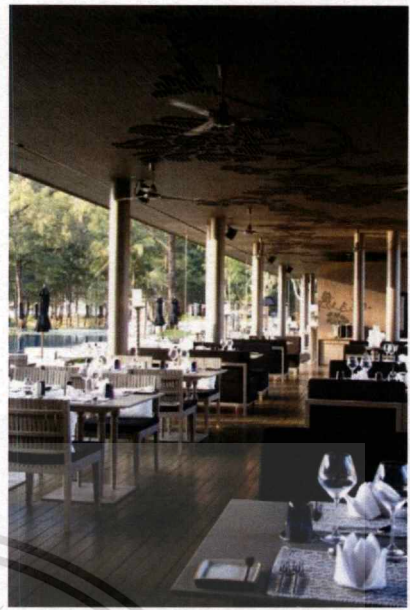
รูปที่ 1.34 แสดงรูปภายในอาคาร



รูปที่ 1.35 แสดงรูปอาคาร



รูปที่ 1.36 แสดงรูปภายในอาคาร



รูปที่ 1.37 แสดงรูปภายในอาคาร



รูปที่ 1.38 แสดงรูปอาคาร



รูปที่ 1.39 แสดงรูปอาคาร



รูปที่ 1.40 แสดงรูปอาคาร



รูปที่ 1.41 แสดงรูปภายในอาคาร

1.8.องค์ประกอบของโครงการ

| จุดประสงค์ของโครงการ | กิจกรรม | พื้นที่รองรับกิจกรรม |
|---|--|--|
| - เป็นจุดศูนย์กลางสำหรับการเดินทางภายในทะเลอ่าวไทยโอเรียลเฟอรัส | - จุดขึ้น-ลงเรือสำราญ - การสับเปลี่ยนรถ/เรือ สำหรับการเดินทาง - การตั้งต้นการท่องเที่ยวจากจุดที่เป็นแกนหลักสำคัญ | - อาคารผู้โดยสาร ขาเข้า/ขาออก - จุดซื้อขายตั๋ว/ลงทะเบียน - ด้านตรวจคนเข้า/ออก พื้นที่ - ท่ารถโดยสารสาธารณะ - ท่าเรือสำราญ/เฟอรัส |
| - เป็นพื้นที่รองรับนักท่องเที่ยวแม่เต่าในกรณีครอบเรือ หรือรถต่อรถ | - พักผ่อน - รับประทานอาหาร - อ่านหนังสือ - ชมวิวทิวทัศน์ - นอนหลับ/งีบเพื่อรอเวลา - วางสัมภาระ - อ่างน้ำ | - โรงแรมแคปซูล - ห้องน้ำสำหรับอาบน้ำ - ห้องสมุดและสื่อสารสนเทศ - โซนนั่งเล่น/ทำกิจกรรมภายนอก - ร้านอาหาร - จุดรับฝากกระเป๋า |
| - เพื่อสร้างแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวแบบต่อเนื่อง | - หาแรงบันดาลใจ - ออกเดินทางแบบเก็บแต้มไปตามจุดต่างๆ | - สื่อจัดแสดงเรื่องราวการเดินทางและประสบการณ์ - จุดแลกเปลี่ยนจากการสะสมระหว่างเดินทางละทำกิจกรรม |
| - เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว | - เดินเล่น - ชมวิว - พบปะสังสรรค์ | - ภายในและภายนอกโครงการ - นิทรรศการ/งานเทศกาล - ลานอเนกประสงค์ภายในและภายนอก |
| - เป็นพื้นที่ๆ ให้ความรู้และช่วยเหลือนักท่องเที่ยว | - วางแผนการเดินทางท่องเที่ยว - ปรึกษาการท่องเที่ยว - รับแจ้งเหตุต่างๆ และช่วยเหลือนักท่องเที่ยว | - จุดบริการนักท่องเที่ยว - สถานีตำรวจขนาดย่อม/ - สถานพยาบาลขนาดย่อม |

ตารางที่ 1 แสดงองค์ประกอบของโครงการ

1.9 ขอบเขตและขอบข่ายของโครงการ

อาคารผู้โดยสาร

| องค์ระกอบ | ขอบข่าย | ขอบเขต | พื้นที่ |
|----------------------------|---------|--------|---------|
| 1.ส่วนบริการ | | | |
| 1.1ส่วนบริการ | | | |
| สาธารณะ | | | |
| -ส่วนประชาสัมพันธ์ | • | • | |
| -ส่วนต้อนรับ | • | • | |
| -ห้องน้ำและโทรศัพท์ | • | • | |
| สาธารณะ | | | |
| -ส่วนบริการร้านอาหาร | • | • | |
| และเครื่องดื่ม | | | |
| -ส่วนร้านค้า | • | | |
| -ส่วนที่จอดรถ | • | | |
| -ส่วนทางสัญจรนอก | • | • | |
| อาคารและบริการ | | | |
| -ส่วนพยาบาล | • | | |
| -ส่วนลานกิจกรรมนอก | • | • | |
| อาคารและพื้นที่สวน | | | |
| -ส่วนพักผ่อน | • | • | |
| -จุดชมวิว | • | | |
| -จุดผลิตเปลี่ยนขนส่ง | • | • | |
| สาธารณะ | | | |
| -จุดรับแจ้งความ | • | | |
| -จุดรับฝากสัมภาระ | • | | |
| -จุดพักรอขนส่งรถ | • | • | |
| 1.2 ส่วนบริการอาคาร | | | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | | | |
|--|---|---|--|
| -ส่วนดูแลและควบคุม งานระบบ | • | | |
| -ส่วนรักษาความ ปลอดภัย | • | | |
| -ส่วนซ่อมบำรุง | • | | |
| -ส่วนพัฒนางานระบบ | • | | |
| 1.3 ส่วนที่พักระยะสั้น | | | |
| -ส่วนต้อนรับ | • | • | |
| -ส่วนพักผ่อน | • | • | |
| -ห้องครัว | • | | |
| -ห้องน้ำ | • | • | |
| -ห้องเก็บของ | • | | |
| -Dormitory | • | • | |
| 2.ส่วนบริการทางการ ท่องเที่ยว | | | |
| -ศูนย์ข้อมูลข่าวสารการ ท่องเที่ยว | • | • | |
| 3.ส่วนสำนักงาน | | | |
| -ส่วนสำนักงาน | • | | |
| รวมพื้นที่ออกแบบ ทั้งหมด | | | |

ตารางที่ 2 แสดงองค์ขอบเขตและขอบข่ายของอาคารผู้โดยสาร

บทที่ 2

ข้อมูลพื้นฐาน และข้อมูลสนับสนุนโครงการ

2.1 ความเป็นมาของลักษณะโครงการ

2.1.1 คำนิยามและความหมายของโครงการ

การบริการด้านการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องทางทะเลอ่าวไทย โดยมีศูนย์กลางเริ่มต้นจากท่าเรือ ที่มีทั้งท่าเรือหลักที่รองรับนักท่องเที่ยวจากการใช้บริการการท่องเที่ยวเรือสำราญนานาชาติ(Cruise ship) และท่าเรือรองที่จะมีตามแหล่งท่องเที่ยวสำคัญตามเส้นทางเดินเรือท่องเที่ยวภายในโครงการ มีบริการเรือเฟอร์รี่จากบริษัทราชาเฟอร์รี่รองรับการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยตามเส้นทางหลายจังหวัดในแถบทะเลอ่าวไทย

ท่าเทียบเรือทั่วไป

คือ บริเวณพื้นที่สำหรับรองรับการจอดเรือทอดสมอ มีพื้นที่ส่วนพื้นดินเป็นท่าติดกับส่วนพื้นที่บริเวณน้ำที่มีความลึกเหมาะสมเพียงพอสำหรับการจอดเรือตามแต่ชนิดที่จะมาเทียบท่า มีทั้งท่าเรือสำหรับน่านน้ำเค็มอย่างทะเล และน่านน้ำจืดอย่างแม่น้ำ ซึ่งมีความแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์การใช้งานและสภาพพื้นที่ของแต่ละที่ ท่าเทียบเรือต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดเรือทอดสมอตามวัตถุประสงค์ ทั้งการใช้โดยสาร หรือขนถ่ายสินค้าขึ้นฝั่ง หรือ จากฝั่งไปลงเรือเพื่อไปยังพื้นที่อื่น

การเป็นท่าเรือได้ต้องมีองค์ประกอบของพื้นที่ที่สำคัญที่สุดคือท่าบังเรือ (Harbour) เป็นทั้งแบบธรรมชาติพื้นที่มีส่วนโขดหิน หรือส่วนบริเวณแผ่นดินที่ยื่นลงไปใต้น้ำเพื่อกันแนวคลื่นและลมที่จะมาปะทะโดยตรง หรือแบบที่มนุษย์สร้าง เช่นเขื่อนกันคลื่น(Breakwater) หรือการปลูกต้นไม้ หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นเพื่อกันคลื่นและลม เช่นกัน อีกทั้งต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดเทียบท่าเรือ และสำหรับส่วนฝั่งต้องมีพื้นที่เพื่อรองรับการจอดเทียบท่าของเรือ(Berth) และ หมุด หรือหลักผูกเรือ(Dolphin) จุดจอดเรือต้องมีจำนวนเท่าตามจำนวนเรือที่จะเข้ามาเทียบท่า และที่จำเป็น ต้องมีส่วนรองรับสำหรับการซ่อมบำรุง หรือตรวจเช็คสภาพเรือทุกครั้งก่อนออกเดินเรือ คือ อุ้เรือ(Dock) และทุกที่ที่ต้องมีการควบคุมค่าใช้จ่ายเพื่อควบคุมการดำเนินกิจการต่อได้

เรือทั่วไป

คือ ยานพาหนะที่ใช้เดินทางทางน้ำ เรือทั่วไปประกอบด้วยโครงสร้างที่สามารถลอยน้ำได้ มีส่วนที่อยู่ใต้น้ำที่จะขับเคลื่อนตัวเรือ เช่น ไม้พาย (เรือพาย หรือ เรือแจว) เครื่องยนต์หางยาว (เรือหางยาว) ใบเรือ เรือใบ เป็นต้น และส่วนที่พ้นน้ำที่จะเป็นส่วนที่ใช้ประกอบกิจกรรมต่างๆ แล้วแต่จุดประสงค์ของประเภทเรือ

2.1.2 ลักษณะโครงการ

ท่าเรือท่องเที่ยวครบวงจรที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำรูปแบบใหม่ โดยทั้งโครงการเป็นโปรแกรมผ่านรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีท่าเรือที่เป็นตัวกลางรองรับ และส่งต่อ และมีเรือเฟอร์รี่รูปแบบใหม่ที่เป็นโรงแรมเคลื่อนที่ที่จะเป็นตัวดำเนินการท่องเที่ยวในโปรแกรมของโครงการที่จะเป็นการรองรับนักท่องเที่ยวและการสนับสนุนการท่องเที่ยวผ่านรูปแบบการคมนาคมทางน้ำของทะเลอ่าวไทย

2.2 ประเภทของโครงการ

2.2.1 การแบ่งประเภทท่าเรือ

สามารถแบ่งได้หลายลักษณะประเภท เช่น สถาปนามิประเทศสำหรับการตั้งเรือ ขนาดของท่าเรือ รวมถึงรูปแบบการใช้งานของท่าเรือ โดยทั่วไปนิยมการแบ่งประเภทจากการใช้งาน ซึ่งท่าเรือใน โครงการ จึงถูกเรียกได้ว่าเป็น “ท่าเรือท่องเที่ยว(ทางทะเลอ่าวไทยระยะไกล)”

2.2.2 การแบ่งประเภทเรือ

เรือยุคปัจจุบันสามารถแบ่งแยกย่อยเป็นกลุ่มตามสภาพพื้นที่การใช้งาน คือ เรือแม่น้ำ และเรือทะเล ซึ่งกลุ่มดังกล่าวสามารถแบ่งแยกย่อยเป็นประเภทเรือเล็กและเรือใหญ่ ตลอดจนไปถึงประเภทของการใช้งานเรือด้วยเช่นกัน

เรือทะเล ประเภทเรือสินค้า

- Cargo Ships
- Bulk Carriers
- OBO Ships
- Gas Carriers

- Tankers
 - LNG (Liquified Natural Gas)
 - LPG(Liquified Petroleum Gas)
- Container Ship
- LASH Ship
- Roll-on/Roll-off Ship
- Tug boats
- Feeder vessels
- Semi container vessels
- Conventional vessels
- Barges
- Passenger Ship หรือ Cruise Liners เป็นเรือบรรทุกประเภทขนส่งมวลชน มีลักษณะพิเศษเฉพาะตัวด้านสิ่งอำนวยความสะดวกมากพิเศษ เช่น ห้องอาหาร ห้องพักผ่อน ห้องภาพยนตร์ สระว่ายน้ำ และสิ่งบันเทิงอื่นๆมากมาย การดูแลรักษาค่าใช้จ่ายสูง ขนาดใหญ่กว่าเรือประเภทอื่น สามารถแบ่งตามลักษณะการใช้งาน เช่น
 - เรือโดยสารวิ่งระยะไกล เช่น เรือเดินสมุทร ,เรือสตาร์ครุยส์



รูปที่ 2.1 เรือเดินสมุทร/เรือสตา์ครุยส์

- เรือโดยสารวิ่งระยะไกล เช่น เรือเฟอร์รี่ ,เรือโดยสาร
- ประเภทความเร็วสูง เช่น แบบ swath, catamaran, jet, hydrofoil



รูปที่ 2.2 เรือเฟอร์รี่ catamaran

- ประเภทบริการชายฝั่ง : ความเร็ว ปานกลาง ต่ำ สามารถเดินทางในอ่าว หรือ ระยะใกล้มี บรรทุกสินค้าได้ น้อย ค่าใช้จ่ายประหยัด ขนาดประมาณ 2,000 ตันกรอส มากน้อยตามความยาวและ การกินน้ำลึกของเรือน้อยมาก



รูปที่ 2.3 เรือเฟอร์รี่บริการชายฝั่ง ขนาดประมาณ 2,000 ตันกรอส

- ประเภทบริการระหว่างเมืองท่าใกล้ฝั่ง : ความเร็วสูงกว่า สามารถปรับแต่งให้แบบ
ประหยัดได้ บรรทุกรถยนต์ที่ใช้บรรทุกสินค้าได้มาก ขนาดประมาณ 10,000 ตันกรอส



รูปที่ 2.4 เรือเฟอร์รี่บริการระหว่างเมืองท่าไกลฝั่ง ขนาดประมาณ 10,000 ตันกรอส

2.3 ลักษณะเฉพาะของประเภทโครงการ

ท่าเรือท่องเที่ยวครบวงจรแถบทะเลอ่าวไทย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญนานาชาติขนาดใหญ่ เพื่อนำสู่รูปแบบการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องทางทะเลอ่าวไทย โดยมีตัวกลางเป็นเรือเฟอร์รี่รูปแบบใหม่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทาง

ท่าเรือหลัก

รองรับนักท่องเที่ยวนานาชาติจากเรือสำราญ ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันตามหลักการสร้างพื้นที่เพื่อรองรับกระบวนการงานสุลกักร และระบบการลำเลียงผู้โดยสารและสัมภาระที่เป็นมาตรฐานสากล ควบคุมระบบการรักษาความปลอดภัย พร้อมพื้นที่สนับสนุนการสำรับนักท่องเที่ยวภายในโครงการและนักท่องเที่ยวภายในพื้นที่

ท่าเรือย่อย

อาคารเพื่อรองรับการท่องเที่ยวแบบครบวงจรตามสถานที่ท่องเที่ยวหลักแถบทะเลอ่าวไทย เช่น พัทยา และหัวหิน เป็นส่วนรองรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการต่อเรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยวของโครงการ อีกทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยวภายในพื้นที่และเป็นจุดสับเปลี่ยนการขนส่งสาธารณะอื่นที่สะดวกต่อก่อนท่องเที่ยวของในแต่ละพื้นที่

เรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยว

เรือเฟอร์รี่ให้บริการขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ให้บริการเส้นทางเดินเรือตั้งแต่ เกาะสมุย(จุดรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ) จนถึงกรุงเทพฯ ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลสำคัญ และสามารถนำยานพาหนะขึ้นเรือ และลงตามจุดหมายที่ต้องการท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกรวดเร็ว อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างล่องเรือภายในเรือในรูปแบบ poshtel

2.4 องค์ประกอบพื้นฐาน

ส่วนท่าเรือ

| วัตถุประสงค์ | กิจกรรม | องค์ประกอบพื้นที่ |
|---|---|---|
| 1.เพิ่มสร้างมาตรฐานของพื้นที่ให้บริการระดับนานาชาติ และสร้างรูปแบบการใช้สอยของพื้นที่เพื่อรองรับผู้ใช้งานกลุ่มที่หลากหลาย | <ul style="list-style-type: none"> - Checi-In - รอพบผู้โดยสาร - ตรวจสัมภาระ - ตรวจคนเข้าเมือง - รอรับสัมภาระ | <ul style="list-style-type: none"> - เคาน์เตอร์ Check-In - พื้นที่พักคอย / จุดนัดพบ - พื้นที่ตรวจสัมภาระ - ด้านตรวจคนเข้าเมือง - จุดรับสัมภาระ |
| 2.เพิ่มพื้นที่เพื่อความสะดวกรบาย และเป็นสัดส่วน เพื่อง่ายต่อการใช้งานของผู้ใช้งาน และง่ายต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ | <ul style="list-style-type: none"> - นั่งรอเพื่อรอลงเรือ | <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่พักคอย(Boarding) - Lounge - ห้องVIP |
| 3.อำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองพฤติกรรมที่หลากหลายนอกเหนือจากการสร้างความผ่อนคลายระหว่างใช้บริการของโครงการ | <ul style="list-style-type: none"> - ทำงาน - ผ่อนคลาย | <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่สำหรับทำงานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก - พื้นที่ให้บริการเพื่อความผ่อนคลาย พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก |
| 4.เพื่อตอบสนองหน้าที่ของโครงการผ่านทางสถาปัตยกรรม | <ul style="list-style-type: none"> - จำหน่ายตั๋วและจัดการงานภายใน - ติดต่อ-สอบถาม - จำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ของ | <ul style="list-style-type: none"> - Office - จุดติดต่อ-สอบถาม และประชาสัมพันธ์ - ร้านค้าปลอดภาษีและร้านค้า |

| | | |
|---|---|---|
| | ฝาก และสินค้าต่างๆ - พื้นที่สับเปลี่ยนยานพาหนะอื่น / บริการรถรับส่ง | ของผู้ประกอบการต่างๆ - พื้นที่ต่อรถให้บริการอื่นๆ/เรียก รถบริการส่วนตัว |
| 5. ให้ข้อมูล/บริการการท่องเที่ยว และกิจกรรมสันตนาการเพื่อ เป็นพื้นที่ส่วนกลางของการ รวมตัวทำกิจกรรมสำหรับ นักท่องเที่ยว | - ให้ข้อมูล/เสนอบริการการ ท่องเที่ยว - นำเสนอข้อมูลการท่องเที่ยวและ สื่อสารสนเทศ - ทำกิจกรรมสันตนาการ | - พื้นที่ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวและ จุดขายทัวร์ - พื้นที่นำเสนอข้อมูลพร้อม รูปแบบการนำเสนอที่ดึงดูด ความสนใจ - พื้นที่ทำกิจกรรมสันตนาการ พร้อมอุปกรณ์ทำกิจกรรม และ สิ่งอำนวยความสะดวก |
| 6. สร้างความผ่อนคลายแก่การพัก ผ่านระหว่างการเดินทางที่เป็น ประสบการณ์ในรูปแบบใหม่ | - พักผ่อน - ทำกิจกรรมที่เป็นการพักผ่อน | - ห้องพักรับยานพาหนะให้บริการ - Lounge/พื้นที่สันตนาการ |

ตารางที่ 3 แสดงองค์ประกอบพื้นฐาน

2.5 สายการบริหารและอัตรากำลังพื้นฐาน

1. คณะผู้บริหาร

- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 คน

2. สายงานกฎหมายและเลขานุการบริษัท

- รองกรรมการผู้จัดการ
เลขานุการบริษัท 1 คน
- ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน

3. ฝ่ายงานตรวจสอบ

- ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ 1 คน

4. สายงานยุทธศาสตร์

- รองกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน
- ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน
- ผู้อำนวยการสำนักกิจการต่างประเทศ 1 คน

5. สายงานทรัพยากรบุคคลและอำนาจการ

- รองกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน
- ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน

6. สายงานแผนงานและการเงิน

- รองกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน
- ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ 1 คน

7. สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด

| | |
|---|------|
| - รองกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| 8. สายงานปฏิบัติการท่าเรือและเดินเรือ | |
| - รองกรรมการผู้จัดการ | 1 คน |
| 8. สายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร | |
| - ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| 9. สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง | |
| - รองกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารโครงการก่อสร้าง | 1 คน |
| 10. สายงานมาตรฐานท่าเรือสำราญและการเดินเรือ | |
| - รองกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| 11. สายงานท่าเรือสำราญภูมิภาค | |
| - รองกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการ | 1 คน |
| - ผู้อำนวยการท่าเรือสำราญต่างๆ | 3 คน |

2.5.1. หน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือ

ท่าเรือทั่วไปในประเทศไทยจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลได้จากหลากหลายรูปแบบ เช่น การบริหารท่าเรือโดยรัฐบาล การบริหารท่าเรือโดยเทศบาลเมือง การบริหารท่าเรือโดยการท่าเรือ การบริหารท่าเรือโดยเอกชน และ รูปแบบการบริหารท่าเรือที่มีประสิทธิภาพตามส่วนมากในโลก แต่ท่าเรือในประเทศไทยส่วนใหญ่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาลมากกว่า

รูปแบบการบริหารท่าเรือที่มีประสิทธิภาพตามส่วนมากในโลก (สำหรับโครงการ)

เป็นการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยโครงการสามารถเป็นของเอกชน และรัฐสามารถเข้ามามีส่วนร่วม หรือ โครงการเป็นของรัฐ และดึงเอกชนมาเข้าร่วม โดยผลประโยชน์จะกลายเป็นเพื่อสาธารณะประโยชน์

รูปแบบการบริหารงาน

ภาครัฐ โครงการท่าเรือสำราญเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี อยู่ภายใต้การดูแลของกรมเจ้าท่า ภูมิภาค สาขาสมุย มีหน้าที่กำกับดูแล สร้าง บำรุง รักษา บริหารในส่วนความสะอาดขั้นพื้นฐาน เพื่อควบคุมงบประมาณ และควบคุมดูแลเพื่อกิจการพาณิชย์นาวี

ข้อดี สามารถกระจายการดำเนินธุรกิจได้ในวงกว้างภายใต้การดูแลของรัฐที่มีความปลอดภัยทางกฎหมาย มีอำนาจในการดำเนินธุรกิจข้ามชาติได้ เป็นส่วนที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศ

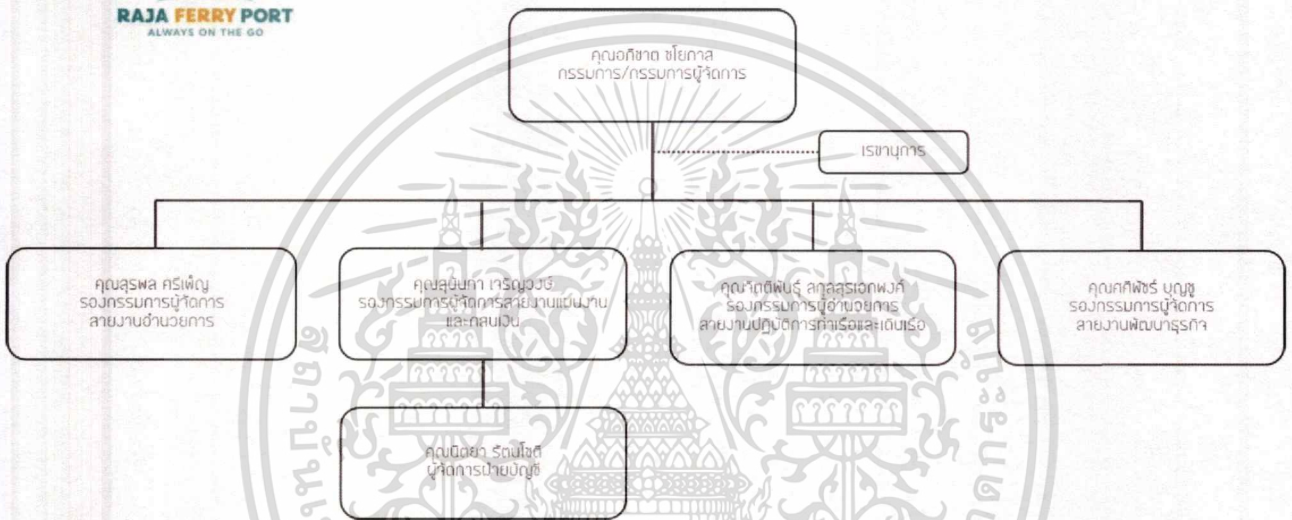
ภาคเอกชน โดย บริษัทท่าเรือราชาเฟอริรี่ จำกัด(มหาชน) กิจการขนส่งและเดินเรือทางทะเลในระดับภูมิภาค ภายในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เส้นทาง ท่าเรือดอนสัก(สุราษฎร์ธานี) – ท่าเรือลิปะน้อย (เกาะสมุย) – ท่าเรือท่าศาลา(เกาะพะงัน) โดยเรือเฟอริรี่ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย

ข้อดี มีองค์การบริหารที่เป็นระบบ มีประสบการณ์เชี่ยวชาญในการให้บริการในนบริเวณทะเลอ่าวไทย

มีศักยภาพทางเรือให้บริการขนาดใหญ่จำนวนมาก

2.5.2. สายการบริหาร ORGANIZATION

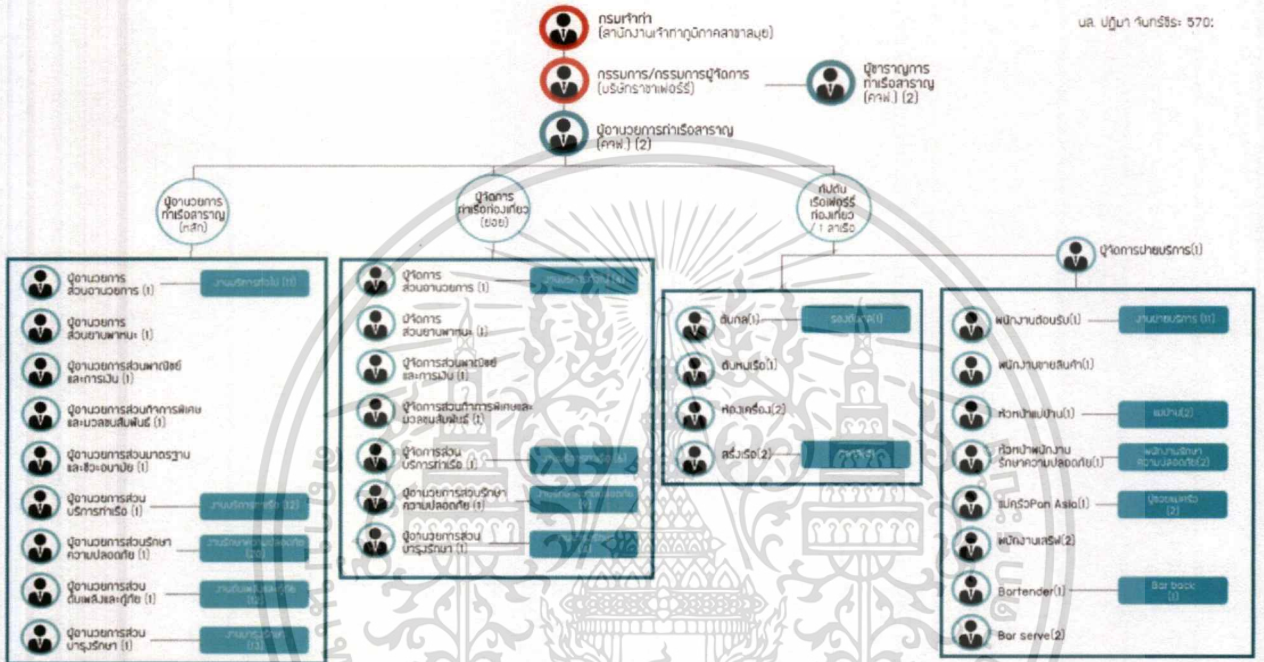
บริษัทราชาเฟอร์รี่ จำกัด(มหาชน)



รูปที่ 2.5 สายการบริหาร บริษัทราชาเฟอร์รี่

2.5.3. อัตรากำลังและสายบริการ

ท่าเรือหลัก(เรือสำราญ)

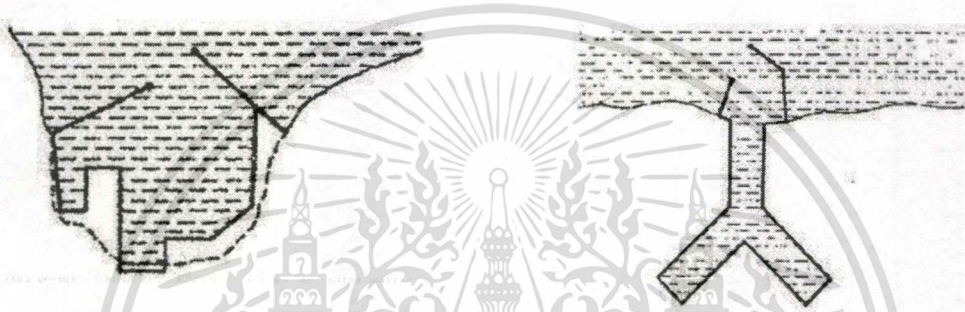


รูปที่ 2.6 อัตรากำลังและสายบริการ

2.6 ลายละเอียดองค์ประกอบพื้นฐาน

2.6.1. ลักษณะของท่าเทียบเรือท่อก่อก่ียว

ท่าเรือทั่วไปมี 2 แบบ คือ ท่าเรือที่มีรูปแบบธรรมชาติ(Natural Harbour Configuration) และ ท่าเรือที่มีรูปแบบจากการก่อก่สร้าง(Artificial Harbour Configuration)



รูปที่ 2.7 ท่าเรือรูปแบบธรรมชาติ(Natural Harbour Configuration) 1

รูปที่ 2.8 ท่าเรือรูปแบบธรรมชาติ(Natural Harbour Configuration) 2



รูปที่ 2.9 ท่าเรือที่มีรูปแบบจากการก่อก่สร้าง(Artificial Harbour Configuration) 1

รูปที่ 2.10 ท่าเรือที่มีรูปแบบจากการก่อก่สร้าง(Artificial Harbour Configuration)2

การสร้างท่าเรือขึ้นอยู่กับการออกแบบเพื่อการใช้งาน และชนิดหรือขนาดเรือที่จะเข้ามาเทียบท่า โดยทั่วไปจะมี 2 ลักษณะ คือ Wharf หรือ Quay โครงสร้างจะขนานไปกับแนวฝั่งสำหรับเรือจอดเทียบฝั่ง ต้องแข็งแรงเพื่อรับน้ำหนักของอุปกรณ์ขนาดใหญ่เช่น รถบรรทุก เครนยกของ เป็นต้น

Pier หรือ Jetty เป็นโครงสร้างที่ยื่นออกไปฝั่งทะเล จึงต้องโปร่ง ไม่กีดขวางทางน้ำ ระดับน้ำมีความลึกเพียงพอตามขนาดเรือที่จะมาเทียบท่า ท่าเรือมักจะเป็นรูปทรงตัวที(T) หรือตัวแอล(L) โดยเป็นเขื่อนกันคลื่นและท่าเรือในตัวเอง อีกทั้งเรือหลายขนาดสามารถมาเทียบจอดได้

2.6.2. บทบาทของท่าเทียบเรือท่องเที่ยว

การพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อเสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวจำเป็นต้องเข้าใจบทบาทหน้าที่ ดังนี้

- บทบาทในฐานะโครงสร้างพื้นฐาน : สำหรับเดินทางทางบกและทางทะเลเพื่อรองรับการเทียบท่าทอดสมอของเรืออย่างสะดวกปลอดภัย ท่าเรือมีหน้าที่เหมือนท่าอากาศยานที่มีหน้าที่ต่อเครื่องบิน
- บทบาทการรับรองนักท่องเที่ยว : ทำหน้าที่เป็นประตูสู่ประเทศ เป็นความประทับใจแรกพบ มีการปฏิบัติเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวโดยสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆตามรสนิยมของการท่องเที่ยว
- บทบาทในการเชื่อมโยงคมนาคม : รองรับนักท่องเที่ยวทั้งขาเข้าและขาออก อำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการคมนาคมรูปแบบอื่นเพื่อการท่องเที่ยวที่สะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย

2.6.3. สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Cruise)

จากรายงานการศึกษา Cruise Tourism Potential & Strategy Study ของ Ministry of Tourism สามารถสรุปสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือในบทบาทต่างๆ เป็น 2 กลุ่ม คือ สิ่งอำนวยความสะดวกบนฝั่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ

1) อาคารท่าเรือหลัก(เรือสำราญ)

เขตนอกอาคาร

- พื้นที่จอดเทียบท่าเรือ
- จุดขึ้น-ลงเรือ(Embarkation Balcony)
- สะพานเชื่อมตัวเรือและฝั่ง (Gangway)
- สะพานออดอากาศ (Aerobridge)
- ศูนย์ประสานงานเรือ
- สำนักงานตัวแทน
- สำนักงานบริหาร
- ถนนภายในโครงการ
- พื้นที่จอดรถ
- พื้นที่จอดเตรียมยานพาหนะสำหรับลงเรือ(โครงการเฟอร์รี่ท่องเที่ยว)
- Cargo Terminal

เขตในอาคาร

- ห้องรับรองผู้โดยสาร
- เคา์เตอร์กระเป๋าเดินทาง
- Poshtel
- ส่วนนิทรรศการ
- ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว
- บริการแลกเปลี่ยนเงิน
- บริการธนาคาร / ตู้ ATM
- ศูนย์การสื่อสารสำหรับนักท่องเที่ยว
- ห้องอาหาร
- ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว / บริการท่องเที่ยวระยะสั้น
- จำหน่ายตั๋วและพักรอ
- ระบบสืบเปลี่ยนยานพาหนะสำหรับการท่องเที่ยว
- ร้านค้าปลอดภาษี
- บริการไปรษณีย์
- คลินิกแพทย์
- ห้องประชุม
- ร้านขายของที่ระลึก

การให้บริการ

1) สิ่งอำนวยความสะดวก

- เครื่องลาก
- สะพานอึดอากาศ (Aerobridge)
- Boarding
- รถเข็นคนพิการ และผู้สูงอายุ
- รถเข็นกระเป๋าเดินทาง
- รถบรรทุกกระเป๋า

2) บริการไม่เสียค่าใช้จ่าย

- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดเรือสำราญและเฟอร์รี่
- การดูแลการผูกเรือ
- ดูแลรักษาและซ่อมแซม
- บริการรถได้ซ / บริการรถรับส่ง
- บริการตรวจหนังสือเดินทางและสัมภาระตามกฎหมายศุลกากร
- การพักผ่อน Lounge
- การดู/ชม สื่อ
- Ramp Service
- ความสะอาด
- Concourses
- สะพานอึดอากาศ (Aerobridge)

2) อาคารท่าเรือรอง(เรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยว)

เขตนอกอาคาร

- พื้นที่จอดเทียบท่าเรือ
- จุดขึ้น-ลงเรือ(Embarkation Balcony)
- สะพานเชื่อมตัวเรือและฝั่ง (Gangway)
- ศูนย์ประสานงานเรือ
- สำนักงานบริหาร
- ถนนภายในโครงการ
- พื้นที่จอดรถ
- พื้นที่จอดเตรียมยานพาหนะสำหรับลงเรือ(โครงการเฟอร์รี่ท่องเที่ยว)
- Cargo Terminal

เขตในอาคาร

- ห้องรับรองผู้โดยสาร
- เคาน์เตอร์กระเป๋าเดินทาง
- ส่วนนิทรรศการ
- ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว
- บริการแลกเปลี่ยนเงิน
- บริการธนาคาร / ตู้ ATM
- ศูนย์การสื่อสารสำหรับนักท่องเที่ยว
- ห้องอาหาร

- ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว / บริการท่องเที่ยวระยะสั้น
- เจ้าหน้าที่และพักรอ
- ระบบสืบเปลี่ยนยานพาหนะสำหรับการท่องเที่ยว
- บริการไปรษณีย์
- ร้านขายของที่ระลึก

การให้บริการ

1) สิ่งอำนวยความสะดวก

- เครื่องลาก
- รถเข็นคนพิการ และผู้สูงอายุ
- รถเข็นกระเป๋าเดินทาง
- รถบรรทุกกระเป๋า

2) บริการไม่เสียค่าใช้จ่าย

- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจัดเรือเฟอร์รี่
- การดูแลการผูกเรือ
- ดูแลรักษาและซ่อมแซม
- บริการรถโค้ช / บริการรถรับส่ง
- การพักผ่อน Lounge
- การดู/ชม สื่อ
- Ramp Service
- ความสะอาด

2) เรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยว

- ส่วนต้อนรับ
- ส่วนสำนักงาน
- ลอบบี้
- Hotel
- ห้องอาหาร
- บาร์
- เลานจ์(Lounges)
- ห้องรับรองลูกเรือ
- Function Room
- ห้องครัวและห้องบริการอื่นๆ
- ลานจอดรถ

การให้บริการ

1) สิ่งอำนวยความสะดวก

- เครื่องอำนวยความสะดวกการเดินทางเรือ
- น้ำสำรอง
- รถเข็นคนพิการ และผู้สูงอายุ
- รถเข็นกระเป๋าเดินทาง

2) บริการไม่เสียค่าใช้จ่าย

- บริการซักรีด
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดรถ
- การดูแลรถ
- การพักผ่อน Lounge
- ความสะอาด

2.6.4. การจัดการระบบรักษาความปลอดภัย

1. General Consideration

ต้องมีข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยพร้อมติดตั้งเครื่องมือตรวจตามตำแหน่งที่เหมาะสม และต้องมี Sterile Area หลังจากตรวจผู้โดยสารก่อนผ่านเครื่องตรวจ

2. Security Control

2.1 การตรวจผู้โดยสารและสัมภาระตามแต่สถานการณ์

2.2. Centralized Security Control

การควบคุมในระบบเครือข่ายความปลอดภัยอัตโนมัติตามแบบแผนที่ถูกวางระบบ

2.3. Centralized Outbound Security Controls

ตรวจค้นใน Search Area ที่รวดเร็ว

2.4. ส่วน Sterile Area

เป็นการแบ่งส่วนผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจแล้วและยังไม่ได้ตรวจ โดยผู้โดยสารที่ได้รับการตรวจแล้วจะต้องไปส่วน Sterile Area

2.5. Decentralized Security Control

ใช้เนื้อที่ Sterile Area ขนาดเล็ก สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารจำนวนละมากกว่าแบบ Centralized System

2.6. Decentralized Security Area ควรใกล้ Boarding Point

2.7. ส่วน Check – in สามารถตรวจสอบสัมภาระได้เมื่อต้องการ

2.8. การควบคุม Gate ต้องป้องกันบุคคลภายนอกเข้าถึงพื้นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

2.9. การวางเครื่องกีดกันป้องกันการบุกรุกบริเวณท่าเทียบเรือ หรือใช้ไฟสว่าง

3. Security Check – out Point

- ตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวโดยไม่ใช้อุปกรณ์
- แบบ Walk – trough Magnetometer และสัมภาระด้วยเครื่อง X-ray scanner
- การตรวจสอบสัมภาระโดย Manual Method หรือ X-ray

2.7 กรณีศึกษาเปรียบเทียบ

2.7.1 ชื่อโครงการ – ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย



ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE
Exclusive Service to Exotic Gems

ที่ตั้ง - ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 2.11 รูปภายนอกอาคาร

ฐานการบิน

บางกอกแอร์เวย์ส

ผู้ดำเนินงาน

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การใช้งาน

สาธารณะ

เอกลักษณ์องค์กร

สายการบินบางกอกแอร์เวย์สเป็นสายการบินสัญชาติไทยที่ให้บริการเส้นภายในประเทศเป็นหลัก และยังมีเส้นต่างต่างประเทศรอบๆ ด้วยเครื่องบินขนาดเล็ก พันธกิจของบริษัทเพื่อให้บริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้าและทำหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย โดยตัวสนามบินได้ตั้งท่าอากาศยานที่ท่องเที่ยวส่วนมาก ในขณะที่สายการบินอื่นไม่สามารถลงเครื่องได้เนื่องจากเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่

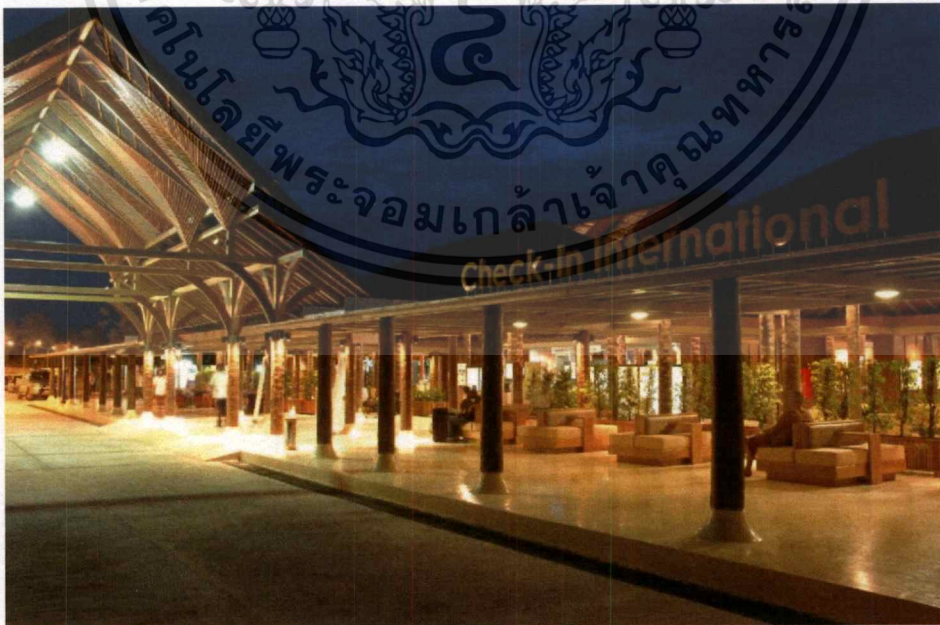


รูปที่ 2.12 แผนผังท่าอากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดวางผัง

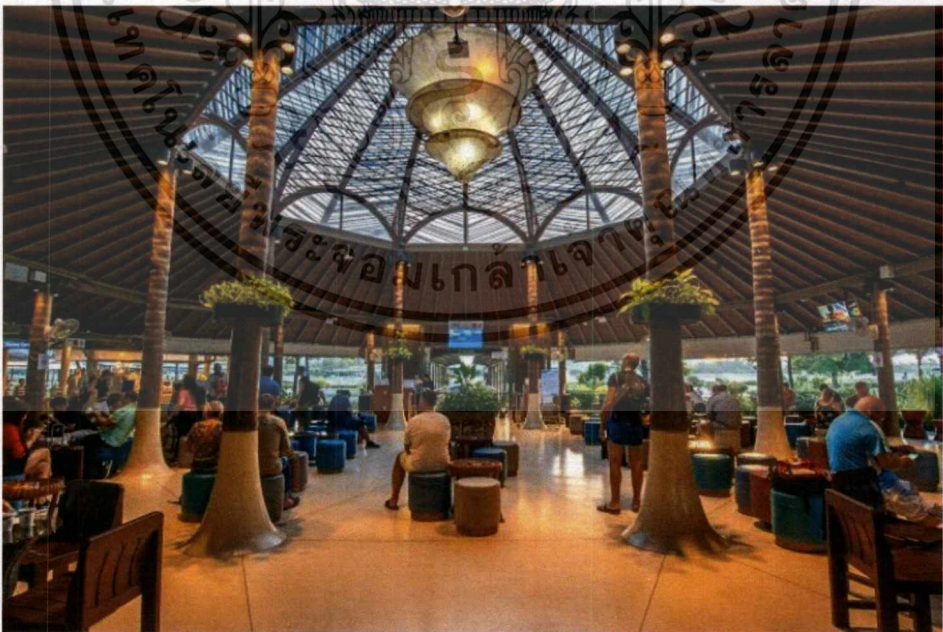
เป็นรูปแบบอาคารขนาดเล็กที่เป็นกลุ่มก้อน มีการแบ่งกลุ่มออกตามพฤติกรรมของผู้ใช้งานเป็นกลุ่ม การเข้าถึงโครงการเข้าได้ทั้ง2ทาง โดยทางรถจะเป็น one-way ตั้งแต่ทางเข้าหน้าโครงการที่เป็น Community ที่เปิดพื้นที่ให้บุคคลภายนอกเข้ามาจับจ่ายซื้อของ เดินเล่นได้ และตาดถนนเข้าไปเป็นกลุ่มอาคารออฟฟิศและ Drop-off ตรงอาคารเซ็คอินและวางกระเป๋า เป็นเส้นทางไปยังกลุ่มอาคารล็อนจ์ของโครงการที่ล้อมไปด้วยชอปขนาดย่อม เป็นโถง 3 อาคาร และนำไปสู่จุดต่อไปที่เป็น จุดรับกระเป๋าสำหรับผู้โดยสารขาเข้า และศุลกากร และส่วนร้านค้าปลอดภาษีสำหรับผู้โดยสารขาออก จนถึงส่วนที่รอขึ้นเครื่อง



รูปที่ 2.13 การเข้าถึงการใช้โครงการ Drop-off



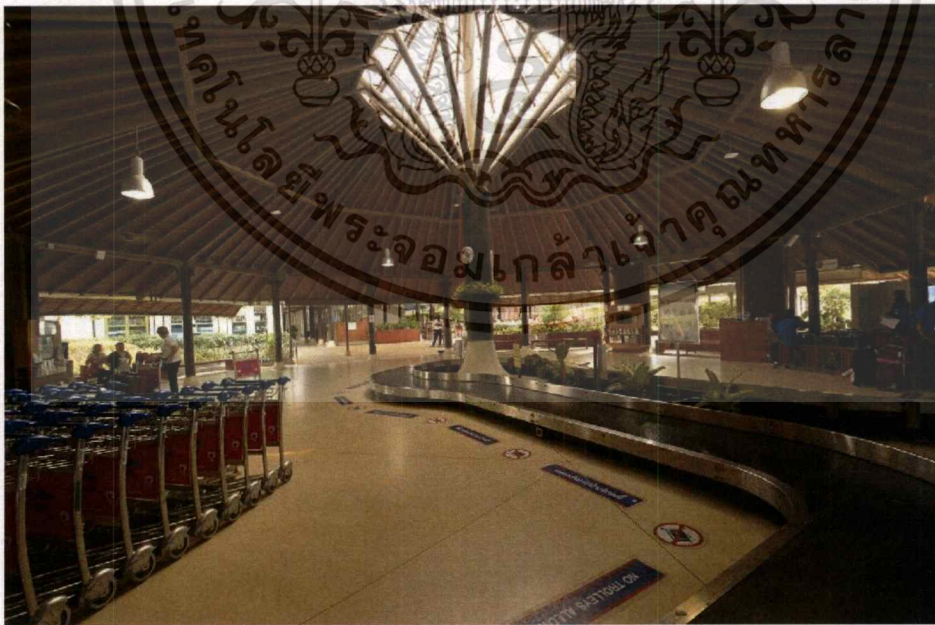
รูปที่ 2.14 การจัดวางเคาน์เตอร์เช็คอิน



รูปที่ 2.15 การแบ่งสัดส่วนและจัดวางเฟอร์นิเจอร์พื้นที่พักผ่อน



รูปที่ 2.16 โถงส่วน Lounge การจัดสรรพื้นที่ด้วยการวางเฟอร์นิเจอร์



รูปที่ 2.17 ส่วน Baggage Claim การจัดวางเส้นสายของสายพานกระเป๋า

องค์ประกอบพื้นฐาน

1. แคนท์เตอร์เช็คอิน
2. พื้นที่พักคอย
3. ตรวจเช็คศุลกากร
4. ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านขายของ
5. พื้นที่ประชาสัมพันธ์
6. พื้นที่บริการลูกค้า สายการบิน
7. จุดบริการรถสาธารณะ
8. ส่วนสำนักงาน
9. Baggage Claim
10. Community

การใช้แสง

อาคารใช้แสงธรรมชาติเป็นส่วนใหญ่ในช่วงกลางวัน จากการเปิดโล่งของอาคาร และการเจาะช่องแสงกลางหลังคาโดยมีแผ่นกระจกกันน้ำฝน และเวลากลางคืนใช้ไฟโคมเป็นส่วนใหญ่ แต่จะมีส่วนที่ต้องการความสว่างเป็นพิเศษ เช่น ส่วน เช็คอิน จะมีการใช้ไฟส่องสว่างทั่วไป

แนวคิดการออกแบบ

การสร้างกลุ่มอาคารอิงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เกาะที่โอบล้อมด้วยทะเล มีการแยก

อาคารแต่ละส่วนออกและเชื่อมด้วย Landscape เปิดรับลมทะเลทุกด้าน ตกแต่งสไตล์บาฮาลี ใช้วัสดุ
ธรรมชาติ ภาพรวมกลมกลืนกับบริบทและอาคารที่พิกโดยรอบ เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของสนามบิน
บนเกาะแห่งนี้

ข้อดี

ใช้ประโยชน์จากรอบข้างได้ดี มีการวางผังตามลำดับพฤติกรรมของผู้ใช้งานที่ไม่ซับซ้อน และมีการ
การแบ่งส่วนอาคารที่ยังคงสร้างความรู้สึกถึงการพักผ่อนแบบส่วนตัวเข้ากับบริบท

ข้อเสีย

ส่วนCommunityมีระยะจดวงผังที่ค่อนข้างห่างส่วนรองรับผู้โดยสาร และด้วยที่ผังภายในมี
การวางตามระบบพฤติกรรมการใช้งานของผู้เข้าใช้ จึงทำให้เป็นการกักกันการร่วมใช้พื้นที่ส่วน
Community ด้านนอก

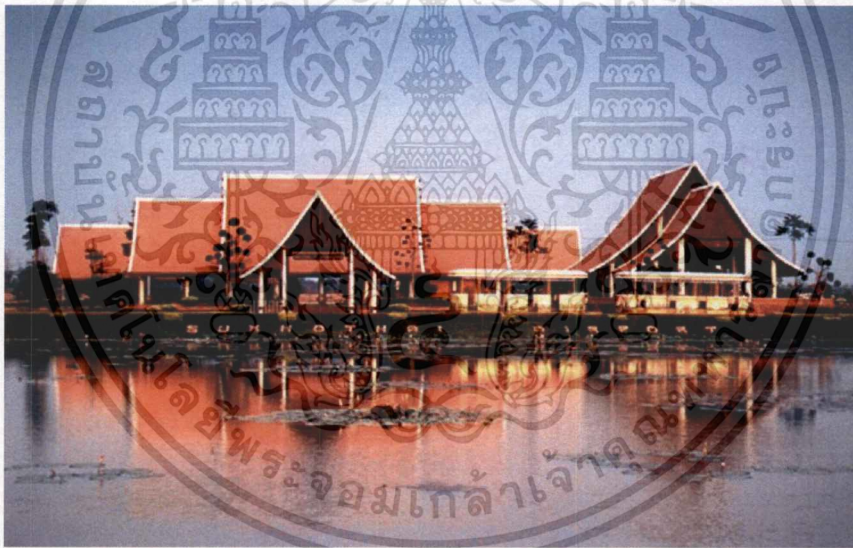
การนำเอาไปใช้

การวางผังตามลำดับการใช้งานของผู้โดยสาร และการสร้างบรรยากาศที่อิงบริบทและเป็น
เอกลักษณ์ และประหยัดพลังงาน

2.7.2 ชื่อโครงการ – ท่าอากาศยานสุโขทัย



ที่ตั้ง – พื้นที่ของ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบล ท่าทอง , ตำบล กระเจง และตำบล ย่านยาว อำเภอ สวรรคโลก
จังหวัดสุโขทัย



รูปที่ 2.18 พื้นที่ภายนอกโครงการ

ฐานการบิน

บางกอกแอร์เวย์ส เส้นทาง กรุงเทพฯ - สุวรรณภูมิ

ผู้ดำเนินงาน

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การจัดวางผัง

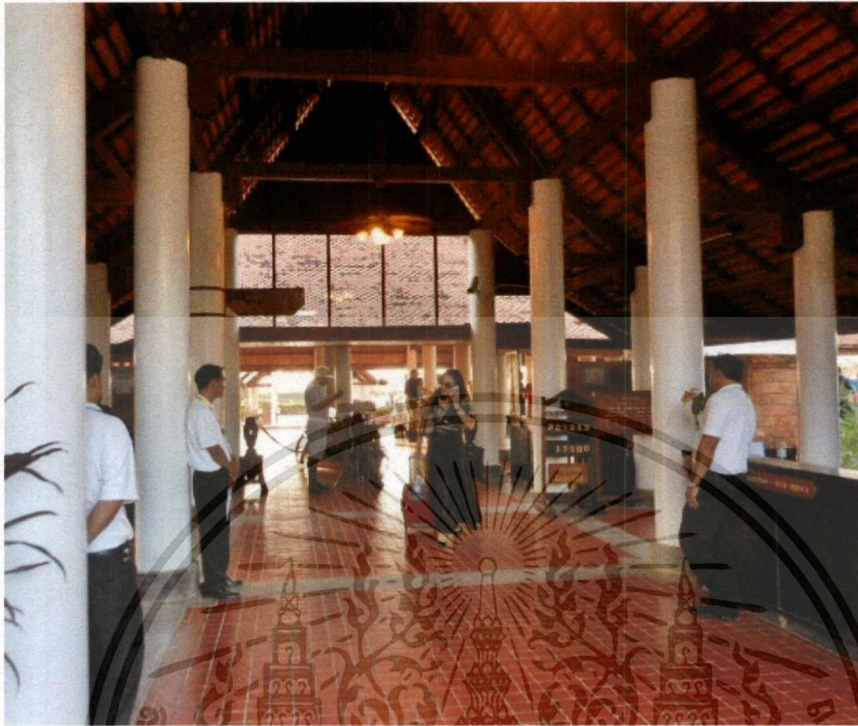
มีการเล่นลำดับตามรูปแบบสถาปัตยกรรมไทย มีส่วนสระน้ำและอาคารโดยรอบ เหมือนส่วนหน้าบ้านต้อนรับแขก และมีเส้นทางเดินต่อเนื่องเพื่อเข้าไปในพื้นที่โครงการ เป็นจัดลำดับพื้นที่สำคัญไว้ด้านใน และอาคารดังกล่าวเป็นอาคารใหญ่ มีพื้นที่บริเวณว่าแยกส่วน เป็นส่วนแรกเข้า มีการจำหน่ายตั๋ว เชื้อคอิน และอาคารด้านในถัดไปเป็นอาคารรับรองผู้โดยสารเพื่อเตรียมตัวขึ้นเครื่องบิน และลงจากเครื่องบิน



รูปที่ 2.20 การจัดวางกลุ่มอาคาร



รูปที่ 2.21 ศาลาทางเข้าอาคารผู้โดยสาร



รูปที่ 2.22 พื้นที่ภายในโรงอาหารผู้โดยสาร

องค์ประกอบพื้นฐาน

- 1.เคาน์เตอร์เช็คอิน
- 2.พื้นที่พักคอย
- 3.พื้นที่วางสัมภาระ
- 4.อาคารผู้โดยสารขาเข้า
5. ส่วนสำนักงาน

การใช้แสง

อาคารรูปแบบเปิด ช่องรับแสงรอบด้าน ใช้แสงธรรมชาติในเวลากลางวันผสมกับแสงประดิษฐ์

บางส่วน

แนวคิดการออกแบบ

การออกแบบอาศัยบริบทโดยรอบด้วยทั้งรูปลักษณ์และการใช้วัสดุตามรูปแบบสถาปัตยกรรม
สุโขทัย การแบ่งสัดส่วนพื้นที่อาคาร ตัวอาคารเปิดโล่งรับลมแลแสงธรรมชาติ มีการใช้ Landscape
เข้าช่วย พื้นที่โดยรอบโครงการเป็นพื้นที่ทำการเกษตรอินทรีย์ และเลี้ยงสัตว์ และพิพิธภัณฑ์ เป็น
ศูนย์การเรียนรู้เกี่ยวกับการทำการเกษตรที่เป็นอาชีพหลักของคนโบราณ

ข้อดี

สามารถเสนอเอกลักษณ์พื้นที่ได้อย่างชัดเจน

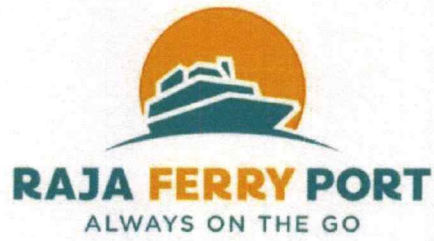
ข้อเสีย

ทำอากาศภายในมีพื้นที่เปิดกว้างมากจึงยากลำบากต่อการรักษาความปลอดภัย และเนื่องจาก
ทำอากาศภายในมีขนาดเล็กผู้โดยสารจึงต้องบริการตัวเอง

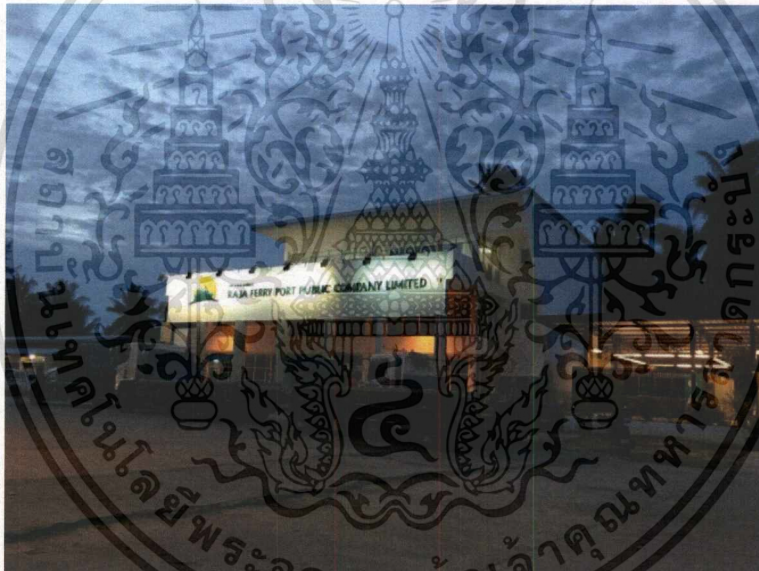
การนำเอาไปใช้

การดึงเอกลักษณ์ของพื้นที่มาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นจุดขายของตัวเอง และการใช้การวางผัง
แบบไทยเพื่อให้ได้พื้นที่ๆประยุกต์ใช้ได้หลายรูปแบบ

2.7.3 ชื่อโครงการ - ท่าเรือราชาเฟอร์รี่ดอนสัก(เกาะสมุย)



ที่ตั้ง - หมู่ 8 ตำบล ดอนสัก อำเภอกา เกาะสมุย จังหวัด สุราษฎร์ธานี



รูปที่ 2.23 อาคารผู้โดยสาร

ฐานการเดินทาง

ราชาเฟอร์รี่

ผู้ดำเนินงาน

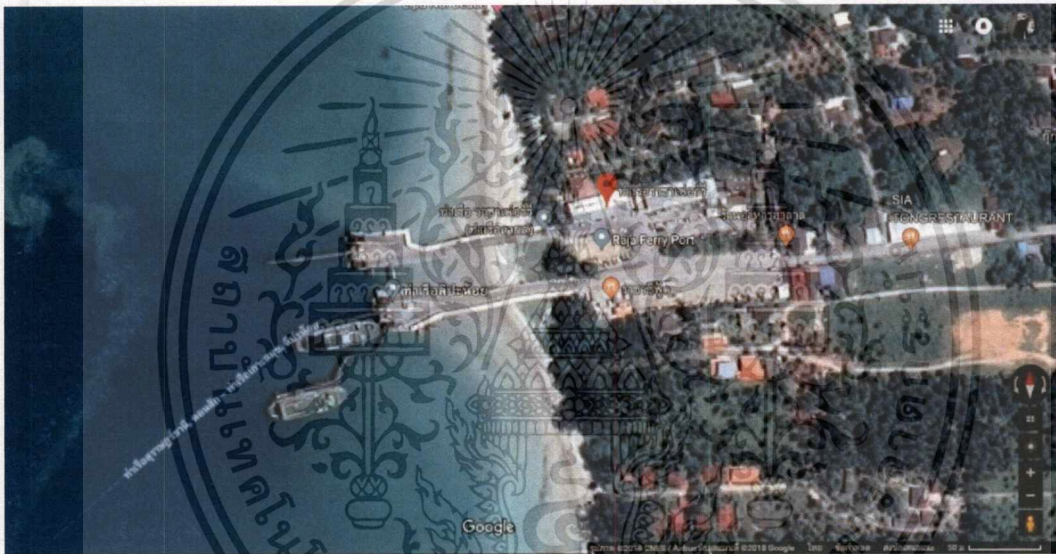
บริษัท ราชาเฟอร์รี่ จำกัด (มหาชน)

การใช้งาน

สาธารณะ

เอกลักษณ์องค์กร

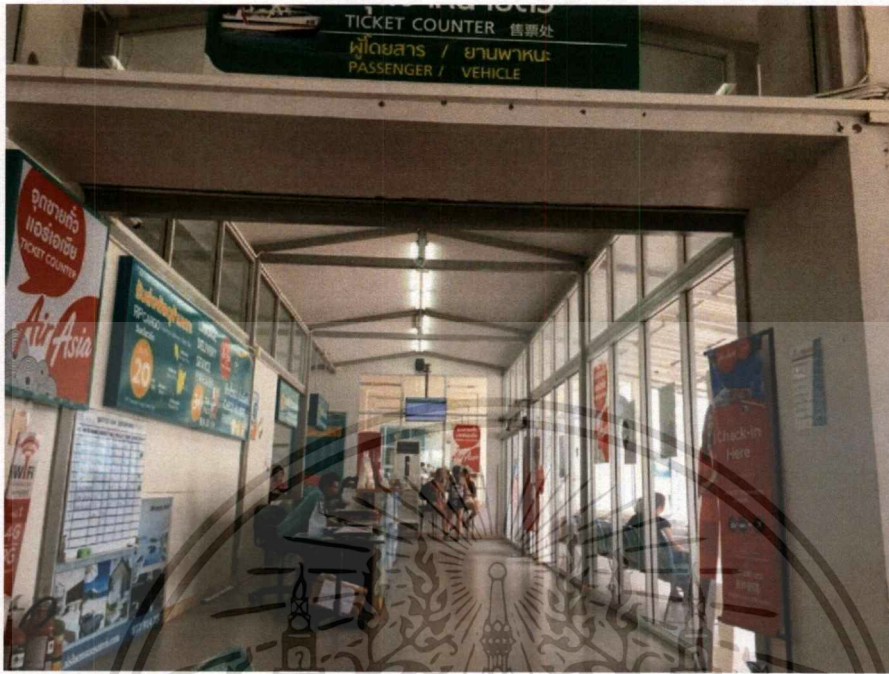
ให้บริการเรือเฟอร์รี่ที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และมีกองเรือมากที่สุดในประเทศไทย เป็นเรือข้ามฟากท่องเที่ยวที่สามารถบรรทุกรถยนต์ขนาดใหญ่ได้จำนวนมากที่สุด



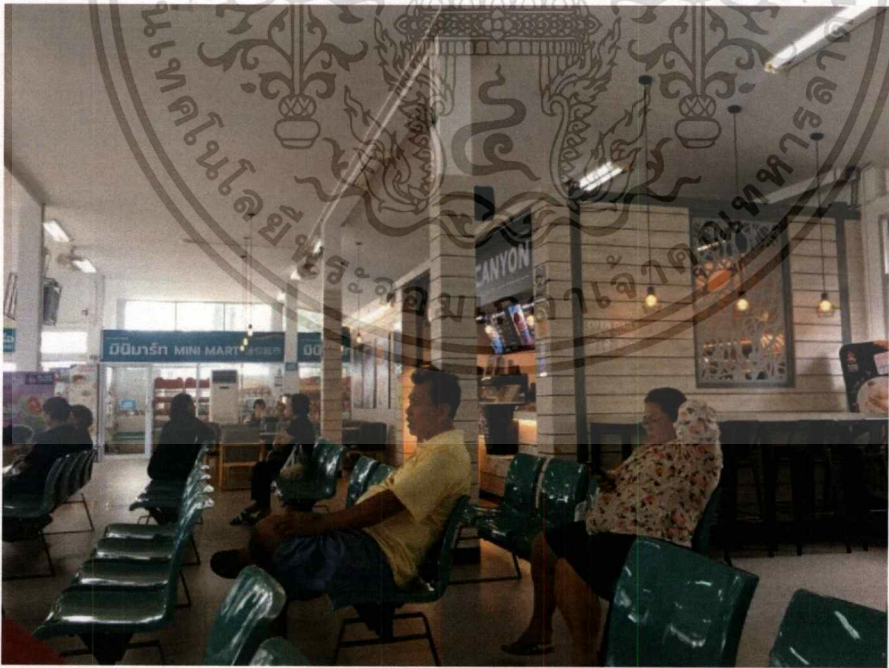
รูปที่ 2.24 ฟังบริเวณท่าเรือ

การจัดวางผัง

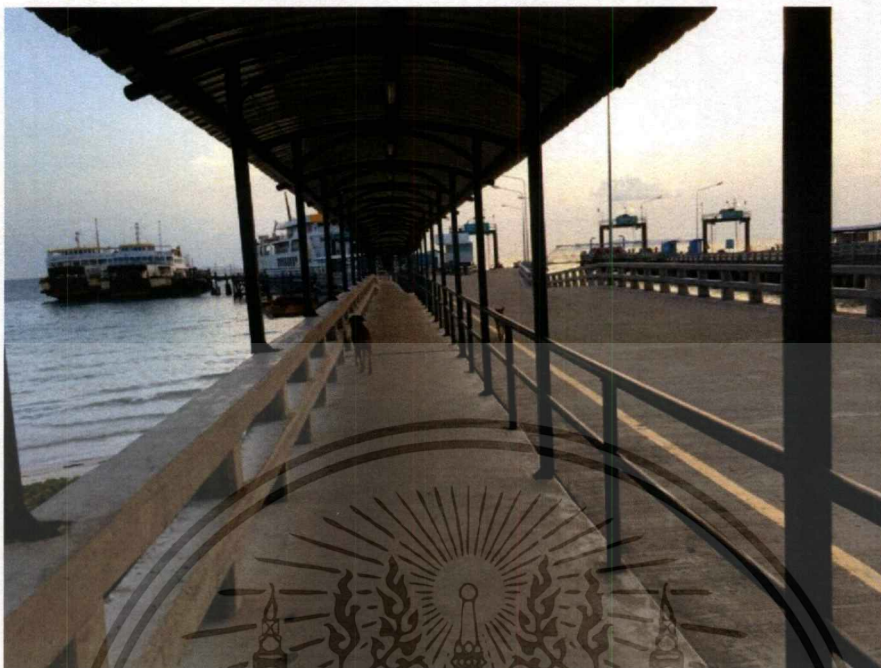
ตัวอาคารมการจัดกลุ่มชิดขอบไซต์ในทิศทางเดียวกัน มีการแบ่งพื้นที่อาคารสำหรับผู้โดยสารและส่วนลานจอดรถสำหรับเตรียมขึ้นเรือ และลานจอดรถ พื้นที่ทั้ง 3 ส่วนเรียงตัวเป็นแกนตั้งแต่ทางเข้าถึงท่าเรือ



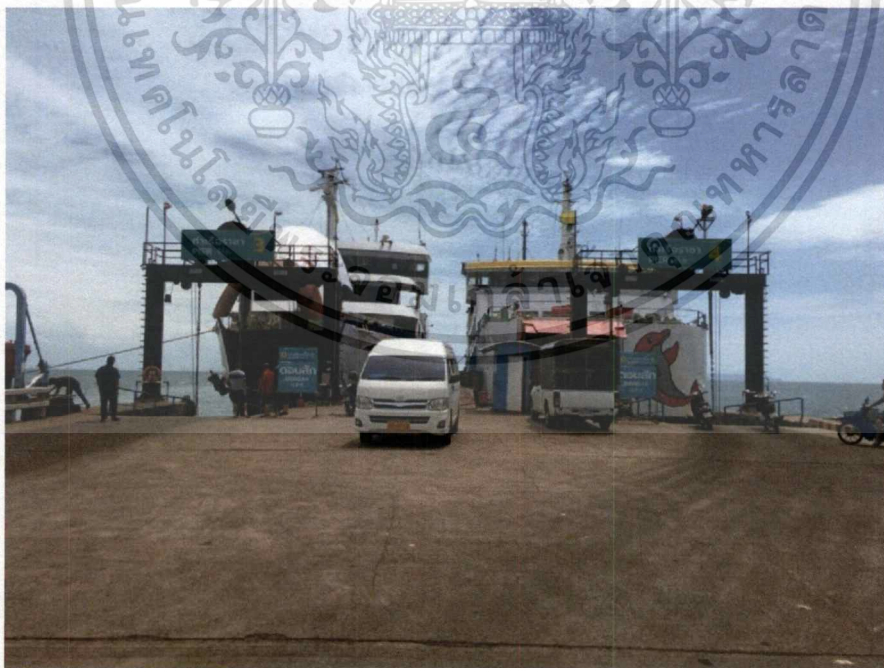
รูปที่ 2.25 ส่วนบริเวณจำหน่ายตั๋ว



รูปที่ 2.26 พื้นที่พักคอย



รูปที่ 2.27 ทางไปท่าเรือ



รูปที่ 2.28 ท่าเทียบเรือ

องค์ประกอบพื้นฐาน

1. จุดจำหน่ายตัว
2. พื้นที่พักคอย
3. มินิมาร์ท
4. ลานจอดรถ
5. ลานจอดเตรียมรถขึ้นเรือ
6. ท่าเทียบเรือ

การใช้แสง

แสงธรรมชาติจากอาคารเจาะช่องแสงบางส่วน และแสงประดิษฐ์อย่างละครึ่ง

แนวคิดการออกแบบ

การสร้างท่าเรือเพื่อใช้ตามองค์ประกอบพื้นฐานตามการใช้งานทั่วไปของการเป็นยานพาหนะข้ามฟาก และการขนส่งยานพาหนะขนาดใหญ่

ข้อดี

การลำดับอาคารตามเส้นทางพฤติกรรมการใช้งานทั้งของส่วนผู้โดยสารและรถยนต์ที่รอนำขึ้นเรือ และรูปแบบพื้นที่ภายในเปิดโล่งเหมาะสำหรับการทำกิจกรรมสาธารณะ

ข้อเสีย

การสร้างการปิดล้อมของตัวอาคาร ไม่มีการใช้ประโยชน์จากบริบทโดยรอบ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้บริการยังไม่ครบครัน มีพื้นที่โครงการว่างเหลือจากการไม่ได้ใช้ทำอะไร

การนำเอาไปใช้

การจัดพื้นที่สำหรับการใช้งานขั้นพื้นฐาน และการลำดับขั้นตอนของพื้นที่จากการพฤติกรรมของผู้ใช้งาน

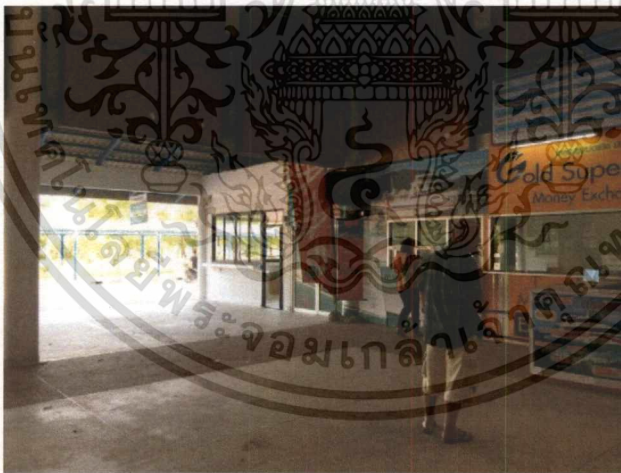
2.8 ระบบสภาพแวดล้อมภายใน วัสดุ และ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและระบบโครงสร้าง

2.8.1 อาคารท่าเรือท้องศาลา(เกาะพงัน,สุราษฎร์)

1) สภาพแวดล้อมภายในอาคาร



รูปที่ 2.29 ด้านทางเข้าอาคารจำหน่ายตั๋ว



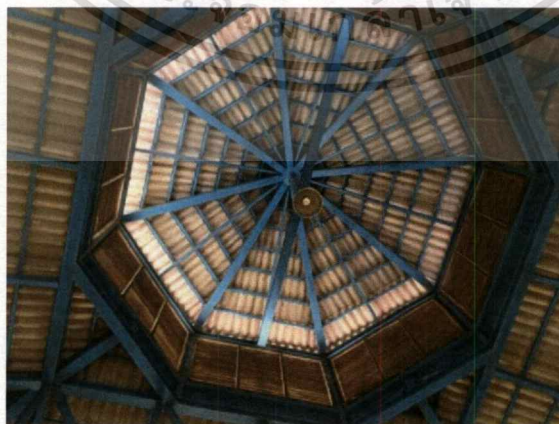
รูปที่ 2.30 ภายในอาคารผู้โดยสาร และจุดจำหน่ายตั๋ว



รูปที่ 2.31 ทางเดินหลังอาคาร



รูปที่ 2.32 ภายนอก ด้านหลังอาคาร



รูปที่ 2.33 โครงสร้างใต้หลังคา

2) ระบบโครงสร้างอาคาร

อาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 1 ชั้น ใช้ระบบเสาและคาน ขนาดเสามีเส้นผ่าศูนย์กลาง 30 ซม. แบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนชั้นด้านนอกอาคารซึ่งเป็นเสาหลัก และส่วนเสาชั้นในซึ่งเป็นเสาส่วนเสริมรองรับเสาหลัก และเป็นเสาส่วนที่ก่อสร้างต่อเติม ลักษณะอาคารปิดทึบในบางช่วงผนังและเปิดโล่งส่วนทางเข้าออก 4 ทิศของอาคาร เปิดช่องแสงผ่านช่วงผนัง และได้หลังคากลางโถง

3) วัสดุ

ส่วนใหญ่เป็นอาคารปูนทาสี และพื้นคอนกรีตขัดมันทั่วไป ใช้กระจกแค่ช่องเปิดส่วนใต้หลังคา

4) ระบบสภาพแวดล้อมภายใน

ระบบปรับอากาศ

- รับลมทะเลธรรมชาติ

ระบบไฟฟ้า

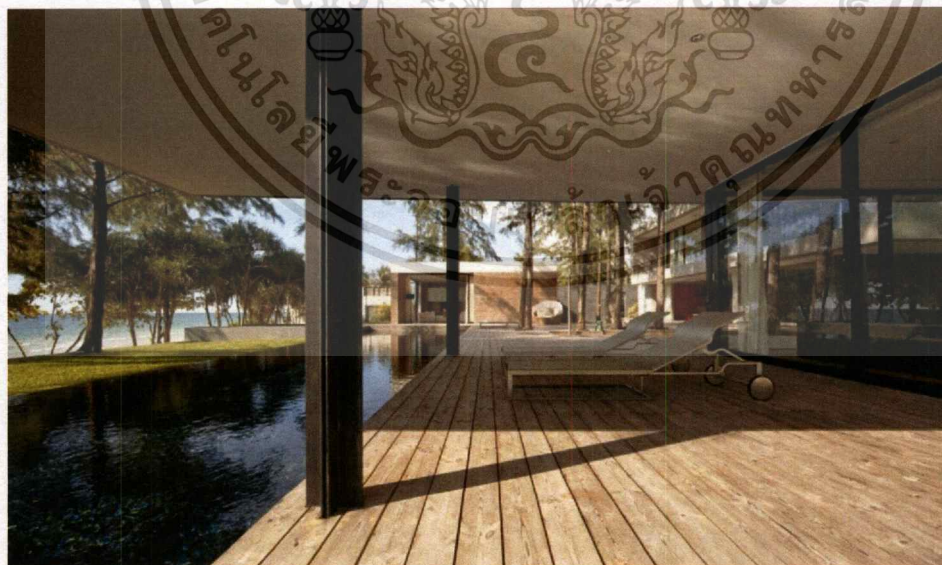
- โคมไฟห้อยหลอดตะเกียบ(LED)

2.8.2 อาคารโครงการ Villa Noi Phangnga

1) สภาพแวดล้อมภายในอาคาร



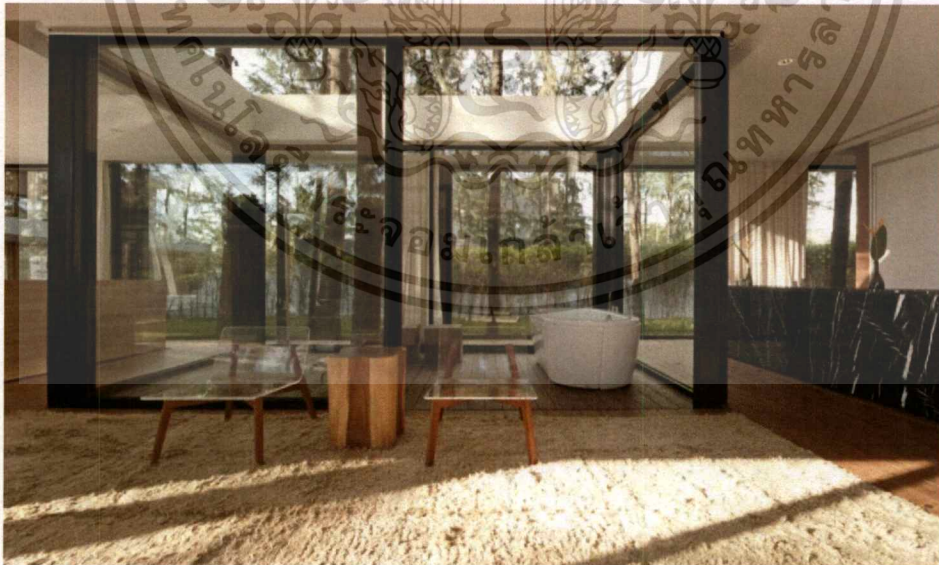
รูปที่ 2.34 ด้านนอกตัวอาคาร



รูปที่ 2.35 ส่วนใต้ถุนอาคาร และจุดเชื่อมต่ออาคาร



รูปที่ 2.36 ภายในอาคาร มีจุดเชื่อมต่อด้านนอก-ใน



รูปที่ 2.37 ภายในอาคาร มีจุดเชื่อมต่อด้านนอก-ใน

2) ระบบโครงสร้างอาคาร

โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กเสาเหล็กกล้าขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 20 ซม. เป็นกลุ่มอาคาร ตัวอาคาร 1 ชั้น และ 2 ชั้น Balcony และ Landscape เป็นตัวเชื่อมกลุ่มอาคาร เจาะช่องแสงมมาก ทั้งด้านข้างและด้านบน ตัวอาคารใหญ่แต่โปร่งรับลม

3) วัสดุ

- ภายนอกอาคาร ผนังปูนปิดทับด้วยกระเบื้องหิน ผิวขรุขระ พื้นไม้สังเคราะห์เลียนแบบธรรมชาติ
- ภายในอาคาร ผนังฉาบปูนทาสีขาว พื้นไม้ลามิเนตเลียนแบบธรรมชาติ
- ประตูหน้าต่าง กระจกใส วงกบอลูมิเนียมสีดำ

4) ระบบสภาพแวดล้อมภายใน

ระบบปรับอากาศ

- เปิดรับลมธรรมชาติ
- ระบบแอร์ คูลด์ ชิลด์ วอลเตอร์ ชิสเต็ม (Air Cooled Chilled Water System)

ระบบไฟฟ้า

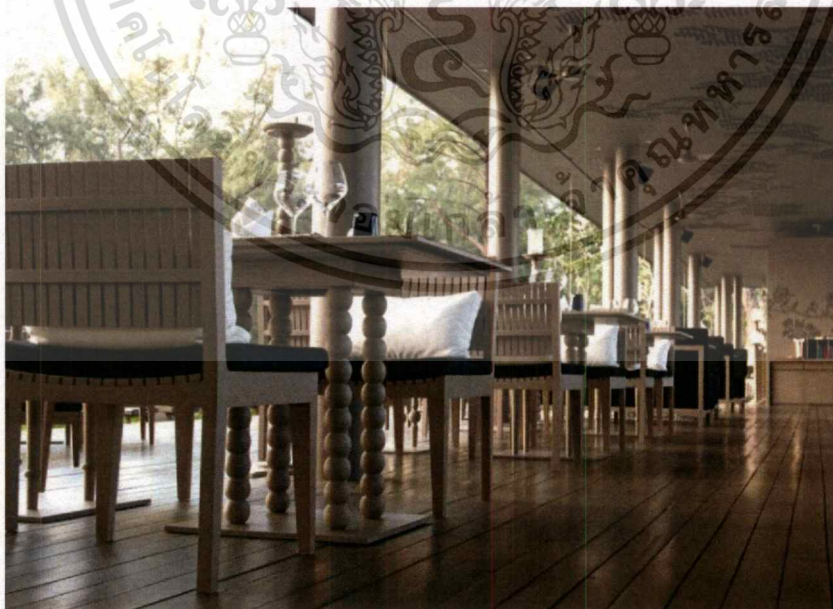
- ดาวไลท์ (Down Light) หลอดแอลอีดี(LED) ใช้ตามส่วนต่างๆของอาคาร

2.8.3 อาคาร Restaurant โครงการ Sala Phuket Resort

1) สภาพแวดล้อมภายในอาคาร



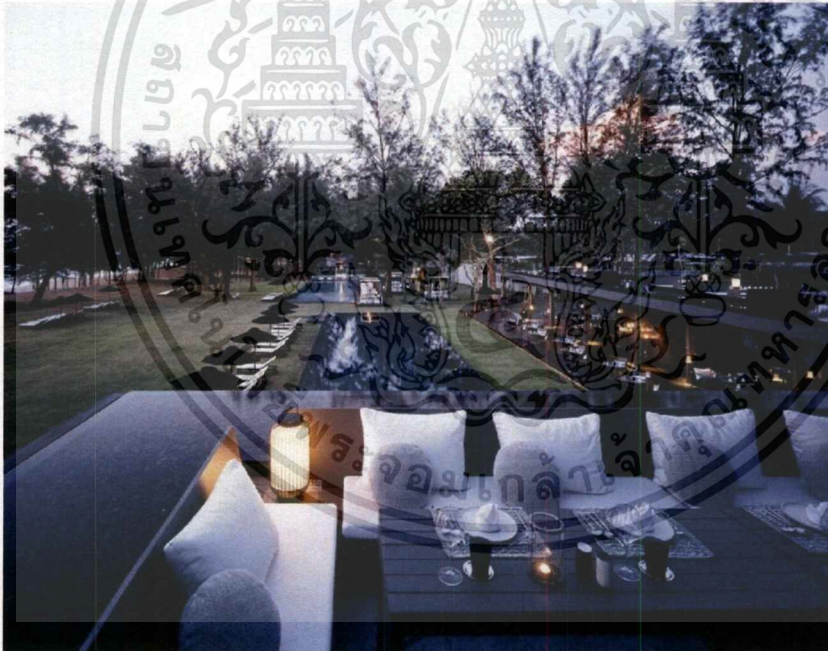
รูปที่ 2.38 บริเวณภายนอกด้านหน้าอาคาร



รูปที่ 2.39 ภายในอาคารหลัก



รูปที่ 2.40 ภายในอาคารหลัก และจุดเชื่อมต่ออาคารข้างเคียง



รูปที่ 2.41 ชั้น 2 ของอาคารอาหารปีกซ้าย

2) ระบบโครงสร้างอาคาร

อาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก มีอาคารส่วน 1 ชั้น และ 2 ชั้น เป็นอาคารเปิดโล่งทุกด้าน ไม่มีหน้าต่างหรือประตู ภายนอกอาคารมีลานเป็นตัวเชื่อมต่อ

3) วัสดุ

- เสาปูนเรียบเกลี้ยงปิดผิวลามิเนตสีเทา ฝ้าเพดานปิดด้วยไม้ระแนงสังเคราะห์ตีร่องขีด
- พื้นภายในและภายนอกเลียนแบบพื้นกระดาน ไม้สังเคราะห์

4) ระบบสภาพแวดล้อมภายใน ระบบปรับอากาศ

- รับลมธรรมชาติ

ระบบไฟฟ้า

- ไฟแทรคไลท์ แอลอีดี (Track Light LED)
- ไฟตั้งพื้น

บทที่ 3

การวิเคราะห์ผู้ใช้อาคาร

3.1 ผู้รับบริการ

1.) ผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ

หมายถึง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสารมาโดยเรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยวภายในประเทศ ทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติที่ผ่านการตรวจคนเข้าเมือง เรียบร้อยแล้ว

2.) ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ

หมายถึง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสารมาโดยเรือสำราญ ระหว่างประเทศทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

3.) ผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ

หมายถึง ผู้โดยสารที่กำลังจะเดินทางโดยสารโดยเรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยว เส้นทางเดินเรือภายในทะเลอ่าวไทย ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

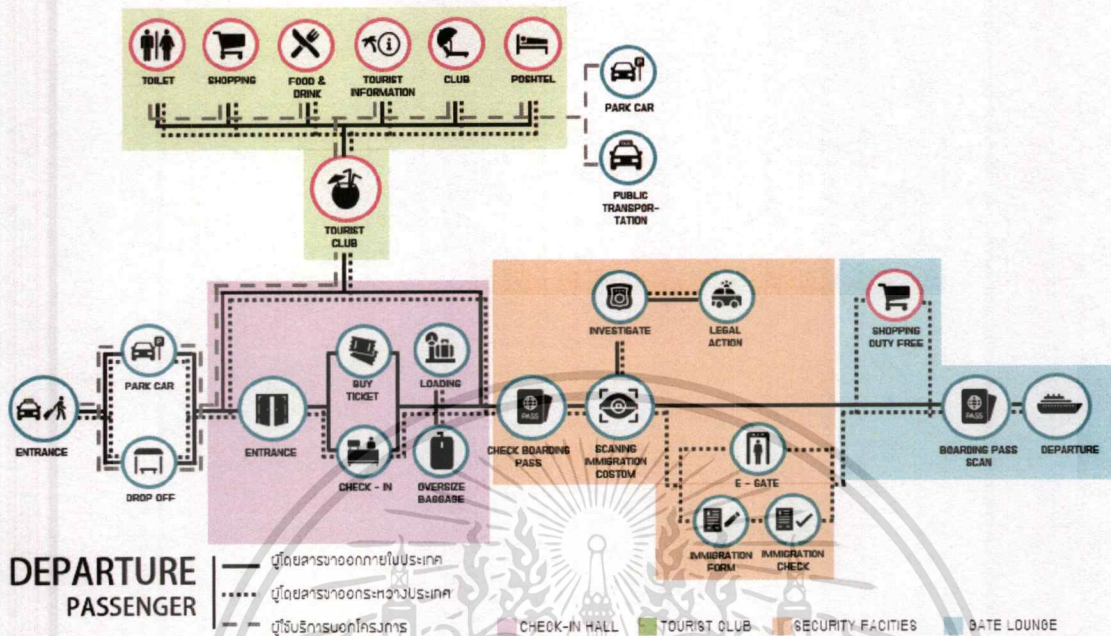
4.) ผู้โดยสารขาออกภายนอกประเทศ

หมายถึง ผู้โดยสารที่กำลังจะเดินทางโดยสารโดยเรือสำราญ เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่ต้องผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง ทั้งชาวไทยและ ชาวต่างชาติ

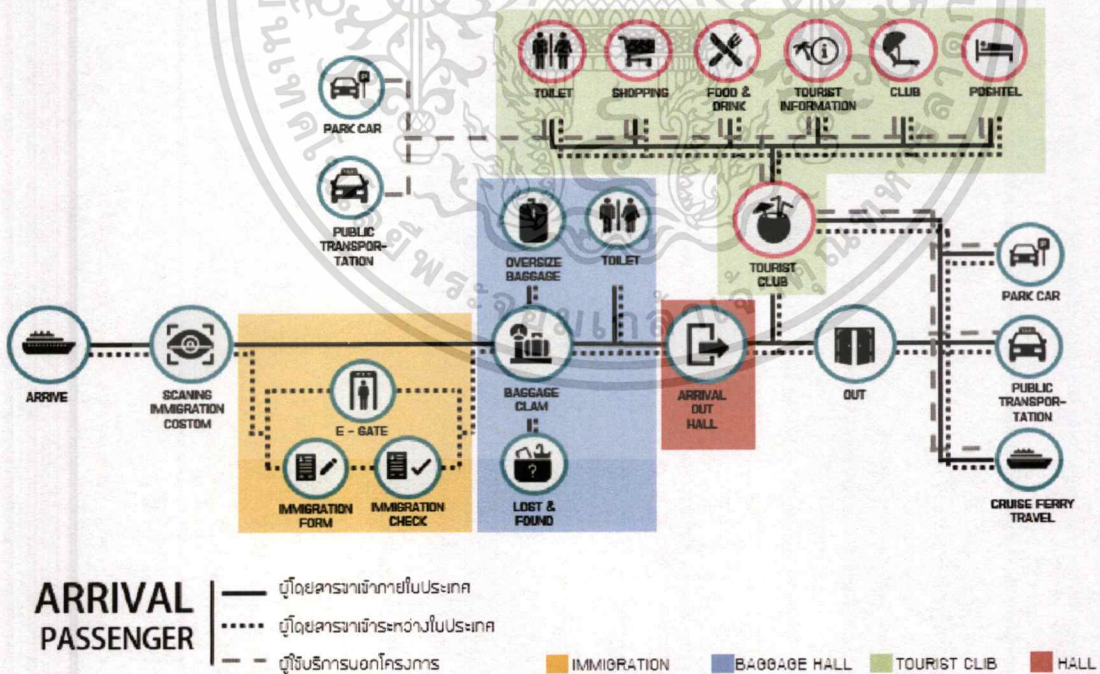
5.) ผู้ที่มารับ-ส่งผู้โดยสาร

หมายถึง ผู้ที่มาส่งหรือมารับผู้โดยสาร ที่ต้องมาใช้บริการในพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าเรือ

3.1.1 พฤติกรรมผู้รับบริการ



รูปที่ 3.1 แสดงพฤติกรรมของผู้โดยสารเที่ยวเรือขาออกภายในและระหว่างประเทศ



รูปที่ 3.2 แสดงพฤติกรรมของผู้โดยสารเที่ยวเรือขาเข้าภายในและระหว่างประเทศ

3.2 ผู้ให้บริการ

1.) พนักงานของท่าเรือ

หมายถึง พนักงานของบริษัทท่าเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ภายในอาคาร ที่ให้บริการความสะดวก
ต่างๆ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสารของท่าเรือโครงการ

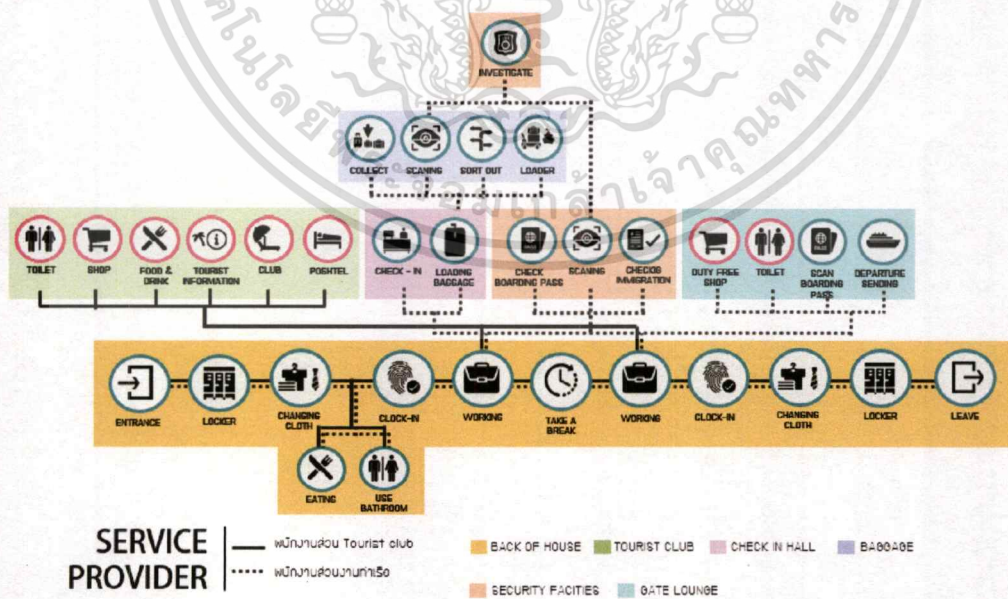
2.) พนักงานบริการบนเรือ

หมายถึง เจ้าหน้าที่หรือพนักงานของเรือเฟอร์รี่ท่องเที่ยวที่ปฏิบัติหน้าที่ภายในเรือของโครงการ

3.) ผู้ให้บริการร้านค้า

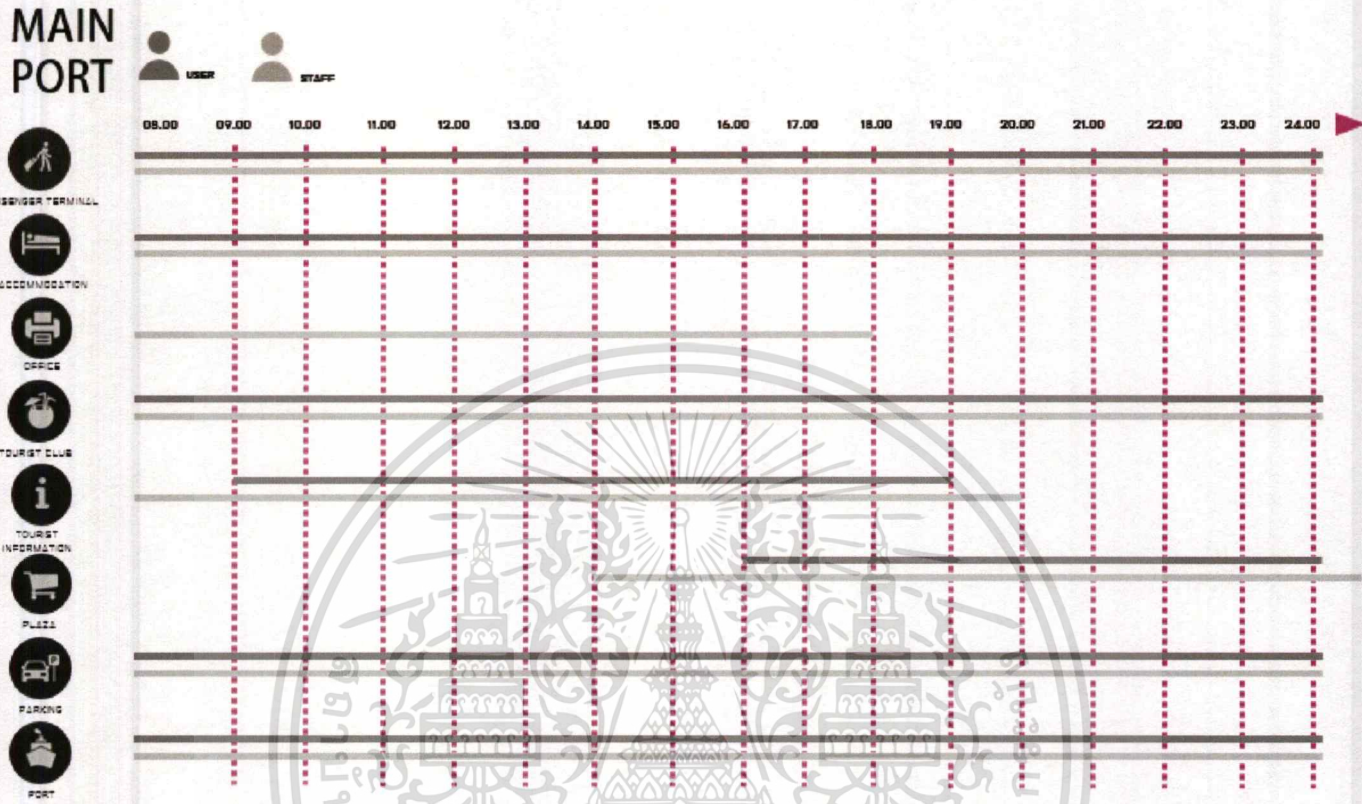
หมายถึง ผู้ประกอบการ รวมถึงพนักงานของร้านค้าต่างๆ ที่ให้บริการ อยู่ภายในอาคารผู้โดยสารท่าเรือ
โครงการ

3.2.1 พฤติกรรมผู้ให้บริการ



รูปที่ 3.3 แสดงพฤติกรรมของผู้ให้บริการ เจ้าหน้าที่/พนักงาน

3.3 การบริหารทรัพยากร



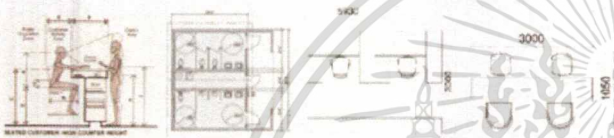
รูปที่ 3.4 แสดงการบริหารทรัพยากร

3.4 พื้นที่ที่ต้องการ

PORT
Passenger terminal (International And Domestic)

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m) | UNIT | AREA (sq.m) | REMARK |
|--------------------------------|---------------------|------|--------------------|---------------|
| Check-in counter | 02.00 | 6 | 12.00 | Original Base |
| Check-in counter (line 4m.) | 04.00 | 6 | 24.00 | Case study |
| Information | 03.22 | 1 | 03.22 | H.D. |
| Waiting area (sitting) | 01.70 | 20 | 57.80 | IATA Case |
| Waiting area (standing) | 01.20 | 15 | 18.00 | IATA Case |
| Toilet(Room) W/M | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Ticket office | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| Circulation | | | 100.37 | 50% of area |
| Total | | | 293.39 sq.m | |

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m) | UNIT | AREA (sq.m) | REMARK |
|--|---------------------|------|--------------------|---------------|
| Security Control (International And Domestic) | | | | |
| Entrance check | 01.20 | 2 | 02.40 | Original Base |
| Entrance check (line 4m.) | 04.00 | 2 | 08.00 | Case study |
| **Immigration departure | 01.20 | 4 | 04.80 | Original Base |
| **Immigration departure(line 4m.) | 04.00 | 4 | 16.00 | Case study |
| Security scan | 09.00 | 2 | 18.00 | Case study |
| Security scan(line 4m.) | 04.00 | 2 | 08.00 | Case study |
| **Special examination room | 32.00 | 1 | 32.00 | - |
| Circulation | | | 35.68 | 40% of area |
| Total | | | 124.88 sq.m | |



ตารางที่ 4 Port ส่วน Check-in Terminal

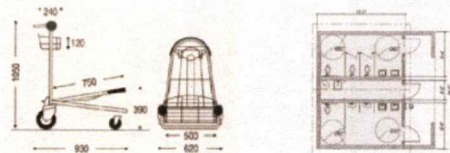
หมายเหตุ: ** - เฉพาะส่วนสองช่องทางประเทศ
- เวลาใช้ต่อคน 20 วินาที/คน ดังนั้น จำนวนสามารถตรวจคนโดยสารได้ 180 คน

ตารางที่ 5 Port ส่วน Departure Terminal

PORT
Passenger terminal (International And Domestic)

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m) | UNIT | AREA (sq.m) | REMARK |
|--------------------------------|---------------------|------|-------------------|---------------|
| Gate | | | | |
| Hall way (50% of passenger) | 01.50 | 175 | 262.500 | - |
| Toilet(Room) W/M | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Duty free shop | 18.62 | 3 | 55.86 | Original Base |
| Money exchange | 06.00 | 2 | 12.00 | - |
| Circulation | | | 151.34 | 40% of area |
| Total | | | 529.7 sq.m | |
| Lounge | | | | |
| Seating set A (2 seat) | 02.00 | 34 | 68.00 | H.D. |
| Seating set B (4 seat) | 04.41 | 48 | 211.68 | H.D. |
| Seating set C (7 seat) | 09.80 | 12 | 117.60 | H.D. |
| Smoking area | 28.00 | 1 | 28.00 | - |
| Prayer room | 28.00 | 1 | 28.00 | - |

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m) | UNIT | AREA (sq.m) | REMARK |
|-----------------------------------|---------------------|------|--------------------|---------------|
| Boarding pass check | 01.20 | 2 | 02.40 | Original Base |
| Boarding pass check (line 6m.) | 06.00 | 2 | 12.00 | Case study |
| Snack bar | | | 45.77 | 10% of area |
| Circulation | | | 187.07 | 40% of area |
| Total | | | 701.52 sq.m | |

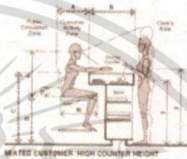
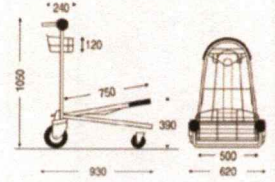


ตารางที่ 6 Port ส่วน Departure Terminal

PORT
Passenger terminal (International And Domestic)

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|---|-------------------|------|----------------------|---------------|
| ••Immigration arrival | 01.20 | 8 | 09.60 | Original Base |
| ••Immigration arrival (line 16m.) | 16.00 | 8 | 128.00 | Case study |
| ส่วนสำหรับสัมภาระ | 282.68 | 1 | 282.68 | Original Base |
| ติดต่อสอบถาม | 03.22 | 1 | 03.22 | H.D. |
| Toilet(4room) W/M | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Hall way & meeting point (50x of passenger) | 01.50 | 306 | 459.00 | - |
| Circulation | | | 372.2 | 40% of area |
| Total | | | 1,302.70 sq.m | |

หมายเหตุ : •• - เฉพาะส่วนส่วนระหว่งประเทศ



ตารางที่ 7 Port ส่วน Arrival Terminal

PORT
Building service

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA/UNIT (sq.m.) | REMARK |
|----------------------------|-------------------|------|-------------------|------------|
| หน่วยสำหรับงานชำระค่า | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| หน่วยงานชำระค่า ตู้หนังสือ | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| หน่วยงานชำระค่า กองเที่ยว | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| กองตรวจคนเข้าเมือง | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| First aid room | 40.00 | 1 | 40.00 | - |
| Prayer room | 12.00 | 1 | 12.00 | - |
| Vat refund | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| Enquiry counter | 03.20 | 1 | 03.20 | Case study |
| Toilet | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Waiting area (sitting) | 01.70 | 13 | 25.50 | ATA Case |

หมายเหตุ : ส่วนบริการหลังท่าเรือร่วมกับท่าเรือ
ราชพฤกษ์ ถนนสีลม เขตบางกอก 5 กรุงเทพฯ

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA/UNIT (sq.m.) | REMARK |
|--------------|-------------------|------|--------------------|-------------|
| Shack kiosk | 31.20 | 1 | 31.20 | Case study |
| Circulation | | | 123.96 | 40% of area |
| Total | | | 433.86 sq.m | |

ตารางที่ 8 Port ส่วน Building service

PORT
Office

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA/UNIT (sq.m.) | REMARK |
|---|-------------------|------|-------------------|------------|
| ส่วนบริหารศูนย์การค้า | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| สำนักงานบริหารโครงการ | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| สำนักงานบุคลากร | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| สำนักงานตรวจราคาเข้าเมือง | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 4 สาขาสมุย | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สาขาสมุย | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| Naval and crew room | 120.00 | 1 | 120.00 | Case study |
| ห้องวิทยุสื่อสาร | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| Port ICT office | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |
| ติดต่อราชการ | 30.00 | 1 | 30.00 | Case study |

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA/UNIT (sq.m.) | REMARK |
|--|-------------------|------|--------------------|-------------|
| ดูแลอาคารและซ่อมบำรุง | 50.00 | 1 | 50.00 | - |
| Staff support room / locker/ changing room | 50.00 | 1 | 50.00 | - |
| Toilet | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Circulation | | | 172.16 | 30% of area |
| Total | | | 710.16 sq.m | |

หมายเหตุ : เจ้าหน้าที่และลูกจ้างจะอยู่ปฏิบัติงาน
- เจ้าหน้าที่แบบ 1 คน
- เจ้าหน้าที่ 4 คน



ตารางที่ 9 Port ส่วน Office

PORT
Tourist club

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|--|-------------------|------|--------------|--------|
| Reception | 03.15 | 1 | 03.15 | H.D. |
| Equipment service | 14.49 | 1 | 14.49 | - |
| First aid room | 40.00 | 1 | 40.00 | - |
| D.J. booth | 2.90 | 1 | 02.90 | - |
| Sun loungers 2 seat | 12.05 | 33 | 397.65 | - |
| Activities area | 80.00 | 1 | 80.00 | - |
| Toilet W/M | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Changing room W/M | 36.00 | 1 | 36.00 | H.D. |
| Bar | 06.93 | 1 | 06.93 | - |
| Coffee bar | 06.93 | 1 | 06.93 | - |
| Smoking area | 12.00 | 1 | 12.00 | - |
| Automatic locker (7rooms) 10% of passenger | 00.16 | 94 | 16.92 | H.D. |
| Left baggage (7-rooms, 16 sqm./ 100person-50%) | 146.88 | 1 | 146.88 | - |
| Prayer room | 02.40 | 1 | 02.40 | - |

ตารางที่ 10 Port ส่วน Tourist club

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

MAIN PORT
Tourist club

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|--|-------------------|------|--------------------|--------|
| Eating Area (50% of arrival passenger) | | | | |
| Seating A (2 seats) | 01.52 | 35 | 53.20 | H.D. |
| Seating B (4 seats) | 03.04 | 41 | 124.64 | H.D. |
| Seating C (7 seats) | 09.80 | 10 | 98.00 | H.D. |
| Total | | | 275.84 sq.m | |
| Drinking Area (50% of arrival passenger) | | | | |
| Seating A (2 seats) | 01.52 | 10 | 15.20 | H.D. |
| Seating B (4 seats) | 03.04 | 6 | 18.24 | H.D. |
| Seating C (7 seats) | 09.80 | 4 | 39.20 | H.D. |
| Total | | | 72.64 sq.m | |

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|---------------|-------------------|------|----------------------|-------------|
| Plaza | | | | |
| Food booth | 06.25 | 20 | 125.00 | - |
| General booth | 06.25 | 20 | 125.00 | - |
| Total | | | 250.00 sq.m | |
| Circulation | | | 1,275.23 | 45% of area |
| Total | | | 2,687.96 sq.m | |

ตารางที่ 11 Port ส่วน Tourist club

MAIN PORT
Tourist club

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|---|-------------------|------|--------------------|-------------|
| Tourist information | | | | |
| Tourist information | 06.12 | 2 | 12.24 | - |
| Self research | 03.45 | 4 | 13.80 | - |
| Tourism agent booth for rent / Ticket (tour/rental car/hotel) | 06.90 | 6 | 41.40 | Case study |
| Exhibition | 120.00 | 1 | 120.00 | - |
| Money exchange | 06.00 | 2 | 12.00 | - |
| Waiting area | 08.80 | 3 | 26.40 | H.D. |
| Toilet W/M | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Souvenir shop 15% of tourist | 144.00 | 1 | 144.00 | - |
| Circulation | | | 294.02 | 40% of area |
| Total | | | 624.42 sq.m | |

ตารางที่ 12 Port ส่วน Tourist information

ACCOMMADATION

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|---------------------|-------------------|------|---------------------|-------------|
| Lobby | | | | |
| Hall | 25.00 | 1 | 25.00 | Case study |
| Front office | 17.80 | 1 | 17.80 | H.D. |
| Reception | 03.15 | 1 | 03.15 | H.D. |
| Concierge | 03.33 | 1 | 03.33 | H.D. |
| Seating A (2 seats) | 01.52 | 4 | 06.08 | H.D. |
| Seating B (4 seats) | 03.04 | 1 | 03.04 | H.D. |
| Toilet | 48.00 | 1 | 48.00 | H.D. |
| Circulation | | | 49.25 | 45% of area |
| Total | | | 158.69 sq.m. | |

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|-----------------------------|-------------------|------|--------------------|-------------|
| Type A (Suite) x5 | | | | |
| Queen size bed | 10.44 | 1 | 10.44 | H.D. |
| Working area | 3.60 | 1 | 3.60 | H.D. |
| Minibar | 01.50 | 1 | 01.50 | H.D. |
| Closest | 03.00 | 1 | 03.00 | H.D. |
| Bathroom | 11.90 | 1 | 11.90 | H.D. |
| Circulation | | | 10.48 | 30% of area |
| Total | | | 45.40 sq.m. | |
| Type B (Twin bed) x5 | | | | |
| Twin bed | 10.44 | 1 | 10.44 | H.D. |
| Minibar | 03.60 | 1 | 03.60 | H.D. |
| Closest | 03.00 | 1 | 03.00 | H.D. |
| Bathroom | 06.00 | 1 | 06.00 | H.D. |
| Circulation | | | 08.26 | 30% of area |
| Total | | | 35.76 sq.m. | |

ตารางที่ 13 ACCOMMADATION

ACCOMMADATION

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|------------------------------|-------------------|------|--------------------|-------------|
| Type C (Dormitory) x4 | | | | |
| Bunkbed(2 bed) | 02.07 | 2 | 04.14 | H.D. |
| Locker | 00.18 | 4 | 01.49 | H.D. |
| Bathroom | 05.98 | 1 | 05.98 | H.D. |
| Circulation | | | 01.79 | 30% of area |
| Total | | | 07.77 sq.m. | |

ตารางที่ 14 ACCOMMADATION

ACCOMMADATION

| ELEMENT | AREA/UNIT (sq.m.) | UNIT | AREA (sq.m.) | REMARK |
|-------------------------|-------------------|------|---------------|-------------|
| Bedding room store | 18.00 | 1 | 18.00 | - |
| Storage | 18.00 | 1 | 18.00 | - |
| Cleaning equipment room | 00.90 | 1 | 00.90 | - |
| Staff room | 18.00 | 1 | 18.00 | - |
| Toilet(8room) W/M | 24.00 | 1 | 24.00 | -H.D. |
| Circulation | | | 23.67 | 30% of area |
| Total | | | 102.57 | |

หมายเหตุ : กรณีความละเอียดสูง

ตารางที่ 14 ACCOMMADATION ส่วน B.O.H



จุดที่ตั้งสามารถเดินทางจากถนนรอนเกาะ (เทศบาล) ได้
ใช้เวลาพักไป 5 นาทีโดยรถ



รูปที่ 4.3 เส้นทางทางการเข้าถึงโครงการ



จุดที่ตั้งสามารถเดินทางเข้าสู่เมือง
บริเวณรอบเขานิวปีคอสี่ริมาเพื่อ
นักท่องเที่ยว



HUAHIN

ท่าเรือเขาตะเกียบ
อำเภอตะกั่วป่า 7 ตำบล หมู่บ้าน
อำเภอ ตะกั่วป่า ประชากร 77,110
12.513133, 99.980762
: ระดับน้ำสูงสุด (น้ำลง) 6.4 ม.



จุดที่ตั้งสามารถเดินทางรอนเกาะ
(เทศบาล) และตำบลนอกและตำบลใน
และตำบลที่ตั้งของเทศบาลฯ 3

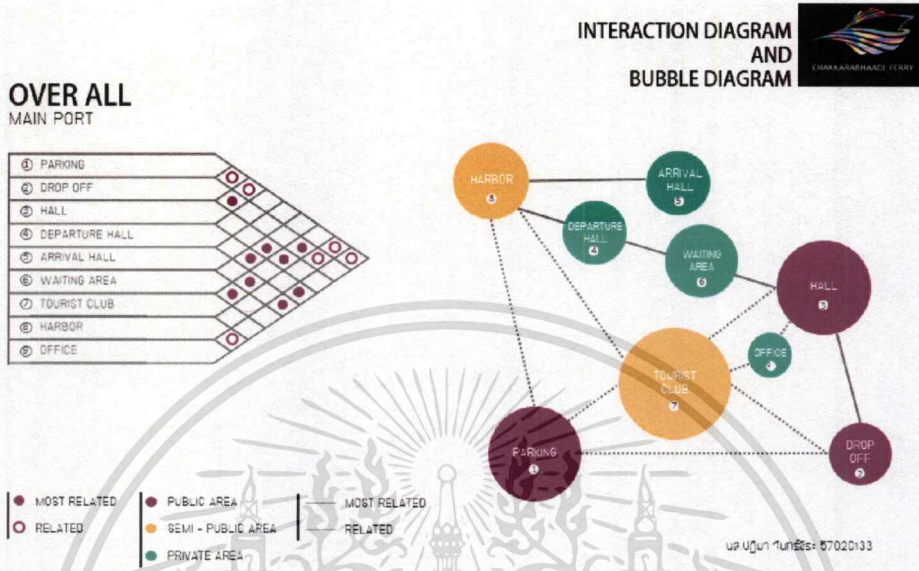


PATTAYA

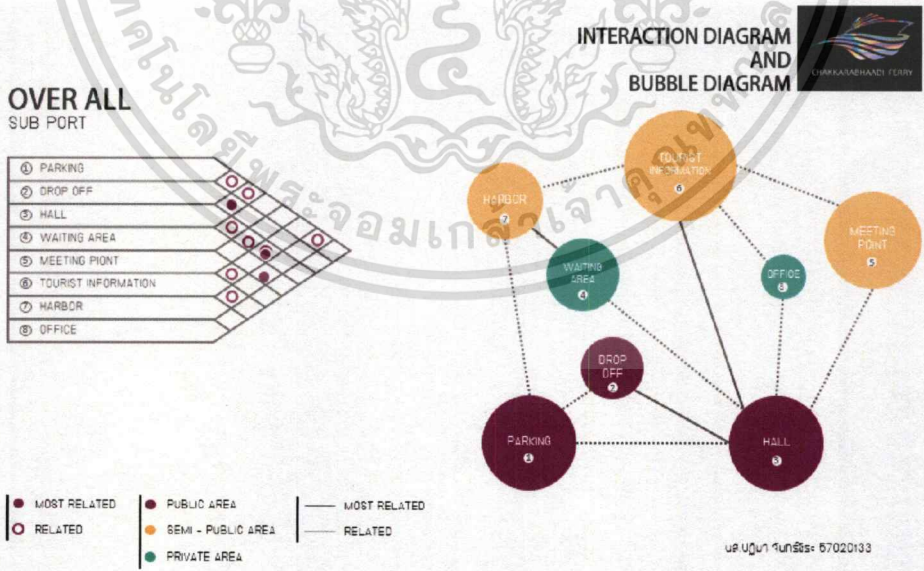
ท่าเรือแหลมบาลีฮาย โซน F
ถนน พัทธยาใต้ เมืองพัทยา อำเภอ
บางละมุง จ.ชลบุรี 20150
12.926132, 100.867880
: ระดับน้ำสูงสุด (น้ำลง) 11.4 ม.

รูปที่ 4.4 จุดที่ตั้งของท่าเรือย่อยสำหรับโปรแกรมการท่องเที่ยว

4.2 การวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Interaction Diagram



รูปที่ 4.5 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ท่าเรือ



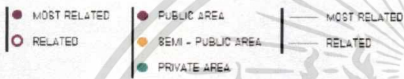
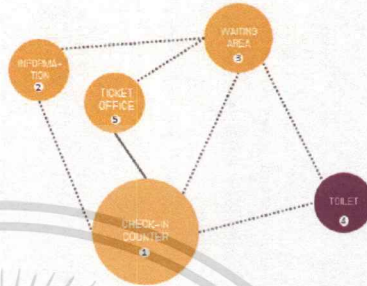
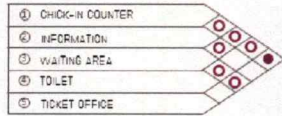
รูปที่ 4.6 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ท่าเรือย่อย

(International and Domestic)

INTERACTION DIAGRAM AND BUBBLE DIAGRAM



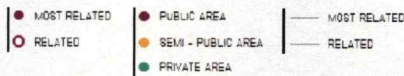
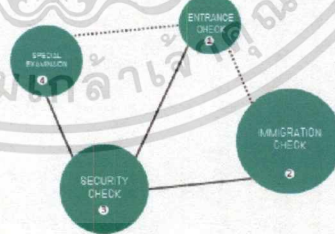
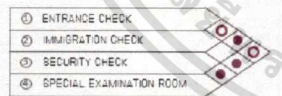
PASSENGER TERMINAL CHECK - IN TERMINAL



นพ. บุญวิภา 1นทสิทธิ์: 57020133

รูปที่ 4.7 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Check-in

PASSENGER TERMINAL DEPARTURE TERMINAL (Domestic/International)



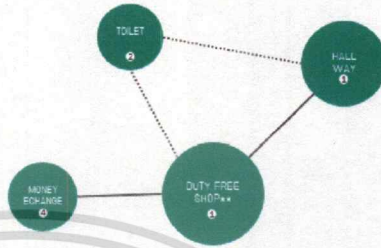
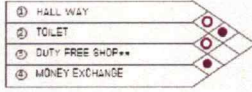
นพ. บุญวิภา 1นทสิทธิ์: 57020133

รูปที่ 4.8 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Departure Terminal

INTERACTION DIAGRAM AND BUBBLE DIAGRAM



PASSENGER TERMINAL
GATE (DEPARTURE TERMINAL)(Domestic/International)

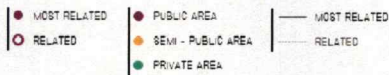
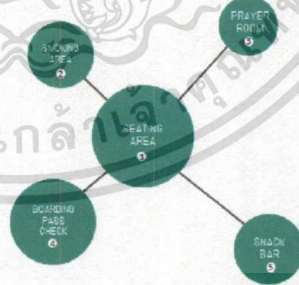
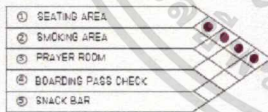


รูปที่ 4.9 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Gate

INTERACTION DIAGRAM AND BUBBLE DIAGRAM



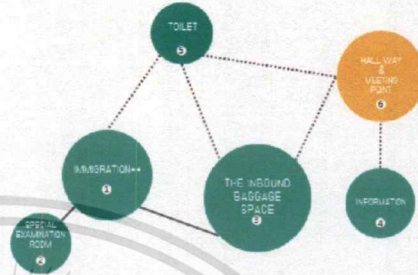
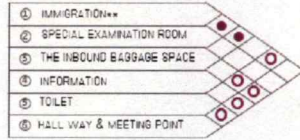
PASSENGER TERMINAL
LOUNGE (DEPARTURE TERMINAL)(Domestic/International)



รูปที่ 4.10 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Lounge

PASSENGER TERMINAL
ARRIVAL TERMINAL (Domestic/International)

INTERACTION DIAGRAM AND BUBBLE DIAGRAM

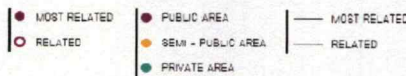
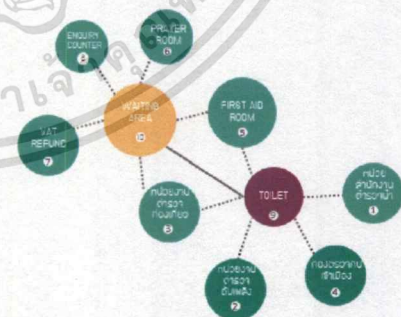


นศ.ปริญญาโท 57020133

รูปที่ 4.11 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Arrival Terminal

BUILDING SERVICE TERMINAL

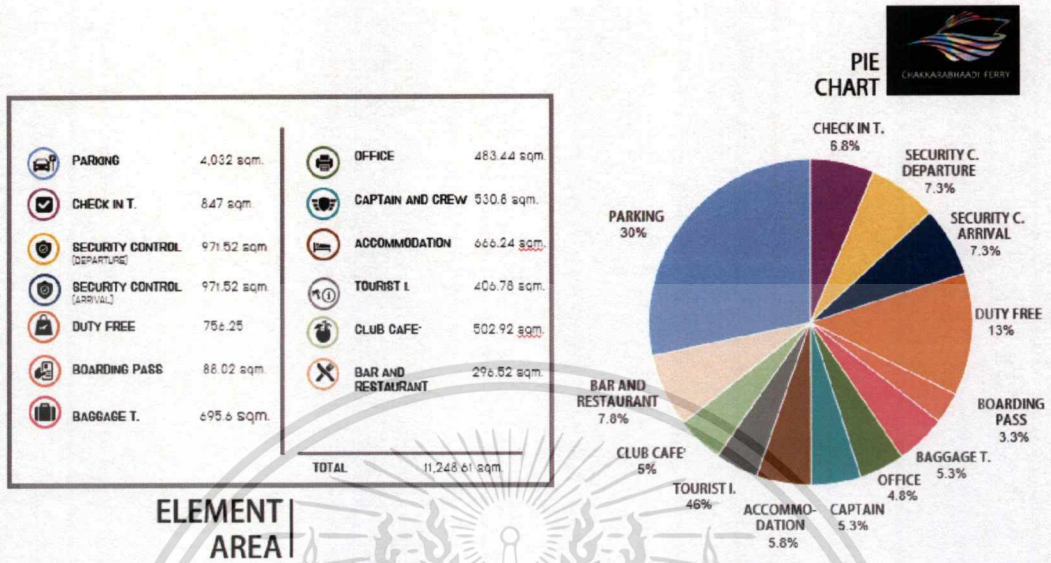
INTERACTION DIAGRAM AND BUBBLE DIAGRAM



นศ.ปริญญาโท 57020133

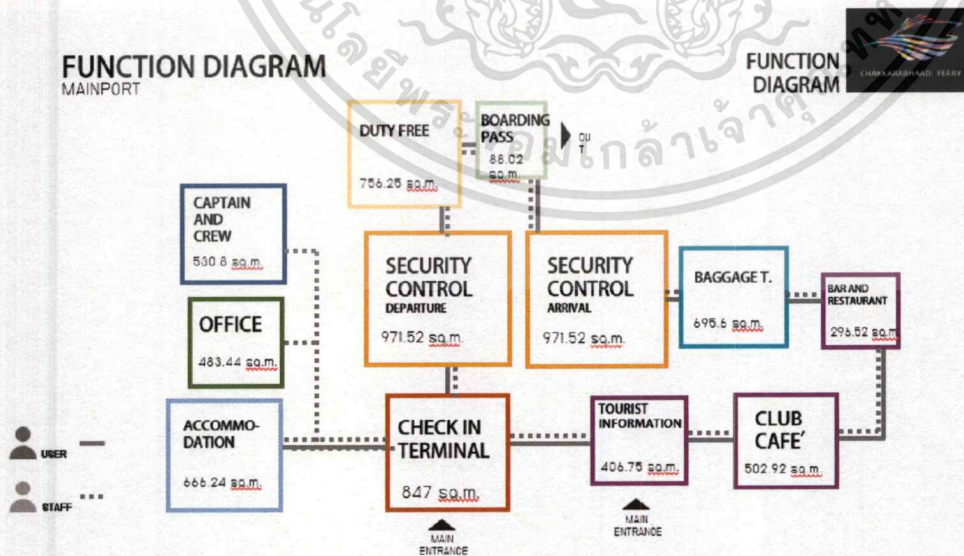
รูปที่ 4.12 ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ Building service

4.3 การวิเคราะห์ค่าความสัมพันธ์แบบวงกลม Bubble Diagram



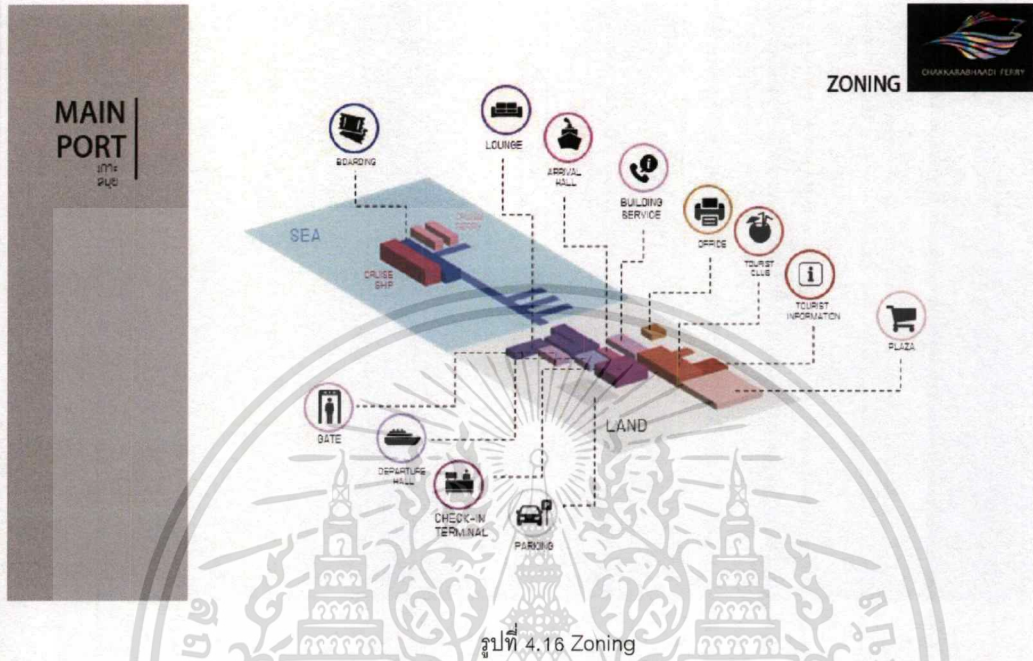
รูปที่ 4.14 ค่าความสัมพันธ์แบบวงกลม

4.4 การวิเคราะห์ขนาดพื้นที่และการสัญจร Function Diagram

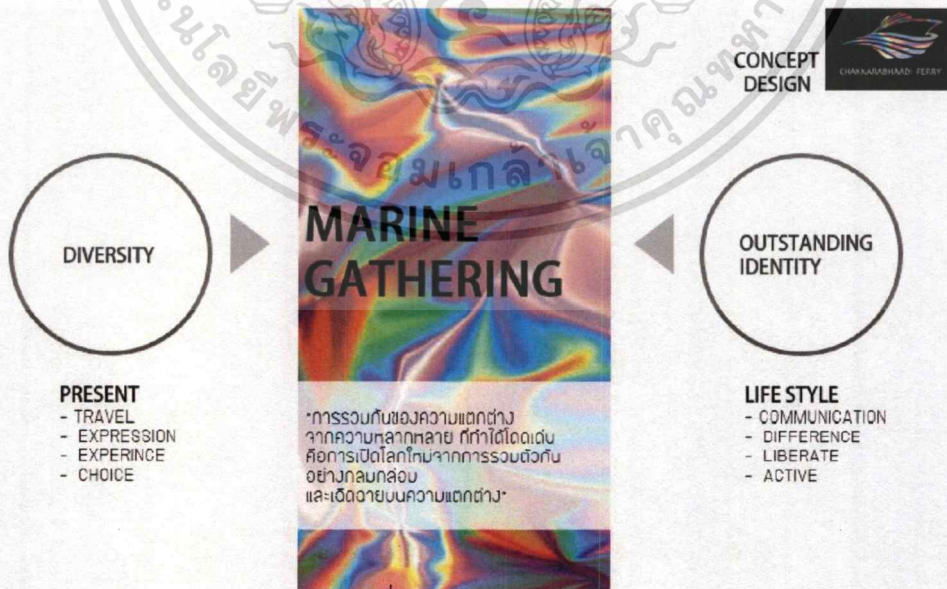


รูปที่ 4.15 ขนาดพื้นที่และการสัญจร

4.5 การวิเคราะห์กลุ่มพื้นที่สัมพันธ์ Zoning

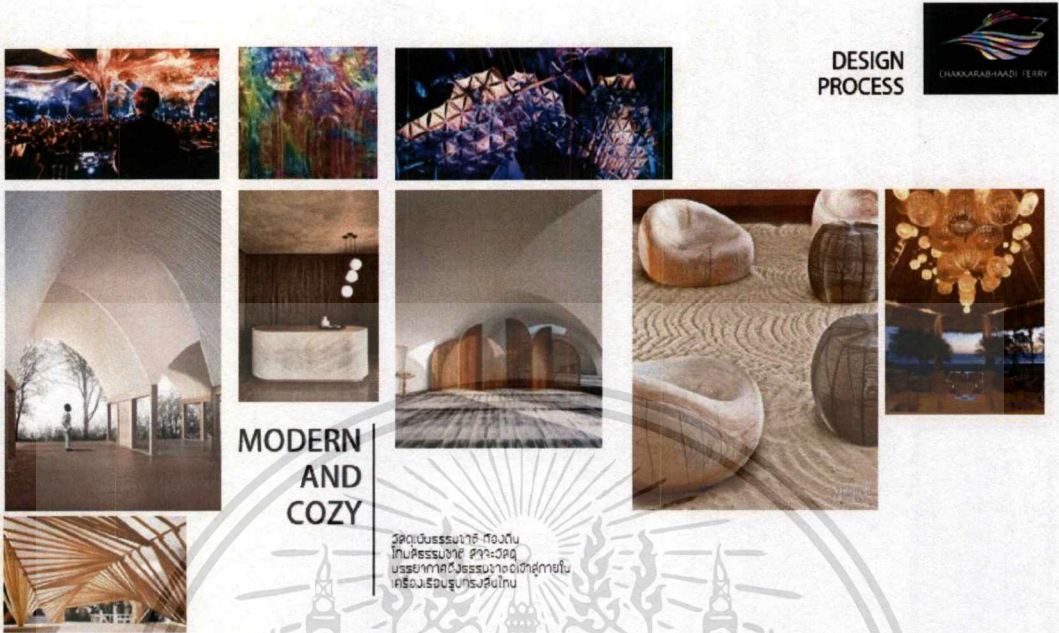


4.6 แนวความคิดในการออกแบบ Conceptual Design



รูปที่ 4.17 คอนเซ็ปต์ดีไซน์

4.6.1 ภาพลักษณ์ของโครงการ



รูปที่ 4.18 ภาพลักษณ์โครงการ

บทที่ 5

บทสรุปและผลงานการออกแบบ

โครงการออกแบบท่าเรือจักรพรรดิเฟอริรี่(นานาชาติ)และเรือเฟอริรี่เพื่อการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

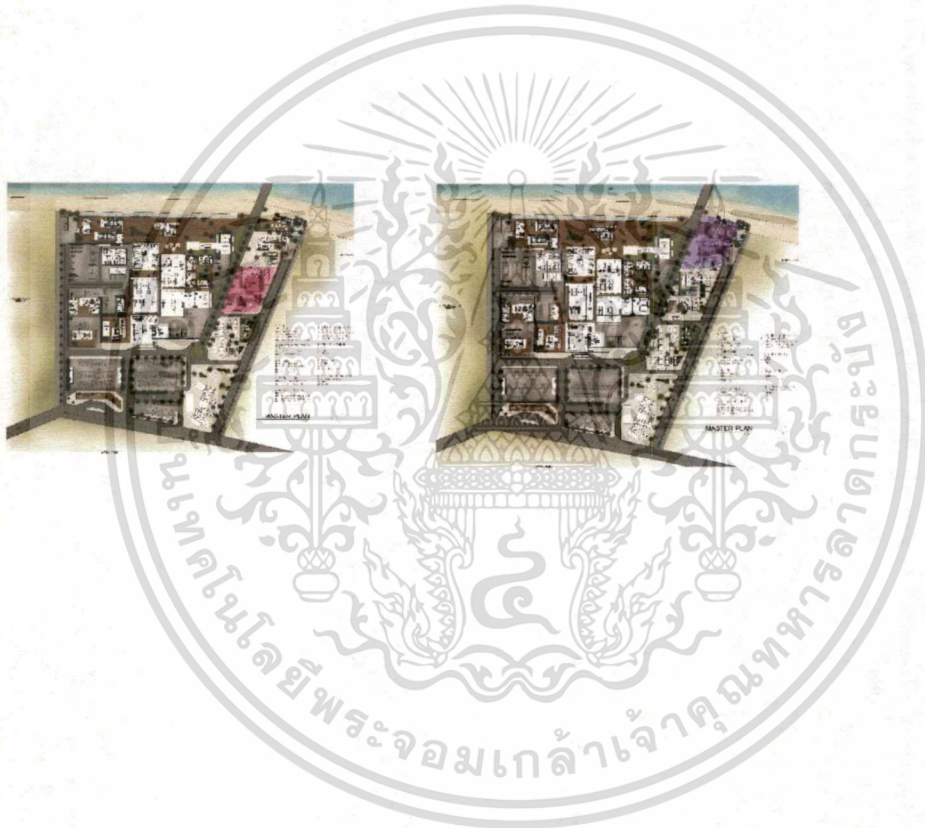
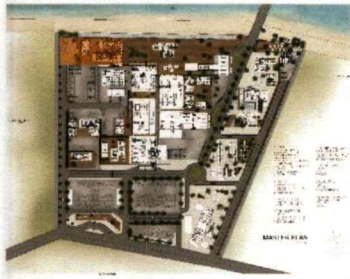
(Interior Architecture Design Suggestions Project For Chakkarabhaadi Ferry International Continuous Port) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นเพื่อตอบรับและรับมือการท่องเที่ยวทางทะเลโดยเรือสำราญนานาชาติ ที่ได้รับการสนับสนุนจากการกรมเจ้าท่า จากการต่อยอดโครงการเดิม โดยโครงการนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวทางทะเลอ่าวไทยโดยเป็นศูนย์กลางการกระจายการท่องเที่ยว ทั้งการท่องเที่ยวจากเรือสำราญ การท่องเที่ยวจากเรือเฟอริรี่ครูย์ และการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ตัวโครงการด้วยเช่นกัน

ผลจากการคาดคะเนขอโครงการ คาดว่าจะเพิ่มอัตราตัวเลขของการท่องเที่ยวแถบทะเลอ่าวไทยได้มากขึ้น เมื่อเทียบกับฝั่งอันดามัน และส่งผลให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยวไปสู่ภูมิภาคอื่นได้ง่ายมากขึ้น และเป็นตัวเลือกหลักของเส้นทางเดินเรือสำราญ เพื่อไม่ต้องเสียเวลาอ้อมช่องแคบมะละกาเพื่อขึ้นเหนือ หรือลงใต้เช่นกัน

5.1 ผังบริเวณและผังเฟอร์นิเจอร์

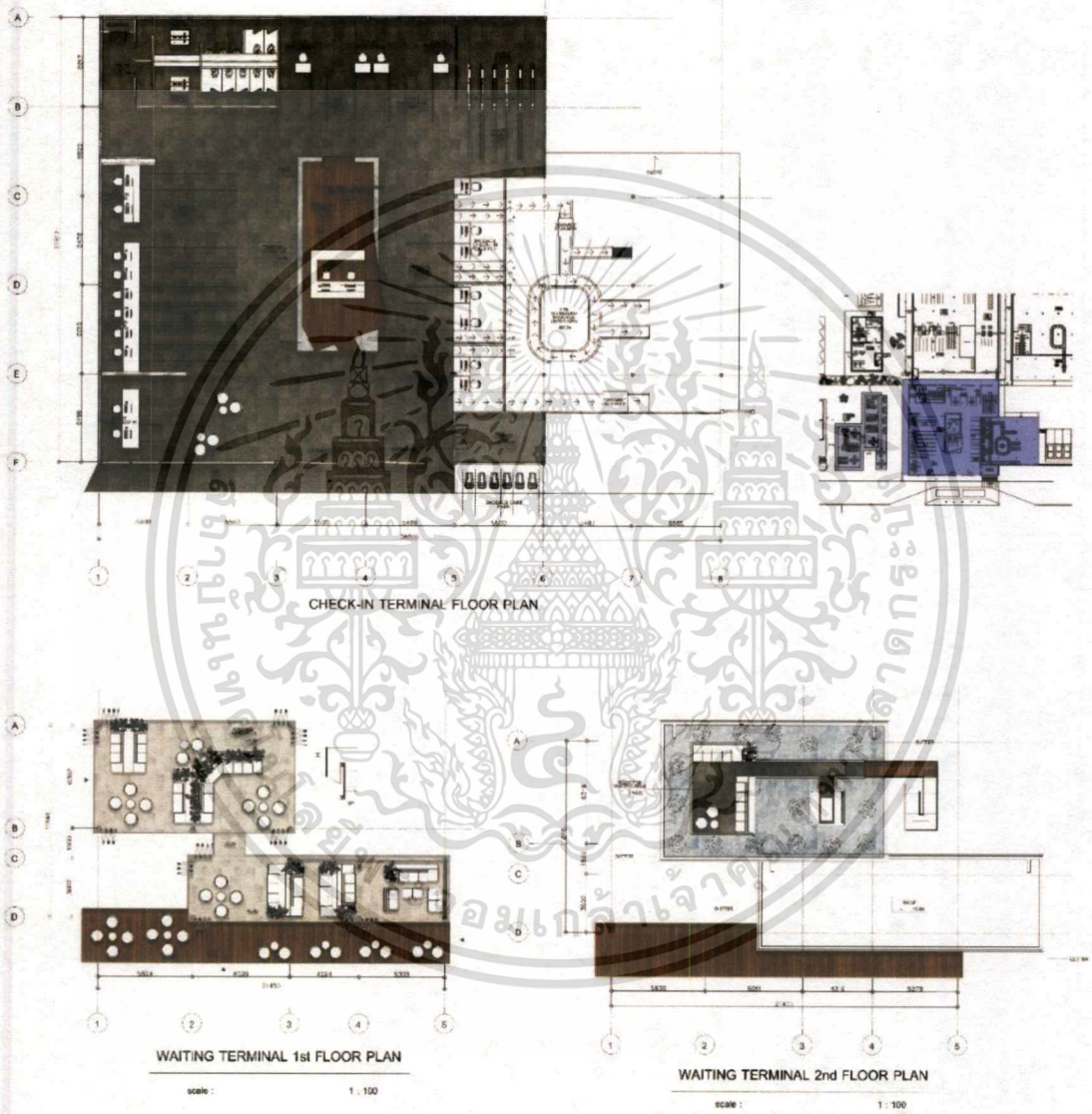


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

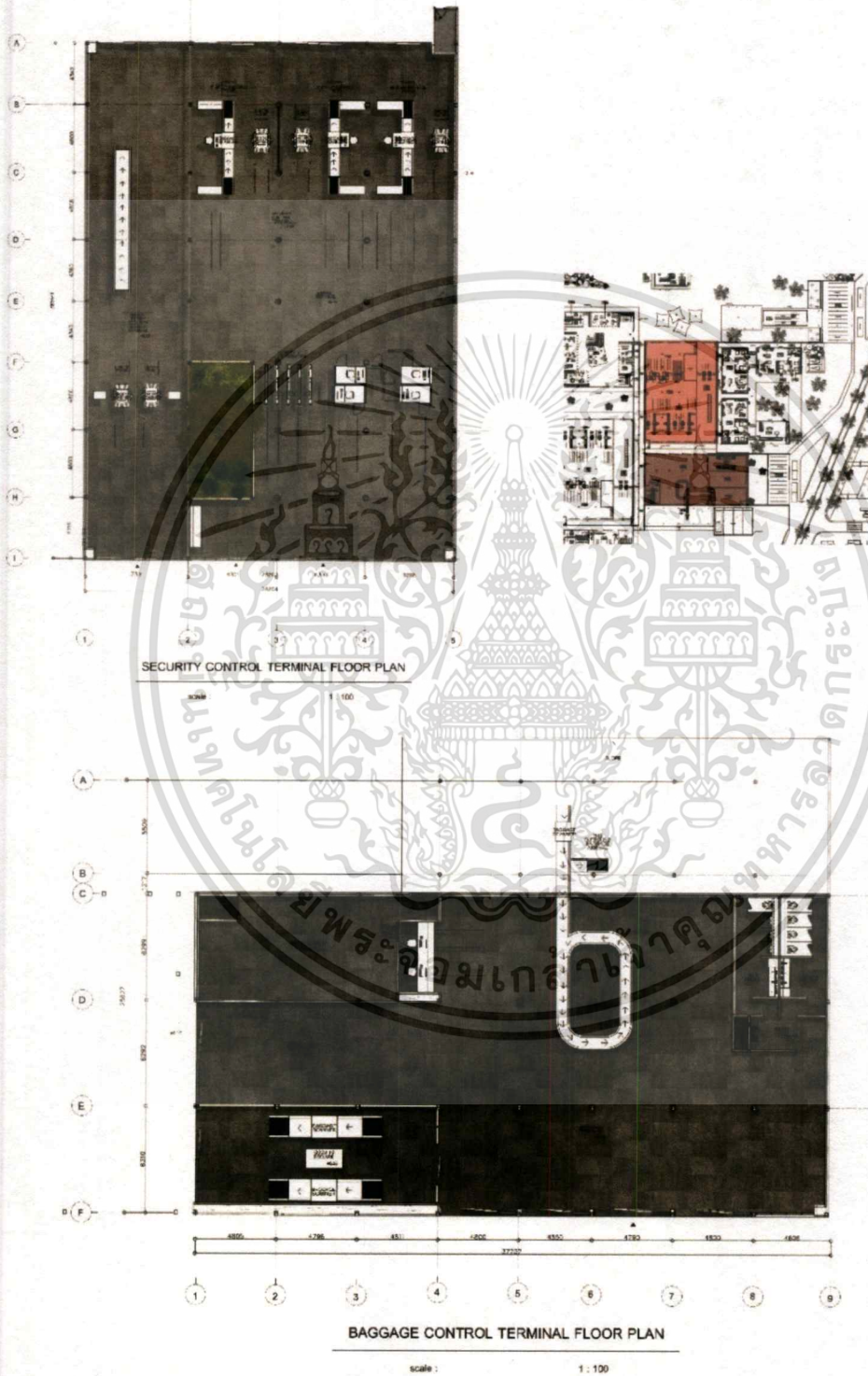


5.1.1 ผังเฟอร์นิเจอร์

ส่วน Port

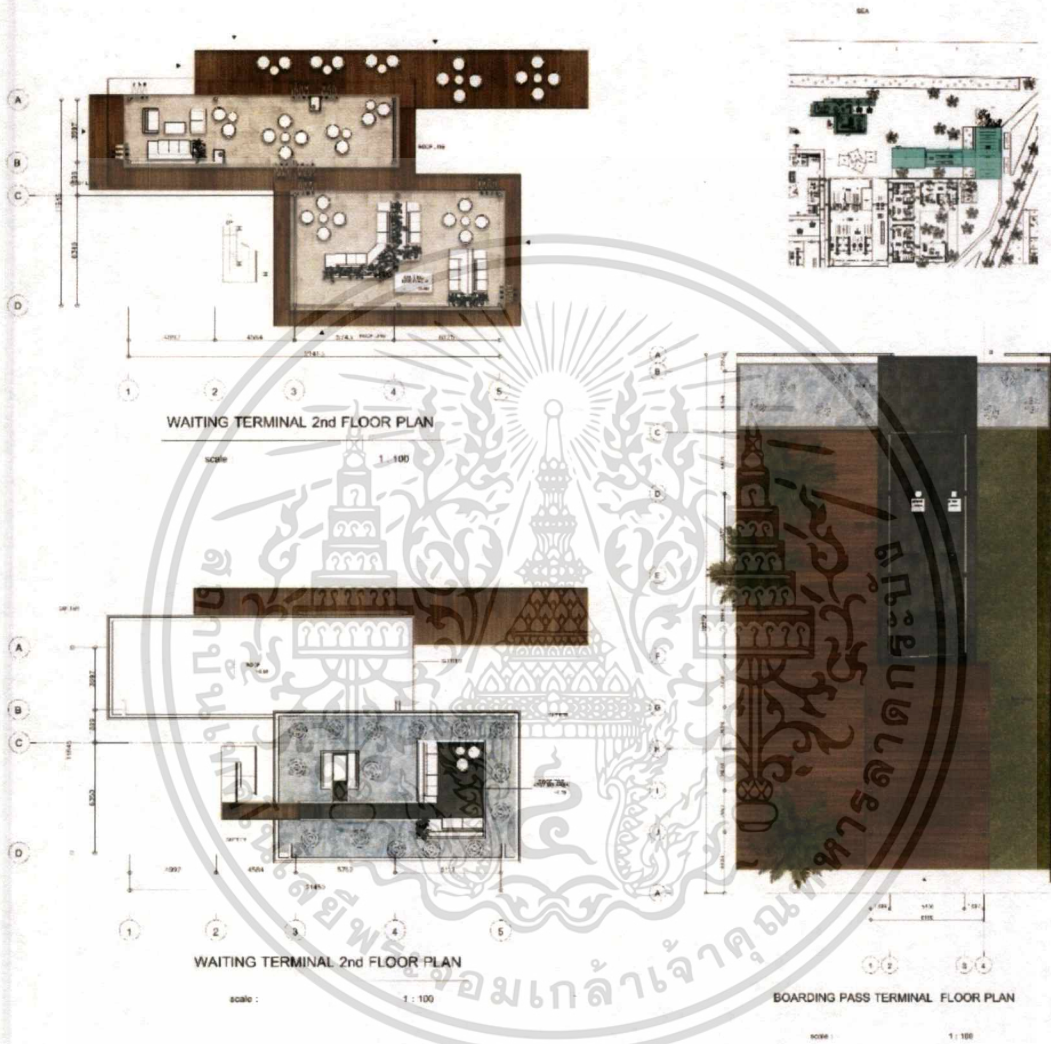


ส่วน Port

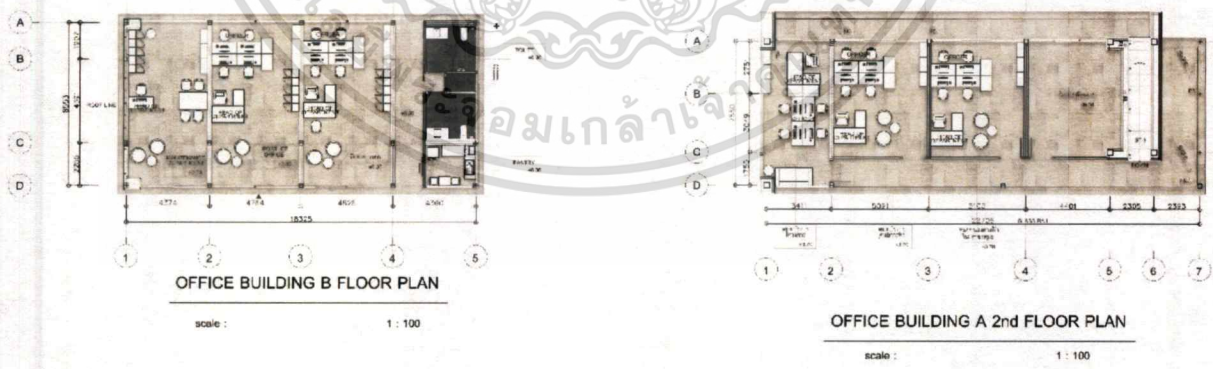
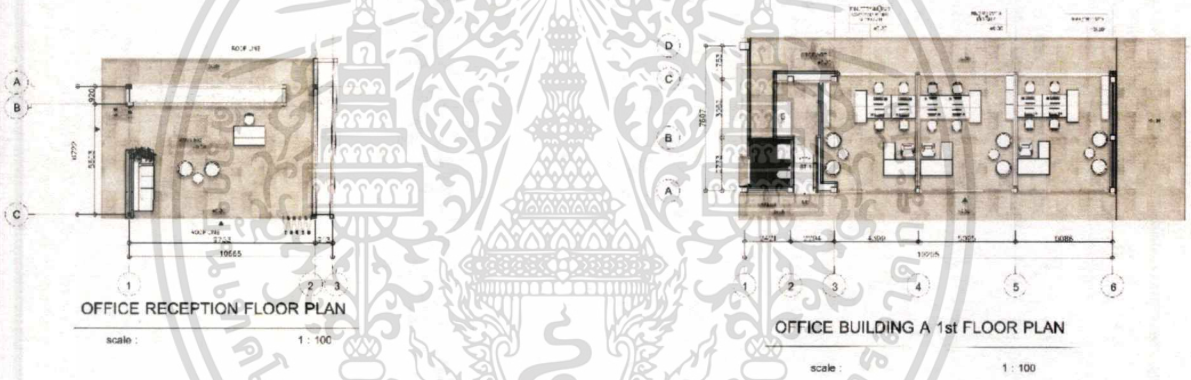
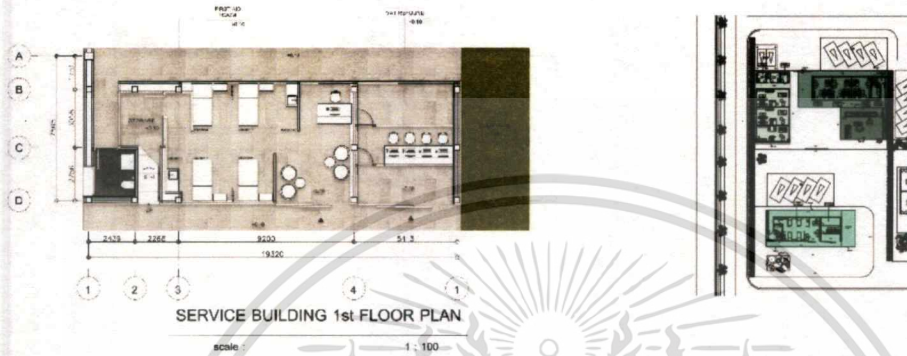


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วน Port

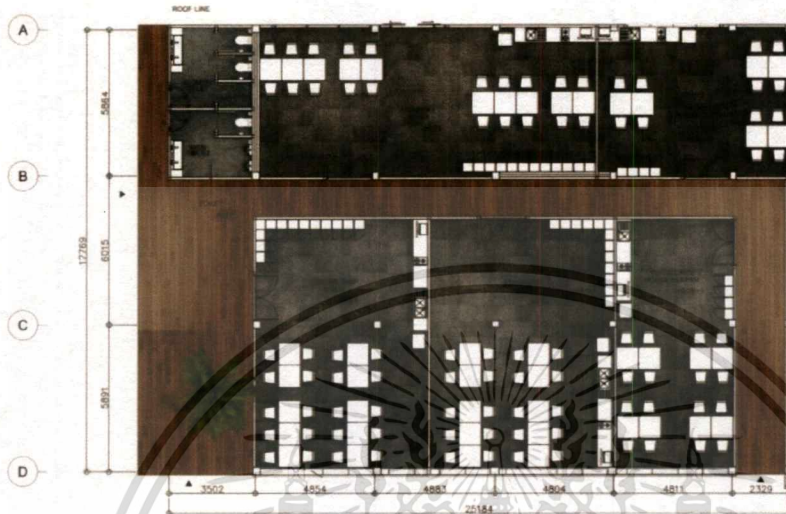


ส่วน Office



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วน Back of House

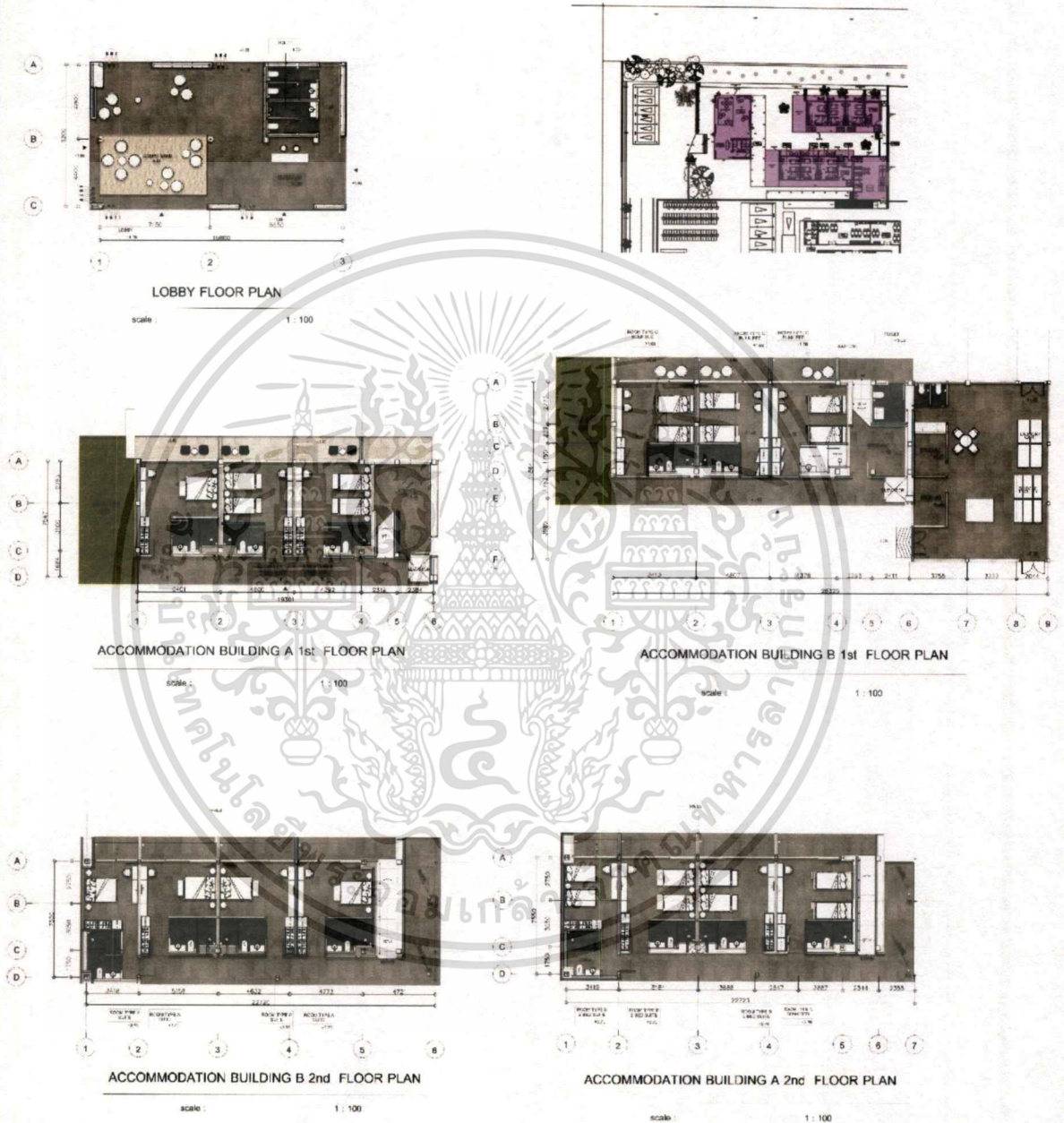


B.O.H FLOOR PLAN

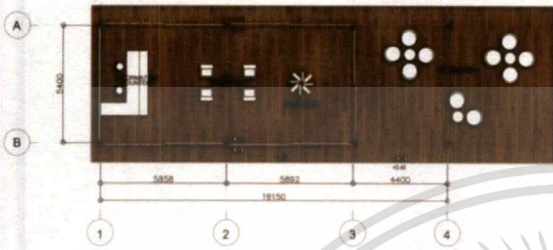
scale : 1 : 100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วน Accommodation

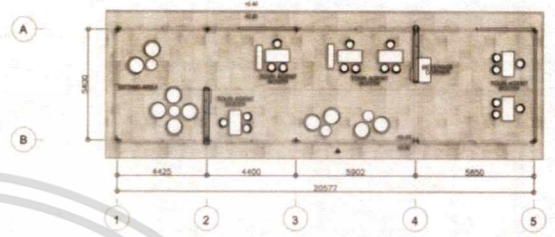


ส่วน Tourist Information



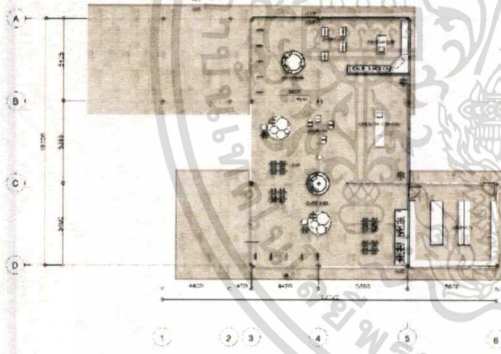
TOURIST INFORMATION FLOOR PLAN

scale 1 : 100



TOUR AGENT FLOOR PLAN

scale 1 : 100

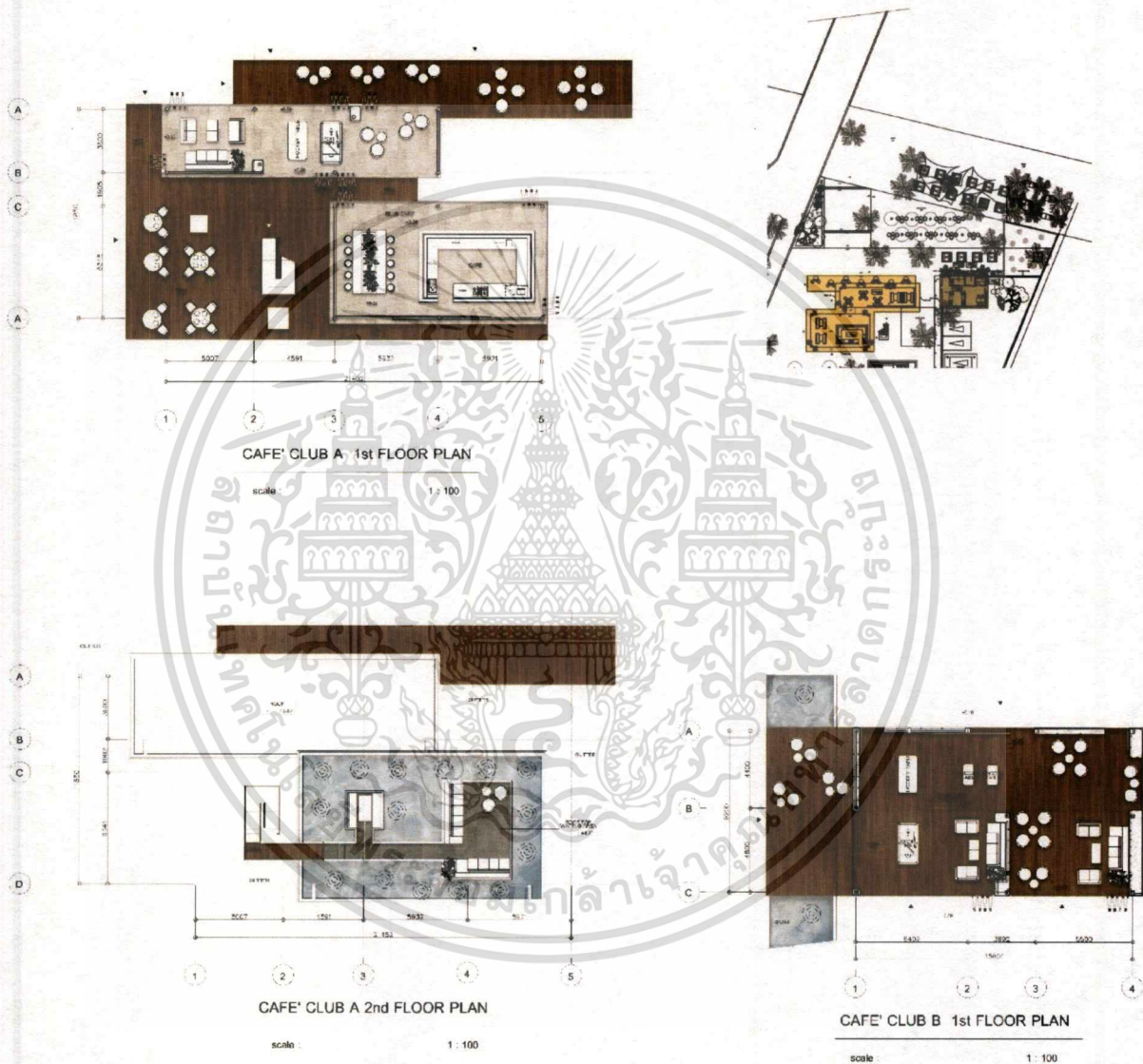


TOURIST SHOP FLOOR PLAN

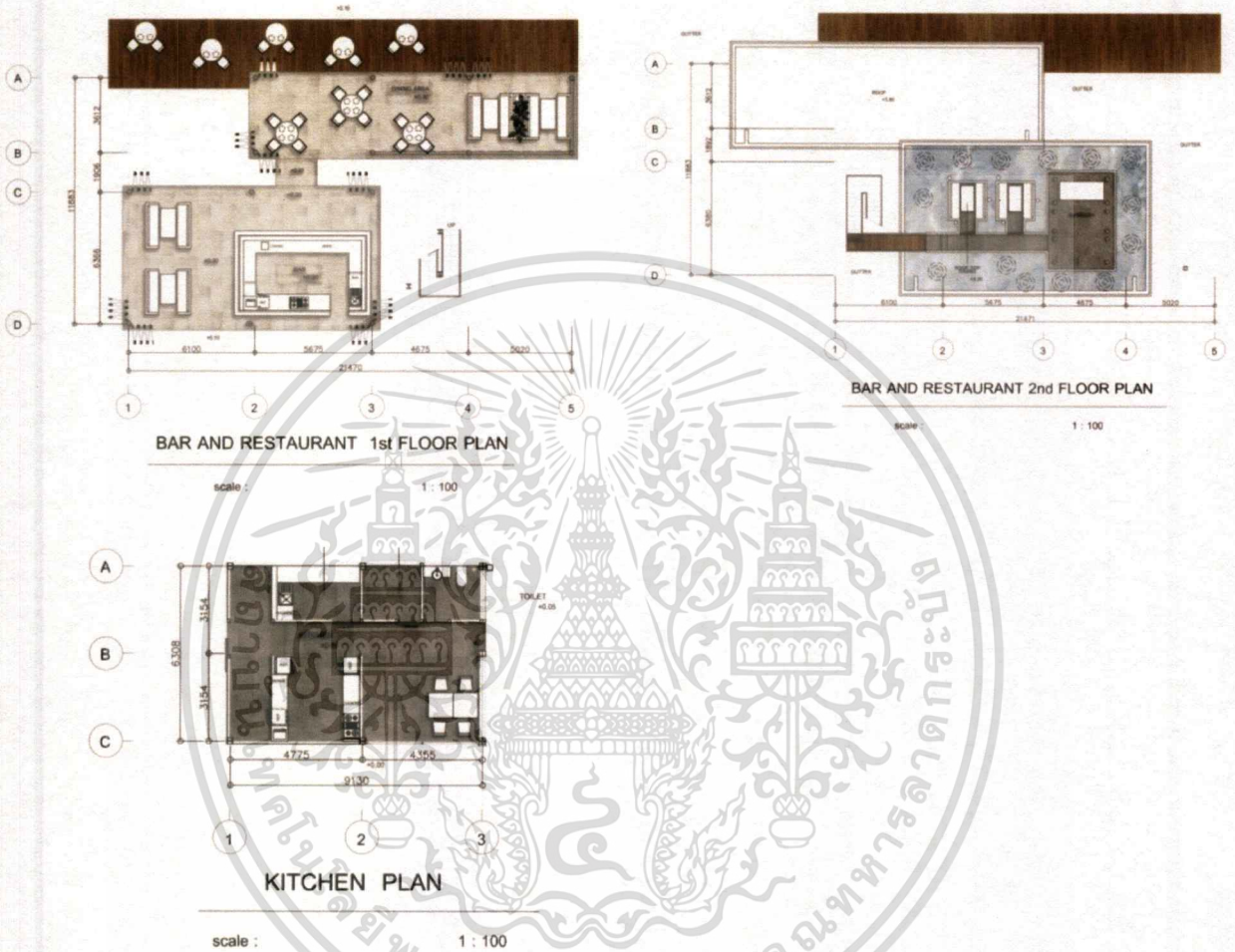
scale 1 : 100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

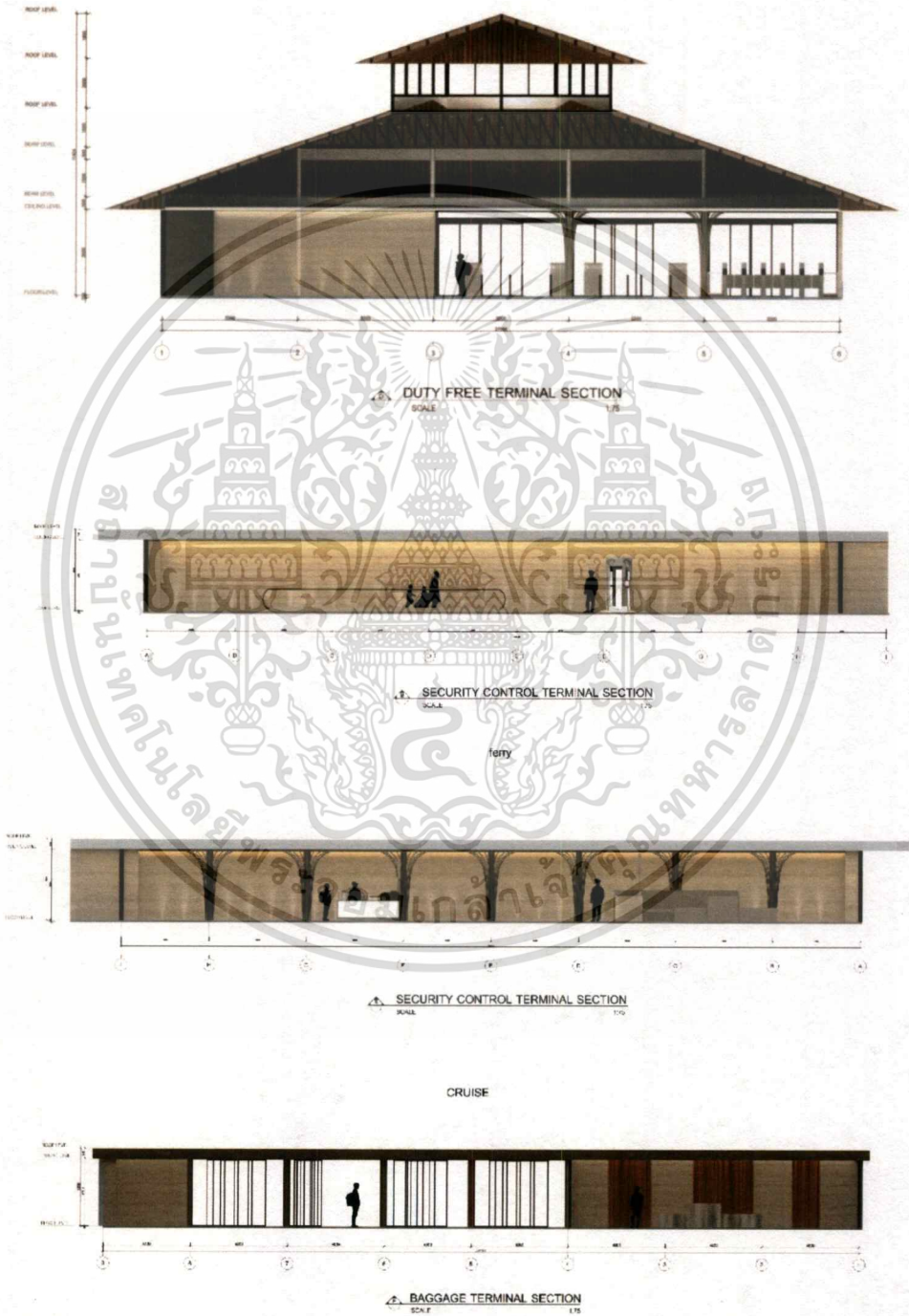
ส่วน Club CAFÉ



ส่วน Bar and Restaurant



5.1.2 รูปตัด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



DUTY FREE TERMINAL SECTION
SCALE 1/75



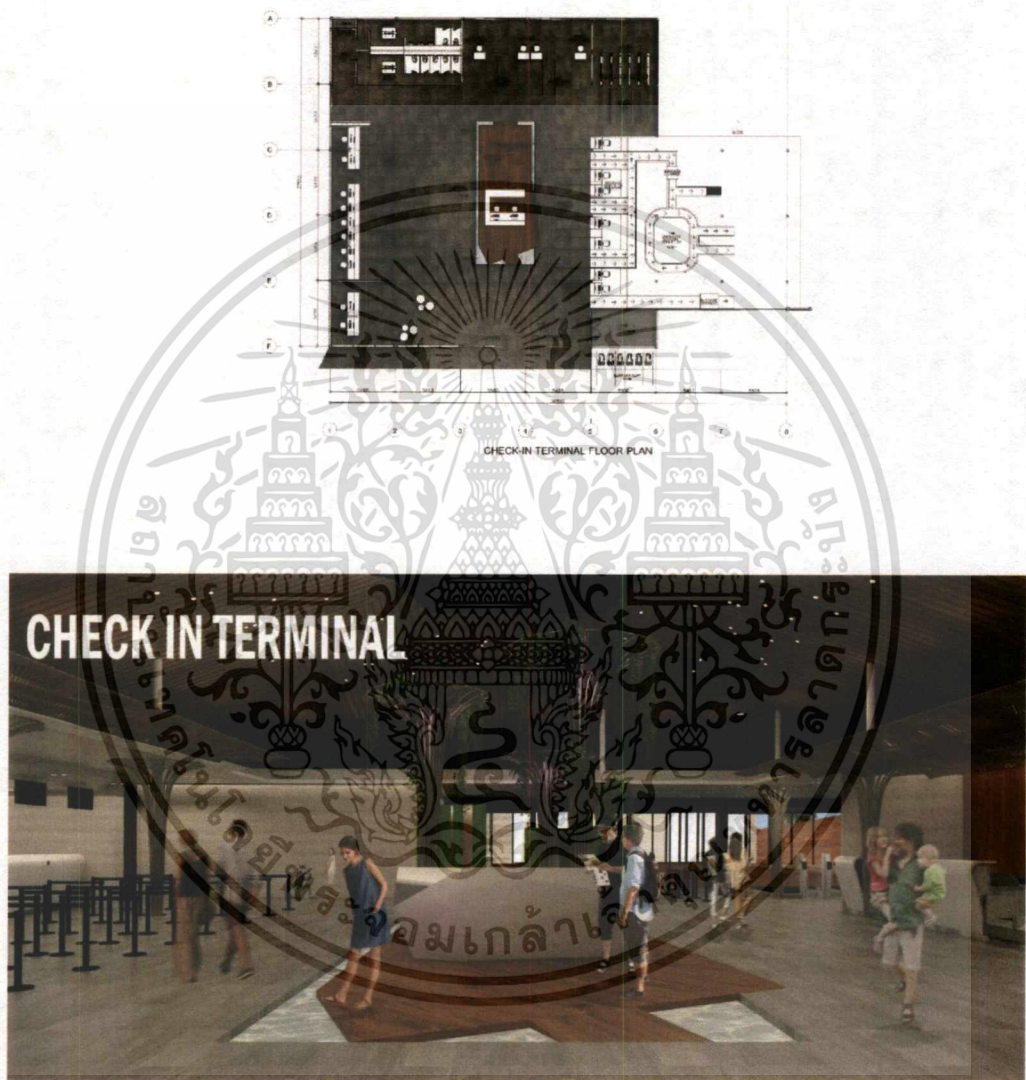
CAFE CLUB A SECTION
SCALE 1/25



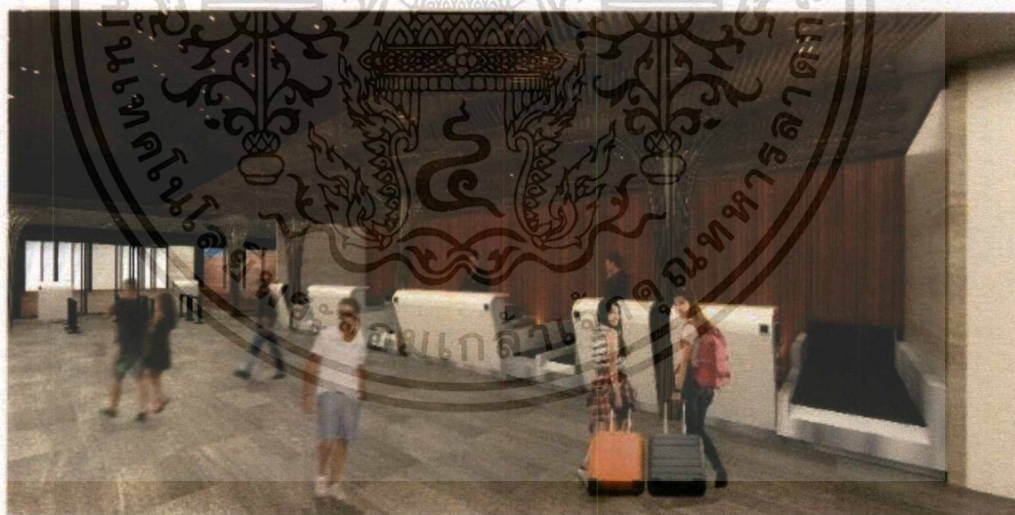
CAFE CLUB B SECTION
SCALE 1/25

5.1.3 ผลการออกแบบภายใน

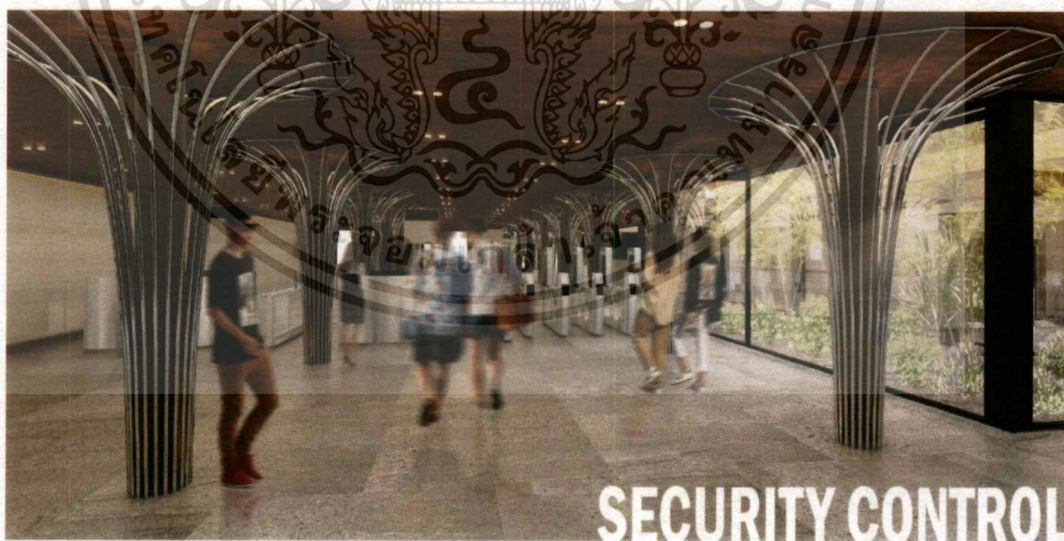
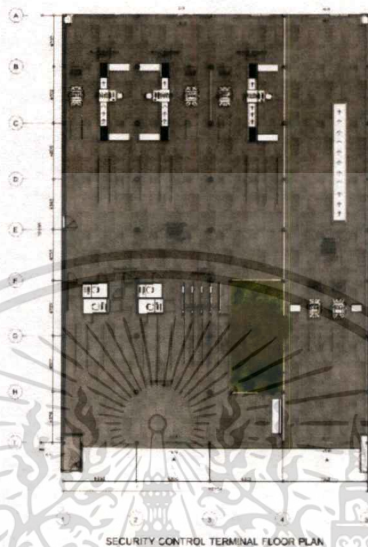
Check-in Terminal



Check-in Terminal

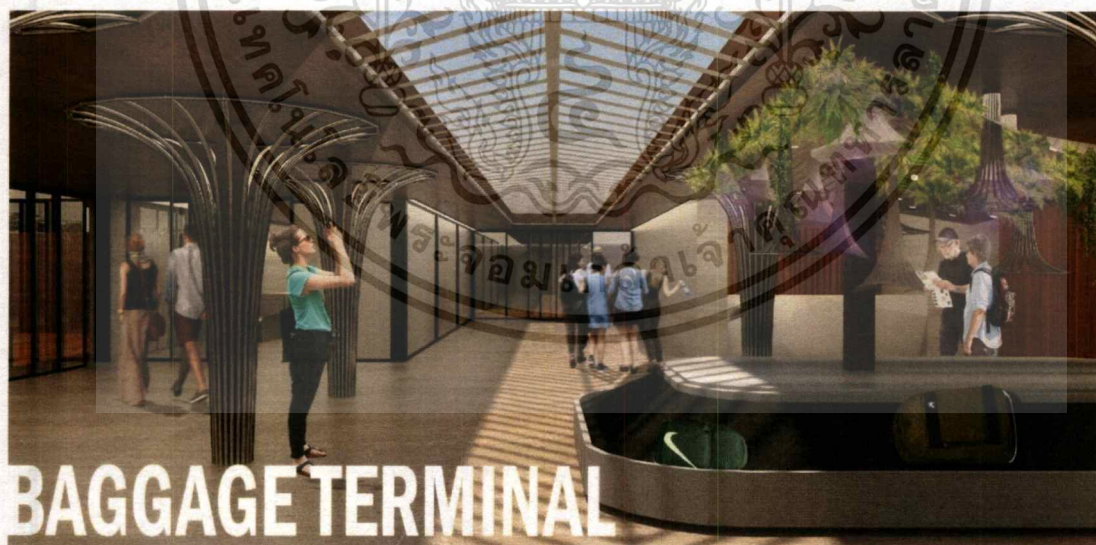
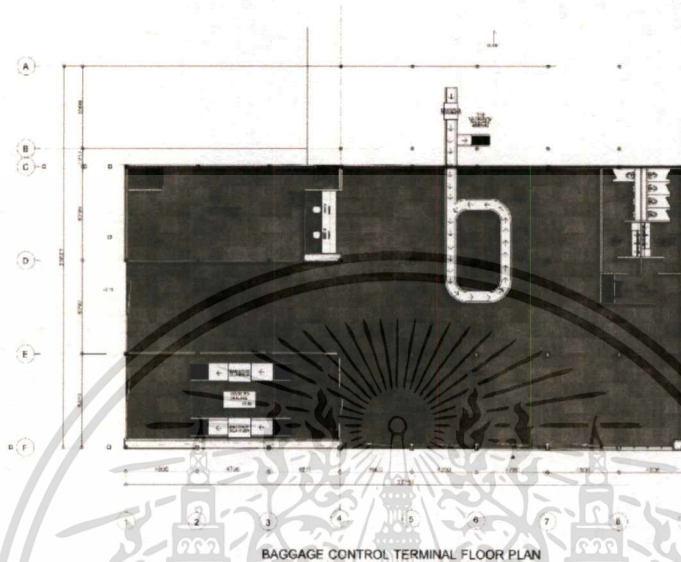


Security control Terminal

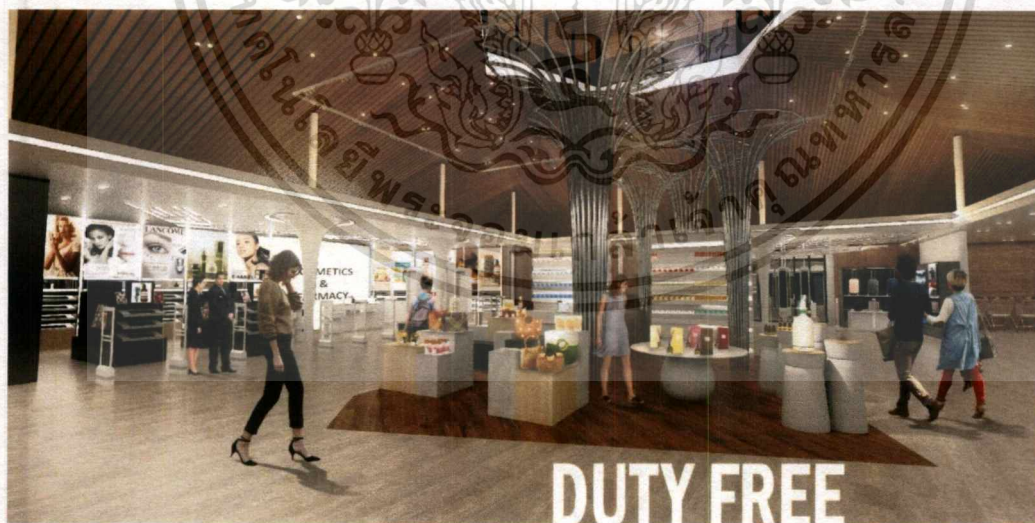
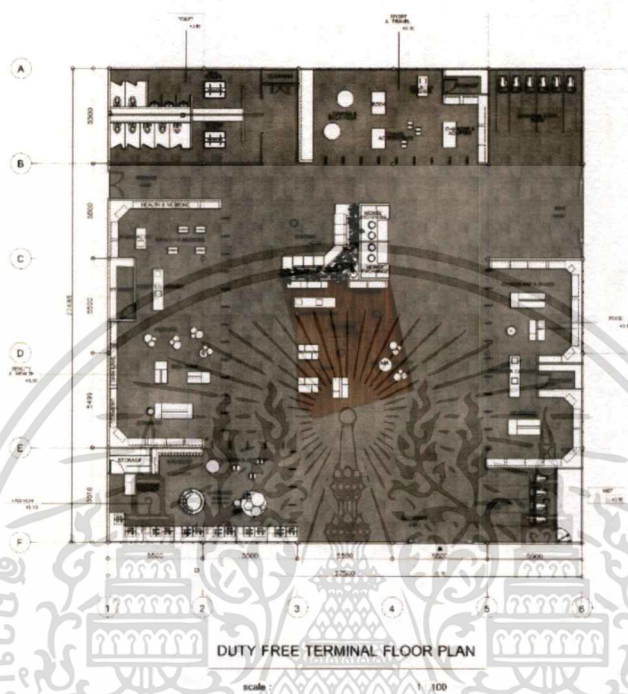


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

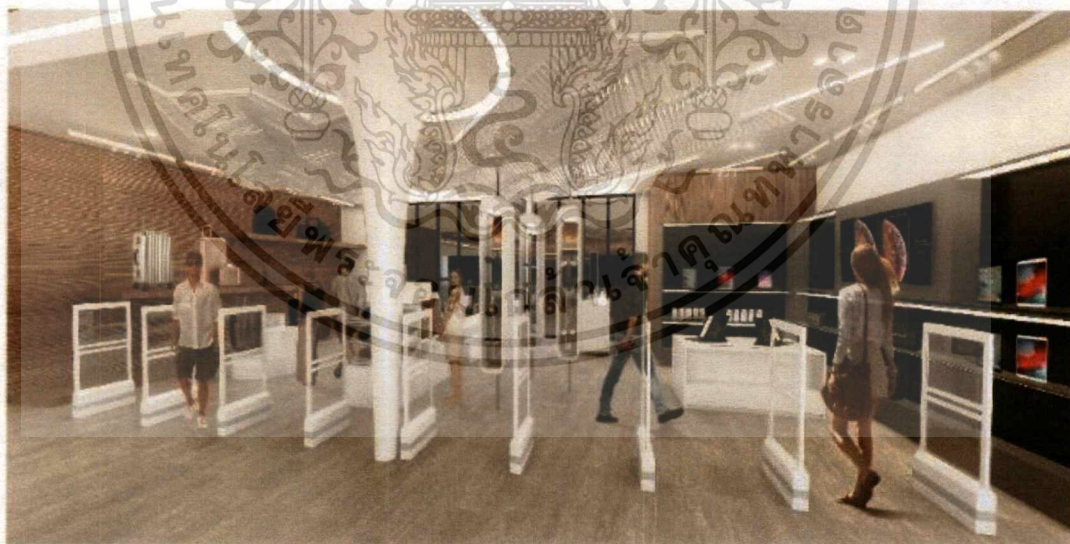
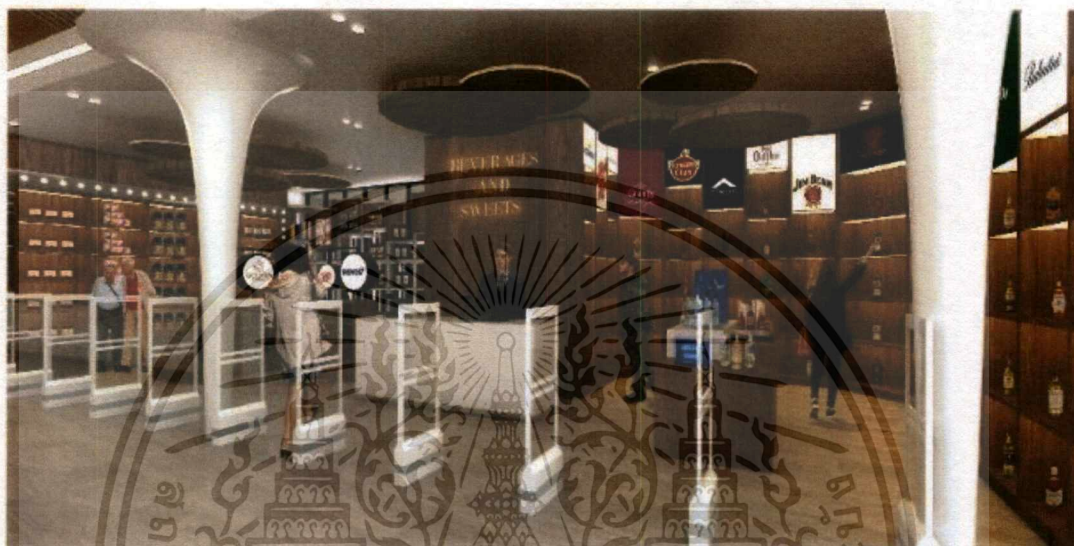
Baggage Terminal



Duty free Terminal

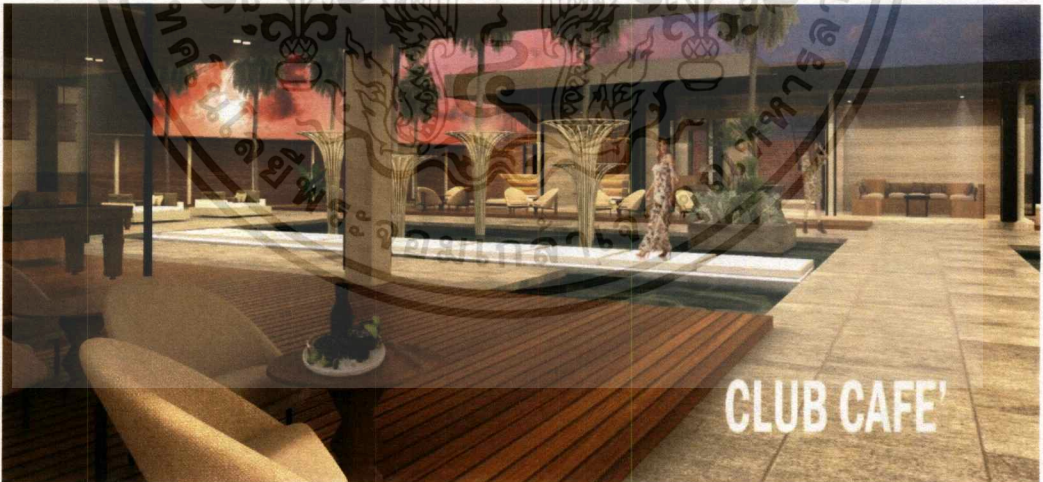
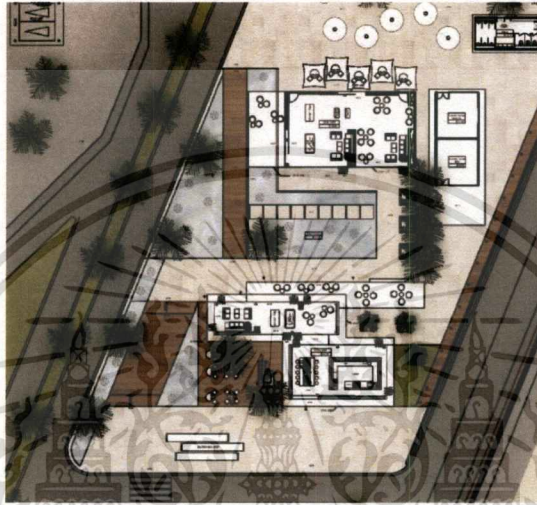


Duty free Terminal

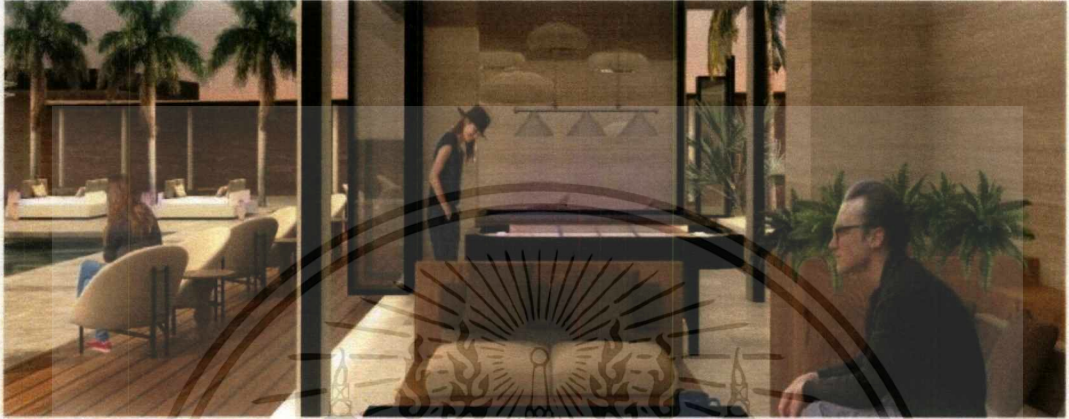


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Club CAFÉ

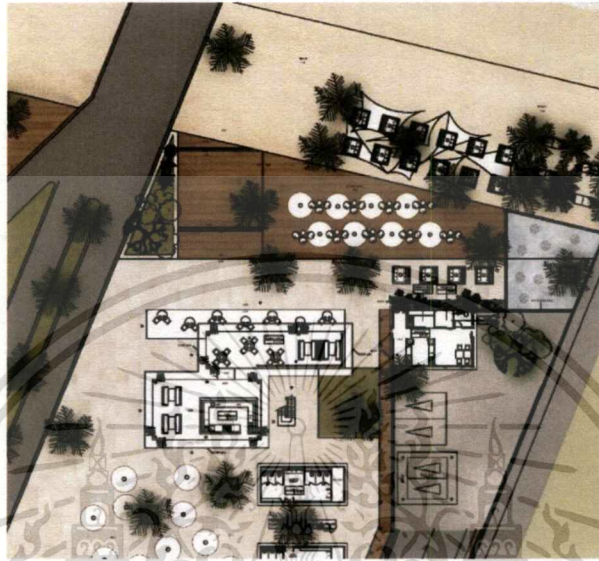


Club CAFÉ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Bar and Restaurant



Bar and Restaurant



ภาคผนวก ก.

ตารางแสดงสถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนภายใน 5 ปี

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2556 (2013) | | | | |
|--|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| สุราษฎร์ธานี | 1,757,166 | 2,708,289 | 4,465,110 | +31.88 |
| นครศรีธรรมราช | 2,649,303 | 51,291 | 2,700,594 | +11.44 |
| ชุมพร | 1,028,332 | 95,390 | 1,123,722 | +12.66 |
| พัทลุง | 1,166,026 | 11,981 | 1,178,007 | +8.07 |
| รวม | 6,600,827 | 2,866,951 | 9,467,433 | +64.05 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2557 (2014) | | | | |
|--|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| สุราษฎร์ธานี | 1,891,644 | 2,940,868 | 4,832,512 | +8.22 |
| นครศรีธรรมราช | 3,033,126 | 58,770 | 3,091,896 | +14.49 |
| ชุมพร | 1,107,739 | 96,238 | 1,203,977 | +7.14 |
| พัทลุง | 1,224,134 | 11,878 | 1,236,012 | +4.92 |
| รวม | 7,256,643 | 3,107,754 | 10,364,397 | +34.77 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2558 (2015) | | | | |
|--|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| สุราษฎร์ธานี | 2,081,650 | 3,170,297 | 5,251,947 | -8.68 |
| นครศรีธรรมราช | 3,357,376 | 72,384 | 3,429,760 | +10.93 |
| ชุมพร | 1,197,913 | 103,305 | 1,301,218 | -8.08 |
| พัทลุง | 1,312,969 | 13,499 | 1,326,468 | +7.32 |
| รวม | 7,949,908 | 3,359,485 | 11,309,393 | +35.01 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2559 (2016) | | | | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว | จำนวนนักท่องเที่ยว | จำนวนนักท่องเที่ยว | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| | ชาวไทย(คน) | ชาวต่างชาติ(คน) | รวม(คน) | |
| สุราษฎร์ธานี | 2,152,568 | 3,312,952 | 5,465,520 | +4.07 |
| นครศรีธรรมราช | 3,484,288 | 81,526 | 3,565,814 | +3.97 |
| ชุมพร | 1,248,569 | 108,859 | 1,357,428 | +4.32 |
| พัทลุง | 1,472,162 | 15,026 | 1,487,188 | +12.12 |
| รวม | 8,357,587 | 3,518,363 | 11,875,950 | +24.48 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ปี 2560 (2017) | | | | |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว | จำนวนนักท่องเที่ยว | จำนวนนักท่องเที่ยว | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| | ชาวไทย(คน) | ชาวต่างชาติ(คน) | รวม(คน) | |
| สุราษฎร์ธานี | 2,270,545 | 3,457,442 | 5,727,987 | +4.8 |
| นครศรีธรรมราช | 3,524,257 | 95,572 | 3,619,829 | +1.51 |
| ชุมพร | 1,375,224 | 148,452 | 1,523,676 | +12.25 |
| พัทลุง | 1,524,450 | 17,482 | 1,541,932 | +3.68 |
| รวม | 8,694,478 | 3,718,948 | 12,413,426 | +22.24 |

ที่มา : สถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2556 (2013) | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| ระนอง | 729,986 | 45,485 | 775,471 | +11.13 |
| พังงา | 1,115,641 | 166,022 | 1,281,663 | +12.63 |
| ภูเก็ต | 3,564,123 | 8,395,921 | 11,960,044 | +35.46 |
| กระบี่ | 1,765,243 | 1,995,991 | 3,761,234 | +31.29 |
| ตรัง | 1,115,641 | 166,022 | 1,281,663 | +12.63 |
| รวม | 8,290,634 | 10,769,441 | 19,060,075 | +103.14 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2557 (2014) | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| ระนอง | 1,952,598 | 2,782,619 | 4,735,217 | +25.90 |
| พังงา | 1,048,560 | 2,681,838 | 3,730,398 | +72.81 |
| ภูเก็ต | 3,499,187 | 8,459,416 | 11,958,603 | -0.01 |
| กระบี่ | 1,952,598 | 2,782,619 | 4,735,217 | +25.90 |
| ตรัง | 1,137,470 | 171,498 | 1,308,968 | +2.13 |
| รวม | 9,590,413 | 16,877,990 | 26,468,403 | +126.73 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2558 (2015) | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| ระนอง | 830,706 | 50,283 | 880,989 | +8.91 |
| พังงา | 1,175,130 | 3,001,608 | 4,176,738 | +11.96 |
| ภูเก็ต | 3,714,328 | 9,488,956 | 13,203,284 | +10.41 |
| กระบี่ | 2,087,433 | 3,488,108 | 5,575,541 | +17.75 |
| ตรัง | 1,233,566 | 181,097 | 1,414,663 | +8.07 |
| รวม | 9,041,163 | 16,210,052 | 25,251,215 | +57.1 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2559 (2016) | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| ระนอง | 870,793 | 52,450 | 923,243 | +4.80 |
| พังงา | 1,240,400 | 3,234,823 | 4,475,223 | +7.15 |
| ภูเก็ต | 3,768,955 | 9,641,703 | 13,410,658 | +1.57 |
| กระบี่ | 2,168,735 | 3,635,101 | 5,803,836 | +4.09 |
| ตรัง | 1,280,599 | 185,212 | 1,465,811 | +3.62 |
| รวม | 9,329,482 | 16,749,289 | 26,078,771 | +21.23 |

| สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ปี 2560 (2017) | | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| จังหวัด | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน) | จำนวนนักท่องเที่ยว รวม(คน) | อัตราเพิ่ม/ปี(%) |
| ระนอง | 915,485 | 55,248 | 970,733 | +10.19 |
| พังงา | 1,357,062 | 3,355,812 | 4,712,874 | +12.84 |
| ภูเก็ต | 3,779,275 | 9,810,704 | 13,589,979 | +2.93 |
| กระบี่ | 2,224,394 | 3,831,642 | 6,056,036 | +8.62 |
| ตรัง | 1,345,210 | 189,400 | 1,534,610 | +8.48 |
| รวม | 9,621,426 | 17,242,806 | 26,864,232 | +43.06 |

ที่มา : สถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

เฉลี่ยจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดสุราษฎร์ธานีภายใน 5 ปี (พ.ศ.2556- พ.ศ.2560)

= 5,096,548.5/ปี

ภาคผนวก ข.

ตารางแสดงสถิติจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือ

ตารางแสดงสถิติจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตภายใน 10 ปี

| | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557* |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|
| ปริมาณเรือ (เที่ยว) | 174 | 154 | 167 | 148 | 202 | 110 | 159 | 12 | 87 | 106 |
| ปริมาณผู้โดยสาร (คน) | | | | | | | | | | |
| - ผู้โดยสารเข้า | 60,861 | 71,252 | 73,035 | 64,835 | 105,970 | 82,008 | 99,533 | 5,251 | 114,144 | 27,351 |
| - ผู้โดยสารออก | 61,191 | 71,142 | 72,812 | 63,360 | 107,018 | 82,414 | 99,353 | 5,244 | 114,222 | 26,958 |
| รวม | 122,052 | 142,394 | 145,847 | 128,195 | 212,988 | 164,422 | 198,886 | 10,495 | 228,366 | 54,309 |

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางแสดงสถิติเฉลี่ยจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตภายใน 10 ปี

(พ.ศ.2548- พ.ศ.2557)

| | |
|---------------------|---------|
| ปริมาณเรือ(เที่ยว) | 132 |
| ปริมาณผู้โดยสาร(คน) | |
| -ผู้โดยสารขาเข้า | 70,414 |
| -ผู้โดยสารขาออก | 70,414 |
| รวม | 140,795 |

ดังนั้น ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อเรือสำราญ 1 เที่ยวจะได้

-ผู้โดยสารขาเข้า 533 คน

-ผู้โดยสารขาออก 533 คน

-รวม 1,066 คน

ตารางแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

ภายใน 10 ปี (พ.ศ.2548- พ.ศ.2557)

| | |
|---------------------|-------|
| ปริมาณเรือ(เที่ยว) | 68% |
| ปริมาณผู้โดยสาร(คน) | |
| -ผู้โดยสารขาเข้า | 55.1% |
| -ผู้โดยสารขาออก | 55.9% |
| รวม | 55.5% |

ตารางแสดงสถิติเฉลี่ยจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตภายในแต่ละรอบ

ตามจำนวนผู้ใช้พื้นที่สาธารณะ

(พ.ศ.2548- พ.ศ.2557)

| | |
|---------------------|-------|
| ปริมาณเรือ(เที่ยว) | 1 |
| ปริมาณผู้โดยสาร(คน) | |
| -ผู้โดยสารขาเข้า | 1,531 |
| -ผู้โดยสารขาออก | 875 |

ตารางแสดงสถิติเฉลี่ยจำนวนเรือ ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก

ท่าเรือ(นานาชาติ)จักรพรรดิเฟอร์รี่

(เทียบเปอร์เซ็นต์ 40%ของจำนวนนักท่องเที่ยวท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต)

| | |
|---------------------|----------|
| ปริมาณเรือ(เที่ยว) | 52.8 |
| ปริมาณผู้โดยสาร(คน) | |
| -ผู้โดยสารขาเข้า | 28,165.6 |
| -ผู้โดยสารขาออก | 28,165.6 |
| รวม | 56,331.2 |

ดังนั้น ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อเรือสำราญ 1 เที่ยวจะได้

-ผู้โดยสารขาเข้า 533 คน

-ผู้โดยสารขาออก 533 คน

-รวม 1,066 คน

ตารางแสดงสถิติเฉลี่ยจำนวนเรือ/ปริมาณผู้โดยสารเข้า - ออก

ท่าเรือ(นานาชาติ)จักรพรรดิเฟอร์รี่ภายในแต่ละรอบ

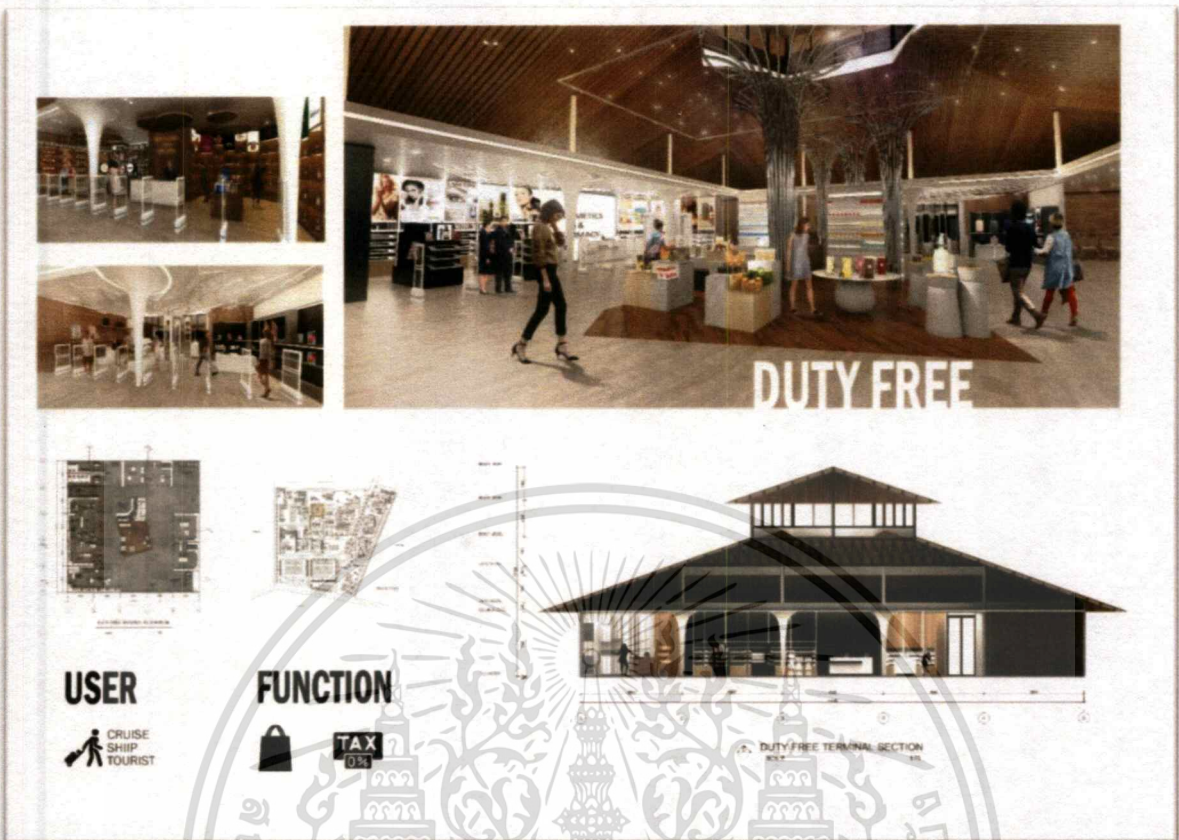
(เทียบเปอร์เซ็นต์ 40%ของจำนวนนักท่องเที่ยวท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต)

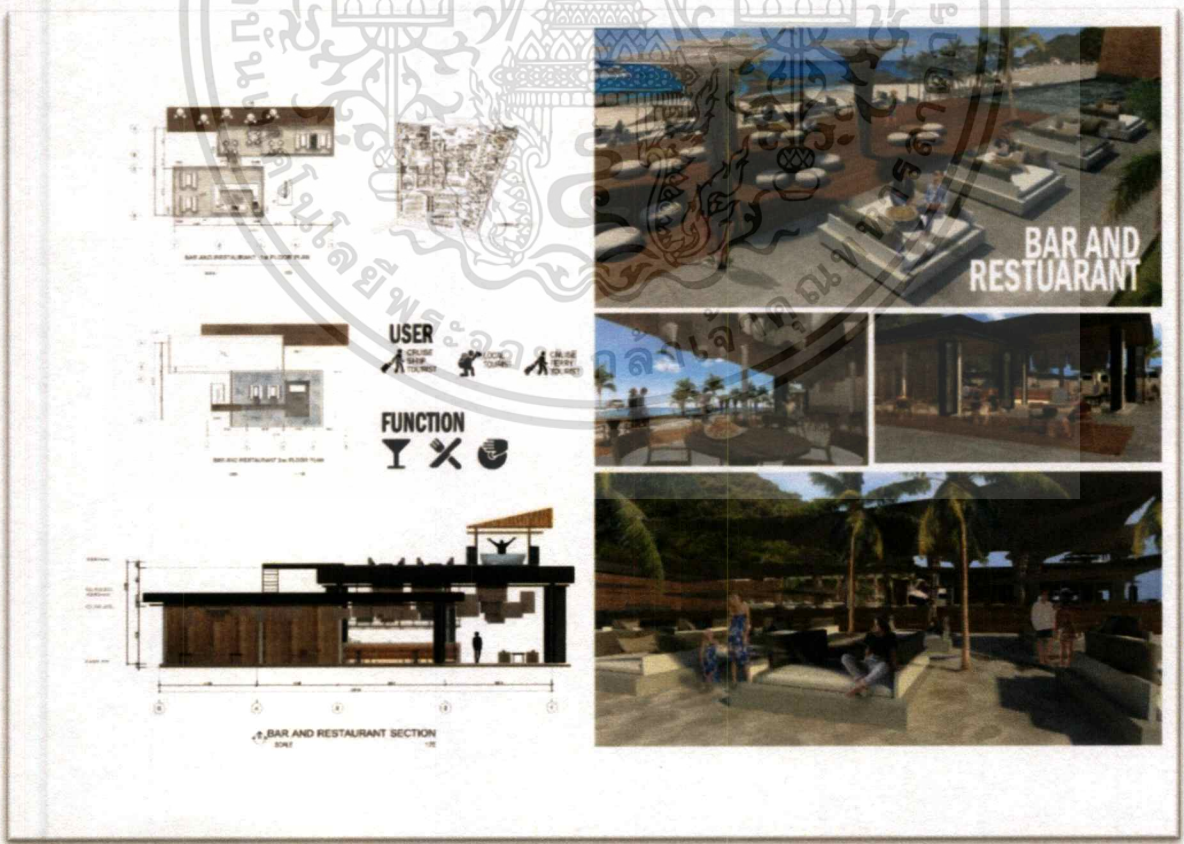
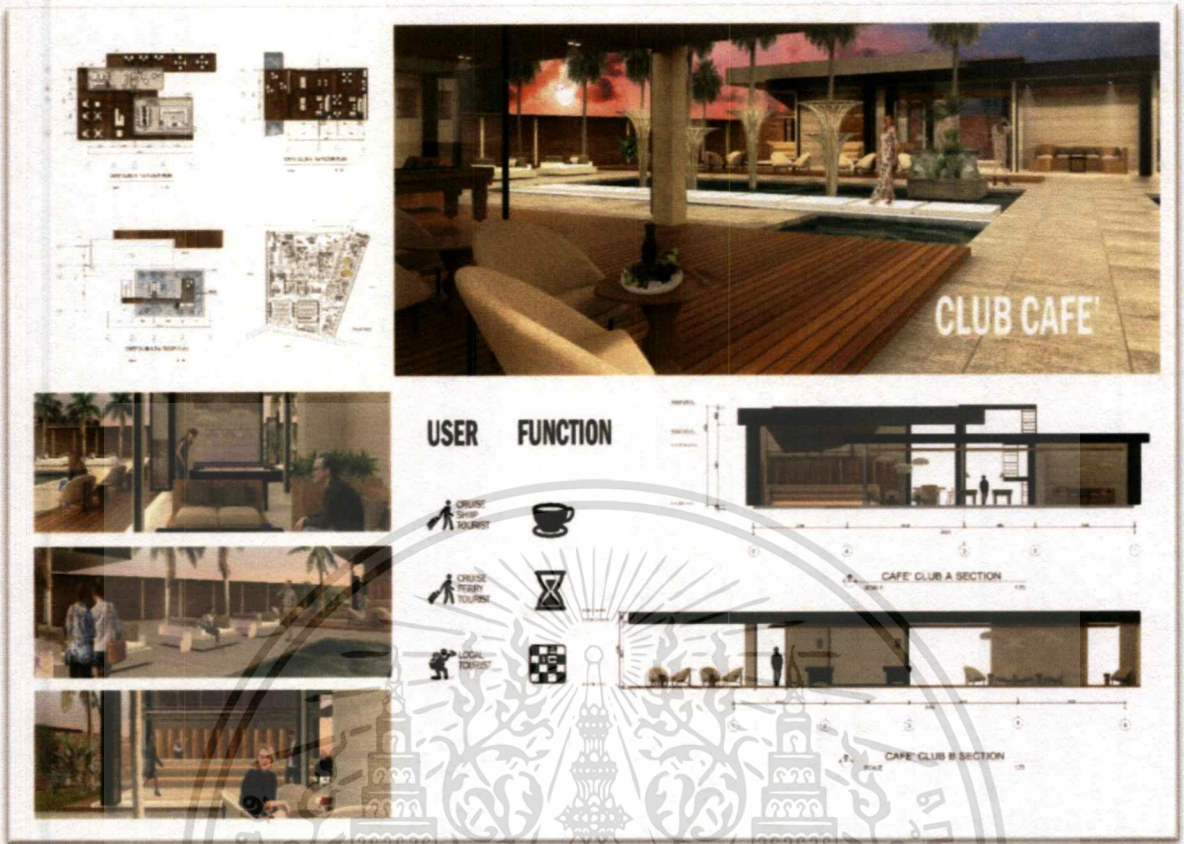
ท่าเรือ(นานาชาติ)จักรพรรดิเฟอร์รี่

| | |
|---------------------|-----|
| ปริมาณเรือ(เที่ยว) | 1 |
| ปริมาณผู้โดยสาร(คน) | |
| -ผู้โดยสารขาเข้า | 612 |
| -ผู้โดยสารขาออก | 350 |



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

<http://c6cdmb.org/New%20folder/channelsmall-1.htm?fbclid=IwAR1MsWoyRPS1ZT8HEsCovsxJoKozPW5IkZRV2ldMPLQ-dZPK3inqmoNJvuU>

<https://www.home.co.th/hometips/detail/81023-%E0%B8%81%E0%B8%8E%E0%B8%AB%E0%B8%A1%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%99%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%B9%E0%B9%89-%E0%B8%9A%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%94%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3?fbclid=IwAR0QoANyoxZOUTkhCn4tzCvwp5vTXmsu02QD81ww2QwL-aulceKaPvRHvbM>

<http://sarakadee.com/feature/1999/05/cruise.htm?fbclid=IwAR05mmv3z7EF3CfZybt8rlsPjJeM-knt3cKoVKUQba9JnlwB-y2rsO4HN50>

<http://www.holidayinthecruise.com/%E0%B8%A3%E0%B8%B5%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B8%A7%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A5%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8D-royal-cari/>

<http://thaicruiseterm.com/?fbclid=IwAR2011cNOTC8fs10JZLPAHY9J0agTACHc16cF8Cwqzi9ezTzMgXHUGVgF-0>

https://md.go.th/stat/index.php/transport-information/item/423?fbclid=IwAR0dcy7Uc2hceWE7O-40i3hrd003r_96oSX_swS6781Bdn6pPTRWORTG6xg